동대문쇼핑몰 보행자가로의 문제점 및 대안

김수민*, 장수한*, 조성빈*, 이희원*
*선문대학교 건축학부
e-mail:sungbin1317@nate.com

Problems and Alternatives for Pedestrian Street of Dongdaemun Shopping Mall

Su-Min Kim*, Soo-Han Chang*, Sung-Bin Cho*, Heewon Lee*
*Department of Architecture, SunMoon University

요 약

도시가 급성장함에 따라 보행자 가로가 잊혀져갔다. 하지만 성장이 안정됨에 따라 다시 보행자 가로가 중요시되고 있다. 동대문쇼핑센터 지역의 보행자가로에 현황을 조사 및 답사 결과 정비되지 않았으며 보행자의 안전이 보장되어있지 않았다. 따라서 동대문지역 보행자가로의 문제점을 도출하고 그에 따른 대안을 제시한다.

1. 서론

1.1. 연구의 배경 및 목적

보행자도로의 중요성이 확대됨에 따라 서울시는 “2020 서울시도시기본계획”을 통해 서울시를 보행이 기본이 되는 도시구조로 전환하는 정책방향을 세우고, 이에 따라 보행환경 기본계획을 수립하여 서울시를 걷고싶은 도시로 탈바꿈하고자 의도 하고 있다. 대부분의 사업이 완료된 시점에서 대상가로의 사업에 대한 일반적 평가는 보행공간의 양적 확충 및 횡단보도 신설/이전 등을 통한 기초 보행환경의 개선, 유휴공간의 적극적 활용 및 가로시설 통합화를 위한 노력 등을 통한 가로환경 개선의 성과 등 긍정적인 평가도 있지만 ‘인상에 남는 보행가로가 부족하다’ 라는 지적이 많다. 최근에는 불법 노점상들과 관리의 소홀로 인해 ‘걷고 싶지 않은 걷고 싶은 거리’라는 오명을 쓰게 되는 거리도 나타났다. 또한 계획단계에서 보행자들이나 상업 환경에 종사하고 있는 사람들의 의견수렴 및 계획 참여가 부족하였다는 평가가 나타나기도 한다.

가로에서 보행자도로는 최근 주거단지뿐 아니라 도시를 계획함에 있어 매우 중요한 요소로 꼽히고 있다. 캐나다 저널리스트인 제인 제이콥스(Jane Jacobs 1916-2006)는 ‘공간과 인간행태에 대한 이해 없이 진행된 도시재건사업들은 도시설계의 대표적인 실패사례이다‘ 라고 이야기 한다.

가로는 단순하게 사람이 걷기만 하는 공간이 아니라 사람들 간의 커뮤니티 공간이다. 가로에서의 단절은 서로간의 커뮤니케이션의 단절 즉, 소통의 단절을 야기하며 보행자간의 커뮤니케이션을 재구성하는 가로의 의미는 현사회의 문제점인 소통의 단절의 해결을 이야기 한다. 제인 제이콥스는 ‘기능주의, 산업화에 초점을 두고 발전하는 도시는 죽어있는 공간처럼 느껴지며, 길과 여운이 있고 걸으며 생각할 수 있는 곳, 즉 시골 같은 공간이 살기 좋은 공간‘ 이라 하였듯이 가로 역시 도시라는 하나의 생명체를 구성하는 공간으로서 활동성이 있고 생명력이 넘치는 공간으로 구획해야 한다.

본 연구에서는 인구유동이 가장 많은 서울 번화가 지역을 대상으로 도시 설계 및 계획에서 중요한 가로에 대한 현황파악 및 문제점을 도출하고 이를 개선할 수 있는 대안을 제시하고자 한다.[1]

1.2. 연구의 범위 및 방법

이번 연구의 대상지는 ‘서울시 2009년 유동인구조사’ 통계를 참조하여 유동인구가 가장 많은 지역을 대상으로 하였다. 후보대상지로는 유동인구가 가장 많은 강남역, 여행객이 가장 많은 서울역, 쇼핑과 문화의 거리인 동대문상가 지역이었으며 이 중 실제 적용가능성, 보행행위가 단순 목적지로 가는 과정이 아니라 보행행위 자체가 목적이 될 수 있는 곳으로 동대문쇼핑몰 지역을 선정 하였다.

연구의 방법으로는 이론적 고찰을 통하여 보행자

가로에 대한 개념을 정리하고 대상지의 현황을 파악하며 그에 따른 대안을 제시하도록 한다.[2]

2. 이론적 고찰

2.1. 보행가로의 개념

보행자 가로는 일반적으로 보행자를 위한 공간, 보행 가능한 공간으로서 그 규모와 기능이 인간의 보행활동에 적합하도록 계획되어 조성된 가로를 말한다. 또한 인간의 기본적인 행동을 영위하는 공간으로서 도시생활에 대한 새로운 이해관점에서 계획된 물리적인 상징으로 도시를 기능적인 구조로 보기보다는 인간을 위한 생활공간으로 보는 관점에서 이루어진 공간이다. 보행자 가로의 개념은 지역에 따라, 도시공간의 발달에 따라, 도시공간의 발달 형태에 따라 다양하게 사용된다. 고대 그리스의 「아고라(agora)」, 고대 로마의 「포럼(forum)」은 시민공동체의 상징으로서 다기능적 보행공간의 성격을 지녔으며, 근대 도시교통의 발달에 따른 보행기능의 상대적 지위약화에 대한 안정성 확보 등을 목적으로 하여 생겨난「몰(mall)」, 보차공존도로 등과는 그 유래와 성격이 다소 차이는 있다.

최근에 와서는 보행자가로의 개념이 인간이 행동의 주체가 되어 활동하는 단순 공간으로서 성격뿐만 아니라 인간의 다양한 보행행위 즉 이동, 휴식, 위락, 집회 등을 수용하고 촉진시키는 공간으로서의 측면을 강조하고 있다. 이것은 보행자공간이라는 개념을 단순히 보행자가 걷기 위한 공간이라는 생각에서 확대하여 「~하면서 걷는다」「걸으면서~한다」등과 같은 복합적 행동과, 「멈추어 선다」「잠시 멈춘다」「앉는다」「엎드려 눕는다」등과 같이 보행이라는 동작을 수반하지 않는 행위도 포함하는, 즉 인간의 본질에 뿌리박은 옥외공간에서의 생활행동으로 이해하고, 그 때문에 필요한 공간으로 개념 지워지는 것이 필요하다는 것을 의미한다.

따라서, 보행자 가로는 살아 있는 공간으로 지속적이며 다양한 변화의 움직임이 연출되고 생명력이 넘치는 인간의 공간이 되도록 해야 한다. 인간의 욕구는 무한하지만 사회 문화, 역사, 경제, 심리분야가 총집결되어 나타나는 것이 인간의 형태이며, 이 가운데 보행 중에 나타날 수 있는 습성을 체험적으로 반영한 공간이 바로 보행자 가로라 볼 수 있다.

2.2. 보행가로의 기능

1) 완충공간적 기능

완충공간은 자동차의 주행을 위한 교통공간과 연도지역의 생활공간의 균형에 따라 변화하는 것이므로 각각의 기능 간에 상호 영향을 받는다. 완충공간이 없는 경우는 교통공간과 생활공간이 직접적으로 접촉하게 되어 심한 마찰을 유발시키며 상호간의 기능간섭과 함께 심각한 문제점을 야기 시킨다. 완충공간으로서의 보도의 기능은 전면도로에 발생하는 교통기능의 크기에 따라 변화되므로 반드시 독립된 보도가 마련되지 않아도 보행공간으로서의 기능은 충족될 수 있다. 그러나 보행자의 교통량에 따라 그 물리적인 안전만을 확보하기 위한 폭과 구조를 선정하는 식의 결정방법으로는 교통공간과 생활공간을 이어주는 완충공간으로서의 기능을 만족시킬 수 없다.

보도를 물리적으로 분리시켜 기능적으로 교통공간과 주거생활 공간과의 마찰을 해소시킬 뿐만 아니라 주민 상호간의 친밀감을 제고시키므로서 사회적 기능을 향상시키는 것이 보행자 공간의 주요한 기능이다.

2) 독립된 생활공간의 기능

보행공간이라는 개념을 단순히 걷기 위한 공간이라는 생각에서 확대하여 복합적 행동과 보행이라는 동작을 수반하지 않는 행위도 포함하는 것이 바람직하다. 즉 인간의 본질에 뿌리박은 옥외공간에서의 생활행동을 이해하고 인간을 위한 필수적인 공간으로 개념 지우는 것이 필요하다. 결국 보행자 공간은 다른 공간의 부속물적 위치에서 탈피하고 도시공간 속에서 주체적인 공간위치를 가져야 한다.

3) 환경공간 기능

보행자 공간의 개념으로서는 광의의 보행에 대응하는 동적기능을 위한 것이 아니라 오히려 그곳에 공간이 존재한다고 하는 그 자체가 환경을 구성한다는 데에 의의를 두어야 할 것이다. 실제 녹도는 그곳에 동적기능이 존재하기 위한 것이라기보다는 정적기능을 만족시키는 데에 의의가 있는 것으로, 그곳에서 얼마간의 동적 행위가 행해지는 것보다는 그 공간이 있으므로 해서 가져오는 환경의 질적 향상을 위해 존재하고 있다고 생각된다.

4) 복합공유의 공간적 기능

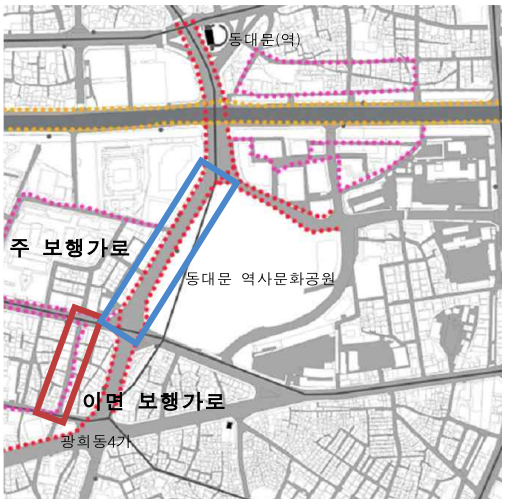
외부에 개방된 공간을 중심으로 각각이 제공한 공간을 함께 공유함으로써 풍요로운 공간구성을 꾀한다는 것이 결국 바람직한 환경조성과 결부되는 것이라 생각된다. 또한 이 공유공간이 바로 보행공간으로 정적기능을 기대할 수 있게 될 것이다.

공간의 공유화라는 구상은 자동차와 보행자의 공존 가능성을 시사한다고 할 수 있는데 자동차와 인간이 각각의 체계 속에서 중복하게 되는 공간, 즉 도로 공간에서 공존할 때 자동차는 공존을 확보하기 위하여 상대적으로 그 기능을 약화시켜야 한다는 점이다.[3]

3. 대상지 현황 및 문제점

3.1 대상지의 특성(동대문 쇼핑몰)

대상지의 위치는 서울시 동대문 상가 일대로서 현재 각종 쇼핑몰 센터와 디자인 파크 등으로 구성이 되어 있다. 이 지역은 24시간 사람들의 유동이 많은 곳으로 보행과 차량이 많은 지역이다. 이 지역은 현재는 쇼핑몰로서의 인식이 강하지만 원래의 동대문은 사람들의 통행으로 쓰이는 보행로였다. 하지만 시대가 흐르면서 발전한 결과 보행로는 좁아지고 차도와 건물들이 들어서게 되었다. 이러한 발전들이 계속 되면서 현재의 동대문이 완성되었다.



[그림 1] 대상지 위치도

3.2. 보행 현황 및 문제점 (동대문쇼핑몰 주변)

1) 주가로

현 대상지의 현황은 보행자들의 배려가 적은 상태이다. 좁은 길에 빼곡히 들어선 상가들과 보도 위를 차지하고 있는 노점상들로 인하여 보행 도로는 더욱더 좁아져있는 현황이다. 그 외의 골목길 부분은 1m 가량의 보행자 도로와 왕복 1차선 도로로 되어 있는데 낮과 밤 따지지 않고 자연스럽게 보차혼용 도로가 되어있다. 이는 따로 혼용도로라고 지정하지는 않았지만 사람들이 보행자 도로가 좁기 때문에 자연스럽게 차도를 점령한 상태이다. 답사를 통한 관찰에도 사람들은 차가오면 아슬아슬하게 피해가며 다니지만 운전자와 보행자 모두 신경을 쓰지 않는 상태로 파악 된다.

[그림 2] 주 보행자가로의 현황

사진에서도 보이듯이 우측에 사람이 쉴 수 있도록 공간은 마련되어 있지만 그 외의 보행자도로는 비약하기 그지없다. 이러한 보행의 문제점들이 많이 발견이 되었다. 보행자들은 불편함을 느끼기 때문에 이러한 행태를 표출 하였다는 생각이 들었다. 이 지역은 관광 및 유통이 많은 지역이기 때문에 사람들의 안전에도 문제가 되는 상황이며 안전요원 또한 배치되어 있지 않은 상태이다. 사람이 적은 시간에는 그나마 잘 지켜지는 편이다. 하지만 저녁 시간때가 되면 유동 사람 및 차량 또한 증가하게 된다.

2) 이면가로

동대문상가의 뒷 골목길을 가보면 보행공간에 대한 개념이 아예 안 보인다. 골목이라 그런지 좁은 일방통행이지만 오토바이와 각종 입간판으로 인해 도로 및 차도 또한 공간이 없어 오토바이와 자전거들 또한 인도로 다니며 보행자들도 차도로 어쩔 수 없이 내려가게 된다. 이렇게 보행자들의 보행으로서의 안전이 위협 받고 있는 상황이다.

[그림 3] 이면 보행가로의 현황

4. 대안의 제시

4.1. 주보행가로의 대안

1) 가로변 미관개선을 통한 소극적 대안

이 대안은 우선적으로 도로변에 적용 가능한 대안으로 현재의 노점상을 그대로 유지하며, 미관적인 요소를 정리하여 현재의 동대문 모습을 유지하는 소극적인 방식이다.

[그림 4] 주 가로변 노점상 현황

[그림 5] 가로변 미관개선 대안(소극적 대안)

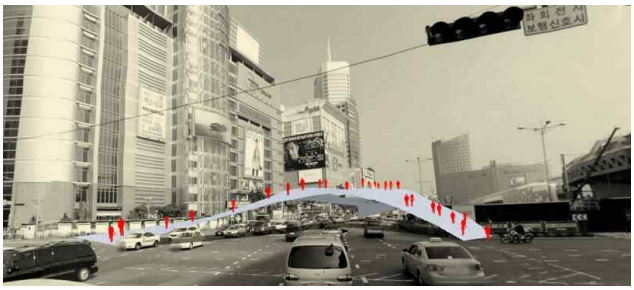
예시로 동대문구의 로고로 디자인된 가판을 세워 도로변에서 보여 지는 노점상의 혼란스러운 느낌을 차단하였다.

2) 동선체계를 변화시킨 적극적 대안

이 대안은 보행자 도로와 노점상을 분리시켜 보행자도로를 명확하게 정비하고 오버-브리지를 통한 노점상 특별구역을 계획하여 특화거리를 만들며 존재성을 부각시켜주는 것이다. 기존에 노점상의 분위기가 좋은 사람은 오버브리지 위로 다니며 노점상을 싫어하는 사람은 일반 보도를 통하여 다니도록 분리를 시켜줌으로 혼잡을 막고 정리된 공간으로 변화시켰다.

[그림 6] 동선체계를 변화시킨 디자인(적극적 대안)

위의 그림은 상위 계획을 이미지화 한 것으로 도로 위를 덮는 가로를 만들어 넓은 도로를 건너는 수단과 노점상의 특별 지역으로 두 가지 요소를 해결하게 되며 이로서 일반 도로는 제 모습을 찾고 소통이 원활한 도로로 다시금 태어나는 것이다. 아래의 사진은 위의 계획안을 도로에서 바라 본 모습이다.



[그림 7] 대로에서 바라본 모습(적극적 대안)

4.2. 이면 보행가로의 대안

이번 대안은 이면 보행가로로 동대문 쇼핑센터 뒤쪽 골목지역의 문제로 인도를 넓히는 경우 서비스차량 까지도 피해를 입기 때문에 이는 고려하지 않았으며, 시간대별로 차량의 통제를 하여 보행자만을 위한 거리로 만드는 것이 바람직 할 것으로 판단되었다. 시간대별로 차량 출입 통제 시켜 일시적으로 문화거리를 만드는 것이다.

[그림 8] 도로 정비 전 모습

[그림 9] 도로 정비 후 모습

5. 결론

이처럼 현재의 동대문지역은 그 나름대로의 특성은 가지고 있지만 그 특성을 다듬고 정비하지 아니하고 방치되어 사람들의 행태에 따라 성장해 왔다. 이러한 성장 또한 그 특색이라고 생각될 수 있으나 세계화 시대이기 때문에 외국인들이 보는 관점 또한 다르다고 인식될 수 있다. 그렇기 때문에 특성을 살려 현재의 매력은 가지고 있지만 조금 더 정리 되어 이용자 또는 보행자에게 편안함을 줄 수 있으면 조금 더 거리가 활성화되고 다양한 문화 컨텐츠 등이 생길 수 있다고 생각된다. 이와 같이 보행자 도로의 계획이 사람들에 행태에 미치는 영향력은 상당히 크다고 느껴지며 공간의 중요성과 동대문이라는 지역의 특성이 가지고 있는 고질적인 문제인 차량의 문제와 보행자의 문제 또 노점상과의 관계 등을 조사하고 이에 대한 해결방안을 제시하고자 한다.

참고문헌

[1] http://1206sun.blog.me/130096535220 검색어: 제인 제이콥스 (2011.11)

[2] 서울시, “서울시 2009년 유동인구 조사”, 서울시, 2009

[3] 임장렬, “도심 보행자 가로공간에 관한 연구”, 연세대학교 석사논문, 1985