

## 보행정책, 다시 생각할 때

### Rethinking Pedestrian Policy



김은희

#### 보행권과 걷고싶은 도시

1993년은 자동차 중심의 교통정책에 집중했던 우리사회에 '보행'도堂堂하게 교통정책의 중심이 어야 한다는 요구가 시작된 해이다. 시민단체가 중심이 되어 기본권으로서 '보행권'을 요구하기 시작했으며, '무단횡단 안하기' 등 보행자 교육과 인식 개선으로 교통사고를 감소시키려는 정책에 대해 '보행자가 안전하게 다닐 수 있는 시설'을 요구하면서 다양한 활동들을 펼쳐나가기 시작했다. 이 당시 주요활동과 요구는 통학로를 중심으로 사고가 발생하는 지점에 횡단보도나 신호등 설치 등이었는데 '자동차 통행 우선'이라는 정책과 부딪히면서 참 힘겹게 하나씩 개선해나갔던 시기이기도 하다.

지점별 시설개선이라는 한계에 머물렀던 보행권 회복운동은 1996년 '걷고싶은서울만들기운동'으로 새롭게 전환되었다. 걷고싶은서울만들기운동은 지

점중심의 보행환경개선에서 서울이라는 도시공간 전체를 '걷고싶은 도시'로 바꾸어야 한다는 가치를 제시하고, 제도로서 '보행조례제정', 공간변화의 거점으로 '서울시청앞 보행자광장 설치', 보행 기본권 확보라는 차원에서 '모든 교차로에 횡단보도 설치' 등을 요구한 것이다. 이 결과는 1997년 서울시 보행조례 제정, 1999년 서울시의 '걷고싶은 서울만들기' 선언 및 서울시 25개 자치구에 '걷고싶은 거리 조성', 2003년 서울시청앞 보행자광장 조성, 2005년 광화문사거리 횡단보도 설치 등으로 현실화되었다. 이러한 노력들은 법제화로 연결되는데 '교통약자편의증진에 관한 법'과 '보행안전 및 편의증진에 관한 법' 등이 그것이다. 엄청난 변화와 성과이다.

#### 다시 생각해야 할 때.

이처럼 많은 변화가 일어나고 있지만 '보행자가

존중받고 있는가'라는 질문에는 누구도 쉽게 '그렇다'고 답하지 못하는 것도 사실이다. 특히 12m이하의 폭원인 주택가 생활도로에서 발생하는 보행자교통사고 증가는 우리사회가 여전히 자동차 중심의 사회임을 보여주고 있는데 이에 대해 행정이나 전문가들의 다각적인 노력이 있음에도 그 효과는 아직 크지 않다.

우선 생활도로는 도로폭원이나 기능, 토지이용 상황, 주변지역과의 관계, 입지, 이용형태, 주민특성 등에 따라 매우 복잡해지고 있다. 그렇기 때문에 생활도로에 대한 종합적이고 체계적인 유형구분이 필요하며 이에 따라 어떤 기능을 우선으로 둘 것인지 실질적인 대책을 수립해야 한다.

또 하나는 생활도로에 대한 면밀한 진단이 부재한 상태에서 획일적인 시설물 설치에만 집중하고 있는 사업들을 재평가해야 한다. 예를 들어 통학로에 대한 면밀한 진단없이 획일적인 물량 중심의 어린이보호구역 지정사업은 결국 주민들의 반발에 의해 실질적인 차량규제를 이루어내지 못했다. 서울시의 아마존사업 역시 취지는 매우 의미가 있었으나 과도한 디자인 중심의 설계로 인해 주민들에게는 크게 환영받지 못하고 있다. 좁은 도로에 기존 교통안전 시설물들이 타당한지, 효과는 어느 정도인지, 시설물 자체가 그 지역에 설치될 경우 효과를 피할수 있는지, 효과를 피하기 위해서는 어떤 과정과 제도가 필요한지 등에 대한 다양한 연구가 필요하다.

도시정책과 연계성도 고민해야 한다. 최근 도시형생활주택이 활발하게 추진되면서 주차문제가 도시금 수면위로 떠오르고 있는데 사람중심의 도시는 독립적인 '보행'에 대한 투자나 계획만으로는 가능하지 않다. 재난 및 안전관리, 역사 및 문화정책, 개발계획, 도시재생 등 다양한 도시정책과 연계하면서 보행과 어떻게 통합적으로 연결될 수 있는지 모색해야 한다. 어떻게 공간을 재편할 것인가라는 관점에서 보행을 고민해야 한다.

시민들의 참여와 협력은 매우 중요하다. 보행에 대한 시민들의 행동은 항상 이중성을 띠게 되는데,

주민들은 열악한 보행환경의 피해자이면서 자동차 중심의 생활패턴으로 인해 원인제공자이기도 하다. 이는 계도와 단속으로는 한계를 가진다. 시설물이나 다양한 규제들이 실효성을 갖게 하기 위해서는 주민들과 끊임없이 협의하고 합의를 이루어내야 한다.

마지막으로 보행에 대한 교통전문가들이 전면에서 나서야 한다. 그동안 보행환경은 시민단체들의 운동에 의해 괄목할만한 개선을 이루어냈지만 다양하게 변화되는 도시공간속에서 '즉자적이고 주관적이었던 보행운동'은 한계에 도달했다. 이제 보행에 대해 객관적이고 과학적인 분석과 전문적인 대책들이 제시되어야 한다. 일례로 생활도로에서 교통사고 원인이 속도라는 막연한 이야기에서 '실제 생활도로 차량 속도가 어느 정도였고, 그래서 어느 정도로 속도를 규제해야 사고가 줄어드는지'에 대해 객관적인 자료 제시 및 좁은 도로임에도 차량속도가 높다면, 그 이유가 무엇인지 분석해야 한다. 더불어 보행전문가들의 양성에도 힘을 기울여야 한다. 교통학회 등이 중심이 되어 가칭 '보행정책 아카데미' '우리동네 보행주치의' 등 교육 및 활동 프로그램을 통해 예비전문가들이 보행에 대해 관심을 갖고 실천할 수 있는 기회를 만들어야 한다. 이처럼 전문가들의 전문성과 시민단체들의 현장성이 서로 만나면서 우리사회의 보행정책은 한 단계 더 성장하게 될 것이다.