

지속가능한 보행도시를 위한 정책과 기술

오성훈
건축공간연구원 부원장

일상생활과 유리된 지속가능한 도시

우리나라에서 관측을 시작한 이래 105년간 평균 기온 상승은 1.8℃에 달해 전 지구 평균 상승률보다 2배 이상 빠른 것으로 나타나고 있으며(기후 변화 평가보고서 2020), 2024년은 관측 이래 가장 더운 해로 기록되었다. 이러한 양상이 변화되지 않는다면 한반도는 금세기 말 4.7℃의 평균 온도 상승 국면을 맞이하게 될 것으로 예측되고 있다.

더욱 심각해질 것으로 보이는 기후위기에 대처하기 위해서 공공 부문의 다양한 노력이 이어지고 있으나, 도시공간의 전환이나 개선에 대한 논의는 상대적으로 부족한 상황이다. 이는 기존의 일상생활의 양상을 변화 없이 그대로 가져간다는 것을 의미한다. 그러나 시민들이 일상생활에서 기존과 동일한 행태를 유지하면서 지속가능한 도시로 전환한다는 것은 구조적으로 비현실적인 것으로 보아야 한다.

지속가능한 문화, 탄소중립적인 공간이용행태로의 사회적 전환이 단번에 달성될 리 만무하며, 이에 대한 수많은 논의와 고민들이 신속하게 진행되어야 함에도 불구하고 공간의 변화, 나아가 행태의 변화를 포함하는 지구 차원, 도시 차원의 대안을 마련하는 일은 더디기만 하다. 일상생활과 유리되지 않은 지속가능한 도시가 되기 위해서는 도시를 이용하는 새로운 방법에 대한 본격적인 논의가 필요하며, 그 시작점은 승용차가 없이도 일상생활이 안전하고 쾌적하도록 도시의 구성과 운영방식을 전환하는 데에 있다.

장소의 실종, 걷고 싶은 도시?

도시공간을 어떻게 이용할 것인가에 대한 면밀한 기획과 실천이 없는 도시는, 개별적인 선택의 집합적 결과에 도시공간 구석구석이 휘둘리게 된다. 산더미 같은 오토바이나 승용차의 물결이 국가 발전의 상징처럼 일컬어지던 시대도 있었지만, 이제는 그러한 광경은 도시공간에 대한 게으른 방치나 의도된 무관심의 결과일 뿐이다. 지속가능하며 지불 가능한 도시가 되기 위해서는 무한한 경쟁구도 속에서 도시를 각자의 역량과 여건에 따라 점유, 이용하도록 하지 않고, 공간의 이용에 대한 적절한 기획과 합의를 통해 경제적·사회문화적 정책목표를 설정하고 유지관리할 필요성이 있는 것이다.

유아차나 휠체어가 다니기 어려운 길, 어린이나 노인이 걸어 다니기 위험한 길을 방치할수록 여건이 되는 이들은 승용차에 의존하게 되고, 그만큼 더 많은 에너지와 아스팔트, 그리고 온실가스 배출로 이어지게 된다. 보행활동은 도시를 이용하고 체험하는 최종적인 수단이므로, 보행이 위험하고 불편한 곳은 장소로서 의미를 확보하기 어려워진다. 걷고 싶은 도시를 만들자는 논의는 오래되었지만, 실질적인 변화를 달성하기 어려운 것은 바로 도시공간 내에서 보행자를 위한 공간을 적극적으로 확보하고, 의미 있는 장소로서 공공공간을 가꾸는 데에 명확한 정책적 우선순위가 주어지지 않고 있기 때문이다.

윤리적 속도는 어디에, 보행자가 조심하면 된다?

2023년 노르웨이의 수도 오슬로는 보행자, 자전거 교통사고 사망자 수가 0으로 나타나 이른바 ‘비전제로’ 철학을 담은 공공정책을 완전하게 달성한 것으로 나타났다. 2024년 우리나라에서 교통사고로 사망한 보행자는 920명으로 하루 평균 2.5명의 보행자가 자동차로 인해 사망하고 있으며, 이는 전년도 대비 3.8% 증가한 수치이다. 이는 OECD 평균의 두 배에 달하는 심각한 상황이다. 이러한 위협성은 기존의 자동차 소통은 절대로 건드리지 않으면서 보행자를 보호하겠다는 모순적인 접근 속에서 지속되고 있다.

우리나라에서 보행 관련 시설 개선이나 공공사업을 추진할 때 가장 큰 걸림돌이 되는 것은 자동차의 소통 문제와 불법주차 문제다. 보행친화적인 가로망의 설계, 자전거도로의 도입, 보행공간의 확대, 횡단보도의 개선 등 보행자와 자전거의 안전과 편의를 개선하는 모든 지점에서 자동차를 위

서 기술의 적용 범위와 비용 한계를 검토할 필요성이 있다. 적정기술에 대한 논의는 사실 기술개발 주체에서 내부적으로 할 수 있는 것이 아니라, 기술을 수용하고 활용하고자 하는 사회적·정책적 틀에서 이루어져야 하기 때문이다.

지금까지 보행환경 개선에 대한 논의는 기존의 도시정책과 교통정책은 그대로 유지된다는 전제하에서 이루어진 것으로 보인다. 하지만 기후위기의 시대에 지속가능한 도시로의 전환을 적극적으로 추진하고 있는 대부분의 도시에서는 보행자와 자전거를 정책의 최우선 순위로 두는 일을 주저하지 않았다. 자동차 운전자들의 불편을 적극적으로 설득하면서, 가로공간에 대한 개선, 보행자를 위한 공간의 확충, 자동차를 위한 차로공간의 축소 등을 적극적으로 실천하고 있는 것이다. 보행자, 자전거 교통사고 사망자 수 0을 달성한 오슬로의 경우에도 2019년부터 도심의 주차공간들을 자전거도로, 공원, 벤치로 대체하는 정책을 적극적으로 시행하였다. 이는 개별적인 장소나 가로를 개선하는 수준의 접근에서 벗어나, 도시공간에서 무엇을 우선할 것인가에 대한 근본적인 논의가 진행되었기 때문으로 볼 수 있다.

도시를 조성하고 운영하는 정책적 과정에서, 보도를 유지보수하는 하나의 부문 정책으로서, 또는 사고만을 줄여보고자 하는 안전 정책의 하나로서만 보행환경을 바라보는 관점은 그 한계가 명확하다. 서울시는 2040 서울도시기본계획의 핵심 공간정책으로서 도시의 패러다임을 자동차 중심에서 사람과 보행 중심으로 전환하고자 보행일상권 개념을 제시하였다. 그런데 이러한 개념을 달성하기 위해서는 실제로 운전자들의 편의를 줄이고, 비운전인구의 이동성을 대폭 확대하는 가로체계의 개편과 보행자 중심의 도시공간 구상이 필요하다. 자동차를 운전하지 않고도, 쾌적하고 건강하며 안전하게 도시를 다닐 수 있도록 도시공간을 바꾸어야 한다. 이러한 측면에서 보행에 대한 고민은 도시정책의 비전과 목표에 대한 논의로 이어지며, 결국 얼마나 지속가능한 도시로의 전환을 일상생활에서 무리 없이 담아낼 것인가, 그리고 그 가운데 승용차의 위상을 점차 낮추어 갈 것인가에 대한 전략이 요구되는 시점이다.

도시정책으로서의 보행환경

한 조치와 지침들이 이를 막아서고 있다. 그 결과 우리나라의 도로에서는 달릴 때나 서 있을 때나 자동차들이 특권적인 지위를 누리고 있으며, 그 행태적 관행은 횡단보도나 이면도로에서의 사고를 지속적으로 유발하고 있다.

운전자를 불편하게 하여 민원을 유발해서는 안 된다는 사회문화적 태도가, 보행자의 희생을 지속적으로 발생시키고 있을 뿐만 아니라, 실제로 사고로 이어지는 않은 위협과 불편을 가중하도록 만들고 있다. 희생이 지속적으로 발생하고 있으나, 조심하지 않은 보행자들을 탓하면서 어쩔 수 없다고 생각하는 국가가 있는 반면, 교통정책 전반을 돌아보면서 보행자, 자전거의 안전을 최우선으로 고려하는 국가가 있다. 한 사회가 누리는 전반적인 이동속도가 지속되는 인명의 손실을 전제로 달성한 것이라면 기능적인 속도일 수는 있으나, 문명사회에서 허용 가능한 윤리적인 속도로 보기는 어려울 것이다.

보행환경을 위한 적정기술

최근 혁명적이라 일컬을 수 있는 새로운 기술들이 폭발적으로 출현하면서, 보행자의 안전을 개선하기 위한 목적으로 여러 가지 참신한 제안들이 등장하고 있다. 새로운 기술을 적극적으로 활용하여 관련된 비용이나 불편함 등을 줄이면서도 보행안전과 편의라는 정책적 목표를 달성할 수 있다면 더할 나위 없이 바람직한 제안이라 하겠다. 그러나 일부 기술적 대안들은 새로운 기술 자체를 적용하는 데에만 집중하거나, 기존의 자동차 운전행태의 변화는 전혀 고려하지 않은 채 보행자 충돌 자체만을 예방하고자 하는 시도를 보이고 있다. 이는 공간의 개선, 가로구조의 재편 등 보행자와 자전거 등을 고려한 새로운 도시공간으로 나아가기보다는 기존의 도시공간을 유지하고 고수하기 위한 방안을 이용될 수 있다는 점에서 문제가 된다.

지속가능한 도시공간, 보행자와 자전거 사상자가 0이 되는 가로를 위해서는 정책적 우선순위가 변경되어야 하고, 그러한 전환을 지원하기 위해 새로운 기술을 활용할 필요가 있다. 기존의 도시운영 관행만으로는 해결될 수 없는 여러 문제들을 파악하고, 다음 단계의 지속가능한 도시로 가기 위한 방안을 모색하는 과정에서의 기여와 도입 타당성을 고려하면