

코로나19에 대응하기 위한 인간 중심의 도시 구조 변화: 바르셀로나 10년 계획과 시사점

옥승철

옥스퍼드 공공정책대학원 석사

코로나19는 단순한 유행을 넘어 사람들의 모든 것을 변화시키고 있다. 많은 전문가와 학자들은 우리가 코로나 이전의 생활로 돌아가는 것이 불가능하다고 주장하고 있다. 예전 우리의 생활패턴 등 익숙한 것들을 모두 버리고 다시 우리의 생활구조를 설계해야 하는 ‘뉴노멀’ 사회가 온 것이다. 이러한 뉴노멀 시대에는 도시의 구조도 혁신적으로 변화해야 할 필요가 있다. 실내에서 사람들과 만나는 것은 안전하지 않다. 또한 우리는 황량한 도시 안에서 코로나 바이러스에 대한 면역력을 기르고 건강을 유지할 필요가 있다. 아이들에게는 안전하게 뛰어놀 실외 공간이 필요하다.

전 세계의 도시는 코로나에 효과적으로 대응하기 위해 빠르게 도시의 구조를 바꾸고 있다. 기존의 차통행량과 차선을 줄이며, 도로·교차로·다리에 보행로를 확장하고, 차가 차지하고 있던 기존의 도시 공간들을 공원 등으로 만들고 있다.

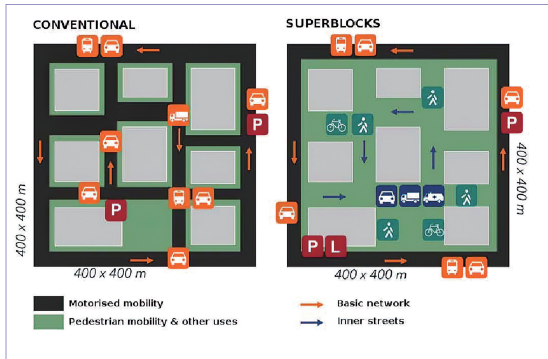
이 글을 통해 먼저 뉴욕과 파리 등 도시들이 코로나에 대응하기 위해 도시구조의 변화를 어떻게 진행하는지 간단히 알아보고, 바르셀로나 도시계획 슈퍼블록의 코로나 대응을 위한 확장 프로젝트인 10년 계획(10-year plan)에 대해 자세히 소개한다. 마지막으로 시사점을 통해 우리나라 서울에 제시할 코로나 대응을 위한 프로젝트를 이야기하고자 한다.

바르셀로나의 슈퍼블록 프로젝트

2016년에 도입된 바르셀로나 도시계획인 ‘슈퍼블록(Superblock)’은 9개의 도시 블록을 하나로 묶어 식물 화분과 벤치 등으로 외부 차량 진입을 막고 보행자 구역, 저속 구역, 레크리에이션 스페이스를 만드는 도시계획이다. 슈퍼블록 프로젝트를 통해 바르셀로나에서 차량이 차지하는 공간이 30% 감소하였으며, 차가 사라진 거리는 보행로로 바뀌고 어린이



바르셀로나 도시 구조
출처: 구글맵을 활용하여 필자가 편집



슈퍼블록 개요도
출처: CIVITAS(2017)



슈퍼블록으로 생긴 보행거리 위의 어린이놀이터

놀이터가 들어서는 등 주민들을 위한 공간으로 조성되었다. 또한 슈퍼블록 조성으로 인해 바르셀로나의 이산화탄소 배출은 42%, 미세먼지 오염은 38% 감소하는 등 공해 예방에 많은 효과가 있었으며 어린이들이 뛰어놀고 주민들이 서로 소통하는 공간으로 탈바꿈하였다.

바르셀로나의 10년 계획: 코로나에 대응하기 위한 슈퍼블록 프로젝트의 확장 프로젝트

코로나 대응을 위한 인간 중심의 도시 구조 변화 경향

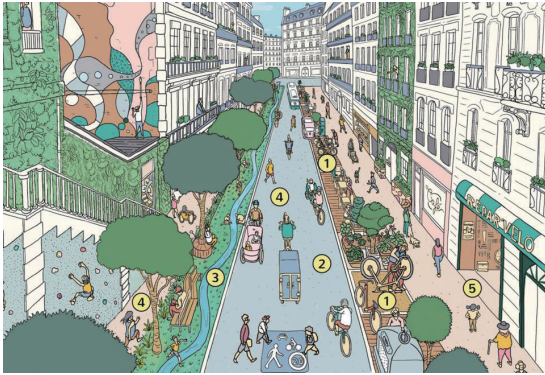
2020년부터 전 세계적으로 코로나19의 유행으로 인해 많은 사람이 죽고 건물 안에서 서로 만나지 못하는 인간 단절의 상황에서 ‘도시를 사람을 위한 공간으로 만들어야 한다’는 필요와 요구가 강하게 생겨났다. 또한 도시를 전염병에 대한 회복탄력성이 높은 공간으로 재구조화하려는 필요성에 따라 선진국의 도시들은 다양한 연구와 사업을 진행하고 있다.

미국 뉴욕시는 뉴욕 전체를 공원길로 잇는 도로 녹화사업을 추진하고 있다. 그중 하나인 브루클린 브리지(Brooklyn Bridge)의 코로나 대응을 위한 리모델링 공모전에서는 그동안 차가 차지하였던 기존 다리의 용도를 사람들의 레크리에이션 장소와 공원으로 리모델링하여 사람들에게 되돌려주는 설계들이 채택되었다.

프랑스 파리는 코로나 대응을 위한 도시계획인 ‘15분 도시(La ville du quart d’heure)’의 구상을 발표하였다. 이는 자신의 직장·학교·시장·공원과 같은 주요 시설을 도보나 자전거로 15분 이내에 접근할 수 있도록 만들겠다는 것이며, 이를 위해 차선을 줄이고 보행자와 자전거가 중심이 되는 도로를 만들려고 하고 있다.



브루클린 브리지 공모전에서 선정된 공모안
출처: Harrouk(2020)



프랑스 파리의 15분 도시 구상도
출처: Zhi Yee The(2020)

파리시는 보행과 자전거 중심의 도시를 만들기 위해 차선을 줄이고, 주민들의 소통을 위한 레크리에이션 활성화와 함께 보행도로 위에 공원을 조성함으로써 코로나 상황 속에서도 주민들이 도시자연에서 휴식을 통해 건강을 유지할 수 있도록 하는 보건의 기능을 ‘15분 도시’ 계획에 추가하였다.

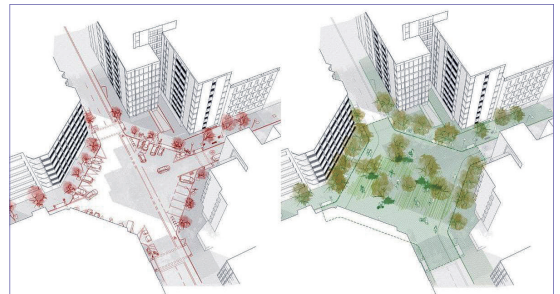
코로나 대응을 위한 도시의 인간 중심 철학

재난 사회학자 에릭 클라인버그(Eric Klinenberg)는 그의 저서 <도시는 어떻게 삶을 바꾸는가>에서 “공원은 위기와 재난을 극복하는 요소로서 소통과 관계의 장소, 즉 ‘사회적 인프라’의 의미를 갖는다”라고 하였다. 또한 “코로나 시대의 공원은 신체와 정신을 건강하게 유지하고 회복시켜 주는 ‘보건의 인프라’의 의미를 가지며, 코로나 팬데믹 상황에서 공원과 자연의 중요성이 부각되고 있다”라고 하였다.

2021년 지역사회 동선 보고서(Covid-19 Community Mobility Reports)에 따르면 전 세계적으로 공원(광장 포함)을 방문하는 이동성 경향이 증가하였다. 코로나 팬데믹 기간 중 그리스 208%, 프랑스 132%, 스페인 71% 등이다. 반면 한국은 15%로 나타났다. 유럽 국가들과 우리나라의 이러한 격차는 공원과 광장의 수가 많지 않아서임을 유추해 볼 수 있다. 결국 공원은 감염의 공포, 사회적 소외감의 치유, 도시 안에서 건강을 유지할 수 있는 도시 내 유일한 장소임을 방증한다. 이러한 이유로 전 세계의 도시는 차선을 줄이고, 녹색 보행도로나 공원과 녹색 광장등을 만들고 있다.

바르셀로나 10년 계획

바르셀로나 또한 코로나 대유행에 대응하여 더 많은 도시녹지와 공공공간을 만들기 위해 기존 슈퍼블록 프로젝트의 대대적인 확장 계획(10-year plan)을 발표하였다. 바르셀로나는 2022년부터 이 계획을 시행할 예정이며, 중앙 지구인 Central Eixample District에 녹지공간 확충을 목표로 도로 사이의 교차점에 있는 21개 교차로 부분의 아스팔트를 걷어내고 기존 차도와 주차장을 도시숲이 있는 공원광장으로 탈바꿈시킬 계획이다. 또한 바르셀로나는 이 사업



바르셀로나 교차로 공원화 구상도
출처: Burgen(2020)

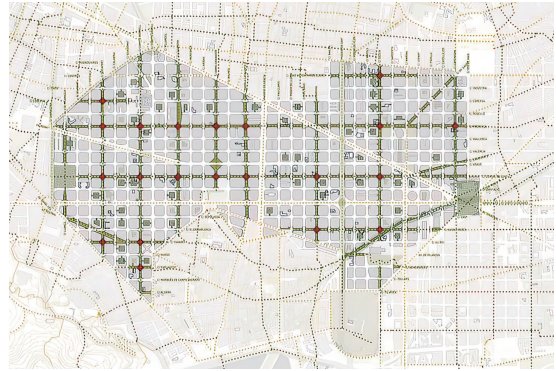
을 통해 모든 시민이 자신의 주거공간에서 공원까지 200m 이내로 접근이 가능하도록 만들 예정이다. 새롭게 녹색 공원으로 바뀌는 바르셀로나의 21개 교차로에는 다양한 식물이 식재된다.

새로운 광장은 표면적이 2,000m²이며 예산은 향후 10년간 3,800만 유로(약 523억 5,600만 원)가 될 것으로 추정된다. 2021년 8월에 유럽투자은행(EIB)이 계획 실행을 위한 예산을 지원하였다.

모든 유럽의 도시가 그러하듯이 바르셀로나도 도시의 제한된 공간과 씨름하고 있다. 기존의 조밀한 도시에 녹지를 추가하는 것은 어려운 도전이기 때문이다. 바르셀로나는 교차로를 주차장으로 많이 써왔는데, 교차로가 공원으로 탈바꿈하면서 지하주차장을 만들어 주차 문제를 해결할 예정이다. 또한 차는 도시 외곽이나 다른 도로를 우회한다. 어떻게 보면 불편한 도시를 만드는 것 같다. 하지만 여기에는 코로나 등 도시와 사람에 대한 새로운 위협에 맞서, 택티컬 어버니즘(Tactical Urbanism)을 바탕으로 실용적인 도시주의를 앞세워 ‘느리고(slow) 건강한 도시’를 만들겠다는 의미가 담겨 있다.

이러한 도시계획을 실행할 때 부각되는 문제점 중 하나는 유지비용이 많이 든다는 것이다. 회색 포장도로는 유지비가 적게 든다. 하지만 녹지화된 공간은 조경 관리를 해 줘야 하기 때문에 예산이 많이 들 수 있다. 하지만 이러한 비용은 시민에게 좋은 녹지환경을 제공함으로써 코로나의 위협으로부터 건강을 지키고 복지를 증진시키기 때문에 단순한 경제적 공식으로 계산할 수 없다.

바르셀로나 부시장 재닛 산즈(Janet Sanz)는 “바르셀로나라는 도시는 살기 좋고, 시민들의 건강을 지키며, 전염병에 대응할 수 있어야 한다”고 전하며, 코로나로 인한 도시의 구조 전환이 필요함을 강조하였다.



바르셀로나 10년 계획 구상도: 공원화되는 시 중심부
central Eixample district 21개 교차로
출처: Burgen(2020)



바르셀로나 교차로 공원화 구상도
출처: Ajuntament Barcelona(2021)

특히 바르셀로나는 대기 오염과 코로나 사망의 잠재적 연관성에 대한 경각심을 갖고 있는데, 지난 4월에 발표된 하버드 대학의 연구는 ‘대기 오염도가 높은 미국 일부 지역에 사는 사람들이 덜 오염된 지역에 사는 사람들보다 코로나로 사망할 가능성이 더 높다’는 것을 발견하였다. 유럽 도시 가운데 대기 오염이 가장 심한 곳 가운데 하나인 바르셀로나는 이러한 이유로 도시 내에 교통량을 줄이며 도시녹화에 박차를 가하고 있다.

또한 새로운 도시 디자인은 어린이·여성·노인 등 전통적으로 도시 개발에서 배제되어 온 소외 집단을 포용하고 있다. 자동차만 보이는 교차로에서 도시숲과 아이들을 위한 광장을 조성하는 것이다.

시사점

뉴욕과 파리 그리고 바르셀로나가 코로나에 대응하기 위해 도시의 차선을 줄이고, 녹색 보행로와 공원 등을 만들어 가고 있는 반면 우리나라는 아직 코로나

에 대한 도시의 변화가 더디다. 사람들은 밖에서 커뮤니티 기능을 해 줄 공원과 광장 등을 찾지 못해 실내의 커피숍 등에 모여며, 그로 인해 코로나의 위협에 노출되어 있다. 녹지화된 보행도로 등도 부족하다. 도시민들이 신체적·정신적 건강을 회복·유지할 수 있는 장소가 부족한 것이다. 게다가 수많은 차가 아직도 매연을 내뿜고 있다.

코로나 시대, 나아가 포스트 코로나 시대에 대비하기 위해서 우리의 도시는 이제 뉴욕·파리·바르셀로나가 그러하였듯이 인간 중심적인 철학을 바탕으로 도시를 재구조화할 필요가 있다. 도시의 차량행량을 과감하게 줄이고, 차선의 일부 또는 차가 접거하고 있는 도시의 장소 등을 과감히 도시민들에게 돌려주어야 한다. 서울을 중심으로 몇 가지 가능한 아이디어를 제안하면 아래와 같다.

파크 커넥터를 통한 공원 구역 조성

코로나 시대를 맞이하여 공원이 적은 서울에 효창공



남산공원-용산공원-동작대교-현충근린공원 파크 커넥터 계획(안)
출처: 구글맵을 활용하여 필자가 편집
(구상: 옥승철, 유우중, 박상천)



차도를 줄이고 보행도로에 공원을 만든 예시



동작대교 하부 보행도로 조성 예시

원-남산공원-용산-한강(동작대교)-현충근린공원을 잇는 거대한 공원 및 보행도로인 파크 커넥터(Park Connector)를 통해 파리나 싱가포르·영국·미국 등 공원 선진국처럼 팬데믹 상황에서도 도시민들이 휴식과 레저를 즐기며 안전하고 건강한 삶을 누릴 수 있도록 거대한 공원 구역을 조성할 필요가 있다. 메가시티 서울에 거대한 공원이 생기면 시민들은 남산공원부터 현충원까지 끊기지 않는 공원길을 따라 산책하거나 자전거를 타고 강남·강북을 오가며 출퇴근을 할 수 있으며, 도시민들은 실내 카페가 아

니라 야외의 공원에서 사람들을 만나고 아이와 함께 시간을 보낼 수 있다.

차도를 줄이고 공원화한 보행도로 조성

기본적으로 차도를 줄여 보행로에 커뮤니티 기능을 넣어야 한다. 줄어드는 차도에는 공원을 조성하거나 아이들을 위한 놀이터를 만들 수도 있다. 공원화된 보행로는 코로나하에서 사람들을 건물 안에서 밖으로 나오게 할 수 있다. 어른들은 이곳에서 사람들과 만나며 대화할 수 있고, 바르셀로나의 보행로 위 놀이

터처럼 아이들은 부모와 함께 걷다가 놀이터에서 즐겁게 놀 수 있다.

용산공원, 현충근린공원과 이어지는 동작대교를 녹화하는 방안도 생각해 볼 수 있다. 다리 밑에 보행도를 설치하여 공원이 끊기지 않도록 만드는 것도 한 방법이다. 그러면 사람들은 용산공원에서 현충근린공원까지 산책을 하거나 자전거를 타고 건널 수 있을 것이다.

한강을 활용한 특색 있는 공공공간 조성

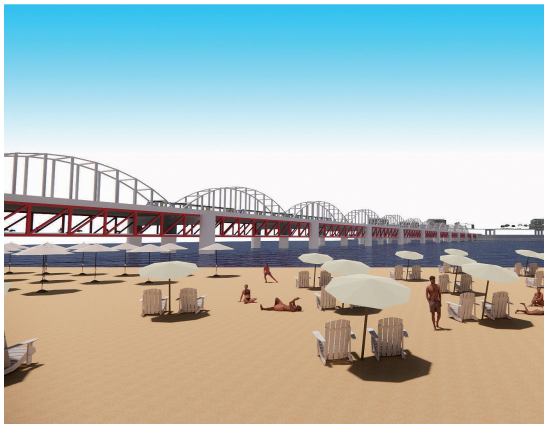
1970년대까지만 하더라도 한강에 많게는 250만 명, 적게는 40만 명이 이용할 수 있는 백사장들이 존재하였다. 하지만 이후 도시 개발로 모래와 골자재들이 파헤쳐졌다. 코로나 시대에 한강의 백사장을 되살려 서울 시민들이 강원도와 부산 등 멀리 가지 않더라도 일상의 삶 속에서 자연의 휴식을 취할 수 있게 해야 한다. 한강 백사장의 복원은 용산 밀, 현 동작대교가 지나는 쪽의 백사장을 복원하는 것이다.

용산공원 아래의 콘크리트를 걷어내고 백사장을 복원하면 서울 도시민들은 여름에 피서를 즐길 수 있는 장소를 갖게 되며, 서울은 도시 백사장이 있는 특별한 친환경 메가시티로 발돋움할 수 있다.

참고문헌

- 1 전 세계 지역이동 보고서. <https://www.google.com/covid19/mobility/>
- 2 배정환. (2020). 코로나 이후의 도시 공원. 환경과조경, 385호. <https://www.lak.co.kr/green/view.php?cid=65412>
- 3 Zhi Yee The. (2020). Meet the 15-minute City | Are Malaysian Cities a Good Candidate? <https://www.biji-biji.com/meet-the-15-minute-city-are-malaysian-cities-a-good-candidate/>
- 4 CIVITAS. (2017). Innovation brief on SUPERBLOCKS. https://ec.europa.eu/transport/sites/default/files/cycling-guidance/innovation_brief_superblocks_2017.pdf
- 5 Ajuntament Barcelona. (2021). The Barcelona Superblocks programme starts to take shape. https://ajuntament.barcelona.cat/superilles/sites/default/files/210303_winners_superillabarcelona_en.pdf
- 6 Burgen, S. (2020). Barcelona launches 10-year plan to reclaim city streets from cars. *Guardian*. <https://www.theguardian.com/world/2020/nov/11/barcelona-launches-10-year-plan-to-reclaim-city-streets-from-cars>
- 7 Davies, S. (2021). COVID-19 pandemic puts Barcelona urban greening plan in the fast lane. Thomson Reuters Foundation. <https://news.trust.org/item/20210111060110-m183f/>
- 8 BOWDEN, A. (2020). Barcelona launches 10-year plan to become massively more car-unfriendly. road.cc. <https://road.cc/content/news/barcelonas-10-year-plan-become-more-car-unfriendly-278747>
- 9 Wilson, K. (2020). Could COVID-19 Finally be the Superblock's U.S. Moment? Streetsblog USA. <https://usa.streetsblog.org/2020/11/13/could-covid-19-finally-be-the-superblocks-u-s-moment/>
- 10 Harrouk, C. (2020). Reimagining Brooklyn Bridge Competition Reveals 6 Finalists, Including a Proposal by BIG. ArchiDaily. <https://www.archdaily.com/943641/reimagining-brooklyn-bridge-competition-reveals-6-finalists-including-a-proposal-by-big>

© 아미옥, 박성원



한강 백사장 복원도