

런던, 크라우드펀딩 프로그램을 통한 시민 주도형 도시재생 사업 추진

김건
웨스트민스터대학교 도시재생
박사과정

런던 시의 크라우드펀딩 도시재생정책

2016년 두바이에서 열린 세계정부 정상회담(World Government Summit)에서는 런던 시의 크라우드펀딩 프로그램(Mayor's Civic Crowdfunding Program: MCCP)을 올해의 가장 혁신적인 도시정책 중 하나로 공식 선정하였다.

2014년 런던에서 시행된 이 도시재생 프로그램은 유럽에서는 최초로 시정부의 정책에 크라우드펀딩 요소를 공식적으로 적용한 사례로 기록되면서, 런던 시에서는 매년 그 사업의 범위를 확대해 나가고 있다.

기존 공공기관의 사업에서는 짧은 시간에 큰 효과를 얻기 위해 지역의 특성과는 상관없이 개발의 우선순위가 정해지면서 개발이익이 지역민들에게 환원되지 못한 도시재생 사례들이 많았다. 이러한 정책적 맹점을 보완하기 위해 런던 시는 온라인 플랫폼을 통해 지역개발 과정에 지역민들이 직접 참여하여 생각을 자유롭게 제안하고 사업이 투명하게 실행될 수 있는 시스템을 도입하였다. 그 결과 그동안 지자체 관심의 사각지대에 놓여 있던 런던 시의 많은 유휴공간들이 커뮤니티 공원, 야외 시장, 영화관 등 공공공간으로 탈바꿈하면서 시민들이 사랑하는 공간으로 재탄생하였다.

크라우드펀딩을 통해 변화하는 런던의 유휴공간

2016년 기준으로 MCCP를 통해 200만 파운드(약 29억 원) 이상의 기금이 조성되었고, 이를 바탕으로 런던 시내의 유휴공간에서 총 57개의 시민 주도형 재생사업이 실제로 추진되어 완료되었다. 그리고 런던 시는 올해 사업을 더욱 확장해 나간다는 방침을 세우고 현재 온라인 플랫폼에서 2017년 사업 공모를 하고 있다.

런던 시의 MCCP 운영방식을 간단히 살펴보면 우선 런던 시의 도시재생과(Regeneration Unit)와 크라우드펀드로 지역 개발 경험이 있는 스페이스 하이버(Spacehive)가 함께 런던 시 도시재생 전용 온라인 플랫폼을 개발하고, 시민들은 주변 유휴공간의 개선방안에 대한 아이디어를 직접 온라인 플랫폼에 제안하게 된다. 그리고 시민들이 선정한 아이디어에 대해서는 총 예산의 75% 이하 기준으로 런던 시가 후원하고 나머지 금액은 해당 아이디어를 응원하는 시민들의 온라인 모금을 통해 충당되는데, 모금액 총액이 예상 소요 금액을 넘어서게 되면 아이디어를 제안한 시민들이 실제로 실행하는 방식으로 구성되어 있다.

이러한 매칭 펀드 방식으로 조성된 기금은 2016년 기준으로 총 200만 파운드 정도이다. 이를 구체적으로 살펴보면 런던 시의 후원금(80만 파운드)보다 시민들의 온라인 모금액(120만 파운드)이 예상금액을 초과 달성하면서 시민들이 온라인 플랫폼에 제안한 아이디어들이 실제로 실행되는 데 중요한 역할을 하였다. 이렇게 온라인 모금을 통해 시민들의 아이디어가

런던 크라우드펀딩 도시재생 프로그램 모델의 구조도



프로젝트화되기 시작하면서, 런던 시의 도시재생과에서는 ‘Future Cities Catapult’와 같은 산학연계 도시연구기관과 함께 이 사업들이 지역에 미치는 파급효과를 자체적으로 분석하고 이 내용들을 공유하는 워크숍이나 세미나를 일반 시민들을 대상으로 정기적으로 마련함으로써 ‘오프라인 플랫폼’ 또한 함께 구축해 나가고 있다.

이 오프라인 플랫폼을 통해 현재까지 진행된 사업에 대해 지역의 전문가들뿐만 아니라 지역상인·주부·학생 등의 의견을 폭넓게 청취하고, 이를 다음 사업에 반영하여 선순환의 유희공간 개선모델을 만들어 가고자 하는 것이 MCCP가 최종적으로 지향하는 바다.

실제로 Peckham Coal Line 프로젝트의 경우 런던 시내에 버려진 철도 부지를 커뮤니티 공원으로 개선해 보자는 아이디어에서 출발하였다. 이를 통해 궁극적으로는 철길에 의해 물리적으로 단절된 지역성을 회복해 보고자 몇몇 주민들이 2015년 MCCP에 응모하여 사업으로 선정되었고, 현재도 사업이 진행 중이다. Peckham Coal Line의 경우 온라인의 플랫폼에서 시작된 사업을 진행하면서 오프라인 플랫폼을 통해 사업의 내용이 공유되고 확산되었다.

그리고 이러한 오프라인 플랫폼을 해당 지자체(Southwark Council)뿐만 아니라 외부 기업(Arup)의 공감을 이끌어 내는 데 성공하여 기존에 계획한 커뮤니티 공원의 환경과 시설들이 좀 더 많은 주민들과 공유될 수 있도록 사업의 범위가 넓어지는 계기를 가져다주었다. 이렇게 2014년부터 지속적으로 구축해 온 MCCP의 온·오프라인 플랫폼은 시민들이 주변 유희공간에 대한 개선 아이디어를 제안하고 이를 실제 실행할 수 있는 안정된 시스템을 제공해 주었다.

런던 시는 이러한 크라우드펀딩을 단순히 일회성 계획을 제안하는 단편적인 수단을 넘어 런던 시의 공식적 도시개발계획(London Plan) 안에서도 함께 맞물려 작동하는 전략으로 향후 발전시킨다는 계획이다. 이를 통해 런던 시의 역할도 과거에 도시개발을 주도하는 결재자 또는 승인자 역할에서 시민 주도의 도시재생사업을 지원하는 조력자, 진행자의 역할로 점차 변화해 가고 있다.

미국 교통부, '사람 중심'으로 교통혼잡 측정 기준 개선

<http://t4america.org/2017/01/12/usdot-rewrites-congestion-rule-in-response-to-overwhelming-criticism/>

<http://t4america.org/2016/04/12/will-pending-federal-transportation-rule-double-down-on-outdated-view-of-congestion/>

<http://usa.streetsblog.org/2017/01/12/transportation-agencies-will-finally-measure-movement-of-people-not-just-cars/>

미국 교통부(Department of Transportation: DOT)가 시 교통국이 활용 할 새로운 교통혼잡 측정 기준을 마련하였다. 이번 기준 개선을 적극적으로 이끈 'Transportation for America' *는 "교통혼잡을 측정하는 합리적인 시스템은 이를 방지하기 위한 전략을 세우는 기반이 된다"고 강조해 왔다. 정확한 측정을 통해 문제를 파악하고, 교통 지연을 줄이기 위한 새로운 접근 방법 과 해결책을 찾을 수 있다는 것이다.

기존 측정 기준에서 가장 문제로 지적되어 온 것은 자동차와 운전자에 게만 초점이 맞춰져 있다는 점이었다. 이전 기준에서 볼 때 가장 많은 차가 이동할 수 있는 도로가 가장 성공적으로 조성된 도로라고 평가하였다. 자동차 대수를 고려하기 때문에 40인승 버스와 운전자 한 명이 타고 있는 SUV 차량을 동일하게 1대로 계산하게 된다.

개선된 기준에서는 차량의 이동 지체시간이 아닌 사람의 이동 지체시간을 측정하도록 하였다. 이에 따라 버스전용차로 같은 대중교통 전용 도로가 교통체증을 유발하는 요소가 아니라 교통혼잡 해결을 위한 효율적 수단으로 재평가받을 수 있을 것으로 보인다.

또한 일반 자동차 외에 다양한 이동수단에 대한 성과 측정 기준을 마련하였다. 앞으로 주 교통청은 대중교통과 자전거 이용, 보행 편의를 높이거나 증가시키기 위한 목표도 세워야 한다. 더불어 DOT는 주 교통청이 보행량과 자전거 이용량을 측정할 수 있는 도구를 개발하는 연구 프로젝트를 추진할 예정이다.

* 주 정부와 연방 정부가 합리적이고 지역 중심적인 교통 정책을 수립하고 이에 투자할 수 있도록 의견을 개진하는 연합체로, 미국 전역에서 선출된 사업가, 시민 대표로 구성된다.



기존 교통혼잡 측정 기준의 문제를 지적하는 Transportation for America의 홍보 게시물

자료: <http://t4america.org/2017/01/12/usdot-rewrites-congestion-rule-in-response-to-overwhelming-criticism/>

일본 국토교통성, 녹색도시 조성을 위해 관련 법 개정

http://www.mlit.go.jp/report/press/toshi07_hh_000104.html

일본 국토교통성이 도시 녹지공간의 적극적인 보전·관리·활용을 위한 ‘도시녹지법 등 일부 개정을 위한 법률안’을 내각회의에서 결정하였다고 밝혔다. 국토교통성은 도시공원과 녹지가 경관을 아름답게 할 뿐 아니라 자연재해 시 피난처 역할을 하고 교육·체험의 장소로 활용되는 등 다양한 역할을 담당하고 있다면서, 도시의 녹색공간을 보전·활용할 수 있도록 관계 법률을 일괄 개정하게 되었다고 그 배경을 설명하였다. 개정안은 녹지 조성과 관리에 있어 민간 참여를 가능하게 하고, 관련 규제 완화와 특례 적용을 확대하는 내용을 담고 있다.

도시공원 재생·활성화:

도시공원법, 도시개발자금의 대부에 관한 법률 등 개정

도시공원법 등 관련법을 개정하여 도시공원 안에 보육시설을 설치하는 것이 가능해진다. 민간사업자가 공공 환원형 수익시설을 설치·관리할 수 있도록 하는 제도 또한 신설된다. 카페·레스토랑 같은 수익시설의 민간 설치·관리자를 공모로 선정하게 되며, 허가 기한도 10년에서 20년으로 연장되고, 건폐율도 완화해 줄 예정이다. 민간사업자는 공원의 확장·정비 등의 작업을 병행하여 진행하게 되는데, 이때 필요한 자금을 융자 또는 보조받을 수 있다. 공원 내 민간투자사업과 관련된 시설 설치·관리 허가에 대한 기한도 10년에서 30년으로 연장하였으며, 공원 활성화를 위한 협의체도 구성된다.

녹지·광장 조성 활성화: 도시녹지법 개정

기초지자체장의 허가를 통해 민간이 녹지를 설치·관리하는 것이 가능해진다. 이때 민간사업자는 재산세 감감, 설치·정비에 대한 보조금을 지원받을 수 있다. 더불어 녹지 관리를 위한 주체의 지정권자를 광역자치단체장에서 기초자치단체장으로 변경하고, 지정 대상에 마을만들기 회사 등을 추가하여 민간주체의 녹지 설치와 관리를 위한 가능성을 넓힌다는 방침이다.

도시농지 보전·활용:

생산녹지법, 도시계획법, 건축기본법 개정

현재 일률적으로 적용되고 있는 ‘생산녹지지구’의 지정 면적요건(500m²)을 지자체 조례로 최대 300m²까지 낮출 수 있도록 하여, 도시농지 확보가 쉬워질 전망이다. 기존 생산녹지지구에 적용되는 세제특례는 그대로 적용받을 수 있다. 생산녹지지구 내에서 농산물 직판장과 레스토랑 운영도 가능해지며, 새로운 용도지역 유형으로 ‘전원주거지역’을 신설해 지역 특성에 맞는 건축규제와 농지 개발규제를 적용할 예정이다.



카페테라스와 정비된 공원 공간

자료: 국토교통성(2017),
“都市緑地法等の一部を改正する法律案を閣議決定”,
2월 10일자 보도자료.

우버 택시의 이동 데이터 제공하는 ‘우버 무브먼트’ 공개

<https://movement.uber.com/cities>

<https://www.wired.com/2017/01/uber-movement-traffic-data-tool/>

<http://citiscopes.org/story/2017/uber-shares-mobility-data-urban-planners>

<https://techcrunch.com/2017/01/08/uber-debuts-movement-a-new-website-offering-access-to-its-traffic-data/>

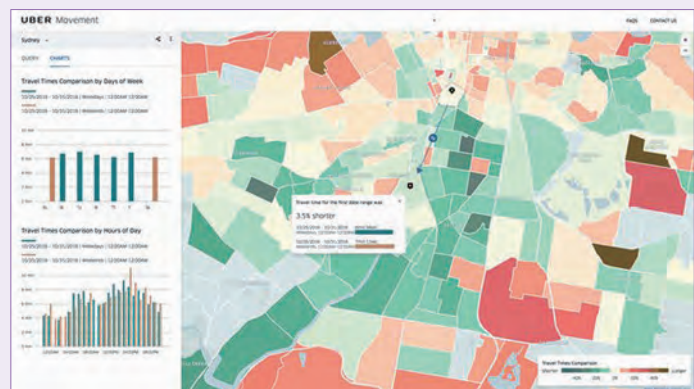
모바일 애플리케이션을 이용한 차량예약 서비스로 잘 알려져 있는 미국 기업 우버(Uber)가 우버 택시의 이동 데이터를 무료로 제공하는 ‘우버 무브먼트(Uber Movement)’를 개시하였다. 이 서비스를 통해 누구나 우버 사가 보유하고 있는 전 세계 도시 약 20억 건의 이동 데이터에 무료로 접근할 수 있게 된다.

1월 서비스를 시작한 우버 무브먼트 온라인 사이트에서는 우선 마닐라, 시드니, 워싱턴 D.C. 등 세 도시의 데이터를 제공하고 있으며 곧 10여 개의 다른 도시 정보도 공개할 예정이다. 또 현재는 신청한 기관에만 서비스를 공개하고 있지만, 곧 일반 대중을 대상으로 서비스를 운영한다는 계획이다.

우버 측은 도시계획가와 연구자, 도시 및 교통 관련 정책 입안자 등이 교통 흐름과 이동 패턴에 대해 오랜 시간 축적되고 보다 구체적인 정보를 우버 무브먼트를 통해 얻음으로써, 도시와 인프라 개선에 도움이 될 것이라고 보고 있다. 곧 일반 대중도 우버 무브먼트를 통해 이동 방법에 대한 유용한 정보를 얻을 수 있을 것으로 기대된다.

서비스 이용자는 원하는 두 지점을 선택하여 특정 일시의 그 구간 이동시간을 찾아볼 수 있다. 같은 구간의 시간대별·날짜별 이동시간을 모아 보거나, 주간·월간 이동시간을 분석하는 것 또한 가능하다. 휴일이나 행사, 러시아워, 도로통제 등이 교통 흐름에 미치는 영향도 찾아볼 수 있다. 우버 무브먼트를 해당 정보를 차트와 같은 인포그래픽 형태로 제공하며, 원 데이터를 다운 받을 수도 있다.

우버 사의 프로젝트 매니저 조던 길버슨(Jordan Gilbertson)은 “도시의 교통 환경과 인프라가 개선될 때 우버 또한 효율적인 서비스를 제공할 수 있고, 고객 만족도와 사용률을 높일 수 있다”면서 “우버 무브먼트는 간접적으로 이러한 개선 방향을 제공할 수 있는 서비스”라고 그 의미를 설명하였다.



우버 무브먼트 활용 화면

자료: <https://www.wired.com/2017/01/uber-movement-traffic-data-tool/>

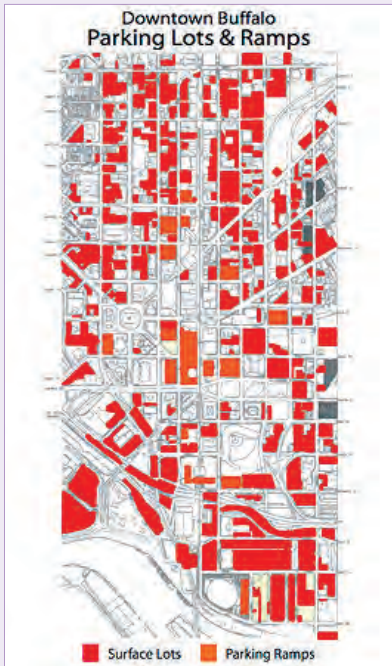
버펄로, 부설주차장 면적 기준 폐지

<http://www.buffalogreencode.com/>

<http://buffalonews.com/2016/12/27/city-code-21st-century/>

<http://www.citylab.com/housing/2017/01/buffalo-is-first-to-remove-minimum-parking-requirements-citywide/512177/>

<https://www.strongtowns.org/journal/2017/1/17/new-zoning-code-in-buffalo-removes-parking-requirements>



버펄로 도심의 주차장 분포

자료: <http://www.citylab.com/housing/2017/01/buffalo-is-first-to-remove-minimum-parking-requirements-citywide/512177/>

뉴욕 버펄로(Buffalo) 시가 건물을 지을 때 의무적으로 확보해야 하는 부설주차장 면적 기준(Parking Minimums)을 폐지한다. 버펄로 시의회는 이러한 내용이 포함된 새로운 조닝코드(zoning code) ‘버펄로 그린 코드(Buffalo Green Code)’를 만장일치로 통과시켰다. 미국의 다른 도시들도 부설주차장 면적 기준을 적용하지 않는 곳들이 있으나 이는 도시 내 특정 구역에 한한 것으로, 도시 전역에서 기준을 폐지한 사례는 버펄로가 최초이다.

다른 미국의 도시들과 마찬가지로 버펄로 또한 자동차를 위한 공간을 만드는 데 집중한 조닝코드를 따르고 있었다. 이는 자동차 수가 급증하던 1920년대와 1930년대에 자리 잡은, 통상적인 조닝코드였다. 특히 1950년대에는 버펄로의 인구가 급감하게 되는데, 당시 교외로부터 도심으로의 접근성을 강화하기 위한 방안으로 부설주차장 면적 기준을 조닝코드에 포함하여 시행하게 된다.

새로운 조닝코드는 ‘어떻게 자동차로 쉽게 건물에 접근할 수 있을지’ 보다 도시공간의 효율적인 활용, 보행친화성(Walkability)의 향상, 대중교통 등 다른 접근 수단을 늘리는 방법 등에 초점을 맞추고 있다. 뉴욕주립대학교 버펄로캠퍼스의 대니얼 헤스(Daniel B. Hess) 교수에 따르면 버펄로 도심 토지 면적의 약 28%가 주차 공간으로 사용되지만, 주차 공간의 평일 평균 이용률은 63%에 그치고 있다.

시는 면적 기준 폐지를 통해 이러한 공간을 더욱 효율적으로 활용한다는 계획이다. 또한 부설주차장 면적 기준이 폐지되는 대신 5,000제곱피트 이상의 프로젝트에 대해서는 대체 교통수단 활용 가능성을 포함하여 필요한 주차 규모에 대한 분석을 진행하게 된다. 자동차 외에 다른 교통수단의 이용도 고려되기 때문에, 예를 들어 규모가 같은 건물이라도 지하철역 주변에 위치한 건물과 그렇지 않은 건물의 주차장 확보 면적은 서로 달라질 수 있다.



버펄로 시의 주차장

자료: <http://buffalonews.com/2016/12/27/city-code-21st-century/>

©Sharon Cantillon