GREEN PAPER

삶을 위한 도시

녹서





GREEN PAPER

삶을 위한 도시

녹서

기관소개

(재)숲과나눔 풀씨행동연구소는

가정·일터·지역사회의 환경이 숲과 같이 건강하고 안전하며 지속가능할 수 있도록 환경사회문제 해결을 위해 조직하고 연구하고 행동하는 연구소입니다. 풀씨행동연구소는 (재)숲과나눔 네트워크에 연결된 다양한 파트너들과 함께 참여와 실천을 통해 우리 사회의 난제를 해결하기 위한 대안을 만들어 갑니다.

주요 사업

생물다양성 보전 및 인재양성
— 생물다양성 모니터링 및 인재 양성 | ECOSEE
— 더많은자연(Nature Positive) 캠페인
— 담수생태계 복원 캠페인

그린아고라
— 삶을 위한 도시 포럼
— 자전거시민포럼
— 한반도 청년환경포럼

전문 뉴스레터 ‘SHE’s View’ 발간

발간사

오늘날 세계 인구의 절반 이상이 도시에 거주하고 있습니다. 도시는 활발한 교류와 풍부한 일자리, 다양한 기회가 있는 공간입니다. 하지만 도시화가 심화하면서 이전 세대가 경험하지 못했던 복잡한 문제가 발생하고 있습니다. 사회적 단절과 고립, 공간의 상품화로 인한 불평등과 주거 문제, 무분별한 도시 확장으로 인한 생물다양성 파괴, 기술 발전과 효율 추구 과정에서 소외되는 이들의 권리 등이 대표적입니다.

이런 과제에 대응하기 위해 건축과 기술을 활용한 도시계획이 지속적으로 시도됐으며, 여러 도시에서는 긍정적 변화를 만들기도 했습니다. 하지만 기술과 효율성만을 추구한 도시계획 접근 방식이 오히려 도시의 다양성과 포용성을 억압하고, 유기적인 연결을 가로막는다는 비판도 제기됩니다. 역사적으로는 도시를 사회악으로 규정하고, 도시를 벗어난 유토피아를 꿈꾸며 전원도시를 대안으로 제시한 사상가나 건축가도 있었습니다.

하지만, 도시를 떠나는 것이 해결책이 될 수는 없습니다. 전 세계적으로 도시 거주 인구는 해마다 증가하고 있고, 대한민국의 경우는 도시화율이 92%에 달합니다. 그렇다면, 우리는 2025년 현재 도시를 어떻게 바라보고, 어떤 미래를 만들어 나가야 할까요? 재단법인 숲과나눔은 우리가 살아가고 있는 도시가 '구성원 모두의 삶을 위한 도시'가 되어야 한다는 원론적인 공감을 기반으로 <삶을 위한 도시> 포럼을 만들었습니다.

2024년 시작된 포럼에서는 그동안 숲과나눔을 거쳐 간 풀씨, 풀꽃, 초록열매 활동가들과 시민들이 모여 도시의 문제와 대안에 대해 깊이 있는 논의를 이어 왔습니다. 포럼에 참여한 이들은 한목소리로 '도시는 단순히 건물과 도로의 집합체가 아니다.'라고 강조했습니다, 도시에서는 다양한 삶이 가능해야 하고, 특정 계층만이 아니라 장애인, 어린이, 성소수자, 나아가서는 도시 생물까지도 함께 잘 살아갈 수 있는 공간이어야 한다는 공감대가 모아졌습니다. 도시는 소비하고 견뎌야 하는 공간이 아니라, 함께 만들어 가며 각자의 정체성을 실현할 수 있는 공간이 되어야 합니다.

<삶을 위한 도시> 포럼은 그동안 도시에 대한 문제의식을 느낀 소수들의 소통 창구 역할을 하면서 협력과 논의의 기반을 마련했습니다. 이번에 발간하는 녹서를 포함한 그동안의 논의는 도시와 그 안에서 살아가는 우리의 삶에 대한 본질적인 질문을 만들어 가는 과정이었습니다. 도시 문제는 그 범위가 넓고, 모두가 동의하는 해결 방안을 찾는 것은 쉽지 않은 일입니다. 하지만 꾸준히 함께 머리를 맞대고 논의를 이어 나가면 해결의 실마리를 찾을 수 있을 것입니다.

숲과나눔은 앞으로도 <삶을 위한 도시> 포럼의 논의를 더욱 심화하고, 지역별 포럼을 확대하며, 정책 제안과 실천 방안 마련에도 힘을 기울이겠습니다. 숲과나눔 네트워크 구성원과 관심을 갖고 계신 모든 분들의 적극적인 참여를 부탁드립니다.

이번 녹서를 발간할 수 있도록 그동안 포럼에 참여해 주신 모든 분들과, 녹서 발간에 수고를 아끼지 않은 풀씨행동연구소 캠페이너 여러분께 깊이 감사드립니다.

감사합니다.

2025년 4월
재단법인 숲과나눔 이사장 장재연

일러두기

이 녹서는 2024년 5월부터 10월까지 숲과나눔에서 진행된
<삶을 위한 도시> 포럼의 주요 내용을 엮은 것입니다. 포럼 개요는 다음과 같습니다.

1차 포럼 “충분히 자연을 향유하고 기여할 수 있는 도시”

2024. 05. 30.(목)

생각 나누기

자연의 시간이 쌓이는 모습을 지켜볼 수 있는 도시
모아(‘잘려간 전주천의 시간’ 기획자)

거리에서 건강한 가로수와 벌을 볼 수 있는 도시
최진우(서울환경연합 생태도시전문위원, 풀꽃 4기)

걸어서 5분 이내 접근해서 15분 동안 자연을 누릴 수 있는 도시
최승희(생명의숲 사무처장)

2차 포럼 “안전하고 편하게 이동할 수 있는 도시”

2024. 06. 26.(수)

생각 나누기

자동차 중심 도시에서 사람 중심 도시로
김광일(녹색교통운동 사무처장, 초록열매 1기)

자전거 타기 좋은 도시
김윤정(싸이클러블코리아 대표, 풀꽃 6기)

교통약자의 자유로운 이동이 가능한 도시
홍윤희(사단법인 무의 이사장)

Bottom-up 걷기 좋은 도시 만들기 사례
서선영((주)소소도시 대표, 풀씨 11기)

3차 포럼 “책임 있는 소비와 폐기가 이루어지는 도시”

2024. 08. 22.(목)

생각 나누기

도시가 버린 쓰레기는 어디로 가는가
임기웅(다큐멘터리 <문명의 끝에서> 감독)

건강한 소비문화의 회복
송경호(더 피커 대표, 풀꽃 2기)

수리할 권리를 보장하는 도시
밍키(수리상점 곰손, 풀꽃 6기)

종이팩을 통해 본 재활용 정책의 과제
허그림(숲과나눔 캠페이너, 초록열매 종이팩컬렉티브 담당)

4차 포럼 “다양하고 지속가능한 주거가 보장되는 도시”

2024. 09. 25.(수)

생각 나누기

집에 대한 새로운 욕구
최규정(줌마네, ‘틈틈이 집학교’ 기획자)

다양한 삶의 형태와 주거
장혜영(전 국회의원)

변화가 필요한 주거정책
지수(민달팽이유니온 위원장)

주거 문제 대안으로서 사회주택의 가능성
최경호(<어쩌면, 사회주택> 저자)

5차 포럼 “지역사회와 연결되고 교류할 수 있는 도시”

2024. 10. 23.(수)

생각 나누기

지역사회를 연결하는 도서관
박영숙(느티나무도서관장, 초록열매 3기)

마을로 향하는 약사들
박상원(늘픔가치 대표, 초록열매 3기)

동네를 바꾸는 시민행동
박해정(광주비건탐식단 활동가, 풀씨 11기)

주민이 주인이 되는 마을공동체
장현규(마을발전소 사무국장, 초록열매 3기)

CONTENTS

1.
우리는 어떤 도시에 살고 싶은가 —— 9

2.
도시는 어떻게 우리의 삶이 되는가 —— 12

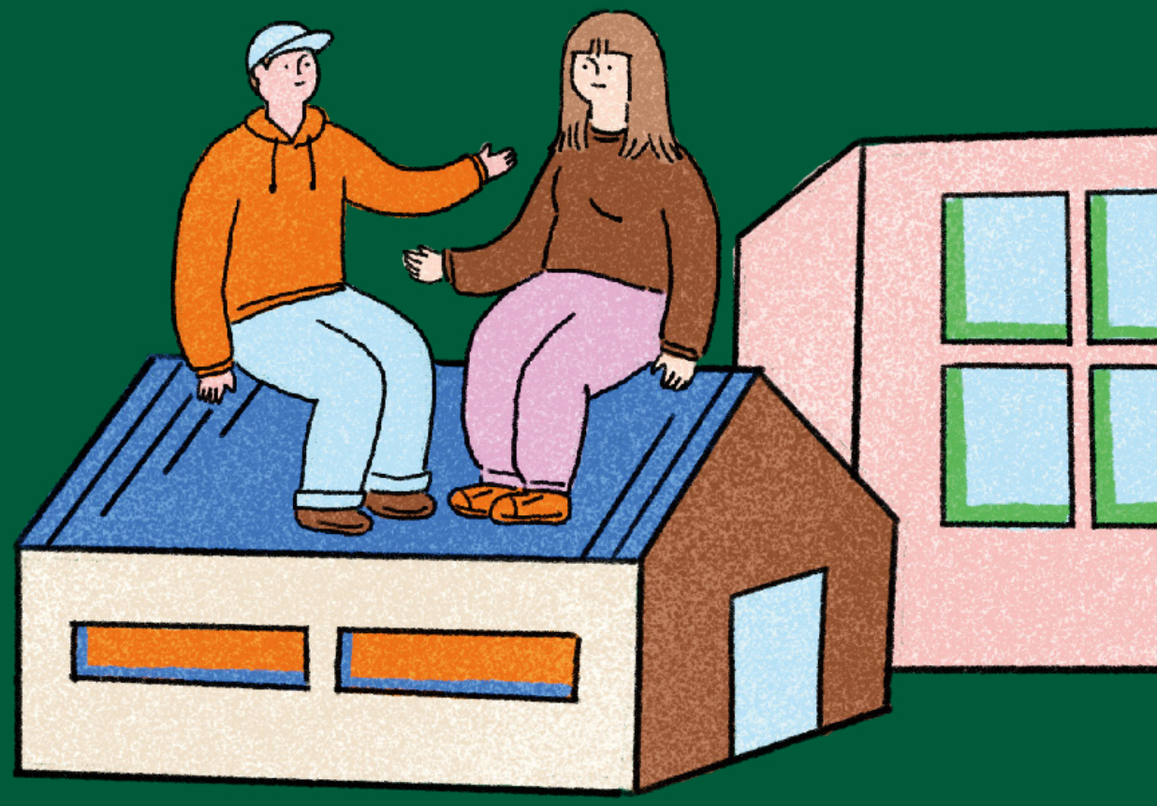
3.
도시를 다시 쓰는 시민들 – 대화와 질문 —— 16

4.
앞으로의 여정 —— 42

5.
‘삶을 위한 도시’를 향한 100개의 목소리 —— 46

참고문헌 —— 57

1.
우리는 어떤 도시에 살고 싶은가



<삶을 위한 도시> 포럼은 도시를 단순히 건물과 도로의 집합체가 아닌 '삶을 위한 공간'으로 보고, 개발과 성장보다 질적 '성숙'으로 도시계획의 방향을 전환할 것을 제안하는 포럼이다.

도시는 사람들이 모여 살기 위해 만들어진 것임에도 불구하고 기존의 도시계획에는 삶의 자리가 생략되어 있다. 도시 변화를 측정하고 평가하는 지표는 많지만, 이전 계획과의 연속성 위에서 활용되지 못하고, 10년, 20년 단위의 장기계획들이 정권에 따라 방향을 바꾼다. 시대적 질문이나 성찰에 대한 논의가 부족한 상태로 하드웨어에 집중한 계획이 세워지고, 계획부터 실행까지 모든 과정에서 시민 의견수렴은 설문조사나 공청회 정도로 그친다. 그러다 보니 도시계획은 사회나 개인 삶의 변화나 욕구와 동떨어진 것으로 여겨지기도 한다.

그렇다면, 도시를 '삶을 위한 공간'으로 본다는 것은 무엇일까? 도시를 한 방향의 효율성이 아닌, 여러 방향의 지속가능성 측면에서 본다는 것을 의미한다. 신속한 이동을 위해 설계된 도로나 대중교통과 같은 교통체계는 오늘날 대다수의 사람에게 효율적인 이동을 할 수 있게 돕는다. 하지만 이런 교통체계에서 어린이, 노약자, 장애인의 효율적인 이동은 충분히 보장되지 않는다. 주거 문제를 해결한다는 명목으로 진행되는 그린벨트 해제와 재개발 재건축 사업은 신규주택을 생산하는 한편, 도시 내 생물서식공간을 줄이고, 공동체의 역사성과 장소성을 사라지게 한다. 자동차와 아파트가 나쁘고 불필요한 것은 아니지만, 하나의 방향으로만 효율성을 고려할 때 '표준'에서 벗어난 다양성은 돌봐지지 않는다.

그래서 도시를 '삶을 위한 공간'으로 본다는 것은 도시가 다양한 위치와 상황에 놓인 사람들에게도 안전하고 편리한 곳인가를 질문하는 것을 말한다고 할 수 있다. 도시계획이나 정책을 수립할 때, 숫자로 환산되지 않는 사람들의 다양한 상황을 배려하는 것, 사람들이 어떤 삶의 방식을 추구하고, 어떤 장소에서 어떤 일을 하며 누구와 함께 살고 싶어 하는지를 바탕으로 미래를 전망하는 것, 기후위기와 재난 등의 리스크를 예방하고 도시민이 안전하고 지속가능한 생활을 도모할 수 있는 환경을 만들어 가는 것을 말한다.

기존의 계획이 미처 살피지 못한 빈자리를 발견해 낸 시민들은 각자의 자리에서 질문을 던지며, 대안을 실험하고 있다. 그동안 숲과나눔에는 우리가 살고 있는 도시를 더 건강하고, 안전하며, 지속가능한 곳으로 만들어 가길 바라는 시민, 연구자, 활동가가 모였다. <삶을 위한 도시> 포럼은 숲과나눔 네트워크 안팎에서 문제를 포착하고 대안을 실천하는 사람들을 연결해 '도시'라는 물리적이고 현실적인 공간을 변화시키는 구상을 나누기 위해 기획되었다. 변화에 대한 수동적인 반응으로서가 아니라, 우리가 먼저 제안하고 그리는 도시에 대한 상상을 나누고자 한다.

유럽연합에서는 중요한 정책적 결정을 앞두고, 사회 전체 구성원의 의견을 수렴하는 방법으로 녹서(green paper)를 발간한다. 독일의 경우, 4차 산업혁명 시대 제조업 혁신 전략인 '산업 4.0'을

수립하기에 앞서, '4차 산업혁명 시대 좋은 노동의 의미와 조건'에 대해 논의하는 '노동 4.0' 녹서를 발간해 숙의의 과정을 거쳤다. 즉, 산업과 제도의 측면에서 정책을 설계하기 이전에 사람들 생활방식과 가치관 변화에 따라 오늘날 '좋은 일'의 의미가 어떻게 변화했는지를 먼저 살펴보고, 새로운 시대에도 이런 '좋은 일'이 충분히 제공되기 위해서는 법과 정책에 있어 어떤 고민이 필요한지 사회에 질문을 던진 것이다.

<삶을 위한 도시> 포럼은 이러한 사례를 나침반 삼아, 2024년 5월부터 10월까지 다섯 번의 포럼을 열고, 그곳에서 나온 대화와 질문을 녹서에 담았다. 5개월간 19명의 연사와 100여 명의 참가자가 만나, 우리가 사는 도시의 생태, 교통, 소비, 주거, 지역사회에 대한 생각을 나누고, '삶을 위한 도시'가 되려면 무엇이 필요한지 질문했다. 이 녹서에는 보다 건강하고 지속가능하며, 다양성이 인정되고, 타자와 공존할 수 있는 도시에 대한 사람들의 바람이 담겼다.

도시를 단순히 물리적 집합체가 아닌 삶과 유기적으로 연결된 공간으로 본다는 것은 어떤 의미일까? 더 이상 개발과 성장이 아닌 성숙으로 방향을 전환한 도시는 어떤 모습일까? 그곳에서 우리는 어떤 대화를 나누며 일상을 살아가고 싶을까? 녹서를 통해 더 많은 사람들과 함께 질문하고 다양한 생각을 나누고 싶다.

2.
도시는 어떻게 우리의 삶이 되는가

소준철 전남대학교 역사문화연구센터 학술연구교수



우리의 일상생활은 어떻게 작동하는가

도시(都市)는 도읍(都)과 저자·시장(市)이 더해진 말이며 표준국어대사전에 따르면 “일정한 지역의 정치·경제·문화의 중심이 되는, 사람이 많이 사는 지역”이다. 통념적으로 도시를 시골이나 자연의 반대로도 여겨진다. 왜냐면 도시는 많은 인간이 모여 만든 것이자, 그 인간이 역사적으로 남긴 족적이기 때문이다. 그렇기에 “수백 년간 … 인간들의 꾸준한 노고”로 “이어온” 공간이 도시다(존 리더, 2006, 20쪽). 꾸준한 노고는 도시가 단순한 물질이 아님을 의미한다. 침실에서 건축물, 공원, 하천에 이르는 모든 공간은 대개 사회적 생산의 결과이다. 이러한 공간은 늘 수행적인 행위로 구성되며, 고도로 관습화된, 객관화된 실천이기도 하다. 로버트 E. 파크의 말대로 도시는 마음의 욕망이 깃든 대상인 셈이다.

그러나 이런 설명은 도시의 이면을 감춘다. 인간의 노고는 역설적으로 인간이 자연을 지배하고 수탈한 시도이다. 인간은 20세기 급격한 자본화와 세계화를 이뤘고, “포드주의의 부상과 케인즈식 복지국가의 확장을 경험했고, 이런 발전은 농촌에서 도시로 향하는 대규모 이주와 공간 구조의 근본적인 변화를 동반했다(닐 브레너, 2023, 84쪽).” 이제 도시는 발전의 상징적 공간이 됐고, 기능성을 중심으로 계획됐다. 게다가 20세기의 도시계획가들은 도시라는 공간을 통제함으로써 사람들과 사물을 통제할 수 있다는 강박을 품었다. 다층적인 흐름 안에서, 도시에 사는 인간의 생활 양식(life style)이 동질화됐고, 일상생활이 공학적으로 구성됐다. 도시의 질서는 관료화되었고, 우리 인간의 노동은 단조로워졌으며 도시의 일상생활은 현대화된 동시에 규범적인 제약 안에서 작동하게 됐다(닐 브레너, 2023, 같은 글).

산책자가 되어 도시의 권리를 상상하기

그렇다고 쉽게 좌절할 필요는 없다. 발터 벤야민의 말대로 아스팔트 위에서 식물 채집을 하듯이 도시를 어슬렁거릴 필요가 있다. 우리는 꿈틀거리는 욕망과 엄격한 통제를 느끼는 산책자가 되어야 한다. 익명의 군중 속에서 파도처럼 밀려오는 소비의 유혹에 굴복하기도 하지만, 탐정처럼 새로움을 끝없이 추구하는 태도가 필요하다. 이 태도는 도시가 통제하고 잠재워야 할 잡음으로 여겨 온 소외된 인간의 결핍과 불만에 대한 발견으로 이어져야 한다. 그들의 결핍과 불만을 박탈당하고 소외된 인간의 필요로 다시 읽고, 어떻게 그것을 충족해 나갈지 되물어야 한다(닐 브레너 외, 2023, 71쪽).

더 나아가 산책자는 무얼 해야 하는가. 이미 도래한 도시가 아니라 다가오는 미래 도시에 관한 권리를 고민해야 한다(닐 브레너 외, 2023, 71쪽). 그는 “미래 도시의 윤곽이 그려질 수 있는 한, 그 윤곽을 통해 현재 상황의 역전을 상상함으로써, 세계의 뒤집힌 이미지를 거꾸로 그 한계까지

밀어붙여야 한다(르페브르, 2024, 242쪽).” 산책자는 미래 도시의 권리를 상상하며, “개인들의 접촉면이 사회의 바닥에 닿는 지점”을 더듬고 “매일의 삶이 사회적으로 창출된 우리에 관한 체계적 세계”와 “교차하는 지점”을 찾아내야 한다(닐 브레너 외, 2023, 54쪽). 그래야지 우리의 더 나은 삶이 가능하다. 다르게 말하자면, 우리의 처지가 어떠한지, 우리에게 어떤 삶이 필요한지, 어떤 자원이 필요하며, 어떻게 접근할지, 대안적 삶의 방식의 이론과 실제의 간극은 어떠한지, 실험하고 실현할 가능성을 위한 권리를 상상해야 한다. 앙리 르페브르의 주장대로 “도시에 거주하는 주민 누구나 도시가 제공하는 편익을 누릴 권리, 도시 정치와 행정에 참여할 권리, 자신들이 원하는 도시를 스스로 만드는, 도시에 대한 권리”를 새롭게 끄집어내야 한다.

소비에서 벗어나기

도시에서, 국제적인 수준의 자본이 압도적인 폭력처럼 모든 걸 쓸고 지나갔다고 보기에는 이르다. 포기하지 않기 위해 우리는 도시의 정체를 밝힐 필요가 있다. 먼저, 도시는 소비가 이뤄지는 공간이라는 정의를 꺼내보자. 오늘날의 “소비사회”는 외관의 세계를 나타내지만, 더 깊은 실체를 숨긴다. 소비는 생산수단을 장악한 자, 이윤을 위해 생산하는 자에 의해 제조된다(최병두, 2018, 159쪽). 도시 역시 마찬가지다. 도시와 도시적인 모든 것의 생산 과정과 생산자의 정체는 희미하다. 그렇지만 명료하게 만들려고 했던 시도가 없던 건 아니다. 그 시작은 생산조건에 대한 관심에서부터였다. 프리드리히 엥겔스는 산업혁명의 장소였던 19세기 맨체스터의 거대한 공장에서 일하는 영국 노동계급의 비참한 상태를 분석했고, 자본가의 이윤을 가능케 한 노동의 현실을 드러냈다. 이제야 자본가의 급격한 성공과 흔들리는 노동자의 삶이 대비될 수 있었다. 다음은 자본의 성장과 도시의 비대화였다. 게오르그 짐멜은 거대한 도시와 미미한 인간 사이의 관계를 주장했다. 그는 분업화와 화폐경제로 가득 찬 거대도시 안에서 사람 사이의 사회관계가 난관을 겪는다고 말했다. 이 관심은 로버트 E. 파크에게로 넘어와, 모든 인간이 공간에 반드시 적응하는 건 아님을 밝혔다. 또 제인 제이콥스와 앙리 르페브르는 포드주의적 도시 개발 프로젝트가 획일적이며 파괴적이고 반사회적인 도시가 재생산되는 것임을 드러냈다. 이제 도시가 이윤을 기반으로 도시를 생산하는 중에 다다랐다.

도시를 소비하는 도시 앞에서 사회적 삶을 상상하자는 상상 역시 맞섰다. 게오르그 짐멜은 사회나 역사, 외적 문화 및 삶의 기술의 압도적인 힘 앞에서 개인이 자신의 독립, 자율성과 개성을 요구할 수 있다고 주장했다. 그러려면 앞서 해야 하는 것이 있다. 자율적인 삶의 양식(life style)을 만들기 위해서는 ‘소외’라는 조건을 개선해야 하며, 일상어인 ‘소외감’이라는 말의 어색함을 깨쳐야 한다. 소외는, 낯섦, 소원함, 생소함 같은 주관적인 느낌·감정이라기보다 이런 느낌·감정을 만들어 내는 사회(공간)적 조건이나 과정이며(최병두, 2018, 151쪽), 상품물신주의의 결과이다. 즉, ‘소외감’은 감정이 아니라 사회적 조건이다. 더 나아간다면, 소외라는 조건을 새로운 상태로 갱신할 상상이

필요하다. 여기서 사람들은 사회주의 또는 공산주의, 민주 사회 혹은 그저 ‘사회’ 아니면 인간적인 사회 같은 것들을 각기 다르게 주장해 왔다. 이 거대한 주장들만큼이나, 우리는 인간 역량의 완전한 발견을 허용하는 사회(누스바움, 2015)와 무엇보다 인간의 잠재력을 성취할 수 있는 태도(마르크스, 1991 참조)가 필요하다.

‘삶을 위한 도시’를 어떻게 이야기할까

사회적인 삶을 위한 도시는 소외를 넘어서는 인간의 역량과 잠재력에서 가능하다. 이를 위해 우리는 상품화된 도시, 상품화되고 있는 도시 앞에 멈춰 서서 인간 생존의 조건을 돌아보아야 한다. 토지를 비롯하여 주택, 도로, 교통, 공공시설, 공공장소, 보건, 전기, 상수도와 하수도, 교통과 같은 기반 시설이 어떤 상황에 처해 있는지 검토하는 일은 당연하다. 발전과 기능성이란 명분 앞에 도시의 많은 부분은 ‘공공부문’으로 이해됐고, 당연한 정치적 산물로 이해됐다. ‘대의’는 때때로 허울일 수 있다. ‘공공부문’은 실제 소수의 엘리트와 관료에 의해 기획되고 운영된다. 우리는 이 기반시설을 공공의 것으로 사회화해야 한다. 기반시설의 사회화와 함께 우리를 살게 하는 자연의 재발견이 필요하다. 인간과 사회가 자연을 덜 수탈하고, 공생하기 위한 방법을 찾아야 한다. 그렇기에 인간들 곁에 선 나무와 가로수, 풀, 꽃, 벌, 새, 나비, 잠자리, 고양이 등 비인간과의 상호성을 계속하여 밝혀야 한다.

우리는 도시에 살아가는 우리의 삶을 넘어서 도시의 삶에 주목해야 한다. 우리가 만드는 삶을 위한 도시는 이래야 한다. 구조의 제약을 넘어, 자율성과 개성, 사회와 돌봄을 되찾아야 한다. (뻔한 말이지만, 다시 반복할 필요가 있다.) 대량생산 대량소비의 일원화된 도시가 아니라 서로 다른 시각과 태도, 다양한 영역의 사람과 삶, 그 삶을 담아낼 물리적 공간이 필요하다. 사람들의 삶이 지속 가능해야 한다는 정언 아래서, 도시의 계획과 정책에도 시민의 참여와 숙의의 과정과 같은 권리의 생산이 이어져야 한다. 허나 도시에서 만나는 문제를 모두 가능한 한 빠르게 해결할 수 있다는 환상은 버리면 좋겠다. 어떤 것은 원래부터 난해해서, 어떤 것은 사람이나 물질적인 문제로, 어떤 것은 강하고 굳은 관점 때문에, 어떤 것은 별다른 이유로 변화가 없을 수도 있다. 번거롭고 피로해지는 일이 늘어나는 건 당연하다. 그렇기에 지리멸렬한 과정에서 피로감을 견뎌야 한다. 그러다 보면 삶을 위한 도시는 엄연히 존재하는 현실이 될 것이다.

3.
도시를 다시 쓰는 시민들 – 대화와 질문



3.1. 생태를 보전하면서도 우리가 살기 좋은 도시가 되려면 어떻게 해야 할까?

도시의 공원과 녹지는 생물다양성 보전과 기후위기 대응, 시민 건강과 삶의 질 향상을 위해 중요한 공간이다. 공원과 녹지는 도시 안에서 누구나 평등하게, 돈을 내지 않고 머무를 수 있는 열린 공간이며, 도시 안에서 살아가는 다양한 생물들의 서식 공간이다. 우리는 공원을 통해 우리 주변의 다양한 생물들을 인지하고, 우리가 지구에 있음을 느끼기도 한다. 또한 공원은 탄소흡수, 열섬 완화, 홍수 저감과 같은 환경 조절 기능만 아니라, 도시민의 심리적, 신체적 질병 완화와 치유, 다양한 사회적 교류와 소통의 기회를 준다.

이러한 도시공원과 녹지의 가치는 누구나 알고 있지만, 현실에서는 이러한 가치가 우선으로 다루어지지 않는다. 국토계획이나 도시계획에서 녹지는 잠정적인 개발 유보지로, 주택공급을 위해 가장 먼저 용도변경을 고려할 수 있는 대상이 된다. 풍부한 녹지는 도시 거주민의 삶의 질을 높이고, 도시민이 도시를 사랑하고 자긍심을 가지게 하지만, 도시에는 이런 공간이 충분치 않다.

오히려 우리가 사는 도시는 밀도가 낮은 공공공간과 녹지가 부족해 사람들이 주말에 차를 타고 경치가 좋은 근교 대형카페를 찾아가는 현상이 나타난다. 그런 한편, 도심 속에서 자연을 누릴 수 있는 곳은 이른바 '숲세권 아파트'로 사유화된다. 이는 도시에서 자연을 향유하고자 하는 도시민들의 욕구가 크다는 방증이지만, 다양한 토지이용 압력이 경합하는 가운데, 녹지는 확대되기보다 축소되고 있다.

2020년 7월 1일, 도시공원일몰제로 전국의 4,421개 공원이 해제되었고, 일몰된 부지 중 일부는 민간 특례공원 제도[1]에 따라 개발되었다. 전국 곳곳의 하천에서는 '명품 하천 사업'이라는 이름으로 수질 개선 및 홍수 예방, 친수시설 확대를 위한 개발사업이 진행되고 있다. 이러한 사업은 일면 도시민에게 자연을 향유할 수 있는 기회를 넓히는 것으로 보이지만, 실제로는 도시 내 남아있는 건강한 생물서식지를 축소함으로써 도시 전반의 생태계 기능을 단편화한다. 또한 많은 경우, 개발 과정에서 충분한 의견수렴과 소통이 부족해 오랜 시간 사람들이 관계 맺어온 공간의 역사성과 장소성을 훼손한다. 최근 아파트에서 탐조하거나, 지나친 가로수 가지치기에 문제를 제기하는 등 도시민의 생태감수성은 예민하게 발달하고 있지만, 아직 도시계획과 제도는

[1]
일몰된 공원부지의 70%를 공원으로 유지하는 조건으로 사업자가 땅을 매입해 30%를 주택용지 등으로 개발할 수 있게 한 제도다. 이는 공원부지로 지정된 사유지를 매입할 재원이 부족한 지자체가 사업자를 통해 일정 면적을 개발하는 대신 공원의 대부분을 지키는 대안적인 방법으로 여겨지기도 하지만, 도시공원일몰제 시행 전 적극적인 재원 투입으로 공원을 매입하지 않았던 중앙정부와 지자체의 노력 부족으로 인한 안타까운 녹지 손실이자, 공원을 사유화한다는 점에서 비판받기도 한다.

이러한 변화를 담아내지 못하고 있다.

—— 녹지 손실을 최소화하기

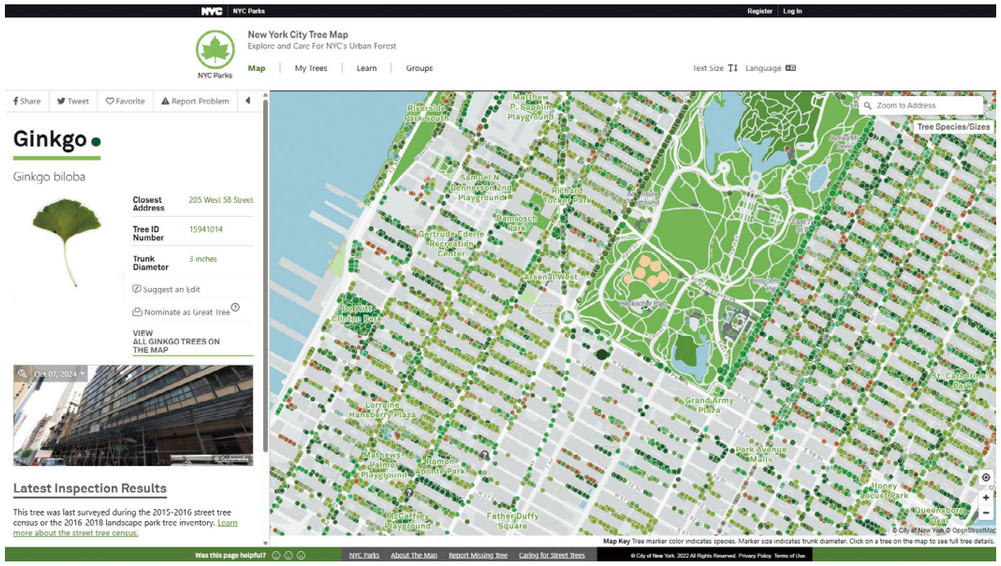
다양한 토지이용 요구가 경합하는 도시에서 녹지 손실을 줄이고, 부족한 도심 녹지를 확대하면서도 주택과 상업 등에 필요한 용지를 적절히 계획하고 배치하는 지속가능한 방식을 모색해야 한다. 우선 도시공원일몰제로 해제된 전국의 장기 미집행 도시공원을 최대한 보전하여 녹지 손실을 최소화하기 위한 노력이 필요하다. 2020년 도시공원일몰제가 시행되기 전까지 많은 연구자와 시민단체가 캠페인과 토론, 의회 입법 제안을 통해 해법을 찾고자 노력했다. 그 노력으로 공원부지 중 국공유지를 10년 유예하는 법이 개정되었고, 서울의 경우, 도시자연공원구역 설정으로 도시 내 모든 공원을 지키는 것에 성공했다. 그러나 전국에 340㎢에 달하는 공원부지는 일몰되었고, 일부 면적이 5년 유예를 받았지만, 2025년 해제 예정이다.

—— 녹지 연결성과 접근성, 형평성이 높은 도시 만들기

나아가 녹지 연결성과 접근성, 형평성이 높은 도시를 만들어야 한다. 2024년 기준 서울의 1인당 공원면적은 17.96㎡[2]로 세계보건기구(WHO)가 권고한 1인당 녹지 기준인 9㎡[3]를 상회하지만, 실제로 산림 대부분이 주로 도심 외곽에 분포하고 있어 도보생활권 공원[4] 기준으로는 5.75㎡에 불과하다. 이와 같은 차이를 줄이고, 누구나 자신이 사는 곳 근처에서 녹지를 접하게 하기 위해서는 공간 데이터를 바탕으로 한 도시계획이 필요하다. 즉, 녹지가 취약한 지역을 가려내 공간계획에 우선순위를 둠으로써 녹지 접근성의 형평성을 제고하는 것이다. 그러나 아직 우리나라 도시를 대상으로 녹지 형평성을 분석한 데이터는 거의 전무하다.
도시 내 녹지와 수공간의 면적과 질, 연결성과 접근성을 증진하는 것은 생물다양성 보전 목표와도 동떨어져 있지 않으며, 국제 및 국가 생물다양성 협약의 주요 목표 중 하나이기도 하다. 각각 독립된 생물서식지가 서로 멀리 떨어져 있는 것보다는 가까이 있을 때, 규모가 큰 서식지 사이에 작은 징검다리 서식지가 있어 연결성이 높아졌을 때 생물다양성이 더 풍부하기 때문이다. 따라서 기존의 녹지 면적 손실을 최소화하면서 녹지가 부족한 도심에 더 많은 녹지를 만드는 것은 시민 삶의 질 향상과 생물다양성 보전 측면 모두에 긍정적이다.

—— 과학과 소통에 기반한 장기적 관점의 의사결정 필요

시민들이 일상에서 관계 맺는 녹지와 수공간, 생물다양성이 풍요롭게 지켜지기 위해서는 과학과 소통에 기반한 의사결정 관행과 제도의 변화가 필요하다. 이를테면, 단순히 간판을 가린다고, 열매와 낙엽을 많이 떨어뜨린다고 민원이 있어서 가로수를 베어내는 것이 아니라, 나무의 생육과 주변 경관을 고려해 적정한 가지치기로 돌봐야 한다. 새롭게 조성하는 경우에는 변화하는 기후와 도시 환경에 적응할 수 있는 다양한 수종의 나무를 심어야하고, 적정한 지하공간과 간격을 확보하여 심고 돌봐야한다. 이를 위해 장기적으로는 도시의 지하공간을 재편하는 것 또한 고민해야 한다.



<그림 1> 뉴욕시 공원과 거리의 모든 나무를 맵핑한 뉴욕 나무 지도 사례
출처: https://tree-map.nycgovparks.org

도시생태 관리에 선진적인 뉴욕, 런던, 포틀랜드 등의 도시에서는 공원과 숲의 나무는 물론, 거리의 가로수까지 한 그루 한 그루의 생태적 가치를 과학적으로 계산하고 맵핑하여, 도시민에게

[2]
서울열린데이터광장 https://data.seoul.go.kr/dataList/360/S/2/datasetView.do

[3]
WHO는 지속가능한 도시의 건강 지표로 1인당 최소 9㎡의 녹지공간이 도보 15분 이내 거리에 있어야 한다고 권고했다. 이 기준은 WHO의 공식 문서에 보고되어 있지 않아 정확한 출처를 기재할 수 없으나, 정부 공식 보고서 등에서 널리 통용되는 기준임을 밝힌다. 비슷한 지표로, WHO 유럽은 도보 300미터 내 최소 0.5헥타르(5,000㎡)의 녹지에 접근할 수 있는 인구 비율을 제안했고, 미국 환경보호국(EPA)은 1인당 녹지 면적과 도보 500미터 내 접근할 수 있는 인구수를 도시 녹색 공간의 지표로 활용한다(UN Habitat, 2018 : 2).

[4]
'공원 이용자들이 걸어서 접근하기 용이하고 자주 이용하는 공원'을 말하는 것으로 근린공원, 어린이공원, 소공원, 체육·문화·역사·수변·생태·놀이·가로공원, 기타 공원을 포함하며, 묘지공원, 서울대공원, 국립공원, 도시자연공원구역은 제외한다.

나무가 주는 혜택을 안내하고 있다. 나무를 돌보는 아주 가벼운 활동부터 진지한 활동까지 누구나 참여할 수 있도록 열어놓기도 한다. 이는 도시민과 자연이 맺고 있는 호혜를 깨닫게 하고, 과학과 소통에 기반한 의사결정을 가능하게 한다.

—— 도시의 역사성과 장소성 보살피기

오래된 숲과 나무는 장소성과 역사성을 고려해 보존해야 한다. 가로수나 공원의 나무는 과학적이고 정밀한 검토를 통해 수명을 지속하기 어려운 경우에 순차적으로 교체하는 것을 계획해야 한다. 또한, 그 과정에서 형식적인 행정 절차를 충족하는 것을 넘어, 지역민들이 변화를 수용할 수 있는 시간까지 배려하는 사회로 한층 더 성숙해져야 한다. 지리학자 이푸 투안은 '공간에 우리의 경험과 삶, 애착이 녹아들 때 그곳은 장소가 된다'고 했다. 일상의 풍경을 구성하는 도시의 자연은 도시민의 경험에 켜켜이 쌓여 도시를 사랑하고 자긍심을 가지는 원천이 된다.

—— 생물과 공존을 고려하는 도시

수많은 야생생물이 온전히 살아갈 수 있는 도시가 생태적으로 건강하고 생물다양성이 풍부한 도시라고 할 수 있다. 최근 인간의 필요와 이해관계에 따라 동식물의 생사를 결정하는 것에 대한 시민들의 비판적 시각이 커지고 있는데, 주목할 만한 것은 야생벌이나 '러브버그' 같은 작은 생물에 대해서도 그렇다는 점이다. 인간의 편의를 위해 야생벌에게 영향을 주는 살충제를 남용하거나, 인간이 필요해서 심은 가로수를 어느 순간 필요하지 않다고 쉽게 베어버리는 것에 대한 윤리적 성찰이 필요하다. 생태계에 존재하는 생물들은 복잡한 관계망을 가지고 있으며, 인간도 이러한 관계망에 얽혀있는 행위자라는 것이 최근 인류학과 인문학 연구에서 인지하고 있는 내용이다. 우리와 얽혀있는 생물의 '도시에 살 권리'에 대한 더 많은 사회적 대화와 관행의 변화가 필요하다.

함께나눌 질문

도시 내 생태를 보전하면서 시민들이 일상적으로 자연을 경험할 방안을 마련하기 위해 어떤 접근이 필요할까?

도시 내 생태계의 다양성과 포용성을 지키는 데 필요한 구체적인 노력과 정책적 방안은 무엇일까?

지역의 생태적 장소성과 역사성을 지키는 방안은 무엇이 있을까?

도시 생태자원의 공공성을 유지하고 사유화를 방지하기 위해 도시계획에서 어떤 관리 방안이 필요할까?

지역 생태계 보전과 생물 다양성을 보호하기 위해 시민들이 직접 참여하고 책임을 다할 수 있는 프로그램과 제도적 지원은 무엇이 있을까?

인간 너머 생물의 도시로 '주민'의 의미를 확장할 수 있을까? 자연과의 공생을 위해 어떤 노력이 필요할까?

3.2. 모두가 안전하고 편리하게 이동할 수 있는 도시가 되려면 어떻게 해야 할까?

도시의 길은 그 도시를 살아가는 사람들이 요구하는 보편적 가치를 반영한다. 급격한 산업화를 거친 우리 사회가 그동안 추구해 온 가치는 개발과 성장이었다. 이를 위해 도시의 길은 자동차의 빠르고 원활한 통행이 가능하도록 설계되었고, 도시 공간은 '신체 건강한 성인'을 기준으로 표준화되었다. 도시 생활을 영위하는 이들의 다양성과 삶은 세심히 고려되지 않았다.

자동차 중심 도시는 한정된 공간을 자동차에 먼저 내주다 보니, 유아차와 휠체어, 자전거 이용자 등이 제한된 공간에서 경합하며 이동한다. 이는 교통수단 간 갈등과 충돌을 초래하고, 보행자의 안전을 위협한다. 또한, 길 위의 사람보다 자동차의 빠른 이동을 우선하는 사회는 약자와 느린 교통수단에 대한 감각을 둔화시킨다. '평균적인 다수'를 위해 설계된 세상은 나와 다른 사람의 입장에서 생각해 볼 수 있는 상상력을 빼앗는다.

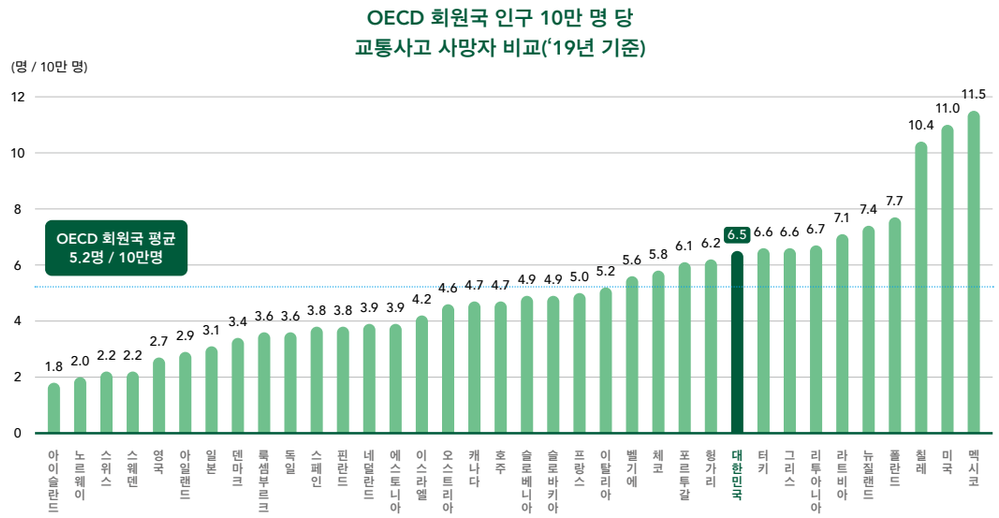
거리에서 느끼는 안전함은 그 도시를 살아가는 주민들의 삶에 지대한 영향을 미친다. 따라서 모두가 안전하고 편하게 이동할 수 있는 도시, 누구도 길에서 소외되거나 차별받지 않는 도시를 만드는 것이 우리가 직면한 문제를 해결하고, 우리의 삶을 더욱 풍성하게 하는 길이다. 이를 위해서는 궁극적으로 사람 중심의 교통환경을 구현해야 하며, 차량 중심에서 보행자 중심으로 교통 패러다임을 바꿔야 한다.

—— 교통정책의 변화, 여전히 남은 과제

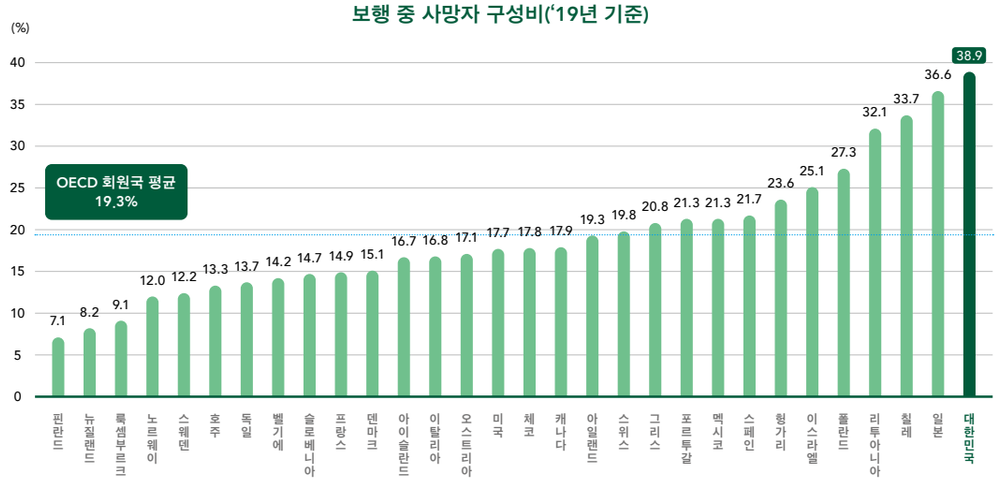
대한민국 교통정책은 시대의 요구에 따라 조금씩 변해 왔다. 1960년대부터 1980년대까지는 급속한 경제 성장과 자동차 보급 확대에 대응하기 위해 '공급' 위주의 교통정책이 시행되었다. 1990년대와 2000년대 초반에는 '지속 가능한 발전'이라는 개념이 등장하면서, 교통정책의 패러다임이 점차 변하기 시작했다. 당시 혼잡통행료와 교통유발부담금, 승용차요일제 등 교통량을 관리하기 위한 다양한 제도가 도입되었고, 서울에서는 버스 중앙차로제와 함께 지하철과 버스요금을 통합하면서 대중교통 서비스가 개선되었다.

시민들을 중심으로 보행권 회복 운동이 본격화된 것도 1990년대 이후다. 1993년에는 보행권 보장을 위한 시민 걷기대회가 열렸으며, '보행자 권리 선언'이 발표되었다. 1997년에는 우리나라 최초로 서울시에서 보행권 확보와 보행환경 개선을 위한 조례가 만들어졌다. 이 밖에도 사라진 횡단보도를 복원하거나, 차 없는 거리를 조성하는 등 도시 공간을 변화시키기 위한 활동이 지속되었다.

하지만 이러한 노력에도 불구하고, 현재 시민들이 체감하는 도로의 안전성과 편의성은 매우 낮다. 2019년 기준 우리나라 인구 10만 명당 교통사고 사망자 수는 6.5명으로 36개 OECD 회원국 중 27위를 차지했으며, 특히 보행 중 사망 비율이 38.9%로 OECD 회원국 평균보다 2배 이상 높아 보행 안전에 대한 대책이 시급한 상황이다.[5]



<그림 2> OECD 회원국 인구 10만 명당 교통사고 사망자 비교('19년 기준)
출처: 도로교통공단(2021)



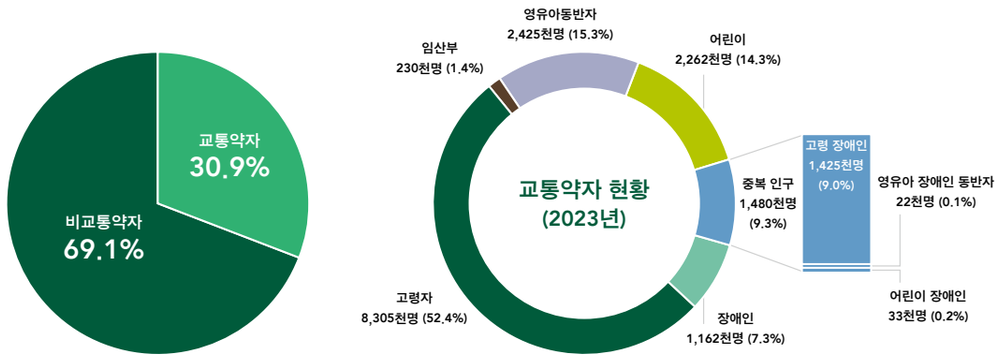
<그림 3> OECD 회원국 교통사고 사망자 중 보행 중 사망자 구성비('19년 기준)
출처: 도로교통공단(2021)

[5]
2019년 OECD 36개 회원국 중, 우리나라의 인구 10만 명당 교통사고 사망자 6.5명으로 27위, 교통사고 사망자 중 보행자는 38.9%로 OECD 회원국 평균 19.3%보다 2배 높음.출처: 도로교통공단(2021)『도로교통공단, OECD 회원국 교통사고 비교 결과 발표』 보도자료.

—— 약자를 우선하는 교통체계

이처럼 대한민국의 교통정책은 시대에 맞춰 변화해 왔지만, 여전히 보행자와 교통약자의 이동권은 충분히 보장되지 못하고 있다. 이를 해결하기 위해서는 도시 전체의 속도를 줄이고, 교통약자와 느린 교통수단을 우선하는 철학적 변화가 필요하다. 프랑스와 독일, 영국 등 유럽의 교통정책 선진국에서는 이미 오래전부터 도심의 속도를 엄격히 제한해 왔다. 이는 보행자와 자전거 이용자를 늘리고, 사람들의 여유로운 이동을 가능하게 했다.

차량 주행속도보다 보행자의 안전을 더 중시하는 것은 걷는 사람의 다양성과 복합성을 세심히 고려함을 의미한다. 도시는 모두가 함께 살아가는 공간으로, 휠체어 이용자와 자전거 이용자, 유아차 동반자, 어린이, 노인 등 누구에게나 편리한 환경이 조성되어야 한다. 현재 우리나라에서 교통약자[6]는 전체 인구의 약 30.9%를 차지하고 있으며, 고령화 추세로 그 비율은 지속해서 증가할 것으로 보인다. 따라서 모든 시민이 일상에서 자유로운 이동과 접근을 보장받기 위해서는 교통약자가 최우선으로 보호받을 수 있는 교통체계가 구축되어야 한다.



<그림 4> 교통약자 현황분석(2023년)
출처: 교통안전정보관리시스템 교통약자현황

—— 공존을 위한 공간 재구성

거리가 바뀌면 사람이 보인다. 기존에 자동차가 독점하던 도로는 이제 사람을 위한 공간으로 재편되어야 한다. 이를 위해 현재 과도하게 차지하고 있는 자동차 도로를 축소하거나 제한하는 도시설계가 필요하며, 걷기와 휠체어, 자전거 등 다양한 교통수단에 맞는 도로 환경을 조성해야 한다. 특히 보행자와 교통약자가 일상에서 안전하게 이동할 수 있도록 보행로를 우선으로 확보해야 하며, 자전거와 대중교통 등 친환경 교통수단 이용을 촉진하기 위한 기반 시설 개선도 요구된다. 특히 자전거의 경우, 현재 국내에 설치된 자전거도로 중 약 75%가 자전거·보행자 겸용도로로, 대부분 좁은 보도 위에 설치되어 있어 자전거 이용자의 시야 확보가 어렵고, 이에 따라 보행자 및 차량과의 충돌 위험이 크다. 따라서 자전거만 안전하게 주행할 수 있는 자전거 전용도로를 확대할 필요가 있다.

[6]
교통약자란 장애인, 고령자, 임산부, 영유아를 동반한 사람, 어린이 등 일상생활에서 이동에 불편을 느끼는 사람을 말함.출처: 국토교통부(2024)『교통약자 이동편의시설이 꾸준히 증가하고 있습니다』 보도자료.

—— 사람 중심 교통정책과 인식의 전환

현재 우리나라의 교통정책은 교통수단과 기반 시설의 효율성을 최우선 가치로 삼아 추진되고 있다. 이에 따라 자전거와 교통약자, 보행 활성화 같은 의제는 정책 과정에서 후순위로 밀려나는 경우가 많다. 앞으로의 교통정책은 기존의 개발과 효율, 공급자 중심의 접근에서 벗어나 사람 중심으로 전환해야 하며, 이를 통해 더욱더 포괄적이고 균형 잡힌 교통체계를 구축할 필요가 있다.

나아가 정부와 지자체의 법·제도 개선 노력 못지않게 중요한 것은 보행 안전과 보행권 확대에 대한 시민들의 공감과 문화 확산이다. 이를 위해 단순히 자동차를 배제하는 이분법적 사고를 넘어서, 모든 교통수단이 안전하고 독립적으로 공존할 수 있도록 상호 존중과 배려의 문화가 정착되어야 한다.

특히, 교통약자의 이동권에 대한 인식을 개선하고 관점을 전환하는 것이 필수적이다. 기존의 비장애인 중심 교통 기반 시설에 단순히 교통약자의 접근성을 보완하는 방식에서 벗어나, 장애인과 비장애인을 동등한 교통 이용자로 인식해야 한다. 이동권은 누구에게나 보장되어야 할 기본권이라는 사회적 공감대가 형성되어야 하며, 이를 위해 휠체어 공간 사용이나 교통약자의 승하차로 인한 시간 지연 등에 대한 부정적 인식을 개선하는 캠페인과 교육이 적극적으로 추진될 필요가 있다.

함께나눌 질문

모든 세대와 다른 신체 조건을 가진 시민들이 안전하게 이동할 수 있는 교통환경을 만들기 위해서는 도시가 어떻게 변화해야 할까?

장애인, 노인, 자전거, 유아차, 자전거, 자동차가 공존할 수 있을까?

사회적 약자도 동등하게 누릴 수 있는 도시 환경을 조성하기 위해 공공공간 디자인과 접근성에서 고려해야 할 사항은 무엇인가?

지역의 생활방식과 지형적 특성에 맞는 교통체계를 구축하여, 보행자와 자전거가 편리하게 이동할 수 있게 하려면 어떤 계획이 필요할까?

각 지역의 물리적 환경에 맞는 교통 기반 시설과 보행환경을 조성하여 시민들의 이동 편의를 높이기 위해 어떤 맞춤형 접근이 필요할까?

교통 혼잡과 오염을 줄이고 지역사회의 이동 편의를 높이기 위해, 시민과 정부가 함께 책임을 나눌 수 있는 구체적 방안은 무엇일까?

3.3. 보다 책임 있는 소비와 폐기가 가능한 도시가 되려면 어떻게 해야 할까?

도시의 주요 사회적 기능 중 하나는 생활 서비스를 공급하는 것이다. 우리는 도시에서 일상생활을 유지하기 위해 물과 전기, 가스, 통신, 폐기물 처리 및 각종 공공서비스를 공급받고, 시장과 상점에서 식료품과 재화를 소비한다. 생활 서비스가 원활히 공급되지 않는 도시는 상상하기 어렵듯이 생활 서비스와 관련된 기반 시설은 도시의 필수적인 조건이다. 그러나 생태계 관점에서 보면 도시는 자체적으로 생산할 수 있는 것보다 많은 자원을 소비하고, 자체적으로 분해할 수 있는 것보다 많은 자원을 폐기하는 의존적인 생태계다. 필요한 자원을 독립적으로 생산하지 못하기 때문에 도시 외부에 자원을 생산하는 독립 생태계가 필요하다. 또한 폐기된 자원을 스스로 분해하지 못해 외부로 배출한다.

오늘날 도시는 지구 면적의 2%를 차지하지만, 세계 인구의 55%가 거주한다. 또한, 도시는 전 세계 에너지의 78%를 소비하고, 온실가스의 75%를 배출하고 있다. 도시는 일반적으로 농촌이나 교외 지역에 비해 밀집도가 높아 에너지 효율적이다. 그러나 그러한 효율성에도 불구하고 엄청난 에너지와 자원을 소비하고 폐기하기 때문에 기후 및 생물다양성 위기 시대에 변화가 더욱 요구되는 장소이기도 하다. 도시가 바뀌면, 상당한 문제가 해결될 수 있다는 면에서는 잠재력도 있다.

자원 소비와 폐기 과정에서 발생하는 도시의 부정적 영향력을 긍정적 영향력으로 전환하기 위해 무엇을 해결해야 할지 고민을 나누는 것이 필요하다. 단순한 소비 과정만 아니라, 생산-유통-소비-폐기 전 과정에서 자원 낭비를 줄이고, 있는 것을 오래 쓰며, 재활용·재사용을 늘리고, 소각·매립 과정의 환경영향을 줄이는 것 등 변화할 수 있는 부분을 찾아보아야 한다. 그러기 위해 소비 과정 전후의 비가시화된 영역을 드러내고, 개인의 라이프스타일 영역과 맞물려 유기적으로 작동할 수 있는 대안을 고민해야 한다. 정부, 기업, 시민사회 내 다양한 행위자의 이해관계와 역할을 조율하고, 일정 부분 규제하거나 촉진하는 것을 포함해 고려해야 한다.

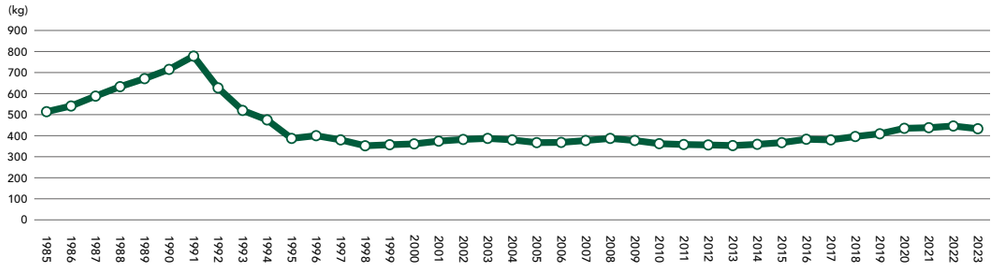
—— 유통·소비 과정 이후의 비가시화된 영역을 가시화하기

수도권에서만 하루 평균 9천 톤 이상의 생활폐기물[7]이 발생한다. 이를 치우지 않고, 생활 반경 내에 그대로 둔다면 일상생활이 원활히 작동하기 어려울 것이다. 그래서 폐기물 수거·선별 및

[7]
경인일보. 2024.09.29.『수도권 소각 용량 하루 1900t 부족… 인천시 '200~300t 확보' 우려.』
https://www.kyeongin.com/article/1710755

환경미화는 사회가 법률로 정한 '필수업무' 영역에도 들어간다.[8] 이처럼 도시의 기능을 원활히 작동하게 만드는 중요한 요소 중 하나가 폐기물 처리지만, 이 영역은 상대적으로 비가시화되어 있다. 사람들은 식품이나 물건이 만들어져 유통되는 단계에서 그것을 접하고, 소비한 뒤에는 어디로 가는지 모른다. 유통과 소비 이후 단계의 환경영향이나 노동 분담에 대한 사회적 관심도 높지 않다. 보다 책임 있는 소비와 폐기가 이루어지는 도시가 되기 위해서는 폐기 단계의 환경영향과 노동 분담을 가시화할 필요가 있다.

1인당 생활폐기물발생량



<그림 5> 1인당 생활폐기물 발생량(1985-2023)
출처: 통계청 지표누리

도시에서 버려진 생활폐기물은 일반적으로 지자체와 협약을 맺은 수집·운반업체를 통해 수거되어, 소각장을 거쳐 매립장으로 가거나, 재활용품의 경우 선별장을 거쳐 재활용 또는 소각·매립된다. 이때 거리의 폐지 수거나 재활용품 선별장에서의 노동은 대부분 노인과 이주민에게 맡겨진다. 소각장은 '혐오시설' 이미지를 회피하기 위해 상부에 공원을 조성하고 지하화되는 추세인데, 지하 소각장에 대한 내부 환경기준이 취약해 노동자들이 화재 사고 및 건강 위험에 노출되는 문제가 있다. 기존 수도권 매립지는 인천의 33개 섬을 메워 만든 곳이다. 앞으로 수도권 매립지 사용이 종료되면, 또 다른 매립 부지를 조성하는 과정에서 환경영향도 생겨날 수밖에 없으며, 매립지 특성상 도시 외곽의 부지를 이용하게 될 것이다. 유통·소비 과정 이후의 비가시화된 영역을 드러내고, 도시의 필수기능을 도시 외부와 약자에게 떠맡기는 구조를 변화시키는 것이 필요하다.

[8]
2021년 제정된 「필수업무 지정 및 종사자 보호·지원에 관한 법률」은 코로나19와 같은 재난 상황이 발생했을 때 국민의 생명과 신체의 보호 및 사회의 기능을 유지하기 위해 멈출 수 없는 핵심 영역으로 보건의료, 돌봄, 운송, 환경미화 등을 '필수업무'로 규정한다.

—— 폐기물 처리 부담에 대한 지역 간 불평등 줄이기

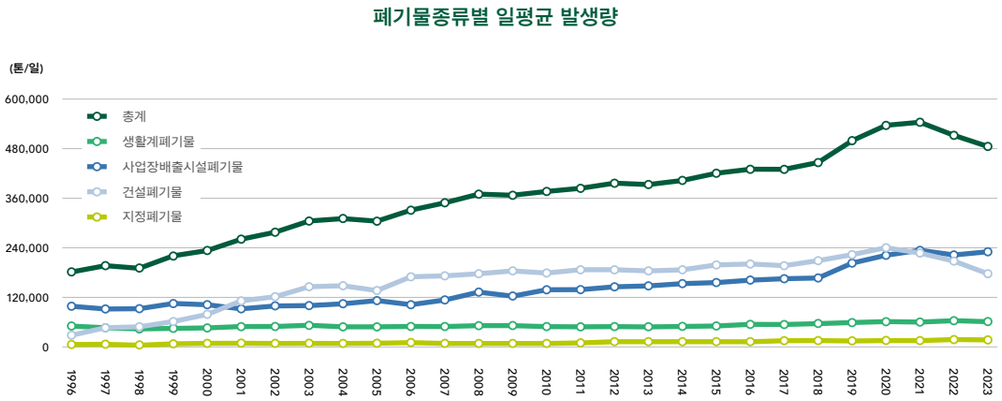
2021년 환경부 「폐기물관리법」 시행규칙이 개정되어, 수도권은 2026년부터, 수도권 이외 지역은 2030년부터 생활폐기물 직매립이 금지된다. 해당연도 이후로는 생활폐기물을 선별해 재활용하거나 소각한 뒤 재만 매립할 수 있다. 직매립이 금지되면, 소각 과정에서 폐기물의 부피가 줄어들어 매립지 포화 시기가 늦춰질 전망이다. 다만 이에 따라, 서울, 경기, 인천 등 수도권 3개 시도는 각각 소각장을 증설해야 하는데, 추가 소각장 건설과 관련한 지역 내 찬반 논란이 지속되어 뚜렷한 결론을 짓지 못한 상태이다.

일각에서는 소각장 건설에 대한 주민 반대를 '님비현상'으로 설명하지만, 쓰레기 발생량을 원칙적으로 줄이고 폐기물 처리 부담에 대한 지역 간 불평등을 개선해야 한다는 목소리도 존재한다. 폐기에 대한 책임을 분산적으로 가져가기 위해서는 '지역에서 나온 쓰레기는 최대한 지역 내에서 처리한다'라는 대원칙에 대한 열린 토론이 필요하다. '발생지 처리 원칙'을 따른다면, 환경정의와 현실 가능성 측면을 모두 고려해 어느 수준에서 따를 것인지에 대한 구체적인 논의와 사회적 합의도 필요하다.

—— 연간 폐기물 발생량의 약 40%를 차지하는 건설폐기물

시민들이 일상에서 배출량을 줄이려고 노력하는 것은 생활폐기물이다. 그런데 놀랍게도 연간 폐기물 발생량 중 생활폐기물 비율은 9% 내외에 불과하다. 연간 총폐기물 발생량 중 대부분을 차지하는 것은 건설폐기물과 사업장에서 배출한 폐기물로, 각각 40%가량을 차지한다.[9] 1996년 전체 폐기물의 15.7%에 불과했던 건설폐기물은 2020년까지 증가하는 경향을 보이다가 최근에서야 약간 감소했다. 오늘날 건설폐기물 대부분은 수도권에서 발생하며, 폐콘크리트, 폐아스팔트 등이 주를 이룬다. 통계상 건설폐기물의 90%는 재활용되는 것으로 나타나지만, 통계 작성 근거가 배출자가 자체 보고한 처리 실적이므로 보고하지 않거나 허위 보고한 배출량이 있을 수 있다고 전문가들은 지적한다. 실제로 전국 곳곳에서 건설폐기물 불법 투기 현장이 적발된 사례도 수없이 많다. 지속가능한 건축물과 인프라를 구축하고 건설폐기물 발생량을 줄이는 방안에 대해 고민이 필요하다.

[9]
환경부·환경관리공단(2023)이 발행한 『2022년 전국 폐기물 발생 및 처리 현황』을 기준으로 연간 총폐기물 발생량은 18,645만 톤이고, 이 중 사업장배출시설계 폐기물이 43.5%, 건설폐기물이 40.9%, 생활폐기물이 9.0%를 차지한다.



<그림 6> 폐기물 종류별 일평균 발생량(1996-2023)
출처: 통계청 지표누리

—— 다양한 거래, 교환, 교류의 방식이 가능한 도시

많은 사람들이 더 책임 있는 소비 생활을 하고자 제로웨이스트 운동에 참여하고 있다. 전국 각지에 제로웨이스트 상점이 생겨나고, 일반 상점을 이용할 때도 무포장 소비를 하기 위해 노력하는 사람들이 있다. 그런데 이러한 노력은 대체로 '소비' 영역에 머물러 있다. 돈을 주고 거래하는 교환의 방법으로만 제로웨이스트가 실현되는 것은 아니다. 포장 없이 친환경적인 물건을 사는 것도 중요하지만, 우리가 얼마나 필요한 만큼의 물건을 적정하게 사고 있는지를 돌아보고, 쓰던 것을 오랫동안 유지보수해서 쓸 수 있는 기술을 가지는 것도 중요하다.

폐기를 줄이기 위해서는 소비를 줄여야 하는데, 자본주의 사회에서 소비를 무한정 줄이는 것은 가능하지 않다. 다만, 생산과 소비에 집중된 시장을 유통과 수리, 재사용·재활용 시장으로 넓혀 지속가능한 소비 방식을 촉진하는 것은 가능하다. 2024년 EU는 회원국 내에서 상품 수리와 재사용을 증가시켜 지속가능한 소비를 촉진할 수 있도록 하는 '소비자 수리권(Rights to Repair · R2R)' 법안을 발효했다. 이에 따라 기업은 소비자가 제품을 수리해서 쓸 수 있도록 설계하고, 부품과 수리 정보를 제공하는 등 선택권을 보장해야 한다. 시장의 다양성이 확보된다면, 사람들의 라이프스타일도 다양해질 수 있다. 최근 국내에서도 소비자의 수리권을 보장하라는 서명운동이 진행되고 있다. '수리권' 도입과 함께 삶에 필요한 생활 기술을 익힐 수 있는 교육을 제공한다면, 삶의 다양성 배양에 기여할 수 있을 것이다.

—— 시민과 정부, 기업의 역할

책임 있는 소비와 폐기를 할 수 있는 도시가 되기 위해서는 무엇보다 시민과 정부, 기업 등 다양한 이해관계자의 협력이 필요하다. 재활용 분야의 경우, 재활용률을 효과적으로 높이기 위해서는 시민 참여 및 교육을 통한 분리배출 활성화와 정부의 규제 및 지원을 통한 재활용 산업 활성화, 시장의 재활용 기술 개발과 경쟁, 시민사회 협력이 필요하다. 시장을 배제하는 게 아니라, 시장 안의 주요 행위자와 함께 문제를 해결하는 방법을 폭넓게 고민해야 한다.

함께나눌 질문

생산-유통-소비-폐기 전 과정에서 비가시화된 약자의 존재를 가시화할 수 있을까?

도시가 배출하는 폐기물을 외부에 의존하지 않고 지역 내에서 안정적으로 처리하는 데 필요한 구체적인 방안과 정책적 노력은 무엇일까?

획일화된 대량생산·소비 방식에서 벗어나 다양한 라이프스타일이 배양될 수 있는 환경을 어떻게 만들 것인가?

자원의 소비와 폐기, 순환 과정에서 모든 시민이 함께 책임을 나누고 배려할 수 있는 시스템을 구축하기 위해 어떤 방안이 필요할까?

지역사회 내에서 각기 다른 소비 패턴을 존중하면서 재사용과 수리, 재활용을 촉진하는 문화를 조성하려면 어떤 지원과 협력이 이루어져야 할까?

소비자가 자신의 제품을 스스로 수리하고 원하는 방식으로 개조할 수 있는 권리를 보장하기 위해서는 어떤 정책적 변화가 필요할까?

3.4. 어떻게 하면 집=부동산이 아닌 다양한 욕망을 촉진하는 도시가 될 수 있을까?

사전적 정의에 따르면, '주거'란 '일정한 곳에 머물러 삶, 또는 그런 집'을 의미한다. 그런데 기존의 주거정책과 대안 논의들은 대부분 삶보다는 집을 중심으로 주거를 이야기했다. 신규주택 건설을 위한 재개발과 그린벨트 해제, 공공임대주택 보급, 부동산 거래 활성화 및 투기 억제를 위한 조세정책 등이 대표적이다. 주거 취약계층의 복지, 반지하 침수 가구의 주거 상향 등도 주거의 다른 측면보다는 물리적인 주택에 초점이 맞추어져 있었다. 적정 주거의 기준이 되는 유엔 해비타트의 '최소한의 주거' 기준도 물리적 환경을 중심으로 한다.

물론 삶과 공간, 주거와 주택을 완전히 분리하는 것은 불가능하다. 삶은 공간을 통해 영위되기도, 통제받기도 하며, 외부 공간과 주거 공간을 분리하는 물리적 경계가 집이기 때문이다. 현대 사회에서 '집' 없는 '주거'는 거의 불가능하다고 볼 수 있다. 하지만 그렇다고 해서 '주거'를 구성하는 것이 '주택' 뿐인 것만은 아니다. 주거는 물리적 공간과 함께 개인의 생활방식과 가족관계, 생애주기 단계에서의 필요, 취향과 욕구, 지향 등을 포괄한다. 주거정책을 주택정책으로 환원해서 이야기하면, 집 안에 있는 사람들의 다양성과 맥락이 사라진다.

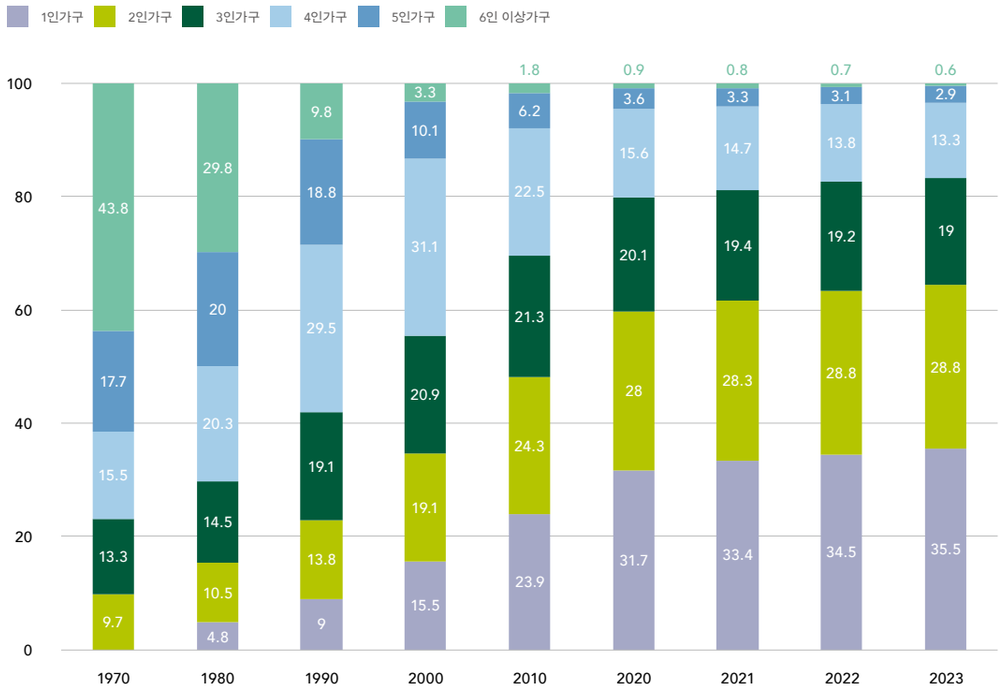
'삶을 위한 도시'의 주거정책은 '삶'과 '공간'을 함께 다룰 수 있어야 한다. 삶에 집중하여, 자신의 취향과 정체성이 담긴 집을 구현하고자 하는 욕망에 관한 이야기, 누구와 함께 살 것인지에 대한 고민, 다양한 경제적 수준과 지향에 따라 적절한 집을 찾아 안정적으로 살 수 있도록 하는 도시의 시스템과 정치의 문제를 돌아봐야 한다. 그러한 삶이 가능한 물리적 공간을 어떻게 만들 것인지, 어떤 원칙과 철학을 바탕으로 언제까지 얼마나 짓고/고치고/보급하고/장려하는 일을 할 것인지를 함께 고민할 필요가 있다.

—— 다양한 가족의 형태를 포용하는 도시

일반적으로 주거정책의 기본단위는 '가구(家口)'이다. 가구란, '현실적으로 주거 및 생계를 같이하는 사람의 집단'을 말한다. 1970년 전체 가구의 43.8%를 차지했던 6인 이상 가구는 2023년 0.6%로 줄어들었고, 1970년 0.0%에 불과했던 1인 가구는 2023년 35.5%로 증가했다. 이는 사람들 삶의 방식과 가족의 형태가 변화하고 있음을 보여준다. 인구 1,000명당 혼인 건수를 의미하는 조혼인율은 1970년 9.2건에서 2023년 3.8건으로 감소했고, 같은 기간 합계출산율[10]은

[10]
한 여성이 가임 기간(15~49세) 동안 낳을 것으로 예상되는 평균 출생아 수를 나타낸 지표로서 연령별 출산율의 총합을 말한다.

4.53명에서 0.72명으로 감소했다. 한편, 2023년 한 해 동안 혼인 신고를 하지 않은 관계에서 태어난 아기가 전체 출생아 중 4.7%로 관련 통계가 작성된 1981년 이래 가장 높은 비율을 보였다.



<그림 7> 가구원 수별 가구 구성과 평균 가구원 수(단위: %)
출처: 통계청 지표누리

한국보건사회연구원(2020)은 가족의 다양성이 앞으로 점차 확장될 것으로 내다보았다.[11] 여전히 핵가족이 중심적 가족 형태에 해당하지만, 그 비중이 감소 추세이며, 형태상으로 다양성이 확장되고 있다는 것이다. 실제로 혈연이나 혼인 관계가 아닌데 한집에 사는 '비친족 가구'가 2000년 39만 명에서 2020년 '특례시' 규모와 맞먹는 101만 명으로 증가했다. 이 중 가장 많은 연령대를 차지하는 것은 30대(23.8%)이며, 50대 이상도 40.2%로 높은 비중을 차지한다.[12] 아직 소수지만, 동성혼이 법제화되지 않아 동거나 입양을 통해 함께 사는 동성 커플도 생겨나고 있다. 사람들의 인식도 바뀌어, 성인 10명 중 7명이 '혼인·혈연 관계가 아니더라도 주거와 생계를 공유하면 가족이 될 수 있다'라고 생각하고, 한부모·다문화 가족 등 다양한 가족에 대한

[11]
한국보건사회연구원(2020)『한국 가족의 변동 특성과 정책적 함의-1997년 외환위기 이후 변화를 중심으로.』
[12]
https://www.khan.co.kr/article/202301022159005

사회적·개인적 수용도도 상승했다는 조사 결과[13]도 나타난 바 있다.

가족의 형태와 대중의 인식은 모두 변화하고 있지만, 정책과 제도의 유연성과 포용성은 아직 이를 따라오지 못하고 있다. 정책과 제도가 가족의 변화를 포용하지 못하면, 새로운 가족에 대한 사회적 안전망에 공백이 생긴다. 현존하는 다양한 가족이 법적인 테두리 안에서 필요한 지원과 인정을 받으며 살아갈 수 있도록 하는 법제도 변화와 주거정책에 대한 논의가 필요한 시점이다. 21대 국회에서 발의된 가족구성권 3법(혼인평등법, 생활동반자법, 비혼출산지원법)[14]에 대한 논의와 함께, 새로운 가족의 형태 안에서 돌봄이 가능한 도시를 상상할 필요가 있다.

—— 주거와 관련한 교육, 돌봄, 욕망의 설계

집이 없는 사람은 세입자라서 불안정하므로, 집이 있는 사람은 집 대부분이 은행 것이기 때문에, 또는 투자가치가 높은 집으로 갈아타기 위해서 지금의 집은 임시거처로 여기며 살아가는 경우가 많다고 한다. 나에게 맞는 집을 찾고, 살면서 돌본다는 건 자기 삶의 방식과 지향을 물리적으로 구축하는 구체적이고 핵심적인 활동이다. 우리는 집에서 먹고, 자고, 청소하고, 재생산할 뿐만 아니라, 미래를 꿈꾸고, 식구 및 이웃과 교류하고, 자기 내면을 발견한다. 그러나 자산으로서 집의 가치가 사는 곳으로서 집의 가치를 압도하면서, 삶의 장소로서 집에 관한 이야기는 사라지고 투자 대상으로서 집에 관한 이야기만이 늘어나고 있다.

집을 거래하고 그곳에 살면서도, 자기 삶의 방식과 지향은 물론, 집을 돌보는 방법이나 안전하게 거래하는 방법 등을 잘 모르는 경우가 많다. 자신이 처한 조건 안에서 나름의 지향점을 향해 시도하고, 좌절하고, 또 다른 전략을 찾았던 개인의 경험은 여럿이 함께 나눠볼 만한 사회적 대화의 자원이 될 수도 있다. 나에게 맞는 집을 찾는 방법, 안전하게 거래하는 방법, 투기가 아닌 적정 주거 실현을 위한 재무계획 수립 방법, 사기나 재해 등 각종 위기 상황에 대처하는 방법 등과 관련한 사람들의 경험이 더 많이 공유되는 장이 필요하다. 이것은 주거를 통해 삶을 돌보는 교육이자, 주거에 대한 다양한 욕망의 배양을 촉진하는 활동이 될 수 있다. 미래를 위해 현재를 유보하지 않고, 집이 부동산으로만 환원되는 구조에서 벗어나, 현재의 삶을 위한 주거에 대해 더 많은 사회적 대화와 논의가 필요하다.

[13]
여성가족부(2020)『가족다양성에 대한 국민인식조사 결과보고서』

[14]
혼인평등법(민법 일부 개정안)은 혼인의 성립을 이성 또는 동성의 당사자 쌍방의 신고에 따라 성립하는 것으로 규정하는 법안으로, 그동안 관습적 차별로 동성 혼인 신고가 수리되지 않았던 것을 법제화하는 내용이다. 비혼출산지원법(모자보건법 일부 개정안)은 보조생식술 시술 지원 대상을 기존 난임부부에서 임신을 원하는 여성 누구나 혼인 여부와 관계 없이 지원받을 수 있도록 넓히는 것이다. 생활동반자법은 기존의 혼인, 혈연, 입양 세 가지 방법 이외에 생활 동반자 관계라는 새로운 법적 관계로 혼인 중이 아닌 성인 두 명이 법적 권리와 사회적 지원을 보장하도록 명시한 제정법이다.

—— 집을 소유하지 않아도 불안하지 않은 삶

오늘날 한국 사회에서 '집'은 거주의 수단을 넘어, 자산 증식과 개인 노후 자금 마련의 수단이 되었다. 상대적으로 부족한 사회보장제도와 더불어, 그동안 주택의 공급과 배분 방식이 시세 차익에 의존해 이루어지면서 주택은 투자 혹은 투기의 수단이 되었고, 이제는 자산 보유나 증식만 아니라, 미래의 자산 격차를 회피하기 위한 수단으로서 주택을 소유하려는 열망까지 나타나고 있다. '집값 떨어진다'는 걱정이 각종 시설 유치 반대나 찬성의 강렬한 이유가 되고, '갭투자', '영끌' 등 대출을 통해서라도 집을 통해 자산가치를 확보하려는 일련의 움직임이 이런 열망을 보여준다.

그동안 정부의 주택정책도 '내집마련'이라는 하나의 종착지를 향해 주택공급과 대출 지원에 몰두해 왔다. 그러나 인구가 집중된 수도권의 경우, 새로운 주택공급을 하는 데 한계가 있고, 새로 짓는다 하더라도 주택가격이 높아 세입자가 자가 소유자로 전환하는 데 장벽이 높다. 공공의 주택기금을 활용해 지어지기 때문에 상대적으로 저렴한 공공분양주택은 수요 대비 공급이 충분하지 않다. 이런 상황에서 공공분양/임대주택 공급보다 일반 주택의 분양/전세자금 대출을 지원하는 데 공공의 예산이 더 많이 쓰이는 것이 바람직한지 질문해 보아야 한다.

장기적으로 양호한 환경의 지불 가능한 주택 수가 많아지고, 주택을 꼭 소유하지 않아도 안정된 삶을 살 수 있는 조건을 만드는 것이 필요하다. 우리나라 전체 가구 중 40%는 주택자가 소유 가구가 아닌 세입자 가구다.[15] 세입자 40%와 그 너머의 사람들이 양호한 환경의 지불 가능한 주택에서 소유와 임대 중 자신의 상황에 맞는 점유 형태를 수월하게 오갈 수 있도록 선택권을 보장하는 사회로 나아가야 한다. 임차인의 처지가 자가 소유자에 비해 크게 불리하지 않고, 소유와 점유가 재무적으로 무차별한 상황을 말하는 '주거중립성(Tenure Neutrality)'을 어떻게 강화할 것인지 고민이 필요하다. 공공의 주택기금을 활용한 공공분양 및 임대주택을 늘리고, 사회적협동조합과 같은 사회적 경제 주체가 장기간 낮은 임대료로 공급하는 양호한 품질의 사회주택을 충분히 확보할 수 있도록 기반을 마련하는 것도 그런 조건을 만드는 방법의 하나일 수 있다.

[15]
국토교통부(2024.12.27.)『2023년도 주거실태조사 결과』 보도자료.

—— 장기적이고 지속가능한 주택정책의 원칙과 방향성 만들기

우리나라 주택보급률은 가구 수의 100%를 웃돈다. 이에 대해, '주택은 충분하나 불균형한 분배를 해결해야 한다'라는 의견과 '1인 가구 증가와 적정 주거기준 미달 주택 등을 고려하면 주택이 충분하지 않다'라는 서로 다른 의견이 나온다. 주택이 더 필요하다는 진단에는 자연스럽게 그린벨트 해제나 재개발·재건축으로 더 많은 집을 지어야 한다는 대책이 따른다. 부족한 도시 녹지의 손실을 방지하기 위해서는 재개발·재건축이 더 나은 대안일 수 있다. 그러나 재개발·재건축은 세입자와 원주민을 지역공동체를 와해시키고, 지역이 쌓아온 역사성과 장소성, 매력을 감소시킨다. 법적으로 일정 비율 이상의 소유자가 재개발에 동의하면, 반대하는 소유자도 이주해야 하므로 소수자의 재산권이 침해받을 수 있는 문제도 발생한다. 이주한 소유자와 세입자는 기존 지역공동체와의 단절과 더불어, 비적정 주거지로 내몰릴 가능성이 있고, 재개발 과정에서 생기는 폐기물과 환경문제도 대단히 크다.

현재 시점에서 주택이 부족하더라도 앞으로 인구 감소에 대응해 장기적인 계획을 어떻게 세우는 것이 현명한지도 사회적 논의가 필요한 부분이다. 주택을 더 짓는다면, 인구 동향을 고려해 계획적으로 짓고, 30년 주기로 건물을 부수고 다시 짓는 데서 발생하는 환경부하를 줄일 수 있도록 오래 쓸 수 있게 지어야 한다. 도시를 유기적인 공간으로 보고, 주택과 근린, 커뮤니티의 연결을 고려해 설계하는 것이 필요하다. 교통약자의 더 나은 이동과 더 많은 자연을 고려하는 것이 이에 포함된다. 런던의 경우, 도시계획을 수립할 때 녹지 훼손을 '0'으로 만들고, 기존 개발지를 재개발하는 방식으로 주택을 공급한다는 원칙을 수립한 적이 있는데, 이런 방향성도 고려해 볼 수 있을 것이다. 다만, 이 과정에서 도시의 모든 공간이 고층빌딩으로 변해 고유의 매력이 사라지지 않도록 다양성을 살리는 도시계획이 필요하다. 재개발·재건축을 한다면 소수의견을 가진 사람들의 권리를 보장하기 위해 충분한 조처를 해야 하며, 전체 가구의 약 15%에 달하는 주거 취약계층의 주거 상향을 지원할 방안도 함께 마련해야 한다. 무엇보다 여러 가치의 중요성이 경합하는 가운데, 우선순위를 충분히 논의하고 협의하여 의사결정 할 수 있어야 한다.

함께나눌 질문

주거가 특정 계층에만 국한되지 않고, 다양한 계층과 생활방식을 가진 사람들이 접근할 수 있는 권리를 보장하기 위해서는 어떤 노력이 필요할까?

환경을 더 많이 파괴하지 않으면서도 많은 이들이 안정적이고 지속가능하게 살아갈 수 있는 주거 공간을 보장하는 방안은 무엇일까?

장기적인 관점에서 주거의 지속가능성을 보장하려면 어떤 혁신적인 접근이 필요할까?

변화하는 가족구성과 삶의 형태를 담아내는 주거정책이 펼쳐진 사회는 어떤 모습일까?

가족형태만 아니라 주택공급의 형태, 주택정책이 다양해지기 위해서는 어떤 노력이 필요할까?

지역의 역사와 장소성을 존중하고, 개발 과정에서 공동체를 지키기 위해서는 어떤 노력이 필요할까?

주거가 개인적 공간을 넘어 지역사회와 연결되고, 주거지에서 공동체를 형성할 수 있도록 지원하는 방안에는 무엇이 있을까?

주거정책 수립 과정에서 시민의 목소리를 효과적으로 반영하고 참여를 유도하기 위해 어떤 제도적 장치와 절차가 필요할까?

3.5. 어떻게 ‘연결’과 ‘포용’을 통해 도시 안에 지속가능한 공동체를 형성할 수 있을까?

도시는 생태와 교통, 소비와 폐기 등 다양한 측면에서 사람들의 삶이 이루어지는 ‘생활’ 터전이다. 따라서 오늘날 우리가 살아가는 도시는 단순히 경제 활동과 주거 공간을 넘어, 서로의 삶이 교차하고, 다양한 관계가 형성되는 어울림의 장이다. 도시에서 우리의 삶은 모든 면에서 서로 ‘연결’되고, ‘관계’되어 있다.

또한 우리는 서로에게 의지해서 살아간다. 인간은 누구나 반드시 돌봄이 필요할 때가 있고, 누군가를 돌봐야 할 때도 있다. 이러한 관계의 순환 속에서 이웃들과 자연스럽게 돌봄을 주고받고, 서로 의지할 수 있는 관계망을 형성하는 것이 무엇보다 중요하다. 결국 우리의 삶을 지탱해 주는 것은 ‘연결’이기 때문이다.

하지만 사회가 점점 개인화되는 경향 속에서, 사람과 사람이 관계를 맺고 소통하는 방식도 변하고 있다. 현대 사람들은 특정 지역에 정착하기보다 여러 장소를 거치며 살아간다. 이웃과 거리를 유지하고 싶어 하는 사람도 있고, 지나치게 밀착된 관계보다 적당한 거리에서 편안함을 느끼는 경우도 있다.

과거 지역공동체가 강한 소속감과 연대를 중심으로 형성되었다면, 이제는 개별적인 관심사와 필요에 따라 다양한 연결이 이루어진다. 누군가는 직접 만나 대화하는 것을 선호하지만, 또 다른 누군가는 온라인을 통해 소통하기를 원한다. 도시 공동체 구성원들의 관심과 필요는 이질적이고, 서로 대립하기도 한다. 그렇다면, 우리가 원하는 미래의 지역사회는 어떤 모습이어야 할까?

—— 느슨하고 유연한 관계망: 새로운 연결을 꿈꾸는 도시

도시에서의 삶은 보이지 않는 많은 것들과 연결되어 있다. 하지만 우리는 혼자서도 충분히 살아갈 수 있다고 생각하며, 이웃과 연결되지 않아도 평소에는 큰 불편함을 느끼지 못한다. 간혹 몸이 아파서 병원에 가야 하는데 거동이 어려운 경우처럼, 예기치 못한 상황이 닥쳤을 때야 비로소 그동안 보이지 않던 관계들이 얼마나 소중한지 깨닫는다.

중요한 것은 모든 사람이 반드시 연결되어야 한다는 강박에서 벗어나, 연결이 필요한 순간에 서로 연결될 수 있는 구조를 만드는 것이다. ‘연결이 필요하다.’라고 당위적으로 말하기보다, 우리가 살면서 마주하는 문제 속에서 서로를 어떻게 발견할 수 있는지를 논의해야 한다.

이를 위해서는 기존의 ‘공동체’를 넘어, 새로운 형태의 연결이 가능한 도시를 만들어야 한다. 모든 사람이 적극적으로 참여하는 ‘이상적인 공동체’보다, 각자의 속도와 방식대로 연결될 수 있는 도시, 누구나 필요할 때 교류하고 도움을 받을 수 있는 도시, 그런 유연한 관계망을 가진 도시를 만들기 위해 우리는 무엇을 시도할 수 있을지 고민해야 한다.

—— 공공성의 재정의: 지역사회가 돌보는 도시

최근 1인 가구 증가와 기대수명 증가, 출생률 감소 등으로 ‘돌봄’이 중요한 화두가 되었다. 특히 돌봄을 필요로 하는 사람들 대부분이 자신이 살고 있는 지역에서 인간답게 나이 들고, 죽음을 맞이하는 것을 원한다는 점에서 ‘일상생활 돌봄’이 중요해지고 있다. 돌봄에 대한 국가의 책임과 역할도 함께 강조되고 있다. 하지만 돌봄은 정부의 정책과 제도만의 문제는 아니다.

‘공공의 역할이 꼭 전문가나 행정 기관에만 맡겨져야 할까?’

‘지역의 자원과 관계망이 활성화되면, 돌봄이 정책을 넘어 자연스럽게 이루어질 수 있지 않을까?’

‘우리가 살아가는 지역에서,
사람들이 서로를 돌보며 문제를 해결할 수 있는 구조를 만들 수는 없을까?’

지역사회에서 돌봄이 효과적으로 이루어지기 위해서는 단순히 제도와 지원 시스템이 아니라, 사람들 간의 관계망이 살아 있어야 한다. 이는 특정 단체나 기관이 전적으로 담당할 수 있는 것이 아니라, 각자의 역할과 필요가 자연스럽게 맞물리며 자발적으로 형성되는 구조를 말한다. 이를 위해서는 기존의 공공과 민간의 구분을 넘어서는 새로운 형태의 협력이 필요하다. ‘공공성’을 ‘관’에서만 담당하는 것이 아니라, 민간에서도 공공을 위한 가치를 추구한다면, ‘공공성’이라 할 수 있다. ‘공공’과 ‘민간’ 각 분야에서 축적된 경험과 자원을 결합해 시너지를 창출할 수 있도록 협력해야 한다. 따라서 지역 주민과 공공기관, 기업, 시민사회단체 등이 협력하여 물리적 공간과 자원을 공유하며, 공동체 기반의 돌봄이 자연스럽게 이루어질 수 있도록 하는 것이 중요하다.

—— 포용적 공공공간: 다양성을 존중하는 도시

도시는 다양한 사람들과 문화가 공존하는 복잡한 생태계다. 이러한 도시에서 공공성을 보장하려면 사적영역과 공적영역의 구분을 넘어, 소수자성을 어떻게 받아들일 것인지에 대한 고민이 필요하다. 이를 위해서는 지역사회에서 차이에 대한 이해를 높이고, 각기 다른 목소리를

잘 담아낼 수 있는 공간과 활동이 필요하다.

도시의 공공공간은 단순히 서비스 제공의 장소를 넘어, 주민들이 소통하고 관계를 형성할 수 있는 중요한 플랫폼으로 기능해야 한다. 서로 다른 사람들이 자연스럽게 만나고 교류할 수 있는 장을 제공함으로써, 다양한 관계 맺기를 촉진하는 것이 핵심 요소다. 따라서 도시는 물리적 인프라의 발전을 넘어, 사람들이 다채로운 관계망 속에서 삶을 영위할 수 있는 포용적 공공공간을 지향해야 한다.

또한, 공공시설에서 일어나는 모든 활동은 특정 집단에 한정되지 않고, 여러 문화적 배경과 생활방식이 반영되어야 한다. 이주민과 장애인, 고령자 등 다양한 구성원이 공공서비스와 자원에 쉽게 접근할 수 있도록 물리적·심리적 접근성을 개선해야 한다. 아울러, 약자를 단순히 지원의 대상으로 보는 것이 아니라, 이들이 지역사회에서 능동적인 역할을 맡고 기여할 수 있는 시스템이 필요하다.

실질적인 주민 참여: 일상과 연결된 도시

우리는 급격한 도시화와 산업화로 인해 환경 파괴와 과도한 경쟁이 초래한 사회 양극화, 단절, 고립이 만연한 시대에 살고 있다. 이러한 변화로 지역 문제에서 주민들은 점차 소외되거나 배제되는 듯 보인다. 하지만 일상에서 발생하는 많은 지역 문제는 주민들의 참여와 협력 없이 정부가 독자적으로 해결하기 어렵다. 행정력이 미치지 못하는 취약한 지역을 살피고, 일상생활 속에서 발생하는 문제들을 효과적으로 해결하기 위해서는 지역 주민들의 협력이 필수적이다.

그렇다면 주민들은 왜 지역 문제 해결에 적극적으로 나서지 않을까? 흔히 주민들이 참여할 기회가 없어서라고 생각하지만, 실제로는 그렇지 않다. 주민자치회와 공청회 등 지역 문제에 대해 주민들이 참여할 수 있는 구조는 이미 마련되어 있다. 문제는 기회의 부재가 아니다. 지역 문제 해결이 거창한 사회적 목표로만 제시될 때, 많은 사람은 그것을 자신의 문제로 인식하지 못한다. 따라서 지역 문제를 주민들의 삶과 연결하려는 노력이 필요하다.

공동체 활동은 사람들이 자신의 문제를 스스로 이해하고, 이를 해결하기 위해 협력하는 과정을 통해 이루어진다. 따라서 주민들이 지역공동체의 주인이 되는 것은 단순히 거창한 목표를 설정하는 것이 아니라, 일상에서 작은 관계를 형성하고 이를 기반으로 민주주의를 실현하는 과정에서 시작된다. 그러므로 지역사회에서 주민 참여를 높이기 위해서는 기존의 참여 방식이 주민들의 실제 필요와 어떻게 연결될 수 있을지를 고민해야 한다. 특히, 이동이 잦은 청년층이 지역공동체에 관심을 가지고, 교류하는 게 현실적으로 가능한지에 대한 심도 있는 논의도 필요하다. 무엇보다 현재와 같은 방식으로 단순히 참여율을 높이는 것이 아니라, 주민들의 참여 자체를 더 의미 있고 실질적인 방식으로 변화시키는 것이 앞으로 해결해야 할 과제다.

함께나눌 질문

지역사회의 일원으로서 다양한 세대와 집단의 구성원이 자유롭게 참여하고 소통할 수 있는 도시를 만들기 위해 어떤 노력이 필요할까?

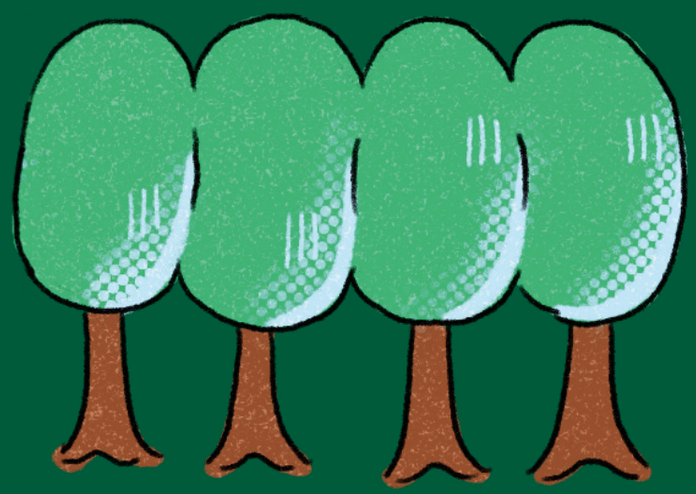
지역사회 내 돌봄에 있어 '일방적인 수혜'만 아니라 '기여할 수 있는 기회'가 동시에 주어지는 도시를 어떻게 만들 것인가?

도서관과 같은 공공공간이 도시에서 공동체 형성과 교류의 장이 되기 위해 어떤 노력과 개선이 필요할까?

공공성을 보장하기 위해 소수자의 목소리를 어떻게 담아낼 것인가?

지역 주민이 자신들이 속해있는 지역의 문제를 스스로 발굴하고, 해결하며, 결정하기 위해서는 어떤 제도적 장치와 정책적 지원이 필요할까?

4.
앞으로의 여정



2024년 11월, 숲과나눔 환경학술포럼에서 <삶을 위한 도시, 더 나은 상상>이라는 세션을 기획해, 앞의 다섯 포럼에서 나온 대화와 질문을 공유하는 시간을 가졌다. 이 자리에는 사회학자 소준철 교수와 <삶을 위한 도시> 포럼 발제자로 참여했던 서선영 소소도시 대표, 최진우 가로수를 아끼는 사람들 대표, 장혜영 전 국회의원, 엄민경 수리상점 곰손 공동지기가 함께 했다. 이들은 각자 도시 담론, 도시계획, 생태계획, 정책과 정치, 시민 권리 관점에서 '삶을 위한 도시'를 위한 제언을 이어갔다.

—— 소준철(사회학자, 전남대학교 학술연구교수)

"도시는 물리적 실체이자 사회적 관계의 산물이에요. 그래서 위와 아래를 연결하는 참여적이고 견제적인 구조가 필요하죠. 궁극적으로 시민의 적극적인 참여와 숙의 과정이 지속가능한 도시 발전의 핵심이라 할 수 있어요. 따라서 중앙정부와 지역 정부, 공동체, 개인이 각자의 역할을 하면서 균형 잡힌 정책과 실천을 모색해야 합니다."

—— 서선영(풀씨 11기, 소소도시 대표)

"해외 도시계획 사례를 그대로 가져오는 게 아니라, 지역의 특성을 반영한 맞춤형 계획이 필요합니다. 이를 위해 시민들의 적극적인 참여와 협력이 필수적이에요. 시민과 정부, 기업이 공동의 책임을 지고 지역을 관리하는 구조를 만들어야 합니다. 그리고 '삶을 위한 도시'라는 공통된 비전을 형성하는 것이 중요해요."

—— 최진우(풀꽃 4기, 가로수를 아끼는 사람들 대표)

"도시계획이 지나치게 물리적 공간과 경제적 목표에 집중되어 있는데, 생태계획마저도 도시계획의 틀을 쫓아가고 있어요. 삶과 자연의 관계를 반영하기 어려운 구조에서 벗어나야 합니다. 나아가 인간뿐만 아니라 비인간 존재의 권리를 존중하고, 인간과 자연의 관계를 회복하는 포용적 도시계획이 필요합니다."

—— 장혜영(전 정의당 국회의원)

“현재 정치가 마비되어 더 이상 삶을 위한 결정을 내리지 못하는 상태입니다. 도시가 이를 회복할 수 있는 대안적 정치 공간이 되어야 해요. 국회는 ‘의제의 무덤’이 되었고, 정책은 단순한 이해관계 조정 수단으로 전락했어요. 하지만 이러한 상황에서도 좌절하기보다 변화에 대한 강한 불만을 긍정적인 에너지로 전환해야 합니다. 도시는 다양한 삶이 교차하는 공간으로서 민주주의를 회복하고, 새로운 집단적 의사결정 방식을 실험할 수 있는 장이 되어야 해요.”

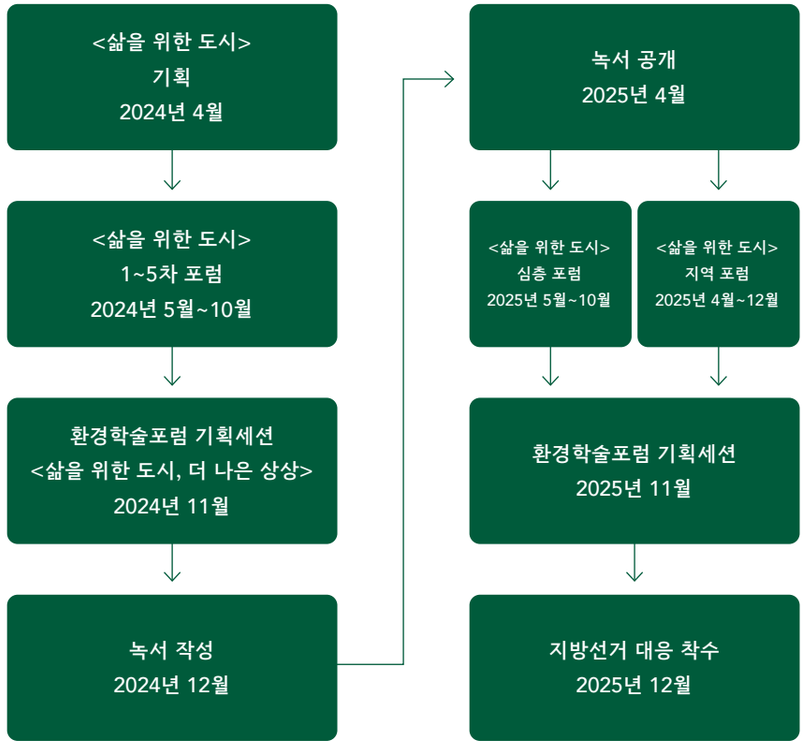
—— 엄민경(풀꽃 6기, 수리상점 곰손 공동지기)

“‘삶을 위한 도시’를 위해 소비를 줄이고 지속가능성을 확대하는 ‘제로웨이스트 도시’를 만들어야 해요. 스스로 회복력을 갖춘 자생적인 도시는 단순한 상상이 아니라 실현할 수 있는 목표가 되어야 합니다.”

본 녹서는 이 자리에서 나눈 대화를 반영해 제작되었다. 2025년에는 그동안의 논의를 더욱 확장하고, 지역별 논의를 심화해 정책 제안으로 연결할 예정이다. 이를 위해 ‘삶을 위한 도시’에 대한 세부 질문을 정리한 본 녹서를 바탕으로, 자연, 이동, 삶 등 주요 주제별 시민위원회를 구성해 심층 포럼을 운영할 계획이다. 또한, ‘삶을 위한 도시’ 담론을 확산하기 위해 광주와 부산에서 지역 포럼을 개최해, 각 지역의 특성과 맥락을 반영한 논의를 구체화하고 정책 제안으로 발전시키는 과정도 포함된다.

2025년 연말에는 광주, 부산, 서울 세 도시 포럼의 결과를 공유하고, 이를 바탕으로 2026년 지방선거 대응 논의에 착수하려고 한다. 2026년에는 그동안의 논의를 종합하여 지방선거 대응 정책 제안서를 작성하고, 시민 의견을 수렴해 정책 결정 과정에 반영하는 것이 궁극적인 목표다. 이를 위해 지역 순회 모임을 열어 정책 제안을 공유하고, 지지 서명을 모아 지방선거 후보자에게 전달하고자 한다.

마지막으로, ‘삶을 위한 도시’는 단순한 연구나 토론에서 끝나는 것이 아니라, 실제 도시를 변화시키는 실천으로 이어져야 한다. 이를 위해 <삶을 위한 도시> 포럼에서 논의된 내용을 지역에서 실행할 수 있는 모델로 발전시키고, 주민 참여가 실질적인 필요와 연결될 수 있도록 설계하며, 지방정부와 행정과의 협력을 통해 논의를 정책으로 전환하는 과정이 필요할 것이다.



5.
‘삶을 위한 도시’를 향한 100개의 목소리

포럼 참가자들이 바라는 ‘삶을 위한 도시’란 무엇인지, 그 목소리를 담았다.



사람, 공간, 자연이
통합적이고
지속가능한 도시 _ 배영현 님

서로 돌봄이 가능한,
지속가능한
공동체가 활발히 활동을
영위하는 도시 _ 조은주 님

도시의 자연과 문화에
시민이 만족하는
도시 _ 제종길 님

다양한 사람들이 굳이 돈을 쓰지 않아도 마음 편히 안전하게
걷고 쉬고 머무를 수 있는 공간들이 많은 도시.
지속가능한 생활방식을 일상에서 실천하기 수월하도록
제도적으로 뒷받침된 도시. 인간 외의 다양한 생명들과도
자연스럽게 어우러져 살아가는 도시 _ 김송희 님

바이오필릭 시티 _ 신지혜 님

상생하는, 지속가능한 삶을
유지할 수 있는
도시 _ 맹지혜 님

근대문명의 질병을 알아차린
사람들의 도시 _ 우석영 님

도시민의 삶의 질을
보장하는 도시 _ 이진백 님

다양한 색채가
함께 모여 어우러질 수
있는 도시 _ 조은별 님

내가 하고픈 일, 좋은 사람들과 함께하는 활동이 안전하고,
즐거운 배움이 되고, 밥벌이가 되고, 이웃에 도움이 되고,
지속가능할 수 있는 도시 _ 정영희 님

도시 구성원들이 공존을
고민할 수 있는 기반이
마련된 도시 _ 강유진 님

고립되지 않고,
같이 살아가는
도시 _ 이채원 님

지속가능하며,
나와 타자가 함께 살고
죽는 도시 _ 권소희 님

남녀노소 모두가 자신이 이동하고 싶은 장소로
이동할 수 있는 도시.
자기 모습을 드러내는 데에 있어 성별, 나이, 장애 유무 등과
상관없이 당당할 수 있는 도시 _ 강지수 님

서로 너그러이 봐주는,
거리가 있으면서도
함께 어울려 공동의 문제를
풀어나가는 열정이
있는 도시 _ 이진서 님

15분 도시 _ 편은심 님

가급적 걸어서
모든 것을 해결할 수 있는
도시 _ 정철 님

근린 생활 환경이
풍부한 도시 _ 김명조 님

좋은 사람들과 좋아하는
일로 생계유지와 사회 기여가
가능한 도시 _ 정영희 님

일상생활이
유지되는 도시 _ 변재수 님

지속가능하고
연결된 도시 _ 강희정 님

도시에 사는 다양한 생물 및
이웃들과 상생하며
서로 돌보는 도시 _ 김서연 님

이제는 자연에게
도시의 공간을 한 뼘이라도
내어주는 도시 _ 김찬영 님

인간 아닌 이의 삶도
배제되지 않는 도시.
도시 속 생태공원이
비인간 중심으로 연결될 수
있는 도시 _ 한윤미 님

숲과 정원이 있는
치유 도시 _ 나도은 님

사람다운 삶을 위한 도시는
다양한 생명이 자기의
충만한 생활로
아름답게 숨 쉬며
살아가는 도시 _ 정안철 님

누구에게나 기본적인
생활이 담보되는 안전하고
편안한 도시 _ 전서영 님

생활 안전,
심리적 안정이
확보된 도시 _ 윤여환 님

건강한 도시 _ 박상필 님

형평성(EQUITY)이
있는 도시 _ 장지연 님

불안감이 없는 도시.
'삶'을 수식하는 형용사를
생각했을 때 행복이 먼저
떠올랐다. 누구나 원하는 것이
행복이기에, 그것의 반대어인
불안감이 없는 도시가 행복한
도시 아닐까. _ 우제헌 님

지속가능한 에너지와 도시, 자연과 함께 어우러지는 도시,
삶의 질을 향상할 수 있는 도시, 제약 없이
행복할 수 있는 도시 _ 강수민 님

가고 싶은 흥미로운 곳이 존재하고,
필요한 기반 시설이 생활 반경 내에 존재하며,
목적지에 누구든 쉽게 도달할 수 있는 도시 _ 이해령 님

인간, 식물, 동물을 하나로
이어주는 생태도시 _ 이진서 님

자연과 함께하는
도시 _ 강명옥 님

회복력 있는
도시 _ 정지선 님

안전한 집과
편안한 주변 환경 그리고
이웃이 있는 도시 _ 염선아 님

약자가 머물기
좋은 도시 _ 이철빈 님

보행 약자가 걷기에
방해물이 없는
보행환경이 있는
도시 _ 전윤선 님

누구나 대중교통으로
갈 수 없는 곳이
없는 도시 _ 양진희 님

도보 15분 이내에 내 생활을
할 수 있는 도시 _ 권해형 님

남녀노소의 안전이 당연한 도시,
빈부에 상관 없이 자연을 만나고 여유를 즐길 수 있는
다양한 공공재가 있는 도시, 인간을 포함해 모두의
지속가능한 삶을 위한 건강한 생태계를 만들기 위해
공공과 시민이 함께 노력하는 도시. _ 김송희 님

소비와 욕망을 지양하면서
건강한 생태계가
유지되는 도시 _ 최정옥 님

함께 소소한 행복을
나눌 수 있는, 안전하고, 작고,
투명한 도시 _ 금현아 님

자연과 어우러진
도시 _ 박지명 님

도시를 이루는 사람, 제도, 물리적 환경, 문화 등 모든 것이
우리의 건강(신체, 정신, 사회적 건강과 웰빙)에 영향을 미칠 수
있다고 생각합니다. 이러한 요소들이 사람들의 건강에
어떠한 영향을 미칠 수 있는지 고민하고, 가능한 많은 사람의
건강에 이로운 방향으로 꾸려가는 것이
삶을 위한 도시가 아닐지 생각해 봅니다. _ 이채림 님

인간과 자연이
공존하는 도시 _ 차동현 님

건강하게 함께
살아가는 도시 _ 정현정 님

삶의 질이 높은 도시 : 주거
공간과 공공공간, 녹지대가
잘 어울려 사람들이 자연과
교감할 수 있고
주민들의 소통이
가능한 도시 _ 김지윤 님

자연 속에서 휴식할 수
있는 도시 _ 강민희 님

자연을 누리고 기여할 수
있는 도시 _ 김초록 님

사람들이 살기 좋은
환경과 주거 공간이
주어지는 도시 _ 강동우 님

내가 살고자 함이
누군가를 다치게 하지
않는지 살피도록
연결된 도시 _ 이지연 님

공존과 연대가
가능한 도시 _ 최혜연 님

작은 사회들이
모인 도시 _ 백민규 님

사람과 환경이 조화를
이룰 수 있도록 함께
노력하는 도시.
돈과 빌딩을 올리는 것이
최우선 가치가 되지
않는 도시. _ 이재은 님

'삶을 위한 도시'의 모습이 개개인이 모두 다를 것 같아요.
다양한 생각과 의견이 반영될 수 있어야 하지 않을까요.
지금은 삶을 위한 도시가 아니라 자본의 기준으로만 돌아가는 것
같아서, 시민으로서 어떤 생각을 하고 어떤 목소리를 내야 하나
고민하고 있습니다. _ 김한서 님

모두의 삶을 위해
노력하는 게 자연스럽게
자리잡힌 도시.
분위기가
중요하다. _ 강솔빈 님

생태의 고리 속에서 서로를
살리는 관계가 만들어지고,
사람답게 살 수 있는 도시.
어린이, 청소년, 노인 등
약자와 소수자를 중심으로
돌아가는 사회적 분위기가
살아 있는 도시. _ 정안철 님

'삶을 위한 도시'란 사람이 살아갈 수 있는 환경이라고
생각합니다. 과학자들은 말합니다. 이 상태로라면 인간은 곧
멸종한다고요. 환경문제, 참 복잡한 문제죠. 여러 방면으로,
여러 이유가 모여 복잡하게 얽혀있으니 풀어내기도 쉽지
않은 것 같습니다. 그럼에도 힘을 모아 사람이 살 수 있는 지속
가능한 환경을 만들려 노력해야 한다고
생각합니다. _ 안혜미 님

상호협력을 통해
지속 가능한 체계를 구축하고,
모든 존재와 평등하게
공존할 수 있는
도시 _ 손수민 님

책임 있는 소비가 이루어지고,
서로서로 돌볼 줄 아는
사람들이 있으며, 그들을
보호하는 사회 시스템이
공존하는 도시 _ 박진숙 님

'삶을 위한 도시'라는 단어가
필요 없는 도시 _ 김민숙 님

도시에서 어렵겠지만 최대한
자급자족하려는 삶이 좋은 것
같습니다. _ 김미화 님

재활용, 재사용, 새활용이
시스템화된 도시 _ 권선미 님

일상생활에 필요한
인간의 기본 욕구를
충족할 수 있는
도시 _ 이진백 님

(삶을 위한 도시를 위해서는) 재활용할 수 있는
제품생산 규제 강화하기. 재사용&쓰레기줄이기를
개인의 일상에서 확대되어 도시의 모습으로 제도화하기.
생명을 존중하고 공존하는 삶의 방향으로
생각하며 살아가기. _ 조진영 님

불편함이 지속해서
개선되는 도시 _ 강명옥 님

몸이 불편한 사람들도
자연스럽게 포용하는
도시 _ 이휘정 님

라이프스타일에 맞는 주변
환경이 조성된
도시 _ 방형식 님

주거 지속성이 가능하여
'Aging in Place'가 가능한
도시 _ 편은심 님

개개인이 가치 있게 여기는
삶의 방식을 선택하고
추구할 수 있도록 필수적인
삶의 영역(노동, 주거 등)에서
적정 수준을 보장하는
도시 _ 김지선 님

사람다운 삶을 살 수
있는 도시 _ 정안철 님

다양한 인간과 비인간이
어우러져 살아가고, 빈부에
상관없이 쉴 수 있고
즐길 수 있는 공공공간이
많은 도시 _ 김송희 님

건강한 음식을 먹고, 깨끗한 곳에서 자고, 조용하고 깨끗한 곳에서 쉴 수 있는 곳인 것 같습니다. 여기서 깨끗함은 덜 인위적이고 도시의 악취가 나지 않아, 그 공간에 들어갔을 때만큼은 빠른 도시 생활에서 멈춰져서, 내 생활을 할 수 있고, 편안한 마음을 가질 수 있도록 만드는 것을 말합니다. _ 우시원 님

내가 나로 살 수 있는 도시 _ 장지연 님

내가 그 도시의 주인이 되는 도시 _ 김서정 님

사람답게 살아갈 수 있는 인프라가 가득한 도시 _ 문윤주 님

주거와 구성원의 다양성, 그리고 모든 영역에서 공공의 공간이 생존의 기본을 보장해 주는 도시 _ 남궁정 님

생활권 내에서 생태적 소비, 생태적 노동 및 순환을 할 수 있는 도시 _ 정연주 님

타인에 대한 신뢰(사회적 자본)가 있는 도시 _ 정성희 님

퇴근 이후 삶의 이야기를 다양하게 풀어낼 수 있는 도시. 고독을 즐길 수 있는 안락하고 편안한 집이 보장된 도시 _ 김소현 님

안전한 도시 _ 황귀영 님

자연과 더욱더 친화적인 주거의 형태가 이루어지는 도시 _ 송진숙 님

느슨한 연대가 가능한 도시 _ 송현주 님

모두가 행복을 누릴 수 있는 권리가 있는 도시 _ 최준수 님

새로운 실험을 꾸준히 시도할 수 있는 강한 에너지를 가진 도시 _ 이진서 님

함께, 연대, 공유가 가능한 도시 _ 권광선 님

마음 편히 교류할 수 있는 이웃이 많은 도시 _ 이철빈 님

내가 살고 있는 곳 주변에서 교류하고, 공동체를 이뤄서 신나는 일을 할 수 있는 공간들이 있는 도시 _ 박종란 님

자연과 공존하는 도시 _ 유지은 님

생태도시 _ 심상옥 님

높은 건물과 비싼 아파트에 치중하지 않는 도시, 생태와 더불어 살아가는 사람과 비인간 동물들이 공존하는 도시 _ 김정현 님

소음에서 해방된 조용한 도시, 녹지와 공원이 있는 도시, 도서관이 있는 도시 _ 곽재원 님

쉬고 머물며 연결할 수 있는 공간과 시간이 흐르는 도시 _ 이숙경 님

안정감을 느낄 수 있는 도시 _ 김진아 님

자연의 찬란함을 느낄 수 있고,
사람 간의 사랑이 기본 전제가 되는 도시 _ 나은혜 님

자연과 문화예술을 모두 함께
향유할 수 있는
도시 _ 조혜진 님

참고문헌

1.

— Federal Ministry of Labour and Social Affairs(2015)『Green Paper Work 4.0 : Re-imagining work』. Germany.

2.

— 닐 브레너·피터 마르쿠제·마깃 마이어·데이비드 하비 외(2023)『누구를 위한 도시인가: 현대 비판 도시 이론과 도시 사회운동』. 김현우·정철수 옮김. 이매진.

— 마사 누스바움(2015)『역량의 창조』. 한상연 옮김. 돌베개.

— 앙리 르페브르(2024)『도시에 대한 권리』. 곽나연 옮김. 이숲.

— 존 리더(2006)『도시 인류 최후의 고향』. 김명남 옮김. 지호.

— 최병두(2018)「르페브르의 일상생활 비판과 도시·공간적 소외」,『대한지리학회지』53(2): 149-172.

— 칼 마르크스(1991)『1844년의 경제학 철학 초고』. 최인호 옮김. 이숲.

3.1.

— 서울열린데이터광장 https://data.seoul.go.kr

— NY tree map. https://tree-map.nycgovparks.org

— UN Habitat(2018)『Discussion Paper-developing Public Space and Land Values in Cities and Neighbourhoods』.

3.2.

— 교통안전정보관리시스템. 교통약자현황분석(2023년).

— 국토교통부(2024)『교통약자 이동편의시설이 꾸준이 증가하고 있습니다.』보도자료.

— 도로교통공단(2021)『도로교통공단, OECD 회원국 교통사고 비교 결과 발표』보도자료.

3.3.

— 경인일보(2024.09.29.)『수도권 소각용량 하루 1900t 부족…인천시 '200~300t확보' 우려.』

— 통계청 지표누리. 1인당 생활폐기물발생량(1985-2023).

— 통계청 지표누리. 폐기물 종류별 일평균 발생량(1996-2023).

— 환경부.『폐기물관리법(2024.12.27. 일부개정)』시행규칙.

— 고용노동부.『필수업무 지정 및 종사자 보호·지원에 관한 법률(2021.05.19. 제정)』.

— 환경부·환경관리공단(2023)『2022년 전국 폐기물 발생 및 처리 현황』.

3.4.

— 경향신문(2023.01.02.)『'남'과 함께 사는 100만명…이들도 '가족'입니다.』

— 국토교통부(2024.12.27.)『2023년도 주거실태조사 결과』보도자료.

— 여성가족부(2020)『가족다양성에 대한 국민인식조사』결과보고서.

— 통계청 지표누리. 가구원수별 가구구성과 평균 가구원 수.

— 한국보건사회연구원(2020)『한국 가족의 변동 특성과 정책적 함의-1997년 외환위기 이후 변화를 중심으로』.

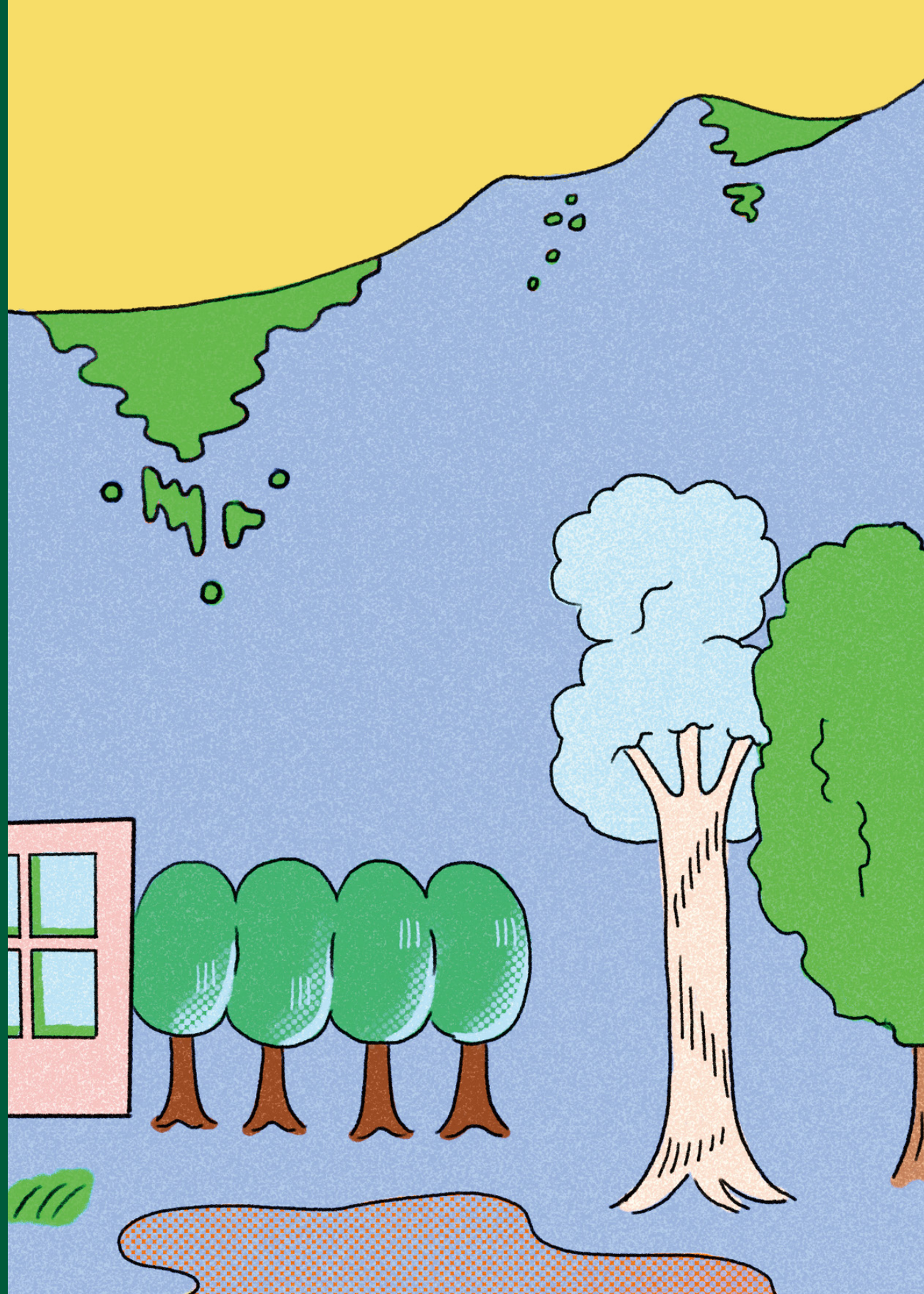
2025-1호

(재)숲과나눔 풀씨행동연구소 그린페이퍼

발행인 장재연
발행처 (재)숲과나눔 풀씨행동연구소
발행일 1판 1쇄 2025년 4월 15일
집필진 정예름 | (재)숲과나눔 풀씨행동연구소 캠페이너
이윤주 | (재)숲과나눔 풀씨행동연구소 캠페이너
소준철 | 전남대학교 역사문화연구센터 학술연구교수
주 소 (06738) 서울특별시 서초구 남부순환로 358길 20 진화빌딩 501호
전 화 02-6925-4890
팩 스 02-6925-4891
이메일 institute@koreashe.org
표지일러스트 렐리시
편집·디자인 예성ENG



이 녹서는 식물성 콩기름 잉크를 사용하여 제작되었습니다.



재단법인 숲과나눔 풀씨행동연구소

