

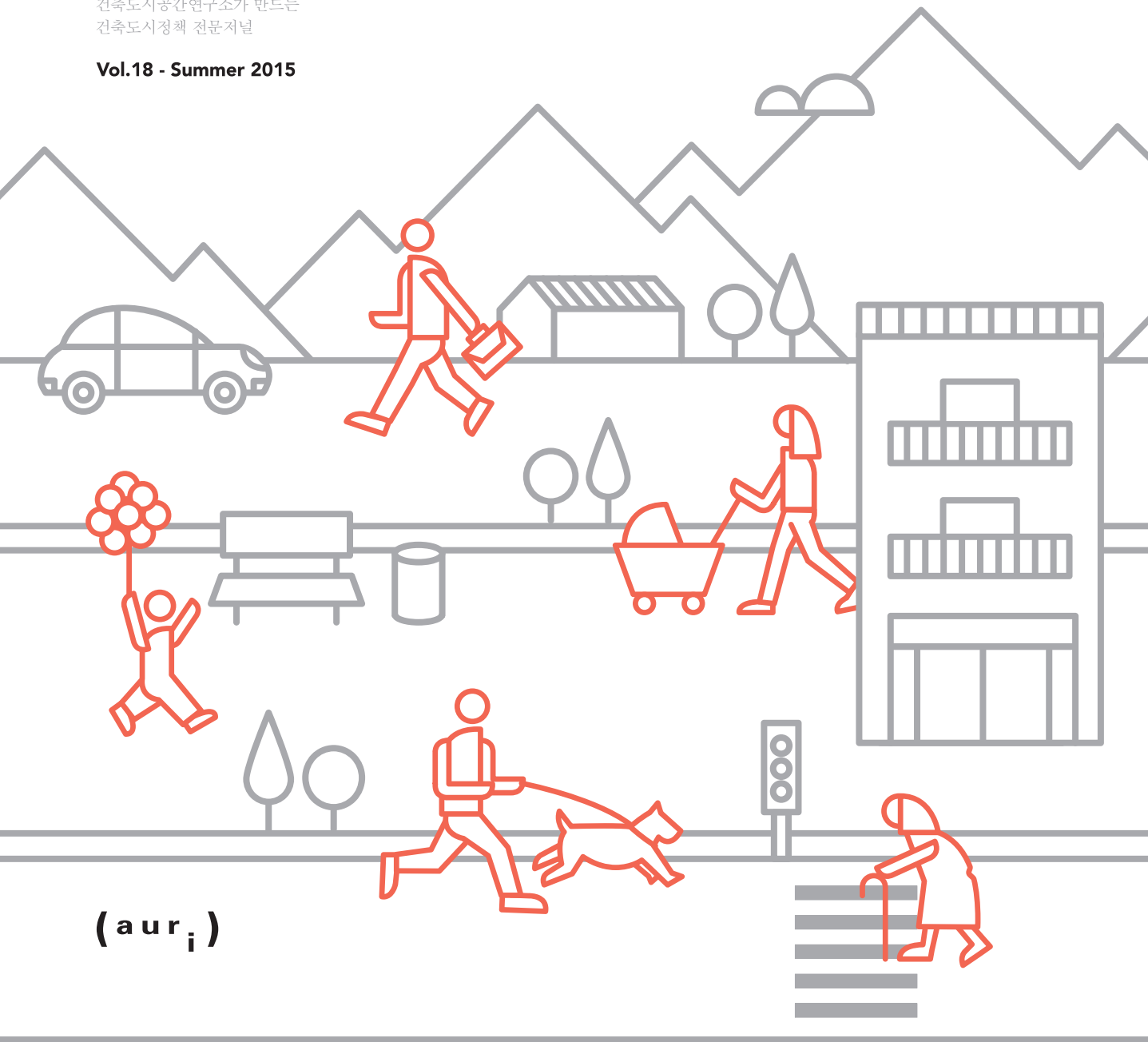
건축과 도시공간

건축도시공간연구소가 만드는
건축도시정책 전문저널

Vol.18 - Summer 2015

보행친화도시 조성 정책 현황과 과제

건강하고 싶은 도시, 활기 있고 건강한 도시를 만들어 나가기 위한 정책적 노력이 본격적으로 시작된다. 보행자 중심의 공간 조성을 위해 관련법 개정과 로드맵 수립에 힘쓰고 있는 지금, 정책의 추진 현황과 국·내외 사례, 법·제도의 개선 방안을 살펴 보행친화도시로 나아가는 올바른 정책방향을 함께 모색해보고자 한다.



(auri)

건축과 도시공간

Vol.18
Summer 2015

발행
2015년 06월 30일

발행인
제해성

편집책임
임유경

정책이슈 기획
김승남

편집
김리원, 이미영, 고현지

발행처
건축도시공간연구소

경기도 안양시 동안구 시민대로
230 B-301
편집부 031.478.9600
팩스 031.478.9608

www.auri.re.kr
information@auri.re.kr

디자인
디자인인트로
02.2285.0789
www.gointro.com

ISSN
2288-2332

〈건축과 도시공간〉에 수록된 모든 사진과 그림자료는 저작권자와의 사전 협의를 거쳤습니다.
본 연구소에서는 필자의 저작물이 아닌 도판의 경우 출처 및 저작권자를 찾아 명기했으며, 정상적인 절차를 밟아 사용하기 위해 최선을 다했습니다. 일부 착오가 있거나 빠진 부분은 추후 저작권상의 문제가 발생할 경우 절차에 따라 허가를 받고 저작권 협의를 진행하겠습니다.

〈건축과 도시공간〉에서는 독자 여러분의 원고를 기다립니다. 정책이슈 및 건축도시 동향을 포함한 모든 부분에 투고가 가능하며, 심의를 거쳐 원고가 채택된 분들에게는 소정의 원고료를 드립니다.
또한 본지에서 다루었으면 하는 주제 및 기획에 대한 의견이나 필진으로 참여할 의사가 있는 분들은 메일을 통해 제안하시면 적극 반영하겠습니다.

표지

길 위에서 우리는 목적지를 향해 걷는 것은 물론, 사람들을 만나 소통하고, 차를 마시며 휴식을 취하고 산책을 하며 또 운동을 즐깁니다.
길은 우리의 삶을 채워 나가는, 다양한 활동의 장입니다. 누구나 걸을 수 있는 그리고 기꺼이 걷고 싶은 도시를 만드는 일은 결국 그 안에 사는 사람들의 삶을 더욱 건강하고 풍요롭게 만드는 일이 될 것입니다. 우리가 보행친화도시로 나아가기 위한 '길'을 모색하는 데 이번 호가 좋은 이정표가 될 수 있기를 바랍니다.



보행친화도시 조성 정책 현황과 과제

시론: 걷고 싶은 도시, 건강한 도시를 위하여	제해성	06
보행환경을 위한 공공정책의 효과성	오성훈	10
보행친화도시 조성 정책 현황	김승남	22
사람 中心의 안전한 보행환경 조성을 위한 정부의 노력	민병대	38
대중교통 활성화를 통한 보행친화도시 서울 조성	이수진	45
샌프란시스코의 보행정책과 시사점	김형규	58
보행친화도시 조성을 위한 법·제도 개선 방향	김지엽	71

특별기획

국토교통부 유일호 장관 인터뷰: 한옥, 무한한 가능성을 지닌 문화 소프트웨어		80
--	--	----

통계자료실

도시 규모에 따른 상업지역의 보행행태는?	오성훈·이소민	86
------------------------	---------	----

건축도시동향

해외동향	건강한 건축, 건강한 사람	현소영	92
	지속가능한 커뮤니티 재생을 위한		
	미국의 정부기관 간 파트너십 프로그램	신서경	102
	파리 시와 제네바 시의 상업가로 활성화 정책	임유경	108
국내동향	2014년 근린재생선도사업 모니터링 및 추진과정	임강륜	113
	건축물 그린리모델링 사업	엄정희	118
해외단신	영국의 템스터널, 대중을 위한 공연장으로 활용 외		122
국내단신	녹색건축물 활성화를 위한 「녹색건축물 조성 지원법」 개정 외		128

장소탐방

광복 70주년에 돌아보는 광복로만들기 10년	우신구	136
시간이 멈춘, 서울 한가운데의 기묘한 풍경 - 이태원 우사단길	원홍재	150

신간소개

「도시는 무엇으로 사는가 - 도시를 보는 열다섯 가지 인문적 시선」	유현준	166
「건축평단 창간호 - 좋은 건축이란 무엇인가」	강권정에	170

auri 소식

· 건축도시공간연구소 연구과제 소개	174
· 2015 auri 국가한옥센터 제1차 한옥포럼 '한옥, 함께 쓰기' 개최	177
· 제2차 건축정책기본계획 공청회 개최	178
· 세종특별자치시 건축 관련 기본계획 공청회 개최	179
· 2015 제1회 AURI 건축도시포럼 개최	180
· 제3차 건축도시정책연구 네트워크 개최	181
· 2015 제1차, 제2차 지식강연회 개최	182
· 건축도시공간연구소-서울특별시 업무협약 체결	183
· 민간전문가 활용 지원사업 워크숍 개최	184
· 2015 국가공공건축지원센터 공공기관 관계자 교육 실시	185

Policy Improvement Issues for
Pedestrian-friendly City

정책이슈

보행친화도시
구성

정책
현황과
과제

시론: 걷고 싶은 도시, 건강한 도시를 위하여 | 승용차에 의존하여 생활하던 예전과 달리, 최근에는 건강과 환경을 생각하여 보행을 선호하는 사람들이 늘어나고 있다. 이러한 흐름에 따라 우리는 보행을 최대한 촉진하는 대중교통 중심 도시와 가로친화형 도시를 만들어야 할 것이다.

시론: 걷고 싶은 도시, 건강한 도시를 위하여 | 승용차에 의존하여 생활하던 예전과 달리, 최근에는 건강과 환경을 생각하여 보행을 선호하는 사람들이 늘어나고 있다. 이러한 흐름에 따라 우리는 보행을 최대한 촉진하는 대중교통 중심 도시와 가로친화형 도시를 만들어야 할 것이다.

시론: 걷고 싶은 도시, 건강한 도시를 위하여 | 승용차에 의존하여 생활하던 예전과 달리, 최근에는 건강과 환경을 생각하여 보행을 선호하는 사람들이 늘어나고 있다. 이러한 흐름에 따라 우리는 보행을 최대한 촉진하는 대중교통 중심 도시와 가로친화형 도시를 만들어야 할 것이다.

보행환경을 위한 공공정책의 효과성 | 전문가와 시민들의 사이에서 보행자를 위한 도시정책이 확대되어야 한다는 의견이 확산됨에 따라, 과거에 시행된 보행정책의 문제점을 파악하고 올바른 효과를 위한 개선 방안을 대하여 논하고자 한다.

보행친화도시 조성 정책 현황 | 최근 지자체의 정책 우선순위를 ‘보행’이 차지하고 있으며, 하계에서도 보행에 대한 연구가 활발히 이루어지는 등 보행자와 보행권에 대한 관심이 높다. 이 흐름의 발화점인 「지속가능 교통물류발전법」과 「보행안전 및 편의증진에 관한 법률」에 대해 알아보하고자 한다.

사람 中心의 안전한 보행환경 조성을 위한 정부의 노력 | 우리나라의 보행 중 교통사고 사망률은 OECD 국가 중 가장 높은 순위로 후진국 수준이다. 열악한 보행환경의 문제점을 분석하고, 국민의 안전하고 쾌적한 보행 환경을 만들기 위한 방안을 모색해보고자 한다.

대중교통 활성화를 통한 보행친화도시 서울 조성 | 도시가 성장함에 따라 자동차 중심의 교통체계는 다양한 문제들을 야기해왔다. 지속가능한 도시환경을 조성하기 위한 방법 중 하나로 서울시에서는 사람과 대중교통이 우선하는 교통체계로의 전환을 시도하고 있다.

샌프란시스코의 보행정책과 시사점 | 미국에서 보행친화적인 도시로 잘 알려져 있는 샌프란시스코는 대중교통친화적인 도시이자, 자전거친화적인 도시이기도 하다. 샌프란시스코의 각종 보행정책과 관련 사업의 우수한 사례를 알아보고 국내에 올바르게 도입하기 위한 시사점을 도출하고자 한다.

보행친화도시 조성을 위한 법·제도 개선 방향 | 이면도로나 골목길은 단지 통행행위만 이루어지는 곳이 아닌, 보행자들의 다양한 활동이 이루어지는 도시 내 공공공간이기도 하다. 보행에 친화적이지 않은 우리 도로의 환경과 관련법의 문제점을 분석하고 개선 방향을 모색하고자 한다.

시론:
걷고 싶은 도시,
건강한
도시를 위하여
006

보행환경을 위한
공공정책의 효과성
010

보행친화도시
조성 정책 현황
022

사람 中心의
안전한 보행환경
조성을 위한 정부의 노력
038

대중교통
활성화를 통한
보행친화도시 서울 조성
045

샌프란시스코의
보행정책과 시사점
058

보행친화도시
조성을 위한
법·제도 개선 방향
071

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 보행육교를 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 - 늘어선 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.

보행환경을 위한 공공정책의 효과성

오성훈
건축도시공간연구소
연구위원

시민 모두를 위한 정책이 공공의 정책

정상적인 국가나 도시의 정책은 그곳에 살고 있는 시민사회 일반을 위한 것이다. 값비싼 개인 승용차를 운전하는 사람만을 위해서 도시공간을 구성한다거나, 자전거를 탈 수 있는 건강한 사람들만을 위해서 공공의 정책이 만들어져서는 안 된다는 의견에 대다수의 시민이 동의할 것이다.

공공의 정책은 공공공간이나 재정과 같은 공공의 자원을 어떻게 사용할 것인지를 결정하고, 시민들의 일상적인 활동에 규칙을 제공하며 나아가 사회적인 관점에서 개인적인 행동이 합리적인 결과를 거둘 수 있도록 유도하는 행위라 할 수 있다. 따라서 시민사회가 동의할 수 있는 해당 정책의 목표와, 정책목표에 달성했는지를 점검할 수 있는 정책지표, 그리고 정책을 수행하는 데 필요한 합리적이고 효율적인 정책수단이 제시되어야 한다. 이러한 논리는 공공정책의 정당성을 확보하는 근거이기도 하다.

확대되어 온 보행정책이 체감되지 않는 이유

지금까지 ‘보행자를 위한 도시정책이 확대 시행되어야 한다’는 의견에 대해 많은 전문가와 시민들 사이에서 공감대가 확산된 것은 어느 정도 사실이다. 그럼에도 보행자를 위한 정책에 대한 시민들의 불만은 여전하다.

그것은 보행자를 위한 정책의 목표와 그 목표를 검증할 수 있는 구체적인 지표, 그리고 그를 위해서 어떠한 정책적 수단을 동원해야 하는가에 대한 답변이 충분하지 않기 때문이다. 그 결과, 도시공간을 이용하는 보행자들이 누려야 할 것들이 아직도 마련되지 못하고 있다.

‘보행 테마파크 사업’의 한계

보행정책에 있어 이러한 문제가 지속되는 이유를 살펴보면, 여러 가지 이유로 인해 공공정책의 복잡성과 환류성이 충분히 고려되지 않기 때문이다. 보행자에 대한 배려, 보행환경의 전반적인 개선을 위한 정책적 시도는 기존의 도시정책이나 교통정책과 밀접한 관계를 가지고 있기 때문에, 정책적 변화가 없이 ‘이젠 우리도 다른 도시들처럼 보행도 고려해 볼까?’ 하는 정도의 접근으로는 보행환경의 실질적인 개선을 기대하기 어렵다.

하나의 정책 아이টে에 불과한 보행정책은 언제나 하나의 장식적이고 박제화된 프로젝트에 국한되기 쉽다. 따라서 도시의 몇몇 장소에 보행을 위한 환경을 만드는 것, 그것도 아주 비싸게 조성하는 것은 실제 생활 터전인 도시에서 이뤄지는 보행을 개선하기보다는 ‘보행 테마파크’로서의 성격을 강하게 가지게 된다. 물론 테마파크 같은 곳에서나마 그러한 경험을 하는 것 자체로도 가치가 있겠지만, 일상적인 삶의 공간 속에서 쾌적하고 안전하게 보행하도록 하는 것과는 매우 다르다.

추상화된 정책개념

바람직하고 편리하고 쾌적한 보행환경을 조성하겠다는 목표를 제시해 온 많은 사업들에도 불구하고 보행정책과 관련사업에서 언급되고 있는 개념들은 상당히 추상적이다.

이른바 좋은 보행환경을 조성한다는 데 반대할 사람은 없을 것이다. 하지만 좋은 보행환경을 조성하기 위해서 무엇을 바꾸어야 하고, 시간과 비용을 얼마나 들여야 하는가에 대한 구체적인 논의로 들어가면 양적인 측면과 질적인 측면의 고려사항과 정보가 너무나 부족하다. 그러므로 일단은 누구도 반대할 수 없는 선에서의 좋은 개념들을 내세우면서 정책과 사업이 집행된다. 관련 있는 기존의 제도나 정책의 변화가 수반되어야 함에도, 그러기에는 지금 수행해야 하는 정책의 목표와 대상·효과 등이 명확하거나 구체적으로(조작적으로나마) 정의되어 있지 않기 때문에 다른

정책들과의 조율이 그만큼 어려워질 수밖에 없다. 결국 다른 영역을 건드리지 않는 상태에서 정책과 사업을 수행하는 것으로 그치기 쉬운 것이다. 이러한 상황으로 볼 때, 보행정책은 아직 공공정책으로서의 성숙기에 들어서지 못했다고 보아야 한다.

과학과 도덕의 경계에 있는 보행정책

누구도 ‘보행자보다 차량이 우선되어야 한다’고 명시적으로 주장하기는 힘든 사회적 분위기가 있으나 보행정책은 상당히 추상적이고 마치 하나의 도덕처럼 여겨지고 있다.

예를 들면 차량에 대해서는 많은 정보가 수집되고 분석되고 판단의 근거가 제공되는 반면 많은 보행환경에 대해서는 매우 적은 정보만이 수집되고 분석되며, 대부분의 보행정책에는 충분한 판단의 근거가 제공되지 않는다.

따라서 정책목표를 과학적으로 수립하고 합리적으로 정책을 수행하는 것이 원천적으로 어렵다. 일반적인 보행관련 자료가 마련되어 있지 않아 개별적인 사업에 따라 그때그때 조야한 수준의 자료를 긁어모아야 하므로, 체계적인 보행환경에 대한 조사방법론이나 효율적인 분석기법 등에 대한 공부도 매번 실무 담당자의 몫으로 돌아가게 된다. 연구용역 등으로 보행환경에 대한 조사·분석을 새롭게 시도하고자 하면 다시 막대한 비용이 개별 사업에 얹혀지므로, 진지하게 이를 고민하다 보면 해당 사업 자체가 어려워지는 상황이 된다.

이러한 여건하에서 추진되는 보행관련 정책들은 과학적인 것이라기보다는 도덕적 신념으로 추진하는 공간적인 의식 같은 것에 가까워지기 쉽다. 인간사회에서 의식은 중요한 실체적 현실 앞에서는 간소화되거나 심지어 취소되기도 한다.

자료수집의 방향과 의미

보행환경과 보행행태에 대한 자료를 조사하고 분석하는 것은 자동차 교통을 분석하는 것에 비해서 복잡하고 미묘하다. 그 이유는 자동차의 통행에 비해 보행자의 통행이 더 복잡하고 미묘한 욕구를 담고 있기 때문이다.

따라서 기존처럼 자동차와 동일한 방식으로 보행자의 통행을 조사하고 분석하는 것으로 충분하다고 여긴다면, 그 분석 결과에 따라 제

시된 해결방안은 현실 속에서 별 도움이 안 될 가능성이 짙다. 그런 만큼 보행정책을 위한 자료체계는 무엇에서 시작해야 하는지 새로운 대안이 필요하다.

여기서 가장 중요한 점은 보행환경을 시민들이 살아가는 장으로, 삶의 질을 지지하는 기반시설로 여기는 것이다. 삶의 질을 지탱하는 중요한 임무를 보행환경에 할당하면, 보행정책의 방향은 시민들의 삶의 질이 현재 어떠하며, 어떠한 방향으로 개선할 것인가를 파악하는 가운데 결정될 수 있을 것이다.

개별적인 시나리오에 대한 고려

경제적 인간(Homo Economicus)처럼 하나의 학문에서 하나의 인간형을 설정하고, 그에 따른 모형을 통해 세상을 진단하고 대안을 마련하는 것이 전문 분야의 전형적인 흐름이다.

그렇다면 보행형 인간(Homo Spatiátor)을 상정하고, 그에 따른 진단과 대안을 만들 수 있을까? 우선 장거리 통근을 하는 회사원에게 매일 보행을 늘리려면 무엇이 필요한가를 생각할 수 있다. 학교와 학원을 오가는 학생들에게는 다른 대안이 요구될 것이다. 대형 마트에서 산더미같이 장을 보고, 아기를 유치원에서 데려다주고 데려오는 엄마들이 승용차 이용을 줄이기 위해서는 전혀 다른 접근이 필요하다. 주말에 간신히 짬을 낸 가족들이 들과 산으로, 동물원이나 테마파크로 갈 때 엄청난 교통체증에 직면하지 않도록 하기 위해서는 또 다른 방안이 필요할 것이다.

이 모든 방안은 보행의 양적인 증가를 도모하는 동시에 마지못해 힘들지만 어쩔 수 없이 보행을 선택하는 것이 아니라 더 쾌적하고 효율적이어서 보행을 선택할 수 있도록 보행환경의 질적인 제고가 이루어져야 한다. 각 지역마다, 그리고 대상마다 서로 다르면서도 함께 조합할 수 있는 많은 대안들이 가능할 것이다. 세부적인 시나리오에 대한 고려 없이 단일한 보행형 인간을 상정한 해법은 가능하지도 않고 실제로 제대로 작동되지 않을 가능성이 크다.

약한 고려 찾기와 탈영역의 필요성

정책적 대안이 제시된 문제보다 더 크다면 대안이 가지는 정책적인 가치는 크게 감소하기 마련이다. 구체적인 시나리오의 현황과 문제점을 분석

하고 나면 어느 지점이 이른바 ‘약한 고리’인지 판단하게 되고, 그에 따른 보행정책의 우선순위를 선정할 수 있을 것이다.

이 지점에서 지자체가 가지는 역량이 매우 중요하며, 중앙정부나 광역시의 차원에서는 수행하기 어려운 내용이 담기게 된다. 중앙이나 광역에서 이러저러한 기준과 대상을 정하고 시행하는 사업들은 각 지역의 약한 고리와는 무관하게 시행되며, 그만큼 지역사회 보행환경의 어려움을 해결하는 것에는 큰 도움이 되기가 어렵다.

각 지역 고유의 약한 고리를 찾아 집중적으로 보완할 수 있도록 하는 것이 매우 중요함에도 불구하고 이러한 보행정책을 수행하는 것은 현실적으로 매우 어렵다. 이는 지자체 내부에서도 쉽지 않은 것으로 보이는데, 시민들의 삶은 한 부서의 담당업무에만 국한되지 않으며, 보행정책도 기존 부서의 틀을 넘나들기 마련이다. 개별부서의 특정 사업 담당자에게만 보행정책을 맡겨 놓는다면 그 사업은 성공하더라도 또 하나의 보행 테마파크가 되기 십상이라는 것이다.

그러므로 일부 지자체의 경우처럼 보행정책에 대한 추진이 기존의 공간계획·교통계획·개발계획 등과 밀접한 연관을 가지도록 하면서, 종합적으로 삶의 질 차원에서의 환경개선을 도모하는 탈영역의 정책추진이 요구되는 상황이라 할 수 있다. 물론 약한 고리를 찾고, 그 가운데 영역을 넘어서는 일은 행정적인 비용이 요구되지만, 적절하게 관리될 경우 이전과는 비할 수 없는 세련된 정책적 가능성에 접근할 것으로 기대된다.

정책적 자산으로서의 상호신뢰

보행환경을 개선하는 공공의 노력이 효과를 거두기 위해서는 기존 관행과 제도의 변경이 요구된다. 따라서 많은 시민들과 관련 당국의 협력·협조가 이루어져야 하는데, 이러한 협치가 가능하기 위해서는 상호신뢰가 매우 중요하다. 특히 보행환경에 관련된 경우에는 모처럼 마련된 환경개선의 기회가 일부 주민의 반대나 이해부족, 관행의 의존 등으로 좌절되는 수가 적지 않다.

공공이 상호신뢰를 확보하기 위해서는 작은 사업부터 시작하면서 실질적인 환경개선에 지속적으로 관여해 나가는 것이 필요하다. 하나의 공사를 착수하여 마치는 것이 아니라, 관련된 공간의 운영·제도·단속 등에 지속적으로 끈을 놓지 않아야 한다. 공공이 보행환경을 개선하겠

다는 명확한 의도를 여러 가지 수단을 통해 지속적으로 신호를 보내면서, 일과성 사업이 아니라 공공공간의 규칙을 지키고 공간의 관리 운영에 협력을 하는 시민들이 그만큼의 혜택을 보도록 하겠다는 엄정한 접근이 필요하다.

나중에 예상치 못한 문제가 생기더라도 지속적으로 그에 대한 책임을 지고 환경을 개선해 나갈 것이라는 공공에 대한 신뢰가 없이는 한 걸음 한 걸음이 지난한 정책과정이 될 것이기 때문이다. 공공이 지속적인 책임을 지지 않을 것이라고 예상되면 불안한 시민들은 보수적으로 또한 개인주의적으로, 이기적으로 대응할 수밖에 없다. 개별시민이 도시공간의 공공성을 확보할 수는 없기 때문이다.

너무 큰 도구와 돈

공공에 대한 믿음이 부족하면 시민의 입장에서는 지금도 행복하지는 않지만 그대로 놔두는 게 낫다고 판단할 수도 있다. 공공이 개입하더라도, 담당자들이나 지자체장들이 실적을 올린 후에는 또 다시 불확실성의 정글로 방치될 수도 있기 때문이다. 그럴 경우 차라리 관행이 유지되는 것이 불확실성을 줄이는 길이라고 생각하는 것도 당연하다.

공공에 대한 불신 중 또 하나는 자신의 입장에서 보행정책에 따른 대안이 도출될 것인가, 즉 개인적인 공간이용의 시나리오가 면밀하게 검토될 것인가에 대한 불안에서 오는 것이다. 이러한 불안을 해소하기 위해서는 작은 것부터 시작해서 신뢰를 쌓아가야 한다. 어떻게 보면 별 것 아닌 표지판, 바닥 포장, 조명 등 사소한 것들부터 공공은 지속적으로 해당 공간의 유지·관리·개선의 신호를 보내야 한다. 그리고 그 과정에서 사소한 견해들부터 받아들이고 설득하는 작업이 병행될 필요가 있다.

이러저러한 물리적인 시설을 설치해 주는 게 어디인가 하는 입장만으로는 부족할 것 같다. 하나하나의 사업들을 공공에 대한 신뢰구축의 자산으로 이용하는 것이 필요하다. 그러한 신뢰가 있어야 관행을 뛰어넘는 개선이 요구되는 정책을 힘 있게 추진할 수 있는 바탕이 마련된다. 이를 위해서는 너무 큰 정책, 너무 큰 돈은 모두에게 어려울 것 같다. 행정가나 전문가들에게 너무도 힘에 부치는 요구가 될 것으로 보인다.

지역의 세부적인 여건과 개별 이용자들의 시나리오를 고려하면서, 그 가운데 약한 고리를 찾아내고, 부처나 도시정부의 영역을 넘나들면서

지속적으로 시민의 신뢰를 쌓아가기 위해서는 개별 사업의 규모와 의미가 줄어야 한다. 하나하나의 정책과 사업이 가지는 크기를 줄이면서 지속성과 연속성의 차원에서 보행환경의 개선을 위한 정책·제도·사업들이 이어지도록 좀 더 상시적인 기획과 유지·관리의 체계가 필요하다.

종합적인 보행정책목표의 설정

지금까지 도시정부에서는 보행자와 관련된 많은 사업을 시행해 왔고, 관련 조례를 신설하는 등 다양한 노력을 기울여 왔다. 특히 최근 들어서는 보행우선구역이나 보행자우선도로, 차 없는 거리 행사 등 보행관련 정책의 다변화가 이루어지고 있다.

그러나 이러한 노력에도 불구하고 도시정부의 다른 측면에서는 보행환경의 개선과는 동떨어진 사업이나 정책이 추진되기도 한다. 이러한 현상은 보행관련 정책 수행이 개별적이고 독립적인 차원에서만 시행되고 있으며, 도시정책의 추진과정에 있어서 종합적인 정책목표를 설정하고 관련된 부문에 일관성을 가지고 적용하지 못하는 것에 상당 부분 기인하고 있다.

개별적인 시범사업이나 행사 등도 큰 의미가 있으나, 실천적인 보행정책이 되기 위해서는 먼저 정책목표를 명확하게 해야 한다. 보행자 교통사고를 0명으로 만들겠다, 또는 보행자들의 만족도 수준을 어느 정도로 높이겠다, 보행자를 위한 원칙을 어떠한 구체적인 개별 부문에 적용하도록 하겠다 등 구체적인 정책목표가 없이 막연히 보행환경을 개선하겠다는 것은 실질적인 개선을 달성하지 못한 채 구호에 그치기 쉬운 것이다.

보행환경은 단순히 보도를 개선하는 것만으로는 나아지지 않는다. 관련된 부처와 입장을 함께 고려하고 유관사업과 정책을 종합적으로 조율하지 않으면 실질적인 보행환경은 유의미한 수준으로 개선되지 않을 것이다.

도시계획과 보행정책

특히 도시계획과 지구단위계획 등 공간을 다루는 계획에 있어서 보행자를 고려한 계획의 수립 및 정비가 필수적으로 이루어져야 한다. 보행으로 걸어갈 수 있는 거리는 육체적인 능력에 따라 한정되어 있다. 따라서 도시전체의 관점에서는 개별적인 보행권을 어떻게 설정하고 연결시켜 줄 것인가에 대한 기획이 필요하다.

하나의 지구 내에서도 보행자들의 보행 네트워크를 주변의 용도와 밀도, 보행량 현황 등의 자료를 기반으로 공간적인 사업 우선순위와 개선방향이 제시되어야 한다. 보행자전용도로나 보행자우선도로, 보행우선구역, 도로 다이어트 등 보행환경 관련 사업들이 정부부처의 시범사업이나 공모사업이 나오는 대로 때에 따라 결정되고 진행되는 것은 바람직하지 않으며, 전반적인 공간계획이 함께 고려되어야 한다.

이를 위해서는 기존의 도시계획이나 지구단위계획 등의 공간계획이 수립되거나 정비되는 경우 보행자를 위한 공간계획을 위해 충분한 자료조사와 기획이 수반되어야 한다.

대중교통과 보행정책

보행권역이 설정되면 이러한 개별적인 구슬은 대중교통체계를 통해 꿰여져야 한다. 대중교통체계에 대한 계획과 보행네트워크의 계획은 공간적·시간적으로 정합성을 가져야만 한다. 보행자에게 대중교통수단은 양적인 확보 못지않게 질적인 수준을 확보하는 것도 중요하다. 대중교통 이용 시에 나타나는 육체적·정신적 스트레스 수준은 곧 승용차 이용 수요가 증가하는 데 큰 영향을 미칠 것으로 판단되기 때문이다.

쾌적하고 안전한 대중교통은 급가속·급회전 등의 운동쾌적성, 공기질·소음 등의 환경쾌적성과 같은 대중교통수단 자체의 질적 문제뿐만 아니라 승하차, 환승 등을 고려한 공간의 질도 함께 고려되어야 한다. 멀미가 날 정도의 과격한 운행, 숨 쉬기가 어려운 수준의 전동차 실내, 우천과 강설에 노출되어 있는 환승대기 공간 등이 우선적으로 개선되어야 한다.

또한 유모차나 휠체어 등 이동약자를 고려하지 않는 대중교통체계는 결국 구매력이 있는 계층에는 승용차 구매를 촉진하고, 구매력이 없는 계층에는 이동성을 제한하는 결과를 낳게 될 것이다. 대중교통체계의 질적 개선은 승용차 개선을 줄이며 보행자 위주의 도시공간을 구성하는 데 크게 기여할 것이므로, 보행정책에 있어 매우 중요한 동반자의 위상을 가진다.

건축물과 보행정책

보행자를 위한 정책은 보도를 개선하거나 가로를 바꾸는 것에 국한된 것으로 생각하기 쉬우나, 사실은 건축물이 큰 몫을 하게 된다. 보행자가 건

고 싶어 하는 길은 그에 상응하는 건물군이 있어야 한다. 건축물의 규모나 파사드(건물 전면), 건축물의 전면공간이 어떠한 구성인가에 따라 보행자의 보행수요, 만족도는 달라진다. 가로를 압도하는 대규모의 상자형 건축물, 가로와는 연계할 내용이 없어 폐쇄적인 전면을 보이고 있는 건축물, 보도를 가로지르는 주차공간이 전면에 가득한 건축물은 보행환경을 악화시키게 된다.

건축물이 가로의 보행환경에 어떻게 기여하도록 할 것인가를 결정하기 위해서는 공간적으로 전문적인 식견과 노력이 필요하다. 따라서 건축물이 가로의 보행자를 위해서 반드시 이렇게 되어야만 한다고 주장하기는 어렵다. 다만 각종 심의나 건축물의 규제에서 보행자를 위한 고려가 어떻게 이루어져야 하는지에 대해서 실질적으로 검토하고, 그 결과가 반영되어야 한다. 건물은 길을 등지고 멀찍이 물러나 앉아서 보도를 넘나드는 차량들을 지속적으로 불러들이는 상황에서, 보도를 아무리 아름답게 가꾼들 좋은 보행환경이 될 리가 없다.

보도와 보행정책

그렇다면 보도 자체는 충분히 고민되고 개선되어 온 것일까? 사실 보도 자체의 품질도 다른 나라의 도시들과 비교해 볼 때 우수한 수준은 아니다. 건다가 튀어나온 보도블록에 발을 채여 보지 않은 사람은 없을 것이다.

보도블록이 울퉁불퉁 튀어나오는 데는 여러 이유가 있다. 하지만 발에 걸리지 않는 매끈한 이음매의 보도블록을 설치한 도시 또는 보도블록 대신 다른 방식의 보도를 설치한 도시도 많다. 우리는 도시의 가장 기초적인 시설인 보도를 매끈하게 유지하지 못하고 있다. 토목기술이 부족하거나 예산이 부족해서는 아닐 것이다.

또한 보도의 평탄함 못지않게 배수의 문제도 심각하다. 탄성포장이나 보도블록포장 모두 배수가 원활하게 되지 않는 현상이 곳곳에서 나타난다. 여기에 가로수의 뿌리가 융기하는 문제도 있다. 기술적인 답은 어느 정도 찾을 수 있고, 완전하지 않다면 답을 함께 찾아가면 된다.

보도의 전반적인 관리 수준이 이제는 좀 더 원숙한 경지에 이르러야 할 때다. 보행환경에 대한 많은 논의에도 불구하고 우리 집 앞의 보도는 아직도 울퉁불퉁하다. 보도의 설계에 있어 토목적인 차원 못지않게 행태적인 차원에 대해서도 배려가 이루어져야 한다.

건축물의 지상고와 차도에서부터의 높이에 대한 설계기준도 매우 중요하다. 특히 우리나라는 여타 국가에 비해서 도로연석이 매우 높다. 이러한 연석은 차량의 보도침입을 막는 효과는 높지만, 보행자의 오르내림이나 횡단보도 등에서의 부분 턱낮춤, 경사면의 조성 등에 있어서 매우 불리하다. 과도한 높이는 제한된 보도폭 내에서 무리한 경사도를 부르고, 이는 우천 시나 결빙 시에 매우 위험한 상황을 만들게 된다. 어떤 설계에서 한 측면을 과도하게 반영하면 다른 측면에서는 불리해진다. 보도에 대한 설계기준이 조금 더 종합적인 관점에서 조정되어야 한다.

가로와 보행정책

결국은 가로가 바뀌어야 한다. 보도폭은 넓어지고, 기능적이어야 한다. 보도에도 통행구역과 지원구역이 함께 고려되어야 한다. 버스승차장이 보도를 점유하는 것이 당연한가? 많은 경우 8차선 도로에서도 차도는 유지되고, 버스는 보도를 파고든다. 버스승차장을 제외하고 나면 보도는 유효 보도폭을 확보하는 데 실패하고 만다. 보행자와 차량을 최소한 동등하게 생각한다면 버스승차장은 오히려 차도 쪽으로 내밀어야 한다.

보행량이 많은 가로에서도 차량에 공간을 양보하는 일은 지양해야 한다. 넓은 차도를 적절하게 줄이는 대신 보행자를 위한 공간을 증대시킴으로써 도시의 이동성과 쾌적성을 증진시키고자 하는 도시공간의 개선계획은 많은 도시에서 이미 시행하였고, 이러한 계획에 동참하는 도시도 점점 늘어가고 있다.

차량이 다니는 도로를 경우에 따라서 줄이거나 바꿀 수 있다는 생각이 필요하다. 중요한 것이 차량 자체가 아니라 도시 전체의 관점이기 때문이다. 또한 우리나라는 보도가 설치되지 않은 이면도로의 연장이 매우 길고, 이면도로에서의 교통문제 또한 심각한 수준이다. 이러한 문제를 해결하기 위해서 이미 좁게 들어서 길에 보도를 설치하는 것은 무리인 경우가 많기 때문에, 보차혼용의 개념을 적용한 보행자우선도로를 적극적으로 활용할 필요성이 있다. 그것이 어렵다면 최소한 보차 구분이 없는 이면도로의 차량 제한속도를 크게 낮추고, 아스팔트를 보행친화적인 포장으로 대체하는 것이 바람직하다.

법령과 보행정책

많은 도시정부에서 해결하기 어려운 부분 중 하나가 보행자를 보호하기 위한 법령과 제도를 마련하는 것이다. 오랫동안 많은 노력으로 설치한 우리 도시의 횡단보도에서 보행자가 처한 상황은 갈수록 열악해지고 있다. 거의 모든 횡단보도에서 우회전 차량은 절반 정도 차를 걸쳐 놓는 것을 당연하게 생각한다. 횡단보도에서 우회전을 상시 허용하는 것이 매우 효율적이라고 한다. 이러한 차량은 보행자들로 하여금 횡단보도를 건너는 데 심리적으로 매우 큰 압박감을 주며, 특히 거동이 불편한 노약자나 유모차를 끄는 사람과 휠체어를 탄 사람들에게는 큰 위협이 된다. 뒤늦게 진입한 자전거에도 마찬가지로 위협을 주고 있다. 이러한 법령은 자동차 소통을 위주로 한 것이며, 보행자의 안전과 쾌적성에 대한 배려는 부족하다.

신호가 없는 횡단보도에서도 차량의 양보를 의무화하지 못하고 있으며, 보차 구분이 없는 도로에서는 차량 진행방향과 반대로 가장자리로만 걷도록 하는 등 비현실적이며 불편한 통행방식을 법적으로 정하고 있다. 사실 많은 개선노력에도 불구하고 이러한 법적인 보호를 강화하지 않는다면 정작 차량으로 인한 사고가 발생했을 경우 결국 보행자 개인이 불리한 상황에 처하게 될 것이므로 상대적으로 차량에 비해서 느리고, 약한 보행자의 입장은 개선되기 어려울 것이다.

전차·버스전용차선·승용차선으로 구성되어 있으며, 교차로는 적색계열의 블록으로 포장하면서 보도면과 매끄럽게 연결되어 보행자의 편의를 최대한 보장하고 있다.



미국 포틀랜드(Portland) 시의 보행중심가로



보스턴(Boston)의 횡단보도 보행자양보의무 표지판

구체적인 보행정책지표의 제시

보행정책이 실질적인 성과를 거두기 위해서는 매우 많은 유관정책이 함께 조율되어야 한다. 효율적인 조율을 위해서는 구체적인 보행정책의 지표를 검토하고 제시할 필요성이 있다. 보행자 - 차량 사망자 0명 달성, 도시계획 등의 수립지침 개선, 건축심의 및 건축규제 등의 기준 개선, 보행자의 만족도 지표 제고, 대중교통 이용 및 대기·환승 등에 대한 만족도 제고, 보도 설계기준의 개선, 보행친화적 가로설계의 적용, 보행자 관련 법령 개선 등 개별적인 사항의 중요도와 반영 정도를 살펴보면, 객관적인 지표와 주관적인 설문 등을 병행하여 구체적인 보행정책지표의 묶음을 마련하는 것이 바람직하다.

맺음말

보행환경을 개선하는 일은 삶의 질을 개선하는 일이며 이를 위해서는 더 큰 차원에서의 기획, 더 작은 차원에서의 실천이 함께 이루어져야 한다. 보행환경에 대한 많은 관심은 더 적은 비용, 더 적은 에너지를 소비하면서도 더 쾌적하고 안전하며, 건강한 삶을 누릴 수 있도록 도시공간을 재편하는 일과 밀접한 관련을 가지고 있다. 그러므로 보행정책은 부문정책이기 보다는 도시정책의 지향점이며, 미래 도시공간을 구성하는 원리로서의 의미를 가진다. 그러므로 보행정책의 실효성 확보 여부는 공공 부문의 원숙한 행정역량의 시금석이라고 보아도 무방하다.

보행친화도시 조성 정책 현황

김승남
건축도시공간연구소
부연구위원

들어가는 말

건기 좋은 가로를 조성하는 일은 살기 좋은 도시를 만드는 첫걸음이다. 도시인의 보행은 개인의 신체적·정서적 건강과 행복감을 증진시킬 뿐 아니라 가로와 도시의 환경적·사회적·경제적 지속가능성을 높인다.* 가로에 활력을 불어넣고, 죽어 가는 도시를 되살리며, 도시민의 삶의 질을 향상시킨다.** 그럼에도 오랜 기간 우리 도시에서 보행자는 자동차보다 뒷전이였다.

도시에서 보행자의 권리를 찾기 위한 노력은 거의 모든 도시설계 이론의 공통적이고 일관적인 지향점이다.*** 그러나 국내에서 체도로서의 도시설계가 도입되고 30여 년이 지나도록 보행자를 위한 도시설계는 여타 개발 이슈에 비해 큰 관심을 받지 못하였다. 보행이 국가와 지자체의 주요 정책 이슈로 등장하기 시작한 것은 불과 얼마 전의 일이다.

* Frumkin H., Frank, L. D. and Jackson, R, *Urban sprawl and public health: designing, planning, and building for healthy communities*, Washington, DC: Island Press, 2004.

** Jacobs J., *The death and life of great American cities*, New York, NY: Modern Library Editions & Random House Inc., 1961.; Speck J., *Walkable City*, New York, NY: Farrar, Straus and Giroux, 2012.; Mehta V., *The street: a quintessential social public space*, New York, NY: Routledge, 2013.

*** CIAM, *The Athens Charter*, 1933.; Congress for the New Urbanism, *Charter of the new urbanism*, New York, NY: McGraw-Hill Companies, Inc., 2000.; 최병선, 「도시계획현장을 통해 본 계획사조의 변화」, 『국토계획』 36(5), 2001, pp.7-24.; Parolek D., Parolek K. and Crawford P., *Form-based Code*, Hoboken, NJ: John Wiley & Sons, Inc., 2008.

다행히 최근에는 그 어느 때보다 보행자와 보행권에 대한 정책적·학술적 관심이 높다. 거의 모든 지자체의 정책 우선순위에 ‘보행’이 높은 자리를 차지하고 있으며, 학계에서도 어느 때보다 보행 연구가 활발히 이루어지고 있다. 이러한 흐름은 지난 2009년과 2012년 「지속가능 교통물류 발전법」(2009.12.)과 「보행안전 및 편의증진에 관한 법률」(2012.8.)이 제정됨에 따라, 보행 정책·사업의 추진 근거와 실행 및 지원 체계가 마련되었기 때문이라고 볼 수 있다. 이 글에서는 보행과 관련된 주요 법제, 최근 추진되고 있는 중앙정부와 지자체의 주요 보행정책과 사업 현황을 살펴본다.

보행관련 법제 현황

국내법상 보행자의 권리와 의무에 관한 사항을 규정하고 있는 법은 매우 다양하나, 이 중 가장 관련이 깊은 법률은 「도로교통법」, 「교통안전법」, 「교통약자의 이용편의 증진법」(이하 교통약자법), 「지속가능 교통물류 발전법」(이하 지속가능 교통법), 「보행안전 및 편의증진에 관한 법률」(이하 보행안전법) 5개로 축약할 수 있다.

우선 「도로교통법」은 보행자 보호 조치를 구체화한 최초의 법률로, 어린이·노인·장애인 보호구역과 보행자전용도로의 설치 및 관리에 관한 규정을 포함한다. 그러나 이 법은 원활한 교통흐름을 최우선 목적으로 하여, 보행자를 교통흐름을 방해하는 하나의 장애물로 인식하고 있다는 점에서 한계가 있다. 실제로 「도로교통법」 제8조와 10조는 차량통행 효율을 위해 보행자의 통행권과 횡단권을 제약하는 내용을 담고 있다.

교통안전 증진을 목적으로 하는 「교통안전법」의 경우도 보차공존 공간에서 보행자 안전을 우선하는 법적 장치가 충분치 않은 것은 마찬가지다. 제7조에서 차량 운전자가 보행자와 자전거 이용자에게 위험과 피해를 주지 않도록 안전하게 운전해야 함을 규정하고 있으나, 이와 동시에 제8조에서는 보행자 역시 육상교통에 위험과 피해를 주지 않도록 통행할 것을 명시하고 있다. 여전히 상대적 약자인 보행자를 보호하기보다는 차량 흐름을 중시하는 제도라 할 수 있다.

교통약자법은 차량이 아닌 보행자의 통행권리 보장을 우선시한 최초의 법률이다. 이 법은 보행환경 개선을 통한 ‘사람 중심 교통체계’의 구축과(제1조), 어린이·노인·임신부·장애인 등 교통약자의 이동권 보장을 명시하고 있다(제3조). 그러나 이 법은 특정 계층만을 대상으로 하고 있

으며, 법의 초점이 여러 보행자 권리 중 이동수단 편의성 측면에만 국한되어 있다는 점에서 한계가 있다.

보다 포괄적인 보행정책 수립을 위한 법적 장치는 지속가능 교통법을 통해 마련되었다. 이 법은 모든 국민이 보행 및 자전거 이용을 포함한 여러 유형의 교통물류체계를 쾌적하고 편리하게 이용할 수 있는 권리를 보장하며(제6조), 이를 위한 수단으로 비동력 무탄소 교통수단 활성화 종합계획의 수립을 명시하고 있다(제31조). 그러나 이 법은 보행자의 권리를 신장하기 위한 것이라기보다는 교통수단의 하나로서 보행수단의 활성화와, 그로 인한 온실가스 감축을 목적으로 하고 있다는 점에서 근본적인 한계가 있다.

이에 지난 2012년 보행자가 안전하고 편리하게 걸을 수 있는 쾌적한 보행환경을 조성하기 위한 목적으로, 그간 각 법에 흩어져 있던 보행 관련 정책을 총괄하는 보행안전법이 제정되었다. 이 법은 보행을 전면에 내세운 최초의 법으로서 보행권의 보장과 이를 위한 정책 추진 원칙(제3조)을 명시하고 있다. 또한 보행자길에서 차량 운전자가 보행자의 안전한 통행을 방해해서는 안 되며, 특히 보행자전용길에서는 차량이 보행자의 걸음걸이보다 느린 속도로 운전해야 한다고 규정하고 있어(제22조), 보차 공존 공간에서 갖는 ‘보행자의 통행권리’를 한층 신장한 법이라 할 수 있다. 그러나 보행자의 안전 및 편의증진과 보행환경의 조성 등에 관하여 다른 법률에 특별한 규정이 있는 경우에는 해당 법을 따르도록 하고 있으며(제5조), 보행자길의 경우에도 「도로교통법」에 의한 도로에서는 해당 법에 의해 별도로 정하는 바를 따르도록 하고 있어(제22조), 아직까지 완전한 의미에서의 보행권 보장이 이루어지고 있다고 보기는 어렵다.

이처럼 오랜 기간을 거쳐 보행자의 권리를 신장하기 위한 법률이 제·개정되어 왔으나 아직까지 완전한 의미의 보행권이 법률적으로 보장되고 있지는 않으며, 많은 법들이 서로 중복되거나 상충되는 문제가 있다. 따라서 상기한 법률에 포함되어 있는 각종 보행 관련 조항들을 보행 전문법인 보행안전법을 중심으로 통합 운영할 필요가 있다. 이 외에 상기한 5개 법률에서 다루고 있는 주요 내용을 정리하면 다음 표와 같다.

보행 관련 법제 및 조문 현황

소관 부처	경찰청 교통기획과	국토교통부 교통안전복지과	국토교통부 교통안전복지과	국토교통부 교통정책조정과	국민안전처 안전개선과
현행 법령 (약칭)	「도로교통법」	「교통안전법」	「교통약자의 이동편의 증진법」 (교통약자법)	「지속가능 교통물류 발전법」 (지속가능 교통법)	「보행안전 및 편의증진에 관한 법률」 (보행안전법)
시행	1962.1.20.	1979.12.28.	2006.1.28.	2009.12.10.	2012.8.23.
목적	· 원활한 교통흐름	· 교통안전 증진	· 교통약자의 안전하고 편리한 이동권 보장 및 사회참여·복지증진	· 교통물류의 지속가능 발전기반 조성	· 안전하고 편리하게 걸을 수 있는 쾌적한 보행환경 조성
권리 보장			· 이동권	· 교통물류체계의 혜택을 누릴 권리	· 보행권
의무 규정	· 보행자 통행 · 도로의 횡단 · 차마의 통행 · 보행자 보호	· 보행자 · 차량운전자 · 교통시설 설치관리자			· 보행자 통행
개념 정의	· 보도 · 길가장자리구역 · 횡단보도 · 보행자전용도로		· 교통약자 이동편의시설 (장애인보도)	· 비동력· 무탄소 교통수단	· 보행자길 · 보행환경
국가 계획 · 조사		· 국가교통위원회	· 국가교통위원회	· 국가교통위원회	
		· 국가교통안전 기본계획	· 교통약자 이동편의 증진계획	· 비동력· 무탄소 교통수단활성화 종합계획	
	· 도로교통사고 조사·분석	· 교통안전 점검 · 교통안전 특별 실태조사	· 실태조사	· 지속가능성 조사·평가 · 보행교통 실태조사	
지역 계획 · 조사		· 지역교통안전 기본계획	· 지방 교통약자 이동편의 증진계획	· 보행교통 개선계획	· 보행안전 및 편의증진 기본계획
			· 실태조사	· 보행교통 실태조사	· 보행안전 및 편의증진 실태조사
주요 사업	· 보행자 전용도로 설치 · 어린이·노인·장애인 보호구역 지정관리		· 보행우선구역 지정관리		· 보행자전용길 조성 · 보행환경개선지구 지정 및 개선사업

법률에 근거한 보행자 공간 및 구역 현황

구분	근거법	정의 및 개념	결정 및 설치 기준
보차분리 도로에서의 보도	「도로교통법」, 「도시·군 계획시설의 결정·구조 및 설치기준에 관한 규칙」	연석선, 안전표지나 그와 비슷한 인공구조물로 경계를 표시하여 보행자가 통행할 수 있도록 한 도로의 부분 (「도로교통법」 제2조)	·결정 기준: 도로에는 도로 폭, 보행자의 통행량, 주변 토지이용계획 및 지형여건 등을 고려하여 차도와 분리된 보도 설치(규칙 제14조의 2) ·설치 기준(규칙 제14조의 3, 제16조)
보행자 우선도로	「도시·군 계획시설의 결정·구조 및 설치기준에 관한 규칙」	폭 10m 미만의 도로로서 보행자와 차량이 혼합하여 이용하되 보행자의 안전과 편의를 우선적으로 고려하여 설치하는 도로(규칙 제9조)	·결정 기준: 도시지역 내 간선도로의 이면도로로서 차량통행과 보행자의 통행을 구별하기 어려운 지역 중 보행자의 통행이 많은 지역에 설치(규칙 제19조의 2) ·설치 기준: 보행안전시설 및 차량속도 저감시설 설치, 노상주차 억제, 포장 재질 및 구조 등 보행자의 통행 안전성 확보를 위한 조치(규칙 제19조의 3)
보행자 전용도로	「도로교통법」, 「도시·군 계획시설의 결정·구조 및 설치기준에 관한 규칙」	·보행자만 다닐 수 있도록 안전표지나 그와 비슷한 인공구조물로 표시한 도로 (「도로교통법」 제2조) ·폭 1.5m 이상의 도로로서 보행자의 안전하고 편리한 통행을 위하여 설치하는 도로 (규칙 제9조)	·결정 기준: 보행자 통행을 보호하기 위해 특히 필요한 경우 도로에 설치(「도로교통법」 제28조), 차량통행으로 인해 보행자의 통행에 지장이 많을 것으로 예상되는 지역에 설치(규칙 제18조) ·설치 기준: 보행안전보호시설 및 편의시설 설치, 자전거 및 교통약자를 고려한 구조 등 보행자의 통행 안전성을 확보하기 위한 조치(규칙 제19조)
보행자 전용길	「보행안전 및 편의증진에 관한 법률」	보행자의 안전과 쾌적한 보행환경을 확보하기 위하여 특별히 필요하다고 인정되는 보행자길(보행자전용도로 제외) (보행안전법 제16조)	·조성: 지역 현황을 고려한 노선 계획, 최소 유효폭 확보, 안전성을 고려한 포장, 안내시설 설치 등 보행자의 통행 안전성을 확보하기 위한 조치(보행안전법 제17조 및 별표1) ·구조 및 시설 기준(시행령 제12조)
보행우선 구역	「교통약자의 이동편의 증진법」	차보다 보행자의 안전하고 편리한 통행을 우선하도록 보행환경을 조성한 구역으로 보행자의 주요 통행경로가 구역 내 주요 시설과 장소를 유기적으로 연결하는 보행자 중심 생활구역(교통약자법 제18조)	·지정: 교통약자 및 보행자의 안전하고 편리한 보행환경을 위하여 필요하다고 인정되는 도로의 일정 구간에 설치(교통약자법 제18조) ·조치: 일방통행 및 통행제한, 차량속도제한, 주정차금지 등의 조치 및 보행안전시설물 설치, 도로 점용물 이설, 불법시설물 정비 등 보행자의 편의성을 고려한 조치(교통약자법 제19조, 제21조, 제22조, 제23조)
보행환경 개선지구	「보행안전 및 편의증진에 관한 법률」	보행량이 많은 구역, 교통약자의 통행 빈도가 높은 구역, 역사적 의미를 갖는 구역, 보행환경을 우선적으로 개선할 필요가 있다고 인정되는 구역 등에 대해 보행환경을 개선하기 위하여 지정하는 지구 (보행안전법 제9조)	·지정(보행안전법 제9조) ·시설의 설치: 차량속도 저감시설, 보행안전 편의시설, 교통신호기 및 보행자를 위한 안내시설 설치, 불법시설물 정비 등 보행자의 통행 편의성을 고려한 조치(보행안전법 제14조, 제15조 및 시행규칙 제15조, 별표1)
어린이 보호구역	「도로교통법」, 「어린이·노인 및 장애인 보호구역의 지정 및 관리에 관한 규칙」	교통사고 위험으로부터 어린이를 보호하기 위해 초등학교, 유치원, 어린이집, 학원 등의 시설 주변도로 가운데 일정 구간을 지정한 구역(「도로교통법」 제12조)	·지정: 법률에 의해 정해진 시설의장이 신청하여 시장·군수가 필요한 경우 지정(규칙 제3조) ·조치: 교통안전시설의 설치, 보도 및 도로부속물의 설치, 노상주차장의 설치 금지, 차량통행금지 및 제한, 주정차 금지, 차량속도 제한, 이면도로 일방통행 등의 조치 가능 (규칙 제6조, 제7조, 제8조, 제9조)
노인보호 구역		교통사고 위험으로부터 노인을 보호하기 위해 노인복지시설, 도시공원, 생활체육시설 등의 시설 주변도로 가운데 일정구간을 지정한 구역 (「도로교통법」 제12조의 2)	
장애인 보호구역		교통사고 위험으로부터 장애인을 보호하기 위해 장애인복지시설 주변도로 가운데 일정구간을 지정한 구역(「도로교통법」 제12조의 2)	

법률에 근거한 보행자 공간 및 구역 현황

국내에서는 보행자 공간의 확보와 보호구역의 지정 및 관리를 통해 보행자의 안전과 이동 편의성을 보장하는 정책을 시행하고 있다. 여기서는 다섯 가지 보행관련법을 비롯한 주요 법률에서 규정하고 있는 보행자 공간 및 구역 현황을 크게 보행자 공간, 일반 보행자 보호구역, 교통약자 보호구역으로 나누어 살펴본다.

보행자 공간

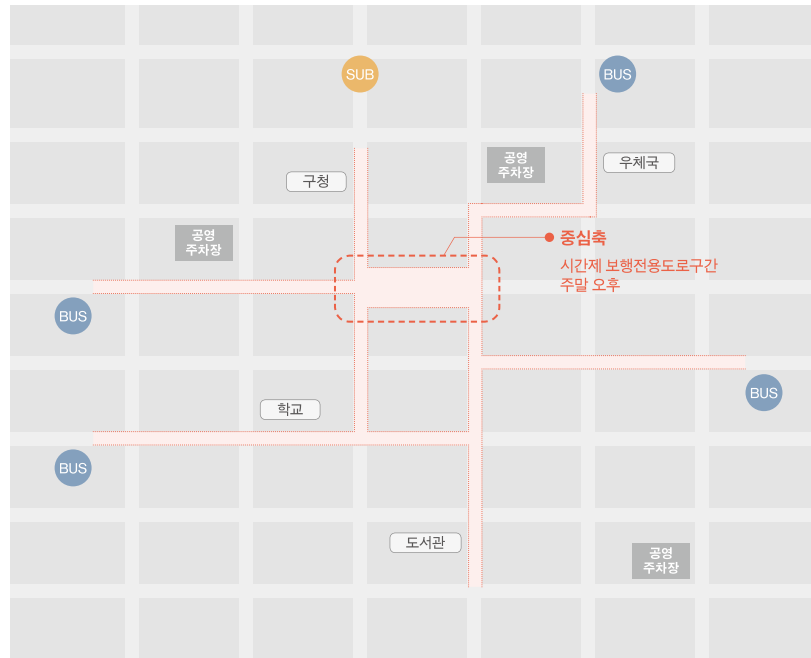
보행자 공간의 유형과 범위는 매우 다양하나 법에 근거한 도로로서 보행자 공간은 크게 네 유형으로 구분할 수 있다. 우선 가장 일반적인 보행자 공간은 보차분리도로에서의 보도이다. 보도는 도로에서 연석이나 기타 인공구조물을 통해 보차 공간을 분리함으로써 보행자의 안전과 편리한 통행을 보장하는 역할을 한다. 도로의 폭이 충분치 않은 이면도로에서는 보도를 설치하는 대신 보행자와 차량이 함께 이용하되 보행자의 안전과 편의를 우선시하는 ‘보행자우선도로’를 설치할 수 있다. 이 두 유형은 법에 의해 관련 부처의 장이나 지자체장이 지정·관리하도록 되어 있지는 않다. 다만 보행자우선도로는 서울시 시범사업을 통해 점차 확대, 적용되고 있다.

보행자전용도로와 보행자전용길은 오로지 보행자만이 이용할 수 있는 공간으로, 관련 부처의 장이나 지자체장에 의해 지정되고 관리된다. 보행자전용도로는 지방경찰청장이나 경찰서장이 보행자 보호가 필요한 ‘도로’에 설치할 수 있으며, 보행자전용길은 특별시장 등이 보행자의 안전과 쾌적한 보행환경을 확보하기 위해 필요하다고 인정되는 ‘보행자길’에 설치할 수 있다. 두 유형은 유사한 성격을 가지고 있으나 서로 다른 공간적 범위를 대상으로 하고 있기 때문에, 서로 중첩되어 지정할 수 없다.

일반 보행자 보호구역

일반적인 보행자 보호구역으로는 교통약자법에 의한 보행우선구역과 보행안전법에 의한 보행환경개선지구가 있다. 보행우선구역은 차보다 보행자의 통행을 우선하는 구역으로, 보행량이 많은 1km^2 이하의 일정 구역을 대상으로 지정된다. 보행환경개선지구는 보행자와 교통약자의 통행량이 많거나 역사적 의의를 갖는 구역 등에서 지구단위로 보행환경을 개선하기 위해 지정된다. 두 유형 모두 가로 단위가 아니라 일단의 구역 단위로 지정되며, 해당 구역 내에서 도입할 수 있는 시설물의 유형이 매우 유사하다는 공통점이 있다. 따라서 두 구역 모두 법적으로는 존재하지만, 사업으로서는 2013년 이후 보행환경개선지구 사업으로 통일되어 운영되고 있다.

보행우선구역의 개념



자료: 국토해양부, 「보행우선구역 표준설계 매뉴얼: 제1권 계획매뉴얼」, 2008, p.5.

교통약자 보호구역

교통약자는 일반적인 보행자보다도 법으로 더욱 철저히 보호할 필요가 있다. 이에 경찰청 등은 「도로교통법」을 통해 어린이·노인·장애인 등의 교통약자를 위한 보호구역을 지정 및 관리하고 있다. 세 보호구역은 법에 의해 정해진 시설의 장이 지정을 요청하고, 시장·군수 등이 필요하다고 판단되는 경우 지정할 수 있다. 1995년부터 시행된 어린이 보호구역의 경우 초등학교 및 유치원과 일정 규모 이상의 학원 등에 지정되며, 2013년 말 기준 1만 5,444곳이 지정되어 있다.* 노인보호구역은 노인복지시설·도시공원·생활체육시설 등에 지정되며, 장애인보호구역은 장애인복지시설을 중심으로 지정된다. 두 보호구역은 각각 2007년과 2011년부터 시행되고 있으며, 2013년 말 기준으로 각각 626곳과 35곳이 지정되어 있다.* 이들 보호구역에 적용되는 조치는 교통안전시설의 설치, 보도 설치, 노상주차장 설치 금지, 차량속도 제한 등으로 「어린이·노인 및 장애인 보호구역의 지정 및 관리에 관한 규칙」을 통해 규정하고 있다.

법률에 근거한 중앙부처 보행사업 현황

상기한 구역 중 보행우선구역과 보행환경개선지구는 각 주관 부처에 의해 지자체 공모사업으로 추진 중에 있다. 이 두 사업은 중앙부처의 대표적 보행사업으로 그 추진 현황을 살펴보면 다음과 같다.

보행우선구역 사업

국토교통부(당시 국토해양부)는 보행우선구역의 전국적인 확산을 위해 2007년부터 5년간 모두 23곳에 대해 보행우선구역 시범사업을 추진하였다. 이 사업은 약 1km² 이내의 보행 집중 지역의 장소성, 접근·연결·연속성, 이동편리성, 안전성, 교통약자 고려, 활동성, 쾌적성 증진을 목표로 시행되었다.** 지자체의 참여 독려를 위해 초기에는 설계비 지원이 이뤄졌으며, 4차년도부터는 시공비의 일부까지 지원하였다.** 시범사업이 끝난 2011년 이후에도 2012년 3곳, 2013년 1곳의 사업이 진행되었으며, 2014년 이후부터는 국민안전처의 보행환경개선지구 사업과 통합 추진되고 있다.

* 조준한, 「생활도로 속도관리정책 및 운영방안: 30 Zone 지정근거 및 안전시설 운영지침 중심으로」, 2015년 한국 ITS 학회 보행특별세션 발표자료, 한라대학교, 2015.4.23.

** 국토해양부, 「2011년도 보행우선구역 시범사업 연구 최종보고서」, 2011.

주요 보행우선구역 사업 대상지의
사업 시행 전·후 현황

자료: 국토교통부, 「2012년 보행우선구역사업
시행효과 평가」, 2013.11.28.



제주도 서귀포시 시행 전



시행 후



서울시 구로구 시행 전



시행 후



강원도 원주시 시행 전



시행 후

보행환경개선지구 사업(안전한 보행환경 개선사업)

보행환경개선지구 사업은 보행안전법에 의해 지자체장이 보행환경개선 지구로 지정한 지역 중 국민안전처 주관 공모사업을 거쳐 선정된 사업지에 시행되는 사업을 뜻한다. 2013년 10곳을 시작으로 2014년 11곳, 2015년 10곳을 선정하여 사업을 진행하고 있다. 2015년 현재 전라북도 남원 등 4개 지역의 사업이 완료된 상태이다. 국민안전처에서는 선정된 사업에 대해 1:1 매칭펀드를 조건으로 10억여 원의 사업비를 지원한다.*

국민안전처에서는 선정 지역에 지원되는 사업비가 단순 보도블록 교체나 육교 설치 등에 사용되지 않도록 하기 위해, 사업계획 평가 시 교통정온화 시설과 같은 물리적 환경 개선계획뿐만 아니라 속도제한, 일방통행, 차 없는 거리 운영 등 프로그램 운영의 적정성을 함께 평가하고 있다.** 또한 사업대상지 내에서 보행자의 안전성, 쾌적성, 연속성이 보장되는 공간설계가 이루어질 수 있도록 유도하고 있다.

보행환경개선지구 내 보행자 공간 설계의 기본 방향

구분	내용
안전성	보행자전용길을 차도로부터 가급적 이격하여 설치하되, 한정된 용지 등으로 인해 충분히 이격하지 못할 경우는 연석 등을 활용하여 입체적으로 분리
쾌적성	주간과 야간, 맑은 날과 악천후에도 쾌적한 보행환경을 유지하도록 설치 (노면 비 고임 현상 등이 발생하지 않도록 고려)
연속성	보행자의 통행경로를 보행 동선이 단절되지 않도록 조치

자료: 보행우선구역 홈페이지(http://walk.mltm.go.kr:8080/BOH_Final/index.jsp)를 참고하여 재정리

* 행정자치부, 「2014년 보행환경개선 지구사업 공모계획」, 행정자치부 내부자료, 2014.

** 국민안전처, 「2014년 보행환경개선 지구사업 공모계획」, 국민안전처 내부자료, 2015.

보행우선구역 사업과 보행환경개선지구 사업의 비교

두 사업은 법적 근거와 주요 사업 대상 측면에서 다소 차이가 있지만 지자체 공모사업으로 진행되는 사업 추진과정이나 실제로 적용되는 설계 기법에 있어서는 큰 차이를 보이지 않는다. 이에 따라 2014년 이후 두 사업은 보행환경개선지구 사업으로 일원화되어 추진되고 있다.

보행우선구역 사업과 보행환경개선지구 사업의 비교

구분	보행우선구역	보행환경개선지구
법적 근거	「교통약자의 이동편의 증진법」	「보행안전 및 편의증진에 관한 법률」
사업 대상	보행량이 밀집되는 일정 구역(1km ² 이내)	·보행량이 많은 재래시장, 상업지역 등 ·보행자 교통사고와 교통량 등을 고려하여 다른 가로정비사업 등과 연계
적용 기법	·일방통행 등 통행제한 ·보행우선구역 내 통행속도 제한 ·주·정차 금지 ·보행환경 조성 및 속도 감속 등 보행자의 안전한 도로 횡단 및 통행공간 조성	·교통정온화 시설 설치로 속도 저감 ·신호체계 개선 ·어린이보호구역, 재래시장, 상업지역 등 재정비
특징	·보행환경 개선을 위해 보도, 교통정온화 시설 등의 시설 개선 ·관련법에 근거한 지자체 공모 사업 성격	

자료: 오주석, 「생활도로에서의 보행안전 제고를 위한 법제 개선방안」, 2015년 한국 ITS 학회 보행특별세션 발표자료, 한라대학교, 2015.4.23., p.5.

지자체 보행정책 사례: 보행친화도시 서울 비전

서울시 보행정책의 흐름과 보행친화도시 서울 비전

서울시는 여타 지역에 비해 선도적으로 보행정책을 추진해 왔다. 보행환경 개선을 위해 1996년 「서울특별시 보행권 및 보행환경 개선을 위한 기본조례」를 제정하였으며, 1998년에는 최초의 보행 관련 기본계획인 ‘걷고 싶은 도시 만들기 종합계획’을 수립하였다.* 보행환경 개선을 위한 서울시의 노력은 ‘걷고 싶은 거리’ 시범가로 조성사업을 통해 구체화되었다. 이 사업은 가로의 보행여건과 디자인에 대한 관심이 최초로 반영된 사업으로, 2000년부터 2002년까지 총 190억 원의 예산으로 21개 가로에서 진행되었다.* 서울시의 보행사업은 ‘디자인서울거리’ 조성사업으로 이어져 2007년부터 2010년까지 30개 가로에 총 1,333억 원의 예산이 투입되었다.*

* 김승남·김재홍·유승훈·박선영, 「디자인 시범거리 사후설계평가 및 경제적 가치 추정」, 『국토계획』 48(1), 2013, pp.93-111.

보다 최근인 2013년에는 ‘보행친화도시 서울 비전’을 발표하고, 걷고 싶은 서울을 만들기 위한 10개 단위 사업을 발표하였다. 10개 단위 사업은 보행전용거리 운영, 보행친화구역 조성, 보행자우선도로 및 어린이 보행전용거리 지정, 규정속도 하향 조정, 횡단보도 녹색시간 연장, 교차로 횡단보도 전면 설치, 보행축제 서울 걷기대회 개최, 도심보행길 조성 등이다. 이를 통해 쾌적한 서울 거리, 안전한 서울 거리, 편리한 서울 거리, 이야기가 있는 서울 거리를 만들고자 한다.

보행자우선도로 시범사업

보행자우선도로는 폭 10m 미만의 도로로, 보행자와 차량이 혼합하여 이용하되 보행자의 안전과 편의를 우선적으로 고려하여 설치하는 도로를 뜻한다. 서울시에서는 이면도로에서의 보행권 신장을 위해 2013년부터 보행자우선도로 시범사업을 추진 중이다. 보행자우선도로 시범사업은 아스팔트 포장과 황색 중앙선, 주정차선, 횡단보도 등의 표지를 최소화하고 보행자 공간에서 활용되는 자재와 패턴을 적극 도입함으로써 보도 설치가 불가능한 이면도로가 보행자 중심의 단일 공간으로 인식되도록 하고 있다. ** 서울시는 2013년 2곳과 2014년 8곳을 완공하였으며 2015년도 10개 지역에서 사업을 진행하고 있다.

2013, 2014 서울시 보행자우선도로 조성 현황



구로구 개봉로3길



중랑구 면목로48길



구로구 경인로15길



노원구 상계로3길

©건축도시공간연구소

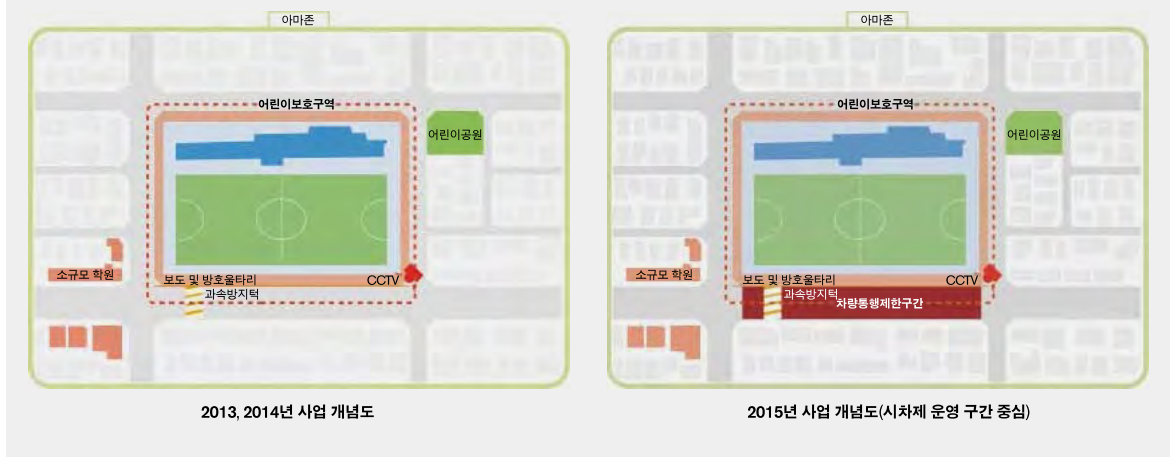
** 오성훈·김승남·박예순, 「보행자우선도로 현황과 평가, 건축도시공간연구소, 2014.

아마존 사업

아마존은 ‘아이들이 마음 놓고 다닐 수 있는 존(zone)’의 약칭으로 차량속도 관리 위주의 기존 어린이보호구역을 놀이공간까지 확보된 생활안전 공간으로 개선하는 사업을 의미한다.* 아마존 사업의 주요 내용은 ①차량속도제한 강화(20km)와 등하교 시간 통행제한을 통한 교통안전 증진, ②CCTV 통합관제 및 아마존순찰대 운영을 통한 범죄안전 증진, ③어린이 놀이공간 제공 등이다.**

아마존 사업은 2011년 10월 박원순 시장의 공약사업으로 시작하여 2013년 2곳과 2014년 7곳이 조성되었으며, 2015년에도 5곳에서 사업이 진행 중이다. 2014년까지의 사업은 초등학교 반경 500m의 넓은 지역을 대상으로 대규모 사업비를 투자하는 물리적 환경개선 위주였으나, 2015년부터는 투자비용 대비 효과를 극대화하기 위해 어린이보호구역 내 시간제 차량통행 제한구간을 대상으로 최소한의 물리적 환경개선만 시행할 계획이다.***

아마존 사업 개념도



자료: 김승남·조영진, 「아동친화도시 조성을 위한 정책 연구」, 건축도시공간연구소, 2015.

* 김승남·조영진, 「아동친화도시 조성을 위한 정책 연구」, 건축도시공간연구소, 2015.

** 서울시, “아이들이 마음 놓고 걷고 뛰어 노는 공간 ‘아마존’ 10월까지 조성”, 서울시 보도자료, 2013.7.2.

*** 서울시, 「2015년 아마존사업 추진계획」, 서울시 도시교통본부, 2015.

아마존 사업의 주요 설계기법

자료: 서울시, 「2015년 아마존사업 추진 계획」,
서울시 도시교통본부, 2015.

보행친화형
포장기법 적용과
차량감속
유도시설 설치



고원식 횡단보도(강남 개원초)



굴곡 구간(성북 미아초)



디자인 포장(강동 명일초)

차량통행
제한구간 시종점에
'상하 이동식
블라드' 설치



차량통제 전



차량통제 시(수동식)



차량통제 시(전동식, 덕수궁길 앞)

학교 벽면과
담장에
어린이가
좋아하는
디자인 조형물
설치



미아 아쿠아랜드(성북 미아초)



바다로 떠나는 여행(동대문 안평초)



학교담장 디자인(은평 역촌초)

노면에
전통놀이 등
재미있는
입체그림 조성,
CCTV 설치



전통 바닥놀이(구로 개봉초)



트릭아트(구로 개봉초)



CCTV(구로 개봉초)

아마존 조성현황



구로구 개봉초 사업 후



성북구 미아초 사업 후

이 글을 통해 보행 관련 법률에 근거한 보행자 공간 및 보호구역 현황과 중앙부처 및 지자체 보행사업 추진 현황을 살펴보았다. 이를 통해 과거에 비해 법률로 보호되는 보행자의 권리와 보호구역이 점차 확대되고, 정부와 지자체의 보행사업 또한 점차 활발히 이루어짐을 확인할 수 있었다. 이와 같은 보행친화도시 조성 정책은 그동안 시행되어 온 자동차 위주의 도시 정책이 점차 보행자와 사람 중심의 정책으로 전환되고 있음을 보여준다는 점에서 고무적인 일이 아닐 수 없다.

그러나 법에 규범적으로 명시된 다양한 보행자의 권리가 실제 도시 공간에서 실현되지 않는 사례는 여전히 쉽게 발견되고 있다. 이는 단순히 법률 제정을 통해 보행자의 권리를 제도적으로 보장하는 것에 머무르지 말고, 비전과 목표가 분명한 실행 계획과 사업을 통해 한걸음씩 보다 나은 환경을 만들어 나가야 함을 시사한다.

물론 한편으로는 제도적 기반 마련보다 사업이 앞서 나가는 경우도 있다. 서울시의 보행자우선도로와 아마존 사업은 현행 법률에 근거한 기존 보행자 공간의 설계 개념을 뛰어넘는 진일보한 개념을 적극 도입하고 있다. 그러나 이러한 공간에서의 보행자 권리는 여전히 기존 보행자 공간에 적용되는 법률을 따르고 있다. 예를 들어 개념적으로는 보행자우선도로에서 차량보다 보행자의 통행을 우선시하도록 하고 있으나, 「도로교통법」에 규정된 ‘도로에서의 보행자 통행 의무 규정’에 의해 이러한 개념은 현실적으로 큰 효력을 발휘하지 못하고 있다. 도시 공간에서 보행자 권리의 신장은 물리적 환경 개선과 함께 이를 뒷받침하는 제도적 장치의 마련을 통해 비로소 그 첫걸음을 뗄 수 있는 것이다.

보행친화도시를 성공적으로 만들어 나가기 위한 마지막 방점은 인식의 변화다. 물리적 환경 개선과 이를 뒷받침하기 위한 제도적 장치만으로는 모든 운전자와 보행자의 행태를 변화시킬 수 없다. 진정한 의미에서의 보행친화도시 조성을 위해서는 차량보다 보행자를 우선시하는 사회적 분위기를 만들어 나가는 것이 무엇보다 중요하다.

참고문헌

- 1 경찰청, 생활도로 속도관리 및 교통시설 설치 운영 지침, 2010.
- 2 교육부, “학교 주변 각종안전구역, ‘학생안전지역’으로 통합”, 2014.
- 3 국민안전처, 「2014년 보행환경개선 지구사업 공모계획」, 국민안전처 내부자료, 2015.
- 4 국토교통부, 「2013년도 보행우선구역 사업 연구」, 2014.
- 5 국토해양부, 「2011년도 보행우선구역 시범사업 연구 최종보고서」, 2011.
- 6 국토해양부, 「보행우선구역 표준설계 매뉴얼: 제1권 계획매뉴얼」, 2008.
- 7 김승남·김재홍·유승훈·박선영, 「디자인 시범거리 사후설계평가 및 경제적 가치 추정」, 『국토계획』 48(1), 2013, pp.93-111.
- 8 김승남·조영진, 「아동친화도시 조성을 위한 정책 연구」, 건축도시공간연구소, 2015.
- 9 서울시, “아이들이 마음 놓고 걷고 뛰어 노는 공간 ‘아마존’ 10월까지 조성”, 서울시 보도자료, 2013.7.2.
- 10 서울시, 「2015년 아마존사업 추진계획」, 서울시 도시교통본부, 2015.
- 11 행정자치부, 「2014년 보행환경개선 지구사업 공모계획」, 행정자치부 내부자료, 2014.
- 12 오성훈·김승남·박예솔, 「보행자우선도로 현황과 평가」, 건축도시공간연구소, 2014.
- 13 오주석, 「생활도로에서의 보행안전 제고를 위한 법제 개선방안」, 2015년 한국 ITS 학회 보행특별세션 발표자료, 한라대학교, 2015.4.23.
- 14 조상규 외 7인, 「충청남도 녹색건축물 조성계획」, 충청남도청, 2014.
- 15 조준환, 「생활도로 속도관리정책 및 운영방안: 30 Zone 지정근거 및 안전시설 운영지침 중심으로」, 2015년 한국 ITS 학회 보행특별세션 발표자료, 한라대학교, 2015.4.23.
- 16 최병선, 「도시계획현장을 통해 본 계획사조의 변화」, 『국토계획』 36(5), 2001, pp.7-24.
- 17 국토교통부, 「2012년 보행우선구역사업 시행효과 평가」, 2013.11.28.
- 18 보행우선구역 홈페이지(http://walk.mltm.go.kr:8080/BOH_Final/), 2015.06.03.
- 19 CIAM, *The Athens Charter*, 1933.
- 20 Congress for the New Urbanism, *Charter of the New Urbanism*, New York, NY: McGraw-Hill Companies, Inc., 2000.
- 21 Farr D., *Sustainable urbanism: Urbanism: Urban Design with Nature*, Hoboken, NJ: John Wiley & Sons, Inc., 2012.
- 22 Frumkin H., Frank L. D. and Jackson R., *Urban Sprawl and Public Health: Designing, Planning, and Building for Healthy Communities*, Washington, DC: Island Press, 2004.
- 23 Jacobs J., *The Death and Life of Great American Cities*, New York, NY: Modern Library Editions & Random House Inc., 1961.
- 24 Mehta V., *The Street: A Quintessential Social Public Space*, New York, NY: Routledge, 2013.
- 25 Montgomery C., *Happy City: Transforming Our Lives Through Urban Design*, New York, NY: Farrar, Straus and Giroux, 2013.
- 26 Parolek D., Parolek, K. and Crawford, P., *Form-based Code*, Hoboken, NJ: John Wiley & Sons, Inc., 2008.
- 27 Speck J., *Walkable City*, New York, NY: Farrar, Straus and Giroux, 2012.

사람 中心의 안전한 보행환경 조성을 위한 정부의 노력

민병대
국민안전처
안전개선과 과장

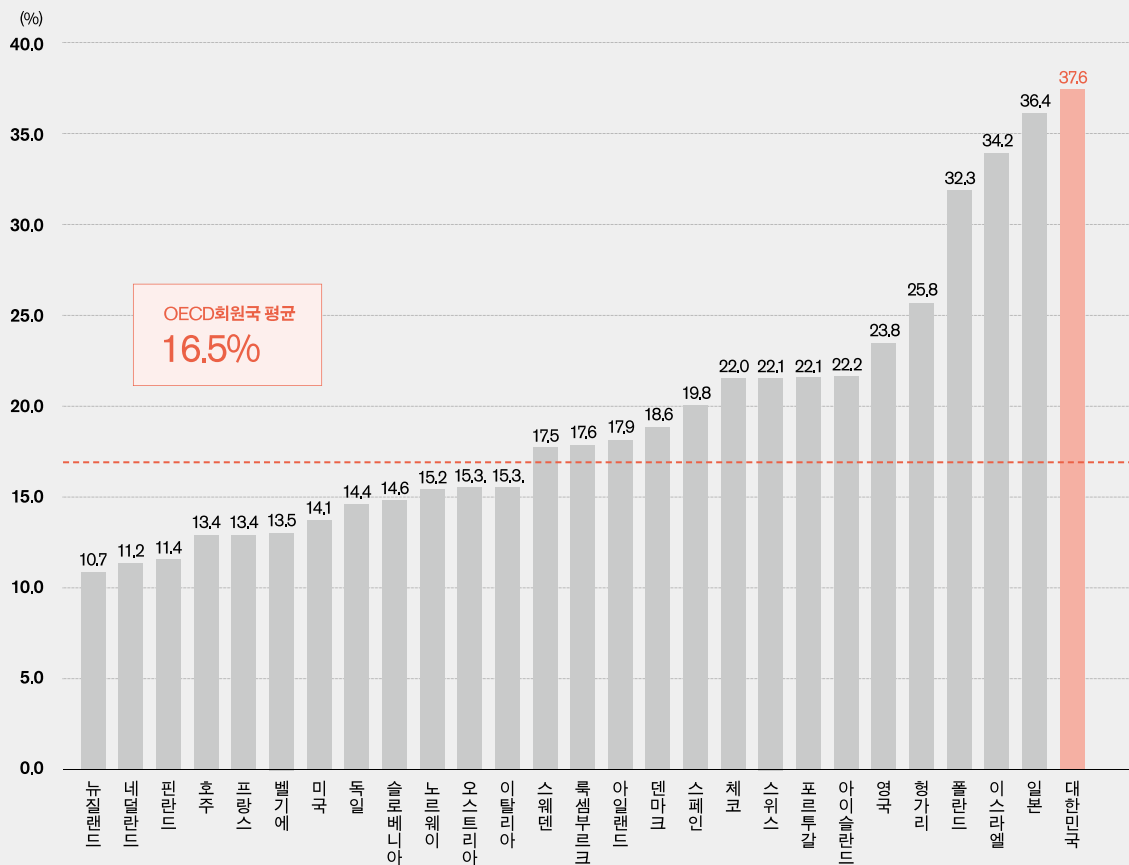
추진 배경 및 개요

우리나라의 ‘보행 중 교통사고 사망률’은 2012년 기준 37.6%로 OECD 국가 중 가장 높게 나타나고 있으며(OECD 평균 16.5%), 선진국인 네덜란드(11.2%), 미국(14.1%), 영국(23.8%) 등과 비교할 때 많은 격차를 보인다. 보행자 교통안전은 후진국 수준에 머물고 있다는 소리이다.

주요 원인으로는 우선 차도는 충분히 확보된 반면 보도가 너무 좁거나 아예 없는가 하면 보행자 안전시설도 제대로 설치되어 있지 않는 등 열악한 보행환경을 꼽을 수 있다. 아울러 자동차 위주의 도로교통 관련 법령 등 제도가 미비한 것도 문제점으로 지적된다.

따라서 기존의 차량 위주 도로환경을 보행자 위주로 전환하여 국민이 안전하고 쾌적하게 보행할 수 있는 기본적 권리를 보호하고, 보행 중 교통사고 사망자를 줄여 나가기 위해서는 중앙정부 차원에서 안전한 보행환경을 조성하고 관련법령 등 제도를 정비할 필요성이 제기되었다.

OECD 회원국의 보행 중 교통사고 사망률(2012년 기준)



우리나라 보행 사망자 현황

구분		2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
총 교통사고 사망자 수(명)		6,376	6,327	6,166	5,870	5,838	5,505	5,205	5,392	5,092	4,762
보행자	사망자 수(명)	2,548	2,442	2,304	2,137	2,137	2,082	2,029	2,027	1,982	1,910
	%	39.9	38.5	37.4	36.4	36.6	37.8	39.0	37.6	38.9	40.1

우리나라는 지난 40~50년간 경제성장을 위해 물류·소통 중심의 교통 정책을 펼친 결과 자동차 중심의 교통체계를 형성하게 되었고, 그 결과 2014년 전체 교통사고 사망자 4,762명 중 1,910명(40.1%)명이 보행 중 교통사고로 사망하였다.

특히 어린이·노인 등 교통약자 계층은 보행이 주된 교통수단이나 위기 시 대처능력이 떨어져 교통사고 위험에 취약하다.

2013년 어린이 인구 10만 명당 보행 중 사망자가 1.3명으로 OECD 회원국 중 두 번째로 높은 수준이고, 65세 이상 노인 인구 10만 명당 보행 중 사망자는 16.3명으로 OECD 회원국 평균인 2.8명에 비해 6배 가까이 많았다.

이런 가운데 통계청에서 발표한 장래인구추계에 의하면 우리나라는 2026년에 인구의 20% 이상이 노인인 초고령사회로 진입할 것으로 예상된다. 따라서 노인 보행사고는 지속적으로 증가할 전망이다.

보행 중 교통사고의 67.7%가 보도와 차도 구분 없이 보행자와 차량이 같이 통행하는 폭 9m 이하 이면도로에서 발생하고 있어 생활권 주변 보행환경은 더욱 열악한 실정이다.

주택가 이면도로는 일상생활과 직결되어 있으나 협소한 도로 폭, 무분별한 주정차, 산재한 보행 장애물, 미흡한 속도제한 등으로 국민안전을 위협하고 있다. 특히 노인들이 많이 거주하는 농어촌 마을의 경우 갓길 이용 등으로 노인 보행사고가 빈번하게 발생하고 있다.

2012년 6월 서울시민을 대상으로 보행자 안전을 위협하는 보행 장애물에 대한 설문조사를 벌인 결과 ‘불법 주차’가 40%로 가장 높게 나타났다. 그중에서도 주택가·상가 이면도로의 불법 주차는 화재 등 긴급상황 발생 시 소방차 진입을 방해해 초기진압을 실패케 함으로써 대형화재를 유발하는 원인이 되고 있다.

또한 입간판·전신주·노점상 등이 보도를 침해해 보행자의 안전을 위협하고 있으나 지자체에서는 이해 당사자의 반발과 인력 부족 등을 이유로 단속에 소극적이며, 선진국에 비해 범칙금과 과태료도 적어 처벌의 실효성이 부족한 것으로 나타나고 있다.

추진 내용 및 성과

안전한 보행환경조성사업은 누구나 편안하게 다닐 수 있는 안전하고 쾌적한 보행공간을 확보하여 보행환경을 질적으로 향상시키기 위해 추진되고 있다. 2017년까지 OECD 수준의 도로교통 안전을 확보하는 것이 목표이다.

보행은 인간의 삶에서 가장 기초가 되는 활동이며, 보행권은 국민의 가장 기본적인 권리 중 하나이다. 통행 수단분담률 중 ‘보행’이 차지하는 비율^{*}은 31.6%로, ‘승용차’ 37.2% 다음으로 높은 것으로 나타나, 안전하고 쾌적한 보행환경 조성은 국가에서 우선적으로 추진해야 할 사업이라 할 수 있다.

2009년 자체조사 결과 지방자치단체별로 안전한 보행환경조성사업이 필요한 구간은 4,127곳이었다. 그중 보도가 없어서 위험한 곳이 76% 정도이며, 농촌지역 등 지방도로에 대한 개선 수요가 전체의 70%를 차지하여 보도의 신설과 농어촌지역 지방도로의 개선에 많은 재정투자가 요구된다. 하지만 국비 예산의 축소로 추진에 어려움이 예상된다.

안전한 보행환경 개선사업 투자실적

구분	사업량(개소)	사업비(억 원)		
		국비	지방비	계
2009	20	500	500	1,000
2010	44	650	650	1,300
2011	52	587.5	587.5	1,175
2012	75	545	545	1,090
2013	52	309	309	618
2014	20	94.5	94.5	189
계	263	2,686	2,686	5,372

그동안 보행환경 개선사업은 사업비를 시·도에 배분하여 보·차도 분리와 단절된 보도 연결 등 단편적 시설개선 위주로 추진하였으나, 2013년부터는 사업 추진방식을 기존의 ‘선’ 개념에서 ‘지구’ 개념으로 변경하고 지방자치단체에서 선정하던 사업대상지는 공모와 보행사업 선정위

* 한국교통연구원, 「2010년 국가교통수요조사 및 DB구축사업」 제2권, 2011.

원회를 통해 국민안전처에서 직접 선정하여 선택과 집중으로 사업의 효율성을 높였다.

사람 중심의 도로환경 조성을 위해 보행자 통행량이 많고, 사고위험이 높은 구역을 생활안전, 보행유발, 전통문화, 교통약자, 농어촌중심 대중교통 지구 등으로 유형화하여 지역특성에 맞도록 보행환경 개선지구를 지정하였다.

보도 신설·확장, 보행 장애물 정비, 주차시설 확충, 차량 통행속도 제한, 주차금지 구역 확대, 일방통행 지정, 차량통행 제한구역 설정 등 보행환경을 종합적으로 정비할 수 있도록 민간 전문가로 구성된 ‘보행사업 선정위원회’의 심의를 거쳐 2013년 10곳, 2014년 11곳, 2015년 10곳을 선정하여 추진하고 있으며 지속적으로 사업지구를 확대할 계획이다.

이와 함께 보행자의 권리를 보장하는 제도적 장치의 필요성이 끊임없이 제기됨에 따라 국민의 기본적 권리인 보행권을 법적 권리로 확립하고 안전한 보행환경을 조성하기 위한 「보행안전 및 편의증진에 관한 법률」(이하 보행법)을 2012년 제정하였다.

보행법 주요 내용(총 30조)

-
- 보행자 통행량이 많은 구역 등을 보행환경개선지구로 지정, 사업 시행·평가
 - 안전하고 쾌적한 보행환경 확보를 위해 보행자전용길 지정 및 조성
 - 보행자길에 영상정보처리기기, 보안등을 설치
 - 보행자길을 점용하는 자에게 보행안전통로와 안전시설 설치 의무 부과
-

보행법 제정·시행으로 지방자치단체에서는 보행권 확립을 위한 조례 제정, 보행친화도시 추진 등 지방 차원에서 주민의 보행권 확보에 관심과 노력을 기울이게 되었다.

또한 보행법에 근거하여 공모를 통해 추진하는 보행환경개선지구 사업은 ‘생활안전’, ‘보행유발’, ‘전통문화’, ‘교통약자’ 등으로 유형화하여 지역특성에 따라 보도 신설 확장, 단절된 보행자길 연결, 보행장애물 정비, 보·차도 분리, 차량통행 속도제한, 주차금지 구역 확대, 일방통행 지정, 차량통행제한구역 설정, 전선 지중화 등 보행환경을 종합적으로 정비하는 사업이다.

차 없는 거리 지정 범위



용산구 이태원 세계음식문화거리일대 보행량 비교

구분	개선 전(명)	개선 후(명)	증가량(명)	증가율	비고
평일	13,863	39,081	25,218	182%	* 12시간 보행량 조사(7~19시)
휴일	27,730	88,834	61,104	220%	
계	41,593	127,915	86,322	208%	



보행전용거리 차량통제



보행전용거리 운영

대표적 개선 사례로는 서울 용산구 이태원 세계음식문화거리를 꼽을 수 있다. 안전한 보행환경조성사업에 따라 이태원로 27가길과 이태원로 23길 등 5개 도로 총 460m를 차 없는 거리로 지정(금·토·일요일, 오후 4~12시)하고 지역주민(상인)이 자율적으로 운영케 하였다. 이렇게 세계음식문화거리의 도로를 정비하고 보행전용거리(차량통제)를 마련하는 등 쾌적한 도로환경을 조성하자 찾아오는 방문객이 3배가량 증가하였다. 그 덕에 지역경제가 활성화되면서 지역상인의 호응도가 높게 나타났다.

또한 보행량을 모니터링한 결과 차 없는 보행전용거리 운영으로 보행자 수가 급증하였다.

평가 및 발전방향

아직까지 보도가 없는 도로가 많고, 많은 예산을 투자하여 만든 보도는 각종 전신주·가로수, 공공시설물, 불법 적치물, 불법 주정차 차량 등으로 무질서하게 점령 당하고 있다. 보도의 폭과 높이 등에 대한 명확한 기준마저 미흡하여 시민들이 보도를 이용하지 못하고 차도 위로 우회하여 걷는 상황까지 벌어지고 있다. 앞에서도 언급했듯 열악한 보행환경으로 인하여 현재 보행 중 교통사고 사망률은 OECD 국가 중 가장 높은 수치를 기록하고 있다.

또한 최근 고유가에 대비한 에너지절감정책의 일환으로 자동차 이용 억제 및 대중교통 활성화를 위한 정책적 노력이 추진되고 있어 안전한 보행환경조성사업은 이러한 시대적 흐름에도 부합한 것으로 보인다.

다만 열악한 지방재정으로 보행환경개선에 재정투자가 미흡한 실정에서 국비 지원마저 축소되어 ‘2017년까지 OECD 수준의 도로교통 안전을 확보한다’는 목표 달성에 어려움이 예상되고 있다.

그럼에도 정부는 2012년 8월부터 시행된 보행법에 따라 본격적으로 보행자가 중심이 되는 보행환경개선지구 지정과 보행자전용길 조성 등 보행권 확보를 통해 보행자 교통사고가 획기적으로 감소되도록 노력해 나갈 계획이다.

대중교통 활성화를 통한 보행친화도시 서울 조성

이수진
서울시 도시교통본부
교통정책과 팀장

신촌 대중교통전용지구 조성사업의 성과와 과제

추진 배경

과거 서울시는 산업화와 도시화에 맞춰 자동차 중심의 시설투자와 교통 체계를 구축하였으며, 이는 도시의 형성과 교통수요 급증에 대응하여 도시경쟁력을 확보하는 긍정적인 역할을 해 왔다.

그러나 도시가 성장함에 따라 ‘자동차 중심’의 교통체계는 만성적인 교통정체로 인한 시간 손실, 대기오염과 사고 증가, 심리적 불만 등 사회적 비용을 발생시키는가 하면 도시경쟁력을 저해하는 요인이 되기도 하였다. 이에 따라 도로이용의 효율성과 형평성, 보행권에 대한 진지한 고민 속에 도시교통체계의 개선이 필요하다는 의견이 대두되었다.

이에 서울시에서는 2000년대 이후부터 사람과 대중교통이 우선하고 지속가능한 도시환경을 조성하기 위해 대중교통체계 개편, 청계천 복원, 시청앞광장과 광화문광장 조성 등 교통체계의 패러다임을 새롭게 바꾸기 위한 노력을 꾸준히 해 왔다.

대중교통전용지구 도입을 검토한 것도 이러한 노력의 일환이었다. 교통수요관리를 통한 정체 완화, 대중교통 이용환경 개선, 쾌적한 보행환경 조성, 지역활성화라는 선순환 구조를 구축하여 지속가능한 교통환경을 조성하자는 것이다.

대중교통전용지구의 개념*

대중교통전용지구(Transit Mall)는 승용차를 포함한 일반 차량의 진입을 막고 노면전차·경전철·버스 등 대중교통수단의 통행과 보행자의 보행 활동만 허용된 지구로, 대중교통수단의 통행을 허용한다는 점에서 보행자전용지구와는 차이가 있다.

대중교통전용지구를 도입하는 목적은 대중교통을 활성화하고, 도로교통과 보행환경을 개선하며, 도심상업지를 활성화하여 도심을 재생하기 위해서다.

대중교통전용지구 법적 근거

대중교통전용지구의 법적 근거는 지정 및 운용, 통행제한, 재정 지원 근거로 구분할 수 있다.

「도시교통정비 촉진법」 제33조 및 같은 법 시행령 제14조(지정 및 운용 근거)

대중교통전용지구는 교통수요관리 방안의 일환으로 시장이 지정·운용할 수 있도록 「도시교통정비 촉진법」에 명시되어 있다. 그러나 대중교통전용지구의 정의 및 조성에 관한 세부사항은 법에 명문화되어 있지 않고, 국토교통부에서 수립한 ‘대중교통전용지구의 도입 및 설치지침’에 명기되어 있다.

「도로교통법」 제6조(통행 제한의 근거)

대중교통전용지구 내에 일반차량의 통행제한은 「도로교통법」 제6조 ‘통행의 금지 및 제한’을 근거로 하고 있으며, 지방경찰청장이 차마의 통행을 금지·제한할 수 있도록 하고 있다.

「대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률」 제12조(재정지원의 근거)

국가 또는 지방자치단체는 지방자치단체 또는 대중교통 운영자에게 해당 사업에 필요한 소요자금의 전부 또는 일부를 보조하거나 융자할 수 있도록 되어 있으며, 이를 근거로 국토교통부에서는 지방자치단체에 대중교통전용지구 도입 시 사업비의 일부**를 지원하고 있다.

* 김영국, 「대중교통전용지구 지침마련 및 활성화 방안 연구」, 한국교통연구원, 2011.

** 30억/km를 정액지원하고 있으며, 법에 의해 지원비율이 정해지지 않아 도입 첫 사례인 대구의 사례를 따르고 있다.

서울시 대중교통전용지구 도입 검토

후보지구와 시범사업지구 선정

서울시는 대중교통전용지구에 적합한 후보지구를 선정하기 위해 ‘서울형 대중교통전용지구 선정 기준’을 마련하였으며, ‘토지이용, 유동인구, 대중교통 접근성, 대중교통 이용객 수, 대상으로 연장, 도로의 연속성, 주차시설 진출입 유무, 통제 시 접근제한시설 유무, 상권특성, 상징성’ 등을 고려하여 최종적으로 10개의 후보지구(신촌지구, 문정지구, 광화문지구, 종로지구, 홍대지구, 영등포지구, 청담지구, 청량리지구, 신림지구, 양천지구)를 선정하였다.

서울시 대중교통전용지구 후보지 선정과정

1단계: 82개	2단계: 32개	3단계: 10개
<ul style="list-style-type: none"> · 보행자가 많이 모이는 곳 · 대중교통 결절점 · 상업지역, 집객시설 위치 지역 · 인지도가 높고 고교, 공원 등 상징시설이 위치한 지역 	<ul style="list-style-type: none"> · 도보권(250m) 내 지하철역 위치 · 버스노선 운영 지역 · 지하철 5만 6,000인/일, 유동인구 4,000인/일 이상 · 도로연장 2,000m 이내 · 대형시설 주차장 출입구가 없고, 소형 주차장 저축이 적은 곳 	<ul style="list-style-type: none"> · 접근제한시설 발생지역 제외 · 우회도로가 없는 지역 제외 · 국지적 소매점포 밀집 지역 제외 · 통제 시 연속성 저하구간 제외 · 중앙버스전용차로 구간 제외
		

서울시에서는 후보지구 10곳에 대해 해당 자치구에 지역주민 의견을 수렴토록 하는 한편 자치구의 추진의지 등을 살폈다. 그 결과 신촌지역*(서대문구청)을 제외한 8개 구청에서는 주민반대, 민원 우려, 교통불편 등을 사유로 추진할 의사가 없음을 밝혀 왔다. 높은 사업시행 효과, 높은 인지도, 자치구의 추진의지**, 침체된 상권 등을 종합적으로 고려한 결과 신촌지구가 서울시 대중교통전용지구의 첫 시범사업지로 2012년 7월 선정되었다.

* 과거 서울의 대표적 상권이자 젊음의 거리였던 신촌은 급격히 쇠퇴하고 있었다. 19개의 버스노선과 타 지역보다 4.2배 많은 버스이용자로 하루 유동인구가 3만 명이나 되는 지역이나, 좁은 보도에 분전함, 노점상 등이 있어 보행환경은 매우 열악하고, 하루 종일 10km/h 내외의 만성 교통정체가 이어졌다. 대학가만의 특색있는 문화가 없는 단순 유흥가로 전락하여 사람들로부터 외면받고 있었다.

** 서대문구청에서는 2011년 신촌 연세로를 ‘보행자전용지구’로 조성코자 추진하였으나 지역상인들의 반발로 무산된 바 있으며, 이에 대한 대안으로 대중교통전용지구를 도입하고자 하였다.



대중교통전용지구 조성 전의 신촌 연세로

신촌 연세로 대중교통 전용지구 조성

신촌 대중교통전용지구

신촌 대중교통전용지구는 시범사업지역으로 선정되고 약 1년 6개월 후인 2014년 1월 개통하였다. 사업계획 수립 시부터 사업추진위원회를 구성하여 이해관계자들이 직접 참여하는 ‘소통형 사업’으로 단기간에 사업추진이 가능하였고, 이는 성공적인 상생 협력 사례로 평가받고 있다.

신촌 대중교통전용지구 위치 및 운영개요

위치도	대중교통전용지구 조성 및 운영개요
	<ul style="list-style-type: none"> ·운영 구간: 서대문구 창천동 연세로(신촌로터리~연세대입구) 550m ·정비 구간: 연세로(550m) 및 명물거리(450m), 주변 이면도로 ·사업 기간: 2012. 7 ~ 2014. 6 (2014년 1월 6일 연세로 대중교통전용지구 우선 개통) ·사업 내용: 보도확폭(3~4m→7~8m), 광장조성 등 ·운영 방안 <ul style="list-style-type: none"> - 상시 통행: 시내버스 및 16인승 이상 승합차, 긴급차량, 자전거 - 일시 통행: 택시(00시~04시), 조업차량(10시~11시, 15시~16시) <p>※ 위반차량은 범칙금 부과(승용 4만 원, 승합 5만 원)</p>

교통처리 계획

먼저 신촌기차역 굴다리 앞에 교차로를 신설하여 우회하도록 하고, 교차로 신설로 인한 성산로의 부담을 완화하기 위해 연세대 ‘백양로 프로젝트’와 연계하여 연세대에서 진출하는 직·좌 신호현시를 폐지하였다. 또한 연세로에 일반차량 진입이 제한됨에 따라 ‘서강대교 → 동교동’ 방향 좌회전을 신설하여 현대백화점 등 연세로 동측 지역으로의 접근성을 확보하였으며, 이면도로는 일방통행으로 정비하였다. 아울러 신촌기차역 입구 교차로 개선, 성산로 이대부속초교앞 버스 베이 설치 등을 추진하였다.

이 외에도 사람과 대중교통이 우선하는 대중교통전용지구의 취지에 맞추어 연세대 앞에 횡단보도를 추가 설치하고 중앙차로 정류소와 연결함으로써 보행자의 편의를 대폭 강화하였다.



연세로 및 주변도로 교통처리 방안



공간 조성 계획

신촌 대중교통전용지구 공간조성의 가장 큰 주안점은 보행자들이 편안하게 걸을 수 있도록 보행공간을 확폭하고 지장물을 제거하는 것이었다. 왕복 2차로(약 10m) 도로의 차로폭원을 최소폭원(3.5m)으로 축소하고, 확보 가능한 3m 정도의 여유폭원은 판매시설·횡단보도·지하철 출입구 등과 연결되는 보행자 주 이동동선을 중심으로 보도를 최대 8m까지 확폭하였다. 이를 통해 자연적으로 시케인(Chicane)이 구성되게 함으로써 차량속도가 저감될 수 있도록 하였다.

또한 보도확폭과 함께 보행자들이 쉬고 즐길 수 있는 공간을 마련하기 위해 연세로와 명물거리가 교차하는 사거리에 차량통행을 금지하고 광장과 쉼터를 조성하는 과감한 계획을 수립하였다.



대중교통전용지구 조성 후 보도 및 광장

도로 정비

신촌 대중교통전용지구는 장기적으로 보행자전용지구로 확대 시행을 고려하여 보도와 차도 간 단차가 없도록 설계 시공되었는데, 이 때문에 노면수 처리와 보행자 안전 등에 각별한 주의를 기울였다. 우선 연세로를 'Zone 30'으로 지정하여 버스들이 안전운행을 하도록 하였으며, 보도와 차도 사이에는 가로수와 플랜트 박스를 설치하여 조경과 보행자 분리 두 가지 효과를 낼 수 있도록 하였다. 또한 연속형 수로관에 황색과 흑색이 조화된 스틸 그레이팅을 설치하여 보행공간에 대한 운전자들의 시인성을 높이하고자 하였다. 노면수 처리를 위해서는 기존 빗물받이 대신에 400mm 원형 사각수로관을 연속형으로 설치하고, 곳곳에 침투형 빗물받이를 추가 설치하였다. 보도를 투수블록으로 포장하여 노면수를 최소화하는 한편 노후된 하수관은 비굴착 보강공법을 이용하여 정비하였다. 근본적인 배수문제 해결을 위해 양화로 다주상가(현대백화점 건너편) 재개발 시 유로 변경, 하수박스 교체 등을 추진하였다.

도로는 당초 전체를 블록포장하는 방안을 검토하였으나 버스 등 중차량의 운행과 양생기간, 유지·관리 등을 고려하여 차도 부분은 아스콘으로 포장하고 신촌로터리와 연세대 입구 등 시종점부는 시인성과 상징성을 위해 일부 블록포장을 하였다.

연세로와 인접한 이면도로는 법적인 보도폭원을 확보할 여유폭원이 부족하여 이면도로 일방통행을 시행하고, 최소차로폭 외에는 가장자리 구획선 설치와 구획선 내 도막형 포장을 통해 차량과 보행자를 분리하였다.

이 외에도 연세로상에 난립한 한진 분전함 38개를 경의선 굴다리 앞과 신촌지하철역 주변으로 이전하고, 거리가게(노점상)도 디자인을 개선하거나 숫자를 줄이는 등 보행지장물을 최소화하였다.



신촌 대중교통전용지구 조성 후 연세로

신촌 연세로 대중교통 전용지구 조성사업의 성과

시행효과

대중교통전용지구는 대중교통 이용을 편리하게 함으로써 대중교통 이용을 증진하고, 보행환경 개선을 통해 보행자의 안전과 쾌적성을 크게 향상시켰다.

대중교통전용지구 개통 후 모니터링을 한 결과, 평일 1시간 보행량*은 4,989명으로 약 19%(789명) 증가하였으며, 주말은 평일보다 약 28%(1,380명) 증가하여 6,369명인 것으로 나타났다.

대중교통 이용자의 경우에도 대중교통전용지구 내부 버스 이용객은 전년대비 일평균 승객 수가 14.2%(1,524명) 증가하였으며, 대중교통전용지구 주변 500m 내의 버스 이용승객 수도 전년대비 월평균 1.6%(4만 4,000명) 증가한 것으로 나타났다.**

* 현장 조사자료, 2014. 4월 및 전년 동월

** 교통카드 data, 2014. 1~8월 및 전년동월 집계자료(연세로의 경우 2014년 1월부터 매주 주말 '차 없는 거리' 운영으로 인해 전년도 대비 월평균 비교가 불가능하여 평일 평균으로 비교)

특히 2015년부터 연세대 신입생(약 3,800명)이 인천 송도 캠퍼스에서 수업을 받아 학생 수가 크게 줄어든 것을 고려할 때 실제 그 효과는 더 크다고 할 것이다.

대중교통전용지구(연세로 및 이면도로)의 차량통행속도 제한(30km/h)과 일방통행 운영 등 교통운영을 개선함으로써 교통사고도 크게 감소하였다. 대중교통전용지구 교통사고*는 33.3%(15건) 감소하였으며, 연세로의 경우 40%(6건), 이면도로에서는 30%(9건) 줄어드는 등 교통안전이 크게 향상된 것으로 나타났다.

한편 일반시민과 관광객 등의 지역 방문 증가로 침체되었던 지역 경제도 다시 살아나기 시작하였다. 상점을 찾는 시민은 월평균 19만 8,000명으로 24%가 늘었고, 매출건수는 11%, 매출액은 약 4.2%가 늘어났다.**

차가 사라지고 사람이 모이자 과거 침체된 신촌의 상권이 점점 살아나는 기분 좋은 변화가 시작되었다. 이러한 변화와 함께 시민의 만족도는 조성 전보다 60%(서울시민 9.8% → 69.5%, 보행시민 18.3% → 78.5%) 증가하였으며, 상인들의 만족도도 향상(34% → 41%)되었다.***

성공요인

신촌 대중교통전용지구가 시범사업지 선정 1년 만에 착공하고 개통하여 정착될 수 있었던 성공요인은, 무엇보다 지역 이해관계자가 직접 사업에 참여하는 소통형 사업 추진방식에 있었다고 할 것이다.

서울시는 본격적인 사업 착수에 앞서서 발생 가능한 모든 갈등을 도출해 내 대응원칙을 수립하였다. 주요 이해관계자가 모두 참여한 사업추진위원회를 구성한 후 사업반대 입장 측과 꾸준히 만나 협의를 하면서 과학적 데이터를 제공하고 구체적 대안을 제시하는 등 갈등해결에 많은 노력을 기울였다.

또한 진행상황과 애로사항을 숨김없이 공개하고 다양한 의견을 들으며 직접 소통하려 애썼다. 이에 따라 지역주민을 위한 특별강연과 설명회·공청

* 서대문경찰서 집계자료, 2013-2014.

** BC카드 집계자료, 연세로 주변 1,041개 가맹점 집계, 2013-2014.

*** 설문조사결과, 서울시민 1,000명, 현장 보행자 300명 대상 (한국능률협회컨설팅, 2014.5.)

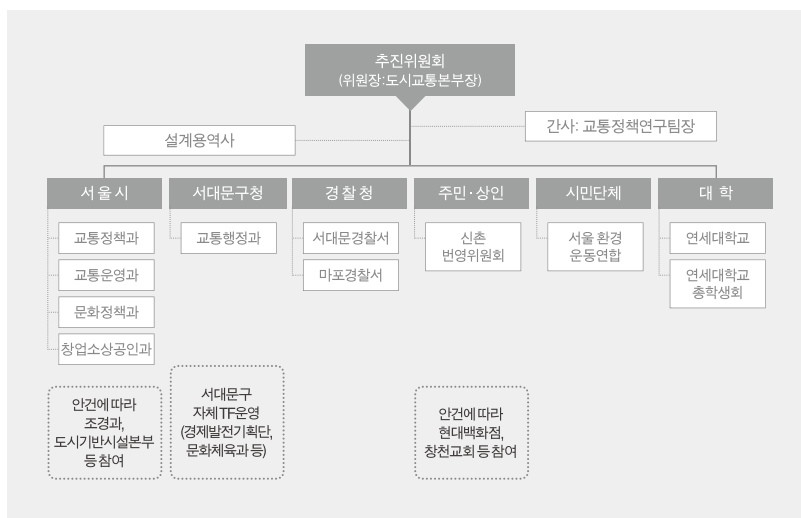
회 등을 10여 차례 열었으며, 온라인상에 인터넷 카페를 개설하여 운영하였다.

대중교통전용지구 조성은 관련 이해당사자들의 이해관계가 복잡하고 각자 논리성이 있어 합의를 이끌어 내는 것이 쉽지 않았다. 그러나 시민의 보행권 보장, 대중교통 활성화, 지역발전이라는 근본적인 목적과 장기적인 관점을 서로 공유하여 합의를 이뤄냈다.

그뿐만 아니라 이러한 이해당사자 간의 논의는 당초 예상되던 우려를 덜어내고 고질적인 지역문제 해결과 더불어 지역주민들 간의 상생협약도 이뤄냈다. ▲디자인·규격화된 새로운 거리가게(가판대)로의 개선과 관리를 위한 거리상인, 신촌상인회와 서대문구청이 이루어낸 상생협약 ▲신촌상권 안정화를 위해 임대료 상승을 억제하겠다는 임차인과 건물주, 상인회의 협약 ▲야간시간대 지역 상가 방문자를 위한 현대백화점의 주차장 개방과 요금할인 등이 그것이다.

또 하나의 성공요인은 주말 차 없는 거리와 연계된 지역문화의 활성화 전략이다. 지역 고유의 문화가 활성화되면 자연스럽게 시민이 모여들고, 이는 결국 지역경제를 살리는 도시재생의 선순환 구조를 정착시킬 것이라는 생각에서 추진된 일이다.

이에 따라 물총축제와 크리스마스 마켓축제 등 계절별 축제를 벌이는 한편 대중교통전용지구 중앙부의 스타광장에서 매주 문화예술공연을 열고, 건너편 쉼터(테크) 주변은 누구나 자유롭게 찾아와 노래나 공연을



신촌 대중교통전용지구 사업 추진구성위원회 구성 체계

할 수 있도록 공간을 비워 두었다. 연세로가 단순히 ‘지나가는 길’이 아니라 ‘머무르는 공간’으로 다시 태어날 수 있도록 한 것이다.

또한 이층버스를 리모델링하고 신촌의 지역 이야기 자원을 음악적 소재로 구현한 ‘신촌 Play Bus’는, 이곳을 방문하는 내·외국인 관광객들에게 이색적이고 새로운 볼거리와 함께 관광 정보를 제공하여 지역의 문화거점이 되고 있다.



신촌 대중교통전용지구 문화 행사 사례

대중교통전용지구 확산을 위한 제도 보완 방안

신촌 대중교통전용지구는 지역주민, 상인들, 자치구의 협력에 힘입어 성공적으로 정착되고 있다. 이번 신촌 대중교통전용지구 성공으로 대중교통전용지구가 서울시 타 지역으로 확대 시행될 것으로 기대되며, 향후 더욱 발전되어 ‘보행친화도시 서울’을 대표하는 거리가 되리라는 기대를 넣고 있다.

다만 대중교통전용지구의 정착과 타 지역으로의 확대 시행을 위해서는 몇 가지 보완할 문제가 있다.

첫째, 대중교통전용지구 위반차량에 대한 단속문제이다.

대중교통전용지구의 실효성을 담보하기 위해서는 적극적인 홍보와 높은 시민의식으로 자발적인 진입금지가 이뤄져야 하나 현실적으로는 잘 이뤄지지 않고 있는 실정이다. 이를 보완하기 위해 연세로에는 진입부에 무인 단속카메라를 설치하여 위반차량을 단속하고 범칙금을 부과하고 있다. 그러나 대중교통전용지구는 「도로교통법」 제6조 ‘통행금지 및 제한’을 적용받는 지역으로 경찰공무원에게 단속권한이 있다. 하지만 경찰 인력에 의한 상시 단속은 어려운 형편이다. 이에 따라 시에서 단속 장비로 위반차량을 적발한 다음 지방경찰청에 신고 또는 고발조치한 후 관할 경찰서에서 범칙금을 부과하는 이원화된 체계로 운영되고 있다.

대중교통전용지구는 「도시교통정비 촉진법」상 시장이 지정하게 되어 있으므로 이곳의 단속권한도 주·정차금지나 버스전용차로 위반 사항처럼 시나 구에 위임하여 실효성 있는 운영이 가능하도록 제도 개선이 필요하다.

둘째, 대중교통전용지구 조성사업을 단순히 교통개선사업으로만 볼 것이 아니라 지역 활성화를 촉진하는 도시재생사업의 일환으로 보고 국비 지원을 늘려야 한다.

대중교통전용지구 사업은 주도로의 정비뿐만 아니라 주변 이면도로 등 넓은 지역을 정비해야 한다. 단순히 보도확폭이나 차로정비 등 도로 및 교통개선사업에서 끝나는 것이 아니라 매력 있고 활력 넘치는 거리를 조성하기 위해서는 하수관 교체, 전기·통신선 지중화 등 도로기능 개선, 조경, 간판 개선, 편의시설 설치 등 거리환경 개선, 문화시설 설치와 건축개량사업 등 내용에 따라 사업비가 얼마어마하게 들 수도 있다.

그러나 현재 국비는 일률적으로 주도로 기준 km당 30억 원을 지원하고 있다. 재정상태가 열악한 지방자치단체에서는 자체 사업비 확보가 어려워 대중교통전용지구를 도입할 수 없다. 더욱이 국비 지원 자체가 중앙정부 재정 상태에 따라 지원기준보다 축소되는 경우도 발생해 사업시행에 많은 문제점을 나타내고 있다. * 따라서 사업을 확대 시행하기 위해서는 도시철도·BRT(간선급행버스체계) 건설사업 등과 같이 전체 사업비를 기준으로 중앙정부와 지방자치단체 간 매칭비율을 적용하여 시행하는 방안이나, 도시재생사업에 포함시켜 지역 개선을 위한 지속적인 중장기 사업으로 지원하는 방식을 도입할 필요가 있다.

맺는 말

신촌 대중교통전용지구 개통 1주년을 맞아 2단계 도약을 위해 또 다시 지역 관계자와 교통·문화·관광·경제·도시재생 관련 시·구 관계부서가 뭉쳤다.

신촌 일대에 50곳 이상의 공공자전거 스테이션을 설치하고, 주말차 없는 거리를 확대해 나가며, 신촌 자치회관 부지에 문화예술공간인 문화발전소를 신축하고, 연세대 앞 지하보도를 리모델링하여 창작전시공간으로 활용하기 위한 창작놀이센터를 설치하는 등 안정적인 문화생태계 조성을 추진 중에 있다. 또한 기숙사 신축 등으로 비어 가는 하숙집 리모델링을 위한 주거재생사업도 벌인다.

그동안 신촌 연세로 대중교통전용지구가 ‘보행친화도시 서울’의 본격적인 시작을 알리는 시발점이 되었다면, 앞으로는 지역 고유의 문화적 콘텐츠가 생산·유통되고, 침체됐던 지역이 활력을 되찾는 도시재생의 바람직한 모델로 발전해 가기를 기대해 본다.

* 서울시 신촌 대중교통전용지구의 경우 550m로 16억 5,000만 원(30억 원/km)을 지원 받아야 하나, 예산 부족으로 13억 5,000만 원만 지원됨.



신촌 대중교통전용지구 조성 전·후



샌프란시스코의 보행정책과 시사점

김형규

국립싱가포르공학디자인대학교(Singapore
University of Technology and Design)

리관유혁신도시연구센터(Lee Kuan Yew Centre
for Innovative Cities) 연구위원

들어가며:
걷기 좋은 도시,
샌프란시스코

제2차 세계대전 이후 미국 전역에 걸쳐 교외화(suburbanization)가 진행되었다. 소득수준 증대로 개인 승용차 보유가 급격하게 늘고, 연방 정부 차원에서 세금혜택과 저리융자 등 각종 금융정책을 도입함과 동시에 전국적인 고속도로망 건설사업을 집중적으로 전개하였다.* 그로 인해 인구와 일자리가 도시 밖으로 이동하여 도시 바깥 지역에서는 수평적인 저밀도 위주의 개발이 광범위하게 이루어지는 스프롤(Sprawl) 현상이 발생하였고, 이는 오늘날까지도 이어지고 있다. 로스앤젤레스, 휴스턴, 댈러스, 애틀랜타 등 미국을 대표하는 주요 도시와 주변 지역도 예외는 아니었다.

교외화라는 큰 흐름에서 벗어난 도시 중 하나가 바로 샌프란시스코였다. 19세기 중반 골드러시(Gold Rush)의 중심지 역할을 하게 되면서 1856년에 공식적으로 카운티(County) 겸 시(市)로 승격된 이후 샌프란시스코는 대규모 지진, 세계대전, 교외화에도 불구하고 지속적인 성장세를 이어왔다. 2014년 기준으로 서울의 약 5분의 1에 불과한 면적에 인구는 85만 명에 불과하나 오늘날 미국 서부를 대표하는 금융 및 첨단산업의 중심지로 부상하였다.

샌프란시스코가 계속 발전할 수 있었던 데에는 몇 가지 원인이 있다. 샌프란시스코는 지중해성 기후로 인해 많은 사람들이 살고 싶어 하는 도시로 항상 각광받아 왔다. 동·서·북쪽이 바다로 둘러싸여 있고, 남쪽으로는 동서방향으로 산맥이 있는 등 도시가 수평적으로 팽창하기 어려



샌프란시스코의 대표적 도시건축경관인 페인티드 레이디스(Painted Ladies)

운 자연적인 제약 조건으로 인해 중심성이 강화되는 방향으로 발전이 이루어졌다. 자유로운 사회 분위기가 조성되고 우수한 이민자 인력이 집중되면서 미국에서 가장 창조적인 도시로 거듭났다. 아울러 빅토리아 양식(Victorian) 건축물과 촘촘한 도시 그리드가 현재까지 잘 보존되어 있어, 샌프란시스코 특유의 도시경관의 정체성을 확립해 왔다.

이러한 다양한 장점들 이외에도 샌프란시스코는 현재 미국에서 가장 보행친화적인 도시 중 하나로 널리 알려져 있다. 미국 내 도시의 보행환경 지표로 널리 이용되는 워크스코어(Walk Score)에 따르면 2015년 현재 샌프란시스코는 뉴욕에 이어 두 번째로 보행친화적인 도시로 평가되고 있다. 더 나아가 뉴욕에 이어 두 번째로 대중교통친화적인 도시이자, 미니애폴리스에 이어 두 번째로 자전거친화적인 도시로도 인정받고 있다.**

오늘날 샌프란시스코는 미국의 대표적인 보행친화적 도시로서 도시설계 및 계획 분야에 종사하는 전 세계 수많은 학자와 전문가의 관심을 끄는 우수한 사례로 손꼽히고 있다. 이 글에서는 샌프란시스코가 지속적으로 추진해 온 주요 각종 보행정책과 사업에 대해 살펴보고, 우리나라 보행정책 발전에 도움이 될 만한 시사점을 도출해 보고자 한다.

* Robert Bruegmann, *Sprawl: A Compact History*, Chicago, IL: University of Chicago Press, 2005.

** Walk Score (<https://www.walkscore.com/cities-and-neighborhoods/>)

1972년 도시설계계획

Urban
Design Plan

1960년대 말까지 샌프란시스코의 도시계획은 주로 민간 주도의 도시개발을 지원하기 위한 도구에 지나지 않았다. 그러던 중 1967년부터 당시 샌프란시스코의 도시계획국장인 앨런 제이콥스(Allan Jacobs)의 주관하에 연방정부의 지원을 받아 도시의 모든 지역에 대한 물리적 도시환경에 대한 조사를 실시하였고, 이를 바탕으로 1972년 미국 최초로 도시 전역을 대상으로 하는 도시설계계획을 수립하였다. 본 계획은 약간의 부분적인 개정을 거쳤을 뿐, 대부분 원형 그대로 남아 오늘날 샌프란시스코의 도시기본계획 중 도시설계 요소의 주요 골자를 형성하고 있다.*

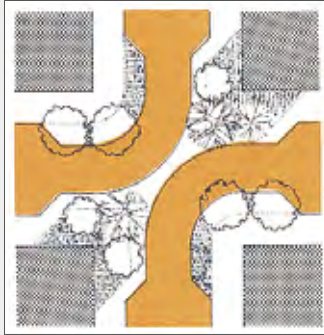
도시패턴(City Pattern), 보전(Conservation), 신규개발(Major New Development), 근린환경(Neighborhood Environment) 모두 네 부분으로 구성된 본 계획은 단순히 최초라는 점을 넘어서 당시 시대상을 고려할 때 매우 혁신적인 시도로 평가받고 있다. 이전까지 샌프란시스코를 포함한 미국 내 대부분의 도시에서는 뉴욕의 로버트 모세스(Robert Moses)로 대표되는 대규모 재개발과 시장 중심의 도시개발 사업이 주를 이루고 있었으나, 시간이 지나면서 각종 사회적·환경적·경관적 문제가 발생하게 되었다.** 이에 1972년 도시설계계획에서는 각종 설계원칙·정책·기준 등을 정립함으로써 공공의 역할을 대폭 강화하고, 도시의 물리적 형태에 대한 규제를 넘어 도시설계의 사회적 기능을 강화하여 인간을 위한 도시를 만들려는 적극적인 시도를 담아내었다.***

보행과 관련하여 도시패턴 부분에서는 도시의 이미지, 목적, 방향성을 증진하기 위해서는 가로의 역할이 매우 중요함을 역설하고 있다. 이를 위해 다양한 조경과 조명 장치를 통해 가로의 가시성과 명확성을 확보하고, 가로의 폭과 주변 건물의 높이를 살피는 등 보행자를 고려한 가로환경 조성의 필요성을 제시하고 있다. 근린환경 부분에서는 보행자 중심의 환

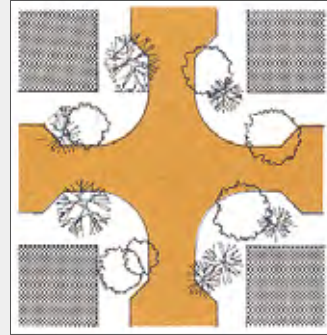
* 샌프란시스코의 도시기본계획은 총 10가지 요소로 구성되어 있으며 이는 다음과 같다. ① 주거(Housing), ②상업 및 산업(Commerce and Industry), ③여가 및 공개공간(Recreation and Open Space), ④교통(Transportation), ⑤도시설계(Urban Design), ⑥환경보호(Environmental Protection), ⑦근린시설(Community Facilities), ⑧근린안전(Community Safety), ⑨예술(Arts), ⑩공기 질(Air Quality).

** Stephen J. McGovern, *The Politics of Downtown Development: Dynamic Political Cultures in San Francisco and Washington, D.C.*, Lexington, KY: The University Press of Kentucky, 1998.

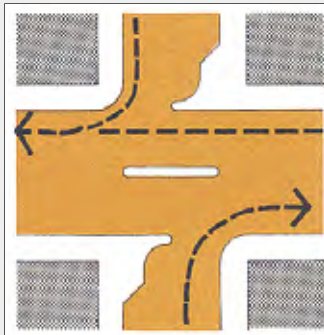
*** Richard Hu, "Urban Design Plans for Downtown San Francisco: A Paradigm Shift?", *Journal of Urban Design*, 18(4), 2013, pp.517-533.



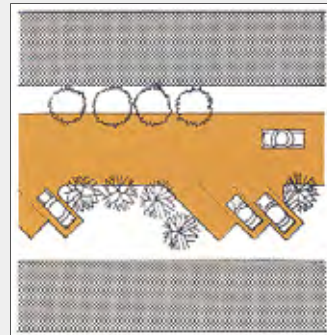
1
Diverters at intersections to prevent traffic from following a straight and through path.



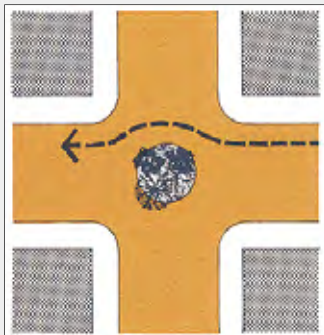
2
Narrowing of the pavement at intersections to slow traffic, reduce the length of crosswalks and increase the caution of drivers.



3
Controlled access to and from arterial streets that makes the local streets discontinuous.



4
Narrowing of the roadway without loss of parking spaces by alternating of landscaped areas with diagonal parking.



5
Highly visible landscaped islands to slow traffic at intersections.



6
Closing of a small section of street to traffic, with access still provided for emergency vehicles.

경을 제공하기 위해 가로가 여가 및 휴식공간과 연계되고, 스트리트 퍼니처(Street Furniture)를 적극적으로 사용함으로써 가로의 정체성을 확립 하도록 하였다. 또한 인접 건물 높이와 보도 폭 등의 조절을 통해 휴먼 스케일을 확보하고, 보행자 전용도로를 확대하는 등 보행자 중심의 가로설계 기준을 제공하였다.

1985년 도심부계획

Downtown
Plan

1985년 도심부계획이 나오게 된 가장 직접적 이유는 샌프란시스코의 ‘맨해튼화(Manhattanization)’에 대응하기 위한 것이었다. 1960년대부터 급격한 경제발전을 이룬 샌프란시스코에서는 1965년부터 1983년 사이 오피스 면적이 두 배나 증가하는 등 도심을 중심으로 고층 건물이 다수 건설되었다.*

하지만 이러한 번영 이면에는 고층 구조물로 인해 발생하는 그늘과 지나친 바람으로 인해 보행자 쾌적성이 심하게 악화되는 현상이 존재하고 있었다. 또한 개발이 도심에 집중되면서 다른 지역과의 형평성 문제도 부각되었다. 결국 ‘반고층화운동(Anti-High-Rise Movement)’을 촉발하였고, 1983년과 1984년에는 캘리포니아대학교(University of California, Berkeley)의 연구진이 샌프란시스코의 일조 및 바람환경 악화에 대한 연구보고서를 발표하였다.** 이후 시민들이 나서서 맨해튼화를 막는 법안을 발의하였고,*** 1984년 주민투표에서 샌프란시스코 시민 과반수가 동의함으로써 1985년 도심부계획 도입이 확정되었다.

이 계획은 미국 내 도심의 개발을 억제하는 정책이었다. 매년 신규 오피스 공급 가능면적에 상한선을 두었고, 신규 건축물의 형태와 높이에 강한 규제를 가했으며, 공공시설 공급 의무 등 공익 실현을 위한 각종 장치를 도입하였다. 이는 개발사업의 수익성 악화에 대한 우려로 인해 부동산 시장에서 강한 반발을 샀음은 물론 정치적인 문제로까지 비화되었다.***

행과 관련하여 본 계획이 갖는 가장 큰 의미는 북미지역 도시 중 최초로 보행 쾌적성을 극대화하기 위해 일조와 바람에 대한 규제를 도입했다는 점이다. 이는 건축환경과 기후학 분야의 지식이 도시계획에 도입된 몇 안 되는 사례 중 하나이다. 구체적으로 살펴보면, 신규 건축물 설계 시 일과시간 중 도심부 내 주요 공공공간 및 가로공간에 직접적인 일조가 이루어질 수 있도록 그림자 면적의 최소화를 의무화하고 있다. 마찬가지로 일과시간 중 보행이 이루어지는 공공공간에서는 풍속이 시속 11마일(초속 5m), 앉을 수 있는 공공공간에서는 시속 7마일(초속 3m)을 넘지 않는 선에서 건축물을 설계하도록 하고 있다. 현재 샌프란시스코에서는 이 두 가지 규정을 적용 받는 신규 건축물의 경우 일조 및 바람환경에 대한 평가를 설계 과정에서 수행한 후 환경영향평가에 포함시켜, 개발 주변지역 보행공간의 쾌적성이 일정 수준 이상 유지됨을 증명해야 한다.

이에 더하여 보행환경의 안락함을 증진시키기 위해 가로환경 개선을 기본상태(Base Case), 2단계(Second Level), 특별단계(Special Level) 등 3개 단계로 구분하여, 도심부 내 여러 가로를 대상으로 맞춤형 가로환경 개선방안을 수립하였다. 또한 각 가로의 특수성에 따라 각종 스트리트 퍼니처, 도보, 수목 등 세부 요소들에 대한 설계 대안을 제시하였다.

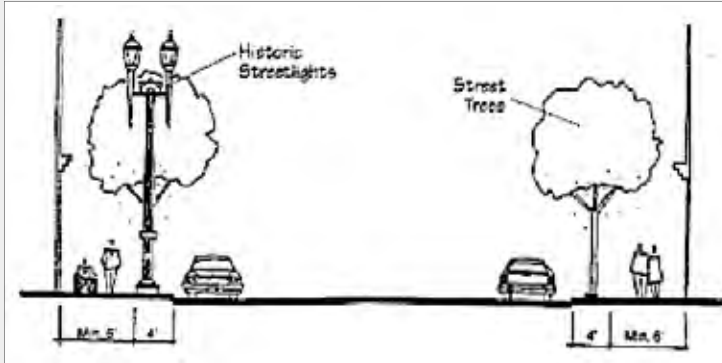
또한 1984년 당시 36%이던 ‘개인 승용차 이용 통근 비율’을 2000년까지 30%로 낮추고, 64%이던 ‘대중교통 이용 통근 비율’은 70%로 높이는 원칙이 마련되었다. 이를 위해 버스전용차로와 환승시스템 정비, 주차장 면적 증가 억제, 자전거 이용 촉진 등 지하철·버스 등 대중교통과 자전거에 대한 의존도를 높일 수 있는 각종 정책들이 추진되었다.

* W. Dennis Keating and Norman Krumholz, "Downtown Plans of the 1980s: The Case for More Equity in the 1990s", *Journal of the American Planning Association*, 57(2), 1991, pp.136-152.

** Peter Bosselmann, et al., *Sun and Light for Downtown San Francisco*, Berkeley, CA: University of California, 1983.; Peter Bosselmann et al., *Sun, Wind, and Comfort A Study of Open Spaces and Sidewalks in Four Downtown Areas*, Berkeley, CA: University of California, 1984.

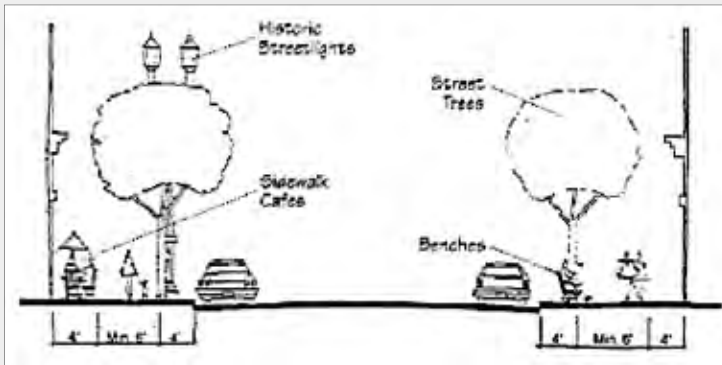
*** 시민들이 직접 법안을 발의하여 이를 주민투표에 부치는 것을 ‘주민제안(Proposition)’이라고 부른다.

**** Chester W. Hartman, *City for Sale: The Transformation of San Francisco*, Berkeley, CA: University of California Press, 2002.



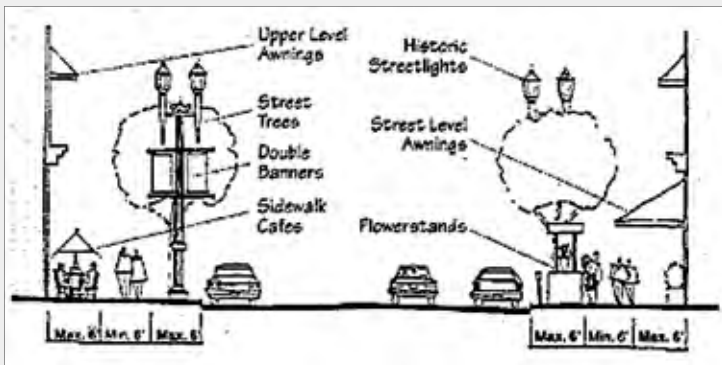
Typical Base Case Street Diagram

Street Trees
Historic Street Lights
Fixed Newsracks
Trashcans
Standard Sidewalk
Corner Clear Zone



Typical Second Level Street Diagram

Street Trees w/uplighting
Historic Street Lights
Fixed Newsracks
Trashcans
Standard Sidewalk
Corner Clear Zone
Paving Variation
Benches
Bicycle Racks
Sidewalk Cafes
Kiosks
Sidewalk Vendors



Typical Special Level Street Diagram

Street Trees w/uplighting
Historic Street Lights
Fixed Newsracks
Trashcans
Standard Sidewalk
Corner Clear Zone
Benches
Bicycle Racks
Sidewalk Cafes
Kiosks
Sidewalk Vendors
Unique Streetscape
Sidewalk Toilets
Special Paving
Awnings
Banners
Flowerstands

2005년 옥타비아 불러바드 건설*

Octavia Boulevard

앞서 살펴본 사례들이 샌프란시스코의 보행환경 조성을 위한 바탕이 되는 계획과 그 수립에 관련된 것이라면, 2005년 건설된 옥타비아 불러바드의 사례는 샌프란시스코의 보행정책과 관련된 상징적인 실제 계획 사례라고 볼 수 있다.

본 사례의 배경은 1948년까지 거슬러 올라간다. 제2차 세계대전 직후였던 당시 샌프란시스코에는 도시 전역에 걸쳐 고속도로망을 구축하는 내용의 ‘트래픽웨이계획(Traffic Way Plan)’이 제안되었다. 이 중 도심을 관통하는 ‘센트럴 고속도로(Central Highway)’와 북동부 해안선을 따라가는 ‘엠바카데로 고속도로(Embarcadero Highway)’가 복층형 구조로 건설되었다. 그러던 중 1989년 10월, 샌프란시스코에 리히터 규모 6.9의 강진이 발생한다. 도시의 수많은 건물과 구조물이 파괴되었고, 센트럴 고속도로와 엠바카데로 고속도로 모두 일부 구간이 무너지는 등 심하게 훼손되어 고속도로로서의 기능을 상실하게 된다.

이 당시 샌프란시스코 시민사회는 고속도로를 다시 재건하자는 의견과 이참에 고속도로를 없애 버리자는 의견이 첨예하게 엇갈렸다. 수차례의 주민제안에 이은 주민투표 결과 파손된 고속도로 구조물을 제거하고 센트럴 고속도로가 관통하던 옥타비아 불러바드를 보행자가 중심이 되는 ‘멀티웨이 불러바드(Multi-way Boulevard)’로 조성하자는 결정이 내려졌다. 이와 관련된 많은 연구를 해온 앨런 제이콥스 전 도시계획국장에게 옥타비아 불러바드의 재설계를 의뢰하게 되었고, 수년 동안 주민참여적인 계획 과정을 통해 2005년에 완공되었다.

기존에 복층구조의 고속도로였던 옥타비아 불러바드는 오늘날 통과교통과 지역교통을 효과적으로 처리하고 보행자와 자전거 이용자에게 안전하고 편리한 가로환경을 제공하는 멀티웨이 불러바드로 탈바꿈하였다. 옥타비아 불러바드의 끝에는 ‘파트리샤스 그린(Patricia's Green)’이라는 공공녹지가 조성되어 다양한 여가활동의 장이 되는 등 지역의 활성화에 크게 기여하고 있다. 옥타비아 불러바드는 가장 자동차 중심적인 복층형 고속도로가 지진을 계기로 가장 보행자 중심적인 멀티웨이 불러바드와 공공녹지로 탈바꿈한 매우 특수하고 상징적인 사례이다.

* ‘불러바드(boulevard)’는 국내 일부 문헌에서 ‘대로’로 번역하기도 하나, 이럴 경우 의미가 다소 다르다는 판단하에 본 글에서는 원어 그대로 사용하기로 한다.



멀티웨이 볼러바드 구간



파트리샤스 그린

©김광구

2009년 이후 주요 보행정책

지난 6년 동안 샌프란시스코에서는 매우 다양한 보행 관련 정책들이 쏟아져 나왔다. 이 중 대표적 사례 세 가지를 중점적으로 살펴보기로 한다.

샌프란시스코 자전거계획(San Francisco Bicycle Plan)

미국에서 두 번째로 자전거친화적인 도시답게 샌프란시스코는 도시교통국(Municipal Transportation Agency) 주도로 이미 1997년에 도시 차원의 자전거계획을 수립한 바 있고, 2009년에 이를 오늘날의 수준에 맞추도록 확대·개편하였다. 자전거도로망의 정비 및 확대, 자전거 주차시설 확대, 자전거 이용자의 대중교통 및 교량 이용, 자전거 안전 확보, 교육기회 및 자원 확대 등 여러 목표를 설정하고 자전거 이용 인구를 늘리기 위한 끊임없는 노력을 해 왔다.* 현재 샌프란시스코 내에는 총연장 431마일(약 694km)의 자전거 도로 또는 차선이 마련되어 있고, 자전거 공유 프로그램인 ‘베이 에어리어 자전거 공유(Bay Area Bike Share)’ 프로그램은 시행 첫해인 2014년에 무려 28만 2,000건의 이용실적을 보였다.**

* San Francisco Municipal Transportation Agency, *San Francisco Bicycle Plan*, San Francisco, CA, 2009. (http://www.sfmta.com/sites/default/files/projects/San_Francisco_Bicycle_Plan_June_26_2009_002.pdf)

** San Francisco Municipal Transportation Agency, *Moving Forward: FY 2013-2014 Annual Report*, San Francisco, CA, 2009. (http://www.sfmta.com/sites/default/files/AR_2014_12.8.2014_FINAL_8.5x11-web.pdf)



가로개선계획 사례 예시

자료: City and County of San Francisco, *Guide to the San Francisco Better Streets Plan*, San Francisco, CA: 2010.
(http://www.sf-planning.org/ftp/BetterStreets/docs/Guide_to_BSP.pdf)

2010년 가로개선계획(Better Streets Plan)

본 계획은 1972년 도시설계계획과 1985년의 도심부계획에서 주안점을 두었던 보행환경 개선의 취지를 계승해 나가는 실행계획이다. 가족 중심의 생활 보장, 대중교통 중심주의 확대, 공중보건 증진, 우수한 효율적 처리, 지역상권 활성화, 공동체 의식 함양, 삶의 질 향상 등 다양한 목표를 설정하였다. 이를 위해 보행로, 우수 처리시설, 스트리트 퍼니처 등 가로를 구성하는 다양한 요소들에 대한 세부적인 설계 기준을 제시하고 있다.***

‘포장도로에서 공원으로(Pavement to Parks)’ 프로그램

본 프로그램은 옥타비아 불러바드와 마찬가지로 자동차 전용공간인 도로를 보행자를 위한 공간인 공원으로 탈바꿈시키는 야심찬 프로젝트이다. 도시 전체 면적의 25%에 해당하는 도로 공간 중 상당수가 지나치게 넓거나 제대로 활용되지 않고 있다는 점에 착안하여 시작하였고, 현재는 샌프

*** City and County of San Francisco - Better Streets Plan(<http://www.sf-planning.org/ftp/BetterStreets/about.htm#>)



샌프란시스코의 파크렛 사례

자료: Pavement to Parks (http://pavementtoparks.sfplanning.org/parklet_photos.html)

란시스코 시정부의 전폭적인 지원하에 다양한 실험적인 시도들이 이루어지고 있다.* 이 중 많은 사람으로부터 가장 관심을 끄는 것은 바로 노상주차 공간을 보행자를 위한 작은 공원으로 바꾸는 ‘파크렛(Parklet)’이다. 주로 의자나 탁자를 두어 시민들이 쉴 수 있는 공간으로 조성한다.

샌프란시스코 보행정책의 시사점

1972년 도시설계계획에서부터 현재의 파크렛에 이르기까지 샌프란시스코의 보행정책은 그 내용과 대상에 있어서 큰 변화를 겪어 왔다. 그 가운데에서도 변하지 않은 것은 바로 보행자 중심의 도시환경을 조성하기 위한 끊임없는 노력이었다. 지금까지 살펴본 샌프란시스코의 사례들로부터 국내 보행정책에 도움이 될 만한 시사점을 세 가지로 정리한다.

첫째, 획기적인 아이디어를 받아들이고 이를 적극적으로 수용하는 자세가 필요하다. 앞서 살펴본 모든 사례들은 당시로서는 기존의 틀을 깨는 매우 파격적인 내용을 다수 담고 있다. 특히 1972년 도시설계계획과

1985년 도심부계획은 패러다임의 전환이라는 평가가 있을 정도로, 지난 수십 년간 지속해 오던 자동차 중심 및 대규모의 도시개발이나 계획에서 보던 접근방식과는 사뭇 다른 것이었다.^{**} 현재 샌프란시스코 이곳저곳에서 추진되고 있는 파크렛 역시 우리나라를 포함하여 전 세계 많은 지역에서는 아직도 실현 가능성이 매우 낮은 것은 사실이나, 성과를 얻기 위해 혁신적인 시도가 필요함을 기억해야 할 것이다.

둘째, 보행정책을 추진하는 과정에서 정부·시민·학계의 긴밀한 협력이 필요하다. 샌프란시스코에서는 주민제안이라는 정치적 장치를 통해 시민들이 적극적으로 참여할 수 있었다. 이를 학계의 전문가들이 연구를 통해 뒷받침하고, 정부는 이에 대해 신속하게 대처하여 계획을 수립하는 것이 일반적인 과정이었다. 이러한 협력관계가 가능하기 위해서는, 자신이 살고 있는 도시에 대한 시민들의 관심이 필요하며, 학계는 이에 부응하기 위해 시의적절하고 실용적인 연구를 꾸준히 수행해야 하고, 정부는 항상 이들의 목소리에 귀를 기울이고 신속하게 계획을 수립할 수 있도록 해야 한다.

셋째, 보행에 대한 장기적인 계획 수립과 지속적인 적용이 필요하다. 1972년 샌프란시스코의 도시설계계획이 처음 도입된 이후, 계획의 목적과 내용은 오늘도 유효하게 남아 있다. 가장 최근의 자전거계획, 가로개선계획, ‘포장도로에서 공원으로’ 프로그램은 구체적인 대상이 약간 다를 뿐 기본적인 방향과 취지는 예전 계획에서 크게 벗어나지 않는다. 이를 위해서는 우리 도시의 미래에 대한 구체적인 청사진이 필요하며, 보행자에게 어떠한 도시환경을 만들어 주어야 하는 것인가에 대한 심도 있는 고민과 토의가 계속되어야 한다.

* City and County of San Francisco - Pavement to Parks(<http://pavementtoparks.sfplanning.org/index.html>)

** Richard Hu, “Urban Design Plans for Downtown San Francisco: A Paradigm Shift?”, *Journal of Urban Design*, 18(4), 2013, pp.517-533.

참고문헌

- 1 Peter Bosselmann, et al., *Sun and Light for Downtown San Francisco*, Berkeley, CA: University of California, 1983.
- 2 Peter Bosselmann et al., *Sun, Wind, and Comfort A Study of Open Spaces and Sidewalks in Four Downtown Areas*, Berkeley, CA: University of California, 1984.
- 3 Robert Bruegmann, *Sprawl: A Compact History*, Chicago, IL: University of Chicago Press, 2005.
- 4 Chester W. Hartman, *City for Sale: The Transformation of San Francisco*, Berkeley, CA: University of California Press, 2002.
- 5 City and County of San Francisco, *Guide to the San Francisco Better Streets Plan*, San Francisco. CA, 2010, (http://www.sf-planning.org/ftp/BetterStreets/docs/Guide_to_BSP.pdf)
- 6 Richard Hu, "Urban Design Plans for Downtown San Francisco: A Paradigm Shift?", *Journal of Urban Design*, 18(4), 2013, pp.517-533.
- 7 W. Dennis Keating and Norman Krumholz, "Downtown Plans of the 1980s: The Case for More Equity in the 1990s", *Journal of the American Planning Association*, 57(2), 1991, pp.136-152.
- 8 Stephen J. McGovern, *The Politics of Downtown Development: Dynamic Political Cultures in San Francisco and Washington, D.C.*, Lexington, KY: The University Press of Kentucky, 1998.
- 9 City and County of San Francisco - Better Streets Plan(<http://www.sf-planning.org/ftp/BetterStreets/about.htm#>)
- 10 City and County of San Francisco - Pavement to Parks(<http://pavementtoparks.sfplanning.org/index.html>)
- 11 Mobility Lab(<http://mobilitylab.org/2014/08/15/a-wiggle-protected-lanes-and-bikeshare-bring-hope-to-san-francisco-bicycle-commuting/>)
- 12 Pavement to Parks(http://pavementtoparks.sfplanning.org/parklet_photos.html)
- 13 San Francisco General Plan - Downtown Area Plan(http://www.sf-planning.org/ftp/General_Plan/Downtown.htm)
- 14 San Francisco General Plan - Urban Design Element(http://www.sf-planning.org/ftp/General_Plan/I5_Urban_Design.htm)
- 15 Walk Score(<https://www.walkscore.com/cities-and-neighborhoods/>)

보행친화도시 조성을 위한 법·제도 개선 방향

김지엽

아주대학교 건축학과 조교수,
미국변호사

우리는 매일 위험하고 위법한 보행을 하고 있다

우리가 하루에 한 번쯤은 걷게 되는 대부분의 이면도로나 골목길에는 보도가 설치되어 있지 않다.* 이러한 도로에서 보행자는 통행하는 차량뿐 아니라 주차된 차량을 비집고 아슬아슬한 보행을 할 수밖에 없다. 실제로 보행자 교통사고의 50% 정도가 3~9m 도로에서 발생한다는 통계도 있다.** 무엇보다 큰 문제는 이러한 도로를 걷는 보행자 100%는 현행법을 위반하고 있다는 점이다.

보행자의 법적 의무를 명시하고 있는 「도로교통법」에 따르면, 일반적인 보행을 할 때 차도와 보도가 구분된 도로에서는 우측통행을 원칙으로(제8조 제3항) 반드시 보도로 통행해야 하고(제8조 제1항), 보도와 차도가 구분되지 않은 도로에서는 차마와 마주보는 방향의 길가장자리 또는 길가장자리구역으로 통행해야 한다(제8조 제2항). 여기서 길가장자리 또는 길가장자리구역이란 보도와 차도의 구분이 없는 도로에서 안전표지 등으로 경계를 표시한 도로의 가장자리 부분을 의미하는데(제2조 제11호), 일반적으로 길 양쪽 끝부분에 노란색 선으로 표시되어 있다.

* 2014년 자료에 의하면, 서울시 도로의 약 77.5%가 12m 이하 도로이며, 40% 정도는 1차로 이하의 도로이고, 보도가 차도와 분리되어 설치된 곳은 34%에 불과함.(서울특별시 도로계획과, 「2014 도로 통계」, 2013.12.31.)

** 도로교통공단, 「교통사고 종합분석: 사망사고 특성분석을 중심으로」, 2013.

차도와 보도의 구분이 없는
도로에서 길 양쪽
끝부분의 노란색 실선이
보행이 허용되는
길가장자리이다.



©김지영

사진에 보이는 모든
보행자들은 「도로교통법」
제18조 제2항과
제10조 제3, 4항을
위반하며 보행하고 있다.



따라서 보행자가 차도와 보도의 구분이 없는 도로를 걸을 때에는 도로의 왼쪽 부분의 노란색 실선과 건물 사이로 걸어야 「도로교통법」에 적합한 보행을 하는 것이다. 하지만 이러한 규정을 지키면서 보행을 하고 싶어도 길가장자리구역은 한 사람이 겨우 통행할 수 있을 정도로 협소할 뿐만 아니라 불법주차 차량 또는 각종 적치물 등으로 가로막혀 있는 경우가 많다. 우리 도로의 현실 속에서 「도로교통법」의 보행규정을 지키며 걷는 것이 과연 가능하기는 한 것일까?

이뿐만이 아니다. 보도로 규정된 곳 이외의 도로에서는 ‘술에 취하여 갈팡질팡하는 행위, 교통이 방해되는 방법으로 눕거나 앉거나 서 있는 행위, 교통이 빈번한 도로에서 공놀이 또는 썰매타기 등의 놀이를 하는 행위’ 등 보행 이외의 모든 행위가 사실상 금지되어 있다(제68조 제3항). 또한 횡단보도가 없는 도로에서 도로를 횡단할 때는 가장 짧은 거리로 횡단하여야 하며(제10조 제3항), 이 경우 신호기나 경찰의 신호·지시가 있는 경우를 제외하고 차의 바로 앞이나 뒤로 횡단할 수 없다(제10조 제4항)고 명시하는 등 매우 엄격한 횡단규정들이 적용되고 있다.

그러나 우리 도시의 대부분을 차지하고 있는 (보도 없는) 이면도로나 골목길은 통행을 목적으로 한 단편적인 보행활동만 이루어지는 것이 아니다. 주변을 구경하고, 산책하고, 서서 이야기 하고, 누군가를 기다리고, 심지어 앉아 쉬는 행위 등에 이르기까지 사람들의 다양한 활동이 이루어지는 도시 내 공공공간으로서의 역할도 담당하고 있다. 특히 상업화된 이면도로일수록 보다 다양하고 많은 보행 관련 활동들이 발생하게 되는데, 이것은 곧 그만큼 「도로교통법」의 해당 규정들이 위반되고 있다는 것을 의미한다.

우리 도로의 환경도 보행친화적이지 않지만, 보행을 규정하는 관련 법도 전혀 보행친화적이지 않다.



많은 이면도로에서는 걷는 행위뿐 아니라 다양한 활동들이 이루어지고 있다.



따라서 활성화되어 있는 가로일수록 「도로교통법」 위반이 더 많이 발생하게 된다.

©김지현

보행법도 힘이 없다

물론 「도로교통법」 이외에 보행에 관련된 다른 법률들도 있다. 특히 2012년 제정된 「보행안전 및 편의증진에 관한 법률」(이하 보행법)은 쾌적한 보행환경에서 안전하고 편리하게 보행할 권리로 정의되는 보행권을 도입하면서, 이를 보장하기 위해 보행자에게 불리한 책임을 부과하거나 법률을 적용·해석해서는 안 된다고 명시하고, 국가와 지방자치단체에 보행권 보장을 위한 의무를 부여하고 있다(제3조, 제4조). 또한 보행법에서 정의하는 ‘보행자길’에서는 차마를 운전하는 사람은 보행자의 안전한 통행을 방해해서는 안 된다고 규정하고 있다(제22조). 이것만 본다면 보행법은 앞서 설명한 일반적인 보도가 없는 이면도로에서도 차마보다 보행자의 권리를 보호해 주고 있는 것처럼 보인다. 그러나 보행법 제22조 제2항에서, ‘다만, 보행자길 중 「도로교통법」에 따른 도로에서의 통행방법에 관하여는 「도로교통법」에서 정하는 바에 따른다’고 하고 있어, 「도로교통법」에 의한 도로에서는 보행법 제22조의 규정이 미치지 않게 된다. 그렇다면 「도로교통법」에 따른 도로란 무엇인지 살펴볼 필요가 있다.

우선 보행법에 의한 ‘보행자길’이란 ‘보행자의 통행을 위한 장소’로서 「도로교통법」에 따른 보도·길가장자리구역·횡단보도, 「자연공원법」에 따른 공원구역, 「도시공원 및 녹지 등에 관한 법률」에서 정한 도시공원 안에서 보행자의 통행에 제공되는 장소, 「항만법」에 의한 항만친수시설 중 보행자의 통행에 제공되는 장소, 그리고 지하보도·육교·골목길 등 모든 보행이 이루어지는 공간(제2조)으로 폭넓게 정의된다. 이에 반해 「도로교통법」에 따른 도로는 「도로법」상 도로(「국토의 계획 및 이용에 관한 법률」상 도시 및 군계획시설로서의 도로 포함), 「유료도로법」의 유료도로, 「농어촌도로정비법」의 농어촌도로와 ‘현실적으로 불특정 다수의 사람 또는 차마가 통행할 수 있도록 공개된 장소로서 안전하고 원활한 교통을 확보할 필요가 있는 장소’(제2조 제1호)라고 정의되고 있어, 실제로 도시 내 모든 도로를 총망라하고 있다.*

따라서 보행법의 제22조를 적용받을 수 있는 보행자길은 「자연공원법」, 「항만법」, 「도시공원 및 녹지 등에 관한 법률」 등에서의 공원 같은 공간밖에 남지 않게 되고, 우리가 생활하고 있는 모든 도시 내 도로는 여전히 「도로교통법」의 규율을 받게 된다. 즉 보행법은 도시 내 도로에서는 그 힘을 제대로 발휘할 수가 없다.

보행 관련 도로의 규정 범위



자료: 오성훈·김지엽·박예슬, 「보행자우선도로의 보행권 확보를 위한 관련법 개선방안」,
『국토계획』 제49권 제8호, 2014, p.84.

현재 우리 보행 관련법들은 차마의 원활한 통행이 주목적일 뿐, 보행자를 고려하고 있지 않다

이처럼 우리나라의 보행 관련법들은 차마의 통행에 주목적을 두고 있는 「도로교통법」이 핵심이다. 그리고 「도로교통법」에서는 보행자 역시 교통흐름에 방해가 되는 장애물로 인식하고 있다. 따라서 보도가 없는 도로에서 길가장자리가 아닌 곳으로 보행하다 사고가 난다면, 해당 보행자는 법적 주의의무를 위반하였기 때문에 과실책임이 인정되며,** 보험 처리 시 일반적으로 30%의 책임을 지게 된다.

* 기존의 관례에 따르면 노상·노외·부설주차장과 아파트 단지 내 주차장 등을 제외하고 차마가 통행할 수 있는 곳은 모두 도로로 인정하고 있음.

** 대법원 1968.3.26. 선고 67다696 제1부 판결, 대법원 1976.11.9. 선고 76다1888 판결, 대법원 1967.8.29. 선고 67다1393 판결 등

이것은 현재 서울시 등에서 시행하고 있는 ‘보행자우선도로’에서도 마찬가지이다. 보행자우선도로는 이미 1970년대부터 네덜란드나 독일 등지에서 도입하여 활용하고 있는 보차공존도로처럼 보행자와 차량이 같이 도로를 사용하되 보행자의 안전과 편의를 고려하여 설치하는 10m 미만의 도로이다.* 그러나 이렇게 공식적으로 보행자들이 마음껏 걸을 수 있도록 계획·설계된 보행자우선도로 역시 「도로교통법」의 보행의무규정을 피할 수 없다. 즉 보행자우선도로에서도 보행자는 법을 위반한 상황에서 보행을 할 수밖에 없으며, 사고 발생 시에도 여전히 법적 책임을 피할 수 없다는 아이러니가 발생하는 것이다.

개선방향 :
보차혼용도로 개념 도입과
보행자 위주의
보행의무규정 개선

따라서 보행친화도시 조성을 위해서는 보행자가 우선시 될 수 있도록 관련법의 개선이 필요하다. 이미 보행권을 확보한 보행법이 있지만 실제 효력은 미비한 상황이다. 장기적으로 보행법이 실효성을 갖추기 위해 보행과 관련한 사항은 현재처럼 「도로교통법」이 아닌 보행법으로 통합하여 법적 위상과 역할을 강화하는 것이 바람직하다. 그러나 단기적으로는 무엇보다 우리 도시의 많은 보행공간을 차지하고 있는 주거지역이나 상업지역의 이면도로, 생활가로, 골목길 등에서 (보도가 없더라도) 보행자가 마음 놓고 걸을 수 있는 권리가 확보되어야 한다. 이를 위해서는 「도로교통법」의 보행의무규정 개선과 보차혼용도로(또는 보차공존도로)의 개념이 법적으로 도입되어야 한다.

보차혼용도로 개념 도입

현재 우리의 도로는 「도로법」에 의한 자동차 통행 위주의 도로 개념만 있으며 도시의 다양한 활동을 고려한 ‘가로’의 개념이 없다. 그렇기 때문에 모든 도로에서 보행자는 교통 흐름에 방해가 되는 장애물일 뿐이다. 물론 차량의 통행이 전면 금지되는 「도로교통법」상의 보행자전용도로나 보행법에 의한 보행자전용길 등이 있다. 그러나 이러한 특수도로는 그 사용이 제한적일 수밖에 없기 때문에, 일반적인 가로에 적용하기에는 무리가 있다. 따라서 도시 내에서 보행활동이 발생하는 대부분의 이면도로나 골목

* 「도시·군계획시설의 결정·구조 및 설치기준에 관한 규칙」 제9조 제1항라

길은 보행자와 차마가 공존할 수 있는 보차혼용도로가 적합하며, 이를 관련법에 도입하여 법적 근거를 확보해야 한다.

도로의 성격과 설치 기준 등을 정하고 있는 「도로법」에서는 도로를 고속도로, 일반국도, 특별시도·광역시도, 지방도, 시도, 군도, 구도 7개로 구분하며(제8조), 「도로의 구조·시설 기준에 관한 규칙」에서는 「도로법」에서 구분한 도로의 종류를 고속도로와 일반도로로 분류한 후 다시 일반도로를 기능에 따라 주간선도로, 보조간선도로, 집산도로, 국지도로로 구분하고 있다(제3조). 그리고 보도의 설치에 관한 사항은 ‘보행자의 안전과 자동차 등의 원활한 통행을 위하여 필요한 경우에’ 보도를 설치해야 한다고 규정할 뿐, 일반적인 도로에서 보도설치는 해당 도로의 관리권자에게 유보하고 있다(제16조).

그러나 도로의 유형을 보행자 관점에서 분류해 본다면 ①보행자의 통행이 전혀 불가능한 고속도로나 자동차전용도로 등 보행자 통행이 전면 금지되는 자동차만의 전용도로, ②지방도나 국도, 그리고 보도가 설치되어 있는 도로로서 자동차가 우선적으로 고려되는 도로, ③이면도로나 골목길처럼 보도 없는 도로로서 보행과 자동차가 공존하는 도로, 그리고 ④차마의 출입이 전면 금지되는 보행자 전용도로로 구분할 수 있다. 따라서 「도로법」에 이면도로나 골목길 등 보행자와 자동차가 공존하는 도로를 위해 보차혼용도로의 개념을 도입하고, 현재 도입되어 있는 ‘보행자우선도로’는 보차혼용도로의 특화된 형태로 개념을 정립하는 것이 바람직하다.

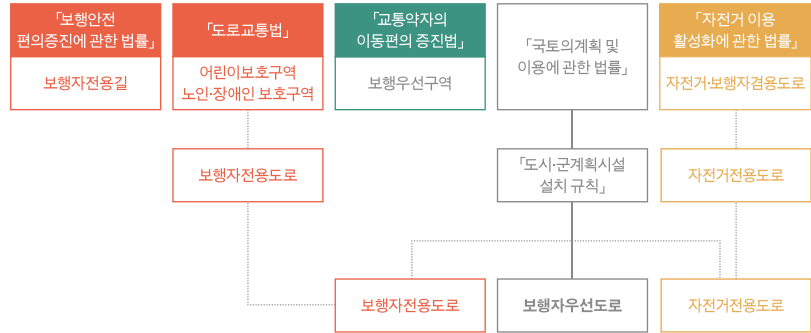
보차혼용도로의 법적 개념



자료: 김지엽, 「보행자 관련 법제 현황과 개선방향」,
2014 AURI 보행도시포럼: 보행자를 위한 도시, 정책 현안과 과제 발표자료, 2014.

이를 위해 단기적으로는 이미 보차혼용도로의 개념을 바탕으로 도입되어 운영 중인 보행자우선도로의 법적 위상을 확보할 필요가 있다. 현재 보행자우선도로는 법률이 아닌 ‘규칙’에서 규율하고 있어, 법적 효력과 위상이 미흡한 상황이므로 이를 「도로법」 또는 다른 법률에서 규정함으로써 법적 위상을 확보하는 것이 바람직하다.

보행자우선도로의 법적 위상과 기타 특수한 보행자 관련 도로 및 관련 법령 현황



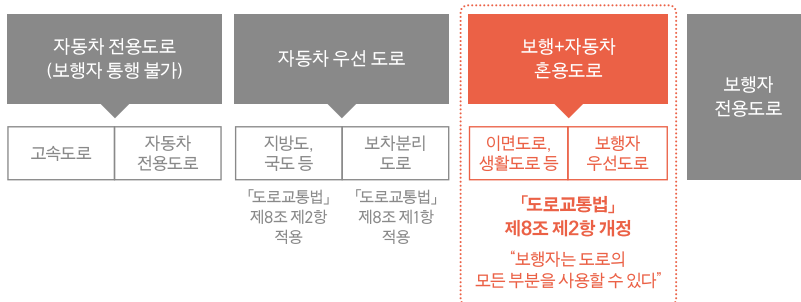
자료: 김지엽, 「보행자 관련 법제 현황과 개선방향」,
2014 AURI 보행도시포럼: 보행자를 위한 도시, 정책 현안과 과제 발표자료, 2014.

보행자가 우선이 되도록 보행의무규정 개선

살펴본 바와 같이 「도로교통법」 제8조 제2항은 국도나 지방도처럼 자동차 위주의 도로에서나 적합한 보행의무규정이며, 우리 도시 내에서 많은 보행활동이 일어나고 있는 이면도로나 골목길 등에서는 전혀 적합하지 않다. 따라서 보차혼용도로에 대한 법적 개념이 수립된다면, 이를 바탕으로 보차혼용도로에서 보행자에 대한 도로사용 권한과 보호를 위한 규정이 필요하다. 즉 이러한 보차혼용도로에 대해서는 「도로교통법」 제8조 제2항의 보행의무규정 대신 보행자가 도로의 전 부분을 사용할 수 있는 권리를 확보해야 한다. 또한 보차혼용도로에서 차마의 속도 및 행위제한을 위해 「도로교통법」 제13조와 제17조를 개정하는 것이 바람직하며, 제68조 제3항의 행위제한도 보차혼용도로 등에서는 대폭 완화하는 것이 필요하다.

이와 더불어 보행자의 횡단권도 확대할 필요가 있다. 「도로교통법」상 횡단보도는 공간적으로 ‘안전표지로 표시한 도로의 부분’으로 정의되고 있고(제2조 제12호), 신호등이 설치되어 있는 경우는 시간적으로 녹색

보차혼용도로에서 보행의무규정 및 차마행위제한 규정 도입



자료: 김지엽, 「보행자 관련 법제 현황과 개선방향」, 2014 AURI 보행도시포럼; 보행자를 위한 도시, 정책 현안과 과제 발표자료, 2014

+운전자에 대한 속도제한 및 보행자 보호의무
“자동차 운전자는 보행자의 걸음걸이 속도 이하로 운행해야 한다”

「도로교통법」 제8조 개정(예)

현행

보행자는 보도와 차도가 구분되지 아니한 도로에서는 차마와 마주보는 방향의 길가장자리 또는 길가장자리구역으로 통행하여야 한다.

개정

보행자는 ‘보행자우선도로’ 등 시장 또는 군수가 필요하다고 인정하여 지정한 도로에서는 모든 영역을 통행에 사용할 수 있다.

등이 점화되어 있는 경우에만 보행자가 횡단할 수 있는 것으로 고려되고 있다. 그나마 횡단보도가 없는 경우에는 도로의 가장 짧은 거리로 횡단하도록 하고, 차의 앞이나 뒤로 횡단해서는 안 된다는 의무규정까지 규정하고 있다(제10조 제3항과 제4항). 따라서 기본적으로 도로의 횡단이 금지되어야 하는 자동차우선도로를 제외하고, 최소한 횡단보도가 있는 도로일 경우와 보차혼용도로에서만이라도 보행자의 횡단권을 자동차의 통행보다 우선적으로 허용하는 것이 바람직하다고 판단된다. 이를 위해서는 「도로교통법」 제10조의 개정이 필요하며 차마운전자에 대해서는 횡단 중인 보행자에 대한 보호의무도 강화되어야 한다.

참고문헌

- 1 김지엽, 「보행자 관련 법제 현황과 개선방향」, 2014 AURI 보행도시포럼: 보행자를 위한 도시, 정책 현안과 과제 발표자료, 2014.
- 2 오성훈·김지엽·박예슬, 「보행자우선도로의 보행권 확보를 위한 관련법 개선방안」, 『국토계획』 제49권 제8호, 2014.

한옥, 무한한 가능성을 지닌 문화 소프트웨어

국토교통부
유일호 장관 인터뷰

국토교통부 유일호 장관은 우리가 현재 '문화생산의 시대'에 살고 있다고 말한다. 그리고 이러한 시대에 한옥은 우리가 보존해야 할 '전통의 문화'에서 한발 나아가 '미래의 성장 동력'으로서 그 가치가 재발견되고 있다는 것이다. 또한 올 6월부터 시행된 「한옥 등 건축자산의 진흥에 관한 법률」(이하 한옥등건축자산법)은 이러한 재발견 작업의 든든한 기초가 될 것이라 내다보고 있다.



우리 전통가옥인 한옥은
인위적 요소를 최대한
배제하고 그 자체가
자연이 되는 집으로,
각박한 현대생활에 건강과
안정을 제공하는
미래 주거유형으로 새롭게
부각되고 있습니다.

- ❶ **최근 한옥에 대한 국민적 관심이 높아지고 있습니다. 먼저 장관님께서 생각하시는 우리 한옥의 매력과 가치는 무엇인지 궁금합니다.**

미국의 사상가 겸 문학자인 헨리 데이비드 소로(Henry David Thoreau)는 “우리가 건드리지 않고 내버려 두는 것이 많을수록 우리의 삶은 풍요로워진다”고 말했습니다. 물론 모든 사안에 적용되는 것은 아니지만, 속도와 물량 제일주의에 치우친 현대사회에서 한번쯤 곱씹어 볼 만한 격언이라고 생각합니다. 우리 전통가옥인 한옥은 인위적 요소를 최대한 배제하고 그 자체가 자연이 되는 집으로, 각박한 현대생활에 건강과 안정을 제공하는 미래 주거유형으로 새롭게 부각되고 있습니다.

이러한 한옥의 장점을 살리고 그 고유 가치를 현대적으로 구현해 나간다면, 우리 한옥은 문화적으로나 산업적으로 향후 그 발전 가능성이 무궁무진할 것이라 생각합니다.

- ❷ **장관님의 한옥에 대한 애정을 엿볼 수 있어 한옥을 사랑하는 많은 국민들이 든든함을 느낄 것이라 생각합니다. 지난 6월 한옥 발전의 전기가 될 ‘한옥등건축자산법’이 시행되었는데, 법의 주요 내용과 의의를 말씀해 주시기 바랍니다.**

한옥등건축자산법은 한옥 활성화뿐만 아니라 나름의 역사적 가치가 있는 건축물, 기반시설과 같은 건축자산을 적극적으로 보전하고 활용할 수 있는 기반을 마련하는 법입니다. 그간 주로 현대 건축물을 기준으로 삼은 현행 건축 관련 규정을 따를 경우 한옥 본연의 미(美)를 구현하는 데에 어려움이 있다는 지적이 많았습니다.

이에 한옥등건축자산법에서는 처마 선을 조금 더 길게 낼 수 있게 하는 등 관련 규정을 대폭 완화하여, 수면 밑에 머물던 잠재적 한옥 수요가 실제 건축으로 전환될 수 있도록 하였습니다. 이뿐 아니라 사회경제적으로 보전 가치를 지닌 지역의 건축물에 대해서나 이러한 건축자산이 밀집된 지역 내에서 건축행위를 하는 경우에는 건폐율과 용적률 등의 규정을 완화하도록 하였습니다. 이러한 인센티브를 통해 그간 무분별하게 철거되어 온 고유 건축자산의 다양한 활용방안이 모색될 수 있으리라 생각합니다.

고도 성장기를 벗어난
우리 건축이 새롭게
도약하기 위해서는
그간의 ‘대규모 철거 및
개발’이라는 고정관념
대신 새로운 패러다임을
구축해야 합니다.
한옥등건축자산법이
우리 건축산업의
패러다임 전환에 있어
선도적 역할을 할 것으로
기대하고 있습니다.

고도 성장기를 벗어난 우리 건축이 새롭게 도약하기 위해서는 그간의 ‘대규모 철거 및 개발’이라는 고정관념 대신 새로운 패러다임을 구축해야 합니다. 이번에 시행된 한옥등건축자산법이 우리 건축산업의 패러다임 전환에 있어 선도적 역할을 할 것으로 기대하고 있습니다.

③ 국토교통부는 한옥등건축자산법 시행 이전에도 다양한 한옥 활성화 정책을 추진해 왔습니다. 그 내용을 소개해 주시기 바랍니다.

국토교통부는 잊혀가던 한옥을 되살리기 위해 지난 2010년 범부처 차원의 ‘신한옥 플랜’을 수립하였고, 이를 뒷받침할 수 있는 다양한 정책시행에 매진해 왔습니다. 우선 많은 국민들이 한옥의 가치와 아름다움을 생활 속에서 보다 쉽게 느낄 수 있도록 한옥도서관과 유치원, 아토피 치유마을 등 전국에 30개 이상의 한옥공공건축물 건립을 지원하였습니다.

또한 끊임없는 한옥기술개발 R&D를 통해 한옥의 두 가지 큰 취약점인 성능과 비용 문제를 개선하여, 전통한옥 공사비의 60% 수준인 3.3㎡당 700만 원대의 고효율 한옥을 실현하였습니다.

마지막으로 한옥의 우수성을 발굴하고 홍보하기 위해 2011년부터 ‘대한민국 한옥공모전’을 개최하여 한옥의 깊은 멋과 맛을 국민 여러분들에게 알리고 있습니다.

④ 그간의 다양한 한옥 활성화 정책을 비롯하여 한옥등건축자산법에 이르기까지 그야말로 입체적인 노력을 경주하셨습니다. 앞으로 염두에 두신 국토교통부의 한옥정책 방향은 무엇인지요?

지금껏 충실히 이행해 온 정책 사업은 물론, 한옥등건축자산법에 서 정하고 있는 법정 업무를 차근차근 이행해 나갈 것입니다.

먼저 올해 중에 ‘건축자산 진흥 기본계획’을 수립하여 국가 건축자산 진흥정책의 목표와 기본방향을 제시할 계획입니다. 또한 그간 백가쟁명(百家爭鳴) 식으로 논의되어 온 ‘국가한옥건축기준’을 확립하여 우리 한옥의 정체성을 확고히 해 나갈 것입니다. 이 밖에도 법에서 정한 한옥건축을 비롯하여 한옥마을 지원체계 마련에 최선을 다해 이를 가시적 성과로 연결하겠습니다. 마지막으로 한옥 활성화를 위한 국민 여러분의 목소리에 귀를 열어 이를 정책에 반영하는 등 기존제도와 정책을 지속적으로 보완해 나갈 계획입니다.



문화적 자산과 이를 기반으로 다양한 소프트웨어가
 미래의 주요 자원이 될 것입니다.
 저는 한옥을 비롯한 고유 건축자산이
 우리 건축의 미래 성장 동력 중 하나라고 굳게 믿고 있습니다.

건축도시공간연구소가
그간의 노하우와
전문성을 살려 한옥의 새로운
미래상을 제시하고,
우리 부와 함께 품격 있는
건축도시문화 창출에
힘써 주었으면 좋겠습니다.



⑤ 한옥등건축자산법 시행에 따라 건축도시공간연구소가 국가한옥센터로 지정되었습니다. 장관님께서 생각하시는 국토교통부와 국가한옥센터의 바람직한 상호 역할과 국가한옥센터에 바라는 바는 무엇입니까?

이번에 국가한옥센터로 지정된 건축도시공간연구소는 2007년 개소 이래 각고의 노력을 통해 눈부신 성장을 거듭해 왔다고 알고 있습니다.

건축도시공간연구소는 국가한옥센터 지정 전에도 국가한옥의 싱크탱크(Think Tank)로서 중앙과 지방정부의 정책수립과 사업계획을 지원하고, 한옥 정보 제공 등 한옥 관련 대국민 서비스를 담당해 왔습니다. 국가한옥센터 지정 이후에도 건축도시공간연구소가 그간의 노하우와 전문성을 살려 한옥의 새로운 미래상을 제시하고, 우리 부와 함께 품격 있는 건축도시문화 창출에 힘써 주었으면 좋겠습니다.

우리 부 또한 거시적인 안목과 전략을 바탕으로 한옥 활성화와 보급을 위한 의미 있는 걸음을 계속해 나갈 것입니다.

⑥ 오늘 여러 좋은 말씀 감사드립니다. 장관님의 한옥에 대한 애정과 정책 의지를 확인하는 유익한 시간이었습니다. 마지막으로 우리 한옥을 아끼는 국민들에게 한 말씀 부탁드립니다.

많은 전문가들이 이제 ‘문화생산의 시대’가 열릴 것이라고 전망하고 있습니다. 이는 단순히 상품과 서비스를 파는 것이 아니라 축적된 문화적 자산과 이를 기반으로 한 다양한 소프트웨어가 미래의 주요 자원이 될 것임을 의미합니다.

저는 한옥을 비롯한 고유 건축자산이 무엇보다 소중한 문화적 유산이며 우리 건축의 미래 성장 동력 중 하나라고 굳게 믿고 있습니다. 앞으로도 국토교통부는 한옥의 정체성을 확립해 나가고, 한옥 활성화 관련 정책과 사업의 적극적 지원을 통해 한옥을 비롯한 우리 건축문화의 세계화를 위해 노력해 나가겠습니다.

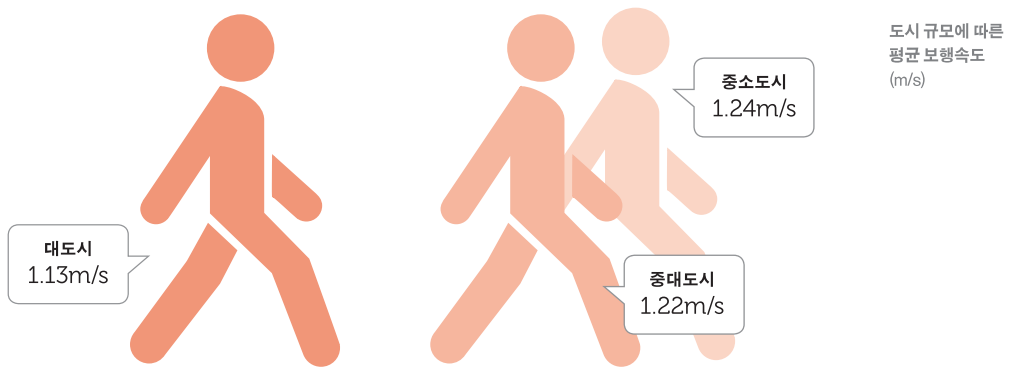
앞으로 우리 건축문화의 육성과 정책적인 활동에 대해 국민 여러분들의 관심과 아낌없는 성원 부탁드립니다.



도시 규모에 따른 상업지역의 보행행태는?

본 조사는 2012년부터 2014년 상반기까지 5개 권역(제주, 강원, 충청, 전라, 경상) 내 모두 10개의 지방도시(대구, 대전, 광주, 전주, 청주, 원주, 제주, 춘천, 강릉, 안동)의 상업지역과 상업가로를 대상으로 진행하였으며, 조사대상 도시는 인구 규모에 따라 '대도시'(100만 명 이상), '중대도시'(50만 명 이상, 100만 명 미만), '중소도시'(3만 명 이상 50만 명 미만)로 구분하였다.

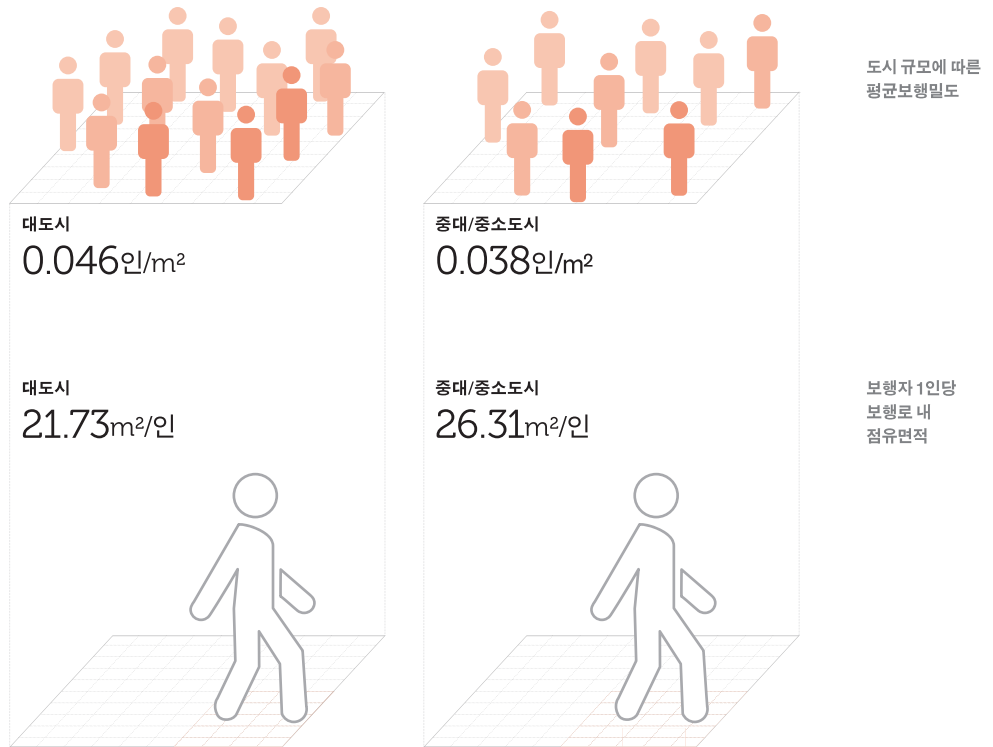
Q 도시 규모에 따른 상업지역의 보행속도 차이는?



A 규모가 큰 도시의 경우 보행자 평균속도가 더 느리다.

규모가 큰 도시의 경우 상업가로 주변이 중소도시에 비해 더욱 활성화되어 보행자들의 관심요소가 많기 때문에 보행속도가 상대적으로 느릴 수 있으며, 보행밀도의 절대적인 수준이 높아서 보행속도가 느려질 가능성을 고려할 수 있다.

Q 도시 규모에 따른 상업지역의 보행밀도 차이는?



A 도시 규모가 클수록 평균 보행밀도가 높다.

도시 규모별로는 중소도시나 중대도시보다는 대도시에서 평균 보행밀도가 높게 나타났으며, 보행자 통행량이 보도폭에 비해 상대적으로 좁은 대도시 일부 구간의 경우를 제외하고는 보행밀도가 전체 평균(0.041인/㎡)보다 높게 나타났다. 규모가 큰 도시의 보행밀도가 높게 나타나는 것은, 상업지역의 배후지가 중소도시에 비해 커서 더 많은 보행자가 집중되기 때문으로 보인다.

Q 도시 규모에 따른 상업지역의 유형별 보행자 활동 비율과 특징은?

필수적 활동



통행



기다림
머무름



구매

선택적 활동



놀이
유희



식사
음료



운동

사회적 활동



모임



대화

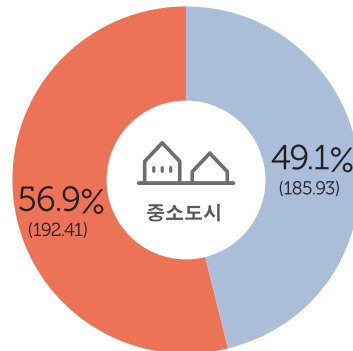
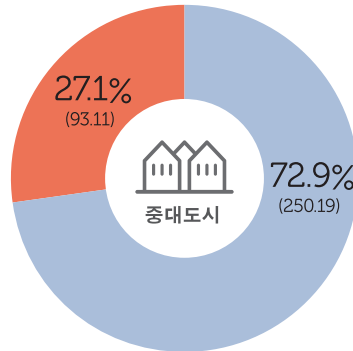
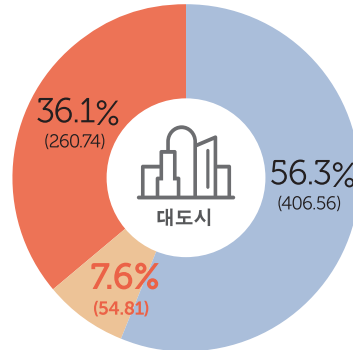


출연



공연
이벤트

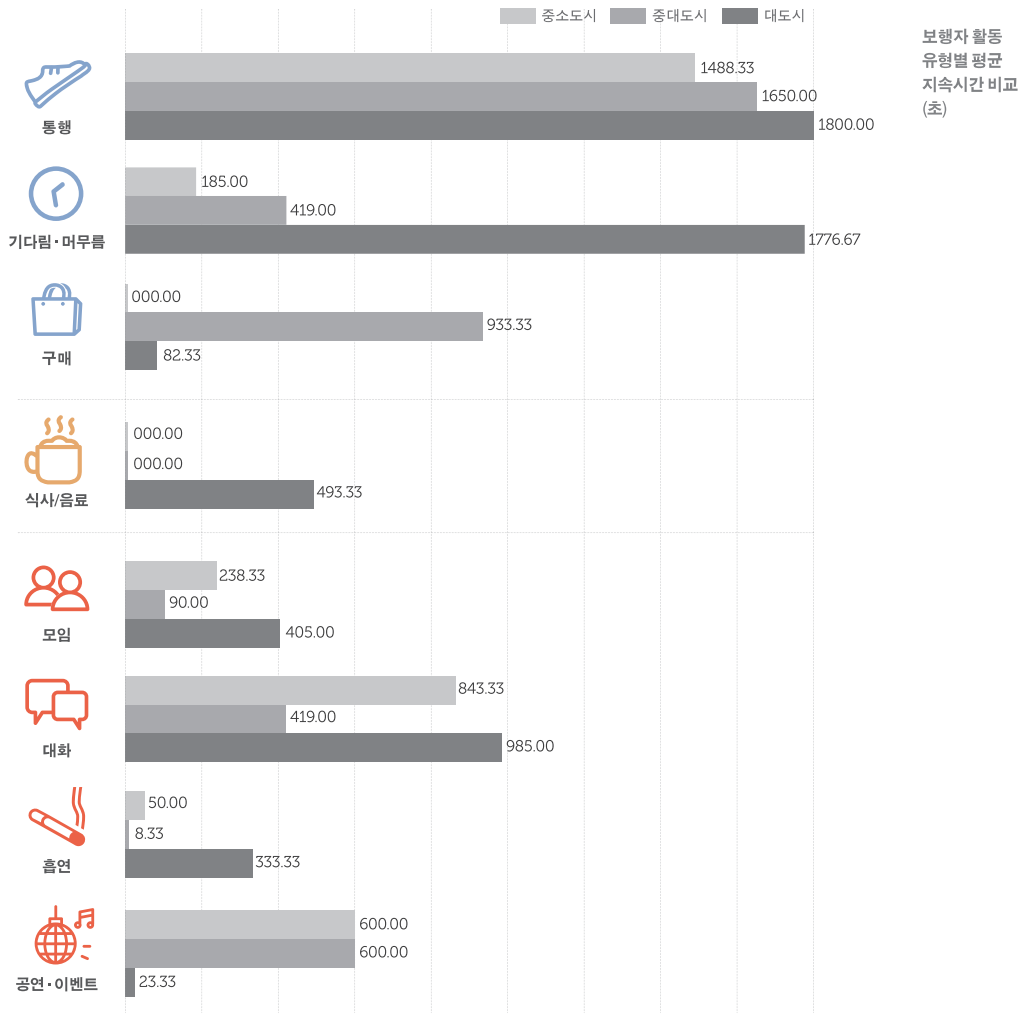
도시규모별
유형별 보행자
활동 시간
(초)



A 경험의 기회가 많은 대도시의 상업지역에서는 선택적 활동이 관찰된다.

보행자 활동의 비율은 도시의 규모에 따라 크게 달라지고 있는데, 가로의 시설물이 잘 갖추어져 있고 매력도가 높은 대도시의 경우에 선택적 활동이 일어나는 것을 알 수 있다. 소규모 도시에 비해 밀도가 유지되는 중대도시에서는 오히려 중소 도시에 비해 사회적 유형의 활동이 적게 일어나는 것을 관찰할 수 있었다.

Q 도시 규모에 따른 상업지역의 보행자 활동 유형별 평균 지속시간과 특징은?



A 도시 규모와 관계없이 필수적 활동인 '통행'의 평균 지속시간이 가장 길다.

대도시, 중대도시, 중소도시 모두에서 필수적 활동인 '통행'의 평균 지속시간이 가장 길게 나타났다. 대도시에서는 필수적 활동인 '기다림'의 평균 지속시간이, 중대도시에서는 필수적 활동인 '구매'의 평균 지속시간이 상대적으로 길게 나타났다. '대화'나 '모임' 등 사회적 활동은 중소도시나 대도시에서 상대적으로 긴 평균 지속시간을 보였으며, '공연·이벤트'는 도시 규모가 작은 중대·중소도시에서 평균 지속시간이 길게 나타나는 것으로 관찰되었다.

건축과 도시공간

Vol. 18

Summer 2015

건축 도시 동향

Trend Report

건강한 건축,
건강한 사람
092

지속가능한 커뮤니티
재생을 위한
미국의 정부기관 간
파트너십 프로그램
102

파리 시와
제네바 시의
상업가로 활성화 정책
108

2014년 근린재생선도사업
모니터링 및 추진과정
113

건축물
그린리모델링 사업
118

건강한 건축, 건강한 사람 | 오늘날 개인의 삶의 질과 관련한 건강과 웰니스의 중요성이 대두되고 있다. 이에 따라 사람을 위한 쾌적하고 건강한 환경 조성
과 그에 관련한 지속가능한 건축에 대한 논의가 활발하다.

지속가능한 커뮤니티 재생을 위한 미국의 정부기관 간 파트너십 프로그램 | 미국에서는 지속가능한 커뮤니티 재생 파트너십 프로그램을 실시해 통합적 정책집행방안을 모색하고 있다. 연방정부기관별로 진행되는 다양한 도시정책은 균등하고 효과적인 지역 발전을 이룰 것으로 기대된다.

파리 시와 제네바 시의 상업가로 활성화 정책 | 파리 시와 제네바 시에서는 공공공간의 상업적 이용을 제도화하여 공식적으로 허가 절차를 거치도록 함으로써 보행공간을 확보하면서도 다양한 상업행위를 유도하고 있다. 이들의 공공공간의 상업적 점유 제도를 살펴보고자 한다.

2014년 근린재생선도사업 모니터링 및 추진과정 | 국토교통부와 도시재생지원기구는 도시재생사업의 일환으로 모니터링을 통하여 추진 과정을 지속적으로 관찰하여 진행 과정에서 부족한 부분과 문제점을 파악하고 개선방안을 제시함으로써 사업의 원활한 추진을 유도하였다.

건축물 그린리모델링 사업 | 에너지 성능을 개선하고 에너지 수요를 줄이기 위한 그린리모델링 지원정책이 2013년부터 시행되었다. 건축주의 부담을 최소화하면서도 기존 건축물의 에너지 성능을 자발적으로 개선하도록 유도하는 이 사업의 현황과 진행방향을 심도 있게 분석하였다.

건강한 건축, 건강한 사람

현소영
오브 아룹(Ove Arup) 재직,
런던대학교 박사과정

머리말

건강과 웰니스(Health and Wellness)는 오늘날의 사회·경제적인 측면뿐 아니라 개인의 삶의 질과도 관련된 중요한 문제로 대두되고 있다. 지속가능한 건축을 논함에 있어서 건축물의 에너지 성능향상의 중요성이 강조되어 왔던 것과 마찬가지로, 친환경적인 실내환경 구축과 사람의 건강과 관련된 사안이 핵심적인 고려사항으로 간주되고 있다. 이에 따라 건강한 실내환경, 사용자의 생산성 및 복지가 환경, 조직 및 경제적 성능에 미치는 영향에 대한 연구가 활발하게 이루어지고 있다.

통계에 따르면 일반적으로 사람들은 하루 일과의 90% 이상을 실내에서 보내고 있으며, 실내 공기의 질과 음환경·빛환경·열환경 등 다양한 환경적 영향에 그대로 노출되어 있다. 이런 환경적인 조건이 사람의 신체적 건강뿐 아니라 정신적·사회적 건강에 미치는 영향이 끊임없이 논의되고 있으며, 특히 업무시설의 경우 이러한 실내환경이 근무자의 건강과 복지뿐만 아니라 기업의 생산성, 결과적으로 기업 이윤에도 큰 영향을 미치고 있다고 분석되고 있다.

국내뿐만 아니라 미국의 LEED(Leadership in Energy & Environmental Design)와 영국의 BREEAM (Building Research Establishment Environmental Assessment Methodology) 같은 친환경 건축물 인증 제도에서 제시하는 평가항목을 통해서도 볼 수 있듯이, 주거시설·학교시설·병원시설·업무시설 등 시설 유형별로 실내의 환경성능을 규정하는 여러 가지 요소들과, 이 요소들이 건물 사용자에게 미치는 영향력에 대해 분석하여 정량적으로 평가하기 위한 방향 및 방법론이 제시되고 있다.

이러한 움직임이 다각화되고 가속화되는 요인에 대해서 분석하고, 실내의 환경 성능을 개선하여 건물 사용자의 건강에 좋은 환경을 제공할 수 있는

장치들을 마련하기 위해 논의되고 있는 여러 가지 동향을 살펴보고자 한다.

건강과 웰니스(Health and Wellness) : 경향 및 위험인자

사람의 건강과 웰니스에 관련된 문제를 다루기에 앞서 언급되어야 할 ‘전 세계가 당면한 몇 가지 주요 사안’이 있다면 바로 비만과 고령화 현상, 그리고 현대인의 스트레스일 것이다. 영국 내에서도 이러한 현상 분석을 통해 정부 차원의 전략을 수립하기 위한 노력을 해 나가고 있다.

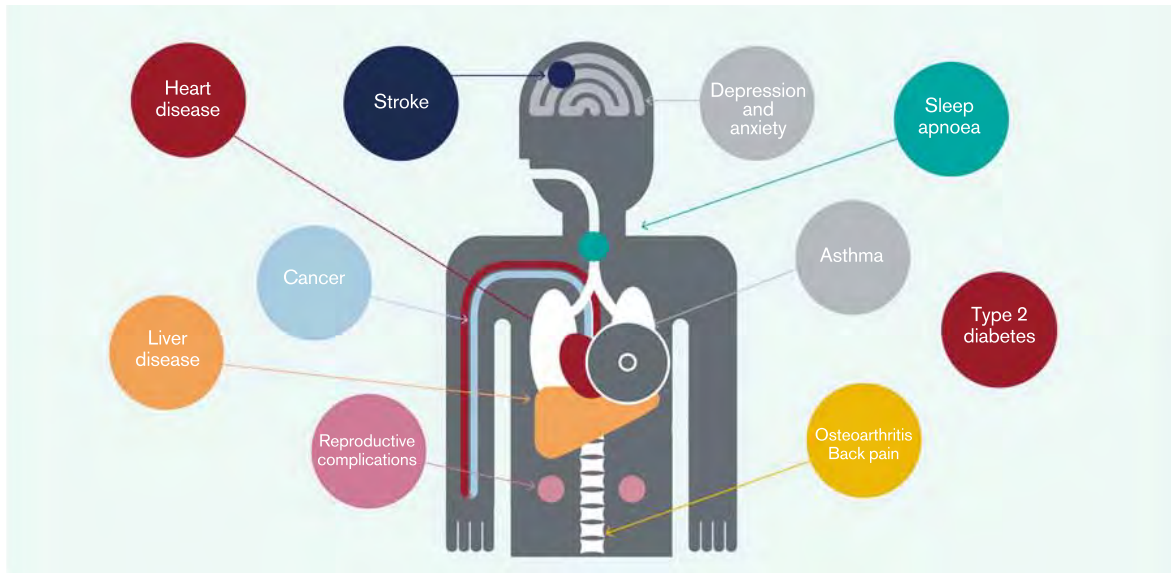
비만(Obesity)

영국 공중보건국(Public Health England: PHE)에서 발표한 바에 따르면, 영국 성인의 3분의 2, 2~10세 어린이의 4분의 1, 11~15세 어린이의 3분의 1이 과체중 또는 비만인 것으로 밝혀졌다. 특히 소아비만의 경우 성인비만으로 연결될 가능성을 가지고 있다는 점

을 고려할 때, 과체중 및 비만인구가 2034년을 기준으로 전체 인구의 70%에 이를 것으로 예측되고 있다.

일반적으로 세계보건기구(World Health Organization: WHO)에서 정한 체질량 지수(Body Mass Index: BMI)가 30 이상인 사람의 경우에 비만증이 있다고 판단한다. 비만증은 비만한 몸매 자체 보다는 비만으로부터 야기될 수 있는 심장병, 암, 고혈압, 당뇨, 지방간, 동맥경화 등 사람의 건강에 매우 위협적인 합병증이 더욱 큰 문제이다.

비만은 신체건강뿐 아니라 개인의 행동양식 및 정서적인 측면에서도 많은 문제를 야기하며, 나아가 지역 커뮤니티에도 영향을 미치게 된다. 비만 인구가 증가하면 사람들의 인체 활동량이 감소하여 생산성이 저하되며, 그와 동시에 병가율이 증가하고 사회복지 서비스(Social Care Services)의 수요가 증가하게 된다. 실제로 심각한 비만질환을 가지고 있는 사람들의 경우, 사회복지 서비스와 의료 서비스에 대한 수요가 건강한 사람들보다 3배 더 높은 것으로 분석되었다.



비만이 인체 건강에 미치는 영향

자료: Public Health England(PHE); Obesity(<http://www.noo.org.uk/>)

고령화(Aging Population)

영국 의회(UK Parliament)의 공공 서비스(Public Services) 부문에서 2010년 발표한 바에 따르면, 영국 내 인구 중 65세 이상인 고령 인구 수는 1,000만 명으로 산정되었으며, 이는 향후 2050년을 기준으로 2배 가까이 증가할 것으로 예측되었다. 이러한 가운데 초고령 인구 수는 더욱 빠르게 증가하고 있다. 현재 80세 이상의 초고령 인구 수는 약 300만 명으로, 2030년에는 2배, 2050년에는 최대 800만 명까지 증가할 것으로 분석되었다.

이러한 고령화 현상과 더불어 영국의 고용연금부(Department for Work and Pensions: DWP)가 2010, 2011년 기준 은퇴자를 대상으로 지불한 연금 및 제반비용이 전체 공공예산의 7분의 1에 해당하는 1,000억 파운드(약 172조 5,000억 원)에 달하는 것으로 파악되었다. 고령화 현상은 또한 NHS(National Health Service), 즉 영국의 보건의료제도에도 중대한 영향을 미치고 있다. 2007, 2008년 기준으로 은퇴 가구에 투자되는 의료비용은 비은퇴 가구 투자비 대비 2배에 달하는 것으로 분석되었다. 보건부(The Department of Health: DOH)에 따르면, 85세 이상의 초고령자를 대상으로 한 의료비가 65~74세 고령 인구의 의료비 대비 3배에 달한다.

이러한 고령화 현상은 1960년대 베이비붐(Baby Boom) 세대의 영향으로 전 유럽에 걸쳐 나타나고 있으며, 향후 의료비와 같은 공공서비스 부문의 수요를 급증시킬 것으로 판단되고 있다. 더불어 고령인구 증가율에 대한 정확한 예측과 이에 대한 대책 마련이 더욱 강조되고 있다.

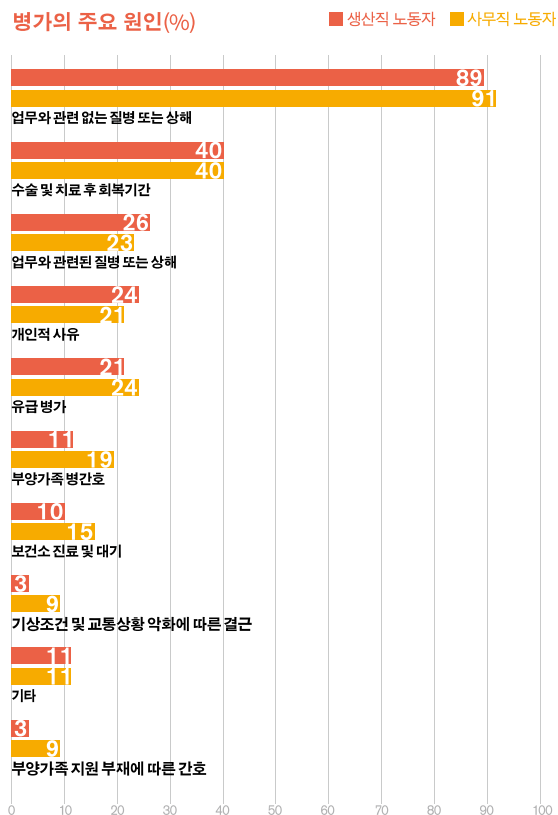
스트레스와 불안(Stress and Anxiety)

비만, 고령화와 함께 논의되어야 할 사항은 바로 현대인의 스트레스성 질환이다. 영국산업연맹(Confederation of British Industry: CBI)에서 기업

의 피고용인을 대상으로 2013년 수행한 설문조사에 따르면, 2013년 한 해 동안 영국에서 병가로 산정된 일수는 총 1억 3,000만 일에 달하며, 이는 140억 파운드(약 24조 원)의 재정적 손실로 환산되는 수치이다. 병가 발생의 주요 원인은 실제 질병과 부상에 따른 것으로 분석되었으나, 전체 병가의 12%는 실제 질병과는 관계가 없는 것으로 밝혀졌다.

이는 현대인의 스트레스·불안·우울증과 같은 심리적인 건강문제에서 기인하는 것으로, 장·단기적인 병가의 주요 원인으로 파악되었다. 우울증과 무기력증은 종종 그 심각성이 과소평가되는데, 실제로는 현대인의 건강에 큰 위협을 주는 주요 원인이다. 이는 전체 사망률의 9.4%, 즉 매년 350만 건의 사망원인이 되는 것으로 파악되고 있다.

병가의 주요 원인(%)



자료: Confederation of British Industry (CBI),
Fit for purpose: Absence and workplace health survey, 2013, p.12.

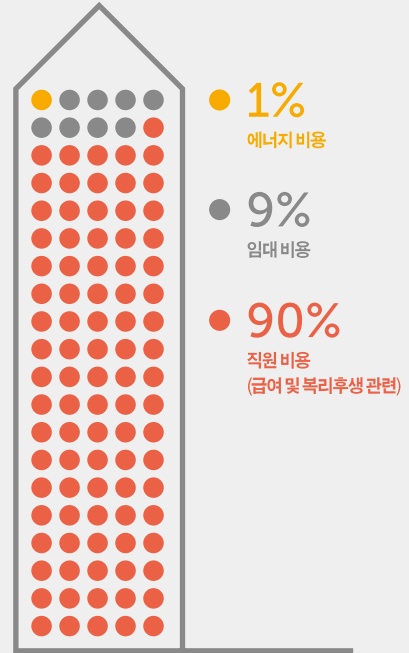
건물 사용자의 건강과 웰니스 (Health and Wellness)

앞서 언급한 근로자의 병가율 및 원인에 대한 조사 내용의 연장선상에서 찾아볼 수 있는 사항이 바로 근로자의 업무 생산성, 기업의 이윤 증대와 관련된 부분이다. 기업의 일반적인 운영비 내역을 바탕으로 분석한 결과, 건물 에너지 관련 비용은 전체 운영비의 1%, 시설 임차료가 9%인 반면 90%의 운영비가 근로자와 관련된 비용으로 지출되는 것으로 파악되었다. 이는 다시 말해 근무자의 건강 및 복리후생이 기업의 재정적인 측면에 가장 큰 영향을 미치는 요인이 될 수 있다는 것이기도 하다.

이러한 자료에 근거하여 주목해야 할 점은 건축물과 내외부 환경이 건물 사용자의 건강에 어떤 영향을 미치는지에 대한 것이다. 앞서 머리말에 언급한 바와 같이 사람이 하루 일과 중 실내에서 보내는 시간이 대부분을 차지하기 때문에 실내환경이 신체적 건강과 심리적 안정에 미치는 영향력은 사용자가 인지하는 것보다 더 크다. 실제로 통계에 따르면, 건강한 환경을 위한 요소들을 잘 고려하여 디자인된 업무공간은 기업의 업무 성과를 22% 이상 증가시킨다고 밝혀졌다. 또한 업무환경 조사에 따르면, 피고용인의 90%가 업무 환경이 업무 성과에 미치는 영향이 상당하다고 답변하였다.

결국 비만 인구와 고령화 인구를 고려하여 자연스럽게 신체적인 활동을 증대시키고 건강을 유지할 수 있도록 돕는 액티브 디자인(Active Design), 그리고 현대인의 업무환경에 대한 스트레스와 실내환경에서 인체에 유해한 요소들을 저감시킬 수 있는 건강한 디자인이 바로 재실자의 건강과 웰니스를 확보하는 전략이 되는 셈이다.

일반적인 기업의 운영비 비율



10% 편차 적용

항목별 동일하게 10%의 편차를 적용할 경우, 그 영향력에도 큰 격차를 보인다.

+/- 0.1%
에너지 비용

+/- 0.9%
임대 비용

+/- 9.0%
직원 비용

자료: World Green Building Council(WGBC),
Health, Wellbeing & Productivity on Offices, 2014, p.6.

건강과 웰니스를 위한 디자인 가이드라인 및 평가척도

액티브 디자인(Active Design)

통계에 따르면 성인의 건강에 영향을 미치는 의학적 요인은 운동부족, 비만, 흡연, 식습관 등으로 밝혀졌다. 또 하나 중요하게 작용하는 심리적인 요인은 스트레스 그리고 그 스트레스에 따른 알코올과 약물 소비로 분석되었다. 아동의 경우는 유전적인 질환 및 생활수준에 따른 의료지원의 결핍 등이 추가적인 요인으로 조사되었다.

의사나 기타 의료진이 환자들의 건강상태를 향상시킬 수 있는 방법으로서 정기적으로 제시하는 권장사항들은 환자들의 건강에 지대한 영향을 미치는 결정적 요소가 된다. 의료진의 이러한 권장사항은 환자들이 거주하고 생활하는 공간을 더욱 건강하게 만들어 나갈 요소까지 포함하도록 폭넓게 확장될 수 있다. 하지만 환자가 생활하는 환경이 환자의 건강에 큰 영향을 미친다는 사실을 인지하고 있음에도, 사실 환자들이 이와 관련된 다양한 정보를 의료진에게 제공받을 수 있는 기회는 그다지 많지 않다.

이런 측면에서 영국 보건국이 최근 비만과 환경(Obesity and the Environment)에 대한 이슈를 다루면서, 신체적 활동을 장려하여 건강을 증진시킬 수 있도록 하기 위한 디자인 가이드라인을 발표한 것은 의미 있는 일이다.

영국 스포츠협회(Sport England)도 액티브 디자인(Active Design) 가이드라인을 통해 건축가, 기획 및 설계자, 디자인 전문가들이 더 건강한 도시 공간과 거리, 그리고 건강한 건축물을 조성해 나갈 수 있는 전략들을 제안하고 있다. 의학이 아닌 디자인 요소로 시민들의 신체 활동과 건강을 증진시킬 수 있는 방향을 모색하는 것이 액티브 디자인의 핵심이다.



사용자의 시설 접근 방식(도보, 대중교통, 자전거 등)을 고려한 액티브 디자인

자료: Sport England, Active Design: Promoting opportunities for sport and physical activity through good design, 2014, pp.18-19.










이 액티브 디자인의 가이드라인은 접근성(Accessibility), 편의성(Amenity), 인지성(Awareness)의 세 가지 카테고리를 통해 커뮤니티의 외부 환경을 조성하고 있는 시설들이 갖추어야 할 사항들에 대해 주제별로 다양한 질문을 던지며, 이에 대한 답변으로서 디자인 가이드라인, 적용 사례 및 참고 기준을 제시하고 있다. 사람들이 대중교통을 이용하거나 자전거 혹은 도보를 통해 신체적인 활동을 더욱 증진시키고 즐길 수 있도록 장려하는 공공시설 및 공간, 활력 있는 거리 조성에 대한 디자인 전략이 가이드라인에 담겨 있다.

업무시설의 건강, 웰니스 및 생산성 보고서 (Health, Wellbeing & Productivity in Offices)

외부 환경을 주로 다룬 액티브 디자인 가이드라인에 더불어 최근 실내환경, 특히 오피스의 업무환경에 포커스를 맞춘 분석보고서가 발표된 바 있다. 세계그린빌딩협의회(World Green Building Council: WGBC)는 2013년 기업 내 근로자들의 건강과 웰니스 및 생산성에 대한 중요성을 강조하면서, 이를 결정하는 아홉 가지 요소들을 분석하여 실내환경의 성능을 정량화할 수 있는 방법들을 제시하기 위한 구체적인 분류체계 및 평가척도에 대해 연구하기 시작하였다. 이 보고서에서 제시하고 있는 아홉 가지 요소들은 다음과 같다.

- 1 실내 공기의 질(Indoor air quality): 실내 이산화탄소량과 오염물질을 감소시키고 환기율을 높여 실내 공기의 질을 양호하게 유지하는 것은 재실자의 건강과 업무 생산성에 중요한 영향을 미치는 요인 중 하나다.
- 2 열쾌적도(Thermal comfort): 실내 공기의 질과 분리하여 이야기하기 어려운 요소가 바로 열쾌적도이다. 열적인 쾌적도는 업무공간 만족도에 큰 영향을 미친다. 그러나 정의가 주관적이기 때문에 평가 및 제어가



-  INDOOR AIR QUALITY
-  THERMAL COMFORT
-  DAYLIGHTING & LIGHTING
-  BIOPHILIA
-  NOISE
-  INTERIOR LAYOUT
-  LOOK & FEEL
-  ACTIVE DESIGN & EXERCISE
-  AMENITIES & LOCATION

업무시설의 건강, 웰니스 및 생산성 보고서
(Health, Wellbeing & Productivity in Offices) 및 평가요소
자료: World Green Building Council(WGBC),
Health, Wellbeing & Productivity on Offices, 2014.

까다로운 요소이다. 이를 정량적으로 평가하기 위한 방법론을 개발하기 위해 오래전부터 관련 분야 연구가 진행되어 왔으며, 향상된 평가방식을 갖추기 위한 노력이 계속되고 있다.

3 자연채광 및 조명(Daylighting & lighting): 실내 자연채광 유입과 적정 조도의 확보는 재실자의 업무환경의 빛환경을 향상시킨다. 업무시설 작업공간과 창호의 근접성에 따른 생산성 향상에 대한 연구는 오랫동안 진행되어 왔으며, 최근에는 이와 더불어 작업공간에서 외부의 자연환경으로 조망이 확보될 수 있도록 고려하는 것도 중요한 사안으로 논의되고 있다.

4 바이오필리아(Biophilia): 업무, 학습, 치료 등 정신집중이 필요한 곳에서는 자연과 접촉할 수 있는 기회를 만들어 주는 것이 중요하다. 이는 사람이 자연에 노출되면서 정서적·신체적으로 치유될 것이라는 가설에 기반하고 있으며, 이는 수십 년 동안 경험적인 관찰·실험·연구를 통해 검증된 사항이기도 하다.

5 소음(Noise): 업무공간에서 생산성을 증진시키기 위해 실질적으로 필요한 사항은 소음을 제어하는 것이다. 실제로 캘리포니아 버클리대학교(University of California Berkeley)의 건축환경연구소(The Centre for the Built Environment)가 215개 건물의 재실자 3만 4,000명을 대상으로 한 거주 후 평가(Post Occupancy Evaluation: POE)에서 소음이 업무환경에 미치는 영향의 심각성이 밝혀졌다.

6 실내공간계획(Interior layout): 실내공간의 소음 문제는 레이아웃과 밀접한 연관이 있다. 작업공간의 밀도와 구성, 휴게공간 배치 등 실내공간계획에 포함되는 많은 요소들이 재실자의 웰니스와 업무 생산성에 많은 영향을 미친다. 이는 소음뿐만 아니라 집중도, 협업도, 신뢰감 및 창의성 등 다양한 측면에 영향을 주는 사항이다.

7 룩 앤드 필(Look & feel): 실내공간계획과 함께 전반적인 업무공간의 분위기가 주는 심리적 안정감과 재실자 만족도 또한 고려해야 할 사항이다. 이는 재실자뿐

만 아니라 방문자에게도 기업의 이미지를 심어줄 수 있는 요소로 작용한다. 다만 사용자의 경험이나 세대·성별·문화에 따라 매우 주관적으로 판단될 수 있다.

8 액티브 디자인 및 신체활동(Active design & exercise): 건강을 증진시킬 수 있는 가장 좋은 방법은 바로 운동이다. 건물 내에 체력단련장, 자전거 보관소, 식재 공간 등의 액티브 디자인 요소를 적용함으로써 재실자가 신체 활동을 더 활발하게 하도록 장려할 수 있다.

9 편의성과 입지(Amenities & location): 해당 지역에서 쉽게 접근할 수 있는 편의성과 서비스 시설의 제공 여부도 재실자의 만족도를 상향시키는 데 중요한 요소가 된다. 예를 들어 보육시설이 업무시설에 인접하여 위치할 경우 근로자의 업무 만족도가 그렇지 않은 경우보다 상대적으로 더 높아질 수 있다.

웰 빌딩 인증기준

(WELL Building Standard)

웰 빌딩 인증기준(WELL Building Standard)은 건물의 실내 디자인에 전반적으로 반영되었을 때 재실자의 건강과 웰니스를 향상시킬 수 있는 특정 환경조건을 규정하고자 한 첫 기준서로 2015년 발표되었다. 이 기준은 델로스(Delos Living LLC)의 연구팀에 의해 개발되었으며, 건축가·과학자·의료진 및 웰니스와 관련된 분야 전문가들이 지난 8년간 진행한 연구의 종합적인 결과물이다.

웰 인증기준(WELL Certification)은 공기(Air), 물(Water), 음식물(Nourishment), 빛(Light), 운동(Fitness), 쾌적도(Comfort), 정서(Mind) 모두 일곱 가지 개념의 카테고리를 다루고 있으며, 이 평가항목을 적용하여 건물의 성능이 일정 수준 이상이 되는지를 평가하는 기준이다. 인증 여부는 독립적인 평가기관인 국제웰빌딩협회(International WELL Building Institute: IWBI)의 관리하에 프로젝트 인증서류의 검토 및 현장 검증을 거쳐 결정되며, 인증 결

업무시설의 건강, 웰니스와 생산성 증대를 위한 디자인 프로세스

업무환경계획

업무환경은 다양한 방식을 통해 정량적으로 측정 및 평가될 수 있으며, 다음에 나열된 몇 가지 주요 항목에 따라 구성된다.

실내공기질 및 환기

- VOC(휘발성유기화합물)
- CO₂(이산화탄소)
- 이산화
- 환기율
- 수분 함유량

조명 및 자연채광

- 조도
- 광질
- 눈부심
- 자연채광
- 업무유형에 따른 빛환경

열쾌적도

- 실내 온도
- 평균 복사 온도
- 기류 속도
- 상대 습도
- 의복
- 신체활동

소음 및 음향

- 배경 소음
- 프라이버시 침해
- 진동

실내공간계획 및

- 액티브 디자인
- 업무공간의 밀도
- 업무유형에 따른 인체공학
- 다양한 교류를 위한 휴게공간
- 액티브 디자인

바이오필리아 및 조망

- 자연요소와의 친밀성
- 외부로의 조망 확보

룩 앤드 Feel (Look & Feel)

- 색채, 형태, 질감, 예술성을 포함한 디자인 및 브랜드 특성
- 문화, 성별, 세대에 적합한 디자인

입지 및 접근성

- 다양한 서비스시설 접근성
- 교통시설 접근성
- 주위에 인접한 풍부한 공공 공간

사용자의 건강

물리적인 업무환경 구성요소는 사용자의 건강에 많은 영향을 미치며, 이는 아래 언급된 증상들을 통해 측정 및 평가될 수 있다.

건강

- 두통
- 눈의 피로 및 안구 손상
- 피부 자극
- 감염
- 피로
- 계절성 정서 장애
- 천식 및 호흡 장애
- 스트레스 및 우울증
- 기타 신체적 불편 사항(예: 요통, 디스크 등)
- 심혈관계 등과 관련된 기타 심각한 장애

사용자의 웰빙 인지도

건강은 웰빙을 결정하는 중요한 요소이다. 웰빙에 대한 사용자의 인지도는 아래 언급된 다양한 요소에 의해서 결정될 수 있다.

- 신체적 건강에 대한 인지
- 심리적 건강에 대한 인지
- 생산성에 대한 인지
- 업무 환경에 대한 인지
- 조직의 문화에 대한 인지

조직 및 재정적 영향

업무환경은 사용자의 생산성에 직접적인 영향을 미치게 되며, 건강과 웰빙을 결정하는 중요한 요소로 작용한다. 이러한 요소들이 결과적으로 조직 및 재정적인 부분에 미치는 영향은 아래 언급된 항목에 의해 평가될 수 있다.

생산성

- 결근율
- 비효율적인 근무
- 직원의 잔류 및 이직율
- 수익
- 의료비용
- 의료적 불편 사항
- 신체적 불편 사항
- 업무 능력 및 마감 시일

디자인 전략

다음에 언급된 요소들의 성능을 최적화한다.

- 실내공기질 및 환기계획
- 열쾌적도
- 조명 및 자연채광
- 소음 및 음향 성능
- 실내공간계획 및 액티브 디자인
- 바이오필리아 및 조망
- 룩 앤드 Feel (Look & Feel)
- 편의성 및 입지

업무공간 사용자의 만족도를 극대화하기 위한 전략을 수립하는 데에는 초기투자비가 발생하나, 이는 적용전략 및 적용시기에 따라 다를 수 있다.

- 예)
- 신축 업무시설에서 액티브 디자인 가이드라인을 적용할 경우, 추가비용은 거의 발생하지 않는다.
 - 기존의 업무시설에서 업무 유형에 따라 공간계획을 개선시키고자 할 경우, 이에 따른 투자비용이 발생한다.
 - 기존의 업무시설을 계속 점유하면서 자연채광 성능을 향상시키기 위해 외피를 리모델링 하고자 하는 경우, 막대한 비용이 발생할 수 있다.

목표

사용자에게 이롭고, 업무 생산성을 높일 수 있도록 디자인된 모든 전략들에 대해 건물의 생애주기에 걸친 비용을 고려하여 투자회수비를 극대화할 수 있는 방향을 고려해야 한다.

- 결근율 증가에 따른 비용발생을 저감시킴에 따라 근무자 일인당 고용비의 절감
- 평생직장으로 잔류하는 근무자들이 증가하고, 상대적으로 감소하는 이직율에 따라 직원 비용 절감
- 고용의 품질을 상승시키면서도, 고용에 투자되는 비용을 절감하여 가치를 창출 할 수 있는 방향 마련
- 핵심 업무 부문에서 극대화된 근무자 생산성을 통해 이윤 창출
- 최적화된 그린빌딩 인증을 통해 건물의 환경성능을 검증받고, 자산으로서의 가치를 증대시킬 수 있는 방향 고려
- 최적 시스템들을 통해 근로자의 불안족 사항을 접수하여, 해당 소요 비용을 사전에 절감할 수 있는 방향 마련
- 기업의 수익 증대

자료: World Green Building Council(WGBC), *Health, Wellbeing & Productivity on Offices*, 2014, pp.18-19.

과는 블루(Blue), 실버(Silver), 골드(Gold) 세 가지 등급으로 구분된다.

특히 웰 인증기준은 평가요소의 각 항목을 적용할 때 이들 평가항목이 인체, 즉 사람의 심혈관계(Cardiovascular system), 소화계(Digestive system), 내분비계(Endocrine system), 면역체계(Immune system), 피부기관(Integumentary system), 근육 조직(Muscular system), 신경계(Nervous system), 생식계(Reproductive system), 호흡계(Respiratory system), 골격계(Skeletal system), 비뇨기계(Urinary system) 등에 각각 미치는 영향에 대해 전문 의료진들의 의학 적 분석이 반영되어 있다는 점에서 무척 고무적이다.

현재 초기단계의 웰 인증기준은 교육시설, 주거 시설, 체육시설, 상업시설, 공연장 및 경기장 시설, 그 리고 의료시설을 대상으로 평가기준을 제시하고 있 다. 앞으로는 더욱 다양한 기능의 건축물 유형을 위한 기준들을 추가적으로 마련할 계획이다.

기준에 친환경 건축물 인증제도인 미국의 LEED와 영국의 BREEAM, 그리고 이러한 인증제도 보다 더 향상된 평가기준을 가지고 있는 LBC(Living

Building Challenge)와 같은 인증제도들이 건물 사용 자의 건강과 웰니스를 위해 실내환경 성능을 정량적 으로 분석하고 평가하려는 기준을 어느 정도 제시하 고 있다. 하지만 웰니스와 관련된 항목을 집중적으로 다루면서 실내환경이 재실자의 건강에 미치는 영향 을 다른 어느 인증제도보다도 과학적인 평가체계 및 기준으로 분석하기 위해 개발된 것은 웰 인증기준이 유일한 것으로 판단된다.

맺음말

건축물이 지구온난화에 미치는 영향에 대한 논의와 더불어 건설 부문에서 발생하는 탄소배출을 줄이기 위한 많은 노력들이 오랜 시간에 걸쳐 진행되어 왔다. 이는 앞으로도 지속가능한 건축을 구현하기 위해 끊임없이 논의되어야 할 사안임에 변함이 없다. 하지만 그만큼 사람의 건강과 관련된 사안 또한 중요하게 논 의되어야 할 것이다.

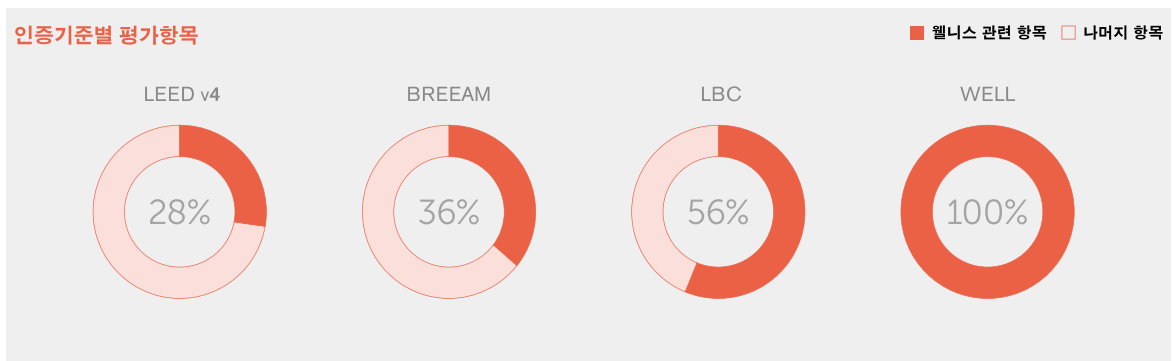
사람이 건강하고 쾌적하게 지낼 수 있는 환경 을 조성하고 이를 평가하기 위한 노력 또한 오래전



자료: International Well Building Institute, The Well Building Standard Version 1.0, 2015.

인증기준별 평가항목

■ 웰니스 관련 항목 □ 나머지 항목



부터 시도되어 왔으나, 이러한 측면에 영향을 미치는 수많은 사회적·물리적·환경적인 인자들을 구체적으로 파악하고 분석할 수 있는 기술적인 발달과 장기간 축적된 연구 진행결과가 집적되어 종합적인 분석도구가 개발된 것은 최근 인체건강에 위협을 주는 환경오염과 공해가 심각해지는 가운데 더욱 가속화된 결과이다.

사람의 환경적 쾌적도를 인지하는 데에는 주관적이면서도 복합적인 변수들이 작용하기 때문에 이를 정량적으로 판단하는 데에는 많은 어려움이 따른다. 하지만 정량화하여 분석 및 평가할 수 있는 측면들을 최대한 확보하여 건강한 환경을 조성하기 위해 고려할 사항들을 사전에 예측하고, 이를 반영한 건강한 건축물을 디자인하기 위한 노력은 지속되어야 한다. 더불어 건물의 사용자를 대상으로 한 쾌적도와 만족도 조사에 적합한, 더 진화된 ‘거주 후 평가 시스템’의 개발을 위해 앞으로 다양한 전략들이 제시되어야 할 것으로 판단된다.

The Market Drivers and Impact of Building Design and Construction on Occupant Health, Well-being and Productivity, 2014.

- Public Health England, *Obesity and The Environment: Increasing Physical Activity and Active Travel*, 2013.
- Business in the community, *Healthy People = Healthy Profits*, 2009.
- City of New York, *Active Design Guidelines: Promoting Physical Activity and Health in Design*, 2010.
- Confederation of British Industry (CBI), *Fit for Purpose: Absence and Workplace Health Survey*, 2013.
- Kohl et al, *The Pandemic of Physical Inactivity: Global Action for Public Health*, 2012.
- UK Parliament, *The Ageing Population: Key Issues for the 2010 Parliament*, 2010.
- International Well Building Institute, *The Well Building Standard Version 1.0*, 2015.

참고문헌

- World Green Building Council (WGBC), *Health, Wellbeing & Productivity on Offices*, 2014.
- Sport England, *Active Design: Promoting Opportunities for Sport and Physical Activity through Good Design*, 2014.
- McGraw Hill Construction, *The Drive toward Healthier Buildings*:

지속가능한 커뮤니티 재생을 위한

미국의 정부기관 간 파트너십 프로그램

신서경
플로리다대학교 박사과정

2009년부터 시행된 지속가능한 커뮤니티 재생 파트너십 프로그램(the interagency partnership for sustainable communities, 이하 파트너십 프로그램)은 연방정부기관 간 협력을 통해 통합적 정책집행방안을 모색하는 데서 출발한 정책 프로그램이다. 파트너십 프로그램은 연방정부기관별로 집행하는 다양한 도시정책과 재정을 효율적이고 효과적으로 사용하는 데 집중하고 있다. 주요 추진주체는 미국 연방정부기관인 환경보호국(Environmental Protection Agency: EPA), 주택도시개발부(Department of Housing and Urban Development: HUD), 운수부(Department of Transportation: DOT) 등이다. 각 기관은 환경정화 및 보전, 합리적인 주거양식 제공, 효율적 교통체계 구축을 통한 지역발전 지원에 노력하고 있다.

그런데 각 기관이 제공하는 지역 지원 프로그램, 즉 보조금 및 전문지식 지원 프로그램은 정책의 집행단위로 장소중심의 지역발전(place-based community development)에 초점을 맞추고 있기 때문에, 보조금 지원과 전문지식 지원 프로그램이 한 장소에 중복 지원되거나 이로 인한 불균등한 지역 발전이 문제점으로 제기되었다.

이와 같은 문제를 해결하기 위해서 기관별로 이루어지던 정책집행과 의사결정을 지양하고, 각 기관들이 정책계획과 지원 프로그램에 대한 정보를 공유하며, 정책집행 과정에서 기관 간 자문과 협력을 확대하기 위해 파트너십 프로그램을 실시하게 되었다.

파트너십 프로그램의 5개년 평가보고서에 따르면 미국 부동산협회(the National Association of Realtor)가 실시한 설문조사에서 응답자의 절반이 삶의 질 향상과 지역발전을 위해서 다양하고 합리적인 주거양식, 도보권 내의 생활편의시설 구축, 대중

교통망의 확충이 필요하다고 응답하였다. 이러한 국가적 수요에 부응하기 위해서 파트너십 프로그램은 합리적 주거양식, 대중교통의 확충, 환경보전 및 재생의 유기적 관계를 토대로 하는 통합적 도시정책집행의 필요성을 절감하게 되었다.

그래서 합리적 주거양식, 대중교통 확충, 환경보전 및 재생이라는 주요 도시정책과제를 수행하는 연방정부기관 간 파트너십을 체결하게 되었다. 또한 파트너십을 체결한 기관 간에 협력적 의사결정 과정을 통해 정책집행과 재정투입의 효율성 및 타당성을 높이고, 지역의 발전과 삶의 질 향상에 기여하는 정책적 효과를 얻을 수 있게 되었다.

파트너십 프로그램을 통해 시행된 보조금 지원과 전문지식 지원 프로그램은 EPA, HUD, DOT 등 모두 13개 프로그램으로 집계되었다. 이들 13개 프로그램에 지원한 지역 가운데 약 10.9%의 지역이 프로그램 대상으로 선정되었고, 집계된 소요예산의 약 3.7%가 집행되었다.*

이와 같은 수치는 50개 주 1,000개 이상의 지역 커뮤니티가 파트너십 프로그램에서 제공하는 보조금 및 전문지식 지원 프로그램을 통하여 삶의 질 향상과 지역발전의 혜택을 받은 결과라고 평가하였다. EPA, HUD, DOT는 파트너십 프로그램의 역할과 성과를 보다 자세히 파악하기 위해서 지역 사례를 선정하고 파트너십 프로그램의 집행과정과 효과를 분석하였다.

파트너십 프로그램의 지역 사례

연방정부기관 간의 협력을 통한 파트너십 프로그램은 도시재생 및 개발에 관한 몇 가지 핵심적인 주제별로 정책 프로그램을 집행하고 있다. 여섯 가지 주제인 그린빌딩, 교통체계, 합리적 주거양식, 복합개발, 브라운필드 재생, 수자원 관리는 도시재생과 지역발전

에 중요한 사안으로 도시의 지속가능한 발전을 위해서 고려하여야 할 필수적인 도시정책 이슈이다. 특히 물리적 도시개발과 재생, 즉 그린빌딩과 교통체계, 합리적 주택, 복합개발에만 집중하는 것이 아니라 환경보전과 관리 및 재생 부문, 즉 브라운필드 재생과 수자원 관리와의 연계를 통한 지역의 지속가능한 발전을 모색하는 것이 파트너십 프로그램의 정책과제 핵심이다. 이는 단편적으로 도시의 물리적 개선에만 집중하는 것이 아니라 도시오염의 정화, 즉 오염토양의 정화와 폐건축물의 재활용, 수질 및 대기정화 등을 선행하고 물리적 도시환경개선과 연계하여 환경적으로 보다 안전한 토대 위에서 지역발전을 실행하는 데 기여하고 있다.

파트너십 프로그램이 선정한 24개 지역** 대부분이 이러한 통합적 도시정책집행 사례에 해당하지만 본문에서는 코네티컷(Connecticut) 주의

* 지역지원 대상 총 9,801곳 가운데 1,066개 지역이 선정되었으며 총 1,217억 달러의 추정 소요예산 중 46억 달러가 정책집행에 소요됨.(Office of Sustainable Communities, EPA, *Partnership for Sustainable Communities: Five Years of Learning From Communities and Coordinating Federal Investments*, Washington D.C., 2014, p.6.)

** 24개 지역사례: 미네소타(Minnesota) 주 미니애폴리스(Minneapolis)·세인트폴(St. Paul), 코네티컷 주 브리지포트, 콜로라도(Colorado) 주 덴버(Denver), 매사추세츠(Massachusetts) 주 보스턴(Boston), 미주리(Missouri) 주 캔자스시티(Kansas City), 아칸소(Arkansas) 주 리틀록(Little Rock), 캔자스(Kansas) 주 그린즈버그(Greensburg), 일리노이(Illinois) 주 몰린(Moline), 뉴저지(New Jersey) 주 허드슨(Hudson)·베르겐(Bergen), 인디애나(Indiana) 주 인디애나폴리스(Indianapolis), 오하이오(Ohio) 주 신시내티(Cincinnati), 루이지애나(Louisiana) 주 뉴올리언스(New Orleans), 노스캐롤라이나(North Carolina) 주 그린즈버러(Greensboro), 사우스다코타(South Dakota) 주 파인 리지 인디언 보호구역(Pine Ridge Reservation), 사우스캐롤라이나(South Carolina) 주 그린빌(Greenville), 워싱턴(Washington) 주 시애틀, 앨라배마(Alabama) 주 몽고메리(Montgomery), 위스콘신(Wisconsin) 주 밀워키(Milwaukee), 오하이오(Ohio) 주 클리블랜드(Cleveland), 워싱턴 주 메이슨카운티(Mason County), 일리노이(Illinois) 주 노멀(Normal), 캘리포니아(California) 주 로스앤젤레스(Los Angeles), 워싱턴 주 레드먼드(Redmond), 워싱턴 주 웰핀이트(Wellpinit) (<http://www.sustainablecommunities.gov/case-studies>)

브리지포트(Bridgeport)와 워싱턴(Washington) 주의 시애틀(Seattle) 사례를 중점적으로 살펴보고 록 한다.

‘New England’s Greenest City’, 코네티컷 주의 브리지포트 사례

브리지포트는 1960년대 제조업과 물류운송 등을 통하여 도시가 발달하였지만 1980년대 이후 산업쇠퇴기를 겪으며 부족한 대중교통시설과 열악한 교통시스템이 도시문제로 대두되었다. 또한 대기오염으로 천식환자가 많이 발생하면서 지역발전에 큰 어려움을 겪게 되었다. 파트너십 프로그램의 주체인 EPA, HUD, DOT는 2009년 이전부터 브리지포트의 도시환경개선과 지역발전을 위해 보조금 및 전문지식 지원 프로그램을 지원하여 왔지만, 지역의 수요에 적절히 부응하지 못하여 정책의 효율성과 효과가 낮았다.

하지만 2009년 파트너십 프로그램 실시 이후 EPA의 코네티컷 주 지역본부를 중심으로 브리지포트에 지원되는 EPA, HUD, DOT의 보조금과 전문지식 지원 프로그램은 브리지포트와의 정기적인 협의와 논의를 통해서 지역의 수요에 적합하게 재조직되었다. 예를 들어 2009년 EPA에서 지원한 환경정의의 위한 커뮤니티 보조금 지원 프로그램(Environmental Justice Showcase Community Grant)은 파트너십 프로그램의 통합적 접근방법과 기관 간 협력을 통해서 600톤 정도의 오염된 토양을 제거하였다. 이러한 정화 노력은 브리지포트의 100만 달러 지역재생 지원금 지원으로 이어졌으며, 지원금은 지역 저소득층 주민의 도심지 녹지공간으로의 접근성을 높이는 데 사용되었다.

이밖에 수질관리와 개선을 위한 교육프로그램 지원과 천식환자의 발생을 줄이기 위한 실내환경관리 교육서비스도 함께 제공되었다. 2010년에는 낙후

된 도로를 정비하고 복합교통체계를 구축하기 위한 DOT 보조금 프로그램을 지원받아 교통시설과 체계를 확충하였고, 개선된 교통체계와 인접지역의 도시재생계획을 연계하여 정책효과의 동반상승을 모색하고 있는 중이다.

‘Seattle’s South Lake Union Neighborhood’, 워싱턴주 시애틀 사례

시애틀의 사우스 레이크 유니온(South Lake Union) 지역은 심각한 도로교통 정체와 낮은 토지이용률, 그리고 버려진 건축물이 밀집된 도심 낙후지역이었다. ‘Mercer Mess’라 불릴 정도로 혼잡하고 낙후돼 있던 사우스 레이크 유니온 지역은 시애틀의 지속적인 재생 노력과 연방정부의 재정지원, 그리고 파트너십 프로그램의 통합적 계획접근 방법에 힘입어 합리적 주거양식, 편리한 교통, 그리고 도심 녹지공간의 확충을 실현할 수 있게 되었다.

1950년대부터 사우스 레이크 유니온 지역의 머서 스트리트(Mercer Street)와 인접지역에 대한 개발계획은 고가도로 건설, 주택단지 건설, 상업지구 개발 등으로 변경되며 개발사업을 실행에 옮기지 못하였다. 하지만 1998년 지역주민과 이해관계자들이 ‘South Lake Union Planning Organization’을 조직하였고, 이러한 주민 조직은 의견수렴과 지역개발계획에 관한 논의 과정을 거쳐 도심녹지 확충과 교통망 재정비, 그리고 지역특성의 정립을 정책집행의 주요 주제로 도출하였다. 이후 이에 부응하는 도시재생 계획을 시애틀과 파트너십 프로그램의 협력을 통해 수립하였다.

2000년에는 시애틀 시가 미 해군이 소유하고 있던 수변 지역의 일부를 저렴한 토지가격으로 매입하게 되었고, 해당 토지를 도심녹지 공간으로 조성하였다. 이러한 수변공간 재조성 프로젝트의 성공으로 사우스 레이크 유니온 지역의 종합적인 도시재생



사우스 레이크 유니온 디스커버리 센터



©SOUTH LAKE UNION DISCOVERY CENTER

이 본격적으로 시작되었다. 도로 여건의 개선과 교통혼잡을 줄일 수 있는 교통시스템이 DOT의 보조금 지원 프로그램을 통해 개발되었고, HUD에서 제공하는 합리적 주거양식 지원 프로그램을 통해 합리적 가격의 주택 공급과 주거환경개선을 위한 정책이 실현되었다.

지역재생에 쓰이는 비용은 연방정부의 보조금 뿐만 아니라 벌칸(Vulcan Inc.) 및 아마존(Amazon) 등과 같은 기업이나 민간단체에서 지원되기도 하였다. 또한 시의 발전과 도시재생계획에 대한 강한 의지, 깊은 이해가 바탕이 된 토지이용규제에 관한 변경(zoning change)은 복잡하고 다양한 도시재생 과정을 보다 수월하고 합리적으로 만들었다. EPA는 사우스 레이크 유니온 지역이 제안한 고밀도 복합개발 방식이 신규개발을 줄여 자연녹지와 농경지를 보존하는 데 기여할 것이라고 전망하고 있다.

파트너십 프로그램과 지역 우수사례의 시사점

파트너십 프로그램은 연방정부의 다양한 도시정책과 전문지식, 행정적·법률적·재정적 지원을 통합적으로 바라보고 연방정부의 지원이 필요한 지역에 정책을 제시하고 재정을 분배하며, 이를 통하여 지속가능한 지역발전이 이루어질 수 있도록 보조하는 데 목적을 두고 있다. 특히 복잡한 도시문제와 이를 해결하기 위한 정책집행 과정을 연계하고 협력적으로 운영하여 정책집행의 중복과 비효율성을 줄이는 데 기여하고 있다.

이러한 협력적 정책집행 과정의 운영은 연방정부기관 간의 공조뿐만 아니라 지방정부와의 원활한 소통을 필요로 하며, 더불어 지역주민과 기타 이해관계자의 관심과 참여 역시 강조되고 있다. 시애틀의 사우스 레이크 유니온 지역 사례에 나타난 지역주민조직, 연방정부, 지방정부 간의 협력은 정책집행 시 공유할 수 있는 지역여건의 파악, 문제점 도출 및 목표 설정, 그리고 전략수립 및 실행계획의 도출을 가능하게 하였다.

또한 브리지포트의 사례에서 부각된 오염된 토지와 환경정화가 선행된 도심지 재개발 사례는, 환경정화와 도시재생의 관계를 통합적으로 바라보는 정책적 관점과 정책집행 과정에서 관련 부서 간의 원활한 커뮤니케이션 및 정보공유가 필수적이라는 점을 시사하고 있다.

파트너십 프로그램과 우수 사례에 나타난 통합적 접근방법(integrated planning approach)과 협력적 접근방법(collaborative planning approach)은 복잡한 도시문제와 정책집행 과정을 보다 효율적이고 효과적으로 운영하는 데 필수적이다. 유엔(United Nations: UN)에서는 개발계획 집행을 위한 통합적 의사결정 과정의 가이드라인을 제시하고 있으며, 협력적 계획접근방법(collaborative planning approach)은 미국의 도시계획 이론에서 전문가와 시민의 관계형성과 협력의 중요성을 강조하는 이론이라고 할 수 있다.

아울러 이 이론은 다양한 사회적 주체가 정책의사결정 과정에 참여할 수 있도록 기회를 확대하는 것이 정책효과를 높일 수 있으며, 나아가 사회적 평등에 기여한다는 학술적 주장으로 이어지고 있다. 이와 같은 통합적·협력적 계획접근방법의 이론적 토대는 기존의 무분별한 도시개발과 투자자·공급자 위주의 개발방식 관행을 개선할 필요가 있다는 점에 두고 있으며 나아가 보다 균등한 정책지원과 재정의 분배를 지향한다는 점에서 파트너십 프로그램의 이론적 토대를 형성한다고 할 수 있다. 파트너십 프로그램의 취지 역시 도시의 물리적 환경 개선과 이를 통한 지역경제 성장이 지역주민의 균등한 사회적 참여와 삶의 질 개선으로 이어지도록 하는 데 있다.

이러한 정책의 지향점은 단순히 물리적 환경의 개선에만 국한된 근시안적 도시정책집행에서 벗어나, 물리적 여건 개선이 가져올 수 있는 경제적·사회적 파급효과를 동시에 고려하는 지속가능한 발전의 기본 개념에도 부합한다고 할 수 있다.

결론

전 세계적인 도시화 현상과 이에 따른 도시문제는 앞으로도 증가하고 복잡하게 진화할 것으로 전망되며, 이에 따른 도시정책과 대응전략이 요구된다. 이는 도시빈곤과 사회·경제의 불평등으로도 이어지는 도시정책 문제로 도시와 국가의 지속가능한 발전에 영향을 미친다.

우리나라도 현재 HUD와 DOT 격인 국토교통부를 필두로 도시정책의 새로운 패러다임과 가치, 그리고 전략을 모색하고 있다. 국토교통부는 지속가능한 국가·지역발전을 목표로 각종 도시정책 프로그램과 보조금 지원을 집행하고 있는데, 미국 연방정부에서 시행 중인 파트너십 프로그램은 통합적 도시정책 집행체계와 정부기관 간의 협력을 통하여 복잡한 도시문제를 보다 효과적이고 효율적으로 해결하는 성공적 사례로 참고할 수 있다.

연방정부와 지역정부 간에 협력과 다양한 이해관계자의 의사결정 참여를 강조하는 파트너십 프로그램은 우리나라의 몇몇 지방자치단체에서 시행하고 있는 주민참여와 마을만들기 등의 도시정책과 유사하다고 볼 수 있다. 하지만 지방의 제한적인 정책집행 권한과 재정으로 정책효과가 미미한 경우가 많다. 또한 정책목표와 정책의 주요 대상이 정책집행 과정에서 희석되기 쉬운 기존의 정책환경에서는 정책집행자와 이해관계자의 근본적인 인식의 전환이 선행되지 않고는 통합적이고 협력적인 계획접근방법은 이루어지기 어렵다. 그러므로 국가 차원의

통합적이고 협력적인 계획접근방법을 도입한 도시 정책과 관련 국가기관 간에 협력을 강조하는 가이드라인 마련이 선행되어야 한다.

끝으로 도시재생법 제2장 제9조에 명시된 지방의 도시재생 관련 업무를 총괄·조정하는 전담조직의 설치 내용을 근거로 통합적 도시재생지원기구의 설치를 실현하는 것이 도시재생법을 선진적 제도로 끌어올리는 데 기여할 것이다.

참고문헌

- EPA, "Environmental Justice", the US Environmental Protection Agency, 2012.5.14.(<http://www.epa.gov/environmentaljustice/grants/ej-showcase-r01.html>)
- EPA, "Smart Growth", 2015.3.20.(<http://www2.epa.gov/smart-growth/partnership-sustainable-communities-three-years-helping-communities-achieve-their>)
- Michael Greenberg & Jane M. Lewis, "Brownfields Redevelopment, Preferences and Public Involvement: A Case Study of an Ethnically Mixed Neighbourhood", *Urban Studies*, 2000, pp.2501-2514.
- David M. Gute & Michael Taylor, "Revitalizing Neighborhoods through Sustainable Brownfields Redevelopment: Principles Put into Practice in Bridgeport, CT", *Local Environment*, 2006, pp.537-558.
- Paul Mohai, David Pellow & Timmons J. Roberts, "Environmental Justice", *Annual Review of Environmental Resource*, 2009, pp.405-430.
- Office of Sustainable Communities, EPA, "Partnership for Sustainable Communities: Five Years of Learning From Communities and Coordinating Federal Investments." Washinton D.C., 2014.
- Partnership for Sustainable Communities, "Case Study: Bridgeport New England's Greenest City". Partnership for Sustainable Communities, 2012.6.(<http://www.sustainablecommunities.gov/community/bridgeport-new-englands-greenest-city>)
- Partnership for Sustainable Communities, "Case Study: Seattle's South Lake Union Neighborhood". Partnership for Sustainable Communities, 2012.12.(<http://www.sustainablecommunities.gov/community/seattles-south-lake-union-neighborhood>)
- Mark Smith, "Integrating Policies, Plans and Programmes in Local Government: An Exploration from a Spatial Planning Perspective". *Local Government Studies*, 2014, pp.473-493.
- The Department of Economic and Social Affairs, *World Urbanization Prospects, the 2014 Revision, Highlights*, New York: the United Nations, 2014, pp.1-32.
- UNEP, the United Nations Environment Program, "Resources". Environment for development.(<http://www.unep.org/Documents.Multilingual/Default.asp?DocumentID=52&ArticleID=58>)

파리 시와 제네바 시의 상업가로 활성화 정책

임유경
건축도시공간연구소
부연구위원

들어가며

많은 사람들이 방문하고 다양한 활동이 일어나는 상업가로는 도시에 활력을 불어넣는다. 중심상업가로는 도시 이미지를 결정하고, 지역상업가로는 지역경제의 중심이 되며, 시장가로는 주민 일상생활이 이루어지는 교류의 장이다. 세계 주요 도시는 도시 경쟁력을 높이고 고유의 정체성을 지키기 위해 상업가로를 별도의 관리 대상으로 인식하고 가로를 활성화하기 위해 노력하고 있다.

중세시대부터 상업이 번성하였으며 유럽 주요 도시로 성장한 파리 시와 제네바 시는 상업가로를 활성화하고 업종의 다양성을 유지하며 오랜 시간 동안 가업을 이어온 소상공인을 보호하기 위한 정책을 추진하고 제도를 운영하고 있다. 이 글에서는 두 도시의 상업가로 활성화 정책과 제도, 공공공간의 상업적 점유 제도를 살펴보고자 한다.*

상업가로를 도시 활성화 요소로 인식, 상업가로 관리계획 수립

파리 시와 제네바 시는 상업가로를 도시 정체성을 나타내고 도시를 활성화하는 주요 요소로 인식하고 상업기능을 유지·보존하기 위한 정책을 추진하고 있다. 두 도시에서는 우리나라의 도시관리계획에 해당하는 지역도시계획(Plan Local d'Urbanisme: PLU, 파리)과 토지이용계획(Plan d'Utilisation du Sol: PUS, 제네바)에 '상업가로'를 지정하였다.

지정 대상은 도시와 지역을 대표하는 주요 상업가로뿐 아니라 주거지역에 생활서비스를 제공하는 생활가로는 시장가로를 포함한다. 상업가로는 면적저층부를 대상으로 용도변경 규제, 가로 입면의 연속

* 이 글은 건축도시공간연구소 2014년 기본과제로 수행한 「상업가로변 건축물 저층부 및 전면공간의 합리적 이용을 위한 제도 개선 연구」(임유경·오성훈·임강륜)를 바탕으로 작성하였다.

성 유지, 상업 관련 시설물에 대한 점용 허가가 관리 제도의 주요 내용을 이룬다.

가로 성격에 따라 근린상업시설, 수공업 관련 상업시설 등 고유의 용도를 유지하도록 주거·업무 등 다른 용도로의 변경을 금지하는 한편 가로 입면이 연속적으로 조성되도록 규정하고 있다.

파리 시 지역도시계획(PLU)의 상업가로 (rue commerciale)

대를 이어 장인들이 생산하고 판매하는 빵·치즈·육가공품·포도주 등의 식료품과 각종 수공업품은 프랑스를 대표하는 특산품이며, 이들 물품과 가게는 파리 시 고유의 이미지를 형성한다.

파리 시에서는 다양한 용도의 상업 행위를 유지·보존하기 위해 도시관리계획에서 파리 전체 상업시설의 50%를 차지하는 총 연장 270km의 ‘상업가

로’를 지정, 지상층 용도를 강력하게 규제하고 있다. 지정 대상은 ‘대표적 상업가로’, ‘주요 상업가로’, ‘식료품 가로’로 구분한다.

대표적 상업가로는 샹젤리제가와 생토노레가 등 파리를 상징하는 상업가로, 주요 상업가로는 이탈리아와 제네랄 르클레르가 등 지역 차원에서 활발한 상행위가 일어나는 가로, 식료품 가로는 주변 지역 주민들이 주로 이용하는 시장가로를 포함한다.

상업가로로 지정된 가로에서는 주거나 업무 시설 등 다른 용도로의 변경이 금지된다. 시장 논리에 따라 끊임없이 변화하는 용도 변경 수요를 반영하고자 지역 주민의 의견을 수렴하여 규제 내용을 지속적으로 현실화하고 있다. 주민 의견 수렴 절차를 통해 상업가로변 건축물의 용도 및 형태 규제에 대한 주민들의 반발을 최소화하고 공감대를 형성한다.



파리 시 지역도시계획(PLU)상 상업보호가로
자료: 파리 시청 홈페이지(www.paris.fr)

Voies comportant :
une protection du commerce et de l'artisanat
une protection renforcée du commerce et de l'artisanat
une protection particulière de l'artisanat

제네바 시 토지이용계획(PUS)의 상업가로 (rue commerçantes de quartier)

제네바 시는 ‘다양성이 확보된 도시’를 도시기본 계획 목표로 설정하고, 주거지역 주민들이 일상생활 용품을 구입하는 ‘근린상업시설(commerces de proximité)*’의 수’를 지표로 설정하였다.

시는 근린상업시설 개수와 업종의 다양성을 유지하기 위해 토지이용계획에서 상업가로를 지정하고 용도를 관리하고 있다. 특히 주거와 상업 용도의 조화로운 공존을 꾀하는데, 지역을 활성화하기 위해 공공이 접근 가능한 용도(상업, 수공업, 여가, 사회·문화시설)를 활성화하는 정책을 추진하고 있다.

상업가스로 지정된 가로에서는 빈 점포가 발생했을 때 특정 용도만 입점할 수 있고 다른 용도로의 변경은 불허함으로써 근린상업가로의 특성을 유지한다. 정책 시행 결과 근린상업시설 개수가 꾸준히 증가하여 2010년과 2013년 사이에 157곳의 상업시설이 추가되어 총 878곳으로 집계되었다.



제네바 시의 토지이용계획(PUS)
붉은 실선 : 지역의 상업가로(rues commerçantes de quartier)
자료: 제네바 시청 홈페이지(www.ville-geneve.ch)

상업가로변 건축물 저층부 및 전면공간의 합리적 이용을 위한 제도 마련

상업시설은 이용자의 접근을 용이하게 하고 판매와 영업, 광고 면적을 최대화하기 위해 가로와의 접면부 공간으로 확장하는 경향을 보인다. 이에 국외 주요 도시에서는 상업가로를 활성화하기 위해 저층부 및 전면공간을 상업적으로 점용하기 위한 제도를 운영한다. 특히 공공공간을 상업적으로 점유하는 절차와 기준을 공식적으로 운영하는 경우가 많다.

파리 시와 제네바 시에서는 테라스, 매대, 광고시설물 등 상업 행위와 관련된 시설물과 차양, 어닝 등 건축물의 부속 시설물들이 공공공간(도로)의 일부를 점유할 수 있도록 허가하고 점유세를 징수한다.

파리 시의 공공공간 점유 제도 및 ‘매대와 테라스 설치 규정’

파리 시는 공공공간 정책 목표를 ‘다양한 주체들이 조화롭게 공유(Assurer un partage harmonieux de l’espace public)’하는 것으로 설정하고 제품 판매를 위한 매대와 식음 행위를 위한 테라스 설치를 위해 공공공간을 점유하는 제도를 운영한다.

공공공간 점유 제도와 ‘매대 및 테라스 설치 규정’은 「공공 소유 자산에 대한 코드」, 「지자체 운영을 위한 코드」, 「도로 코드」에 근거한다. ‘매대 및 테라스 설치 규정’에서는 매대와 테라스(폐쇄식 테라스와 개방형 테라스) 설치를 위한 법적 근거, 허가 절차, 설치 원칙과 기준을 규정한다.

매대나 테라스 설치에 대한 점용료는 ‘도로 점용료 부과 기준(tarifs applicables aux droits de voirie)’을 따르는데, 이 기준에서는 파리 전역의 도로를 1~5단계로 구분하고 시설별 점용료를 부과한다. 상업화 정도와 가로에 면한 점포의 임대료를 고려하

* 주택으로부터 걸어서 접근 가능한 위치에 있으며 주민들이 일주일에 한 번 이상 방문하는 시설을 말한다.



파리 시의 '매대 및 테라스 설치 규정'

자료: 파리 시청 홈페이지(www.paris.fr)



여 도로를 구분하는데, 단계 구분은 정량적인 기준보다는 정성적인 평가에 따라 이루어진다. 점용료를 결정하는 과정에서는 전문가 자문, 구청 의견 조회, 관련업자의견 청취 절차를 거친다.

점용 허가 및 세금 부과는 소유주 개인을 대상으로 하며, 점포 소유주가 바뀌면 허가를 재신청해야 한다. 소유주가 허가받고자 하는 공간에 대한 계획도면, 점용 전·후 비교 사진, 테이블과 의자에 대한 구체적인 설치 도면을 갖추어 담당 부서에 제출하면 이후 각 구청에서 허가 여부를 검토한다. 점용 허가 신청서 접수 후 허가를 취득하기까지의 기간은 경우에 따라 다르지만 보통 2개월 정도 소요된다. 고정적으로 설치하는 '달힌 테라스'의 경우 허가 기간이 가장 오래 소요되며, 최대 5~6개월까지 소요되는 경우도 있다. 공공공간에 대한 사적 점유는 보행자들의 안전과 통행권 확보를 전제로 이루어져야 하므로 보행로의 최소 폭(1.8m)을 확보할 수 있는 지역에서만 허가된다.

파리에서는 허가 절차와 기준을 명시한, 법적 위계를 갖는 규정 외에 매대와 테라스 설치를 위한 가이드라인(Cahier de Recommandation)을 수립해서 허가 때 참고하고 있다.

제네바 시의 공공공간 점유 제도

제네바 시에서는 '모든 사람은 공공공간을 사용할 권리가 있다'는 전제하에 다양한 용도로 공공공간을 사용하고자 하는 수요를 반영하여 점유 제도를 운영하고 있다. 특히 상업 용도로 공공공간을 점유하는 것이 지역 활성화에 기여한다고 보고 심사를 거쳐 테라스, 매대, 신문판매대의 공공공간 점유를 허가한다.

테라스는 가로변에 입지한 상업시설과 연계된 경우에 한해 설치를 허용하며, 포장마차 등 이동시설의 상업 행위는 엄격하게 제한한다. 테라스 또는 매대 설치를 위한 지침을 운영하고 있으나, 보행로를 충분히 확보해야 한다는 기본 전제하에 점유 요청이 들어올 때마다 주변 상황과 보행 가능성을 종합적으로 분석하여 허용 여부를 결정한다.



스위스 제네바 시의 주차구획 영업공간 활용 사례



©로뉴 장

최근 공공공간의 상업적 이용은 보도 공간에 그치지 않고 도로에 마련된 주차구획까지 확대되고 있다. 제네바 시에서는 공영주차장으로 조성된 주차구획의 일부 구간을 영업 공간으로 활용하는 것을 허용한다. 공공공간 점유에 대한 일반 규정을 준용하되, 허가 시 반드시 도로·교통 담당 부서와 협의하도록 하고 있다. 점용을 허가받은 점포주는 상업시설에 면한 주차구획 1~2곳에 데크를 설치하여 테이블과 의자를 놓고 영업할 수 있다.

나오며

사람들은 상업가로에서 물품을 구매하고 음식을 먹는 것 뿐 아니라 가로의 활기를 느끼면서 산책을 하고 휴식을 취한다. 상업가로를 활성화하기 위해서는 다양한 행위자가 자연스럽게 일어나고 다양한 이용 주체들이 공간을 공유할 수 있도록 제도가 뒷받침되어야 한다.

파리 시와 제네바 시에서는 공공공간의 상업적 이용을 제도화하여 공식적으로 허가 절차를 거치도록 함으로써 보행공간을 확보하면서도 다양한 상업 행위가 일어나도록 하고 있다. 최근에는 도로 위 주차장까지 상업 공간으로 활용할 수 있도록 하는 등 활력 있는 상업가로를 조성하기 위해 노력하고 있다.

우리나라에서도 카페가 증가하고 테라스 문화가 도입되면서 상업가로 건축물 전면공간을 적극 활용하려는 사례가 증가하고 있으므로 이를 효과적으로 관리하기 위한 제도를 마련할 필요가 있다.

두 도시에서는 또한 ‘상업가로’를 별도의 관리 대상으로 지정하여 가로입면의 연속성을 유지하도록 하는 등 건축 행위를 규제할 뿐 아니라 업종의 다양성을 유지하고 소상공인을 보호하기 위해 용도를 관리하고 있다.

최근 우리나라에서는 주거지역이 상업화되면서 정주환경이 악화되고 고급화(gentrification) 현상이 나타나고 있으며, 사회 문제로 대두되고 있다. 우리나라 도시 내에 여러 규모의 상업가로는 형성되고 활성화되고 있는 현 시점에서, 두 도시의 상업가로 관리 제도는 가로의 활력을 유지하면서도 고유의 특성을 유지·보존하는 데에 시사하는 바가 크다.

참고문헌

- 임유경 오성훈 임강룡, 「상업가로변 건축물 저층부 및 전면공간의 합리적 이용을 위한 제도 개선 연구」, 건축도시공간연구소, 2014.
- 박진아, 「시장경제 속 소형 상업의 위험, 도시계획적 해법은 없는가: 프랑스 파리시 지역상점 보호 및 상업가로 활성화 정책 연구」, 『한국도시계획학회지』 v.13 n.(5), 2012, pp.51-69.
- 제네바 시청 홈페이지(<http://www.ville-geneve.ch/>)
- 파리 시청 홈페이지(<http://www.paris.fr/>)

2014년 근린재생선도사업

모니터링 및 추진과정

임강륜
건축도시공간연구소
연구원

근린재생선도사업 모니터링 개요

국토교통부와 도시재생지원기구는 도시재생정책의 목표를 설정하고 도시재생선도지역의 도시재생계획 수립·시행을 위해 2014년 6월 전략계획·활성화계획 및 사업시행 가이드라인을 공고하였으며, 추후 사업시행과 모니터링을 통하여 각 가이드라인을 보완할 계획이다. 또한 선도지역의 추진실적에 대한 모니터링과 함께 평가계획(안)을 마련하고 도시재생지원기구를 통하여 지자체의 계획 수립 및 사업시행 과정에서 자문·전문적 지원과 모니터링을 수행하도록 하였다. 이와 함께 모니터링 종합결과보고서를 작성하여 국토교통부에 보고하도록 하였다.

이에 따라 도시재생지원기구는 도시재생사업의 성공적인 추진을 위해 중앙정부 및 지자체와 도시재생사업 추진 과정상의 문제를 공유하고 해결방안을 함께 모색하며, 상시적으로 지자체에 대하여 정보제공 및 컨설팅* 등을 수행하였다. 특히 도시재생선도지역의 경우 모니터링을 통하여 도시재생사업 추진 과정을 지속적으로 관찰하여 진행 과정에서 부족한 부분과 문제점을 파악하고 개선방안을 제시함으로써 사업이 원활하게 추진되도록 유도하였다.

도시재생지원기구는 각 선도지역 상시모니터링과 사업관리카드 등을 통해 사업 진행 사항을 지속적으로 점검하였으며, 지자체 요청사항들의 파악 및 점검을 통해 보완 필요사항에 대한 의견을 제시하였다. 또한 현장실사를 통한 현장파악과 도시재생 관련 주요 행사(주민설명회, 주민협의체 구성을 위한 소모임, 주민회의, 도시재생지원센터 개소식 등) 개최 시 참석하여 진행 과정을 점검하였다. 아울러 현장에서 발생하는 사항에 대한 의견을 제시하고, 주요 사항에 대해서는 주관 부서인 국토교통부와 논의하였다.

* 건축도시공간연구소는 도시재생선도지역 외 충주시·문경시·나주시·김천시·경기도청·평택시·강화군 등 지자체의 도시재생전략계획 및 활성화계획 수립과 관련하여 컨설팅 및 자문을 수행하였다.

근린재생선도사업 모니터링

항목 및 주요 내용

선도지역의 원활한 도시재생사업 추진을 위해 주민 참여 기반 구축, 행정 및 참여주체 간 협업체계 구축, 활성화계획 수립의 적정성, 계획수립 과정에서의 관련 주체 간 협업, 사업계획과 집행의 충실성 등에 대해 중점적으로 모니터링하였다.

모니터링 항목 및 주요 내용

모니터링 항목		모니터링 주요 내용
거버넌스 체계 구축	주민참여 및 역량 강화	· 기존 활동 조직 및 이해관계자 파악 · 주민설명회 및 의견수렴 · 정기적 소모임 구성 및 운영 · 주민리더 발굴 · 주민(상인)협의체 구성 및 운영 · 주민 역량 강화 프로그램 운영
	행정 지원 및 협업체계 구축	· 전담조직(전담인력) 구성 및 운영 · 행정협의회 등 관련 부서 협력체계 구축 및 운영 · 조례 제정
	전문가 활용 체계 구축	· 사업 총괄 코디네이터 선임 및 활동 · 도시재생지원센터 구성 및 운영 · 사업추진협의회 구성 및 운영 · 관련 전문가 활용 · 지역 단체 및 기업 등과의 협업체계 구축
활성화계획 수립		· 활성화계획 수립 발주 및 발주방식 · 활성화계획 수립을 위한 지역 현황 조사의 충실성 · 활성화계획안의 적정성 및 합리성 · 활성화계획 수립 과정에서의 주민의견 수렴 및 반영 · 활성화계획 수립 과정에서의 관련 주체 간 협업 · 연계 가능한 사업의 발굴 (부처협업사업, 기 추진 사업, 타 부서 사업, 민간투자사업 등) · 지방위원회 의견 수렴 및 반영 · 도시재생특별위원회 의견 반영
예산 확보 및 집행 실적		· 매칭 지방비 확보 · 교부된 국비의 집행 실적
모니터링 결과 반영		· 지원기구 모니터링에 대한 협조 및 수용 노력 · 모니터링 결과에 대한 피드백의 충실성 · 리뷰보드 결과 반영 내용

자료: 2014 도시재생지원기구 모니터링 보고서

근린재생선도사업 활성화계획

승인 과정 및 주요 사업 내용

도시재생선도지역은 모니터링 및 관문심사를 통하여 지난 2014년 11~12월 지자체별로 주민·공공기관·지역단체 등과 함께 도시재생활성화계획을 입안하였고, 국무총리가 위원장인 도시재생특별위원회 심의를 거쳐 최종 계획안을 확정하였다.* 국토교통부는 2017년까지 4년간 이들 4개 지역에 1,100억 원(지방비 50%)을 지원하고, 문화체육관광부·중소기업청 등 12개 관계 부처도 25개 사업에 2,215억 원을, 협업을 통해 함께 지원해 나갈 계획이다. 또한 신설되는 주택도시기금 등 정책금융의 활용, 건축규제 완화 및 행정적 지원 등을 통해 총 1,400억 원 규모의 민간 투자사업도 차질 없이 지원해 나갈 예정이다.

근린재생선도사업

단계별 관문심사 주요 내용

도시재생지원기구는 도시재생선도지역의 체계적인 모니터링 수행과 각 선도지역의 사업특성을 고려한 지역맞춤형 사업 관리체계를 구축하기 위하여 단계별 관문심사 방식(사전점검 - 기반 구축 - 활성화계획 수립 - 사업 추진)을 도입하여 보완 및 필요사항을 점검하였다.** 사전점검단계에서 주민참여 전담조직 구성 등 기반 구축이 우수한 지자체(창원·서울·영주)는 활성화계획 수립단계부터, 그 외 지자체는 기반 구축단계부터 진행하였다.

* 국토교통부는 2014년 11월 13곳의 도시재생선도지역 중 1차로 부산시(경제기반형)·서울시·창원시·영주시(근린재생형) 4곳에 대해 총 5,529억 원 규모의 사업계획을 승인하였으며, 이후 12월 2차로 대구 남구·광주 동구·천안·공주·군산·목포·순천·태백(근린재생형, 8곳)에 대해 총 6,500억 원 규모의 사업계획을 승인하였다.

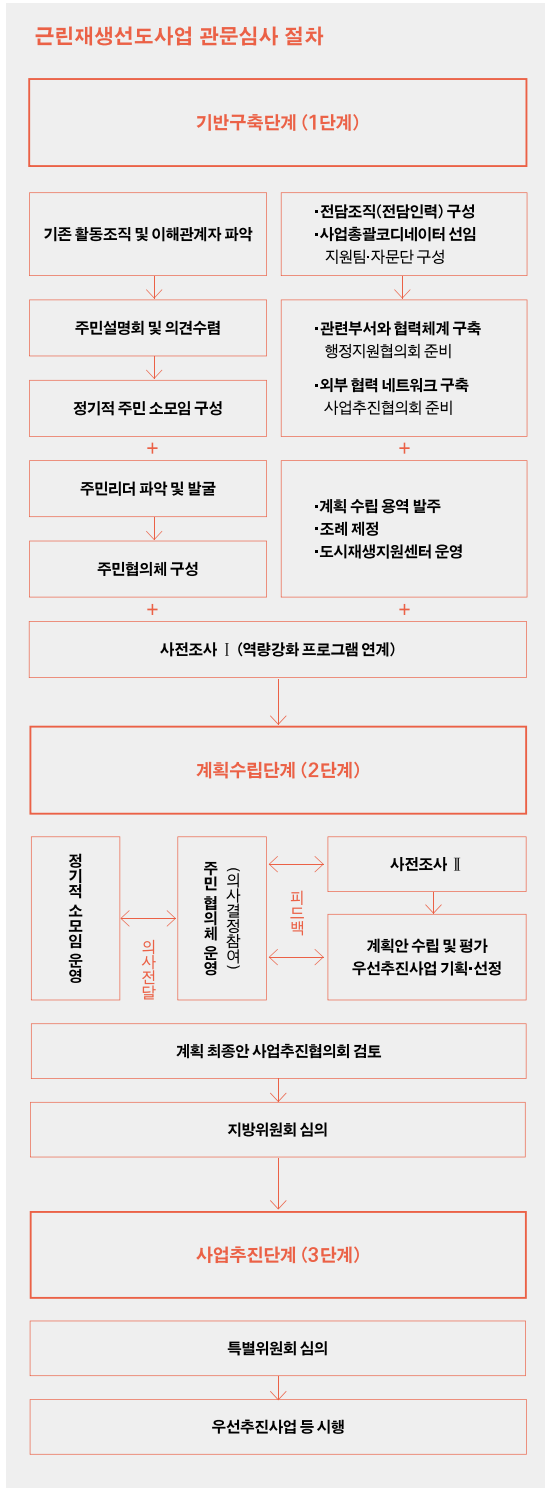
** 기반구축단계에서는 도시재생·문화·상권(산업)·복지 등의 분야별 전문가로 구성되어 진행하였으며, 활성화계획 수립단계에서는 도시재생특별위원회 민간위원과 문화·경제·복지 등 도시재생에 대한 종합적인 의견을 제시해 줄 수 있는 전문가 등으로 구성되어 진행하였다.

근린재생선도사업 활성화계획 주요 내용

구분	주요 사업 현황	주요 사업 내용
서울시 종로구 (459억 원)	<ul style="list-style-type: none"> · 1970년대 봉제산업이 밀집되어 형성됨 · 봉제산업의 침체와 8년간의 뉴타운 사업 지연에 따른 갈등과 주거환경 악화 등으로 교통반면 지역 	<ul style="list-style-type: none"> · 기존 봉제산업 특화를 위해 폐· 공가를 청년 디자이너들의 의류상품 제작 등 봉제 작업공간으로 제공 · 패션상가와 안정적인 판로 구축을 통한 유통 플랫폼 조성을 추진함 · 유네스코 유산 등목을 추진 중인 한양 성곽을 활용한 마을관광자원 개발 · 낙후된 주거환경 개선사업과 주민공동체 활성화 사업 등을 추진함
창원시 (1,765억 원)	<ul style="list-style-type: none"> · 국내 첫 자유무역항인 마산항과 제조업이 활황인 지역 · 공공청사의 이전 및 마산항 기능 축소 등으로 인구 감소(60만 → 40만) 및 쇠퇴가 심화된 지역 	<ul style="list-style-type: none"> · 이은상 등 지역 예술가 등이 활동했던 기존 골목길을 살린 창동예술촌, 창작공예촌을 활성화 · 마산항 입항선 폐선로를 활용한 공원 조성 및 마산항 워터프런트 조성 등 연계
영주시 (353억 원)	<ul style="list-style-type: none"> · 중앙선과 영동선 철도가 교차하는 교통의 요지 · 1973년 영주역 이전으로 원도심(영주 1·2동 일원)의 빈 점포 증가 및 인구 감소 등 쇠퇴가 심화된 지역 	<ul style="list-style-type: none"> · 1950년대 근대 한옥건물 등이 남아 있는 후생시장과 중앙시장의 경관 개선 및 리모델링 · 고령화된 주민의 소득창출을 위한 생활공예 등을 중심으로 하는 마을기업과 협동조합 육성 사업
대구 남구 (240억 원)	<ul style="list-style-type: none"> · 대학 캠퍼스 외곽 이전에 따른 상권 침체 · 취약계층이 밀집한 주거지 노후화 등 주거환경이 악화된 지역(대명동 일원) 	<ul style="list-style-type: none"> · 사회적 약자를 위한 안전한 생활환경 조성 및 보건· 의료 관련 대학과 연계한 건강· 복지 프로그램 운영 · 예술고· 대학, 공연예술인 등과 연계하여 생활문화 및 공연문화 활성화 사업 등
광주 동구 (506억 원)	<ul style="list-style-type: none"> · 지역의 행정· 상권의 중심지 · 도청· 시청 등의 이전에 따라 도심 기능이 약화된 원도심(충장동· 동명동 일원) 	<ul style="list-style-type: none"> · 국립아시아문화전당 조성(2015.9.)과 연계한 도심문화산업 유치 및 예술의 거리 활성화 · 생활공예 활성화, 근대양옥 정비 등 정주환경 개선과 지역공동체 활성화 사업 등
천안시 (2,080억 원)	<ul style="list-style-type: none"> · 천안시의 행정· 문화· 상권의 중심이었으나 시청· 경찰서 등의 신시가지 이전으로 쇠퇴한 지역(천안역 일원) 	<ul style="list-style-type: none"> · 인근 지역대학과 산업단지 때문에 증가하는 청년층과 외국인 학생, 근로자 등 다문화계층을 위해 빈 건물을 활용한 대학생 커뮤니티 기숙사나 창업· 창작 공간을 조성, 다문화특화거리와 다문화지원센터 조성 등
공주시 (1,036억 원)	<ul style="list-style-type: none"> · 문화재 보존에 치중한 환경 정비 소홀로 쇠퇴한 원도심(웅진동· 중학동 일원) 	<ul style="list-style-type: none"> · 고도(高度)의 풍부한 역사관광자원을 활용한 재생사업을 추진 · 무령왕릉, 공산성 등 관광자원과 연계하여 원도심 곳곳에 '테마가 있는 이야기 길'을 조성 · 관광객 편의를 위한 보행 및 가로환경 정비 등을 통한 도심관광 활성화 추진
군산시 (727억 원)	<ul style="list-style-type: none"> · 내항의 기능 상실과 신시가지로의 상권 이동으로 쇠퇴한 원도심(월명동 일원) 	<ul style="list-style-type: none"> · 근대건축물(히로쓰가옥) 복원· 정비 등을 통한 근대역사경관 조성 및 게스트하우스, 체험전시관 조성 · 동국사, 근대역사박물관 등 관광자원을 활용한 도심체류 관광 활성화 사업 등을 추진
목포시 (339억 원)	<ul style="list-style-type: none"> · 목포시의 중심지였으나, 하당· 남악(도청 소재) 신도시 조성으로 인구유출 등 쇠퇴한 원도심(목원동 일원) 	<ul style="list-style-type: none"> · 목포역~유달산 관광루트 개발 · 지역 대표음식 특화거리 조성 · 공가를 활용한 지역 출신 작가마을 조성 및 게스트하우스 조성 등
순천시 (1,480억 원)	<ul style="list-style-type: none"> · 전남 동부권 교통· 행정의 중심지 · 외곽 신시가지 조성으로 공동화된 원도심(향동· 중앙동 일원) 	<ul style="list-style-type: none"> · 순천부읍성 등 지역자산 활용 및 도심 공원· 정원 조성 등을 통해 도심관광 활성화 · 노후 주거지에 옥상녹화, 신재생에너지 보급 등 에코마을 조성 · 공가를 활용한 게스트하우스 조성 등 주민소득 창출사업을 함께 추진
태백시 (103억 원)	<ul style="list-style-type: none"> · 1980년대까지 석탄산업 절정기 때의 지역상권 중심지 · 석탄사업 사양화에 따른 쇠퇴지역(통동 일원) 	<ul style="list-style-type: none"> · 공· 폐가를 활용하여 보건· 보육시설 등 주민 편의· 복지시설 확충 · 지역의 자연자원을 활용한 마을기업 육성 및 유희시설을 활용한 관광자원화, 주민 일자리 창출 사업 등

자료: 국토교통부 보도자료, 2014.12.15.

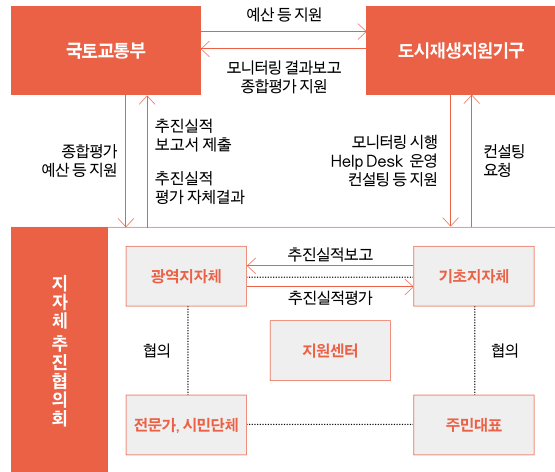
근린재생선도사업 관문심사 절차



근린재생선도사업 성과평가 개요

도시재생선도지역은 「도시재생 활성화 및 지원에 관한 특별법」 제24조와 동법 시행령 제31조에 따라 지자체가 수립한 도시재생활성화계획의 전년도 추진실적 및 사업 추진성과 등을 점검하여 시·도지사에게 제출하여야 한다. 시·도사는 지자체가 제출한 실적 및 성과를 평가하여 국토교통부 장관에게 제출*하고, 국토교통부 장관은 종합평가**를 실시하여 부진사업은 개선방향을 제시하고, 실적이 우수한 지자체는 인센티브를 부여하여 성취동기를 높인다. 도시재생선도지역의 추진실적 평가체계와 절차는 아래와 같다.

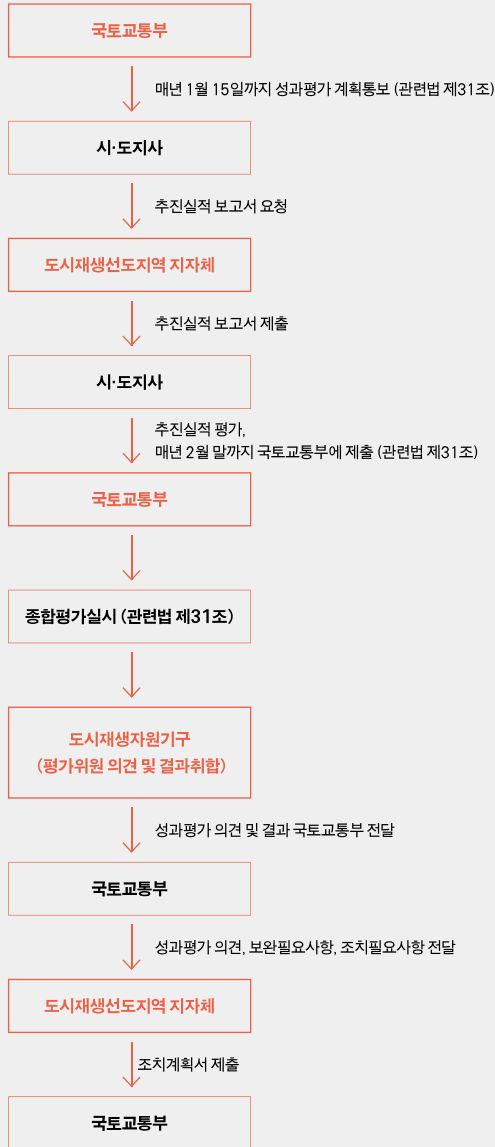
도시재생선도지역의 추진실적 평가체계



* 광역지자체는 도시재생사업을 추진한 소관 지자체의 성과관리 추진실적보고서를 반영하여 추진실적을 평가, 매년 2월 말까지 국토교통부로 제출하여야 한다.

** 국토교통부는 ①지자체의 성과관리 추진실적보고서, ②광역지자체의 추진실적평가 결과, ③도시재생지원기구의 모니터링 결과보고서를 토대로 종합평가를 시행하였다.

도시재생선도지역의 추진실적 평가절차



2014년 도시재생선도사업 추진실적 평가 과정 및 향후 계획

국토교통부와 도시재생지원기구는 평가결과의 일관성과 객관성을 유지하기 위해 도시재생특별위원회 민간위원 및 단계별 관문심사 점검위원 등 분야별 위원 중에서 평가위원회를 구성하여 평가를 진행하였다. 또한 선정된 평가위원회가 객관적인 시각에서 각 사업유형과 지원규모를 고려하여 평가할 수 있도록 지자체 실적자료와 도시재생지원기구 모니터링 의견, 평가지표를 평가 이전에 송부하여 충분히 종합적으로 파악할 수 있도록 하였다.

이후 평가 당일 평가위원회는 지자체별 담당 도시재생지원기구의 모니터링 결과를 보고 받고, 질의를 통하여 추진실적 보고서 및 모니터링 보고서 외 추진과정과 현장 상황에 대한 논의를 진행하여 평가를 실시하였다. 평가 이후 각 선도지역에 대한 평가위원별 의견과 보완이 필요한 사항을 종합하여 지자체에 평가결과 조치요구사항을 송부하고, 해당 사항에 대한 조치계획을 회신하도록 하였다. 해당 조치계획에 대한 이행결과는 지원기구 모니터링 시 집중 점검하기로 하였다.

2014년 도시재생선도지역의 추진실적 평가는 선도지역 지정(2014년 5월), 활성화계획 승인(2014년 12월) 일정을 고려하였을 때 지자체별 부족한 점을 진단하고 우수한 점을 지속시키는 동시에 전문가 컨설팅을 통해 지자체가 해당 결과를 토대로 계획수립과 변경·집행·사업시행 등 전반적인 체계를 개선 및 보완하는데 목적이 있다. 또한 국토교통부와 도시재생지원기구 역시 추진실적 평가과정을 통하여 정책을 마련하고, 법령과 각종 가이드라인 등을 개선하는데 있다.

건축물

그린리모델링사업

엄정희
국토교통부
녹색건축과 과장

최근 우리는 전력 부족에 의한 전력난으로 일상생활과 산업생산 등에 큰 어려움을 겪은 바 있다. 기후변화에 따른 만성적인 에너지 위기 문제와 절전 등 에너지 수요 감축 위주의 에너지 정책은 우리의 삶의 질에도 큰 영향을 미치며, 전 세계적으로도 에너지 안보를 확보하고 온실가스 감축을 통해 기후변화에 대응하기 위하여 다양한 노력들이 추진되고 있다.

2011년 기준으로 온실가스 배출량이 세계 7위 수준인 우리나라도 국제사회의 노력에 동참하기 위하여 2020년까지 온실가스 배출 전망치(Business As Usual: BAU) 대비 30% 감축목표를 설정하였으며, 건물 부문에서는 26.9% 감축계획을 발표하였다.

우리나라에서는 건물 부문 국가 온실가스 감축목표 달성을 위해 「녹색건축물 조성 지원법」을 제정하여 2013년부터 시행하고 있으며, 이를 기반으로 다양한 정책과 사업들을 추진하고 있다. 다만 건물 부문의 온실가스 감축을 위해서는 신축 건축물보다는 전체 건축물의 약 4분의 3을 차지하는, 15년 이상 경과된 노후 건축물에 대한 에너지 성능 개선이 중요하다. 건물 온실가스 감축목표 달성을 위해서는 건축물 에너지 감축량 중 50%를 차지하는 기존 건축물의 에너지 성능 개선이 필요하고, 이것이 시급한 과제라 할 수 있다.

따라서 국토교통부에서는 공공과 민간이 기존 건축물의 성능개선을 위해 자발적으로 노력하도록 유도하는 정책을 고심하게 되었으며, 기존의 노후화된 건축물을 대상으로 에너지 성능을 개선하고 에너지 수요를 줄이기 위한 그린리모델링 지원정책을 마련하여 2013년부터 시행하고 있다.

그린리모델링은 우리나라의 금융과 정책 환경, 해외 사례를 종합적으로 고려하여 건축주의 부담을 최소화하면서 기존 건축물의 에너지 성능을 자발적으로 개선하도록 유도하는 정책이다. 그린리모델링

은 창의적인 아이디어와 접목할 경우 저비용으로 에너지 성능을 향상시킬 수 있으며, 실제로 공공청사에서 공사후 에너지 사용량이 30% 이상 절감되는 효과를 보이고 있다.

제도 현황

그린리모델링 제도는 공공과 민간 부문으로 나뉘어 진다. 공공 부문에서는 성공 모델을 창출하여 국민의식을 높이고 녹색건축물 조성 활성화 및 민간 부문 확산을 유도하기 위해 시범사업을 전개하고 있으며, 민간 부문에서는 건축주가 비용부담을 최소화하여 자발적인 참여를 유도하기 위해 사업비에 대한 은행 대출과 이에 따른 이자지원을 하고 있다. 한국시설안전공단 내에 설치된 그린리모델링 창조센터에서는 국토교통부의 업무위탁을 받아 실질적인 업무를 추진하고 있다.

그린리모델링 시범사업

공공 그린리모델링 시범사업은 국가, 지자체, 공공기관이 소유·관리 중인 공공 건축물을 대상으로 한다. 이는 사업기획지원 사업과 시공지원 사업으로 나누어 진다.

사업기획지원은 2013년부터 시행하였으며 이 사업으로 기존 건축물 현황 조사, 에너지 성능개선 사업기획, 사업 타당성 검토, 최적 사업비 제안, 에너지 성능개선 설계 등을 지원한다. 사업기획지원 사업을 통해 2013년 6개 사업, 2014년 7개 사업을 지원하였다. 다만 2015년부터는 사업의 효율성을 높이고 수혜 대상을 늘리기 위해 사업기획지원을 다시 그린 클리닉(노후건물 현황평가)*과 그린 코치(설계 컨설팅)**로 구분하여 시행할 계획이다. 즉 그린 클리닉을 통해 노후 건축물 현황평가를 하고, 이 중 사업추진 가능성이 높은 일부 사업에 대해 그린 코치를 통해 설계 컨설팅

을 추가 지원한다. 2015년 이미 그린 클리닉으로 26개 사업을 선정하였으며, 이 중 2개 사업에 대해서 설계 컨설팅까지 지원할 예정이다.

사업기획지원 사업

2013년(6건)	2014년(7건)
<ul style="list-style-type: none"> · 광주 주월초교 · 부천 원미시립도서관 · 광주입동 근로자종합복지관 · 문경시청사 · 부산지방국토관리청 · 서울세관 별관 	<ul style="list-style-type: none"> · 인천의료원 · 정읍시 연지청사 · 한국환경산업기술원 연수동 · 한국도로공사 군위지사 · 목포대학교 사회과학관 · 거창여고 · 춘천교도소
2015년(26건)	
<ul style="list-style-type: none"> 그린 클리닉(26건) 	<ul style="list-style-type: none"> · 서초구민회관 등
<ul style="list-style-type: none"> 그린 코치(2건) 	<ul style="list-style-type: none"> · 정부서울청사 본관 · 제주대학교 농업생명자원과학대학

시공지원을 통해서는 그린리모델링으로 전환하기 위한 단열, 창호, 기밀, 일사조절장치 등의 공사비를 지원하므로 실질적인 공사비 혜택을 받을 수 있다. 2013년 4개, 2014년 4개 사업을 지원하였으며 2015년에는 일사조절장치 개선에 초점을 맞추었으며 이미 선정된 5개 사업을 지원할 예정이다. 사업기획지원과 시공지원을 연계하기 위하여 2013년 사업기획지원 사업 대상 중 우수 사례 2곳***을 2014년 시공지원 사업 대상으로 선정하기도 하였다. 이와 같은 방식으로 사업계획지원과 시공지원을 거쳐 준공된 서울세관 별관의 경우 에너지 효율등급이 기존 3등급에

- * 그린 클리닉(Green Clinic) : 노후로 인한 단열성능 저하로 냉·난방 효율이 떨어지는 건물을 대상으로 '그린리모델링 전문가'가 방문하여 실내 환경을 평가
- ** 그린 코치(Green Coach) : 그린 클리닉에서 현황평가를 거친 건축물을 대상으로 노후건물 개선을 위해 설계 컨설팅 및 설계 지원
- *** 서울세관 별관, 문경시청사

서 1등급으로 개선되고, 에너지가 기존 건축물 대비 30% 이상 절감되는 효과를 기대하고 있다.

시공지원 사업

2013년(4건)

- 충북대학교 생활관
- 문수면사무소
- 고창 동리국악당
- 청주시립미술관

2014년(4건)

- 경기도청 제2별관
- 수자원공사 물사랑 어린이집(대전)
- 문경시청사
- 서울세관 별관

2015년(5건)

- 광주광역시 시립청소년직업체험센터
- 전남 무안 농업기술센터
- 서귀포의료원
- 한국건설기술연구원 연구동
- 국회의사당

민간 그린리모델링 이자지원 사업

민간 그린리모델링 이자지원 사업은 민간 건축주가 자발적으로 그린리모델링을 추진하여 향후 그린리모델링 제도가 활성화될 수 있는 기반을 마련하기 위한 사업이다. 민간 금융을 활용하되 정부가 이자를 지원해 건축주의 초기 사업비에 대한 부담을 줄이고 에너지 절감비용으로 투자비를 상환하도록 해 자발적인 그린리모델링을 유도하고 있다.

민간 건축주는 건축물의 그린리모델링 사업 추진 시 민간 금융을 대출받아 에너지 성능개선 공사를 시행하고 이자는 국비를 지원 받는다. 에너지 성능개선 정도에 따라 최대 4%의 이자를 5년간 지원 받게 된다. 대출은 비주거 건물은 동당 50억 원, 공동주택은 1가구당 2,000만 원, 단독주택은 5,000만 원까지 가능하다. 민간 그린리모델링 이자지원 사업은 2014년 처음 시작되었으며 2014년 한 해 동안 350여 건에 557억 원 규모의 사업이 신청되었다.

이자지원을 통해 사업이 이루어진 대표적 사례로는 서울 성북동에 소재한 라파엘센터가 있다. 1997

년 지어진 이 건물은 외국인 노동자 무료 진료시설로, 외벽 디자인과 단열 및 창호 성능을 개선하여 냉·난방 에너지가 30% 이상 절약되었을 뿐 아니라 이미지 개선에도 큰 효과를 보이고 있다.

서울 성북동 라파엘센터 수법 사례

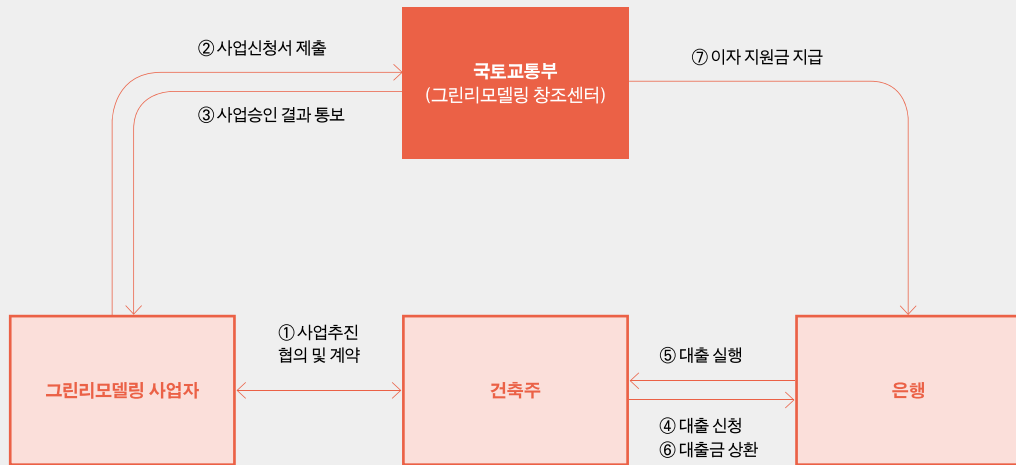


시공 전



시공 후

그린리모델링 이자지원사업 모델



향후 계획

기존 건축물의 에너지 성능개선을 자발적으로 유도하기 위하여 그린리모델링 제도는 보다 활성화되어야 하며, 특히 민간 부문에서의 이자지원 사업 참여가 절실하다.

이자지원 사업의 발굴을 위해 지자체 협업을 통한 지역 맞춤형 그린리모델링 사업 모델을 마련할 계획이다. 이를 위해 금년 1월에는 국토교통부 - 제주도 간 MOU를 체결하였으며, 앞으로도 협력 대상을 확대하고자 노력하고 있다.

또한 에너지 소비가 많은 병원과 편의점 등을 대상으로 사업설명회를 꾸준히 실시하고, 성공사례를 발굴하여 방송·언론 등에 다각적으로 홍보할 계획이다. 2014년의 경우 TV 광고와 UCC 공모전, 지하철 광고 등을 추진한 바 있다.

이 밖에도 공동주택 평가절차, 에너지 성능 및 공사비 입증서류 등을 간소화하고, 대출취급 금융기관 확대를 추진하는 등 그린리모델링 사업성 개선과 인센티브 지원방안에 대해 많은 연구를 진행하고 제도화할 예정이다.

영국 템스터널, 대중을 위한 공연장으로 활용

<http://www.archdaily.com/623192/172-year-old-tunnel-project-to-become-london-s-newest-performance-venue/#more-623192>

<http://www.dezeen.com/2015/04/21/isambard-kingdom-brunel-first-project-tunnel-shaft-london-underground-venue-rotherhithe>

172년의 역사를 가진 세계 최초의 하저터널인 템스터널(Thames Tunnel)이 대중을 위한 새로운 공간으로 다시 태어난다.

영국 런던 템스 강에 위치한 템스터널은 19세기 영국 최고의 공학자 이잠바드 킹덤 브루넬(Isambard Kingdom Brunel)의 첫 프로젝트로, 1843년에 아버지 마크 브루넬과 함께 완공하였다.

템스터널은 런던 동부지구의 와핑(Wapping)과 로더히스(Rotherhithe)를 잇는 세계 최초의 수중터널로, 원래는 마차로 두 지역을 오가기 위한 보행자 터널로 건설되었다. 하지만 1860년대 이스트런던 철도가 매입하여 철도 터널로 사용하기 시작해 대중에게는 폐쇄되었으며, 이후 템스터널의 주 출입구였던 로더히스 샤프트(Rotherhithe Shaft)는 증기기관차의 환기구로 사용되었다.

150년의 시간이 지난 최근 브루넬 뮤지엄은 템스터널의 일부인 로더히스 샤프트를 대중을 위한 음악 공연장, 극장, 이벤트 공간으로 재탄생시킬 계획을 발표하였다.

설계를 맡은 테이트 해머 스튜디오는 문화적 유산인 기존의 구조물에는 영향을 끼치지 않는 독립적인 캔틸레버 계단을 설치하는 ‘Ship-in-a-bottle design’을 콘셉트로 설계를 진행할 것이며, 현재 매우 협소한 입구를 개선하기 위해 새로운 입구도 설치할 예정이라고 밝혔다.

테이트 해머의 건축가 제리 테이트(Jerry Tate)는 “우리는 브루넬의 유산을 존중하고 보호할 것이며, 새롭고 흥미로운 방법으로 공간을 즐길 수 있도록 하겠다”라고 전하였다.

© Tate Hammer



로더히스 샤프트 활용(안)

자료: <http://www.archdaily.com>



로더히스 샤프트 내부 진입 계단 계획(안)

자료: <http://www.dezeen.com>

MoMA, 도시의 균형적 성장을 위한 전술적 도시론 전시

<http://uneven-growth.moma.org>

[http://www.archdaily.com/610372/
share-your-ideas-of-tactical-urbanism-
with-moma](http://www.archdaily.com/610372/share-your-ideas-of-tactical-urbanism-with-moma)

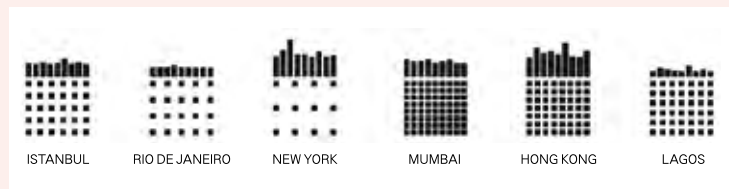
현대 도시화의 가장 큰 문제점을 불균형 성장으로 보고, MoMA는 전술적 도시론에 대한 아이디어 공유를 통해 도시의 균형적 성장과 살기 좋은 도시를 만들고자 하는 노력을 하고 있다.

2030년 세계 인구는 80억 명으로 증가할 것으로 예상되며, 이로 인한 급속한 도시 팽창의 반복은 도시의 불균형 성장으로 이어질 것이다. 80억 인구 중 50억 명이 도시에 거주하겠지만, 자원부족 등의 이유로 가난한 삶을 살 수밖에 없다. 이는 분명 우리 사회가 당면하게 될 중요한 문제이기 때문에 각 시 당국, 도시 계획자, 디자이너, 경제학자 등 전문가들은 도시의 균형적 성장을 위해 서로 힘을 합쳐야 한다.

최근 MoMA는 이러한 문제에 대한 대응책의 일환으로 ‘불균형 성장: 메가시티를 위한 전술적 도시론(Uneven Growth: Tactical Urbanisms for Expanding Megacities)’이라는 주제로 전시를 열었다. 14개월 동안 진행된 이 전시는 국제적 논의와 아이디어 공유를 통해 불균형 성장의 완화와 살기 좋은 도시를 만들기 위해 필요한 노력들을 알아보는 기회로, 가까운 미래에 발생할 수 있는 도시 문제의 해결책을 마련할 수 있을 것으로 기대된다.

홍콩, 이스탄불, 라고스, 뭄바이, 뉴욕, 리우데자네이루와 같은 메가시티를 대상으로 각 팀의 연구자와 실무자들은 새로운 건축적 가능성을 살펴보았다. 이러한 도전은 공식·비공식, 상향식·하향식 도시개발의 관계를 상징함으로써 ‘도시 불균형 극복을 위한 건축가와 도시 계획자의 역할은 무엇인가’에 대한 고찰로 귀결되었다. 14개월간의 논의를 거친 설계 시나리오 결과물은 공공공간의 녹지, 주거 환경, 자연 등 도시 문제에 대응하기 적합한 전술적 도시론으로 정리되어 MoMA를 통해 공개될 것이다.

전시와 함께 진행되는 온라인 포럼을 통해 한시적 혹은 상향식 개입의 형태를 가진 전술적 도시론의 전 세계적 사례를 누구나 게시할 수 있으며, 수렴된 의견은 2015년 베니스 비엔날레의 ‘변화를 위한 아이디어’ 프레젠테이션에 포함될 예정이다.



6개 메가시티의 불균형 성장

자료: Uneven Growth (<http://uneven-growth.moma.org>)

지하철 선로 하부공간의 변신, 마이애미 언더라인

<https://www.theunderline.org>

<http://www.miamiherald.com/news/local/community/miami-dade/article12719666.html>



마이애미 언더라인

자료: 언더라인 공식 홈페이지
(<https://www.theunderline.org>)

마이애미 강변의 브리켈(Brickell) 역에서 데이드랜드 남부(Dadeland south) 역까지 10마일(약 16km)에 이르는 지하철 선로 하부에 자연과 예술이 어우러진 선형의 공원이 조성될 예정이다.

지하철 선로의 하부공간의 가능성을 본 메그 데일리(Meg Daly)는 언더라인 프로젝트의 후원단체인 'Friend of The Underline'을 설립하였다. 건축가, 디자이너, 도시계획가, 법률 및 회계 전문가 등으로 구성된 비영리 단체 Friend of The Underline은 마이애미 데이드 카운티 교통 및 공원부서와 제휴하여 마이애미 언더라인 프로젝트를 진행하고 있다.

마이애미 언더라인 프로젝트는 지역 커뮤니티를 연결하고 보행자와 자전거 이용자의 안전 개선, 자연과 어우러진 40만m² 이상의 오픈 스페이스 확보, 접근하기 쉬운 운동공간 조성을 통해 지역 주민들의 건강한 라이프스타일 추구에 기여할 것으로 보인다. 또한 언더라인 자체를 캔버스 삼아 다양한 예술적 시도를 함으로써 도시 전체를 예술공간으로 거듭나게 할 전망이다.

10마일에 이르는 언더라인은 마이애미 데이드 카운티의 모든 교통 요소들을 통합하는 첫 번째 통로가 될 것이다. 특히 마이애미 시내와 멀리 떨어진 북부와 남부 지역, 기존의 남부 데이드 트레일과 앞으로 건설 예정인 루드람 트레일을 연계하여 마이애미의 각 지역 간 접근성을 높여 주게 된다. 이는 교통체증 감소, 630만 톤의 이산화탄소 감소 등 환경적인 면을 비롯하여 경제적으로도 긍정적인 영향을 끼칠 것으로 기대된다.

마이애미 대학의 건축과 학생과 교수진은 설계 스튜디오 수업에서 지난해 마이애미 언더라인의 산책로·공원·교차로의 콘셉트 디자인을 진행하였으며, 올 봄학기에는 마이애미 대학교와 브리켈 역의 콘셉트 디자인을 진행하였다. 언더라인은 오는 9월에 계약을 완료한 뒤 내년엔 공사를 시작할 예정이며, 학생들의 디자인을 바탕으로 마스터플랜을 완성한다. 마스터플랜의 총괄 관리자로는 뉴욕 하이라인의 공동작업자인 제임스 코너 필드 오퍼레이션(James Corner Field Operations)이 선정되었다. 디자인을 진행하면서 주민들의 의견을 적극 반영할 계획이며, 이메일을 통해 주민들의 아이디어를 공모 받을 예정이다.

Friend of The Underline은 현재 마이애미 시와 코랄 게이블스 시 등의 재단에서 자금을 지원받고 있으며, 언더라인 건설과 지속적인 유지·관리를 위해 공공 부문과 민간 부문 모두에서 후원자를 모집 중이다.



©LandscapeDE

브리켈 역 현재



©LandscapeDE

브리켈 역 변경안



©Anna Baez

마이애미 대학교 현재



©Anna Baez

마이애미 대학교 변경안



©마이애미 대학교 건축과

비즈카야 노선 현재



©마이애미 대학교 건축과

비즈카야 노선 변경안

자료: 언더라인 공식 홈페이지 (<https://www.theunderline.org>)

미국, 2015년 안전거리법 개정안 발표

<http://www.smartgrowthamerica.org/2015/04/29/bipartisan-coalition-introduces-the-safe-streets-act-of-2015>

미국 하원은 최근 ‘2015년 안전거리법’ 개정안을 발표하였다.

지난 4월 28일 민주당과 공화당 양 당 대변인은 자동차라는 하나의 이동수단에만 최적화된 현재의 도로가 아닌 보행자, 자전거 이용자, 대중교통 이용자, 자동차 운전자 등 모든 도로 교통수단 이용자가 안전하게 이용할 수 있는 도로 형태인 완전도로(Complete Streets) 조성을 위한 ‘2015년 안전거리법’(the Safe Streets Act of 2015) 개정안을 발표하였다. 이 법안은 계획, 설계, 도로건설 시 완전도로를 구현하기 위한 새로운 연방정부 투자 프로젝트로 미국 지역 사회의 거리를 더욱 안전하고 편리하게 만들 것이다.

미국완전도로연합회(National Complete Streets Coalition) 부국장 스테파니 세스킨(Stefanie Seskin)은 “안전거리법은 아이·어른·노인 모두가 자동차·버스·자전거를 타거나 거리를 걷거나 혹은 보조장치를 이용하거나 장소와 상황에 상관없이 거주 지역 내에서 안전을 보장할 것이다. 또한 연방정부의 투자를 통해 미국 전역에 지속적으로 안전한 거리를 만들어 나가겠다”라고 안전거리법 개정안에 대한 입장을 표명하였다.

공화당 데이비드 조이스 의원은 성명을 통해 “모두가 안전한 도로를 만들기 위해 노력하는 것은 지극히 당연한 일이다. 완전도로는 국민들이 어떠한 교통수단을 이용하더라도 목적지까지 안전하게 도착할 수 있는 도로환경을 제공할 것이며, 양당의 안전거리법안은 곧 현실이 될 것이다”라고 발표하였다.

민주당 도리스 마쓰이 의원도 “해마다 보행자와 자전거 이용자들의 부상과 죽음이 끊이지 않으므로 현재 도로법을 재고할 필요성이 있다. 이미 완전도로 적용 지역의 사례를 보면 교통사고·교통혼잡·대기오염의 감소 등의 결과를 도출하였으며, 지속 가능한 프로젝트로서 큰 성공을 거두었다”라고 전하였다.

의회는 몇 주 동안 이 안전과 기타 관련 법안에 대해 논의를 거칠 예정이며 SGA(Smart Growth America)를 통해 법안에 대한 국민들의 의견을 수렴할 예정이다. 의회는 안전하고, 편안하고, 걷기 좋은 거리를 만들기 위하여 국민들의 적극적인 제안을 기다리고 있다.

LA, 주차로 보호된 자전거 도로

<http://la.streetsblog.org/2015/04/03/city-of-l-a-s-first-parking-protected-bike-lanes-reseda-boulevard/#more-107248>

<http://la.streetsblog.org/2015/03/24/englander-touts-reseda-great-street-upgrade-includes-protected-bike-lanes>

LA 최초의 '주차로 보호된 자전거 도로(Parking-Protected Bike Lane)'는 보행과 자전거 이용이 편리하고 안전하도록 교통환경을 개선하는 매우 효과적인 방법이다.

최근 로스앤젤레스는 노스리지(Northridge) 지역의 레세다 대로(Reseda Boulevard)의 파르테니아 도로에서 플러머 도로에 이르는 1마일 거리에 주차로 보호된 자전거 도로를 설치하였다. 레세다 대로는 LA시장 에릭 가르세티가 선정한 '개선이 필요한 15개 도로' 중 하나로, 좋은 거리 만들기 프로젝트(Great Streets Initiative)의 일부이다.

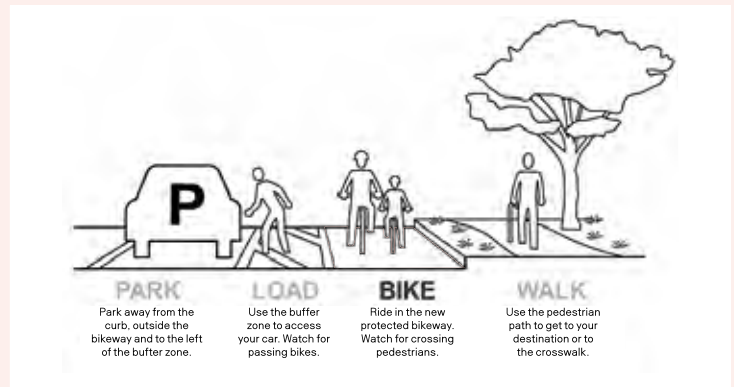
레세다 대로의 주차로 보호된 자전거 도로는 인도 옆 주차 공간과 주행 도로 사이에 있던 기존 자전거 도로의 위치를 뒤바꾼 것으로, 자전거 이용자는 인도와 주차된 차 사이를 달린다. 주차 공간과 자전거 도로 사이에는 반사 플라스틱 재질의 볼라드를 설치한 버퍼 공간을 마련하여 이를 이용하는 시민 모두에게 편리함을 제공한다. 하지만 시행 초기 단계인 지금, 새로운 제도에 모두 익숙하지 않기 때문에 자전거 도로에 주차를 한 경우가 빈번히 발생하여 경찰이 현장에서 교육을 진행하기도 한다. 또한 빈번하게 하차와 하역을 반복하는 배달원들은 여전히 인도와 가까운 자전거 도로에서 비상등을 켜 채 작업하며, 새로운 도로 디자인으로 협소해진 주변 공간에 불만을 털어놓기도 하였다.

지역 회의에서 레세다 프로젝트에 많은 열정을 보인 미치 잉글랜드 LA 시의원은 "레세다의 새로운 도로 디자인은 2013년 채택된 노스리지 비전 계획안에서 발전한 것으로, 주요 목적은 보행과 자전거 이용이 편리하고 안전하도록 교통 흐름을 조절하는 것이다"라고 설명하였다. 그는 "새로운 도로 패턴은 안전을 위해 개선된 디자인"이라고 강조하면서 "다른 도시의 자전거 도로, 경관 계획 등과 비교했을 때 매우 저렴한 비용으로 교통환경 개선이 가능한 효과적인 방법"이라고 덧붙였다.



©Joe Linton/Streetsblog LA

레세다 대로 자전거 도로 적용현황



©SFMTA

주차로 보호된 자전거 도로 다이어그램

녹색건축물 활성화를 위한 「녹색건축물 조성 지원법」 개정

국토교통부 녹색건축과
2015.5.27.

국토교통부(장관 유일호)는 녹색건축 활성화를 위한 「녹색건축물 조성 지원법」 일부개정안을 5월 말부터 시행한다. 이번 개정안은 지난 2014년 5월 「녹색건축물 조성 지원법」 개정 후 제도시행을 위한 세부 기준들을 규정한 시행령·시행규칙을 마련함으로써 시행하게 되었다.

주요 내용으로는 ▲공공건축물 중 연면적 3,000㎡ 이상인 교육시설과 업무시설에 대해 여름철 에너지 소비절감을 위한 차양 등 일사조절 장치와 단열재 및 방습층, 지능형계량기(BEMS*)의 설치를 의무화하여 냉방에너지 절감을 유도하고 ▲건축물 매매·임대 시 거래계약서에 첨부해야 했던 에너지평가서의 첨부 의무를 폐지하며 ▲건축물 에너지 사용량 정보를 부동산 포털** 등에 공개(공공 부문의 선도적인 참여를 위한 공공건축물 에너지 소비량 공개)한다는 것들을 다루고 있다.

또한 ▲문화·집회시설, 병원, 학교 등 일정규모 이상 공공건축물***의 에너지 소비량을 공개하여 에너지 절약에 대한 공공부문의 선도적인 참여를 유도하고 모범사례를 구축하며 ▲일정 규모 이상의 공공건축물****을 건축하는 경우에는 녹색건축·에너지 효율등급 인증을 받고 그 결과를 건축물 대장 등에 표기한다. 또한 ▲그린리모델링 활성화를 위해서 보조금 지원 근거를 마련하고 지원센터를 설치하며 ▲효율적인 건축물 에너지 관리를 위한 전문 인력을 양성한다는 등의 내용을 담고 있다.

이번 법의 시행으로 그린리모델링 사업의 지속적인 지원은 물론 건물 에너지 정보 공개 확대 및 관련 전문 인력의 체계적인 양성이 가능해져 녹색건축 활성화에 크게 기여할 것으로 기대된다.

* BEMS(Building Energy Management System): 건물에너지 절감을 위해 에너지 원별 센서·계측장비, 분석 S/W 등을 유·무선 통신망으로 연계하여 실시간 에너지 상황을 모니터링하고 제어하는 통합 관리 시스템

** 현재 녹색건축포털 그린투게더(www.greentogether.go.kr)에서 공개 중이며 연내 네이버, 부동산114 등 일반 부동산 포털까지 확대 예정

*** 공공건축물 중 연면적이 3,000㎡ 이상이고 사용승인 후 10년이 경과된 문화·집회시설, 운수시설, 병원, 학교·도서관 등

**** 공공건축물 중 연면적이 3,000㎡ 이상이며 에너지 절약계획서 제출대상(연면적 500㎡ 이상인 건축물 중 단독주택, 동·식물원 등 제외) 건축물

지역공동체 거점 개발을 위한 마을공방 육성 사업 추진

행정자치부 지역경제과
2015.4.28.

전국에 있는 폐광촌 지역 폐교 건물이 지역공동체 거점으로 거듭난다. 행정자치부(장관 정종섭)는 서울 성동구·종랑구, 부산 해운대구·사하구, 경기 평택시, 강원 태백시, 충남 홍성군, 전북 정읍시, 전남 순천시, 경북 상주시·문경시 총 11곳을 마을공방 육성사업 대상지로 선정하였다.

이번에 선정된 지자체는 지자체 특성과 사업규모 등에 따라 적게는 1,500만 원에서 많게는 1억 5,600만 원의 국비를 지원받게 된다(국비 9억 원과 지방비 9억 원 등 총 사업비는 18억 원). 지방비는 지역별 시설물 규모와 유형 등에 따라 탄력적으로 운영된다.

지원범위는 마을공방 건축(신축·리모델링)에 필요한 설계비, 건축공사비(부지 매입비 제외)로 한정된다. 마을공방 육성 사업은 양극화·고령화·인구과소화로 위기를 겪고 있는 지역공동체를 살리기 위한 사업으로, 지역 주민 및 커뮤니티가 지자체와 함께 사업계획을 수립, 기업과 학교가 기술지도·상품개발 등을 지원, 주민이 시설을 운영하고 생산을 할 수 있는 구조로 되어 있다.

이 사업은 다양한 일자리 창출 프로그램과 연계하여 마을공동체 기반을 조성하고 시범모델을 발굴하여 전국적으로 확산할 계획이다. 또 공동작업장(마을공방)을 설치하여 취약계층의 기술습득을 지원하고 마을공동체를 복원하는 지역단위의 인프라를 조성할 것이며, 이를 통해 지자체와 지역기업이 MOU를 체결하여 지속적으로 일자리를 창출하는 효과를 가져올 수 있을 것으로 기대된다.

앞으로 행정자치부는 마을공방 사업장별로 프로젝트 매니저(PM)를 지정하여 공간설계, 마을공방 관리·운영 등 사업단계별 자문을 지원하고, 주민대표와 관계공무원으로 실무협의체를 구성하여 지역특성을 살린 마을공방을 조성할 방침이다.

이러한 마을공방, 마을카페, 작업장 휴식공간들은 주민들이 함께 일하고 배우고 소통하는 새로운 지역공동체 플랫폼의 역할을 하여, 마을경제 발전에 기여하고 공동체에 활력을 주는 공간이 될 것이다.

도시 생태휴식공간 조성 및 기준 개선

환경부 자연정책과
2015.3.24.

서울특별시 환경녹지국 공원녹지과
2015.5.10.

광주광역시 환경녹지국 공원녹지과
2015.5.10.

서울특별시 도시계획국 시설계획과
2015.5.11.

환경부(장관 윤성규)는 '행복한 생활문화공간 조성'이라는 국정과제로 추진 중인 생태휴식공간 '자연마당' 조성 확대를 위해 광주시 월산동, 청주시 대성동, 광양시 중동, 밀양시 내일동 등 4곳을 '2015년도 자연마당 조성지'로 선정하였다. 자연마당은 전국 8개 지역에 조성이 완료되었거나 진행 중에 있으며, 신규 4곳이 추가됨에 따라 총 12곳으로 늘어났다.

자연마당은 도시 생활권에서 훼손되고 방치된 공간을 복원하여 습지·개울·초지·숲 등 다양한 유형의 생물서식처를 조성하는 사업으로, 도시의 생물을 다양하게 증가시키면서 시민에게 쾌적한 휴식공간을 제공한다. 환경부는 이번에 선정된 4곳의 자연마당에 대한 기본설계 공모를 통해 올해 말까지 설계를 완료하고, 2017년까지 3년간 약 100억 원을 투입해 생태공간으로 복원할 예정이다.

대전시는 환경부의 2014 자연마당 조성 공모사업에 선정된 정부대전청사의 전면광장 5만 6,860m²를 2016년까지 국비 등 43억 원의 예산을 들여 다양한 생물서식처로 조성할 계획이다. 1992년에 건립된 정부대전청사는 당시 시민들의 만남·휴식 등의 활동공간으로 조성되었다. 그러나 콘크리트로 포장된 넓은 공간은 여름철 복사열로 인한 도심 열섬화 현상을 일으키고, 호우 시 도시 침수피해의 원인이 되었다. 특히 여름철 포장면의 눈부심, 그늘과 쉼 공간의 부족은 인근 주민들과 건물 종사자들에게 많은 불편을 주었다.

대전시는 이번 자연마당 조성사업과 샘머리 공원의 생태습지형 저류공원 조성 사업이 완료되면, 도심 속에 생태휴식공간이 조성되어 시민들의 휴식 공간으로 자리매김할 것으로 기대하고 있다.

광주시는 서구 풍암저수지 내 불법 점유지를 멸종위기종 서식과 생태학습이 가능한 생태휴식공간으로 조성한다. 환경부가 공모한 '생태계보전협력금 반환사업'에 선정되어 전액 국비로 추진되는 이번 사업에 광주시는 총 4억 원을 들여 오는 12월까지 양서류 서식지, 수질정화 습지, 야생화 초지, 생태체험학습 공간 등을 조성할 계획이다. 이곳은 생물종을 다양화하면서 인근 주민의 학습공간으로 활용되는 등 도시민을 위한 생태휴식공간이 될 것으로 기대를 모은다.

서울시가 도시개발·정비사업, 지구단위사업 등 개발 시 적용하는 생태면적률 기준을 현실에 맞게 개선한다. 생태면적률이란 건축대상지의 면적 중 자연순환 기능을 가진 토양 면적 비율을 수치화한 것으로, '자연·인공지반녹지', '벽면녹화', '수공간', '옥상녹화', '투수성 보도블록' 등이 이에 해당된다.

생태면적률 확보는 서울처럼 과밀개발이 이루어지는 도시에서는 토양의 자연순환 기능을 유지하는 데 중요한 제도이지만, 일부 밀도 있는

개발이 이루어져야 하는 지역에서는 단순 규제로 인식되어 생태면적을 기준을 현실에 맞게 개선해야 한다는 요구가 지속적으로 제기되어 왔다.

이에 시는 생태면적을 확보가 용이하도록 체적 개념의 녹지용적률을 도입, 공간유형별 적용기준을 개선하여 도시계획 시 활용할 수 있는 표준시방서 제시와 함께 사업 유형 및 용도지역·건축유형별 기준을 개선할 계획이다.

걷기 편한 거리 만들기, 교통약자를 위한 보행권 개선

서울특별시 도시안전본부 보도환경개선과
2015.4.24.

부산광역시 부산개발국 도로계획과
2015.4.8.

서울시는 지난 2012년 발표한 ‘보도블록 10계명’의 3년 성과를 바탕으로 ‘걷기 편한 행복거리 만들기 시즌2’를 발표하였다. 시는 보도블록 10계명을 통해 그동안의 보도(歩道)공사 60년 관행을 개선하고, ‘보도 위 주인은 사람’이라는 인식 변화를 이끌어 낸 데 이어 시즌2에서는 보다 섬세하게 교통약자 눈높이를 맞추고, 보도공사의 전문성 강화뿐만 아니라 미관개선까지 고려할 계획이다.

걷기 편한 행복거리 만들기 시즌2에는 ▲교통약자 보행권 강화를 위한 횡단보도 턱 낮추기(20cm→1cm) ▲시각장애인 점자블록을 콘크리트 계열로 정비 ▲보도블록 공사는 보도포장 전문기술 교육을 이수한 기능공 공사 참여 의무화 등이 주요 내용으로 담겨 있다. 또한 민간이 시행하는 보도 공사의 경우에도 건축허가시 기준을 제시해 이행하도록 하고, 「가로 설계 및 관리 매뉴얼」을 만들어 가로수·환기구·분전함 등을 정돈할 계획이다.

부산시는 시민들의 일상생활에 가장 밀접한 도시기반시설인 보도를 걷기 편한 보행자 중심의 보도로 조성·관리하는 현장중심의 행정실현을 위해 ‘보도정비 기본계획수립 용역’을 올해 4월 시행하였다. 이를 바탕으로 보도관리의 기본 틀을 세울 계획이다.

우선 보도폭 불일치, 보도폭 협소, 보도 미설치, 노후 보도교체 구간, 무질서한 점용시설로 인한 보행 불편구간 및 보행밀집 등 지역 특성에 따라 중점 정비구역을 설정한다. 이어 정비계획과 재정여건에 맞춰 연차적 투자계획을 수립하는 등 체계적인 보도정비를 시행할 방침이다.

아울러 보도공사 설계·시공·유지관리에 따른 매뉴얼 재정비와 보도이력제, 보도교체 기준 마련, 도로관리 심의기능 강화 등을 포함한 보도공사 기준도 마련할 계획이다.

부산시 동천로 대중교통전용지구 조성

부산광역시 교통국 대중교통과
2015.4.2.

부산시는 '동천로 대중교통전용지구' 조성사업을 완료해 지난 4월 개통식을 열었다. 대중교통전용지구는 유럽·미주 등 자동차 교통이 발달한 세계 40여 개 도시에서 도입해 대중교통의 원활한 운영, 도심 교통환경 개선 등에 큰 효과를 보고 있는 사업이다. 국내에는 2009년 대구 중앙로에 처음 도입되었으며, 2014년 서울 연세로에 이어 동천로가 부산 최초 대중교통전용지구로 조성되었다.

동천로 대중교통전용지구는 NC백화점 서면점에서 더샵 센트럴스타 아파트에 이르는 740m 거리로, 오전과 오후 출·퇴근 시간에는 일반차량이 진입할 수 없다. 또 동천로 구간을 운행하는 모든 차량은 시속 30km 이하로 서행해야 한다.

동천로 대중교통전용지구는 왕복 4차로가 2차로로 주는 대신 보도가 넓어지고 분수시설 등 각종 조형물 등이 설치되어 도심 속 문화거리로 거듭나게 된다. 또한 전선 지중화 공사로 인해 도시경관도 크게 개선될 것으로 보인다.

무엇보다도 시내버스 노선을 확충해 대중교통으로 서면권 도심지로의 진입이 쉽도록 교통여건을 개선하고, 출퇴근 시간대에는 시내버스 등 대중교통만 통행하도록 하여 승용차 밀집으로 인해 항상 발생했던 서면 일대의 교통 혼잡도 크게 완화될 것으로 기대된다.

부산시 관계자는 “대중교통전용지구가 계획대로 운영되면 도심지 대중교통 이용자가 늘고 도심지 승용차 이용이 줄면서 교통 소통이 원활해지고, 보행자가 많아지면서 주변 상권이 활성화되어 시민들이 항상 찾고 싶은 거리로 거듭날 것”이라고 말했다.

동천로 대중교통전용지구 조성 계획안



센트럴스타 맞은편



버스승객 대기시설



가로

자료: 부산시, '서면 동천로! 대중교통전용지구 첫 삽 - 도심 교통난 해소와 문화의 거리 조성을 위한 획기적 시도' 부산시 보도자료, 2013.7.10.

투명성 확보를 위한 건축행정 개선

대전광역시 도시주택국 주택정책과
2015.4.3.

서울특별시 주택건축국 건축기획과
2015.5.7.

대전시는 사업자(시민)에게 과도한 부담으로 작용하던 '공동주택 및 일반 건축물의 건축심의 기준'을 폐지하기로 하였다. 이번 조치는 전국에서 처음으로 시도되는 것으로 '대전광역시 건축위원회 심의기준(안)'을 새롭게 마련하면서 추진하게 되었다.

이는 지난 2월 규제개혁을 통해 일자리 창출과 지역경제 활성화 차원에서 시작한 '도시·건축행정 규제 네거티브(negative) 정책'의 후속조치 중 하나로, 그동안 문제점으로 제기되어 왔던 규제일변도의 기준들(공동주택의 길이는 4호 연립 또는 50m 이하, 각 면의 벽면을 40% 이상 확보, 지하주차장 설치 원칙, 3개 층 이내에서 층수계획 등)이 사라지게 되었다.

대전시는 대전광역시 건축위원회 심의기준(안)을 행정고시하여 시민의견을 수렴한 후 최종안을 확정·고시할 계획으로, 이를 통해 인·허가 부문에서 예측 가능성과 투명성 확보가 한층 강화될 것으로 보인다.

서울시가 건축물의 사용승인(준공) 단계에서 현장에 나가 건물이 설계도서대로 시공되었는지 검사하고 확인하는 역할을 전문적으로 담당하는 '업무대행건축사제도'의 9대 운영 개선책을 마련, 시행한다. 업무대행건축사제도(기존 특별검사원)는 건축물 완공 후 건축주가 해당 자치구에 사용승인 신청을 할 때 실시하는 현장조사를 설계자나 감리자가 아닌 제3의 검사원이 수행하는 제도이다.

9대 운영 개선책의 주요 내용은 ▲지정 절차 무작위 추첨 ▲모니터링 제도 시행 ▲현장조사·검사조서 제출시한을 업무 지정 후 36시간 이내로 연장 ▲업무대행 지적사항에 대한 후속조치 실시 ▲업무대행건축사 업무 매뉴얼 작성 ▲부적절 행위에 대한 협회의 징계조치 실시 ▲스마트폰 앱을 통한 업무지정 및 사용검사조서 통보기능 신설 등이다. 이 제도는 투명한 건축행정을 실현하기 위해 시가 국내 최초로 도입한 제도로, 앞으로도 지속적인 모니터링을 통해 꾸준히 개선해 나갈 계획이다.

건축과 도시공간

Vol. 18

Summer 2015

장소 탐방

Place Review

광복 70주년에
돌아보는
광복로만들기 10년
136

시간이 멈춘,
서울 한가운데의
기묘한 풍경
-이태원 우사단길
150

광복 70주년에 돌아보는 광복로만들기 10년 | 광복로는 국제적 향
만도시 부산의 뿌리이다. 과거 무역거점이자 외교의 중심지이기도 했
으며, 각종 산업시설들이 들어선 근대문화의 전시장이었다. 자유를
향한 투쟁이 펼쳐지기도 했던 광복로는 부산시민들에게 단순한 물리
적 공간을 넘어서는 넓은 심상공간으로 자리하고 있다.

시간이 멈춘, 서울 한가운데의 기묘한 풍경 -이태원 우사단길 | 이태
원은 다양한 문화와 계층의 영역이 공존하는 곳이다. 다양한 국적을
가진 사람들이 모여 사는 모습은 묘한 풍경을 자아낸다. 고급 주택과
달동네가 어우러진 동네 풍경은 있는 그대로 모습을 드러낸 채 각자
의 다양성을 존중한다. 이곳만의 독특한 분위기는 우사단길을 서울의
새로운 문화거점으로 만들었다.

광복 70주년에 돌아보는

광복로만들기 10년

우신구 부산대학교 건축학과 교수



© 2014 KCH



© 2014 KCH

상
하
과거 국제시장 모습
명절을 앞두고 불비는 과거 자갈치시장



용두산공원과 자갈치시장





광복로사업 준공 후 모습



©부산광역시청



©부산광역시청



©부산광역시청

일본인들이 오랜 기간,
가장 많이 거주하며
번창한 지역이었기에
조국의 광복을 기리는 의미에서
‘광복동’이라 이름 지었다.

상 사업 전 가로 모습
하 사업 후 가로 모습



2009년 제1회 부산 크리스마스트리 문화축제



상 사업 이후 S자모양의 차도와 넓어진 보도
하 토털 디자인으로 바뀐 광복로의 모습

대부분 행정이 주도하는
가로개선사업과 달리

광복로 사업의 경우
기획단계부터
주민들이 참여하고
의견을 제시하면서
사업의 주체가 되었다.

주민단체인
‘광복로문화포럼’의 결성은
이 사업의 가장 큰
결실이다.



사업 전·후 건물입면과 간판 모습

광복로의 과거

광복로 일대는 국제적 항만도시 부산의 뿌리였다. 조선 숙종 4년(1678년), 당시 일본의 집요한 요청으로 지금의 용두산 주변 약 11만 평 자리에 초량왜관이 설치되었다. 왜관은 우리나라와 일본 사이의 무역 거점이자 외교의 중심지였다. 오늘날의 용어로 이야기한다면 일종의 한·일 간 외교·무역 특구였던 셈이다.

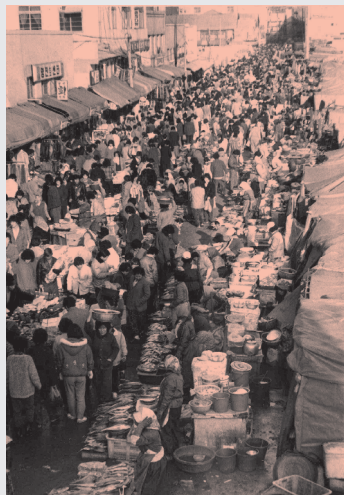
1876년 강화도조약이 체결됨으로써 부산이 개항되면서, 그 해 12월 부산항일본인거류지계조약(釜山港日本人居留地界條約)이 조인되어 기존의 초량왜관이 그대로 일본인 전관거류지로 개방되었다. 일본의 침략이 강화되면서 전관거류지는 근대도시 부산의 중심지로 발전하였다. 각종 공공기관, 업무 및 상업시설, 항만, 철도, 공장 등 산업시설들이 모두 이곳을 중심으로 들어섰다. 일제강점기에 상업중심가였던 장수통(長手通, 지금의 광복로)은 요리점, 극장, 백화점 등과 같은 새롭고 신기한 근대문화의 전시장이었다.

1945년 광복 이후 일본식 지명들은 다시 한국식 이름으로 전면 개정되었다. 이 지역은 일본인들이 오랜 기간 가장 많이 거주하며 번창한 지역이었기에, 조국의 광복을 기리는 의미에서 ‘광복동’이라 이름 지었다. 광복(光復), 즉 ‘빛을 회복한다’라는 은유적 표현에는 ‘독립’이라는 의미가 내포되어 있다.

인접하는 남포동과 함께 광복동은 부산 시민들에게 ‘ 시내(市內)’라는 말과 동의어였다. 이곳에서 명절이면 새 옷을 사고, 신학기에는 새 책을 골랐고, 중·고등학교 시절에는 영어학원을 다녔으며, 특별한 날에는 가족들과 외식을 즐겼다. 고단하던 산업화 시대, 시민들이 문화를 누릴 수 있었던 곳도 바로 광복로 일대였다. 영화를 보면서 데이트를 하였고, 미술전시회를 보면서 차를 마셨으며, 고급 음향기에서 흘러나오는 클래식 음악을 감상할 수 있었던 곳도 바로 광복로였다.

그뿐만 아니라 광복로는 그 이름에서 알 수 있듯이 매우 정치적인 장소이기도 하였다. 식민지를 벗어나 광복의 감격을 함께 누렸고, 군부독재에 온몸으로 저항하기도 하였다.

© 2015 부산광역시



상 과거 국제시장 모습
하 명절을 앞두고 볼비는 과거 자갈치시장



©부산 중구청



©유인구



상 광복로 초기 계획안
중 민·관·학 대표가 시공상의 문제를 함께
협의하는 모습
하 가로등 공장을 방문한 주민 대표

‘ 시내’에 나가면 광복로와 함께 주변의 자갈치시장, 영도다리, 국제시장, 용두산공원 등 전국적으로 지명도를 가진 장소들도 함께 둘러보게 된다. 그러므로 부산 시민들에게 광복로는 단순한 물리적 공간을 넘어서는 넓은 심상공간으로 자리하고 있었다.

하지만 1980년대 이후 해운대와 동래 방면으로 신시가지가 개발되었고, 구도심의 좁은 부지에 자리 잡고 있던 시청·법원·검찰청 등 공공기관과 방송국도 하나둘 이전하였다. 비슷한 시기에 부산의 탈산업화가 진행하면서 원도심 주변에 있던 산업체들도 문을 닫거나 역외로 이전하였다. 그뿐 아니라 백화점과 대형 할인마트 등이 들어서면서 소비문화가 변화하여 재래시장과 상점가를 찾는 사람들의 발길이 현저하게 줄어들었다. 중구·영도구·동구·서구 등 부산의 원도심은 급격히 활력을 잃기 시작하였고, 광복로도 긴 쇠락의 길로 접어들었다.

10년 전에 시작한 변화

‘광복로 일원 시범가로 사업’(이하 광복로사업)은 원도심과 광복로가 처한 이런 어려움에서 비롯되었다. 2005년부터 진행된 이 프로젝트는 문화관광부·부산광역시청·중구청이 공동으로 87억 원의 사업비를 출연하여, 광복로와 일대 약 1km 구간의 거리를 개선하는 사업이었다. 광복로가 가진 지역성과 역사성을 살리면서 문화적인 가로로 회복하여 쇠퇴한 원도심을 재활성화하는 것을 목적으로 하였다. 이 프로젝트는 당시 전국적으로 유행하기 시작한 간판시범거리와 비슷한 동기에서 출발하였지만 다음과 같은 몇 가지 측면에서 뚜렷한 차별성을 가졌다.

첫째, 민·관·학의 거버넌스로 추진한 사업이었다. 공공에서 추진하는 가로개선사업은 대부분 행정이 주도한다. 미리 결정된 사업기간과 예산 내에 순조롭게 사업을 완료해야 하기 때문이다. 광복로사업의 경우에는 주민, 행정, 그리고 전문가가 참여한 추진위원회가 설치되어 사업추진과 관련된 중요사항들을 협의하여 결정하였다. 민·관·학의 합의에 의한 추진위원회의 의결을

거치지 않으면 사업을 추진할 수 없는 구조 때문에 원래 예정보다 사업이 지체된 것은 사실이다. 하지만 함께 협의하면서 다양한 아이디어를 적용할 수 있었고, 무엇보다 사업의 기획단계에서부터 주민들이 참여하고 자신들의 의견이 반영되는 과정을 지켜보면 서 주민들은 사업의 주체로 조금씩 변화하였다. 한창 사업이 진행되던 2007년 1월 추진위원회에 참여한 주민대표를 중심으로 ‘광복로문화포럼’이라는 주민단체가 결성된 것은 이 사업이 거둔 가장 큰 결실이었다.

둘째, 차량이 지배하는 도로를 보행자 우선의 느린 거리(slow street)로 바꾸었다. 원래 광복로는 일방통행의 2개 차도가 길의 중앙을 차지하고 있었다. 2개 차선 중 한 차선은 거의 주차장처럼 사용되었고, 보도는 좁았을 뿐만 아니라 그마저도 불법주차 차량이 침입하기 일췌였다. 사람들이 다시 찾는 광복로가 되기 위해서는 보행자를 위한 거리로 거듭나야 했다. 이에 따라 보행공간 확보와 차량 감속(traffic calming)을 위해 차도를 ‘S’자 모양의 1차선으로 줄이고, 차도와 보도 사이에 단차를 없애고 화강석 포장을 동일하게 적용함으로써 보행자들은 차도와 인도의 구분 없이 가로 전체를 하나의 공간으로 느끼도록 하였다. ‘S’자로 휘어지면서 중간 중간 넓어지는 보행공간에는 조경·휴식·수경시설을 도입하여 어메니티(amenity) 공간을 확보하였다. 특히 조경시설과 수경시설은 넓은 통석으로 마무리하여 방문자들이 나무그늘에서, 물소리를 들으며 앉아 쉴 수 있도록 하였다. 광복로의 보행자들은 횡단보도를 신경 쓰지 않고 어디서든 1차선 차도를 건너다니면서 윈도쇼핑을 즐긴다. 광복로에 진입한 차량들이 오히려 조심하면서 지난다. 아이를 데리고 온 사람들은 걸다가 피곤하면 조경 식재대의 넓은 경계석에 앉아 쉬었다간다.

셋째, 사적 영역과 공적 영역을 함께 개선한 토털 디자인이었다. 방문객들의 인식 속에서 거리의 이미지를 결정하는 것은 가로공간 그 자체만이 아니라 가로를 둘러싸고 있는 건물들의 입면이다. 흔히 가로입면(street facade)이라고 부른다. 그런데 문제는 가로입면을 구성하는 건물의 입면이나 광고물 등은 사적인 영역이어서 공공이 개입하기가 어렵다는 점이다. 대부분의 가로개선 사업이 가로공간과 공공시설물 개선사업만 하거나 간판정비사



사업 전·후 가로 모습



사업 전·후 건물입면과
간판 모습

업만 하는 이유가 여기에 있다. 광복로사업에서는 가로공간을 개선하면서 동시에 간판을 비롯하여 일부 노후 건물의 입면까지 함께 정비함으로써 가로 전체의 어메니티와 경관을 향상시키려고 하였다. 우리나라 대부분의 상업거리와 마찬가지로 광복로도 무질서한 간판들이 거리 경관을 저해하는 주요 원인이었다. 사업 이전에 설치되어 있던 대형 간판을 철거하는 대신 작은 간판으로 바꾸고, 간판의 수를 줄일 수 있었던 것은 오랜 시간에 걸친 설명과 설득의 성과였다. 추진위원회에 참여한 ‘주민 대표’들의 적극적인 활동이 없었다면 어려웠을 것이다. 광복로사업을 계기로 광복로 일대는 ‘옥외광고물 특정구역’으로 지정되어 지금까지 모든 간판은 민·관·학이 참여하는 소위원회의 심의를 거쳐 설치되고 있다. 이후 크기가 작아지고 개수가 줄어든 간판이 거리 경관을 향상시키는 것을 눈으로 확인하면서 세로 길이 4m까지 허용되던 돌출간판의 크기도 주민들의 동의를 거쳐 2m로 더 축소하였다.

넷째, 끝이 없는 가로개선사업이다. 공공기관에서 시행한 공공사업으로서 광복로 일원 시범가로 사업은 2008년 2월 준공으로 공식 종료되었다. 길과 함께 길에 면한 건물들의 모습이 완전히 바뀌면서 ‘지나가던 길’이었던 광복로가 ‘찾아가는 길’이 되었다. 부산 시민뿐만 아니라 국내외 관광객의 숫자가 눈에 띄게 증가하였다. 오랫동안 빈 건물로 방치되어 있던 구(舊) 미화당백화점 건물이 리모델링되어 대형 신발매장으로 다시 개장하였다. 이런 변화보다 훨씬 큰 변화는 그 뒤에 찾아왔다. 2008년 12월 광복로 문화포럼은 ‘제1회 빛의축제’를 개최하였고, 꽤 많은 시민들이 루미나리에(luminarie)를 즐기기 위해 광복로를 찾았다. 여기서 용기를 얻은 광복로문화포럼은 부산의 기독교계에서 소규모로 진행하던 크리스마스트리 축제를 광복로에 유치하여 ‘제1회 부산 크리스마스트리 문화축제’를 2009년 11월에 열었다. 겨울축제가 빈약한 부산에서 광복로의 크리스마스트리 문화축제는 대성공을 거두었고, 2014년 제6회에 이르기까지 축제기간, 문화행사, 방문객, 개최거리의 길이 등 모든 지표에서 지속적으로 성장하고 발전하고 있다. 이러한 광복로의 성공을 벤치마킹하여 목포, 동두천, 김해 등지에서 2013년부터 크리스마스트리 문화축제를 개최하고 있다.

광복로의 미래

2008년 광복로시범가로사업이 준공된 후 7년 여가 지나면서 식재대에 심은 나무들은 가지와 잎이 무성해져 거리에 푸름과 그늘을 제공하고 있다. 거리를 포장한 화강석은 적당히 때가 묻어 광복로에 시간감각을 더하고 있다. 평일에도 많은 시민들과 국내외 관광객들이 광복로를 찾는다. 빈 점포가 드문드문 있던 10년 전의 광복로와 달리 의류점, 카페, 화장품가게 등이 성업 중이다.

긍정적인 모습 뒤에는 부정적인 변화도 없지 않다. 광복로를 찾는 사람들이 급증하면서 임차료도 급등하였다. 경쟁이 치열해지면서 생겼다가 금방 없어지는 가게들이 늘고 있다. 무엇보다 수십 년 동안 광복로를 지켜 온 오래된 가게들이 사라지고, 어디서나 볼 수 있는 대기업 프랜차이즈 매장이 늘면서 광복로는 특성 없는 거리 중 하나로 변하고 있다.

최근 광복로는 새로운 실험을 시도하고 있다. 크리스마스가 광복로를 상징하는 중요한 행사가 되면서 광복로 일대를 크리스마스와 관련된 산업의 중심지로 만들자는 움직임이다. 2014년 7월에는 제1회 대한민국 크리스마스 산업포럼이 광복로에서 열려 크리스마스 축제와 산업에 관심 있는 산업체·기관·지자체를 위한 정보, 마케팅, 그리고 네트워킹의 기회를 제공하였다. 물론 제1회 포럼은 성대하지 않았지만 크리스마스트리 문화축제가 여타 지자체로 확산되었듯이 크리스마스 관련 산업도 확대될 것으로 예측되며, 그 공간적 중심이 광복로 일대가 되기를 기대하고 있다.

올해는 광복 70주년이 되는 해이다. 2005년 시작된 광복로의 변화는 만 10년을 넘어 11년째에 접어들었다. 지난 10년 동안 광복로사업에 참여해 온 전문가의 한 사람으로서 앞으로 10년은 또 어떤 모습일지, 어떤 변화가 있을지 상상해본다. 이는 광복로의 밝은 미래를 꿈꾸는 이에게 늘 가슴 설레는 일이며, 또 조금은 걱정스럽기도 하다. 우리 모두가 관심을 가지고 광복로를 지켜보아야 한다. 광복로는 무엇과도 바꿀 수 없는 부산의 소중한 공간적 자산이기 때문이다.

©유진구



©마이스부산(마케팅·인쇄·편집)



상 2008년 제1회 빛의축제
하 2014년 제1회 대한민국 크리스마스 산업포럼

시간이 멈춘,
서울한가운데의
기묘한 풍경

이태원
우사단길

원흥재 건축사사무소
도시공작소 대표



이태원 거리에서
자주 볼 수 있는
이국적 느낌의 레스토랑들

다양한 계층과
영역이 공존하는
이태원의 풍경







©이원정



©건축도시공간연구소



- 상 우사단길의 초입을 알리는 랜드마크,
이슬람 중앙성원
- 중 우사단로 10길 가로변
- 하 최근에 생긴 공방과 작업실





이슬람 중앙성원을
기점으로 우사단길이
시작된다.

조금 더 들어가면
낡은 재래주택과
오래된 가게들,
그리고
그 사이사이에
작업실과 카페,
전시장이 펼쳐진다.

오래된 것과
새로운 것,
그리고 이국적인
문화가 함께
우사단길의
현재를 이루고 있다.



임차인들이
직접 꾸민 다양한
표정의 공간들



우사단 계단장



©김민석



©원웅재



©건축도시공간연구소

상 오래된 점포
하 공방 등으로 급속하게 변하고 있는 가게들

뉴타운사업
선정으로
재래시장이 소멸하고
마을이 급속하게
슬럼화되면서
노후한 모습 그대로
우사단길은
시간이 멈춘 것처럼
남아 있었다.

여기에
가난한 예술가들과
청년 사업가들이
하나둘씩 모여들어
자기들만의
독특한 방식으로
마을에 다시
활기를 불어오기
시작했다.



계단장이 열리는 날
우사단길 모습

거나하게 취한 채 길거리를 오고가는 외국인들, 진하게 풍겨오는 케밥 향기, 아이스크림으로 묘기를 부리는 터키인, 주말만 되면 인산인해를 이루는 클럽과 음식점들….

이태원 지하철역을 나오자마자 펼쳐지는 독특하면서도 낮은 풍경이다. 서울의 대표적 유흥가이자 관광지 가운데 한 곳인 이태원은 해외 각국의 대사관과 영사관, 미군부대를 중심으로 그들을 대상으로 하는 거주지와 이국적인 상점들이 밀집해 있는 곳이다.

서로 다른 국적의 사람들이 모여 사는 이 지역은 다양한 문화와 계층의 영역이 공존하는 곳이다. 이른바 대한민국 상위 1%의 부자들과 고위 외교관, 대사관 직원들의 거처가 밀집하여 고급스러운 그들만의 커뮤니티를 이루고 있다. 반면 작고 오래된 집에서 거주하며 독특한 풍경을 이루는 삶을 살아가는 이들도 있다.

이러한 다양성의 영역에서 그동안 조용한 삶의 명맥을 유지해 왔던, 그리고 독특한 분위기로 다시 한 번 주목받는 '이태원 속 숨겨진 보물'이 있다. 우사단마을이다.

이태원 속의 숨겨진 보물, 우사단길

기우제를 지내기 위한 우사단(雩祀壇)이 이곳에 있었던 연유로 이름 지어진 우사단길은 이태원역 반경 500m에 인접한, 1km에 이르는 6m 폭의 길이다. 1960~1970년대에 지어진 4층 규모의 건물들이 길 주변으로 들어서 있고, 1층에는 주로 10평 내외의 작은 가게들로 이루어져 있다. 그리고 이 길에 엮인 좁은 골목길 사이로, 흔히 '달동네집'이라 불리는 작은 노후 주거들이 옹기종기 모여 있다.

보광초등학교를 끼고 왼쪽으로 돌면 만나게 되는 우사단길의 초입에는 성스러운 분위기의 이슬람 중앙성원이 이 일대의 풍경과 분위기를 대변해 준다. 금요일 예배에 참석하는 무슬림들이 주로 이용하는 음식점들이 저층부에 밀집해 있어 이국적인 거리의 풍경을 보여주며, 이슬람 전통의상을 걸친 외국인들이 늘 거리를 메우고 있다. 서울시에서 용지를 무상으로 제공하여 건립된 이 사원을 중심으로 수십 년에 걸쳐 무슬림들의 집단거주지가 형성되었는데,

©원홍지



상 우사단길 옥상에서 본 이태원 전경
하 이태원 지하철 역 주변 풍경



©건축도시공간연구소



©원용재

상 현재 남아 있는 도깨비시장의 일부
하 오래된 첩포

한국에 처음 온 세계 각국의 무슬림들 중 일부는 종교적 목적으로 이곳에서 6개월씩 짧은 기간 머물다 간다고 한다.

이렇게 이국적인 분위기의 장소를 지나면 우사단 마을을 관통하는 우사단로 10길로 들어서게 된다. 현재 보차혼용도로로 사용되는 이 길은 과거 ‘도깨비시장’이라 불리는 달동네 한가운데 있는 가로형 재래시장이었다. 그러나 2003년 이곳이 뉴타운사업 지구로 지정된 이후 급속하게 슬럼화되면서 기존 재래시장의 상권 역시 거의 소멸하였고, 현재 우사단로 끝부분에 있는 10여 개의 야채가게만이 이곳이 예전에 시장이었음을 알려주는 작은 흔적으로 남아 있다.

빠르게 진행될 것 같았던 뉴타운사업은 조합원 간의 갈등, 복잡한 지분관계 등의 내적 문제, 그리고 2008년 금융위기에 따른 사업성의 저하로 10년이 넘도록 지체되고 있는 상황이다. 2009년과 2012년에 토지거래허가구역이 취소되면서 다시 매매가 가능해졌지만 부동산경기 침체상황에서 노후한 이 동네의 건물들은 잘 팔리지 않았다. 집값은 떨어질 대로 떨어졌고, 대출을 받아 이곳에 투자를 한 소유자들은 소액의 월세라도 받아 내야 하는 상황이었다.

최근 2~3년 사이에 이러한 저렴한 월세, 그리고 서울 도심 속 시간이 멈춘 듯한 독특한 풍경을 찾아가난한 예술가들과 청년 사업가들이 하나둘씩 모여들어 자기들만의 독특한 방식으로 마을을 다시 활기 있게 바꿔 나가기 시작하였다. 작업실 분위기의 카페, 타투 아티스트의 숭, 작은 전시장, 전통주를 만들면서 술을 파는 주점, 게스트하우스, 커피로스팅을 하는 작업실 등 자발적 열정으로 무장한 젊은이들이 그동안 쇠락해 가던 이 길거리에 새로운 문화적 풍경을 만들어 내고 있다.

이러한 가운데 수십 년째 생업을 이어 오는 원주민들의 가게 일부가 존재하며 묘한 공존을 이루고 있다. 서울 중심가에서는 이제 찾아보기 힘든 오래된 이발소, 예전에 강남으로 출근하는 유흥업소 종사자들의 몸단장을 해 주던 미용실, 복덕방이라고 불려야 어울릴 오래된 부동산 등 오래된 것과 새로운 것, 그리고 이국적인 문화가 함께 우사단길의 현재를 이루고 있다.

재개발 지체가 만든 독특한 문화풍경

가로수길과 경리단길 등 ‘OO길’로 대변되는 서울의 핫플레이스와 비교하였을 때 우사단길이 보여주는 독특한 이미지는 현재 이 지역에 내재된 도시·사회적 상황과 물리적 구조에서 연유한다.

우사단길에 접해 있는 한남, 보광동 지역은 현재 뉴타운 정비촉진지역으로 지정되어 있는 상태이다. 만일 사업이 본격적으로 시행될 경우 현재의 주민들은 다른 곳으로 이주해야 하므로, 임차인과 소유자는 계약서에 ‘즉시 퇴거’에 대한 특약사항을 반드시 첨부한다. 언제까지 가게를 사용할지 알 수 없는 가난한 작가와 청년들은 큰 비용을 들이지 않고 스스로의 손으로 공간을 고쳐 사용한다. 저렴하고 거칠어 보이지만 아기자기하고 개성 넘치는 다양한 표정의 집합은 다른 길거리와는 차별화되는 우사단길만의 아이덴티티를 형성한다.

또한 한남오거리·이태원역 등 버스와 지하철이 거쳐 가는 대중교통의 요지와 지형적 거리를 두고 있는 까닭에 상대적으로 음식점과 카페 등의 상업공간이 적고, 수공예품 전시장과 작업공간 성격을 가진 것들이 주를 이루고 있다.

우사단길의 활성화는 시간이 멈춘 듯한 기묘한 풍경에 더하여 개성 넘치는 젊은이들이 벌이는 문화 프로그램의 승리라고 해도 과언이 아니다. 이곳에 유입된 문화생산계급이 자발적으로 결성한 커뮤니티 ‘우사단단’이 기획한 ‘이태원 계단장’은 이슬람 중앙성원 옆 계단에서 3월부터 10월까지 한 달에 한 번 열리는 베품시장이다. 매월 마지막 토요일이 되면 우사단길 청년뿐 아니라 전국 각지에서 온 다양한 작가와 상인들이 모여들어 각자의 끼와 재능을 발휘한 다양한 상품들을 전시·판매하는데, 주최 측 추산으로 매년 10만 명이 다녀갈 정도로 서울의 떠오르는 명소가 되고 있다.

이렇게 성황리에 진행 중인 우사단 계단장은 그 장소의 영역이 기존의 이슬람 중앙사원 옆 계단에서 우사단길에 인접한 작업실과 공방 내부까지 점점 확대되면서 작고 좁은 길이 수많은 인파로 가득 차는 장관이 펼쳐지고 있다.

©이윤지



©이윤지



상 임차인들이 직접 꾸민 다양한 표정의 공간들
하 계단장이 열리는 날 우사단길 모습



©원형지



상 옥상유랑단 공연
하 옥상에서 바라본 한강과
강남의 풍경

우사단길에서 빠질 수 없는 또 하나의 매력적인 공간요소는 바로 옥상이다. 해발 50m의 고지에 평균 3, 4층으로 이루어진 낮은 건물들의 집합은 길 건너 강남 쪽에서 바라볼 때 서울 속 한가운데 위치한 달동네와 같은 독특한 도시풍경을 보여준다. 반대로 우사단길에 인접한 건물의 옥상 대부분은 북으로는 남산과 이태원, 남으로는 한강과 강남을 한눈에 내려다 볼 수 있는 좋은 조망환경을 가지고 있다.

이곳에서 일하는 몇몇 청년 사업가들은 1층과 옥상공간을 같이 임차해 주변 사람들과 함께할 수 있는 커뮤니티 공간으로 사용하고 있다. 이 옥상공간에서는 ‘열린 옥상 하늘장’과 ‘옥상유랑단’ 공연 등 이곳만이 가진 아름다운 풍경과 연계된 문화행사가 계단장과 함께 열리고 있다.

재개발 지정으로 쇠락해 가던 원주민들의 마을이었던 이곳, 이 길에서 이제 독특한 복장과 스타일을 한 젊은이들을 길거리에서 심심치 않게 볼 수 있다. 우사단길이 입소문을 타기 시작하면서 일하기 위해 옮겨 온 젊은 청년들과 더불어 무미건조한 도시생활과 문화에 지루함을 느낀 사람들도 이곳으로 거주지를 옮기고 있다. 상대적으로 저렴한 주거비용과 아름다운 주변 풍경, 그리고 서울의 중심에 위치해 있다는 교통적 이점은 우사단마을을 나이 많은 어르신과 더불어 젊은이들도 함께 사는 마을로 조금씩 변모시켰다.

서울의 중심, 그리고 열악한 가로환경

광역적 위치에서 보았을 때, 서울의 정중앙 부근에 위치한 우사단마을은 동서남북 어디든 쉽게 접근할 수 있는 교통의 요지임이 틀림없다. 그러나 국지적으로는 이태원역, 한남역, 한남오거리의 한가운데에 끼어 있는 고지에 위치해 편하게 접근할 수 있는 장소는 아니다. 한남역과 한남오거리 방향으로 주요한 접근로 없이 급격한 경사의 골목길로 연결되며, 차량 접근 동선이 열악한 실정이다. 반대편으로 이태원역과 우사단길 사이에는 약 400m에 걸친 유흥업소들이 밀집해 있는데, 방문자들이 대부

분 이 영역 내에서 목적을 해결하고 이태원역을 통해 다른 곳으로 빠져 나가게 되므로, 특정한 목적을 가지지 않는 한 우사단길은 방문하기 쉽지 않은 접근환경을 가지고 있다. 주중에 볼 수 있는 이태원역 주변의 많은 보행자들과 한산한 우사단길의 풍경이 이 상황을 대변해 준다.

해발 50m 정상에 형성된 자연발생적인 가로인 우사단길은 사실 보행환경이 썩 좋은 거리로 보기는 어렵다.

유일한 대중교통인 마을버스가 간신히 다닐 정도로 그 폭이 좁은 우사단길은 별도의 주차구획과 인근 주차장의 부재로, 간헐적이지만 적지 않은 교통의 혼잡을 보인다. 이태원으로 흘러온 사람들의 불법주차와 거주민들의 노상주차로 인해 주말에는 마을버스가 다니는 데 불편을 겪는 일이 빈번히 일어난다. 또한 계단장이 열릴 때는 노변에 가판을 설치한 상인들과 방문객, 그리고 차량들이 좁은 길 속에 뒤섞여 교통체증이 발생하는 데다 접촉사고에 대한 우려도 적지 않다. 특별한 통제방법이 없는 이러한 상황에서 주최 측인 우사단단은 판매자들이 가로에 인접한 공방 내부에서 장사를 하도록 하는 ‘들어와 프로젝트’를 통해 교통문제에 대한 문제를 일부분 해소하였다.

©건축도시공간연구소



들어와 프로젝트

지속가능성 그리고 공공의 역할과제

최근에 일어난 우사단마을의 급격한 변화는 이른바 고급화(gentrification)된 서울의 여러 지역이 당면한 문제와 마찬가지로 임대료 상승과 상업화를 촉진한다는 우려를 낳는다. 실제로 필자가 이곳에서 일하던 2013년 말에는 작업실과 공방 등이 드문드문 자리해 있었으나 2015년 현재는 주 가로변으로 임대 가능한 점포가 전혀 없다고 한다. 이러한 상황에 의해 현재는 인접한 길인 우사단로 4길까지 작업실 거리가 확대되며 급격한 변화가 일어나고 있다.

수요의 증가로 인해 이곳의 임대는 지속적으로 상승하고 있다. 규모 대비 저렴한 임대료를 장점으로 가진 이곳이 점차 서울의 핫플레이스가 되고 계속된 유입으로 매물이 줄어들자 소유주들



© 건축도시공간연구소



© 원용재

- 상 공방 등으로
급속하게 변화되고 있는
기존 업종들
- 하 우사단로 4길까지 확산된
작업실들

이 지속적으로 임대료를 올리거나 권리금을 요구하는 일이 증가하고 있다. 최근 들어서기 시작한 상업시설인 카페와 음식점이 우사단길 일대의 임대료를 계속 상승시키고 있어, 작업실과 공방의 부담이 가중될 전망이다. 몇몇 문화단체와 기업이 임대료를 일부 지원하여 유지되는 곳이 있는 점을 감안했을 때, 앞으로 젊은 창작자들이 이곳에서 비용 부담 없이 지속적으로 활동할 수 있는 공공 차원의 지원방안을 고려해야 할 것이다.

앞에서 언급하였듯이 이곳은 한남뉴타운 구역으로 지정되어 있지만 재건축조합 내부의 의견불일치 등의 이유로 인해 10년 넘게 재건축이 지체되고 있다. 또한 표면적으로 드러나 있지는 않지만, 수많은 필지에 걸친 복잡한 소유·지분 관계로 인해 실질적인 사업이 빠른 시일 내 실행될지에 대한 회의적 의견도 적지 않다.

재개발 진행 시기를 알 수 없는 상황에서 개별 건축물과 공공 도시 인프라에 대한 관리와 투자는 제대로 이루어지지 않았고 생활 환경은 점진적으로 악화되었다. 수도에서는 녹물이 나오고 여름에는 하수 맨홀에서 나오는 악취로 고역을 치르기도 하며, 축대 붕괴 사고가 종종 일어나 안전사고에 대한 우려도 있다. 주차장은 매우 부족하여 주말이면 골목이 차량으로 가득 차며, 일방통행 등 시스템에 대한 고려가 없어 접촉사고 시 일대의 모든 교통이 마비되는 현상을 보이기도 한다. 재개발 예정 지역이므로 집중적 투자는 불가능하지만, 현 상태에서라도 주민들의 지속적 거주가 가능하도록 도시 인프라를 유지하는 공공의 전략이 필요하다.

우사단길은 특별한 계획과 관리가 아닌, 문화생산계급과 주민 등의 자발적인 움직임으로 활성화된 대표적인 장소 중 하나이다. 개성 넘치는 젊은이들은 낡아 쓰러져 가는 이곳에 자신들의 취향과 독특한 콘텐츠를 입혔고, 이것의 반복적인 확산이 2~3년의 짧은 기간에 우사단길을 사람이 모이는 거리로 변모시켰다. 우사단길은 도시재생과 공동체 활성화에 있어 민간영역의 주체적 자발성과 자유로운 아이디어의 중요성을 상기시켜 주는 사례이다.

그리고 우사단길을 둘러싼 이러한 활기가 일시적인 현상이 아니라 장기간에 걸친 이 지역의 도시문화로 형성되기 위해서 이제 지속가능성, 그리고 이를 위한 공공의 역할에 대한 논의가 필요한 시점이라고 생각한다.

건축과 도시공간

Vol. 18

Summer 2015

신간 소개

Book Review

건축과 도시, 공간연구에 관한 이슈와 주제를 잘 담아 낸 신간도서를 소개한다.

도시는 무엇으로 사는가

도시를 바라보는
열다섯 가지 인문적 시선

유현준 홍익대학교 건축대학 교수
유현준건축사사무소 소장



도시는 무엇으로 사는가
유현준, 을유문화사, 2015.

어떤 거리는 왜 걷고 싶은가? 현대 도시들은 왜 아름답지 않은가? 강북의 도로는 왜 구불구불한가? 교회는 왜 들어가기 어려운가? 우리는 왜 공원이 부족하다고 말할까? 왜 사람들은 라스베이거스의 네온사인을 좋아하는가? 이 책은 많은 사람들이 궁금해하는 것들에 대해 이야기한 책이다.

도시 이야기를 하지만 그 이야기를 풀어가면서 경제, 사회, 정치, 문화에 대한 다방면의 학문 분야와 함께 통섭적으로 전개해 나간다. 건축 이야기를 하는가 싶다가도 어느새 생물학에 대한 이야기를 하고, 그러다가 다시 정치 이야기로 넘어가는 식이다. 쉽고 간결한 문체로 쓰여 누구나 재미나게 읽을 수 있다.

한국은 좋은 건축가를 배출하기에 좋은 교육시스템을 가지고 있다. 청소년기까지 여러 가지 과목에 대해 밀도 있는 교육을 받는데, 만약 나이가 들어서 다른 과목끼리 연결시키는 수평적인 사고만 가능해진다면 창의적인 발상을 하기에 좋은 교육 환경인 것이다. 이 책이 다양한 분야를 넘나드는 것도 그런 영향이 적지 않다고 생각된다.

걷고 싶은 거리의 법칙

이 책에서 처음 보이는 독특한 이론이 있다. 바로 걷고 싶은 거리를 만드는 공식이다. 나는 걷고 싶은 거리의 특징을 ‘이벤트 밀도’라는 이론으로 설명하였다. 이벤트 밀도란 쉽게 이야기하면 ‘단위 거리당 가게 입구의 수를 정량화한 것’이다. 예를 들어서 홍대앞 거리는 100m를 걸어가면서 총 17개의 가게 입구를 만난다. 반면 테헤란로는 8개밖에 없다. 홍대앞 피카소 거리의 경우에는 길 건너편을 횡단보도 없

걷고 싶은 거리를
만드는 공식을
‘이벤트 밀도’라는
독특한 이론으로
풀어냈는데,
이는 단위 거리당
가게 입구의
수를 정량화한 것이다.

이 건너갈 수 있기 때문에 이곳을 걷는 사람이 실제로 선택 가능한 가게의 수는 34개이다. 수치적으로 테헤란로의 4배 이상이다. 결국 홍대앞 거리는 테헤란로보다 4배 정도의 선택권을 보행자에게 주는 셈이다.

만약에 출입구가 2개가 나와서 결과적으로 선택의 경우가 2번 나오면 둘 다 안 들어가고 지나치는 경우, 앞의 가게만 들어가는 경우, 뒤의 가게만 들어가는 경우, 두 가게 모두 들어가는 경우 등 모두 4번의 '이벤트 경우의 수'가 발생한다. 따라서 상점의 수가 'n'이라면 보행자가 겪을 수 있는 이벤트 경우의 수는 '2ⁿ'이 된다. 그야말로 기하급수적으로 선택의 다양성이 증가하는 것이다. 공영방송 4개 채널만 있던 1980년대 TV 리모컨과 100개 이상의 채널을 제공하는 요즘의 케이블TV 리모컨을 비교해 보면 어떤 느낌인지 알 수 있을 듯하다.

보행자에게 다양한 선택권이 주어진 거리가 곧 보행자에게 더 많은 권력을 양도하는 거리이다. 여기에 더 많은 이벤트가 주어진다면 보행자는 마치 채널이 100개가 넘는 요즘 TV를 계속 돌려보는 것과 같은 경험을 하게 된다.

거리를 분석하는 두 번째 공식은 '거리의 속도'이다. 공간은 원래 비어 있는 것이고, 그 비어 있는 공간에 움직이는 물체가 공간에 운동에너지를 부여한다. 운동에너지는 $E = 1/2mv^2$ 이라는 공식으로 표현된다. 공식에서 나오듯이 속도의 제곱으로 에너지가 만들어진다. 따라서 같은 공간이라고 하더라도 자동차가 시속 60km로 달리는 것과 사람이 시속 4km로 다닐 경우 그 공간이 가지는 에너지와 속도는 확연히 다르다. 이러한 차이가 어떤 거리는 더 걷고 싶게 만들고, 어떤 거리는 걷기 부담스러운 거리로 만든다.

예를 들어 테헤란로는 넓은 차선의 도로 위로 빠른 자동차들이 이동한다. 그래서 전체적으로 공간의 속도는 빨라진다. 하지만 홍대앞 피카소 거리는 차선도 적고 주변에 있는 카페의 테크가 전체적인 공간의 속도를 떨어뜨린다. 카페의 테크는 사람들이 앉아 있는 공간이기 때문에 운동에너지가 아주 작다.

각각의 공간 면적에 그 공간 속 오브제의 평균속도를 곱해서 더한 후 전체 면적으로 나눈 값이 그 공간의 속도가 된다. 이 계산 값에 의하면 홍대앞은 4.68의 공간속도 값이 나오고, 테헤란로는 52의 값이 나온다. 걷고 싶은 거리는 이처럼 사람의 보행속도인 시속 4km의 속도와 비슷한 값을 가지는 공간에서 형성된다.

현대 도시를 둘러싼 흥미로운 분석

현대 도시가 아름답지 않은 이유에 대해서도 설명해 놓았다. 과거에는 기술적인 제약이 많아 사람들은 자신이 사는 주변에 있는 재료를 가지고서 건축을 하였다. 따라서 모든 건축물들이 동일한 재료를 가지고 만들어져서 통일감이 있었다.

반면에 현대는 물류가 워낙 발달해서 같은 거리에서도 벽돌 건물 옆에 유리 건물이 있고, 그 옆에 중국산 돌 건물과 시리아산 돌 건물이 연이어 늘어서는 등 아주 다양한 재료의 건물이 한곳에 있다. 그런데 건축물의 형태는 단순한 박스 형태다. 이것이 현대 도시를 아름답지 못하게 만드는 요소이다.

또 과거에는 사람의 노동력을 가지고만 건축을 해야 하였기에 사람이 움직일 수 있는 규모의 건축자재만을 가지고 휴먼 스케일로 마을을 만들었다. 따라서 땅의 모양에 따라 건축물이 다양하게 변화하였다. 하지만 현대에 와서는 토목기술이 발달하면서 박스 형태의 건물에 맞추어 땅의 모양을 바꾸는 쪽으로 변화였다. 형태는 단순해지고 재료만 다양해진 것이 현대 도시이다. 아름답지 못한 것이 당연하다.

한편 한국 사람들은 종로의 간판은 싫어하면서 라스베이거스의 네온사인은 좋아한다. 그 이유는 뭘까? 사람의 교육 배경에 그 답이 있다.

공간은 인간이 머릿속에서 만들어 내는 관념의 산물이다. 따라서 한글을 읽는 한국 사람들에게는 한글 간판이 지나치게 많은 정보이지만, 라스베이거스의 네온사인 간판은 외국어인 영어로 쓰여 있어서 정보라기보다는 장식으로 느껴진다. 같은 이유로 미국 사람들은 한국의 네온사인 간판을 화려한 조명으로 바라보고 즐긴다. 개인적인 차이 속에서 다르게 인식되는 도시 공간, 그 이야기는 누구에게나 읽는 재미를 안겨 줄 것이다.

도시 공간에도 권력이 숨어 있다

이 책에서는 도시 속 공간에서 보이는 권력에 대해서도 논하고 있다. 보통 '바라볼 수 있는 사람'이 '보여지기만 하는 사람'보다 더 권력을 가진다고 말한다. 일상에서 이러한 경험을 쉽게 하는데, 아파트에서 한 층이라도 더 높은 곳에 살아서 낮은 층에 사는 사람을 내려다볼 수 있는 경우가 이에 해당한다. 펜트하우스는 꼭대기에서 내려다보기만 하는 곳이기 때문에 가장 비싸다는 이야기가 그래서 나왔다.

그렇다고 높은 곳이 항상 비싼 것은 아니다. 옥탑방은 높이 있지만 보안 시스템 같은 것이 없는 탓에 옆에서 쉽게 넘어 들어갈 수 있다. 당연히 쌀 수밖에 없다.

같은 원리로, 어떤 공간에 들어가는 데 제약이 있을 경우, 공간의 안쪽은 더 많은 권력을 가진 사람이 사용하는 공간이 된다. 자금성의 가운데서 살았던 황제와 항상 비서실을 통해서만 전화를 받는 회장님도 같은 경우다. 나이트클럽에 문지기가 서 있는 것 역시 마치 중요한 공간에 들어가는 것으로 착각하게 만들어서 달콤한 권력을 판매하는 고도의 상술이다.

물론 '보여지는 것'이 항상 나쁜 것만은 아니다. 우리가 부러워하는 뉴욕의 센트럴 파크는 실제로 밤에는 대부분의 공간이 감시가 되지 않아 위험한 우범지대인 반면, 그보다 크기는 작지만 서울의 한강 둔치는 주변의 아파트와 강변도로의 불빛으로 항상 감시를 받아 안전한 공간이 되고 있다.

따라서 초등학교 운동장 주변에 건전한 상가 아케이드를 배치하는 것도 나쁘지 않다. 그렇게 되면 학교 운동장은 주변의 문방구 아줌마와 카페에서 차를 마시는 사람들에게 의해서 항상 감시를 받아 안전한 공간이 된다. 한 걸음 더 나아가서 학교 운동장은 저녁시간에 동네 사람들이 찾는 커뮤니티 광장이 될 것이다.

보행자에게 다양한
선택권이 주어진
거리가 곧
보행자에게
더 많은 권력을
양도하는 거리이다.

더 많은 이벤트가
주어진다면
보행자는 마치
TV를 돌려보는
것과 같은 경험을
하게 된다.

건축, 환경과 문화 속에 완성되는 유기체

좋은 건축과 나쁜 건축은 포도주와 소주로 비유할 수 있다. 어느 지역에서나 동일한 맛이 나는 소주는 지역성이 반영되지 않은 국제주의 양식 혹은 브랜드 아파트와 같다. 반면에 포도주는 같은 품종, 같은 와이너리라고 하더라도 그해의 날씨에 따라서 다른 맛이 나고, 같은 포도라고 해도 술을 담그는 사람에 의해서 다른 맛이 난다. 이는 마치 각기 다른 땅의 조건에서 다른 건축가에 의해서 그 땅에만 있는 건축물을 만들어 내는 과정과 비슷하다. 좋은 건축이 되려면 포도주처럼 각기 다른 땅에 맞게 주문 제작된 건축설계가 필요하다.

더 나아가서 제품 디자인을 하듯이 건축물을 디자인하는 것은 잘못된 일이다. 제품 디자인은 외부에서 바라보는 시각에서 디자인하는 것이고, 건축 디자인은 밖에서 바라보는 것뿐 아니라 내부에서 외부를 바라보는 시각도 중요하다. 따라서 모든 디자인은 사람의 몸보다 작냐 아니면 크냐에 따라서 완전히 다르게 접근이 이뤄져야 한다. 자동차는 늘 이동하는 것이어서 그 디자인이 주변 환경과 상관이 없지만 건축은 한 장소에 정착하는 것이므로 향(向)을 비롯하여 대지가 가지고 있는 각종 조건에 맞추어서 디자인되어야 한다.

읽어 가는 것에 대한 흥미로운 고찰

이 밖에도 이 책에서는 재미를 주는 다양한 주제를 다뤘다. 한자와 알파벳, 바둑과 체스 등을 비교하면서 동양과 서양의 건축적 특징이 나타나게 된 문화적 배경을 이야기하고, 개미집과 벌집이 왜 다른 특징을 가지게 되는지도 설명해 놓았다. 한편 우리가 TV를 많이 보는 이유는 마당이 없는 집에서 살기 때문이라는 해석도 내놓는다. 시시각각 변화하는 자연을 담아내는 마당이 없기 때문에 우리는 공간의 단조로움에 지쳐서 TV 속 변화와 이벤트에 더 몰입하게 된다는 것이다.

물론 이들 각각의 이야기들이 논문 등으로 증명된 내용은 아니다. 다만 도시를 둘러싼 많은 질문들에 독특하면서도 합리적인 답을 전하고 싶었을 뿐이다. 새로운 창조는 새로운 시각에서 시작되는 법이기에... 도시에 대한 새로운 시각을 엿보고 싶다면 「도시는 무엇으로 사는가」를 읽어 보기를 권한다.

건축평단 창간호

좋은 건축이란 무엇인가

강권정에 계간「건축평단」편집장

담론 부재와 소통의 어려움은 비단 한국 건축사회에만 해당되지 않을 것이다. 오늘날 텍스트는 드라마나 영화가 아니면 TV 토크쇼에서나 존재하듯…。 다만 건축의 위기를 넘어 종말을 고하는 일은 세계적으로 거론되고 있고, 한국에서의 절박함이 한 건축저널의 등장을 이끌었는지 모른다. 올해 3월에 창간된 「건축평단」이다.

「건축평단」이 건축역사·이론·비평 저널을 표방하며, 몇 가지 내놓은 공언이 있다. 한국 건축사회에 비평 문화가 건강하게 착근될 수 있도록 육성하는 것, 일회성에 그친 비평·평론이 지니는 문제들을 극복하고, 전문적 식견이 배제된 채 반복된 매체 노출로 가치가 매겨지는 대중영합주의와 선을 그으며, 탁월하고 위대한 건축 업적을 끈질기고 엄격하게 탐문·탐구·논구함으로써 한국 현대건축의 역사를 온당하게 일구어 나가고, 한국 건축이 창발적인 힘을 더 가지도록 지적이고 감성적인 차원에서 좋은 자극제가 될 수 있는 자원을 발굴하는 일 등을 중심으로 둔다는 것이다. 그리고 매호 주제를 놓고 여러 필진 혹은 논객들이 이야기를 이어가는 구조를 취할 요량이다. 논박이 벌어지는 것은 상황과 맥락을 달리하면서 지속하여 이어간다. 그 첫 번째 주제는 ‘좋은 건축’이다.

좋은 건축이란 무엇인가

단순한 질문이지만 대답을 단순하게 내기는 여간 어려운 일이 아니다. 튼튼하고 쓸모 있어야 하고 오래 가야 하며, 아름답고 주변과 어울려야 할 뿐 아니라 유지·관리가 쉽고 부동산으로서 자산 가치도 있어야 한다. 의문의 여지가 없이 분명하고 상식적인 좋은 가치가 있다. ‘좋은’이 뜻하는 가치 문제는 건축을 어떻게 보느냐에 따라 달라진다. ‘좋은 건축’에 대한 대답이 어려운 이유가 이 때문이다. 그래서 ‘좋은 건축’에 대한 질문의 방점은 ‘좋은’이 아니라 ‘건축’에 있다.

주제의 포문을 여는 김영철(배재대학교 교수)은 ‘좋은 건축’을 논의하기에 앞서 ‘건축이란 무엇인가’에 대한 질문을 염두에 두어야 한다는 입장에서 하나의



건축평단 :
좋은 건축이란 무엇인가
건축평단 엮음,
2015

‘좋은’이 뜻하는
가치 문제는
건축을 어떻게
보느냐에 따라
달라진다.

‘좋은 건축’에 대한
질문의 방점은
‘좋은’이 아니라
‘건축’에 있다.

길을 제시한다. 건축(아키텍처)이란 말의 근원 ‘아르키텍토니케(architektonike)’에 귀를 기울이며, 낱말이 갖는 역사성에 근거하여 건축이 무엇인지에 대한 해명 방식을 다룬다. 그리고 국내외 건축가·건축지식인들(김성홍 외)이 600자 정도의 짧은 글로써 ‘좋은 건축’을 해명한다. 좋은 건축에 대한 각자의 관점과 인식 차이, 깊이올 보여주며 이에 대한 관점이 다양하게 갈린다는 것은 흥미로운 지점이다.

송종열(건축비평가)은 탁월함을 통해 좋은 건축을 설명한다. 탁월함의 속성은 희소한 것, 정교한 것, 완성도가 높은 것, 그리고 새로운 영감과 통찰을 불러일으킨다는 속성이 있는데, 건축의 존재 형식과 존재 이유를 설명할 수 있는 것이라고 한다. 그가 인용한 아돌프 로스에 따르면 건축의 존재 이유는 인간의 내면을 일깨우는 것이다.

그 뒤를 이어 이종건(『건축평단』 편집인 겸 주간, 경기대학교 교수)은 건축의 역사적인 충위를 살피며, 건축가 렘 콜하스(Rem Koolhaas)가 도시와 건축을 다루는 방식을 비판적으로 재구성하여, 지금 여기와 만나는 ‘실용의 건축 시학’을 제시한다. 자본주의 소비사회에 저항과 존재의 완전성이 열개·확대되는 가능성으로 보여준다.

건축가 파블로 카스트로(Pablo Castro)는 1960~1970년대 뉴욕에서 일군의 건축가들, 즉 흑색파 건축가들로 페이퍼 아키텍트 운동의 세 구성원인 존 헤이덕(John Hejduk), 레이먼드 에이브러햄(Raimund Abraham), 레비우스 우즈(Lebbeus Woods)를 통해 ‘좋은 건축’에 대한 의견을 우회적인 방식으로 제시한다. 그 건축가들은 도면·모형·사진 등이 건축적 아이디어를 나타내는 한 그것이 건축 작품 자체와 동일한 지위를 갖는다고 보았다. 그리고 그러한 아이디어를 가진 사람을 전문 직능을 실용적으로 추구하는 사람보다 더 건축가로 간주되었다고 말한다.

좋은 건축과 공명하는 것들

이와 함께 좋은 건축의 문제와 맞물려 건축교육과 관련된 두 문제를 제기한다. 건축 이론가 닐 리치(Neil Leach)는 건축교육 인증제의 문제점을, 건축가 서재원은 대학 설계교육 현장에서 흔히 벌어지는 문제점을 지적한다. 닐 리치는 인증제를 폐기하고 건축설계 교육의 방향을 바꿀 것을 주장하며, 서재원은 창의성과 재미로 귀결되는 교육방식 대신 자신이 행하고 있는 교육방식을 내놓는다. 그 뒤를 이어 함성호(시인·건축가)가 언급하는 새로움에 대한 강박증은, 안건의 ‘몽유도원도’나 ‘세한도’를 오랜 세월 동안 많은 사람들이 만들어 왔듯이 삶과 연결하고 반응하는 것으로 해소하길 권유한다. 이종건은 ‘우리 건축의 새로움 강박증’에 대해 전개한다.

더 흥미로운 읽을거리는 ‘우리시대 르 코르뷔지에(Le Corbusier)’ 혹은 ‘도시 사유가’로 불리는 렘 콜하스의 건축과 사유에 대한 김인성(영남대학교 교수)과 임성훈(동명대학교 교수)의 글이다. 김인성은 리얼 버라이어티 TV쇼 무한도전의 ‘도전’에 렘 콜하스의 다이어그램이 현실 속에서 만나는 방식을 빗대어, 렘 콜하스를 더듬어 나간다. 임성훈은 ‘렘과 레멘트의 극장’에서 건축의 현실성과 환상성을 역전시키는 렘 콜하스의 독창성을 읽어낸다.

그리고 건축가 김인철과 건축번역가이자 다양한 글쓰기에 개입하는 우영선이 루이스 칸(Louis Kahn)의 방글라데시 국회의사당에서 만나 자신의 건축생애 중 유일하게 소름 돋는 감동을 느꼈다는 김인철의 진술에 우영선은 이론적으로 뒷받침하며 건축의 감동 이야기를 풀어낸다. 또 자본주의 체제 안에서 건축의 한계와 역능에 대한 박성용(건축가)의 글, '건축가의 도발' 꼭지에 들어 있는 윤웅원의 글 '건축으로 행복하십니까'는 건축 현실의 공감을 배가시킨다.

건축, 건축가, 그리고 건축작품

「건축평단」은 올 한 해 건축의 핵심에 다가가기 위해 건축과 건축가, 건축작품의 순환고리를 가지며 세 질문으로 이어 나간다. 창간호에서 '좋은 건축'이 함의하는 건축에 대한 질문을, 두 번째 여름호에서 건축가는 누구인가를, 세 번째 가을호에서 건축작품은 어떻게 판단하는가를 묻는다. 본격적인 비평은 그 다음으로 예정되어 있다.

이 지난한 과정을 전제하는 것은 보다 생산적인 논의를 위한 하나의 기반을 마련하기 위함인데, 곧 비평 부재와 소통의 어려움에 대한 「건축평단」의 방안이라 할 수 있다. 또한 텐이슈 토요집담회는 「건축평단」의 출판과 함께 한국 건축의 주체성과 정체성, 전통, 지역성과 보편성, 개인성과 공공성, 동시대 건축가의 생존주의 지향점과 한계, 실험적 건축 등 한국 건축 전반의 이슈를 제기하며, 또 하나의 가능성 열어 보일 것이다(정림건축문화재단 공동기획).

“지나치게 평범해 보이는 질문의 외관 속에 도사리고 있는 내면이 결코 평범치 않을 듯한, 그래서 까다롭기 그지없을 것 같은 직감 때문일지도 모른다. 거기에는, 포스트모더니라 불리는 우리시대의 인식론적 지형이 주는 중압감도 큰 몫을 한다. 이성이며, 진리며 거대 서사며, 토대며, 규범이며, 심지어 일체의 가치 기준마저 회의에 부쳐, 폐기하거나 상대화시켜 사소하게 만드는 지형 말이다. (중략)

이 질문은 마치 답을 요구하고, 따라서 모범 답안이라 여기는 것이 제출될 경우 그로써 질문이 종결되는, 그러한 형식의 질문은 아니다. 그러니까 어떤 답이든, 독단적이거나 교조적인 형식으로 볼 경우 위험하다는 말이다. 따라서 이 질문은 자신이나 누군가의 생각을 여는(혹은 촉발하는), 그래서 건축에 대한 각자의 전망을 파악하는 탐구의 문(혹은 화두)으로 여기는 것이 온당하다.” - 이종건(건축평단 편집인 겸 주간), '좋은 건축이란 무엇인가' 중에서

「건축평단」은 몇 가지 화두를 시작으로 독자마다 건축 사유의 지도 만들기를 권한다. 자신만의 지도가 완성되기까지는 가끔 길을 잘못 들어 헤매거나 조금은 힘든 길에 들어 어려움에 처할 수도 있을 것이다. 그 여정에 「건축평단」이 동행이 될 수 있으리라 감히 판단하며 책을 추천한다.

한국 건축이
더욱 창발적인 힘을
가질 수 있도록
지적이고 감성적인
차원에서 좋은
자극제가 될
자원을 발굴하고자 한다.



auri 소식

건축도시공간연구소
연구과제 소개
174

포럼 및 세미나
177

연구소 단신
183

건축도시공간연구소의 신규 과제를 소개하고
한옥포럼, 토론회, 세미나 등의 다양한 활동내용을 정리하여 수록하였다.

건축도시공간연구소

연구과제 소개

구분	과제명	과제책임
협동 과제	국토경관 향상을 위한 농어촌 경관관리 체계 구축 연구	이상민
수시 과제	건축협정지원센터 운영방안 기획 연구	여혜진
	건축자산 진흥구역 운영 및 관리계획 수립에 관한 연구	심경미
	도시재생의 효율적 추진을 위한 제도개선 연구	서수정
수탁 과제	규제 합리화를 위한 지자체 건축행정 개선방안 연구	유광훈

협동과제

국토경관 향상을 위한 농어촌 경관관리 체계 구축 연구

최근 아름답고 쾌적한 농어촌에 대한 국민의 관심과 요구가 지속적으로 증가하고, 농어촌 경관관리의 필요성에 대한 인식이 확산됨에 따라, 국토교통부·농식품부·산림청 등 다양한 관련 부처에서 농어촌 경관관리를 위한 정책을 수립하거나 사업을 추진하면서 지속적으로 경관을 개선하기 위해 노력하고 있다.

특히 국토경관 차원에서는 2007년 「경관법」 제정 이후 2014년 전면 개정 과정을 거쳐 국토경관의 종합적 관리를 위한 기본체계와 수단을 마련하고 경관관리의 실행력을 강화하고 있다.

하지만 한편에서는 규제 합리화 측면에서 비도시 지역 개발규제나 농지 및 산지전용 기준 등이 완화되면서 각종 개발로 인해 농어촌 경관에 급격한 변화를 초래하고 있다. 그러나 아직까지 농어촌의 특성을 고려한 체계적인 관리수단이 마련되어 있지 않아 이러한 변화에 적절히 대응하지 못하고 있는 실정이다.

이에 본 연구는 국토관리 차원에서 농어촌 경관의 보전·관리 및 형성을 위해 종합적이고 지속가능한 경관 관리방안을 마련하고자 한다. 즉 농어촌 경관의 종합적이고 체계적인 관리방안을 마련하기 위해 농어촌의 토지이용, 건축물, 경관사업 등 다양하고 넓은 차원에서 경관관리 현황을 분석하여 농어촌 경관관리의 기본방향과 범위를 설정하고, 이를 토대로 구체적이고 실효성 있는 농어촌 경관관리체계를 구축하고자 한다.

특히 농어촌 분야의 전문 연구기관인 농촌경제연구원과의 협동연구를 진행하여, 국내 농어촌 경관을 형성하는 토지이용을 비롯한 각종 개발행위의 특성이나 문제점 등을 정확히 파악하고자 한다. 또한 해외 농어촌 경관관리체계를 국토의 이용과 관리 차원에서 살펴봄으로써 종합적이고 지속적인 농어촌 경관관리체계를 제시하고자 한다. 이러한 연구를 통해 국토경관의 향상은 물론이고, 농어촌 정주환경을 개선하여 국민의 삶의 질 향상에 도 기여할 수 있을 것으로 기대한다.

이상민

① 건축협정지원센터 운영방안 기획 연구

현재 우리나라 건축물 총 685만여 동 가운데 54% 정도가 20년 이상 된 노후건축물이다. 특히 주택의 경우 30년 이상 된 건축물이 전체의 43%를 차지할 정도로 노후화가 심각한 상태이며, 건축물 노후도는 꾸준히 증가하는 추세이다. 그러나 최근 부동산 경기 침체로 그간 주택의 양적 공급을 늘리기 위해 중점적으로 추진한 대규모 전면 철거방식의 재개발 사업 등은 정체 국면에 있다. 도시재정비촉진사업의 경우 22개 지구가 해제되었는데, 해제지역의 규모만 해도 2,402만 1,000㎡(건축물 28만 2,000동)에 이른다(2014.12. 기준).

이러한 여건에서 그동안 정부의 정책 지원은 대규모 건축물 정비에 대한 제도 개선에 집중되어 있었고, 소규모 건축물 정비사업에는 정책적 배려가 부족하였다. 실제 노후 단독주택지 필지는 대부분 좁고 부정형이며 도로가 없는 맹지로, 필지단위 건축물 정비가 어려운 상황이다. 또 주거환경개선사업 등은 도로와 상·하수도 등 도시기반시설 정비에 치중하고, 개별 건축물에 대한 정비지원은 없어서 필지단위 정비를 유도하는 데 한계를 드러내고 있다.

이에 따라 정부는 지난해 10월 주민 간 협정을 맺어 건축물을 정비할 경우 필지별로 불합리하게 적용되는 일부 건축기준을 적용 배제하거나 완화하여 주는 건축협정제도를 도입하였다. 이후 국토교통부는 제도의 실효성 검증과 홍보를 위해 지난해 11월 건축도시공간연구소를 건축협정지원센터로 지정하고, 12월에는 서울·부산·군산·영주에 시범사업지를 지정하였다.

이에 본 연구는 건축협정지원센터의 업무 매뉴얼을 구축하고 건축협정제도에 관한 지자체 교육프로그램 개발 등 지원센터 운영방안을 기획하여 올해 수행하는 건축협정 시범사업의 원활한 추진을 지원하는 것을 목적으로 한다.

여혜진

② 건축자산 진흥구역 운영 및 관리계획 수립에 관한 연구

최근 국토교통부는 지역특성화와 도시재생의 주요 수단으로서 건축자산의 중요성을 인식하고 현대적인 활용을 통한 건축자산의 보전 및 가치를 증진하기 위해 「한옥 등 건축자산의 진흥에 관한 법률」을 제정(2014.6.3. 공포)하였다. 본 법의 제정으로 비문화재인 건축자산의 면단위 관리 제도로써 ‘건축자산 진흥구역’ 제도가 마련되었다. 본 법률이 2015년 6월 4일 시행됨에 따라 ‘건축자산 진흥구역’ 제도의 실효성을 높이기 위해 건축자산 진흥구역의 대상 및 기준, 지원의 대상 및 범위, 기존 제도와와의 중첩운영 및 절차 등 구체적인 제도 운영 및 관리계획 수립에 대한 매뉴얼을 제공할 필요가 있다.

이에 따라 본 연구는 새롭게 도입되는 ‘건축자산 진흥구역’ 제도가 필요한 지역에 지정되고 취지에 적합하게 운영될 수 있도록 행정담당자와 전문가, 지역주민 등 관계자들이 활용하고 이해할 수 있는 매뉴얼을 제공하는 데 목적이 있다. 이를 위해 건축자산 진흥구역 제도의 개념과 운영방안을 소개 정리하고, 국내외 유사 제도 및 계획수립 지침 내용을 분석하여 매뉴얼 작성에 기초자료로 활용하고자 한다.

이와 함께 2014년에 진행한 ‘건축자산 진흥구역 지정 및 운영을 위한 정책 연구’에서 제안한 제도의 운영방안을 토대로, 국토교통부 및 지방자치단체 담당자와 관련 전문가들의 의견수렴을 통해 건축자산 진흥구역의 운영방안을 정립하고자 한다.

본 연구는 ‘건축자산 진흥구역’의 운영 및 관리계획 수립에 대한 매뉴얼 제공을 통해 아직까지 생소한 ‘건축자산’ 개념 및 ‘건축자산 진흥구역’ 제도를 폭넓게 이해시킴으로써 궁극적으로 본 제도의 실효성을 높이는 데 기여할 것으로 기대된다.

심경미

③ 도시재생의 효율적 추진을 위한 제도개선 연구

2013년 「도시재생 활성화 및 지원에 관한 특별법」(이하 도시재생특별법) 제정에 의해 ‘국가 도시재생기본방침’이 발표되고, 이에 근거하여 2014년 13곳의 도시재생선도지역(도시경제기반형 2곳, 근린재생형 11곳)이 선정되었다. 도시재생선도지역은 긴급하고 효과적으로 도시재생을 실시하여야 할 필요가 있고 주변지역으로의 파급효과가 높은 지역을 대상으로, 한국적 도시재생모델 정립과 도시재생사업의 실현 가능성을 검증하기 위한 목적으로 지정하였다.

선도지역은 선정 이후 도시재생특별법에 의한 계획수립과 관련한 운영기준(도시재생전략계획 및 활성화계획 수립 가이드라인)과 사업시행 기준이 미흡한 상황에서 도시재생활성화 계획수립과 사업시행을 함께 추진하였다. 이러한 한계에 대응하기 위하여 선도지역 선정과 함께 도시재생지원기구를 통해 모니터링을 수행하고, 리뷰보드 운영에 관한 관문심사 과정을 거쳐 도시재생제도의 조기정착과 시행과정에서 발생하는 문제를 최소화하기 위한 노력을 기울이고 있다. 그럼에도 불구하고 장소중심의 물리적·사회경제적·문화적 재생이 종합적으로 수행되는 도시재생사업의 특성상 도시재생특별법만으로는 사업집행이 작동하기 어려운 한계가 드러났다.

따라서 올해부터 확대되는 도시재생사업의 국비지원 사업에 대응하고 지역특성을 반영한 도시재생사업 추진을 위해 도시재생특별법을 비롯한 관련제도 개선방안이 시급히 요구되고 있는 상황이다.

이에 본 연구는 활성화 계획 수립 관련 행정절차의 개선 등을 비롯한 도시재생특별법 개선방안과 도시재생사업지역의 특성에 따라 맞춤형 재생사업이 정착될 수 있도록 국·공유지 활용을 위한 국유재산법 및 공유재산법, 건축특례 실효성 확보를 위한 「건축법」 등 관련제도 개선방안을 제시하고자 한다. 이를 통해 지방자치단체가 자율적이고 지속적으로 도시재생사업을 추진할 기반이 마련될 수 있을 것으로 기대한다.

서수정

수탁과제

규제 합리화를 위한 지자체 건축행정 개선방안 연구

지방자치단체에서는 건축법령의 위임사항을 반영하여 건축조례를 제정·운용하고 있다. 하지만 위임 내용을 규정하지 않거나 위임 범위를 위반한 경우가 많아 조례의 법적 신뢰성 확보에 어려움이 있으며, 또한 지방자치단체 간 조례 구성 체계와 내용이 상이하여 건축기준의 형평성 확보가 시급한 실정이다. 그리고 유권해석의 경직성, 지자체 법령에 근거하지 않은 임의기준, 비효율적인 행정절차 등은 건축행정의 만족도 하락, 임의규제의 발생, 건축행정의 복잡성을 야기하는 원인으로 지적되고 있다.

이에 본 연구는 법적 신뢰성 확보 및 지자체별 규제 형평성 확보를 위하여, 각종 건축 기준을 통일적·체계적으로 관리할 수 있는 건축조례 가이드라인(안)을 마련하고, 지자체 임의규제 개선을 위한 건축행정 개선방안을 제시하고자 한다.

이를 위해 우선 지자체 위임 건축법령 조문 검토, 「경관법」 조례 가이드라인 등 기타 다른 법률에 근거한 지자체 조례 현황 분석, 현행 지자체 건축조례 비교·분석을 통하여 건축조례 가이드라인(안)을 제시하려 한다. 아울러 지자체 건축행정 관련 중소기업 옴부즈맨 접수 민원, 규제개혁위원회 접수 민원, 국토교통부 접수 관원·민원 등의 분석과 전문가 의견 수렴을 위한 설문조사를 통하여 비효율적인 건축행정의 원인을 도출한 후 이를 개선하기 위한 규제내용의 명료화, 규제 모니터링 강화, 건축행정 규제관리 정보체계 구축, 건축법령 개정방향 등의 방안을 제안하고자 한다.

본 연구를 통해 지자체 건축조례의 법적 신뢰성과 통일성 있는 기준을 확립하고, 건축행정에 관한 불편사항과 원인을 해소함으로써 민원인의 시간적·경제적 손실을 방지하여 궁극적으로 국민의 권의 보호와 경제활성화 도모에 기여할 수 있을 것으로 기대된다.

유광홍

2015 auri 국가한옥센터 제1차 한옥포럼 ‘한옥, 함께 쓰기’ 개최

‘2015 auri 국가한옥센터 제1차 한옥포럼’이 지난 4월 24일(금) 페럼타워 3층 페럼홀에서 열렸다. ‘실속 있는 한옥’이라는 큰 주제 아래 첫 번째로 진행된 이번 포럼은 제해성 소장(건축도시공간연구소)의 개회사를 시작으로 ‘한옥, 함께 쓰기’에 대한 주제발표와 토론이 이어졌다.

주제발표에 앞서 건축도시공간연구소 이민경 부연구위원이 올해 진행될 3차례 포럼(‘한옥, 함께 쓰기’, ‘한옥, 살아 보기’, ‘한옥, 지어 보기’)에 대하여 간략하게 소개하는 시간을 가졌다.

첫 번째 발제자인 조호균 소장(건축사사무소 유애펜)은 ‘공공건축물에서 한옥의 가능성을 보다’를 주제로 발표하였고, 한옥 공공건축물을 확산하기 위한 법제도 개선의 필요성을 강조하였다.

이어 ‘폐가한옥의 스마트한 활용’에 대해 주제발표를 한 이상묵 대표(Z_Lab)는 지역과 소통하며 이야기가 담겨 있는 장소와 공간으로 만들기 위한 기획부터 설계·시공·운영까지 전 과정에 걸쳐 참여했던 생생한 경험담을 소개하였다.

마지막으로 신치후 부연구위원(건축도시공간연구소 국가한옥센터)은 ‘한옥 공공건축물의 보급과 활용을 위한 정책방향’을 주제로, 한옥 공공건축물이 보다 다양한 용도로 보급될 필요가 있음을 지적하였다. 아울러 효율적인 활용을 위하여 사업계획 수립 단계에서 인력, 예산, 시설관리, 이력관리 등의 운영 관리 계획이 고려되어야 함을 강조하였다.

이후 이어진 토론에서는 강인호 교수(한남대학교 건축학과)를 좌장으로 김용미 대표이사(금성건축사사무소), 김정희 과장(국토교통부 건축문화

경관과), 김진환 팀장(종로문화재단 문화예술지원팀), 박준영 연구위원(한국토지주택공사 토지주택연구원), 이은복 과장(문화체육관광부 지역전통문화과)이 토론자로 참석하여 한옥 활성화를 위해 필요한 다양한 실무적·정책적 과제들에 대하여 의견을 교류하였다.



제2차 건축정책기본계획 공청회 개최



건축도시공간연구소와 국토교통부가 공동 주최하고, 국가건축정책위원회·대한건축학회·한국건축가협회·대한건축사협회·새건축사협의회·한국여성건축가협회가 후원한 '제2차 건축정책기본계획 공청회'가 지난 5월 14일(목) 서울 대한건축학회 강당에서 열렸다.

이 자리에서 김상호 선임연구위원(건축도시공간연구소)이 발표한 제2차 건축정책기본계획(안)(2015~2019)은 '안전하고 행복한 삶터 구현'과 창조적 건축문화 창달실현'을 위한 3개 목표(▲행복한 건축 실현 ▲창조적 건축산업 창출 ▲건축문화 육성)와 9개 추진전략, 24개 실천과제를 포함하고 있다.

특히 이번 계획안에서는 국민 생활공간의 안전성 증진을 위해 제도 기반 구축, 건축안전인식 향상 및 역할 강화, 범죄예방환경 설계 적용 확대, 어린이·청소년을 위한 시설 확충 및 개선, 고령화에 대응하는 노인복지공간 조성 확대 등이 실행과제로 제시되었다.

공청회의 토론에는 좌장인 운영태 교수(경희대학교 건축학과)와 박소현 교수(서울대학교 건축학과), 이공희 교수(국민대학교 건축학부), 이정면 대표(범건축종합건축사사무소), 강인호 교수(한남대학교 건축학과), 김상문 과장(국토교통부 건축정책과), 김상호 선임연구위원(건축도시공간연구소)이 패널로 참석하였다.

관계 공공기관 실무자, 건축·도시 관련 분야 산·학·연 전문가, 업계 종사자, 일반 시민 등 100여 명이 함께한 토론에서는 건축물 안전영향평가제도 도입, 청년 일자리 창출, 공공 및 민간부문의 발주·계약제도 개선, 대가기준의 현실화 등에 대한 많은 논의와 의견 제안이 있었다.

제2차 건축정책기본계획은 향후 중장기적으로 건축·도시의 여건변화에 따라 환경을 질적 성장시킬 수 있는 건축정책의 미래상을 그려갈 것으로 기대된다.



세종특별자치시 건축 관련 기본계획 공청회 개최

건축도시공간연구소와 세종특별자치시가 공동 주최한 '세종특별자치시 건축 관련 기본계획 공청회'가 지난 5월 22일(금) 세종시 행정지원센터 4층 중연회장에서 열렸다.

조상규 연구위원(건축도시공간연구소)이 발표한 세종특별자치시 건축 관련 기본계획(안) (2016~2020)은 '쾌적한 삶터와 문화가 융성하는 창조적인 세종시 구현'을 위한 3개 목표(▲행복하고 안전한 삶터 조성 ▲건축산업의 진흥과 친환경 세종 구현 ▲신구가 조화로운 문화도시 창출)와 6개 추진전략, 18개 실천과제를 포함하고 있다.

또한 우선적으로 추진해야 할 핵심전략 과제로는 범죄예방환경설계 치밀 마련 및 활용계획 수립, 세종시 주거복지지원센터 설립 및 시범운영, 건축협정을 통한 그린리모델링 지원사업 추진, 지역적 특성을 반영한 한옥마을 조성 이렇게 4개 사업이 제시되었다.

공청회에는 좌장인 도용호 교수(중부대학교 건축학과)와 권영상 교수(서울대학교 건설환경공학부), 유병일 대표(세종건축사사무소), 강식 연구위원(경기개발연구원), 추용욱 부연구위원(강원발전연구원), 이병연 교수(충북대학교 건축학과), 김태곤 건축과장(세종특별자치시청)이 패널로 참석하여 관계 공공기관 실무자, 건축·도시 관련 분야 산·학·연 전문가, 업계 종사자, 일반 시민 등 100여 명과 함께 계획안에 대한 토론을 진행하고 의견을 나누었다.

세종특별자치시 건축 관련 기본계획(안)은 7월 중 시의회 의견청취를 거쳐 수정·보완된 후 건축위원회 심의 및 최종보고를 진행할 예정이다.

2015 제1회 AURI 건축도시포럼 개최



건축도시공간연구소와 국토교통부가 공동주최하고 국가건축정책위원회가 후원한 '2015 제1회 AURI 건축도시포럼'이 지난 6월 19일(금) 서울 대한건축사협회 대강당에서 개최되었다.

이번 포럼은 지난해 6월 「건축서비스산업 진흥법」이 시행된 이후 실시된 '건축서비스산업 실태조사(2014.11.~2015.2.)'와 관련정책 연구를 기반으로 향후의 '건축서비스산업 육성전략'을 논의하고자 마련되었다.

조상규 연구위원(건축도시공간연구소)은 '통계로 살펴본 건축서비스산업의 현재' 발표를 통해 2013년 건축서비스산업 규모는 2007년 대비 사업체 수(39.7%), 종사자 수(28.8%), 매출액(60.2%) 부문의 평균증가율을 볼 때 꾸준히 커지고 있으나, 건축설계 및 관련 서비스업은 전 부문에 걸쳐 성장률이 저조한 것으로 분석된다고 하였다. 또한 건축서비스산업 전체 매출액의 약 44%가 소수의 대형 사업체(16개)에 집중되어 있는 산업구조를 문제점으로 지적하였다.

'건축서비스산업 진흥을 위한 정책 추진과 과제'를 주제로 발표한 염철호 연구위원(건축도시공간연구소)은 국내 GDP의 10%에 육박한 건축산업의 진흥을 위해 건축서비스의 낙후된 사업구조를 개선해야 함을 강조하면서 세 가지 추진과제(▲공정한 계약체계 정립 ▲산업성장 인프라 구축 ▲신규 해외 진출 강화)를 제안하였다.

한편 2030년 국내 건설투자 전망에 대해 발표한 이홍일 연구위원(한국건설산업연구원)은 그동안의 건설시장은 신규 건설에 대한 투자 위주였으나, 향후 노후 주택 등에 대한 재개축 및 유지·보수에 대한 투자가 점차 증가할 것으로 전망하였다.

이후 운영태 교수(경희대학교 건축학과)가 좌장으로 이끈 토론과 질의응답에서는 박인석 교수(명지대학교 건축학부), 윤혁경 대표(A&U디자인그룹건축사사무소), 서규석 대표이사(선구조엔지니어링), 이강호 대표(에시트종합건축사사무소), 박형재 사무관(국토교통부 건축정책과) 총 8인이 학계, 연구소, 업체를 대표하여 참석하였다.

패널은 토론에서 건축서비스산업 범위의 확대·소규모 건축설계시장 개선, 적정 설계대가 책정, 유지·관리시장 확대에 대한 대응, 계약체계 개선, 대학의 건축교육 개선 등 건축서비스산업 전반에 걸쳐 구체적인 사항에 대한 심도 있는 논의를 이어갔다.

이번 포럼에는 관계 공공기관 실무자, 학계·업계 종사자 등 80여 명이 참석하여 각 분야에 대한 의견 제안을 하였다.

국토부 관계자는 "논의된 내용은 제2차 건축정책기본계획(2015년 7월 공고 예정)에 일부 반영된 사항으로 계획 추진 시 적극적으로 검토할 예정이며, 건축서비스산업 정보체계도 마련하여 정책 개선의 토대를 마련하겠다."고 하였다.



제3차 건축도시정책연구 네트워크 개최



건축도시공간연구소는 지난 6월 25일(목)과 26일(금) 양일간 광주광역시 프라도호텔 다이아몬드홀에서 7개 지방자치단체의 지역발전연구원(경기연구원, 대구경북연구원, 수원시정연구원, 인천발전연구원, 전남발전연구원, 충남연구원, 충북발전연구원)과 '지역건축기본계획의 성과와 과제'를 주제로 제3차 건축도시정책연구 네트워크 행사를 개최하였다.

'건축도시정책연구 네트워크'는 건축도시공간연구소가 국가의 건축도시 정책을 발굴하고 관련 제도의 시행과 정착을 추진하는 데 있어, 지역발전연구원과의 긴밀한 협력관계를 유지하고 건축도시정책연구의 중심점 역할을 수행하고자 2014년부터 매년 2회 정기적으로 개최하는 행사이다. 지난해 5월에 '건축문화기반의 도시재생'을 주제로 개최된 제1차 행사를 시작으로, 11월에는 '「경관법」 개정에 따른 경관정책 추진현황과 과제'를 주제로 제2차 행사가 개최된 바 있다.

제3차 건축도시정책연구 네트워크는 지자체에서 건축기본계획이 수립됨에 따라 지역건축기본계획의 정책적 효과를 점검하고 개선되어야 할 정책방향을 모색하고자 마련되었다. 행사는 '제2차 건축정책 방향 및 지역건축기본계획 실효성 확보 방안(김영현 건축도시공간연구소 부연구위원)'에 대한 주제발표로 시작되었다.

이어진 토론에서는 지역건축정책기본계획이 지역현안문제에 대한 정확한 진단이 부족한 채 수립되는 점, 계획 범위 및 타 분야 계획과의 불분명한 관계, 세부 실천사업별 예산확보와 연계되지 못하는 문제와 계획 내용에 비해 실행계획이 부실한 점 등 한계가 지적되었다. 이를 개선하기 위해서는 건축 관련 다양한 정책계획 간의 관계를 정립하여 기본계획의 역할과 위상을 재정립할 필요가 있다는 데 의견을 모았으며, 건축기본계획을 국가시범사업 공모와 연계하는 등의 사업예산 확보 방안과 전담 전문 인력을 확보하거나 외부기관을 전담지원 기구로 지정하는 등의 계획 실행력 확보 방안을 제안하였다.

특히 이번 행사는 지역의 상황을 잘 알고 있는 각 지역발전연구원의 전문가들과 함께 지역건축기본계획의 성과와 한계를 살펴보고 계획의 실효성 확보 방안을 논의하였다는 데 의미가 있다. 앞으로도 건축도시정책연구 네트워크를 중심으로 지역발전연구원과의 지속적인 협력관계를 이어나갈 계획이다.

2015 제1차, 제2차 지식강연회 개최

건축도시공간연구소는 2015년 제1차 지식강연회를 4월 7일(화), 제2차 지식강연회를 5월 29일(금) 연구소 대회의실에서 열었다. auri 지식강연회는 연구원에게 다양한 지식함양의 기회를 제공하여 연구 역량을 강화하기 위해 마련되었다. 올해 지식강연회는 다양한 연구방법론 소개와 이를 적용한 연구 사례를 살펴보기 위해 '연구방법론의 이해'를 주제로 한 강연 4회를 비롯하여 정부 3.0교육, 연구윤리교육 및 청렴교육 등으로 구성되었다. 연구소는 이를 통해 연구방법론 개선과 연구의 질적 향상을 도모하고자 한다.



2015년 제1차 지식강연회는 '정부 3.0과 공공데이터 개방'을 주제로, 고려대학교 행정학과 최흥석 교수의 강연으로 진행되었다. 강연은 정부 3.0의 개념에 대해 소개하는 것으로 시작하여 공공데이터 개방과 활용, 한계와 발전방향에 대해 설명하였다. 강연에서 최 교수는 "법정부 차원의 공공데이터 거버넌스 체계가 마련되고 기관별 공공데이터 개방이 증가된 데 비해 활용 지원체계의 가동이 미진해 공공데이터가 적극적으로 활용되기도 관리 수준에 그치고 있는 실정이며, 수요자 중심의 맞춤형 개방이 미흡한 한계를 보이고 있다"고 설명하였다. 이어 "공공데이터 콘텐츠를 잘 알고 있는 사업부서가 관여해야 하며, 나아가 사업부서와 사용자가 연결될 수 있는 조치가 필요하다"고 덧붙였다.

2015년 제2차 지식강연회는 '설문조사의 제 문제'라는 주제로 개최되었다. 올해 지식강연회는 연구방법론 개선과 연구의 질적 향상을 위해 '연구방법론의 이해'라는 주제로 총 4회의 강연이 열린다. 제2차 지식강연회는 그 일환으로 구성된 강연 중 하나이며, 이번 강연에서는 다양한 연구방법론 가운데 '설문조사방법'에 대해서 다루었다. 현재 고려대학교 응용통계학과 교수이자 「설문조사-처음에서 끝까지」의 저자인 최종후 교수가 강연을 진행하였다. 강연은 선거 출구조사와 시청률 조사 등 우리가 주변에서 쉽게 접할 수 있는 설문조사에 대한 소개로 시작되었다. 이어 각 조사방법의 특징과 한계를 설명하였으며, 조사 방식과 관련된 다양한 문제들을 사례로 우리가 흔히 범할 수 있는 실수를 지적해 주었다. 통계프로그램 SPSS를 통한 신뢰도 분석방법과 통계자료를 해석하는 방법에 대해 살펴보고, 설문 작성의 일반적 원칙에 대한 설명으로 마무리되었다. 제2차 지식강연회는 설문조사방법에서 사용되는 개념에서부터 실질적인 적용 사례까지 설문조사방법의 전반을 이해할 수 있는 시간이었다.

건축도시공간연구소(AURI) - 서울특별시 업무협약 체결

건축도시공간연구소와 서울특별시 도시교통본부
는 지난 5월 22일(금) 보행친화도시 조성 공동추진
을 위한 업무협약을 체결하였다. 이번 업무 협약은
전문기술을 보유하고 있는 연구기관과 실제 사업
을 수행하는 지방자치단체가 협력한 공공협력 사
례로, 지자체 보행환경 개선에 큰 도움이 될 것으로
기대된다.

양 기관은 향후 ▲서울시에서 시행된 보행사
업에 대한 모니터링 공동 수행 ▲보행사업 모니터
링에 필요한 자료공유 및 행정지원 ▲보행 관련제
도 개선 ▲보행사업 자문 및 설계지원 등 관련 분야
에서 상호 협력해 나가기로 하였다.

건축도시공간연구소는 2013년 서울시 보
행자우선도로·아마존 시범사업의 보행환경 개
선효과에 대한 사전·사후 보행환경 모니터링을
수행하였다. 또한 2014년부터는 서울시 보행자
우선도로의 기본계획, 사전 모니터링, 설계 자문
등 사업 전 과정에 참여하고 있으며, 최근 사업이
완공됨에 따라 사후 보행환경 모니터링을 수행할
예정이다.



상 2014 보행자우선도로 설계안
(구로구 경인로 15길)

하 2014 보행자우선도로 시행 후 모습
(구로구 경인로 15길)

민간전문가 활용 지원사업 워크숍 개최



건축도시공간연구소와 국토교통부가 공동 주최한 '민간전문가 활용 지원사업 워크숍'이 지난 4월 9일 (목) 국토교통부 회의실에서 열렸다.

'민간전문가 활용 지원사업'은 「건축기본법」 제23조(민간 전문가의 참여)에 의해 2015년도에 국토교통부에서 처음 시행하는 사업으로, 지역의 건축·도시 관련 정책수립과 사업 기획·운영 단계에 있어 관련 전문가가 지역총괄계획가로 참여할 수 있도록 인건비와 운영비를 지원한다. 지역총괄계획가가 지역의 건축·도시 관련 사업에 대해 총괄·조정 및 조언하여 사업의 효율적 운영과 디자인 관리체계 개선, 지자체 업무역량 강화에 이바지하는 것에 목적이 있다. 현재 8개 지자체(서울 서대문구, 경기 평택시, 대구시 남구, 세종특별자치시, 인천시 옹진군, 전북 임실군, 전북 익산시, 강원 평창군)가 최종 선정되어 사업을 추진 중이다.

이번 워크숍은 '민간전문가 활용 지원사업'이 원활하게 추진될 수 있도록 참여주체(공무원·지역총괄계획가)의 이해 증진 및 정보 공유를 위해 마련되었다.

먼저 참여주체의 이해를 돕기 위해 현재 하동군 민간전문가로 활동 중인 안재락 교수(경상대학교)가 하동군 민간전문가 사업을 소개하고 그 과정에서 얻은 성과에 대해 발제하였으며, 심경미 부연구위원(건축도시공간연구소)이 2015년 지원사업 운영 방향 및 모니터링 방안을 소개하고, 사업추진 절차와 지자체의 역할, 성과관리 등으로 구성된 '민간전문가 활용 지원사업 관리·운영 지침'을 전달하였다. 지원사업의 성과관리는 민간전문가 활동 과정에 대한 충분한 기록과 민간전문가 스스로 활동을 설명·평가하도록 하는 데 초점을 두고 있다. 이어서 진행된 질의응답에서는 주로 지자체 지원 사항, 사업의 성과보고와 관련된 의견을 나누었다.

본 지원사업은 1차로 올해 말까지 진행될 예정이며, 연말에 성과발표회를 통해 차기년도 연속지원 대상자를 선정할 예정이다. 또한 지원사업에 대한 소개와 각 지자체별 추진상황 및 활동내용 등 관련 정보와 자료를 제공하기 위해 현재 홈페이지를 구축하고 있다.



2015 국가공공 건축지원센터 공공기관 관계자 교육 실시

건축도시공간연구소 국가공공건축지원센터에서는 2013년 6월 5일 제정된 「건축서비스산업진흥법」 제24조 제2항 제6호에 의거하여 국가기관, 지방자치단체, 공공기관, 지방공기업을 대상으로 한 공공기관 관계자 교육을 지난 4월 28일(화), 30일(목) 양일에 걸쳐 실시하였다.

서울특별시(28일)와 대전광역시(30일) 두 지역에서 이루어진 이번 교육에서는 실제 사례와 함께 좋은 공공건축 기획의 조건을 살펴보고, 공공건축 사업계획에 대한 사전검토 작성 요령과 설계발주 적용 시 주안점에 대한 정보를 교육 참석자들에게 제공하였다.

‘생활 속의 공공건축’을 주제로 한 정준철 책임(주)해안건축)의 건축설계 분야 외부 전문가 초청 강연에 이어 김은희 부연구위원(건축도시공간연구소 국가공공건축지원센터)이 ‘사업계획 사전검토 작성 요령’, 염철호 연구위원(건축도시공간연구소)이 ‘설계발주 적용 주안점’을 발제하였고, 교육 내용에 대한 질의응답과 토론이 진행되었다.

정준철 책임은 공공건축이란 무엇이며 좋은 공공건축 설계기획의 조건은 무엇인지, 이러한 기획의 실제 건축 과정은 어떻게 적용되고 진행되는지 등의 내용으로 강연을 하였다.

이어 김은희 부연구위원은 공공건축 사업계획에 대한 사전검토의 목적과 절차 등 주요 내용을 비롯해 사전검토의 현황과 효과를 소개하고, 발주기관이 해야 하는 사전검토 신청서 작성 시 주의해야 할 사항 등 관련 정보를 제공하였다.

마지막으로 염철호 연구위원은 「건축서비스산업진흥법」상의 설계발주 방식과 관련된 사항에 대해 설명하고, 주요 설계발주 방식인 ‘설계공모 방식’ 및 ‘사업수행능력평가 방식’과 관련한 유의사항에 대해 이야기하였다.

이번 교육에는 20개의 국가기관, 111개의 지방자치단체, 12개의 공공기관, 5개의 지방공기업, 그 외 3개의 민간기관을 포함하여 모두 151개 기관에서 346명이 참석하는 등 높은 관심을 보였다.

향후 건축도시공간연구소 국가공공건축지원센터는 공공건축의 질과 품격을 제고하기 위하여 공공기관 관계자들을 대상으로 한 교육 프로그램을 지속적으로 운영할 예정이다.

건축도시공간연구소 연구보고서 안내

건축도시공간연구소에서는 연구 성과의 공유 및 확산을 위해 연구보고서를 발간하고 있습니다.
홈페이지(www.auri.re.kr)에서 보고서를 검색할 수 있으며, 발간물 구입에 관해서는 건축도시공간연구소 자료실로 문의 바랍니다.

자료실 031.478.9640 information@auri.re.kr

2014년 연구보고서

AURI-기본-2014-1
생활환경개선 활성화를 위한
마을기업 지원제도 연구 22,000원

AURI-기본-2014-1-자료
[별책] 생활환경개선사업
수행 마을기업 면접조사 9,000원

AURI-기본-2014-2
노후 장기공공임대주택의
단지재생정책 연구 21,000원

AURI-기본-2014-3
용도지역제도를 고려한 건물부문
온실가스 배출량 관리 정책 연구
23,000원

AURI-기본-2014-4
건축자산 진흥구역 지정 및
운영을 위한 정책연구 29,000원

AURI-기본-2014-5
상업가도변 건축물 지층부 및
전면공간의 합리적 이용을 위한
제도 개선 연구 32,000원

AURI-기본-2014-6
건축규제 합리화를 위한
건축기준 정비방안 연구 12,000원

AURI-기본-2014-7
생활인프라 확충을 위한 미집행
도시공원 관리체계 마련 정책 연구
14,000원

AURI-기본-2014-8
여건변화에 따른 공공청사 계획기준
합리화 방안 연구 18,000원

AURI-기본-2014-9
주거다양성을 위한 단독주택지의
계획적 조성 정책 연구 30,000원

AURI-기본-2014-10
도시재생지원기구 운영사례 및
증장기 운영방안 22,000원

AURI-정책-2014-1
건축진흥원 설립 타당성 및
운영 방안 연구 8,000원

AURI-정책-2014-2
주민주도형 안심마을 조성 시범사업
모니터링 및 운영지침 마련 연구
13,000원

AURI-정책-2014-3
공공건축물의 에너지성능 제고를 위한
설계 발주제도 개선방안 6,000원

AURI-정책-2014-4
공사중단 장기방치 건축물의 정비 등을
위한 실태조사 방법론 연구 10,000원

AURI-정책-2014-5
범죄예방 환경설계 매뉴얼 개발 방안
연구 7,000원

AURI-정책-2014-6
한옥의 효율적 등록관리를 위한
건축물대장 개선방안 연구 9,000원

AURI-정책-2014-7
지역녹색건축물 조성계획 수립지침
마련 연구 11,000원

AURI-정책-2014-8
안전한 실내건축을 위한 마감 및
시설물 설치기준 등에 관한 연구
10,000원

AURI-협동-2014-1
주거지원센터 구축 및 운영방안에 관한
연구 (2) 21,000원

AURI-한옥-2014-1
현대 한옥기술의 변화와 전망
29,000원

AURI-한옥-2014-2
한옥활성화를 위한 신한옥 모델
개발 연구 (3) 19,000원

AURI-한옥-2014-3
한옥마을 우수경관 사례 연구 (1)
16,000원

AURI-한옥-2014-4
한옥주택 유지·관리를 위한 점검 기준
및 실행방안 연구 24,000원

AURI-한옥-2014-5
한옥 공공건축물의 효율적 운영·관리
방안 연구 23,000원

AURI-한옥-2014-6
한옥문화의 세계화를 위한 인문학적
가치 발굴 연구 (3) 22,000원

AURI-한옥-2014-7
2014 한옥 통계 백서 12,000원

AURI-보행-2014-1
보행환경과 행태: 조사분석 보고서 (Ⅱ)
19,000원

AURI-보행-2014-2
2013 아마존 시범사업 현황과 평가
27,000원

AURI-보행-2014-3
2013 보행자우선도로 시범사업
현황과 평가 24,000원

2013년 연구보고서

AURI-기본-2013-1
보행중심도시 조성정책 및 제도 연구
10,000원

AURI-기본-2013-2
지자체 건축·도시 관련 중앙정부
공모사업의 효율적 운영을 위한
정책방안 연구 22,000원

AURI-기본-2013-3
가로단위 공간관리 수단으로서의
특별가로구역 제도 연구 29,000원

AURI-기본-2013-4
공공건축 활용성 증대를 위한
관리 정책 연구 24,000원

AURI-기본-2013-5
건강개념에 대응하는 근린환경 조성
정책 연구 23,000원

AURI-기본-2013-6
도시공원 정책 수립을 위한 공원 평가
모델 개발 연구 16,000원

AURI-기본-2013-7
생활환경 개선을 위한 주민주도형
건축협정 제도 연구 25,000원

AURI-기본-2013-8
창조경제 실현을 위한
건축서비스산업의 해외시장 진출 제도
개선 연구 21,000원

AURI-기본-2013-9
녹색건축 정책수립을 위한 건축물
온실가스 배출량 통계 구축 및 분석
21,000원

AURI-기본-2013-10
건축자산의 목록구축 및 활용을 위한
제도 연구 28,000원

AURI-기본-2013-11
한국도시의 경관경쟁력 평가 연구
20,000원

AURI-기본-2013-12
중소도시 쇠퇴지역 재생정책 합리화를
위한 근린단위 연구 30,000원

AURI-정책-2013-1
지역활성화를 위한 지방하천 정비사업
개선방안 연구 11,000원

AURI-정책-2013-2
국공립어린이집의 양적 확충 및 질적
향상을 위한 제도개선 연구 8,000원

AURI-정책-2013-3
창조경제 기반구축을 위한 중소기업
건축설계산업 육성방안 연구 8,000원

AURI-정책-2013-4
건축서비스산업 진흥을 위한
제도 기반 연구 8,000원

AURI-정책-2013-5
여건변화에 따른 경쟁력 제고를 위한
건축사 제도 개선 8,000원

AURI-정책-2013-6
공사중단 장기방치건축물 정비를 위한
체계 및 제도 기반 연구 12,000원

AURI-정책-2013-7
도시재생 활성화를 위한 지원체계 구축
및 운영 사례 연구 13,000원

AURI-정책-2013-8
노후 주거지의 기초생활인프라 공급
현황 및 수준 분석 13,000원

AURI-정책-2013-9
국가사회적 여건변화에 대응하는
건축정책 발전방안 연구 12,000원

AURI-협동-2013-1
저소득층 주거환경개선센터 구축 및
운영방안에 관한 연구(1) 20,000원

AURI-한옥-2013-1
한옥의 규모와 형태에 따른 목재비용
산출 조사 연구 6,000원

AURI-한옥-2013-2
기존 한옥 리모델링 시공과정의 사례
9,000원

AURI-한옥-2013-3
2013 전국 한옥분포 현황조사-대구 및
전주편 30,000원

AURI-한옥-2013-4
한옥의 특성을 고려한 인증제도 도입
방안 연구 31,000원

AURI-한옥-2013-5
2013 한옥건축산업 동향 14,000원

AURI-한옥-2013-6
한옥 전문인력 교육 및 자격 인증방안
연구 18,000원

AURI-한옥-2013-7
한옥활성화를 위한 신한옥 모델개발
연구(2) 38,000원

AURI-한옥-2013-8
한옥문화의 세계화를 위한 인문학적
가치 발굴(2) 20,000원

AURI-보행-2013-1
보행환경과 행태: 조사분석 보고서(Ⅰ)
33,000원

2012년 연구보고서

AURI-기본-2012-1
가로주택 정비사업 적용을 위한
제도방안 8,000원

AURI-기본-2012-2
건축행정정보의 정책적 활용 및
건축통계 개선방안 연구 7,000원

AURI-기본-2012-3
근린 재생을 위한 도시 내 유휴공간 활용
정책방안 연구 16,000원

AURI-기본-2012-4
도시공간개선사업의 저탄소 계획요소
적용에 관한 연구 13,000원

AURI-기본-2012-5
저층주거지 유지·관리를 위한
지원시스템 구축 및 제도 개선방안
17,000원

AURI-기본-2012-6
도시 공공공간 확보 및 질적 향상을
위한 공개공지 제도 개선방안 연구
13,000원

AURI-기본-2012-7
공공건축 디자인품질관리시스템
시범적용 및 제도화 연구 11,000원

AURI-기본-2012-8
상업가로 활성화를 위한 도시설계 방안
연구 22,000원

AURI-기본-2012-9
소규모 주택사업 다양화를 위한
주택관련 제도 유연화 방안 연구
12,000원

AURI-기본-2012-10
SOC 시설의 복합적·임체적 활용을
위한 제도 개선방안 연구 17,000원

AURI-기본-2012-11
주거단지의 도시성 구현을 위한
공간구조모델 및 제도개선 연구
13,000원

AURI-기본-2012-12
장소중심의 공간계획을 위한 인터넷
사진 정보 활용 방안 17,000원

AURI-정책-2012-1
건축기획업무 내실화를 위한 정책
개선방안 연구 11,000원

AURI-정책-2012-2
개발제한구역 취락지구 내 한옥 보급
방안 연구 10,000원

AURI-정책-2012-3
농어촌 경관관리체계 개선을 위한
정책방향 연구 8,000원

AURI-정책-2012-4
건축설계 발주제도 개선방안 연구
7,000원

AURI-정책-2012-5
최근 한옥입주자 특성 및 한옥수요 조사
연구 8,000원

AURI-정책-2012-6
다세대주택의 규모 규제완화
방안에 관한 연구 7,000원

AURI-정책-2012-7
법외방을 위한 환경설계 지침 연구
7,000원

AURI-정책-2012-8
녹색건축물 기본계획 수립을 위한
사례 연구 9,000원

AURI-정책-2012-9
근린생활환경 향상을 위한 건축물 규제
개선 기본방향 연구 8,000원

AURI-정책-2012-10
한옥학교의 운영실태 및 교육현황
조사 연구 6,000원

AURI-협동-2012-1
국가 공공건축 지원센터 구축 및
운영방안 연구(2) 19,000원

AURI-일반-2012-1
한옥문화의 세계화를 위한 인문학적
가치 발굴 연구(1) 18,000원

AURI-일반-2012-2
수요창출에 기반한 한옥시장 활성화를
위한 정책방향 연구 17,000원

AURI-일반-2012-3
한옥활성화를 위한 신한옥 모델개발
연구(1) 18,000원

AURI-일반-2012-4
기존 한옥의 보존·관리를 위한
제도개선 및 정책방안 연구 20,000원

2011년 연구보고서

AURI-기본-2011-1
주거문화 진단 및 주택정책 방향설정
연구 10,000원
(부록 - 주택정책의 새로운 비전
10,000원)

AURI-기본-2011-2
한국 도시설계에 적용된
서구도시건축이론의 재고 20,000원

AURI-기본-2011-3
주거지 재생의 공익성 향상을 위한
공공의 역할 18,000원

AURI-기본-2011-4
도시공간조직에 대응하는 주거지
정비방안 연구 15,000원

AURI-기본-2011-5
수변도시 재생에 대응하는 수변경관
조성방안 연구 23,000원

AURI-기본-2011-6
건축의 품격 향상을 위한 건축물
형태규제 개선방안 연구 23,000원

AURI-기본-2011-7
도시 생활밀착형 공공공간 조성방안 및
매뉴얼 개발 연구 10,000원
(별책 - 도시 생활밀착형 공공공간 사례
10,000원)

AURI-기본-2011-8
중소도시재생을 위한 공공건축 및
공공공간 활용방안 17,000원

AURI-기본-2011-9
건축문화 저변 확산을 위한
기초건축교육 실행방안 연구
17,000원

AURI-기본-2011-10
단독주택지내 생활중심시설의 공급
방안 연구 13,000원

AURI-기본-2011-11
건축관련 법제의 체계적 정비방안 연구
9,000원

AURI-정책-2011-1
도로·철도·복합환승센터 및
마리나항만 경관관리의 이해와 활용
방안 7,000원

AURI-정책-2011-2
녹색건축물 활성화를 위한 제도기반
구축방안 연구 7,000원

AURI-정책-2011-3
건축서비스산업 진흥법의 제정방안
연구 7,000원

AURI-정책-2011-4
해피차일드 정책지원방안 12,000원

AURI-정책-2011-5
필지단위 주택정비 활성화 방안 연구
7,000원

AURI-정책-2011-6
블록형 집합주택의 주거성능 평가 및
제도개선 방안 연구 6,000원

AURI-정책-2011-7
신도시 단독주택지 공간구조
개선방안 연구 10,000원

AURI-협동-2011-1
친환경 근린개발 평가인증체계의 개발
및 적용방안 연구(2) 9,000원

AURI-협동-2011-2
국가 공공건축 지원센터 구축 및
운영방안 연구(1) 17,000원

AURI-일반-2011-1
한옥 주거현황 조사 및 정보 구축 방안
연구 15,000원

AURI-일반-2011-2
한옥활성화를 위한 지원방안 및 법제도
개선 연구 15,000원

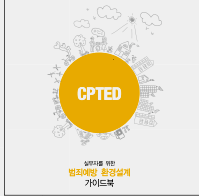
AURI-일반-2011-3
한옥마을 지원정책을 통한
역사문화가로 경관 조성방안
18,000원

AURI-일반-2011-4
한스타일 공공건축물 공급 방안 연구
20,000원

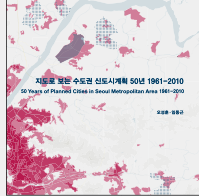
건축도시공간연구소에서는 건축·도시 관련 분야의 다양한 주제에 대해 단행본을 발간하고 있습니다.

단행본 소개 및 자세한 사항은 연구소 홈페이지(www.auri.re.kr)에서 확인하실 수 있으며, 온라인 서점을 통해 구매하실 수 있습니다.

문의 건축도시공간연구소 출판·홍보팀 031,478,9640 information@auri.re.kr



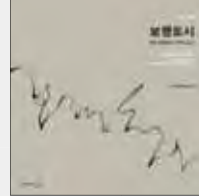
실무자를 위한 범죄예방
환경설계 가이드북
건축도시공간연구소,
국토교통부, 법무부
비매품



지도로 보는 수도권
신도시계획 50년 1961-2010
오성훈, 임동근
20,000원



보행자를 위한 도시설계1
오성훈, 남궁지희
20,000원



보행도시
오성훈, 남궁지희
50,000원



보행환경 조사분석 매뉴얼
오성훈, 이소민
10,000원



건축·도시설계를 위한
척도연습
오성훈, 김원경
10,000원



한옥 정책·제도·사업
건축도시공간연구소
국가한옥센터
비매품



한옥 고치는 책 I - 대청과 방
건축도시공간연구소
국가한옥센터
비매품



한옥 짓는 책
건축도시공간연구소
국가한옥센터
비매품



옥상의 공간사회학
전상인, 김미영
7,000원



도시의 또 다른 얼굴,
도시 야간경관
차주영
9,000원



황금빛 양동마을,
그 풍경 속에 담긴 삶
강동진
10,000원



한옥의 진화
윤재신
12,000원



주거지재생 패러다임의 전환
김찬호, 서수정
8,000원



건축과 도시, 공공성으로 읽다
이영범, 엄철호
8,000원

자료회원 가입안내

건축도시공간연구소 자료회원과 메일링서비스 회원에 가입하시면, 건축도시공간연구소에서 발간하고 있는 발간물들을 다양한 형태로 받아보실 수 있습니다.

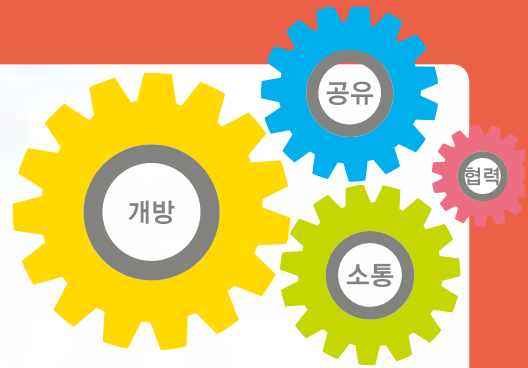
회원의 종류	받으실 자료	연회비
자료회원	당해연도 연구보고서 auri brief(격주간) 한옥정책 brief(월간) 건축도시정책동향(월간) 건축과 도시공간(계간)	개인 10만 원 기관 20만 원 가입기간 : 가입일로부터 1년 (자료우송료 연구소 부담)
메일링 서비스 회원	세미나 등 행사소식 안내 간행물 발간 안내	무료

가입방법

자료회원
연구소 홈페이지(www.auri.re.kr) [참여공간] ▶
[자료구입 안내]에서 신청,
회원비 납입 확인 후 회원등록 완료

메일링서비스 회원
연구소 홈페이지(www.auri.re.kr) [참여공간] ▶
[뉴스레터]에서 신청

행복한
대한민국을 여는



[개 방 · 공 유 · 소 통 · 협 력]

국민의 기대와 희망을 모아 새로운 변화를 시작합니다.
국민 한 분 한 분을 위해 특별한 내일을 준비합니다.
개인의 행복이 커질수록 함께 강해지는 새로운 대한민국
그 희망의 새 시대를 정부3.0이 함께 열어하겠습니다.



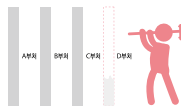
국민 모두가 행복해지는 정부3.0



공공정보 공개확대로
「국민의 알권리」충족



국민의
정부정책 참여확대



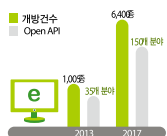
정부 내 칸막이 제거로
통합적 행정서비스 제공



개인맞춤형 서비스 제공



정보 취약계층
서비스 접근 제고



공공데이터 민간활용으로
새로운 일자리창출



정보공유와 디지털협업으로
더 나은 행정서비스 제공



데이터에 기반한
과학적 행정구현



창업과 기업활동
지원 강화



새로운 정보기술을 활용한
맞춤형 서비스 제공