

보행안전과 마을 만들기

정석

서울시립대학교 도시공학과 교수

보행권 운동 20년 - 성과와 한계

보행권 운동이 시작된 지 20년이 넘었다. 1993년에 시민단체들이 당시로서는 생소하게 들리기까지 하던 '보행권 운동'을 처음 시작하였다. 이후 1995년 7월 지방자치제도 부활에 따른 민선 지자체의 출범과 더불어 보행권을 존중하고 보행환경을 개선하기 위한 노력들이 본격화되었다. 1997년 초 서울시의회의 보행조례 제정이 보행권 운동의 새로운 전기를 마련하면서 걷고 싶은 도시 만들기가 전국으로 확산되어 오늘에 이르고 있다.

20년을 지나오면서 보행권에 대한 시민의 인식이 크게 바뀌었다. 과거에는 낯설고 생경하던 보행권이나 보행환경이란 말들이 이제는 당연한 것으로, 또 아주 친숙한 일상으로 받아들여지고 있다. 그럼에도 불구하고 여전히 문제들은 남아 있다. 아직도 보행권은 충분히 존중되지 못하고 있고, 우리의 보행환경 또한 여전히 부족함을 드러내고 있다. 특히 문제가 심각한 곳은 '우리 마을'과 '우리 동네'들이다. 우리가 매일매일 살아가는 우리의 생활공간인 우리 마을의 보행 여건이 여전히 열악하다는 뜻이다.

서울 정동 덕수궁길을 시작으로 서울과 전국 주요 도시들의 도심부에 이제는 보행우선거리들이 당연한 것처럼 구성되어 있다. 차 없는 거리도 늘었고, 주말이나 특별한 날 시내 주요 가로의 차량통행을 막고 시민에게 길을 돌려주는 행사도 확대되고 있다. 그러나 도시 구석구석 속살을 들여다보면 예나 지금이나 크게 달라지지 않았다. 아파트 단지 내, 주택가 골목길, 시장길, 학교에 오고가는 통학로, 대학 캠퍼스 같은 이른바 '생활도로'의 보행환경은 여전히 열악하다. 지난 20여 년 동안 '걷고 싶은 도시 만들기'를 위해 애써 왔다면, 이제는 '걷고 싶은 마을 만들기'에 눈을 돌리고 힘을 모을 때다.

우리 생활공간의
보행환경

우리 마을 보행환경 실태

1997년 초에 서울시 보행조례가 제정되고, 조례의 규정에 따라 1998년에 서울시 최초의 보행환경 기본계획이 수립되었다. 보행환경 기본계획에는 시민의 보행권을 증진하고, 보행환경을 개선하기 위해 서울시가 해야 할 일들이 ‘보행환경 개선 10대 과제’의 형태로 제시되어 있었다.

10대 과제의 내용을 보면 ‘기초 보행환경 개선’을 위한 3개 사업, ‘대중교통 관련 보행환경 개선’을 위한 2개 사업, ‘보행공간의 확대’를 위한 3개 사업, ‘장애인 보행여건 개선’을 위한 2개 사업으로 구성되었다. 이 가운데 기초 보행환경 개선사업에 ‘우리 동네 보행환경 개선사업’이 포함되어 있었다. 서울의 보행환경을 개선하는 일을 우리 동네에서부터 차근차근 시작해 나가자는 취지에서였다. 그러나 민선2기의 걷고 싶은 서울 만들기 사업이 구체화되는 과정에서 우리 동네 보행환경 개선사업은 누락되었고, 대신 ‘걷고 싶은 거리 시범사업’ 이 새롭게 추가되었다.

걷고 싶은
거리 시범사업

보행환경 개선의 출발이 우리 동네에서 시범거리로 바뀌게 된 데에는 그만한 사정이 있었다. 당시 서울시로서는 자동차 위주의 보행환경을 사람 위주로 바꾸는 초기단계에 있어서 뭔가 눈에 띄고 파장이 큰 전략적 접근이 필요하였다. 눈에 잘 띄지 않는 수많은 동네의 보행환경을 개선하는 것보다는 서울시와 자치구의 인지도가 높은 대표적 거리를 상징적으로 바꾸는 것이 더 효율적이고 효과적이라고 판단한 것이다. 그에 따라 서울시 시범거리로서 돈화문길이 선정되었고, 자치구들도 시범거리를 하나씩 선정하여 보행환경을 개선하는 사업을 추진하였다.

걷고 싶은 거리 시범사업은 나름의 성과를 거두었다. 차도를 좁히고 보도를 넓혀 보행자를 더 우선적으로 배려하고, 보도 위에 난립해 있던 보도시설물들도 체계적으로 정비하여 보행자의 편의를 증진하고 쾌적성을 높였다. 거리의 변화를 보면서 시민들의 감수성과 생각도 함께 바뀌어 왔다. 보행자의 권리에 대해서, 또 보행환경의 중요성에 대한 인식이 점차 높아졌다.

그러나 우리 마을의 보행환경은 크게 나아지지 않았다. 동네 골목길들은 대부분 거주자 우선주차구역으로 지정되었고, 주차된 차량들 사이 좁은 공간으로 보행자들은 힘겹게 걷고 있다. 그리 넓지 않은 동네 길을 지나기 위해서는 한참을 걸어야 횡단보도를 만나게 되고, 횡단보도에 서서도 아주 긴 시간을 기다려야 보행자 신호를 받아 길을 건널 수 있다. 대학 캠퍼스나 아파트단지처럼 자동차보다는 사람을 더 배려해야 할 곳에서도 여전히 차가 우선이고 사람은 뒷전이다. 차들은 뽕뽕 속도를 내어 달리고, 사람을 위한 보행공간은 아주 비좁게 웅색하게 마련되어 있을 뿐이고, 그나마 없는 곳에서는 차도 위를 위협스럽게 걸어야 하는 실정이다.

우리 마을이야말로 가장 사람을 배려해야 할 곳이어야 한다. 아이들이 뛰놀고, 학교에 오고가는 곳이니 가장 안전하게 걸을 수 있고, 가장 편안하게

걸을 수 있도록 보행환경이 조성되어야 할 곳이다. 그럼에도 우리 마을의 보행환경은 여전히 후진적이다. 20년 전이나 지금이나 크게 달라지지 않았다.

걷기 힘든 마을, 세 가지 원인

마을의 보행환경이 열악한 데에는 몇 가지 구조적인 원인이 있다. 그 가운데에서도 아주 중요한 원인을 꼽으라면 세 가지를 들 수 있다. 자동차에 빼앗긴 마을공간이 첫 번째 원인이고, 길 건너기를 힘들게 하는 횡단보도가 두 번째다. 그리고 보행자에 대한 배려가 부족한 운전자들, 즉 우리의 마음과 운전 행태가 세 번째 원인이다.

우리가 살고 있는 마을의 길들을 유심히 살펴보면 길의 대부분을 자동차가 차지하고 있다. 일반 주택가도 그렇고 아파트 단지도 예외는 아니다. 동네의 넓은 길, 좁은 길 할 것 없이 대부분을 차도와 주차공간으로 내어준 데다 좁은 길까지 차가 오가는 바람에 어디 한 곳 편안히 걸을 수 없다.

반면 선진국에서는 요즘 ‘차 없는 주거단지(car-free housing)’ 만들기가 유행이다. 주거지를 만들 때 처음부터 승용차 없이 살겠다는 사람들이 함께 모여 자동차로부터 해방된 주거단지를 만들고, 필요할 경우에는 셔틀버스나 렌터카를 이용한다.

거주자우선주차제도

마을의 보행환경을 가장 심각하게 침해하고 있는 것은 ‘거주자우선주차제도’다. 이 제도는 도심의 심각한 주차난 해소를 위해 주택가 이면도로에 주차 구획을 긋고, 주민들에게 저렴한 사용료를 받아 주차공간으로 제공하기 위해 시작되었다. 1996년에 서울시 일부 지역에서 처음 실시된 이후 2002년부터 서울시와 전국의 여러 도시에서 시행되고 있다. 얼핏 보면 부족한 주차공간을 손쉽게 확보할 수 있게 한 매우 합리적인 제도다. 그러나 속을 들여다보면 문제도 많다. 아이들의 놀이공간이자 주민들의 생활공간이기도 한 주택가 골목길을 자동차에게 다 내어주었다는 점에서 균형을 잃은 조치라 할 수 있다. 더 큰 문제는 공유공간의 사유화에 있다. 주택가 골목길과 이면도로는 특정인의 땅이 아니라 우리 모두의 땅이고, 함께 써야 할 공유공간이다. 거주자우선주차는 이러한 공유공간을 마치 개인공간처럼 쓰게 했다는 점에서, 또 공유공간을 사유화하는 것이 당연한 일인 듯 인식하게 했다는 점에서 심각한 후유증을 남겼다.

우리 마을을 걷기 힘든 곳, 걷고 싶지 않은 곳으로 만든 두 번째 원인은 횡단보도에서 찾아볼 수 있다. 횡단보도는 찾길을 안전하게 건너게 해주는 매우 긴요한 시설이다. 따라서 횡단보도는 필요한 곳마다 설치되어야 하고, 보행자들이 편안하게 길을 건널 수 있도록 세심하게 설계되고 운영되어야 한다. 하지만 우리 마을을 둘러보면 횡단보도가 제대로 설치되지 않았거나, 횡단보도는 있어도 신호나 세부설계상의 문제들로 인해 보행자를 불편하게



안전섬 없는 횡단보도(서울 태평로)



안전섬 있는 횡단보도(영국 런던)

하는 경우가 많다.

교차로마다 모든 방향에 횡단보도가 설치되어야 함에도 불구하고 두 곳이나 세 곳만 설치되어 있어 길 건너기가 불편한 곳이 많다. 네거리에는 네 곳, 삼거리에는 세 곳 모두 횡단보도를 설치해야 하고, 보행자의 통행이 많은 곳에는 대각선 횡단보도를 설치해서 한번에 길을 건널 수 있게 해주어야 한다. 도로의 폭이 넓은 곳에는 횡단보도 중간에 안전섬을 설치해야 함에도 불구하고 안전섬이 설치된 횡단보도를 찾아보기 어려운 것이 우리의 현실이다.

횡단보도의 보행신호가 충분하지 않거나, 신호주기가 길어 한참을 기다려야 하는 경우도 부지기수다. 특히 교차로와 교차로 사이에 있는 단일로 횡단보도의 경우 교차로와 같은 신호주기를 적용하여 보행자신호를 받으려면 한참을 기다려야 한다. 도로 폭 20여m 내의 횡단보도의 신호주기를 일반 교차로처럼 150여 초로 설정할 경우, 녹색 보행신호는 불과 30초 남짓이고 나머지 2분은 적색신호여서 오래 기다려야 한다. 몇몇 지방자치단체에서 이런 문제를 해결하기 위해 신호주기를 짧게 하고 있기는 하나 서울을 비롯한 우리나라 대부분의 횡단보도 신호는 여전히 자동차 위주로 운영되고 있다.

자동차들이 마을공간의 대부분을 차지하고, 또 횡단보도마저 자동차 위주로 운영되는 데다 자동차를 운전하는 사람들마저 사람 우선인 마을공간에서 보행자를 세심하게 배려하지 않아 마을에서 걷는 일이 더더욱 힘들어지고 있다.

운전을 할 때, 특히 아파트 단지나 주택가 골목길에서 운전을 할 때 속도계를 살피지 않는 운전문화가 아쉽다. 보행자우선구역에서는 보통 시속 30km 이내로 운전해야 한다. 시속 30km는 생각보다 느린 속도다. 아파트 단지 안이나 주택가 골목길에서 이 속도로 운전하는 차량은 아주 드물다. 대부분의 차량은 그보다 훨씬 빠른 속도로 운전을 하고 있다. 자기 차량의 속도를

보행자를 불편하게
하는 횡단보도

보행자를 배려하지
않는 운전 행태



차도 좁기



진입구 좁히기

인식하지 못한 탓이다.

마을공간에서의 주행속도뿐만 아니라 보행자를 배려하지 않는 운전 행태는 아주 많다. 보행자를 향해 경적을 울리거나, 빗길에 보행자 곁을 지날 때 감속하지 않고 달리는 경우는 거의 일반화되다시피 하였다. 횡단보도에서 길을 건너려는 보행자를 보고 차를 멈추는 운전자도 거의 없다. 차에서 내리면 누구나 보행자이고, 길을 걷는 아이들과 어른신이 자신의 아이이고 부모가 될 수도 있는데, 자동차 핸들을 잡기만 하면 너나없이 거칠고 난폭하게 운전을 한다. 결국 우리 자신이 우리 마을을 걷기 힘든 곳으로 만들고 있는 셈이다.

걷고 싶은 마을 만들기, 어디서부터?

걷고 싶은 마을 만들기는 '나'부터 시작하고 '우리'가 함께 해야 한다. 내가 살고 있는 우리 마을에서 시작해야 한다. 운전자보다는 보행자의 입장에서 마을공간을 두루 살피고, 걷는 데 불편을 주거나 안전을 위협할 수 있는 보행환경의 문제들을 볼 줄 알아야 하며, 문제해결을 위해 행동해야 한다. 우리의 마을에서 누구나 쉽게 할 수 있는 일들 몇 가지를 제안하면서 글을 마치고자 한다.

첫째, 우리 마을공간의 보행화(pedestrianization), 즉 마을공간을 조금씩 조금씩 보행자공간으로 바꾸어 가는 일이다. 코펜하겐 시는 1962년에 도심부 보행화 사업을 처음 시작하였다. 도심부의 주차장 일부를 보행광장으로 바꾸고, 도로의 일부 구간을 차량통행을 제한하는 차 없는 거리로 만든 뒤, 매년 이런 보행자구역을 점차 늘려갔다. 1962년 당시 도심부 전체 면적의 1%에 불과하던 보행자구역은 점차 늘어 현재에는 10%를 상회하고 있다.

마을공간도 세심하게 살피면 보행자구역으로 바뀌어갈 여지가 있는 곳이

우리 마을공간의
보행화

많다. 아파트 단지 내 도로 중에는 차량통행을 제한해도 지장이 없는 곳이 많고, 주택가 골목길과 이면도로에서도 차도와 주차공간을 줄이고 보행공간을 늘릴 여지가 있는 곳이 많다. 서울 인사동처럼 보행자의 통행이 많은 시간대에 차량통행을 제한하는 '시간제 차 없는 거리'를 운영하는 방안도 있다. 마을은 차보다는 사람이 우선인 곳이다. 마을공간을 보행자 우선으로 바꾸어가는 일, 그것이 걷고 싶은 마을 만들기의 시작이다.

시간제 차 없는 거리

둘째, 마을에서부터 '횡단보도 개혁운동'을 시작할 필요가 있다. 우리나라처럼 횡단보도 설치에 인색한 나라도 없다. 미국과 일본·영국 등 선진국들은 대부분 횡단보도 설치에 관한 법규와 기준들이 상세히 마련되어 있다. 교차로에는 당연히 횡단보도가 설치되는 것이 원칙이고, 주택가의 경우에는 어디든 건널 수 있도록 일부러 횡단보도 표시를 하지 않는 경우까지 있다. 차보다는 사람을 우선시하도록 법으로 정해 두고, 횡단보도의 다양한 유형과 상세한 설계기준을 마련해 두고 있다.

횡단보도 개혁운동

우리나라는 아직도 횡단보도 설치에 대해 소극적이다. "200m 이내에 횡단보도, 육교, 지하도를 병행 설치하지 말라"는 법조항(「도로교통법 시행규칙」 제11조)은 여전히 바뀌지 않은 채 있고, 안전점 없는 횡단보도가 다반사다. 횡단보도의 보행신호 또한 기준으로 지켜지지 않는 경우가 많다.

횡단보도를 필요한 곳마다 설치하고, 신호주기나 보행자 신호시간을 보행자 위주로 개선하는 일을 주민운동 차원에서 전개해야 한다. 커다란 마을지도를 만들어 들고 다니면서, 어린이와 청소년들이 함께 우리 마을의 보행환경을 진단하고, 횡단보도가 필요한 위치를 찾아 경찰청에 건의하는 운동을 벌이는 것도 한 방법이 될 수 있다. 우리 동네 횡단보도의 신호주기와 보행신호시간의 길이를 직접 측정해 보고, 개선을 촉구하는 운동을 벌일 수도 있다.

셋째, 시민 스스로가 '보행자를 배려하는 운전(보배운전)'을 생활화하는 일이다. 꽤 오래전에 텔레비전 프로그램에서 몰래 카메라로 바른 운전을 하는 사람을 찾아 상을 주었던 적이 있다. 그때처럼 보행자를 배려하는 '보배운전' 캠페인이 필요한 때다. 마을 공간에서 보행자를 배려하는 운전을 하지 않는 사람들 중에는 보배운전의 중요성을 인식하지 못해서, 또 보배운전의 구체적인 방법에 대해 몰라서 그러는 경우가 많을지 모른다. 알면서도 하지 않는 게 아니라 잘 몰라서 할 줄 모르는 것일지 모른다.

보행자를 배려하는 운전

횡단보도 정지선 지키기, 횡단보도에서 보행자에게 양보하기, 보행자에게 정적 울리지 않기, 단지 내와 골목길에서 30km 속도지키기, 노란 버스 추월 않기 등등 보행자를 따뜻하게 배려하는 '보배운전 10계명' 같은 것을 만들어 운전자들에게 널리 알리고 함께 지키는 운동을 벌일 때다.

걷고 싶은 마을 만들기는 나부터, 지금 바로, 우리 마을에서 시작되어야 한다.