

# 서울숲 보행자-자전거이용자 간 동선 갈등 개선 방안

- 동선 이용 여부 설문을 통한 개선 방안 -

송민아\*, 윤희재\*\*

\*신구대학교 환경조경학과 학부과정, \*\*신구대학교 환경조경학과 조교수

## 1. 서론

서울숲은 서울특별시 성동구에 약 15만 평 넓이로 조성된 시민공원으로 한국관광데이터랩 성동구 지역 분석결과 내국인, 외국인 인기 방문지 1위로 나타나는 지역 인기 관광지이자 시민들의 여가, 휴식공간이다. 서울숲 방문객은 크게 보행자와 자전거 이용자로 구분되며, 공원 내에는 흙길과 아스팔트길이 조성되어 있다. 이외 별도로 조성된 자전거 전용 동선은 없지만 안내판을 통해 자전거 이용자를 포장도로로 안내하여 이용자 동선 구분을 권장하고 있다.

그러나 대다수 이용객들이 별도의 동선 구분 없이 흙길과 아스팔트길을 혼용하여 이용하고 있으며, 이에 두 집단이 공원을 이용할 때 충돌하거나 안전 사고가 발생하는 등 동선 갈등이 있을 것으로 생각해 설문조사를 진행해 두 집단의 의견을 반영한 개선방안을 찾고자 하였다.

## 2. 연구방법

### 2.1 선행 연구 정리

선행연구에서는 한강시민공원의 자전거 이용자와 도보 산책자 간 레저갈등을 연구하였다. 2010년 기준 한강시민공원의 체육행위는 도보 산책(27.7%), 자전거 타기(6.7%) 순으로 많았으며 두 집단 간 심리적 갈등과 외적 갈등의 원인 및 대처 행동을 분석하였다. 설문을 통해 연구를 진행한 결과 자전거 이용자가 도보산책자들에 비해 한강시민공원에 대한 애착 및 활동에 부여하는 개인적 의미가 컸고, 도보산책자들은 자전거 이용자들의 주행속도로 인해 불안감을 느끼는 경우가 많았으며 자전거 이용자로 인해 산책로가 무질서해질수록 자전거 이용자와의 자원경합을 회피하려는 경향이 컸다. 한편 자전거 이용자는 보행자를 우선으로 하는 법규, 도보산책자로 인한 안전사고 발생에 대한 불안감 등으로 인해 도보산책자보다 레저갈등이 높았으며, 이를 줄이기 위해 궁극적으로 자전거 이용자가 혼잡한 시간대를 피해 시간 및 장소를 옮겨 이동하는 것으로 나타났다.

본 연구에서는 이를 참고해 서울숲 역시 두 집단 간의 갈등이 발생할 것으로 생각하여 설문을 진행하였다.

### 2.2 설문 방법

설문은 서울숲을 이용하는 보행자, 자전거 이용자를 대상으로 온라인·오프라인 설문을 병행하였다. 편의를 위해 구글 퀴즈를 이용한 온라인 설문지 작성 후 지역민 및 자전거 이용자 커뮤니티에 설문지를 게시하거나 직접 서울숲 방문객들에게 설문하였다. 또한 보행자용, 자전거 이용자용으로 문항을 세분화하여 설문을 진행하였다.

### 2.3 설문 내용

보행자/자전거 이용자 구분 문항, 일반 질문(성별, 연령대, 서울숲 방문 횟수), 서울숲 길 만족도, 주 이용도로(흙길, 아스팔트길) 및 이용 이유, 서울숲 길 분리 인식 여부, 서울숲 이용 시 구분에 따른 도로 이용 여부 및 이유, 차후 길 개선점 등 총 13문항으로 구성하였다.

## 3. 연구 결과

### 3.1 보행자 응답 결과

2023년 5월 25일부터 9월 15일까지 보행자 39명, 자전거 이용자 17명, 총 56명에게 현장 인터뷰를 진행한 결과는 다음과 같다.

서울숲 산책 시 주로 흙길(71.8%), 아스팔트길(28.2%) 순으로 다수의 보행자가 흙길을 이용하였으며 이용 이유는 흙길의 경우 주위 경관 우수(50%), 이유 없음(28.1%), 길 폭이 넓어서(9.4%), 기타 순, 아스팔트길의 경우 포장 우수(73.3%), 큰 이유 없음(13.3%), 기타 순으로 나타났다. 보행자/자전거 이용자 동선 분리 여부는 긍정이 53.8%로 약 두 명 중 한 명 꼴로 인지하고 있으나 산책 시 아스팔트길 이용은 이용해보면 경우가 84.6%로 대다수 이용자가 아스팔트길을 이용한 경험이 있다. 이용 이유는 큰 이유 없음(45.5%), 흙길 이용 불편(27.3%), 기타 순으로 나타났다. 차후 서울숲 동선 개선 시 보행자/자전거도로 간 동선구분(53.8%)을 가장 많이 요구하였으며 이외 편의시설물 정비/추가(15.4%), 도로 폭 정비(10.3%)순으로 나타났으며 이는 현재 서울숲 길의 개선점으로 응답한 길의 포장상태(41%), 편의시설물 상태(35.9%), 도로폭(12.8%) 등과 유사하다.

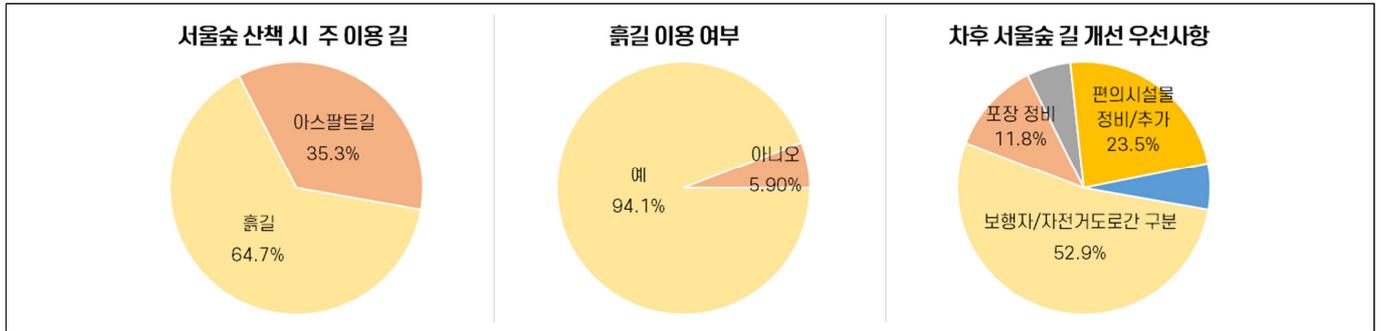


그림 1. 보행자 응답 결과

### 3.2 자전거 이용자 응답 결과

서울숲 산책 시 주로 흙길(64.7%), 아스팔트길(35.3%) 순으로 다수의 자전거 이용자가 흙길을 이용하여 동선 분리가 이루어지지 않는 것을 확인할 수 있었다. 이용 이유는 흙길의 경우 주위 경관 우수(46.2%), 길 폭이 넓어서(23.1%), 큰 이유 없음(15.4%), 기타 순이며 아스팔트길의 경우 포장 우수(61.5%), 큰 이유 없음(30.8%), 기타 순으로 나타났다. 보행자/자전거 이용자 동선 분리 여부는 긍정이 64.7%로 보행자보다 많은 수가 인지하고 있으나 산책 시 흙길 이용은 이용해본 경우가 94.1%로 대다수 이용자가 흙길을 이용한 경험이 있다. 이용 이유는 큰 이유 없음(50%), 아스팔트길에 사람이 많음(18.8%), 아스팔트길 이용 불편(18.8%), 기타 순으로 나타났다. 차후 서울숲 동선 개선 시 보행자와 마찬가지로 보행자/자전거도로 간 동선구분(52.9%)을 가장 많이 요구하였으며 이 외 편의시설물 정비/추가(23.5%), 도로 포장 정비(11.8%) 순으로 나타나 현 서울숲 길의 개선점으로 응답한 편의시설물 상태(58.8%), 포장상태(71.2%) 등과 유사했다.

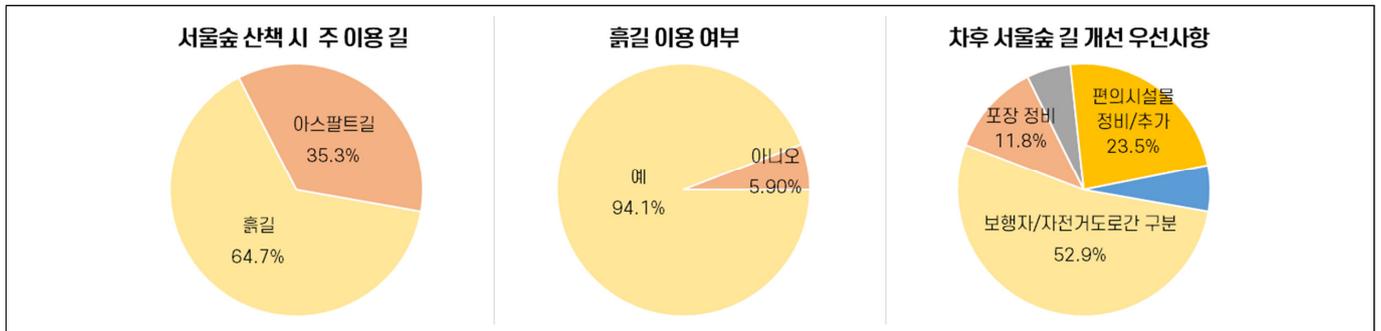


그림 2. 자전거 이용자 응답 결과

### 3.3 결론

양 그룹 모두 흙길 이용자가 많았으며 특히 자전거 이용자의 경우 두 그룹 간 동선 분리를 권장하는 것을 알고 있음에도 흙길을 이용하였는데, 이는 가장 큰 흙길 이용 이유인 주위 경관 조망을 위해서로 분석되어 서울숲 방문 시 경관 조망 욕구가 큰 것을 알 수 있다.

서울숲 동선 분리에 대한 인식은 자전거 이용자가 보행자보다 우수했으나 양 그룹 모두 실질적인 동선 분리는 이루어지지 않고 있다. 이는 서울숲 내 부분적으로 미설치된 아스팔트길 및 경관 조망을 위해 흙길을 이용하는 행위 때문으로 분석된다. 양 그룹 모두 차후 개선점으로 보행자/자전거도로의 확실한 구분을 위한 만큼 서울숲 동선 개선 시 이를 반영하여 자전거도로를 별도 조성해 동선을 분리하는 것을 고려할 수 있을 것으로 분석된다. 또한 안내판 추가 설치 및 이용자 시선에 맞게 높이 조정 등 현재보다 동선 분리에 대한 인식율을 높이는 방안에 대한 고려 역시 필요할 것이다. 더불어 동선 분리 시 자전거도로 경관 정비, 필요 시 추가 식재 등을 통해 동선에서 보여지는 경관을 개선하여 경관 조망 욕구를 충족시키는 방안을 고려할 수 있을 것이다.

### 참고문헌

1. 김지혜(2010) 한강시민공원의 자전거이용자와 도보산책자의 레저갈등에 관한 연구. 이화여자대학교 대학원 국내석사학위논문.