

걷고싶은 거리만들기 사업평가 및 시민참여에 관한 워크숍

걷고싶은 거리만들기 사업평가 연구

- 종로지역 3개 가로를 중심으로

1999.11.

걷고싶은 도시만들기 시민연대

후원 : 서울특별시

< 목 차 >

제1장 서론	
1. 연구의 배경 및 목적	3
2. 연구의 범위 및 방법	4
제2장 걷고싶은 서울 만들기 사업에 대한 개괄 및 평가	
1. 사업의 배경 및 진행 상황	5
2. 자치구 시범가로 사업의 문제점	8
제3장 사례분석 : 종로2-3가, 인사동길, 돈화문로	
1. 걷고싶은 종로만들기 사업 추진의 배경 및 경위	10
2. ‘걷고싶은 종로만들기’ 사업 개괄	11
3. 시민의식 조사를 통해 본 종로지역의 현황과 문제점	14
4. 종로지역 가로(종로2-3가, 인사동길, 돈화문로) 실태조사	19
5. 걷고 싶은 종로만들기 사업에 대한 문제점 및 평가	29
6. 걷고싶은 거리의 조성방향	30
제4장 시민의 입장에서 본 걷고 싶은 거리의 상	
1. 시민이 바라는 걷고싶은 거리	34
2. 장소성 측면에서 본 걷고싶은 거리	34
3. 조성 절차 측면에서 본 걷고싶은 거리	35
4. 유지·관리·운영 측면에서 본 걷고싶은 거리	36
제5장 결론	
1. 걷고 싶은 거리만들기 사업의 개념과 목적을 명확히	37
2. 가로의 장소성을 살릴 수 있는 구체적 사업방안 및 행정시스템 확보	37
3. 시민(주민)의 참여를 활성화하고 주체화할 수 있는 절차와 조건의 마련	38
부 록	
1. 시민의견 조사지	
2. 시민의견 조사결과	
3. 종로지역 이미지 조사	
4. 실태조사 항목	

제1장 서론

1. 연구의 배경 및 목적

자동차중심의 교통체계와 보행현실에 대한 문제제기는 97년 1월 15일 『서울특별시 보행권 확보와 보행환경 개선에 관한 기본조례』 공식발효를 통해 캠페인차원을 넘어서서 마침내 구체적인 현실문제가 되었다. 또한, 98년 민선2기 시장체제가 출범하면서 ‘보행권 회복운동’은 서울시의 ‘걷고싶은 도시만들기사업’으로 수렴되면서 새로운 국면에 접어들고 있다.

98년 7월 8일 서울시장은 ‘시민의 보행권과 삶의 질이 보장되는 걷고 싶은 도시조성을 위한 종합계획을 수립’할 것을 지시했다. 이 지시에 따라 ‘자치구별 1개 이상 시범지역을 선정하여 걷고싶은 거리로 조성’하고 ‘자치구에 특별교부금 지원’을 계획했다. 99년에 들어서는 도시계획국이 총괄하는 시범사업 이외에도 각 부서의 관련업무 및 사업까지 포괄하는 ‘걷고싶은 도시만들기 사업’이 전면적으로 추진되기 시작했다. 이어서 서울시가 발표한 도심성장관리 기본계획안은 도심의 장소성 및 역사문화환경을 유지보존하고, 도시환경의 어메니티(amenity)를 높이기 위해 걷고 싶은 거리만들기 사업을 종합화한 새로운 도시정비패러다임이다.

그러나 지난 1년여간 서울시가 추진해 온 행정주도의 ‘걷고싶은 도시만들기 사업’은 근본적인 한계와 문제점을 노정하고 있다. ‘걷고싶은 도시’에 대한 기본개념과 목적이 불분명해질 뿐 아니라, 「보여주기 위한」 물리적 시설환경의 정비에 매몰되는 경향이 강하게 드러났다. 또한, 대상지역 및 가로의 장소적 특성과 삶에 대한 구체적인 이해가 선행되지 않은 채 일방적인 행정의 일정에 따라 사업이 추진되는 경향이 강하게 드러났다. 결과적으로 새로운 패러다임을 뒷받침할 행정시스템과 절차, 주민참여 활성화방안이 고려되지 못하고 기존의 행정 관행과 일정에 따라 사업이 진행된 것이다. 더구나 2001년 아셈(ASEM)회의, 2002년 월드컵대회 개최 등 주요 국제행사들은 이러한 양상을 더욱 심화시키는 요인으로 작용했다. 이로 인해 ‘걷고싶은 도시만들기’ 사업의 기본목적이었던 가로환경의 장소성 회복, 이용시민의 수요에 따른 보행환경의 개선, 가로환경 개선 및 유지관리를 위한 주민참여의 활성화는 형해화되고 배제될 수 밖에 없었다.

그간의 경험에서 행정주도의 사업방식은 시민(주민)의 참여를 토대로한 새로운 사업추진시스템으로 전환되지 않으면 안된다는 점을 일깨워주고 있다. ‘걷고싶은 도시만들기’는 사업대상은 비록 행정이 관리하는 보행공간에 국한된 것이지만, 그 의미와 관계망은 도시생활의 총체성과 연관되어 있다. 즉, 그곳과 관련된 삶, 문화, 물리적 환경 전체를 이전과는 다른 모습으로 수정, 개선하는 작업이라고 볼 수 있다. 따라서 다양한 관련주체들간에 합의가 형성되어야만 그것의 본래 취지와 목적

을 온전하게 달성할 수 있을 것이다.

물론 이러한 과제는 사업과정에서 처음부터 달성될 수 없다. 설사 절차를 확보한다고 해서 시민이나 주민들의 참여가 활성화될 것을 기대하기 어려운 측면도 있다. 또한, 현행 예산 및 행정체계로는 시민(주민)참여 활성화의 조건을 확대하면서 지역의 현실에 밀착해서 사업을 추진할 수 없는 여건이다. 그러므로 현재의 여건 하에서 「보여주기 위한」 물리적 환경 정비수준을 탈피하려면 사업에 대한 치밀한 접근이 필요하다.

이번 조사연구의 목적은 문제해결을 위한 대안 제시라기보다는 과제를 끌어내기 위한 문제제기에 있다. 구체적으로는, 그동안 진행되어온 행정주도의 사업방식 및 문제점을 점검, 평가해보고 이를 통해 시민(주민)-행정의 올바른 역할분담과 관계 설정을 해보자는 것이다. 또한, 추진되고 있거나 예정되어 있는 사업들의 향후 방향과 과제를 짚어봄으로써 이에 대한 현실적 논의의 계기를 만들어 보자는 것이다.

2. 연구의 범위 및 방법

이러한 목적에 따라 조사연구의 1차 범위는 현재 25개 자치구가 제시하고 있는 25개 사업을 개괄하고 사업의 전반적 문제점을 평가하는 것이다. 조사방법은 해당 자치구의 담당공무원 방문 및 전화인터뷰, 자료수집 및 조사를 통한 사업현황과 문제점을 파악하는 것으로 했다.

이를 토대로 서울시의 ‘걷고싶은 도시만들기 사업’의 목적과 추진과정이 가장 분명하게 드러나는 종로의 3개 가로-종로2,3가, 인사동길, 돈화문로-를 대상으로 대상가로의 실태조사와 종로에 대한 시민의식 설문조사를 진행했다. 3개 가로를 대상으로 한 실태조사 및 설문분석을 통해 향후 가로환경의 개선방향과 과제를 도출하고 시민과 행정의 올바른 역할관계를 설정해 보았다.

이번 연구에서 사용하는 방법은 크게 시민의견조사와 현장실태조사를 통해 현 상황을 파악하고, 이를 기초자료로 삼아 관련 연구문헌자료를 참고하여 연구를 진행하고자 한다.

이번 조사의 명백한 한계는, 체계적인 지역조사와 토지이용특성 및 장소성, 문화적 정체성을 해명하지 못한 채 물리적 가로환경에 대한 모니터링과 사진촬영에 기초해서 정성적 분석에만 의존했다는 점이다. 또한, 종로가 가로환경의 장소성을 가장 잘 드러낼 수 있는 대상임에도 불구하고 도심의 특수성이 강한 곳이기 때문에 사례분석의 결과가 곧바로 25개 자치구의 사업에 적용되기 어려운 측면도 있다. 그러나 사업진행일정, 사업의 주객관적인 조건, 서울시-자치구-시민의 관계 등에 비추어 볼 때, ‘걷고싶은 도시만들기 사업’에 대한 전체적인 평가가 유일하게 가능한 대상이기도 하다.

제2장 걷고싶은 서울만들기 사업에 대한 개괄 및 평가

1. 사업의 배경 및 진행상황

1970년대 이래 고도의 경제성장과 함께, 우리나라의 도시는 생산효율과 속도를 중시하는 자동차 위주의 도시구조와 도로구조를 갖게 되었다. 그 결과, 우리도시에서 거리를 걷는다는 행위는 그 자체가 위험한 현실이 되었다. 이는 연평균 교통사고 사망자 중 절반이 보행자라는 사실에서도 확인된다. 그나마 피난통로로 주어져 있는 보행공간마저 시설물과 주차 차량으로 인해 걷기 힘들며, 자동차로부터 안전해야 할 주택가 내부의 생활도로까지 자동차에게 빼앗기는 현실이 된 것이다.

삶의 질과 생활세계에 대한 가치가 사회 전반에 중시되는 90년대 중반에 들어서야 이러한 삭막하고 위험스러운 현실에 대한 문제제기와 개선작업이 시작되었다. 96년 한해동안 시민단체가 주도했던 서울시 보행환경기본조례 제정운동은 초기 보행권 회복운동의 결실이자 새로운 출발이었다.

보행환경 기본조례는 보행권 확보를 위해 서울시가 5개년 계획과 매년 기본계획을 수립하는 것을 명시하고 있다. 그래서 1998년 8월 시민공청회에 이어 그해 10월 기본계획이 발표되었으며, 계획수립 이후 관리적인 측면까지 다루고 있다. 그러나 보행공간에 대한 물리적 시설정비에 국한되어 보행공간 및 가로환경에 대한 총체적 분석을 토대로 장소성을 해명하고 대안을 모색하는 단계에 이르지 못했다.

이러한 시점에서 서울시에서는 2002년 월드컵을 계기로 서울을 步行三不(不便, 不安, 不利)의 도시에서 步行三便(便益, 便安, 便利)의 도시로 바꾸어 나가기 위하여 횡단보도 복원 및 차 없는 거리 조성 사업(다음 표 참고)등의 13개 분야에 대해 170억원을 들여 서울을 걷고싶은 도시로 만들겠다는 계획을 추진하고 있다. 이러한 맥락에서 보행환경을 안전하고 편안하게 개선시키기 위하여 문화와 녹지가 어우러지는 보행환경을 조성하기 위해 시에서는 금년에 3개의 시범가로(종로, 인사동길, 선사로-올림픽로)를 조성하고, 자치구별로도 각 1개소씩 25개 노선을 시범가스로 지정하여 추진하고 있으며, 6개의 분야별 사업 역시 현재 조성계획 및 추진 중에 있다.

<표1> 걷고싶은 도시만들기 사업현황(1999년 6월 현황)

구분	사업명	추진부서
시 시범가로(3)	종로2~3가 보행로 조성	도시계획국
	인사동길	문화관광국
	올림픽공원~암사유적지간	지하철건설본부
구 시범가로(25)	25개 구청 시범가로	
분야별 추진사업(6)	횡단보도 복원 및 차 없는 거리	교통관리실
	역사·문화탐방로 조성	문화관광국
	지하보차도 보행환경 개선	건설국
	보도정비 시범사업	건설국
	조망가로 조성	주택국
	걷고싶은 녹화거리 조성	환경관리실

정상적인 추진 사업은 현재 17개 사업으로 시 시범가로 3개소, 구 시범가로 8개소, 분야별 추진 사업 6개소이다. 시 시범가로는 종로 2-3가(설계용역 99년 9.8일 완료예정), 인사동길(설계용역 99년 10월 완료예정), 올림픽공원~암사유적지간으로(설계완료, 복구공사 99.8 완료예정) 도시계획국, 문화관광국, 지하철 건설본부에서 추진하고 있다.

구 시범가로는 8개 구(성동, 광진, 중랑, 강북, 노원, 금천, 관악, 송파) 시범가로로서 설계용역 시행 중이며 99년 11월 완료 예정이다.

분야별 추진 사업으로는 횡단보도 복원 및 차없는 거리로서(횡단보도 복원 경찰과 협의중), 현재 1개소 차없는 거리 시행중이며, 1개소 추진 중이다. 역사·문화 탐방로(설계용역 시행중 99.10 완료예정), 지하보도 보행환경 개선 (여의도 지하보차도 6월중 완공, 창동 지하차도 추경 요청) 보도정비 시범사업(능동로 용역 설계중 99.10 완료예정), 굴착복구 구간 특수성 포장 확대 시행, 4개 구 7개 노선 확정) 조망가로 조성 중에 있다.

<표2>구 시범가로 조성 추진 현황(99년 6월 기준)

자치구	구역	주제	담당부서	99년 6월 진행사항
강남구	압구정로	패션의 거리		'99.6.15 설계 현상공모 공고
강동구	방아다리길	공원연계거리		'99.6 기본및실시설계 용역 준비중
강북구	술밭공원~아카데미하우스	우이동문화의 거리	도시재개발과	'99.6.18 기본 및 실시 설계 용역 계약
강서구	우장공원 순환로	공원연계거리		'99.5.9 설계현상 공모 공고
관악구	낙성대길	문화의 거리	문화공보실	'99.5 유관기관 병행공사 시행중
광진구	광나루길	낙엽의 거리	도시개발과	'99.4.19 기본및실시설계용역계약
구로구	구로큰길(구로구청~도림로간)	시민다중 낙엽의 거리	도시개발과	'99.5.18 설계현상 공모 공고
금천구	한우물길	공원연계거리	도시관리과	'99.6.2 설계현상공모업체선정완료
노원구	화랑대역~태릉선수촌	공원연계도로		'99.6.5 실시설계 용역 계약
도봉구	도봉산입구도로	공원연계도로		노선 변경 및 미선정
동대문구	홍릉~경희대앞~이문로	문화의 거리	건축과	'99.5.18 설계현상 공모 공고
동작구	대방로~영등포공원	공원연계 거리		'99.6 기본및실시설계용역준비중
마포구	서교동~상수동	문화예술의 거리	도시개발과	'99.4.27 조성계획방침 '99.5.15 '98년 감정평가 완료 구간(280M)보상비 및 실시설계비 추경 예산 편성 반영요청
서대문구	현대백화점~명동거리~미라보호텔	문화예술의 거리	토목계	'99.5.20 설계현상공모
서초구	반포로(양재역~시민의 숲)	문화의 거리	도시정비과	'99.5.17 설계현상 공모 공고
성동구	행당전화국~구민회관	다중이용거리		'99.4.19 기본및실시설계용역계약
성북구	정릉입구~돈암동 사거리	전통문화산책로	문화공보과	'98.11.18 기본 및 실시설계 계약(노선변경 검토)
송파구	석촌호수 주변	호수의 거리	토목계	'99.5.14 기본 및 실시설계 계약
양천구	목동 오거리(로데오거리)	로데오거리	문화공보실	'99.5.3 설계현상 공모
영등포구	여의도공원~여의나루역	시민다중 이용거리		'99.5.14 설계현상 공고
용산구	효창공원길	관광위락의 거리		'99.5.27 설계현상공고
은평구	신사R~역촌R	다중이용거리		'99.5.7 설계현상공고
종로구	고궁(창덕궁, 창경궁)주변	역사문화탐방로		'99.5.18 건설기술 공고
중구	돈화문로~마른네길	공원연계도로		'99.6.17 기본 및 실시설계 용역업체 선정
중랑구	중랑천길 (이화교~목동교간)	휴식의 거리	도시정비과	'99.5.7 기본 및 실시설계 발주 '99.6.1 설계 계약 및 착수

각 부처와 구 관계자들은 三便의 도시를 위해 98년 7월부터 대상가로의 선정 및 실시계획 단계를 밟고 있다. 서울시는 이러한 사업들을 격려하고자 각 구별로 시범가로 설계비 5,000만원을 배정하였으며, 우수한 안을 선정하여 집중지원하는 방안을 계획하고 있다. 이로써 2000년에 거리조성 완성을 목표로 사업을 추진 중에 있다.

하지만 사업의 진행상 99년 사업 예산부족 또는 미편성으로 인한 재정난과 관계부서간 난항을 겪고 있다. 그러면 다음절에서는 사업의 추진과 관련한 여러 문제들에 대해 보다 자세히 살펴보겠다.

2. 자치구 시범가로 사업의 문제점

이상의 배경에서 진행되어 온 25개 자치구의 시범가로 조성사업에서 구체적으로 찾아 볼 수 있는 문제점들을 살펴 볼 것이다. 이러한 문제점들은 크게 선정과정의 문제, 설계안의 확실성과 장소 정체성 결여의 문제, 사업의 계획과 추진 과정에서 나타나는 문제점 등으로 나누어 볼 수 있다.

첫째, 자치구별로 사전에 대상지역에 대한 충분한 검토와 조사가 없이 시범가로를 지정되면서 나타나는 문제이다. 1998년 10월 서울시는 각 자치구에 시범가로의 선정을 지시하고 이어 그해 12월 각 자치구는 대상구역을 선정하였다. 두 달간의 짧은 기간동안에 사업에 대한 지시와 선정이 이루어짐으로써 각 자치구는 그 과정에서의 충분한 시간을 두고 선정 절차를 거치지 못한 것으로 보인다. 이는 행정적인 일정에 쫓기고 가시적인 성과의 마련에 치중한 결과로 나타난 문제점이라 생각된다. 자치구의 시범가로를 조성하는 사업이 이처럼 급박한 일정으로 진행되면서 가장 적절한 대상지를 찾기보다는 단순히 행정기관 인접지역이라든지, 인지도가 높은 가로나 상업가로등을 대상가로로 선정할 수 밖에 없는 상황이 되었다고 보여진다. 이 때문에 시범가로 지정근거가 불분명한 경우가 많고, 시범가로 지정 이후 주민들의 별다른 관심을 불러일으키지 못하는 문제가 나타나고 있다.

둘째, 사업설계안 또는 계획안의 확실성을 또 하나의 문제로 짚을 수 있다. 이는 각 사업들이 저마다 물리적인 환경 개선에 초점을 맞춘 채 전문 용역기관의 틀에 박힌 방식으로 설계안이 작성되면서 나타나는 문제이다. 이에 따른 당연한 귀결로, 대상지역의 다양한 사회적 맥락이나 장소의 정체성이 살아나지 못한 채, 자치구별로 뚜렷한 특징을 나타내지 못한 설계안들이 양산되기에 이른 것이다. 또한 이와 밀접히 관련되어 있는 문제로서, 자치구의 사업들이 주로 가로변의 선적인 지역만을 대상으로 이루어지고 있는 상황을 지적할 수 있다.

가로란 단지 길 그 자체만이 아니라 그 배후나 주변지역의 토지이용, 사회·문화적 자산, 사람들의 활동 등이 어우러져 그 정체성이 형성되는 중첩적인 의미의 장소라

할 수 있다. 선적(線的)인 가로만을 대상으로 삼는 계획안에, 가로가 갖는 면적(面的)인 장소성을 담아내기는 애초부터 무리가 있다. 그렇기 때문에 자치구들의 많은 설계안에서 드러나듯, 현황 조사 단계에서 주변 지역의 사회적·경제적 배경이나 문화적 자산 등에 대해 형식적인 파악에 그친 채, 자의적인 장소성 부여에 따른 물리적인 계획으로 나타나게 되는 것이다.

셋째, 사업 전반의 계획과 추진 과정상에서 나타나는 문제로 시민들의 요구와 의견의 반영이 충실하게 이루어지지 못하고 있다는 점을 지적할 수 있다. 이는 앞서 밝힌 두 가지 사항과도 직결되는 성격의 문제이다. 즉 시범가로의 선정에 있어서 획일성과 관 주도성, 사업의 내용이 물리적인 환경의 정비에 기우는 경향 등은, 선정 및 계획단계에서 주민의 폭넓은 관심을 반영하지 못했기 때문에 나타나는 현상이라고 할 수 있다. 요컨대 걷고싶은 가로조성 사업이 시민이나 주민들의 충분한 공감대를 형성하지 못한 채 진행됨으로써 그것이 담고 있는 본래 취지나 의의마저 퇴색되고 마는 부정적인 결과가 나타나게 된 것이다.

이상과 같은 문제드러가 함께 그간의 사업의 추진 과정에서 찾을 수 있었던 가장 큰 난제를 꼽는다면, 무엇보다 걷고싶은 거리란 진정 어떠한 거리인지에 대한 모범적인 상을 행정당국이나 전문가들이 찾아내지 못하고 있다는 것을 지적할 수 있다. 즉 걷고싶은 거리는 단지 걷기 편한 거리만도 아니고 보기 좋은 거리에 머무는 것도 아니다. 가로 환경의 개선과 각종 시설물의 정비, 녹지공간의 조성 작업 같은 노력만으로 온전히 걷고싶은 거리를 만들거란 쉽지 않은 과제인 것이다. 걷고싶은 가로만들기에 있어서는 어떠한 형태로 조성된 결과물뿐만이 아니라 그 가로를 만들어 가는 과정에서의 장소성의 형성, 그곳을 이용하는 시민이나 주민들의 집단체험과정이 실로 중요한 의미를 갖는다.

이러한 사업의 시행상 드러나는 문제점은 크게 사업 추진과정의 요소 별 사항과 사업 전체적인 측면에서 볼 수 있다.

사업 과정상 문제점 측면은 대상지 선정 및 조성과정, 조성 후 관리와 사업의 행정체계상의 문제점을 들 수 있고 사업의 전체적 측면에서는 전시 행정적 차원의 사업 진행과 사업자체에 대한 이해의 부족으로 말할 수 있다.

제3장 사례분석 :

종로2-3가, 인사동길, 돈화문로

1. 걷고 싶은 종로 만들기 사업 추진 배경 및 경위

서울시가 ‘걷고 싶은 서울 만들기’ 사업을 본격적으로 추진하기에 이른 데에는 2000년의 ASEM회의와 2002년의 월드컵을 앞둔 상황에서, 보다 쾌적하고 삶의 질이 충족되는 도시라는 이미지를 대외적으로 알릴 필요성이 크게 작용하였다. 즉 자동차의 소통을 우위에 두었던 그간의 도시정책에서 방향을 선회하여 보행자 친화적인 도시로 서울시를 만들어 가야겠다는 요구가 행정당국에도 확산되기에 이른 것이다.

이러한 필요에서 서울시의 각 부서별로 가로 조성 및 정비와 관련된 다양한 사업들이 활발히 진행되기 시작했다. 도시계획국의 주도로 추진되는 ‘걷고 싶은 도시 만들기’ 시범가로 조성사업, 주택국의 조망가로 조성사업 등 다양한 가로계획안들이 작성되어 추진에 들어가기 시작한 것이다. 그리하여 종로지역의 경우도 종로2~3가의 시범가로 조성사업, 인사동 역사탐방로 조성사업, 돈화문로 시범가로 조성사업 등이 각 주체들의 소관 아래 계획이 수립되기에 이르렀다.

가로환경 정비와 관련하여 시기적으로나 담당 주체별로 이와 같이 개별적으로 진행되던 사업들은, 도심 지역에 대한 조합적인 정비의 방향을 제시한 ‘서울 도심부 관리 기본계획(안)’이 99년 7월의 공청회에서 발표되면서, 비로소 체계적으로 통합되어 추진될 움직임을 보이게 된다. 도심부 대한 장기적인 비전 속에 각종 가로정비사업이 자리잡기 시작한 것이다. 본 조사연구의 주요한 대상인 종로2~3가 및 돈화문로 시범가로 조성사업, 인사동 역사문화탐방로 조성사업 등이 ‘걷고 싶은 종로 만들기’ 사업이라는 이름 하에 묶이게 된 것은 바로 이러한 맥락에서이다.

이 계획안에서는 그 동안 도심지역이 겪어온 변화의 양상을 우선적으로 진단하고 있는데, 도심부는 고용 및 인구가 감소하고 개발이 정체되며 환경이 악화됨에 따라 도심부 고유의 역사성과 매력을 상실하고 경제적 활력이 약화되는 부정적인 양상을 띠고 있다고 평가된다. 그리하여 최고차 업무중심지로서의 역할을 90년대 중반부터 강남지역에 내놓게 되기에 이르렀다. 이러한 상황에서 도심부가 600년 고도로서의 역사·문화성을 유지하면서 경제적 활력을 유지해 나가기 위한 전략으로 여러 가지 시책을 내세우고 있으며, 도심부의 바람직한 미래상을 “600년 고도의 역사성이 드러나고, 걷고 싶고 인간적인 분위기를 간직하며, 다양한 기능과 형태가 조화롭게 공

존하여 번영의 기운과 활력이 넘쳐나는 시민생활의 중심공간이자 세계와 교류하는 서울의 얼굴”로서 설정하고 있다.

‘걷고 싶은 서울 만들기’ 사업이 서울시의 차원에서 대대적으로 진행되는 것도 이러한 시책의 흐름 속에서이다. 이 계획서에서는 8개의 주요 실천과제를 내세우고 있는데, 이는 ①도심특성을 살리는 도시개발의 유도, ②도시경관을 살리는 스카이라인의 형성, ③공동화 없는 도심 커뮤니티의 육성, ④지속적인 번영을 위한 산업경쟁력의 제고, ⑤정체성을 강화하는 역사문화환경 조성, ⑥경쟁력을 강화하는 교통환경의 개선, ⑦도심매력을 증진시키는 도심환경 정비, ⑧도심특성에 따른 다양한 지역별 관리의 과제로 나타나고 있다.

이러한 큰 정책 기조에 따라 가로 공간의 정비와 관련하여서는 보행자 친화적 도로환경 조성, 가로공간의 녹화 및 휴식공간의 적극 확충, 보행전용 및 우선 지구의 확대, 보행환경개선사업의 적극 실시, 보행자를 배려한 자동차 교통운용, 관광객을 배려한 가로환경 정비 등의 시책목표를 내세우고 있다. 이러한 배경에서 가로 공간에 대한 각종 정비시책과 함께 걷고 싶은 거리 시범사업이 정책적으로 추진되고 있는 것이다.

2. ‘걷고 싶은 종로 만들기’ 사업 개괄

가로 정비와 관련하여 현재 도심부를 대상으로 하여 진행되는 있는 사업들은 앞서도 간략히 짚었듯이, 문화관광국에서 추진 중인 역사문화탐방로 조성사업(인사동길, 북촌길, 왕궁길, 고궁길, 대학로, 정동길, 명동/남산길), 주택국의 조망가로 조성사업(세종로), 관철동과 명동, 낙원동의 차 없는 거리 조성사업, 자치구 시범가도로 계획 중인 종로구의 돈화문로 국악/영화의 거리 조성사업, 중구의 걷고 싶은 거리 조성사업 등이 있다. 이 중 걷고 싶은 종로 만들기 사업에 해당되는 내용을 간략히 살펴본다.

1) 종로 2~3가 시범가로 조성사업

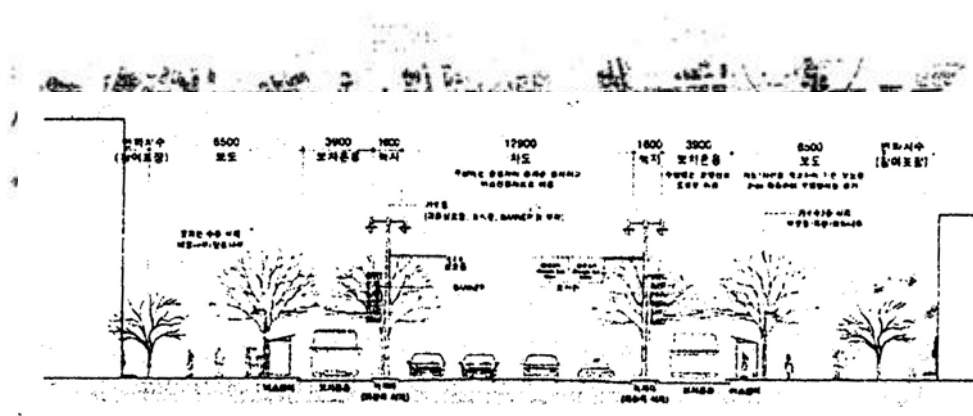
이 사업은 종로가 통과교통 위주의 간선도로 기능에서 도심성을 살리는 도심 접근도로의 기능으로 전환시킨다는 방향 아래, 도심 교통을 보행친화적으로 전환하여 도심을 활성화하고, 종로가 갖고 있는 역사성, 문화성을 살려냄으로써 주변 지역의 관련계획(세종로길, 인사동길, 관철동길, 영화의 거리, 국악의 거리 및 대학로)을 연결시켜주는 고리의 역할을 갖도록 한다는 이념을 추진되었다.

그리하여 종로2가에서 종로3가(종묘 앞)에 이르는 구간을 대상으로 차로를 8개 차로에서 6개 차로로 축소하고, 보행공간의 폭을 현재의 6~8m에서 10~11m로 확

대한다는 용역안을 99년 3월 선정하여 발표하였다. 이 계획안에서는 이 외에도 보도를 점용하고 있는 각종 시설물의 정비, 버스 전용차선의 운영, 녹지 및 가로 쉼터 조성 등의 내용을 포함하고 있다.

그러나 계획의 현실성을 놓고 여러 가지 논란이 발생하였으며, 교통부문에 대한 영향 평가가 체계적으로 이루어지지 못했고, 사업의 입안 및 추진 과정에서 시민들의 의견 반영이 충분히 이루어지지 못했다는 비판에 직면하여 현재 이 사업은 잠정적으로 보류되어 있는 상태이다.

< 종로2,3가 설계도면 >



- 계획 단면도 -

2) 인사동길 역사문화탐방로 조성사업

인사동 지역은 지역의 경기 침체로 인한 상권 쇠퇴에 대응하여 인사동만이 갖는 고유성을 널리 홍보하고 지역 활성화를 꾀하고자 97년 4월부터 일요일 차 없는 거리가 조성되어 각종 거리행사가 진행 중이다. 또한 골동품점, 고미술점, 표구상, 화랑 등의 문화업종과 전통찻집 등이 다수 분포하고 있으며, 한옥이라든가 각종 문화유적들이 산재해 있어 전통적인 분위기를 간직하고 있다는 점에서 서울시에서도 인사동을 역사·문화탐방로로 지정하여 가로 정비사업을 진행 중이다.

현재 인사동에는 서울시 문화관광국의 주관으로 인사동길 정비 사업 설계안이 마련되어 있으며, 2000년 상반기 완공 예정으로 사업이 진행될 예정이다. 이 계획안에 따라 포장 및 우배수 처리, 차보도 구분장치 및 벤치, 식재 등의 조경공사, 관광안내판 설치 및 화장실 개설, 가로 조명시설 등 공공용지 상의 각종 시설물 공사작업과 함께 인사동길 하수암거 개량공사가 진행될 것이다. 한편 인사동의 역사와 문화를 보존하기 위한 목적에서 이 지역을 문화지구로 지정하여 비문화적인 용도의 토지이용에 대해 일정한 규제를 가할 수 있도록 문화예술진흥법이 개정되어 시행을

앞두고 있다.

3) 돈화문로 시범가로 조성사업

돈화문로 가로 정비는, 종로구의 걷고 싶은 도시 만들기 시범가로 조성사업의 일환으로 진행되고 있으며, 종로 3가에서 돈화문으로 이어지는 1구간과 돈화문-원남동사거리-창경궁-국립서울과학관에 이르는 2구간으로 구성되어 있다. 이 지역을 대상으로 하여 영화의 거리→국악의 거리→낙엽, 연인의 거리→젊음의 거리로 이어지는 보행공간을 정비하는 구상으로 사업을 추진 중이다.

한편 서울시의 걷고 싶은 가로 시범사업으로 진행되었던 종로2~3가 구간의 보도폭 확장 사업이 보류됨에 따라 종로구에서 추진 중인 돈화문로 구간에 대해 서울시가 적극적인 관심을 나타내면서 최근 들어 이 지역의 상징적 비중이 증대되고 있는 상황이다.

이상 종로2·3가, 인사동길, 돈화문로의 사업내용을 간략히 나타내면 다음의 표와 같다.

<표 3> 걷고 싶은 종로 만들기 사업 개괄

	사업주체	대상구간	진행상황
종로 2-3가 시범가로 조성사업	서울시 도시계획국	종로2가 - 3가 - 종묘 앞 약 1 km 구간	잠정 보류 상태
돈화문로 시범가로 조성사업	종로구 도시계획과	종로3가역 - 돈화문 750m (1구간에 해당)	시 시범가도로로 변경되어 추진 중
인사동역사문화탐방로 조성사업	서울시 문화관광국	남북 인사동길 690m, 동서 수도약국길 230m	2000년 6월 완공 예정

3. 시민의식 조사를 통해 본 종로지역의 현황과 문제점

종로지역은 시민들에게 어떤 의미를 갖고 있고 어떤 모습으로 발전되어야 하는지를 알아보기 위해 종로지역을 방문하는 시민들의 행위, 종로지역을 이용하면서 느끼는 불편을 중심으로 설문을 실시하였다. 또한 종로지역에 대한 시민들의 이미지를 알기 위해 즉석에서 묻고 대답을 기입하는 방법으로 진행하였다.

설문은 종로2·3가, 인사동길, 돈화문로 3곳에서 총 500명을 대상으로 실시하였고
이중 391개의 유효자료를 도출하였다. 이

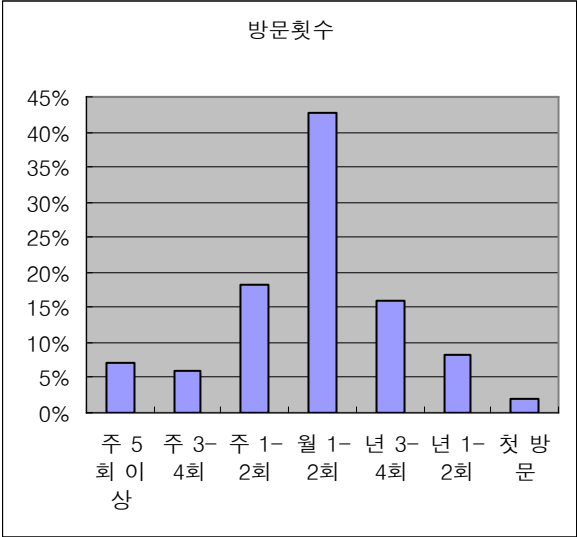
미지조사는 총 500명의 시민에게 종로 하면 떠오르는 것을 순위 없이 3가지씩 답하게 하여 총 1094개의 유효자료를 얻었다. 조사결과 20대의 분포가 높게 나타났는데 이는 종로지역의 특성상 20대가 주를 이루었기 때문이고 또한 30대 이상 이용자의 응답률이 낮은 이유 때문이기도 하다.

1) 종로지역은 서울 중앙에 위치하여 시민이 자주 방문하는 곳이다.

설문 1의 방문 횟수에서 보면 월 1-2회가 42.7%, 주 1-2회가 18.2%로 전체의 74%가 월 1-2회 이상 종로를 방문하는 것으로 나타났다. 따라서 종로는 많은 시민들이 즐겨 찾는 곳이라고 할 수 있다. 이는 종로가 곳곳의 시민이 만날 수 있는 장소라는 지리적 특성이 작용한다고 볼 수 있다.

<표 4> 종로지역 방문 횟수

구분	방문횟수 (%)
주 5회 이상	28 (7.2)
주 3-4회	23 (5.9)
주 1-2회	71 (18.2)
월 1-2회	167 (42.7)
년 3-4회	62 (15.9)
년 1-2회	32 (8.2)
첫 방문	8 (2.0)
합계	391 (100)

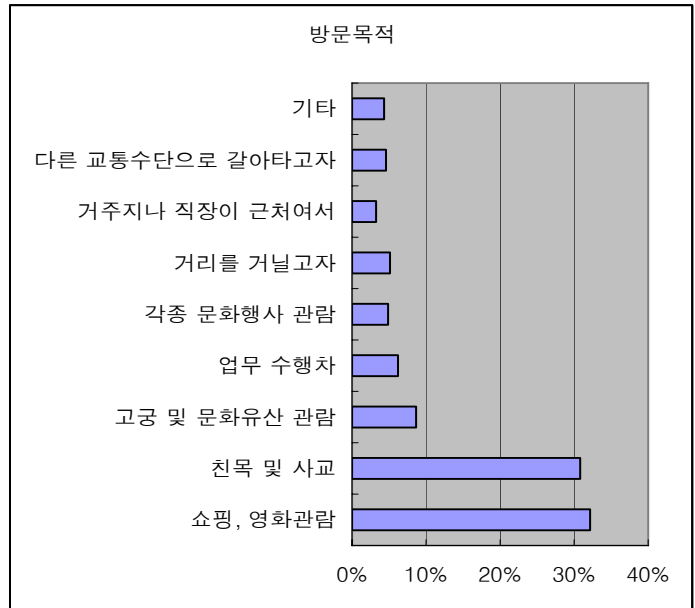


2) 종로지역을 이용하는 주된 이유는 쇼핑, 영화관람(32.1%), 친목 및 사교(30.7%)를 위해서이다.

이는 지리적으로 서울의 중심에 위치하고 있는 만큼 다른 곳에 위치한 사람들이 공동으로 만날 수 있는 장소라는 것을 의미한다. 또한 설문결과는 종로지역이 서울의 도심으로서의 역할을 수행해야 함을 보여주고 있다.

<표 5> 종로지역 방문 목적

구분	복수응답 (%)
쇼핑, 영화관람	203 (32.1)
친목 및 사교	194 (30.7)
고궁 및 문화유산 관람	55 (8.7)
업무 수행차	39 (6.2)
각종 문화행사 관람	31 (4.9)
거리를 거닐고자	32 (5.1)
거주지, 직장이 근처여서	21 (3.3)
다른 교통수단으로 갈아타고자	29 (4.6)
기타	28 (4.4)
계	632 (100.0)

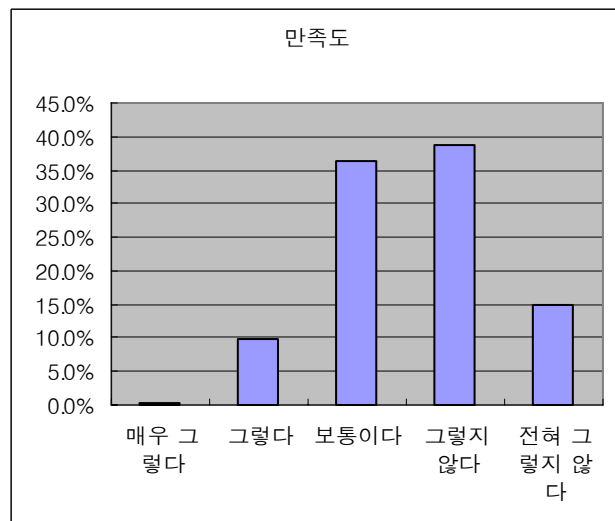


3) 그러나, 서울 시민 대부분이 찾는 곳임에도 불구하고 종로지역의 환경은 시민들을 만족시키지 못하고 있다.

설문 3에서 보면 ‘걷고 싶은 거리라고 생각하는가’라는 질문에서 그렇지 않다가 38.6%, 보통이다가 36.3%, 보통 이하가 89.7%에 이른다. 이처럼 시민들이 즐겨 찾는데 반해 지금의 종로지역의 보행환경은 상당히 열악한 수준이다.

<표 6> 종로거리에 대한 만족도

만족도	응답수 (%)
매우 그렇다	1 (0.3)
그렇다	39 (10.0)
보통이다	142 (36.3)
그렇지 않다	151 (38.6)
전혀 그렇지 않다	58 (14.8)
계	391 (100.0)



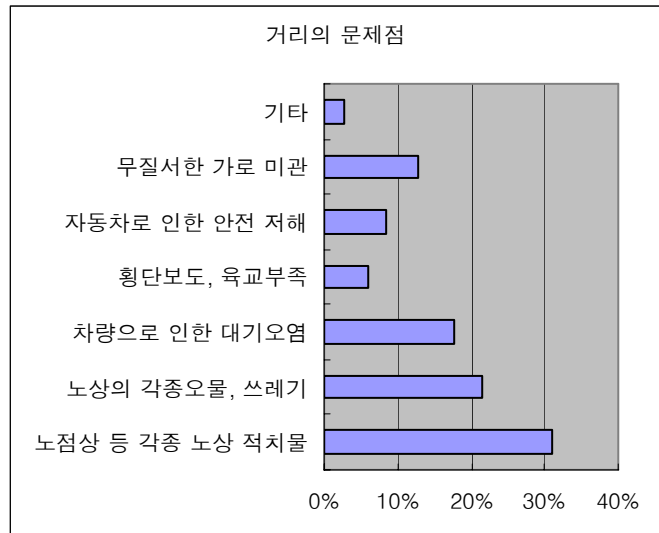
4) 보행환경과 관련해서 가장 문제가 되는 것은 1위가 노점상 등 노상 적치물

25.6%, 2위 좁은 보도폭 22.1%, 3위가 노상의 각종 오물과 쓰레기 15.2% 였다.

이처럼 일반적으로 종로지역의 거리는 매우 불편하고 쾌적하지 못한 거리로 인식되고 있다.

<표 7> 종로지역 거리의 문제점

문제점	복수응답 (%)
노점상 등 각종 노상 적치물	164 (22.1)
노상의 각종오물, 쓰레기	113 (15.2)
차량으로 인한 대기오염	94 (12.7)
횡단보도, 육교부족	32 (4.3)
자동차로 인한 안전 저해	44 (5.9)
무질서한 가로 미관	68 (9.2)
기타	14 (1.9)
계	741 (100)



5) 그러면 종로 거리에 대한 만족도를 구체적으로 살펴보면, 보통 이하의 수준을 나타내고 있다는 사실을 주목해야 한다.

보행편리, 보행안전, 보행쾌적에 대한 만족도에서 설문자 과반수 이상이 부정적인 의견을 보였다. 이는 종로거리가 현재 시민들에게 상당히 만족스럽지 못하는 것을 말해주는 것이다.

<표 8> 종로지역 거리에 대한 항목별 만족도

	편리	안전성	쾌적성	역사성 및 전통성	볼거리 및 놀거리
매우 그렇다	-(0.0)	-(0.0)	-(0.0)	3(0.8)	5(1.3)
그렇다	14(3.6)	22(5.6)	8(2.0)	70(17.9)	136(35.0)
보통이다	94(24.0)	133(34.0)	89(22.8)	134(34.3)	149(38.3)
그렇지 않다	207(52.9)	190(48.6)	218(55.8)	146(37.3)	85(21.9)
전혀 그렇지 않다	76(19.4)	46(11.8)	76(19.4)	38(9.7)	14(3.6)
계	391(100)	391(100)	391(100)	391(100)	389(100)

주: 괄호 안은 백분비(%)

실태 조사를 토해 살펴본 결과 지하보도나 지하철역이 있는 지점에는 횡단보도가

없어 보행에 많은 불편을 주고 있다. 또 종로지역은 노점이 많이 들어서 있기 때문에 보행의 흐름에 있어서도 불편을 겪는 곳이다. 종로지역은 보도가 단절되는 곳이 많다. 주차장으로 진입하는 차량이나 물건을 싣고 나르는 차량의 양이 빈번하기 때문이다. 이런 경우 보행자들은 잠시나마 안전에 위협을 받는 경우가 많다. 종로지역은 사람들이 많고 시끌벅적하다. 이것은 한편으로 활기를 느낄 수 있게 하는 요소이기도 하겠지만 활기를 느끼기 이전에 불쾌감을 먼저 느끼게 된다. 그리고 곳곳에 방치된 쓰레기와 오물들은 종로지역의 쾌적도를 더욱 더 떨어뜨리고 있다.

역사와 전통을 느낄 수 있는지에 대한 물음에는 과반수 이상이 그렇지 않은 쪽에 속했고 다양한 볼거리와 놀거리가 있다고 생각하는지에 대한 물음에는 과반수 이상이 그렇다고 답했다.

그러나 설문 응답자 대부분이 역사와 전통을 느낄 수 없다고 답했지만 종로지역의 이미지를 답하는 내용에서는 고궁 및 문화재가 가장 많았다. 이는 그만큼 종로지역이 서울의 중심적 기능을 수행했던 곳이라는 인식이 강하고 역사적 전통이 깃들여져 있는 곳이라고 인식하고 있음을 알 수 있다. 그럼에도 불구하고 역사와 전통을 느낄 수 없다고 답한 것을 보면 종로지역이 역사적 자산이 풍부함에도 불구하고 이를 유지, 보존하는 모습이 미약함을 알 수 있다. 이는 그 동안 도시정책이 이러한 역사·문화자원과 지역의 특성을 감안하지 않는 개발위주의 정책집행과 행정위주의 도시정비가 계속 진행되고 있음을 의미한다.

종로지역의 이미지를 답하는 내용에서 극장가, 대형서점, 인사동, 유흥가, 사람이 많다, 시끌벅적하다, 음식점, 카페, 학원가 등이 높은 대답을 보였다. 이것을 보면 종로지역은 볼거리와 놀거리가 매우 다양함을 알 수 있다.

<표 9> 종로 하면 떠오르는 이미지조사 (특정적인 것만 정리)

고궁 및 문화재	극장가	대형 서점	인사동	유흥가	사람이 많다	시끌벅적 하다	학원가	...	합계
243 (22.2)	146 (13.3)	117 (10.7)	102 (9.3)	47 (4.3)	45 (4.1)	43 (3.9)	26 (2.4)	...	1094 (100)

실제 종로에는 젊은이들이 부담 없이 즐길 수 있는 위락시설이 준비하게 있고, 인사동에는 전통에 대한 향수를 느낄 수 있어 연인이나 가족단위로 자주 찾게 되고, 종로3가 지역은 영화를 즐기려는 사람들로 북적대고, 주가로들 이면가로에 분포하고 있는 도심지원기능 때문에 거리는 활기가 넘치고 있다.

설문에서 알 수 있듯이 종로지역은 걷고 싶지도 않고 그다지 쾌적하지도 않는데 많은 사람들이 찾는 이유는 무엇일까? 그것은 종로지역이 서울의 중심이라는 지역

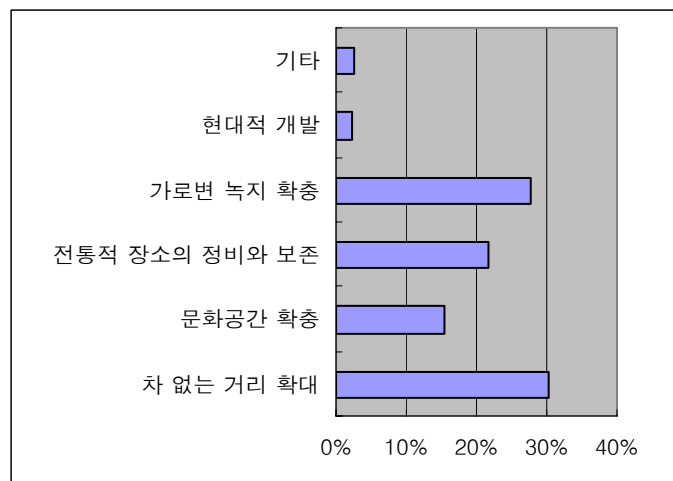
적 특성 때문이기도 하겠지만 역사적인 자취와 오래된 문화들이 남아있는 곳이기 때문일 것이다. 조사대상으로 삼고 있는 종로의 거리들은 그 나름대로의 독특한 특성을 갖고 있다고 할 수 있다. 그리고 각각의 거리가 가지고 있는 이러한 특성들 때문에 시민들은 그곳을 즐겨 찾게 되는 것이다. 따라서 거리를 조성할 때는 그곳의 물리적 환경과 관련된 시설적인 측면도 중요하지만 그곳에서 일어나는 사람들의 활동과 오랜 시간을 두고 형성되었던 역사와 문화가 바탕이 되어야 한다는 사실도 중요한 것이다.

종로거리 개선방안에 대한 설문조사의 결과에 따르면 1위가 30.2%, 2위는 가로변녹지확충 27.3%, 3위 전통적 장소의 정비와 보존 21.6%로 조사되었다. 이 조사 결과에 의하면 시민들은 보행공간을 확충하고 개선하는데 관심을 가지고 있으며, 반면에 개별시설공급에 대해서는 비교적 관심을 적게 두고 있음을 알 수 있다.

따라서 걷고 싶은 종로 만들기 위해서는 개별시설 및 공간조성에 중점을 두는 거리조성 보다는 그 곳의 장소적 특징을 고려하는 장소 만들기로서 접근해야 할 것이다. 즉, 차 없는 거리 조성 확대를 통하여 보다 많은 사람들이 편하게 보행할 수 있게 하고, 가로변 녹지의 확충을 통해 설만한 곳들을 만들어 주며, 전통적 장소의 정비와 보존을 통해 그 곳의 장소성을 높여가야 할 것이다. 현대적 개발보다는 이미 형성되어 있는 환경을 정비함으로써 분위기를 지켜야 하고 거리를 포함한 지역을 활성화시켜 나아가야 할 것이다.

<표 10> 종로 거리 개선방안

구분	복수응답(%)
차 없는 거리 확대	226 (30.2)
문화공간 확충	115 (15.4)
전통적 장소의 정비와 보존	162 (21.6)
가로변 녹지 확충	207 (27.6)
현대적 개발	17 (2.3)
기타	19 (2.5)
계	749 (100)



그러면 조사대상인 종로지역 3개 가로 - 종로2·3가, 인사동길, 돈화문로의 현황을 구체적으로 살펴보자

4. 종로지역 가로(종로2·3가, 인사동길, 돈화문로)실태조사

1) 종로2·3가 실태 및 문제점

종로 2·3가는 서울의 중심지인 만큼 다양한 계층이 모여드는 곳이고 다양한 활동들이 펼쳐지는 곳이다. 종로 2·3가의 업종분포를 보면 관공서, 악기상, 귀금속상, 극장, 낙원상가, 세운상가, 떡집, 서점, 술집, 찻집, 패스트푸드점, 학원으로 헤아릴 수 없을 정도로 다양하다. 그 중에서 가장 높은 비율을 차지하는 업종은 술집, 음식점 및 유흥업소이다.

반면, 종로는 600년 시간의 층이 겹겹이 쌓여 만들어진 역사문화환경 및 그것과 연관된 업종들, 행위들이 공존한다. 이러한 전통적 요소들은 도시의 근대화 과정 속에서도 생존함으로써 경제의 압축성장에 의해 소멸되어버린 도시의 휴먼스케일을 보완해주는 역할과 기능을 유지하고 있다. 이러한 요소들에 의해 종로는 강남지역과 달리 대로(큰길)와 소로(뒷길)가 연계 보완되면서 종로의 장소적 특성을 통합되고 있다. 이 때문에 전통과 현대의 공존으로 평가되기도 한다.

종로2,3가는 종로 전체가 지닌 장소적 특성과 공간구조를 반영하고 있다. 큰길에는 대형 상업자본이, 뒷길에는 중소규모의 상업자본이 상업활동을 주도하고 있다. 또한, 종로 큰길은 물품판매기능이 압도적이며, 생활문화, 업무기능이 혼재되어 있지만, 최근에는 대형화 추세에 있다. 또한, 큰길에는 역사적, 공공적 성격의 건물(탐골공원, 서울YMCA, 보신각, 종로서적, 피카디리극장 등)과 대기업의 매장 등이 주로 입지하고 있다. 뒷길의 특성은 주로 소규모 요식업과 유흥업 위주의 건물들과 주차장, 숙박업이 다수를 차지하는데, 이는 큰길의 기능과 연계 보완하는 기능을 가진다고 볼 수 있다.

큰길인 종로의 전면가로폭은 양방향 8차선으로 가로 양측이 차도에 의해 단절되지만 가로의 뒷길은 전통적 공간 및 길의 형태인 휴먼스케일을 유지하고 있다. 이 때문에 복합적이고 혼합된 전면가로의 기능들이 뒷길에 의해 차별적으로 수용되고 있는 것이다. 종로의 장소성은 여기에 뿌리를 두고 구역별, 가로별로 다양한 모습을 만들어낸다고 봐야 할 것이다.

보행과 관련한 종로 큰길의 특성은 자동차 교통 및 대중교통 밀집, 보행교통의 집중이 일어나는 곳으로써 쇼핑과 통행을 위한 사람들이 대부분이다. 즉 머물기 위한 공간이 아니라 통과하기 위한 공간이다. 반면, 뒷길은 이면의 역사문화적 분위기와 어울려 다양한 수요를 끌어당기는 교류의 장이자 머물기 위한 공간이다. 뒷길은 큰길의 내부, 큰길은 뒷길의 외부공간과 같은 특성이 연출된다. 그렇기 때문에 종로 큰길의 성격과 기능은 뒷길과 땔레야 땔 수 없는 관계를 가진다.

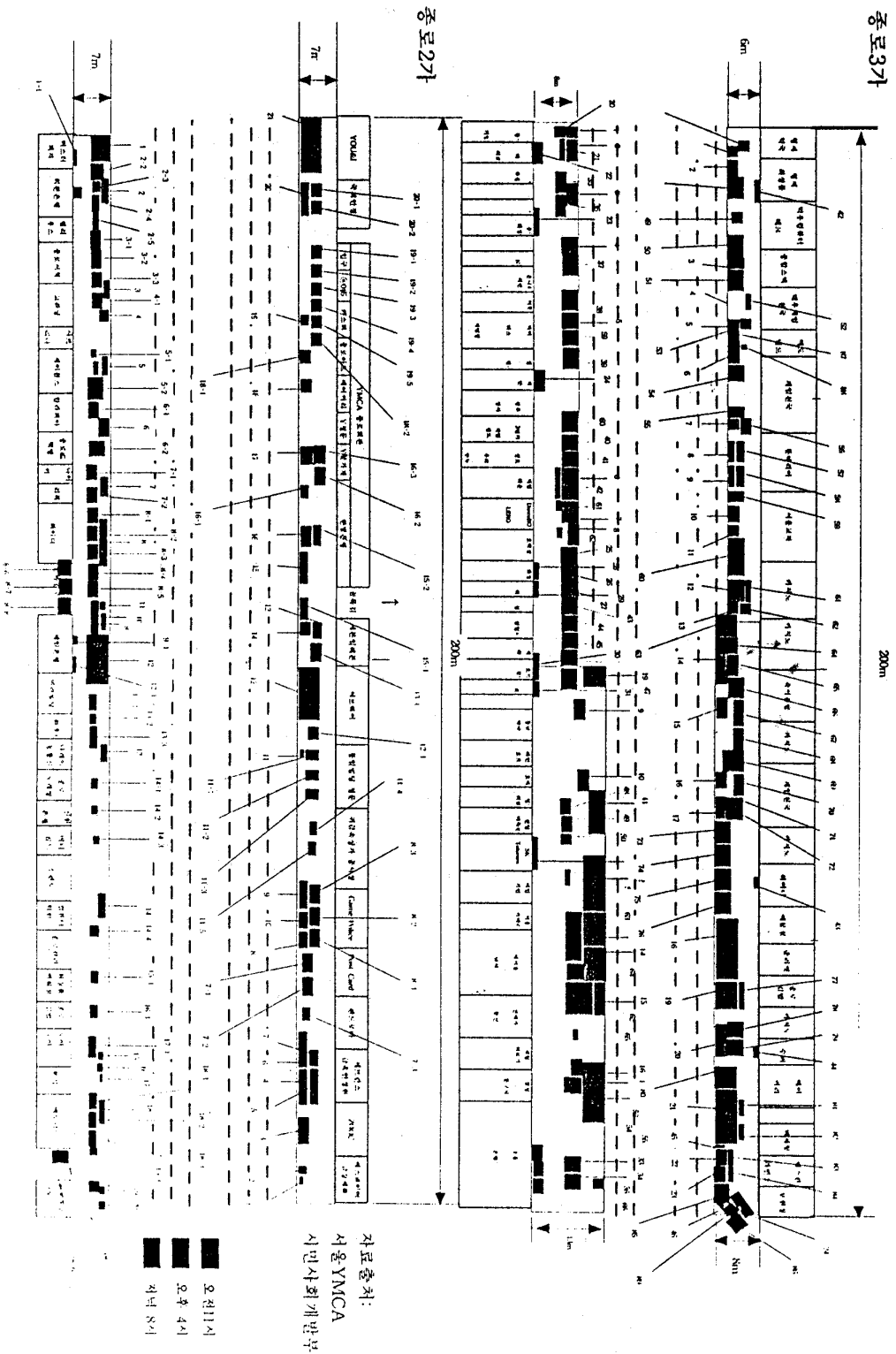
종로의 장소성을 규정하는 큰길과 뒷길의 이중구조는 큰길의 보행공간 특성에 큰

영향을 미친다. 뒷길이 노점 등 통행인들을 대상으로 한 활동을 억제하는 구조인 반면, 큰길은 통과하는 사람들을 대상으로 한 노점이 발달한 이유도 바로 종로 거리의 이중적 구조와 밀접한 연관이 있는 것으로 추정된다. 덧붙여, 최근 인사동길 등 보행이 밀집되는 뒷길에서 노점이 늘고 있는 현상은 종로의 가로가 가지는 고유한 장소성, 공간체계가 허물어지고 있다는 반증으로 볼 수 있을 것이다.

종로2,3가 전면가로의 보행환경을 구체적으로 살펴보면 이러한 특징들이 잘 드러난다.

다음은 종로2·3가 보행관련과 관련되는 항목을 실태조사를 통해서 본 결과이다. 다음의 실태조사도면(다음 페이지 도면 참고)을 참고하면 현재 종로2·3가의 보행공간이 상당히 열악한 수준임을 알 수 있다.

-종로2·3가 고정시설물 및 노점상 점유상태

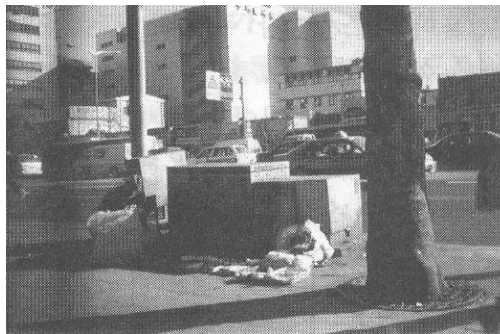


(1) 고정시설물은 차도로부터 보도쪽으로 평균 1.5m-2m를 점유하고 있다.

보도에 설치된 고정시설물은 돌출되어 있어 보행공간 잠식, 도시경관 훼손 등의 효과를 낳는다. 적치물은 폭이 최소 1m이고 두, 세 개가 연속해서 자리함으로써 공간이용이 이루어지지 않는 죽은 공간을 만들어낸다. 따라서 보행자가 이용할 수 있는 폭원을 제한하고 보행의 흐름에 지장을 초래하고 있다.

보도상의 고정시설물은 보행장애만이 아니라, 주변환경에 악영향을 주는 요인이 된다. 고정시설물 설치로 인한 틈새공간은 노점상이 들어서서 환경을 만들어주고 쓰레기를 방지하는 여건을 제공한다.

- 조그만 고정시설물 옆에는 땅바닥에 늘어놓고 물건을 파는 형태의 노점이 진을 치고 있다.



- 지하철 출입구와 같은 규모가 큰 고정시설물 사이(특히 종로3가 지하철 출입구 양쪽 사이)에는 아예 하나의 점포모양을 형성하고 있다.



- 자전거나 오토바이 같은 것들이 쉽게 주차하고, 온갖 쓰레기가 모아지는 곳이기도 하다.



이외에 고정시설물이 버스승강장 주변에 있는 경우에는 버스를 타려는 사람들의 시야를 가려 버스번호를 보기 위해 보도의 가장자리에 밀집 혹은 차도에 내려섬으로써 안전에도 문제가 되고 있다.

<표 11> 노상 고정시설물 현황

		전화박스	지하도 출입구	지하철 환기구	배전반	버스 승강장	가판대	기타
종로2가 (총 48)	북쪽	4	2	3	8	2	8	
	남쪽	3	2	1	9	2	4	
종로3가 (총 42)	북쪽	1	2	3	8	1	7	1
	남쪽	1	2	2	2	2	9	1

자료: 서울YMCA 시민사회개발부

(2) 노점상은 종로거리에 있어 보행의 원활한 소통에 지장을 주는 주된 요인중의 하나로 여겨지고 있다.

서울 YMCA의 최근 조사에 따르면 고정시설물과 노점으로 인해 종로2·3가의 유효보도면적(실 보도넓이에서 각종 시설 및 적치물의 넓이를 뺀 보행 가능한 면적)은 오후 4시 이후 최소 44.4%로 실보도면적에서 55.6%가 줄어든다.

그 외 노점에서 배출되는 각종 쓰레기, 노점에서 끌어다 쓰는 전선 및 열기구 등의 위험성이 제기된다.

<표 12> 노점상 설치 상황

		상품진열	노점	입간판
종로2가 (총 104)	북쪽	4	27	19
	남쪽	3	44	7
종로3가 (총 113)	북쪽	8	32	18
	남쪽	15	29	11

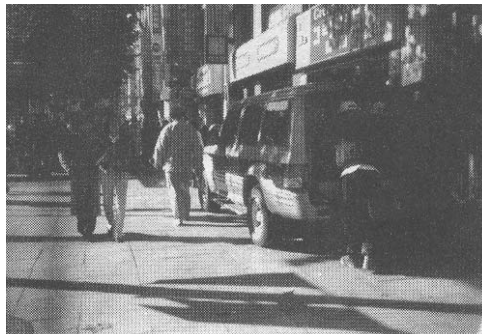
자료: 서울YMCA 시민사회개발부

(3) 상가의 보도 점유는 종로3가 남쪽 측에서 주로 발견되는데 종로3가 지하철역이 있는 곳은 다른 곳보다 보도폭원이 넓다.

지하철역 출구를 만들면서 보도폭이 너무 좁아 기존의 보도 안에 만들지 않고 새로운 보도를 만듦으로써 넓어진 것이라고 판단된다. 넓어진 보도폭에 붙어서 있는 가게들은 물건들을 보도까지 내놓음으로써 3분의 1정도를 차지하고 있다.

(4) 가로변 상점 조업차량의 보도 위 주정차가 두드러진다.

조업차량을 위한 별도의 주정차공간이 없기 때문에 보행공간을 차지하고 보행자는 차도를 이용하거나 차량 틈새를 이용하고 있다.



(5) 대기오염이 심각하다.

서울시내 버스노선은 종로에 집중된다. 이로 인해 버스차량의 배기가스로 인해 대기오염에 대한 보행자의 체감도는 더욱 높아진다. 많은 시민들이 보행환경의 문제점 중 하나로 대기오염을 지적하고 있다.

2) 인사동길 실태 및 문제점

인사동길이 갖는 장소적 특성과 생명력은 800여개지의 작지만 다양한 가게에 기인한다. 그 중에서도 지역이미지를 형성하는 주요 업종은 고미술 및 골동품, 화랑, 필방 및 지업사, 표구사이다. 그 외 전통음식점 및 찻집은 이들 업종이 만들어내는 특성에 편승한 유발업종이라 볼 수 있다.

이들 가게들은 한옥과 소형필지, 골목이 제공해주는 물리적 공간환경에 의존하여 수십 년간 인사동에서 가게를 유지해오고 있다. 또한, 이들 우세업종이 제공하는 인사동의 전통적 특성은 이들 가게의 소규모 공간구조, 전근대적 생산 및 유통과정 등과 밀접하게 맞물려 있다. 그러나 최근 산업의 고도화와 더불어 인사동에도 근대화 바람이 지역에 급격한 변화를 몰아오는 실정이다. 즉 보다 대규모화한 상업자본 혹은 외부 대자본이 재건축 및 상점대형화를 통해 기존의 수공업적, 전근대적인 상품생산 및 판매체계를 대체하려는 흐름이 강화되고 있다.

반면, 규모가 작은 전통적 가게들은 관련시장의 위축, 자본의 영세성, 마케팅 전략의 부재 등으로 인해 업종 및 상점공간의 복잡화, 보다 저렴하고 대중적인 상품 판매를 통해 변화에 대응해 나가고 있다. 그러나 대다수가 임대가게이기 때문에 재건축 및 상점대형화에 생존이 위협받고 있다. 최근 서울시와 종로구가 시행에 들어간 하수암거공사 및 가로정비사업은 이러한 위기를 더욱 증폭시키는 현상을 보이고 있다.

또한 지난 3년간에 걸친 차 없는 거리 문화행사는 방문시민들의 급격한 증가를 유발함으로써 인사동의 공간적 이미지와 잉용특성에 큰 영향을 주고 있다. 인사동 지역 고유의 우세업종과 시민들의 이용수요 간에 상당한 괴리를 낳고 있다. 인사동의 모순은 전통적 가게의 경쟁력이 약화될수록 유흥소비업종의 경쟁력이 강화되고 있다는 것이다. 이로 인해 작은 가게들 및 우세업종들은 차 없는 거리 및 노점에 대해 상당한 문제의식을 보여주고 있다. 이러한 문제점들은 인사동의 물리적 공간 환경에 그대로 반영되고 있다.



- 상점대형화 및 비문화업소의 증가가 두드러진다. 최근 공예품 등 가게 3곳이 사라지고 한 개의 인터넷카페가 들어서는 식의 상점대형화 및 비문화업소의 증가가 급격하게 늘고 있다. 이러한 현상은 기존 소형필지의 한옥 건물의 재건축 및 합필개발에 의해 선도되고 있는 실정이다.



- 노점이 늘어남으로써 인사동 고유의 정체성과 이미지를 훼손시키고 있다. 이는 인사동의 우세업종이 갖는 상품의 이미지, 경쟁력에 손상을 입힌다는 피해의식이 작용하는 측면도 있다.



- 주변 재개발에 따른 고층고밀화, 역사문화유적의 멸실 때문에 인사동과 주변지역과의 단절, 경관 및 이미지 훼손을 초래하고 있다. 인사동의 장소성은 종로 북촌지역을 배경으로 하고 있다. 그러나 유서깊은 역사문화재가 사라지고, 떡집과 같이 인사동과 연관된 업종이 소멸됨으로써 장소성을 협애화시키고 있는 것이다.



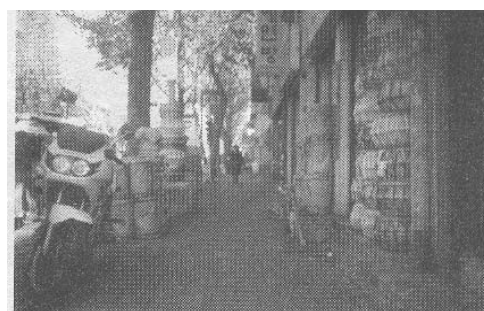
- 인사동이 문화명소, 관광명소가 되면서 방문객들이 늘고 있지만 이를 뒷받침할 기반시설 및 관리체계가 정비되어 있지 않다. 전통적 가게들 중 고미술 및 골동품, 화랑, 표구 등의 업종은 물건의 배송, 조업 때문에 차량통행을 선호하고 있다. 그러나 차량통행은 시민들의 보행접근성을 제약하고 가로의 기능을 크게 저하시키고 있다. 내부 조업 및 배송을 위한 교통처리에 대한 합리적 해결이 모색되지 못하고 있는 것이다.

3) 돈화문로 실태 및 문제점

돈화문로는 역사 문화적으로 풍부한 환경을 가진 곳이다. 그러나 현재 돈화문로의 장소성은 뚜렷하게 드러나지 않는다. 실제로 보행인구도 거의 눈에 띄지 않을 정도이며, 종로3가 측의 극장가 일부에 보행인구가 밀집되고 있다. 물론 앞으로 금호음악당이 완공되면 주변의 역사문화환경, 국악과 관련한 요소들이 결합되어 새로운 전통 문화적 잠재력을 발휘할 수도 있지만, 현재로는 돈화문로 자체의 보행환경 및 장소성은 시민들에게 의미를 주지 못하고 있다.

종로지역의 돈화문로 업종 현황을 분석해보면 극장, 전통악기점, 카센터, 오토바이 수리점이 분포하고 있다. 그러나 어느 업종이 특정하여 분포한다고 보기에는 어렵다. 즉 장소적 특성을 분명하게 드러내는 우세업종이 없다는 점이다.

- 종로3가쪽 초입에 극장 3곳, 중간지점에 악기상 몇 곳, 카센터와 오토바이 수리점 몇 곳이 위치하고 있을 뿐이다.



보행환경 또한 많은 문제점을 안고 있다. 이는 가로변의 토지이용특성 및 건축환경, 업종과 관련하여 해결이 쉽지 않은 난제이다.

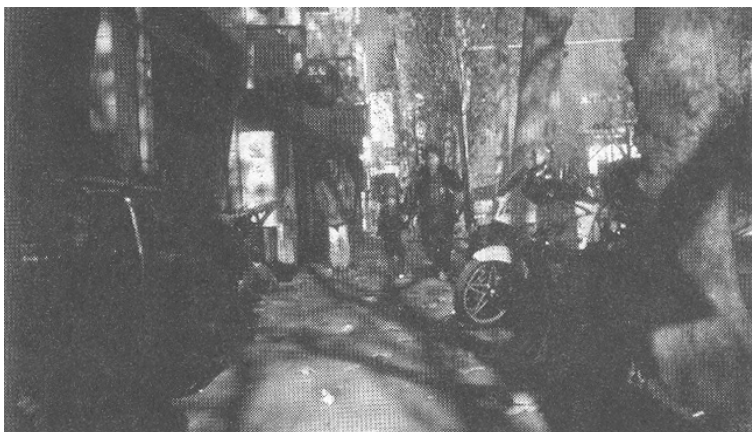
- 지하도환기구가 보행도로의 대부분을 차지하고 있다. 돈화문로의 경우 지하철 환기구 규모가 크기 때문에 보행도로의 대부분을 차지하고 있다. 따라서 보행자는 지하도환기구로부터 올라오는 불쾌한 공기를 받으며 환기구 위를 걷게 된다.



- 종로의 다른 가로에 비해 가로에 연접한 건물 부대주차장이 많고 심지어는 보도를 침범하여 주차선을 그리 놓고 주차함으로써 보행안전을 위협하는 사례도 있다.



- 상가의 상품적치물과 조업활동이 보도공간을 침범하고 있다.



5. 걷고 싶은 종로 만들기 사업에 대한 문제점 및 평가

1) 종로 2~3가 시범가로 조성사업계획

(1) 사업추진 체계 미비

도시계획국에서 주도한 계획안에 대해 부서간 의견 조율이 되지 않아 중도에 보류되고 말았다. 그리고 교통관리실 등의 반발에 부딪치면서 단계적 정비론에 의해 paper plan에 그칠 위기에 처해있다.

(2) 차선축소로 인해 발생할 문제에 대한 대안 미비

차선의 축소를 위해서는 도심 교통체계 전면개편 및 영향평가가 우선 수립되어야 할 것이다. 그러나 이에 대한 사전검토가 결여된 상태에서 기본구상안을 현실화함으로써 시민사회와 반대논리를 설득하지 못할 우려가 있다.

(3) 보도폭의 확대를 통해서만 보행환경을 개선하려는 접근법의 문제

절대적인 보도폭의 확장뿐 아니라, 유효보도폭의 확보 및 정비에 대한 구체적인 정비방안을 제시하지 못함으로써 보도폭의 확장 이후의 사후 유지관리에 대한 신뢰를 얻지 못함. 특히 노점상이나 적치물 등에 대한 현실적 문제제기에 대해 대응하지 못하고 있다.

2) 인사동길 역사문화탐방로 조성사업

(1) 현재의 지역내부 변화를 올바르게 수용하지 못하고 있다

최근 인사동길에 나타나는 주요 현상은 개별 재건축 및 상점대형화라고 보여진다. 이를 통해 업종의 변화가 나타나고 지가상승 및 임대료 상승이 두드러지고 있다. 이에 따라 전통적 문화업소가 퇴출되는 양상이 갈수록 급격하게 발생하고 있음. 자칫 거리정비의 효과가 이를 부추기는 방향으로 기여하게 될 가능성이 제기될 수 있다.

(2) 인사동의 장소성 부여가 자의적이다

현재 계획된 가로디자인이 인사동지역의 건축환경과의 조화가 의문시된다. 지역 내 상인 및 주민들은 디자인이 지나치게 현대적이고 고급스럽다는 지적이 제기되고 있다. 인사동의 생명인 다양한 작은 가게들, 옛길과 골목, 개량한옥에 어울리는 가로환경의 정비를 위해서는 하수암거 공사기간 중 주민과의 대화, 의견수렴, 참여가 본격화될 필요가 있다.

3) 돈화문로 시범가로 조성사업

(1) 가로의 장소성 및 아이덴티티 부여가 불분명하다

종로구간의 돈화문로는 국악의 거리로 이미지화하고 있지만 실제 시민들이 이를 받아들일 수 있는 장소성을 부여하기 어려운 조건에 있다. 물론 물리적 가로환경 정비와 이벤트를 통해 가로의 이미지를 연출할 수 있지만 근본적으로 관련업종의 활성화 및 강화가 일어나지 않을 경우 실효가 없다. 이들 업종의 활성화는 시민들의 관심과 참여가능성이 구체화될 때 현실화 될 것이다.

(2) 물리적 시설정비를 통한 업종변화의 유도 및 시민참여 조건확보를 기대하기 어렵다

현재의 토지이용 상태를 고려할 때, 단기간에 시민참여와 업종변화를 유도하기 어려운 조건을 안고 있다. 따라서 돈화문로에 대한 이미지와 시민참여에 대한 사회적 공감대가 선행적으로 마련되어야 할 필요가 있다.

6. 걷고 싶은 거리의 조성방향

1) 종로를 언제나 방문할 수 있는 곳으로 만들자!

시민의견조사 결과 종로 걷고 싶은 거리만들기 사업은 “시민들을 즐겨 찾을 수 있도록” 환경을 만들기를 원한다. 그러나, 사업계획안을 살펴볼 경우 시민들이 즐겨 찾도록 지역의 특성을 강화하고, 방문하는 사람들의 성향을 고려하지 못하고 있어 많은 “시민들이 즐겨 찾을 수 없는” 환경이 될 우려가 있다.

사업계획안 대부분이 현재의 사용실태를 고려하지 않고 이상적인 수준에서 걷고 싶은 계획을 수립함에 따라 현지의 주민과 상인 등의 반발이 예상된다. 이는 걷고 싶은 거리 조성이 현지 주민과 상인들의 적극적인 참여하에 이루어져야 실효성이 있다는 점을 염두에 두어야 한다.

돈화문로 사업안의 경우 영화의 거리, 국악의 거리, 낙엽•연인의 거리, 젊음의 거리라고 명명하고 있으나, 구체적으로 이를 왜 설정했으며, 어떻게 조성할 것인지에 대한 내용은 찾아볼 수 없고, 단지 어느 곳에 사용해도 상관없을 도로단면 정도만 수록하고 있어 도대체 그곳의 고유한 특성을 살리고, 독특한 특성을 부여할지 전혀 알 수 없는 상태로 보여진다. 바닥 포장의 패턴시 전통문양을 활용한다고 하는데 그보다는 각각의 보도에 접하고 있는 건물의 용도나 출입구의 위치, 그 곳의 고유한 지형지물, 지하철역사 등을 활용하여 바닥을 포장 문양으로 활용하는 것이 바람직할 것이고, 무조건적인 전통문양사용은 삼가해야 할 것이다.

대부분의 사업안들이 대상지의 실제적인 상황에 대한 고려와 주민•상인들의 의견을 전혀 고려하지 않은 채 준비되어 있어 당해 지역의 특성을 살리기는커녕 오히려

획일화하는 결과를 낳고 있다. 그러므로 그 곳만의 독특한 특성 때문에 방문하는 시민들은 특성이 희석되고 사라진 거리를 외면하고, “즐거 찾지 않을 것이” 분명하므로 걷고 싶은 거리만들기 사업은 이 점에 대한 충분히 고려하여야 할 것이다.

그러므로, 실태조사 결과 시민들이 즐겨 찾을 만한 특성을 가지고 있고, 방문하는 시민들의 성향에 맞는 환경이 조성되어 있다. 조사대상으로 삼고 있는 종로의 거리들은 그 나름대로의 독특한 특성을 갖고 있다. 시민들은 각각의 거리가 가지고 있는 장소들 때문에 그곳을 즐겨찾게되는 것이다. 종로에는 젊은이들이 부담 없이 즐길 수 있는 위락시설이 준비하게 있고, 인사동에는 전통에 대한 향수를 느낄 수 있어 여인이나 가족단위로 자주 찾게 되고, 종로3가 지역은 영화를 즐기려는 사람들로 북적대고, 주가로들 이면가로에 분포하고 있는 도심지원기능을 찾는 사람들로 거리는 활기로 넘치고 있다. 과연 걷고 싶은 거리만들기 사업안이 이러한 거리의 생동감과 활력, 장소성과 특성을 살리고 있는지 의문이며, 무엇으로 시민들이 즐겨 찾는 곳으로 만들려고 하는지 묻고 싶다.

2) 다양한 방문목적에 수용할 수 있는 장소로 만들자!

시민의견 조사 결과 종로 걷고 싶은 거리만들기 사업은 시민들의 방문목적에 부합하도록 환경을 만들어주길 바라고 있다. 그러나, 사업계획안을 살펴보면 방문자의 방문목적에는 아랑곳하지 않고 천편일률적인 해석방법으로 대부분의 거리들이 꾸며져 있다.

사람들은 언제나 집에서 나와 길을 통해 이동하고 만남을 경험하고, 사회의 일원으로서 활동을 하고 있는 점을 감안하여 도시의 가로는 도시생활을 담는 그릇이라고 한다. 거리를 이용하는 목적은 다양하다지만 걷고 싶은 거리에 대한 사업안들은 모두가 환상을 그리고 있는 것으로 보여진다. 과연 각 사업계획안들이 거리를 이용하게 될 사람들에 대해 얼마나 고민하였는지 묻고 싶다.

부족하면 부족한 데로 넘치면 넘치는 데로 존재하는 것이 지금의 거리라면, 사업계획안은 부족한 부분을 메워 주고 넘치는 부분은 덜어주어야 하는 것이지만 오히려 그 반대의 모습을 보이고 있는 예가 많다. 예를 들면, 거리들이 나름대로의 특성을 보유하고 있는데 조그만 단서를 가지고 지나치게 확대 해석하여 전체 특성화하려는 계획내용을 많이 볼 수가 있으며, 적정수준의 보도폭을 확보할 수 있는 방안이 있음에도 불구하고 거의 일률적으로 보도폭을 확대하려는 경우가 상당부분 발견된다.

하지만, 실태조사결과 현재의 거리는 그 나름대로 방문목적에 충실하게 적응되어 있음을 알 수 있다. 사람들이 종로거리들을 방문하는 이유는 매우 다양한 것으로 조사되었으며, 이것은 실태조사에서도 확인되었다. 따라서, 사업계획안은 당해 거리에 방문하는 사람들의 방문목적으로 분명하게 파악하여 이를 지원해줄 수 있는 방

안을 강구하여야 할 것이며, 공공의 이익에 반대되는 방문목적에 대해서는 이를 저감시킬 수 있는 방안도 함께 고려하여야 할 것이다.

3) 방문하는 사람들의 눈 높이에 맞는 거리로 만들자!

시민의견 조사 결과 종로 걷고 싶은 거리만들기 사업은 “시민들이 걷기에 편리한 거리”, ‘시민들은 안전한 거리’, ‘쾌적하고 아름다운 거리’, ‘역사와 전통을 느낄 수 있는 거리’, ‘볼거리와 놀거리가 풍부한 거리’로 만들기를 바라고 있다. 그러나, 사업계획안을 살펴보면 대부분의 안들이 쾌적성·편리성·역사성·주변지역조화 등을 주장하고 있으나, 구호의 수준에 그치고 구체적인 안에서는 수목식재를 늘리고, 차도를 축소하고, 주변과는 상관없는 가상적인 조감도를 수록하는 등 시민들이 바라는 바와는 동떨어진 결과가 나올 것이 분명하다.

대부분의 계획안들이 직접적으로 느끼는 걷고 싶은 거리에 대한 안을 만든 것이 아니라 당선을 염두에 두고, 단시간 내에 보기에 좋고 효과가 좋은 쉬운 방법에 주로 의존하다 보니 계획대상에 대한 심층적인 고려가 없을 뿐만 아니라, 과연 걷고 싶은 거리가 지향할 바가 무엇인지에 대한 고민 없이 눈에 보기에 좋은 안들을 양산한 것으로 판단된다.

편리하고 안전하며, 쾌적하며, 전통을 느낄 수 있는 거리는 구체적인 현장연구를 통해 계획요소를 도출하고 비전을 구상하여야 할 것이다. 사업계획안 모두 “사람”에 대한 고려가 전제되어야 할 것이고, 이를 기초로 “왜 걷고 싶은 거리”인가에 대한 고민을 하고, 해당 거리를 어떻게 걷고 싶은 거리로 만들 것인가로 풀어가는 과정을 가져야 시민들이 바라는 바를 달성할 수 있을 것이다.

하지만, 실태조사결과를 보면 종로거리들은 부정적인 부분을 가지고 있으나, 상당 부분은 긍정적인 부분을 가지고 있으므로 이를 적극 활용하는 걷고 싶은 거리조성이 요구된다. 종로지역은 서울에서 가장 많은 역사문화자원을 소유하고 있으며, 많은 볼거리와 놀거리를 보유하고 있어 이를 보고 즐기기 위해 많은 사람들이 방문하고 있음. (그러나, 사업계획안들이 이러한 장점을 제대로 살리고 있지 못함)

좁은 보행로와 보행로상의 많은 가로적치물과 노점상으로 보행환경은 열악할 수준이라고 판단되지만, 혼잡한 가로 곳곳에 형성되어 있는 장소성 있는 부분들과 보도폭이 넓어진 곳은 아주 좋은 만남과 휴식의 장소로 애용되고 있음을 확인할 수 있었다. 거리조성에 있어 가장 중요한 요소는 그곳만의 분위기 조성을 전제로 환경을 조성해야 방문하는 사람들이 편리함과 안전함을 느낄 수 있는 것이다. 거리를 구성하고 있는 건물과 보행로, 가로 적치물, 노점상은 때론 짜증을 유발하고 거리를 혼잡스럽게 만들지만, 이러한 요소들이 적절히 조화를 이루고 있는 모습은 도시의 가로들이 진정으로 추구해야 할 모습이라 생각된다. 따라서, 걷고 싶은 도시를 바라보는 눈높이를 행정가나 계획가의 높이가 아니라, 거리의 주인인 시민과 주민들에

게 맞추어야 할 것이다.

4) 주민과 행정이 함께 만드는 거리여야 한다!

시민의견조사 결과 문제점으로 노점상 등 노상적치물, 좁은 보도폭, 노상의 각종오물·쓰레기 등의 순으로 문제점을 지적하였다. 이러한 문제점들을 해결하기 위한 지금까지의 방법은 마치 일회성 행사를 치르는 것처럼 행해지는 노점상단속과 일상적인 방치로 일관해 온 것이 사실이다. 즉, 이것은 보행로를 도시민의 중요한 활동이 이루어지는 생활공간으로 인식하지 않는 것에서 연유한 것이다.

이러한 지금까지의 모습은 그 동안 거리에 대한 관심이 없었다는 점에 기인하여, 행정의 측에서는 일방적인 지시를 통한 방치와 무시를 계속해왔다는 것이며, 주민들은 내 가게만이 장사를 잘하겠다는 이기심으로 가게 앞을 점유하고 보행로의 환경에 대해 방치하였고, 또는 노점상들은 오직 하루하루의 장사를 위해 군사작전을 펼치고 있는 형편이다.

이를 체계적으로 유지·관리하기 위해서는 행정과 주민, 시민단체가 참여하는 거리협의회를 구성하여 거리를 적절한 수준의 활력을 유지할 수 있도록 거리조성 협약을 마련하여 실시하여야 할 것이다. 이러한 협약에는 반드시 당해 거리를 어떠한 분위기로 조성할 것인지에 대한 방향을 설정하고, 이를 실현하기 위한 구체적인 방안들을 마련하여 실천해야 할 것이며, 거리의 분위기를 구성하는 요소 중의 하나로써 노점상을 바라보아 일정한 협약에 동의하는 경우 합법적으로 동참할 수 있는 길을 열어두어야 할 것이다. 또한, 걷고 싶은 거리 만들기가 효과적으로 실현되기 위해서는 우선 우리모두의 사고가 차량중심에서 보행중심으로 변화하여야 한다는 것이고, 다음으로 대중교통 활성화를 통한 개인교통의 부담을 줄여 여분의 공간으로 보행공간을 적극 확대하여야 할 것이며, 마지막으로 거리 곳곳에 남겨져 있는 전통적 장소를 적극 정비하고 보존하여 걷고 싶은 매력을 힘껏 불어넣어야 할 것이다.

제4장 시민의 입장에서 본 걷고 싶은 거리의 상

1. 시민이 바라는 걷고 싶은 거리

앞의 시민의견 조사결과에서 그 동안 우리 도시에서 보행자들이 겪어 온 수난의 역사를 간접적으로 읽을 수 있다. 최소한의 기본적인 편리성과 안정성도 보장받지 못했던 우리 도시의 보행자•자동차 중심의 경제논리, 개발논리에 밀려, 도로 한 귀퉁이로 밀려난 보행자들은 매연과 경적소리, 자동차의 성난 듯한 기세에 ‘생존의 위협’마저 느끼며 이 거리를 걸어왔던 것이다. 그러나 어제까지의 현실이 “어서 ‘자가용’을 장만해서 이 지겨운 ‘뚜벅이’ 신세를 벗어나야지” 하고 이를 악물었던 것이었다면, 오늘날 상황은 달라졌다. 걷는 행위는 주류에서 밀려난 자들이 감내해야만 하는 유형이 아니며, 자가용이 곧 개발과 성공의 상징만인 것도 결코 아니다. 오늘날의 시민은 스스로 생각하고 행동하고 선택하며 걸어가는 인간, 그리고 걷고 싶은 거리 속에서 당당히 걸어갈 수 있는 사람인 것이다. 우리는 이러한 사람들을 위해 ‘걷고 싶은’ 거리를 만들고 ‘살고 싶은’ 도시를 만들어야 한다.

시민들은 우선적으로는 기본적인 보행자 권리가 보장될 것을 바라고 있다. 시민의견조사에서 역설적으로 알 수 있듯이 아직도 우리의 거리는 걸기에 불편하며, 안전하지도 못하고, 쾌적하지도 못하다고 할 수 있다. 그러나, 한 걸음 더 나아가 오늘날 시민들이 바라는 걷고 싶은 거리는 역사와 전통을 느끼고, 볼거리와 놀거리가 풍부한 즉, ‘삶을 풍요롭게’ 할 수 있는 기회를 제공하는 거리이다.

풍요로운 삶이란 무엇인가? 여러 측면에서 삶의 풍요는 달리 생각될 수 있는 것이나 개인적 체험의 측면에서 살펴보면, 풍요로운 삶이란 바꿔 말하면 ‘창조’하는 삶이며 스스로가 삶의 ‘주체’가 되어 창조하는 ‘생산적’인 삶을 말한다. 획일화된 대중매체나 상업광고에서 제공하는 자본주의적 가치기준의 틀에 박힌 수동적 삶의 모습이 아니라, 스스로 생각하고 창조하는 적극적 주체로서의 삶을 말하는 것이다. 이러한 삶들이 자유롭게 활동할 수 있는 거리가 바로 시민들이 바라는 ‘걷고 싶은 거리’이다.

2. 장소성 측면에서 본 걷고 싶은 거리

장소성이 느껴지기 위해서는 일반적으로 그 장소에서 공간, 성격, 역사의 필요조건이 충족되어야 한다. 즉, 활동이 펼쳐지기 위한 물리적 기반으로서의 ‘가로 공간’과 그 거리에 가면 느낄 수 있는 특유의 ‘성격’, 그 거리가 형성되고 그 속에서 일어난 변화의 흔적이 살아있는 ‘거리의 역사’가 느껴져야 하는 것이다.

그렇다면 도대체 왜 ‘장소성’인가? 우리는 ‘공간’이 아닌 ‘장소’에서야 비로소 이방인이 느끼는 어색함과 불편함을 넘어 즐거운 체험의 기대를 하게 된다. 낯선 곳, 낯선 사람 속에서도 우리 내면에 새로운 교감을 일으키는 곳, 그러한 곳에서 우리는 능동적이고 활기찬 경험을 하게 된다.

도시공간은 오랜 시간 동안 적응을 해온 결과로 오늘의 모습을 나타내고 있다. 우리는 거리 곳곳에서 그곳의 특징을 발견할 수 있다. 그러나, 현재의 우리 도시는 어디를 가도 비슷해지고 있다. 엄정한 자본의 논리에 의해서 최대한의 단기적 개발 이익을 올릴 수 있는 형태로 바뀌어 가고 있는 것이다. 행정은 경직된 행정논리와 토지이용규제에 근거하여 도시공간을 개성을 잃게 만들고 있으며, 건물주들은 임대료에 따라 1층에는 무엇, 2층에는 무엇 등 경제논리의 공식이 그대로 적용되고 있는 것이다. 거리는 획일적인 도시정책시행으로 인해 일률적으로 변해가고, 건물주인과 상인들의 이익추구로 점점 장소로서의 매력을 잃어가고 있다. 이러한 거리는 죽은 거리이다.

활발한 경제활동과 밝은 표정으로 오고 가는 사람들의, 걸으려는 건강해 보이는 이 거리는 실은 자신을 잃어버린 채 보이지 않는 자본의 기능을 기계적으로 수행하고 있는 사람들의 거리이다. 한 쪽은 충실한 소비자로서, 한 쪽은 충실한 판매자로서 자신들의 책임을 훌륭히 완수하고 있다. 그러나 그 어느 쪽도 창조적 행위에는 참여하지 못하며 또한, 서로에 대해서 무관심하다. 이러한 거리의 삶은 경제적으로는 풍요로울지라도 내적으로는 황폐하고 무감각한 일상의 연속이다.

그런, 회색빛 공간이 ‘장소’로 다시 태어날 때 거리는 경제논리를 극복하고 새로운 활기찬 삶의 장이 된다. 목적지를 향해 가는 단순한 통과 의미 넘어서 순간 순간 삶을 풍요롭게 하는 반짝이는 아름다움이 발견되는 곳, 우리는 그러한 곳을 걷고 싶다. 소풍날 보물찾기하는 어린이의 설레는 마음으로 걸을 수 있는 곳, 진열된 상품들 너머의 진짜 삶이 살아 숨쉬며 깊게 패인 주름살의 세월을 이야기 할 수 있는 곳, 낡은 간판과 작은 보도블럭에서 그 지나온 시간의 흔적을 읽을 수 있는 곳, 우리는 그러한 곳을 걷고 싶다. 삶이 살아 숨쉬는 곳, 항상 이미 만들어진 문화를 정해진 형식대로 소비하는 것이 아니라 스스로 참여하고 체험하여 창조적인 교감이 형성되는 곳, 그러한 거리를 걷고 싶다. 참여는 장소가 제공하는 체험의 영위뿐만이 아니라 그 장소를 만들어 가는 과정 자체에서 시작되어야 할 것이다.

그 곳에 사는 사람, 그 곳을 실제로 이용하는 사람이 스스로 선택하고 만들어 가는 과정 자체가 공간을 장소로, 거리를 장소로 변화시킨다.

3. 조성 절차 측면에서 본 걷고 싶은 거리

건강한 시민은 창조하는 사람이다. 주어진 대로 정해진 대로 조금의 불편이나 아

쉬움은 참으며 제공되어진 현실에 만족하는 수동적인 삶은 박제화된 시민의 삶이다. 창조는 사회적 관계에 있어서는 참여의 형태로 나타난다. 참여의 주체로서 능동적으로 행동할 때 비로소 시민이 되는 것이다. 창조적 삶의 기본적 소양인 참여의 원칙은 시민의 활동에 있어서, 목적과 수단, 절차에 이르기까지 모든 과정에 반영되어야 한다. 즉, ‘걷고 싶은 도시 만들기’ 사업의 경우에도 예외는 아니며 오히려 참여의 기본원리가 강조되어야 하는 것이다. 참여는 원리적인 당위성에만 중요한 것이 아니라 ‘걷고 싶은 도시 만들기’ 사업의 성패를 가름하는 중요한 요소이다.

현재 ‘걷고 싶은 도시 만들기 사업’에 의한 각 자치구의 시범가로 사업의관 주도의 적절치 못한 대상지역 선정, 사회적 맥락이나 장소의 정체성이 결여된 물리적 환경개선 중심의 획일화된 계획안, 시민들의 요구와 의견의 미반영 등의 문제점을 가지고 있다. 근본적으로 이러한 문제점이 드러나게 된 것은 사업과정에 있어서 주민참여의 중요성을 간과한 결과라고 할 수 있다.

삶이 살아 숨쉬는 장소를 만들어 가는 과정에서 주민참여는 핵심적이다. 주민참여의 과정이 결여될 때, 어떤 사업이건 결국에는 현대사회의 소외를 대변하게 되며 비인간화를 가속화시키게 된다. 관, 설계자, 주민, 그곳을 이용하는 시민 이들이 서로 고개를 돌린 채 만들어진 거리는 결코 걷고 싶은 거리가 될 수 없다. 단지 누군가의 필요에 의해 시작되어 누군가가 그리는 밑그림의 보기에는 좋은 박제화된 거리가 다시 한번 만들어질 뿐이다. 이러한 거리가 처음 그린 의도대로의 모습으로 살아 있을 리 만무하다.

따라서, 진정한 의미의 걷고 싶은 거리는 그 선전과정에서부터 기본방향, 설계, 물리적 환경조성, 비전 제시에 이르기까지 근시안적 경제논리를 극복하는 건전한 시민의식을 바탕으로 한 주민참여과정이 통합되어야 할 것이다.

그 시작은 관, 설계자, 주민, 그 곳을 이용하는 시민간의 소통을 통해 공동의 상을 그려 나가는 것에서부터 시작되어야 할 것이며, 이러한 이상이 실현될 수 있는 새로운 사업체계가 마련되어야 할 것이다.

4. 유지, 관리, 운영 측면에서 본 걷고 싶은 거리

한 번 만들어진 거리는 마치 그 자체의 생명력을 가지고 스스로 변화되어 가는 것처럼 보인다. 그러나, 도시는 그 거리의 주체들의 능동적인 협력을 통해 공통의 이상을 향해 변화될 수 있다. 이용주체의 행태를 반영하지 못하고 장소성 획득에 실패한 거리는 계획 시 의도와는 다른 모습을 가지게 될 것이며 점차로 그 유지, 관리비용이 증대될 것이다. 더 나아가 장소성 조성 실패는 결국 획일화의 길을 내달리게 될 것이다. 즉, 경제논리에 좌우되어 우리 나라 어디서나 볼 수 있는 몰개성의 천편일률적인 가로 모습의 모습을 띄게 될 것이다. 이는 단순한 예측을 뛰어 넘어 이

미 큰 위협으로 다가와 있다. 즉, 서울의 대포적인 거리 인사동거리 마저 개발이익에 훼손되어 결국에는 그 장소성이 파괴될 위기에 있는 것이다.

이러한 예에서도 행정주도에 의한 사업의 한계성을 알 수 있다. 자본주의 사회에 있어서 거의 신성시되어지는 사유재산 보호라는 양날의 칼을 행정으로서는 어찌하지 못한다. 결국에는 경제 논리에 따르게 될 수 밖에 없는 것이다. 그러나, 장소는 결국 그곳에 살고, 만들어 가고, 이용하는 사람에 의해서 만들어지고 유지되며 운영된다. 살아서 숨쉬는 장소, 그 거리의 생명력은 물리적 환경이라기 보다는 그 환경과 관계를 맺고 교감을 나누는 사람에 의해서 생겨나는 것이다. 주민주도의 걷고 싶은 거리 운영과 관리는 행정과 주민을 포함한 모든 이해관계자들이 소통과 관계를 통해 이루어질 수 있는 것이다.

제5장 결론

1. 걷고 싶은 거리만들기 사업의 개념과 목적을 명확히

걷고 싶은 거리는 거리의 공간스케일과 삶이 보행친화적이면서도 삶터로서의 장소성을 가진 곳이기 때문에 공간스케일, 구조 및 형태, 생활 및 문화를 종합적으로 고려해야 이루어질 수 있다. 물리적 보행환경에 국한된 현재의 사업이 갖는 한계 및 왜곡을 극복하여야 할 것이다.

이를 위해 걷고 싶은 거리 만들기는 “장소성”에 기반해야 하는 것이다. 따라서 거리의 장소성을 올바르게 파악하고 장소성이 갖는 성격과 기능을 살려낼 있는 계획과 과정이 필요하다. 이러한 계획과 과정은 그곳에서 생활하는 주민과 즐겨 찾는 시민이 주체가 되고, 행정이 이를 적극 지원할 때 가능하다.

2. 가로의 장소성을 살릴 수 있는 구체적 사업방안 및 행정시스템 확보

천편일류적인 거리만들기 사업은 오히려 대상지의 장소성을 훼손하는 결과를 낳을 우려가 있다. 실제로 본 연구에서 사업계획안을 살펴보면 결과 이러한 우려가 기우가 아님을 알 수 있었다. 가로의 장소성을 파악, 반영, 회복하기 위해서는 새로운 사업절차와 체계가 필요하며, 기존 행정절차 및 일정에 따른 사업추진은 성공할 수 없음은 분명한 사실이다.

행정업무 단위 중심의 사업체계에 의한 사업추진방식은 가로의 장소적 특성 및 종합적 측면을 살려내기 어려우므로 대상가로에 대한 치밀한 조사와 분석 및 종합적 전략 수립이 전제되어야 할 것이다. 그리하여 장소성과 맞물린 지역밀착형 행정체계 및 지원방안이 필요하다.

현행 행정주도의 추진절차 및 행정중심의 예산집행체계를 개선해야 할 것이다. 주민이 주도가 되어 거리를 조성할 수 있도록 여건을 마련하는 것이 행정의 역할이 되어야 한다. 이 과정에서 주민들은 시민단체와 전문가의 도움을 통해 자신들의 지역의 장소성을 파악하고 발전을 위한 전망을 갖고 이를 행정과의 협력을 통해 실현해 나아가야 하는 것이다.

3. 시민(주민)의 참여를 활성화하고 주체화할 수 있는 절차와 조건의 마련

거리가 장소성을 유지·보전하며 및 변화·발전해 나갈 수 있도록 하기 위해서는 걷고 싶은 거리만들기 사업 추진과정에 주민 및 시민의 참여가 필수적이며, 이러한 참여에 기초한 절차 및 과정을 마련해야 한다.

거리의 장소성의 회복주체는 1차적으로 그곳에서 생활하고 즐겨 찾는 주민과 시민이 되어야 할 것이고, 2차적으로 행정이 되어야 할 것이다. 이러한 원칙을 고려하여 걷고 싶은 거리만들기 사업의 절차와 과정 그리고 내용이 구성되어야 할 것이다.

부록

1. 시민의견조사지

1) **걷고 싶은 종로 만들기를 위한 시민의견조사**

1. 종로를 얼마나 자주 방문하십니까?
- ① 주 5회 이상 ② 주 3~4회 ③ 주 1~2회 ④ 월 1~2
⑤ 년 3~4회 ⑥ 년 1~2회 ⑦ 첫 방문
2. 종로를 찾는 주목적은 무엇입니까? 2가지를 골라주십시오.
- ① 쇼핑, 영화관람 ② 친목, 사교
③ 업무 수행차 ④ 고궁, 각종 문화유산 관람
⑤ 각종 문화행사 관람
⑥ 특별한 목적 없이 거리를 거닐고자
⑦ 거주지나 직장(학교)이 근처여서
⑧ 다른 교통수단으로 갈아타기 위해
⑨ 기타 ()
3. 지금의 종로는 걷고 싶은 거리라고 생각하십니까?
- 매우그렇다 그렇다 보통이다 그렇지않다 전혀그렇지않다
- |-----|-----|-----|-----|
4. 다음은 종로의 보행환경 일반을 묻는 질문들입니다. 가장 적절하다고 생각되는 항목을 골라 주십시오.
- 1) 종로의 가로는 걷기에 편리하다.
- 매우그렇다 그렇다 보통이다 그렇지않다 전혀그렇지않다
- |-----|-----|-----|-----|
- 2) 종로는 보행자들에게 안전한 거리이다.
- 매우그렇다 그렇다 보통이다 그렇지않다 전혀그렇지않다
- |-----|-----|-----|-----|

3) 종로는 걷기에 쾌적하고 아름다운 거리이다.

매우그렇다 그렇다 보통이다 그렇지않다 전혀그렇지않다
└──────────┴────────┴────────┴────────┘

4) 종로거리에서는 역사와 전통을 느낄 수 있다.

매우그렇다 그렇다 보통이다 그렇지않다 전혀그렇지않다
└──────────┴────────┴────────┴────────┘

5) 종로거리에는 다양한 볼거리와 놀거리가 있다.

매우그렇다 그렇다 보통이다 그렇지않다 전혀그렇지않다
└──────────┴────────┴────────┴────────┘

5. 종로의 보행환경에서 가장 큰 문제점은 무엇이라고 생각하십니까? 2가지를 선택해 주십시오.

- | | |
|------------------|-------------------------------|
| ① 좁은 보도폭 | ② 노점상, 입간판, 각종 노상 적치물 |
| ③ 노상의 각종 오물, 쓰레기 | ④ 차량으로 인한 대기오염 |
| ⑤ 횡단보도, 육교 등이 부족 | ⑥ 자동차로 인한 안전 저해 |
| ⑦ 무질서한 가로 미관 | ⑧ 기타 () |

6. 걷고 싶은 종로를 만들기 위해 중요한 과제는 무엇일까요? 2가지를 선택해 주십시오.

- | |
|---|
| ① 각종 가로시설 정비 및 차 없는 거리 확대 |
| ② 각종 문화행사, 이벤트 개최 및 문화공간 확충 |
| ③ 종로 소재 문화재 및 전통적 장소의 정비와 보존 |
| ④ 쾌적한 거리환경 조성을 위해 가로변 녹지 확충 |
| ⑤ 서울의 중심지에 걸맞은 현대적 개발 |
| ⑥ 기타 () |

* 다음은 귀하의 인적 사항을 묻는 질문입니다.

1. 성별

- ①남 ②여

2. 연령

- | | | | |
|-------|----------|-------|-------|
| ① 10대 | ② 20대 | ③ 30대 | ④ 40대 |
| ⑤ 50대 | ⑥ 60대 이상 | | |

3. 직업

- ① 전문 ② 관리·사무직 ③ 자영업 ④ 생산직
 ⑤ 농·림·어업 ⑥ 전업주부 ⑦ 대학(원)생 ⑧ 기타 ()

2. 시민의견 조사 결과

성별

		빈도	퍼센트	유효 퍼센트	누적 퍼센트
유효	남자	175	44.8	45.1	45.1
	여자	213	54.5	54.9	100.0
	합계	388	99.2	100.0	
결측	시스템 결측값	3	.8		
	합계	3	.8		
합계		391	100.0		

연령별

		빈도	퍼센트	유효 퍼센트	누적 퍼센트
유효	10대	12	3.1	3.1	3.1
	20대	258	66.0	66.3	69.4
	30대	97	24.8	24.9	94.3
	40대	15	3.8	3.9	98.2
	50대	3	.8	.8	99.0
	60대	4	1.0	1.0	100.0
	합계	389	99.5	100.0	
결측	시스템 결측값	2	.5		
	합계	2	.5		
합계		391	100.0		

직업별

		빈도	퍼센트	유효 퍼센트	누적 퍼센트
유효	전문직	54	13.8	14.0	14.0
	관리,사무직	47	12.0	12.2	26.2

	자영업	13	3.3	3.4	29.6
	생산직	1	.3	.3	29.9
	전업주부	34	8.7	8.8	38.7
	대학(원)생	163	41.7	42.3	81.0
	기타	73	18.7	19.0	100.0
	합계	385	98.5	100.0	
결측	시스템 결측값	6	1.5		
	합계	6	1.5		
합계		391	100.0		

방문횟수

		빈도	퍼센트	유효 퍼센트	누적 퍼센트
유효	주5회이상	28	7.2	7.2	7.2
	주3~4회	23	5.9	5.9	13.0
	주1~2회	71	18.2	18.2	31.2
	월1~2회	167	42.7	42.7	73.9
	년3~4회	62	15.9	15.9	89.8
	년1~2회	32	8.2	8.2	98.0
	첫 방문	8	2.0	2.0	100.0
	합계	391	100.0	100.0	
합계		391	100.0		

< 방문목적 >

Category label	Pct of Pct c			
	Code	Count	Responses	Case
쇼핑, 영화관람	1	203	32.1	51.5
친목 및 사교	2	194	30.7	49.0
업무수행차	3	39	6.2	10.0
고궁 및 문화유산 관람	4	55	8.7	14.
각종 문화행사 관람	5	31	4.9	7.9
거리를 거닐고자	6	32	5.1	8.2
거주지나 직장이 근처여서	7	21	3.3	5.2
다른교통수단으로 갈아타기 위해	8	29	4.6	7.2
기타	9	28	4.4	7.

Total responses	632	100.0	161.
-----------------	-----	-------	------

건고싶은정도

	빈도	퍼센트	유효 퍼센트	누적 퍼센트
유효 매우그렇다	1	.3	.3	.3
그렇다	39	10.0	10.0	10.2
보통이다	142	36.3	36.3	46.5
그렇지 않다	151	38.6	38.6	85.2
전혀 그렇지 않다	58	14.8	14.8	100.0
합계	391	100.0	100.0	
합계	391	100.0		

보행편리

	빈도	퍼센트	유효 퍼센트	누적 퍼센트
유효 그렇다	14	3.6	3.6	3.6
보통이다	94	24.0	24.0	27.6
그렇지 않다	207	52.9	52.9	80.6
전혀 그렇지 않다	76	19.4	19.4	100.0
합계	391	100.0	100.0	
합계	391	100.0		

보행안전

	빈도	퍼센트	유효 퍼센트	누적 퍼센트
유효 그렇다	22	5.6	5.6	5.6
보통이다	133	34.0	34.0	39.6
그렇지 않다	190	48.6	48.6	88.2
전혀 그렇지 않다	46	11.8	11.8	100.0
합계	391	100.0	100.0	
합계	391	100.0		

보행쾌적

	빈도	퍼센트	유효 퍼센트	누적 퍼센트
유효 그렇다	8	2.0	2.0	2.0
보통이다	89	22.8	22.8	24.8

그렇지 않다	218	55.8	55.8	80.6
전혀 그렇지 않다	76	19.4	19.4	100.0
합계	391	100.0	100.0	
합계	391	100.0		

역사 및 전통

	빈도	퍼센트	유효 퍼센트	누적 퍼센트
유효 매우그렇다	3	.8	.8	.8
그렇다	70	17.9	17.9	18.7
보통이다	134	34.3	34.3	52.9
그렇지 않다	146	37.3	37.3	90.3
전혀 그렇지 않다	38	9.7	9.7	100.0
합계	391	100.0	100.0	
합계	391	100.0		

불거리와 놀거리

	빈도	퍼센트	유효 퍼센트	누적 퍼센트
유효 매우그렇다	5	1.3	1.3	1.3
그렇다	136	34.8	35.0	36.2
보통이다	149	38.1	38.3	74.6
그렇지 않다	85	21.7	21.9	96.4
전혀 그렇지 않다	14	3.6	3.6	100.0
합계	389	99.5	100.0	
시스템결측값	2	.5		
합계	2	.5		
합계	391	100.0		

< 종로거리의 문제점 >

Category label	Pct of Pct c			
	Code	Count	Responses	Case
좁은보도폭	1	164	22.1	42.
노점상등 노상적치물	2	212	28.6	54.
노상의 각종오물, 쓰레기	3	113	15.2	29.
차량으로 인한 대기오염	4	94	12.7	24.

횡단보도, 육교부족	5	32	4.3	8.
자동차로 인한 안전저해	6	44	5.9	11.
부질서한가로미관	7	68	9.2	17.
기타	8	14	1.9	3.
Total responses		741	100.0	190.

< 종로거리 개선방안 >

Category label	Pct of Pct c			
	Code	Count	Responses	Case
차 없는 거리확대	1	226	30.2	57.9
문화공간 확충	2	115	15.4	29.5
전통적 장소의 정비와 보존	3	1692	21.6	41.5
가로변 녹지 확충	4	207	27.6	53.
현대적 개발	5	17	2.3	4.
기타	6	19	2.5	4.
	8	3	.4	.
Total responses		749	100.0	192.

3. 종로지역 이미지 조사

‘종로’ 하면 떠오르는 것 세가지를 말씀해 주십시오.

(지형지물, 문화재, 인물, 각종 행사, 지명, 느낌이나 이미지 등 무엇이든 상관없음)

	빈도	퍼센트	유효 퍼센트	누적 퍼센트
교통의 중심지	4	.4	.4	.4
서울의 중심지	13	1.2	1.2	1.6
만남의 장소	6	.5	.5	2.1
관공서	7	.6	.6	2.7
악기상가	2	.2	.2	2.9
귀금속상	2	.2	.2	3.1
극장가	146	13.3	13.3	16.5

낙원, 세운상가	16	1.5	1.5	17.9
노점상	24	2.2	2.2	20.1
떡집	2	.2	.2	20.3
문화회관	7	.6	.6	20.9
대형서점	117	10.7	10.7	31.6
동대문시장	5	.5	.5	32.1
대형약국	2	.2	.2	32.3
유스호스텔	1	.1	.1	32.4
유흥가	47	4.3	4.3	36.7
음식점, 카페	16	1.5	1.5	38.1
전통찻집	2	.2	.2	38.3
점보는 집	1	.1	.1	38.4
패스트푸드점	8	.7	.7	39.1
학원가	26	2.4	2.4	41.5
회사	1	.1	.1	41.6
YMCA	10	.9	.9	42.5
대학로	3	.3	.3	42.8
간판, 네온사인	3	.3	.3	43.1
고층빌딩	10	.9	.9	44.0
넓은 도로	4	.4	.4	44.3
돌담	1	.1	.1	44.4
동승동	1	.1	.1	44.5
인사동	102	9.3	9.3	53.8
종로전철역	1	.1	.1	53.9
차 없는 거리	1	.1	.1	54.0
피맛골	14	1.3	1.3	55.3
고등학생들	1	.1	.1	55.4
김두한	7	.6	.6	56.0
불량배	2	.2	.2	56.2
노인들	4	.4	.4	56.6
뼈끼들	1	.1	.1	56.7
취한모습	1	.1	.1	56.8
여자	3	.3	.3	57.0
연인들	2	.2	.2	57.2
이순신	2	.2	.2	57.4

잡상인	1	.1	.1	57.5
젊은이들	21	1.9	1.9	59.4
문화예술인	2	.2	.2	59.6
타종식	3	.3	.3	59.9
고궁 및 문화재	243	22.2	22.2	82.1
테모	6	.5	.5	82.6
미팅	2	.2	.2	82.8
삶	1	.1	.1	82.9
쇼핑	2	.2	.2	83.1
연극, 영화, 전시회	24	2.2	2.2	85.3
인형이 많은 거리	1	.1	.1	85.4
70년대	1	.1	.1	85.5
감각적이다	1	.1	.1	85.6
고풍스럽다	12	1.1	1.1	86.7
균형미가 없다	2	.2	.2	86.8
볼거리가 없다	1	.1	.1	86.9
볼거리, 놀거리가 많다	2	.2	.2	87.1
시끌벅적하다	43	3.9	3.9	91.0
사람이 많다	45	4.1	4.1	95.2
신기하다	3	.3	.3	95.4
재미있다	1	.1	.1	95.5
전통과 현대의 공존	1	.1	.1	95.6
지저분하다	12	1.1	1.1	96.7
짜증나는 거리다	1	.1	.1	96.8
현란하다	2	.2	.2	97.0
활기차다	3	.3	.3	97.3
교통이 혼잡하고 불편하다	1	.1	.1	97.3
교통이 편리하다	4	.4	.4	97.7
대기오염이 심하다	2	.2	.2	97.9
보행로가 좁다	9	.8	.8	98.7
쉴 공간이 없다	3	.3	.3	99.0
가로수	1	.1	.1	99.1
느낌	1	.1	.1	99.2
무릎	1	.1	.1	99.3
사과나무	6	.5	.5	99.8

탕자	2	.2	.2	100.0
합계	1094	100.0	100.0	
합계	1094	100.0		

		빈도	퍼센트	유효 퍼센트	누적 퍼센트
유효	기능별	23	1.5	2.1	2.1
	업종별	439	28.0	40.1	42.2
	외형적모습	140	8.9	12.8	55.0
	인물	47	3.0	4.3	59.3
	문화적요소	283	18.0	25.9	85.2
	느낌	131	8.4	12.0	97.2
	시설의 불편	18	1.1	1.6	98.8
	기타	13	.8	1.2	100.0
	합계	1094	69.8	100.0	
결측	시스템 결측값	474	30.2		
	합계	474	30.2		
합계		1568	100.0		

기능별

		빈도	퍼센트	유효 퍼센트	누적 퍼센트
유효	교통의 중심지	4	.4	17.4	17.4
	서울의 중심지	13	1.2	56.5	73.9
	만남의 장소	6	.5	26.1	100.0
	합계	23	2.1	100.0	
결측	시스템 결측값	1071	97.9		
	합계	1071	97.9		
합계		1094	100.0		

업종별

		빈도	퍼센트	유효 퍼센트	누적 퍼센트
유효	관공서	7	.6	1.6	1.6
	약기상가	2	.2	.5	2.0

	귀금속상	2	.2	.5	2.5
	극장가	146	13.3	33.0	35.5
	낙원, 세운상가	16	1.5	3.6	39.1
	노점상	24	2.2	5.4	44.6
	떡집	2	.2	.5	45.0
	문화회관	7	.6	1.6	46.6
	대형서점	117	10.7	26.5	73.1
	동대문시장	5	.5	1.1	74.2
	대형약국	2	.2	.5	74.7
	유스호스텔	1	.1	.2	74.9
	유흥가	47	4.3	10.6	85.5
	음식점, 카페	16	1.5	3.6	89.1
	전통찻집	2	.2	.5	89.6
	점보는 집	1	.1	.2	89.8
	패스트 푸드점	8	.7	1.8	91.6
	학원가	26	2.4	5.9	97.5
	회사	1	.1	.2	97.7
	YMCA	10	.9	2.3	100.0
	합계	442	40.4	100.0	
결측	시스템 결측값	652	59.6		
	합계	652	59.6		
합계		1094	100.0		

인물

		빈도	퍼센트	유효 퍼센트	누적 퍼센트
유효	고등학생들	1	.1	2.1	2.1
	김두한	7	.6	14.9	17.0
	불량배	2	.2	4.3	21.3
	노인들	4	.4	8.5	29.8
	뼈끼들	1	.1	2.1	31.9
	취한모습	1	.1	2.1	34.0
	여자	3	.3	6.4	40.4
	연인들	2	.2	4.3	44.7
	이순신	2	.2	4.3	48.9
	잡상인	1	.1	2.1	51.1

	젊은이들	21	1.9	44.7	95.7
	문화예술인	2	.2	4.3	100.0
	합계	47	4.3	100.0	
결측	시스템 결측값	1047	95.7		
	합계	1047	95.7		
합계		1094	100.0		

문화적요소

		빈도	퍼센트	유효 퍼센트	누적 퍼센트
유효	타종식	3	.3	1.1	1.1
	고궁 및 문화재	243	22.2	86.2	87.2
	데모	6	.5	2.1	89.4
	미팅	2	.2	.7	90.1
	삶	1	.1	.4	90.4
	쇼핑	2	.2	.7	91.1
	연극,영화,전시회	24	2.2	8.5	99.6
	인형이 많은 거리	1	.1	.4	100.0
	합계	282	25.8	100.0	
결측	시스템 결측값	812	74.2		
	합계	812	74.2		
합계		1094	100.0		

느낌

		빈도	퍼센트	유효 퍼센트	누적 퍼센트
유효	70년대	1	.1	.8	.8
	감각적이다	1	.1	.8	1.5
	고풍스럽다	12	1.1	9.2	10.8
	균형미가 없다	2	.2	1.5	12.3
	불거리가 없다	1	.1	.8	13.1
	불거리, 놀거리가 많다	2	.2	1.5	14.6
	시끌벅적하다	43	3.96	33.1	47.7
	사람이 많다	45	4.1	34.6	82.3
	신기하다	3	.3	2.3	84.6
	재미있다	1	.1	.8	85.4
	전통과 현대의 공존	1	.1	.8	86.2

	지저분하다	12	1.1	9.2	95.4
	짜증나는 거리다	1	.1	.8	96.2
	현란하다	2	.2	1.5	97.7
	활기차다	3	.3	2.3	100.0
	합계	130	11.9	100.0	
결측	시스템 결측값	964	88.1		
	합계	964	88.1		
합계		1094	100.0		

시설의 불편

		빈도	퍼센트	유효 퍼센트	누적 퍼센트
유효	교통이 혼잡하고 불편하다	1	.1	5.3	5.3
	교통이 편리하다	4	.4	21.1	26.3
	대기오염이 심하다	2	.2	10.5	36.8
	보행로가 좁다	9	.8	47.4	84.2
	설공간이 없다	3	.3	15.8	100.0
	합계	19	1.7	100.0	
결측	시스템 결측값	1075	98.3		
	합계	1075	98.3		
합계		1094	100.0		

기타

		빈도	퍼센트	유효 퍼센트	누적 퍼센트
유효	가로수	1	.1	9.1	9.1
	느낌	1	.1	9.1	18.2
	무릎	1	.1	9.1	27.3
	사과나무	6	.5	54.5	81.8
	탱자	2	.2	18.2	100.0
	합계	11	1.0	100.0	
결측	시스템 결측값	1083	99.0		
	합계	1083	99.0		
합계		1094	100.0		

4. 실태조사 항목

조사일시		방문 자치구	
조사항목		조사내용	
담당자 인터뷰	거리조성이 갖는 의미		
	선정기준 및 절차 (주민의견 반영 유무)		
	현재 진행 정도 및 일정		
	현재 발생하는 문제점		
상인 인터뷰	영업기간		
	거리조성에 대한 의견		
주민 인터뷰	이용률		
	거리에서 하는 행위		
	거리조성에 대한 의견		
시민 인터뷰	거리에 대한 이미지		
	방문횟수		
	방문목적		
주 업종			
문화적자산			
문화공간			
물리적시설상태			