

포스트 코로나 시대 런던의 거리 계획

김상희
어번 리제너레이션
플러스 대표

들어가며: 코로나의 충격과 차 없는 거리의 경험

코로나19는 영국에 4만 명 이상의 죽음을 가져왔다. 상황은 나아졌지만, 여전히 끝나지 않는 바이러스의 위협으로 일상생활은 달라졌다. 전 세계적으로 뉴노멀(new normal)에 대응하여 어떻게 도시공간이 변화해야 하는지 논의가 활발하다. 영국에서도 지역사회 안에서, 혹은 도시 간에 경험을 활발히 공유하며 도시 차원에서 공식적으로 대응할 것을 요구하고 있다.

지난 3월 바이러스 전파를 막기 위해 이동 및 외부 활동을 최소한으로 제한한 록다운(Lockdown)은 한편으로는 차 없는 거리를 경험할 수 있던 특별한 기회가 되기도 하였다. 자동차가 통제되고 대중교통 이용이 60% 감소했지만, 매연이나 소음이 없어지면서 자전거 이용이 70% 정도 증가하였다. 게다가 운동, 쇼핑, 식당이나 카페에서 먹고 마시는 행위, 등하교, 학교의 옥외 활동, 전시 이벤트 등 내부 공간에서 행해지던 일상 활동이 거리로 확장되면서 거리공간의 수용력에 큰 도전을 가져왔다.

이 글에서는 포스트 코로나 시대의 요구에 빠르게 대응하기 위해 전면에 등장한 택티컬 어버니즘(Tactical Urbanism)과 이를 정책으로 반영한 런던시 거리 계획의 의미를 살펴보고, 우리나라의 거리공간 계획에 시사하는 바를 알아보려고 한다.

런던시 거리 전략의 변화

런던시에서는 2000년대 누구나 질적인 삶을 영위할 수 있도록 좋은 공공공간을 형성하는 데 중점을 두고 공공공간 전략을 꾸준히 발전시켜 왔다. 특히 공공공간의 80%를 차지하는 거리에서 자동차 사용으로 발생하는 접근성과 연계성의 문제를 회복하고 질 높은 공간을 확보하는 것이 중요하며, 이를 디자인과 관리를 통해 형성할 것을 강조하여 왔다. 한편

으로는 공공공간을 효과적으로 형성하지 못한다거나 민간 개발로 레저·소비 등 방문객을 위한 공간 투자에 치중하면서 공공성을 훼손하는 문제점도 지적되고 있다. 그러나 런던시 정부는 여러 번 바뀌는 동안에도 비교적 같은 방향을 유지하여 왔으며, 커뮤니티의 요구를 반영하기 위해 도시와 지역 차원에서 공공 부문과 커뮤니티가 노력하여 왔다고 평가받고 있다(Carmona et al. 2019).

2016년 사딕 칸(Sadiq Kahn)의 노동당 정부는 다양한 측면의 지속가능성을 고려하는 ‘좋은 성장(Good Growth)’, 모든 사람을 위한 ‘포용의 성장(Inclusive Growth)’이라는 접근 방향을 내세웠다. 2016년 파리조약 이후에 기후변화가 당면 과제가 되면서 탄소배출량을 줄이고 공기의 질을 높이는 것이 절적인 삶에 영향을 미친다고 보았다. 개발 계획에서 대중교통이나 자전거를 이용하고 걷거나 머무르는 공간이 우선하도록 ‘런던플랜(London Plan)’에 제도화하였으며, 거리 전략을 마련하여 지역 커뮤니티를 위한 사회적 인프라 전략, 환경 전략, 그린 인프라 전략에 연계하였다.

거리 전략인 ‘런던을 위한 건강한 거리(Healthy Streets for London, 런던 교통국 2017a)’는 자동차의 통행이나 주차를 최소화하고 자전거를 타거나 걸어서 이동하며 쇼핑하고 머물기 좋은 거리를 만들기 위해 비전과 10개의 지표를 제시하고 있다. 그리고 제도적·실제적 프로세스 및 디자인 원칙을 제시하는 디자인 가이드선으로 ‘거리경관 가이드선(Streetscape Guidance, 런던 교통국 2019)’와 ‘보행 수법 계획(The Planning for Walking Toolkit, 런던 교통국 2020)’을 마련하였다. 무엇보다 획기적인 변화를 만들기 위한 수법으로, 적은 비용으로 쉽게 시작하고 한시적인 테스트 후에 영구적으로 전환하는 택티컬 어버니즘을 적용하였다. 이를 통해 지역 주민이나 상인들은 차 없는 거리 페스티벌을 벌이

거나 주차장을 카페 테라스와 연주회 장소 또는 놀이터로 사용하고, 포켓파크와 나무 심기 등을 기획해 왔다(런던 교통국 2017b).

택티컬 어버니즘: 포스트 코로나 시대 거리 계획과 유형별 수법 사례

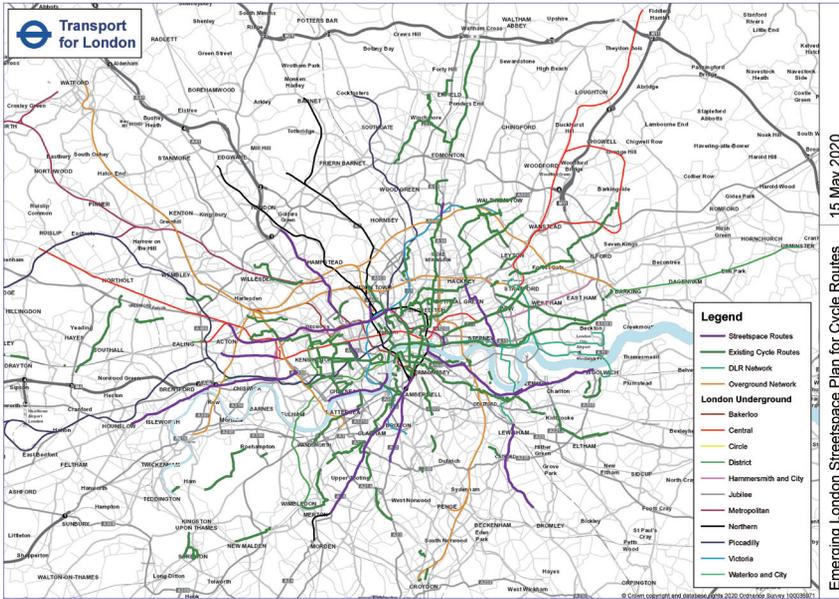
영국 정부는 지난 5월 록다운을 단계별로 완화하면서 대중교통 사용을 기존의 20%로 조정하였고, 이에 따라 자동차 사용이 다시 늘어날 것으로 예측하였다. 따라서 20억 파운드(약 3조 479억 원)를 배정하여 대도시를 중심으로 사회적 거리 두기에 대응하고 자전거와 도보에 적합한 거리를 위한 대책을 마련하도록 주문하였고, 런던시는 ‘런던 거리공간 계획(London Streetspace Plan, 런던 교통국 2020a)’을 발표하였다. 이 계획에서는 거리공간을 임시 자전거 전용 도로, 주거지역 거리, 중심시가지 거리 총 세 가



브릭스톤(Brixton) 버스 정거장 확장



파크레인(Park Lane) 임시 자전거 전용 도로 출처: 런던 교통국



기존의 네트워크에 추가되는
거리공간(보라색)의 계획
출처: 런던 교통국, tfl.gov.uk

지 유형으로 분류하고 자치구에서 적용할 수 있도록
방법을 제시하고 있다.

임시 자전거 전용 도로

코로나 이후 대중교통 수용력이 줄어들면서 전동 스
쿠터나 자전거를 중심으로 짧은 거리를 이동하는 대
중교통을 보완하고자 하였다. 거리 두기를 위해 자
전거 도로와 보행로 폭을 임시로 확대하고, 대중교
통의 이용이 많은 구간이나 자동차 이용이 많아 자
전거 도로를 만들 수 없던 도로에 임시 자전거 도로를

설치하여 기존 자전거 도로 네트워크에 연결하였다.
전동 스쿠터 등 마이크로 모빌리티 수단의 보급 계획
이 급진전하면서 공유 서비스를 시작하게 되었으며,
런던 교통국에서 자전거 및 전동 스쿠터의 보급·지
원 프로그램을 제공하고 있다.

주거지역 거리

차량 이용을 줄여 공기의 질을 개선하고 사회적 거리
두기 공간을 확보하기 위해 ‘마을 내 교통량 낮추기
(Low Traffic Neighbourhoods)’에 중점을 두고 있



마을 내 교통량 낮추기 사례
출처: hackney.gov.uk



학교 거리 계획 사례
출처: 런던 교통국(2020c)

다. 특히 차량 혼잡을 막고 도보와 자전거로 안전하게 등하교할 수 있도록 학교 주변의 거리에서 등하교 시간에 맞추어 차량 통행을 제한하는 ‘학교 거리 계획(School Street Schemes)’을 확대하였다. 자치구 별로 사업을 수립하고 선정된 학교 및 학부모들과 디자인 프로세스를 진행하여 적용하고 있다.

중심시가지 거리

지역 내 상업 지역을 따라 걸어서 쇼핑하기에 적합한 공간을 형성하여 상점이나 카페·식당들을 원활하게 사용할 수 있도록 거리 규모, 인접 건물 용도, 사람들이 모이는 정도에 따라 보행로를 확장하고 있다. 이를 위해 차량 이용을 일부 제한하거나 전용 보행로로 지정하고 사용하지 않는 주차공간에 녹지공간이나 테

이블을 배치하고 있다. 각 자치구에서 지역 내 중심시가지 거리를 대상으로 도보·차량·상업활동이 거리를 어떻게 사용할지 상세한 지침을 마련하였다.

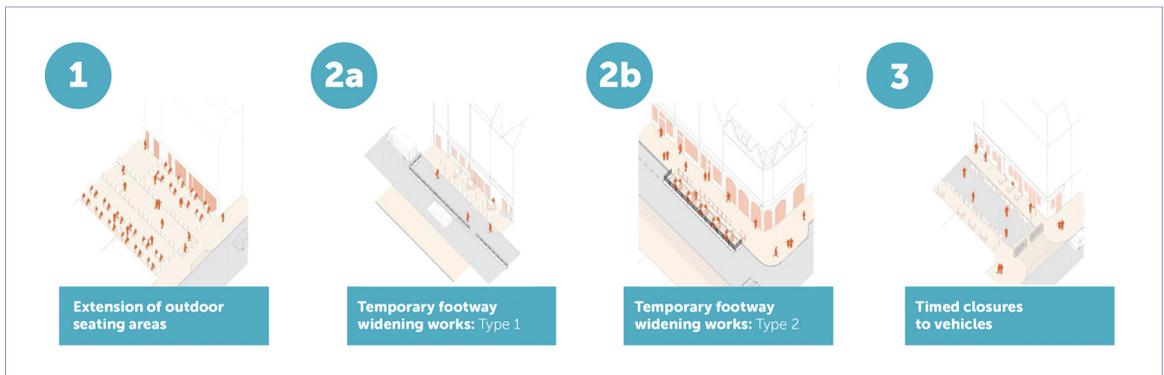
이러한 사업들은 페인트, 볼라드, 간판, 플란터, 카메라, 교통 통계기 등을 사용하여 쉽게 적용할 수 있는 것들이다. 그러나 하나의 거리 사업에 그치는 것이 아니라 지역 전체의 자전거나 보행, 차량 네트워크에 영향을 미치는 것이므로 도시나 지역 차원의 거리 계획에서 고려되어야 한다. 특히 커뮤니티가 참여하는 디자인 프로세스를 이룬 시간 안에 진행해야 하는 데다 1년 이내에 컨설팅을 거쳐 영구적인 수법으로 전환될 계획이므로 디지털 도구 등 커뮤니티의 참여를 높이는 방법 마련이 요구된다. 이와 더불어 에너지를 절약하면서도 여러 요구에 대응할



퍼트니(Putney) 주차녹지공간(parklet)
출처: wandsworth.gov.uk



해머스미스(Hammersmith) 주차녹지공간(parklet)
출처: lbhf.gov.uk



웨스트민스터 중심시가지 거리 계획의 일부
출처: 웨스트민스터 구청(2020)

수 있는 자재나 기술 개발, 기존 주차 시설을 재활용하는 레트로피팅(Retrofitting) 수법, 자치구 경계를 초월한 자전거 시설 및 네트워크를 마련하는 데 필요한 제도 등에 대한 논의들이 진행 중이다.

시사점: 15분 지역생활권(15minute neighbourhoods)으로 나아가기

포스트 코로나 시대 거리 계획은 새로운 것이라기보다는 건거나 다양한 활동을 할 수 있는 거리를 만들어 살기 좋은 환경을 형성하고 지역경제활동을 도우며 기후변화에 대응한 녹지공간 확충을 목표로 하는 기존 계획을 강화하는 것이다. 문제는 자동차 이용자와의 공간 경쟁이다. 자전거나 보행자 전용 도로는 차량을 이용하는 지역민 설득의 문제, 비용 문제, 자치구 간의 경계 문제 등 커뮤니티 참여나 공간 디자인과 운영 및 관리에 관계된 걸림돌이 많다. 런던의 현재 사업은 공중위생과 기후변화에 대처하는 녹색 회복을 위한 사람들의 절실한 요구에 기반하여 빠른 속도로 추진하였기 때문에 가능할 수 있었다. 그러나 영국에서도 코로나 이전과 비교하여 자전거를 구매한 사람이 8% 늘어난 반면 차량 이용도 이미 22%나 증가하는 등 앞으로의 변화를 주의 깊게 지켜볼 필요가 있다.

특히 런던시가 서울을 포함한 세계 40개 도시와 함께 15분 지역생활권(15minute Neighbourhoods)을 결의하고 이를 위한 하나의 단계로 ‘런던 거리공간 계획’을 언급하고 있는 점이 흥미롭다(GLA 2020). 파리에서 제안된 15분 지역생활권은 자전거나 스쿠터로 15분 만에 도착할 수 있는 반경 안에서 커뮤니티의 요구를 충족시킨다는 개념으로, 런던시에서도 도시재생 측면에서 논의하고 있다. 하지만 모든 지역에 해당하는 것은 아니다. 코로나의 영향이 큰 대도시에서도 사무나 상업활동이 집중된 도심 시가지(City Centre)보다는 주거 밀도가

높은 도시 외각의 마을 시가지(Town Centre) 변화에 주목하고 있으며, 재택근무가 증가하면서 그 필요성이 전반적으로 높아지고 있다.

우리나라에서도 대중교통 이용이 조심스러워지는 가운데 거리에서 안전하게 자전거와 스쿠터를 사용하거나 다양한 활동이 이루어질 수 있도록 차량의 속도나 이용을 줄여야 하는 상황이 되었다. 지역 차원에서 15분 지역생활권을 목표로 변화가 필요한 곳에 한시적인 택티컬 수법을 적용하여 가변적·한시적 계획 프로세스를 도입하는 것이 큰 도움이 될 것이다. 그리고 이러한 수법이 효과적이라면 포스트 코로나 시대 뉴노멀이 요구하는 변화된 기능에 맞추어 거리를 유형화하는 작업과 이를 바탕으로 한 디자인 가이드스가 꼭 필요하다.

참고문헌

- 1 Carmona, M., Hanssen, Gro S., Lamm, B., Nylund, K., Saglie, I. & Tietjen, A. (2019). *Public space in an age of austerity*, *Urban Design International*. 24, 241-259.
- 2 Street toolkit. 런던 교통국. <https://tfl.gov.uk/corporate/publications-and-reports/streets-toolkit>(검색일: 2020.8.)
- 3 런던 교통국. (2017a). *Healthy Streets for London: Prioritising walking, cycling and public transport to create a healthy city*.
- 4 런던 교통국. (2017b). *Small Change, Big Impact: A practical guide to changing London's public spaces, Delivering the Healthy Streets Approach*.
- 5 런던 교통국. (2019). *Streetscape Guidance*.
- 6 런던 교통국. (2020a). *London Streetspace Plan – Interim Guidance to Boroughs*.
- 7 런던 교통국. (2020b). *The Planning for Walking Toolkit: Tools to support the development of public realm briefs in London*.
- 8 런던 교통국. (2020c). *Streetspace for London supplementary guidance on School Streets*.
- 9 런던 교통국. (2020d). *Streetspace for London supplementary guidance on Low Traffic Neighbourhoods*.
- 10 Greater London Authority[GLA]. (2020). *Mayor's Question Time*. <https://www.london.gov.uk/mayors-question-time-2020-07-16>(검색일: 2020.8.)
- 11 웨스트민스터 구청. (2020). *hospitality and business guidance*.