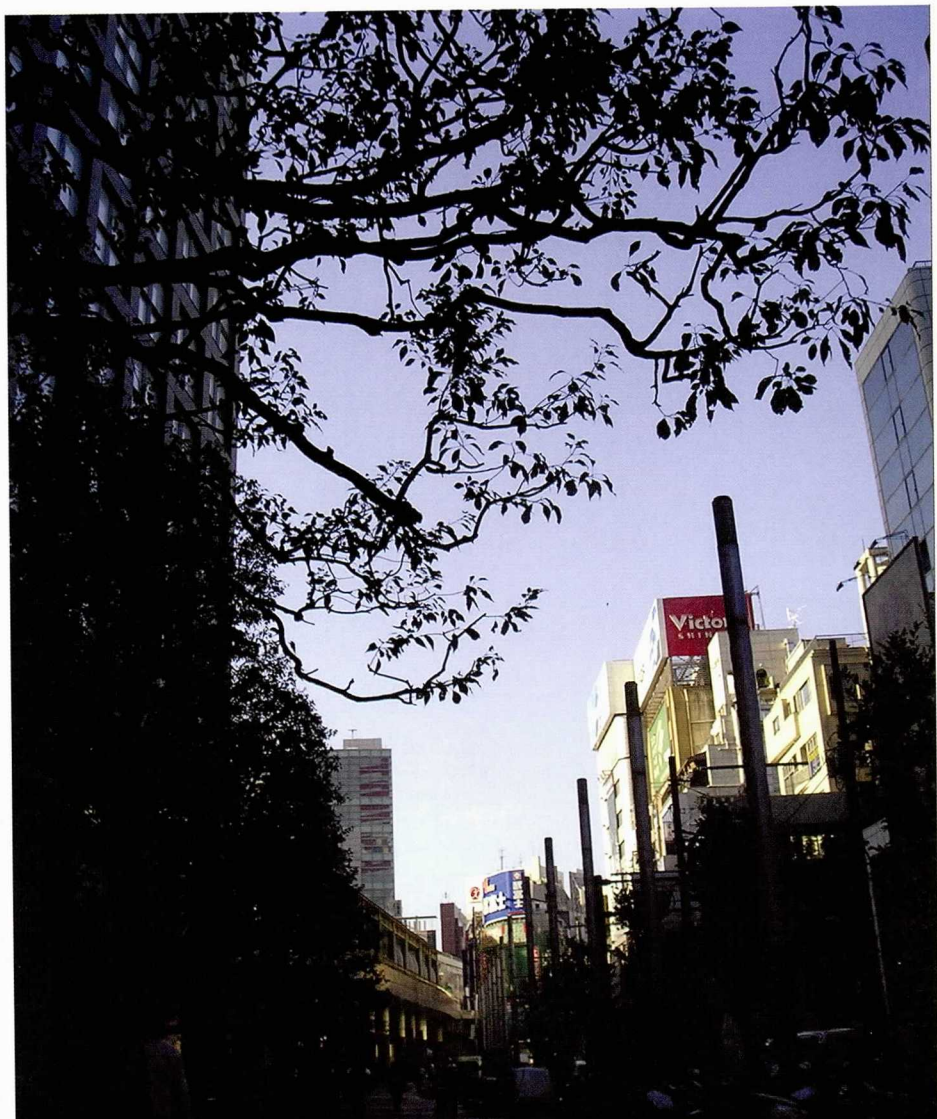


그린웨이(Green Way)로 가는 길

죽림에 위치한 서울숲은 자동차를 이용하지 않고도 광화문에서 청계천 ~ 종각천 ~ 한강 ~ 서울숲으로 이어지는 길을 통해 접근이 가능하다. 이러한 길을 그린웨이(Green Way)라고 한다. 자동차가 다니지 않는 초록 길에서 조깅을 하고, 자전거나 인라인 스케이팅 등의 휠스포트를 즐길수 있는 도심 속의 건강한 문화·레저 공간으로서의 그린웨이에 대해 알아보자.



그린웨이(Green Way)란,

일반적으로 녹음이 우거진 공원, 호수, 하천을 따라 난 산책로를 뜻한다. 애초 도시 계획이나 조경학에서 도시 환경에 적용하기 전에는, 야생 동·식물의 서식지가 단절되거나 파괴되는 것을 막고 다른 지역으로 이동하는 것을 돕기 위해 만든 인공 구조물이나 식생을 통해 만든 생태적 공간을 의미했다. 이런 생태통로를 도시 계획학에서 도시 환경에 적용시킨 것이 그린웨이다.

광화문에서부터 뚝섬을 잇는 그린웨이 외에도 탄천에서 성내천과 한강까지의 그린웨이 조성계획이 발표되었으며, 경기도에서는 오는 2020년까지 총 사업비 8천 574억 원을 들여 도내 모든 시·군과 주요 관광지, 공원 등을 연결하는 총 연장 천 369km의 그린웨이 건설 기본 계획을 마련했다고 밝혔다.

이러한 조성 계획들과 맞물려 2006년 2월 8일 한국프레스센터에서는 (재)서울그린트러스트 주최와 유한킴벌리 후원으로 '2006 서울 그린웨이 국제워크숍'이 열렸다. 이 워크숍에서는 해외 그린웨이 사례와 함께 우리나라에서의 그린웨이 조성 방안 등에 대한 발표 및 질의응답 시간이 이루어졌다.

왜 그린웨이일까 ...

서울의 1인당 생활권 공원면적은 4.58㎡(1.4평)이다. 세계보건기구(WHO)가 권장하는 최소 수준인 9.0㎡(2.7평)의 절반을 조금 넘는 이 수치는 대한민국 내에서도 상대적으로 월등히 높은 인구밀도를 자랑하는 서울임을 감안한다고해도 상당히 답답한 수치로 보인다.

단지 환경문제의 실재를 보여주는 심각성의 측면에서만이 아니라 시민들의 숨통을 틔워주는 것은 콘크리트 건물의 도시숲이 아니라 생활권 내의 공원, 녹지공간이기 때문이다. 하지

만 도시에 숲이 부족하다 이유로 갑자기 숲을 조성할수는 없다. 무엇보다 숲을 조성할수 있는 공간이 없다.

그래서 도시계획 전문가들은 가장 좋은 방법으로 재개발·재건축 사업 때 공공에 개방되는 공간을 확보하여 조성하는 방안을 꼽는다. 반쿠버나 뉴욕 등 생활권 녹지가 많은 도시들도 이에 따라 대규모 도시재개발사업을 할때 전체 개발대상지의 평균 35~45%까지를 공공공간으로 조성해나가고 있다. 사람들은 숲을 필요에 의해서 찾는다. '필요'에 의해서만 찾는다고도 해석될수 있지만 사람들은 숲을 '필요'로 한다고도 해석될 수 있는 것은 숲은 우리가 당연히 누려야 하는 것이라는 점과 일맥상통한다.

중요한 것은!

필요성을 이는 것이다. 눈 앞에 울창한 숲이 펼쳐지는 모습을 보기가 쉽지 않은 지금의 도시에서, 콘크리트 빌딩 속을 살아가는 편리함과 깨끗하게 깔린 아스팔트 위를 걷는 것보다도 숲을 필요로 하는 이 유를 스스로 찾아가야 하는 것이다.

그렇게 한사람, 한사람이 필요성을 알아가면 단지 정책적으로 진행만 되는 그린웨이가 아니라 사람들이 찾아오고, 필요로 하는 건강한 길, 초록길이 되어줄 것이다.

(글 / 마승효(한그루녹색회 간사))

