

보행공간 개선을 통한 도시재생의 공공성 실현 방안

오성훈
건축도시공간연구소
도시연구본부장

‘초폼아’ 선호와 우리의 보행 현실

‘초폼아’는 21세기 들어 우리나라 도시 분야에서 제일 주목해야 할 단어일지 모른다. 이미 아파트 일색인 주거단지에서 소비자들의 선택 중 중요한 가지는 이른바 ‘초폼아’, 초등학교를 품은 아파트단지이다. ‘초폼아’ 특히 아파트의 가격까지도 좌우한다고 해도 과언이 아니다.

옆 단지로 걸어가는데 그리 멀지 않음에도 왜 단지 안에 초등학교가 있어야 한다고 생각할까. 어린이들로 하여금 바로 이웃한 블록으로 길을 한 번 건너도록 하는 것조차 마음이 불안하다는 얘기이다. 우리의 가로는 이미 학부모들이 볼 때 충분히 적대적이고 위험한 환경이라는 것을 의미한다.

그렇기 때문에 단지 안은 더욱더 많은 것들을 품어야 하고, 블록의 규모는 더욱 커져야 한다. 블록이 커지면 커질수록, 교통체계에 대한 대안이 없다면 블록을 둘러싼 길은 더욱 자동차의 흐름이 거세지게 된다. 그럴수록 보행자의 안전하고 편안한 횡단경로나 횡단여건을 조성하는 데에는 더욱 어려움이 커진다. 슈퍼블록의 저주. 거대한 블록을 둘러싼 길은 이미 도시의 매력적이고 안전한 가로이기보다는, 처리해야 할 막대한 차량교통량을 떠안고 있는 고속도로와 같은 의미의 간선도로가 된다.

우리의 아이들을 생각할 때 학부모들은 ‘비싼 초콜릿을 선택할 것인가? 아니면 아이들로 하여금 매일 두 번씩 차량이 질주하는 길을 건너게 하는 모험을 감수할 것인가?’의 고민에 빠질 수밖에 없다. 우리나라에서는 횡단보도를 건널 때도 생명의 위협을 느끼는 일이 많다. 우리나라의 보행자 교통사고 사망자 수가 OECD 국가 중 최고 수준이라는 것을 모르는 사람도, 횡단보도에서 돌진해 오는 자동차를 만나면서 놀란 경험은 있을 것이다. 초록빛 보행신호가 들어와도 아랑곳하지 않고 보행자 사이를 누비며 달려드는 자동차들을 바라보는 경험은 이제 다들 익숙해져서 그다지 화를 내거나 위협하게 여기지도 않는 모습을 목도하게 된다.

공공 부문에서도 어느새 보행환경이 중요하다는 말은 너무도 흔해져서 웬만한 계획안이나 설계안에서도 보행에 대한 배려가 다 되어 있는 것은 새삼 강조할 필요도 없을 듯하다. 그런데도 실제 도시공간에서는 횡단보도 하나 건너는 일이 결코 만만치 않은 게 현실이다. 좌우를 살피고, 신호를 위반하고 달려갈 듯한 차량은 없는지, 내 횡단 경로를 치고 들어올 바쁜 운전자는 없는지, 뒤늦은 좌회전 차량이 횡단보도를 절반쯤 걸치며 급정거하지는 않는지 다각도로 살펴봐야만 한다. 물론 인간의 적응 능력은 아주 뛰어나서 이렇게 많은 주의를 기울이는 것을 아무렇지도 않게 해낸다.

현재 횡단보도는 보행자의 통행권을 보장하는 공간이기보다는 다양한 방향에서 치고 들어오는 자동차 운전자와의 기싸움, 때로는 이른바 ‘밀당’이 이루어지는 공간이다. 목숨을 건 배팅에서 우리 모두 자유롭지 못하다.

정주성과 이동성

고속도로 변에 살고 싶은 사람은 없을 것이다. 많은 고속도로나 고속철도의 혜택을 누구나 이야기하지만 실제로 그러한 공간 옆에 누가 살고 싶을까. 고속도로는커녕 웬만한 간선도로 변도 사실 정주지로 삼기에는 그리 적합하지 않다.

정주성이란 말은 거처를 정해 놓고 살 만하다는 것인데, 거처를 아무 곳에나 정하지 않는 것은 모든 문화에서 당연한 일이다. 자연적인 조건에 그치지 않고 형이상학적인 풍수나 방위를 따지는 일도 인류의 역사에서는 흔한 일이다. 아무리 튼튼히 지어진 구조물도 경사면에서 흘러오는 물길에 놓여 있고 그에 적절히 대응하지 못한다면 전도되고 만다.

정주성을 확보하기 위해서는 정주지의 공간적 속성을 보호할 필요성이 있고, 이를 위해서는 정주지에 접속하는 이동성에 대해 적절한 제어가 필요함은 물론이거니와, 정주지를 지나치는 이동통로에 대해서도 세심한 주의가 필요하다. 그런데 최근의 우리나라 도시에서는 정주성을 거주지의 높이, 울타리, 방음창, 지하주차장 등으로 확보하는 것만으로 충분하다고 여기는 듯하다. 이런 접근은 공간적 배치, 단지의 배치 문제에 대해 기술적으로 극복하면 된다는 태도라 볼 수 있다. 이제 바야흐로 우리 도시 내에서 정주성과 이동성의 문제는 손쉽게 해결된 것처럼 보인다.

진부한 대안, 불쾌한 체험

공간에 대한 가장 중요한 판단은 일상적인 체험에서 나온다. 불쾌한 공간 체험은 회피하게 된다. 홍콩의 구도심을 걷다 보면 건물 간의 공중이동통로를 제외하고 지면으로 걸어가는 일은 하지 않아야 한다는 생각이 든다. 좁은 보도에는 울타리가 촘촘히 설치되어 택시를 잡는 일도 쉽지 않다. 상당수의 횡단보도는 교차로에 근접해 있지 않고 블록 안쪽으로 돌아가 들어가야 건너도록 되어 있으며, 당연히 발생하는 불법횡단의 욕구를 제어하기 위해 교차로에 면한 보도에 울타리가 설치되어 있다. 물론 안전하지만 불쾌하다.



보행친화적이지 않은 홍콩의 도시공간

©Shutterstock

이곳에서 며칠 생활하다 보면 건물 간의 이동통로를 습득하게 되어 지상의 이용을 최소화하게 된다. 하지만 통로를 걸어다니며 내려다보이는 ‘걸고 싶지 않은 지상의 공간’을 바라보며 의문에 빠지게 된다.

‘그렇다면 저 공간은, 이용하고 싶지 않은 저 공간은 무엇을 위한 공간인가? 철저하게 분리되고 위요(圍繞)되어 위험하지는 않지만 눈으로 뵈히 보면서도 멀리 돌아다녀야 해서 불편하고, 동물원처럼 울타리로 가두어서 불쾌한 저 공간들이 지면 수준의 도시공간을 과점하도록 만드는 이 수직적 보차분리라는 오래되고 진부한 대안은 이 도시를 살리고 있는 것인가?’

미로화되고, 강하게 통제되면서, 다양한 선택권이 사라진 단일 통로로서의 건물 속에 내부화된 도시공간은 매력적인 공간이 되기 어렵다.

연속성과 다양성의 매력

도시공간에서 사람이 걸어가면서 어떠한 체험을 하도록 할 것인가의 문제는 도시공간의 생사와 관련되어 있다. 차량의 흐름이 가득 찬 간선도로변을 5분만 걸어도 많은 보행자들은 피곤함과 불쾌함을 느끼게 된다. 반면 보도의 반대편에 아름답고 흥미로운 상점과 식당들이 늘어서 있다면 걸어가고자 하는 사람들이 생겨난다. 자동차 흐름의 영향을 약화시키는 녹지나 휴식시설이 가로에 마련된다면 더욱 매력적인 환경이 조성될 것이다.

그런데 훌륭하고 아름다운 박물관이나 도서관 한 채가 서 있어도 근처에 사는 이들이 아니라면 굳이 걸어야 할 이유는 없다. 단일한 공간, 단일한 건축물에 대한 체험은 도시의 차원에서 볼 때 한 점에서 일어나므로 굳이 걸어야 할 이유가 없다. 또는 차를 세워놓고 걷는다 하더라도 대상물의 내부에 한정되어 걷게 될 것이다. 하지만 공간적으로 연속적인 체험의 여지가 마련되어 선적인 체험이 가능하다면 걸어서 이동할 여지가 발생할 것이다. 이러한 측면을 목표로 잡고 만들어지는 것이 쇼핑몰이다. 이러한 쇼핑몰이 당면하는 계획 차원의 과제는 바로 다양성이다. 공간이 진부하고 지루하지 않도록 얼마나 다양한 선택지를 제공할 것인가? 단일한 계획주체, 관리주체가 얼마나 다양한 방식으로 공간을 마련하고 체험하도록 할 수 있는가?



오스트리아 비엔나의 가로 풍경과 많은 보행자들

여기서 단일한 선적 체험은 다시 유연한 면적체험으로 확대되어야 한다. 일정한 경로를 강요하는 것보다는 다양한 경로를 선택하면서 서로 다른 체험이 가능한 것이 더 바람직하다.

연속성과 다양성이 가지는 매력은 도시공간의 체험에 있어 핵심적인 요인이다. 이러한 요인은 높은 층고, 시원한 에어컨과 거대한 주차장을 갖춘 미국의 거대쇼핑몰이 왜 유럽의 뒷골목보다도 매력적으로 여겨지지 않는지에 대한 답을 가지고 있다.

도시성과 공공성

우리나라에도 훌륭하고 잘 지어진 리조트들이 많다. 단지계획이나 공간의 구성이 뛰어나고 다양한 체험을 할 수 있도록 되어 있으며 관리운영도 세계 어느 나라 못지않게 매끄럽고 친절하게 이루어지고 있다. 사적공간의 품질을 살펴볼 때 우리나라의 기술적·경영적 차원의 역량은 매우 뛰어나다고 할 수 있을 것 같다. 그렇다면 우리의 도시공간도 이와 같은 수준에 도달해 있어야 할 것인데, 매력적이고 활기찬 도시공간을 만드는 데 실패하는 경우가 적지 않은지 살펴볼 필요가 있다.

사적영역과 공적영역이 조화롭게 잘 마련되고 때로는 서로의 영역을 유연하게 넘나들면서 종합적인 도시공간을 마련하는 일은 기술적·경

영적 차원에서 이루어질 수 있는 게 아니다. 결국은 다양한 이해관계의 조율과 조정, 합의, 지속적인 관리와 개선 등이 꾸준히 이루어지면서 공공성을 잃지 않도록 하는 것이 필요하다.

이러한 작업은 하나의 조직이나 주체가 할 수 있는 일이 아니다. 이러한 작업의 필요성에 대해 집단적으로 또는 사회적으로 공감대가 마련되어야 하고, 그 중요성에 대한 합의를 도출해 가는 과정이 필요하다. 이른바 거버넌스를 운영하는 행정 역량과 시민 역량이 필요한 것이다. 공공공간을 잘 가꾸어 매력적이고 효율적으로 개선하는 작업은 좀 더 세련되고, 지속적인 사회적 의사소통의 장이 마련되지 않으면 어렵다. 아름다운 길 하나에는 얼마나 많은 소유권자와 세입자와 이용자들과 민간업체와 공무원들이 관련되어 있는지 모른다. 또 수많은 제도와 법령과 규칙이 연계되어 있다. 이들의 집단적인 활동을 오케스트라처럼 엮어내지 않으면 좋은 결과물은 나오지 않는다.

그러한 노력이 모두에게 바람직한 결과를 가져올 수 있다는 확신과 서로에 대한 신뢰가 우리에게 부족하다. 설계역량 또는 시공기술이 부족하거나, 투자 분석을 못해서 우리의 가로가 개선되지 않는 것은 아니다. 도시성 속에서 공공성을 구현하기 위해서는 대화가 필요하다.

쇠퇴의 비밀: 성장

우리의 부족한 대화에도 불구하고 일정한 분량의 도시공간은 매년 끊임 없이 개발된다. 그런데 서로 다른 입장을 가진 주체 간의 의사소통 체계 부족으로 인해 하나의 가로가 잘 가꾸어지지 못하는 것은 하나의 장소, 하나의 길을 가꾸지 못하는 것으로 끝나지는 않는다. 하나의 장소에서 부족한 대화는 많은 장소, 더 큰 공간이라고 크게 다르지는 않다. 쇠퇴한 도시공간, 낙후된 도시공간을 살리기 위한 재생의 개념은 부족한 대화로 인해 공허해지기 쉽다.

지역은 왜 쇠퇴했는가? 특정한 공간은 왜 낙후되었는가? 사람이 부족하고, 활동이 부족하고, 자원이 부족해서라는 진단만으로는 부족하다. 쇠퇴라는 개념을 쓰려면 있다가 사라진 것을 보여주는 것이 필요하고, 그 사라진 것은 어디로 갔는지에 대한 추적이 필요하다.

결국은 각각의 도시공간을 선택해야만 하는 사람들의 일상적 체험 속에서 이루어진 결정들이 누적되어 도시공간을 변화시켜 온 것임을 생각할 때, 도시공간이 어떠한 해야 할 것인지를 알기 위해서는 어떠한 삶을 원하는 지부터 들어보는 일이 필요할 것이다. 화려한 성장이 있기 위해서는 자원의 집중이 필요하다. 도시공간에서의 급속한 성장은 다양한 유형의 쇠퇴와 밀접한 연관성을 가지고 있다. 성장은 필요하거나 필연적이지만 대가가 치러진다는 점에서 데이비드 하비(David Harvey)의 논의가 의미를 가진다. 이러한 지역적·시간적 격차를 개별적인 시민의 삶과 결부시켜 볼 때, 결국은 삶의 방식에 대한 성찰에서 벗어나기 어렵다. 개인의 일상적 삶이 진지하게 고려되지 않는 도시정책은 무의미하며, 피상적이다.

각론 없는 총론의 공허함

자동차 중심주의를 버리지 않고 도시공간이 가꾸어질 수는 없다는 것이 대다수 세계 도시정부의 정책 방향인 듯하다. 새로운 도시를 세우거나, 기존의 도시를 개선하거나, 어떠한 도시정책 또는 도시계획이라도 이러한 방향을 거부하기는 어려울 것이다. 하지만 기존의 방식이 가지는 관성은 무시할 수 없는 수준이다. 총론적으로는 미래지향적이고 새로운 도시공간을 지향하고 있으나, 기존의 방법론과 과정이 가지는 힘은 그대로 작용하고 있다.

보행환경을 개선하는 일은 이제 재생사업뿐만 아니라 다양한 계획과 사업에서 빠지지 않고 거론되고 있다. 그러나 수많은 도시계획 의제가 그렇듯이 걷고 싶은 도시공간이 가지는 힘과 잠재력에 대해서도 언급은 되어 있지만 진지한 의제로는 다루어지지 않는다. 보행환경을 개선하기 위해서 구체적으로 무엇을 해야 하는지에 대한 대화가 부족하다. 왜 보행환경을 개선하는 것이 중요한지, 기존의 생활방식을 어떻게 바꾸어 나갈 것인지에 대한 이야기가 없다.

이러한 상황에서 보행환경을 개선한다는 것은 보도를 바꾸거나, 울타리를 치거나, 신호등을 설치하는 일에 그치고 만다. 자동차가 점유하고 있는 공간을 보행자에게 양보하거나, 자동차가 조심스레 다니도록 하거나, 자동차를 덜 이용하도록 하거나, 자동차보다 보행자의 통행을 우선하거나 하는 일은 잘 일어나지 않는다. 사실 이러한 진지한 변화를 가져오

는 데 필요한 대화를 하기에는 다들 너무 바쁘고, 더 중요한 의제들이 많다. 그래서 최소한의 보행 관련 시설을 부가하는 것으로 계획을 마무리하게 된다.

시설물의 딜레마

보도는 매우 비싼 토목 시설물이다. 가로수도 비싸다. 개인의 집 한두 채에 비견할 일이 아닌 엄청난 물량의 길을 도시정부는 책임져야 한다. 이러한 시설물은 시민들로 하여금 도시공간을 안전하고 합리적인 이용이 가능하도록 하는 것을 목적으로 한다. 그런데 사회와 문화의 변화 속도는 이전 시대와는 비교할 수 없을 정도로 빨라졌다. 변화하는 요구에 값비싼 토목공사로 대응하는 것은 어렵다.

그래서 많은 도시정부에서는 이전 시대의 토목공사를 어느 정도는 포기하면서, 일단 새로운 도시행태에 대응할 수 있는 공간의 확보를 우선할 수 있는 방안을 모색하고 있다. 고정된 시설물이 변화하는 요구에 대응하기 위해서는 도시공간 속 시설물의 유연성을 높여야 한다는 것이다. 이를 이해하기 위해서는 시설물 중심의 공공정책, 공공사업에서 벗어나 행태 중심, 활동 중심의 기획과 대응이 이루어져야 한다. 시설물을 다루어야 하지만, 시설물에서 벗어나지 않는 방식으로 문제를 해결하기 어렵다는 것이다.

세계적으로 경제적 호황을 누리며 도시개발이 왕성하게 일어나던 상황에서는 대규모 토목공사로 도시를 뒤엎으며 문제에 대한 대안을 제시해 왔지만, 더 이상 그런 방식은 널리 쓰이기 어렵게 되었다. 시민들이 원하는 공간을 확보하고, 원하는 활동을 신속하게 지지하기 위해서는 도시정부의 새로운 대응전략이 요구된다. 시설중심주의에서 행태중심주의로의 전환 속에서 토목공사가 아닌 저렴하고 적절한 제품들을 개발하고 활용하여 도시공간을 개선하는 작업이 지속적으로 이루어져야 한다. 보행환경을 개선한다는 의제가 또 다른 개발사업의 명분이 되기보다는 일상적인 도시공간을 매력적으로 가꾸어 가는 방법론이 되어야 한다.