

보행도시, 좁은 길을 걸어오다

오성훈
건축도시공간연구소
도시연구본부장

보행환경연구의 시작

건축도시공간연구소에서 보행에 대한 연구를 시작한 것은 2009년 기본 과제로 수행한 ‘보행환경 다면평가시스템 구축 연구’가 처음이었다. 이 연구는 보행환경에 대한 사회적 관심이 증가하는 상황임에도 불구하고 보행환경과 관련한 종합적 이해가 부족하고, 과학적 기반에 근거하는 평 가체계가 마련되어 있지 않다는 현실에 대해 학술적으로 또는 정책적으로 대응하기 위한 노력의 일환으로 시작되었다.

보행환경에 대한 합리적인 이해를 위해서는 물리적인 환경에 대한 조사와 분석, 행태적인 현상에 대한 측정과 해석, 그리고 주관적인 인지도와 만족도에 대한 평가 등 세 가지가 함께 다루어져야 한다는 결론이 초기 연구의 가장 일반적인 합의였다. 그러한 방향성에 따라서 추후 건축도시공간연구소 보행연구의 흐름이 이어지게 되었다.

이후 연구소의 계속사업으로 빌굴·선정되어 시행된 보행환경 평 가지원사업이 시작되면서 무엇보다 시급하게 정리되어야 한다고 보았던 것은 ‘보행환경에 관련된 전반적인 연구성과를 정리하여, 좋은 보행 환경을 구현하는 데 요구되는 필요조건들을 구체적으로 탐구하고 종합화하는 일’이었다. 이를 위해 수천 건에 이르는 광범위한 문건을 수집·분류·탐색·정리하였고, 이를 기반으로 보행환경에 직접적으로 관련되는 요인들을 12가지로 정리하여 ‘보행도시 : 좋은 보행환경의 12가지 조

전'으로 2011년 말일자로 빨간하게 되었다. 처음 기획할 당시에는 문헌 연구를 바탕으로 간단하게 정리할 수 있을 것으로 기대하였으나, 실제로는 기획단계부터 거의 3년 여의 시간이 소요되고서야 완성되었다. 선 행연구를 집대성하는 과정에서 시작하여 건축도시공간연구소 보행사업 연구의 체계적 기반을 마련하는 데에는 예상보다 막대한 시간과 노력이 투입되었던 것이다.

행태 기반의 실증적 접근으로서의 보행연구

이러한 이론적 탐구의 역정과 병행하여 물리적 환경에 대한 조사와 분석 못지않게 지속적으로 역점을 두어 시행해 온 것은 행태적 현상에 대한 측정과 해석이다. 전문가의 주관적인 판단이나 물리적 환경에 대한 일반적인 판단만으로는 실증적인 근거를 마련하는 데 부족하다는 판단 아래 재현가능하고 반증가능한 근거를 생산하는 기술적 측면에 우선적으로 집중하게 되었다.

보행 행태 조사를 위해 윌리엄 화이트(William Whyte)나 얀겔(Jan Gehl) 등 기존의 보행 관련 연구자들에 의해 활용된 동영상 촬영기법을 참고하여 다양한 촬영장비와 방법론을 적용·시도하였으며, 조사원의 수작업에 기반한 단순계수부터 GPS트래커와 스마트폰, 나아가 영상해석 소프트웨어에 이르기까지 다양한 기법을 비교·분석·실험하였다. 이를 통해 기존의 보행량 데이터, 지속적인 현장조사 및 분석기법에 대한 시행착오의 과정을 반복해 왔다. 그러한 시행착오 속에서 관련기술들의 기술적 한계를 확인하면서 현 시점에서 이용할 수 있는 적정기술 수준을 잠정적으로 정하였으며, 그 결과물은 '보행환경 조사분석 매뉴얼'로 2013년에 발간하였다. 이 매뉴얼은 보행사업에 적용되던 매우 구체적인 분석기법을 단계별로 수록하여 유사한 작업을 수행하는 주체에 도움을 주고자 기획되었다. 그러나 시간이 흐르면서 현재 건축도시공간연구소에서 그와 동일한 방식으로 분석을 하지는 않는다.

표준화를 위한 우리의 방법론적 고민은 현실 속의 대상지들에 대한 주기적인 답사와 분석활동을 통해 검토·반추되었다. 서울 주요 상업지역 4곳, 주요한 지방도시 10개의 상업지역 대상지에 대한 답사를 벌였다. 그 과정에서 보행량, 보행밀도, 보행속도, 보행궤적, 가로활동빈도 등 표

준화된 조사·분석 방식을 보정해 갔으며, 그 결과를 각각 ‘보행환경과 행태: 조사분석 보고서’의 이름으로 2013년과 2014년에 발간하였다. 이 보고서에서 다루어진 대상지는 매우 한정적이었으나, 개별적인 답사 과정에서는 실제 보고서에 담긴 것 외에도 많은 작업과 고민이 이루어졌으며, 보행행태 분석에 대한 지식축적에 많은 도움이 되었다.

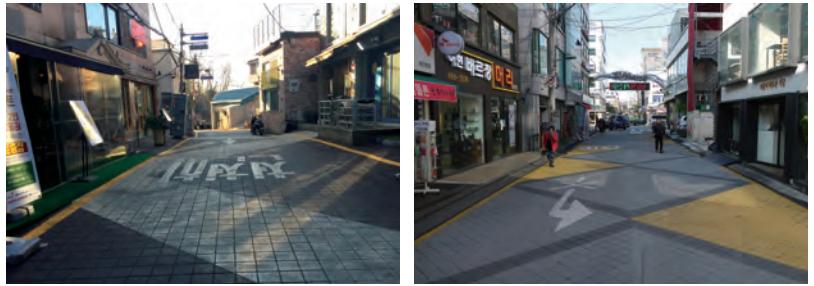
버려진 이면도로에 대한 긴급처방: 보행자우선도로

우리는 보행환경 일반에 대한 행태평가도 중요하지만, 다른 한편으로는 물리적 개선을 위해 가능한 설계가 무엇인가에 대한 답을 마련하는 작업과 병행되어야만 한다고 판단하였다. 이를 위해 기존의 사례분석에 그치지 않고, 우리나라의 보행환경을 개선하는 데 핵심의 큰 사례를 선정하고, 그에 대한 조사와 답사·분석을 통해 설계에 활용할 수 있는 도면과 사진 데이터, 계획과 예산, 평가까지 포함하는 설계를 위한 참고서적을 기획하였다. 그 결과가 2013년에 발간된 ‘도시설계를 위한 도시설계 1권’이다. 이 책에서는 우리나라의 보행환경 문제의 가장 큰 부분을 차지하고 있는 ‘보차 구분이 없는 이면도로’에서의 대안으로 이른바 공유도로(Shared Street) 개념을 적용하고 있는 다양한 사례를 심층 분석하였고, 그 성과와 한계를 공간적인 데이터를 포함하여 분석해 제시하였다.

공유도로에 대한 이러한 연구의 과정에서 국토교통부 도시정책과의 도움으로 「국토의 계획 및 이용에 관한 법률」에 우리나라 최초의 공

보행 환경 개선을 위한 주요 연구성과





서울시 보행자우선도로 사업 대상지

좌 울산구 녹사평대로
우 강동구 양재대로

유도로 개념으로 보행자우선도로가 2012년에 도입되었고, 2013년부터는 서울시 보행정책과에서 보행자우선도로 시범사업을 시작하였다. 이와 관련하여 물리적 평가, 행태적 평가, 인지적 평가를 시행하여 이후의 시범사업에 참고할 수 있도록 평가보고서를 2014년부터 지속적으로 발간하고 있다. 아울러 설계과정과 평가과정에 주도적으로 노력해 오고 있다. 이에 따라 2017년 현재 18곳에 이르는 보행자우선도로 시범사업이 진행 중이며, 중앙정부 차원에서도 이를 확대·보급하고자 하는 정책적인 노력이 계속되고 있다.

보행자우선도로의 설계에 대한 연구와 수반하여 법적인 정비에도 지속적으로 관심을 가지고 노력해 왔는데, 그 내용은 ‘보행안전 및 편의 증진을 위한 법제개선연구’와 ‘보행자를 위한 법제 개선방향-도로교통법을 중심으로’ 보고서에 담아 각각 2015년과 2016년에 발간하였다. 보행자우선도로는 보도를 설치하기에는 너무 좁은 국내 이면도로의 보행 환경을 개선하기 위한 마지막 방안이라 할 수 있으며, 이러한 기법의 전 사회적 확대를 위해 법적인 측면, 설계적인 측면, 시공적인 측면에서 지속적인 지원을 도모하고 있다.

어렵고 돈 안되는 보행정책의 가능성

우리나라의 보행정책은 많은 노력에도 불구하고 부분적이거나 일시적인 보행테마파크 또는 차량교통을 방해하지 않는 선에서만 허용되는 틈새시장으로서만 그 명맥을 이어왔다고 해도 과언이 아니다. 그 결과

OECD(경제협력개발기구) 국가 중 보행자 교통사고 1·2위를 다투는 오명에서 벗어나기 힘든 것이 우리나라의 현실이다. 특히 횡단보도나 이면도로에서 발생하는 희생자의 상당수는 어린이와 노인이다. 그들은 의사 결정자가 아니기에, 가족과 이별당하는 무서운 제비뽑기를 매일 계속해야만 하는 상황이다.

우리는 보행환경의 개선을 통해 보행자의 안전과 편의를 도모할 뿐만 아니라 보행자가 매력적으로 느끼는 가로환경을 조성함으로써 도시의 활력과 장소성의 확대에 기여하고자 노력해 왔다. 하지만 현실적인 보행환경의 열악함은 그러한 노력에 냉소를 보내는 경우가 적지 않다. 생존을 다투는 이들 앞에서 매력과 장소성을 말하는 것조차 부끄럽다.

그러나 보행정책에 대한 성과평가를 위하여 '보행정책 성과평가체계 개발연구'를 2016년에 시범적으로 간행하였고, 공공 분야의 보행정책에 대한 진지한 평가를 위한 노력을 지속하고 있는 가운데, 개별적인 가로의 개선대안을 마련하고 보급하는 데에도 많은 노력을 기울이고 있다. 특히 보행환경개선을 위한 계획안을 마련할 때 당면하게 되는 우리나라 도시들의 전형적인 문제상황에 대한 개선대안을 준비하고 있다. 아울러 많은 보행자 사고가 집중되는 횡단보도와 이면도로에 대한 고민 역시 지속하고 있다. 최근 서울시에서 선도적으로 진행하고 있는 도로다이어트 사업에 대해서도 깊은 관심을 가지고 모니터링을 하고 있다.

그럼에도 불구하고 우리나라의 보행관련 사업의 총량은 아주 미미하고 그 내용은 너무도 피상적이다. 심각한 수준의 우리나라 보행환경을 근본적으로 개선하기 위해서는 어떠한 크기, 어떠한 측면의 노력과 상상력이 필요한지 아직은 알 수 없다. 다만 그 해답을 얻기 위해서는 부단한 지적 노력 이상의 것이 요구된다는 점은 확실하다.

우리 사회에서 보행환경이 가지는 의미는 아직 그리 크지 않은 것으로 보인다. 하지만 걷기 좋은 도시는 안전하고 쾌적할 뿐만 아니라 사람들이 바라마지 않는 문화적으로 활기차고 경제적으로 활성화된 매력적인 미래의 도시다.