

걷고 싶은 도시, 건강한 도시를 위하여

제해성
건축도시공간연구소
소장

지난 30년간 우리나라에 자동차가 널리 보급되면서 승용차는 일상생활의 가장 주된 이동수단이 되었다. 한동안 우리나라에서는 승용차를 이용하는 것이 풍요로운 삶의 상징이었다.

대다수의 신도시 주민들은 전적으로 승용차에 의존하여 생활한다. 대중교통이 잘 갖추어진 기존 도시에서도 승용차 이용이 증가하면서 도로는 차량으로 넘쳐난다. 도시계획 입안자들은 차량이 원활하게 소통하도록 도로 폭을 넓히고 도시공간구조를 개편해 왔다. 신도시 가로에서는 사람을 찾아볼 수 없을 정도로 도시 풍경이 변모하였고, 사람들은 승용차를 이용해 건물 주차장에서 다른 건물 주차장으로 이동하게 되었다.

사람들은 집에서 엘리베이터로 지하주차장까지 이동하고, 승용차로 도로를 달려 회사 지하주차장에 주차하고, 다시 엘리베이터를 타고 사무실에 도착한다. 운동도, 쇼핑도, 외식도 차량 내부를 포함한 실내공간에서 이루어진다. 사람들의 활동 무대가 건물 중심으로 옮겨 가면서 길에서는 사람들이 점차 사라졌다. 하루 종일 실내공간에 갇혀 지내고, 길을 걸을 일이 없었다.

그러나 최근 시대가 변하여 길을 걷는 사람들이 점차 늘어나고 있다. 많은 사람들이 여유롭게 오래된 도시의 길을 걸으면서 이곳저곳 기웃거리며 쇼핑도 하고, 카페에 앉아 차를 마시며 담소를 나눈다. 용무가 있을 때는 대중교통을 이용하고 웬만한 거리는 걸어서 이동한다. 걸어 다니면서 즐기고 일을 보는 것이 도시에 사는 여유로움이기도 하고, 무엇보다 건

는 것이 건강에 도움이 된다고 생각하는 사람들이 특히 젊은 층에서 늘어나고 있다. 걸어야 비만과 성인병을 예방하고 정신 건강에도 도움이 된다는 생각이 널리 퍼져 있다.

지난 2010년 미국 뉴욕 시 마이클 블룸버그(Michael Bloomberg) 시장이 발표한 액티브 디자인 가이드라인(Active Design Guideline)은 시민들이 건강해지는 도시환경을 조성하기 위해서 신체활동을 촉진하는 방향으로 건물과 도시를 디자인해야 하고, 보행과 자전거 이용을 활성화해야 한다는 내용을 담고 있다.

보행은 사람을 건강하게 한다. 대중교통에 의존하던 시대에는 다소 불편하지만 걸어서 이동을 하면서 체력을 소모해서 건강을 유지할 수 있었다. 그러나 승용차에 의존하면서부터 별도로 시간을 내어 운동하지 않는 한 하루 종일 체력을 소모할 기회가 없어, 많은 사람이 비만해지고 성인병 발병 우려가 높아졌다. 어느 정도 불편한 생활이 건강 유지에 도움이 되는데, 편리함을 추구하면서 오히려 건강에 악영향을 미치고 있지 않은지 반성할 필요가 있다.

보행은 개인의 건강을 증진시킬 뿐 아니라 친환경적인 도시를 조성하는 데에도 기여한다. 승용차 운행을 감축함으로써 에너지를 절약하고 탄소배출을 줄여 도시의 공기 질을 향상시키고, 더 나아가 지구환경을 보전할 수 있다.

보행은 지역 경제 활성화에도 큰 도움을 준다. 사람들은 가로를 걸어가면서 주변 상점을 이용하고, 카페에서 휴식을 취하며 이웃들과 교류한다. 최근 서울에서는 서촌, 경리단길, 성수동길 같은 오래된 마을을 중심으로 보행이 활성화되고 골목상권이 부활하는 등 지역 경제가 살아나고 있다. 뉴욕·런던과 같은 서구의 대도시에서도 보행 인구가 점차 증가하고, 금융가 사무소 건물 가로변에 소규모 상점과 카페 설치가 늘어나면서 가로가 활성화되고 있다.

이제 우리 도시도 보행자 중심으로 변해야 한다. 차량 이용이 증가하면서 현대 도시구조는 자동차 중심으로 변해 왔다. 건축가 르 코르뷔지에(Le Corbusier)는 건물로 둘러싸인 전통 도시의 가로가 비위생적이며 교통 순환에 불리하다고 비판하면서 자동차 중심으로 도시구조를 재편해야 하며, 건축물을 가로와 분리해서 배치해야 한다고 주장하였다. 건물을 공원 가운데 자유로운 형태로 배치하는 ‘현대주의’ 도시계획 이념은 지난 50년 동안 서구와 우리나라 도시 조성에 큰 영향을 미쳤다.

하지만 보행을 활성화하기 위해서는 뉴 어버니즘(New Urbanism)에서 주창하는 바와 같이 기존 도시공간구조를 재편하고, 건축물과 가로의 관계를 다시 설정해야 한다. 서울시에서도 지난 10년간 간선도로에 설치된 보행육구를 철거하고 평면 횡단보도를 설치하여 도심에 보행자가 늘어나고 가로가 활성화되고 있다.

가로친화형 건물은 보행친화도시의 근간이 된다. 저널리스트 제인 제이콥스(Jane Jacobs)가 주장한 대로 다양한 규모의 상점이 늘어난 가로는 물건을 사고 음식을 먹으며 이웃과 만나는 등 다양한 사회적 활동이 일어나는 무대가 된다.

승용차 이용과 건물 중심의 ‘현대주의’ 도시가 전통적인 보행중심도시로 다시 태어나기 위해서는, 건물의 지상층에 보행자가 쉽게 접근할 수 있도록 가로와 건물이 직접 맞닿은 형태가 되어야 한다. 건물과 보행로가



오스트리아 그라츠(Graz) 시청 앞의 활발한 가로 풍경

© 제해정



오스트리아 비엔나(Vienna)의 가로 풍경 - 늘어진 상점과 그 주변의 많은 보행자들

같은 높이에 조성되어야 사람들이 건물에 쉽게 출입할 수 있고, 특히 장애인·노약자·유모차 출입이 용이해진다. 건물의 지상층을 건물의 일부분이라기보다는 도로와 연결된, 가로공간의 연장선으로 인식해야 한다. 건물의 지상층 바닥높이는 도로면과 유사하게 조성하고 보도면이 차로 방향으로 급격한 경사를 이루지 않도록 조정할 필요가 있다. 접점부의 표면은 부드럽게 처리해서 유모차와 휠체어 바퀴가 편하게 굴러갈 수 있어야 한다. 또한 보행로의 장애물과 위험요소를 제거하고 청결을 유지해야 한다.

보행을 활성화하기 위해서는 대중교통을 편리하게 이용할 수 있어야 하며, 보행과 밀접한 관계가 있는 자전거 이용자가 안전하고 원활하게 이동할 수 있도록 자전거도로와 교차로를 합리적으로 설계해야 한다. 세계 주요 도시에서는 도심에서 차량이 서행하는 것을 당연한 일로 받아들이고, 보행·자전거·대중교통이 중심이 되도록 교통체계를 전환하고 있다.

우리가 바라는 미래도시는 건강도시여야 하고, 이를 위해서는 보행을 최대한 촉진하는 대중교통 중심 도시이면서 가로친화형 도시가 되어야 한다. 건강 싶은 도시는 매력적인 도시이고, 사람이 행복한 도시이다.