

산책하고 싶은 도시가 되도록
도시올레를 만들고, 오래된 골목의 문화재적 가치의 보전은 물론
자전거가 안전하고 편리한 도시를 만들겠습니다.

2010. 04. 14 진보신당 정책연구위원 강은주

우리나라의 대도시들은 대부분 ‘재개발’로 몸살을 앓고 있다고 해도 과언이 아니다. 재개발 뿐만 아니라 신규도로 및 기존 도로의 확장, 자동차 중심의 도로정책과 고층 빌딩 중심의 도시계획이 도시를 매력적이지 않은 회색 홍물로 변모시키고 있다.

특히 토건 국가의 건설 부분 집중 투자로 인해 도시의 스카이 라인은 경쟁적인 초고층 빌딩이 자리하고 있으며, 도시의 녹지들은 사라져가고 있다. 오래된 도시가 가져온 전통적 가치들은 현대의 건축물 앞에 단지 사라져야 할 개발의 대상으로 전락하고 말았다.

도시에는 작은산과 작은 하천들 그리고 작은 문화재들이 산재하고 있다. 대부분 무관심으로 인해 망가져가거나 훼손되어가고 있을 뿐이다. 지자체 차원에서 이를 적극적으로 발굴하여 ‘올레’와 같은 지역의 트래킹을 개발하여 도시내의 아름다움을 적극 알리고 작은산이나 지천이 마구잡이로 훼손되는 것을 방지해야 할 것이다.

오래된 도시는 그 자체로 문화재이다. 오래된 도시의 향취를 새로운 고층 빌딩과 반듯한 건물이 대신해줄 수는 없다. 더불어 자동차 중심의 도로 정책은 자전거나 인도와 같은 공간이 들어설 자리가 없게하고 있다. 도시의 심각한 교통난 해소를 위해서 해야 할 일은 신규도로가 아니라 자동차를 대체할 안전한 교통수단을 확충하는 것이다.

진보신당은 대도시에서 벌어지는 무차별적인 재개발에 반대하고 역사적 전통적 가치가 살아있는 골목과 상업/주거 단지 등을 ‘철거’의 대상이 아닌 문화재로 인식하도록 하며 주민의 이해가 반영되는 형태의 정비를 약속한다. 또한 무분별한 도로의 확장을 막고 오히려 도로에 녹지 공간을 확충하는 쾌적 공간을 늘려나갈 것이며, 현재의 위험한 자전거 도로가 아니라 보다 안전하고 편리한 자전거 전용 도로를 대중교통과 연계 가능하도록 설계하고 확충해 나갈 것이다. 도시 올레 등을 통해 진보신당은 ‘껌고싶은 도시’를 위해 최선을 다할 것이다.

환경/생태 정책공약 브리핑 6. [행복한 녹색 혁명] - 산책하고 싶은 도시

1. '골목 트러스트'

- 부분별한 재개발로 전통적인 골목이나 주거단지가 사라지는 것을 막고, 지역 주민들의 이해와 문화재적 가치가 반영되는 도시계획을 수립하겠습니다.

○ 현황 및 문제점

- 도시지역의 부분별한 재개발과 마구잡이식 뉴타운 건설은 도시의 역사적 가치에 대한 고려없는 폭력적 개발의 전형임.
- 오래된 도시는 그 자체로도 훌륭한 문화재임. 특히나 오래된 전통의 거리는 충분히 역사성을 지님. 그림에도 불구하고 서울을 비롯하여 전국의 도시는 오래된 골목을 단지 지저분한 곳, 혹은 '개발'과 '투기'의 대상으로 인식하고 새로운 건설 수요를 늘리는데 혈안이 되어있음.
- 보전의 가치가 있는 전통적 주거단지나 특색있는 골목들이 개발에 밀려 사라지고 있는 상황
- 보다 지역 주민의 이해가 반영되는 것은 물론 전통성의 보전이라는 측면에서 유지/보전 되어야 할 필요
- '골목 트러스트'를 통해 오래된 도시의 문화재적 가치를 제고하고, 무계획적 도시개발을 방지하며 거주민과 이해 당사자의 요구를 최대한 반영한 도시개발이 절실한 상황.

○ 진보신당의 약속

- 오래된 전통 골목과 주거 단지 및 특색있는 거리를 보전하기 위한 계획을 수립하고 이에 이해 당사자의 요구가 반영되도록 하여 이를 도시계획에 우선 반영
- 도시계획법 안에 전통적 골목과 거리를 보전하기 위한 민간 협동 위원회 구성 및 조례 제정
- 주택가나 상가지역의 오래된 골목 등의 문화재적 가치를 위원회에서 평가하도록 하고 지역의 미술 대학/사회적 기업 등과 연계한 마을 정비 사업 (통영 동피랑 마을 사례 등)을 진행. 과정에서 거주민과 당사자의 목소리가 반영되도록 절차 보장

2. 자전거로 장보러 가요

- 자전거 우선의 도로 계획을 세우고, 대중교통과 편리한 연결망은 물론 공공자전거 설치, 도로에서의 안전을 확보하여 자전거가 편리한 도시를 만들겠습니다.

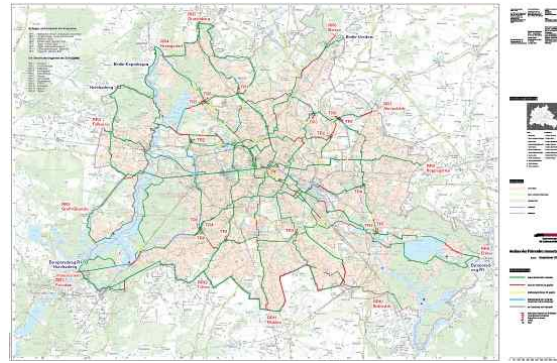
○ 현황 및 문제점

- 도시계획에서 도로의 계획이 자동차 중심의 도로 정책으로 인해 자전거 이용은 강변 공간 정도 외에는 안전하지 않음.
- 온실가스 감축을 위해서라도 자전거는 기존의 교통수단을 일부분 대체할 수 있어야 함.
- 실효성 있는 자전거 이용을 위해서 편리나 안전이 도모되어야 함. 특히 일부 지역은 전시 행정에 불과한 자전거 도로와 잦은 사고로 인해 실효성이 떨어져 이를 보완해야 함.
- 특히 현 정부의 자전거 정책은 주로 레저용이거나 수변 공간에 작은 ‘도로’ 건설 사업에 불과. 기존의 교통수단을 대체할 수 있는 형태의 자전거 정책이 수립되어야 할 필요
- 녹색뉴딜 방안에 포함된 전국자전거도로 네트워크 구축 사업은 해안일주와 접경지역 자전거 도로를 연결하여 하나의 벨트로 구축, 지자체간 단절된 자전거 도로의 연속성을 확보하고 연계한 권역별 테마노선을 개발하여 지역발전을 도모한다고 되어 있음. 총 연장 3,114km에 예산 1조 2456억 원이 소요되는 이 사업은 자전거가 녹색교통 수단으로서 갖는 장점과 다른 교통 수단과의 관계를 도외시한 채 도로만 증설하는 사업이 될 전망.
- 해안선을 따라 자전거 도로를 구축하든 자전거 급행도로를 만들든 단지 ‘작은 도로’를 건설하는 것에 불과하며 전형적인 토건 사업임. 이 사업은 과거 2006년에 ‘해안선일주 자전거 도로 활성화 사업’이라는 이름으로 한국개발연구원의 예비타당성 조사에서 B/C 0.097로 타당하지 않다는 결과를 받은바 있음. 또한 당시 예비타당성조사 보고서에서는 사업의 경제성이 없는 것을 비롯하여 많은 문제점을 지적하고 있음.
- 녹색교통 정책이라면 에너지 절약과 도심내 환경문제 개선 환경적인 교통체계 구축 등을 목적으로 추진되어야 하나 이 사업은 관광레저형 사업으로 다른 목적을 가지고 있어 타당하지 않으며, 해안 밀착형 자전거 도로를 구축할 경우 대상지역의 해안일대 공사로 환경파괴가 일어날 수 있음.
- 유럽의 경우 자전거를 타고 다니면서 기차나 전철에 자전거를 싣고 다닐 수 있도록 하는 등 연계망 구축에 해왔음. 자전거 도로가 해안이나 수변구역에 밀접하게 건설될 경우는 기존 도로와 다르지 않은 환경파괴 즉, 생태계의 단절과 로드킬 등을 일으킴.
- 자전거 정책이 친환경 정책으로 인정받으려면 기존의 온실가스를 배출하는 운송수단을 대체하는 형태로 이루어져야 함. 단지 레저용이 아닌 출퇴근용을 비롯한 일상생활에서의 이동 수단으로 자전거가 고민되어야 하며, 특히 도심에서의 자전거 활성화 대책을 강구하는 것이 바람직함.

환경/생태 정책공약 브리핑 6. [행복한 녹색 혁명] - 산책하고 싶은 도시

<해외 사례 : 프랑스 파리와 독일 베를린의 자전거 도로>

시내를 중심으로 자전거를 주요 교통수단으로 이용하기 편리하도록 설계됨.



○ 진보신당의 약속

- 기존의 교통수단을 자전거가 대체할 수 있도록 자전거 이용의 안전과 편리를 고려한 도로 설계 및 도로 계획에 우선 반영
- 자전거관련 조례를 제정하고 공공자전거를 도입하여 대중교통과의 연계망 확보
- 자전거와 대중교통의 연계망을 원활히 할 수 있도록 대중 이용 시설의 자전거 주차장을 정비하고 확대.

3. 걷고 싶은 도시

- 도시 울레를 통해 지역의 문화재의 가치를 발굴하고 이를 작은산 및 오솔길과 연결하여 생태적으로 가꾸어 나가겠습니다.

○ 현황 및 문제점

- 마구잡이식 도시의 개발과 무관심 및 방치로 인해 동네의 작은산은 형편없이 망가져 있으며, 지천(샛강)은 오염되어 있음.
- 소규모의 지역의 문화재는 관리되지 않은 채 방치되어 있어 관리가 필요하며 지역주민의 이해나 관심도 부족한 경우가 많음
- 여가시간의 활용과 관광자원의 개발 차원에서 생태적 울레(트레킹)에 대한 수요가 높음.
- ‘도시 울레’의 발굴을 통해 녹지 및 지천을 보전하고 가꾸는 한편 생태관광으로 지역 경제에 이바지

○ 진보신당의 약속

- 도시의 작은산, 지천의 생태적 복원, 오솔길, 문화재(성곽이나 전통 주거단지 등)을 연결한 생태적인 ‘울레’를 도시에 만들어 도시의 녹지와 지천을 확대하고 복원

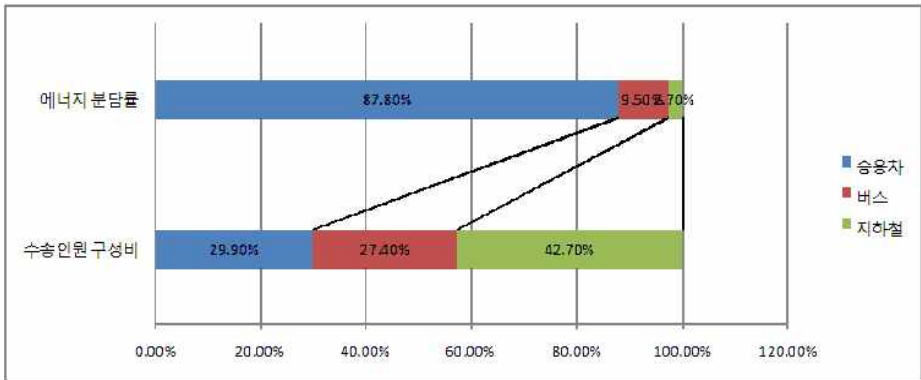
4. 과감한 도로 다이어트!

- 녹색교통의 확립과 교통 기본권 확립에 앞장서겠습니다.

○ 현황 및 문제점

- 교통수단 중 승용차의 에너지 부담률이 수송분담률을 2배가 상회하고 있음.
- 서울시의 경우 승용차의 수송 분담률이 26.1%인 반면 에너지 소비 비중은 53.17%로 승용차의 에너지 소비량이 타 교통수단을 크게 상회하고 있음. 또한 지하철의 에너지 부담률은 수송 분담률의 1/3 수준에 불과

< 2004년 서울시 수송인원 구성비와 에너지 부담률 비교 >1)



- 서울-경기권역 간 장거리 통행에서의 승용차 부담률이 34%로 높은 상황이며, 수도권 전체 자가용 승용차 유류비는 연간 약 14.5조원. 승용차 이용자의 대당 연간 유류비 지출은 약 291만원. 이후 국제 유가 상승시 부담이 더 높아질 것으로 전망

< 서울시 권역별 승용차 부담률 비교 >

구분	승용차 부담률
서울-서울 권역간	16.8%
서울-경기 권역간	34.0%

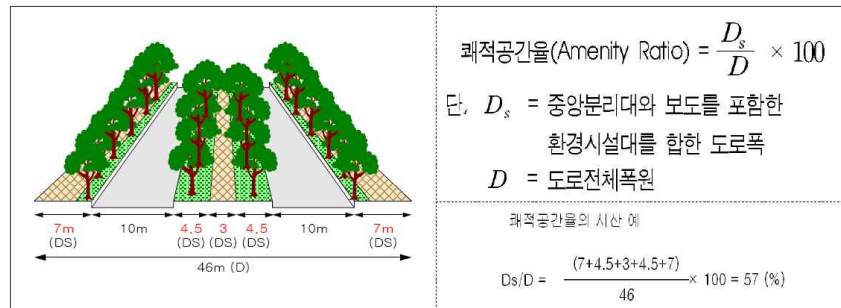
자료 : 서울시 대중교통계획 수립, 2007

- 승용차 의존을 대중교통 중심으로 이동해야 하며, 화석연료 고소비형 구조를 녹색교통으로 개편해야 할 필요 절실
- 특히 서울의 경우 대중교통의 수송 분담률을 더욱 높여야 함.

1) 수송인원에 택시 및 기타는 포함되지 않으며 에너지 총조사보고서의 자료를 이용하여 산출, SDI, 2008

환경/생태 정책공약 브리핑 6. [행복한 녹색 혁명] - 산책하고 싶은 도시

- 더불어 도로의 녹지공간을 쾌적공간이라고 하는데 서울시의 쾌적공간 비율은 24.7%수준, 일본의 50%, 독일의 52%, 프랑스의 43%에 비해 턱없이 부족
- 도시 쾌적 공간률의 산출법은 아래와 같음.



자료: 여유 있는 사회와 가로만들기, 도시만들기, 이해경 편저, 1999.2

- 도시의 쾌적공간률을 높이기 위한 외국의 사례

일본

나고야시의 국도 19호선 후시미 지구 정비: 기존의 10차로에서 6차로로 축소하고 편도 2.5m의 주차대를 설치하였으며 차선을 축소한 부분에 폭 5m의 자전거 전용도로와 체험장 설치

벨기에

플랜더스 지역의 하셀트(Hasselt)시 녹색대로(Green boulevard) 프로젝트: 도심 지역을 순환하고 있는 폭원 50m 4차선 양방향통행 도로 2.5km를 2차선 도로로 줄이고 약 30m의 녹색공간(자전거 보행로 9m, 단풍나무 6~7m 중심의 녹지대 등)을 창출하는 프로젝트

○ 진보신당의 약속

- 대도시의 도심 혼잡통행료 확대 및 대중교통 요금 인하
- 각 도시 버스 준공영제 실시
- 교통기본권조례 제정과 이용자 참여를 위한 시민교통위원회 설치
- 도심 출퇴근 대상자에게 통합 정기권 발행
- 도로 다이어트의 확대로 차로 중심이 아닌 중앙 분리대, 보도, 가로숲 등을 늘려 쾌적 공간 비율 확대
- 기존의 도로 다이어트를 통해 자전거 도로를 정비