

소도읍 중심가로 활성화를 위한 보행환경 개선에 관한 연구 -홍성군 광천읍 '광천로'를 중심으로-

유선문¹, 양상현^{1*}
¹순천향대학교 공과대학 건축학과

A study on the Pedestrian Environment Improvement for the Small Town Main Street Revitalization -Focusing on 'Gwangcheon Main Street' in Hongseong County-

Sunmoon Yu¹ and Sanghyun Yang^{1*}

¹Department of Architecture, Soonchunhyang University

요약 이 연구는 광천소도읍의 중심가로인 '광천로'에서 이루어진 도시계획 도로 개설 및 가로 환경개선 사업에 현황과 그 결과를 분석하고, 침체된 소도읍 중심가로의 보행환경 개선을 위한 기본적인 계획 방향을 제시하고자 하였다. 대상 가로인 광천로에 대한 현장조사 및 이용자 인터뷰를 통하여, 장애물로 인한 보행로의 협소, 불법광고시설물로 인한 미관훼손 등이 문제점으로 파악되었다. 보행환경 개선을 통한 중심가로 활성화를 위해서는 첫째, 보행자 중심의 가로환경 구축, 둘째, 가로 경관 개선, 셋째, 보행 친화적 상가 계획 그리고 마지막으로 지역 개발요소와의 연계를 통한 가로의 계획이 필요하다.

Abstract The purpose of this research is to suggest the direction of basic plan for vitalizing community center street which is stagnant by analyzing current state and results of urban design road in 'Gwangcheonro', a center of Gwangcheon community, and street environment improvement and seeking the measures of improvement. Through the on-the-site inspection and user interview of objective street, the problems were grasped to be narrowly walking road by obstacles, appearance damage by illegal advertisement facility, etc. To vitalize there as a main street for the improvement of walking environment, first is to establish street environment focusing on pedestrians, second is to improve street landscape, third is to design walking-friendly commercial complex and the final is to design street with factors through the relation with regional development factors.

Key Words : Improvement of pedestrian walking environment, Small town main Street, 'Gwangcheon', Street revitalization

1. 서론

1.1 연구의 목적

소도읍은 국토정주체계상 최하위 단위의 도시로서 전통적으로 농·어촌 지역의 중심지인 동시에 이를 상위의 도시들과 연결하는 역할을 수행하여 왔다. 1960년대 이후 급속한 도시화를 거치며 소도읍 배후 농·어촌지역의

쇠퇴가 심화되었고 이는 지역의 경제, 사회, 문화적 중심 기능을 맡아 온 소도읍의 지속적인 퇴행을 초래했다.

그러나 대도시 중심의 국토이용이 한계에 다다른 현재, 다시 농·어촌에 주목하여 지역민의 삶의 질을 높이고, 소도읍의 정주환경을 새롭게 정비할 필요성이 제기되고 있다.

이러한 인식에 따라 정부에서도 2001년, 「지방소도읍

본 연구는 순천향대학교 학술연구비 지원으로 수행하였음

*Corresponding Author : Sanghyun Yang(Soonchunhyang Univ.)

Tel: +82-41-530-1349 email: sonamu@sch.ac.kr

Received November 11, 2013

Revised February 4, 2014

Accepted April 10, 2014

육성지원법」을 제정하여 소도읍이 안정적으로 발전할 수 있는 제도적 기반을 마련하고자 하였다. 이를 통하여 지역 간의 건전한 경쟁을 거쳐 우수한 계획을 공모하는 「상향식 공모제」를 실시하고 개발 잠재력이 높은 지역을 선정하여 사업비를 집중하는 방식으로 소도읍의 활성화가 추진되어 왔다[1].

그러나 많은 소도읍의 주거환경 개선 사업에서 도시의 성장기에 입안된 과거의 도시계획을 바탕으로 가로정비와 도로확장이 이루어지고 있어 변화된 농·어촌 지역 거점의 정주환경 정비라는 목적과는 거리가 먼 결과를 낳고 있다.

이에 따라 본 연구에서는 최근 소도읍 중심 가로정비 사업이 시행된 광천 지역의 사례를 중심으로, 가로 환경 조사 및 현황 분석을 통하여 문제점을 도출하고 그 중심가로를 보행 친화적 환경으로 개선하여 소도읍 활성화에 기여할 수 있는 방안을 모색하고자 한다.

1.2 연구의 방법 및 절차

본 연구는 근래에 이르기까지 충청남도의 대표적인 상업도시 중 하나였던 홍성군 광천읍내의 시가지 중심가로를 대상으로 하였다. 그 공간적 범위로는 2008년 '소도읍육성사업'의 주거환경개선사업으로, 계획도로 확포장과 가로정비사업이 시행, 완료된 '광천로' 일대를 선정하였다. 현재 광천읍사무소에서부터 광천교삼거리까지에 이르는 약 400m 구간이 여기에 해당한다.

연구의 진행을 위해 먼저 소도읍에 대한 개괄적인 이론을 고찰하고 연구대상인 광천로에 대한 가로 환경 조사와 분석을 수행하였다. 이를 위해 John J. Fruin[2]이 내세운 바람직한 보행공간의 요건, 서울시 보행환경 기본계획[3]에서 제시된, '걷고 싶은 서울 만들기'를 위해 가로가 갖추어야 할 지표, 한국토지개발공사에서 연구된 보행자전용도로 설계를 위한 요건[4] 등과 같은 선행 연구를 검토하여 본 연구에 적용될 바람직한 소도읍 보행 환경이 갖추어야 할 기본 요소로서 편의성, 안정성, 쾌적성, 연결성, 심미성 등의 5개 지표를 선정하였다.

이를 바탕으로 대상가로의 실측 및 현황조사, 이용자 인터뷰가 진행되었고 그 결과를 정리, 분석하였다. 이상에서 발견된 문제점을 개선할 수 있는 보행환경 개선 및 가로 활성화 방안을 도출하는 것으로 연구가 진행되었다.

2. 대상지의 보행환경 현황 및 분석

2.1 대상지 개요

충남 홍성군 광천읍은 개항 이후 충청도 서해안에서 대표적인 전통 장시가 열리는 곳으로, 내포 지역의 경제와 교통의 중심지로 자리 잡아왔다. 특히 지금의 광천로 일대는 광천장이 열리던 곳과 인접해 있었으며, 1931년 장항선 철도의 개통으로 바다에서 내륙으로 이동하는 물자의 수송 거점으로서의 역할도 맡게 되었다. 일제강점기에 광천로에는 일본식 건물이 잇따라 신축되었으며 이후 가로확장을 거치며 이 지역의 중심가로서 역할도 수행하게 되었다. 1970년대 이후 해상에서 육상으로 교통체계의 중심이 전환되면서 광천지역의 쇠퇴가 시작되었으며, 농·어촌 지역의 퇴행으로 광천로의 역할도 축소되었다. 이후 큰 변화의 계기를 찾지 못한 채 가로변 건물의 노후화와 유동인구 감소로 인하여 도시의 활력이 현저히 떨어지게 되었다. 그러나 여전히 광천로는 상업 및 지역 편의시설이 상대적으로 집중되어 있으며, 시장과 인접해 있어 이 지역의 중심가로로 기능하고 있다. 이러한 상황에서 광천읍이 2008년 '소도읍 육성 사업'에 선정됨으로써 2009부터 2013까지 총 164억원의 사업비가 이 지역에 투입되었다. 주거환경개선사업의 일환으로 도시계획도로가 확포장되고 가로환경 정비에 따라 상당수의 가로변 건물이 신축되어 보행로가 새롭게 개설된 바, 이제 그 결과에 대한 분석과 평가가 요구되고 있다.

2.2 광천로 현황의 분석과 평가

이 장에서는 앞선 연구를 통해 선정된 5개의 지표를 바탕으로 대상지 광천로의 현황에 대한 분석과 이에 따른 평가를 시행하였다. 주요 조사는 2012년~2013년 상반기 중 실시되었다.

2.2.1 편의성

1) 가로시설물

대상 가로에서는 블라드(Bollard), 가로등, 변압기, 택시정류장, 공중전화 부스, 화단, 관광안내표지목 등의 시설물이 조사되었다.

각 시설물의 현황을 보면, 먼저 블라드는 전 구간에 걸쳐 설치되어 있었는데, Table 1에서 보이는 바와 같이 1단계 구간의 블라드는 금속 기둥에 고무가 덧씌워진 형태로, 보도 바닥에 볼트를 조이는 방식으로 2단계 구간은

[Table 1] The object of a study and the Urban Planning road expansion business summary

	<p>Site</p>	<p>Sinjin-ri, Gwangcheon-eup, Hongseong-gun, Chungcheongnam-do, Korea ~ Gwangcheon-ri</p> <ul style="list-style-type: none"> The Urban Planning road network establishment business <ul style="list-style-type: none"> Step 1 : project completion in 2008.(79billion) <ul style="list-style-type: none"> Gwangcheon Ogeori~Gwang cheongyo Samgeori 200m Step 2 : project completion in 2012.(20billion) <ul style="list-style-type: none"> Gwangcheon town office~Gwang cheon Ogeori 200m The small town promotion project <ul style="list-style-type: none"> Step 3 : scheduled for completion in 2014.(57billion) <ul style="list-style-type: none"> Gwangcheongyo Samgeor~Gwang cheon Bus Terminal 300m
--	-------------	--

단단한 석재 기둥을 보도에 묻는 방식으로 설치되었다. 변압기는 광천교삼거리~광천오거리에 있으며, 화단은 오거리의 가로변 모퉁이에만 설치되어 있다. 관광안내 표지목은 전 구간에 걸쳐 5개가 설치되어 광천 주변의 관광지를 안내하는 기능을 맡고 있다. 현황조사를 통해 광천오거리에 위치한 공중전화 부스와 1단계 구간에 설치된 블라드 등 일부 시설물이 파손되어 유지 관리가 필요한 것으로 나타났다. 또한 가로시설물로서 벤치, 우체통, 쓰레기통 등이 한 곳에도 설치되어 있지 않아 보행 및 생활의 편의성을 떨어뜨리고 있었다.



[Fig. 1] Street furnitures
 (a)Phone booth, (b)Transformers, (c)Taxi stand, (d)Bollard, (e)Flower bed, (f)Tourist information signs

2) 노상적치물

대상 가로의 노상적치물은 자전거, 가판대, 입식광고물, 배달용 오토바이, 생활 쓰레기 등으로 나타났다. 가판대와 입식광고물, 배달용 오토바이 등은 광천오거리를 중심으로 그 가까이 위치한 상가 전면에서 집중적으로 보이고 있다. 쓰레기 배출 역시 상가 전면의 보행로를 통해 이루어지고 있다. 보행을 저해하는 노상 적치물의 밀도로 보아 광천오거리에 가까운 구간일수록 보행환경도

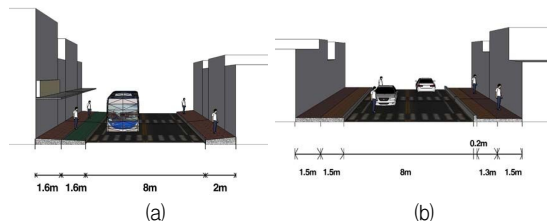
나빠지고 있음을 알 수 있었다.



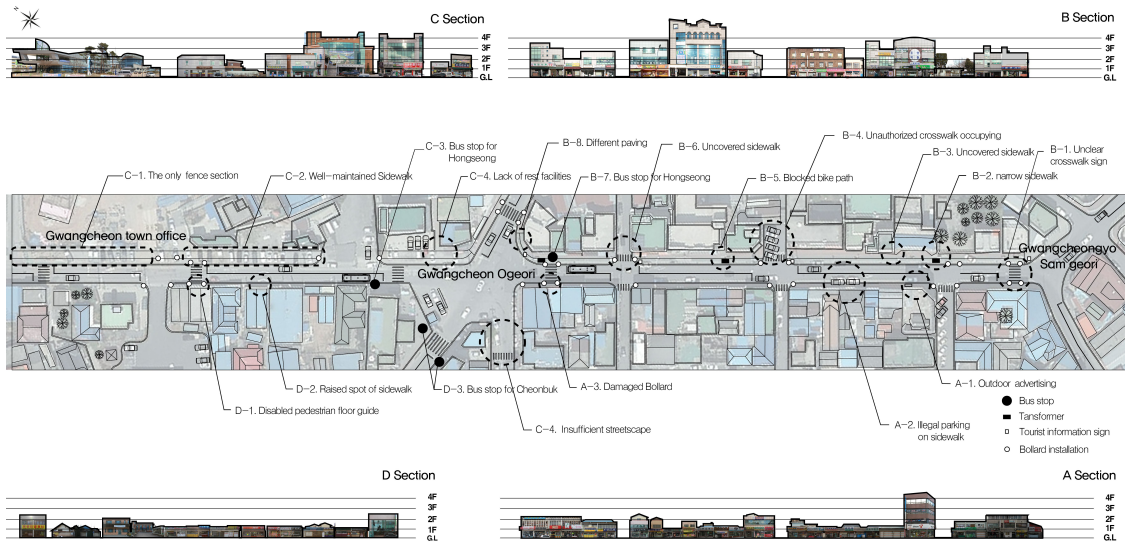
[Fig. 2] Pedestrian sidewalk obstructor
 (a)Outdoor advertising, (b)Illegal parking on sidewalk, (c)Narrow sidewalks

3) 보도

대상 가로의 보도는 구간별로 그 폭이 상이하며, 더욱이 가로를 점유하고 있는 가판대의 설치로 인하여 통일적인 보행 환경이 마련되지 못하고 있다. 광천교삼거리~광천오거리 동측 구간(Fig. 4의 B Section)의 보도 유효폭은 3.2m로 계획되었으나, 자전거 도로(폭1.6m)와 가로시설물이 함께 설치됨으로 인하여 보행로의 폭이 지나치게 줄어들어 통행에 장애가 되고 있다. 실제로 자전거 도로는 많은 턱과 노상적치물로 인하여 통행의 연속성이 떨어져 대부분의 자전거 이용자들은 일반 차도로 운행하고 있는 실정이다.

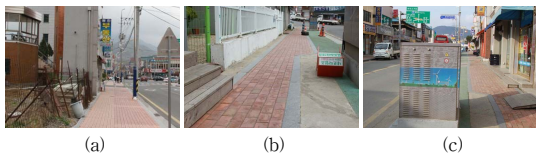


[Fig. 3] Gwangcheon st. sidewalks
 (a)Gwangcheongyo Samgeori~GwangcheonOgeori
 (b)Gwangcheon Ogeori~Gwangcheon town office



[Fig. 4] Gwangcheon-eup main street map and elevation

가로시설물 중에 통행을 방해하는 주된 요소는 변압기로서(크기 1.5m×1m×1.7m) 보도 유효폭의 절반을 차지하고 있다. 이 건너편인 서측 구간(A Section)에 자전거도로가 설치되어 있지 않은 것 역시 자전거 이용 환경의 연속성에 큰 장애가 되고 있다. 광천오거리~광천읍사무소 동측구간(C Section)은 인도 1.5m와 자전거도로 1.5m로 구성되어 위의 B 구간보다 협소하게 계획되어 있다. 건너편의 D 구간에는 1.3m폭의 인도와 1.5m의 자전거도로가 설치되어 있으며, 가로시설물과 노상적치물이 거의 없어 보행 편의성 측면에서 보다 긍정적인 것으로 볼 수 있다.



[Fig. 5] Gwangcheon st. sidewalks condition
(a)Well-maintained Sidewalk,
(b)Narrow Sidewalk (c)Blocked bike path

2.2.2 안전성

1) 보도현황

대상 가로의 보도 상태는 비교적 최근에 정비되어 전체적으로 양호한 상태이나, 추후 보행에 장애를 초래할 요소도 상당 부분 노출되었다. 낮낮이가 다르거나 갑작

기 낮아지는 보도(A Section), 보도 주변에 정비가 마무리되지 않은 공간(B Section), 턱이 있는 보도(A, D Section) 등은 잠재적인 보행환경 저해요소로 파악되었다. 특히 턱이 있는 보도(Fig. 4의 D-2)의 경우 주변 건물과 차도의 높이 차이가 없어 차량의 보도 침해를 막고자 경계석을 설치 한 것으로 보이나, 이로 인하여 보행자가 턱에 걸려 다치거나, 교통사고로 이어질 소지가 매우 높아 개선이 시급하다.



[Fig. 6] Sidewalk condition for pedestrian
(a)Sloping sidewalk, (b)Uncovered sidewalk,
(c)Raised spot of sidewalk

2) 차량통행

Table 3은 2012년 5월 21일 광천로(오거리~광천교삼거리)를 1일간 지나는 차량 통행량을 유형 및 시간대 별로 조사한 결과이다. 가로를 통행하는 차량 중 승용차가 모든 조사 시간대에서 가장 높은 빈도수를 보여 전체 차량 통행량의 63.7%를 차지하고 있는데, 이는 버스 등 대중교통체계가 미비한 여건에서 가로변 상가의 이용객들과 통근자들이 개인 차량을 이용하고 있는 까닭으로 과

약된다. 또한 시간대별 차량의 통행량을 보면, 17~19시 사이에 전체 차량의 39.7%가 광천로를 지나는 것으로 조사되었다.

[Table 3] Vehicle traffic analysis

Car Type Hour	Car	Truck	Bus	Motorcycles	Total
07:00-09:00	744 (31.8%)	198 (22.9%)	36 (35.0%)	87 (23.6%)	1,065 (29.0%)
12:00-14:00	496 (21.2%)	312 (36.2%)	29 (28.2%)	116 (31.5%)	953 (26.0%)
17:00-19:00	968 (41.4%)	292 (33.8%)	38 (36.9%)	158 (42.9%)	1,456 (39.7%)
22:00-24:00	128 (5.5%)	61 (7.1%)	0 (0%)	7 (1.9%)	196 (5.3%)
Total	2,336 (63.7%)	863 (23.5%)	103 (2.8%)	368 (10.0%)	3,670 (100%)

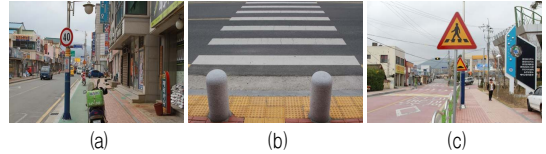
이 시간대에 퇴근 및 귀가 차량과 대상 가로 이용객의 통행이 몰려 생긴 현상으로 보인다. 화물차의 통행량은 12~14시 사이에 가장 높은 빈도를 나타내는데, 주간에 상가 물품의 유통이 많으며, 또한 농촌 지역의 특성상 화물차를 개인적 이동 수단으로 사용하여 상가 및 시장에 출입하기 때문이다. 대상 가로에서 보행환경을 저해하는 주정차 유형으로는 보행로 침범 주차, 보행로와 연결된 소도로 주변부 주차, 보행 횡단보도 주차 등 3가지 행태로 파악되었다. 특히 보행로를 침범하여 주차하는 행위는 인도의 통행 폭을 협소하게 하여 보행에 결정적인 장애를 초래한다. 또한 보행 횡단보도 위에 주차된 차량을 피하여 보행자가 우회하는 경우 시야 확보가 힘들어 사고에 노출될 수 있다. 현재 광천로변에 노상, 노외의 주차공간이 존재하지 않아 이와 같이 보행환경을 저해하는 주정차 행태들이 발생하고 있는 것으로 파악된다.



[Fig. 7] Parking and stopping disturbing pedestrian
(a) Damaged Bollard, (b) Parking on sidewalk, (c) Unauthorized crosswalk occupying

3) 안전시설

대상가로에는 보도와 차도를 동시에 비출 수 있는 가로등이 일정한 간격으로 설치되어 있어 야간에 보행자의 안전한 통행을 돕고 있다.



[Fig. 8] The safety facilities on sidewalk
(a) Sidewalk streetlight, (b) Disabled pedestrian floor guide, (c) Crosswalk signs

대상 가로의 표지판으로는 제한속도표지판, 소방급수 표지판, 도로표지판, 횡단보도표지판, 과속방지턱 표지판, 주정차금지 표지판 등이 설치되어 있다. 이중 도로표지판은 도로 폭에 비해 지나치게 커서 주변의 경관을 가로 막고 있으며 속도 표지판과 급수 소방표지판은 보행로 안쪽에 설치되어 있어 보행을 저해하고 있다.

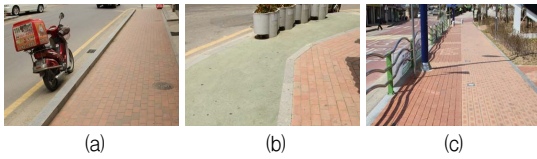


[Fig. 9] Street signs
(a) Speed Limit signs, (b) Fire fighting Water Signs, (c) Damaged street sign

2.2.3 쾌적성

1) 포장 형태

광천교삼거리~광천오거리의 동측 구간(B Section)에 설치되어 있는 자전거도로는 우레탄 재질의 포장재로 덮여 있는데, 보행 시에는 부드럽고 폭신한 느낌을 줄 수 있으나, 자전거의 운행에 있어서는 오히려 타이어의 접지 저항을 강하게 하여 속도를 떨어뜨리고 이용자의 피로를 증가시킨다. 또한 표면의 강도가 약하여 시간이 지나면서 포장재가 박탈되어 유지관리에 문제를 노출시키고 있다. 광천오거리~광천읍사무소 구간(C, D Section)의 자전거도로는 포장블록으로 마감되어 있는데, 이 역시 표면의 요철로 자전거의 원활한 운행을 저해한다. 가로의 성격에 부합하는 포장재의 선택이 요구된다.



[Fig. 10] Sidewalk and bicycle path paving
(a) Sidewalk, (b) Different paving,
(c) same material paving

2) 휴게시설

대상가로는 버스정류장 앞에 임시로 놓인 의자 정도를 제외하면 보행자를 위한 휴게시설이 거의 존재하지 않았다. 또한 그늘을 제공할 수 있는 가로수마저 식재되어 있지 않아 보행의 쾌적성에 결정적인 장애가 되고 있다.

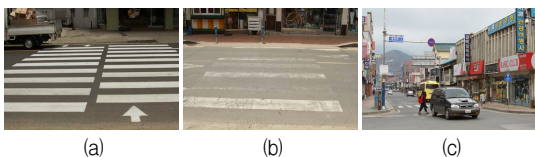


[Fig. 11] Pedestrian rest facilities
(a) Lack of rest facilities, (b) Lack of rest place, (c) Absence of street trees

2.2.4 연결성

1) 횡단보도

대상가로는 총 5곳에 횡단보도가 설치되어 있으나 광천오거리~광천읍사무소 구간 중간에 설치된 횡단보도(Fig. 4의 D-1)를 제외한 나머지 구간에서는 보행자들이 수시로 차도를 횡단하기 때문에 횡단보도가 거의 제구실을 못하고 있다. 또한 도로상의 횡단보도 표식이 희미해져 식별이 어려운 상태(Fig. 4의 B-1)로, 보행자의 차도횡단을 더욱 부추이고 있는 실정이다. 특히 등하교 시간대에는 학생들의 무단횡단이 많이 나타나고 있어 사고의 우려가 높다. 이를 개선하기 위해 가로의 특성을 반영하여 보행자중심의 통행체계의 변화가 필요하다.



[Fig. 12] The pedestrian crosswalk
(a) Crosswalk, (b) Unclear crosswalk sign,
(c) Jaywalking

2) 보행자 행태

대상가로를 이용하는 보행자의 유형은 시간대 별로 많은 차이를 나타낸다. 출퇴근 시간대(7:30~9:00, 18:00~19:30)에는 10대의 중·고등학생 및 청·장년층의 통행이 두드러진다. 오후가 되면 청·장년층의 유동인구가 늘어나며, 중·고등학교의 하교시간을 전후로 중심가로 내의 제과점과 카페 등을 이용하는 인근학교의 청소년들이 많아진다. 중심가로 내에는 2곳의 버스정류장이 있는데 이를 이용하는 승객들을 보면, 출퇴근 시간대에는 학생과 직장인들이 주를 이루다가 이 시간이 지나면 다양한 연령대의 이용객들이 관찰된다. 대상가로는 지역의 중심으로서 기능하고 있으며 이에 따라 다양한 사람들을 유입시키는 흡인력을 지니고 있음을 알 수 있다.



[Fig. 13] The pedestrian behavior
(a) Bus stop for Cheonbuk, (b) Narrow street,
(c) Bus stop for Hongseong

행사 철이나 공휴일에는 기차 및 자동차를 통해 이 지역을 찾는 등산객이나 관광객이 중심가로를 이용한다. 광천교삼거리~광천오거리 구간은 광천 새우젓시장과 인접해있어 연결도로를 통하여 관광객과 시장 이용객들이 오가고 있다. 특히 가을에는 광천 새우젓 재래맛김 축제와 오서산 역사물 등산대회가 맞물려 개최되어 많은 수의 관광객이 중심가로를 이용하게 된다.



[Fig. 14] Connection elements around the main street
(a) Gwangcheon shrimp market,
(b) Ohseosan climbing competition,
(c) Bird's eye view of Gwangcheon river

하지만 주변 관광지로 연결되는 보행로가 잘 정비되어 있지 않으며 안내표지판도 부족하여 중심가로는 주변 관광요소 간의 연결성이 떨어지는 것으로 분석되었다.

2.2.5 심미성

1) 건축물

Table 4 는 2012년 5월 22일 광천교삼거리~광천읍사무소 사이 구간에 입지하는 건축물의 수와 규모, 층별 매장 수 및 공실에 대하여 방문 조사한 것이다. 가로를 구성하는 총 51개의 건축물 중 2층 규모의 건물이 전체의 41.1%를 차지하고 있으며, 3층 이상의 건물 11개 중 73%인 8개가 A, B 구간에 나누어 위치하고 있다. 광천교삼거리~광천오거리(A,B Section) 구간이 광천 새우젓시장과 인접하여 상업적 수요가 상대적으로 높아 건물의 규모가 커지는 경향이 있지만, 광천오거리~광천읍사무소(C,D Section)은 주거지로 둘러싸여 상가의 발달이 더딘 것으로 파악된다.

[Table 4] Distribution of buildings by street section

section		A	B	C	D	Total
Number of floors	1f	12(1)/8	3/2	14/8	1/1	30(1)/19
	2f	21(9)/9	14(1)/6	2/1	8/5	45(10)/21
	3f	8(1)/3	13(1)/4	3/1	5/2	29(2)/10
	4f	0	6(1)/1	0	0	6(1)/1
Total		41(11)/20	36(3)/13	10/19	14/8	110(14)/51

* Marking method: number of shops(vacant rooms)/buildings. There are total 8 buildings of 1-floor scale in A area. Inside of the area, there are 12 shops and among them, 1 shop is vacant.

동일 구간인 A와 B 지역에서도 흥미로운 차이가 발견된다. 가로 경관에 있어서 B 구간에 비하여 A 구간의 건축물들이 상대적으로 낡은 느낌을 준다. 같은 구간 폭 안에 있는 건축물 수에 있어 A 구간이 7개 더 많은 것으로 나타나 평균적으로 B 구간보다 한 건물이 차지하는 가로 폭이 훨씬 좁다는 것을 알 수 있다. 층수의 분포에 있어서도, A 구간에서는 3~4층 건축물이 이 구간 전체 건물 수의 15%에 불과하지만, B 구간에서는 38%를 차지하여 2배 이상 차이를 보이고 있어 B 구간의 건축물들이 A 구간보다 상대적으로 큰 규모임을 알 수 있다. 이는 최근 가로 개선 사업을 통해 건축선 후퇴가 시행된 B 구간에 중형 이상의 건물이 새로 들어선 반면, A 구간은 오랜 기간 동안 개발이 진행되지 않아, 1~3층의 노후된 건물들이

대부분인 까닭이다. 이는 공실률의 차이에도 반영되는데, 상대적으로 낙후된 A 구간에서 B 구간으로 매장이 이전하는 경우가 빈번하여, A 구간(26.8%)의 공실률이 B 구간(8.3%)보다 3배 이상 높게 나타났다.

2) 가로경관

대상가로는 일관된 경관계획이 없는, 지방 소도읍의 전형적인 모습을 보여준다. 상당수의 간판들이 매장의 점유 폭과 위치, 상품 유형에 대한 고려 없이 제작되었으며 최근에 단장된 B 구간 역시 간판의 위치, 크기 및 재료가 모두 제각각으로 산만한 느낌을 벗어나지 못하고 있다.

또한 광천오거리~광천읍사무소 구간은 전선 지중화가 시행되지 않아 전선이 혼란스럽게 노출되어 있어 가로 경관을 악화시키는 요인으로 지적된다.



[Fig. 15] Streetscape by sections
(a)Section A, (b)Gwangcheon station, (c)Section B



[Fig. 16] Signboard types
(a)Disharmony of Signboard size
(b)Irregular signboard
(c)Disharmony of Signboard color

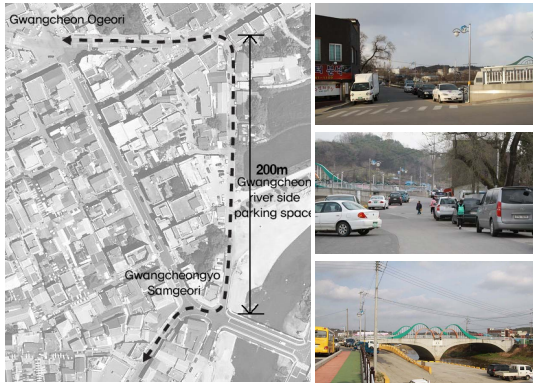
3. 보행환경 개선 및 가로 활성화 방안

이상의 조사와 분석을 통해 각 지표별로 진행된 평가를 바탕으로, 보행 친화적 가로환경을 구축하고 가로를 활성화하기 위한 광천로의 추가 정비 및 개선 방안을 다음과 같이 제시하고자 한다.

3.1 보행자 중심의 가로환경 구축

앞서 살핀 대로 광천로의 보행가로에 대한 안전성, 쾌

적성 및 편의성 평가는 양호하지 못하다. 기존의 차량 소통 중심형 도로 정비는 이와 같은 문제점을 해소하는데 한계를 갖는다. 광천로를 보행자 중심의 가로로 만들기 위해서는 해당 가로의 성격이 변화될 것이 요구된다.



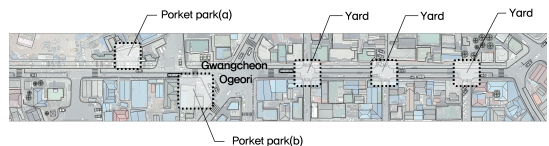
[Fig. 17] Gwangcheon st. bypass plan
(a)Gwangcheongyo Samgeori,
(b)686,Heungnam st.,
(c)Gwangcheon river side parking space

먼저 광천오거리에서 광천교삼거리에 이르는 광천로 구간을 보행자 전용가로 전환할 것을 제안한다. 현재 이 도로를 통과하는 차량의 통행을 차단하고 대신 Fig. 17에서 점선으로 표기된 '홍남로 686번지길'을 활용하여 차량 흐름을 우회시키면, 기존 중심가로를 보행 공간으로 전용하는 것이 가능해진다. 우회도로로 제시한 홍남로의 200m 정도 구간은 현재 체계적으로 정비가 되어 있지 않아 혼잡한 모습이지만, 광천로 차도의 너비와 비슷하여 추가적인 도로 확포장 공사가 필요 없이 노상적치물을 치우고 도로 구획선을 지정해주는 것만으로도 충분히 활용이 가능하다. 또한 홍남로 중간의 하천 쪽에 이미 하상주차장이 마련되어 있어 불법주정차 문제도 해결할 수 있을 것으로 보인다. 다만 우회도로의 시작과 종료지점의 교차로는 차량의 회전반경이 좁고 전방 시야 확보가 어려워 이 구간에서 부분적인 도로의 확폭이 필요할 것으로 보인다.

이상의 계획에 따라 확보된 보행자 전용의 광천로를 보행 친화적 환경으로 만들기 위하여 광천오거리~광천교삼거리(A,B) 사이에는 기존의 자전거 도로를 보행로에서 분리하여 가로의 중앙에 놓고, 자전거도로 한편을 따라 가로수를 식재한다. 넓어진 보행로와 가로수 그들은 보다 안전하고 쾌적한 보행과 함께 거리에서 다양한 문

화적 행위가 벌어질 가능성을 제공할 것이다. 또한 연결 도로에 접한 가로 교차로와 유희 공터를 활용하여 보행자를 위하여 Fig. 18과 같이 썬지공원 및 마당을 조성한다. 각 공원에는 수목을 식재하고, 벤치와 화단을 설치하는데, 길에 따라 각각 주제와 성격을 다르게 하여 보행의 흥미를 배가시킬 수 있다.

한편 광천읍사무소~광천오거리(C,D) 구간은 주변에 우회도로로 활용될 만한 도로가 없고 주변 상가의 밀도가 낮아 보행자 전용도로로 바꾸어도 활용도가 낮을 것으로 보인다. 그러나 이 구간 역시 보행 친화적 공간으로 개선하기 위하여 기존의 보행로와 유희공터를 활용하여 특색 있는 썬지공원을 조성한다.(Fig. 18의 a,b부분) 또한 횡단 보도와 과속 방지턱을 결합한 형태의 요철형 횡단보도를 설치하여 차량의 속도를 제한하도록 한다.



[Fig. 18] Porket parks and yards location

3.2 가로경관 개선

광천로의 경관을 개성하기 위하여 다음과 같은 방안이 제시될 수 있다. 먼저 역사적 가치를 갖는 건축물을 가로경관의 개선에 활용할 수 있다. 광천로에는 일제 강점기에 건립된 건물 2체가 존재하고 있다. 현재 낡고 오래되어 제대로 사용되고 있지 않으므로, 원형을 훼손하지 않도록 보수하여 관광안내소 등 공공의 기능으로 활용한다면, 역사적 가치를 지닌 건축물을 보존할 수 있음은 물론 광천읍의 문화적 자산으로 자리매김 될 수 있을 것이다.



[Fig. 19] Buildings constructed in Japanese Colonial Period

다음으로 가로 건축물의 입면에 큰 영향을 미치는 간판에 대한 체계적인 정비가 필요하며 이를 위해 광천로

각 구간의 성격을 반영한 관리 계획이 수립되어야 한다. B,C 구간은 비교적 입면이 정비된 신축건물이 많기 때문에, 간판의 크기를 축소하거나 투시형 간판의 설치를 권장하고, A,D 구간은 30년 이상 낡은 저층 건물들이 많으므로 가로 입면을 통일시킬 수 있도록 재료와 색상, 형태 등에 대한 관리가 필요할 것으로 보인다. 또한 가로경관을 저해하는 도로표지판을 옮기고, 잘 보이지 않는 안전 표지판을 눈에 띄는 곳으로 이동시킬 필요가 있다.

아울러 체계적인 경관 관리를 위한 가이드라인이 필요하다. 아직 소도읍 지역에서는 체계적인 경관관리가 이루어지고 있지 않으나, 국토해양부에서 2009년부터 고품격 국토·도시환경 조성을 위해 건축기본법에 의한 국토환경 디자인 사업을 추진하고 있다. 이에 “2011 국토환경 디자인 시범사업”으로 흥성읍이 선정되어 지역의 경관에 대한 새로운 접근이 시도되고 있다. 이와 같은 사례를 참조하여 광천읍의 특성에 걸맞는 가로경관의 가이드라인이 제시될 수 있다.

3.3 보행 친화적 상가 계획

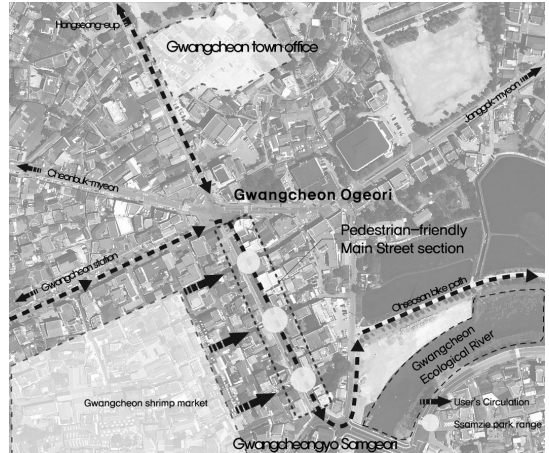
보행의 편의성과 쾌적성을 향상시킬 수 있도록 보행 친화적 상가 계획을 마련한다. 이를 위한 방안으로 먼저 중심가로 내 매장의 투명성을 증대할 필요가 있다. 다수의 매장에서 불투명한 벽체로 내부의 대부분을 가리거나, 상호나 품목들로 유리벽을 차단해버리는 행태는 가로의 활력을 높이는 데에는 바람직하지 못하다. 투명한 매장은 가로의 성격을 밝게 하고 보행의 흥미를 높인다. 이와 더불어 노상적치물 또는 옥외광고물 등이 난립하여 가로경관을 해치고 보행을 저해하는 행위를 지양하도록 한다. 또한 업종에 따라 넓어진 보행로 공간에 이동식 노면 테이블을 배치할 수 있다. 이와 같은 노천카페는 가로의 분위기를 즐겁고 활력 넘치게 바꾸는데 기여할 것이다.

3.4 지역 거점 요소와의 연계

광천로 인근 지역에는 관광 문화적 유입력을 지닌 지역 거점 요소가 상당수 존재하고 있다. 이들과의 연계는 중심가로의 활성화에 도움을 줄 수 있다.

첫째 자전거도로를 활용하여 지역 거점 요소와의 연결이 필요하다. 광천로를 중심으로 인근의 3km 내 지역에 오서산, 광천 새우젓시장, 광천 생태하천이 입지하고 있으나, 서로 연계성이 부족하여 관광객의 접근성이 떨어지고 있다. 이를 개선하기 위하여 중심가로와 오서산

자전거 도로를 연결하고, 광천역 및 광천교삼거리에 자전거 대여소를 설치하여 자전거를 통한 지역 관광을 유도한다.



[Fig. 20] Regional development component connection

둘째 광천 새우젓시장과 중심가로의 연계를 위하여 연결가로를 정비할 필요가 있다. 중심가로와 가까이 위치한 광천 새우젓시장은 관광객과 구매자들이 많이 찾는 이 지역의 대표적인 명소다. 특히 가을철의 ‘광천 새우젓 제래맛김축제’가 시작되면 유동인구가 급증하는 것으로 조사되었다. 따라서 연결도로의 보행환경을 정비함으로써 이를 통해 광천 새우젓시장의 이용객을 끌어들이기 위해 시장 내에 부족한 편의시설과 휴게공간을 중심가로에서 제공함으로써 상호보완적인 연계체계를 갖출 수 있다. 더불어 중심가로에 신설되는 쌈지공원과 마당은 지역 축제의 중심 장소로 활발히 활용될 수 있다. 이와같은 상호연계방안은 지금까지 침체되어 있던 광천 소도읍 지역의 경제 활성화에도 긍정적인 기여를 할 수 있을 것이다.

4. 결론

본 연구는 광천읍 광천로의 가로 환경개선 사업에 따른 현황과 문제점을 파악하고, 이를 개선할 수 있는 계획 방법을 모색하였다.

가로환경 개선사업이 시행된 광천로의 현황에 대한 실증적 조사의 결과, 광천로 일대 가로의 활력은 당해 사업의 전, 후에 있어 큰 변화가 보이지 않았다. 오히려 차

량 중심의 가로환경 개선사업으로 인하여 보행공간이 협소하게 되었고, 돌출 간판, 불법광고물 및 산만하게 배치된 가로시설물로 인해 보행 편의성이 훼손되었으며 보도의 돌출 턱 및 장애인 통행시설의 부족으로 보행자의 안전이 저해되었다. 또한 벤치, 가로수 및 휴게공간과 같은 편의시설이 미비하여 가로 휴식 공간도 마련되지 못하였다.

이러한 상황에서 보행환경의 개선을 통하여 중심가로를 활성화하기 위해, 먼저 광천오거리에서 광천교삼거리에 이르는 중심가로를 보행전용도로로 만들고 홍남로를 정비하여 차량의 우회도로로 계획할 것을 제안하였다. 보행전용의 중심가도에 쌈지공원과 마당을 만들고 가로수를 식재하여 보행친화적 가로환경을 조성할 수 있다. 또한 체계적 경관관리를 통한 소도읍 가로 경관의 개선과 가로에 흥미와 즐거움을 유발할 수 있는 보행 친화적 상가 계획을 통해 보행환경의 질을 높일 수 있다고 보았다. 아울러 오서산, 광천 새우젓시장 등 광천로 인근의 지역 거점 요소와의 연계를 통하여 상호 보완적인 지역 발전을 도모할 수 있을 것이다.

본 연구는 광천로의 가로환경에 대한 현황 평가를 바탕으로 제한적 범주 내에서 일차적인 개선방안을 제시한 것으로, 향후 광천읍 전체의 토지 공간 계획 및 경제, 문화를 아우르는 포괄적 범주의 분석으로 나아감으로써 보다 상세한 계획안의 수립이 가능할 것이다.

References

- [1] Kim Jengyoun, 「The New Potential and Strategy of small Town for Local Revitalization」, Chungbuk Development Review vol.15 Number 2, 2004
- [2] John J. Fruin, Kim Yongsung, 「pedestrian space : theory and design」, Taerimpublisher, 1991.
- [3] Seoul Metropolitan, 「Basic ordinance to improve pedestrian environment」, Ordinance no.3376, 1999.
- [4] Korea Land Corporation, 「Plan and Design in Pedestrian Roads」, Korea Land Corporation. 1989.
- [5] Hongseong County Office: <http://www.hongseng.go.kr>

양 상 현(Sanghyun Yang)

[정회원]



- 1993년 8월 : 서울대학교 공과대학 건축학과 (공학석사)
- 1999년 8월 : 서울대학교 공과대학 건축학과 (공학박사)
- 2000년 3월 ~ 현재 : 순천향대학교 공과대학 건축학과 교수

<관심분야>

도시 및 지역 건축, 한국건축, 지역사회

유 선 문(Sunmoon Yu)

[정회원]



- 2013년 8월 : 순천향대학교 공과대학 건축학과 (공학석사)
- 2013년 12월 : 청명 D&C 측사무소 (직원)

<관심분야>

도시 및 지역 건축, 건축설계