

세계자원연구소가 발표한 '안전한 도시 조성을 위한 7가지 원칙'

<http://www.archdaily.com/771150/7-rules-for-designing-safer-cities>

<http://www.wri.org/blog/2015/07/7-proven-principles-designing-safer-city>

<http://www.wri.org/publication/cities-safer-design>

최근 세계자원연구소(World Resource Institute: WRI)가 교통사고로부터 안전한 도시를 조성하기 위한 원칙을 발표하였다. 시민들의 '길 위의 안전'을 위해 노력하고 있는 세계 각국 도시의 사례를 조사하여, 안전하고 지속가능한 도시 공간 조성을 위한 도시설계 원칙 7가지를 전달한 것이다.

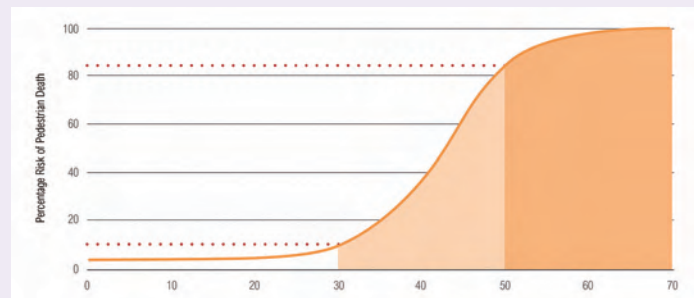
WRI는 이전의 교통안전을 위한 규제는 안전벨트나 헬멧 착용처럼 단순히 보행자의 행동양식에 대한 것이 대부분이었다고 지적하면서, 보다 큰 효과를 이끌어 내기 위해서는 도시설계 단계에서부터 변화가 있어야 함을 강조하였다.

도시 스프롤(urban sprawl)을 경계할 것

잘 정비되고 연결된 압축도시(Compact City)*가 무질서하게 확대된 도시보다 안전하다. 압축도시의 경우 주거지에서 필요한 시설까지 걸거나 자전거를 이용해 쉽게 접근이 가능하도록 조성되어 있기 때문에 교통사고의 위험이 적다. 일례로 애틀랜타(Atlanta)처럼 확산된 도시의 10만 명당 교통사고 사망자 수는 대표적 압축도시인 스톡홀름(Stockholm)과 도쿄(Tokyo) 사망자 수의 6배에 달한다.

차량의 속도를 조절할 것

차량의 속도를 늦출 때, 특히 시속 40~50km보다 차량의 속도가 느릴 때 사망 위험을 크게 줄일 수 있다. 속도제한 구간을 설정하거나 과속방지턱, 시케인(chicane) 등 차량의 속도를 조절할 수 있는 장치들을 설치하는 것이 도움이 된다. 파리(Paris)는 이러한 장치들을 적극 활용해 도시 전반적으로 차량의 속도를 시속 30km로 제한, 조절하고 있다.



차량의 속도와 비례하여 줄어드는 교통사고 사망 위험률

자료: Ben Welle et al, *Cities Safer by Design*, 2015. (www.wri.org/publication/cities-safer-design)

* 도시의 중심부에 주거·상업 시설을 밀집시켜 주민들이 걸어 다니며 이용할 수 있도록 조성한 도시



뉴욕의 스트리트 플라자 계획

자료: Ben Welle et al, *Cities Safer by Design*, 2015.
(www.wri.org/publication/cities-safer-design)



주요 시설과 연결된 자전거 네트워크

자료: Ben Welle et al, *Cities Safer by Design*, 2015.
(www.wri.org/publication/cities-safer-design)



보행자들이 안전하게 접근할 수 있는 BRT전용차로와 정류장

자료: Ben Welle et al, *Cities Safer by Design*, 2015.
(www.wri.org/publication/cities-safer-design)

주요 대로가 사람에게도 안전한지 확인할 것

도시의 주요 대로는 차량과 보행자가 혼재하여 함께 사용하는 공간으로, 그 안에서의 안전은 매우 중요하다. 멕시코시티(Mexico City)는 에두아르도 몰리나 거리(Avenida Eduardo Molina)를 버스전용도로, 자전거전용도로, 녹지형 중앙분리대를 갖춘 완전도로(Complete Street)로 재조성하였고 도시의 교통사고 사망률을 40% 가까이 줄일 수 있었다.

보행자전용 공간을 마련할 것

기본적인 보도 공간에 더해 보행자전용도로와 보행자전용 공간을 설정할 필요가 있다. 뉴욕(New York) 타임스퀘어에 도입된 스트리트 플라자(Street Plaza)는 발전된 형태의 보도로 볼 수 있는데, 일반 보도에 '광장'과 '공원'을 더한 개념이다. 시는 이 공간에서 차량의 속도가 약 16% 줄고 부상을 동반하는 교통사고 또한 26% 줄어드는 것으로 보고 있다.

안전한 자전거 이용 네트워크를 제공할 것

자전거도로가 양적으로 증가하는 것과 더불어 주거지와 직장, 상업공간과 학교, 대중교통 정류장 등과 잘 연결된 네트워크를 제공하는 것이 중요하다. 보고타(Bogota)는 2003년부터 2013년까지 자전거도로를 100km 이상 확대하고 정비하여 하루 평균 3%에 불과하던 자전거 이용자 비율을 6%까지 늘렸으며, 자전거 이용자의 사망자 수 또한 47.2% 줄일 수 있었다.

접근이 쉬운, 고품질의 대중교통을 제공할 것

잘 조성된 대중교통체계는 대중교통 이용률을 높여 개인의 교통사고 위험을 낮춘다. 일례로 간선급행버스(Bus Rapid Transit: BRT)체계는 교통사고 사상자 수를 50% 줄여주는 것으로 나타났다. 벨루 오리존치(Belo Horizonte)는 최근 BRT전용차로를 설치하고 접근이 쉽도록 도로를 정비하여 통근자들이 버스를 많이, 또 안전하게 이용할 수 있도록 하고 있다.

문제해결을 위해 정보를 모으고 활용할 것

런던(London)의 경우 교통사고 분석 데이터를 문제 해결에 적극 활용하고 있다. 최근에는 데이터 분석을 통해 자전거 이용자들이 도심으로 들어오는 배송 트럭에 사고를 당해 사망하는 수가 많다는 것을 알게 되었고, 트럭의 배송 일정을 자전거 이용자들이 적은 시간대로 조정하는 파일럿 프로그램을 개발하고 있다.

미국 건축사등록원, 외국건축가들의 건축사 등록 방식 변환하기로

<http://archinect.com/news/article/130273820/ncarb-switches-up-the-way-it-certifies-foreign-architects>

외국건축가들의 미국 건축사 등록이 더욱 쉬워졌다. 미국 건축사등록원 NCARB는 외국건축가의 자격증명을 위한 BEFA(Broadly Experienced Foreign Architect) 프로그램을 중단하기로 결정하였다. 이로써 다른 나라의 건축사 자격을 가지고 있다 하더라도 NCARB 등록 조건을 만족하지 못하면 미국 건축사 등록을 할 수 없었던 외국인 건축사의 등록이 보다 합리적인 방법으로 개선되었다. 변경된 등록 기준은 국제 표준 건축사 기준을 만족함은 물론 국가 간의 면허 취득을 용이하게 할 것으로 보인다.

미국에서 건축사 등록을 원하는 외국 건축가는 미국 건축가와 거의 동일한 조건을 만족시키면 된다. 특히 BEFA 필수 조건이었던 7년의 실무 경험을 반드시 문서로 증명할 필요가 없어졌다. 대신 외국 건축가는 IDP(Intern Development Program)와 ARE(Architect Registration Examination)를 통과하도록 그 조건을 변경하였다. 서류 및 면접 요구와 같은 형식적인 과정 또한 생략하여 더욱 효율적이고 경제적인 대안이 될 것이라는 기대를 모으고 있다.

NCARB의 대표 데일 맥키니(Dale McKinney)는 건축사 등록과 관련된 국제 기준을 따르기 위하여 불필요한 행정 제도를 없애고, 건축사 등록의 효율성을 높이기 위하여 노력하겠다고 밝혔다.

새로운 등록방식은 2016년 7월 1일 이후 적용되며, 그때까지 NCARB는 새로운 등록 조건을 추가로 제시할 예정이다.

NCARB가 현재까지 발표한 건축사 등록 변경사항

- 공인, 검증이 가능한 건축 전문대학 및 대학원 전문 학위 소지
- 미국과 캐나다를 제외한 다른 나라의 공인 자격 증명
- 최소 7년 이상의 실무 경험
- IDP, ARE 수료
- NCARB 회원 등록

신진건축가의 미국 진출을 돕기 위한 새로운 프로그램

<http://archrecord.construction.com/news/2015/06/150623-New-Program-Places-Young-International-Architects-in-US-Firms.asp>

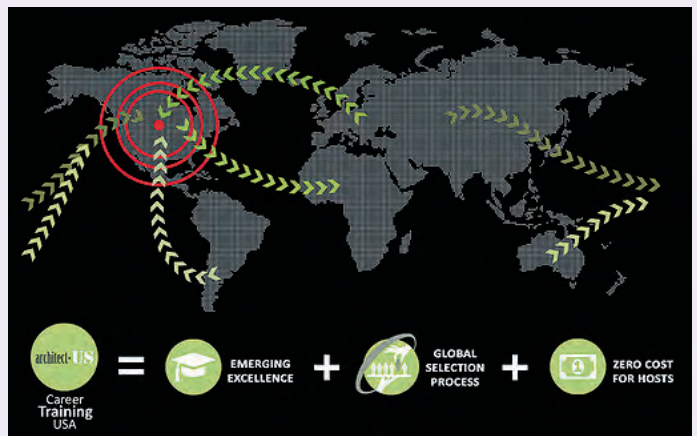
미국의 국제 직업 허가를 원하는 신진건축가(젊은 건축가)를 위한 새로운 프로그램이 발표되었다. 이 프로그램은 지난 6월 25일 새롭게 창설된 스페인 상공 회의소(Spain-United States Chamber of Commerce)가 지원하며 미국 건축사사무소를 중심으로 국제 취업 비자를 제공한다. 미국의 건축 기술을 배우고자 하는 유럽, 남미, 아시아의 건축가는 누구나 지원할 수 있다.

미국 건축가협회는 지원자의 J-1비자 신청을 도와주고, 재능과 자격을 검토하여 개인에게 적합한 건축사사무소와 연결해 준다. J-1비자를 사용하면 학생과 졸업생은 인턴 자격으로 12개월 동안 일할 수 있으며, 신진건축가는 최대 18개월까지 연수생으로 근무할 수 있다. 최저임금을 보장받을 수 있으며, 경력에 따라 적절한 보수가 지급된다.

이 프로그램의 대변인인 건축가 파트리시아 가르시아(Patricia Garcia)는 “미국 건축사사무소에서 외국 건축가가 일하는 것이 불가능한 일은 아니지만 현실적으로 매우 어려운 일”이라며 “미국 건축가협회가 비자 발급을 도와주면 미국 건축사사무소 입장에서 외국 건축가를 고용하는 일이 훨씬 수월해질 것이며, 재능 있고 잠재력 있는 젊은 인재들에게 다양한 기회를 제공할 수 있을 것”이라고 프로그램의 의의를 밝혔다.

참가를 원하는 지원자가 이력서·성적증명서·자격증명서·포트폴리오 등의 기본 정보를 제출한 뒤 전문기술 및 커뮤니케이션 능력 평가를 받으면, 미국 건축가협회는 최종 면접을 진행하여 합격자들을 적합한 건축사사무소에 배정해 준다.

이 프로그램의 구체적인 비용은 협회 측에서 공개하지 않고 있으나 사무소 알선에 대한 비용이나 참가비는 없으며, 비자 발급 비용과 의료보험이 포함되는 것으로 알려졌다.

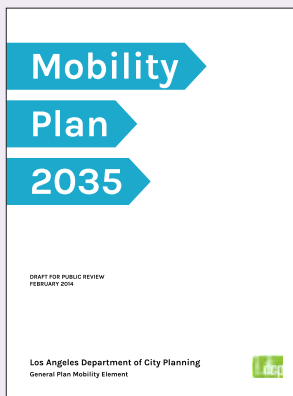


미국 진출 건축가 지원 프로그램

©Architect US

LA, 보행자와 자전거 중심으로 도로 개편하는 ‘2035 교통계획안’ 승인

[http://www.latimes.com/
local/lanow/la-me-ln-
mobility-plan-20150811-
story.html](http://www.latimes.com/local/lanow/la-me-ln-mobility-plan-20150811-story.html)



2035 교통계획안

자료: 로스앤젤레스 도시계획부 홈페이지
([http://planning.lacity.org/Cwd/GnlPin/MobilityElement/
Text/MobilityPlan_2035.pdf](http://planning.lacity.org/Cwd/GnlPin/MobilityElement/Text/MobilityPlan_2035.pdf))

미국 로스앤젤레스(Los Angeles) 시의회가 자동차 통행량을 줄이고 현재의 교통체계를 보행자와 자전거 중심으로 전면 개편하는 내용의 ‘2035 교통계획안(2035 Mobility Plan)’을 승인하였다.

계획안에 따르면 2035년까지 시 전역에 완전도로를 조성하고, 주요 대로에 버스전용 차선을 확대 설치하며, 자전거 도로도 크게 확대할 예정이다. 버스전용차선은 약 190km, 자전거도로는 약 480km 확대된다. 특히 자전거 이용자들이 안전하게 이용할 수 있도록 시내 주요 도로 사거리 모퉁이에 보호벽을 설치해 차량운행 속도를 줄이는 안도 포함되어 있다.

계획 입안 참여자들은 교통 문제를 해결하기 위해 도로와 고속도로를 늘리는 것은 현실적으로 불가능하고 바람직하지도 않다고, 운전자들에게 대체 이동수단을 제공하는 것이 해결방안이 될 수 있다고 계획안의 의의를 강조하였다. 이번 계획안을 주도한 시의원 마이크 보닌(Mike Bonin)은 “이번 계획안을 통해 시는 시민 안전을 최우선시하고, 보행자와 자전거 이용자가 안전하게 거리를 다닐 수 있도록 할 것”이라고 계획안의 긍정적인 측면을 상기시켰다.

찬성 12표, 반대 2표로 통과된 이번 계획안에 대해 비즈니스계, 대중교통이용 지지단체, 자전거 이용자 단체 등은 환영의 뜻을 나타냈다. 그러나 반대자들은 “시 자체 분석 결과에 따르면 차량 도로가 줄어들 경우 오히려 더 심한 교통체증을 야기할 것”이라며 시의 독단적 결정에 대해 고소를 준비 중이라고 밝히는 등 찬반론이 격화되고 있다.

이에 시는 자체 분석 결과 출퇴근 시간에는 주요 도로의 정체가 현재의 2배가량 증가할 것으로 보이지만, 20년 안에 전체적인 차량 통행량이 하루 6,120만km 정도 줄어들 것으로 예상되는 등 장기적으로는 긍정적 영향을 줄 것으로 나타났다고 밝혔다.

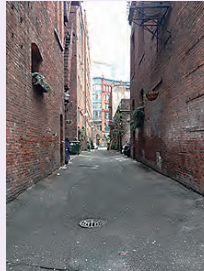
시애틀의 어두운 골목, 밝은 지역사회 허브로 변화

<http://magazine.good.is/articles/seattle-alley-renovation>

대부분의 사람들은 '골목'은 어둡고 더러우며 위험하다는 인식을 가지고 있다. 최근 미국 시애틀(Seattle)은 이러한 골목을 쓰레기통과 배달 트럭이 오는 길에서 걷고 싶은 길, 인근 주민 공동체를 위한 장소로 변화시키기 위한 시도를 하고 있다.

지난 6월 8일 시애틀 교통부는 골목길 개선안을 발표하였으며 캔턴앨리와 노드앨리(Canton and Nord Alleys), 피오니어 길(Pioneer Passage) 3곳을 개선 대상 구역으로 선정하였다.

구체적인 프로젝트 시작 일정이 정해지지 않았지만 시는 시민들에게 다양한 개선 방향을 제시하여 기대감을 심어 주고 있다. 시는 어두운 골목을 산책로, 보행자를 위한 저층의 쇼핑물 등으로 조성하여 빌딩과 도로로 가득한 도시의 이미지에서 벗어나 시민과 공동체를 중심으로 도시공간을 개편하고자 하고 있다. 시애틀의 골목 프로젝트가 성공한다면 다른 도시들도 골목 개선안을 발표하여 긍정적인 변화가 확산될 수 있을 것으로 기대된다.



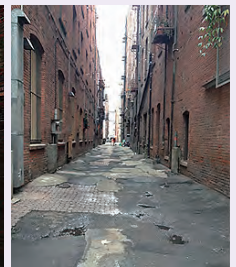
피오니어 길 개선안



©Olson Kundig Architects



노드앨리 개선안



©Olson Kundig Architects