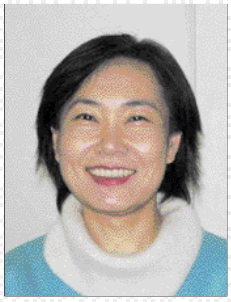
표정이있는도로, 사람을위한길



김은숙
하우엔지니어링이사
조경기술사/문화재수리기술자

화창한봄날도로길어깨에구불구불한좁은보도를어린이들이줄을지어소풍을가는데그작은몸집이두줄을맞추어가지못하고한줄로겨우선데다포장되지도않고 편평하지도않은길의 밑상태를 살피며 걸어가는 어린아이들 모습, 저녁 늦게 공부를 하고 우르르 몰려나오는고등학교3학년의무리를제치며버젓이승용차몇대가무리를파헤치며나오는보도와차도가구분되지도 않은 길을 보며,“ 도로 계획이 사람을 위한 것인지, 차를 위한것인지, 어떠한철학을 담고 계획을 하는것일까? ”하는생각을하게된다.

건설교통부는 2002년부터 친근성, 미관성, 역사성, 기능성을고려한우수한도로를선정하고있다. 다소미흡한요소가있다면문화공간으로서의보도도 함께고려되어야한다는것이다. 도시 구석구석에 시간의 흐름에 따라 자연스럽게 공유되어야 할 문화는 ‘ 삶의 질 ’과‘ 거리예술 ’이라는독특한문화유산이탄생하게된다. 그러면 이러한공간을위해서는어떤원칙이있어야하는걸까.

「도로교통법」에서는 자동차는 보도 위에 주차를 해서도, 정차를 해서도 안 된다. 「형법」에서는 도로를 부수거나 교통을 방해해서도 안된다고한다. 「교통사고처리특례법」에서는자동차가보도를침범해서사고를내면공소대상이된다.

도로위에전봇대가있어교통의흐름을방해한다면그전봇대는공공시설이전에 분명장애물로취급되듯이보도에 자동차가, 노점상들이버스를타는데방해가된다면이는장애물의분류에속한다고할수있지않을까? 노점이거리의에너지가될수도있다. 잠시멈춰서서누군가에게선물할무엇인가를고를수있는곳도거리의아름다운장면이다. 그러나먹거리위주의노점상들에점령되는 것은생존이우선아니냐는논리도그럴듯하지만, 시민의공간으로돌려주는배려와의식이우선되어야함이다.

문화의 공유나 정체성을 이야기하자면 대학로만큼 개성 있는 곳도없다. 그러므로예부터대학에는정문이없다고했다. 그러면대학캠퍼스의범위는어디까지일까? 학교의영향권을정확하게가늠하기는어렵지만 대학은그자체만을이야기하지는 않는다. 새로운문화가대학로에놓였다고누가무엇이라할수있겠는가. 대학가에음식점이즐비하다고해서그것이나쁘다고말하는것은아니다. 어쩌면 소비의 주축인 젊은이와 학생들이 많이 모이는 곳이 쇼핑가로 바뀌고 유흥가로 변모하는 것이 경제 논리로 보아서는 당연한 것인지도 모른다. 하지만 누군가가 우리의 대학로를 보고 대학의 질을 판단한다면 얼마나 부끄러운자화상인가?

유니버설디자인(universal design)은베리어프리디자인(barrier free design)과유사한개념으로부지나시설의 계획에 있어 이용 대상을 노약자, 장애인, 임산부, 어린이등을포함하여그대상을넓혀계획, 설계하는종합적 접근 계획으로 건강한 자나 장애인에게 자연적인 경험을 공유할 수 있도록 접근성을 과학화하여 이용을 확대시키고자하는디자인기법이다. 물론이기법을모든도시에적용하기는어렵다. 세계복지국가라고알려진곳도장애우가도시와자연을체험하기에완벽하지않다. 하지만그들은끊임없이도시에적용하고자 노력하고있다.

우리나라의「도로교통법」에명시된장애우에대한배려는보도설치시노란색점자블록의설치, 신호변화안내등, 계단에설치된전동차정도이다. 그나마다행인것은최근건설교통부는휠체어를이용하는 장애우들의 통행권을 보장하기 위해 보도 최소 폭을 2m로 규정하는 내용을 포함하였으며, 마을, 학교등 보행자 통행이 잦은 국도변에는설계시부터보행자통행량, 보행특성등을감안해보도설치를의무화하였다.

도시에서의보도는통행의의미와함께‘ 에코코리더 ’, 즉생태통로로서산림과하천의생물종다양성을연계시키는역할을한다. 다양한생물의존재로인해에너지의상호교환은우리의건강성또한 확보되는 것이다. 이제 우리는 우리의 삶 속에 다른 생물과 더불어 살아가는법을배워야하고, 계획가들도사람을위한도시의구조가 어떤것인가를마음속깊이생각할때가아닌가싶다.

장애우들이 다니기 힘든 거리. 보도도 없는 좁은 도로를 비집고 걸어야하는우리아이들, 장애물로무단점령당해도당연시하는의식들, 풍요로운정신문화가삶에얼마나영향을미치는지겪어보지 못한 채 젊음의 에너지를상실한 대학가들. 이제 좀 바뀌어야 되지 않을까. 우리아이들이가까운자연과열린공간에서환한미소를지으며생활할수있는그런보도를꿈꾸어본다.