



구축된 것과 함께 거리를 걷는 보행자와 그 거리를 구성하는 구성원들이 주체성을 가진 보조적인 사물들(벤치, 화분, 자전거보관대 등)이 조화롭게 이루어져 있다. 이러한 시설들은 시에서 구축한 것과는 별개로, 그 지역 주민들이 본인과 동네사람들을 위해 직접 설치하고 꾸민 것들로, 거리에 대한 주체성을 느낄 수 있는 요소라고 할 수 있다. 이와 더불어, 도로 전반의 조직에 있어서 도시가 전반에 있어 철저한 계획을 통해 구성된 계획도시인 만큼, 도로를 거닐다 보면 각 결절점마다 공원이라거나 광장, 그리고 마켓들이 존재하여서, 어느곳에서든 사람들이 모이게 되도록 디자인 되어있다.



덴마크의 이동수단은 '카고바이크(cargo bike)'라 불리우는 자전거가 대중적인데, 이는 자전거와 손수레가 결합되어 있는 형태여서 아이들을 태우거나 가벼운 짐을 실어다니기 때문에 타도시의 자전거보다 이동수단으로써 더 실질적으로 사용되는 모습을 볼수있다.

3.4.2 체크리스트

Figure 30 코펜하겐 stroget 체크리스트

일반요소	보험 친화 주제	주민들이 보험 친화 도로를 주제적으로 구하고, 이를 물리적으로 공간에서 지원하고 있는가? (주제적극화, 시·자원사업지역 주제, 주민 적극화 주제, 주민주도 주제, 주민소극적 주제, 시·자원 주제, 소극적 주제)	필수
	보행류율(이용 정도)	(주)밀도 경계선 경우 -5.83-73.55-0.74D 일때 5 값이 0.5 이상을 유지하는 경우 (8), 0.1씩 감소하는 경우 ② ① ② ① ① 순 평가)	필수
내적요소 (보행내구성)	A1-1X.교통부문 안전성	교통 규제와 물리적 교통 양체를 통한, 보행자 안전증진, 보행성 생활환경 개선이 이루어지고 있는가? (종교통제, 교통사고 예방, 교통사고 예방, 보행환경 개선, 도로 이후면을 통한 ④, 이후면 경유 ② ① ① 순 평가)	필수
		물리적 교통 양체를 유도하는 구조요소로 종합적으로 사용하고 있는가? (chicanes, hump, cheoker 등)※ 사각지대 및 도로 서면 조화를 이루며 사용된 경우 ④, 걸여된 경우 ③ ② ① ① 순 평가)	필수
	A1-2X.범죄부문 개혁성	교통 규제 및 교통 양체가 보행 분리구역과 같은 상태로 이루어지고 있는가? (자녀나 교통 규제 및 물리적 교통 양체가 교통 전용 통로에 이루어지지 않고, 양체 및 저속 운전을 유도하는 경우 ④, 그렇지 못한 경우 ③ ② ① ① 순 평가)	보통
		보행 친화 도로가 양전성 속에서 차로분리로 보강되어 있는가? (보행지도 드리 및 시야, 청각, 유기율, 소리, 양전성)※ 도로 서면 조화를 이루며 사용된 경우 ④, 걸여된 경우 ③ ② ① ① 순 평가)	필수
	A2-1X.인접부문 개혁성	보행 친화 도로가 인접부문, 인접지, 사유지에 대해서 적극적으로 대처·협력으로 대처하고 구성되어 있는가? (시·자원사업지역의 연세, 대지영업부문, 접근법, 주민구성, 소리, 청각 등)	선택
		보행 친화 도로의 바이어나 마이너가 보행자 보도와 차단되도록 구성되어 있는가? (포장재, 페인트, 색, 줄눈, 가로등의 위치, 보행자 보도와 차단되도록 구성되어 있는가)	필수
	A2-3X.유계부문 평화성	보행 친화 도로의 전경 및 벤치는 제품으로 보존되어 있어 구성되어 있는가? (건물, 소리, 필로티, 파고라, 청와 등의 전경이 다양하게 구성되어 있고, 벤치가 보행자이며 관리가 잘되어 있는 경우 ④, 걸여된 경우 ③ ② ① ① 순 평가)	필수
		조경은 실제, plant box, 벤치와 같이 다양한 구성을 통해 쾌적화를 보강하고 있는가? (위 구조요소와 함께 조경, 벤치, 소리, 청각 등)	보통
	A3-1X.위생부문 편의성	보행 친화 도로에 휴지통과 화장실을 수는 적절하며, 위생 및 청결준칙에 적합한가? (휴지통과 화장실의 수, 위생, 청결, 배수, 화장실이 보강되어 있는 경우 ④, 걸여된 경우 ③ ② ① ① 순 평가)	선택
		보행 친화 도로 상에 소화栓 및 우체통, 사물보관, 공공화장실 등 편의 및 정보를 제공하는가? (위 구조요소가 모두 있거나, 특별한 사항이 구축되어 있는 경우 ④, 걸여된 경우 ③ ② ① ① 순 평가)	선택
		보행 친화 도로 상에서 시설과, 공간적으로 다양화 체험을 할 수 있는가? (시각적, 공간적으로 이루어지며 다양한 형태로 구성되어 있는 경우 ④, 걸여된 경우 ③ ② ① ① 순 평가)	필수
외적요소 (보행유도성)	B1-1X.도로구성 다양성	도로가 도시 관광에서 다양화로 구성되어 있는가? (도로, 보행자 전용도로, 물의 개수, 경관 및 구조방식이 다양화된 경우 ④, 걸여된 경우 ③ ② ① ① 순 평가)	보통
		도시적 관광에서 도로의 주변에 보행장 및 도시공원, 녹지와 적절히 구조되어 있는가? (보행광장, open space, 도시공원, 녹지, 녹도, 도시자연녹지가 다양화된 경우 ④, 걸여된 경우 ③ ② ① ① 순 평가)	보통
	B1-2X.도지구성 연계성	보행 친화 도로가 인접한 프로그램과 적극적으로 연계되어 양호성이 보강되어 있는가? (도로가 주요사업, 상업용지, 오피스·오피스와 연계되어 있고, 외유구간과 접수구간 개수기 클수록 ④, 걸여된 경우 ③ ② ① ① 순 평가)	필수
		보행 친화 도로가 대중교통과 연계를 통한 행진 친화로서 오는 불편함을 완화해 보고하고 있는가? (보행과 도로를 사용하는 사람에게 자동차 통행에 대한 불편함을 완화해 대중교통으로 혼선되는 경우 ④, 그렇지 못한 경우 ③ ② ① ① 순 평가)	보통
	B2-1X.연결성 연계성	자전거도로 및 시설이 구축된 행진 친화 도로와 대중교통으로서 자전거가 연결되고 있는가? (자전거 네트워크 구축, 자전거 전용도로, 자전거 이용장려, 자전거로 구성방식이 잘 구축되어 있는 경우 ④, 그렇지 못한 경우 ③ ② ① ① 순 평가)	보통
		대중교통과 자전거가 적절한 네트워크로 보행 친화 도로를 지원해 주고 있는가? (보행공존-자전거-대중교통의 유틸리티로 잘 결합되어 있는 경우 ④, 그렇지 못한 경우 ③ ② ① ① 순 평가)	필수
	B2-2X.편의성 편의성	행동 약자거나 보행 친화 도로에서의 접근성과 보호를 받고 있는가? (장애인 터미널과 같은 기관으로 이동하는 경우 ④, 그림과 같은 유형의 승강에서 접근성이 보장된 경우 ④, 그렇지 못한 경우 ③ ② ① ① 순 평가)	선택
		행동 약자거나 보행 친화 도로에서의 접근성과 보호를 받고 있는가?	선택

Figure 31 코펜하겐 Kobmagergade 53 체크리스트

보행 친 화 도 로 평 가 지 표	일반요소	보행 친화 주제	주민들이 보행 친화 도로를 주제적으로 구성하고, 이를 물리적으로 관공서에서 지원하고 있는가? (주민적극참여, 시차일적극지원 ④, 주민적극참여, 시차원소극지원 ③, 주민소극참여, 시차원 소극지원 ①, 무참여 무지원 ⑩ 순 평가)	필수	◆ ③ ② ① ⑩
		보행류율(이용 정도)	보행 친화 도로의 일도와 보행류율이 보행전용로, 보차운용로, social path로 구분하여 비교하였을때, 적절한가? (일도가 적절한 경우 5~85.733~55.074D 일대 S 값이 0.5 이상을 하는 경우 ③ ② ① ⑩ 순 평가)	필수	◆ ④ ② ① ⑩
내적요소 (보행내구성)	안전성	A1-1X.교통부문	교통 규제와 물리적 교통 억제를 통하여, 보행자 안전성, 보행성, 생활환경 개선이 이루어지고 있는가? (통과교 억제, 속도억제, 노상주차 억제, 보행환경 개선 모두 이루어졌을 경우 ④, 걸여된 경우 ③ ② ① ⑩ 순 평가)	필수	◆ ③ ② ① ⑩
		A1-2X.범죄부문	물리적 교통 억제를 통하여, 보행자 안전성, 보행성, 생활환경 개선이 이루어지고 있는가? (chicane, hum, choker, cul-de-sac, 시각적과 모두 서로 조화를 이루며 사용된 경우 ④, 걸여된 경우 ③ ② ① ⑩ 순 평가)	필수	◆ ④ ③ ② ① ⑩
	쾌적성	A2-1X.인접부문	교통 규제 및 교통억제가 보자 분리로 시기지 않고, 공간 상태에서 의사상으로 이루어지고 있는가? (인접건물과의 시선차단 정도, 공개공간의 연속성, 대지영역구분, 접근구역이상, 사유지구분 모두 서로 조화를 이루어 사용된 경우 ④, 걸여된 경우 ③ ② ① ⑩ 순 평가)	보통	◆ ④ ② ① ⑩
		A2-2X.구성부문	보행 친화 도로의 바닥이 대지이나 기존 보도와 차별화되어 구분되어 있는가? (포장재, 세로, 색, 줄운, 기로와의 대조로 차별화되어 있는 경우 ④, 걸여된 경우 ③ ② ① ⑩ 순 평가)	필수	◆ ③ ② ① ⑩
	편리성	A2-3X.휴게부문	보행 친화 도로가 인접한 휴게장과 화장실의 수는 적절하며, 위생 및 청결상태는 적절한가? (건물, 수목, 팔로워, 페트라, 천막 등 휴게장이 다양하게 구성되고, 벌지가 효과적이며 관리가 잘되어 있는 경우 ④, 걸여된 경우 ③ ② ① ⑩ 순 평가)	필수	◆ ④ ③ ② ① ⑩
		A2-4X.조경부문	조경은 실제, plant box, 분수와 같이 다양한 구성을 통하여 평화로운 분위기를 조성하는가? (위 구성요소가 가로경계구분, 휴식공간 조성, 공간적 풍부함, 시각적 풍부함, 벤치로의 활용 역할을 모두하는 경우 ④, 걸여된 경우 ③ ② ① ⑩ 순 평가)	보통	◆ ④ ② ① ⑩
	편리성	A3-1X.위생부문	보행 친화 도로에 휴게장과 화장실의 수는 적절하며, 위생 및 청결상태는 적절한가? (휴지통과 화장실의 수, 청결, 배수, 화재가 발생되었을 경우 ④, 걸여된 경우 ③ ② ① ⑩ 순 평가)	선택	◆ ④ ③ ② ① ⑩
		A3-2X.편의부문	보행 친화 도로 상의 소음과 우체통, 사이보드, 공유전화 등 편의 및 정보를 제공하는가? (위 구성요소가 모두 있거나, 특별한 시설이 구축되어 있는 경우 ④, 걸여된 경우 ③ ② ① ⑩ 순 평가)	선택	◆ ④ ② ① ⑩
	외적요소 (보행유도성)	B1-1X.도로구성	보행 친화 도로 상에서 시각적, 공간적으로 다양한 체험을 할 수 있는가? (시각적, 공간적으로 이루어져 다양한 체험을 할 수 있는 경우 ④, 걸여된 경우 ③ ② ① ⑩ 순 평가)	필수	◆ ③ ② ① ⑩
		B1-2X.토지구성	도로가 도시적 관광에서 다양하게 구성되어 있는가? (보도, 보행자용도로의 개수, 연장, 면적 및 구성방식이 다양한 경우 ④, 걸여된 경우 ③ ② ① ⑩ 순 평가)	보통	◆ ④ ③ ② ① ⑩
외적요소 (보행유도성)	연계성	B2-1X.연결성	보행 친화 도로가 인접한 프로그램들과 적극적으로 연계되어 다양하게 구성되어 있는가? (도로가 주유시설, 상업용도지역, 오스트리어스와 연계되어 있고, 외부공간의 결속구간 개수가 클수록 ④, 걸여된 경우 ③ ② ① ⑩ 순 평가)	필수	◆ ③ ② ① ⑩
		B2-2X.편의성	보행 친화 도로가 대중교통과의 연계로 통해 보행 친화 도로에 혼선을 해소하고 있는가? (보행 친화 도로를 사용하는 측면에서 자동차 통행 억제로 인한 불편성이 완전히 대중교통으로 해소되는 경우 ④, 그렇지 못한 경우 ③ ② ① ⑩ 순 평가)	보통	◆ ④ ③ ② ① ⑩
	연계성	B2-3X.보행접근성	자전거도로 및 시설이 구축되어 보행 친화 도로와 대중교통시설을 자전거로 연결하고 있는가? (자전거 네트워크 구축, 자전거 전용도로, 자전거 이용시설, 자전거 도로로 구축되어 있는 경우 ④, 그렇지 못한 경우 ③ ② ① ⑩ 순 평가)	보통	◆ ④ ③ ② ① ⑩
		B2-3X.보행접근성	대중교통과 자전거가 적절한 비율로 보행 친화 도로를 지원하고 있는가? (보차공간도로-자전거 대중교통이 유기적으로 잘 결합되어 있는 경우 ④, 그렇지 못한 경우 ③ ② ① ⑩ 순 평가)	필수	◆ ④ ③ ② ① ⑩
	편리성	B2-3X.보행접근성	교통 여객이 보행 친화 도로에서의 접근성을 보장받고 있는가? (친입구 턱계기, 경사로 기울기, 출입문, 적재문, 유효폭원 속면에서 접근성이 보장된 경우 ④, 그렇지 못한 경우 ③ ② ① ⑩ 순 평가)	선택	◆ ④ ③ ② ① ⑩
		B2-3X.보행접근성	보행 친화 도로 상에서 시각적, 공간적으로 다양한 체험을 할 수 있는가? (시각적, 공간적으로 이루어져 다양한 체험을 할 수 있는 경우 ④, 걸여된 경우 ③ ② ① ⑩ 순 평가)	필수	◆ ③ ② ① ⑩

Figure 32 코펜하겐 Frederiksborrgade 7 채크리스트

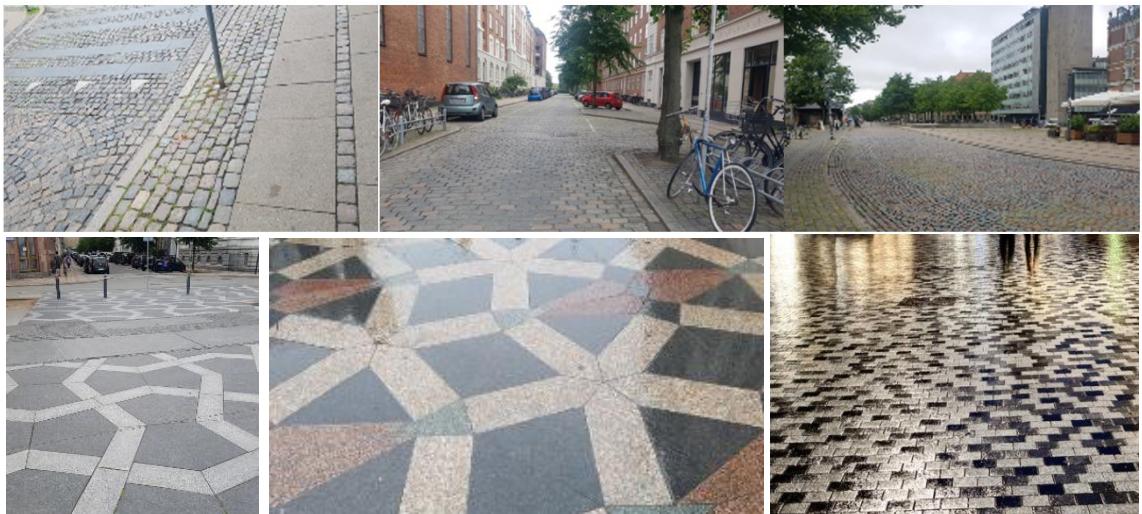
보행 친 화 도 로 평 가 지 표	일반요소	보행 친화 주제	주민들이 보행 친화 도로를 주제적으로 구성하고, 이를 물리적으로 관공서에서 지원하고 있는가? (주민적극참여, 시차일적극지원 ④, 주민적극참여, 시차원소극지원 ③, 주민소극참여, 시차원 소극지원 ①, 무참여 무지원 ⑩ 순 평가)	필수	◆ ③ ② ① ⑩
		보행류율(이용 정도)	보행 친화 도로의 일도와 보행류율이 보행전용로, 보차운용로, social path로 구분하여 비교하였을때, 적절한가? (일도가 적절한 경우 5~85.733~55.074D 일대 S 값이 0.5 이상을 하는 경우 ③ ② ① ⑩ 순 평가)	필수	◆ ④ ② ① ⑩
내적요소 (보행내구성)	안전성	A1-1X.교통부문	교통 규제와 물리적 교통 억제를 통하여, 보행자 안전성, 보행성, 생활환경 개선이 이루어지고 있는가? (통과교 억제, 속도억제, 노상주차 억제, 보행환경 개선 모두 이루어졌을 경우 ④, 걸여된 경우 ③ ② ① ⑩ 순 평가)	필수	◆ ③ ② ① ⑩
		A1-2X.범죄부문	물리적 교통 억제를 통하여, 보행자 안전성, 보행성, 생활환경 개선이 이루어지고 있는가? (chicane, hum, choker, cul-de-sac, 시각적과 모두 서로 조화를 이루며 사용된 경우 ④, 걸여된 경우 ③ ② ① ⑩ 순 평가)	필수	◆ ④ ③ ② ① ⑩
	쾌적성	A2-1X.인접부문	교통 규제 및 교통억제가 보자 분리로 시기지 않고, 공간 상태에서 의사상으로 이루어지고 있는가? (인접건물과의 시선차단 정도, 공개공간의 연속성, 대지영역구분, 접근구역이상, 사유지구분 모두 서로 조화를 이루어 사용된 경우 ④, 걸여된 경우 ③ ② ① ⑩ 순 평가)	보통	◆ ④ ② ① ⑩
		A2-2X.구성부문	보행 친화 도로의 바닥이 대지이나 기존 보도와 차별화되어 구분되어 있는가? (포장재, 세로, 색, 줄운, 기로와의 대조로 차별화되어 있는 경우 ④, 걸여된 경우 ③ ② ① ⑩ 순 평가)	필수	◆ ③ ② ① ⑩
	편리성	A2-3X.휴게부문	보행 친화 도로가 인접한 휴게장과 화장실의 수는 적절하며, 위생 및 청결상태는 적절한가? (건물, 수목, 팔로워, 페트라, 천막 등 휴게장이 다양하게 구성되고, 벌지가 효과적이며 관리가 잘되어 있는 경우 ④, 걸여된 경우 ③ ② ① ⑩ 순 평가)	필수	◆ ④ ③ ② ① ⑩
		A2-4X.조경부문	조경은 실제, plant box, 분수와 같이 다양한 구성을 통하여 평화로운 분위기를 조성하는가? (위 구성요소가 가로경계구분, 휴식공간 조성, 공간적 풍부함, 시각적 풍부함, 벤치로의 활용 역할을 모두하는 경우 ④, 걸여된 경우 ③ ② ① ⑩ 순 평가)	보통	◆ ④ ② ① ⑩
	편리성	A3-1X.위생부문	보행 친화 도로에 휴게장과 화장실의 수는 적절하며, 위생 및 청결상태는 적절한가? (휴지통과 화장실의 수, 청결, 배수, 화재가 발생되었을 경우 ④, 걸여된 경우 ③ ② ① ⑩ 순 평가)	선택	◆ ④ ③ ② ① ⑩
		A3-2X.편의부문	보행 친화 도로 상의 소음과 우체통, 사이보드, 공유전화 등 편의 및 정보를 제공하는가? (위 구성요소가 모두 있거나, 특별한 시설이 구축되어 있는 경우 ④, 걸여된 경우 ③ ② ① ⑩ 순 평가)	선택	◆ ④ ③ ② ① ⑩
외적요소 (보행유도성)	연계성	B1-1X.도로구성	보행 친화 도로 상에서 시각적, 공간적으로 다양한 체험을 할 수 있는가? (시각적, 공간적으로 이루어져 다양한 체험을 할 수 있는 경우 ④, 걸여된 경우 ③ ② ① ⑩ 순 평가)	필수	◆ ③ ② ① ⑩
		B1-2X.토지구성	도로가 도시적 관광에서 다양하게 구성되어 있는가? (보도, 보행자용도로의 개수, 연장, 면적 및 구성방식이 다양한 경우 ④, 걸여된 경우 ③ ② ① ⑩ 순 평가)	보통	◆ ④ ③ ② ① ⑩
	연계성	B2-1X.연결성	보행 친화 도로가 인접한 프로그램들과 적극적으로 연계되어 다양한 체험을 할 수 있는가? (도로가 주유시설, 상업용도지역, 오스트리어스와 연계되어 있고, 외부공간의 결속구간 개수가 클수록 ④, 걸여된 경우 ③ ② ① ⑩ 순 평가)	필수	◆ ③ ② ① ⑩
		B2-2X.편의성	보행 친화 도로가 대중교통과의 연계로 통해 보행 친화 도로에 혼선을 해소하고 있는가? (보행 친화 도로를 사용하는 측면에서 자동차 통행 억제로 인한 불편성이 완전히 대중교통으로 해소되는 경우 ④, 그렇지 못한 경우 ③ ② ① ⑩ 순 평가)	보통	◆ ④ ③ ② ① ⑩
	연계성	B2-3X.보행접근성	자전거도로 및 시설이 구축되어 보행 친화 도로와 대중교통시설을 자전거로 연결하고 있는가? (자전거 네트워크 구축, 자전거 전용도로, 자전거 이용시설, 자전거 도로로 구축되어 있는 경우 ④, 그렇지 못한 경우 ③ ② ① ⑩ 순 평가)	보통	◆ ④ ③ ② ① ⑩
		B2-3X.보행접근성	대중교통과 자전거가 적절한 비율로 보행 친화 도로를 지원하고 있는가? (보차공간도로-자전거 대중교통이 유기적으로 잘 결합되어 있는 경우 ④, 그렇지 못한 경우 ③ ② ① ⑩ 순 평가)	필수	◆ ④ ③ ② ① ⑩
	편리성	B2-3X.보행접근성	교통 여객이 보행 친화 도로에서의 접근성을 보장받고 있는가? (친입구 턱계기, 경사로 기울기, 출입문, 적재문, 유효폭원 속면에서 접근성이 보장된 경우 ④, 그렇지 못한 경우 ③ ② ① ⑩ 순 평가)	선택	◆ ④ ③ ② ① ⑩
		B2-3X.보행접근성	보행 친화 도로 상에서 시각적, 공간적으로 다양한 체험을 할 수 있는가? (시각적, 공간적으로 이루어져 다양한 체험을 할 수 있는 경우 ④, 걸여된 경우 ③ ② ① ⑩ 순 평가)	필수	◆ ③ ② ① ⑩

Figure 33 코펜하겐 Enghave Pl.9 채크리스트

3.4.3 디테일 요소



코펜하겐의 대표적 관광거리인 Stroget 는 전구간이 보행전용도로로 설정되어있다. 차량통행의 경우 한시적으로 상업관련 유통차량 및 순찰차량과 같은 서비스 차량만이 통행가능하며, 이외의 차량은 지나갈 수 없다. 게다가, 이륜차량이나 자전거의 통행도 금지되어있는데, 이는 보행자의 안전을 도모함과 동시에 보행속도를 늦춰서 자연스럽게 북유럽 최대의 상업거리가 될 수 있었다. 차량통제를 위해 거리 입구에는 보행전용도로라는 싸인과 함께, 볼라드가 길게 설치되어있는데, 이는 실제 벤치역할도 할 수 있도록 600mm 정도의 높이로 설치되어 다양도로 사용되고있다. 거리에는 건물과 건물을 이어서 거리 중간에 등이 달려있어서 가로등에 필요한 공간까지도 보행에 더 확장시키고 있다.



보행자 도로와 비슷한 재료를 패턴을 달리하여 자동차도로와 자전거도로는 제한하고 있다. 또한, 보행자 도로 주변에는 자전거 거치대와 벤치, 그리고 녹지와 플랜트 박스가 적절히 배치되어 보행자들을 즐겁게 하고 보행 내구성을 높인다. 이외에도, 보행자 도로에는 유모차 및 보행보조기를 위해 차도에 없는 이음새가 매끈한 포장을 하여 보행을 돋는 모습이다. 이렇게, 도로포장만 보아도 단순히 보도블럭을 쌓아 놓은 것이 아니라, 어디가 자동차도로인지, 그리고 어떠한 배려가 들어가 있는지 확인할 수 있었다.

또한, 이런 도로포장은 단순히 도시 인프라로 일괄 처리되는 것이 아니라, 거리마다

다른 패턴으로 디자인되어있고, 이런 거리의 pavement 들은 걷는 사람들로 하여금 기분을 좋게 만들고, 이거리가 어떤 거리인지 인지적으로 도움을 줌으로써 보행을 지원하게 된다.



조금 시내를 지나 주거지역을 찾아 갔을때에는 조금은 다른 방법으로 보차공존도로를 구축하고 있었는데, 양 옆으로 보행 전용도로에는 단차를 살짝 두어 차의 진입을 막고, 한쪽으로 주차지역으로 사용하여 보행자를 보호하고 있었다.

또한, 중간의 길은 보차공존도로인 만큼 싸인과 함께 장애물을 설치하여 차량의 속도를 줄이고 있었는데, 특이하게도 전체구간에 설치해 놓은 것이 아니라, 주택지의 입구와 출구에만 설치해 놓은 모습을 볼 수 있었다. 이 곳에는 플랜트식재와 볼라드를 설치해서 자연스럽게 초크 역할을 하면서도 그 옆에는 스피드 쿠션을 설치해 놓았고, 반대편에는 반대 순서로 설치하여 자연스러운 시케인을 만들었으며 차량의 속도를 현저히 낮추면서도 이곳이 다른 도로와 다르다는 것을 인지시켜 주는 상징임을 확인 할 수 있었다.



거리의 주변에는 다양한 조각상 및 예술품 뿐 아니라, 시민들도 참여해서 자신의 집 앞 벤치를 모자이크로 꾸미곤 한다. 보행도로 옆 놀이공간과 공사가림막을 예술품으로 만들고, 그위에 전시를 해놓은 모습을 확인할 수 있었다. 이외에도, 많은 도로의 시설물들이 보행을 즐겁게 만들고 있었다.

3.4.4 소결



덴마크의 보차공존도로는 다른 지역에 비해 도로포장을 통한 인지적 구성을 적극적으로 활용하는 모습을 쉽게 찾아 볼 수 있었다. 또한, 도심지역의 주거단지 앞에서는 차량의 폭을 자전거 거치대와 조경식재, 그리고 양 옆으로 주차시설을 통해 도로 폭을 제한시키는 모습 역시 확인 할 수 있었다.

다만, 공동주택지역의 경우에는 다른 개인주택지역이나 도심지역 도로와는 다르게 보차공존 도로임에도 보행자들이 보행 이외에는 많이 이용하지 않았는데, 이는 덴마크의 도심 주거유형과 관계있었다. 덴마크 도심의 공동주택은 대개 한 블록 내의 4 개에서 5 개의 건물들이 *backyard* 를 공유하여 폐쇄형 공동 중정을 가지고 있는 만큼, 보통 아이들이 놀거나 사람들이 사교활동을 할 때에는 코펜하겐 시외와는 다르게 중정에서 활동을 주로 하기 때문에, 보차 공존도로로 확실히 사용되지는 않았다.

하지만, 개인주택지역이나 도심지역의 경우에는 주민들이 적극적으로 도로를 가꾸며 벤치나 초화류 혹은 플랜트 박스를 이용해 집앞을 꾸미며 도로에 대한 주인의식을 지녔고, 이를 적극적으로 활용하여 집앞 도로에서 휴식을 취하고 일상을 즐기며 햇살을 즐기는 모습을 쉽게 발견할 수 있었다.

또한, 기존의 도로가 폭이 좁은 경우에는 스피드쿠션과 식재를 결합하여 사선으로 배치하여 한시적으로 시케인을 조성하고, 이를 도로 입구 양단에 설치하여 도로에 진입하는 차량의 속도를 현저히 저감시켜서 도로의 안전을 추구하는 모습은 우리나라의 도로폭이 좁은 도로에서도 적용가능할 것으로 생각된다.

이와 함께 도시 전체가 자전거도로를 적극적으로 구성하며, 도로의 양단에는 공원이나 놀이시설을 적절히 배치하여 도로의 내구성이나 유도성을 모두 구성하는 모습은 걷기좋은 도시로 손꼽히는 코펜하겐의 모습을 발견할 수 있었다.

4. 한국의 주거지역 거리 분석 및 비교

4.1 한국의 주거지역 분석



Figure 34 서울 연희로 31 길 체크리스트

산줄기 위에 있는 지형적 영향과 대중교통으로부터의 일정 격리로 인해 서대문구 대표 주택지역으로 뽑히는 연희동은 대부분의 도로가 1 차선이며, 도로는 인도가 따로 구축되어있지 않아서 다른 의미의 ‘보차공존도로’가 구축되어 있다. 특히 연희로 31 길은 어린이공원과 초등학교가 공동주택과 개인주택단지와 함께 붙어있어서 북유럽 국가의 대표 거리들과 비교가능하기 때문에 우리나라의 주거지역 분석 대상으로 삼았다.

보행친화도로 평가지표	일반요소	보행 친화 주체	주민들이 보행 친화 도로를 주체적으로 구성하고, 이를 물리적으로 관공서에서 지원하고 있는가? (주민적극참여, 시장적극참여 ④, 주민적극참여, 시차원소극지원 ③, 주민소극참여, 시차원 적극지원 ②, 주민소극참여, 시차원 적극지원 ①, 무참여 무지원 ① 순 평가)	필수 ④ ③ ② ❶ ②
		보행률율(이용 정도)	보행 친화 도로의 일도와 보행률율이 보행환경, 보차공존율, social path로 구분하여 비교하였을때, 적절한가? (밀도가 적절한 경우 S=73.3%~55.0%TD 일때 5% 끝이 0.5 이상을 유지하는 경우 ④, 0.1씩 감소하는 경우 ③ ② ① ① 순 평가)	필수 ❶ ③ ② ① ①
내적요소(보행내구성)	안전성	A1-1X.교통부문	교통 규제와 물리적 교통 억제를 통하여, 보행자 안전과, 보행환경 개선이 이루어지고 있는가? (통과교 억제, 속도제한제, 노상주차제, 보행환경 개선 도로로 조화를 이루며 사용된 경우 ④, 걸어된 경우 ③ ② ① ① 순 평가)	필수 ④ ③ ② ❶ ②
		A1-2X.범죄부문	물리적 교통 억제와 보행내구성이 종합적으로 사용되고 있는가? (chicane, hump, choker, cult-sac, 사각지대과 모로로 조화를 이루며 사용된 경우 ④, 걸어된 경우 ③ ② ① ① 순 평가)	필수 ④ ③ ② ❶ ②
	쾌적성	A2-1X.인접부문	교통 규제 및 교통억제가 보자 분위를 시키지 않고, 공존 상황에서 외사람으로 이루어지고 있는가? (자녀친 교통규제 및 물리적 교통억제가 교통 안전 통제로 이루어지지 않고, 억제 및 저속 운전을 유도하는 경우 ④, 그렇지 못한 경우 ③ ② ① ① 순 평가)	보통 ④ ③ ② ① ❶
내적요소(보행내구성)	쾌적성	A2-2X.구성부문	보행 친화 도로가 안전성과 충돌에서 범위로부터 보장되어 있는가? (보행지도로 폭 및 사거리, 청소, 유기관리, 조성, 안전시설 모두 조화를 이루며 사용된 경우 ④, 걸어된 경우 ③ ② ① ① 순 평가)	필수 ④ ③ ② ❶ ②
		A2-3X.휴게부문	보행 친화 도로가 안전성과 충돌에서 범위로부터 보장되어 있는가? (인접건물과의 시선연결, 안경지, 사무지역 대비 적극적으로 대응하여 구성되어있는가?)	선택 ④ ③ ② ① ❶
	A2-4X.조경부문	A3-1X.위생부문	보행 친화 도로의 바닥이나 기준, 보도와 치법으로 구성되어 있는가? (포장면, 대로, 세로, 색, 출입, 기로와의 레벨 모두 서로 조화를 이루며 사용된 경우 ④, 걸어된 경우 ③ ② ① ① 순 평가)	필수 ④ ③ ② ❶ ②
편리성	편리성	A3-2X.편의부문	보행 친화 도로의 천장 및 벽면은 세밀성을 보여할수 있도록 구성되어 있는가? (건물, 수목, 팔로터, 빌라, 건물 등의 천장이 다양하게 구성되어 있으며 관리가 잘되어있는 경우 ④, 걸어된 경우 ③ ② ① ① 순 평가)	필수 ④ ③ ② ❶ ②
		A3-3X.정보부문	조경은 식재, plant box, 문수와 같이 다양하고 구조화된 조경으로 풍광과 폭포성을 보장하고 있는가? (위 구조요소가 가로수계구조, 공간적 풍부함, 헌지로의 활용 예함을 모두하는 경우 ④, 걸어된 경우 ③ ② ① ① 순 평가)	보통 ④ ③ ② ❶ ②
	B1-1X.도로구성	B1-2X.토지구성	보행 친화 도로에 휴게용 및 화장실의 수를 적극하여, 위생, 청결, 비누, 화제가 보장되어 있는가? (휴지통과 화장실의 수, 위생, 청결, 비누, 화제가 보장되어 있는 경우 ④, 걸어된 경우 ③ ② ① ① 순 평가)	선택 ④ ❶ ② ① ❶
외적요소(보행유동성)	다양성	B1-2X.토지구성	보행 친화 도로 상에 소형 및 유색화, 사이보드, 공공전화 등 편의 및 정보를 제공하는가? (위의 구조요소가 모두 있거나, 특별한 시설이 구축되어있는 경우 ④, 걸어된 경우 ③ ② ① ① 순 평가)	선택 ④ ③ ❶ ① ❶
		B2-1X.연결성	보행 친화 도로 상에서 시각적, 공간적으로 다양한 체험을 할 수 있는가? (시각적, 공간적으로 미리지기 다양한 구성되어있는 경우 ④, 걸어된 경우 ③ ② ① ① 순 평가)	필수 ④ ③ ② ❶ ②
	B2-2X.편의성	B2-3X.보행접근성	도로가 도시적 관점에서 도로로 다양한하게 구성되어 있는가? (도로, 보행자용도로, 물의 개수, 연장, 면적 및 구설방식이 다양한 경우 ④, 걸어된 경우 ③ ② ① ① 순 평가)	보통 ④ ③ ② ❶ ②
	B2-3X.보행접근성		보행 친화 도로가 다양한 프로그램들로 적극적으로 연결되어 있는가? (도로가 주도시설, 상점용도로, 오픈스페이스와 연계되어있고, 외부공간과 접속구간 개수가 클수록 ④, 걸어된 경우 ③ ② ① ① 순 평가)	필수 ④ ③ ② ❶ ②
			보행 친화 도로가 대중교통과의 연계통로에 보행 친화에서 오는 불편함을 해소하고 있는가? (보행 친화 도로를 사용하는 측면에서 자동차 통행 억제로 인한 불편성이 원천히 대중교통으로 해소되는 경우 ④, 그렇지 못한 경우 ③ ② ① ① 순 평가)	보통 ④ ❶ ② ① ❶
			자전거도로 및 시설이 구축되어 보행 친화 도로와 대중교통사람을 자전거가 연결하고 있는가? (자전거 네트워크 구축, 자전거 전용도로, 자전거 전용시설, 자전거 도로 구성방식이 잘 구축되어있는 경우 ④, 그렇지 못한 경우 ③ ② ① ① 순 평가)	보통 ④ ③ ② ❶ ②
			대중교통과 자전거가 적절한 비율로 보행 친화 도로를 지원해주고 있는가? (보차공존도로-자전거 대중교통이 유기적으로 잘 결합되어있는 경우 ④, 그렇지 못한 경우 ③ ② ① ① 순 평가)	필수 ④ ③ ② ❶ ②
			교통 야간이 보행 친화 도로에서의 접근성을 보장하고 있는가? (진입구 턱계기, 경사로, 기울기, 출입문, 척자문, 유효폭원 축면에서 접근성이 보장된 경우 ④, 그렇지 못한 경우 ③ ② ① ① 순 평가)	선택 ④ ③ ❶ ① ❶

Figure 35 서울 연희로 31 길 체크리스트



Figure 36 서울 삼청로 5 길 체크리스트

연희로 31 길과 더불어 서울의 대표적인 보행거리인 삼청로 길을 비교분석 대상거리로 삼았다. 삼청로의 경우 ‘북촌’이라 불리우는 근대이전의 도시조직을 가지고 있는 도시일 뿐 아니라 시차원에서 서울시의 대표 보행거리로 손꼽는 거리이므로, 여러 보행보조시설들이 설치되어있으므로, 북유럽 국가의 도심의 대표 보행거리와 비교가 가능하다. 특히 삼청로 5 길은 차량의 통행의 목적이 다른 삼청로길보다 통과차량이 많고 관광차량이 적으며, 사람들이 북촌 한옥마을로 오르기 위해 이용하는 대표적인 도로이기 때문에 적절하다고 생각된다.

보행친화도로 평가지표	일반요소	보행 친화 주제	주민들이 보행 친화 도로를 주제적으로 구성하고, 이를 물리적으로 관공서에서 지원하고 있는가? (주민설계방법, 시차원적국지원 ④, 주민설계방법, 시차원적국지원 ④, 주민소극참여, 시차원 소극지원 ①, 무하여 무지원 ① 순 평가)					
		보행유동(이용 정도)	필수 ④ ③ ◆ ① ⑥ 필수 ◆ ③ ② ① ⑥					
내적요소 (보행내구성)	안전성	A1-1X. 교통부문	교통 규제와 물리적 교통 억제를 통하여, 보행자 안전성, 보행환경 개선이 이루어지고 있는가? (통과교통억제, 속도억제, 노상차지 억제, 보행환경 개선 모색이 이루어졌을 경우 ④, 결여된 경우 ③ ② ① ⑥순 평가)	필수 ④ ③ ◆ ② ④ ③	필수 ④ ③ ◆ ① ⑥	필수 ④ ③ ◆ ② ① ⑥	필수 ④ ③ ◆ ② ① ⑥	
		A1-2X. 범주부문	교통 규제 및 교통억제가 보자 경지가 사라지 않고, 공존 상태에서 의사상으로 이루어지고 있는가? (거리친 교통 규제 및 물리적 교통억제가 교통 양체로 이루어지지 않고, 억제 및 속도 운전을 유도하는 경우 ④, 그렇지 못한 경우 ③ ② ① ⑥순 평가)	보통 ④ ③ ② ① ◆	필수 ④ ③ ◆ ② ① ⑥	필수 ④ ③ ◆ ② ① ⑥	필수 ④ ③ ◆ ② ① ⑥	
		A1-3X. 경계부문	보행 친화 도로가 안전성 측면에서 범죄로부터 보호되어있었나? (보행으로 속 및 시장 경지, 부지관리, 조경, 안전시설 모색 시로 조화를 이루며 사용된 경우 ④, 결여된 경우 ③ ② ① ⑥순 평가)	필수 ④ ③ ◆ ② ① ⑥	선택 ◆ ③ ② ① ⑥	필수 ④ ③ ◆ ② ① ⑥	선택 ◆ ③ ② ① ⑥	
	쾌적성	A2-1X. 인접부문	보행 친화 도로가 인접건물, 인접지, 사용지에 대해 적극적으로 대응하여 구성되어있었나? (인접건물과의 시너지단 정도, 공기공란과의 연속성, 대지구역구역과의 경계율이상, 사용자구분 모두 서로 조화를 이루어 사용된 경우 ④, 결여된 경우 ③ ② ① ⑥순 평가)	선택 ◆ ③ ② ① ⑥	필수 ④ ③ ◆ ② ① ⑥	선택 ◆ ③ ② ① ⑥	필수 ④ ③ ◆ ② ① ⑥	
		A2-2X. 성분부문	보행 친화 도로의 바닥나 기준 보수와 차별화도록 구성되어있었나? (포장재단, 재료, 색, 출근, 기로와의 차별화 모두 서로 조화를 이루며 사용된 경우 ④, 결여된 경우 ③ ② ① ⑥순 평가)	필수 ④ ③ ◆ ② ① ⑥	보통 ④ ③ ② ① ◆	필수 ④ ③ ◆ ② ① ⑥	선택 ◆ ③ ② ① ⑥	
		A2-3X. 휴게부문	보행 친화 도로가 휴게 및 벤치는 체류장을 보유할수 있도록 구성되어있었나? (건물, 수목, 편의점, 파고라, 천막 등이 천성이 다양하게 구현되고, 벤치가 휴게적이며 관리가 잘되어있는 경우 ④, 결여된 경우 ③ ② ① ⑥순 평가)	필수 ④ ③ ◆ ② ① ⑥	보통 ④ ③ ② ① ◆	필수 ④ ③ ◆ ② ① ⑥	선택 ◆ ③ ② ① ⑥	
	편리성	A2-4X. 조경부문	조경장, 식재, plant box, 분수 등이 다양한 구성으로 풍광 쾌적성을 보장하고 있는가? (위 구성요소가 기후경계구역, 햇빛공간 조성, 공간적 풍부함, 벤치로의 활용 역할을 모두하는 경우 ④, 결여된 경우 ③ ② ① ⑥순 평가)	선택 ◆ ③ ② ① ⑥	필수 ④ ③ ◆ ② ① ⑥	선택 ◆ ③ ② ① ⑥	필수 ④ ③ ◆ ② ① ⑥	
		A3-1X. 위생부문	보행 친화 도로에 화장실 및 화장기의 수는 충분하여, 위생 및 청결상에는 적절한가? (화장실과 화장기의 수, 위생, 청결, 배수, 화재?) 보장되어있는 경우 ④, 결여된 경우 ③ ② ① ⑥순 평가)	선택 ◆ ③ ② ① ⑥	필수 ④ ③ ◆ ② ① ⑥	선택 ◆ ③ ② ① ⑥	선택 ◆ ③ ② ① ⑥	
		A3-2X. 편의부문	보행 친화 도로 상에 편의점 및 우체통, 사인보드, 공중전화 등 편의 및 정보를 제공하는가? (위 구성요소가 모두 있거나, 특별한 시설이 도출되어있는 경우 ④, 결여된 경우 ③ ② ① ⑥순 평가)	선택 ◆ ③ ② ① ⑥				
외적요소 (보행유동성)	다양성	B1-1X. 도로구성	보행 친화 도로 상에서 시각적, 공간적으로 다양한 체험을 할 수 있는가? (시각적, 공간적으로 이미지가 다양하게 구성되어있는 경우 ④, 결여된 경우 ③ ② ① ⑥순 평가)	필수 ④ ③ ◆ ① ⑥	보통 ④ ③ ② ④ ◆ ③	보통 ④ ③ ② ④ ◆ ③	필수 ④ ③ ◆ ① ⑥	
		B1-2X. 도로지구성	도로가 도시적 관점에서 다양하게 구성되어있는가? (보도, 보행자용도로, 물의 개수, 면적, 면적 및 구성방식이 다양한 경우 ④, 결여된 경우 ③ ② ① ⑥순 평가)	보통 ④ ③ ② ④ ◆ ③	보통 ④ ③ ② ④ ◆ ③	보통 ④ ③ ② ④ ◆ ③	필수 ④ ③ ◆ ① ⑥	
		B2-1X. 연계성	도시적 관점에서 도로의 주변에 보행환경 및 도시환경, 녹지로 적절히 구축되어있었나? (보행공간, open space, 도시공원, 녹지공간, 도시자연녹지가 다양한 경우 ④, 결여된 경우 ③ ② ① ⑥순 평가)	필수 ④ ③ ◆ ① ⑥	보통 ④ ③ ② ④ ◆ ③	보통 ④ ③ ② ④ ◆ ③	필수 ④ ③ ◆ ① ⑥	
	연계성	B2-2X. 편의성	보행 친화 도로가 인접한 프로그램들과 적극적으로 연계되어 보장되어있었나? (도로가 주거시설, 상업용도지역, 오픈스페이스와 연계되어있고, 외부공간과의 결속구간 개수가 풍수록 ④, 결여된 경우 ③ ② ① ⑥순 평가)	보통 ④ ③ ② ④ ◆ ③	보통 ④ ③ ② ④ ◆ ③	보통 ④ ③ ② ④ ◆ ③	필수 ④ ③ ◆ ① ⑥	
		B2-3X. 보행 접근성	보행 친화 도로가 대중교통과의 연계를 통해 보행 친화화에 오는 불편함을 해소하고 있는가? (보행 친화 도로를 사용하는 측면에서 자동차 통행 억제로 인한 불편함이 완전히 대중교통으로 해소되는 경우 ④, 그렇지 못한 경우 ③ ② ① ⑥순 평가)	보통 ④ ③ ② ④ ◆ ③	보통 ④ ③ ② ④ ◆ ③	보통 ④ ③ ② ④ ◆ ③	필수 ④ ③ ◆ ① ⑥	
		B2-4X. 교통약자	자전거도로 및 시설이 구축되어 보행 친화 도로와 대중교통사용자와 자전거가 연결하고 있는가? (자전거 네비워크 구축, 자전거 관통도로, 자전거 이용시 자전거 도로 구상방식이 잘 구축되어있는 경우 ④, 그렇지 못한 경우 ③ ② ① ⑥순 평가)	보통 ④ ③ ② ④ ◆ ③	보통 ④ ③ ② ④ ◆ ③	보통 ④ ③ ② ④ ◆ ③	선택 ◆ ③ ② ① ⑥	
		B2-5X. 교통약자	교통 약자가 보행 친화 도로에서의 접근성을 보장하고 있는가? (진입구 체계화, 경사로 기울기, 출입문, 계단을, 유휴폭원 축민에서 접근성이 보장된 경우 ④, 그렇지 못한 경우 ③ ② ① ⑥순 평가)	선택 ◆ ③ ② ① ⑥				

Figure 37 서울 삼청로 5 길 체크리스트

4.2 해외 사례와 비교 분석

체크리스트 작성지

보행친화도로 평가지표	일반요소	보행 친화 주체	주민들이 보행 친화 도로를 주체적으로 구성하고, 이를 물리적으로 관공서에서 지원하고 있는가? (주민적극참여, 시차원적극지원 ④, 주민적극참여, 시차원적극지원 ③, 주민소극참여, 시차원 소극지원 ①, 무참여 무지원 ⑩ 순 평가)	필수	④ ③ ② ① ⑩
		보행류율(이용 정도)	(일도가 적절한 경우 5~85.733~55.074D 일도 S 같이 0.5 이상을 유지하는 경우 ④, 0.1% 감소하는 경우 ③ ② ① ⑩ 순 평가)	필수	④ ③ ② ① ⑩
내적요소(보행내구성)	안전성	A1-1X.교통부문	교통 규제와 물리적 교통 억제를 통하여, 보행자 안전성, 보행환경 개선이 이루어지고 있는가? (종교교통제한, 속도제한, 노상주차 제한, 보행환경 개선 모두 이루어졌을 경우 ④, 결여된 경우 ③ ② ① ⑩ 순 평가)	필수	④ ③ ② ① ⑩
		A1-2X.범죄부문	물리적 교통 억제를 유발하는 구조요소들이 종합적으로 사용되고 있는가? (chicane, hump, choker, cul-de-sac, 사각지대화 및 모자이코 세로 조화를 이루어 사용된 경우 ④, 결여된 경우 ③ ② ① ⑩ 순 평가)	필수	④ ③ ② ① ⑩
		A2-1X.인접부문	교통 규제 및 교통억제가 보자 분위를 시키지 않고, 공존 상황에서 의사상으로 이루어지고 있는가? (인접건물과의 시선차단, 경계, 공개공간의 연속성, 대지인구분, 접근성이 어렵거나 사유지구분 모두 서로 조화를 이루어 사용된 경우 ④, 결여된 경우 ③ ② ① ⑩ 순 평가)	필수	④ ③ ② ① ⑩
		A2-2X.구성부문	보행 친화 도로의 바닥재 대지재 기준 보도와 차별화로 구성되어 있는가? (보행대체, 재생, 색, 줄눈, 카포와의 레벨차 모두 서로 조화를 이루어 사용된 경우 ④, 결여된 경우 ③ ② ① ⑩ 순 평가)	필수	④ ③ ② ① ⑩
		A2-3X.유계부문	보행 친화 도로의 천장 및 벽화는 체험성을 보완할 수 있도록 구성되어 있는가? (언, 수목, 팔로티, 파티션, 천막 등으로 천장이나 벽화가 흐리적이거나 관리가 끝되어 있는 경우 ④, 결여된 경우 ③ ② ① ⑩ 순 평가)	필수	④ ③ ② ① ⑩
	쾌적성	A2-4X.조경부문	조경은 식재, plant box, 문수와 같은 다양한 구성물을 통하여 풍경을 보강하고 있는가? (위기요소로 기록경관과 유품공간 조성, 공개적 풍경, 자연적 풍경, 벤치와의 활용 역할을 모두하는 경우 ④, 결여된 경우 ③ ② ① ⑩ 순 평가)	보통	④ ③ ② ① ⑩
		A3-1X.위생부문	보행 친화 도로에 휴지통 및 환경의 수질, 청결, 위생 및 깨끗함을 보장하는가? (휴지통과 환경설수, 위생교체, 배수, 화제가 등장되어 있는 경우 ④, 결여된 경우 ③ ② ① ⑩ 순 평가)	선택	④ ③ ② ① ⑩
		A3-2X.편의부문	보행 친화 도로 상에 소형점 및 유체보드, 시내보드, 공공전화 등 편의 및 정보를 제공하는가? (위의 구성요소가 모두 있거나, 특별한 사례가 구축되어 있는 경우 ④, 결여된 경우 ③ ② ① ⑩ 순 평가)	선택	④ ③ ② ① ⑩
		A3-3X.경보부문	보행 친화 도로 상에서 시각적, 공간적으로 다양한 체험을 할 수 있는가? (시각적, 공간적으로 이미지가 다양하게 구현되어 있는 경우 ④, 결여된 경우 ③ ② ① ⑩ 순 평가)	선택	④ ③ ② ① ⑩
		B1-1X.도로구성	도로가 도시적 관점에서 다양하게 구성되어 있는가? (보도, 보행자용도로, 물의 개수, 연장, 면적 및 구성방식이 다양한 경우 ④, 결여된 경우 ③ ② ① ⑩ 순 평가)	필수	④ ③ ② ① ⑩
외적요소(보행유도성)	다양성	B1-2X.토지구성	도시적 관점에서 도로의 주변이 보행환경 및 도시공원, 녹지와 적절히 구축되어 있는가? (보행환경, open space, 도시공원, 녹지, 나무, 시장연녹지가 다양한 경우 ④, 결여된 경우 ③ ② ① ⑩ 순 평가)	보통	④ ③ ② ① ⑩
		B2-1X.연결성	보행 친화 도로가 인접한 프로그램들을 적극적으로 연계되어 연결성이 보강되어 있는가? (도로가 주로 도로, 삼거리에서 자동차 통행 억제로 인한 불편함을 완화하는 경우 ④, 결여된 경우 ③ ② ① ⑩ 순 평가)	필수	④ ③ ② ① ⑩
		B2-2X.편의성	보행 친화 도로를 사용하는 측면에서 자동차 통행 억제로 인한 불편함을 완화하는 대중교통으로 해소되는 경우 ④, 그렇지 못한 경우 ③ ② ① ⑩ 순 평가) (자전거 네트워크 구축, 자전거 전용으로 자전거 이용시설, 자전거 도로로 구성방식이 잘 구현되어 있는 경우 ④, 그렇지 못한 경우 ③ ② ① ⑩ 순 평가)	보통	④ ③ ② ① ⑩
		B2-3X.보행접근	대중교통과 자전거가 적절한 비율로 보행 친화 도로를 지원해 주고 있는가? (보행자용도로가 유기적으로 잘 결합되어 있는 경우 ④, 그렇지 못한 경우 ③ ② ① ⑩ 순 평가)	필수	④ ③ ② ① ⑩
		B3-1X.환경	교통 억제가 보행 친화 도로에의 접근성을 보강하고 있는가? (친환경 턱제기, 경사로 기울기, 출입문, 적재물, 유효폭원 확면에서 접근성이 보장된 경우 ④, 그렇지 못한 경우 ③ ② ① ⑩ 순 평가)	선택	④ ③ ② ① ⑩
	연계성	B3-2X.기타	보행 친화 도로가 주변 환경과 적극적으로 연계되어 있는가? (보행 친화 도로가 주변 환경과 적극적으로 연계되어 있는 경우 ④, 결여된 경우 ③ ② ① ⑩ 순 평가)	필수	④ ③ ② ① ⑩
		B3-3X.기타	보행 친화 도로가 주변 환경과 적극적으로 연계되어 있는가? (보행 친화 도로가 주변 환경과 적극적으로 연계되어 있는 경우 ④, 결여된 경우 ③ ② ① ⑩ 순 평가)	필수	④ ③ ② ① ⑩
		B3-4X.기타	보행 친화 도로가 주변 환경과 적극적으로 연계되어 있는가? (보행 친화 도로가 주변 환경과 적극적으로 연계되어 있는 경우 ④, 결여된 경우 ③ ② ① ⑩ 순 평가)	필수	④ ③ ② ① ⑩
		B3-5X.기타	보행 친화 도로가 주변 환경과 적극적으로 연계되어 있는가? (보행 친화 도로가 주변 환경과 적극적으로 연계되어 있는 경우 ④, 결여된 경우 ③ ② ① ⑩ 순 평가)	필수	④ ③ ② ① ⑩
		B3-6X.기타	보행 친화 도로가 주변 환경과 적극적으로 연계되어 있는가? (보행 친화 도로가 주변 환경과 적극적으로 연계되어 있는 경우 ④, 결여된 경우 ③ ② ① ⑩ 순 평가)	필수	④ ③ ② ① ⑩

Figure 38 체크리스트 작성지

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	일반평균	가중평균	도시별평균	도시별가중평균	
네덜란드	암스테르담 Nieuwe Looiersdwarsstraat	4	3	3	2	4	3	2	3	3	2	4	3	4	2	4	2	3	2	58	72.7708				
	암스테르담 Valckenierstraat	4	2	3	2	3	4	4	2	4	2	3	2	3	3	3	4	4	3	60	75.1042	61	76.40104167		
	로테르담 Binnenrotte	4	2	3	2	4	4	4	2	3	3	2	3	2	4	2	2	4	2	59	73.0417				
스위스	로테르담 Frans Coenenstraat	4	2	3	3	4	4	2	4	3	3	4	3	4	4	3	4	4	2	67	84.6875				
	취리히 Brunniwiesen strasse	4	3	3	4	3	3	2	4	3	4	1	2	4	4	3	4	2	3	61	79.4167				
	취리히 Zeppelin strasse	4	1	2	4	3	2	3	1	4	3	2	2	3	4	4	3	4	3	58	72.3125	59.5	75.69791667		
	바젤 Turner strasse	4	1	4	3	4	2	3	3	2	3	2	2	4	3	4	4	3	2	60	75.7708				
	바젤 Blaues strasse	4	1	4	3	4	3	3	4	2	3	2	1	4	3	3	4	4	2	59	75.2917				
영국 런던	런던 Penn street	4	4	3	2	3	4	4	1	2	2	1	4	3	2	3	3	4	2	58	72.3542				
	런던 Green street, mayfair	4	2	4	4	4	3	2	4	1	2	2	3	3	2	4	2	3	3	55	71.2292	58.75	73.46875		
	런던 Regent street	4	4	1	1	1	4	4	0	3	4	3	4	4	2	3	4	4	3	61	74.9167				
	런던 Oxford street	4	4	1	1	0	4	4	1	4	3	4	2	4	3	4	4	4	2	61	75.375				
덴마크	코펜하겐 stroget	4	4	4	2	2	4	3	4	4	2	4	2	4	4	4	4	4	3	69	87.4792				
	코펜하겐 Kobmagergade 53	4	4	3	2	3	2	4	2	4	4	3	1	4	2	3	4	2	3	59	75.1875	63.5	80.46875		
	코펜하겐 Frederiksborggade 7	4	3	4	2	3	4	4	4	2	3	2	3	4	4	2	4	3	3	65	82.0417				
	코펜하겐 Enghave Pl.9	4	2	4	4	3	3	4	4	2	4	1	1	4	3	3	2	4	2	61	77.1667				
서울	서울 연희로31길	1	4	1	1	0	1	0	1	1	3	2	0	1	1	1	3	1	2	27	32.7917	33	41		
	서울 삼청로5길	2	4	1	2	0	4	4	0	2	1	2	3	2	1	2	2	4	0	2	1	39	49.2083		

Figure 39 탐방 대상지 18 개 거리의 체크리스트 결과

북유럽 4 개국, 6 개도시를 포함하여 18 개 거리의 체크리스트 결과를 종합하면 위

Figure 39 의 결과처럼 정리된다. 체크리스트는 일반요소, 내적요소(보행내구성),

외적요소(보행유도성) 각 세 개의 파트를 가지며, 이는 보행친화도, 보행류율, 안전성, 쾌적성, 편리성, 다양성, 연계성을 나타내는 20 가지의 항목을 가지고 있으며, 각 항목은 해당 범주의 중요도에 따라 필수항목, 일반(보통)항목, 선택항목 세 가지로 분류되어 0 점에서 4 점까지 기준에 따라 점수를 부여받아 총 80 점 만점의 결과를 갖게 된다.

각 항목은 필수 10 개 항목, 보통 6 개 항목, 선택 4 개 항목으로 구성되어 있으므로, 이를 가중치를 두어 합산([필수항목 합계점수 x1.5] + [보통항목 합계점수 x1.04] + [선택항목 합계점수 x0.93])을 하면, 총 100 점 만점의 보행친화율(보차공존도로의 모범률)을 집산할 수 있다.

		일반평균	가중평균	도시별평균	도시별가중평균	필수요소 이행율	보통요소이행율	선택요소이행율
네덜란드	암스테르담 Nieuwe Looiersdwarsstraat	58	72.7708	61	76.40104167	72.5	83.33333333	56.25
	암스테르담 Valckenierstraat	60	75.1042			75	79.16666667	68.75
	로테르담 Binnenrotte	59	73.0417			70	79.16666667	75
	로테르담 Frans Coenenstraat	67	84.6875			87.5	87.5	68.75
스위스	취리히 Brunnwiesen strasse	61	79.4167	59.5	75.69791667	90	79.16666667	37.5
	취리히 Zeppelin strasse	58	72.3125			70	87.5	56.25
	바젤 Turner strasse	60	75.7708			77.5	83.33333333	56.25
	바젤 Blauen strasse	59	75.2917			80	79.16666667	50
영국 런던	런던 Penn street	58	72.3542	58.75	73.46875	72.5	66.66666667	81.25
	런던 Green street, mayfair	55	71.2292			80	66.66666667	43.75
	런던 Regent street	61	74.9167			70	79.16666667	87.5
	런던 Oxford street	61	75.375			72.5	75	87.5
덴마크	코펜하겐 stroget	69	87.4792	63.5	80.46875	92.5	79.16666667	81.25
	코펜하겐 Kobmagergade 53	59	75.1875			80	75	56.25
	코펜하겐 Frederiksborggade 7	65	82.0417			85	79.16666667	75
	코펜하겐 Enghave Pl.9	61	77.1667			80	79.16666667	62.5
서울	서울 연희로31길	27	32.7917	33	41	30	29.16666667	50
	서울 삼청로5길	39	49.2083			52.5	33.33333333	62.5

Figure 40 탐방 도로 별 체크리스트 결과

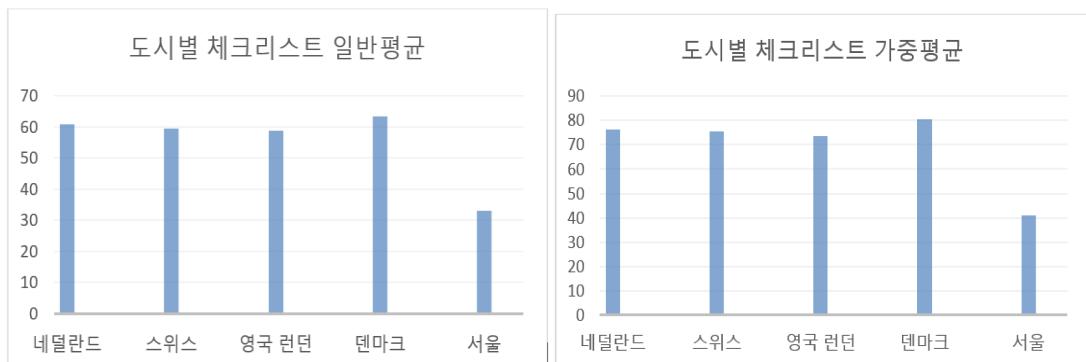


Figure 41 국가별 체크리스트 일반평균 및 가중평균

이 결과값을 자세히 살펴보면, 각 국가의 일반 보행친화도로 평가값의 평균은 네덜란드 61 점, 스위스 59.5 점, 영국 58.75 점, 덴마크 63.5 점으로 덴마크, 네덜란드, 스위스, 영국 순으로 보행친화값이 높은 것으로 나왔으며, 서울은 33 점에 불과한 것으로 나왔다. 이를 각 항목의 중요도를 따져서 가중평균을 구한다 하더라도 네덜란드 76.4 점, 스위스 75.7 점, 영국 73.4 점, 덴마크 80.4 점으로 현저히 높은 점수가 나왔으며 서울은 이에 반해 41 점에 불과한 점수를 기록한 것을 알 수 있다. 특히, 런던의 경우 도시별 일반 평균값은 타국가가 60 점 근사값을 기록한 것에 반해, 58 점에 그쳤지만, 중요도를 가중치로 환산하여 구한 도시별 가중평균의 경우에는 모두 100 점 만점에 75 점에

근접하는 결과를 알 수 있었다. 즉, 모범 사례로 탐방한 각 도시들은 비록 일정 항목에서 낮은 점수를 가진 경우도 있었지만, '필수'항목에서는 거진 충족을 하고 있었다는 점이였다. 하지만 이와 비교하였을 때, 보차훈잡에 가까운 수동적이고, 강제적인 보차공존도로를 가지고 있는 연희로 31 길의 경우는 필수요소 이행률이 30 점에 그쳤고, 이는 보통요소와 필수요소항목의 점수가 유사한 것을 보면, 연희로 31 길에 존재하는 스피드 쿠션이나 볼라드 같은 요소들은 실질적으로 필요한 요소라기에는 문제가 있으며, 현재상황을 봄에서는 다소 필요없는 장애물일지도 모른다는 추측을 할 수 있다. 이와 다르게 시 차원에서 '보차공존'도로, 혹은 '보행친화거리'로 뽑히는 서울 삼청로 5 길은 필수요소가 52.5 점으로 보통요소 33.3 점에 비해 다소 높은 점수이며, 연희로 31 길의 30 점과 비교하였을 때, 다소 필수요소항목들이 구축되어있는 편이라고 할 수 있으나, 우리가 탐방한 북유럽의 선진 모범 보행공존도로와 비교하였을 때, 대략 75 점과 50 점으로 60%에 그치는 정도로 구축되어있음을 알 수 있었다. 이는 실제로 삼청로 5 길을 걸을때도 요소별로 파악하지 않고도 느껴질 수 있었다. 삼청로 5 길은 주변 상업 시설 및 다양한 문화시설, 그리고 정보게시판이나 대중교통이 나름 체계적으로 구축되어있는 편이지만, 실질적으로 인도는 식재와 주변 상점의 연장 영업로 인해서 도로폭의 절반이 사용 불가능한 상태이며, 보행친화 거리라는 말이 물색할 정도로 통과차량의 속도 및 대중교통의 속도가 매우 빨라서 다소 위협적으로 느껴지는 상태였다.

계속해서 각 거리의 결과값을 비교하자면, 일반요소(보통항목)의 평균값을 볼때에도, 네덜란드, 스위스, 영국, 덴마크의 거리는 약 66~85%의 이행률을 보이는데에 반해 연희로 및 삼청로의 일반요소 이행률은 30%에 그치는 것을 확인해 볼수있었다. 하지만, 선택항목에 관한 이행률은 대략 60%에 이르는 평균값에 연희로 31 길과 삼청로 5 길 모두 근접하며 다른 모범사례만큼 잘 구축되어있는 것으로 파악되었다.

4.3 소결

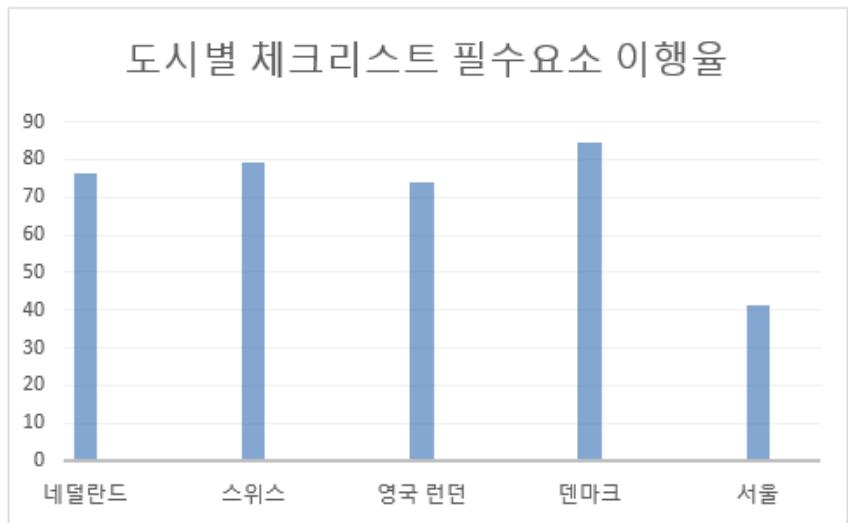


Figure 42 국가별 체크리스트 필수요소 이행율

앞서 말했듯이, 우리나라의 거리들은 다른 점 보다도 앞서 선정한 필수 항목에 대한 점수가 월등히 타 모범국가에 비해 낮게 산정된다. 하지만, 선택항목의 결과값이 우리나라의 연희로 및 삼청로와 런던 혹은 코펜하겐의 보행친화거리와의 값이 비슷한 것을 생각해본다면, 이는 단순히 우리나라의 도로들이 보행친화에 대한 인식이나 투자가 없어서가 아니며, 어떠한 다른 방법으로 이미 구축하려 시도되어왔음을 알려준다. 하지만, 우리는 많은 선행 논문으로부터 추출한 우리만의 체크리스트를 통해서 18 개의 거리를 비교분석하였을 때, 일반요소, 내적요소(보행내구성), 외적요소(보행유도성) 각 세 개의 파트별로 보행친화도, 보행류율, 안전성, 쾌적성, 편리성, 다양성, 연계성을 나타내는 필수항목에 대해서 현저한 점수를 갖는 것은 자명하며, 이는 그렇다면 그간 시도되었던 다양한 물리적 구조물들이 다소 영향력을 발휘하지 못한 결과라고 할 수 있다.

우리는 위와 같이, 서울시에서는 과거부터 꾸준히 보행친화도시를 꿈꾸며 이런 저런 시도를 해오고 있지만, 다소 그러한 노력들에 비해 갖추어진 결과가 미흡한 점을 필수요소 이행율을 통해 알리며, 이를 위한 방법으로 보차공존도로를 주장하는 바이다. 주택가에 현재 존재하는 많은 도로들은 일차선 정도, 약 4m 가량의 법정 도로폭을 가진채 인도와 차도가 분리되지 않은 보차 혼잡도로의 상태에 있으며, 이 보차 혼잡도로와 보차 공존도로의 본질은 매우 유사하고 같은 뿌리를 갖고있기 때문에, 앞서 보고한 다양한 도시의 보차공존도로 구현 사례 및 디테일 요소들을 통해서, 완벽한 보차공존도로는 아니더라도 실효성있는 보차공존도로, 즉 보행권이 우선시 되고, 더는 집 앞 도로는 단순히 통과교통을 위한 도로가 아니라 내 집앞, 내 삶의 터전으로 인지되며 다양한 사회다양성을 추구할 수 있는 요소로 탈바꿈 할 수 있다고 생각한다.



Figure 43 연희로 31 길에서 노는 아이들의 모습

우리는 국내 탐방을 위해 연희로 31 길을 주말에 방문했을 때, 아이들이 집 앞에서 자전거를 타는 모습을 목격했다. 하지만, 이 도로는 보차 혼잡의 상태에 놓여있는 도로로써, 차량이 시속 30~40km 에 달하는 속도로 통과하는 도로에서 아이들은 자전거를 탄채 곡예를 하듯 차량을 피해다녔다. 허나 연희로 31 길에는 스피드 쿠션이라던지 블라드가 효과적으로 작동하지는 못하였지만 존재하였고, 누가봐도 보차공존도로로 사용되어야 하는 도로로 파악되었다.

앞서 말했듯이 모든 것이 다 구축되어 있는 완벽한 도로는 없었다. 계획시부터 완벽한 s 커브로 구현한 시케인에서부터 pavement 까지 디자인 되어서 다양한 물리적 요소들로 차량의 저속을 이끌었던 영국 시외의 홈 존도로 역시 다소 도로의 밀도가 낮아 보행류율은 낮게 측정되었으며, 네덜란드의 본엘프 역시 도심에 있는 경우에는 도로폭의 제한으로 인해 대체적인 방법으로 시케인을 구성하는 방법을 보였다.

하지만, 기본적으로 우리가 찾은 북유럽의 도로들은 비록 완벽한 도로를 구축하지는 못하였다고 하더라도 실질적으로 그 도로들은 보차 공존이 이루어지고 있었으며, 집에 귀속되는 삶의 터전의 연장선으로써 삶이 영위되는 공간으로 전환되어 있었다.

이러한 도로를 구성하는데 있어서 필수적으로 물리적 도움도 있어야 하겠지만, 이와 더불어 시민들의 인식 전환이 필요하다는 것이 비교분석을 통해 확실해 졌다. 보행권은 어느 교통수단보다 선행되어어야하며, 다른 교통수단을 이용하는 사람도 결국 보행자의 일부라는 사실을 인지할 때, 진정한 의미의 보차공존도로가 이루어 질 것이라 생각된다.

5. 결론

서울시의 보행 친화 도시 정책에 대한 비판적 시각

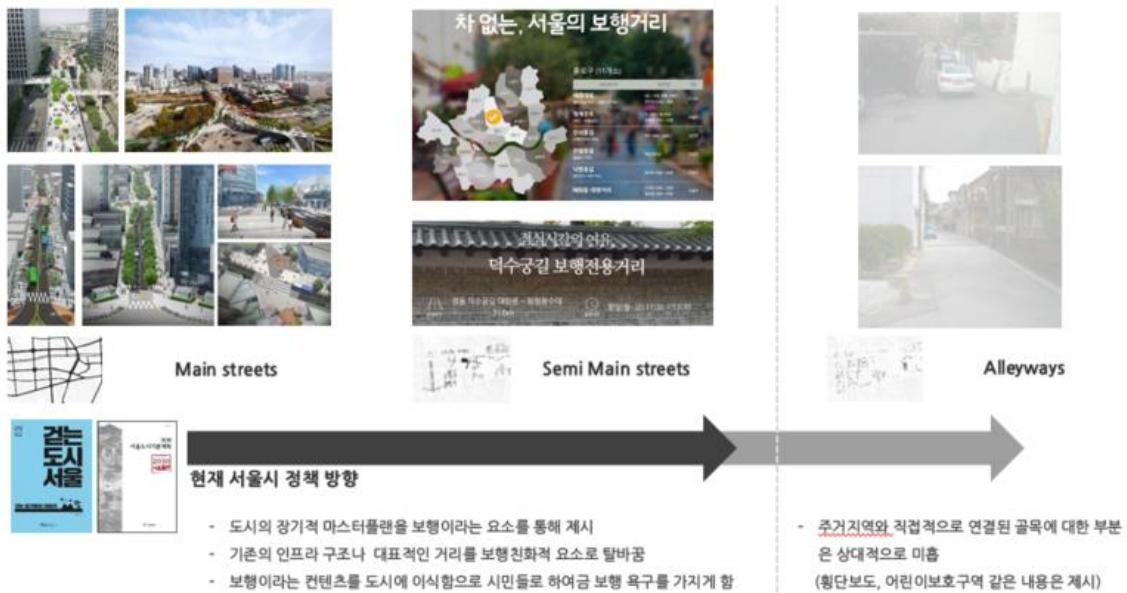


Figure 44 서울시 보행친화도시 정책에 대한 보완 견해

우리는 보행친화도시를 주제로 보행친화 주거지 사례 탐방 및 분석을 위해 유럽으로 해외학술탐방을 떠나게 되었다. 각 선진 도시들의 기조에 따른 서울시의 보행친화도시 정책에 대하여, 현재 진행되고 있는 위계질서상의 main, semi-main 도로들 중심의 도로개선사업과 함께, 주거지역의 보행친화정책이 필요하다고 느꼈는데, 이를 위해서 보차공존도로의 원모델인 네덜란드 본엘프('woonerf')를 중심으로 스위스, 영국, 덴마크 등 북유럽을 중심으로 현재 어떤 도로를 가지고 있으며, 어떤 도시를 꿈꾸는지 직접 확인하기 위해 직접 방문하여 거리를 거닐며 보행자로써 느끼고, 요소별로 분석하며 체크리스트를 토대로 객관적인 평가자료를 만드는 시도를 하였다.

특히나, 대상 거리를 탐방할 때에 있어서 기본 원칙은 '만보객'이라는 팀 이름처럼, 각 도시에서 최대한 보행자로써 측정값을 객관적으로 얻어내려 노력하였으며, 하루 평균 약 삼만보씩 걸어다니며, 각 도시에서 보행자로 걸을 때 어떠한 요소들이 보행자를 보호하고, 보행을 유도하고, 지속시키는지 알고 싶어서 최대한 이동을 할 때 걸어다니려 노력했다. 이를 통해서, 걷는다는 행위는 단순히 쉽게 접할 수 있는 이동 수단이 아니라, 그 안에 다양한 사회활동이 담겨있는 것이라는 점을 인지하며, 이는 단순히 보차공존도로 혹은 보행친화라는 것이 물리적 요소들이 구축되어 있다고 저절로 일어나는 것이 아니고 인지적인 면부터 발생되면서 물리적 요소들은 보조기구로써 그 인지를 돋는 과정일 때 가장 보행친화 혹은 보차공존이 효율적으로 발생한다는 것을 알 수 있었다.



우리는 보통 유럽을 떠올릴 때, 위 사진처럼 거리를 따라 이어진 노천카페를 상상하며, 이런 모습들이 분위기 있다고 생각을 합니다. 물론 고온이더라도 건조한 기후탓에 가능한 모습이라고 생각되지만, 우리는 이런 모습에서 인식의 차이를 느낄 수 있었다.

특히나, 도로를 횡단할 때 그 인식의 차이를 크게 느낄 수 있었는데, 첫 탐방 도시인 취리히에서 놀라며 나눴던 이야기가 있다. 취리히에는 4 차선 이하의 도로에선 신호등이 존재하지 않았고, 항상 '보행자 우선'을 철저하게 지키고 있었습니다. 매우 빠른 속도로 달려오던 차량도, 건너려는 보행자가 있으면 급제동을 통해 정지선에서 대기를 하고, 보행자의 횡단에 방해를 하지 않고 양보하고, 우선시 하는 것이 당연하다고 느끼는 듯 했으며, 그래서 더욱 더 걸어다니며 보행에 대한 부담이 거의 존재하지 않았다.

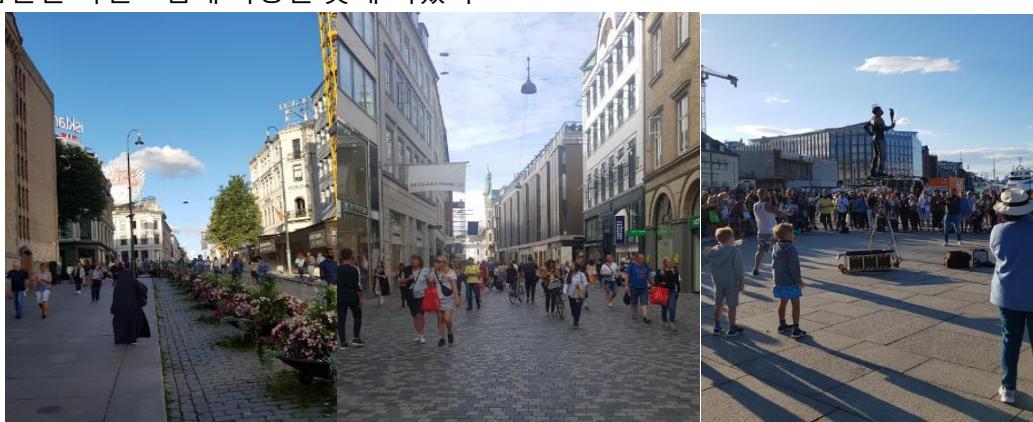
특히나, 사람들이 살아가는 거주지역에 갔을 때는 이러한 모습들이 더 확연하게 느껴졌는데, 차량 운전자의 인식을 통한 감속 및 저속 운전 뿐만 아니라, 속도제한, 시케인, 볼라드 등 다양한 요소들을 도로의 크기에 맞추어, 지역의 특색과 지형에 맞추어 각자 변형하여 보행자들이 마음놓고 걸어다니는 모습도 매우 많이 찾아 볼 수 있었다.

이런 주거지역의 '보행자가 마음놓고 다닐만한' 거리들은 거주자들로 하여금 집의 영역이 대문 안이 아니라, 내 집 앞 까지 확장되는 것을 확인할 수 있었으며, 사람들은 집 앞의 도로가 단순히 교통으로써의 의미가 아니라, 내 삶의 터전으로써 집 앞을 더 가꾸고, 보행자를 위해 벤치를 제공하고, 또 저층부의 거주자들은 보행자들의 시각을 고려해 예술품을 걸어 놓는 다거나, 화분을 길러 전시하는 등, 조금 더 사회적인 영역까지 제공하는 듯 느껴졌다. 뿐만 아니라, 도시적 차원에서도 이런 거주지역 도로들의 결절점에는 광장이나 공원이 존재해서, 사람들이 모이고, 인지적 차원에서도 도로의 방향감각을 알려주는 요소들이 확실하게 구축되어 있었는데, 하루 종일 걸어다니며 다리가 아프다 느낄 때쯤에는 항상 벤치가 있었고, 나무가 있었고, 그늘막이 있어서 노인분들도 굉장히 많이 걸어다니는 것을 느낄 수 있었다.



‘거리는 만남의 장이고, 이런 만남 혹은 뜻밖의 조우는 쌓여서 새로운 사회활동을 재생산해내는 가장 활발한 장이 되고, 이를 통해, 사람들은 기꺼이 차를 두고 걷는 것을 택하는 것입니다.’ 로드베이크 발리옹 씨의 말을 빌리자면, 인간의 가장 본질적인 움직임은 걸음이고, 운전자 역시 차에서 내리는 순간 보행자 이기 때문에, 걷는다는 것은 그 어떠한 행위보다 많은 가능성을 담고 있는 중요한 행위이며, 이를 절대 간과해서는 안된다는 이야기를 들을 수 있었다. 우리는 보행친화도시들을 탐방하며, 사람들은 걷는 것을 즐기고, 그에 맞추어 걷기 좋은 환경을 제공한다면 상호 발전을 하며 도시 전체가 걷기 좋은 도시, 더 활발하고 안전한 도시가 될것이라 새삼 느꼈다.

과거에 우리는, 근대의 생각을 받아들였고, 완벽한 보차분리를 통해 보행자들은 더 안전하고 쾌적한 환경을 제공받을 수 있을 거라는 믿음과 달리, 차량 중심의 도로조직과 보행권보다는 차량 통행권이 우선시 되는 결과가 나왔다. 이를 개선하기 위해, 우리는 보행도로에 가드레일과 수많은 볼라드와 신호등, 그리고 안전표지판을 세워야했고, 본질적인 개선없이, 여러 장애물로만 이루어진 도로는 걷는 즐거움을 불러오지 못해서, 사람들은 자연스럽게 차량을 찾게 되었다.



세계가 달라지고 있다. 유럽 각지를 다니며, 각 도시들은 각자만의 방법으로 다시금 '걷기'좋은 도시를 만드려고 노력하고 있고, 걷는 즐거움을 통해 일어나는 자연스럽고, 건전한, 그리고 다양한 사회활동을 촉진하고 있다. 이에 발 맞추어 서울시도 기존의

정동길 및 인사동길 뿐만아니라, 보행전용거리인 덕수궁길과, 연세로를 대중교통 전용지구로 삼고, 서울의 중심부에 자동차 고가도로를 보행거리인 서울로로 만들었다.



Figure 45 서울시 노원구 중계로 13 나길 도로의 모습

걷는다는 행위는 <걷기, 두 발로 사유하는 철학>이라는 책 제목처럼 단순히 보행을 의미하는 것은 아니다. 무엇보다도 걷는다는 행위는 사람들과의 접촉을 늘리고 거리를 안전하게 만들며, 다양하고 풍부한 일을 생산해낸다.

앞써 우리나라의 주거지역 도로와 해외 모범도로 사례의 비교를 통해 밝혔듯이, 모든 것이 완벽히 갖추어진 도로는 없고, 우리나라의 도로들도 우리 나름대로 보행친화를 구현하려는 여러 요소들을 거리에서 발견할 수 있다. 우리나라의 거주지역에도 아파트 단지가 아닌 곳에는 다소 수동적으로 '보차공존도로'가 구성되어 있는 곳이 있다. 하지만, 대개 그러한 도로들은 '보차공존'이라기 보다는 인도가 구축되어있지 않아서, 자동차들이 점령하는 도로를 보행자들이 빌려쓰는 느낌이 강하다. 보행자가 걷기에는 주차되어 있는 차량과 빠르게 통행하는 차량 사이에서 위험한 곡예를 펼치고, 걷는 것의 즐거움이라고는 대개 찾아볼 수 없는 경우가 대다수이다.

우리는 이러한 도로들이 완벽하게는 아니더라도 필수항목(필수요소)에 대한 거주지역 도로의 개선을 통해, 진정하게 보행자와 차량이 공존하는 도로로 탈바꿈이 된다면, 현재 서울시가 진행하는 높은 차원의 '걷기좋은 서울' 구축에 활력을 불어넣는 실질적인 보행친화도시로 탈바꿈 될 수 있다고 생각한다.

물론, 많은 어려움이 있겠지만, 운전자들이 보행자를 배려하고, 보행자는 앞서 소개드린 다양한 방법을 통해 안전이 확보 될때, 비로소 우리 '집 앞 도로'는 '도로'에서 '내 집앞, 삶의 터전'으로 돌아올 수 있다고 생각한다.



끝으로, 이번 학술 탐방 기회를 주신 '포니정 장학재단'에 너무나 큰 감사를 드리고 싶다. 건축을 공부하는 건축학도로써, 많은 경우에 학교에서 배우는 것들은 도면이나 사진, 그리고 텍스트와 같은 단편적인 것들이 많았고, 이로 인해 때로는 이해가 가지 않는 이론들이나 혹은 많은 생각들이 다소 실생활과 관계를 맺지 못한다고 생각할 때도 있었다. 하지만, '포니정 장학재단 해외학술탐방'을 통해, 걷는다는 행위에 대해 도시적 차원에서 어떠한 요소들이 보행자를 편하게 하는지, 보행을 하고 싶게 만드는지 직접 두발로 걷고 두눈으로 확인하며 풍부하게 느낄 수 있었고, 지나다니며 만난 사람들과의 이야기와, 사람들의 표정 등을 통해, 어떤 거리가 사람들을 행복하게 하는지도 느낄 수 있었다. 이와 더불어, 학생신분으로 쉽게 기회를 가질 수 없는 'UN 스튜디오'와 '발리옹 조경사무소'와의 탐방주제에 대한 의견을 물을 수 있어서 굉장히 영광스러웠다. 당시, 자동차 생산의 불모지였던 한국에서 '포니'라는 첫 국산차량을 만드신 혁신의 아이콘 고 정세영 회장님처럼, 다소 현재 보행과는 거리가 있는 우리나라의 거리들도 언젠가는 유럽의 도시들에게 자랑하며 국내의 보행자들 행복하게 걸을 수 있는 우리나라에 적합한 '보행친화거리'가 만들어지길 바라며 이 보고서를 마치고자 한다.