

2



걸기 편한 길찾기 체계 구축하기

김경모 선임디자이너 kyoungmo@appliedwayfinding.com
어플라이드 웨이파인딩 컨설턴트사

시민과 관광객이 자동차를 버리고 보행 이동을 더 많이 한다면 이는 유동 인구 증가, 골목상권 활성화, 소비 증가, 특정 지역의 체류 시간 증가, 재방문율의 증가를 의미한다. 또한 대중교통 이용 증가, 차량 이용 감소, 공공 건강 증진의 효과도 있어 세계의 많은 도시들이 앞다투어 보행친화도시가 되려 노력하고 있다.



1. 보행친화도시의 필요성

보행친화도시가 되면 무엇이 좋은가? 시민과 관광객이 자동차를 버리고 보행 이동을 더 많이 한다면 이는 유동 인구 증가, 골목상권 활성화, 소비 증가, 특정 지역의 체류 시간 증가, 재방문율의 증가를 의미한다. 또한 대중교통 이용 증가, 차량 이용 감소, 공공 건강 증진의 효과도 있어 세계의 많은 도시들이 앞다투어 보행친화도시가 되려 노력하고 있다.

그렇다면 현재 우리는 얼마나 많은 보행 이동을 하고 있는가?

빅토리아 트랜스포트 폴리시 인스티튜트 (Victoria Transport Policy Institute)의 2011년 보고서에 따르면, 캐나다의 주요 도시들에서 이루어지는 전체 이동 중, '보행으로만 이루어진 이동'의 빈도는 7%였지만 '보행이 포함된 이동'은 21%에 달하였다. 지하철 같은 대중교통을 이용하는 경우에도 지하철역에서 최종 목적지까지는 대개 걸어서 이동한다는 사실을 생각해보면 당연한 결과다. 영국에서 보행이 차지하는 이동 거리는 전체 이동 거리 중 2.8% 밖에 되지 않았지만, 보행이 차지하는 이동 시간은 17.7%나 되었다¹.

이렇듯 보행은 이미 우리 삶 속 중요한 이동 수단이다. 따라서 현재 이루어지고 있는 보행 이동을 지원하기 위해서도, 더 많은 사람들에게 보행 이동을 권장하기 위해서도 우리는 보행친화도시를 만들 필요가 있다.

아울러 관광객에게 보행 경험은 해당 도시에 대한 첫인상을 결정짓는 중요한 요소이기도 하다. 서울을 찾는 관광객에게 '특정 목적지까지 이동하는 것'과 '여유롭게 도시 둘러보기'가 중요한데, 둘 다 보행 경험과 밀접하게 관련 있다. 서울의 첫 방문에 길을 자주 잃거나, 이동하기 불편한 경험을 하게 된다면 재방문으로 이어질 확률은 낮아지고, 본국으로 돌아가 "서울은 돌아다니기 어렵다."는 입소문으로 이어진다. 또한 보행자를 위한 길찾기 체계가 제대로 구축되어 있지 않아 특정 관광 명소의 방문 빈도수가 떨어진다면, 이는 우리 관광 자원을 충분히 활용하지 못하게 만드는 안타까운 일이기도 하다.

2. 보행친화도시 추진의 어려움과 극복 방향

이렇게 좋은 것을 왜 쉽게 진행하지 못하고 있을까? 우선, 아직 많은 도시가 자동차 중심의 도시 문화에서 벗어나지 못했다. 토목공사같이 크고 가시적인 결과물이 잘 나오지 않는 보행 분야는 예산이 상대적으로 적게 배정되곤 한다. 부처 성과주의도 이유로 꼽을 수 있다. 보행은 행정의 측면에서 교통, 공공디자인, 도시계획, 문화, 보건 등 여러 부서에 얹혀 있고,

지역별로도 여러 행정 구역에 걸쳐 있다. 보다 적극적으로 보행을 권장하려면 관광, 경제 부서와도 긴밀한 협의가 필요한 사안이다. 교량 건설같이 눈에 보이지도 않으면서, 이렇게 많은 부서의 업무를 긴밀히 조율해야 하다 보니 그간 보행 정책은 많은 도시들의 행정 어젠다의 후순위로 밀려나곤 했다.

하지만 이러한 핑계는 시민과 관광객의 입장에서 아무런 도움이 되질 않는다. 시민과 관광객이 바라는 걷기 좋은 도시를 만들기 위해 다양한 부서 간 협력이 필수적으로 이루어져야 하고, 이해관계자들을 끌어모아야 한다. 필요에 따라 예산도 나눠써야 하며, 관계 부서가 균등히 성과를 나눠야 한다. '디자인 프로세스'에 조금이라도 관심이 있는 독자는 잘 알겠지만, '길 찾기 디자인'에 있어서도 다양한 배경의 사람들이 긴밀히 협업하는 것이 성공의 관건이다.

그럼 보행친화적인 환경은 어떻게 만들 수 있을까? 일단 물리적 환경 개선이 있어야 한다. 컴플리트 스트리트(Complete Streets)의 개념 아래 보도를 넓혀야 하고, 차량의 숫자와 속도를 제한해야 하며, 대중교통이 도시의 구석구석을 돌아다녀야 한다. 보행에 불편을 주는 장애물을 제거하고, 휠체어 사용자와 시각 장애인, 노약자를 위한 시설도 마련해야 한다. 보도와 차도의 물리적 구분을 위한 조경도 적극 활용하면 좋다.

더 나아가 미국의 베티 블록(The Better Block) 프로젝트, 뉴욕 액티브 디자인 가이드라인(NYC Active Design Guidelines)을 참고하여, 보행자들이 휴식을 취할 수 있는 공개 공지, 앉을 수 있는 벤치 등을 더 많이 공급하면 보다 더 보행친화적 환경이 조성된다. 카페와 식당의 야외 테이블도 이러한 노력에 도움이 된다.

컴플리트 스트리트(Complete Streets)

모든 연령대의 사람들이 어떠한 이동 방법을 택하든, 안전하고 편하게 이동할 수 있는 거리를 기획하고 조성해야 한다는 개념. 보행자와 자전거, 대중교통 이용자를 배려하고, 교통 정온화(traffic calming) 기법을 사용한다. 이러한 복합적인 접근법으로 시민의 안전, 보건, 경제, 환경적인 측면을 제고한다.

베티 블록(The Better Block) 프로젝트

2010년 미국 델러스에서 시작된 프로젝트로서, 낙후된 거리 한 곳을 여러 가지 간단한 방법으로 활성화시키며 주목받았다. 자전거 도로 만들기, 노천에 카페 테이블과 의자 놓기, 화분 배치하기, 조명 설치하기, 팝업 스토커 유치하기 등의 기법을 복합적으로 사용했다.

뉴욕 액티브 디자인 가이드라인(NYC Active Design Guidelines)

2010년 뉴욕 시민들의 비만 문제 해결을 도모하기 위해 발표한 비전 문서. 디자인과 건강의 상관관계, 도시환경 및 건축 디자인을 통한 신체활동 증진의 방법을 기술하고 있다.

하지만 이러한 물리적 환경 개선만으로는 부족하다. 아무리 도시 환경이 잘 정비되어 있다 하더라도, 내가 길을 잃어 어느 방향으로 걸어야 할지 모른다면 과연 보행친화적인 환경이라고 할 수 있겠는가?

그래서 필요한 것이 '보행자를 위한 길찾기 체계'이다. 앞서 언급한 물리적 환경 개선을 '하드웨어', 길찾기 체계를 '소프트웨어'라고 생각하면 이해가 쉽다. 우리가 운전할 때 도로 표지판에서 정보를 얻으며 운전하듯 보행자도 다양한 안내표지를 통해 적절한 정보를 적절한 시기에 적절한 형태로 제공받아야 최종 목적지까지 불편 없이 도달할 수 있다. 이는 체계적인 정보 디자인과 시각 디자인의 과정을 거쳐야만 도출해 낼 수 있는 결과물이다.

3. 런던의 보행자용 길찾기 체계 구축하기

도시계획과 시각정보 디자인의 적극적인 결합 형태인 현대 도시 길찾기 디자인(City Wayfinding Design)의 시초는 1999년 영국의 브리스톨 레지블 시티(Bristol Legible City) 프로젝트라고 할 수 있다. 이후 길찾기 디자인 전문 회사인 '어플라이드 웨이파인딩(Applied Wayfinding)'이 콘셉트를 개발하고 런던 교통청(Transport for London)이 수용해 대도시

1 Todd Alexander Litman, 2011, Economic Value of Walkability, Victoria Transport Policy Institute

2 NYCCDC, 2013, Active Design Guidelines, NYC Department of Design and Construction

그림1 어플라이드 웨이파인딩사가 기획하고 디자인한 레지블 런던의 핵심 정보표시체. 현재는 세계에서 가장 큰 규모의 보행자용 길찾기 체계



그림2 레지블 런던 핵심 정보 표시체인 ‘모노리스(monolith)’는 방향 안내 정보, 광역지도, 상세지도 등으로 구성



자료 : Applied Wayfinding 2015

로는 처음으로 도시 통합형 보행자 길찾기 시스템이 ‘레지블 런던(Legible London)’이라는 이름으로 2007년 구축되었다.

레지블 런던 프로젝트 시작 당시 런던은 도심 지역에만 32개의 각기 다른 길찾기용 안내표지 시스템이 무질서하게 설치되어 있었다. 모두 각각 다른 행정 주체들이 설치한 안내표지들이었다. 즉, 32가지 각기 다른 시각 디자인 문법으로 구성되어 있었던 이러한 안내표지 시스템은 모두 한 생활권 안에 있었음에도 ‘사용자 중심’의 안내표지 시스템으로 통일되지 못하고 ‘행정 기관 중심’으로 설치되어 있었다. 서울에 비유하자면, 한 시민이 오전에 강남 지역만의 고유한 시각 디자인 문법을 터득하고, 오후에 여의도로 넘어가서는 여의도만의 시각 디자인 문법을 다시 새롭게 터득해야 했던 것이다.

이렇게 복잡하고 행정구역별로 일관되지 못한 시각 언어는 사람들의 보행 이동에 혼란을 주었고, 특히 도시 이동의 취약자인 외국인 관광객들에게 큰 스트레스가 되고 있었다. 당시 추산으로 하루 2만 5천 명이 런던 도심에서 길을 잃고 있었다³.

이러한 문제를 개선하기 위해 3년에 걸친 사용자 중심 리서치와 디자인 개발을 토대로 2007년 런던 도심에 19개의 새로운 안내표지가 시범 설치되었다.

이렇게 시범 설치된 안내표지들에 대해 런던 교통청은 독립적 기관인 콜린 부캐넌(Colin Buchanan)사에 사용자 영향 평가를 의뢰했다. 조사 대상자 중 85%가 만족도를 보였으며, 시범 설치 지역 내 16% 이동 시간 단축을 가져다주었다. 현재 자기 위치가 확인 가능하다고 한 응답자가 9%에서 15%로 증가했고 이 중 62%는 “레지블 런던 시스템 때문에 평소보다 더 걷고 싶어졌다.”고 응답했다⁴.

2007년의 성공적인 시범 설치 이후 레지블 런던 안내표지는 도시 전역으로 확대 설치되었고, 연간 추산 7천8백만 명이 이용하는 보행자용 길찾기 시스템으로 자리 잡았다. 2008년 영국 디자인비즈니스협회(DBA)의 디자인 효과상(Design Effectiveness Award), 2010년 미국 환경 그래픽 협회(SEGD)상 등을 수상하기도 했다.

이렇게 런던은 공급자 중심의 보행자용 안내표지 체계를 사용자 중심으로 통합했고 그 결과는 기대 이상이였다. 현재 레지블 런던 모델은 다른 도시들에 벤치마킹 되고 있으며, 뉴욕, 밴쿠버, 브라이튼, 토론토, 모스크바, 클리블랜드 등 세계 여러 도시들이 보행자용 길찾기 시스템을 현대적으로 새롭게 구축하고 있다.

³ Colin Buchanan, 2008

⁴ Colin Buchanan, 2008

그림3 캐나다 밴쿠버(Vancouver)는 2010년 동계 올림픽을 전후로 대중교통 정보 디자인과 보행자용 길찾기 체계를 새롭게 구축



그림4 미국 클리블랜드(Cleveland)는 민간 비영리 관광 기구(Destination Cleveland)의 주도로 보행자용 길찾기 프로젝트를 진행



그림5 영국 스코틀랜드 글래스고(Glasgow)는 옥외 광고 회사인 클리어채널(Clear Channel)과의 파트너십으로, 세금을 한 톨도 쓰지 않고 보행자용 길찾기 체계를 구축



그림6 미국 클리블랜드(Cleveland)는 관광객 유치와 경제 활성화를 위해 2013년부터 보행자용 길찾기 체계를 새롭게 구축하기 시작



자료 : Applied Wayfinding 2015

길찾기 체계가 답해야 하는 보행자의 질문들



그렇다면 구체적으로 보행자용 길찾기 체계는 무슨 일을 해야 하는가? 다음은 보행자용 길찾기 체계가 답해야 하는 시민과 관광객의 질문들이다.

1. 나는 지금 어디에 있지?

■ 지역 명칭 확립 및 각인

보행자는 지역 명칭, 주변 랜드마크, 주소, 방위 등을 이용해 자신의 위치를 파악한다. 이 중 명칭 문제는 흔히 예상하는 것보다 상당히 파급효과가 크고 중요하다.

쉬운 예를 하나 들어보자. ‘동대문’은 동대문구에 있지 않고 서울시 중구에 있다. 서울시민의 일상생활에서 ‘동대문’이라는 단어는 ‘홍인지문’을 뜻하기도 하고 ‘동대문시장 지역’을 뜻하기도 한다. ‘홍인지문’ 역시 중구에 있다. 그뿐만 아니라, 동대문 쇼핑타운, 동대문 관광특구, 지하철 동대문역사문화공원역 모두 서울시 동대문구가 아닌, 서울시 중구에 있다.

한국어에 능숙하고 서울에 익숙한 내국인에게 이러한 복잡함은 큰 불편이 아니다. 하지만 한국어를 못하고, 한글을 읽을 줄도 모르며, 휴대폰 로밍도 해오지 않은 외국인에게 이렇게 혼란스러운 명칭 체계는 길찾기에 큰 불편을 초래한다.

실제로 2013년 동대문시장 지역에서 설문을 진행해보았다. “당신은 현재 어느 ‘구’에 있습니까?”라고 물어보았을 때, 10%만이 ‘중구’라고 제대로 대답했고, 49%는 ‘동대문구’라고 잘못 대답했다. 같은 질문에 ‘중구’라고 정확히 대답한 외국인 응답자는 2%밖에 되지 않았다⁵.

아울러 외국인 응답자 중 “‘구’가 무엇인지 모른다”도 17%

의 높은 응답률을 보였다. 이는 서울의 기본 길찾기 체계인 ‘시 > 구 > 동 > 도로명, 사거리, 건물’의 커뮤니케이션도 제대로 작동하고 있지 않다는 방증이다.

동대문시장 지역에서 우리가 심층 인터뷰한 관광통역사는 “동대문시장을 가려고 하는데, ‘동대문시장’이 도대체 어디냐?”라는 질문을 외국인 관광객으로부터 가장 많이 받는다.”라고 했고, 동대문시장이라는 곳이 어떻게 생겼고, 어디에서부터 어디까지를 아우르는 공간인지 궁금해한다고 한다.

또한 “여기(동대문시장 지역)를 동대문구라고 알고 있는 사람이 많다. 그래서 동대문구 답십리에 있는 호텔을 예약해놓고, 여기에서 호텔까지 어떻게 걸어가야 하는지 물어보는 관광객도 많다.”라는 웃지 못할 이야기도 들려주었다.

이렇듯 서울에는 지역 명칭이 정확히 확립되지 않고 통용되는 사례가 많다. 공공 기관은 길찾기 디자인 프로젝트를 통해 이러한 명칭을 정리하고, 공공 정보로 일관성 있게 정보를 유통 시켜야 할 책임이 있다.

■ 도로명 주소 체계 적극 활용

서울도 이제 도로명 주소 체계로 전환을 시작해 예전보다 쉽게 길 이름을 파악할 수 있게 되었다. 하지만 이것만으론 부족하다. 아직 많은 사람들이 길 이름을 ‘정보의 단위’로서 유통시키고 있지 않다. 그래서 현재 길 이름을 안다 해도 길찾기에는 큰 도움이 되지 않는다.

이는 도로명 주소 체계가 아직 걸음마 단계여서이기도 하지만, 도로명 주소 체계를 서울의 길찾기 체계에 적극적으로 활용하고 있지 않아서이기도 하다. 안내표지의 방향 정보나 오프라인 지도에서 도로명 주소를 적극 활용하는 사례는 아직 찾아보기 힘들다.

‘종로’, ‘을지로’, ‘덕수궁 돌담길’, ‘가로수길’의 지리적 위치가 우리에게 친숙하듯 새로 이름을 부여받은 서울의 다른 길들도 시민과 관광객의 머릿속에 쉽게 각인 되도록 길찾기 정보 디자인 전략을 마련해야 한다.

5 김경모, 2013, 서울형 시각정보체계 구축 연구: 보행자를 위한 길찾기 체계 연구, 서울디자인재단

2. 내가 가려는 곳은 어디에 있지?

■ 민간 랜드마크 명칭을 활용할 것

보행자가 최종 목적지까지 무사히 도달하려면 관련 정보를 정확히 취득할 수 있어야 한다. 이 최종 목적지는 공공시설 일수도 있지만, 민간 시설인 경우가 더 많다. 쇼핑센터, 미술관, 식당, 호텔 등은 길찾기 정보가 가장 많이 필요한 관광객이 자주 찾는 장소다.

하지만 현재 서울의 공공 정보 표시체계에 민간과 사설 랜드마크 명칭은 많이 통용되지 못하고 있다. 오로지 시민과 관광객의 입장에서, 그들이 자주 찾고 쉽게 인식하는 랜드마크의 명칭을 적극적으로 유통시켜야 한다. 일례로 현재 동대문시장 지역의 공공 안내표지 지도에 '두산타워'와 '밀리오레'는 직접적으로 표기되어 있지 않고 하단의 리스트로 작게 표기되어 있다. 공무원의 입장에서는 민간 업체들을 공평하게 다룬다는 의미에서 그랬겠지만, 시민과 관광객의 입장에서는 불편함일 뿐이다. 공정한 기준을 만들어 민간 랜드마크를 제 위상대로 표기해준다면 형평성 잡음도 생가지 않고, 시민과 관광객의 길찾기에 도움도 줄 수 있다.

3. 나는 휠체어를 사용하고 스마트폰이 없는데, 저기까지 갈 수 있나?

■ 이동 약자를 위한 배려

민간 프로젝트가 아닌 공공 프로젝트는 최대 다수의 최대 편의를 위해 노력해야 한다. 그러기 위한 최선의 방법은 가장 약자를 기준으로 두고 시스템을 설계하는 것이다. 이 방법론은 유니버설 디자인의 핵심 개념이기도 하다. 보행에 있어 대표적 약자는 휠체어를 사용하는 장애인, 한글을 못 읽는 외국인, 스마트폰이 없는 관광객 등이 있다. 이들을 기준으로 놓고 길찾기 체계를 구축해야 한다.

그렇다면 구체적으로 이런 이동 약자는 어떻게 배려할 수 있을까? 간단히 몇 가지 예를 들어본다. 휠체어를 사용하는 장애인에게는 어디에 장애물과 계단이 있는지 소상히 알려줘야 한다. 한글을 읽지 못하는 외국인을 위해 공공 정보 표시체에 영문 표기를 문법과 누앙스의 틀림없이 표기해야 한다. 스마트폰이 없는 관광객을 위해 안내표지에 주요 관광 명소의 위치를

정확히 표기하고, 주변 대중교통 시설에서부터 해당 관광 명소까지 일관되고 정확한 방향 유도를 해야 한다.

4. 얼마나 멀리?

■ 지도의 범위는 적절하게

지도는 매우 유용한 매체다. 광역 지도는 큰 지역 속 내가 어디 위치해있는지 알려주고, 상세지도는 구체적으로 어떻게 길을 가야 하는지 알려준다. 또한 지도를 통해 최종 목적지가 얼마나 멀리 있는지도 가늠할 수 있다. 따라서 지도의 축적은 도시 지역과 상황에 따라서 적절히 설정되어야 한다. 이를테면 관광 랜드마크가 많지 않은 거주지 밀집 지역은 지도상 넓은 지역을 표기해도 되지만, 명동과 같이 명소와 랜드마크가 많은 관광지역은 상세 지도를 세밀하게 보여주는 것이 적절하다.

■ 거리의 단위까지도 사용자 입장에서

거리를 표기할 때 공급자 입장의 가장 쉬운 방법은 km로 표기하는 것이다. 책상 위에서 쉽게 거리를 계산할 수 있기 때문이다. 하지만 보행자의 입장에서 km의 표기는 직관적이지 못하다는 것이 레지블 런던 프로젝트의 결론이었다. 결국 평균 보행속도를 계산해 '걸어서 5분 거리', '걸어서 15분 거리'식의 분 단위로 표기했다. 이러한 디테일도 사용자의 입장에서 신경 쓸 수 있어야 좋은 길찾기 체계를 구축할 수 있다.

그림7 영국 남부 해안 도시인 브라이튼(Brighton)의 보행자용 방향 정보 안내표지. 해안 도시의 특성에 맞춰 길찾기 체계를 구축했다.



자료 : Applied Wayfinding 2015

5. 지금 내가 어느 방향으로 서 있는거지?

■ 사용자 중심의 지도

1999년 브리스톨 레이블 시스템의 가장 혁신적인 부분은 길 찾기 체계 내 모든 지도를 '북쪽 상위가 아닌, 보행자 정면 상위로 표기했다'는 점이다. 공급자 입장에서는 북쪽이 상단에 올라간 지도를 일괄적으로 제작하면 가장 쉽지만, 보행자 입장에서 '내가 바라보는 방향과 지도의 상단의 방향이 일치하지 않을 때' 사용자가 느끼는 혼란은 크다. 우리가 거리 위에서 종이에 인쇄된 지도를 제대로 보려고 지도를 이리저리 돌리는 것을 생각해보면 된다. 이러한 정보 표기 방법 역시 사용자 중심의 길찾기 체계를 구축하기 위한 장치로써, 현재 많은 도시의 표준으로 자리 잡았다.

6. 근처의 대중교통을 이용할 수 있을까?

■ 대중교통 연결성

차를 갖고 나오지 않은 보행자에게 대중교통 연결성은 중요하다. 내가 다음 행선지까지 걸어서 버스나 지하철을 탈 수 있는지, 어떠한 노선을 선택할 수 있는지를 알려주는 일은 길찾기 체계가 해야 할 일이다.

■ 사전 이동 계획하기

효과적인 길찾기 체계 구축을 위해 보행하기 전 단계에서부터 시민과 관광객이 필요한 정보를 제공할 필요가 있다. 이를 저니 플래닝(Journey planning), 즉 '이동 계획하기'라고 부른다. 집을 나서기 전 인터넷으로 목적지를 검색해보고, 이동 계획을 짜는 단계에서 공공 정보가 제대로 유통되고 있는지 관리 감독하고, 틀린 정보를 바로 잡아야 하는 것도 공공 기관의 몫이다.

7. 가는 길 내내 같은 형식으로 안내 받을 수 있을까?

■ 도시 통합적 시스템

모든 안내표지 체계는 고유의 시각 문법으로 구성되기

때문에 보행자가 특정 안내표지 체계를 사용하려면 반드시 '시각 문법의 학습 단계'를 거쳐야 한다. 보행자가 오전에는 강남에서 안내체계 A를 학습해 이동하고, 오후에는 여의도에서 안내체계 B, 저녁에는 삼청동에서 안내체계 C를 학습해 이동해야 했을 때, 이는 사용자의 입장에서 불필요한 비효율과 혼란이다. 따라서 하나의 도시내에서는 통합적 보행자 안내 체계를 구축하여, 한 번의 시각 문법 학습만으로도 서울시 내 어디에서든 쉽게 길을 찾을 수 있어야 한다.

8. 가는 길을 다 외워야 하나?

■ 점진적인 정보 제공

보행자가 안내표지를 보고 한 번에 기억할 수 있는 정보의 양은 제한적이다. 따라서 제공되는 정보의 양이 너무 많아도 안 되고, 적어도 안 된다. 또한, 정보를 목적지까지 점진적으로 제공해줘야 한다. 처음에는 특정 지역의 방향, 그 이후 지역의 랜드마크의 방향, 최종적으로 해당 랜드마크의 세부 위치에 대한 정보를 제공하는 식이다. 이는 정보 디자인 기획 단계에서 정리해야 하는 부분이다.

9. 이 그림은 무엇을 뜻하는 거지?

■ 시각 정보 디자인 품질은 투자한 시간에 비례

아무리 잘 기획한 길찾기 체계라도 구체적이고 실질적인 시각 정보 디자인으로 구현하지 않으면 사용성이 현저히 떨어진다. 디자인 개발은, 합리적 사고를 통해 크고 작은 문제 해결을 이루어내는 과정이기 때문에, 디자인의 최종 품질은 투자한 시간에 정비례한다. 타분야의 많은 사람들이 이 사실을 간과한다. 레이블 런던 프로젝트도 삼백 번 이상의 디자인 수정을 거쳐 비로소 안내표지 시범 제품(prototype)이 나올 수 있었다. 조금만 마음으로 프로젝트를 진행하지 않고, 긴 호흡으로 차분하고 꼼꼼하게 프로젝트를 진행하는 것이 중요하다.

4. 효과적인 보행자 길찾기 체계로 나아가는 길

■ 서울의 문제는 서울의 해결책으로

앞서 런던의 사례를 큰 비중으로 소개했지만, 이는 런던이 런던의 문제를 해결한 사례에 불과하다. 세계 곳곳의 많은 레지블 런던 표절 제품들이 매번 실패하는 이유도 여기에 있다. 서울에는 서울 고유의 문제가 있고, 이는 런던이나 뉴욕의 고유 문제와 다르다. 따라서 구체적인 해결책도 다를 수밖에 없다. 서울만의 문제를 심도 있게 리서치하고, 근본적인 해결책을 기획해야 제대로 된 길찾기 체계를 구축할 수 있다.

■ 챔피언(champion)의 필요성

영어 표현 중, 운동선수가 아닌 인물을 ‘챔피언’이라고 부를 때가 있다. 어떤 목적이나 취지를 위해 싸우고, 옹호하고, 행동하고, 책임지는 인물을 해당 분야의 ‘챔피언’이라고 부른다. 보행친화도시가 서울시의 중요한 비전으로 설정되었다면, 우리도 이런 ‘챔피언’이 필요하다. 굳이 의역하자면 ‘총괄감독’이라고 할까. 시장실에 직접 보고할 수 있고, 여러 부서와 구청의 이해관계를 직접 조율할 수 있는 사람이 이상적이다. 런던에는 벤 플라우든던(Ben Plowden)이라는 사람이, 뉴욕에는 자넷 사딕-칸(Janette Sadik-Khan)이 이런 역할을 수행했다.

■ 프로젝트 내용에 대한 사후 평가체계 갖추기

프로젝트 중간 자문 회의를 진행하는 것, 욕심부리지 않고 시범 설치로 일단 작게 시작하는 것, 둘 다 중요하다. 하지만 이에 덧붙여 ‘당사자와 제3의 전문가들에 의한 프로젝트 사후 평가’도 중요하다고 강조하고 싶다. 당사자들이 데드라인의 압박에서 벗어나고 프로젝트 속 참여한 이해관계에서도 어느 정도 멀어졌을 때, 제3의 전문가들과 모여 프로젝트 내용에 대한 성과와 아쉬웠던 점을 차분히 논하고, 다음 단계 프로젝트에 교훈을 공유하고 전이시켜야 한다. 그래야 발전이 있다.

물론 현재 공공 프로젝트가 감사의 형태로도 감독을 받고 있지만, 흔히 감사 나오는 사람들은 해당 분야 전문가도 아니고, 행정 성과 구조상 호전적일 수밖에 없기 때문에 유의미한 내용적 교훈을 도출해내는 데는 무리가 있다.

■ 자동차 중심 도시문화에서 보행친화도시로

보행친화도시가 시정 주요 의제로 설정된 것은, 비단 도시환경의 실리적 측면뿐만 아니라, 모든 것을 ‘급하게 대충 빨리’ 처리하는 우리 일상 문화의 변화를 위해서도 중요하다고 생각한다. 아무쪼록 ‘서서히 · 차근차근 · 단단히’ 보행문화가 자리 잡길 기대한다. 

참고 문헌

- Applied Wayfinding, 2007, The Yellow Book, Transport for London
- Applied Wayfinding 외, 2011, I Walk New York: A Plan for Pedestrian Wayfinding in New York City, NYC DOT
- Applied Wayfinding, 2013, 서울형 시각정보체계 구축 연구: 보행자를 위한 길찾기 체계 연구, 서울디자인재단
- Todd Alexander Litman, 2011, Economic Value of Walkability, Victoria Transport Policy Institute
- Colin Buchanan, 2008, Legible London Bond Street Prototype Evaluation Framework, Transport for London
- NYCDDC, 2010, Active Design Guidelines, NYC Department of Design and Construction

Applied Wayfinding <어플라이드 웨이파인딩> 소개

어플라이드 웨이파인딩 (구 Applied Information Design)은 길찾기 디자인, 정보 디자인 스튜디오로서, 도시계획과 시각정보 디자인을 적극적으로 결합한 프로젝트를 수행하고 있다. 세계에서 가장 큰 규모의 보행자용 길찾기 체계 프로젝트인 ‘레지블 런던’을 최초로 고안했으며, 뉴욕 보행자용 길찾기 전략을 수립했다. 그 외 밴쿠버, 토론토, 글래스고, 클리블랜드, 브리스톨, 브라이언, 더블린 등 세계 여러 도시의 공공 정보 디자인 프로젝트를 수행하고 있다. 런던에 본사를 두고 서울과 뉴욕에 각각 사무소가 있다. <http://appliedwayfinding.com>