

서울시 덕수궁길 보행자중심 가로경관설계

- 전통적 가로의 경관개선을 위한 步車共存道路 개념의 도입 -

金 晟 均

서울대학교 농업생명과학대학 조경학과

A Pedestrian Oriented Streetscape Design of "Ducksugung-Gil", Seoul

- Adapting the Shared Street Concept for Traditional
Streetscape Improvement -

Kim, Sung-Kyun

Dept. of Landscape Architecture, Seoul National University

ABSTRACT

The fundamental concept of shared street is integration of traffic and pedestrian activity as a positive principle for street planning. Shared streets have been very successful in several countries in terms of reductions in traffic accidents, increased social interaction and children's play, and a high degree of satisfaction by the residents. This paper proposes the concept of shared street to solve traffic problem without reorganizing traditional street structure and without disturbing traditional function of street as a living space for residents.

And this study examines detail concepts and techniques of the shared street and applies them to a pedestrian oriented streetscape design of "Ducksugung-Gil," Seoul, which was one of the most important streets in Korean modernization history.

I. 序論

오늘날 자동차 교통의 확대와 함께 자동차의 통로는 점점 확대되는 반면 사람이 다니는 보행로는 점차 줄어들고, 보행공간을 쾌적하게 하였던 가로와 나무들 역시 점점 줄어들고 있다. 한편 수백년동안 형성되어왔던 전통적 가로망은 교통우선 정책으로 인해 매우 부정적으로 비춰지게 되었고, 따라서 전통적 가로에는 원활한 교통소통을 목적으로 한 서구의 격자형 도로가 도입되어 원래의 가로구조는 파괴되고 어정쩡한 격자구조로 변해가고 있다. 그러나 이러한 변화의 결과 차량의 통과에는 유리하게 되었으나, 이로 인해 좁은 가로망에 더욱 많은 통과교통이 유발되었고, 심지어는 간선도로의 교통체증을 피해가는 차량들까지도 좁은 가로로 진입하여 도시민들은 이제 도시의 어느 곳에서나 교통사고, 매연, 배기가스, 소음, 주차 문제 등에 시달리게 되었다.

최근 우리나라에서 한 해에 약 25만건의 교통사고가 발생하여 1만명 가량이 사망하고, 35만여명이 부상을 당하고 있다는 통계가 있다. 이 중에서 교통사고 사망자의 거의 절반인 5천여명이 보행중에 사망하며, 보행중 사망자의 절반이 길을 건너다 봉변을 당한다고 한다(정석 1997). 이러한 통계를 보면 보행자들이 얼마나 열악한 보행환경속에서 위험을 무릅쓰고 걷고 있는지를 알 수 있다.

한편, 전통적으로 가로는 단순한 통과와 수단이상으로 시민들이 만나고, 대화하며, 앉아서 쉬거나, 어린이들이 뛰어노는 등 다양한 용도로 사용되었으며, 커뮤니티를 이루는 하나의 사회생활의 공간이었다. 그러나 교통의 흐름에 목적을 둔 교통공학적 접근으로 인해 이러한 가로의 다양한 기능은 무시되고 통과와 목적뿐인 삭막한 도로로 변해가고 있다.(Appleyard 1981; Hass-Klau 1990).

이러한 문제점이 해결되어 가로가 더욱 안전하고, 활기차고 시민들의 삶에 가까이 느껴지게 하기 위해서는 모든 도로를 자동차를 위한 공간으로 개조하기 보다는 과거의 다양한 측면

에서 사용되었던 가로기능의 유리한 점을 살리면서 자동차 도입으로 인해 발생하는 문제점을 해결하는 것이 바람직할 것이다.

본 연구는 이러한 측면에서 전통적 가로경관 개선을 위해 步車共存道路(shared street)의 개념을 검토를 하고, 그 유용성을 타진하며 이를 서울특별시 덕수궁길의 보행자중심 가로경관설계를 위해 도입하였다.

II. 步車共存道路의 概念

1. 步車分離에서 共存의 概念으로

자동차로부터 사람을 보호하기 위해 교통계 획적으로 처음 생각한 것은 보행자를 자동차와 공간적, 시간적으로 분리하는 방법이었다. 이러한 개념은 기존시가지에서 보차도를 분리한 간선도로나 자동차전용도로, 더 나아가서는 보행자전용도로 개념으로 발전하게 되었다.

보차의 분리는 자동차가 집중하는 지역에서 보행자 통행의 안전성을 향상하고 자동차교통을 원활히 하는데 커다란 성과가 있었으나 보차의 분리에 의해 자동차가 우선이라는 개념이 지배적으로 되어 보행자가 많이 다니는 좁은 길에서도 간선도로에서와 마찬가지로 차가 고속으로 주행하게 되었다.

이에 대한 대안으로 보행자만을 위한 보행자전용도로가 도입되었다. 보행자전용도로는 주거지, 도심의 상점가 등에 조성되어 성공적으로 운용되는 곳도 있으나(Brambilla et al. 1977), 현실적으로 대량의 교통공간이 요구되어 지가가 높은 도시지역에서는 공간의 확보가 어렵고, 직접 차량을 집앞까지 진입시키기를 원하는 주민의 요구, 지구교통의 처리문제 등에 대한 충분한 해결책이 마련되지 못해 지정된 보행자전용지역에 다시금 차량을 통과시키게 하는 경우가 많이 생기고 있다(Rubenstein 1992; Houston 1990). 특히 기존의 가로망이 형성되어있는 전통적 가로에 보행자전용지역을 지정할 시 기존 교통체계를 유지하

는데 많은 어려움이 따르는 문제가 있어 전통적 가로구조에서는 활용하기가 쉽지 않은 단점이 있다(김성균 1996).

이처럼 차량을 집앞까지 진입시키고자 하는 주민들의 희망의 수용과 어느정도 기존의 교통체계를 유지하며 주거지내의 통과차량 및 고속차량을 억제하여 주거지 주변의 도로를 좀더 안전한 생활의 공간으로 조성하기 위해 보차공존개념의 필요성에 대한 논의가 세계 도처에서 이루어지고 있으며 실제로 많은 곳에서 도입되고 있다(Ben-Joseph 1995; Hass-Klau 1990).

2. 步車共存道路의 概念

보차공존도로는 고밀도의 도시지역에서 도시기반시설의 변경이 곤란한 제약 요건하에서 그것을 개조하고 특별한 교통규칙을 적용함으로써 통과교통을 배제하고 최소한의 차량진입을 허용하여 주민의 생활환경을 개선하고 주민들에게 친밀한 가로로 만들며, 한편으로 가로경관의 질을 향상시키는 방법이다(토개공 1988).

이에 대한 최초의 논의는 1960년대말 네덜란드의 델프트(Delft)시의 신주거지 설계에서 본엘프(Woonerf)지구를 설정하면서 처음 채택한 개념으로 기존의 도로에서와 같이 차량과 보행자를 분리시키는 것이 아니라, 보행자와 주민의 도로이용과 도로에서의 활동을 침해하지 않는 범위에서 자동차의 이용을 인정한다는 것이다. 또한 주거지의 도로가 단순히 통로적 기능만을 담당하는 것이 아니라 생활의 장소로서 인식되어야 한다는 것이며, 기존의 자동차 위주의 도로구성에서 주민의 안전과 쾌적이라는 입장에서 자동차의 이용을 생각해야 한다는 시각에서 성립되었다.

보차공존도로는 보행자전용도로와는 달리 다양한 도로체계에서 주변시설과 연계성을 확보하면서 여러가지 형태로 시행할 수 있어 기존 주택지와 시가지의 어느 곳에서도 용이하게 적용할 수 있을 뿐만 아니라 신시가지에서도 보행자 전용지역의 확보가 어려운 곳에서 적용이 가능한 장점이 있다. 그러나 이러한 목표를

달성하기 위해서는 주행속도를 줄이며, 통과교통을 우회시키고, 노상주차를 금지하여 교통량을 억제하며, 자동차의 주행에 상당한 불편함을 야기시키는 구체적인 물리적 시설의 도입이 필요하다.

3. 步車共存道路의 特性

현재까지 보차공존도로는 국토가 좁고 밀도가 높은 유럽, 일본 등지에서 도입하는 경향이 있는데 각국에서 시행되고 있는 보차공존도로의 일반적 특징은 다음과 같다(Ben-Joseph 1995).

- 보차공존도로의 공간은 도로, 광장 또는 도로와 광장이 연결된 형태이다.
- 도로 전체적으로 차량과 보행자가 공유하나 보행자가 우선이 되며 진입한 차량은 보행자공간에 차량이 침입하고 있다는 느낌을 갖도록 한다.
- 통과교통은 가급적 억제한다.
- 보차공존도로는 교통시설일 뿐만 아니라 시민들의 생활공간이다. 따라서 도로 어느 곳이든 걷거나 뛰어놀 수 있다.
- 설계에 있어서 기존의 도로처럼 높혀진 보도와 연석으로 구성될 필요가 없다.
- 도로에 屈曲, 屈折의 線形, 험프(hump) 등과 같이 물리적 장애를 도입해 차량의 속도를 제한한다.
- 이 구간은 특별한 경관으로 조성하고 입구는 분명히 표시하고, 구분한다.

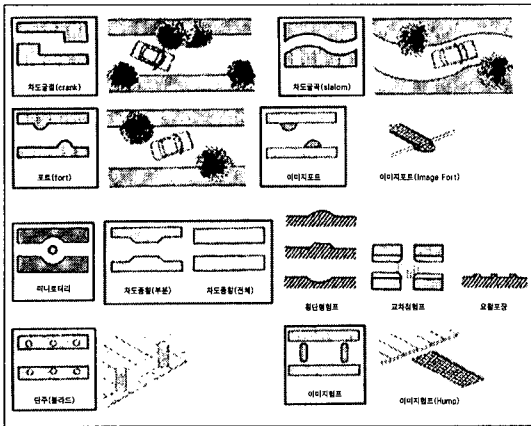
4. 步車共存道路의 種類

보차공존도로는 자동차의 통행영역과 보행영역의 명확한 구분이 없는 步車融合形 공존도로와 단차, 블라드 등에 의해 차도와 보도를 분리하는 步車分離形 공존도로가 있다. 전자는 이용자가 한정되어 있는 주거지의 접근도로에 많이 사용되며, 후자는 불특정다수의 보행자와 자동차의 통행이 예상되며 기존의 차량소통이 어느 정도 요구되는 지역에 사용된다.

5. 步車共存道路의 設計의 特性

보차공존도로는 보행공간과 차량공간이 완전히 분리되어 있지 않기 때문에 설계시 어떻게 하면 자동차 운전자에게 주의를 촉구하는가가 중요하다. 이에 대한 대표적 방법으로 다음과 같은 것이 있다(그림 1).

- ㉠ 차도의 屈折(crank)
- ㉡ 차도의 屈曲(slalom)
- ㉢ 포트(fort) 및 이미지 포트
- ㉣ 보도와 차도의 높이차 제거
- ㉤ 최소한의 차도폭
- ㉥ 화단 및 식재 플랜터 조성
- ㉦ 미니로터리(mini rotary)
- ㉧ 차도좁힘(choker)
- ㉨ 험프(hump) 또는 이미지 험프
- ㉩ 블라드(bollard)
- ㉪ 블록(interlocking block) 및 벽돌포장



(그림 1) 차량감속을 위한 기법(토개공 1988)

Ⅲ. 步車共存道路의 導入 果 및 問題點

1. 導入效果

1) 차량속도의 감소

주거지 가로에서 고속으로 주행하는 현상은 대체로 원활한 소통을 목표로 한 가로의 배치,

폭, 포장유형 등에 기인하므로, 단순히 속도제한의 설정으로는 감속의 효과가 거의 없다. 따라서 보차공존도로에서는 다양한 속도제한을 위한 설계기법 및 운전자가 침입자인 것처럼 느끼도록 설계된 가로의 전체적 분위기에 의해 차량감속의 효과를 추구한다. 보차공존도로의 도입에 따른 차량감속의 효과는 여러 실험에서 입증되고 있다 (Hass-Klau 1990; 토개공 1988).

2) 교통사고의 억제

보차공존도로는 선입견으로 차량과 사람 사이에 상충이 있을 것같지만 물리적으로 차량보다 사람들에게 유리하도록 설계될 경우, 보통 가로보다 더욱 안전하다. 특히 운전의 주의와 속도의 감속에 의해 교통사고가 줄어들며, 생기더라도 큰 사고는 훨씬 줄어든다. 이미 시행된 보차공존도로에서 기존의 도로보다 20%이상의 교통사고가 줄었으며, 치명적인 사고는 50%이상이 줄었다는 연구결과가 있다(Hass-Klau 1990, p.215).

3) 교통량 및 소음의 감소

차량에는 불편하게 설계하는 보차공존도로의 구조에 의해 통과교통이 현저하게 줄어들었으며, 주거민도 차량이용의 횟수가 줄어들었다는 통계가 있다(Ben-Joseph 1995). 교통량 및 차량속도의 감소와 더불어 소음과 공해도 현저하게 줄어 든다(Hass-Klau 1990).

4) 사회적 이점과 주민들의 만족

보차공존도로는 단순히 차량의 통과를 위한 교통체계로서가 아니라 사람들이 멈추고, 서로 만나고, 사회적 교류를 하며, 어린이들이 마음 놓고 뛰어놀 수 있는 사회적 공간으로 인식되는 장점이 있다. 따라서 보차공존도로는 주민간의 사회적 접촉을 향상시키며, 통과 목적 이상의 다양한 용도로 활용될 수 있다는 장점이 있다. 가로에 여러 사람들이 모이는 것을 인근 주민들이 싫어하는 경우도 있지만, 대체로 주민들은 차량통행의 불편을 감수하고라도 주거환경을 향

상시키고자 한다는 연구결과가 있다(Ichikawa 1984: 토개공 1988).

5) 가로경관의 개선효과

보차공존도로의 조성시 다른 지역과 구분하기 위해서 도로시설물의 질적인 면에서도 상당한 배려를 함으로써 전반적인 경관향상에 크게 기여하고 있다. 따라서 보차공존도로의 설치는 바로 그 지역을 아름답게 꾸미는 것과 일맥상통한다고 할 수 있다.

6) 유지관리의 이점

보차공존도로의 계획시 반드시 주민참여를 유도하는 것이 바람직하며 참여했던 주민들은 흔히 집 가까이에 있는 보도는 자기 집의 연속으로 느끼며 시공후에 기꺼이 스스로 돌보는 경향이 있다. 따라서 지자체에서 공적으로 관리하는 도로보다 훨씬 깨끗하게 잘 유지되며 장기적으로 유지비를 절감할 수 있다.

2. 問題點

1) 費用

도로 전체를 보도와 같은 이미지를 주기 위해 지금까지 주로 보도에 사용되었던 벽돌, 인터로킹블록(interlocking block) 등으로 차도를 포함한 가로전체를 포장하게 되므로 아스팔트 위주의 기존도로보다 비용이 더 드는 것이 일반적이다. 이외에도 차량진입을 통제하고 속도를 억제하기 위한 시설물의 설치, 가로환경을 아름답게 꾸미기 위한 각종 조경시설물의 설치에 의한 비용을 들 수 있다. 그러나 교통사고의 감소, 쾌적한 환경의 조성, 주민에 의한 지속적 유지관리 등 보행자공존도로를 설치함으로써 얻을 수 있는 다른 이점에 의해 충분히 보상될 수 있는 비용이라고 할 수 있다.

2) 設計上 問題點

기존의 도로를 보차공존도로로 변경시 새로이 조성되는 포장면의 배수처리와 기존의 배수망과 연결시 생기는 기술적 문제, 기존 가로수, 맨홀

뚜껑, 지하매설물과의 연계하에 가로 포장의 패턴설계 및 식재를 하는데 어려움이 따른다.

한편 기존 도로설계에 관한 기준은 차량위주의 교통의 원활한 흐름을 바탕으로 하고 있으므로 보차공존도로의 설계시 이와 상충되는 상황이 발생하기도 한다. 따라서 보차공존도로를 위한 도로설계 기준의 개정이나 법규집행의 융통성이 요구된다.

3) 實行上의 問題點

보차공존도로에 대해서 초기에는 대체로 반대하는 사람들이 많은 것이 일반적이다. 이는 대개 새로운 가로개념에 대한 지식의 부족에서 오거나 개인적인 이해와 밀접한 관계가 있다. 따라서 보차공존도로의 성공을 위해서는 주민들의 참여를 통해 그 뜻을 충분히 이해시키고 주민들의 의견을 반영시킬 수 있는 기회를 주는 것이 바람직하며, 개인적 이해보다 주민 전체의 이익에 개인이 양보하는 주민들의 의식수준이 요구된다.

한편으로 한 도로구간에서 차량을 통제함에 따라 다른 구간으로 차량이 몰리게 될 수도 있어 다른 지역의 주민들의 반발을 사는 경우도 있는데 이러한 현상을 방지하기 위해서는 한 가로구간에 대해 線的으로 접근하기 보다는 주변 지역을 종합하여 계획을 하는 面的인 접근이 필요하다.

IV. 傳統的 街路와 步車共存道路

1. 傳統的 街路의 特徵

과거에는 대부분의 도시들이 규모가 작아서 보행생활권내에 들었으며 따라서 도시의 주요도로도 보행자중심으로 형성되었다. 선형은 대체로 곡선형태이며, 폭은 일정하지 않아 도로변에 많은 짜투리 공간이 존재하며, 길들이 서로 연결되지 않고 막다른 길이 많으며, 주변에 오래된 건물들이 많이 위치하는 것이 특징이다. 가로의 구성에 있어서도 담장과 건물 등 다양한 형태로 도로와 접하는 골목의 형태를 가지는 것이 일반적 특징이다.

2. 傳統的 街路와 步車共存道路

처음부터 차량을 위해 계획되지 않았던 대개의 전통적 가로는 어떠한 의미에서는 보차공존도로라 할 수 있다. 따라서 전통적 가로에서도 차량의 통행을 억제하고, 보행자의 안전성과 쾌적성을 향상시키기 위한 시설을 할 경우 보차공존도로 개념을 쉽게 도입할 수 있다.

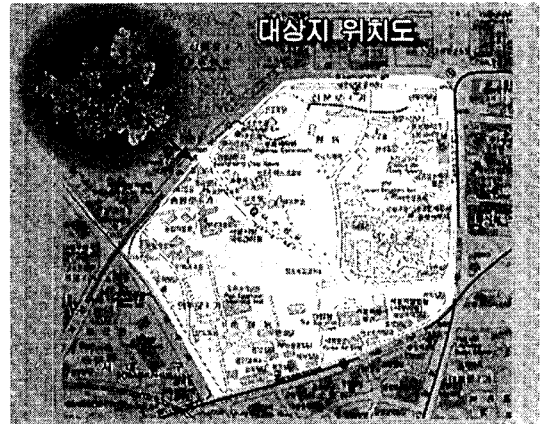
자동차위주의 격자형 도로는 필요이상으로 차량의 골목통과를 유도하며, 주거지에 적절치 않는 속도를 내게 한다. 전통적 가로구조는 이러한 측면에서 반드시 불리하지 않으며, 보차공존도로는 불규칙한 전통적 가로에 형태적 기능적으로 쉽게 적응시킬 수 있다.

한편 전통적 가로의 다양한 폭, 자투리땅, 담장 등 규칙적이지 않은 도로조건을 보차공존도로의 설계시 선형조정에 의해 효율적으로 이용할 수 있다. 예를 들어 자투리땅에는 굴절형 또는 굴곡형 도로의 도입과 더불어 보도의 폭을 조정 휴식공간 등으로 활용할 수 있다.

무엇보다도 전통적 가로에 보차공존도로 도입의 장점은 사회생활의 공간으로서 전통적 가로의 기본적 행태를 수용하고 유지할 수 있다는 데 있을 것이다.



(그림 2) 덕수궁길 조감도



(그림 3) 대상지의 위치

V. 事例研究: 서울特別市 德壽宮길의 步行者中心 街路景觀設計¹⁾

1. 德壽宮길의 位置 및 歷史的 背景

서울 중구 정동에 위치한 덕수궁길은 덕수궁의 담장을 끼고 형성된 도로로서 대상지는 대한문에서부터 경향신문사 앞까지 연장 약 900m, 폭 9-20m의 도로이다 (그림 3).

덕수궁길의 주변은 조선 후기에서 현대에 이르기까지 한민족 근대사의 중요한 역사적 변화의 중심지였으며, 신교육과 근대 종교 등이 배

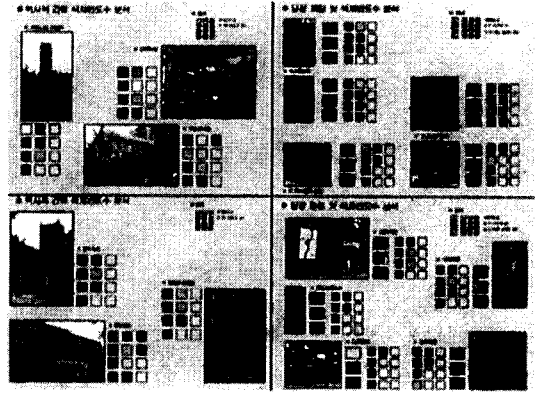
태된 산실이였으며, 구한말에는 주변에 미국, 프랑스, 영국, 러시아 등의 공사관이 위치하여 서양열국과의 외교의 거리였다. 일제시대를 거쳐 해방후 최근까지 시민들에게 덕수궁 돌담길이라는 낭만적이며 추억의 거리가 되기도 하였다(그림 4).

한편 대법원, 대검찰청과 더불어 위압적인 이미지를 갖기도 하였으나 최근 이들의 이전과 더불어 다시금 시민과 친밀한 서울시민의 중심된 거리를 만들고자 설계현상공모되었으며, 이

1. 본 사례연구는 지난 1996년 8월 서울특별시 시행한 "보행자중심의 녹화거리 조성 기본계획(안)" 설계현상공모에서 당선된 작품임.



(그림 4) 덕수궁길 현황



(그림 5) 주변 건물 및 담장 색채분석

에 본 설계안이 제안되었다.

2. 計劃의 目標

- 1) 푸르름이 있는 쾌적한 보행자 위주의 녹화거리 조성.
- 2) 보행자의 안전성을 높이고 가로환경을 개선하기 위해 보차공존도로의 개념을 도입.
- 3) 주변의 역사적 시설과 연계하여 역사적 가로경관 창출.
- 4) 조경 및 가로시설물의 확충으로 가로환경 개선.
- 5) 노약자와 장애자가 어려움없이 이용할 수 있는 거리 조성.

3. 現況分析

- 1) 자연환경분석: 미기후분석(강우량, 일조, 통풍 등), 지형분석(경사, 고저 등), 식생 분석등.
- 2) 인문환경분석: 주민의 인구구성, 이용자 행태분석, 토지이용현황, 토지소유현황, 건물현황, 주변도시설비, 주변지역 역사·문화·공민시설현황, 법규 및 상위계획분석등.
- 3) 경관 및 환경색채분석: 대상지 및 대상지에서 보이는 경관분석, 주변 건물, 담장 및 수목의 색채분석등(그림 5).
- 4) 교통현황분석: 주변지역 교통망, 통과교

통과 소요교통, 교통량, 최대교통량, 통과속도, 교차점에서 좌우회전, 도로구조(보차도의 폭원, 형상, 단차), 주변도로의 교통규제, 주차수요 및 주차현황, 보행자 현황등.

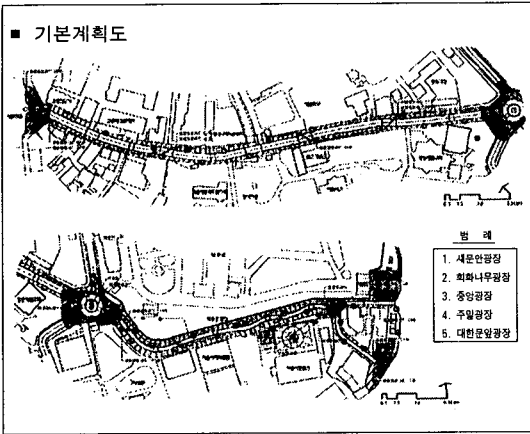
4. 基本構想 및 概念

1) 構造的 概念

- 보행자가 우선이 되는 보행자위주의 보차공존도로의 개념 도입.
- 전체공간은 양쪽의 입구에 진입공간을 두며, 그 사이에 결절점(광장)과 통로(길)로 나누고, 각 결절점에는 휴식공간을 마련.
- 각 결절점과 통로는 전체적으로 통일된 이미지를 가지게 하며, 동시에 각각의 구간이 독특함을 갖도록 설계.
- 주변 공공기관의 담장을 없애 가로의 공간을 시각적으로 확대.
- 주변 거주자, 학생, 방문자들을 위한 야외 활동공간 조성.

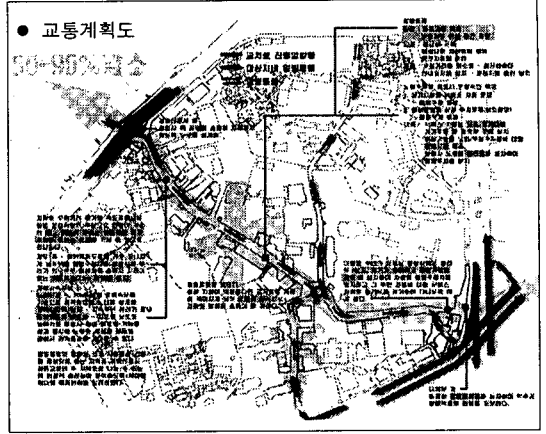
2) 主題的, 美的 概念

- 19세기 말의 한국의 근대적 이미지를 주제로 장소성 추구.
- 근대적 이미지의 표현은 보도의 폭, 가로의 구성, 재료의 선택과 질, 가로시설의 스타일, 조형물, 사인, 분수, 도판타일 등에 의해 추구.



(그림 6) 기본계획도

- 쾌적한 보행환경 조성을 위해 공간별 다양한 주제를 가진 다양한 가로경관 연출.
- 포장 및 가로시설물의 재료에 대한 세심한 배려와 설계의 질을 높여 가로경관을 향상.



(그림 7) 교통계획도

5. 部門別 基本計劃

1) 도로구조 계획

가) 기본방향

(1) 교통량 억제방향

- 보차분리형 보차공존도로를 도입하며, 이것이 효율적으로 기능을 발휘하기 위해 하루 3,000대 이하로 교통량 억제.
- 통과차량을 최대한 억제하기 위해 교통이 무리가 없는 구간을 일방통행으로 조정 (그림 7).
- 교통량의 억제를 위해 교통규제(설계속도 20km/h) 및 구조적 설계기법의 도입.

(2) 주행속도 억제방향

- 미노터리(traffic circle), 屈折(crank), 屈曲(slalom), 험프(hump), 요철포장, 이미지험프(image hump), 도로표지 등 기법도입(그림 1).

(3) 노상 주차차의 억제방향

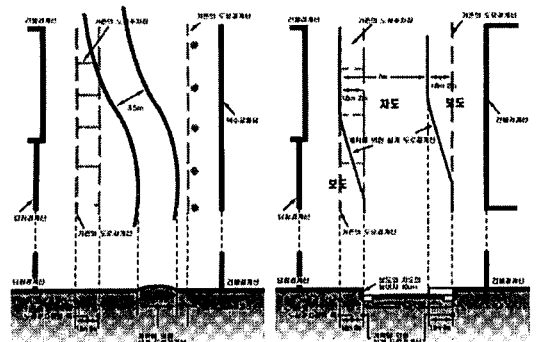
- 도로측면에 비상시에 필요한 최소한의 포

켓주정차공간 이외에는 보도를 높이거나 블라드를 설치하여 주차공간을 제거.

나) 도로구조물 계획

(1) 차도

- 차도의 선형은 차량의 감속효과를 위해 굴곡형(S자형, slalom) 및 굴곡형(crank)의 차선도입
- 차도의 폭은 두차가 동시에 지나기 어려우나 자동차와 자전거가 지날수 있도록 3.5m의 폭으로 하여 불법주차 또는 이중차선의 생성을 방지 (그림 8).



도로선형 설계개념(일방통행)

도로선형 설계개념(양방통행)

(그림 8) 차도의 선형설계개념

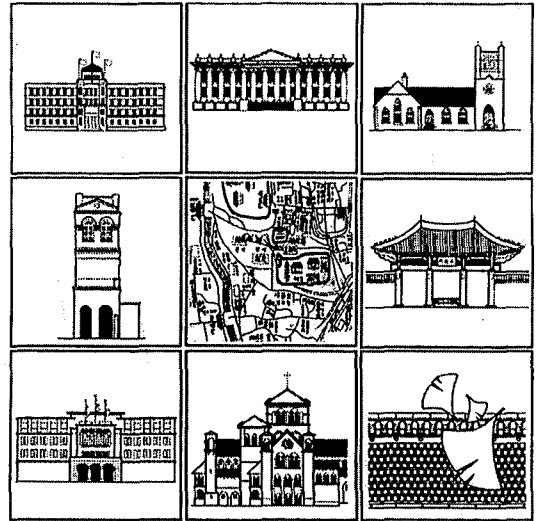
(2) 보도

· 기존의 보도를 조정된 차도선까지 확장.
· 굴절, 굴곡의 경우 보도의 폭이 변화하게 되는데 아침, 저녁, 여름, 겨울에 주변 건물 및 담장에 의해 생기는 그림자의 패턴에 따라 보도 폭을 결정. 즉 겨울철에 그림자가 생기지 않는 곳을 우선적으로 넓히고, 넓은 공간에 휴식공간을 조성.

· 보행자공간의 이미지를 강조하기 위해 차도와 보도의 높이가 같도록 설계.

(3) 기타

· 차량의 감속을 위해 미니로터리, 포켓주정차장, 험프 등을 도입.



(그림 10) 바닥지도판 및 도판타일

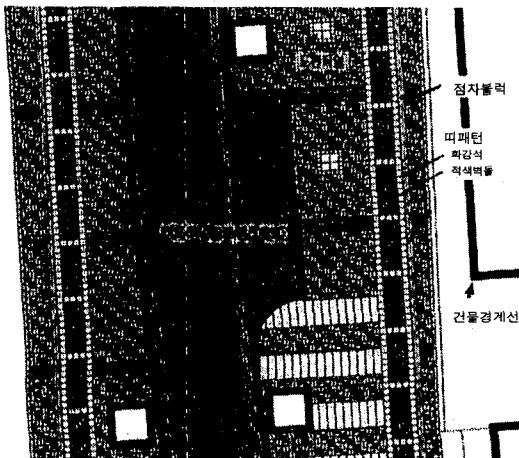
2) 식재계획

· 기존에 심겨진 은행나무는 그대로 두며, 가로 식재는 이를 보완하는 측면에서 식재.

· 추가되는 수목은 과거 이 지역의 자연의 역사 및 이미지를 살리기 위해 주변에 위치하고 수령이 오래된 고목인 회화나무, 느티나무, 살구나무, 말채나무, 상수리나무 등을 도입하여 각 휴식 및 가로공간에 주제수종으로 활용.

· 주변 공공기관의 담장을 없애고 식재공간 조성.

3) 포장계획



(그림 9) 포장개념도

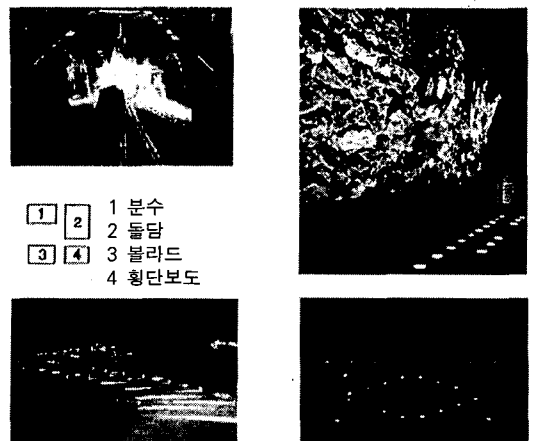
· 보도는 주변 건물의 근대적 이미지와 잘 어울리는 벽돌포장 도입.

· 전체공간의 연속성을 유지하기 위해 사람들이 주로 걷는 통로를 따라 화강석띠 패턴을 대한문에서 새문안 입구까지 도입 (그림 9).

· 띠 패턴을 따라 옆으로 점자블록을 깔아 시각장애자도 안전하게 걸을 수 있도록 설계.

· 포장색채는 주변의 환경색채분석 결과 이들과 유사한 색채를 주 포장색채로 선정.

· 포장에는 주변 근대건물의 이미지를 약화한 도판타일을 제작 부착 (그림 10).



- 1 분수
- 2 돌담
- 3 블라드
- 4 횡단보도

(그림 11) 연출조명의 예

4) 조명계획

- 조명은 단순히 도로를 밝히는 것 이상으로 가로환경의 매력을 높이는 방향으로 설계.
- 조명은 가로등의 基礎照明과 분수, 덕수궁 돌담, 바닥면, 횡단보도 등 演出照明으로 구분 설계 (그림 11).

5) 기타 시설물계획

- 시계탑, 분수, 담장, 벤치, 휴지통 등 기타 시설물은 전체적으로 근대적 이미지를 갖는 시설물을 선정 도입.

6. 空間別 細部設計

1) 통로(길)

가) 덕수궁돌담길(대한문 ~ 중앙광장)

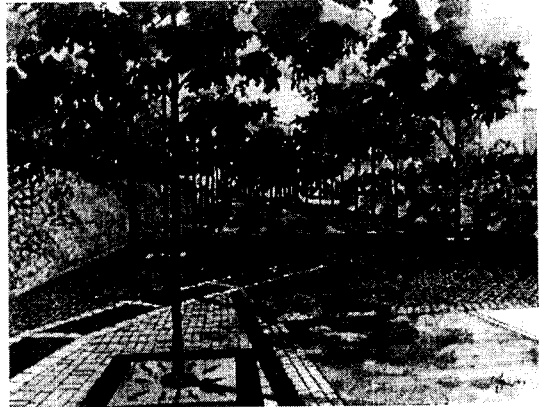
- 보도의 폭이 비교적 넓으므로, 시각적으로 부드럽고 온화하며, 보행자공간의 독특한 이미지를 줄 수 있는 굴곡(S자)형 가로로 설계 (그림 12).



(그림 12) 덕수궁 돌담길 및 포켓주차장

나) 새문안길(중앙광장 ~ 경향신문사앞)

- 보도의 폭이 비교적 협소하므로 기존의 주차장 부분을 보도로 이용하여 전체적으로 완만한 굴절형 가로로 설계 (그림 13).

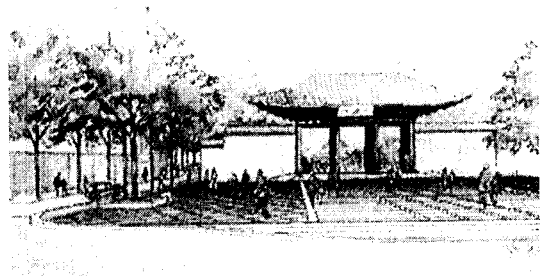


(그림 13) 새문안길과 보행자 건널목

2) 결절점(광장)

가) 대한문앞 광장

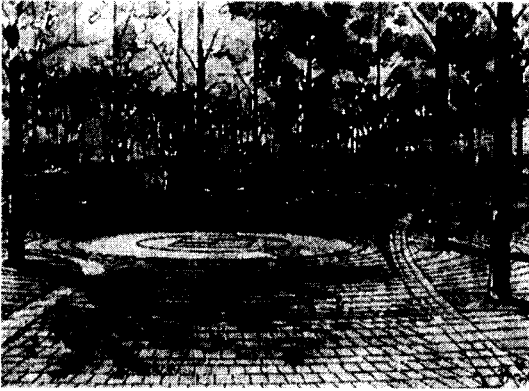
- 덕수궁 입구의 기능과 이미지에 맞도록 설계.
- 근위병 교대식, 사진촬영 등을 효과적으로 할 수 있도록 공간조성 (그림 14).



(그림 14) 대한문앞 광장

나) 주말광장(서울시 별관 주변)

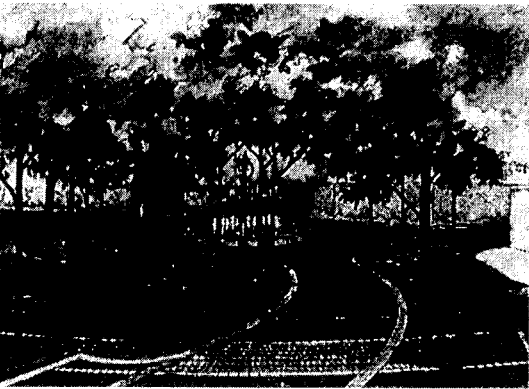
- 서울시별관의 내부는 평일에 주차장, 휴일에는 시민의 광장으로 활용을 유도.
- 도로변 담장을 헐고 보행공간쪽으로 녹지를 확보하고 주변에 설 수 있는 공간조성 (그림 15).



(그림 15) 주말광장

다) 중앙광장

- 교차로에 미니로터리를 설치하여 차량의 속도를 감속시키며, 내부에는 시계탑 및 바닥분수, 1800년대 말의 정동지도판 등을 설치하여 공간의 상징성 및 이미지를 강화 (그림 16).



(그림 16) 중앙광장

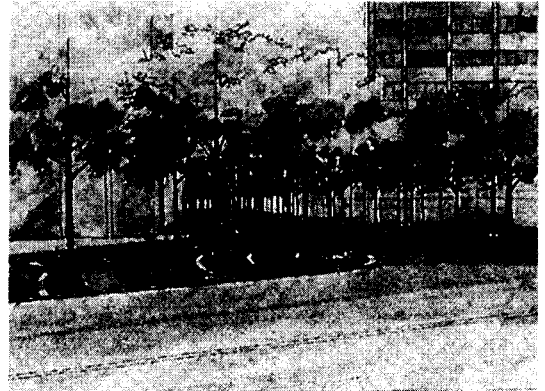
라) 회화나무광장

- 예원학교 앞의 회화나무 고목과 더불어 가볍게 쉴 수 있는 휴식공간 조성 (그림 13).

- 공간에 근대초기의 학교 이미지를 갖는 상징물 도입.

마) 새문안 입구

- 근대적 공간의 입구를 상징하고 전통적 공



(그림 17) 새문안 입구

간 이미지를 고취하기 위한 상징물, 느티나무 대형목 등을 도입.

- 환영의 분위기를 조성하고 주변의 상가와 어울리게 활기찬 분위기 조성 (그림 17).

VI. 結論

차량의 존재를 바탕으로 하지 않았던 전통적 가로에서 가장 큰 문제는 차로 인해 더욱 복잡하고 위험해져가고 있는 점이다. 이러한 차의 위험으로부터 보행자를 보호하기 위해 도입된 보차분리의 개념은 간선도로에서 보행자를 차로부터 보호하는데 큰 역할을 하였으나 대부분의 길을 차량 우선의, 차량을 위한 길이 되게 하는 원인이 되기도 하였다. 결과 보행자는 좁은 보도로 밀려나게 되었으며, 과거에 생활의 장으로 역할을 하였던 전통적 가로의 많은 순기능들은 점차 소멸되어 버렸다.

보행자의 입장을 강조하면서 차량을 도입하고자 하는 보차공존의 개념은 전통적 가로의 경관개선 및 교통문제 해결에 효과있는 대안이 될 수 있을 것이다. 그러나 지금까지 보차공존도로에의 접근은 보행자를 위해 차량속도 및 교통량의 감소에 초점이 맞추어져 있지 가로에서의 주민들의 행태는 별로 강조되지 않은 측면이 있다. 따라서 이미 가로생활 패턴이 형성되어 있는 전통적 가로에서 더욱 바람직한 접근은 단순

히 차량과 보행자를 공존시킨다는 개념보다는 기존의 바람직한 가로에서의 바람직한 생활행태를 어떻게 유지시키거나 초점을 맞추고 차량의 문제를 해결하는 방법일 것이다. 이를 위해서는 먼저 전통적 가로에서 주민들의 행태가 먼저 분석되어야 하며, 이러한 행태에 크게 영향을 주지 않으면서 차량을 통과시킬 수 있는 방법을 찾는 접근이 되어야 할 것이다.

이러한 목표를 위해 한 방법으로 가로경관 계획단계에 주민을 적극적으로 참여시키는 것이다. 계획단계에서 주민의 참여는 가로에서 주민들의 생활을 이해하는데 도움이 되며, 가로에 관심을 갖게하여 조성된 후에 더욱 애착심을 갖고 관리하여, 더욱 깨끗하고 안전한 거리로 만들게 하는 이점도 있다. 본 설계과정에서는 주민의견의 수렴절차는 가졌으나 시간의 부족으로 충분한 주민참여설계를 수행하지 못한 점이 아쉬움으로 남는다.

가로경관조성에는 많은 분야들이 관련된다. 따라서 기존의 가로이용패턴을 변화시키게 되는 보차공존도로의 시행은 항상 처음에는 거주민 또는 관련 시행부서 및 전문가들 사이의 의견 불일치, 반대 등의 문제에 부딪치게 된다. 보차공존도로의 성공은 이들을 얼마나 잘 설득하고, 이들 사이의 상충을 얼마나 잘 조정할 수 있느냐에 달려있다.

가로경관조성은 조경, 토목, 건축 등 여러 분야에서 접근하고 있다. 도로공학적인 측면에서 기존의 토목분야와 주변의 건축과의 관계에서 건축분야와 상충되기도 하지만 조경설계자들은

단순한 도로공학적인 설계이상의 측면에서 지역의 생태와 인간의 행태를 고려하고 쾌적하고 아름다운 공간을 조성하는데 더 중요한 역할을 할 수 있을 것이다. 이러한 측면에서 조경설계자들은 가로경관 개선에 적극적 참여하고, 보다 나은 개념발전을 위해 더욱 노력을 해야 할 것이다.

인용문헌

- 김성균. 1996. "보행자전용지역 지정에 관한 연구" 서울대농학연구지. 21(1): 47-60.
- 서울특별시. 1997. *步行者中心의 綠化거리 造成 基本 및 實施 設計*.
- 정석. 1997. "보행환경의 실태와 개선전략: 서울시의 사례". 한국의 도시가로환경 개선에 관한 국제심포지움 초록집. pp. 51-70.
- 韓國土地開發公社. 1988. *步車共存道路의 計劃과 設計*.
- Appleyard, D. 1981. *Livable Streets*. Berkeley, CA.: Univ. of California Press.
- Brambilla, R. et al. 1977. *For Pedestrians Only*. New York: Whitney Library of Design.
- Ben-Joseph, E. 1995. "Changing the Residential Street Scene". *JAPA* 61(4): 504-513.
- Hass-Klau, C. 1990. *The Pedestrian and City Traffic*. London: Belhaven.
- Houstoun, L. 1990. From Street to Mall and Back Again. *Planning* 56:4-10.
- Ichikawa, Kiyoshi. 1984. Living Environment and Design of Woonerf. *International Association of Traffic and Safety Sciences* 8: 40-51.
- Rubenstein, Harvey M. 1992. *Pedestrian Malls, Streetscapes, and Urban Spaces*. New York: John Wiley & Sons.