

첨부. 세부복명사항

AURI 보행환경평가지원사업 국외출장보고서_02

영국의 보행환경 개선사례 및 정책

2012. 7.

(a u r i) 건축도시공간연구소

목 차

I. 출장개요	1
1. 출장목적	1
2. 출장범위	1
3. 출장일정	2
4. 특기사항	3
II. 사례지 답사	6
1. Home Zone	6
2. DIY Street	21
3. Fitter for Walking	33
4. Central Milton Keynes	39
5. Exhibition Road	46
6. Kensington High Street	51
7. Camden High Street	54
8. Seven Dials	57
9. Long Acre	60
III. 기관방문 및 회의	64
1. Dixon Jones Architect	64
2. Living Streets	69
3. Milton Keynes Council	77
4. London Borough of Camden Council	81
5. Royal Borough of Kensington and Chelsea	86
6. Sustrans	90
IV. 출장성과 요약	94
1. ‘보행자를 위한 도시설계’ 사례 연구 관련	94
2. 주거지 보행환경 개선 관련	94
3. 보행환경과 정책 연구 관련	95

I. 출장개요

1. 출장목적

- ‘보행자를 위한 도시설계’ 보고서 사례조사를 위한 답사 및 연구자료 수집
- 영국 주거지 보행환경 개선사업 및 지원체계에 대한 심층조사
- 영국/런던의 보행교통 개선계획 및 관련 정책 추진현황 조사

2. 출장범위

- 출장인원 : 남궁지희 연구원 (건축도시연구본부)
- 출장기간 : 2012년 7월 3일(화)~ 7월 11일(목)
- 출장지역 : 영국 런던, 밀턴케인스, 맨체스터, 플리머스



출장지별 세부 수행사항

3. 출장일정

도시	일자	현지시간	일 정
런던	7.3 (화)	13:20 17:15	출국, 런던(Heathrow) 도착 및 체크인
	7.4 (수)	11:00	■ Dixon Jones Architects 방문 Sir Jeremy Dixon, Architect
		15:00	■ Living Streets 방문 Jack Skillen, Head of Projects(Street) Dr. Kevin Golding-Williams, Public Affairs and Policy Manager
밀턴 케인즈	7.5 (목)	09:20 09:50	London Euston -> Milton Keynes Central 열차편 이동
		13:00	■ Milton Keynes Council 방문 Neil Sainsbury, Head of Urban Design
		15:00	• Milton Keynes Central Area 답사
		16:50 18:28	Milton Keynes -> Manchester 열차편 이동
맨체 스터	7.6 (금)	10:00	• Penn Street 답사
		14:00	• Northmoor Home Zone 답사
		19:55 22:12	Manchester Piccadilly-> London Euston 열차편 이동
런던	7.7 (토)	13:00	• Exhibition Road 답사
		16:00	• Kensington High Street 답사
	7.8 (일)	12:00	• Marks Gate Community 답사
		14:00	• Seven Kings and Newbury Park Community 답사
		17:00	• Seven Dials, Long Acre 답사
	7.9 (월)	10:00	• Turnpike Lane in Haringey 답사
		14:00	■ London Borough of Camden Council 방문 Tim Long, Principal Transport Planner John Futchter, Team Manager in Public Realm and Planning
		16:00	• Camden High Street 답사
	플리 머스	7.10 (화)	09:06 12:27
13:00			• Morice Town Home Zone 답사
18:44 22:31			Plymouth -> London Paddington 열차편 이동
런던	7.11 (수)	11:00	■ Royal Borough of Kensington and Chelsea 방문 Shirley Long, Special Projects Consultant
		14:00	■ Sustrans London Ben Addy, DIY Streets Project Manager
	7.12 (목)	19:35 14:20	런던(Heathrow) 출발 및 귀국

4. 특기사항 (일정 변경내역 및 사유)

- 현지 방문기관의 사정 및 섭외 결과에 따라 당초 계획했던 일부 일정을 불가피하게 조정하였으며 주요 변경내역과 사유는 다음과 같음

구분	변경 전 계획일정	변경 후 실제 수행내역	변경 사유
7/6	Sustrans Manchester 방문	+ Northmoor Home Zone	-자문회의 일정 변경으로 발생한 유희시간 에 인근 사례지를 추가 답사
7/7	Marks Gate/Seven Kings Community 답사	Exhibition Road/Kensington High Street 답사	-이동거리와 체력적 부담을 고려하여 7일 -8일의 답사일정을 서로 맞교환
7/8	Exhibition Road/Kensington High Street 답사	Marks Gate/Seven Kings Community 답사	
		Seven Dials 답사	-자문회의 일정 변경으로 11일 답사일정을 앞당겨 수행
		+ Long Acre 답사	-현지 담당자의 추천을 통해 인근의 주요 사례를 답사 범위에 추가
7/9	IHE 방문		-현지기관으로부터 회신이 오지 않아 기관 방문 일정 취소
	Transport for London 방문		-런던 교통부의 사정으로 방문 불가
		+ Turnpike Lane in Haringey 답사	-현지 담당자의 추천으로 최근 사례지 답사를 추가
		London Borough of Camden Council 방문	-IHE와 교통부 방문 대신 최근의 주요 보행환경 개선사례 관할 지자체 담 당공무원 섭외
		Camden High Street 답사	-자문회의 일정 변경으로 11일 답사일정을 관할지자체 기관방문과 연계하여 앞당겨 수행
7/11	Seven Dials 답사	Royal Borough of Kensington and Chelsea 방문	-IHE와 교통부 방문 대신 최근의 주요 보행환경 개선사례 관할 지자체 담 당공무원 섭외
	Camden High Street 답사	Sustrans London 방문	- 담당자 이직으로 6일 맨체스터 대신 11 일 런던지부 방문

○ Sustrans 관련 변경사항

- Sustrans는 Bristol에 본거지를 둔 시민단체로서, 당초 Penn Street 사례의 담당자를 만나기 위해 인근 Manchester 지부의 사무실을 찾아갈 예정이었음
- 섭외 과정에서 Sustrans 본부의 DIY Street 사업을 총괄하는 담당자로부터 해당 사업의 담당자가 사업 완료 이후 근무지를 이동하여 해당 지부에는 자문을 제공할 수 있는 책임자가 없으며, 대신 런던 지부에서 최근 완료된 Haringey 지역의 Turnpike Lane 사례의 담당자를 연결해줄 수 있다는 답변을 받았음
- 이에 관련 일정을 조율하여 Manchester 지부 대신 London 지부의 담당자와 방문 일정을 협의하였으며, London 지역 답사일정에 해당 사례지의 방문을 추가하고, 회의 일정 변경으로 Manchester에서 휴식시간이 발생하였으므로, Home Zone 개념이 적용된 최초의 사례지인 Manchester 인근의 Northmoor 지역을 추가로 답사하였음

○ IHE 관련 변경사항

- 출국 전은 물론 현지에서 이메일과 전화로 수차례 연락을 시도하였으나 출장기간 종료 전까지 해당 기관에서 회신이 오지 않아 기관 방문이 성사되지 않았으며, 귀국 후 자세한 내용은 각 대상지별 관할 지자체와 교통부에 문의하라는 회신이 받았음
- 홈존과 유사한 프로젝트를 담당하는 현지 시민단체 담당자의 의견으로는, 초기의 대대적인 시범사업 이후로 홈존에 대한 예산 및 설계 지원이 지속되지 않아 현재 신규 후속사업이나 기존 사례에 대한 모니터링은 거의 이루어지지 않고 있는 상황이라고함
- 향후 Home Zone 개념의 변천 경위와 현황에 대해 성실하게 답변해줄 수 있는 전문가를 대체 물색하여 서면 질의를 추진할 예정임

○ Transport for London 관련 변경사항

- 출장 당시 런던올림픽을 앞두고 런던시 교통국의 전 부서와 직원이 관련 교통대책 마련 및 시범운영으로 인해 비상대기 중이었기 때문에 자문회의에 시간을 할애하기 어려움
- 런던시의 공식적인 입장은 향후 서면질의를 통해 재차 요청하기로 하고, 현지 기관의 소개와 도움을 받아 런던 지역에서 답사를 계획했던 주요 보행환경 개선사례들과 관련된 관할 지자체의 담당공무원과 연락을 시도하였음
- Exhibition Road와 Kensington High Street 관할의 Royal Borough of Kensington and Chelsea, Camden High Street 관할의 London Borough of Camden에서 해당 프로젝트의 담당공무원을 섭외하였음

○ 기타 변경사항

- 원래 7/7 토요일에 시외지역 2개소 답사, 7/8 일요일에 시내지역 2개소의 답사를 계획하였으나, 주중 연일 계속된 장거리 이동 후에 바로 시외 답사를 강행할 경우 체력적인 부담이 크므로, 이들의 일정을 서로 맞바꾸어 수행하였음
- 7/11 수요일에 변경 및 추가된 회의일정에 따라 해당 시간대에 예정하였던 2개소의 답사일정을 이동경로와 효율을 고려하여 각각 7/8, 7/9로 앞당겨 수행하였음
- London Borough of Camden의 담당자가 최근에 참여했던 주요 프로젝트의 대상지가 원래 답사 예정지였던 Seven Dials 주변이라는 정보를 받아, 해당 지역의 답사 범위를 확대하였음

○ 회의 및 일정 조정 결과

- 사례지 답사 : Manchester에서 변경된 회의일정을 답사로 대체하고 현지에서 추천받은 신규 사례지(2개소)를 추가함에 따라, 원래 9개소였던 답사지가 12개소로 증가하였음
- 기관방문 및 자문회의: 무산된 2건을 대체할 관련 기관 2곳을 추가 섭외하여, 총 6개 기관을 방문하였음

Ⅱ. 사례지 답사

1. Home Zone

1) 답사 배경 및 목적

- 1970년대 네덜란드 델프트에서 처음 등장한 Woonerf(본오프, 생활의 정원)가 영국에 들어와 현지화된 것으로, Home Zone은 영국의 주거지역에 적용되는 대표적인 보행환경 개선기법이다. 기본 개념과 원리는 본오프에서 가져왔지만, 세부적인 기법이나 절차는 영국 주거환경의 실정과 맥락에 맞게 변형되었다. 통과교통량과 속도를 억제하는 여러 시설물을 도입하여 주거지 내 안전과 보행편의를 증진하고, 단지 자동차의 이동만을 위한 '도로'가 아니라 주민들의 생활공간이자, 어린이들의 놀이공간, 진정한 공공영역으로 기능할 수 있도록 한다. 이렇게 차보다 보행자를 우선적으로 고려하는 주거환경을 조성함으로써, 가로변 활동과 사회적 교류를 촉진하며, 삶의 질을 증진하는 것을 목적으로 한다.
- 홈존은 1999년 잉글랜드와 웨일즈 전역에서 선정된 9개의 시범사업지에 처음으로 적용되었다. 곧이어 스코틀랜드에서도 4개의 시범사업이 시행되었다. 2001년 4월에는 홈존의 정책적 발전과 확산을 위해 총 3천만 파운드 규모의 사업 예산(Home Zone Challenge Fund)이 조성되었고, 공모와 심사를 거쳐 2002년 1월 61개의 대상지가 추가로 발표되었다.
- 이번에 답사한 두 개 대상지 모두 1차 시범사업 대상지에 해당하기 때문에, 영국의 최근 경향을 보여주는 최신 사례라고 보기는 어렵다. 다만 홈존 설계의 원형을 볼 수 있는 고전적인 사례로서 대표성과 상징성을 가진다고 볼 수 있다. 또한 물리적 환경 개선의 아우라가 걷히고 난 후, 시간의 축적에 따라 지역주민들의 삶과 일체화된 일상적 생활공간을 통해, 홈존의 효과와 지속성에 더욱 실체적으로 접근할 수 있다고 보았다.
- 이번 답사의 목적은 크게 다음과 같다.
 - ▶ 홈존의 설계기법과 요소들이 실제 공간과 장소의 맥락에서 어떻게 작동하고 있는지
 - ▶ 시설물 및 개선효과가 지속적으로 유지되고, 체계적으로 관리되고 있는지
 - ▶ 지역적 맥락에 따른 다양성이 설계안에 어떻게 반영되어 나타나는지

2) Northmoor, Manchester

(1) 대상지 개요 및 계획 특성

- Northmoor는 Manchester 도심에서 남동쪽으로 약 3마일(4.8km) 떨어진 Longsight에 자리한 주거지역이다. 1400여가구가 거주하며, 이 중 15세 이하 어린이 인구가 27%에 달하는 높은 비중을 차지한다. 주택 대부분이 1919년 이점에 지어진 테라스 하우스이다. 이 중 8%는 지역 행정당국(Council)의 소유이며, 나머지는 등록된 사회적 기업이나 조합, 민간 임대업자 및 자가 거주자 등 다양한 소유유형이 혼재해 있다.
- 당시 지역이 안고 있던 사회, 경제, 환경적인 문제들로 인하여, 약 15년에 걸쳐 지속적인 쇠퇴를 겪어왔다. 잦은 이주 및 세입자교체로 인해 거주지로서의 정주성이 크게 약화되어 있었고, 높은 실업률

과 대상지 내 대부분을 차지하는 주택유형인, 방 두 개가 딸린 테라스하우스에 대한 사회적 수요 자체가 지속적으로 감소함에 따라 공실률도 꾸준히 늘어나고 있었다. 또한 강도나 약물복용 및 거래 등의 범죄와 반사회적 행위들이 지속적으로 나타나면서 물리적 노후화와 함께 악순환을 거듭하였다.

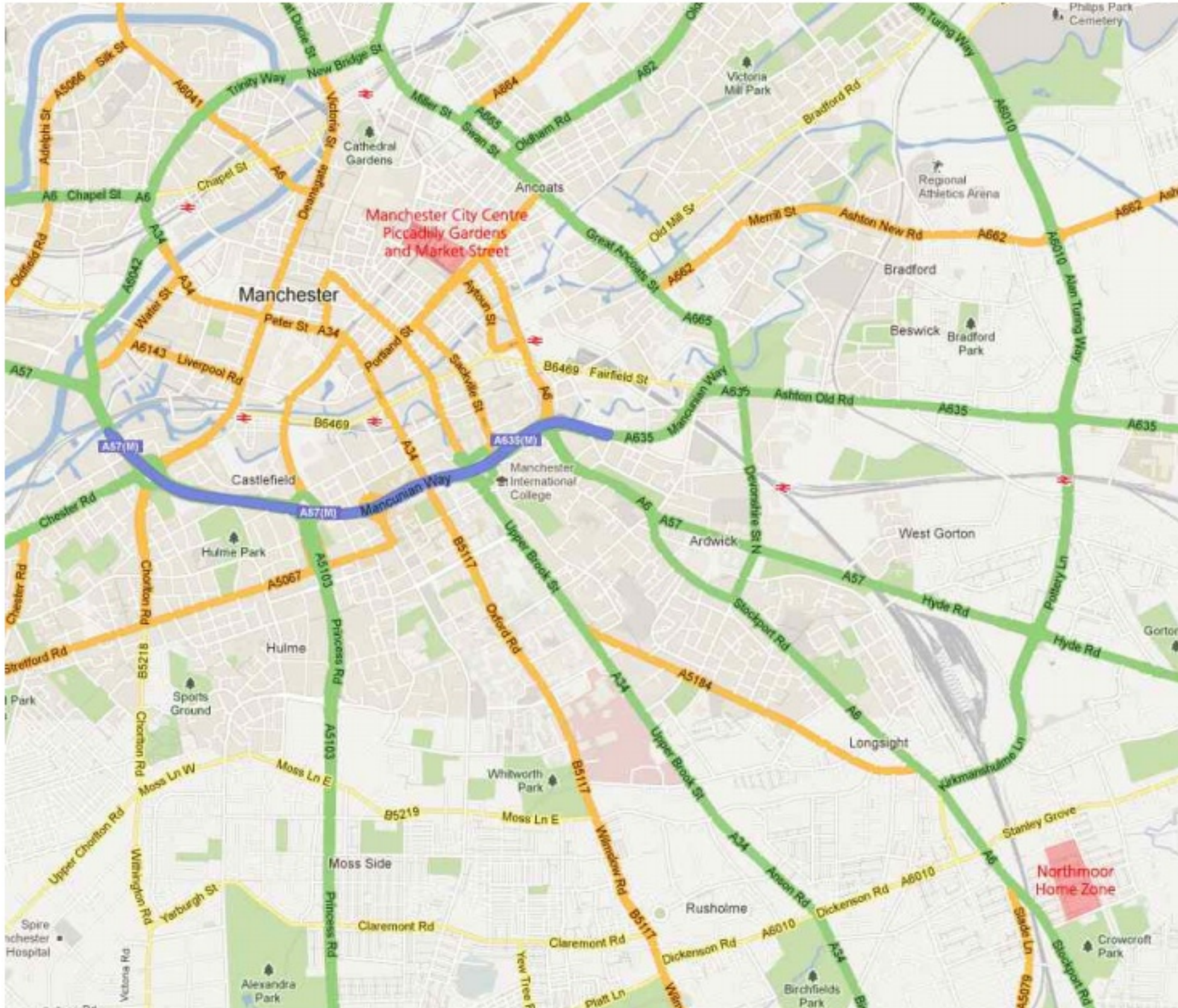
- 근린생활시설들이 모여 있는 Northmoor Road에서부터 길이 약 150m의 도로들이 평행하게, 비슷한 간격으로 연결되어 있는 사다리꼴의 가로망구조를 가지고 있었다. 각 가로에 면한 집들은 이웃간 벽체가 서로 연결되어 있는 전형적인 row house 유형으로, 집집마다 작은 뒷마당은 있지만, 정면에는 정원이나 다른 완충공간이 없어 길에서 바로 현관으로 연결되어 있었다. 녹지나 조경시설, 공공공간이 없는 각각의 도로는 서로 구분하기 어려울 정도로, 특색 없이 비슷한 경관을 연출하고 있었다.
- 대상지는 Manchester와 인근 Stockport를 연결하는 주요 간선도로인 A6 Stockport Road의 옆에 붙어있어, 도난 차량의 도주로나 혼잡을 피하려는 운전자들의 우회경로로 활용되고 있었다. 이런 통과차량으로 인한 사고 위험과 불안, 소음과 매연 등의 문제는 지역 보행환경에 악영향을 미쳤다. 거주자들의 자동차 보유율은 36%로 비교적 낮은 편이었지만, 노상주차로 인한 혼잡 및 비상차량의 통행로 확보 문제가 제기되고 있었다.
- 홈존 시범사업을 통해 도입된 요소들은 크게 다음과 같다.
 - ▶ 진입부에 관문을 형성하고, 포장, 식재 및 조형물을 활용해 각 도로마다 차별화된 장소성을 부여
 - ▶ 각 도로의 중간 지점을 연결하는 보행로(green street)를 확보하고, 놀이시설 및 공공공간 확보
 - ▶ 평행주차 대신 대각선주차구획을 양측에 교호로 배치하여 주행동선을 왜곡하고 통과속도를 억제
 - ▶ 벽면부착형 형광등을 설치하여 야간 조도와 연색성을 개선하고, 범죄예방 및 불안 해소



Stainer Street의 진입부와 주차모듈을 표시한 설계도면(좌)과 도로 중간지점을 연결하는 Green Street(우)
출처: Webster et al(2006), Pilot Home Zone Schemes: Summary of the Schemes, TRL Report 654, p.30.

(2) 답사결과

- 답사일시: 2012년 7월 6일(금) 오후 1시~3시경, 비
- 답사내용



Northmoor
Home Zone의 위치
출처: 구글 맵



진입부의 홈존 표지판
공식표지판이
규격화되기 이전에
설치된 것으로, 다른
대상지와는 형태 및
내용이 다르다.



바닥의 문양은
각 가로마다 서로
다르다.
윗줄 왼쪽부터
시계방향으로,
Stainer/Prout St,
Barnby/Purcell St



일렬로 연결된
집들의 정면부.
두 집씩 대칭으로
배치되었으며, 서로
맞닿은 현관에는 작은
울타리가 설치되어
있고, 처마 아래
벽면에는 가로등이
부착되어 있다.



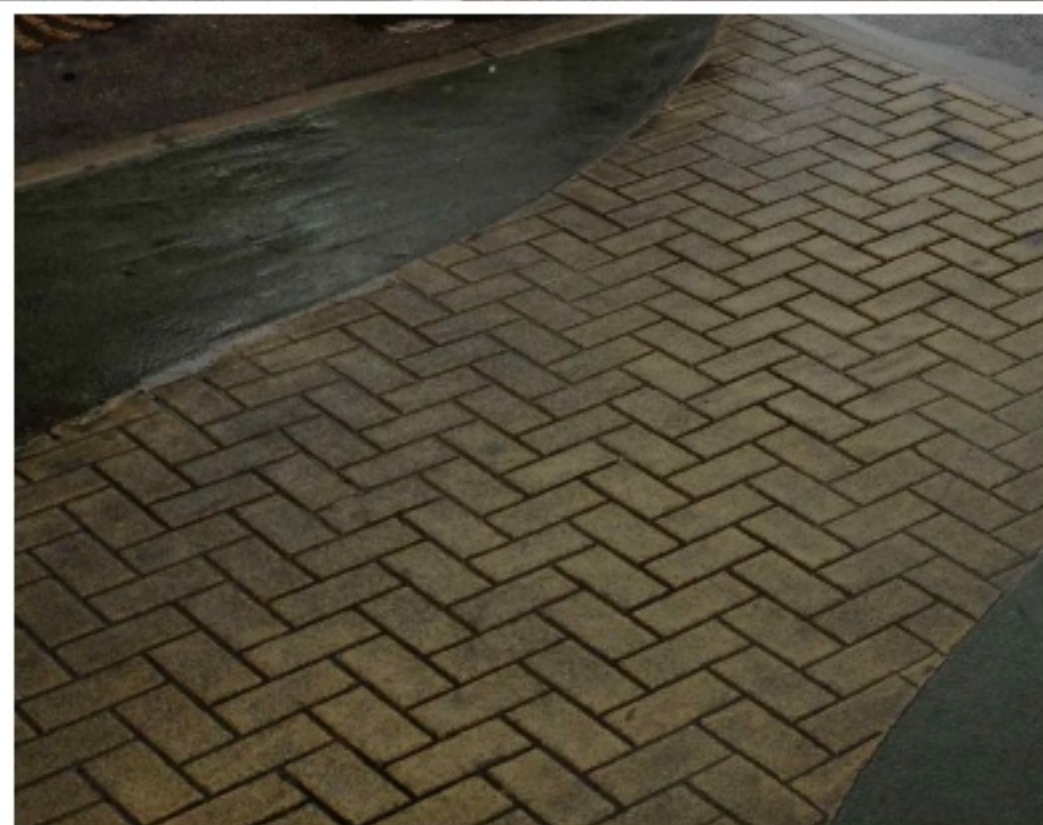
각 집의 뒷마당으로
연결되는 보행로.
홈존 시행 이전에는
이쪽으로 강도나
좀도둑이 침입하는
경우가 많았다.



주행경로가 굴절되는
지점에는 볼라드
역할을 하는 구
형태의 조형물을
설치하여 침입을
막았고, 바닥에는
마름모꼴의 교차부에
진입부와 같은 문양을
넣어 보행자에 대한
주의를 환기하였다.



주차구획이 아닌 곳에
주차된 차들도 종종
눈에 띈다. 계획
당시보다 거주자
보유차량대수가
늘어났기 때문일
수도 있다.



노면 포장재질.
가열아스팔트지만
블록포장처럼 보이도록
가공처리하여 보행자
공간의 느낌을
강조하였다.
문양을 시공하기에도
편리하고, 사후
유지관리가 쉽고
변형이 적다는 장점이
있다.



대각선 교호주차가
도입된 대상지 내
가로



평행주차로 이용되는
일반적인 주변가로의
모습



가로와 가로의
중간지점을 관통하는
Green Street



가로 사이를 관통하는
Green Street에
설치된 놀이 및
공공공간



가로 사이를 관통하는
Green Street에
설치된 놀이 및
공공공간

3) Morice Town, Plymouth

(1) 대상지 개요 및 계획 특성

- 영국 남서부 Plymouth 근교의 Devonport에 위치한 주거지역이다. Plymouth 역으로부터 약 2.5km, 시 청사 등이 있는 시내 중심가로부터는 약 3km 가량 떨어져 있다. 면적은 12.5 헥타르이며, 거주인구는 408 세대, 약 3,000명 정도이다. 지역 내에는 12개 거리의 총 2.2km의 거리망이 그리드 패턴을 취하고 있다. 1999년 홈존의 1차 시범사업(Home Zone Pilot Projects) 대상지 중 하나로 선택되어 2003년 사업이 완료되었다.¹⁾
- 19세기 테라스 하우스들이 일부 남아있지만 대부분의 가옥은 전쟁 후 소셜 하우스링 사업에 의해 개발되었다. 155가구의 테라스하우스, 253가구의 공동주택(flats), 5개의 공공주택(public houses) 등 다양한 주택 유형이 혼재되어 있고, 소유 형태 또한 자가 소유와 사설 임대 외에도 주택 조합에 의한 소셜 하우스링, 시립 공영 주택 등이 공존하고 있다. 주거 이외의 용도로는 Morice Town 초등학교와 어린이집, 구세군회관, 놀이터 등의 공공시설과 8개의 일반 상업시설, 3개의 공공사업체가 있다.
- 홈존에 선정되기 전, 해당 지역은 Plymouth에서 낙후되고 소외된 곳 중의 하나로 높은 범죄율과 교통사고, 반사회적행위, 공공공간 및 시설 부족 등의 문제를 안고 있었다. 그리드 형태의 도로, 보차가 구분된 반듯한 길은 운전시 시야 확보가 용이하여 차들이 빠른 속도를 낼 수 있는 환경이었다. 주택 가임에도 불구하고 사업 시행 이전의 평균속도는 제한속도 30mph를 훨씬 넘는 61mph에 달했다.
- 홈존 시범사업을 통해 도입된 요소들은 크게 다음과 같다.
 - ▶ 진입부에 관문을 형성하여 동네의 장소성을 강화하고 운전자의 주의를 환기
 - ▶ 지역 내 주요 가로와 교차로를 '보차공존'의 원칙으로 전면 재설계
 - ▶ 포장재질과 색채를 활용하여 도로공간을 기능적, 인지적으로 구분
 - ▶ 수직적, 수평적 교통정온화기법 적용(시케인, 슬라롬, 험프 등)
 - ▶ 노상 유희시설 및 주민 공동체를 위한 공공공간 조성
 - ▶ 식재와 화분 등 조경시설을 적극 활용하여 쾌적하고 친환경적인 경관 형성

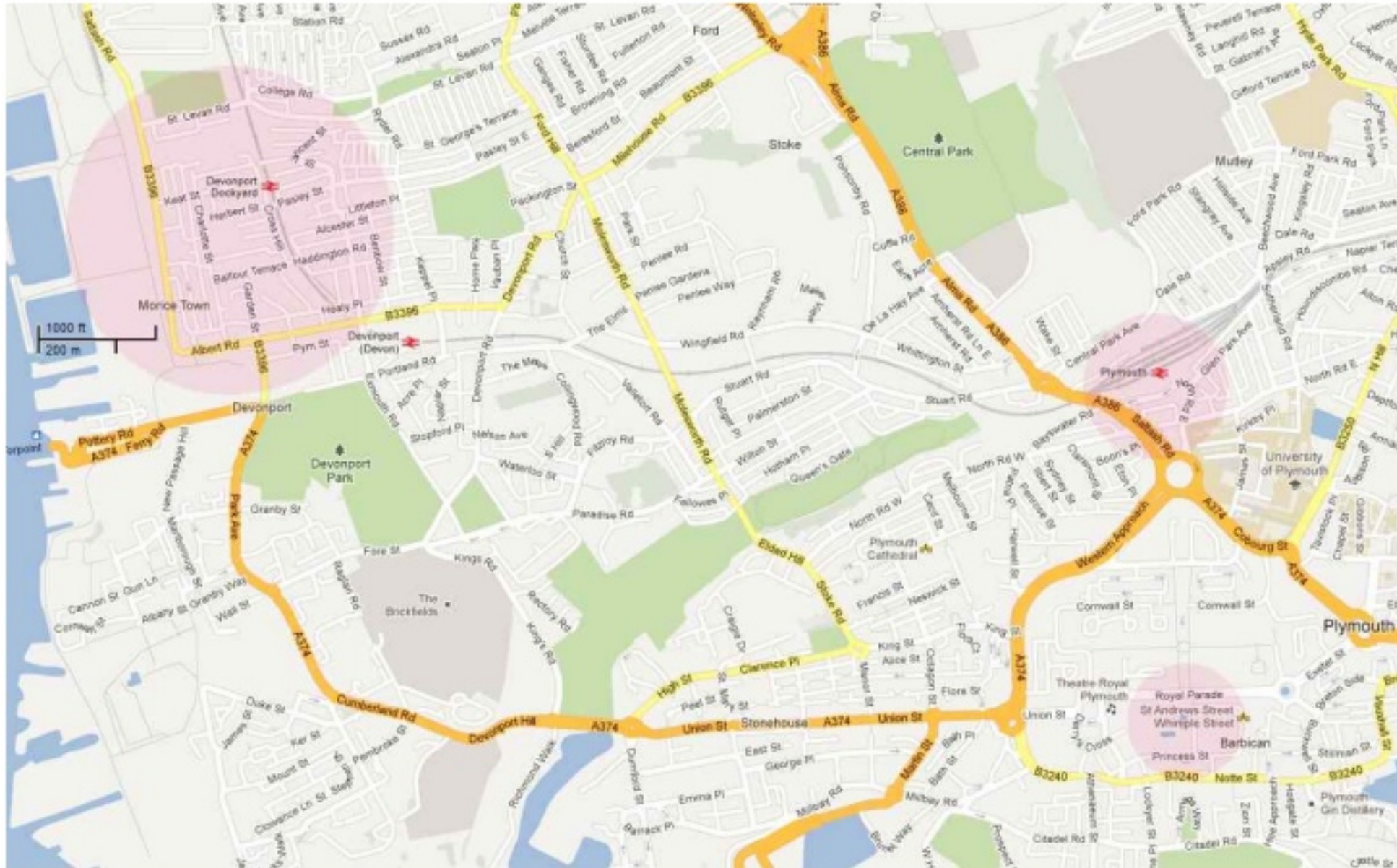


설계내용을 표현한
전체 대상지 배치도
출처: IHE(2005),
Morice Town
Home Zone Case
Study

1) 사업에는 총 230만 파운드의 예산이 투입되었는데, Plymouth City Council의 지방교통계획 예산과 SRB V, Home Zone Challenge Fund와 European Objective 2 등으로 그 출처가 다양하다.

(2) 답사 결과

- 답사일시: 2012년 7월 10일 (화) 오후 1시~3시경, 흐리고 약간 비
- 답사내용



Morice Town Home Zone의 위치
(왼쪽 큰 원 안)
출처: 구글 맵



홈존의 시작을 알리는
표지판과 조형물.



대상지에 접근하는
차량의 진입속도를
크게 줄이기 위해,
진입부 바로 앞
구간의 도로양쪽에
돌출된 포트를
설치하였다.



대상지 내부도로.
양쪽에 화단과
주차공간을 교대로
배치하여 주행경로를
S자로 왜곡하고,
서행을 유도한다.



회색은 보차공존영역,
노란색은 보행자만을
위한 공간을 위미한다.
어린이들이 많이
이용하는 체육시설
앞이라 보행자공간을
넓게 확보하였다.
바닥에는 놀이판을
그려넣었다.



어린이집 앞에도
양쪽에 넓은
보행공간을 확보하여
차량 통과공간의 폭을
줄였다.



주차구획은 적색으로 표시하였다.



교차로의
오버런에어리어에는
밝은 적색이
적용되었다.
교차로 시케인의
역할을 한다.
평소에는 비워두고
회전반경이 넓은
버스나 대형차량은
해당 영역을 이용하여
진입, 회전
가능하다.



Home Zone이 끝나는
부분에서 출입차량의
속도를 줄이기 위해
도로의 폭을
부분적으로 좁혔다.

바닥에는 붉은 색으로
일종의 이미지포트가
적용되어, 양쪽 화단
사이 공간의 폭이
실제보다 더
좁아보인다.



대상지 내부에서도
차가 들어가기 힘들
정도로 좁은 골목길은
정비되지 않고
예전모습을 그대로
간직하고 있다.
바닥에 깔린 오래된
포장석과 비슷한
계열의 돌담이
인상적이다.
흙준 시설물의 주재료
석재와, 황색계열이
두드러지게 사용된
것도 이런 지역적
성향을 바탕에 둔
것으로 볼 수 있다.
교차지점에 적용된
미니로터리



스피드쿠션.
차축이 넓은 차량은
피해갈 수 있다.



과속방지턱의 역할을
겸하는 고원식
횡단보도가 연속적으로
설치된 모습.



공동주택의 출입구와
연결되어 횡단이 잦은
지점에 설치되었다.



석재로 된 블라드 중 일부가 새로운 재질로 교체되었다.

S자로 설계된 주행경로를 이탈한 자동차와 충돌하여 파손된 것으로 추정된다.

원래의 디자인 자체가 야간 주행시 잘 보이지 않는다는 단점이 있다.

새로운 블라드에는 눈에 잘 띄는 색상의 반사판이 부착되어 있다.



마찬가지로 충돌에 의해 파손된 블라드.

돌출된 부분이 도로보다 약간 높지만, 단차가 높지 않아 바퀴가 타고 올라갈 수 있다. 보도에 블라드 대신 사람이 있었다면 크게 다쳤을 것이다.



가열아스팔트 표면에
블록문양을 넣은
포장재질. 유지보수로
시멘트를 채워넣은
부분에도 비슷한
문양을 적용하였다.

2. DIY Streets

1) 답사 배경 및 목적

- DIY Streets는 지속가능교통의 활성화를 지향하는 영국의 시민단체인 Sustrans에서 기획, 지원한 사업으로서, 주민들 스스로가 설계와 시공 전 과정에 참여하여 주거지 내 가로를 더 안전하고 살기 좋고 매력적인 장소로 변화시키는 참여디자인 프로젝트이다. 기본적인 설계 개념이나 기법은 Home Zone과 유사하지만, 행정이나 전문가보다는 지역사회의 주민들의 적극적 역할이 강조된다는 점, 적은 비용으로 최대한의 개선효과를 도모한다는 점에서 차이가 있다.
- 2007년부터 2010년까지 영국과 웨일즈 전역에 걸쳐 11개의 가로는 1차 시범사업 대상지로 선정되었다. Manchester의 Penn Street도 1차 시범사업의 대상지 중의 하나이다. 또한 Sustrans의 담당자로부터 런던 Haringey 지역의 최신 사례를 소개받았다.
- 이번 답사의 목적은 크게 다음과 같다.
 - ▶ 홈존의 설계기법과 요소들이 작은 규모의 사업에서 어떻게 변형, 적용되고 있는지
 - ▶ DIY Street 내에서 초기 사업과 최근 사업 간에 맥락이나 기법, 적용효과 등에 차이가 있는지
 - ▶ 사업 완료 이후, 효과의 지속성 및 유지관리가 어떻게 이루어지고 있는지

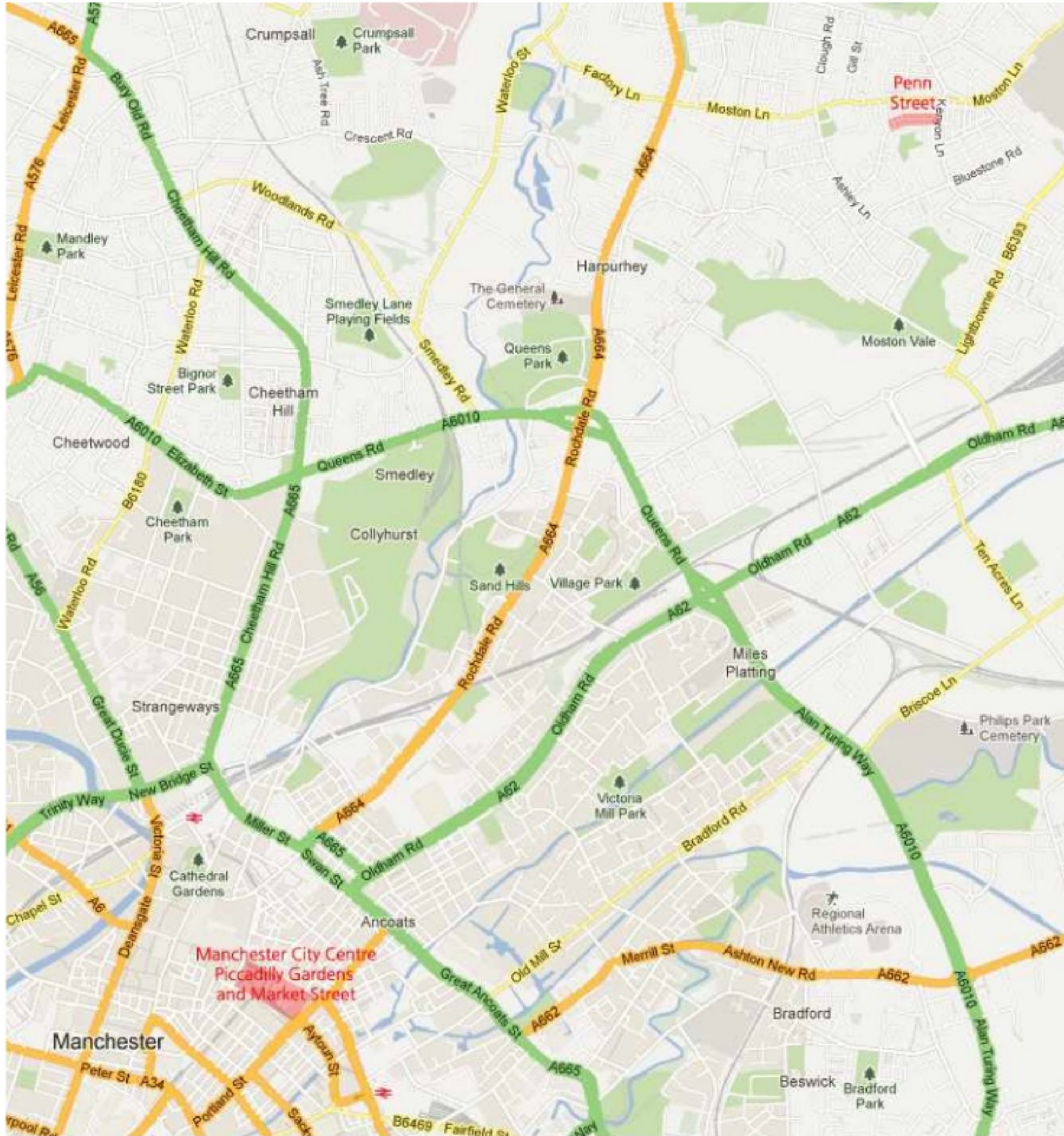
2) Penn Street, Manchester

(1) 대상지 개요 및 계획 특성

- 맨체스터 북부 모스톤(Moston)에 위치한 주택가로, 맨체스터의 시내 중심부로부터 약 5.2km 떨어져 있다. 43가구의 전형적인 빅토리안 양식의 테라스하우스가 늘어선 길이 178m의 가로이다.
- 2007년 영국과 웨일즈 지방에서 실시된 11개 DIY Project의 대상지 중 하나로 선정되어, 지역의회와 주민들의 적극적인 찬성과 참여, 협력에 의해 사업을 추진, 2010년 3월에 완료하였다. 예산은 약 2만 2천 파운드로 Sustrans가 사업을 통해 재단에서 지원받은 기금에서 50%, 지역 의회에서 50%를 부담하는 매칭펀드 형식으로 진행되었다.
- Penn Street는 주거지 내부도로지만, 주요 도로인 Moston Lane의 혼잡을 피해 종종 우회도로로 사용되었고, 여기에 인근 상업시설의 방문객들까지 더해지면서 외부차량의 과도한 유입과 통과속도, 주차로 인해 직 간접적으로 심각한 피해를 입고 있었다. 보행자, 특히 어린이와 노인들의 안전을 확보하고, 가로 내 부족한 녹지와 공공공간을 확보하는 것이 DIY Street Project의 주된 목표였다.
- 주요 계획 내용 및 특성은 다음과 같다.
 - ▶ 가로의 시, 종점에 화단과 나무로 된 Totem 기둥을 설치하여 진입관문을 형성
 - ▶ 화단을 차도 내에 설치하여 통과도로의 폭원을 좁히고 서행을 유도
 - ▶ 도로 중간지점에 비공식적 횡단지점을 표시하여 운전자의 주의를 유도
 - ▶ 식재를 통해 그늘과 녹음을 제공
 - ▶ 어린이를 포함한 거주자들이 직접 설계와 제작 과정에 참여

(2) 답사결과

- 답사일시: 2012년 7월 6일(금) 오전 11시~12시경, 비
- 답사내용



Penn Street
의 위치
출처: 구글맵



Penn Street
와 Moston Lane
출처: 구글위성지도



Penn Street
진입부의 전경



진입부 양측에 설치된
나무기둥과, 각 부분에
새겨진 무늬



차도 안에 설치된
화단이 도로 폭원을
줄이는 역할을 한다.



양쪽 화단 사이를
통과하면서 속도를
줄이도록 유도하였다.



중간지점에 설치된
비공식적 횡단시설.



어린이들이 직접 그린
경고/안내표지판.



화단이 밤에도 잘
보이도록 반사판을
부착하였다.

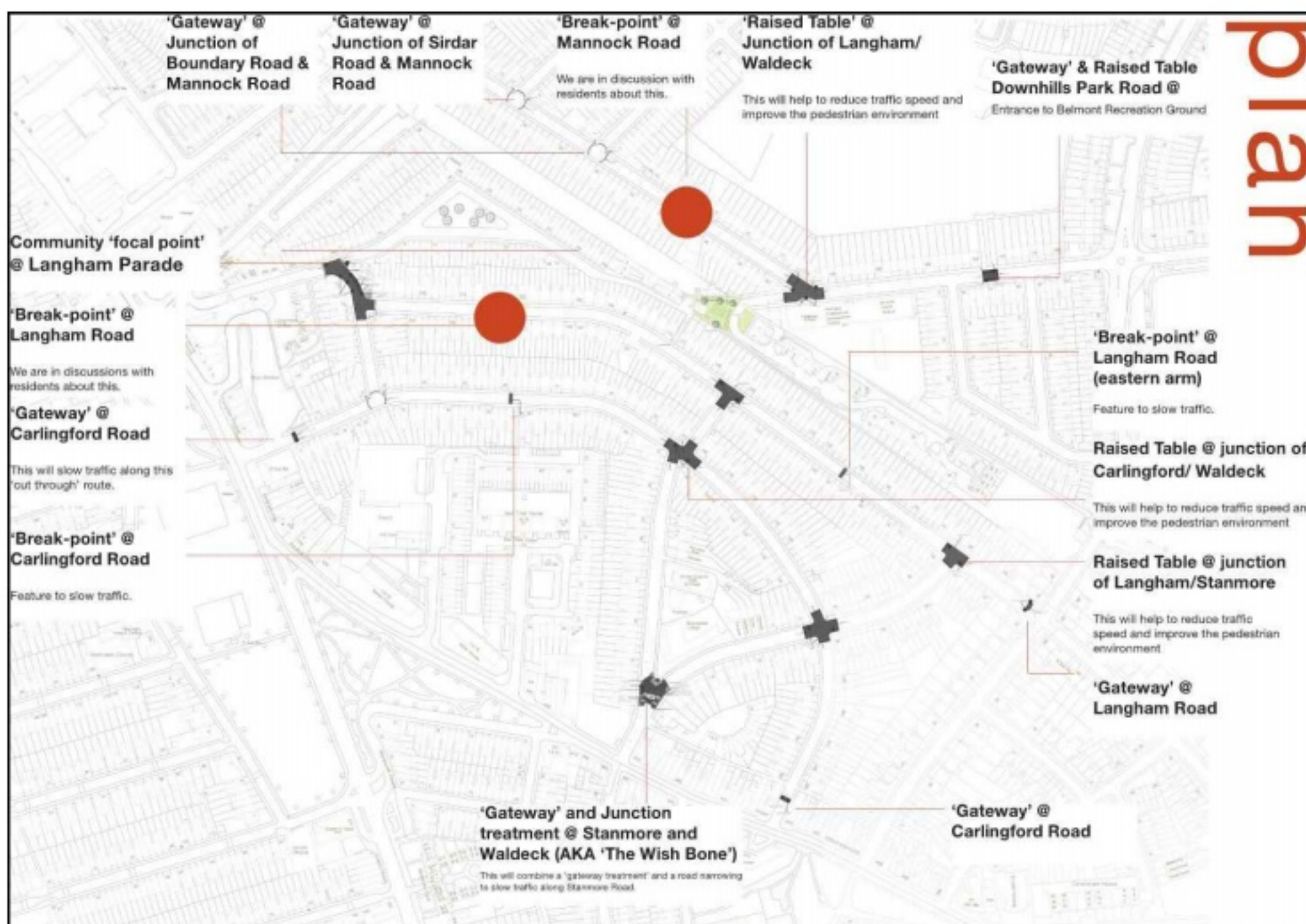


하지만 차가 달려오는
방향의 모서리에는
파손의 흔적이
역력하다.

3) Turnpike Lane in Haringey, London

(1) 대상지 개요 및 계획 특성

- 런던 시내 중심부(City of London, Bank 지역 기준)에서 북쪽으로 8.6km 가량 떨어진 London Borough of Haringey에 위치한 주거지역으로, 1차 시범사업 이후 DIY Street의 계획 및 접근방식이 면적인 대상지로 확장되어 적용된 첫 사례지에 해당한다. Westbury Ave, West Green Rd 등 대상지 주변의 간선급 도로에서 혼잡을 피해 우회하려는 외부차량들의 과도한 유입과 통과속도로 인해 보행 안전이 위협받았고, 이에 관련 민원이 지속적으로 제기되었던 곳이다. 또한 통학로의 행자, 특히 어린이와 노인들의 안전을 확보하고, 가로 내 부족한 녹지와 공공공간을 확보하는 것이 DIY Street Project의 주된 목표였다. (Sustrans와의 자문회의 내용 참조)
- 주요 계획 내용 및 특성은 다음과 같다.
 - ▶ 대상지로 접근하는 주요 진입부에 관문 설치
 - ▶ 주요 도로의 교차점과, 긴 구간의 중간지점에 속도저감 시설물 도입
 - ▶ 대상지 내 방치된 공간 정비 및 활용
 - ▶ 커뮤니티의 중심점이 되는 곳에 Shared Space를 조성
 - ▶ 식재나 화단, 화분 등을 도입하여 활기 넘치는 가로경관 형성
 - ▶ 유명작가(Shepard Fairey)와 주민들이 참여한 벽화를 설치하여 지역 주민들의 문화적 자부심 고취



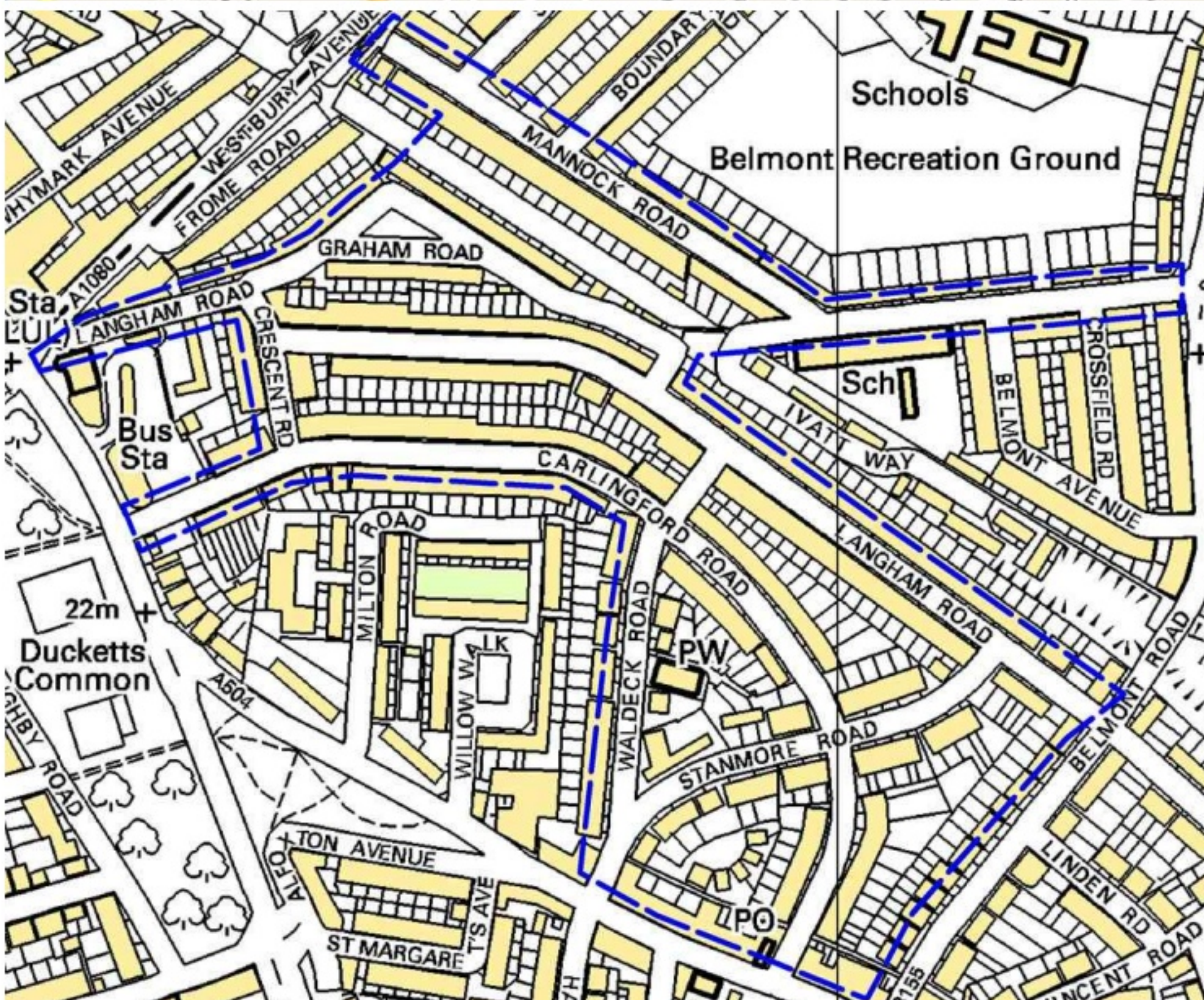
Haringey 지역의
물리적 계획 내용.
출처: Sustrans
제공 도면.

(2) 답사결과

- 답사일시: 2012년 7월 9일(월) 오전 11시~1시경, 흐리고 약간 비
- 답사내용



대상지 주변의
주요도로 현황.
West Green Rd.의
혼잡을 피해
Langham Rd 또는
Mannock Rd. -
Downhills Park Rd.
경로를 이용하는
차량들이 많다.
출처: 구글맵



Haringey 지역의
대상지 범위
출처:
Sustrans(2010),
<http://dieturnpikelan.e.wordpress.com/neighbourhood-map/>



Mannock Rd의 전경.



고원식 횡단보도.
도로의 구간이 길
경우, 중간 지점에
과속방지턱과
횡단보도의 역할을
겸하는 Raised
Table을 설치하였다.



고원식 교차로.
교차로 전 영역의
높이를 보도와 같게
하고 보행자공간으로
느껴지도록 포장재질을
바꾸었다.



T형 교차로의 뒷면에
해당하는 지점을
돌출시켜 빠르게
직진할 수 없도록
하였다. 돌출부는
가로수와
자전거거치대의
설치공간으로
활용하였다.



보도(왼쪽)에서 교차로
내의 포장까지(오른쪽)
재질의 변화.
단차를 없앴지만
경계선은 3중으로
확실하게 표시하였다.



들어올려진 전체
교차로 공간 중에서도
보행자의 횡단 동선이
집중되는 지점에는
색깔과 재질을 다르게
적용하고, 횡단지점
양쪽에 점자블록을
설치하였다.



도로 폭이
넓은 곳에는
고원식횡단보도와,
보도 확장(돌출)을
통한 횡단거리
단축기법을 결합하여
적용하였다.
볼라드와 가로수가
자동차의 이탈/침범을
막아준다.



대상지 내
또다른 T형 교차로.
보도와 단차나
볼라드가 없는 대신,
대각선으로 마주보이는
가로수 두 그루가
자동차를 막아주는
역할을 한다.



외부 도로와
연결되는 지점.
도로 폭 좁힘과
고원식 횡단보도가
함께 적용되었다.



대형 화물차량의
야간 통행금지를
알리는 표지판



사업 시행 이후
통과교통량과 속도를
모니터링하기 위해
설치된 센서들.



가로수와 화단이
교차로 방향으로
돌출되어 차량 흐름을
제한하고, 정원처럼
아늑한 느낌을 준다.



대상지 내
근린상업시설들이
모여있는 가로에는
두 개의 교차로를
연결하는 선형 구간
전체를 모두
고원식으로 처리하여
장소성을 강화하였다.



폐쇄되고 방치된
도로부지 옆에
보행자와 자전거로
인한 통과동선을
새롭게 개방하고,
녹지와 휴식공간을
조성하였다.



낡은 광고판이 있던
곳에 설치된
Shepard Fairey의
벽화

3. Fitter for Walking

1) 답사 배경 및 목적

- Fitter for Walking은 더 많은 사람들이 더 안전하고 편하게 걸을 수 있는 생활환경을 만들기 위하여 Living Streets가 지역사회와 함께 추진하는 프로젝트로서, 주민과 전문 활동가가 함께하는 가로의 현황 진단(Street Audit)에서부터 개선을 위한 제안과 청원, 홍보, 기금마련, 설계, 시공, 유지관리 등 전 과정을 주민 주도로 진행한다.
- 주거지역에 적용되는 다른 보행환경 개선전략과 달리, 이른바 속도저감 기법에 기반한 물리적 처방보다는 실제 보행경로에서 보행자에게 영향을 미치는 장애요인들을 제거/개선하고, 대상지가 가진 유·무형의 잠재자원을 활용하며, 사람들이 더 많이 걷도록 장려하기 위한 다양한 방안들을 미시적이고 종합적으로 활용한다는 것이 특징이다.
- 문헌자료와 자문회의를 통해 파악한 내용을 실제 대상지의 장소적인 맥락 안에서 확인하기 위해, Fitter for Walking Community로 선정된 12개 대상지 가운데 런던 지역에 위치한 2개의 커뮤니티를 방문하였다. 답사를 통해 주목하고자 했던 부분은 크게 다음과 같다.
 - ▶ 보행환경개선을 위한 물리적 변화와 연성적인 보행활성화 전략들이 어떻게 실제 장소와 결합되는지
 - ▶ 실제 보행경로를 따라 경험하는 요소들이 보행자의 경험과 행동에 미치는 영향

2) 대상지 개요 및 계획 특성

(1) Marks Gate and Chadwell Heath Community

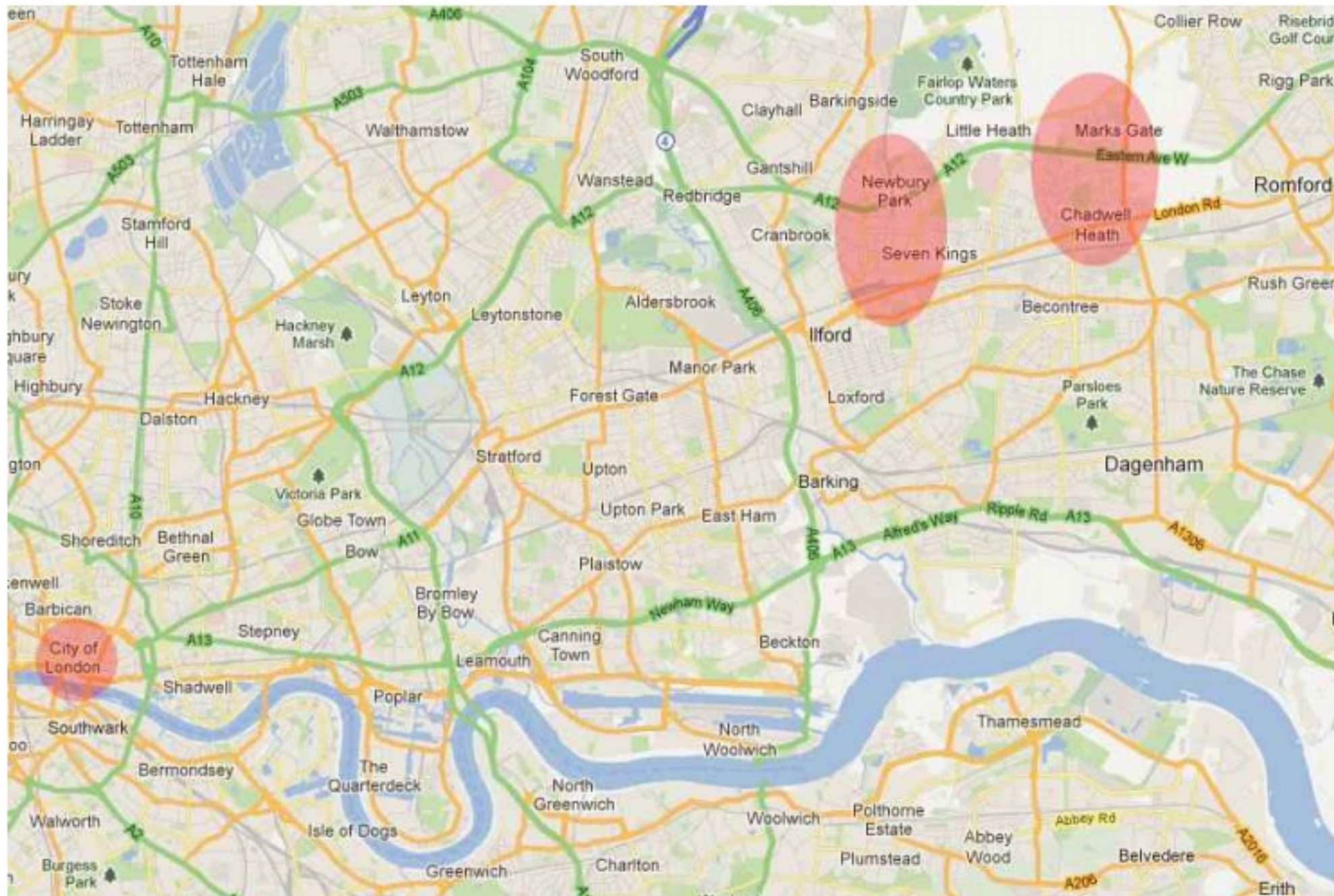
- London Borough of Barking and Dagenham에 속한 주거지역으로, 런던 시내 중심부(City of London, Bank 지역 기준)로부터 북동쪽으로 16.5km 가량 떨어져 있다. Marks Gate에서 Chadwell Heath 전철역으로 연결되는 주 보행로(a key walking route)를 중심으로 보행 단절 및 저해요인에 대한 미시적 처방을 실시하고, 지역 내 걷기를 활성화하기 위한 다양한 활동을 추진하였다.
- 사업기간 동안 개선된 주요 내용은 다음과 같다. (자세한 설명은 Living Street와의 자문회의 참조)
 - ▶ 방치된 공간이었던 지하보도의 쓰레기 줍기
 - ▶ 건널목의 보행연결성 개선(울타리 철거, 턱나춤 시설 설치, 상습주차차량 이동)
 - ▶ 보행 목적지와 소요시간을 알려주는 안내 표지판 설치
 - ▶ 지역 아이들과 함께 보행경로를 안내하는 그림지도 제작, 설치

(2) Seven Kings and Newbury Park Community

- London Borough of Redbridge에 속한 주거지역으로, 런던 시내 중심부(City of London, Bank 지역 기준)로부터 북동쪽으로 14.3km 가량 떨어져 있다. Seven Kings와 Newbury Park, 두 개의 전철역을 연결하고 Downshall Primary School를 지나는 Aldborough Road의 보행환경을 개선하는 것이 가장 시급한 문제였다. 통학로 문제를 중심으로 보행 단절 및 저해요인에 대한 미시적 처방을 시도하였다. Marks Gate처럼 보행 네트워크와 지역 전체에 걸쳐 다양한 변화가 시도되지는 않았다. 사업기간 동안 개선된 주요 내용은 다음과 같다. (자세한 내용은 Living Street와의 자문회의 참조)
 - ▶ 학교 담장에 어린이들의 의견을 담은 벽화 작업
 - ▶ 협의를 통한 교회 사유지 개방 및 공동체 정원으로 활용

3) 답사결과

- 답사일시: 2012년 7월 8일 (일) 오후 12시~4시경, 비
- 답사내용



City of London, Bank를 기준으로 2개 지역의 상대적 위치와 거리

Here's How to Walk to Chadwell Heath

Making your streets Fitter for Walking
 This is a guide to help you make your streets safer and more enjoyable for walking. It includes tips on how to improve your route, what to look out for, and how to make your streets more welcoming to walkers.

Walking for health is a great way to stay active and improve your health. It's also a great way to enjoy your local area and meet your neighbours. This guide will help you make your walking route safer and more enjoyable.

6. Great! I only took 20 minutes to walk. There's even better than the last! There are lots of great shops on the High Road. They sell dogs and plants.



5. St Chad's Park has a big field for playing football, lots of sunny days and lovely views. And... it's a great place to stand on your head!



4. Happy Birthday to You! This is my favourite shop. It sells balloons and everything you need to have a birthday party...



3. They're better with out because I've seen foxes under the subway. Always have been known to land here too!



2. When I go to the lake the ducks follow me home. Perhaps they follow us through the subway!



1. You are here! We didn't know what this walk was for so we thought we'd put a map on it to show everyone a great way to walk from here to Chadwell Heath High Road. It's 1 mile, takes about 20 minutes, and you can burn 100 calories! When you walk you can see the whole world around you, the trees and animals and flowers. I wonder what we'll see on the way!



Marks Gate의 어린이들이 그린 그림지도. 우리들이 추천하는 경로를 따라가면 상점가나 전철역까지 약 20분이 소요된다. 이번 답사경로는 교통여건상 이와 반대방향으로, (Chadwell Heath 역에서 출발하여, Marks Gate 방향으로) 이동하였다. 출처: Living Streets 제공



Chadwell Heath역
근처 High Road변에
위치한 근린상업시설.
지역 내의 일상적인
보행에서는 이런 작은
시설들도 중요한
목적지가 될 수 있다.



그림지도는
St. Chad's Park를
관통하는 길이
추천되어 있다.



잘 조성된 공원은
주민들의 더 건강한
일상생활을 위해
훌륭한 산책로를
제공한다.



공원과 인접한 주택가의 모습. 잘 정돈된 집들과 개방된 앞마당이 아기자기한 볼거리를 제공한다.



보행자의 입장에서 목적지와 소요시간 등 필요한 정보를 제공하는 안내표지판



Marks Gate 지역 주민들의 이동을 가로막는 Eastern Avenue



Eastern Avenue
아래를 지나 Marks
Gate로 연결되는
지하통로



건널목 앞에 설치된
울타리의 철거 전후
모습
출처: Living
Streets 제공



항상 주차된 밴에
가로막힌 건널목에
횡단보도와 턱낮춤을
설치하여, 주차위치를
옮기도록 유도하였다.
이 덕분에 보행경로를
따라 연속적 시야가
확보되었다.

출처: Living
Streets 제공
Eastern Avenue
건너편에 있는
Newbury Park
전철역으로 연결되는
지하통로.





Aldborough Rd.에서
Downshall Primary
School 앞을 지나기
전의 모습.

20mph 이하의
스쿨존으로 지정되어
있지만, 통과속도를
억제할만한 요소는
거의 보이지 않는다.



Downshall Primary
School 담장에 그려진
벽화

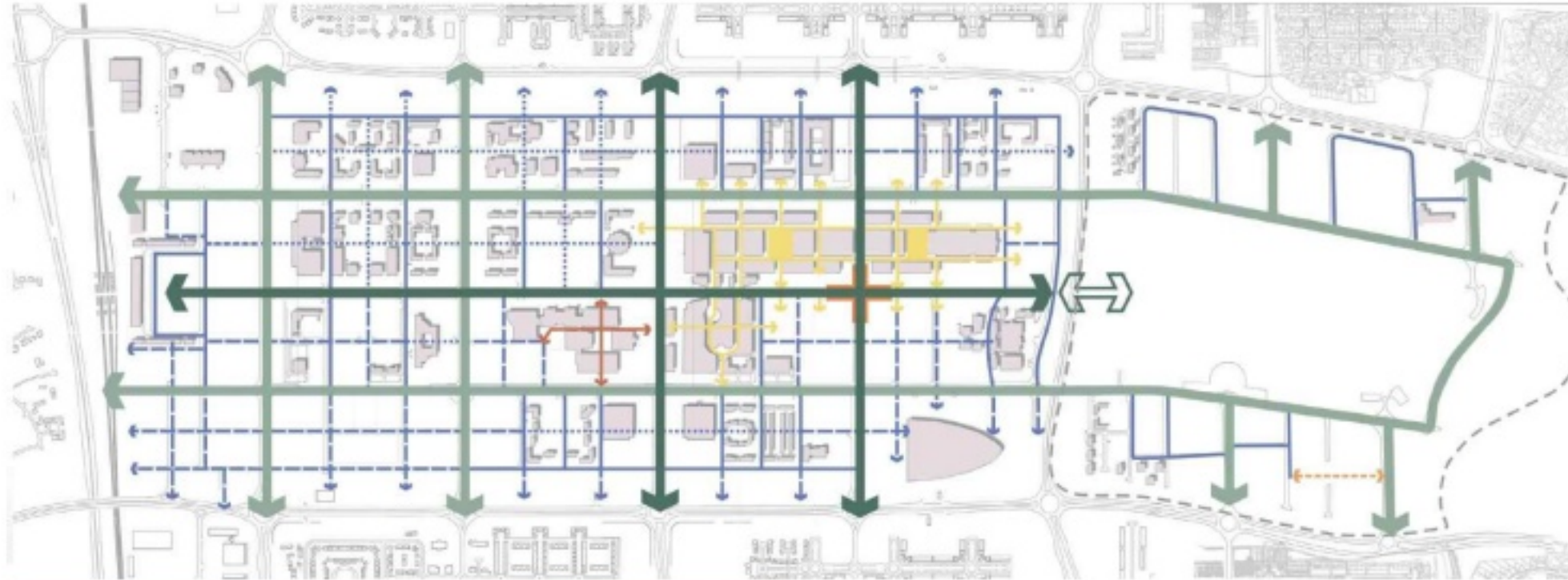
4. Central Milton Keynes

1) 답사의 배경 및 목적

- 1960년대 런던의 인구집중을 막기 위해 만들어진 계획도시(New Town)의 대표적 사례인 밀톤 케인즈시의 중심지역으로서, 계획 당시 급진적인 그리드 패턴과 자동차, 자전거, 보행자를 분리한 입체적인 가로설계 기법을 적용하여 전세계적인 주목을 받았다.
- 신도시 조성 이후 지속적인 인구증가와 인근 지역과의 연계 부족, 문화시설 및 공공공간의 부족 등 계획 이념과 실제 도시의 이용 행태 사이의 괴리가 여러 가지 사회적인 문제를 야기해 왔다. 특히 쾌적하고 안전한 보행환경을 제공한다는 보차분리의 본래 취지와 다르게, 도시공간이 보행자에게 적합하지 않은 스케일과 연결성, 활동성 저하로 인하여 오히려 위험과 불편을 초래하고, 지역 활성화의 걸림돌로 작용하였다.
- 21세기를 맞이하여 이전 도시계획의 과오를 바로잡고 도시환경에 대한 수요 변화를 반영하여, Central Milton Keynes Development Framework for 2031을 수립하여 장기적인 관점에서 도심부 개발의 기본 원칙과 방향을 새롭게 제시하였다. 대규모 거점 개발사업을 통해 지역 경제 및 주거기능과 역량을 강화하는 한편, 거대 스케일의 파편화된 도시공간을 보행자 위주로 재편하는 보행네트워크의 도입을 제안함으로써 도시의 안전성과 쾌적성, 활력을 증진하고자 하였다.
- Central Milton Keynes의 새로운 도시개발계획에서, 보행환경과 관련된 계획특성은 다음과 같다.
 - ▶ 거대한 필지와 가로체계를 세분화하여 도시구조를 인간적인 스케일로 복원
 - ▶ 횡단체계 개선을 통해 블록 간 고립과 단절을 완화
 - ▶ 도심 활성화를 위한 개발밀도와 강도를 확보하고, 가로변 입면 및 외부 공공공간의 활성화를 유도
 - ▶ 상업적, 문화적 거점 개발지구를 중심으로, 보행흐름 및 보행자 활동을 활성화
- 답사의 목적은 다음과 같다.
 - ▶ CMK 지역의 그리드체계와 보차분리, 입체교차, Porte Cochere 등 70년대 계획요소들의 정합성과 작동 및 활용 실태를 보행자의 눈높이와 관점에서 체험 및 검토
 - ▶ 보행환경 관련, 주요 거점 개발 및 보행환경 개선계획의 추진 현황 및 효과를 확인

3) 답사결과

- 답사일시: 2012년 7월 5일(목) 오전 10시~12시, 오후 3시~4시
- 답사내용



CMK 지역의
격자형 가로망
출처: EDAW(2001)



대중교통체계개선과
연계하여 공공공간
개선사업이 진행 중인
CMK역 앞 광장의
전경과, 광장에서
 시내쪽을 바라본 모습



자동차와 보행자를
입체적으로 분리한
교차로.
자동차가 다니는 도로
아래로 보행로와
자전거도로가
지나간다.



CMK의 중심축인
Midsummer Blvd.
의 단면을 구성하는
요소들을 연속적으로
촬영하였다.
먼저 남쪽 변에 면한
건물의 전면주차장과
보-차혼용도로의 모습



CMK의 보도,
필지 안의 주차장과
펜스로 격리되어 있고,
버스정류장과 벤치,
가로수와 가로수 등
시설물이 설치된다.



보도와 차도의
경계선



2차선의 차로.



도로 중앙의
선형 식수대.
2열로 늘어선
나무들과 우거진
녹음은 CMK의
대로(Bld)들을
특징짓는 강력한
경관요소이다.



다시 반대 방향의
2차선 차로.



반대편 보도와 펜스.



다시 건물앞 주차장과 보차혼용도로. 보도에서 보도까지 도로 자체의 폭은 30m지만, 전면주차공간을 포함하면 한 건물에서 맞은편 건물까지의 거리는 무려 70m에 달한다. 길을 건너는 사람의 입장에서, 통과해야 하는 각 요소들이 모두 단절 요인으로 작용할 수 있다.



주차장 내의 보차혼용도로는 개별 필지와 블록을 관통해서 연결되어 있지만, 필지 밖의 보도는 도로나 주차장 진입부와 교차할 때마다 끊어져 잘 연결되어 있지 않다.



CMK 역 주변, 광활한 주차장을 가득 메운 수많은 차들. Park & Ride로 통근하는 인구도 있지만, CMK와 MK교외지역의 높은 자동차의존도를 상징적으로 보여주는 장면이다.



CMK에 특수하게
고안된 횡단시설인
Porte Cochere



전면 주차장 내
보차혼용가로에서
일정간격으로 설치된
Porte Cochere를
바라본 모습



Porte Cochere가
설치된 간격은 인접
건물의 출입구의
위치나,



블록 내부 동선의
연결에도 영향을
미친다.



보행자와 자전거
겸용도로인
REDWAY와
안내표지판.



거점개발된 상업시설
the Centre:MK 앞에
조성된 공공공간

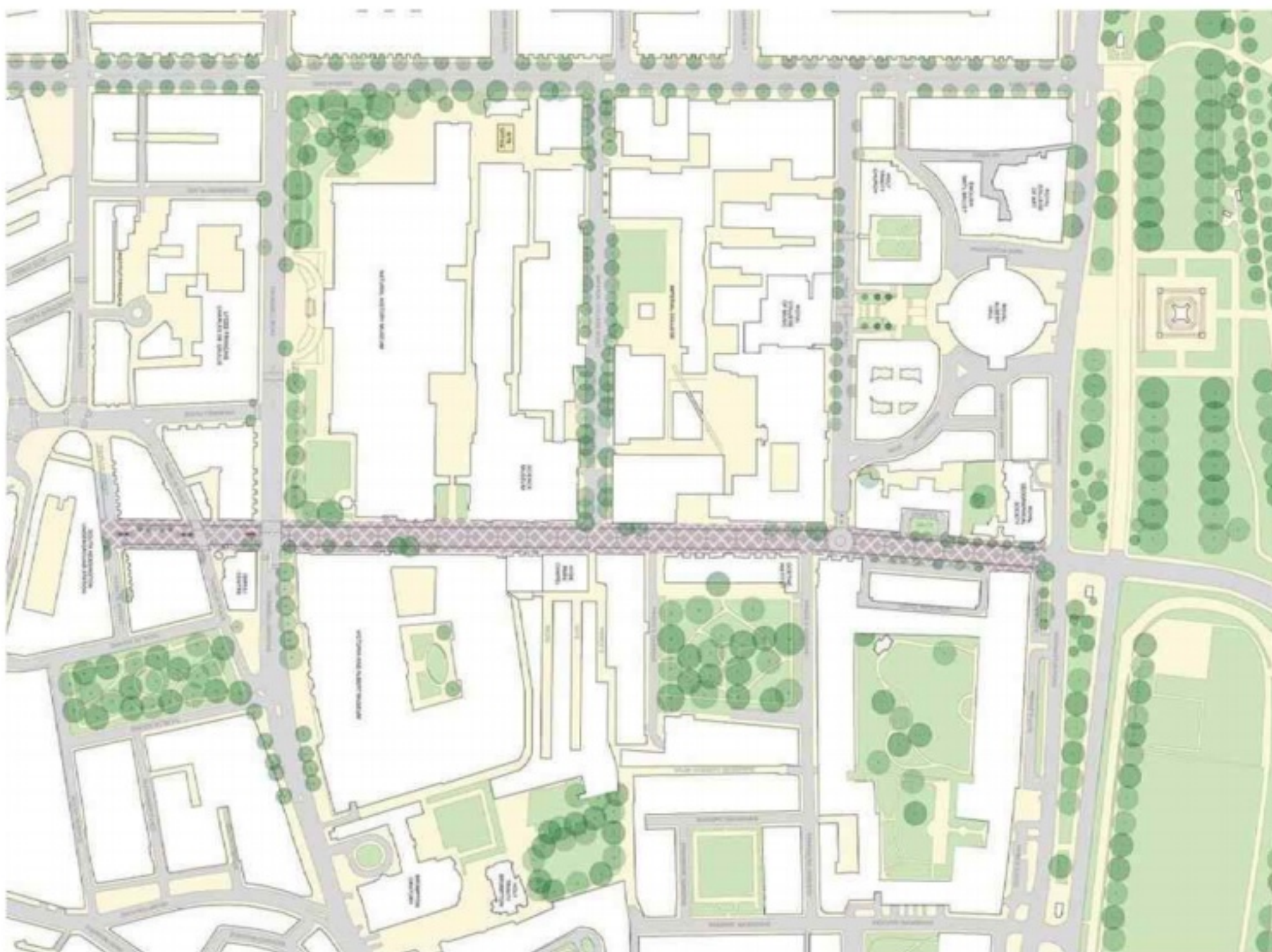
5. Exhibition Road

1) 대상지 개요 및 답사 목적

- Royal Borough of Kensington and Chelsea 와 City of Westminster의 경계에 위치한 Exhibition Road는 약 800m 길이의 가로변에 각종 박물관과 공연장이 밀집하여 연간 1,150만 명의 방문객이 모여드는 관광의 중심지이나, 3년간 무려 100건의 교통사고가 발생할 정도로 취약한 보행환경으로 인해 방문객에게 많은 불편과 위험을 초래해왔다. 이에 2003년부터 2012년까지 10년간 총 2천 9백만 파운드 규모의 가로환경개선사업을 시행하여 보행자의 접근성과 연결성, 안전성을 증진하고 가로의 이미지와 문화적 활력을 개선하고자 하였다.
- 주된 개선 내용 및 설계상의 특성은 다음과 같다.
 - ▶ 가로 위의 각종 불필요한 시설물을 없애고 보차공존의 Shared Space로 전환
 - ▶ 진입 및 통과 교통량을 줄이기 위하여 통행방향을 조절하고 인접 교차로에서 우회교통을 처리
 - ▶ 왕복 4차선의 도로를 일부구간에서 2차선으로 줄여 휴식, 주차 및 가로시설물 설치공간을 확보

2) 답사결과

- 답사일시: 2012년 7월 7일 (토) 오후 1시~3시경, 흐림
- 답사내용



Exhibition Road
사업대상구간과
주변 시설 현황.
* 오른쪽(북쪽)이
하이드파크
출처: RBKC 제공



Exhibition Road
교통처리계획.
출처: RBKC 제공



Exhibition Road
개선 전의 모습
출처: RBKC 제공



Exhibition Road
개선 후,
왕복 4차선 구획을
유지한 Prince
Consort Road 북측
구간의 모습.



왕복 2차선으로
축소한 Prince
Consort Road 남측
구간의 모습.



대상지 북쪽
진입부에서
Hyde Park를
관통하여 내려오는
차들. 통과교통량이
상당히 많다.



회전식 로터리로
계획된 Prince
Consort Rd.와의
교차로.



편측에 설치된
왕복2차선에서 4차선
구간으로 바뀌는
부분에도 별다른
노면표시 없이
진입지점을 알리는
간단한 화살표만
설치되어 있다.



고원식 횡단보도로
처리된 Prince
Consort Road의
진입지점



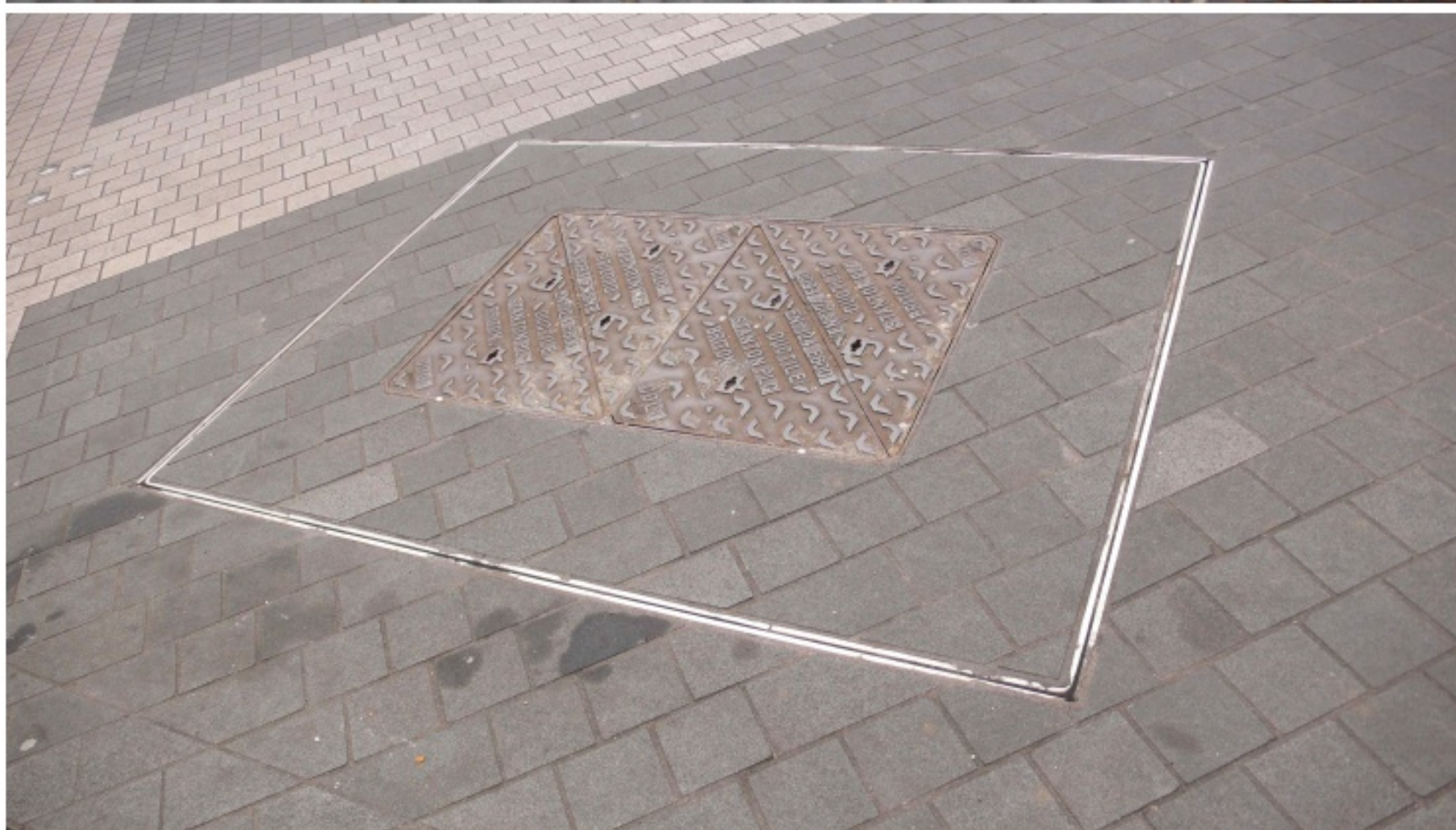
주차구획 안쪽의
공간을 넓게 활용하는
보행자들.



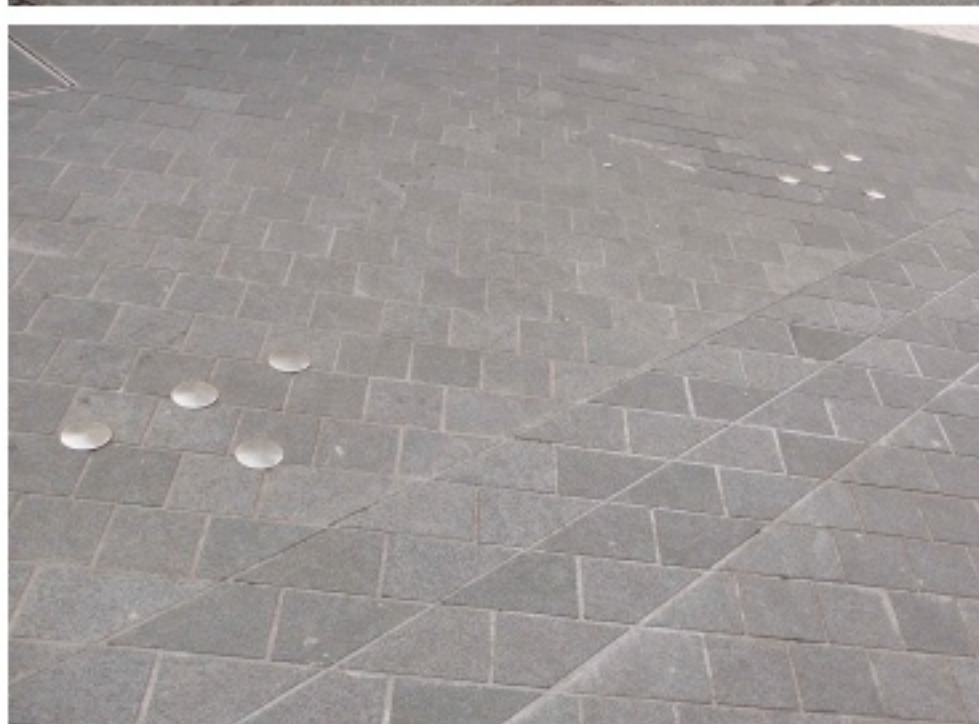
도로 전체를 이용하여
자유롭게 길을 건너는
사람들.



시공디테일:
시각장애인을 위한
보-차 영역 경계의
Corduroy-Textured
Delineator 와 배수구



시공디테일:
포장재질과
맨홀 연결부



주차구획은
선을 긋지 않고
Stainless Steel
재질의 단추로
모서리만 표시하였다.

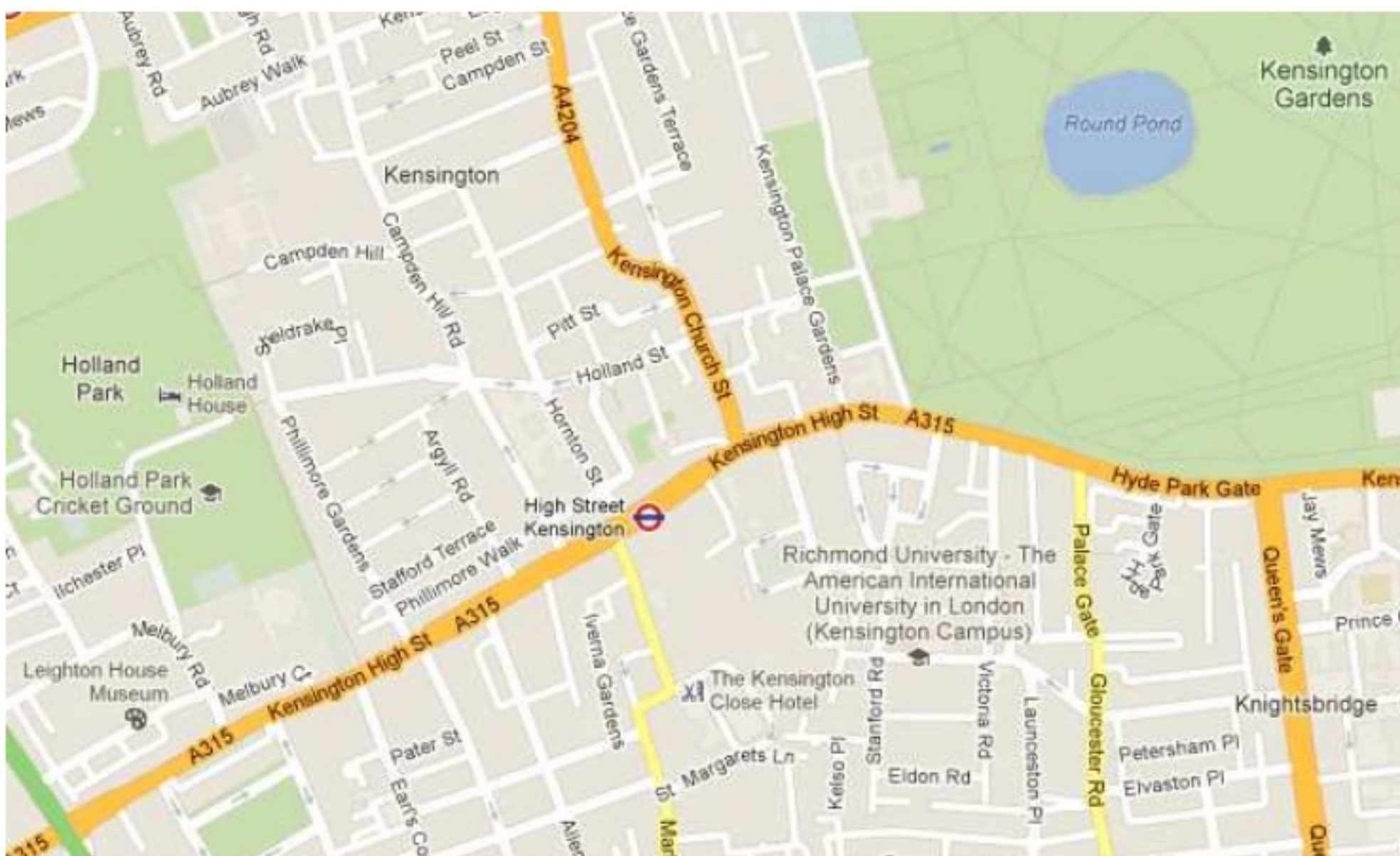
6. Kensington High Street

1) 대상지 개요 및 답사 목적

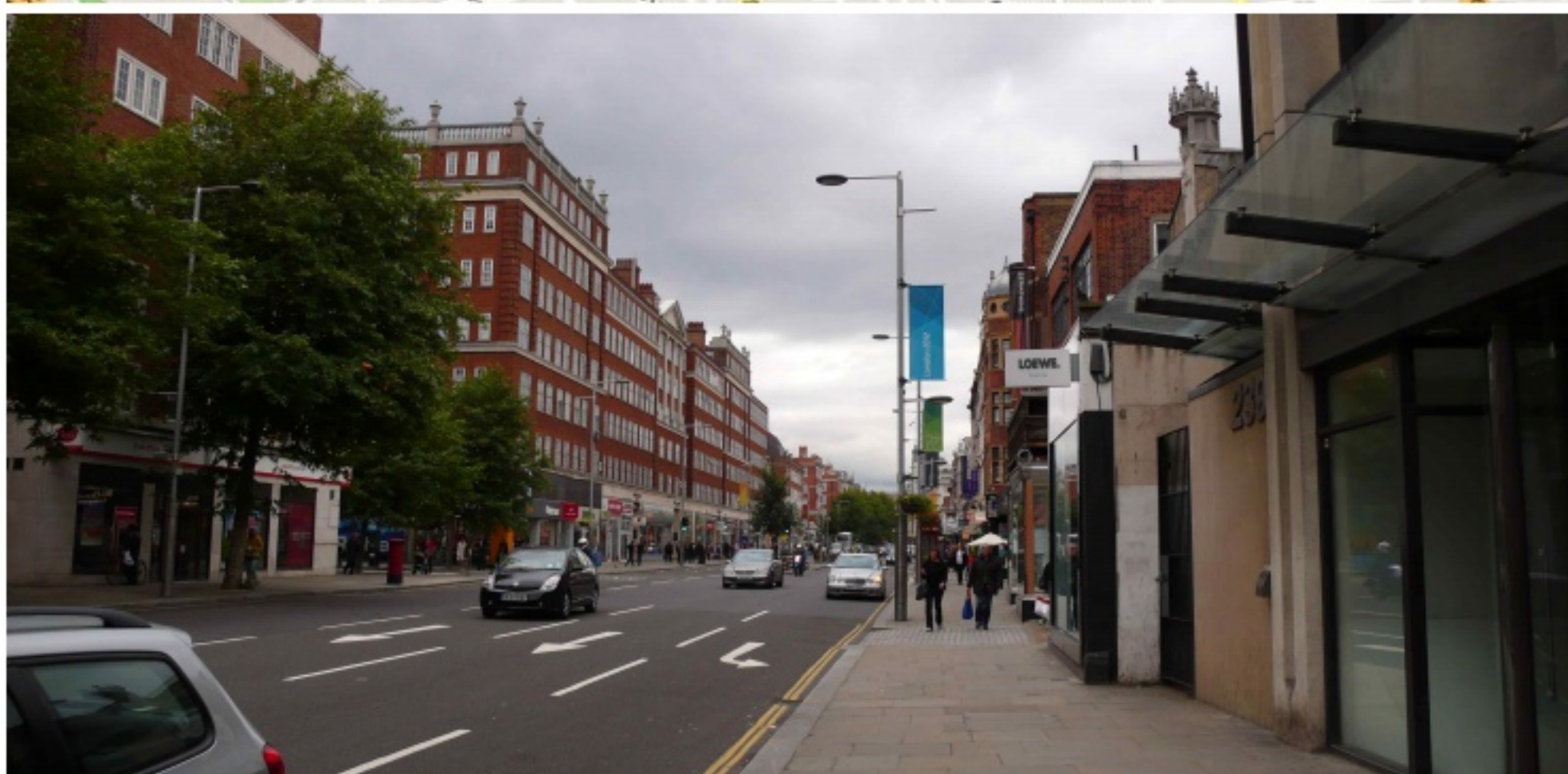
- Kensington High Street는 Hyde Park 남서쪽의 도로로서 하루 4만 대 이상의 자동차가 통과하는 런던 도심부의 중심노선이자 대규모 쇼핑시설이 밀집한 변화한 상업가로이다. 협소한 보행공간과 보행자의 통행불편을 개선하기 위해 가로시설물을 통합적으로 개선하고 장애물을 없애는 한편, 도로 중앙부에 보행자 안전지대를 확장하여 도로 양편의 연결성을 증진하였다.
- 답사 목적은 다음과 같다.
 - ▶ 최근 사업을 통해 적용된 Naked Street 개념의 적용 현황 및 개선효과 확인
 - ▶ 개별 요소 및 기법들이 해당 장소 및 맥락 속에서 어떻게 연계되고 있는지 분석
 - ▶ 보행자의 통행과 횡단 등 가로 이용행태 관찰

2) 답사결과

- 답사일시: 2012년 7월 7일 (토) 오후 4시~6시경, 흐림
- 답사내용



Kensington High Street의 위치도
출처: 구글맵



Kensington High Street의 전경



굴절식 횡단보도.
차량의 침입을 막는
경계석은 있지만,
보행자가 통과하는
영역은 노면과 동일한
높이로 설치되어
휠체어나 유모차의
이동에 편리하도록
설계되었다.



횡단보도가 아닌
곳에서도 비공식적인
횡단이 자유롭게
일어난다.





확장된 중앙분리대에
설치된 자전거보관대.



정비된 보도의 모습.
차도용과 보행용이
통합된 가로등은
안내표지판이나
현수막, 화분, 휴지통
등을 매달 수 있도록
설계되었다.

7. Camden High Street

1) 대상지 개요 및 답사 목적

- Camden High Street는 Camden Town을 대표하는 중심가로서, 가로환경의 변화를 통해 이용자와 방문객들에게 더 매력적이고 안전한 보행환경을 제공하고자 하였다.(자세한 내용은 London Borough of Camden과의 자문회의 참조) 주요 개선 내용으로는,
 - ▶ 많은 보행량을 수용하기 위한 보도 확폭
 - ▶ 가로변 상점과 업무시설을 위한 비공식적인 주차공간 제공
 - ▶ 대로(Boulevard) 수준의 포장재질과 기준을 적용하여 보도 외형을 개선하고, 가로수 도입
 - ▶ 과도한 안내표지와 가드레일, 노면표시를 제거하여 “Naked Street” 조성
 - ▶ 차도 폭원을 축소하여 주행속도를 제어하고 보행자에 대한 인식을 강화
 - ▶ 가로등 재배치를 통한 야간 접근성 개선 등이 있다.
- 답사의 목적은 다음과 같다
 - ▶ 최근 사업을 통해 개선된 요소들과 설계기법의 적용 현황 파악
 - ▶ 가로 특성 및 주변 지역과의 연계 가능성 분석
 - ▶ 보행자들의 이용 행태 관찰



사업 시행 전후 도로선형의 변화

출처: CTU(2007), Camden Town First: Streets, Spaces and Places, A Vision for Change, p.102



답답한 가드레일을 없애고 넓어진 보행공간

출처: Camden Town Unlimited 제공

2) 답사결과

- 답사일시: 2012년 7월 9일 (월) 오후 4시, 비
- 답사내용



Camden High
Streets North 구간의
확장된 보도.



차도는 황복 2차선
폭으로 줄어들고,
노면의 표시들을
깨끗하게 없앴다.



아직 개선되지 않은
Camden High
Streets South 구간.
가드레일은 없지만
각종 시설물들이
보도 위 공간을
차지하고 있다.



버스가 정차하는
일부구간에만
보도 확장이
적용되어 있다.



Camden Street 남단
끝부분의 Cobden
Junction.
Camden Town
Project에 이 지점에
대한 개선안도
포함되어 있다.

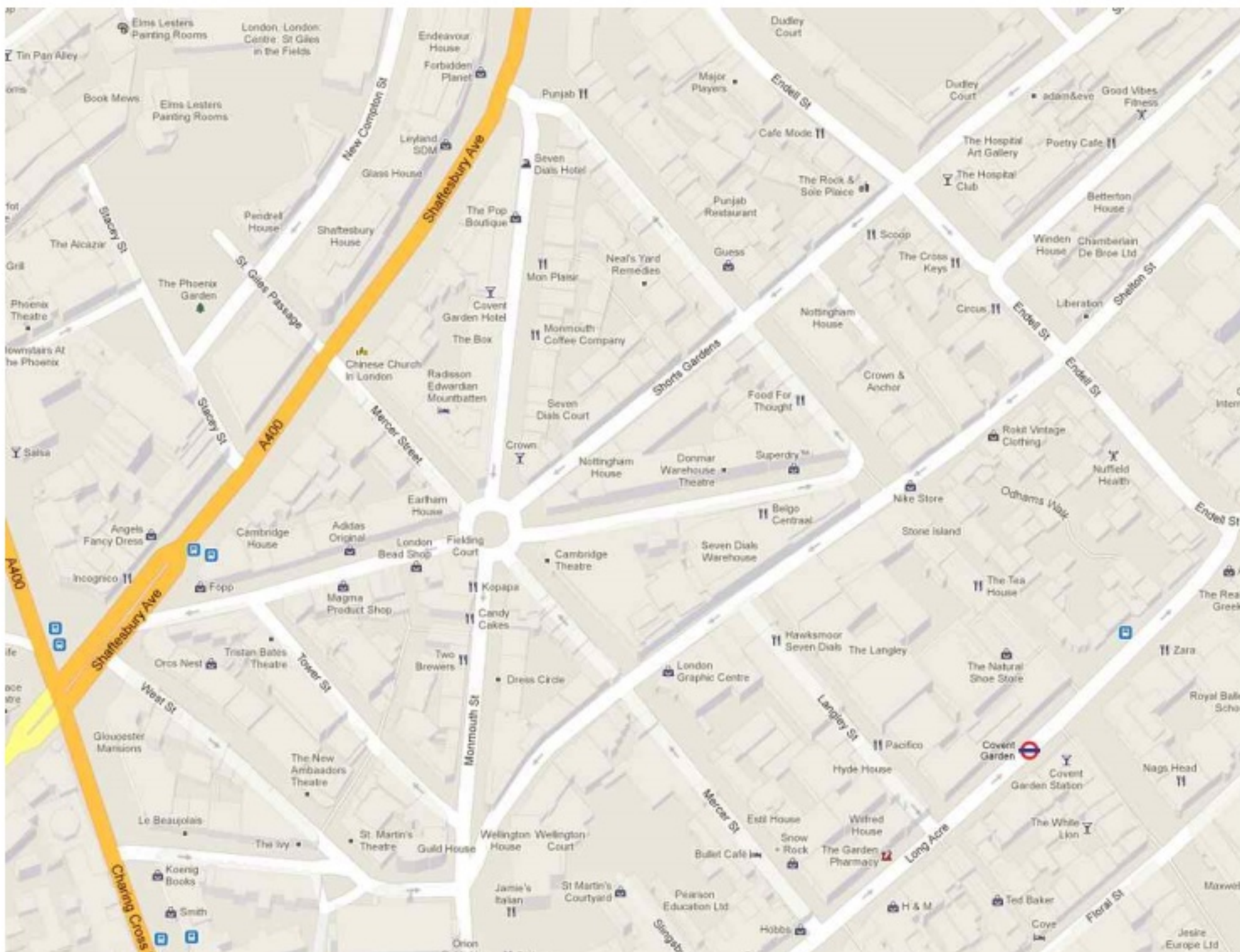
8. Seven Dials

1) 대상지 개요 및 답사 목적

- Seven Dials는 Covent Garden과 Shaftesbury Avenue 사이에 위치한 작은 광장으로, 중앙에 1694년에 세워진 Sundials Pillar(해시계탑)이 있고, 7방향의 가로가 연결되어 있어 Seven Dials라고 불리게 되었다. 중앙의 기둥을 중심으로 Monmouth St와 Earlham St, Mercer St의 3개 가로가 교차하고 Short Gardens라는 가로가 연결되어, 전체 블록의 형상은 Jack Union을 연상시킨다. 총 7 방향에서 오는 자동차들은 신호 없이 회전교차로 방식으로 교차점을 통과하며, 보행자들 또한 보차구분 없이 자율적으로 움직이는 Shared Space의 개념이 작동하는 대표적인 공간이다.
- Seven Dials는 인위적으로 계획되거나 조성된 공간은 아니라, 근대 이전 마차가 다니던 시기부터 사용해오던 방식을 자동차가 등장한 이후로도 자연스럽게 이어온 것이다. Shared Space가 현실에서 효율적으로 작동할 수 있음을 경험적으로 보여주는 대표적인 사례로서, Shared Space의 개념 형성과 다른 사례들에 영감을 불어넣는 역할을 했다.
- 답사의 목적은 다음과 같다.
 - ▶ 결절점과 연결된 주변도로의 물리적 특성과 보차이용현황 등 Shared Space의 작동 여건 분석
 - ▶ 결절점을 통과하는 차량과 보행자들의 동선과 움직임 관찰(동영상 촬영)

2) 답사결과

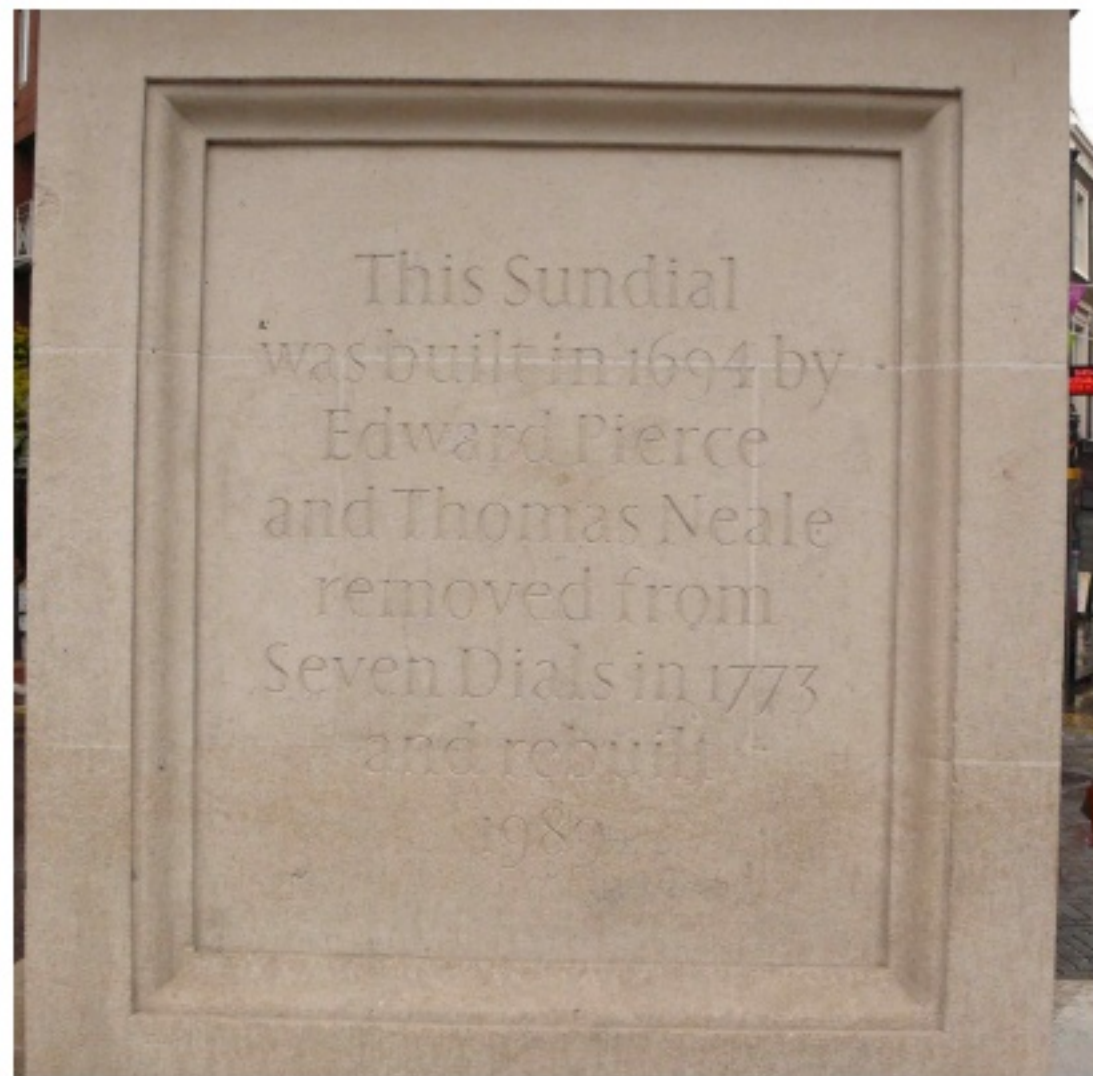
- 답사일시: 2012년 7월 8일 (일) 오후 5시경, 비
- 답사내용



Seven Dials의 위치도
출처: 구글맵



Seven Dials
결절점의 전경



Seven Dials 결절점
중앙의 구조물과
기단부의 문구



구조물 주변으로
차와 사람이 자유롭게
이동하는 모습



인접가로 Mounouth St.의 모습.
폭 8m 가량의 좁은 일방통행로에 노상주차가 적용되어 있고, 보차분리가 되어 있지만 엄격하지 않다.



인접가로 중 하나인 Earlham St.의 모습. 폭 8m 가량의 좁은 일방통행로에 노상주차가 적용되어 있고, 보차분리가 되어 있지만 구분이 엄격하지 않다



또다른 인접가로 Mounouth St. 횡단지점에 보도확장과 고원식 횡단보도가 적용되었다.

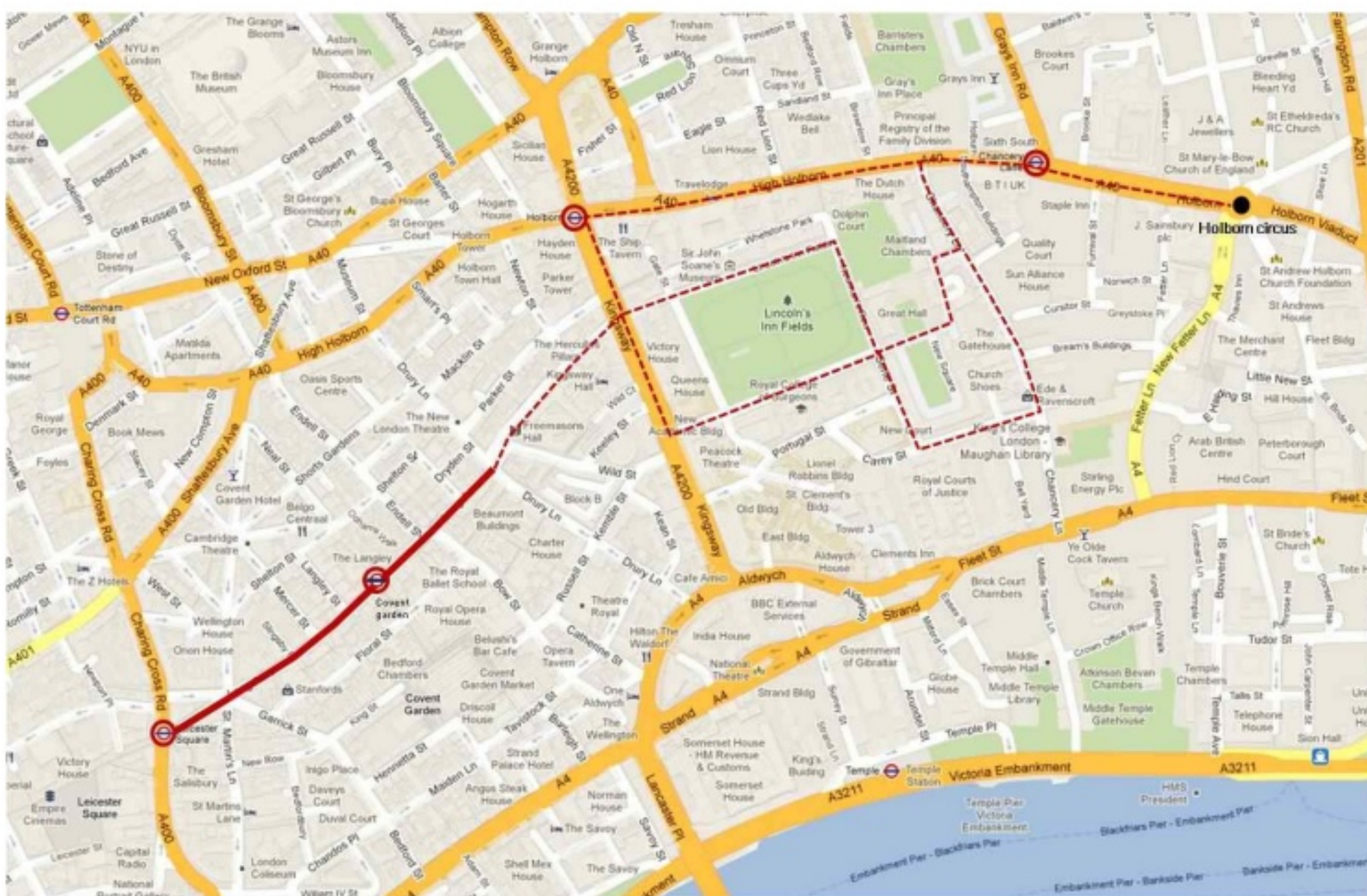
9. Long Acre

1) 대상지 개요 및 답사 목적

- Long Acre는 Covent Garden 지하철역 앞을 지나는 도로로서, Clear Zone Partnership과 Transport for London이 공동으로 추진한 Key Walking Route 및 Legible London Pilot Project의 한 구간이다. 동 사업에 포함된 전체 보행경로는 Leicester Square에서 Holborn Circus 교차로까지, 편도로만 1.8km에 이르며 Lincoln's Inn Field와 같은 보조경로를 포함한다.
- 사업을 통해 불필요한 가로시설물을 제거하고 보행공간을 확장 정비하였으며, 보행안전과 보행경로의 연결을 개선하는 한편, 안내시설물을 통합, 재배치하여 보행자에게 필요한 정보를 효과적으로 전달하고자 하였다.
- 답사의 목적은 다음과 같다.
 - ▶ Long Acre 구간에 적용된 보행환경 개선기법 및 요소의 현황 조사
 - ▶ Long Acre 및 주변지역 보행자 이용현황과 행태 관찰조사

2) 답사결과

- 답사일시: 2012년 7월 8일 (일) 오후 6시경, 비 그치고 흐림
- 답사내용



Long Acre와
주변 지하철역과
보행경로가 포함된
Key Walking Route



Covent Garden
지하철역 앞,
전체적으로 도로
표면을 들어올리고
표면 재질을 변화시켜
통과차량의 서행을
유도하고 보행자들이
자유롭게通行할 수
있게 하였다.



Legible London의
통합 안내표지판



가로시설물을 정비하여
넓고 쾌적해진 보도



작은 골목길과 만나는
T자 교차로에도
고원식 교차로 기법이
적용되었다.



고원식 횡단보도와
같은 재질이 적용된
조업주차공간.



Long Acre와 연결된
골목



Long Acre와
Endell St.이 만나는
교차로에 적용된
시케인.



Ⅲ. 기관방문 및 회의

1. Dixon Jones Architect

- 일시: 7.4.(수) 오전 11:00
- 장소: Dixon Jones 설계사무소 내 회의실
2-3 Hanover Yard, Noel Road, London, N1 8YA
- 참석인원: 총 2인

AURI	남궁지희 연구원
Dixon Jones Architect	Sir Jeremy Dixon, Architect of the Exhibition Road Project

- 주요 자문내용 : The Exhibition Road의 구체적인 설계내용과 프로젝트 진행 과정

1) Dixon Jones 소개

- 런던 북부 Islington 지역에 위치한 건축설계사무소로 1989년 Jeremy Dixon과 Edward Jones 두 사람에 의해 설립되었다. 1980년 Covent Garden의 Royal Opera House 재개발 등 다수의 프로젝트를 담당하였으며, 2003년 설계 공모를 통해 당선되어 Exhibition Road의 Masterplan을 담당하였다.

2) 자문내용2)

질문 1) Exhibition Road는 물리적인 공간구분이나 신호, 규제에 의존하지 않고 자동차와 사람이 같은 공간에서 자율적으로 공존하는, Shared Space 개념이 적용된 대표적인 사례로 꼽힌다. 그러나 Shared Space의 안전성에 대해서는 아직까지 논란이 되고 있다. Exhibition Road에 Shared Space의 개념을 적용하는 것은 설계자의 제안인가? 아니면 설계안 공모단계에서부터 요구되었던 사항인가?

- 그 질문에 답하기 전에, 먼저 이 프로젝트의 추진 배경에 대한 이해가 필요하다. 사실 런던에서는 Exhibition Road와 같은 대규모 프로젝트가 그리 흔하지 않다. 이 도시의 민주주의가 작동하는 방식, 공공에서 의사결정이 이루어지는 방식의 특성 상 급진적인 변화에 따르는 위험부담과 책임을 기피하는 습성이 깔려 있다. 이 틀 안에서 개개인의 자율성이나 역량은 위축되며, 매우 경직되고 권위주의적이면서도 순종적인 결정을 내리기 쉽다. 이러한 상황은 런던 뿐 아니라 영국, 또는 유럽의 다른 도시에서도 크게 다르지 않을 것이다. 따라서 어떤 혁신적인 아이디어가 있다 해도 제안에 그치는 경우가 많고, 어떠한 실질적인 변화를 만들어내기 위해서는 많은 장벽에 부딪히기 때문에 이를 끝까지 밀

2) Exhibition Road 프로젝트에 대한 전반적인 설명은 관련 자료를 통해 사전에 숙지하였으므로 생략하고, 세부 사항에 대한 질의응답 중심으로 자문회의를 진행하였음

어붙이기란 어려운 일이다.

- Exhibition Road Project는 지역의회 의원 Daniel Moylan의 정치적 리더십을 빼놓고 설명할 수 없다. 그는 1990년부터 지금까지, Royal Borough of Kensington and Chelsea의 Qeeun's Gate Ward를 지역구로 하는 대변하는 의원으로 활동해왔으며, 2008년부터는 Boris Johnson 런던시장에 의해 Transport for London의 위원직을 겸임하고 있다. 그는 매우 현명하고 정치적인 수완이 뛰어난 인물로, 도시의 공공영역, 특히 가로환경의 개선에 대해 강한 신념과 의지를 가지고 있었다.
- 그의 제안은 '가로의 간소화(Simplifying Streets)'라는 표현으로 함축할 수 있다. 오늘날 도시에서 많은 문제들은 필요한 정보나 시설이 없거나 부족해서가 아니라, 오히려 지나치게 많기 때문에 발생한다. 가로의 간소화란, 불필요하고 거추장스러운 요소들을 모두 걷어내고, 최소한의 시설만으로 도로 본연의 기능을 극대화한다는 의미를 담고 있다. 잡동사니를 제거한다는 뜻의 De-cluttering이나 Living Streets가 주장하는 Naked Street와 비슷한 개념이며, 큰 틀에서는 보차구분이나 신호를 지양하는 Shared Street와도 맥락을 공유한다고 볼 수 있다.³⁾
- 첫 번째 도전 과제는 Kensington High Street였다. 이곳에서 Simplifying Street의 이상을 실현하기 위해 그는 변화에 저항하는 교통부서와 자문위원들을 하나씩 설득해나갔고, 문제가 발생할 경우 모든 책임을 개인적으로 지겠다고 보장하기도 했다. 이러한 정치적 과정을 통해 그가 Kensington High Street에서 거둔 성공은 Exhibition Road Project를 구상하고 추진하는 밑거름이자 원동력이 되었다.
- Exhibition Road는 길이 800m의 가로변에 박물관과 대형 공연장 등 15개의 공공시설이 밀집해 있어 런던이라는 도시와 국가의 문화적 중심으로서 독특한 상징성을 가지는 장소이다. 그러나 이러한 위상에 어울리지 않는 열악한 보행환경으로 인해 많은 방문객들에게 불편과 위험을 초래하였고, 좋지 않은 인상을 남겼다. 설계공모 당시의 가장 핵심적인 요구사항은 이러한 장소적 특성을 올바르게 인식하고, 여기에 적절한 도시적 맥락을 부여하는 것이었다.
- 서로 다른 아이디어를 담은 6개의 설계안 중에서 Dixon Jones의 안이 당선된 것은 아마도 '단순함'이라는 아이디어를 극대화했기 때문이라고 생각한다. 원래의 가로에 인위적인 디자인 요소들을 덧붙이기보다는, 가로시설물들은 최소화하여 공간을 더욱 유연하게 활용할 수 있게 하고, 물리적 구분을 없애고 도로를 하나의 열린 공간으로 통합한다는 이 안은 Moylan 의원이 가지고 있던 '단순한 가로'의 이상에 가장 근접한 안이었다.
- 즉 처음부터 정해진 개념이나 기법을 적용하거나, Shared Space냐 아니냐를 두고 직접적인 결정을 내린 것은 아니었고, 당선 이후 Moylan 의원 및 프로젝트의 협력자들과 함께 설계안을 더욱 발전시키는 과정에서, 자동차들은 여전히 자유롭게 통과하지만 사람들의 활동이 우선시되는 Shared Space로서의 특성이 구체화 되었다고 볼 수 있다.

질문 2) Exhibition Road의 설계에서 가장 두드러지는 시각적 특징은 대각선 방향의 격자무늬이다. 이러한 재질과 형태를 결정하게 된 특별한 계기나 근거가 있었나?

- 대각선 방향의 그리드는 해당 구간을 통과하는 자동차의 입장에서는 속도에 저항하는 방향성을 부여하여 감속을 유도하는 효과가 있다. 반면 보행자의 입장에서는 도로 양편의 공간의 구획을 없애는 수준을 넘어 시각적으로 긴밀하게 연결함으로써, '길을 건너는' 방향의 움직임이 더 자유롭고 활발하게 일어날 수 있도록 자극하는 작용을 한다. 격자의 크기가 너무 커지면 하나의 패턴으로 인지하기가 어

3) Naked Street와 Shared Street의 개념설명은 Living Streets의 설명 참조.

렵고, 너무 작으면 공간의 통합, 연결보다 잘게 분할하는 느낌이 강해진다. 의도한 효과를 극대화할 수 있는 최적의 크기를 찾아내기 위해 여러 번의 시각적 시뮬레이션을 거쳤다.

질문 3) 기술적이고 교통공학적인 문제점에는 어떻게 대응했나?

- Shared Space는 일견 새로운 개념 같지만, 사실 보차분리가 보편화되기 이전에는 도로 공간을 활용하는 가장 자연스러운 방식이었다. 그러나 자동차의 수나 중요성이 급증한 현대사회에서, 이미 기존 도로에 익숙해진 사람들을 길들이기는 쉽지 않은 일이다.
- 최근 들어 인위적으로 조성되는 Shared Space의 경우, 주로 주거지역 내의 도로, 또는 작은 광장 주변이나 짧은 구간에 부분적으로 적용하여 성공한 사례들은 있지만, 이처럼 시내 중심부에, 이렇게 긴 구간에 시도한 것은 처음이었다. 물론 설계자나 추진하는 사람들은 이 계획이 성공적으로 작동하리라는 확신이 있었지만, 막상 실제로 적용했을 때 어떤 돌발적인 문제들이 나타날 수 있을지에 대해서는 아무도 장담할 수 없는 상황이었다.
- 이 문제에 대한 해법은 점진적인 변화를 통해 적응기간을 충분히 가지는 것이었다. 공사 단계에서부터 임시 장애물을 설치하여 해당 구간을 이용하는 운전자들이 앞으로 바뀌게 될 통행체계에 익숙해지도록 했다.
- 가로시설물 또한, 처음부터 모든 사용자의 필요를 예측해서 여러 가지 시설물들을 구비하는 것이 아니라, 일단 가장 단순한, 텅 비어있는 상태에서 출발하여 문제가 나타나면 필요성이 입증된 최소한의 장치만을 점진적으로 도입하는 방법을 통해, 가로에 제공되는 시설물과 정보를 최소화할 수 있었다.
- 마침 대상 가로변에 Imperial College London의 South Kensington Campus가 있다. 대상지에 상주한다는 이점을 가진 이 학교 교통학과와 연구진이 사업 전후의 교통과 행태를 모니터링하고 있다.

질문 4) 설계과정에서 완전한 보행전용화 등, 다른 대안이 검토된 적은 없었나?

- 가로에서 자동차를 완전히 배제할 경우, 접근성이 제한되어 지역의 활기가 오히려 저하될 우려가 있다. 또한 Exhibition Road는 하이드파크를 가로지르는 도로와 연결되기 때문에, 통과교통을 완전히 차단할 경우 주변 지역의 교통체계에 미치는 영향이 크다. 따라서 자동차와 함께 하되 사람이 우선시 되는 도로로 전환하는 것을 택했다.

질문 5) 일부 구간에서는 왕복 4차선을 유지하고, 일부 구간에서는 왕복2차선으로 축소하면서 도로 중심선을 기준으로 자동차는 한쪽으로만 다니고, 다른 한쪽에는 주차 및 보행자를 위한 공공공간을 제공하였다. 도로 공간을 일반적인 좌우대칭이 아니라 비대칭으로 구성한 특별한 이유가 있었는지?

- 사실 초기 설계안에서는 전체 도로를 말 그대로 비우려고 했기 때문에, 주차공간을 넣으려는 의도는 전혀 없었다. 마지막까지 내키지 않았지만, 가로변 거주자들의 요구 때문에 주차를 완전히 배제할 수는 없었다.
- 주차공간을 도로 양편에 연속적으로 배치하면 주차된 차량들이 자연스럽게 연석이나 가드레일, 볼라드와 같은 역할을 하여 보행자들이 도로를 가로지르며 이동하는 것을 가로막게 된다. 주차구획을 한 쪽으로 집중하여 비연속적으로 배치하였고, 그 사이사이에 보행자들이 머물 수 있는 장소를 함께 만

들어 자동차로 인한 단절을 최소화하였다.

- 자동차들이 통과하는 공간을 서편이 아닌 동편으로 치우치게 한 이유는, 보행을 유발하는 공공시설들이 더 많이 모여있는 서쪽편에 더 넓은 공공공간을 확보하기 위해서이다. 또다른 고려요인은 향이었는데, 서쪽에는 오후 내내 그늘이 지는 반면, 동쪽에는 햇빛이 직접 내리쬐인다. 자동차가 통과하는 공간보다는, 보행자의 활동이 일어나는 공공공간과 주차공간이 그들의 장점을 누릴 수 있도록 우선권을 주는 것이 낫다고 판단하였다.

질문 6) 사업 완료 이후 여러 기관으로부터 상을 받았고,⁴⁾ 각종 매체에서도 런던을 대표하는 우수사례로 빈번히 소개되고 있다. 런던 전체가 Exhibition Road의 성공에 고무되어 있는 것처럼 보인다. 성공의 원인이 어디 있다고 보는가?

- 그 어떤 상보다 Exhibition Road에 대해서 개인적으로 가장 만족스러운 점은, 이곳이 마치 원래부터 그렇게 사용되어 왔던 오래된 장소 같은 느낌을 준다는 점이다. 처음 방문하는 사람들은, 이곳에 최근에 대규모의 토목사업이 시행되었다는 사실을 눈치채기 어렵다. 그만큼 이 설계안과, 새롭게 시도된 많은 변화들이 원래 장소가 가지고 있는 특성과 사람들의 행동방식에 자연스럽게 녹아들어갔다는 의미로 볼 수 있을 것이다.
- 앞서 언급한 정치적 리더십은 이 프로젝트의 실현 가능성에 결정적 영향을 미쳤다. 실제 공사계약기간은 23개월에 불과하지만, 처음 이 제안이 논의된 시점부터 7년의 시간이 흘렀다. 이 과정에서 정치적 차원의 의지와 역량, 노력이 뒷받침되지 않았다면, 설계자의 제안이나 전문가의 기술공학적 판단만으로 이런 변화를 만들어낼 수는 없었을 것이다. Moylan 의원은 본인이 가진 정치적인 힘과 수단을 아낌없이 투여하여 지역사회와 이해관계자들을 열정적으로 설득하였으며, 추진 과정에서 부딪히는 장애물들을 하나씩 돌파해나갔다.
- 또한 이 프로젝트에는 역량 있는 전문가들이 대거 참여하였다. 건축가로서 Dixon Jones는 마스터플랜을 담당하였고, 교통공학의 Project Centre, 구조설계의 Arup이나 시공의 Balfour Beatty, PM의 Schal, 이밖에 조명, 자재조달 등 각 분야에서 기술과 전문성을 갖춘 최고의 협력업체들과 함께 일할 수 있었다. 예를 들어 통과차량의 하중과 부동침하에 안정적으로 대응할 수 있도록, Arup이 설계한 콘크리트와 스테인레스 스틸로 된 25m 간격의 구조 모듈이 화강석 층의 하부를 지지한다. 또 실제 시공된 결과물을 보면 겉으로 보기에는 넓은 판석을 깔 것처럼 이음새 없이 거의 평탄해보이는데, 사실 단위 포장재의 크기는 가로 세로 각각 15cm 밖에 되지 않는다. 줄눈을 빈틈없이 고정하였기 때문에 자동차가 지나가도 흔들리지 않는다.
- 마지막으로, 이 프로젝트는 켄싱턴 지역 뿐 아니라 런던과 영국 전역에서, 많은 이들의 관심과 기대를 한 몸에 받았기 때문에, 그만큼 ‘얼마나 잘 될지’ 지켜보는 눈들이 많았다. 이 중에는 누구보다 성공을 믿고 바라는 사람들도 있었지만, 성공 가능성을 반신반의하던 사람들이나 반대 입장을 마지못해 철회한 사람들도 있었다. 이러한 여건 때문에 사업의 전 단계에 걸쳐서 설계와 시공의 질을 더 투명하고 세심하게 관리할 수밖에 없는 상황이 형성되었다. 이것이 좋은 성과로 이어진 것이 아닌가 생각한다.

4) 2012 RIBA(Royal Institute of British Architects)의 Awards를 비롯하여, London Transport Awards의 Excellence in Walking and Public Realm 부문, London Civil Engineering Awards의 Winner of the Community Award 부문, 2011 New London Awards의 Placemaking Winner로 선정되는 등 다수의 수상 실적이 있다.

질문 7) Exhibition Road의 접근방식이나 해법이 다른 사례나 지역으로 확장될 수 있을까?

- Exhibition Road의 해법은 지역 내 밀집한 문화시설과 연간 방문객 등 이 장소가 원래 가지고 있던 고유한 잠재력과 문제점에서 출발한 것이므로, 만약 다른 곳에서 맥락과 여건을 고려하지 않고 기계적으로 모방한다면 동일한 효과를 재현할 수 있을 것이라 생각하지는 않는다.
- 만약 다른 도시나 장소에서도 인접한 개별 장소자원들을 잇는 보행 흐름을 활성화하여 공공영역을 강화하고자 한다면, Shared Street의 기법을 도입을 검토해볼 수 있을 것이다. Exhibition Road처럼 박물관이 밀집한 장소일 수도 있고, Oxford Street와 같은 변화한 상업가로도 성공적인 Shared Street로 변모할 수 있는 잠재력을 가지고 있다.
- 다만 대각선 방향의 격자무늬는 Exhibition Road만의 고유한 이미지로 강하게 각인되었기 때문에, 이를 그대로 모방하는 것은 권하고 싶지 않다. 어느 장소이든, 그곳의 특성과 맥락에 맞는 고유한 이미지를 창출해내야 할 것이다.

+ 기타 협의사항

- 도면 및 이미지 사용: 관련자료의 저작권은 프로젝트의뢰인인 RBKC에 있다. 그러나 이들 입장에 서도 자신들의 실적을 널리 알릴 수 있는 기회이기 때문에 흔쾌히 협조해줄 가능성이 높다고 본다.
- 앞으로 진행될 사례조사에 대한 협조와 추가 자료 제공을 약속

+ 취득 자료목록

- Dixon Jones(2012), Exhibition Road Project, SW7, A Submission for the New London Awards 2012, Public Spaces Category.
- 관련 기사 및 보도자료 스크랩북

2. Living Streets

- 일시: 7.4.(수) 오후 15:00
- 장소: Living Streets London Headquarters 내 회의실
4th Floor, Universal House, 88-94 Wentworth Street. London, E1 7SA
- 참석인원: 총 3인

AURI	남궁지희 연구원
Living Streets	Mr. Jack Skillen, Head of Projects(Streets) Dr. Kevin Golding-Williams, Public Affairs and Policy Manager

- 주요 자문내용
 - London 지역에서 추진된 Fitter for Walking Project에 대한 구체적인 설명
 - 사업추진과정에서 Living Street의 역할과 정책 활동

1) Living Streets 소개

- Living Streets는 1929년에 '보행자연합(Pedestrians Association)'이라는 이름으로 시작된 영국의 민간 자선단체이다. 많은 사람들이 즐길 수 있는 공공장소를 만드는 것을 목표로, 특히 보행 활성화와 보행환경의 개선에 관한 사업을 꾸준히 진행해 왔다.
- 회원들의 기부와 자원봉사활동에 의지해오다 2000년 초에 조직과 사업구조를 대폭 개편하면서 단체의 명칭을 Living Streets로 변경하였고, 사회적 기업으로서 독자적인 수익을 창출할 수 있는 구조를 마련하였다. 운영수익을 통해 시민사회와 정책에 영향을 미치는 대외적인 캠페인 활동과, 통학로 개선 사업(Walk to School) 등 장기적인 프로젝트들을 안정적으로 기획하고 운영할 수 있게 되었으며, 해당 업무를 전담하여 수행할 수 있는 활동가와 전문가들을 상근 인력으로 고용하면서 조직의 체계와 규모를 갖추게 되었다.

2) Fitter for Walking Projects의 개요 (by Jack Skillen)

- 복권기금(Big Lottery Fund)의 Wellbeing Programme으로부터 4년간 예산 지원을 받는 Travel Actively⁵⁾라는 컨소시엄의 세부사업의 하나로서, 물리적 환경 개선과 캠페인을 통해 지역 거주민들이 더 많이 걷도록 장려하는 사업이다.
- England의 5개 지역에서, 지역 당국과 협의하여 주로 사회경제적으로 소외된(deprived) 지역을 중심으로 12개의 대상지를 선정하였다.

5) Travel Actively는 보행과 자전거를 비롯한 신체활동이 신체적, 정서적, 사회적 건강 증진에 도움이 된다는 전제를 바탕으로 보행, 자전거, 건강 관련 시민단체와 학회들이 모여 만든 컨소시엄이다. 2012년까지 영국 전역에서 더 건강하고 활동적인 생활양식을 지지하는 인구를 2백만 명까지 늘리는 것을 목표로, 10개의 단체가 50개의 세부사업들을 추진하고 있으며 예산 총액 규모는 2천만 파운드에 달한다.

- 주민들이 더 많이 걸을수록, 주변 환경과 사람들에 대한 관심이 높아질 수 있다. 즉, 걷기는 단순히 개인의 생활이나 건강문제 뿐 아니라, 공동체의 유대감 형성에도 도움을 준다.
- Fitter for Walking Project는 주민 개개인의 신체적, 정서적 건강(well-being) 증진 뿐 아니라, 지역 사회의 안전과 교육, 상업 등에서 전반적인 개선효과를 기대한다.

3) 사업추진과정에서 Living Streets의 역할 (by Jack Skillen)

- Living Streets는 전문적 역량과 다양한 경험을 바탕으로 지역의 공공기관과 주민들이 전 과정을 주도적으로 추진할 수 있도록 자문(consultation)을 제공한다.
- 자문이 필요한 지역의 주민들과 함께 보행을 가로막는 장애요소(Barriers to walking)들을 찾아내는 Community Street Audit(이하 CSA)라는 이름의 유료 컨설팅 서비스를 실시해왔으며, 2002년도에는 전문가의 도움 없이도 누구나 주변의 보행환경을 직접 평가할 수 있도록 CSA의 평가방법론과 절차를 정리하여 담은 'DIY CSA Pack'을 제작하여 배포하였다.
- 그러나 실질적으로 어떤 특별한 계기나 외부적인 개입 없이 주민들이 자발적으로 먼저 움직이는 경우는 사실 찾아보기 어렵다. 따라서 실질적인 변화와 행동의 계기를 제공하는 facilitator가 필요하다. 무엇보다 중요한 역할은 사람들에게 적절한 질문을 던지는 것이다.
- 주민들 개개인이나 지역사회의 단체들이, 보행환경에 대한 관리책임이나 권한을 가지고 있는 지자체 교통이나 공원 당국, 전문가나 지역 의회에 영향력을 행사하거나 그들의 요구를 관철시키기에는 한계가 있다.
- 보행경로를 따라가다 보면 종종 이처럼 공원이나 상점의 입구, 하천이나 철로, 선로 등의 여러 요소들을 만나게 되는데, 이들 각각의 관리주체가 다르다. 같은 기관 내에서도 담당부서가 다르면 서로 간에 교류가 거의 일어나지 않는다.
- Living Streets와 같은 시민단체는 풍부한 역량과 경험을 바탕으로 지역사회의 주민과 행정, 지역 내 여러 조직과 자원들을 효율적으로 연결하는 중개자의 역할을 한다.

4) Fitter for Walking Project 사업내용 (by Jack Skillen)

- 사업 초기에 주민과 함께하는 CSA를 통해 보행을 가로막는 Barriers 장애요소 뿐 아니라, 보행의 계기와 즐거움을 줄 수 있는 긍정적이고 매력적인 요소들을 찾아낸다. 대상지별로 투입할 수 있는 예산이 많지는 않았지만 대 많은 시간과 열의가 있었고, 초기에 지역 특성과 문제점을 파악하는 데 충분한 시간을 할애할 수 있었다.
- 보행에 대한 지역 사회의 인식을 읽어낼 때에는 교통약자를 포함하여 최대한 다양한 관점을 포함시키는 것이 중요하다. 단, 이 과정에 참여하는 사람의 수가 얼마나 많은지는 그다지 중요하지는 않다. 통상적으로 10~20명 정도면 충분하다. 최근의 한 프로젝트에서는 단 5명만으로도 다양한 관점을 이끌어낼 수 있었다.
- 다음 단계는 주민들의 자정 노력이다. 대부분 자원봉사를 통해 거리 청소나 쓰레기를 줍기도 하고, 식재나 화단을 조성하고 관리하는 경우도 있다.

(1) Marks Gate Community

- Marks Gate Community 사례의 경우, 2009년 1월에 실시된 CSA에서 지역 노인연합(Marks Gate Older People's Network)의 회원들은 이스턴 에버뉴의 아래를 통과하는 지하보도를 보행을 가장 심각하게 방해하는 요소로 지적하였다.
- 이스턴 에버뉴는 런던 외곽을 가로지르는 간선도로로 많은 차량이 빠른 속도로 통과하며 보행자들이 지상으로 건널 수 있는 횡단보도가 없다. 도로 양쪽 지역은 3개의 지하보도로 연결되는데 특히 이스턴 에버뉴의 북쪽, Marks Gate 지역에 사는 주민들이 Chadwell Heath 전철역이나 그 주변의 상점가를 이용하려면 이 지하보도를 반드시 통과해야 했다. 지하보도는 아무도 돌보지 않아 항상 쓰레기가 쌓여 있었고, 이밖에도 다른 나쁜 평판들로 인해 악명이 높은 장소였다. 지하보도 바로 위를 지나가는 도로나 지하보도에 바로 맞닿아 있는 공원은 지자체 담당부서에서 관리하고 있지만, 양쪽 모두 지하보도는 자기 관할이 아니라고 생각했다.
- CSA 이후 사람들은 지역의 중요한 보행경로(a key walking route)로서 지하보도가 가지는 가능성에 주목하기 시작했다. 특히 가장 편하고 빈번하게 이용할 수 있는 중앙에 있는 큰 지하보도부터, 누군가 나서서 해결해주기를 기다리던 주민들이 스스로 팔을 걷고 나서 쓰레기를 치웠다. (2009년 10월) 이는 사람들에게 뭔가 실제로 달라질 수 있고, 더 나아질 수 있음을 보여주는 계기가 되었다.
- 지하보도를 통과하고 나면 또 다른 문제는 1970년대에 건널목에 설치된 울타리였다. 사람들이 갑자기 차도로 뛰어들지 못하도록 설치된 울타리가 보행경로를 가로막고 있었기 때문에, 길을 건너려면 울타리를 피해 이리저리 돌아가야 했다. 특히 유모차나 휠체어에게는 많은 불편을 주었고, 보행자에게 시각적으로도 좋지 않은 인상을 주었다. 울타리를 철거하는 대신 과속방지턱을 설치하여 자동차가 통과속도를 줄이고 보행자를 배려하도록 하였다. 또한 교통약자들도 편하게 길을 건널 수 있도록 교차지점에서 보도의 턱을 낮추었다.
- 보행로와 차로가 교차하는 다음 지점에는 항상 같은 차량(흰색 트럭)이 주차되어 있어, 직선으로 이어진 보행경로를 물리적, 시각적으로 가로막고 있었다. 해결방법은 매우 간단했다. 도로의 양편에 보행로를 연결하는 턱나뭇치를 설치했다. 턱나뭇치는 횡단보도를 의미하기 때문에 해당 구간에 주차하는 것은 불법이다. 원래의 차량은 턱나뭇치 된 구간을 피해 약간 앞이나 뒤에 차를 대게 되었다. 작은 변화만으로도 사람들은 차를 피하지 않고도 직선으로 길을 건널 수 있게 되었다.
- 또한 전에는 주차된 차량 때문에 그 뒤로 보행로가 계속 이어져있다는 것을 잘 알지 못하는 사람들이 많았지만, 시야가 탁 트이면서 연결된 보행로를 누구나 잘 알 수 있게 되고 더 쉽게 이용하게 되었으며, 걸어가는 사람들을 더 멀리서도 지켜볼 수 있어 보행로의 안전도 향상되었다. 이와 같이 작지만 큰 변화를 만들어내는 미시적인 접근과 해법은 주민들과 함께 대상지를 꼼꼼히 들여다보는 과정이 아니었다면 결코 발견할 수 없었을 것이다.
- 사업 이전에는 지역의 안내표지판들이 거리에 대한 정보 없이 지명과 방향만을 산발적으로 가리키고 있었다. 안내시설물을 정비하여 각 지점에서 실제로 걸어갈 수 있는, 걸어갈 만한 목적지에 대한 정보를 담도록 하였고, 보행거리와 소요시간을 표시하였다.
- 이상의 물리적 시설 변화는 2010년 3월 이전에 거의 완료되었다. 그 후 지역의 주민들에게 앞으로 차를 덜 타고, 더 많이 걷겠다는 서약서를 받았다. 2010년 6월에는 주민들과 함께 사업의 성공을 축하하는 자리를 가졌고, 그동안의 노력과 변화에 대하여 Living Streets가 자체 선정한 Fitter for Walking Award를 수여하였다. 이런 공식적인 행사는 주민들에게 자부심과 의지를 심어줄 수 있기

때문에, 사업을 제대로 마무리하기 위해 필수적인 단계이다.

- 이 후 아이들과 함께 동네에서 걷기 좋은 경로를 추천하는 그림지도를 그렸다. 아이들은 지도에 자신이 좋아하는 장소나 상점, 다른 경로 선택에 대한 설명을 곁들였다. 완성된 지도는 2010년 11월, Marks Gate에서 지하보도로 들어가는 입구 주변에 설치하였다. 지도가 설치된 지점에서부터 Chadwell Heath 전철역까지 약 1마일, 20분의 보행경로를 그림에 표시된 오리들을 따라 걸을 수 있다. 이 길은 주민들의 일상생활에 유용한 지름길일 뿐 아니라 호젓한 산책길이자, 효과적인 운동수단으로 주민들의 건강에 도움이 된다.
- 초기에는 노인단체가 주도적인 역할을 했지만, 사업이 진행됨에 따라 점차 Well Gate Children's Centre, Friends of Padnell Lake, Marks Gate Junior School, Marks Gate Church 등 지역사회의 다른 구성원들을 끌어들이게 되면서 참여의 폭이 확대되었다. 사업 완료 이후에도 지역 주민들의 자발적인 활동은 계속되었다. 최근에는 이 사업과 별도로, 복권기금(Big Lottery Fund)이 지역사회를 대상으로 하는 지원사업⁶⁾에 당선되어 2012년부터 10년간, 1백만 파운드(약 18억원)의 예산을 지역발전을 위해 활용할 수 있게 되었다.

(2) Seven Kings and Newbury Park

- Marks Gate와 매우 가까운 이 지역에서는 Seven Kings와 Newbury Park, 두 개의 전철역을 연결하고 Downshall Primary School 앞을 지나는 Aldborough Road South의 보행환경을 개선하는 것이 가장 시급한 문제였다. 초등학교 어린이들의 주된 통학로임에도 불구하고, 통행량이 많고 혼잡하며 차들이 거침없이 주행하는 도로였기 때문에, 많은 부모들은 아이들이 걸어서 통학하는 것에 대해 불안을 가지고 있었다.
- 운전자들이 학교 앞을 단순한 통과지점보다는 하나의 장소로 느낄 수 있도록, 작가와 학생들이 함께 참여하여 학교 담장에 벽화를 그렸다. Marks Gate Church에서는 울타리를 개방하여 통과동선을 제공하는 한편, 교회 안마당에 사람들이 쉬어갈 수 있는 벤치를 설치하여 일종의 공동체 정원(Community Garden)으로 기능할 수 있도록 조성하였다.

5) Living Streets의 정책 활동 (by Dr. Kevin Golding-Williams)

- Living Streets는 5년에 한 번씩 시민단체로서의 역할과 전망, 목표를 구체화하고 향후 주력 사업의 내용과 방향을 제시하는 중장기 운영전략을 발표한다. 2008-2013년에는 ‘안전하고 매력적이며 즐거운 길’⁷⁾이라는 제목 하에 ‘교통보다 사람을 우선시하고(putting people first), 누구에게나 좋은 공간을 만들며(quality spaces for all), 짧은 거리의 이동에서 보행이 자연스러운 선택이 되도록 한다(walking the natural choice)’는 세 가지 기본 원칙을 제시하였다. 이를 위해 주민과 전문가, 공공기관과 협력하여 지역사회의 의사결정 과정에 영향을 미치고, 보행자들의 목소리를 대변하고 사람들의 참여를 이끌어내는 것이 Living Streets 가장 중요한 임무이다.
- 정책적인 개선방향을 제시하고 영향력을 행사하기 위하여 다양한 활동들을 하는데, 가장 대표적인 것

6) Big Local이라는 사업의 2차년도 공모를 통해 전국에서 50개 지역이 지원 대상지로 선정되었다. 지원된 기금은 지역 의회와 주민들이 주도하는 계획과 협의, 결정 과정을 거쳐, 지역사회의 개선에 도움이 되는 일이라면 어느 곳이든 자유롭게 사용할 수 있다.

7) Living Streets(2008), Safe, Attractive and Enjoyable Streets: A Strategy for Living Streets across the UK, 2008-2013, Revised in 2010.

이 정책보고서(Policy Briefings)의 발행이다. 정기간행물은 아니지만 연간 3~4차례 보행과 연관된 주요 주제별로 정책적 제안을 담은 짧은 보고서를 연속적으로 발행하였다. 주요 내용을 간략히 소개하면 다음과 같다.

(1) Backseat Children (Policy Review Report in 2008)

- 외부 환경이나 지역사회에 대한 불신과 불안이 커지면서, 부모가 운전하는 차를 타고 집과 학교를 오가는 아이들이 점점 많아지고 있다. 이런 ‘뒷좌석 아이들(Backseat children)’은 일반적인 도로환경과 작동방식에 대한 경험이 적고, 스스로 자동차를 피하거나 안전하게 길을 건너는 방법 등을 배울 기회가 없었기 때문에 부모의 에스코트가 더 이상 제공되지 않는 시점에 이르면, 자기면역체계를 갖출 여유도 없이 갑작스럽게 위험에 노출된다.⁸⁾
- 아이들은 통학로를 걸으면서 자연스럽게 자신이 사는 지역과 주변 환경과의 관계를 이해하고, 지역사회와 상호작용하는 방법을 체득할 수 있다. 그러나 자동차로 통학하면 이런 비공식적인 배움의 기회들을 놓치게 된다. 또한 어릴 때부터 부모와 자동차에 의존하는 생활에 익숙해지기 때문에, 자립심의 부족이나 만성적인 활동 부족으로 인한 비만 등의 부작용이 나타나기 쉽다. 지금 세대에 이러한 아이들이 많아질수록, 이들이 자라났을 때 사회와 다음 세대에 부정적인 영향을 미칠 확률 또한 높아진다.
- Living Street는 1995년부터 ‘Walk to School’이라는 주제 하에 보도 통학을 장려하는 다양한 캠페인을 펼쳐왔으며, 2008년도에는 ‘뒷좌석 아이들’ 세대의 문제에 대한 경각심을 일깨우고 정책적인 대응을 촉구하기 위한 보고서를 발간하였다. 정부와 지역사회는 안전한 생활환경을 조성하고 학부모들이 자녀의 단독 보행을 기피하게 하는 사회환경적인 원인들을 개선해나가야 하며, 학부모들도 언제까지나 자녀를 온실 속에만 가둘 수 없음을 인식하고 단계적인 시도와 교육 훈련을 통해 통학로에서 자녀를 독립시킬 준비를 해야 한다는 내용을 담고 있다.

(2) Naked Streets (Policy Briefing 01/2009)

- 사람들이 쾌적하고 안전하게 걸을 수 있도록 보도를 차도보다 높게 분리하여 설치하는 것은 로마시대부터 시작된 전통이다. 19세기 자동차교통이 급격히 늘어나면서 보도 설치 또한 급격하게 늘어나게 되었고, 주된 목적과 기능 또한 쾌적성보다는 안전을 보호하기 위한 것으로 바뀌어왔다.
- 보도를 비롯하여 신호등이나 가드레일, 굴절식 횡단보도, 도로에 넘쳐나는 안내표지판들은 모두 보행자의 안전을 위해 도입된 장치들이지만, 보행자에게는 불편을 초래하고 자동차 운전자들에게는 독점적인 권리와 지위를 보장해주는 역설적인 효과를 낳았다. 결과적으로 자동차는 보행자나 주변 환경을 신경쓰지 않고, 누구에게도 방해받지 않고 마음껏 달릴 수 있는 도로의 주인으로 군림하게 되었다.
- 물론 전통적인 보차분리가 꼭 필요하거나 제 역할을 하는 경우도 있지만, 때로는 보도와 차도 간의 이러한 구분을 오히려 모호하게 만듦으로써(blurring this divide), 교통안전을 향상시키고 보행자가 우선시되는 가로경관을 창출할 수 있다. 이것이 Naked Street, 또는 Shared Space의 기본개념이다.
- Shared Space란, 자동차의 이동과 다른 활동들이 공식적인 규정과 통제가 아닌, 비공식적인 사회적 협약과 상호 타협, 설계적인 해법을 통해 통합되는 도로나 공공공간을 지칭한다. 도로 공간의 활용과 교통운영 체계를 이용자들의 자율적인 책임의식과 배려에 전적으로 맡김으로써, 오히려 더 안전하고 효율적으로 작동할 수 있다. 물리적인 보차분리나 차선 구분을 없애 왕복 방향의 차량과 주차, 보행

8) 일례로 영국 교통부(Department for Transport)의 조사에 따르면, 상급학교에 갓 진학한 11살 아이들이 교통사고로 인해 사망이나 심각한 부상을 당하는 빈도는 초등학교 고학년인 10살 아이들에 비해 2배 가까이 높게 나타난다.

자들이 하나의 공간을 공유한다. 자동차들은 주어진 신호를 따라 움직이는 것이 아니라, 건너편에서 오는 차량과 보행자들을 보고 알아서 멈춰서야 한다.

- Naked Streets는 Shared Space와 비슷한 개념이지만, 불필요한 치장과 시설물들을 걷어냄으로써 도로 본연의 기능을 극대화한다는 의미가 더욱 강조되어 있다. Shared Space가 ‘공유/공존’을 강조하는 순박하고 온건한 표현이라면, Naked Street는 다소 자극적이고 공격적인 언어선택을 통해 정책적인 메시지를 더욱 강하고 효과적으로 전달하려는 의도가 담겨있기도 하다. 유사한 개념인 Shared Surface는 보도, 차도 및 이동과 주차공간의 구분을 없애는 것으로 Naked Street를 구성하는 하나의 요소에 해당한다. 또한 도로공간에서 같은 노면을 서로 다른 이동수단이 공유하는 것을 Shared Use라고 하는데, 이는 자동차를 제외한, 보행자와 자전거, 휠체어 이용자 간의 공유를 의미한다는 점, 그리고 이동수단으로서의 도로의 기능에 주목하여 공간 또는 장소로서의 특성을 포함하지 않는다는 점에서 Shared Space와 논의의 범주가 조금 다르다.
- 이는 특정 설계기법보다는 원칙과 지향을 의미하는 개념으로 이해할 수 있다. Kensington High Street의 경우 보차구분과 횡단신호등을 완전히 없애지는 않았지만, 가드레일과 시각적 차폐를 일으키는 가로시설물을 철거하고, 보도를 넓히고 도로 중앙의 교통섬을 설치함으로써 도로 전체에 걸쳐 비공식적인 횡단(informal crossings)이 빈번하게 일어나도록 장려했다는 점에서 Naked Street/Shared Space의 원칙과 개념이 일부 적용된 사례로 볼 수 있다.
- Living Streets는 Naked Street/Shared Space의 개념이 더 널리 적용되고 더 많은 성공을 거두어야 한다고 생각한다. 이를 위한 정책적 제안은 다음과 같다.
 - ▶ 가로매뉴얼⁹⁾의 적용 대상을 ‘교통량이 적은 주거지역의 가로’에서 모든 도로로 확대
 - ▶ 20mph 속도규제를 도시지역의 모든 도로에 일반적으로 적용 (주요 간선도로만 예외)
 - ▶ Shared Space에 대해 논란이 되고 있는 교통약자나 시각장애인에 대한 위험성을 해소하기 위해 정부 차원의 연구와 투자를 확대
 - ▶ 촉각적인 정보 제공을 비롯하여 시각장애인의 보행안전을 위한 장치들을 적절히 제공
 - ▶ 보-차 충돌시 기본적으로 자동차 운전자에게 책임이 돌아가도록 보험 관련 법-제도 개정
 - ▶ Shared Space 개념은 다양한 수준/조합으로 적용이 가능하므로, 지역의 특성과 수요를 이해해야 하며, 설계자들의 창의적 역량과 의지가 중요

(3) 20mph: Brings Streets to Life (Policy Briefing 02/2009, Updated in 2011)

- 현재 도시지역의 도로에 기본적으로 적용되는 속도제한은 30mph이며, 통학로, 주택가, 이면도로 등 보행자 안전이 중시되는 일부 지역을 20mph Zone으로 지정하여 별도로 관리한다. 실제로는 일반도로에서 많은 차량들이 관례적으로 규정된 30mph보다 빠른 속도로 운행하고 있다. 35mph로 주행하는 차량과 부딪혔을 때 보행자의 생존 확률은 50%이지만, 속도가 20mph로 낮아지면 보행자 생존 확률은 97%로 증가한다.
- 기준속도를 20mph로 낮출 경우 교통사고 빈도 및 치사율 감소 뿐 아니라, 도로에서 보행자의 지위와 우선순위가 상대적으로 강화됨에 따라 횡단 편의 증진, 사회적 교류활동 증가, 보행 활성화, 매연 및 교통체증 감소 등 부수적인 효과를 기대할 수 있다.
- 이에 Living Streets는 20mph 속도제한 기준의 도입 및 확산을 위하여 관련 법 제도의 개정과 정부 및 지자체의 적극적인 노력을 촉구하였다. 20mph의 현실적인 적용가능성과 사회적 비용에 대한 비판적 의견에 대하여 실제 사례를 통한 반증과 구체적인 실천 전략을 제시함으로써 적극 대응하였다.

9) Department for Transport, 2007, Manual for Streets

(4) Pedestrians and Cyclists (Policy Briefing 03/2009)

- 보행과 자전거는 신체활동을 통한 건강 증진의 수단이자, 높은 고유가와 에너지, 환경 문제에 대응하는 대체 이동수단으로서 많은 목표와 가치를 공유하고 있다. 또한 양쪽 모두 그동안 자동차 위주의 도로에서 그 관점이나 요구가 제대로 반영되지 못하고 간과되어 왔으며, 도로 환경에서 자동차에 비해 상대적인 약자의 입장에 있다는 점에서, 도시설계나 정책적으로 비슷한 맥락을 지닌다.
- 기존 도시환경과 도로 인프라에 비해 자전거 이용인구가 폭발적으로 증가함에 따라 자전거와 보행자의 안전, 편의가 상충하는 문제가 나타나게 되었다. 금년 초의 런던시장 선거에서도 자전거 문제가 중요한 쟁점으로 거론되었다. 그러나 자전거가 보도를 주행하는 것은 명백히 불법이며, 차로와 분리된 자전거도로를 제공할 경우라도 보행자의 공간이나 안전, 편의를 침해해서는 안 된다. Living Streets는 큰 틀에서 자전거활성화의 필요성에는 동의하지만, 어떠한 경우라도 자전거가 보행자보다 우선할 수 없다는 입장을 확실히 밝히고 있다.
- 많은 자전거가 보도 주행을 선호하는 것은 근본적으로 차도에서 다른 자동차들과 함께 달리는 것이 안전하지 않다는 인식 때문이므로, '20mph 규제의 보편적 도입'과 같이 보차 공존을 위한 조치들을 통해 자전거이용자에게도 더 안전한 주행환경을 제공할 수 있다.
- 자전거 이용환경 개선을 위해, 가장 먼저 교통량이나 속도를 줄이는 방안을 검토해야 한다. 그 다음으로 교차로나 교통사고 위험 지점의 개선, 교통관리기법의 도입, 차로 공간 재배치 등 모든 방안을 검토해보고, 차로 주행이 불가능하거나 지나치게 위험할 경우에는 차로와 분리된 별도의 자전거도로 설치를 검토할 수 있다. 보도 일부를 분할/도색하거나 보행자와 자전거가 공유하는 겸용도로(Shared Use)로 전환하는 것은 보행자의 입장에서는 최악의 선택에 해당하므로, 다른 방법이 모두 불가능할 경우에만 제한적으로 검토하도록 한다.
- 교통질서를 무시하는 몇몇 자전거이용자들의 이기적인 행위는 보행자나 운전자에게 자전거에 대한 반감이나 부정적 인식을 심어줄 수 있다. 모든 자전거운전자는 보도주행 금지와 속도제한, 차선과 교통신호 및 정지선과 같은 기초적인 교통질서를 준수해야하며, 부적절한 행위에 대해서는 엄정한 단속과 법 집행이 요구된다.
- 이밖에 정책보고서(Policy Briefings) 시리즈에는 주차로 인한 보행환경 침해 문제를 다룬 'Parking and the Pedestrian(2010년 2월)'아이들의 통학로 문제를 다룬 'Walking to School(2010년 9월)', 도로횡단의 문제점과 개선방안을 담은 'Crossing the Street(2011년 6월)' 등이 있으며, 스코틀랜드 지역에서는 주요 선거철마다 보행환경 개선 관련 정책 목표를 제시한 공약집을 발간하고 있다.
- Living Streets의 다양한 정책 활동과 각종 사업 및 캠페인의 성과는 매년 발간하는 '영향력 보고서 (Impact Report)'를 통해 발표하고 있다. 대상지수나 면적 등 외형적인 사업 실적뿐 아니라, 지역사회와 학교, 직장, 정책 등 각 사업유형별로 참여인원이나 보행 활동의 증가량, 보행에 대한 긍정적 인식 등 실질적인 성과지표들을 통해 활동의 실효성을 입증하고 있다.
- 오는 8월에는 2008-2013의 5개년 계획에 속한 마지막 보고서가 나올 예정이다. 계획 실행을 마무리하는 단계에 접어들었기 때문에, 지금까지의 성과를 돌아보고 다음 5년, 10년을 위한 새로운 활동 방향을 모색하는 과제를 앞두고 있다. 앞으로 사회의 고령화와 환경 문제, 국제적 경제위기, 물리적 환경 개선에 투입되는 공적 자금의 규모와 유형, 유사 단체와의 경쟁 및 까다로워지는 지원 기준 등 앞으로의 활동에 영향을 미치게 될 여러 요인들을 고려한다면, 보행자를 대표하는 시민단체로서 전문성과 역량을 이어가기 위해 앞으로도 지속적인 자기혁신과 계발이 요구될 것으로 예상된다.

+ 기타 협의사항

- 앞으로 진행될 사례조사에 대한 협조와 추가 자료 제공을 약속
- 향후 정책적 협력이나 비교연구를 위한 협력 가능성을 논의

+ 취득자료 목록

○ PDF Documents

- Adams, E.J., Goad, M.A. & Cavill, N.(2012), Evaluation of Living Streets' Fitter for Walking Project. BHF National Centre for Physical Activity and Health, School of Sport, Exercise and Health Sciences, Loughborough University, Loughborough, UK.
- Living Streets(2010), Safe, Attractive and Enjoyable Streets: A Strategy for Living Streets across the UK, 2008-2013, 2010 Revision.
- Living Streets(2012), Impact Report 2011-2012: Creating Safe, Attractive, Enjoyable Streets Where It's Great to Walk.
- Living Streets(2008), Backseat Children: How our car dependent culture compromises safety on our streets.
- Living Streets(2009), A Vision for London: A World Class Walking City.
- Living Streets(2009), Naked Streets, Policy Briefing 01/09.
- Living Streets(2009), 20mph Brings Streets to Life, Policy Briefing 02/09.
- Living Streets(2009), Pedestrians and Cyclists, Policy Briefing 03/09.
- Living Streets(2010), Parking and the Pedestrian, Policy Briefing 01/10.
- Living Streets(2010), Policy Briefing on Walking to School.
- Living Streets(2011), Crossing the Street, Policy Briefing 06/11.

○ Brochures/Leaflets

- Living Streets(2012), Street Life, Newsletter for Summer 2012.
- Living Streets(2012), Living Streets Helps Communities Find Their Feet.
- Living Streets(2012), Let's Make a Plan.
- Living Streets(2012), Improving Your Environment.
- Living Streets(2010), Here's How to Walk to Chadwell Heath, An walking map drawn by children of Marks Gate Community.

3. Milton Keynes Council

- 일시: 7.5.(THU) 오후 02:00
- 장소: Milton Keynes Council Civic Office 내 회의실
1 Saxon Gate East, Central Milton Keynes, MK9 3EJ
- 참석인원: 총 2인

AURI	남궁지희 연구원
Milton Keynes Council	Mr. Neil Sainsbury, Head of Urban Design and Landscape Architecture, Principal Urban Designer

- 주요 자문내용
 - Central Milton Keynes Area의 Walking Strategy 정책 및 추진실태 조사

1) Milton Keynes Council Urban Design Team 소개

- 설계 위주의 정책(design based policy)과 마스터플랜 수립, 공공영역의 설계 등이 우리의 주된 임무이다. 뿐만 아니라, 지역의 장기발전계획이나 공공공간의 설계기준을 제시하거나 공공 및 민간에서 추진하는 개별 사업에 계획이나 설계기준의 적용 방안이나 해석에 관하여 자문을 제공하기도 한다.
- Milton Keynes는 1970년대에 조성된 신도시로서 아직도 성장을 계속하고 있다. 이러한 여건이 도시 설계가들에게는 좋은 기회로 작용한다. 실제로 이 팀에 있으면서 우리는 대규모 개발에서부터 작은 공원 설계에 이르기까지, 지역의 계획 및 설계와 관련된 다양한 유형의 프로젝트에 참여해 왔다.
- 우리 팀의 목표는 지역적 맥락과 공동체의 요구에 부응하여 지속가능한 개발을 실현하는 것이다. 이러한 기본적인 전제 위에서 장소의 질을 개선하기 위한 우리의 노력이, Milton Keynes 지역의 사회적, 경제적, 환경적 전망을 높이는 데 긍정적으로 기여해왔다는 자부심을 가지고 있다.

2) Central Milton Keynes Area의 문제점

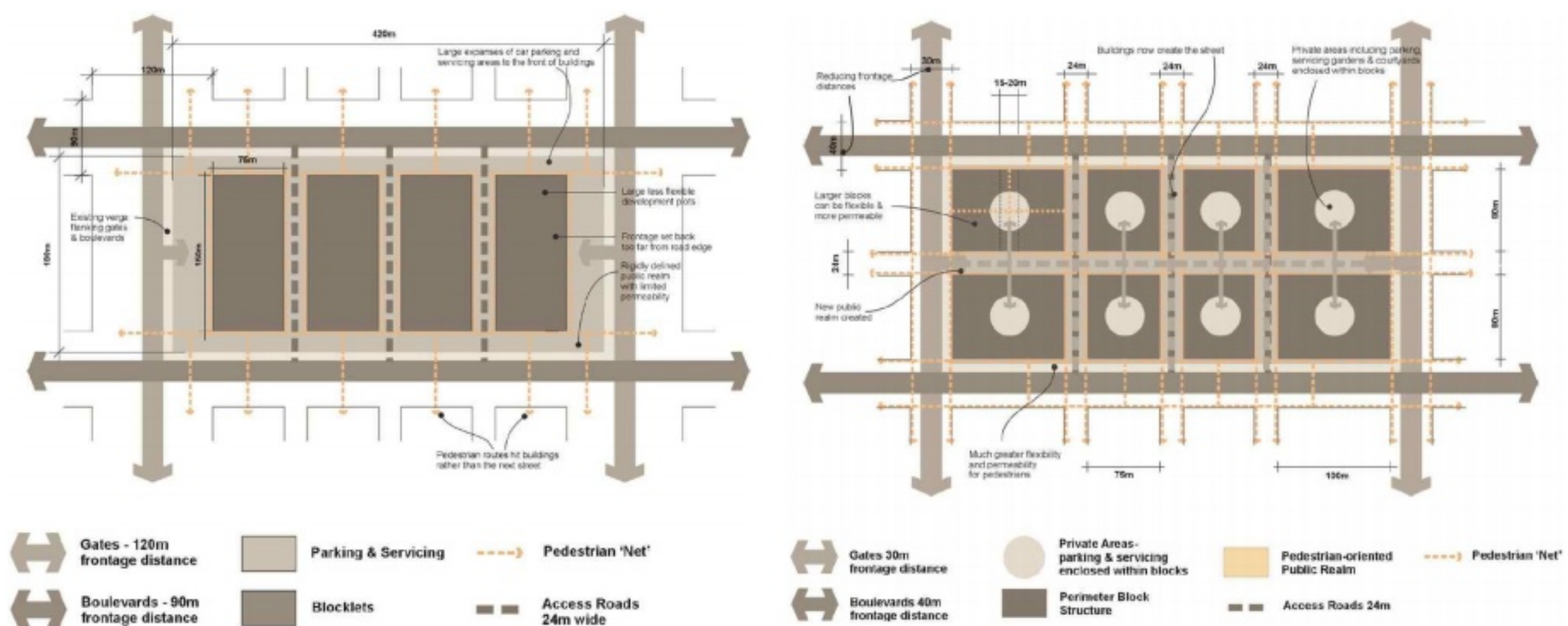
- Central Milton Keynes 계획의 가장 큰 특징은 격자형의 가로망이다. 동서 방향의 대로(Boulevards)와 남북 방향의 관문(Gates)들이 서로 직교하면서 도시의 큰 골격을 형성한다. 넓고 곧게 뻗은 대로와 반듯하게 구획된 건물들, 충분한 완충녹지와 여유로운 주차공간은 시민들에게 편리한 접근과 쾌적한 경관을 제공하였다. Boulevard와 Gate가 교차하는 지점에서 보행자를 위한 횡단시설은 지하를 통과하도록 입체적으로 계획하여 차량과 보행자를 완전히 분리하였다. 각 블록의 중간 횡단지점에는 일정 간격으로 Porte Cochere라는 일종의 차양시설이 설치되어 있다. 이 횡단지점에서 연결되는 보행동선을 고려하여 건물 출입구의 위치가 정해지며, 건물과 필지를 관통하는 내부동선 또한 유기적으로 이어지도록 계획되어 있다.
- 그러나 안전과 효율성, 쾌적성을 고려한 이러한 계획요소들이 보행자의 입장에서는 오히려 보행을 저해하는 조건으로 작용해왔다. 가장 근본적인 문제는 보행 친화적이지 않은 가로 스케일이다. 각 블록

의 크기는 가로 120m x 세로 90m에 이르며, 건물에서 건너편 건물까지의 거리도 약 70m가량 되는 데, 이 공간이 모두 교통흐름에 이용되는 것이 아니라 전면 주차공간이나 완충녹지, 보도, 도로, 중앙 분리대에 조성된 선형 공원 등의 구성요소들이 저마다 널찍하게 자리잡고 있다. 이 때문에 CMK 지역 내부에서 걸어서 돌아다니려면 불필요하게 긴 이동거리와 소요시간을 감수해야 한다. 과도한 스케일과 낮은 밀도로 인한 긴 보행거리는 이용이 불편한 입체형단시설과 함께, 블록 간의 연결을 가로막아 공공공간의 이용과 보행자의 활동을 개별 블록 단위로 고립시키는 장벽으로 작용한다.

- 또 하나의 문제는 다른 이용주체와의 충돌이다. CMK 내 일반 도로에서는 지정된 위치에서만 길을 건널 수 있다. 건널목에 설치된 Porte Cochere는 대기공간의 성격을 가진다. 즉, 통행의 우선순위는 자동차에게 있고, 보행자는 자동차가 먼저 지나가기를 기다렸다가 길을 건너야 한다. 반대로 건물 앞을 지나가는 주차장 내부 가로에서는 원칙적으로 보행자에게 우선권이 있다. 보행자나 운전자는 도로와 보도, 주차장을 연속적으로 경험하기 때문에, 우선순위의 차이가 모순과 혼란을 낳을 수 있다. 자전거와의 관계에서도 유사한 문제가 나타난다. Redway라고 부르는 보행자-자전거 겸용도로를 제외하면, 일반 보도 위에서는 자전거의 통행이 금지되어 있으나 이를 실제로 단속하기는 어렵다.
- 마지막으로, 미개발된 필지들과 광대한 지상주차장이 도심 곳곳에 남아있다. 원래 계획했던 복합용도 개발이 원활히 이루어지지 않은 탓에 상주인구나 야간활동이 적다. 지나가는 사람도 적고, 지켜보는 사람도 없는 가로는 보행자들에게 불안과 두려움을 불러일으켜, 보행을 기피하게 한다.

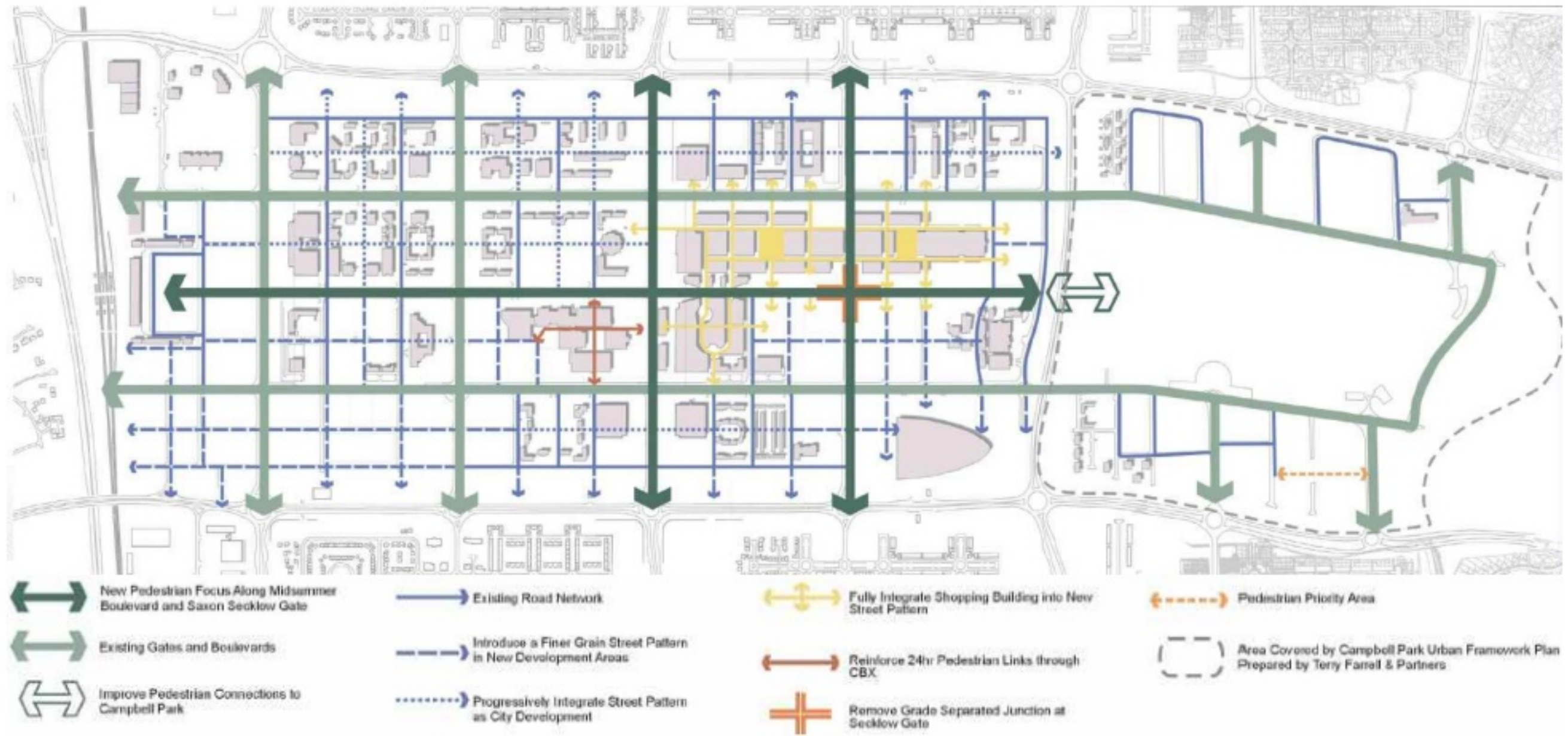
3) Central Milton Keynes Area의 보행환경 개선방안

- CMK의 개발 30주년이자 원 계획기간이 종료되는 2001년, 새로운 30년을 위한 발전 방향을 담은 CMK Development Framework를 수립하였다. 이때, 보행환경의 개선을 통하여 지역의 단절과 침체를 극복하고 공공영역을 활성화하기 위한 원칙과 전략들이 제시되었다.
- 공공영역의 설계 원칙 중에서 가장 먼저 다루어진 것이 격자형 가로망을 재정비하는 것(redefining the grid)이다. 보행자를 비롯한 다양한 이용주체들의 관점에서 원활한 이동과 접근, 활발한 소통을 위하여, 기존의 Gate와 Boulevard로 이루어진 굵직굵직한 가로망의 내부를 연결하는 보조동선을 확보하여 도시조직의 기본단위(grain)를 더욱 촘촘하게 세분화한다는 원칙을 제시하였다.(아래 그림 참조)



단위 블록 내부의 연결성 증진 방안을 표현한 다이어그램

출처: EDAW(2001), CMK Development Framework Final Report, p.32.



격자형 가로망의 정비 방안을 표현한 다이어그램

출처: EDAW(2001), CMK Development Framework Final Report, p.33.

- CMK 전체 지구 스케일에서는 개별 블록 간의 연결 및 주변 지역과의 통합성을 증진하고, 역 앞의 광장, 상업시설과 연결한 시민광장 등 공공영역의 거점이 되는 장소들을 전략적으로 정비한다.
- 지역의 개발 원칙과 방향에 맞게 민간 개발사업을 장려 또는 유도하여, 도시의 활성화를 위한 적정 개발밀도와 강도를 확보한다. 예를 들어, 가로변 건물의 높이는 도로 폭원의 1/2 이상이 되도록 하여 보행친화적 스케일과 위요감, 연속성을 확보한다. 개발과정에서 긴밀한 협의를 통해 블록 내부를 연결하는 통과동선이나 개방된 공공공간 등이 주변 및 도시 전체의 공간체계와 유기적으로 통합될 수 있게 한다. 특히 상업/문화시설이 밀집한 지역에서는 가로변에 접하는 건물의 전면성을 확보하고, 저층부에 보행자의 활동과 연계될 수 있는 시설을 배치하여 거리에 활력을 부여하고자 하였다.



개발밀도와 강도를 표현한 다이어그램

출처: EDAW(2001), CMK Development Framework Final Report, p.37.

- 2003년에는 지속가능통합교통전략(SITS, Sustainable Integrated Transport Strategy)과 지역교통계획(LTP, Local Transport Plan)의 보행 관련 목표를 실현하기 위하여 구체적인 보행 활성화 전략(Milton Keynes Walking Strategy)을 수립하였다. 이 문건은 보행이 가지는 사회적 통합 기능과 환경적, 건강적, 지역적 이점을 이유로 보행을 장려하고 있으며, CMK 뿐 아니라 아직 도시화가 진행되지 않은 인근 지역까지 포함하는 MK 시 전역을 대상으로 한다.
- 지역의 보행을 저해하는 주된 원인으로 범죄 및 불안, 과도한 보행거리, 지역간 단절, 타 이용주체에 의한 위협 등 4가지를 지적하였다. 이에 대응하는 정책적 목표로서 누구나 이용할 수 있는 적정 보행 경로를 확보하고 보행자의 우선권을 보장하여 안전한 보행 네트워크를 전략적으로 구축하고, 보행자의 안전과 이동편의를 보장하며, 안전하고 지속가능한 이동수단으로서 보행을 장려할 수 있도록 관련 실행계획과 성과지표를 제시하였다.

4) 관련 추진 실적과 현황

- 2004년 관련 개발사업의 원활한 시행과 통합적 연계, 관리를 위하여 Milton Keynes Partnership이라는 기구를 설립하였다. Hub MK와 Xscape, CBX3, The Pinnacle과 같은 상업·업무 복합용도시설과 Campbell Park 내의 주거시설 등 여러 건의 개발사업을 완료하였고, 열병합발전이나 대중교통개선사업, 광역철도망의 연결 등 체계적인 투자 유치를 통한 기반시설 확충에도 관여하였다.
- 공공영역과 관련된 최근의 주요 사업으로는 총 2천만 파운드 규모의 공공영역 개선계획 중에서 마지막 단계에 해당하는 thecenter:mk의 City Square의 개선사업에 120만 파운드를 투입하여 2009년 완공하였다. Milton Keynes의 진입 관문인 Central 기차역 앞 광장의 도로 교통 체계와 보행환경 정비를 위해 2011년 여름부터 230만 파운드 규모의 정비사업을 시행하고 있다.
- 2011년에는 공공영역의 유형별로 개선방안과 설계기준을 담은 CMK Handbook for the Public Realm을 발표하였다. 공공공간의 유형이나 가로 위계, 교차로의 특성에 따라 기본 배치와 재질, 시설물 등의 설치 및 정비 기준을 제시하였다.

+ 기타 협의사항

- 70년대 계획안에 대한 자세한 자료를 구할 수 있는지 문의 : Milton Keynes 공공도서관에 지역사료실을 별도로 운영하고 있는데, 당시 문서들이 아카이빙 되어 있고 열람, 복사가 가능하다.
- 프로젝트별 진행 현황에 대한 추가 자료 제공을 요청

+ 취득자료 목록

○ PDF Documents

- EDAW(2001), CMK Development Framework Final Report, Milton Keynes Council.
- Milton Keynes Council(2011), CMK Handbook for the Public Realm.

4. London Borough of Camden

- 일시: 7.9.(월) 오후 2:00
- 장소: Camden Town Hall 내 회의실
Judd Street, London, WC1H 9JE
- 참석인원: 총 3인

AURI	남궁지희 연구원
London Borough of Camden	Mr. Tim Long, Principal Transport Planner Mr. John Futchter, Team Manager Public Realm and Planning

- 주요 자문내용
 - Camden High Street의 사업 내용과 추진 과정
 - Long Acre 지역의 보행환경 개선사례

1) 기관 및 담당자 소개

- London Borough of Camden 은 21.75 제곱킬로미터의 면적으로 영국 중심부의 자치구 가운데 7번째로 작은 구에 해당한다. 인구 규모는 2010년 기준 202,600명이다. Camden Town과 인접한 Hampstead, Holborn, St. Pancras 등 옛 지명을 가지는 지역들이 1965년 행정구역 개편으로 통합되면서 하나의 자치구가 되었다. 런던의 심장부인 City of London과 City of Westminster의 바로 북쪽에 접해있다. Camden 자치구의 행정기관은 Camden London Borough Council이다.
- Mr. Tim Long은 Camden Council 소속의 교통계획 전문가로서 교통체계 및 보행환경 개선에 관한 여러 프로젝트에 참여해왔다. Camden Council과 City of London, Westminster City Council이 공동으로 설립한 Clear Zone Partnership이라는 기구에서 일하면서 'Smarter Streets'라는 주제로 일련의 가로환경개선사업에 참여하였다. John Futchter는 Public Realm and Planning 부서의 책임자로서, Camden High Street의 개선 과정 전반을 지켜본 경험이 있다.

2) Camden High Street에 관하여(by John Futchter)

- Camden High Street의 개선사업은 Camden Town Project라고 불리는 중장기적인 지역계획의 일부이다. Camden Town Project는 Camden Council과 Transport for London, Camden Town Unlimited(이하 CTU)라는 지역 BID 법인이 공동으로 수립한 계획으로, Camden Town을 방문하거나 일하고 거주하는 사람들이 가지는 현안과 요구를 드러내고, 지역 활성화 방향을 모색하기 위한 노력이다. 사업의 또 다른 주요 주체인 CTU는 Camden Town First라는 명칭을 사용한다. 지역차원의 활성화를 위한 일련의 계획이 처음 제안된 것은 2007년까지 거슬러 올라가는데, 이후 Camden Council이 합류하면서, 기존의 디자인 협력업체인 Urban Initiatives 등과 함께 계획 범위와 세부 내용을 확장, 발전시켜 나가게 되었다.

- Camden Town Project의 여러 제안 중에서 첫 번째로 실행된 것이 지역의 중심가인 Camden High Street North(Camden Town 지하철 역에서 북쪽으로 Camden Lock Bridge에 이르는 구간)에 대한 가로환경 개선사업이다. 이 사업은 2008년 하반기부터 공론화 과정을 거쳐 2009년 6월에 공사를 시작하였고, 1년 후인 2010년 5월에 마무리되었다. 사업의 소요예산은 London Borough of Camden이 150만 파운드, Camden Town Unlimited에서 15만 파운드를 부담하였다.
- 가로 폭을 줄이고 가드레일을 없애으로써 도로교통에 의해 단절되어 있던 양쪽 지역을 연결하는 흐름이 활성화되었다. 전체 교통량에는 크게 변화가 없었지만 이용자의 특성과 구성이 달라졌다. 일반 차량은 14% 감소하고 대형화물차량은 무려 90%나 급감한 반면, 자전거는 40% 늘어났다. 보행인구는 35%가 늘어, 시간당 최고 보행량이 5,400명에 이르렀다. 이는 런던 최고의 변화가로 꼽히는 Kensington High Street와 비교할만한 수준이다. 또한 자동차의 평균적인 통과속도는 24% 줄어들어, 통과교통으로 인한 위협과 단절이 완화되었다.
- 지역 내 범죄 퇴치와 예방 또한 사업에서 중요시되었던 쟁점이었다. 특히 야간의 보행환경은 어둡고 음침한 분위기로 인하여 보행자들에게 두려움을 느끼게 했다. 사업 시행 이전 CTU가 자체 수행했던 조사에 따르면, BID 지구 내에서 가장 높은 범죄발생률이 나타나는 곳은 대부분 가로환경이 열악한 지점이었다. 지역 상인들은 음성적인 약물 거래를 포함한 노상범죄와, 질 낮은 공공영역은 자신의 사업에 나쁜 영향을 미친다고 생각했다. 일례로, 어떤 점포는 들어오는 세입자들마다 1년도 못되어 사업을 그만두곤 했다. 시간당 유동인구가 최고 4000명에 이를 정도로 좋은 길목이었지만 그럼에도 불구하고, 낮은 구매율과 빈번하게 나타나는 줌도둑들 때문에 큰 손해를 입고 사업을 포기할 수밖에 없었다. 이런 곳들이 결국 빈 점포로 방치되면서, 지역의 활기를 저해하는 악순환이 나타났다.
- 가로경관과 공공영역의 개선은 지역의 분위기와 이미지에도 큰 변화를 가져왔다. 역 주변을 중심으로, 가로 전체의 조명 시설과 수준을 중점적으로 개선한 결과 전체 노상범죄는 56%, 약물 관련 범죄는 69% 감소하였다. 공공영역에서 범죄를 둘러싼 불안한 이미지를 불식시킴으로써, 보행유동인구 가운데 지역 내 상점의 방문자 및 구매자의 비율을 높이는 데 기여할 수 있었다.
- Camden Town Project에는 이밖에도 보행자, 자전거, 대중교통 이용자의 관점에서 지역의 중심가를 개선하기 위한 여러 세부사업들이 포함되어 있다. Camden Town 역이 위치한 5지 교차로인 "Britannia Junction"에 대한 개선사업이 2012년 현재 진행 중이며, Camden Town의 남쪽으로 Mornington Crescent 역에 이르는 남쪽 공간에도 개선사업이 제안되어 실행을 위한 예산을 마련하는 단계에 있다.

3) Long Acre의 보행환경 개선에 관하여(by Tim Long)

(1) 사업 개요 및 대상지의 범위

- Long Acre의 보행환경 개선은 독립된 프로젝트이기보다는 Clear Zone Partnership과 Transport for London이 공동으로 추진한, Covent Garden 일대의 여러 가로를 포함하는 종합적인 보행경로 개선사업의 일부 구간에 해당한다. 런던시 교통당국이 전략적으로 개발한 Key Walking Route의 하나로서, Leicester Square 지하철역에서 Covent Garden을 거쳐 Holborn 지하철역까지, 그리고 Chancery Lane 지하철역을 지나 Holborn Circus 교차로에 이르는 전체 대상 구간의 길이만 1.8km에 이른다.
- Westminster 시 관할의 Long Acre는 Covent Garden 역앞을 지나는 도로로서 이 경로에 포함되어 있으며, Camden 자치구와 Westminster 시 관할의 Great Queen Street와 Lincoln's Inn Fields, Camden과 City of London 관할의 High Holborn, 세 자치구를 모두 지나는 Chancery Lane 등, 지

역 내의 주요 가로들이 하나의 연속적인 보행경로로서 포괄적으로 계획되었다.

(2) Clear Zone Partnership과 Smarter Streets

- Clear Zone Partnership(이하 CZP)은 Central London 지역을 중심으로 인접한 3개의 지자체가 연합하여 설립한 기구로, Clear Zone이라는 표현이 담고 있듯이, 가로설계에 혁신과 새로운 기술을 도입하여 대기오염을 줄이는 것이 가장 주된 목적이다. 이곳에서 가로 및 가로시설물에 적용할 새로운 설계를 개발하는 일을 맡았다. 원래 의도했던 사업 목표를 달성한 후 현재는 협약이 종료된 상태이다.
- CZP에서 지향하는 가로의 개선방향을 'Smarter Street'라는 용어로 표현하였다. 전통적으로 가로는 다양한 기능을 수행하기 위해서는, 차량 통행을 위한 차도와 보행자를 위한 보도처럼, 각각의 기능에 대응하는 공간 구획이나 시설물들이 필요하다. 하지만 Smarter Street가 추구하는 혁신이란 그런 1대1의 원칙을 깨고, 여러 가지 기능을 수용할 수 있는 다목적 공간, 다목적 시설물들을 만들어내는 것을 의미한다. 이로써 거추장스러운 시설물들을 줄이고 보행자나 자전거 이용자를 위해 더 많은 공간을 확보할 수 있으며, 유지관리에 소요되는 시간과 노력을 절감할 수 있다. 또한 경관적으로도 깔끔하게 정돈되기 때문에 공공영역의 질이 개선되고, 가로와 공간, 건물들이 가지고 있는 본연의 아름다움이 더 잘 드러나게 된다.
- 가장 과감한 시도는, 횡단신호를 없애는 것이다. Great Queen Street 구간에서만 13개의 신호가 사라졌다. 횡단신호가 있다는 것은, 보행자와 자동차 모두 주기적으로 허용된 시간 동안에만 도로를 이용할 수 있다는 의미이다. 신호를 없애고, Shared Space 개념을 적용함으로써 보행자와 자동차가 언제든지 자율적으로 도로를 이용하더라도 자동차의 속도와 운전습관만 잘 제어한다면, 심각한 안전상의 문제 없이 공존이 가능하다. 신호대기시간에 따른 지체나 혼잡이 줄어들어 교통 효율이 오히려 개선되는 긍정적인 효과를 기대할 수 있다. 횡단신호를 없애면서 신호등이나 버튼, 제어기 등 신호의 운영에 관련된 가로시설물들도 대폭 줄어들었다. 횡단보도 이외의 구간에서 무단횡단 방지를 위해 설치되어 있던 가드레일도 철거하였다.
- CZP가 고안해 낸 또 하나의 아이디어는 보도와 같은 높이로 조성된 조업용 주정차공간이다. 노상주정차를 위한 공간은 가로변의 점포들의 입장에서 필요한 물품들을 싣고 내리는 데 요긴하게 사용된다. 왕복 2차선 도로의 경우 노상 주정차가 교통흐름을 완전히 가로막지 못하도록, 주행 차선에서 벗어나 차를 세울 수 있는 돌출된 조업주차구획을 별도로 조성하는 방법이 널리 쓰인다. 그러나 보행자의 입장에서는 이렇게 차도에서 돌출된 노상주정차 공간 때문에 해당 지점에서 보도가 병목처럼 좁아지고, 보행량이 많을 경우 혼잡과 지체가 발생하게 된다. 이에 CZP는 조업주차공간을 차도가 아닌 보도와 같은 높이로 설치하고, 재질도 보도와 동일하게 적용하였다. 이로써 조업이 필요할 때를 제외하고 평소에는 보행공간을 넓게 활용할 수 있게 되었다. 울퉁불퉁하던 보-차 경계의 선형이 더 깔끔한 직선으로 정돈되고, 축소된 차도 폭으로 인해 통과 속도를 저감하는 효과가 나타나며, 해당 구간에서 비공식적인 횡단이 용이해지는 등의 부수적인 이점들도 거둘 수 있었다. 이러한 장치는 High Holborn과 Great Queen Street, 그리고 인근의 Goodge Street와 Bernard Street에 적용되었다.
- Long Acre가 Great Queen Street로 이어지는 교차로는 2개의 3지 교차로가 연접해 있어 비정형의 5지 교차로와 유사하게 사용되는, 복잡한 구간이다. 여기에는 차량이 통과하는 데 필요한 최소한의 선형만 남기고 나머지는 모두 보행자를 위한 공간으로 전환하여, 널찍한 광장을 확보할 수 있게 되었다.



Long Acre와 연결되는 Great Queen Street 시작점의 개선 전후 도면과 사진

출처: Clear Zone Partnership, Tim Long 제공

(3) Key Walking Routes and Legible London by TfL

- 런던시 교통당국이 추진하는 Key Walking Route 프로젝트의 특징은 개별가도가 아닌 연속적인 보행 경로를 통합적으로 개선한다는 것이다. 보행자의 입장에서 특정 목적지, 특정 구간의 연결에 주목함으로써, 더 많은 사람들이 보행을 선택하게 하는 직접적인 계기로 작용할 수 있는 요소들을 고려한다는 점도 중요한 차이이다.
- Covent Garden 일대가 Key Walking Route로 지정된 배경에도 잠재적인 보행경로에 대한 구상이 깔려있다. Covent Garden 지하철역은 인근의 관광명소와, 문화 및 상업시설을 이용하는 인구들이 밀집되는 매우 혼잡한 장소이다. 역사 자체가 매우 오래된 데다, 지하 플랫폼의 깊이가 매우 깊다. 4대의 승강기로 몰려드는 인파를 피하려면 무려 10층 높이에 해당하는 193개의 계단을 이용해야 한다. 양방향 보행자들의 흐름이 충돌하는 것을 막기 위해 들어가는 동선과 나오는 동선을 완전히 분리하여 사용하고 있으며, 한때 토요일 오후 시간대의 극심한 혼잡을 줄이기 위해 하차만 허용하고 승차는 할 수 없도록 부분적으로 이용을 제한하기도 했다.
- TfL은 이런 상황을 피할 수 있는 우회경로로서 주변 역들을 이용할 수 있다는 점에 주목하였다. 바로 전 역인 Leicester Square와 Covent Garden 지하철역 간의 거리는 지하철역들이 밀집한 런던 구도심에서도 가장 가까운 260m에 불과하다. 지하철로는 단 20초가 걸리는 거리이며, 보행 소요시간도 5분이 채 되지 않는다. 혼잡 시간대에는 다른 지하철역에서 내려서 걸어오는 게 훨씬 빠를 때도 있다. 하지만 조금만 걸어가면 만원 승강기에서 부대끼지 않고도 훨씬 한적하고 편안하게 지하철을 이용할 수 있다는 사실을 많은 사람들이 생각하지 못한다. 적절한 보행환경만 갖추어진다면, 출퇴근 시간마다 더 걷게 되는 몇 분이 바쁜 일상 생활에 건강과 활력을 불어넣는 즐거운 산책길이 될 수도 있다. 운동 삼아 재미 삼아 걷는 사람들에게는, Leicester Square보다 더 멀리 떨어져 있는 Holborn이나 Chancery Lane 지하철역도 좋은 대안이 될 수 있다.
- 이 경로를 따라 더 안전하고 쾌적하게 걸을 수 있는 보행공간을 확보하고, 교차로나 횡단지점에서 보행동선의 연결이 편리하게 이루어질 수 있도록 도로 선형이나 신호체계 등을 통합적으로 개선하였다. Smarter Street가 지향하는 것처럼 가로시설물 등을 통합, 정비하는 것도 중요한 일이었다. 또한 전체 경로를 여러 구간으로 나누어 보행자에게 적절한 정보를 제공할 수 있도록, 지도, 표지판 등 정보시설물의 체계를 종합적으로 개선하였다.
- 이는 Legible London이라는 이름으로 추진되는, 런던 전역의 정보체계 개선 정책이 초기에 적용된 시범사업 중의 하나이기도 하다. Legible London을 추진하게 된 배경으로는 런던올림픽을 앞두고, 도시 이미지와 방문객 편의를 증진하겠다는 시장의 전략적 목표가 크게 작용했다. 그 기본설계와 원형은 2007년에 Bond Street 지역에 처음으로 적용되었다. 19가지 유형의 노상 정보시설물과 버스, 지하철역에 거치된 지도를 하나의 체계와 표현방식으로 통합함으로써 걸어서 이동하는 사람들이 필요한

일련의 정보들을 인식하고 이해하는 데 일관성과 연속성을 느낄 수 있게 하였다. 색채와 재질, 서체와 범례를 통일하고, 지도가 배치되는 방향과 내용을 일치시키는 것은 물론, 주요한 랜드마크들을 입체적으로 표시하고 보행소요시간에 따른 접근반경이나 화장실처럼 보행자에게 유용한 정보를 표기하여 가독성과 활용도를 높였다. 지주형이나 패널형 시설의 각 부분을 모듈화 하여 관련 정보의 업데이트나 부분적인 교체가 용이하게 하였다. Boon Street 지역에서의 성공에 힘입어 South Bank and Bankside, Covent Garden 일대, Richmond and Twickenham의 3개소에 시범 적용되었으며, 이후 주요 관광지와 변화가를 중심으로 확장되고 있다.

+ 기타 협의사항

- AURI 기관소개 및 보행 관련 연구 진행사항과 기획 중인 사례집의 성격에 대해 간략히 설명
- 앞으로 진행될 사례조사에 대한 협조와 추가 자료 제공을 약속

+ 취득자료 목록

○ PDF Documents

- Clear Zones Partnership(2008), Clear Zones Great Queen Street: Public Consultation 자료.
- CTU(2007), Camden Town First: Streets, Spaces and Places, A Vision for Change.
- CTU(2008), Camden Hight Street North Proposals.
- Long, Tim(2011), "An Eye for Detail Make Shared Spaces Great Places for Everyone", Local Transport Today, no.582, p.16.
- Transport for London(2007), The Yellow Book: A Prototype Wayfinding System for London.
- Transport for London(2010), Developing a Legible London Scheme: How to Bring the System to Your Area.
- Transport for London(2012), Walking Good Practice.

○ Images

- Camden High Streets 사업 전후 사진 및 주요 성과지표(ppt)
- Covent Garden 일대 사업전후 사진(ppt)

5. Royal Borough of Kensington and Chelsea

- 일시: 7.11.(수) 오전 11:00
- 장소: Royal Borough of Kensington and Chelsea Town Hall 내 회의실
Hornton Street, London, W8 7NX
- 참석인원: 총 2인

AURI	남궁지희 연구원
RBKC	Mrs. Shirley Long, Special Projects Consultant

- 주요 자문내용
 - Kensington High Street와 Exhibition Road Project 사례조사에 대한 협조 및 자문

1) 기관 및 담당자 소개

- Royal Borough of Kensington and Chelsea(약어로 RBKC)는 왕립 자치구의 지위를 지닌 런던 중심 부의 자치구 중 하나로서, 영국에서 City of Westminster 다음으로 부유한 지역으로 꼽힌다. 면적은 약 12제곱킬로미터로 City of London을 제외한 나머지 런던 자치구 가운데 가장 작지만, 2001년 센서스를 기준으로 전체인구는 158,919명, 제곱킬로미터 당 거주인구가 13,244명으로, 영국 내에서 가장 거주밀도가 높은 지역 중 하나이기도 하다.
- RBKC의 행정을 담당하는 자치기관은 Kensington and Chelsea London Borough Council이다. Mrs. Shirley Long은 Royal Borough of Kensington and Chelsea의 Council에서 Special Projects Consultant로 일하고 있으며, Exhibition Road의 사업수행 기간 동안 지역 소식지의 정기적 발행을 비롯하여 관련 민원 및 대외협력 업무 전반을 담당하는 사업 관리 담당자로 참여하였고, Kensington High Street 프로젝트에도 일부 기간 동안 관여하였다.

2) Kensington High Street에 관하여

- Kensington High Street는 런던을 대표하는 상업가로 중 하나다. 가로변에 대규모 쇼핑시설과 주요 브랜드의 직영점들이 밀집해있다. 하지만 정돈되지 않은 가로경관과 협소한 보행공간, 불편한 보행환경은 지역의 활력과 발전을 가로막는 요인으로 작용하고 있었다.
- 2000년부터 2003년까지, RBKC의 Council이 지역 주민 및 이익단체들과 협력하여 추진한 가로환경 개선사업에는 총 460만 파운드가 소요되었고, 이 중 도로포장에만 90만 파운드가 들었다. 지역 상업 중심가로(High Streets)에 관행적으로 적용되어 오던 기존의 설계 원칙이나 기준들로부터 벗어나, 혁신적이면서도 품격 있는 새로운 가로디자인을 적용함으로써 도시를 대표하는 변화가로서 차별화되는 장소성과 경쟁력을 확보하고자 하였다.
- 사업 이전에 Kensington High Street는 여러 문제를 안고 있었다. 보도는 보행량에 비해 협소한 구간

이 많았고, 무단횡단을 방지하기 위해 육중한 가드레일로 가로막혀 있었다. 형태나 크기, 배치가 제각각인 가로시설물들이 보도 위 공간을 어지럽게 점유하고 있었다. 또한 보행자에게 인색한 신호체계와 복잡하게 설계된 굴절식 횡단보도 때문에 길을 건너기가 어렵고 불편했다.

- 더 기능적이면서도 매력적인 Kensington High Street를 위한, 새로운 가로설계를 관통하는 핵심 주제는 가로의 복잡한 공간이나 시설물, 사람들의 움직임과 활동을 최대한 단순화하는 것(Simplifying the Street)이었다.
- 그 첫 단계는 가로에서 불필요한 잡동사니들을 제거하는 것(de-cluttering)이었다. 700m 이상의 구간에서 보도 경계를 가로막던 가드레일을 걷어내고, 어지러운 안내표지판을 통폐합하여 효율적으로 재배치하였으며, 신호등과 안내표지판은 가로등에 부착하여 시설물 개수와 점유공간을 최소화하였다. 가로등은 이 외에도 화분이나 현수막, 축제용 조명등이나 휴지통 등도 걸 수 있도록 디자인되었다.
- 각종 시설물의 수량 뿐 아니라, 재질과 형태도 최소화하였다. 자전거거치대와 휴지통, 벤치, 가로등과 버스정류장 등 거리에 남겨진 필요 최소한의 시설물들은 동일한 무광 스테인레스 스틸을 사용하여 일관성 있게 디자인되었다. 구간별로 달랐던 보도 포장 재질을 요크스톤(York Stone)이라는 판석과 화강암 경계석의 두 가지 재질로 통일하였고, 횡단보도와 도로 중앙의 교통섬에도 동일한 재질을 적용하였다. 개선효과가 오래 지속되고 수명 및 유지보수비용을 절감할 수 있도록 견고하고 내구성이 좋은 재질을 적용하고, 제작 및 시공의 질을 중시하였다. 차도 표면도 재정비하였다. 자동차보다 평탄성에 민감한 자전거 이용자들의 편익을 고려한 것이었다. 노면표시도 얇고 간결하게, 최소한의 정보만 남기고 많은 정보들을 생략 또는 간소화하였다.
- 가로 공간은 보행공간을 확보, 개선하는 방향으로 재구획되었다. 보행량이 많은 지점에 보도를 확충하고, 횡단보도는 직선화하여 횡단경로를 단축하고, 일부 지점에는 없던 횡단보도를 신설하였다. 횡단보도 선형변화에 따른 교통영향을 줄이기 위해 해당 도로의 교통량과 구간 통과속도를 고려하여 신호주기와 체계를 공학적으로 최적화하였다. 양쪽 차도 폭을 줄이는 대신 도로의 중앙섬을 확폭하여, 자전거 주차공간과 식재, 각종 시설물의 설치공간으로 활용하였다.
- 가드레일의 철거와 차도 폭 감소, 중앙섬의 확폭은 보행자들의 비공식적인 횡단(informal crossing)을 가능하게 하고, 나아가 직간접적으로 부추기는 효과를 낳는다. 이 부분에서 안전성에 대한 논란이 제기될 수 있다. 관점에 따라 비공식적 횡단은 위험천만한 불법 행위로 간주될 수도 있으나, 통과교통보다 보행자의 권리를 더 우선시 한다면, 단절된 도로 양쪽 지역을 연결하는 자유로운 흐름이 활성화 되었다는 점에서, 긍정적인 효과로 인식할 수도 있다.
- 사업 이후의 많은 지표들이 사업의 성공을 입증해준다. 가로의 매력과 조명, 위생상태에 대한 만족도가 증가하였다. 안전에 대한 인식은 사업 전에도 긍정적이었기 때문에 큰 차이는 없지만, 65세 이상의 노인 인구에서는 유효한 차이가 나타났다. 길을 건너기 편해졌다는 응답이 확실히 많았고, 새로 설치된 횡단보도의 이용도 활발했다. 교통량과 주차는 감소한 반면, 교통 흐름과 통과속도는 개선되었고 보행자와 자전거 이용자가 크게 늘어났다.
- Kensington High Street에서 나타난 긍정적인 변화는 이후 비슷한 내용과 형식의 가로환경개선사업들이 런던 전역으로 확산되었다. Exhibition Road와 같이 한층 더 대담한 계획안을 실행에 옮길 수 있는 계기로 작용했다.

3) Exhibition Road Project에 관하여¹⁰⁾

- Exhibition Road는 South Kensington 지구의 중심가로로서, 1851년 만국박람회 개최 이후 매년 천백만에 가까운 방문객을 끌어들이는, 런던을 대표하는 문화적 중심지이다. 그러나 이러한 장소적 위상에 맞지 않는 어수선하고 혼란스러운 가로경관과 수많은 자동차에 점령당한, 보행자에게 불친절한 도로환경은 많은 위험과 불편을 초래하고 있었다. 따라서 Exhibition Road의 보행환경과 경관을 개선하는 일은, 단지 도로 하나의 문제가 아니라 Kensington 지역과 런던시 전체에서 매우 중요한 시책으로 인식되었다.
- 초창기부터 사업 추진을 주도한 것은 RBKC였지만, 하이드파크의 남단에서 South Kensington 지하철역을 연결하는 전체 대상지 중 일부는 인접한 City of Westminster에 속해있었기 때문에, 그쪽의 협조가 꼭 필요했다. 또한 런던시장(the Mayor of London)과 런던시교통부(Transport for London)의 적극적인 후원도 사업의 성공에 중요한 역할을 했다. TfL의 기여도는 실제 예산 부담에서도 드러난다. RBKC의 1,460만 파운드에 버금가는, 1,340만 파운드를 투입하였다.(City of Westminster는) 이는 런던시장의 올림픽을 앞두고 역점을 두어 추진하던 '100 spaces for London' 가운데 가장 큰 규모의 투자였다.
- 가로변에 입지한 시설들도 설득의 대상이자 협력자로서 중요한 역할을 했다. 2006년에 Exhibition Road Cultural Group을 조직하여, 공동으로 지역의 축제와 문화적 행사들을 주최하고 있는데, 이 단체가 사업을 적극 지지하고, 실행과정에서 많은 도움을 주었다.
- 사업 완료 이후, 새로운 Exhibition Road에는 2년에 한번씩 공공예술의 최신 경향을 담은 전시행사가 개최될 예정이다. 이밖에 연간 행사 일정은 ERCG와의 협의를 통해 결정한다. 연간 6회를 넘지 않으며, 모든 행사는 박물관 등 가로변에 입지한 시설들과 문화적, 학술적으로 연관성이 있어야 한다. 정규 행사 이외에는, 런던 전역이나 전국적, 세계적인 중요도를 가지는 행사에 한하여 도로 사용을 허락할 수 있다. 가로변에서 음식이나 물건을 파는 행위는 금지되며, 공식적인 행사 관계자 이외에는 거리공연 또한 제한된다. 이는 Exhibition Road의 미래라는 주제로, 다양한 관련자들의 의견을 두루 수렴하여 내린 결정이다.
- 가로는 이동을 위한 공간이지만 사람들의 생활공간이자 문화공간이기도 하고, 연결한 공간과 시설, 사람들의 삶에 많은 영향을 미친다. 따라서 이런 종류의 사업에서는 처음부터 끝까지, 지역의 거주자와 이해관계자들과 긴밀하게 협력하는 것이 사업의 성패를 가르는 중요한 일이다. 계획안에 실 사용자들의 수요와 기대를 적극 반영하고, 상충하는 이해관계를 조율해낼 수 있어야 한다.
- 이러한 소통의 가장 기본적인 전제는, 사업에 관한 중요한 정보나 사건들을, 누구나 알 수 있도록 투명하게 공개하고 효과적으로 전달하는 것이다. Exhibition Road에서는 사업이 본격적으로 시작된 2010년 3월부터 2011년 12월까지 22개월간, 매달 소식지를 정기적으로 발행하였다. 이 소식지는 관련자들의 집집마다 배송되며 이메일이나 웹사이트를 통해서도 볼 수 있다. 2~4p.의 적은 분량에, 지금까지의 추진 경과를 보고하고, 현재 진행 중인 작업과 앞으로 진행될 작업의 내용을 설명하는 것이 주된 내용이지만, 사업에 참여하는 다양한 사람들의 얼굴과 육성을 소개하는 작은 코너도 마련하여 참여자들에게 자부심을 심어주는 한편, 독자들에게 친근감과 현장감을 전달하고자 하였다.
- 또다른 중요한 참여자는 시각장애인 단체인 Guide Dogs for the Blind Association이었다. Shared

10) 설계기법에 대해서는 이미 Dixon Jones측으로부터 자세한 설명을 들었기 때문에 생략하고 추진 과정과 협력체계에 대한 내용을 주로 질문하였음

Space의 안전성에 대한 논란 중에서 가장 치명적인 것이, 자동차와 같은 공간에 무방비 상태로 노출 되는 시각장애인들의 안전 문제이다. 보-차도의 경계와 단차를 없앴으로써 휠체어나 유모차를 이용하는 교통약자의 접근성은 개선되지만, 시각장애인들은 안전하게 걸을 수 있는 공간과 차가 다니는 공간을 구분하기가 더욱 어려워지게 된다. 많은 시각장애인들은 shared space를 모호하고 곤혹스러운 공간으로 인식하며, 보-차도 경계를 없애는 계획에 대해 부정적인 입장을 가지고 있었다.

- Exhibition Road에는 배수경계선을 따라 코듀로이 질감을 가지는 경계석을 도입하였다. 그러나 이것이 실제로 시각장애인에게 도움이 되는지에 대해서는 철저한 검증이 필요했다. Guide Dogs와 RBKC는 2010년 6월 공동협약을 맺고, 경계석이 시각장애인의 공간인지에 미치는 효과를 현장 검증하는데 동의했다. 여기에는 Access Group이라는 장애인 접근성을 옹호하는 시민단체도 함께 참여하였다. RBKC는 검증 결과 경계석 표시가 시각장애인들에게 확실하게 인지되는데 충분치 못하거나, 또는 휠체어를 이용하는 사람들이 경계선 위를 오가는데(특히 사선으로 진입할 경우에) 불편을 줄 경우, 원래의 설계안을 철회하고 모든 도로 이용자에게 안전한 다른 대안을 모색하겠다고 약속했다. 이러한 과정을 거쳤기에, 새로운 모습의 Exhibition Road가 다양한 사회 구성원들의 신뢰와 지지를 얻을 수 있었다고 생각한다.

+ 기타 협의사항

- AURI 기관소개 및 보행 관련 연구 진행사항과 기획 중인 사례집의 성격에 대해 간략히 설명
- 앞으로 진행될 사례조사에 대한 협조와 세부 질의에 대한 회신, 추가 자료 제공을 약속

+ 취득자료 목록

○ PDF Documents

- Royal Borough of Kensington and Chelsea, Exhibition Road Newsletters, Issue 1-22, from Mar 2010 to Dec 2011.
- MVA Consultancy(2011), Passionate about Research: Exhibition Road Corduroy Delineator Testing, Report for Royal Borough of Kensington and Chelsea.

○ Images

- 사업 이전의 사진자료 및 전 구간의 교통흐름과 시설물 설치계획을 나타낸 상세도면

6. Sustrans

- 일시: 7.11.(수) 오후 02:00
- 장소: Sustrans London Branch 내 회의실
70 Cowcross Street, London, EC1M 6EJ
- 참석인원: 총 2인

AURI	남궁지희 연구원
Sustrans	Mr. Ben Addy, DIY Streets Project Officer, Liveable Neighbourhoods in London Branch

- 주요 자문내용
 - Sustrans의 주요 활동과 역할
 - DIY Street 사업 추진 현황
 - Turnpike Lane in Haringey Project에 관한 구체적인 설명

1) SUSTRANS 소개

- Sustrans는 지속가능한(Sustainable) 교통(Transport)의 합성어로, 사람들의 일상적인 이동에서 보행과 자전거, 대중교통과 같은 친환경적 교통수단을 더 많이 이용할 수 있도록 지원하는 자선단체이다. 본 거지는 영국 남서부의 Bristol에 있으며, 잉글랜드(런던)과 웨일즈, 스코틀랜드, 북아일랜드에 각각 국가별 대표사무실을 가지고 있고, 지역별로 8개의 지부를 가지고 있다.
- 1977년 당시 전세계적인 에너지위기를 배경으로 결성되었다. 처음에는 Cyclebag이라는 이름으로, 자전거를 단거리 이동에서 자동차를 대체할 효과적인 수단으로 보고 인식과 행동의 변화를 촉구하였다. 그러나 곧 지속가능한 교통이 자전거만의 문제가 아니라 보행, 대중교통을 포함하는 종합적인 접근이 중요하다는 인식 하에 단체 이름을 바꾸고 활동의 폭을 넓히게 되었다.
- 지역사회 주민, 정부 및 공공기관, 전문가들과의 협력을 통해 사람들에게 더욱 건강하고, 깨끗하며, 저렴한 이동수단을 제공하고, 나아가 우리가 이동하고 생활하는 공간을 더 나은 장소로 만들기 위해 다양한 활동을 펼쳐왔다.
- SUSTRANS의 활동은 자선신탁기금이나 복권기금, 중앙 및 지방정부의 지원과 40,000여 명에 이르는 개인 및 지역 회원의 기부로 뒷받침된다. 독자적으로 새로운 사업 모델을 개척하기도 하지만, 유사 단체들과 공동 또는 연합을 통해 파급력을 증진하는 방안을 모색하기도 한다.
- 현재 Living Streets 등 다른 시민단체들과 함께 Travel Actively라는 컨소시엄을 이끌고 있으며, 지속 가능 교통이라는 주제로 유럽연합이나 전 지구적인 범위의 국제적 교류 협력에 적극 참여하고 있다.
- 이밖에 추진 중인 활동으로는 전국의 자전거도로 인프라를 연결하는 National Cycle Network, 녹지를 연결하거나 통과하는 보행/자전거 경로의 네트워크를 만드는 London Greenways, 보행로나 자전거도로의 단절된 구간을 연결하는 Connect 2, 통학로의 연결성을 개선하는 Links to Schools, 보행/

자전거의 안전 증진과 함께 전반적인 생활환경의 질을 개선하는 Liveable Neighbourhoods 사업, 어린이 통학문제를 교육환경 및 생활습관의 문제와 종합적으로 연계하여 다루는 캠페인 Free Range Kids, 전문가의 교육을 통해 안전한 자전거 통학을 장려하는 Bike It 프로그램, 예술가와 학교, 지역 사회가 함께 지역의 랜드마크를 만드는 Art & the Travelling Landscape, 자동차 이용을 줄이고 더 지속가능한 이동수단의 이용을 늘리기 위해 각 개인과 가정의 생활패턴과 수요에 맞는 맞춤형 정보와 자문을 제공하는 Travel Smart 사업, 저탄소 교통 정책의 입안을 촉구하는 Low Carbon Travel 등이 있다.

2) DIY Streets Projects 개요 및 추진현황

- DIY Streets는 Sustrans의 '살기 좋은 동네(Liveable Neighbourhoods)'부문을 대표하는 프로젝트이다. 2007년부터 2010년까지 영국과 웨일즈 전역에 걸쳐 11개의 가도가 1차 시범사업 대상지로 선정되었다. 활동적인 교통을 장려하는 수단으로서, 장소의 질과 공동체, 도시설계와 주민참여의 중요성을 강조하는 것이 특징이다. 더 많은 사람들이 자발적으로 지속가능한 교통을 선택할 수 있으려면, 누구나 더 즐겁고 안전하게 걷거나 자전거를 탈 수 있는 질 좋은 공공영역이 갖추어져야 한다.
- Sustrans는 지역의 주민 및 협력자들과 함께 더 안전하고 즐겁게 살 수 있는 도시 및 주거환경을 만들고, 이를 통해 지속가능한 교통을 실천하고자 한다. 사업명에서 알 수 있듯이 특히나 강조되는 것은 자기 주변의 생활환경을 주민들이 스스로 개선할 수 있도록 돕는 것이다. DIY Streets Project에서는 현황 진단에서 설계안을 발전시켜나가는 디자인워크숍, 실제 시설물의 시공과 유지관리에 이르기까지 사업의 전 과정이 주민들의 참여를 바탕으로 이루어진다.
- DIY Streets는 Home Zone과 개념 및 기본 원리는 유사하지만 훨씬 저렴하게 적용할 수 있는 기법과 요소들을 활용함으로써, 투입 예산 대비 거둘 수 있는 효과를 극대화하고 더 많은 지역에서 시도될 수 있도록 부담을 낮추었다는 점이 특징이다. 실제로 평균 소요비용을 비교한 결과, Home Zone은 단위제곱미터 당 1000GBP가 투입된 반면 DIY Streets에서 같은 면적에 투입된 예산은 77GBP에 불과했지만, 사업 전후 주민들이 체감하는 변화나 만족도는 비슷한 수준으로 나타났다.

3) Turnpike Lane in Haringey Project 개요 및 추진과정

- Haringey 지역에서 프로젝트를 시작하게 된 계기는 다른 지역과 조금 달랐다. 지역 의회(Haringey Council)에서 런던 지역에서 했던 다른 프로젝트를 보고 직접 Sustrans에 연락해왔다. Turnpike Lane 역 주변에서는 과도한 통과교통과 속도의 문제 때문에 보행자 교통사고가 빈발하게 일어나고 있었고, 학교 가는 길목에 위치한 건널목에는 횡단신호를 위해 몇 분을 기다려야 했다. 지역 차원에서 조직적인 움직임은 없었지만 주민들의 개별적인 민원이 끊이지 않았다. 주거지 도로를 지름길로 사용하는 통과교통과, 특히 대형 화물차량의 진입을 억제하고, 지구 내 주행 차량의 속도를 줄이는 것이 관건이었다.
- 전체 사업에는 2년이 소요되었다. 그 중 첫해는 오로지 지역 공동체와의 유대감을 형성(building sense of community)하는 데 사용하였다. 주민들이 외부에서 들어온 활동가들을 경계할 수 있기 때문에, 조심스럽게 신뢰를 쌓아나갈 필요가 있었다. 우리가 이 지역을 위해 무엇을 개선하려고 하며, 무엇을 할 수 있는지, 그리고 누구보다도 진지한 자세로 임하고 있다는 것을 보여주는 것이 중요하다.
- 2010년 7월 10일 첫 설명회를 실시한 이후로 2011년 11월까지, 지역 소식지와 안내장을 집집마다

발송하고, 200장의 포스터를 제시하였으며, 14회의 디자인 회의를 포함하여 총 19번의 모임을 가졌다. 10일간의 가정방문과 50건의 이메일, 커뮤니티 블로그 웹사이트 등 온-오프라인에서 다양한 방법을 통해 소통을 시도하였다. 2010년 9월에는 도로의 자동차출입을 막고 거리축제를 개최하고, 10월에는 지역 어린이들과 함께 인근 THFC Stadium으로 자전거답사(Bike Ride)를 가기도 했다.

- 2년차에는 여러 아이디어를 실현에 옮겨나갔다. 7월 초 최종설계안에 대해 교차로에서 돌출부의 크기나 위치가 적당한지 알아보기 위해 짚단을 이용한 모의실험을 실시하였고, 이날 행사는 어린이들과 지역주민들이 참여하여 함께 즐기고 직접 가져온 음식과 의견을 나누었다. 이후 공터 청소나 가로변의 식재와 조경, 거리미술 작업 등에도 지역 주민들의 손길이 미쳤다.
- 2012년 7월 현재 공식적으로는 사업이 완료되었지만, 앞으로 식재나 조경, 노면표시/안내판이나 가로시설물 정비 등 마무리해야 할 자잘한 부분들이 남아있다. 무엇보다 사업을 통해 공유한 인식과 경험을 앞으로 지역 발전을 위한 다른 활동들로 계속할 수 있도록, 주민단체를 만들고 관리자 역할을 넘기는 일이 중요한 과제이다.
- 사업 효과를 확인하기 위해 사업 실시 전후 통과차량의 속도와 교통량 변화에 대한 모니터링을 실시하고 있다. 대상지 내 곳곳에 측정을 위한 장비들을 설치하였다. 또한 대상지 내 주요 거점에서 사람들의 행태를 관찰, 분석하기 위해 폐쇄회로 영상을 수집하고 있다. 건널목에서의 안전과 함께, 단순 통과 이외의 활동, 즉 사람들이 멈춰 서서 이야기를 나누거나 서로 어울리고, 한 장소에 머물면서 즐기는 활동들이 사업 전에 비해 얼마나 늘어났는지에 주목하고자 한다.
- 사업에 함께 참여했던 활동가들이 직접 설문을 진행할 경우 아쉬움이나 불만이 있더라도 솔직하게 답변하기 어렵다. 따라서 주민 만족도에 관한 설문은 객관적인 제3자에게 위탁하여 주민들이 체감하는 사업효과를 최대한 정확하고 공정하게 평가한다. 특히 학부모들을 중심으로, 긍정적인 변화를 느끼고 있다는 답변이 많이 나오고 있다고 한다.

4) 사업 추진 과정의 유의점

- 어느 지역에서든, 가장 어려운 부분은 주민들에게 처음 다가가는 것이다. 현대 도시에서 거주자들의 공동체 의식 자체가 워낙 파편화되어 있었기 때문에, 무언가를 함께 해보자는 시도 자체가 냉소적인 반응에 부딪히기 쉽다. 이러한 태도를 극복하고 관계를 맺는 것이 첫 번째 과제이다.
- Turnpike Lane의 경우 사업 이전에 신규 도입된 주차요금제도로 인해 주민들이 지역 행정에 가지는 반발과 불신이 있었다. 다행히 우리는 외부에서 온 시민단체로서 중립성을 가지고 있었기 때문에, 구의회가 직접 나서는 것에 비해 표면적인 마찰은 적었다.
- Haringey Council의 경우 중견 도시디자이너와 교통공학자, 교통부서 직원들 등 담당자들이 운 좋게도 모두 괜찮은 사람들이었기 때문에, 처음부터 지금까지 원만한 관계를 유지할 수 있었다. 하지만 많은 경우, 지역의 시/구 행정당국과 함께 일하는 것은 또 하나의 도전이다. 행정기관 외에도 상점과 학교, 경찰, 지역관리업체 등 지역사회의 다양한 주체들과도 끝없이 협력해야 한다.
- 마지막으로 사람들의 열정(enthousiasm)을 유지하면서도, 과도한 기대를 적절히 제어(managing expectation)할 수 있어야 한다. 바라는 모든 것이 다 이루어질 것처럼 환상을 심어준다면, 기대가 커지는 만큼 실제 결과에 실망하기 쉽다. 시간, 예산, 인력의 부족이나 이해관계의 상충 등 현실적인 한계들을 충분히 이해시키되, 새로운 시도와 혁신을 위한 노력을 그치지 않도록 사람들에게 지속적으로 동기를 부여할 수 있어야 한다.

5) Penn Street, Manchester 등 다른 대상지와의 차이점

- 이전의 시범가로들이 단일 가로를 대상으로 이루어졌다면, Haringey 지역의 사례는 지구 단위(neighbourhood scale)의 개선을 시도한 첫 번째 사례로서 또 다른 의미가 있다. 또한 처음에 설정했던 대상지 경계에서, 협의 과정에서 주민들의 요청에 의해 Mannoek Road를 포함하도록 범위가 확장되었다. 이로서 더욱 완결성 있는(more completed) 사업이 될 수 있었다고 생각한다.
- 사업 예산 또한 다른 대상지에서는 Sustrans가 DIY Streets의 사업계획으로 Esmee Fairbairn Foundations으로부터 지원받은 50%에, 지역 의회 등에서 나머지 50%를 매칭펀드 형식으로 조달하는 것이 일반적이지만, 이번 경우에는 Haringey Council이 런던 시에서 받은 예산으로 전액 부담하였다.
- Penn Street는 대상지 규모가 작을 뿐 아니라 가용 예산도 훨씬 적었기 때문에, 전반적으로 더 작고 손맛이 느껴지는(hand-made) 요소들이 많이 활용되었다. 입구의 조형물이나 화단들도 주민들이 직접 만든 것이다보니, 깔끔함이나 도로공학적인 정확성보다는 투박하고 정겨운 느낌이 강했다. 이에 비해 Haringey 사례에서는 전문가적인 접근이 더 두드러지는 경향이 있다. 통과교통의 문제가 워낙 심각했기 때문에, 근본적인 대안을 위해 도로공학적인 기술이 뒷받침되어야 할 필요가 더 컸던 것이다.

6) 향후 전망

- 예산 지원을 받아 진행했던 DIY Streets 시범사업은 2010년에 사실상 마무리되었다. 앞으로 이렇게 다듬어진 사업 모형을 다른 지역에 확장, 적용하는 단계에서는 Haringey의 경우에서처럼 개별 지역 의회가 주도적인 역할을 할 것으로 생각된다.
- Sustrans의 활동은 보행/자전거의 안전이나 지속가능 교통수단의 선택 등 교통 분야의 쟁점에서 출발했지만, 녹지, 주거환경과 공동체, 사회적 안전이나 범죄 등 도시계획분야의 다른 주제들과도 밀접하게 연결되어 있으므로, 앞으로 그 중요성이 더욱 커질 것이며, 서로 협력을 통해 확장될 여지가 많다고 본다.

+ 기타 협의 사항

- 앞으로 진행될 사례조사에 대한 협조와 추가 자료 제공을 약속
- 향후 정책적 협력이나 비교연구를 위한 협력 가능성을 논의

+ 취득 자료 목록

○ Brochures/Leaflets

Sustrans(2008), Brilliant Bike It: An Introduction for Parents and Teachers.

Sustrans(2010), Local Travel Map: Haringey.

Sustrans(2010), London Greenways Monitoring Report 2010.

Sustrans(2012), Sustrans in 2012, Posters with National Cycle Network Map.

Sustrans(2012), Transforming Young People's Travel: Smarter Choices for Everyday Journeys

IV. 출장성과 요약

1. ‘보행자를 위한 도시설계’ 사례 연구 관련

- 보행환경 조성과 관련한 우수 사례 지역을 대상으로, 현장답사와 관계자 면담을 병행하여 장소적 맥락과 설계기법에 대한 심층적이고 종합적인 이해를 도모하였음
- 특히 최근 국내에서도 도입이 검토되고 있는 보행자우선도로와 관련하여, Shared Space 개념이 적용된 다양한 장소들을 직접 체험하고 그 효과와 한계, 쟁점에 대해 비판적, 실증적으로 분석함으로써, 국내 적용 가능성과 실무적 시사점, 유의사항을 도출할 수 있었음
- 방문한 대상지 중 ‘보행자를 위한 도시설계’ 사례연구의 대상이 되는 특정 사례에 대하여 향후 추가 질의 및 자료 제공에 대해 협의하였으며, 주요 방문 지역 및 기관별로 현재 진행 중인 최신 사례들과 중장기 전망 및 계획에 대한 추가 정보를 수집하여, 사례 연구의 지평을 확장하고 영향력 있는 신규 사례를 발굴하였음

2. 주거지 보행환경 개선 관련

- 통과교통과 속도, 주차문제 등 영국 주거지의 보행환경이 안고 있는 대표적인 문제점들에 대하여, 사업 추진 주체와 접근방식, 내용이 상이한 여러 대응전략들을 입체적으로 비교하였음
- DIY Street는 Home Zone에 비해 저렴한 비용과 간편한 보급성, 더 적극적인 주민 참여를 강조하였으며, Fitter for Walking은 물리적으로 정형화된 속도저감 기법보다는 보행자의 경험과 관점에서 보행의 연속성과 질을 증진하고 실질적인 보행동기를 부여하는 데에 주목하였음. 이들을 통해 기존 접근방식이 가지고 있는 한계를 점진적으로 보완해나가려는 일련의 흐름을 읽을 수 있었음
- 교통정온화나 보차공존에 기반한 개별 설계기법과 요소들이 각 대상지의 장소적인 맥락과 어떻게 연계되어 작용하고 있는지를 살펴봄으로써, 국내 주거지 보행환경 및 사회-정책적 제반 여건의 차이를 바탕으로 벤치마킹의 가능성과 범위를 비판적으로 검토하였음
- 계획 및 조성 이후 유지관리의 단계에서 나타나는 다양한 문제점들과 그 대응 방안 에 주목하여 개선효과와 지속성을 극대화하는 방안을 모색하고자 하였음

3. 보행환경과 정책 연구 관련

- 보행환경 개선 및 보행활성화와 관련하여 영국 정부, 지자체 및 민간 차원에서 최근 새롭게 시행되고 있는 주요 시책의 추진 현황과 사업 유형, 지원체계 등을 살펴봄으로써, 국내 보행환경 정책의 성과 및 효율 증진에 기여할 수 있는 시사점을 모색하였음
- 특히 런던시 교통국의 Key Walking Routes, Legible London 등의 시책에서는 개별가로 단위의 개선을 넘어 보행경로에 따른 연결성과 가독성, 보행 동기와 경험에 이르기까지 보행자의 입장에서 종합적으로 고려해야 한다는 전제가 깔려있으며, 이는 국내 보행 관련 정책에도 시사하는 바가 큼
- Shared Streets 이외에도 Naked Street, De-cluttered Street, Smarter Street 등 서로 비슷하지만 각기 다른 맥락으로 사용되는 용어들에 대한 심층조사 및 비교분석을 통해 정확한 개념과 차이점을 구체적으로 밝히고, 이들 각 용어가 가지는 정책적인 잠재력과 파급효과, 그리고 국내에서 이루어지고 있는 다른 시도들과 가지는 관련성 및 연계가능성을 비판적으로 검토하였음