

걷기 좋은 도시가 살아남는 도시다

오성훈
건축공간연구원
선임연구위원

횡단보도 하나 만들기

우리의 도시는 횡단보도 하나를 놓는 것에도 그렇게도 인색하여, 최근에야 바뀌었지만 200m 안에 횡단보도가 없어야 그나마 차들이 신호에도 불구하고 침범하기 일췌인 횡단보도를 놓아줄지 말지를 검토하는 곳이었다. 자동차를 타고 몇 초 만에 지나갈 그 거리를 여름이나 겨울이나 하릴없이 걸어가야 하는 사람들의 처지는 별로 대수롭지 않은 것이 우리의 도시였다. 100m 정도 더 걷는다고 무슨 큰일이라도 난 듯 호들갑을 떠는 사람들의 불만을 불쌍사나운 것으로 여기기 십상이었던 것이다. 자동차들은 우리나라의 미래를 짊어진 산업의 역군들을 실어 나르는 수단으로 중요한 분들을 위한 것이고, 도시는 이윤창출을 위해 늦추어져서는 안 되는 자본의 속도를 살피는 심정으로 도로를 달리는 자동차의 속도를 유지하지 않으면 안 된다는 절대적인 명제를 그 마음에 새기고 도로공간을 운영하고자 하였다.

하지만 멀고먼 횡단보도를 찾아 길을 돌아가는 일은 그 길을 어쩌다 한두 번 걸어보는 것만으로는 수고로움을 알기 어려운 것이었으니, 매일 그길로 일을 나서고, 학교에 가야 하고, 장을 보고 아이를 데려다 주어야 하는 사람들의 처지에서는 눈앞의 곳을 가기 위해 매번 마음의 짜증과, 몸의 피곤함을 견디어야 하는 것이었다. 도로를 어떻게 사용할까, 누구에게 사용하도록 허락할까, 누구를 위하여 만들고 운영할까 하는 공적인 의

사결정은 매우 과학적인 판단을 바탕으로 이루어진 것처럼 생각하기 쉽지만, 사실은 누구의 처지를 먼저 생각할까 하는 것에서 기인된 것이다.

길에 횡단보도 하나를 놓는 일조차도 쉬운 일이 아닌 것은 지금도 마찬가지이다. 어쩌면 쉬워서도 안 되는 일이다. 건강하고 장애가 없는 사람들에게겐 너무도 쉬운 건기이지만, 그것이 정말 어려운 사람들이 우리 주변에는 많이 있다. 도로에는 몸이 편치 않은 이들, 주변의 상황을 바로 바로 알아채기 어려운 이들, 그리고 한 손에 아이의 손을 잡고 걸거나 무거운 짐을 들고 가는 이들, 개인적인 사정으로 마음이 편치 않은 사람들이나 술에 취한 이들도 있다. 이들은 모두 함께 살아가는 거주자이자 시민들이다. 이렇게 많은 유형의 사람들이 내딛는 걸음을 놓치지 않고 균형 있게 잘 담아내기 위해서는 횡단보도 하나에 대한 검토도 쉽게 이루어져서는 안 될 것이다. 이제 횡단보도의 간격은 최소 100m를 띄어야 한다고 기준을 바꾸었지만, 그 전에 생각해야 할 것은 우리에게 길을 만들고, 가꾸고 이용하는 기본적인 관점이 과연 합리적으로 많은 이들이 수궁할 수 있도록 바뀌었는가 하는 점이다. 길은 사람들이 이동하기 위한 수단이기도 하지만, 바로 사람들이 머무르고자 하는 공간 자체이기도 하며, 길을 걸어가는 사람은 정규화되고 흐름으로 단순하게 표현할 수 있는 이동수단이 아니라, 각자의 다양한 사정과 한계를 가지고 가로공간을 부유하거나 점유하는 중의적인 행태적 표현을 가지는 주체다.

보행자를 위한 도시공간, 길은 제외하고?

예전에 비해 걷기 좋은 도시공간을 만드는 것에 반대하는 이들은 많이 줄어들었다. 좋기는 한데, 자동차가 불편해지는 것이 아니라면 무엇이든 해도 좋다는 것이다. 여기서 주목해야 할 점은 기존의 편리함을 그대로 유지해야 한다는 전제가 가지는 경직성이다. 서로 다른 특성을 가진 도로 이용자들을 동시에 고려하면, 기존의 편리함을 누리던 차량이 어느 정도 불편해질 것을 감수하지 않으면서 나머지 도로 이용자들을 안전하고 편리하게 만드는 것은 불가능하다.

보행자를 위한 공간은 길에서 멀리 떨어진 공원이나 강변, 대규모 공공시설의 외부공간 등을 많이 마련함으로써 충분하다고 생각하는 경

향이 있다. 도시 내에 걷기 편하고 아름다운 대규모의 공간을 보유하는 것으로 만족하기 마련이다. 멋진 이름이 붙여져 있다면 더욱 좋다. 하지만 그 좋은 공간은 일상적인 공간이 아니다. 매일 일을 보러 다니고, 학교에 가고, 아이를 키우는 공간이 아닌 것이다. 자동차의 소통을 최대한 증진시키기 위해 만들어진 많은 길들은 걸어 다니는 사람들을 불편하게 하고 위험하게 하고 있다. 이들이 겪는 어려움을 완화시키기 위해서는 기존에 누리던 편리함을 일정 부분 양보해야만 한다. 결국 길을 만들고 이용하는 방식을 바꾸어야 걷기 좋은 도시가 된다는 것이다.

윤리적인 속도, 합리적인 도로

이용자의 속도가 높을수록 좋은 도로로 생각하기 쉽지만, 그 도로 자체가 장소들로 이루어져 있다면, 지나치게 높은 속도는 도시를 적절하게 이용하기 어렵게 만든다. 주변과 분리된 도로일수록 빠르게 가기는 좋지만, 언제까지나 빠르게 달릴 수는 없다. 결국은 어딘가에 머무르기 위해 달려가는 것이기 때문에, 도시는 빠른 도로보다 느린 도로가 훨씬 많을 수밖에 없다. 느려야 할 도로를 빠른 도로로 생각하는 순간 문제가 커지게 된다.

교통사고로 인한 보행자 사망자 수를 0으로 만들기 위해 많은 나라에서 노력하고 있다. ‘비전 제로’로 일컬어지는 이 정책방향은 교통체계가 가지는 윤리성과 밀접한 관련이 있다. 어떤 도시에서 유지하고 있는 교통처리 속도가 매일 교통약자 몇 명의 희생을 전제로 달성되는 것이라면, 그러한 측면을 지자체 차원이나 국가 차원에서 정당화할 수 있겠는가 하는 물음에서 시작된 것이다. 최근 우리나라에서 도입되고 있는 도시 내에서의 속도제한을 강화하는 5030 정책도 이러한 맥락에서 도시의 윤리적인 속도를 생각하는 첫걸음으로 이해할 수 있다.

그런데 도로환경은 이전 시대의 의사결정에 의해 조성된 것이므로 새로운 도로운영방향과 맞지 않는 측면이 적지 않아, 많은 운전자들의 오해와 불만을 초래하기도 한다. 따라서 조심스레 나누어 쓰는 도로환경을 고려한 새로운 도로의 물리적 조건과 운영방안을 고민할 필요가 있다. 여기에는 보행자우선도로와 도로다이어트의 확대, 차량소통 중심의 교차로 개선, 횡단보도의 설계 개선과 어린이보호구역 등의 전면적인 개편 등이 포함된다.

기후위기의 시대의 보행도시

아무리 도로를 건설하고 효율적으로 관리해도 늘어나는 차량을 감당할 수 없다는 점을 인정하고, 도시의 교통체증으로 인한 비효율을 벗어나기 위해서는 대중교통과 자전거, 걷기 등을 고려한 도시공간을 조성해야 한다고 많은 도시 분야의 전문가들이 주장해왔다. 우리가 이름을 알 만한 모든 대도시에서는 탈(脫)승용차의 가치를 내세우고 많은 정책들을 새롭게 도입, 시행하고 있다. 이러한 경향은 특히 기후위기 시대를 맞이하여 더욱 큰 폭을 확대되고 있는데 무엇보다도 대규모 도로인프라의 신설과 승용차로는 도시의 지속가능성을 확보하는 데 한계가 있다는 판단이 일반적이기 때문이다. 더 적은 온실가스와 더 적은 에너지를 기반으로 기존의 교통수요를 처리하면서, 소외계층이나 소외지역의 이동여건을 악화시키지 않고, 이동의 효율성을 유지하기 위해 사상자가 계속 발생하는 것을 허용하지 않는 것이 너무도 중요하며, 이는 2020년 2월 스웨덴에서 열린 국제 도로안전에 관한 장관급 회의에서 발표된 스톡홀름 선언에도 담겨 있는 내용이다. 기반시설이나 교통수단의 관점에서 도시를 분석하고 대안을 작성하기보다는 다양한 이용자집단의 상이한 여건과 수요를 종합적으로 검토하여 지속 가능하고 지불 가능한 대안을 마련할 필요가 있으며, 이를 위해서는 기존 체계의 관성을 과감하게 탈피할 필요가 있다. 그리고 그 핵심에는 도시를 이용하는 최종적인 행태유형이 보행활동이 자리 잡고 있음을 고려해야 한다.

가장 차가 막히는 곳부터 차로를 없애고, 가장 붐비는 도심에 보행자 전용가로를 조성하는 등 많은 도시에서 일어나는 변화의 움직임은 걷기 편한 도시로 변화하는 것이 불확실한 위기에 직면하고 있는 우리의 도시가 살아남을 수 있는 대안이라는 점을 알려주고 있다. 이번 기획에서는 그동안 보행환경의 개선을 위해 다각도로 노력해 온 전문가들의 성과를 함께 돌이켜보며 횡단보도 하나를 만들기 위해 노력했던 많은 분들의 업적을 기리는 한편, 미래를 위한 적절한 공간적 대안으로서 보행도시가 가지는 의미를 탐색해 보고자 한다.