

工學碩士 學位論文

都市 街路施設物の 現況과 改善方案에
關한 研究

-慶州市 主要 都心街路를 中心으로-

慶州大學校 大學院

都 市 工 學 科

秋 命 秀

2006년 12월

都市 街路施設物の 現況과 改善方案에
關한 研究

-慶州市 主要 都心街路를 中心으로-

指導教授 鄭 賢

이 論文을 碩士學位 論文으로 提出함

2006년 12월

慶州大學校 大學院

都市工學科

秋 命 秀

秋命秀의 碩士學位論文을 認准함

審査委員長 印

審査委員 印

審査委員 印

慶州大學校 大學院

2006年 12月

목 차

I. 서론	1
1. 연구의 목적	1
2. 연구범위 및 방법	5
II. 도시환경 가로경관의 이론	6
1. 도시환경 구성요소로서의 가로개념과 디자인 요소	6
2. 도시환경 가로시설물의 일반사항	49
3. 도시환경 가로시설물의 체계적 이론	52
4. 도시환경 가로시설물의 디자인 방향	54
5. 도시환경 가로시설물을 통한 경관과 이미지화	55
III. 도시 가로시설물의 사례연구	62
1. 경주의 경관적 특성	62
2. 경주의 가로시설물 현황	64
3. 가로시설물 관리체계	77
4. 경주 가로시설물의 문제점에 대한 분석	79
1) 우리나라 가로경관의 문제점	79
2) 국내·외 가로경관 사례	83
3) 경주 가로시설물의 경관적 문제점	88
4) 경주 가로시설물의 Design상의 문제점	89
5) 경주 가로시설물의 이용상 문제점	89
IV. 경주 가로시설물의 개선방안	91

1. 종류 및 분석체계적인 면	91
2. 관리체계적인 면	92
3. 문제점에 대한 개선방안 제시	93
V. 결론	95
참고문헌	97
ABSTRACT	100

I. 서론

1. 연구의 목적

가로는 도시의 물리적 형태를 구성하는데 있어 건물과 함께 중요한 요소를 이루고 있으며, 도시경관 구성이라는 측면에 있어서는 건물 다음으로 중요한 요소이다. 차로, 보로, 간판, 수목 및 각종 가로시설물들이 상호 관련성 있게 연속성을 지니고 체험되는 곳으로, 이러한 체험에 조화되도록 가로경관을 형성하여야 한다.¹⁾

가로에 있어 공간(space) 그 자체는 인간의 행위를 수용하는 용기에 지나지 않는다. 실제 도시인의 생활행동은 그 내용물이라 할 수 있는 장치물(시설물)들과 직접적이고도 면밀한 접촉을 가지며, 그것들에 의해 행위가 유발되기도 하는 일종의 상호작용적인 기능을 보여 주기도 한다.

이러한 사용하거나 볼 수 있는 가로공간의 내용물들, 즉 가로의 장치물들이 그 가로공간의 질을 지배하고, 이것들의 편재적인 존재가 가로의 이미지를 형성하는 것이라 하겠다. 그러나 현재의 Urban Furnising의 상태는 임기응변식 Solution 들의 조잡한 집적이라 할 수 밖에 없겠다.²⁾

가로시설물들은 그것들의 사회·문화적 지표 구체적인 지각내용·이용행태 등에 연관시켜 합리적으로 위치·관리되어야 마땅하다. 그것들은 또한 도시경관의 모든 물리적 구성요소들과 함께 계획 및 설계의 방법론적인 표준화를 통하여, 가로경관의 동질성(identity) 제고에 기여하고 기능적이면서 상징적인 이미지를 제공하게 됨으로써 가로공간의 이미지어빌리티(Imageability)를 높일 수 있도록 해야 할 것이다.³⁾

1) 건설부, 조경설계기준, 1976, p. 556

2) Harold L. Malt, Furnishing the City, McGraw-Hill, 1970, p. 60.

3) 임봉훈, 도시기로장치물에 관한 연구, 효성여대 논문집 제 25집, 1982, p. 514.

도시의 문화, 즉 도시의 이미지는 도시민들의 삶의 질과 더불어 도시생존력을 결정짓는 중요한 요인이 되고 있다.⁴⁾

도시환경을 이루는 요소 중 보행자 공간은 보행자의 안정성과 쾌적성을 확보하는 연속적인 공간으로써 도시 내 주거, 상업, 공원 등 타 공간 요소의 주위를 둘러싸는 환경으로써의 역할을 담당한다. 또한 각종 공간구성 요소의 매개체적 공간으로써 도시공간에 질서를 부여하고 조직화에 기여하며 다양한 기능이 복합적으로 어우러지는 생활의 장이라고 할 수 있다.⁵⁾

도시경관을 구성하는 요소는 자연경관을 배경으로 건축물, 구조물, 가로 시설물 뿐만 아니라 가로수 등이 도시공간 속에 존재하여 그들 나름대로의 도시기능에 적합한 중요성을 갖으며, 또 각기 미적으로 만족하여야만 한다. 그리고 이러한 구성요소가 결합될 때 그들은 일련의 만족하는 구성을 만들도록 하여야 한다. 이러한 구성요소는 도시인에게 강한 시각적 느낌을 주게 되며 이것들의 조직으로 도시환경의 질을 결정짓게 하고 도시에 대한 인상을 결정지어 주는 물리적, 공간적 구조를 인식시켜 주는 요소가 된다.

도시는 편리한 이점을 많이 갖고 있는 이점이 조성되어야 함에도 불구하고 도로교통 행정은 보행인보다 지나치게 자동차 흐름에 우선권을 주고 있다.

가로는 누구나, 언제든지 사용할 수 있다는 점에서 가장 공공적이며, 그 넓이에 있어서도 전체 공공공간의 대부분을 차지하고 있다. 또한 가로는 도시를 체험하는데 있어서 가장 중요한 요소로써 대부분의 사람들은 길을 통해서 다니고 주변을 관찰하면서 도시를 배우고 익히게 되는 것이다.⁶⁾

이러한 가로의 중요성에 비추어볼 때, 가로를 살리고 활기 있게 만드는 일은 도시전체에 활기를 불어넣는 일과 직접 연관된다고 보아도 과언이 아니며⁷⁾, 가로의 환경적 여건 하에서 생명력 있는 유기체적 환경을 구성하여

4) 서울시정개발연구원, 1996.

5) 이나영, 2002. p. 1

6) Kevin Lynch, The Image of the City, Cambridge, The MIT Press, 1981, p. 104.

7) Jane Jacobs, The Death and Life of Great American Cities, N. Y, Vintage Books, 1961. p. 29.

도시의 기능을 체계적으로 순환하도록 하는 것은 도시환경 계획에서 매우 중요하게 부각되고 있다.⁸⁾

그처럼 도시 내 가로공간은 도시민들이 타인과의 다양한 관계를 형성하게 한다. 따라서 도시는 지역의 특성을 느낄 수 있는 가로경관의 창출이 필요하며, 이런 맥락에서 현재의 가로경관평가를 통한 특성 있는 가로환경 시설물의 제작 설치 또한 절실히 요구되고 있다.

가로공간은 시각적 체험, 경험적 체험 등 여러 가지의 복합적인 체험의 장이며 도시를 경험하는데 있어 가장 중요한 요소로서 도시 내 가로공간은 도시민들이 타인과의 다양한 관계를 도모할 수 있는 공간이며, 이는 그저 스쳐 지나가는 사람들과 접촉도 유도할 수 있으며 도시의 정체성에 대해 모르는 이들을 끌어들이는 흡인요인이 된다.

특히, 도시의 정체성은 그 지역의 역사와 문화적 특징을 나타내는 것으로서, 지역의 특성을 느낄 수 있는 도시 가로경관의 창출은 매우 중요하다.

오늘날 지방화 시대의 급진전으로 각 도시마다 고유한 지방문화의 가치만이 진정한 의미에서 도시의 경쟁력을 높일 수 있는 방안으로 인식됨에 따라 국내·외적인 환경변화에 대한 능동적 대응과 일관성 있는 도시의 발전상 모색을 위한 도시이미지 정체성 개발이 절실히 요구되고 있다.

그러나 그동안 기능성 위주의 도시개발로 문화자원이나 역사적인 유적과 유물들의 훼손을 초래하였고 경관정체성의 인위적인 상실을 감수해야만 했던 사례는 너무나 많았다.⁹⁾

가로경관은 우리 삶과 역사의 거울이자 당대 도시사회의 얼굴이라 할 수 있다. 바람직한 도시는 단순히 조형적 아름다움만이 아닌 특유의 개성이 요구되기 때문에 역사와 풍토, 정서를 반영하는 그 곳 도시만의 상징으로 경관정체성(Identity)을 확보하는 것은 무엇보다도 절실하다 할 것이다.¹⁰⁾

8) 하경희, 도시환경디자인에 있어서의 공공공간의 환경이미지 아이덴티피케이션에 관한 연구, 국민대학교 석사학위논문, 1997, p. 2.

9) 신상섭, 노재현, 경관정체성 향상을 위한 전주팔경의 해석에 관한 연구, 한국조경학회지, 1999, p. 26.

10) 김한배, 우리도시의 얼굴찾기, 태림문화사, 1998, pp.200~234.

이러한 배경에서 삶의 질 향상을 위한 디자인의 가능성 확대와 환경의 정체성 확보라는 측면과, 한국특유의 문화적 아이덴티티를 의미하는 한국성의 추구는 현대 한국조경의 주요과제로 제고시키기 위한 다양한 접근들이 모색되고 있는 현실이다.

특히, 도시환경을 구성하고 있는 가로공간은 도시골격을 형성하여 아름다운 가로경관을 구성하는데 중요한 공간임과 동시에 도시거주자나 방문자에게도 매우 중요한 공공적 이용공간이다.

도시환경 중에서 가로환경에서는 도시의 거대한 조형환경을 경험하게 할 전이시켜주는 축척이 필요하다. 이 전이를 지켜주는 요소는 도로면에 놓여있는 가로시설물이다.

전주, 가로등, 공중전화부스, 교통안내판, 도로표지판, 휴지통과 같은 가로시설물과 가로수는 도시의 기능을 이해하고 도시공간의 활력소 역할을 하지만 보도에 무질서한 범람과 침범으로 보도 폭을 축소시켜 보행인의 소통을 원활하게 하지 못하고 있다.

가로환경을 구성하는 가로시설물들은 도시 전체 경관의 구성에 커다란 영향을 미치게 되며, 대중에 의해 사용되는 공공성을 내포하고 있어 시설물의 기능과 디자인은 그 민족이나 국가의 문화를 판단하는 기준이 되기도 한다.¹¹⁾

이렇듯 도시환경을 구성하는 중요 인자인 가로경관은 그 도시만의 독특하고 매력적인 분위기를 연출하는데 있어 중요한 요소임에도 불구하고 도시전체의 개성과 각 지역의 독특한 이미지를 반영하지 못하고 있으며, 더욱이 도시 이미지의 효과적 개발과 정체성 수립을 위해서는 무엇보다도 지역주민들의 의식을 반영한 도시의 대표적인 정체성 이미지를 제대로 반영할 필요가 있으나 현실은 그렇지 못한 측면이 너무나 많다.¹²⁾

본 연구에서는 이러한 가로시설물 중 특히 보행자공간과 직접 관련된 항

11) Japan Interior Design, NO 245, August, 1979, p. 20.

12) 김득곤, 도시가로 시설물의 정책과 지역이미지 정체성 표현연구, 용인대학교 조형연구소 논문집, 2003, pp. 25~26.

목들을 중심으로, 그것들에 관한 기본적인 사항을 살펴보고 계획 및 체계 이론에 관해서 고찰한 다음, 고도 경주시를 사례연구 대상으로 가로시설물의 설치 및 관리체계의 상황을 사례연구 식으로 조사하여, 그 개선방안을 제시하고자 한다.

이러한 조사연구는 가로시설물의 계획, 디자인, 배치 및 관리에 필요한 참고자료로 이용 될 뿐만 아니라, 도시경관의 질을 향상시키고, 특히 고도 경주의 이미지(Image) 제고에 그 목적이 있다.

2. 연구범위 및 방법

본 연구의 대상지는 경주의 도심가로라고 할 수 있는 화랑로, 원화로, 태종로, 서성로와 북정로, 황성로, 중앙로, 봉황로, 동성로, 원효로등의 10개 가로를 중심으로, 보행자 공간을 중점으로 한 가로시설물에 주안점을 두었다.

연구의 방법은 문헌분석을 통한 가로시설물의 기본이론을 고찰하고, 이러한 고찰을 토대로 고도 경주시의 경우를 대상으로 사례연구를 수행하였다. 사례연구에 있어 주요내용은 가로시설물의 현황분석, 관리체계 분석 등이 이루어졌으며 이러한 분석을 근거로 문제점을 도출하고 이에 대한 개선방안을 제시하고자 한다.

현황분석은 답사를 통해서 하였고, 관리체계에 대해서는 경주시를 방문하여 관리주체 부서별 현황자료를 구하여 분석하였으며, 이러한 연구기간은 2006년 9월 1일부터 30일까지 한 달 동안이었다.

II. 도시환경 가로경관의 이론

1. 도시환경 구성요소로서의 가로개념과 디자인 요소

1) 가로공간의 일반적 특성

인간을 소외하거나 인간에게 경원 당한 도시는 폐기처분된 기계장치와 다를 바 없으며 그것들은 때로는 무기적인 감동이나 아름다움을 주는 경우도 있으나 거기에 생생한 생활이라는 드라마를 찾아 볼 수는 없다. 시각적 환경요소는 도시가 그러한 무기적인 것으로 기울어 버리지 않도록 시민을 매혹할 수 있는 수단이나 장치 또는 도구를 말하는 수가 많다.

가로, 가로시설물 표시나 상징(Sign & Symbol)조각, 전화booth, 버스정류장과 같은 극히 작은 요소들은 가로를 즐거운 요소로 만들게 한다. 마치 일종의 관상술과 같이 이러한 간단한 요소를 조합하여 한 도시로서의 성격을 형성시킨다. 그러한 가로 공간들은 시민들이 걷고, 쇼핑이나 놀이를 하고, 자전거 타거나 드라이브를 하기 위해 모여드는 장소이다.

Haprin¹³⁾은 그곳은 우리가 사용하는 곳인 동시에 만나기 위한 곳이며 서로 만나 즐거워하면서 우리가 도시라고 부르는 공동생활에 참여하는 곳이라 표현했다.

이와 같이 우리의 가로는 운동과 율동적인 구조를 통하여 생동하는 가로가 될 수 있으며 그 요소는 결코 움직이지 않는 요소에 국한하지 않는다. 이러한 요소는 활동을 조절하고 운동하고 있는 다른 물체와 같이 중요한 역할을 하기 때문이다.

우리들 생활의 활동무대인 가로를 산책하는 것보다 인생을 더 잘 이해할

13) Haprin, "도시의 인식: 「공간」, 1980, p. 21.

수 있는 방법은 없다고 Henry James는 말하였다.¹⁴⁾ 이것은 가로는 모든 활동하는 사람이면 거의 매일 지나가는 공간일 뿐만 아니라 여러 부류의 사람들이 모여 생활하는 곳임을 의미한다.

이렇게 가로는 쇼핑, 산책, 휴식, 오락 등을 위한 시민의 생활공간이며 나아가서는 시민의 건강을 위한 공간으로서의 의의를 가지고 있으며, 한편으로는 도시의 통로로서 사람들이 이를 통해 이동하고 여행하는 중에 연속적으로 보여주어 도시의 이미지를 형성할 뿐만 아니라 그것이 지나가는 주위의 형태에 상당한 영향을 미쳐 도시 이미지의 지배적인 요소가 됨을 알 수 있다.

가로는 기간 구조로서의 도시의 골격과 틀(frame)을 형성하는 새로운 장의 영역으로 도시 자체의 존재 양식을 결정지을 수 있는 요소가 된다.

또한 가로는 이러한 단순한 기능공간으로서의 의미와 결정된 주체와 영역에 의한 조작 대상으로서 뿐만 아니라 물리적인 면에서도 도시민의 의식과 행동의 동맥으로서 또 도시자체가 지니는 그 사회 구조의 직접, 간접적인 반영으로서 의식해야 한다.

2) 가로공간의 기능적 특성¹⁵⁾

가로공간의 실제 존재의 대전제로부터 파생되는 장적 특성과 이 장적 특성아래 구현되어 있는 가로 공간 특유의 기능과 의미 등의 성격에서 생기는 인식적 특성 즉 상징적 특성이 있다.

14) Bernard Rudof, Streets for people, (Double day & Co), 1969, p. 103.

15) 김상근, 제주관광대논문집 제5권, 1999, p. 276.

<표 1> 가로공간의 특성

구분	내용	
장적특성 (Existent Space)	기능특성(Functional)	Transportation(교통)
		Activity of Life(생활활동)
	의미특성(Meaning)	Medium(매개)
		Recognition(인식)
		Communication(통신)
		Information(정보)
상징적 특성 (Cognition work)	Mark Symbol(표시, 상징)	

<표 2> 가로의 Category

구분	내용
사회발생적 도로	Community 가로
특징화된 가로	도시가로
	특정가로
	Fashion 가로, 기타
계획화된 가로	지하도
	Pedestrian deck
	Mall Symbol park 등

3) 가로경관의 구성방향

가로는 도시경관에 있어 시각적으로 건물 다음으로 중요한 요소이다.

차도, 보도, 간판, 수목 각종 가로시설물들이 상호연관성 있게 연속성을 지니고 체험되는 곳으로 이러한 체험에 조화되도록 가로경관을 형성하여야 한다.

가로경관의 물리적 구성은 도시경관속의 모든 물리적 구성과 함께 이를 완전하게 표준화하여 가로의 특성을 살리고 기능적이며 상징적인 이미지를 주도록 경관구성을 하여야 한다. 도시의 가로패턴에 의해서도 가로경관의 특징적 효과를 얻을 수 있는바 다음의 특징을 들 수 있다.

곡선을 이루는 가로망은 일반적인 방향 감각과 선의 연속 교차의 규칙성을 지니고 있으며 복잡한 흐름에 대한 적응성 등의 장점을 지닌다. 반면에 흐름에 대한 직접적인 진행 선은 허용하나 진행선 양쪽에 선적으로 배열되는 건축 군에 의한 가로경관조성으로 시각상 변화 없는 경관을 나타내는 단점이 있다.

4). 가로의 구성요소¹⁶⁾

가로의 포장은 가로 계획지역의 모든 가로에 개성을 주어야 하고 외부 가로와의 변화 표시를 명확히 해야 한다.

특별한 연석 개구 및 옆길은 색채콘크리트, 각종표면처리, 타일블록, 벽돌로 처리하며, 가로 장치물은 소화전, 우체통, 신문판매대, 벤치, 가로등, 이들은 우선 최초의형 또는 특수한 요소로서 디자인을 요하는 것을 결정하여야 하며 그 뒤 가로공간에서 이론적 요소의 집합에 관해서 각각의 요소공간을 이해한 다음 최적의 조화와 관계를 추구하는 상세한 연구가 필요하다.

횡단보도 계단 및 광장은 이들 요소는 주차에 필요한 구조물과 조화시킴으로써 특수한 새 이미지를 만들어내는 가능성을 가지며 또한 가로에서의 보행자 우선을 정당하게 하는 가능성을 가진다.

16) 이용구, 보행자전용도로의 계획과 설계, 한국토지개발공사.

표지판은 인쇄된 언어와 여기에 따르는 미술적 작업은 교통정리 사인(Sign)을 비롯하여 모든 크기의 광고판으로부터 건물과 일체를 이루기까지 모든 것이 디자인 작업에 규제가 사용되어야 하며 그것에 계획지역의 모든 사인(Sign)의 제측면, 크기, 형, 색, 인쇄의 체계, 세공, 균형, 높이, 동작하는 부분, 조명을 규정하고 통제해야 할 것이다.

사인(Sign)은 다른 어떠한 도시적 요소보다도 그 크기가 다른 때가 많은 것으로 더 풍부하고 세련된 이미지의 구성요소가 되어야 한다.

<표 3> 가로공간의 구성요소

유 형 요 소	정적인 요소	벽 - 가로 벽의 건축물의 용도, 색채, 마감재료, 가로의 폭과 건축물의 높이, 평면유형, 지붕의 형태와 이용, 광고간판
		바닥 - 자연지형, 가로망, open space, 보행노면의 처리와 이용
		skyline
		가로시설물 - 안전용, 정보용, 쾌적용, 편의용
		예술요소 - 환경조각, 도시벽화
		자연요소 - 물, 흙, 돌, 수목
	동적인 요소	사람과 차량의 움직임
무 형 요 소	자연적 요소	장기 - 동식물의 생장, 계절의 변화, 빛
		단기 - 비, 눈, 이슬, 바람
	인위적 요소	행정, 경제, 역사, 문화적 요소

<표 4>가로공간 구성요소의 특징

가로경관		가로경관의 구성요소	가로경관의 특징
지역의 심별적인 요소		도로주변지역의 심별적인 존재	원형으로써 지역의 심별이 되는 산악 등이 전방에 보임
역사성(지역성)을 느끼게 한다		고목이나 역사적 사적	고목, 혹은 역사적인 사적지 등에 의한 역사적 가로경관을 창출
랜드마크에 의한 도로경관의 특성		타워, 고층빌딩 등의 원경으로부터 잘 보이는 비교적 높은 대상	원거리에서도 방향감을 제공하여 보는 사람의 존재 위치를 지각시킨다
상업지역의 도로경관	광폭	연도의 건축물, 스트리트 퍼니처, 고급 상점과 간판	연도의 건축물, 간판, 화려한 고급 상점 등에 의한 변화가의 사업지역 가로경관의 창출
	협폭	지역에 밀접한 오래된 상점과 음식점	소규모의 밀집상가 등에 의하여 일반 서민가의 인정이 넘치는 가로경관 창출
주택지		주택과 식재, 한적한 분위기	가로주변의 주택, 수목, 보도의 청결함 등이 주택지의 특유의 가로경관 창출
업무지		연도의 오피스 빌딩	연도의 중·고층 오피스빌딩에 의한 업무지의 가로경과
도로의 중, 평면 선형에 의한		도로본체의 선형	도로본체의 중·횡 평면에 의한 직선도로의 단조로움을 피한 가로경관
노면의 포장에 의한		인트록킹 등의 경관재의 포장	경관재의 포장에 대하여 가로 노면의 단조로움을 피함
찬수성		하천, 호수, 바다등의 수변	도로 양측의 수목군에 대하여 시선의 정면에 위치하고 아이스톱에 시선 유도
비스타(vista)적인 도로경관		연도의 고목군, 아이스톱	하천, 호수등에 수변경관의 일부분으로써의 가로경관
식재(수목)에 의한 도로경관		연도 양쪽의 수목과 중앙분리대의 식재	도로양측의 수목에 의하여 형성되는 수목 터널등, 식재가 가로경관을 형성
인간활동에 의하여 형성		도로 및 보도상의 인간활동	도로와 보도측 사람등의 움직임과 활동에 의하여 형성된 가로경관

(1) 벤치(Bench)

벤치는 옥외공간에서의 휴식, 독서, 사색의 장소로 이용될 뿐만 아니라 이웃 간의 대화의 장소로 되어 현대생활에 중요한 역할을 담당하고 있는 시설이다. 벤치의 유형에는 등받침이 있는 의자형과 비교적 짧은 휴식에 이용되는 등받침이 없는 형태로서 평상형이 있다. 또한 벤치의 형태는 활동이 활발한 장소에서는 명도 및 채도가 높고 색상이 밝은 것이 좋으며, 주거지내 벤치는 눈에 잘 띄지 않는 색채와 질감 및 형태로 하는 것이 좋다. 벤치의 길이는 한사람이 차지하는 치수(어깨폭 평균)인 40~50cm를 한 단위로 한다.

$$W = 40n + 30(n-1) = 70n - 30 \quad (W: \text{벤치의 길이}, n: \text{이용인원}, \text{단위 : cm})$$

벤치의 좌변 높이는 35~45cm가 일반적이다. 나무그늘, 잔디밭, 건물벽면의 전면등 다른 이용자의 주동선을 방해하지 않도록 배치하고, 벤치 사이에 휴지통이나 재떨이를 설치하거나 뒤로돌아가기 쉽게 하기 위해서는 90cm정도의 간격으로 배치한다.

벤치의 좌변은 겨울에도 차갑지 않고 부드러운 목재가 주로 이용되며, 다리부분은 썩기 쉬우므로 콘크리트나 철재로 만드는 것이 좋다. 또는 좌변이나 발밑에 흙이 괴지 않도록 배수처리에 유의해야하고 발 밑부분은 물 켜를 방지하기 위해 포장한다.

적당한 거리를 두고 공간의 성격에 맞게 설치된 가로변의 휴게시설로서 벤치는 정적인 공간으로 보행자에게 활력을 제공하고 한편으로는 거리의 오브제가 되기도 한다. 벤치는 등받이와 팔걸이가 있는 기본형과 등받이가 없는 형, 스툴(Stool)형, 기댈 수 있는 긴 막대모양의 씨포트벤치형, 운동 겸용 스트레치벤치형, 우리나라를 비롯한 동양권과 중동 지역에서 볼 수 있는 평상형 등을 찾아볼 수 있다.

스툴은 블라드 기능을 겸하기도 하고 광장 등에 집단배치하면 그룹의 형

태로 이용되어 대화의 요소로 쓰인다. 씨포트 벤치는 공간이 좁고 이용시간이 짧아 회전율이 높은 곳에 설치하면 효과적이며 긴 막대 모양의 형태적인 특징은 Linear한 디자인의 한 요소로 표현될 수 있다.

벤치의 디자인은 인간 척도에 기초한 신체치수에 적합하게 만들어져야 한다.

(2) 파고라(Pergola)

파고라는 기둥과 보를 이용한 구조에 덩굴성 식물을 올린 것으로 빛을 막아주며 휴식공간을 제공해야 한다. 높이는 손을 든 키높이 2.2~2.5m정도로 하여 공간의 限定感을 유지하는 것이 좋으며, 10~30명이 동시에 사용할 수 있는 규모로 설치한다. 또한 공원, 유원지 등의 비교적 넓은 휴식장소나 녹도형 보행자전용 도로의 결절점, 정원내 직선도로의 일부, 시선이 끝나는 부분, 조망이 좋고 한적한 곳 등 경관의 포인트(Point)가 되는 곳에 설치한다.

(3) 쉼터(Shelter)

쉼터는 기둥과 지붕 및 마루로 구성된 구조물로서 비바람을 피하고 빛을 막기 위해 도로나 공원등에 설치되는 시설물이다.

쉼터는 지붕의 모양에 따라 사각형, 팔각형, 원형 등 다양한 형태가 이용되는데 건축물과 가로시설물(휴지통, 전화박스)의 중간규모이기 때문에 전체적인 조화가 이루어지도록 설계한다. 또한 보행자 전용도로에 설치하는 쉼터는 경쾌하고 현대적인 것으로 보행자에게 장애가 되지 않도록 설계하고, 보행자전용도로 내부의 쉼터는 도로의 한쪽에 주동선과 평행하게 설치하는 것이 바람직하다.

한편 인체 치수와 관련하여 휴지통에 휴지를 투입하기 쉬운 높이는 60~75cm로, 입식은 70~100cm, 좌식의 경우는 50~60cm 정도의 높이를 유지하도록 한다.

(4) 휴지통

쓰레기나 오물을 효율적으로 수거하기 위해 설치되는 시설물로 그 종류에는 개방형, 반개방형, 투입구가 감추어진 형으로 나눌 수 있으며, 이용 밀도 및 장소의 특성에 따라 적당히 선별하여 사용한다. 휴지통은 가급적 재떨이와 휴지통 입구의 분리가 명확하여 화재를 방지하도록 하며 수거작업이 간편하고 청결하도록 고려한다. 휴지통속에 빗물이 스며들어 고이는 것을 방지하기 위하여 물 빠짐 구멍을 설치하고, 부식 및 녹을 방지하기 위한 재료를 선정한다.

휴지통은 위생계 스트리트 퍼니처에 속하며 특히 보수, 관리, 수거시스템 계획이 중요하다. 또한 이용하기에 편리하고 관리면에서도 쓰레기를 수거하기 쉬우며 내소성이 있도록 튼튼한 구조를 갖추어야 하고, 색상 또는 형태가 청결감이 있고 주변 환경과 잘 어울려 시각적으로 멀리서도 눈에 잘 띄고 통행에 방해가 되지 않도록 설치해야 한다.

경관과 어울리는 디자인과 더불어 배치 간격이나 크기를 조절하여야 함과 동시에 디자인은 가급적 단순화 시키는 것이 좋으며 전체적인 모양이 안정감 있어야 한다.

설치장소는 파고라, 벤치, 야외탁자 등이 설치되는 휴식공간과 버스 정류장, 횡단보도, 안내판, 공중전화 부스, 화장실 등 유인효과를 가진 시설물 주위, 그리고 주차장입구 등이 적합하며 장소에 따라 크기도 고려해야 한다.

최근에는 환경보호와 자원재생을 위해 분리수거용 휴지통이 설치되고 있으므로 색상이나 글자, 마크를 신중히 고려하고 로고타입을 도입하여 통일성을 유지하는 것도 바람직하다.

(5) 음수대

음수대의 유형으로는 원주, 각주의 보온 시설을 설치해야 한다.

음수대의 기본 치수는 허리를 굽히는 정도 어린이나 장애인 등을 고려하

여 높이는 성인용이 100~110cm, 아동형은 60~70cm가 적당하며, 아동용이 별도로 없는 경우에는 디딤돌을 설치한다. 또한 청결을 유지하기 위해 음수대 주변을 포장한다. 기본적 형태와 음수와 세면을 겸용하는 복합적인 형태가 있다. 또한 음수대는 그늘진 곳과 습한 곳, 화장실, 소각장, 휴지통과 같은 불쾌감을 느낄 수 있는 장소 가까이에 설치하지 않도록 한다.

음수대의 접시는 약 20%의 경사를 유지하여 단 시간 내에 완전 배수가 가능하도록 하며, 겨울철의 동파방지를 한다.

음수대와 세면대는 외부공간에서 음료용이나 세면용으로 청결한 물을 제공하는 시설로서 인간의 육체적, 생리적 욕구를 채워줄 뿐만 아니라 사회 집단의 커뮤니티를 형성하는 매체로서의 기능을 가진다.

그리고 음수대의 높이는 높이 자체를 성인과 어린이를 고려하여 별도로 만드는 것과 높이는 고정하고 어린이를 위해 발판을 만들 수 있다.

다른 시설물과 달리 특히 음수대는 휠체어를 이용하는 지체 장애인도 용이하게 접근할 수 있도록 디자인을 다양화 할 필요가 있고 음수대는 위생과 청결을 유지하기 위해 청소하기 쉬운 구조로 해야 할 뿐만 아니라 급수에 못지않게 음수대 주변이 습하지 않도록 배수문제에 유의하여야 한다.

(6) 가로등

가로등은 야간의 보행자전용도로 이용자가 안전하게, 불안감 없이 통행할 수 있도록 하며, 야경을 조성하는 데도 중요한 역할을 하는데, 광원의 종류에 따라 메탈 헤일라이드, 형광등, 백열등, 수은등, 나트륨이 있다. 보행자전용도로에서의 가로등 높이는 5.6m 정도이며, 폭원 12m까지의 도로에서는 주변 건물과의 조화를 고려하되 보통 10m높이의 가로등을 설치한다. 가로등의 배치방법에는 한쪽배치, 엇대향배치, 양쪽대향배치 등이 있으며 색감을 고려하여 푸른색의 수은등 노란색의 나트륨등을 교차 배치할 수도 있다.

(7) 조명등(Lighting)

가로등이 도로변에 위치하는데 반해 조명등은 기타의 외부공간에 어둠을 밝히는 실용적인 역할과 조명으로서 환경을 연출하는 두 가지 역할을 담당한다.

보행자전용도로에 설치되는 조명등의 높이는 4~6m정도이고 광원범위에 따라 직하형과 광역형조명이 있다. 설계시 심리적 불안감의 해소를 위한 빛의 배분과 안정감을 주기위한 저광도의 광원이용 및 균형 잡힌 빛의 반복 등을 고려해야 하며, 장소의 특성에 따라 가로등의 형태, 배치방식, 광원 등을 특성화 한다.

야간에 보행자가 안전하고, 불안감 없이 통행할 수 있게 하며, 차량운전자가 양호한 시야를 확보하여 안전한 운전을 할 수 있도록 한다. 그리고 조명에 의해 거리가 밝아짐으로서 가로변의 건물 파사드나 광장, 분수를 비롯한 자연물이나 인공물을 주간과 다른 분위기로 전환시킬 수 있다.

도로변에 Linear한 배치를 해야 하므로 개성 있고 미적인 경관을 연출할 수 있고 주간에는 가로등 자체의 디자인이 주위 경관과 조화가 있을 때는 공간을 구성하는 요소로서 장소의 특성을 잘 표현할 수 있다.

이미지 등(Image Lighting)은 통로상의 주요 지점에 야간 목표물이 되도록 설계하여 빛에 의한 랜드마크가 되는 효과도 있으며 이미지 등의 기둥이나 등갓의 형상에 조형 모티브를 살리면서 상징성을 도입할 수 있다.

광장의 포인트가 되는 지점이나 대형주차장 같은 곳에서는 높은 기둥조명을 설치하여 공간전체를 효율적으로 조명할 수 있고, 가로등 난립을 방지하면서도 먼 곳에서도 주차장을 알아볼 수 있는 서안효과를 유도할 수 있다.

(8) 안내 표지판(Directory)

안내표지판은 필요한 사항을 용이하게 전달하기 위하여 문자나 기호, 색채 등을 이용하여 보행자에게 방향성과 인식성을 주는 장치물로서 유도표

지, 안내표지, 해설표지, 주의표지, 일반표지등이 있다. 표지판의 표준규격은 중학생에서 성인까지(남녀14세 이상)를 그 대상으로 한다. 표준치 설정의 기본요소로 시력은 운전자 0.7, 보행자 0.4 (안경을 쓰는 한계)이며 시계는 정면에서 좌우로 60도, 위로 30도, 아래로 45도이고 독해력은 문이 250단어, 한글은 500단어이다.

표지판의 유형별 크기로 유도표지는 도로표지의 크기에 준하여 결정하고 안내표지는 설치되는 장소와 공간상의 조화를 이루며, 보는 사람의 위치가 고려되어야 하고, 일시에 해독이 가능한 규격이어야 한다. 또한 해설표지는 해설의 대상물보다 크기가 작아야 하며, 한글과 영문을 함께 기재해야 하며 보호 및 규제, 경고 표지는 제시하는 내용만 기재되는 크기이면 적당하다.

색채는 내용이 읽혀지기 위해서 바탕과는 대조를 이루는 색채이어야 하며, 안내판의 내용과 바탕의 관계는 색상보다 명도의 차이가 더 큰문제가 된다. 색상은 형태와 더불어 전달내용의 성격이나 분위기를 창출할 수 있도록 해야 하며, 조명의 종류에 따른 효과나 시간, 날씨 등에 대한 고려도 해주어야 한다.

글자는 장식체보다 반듯하고 담백한 정자체가 좋으며, 글자의 크기는 거리의 1/400정도로 하는 것이 좋다. 표지판의 높이는 눈높이를 기준으로 하고, 조명은 야간의 이용을 위해 조명등을 설치하며 가로등 주변에 배치한다.

설치 시 이용자의 동선을 고려하여 집합과 분산이 이루어지는 장소를 택하며 읽는 사람들이 통행에 지장을 주지 않도록 정체하는 공간이 필요하다. 또한 안내, 표지시설을 모듈화하여 일관성이 있고, 통일감이 있는 이미지를 나타내는 것이 좋다.

(9) 키오스크(Kiosk)

키오스크는 신문, 잡지, 담배 등 일용잡화를 판매하거나 광고나 여행안내

등 보행자의 편의를 도모하고 도로에 활기를 제공하기 위해 설치되는 소규모의 반 건축적 가로시설물이다.

관리인의 유무에 따라 무인형과 유인형이 있으며 설치방법에 따라 고정형과 이동형이 있고, 이것은 또 항구적인 것과 가설적인 것으로 나뉜다. 도로상의 혼잡이나 경관의 질적 저하를 방지하기 위해서 세련되고 소규모로 설계되어야 하며 식별이 용이하도록 상징화된 디자인이 필요하다. 또한 야간시 사용을 위해 조명시설에 설치하고 전원을 연결하는 것이 중요하며, 재료에는 강철재나 알루미늄 등이 많이 사용된다. 광고탑과 같은 경우에는 기능 발휘 및 미관상 주기적으로 오래된 게시물을 제거하고 표면청소를 하는 등 광고물 게시에 있어서 관리에 주의를 요하는 것이 바람직하다.

(10) 식재대(Planter)

식재대는 인공지반으로 되어있는 외부공간에 녹음을 제공하기 위한 용기로서 수목을 보호하는 기능 외에 공원이나 광장 등에 조형적인 요소로서 사용되고, 자전거, 보행자, 차량의 분리등 공간분할의 기능도 갖고 있다.

식재대의 크기와 형태는 수목의 성질과 설치목적에 따라 결정되며, 형태상으로는 단면형과 평면형으로 분류되는데, 단면형에는 상자형과 접시형, 평면형에는 원형, 사각형, 다각형이 있다.

식재대는 식재될 수목의 최소 생육 토심과 뿌리부분을 보호할 수 있는 폭을 고려해야 하는데, 고목은 75~90cm, 관목은 45~60cm의 폭과 높이가 필요하다.

식재의 토양은 부식질이 풍부한 사질양토가 적당하며, 자갈층과 구멍을 설치하여 배수를 양호하게 한다. 식재대의 질감, 색채 등은 가능한 한 포장재료와 조화되도록 하며, 간이벤치의 역할을 할 수 있게 하는 것도 좋다. 또한 광장과 같은 정형적인 공간에서는 일정간격으로 식재를 반복 설치하여 식재의 존재감을 높이고 풍요로운 환경을 만들도록 한다.

보행자의 통행을 가로막지 않는 동시에 시선이 닿는 장소에 배치하고 배

수 관리를 위해 배수구를 만들어야 하며 용기안의 바닥에 자갈, 쇠석 등으로 배수층을 만들어야 한다. 또, 가까운 곳에 급수용 수도를 두거나 집단 배치 시에는 자동급수시설을 고려하는 것이 바람직하다.

가로용 화분은 단순한 장식적인 측면뿐만 아니라 때로는 이동할 수 있는 화분을 적절히 배치하여 보행자나 차량의 흐름과 방향을 유도하거나 차단하며 필요한 수준으로 통행량을 조절하기도 하며 용기의 디자인이나 색상이 너무 복잡하거나 화려하면 식재되는 식물이나 꽃이 상대적으로 빈약해 보이므로 가급적 단순하게 처리하는 것이 좋다.

최근에는 화분도 대형화되어 일년초나 다년초 같은 초화류 뿐만 아니라 플랜터에 수목을 심어 가로를 녹화시키거나 휴식공간을 위요시키고 행사시 분위기를 고양시키기도 한다. 단순히 독립해서 단독으로 놓여 질 때도 있지만, 일렬, 지그재그, 교호, 삼각형, 사각형, 오각형, 육각형 등으로 조합하는 경우가 많기 때문에 조합할 때의 배열을 고려해서 디자인하는 것이 바람직하다.

유지관리 측면에서는 관수와 배수에 특별한 주의가 필요하지만 그 중에서도 특히 용기가 너무 작아 내부의 토양온도가 상승하는 것은 식물의 생육에 치명적이기 때문에 유의해야 한다.

(11) 수목지지대(Tree Support)

수목은 뿌리에 의해 지지되고 있으나 이식후 뿌리의 활착이 잘 안된 상태에서 바람이 불거나 또는 기타 외부 힘에 의해 움직여지면 뿌리활착에 지장이 생기므로 뿌리가 활착 될 때까지 고정시켜 주는 시설물이 수목지지대이다. 그 형태에 따라 외대지주, 삼각지주, 삼각말목지주, 사각지주, 울타리식지주 등이 있는데, 높이 4.5m 이상의 독립목에서는 삼각말목지주 혹은 당김줄형(guy wire)으로 설치하며 경사각은 60°정도로 하고, 1.2m 높이 이하의 소목은 특별히 지주가 필요할 때 외대지주를 사용한다.

수목지지대는 수목보호덮개와 함께 조경 상의 주요 요소이므로 지지대

자체를 조형적으로 처리하거나 재료를 수목과 조화 있는 것으로 선택한다.

(12) 수목보호덮개(Tree Grate)

식재한 수목의 뿌리보호 및 물이나 공기의 공급을 용이하게 하기 위한 시설로서 미관을 증진하고 통행인의 답압으로 부터 수목을 보호하는 시설이다. 형태별로는 원형, 반원형, 사각형이 있고 재료별로는 철재, 프리캐스트 콘크리트로 분류할 수 있는데, 보행자의 답압에 견딜 수 있는 압축강도, 내마모성, 내열성, 동결 파괴성을 고려한 재료를 선택해야 한다. 보행의 편의를 위해 덮개표면 구멍의 간격이 촘촘해야하고, 요철이 너무 심하지 않게 설계하며, 수목 지지대를 설치할 수 있도록 3~4개의 구멍을 만든다. 또 보행의 쾌적성과 정연한 외관을 위해 시공 시 동일한 레벨이 되도록 시공해야 하는데 통행인의 밀도가 높은 지역의 수목에 설치하여 뿌리를 보호한다.¹⁷⁾

(13) 공중전화부스

휴대폰이 보편화된 현대이지만 도시의 쉼터 기능을 겸비하면서 디자인이 좋은 공중전화 부스는 도시 미관개선에 큰 몫을 차지하고 다양한 연령의 대중이 이용하는 시설이므로 쉽게 찾을 수 있는 위치 선정이 좋다.

시설물이 대부분 노출되므로 기상조건에 영향 받지 않도록 지붕과 양 측면이 가려져야 하고 공중전화는 정보화 사회에 있어서 기본적인 통신시스템을 이루는 도구로 필수적인 옥외 시설물이다.

가능한 출입문을 만들어 이용자의 보호와 소음의 차단과 내부가 투시되어 사용자가 있는지 여부를 알 수 있어야 한다.

(14) 블라드(Bollard, Bollaster)

자동차와 보행자의 공존을 의식하되 보행자를 우선하는 관점에서 차량의

17) 이용구외 8인, 보행자전용도로의 계획과 설계(신도시 및 신 시가지의 보행자공간 체계화와 설계 기법개선을 위한 연구, 한국토지개발공사, pp. 108~115.

통행을 자연스럽게 막도록 계된 시설물이다.

횡단보도나 도로의 위험한 지점, 연석의 보강이 필요한 곳, 교통시설, 건물
물의 모퉁이와 같이 보호되어야 하는 곳을 알리는 수식적 요소이다.

도시나 지역의 이미지를 전달할 수 있는 형상으로 디자인하거나 화분대
를 겸한 형태로 하여 조형성을 살리는 등 블라드 자체의 크기, 모양, 색상
등의 디자인뿐만 아니라 배치간격과 조명을 도입하여 변화를 준다면 가로
경관에 도입되는 시각적 요소로 효과적이며 교통시설 보호용으로 쓰이는
블라드는 운전자의 식별성을 고려하여야 하고 조명용 블라드는 보행자나
운전자에게 눈부시지 않도록 설계되고 설치되어야 한다.

(15) 게시판

정보가 무질서하게 범람하는 것을 막기 위해 허용된 공간에 집중게시를
하도록 유도함과 동시에 정보입수에 편리함을 제공하기 위한 시설물이다.

치수는 게시될 정보의 치수에 의해 좌우되며 벽면 부착형과 바닥 거치형
으로 제작하여 설치하고 외국의 경우 광고탑을 이용하여 새로운 환경을 조
성하는 경우도 있는데 보행도로의 폭이 좁은 우리나라로서는 도시의 스트
리트 퍼니처보다는 대학의 스트리트 퍼니처로서 활용해 봄직하다.

보행자의 동선을 의도적으로 유도할 수 있으며 온도계, 시계 조명 등을
결들면 새롭고 매력적인 공간을 연출할 수도 있다.

(16) 깃대(banner)

축제일이나 특정행사, 국경일에 엠블럼이나 홍보의 의미가 강하므로 어
느 정도 크기가 되어야 하나 너무 화려한 시각적 효과를 나타내거나 너무
작으면 오히려 조잡한 느낌을 주게 된다.

깃발 하나의 크기도 문제지만 수적인 면에서도 규모가 큰 하나의 깃발보
다는 가로를 따라 어느 정도 Linear하게 반복하여 배열되거나 광장 같은
곳에 면적으로 집중 배치하는 것이 훨씬 효과적이고 깃발은 하나가 아니라

반복되어 나타나기 때문에 내용이나 색상 등이 단순해야 쉽게 통일감을 줄 수 있으며 깃발 내용이 행사의 로고나 마크 등을 중심으로 화려하게 표현되므로 배너의 디자인은 형태와 색상은 단순한 것이 좋다.

(17) 택시, 버스 정류장(Taxi & Bus station)

대중 교통기관인 택시 또는 버스를 이용하는 승객들의 편의를 위해 설치되는 가로시설물이다

대중교통량이 큰 도시에서의 택시, 버스 정류장은 대형이므로 가로경관을 형성하는데 큰 비중이 있고, 소규모 읍, 면 단위의 마을에서는 버스정류장이 지역의 특성과 개성을 고려한 독창적인 형태를 갖추어야 하며 시설물의 훼손방지나 유지의 편기를 위해 디자인을 단순화하고 시설물 자체가 표지의 역할을 하도록 명료성과 인 식성을 함께 고려해야한다.

색채는 주위경관과 조화시키고, 도색위주로 하되 자재를 다양화하여 그 질감을 이용할 수도 있고 대기 기간이 길면 벤치를 두는 것이 좋으나 많은 사람이 이용하는 정류장은 통행에 불편을 초래할 수 있는 벤치가 불필요하기도 하다.

야간 이용자를 위한 자체 조명은 물론 주행 중인 자동차에서 승객을 충분히 인지할 수 있도록 조명 시설과 휴지통을 배치하여야 한다.

(18) 자전거 스탠드(Bicycle Stand)

국토가 협소하고 도로율이 낮은 우리나라에서 자전거이용을 활발하게 하기 위한 노력을 해야 하는 만큼 자전거 스탠드에 대한 관심도 커져야 한다고 본다.

서구에서는 일반가로에서도 자전거 스탠드를 쉽게 찾아볼 수 있지만 우리나라에서는 학교나 역, 광장, 관공서 등 특별히 사람이 많이 모이는 곳에 한정적으로 설치되고 있다. 자전거 이용확대를 위해 자전거 전용도로 뿐만 아니라 자전거 수납할 공간 확보와 세워둘 스탠드를 설치하는 것도 중요하다

다.

자전거 스탠드만 독자적으로 설치하는 것은 공간이 협소하여 수직요소가 설치되어 공간을 많이 차지하지 않아야 하거나, 주차대수가 적고 단시간 주차가 대부분인 가로변 같은 곳에 적절하다.

쉘터형 스탠드는 역, 공원, 쇼핑몰, 아파트처럼 비교적 장시간 이용하고 주차대수가 많을 때 유리하고 주차간격은 스탠드의 형태에 따라 평면주차일 경우 1m²/대 정도의 점유공간이 필요하며 간격은 최소한 0.6m이상은 되어야 한다.

(19) 각종 사인류(Sign)

사인(Sign)은 일반적으로 어떤 목표를 가리키는 표시이며 정보를 전달하는 매체이다. 주어진 환경의 구조를 알기 쉽게 전달하고 질서 있는 정보를 제공하는 역할을 한다.

형태, 색채, 배치 그리고 최근에는 장치적인 것까지 구사하여 단순명쾌하고 신속하게 행동의 능률을 높여 주는 역할을 하고 정보를 쉽게 이해하고 원활하게 그리고 신속하게 행동할 수 있어야 하며 주변 환경의 시·공간감을 느끼고 생활환경의 리듬감을 줄 수 있고 표현으로서 독자성을 지녀야 하는 것이다.

각개의 단위로서 기능할 뿐 아니라 여러 개가 연관되어 보다 높은 효과를 발휘할 수가 있기 때문에 특히 이러한 시스템의 개념을 인식하고 종합적으로 계획하고 디자인 하는 것이 중요하다.

<표 5> 각종 가로시설물

보행자를 위한 가로시설물	자동차를 위한 가로시설물
손쉽게 설수 있는 벤치, 테이블 등	불요
버스 및 택시 정차장	불요
공중변소	드라브인 레스토랑 등이 대용이 됨
조명도가 높은 가로등 혹은 효과를 의도한 조명	일반적인 가로등
쓰레기통, 재떨이, 음수대	불요
자동판매기	특별히 없음
우체통, 전화박스	특별히 없음
시계(시계단, 일시계등 포함)	일반적 불요
가드 펜스(guard fence)	가드레일(guard rail)
보행자 전용의 신호(signal)	신호(signal)
화단대(Flower box), 식수대(Planter box)	특별히 없음
녹음을 즐길 수 있는 가로수	전체적인 경관으로서의 가로수
보행자를 즐겁게 하는object조각(Sculpture), 분수대	특별히 없음
녹음, 그늘을 만들어 주는 파고라(Pergolla), 파라솔(Parasol)	교통안내 파라솔
보행자 전용도로의 경우는 유효시설의 설치도 가능	특별히 없음
식별에 유리한 것을 제외하면 human-scale이라고 할 정도 크기의 광고판, 간판	일반적인 거대한 스케일의 고지판, 네온사인 등
세세한 표시가 가능하며 특히 지원류의 표시가 유효한 게시판, 안내판	세세한 표시가 그리 필요하지 않은 교통 안내판, 교통표식 등
손쉽게 들릴 수 있는 매점, 스탠드	드라이브인 레스토랑 등이 그 대용이 됨

5) 가로환경 디자인 요소¹⁸⁾

여러 가지 형태의 건물로 둘러싸인 도시공간에서는 도시생활을 풍부하게 하는 도시가구들이 있고 이러한 것들이 도시공간의 거주를 가능하게 하고 있다.

Halprin은 공간 그 자체는 어떤 일이 일어나는 외양적인 것에 지나지 않지만 가로 시설물은 도시를 무대로 하여 활동하는 사람들을 위한 무대장치와 같은 조정 장치이며 모든 사람들에게 공동으로 이용되어 편안하고 유용하게 해주고 예술적 감흥을 일으켜 주기도 하며 활동을 유도하는 부대적 시설 및 반 건축들이라 규정하고 있다.¹⁹⁾ 또한 이러한 것들은 단순한 기능 이상으로 필요한 것이며 사람들의 움직임을 인도하고 도시생활을 풍부하게 하는 요소임을 강조하고 있다.

따라서 가로시설물의 개념이 단순한 도시 생활을 위한 소도구의 의미로 규정되는 것이 아니고 크게 확대되어 있음을 알 수 있다. 옥외공간에서의 인간적 생활을 위하여 반드시 필요한 모든 기능적, 촉각적인 편리와 쾌적함 시각적 아름다움과 시청각적 정보전달에 의한 안전에 관계되는 모든 비 건축적인 시설물이 포함되어 있으며 그것은 시민생활의 질을 높여주는데 기여하기도 한다. 가로시설물의 개념 속에서 옥외공간의 가구화라고 할 수 있는 적극적인 표현이 될 법도 하다.

정적 요소로서 도시는 인간생활의 장(Field of human activity)이며 정주 공간이므로 기능적임과 동시에 정서적 미적 만족을 줄 수 있도록 미적인 형태를 갖추어야 한다.

이와 같은 필요성 및 미적 시각대상물이 인간생활에서 차지하는 비중이 절대적인 만큼 시각 디자인에 대한 철저한 연구가 필요하며 이는 시각세계의 대상 요소들 간에 질서를 찾고, 의미(Meaning)와 아름다움(Beauty)과

18) 김상근, 제주관광대논문집 제5권, 1999. pp. 273~286.

19) Lawrence Halprin, 「도시의 인식」 공간, p. 51.

멋(Aesthetics)을 부여하는 일련의 과정이 되어야 한다고 했다.²⁰⁾

이와 같이 인간에게 쾌감을 느끼게 하는 감각대상이 있으므로 해서 느낌이 일어나게 되는데 그 대상은 모양(Shape), 크기(Size), 단단함(Hardness), 색(Color)등과 같은 속성을 갖게 되며 이러한 느낌의 요소들이 우리에게 전달하는 정감(Feeling)을 살펴보면, 첫째 공간의 형태가 주는 감정은 안락감과 긴장감을 주고 방향감, 기대감을 주며 해방감과 유쾌감을 준다. 둘째 같은 형태라 해도 크기에 따라 느낌의 감정은 틀리게 되나 휴먼스케일(Human-Scale)로 되어 있으면 안정되고 안락감을 느끼게 되고 월등히 큰 Scale(Monument Scale)로 되어 있을 경우에는 압도당하는 느낌을 갖게 된다. 셋째 단단함(Hardness)의 정도는 표면이 갖는 질감(Texture)과 정도에 따라 느낌이 달라 지게 된다. 표면이 매끈할 경우 정도가 높고 균일한 질감(Fine Grain & Uniform Texture)을 가졌다고 하며 표면이 거친 경우 그 공간은 정도가 낮고 불균일한 질감을 가졌다고 할 수 있다. 넷째 색이 여러 가지 연상을 일으키고 상징적인 의미와 내용을 가지고 있다는 것은 오래 전부터 지적되어온 사실이다. 이에 따르는 감정은 색이 인간에게 미치는 기본적인 효과이기 때문에 개인차가 별로 없지만 이 연상이나 상징은 생활양식이나 문화적 배경, 지역과 풍토에 따라 개인차가 심한 경향이다.

대부분의 색은 원색에 가까워질수록 행동감과 두려운 감정을 주게 되고 여러 색이 혼합 될수록 또한 색의 강도가 낮아질수록 휴식과 안정감을 주게 된다.

일반적으로 형태, 선, 색, 질감 등 미의 정적요소들의 특징을 더욱 뚜렷하게 하는 원리들은 대조미(Contrast), 연속성(Sequence), 축(Axis), 집중성(Convergence), 동일성(Codominance), 테두르기(Enforcement)다음으로 분류된다.

이러한 시각적인 가변인자(Variable Factors)들은 외부공간의 인식에 간접적이기는 하나 큰 영향을 주게 된다. 시설물이나 전체지역은 항상 이동

20) 정하선, “도시공간 형태에 관한 연구”, 서울대 환경대학원 석사논문, 1973, p. 69.

하는 관찰자를 통하여 경험되는 것이기 때문에 단위적인 조망도 연속적 누적효과를 갖게 마련이며 빛과 거리등에 따라 변화한다.

동적 요소로서 조형의 세계는 질서가 깃 들어진 조화라 말할 수 있다. 일반적으로 조화란 부분과 부분, 부분과 전체와의 상호간에 일종의 통일 관계가 성립해서 쾌감을 낳게 하는 경우를 말한다. 내용적으로는 대조성과 융화성 등의 교류에 의해서 생기는 미적인 통일감을 의미하는데 그 미적 요소로는 움직임과 리듬(Rhythm), 균형(Balance)과 대칭(Symmetry), 질감(Texture) 빛과 그림자가 있다.

‘리듬’이란 어느 질서에 의해서 통일된 운동감의 표현이다. 이는 움직임을 느끼게 하는 중요한 요소이지만 그 리듬의 여하에 따라서 단조롭게도 신비적으로도 되며 또는 극적, 동적으로도 된다.

일반적으로 Balance란 균형이 잘 잡히는 것을 의미하는데 너무나 Balance가 좋은 형태는 대체로 너무 안정되어 단조한 느낌을 주기 위하여 대칭을 깨뜨리게 의도하는 수가 있다. 이와 같은 Balance를 Asymmetry Balance라고 부르며 Balance를 결정하는 인자에는 무게와 방향이 있다.

질감(Texture)은 촉각적이면서도 시각적인 성질을 나타내기도 하며 표면의 시각효과 뿐만 아니라 선의 질감, 면의 질감, 공간의 질감을 생각할 수 있다. 이러한 질감은 명암의 차가 만들어 내는 시각적 사실과 촉각의 느낌에 의해서 만들어진다. 이러한 재료의 재질감에서 느낄 수 있으며 일반적으로 재료의 느낌을 강하게 하는 것은 물건에 무게와 안정감을 주며 재료의 효과를 강하게 나타낸다.

빛에 대립하는 것은 창세기 인용으로부터 아는 바와 같이 어둠이나 그림자는 빛이 있기에 비쳐지는 것이며 그림자는 독자적으로는 존재할 수 없는 것이다. 결국 빛과 대립하는 것이 아니고 빛에 종속하기 때문에 빛의 연출은 어느 의미에서 그림자의 연출이라 해도 좋은 것이다. 이러한 빛은 상대적인 것이어서 조형의 대상이 되는 빛은 물리적 현상으로서 빛은 아니고 인간 쪽에서 어떻게 받아들이느냐 하는 심리적 현상인 것이며 Physical

하게 연속되는 빛은 공간에서의 동적인 것이 되기도 한다. 반짝이는 빛은 요동적인 ‘에너지’를 느끼게 하며 부드러운 빛은 포용성이 풍부하고 평안함을 줄 것이다. 또한 그림자는 물건의 주위에 공간을 만드는 성질이 있는데 이로 인한 물건과 그림자가 일체가 되어 물건의 공간표현이 보다 유효하게 되는 경우이겠다. 좋은 디자인은 뛰어난 감각과 풍부한 체험을 통해서 얻는 미가 중요하다.

디자인 관점으로서 우리는 거리의 여러 곳에서 시설물과 대화하고 만나고 보고 접촉하고 여러 가지 행위를 추구하며 경험한다. 이와 같은 행위에는 각각의 목적을 수반한다. 따라서 시설물은 인간의 행위를 포용하여 무의식의 복합행위에 조력하는 역할을 해야 한다.

환경에서의 관점에서 시설들은 도시공간에서의 인간이 필요로 하는 장소에 있지만 시설물 자체로서는 무의미하며 인간이 사용하고 체험함으로써 환경의 구성요소가 되며 공간과 일체가 된다. 시설물이 개체나 집합체가 독자적으로 효과적인 기능을 가지고 있어도 환경과의 조화가 이루어져야 한다. 그러므로 ‘디자이너’는 도시의 기본소재를 다룰 때 그 도시의 고유한 성격, 자연지세 독특한(Unique)특징, 주민, 문화적 유산 등의 상호작용을 자유롭게 허용시켜야 한다.

사회적인 관점 도시의 규모와 특성이 다양해지고 복잡해짐에 따라 생활양상이 변화하고 확대됨으로써 생활에 부수되는 시설물의 계획 관리에 대하여 합리적인 시행이 필요하게 된다.

때로 도시가 환경으로 인식되기도 하겠지만 그러한 것은 보다 근본적인 문제에 비하면 지엽적인 것이다. 그렇다면 도시는 근본적으로 무엇인가에 대해 생각해볼 필요가 있다. 도시는 인공의 환경이기 전에 자연이고, 인공의 구조물이기 이전에 인간이다. 이 말은 그럴 듯하게 보일지도 모르지만 사실은 설명이 필요한 대목이다.

도시는 생각하기에 따라 매우 다른 정서적인 반응양상을 보여준다. 먼저 도시가 우리에게 즐거움을 준다고 생각하는 사람들이 있다. 이들이 도시가

주는 즐거움을 누리기 위해서 반드시 특별한 도시여야 할 필요는 없다. 어느 도시에서건 도시풍경의 한 부분으로서 유유자적할 수 있다는 것이 즐거운 것이고 언제나 변화하는 거리의 표정을 보는 것이 도시가 우리에게 주는 즐거움일 수 있기 때문이다. 이런 낙천적 사고에 따르면 때로는 도시가 언제나 새로운 자극으로서 우리를 과거에의 콤플렉스와 자기혐오 및 침체에 빠지지 않도록 이끌어줌으로써 즐거울 수도 있을 것이며 군중 속의 고독이라는 것도 생각하기에 다라서는 즐거운 고독이 수 있는 것이다.

그러나 도시가 언제나 우리에게 즐거운 것이거나 언제나 신선한 자극을 주는 곳만은 아니라고 생각하는 부류의 사람들도 있다. 반드시 염세적인 사고의 결과가 아니더라도 관점에 따라 도시는 메마르고 거칠며 숨쉬기도 거북한 곳일 수 있다. 그렇게 느끼더라도 도시를 버리고 살 수 있는 도시인들은 그다지 많지 않다. 이미 도시라는 인공 환경은 그자체가 자연과 마찬가지로 하나의 만들어진 자연이기 때문이다 때로 인공의 도시에서 벗어나 자연을 향하기도 하고 자연 속에 묻혀서 살고 있는 자연인들을 만나 세속의 때를 씻는다고 할 때에도 도시인들이 다시 돌아가야 하는 곳은 바로 그 도시일 따름이다. 그리하여 자연을 파괴하고 세워진 인간의 도시는 다시 자연 속의 도시를 지향하며 행진을 계속한다. 금싸라기 같은 도시의 공간에 자연 상태를 본 딴 공원을 만들고 인공의 폭포나 분수를 보면서 그 속에서나마 자연을 숨 쉬고자 하는 것이 오늘날 도시인의 행태이다. 그러므로 도시 속의 자연은 도시를 즐겁게 보는 사람에게는 거북하게 보는 사람 모두에게 청량제의 역할을 하게 된다.

도심의 자연이라는 것은 이제 보편적인 양상이기 때문에 사실 논의의 대상이 된다는 것 자체가 진부한 느낌이지만 보는 각도에 따라 다양한 경험을 주는 것은 사실이다. 그러한 경험 중에는 화이트(E. B. White)처럼 도시를 축양된 자연으로 보는 견해도 있다. 즉, “ 도시는 농축된 정제알약 같은 생활을 누리면서 살고 싶어 하는 사람들이 사는 곳이다. 거기에는 나무 한 그루로 표상되는 숲이 있고 호수를 증류하여 만든 샘이 있고 새들이

왔었다가 날아가는 공원이 있다”라는 것이다. 이 견해는 굳이 따지자면 다분히 염세적인 냄새가 난다. 아마도 낙천주의자라면 공원의 나뭇잎에 매달린 이슬 한 방울에서 숲과 호수가 있는 대자연을 느낄 수도 있기 때문이다. 그러나 도심의 자연에 대하여 어떻게 느끼건 그것은 도시의 형태와 양식의 범본일 뿐 아니라 나아가 그 속에 살고 있는 사람들의 행태와 생활양식의 범본이기도 하다. 그러므로 도시에 대한 논의는 다시원점으로 돌아간다. 그것은 도시가 어떠한 형태로 만들어지고 어떠한 방향으로 성장하더라도 ‘인간의, 인간에 의한, 인간의 도시’ 라는 것이다.

부연하자면, 도시가 자연을 뼈대로 하면서 기하적 요소를 모아 거리를 만들었으며 개방공간을 배경으로 하는 구조물이라고 외양과 구조를 중심으로 정의할 때 당연히 빠뜨리기 쉬운 개념이 있다. 그것은 도시가 사람의 도시이고 거리가 사람의 거리라는 것이다. 그리하여 도시는 하나의 생체에 비유될 수 있다. 즉, 도시는 공간을 안무가처럼 안무하고 그 속에 살고 있는 사람들에게 마치 안무가가 무용수에게 지시하듯, 살아가면서 어떻게 움직일 것인지를 지시해나간다. 그리하여 사람들은 도시를 결정하는 구조물들과 그 사이를 관통하는 길이 지시하는 대로 움직이면서 거리가 보여주는 가능성의 한계 내에서 서로들 부딪치지 않으며 살아나가게 되는 것이다. 그렇게 살아가다보면 도시가 인간에게 제시하는 것들, 이를테면 공공질서와 공동선이라는 이름 아래 인간에게 제약을 가하고 있는 모든 것들이 이윽고 도시에 사는 사람들의 특징이 된다. 하나의 존재 체에서 부터 도시가 생체처럼 스스로의 존재양식을 결정해나가는 것이다.

나아가 도시는 지적인 능력을 가진 유기체에 비유된다. 인공과 자연이 공존하고 옛것과 오늘의 유행이 나란히 늘어선 오늘의 도시에서 거리는 단순한 거리로서만 존재하지는 않는다. 자연과 풍경, 도시의 문화적 배경, 빌딩들, 도시 속의 개방 공간들, 그리고 도시를 형성하고 있는 기하적인 요소들이 상승작용을 일으키는 거리는 그 자체가 하나의 유기적인 전체가 되며 그 속에 살고 있는 사람들이 내뿜는 활력과 에너지는 다시 도시에 생명을

불어넣게 됨으로써 도시는 색깔을 가지게 되는 것이므로 이러한 공존의 역학에 따라 인간은 도시이고 도시는 인간이라는 등식이 성립할 수 있게 된다. 말하자면 도시의 거리가 인간의 거리가 되는 것이다. 이러한 역학관계를 로렌스 헬프린(Lawrence Halprin)은 ‘도시가 인간화하고 인간이 생물학적 의미에서 연관되어 있는 관계’라고 설명하고 있다. 이것은 도시를 유기적인 관점에서 파악한 견해로 볼 수 있다.

또한 도시는 인류학적인 속성을 가지고 있는 것으로 해석되기도 한다. 이것은 도시와 인간이 서로 교환도리 수 있는 개념으로서 이제는 도시가 거대한 철근 콘크리트와 빌딩의 정글, 약육강식의 격전지라는 개념을 떠나 인간과의 관계에서, 또는 도시를 인간이나 인류로 보는, 이를테면 의인화의 관계에서 논의되고 있는 것이다.

(1)거리의 가구(Street Furniture)²¹⁾

도시가 인간적인 개념에서 논의될 때 거리는 우리들의 주거 및 활동의 공간이 되고 따라서 생활의 편리를 위한 가구(Furniture)의 필요성이 생겨난다. 이런 경우의 주민은 건축가도 실내 디자이너도 아니며 도시 행정당국에 일정한 사용료의 명목으로 세금을 내고 있는 입주자-셋방을 살고 있는 사람들과 같다. 입주자는 세 들어 있는 아파트의 불박이장이나 고정 시설물에 대해서 불평을 하거나 개량하기 위해서 고심할 필요는 없다. 혹 주인에게 건의를 하거나 자비로 고치는 경우가 없지는 않겠지만 대개의 경우, 보다 나은 환경을 향해 떠나가면 그만인 것이 입주자의 입장인 것이다. 그렇지만 세입자나 집주인처럼 미련 없이 떠나고 보낼 수 없는 것이 도시의 사람들이고, 주민들이 살고 움직이며 가치를 추구하는 한 단순한 기능만을 가진 가구들도 도시를 메울 수 없는 것이 행정당국의 고충이기도 하다.

도시의 거리는 많은 가구를 가지고 있다. 이정표, 난간, 가로등, 벤치, 공

21) 고성중·고필중 공저, 도시와 환경디자인, 미진사, 1992, pp. 79~86.

중전화, 쓰레기통 등은 도시의 주민이라는 입주자를 위한 가구들이다. 주거를 위한 가구들과 마찬가지로 거리의 가구들은 우리에게 편리한 것이기도 하지만 우리를 위험에서부터 보호해줄 수 있는 기능도 가지게 되는데, 이를테면 차도와 차를 인도에서부터 구분해주거나 불의의 차량사고에서 보행자나 운전자를 보호해주는 구조물도 있는 것이다. 이들은 기능을 목적으로 만들어져 거리에 설치되어 있지만 설치되거나 기능을 수행하는 것으로서 끝나지는 않는다. 거리의 가구란 바로 거리의 품위이고 미관이기도 하기 때문이다. 그리하여 이 부분에서 디자이너의 중요성이 한번 더 강조되거나와 거리의 가구들이 품위 있는 디자인으로 적절한 장소에 자리 잡을 때 도시에는 황량하고 삭막한 공간 대신 풍요하고 우아한 환경이 우리를 매료하게 될 것이다.

그렇다고 하여 거리의 가구가 꼭 호화스럽고 비싼 것이거나 또한 첨단유행의 디자인을 따라야한다는 법은 없다. 그것은 도시 자체의 속성이 그러하기 때문이다. 쓰는 사람의 손때가 묻으면서, 묵은 세월과 함께 거리의 가구는 주민들의 체취가 배이면서, 도시의 한 부분이나 나아가 도시의 이미지가 되는 것이다. 대표적인 예로 파리는 엄격한 통제에 의해 고풍이 유지되고 있는 도시이다. 파리의 시민은 자신이 살고 있는 집이라 할지라도 시청의 허가를 받은 연후에야 집의 색채나 모양 나아가서 문짝하나, 장식 하나에 이르기까지 보수 및 시공을 할 수가 있게 되어 있고 그것이 오늘날 우리가 알고 있는 파리라는 이미지를 결정하고 있다.

물론 파리가 아니더라도 역사와 전통을 가진 세계의 도시가 어떠한 형태이건 옛날의 영화를 간직하기 위해서 애쓰고 있지만 고풍의 보존이라는 것은 반드시 유구한 역사를 자랑하는 유서 깊은 도시의 전유물만은 아닐 때도 있다. 예를 들어 뉴욕의 경우, 랜드마크 보존협회는 3개밖에 남지 않은 지하철 매표소(Kiosk)중의 하나가 철거대상이 되었을 때 여론을 환기시켜 대상에서 제외시켰으며, 나아가서는 협회의 회원 후보자가 거리의 가구를 보호할 수 있도록 범시민적 연구기금을 모금한 바 있다.

파리와 뉴욕의 예는 미흡하나마 도시의 전통을 보존하는 2개의 방향을 보여준다. 하나는 역사적인 유적의 보존으로 전통적 이미지를 고수하는 것이고, 또 하나는 당시에 살고 있는 세대에서 보존되어야 할 전통을 스스로 찾아 보존해나가는 것이다. 따지고 보면 2개의 방향이 전혀 다른 것 같지만 사실은 같은 이야기이다. 오늘의 전통이나 몇 백 년 전의 전통이나 몇 천 년 후에 볼 때는 같은 시대의 전통일 것이니까.

어쨌든 거리의 시설물 혹은 거리의 가구는 미관과 전통의 보존이라는 차원에서 거론될 수도 있겠지만 근본적으로는 현실적인 필요에 의해 제작되고 설치되며 이용되는 물건들이다. 말하자면 운전 사고를 감소시킬 표지판, 불필요한 청소비를 줄이기 위한 쓰레기통, 그리고 범죄의 충동을 줄이기 위한 가로등의 필요성 등이 이러한 가구들을 설치하는 근본적인 동기이므로 품위와 외관에까지 신경이 미치지 않는 많은 가구들이 생겨날 수도 있는 것이다.

설치의 동기에서뿐만 아니라 이 시설물들을 이용하는 시민의 경우에도 일단 설치되어 쓰이고 있는 거리의 가구들에 관심을 기울이는 것은 특수한 경우에 한정되는데 카터 와이스만(Carter Wiesman)은 매우 재미있는 자료를 보여준다. 이 자료에 의하면 뉴욕시에만 1만 3513개의 공중전화와 6만 3천 개의 주차 미터기가 설치되어 있지만 사람들이 관심을 가지는 것은 오직 공중전화를 걸 때와 동전을 넣을 때뿐이라는 것이다. 또한 이 자료의 해석에는 거리의 시설물인 전화기나 미터기 혹은 전신주에 관심을 갖는 것은 오줌 갈길 지형지물을 찾고 있는 강아지밖에 없다 라는 주석이 붙어 있다. 이것은 비단 뉴욕만의 문제가 아니라 도시라는 이름의 환경이라면 어디서나 발견될 수 있는 것이다.

그렇다면 왜 사람들은 생활현장에서 언제나 마주치지 않으면 안 되는 거리의 가구들에 대해 무관심해질 수밖에 없는가라고 의문을 제시했을 때 두 가지의 판에 박은 대답을 듣게 될 것이다. 하나는 대개의 가구들이 필요에 의해 설치를 계획할 때부터 시공 이후에까지 주변 환경과의 관계라거나 심

미적 측면이 고려되지 않았다는 것이다. 한마디로 꼴보기 싫지만 철거할 수도 없으니 무관심해진다는 것이 그 첫 번째 대답이다.

또 하나는 이러한 시설물이 설치되기까지 협동체계가 제각기 분화되어 있어서 책임을 물을 수 있는 부서가 없다는 것이다. 최근의 조사에 의하면 뉴욕의 도시 디자인의 경우 착수에서 자금조달, 제작, 유지 등의 전 과정에 무려 29개의 개인 기업이 참여하며 분업의 형태로 나름대로의 활동을 펴나가고 있다. 따라서 이러한 시설물을 보면서 살아가야 하는 시민들의 경우에 누구라고 꼬집어 비난할 수 없고 보면 애당초 관심을 기울이지 않을 수 있다는 것이다. 그러므로 분업에 의한 협동체계의 산물이 현실적 필요라는 원초적 동기만을 만족시키면서 거리에 나타날 때 가끔씩 한심하기 그지없는 조잡한 디자인에 의한 저질가구가 우리들의 주변에 자리 잡게 되지만 어느 누구도 책임질 수 없는 흉물이 되는 것이다.

어떻게 보면 도시는 하나의 무대이고 시민을 포함한 분업체계가 각자의 대본을 가지고서 연기를 하고 있는 듯이 느껴지기도 한다. 오직 이 연극에 관계되는 연기자들을 묶는 끈은 모두가 이 연극의 구성원이라는 사실밖에 없는 것이 도시라면 마치 부조리극에서 쓰이고 있는 소도구 같은 것이 거리의 가구라고 말할 수도 있을 것이다. 그렇다고 거리의 흉물을 그대로 방치하는 것을 원하는 사람은 아무도 없을 것이고 보면 자연히 디자이너의 영역과 영향력이 확대될 수밖에 없다.

거리 가구는 한 번 선택하여 제자리에 얹혀놓기만 함으로써 끝나는 것은 아니다. 시간이 지나면서 부서지거나 낡아빠질 수도 있는 것이며 개수를 늘리거나 디자인을 바꾸어야 할 필요도 생길 것이다. 말하자면 언제나 관심을 가져야 하는 대상이며 언제나 유지 관리의 필요가 따르는 작업이 거리 가구의 문제인 것이다. 물론 좋은 가구를 선택하여 언제나 잘 유지 관리한다는 것은 도시 전체의 미관을 돋보이게 하며 쾌적한 환경조성에 한몫을 하게 될 것이지만 말처럼 쉬운 일은 아니다.

거리에 훌륭한 가구를 설치한다는 것은 적어도 세 부류의 관심과 협조가

따라야 하는 작업이다. 첫째로는 가구를 만드는 부류이다. 그들은 언제나 좋은 디자인의 가구를 연구해야 하고 도시를 미화한다는 목적 하에서 작업해야 할 것이지만, 문제는 이 제작진은 언제나 훌륭한 디자이너거나 도시계획의 전문가가 아니라는 사실이다. 그러므로 이들에게 범본을 제시할 수 있는 두 번째 기구가 있어야 한다. 이를테면 미국국립예술기금(National Endowment of Art)에서 발간된 <도시의 풍경과 설비를 위한 자료집>은 훌륭한 디자인과 쓸모 있는 거리의 가구들을 소개하고 있고 이러한 자료는 다시 가구를 만드는 부류에게 환원하여 제작의 참고나 지침이 될 것이다. 그리고 세 번째로는 이들의 자료를 입안하고 실제 도입하는 데 직접적인 영향력을 미칠 수 있는 건축가나 도시계획 담당자 및 이에 연관되는 사람들이 필요해진다.

이러한 기본적인 팀워크가 이루어진다 하더라도 거리의 가구를 선택하는 데는 공감대를 바탕으로 하는 원칙과 기준이 필요한데 휘트니 디자인 도서관에서 펴낸<스트리트 어헤드 Street Ahead>의 내용을 중심으로 거리 가구의 선별기준을 검토해보기로 하자. 그것은 매우 상식적인 착안점들이다. ①견고성(Stability), ②스케일(Scale), ③재료(Material), ④설비(Fixings), ⑤선별(Numbers), 다섯번째 선별(numbers)은 ‘여럿 중에서 골라낸다’는 뜻으로 쓰이고 있다는 것만 염두에 두면 이해하기 어려운 기준은 아닐 것이다. 여기에서 제시하는 기준은 상식적인 것이지만 실제의 현장에서는 중요하게 다루어지는 것이다. 예를 들어 상품안내책자를 보고서 가구를 선별한다면 견고한가, 실제의 환경에서 어느 정도 크기로 보일 것인가, 어떠한 재료를 어떻게 조립하여 만들었는가 등을 확인할 수 없는 난점이 있다. 이럴 때는 시간이 걸리더라도 견본을 일단 현장에 설치해본 후에 주문을 하는 것이 좋지만 그렇다고 그 하나의 견본을 시험하는 것으로서 끝날 일은 아니다. 대량으로 주문하여 도시의 곳곳에 세월 시설물이라면 주위 경관과 다른 시설물과의 조화를 고려하지 않을 수 없기 때문이다.

또한 위에서 제시하는 기준이 비록 훌륭하더라도 그 기준만으로 거리의

시설물을 설치할 수 없는 경우도 생긴다. 그것은 거리 시설물의 디자인에서 설비 및 활용에 이르기까지 가능한 한 다목적적인 고려를 하지 않으면 오히려 다른 많은 보조수단이 필요하게 될 수도 있다는 것이다. 예를 들어 밤낮의 구분 없이 어느 때건 보여야 할 도로 표지판이라면 당연히 밤에도 볼 수 있도록 야광이나 형광 또는 빛을 반사하여 빛날 수 있는 유리구슬 등을 이용하는 것이 현명한 방법이다. 만약 이러한 시공을 하지 않았기 때문에 보조조명이 필요하다면 그것은 아마도 야광이나 형광 페인트 등으로 시공된 표지판보다도 훨씬 많은 설비시간을 필요로 할 것이며 아울러 자금 및 인력의 낭비를 초래할 것이다.

거리의 가구를 설치하는 데는 기능과 편리뿐만 아니라 심미적인 측면이 고려되어야 한다. 이것은 반드시 디자인의 문제만은 아니다. 즉 아무리 잘 디자인된 가구라도 주위의 환경과 조화되지 않는다면 제자리를 찾지 못한다면 불쌍사나울 것은 뻔 한 일이다. 물론 조약한 디자인의 시설물까지 디자이너의 책임이라고 할 수는 없으며 이렇게 조화되지 않은 가구의 설치 는 대부분 관계 업무가 분화되는데서 생겨났기 때문이다. 즉 디자이너가 선택을 하고 관계부처가 이를 인가하더라도 이를 설치하는 것은 또 다른 하청업체일 경우가 대부분이므로 이상적인 위치와 주위환경과의 조화를 기하기 어려운 경우가 많은 것이다. 거리의 시설물이 주위 환경과 조화되면서 제 위치에 설치된다는 것은 기능과 필요, 심미적인 역할 이상으로 도시 주민들에게 필요한 것이다. 그것은 거리를 포함한 도시의 공간이 도시를 하나의 생활공간으로 볼 때 야외의 거실에 해당되기 때문이다. 그러므로 하나의 시설물이더라도 보다 많은 사람들이 쾌적하게 느낄 수 있도록 합리적인 접근이 필요해진다. 왜냐하면 잘못 설치된 시설물은 도시를 좁게, 답답하게 만들 수도 있기 때문이다.

이러한 보행자들의 형태와 거리의 가구들과의 역학관계를 김수암의 <건축물과 보도 공간 설정에 관한 연구>에서 살펴보면 일반적으로 보행자들은 보도의 연석(Curb)이나 건물의 바깥 혹은 통로에서 30~45cm 떨어져서

걸으며, 상가에서 쇼윈도를 구경하는 사람은 50~75cm를 점유하는 데 반해, 거리의 가구 근처에서는 60cm 이상의 여유를 둔다는 것이다. 이것은 거리의 시설물이 얼마만큼 도시를 비좁게 만드는가에 대한 작은 데이터이다. 실제로 시설물은 그보다 넓은 면적을 요구한다. 예를 들어 뉴욕시의 지역계획협회에서는 거리의 가구에 대하여 75cm의 여유 공간(Dead Space)을 둘 것을 제안하고 있다.

기능, 편리, 심미적 기능, 환경과의 조화에 이어 공간설정의 문제가 하나하나 검토되면서 선택과 설비의 기준이 생긴다. 더 나아가 로이 위스케트(Roy Worskett)가 <스트리트 어헤드>에서 밝히는 거리가구의 평가기준은 가구나 구조물만이 아니라 도로포장이나 기초공사까지를 포함하고 있으며 내구성과 시각적 통합, 영향권으로 크게 나누어 포함관계를 명시하고 있다. 첫째, 내구성의 기준에는 외관과 위치, 보수와 문제와 문화적 만행에 대한 내구력이 포함된다. 둘째, 시각적 통합의 기준에는 가구의 선택과 위치선정, 그리고 이에 따르는 유지 및 교환과정이 포함된다. 셋째, 영향권의 기준에는 거리의 풍경에 미치는 가구들의 일반적인 영향 및 그것을 사용하는 사람들에게 미치는 영향이 포함된다.

아마도 이러한 논의를 검토하다 보면 거리의 가구라는 것이 매우 까다로운 것이라는 느낌을 갖게 될 것이다. 그러나 생각하기에 따라 이 문제가 반드시 어려운 일은 아니다. 좋은 광고가 판매고의 신장을 가져오듯이 좋은 디자인에 의해 환경에 조화되는 시설물은 보다 많은 사람들에게 사랑을 받고 있기 때문이다. 도시에서 빼놓을 수 없는 몇 가지 시설물 중에서 디자인의 역할과 영향력이 특히 필요하다고 생각되는 쓰레기통과 가로등을 다른 시설물과 떼어내어 점검해보면 이러한 까다로운 조건이 반드시 장애물이 되지는 않는다는 것을 알게 될 것이다.

거리의 환경에서 쓰레기통만큼 팔시와 천대를 받는 가구도 드물다. 다른 환경구조물에 비하여 쓰레기통은 기능과 편리 이상의 것으로 인식되기가 힘들거나 필요악적인 존재로 생각될 수도 있기 때문이다. 그렇다고 해서

쓰레기통을 아무렇게나 만들고 설치할 수 없는 것은 조잡한 쓰레기통이 도시의 미관을 해치고 이미지를 흐리게 하는 주원인이 되기 때문이다.

뉴욕에서는 콘크리트로 만든 쓰레기통이 말썽이 된 일이 있었다. 서울 주택가의 콘크리트 쓰레기통과 생김은 비슷하겠지만 입구가 너무 작아 제구실을 못하는데다가 뚜껑을 열쇠로 열도록 되어 있어서 청소부들이 쓰레기통을 열지 못하는 사례가 많았기 때문이다. 그리하여 중국에는 쓰레기통을 회수하지 않으면 안 되게 되었는데 하나의 무게가 2톤이나 되는 거대한 콘크리트의 구조물들을 길거리에서 쓸어버린다는 것은 생각만큼 간단한 일이 아니었던 것이다. 이러한 예는 잘못 선별된 거리의 가구가 주는 피해의 한 예에 불과할 수도 있겠지만 쓰레기통의 위치도 제구실을 하기 위해서는 신중히 고려되어야 할 항목이다.

일반적으로 거리에서 쓰레기통은 보행자를 위한 것이고 그중에서도 천천히 움직이는 보행자를 위주로 설치하는 것이 효과적이다. 즉 상가 주변이나 주차장 또는 버스 정류장 등 사람들이 기다리거나 앉아서 쉴 수 있는 곳이 쓰레기통을 설치할 수 있는 적당한 장소가 될 것이다. 쓰레기통을 아무렇게나 늘어놓으면 사람들은 쓰레기를 던지는 경향이 있고 자연히 쓰레기통 주변이 지저분해진다. 그러므로 쓰레기통은 쉽게 이용할 수 있고 쉽게 비울 수 있으면서도 주위의 구조물들과 잘 어울릴 수 있는 위치에 설치되었을 때 제구실을 할 수 있게 될 것이며 좋은 디자인을 돋보이게 해줄 수 있을 것이다.

가장 소홀하기 쉬우면서도 환경미화를 위해 가장중요하며 반면에 조금만 신경을 쓰면 노력 이상의 미화 효과를 노릴 수 있는 거리의 시설물이 쓰레기통이라는 것을 알고 있는 세계의 도시들에는 개성적이고 창의적이면서도 실용적 목적을 잘 살릴 수 있는 쓰레기통이 많이 선보이고 있다. 그러므로 거리 가구의 선별과 평가의 기준을 만족시키면서 환경과의 조화를 살릴 수 있다면 외국의 좋은 디자인을 참고하는 것도 좋은 방안이 될 것이다.

쓰레기통이 아무리 좋은 디자인이라도 평가절하 될 수밖에 없는 성격의

시설물이라면, 가로등은 비교적 큰 경비가 들지 않으면서도 거리에 활기를 불어일으키고 범죄예방에 한몫을 담당하며 도시의 이미지를 강렬하게 부각시켜주는 역할을 한다.

가로등은 그 자체가 하나의 예술이다. 아마도 도시의 환경구조물에서 이만큼 시적 정서를 주는 것은 그 유례가 드물 것이다. 와사등(瓦肆燈)이라고 번역되기도 하는 가스등은 동명의 영화로도 유명하며 안개 낀 독일의 가스등은 세계적으로 유명하지만 비단 한국인에게만 이국정서를 불어일으키는 것은 아니다. 반면 어떤 사람은 로스앤젤레스의 가로등을 볼 때마다 우주전쟁에 쓰이는 살인광선을 연상케 된다고 말한다. 도시의 시설물에 정서적 의미를 부여하는 사람이 많을수록 도시는 인상 깊은 곳이 될 것이고 불안과 공포를 연상하는 사람이 많으면 많을수록 시민에게 혐오감을 주는 곳이 될 것이다. 그러므로 가로등이 단 구조물보다 더욱 신중하게 고려되고 검토된 후에 설치되어야 하는 이유에는 이러한 배경이 있는 것이다.

더욱이 가로등은 일단 설치가 되고 나면 단 구조물처럼 간단히 대체하기가 힘들다. 대부분의 가로등은 전원과 연결되어 있고 이러한 설비는 부수적으로 전기공사를 대동하기 때문이다. 또한 가로등이 도시의 신호등과 혼동될 경우 생존을 위협하는 장애물이 될 수도 있고 보면 형태와 조명의 색깔 그리고 모양 등이 충분히 고려되어야 한다는 제약이 따르므로 더욱 신중해져야 할 필요가 있다.

가로등의 선택에 대한 휘트니 디자인 박물관의 지침을 보자. 그러나 가로등이 가진 예술적·정서적 반응은 기대하지 못하더라도 <스트리트 어헤드>에서 제시하는 이 지침은 기능과 보존에 치중하면서도 가로등의 모양이나 광원의 종류 그리고 색깔에 대한 언급이 없다. 그 지침은 다음과 같다. 첫째, 규격제품을 쓸 것. 둘째, 조명 설비를 제 위치에 고정시키는 모든 부품은 튼튼하고 녹이 슬지 않는 것을 쓸 것. 셋째, 보호 피막을 입히는 데 쓰이는 도료는 내구성이 있는 것을 쓸 것. 또한 낙서를 하거나 꺾질을 베틀기는 행위에 대해서도 대처할 수 있을 것. 넷째, 전구는 적당한 등피로 감

짜줄 것.

이 경우 가로등의 물적 제원에 관한 지침 이상이 거론되지 않는 것은 아마도 세계의 도시들이 보여주는 우수한 가로등의 디자인이 직접 도입이 될 수 있으며 어떠한 시가지에 어떠한 디자인의 가로등이 놓이더라도 환경과 조화될 수 있는 것이 가로등이기 때문일 것이다.

(2) 표지판²²⁾

인간이 거주하는 환경에서 단연 빼놓을 수 없는 것이 표지판이고 오늘날의 도시에서 가장 많으면서도 어떠한 표지판보다 우선순위를 가진 것이 교통 표지판이다. 특히 미국의 표지판은 자동차를 움직이고 서게 하는 것만 아는 운전자라도 이 표지판들을 읽을 줄만 안다면 출발점에서 도착지점까지 아무런 착오 없이 이동할 수 있으리라고 믿어질 만큼 자세하고 치밀하다. 이것은 대도시의 큰길에만 해당되는 것이 아니라 시골의 조그마한 사이길에서조차 자동차가 들어갈 수 있는 길이라면 교통표지판과 아울러 주차표지판이 붙어 있다고 생각하면 된다.

이러한 상황은 근본적으로 차량교통을 원활케 하고 차량사고를 줄임으로써 시민의 편의를 도모하겠다는 행정당국의 의지가 잘 엿보이는 단면이지만 좀 더 차원 높게 생각하면 국민이 믿을 수 있는 정부를 지향하는 실무행정의 한 모습이라 할 것이다. 표지판은 국민에게 따르기만 하면 자유를 준다는 행정적인 약속을 적은 판이다. 그러므로 이에 따르지 않으면 제약을 주고 종래에는 자유를 빼앗아버리는 일련의 조치가 표지판을 통해 일차적으로 제시되는 것이다.

그러나 이러한 행정이 꼭 주민들에게 긍정적인 것은 아니다. 표지판이라는 것은 어떤 의미에서 행동의 제약이기 때문이다. 또한 표지판이 구속력을 가지지 않는다면, 즉 표지판은 표지판대로 세워놓고서 지키고 싶은 사람에게만 지킬 의무를 지운다든지 잘못된 표지판을 빌미로 행정의 약속을

22) 고성중·고필중 공저, 도시와 환경디자인, 미진사, 1992, pp. 87~90.

답은 표지판은 오히려 불신을 불러일으킬 것이다.

표지판은 그러므로 가장 정확한 내용을 정확하게 전달할 수 있는 것이어야 하는데 식별하기가 힘든 경우와 비합리적인 지시를 담고 있을 때 또는 애매모호 하거나 잘못 설치된 표지판은 오히려 역효과를 가져올 수도 있다. 이를테면 좌회전의 화살표가 하늘을 향하고 있다거나 철도가 철거된 후에도 철길표지판이 붙어 있다면 당연히 이러한 표지판을 게시하거나 방치한 행정당국이 만약의 사태에 책임을 감수해야 할 경우도 생길 것이며, 어쩌면 다른 경우까지 파급되어 정작 지켜야 할 표지판까지 불신당하거나 묵살될 수도 있을 것이다. 표지판을 통한 행정력의 약속은 바로 공공질서와 준법정신에 직결되는 것이다. 그리고 이 부분이 바로 그래픽, 혹은 디자인이 사회의 윤리와 행정과 만나는 대목이다. 그래픽이나 디자인이 환경의 미화를 위한 단순한 아이디어나 노작에서보다 강력한 메시지의 전달이 가능한 것이 바로 표지판에 의한 행정력과 사회의 윤리라는 차원에서 구속력을 가지는 경우인 것이다.

전달을 목표로 하는 사인을 설명하면서 언급했듯이 도로표지판은 사인의 극치이다. 가장 간결하면서도 정확하게 메시지를 전달하는 방법인 것이다. 그러나 모든 사인이 전달이나 거리환경의 미화에 성공하는 것은 아니다. 사인의 제작에서 성공적이라 하더라도 실제의 환경에서 실패하는 경우도 있기 때문이다. 이 경우로는 복잡한 구성, 시공 상의 어려움, 효율성과 가독성의 문제를 들 수 있다. 여기서 2장의 사진을 보자. 첫 번째는 구성과 시공, 보존성에 어려움이 있는 경우이고, 두 번째는 첫 번째에 비하여 비교적 효율적으로 판단되는 사인이다.

표지판들이 시각적으로 매우 복잡하면 운전자들이 한눈에 알아볼 수 없을지도 모른다. 예를 들면 왼쪽 사진은 남·북쪽을 가리키는 방향제시의 고속도로 사이들을 한곳에 모두 제시했으므로 표지판 구성이 잘되어 있다고 볼 수 없다. 그러나 오른쪽 사진의 표지판은 어느 제작회사가 표지판에 조명을 조립한 것으로 실무자들이 따라 조명을 조절할 필요가 없다.

이렇게 2가지 기능(조명과 사인)을 통합했지만 식별이 용이하며, 다른 표지판에 비해 비용이 그다지 많이 들지 않는다.

도로표지판 중에서 압도적으로 우세한 것은 교통 표지판이다. 보행자보다 빠른 속도로 움직이는 운전자에게 메시지를 전달하기 위한 많은 고심이 이교통표지판에 스며 있다. 그리고 대부분의 표지판은 그래픽 디자이너들의 숨은 노력에 의한 메시지의 전달에 성공하고 있다. 그러나 메시지의 간결화, 색채의 감정과 형체심리학적 이론을 배경으로 착목성이 강화된 표지판이라도 전달에 실패하는 경우는 대부분 메시지의 내용이나 표지판의 효율성을 고려하지 않은 일선행정의 착오로 나타나고 있음에 주의할 필요가 있다. 참고로 캘리포니아와 한국의 도로표지판을 비교해보기로 하자. 많은 산인이 비슷할 것이다. 그것은

효율성이 좋은 표지판이 전 세계에 통용되고 있으며 앞으로도 보다 효율적인 표지판으로 비효율적인 표지판을 대체하게 될 가능성을 예고한다. 두 나라의 표지판에서 동시에 쓰이고 있는 사인은 우선 간결하다는 것을 알 수 있다.

그러나 표지판은 간결하기만 해서 좋은 것이 아니라 무엇보다도 쉽게 전달될 수 있는 내용을 담아야 한다. 예를 들어 'Ped xing'은 극도로 단순화한 표지판의 예이다. 그러나 이표지판은 'Ped'가 'pe-destrian' 즉 보행자란 뜻이고 'xing'이 'crossing'으로서 횡단이라는 뜻이라는 것을 모르는 사람에게는 쓸모없는 구조물에 불과할 것이다. 그리고 어떤 내용은 의도적으로 왜곡되어 있기도 하다. 'Go Slo' 또는 'Speed Limit 29 Mile' 등이 그러한 예들이다.

앞의 것은 'Go Slow'에서 'w'가 빠진 것이며, 뒤의 것은 30마일을 29마일로 일부로 고친 것으로 텍사스에서 실제로 쓰이고 있는 표지판이다. 이러한 시도들은 표지판이 가질 수 있는 상식적 범주를 벗어남으로써 운전자들의 주의를 환기시키려는 의도에서 나온 것이지만 역시 전달에 실패할 수 있는 가능성이 없는 것은 아니다.

표지판에 쓰이는 말이 너무 어려워 전달되지 않는 경우도 있다. 미국의 도로변에서 간혹 보이는 ‘Littering Fine \$500’라는 표지판은 얼핏 보기에 배회한다는 뜻의 ‘Loitering Fine’으로 읽힐 수도 있으며 ‘Fine’은 좋다 라고 해설될 수도 있는 말로 그 뜻을 모르는 사람에게는 원래의 의도와는 달리 해석 될 수도 있는 표지판이지만 실제의 뜻은 도로변에 쓰레기를 버리면 벌금이 5백 달러라는 말이다. 한국의 도로표지판에도 어려운 말이 보이는데 ‘사고다발지역’은 대표적인 예일 것이다. 이런 말은 ‘사고 많이 나는 곳’이라고 고쳐 쓰면 이해가 빨라진다. 물론 쉬운 말을 쓰는 것이 좋은 방법이지만 그래도 혼동되거나 애매하게 받아들여질 수 있는 사인은 그림문자나 상징문자를 병행하는 것이 무엇보다도 효과적이다.

그림문자가 애매할 때 문자를 병행해야 하는 것과 마찬가지로 문자가 애매할 때도 그림을 병행하는 것이 좋다. 한 예로 시카고의 한국의 교포가 건널목을 횡단하던 중 후진하는 기차에 치어 현장에서 즉사한 사고가 있었다. 유족들은 죽은 운전자가 영어로 된 표지판을 읽지 못했기 때문에 참사를 당한 만큼 한국어로 된 표지판을 설치하지 않은 국가의 책임이라고 때를 써서 보상금을 받아냈다. 이런 경우 영어표지판과 더불어 그림문자가 표지판에 있었다면 상황은 아마도 원고 측에 불리했을 것이다. 물론 이러한 예는 극단적인 예에 불과할 수 있다. 그러나 오해를 불러일으킬 수 있는 애매모호한 문자나 그림 또는 상징은 가장 확실한 전달의 방법을 위하여 동원되고 효율적으로 운용되어야 함을 일깨워주는 하나의 예화가 될 수는 있을 것이다.

① 도로표지 규칙²³⁾

도로표지는 다음과 같이 구분한다. 경계표시는 도·시(특별시 및 광역시를 포함한다.)·군·읍 또는 면사이의 행정구역의 경계를 나타내는 표지이며, 이정 표지는 목표지까지의 거리를 나타내는 표지이고, 방향표지는 방향

23) 건설교통부령 제489호, 도로표지규칙, 2005, pp.3~9.

또는 방향을 나타내는 표지이다.

노선 표지는 주행노선 또는 분기노선을 나타내는 표지이고 기타표지로는 휴게소표지, 관광지표지, 양보차로표지, 오르막차로표지, 유도표지, 예고표지, 보행인표지, 주차장표지, 지점표지, 출구감속유도표지, 시설물표지, 긴급신고표지, 자동차전용도로표지, 시종점표지, 돌아가는 길표지, 매표소표지, 고속국도유지표지가 있다.

<안내지명의 선정 및 표기방법>

진행방향의 안내지명 선정은 고속국도에서 70~100 킬로미터, 지방지역(도시지역외의지역을 말한다. 이하 같다)의 도로에서는 40~60 킬로미터, 도시지역의 도로에서는 5~10 킬로미터의 지명을 제14조의 의견수렴 절차를 거쳐 선정하는 것을 원칙으로 하되, 지역여건 및 도시특성에 따라 도로관리청은 이를 적절히 변경하여 운용할 수 있다. 또한 읍·면급이상의 행정구역에 대하여는 도시전체의 가로망에 대하여 도로표지의 안내 지명 및 설치지점 등에 대한 기본계획을 수립한 후 시행함을 원칙으로 한다.

교차로를 중심으로 각 방향별로 표기된 지명은 진행방향의 도로표지에 표기한 지명과 항상 일치하여야 하며, 도로표지가 있는 위치에서 직진 및 회전방향에 표기할 수 있는 지명이 많은 경우에는 교통량을 우선적으로 고려하여 교통량이 많은 순서로 선정하되, 노선의 연계성 및 직진성 등을 참고하여야 한다.

방향안내에 사용하는 지명은 지방지역의 도로인 경우에는 원칙적으로 행정구역명을 사용하고 도시지역의 도로인 경우에는 행정구역명·시설명·교차도로명·공공시설명을 사용하며 고속도로의 경우에는 행정구역명이나 인터체인지명을 사용하되, 필요한 경우에는 하천·호수·명승고적·주요관광지 등 친숙한 지명을 사용할 수 있다. 다만, 고속국도를 안내하는 때에는 해당 고속국도의 노선번호를 반드시 표기하고, 아래의 기준에 따라 안내지명을 표기하여야 한다.

다른 도로에서 고속국도를 안내하는 때에는 인터체인지명을 안내하고 고속국도의 진입부에 설치하는 방향표지에는 고속국도를 이용하여 도달할 수 있는 도시를 표기하되, 고속국도의 진입 후 안내하는 지명과 일치시켜야 한다. 또한 고속국도의 분기점에서는 분기 고속국도 노선뿐 아니라 분기되는 노선이 향후에 교차하게 될 고속국도 노선도 안내할 수 있다.

특별시, 광역시 또는 도청소재지 등 대도시와 도로의 중점을 향하는 지점에서의 안내지명은 1지명만으로 표기할 수 있고 기타 도로등급 및 도로성격별 안내지명 선정기준은 건설교통부장관이 따로 정한다.

진행방향 안내를 위한 지명의 표기에서 직진방향의 경우에는 원거리지명과 근거리지명을 모두 병기하고, 회전의 경우에는 근거리 지명만을 표기하는 것을 원칙으로 한다. 다만, 회전의 경우 필요한 때에는 원거리지명으로 대체하거나 원거리지명을 병기할 수 있다.

도로표지의 상단에는 원거리지명을, 하단에는 근거리지명을 표기하되, 중요구간등과 같이 이러한 배열이 어려운 경우에는 왼쪽에는 원거리지명을, 오른쪽에는 근거리지명을 표기하는 좌우배치를 하여야 한다. 또한, 서로 다른 방향의 지명을 안내하는 때에는 상단에 왼쪽방향의 지명을, 하단에 오른쪽방향의 지명을 표기한다.

중용구간에서는 가급적 중용구간 안에 있는 주요도시를 모두 표기하되, 필요에 따라 진행방향의 도시를 3지명까지 표기할 수 있다. 이 경우 노선을 달리하는 도시의 표기는 좌우배치를 원칙으로 한다.

방향예고표지와 방향표지의 지명은 반드시 일치시켜야 한다. 영문표기는 가능한 한 전체 표지에 한글과병행하여야 하나, 동단위의 지명 등 중요하지 아니한 지명 및 시설명에는 영문을 병기하지 아니할 수 있다. 또한 대도시주변의 시급 도시가 인접되어 있는 등 도시구조의 특성상 도로이용자가 행정구역의 경계를 구분하기 어려울 경우 주요 관청을 표기하는 때는 해당 도시명도 함께 표기한다.

동서방향 또는 남북방향으로 가설된 간선 도로는 도로의 시점과 중점의

방향을 기준으로 도로표지에 진행방향별 방위를 표기할 수 있다. 다만, 도로의 선형상 불가피한 경우에는 1개 또는 2개의 중요지명을 방위의 기준점으로 추가 선정하여 활용할 수 있고 기타 지명표기에 관하여 필요한 사항은 건설 교통부장관이 따로 정한다.

<도로표지의 표지판의 규격, 글자의 규격 및 지주의 규격>

도로표지의 종류에 따른 표지판의 규격, 글자의 규격 및 지주의 규격은 교통의 상황 등에 따라 필요하다고 인정하는 경우에는 글자의 규격을 조정할 수 있다. 도로표지에 사용하는 글자는 한글과 영문을 병기하는 것을 원칙으로 한다. 다만, 관광지 표지의 경우에는 필요에 따라 한글에 영문 및 한자를 병기하여 표기할 수 있다.

고유명사의 영문표기는 문화관광부장관이 정하는 국어의 로마자 표기법에 의하고, 보통명사에 대한 영문표기 및 약어의 표기는 건설 교통부장관이 따로 정한다.

<도로표지의 색채>

도로표지의 바탕색은 녹색으로 한다. 다만, 다음의 어느 하나에 해당하는 도로표지의 바탕색은 청색으로 하고, 기타표지 중 관광지표지의 바탕색은 갈색으로 한다.

도시지역(광역시, 시지역 중 읍·면지역을 제외한 지역과 특별시를 말한다.)의 도로중 고속도로·일반국도 및 자동차전용 도로외의 도로에 설치하는 경계표지·이정표지·방향표지 및 노서표지. 다만, 고속국도의 진입로를 안내하는 고속국도유도표지 및 분기점표지와 특별시 또는 광역시의 주간선 도로에 설치하는 도로 표지로서 지방지역(도시지역외의 지역을 말한다. 이하 같다)의 도로와의 연결 등 도로표지의 원활한 기능발휘를 위하여 특별시장 또는 광역시장이 특별히 필요하다고 인정하는 도로표지는 녹색으로 한다.

도로표지의 글자 및 기호의 색은 백색으로 하고 도시지역의 도로의 방향 표지에 당해 도시지역 밖의 주요 도시명을 동시에 나타내고자 하는 때에는 녹색바탕의 사각형 안에 백색글자를 사용하고 도로표지에 노선번호를 표시 하는 때에는 특별시도·광역시도 또는 시도의 경우에는 백색바탕에 청색글자를, 고속국도·일반국도의 경우에는 청색바탕에 백색글자를, 지방도의 경우에는 황색바탕에 청색글자를 각각 사용한다.

고속국도의 인터체인지번호를 표시하는 때에는 흑색바탕에 백색 글자를 사용하고 고속국도의 분기점을 안내하는 방향표지에서 분기되는 고속국도 뿐만 아니라 분기되는 고속국도가 다음에 만나게 될 고속국도까지 안내할 수 있으며, 이 경우 백색바탕에 녹색글자를 사용하여 안내한다. 또한 도로 표지의 지주는 검은 회색으로 하되, 용융아연도금을 한 지주에는 색칠을 하지 아니할 수 있으며, 도로표지의 뒷면은 사용재료의 종류에 따라 색칠의 필요성여부를 결정한다.

<도로표지의 설치기준>

도로이용자의 주의를 끌 수 있도록 뚜렷해야하며 도로이용자가 가고자 하는 방향을 결정할 수 있는 거리에서 읽을 수 있는 크기이어야하고 글자·기호 및 바탕은 밤에도 잘 읽을 수 있도록 반사되어야 한다. 또한 설치방향은 차량의 진행방향과 직각인 방향에 설치하되, 도로형태와 설치방법에 따라 10도이내의 안쪽에 설치하고 교통신호기 또는 안전표지의 지시내용과 틀리거나 혼란을 초래하지 아니하도록 한다.

<도로표지의 설치장소>

도로이용자가 잘 읽을 수 있도록 시야가 좋은 곳을 선정하고, 부득이한 경우를 제외하고는 곡선구간·절토면 및 가로수 등으로 시야에 장애가 되는 곳을 피하고 교통에 장애가 되거나 위험이 따르지 아니하는 곳이어야 한다. 그리고 동일한 장소에 2이상의 도로표지가 있는 경우에는 그 설치

위치를 적절히 조정하며 도로표지는 지주에 설치하되, 도로여건상 지주에 설치하는 것이 적당하지 아니한 경우에는 이를 가로등·전주·육교 기타 공작물에 설치하고 교통신호기 또는 안전표지의 내용을 인지하는데 장애가 되지 아니하도록 설치위치를 적절히 조정해야한다.

<도로표지의 기능저해금지>

도로관리청은 공작물의 설치 또는 수목의 식재를 위한 점용허가를 하는 때에는 도로표지가 잘 보이지 아니하거나 색상이 혼동되는 등 도로표지의 기능장애가 없도록 하여야 하며 접도구역 안에 설치 또는 식재된 공작물 또는 수목이 도로표지를 잘 보이지 아니하게 하는 등 도로표지의 기능을 저해하여 교통의 안전에 대한 위험발생이 우려되는 경우 이를 예방하기 위하여 필요하다고 인정되는 때에는 당해 공작물 또는 수목의 소유자 또는 점유자에게 조치를 명하여야 한다.

<도로표지의 설치시의 절차>

첫째, 도로관리청은 도로표지를 제작 또는 설치하고자 하는 때에는 도로표지를 설치·보완할 대상도로의 구간과 이와 접속·연결되는 도로가 포함된 도로망도를 작성하고, 도로표지의 안내지명 및 설치지점 등에 대한 기본계획을 수립하여야 한다. 둘째, 도로표지의 설치장소 또는 도로표지에 표시되는 지명·시설명·가로명 등을 정하고자 하는 때에는 미리 도로이용자·관계전문가·도로교통업무를 담당하는 경찰공무원 등의 의견을 들어야 한다. 셋째, 도로가 다른 도로관리청이 관할하는 행정구역을 통과하는 경우 그 경계부근의 안내지명을 선정함에 있어서는 반드시 관계 도로관리청의 의견을 들어 지명표시의 연계성이 유지되도록 하여야 한다. 넷째, 건설교통부장관은 고속도로·일반국도·지방도 또는 도시지역의 주간선도로·보조간선도로를 신설·개축(공사구간의 연장이 1킬로미터 이상이고, 교차로의 수가 3개 이상인 경우에 한한다)하는 도로관리청에 대하여 건설공사의 준

공 180일 전까지 설치하고자 하는 도로표지의 설치장소·규격 및 문안 등에 대한 설계도를 제출할 것을 요청할 수 있다. 이 경우 도로관리청은 특별한 사정이 없는 한 이에 응하여야 한다. 다섯째, 건설교통부장관은 제4항의 규정에 의하여 도로표지의 설계도를 제출받은 때에는 제출받은 날부터 45일 이내에 설계내용의 적정성을 검토하고, 그 결과를 해당 도로관리청에 통보하여야 한다.

<도로표지의 관리>

건설교통부장관은 도로표지의 효율적인 관리를 위하여 도로관리청간에 도로표지의 설치장소·안내지명 등 도로표지 관련정보를 공유할 수 있는 도로표지정보관리체계를 구축·운영하여야 하며, 도로관리청은 도로표지정보관리체계에서 제공하는 도로표지대장에 도로표지의 종류·설치위치·사진 및 유지보수 등에 관한 사항을, 도로의 노선 및 구간별 원·근거리 안내지명을 각각 입력하여 관리하여야 한다.

그리고 건설교통부장관은 도로관리청의 도로표지 설치·관리 실태를 조사하여 필요하다고 인정하는 경우에는 관할 도로관리청에 도로표지의 신설 또는 변경을 권고할 수 있다.

2. 도시환경 가로시설물의 일반사항

가로장치물(Street Furniture)은 대개 그 관점 및 개념의 편차에 따라 가로·도시가구(Urban Furniture), 실외가구(Outdoor Furniture), 환경장치물(Environmental Furniture)등으로 불려지고 있다. 이들 중 나중의 세 가지는, 도시에 설치되는 각종 장치물이 가로에만 국한되지 않고 광장, 공원 등의 각종 도시 실외공간에 걸쳐 광범위하게 설치되기 때문이라는 점에 근거하고 있다. 한편 G. Eckbo는 이를 커뮤니티 퍼니처(Community

Furniture)라 부르면서, 이러한 장치물들이 커뮤니티 내에서 중요한 시각요소(Perceptual Element)가 되고 있음을 강조하고 있기도 하다.²⁴⁾

본고에서는 그 연구의 대상을 가로공간, 특히 보행자공간을 중심한 장치물에 주안하고 있기 때문에 가로시설물이란 용어를 그대로 사용하기로 한다.

1) 가로시설물의 종류 및 지표

가로시설물은 어반 퍼니처(Urban Furniture)라는 광의의 개념으로 볼 때, 도시의 옥외공간에 존재하는 모든 설치물을 통 털어 지칭 할 수도 있다. 그러나 예를 들어 장식적인 노면포장이나 육교, 수목 등 퍼니처(Furniture)로서의 범주에 속한다고 볼 수 없는 것들을 제외하면 가로시설물의 개념은 보다 그 의미가 축소된다.²⁵⁾

가로경관을 구성하는 요소들은 크게 볼 때, 외양적인 것과 직접적인 시각대상(오브제)이 되는 것의 두 가지로 나누어 볼 수 있다. 전자의 외양적인 것에는 건물과 장식적인 바닥포장(paving)등이 속하고, 후자의 직접적인 시각대상으로는 가로수, 간판, 가로장치물 등이 해당된다 하겠다. 본고에서는 이러한 것들 중 퍼니처로서의 범주에 들지 않는 간판이나 가로수, 바닥포장 등을 제외한 협의의 가로시설물에 대해서만 살펴보기로 한다.

가로시설물을 분류하면 보행자를 위한 가로시설물과 자동차를 위한 가로시설물로 대별할 수 있다. 보행자를 위한 가로시설물로서는 게시판, 안내판, 벤치, 버스 및 택시정류장, 가로등, 쓰레기통, 재떨이, 음수대, 자동판매기, 우체통, 공중전화 부스 및 박스, 시계탑, 신호대, planter box, 가로수, 퍼골라 등이며 자동차를 위한 가로시설물로서는 교통안내판, 교통표지판, 가아드레일, 교통신호등이 있다.²⁶⁾

24) Garrett Eckbo, the Landscape We See, McGraw-Hill, 1969, p. 115.

25) 角野幸傳. 전계서, p. 53.

26) 건설부, 전계서, p. 564.

가로시설물은 가로의 폭, 가로시설물 등 보행자의 활동에 직접적인 영향을 주는 가로의 물리적 조건(Physical Condition)을 형성하는데 중요한 역할을 담당하고 있다.

가로시설물들에 의해 형성되는 물리적 특성으로서의 기능을 원활히 수행하기 위해서는, 가로의 성격, 기능, 물리적 용량에 의하여 가로시설물의 위치, 종류, 디자인을 결정할 때의 준거가 필요하다. 이러한 준거는 가로시설물이 갖는 기본적인 몇 가지 기능별로 설정될 수가 있는데, 이들을 가로시설물의 지표로 삼을 수 있다.²⁷⁾

첫째, 전달성(Communication) 둘째, 편의성(Convenience) 셋째, 쾌적성(Comfort or Amenity) 넷째, 안전성(Safety)이다.²⁸⁾

2) 가로시설물의 문제점

기존 가로시설물의 상태는 한마디로 도시인의 생활양식의 변화에 부응하지 못한 임기응변식의 해결방안들의 조잡한 집적이라 할 수 있다. 가로시설물은 공공환경(Public Environment)에 속하는 것으로서, 도시환경에 있어 실외공간에 대한 관심이 새로워지고 있는 이때, 그 역할은 중요하다고 하겠다. 기존 가로시설물들이 갖는 문제점들을 개략적으로 정리하여 보면 다음과 같다.²⁹⁾

첫째, 체계화된 계획방안의 부재를 들 수 있다. 둘째, 설치 및 유지·관리의 주체가 각각 이어서, 제각기 필요에 따라 마구 설치되고 있다는 점이다. 셋째, 이용자의 이용행태가 고려되지 않은 채 디자인되고 배치되며, 주위 가로경관과 시각적으로 조화되지 못한 경우가 많다. 넷째, 가로의 구조상 자동차 위주로 구성되어 있다. 다섯째, 공공환경에 대한 이용자들의

27) 엄봉훈, 전계논문, p. 518.

28) 최재영, 도시가로 장치물의 관리체계 및 개선방안에 관한 연구, 대한국토·도시계획학회지 제25권 제3호, 1990, pp. 163~164.

29) 엄봉훈, 전계논문, p. 552.

의식수준에 의한 밴덜리즘(Vandalism)의 문제를 들지 않을 수 없다.

3. 도시환경 가로시설물의 체계적 이론

1) 계획의 체계화

계획의 체계화란 도시환경을 전유기적 작용의 복합체로 보고, 그 질서를 찾고자 하는 하나의 접근방법으로서 이 방법은 근본적으로 적정실행을 제공하기 위한 전반적인 설계의 대안을 고려하는 결정적업의 과정이라 할 수 있다. 적정하게 설계되어지기 위한 사물, 인간과 공간의 복합배열을 위한 질서 내에서의 계획으로 시작되며, 결정 작업 과정은 합리적이고도 목적적인 기반 위에 성립되어야 한다.³⁰⁾

2) 디자인 및 설치·관리의 체계화

가로시설물은 도시 환경적 측면 내지 「토탈 플래닝」의 관점에서 디자인 되어야 하며 디자인 요소별 설계는 형태 및 외양, 규모, 재료, 색, 접합의 디테일 등의 기준에 의해 시행되어야 한다.³¹⁾

설치 및 관리의 문제에 있어서 사유지나 건물의 후퇴공간의 경우, 그 공간의 시설물에 대한 유지, 관리는 그 소유주가 맡고 있으며, 부지경계가 뚜렷한 도시공간의 경우도 관리자가 명확히 지정되어 있다. 그러나 가로공간은 그 자체가 누구에게 속해 있는 것이 아니며 또한 그 가로공간의 물리적 구성에 기여하는 주체가 많고, 가로시설물들의 상호관계가 매우 복잡적이기 때문에, 가로시설물을 총괄적으로 관리하는 체제를 갖추기가 어려운

30) 건설부, 전계서, p. 568.

31) Gordon Cullen, Townscape, The Architectural Press, London, 1968, p. 95.

실정이다.³²⁾

도로장치물은 앞에서도 언급한 바 있듯이, 비교적 소규모의 구조물들이 광범위하게 매우 많은 숫자로 나타난다는 특성을 갖고 있다. 덧붙여 그것들은 종류에 있어서도 실로 적지 않은 숫자를 보여주고 있으며, 또한, 도시인의 생활의식의 변화에 따라 새로운 구조물들이 출현하기도 하고, 기존의 것들이 변형되기도 한다. 따라서 가로시설물들에 대한 유지, 관리의 메카니즘은 매우 다원적이고 복합적이라 하겠다. 이러한 관점에서, 가로시설물에 대한 유지, 관리체계의 확립이야말로 그것들의 합목적적인 계획과 설계 및 배치에 있어 중요 과제라 할 수 있으며, 이러한 체계의 확립은 일종의 제도적 장치의 정비를 통해서 가능할 것으로 보인다. 그러기 위해서는 직접적인 관계법규가 보충되어야 함은 물론, 도시환경의 정비를 담당하는 행정청은 이러한 장치물들에 대한 관심을 새로이 하여 좀 더 상위의 정책결정과정에서부터 가로환경, 나아가서는 도시환경에 있어 중요한 요소의 하나인 가로시설물에 대한 관리체계를 확립함이 급선무인 듯하다. 그 예로써, 북미의 경우 도심지의 보행자 전용로에 있어 가로시설물을 통한 인간적 척도(Human Scale)와 쾌적성을 향상시키기 위해 행정청에서 새로운 전문적 「티임」을 구성, 보다 새로운 관심의 국면을 보여주고 있음을 들 수 있겠다.³³⁾

3) 본 연구에의 적용

본 연구의 사례에서는 가로시설물의 도시환경의 유기적인 복합체로서 가로 상에 존재하는지에 대해서 조사했으며 특히 관리체계방법에 의해서 계획체계, 디자인 기준을 고려한 각 시설물의 현황, 관리체계 및 제반의 문제점을 분석하였다.

32) 엄봉훈, 전제논문, p. 524.

33) Robert brambilla, Gianni Longo, for Pedestrianonly, Whitney library of Design, N. Y. 1977, p. 23.

이러한 관점에서 가로시설물에 대한 설치, 관리체계의 확립이야말로 그것들의 합목적적인 계획과 설계 및 배치에 있어 중요 과제라 할 수 있다.

4. 도시환경 가로시설물의 디자인 방향

가로시설물의 구성요소는 도시전체 개념을 보충해 주어야 하며 그 계획은 전반적인 환경적 체계에 의해 이루어져야 한다. 첫째, 좋은 디자인은 인간을 위한 것으로 시설물이 인간을 압도해서는 안 되며 둘째, 다양한 요소들은 분리되는 것보다 집합적으로 이루어져야 하고 셋째, 계획물은 스케일 자체개성화의 특성을 지녀야 하며 각각은 환경과의 조화에 도움이 되는 개성을 지녀야 한다. 그리고 넷째, 계획물은 스케일, 재료형태에 있어 상호연관성이 있어야 하며 환경적 표현에서도 연관성이 있어야 하며 다섯째 구성요소들은 정밀성보다 융통성을 주어 계획한다. 도시 환경적 측면의 원칙을 기초로 한 각 요소별의 디자인은 다음 기준에 의해 행해진다.

첫째 기능으로써 어떤 장소에 요구되는 장치물은 주변 환경과 조화되면서 가로시설물 본래의 기능을 발휘할 수 있어야 한다.

둘째 위치, 배치로써 가로시설물은 종류에 따라 적재적소의 배치원칙에 적용하여 전체적인 통일감을 준다.

셋째 형태와 외양으로써 개성 있는 형태와 외양을 중요시하되 전체적으로 Simplify된 디자인으로 조화와 통일성을 내포하여야 한다.

넷째 크기로써 인간공학에 근거한 기능적인 Scale로 주어진 상황에 알맞은 치수의 선택이 중요하다.

다섯째 재료는 장소적 특성의 실용적인 면이 고려되어야 한다.

여섯째 색은 일반적으로 재료의 천연색에 의해 결정되며 그 용도에 따라 특수한 색이 요구되지 않는 한(우체통) 가능하다면 계획지의 배경 즉 건물의 마감 색이나 간판색등과 구분할 수 있는 색이어야 한다.³⁴⁾

5. 도시환경 가로시설물을 통한 경관과 이미지화

1) 가로경관의 속성과 「이미지」 개념

도시는 다양(Variety)하고 다원적(Multi-dimensional)인 구성요소들에 의해서 그 형태가 결정되는 유기적 복합체로서 나름대로의 독특한 경관적 질을 지니고 있다. 흔히 말하는 도시의 아름다움이란 주로 이러한 도시경관의 질에 대한 표현이며, 이러한 질을 결정하는 것은 이를 이루고 있는 제 요소들 사이의 상호관계이다.³⁵⁾

이렇게 다양하고 다원적이며 도시경관의 질을 결정하는데 중요한 역할을 하는 도시경관의 구성요소는 그 소유의 주체에 따라 사유공간에 있는 요소와 공공공간에 있는 요소로 대별되며, 공간구성요소로 보면, 바닥경관(Floor Scape), 벽경관(Wall Scape), 천정경관(Ceiling Scape)으로 구분된다.

한편 도시경관은 여러 구체적인 장소와 그 장소를 수식하고 있는 구성요소들 간의 조합으로 이루어진다. 이러한 하나의 장소를 구성하는 요소들 각각은 모두 상호 관계없이 개별적인 결정과정을 통해서 생성되기는 하더라도 기능적·형태적으로 서로 직접·간접의 관련을 맺고 있다. 또한 우리가 대상을 지각(Perception)하고 인지(Cognition)해서 「이미지」를 갖게 되는 것은 개별적 요소들 각각이 아니라, 그들이 모여서 이루어지는 총체적 경관이다.³⁶⁾

그러므로 「이미지」 제고를 위해서는 개별적인 조직은 물론 총체적 체계, 그리고 그들 상호간의 관련성이 면밀하게 검토되어야 할 것이다.

K. Lynch는 환경의 「이미지」를 동질성(Identity), 구조(Structure), 의미(Meaning)라는 3가지 구성으로 분해했다.³⁷⁾

34) 김상근, 가로 시설물 형태와 환경과의 관계 연구, 제주관광대학논집, 5, pp. 275-283.

35) 권원용 외 다수, 도시설계 I: 범위와 지침에 관한 연구, 국토개발연구원, 1982, p. 21.

36) 강홍빈 외 다수, 테헤란로 도시설계, 서울대환경계획연구소, 1984, pp. 27-29.

동질성(Identity)은 어떠한 대상이 시각적·감각적으로 압혀지고 공간적으로 느껴져서 인간의 감각과 지각에 개별적으로, 집합적으로 동시에 독자적인 동질의 체험을 명확·명료하게 전달해 주는 심상(Image)의 한 속성이며, 구조(Structure)는 대상과 관찰자 사이 그리고 다른 물체와의 사이의 공간관계, 또는 「패턴」의 관계이고, 의미(Meaning)는 말 그대로 대상이 가진 실재적이거나 감성적인 느낌이다.³⁸⁾

이들 세 가지 성분은 개별적으로 나타나기 보다는 동시에 표현되게 되며, 어느 것 하나라도 「이미지」 제고를 위해서 없어서는 안 될 요소이다.³⁹⁾

2) 가로경관의 시각적 구성요소와 조작기법

가로경관을 구성하는 요소는 자연경관을 배경으로 건축물, 구조물, 가로시설물 뿐만 아니라 가로수 등이 도시 공간 속에 존재하여 그들 나름대로의 도시기능에 적합한 중요성을 가지며, 또 각기 미적으로 만족하여야만 한다. 그리고 이러한 구성요소가 결합될 때 그들은 일련의 만족하는 구성을 만들도록 하여야 한다.

이러한 구성요소는 도시인에게 강한 시각적 느낌을 주게 되며 이것들의 조직으로 도시환경의 질을 결정짓게 하고 도시에 대한 인상을 결정지어 주는 물리적, 공간적 구조를 인식시켜 주는 요소가 된다.

시각적 구성요소는 수직적 요소와 수평적 요소로 구별된다. 수직적 요소에는 건물군의 형태(또는 양식), 용적, 높이, 색채, 새것과 옛 것(Old and new), 정도(Grain), 질감(Texture), 간판, 수목, 가로시설물 등이 있다.

도시경관의 「이미지」 제고 수단으로서의 명료성 강조의 의미는 K.

37) K. Lynch, The Image of the City, The M.I.T. Press. 1974, pp. 18-20.

38) 이재익, 도시가로경관의 이미지 동질화를 위한 환경설계적 고찰, 한국조경학회지 제13권 1호, 1985, p. 110.

39) K. Lynch, op. cit., p. 15.

Lynch가 제시한 도시의 다섯 가지 구성요소에 대한 기초적 이해와 더불어 도시경관의 명료성증진을 위해 요구되는 이 다섯 가지 요소에 대한 각각의 기준을 명확히 함으로써 증명되어진다. 명료성 제고를 위해 요구되는 도시경관구성요소의 조작기법은 다음과 같다.

첫째, 랜드마크(Landmark)로써 중요한 특색은 특이성(Singularity)에 있으며 관점에 따라서 이것은 유일해야 하며 전체 경관 속에서 기억될 수 있는 것이어야 한다.

둘째, 지구(Districts)는 2차원의 비교적 커다란 크기를 가진 도시지역으로서 어떤 공통적인 용도나 특질이 다른 지역과 구별될 수 있을 정도로 명확한 경우를 가리키며 특징적인 이미지를 살리기 위해서는 연속적이어야 하며 경계를 가져야 한다. 셋째, 결절점(Node)은 시가지내의 주요한 지점으로서 도로의 접합점이나 특징적인 것이 집중된 초점과 같은 곳이다. 넷째 도로(Path)는 동선의 Network로서 도로가 이미지의 가능성을 주는데 있어서의 역할은 연속성과 사향성에 있으며, 우선 도로에 특이성(Identity)을 살린 다음에 연속성을 주어야 하며, 연속성을 주기 위해서는 도로에 면한 건물을 입면의 통일이나 역량(Sense of scale)을 갖고 기점과 종점이 명확하게 계획되어야 한다. 다섯째, 단(Edge)은 관찰자가 직접 사용하지 않거나 도로로 생각되지 않은 선형요소로서 연속성과 시각성이 중요시 되며 때로는 방향성을 갖기도 한다.

3) 가로경관 관련 제도

도시경관 계획은 이미 앞에서 밝힌 대로 도시환경의 조성에서 시민의 도시에 대한 비물질적 측면의 요구를 고려하는 것으로 이를 위한 별도의 계획제도를 필요로 하기 보다는 기존의 제도상에서 계획적 결정이 도시가로경관을 고려한 결정이 되도록 하는 것이 중요하다. 이를 위해서는 각 단계의 계획이나 전문분야의 계획 시에 가로 경관적 목표를 바탕으로 한 경

관구상 및 설계가 있어야 할 것이다.

우리나라에서 도시의 가로경관에 큰 영향을 미칠 수 있는 사항들은 주로 도시계획법, 건축법, 지방자치단체의 조례, 광고물 등 관리법, 문화예술진흥법 그리고 문화재보호법 및 전통건조물보존법에 의하여 결정·유도된다.⁴⁰⁾

도시계획법은 지역이나 지구의 지정에 의한 일정지역의 성격, 특성 결정, 도로, 공원, 학교 등 도시계획 시설의 배치를 통한 일정지역의 성격기반 조성 및 시설간의 시간적, 기능적 관계형성, 이상과 같은 도시경관 형성의 일반적, 구조적 결정 이외에 일정한 구역에 관한 계획을 통한(예: 상세계획구역, 토지구획정리사업, 일단의 주택지조성사업, 재개발사업 등)국지적, 구체적 경관의 형성을 유도한다.

건축법 및 조례는 지역지구의 건물용도제한이나 지구를 위한 지자체의 조례 등이 있다. 특히 조례는 그 내용에서 각 해당지역의 특수성을 감안한 경관의 형성을 유도할 수 있는 수단이다. 도시설계 또한 국지적, 구체적 경관의 형성을 유도할 수 있는 수단이다.

문화재보호법은 주로 문화재 보존에 중점을 두고 있다. 문화재의 보존을 위하여 필요에 따라 일정한 문화재 보호구역을 지정하여 역사경관을 보전할 수 있으며 더 나아가 보호구역 경계 100m 이내에도 경관관리가 이루어질 수 있다.

전통건조물보존법은 문화재는 아니나 역사적 의의를 가진 건조물을 보호하기 위한 것으로 보존대상 전통건조물이나 이들이 밀집한 지역을 전통건조물 보존지로 지정하여 역사경관의 보존을 기할 수 있다. 더 나아가 보존대상 전통건조물의 보호를 위한 보호구역도 지정할 수 있다. 이 법은 도시·건축적 측면에서 역사경관을 보존하기 위한 것으로 주로 건조물의 외부형태의 보존을 유도하고 있다.

광고물 등 관리법은 광고물(간판 등)의 형태, 규격, 재료, 구조, 의장 등에 관한 사항을 규정. 광고물의 규제지역, 계획정비지구를 지정하여 관리하

40) 김기호, 도시경관계획의 방향, 대한건축학회지 건축 제36호 제1호, 1992, p. 16.

며 가로경관의 향상을 도모한다.

문화예술진흥법은 일정한 용도, 규모 이상의 건축물에 대하여 공사비의 일절 비율을 미술품 등의 장식에 투자하도록 하여 가로경관의 질을 향상시킨다.

4) 도시경관의 계획 방향

도시경관의 계획 및 관리를 위해서 우선 다음과 같은 다섯 가지 측면에 대한 고려가 선행되어야 할 것이다.

첫째 관리의 전제로써 도시가로경관의 계획 및 관리는 공공부문에 대한 계획 및 디자인 등과 개별적인 개인의 필지에서의 토지이용 및 건설행위에 대한 관리를 포함하며 개별 필지의 토지이용 및 건설행위 관리에 대한 합리성은 가로경관관리의 속성상 어디까지나 도시 계획적 측면(차원)에서 찾아질 수밖에 없다.

이는 도시경관관리를 위해서는 개개의 필지 및 블록 등의 토지이용 및 건설행위에 대한 도시 계획적 차원의 의미가 연구되어야 하며 이런 연구가 건축, 도시계획 분야 및 시민들에게 가치 있게 받아들여져야 함을 뜻한다.

그리고 도시가로경관 계획에서 역사적 차원의 접근의 필요의 필요성으로서 이미 앞에서 언급하였으나 이는 도시가 하루 이틀에 이루어지는 것이 아니며 시민들이 역사적, 공간적 연속성 속에 사는 것을 인정할 때 분명해진다. 이를 위해서는 다양한 역사적 자료의 발굴 정리 및 연구가 필요하며, 전문가, 시민들의 역사(도시, 도시경관)에 대한 새로운 인식이 필요하다.

도시경관 계획을 다루는 사람은 필연적으로 그 지역의 건축, 도시의 역사에 정통해야 한다. 또한 사람들이 환경에서 갖게 되는 체험에 대한 기본적인 연구, 즉 인간-환경 간의 관계에 대한 연구가 필요하며 이는 매우 근본적이며 장기적인 연구과제이다.

둘째 단계적 계획 및 관리로써 도시경관의 구성요소는 공간적으로 크게는 도시 전체 내지 지역으로부터 작게는 개별 건축물이나 디테일, 가로, 광장 등에까지 미친다. 그리하여 도시경관관리는 지역계획, 도시계획 같은 상위 도시계획으로부터 가로, 광장의 구성, 개별 필지의 건축에 이르기까지 다양한 단계의 계획을 통하여 이루어지게 된다.

이렇게 다양한 요소들이 어우러져 일정한 환경을 형성하게 되기 이하여는 각 환경계획단계간의 유기적 연계가 필수적이다. 이와 같은 연계는 각 단계마다의 분명하고 구체적인 경관 목표설정 및 각 단계별 목표 간의 유기적(연속적)관계에 의하여 이룩될 수 있을 것이다.

셋째 총체적(통합적)관리로써 도시경관은 공간적으로 여러 단계를 통하여 형성될 뿐 아니라 하나의 단계는 여러 전문 분야의 참여에 의하여 만들어진다.

하나의 가로공간이나 블록도 그 형성 및 유지관리는 가로의 포장, 가로수의 관리, 길가구의 관리, 교통안전시설의 관리, 가로변 건물간판의 관리 등 많은 전문분야의 개별적 행위에 의하여 이루어진다. 이에 따라 각 전문부분간의 기능적, 디자인적 코디네이션은 환경의 질을 결정짓는 매우 중요한 요소가 된다.

이에 대처하기 위해서는 일정지역에 대한 각 전문 소관 부처별 정보교환이 요구되며, 경우에 따라 민감하고 중요한 부분은 일정지역을 대상으로 하는 상세한 종합적 계획이 필요하다.

넷째 평면적·입체적 관리로써 많은 사람들은 그동안의 도시 계획이 평면적이고 너무 포괄적으로 되어 왔기에 이의 개선책으로 3차원적 입체적인 도시계획을 주장하며 이에 따라 도시경관 관리의 주 대상이 입체적 관리에 있다고 생각하기 쉽다. 그러나 우리의 현재상황은 평면적인 측면을 도외시 할 수 없다. 왜냐하면 지금까지의 도시계획이 평면적이었다고는 하나 그것이 너무 광역적이고 포괄적이었으며 대체로 전혀 사람들의 심리적, 심미적 요구를 고려한 적이 없었기 때문이다.

우리는 이제 3차원적 도시계획을 하되 그와 아울러 시민의 비물질적 요구를 고려한 도시평면의 유지 및 형성을 위하여 노력하여야 할 것이다.

다섯째 참여적 관리는 지금까지 제시한 도시경관의 의미나 관리방향 등은 각 전문분야의 전문가들의 도시경관에 대한 이해와 참여 그리고 더 나아가 시민들의 이해 및 참여 없이는 공염불이 될 것이다.

이렇게 볼 때 도시경관의 관리를 위한 구체적 계획의 확보보다 한 발 먼저 이루어져야 할 것이 문제 사안에 대한 공개적 토론 및 이를 통한 여론의 조성이다. 구체적 계획의 수립의 단계에서 있게 되는 공식적인 공청회나 시민에 의한 제의 등의 제도와는 별도로 지역 사회적, 문화적 차원에서 시민, 전문가 등의 미래 도시상에 대한 이해의 저변확대가 중요하다. 이런 측면에서 학교의 역할, 자발적 시민단체의 역할, 그리고 시민·전문가 사이의 의사교환의 장(행사) 및 이를 알리고 관심을 불러일으키는 대중매체의 역할 등이 중요하게 된다.⁴¹⁾⁴²⁾

41) 김기호, 전개논문, p. 17.

42) 최재영, 경주의 문화·관광도시 활성화를 위한 도시경관의 개선방안에 관한 연구, 경주대학교 논문집 제9권 pp. 148-153.

Ⅲ. 도시 가로시설물의 사례연구

(경주시 도심가로를 중심으로)

1. 경주의 경관적 특성

경주의 자연지형은 동에는 명활산, 서에는 선도산, 남은 남산, 북에는 소금강산 등에 둘러싸인 분지이고, 그 분지의 중앙에는 낭산이라는 진산이 있으며 시를 둘러싼 산들은 부채살처럼 구룡을 이루고 있기 때문에 도시 전체적인 경관은 자연으로 둘러싸인 분위기이다.

또한 시가지 곳곳에는 고분군들과 역사적 문화유적이 산재해 있어서 한옥보존지구의 전통적인 건축양식과 더불어 이어지는 「스카이라인」은 어느 도시에서 볼 수 없는 도시경관의 극치를 이루고 있었다.

그러나 이러한 전체적인 도시경관상의 분위기와는 대조적으로 최근에 신축된 시가지의 현대건축물과 더불어 각종 시설물로 이어지는 가로환경이 날로 무질서해 지고, 도시주변의 고층 아파트군들에 의하여 고도 경주는 천혜의 자연경관이 파괴되고 있는 실정이다.

경주 시가지의 주요 가로는 원화로, 태종로, 서성로, 화랑로이며 이들 가로의 길이는 동서방향, 남북방향 모두 1km 내외로서 도심부를 둘러싸고 있다. 도심부에는 이들 간선도로를 서로 연결하는 북정로, 황성로, 중앙로, 봉황로, 동성로, 원효로 등이 있다. 이 중에서 중앙로가 도심의 가장 중심이 되는 가로이며 여러 기능이 밀집되어 있어서 차량과 사람들의 통행량이 가장 많은 가로이다.

경주 시가지의 가로시설물은 옥외공간의 이용자와 직접적인 관계를 가지나 이러한 이용자의 이용행태가 고려되지 않은 채 디자인되고 배치되고 있으며, 주위의 가로경관과는 시각적으로도 조화되지 못한 경우가 많다.

경주시 가로시설물의 종류는 다른 도시에 비해서 많지는 않지만 각 종류

마다 제각기 다른 형태로 디자인되고 있으며, 특히 가로별 특성이나 고도의 분위기를 연출시킬 수 있는 시설물이 설계·제작되어 설치되어야 함에도 불구하고 조잡한 색채나 디자인된 시설물들이 많아 고도의 가로경관 이미지를 떨어뜨리고 있다.

경주시의 도로변에 식재되어 있는 가로수의 수는 25,734이며, 15개 수종으로 구성되어 있다.⁴³⁾ 시가지를 둘러싸고 있는 주요 간선도로인 원화로는 은행나무, 태종로에는 이팝나무, 서성로에는 은행나무, 화랑로에는 은행나무가 심겨져 있음을 볼 때 너무 단조로운 식재 패턴임을 알 수 있다.

가로시설물을 설계하고 선정하는데 있어서는 도시환경으로서의 가로와 장치물들이 들어서게 된 그 가로의 특성이라는 맥락(Context)에서 접근되어야 한다.

가로시설물을 설치하고 관리하는데 있어서도, 이와 같은 전체 도시 환경적 맥락과 가로의 특성은 충분히 고려되어야 하고, 또한 이러한 측면에서 합목적적이고 체계적인 관리체계의 정비가 필요하다.

가로시설물은 앞에서 살펴본 바와 같이 그 관리체계가 매우 다원적이고 복잡하게 얽혀 있다. C.Alexander는 도시환경의 모든 구성요소들이 수목형(Tree Type)의 체계를 갖는 것이 아니고, 준격자형(Semi-lattice Type)의 체계 연관관계도 이와 같이 준격자형의 체계 연관관계를 갖기 때문에 그것들의 관리체계도 또한 복합적 연관관계를 가진다고하였다.⁴⁴⁾

이러한 가로시설물의 현황을 경주시 도시가로를 중심으로 조사하였다. 그 대상 가로는 경주역, 중앙시장 네거리, 대구로터리, 팔우정 로터리를 기점으로 하는 화랑로, 서성로, 태종로, 원화로에 둘러싸인 북정로, 황성로, 중앙로, 봉황로, 원효로, 동성로이다.

43) 최재영, 경주시 가로수 현황과 개선방안에 관한 연구, 경주지역발전협의회 경주연구 제6집, 1996, p.148.

44) Alexander, Chistopher., A City is not a Tree, John Grbree(ed), Surviving the City, Balentine Books, N. Y. 1973.

2. 경주의 가로시설물 현황

경주시 내의 가로장치물 종류는 공공게시판, 관광안내판, 도로표지판, 공중전화 Booth, 우체통, 교통신호등, 도로표지판, 자전거보관소, 어린이보호구역, 버스정류장, 택시정류장, 가로등, 전신주, 가로등 전신주 일체형, Planter, 녹지대, 지역신문배부함, 등이다.

조사한 가로별 장치물의 현황을 살펴보면 <표 1>과 같다. 위의 10개가로의 장치물 중 가장 많은 분포를 나타내고 있는 종류부터 나열하면 가로등, 전신주, 가로등/전신주일체형, 공중전화 Booth, 도로표지판, 버스승강장, 지역신문배부함, 교통신호등, 우체통 등의 순으로 나타난다.

또 가로시설물이 많은 가로로서는 화랑로, 태종로, 동성로, 원효로, 서성로, 봉황로, 중앙로, 황성로, 원화로, 북정로 순이다.

사례지역의 각 가로별 길이를 나타내면 화랑로 950m, 태종로 950m, 서성로 650m, 원화로 400m, 원효로 950m, 봉황로 600m, 동성로 950m, 황성로 450m, 중앙로 530m, 북정로 400m이며 보행자 공간인 인도의 폭은 모두 약 3m이다.

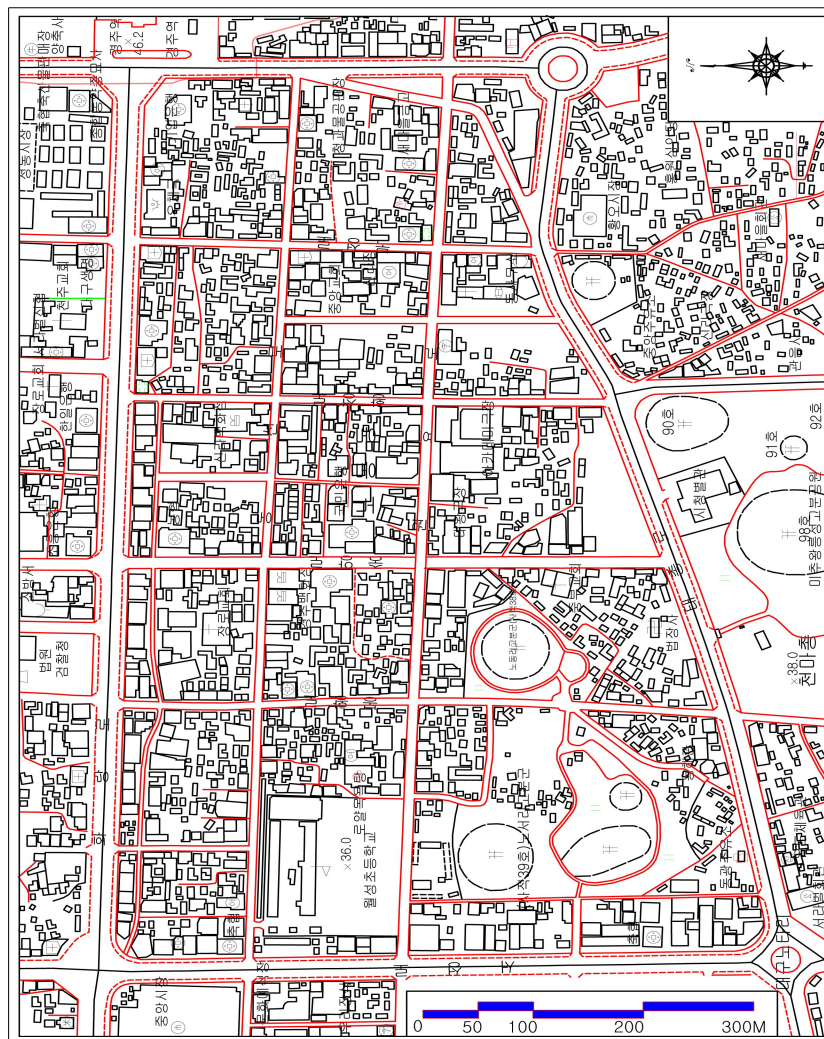
화랑로, 태종로, 서성로, 원화로는 경주의 도심을 둘러싸고 있는 간선도로로써 많은 장치물이 설치되어 있다. 특히 역전의 원화로 일부와 화랑로 일부 가로는 경주시의 하루 교통량이 가장 빈번한 곳으로 무질서하게 설치되어 있는 가로시설물에 의해 보행자 통행에 막대한 지장을 초래하고 있다.

더구나 화랑로 성동시장 입구 인도는 버스승강장, 자전거 주차대, 공중전화 booth, 교통표지판등이 무질서하게 혼재되어 제 기능을 발휘하지 못하고 있는 실정이다.

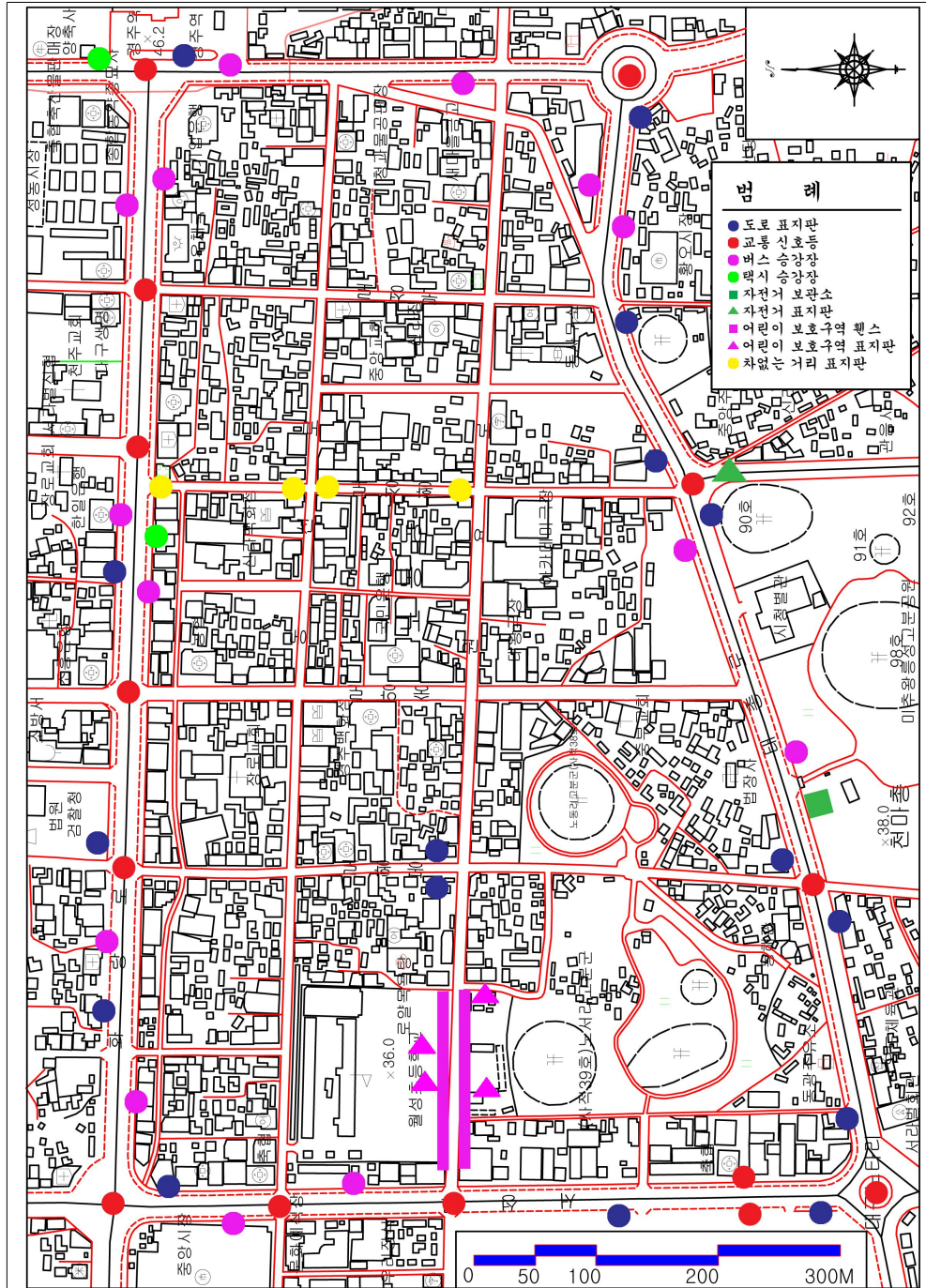
<표 6> 가로 시설물의 종류 및 수량

구분	화랑로	서성로	태종로	원화로	동선로	원효로	북정로	중앙로	황성로	봉황로	기타	계
도로 표지판	3	3	7	1		2						16
교통 신호등	5	3	3	1								12
버스 승강장	6	4	4	2								16
택시 승강장	1			1								2
자전거 보관소			1									1
자전거 표지판			1									1
어린이보호 구역웬스						2개소						2
어린이보호 구역표지판						5						5
차없는거리 표지판									4			4
게시판			1	1								2
관광 안내판				1								1
공중 전화 booth	15	6	4	4								29
우체통	3			1	2	2						8
planter			1	전구 간설 치				전구 간설 치				3
녹지대	1		1									2
지역신문 배부함	7	3	3	2								15
가로등	48	18	50	14	56	38	19	31	20	25	24	343
전신주	49	28	29	25			5	6		15		157
가로전신 일체형					20	25			12		12	69
계	138	65	105	34	78	74	24	38	36	40	36	668

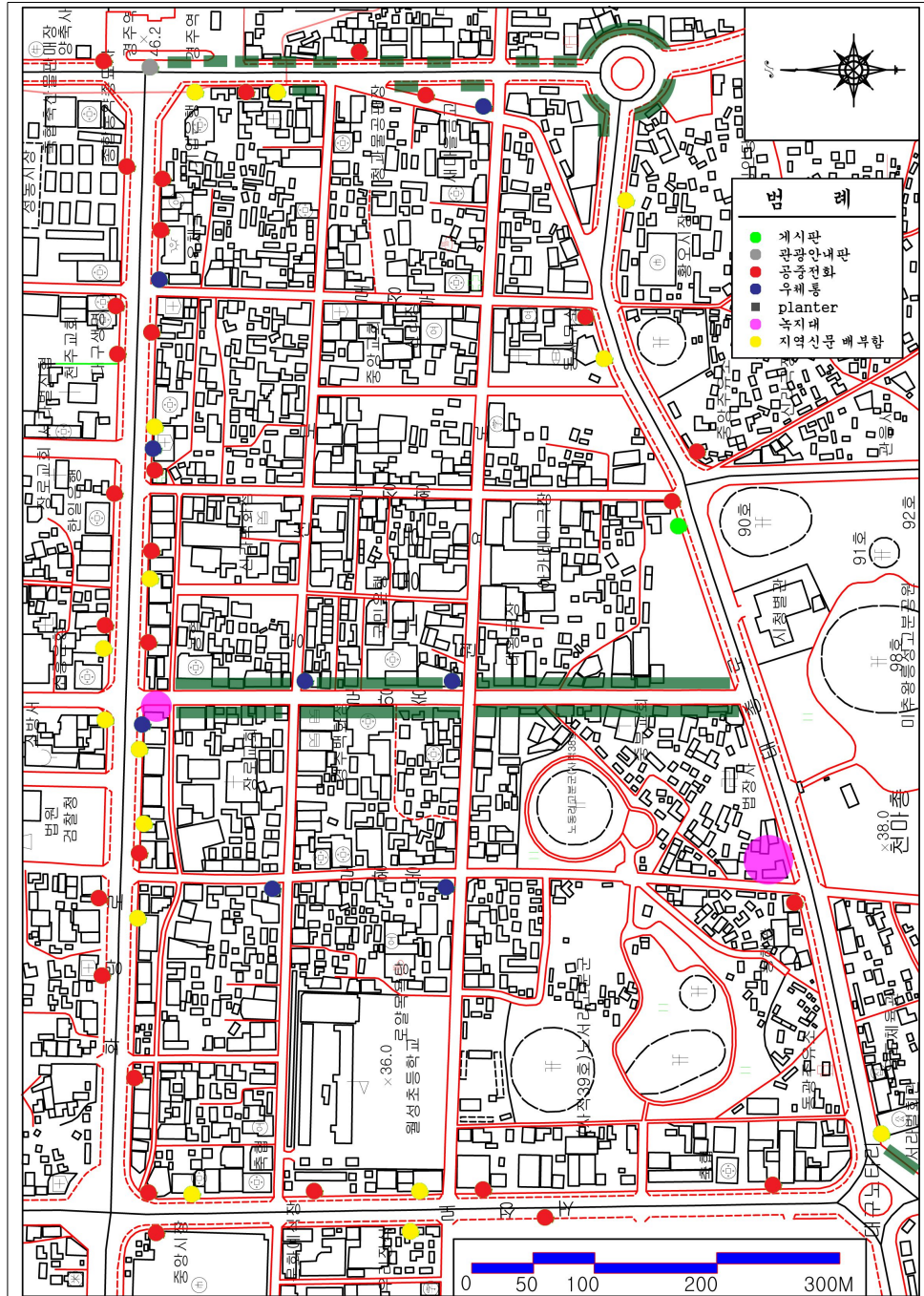
또 4개의 간선도로에 싸인 6개의 도심가로는 도로폭이 6m로서 보·차로의 구분이 없는데다가 돌출 장치물이 많아 도시미관을 흐릴 뿐 아니라 보행자 통행에 지장이 많다고 본다.



<그림 1> 경주시 도심가로 현황



<그림 2> 경주시 가로시설물 현황도 1



가로 시설물	버스 승강 장	택시 승강장	교통 신호등	가로 등	도로 표지판	전신 주	우체 통	공중 전화	녹 지 대	지역신문 배부함
계	6	1	5	48	3	49	3	15	1	7
버 스 승 강 장										
	 									
택시 승강장						녹 지 대				
도 로 표 지 판	 									
우체통 /지역 신문배 부함						공중 전화 booth				

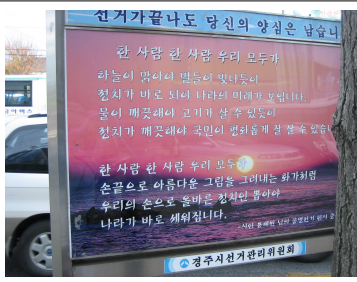
<그림 5> 화랑로 가로시설물 현황

가로 시설 물	버스 승강자	공중전화 booth	교통 신호등	가로등	도로 표지판	전신주	지역신문배부함
계	4	6	3	18	3	28	4
버스 승 강 장							
				자전거 보관소 / 표지판			
도로 표 지 판							

<그림 6> 서성로 가로시설물 현황

가로 시설물	버스 승강 장	자전거 보관소/ 표지판	교통 신호등	가로 등	도로 표지판	전 신 주	녹 지 대	게시판	planter	공중 전화	지역 신문 배부함
계	4	1/1	3	50	7	29	1	1	전구간	4	3
버 스 승 강 장	  										
planter	   										
공중 전화 booth/ 우체통	 					지역 신문 배부함					
자전거 보관함	 					녹 지 대					
도로 표지판	   										

<그림 7> 태종로 가로시설물 현황

가로 시설 물	버스 승강장	택시 승강장	교통 신호등	가로등 / 우체통	도로 표지판	전신 주	관광 안내판	게시판/ planter	공중 전화 booth	지역 신문 배부함
계	2	1	1	14/1	1	25	1	1/ 전구간	4	2
버 스 승 강 장										
택 시 승 강 장						게 시 판				
공 중 전 화 box / 우 체 통						관 광 안 내 판				
도 로 표 지 판										

<그림 8> 원화로 가로시설물 현황

가로 시설 물	도로 표지판	가로등 전신주 일체형	우체통	어린이보호구역 웬스/표지판	가로등
계	2	20	2	2개소/5	38
가로 등/ 전신 주					
어린 이보 호 구역 웬스				우 체 통	
어린 이보 호 구역 표지 판					

<그림 9> 원효로 가로시설물 현황

가로 시설 물	가로등	전신주
계	19	5
가로 등/ 전신 주		

<그림 10> 북정로 가로시설물 현황

가로 시설물	가로등	전신주	planter
계	31	6	전구간설치
planter			
우체통			

<그림 11> 중앙로 가로시설물 현황

가로 시설 물	가로등	전신주
계	25	15
가로 등/ 전신 주		

<그림 12> 봉황로 가로시설물 현황

가로 시설 물	가로등	가로등 전신주 일체형	차없는거리표지판
계	20	12	4
블라 드/ 표지 판			
가로 등/ 전신 주			

<그림 13> 황성로 가로시설물 현황

가로 시설 물	가로등	가로등 전신주 일체형	우체통
계	56	20	2
가로 등/ 전신 주			
차없는거 리 표지 판			

<그림 14> 동선로 가로시설물 현황

3. 가로시설물 관리체계

경주시의 경우 가로시설물에 대한 관리체계가 종합적으로 정리되어 있는 자료가 없는 실정이었으므로 조사내용은 시청 관계자들과의 구두면담에 의한 자료를 종합한 것으로 다음<표 7>는 경주시의 기존 가로시설물에 대한 관리체계를 가로시설물의 관계 기관별로 분류한 것이다.

<표 7> 가로시설물의 관리체계(경주시)

분류 관리체계	정보관계	위생관계	교통관계	관리기능 유지관계	서비스 관계	조경 관계	방재 관계
문화관광과	관광안내관						
도시과			버스승강장 택시승강장				
산림과				Tree Grate		가로수 녹지대	
환경보호과		휴지통 재떨이					
건설과 (도로계)	도로표지			가로등			
우체국 한국통신	우체통 공중전화 booth,Box			전신주			
한국전력				전신주			
소방서							소화전
경찰서	교통신호등 교통표지판						
개인업체					승차권, 잡지, 신문판매대, 자동판매기, 복권판매소		

우리나라의 도로 관계법규에는 도로의 부속물에 대한 개념과 그 종류는 상세하게 명시되어 있으나, 타 공작물로 규정된 도로 시설물에 관해서는 그 개념이 모호할 뿐만 아니라 그 종류도 명시된 바가 없다. 위의 <표 7>는 도로의 부속물은 제외하고 시설물에 해당하는 것들을 대상으로 한 것이다.

경주시의 경우 도로장치물은 시청(건설과)에 도로계와 관리계가 있어, 유지, 관리를 담당하고 있다.

건설과 담당자에 의하면 관리계는 도로부지의 지상부 및 공간의 점용허가, 국유재산관리, 노상적치물, 노점상 단속, 용지보상 등의 업무를 관장하며 도로계는 시 외곽지구의 도로 및 교량사업의 계획 및 시행, 개설 및 유지관리, 가로등 관리, 도로표지판 설치 등이다. 여기에서 알 수 있듯이 가로장치물 관리에 대한 업무 분담이 명확하지 않다는 점을 지적할 수 있다.

따라서 가로시설물의 설치, 관리 및 기타 도로의 점용물에 대한 관리 업무를 분리, 독립시켜 전문 담당계를 두는 것이 바람직할 것으로 본다.

4. 경주 가로시설물의 문제점에 대한 분석

1) 우리나라 가로경관의 문제점

아름다운 거리를 걷는다는 것, 대단히 중요한 의미를 갖는다. 보행은 또한 인간의 역사상 가장 오래된 이동수단이였다. 교통수단의 발달로 비록 보행이 차지하는 비중은 갈수록 줄고 있지만, 모든 이동의 처음과 끝은 보행으로 이루어지며, 도시지역 내 모든 이동의 약 3분의 1이 보행에 의존하고 있다는 사실에서 알 수 있는 것처럼, 교통수단으로서 보행이 갖는 중요성은 지금도 결코 작지 않다. 도시에서 보행이 활성화되기 위해서는 보행에 대한 사람들의 마음과 의식도 중요하지만 보행환경 즉 가로경관이 잘 갖추어지는 것이 더욱 중요하다.

가로경관이 잘 갖추어져야 사람들이 걸으려는 마음을 갖게 되고, 걸음으로써 얻게 되는 보행편익을 실감하게 되어 보행이 더욱 장려되고 활성화될 수 있기 때문이다. 하지만 우리의 도시를 둘러보면 그 모습은 실망이다. 가로경관이란 단순히 물리적 환경만을 뜻하지 않고, 감각적이고 정신적인 환경까지를 포함한 총체적 환경이라 할 수 있다. 사람들로 하여금 즐겨 걷게 하기 위해서는 장애요소가 없는 쾌적한 보행시설을 갖추는 것뿐만 아니라

냄새와 소리, 분위기와 정취까지 고려하여 가로경관을 조성하고 가꾸어야 하기 때문이다.

(1) 가로를 위하지 않는 가로시설물

우리나라의 가로시설물들은 그 수를 채우는데 급급한 것이 가장 큰 문제이다. 보도 자체가 걸어 다니기 힘들게 만들어 진데다가 보도 위에 설치된 가로시설물들은 보행을 방해하고 있는 점도 심각한 문제이다.

보행자와 가로경관을 위해 꾸며진 시설물들 이외에도 전화부스, 자동판매기, 우체통, 전신주, 배전반 등의 시설물들이 보도 위 여기저기 아무렇게나 설치되어 가로경관을 저해하는 요소로 만들고 있다. 또한 상품이나 물건, 공사자재 등이 수시로 보도를 점유하여 가로경관을 해치고 있으며, 보도 밑에서나 인근 건물에서 보도로 향해 환기구를 설치한 경우도 적지 않아 보행자들의 눈살을 찌푸리게 만든다.

(2) 무분별하고 어지러운 간판

현재 우리나라의 간판은 세계 어느 나라에서도 쉽게 찾아볼 수 없을 정도로 무분별하고 다양한 간판들이 간판의 본질인 광고도 좋지만 법규를 어겨가면서 상업적인 이득을 위해 가로경관과 보행자에게 보행의 권리를 침해하는 정도에 이르렀다.

건물의 가로간판 및 돌출간판도 모자라서 건물의 유리면과 입간판 심지어는 풍선간판까지 등장하고 있는 실정이다. 거기다 불법 현수막과 입간판이 인도의 보행자의 통로를 막고 특정 상품을 홍보하는 조그마한 간판들 덕에 가로경관은 이미 그 모습을 상실하고 만다.

간판은 전달하고자하는 정보를 함축적으로 간직하면서 다중의 대중들에게 효과적으로 그 정보를 전달하려는데 그 목적이 있다. 하지만 이러한 무분별한 간판은 오히려 그 기능을 저해하며 어느 누구에게도 이익이 없는 딜레마에 빠져있는 상태이다. 간판의 기능적 특성을 살리고 가로경관도 살

릴 수 있는 창의적인 발상이 필요하다.



<그림 15> 가로경관을 위한 보도의 정비

(3) 보고 싶지도 걷기도 싫은 노면

노면은 가로경관을 구성하는 여러 가지 요소들 가운데 가장 기본이 되는 공간임에도 불구하고 우리의 노면은 시각적으로 획일화 되었으며 구조적으로 걸어 다니기 힘들게 만들어진 경우가 많다. 평탄하지 않고 심하게 기울었거나 단차가 있어 보행에 불편을 주는 노면, 보도블록 사이의 틈새가 커 하이힐을 신은 여성들을 긴장시키는 노면, 움푹 꺼져있거나 맨홀 등이 튀어나온 노면 등 이루 헤아릴 수 없을 만큼 많은 문제들을 드러내고 있다.

이러한 노면 위에서는 정상인들조차 걷는데 많은 어려움을 겪게 되고 휠체어, 유모차, 손수레와 같은 바퀴를 이용하는 사람들을 비롯해 노약자, 장애인, 유아를 동반한 사람들과 같은 보행약자들은 보행에 심각한 장애를 겪게 되고, 심지어는 이동이 불가능한 상황에 처하는 경우까지 있다.

(4) 건축물의 기본적인 모습

가로경관을 형성하는 가장 큰 부분인 건축물, 분명 건축물 하나하나는 그 형태가 아름다운 모습을 가지고 있는 부분도 있다. 하지만 그것들의 조화를 통해 이루어지는 경관은 엉망이다. 건축물의 형태, 높이, 색채 등이

선진국과 비교하면 부끄러울 정도이다. 가장 많은 부분인 만큼 시급한 대책이 필요하다.

(5) 보도 위 차량통행 및 주정차

요즈음 서울의 어느 곳을 가 보아도 보도 위에 주차한 차량들을 흔히 볼 수 있다. 이와 같은 보도 위 차량주차는 보도에 면한 대지의 건축선 후퇴부 전면공지를 주차장으로 이용하는 데에서 비롯되고 있다.

미관지구의 경우 현행 건축법규에서 건축선 후퇴부의 주차장 설치를 금지하고 있긴 하나 잘 지켜지지 않는 경우가 많으며, 미관지구가 아닌 곳은 건축선 후퇴부에 관한 아무런 규정이 없어 대지 내 주차장 설치가 여의치 않은 대부분의 중소형 건물들이 관행적으로 건축선을 후퇴하고 전면공지를 주차장으로 이용하고 있는 실정이다.

이로 인해 건축선 후퇴부에 주차한 차량이 보도까지 침범하고, 또 이곳에 주차하기 위해 드나드는 차량들이 보도 위를 통행하게 되며, 건축선 후퇴부가 아닌 보도 한 가운데에 주차하는 경우까지 발생하고 있다.

사유지와는 달리 공공 목적으로 쓰여야 할 공도(公道)가 사적으로 점유되고 있고, 가로경관을 크게 저해하고 있으며 차량으로부터 안전하게 보호받아야 할 보행자만의 공간이라 할 수 있는 인도(人道)까지 자동차의 통행 및 주정차 공간으로 빼앗기고 있는 현실은 시급히 개선되어야 한다.

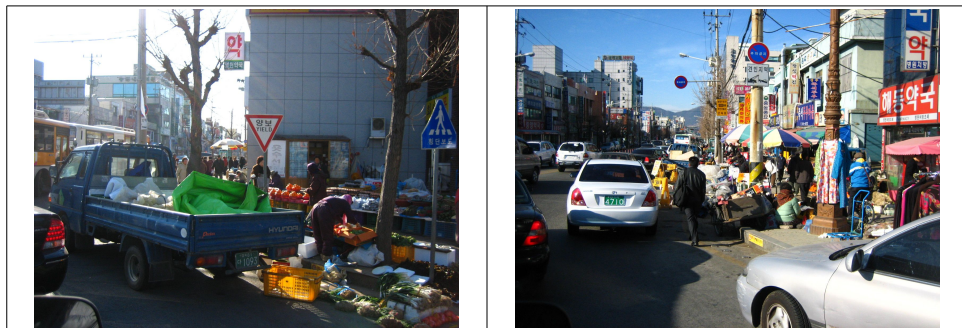


<그림 16> 차량의 보도침입

(6) 노점상들의 보도 침입

현재 우리나라의 도시 내 가로를 걷다보면 어디서든지 아주 손쉽게 노

점상들이 입지해 있는 것을 볼 수 있다. 이러한 노점상들은 가로경관을 저해하는 것은 물론 보행자들의 통행 불편 까지 야기한다. 이러한 노점상들에 의해 쓰레기 등의 문제로 주변 환경의 악화를 초래하고 있다. 현재 도로교통법 등 관계법령에 따르면 주민의 보행을 방해하는 어떤 장애물도 보도에 설치할 수 없으며 식품위생법과 소비자 보호법에 따르면 허가 없이 음식을 제조, 판매 할 수 없게 되어 있다.



<그림 17> 노점상에 의한 보도 침입

이러한 노점상을 두고 입장이 명백하게 나뉜다. 도시의 활력을 주며 상권을 지탱하는 하나의 축이고, 어렵게 살아가는 사람들의 생활의 터전이라는 긍정적인 입장과 본인의 입장처럼 가로경관을 악화하는 하나의 공해로 보는 입장이다. 두 입장 모두 설득력이 있기에 그만큼 해결이 어려운 것이 현실이다.

2) 국내 · 외 가로경관 사례

(1) 가로시설물

<인사동 거리>

우리 전통 문화를 쉽게 접할 수 있는 인사동거리는 그 지역의 상점이나

가게가 있는 것만으로도 인사동거리를 느낄 수가 있다. 더욱이 가로에 있는 전통시설물들은 인사동만의 아이덴티티를 부여하여 거리경관 전체의 질을 높이고 새로운 이미지를 창출하는 역할을 한다.



<그림 18> 인사동의 가로 시설물

(2) 간 판

대부분의 유럽 국가들은 간판에 대한 규제가 명확하다. 영국, 프랑스, 스위스 등 건축물의 형태를 최대한 보호하며 간판의 주요목적인 알림의 기능보다는 가로의 특징을 최대한 보호함을 목적으로 간판을 규제한다. 사진과 같이 간판이 건물과 어우러져 상가라는 느낌을 주지 않는다. 그렇다고 상업의 매출이 떨어지는 것도 아니다. 거리 전체의 아름다운 경관은 오히려 사람의 이동을 갖게 하며 이에 매출은 자연히 증가하게 된다. 바람직한 간판 문화의 모습이다.

<영국>

로마인들의 요새축성법 등이 영향을 미친 영국 도시의 표정들은 공간의 scale, 구조 등에 로마풍이 많이 남아 있다. 간판에 있어서도 그러한 풍습 등이 그대로 있는 것을 볼 수 있다. 중세기 이후 상업 활동이 활발하여 지고, 영국 독자적인 건축술이 개발되면서 간판도 새롭게 변모되어 갔다.

유럽대륙의 간판전형은 단철을 소재로 한 입체적인 것으로서 장식성이

강하고 둘레 테두리는 중후한 것이지만, 영국의 간판은 나무 판넬에 페인트로 그린 평면적인 것이기 때문에 지지체나 프레임의 장식이 없다. 유럽 대륙이 공예의 미를 본령으로 하는데 비해 영국의 간판은 어려운 공예적인 기술을 필요로 하지 않는 대신 자유로운 색채, 회화적인 전개가 요구되었고 소박하다. 또한 풍자, 넌센스한 간판도 있다. 따라서 모티브로서는 왕실의 문장, 동물, 여행, 직업, 스포츠, 종교제전, 유명인, 농담, 진기한 것 등을 소재로 하고 있다.



<그림 19> 영국 런던의 간판에 의한 가로경관

<프랑스>

파리는 국제적 도시로서의 역사가 길고 세계문화의 중심지의 하나로서 존재하고 있다. 파리는 지리적으로도 세계 교통의 중심점에 위치하고, 문화적, 역사적인 존재가치에서 유럽관광은 물론 세계관광에서도 빼놓을 수 없는 존재라고 할 수 있다. 또 회화사상에서도 중요한 위치를 차지하고 있는 나라이기도 하며 국제적 인종의 집합장소로서도 유명하다.

따라서 각종 문화와 풍속이 혼입된 상태에 있으며 유행의 세계적 중심지이다. 파리의 간판은 이러한 국제적 도시로서의 성격 때문에 각종의 잡다한 요소를 가지고 있어서 무국적적인 감이 없지 않으나 몇 개의 계통은 지적할 수가 있다. 우선 거리의 역사적인 고풍으로서 클래식하게 디자인된 향토 요리점인 레스토랑 간판, 지방특산품을 파는 식료품점 등에서 파리의 면모를 발견할 수가 있다.

풍속문화의 새로운 경향을 표현한 간판으로서는 펍(Pub)이라고 부르는 영국전통의 술집이 있는데 본질적으로는 영국의 것과 다르다. 프랑스 초기 간판으로서 장화점, 열쇠점이 있는데 전자는 「골드니에」라고 불리우는 중세기 구두점을 대표하는 간판으로서, 지금도 빨강, 노랑의 장화가 파리의 여기저기에 걸려있는 것을 볼 수 있다. 후자는 열쇠점을 대표하는 간판으로서 열쇠의 도안이 표현되어 있고 옛날 서구사회에서는 꼭 필요한 작업으로서 긴 역사를 가지고 있기 때문에 현재에도 도시, 시골 할 것 없이 유럽 전역에서 애용되고 있다.

그 외 말고기점, 소고기, 돼지고기, 닭고기의 간판이 보이는데, 특히 말고기점은 빨강색을 칠한 점두의 위에 금색으로 말의 머리를 그려 넣은 것을 볼 수 있다.



<그림 20> 프랑스 상제리의 간판에 의한 가로경관

<스위스>

스위스에는 모국어 없이 독일어를 제일 많이 쓰며, 그 다음이 프랑스어를 쓴다. 그리고 알프스 남부는 이탈리아어, 동부의 오스트리아 부근에는 라틴어와 이탈리아어가 혼합된 로만어를 사용하고 있다. 전설의 영웅 「윌리엄·텔」의 나라이기도 한 스위스는 중세의 분위기가 물씬 풍기는 로컬한 색조를 가지고 있는 마을도 있으며, 주리히(Zurich)공항의 실내장식, 안내판 등은 기능적이고 현대적인 아름다움이 있어 보인다. 시가의 포스타, 열

차, 전차의 중심부에 전통적인 싸인(Sign)은 특히 눈길을 끈다.



<그림 21> 스위스와 체코의 간판에 의한 가로경관

<미국>

미국의 간판은 크게 두 가지로 나눌 수 있는데, 하나는 유럽풍의 클래식한 것과 또 하나는 라스베이거스에서 볼 수 있는 팝 아트(Pop Art) 적인 것이 있다. 전자는 미국사람들의 대부분이 유럽에서 이민 왔기 때문에 유럽의 전통적인 기술과 디자인 감각으로서 제작된 목판에 그림이나 글자로 표현된 것, 또는 철의 소재가 대부분이고, 프라스틱, 염화비닐, 화학제품으로 된 것이 많다.

유럽의 간판과 비교한다면 큰 다른 점은 유럽의 간판은 건물의 밑 부분에 부착되어 있는 것에 반하여, 미국은 토지에 여유가 있고 도로의 폭이 넓기 때문인지는 몰라도 집 앞의 도로 끝에 대를 높이 세우고 그곳에 간판을 설치하고 있는 것이 많이 보인다. 태양을 테마로 한 것을 보면, 유럽의 태양은 의인화된 태양이 많지만, 미국의 태양은 자연현상의 태양이 많다, 마지막으로 대도시의 경우에 벽그림(Wall Painting)을 사용하고 있는 것을 많이 볼 수 있으며 문자는 「알베티카」(Albertica)체라는 가독성과 판독성이 높은 간결한 문자를 많이 사용하고 있다.



<그림 22> 미국의 간판에 의한 가로경관

3) 경주 가로시설물의 경관적 문제점

기존 가로시설물의 상태는 한마디로 도시인의 생활양식의 변화에 부응하지 못한 임기응변식 해결방안들의 조잡한 집적이라 할 수 있다.

가로시설물은 공공환경에 속하는 것으로서 도시환경에 있어 경관에 대한 관심이 새로워지고 있는 이때 그 역할은 더욱 중요하다고 본다. 그러나 여기에 따르지 못하는 경주시 가로시설물의 문제점을 살펴보면 체계화된 계획방안의 부재와 설치 및 유지·관리의 주체가 각각이어서, 제각기 필요에 따라 마구 설치되고 있는 점이다. 또, 지나치게 자동차 우선으로 과잉 설치됨으로 인하여 전신주에 의한 수직적 경관과 점적, 선적경관 요인의 무질서를 초래하고 있으며 도시경관에 있어서 중요한 요인으로 작용하는 Skyline에 대한 분석도 전혀 고려되지 않은 부분도 큰 문제점으로 볼 수 있다.

4) 경주 가로시설물의 Design상의 문제점

가로시설물은 옥외공간의 이용자와 직접적인 관계를 가지나 이러한 이용자의 이용행태가 고려되지 않은 채 Design되고 위치되고 있으며 주위 가로경관과는 시각적으로도 전혀 조화되지 못한 경우가 많다.

경주시 가로시설물의 종류는 다른 도시에 비해서 얼마 되지 않지만 각 종류마다 제각기 다른 형태로 Design되어 있으며, 특히 가로별 특성이나 고도의 분위기를 연출할 수 있는 장치물이 설계·설치되어야 함에도 불구하고 조잡한 색채나 디자인된 장치물들이 많다.

버스승강장의 지붕모양도 어느 도시에서나 볼 수 있는 철골조에 원색의 합성비닐 차양막을 씌워 고도경관을 해치고 있다. 또 시외버스, 택시 승강장의 기둥과 지붕은 규격과 비례가 맞지 않아 불안스러워 보이며 디자인상의 문제도 지적된다.

그리고 재떨이 휴지통은 신라 토기를 본떠서 Design된 것도 있으나, 일부는 아직도 철제의 원통형이 많고 청결함이 없어서 도시미관을 흐리게 하고 있다.

5) 경주 가로시설물의 이용상 문제점

가로시설물의 가장 큰 문제점은 보도 자체가 걸어 다니기 힘들게 만들어 진데다가 보도 위에 보행자를 위해 설치된 수많은 가로시설물 등이 오히려 보행을 방해하고 있는 점도 심각한 보행환경 문제 가운데 하나이다.

도시가로의 시설물들은 보행인의 시계에 제일 먼저 들어오는 객체로써 중요한 경관구성요소인데 ‘고압위협’이라고 쓴 변압기는 보행인으로 하여금 아찔한 감까지 갖게 하며 전선으로 인한 가로수의 수형은 경관의 전이적인 역할을 하기에는 힘들며 생태적으로 수형을 극도로 한정시켜 잎이 떨어진

겨울의 형상은 경관의 미를 해치고 있다. 시설물의 천편일률적인 배치와 독자성이 없는 미는 도시공간의 명료성마저 상실하게 하고 있다.

육교나 지하도 입구가 보도 위에 설치될 경우 보도의 대부분을 점유하게 되어 보행자들은 좁은 틈새로 지나가야 하고, 전화 부스, 판매기, 우체통, 전신주, 쓰레기통, 배전반 등의 시설물 등은 보도 위 여기저기 아무렇게나 설치되어 보도를 장애물 경기장으로 만들고 있다. 시설물에 대한 미적관리가 절실히 필요하나 관철되지 못하고 있는 것이 현실이다. 보도 밑에서나 인근 건물에서 보도로 향해 환기구를 설치한 경우도 적지 않아 보행자들의 장애물 경기를 더욱 고달프게 만들고 있다.

그밖에 문제로는 가로시설물의 관리체계가 명확하지 않다는 점을 들 수 있다. 위에서 보았듯이 건축과에 도로계와 관리계가 업무 분담이 뚜렷이 되어 있지 않고, 교통표지판과 교통신호등의 경우 설치하는 도로계에서, 관리하는 경찰서에서 하고 있는 것도 체계상의 문제라 할 수 있다.

그 외에도 자전거 보관대와 재떨이, 휴지통도 상가 업체에 제작케 하여 인도에 설치했다가 노상적치물 단속으로 철거한 것도 한 예이다. 또, 밴덜리즘(Vandalism)에 의하여 파손되는 시설물에 대해서 수리 및 관리가 잘 안되어 이용자들의 불편은 물론 도시 이미지를 떨어뜨리고 있다.

IV. 경주 가로시설물의 개선방안

1. 종류 및 분석체계적인 면

경주시의 가로시설물 종류는 파악된 자료가 없어 정확한 숫자는 말 할 수 없으나 논자가 조사한 바로는 약19개의 종류로 나타났다. 여기서 알 수 있듯이 기존 장치물의 종류에 있어 다양하지 못할 뿐 아니라 특히 경주는 타 도시에 비해서 많이 빈약함을 알 수 있다.

기존의 것과 더불어 보완되어야 할 필요가 있는 것들을 간단히 예를 들면 음료수대, 벤치, 퍼골라, 노상천막(Canopy), 시각대상이 될 수 있는 오브제(Object)등이다. 옥외공간에 대한 관심이 새로워지고 노상에서의 이용자의 요구도가 그 만큼 다양해짐에 따라서 좀 더 도로 공간이용, 특히 보행자공간의 이용에 적극성(Positivity)을 더해 줄 수 있는 장치물이 보충되어야 함이 마땅하다.

가로시설물들은 도시 내에서 어떠한 요소도 그 개별적으로 핵심이 될 수 없으며, 다만 그것들의 상호작용이 바로 질서가 된다. 그러기 위해서는 승강장 주변에 간이 벤치와 휴지통, 재떨이, 음료수대등이 설치되어야 바람직하다고 본다.

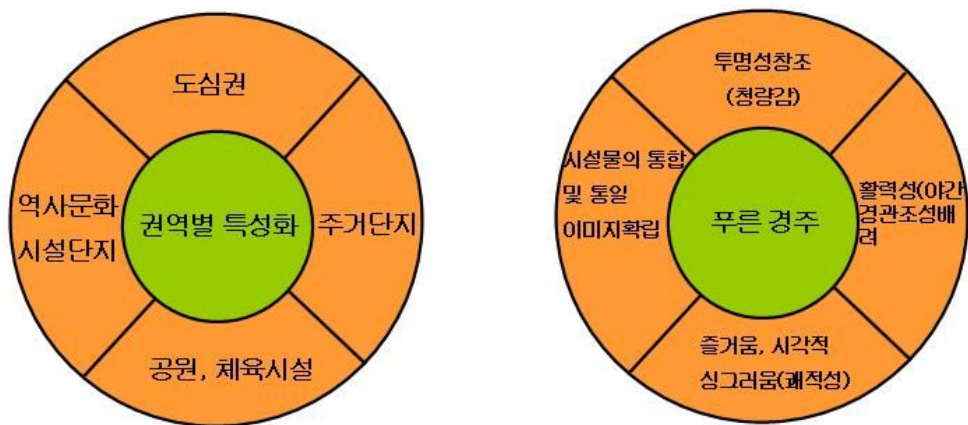


<그림 28> 경주시 가로시설물 이미지 통합계획

2. 관리체계적인 면

가로시설물은 앞서도 언급한 바 있듯이 비교적 소규모의 구조물들이 광범위하게 매우 많은 숫자로 나타난다는 특성을 갖고 있다. 도시인의 생활양식의 변화에 따라 새로운 장치물들이 출현하기도 하고, 기존의 장치물들이 변형되기도 한다. 이런 가로시설물에 대한 설치·관리체계의 확립이야 말로 그것들의 합목적적인 계획과 설계 및 배치에 있어 중요 과제라 할 수 있으며 이러한 체계의 확립은 일종의 제도적 장치의 정비를 통해서 가능할 것으로 보인다. 그러기 위해서는 앞에서 살펴본바 직접적인 관계법규가 보충되어야 함은 물론, 도시환경의 정비를 담당하는 경주시 담당은 이러한 가로시설물에 대한 관심을 새로이 하여 좀 더 상위의 정책결정과정에서부터 가로환경, 나아가서는 도시환경에 있어 중요한 요소의 하나인 가로시설물에 대한 관리체계를 확립해야 함이 급선무인 듯하다.

더구나 경주는 천년의 고도로서 역사경관을 보존함에 있어 가로시설물의 관리체계를 명확히 하여 정비·관리함으로써 고도의 이미지를 한층 더 높일 수 있을 것이다.



<그림 29> 푸른경주의 이미지

3. 문제점에 대한 개선방안 제시

가로시설물과 관련된 제반 문제에 대한 방안들을 몇 가지 단계별로 모색해 보기로 하고, 우선 정책적인 측면에서의 방안을 생각해 보면 다음과 같다.

첫째, 관련 법규에 있어 가로시설물에 대한 개념과 그 내용을 명확히 해 줌으로써 가로시설물의 관리체계를 정비할 수 있는 근거를 제공하도록 해야 한다.

둘째, 정책적인 차원에서 보행자 공간을 확보하도록 한다. 아무리 훌륭한 장치물들이 설계되고 개발되어도 그것들이 설치되어 제 기능을 발휘할 수 있는 공간이 없으면 아무런 소용이 없게 되는 것이다. 잘 계획된 보행자 공간과 그것의 가로시설물들이 조화 있게 연출해내는 장소성(Sense of place)도 보행자도로 자체가 충분한 수용능력을 가질 때만이 가능한 것이다. 경주시 간선도로의 경우 보행자 공간 즉, 인도의 폭이 3.5m 내외로써 협소하며, 더구나 도심부의 중심가로는 보차로의 구분이 없어 보행자와 차량 통행에 오히려 가로시설물이 불편을 초래하는 경우도 있다. 이런 문제 해결을 위해 시내 중심가로(북정로, 황성로, 중앙로, 봉황로, 원화로)는 단계적으로 보행자 전용화 하여 연결성 있는 보행자 공간의 체계를 형성하도록 하는 것이 바람직하다.

셋째, 관리체계를 확립하고 유기적인 유지·관리체계를 형성하기 위해서는 도로를 관리하는 행정부서의 업무 체계를 합리화함으로써 도시 환경적 측면에서 가로시설물들이 관리될 수 있어야 함은 물론이다.

한편, 도로환경의 질적인 면에서의 정비를 겸한 관리체계의 한 방안으로써 상업적인 프로퍼갠더(Propaganda)의 목적으로 설치된 수많은 불법 도로점용물들에 대한 정비 안을 마련하여 표준화를 통한 양성화를 시도하고 가로의 관리구간을 설정하여 민간주도의 지속적인 관리체계를 정립하는 방안도 생각될 수 있겠다.

그 다음 계획의 관점에 있어서 방안으로는 복합적이고 다원적인 가로시설물들의 특성을 고려, 보다 체계적인 표준화된 「프로그램」의 수립이 급선무라 하겠는데 가로의 아이덴티티(Identity)를 제고하고 도시환경의 질을 높이는데 기여 할 수 있는 「프로그램」 개발이 바람직하며, 이러한 「프로그램」의 근거가 될 수 있는 계획기준의 마련이 선행되어야 한다.

설계 및 배치의 문제에 있어서는 우선 가로장치물 전반에 걸친 설계 및 배치에 있어서 기준을 마련하고 각 도시별 혹은 한 도시 내의 각 지역별로 특성화되고 가로시설물의 「패턴」을 설정해 주어서 그러한 가로시설물을 통해 가로 및 지역의 특성이 두드러질 수 있도록 하는 것이 좋겠다. 또한, 각종 가로시설물을 제작·공급하는 업자들에 대한 교육을 통하여 좀 더 질 높은 「디자인」과 환경의 질을 고려한 위치 등을 유도하는 것도 현실적인 한 방법이라 할 수 있다.

VI. 결 론

본 연구에서 살펴보았듯이 가로시설물은 도시인의 생활 활동에 직접적이고도 밀접한 접촉을 가지며, 가로경관의 동질성(Identity)제고에 기여하고 기능적이면서도 상징적인 이미지를 제공하게 됨으로써 도시환경의 질을 향상시키고 가로공간의 이미지어빌리티(Imageability)를 높이는데 큰 기여를 함을 알 수 있다.

이렇게 가로시설물이 제 기능을 원만히 수행하기 위해서는 앞장에서 논술한 문제점에 대한 개선방안이 무리 없이 점차적으로 시행되어야 한다고 본다.

그 개선방안에 대해서 요약하면

첫째, 시 당국에서 가로시설물의 관계법규를 정함으로써 관리체계를 정비할 수 있는 근거를 마련하여야 한다.

둘째, 정책적인 차원에서 협소한 보행자 공간을 확보하고 보행자 전용도로를 점차 확대해 나가야한다.

셋째, 관리체계를 확립하고 유기적인 유지·관리체계를 형성하기 위해 도로를 관리하는 행정부서의 업무체계를 합리화 한다.

넷째, 가로시설물 계획의 체계적이고 표준화된 「프로그램」수립이 급선무이다. 다섯째, 가로시설물의 질 높은 「디자인」과 환경의 질을 고려한 배치이다. 마지막으로 시 당국에서의 가로시설물관리에 대한 지대한 관심과 시설물을 아껴 쓰는 시민들의 시민정신 함양이 중요하다고 본다.

또한 가로환경시설물의 도로 교통시설(교통 표지판, 버스정차장 등)과 가로광고판, 인도포장 요소 등이 도시경관에 미치는 중요한 역할을 하므로 가로경관 계획시에 이러한 요소들이 서로 조화를 이루어야 한다고 생각된다.

도시경관은 도시를 형성하는 요소가 완전히 독립과 개별적인 아름다움이 있어서 좋은 것이 아니라 서로 얹혀서 조화를 이룰 때 우수한 경관을 연출할 수 있다. 경주는 역사문화도시라는 차원에서 문화유적지 주변은 역사환경의 보호를 염두에 두면서 주변경관과 어울리는 가로시설물을 정비하여야 할 것이다.

본 연구의 결과는 경주 도시민의 삶의 질 향상과 도시 정체성 제고 맥락에서 경주 가로시설물에 대한 총체적 고려에 대한 인식의 전환은 물론이고 거시적인 맥락에서의 가로시설물의 체계적인 정비의 필요성이 대두되고 있음을 보여주고 있다. 또한 이러한 가로시설물 계획의 체계적인 틀 속에서 인공적 경관요소로서의 건축물 요소는 물론 개개의 가로환경 시설에 대한 디자인에 대한 세심한 배려와 함께 특히, 이들 요소에 대한 전문가에 의한 심도 있는 경관심의를 필요성이 요청되고 있다.

이렇게 개선됨으로써 경주시의 가로환경개선과 도시의 질을 향상시키고 시민의 불편을 없애주며 경주를 찾아오는 국내·외 관광객들에게 편익을 제공해 줄 수 있다. 더 나아가 세계적인 역사문화도시 조성과 함께 천년 고도의 이미지를 역사경관과 함께 한층 더 높일 수 있을 것이다.

가로시설물의 계획, 설계 및 배치의 기준을 마련하기 위해서는 추후 더욱 세부적이고 체계적인 물리적 현황 및 이용자 행태의 분석이 행해져야 할 것이고, 새롭게 쾌적한 가로환경의 조성을 위해 더 많은 실험적이고 구체적인 연구가 있어야 할 것임을 덧붙여 둔다.

참 고 문 헌

- 강병기, 김원, 이종익, 도시론, 법문사, 1981.
- 강홍빈 외 다수, 테헤란로 도시설계, 서울대환경계획연구소, 1984.
- 건설부, 조경설계기준, 1976.
- 고성종·고필종 공저, 도시와 환경디자인, 미진사, 1992,
- 곽대응, 스트리트휘니쳐, 꾸밈, 제4호, 1979.
- 권원용 외 다수, 도시설계 I: 범위와 지침에 관한 연구, 국토개발연구원, 1982
- 김기호, 도시경관계획의 방향, 대한건축학회지 건축 제 36권 제 1회, 1992.
- 김상근, 가로시설물 형태와 환경과의 관계 연구, 제주관광대학논문집, 제5권, 1999.
- 김한배, 우리도시의 얼굴찾기, 업미술대학원 석사학위논문, 태림문화사, 1998, pp. 200~234.
- 대한국토계획학회, 도시의 계획과 관리, 집문당, 1987.
- 박규현, 도시미관 및 환경정비 현황분석과 개선방안, 대구직할시 시정연구 6호, 1986.
- 박도향, 실용 색채학, 이우출판사, 1977.
- 박창수, 관광도시 경주시의 교통현황 및 개선방안, 경주지역발전협의회 경주연구 제11집, 2002.
- 신상섭, 노재현, 경관정체성 향상을 위한 전주팔경의 해석에 관한 연구, 한국조경학회지, 1999.
- 엄봉훈, 도시 가로장치물에 관한 연구, 효성여대 논문집 제25집, 1982.
- 우영희, 도심부 가로의 가로장치물 배치에 관한 연구, 서울대 환경대학원 석사논문, 1985.
- 윤정섭, 신편 도시계획, 문운당, 1986.
- 이나영, 도심지 가로환경시설물 디자인의 개선방향 연구, 경희대학교 석사

- 학위논문, 2002.
- 이범재, 김병택역, 외부환경디자인, 기문당, 1984.
- 이성옥, 한국의 도시개발 개발수법의 개선방향, 동명사, 1989.
- 이용구, 보행자전용도로의 계획과 설계, 한국토지개발공사
- 이운섭역, 도시디자인 기법, 국제, 1984.
- 이재익, 도시가로경관의 이미지 동질화를 위한 환경설계적 고찰, 한국조경
학회지 제13권 1호, 1985.
- 이진민, 공공환경 디자인론, 중앙M&B, 1998.
- 장태현, 도시환경 구성요소로서의 가로시설물 디자인 시스템에 관한 연구,
홍대 산업미술대학원 석사논문, 1980.
- 정하선, 도시공간 정비를 위한 가로조경의 연구, 홍익대학교 산업미술대학
원 석사학위논문, 1973.
- 정현, 경주시 도시개발 방향 고찰, 경주지역발전협의회 경주연구 제11집,
2002.
- 조국영, 가로조경에 관한 연구, 홍대 산업미술대학원 석사논문, 1980.
- 최재영, 도시가로장치물의 관리체계 및 개선방안에 관한 연구, 대한국토·
도시계획학회지 「국토계획」 제25권 제3호, 1990, 11. p. 45.
- 최재영, 경주의 문화관광도시 활성화를 위한 도시경관의 개선방안에 관한
연구, 경주대학교 논문집 제9권.
- 최재영, 경주시 가로수 현황과 개선방안에 관한 연구, 경주지역발전협의회
경주연구 제6집, 1996.
- 하경희, 도시환경디자인에 있어서의 공공공간의 환경이미지 아이덴티피케
이션에 관한 연구, 국민대학교 석사학위논문, 1997.
- 한국조경학회, 조경관리학, 문운당, 1990.
- 한국토지개발공사, 신도시의 조경설계, 1997.
- Alexander, Chistopher., A City is not a Tree, John Grbree(ed),
Surviving the City, Balentine Books, N.Y. 1973.

Bernard Rudof, Streets for people, (Double day & Co), 1969, p. 103.

Cullen, Gordon., Townscape, the Architecture Press, London 1968.

Eckbo, Garrett., the Landscape We See, McGraw-Hill Book Co., 1964.

Eckbo, Garrett., Urban Landscape Design, McGraw-Hill Book Co., 1964.

Harold L. Malt, Furnishing the City, McGraw-Hill, 1970, p. 60.

Jane, Jacobs., The Death and Life of Great American Cities, N. Y., 1961.

K. Lynch, The Image of the City, The M.I.T. Press. 1974.

Rappoport, Amos., Human Aspects of Urban Form Pergamon Press. Oxford, 1977.

Robert Brambilla, Gianni Longo, for Pedestrianonly, Whitney library of Design, N. Y. 1977.

Rubenstein, Harbey., M. Central City Malls, John Wiley and Sons, N.Y. 1978.

Tandy, Cliff., Handbook of Urban Environment, The Architectural Press. London. 1973.

A Study on the Situation and Improvement Directions of Urban Street Furniture

- The Case of the Gyeongju main street -

Choo, Myung Soo

Department of Urban Engineering
The Graduate School
Gyeongju University

(Supervised by Professor Jung, Hyun)

Abstract

Design and management furnishings for a pedestrian area should be approached in the context of both the comprehensive urban context of the pedestrian and specific streets where the furnishings are to be used.

The review of general studies and methodology of design and management was carried out to obtain this purpose.

For the better street environment by furnishing the pedestrian area, following alternative measures are proposed.

1. The related laws and regulations should be reinforced to offer a footing for reorganization of management system.

2. To formulate a well organized management system, reconciliation between public administration and private hands is required.

3. Establishing a standardized program for street furniture planning is the most important matter requiring immediate attention. The program will be better if has well organized hierarchial structure.