

2014년 영국 올해의 하이스트리트 공모전(Great British High Street Awards)

백경현
런던대학교 도시계획학과
박사과정

Future High Streets Forum
(<https://www.gov.uk/government/groups/future-high-streetsforum>)

Great British High Street Awards 2014
Category Winners
(<http://thegreatbritishhighstreet.co.uk/high-street-of-the-year-award>)

2010년 공동 정부를 구성한 보수당(Conservative Party)과 자민당(Liberal Democrat)은 지역 커뮤니티의 가치를 내세우는 큰 지역사회(Big Society)라는 구호로 정치가들이 아닌 주민들 스스로 만들어 가는 지역사회를 만들고자 하고 있다. 현 영국 정부는 수세기 동안 영국 커뮤니티의 중심이 되어 온 하이스트리트를 활성화하는 데 노력을 기울이고 있다.

특히 지역 경제와 문화가 크게는 국제시장의 논리와 작게는 외곽 쇼핑 물들에 의해 흔들리는 현재, 지역 경제와 하이스트리트를 활성화하는 장기 경제계획의 일환으로 영국 정부는 자문단체인 'Future High Streets Forum'을 만들어 하이스트리트 활성화를 위한 다양한 연구활동과 행사를 진행해 왔다. 'Future High Streets Forum'은 2014년 '올해의 하이스트리트 공모전(Great British High Street Awards)'을 개최하였다.

이 행사는 현재 영국의 하이스트리트는 어떻게 발전되고 있으며, 지역 사회의 다양성을 인지하고자 하는 취지에서 실시되었다. 지역발전과 관련된 지역 파트너십(local partnership) 단체라면 누구든 참여할 수 있으며 2014년 6월 8일 등록을 마감하였으며, 135개의 지역 단체가 최고의 하이스트리트를 놓고 경쟁하였다. 해변(Coastal), 마켓 타운(Market Town), 도시(City), 마을(Village), 지역 센터(Local Centre), 타운 센터(Town centre), 런던(London) 등 7개 카테고리로 나뉘어 2014년 11월 8일 올해의 '하이스트리트'가 선정되었다.

도시·해변 등 7개 부문의 하이스트리트 선정

심사위원들은 135개의 참가 하이스트리트 중 1차로 21개의 최종명단(shortlist)을 작성한 후 직접 방문하여 7개 카테고리의 하이스트리트를 선정하였다. 하이스트리트들은 혁신(Innovation), 협력(Collaboration), 자주성(Initiative)을 기본으로, 변화하는 사회에서 하이스트리트들이 어떻게 적응하고 있는지를 기준으로 선정되었다.

도시 카테고리에서는 노르위치의 노르위치 레인스(Norwich Lanes)가 선정되었다. 주로 중세의 길들과 골목, 공공 용지로 구성된 이곳은 300개가 넘는 독창적인 독립 상점과 카페·식당이 즐비한 고풍스러운 거리이다. 특히 노르위치 레인 협회(Norwich Lanes Association)가 중심이 되어 지역 주민과 상권들 간의 협동으로 만들어진 노르위치 상업향상지역(BID)에 심사위원들은 높은 점수를 주었다. 이 밖에도 드로플릿(Droplet)이라는 스마트폰을 이용한 지불 시설을 갖춰 소규모 가게들도 기술변화에 적응해 가는 하이스트리트의 모습도 보여주었다.



©Derbyshire Markets

마켓타운 분야에 선정된 더비셔 벨퍼의 '벨퍼음식축제'

자료: 벨퍼 타운 카운슬(<http://www.belpertowncouncil.gov.uk/>)



올해의 하이스트리트 우승을 자축하는 벨퍼(Belper)의 주민들

자료: 크디스트릭트와 더비셔 공식 여행 블로그(<http://visitpeakdistrictblog.com/>)

해변 카테고리의 우승은 콜윈 베이(Colwyn Bay)가 차지하였다. 과거와 미래가 조화롭게 어우러진 이곳은 19세기의 독특한 분위기를 그대로 유지하며 재개발한 콜윈 베이 타운스케이프 헤리티지 협회(Colwyn Bay Townscape Heritage Initiative)와 지방정부의 협력이 큰 점수를 받았다.

이러한 노력은 2012년 이후 지역 고객 수 30% 증가와 함께 52개의 새로운 상점이 생기고, 22개의 사업이 확장 재개발되는 효과를 일으키고 있다.

지역 센터 부문에서는 랭커셔(Lancashire)의 반올드위크(Barnoldswick)가 선정되었다. 전통적인 영국의 작은 타운의 쇼핑지역인 이곳은 경쟁력을 잃고 사라진 지역 펍과 상점들을 주민·구청·상점들이 파트너십으로 되살렸다. 특히 지역 음악축제인 'Bands on the Square'를 비롯한 다양한 행사는 지역 상권을 살리는 데 큰 역할을 하였다.

지역주민의 참여와 방문자의 증가에 높은 점수 부여

더비셔(Derbyshire)의 벨퍼(Belper)는 영국 최고의 마켓 타운(Market Town)으로 선정되었다. 세계문화유산으로 등재된 이곳의 개발계획은 '역사적인 장소가 지역민에게 아직도 가고 싶은 곳이 될 수 있는지'에 대한 의문으로 출발하였다. 지역 봉사자와 지역 커뮤니티로 구성된 벨퍼비전(Belper Vision) 프로젝트는 이러한 역사적 특성을 지니고 있는 타운을 지역 문화와 경제발전에 어떻게 더 기여하고 확장할 수 있는지에 대한 다양한 혁신적 아이디어로 이 의문을 해소하였다. 지역 문화유산의 보존과 재생, 지역 역사 리노베이션에서부터 다양한 지역문화행사 활성화에 이르기까지 많은 방법이 실행되었다. 80명의 지역 주민과 상점들이 벨퍼 홍보사(Belper Ambassadors)로 교육받고 임명되어 '지역민의 참여'와 '방문자 증가'라는 두 마리 토끼를 모두 잡아 주목을 받았다.

마을 카테고리에서는 웨스트 로디안(West Lothian)의 브록스번(Broxburn)이 선정되었다. 최근 1,700개의 일자리가 사라지는 극심한 경기 침체를 겪은 이 지역은 구청이 다양한 파트너십을 통하여 마을의 중심에 비즈니스 게이트웨이 숲을 만들어 사업자와 지역 주민들이 모여 사업과 취업 등의 지원을 받을 수 있는 공간을 제공하였다. 그뿐만 아니라 공업지역이라는 지역의 역사를 보호하기 위해 기존의 보존지역을 넓히고 지역학교에서 지역 역사를 기리기 위한 미술대회를 열어 참여와 역사보존을 동시에 이루었다.

영국 최고의 타운센터는 옥스퍼드셔(Oxfordshire)의 원티지(Wantage)가 차지하였다. 새로운 대형 슈퍼마켓이 들어서면서 26개의 상점이 문을 닫았다. 특히 밀가(Mill Street)는 상점의 대부분이 문을 닫아 최악의 영향을 받았다. 이러한 침체를 극복하고자 다양한 모델이 시도되었다. 지역 상점들이 이용할 수 있는 'Buybox 서비스', 커뮤니티 가게인 'MIX', 토요일 아침마다 지역 주민을 위한 공연을 하는 '원티지 프레존트(Wantage Present)', 지역상권 활성화를 위한 '원티지&그로브(Wantage & Grove) 로열티카드' 등의 다양한 프로그램을 시도하여 죽어가는 지역상권을 다시 살려냈다.

마지막으로 런던 하이스트리트(London High Streets)로 킹스턴(Kingston)의 마켓 플레이스(Market Place)가 선정되었다.

킹스턴 카운실과 킹스턴 퍼스트 BID(Business Improvement District)는 타운 센터의 재생을 위해 킹스턴의 고대 마켓 플레이스(Ancient Market Place)와 타운 센터 내의 아웃렛 매장들을 재개발하는 방법을 택하였다. Tonkin Liu architects에 의해 디자인된 이 프로젝트는 지역 소규모 사업자들을 위해 팝업(Pop up) 형태의 매장들을 추가하여 다양한 혁신적 지역 아이디어가 실험될 수 있는 환경을 만들고, 광장 형태로 디자인하여 지역 커뮤니티의 활성화를 목표로 하였다. 여기에 가판대 디자인은 주변의 가게·펍·식당 등과 공존하고, 이벤트와 방문화를 즐길 수 있도록 디자인되었다. 런던 외곽의 타운 센터의 활성화 과정으로 대도시 확장에 의해 자칫 지역색이 사라질 수 있는 지역의 개발에 대한 시사점을 보여주어 심사위원들에게 큰 점수를 얻었다.

지역의 고유성을 유지하되 변화에 적응하는 방향으로 발전

이렇게 선정된 하이스트리트들은 상금뿐만 아니라 지역 경제, 디지털 마케팅 전문가들의 지원까지 받을 수 있다. 영국 정부는 이러한 하이스트리트 성공 모델을 바탕으로 영국 전역에 수십억 파운드를 지속적으로 지원할 것이라는 계획을 밝혔다. 영국의 미래 하이스트리트의 지속적인 생존과 번영을 이끌려는 강력한 의지를 내보인 것이다.

선정된 하이스트리트의 특성을 고려해 볼 때, 미래의 영국 하이스트리트 개발은 지역 주민과 지역 사업자, 지방 정부의 협력과 자주성으로 지역의 고유성을 유지하고 빠르게 변화하는 사회·경제·기술의 변화에 적응할 수 있는 방향으로 나아갈 것이 분명해 보인다.

런던의 친자전거 정책

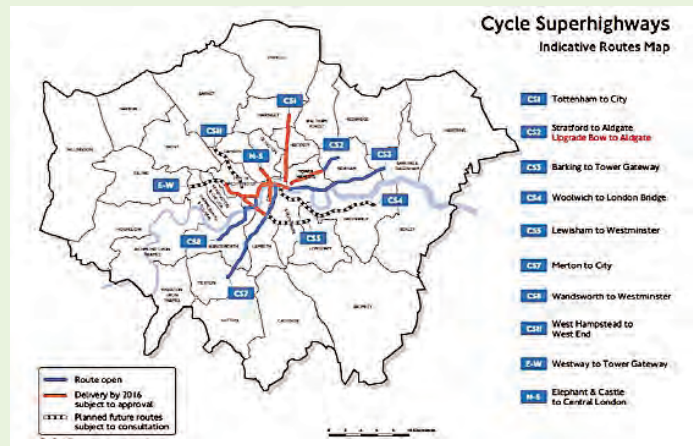
<http://www.tfl.gov.uk/corporate/about-tfl/how-we-work/planning-for-the-future/vision-for-cycling>

<http://www.fastcoexist.com/3041967/londons-newest-bike-lanes-could-be-underground-in-abandoned-tube-tunnels>

최근 런던교통국(TfL)은 보리스 존슨(Boris Johnson)시장의 친자전거정책(Vision for cycling)을 발표했다. 존슨 시장은 자전거가 교통네트워크에서 필수적인 요소가 되었으며, 일상의 한 부분이라고 밝혔다. 친자전거 정책을 위한 비전은 다음 4가지의 주요 성과를 달성하는 것을 목표로 한다.

- 1 버스·지하철 등 대중교통과 연계된 자전거 노선 확보
- 2 자전거 사용자를 위한 안전한 도로환경 제공
- 3 자전거 사용자의 확대
- 4 시민들에게 쾌적한 도심 공간 제공

자전거 사용자의 증가는 교통량을 절감시키며 거리에 활력을 불어넣는다. 또한 녹지공간이 확보되면서 시민들에게 더 쾌적한 환경을 제공하고 지역사회의 안전을 증진한다. 이 목표를 바탕으로 시장은 유럽에서 가장 긴 분리형 자전거도로를 런던 중심부에 설치하고자 했다. 이에 2013년 4~5월 164개의 사이트를 분석하여 런던 중심부의 자전거 인구를 조사했으며, 그 결과를 바탕으로 런던교통국은 런던 전 지역을 아우르는 자전거도로 네트워크 구축사업(Crossrail for bikes)을 발표하였다. 이는 '자전거고속도로(Cycle Superhighway: CS)' 간선망 확대 사업으로 올해 3월부터 동-서(E-W), 북-남(N-S), CS1, CS5(도심부) 노선 등 4개 노선을 신설한다.

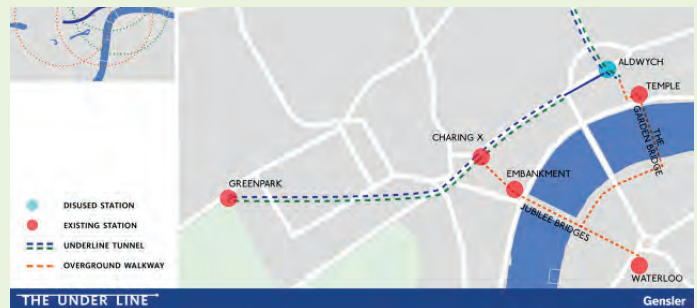


런던시 자전거도로(간선) 네트워크

출처: 런던교통국 <http://www.tfl.gov.uk>

여러 개의 차선 중 하나의 차선을 제거하여 자전거도로를 만드는 이 계획은 애초 택시협회와 운전자, 그리고 주민과 자전거 이용자 모두의 반발을 샀다. 하지만 일반기업과 공공기관의 지원으로 계획안을 통과시킬 수 있었다. 이 계획은 자전거의 안전을 고려하고 있으며, 교통량도 유지할 수 있는 안이라는 평가를 받았다. 약 1조 2,000억 원의 예산을 들여 2016년 중반에 완공될 예정이다.

한편 런던에서는 최근 버려진 지하철터널을 활용한 런던 언더라인(London Underline-Tube network for bikes) 프로젝트가 런던 플래닝 어워즈(London Planning Awards)를 수상했다. 겐슬러(Gensler) 건축개발 그룹은 런던 인구증가에 따른 기반시설의 부족을 지하공간에 자전거도로와 산책로, 매장 등을 구축하여 해결하는 아이디어를 제안하였다. 또한 지하철터널 내부에는 운동에너지를 전기에너지로 바꾸는 특수 타일을 사용하여 사람들이 걸거나 자전거가 달리면 내부 조명이 밝혀지는 아이디어도 포함된다. 이 프로젝트는 현재 런던 내 터널 두 구간[알드위치(Aldwych)역~홀본(Holborn)역/차링 크로스(Charing Cross)역~그린파크(Green Park)역]를 대상으로 가정한 제안이며, 실제로 지하 자전거 네트워크가 구축된다면 쾌적한 자전거 운행 환경을 조성할 수 있을 것이다.



런던 언더라인 프로젝트 설계(안)

출처: <http://www.fastcoexist.com>

호주, 뉴질랜드, 캐나다 상호 건축가 인증협약 체결

[http://
www.architectureanddesign.com.au/
news/australia-and-new-zealand-sign-with-
canada-on-1](http://www.architectureanddesign.com.au/news/australia-and-new-zealand-sign-with-canada-on-1)

최근 호주·뉴질랜드·캐나다 세 나라 사이에서 상호 건축가 인증협약이 체결되면서 호주와 뉴질랜드의 APEC 등록 건축가들이 캐나다에서 활동하는 것이 쉬워졌다.

상호 건축가 인증협약은 APEC 건축가 제도에 이미 포함된 내용으로, 세 국가의 건축가들이 다른 국가에서 활동할 수 있어 국가 간의 무역을 쉽고 빠르게 성사시킬 수 있다. 이 협약에 따라 호주와 뉴질랜드의 APEC 등록 건축가들이 추가적인 평가 절차 없이 캐나다에서 건축사로 등록하여 활동할 수 있으며, 캐나다 건축가들도 호주에 등록이 가능하다. 호주는 이미 일본·싱가포르와 유사한 협약을 맺고 있다. 한 일본 건축가는 2014년 9월 외국인 건축가 최초로 APEC 건축가 과정에 등록한 후 시드니에서 활동하고 있다. 현재 APEC 건축가 회의에 14개의 경제주체들이 참여하고 있으며, 호주 건축가인가위원회(Architects Accreditation Council of Australia: AACA)는 APEC 등록 건축가들이 이들 지역에서 독립적으로 활동할 수 있도록 하고 있다.

하지만 일본·싱가포르·대만과의 협약 체결 후 호주 건축가들이 이들 지역에서 활발하게 활동하지 않는 것을 보고 호주는 APEC 건축가 회의 참여에 비협조적이다. 그러나 미국 및 캐나다와의 상호 건축가 인증협약이 이루어진다면 호주는 APEC 건축가 회의에 적극 참여할 계획을 가지고 있다.



출처: <http://www.architectureanddesign.com.au>

뉴욕시, 제로비전을 위한 거리 디자인

<http://www.streetsblog.org/2015/03/04/tstc-dangerous-roads-report-nyc-must-fund-vision-zero-street-redesigns/#more-340780>

최근 교통캠페인 단체 TSTC(Tri-State Transportation Campaign)가 보행자 사망 관련 보고서를 발표하였다.

이 보고서는 미국 고속도로 교통안전관리 데이터를 기반으로 2011년부터 2013년까지 전체 보행자 사망과 관련한 자료를 담고 있으며 사망률이 높은 대부분의 도로가 뉴욕시에 포함되어 있다고 밝혔다. TSTC는 뉴욕시가 도로 안전을 위하여 책임을 소홀히 하고 있다고 지적하며 뉴욕 전체의 목표로 비전제로(Vision Zero) 정책을 제안하였다. 비전제로는 1997년 스웨덴에서 처음 도입한 개념으로, 도로상에서 더 이상 심각한 부상이나 사망 사고가 없도록(No fatalities or injuries in road traffic) 하는 것을 목표로 시작되었고 각 도시들이 이 정책을 적극 추진하고 있다. 이에 지난해 말 뉴욕시 빌 더블라지오(Bill de Blasio) 시장은 보행자 교통사고 사망 예방정책인 비전제로를 본격 추진하였다. 11월부터 뉴욕시 고속도로를 제외한 모든 도로의 차량제한속도를 시속 30마일에서 25마일로 하향 조정하였고, 이에 4개월이 지난 현재 과속 티켓 발부가 40%나 급증한 것으로 조사되었다. 그 외에 과속 감시카메라 증설 법안이 통과되면서 현재 20대인 학교 주변의 감시카메라가 2018년까지 140대로 늘어나며, 과속 방지턱과 제한속도 표지판 추가설치, 보행자 건널목 확장사업도 함께 시행될 예정이다.

TSTC는 뉴욕시 비전제로 정책 추진과 관련하여 다음의 방침들을 권고하였다.

- 뉴욕시 주요 도로 디자인을 위한 예산 확보 필요
- 보행자와 자전거 이용 기반시설 구축을 위한 예산 확보 필요
- 뉴욕시 교통국(Department of Transportation: DOT)의 예방우선 정책에서 자전거 시설, 보행자 기반시설 등을 포함한 도로법 개정 필요
- 지역, 주, 연방정부의 교통사고 관련 자료 표준화
- 지역에 맞는 속도규제정책 추진

뉴욕시, 보행환경 개선을 위한 포드햄 광장 재설계

<http://www.streetsblog.org/2014/08/28/construction-begins-to-reclaim-space-for-pedestrians-at-fordham-plaza/#more-330896>

뉴욕시는 브롱스(Bronx)의 포드햄(Fordham) 광장의 보행환경 개선작업에 들어갔다.

포드햄 광장은 매일 8만 명 이상의 보행자가 통과하며 12개의 버스 노선이 교차하는 교통허브의 기능을 수행하고 있다. 2010년 광장에 인접한 교차로가 뉴욕시에서 세 번째로 위험한 도로로 선정된 후 WXY 건축사사무소와 도시디자인 팀에 의해 계획안이 수립되었고, 뉴욕시 교통국은 정부로부터 1,000만 달러의 보조금을 지원받아 개선사업을 추진하였다. 이 광장은 1990년 중반에 조성된 것으로 광장을 둘러싸고 버스가 주정차하고 있으며, 광장 중앙에는 버스정류장과 상점들이 위치한다. 이에 보행 공간은 버스와 상점들에 의해 분리되어 광장이 제 기능을 수행하지 못하고 있다. 일찍이 프로젝트는 광장 주변도로의 개선에 초점이 맞춰져 있었으나 최근에는 보행환경 개선을 위한 광장 자체 디자인에 집중하고 있다.

2015년 가을 완공을 앞둔 이 사업은 버스노선을 우회시켜 정류장을 재정렬하고, 기존 광장의 아스팔트 면적을 40% 줄여 식물을 심고, 의자를 설치하는 등 열린 공공공간으로서 광장의 1/4 이상을 보행자 공간으로 확보할 계획이다.



브롱스(Bronx) 포드햄(Fordham) 광장

출처: <http://www.streetsblog.org>



포드햄(Fordham) 광장 개선 계획(안)

출처: <http://www.streetsblog.org>

녹색건물 조성 기준 정립을 위한 미국 건축 관련 기관들의 공조

<http://www.streetsblog.org/2015/03/04/tstc-dangerous-roads-report-nyc-must-fund-vision-zero-street-redesigns/#more-340780>

최근 미국의 건축사업 관련 회사들이 지속가능한 빌딩 조성을 위한 녹색건물 조성 지침과 표준안 재정립을 위해 공조하기로 하였다.

이 협력체는 미국 냉·난방 에어컨디셔닝 기술자 협회(American Society of Heating, Refrigerating and Air-Conditioning Engineers: ASHRAE), 국제코드관리기관(International Code Council:ICC), 미국 건축가 협회(American Institute of Architects:AIA), 북미 조명협회의 회(Illuminating Engineering Society of North America:IES), 미국 그린빌딩 위원회(U.S. Green Building Council:USGBC)로 구성되며 2012년 제정된 국제녹색건설코드(International Green Construction Code:IgCC:)를 ASHRAE의 189.1 지침과 LEED 표준안을 바탕으로 업데이트하고자 모였다.

IES는 이 기관들의 공조가 각기 다른 지침들을 통합하고 코드를 단순화할 수 있는 좋은 기회가 될 것이라고 전했고, ICC의 최고경영자는 이 협력 과정이 건물주·건축가·디자이너·코드개발자들에게 지속가능한 건축물을 제공해줄 수 있을 것이라 전했다. 현재 ICC는 AIA와 ASTM의 도움으로 IgCC를 업데이트하고 있다. IgCC의 목표는 에너지사용량과 탄소배출량을 줄여 자연뿐만 아니라 물적 자원을 보존하는 지속가능한 건물을 만듦으로써 건강한 도시공간을 조성하는 것이다.

ASHRAE에서는 최근 저층 주거용 건물을 제외한 고성능 그린빌딩 디자인 관련 189.1 표준안을 새롭게 개정하였다고 밝혔다. 이 개정안은 IgCC에 하나의 규제 도구로 사용될 것이라고 하였다. 유사한 지침으로 USGBC의 LEED 표준안은 기관들의 협력 이후 더 자세하게 정리되었다. USGBC의 수석 엔지니어는 세계적 수준의 기관들이 가진 고유한 강점들을 활용하는 것은 개인 부분의 합보다 지속가능성을 위한 더욱 효과적인 시스템을 구축할 것이라고 전하였다.

ICC에 따르면 코드와 표준안은 밀접하게 연결되어 있지만 별개로 작동한다. 코드는 건축 공사를 규제하기 위해 국가 또는 지방자치단체에 의해 제정되고 특정재료나 방법에 대한 요구사항을 지정하는 기준들을 포함하고 있고, 표준안은 산업그룹에 의해 제정되며 시험방법이나 건설재료와 재료디자인 방법을 위한 표준화 방안들을 포함한다. ICC의 위원장은 이러한 코드와 표준안의 재정리를 위한 공동의 노력은 지속가능한 건물에 대한 수요 증가에 따라 녹색건물을 조성하는 데 큰 도움을 줄 것이라 말하였다.