

CONTENTS



2017. 03

02

연중기획: 수원을 논하다

견고 싶은 도시

04 현장르포

수원의 산책로, 어제와 오늘 그리고 내일
김준기

14 선진사례

도시건설 전주기(life cycle)적 관점에서 바라본 도시 보행 정책
백남철 (한국건설기술연구원 스마트시티 팀장·ICT융합연구소 연구위원)

22 현안분석 & 정책제안

해외사례를 통해 본 도시보행환경의 의미
지우석 (경기연구원 휴먼교통연구실)

34

지표로 보는 수원시민 삶의 질

보행환경과 삶의 질

김숙희 (안전환경연구실 연구위원)

38

연구리포트

도시디자인 실태조사 장안구청~수원역
정수진 (도시디자인센터 센터장)

48

2016 수원콘텐츠평모전 기행문 부문

수원해, 그리고 기억해

김유영

수원 가볼만한 곳, 수원화성 한 바퀴
살레살레 돌아보리라

이은주

56

수원시정연구원 소식 / 주요행사

‘보행권’은 시민이 안전하고 쾌적한 보행공간에서 걸을 수 있는 권리이며 헌법적 의미의 기본권이라고 할 수 있다. 오랫동안 한국의 도로교통정책은 보행자가 아니라 자동차 위주로 시행되어 왔다. 2000년대 들어서 지방자치단체와 시민단체를 중심으로 보행자를 배려하는 움직임이 생기며, 2005년 광화문 사거리에 횡단보도가 설치되고 도로교통정책이 보행자 중심으로 바뀐 것을 실감할 수 있었다. 하지만 그 후 10년의 시간이 흐른 지금, 여전히 횡단보도에서는 차량에 위협받고 길거리 보도에서는 여러 장애물로 걷기조차 힘든 곳이 많다. 사람을 우선시 하는 인식과 제도, 인간이 당연히 누려야 할 권리인 ‘보행권’을 마주해보자. - 편집자 주

수원을 논하다
연중기획

보행권

현장르포 수원시의 산책로,
어제와 오늘 그리고 내일
김준기

선진사례 도시건설 전주기(life cycle)적
관점에 바라본 도시 보행 정책
백남철 | 한국건설기술연구원 스마트시티 팀장
· ICT융합연구소 연구위원

**현안분석&
정책제안** 해외사례를 통해 본 도시
보행환경의 의미
지우석 | 경기연구원 휴먼교통연구실



수원의 산책로, 어제와 오늘 그리고 내일

김준기

한 사회, 한 시대의 생활양식의 변천과 더불어 그 사회, 그 시대의 길도 달라지게 마련이다. 옛날 길들에 마음이 끌리고 유혹을 느낀다면, 그것은 잃어버린 것에 대한 낭만적 향수나 진보에 대한 거부감 때문만은 아니다. 그것은 자연과 남들과의 조화로운 만남 속에서 살아있는 인간으로 남아 있기를 바라는 마음 때문이다. - 박이문 「길」 중에서 -



흑백 사진으로만 남은 추억의 길들

어쩌다 펼쳐본 앨범 속에서 색 바랜 옛날 사진을 들여다볼라치면 그 색이 바랜 만큼 애잔한 마음에 젖게 되는 것은 어쩌면 인지상정이라 해야 할 지도 모른다. 사진 속 까까머리와 갈래머리를 한 그 친구들은 지금쯤 어디서 다 무엇을 할까. 더러는 아직도 만나 술잔을 기울이기도 하고 더러는 안부가 닿기도 하지만 몇몇은 벌써 오래 전에 소식조차 끊어진 친구도 있다. 철없었지만 꿈이 있던 시절, 서툴렀지만 설렘이 있던 날들이 불현듯 그리울 때는 나가서 걸어보고 싶은 길들이 있다. 그러나 막상 가보면 그 길은 그 옛날의 길들이 아니다.

서울 농대의 뒷길. 낙엽도 센티한 눈이 먼저 떨어진다¹ 했던가. 걷다 보면 처얼렁 나뭇잎 듣는 소리가 나던 센티했던 청년시절의 그 길에는 아름드리 가로수 들은 다 베어지고 그 뒤로 고만고만한 연립주택들이 빼곡하게 들어섰다. 폭설이 장하시게도 내리던 겨울날 얼어붙은 수면위로도 눈은 쌓이고 쌓여 앙상한 나뭇가지에서 높은음자리의 피리소리를 내는 나목들을 따라 걷던 원천 방죽의 둑길도 광고신도시로 바뀌었다. 저놈의 맹꽂이는 왜 저리도 울어대나. 지금 생각해 봐도 실없는 웃음만으로는 넘길 수 없는, 가슴 한편이 빠근해지는 그날 밤, 갈래머리의 그녀에게 마음에도 없는 매물찬 한 마디를 던지고 돌아오던 밤길에 눈독에 서서 울어대는 맹꽂이에게 애꿎은 돌팔매를 하고나서 눈물을 흠치던 산드래미의 고살길이 아파트촌으로 바뀐 것은 벌써 오래 전의 일이다. 그리움은 그저 빛바랜 사진 속 추억으로만 남았을 뿐이다.

그래도 나가고 싶다. 무작정 걸어보고 싶다. 그런 저녁나절에 문을 나서면 발길이 닿는 곳이 수원 남문근처인 까닭은 그 뒷골목에 있는 몇몇 단골술집 때문만은 아니다. 소주잔의 유혹을 뒤로 하고 남문에서 종로를 거쳐 행궁 앞을 지나면 화서문에 다다르게 된다. 거기서 팔달산 쪽으로 길을 잡아 성곽을 따라 산을 오른다. 수원 화성 성곽 길은 내게는 그야말로 큰 축복이다.

어제가 오늘에게 준 그리고 내일에게 주는 축복, 화성 성곽

화성의 성곽을 따라 걷는 길 중에서 백미는 어디일까. 우선은 도는 방향과 출발점부터 정해야 한다. 숙소나 일정 때문인지 아니면 주차여건 때문인지 외지에서 오는 관광객들은 창룡문 건너 연무대 앞에서 출발하여 화홍문 쪽으로 내려오거나 행궁 주차장에서 팔달산으로 오르는 길을 주로 택하는 것 같다.

1 김대규 「시인의 편지」에서 인용



서장대 © 수원시청

나는 화서문에서 출발하여 팔달산으로 오르는 길에서 시작하기를 좋아한다. 걷기에 적당한 경사의 산길을 따라 적당히 숨이 찰 때쯤이면 서장대에 닿게 된다. 산에 올랐다 해서 호연지기라고 하기까지는 터무니없고, 그저 장대에 올라 거기까지 올라오느라 굽혔던 허리를 길게 한 번 편 후 산 아래를 내려다본다. 내려다보이는 화성행궁이나 수원 구시가지의 야경도 좋지만 그곳에서 볼 수 있는 최고의 풍경은 누가 뭐라고 해도 저녁노을이다. 한나절 하늘의 풀밭에서 노닐다 이제 막 우리로 들어가는 양떼구름들도 지는 해가 아쉬워 서쪽 하늘 끝에서 붉게 물들어 서성이어 여름날 저녁이면 더욱 장관이다.

장대에서부터 효원의 종을 뒤로 하고 걷는 길은 팔달산의 능선과 거의 일치한다. 완만한 내리막길 걸어 평지 같은 능선을 따라 조금만 가게 되면 서남암문에 다다르게 된다. 보통은 거기서 왼편으로 난 성곽을 따라 팔달산을 내려가곤 한다. 그러면 그야말로 화성 최고의 산책로를 놓치고 가는 셈이다. 수원 성곽 길 중에서 언제 가보아도 묘한 설렘과 두근거림을 주는 길이 거기 있다. 서남암문을 나가 화양루까지 갔다가 되돌아오는 길이 그 길이다. 암문이나 용도 혹은 일치나 각루가 축성에서 차지하는 의미나 기술적 가치는 이 글에서 다룰 내용은 아닌 것 같다. 그리고 또, 부끄럽지만 수원에서 태어나 육십 년을 수원에서 살았어도 나는 그런 내용에 대해서는 그리 잘 알지도 못한다. 이 글에서 하고 싶은 이야기는 그저 사색의 좌표를 새기는 길로서 성곽이 건네는 이야기일 뿐이다.

서남암문을 나서면 일순 낮은 풍경에 조금은 당혹케 된다. 마치 무슨 판타지 영화 속에서



서남암문 © 수원시청

비밀의 문으로 들어선 느낌이다. 지금까지 따라 걸던 외곽의 성벽 길과는 달리 좁은 용도를 따라 양쪽으로 성벽이 뻗어있다. 그 길의 끝에 화양루가 있다. 몇 십 명씩 무리지어 갔다면 그리 권할 길은 아니다. 그저 서너 명이 도란도란 이야기를 나누거나 연인끼리 팔짱을 끼고 걷기에는 수원 성곽 중에서 최고의 코스이다. 성벽의 높이도 적당하다. 그 기능상 더 낮을 리도 없겠지만 성벽이 조금만 더 높았더라면 왠지 갇힌 듯한 느낌을 줄 수도 있었다. 그저 한 번 폴짝 뛰면 밖이 보일 듯 적당한 높이로 양쪽으로 뻗은 성벽 사이로 난 길은 왠지 은밀한 추억 하나쯤은 묻어두고 돌아오고 싶은 길이다. 굳이 누군가가 없어도 좋다. 혼자 나선 산책길에 명상을 즐길 수 있는 가장 좋은 길도 거기이다. 인적도 그리 많지 않아 들고 나온 책이 있다면 그저 바닥에 앉아 책장을 넘기기에 좋은 곳이 화양루이다.

수원 성곽을 따라 걷는 산책길 중에서 다음으로 자주 찾는 곳이 연무대에서부터 출발하여 방화수류정을 거쳐 화홍문으로 내려오는 길이다. 물론 당연히 성곽을 따라 걷는 길이 가장 좋다. 그러나 나는 성곽과는 조금 거리를 두고 걷기를 좋아한다. 연무대와 그 일대에 펼쳐진 활터를 뒤로 하고 도로를 따라 조금 걷다 보면 삼일 공고 정문이 나온다. 지금은 옮겨 갔지만 그 맞은편 소나무 숲이 수원 현충탑이 있던 자리이다. 그 앞에서 건너다보이는 팔달산과 서장대의 원경도 수원성을 걷는 큰 재미 중위 하나이다. 역시 아침 풍경보다는 저녁이 좋다. 하루해가 조금씩 발걸음을 옮기어 서장대에 걸릴 무렵 삼일 공고 정문에서 북암문을 오른 편에 두고 화홍문으로 내려올라치면 그 비탈길에 흐르는 저녁노을에 발목까지 잠긴다.

그 시간 그 길이 참으로 좋다. 물론 그 길에서 당연히 빼놓을 수 없는 곳이 방화수류정이다. 화양루를 서남각루라고 부르면 웬지 낯설듯이 방화수류정 역시 동북각루보다는 방화수류정이 훨씬 정겨운 이름이다. 그 이름 자체가 풍류이다. 꽃을 찾고 버들을 따라 노닌다는 방화수류(訪花隨柳)는 중국 송나라 정호(程顥)의 시 '춘일우성(春日偶成)'에 나오는 '운담 풍경오전 방화수류과전천(雲淡風輕午天訪花隨柳過前川)'에서 따왔다고는 하지만 그런 연유야 내 따질 바가 아니고 사계절 언제 찾아도 아름답고 운치 있는 곳이 이곳이다. 특히 방화수류정과 용연의 조화가 빚어내는 풍광은 내려다보아도 아름답고 올려다보아도 좋다. 봄날 한나절 봉녕사의 술술에서 아침이슬들의 새벽잠을 깨우고도 심심하여 놀러 나온 소리일까. 광고산 골짜기 한 자락을 적시고 수원천을 따라 흘러내려오다 방화수류정의 풍광을 보고 화들짝 놀라 날아오르는 소리일까. 소쩍새일까. 삵새일까. 어떤 새면 어떠랴. 새소리를 들으며, 용연을 둘러 핀 진달래를 내려다보는 봄날 한나절의 풍광이 좋다. 장하시계 장대비가 내리시는 여름날도 좋다. 우산이 없으면 또 무슨 대수이랴. 굳이 버드나무 아래에서 비를

그을 꼽수를 부릴 필요도 없다. 하늘도 땅도 나무도 그리고 저 방화수류정의 지붕도 이미 흠뻑 젖었다. 네가 감히 뭐라고 피하려드느냐 하는 마음으로 비에 젖으면서 푸르게 질린 연잎 위로 구르는 빗방울들을 한참 바라보다가 문득 방화수류정의 지붕을 올려다보면 어디선가 풍경(風磬)들이 빚어내는 음악소리가 들린다. 빗방울 소리라고 우겨서 지나는 길손의 모처럼의 흥취를 깨뜨리지 마라. 가을이면 가을이래서 좋고 또 겨울이면 겨울이래서 좋은 곳이 여기다. 어차피 땅으로 돌아갈 것이지만 기왕 한 번 온 세상 다음 봄에 다시 올 때까지 이 청량한 하늘 아래 잠시 물놀이이라도 더 하고 가면 아니 좋겠냐는 듯이 나무에서 떨어진 단풍잎이 하필이면 떨어진 곳이 용연의 수면 위라, 용연에 비친 쪽빛 하늘과 따라 흐르는 구름과 더불어 연못 위를 떠도는 가을날의 오후는 가을이래서 좋다. 폭설이라면 더욱 좋다. 함박눈이 내린 겨울에는 방화수류정에 올라 광고산 설경을 먼발치에서 감상하다가 겨울 칼바람에 자지러질 듯 온 몸을 한 번 부르르 흔들고 무심코 내려다본 용연의 모습. 마치 숨이불을 덮고 깊은 겨울잠에 든 듯한 연못의 평화로움에 추위를

잇는 겨울은 또 겨울이래서 좋다. 이렇게 사시사철 날이 굶으면 굶은 대로 맑으면 맑은 대로 수원 성곽의 풍광 중 가장 아름다운 곳을 꼽으라면 당연히 방화수류정과 용연이다.

방화수류정에서 다소 경사가 급한 언덕길을 내려오면 닿는 곳이 화홍문이다. 예로부터 수많은 시인묵객들이 찾았다는 수원성 제일의 풍광이 바로 이곳이다. 지금이야 카메라도 흔하고 심지어는 손전화기에 따라 붙은 카메라도 웬만한 카메라 못지않게 성능이 좋아 이곳을 들 사람이라면 으레 한두 컷 그 이미지를 담아가지만 내가 학교를 다니던 시절만 해도 꿈만 같은 얘기이다. 카메라는 좀 산다는 집이 아니면 언감생심이고 찍은 사진도 대부분이 흑백이었다. 그 시절의 이야기다. 어느 학교 미술부가 되었든 수원 제일의 야외 사생 장소가 화홍문과 용연 일대였다. 나도 화홍문 아래 몇 번인



방화수류정·용연
정기림수 © R.윤기원

가 이젤을 찢던 추억이 있다. 일곱 개의 아치형 홍예문을 수평으로 그 다음 오른 편 위로 방화수류정을 사선으로 놓는 구도는 그 자체가 하나의 완벽한 구도였다. 지금은 수원천복원 사업의 결과로 냇물도 정말 깨끗하다. 굳이 수원성을 한 바퀴 다 돌기로 작심한 여정이 아니라면 화홍문에서는 장안문 쪽으로 길을 잡는 것보다는 수원천을 따라 남수문 쪽으로 걷는 게 훨씬 운치를 아는 선택이다. 그리고 복작거리는 도심으로부터 잠시나마 벗어나 보고 싶다면 수원천을 따라 광고산 쪽으로 길을 잡아 흘러내리는 냇물을 거슬러 올라가 보는 것도 좋다.

어떤 의미에서 보면 수원시민은 참으로 축복받은 사람들이다. 수원에 화성이 있어서이다. 그리고 그 성 한 가운데를 가로 질러 흐르는 수원천과 성벽을 따라가다 보면 만나게 되는 팔달산이 있어 더욱 그렇다. 그 어느 곳을 가든 선조들의 지혜를 만날 수 있고 미래를 내다 본 그 혜안을 우러러 오늘의 나를 돌아볼 최고의 산책로가 도심 한복판에 자리 잡은 도시는 아마 수원만이 유일할 것이다. 그곳은 어제가 오늘에게 준 그리고 오늘의 우리가 잘 간수하고 더 가꾸어 내일에게 주어야 하는 축복인 것이다.

사람 냄새가 나는 수원의 골목길

수원 성곽을 따라 걷는 산책길은 아무래도 우리네 일상에서 한 발짝 정도는 떨어져 걷고 싶을 때 찾는 길이다. 그런 사색의 길이 아닌, 사람 냄새가 나는 수원의 산책로는 어디일까. 물론 골목마다 사람 사는 냄새가 난다. 그리고 그 길들에 새겨진 여러 사연을 더듬어 걸어보는 게 참 좋다. 새로 조성된 아파트 단지 내에 마련된 산책로도 좋다. 잘 다듬어진 조경수와 그에 어울리게 마련된 꽃길이나 분수 혹은 잔디밭과 그에 따른 조형물들이 어울리는 아파트 단지가 한 둘이 아니다. 그래도 그런 정원에는 웬지 사는 이야기들조차 가꾸어진 이야기일 것만 같다. 소박한 웃음소리가 들리고 때로는 눈물 젖은 사연과 삶의 구비가 깃든, 사람들이 살아가는 이야기가 그대로 꾸밈없이 쌓여 마치 오랫동안 손때가 묻어 은은한 윤기의 빛깔로 자리 잡은 골목길, 그래서 걸어보고 싶은 길들도 수원에는 참으로 많다. 화서문 쪽에서 장안 사거리 쪽으로 가다가 수원 문학인의 집 앞에서 화령전 쪽으로 길을 잡아 걷는 길에는 수원의 토박이라면 누구나 한두 가지 사연이 있고, 내가 알던 그 누군가가 살던 집이 옛날의 그 모습을 거의 그대로 간직한 채 남아있는 길이다. 행궁 앞을 거쳐 수원 문화재단 앞을 지나 팔달문 방향으로 가는 공방거리도 좋다. 마치 인사동 한 골목길을 떼어다 놓은 것도 같고, 각기 다른 분야 장인들의 피와 땀이 그대로 밴 유정(有情)들을 한꺼번에 만나 볼 수 있는 길이다. 그런 골목길 중에서 내가 가장 추천하고 싶은 길은 인계동 구주택지의 가파른 골목길들이다. 만약 수원 관광을 온 사람들이 수원 성곽과 화성 행궁을 둘러 본 다음 나혜석 거리나 수원 KBS 아트 홀 혹은 문화의 전당 쪽으로 갈 때 차편이 아닌 도보로 간다면



인계동 올레길 © 수원시청

어느 길이 가장 좋을까. 그때 그럴듯한 길 중에서 하나가 인계동 올레길이다. 수원 사람이라 해도 토박이가 아니면 화성역이라는 지명에 의아해 하는 사람들이 간혹 있다. 그 화성역이 있던 바로 그 자리는 아니라 해도 그 동네에 가면 기차길을 만날 수 있다. 물론 철제 레일이 놓인 물리적 철길은 아니다. 그러나 그 옛날 수여선 철길에 아로 새겨진 수많은 삶의 애환과 사연들이 흑백이나 빛바랜 칼라 사진 속에 담겨서 마치 어제의 이야기처럼 전해주는 사진들을 그 골목의 담장에서 만날 수 있다. 어느 골목인가로 들어서면 마치 영화 카사블랑카에 나오는 장면처럼 골목 전체가 담이고 벽이고 온통 하얗게 칠해져 웬지 어느 이국의 골목을 들어선 것처럼 당혹감을 주기도 하고 파파 스머프와 가가멜이 익살스러운 표정으로 반겨주는

담장과 은하철도 속의 철이와 메텔을 만날 수도 있다. 피아노의 건반을 그려 놓았거나 기린의 기다란 목을 타고 올라가야 하는 계단도 있다.

‘내일 지구가 멸망하더라도 한 그루의 사과나무를 심겠다.’

-스피노자-

‘내일 재개발이 진행되더라도 아름다운 마을에서 살겠다.’

-인계동 주민일동-

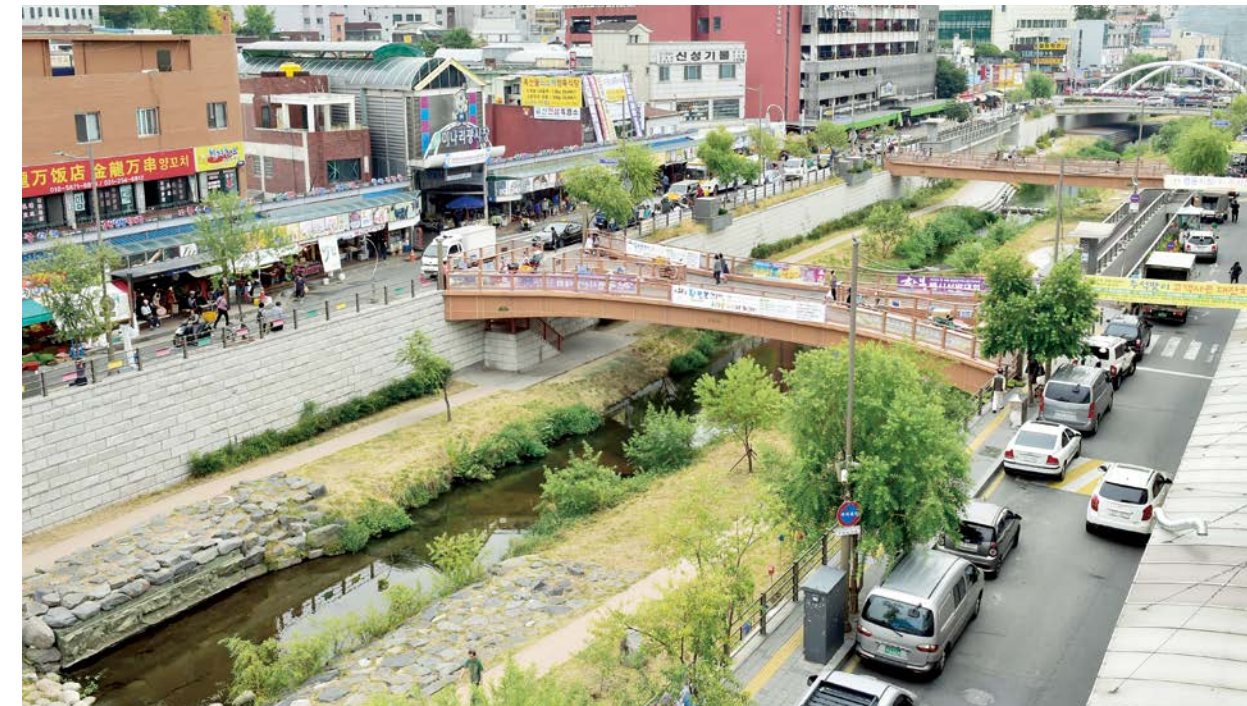
그 골목길에 씌어있는 문구이다. 그곳에 사는 사람들의 냄새가 그대로 배어 있다. 그렇게 오르막길과 내리막길을 몇 번 거쳐 인계초등학교 앞을 지나면 흔히 복개천이라고 부르는 장다리로에 다다르게 된다. 그 도로가 예전에는 시냇물이 흐르던, 그리고 그 냇물 속에는 송사리와 피라미가 헤엄을 쳤고 봄이면 그 개울가에 버들강아지가 피고 독에는 개나리가 만발

했다는 사실을 기억하는 사람이 몇이나 될까. 그 길에 자리 잡은 상가 주인들에게는 물매를 맞을 소리인지는 모르지만 그 개천을 복원하여 그 밑으로 흐르던 냇물에게도 숨을 쉴 권리를 주는 사업도 시정 차원에서 생각해 볼만하다. 봉녕사 골짜기에서 시작하여 수원 교도소가 있던 자리를 지나 인계초등학교 담장을 끼고 흐르던 개천을 복원하는 일은 누군가에게는 어제의 추억을 돌려주는 일이 될 것이고 도심 한복판에서도 오늘 저녁 실개천을 따라 산책하는 여유를 주게 되는 일이다. 또한 내일의 누군가에게는 인간과 자연의 단절이 아닌 소통으로 보다 나은 환경을 만들어 주는 선택이 될 수도 있다.

길이란 누군가가 끊임없이 지나가는 공간이다. 물도 흐름을 멈추면 고여 썩듯이 사람이 지나는 길도 흐름이 멈추면 그곳은 더 이상 길이 아니다. 그 흐름은 비단 공간적인 이동만을 의미하지 않는다. 그 길 위를 밟고 지나간 발자국들 그 자체가 역사의 기록이다. 수원에는 다른 도시에 비해 비교적 ‘어제’의 이야기를 담은 길들이 많은 도시이다. 그 길들은 ‘내일’을 위해 가꾸고 모색하는 기록들을 담아야 하는 ‘오늘’의 시공간이다. 물론 그 흐름이 유지되는 길은 어느 철학자의 글처럼 이 도시의 ‘내일’로 이어지는 웅혼한 서사시일 수도 있다. 그러나 인간적인 호흡을 담은 서정시로서의 길을 잊지 말아야 내일이 더욱 축복받을 수 있다.



수원천 상류 산책로 © 수원시청



수원천과 전통시장 일대 산책로 © 수원시청



코펜하겐 스트로에 거리 © city clock

도시건설 전주기^{Life cycle}적 관점에서 바라본 도시 보행 정책

보행도시의 본질은 스마트한 성장(Smart Growth)을 위한 새로운 도시의 '건설'

백남철 | 한국건설기술연구원 스마트시티 팀장·ICT융합연구소 연구위원

대한민국 보행정책의 현주소

지난 시간을 돌이켜 보면 우리나라 도시들도 꽤 오랫동안 보행 친화적 정책을 추진해 온 것 같다. 서구에서 녹색교통(Green Transportation)이라는 용어가 회자되기 시작한 1990년대부터 녹색교통운동이 시작되었고 보행조례가 제정(서울시, 1997)되기도 했다. 그 결과 2000년대 이후 횡단보도가 늘어나고 청계천 복원 등 보행 환경이 크게 개선되었다.

이러한 시설 증가에도 불구하고 그 성적표는 안타깝기만 하다. 도로교통공단(2013)의 통계에 의하면 우리나라 보행사망자 구성비는 39.1%로 OECD 회원국 평균 18.8%에 비해 2배 높은 수준이다. 특히, 65세 이상 노인들의 인구 10만 명당 보행사망자수는 15.6명으로

OECD 회원국 평균 3.3명에 비해 무려 5배나 많다. OECD의 선진보행도시들과 다른 점은 무엇일까?

선진보행도시들과 대한민국 도시들의 정책이 다른 점

첫째, 선진보행도시들과 한국의 다른 점은 '비전의 결여'인 것 같다.

국제적인 비영리기구 Walk21에서 보행친화 요소를 정량화하여 가장 이상적인 보행친화도시(Pedestrian Friendly Cities)가 어디인지를 평가해 보았다. 그렇게 선정된 1위 도시가 덴마크의 코펜하겐이다(2013. Walk21 선정). 코펜하겐 스타일 도로를 도입한 프랑스 파리, 미국 뉴욕, 독일 베를린, 호주 멜버른 등도 걷기 좋은 도시로 선정되었다.(2015, Frommer's)

이들 보행 친화적 도시들이 한국과 다른 점은 무엇일까? 이들 도시의 선진화된 보행환경의 공통점은 무엇일까? 그들의 비전은 보행에 그치는 것이 아니라 "새로운 도시의 건설"에 있다. 왜냐하면, 현대 도시는 한계에 도달했으며 그것은 사람중심의 도시환경 개선을 통해서만 극복할 수 있다고 보기 때문이다. 따라서, 서구의 보행친화 정책은 도시 시스템 전체적인 혁신을 통해서 이루어지고 있다. 또한, 보행환경 개선이 도시복지(well-being)의 지표(indicator)가 되어 '스마트한 성장(smart growth)'의 핵심정책이 되고 있다.

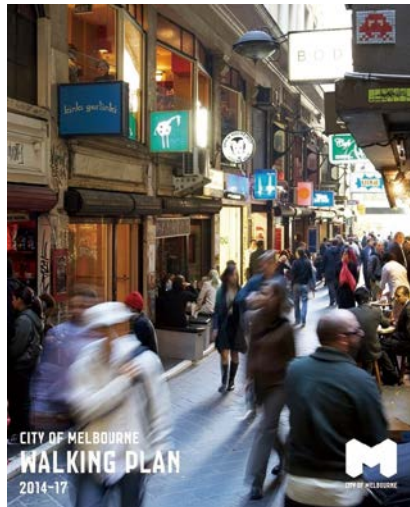
둘째, 선진보행도시들과 한국의 다른 점은 보행인프라 확보 정책을 자동차도로 인프라 정책처럼 전주기(life cycle)적인 건설 관리를 한다는 점이다.

이들 해외 도시들에게 보행친화도시의 본질은 새로운 도시의 건설이다. 선진도시들은 보행도 일반 교통SOC 인프라처럼 계획, 재정확보 등 업무기획단계, 기본설계단계, 상세설계 단계, 시공준비단계, 시공단계, 준공 후 유지관리와 운영 단계 등으로 보고 거기에 적합한 정책을 단계적으로 준비하였다. 이에 비해 우리나라는 자동차교통관련 SOC확보는 건설 전주 기적 관리를 하면서 보행은 단계적 건설과 전주기적 관리가 이루어지지 못했다.

선진도시들이 건설 전주기(life cycle)에 입각한 보행정책을 살펴보면 다음과 같다. 먼저, 보행 마스터플랜을 수립하였다. 다음으로 지속적인 시설 투자를 위한 재정을 확보하고, 세 번째로 시설개선을 위해서는 보행자 우선적인 도시기능 분류와 함께 도시 전체적으로 속도 규제부터 시작하였다. 네 번째로 디테일에 충실했다. 인본주의적 설계(Humanistic Design) 개념을 도시 가로와 이면도로 뿐만 아니라 주변 건축물까지 적용했다. 그리고 마지막으로 시민 참여적 시설개선과 교육홍보를 들 수 있다. 이러한 특성을 보다 상세히 도시별 사례를 들어 살펴보면 다음과 같다.

도시사례1(계획단계): 보행 마스터플랜

첫째, 보행정책이 조화롭고 연속적이며 통합적으로 연계된 보행중심 교통정책 마스터플랜이 있다. 여기에는 4계절 보행활동 변화를 측정하기 위한 모니터링, 보행네트워크 개발과 자동차교통량과 제한속도 감소계획이 포함된다. 뉴욕의 'Vision-zero' 계획과 멜버른의 'Walking Plan'이 대표적이다.



멜버른의 2014-17 보행 마스터플랜 © City of Melbourne
멜버른은 2000년 초부터 보행자 레벨에서 모든 가로시설을 재배치해 오면서 2010년대에 들어 세계에서 가장 살기 좋은 지속가능한 도시에 선정되었고 지역경제도 활성화되었다고 한다. 최근에는 보행자 우선으로 보다 강화된 교통전략 계획을 'Walking Plan'이라고 하여 마스터플랜을 수립하였다.

멜버른의 'Walking Plan'의 핵심 내용은 ① 도시 전체에서 보행자 이동패턴 분석을 통한 환경 개선(보차 분리와 공유 정도에 따라 공간특성에 나누어 개선) ② 골목길 등 보행이 주로 다니는 통로를 보다 매력적이고 연계성 있는 네트워크로 구성하는 기법 ③ 기차역 주변의 보행자 혼잡현황과 대안 ④ 교차로 신호로 인한 보행자 정체 저감 방법 등이 상세히 제시되어 있다.

도시사례2(재정확보 단계): 지속적인 보행시설 투자를 위한 재정확보

둘째, 우리처럼 보행재정이 늘었다 줄었다 하지 않고 보행재정이 안정되어 있다. 즉, '보행 시설 재정을 대중교통과 교통SOC인프라 사업의 1% 이상 확보해야 한다.' 등으로 법제화하고 있다.

도로정책브리프(2014.81호)에 따르면 미국 연방정부(2007)는 교통관련 예산의 약 1.6%를 보행과 자전거관련 사업에 지원하였다. 이는 국민 1인당 연간 2.5달러라는 금액을 지원한 것으로 최근에는 2.1%(2009-2012)로 점차적으로 증가하고 있다고 한다. 이에 비해 우리나라 중앙정부에서는 교통관련 예산의 0.1%도 되지 않던 지자체 보행시설 지원예산이 최근에는 감소시키고 있는 추세다.

도시사례3(기본설계 및 면적 정책단계):

보행 우선적인 도로기능분류 체계수립과 속도규제

셋째, 해외의 보행친화 도시는 제한속도가 40km/h 이하이다. 코펜하겐은 자전거의 최고속도에 도시의 모든 차량들의 제한 속도를 맞추었다. 자전거 등의 저속차량을 위한 별도의 제한 속도를 두는 것은 도시에서 적합하지 않다. 최근 미국 뉴욕, 영국 런던, 프랑스 파리 등도 제한속도를 합리적으로 낮추는 정책을 경쟁적으로 펼치고 있다. 이웃나라 일본은 도시 가로를 50-40-30km/h로 구분해 속도 규제와 도로 설계까지 표준화하여 보행사고를 극적으로 감소시켰다. 그 운영 결과에 따르면 시속 60km/h로 운영되는 도시는 시속 30km/h로 운영되는 도시에 비해 보행 교통사고로 사망할 확률이 약 30배 높아진다. 특히, 60세 이상 노인의 치사율은 20mph(32km/h)에서 5% 사망, 40mph(64km/h)이상으로 자동차와 충돌하면 98% 사망할 수 있다. 뉴욕은 도시 전체적으로 25mph(40km/h 이하)로 제한속도를 감소시킨 이후 교통사고가 크게 감소했다.



미국 뉴욕의 차량제한속도 포스터 © New York City 교통국, nyc.gov/dot
미국 뉴욕은 도시 전체적으로 하나의 혁명을 했다. 차량제한속도를 25mph(40km/h)로 하여 교통사고를 완전히 Zero화하겠다고 천명하였다



독일 베를린의 '변화영역(transition area)' © 백남철
 교통사고는 교통수단들의 상충에 의해서 발생한다. 상충을 없애려면 여유를 주어야 한다. 이러한 여유를 도시계획에서는 부드러운 완충지대(Soft edge)라고 부르고, 도로설계에서는 "다른 영역으로 변화"하는 여유 공간을 주어 '변화영역(transition area)'이라고 부른다. 위 사진은 베를린의 보도와 자전거거도, 자전거도로와 차도 사이의 '변화영역(transition area)'이다. 이 영역은 사진에서 보면 휠체어 환자의 하차공간이 되기도 한다. 또한, 보행자가 택시 등을 기다릴 수 있는 공간이기도 하다. 완충지대는 차도와 자전거도로 그리고 보도가 모두 제각각의 기능을 하도록 도와준다. 갓길 주차도 시간대별로 다르게 주고 있어 생활주차에도 불편이 없다.

도시사례4(상세설계 및 시공단계): 인본주의적 설계(Humanistic Design) 및 시공

해외의 보행친화 도시는 인본주의적 설계(Humanistic Design)에 기초한다. 무조건 분리가 아닌 공유를 기본으로 한다. 횡단보도조차 많이 설치하지 않는다. 대신 교통섬을 설치해서 자동차 운전자와 보행자가 서로 문명인으로써 예의 바르게 만드는 장소를 조성한다. 이를 위한 대표적 기법 중의 하나는 차량과 보행 사이, 사람 사이, 보행교통류와 건축물 사이에 부드러운 완충지대(Soft Edge)를 조성하는 것이다.

도시사례5(유지관리 및 운영단계): 시민참여적인 시설개선, 유지관리와 교육홍보

시민참여적인 시설개선과 교육홍보를 병행하고 있다. 즉, 시민만족도를 정기적으로 조사하여 고객입장에서 시설개선방향을 조정해 나가고 있다. 특히, 해외 보행친화 도시는 시민의식 전환을 통한 민주주의적 합의절차에 기초하여 정책을 발전시킬 수 있었다. 이는 우리나라에서 보행친화 도시의 추진이 어려운 이유다. 예를 들어, 지하상가 상인들 때문에 주민들을 위



Queen's Silver Jubilee visit to Nottingham, 28 July 1977. © Roy Manterfield
 Traffic on Burton Street starts to return to normal after the Queen's car had gone by.

한 횡단보도를 설치하지 못하는 것이 한국의 현실이다. 이러한 상황이 얼마나 오래갈 것인가?

교통민주주의의 육성은 영국의 실패를 교훈 삼을 필요가 있다. 1963년 영국의 '뷰캐넌 보고서(The Buchanan Report : Traffic in Towns)'에 따르면 런던의 교통 혼잡을 혁신하지 않으면, 보행 환경 악화는 물론 자동차로 누리던 혜택과 효율도 급속히 쇠퇴할 것이라고 지적했다. 또한 도시경쟁력을 위해 자동차를 불편하게 만들어야 하지만 일부의 반대를 이겨내지 못해 무산되고 있다고 했다. 결국 영국은 뷰캐넌의 예언처럼 관련 산업과 국가 경쟁력이 동시에 떨어졌다. 뷰캐넌 보고서가 나온 지 40년이 지나서야 런던은 도시엔 혼잡통행료를 도입하고, 보행친용광장을 조성하며 자전거고속도로를 설치하고 보행자가 알기 쉬운 런던(Legible London)정책을 실행할 수 있었다. 이는 새로운 시장의 공약사항이었고 그 선택은 시민들이었다.



Oxford Street is believed to be the busiest and most polluted shopping street in Europe © AFP/Getty

또 하나의 교훈은 독일처럼 민주주의 거버넌스를 제도화하는 것이다. 독일 아헨주 자전거 클럽 'ADFC'의 대표로 있는 분을 만나 어떻게 독일은 자전거 교통량이 없는데도 몇십 년간 꾸준히 자전거도로를 만들 수 있었는지 물었다. 일부 시민들의 반대와 조롱을 어떻게 견디었느냐는 것이다. 그는 해답을 '민주주의'라고 일갈했다. 시민들의 토론이 시민 공무원 기업 등의 거버넌스 과정을 거쳐 마을, 도시, 주, 연방까지 올라가 의회에서 한번 의결되면 그 정책은 정권이 바뀌어도 계속된다고 했다. 일선 공무원들이 일관성 있게 정책을 펼칠 수 있는 힘은 거버넌스와 같은 고도의 민주주의 추진방식에서 나온다는 것이다.

독일도 한때 보행 자전거 교통 정책의 일관성이 불안한 적이 있었는데 도시공간의 시민주도적인 활동을 국가적 차원에서 지원해 시민들의 자발적 참여를 유도하였다. 근대국가의 발전은 르네상스 도시의 혁신에 근거했다면, 현대 선진국들의 발전은 도시 공간복지를 중심으로 한 고도의 선진화된 거버넌스 활동에 기초하는 것 같다. 최근 미국 교통국(US DOT)과 도로국에서는 시민참여에 기반을 둔 보행활성화를 후원하기 위하여 각 도시별 보행친화도를 평가하는 보행점수(walk score)제도를 도입하고 있다. 우리나라에서도 보행친화도시 인증제 등으로 적극 도입이 필요할 것으로 보인다.

보행도시의 본질은 '새로운 도시의 건설'이다. 보행도시의 건설은 오랜 인류 문명의 기초였다. 그런 점에서 보행도시의 건설은 고도의 사회경제 문화적 활동이다. 그런데, 우리 한류 문화는 세계순위를 다투는데 보행안전과 교통문화는 열악한 점이 매우 아이러니하다. 해외에서 성공한 보행친화 정책들이 우리나라에 오면 현실적 난관에 걸려 넘어진다. 보행안전으로 인한 사회문제를 이대로 둔다면 잘되고 있던 문화 관광도 확산되지 못하고 다른 영역에도 악영향을 끼칠 수 있다. 이러한 점을 좀 더 시민들에게 알리고 시민참여를 이끌어 내어야 할 때다. 이를 통해 보행을 최우선으로 하는 교통계획 마스터플랜을 수립하고 보행재정을 확보하며, 보행 입체 네트워크 조성, 자전거 대체교통, 존30 등을 한국적 토양에서 뿌리내리게 해야 할 것이다.

독일아헨주 자전거 클럽 © ADFC

브로드웨이 자전거 도로 © wikimedia



해외사례를 통해 본 도시 보행환경의 의미

지우석 | 경기연구원 휴먼교통연구실

도시에서 사람들이 모여 사는 이유는 일자리를 비롯한 다양한 기회가 많고, 여러 편의시설로 인하여 삶의 수준이 높아질 것으로 기대하기 때문이다. 산업화를 겪으면서 세계의 도시들은 한때 도시 내 주민도 수송의 대상으로 간주하던 시기가 있었다. 그래서 가능한 많은 사람들을 빠르게 이동시킬 수 있는 도시교통 인프라를 확충해왔다. 하지만 도시가 성숙해 가면서 도시 내 사람들의 궁극적인 거주 이유를 다시 고민하게 되었다.



해운동 생태교통특화거리 화서문로 © 수원시청

그 결과 자동차의 속도가 아닌 사람의 속도에 맞춘 도시교통 인프라의 리모델링 필요성이 높아지고 있다. 주민들이 진정으로 바라는 거주환경은 안전하고 쾌적하게 살 수 있는 곳이며 이웃들과의 교류를 통해 정주성을 회복할 수 있는 곳이다. 이러한 도시환경 정주성 회복노력에 따라 차도 옆에 부가적으로 설치되던 보도(Sidewalk)에서 보행전용로(Pedestrian Street)로 진화되고, 보행전용로는 다시 한 번 녹도(Green Way)의 개념으로 업그레이드되었으며, 이제는 도시전체가 차 없는 도시(Carfree City)로 거듭나고 있다.

우리나라 도시는 차 없는 도시를 지향하는 수준까지는 아직 아니지만 최근 보행환경의 개선에 큰 관심이 높아지고 있다. 서울시에서 만들어진 연세로 대중교통 지구, 경의선 숲길, 청계천 복원 등의 사업을 통해 지역주민들도 자동차의 접근성이 좋아야 장사도 잘되고 거주도 편하다는 인식이 변화되고 있다. 반대로 사람들의 보행 접근성이 개선되어야 상가도 활성화 되고 주거환경도 좋아진다는 것을 경험으로 배워가고 있다.

최근에는 도시 내 단순히 기존 보도를 개량하여 보행환경을 개선하는 수준에서 벗어나 도시 내 보행간선축을 구축하려는 노력이 진행되고 있다. 자동차 도로가 간선도로와 지선도로가 있듯이 보도도 도시 내에서 단절이 없는 간선보도축과 지선보도축을 구축해야 할 시점이다. 그렇게 되면 자연스럽게 녹색교통이 활성화되며 궁극적으로 도시의 경제적, 사회적 활력이 강화되어 지속적 도시성장이 촉진된다. 특히 도시 정주성과 보행환경과의 관계를 심각하게 인식할 필요가 있다. 보행은 다른 교통수단과 같이 어떤 곳에 접근하기 위한 수단을 넘어서 도시주민의 정주성을 완성시키는 역할을 한다. 이는 보행이 사람과의 연결을 통해 도시의 사회성과 거주환경을 향상시키는데 있어서 큰 역할을 하기 때문이다. 여러 선진도시에서 보행축을 만들면서 다음과 같은 변화를 경험하고 있다.

- 승용차이용 저감으로 도시 대기질 개선, 소음감소 및 교통사고 감소
- 당뇨, 고혈압 등 도시 주민의 각종 만성 질환의 현격한 감소
(WHO에 따르면 하루 30분의 보행으로 많은 만성 질환, 성인질환 예방 가능)
- 치안수준 향상으로 도시범죄 감소
- 도시주민의 정주성 향상
- 대중교통 이용의 자연스러운 활성화
- 승용차이용이 어려운 어린이, 장애인, 노인 등 교통약자의 이동권 및 안전 향상
- 무분별한 도시의 외연적 확장(Urban Sprawl) 억제

해외 보행시설 사례의 시사점

횡단보도는 도로가 아닌 보도의 연장

우리나라에서는 횡단보도를 녹색보행 신호 시에 도로에서 잠시 빌려 쓰는 공간으로 대체로 인식하고 있지만 교통선진국에서는 그 반대의 개념으로 인식하고 있다. 즉, 횡단보도는 보도의 연장이라는 인식이 도시교통시설의 디자인 철학으로 나타나며 이러한 교통문화덕분에 자동차 운전자는 보행자 횡단 시 보행자 보호에 더 각별한 주의를 기울인다.

우리나라에서는 그간 교차에 대해 친보행자가 아닌 자동차우선의 개념에서 디자인해왔다. 예를 들면 교차로의 용량증대를 위해 이중정지선을 설치하거나 우회전 교통을 편리하게 하기 위해 교통섬을 설치하거나 각각처리하는 교차로가 대부분이다. 이렇게 차량의 편의를 위해 설치되는 시설은 결국 보행자 입장에서는 불편하거나 위협해 지는 것들이 많기 때문에 개선이 필요하다. 보행자, 자동차 등 다양한 교통수단이 서로 상충되는 교차로에서 어떤 교통수단의 통행권이 우선시 되는지 교차로 설계방식에서 나타나게 된다. 따라서 교차로는 그 사회의 문화수준과 가치철학을 보여주는 결과이다.



보도형 횡단보도 사례1 © walklive



보도형 횡단보도 사례2 © Burden

보행안전 중심의 교차로 설계

교차로 차대사람의 사고는 대부분 자동차가 신호위반, 과속 등으로 횡단중인 사람을 발견하지 못하여 발생된다. 우리나라 교차로에서 일반적으로 볼 수 있는 각각정리는 우회전 하는



각각정리 없는 교차로 © walklive



교차로 협착 © walkable

차량들이 속도를 줄이지 않고 신속히 회전할 수 있도록 하는 차량편의 중심의 설계방식이다. 또는 대형차량이 회전을 해야 한다는 이유로 각각정리를 하고 있지만 교차로의 안전을 우선으로 설계하는 외국의 사례에서 보면 각각정리 없이도 대형차량이 무리없이 회전하는 것을 알 수 있다. 별도의 신호 없이 우회전을 하게 되면 회전직후 횡단하는 보행자를 보지 못 할 수 있기 때문에 교차로의 모서리는 90도에 가깝게 설계하며, 우회전하는 차량의 속도를 물리적 시설설계를 통하여 줄이고 더 나아가서는 보행수요가 많은 곳은 교차로를 협착하는 기법(Neckdown)을 사용하여 회전차량의 속도를 줄임과 동시에 보행자의 횡단거리를 단축하고 있다.

차량통행을 제한하는 시설물

주거지, 학교주변 등 보행이 우선시 되는 지역에는 차량의 속도를 저감시키는 수준이 아니라 아예 차량통행을 제한하기 위한 시설물도 있다. 이런 시설물로 인하여 지역 내 거주하는 사람들도 자동차 이용이 불편해지겠으나 자동차 이용편의 보다는 지역 내 보행, 안전, 정주성 등을 중시하면서 다양한 디자인 아이디어가 제시되고 있다.



Star Diverter © walklive



Median Barrier © walkable

주거 보차공존도로(Shared space)의 확충

보행자 안전을 위해 수많은 디자인과 아이디어들이(속도제한, 교통정온화, 도로안내판, 노면표지, 신호등, Belisha beacons, 횡단보도, 자전거도로) 제안되었지만 실질적으로 단속이 없는 상황에서는 무용지물이거나 오히려 자동차 운전자들이 속도를 더 내는 기회로 이용하



함부르크, 독일 © collegegreensharedspace



뉴캐슬, 영국 © palgrave-journals

는 결과가 나타나곤 하였다. 그래서 새롭게 보차공존공간(Shared space)라는 개념이 소개되었다. 보차공존도로의 개념을 개발한 Hans Monderman은 “당신이 운전자를 바보로 취급하면 운전자들은 정말 바보처럼 행동할 것이다”라는 믿음이 있었다. 자동차 운전자를 ‘이기적인 바보’ 취급하는 각종 속도규제, 운전행태 규제는 결국 자동차 운전자를 이기적인 바보로 행동하게 할 뿐 실질적인 교통안전의 효과는 크게 증진되지 않는다는 것을 깨닫고 그 결과 주택가 도로, 생활도로, 어린이보호구역 등을 중심으로 자동차 운전자의 배려심, 조심성, 판단력, 양보심 등을 적극 신뢰하는 것을 기본으로 각종 복잡한 교통안전 도로표지, 신호등, 보행자 안전시설 등을 대부분 제거한 보차공존도로가 만들어졌고 그 효과가 인정되고 있다.

회전교차로 확충

한때 도로, 교통시설물, 신호시스템 등의 자동차 관련 설계와 기준분야에서 선도하던 미국에서 최근 새로운 변화가 일어나고 있다. 신호교차로 보다는 유럽에서 일반적으로 많이 사용하는 회전교차로가 안전과 소통 모든 측면에서 우월하다는 인정을 하여 회전교차로를 확충하고 있다. 우리나라에서는 국토부가 제시한 회전교차로의 기준이 다소 엄격하여 오히려 회전교차로의 확정에 걸림돌이 되는 경향이 되고 있다. 외국의 경우 다양한 규모의 회전교차로를 운영하고 있으며 유형에 관계없이 신호교차로에 비해 안전과 에너지 효율 그리고 소통측면에서 모두 우수한 것으로 인정되고 있다. 우리나라에서도 보다 다양한 회전교차로의 적용이 필요하다.



양평군청 회전교차로 (국토부 설계 기준) © 양평군청



회전교차로 사례 (Traffic Circle) © beyond



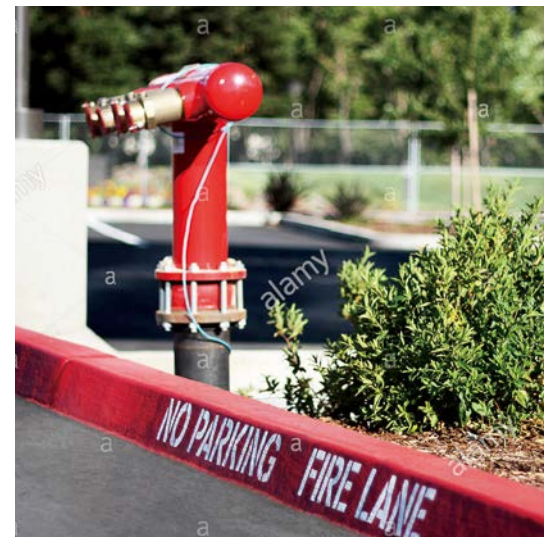
소형 회전교차로 © walklive



Mini Circle © walklive

도심 불법주차 관리

불법주차는 보행환경을 저해하는 1차적인 요인이다. 교차로, 버스정류장, 횡단보도 주변에 불법주정차된 차량은 단순한 불편을 넘어 교통안전사고를 위협하는 심각한 요인이다. 사실 「도로교통법」에는 소화전, 버스정류장, 횡단보도 앞, 교차로 인근 등은 절대 주정차 금지구역으로 지정되어 있다. 하지만 현실에서는 도로이용자들이 주차절대 금지구역에 대한 인식이 전혀 없다. 그 주된 이유는 우리나라에서는 불법주정차 과태료를 도로특성이나 지점의 특성이 아닌 차량의 크기 에 따라 부과하기 때문이다. 즉 4톤 이하 차량은 4만원 그 이상은 5만원으로 부과하고 있다. 그 결과 운전자는 지점의 특성에 관계없이 아무 곳이라도 필요에 따라 불법주정차를 하게 된다. 예를 들면 교차로 가까이 불법주차를 하여 교차로의 교통정체를 야기하거나, 횡단보도에 불법주정차 하여 보행자 안전을 위협하거나, 버스정류장 인근에 불법주정차 하여 버스이용자의 불편을 초래하거나, 소화전 앞에 주정차하여 긴급 상황에 방해가 될 수도 있지만, 위험하거나 긴급한 지점이나 다른 지점이나 과태료의 차별성이 전혀 없다. 그 결과 운전자는 고의적이라기 보다는 도로 특성 및 도로시설물 특성을 전혀 구분하고 있지 못해서 즉, 모르기 때문에 별다른 의식 없이 아무 곳이나 불법주정차를 하고 있다. 이제는 불법주정차를 분명히 단속해야할 지점을 시각적으로 확실하게 인식할 수 있는 디자인을 도입하고 단속 시 과태료도 크게 차별화하여야 한다. 아래 그림의 사례를 살펴보면 도로연석에 적색 도색을 하여 절대 주정차 금지구역을 분명하게 알리고 있다. 이렇게 적색 도색된 곳에서는 즉각적인 신고와 단속, 차별적 과태료부가가 시행되고 있다.



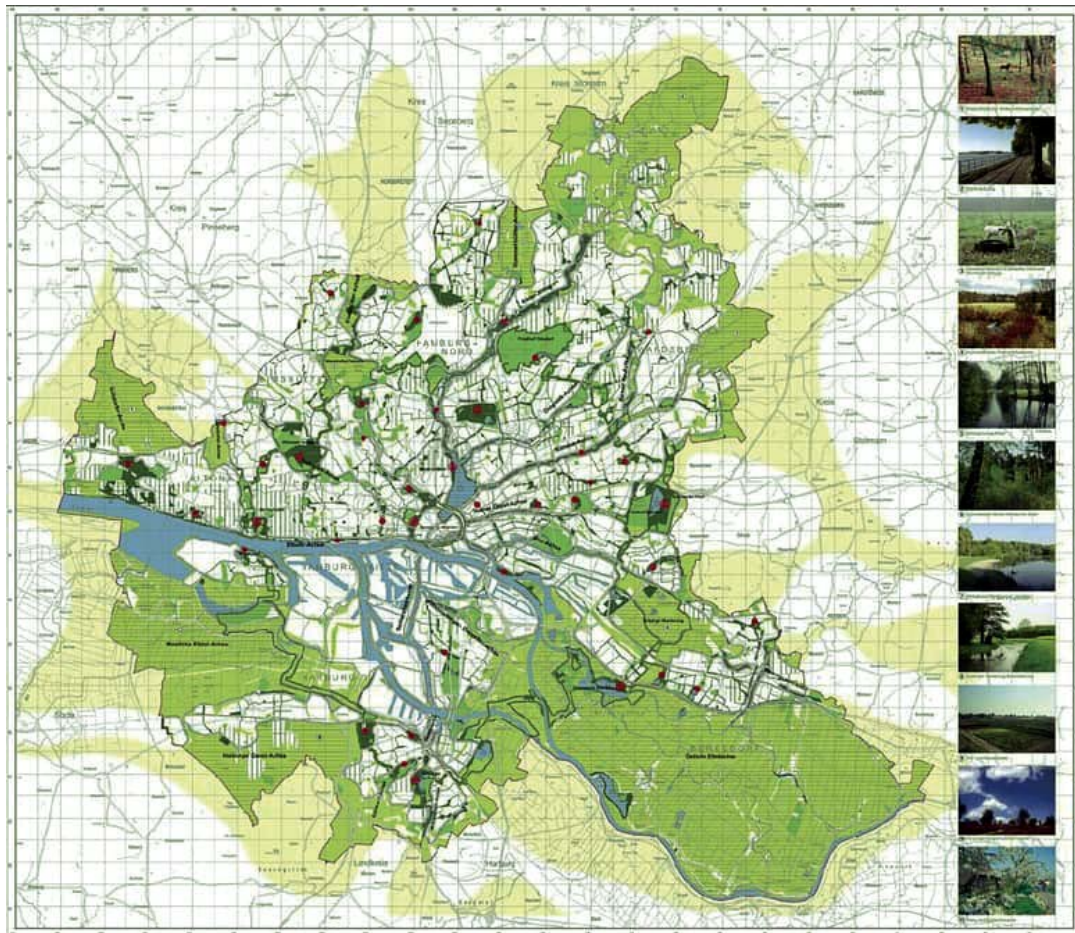
해외 주정차 금지구간 소화전 앞 절대주차 금지구역 © alamy



빨간색에는 절대주차 금지 © flickr

도심 그린웨이 (Greenway)

최근 여러 선진 도시에서 두드러지게 나타나고 있는 변화는 도시에 그린웨이(Greenway)를 대규모로 설치하고 있는 것이다. 독일의 함부르크시는 도심에서 자동차 이용을 억제하는 정책을 시행하는 대신 운전보다 걷는 것이 더 편리하고 안전한 도시로 만들어 가는 것을 목표로 녹도망(Green Network)을 향후 15~20년 사이에 완공하는 것이 목표이다. 이 녹도망은 도시 내 모든 공원을 연결하며 도시 어느 곳이라도 걸거나 자전거를 이용하여 접근할 수 있다. 이 녹도망이 차지하는 면적의 비율은 도시전체의 40% 정도이다.



함부르크 Green Network, 독일 © News Atlas

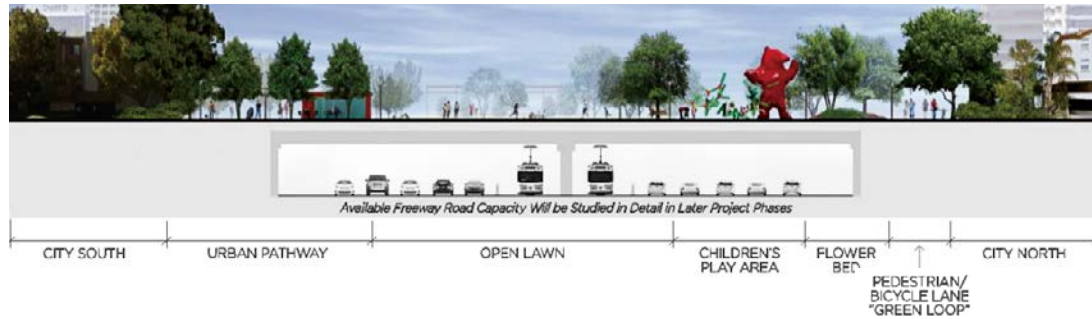


청두, 중국 “7cities that are starting to go carfree”, © Fastcoexist

청두시(중국)는 2020년을 목표로 도로의 절반은 자동차 이용을 배제하는 것을 추진하고 있다. 청두시는 주민의 대부분이 걸어서 출퇴근을 할 수 있도록 녹도를 구축하는 것을 목표로 하고 있다. 뉴욕시(미국)는 이미 우리에게 너무 익숙한 High Line을 포함하여 1991년 제정된 ISTEA(The Intermodal Surface Transportation Efficiency Act)를 근간으로 1993년 뉴욕시 도시계획국은 뉴욕시내 5개 자치구역을 연결하는 570km의 그린웨이 구축계획을 추진하고 있다.



뉴욕, 미국 A Greenway Plan for New York City, DCP © Richard Lance Schaffer



134 Freeway 구상도, 캘리포니아 © linhabitat



Rose Kennedy Greenway © Rose Kennedy Greenway

보스톤시(미국)에서도 도심의 North End Parks, Wharf District Parks, Fort Point Channel Parks, Dewey Square Park, Chinatown Park, Armenian Heritage Park 6개 공원을 연결하며 유기농식으로 관리되는 그린웨이를 조성하였다. 또한 고속도로가 잘 발달된 로스앤젤리스(미국)에서는 고속도로 상부공간을 그린웨이로 전환하는 사업을 구상하고 있다. 싱가포르에서는 파크 커넥터라는 이름으로 주요한 공원, 녹지와 도시 내 여러 장소들과 자연보호지역, 오픈스페이스 등을 연결하는 다목적 그린웨이를 구축하고 있다. 파크커넥터의 역할은 시민들의 쾌적한 야외 활동을 보장해주는 것으로 도시의 기온을 낮추면서 자전거도로와 보행도로를 구분하여 안정성을 증진시키는 것이다.



보스톤, 미국 © Rose Kennedy Greenway



자전거택시(벨로택시) © 수원시청



생태교통 © 수원시청

나가며

산업시대를 거치면서 우리는 한 때 도시에 자동차가 가득 차고 거리는 자동차 경적으로 정신없는 도시환경이 경제성장의 상징이자 경쟁력 있는 도시로서 인식하였었다. 하지만 우리나라의 도시에서도 이제는 자동차 보다는 사람이 안전하고 편안한 도시환경을 요구하는 목소리가 커지고 있다. 다만 현재는 그동안 해왔던 관성적 습관으로 아무 생각 없이 자동차 우선적 디자인을 당연시 여기는 문화가 아직까지는 잔존하고 있다.

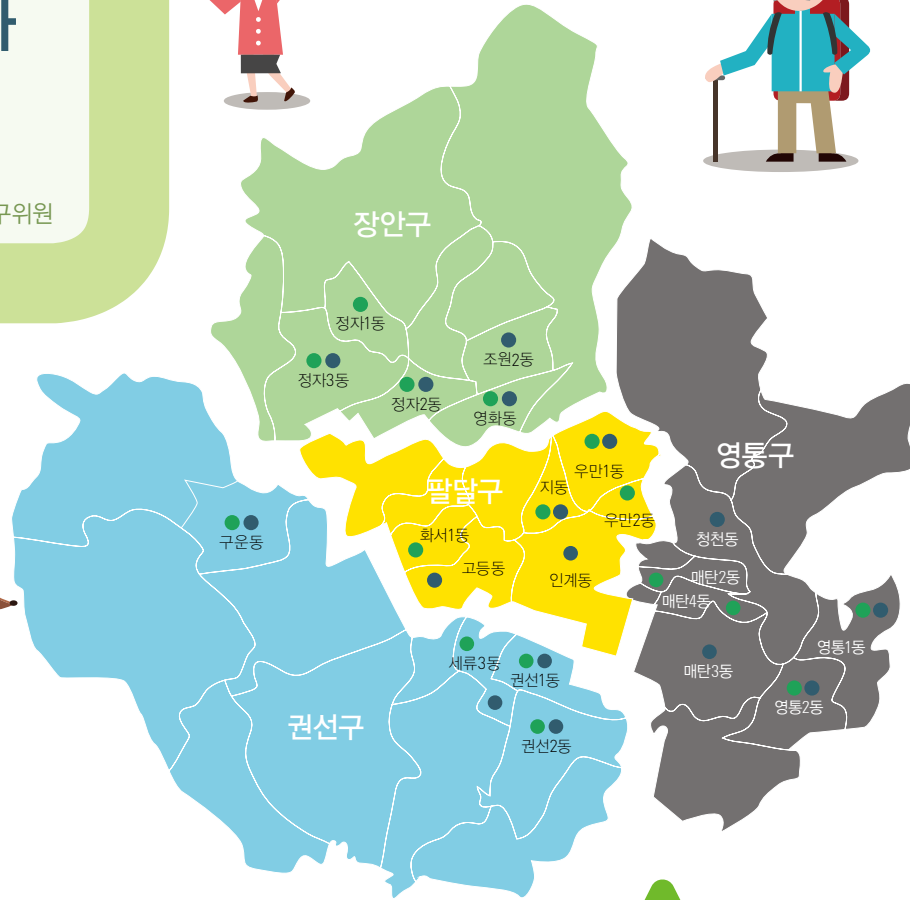
더 나은 삶의 환경에 거주하고 싶은 것은 당연한 권리이며, 그러한 환경을 모두 가꾸어 나가기 위해서는 지켜야 될 의무도 발생하게 된다. 더 나은 삶을 위해서는 자동차를 포기하면서 나타나는 불편을 감수할 의지가 있어야 하며, 보도는 보행 이외에 불법주차, 오토바이 주행 등도 성숙한 시민의식과 함께 사라져야 할 교통문화이다.

도시의 디자인은 주민들의 수요(Needs)를 반영하기도 하지만 때로는 선도적으로 도시 정주환경의 패러다임을 바꾸는 역할도 한다. 현재 우리나라 도시의 질적 업그레이드를 위해서는 보행환경에 대한 혁신적인 변화가 필요하며 지금이 그 변화의 시점이다. 자동차를 이용하게 되는 이유는 대부분 편리하고 신속하게 목적지까지 도착하기 위해서이다. 보행, 자전거 등 녹색교통수단이 자동차보다 신속하고 편리하다면 많은 사람들이 자연스럽게 자동차 이용을 하지 않을 것이다. 이러한 변화를 위해서는 도심 교통인프라의 혁신이 필요하다. 이 변화의 필요성을 인식한 세계 여러 도시에서는 현재 도시 교통인프라를 리모델링하고 있다. 보행을 비롯한 녹색교통 중심도시가 되면 그 이점은 이루 헤아릴 수가 없지만 1차적으로 도심 대기질 개선, 에너지절감, 교통안전 증진, 도심녹화촉진 등이 있으며 2차적으로 도시 경제활성화와 정주성 개선이 확연하게 나타난다. 그 외 이웃의 형성, 주민 건강 증진, 치안향상을 비롯하여 수많은 긍정적 사회변화가 동반된다. 즉 앞으로 다가올 도시의 경쟁력은 보행의 안전성과 편리성이 결정할 것이다.



보행환경과 삶의 질

김숙희 | 안전환경연구실 연구위원



● 주거지역
● 상업지역

수원시의 보행교통개선계획 수립을 위해 보행환경 실태조사를 수행하였다. 실태조사는 토지이용측면에서는 주거지역, 상업지역으로 구분하고 교통환경측면에서는 교통약자 지구, 교통사고 위험지구, 보행유발 지구로 구분하였다. 보행환경 개선을 위한 현장 실태조사로서 보행과 관련한 조사항목에 대한 전수조사와 보행자 만족도를 조사하였다. 구체적인 조사내용으로 보도 연장, 유효도로폭, 보행량, 보행교통사고 건수 등 보행로 현황과 방호울타리, 속도저감시설, 횡단보도, 교통안전표지 등 안전시설 및 편의시설, 정보제공시설, 장애물 등이다. 수원시 보행환경에 대한 만족 수준은 보행안전성, 편의성, 쾌적성 측면에서의 이용자 만족도를 조사하였다. 설문조사결과 총 1,221부의 설문조사를 수행하였으며, 그 중 설문조사 응답 누락이 심한 20부를 제외한 상업지역 539부, 주거지역 555부를 분석하여 결과를 제시하였다.



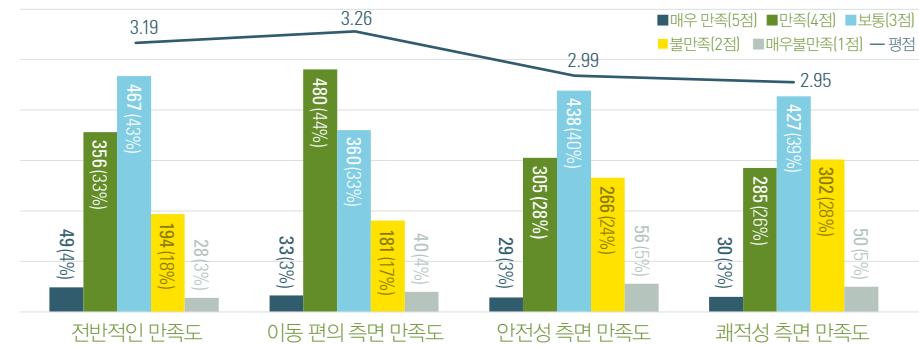
기초 통계분석 결과

설문조사 결과 분석의 일반 현황으로 성별은 남성 52%, 여성 48%로써 성별로 균형적인 자료를 수집하였으며, 비교적 활동이 빈번한 20~30대가 52% 수준으로 나타났으며, 또한 상대적으로 보행이 많을 것으로 예상되는 학생과 주부들이 설문지의 절반 정도를 차지하는 것으로 나타났고, 보행목적의 경우, 출퇴근 및 업무통행이 각 17%, 등하교 통행이 22%, 쇼핑 6%, 운동 10%인 것으로 나타나 다양한 통행목적에 대해 설문이 이루어진 것으로 사료된다.

수원시 전체 보행환경 만족도

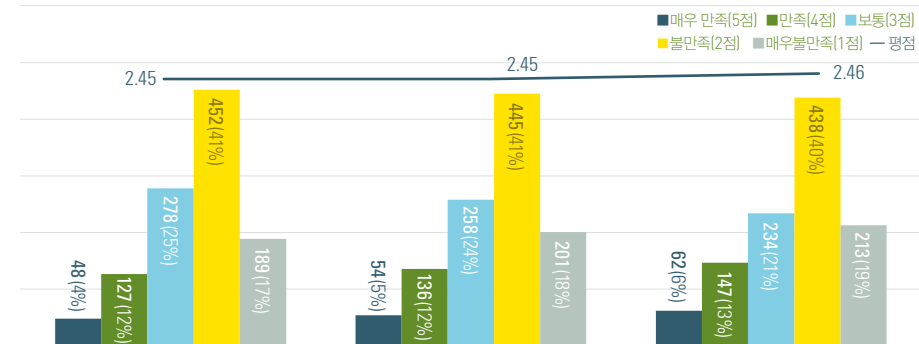
수원 시민들의 보행환경 만족도를 조사한 결과 21%는 불만족하는 것으로 나타났으며, 평점은 3.19수준으로 나타났다. 특히 쾌적성에 대한 만족도가 주요 평가지표 중 만족도 수준이 가장 낮은 것으로 나타났으며, 이동 편의 측면의 평점은 3.26점으로써 상대적으로 만족도가 높은 수준임을 알 수 있다.

수원시 보행환경 만족도



장애인, 고령자, 어린이의 교통약자 측면에서 수원시 보행로 투자 필요성은 모두 인지하고 있는 것으로 나타나, 점차블록 및 음향신호기 등 교통약자를 위한 보행로 시설의 지속적 투자가 필요한 것으로 나타났다.

교통약자를 위한 수원시 보행로 투자에 대한 만족도

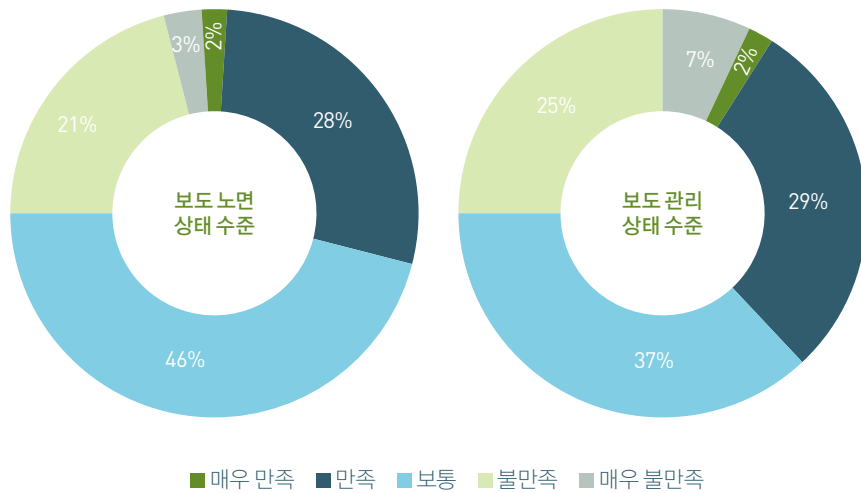


보도 만족도

수원시의 노면상태에 대한 만족도 수준은 3.04(5점 만점)에 불과하여 보도의 노면상태에 대한 지속적인 관리가 필요한 것으로 나타났으며, 수원시 보행로에 대한 불법주차, 무단적치물 등 관리상태에 대한 만족도도 2.94점 수준으로 나타났으며, 매우 불만족한 비율이 7%로써 일부 보행로에 대한 집중관리가 필요한 것으로 나타났다.

교통약자를 위한 수원시 보행로 투자에 대한 만족도

문항	매우 만족 (5점)	만족 (4점)	보통 (3점)	불만족 (2점)	매우 불만족 (1점)	평점 (5점 만점)
노면상태 수준 (노면패임, 보도블럭 파손, 고인물 등)	25 (2%)	303 (28%)	501 (46%)	226 (21%)	39 (3%)	2.45
어린이관리상태 수준 (불법주차, 오물, 노점상, 무단적치물, 청소상태 등)	18 (2%)	322 (29%)	407 (37%)	270 (25%)	77 (7%)	2.46



수원시민의 의견수렴을 통해 평가지표의 우선순위를 결정한 후 도시교통 전문가 10인 대상으로 개선지표 가중치를 분석한 결과를 제시하였다. 상업지역의 경우 이동성, 쾌적성, 안전성 순으로 중요도가 나타났고, 주거지역의 경우 안전성, 쾌적성, 이동성 순으로 중요도가 나타났다. 상대적 중요도가 높은 순서로 보행환경 개선이 이루어져야 할 필요가 있다.

하위 평가항목의 상대적 중요도를 분석한 결과는 다음과 같이 나타났다. 주거지역의 경우, 이동성 측면에서는 장애물과 보행자수를 가장 중요하게 고려하여 보행환경 개선도모가 결정되어야 하며, 쾌적성 측면에서는 포장재 디자인을 중심으로 보행환경 개선이 이루어질 필요가 있는 것으로 도출되었다. 상업지역의 경우 이동성 측면에서는 노면상태, 쾌적성 측면에서는 주변 건축물 디자인 중심으로 보행환경 개선이 필요한 것으로 나타났다.

토지유형의 세부 평가항목별 상대적 중요도 분석결과

주거지역			상업지역		
평가항목	상대적 중요도		평가항목	상대적 중요도	
이동성 0.30	보행자수	0.33	이동성 0.52	보행자수	0.23
	보도폭	0.13		보도폭	0.16
	노면상태	0.20		노면상태	0.36
	장애물	0.34		횡단대기시간	0.24
안전성 0.35	보차분리	0.26	안전성 0.14	보차분리	0.19
	CCTV	0.36		CCTV	0.24
	가로등	0.21		가로등	0.27
	자전거도로분리	0.17		자전거도로분리	0.30
쾌적성 0.35	청결상태	0.15	쾌적성 0.34	청결상태	0.21
	매연 및 소음	0.27		매연 및 소음	0.24
	포장재 디자인	0.31		포장재 디자인	0.23
	표지판 관리상태	0.27		주변건축물디자인	0.33



수원역 © 수원시청

도시디자인 실태조사 장안구청~수원역

정수진 | 도시디자인센터 센터장

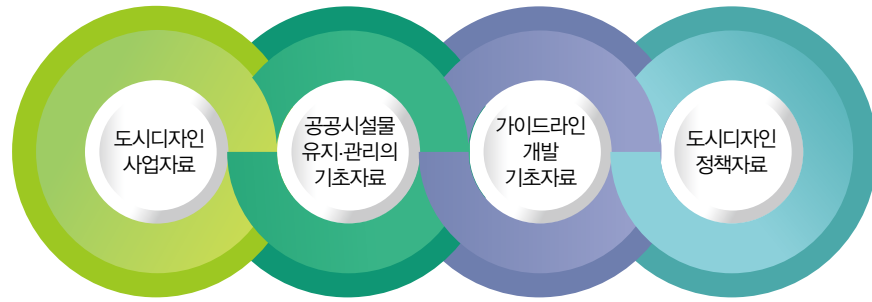
세련된 도시경관을 만들기 위해서는 건축과 도시의 공간구조와 같은 거시적인 안목과 바닥포장, 가로시설물과 같이 보행자에게 밀접한 부분까지 다뤄야 한다. 도시의 공간은 도시계획에 의해서 제어되고, 건축물은 건축법에 의해 제어되지만 가로시설물은 관련된 법이 워낙 다양하고, 관리 주체도 다양하기 때문에 오히려 관리되지 못하는 경우가 많다.

이러한 가로시설물 관리의 중요성은 오랫동안 논의가 되어 왔으며, 수원시에서도 『수원시 공공디자인 가이드라인(2010)』을 수립하고 공공시설물에 대한 표준디자인을 만들어 적용

하기 위한 노력을 꾸준히 지속해왔다. 더욱이 2015년 12월에 제정된 「공공디자인 진흥법」에 의해 공공시설물의 디자인 품질을 관리할 수 있는 법적 제도의 기반을 마련했으나 이를 실천하기 위해서는 실제로 가로시설물 현황에 대한 구체적인 실태를 파악하고, 실증적으로 점검해나가는 것이 필요하다. 즉, 교체대상인 가로시설물, 보수 및 관리대상인 시설물을 분류하고 물량을 산출하여 관련 용역을 발주할 수 있는 근거자료로 활용이 가능해지며, 입체적으로 도시의 공공시설물을 관리할 수 있는 자료로 활용할 수 있다.

2016년 수원시정연구원 도시디자인센터에서는 기획과제로 추진한 「도시디자인 실태조사 : 장안구청~수원역」을 추진했다. 장안구청~수원역 구간은 수원시의 상징성이 매우 높은 중심 가로이며, 향후 트램 설치 예정구역이다. 이 5.2km구간에 대해서 도시디자인 관련 시설물에 대한 조사를 실시했다.

도시디자인 시설물의 양적분포, 질적수준 조사·기록·분석



본 연구의 대상으로한 도시디자인 관련 시설물은 「공공디자인 진흥법」 제 2조 제3항에 따른 공공시설물을 대상으로 삼았다.

공공디자인의 진흥에 관한 법률 제2조 3항에 따른 공공시설물

- 대중교통시설물 대중교통 정류소, 자전거 보관대 등
- 보행안전시설물 블라드, 횡스 등
- 편의시설물 벤치, 가로 판매대, 파고라 등
- 공급시설물 맨홀, 소화전, 신호등 제어함 등
- 녹지시설물 가로수보호대, 가로화분대, 분수대 등
- 안내시설물 안내표지판, 현수막 게시대, 지정벽보판 등
- 기타시설물 위의 시설물에 준하는 시설물

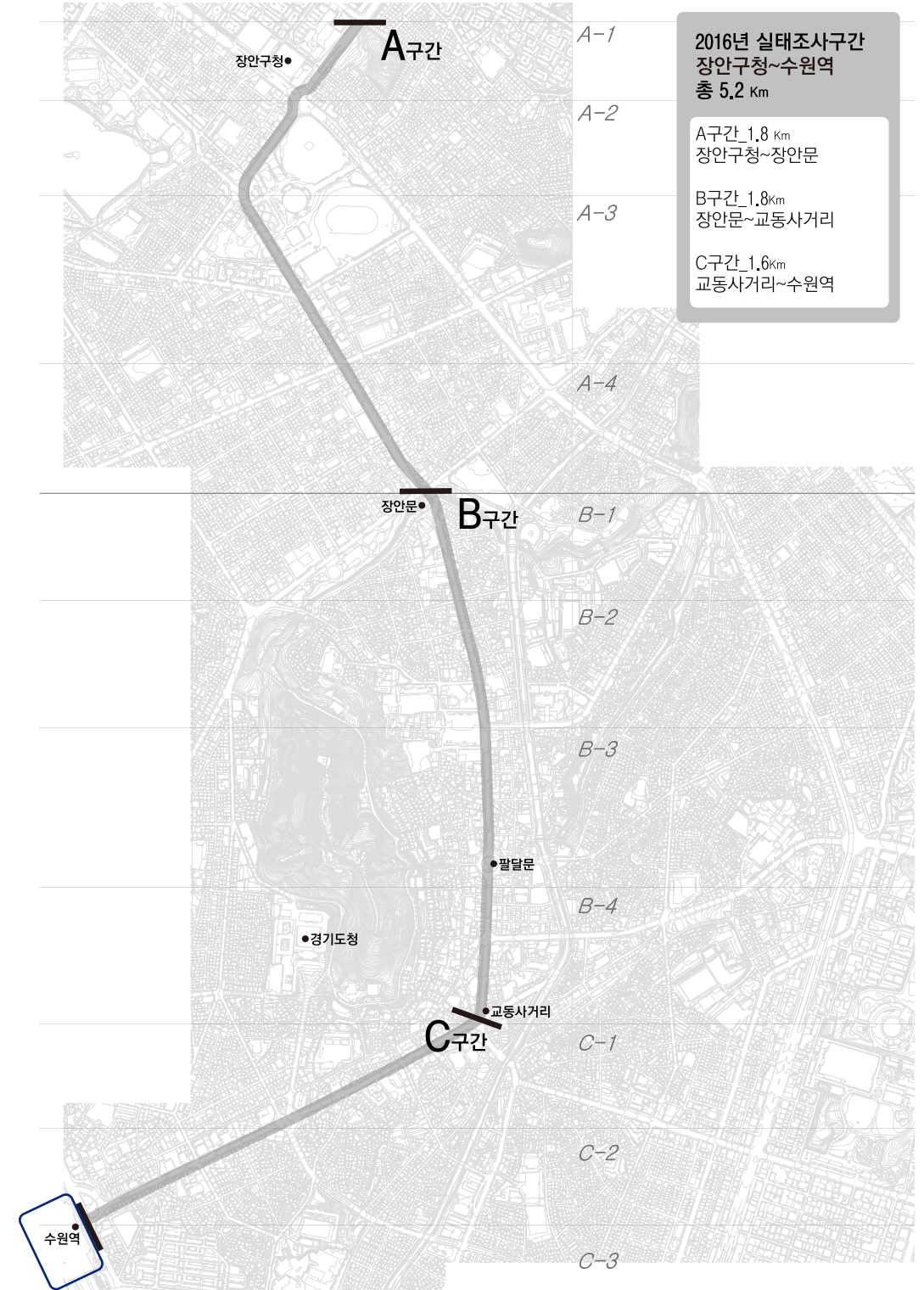
조사범위는 장안구청 ~ 수원역 총 5.2km구간이다.



가로수-A도면



신호등-A도면



<버스정류장 10개 유형>



<택시정류장 2개 유형 7개>



조사방법은 대상지 관련 도면 및 위성사진을 기본도면으로 활용하고, 현장실측 및 사진 촬영을 기반으로 CAD도면 작성, 사진 DB를 구축해서 GIS DB형태로 구축했다. 조사항목은 도로폭, 보도폭 등의 보도특성 및 가로와 인접한 공공공간과 공공시설물을 대상으로 조사해서 기록했다.

현장조사는 2016년 8월 16일 ~ 31일 사이에 이루어졌으며, 디지털카메라, 워킹미터, 줄자, 도면을 준비해서 조사팀을 구성했다. 시설물을 분석하기 위해서 사진을 찍는 조사원 1명, 가로시설물 위치 및 개수를 수치 지형도에 표시하는 조사원 1명, 시설물의 치수를 측정하는 1명으로 구성하고, 도면은 1/500을 기본으로 조사대장을 만들어서 기록하도록 했다.

도시디자인 실태조사의 결과는 7개의 시설군, 29종의 공공시설물로 분류했으며, 총1,907개(가로수 제외)의 시설물이 조사가 되었다. 시설물 유형은 총 129가지였으며, 버스정류장, 가로등, 방범등, 가로수보호대의 유형이 가장 많은 것으로 조사되었다.

구간 별로 A구간(장안구청 ~ 장안문구간), B구간 (장안문~ 교동사거리), C구간(교동사거리~수원역)시설물 설치유형이 다르게 나타난 경우가 많았다. 첫째, 관할 구청에 따라 관리주체가 다르고, 공사시기가 상이한 경우, 둘째, 수원역 주변, 팔달문 주변 일부 구간에 실시된 전선지중화 사업 및 경관사업에 따른 정비효과, 셋째, 행궁광장 주변에 아이파크 미술관 및 전통음식체험관 등 신규 건물에 의해 부수적으로 시설물이 바뀐 경우 등이 영향을 미친 것으로 판단된다.

A구간은 가로등, 전력주, 안내표지 등의 시설물이 집중되어 있으며, 현수막계시대 및 시계탑이 설치되어 있어 다른 구간과 설치된 시설물의 종류가 다른 것으로 나타났으며, B구간은 안내표지, 조형물, 전기제어기 등의 설치 빈도가 높게 나타났는데, 「생태교통 수원 2013」 행사를 치루면서 신평동, 장안동 일대에 실시된 경관개선사업 및 조형물 설치 사업 등에 의해 조형물이 다양하게 설치되었고, 신평로 등에 돌출간판 및 가로등, 방범등 등의 시설물이 설치되었기 때문이다. C구간에는 벤치, 구두수선대, 가로판매대, 지역신문함, 가로등제어기, 전력주, 보조지지주 등의 시설이 설치되어 있지 않고 상대적으로 정돈된 것으로 나타났는데, 수원역 주변에 노보텔 등 신규 건물이 들어서고, 경관사업에 의해 주요 시설물이 정비된 효과로 판단된다.

<가로등 12개 유형>



<방범등 14개 유형>



도시디자인 실태조사 종합총괄표

대분류	중분류	유형개수	A구간	B구간	C구간	총수량
합계		129	753	697	457	1907
교통 시설	버스정류장	10	15	10	8	33
	택시정류장	2	3	4	-	7
	자전거보관대	6	7	7	1	15
보행 안전 시설	신호등	1	40	52	37	129
	볼라드	6	1	4	23	28
	가로등	12	100	108	78	286
편의 시설	방범등	14	17	23	4	44
	벤치	2	-	2	-	2
	구두수선대	2	2	2	-	4
공급 시설	가로판매대	2	4	4	-	8
	지역신문합	4	46	65	-	111
	공중전화	3	9	13	7	29
녹지 시설	우체통	3	3	1	3	7
	가로등제어기	4	2	4	-	6
	신호등제어기	5	8	6	9	23
안내 시설	전기제어기	5	4	83	21	108
	전력주	1	103	-	-	103
	전화주	2	1	2	6	9
기타 시설	보조지지주	1	2	1	-	3
	가로수 및 가로수보호대	11	246	113	198	557
	가로화분대	4	16	38	-	54
안내 시설	안내표지	3	55	84	37	176
	규제표지	5	33	42	14	89
	주의표지	2	12	-	-	12
기타 시설	현수막게시대	1	4	-	-	4
	게시판	3	1	1	3	5
	시계탑	1	1	-	-	1
기타 시설	조형물	10	1	9	-	10
	소화전	4	17	19	8	44



노송지대(능행차구간) 방범등 © 수원시청



장안사거리 신호등과 가로수 © 수원시청



kt 위즈파크 앞 버스정류장 © 수원시청

해당 구간은 화성문화제 및 정조능행차 등의 다양한 행사가 열리는 장소이기도 하며, 수원의 원도심과 수원역을 연결하는 중심가로의 역할을 하고 있는 구간이며, 또한 야구경기를 관람하기 위해 약 5만명의 관람객이 방문하는 수원종합운동장(kt wiz park)과도 연결되는 보행의 중심공간이다. 실태조사결과, 해당구간에서 약 2m마다 한 개 이상의 시설물이 보도에 설치되어 있음을 확인할 수 있다. 버스정류장이나 가로판매대와 같이 시설물 길이가 2m 가량을 차지하는 경우도 있어 보행자 입장에서는 체감 상 더 많은 시설물이 보도에 설치된 것 같이 느껴질 것이다.

수원시는 생태도시를 표방하고 있어, 앞으로 보행자 편의를 증진시키기 위해서는 공공시설물의 위치와 종류 등을 제어하여 보행공간을 최대한 확보하고, 가로의 쾌적성을 확보할 필요가 있다. 특히 가로등, 전력주, 전화주 및 가로수와 같이 입면을 차폐하는 시설과 전기제어기, 가로판매대 등 보도를 점유하는 시설들은 보행편의성을 확보하기 위해 지속적으로 관리할 필요가 있다. 이를 위해서는 전선지중화 사업구간을 확대하고, 가로등과 다른 시설물을 통합지주 형태로 설치하는 등 공급·안내·편의기능을 통합설치 및 관리시스템을 도입해야 한다.

앞으로 수원시 도시경관을 통합적으로 관리하기 위해 지속적으로 실태조사를 추진할 필요가 있다. 특히 수원역과 연결되는 수인로 및 덕영대로와 같은 중심가로나 행궁동, 매산동, 파장동 등의 도시재생사업이 예정된 지역에 대해 이와 같은 도시디자인 실태 조사를 실시하는 것을 제안한다.



©김유영

수원해, 그리고 기억해

김유영 | 우수상 수상자

우리는 대부분 노른자 아래에서 만났다. 우리가 살고 있는 수도권이란 권역은 서울을 중심으로 한 노른자와 경기도를 테두리로 한 흰자로 나뉘는, 그러니까 중앙집권체제의 만남이 이루어지는 곳이었다. 우리가 처음 만났던 곳도 노른자위였으므로 우리는 노른자위 위에서 만나는 것이 너무도 당연하다고, 그렇게 너무도 당연히 생각하고 있었다. 그러던 어느 날, 흰자위

위에 살고 있는 친구가 삼십분 정도 늦게 약속장소에 도착했다. 사연은 간단했다. 퇴근시간이라 고속도로가 밀렸다는 것. 노른자 친구들은 그 친구에게 한 마디씩 잔소리를 늘어놓았다.

‘일찍 출발해라’, ‘배고파 죽는 줄 알았다’ 등등.

친구의 표정은 그렇게 밝지 않았다. 나는 친구의 그런 심정에 큰 신경을 쓰진 않았다. 자주 있는 일이었고 또 별 거 아닌 일이었기에. 그러나 친구의 생각은 조금 달랐던 것 같다.

친구는 말했다. “너희도 내가 사는 곳에 한 번 와보는 게 어때?” 자신의 도시에 와 보는 것이 어떨까라는 제안. 모두가 일시에 말이 없어졌다. 나는 곤란한 표정을 지으며 처음엔 거절의 의사를 밝혔다.

“우리 집이 어디쯤인 줄 알고 하는 소리지 지금?”

친구는 “당연히 안다”고 했다. 그리고 덧붙였다.

“너희는 우리 집이 어디쯤인지 알고 있어?”

생각해보니 그랬다. 나는 계란 노른자에 산다는 이유로 서울을 벗어나는 것을 무슨 큰일이라도 난 것처럼 유난을 떨며 ‘너무 멀어서 싫다’고 말하고 있었다. 계란 노른자위 아래는 계란 노른자위 위에 사는 나보다 흰자위 왼편에 사는 친구가 훨씬 먼 거리일텐데도 말이다. 돌이켜보면 친구는 자신이 살고 있는 도시에 대해 가끔 이야기를 했었다. 새로 생긴 맛집에 들렀을 때 “이거 우리 동네에도 있는데”, 새로 개봉한 영화를 보면서 “저기 수원에 있는 화성행궁이잖아!”하고.

나는 그날 집에 가는 버스 안에서 곰곰이 생각해보았다. 친구가 지금까지 나를 보러 와준 거리만큼 내가 가보는 건 어떨까 하는 그런 기특한 생각을.

우리는 유난스럽지만 소소한 사람들이었다. 기왕이면 기념할 수 있는 날을 여행일로 만들기로 하였다. 매년 매일 매일 있는 그런 소소한 날이 아니라 유난스럽게 4년에 한 번 돌아오는 윤달을 여행 날로 잡았다.



수원역 © 김유영

우리는 모두 동시에 이 날을 가리켰다. 수원에 살고 있는 친구조차 “이 날이 좋겠다”며 “내가 사는 곳인데 여길 여행한다는 생각은 한 번도 못해봤거든. 아무런 특별해야지”하며 깔깔 웃었다. 우리의 목적은 간단했다. “내 친구가 사는 수원”에 가보는 것.

친구는 “수원에는 화성행궁이 유명해”하며 미리 관광명소까지 알려줬었다. 우리는 당연하게 숙소 역시 화성행궁 옆에 있는 <수원호스텔>로 잡았다. 기왕 가는 거 온돌이 있는 큰 방으로 호사롭게 자보자며 가족실을 예약했다.

대망의 2월 29일. 수원역에 도착해 마중 나온 친구를 만났다. 색다를 것은 없었다. 그저 내가 조금 더 멀리 왔을 뿐이고 우리는 여전했다. 만나자마자 “뭘부터 먹지”를 생각했다. 친구는 일단 숙소를 좀 봐두자고 했다. 수원 행궁 근처 버스정류장에 내려 “수원 통닭 골목”을 지났다.

오감을 자극하는 닭의 냄새가 자꾸만 코를 간질거렸다. 우리는 말하지 않아도 알고 있었다. 그날 저녁 메뉴는 통닭이라는 것을. 도착한 수원호스텔은 정말 기대 이상이었다. 단돈 5만원에 이런 호사를 부러도 되나, 이렇게 넓은 줄 알았으면 우리 가족들도 다 오라고 하자라며 장난까지 쳤었다.

뒤늦게 일을 마치고온 친구가 숙소에 도착했다. 우



수원호스텔에서 친구들과 즐거운 한때 © 김유영

리는 통닭거리로 나섰다. 저녁 메뉴는 예상대로였고 우리는 남은 시간을 활용하여 수원의 변화가까지 나섰다. 흰자위인 인계동은 우리가 만나던 노른자인 강남과 별반 다를 바 없었다. 우리는 그곳에서 온갖 간식이며 빙수, 심지어 심야영화까지 보며 새로운 장소에 대한 추억을 쌓았다. 수원호스텔로 돌아와 서로 준비했던 편지를 교환했다. 선물도 각자 준비했는데 좋은 선물을 가지기 위해 우리는 별에 별 게임들을 다 생각해냈다. 제비뽑기를 비롯해 사다리 타기, 빙고 맞추기 등등 할 수 있는 게임은 다 하다가 결국 새벽 한시가 넘어서야 잠이 들 수 있었다.

당연하게도, 우리는 늦잠을 잤다. 나는 그 어느 때보다 깊은 숙면에 빠졌던 것 같다. 그날 우리는 아무도 코를 골지 않았고, 그 어떤 작은 뒤척임조차 만들지 않았다. 나는 친구들을 깨웠다. “화성열차 탈시간이야”하며, 우리는 숙소를 정리하고 수원행궁으로 향했다. 사실 향했다는 표현도 너무 거창했다. 숙소가 바로 화성행궁 앞에 있었기 때문이다. 비몽사몽간에 우리

는 화성열차 정거장까지 급하게 올라갔다. 5분만 있으면 화성열차가 도착할 시간이었기 때문이다. 3월 1일, 공휴일이라 그런지 가족단위의 사람들이 다들 열차를 기다리고 있었으나, 우리만큼 상기된 표정은 아니었다. 우리는 놀이공원에 온 아이들처럼, 경주마 위에 탑승한 기수처럼 화성열차를 타며 흥분했다. 열차에 내려 우리는 화성행궁을 안을 탐방했다. 질퍽한 흙을 피해 요리조리 돌을 밟아가며 이동하기도 하고 영화에 나왔던 ‘복내당’을 찾기 위해 갔던 길을 또 가기도 했다.

지진회를 이상형으로 삼았던 친구는 “대장금” 판넬 앞에서 이영애 앞에 서며 지진회와 자기만 나오게 사진을 찍어달라고 하였다. 우리는 그마저도 소녀들처럼 까르르 웃으며 어떻게 하면 진짜처럼 보일까 하고 구도를 구상했다. 정조가 제2의 수도로 만들기 위해 만들었다던 화성행궁은 담백한 아름다움이 있었다. 문속에 문을 열고 들어가고 스탬프를 찍으면서 우리는 옛 선인들이 이 곳에 얼마나 큰 정성을 들였는지 알 수 있었다. 수원에 살고 있는 친구는 다시 말했다.

“나도 여기 이렇게 자세히 본 거 처음이야” 우리는 다 같이 웃었다. 그 어느 때보다 한결 가까워진 기분이었다. 화성행궁 입구로 다시 나왔을 때 우리는 이대로 갈 수 없다는 생각을 했다. 전통 문화 기행처럼 왔으니 전통차라도 한 잔 마시자며 “투호”를 하기로 했다. 제일 꼴등한 사람이 찾값을 내는 시스템이었는데 결국 나는 그날 엄청난 값의 간식비를 부담해야 했다. 우리가 투호를 하면서 까르르 되는 모습을 보던 한 가족이 대결을 신청해왔다. 우리는 이에 응했다. 그러나 이역시도 투호에는 일가견이 없는 내 덕에 패배하고 말았다. 그 날 꼬마아이는 수원에서 승리의 기쁨을 처음 맛보았을 것이다.

마지막으로 대추차와 정조대왕 쿠키를 아작아작 씹어먹으며 우리는 유난스런 윤달에 있었던 우리의 수원 여행의 소감을 한 마디씩 하기로 하였다. 친구는 필름 카메라를 꺼내들어 화성행궁길의 이모저모를 담으며 느꼈던 감상을 말했다. “말로만 들었지 왜 와 볼 생각을 못했을까” 나 역시 고개를 끄덕였다. 나는 말했다.



© 김유영

“정조는 정약용을 좋아했대” 친구들은 그게 이것과 무슨 상관이나고 했지만 그냥 나는 “같은 정씨라서 그랬나?”하며 “복내당에 다녀왔으니까 복 많이 받자”했다. 수원에 사는 친구는 그날 우리를 배웅하며 “행복했다”고 했다. 그리고 “너희가 수원에 와서 좋았어”라는 말도 덧붙였다. 나는 휴대전화를 붙들고 쩡한 가슴을 한참을 붙들고 있었다. 수원은 확실히 가깝지만 먼 곳이었다. 그러나, 나의 친구가 사는 곳이었고 사도세자의 아들인 정조가 가룩한 마음으로 온갖 정성을 들여, 그리고 묻혀 있고 있고 지내던 인재들을 등용해 그들의 숨씨로 만든 곳이었다. 나는 우리 역시 그런 사이라는 생각이 들었다.

우리는 여전히 계란 노른자와 흰자위에서 오고가는 사이이다. 바쁜 일상 속이지만 우리는 그날 찍었던 사진들을 들여다보며 추억에 젖는다. 그리고 이따금씩 4년마다 돌아올 윤달을 기다리기 시작한다. 다시, 화성열차를 타며 롤러코스터를 타는 것처럼, 투호의 강렬했던 쾌감처럼, 언제나처럼 우리의 추억을 위해 만들 무언가를 수원에서 하기 위하여, 우리의 수원에 그렇게 꾸준히 기억될 것이다.



© 김유영



© 김유영

수원 가볼만한 곳, 수원화성 한 바퀴 살레살레 돌아보리라

이은주 | 장려상 수상자

수원화성 성곽 둘레길 한 바퀴 살레살레~.
 작정하고 나선 건 아니지만 세계문화유산이자 우리
 역사문화유산으로 조선 성곽 건축의 꽃이라 부르는
 수원화성 둘레길 코스 한 바퀴 돌아볼까?
 어디서부터 시작할까?
 구름 따라 걷는 즐거움은 편안함 그 자체입니다.
 날씨 좋은 걸 보니 오늘은 운수좋은 날인가 봅니다.
 운수좋은 날, 수원화성을 한 바퀴 돌아보기로 합니다.
 든든한 초병처럼 서북각루가 서 있고 성으로서의
 기능성은 말할 것도 없지만 동성동심 등그런 웅성은
 언제보아도 아름답습니다.

장안문도 멋스럽고 북암문이 내려다보이는 언덕길
 도 예쁘고 화서문도 수원화성에서 아름답기로 치면
 둘째가라면 서러운 곳입니다.

살레살레 걸을 수 있다는 것도, 살레살레 걸을 만한
 곳이 있다는 것이 행복합니다.

이리로 가든 저리로 가든 한 바퀴인 걸~.
 보물 제403호이자 수원시 마크로 형상화된 아름다
 운 수원화성 화서문에서 출발합니다.



화서문 © 수원시청

**화서문-장안문-방화수류정-동북공심돈-창룡
 문-수원제일교회 노을전망대-지동시장-팔달
 문-서장대-화성행궁. 약 5.7Km에 달하는 수원
 화성 둘레길.**

수원화성은 정조의 사도세자에 대한 지극한 효심
 의 결정체이기도 하고 건축기술의 독창성과 우수성,
 건축 모양의 독특함 그리고 다양성 등을 인정받아 세
 계문화유산으로 수원시민 뿐 아니라 세계인으로부터
 사랑받는 곳입니다. 외국인이 선호하는 1등 관광지로
 손꼽히고 있지요.

화서문 문루 위로 올라 북포루쪽을 바라보다가 그
 풍경이 하도 예뻐서 액자에 담았습니다. 북포루 길을

걸노라면 선조들의 지혜와 삶이 엿보이는 듯 합니다.
 모퉁이 돌아 북서포루를 지날 때 느티나무 아래 웅
 기종기 모여 앉아 새끼 꼬다가 낫술이라도 기울였을
 우리네 할아버지 할머니들이 그려집니다.

홍예문 위에 2층 누각을 세우고 다시 그 앞으로 등
 근 웅성을 쌓은 장안문입니다. 남대문과 비슷한 모양
 을 하고 있지만 남대문에 없는 웅성과 적대 등 방어시
 설이 있다는 특징이 있습니다. 웅성으로 방어벽을 치
 고 있습니다. 수원화성 장안문은 2층 누각으로 웅장
 함이 있습니다.

걸어걸어 도착한 화홍문은 TV나 매체 등에 자주
 등장하는 곳이기도 합니다. 수원화성의 북수문으로

수원천 범람을 통제하는 기능을 가진 화홍문입니다.
 7개의 수문으로 물이 넘칠 때 만드는 무지개는 화
 홍문을 더욱 아름답게 한다는데 언제면 그런 풍경을
 볼 수 있을까요.

화홍문 성 안 방화수류정 풍경은 고요하고 고즈넉
 합니다. 오탁하니 올라앉아 사위를 지키는 모습에서
 늙름한 장군의 위용이 느껴지는데 풍경이 아름답기
 로 이름난 방화수류정입니다. 방화수류정은 정교하면
 서도 뛰어난 건축의 형태로 주변 경관과 아주 잘 어울
 립니다. 높은 벼랑 위에 있어서 더 아름답게 느껴지는
 건 아닌지...

평지에 있었다면 어떤 느낌일까 하는 생각을 해보

지만 그래도 빼어나게 아름다웠을 것 같은 정교한 구조입니다.

암문은 군사시설로 없어서는 안 될 중요한 역할을 하던 비밀의 문입니다. 밖에서는 잘 보이지 않아 밀사를 몰래 내보기도 하고 양식을 들여오기도 했던 중요한 시설이었습니다. 방화수류정에서 바라보는 풍경 또한 일품입니다. 활짝 핀 꽃이 아름다움을 더합니다.

동장대 지나 동북공심돈 지나면 창룡문으로 이어 집니다. 성 밖에서 본 창룡문도 동글게 웅성을 뿔대고 있습니다. 창용위중부 관할 경비구역이라는 뜻입니다.

수원화성을 거닐면서 깃발의 색깔을 보셨나요?

깃발에도 글자로 나타내기도 하지만 깃발의 색상만으로도 어느 부대 관할구역인지 알 수 있습니다.

봉수대인 봉돈을 지나면 팔달문에 이르지요. 봉수대 역시 연락과 상황을 알리기 위한 중요한 역할을 했던 군사시설입니다. 봉수대 연기가 하나이나 두개이나 정도에 따라 위급 정도를 알렸으니까요.

수원제일교회 노을빛 전망대에 오르면 수원화성이 한눈에 내려다 보입니다. 조망이 뛰어나고 누구에게나 개방되어 있으므로 꼭 한 번 올라가 보시길 권합니다.

창룡문에서 팔달문 사이 동일포루, 동일치, 동삼치 등의 군사시설을 지나면 수원화성 남수문. 남수문과 팔달문 사이는 4개의 시장이 몰려있는 말 그대로 시장통. 왁자지껄 시장통을 지나면 팔달문에 이르게 됩니다. 화성의 4대문 중에 남쪽에서 진입할 수 있는 남문이죠. 정조대왕을 비롯 현릉원을 가려면 이 팔달문을 꼭 지나게 되지요. 사통팔달, 사방으로 통한다는 팔달문입니다.팔달문을 지나 산길로 오르게 되는 수원화성 코스... 화성행궁에서 곧장 서장대로 올라 시작했더라면 나머지 구간이 편했을까요?

팔달문에서 길게 뻗은 서남각루(화양루), 서남치를 지나면 서노대가 있는 서장대에 오르게 됩니다.

정조대왕이 친히 썼다는 화성장대 편액이 걸려있는 수원화성에서 가장 높은 서장대는 장용외영 군사들을



서장대 © 수원시청



수원8경 중의 하나로 꼽히는 화홍관창 © 수원시청

지휘하던 지휘소였습니다. 군사들의 기합소리 들리는 듯합니다. 서장대에서는 화성행궁이 한눈에 내려다보입니다. 사적 제478호 화성행궁은 왕이 궁을 떠나 지방에 행차할 때 임시로 머물던 곳을 말합니다. 요양이 필요할 때, 나라가 위급할 때 등에 이용되기도 했지만 화성행궁은 현릉원 능원 참배길에 머물던 곳입니다.

화성행궁은 따로 언급할 필요가 있기에 성곽 둘레길 편에서는 다루지 않겠지만 화성행궁 역시 꼭 가봐야 할 우리의 역사문화유산입니다.

서장대에서 화서문으로 회귀하면 수원화성 성곽 둘레길 한 바퀴 끝~.

수원화성 행궁에서 시작하여 수원화성의 제일 높은 서장대로 올라 마지막에 수원화성 행궁을 둘러보는 것도 체력적으로 좋습니다.

팔달문에서 서장대로 올라 한 바퀴 돌아 지동시장 쪽으로 내려와 시장 구경하는 것도 괜찮습니다.

수원화성을 찾아가는 길은 잘 발달된 대중교통을 이용해도 좋지만 화성행궁 주차장을 비롯 연무대와 창룡문 주차장을 이용할 수 있습니다.

수원화성 성곽길은 이리 가나 저리 가나 순환되는 한 바퀴이지만 편안한 여행길이 되기 위해서 운동화가 필수입니다. 자녀들과 함께 걸어도 좋은 수원화성, 정조의 효심과 역사도 배우고 건강도 챙기는 수원화성 성곽길입니다.

서장대에서 연무대까지 운행하는 수원화성열차를 이용하면 편하게 수원화성을 감상할 수 있습니다.

수원시정연구원 주요행사

01. JANUARY

Sun	Mon	Tue	Wed	Thu	Fri	Sat
1	2	3	4	5	6	7
	<ul style="list-style-type: none"> 2017년도 수원시정연구원 시무식 	<ul style="list-style-type: none"> 부서별 업무보고 				
8	9	10	11	12	13	14
	<ul style="list-style-type: none"> 월례회의, 연구심의위원회, 기본과제 실행계획 심의 	<ul style="list-style-type: none"> 시민자치대학 교육설명회 	<ul style="list-style-type: none"> 편집위원회 회의, 시민자치대학 보조교사 간담회 		<ul style="list-style-type: none"> 기획재정위원회 현장업무보고 	
15	16	17	18	19	20	21
	<ul style="list-style-type: none"> 네트워크 보안장비(NAC) 교육, 정책 과제 심의위원회, 수원시민자치대학 홈페이지 오픈 		<ul style="list-style-type: none"> 연말정산 교육 			
22	23	24	25	26	27	28
	<ul style="list-style-type: none"> 부서장회의, 연구심의위원회 	<ul style="list-style-type: none"> 신규채용직원 워크숍, 과제연구원과의 대화 				
29	30	31				



- 2일 월 월례회의
- 12일 일 수원형 차 없는 거리를 위한 공공디자인 개발 연구 완료

02. FEBRUARY

Sun	Mon	Tue	Wed	Thu	Fri	Sat
			1	2	3	4
			<ul style="list-style-type: none"> 시민과 함께하는 연구사업 공고(2월 1일~3월 3일) 월례회의, 카피킬러 사용자 교육 		<ul style="list-style-type: none"> 명예기자단 기본소양교육 	
5	6	7	8	9	10	11
		<ul style="list-style-type: none"> 편집위원회 회의 	<ul style="list-style-type: none"> 수원학 세미나, 수원시 공원녹지 정책 협의회 	<ul style="list-style-type: none"> 온라인 플랫폼 블록체인 기술 강연 		
12	13	14	15	16	17	18
	<ul style="list-style-type: none"> 수원시민자치대학 수강신청 마감 		<ul style="list-style-type: none"> 수원시민자치대학 사전워크숍 			
19	20	21	22	23	24	25
		<ul style="list-style-type: none"> 수원시민자치대학 교육과정 개강 수원시민자치대학 2017년도 1학기 개강식 	<ul style="list-style-type: none"> 시민디자인 워크숍 	<ul style="list-style-type: none"> 수원시민자치대학 교육과정 개강 2016자동차없는날 공모사업 운영평가 		
26	27	28				
		<ul style="list-style-type: none"> 2017년 이클레이 정기회의 개최 				



- 3일 월 월례회의
- 5일 수 역전시장 근린광장 조성 방안 연구 완료

수원시정연구원 주요행사

연구소식

2017. 01. 17 역전시장 근린광장 조성 방안 연구 착수보고회

1월 17일 수원역 역전시장 인근지역에서 김도영 연구위원의 연구과제인 ‘역전시장 근린광장 조성 방안 연구’의 착수보고회가 열렸다. 이번 보고회에는 수원시청 최호운 도시디자인과장, 김광영 주무관, 수원시정연구원의 김도영 연구위원, 최석환 연구위원, 정수진 센터장 등이 참석하였다. 행사는 현장답사 후 착수보고와 토론으로 진행되었다.



행사소식

2017. 01. 09 수원시민자치대학 명예기자단 정기회의 및 기본교육

1월 9일 연구원 제2강의실에서 수원시민자치대학 명예기자단 1차 정기회의 및 기본교육을 실시하였다. 정기회의에서는 2017년도 교육프로그램 안내 및 홍보방향 공유, 시민기자단으로서의 역할 및 정보공유 방법 의견 교환을 하였다. 기본교육에서는 명예기자단으로서 SNS를 통한 홍보방법, 기사작성법 등을 교육하였다.



2017. 01. 24 과제연구원과의 대화

1월 24일 연구원 제1강의실에서 소속 직원으로서의 자긍심 고취와 열심히 일하는 직장분위기를 조성하고자 과제연구원과의 대화를 실시하였다. 이재은 원장과 송창석 본부장, 15명의 연구위원과 16명의 과제연구원이 참여하였다. 행사는 연구원 경영전략 및 비전공유와 2017년 7대 핵심사업 계획 설명 후 질의응답과 대화의 시간을 가졌다.



2017. 02. 01~03. 03 시민과 함께하는 연구사업 공모

시민이 원하는 정책개발을 위해 시민이 직접 연구에 참여하여 정책적 대안을 만들어 나가는 창구로써 수원시정에 관련된 다양한 연구주제를 수원시민이 직접 제안하고 수행할 수 있도록 지원하는 사업으로 시민, 학생, 각종 단체·기관 등 수원시의 도시문제, 시민 삶의 현장 등 수원시정에 관심이 많고 관련 주제에 대하여 연구하고자 하는 개인 또는 단체와 수원시정 발전을 위해 연구를 제안하고자 하는 누구나 지원할 수 있다. 모집 공고는 2월 1일부터 3월 3일까지이며 연구과제 수행기간은 3월 27일부터 10월 27일까지이다. 과제선정은 7건 내외로 하며 지원금액은 과제별 3,000천원 범위 내 지원한다.



2017. 02. 08 수원시공원녹지정책협의회

2월 8일 연구원 제1강의실에서 수원시 공원녹지 정책 협의회가 열렸다. 이번 협의회에는 수원시 공원녹지사업소의 한상률 소장, 정남채 과장, 최재군 팀장, 김선우 팀장, 최승근 팀장, 이장수 팀장, 안승태 팀장, 이종봉 팀장, 차선식 팀장, 강미선 주무관, 김지예 주무관, 지속가능 도시재단의 안상욱 이사장, 유문중 센터장, 최주원 주임, 수원시정연구원의 이재은 원장, 김은영 연구위원, 정경민, 정혜진이 참석하였다. 협의회는 수원시 공원녹지 발전 기본계획을 발표하고 수원시 공원녹지 정책 협의회 운영(안)을 발표하고 논의하였다.



2017. 02. 15 수원시민자치대학 참여교수진 사전워크숍

2월 15일 연구원 제2강의실에서 1학기 사전워크숍을 진행했다. 교육은 수원시정연구원 한상미 연구원이 '수원시민자치대학 교육방향 공유 및 진행방법 소개'를 시작으로 경기대학교 장경원 교수의 '문제중심학습의 이해 및 교수자의 역할', 수원시정연구원 송창석 기획조정본부장의 '문제중심학습의 방법론', 이정훈 정보디자이너의 '스마트한 메모하기-에버노트 사용의 기초부터'를 마지막으로 교육이 진행되었다.



2017. 02. 21 수원시민자치대학 개강식

수원시민자치대학 2017년도 1학기 개강식이 2월 21일 연구원 대회의실에서 열렸다. 1학기 수강생, 수원시민자치대학 총동문회, 수원시의회, 수원시, 수원시 산하기관, 수원시정연구원 등 200여명이 참석하였다. 개강식은 참석자 소개, 개회선언을 시작으로 대학장 인사말씀 및 축사, 교육과정 안내, 담임교수 및 보조교사 소개 후 특강으로 '시민, 주권, 참여의 이해'를 진행하였다.



2017. 02. 22 시민디자인워크숍 "우리 동네 디자인 이야기"

우리동네 디자인 이야기가 2월 22일 연구원 제1강의실에서 열렸다. 수원시민, 조경작업소, 수원시지속가능도시재단, 안산시 희망마을사업추진단, 도시연대등 약 30명이 참석하였다. 도시디자인센터에서는 디자인에 대한 문턱을 낮추기 위하여 시민디자인 워크숍을 개최하였으며 이번 워크숍은 '콘크리트 유토피아 : 국민화, 아파트, 중산층'이라는 제목으로 동양대학교 공공디자인학부의 박해천 교수가 진행했다. 도시 경관을 지배하는 아파트의 이면에 있는 정치, 사회, 문화, 역사 전반을 고찰하며 디자인과 사회적 현상의 관계를 이해할 수 있는 자리를 마련했다. 11월까지 매달 마지막주 수요일에 진행되는 시민디자인 워크숍은 매 회 다양한 분야의 전문가를 초청하여 도시디자인의 다양한 이슈를 공유할 예정이다.



2017. 02. 23 2016년 자동차 없는 날 공모사업 운영평가

2월 23일 연구원 공동연구실에서 '2016년 자동차 없는 날 공모사업 운영평가' 열렸다. 수원시 지속가능과장과 평가위원 및 공모지역 담당동 총괄팀장, 공모운영주체 대표자 등 약 40명이 참석하였다. 평가는 운영주체별 성과표 및 우수지역 선정, 자동차 없는 거리 운영활성화 등 발지방안 토의, 자동차 없는 거리 공공디자인 관련 설문조사로 진행되었다.



세미나 강의소식

2017. 02. 08 수원학 세미나

수원학 세미나가 2월 8일 연구원 제1강의실에서 열렸다. 이번 수원학 세미나는 외부 초청강연으로 마련하여 이재준 前 수원시 제2부시장이 '우리 시대의 도시정책과 수원 경제 진흥'이라는 주제로 강의를 진행하였다. 강의를 통해 지속가능한 정책에 부응하는 수원학 연구의 방향을 제시하고자 하였다.



2017. 02. 09 온라인 플랫폼 블록체인 기술강연

2월 9일 연구원 제1강의실에서 온라인 플랫폼 블록체인 기술강연을 진행하였다. 이번 강의에서는 외부 초청 강연으로 (주)블록코 김종환 대표가 '4차 산업혁명과 블록체인'이라는 주제로 강의를 진행하였다.

연구현황

연도	과제구분	연구과제명	연구책임	시작일	종료일
2017	정책	시민의 정부 온라인 플랫폼 개발	김도영	2017. 01. 16	2017. 09. 15
2017	정책	수원시 스마트환경센서 적용방안	강은하	2017. 01. 15	2017. 09. 30
2017	정책	수원시 스마트시티 적용 방안에 관한 연구	최석환	2017. 01. 15	2017. 10. 31
2017	정책	수원시 공무원 교육체계 개선 방안	박상우	2017. 02. 01	2017. 09. 30
2017	정책	수원한옥 전수조사를 위한 기초연구	안국진	2017. 02. 01	2017. 12. 31
2017	정책	수원시 폭염 취약계층 분석 및 대응전략 수립	김은영	2017. 01. 16	2017. 10. 31
2017	정책	인구절벽시대에 대응하는 미래 전략 연구	박상우	2017. 01. 18	2017. 06. 30
2017	정책	수원시 인권친화적 정책 실현을 위한 인권영향평가 연구	이영안	2017. 01. 16	2017. 07. 31
2017	정책	수원시 발달장애인 생애단계별 중장기 기본계획 수립 연구	한연주	2017. 02. 01	2017. 07. 31
2017	정책	전기차 이용활성화를 위한 중장기 추진전략	김숙희	2017. 02. 01	2017. 09. 30
2017	정책	수원시민안전체력센터 건립 기본계획	안국진	2017. 02. 13	2017. 09. 12
2017	정책	2017 수원시 재정사업 평가(2016 회계연도)	황소하	2017. 02. 15	2017. 09. 30
2017	정책	광고비상취수원 주변지역의 지속가능발전을 위한 상생협력방안	최석환	2017. 02. 23	2017. 05. 22
2017	기본	기초자치단체 주거복지정책방향 연구	김도영	2017. 01. 09	2017. 10. 31
2017	기본	수원시 불평등도 분석을 위한 기초연구	조용준	2017. 01. 15	2017. 10. 31
2017	기본	민관협력형 근린공원 관리실태와 개선방향	김주석	2017. 01. 15	2017. 10. 31
2017	기본	도시쇠퇴 지역 거주자의 도시재생에 대한 인식 연구	최석환	2017. 01. 15	2017. 10. 31
2017	기본	조선후기 황극론의 추이와 정조의 황극론	최성환	2017. 01. 15	2017. 10. 31
2017	기본	시민교육을 위한 문제중심학습(PBL)모형 개발 연구	한상미	2017. 01. 09	2017. 10. 31
2017	기본	지속가능한 도시를 위한 생태적 회복력 증진 모델 개발	김은영	2017. 01. 09	2017. 10. 31
2017	기본	지방재정조정제도의 재정 형평화 효과분석- 지방교부세 및 조정교부금을 중심으로	황소하	2017. 01. 09	2017. 10. 31
2017	기본	수원시 생활문화센터 발전방향 연구	최지연	2017. 01. 09	2017. 10. 31
2017	기본	수원시 기금 사업 평가모형에 관한 연구- 양성평등기금을 중심으로	이영안	2017. 01. 09	2017. 10. 31
2017	기본	일제강점기 수원 권업모범장 건축술에 관한 연구	안국진	2017. 01. 09	2017. 10. 31
2017	기본	고령화 사회에 대비한 교통정책방향 : 고령 운전자 중심으로	김숙희	2017. 01. 09	2017. 10. 31
2017	기본	ANN(Artificial Neural Network)를 사용한 수원시 미세먼지 농도 예측	강은하	2017. 01. 09	2017. 10. 31
2017	기본	수원시 도시경관 통합관리방안 연구	정수진	2017. 01. 09	2017. 10. 31
2017	기본	수원시 노인특성 연구	한연주	2017. 01. 09	2017. 10. 31
2017	기본	대도시 인력계획모형 개발에 관한 연구	박상우	2017. 01. 09	2017. 10. 31
2017	수탁	수원도시공사 설립타당성 예비연구	김주석	2017. 02. 03	2017. 04. 03
2017	수탁	수원시 연화장 시설개선 기본계획 연구	안국진	2017. 02. 13	2017. 07. 12
2017	수탁	역전시장 근린광장 조성 방안 연구	김도영	2017. 01. 06	2017. 04. 05
2017	수시	고령화시대 돌봄·보간·의료 연합서비스 체계 구축	한상담	2017. 01. 02	2017. 01. 31
2017	수시	수원시 시민의 정부	박상우	2017. 01. 16	2017. 02. 28
2017	수시	매항동 주차장 부지 활용계획	안국진	2017. 02. 27	2017. 03. 26
2017	수시	블록체인에 대응하는 공공행정의 방향성	김도영	2017. 02. 13	2017. 02. 27
2017	수시	수원역 환승센터 노선개편에 따른 동측 교통혼잡 감소 효과분석	김숙희	2017. 02. 22	2017. 03. 21
2017	수시	남수동 게스트하우스 기본계획	안국진	2017. 02. 27	2017. 03. 26
2017	수시	광고저수지 상수원보호구역 수질 보호 대책 고찰	강은하	2017. 01. 18	2017. 02. 17
2017	수시	광고저수지 주변의 효율적인 도시관리방안 고찰	최석환	2017. 01. 18	2017. 02. 17
2017	기획	수원시 공공미술 실태 조사 및 관리방안 연구	최지연	2017. 02. 01	2017. 07. 31
2017	기획	수원시 안내사인 개선방안 연구	정수진	2017. 01. 23	2017. 07. 31
2017	기획	한말-일제초 수원 지역의 토지 정보 (1)	최성환	2017. 01. 15	2017. 08. 31
2017	기타	탄소저감 도시계획 지원시스템 검증을 위한 통합 테스트베드 운영관리	최석환	2017. 02. 07	2017. 06. 30
2017	공기관 대행사업	수원시사 아카이브 구축 대행사업(2차)	이동인	2017. 01. 01	2017. 12. 31

연구종료

연도	과제구분	연구과제명	연구책임	시작일	종료일
2016	수탁	생애주기를 고려한 공공시설망 구축 연구	최석환	2016. 01. 05	2017. 01. 04
2016	수탁	기성사가지 내 미저이용 공간 활용 도시재생기법 개발	정수진	2016. 04. 01	2017. 01. 31

2017년 과월호

다음과 같은 주제들이 수원시정연구원 수원을 논하다에서 다루어졌습니다.

창간호

수원시정연구원 출범
1년을 진단한다

제2호

KT위즈위 출범과
수원시민의 행복지수

제3호

수원은, 수원 시민은 안전한가?

제4호

수원, 주민자치 중심에 서다

제5호

수원의 문화관광

제6호

수원학 개론

제7호

수원의 아이들을 위하여

제8호

수원의 일자리

제9호

마을을 살리자

제10호

인문학도시

제11호

도시생태농업

제12호

수원 다시그리기

제13호

2016 수원화성 방문의 해

제14호

젊은 도시 수원

제15호

사람중심 더 큰 수원

제16호

재정민주주의와 지방자치

제17호

다문화 아동·청소년

제18호

시민의 힘을 키우다

