

세계도시동향

헤드라인뉴스	1	새로운 도시 안전 전략, “안전한 도시를 넘어” 발표	멜버른
사회·복지	3	가족관련 정보를 상황별로 체계적으로 안내하는 다차원적 가족포털사이트 개설	베를린
행재정·교육	7	시민 주도 도시만들기 프로그램, “Imagine Austin”	오스틴
환경·안전	9	대기환경 오염 측정 및 감시를 시민 스스로, “Smart Citizen Network” 확산	스페인
도시교통	11	보행 네트워크 개선을 위한 실행계획 발표	멜버른
	14	고급 버스 서비스 도입에 대한 논란	미국
	17	하이브리드 도시철도 건설 계획	오스틴
	20	‘미끼 자전거’를 이용한 자전거 도난 방지 전략	샌프란시스코
도시계획·주택	22	빈집 조례 제정을 통해 종합적 공간 활용 및 관리 추진	교토
	24	온라인을 통한 공공 임대주택 신청절차 간편화 및 투명화 방안 마련	파리

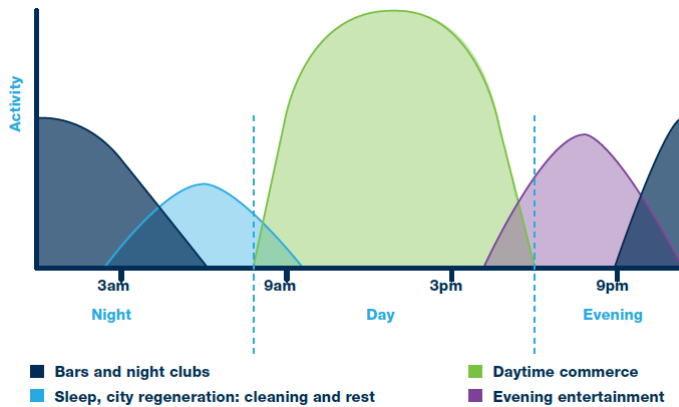


새로운 도시 안전 전략, “안전한 도시를 넘어” 발표

호주 멜버른市 / 환경·안전

- 멜버른(Melbourne)市는 지난 20년 동안 도시 안전 향상을 위한 노력을 경주해 왔으며, 그 결과 남반구에서는 최초로 세계보건기구(World Health Organization)로부터 2006년과 2014년 두 번에 걸쳐 ‘국제 안전 도시’(International Safe Community)로 선정됨. 또 2011년부터 2013년까지 3년 연속으로 세계에서 ‘가장 살기 좋은 도시’(World's Most Liveable City)로 선정되기도 함. 市는 그동안 추진해온 ‘위험관리’ 정책의 효과성을 인정하고 있지만 동시에 더욱 예방적이고 적극적인 안전 도시 전략의 필요성을 인식함. 이에, 위험에 대응하는 접근방식에서 벗어나 더욱 통합적이고 지속가능한 안전 도시 개발 전략을 수립할 목적으로 “안전한 도시를 넘어”(Beyond the Safe City Strategy 2014-2017)라는 중단기 도시 안전 전략을 발표함.
- 새 안전 전략은 기존의 “좀 더 안전한 도시를 위한 전략”(Strategy for a Safer City 2011-13)과 “24시간 도시를 위한 정책”(Policy for the 24 Hour City)에 기반하고 있으며, 향후 3년간 도시 안전 정책의 기본 틀로서의 역할을 수행하게 됨. 새 안전 전략은 일곱 가지 접근 원칙을 제시하고 있는데, 이에에는 통합적이고 근거에 기반한(evidence-based) 해법 도출, 지역사회와의 협력, 계층통합 및 지역사회 회복력(resilient communities) 강화, 피해 최소화, 예방 강조, 양성 평등 제고, 그리고 안전한 도시설계 등이 포함되어 있음. 市는 이 전략에 기반하여 도시 설계 및 공공 영역 관리, 그리고 도시 계획 및 규제 기능을 수행할 계획이며, 크게 다음 다섯 가지 방향으로 도시 안전 향상을 위한 실행계획을 수립하게 됨.
 - 경제성장과 창의적인 24시간 도시 지원 : 市는 야간 경제의 중요성을 인식하고, 경제적 번영을 도시 안전과 균형 있게 달성하고자 함. 즉, 기존의 안전 중심 접근 방식에서 경제 활동 활성화를 더욱 강조하는 방향으로 정책적인 지원을 하고자 함. 도시 리듬(city rhythms)과 조화되는 방식으로 야간 활동을 확대 지원하며, 구체적으로 도심의 야간 행사를 촉진할 웹사이트 개발, 비수기에 대형 야간 행사 개최, 가족 활동을 지원할 수 있도록 음주가 제한된 야간활동

촉진, 그리고 도서관이나 청소년 복지 시설 등 지역사회시설의 연장 개장 등이 추진될 계획임.



멜버른市 도시 리듬

- 범죄와 폭력에 관한 사회적, 문화적 규범 변화 : 市는 사회적, 문화적 규범이 개인의 폭력 사용에 중요한 영향을 미친다고 판단하고, 시민 의식 계발 활동과 지역사회 안전 향상 활동을 지원함. 학교 및 가정에서 폭력 사용을 정당화하는 인식을 바꾸기 위한 정책 개입을 확대하며, 특히 여성들의 안전 욕구에 적극적으로 대응하고자 함. 지역사회 소속감 향상 프로젝트를 개발하며, 정신건강을 위한 활동 및 친사회적인 행위 장려 활동을 지원함.
- 아동 및 청소년의 생활기술(life skills) 향상 : 아동 및 청소년들의 사회적, 정서적 능력을 향상시키기 위한 정책을 도입하고, 갈등을 비폭력적인 방법으로 효과적으로 대처하는 능력을 함양시킴. 특히, 저소득 취약 지역의 지역사회 회복력을 제고하며, 무주택 위험이 높은 가족과 개인들에게 생활기술을 가르치는 지역사회 기관을 지원하는 등의 사전 예방 접근을 강화함.
- 음주 및 약물로 인한 피해 최소화 : 정신건강 문제 혹은 약물 남용이 본인뿐만 아니라 사회의 공공 보건을 훼손하고 경제적 손실을 초래하는 점을 감안하여, 이들 문제 시민의 역량을 강화하는 프로그램을 활성화함. 주사기 등의 약물 복용 관련 쓰레기 관리를 강화하며, 현재 시행중인 음주 제한 구역의 효과성을 지속적으로 모니터링함.

- 물리적 환경(built environment)의 안전 향상 : 도시의 건물, 도로 및 옥외 시설물들의 설계는 도시 안전에 직접적인 영향을 미침. 안전하고 접근성이 높은 도시설계를 지원하며, 특히 가로등 설치, 거리 쓰레기 및 공공건물 낙서 감소 등의 물리적 환경 개선을 통해 범죄 발생 가능성을 감소시킴. 또한 장애인과 노인 등의 이동성을 높이는 배리어 프리(barrier free) 설계 등 사회통합적인(inclusive) 도시 계획을 확립함.
- 새 안전 전략은 2014년 7월 19일까지 市 홈페이지(<http://participate.melbourne.vic.gov.au/beyond-the-safe-city>)에 공개되어 시민들의 의견수렴 과정을 거치게 됨.

<http://www.melbourne.vic.gov.au/AboutCouncil/MediaReleases/Pages/MelbourneCityCouncilendorsesdraftSafeCitystrategy.aspx>

사회·복지

가족관련 정보를 상황별로 체계적으로 안내하는 다차원적 가족포털사이트 개설

베를린市 / 사회·복지

- 대도시에서 증가하고 있는 다양한 가족문제에 대처하고 가족결속을 강화하기 위해 베를린市는 출산부터 교육, 가정과 직업 병행, 세대포괄적 공동체 구성에 이르기까지 그동안 크고 작은 수많은 지원사업을 추진하고 필요한 제도와 서비스를 마련해 왔음. 그러나 수많은 정보 속에서 시민들이 정작 문제 발생 시 유용한 정보를 빠르고 정확하게 찾기가 쉽지 않아, 베를린市는 최근 가족우호적인 도시를 위한 핵심사업의 하나로써 수많은 정보들을 한 곳에 모은 가족포털사이트를 만듦.

- 2011년 베를린 가족자문위원회는 가족보고서를 통해 시민들이 관련정보들을 찾기 위해서 여러 경로를 거치거나 중복해서 수고와 시간을 들여야 하는 고충이 있다면서, 가족이 다양한 상황 속에 처해있을 수 있는 만큼 각각의 상황에 적합하게 정보를 찾을 수 있도록 더 체계적인 안내시스템이 필요하다는 의견을 냄.
 - 市는 이 의견을 수렴해 가족자문위원회와 함께 포털사이트 개발에 착수하였고, 3년간 협업의 성과로서 가족포털 ‘Zuhause in Berlin’이 완성됨.
 - 이 가족포털사이트는 다차원적 포털구조로서 검색의 출발점을 3가지 분야로 구성하여, 이용자들이 자신의 관점과 상황에 따라 출발점을 선택할 수 있게 함.
- 검색의 출발점인 3가지 분야는 주제별 영역, 가족상황별 영역, 가족구성원별 영역임.
 - 주제별 영역은 이용자가 ① 가족관계(결혼, 동거, 이혼, 출산, 육아, 입양, 장애아), ② 상담지원서비스(차별, 직업, 장애, 육아, 재정지원, 이주, 위기상황, 법률상담, 퇴직, 일상지원), ③ 건강(장애, 병, 간병, 예방), ④ 교육과 취업(학교, 취업, 실직, 가족과 직업 병행, 재교육), ⑤ 재정(가족을 위한 공공지원, 채무), ⑥ 여가시간과 문화(자원봉사, 이웃 공동체시설, 일반 문화여가시설, 가족문화시설), ⑦ 민주주의 교육과 참여 중에서 관심 범주를 선택할 수 있게 함. 선택한 범주 안에 들어가면 항목들은 더 세분화되어 있어 이용자는 구체적 주제를 찾을 수 있고 자신에게 필요한 서비스나 지원정보에 도달할 수 있게 됨. 또한 이와 함께 부차적인 관련정보들도 포괄적으로 얻을 수 있게 됨.
 - 가족상황별 영역은 이용자가 자신이 처한 가족상황으로부터 검색할 수 있게 함. ① 다양한 가족형성단계(결혼, 동거, 이혼, 싱글맘/싱글대디, 청소년임신, 고령출산과 육아), ② 긴급지원 필요상황(가장실직, 장애, 파산, 학대받는 아동가정, 병, 간병, 사망, 범죄피해가정, 주택상실). ③ 교육과 일(구직, 노동, 직업교육, 대학입학, 유치원, 조기교육, 가족과 직업병행), ④ 자신과 가족 돌봄 상황(가족간병, 건강한 생활, 장애인생활), ⑤ 여가생활단계, ⑥ 참여와 어울리기 단계로 가족상황을 분류해 놓음.
 - 가족구성원별 영역은 이용자가 가족 내 자신의 위치를 통해 주제를 검색할 수

있게 함. ① 어린이와 청소년(장애, 여가시간, 건강, 졸업과 진로, 학교문제와 위기), ② 부모와 성인(차별, 노동, 장애, 부모되기, 가족지원서비스, 재정, 여가생활, 건강, 위기상황, 보육지원), ③ 조부모와 노인(차별, 장애, 여가시간, 건강, 위기상황, 재혼 및 동거, 조부모의 권리와 의무, 일상도우미), ④ 친구와 이웃(장애, 육아지원, 여가생활, 위기상황, 이주자, 간병, 주거), ⑤ 가족을 위한 전문인력(차별, 교육과 취업, 장애, 자원봉사, 문화생활, 조기예방, 건강, 청소년)으로 분류됨.

- 다차원적 포털구조는 각 분야마다 모든 가족관련 정보를 포괄함으로써 이용자는 어떤 영역에서 검색을 시작하더라도 찾고자 하는 유용한 정보에 동일하게 도달할 수 있게 됨.
- 가족포털사이트는 가족자문위원회가 베를린市の 가족관련 부서와 각 구청, 가족관련 기관 및 프리랜서들과의 집중적인 교류와 협업을 통해 완성함.
- 이러한 공동작업이 가능했던 것은 무엇보다 가족에 대한 확장된 기본개념에 대한 동의에서 비롯됨. 즉 가족은 서로 다른 세대 간의 공동체이며 서로에 대한 걱정과 관심을 갖는 공동체라는 것, 그리고 도시에서 가족생활은 가족울타리 안에서 요구되는 상호 돌봄만이 아니라 대도시의 가족관련 네트워크를 통한 돌봄을 필요로 한다는 점임.
 - 가족포털 ‘Zuhause in Berlin’의 목표는 다양한 세대 각각의 가족상황을 고려하여 베를린市の 네트워크 속에서 가족구성원이 필요로 하는 정보들을 안내하는 길잡이 역할을 하는 것임. 포털사이트는 협력기관과 이용자들의 협조와 참여 하에 지속적으로 개선 보완될 것임.



가족포털사이트 'Zuhause in Berlin'

<http://www.berlin.de/familie/ueber-uns/artikel.37442.php>

<http://www.berlin.de/familie/>

<http://www.berlin.de/familie/portal/de/nachrichten/klick-und-drin-biste-das-berliner-familienportal-ist-online-5>

행재정·교육

시민 주도 도시만들기 프로그램, “Imagine Austin”

미국 오스틴市 / 행재정·교육

- “Imagine Austin”은 도시의 미래를 위한 비전을 만들어 가는 과정에 오스틴市 시민들을 참여시키기 위해 고안되었음. “Imagine Austin”은 도시의 발전방향을 설정하는데, 오스틴 시의회(Austin City Council)와 트레비스 카운티 위원회(Travis County Commissioners Court)가 임명한 38명의 종합계획시민자문단(Comprehensive Plan Citizens Advisory Task Force)의 구성원들과 더불어 오스틴 시민들을 참여시키기 위한 주민참여 프로그램임.
- 2009년에 시작한 이 프로그램은 오스틴市 정부가 시민들에게 현재 당면하고 있는 과제와 기회 등에 대한 의견 또는 해결방안 등을 묻고, 시민들이 내놓은 의견 중 대안이 될 수 있는 것들에 대해 시정부가 방안을 마련하는 방식으로 진행됨.
 - “Imagine Austin”은 절차과정에 두 가지 기본 명제를 갖고 있음. 첫째, 가능한 많은 사람들을 참여시키고, 둘째, 작업의 연속성을 높이기 위해 이전에 해 놓은 작업을 이어 받아 다음 과정을 발전시키는 것임.
- “Imagine Austin”은 2009년 8월 시민참여 워크숍을 개최함으로써 시작되었음. 첫 모임에서는 70명 이상의 오스틴市 시민들이 모여, 오스틴市 도시계획에 참여시켜야 할 지역사회(communitiy)를 확인하고 선정하였으며, 그 지역사회를 참여시키기 위한 필요 단계들을 마련하였음.
 - 이 모임에서 1) 누구나 참여 가능, 2) 지역사회의 참여, 3) 투명성 확보, 4) 열정과 활력, 5) 소외된 집단의 참여, 6) 즐거움 등 6가지 대원칙을 설정하였음.
 - 지역사회의 참여를 유도하고 발전시키기 위해 “Imagine Austin”은 ‘누가 참여하였는지 살필 것’, ‘소외된 지역사회와의 연결 방법을 찾기’ 등을 고려하였으며, 첫 모임에서는 유색인종과 대학교 졸업 미만의 시민들 등 소외계층을 참

여시킴고자 두 개의 포커스 그룹을 설치·운영하였음.

- 시민참여는 다음의 몇 단계로 진행됨.

- 먼저, 시민 자문단(Citizen Advisory Task Force), 도시계획위원회(Planning Commission), 시의회에서 검토된 주요 계획안들을 시민들에게 알림.
- 둘째, 여러 집단에서 참여한 시민들이 서로 의견을 교환하고, 교류할 수 있도록 시민회의(Public Meeting)는 작은 그룹으로 나누어져 몇 차례에 걸쳐 개최됨. 간접적으로 의견을 교류할 수 있도록 회의가 진행되는 동안에 시민들은 게시판을 통해 질문과 응답을 할 수 있음.
- 셋째, 온라인 및 오프라인 설문을 통해 시민들이 편하게 시정에 참여할 수 있도록 함. 오프라인(종이) 설문지는 도서관, 시민 행사, 또는 도시 소식을 담은 뉴스레터 혹은 언론을 통해서 배포됨.
- 넷째, 온라인 포럼 등을 통해 의견을 수렴함.
- 다섯째, Traveling Team은 시민들이 많이 있는 곳을 찾아가 시민들이 시정에 참여할 수 있도록 설문지를 나누어 주거나 의견 등을 청취함.
- 여섯째, Meeting-in-a-Box는 지역사회, 그룹, 자영업자, 회사 근로자, 일반 개인 등이 편한 시간에 시정에 참여할 수 있도록 지역현안에 관한 회의를 개최할 수 있도록 함.
- 일곱째, 시민소통국(Speakers Bureau)은 시민들이 공무원들로부터 시정에 관한 보고 및 발표 등을 듣고, 시민들이 의견을 제안할 수 있도록 지역사회 조직의 회의 또는 모임을 장려함.

<http://austintexas.gov/departments/community-participation>

ftp://ftp.ci.austin.tx.us/GIS-Data/planning/compplan/Appendix_B.pdf

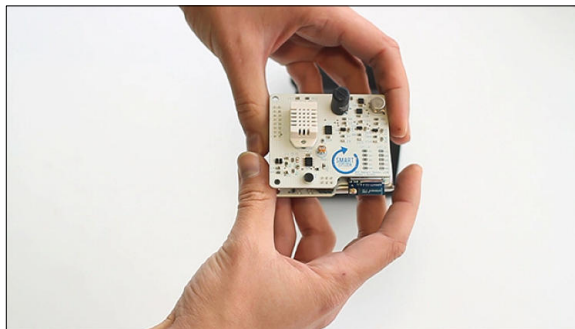
환경·안전

대기환경 오염 측정 및 감시를 시민 스스로, “Smart Citizen Network” 확산

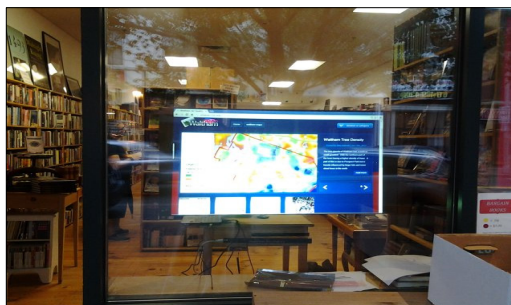
스페인/ 환경·안전

- 대기환경 오염을 측정하고 이를 감시하는 역할은 정부에 의해 수행되어 왔으나, 최근 시민들이 직접 이 역할을 수행하도록 지원하는 프로젝트 “Smart Citizen Network”가 전 세계적으로 확산되고 있음. 스페인 바르셀로나 팹 연구소(Fab Lab Barcelona)가 개발한 플랫폼(platform)에 의해 시작된 “Smart Citizen Network”는 손바닥 만한 소형 측정기기를 개발해 시민들에게 나누어 주고 시민들이 이러한 측정 및 감시 역할을 수행하도록 하고 있음. 이는 정확한 대기환경 상태를 파악하기 위해서는 보다 광범위한 환경오염 측정이 요구되지만, 대도시 전역에 고성능의 비싼 환경오염 측정기기를 설치하는 것에는 재정적으로 한계가 있어 시민들의 환경오염 측정 및 감시 역할을 강화하기 위한 것임.
- 스페인에서 2010년에 대중 모금 운동(crowdfunding campaigns)에 의해 시작된 이 프로젝트는 처음에 14,000유로(약 2,000만원)를 모금하여 200대의 측정기기를 설치하였으며, 이후에 다시 68,000유로(약 9,700만원)를 모금하여 500대의 센서를 추가로 설치하였음. 이중 유럽에 400여 대가 설치되었으며, 미국에도 120대의 기기가 설치되었음. 암스테르담市는 100여 대의 기기를 설치하도록 자금을 지원하기도 함.
- “Smart Citizen Network” 프로젝트는 약 300달러(약 30만원) 정도의 측정기기를 이용해 대기환경 오염을 측정하고 측정된 자료를 함께 공유하는 전 세계적 네트워크 시스템을 구축하는 것을 목표로 하고 있음. 기존 정부가 사용하던 정밀한 센서는 15,000달러(약 1,600만원)에 달하지만 이 프로젝트의 센서는 상당히 저렴하면서도 정밀도 면에서 큰 차이가 없는 것으로 나타남.
- 이 프로젝트의 핵심인 센서는 이산화질소 및 탄소, 습도, 온도, 빛의 밝기, 소음 등을 측정할 수 있음. 측정된 데이터들은 웹사이트를 통해 공개되어 사람들은 센서가 설치된 지점의 실시간 대기환경 오염 정도를 확인할 수 있음.

- 시민들이 다양한 장소에서 측정한 자료를 공유하므로 좀 더 정확하게 지역의 대기 오염상태를 파악할 수 있을 뿐만 아니라, 대기환경 오염의 원인이 되는 배출지점과 문제가 되는 지점을 좀 더 쉽게 찾을 수 있게 해줌.
- 또 이러한 네트워크 형성은 시민들이 보다 정확한 데이터를 통해 환경오염문제에 직접 참여할 수 있는 환경을 만들어 준다는 장점이 있음.
- 과거 이러한 환경운동들이 자금난으로 중단되는 경우가 많아, “Smart Citizen Network”는 자금 확보를 위해 기업에게 센서를 통해 모은 데이터를 제공하는 방안을 모색하고 있음.



저렴한 가격의 소형 대기환경 오염 측정 센서



지역 상점에 설치된 대기오염 측정기기와 화면을 통해 일반 시민들도 이 지점의 오염도를 확인할 수 있음.

<http://www.fastcoexist.com/3026502/a-grassroots-environmental-sensor-network-so-you-dont-need-the-government-to-say-the-air-is->

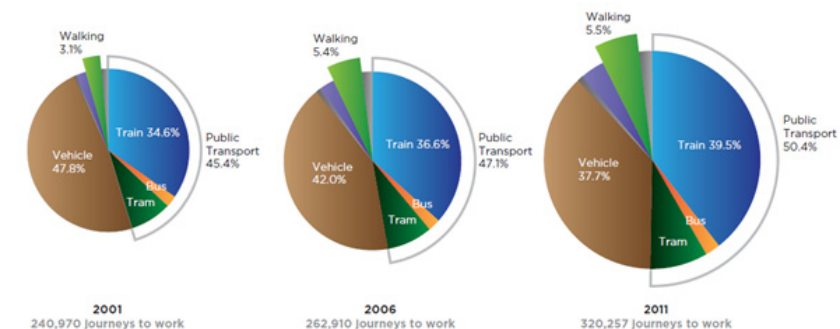
<http://www.fastcoexist.com/3031162/citizen-air-quality-sensors-cover-the-places-governments-cant-reach>

도시교통

보행 네트워크 개선을 위한 실행계획 발표

호주 멜버른市 / 도시교통

- 멜버른(Melbourne)市는 최근 도심의 보행 네트워크를 개선하기 위한 계획을 발표하고, 이에 대한 시민들의 의견을 수렴하고 있음. 市가 발표한 “보행 계획 2014-17(Walking Plan 2014-17)”에서는 도심지역의 보행자 혼잡과 건널목에서의 시간 지연을 줄이고, 보행을 더욱 촉진할 수 있는 이동경로를 조성하기 위한 원칙과 전략 및 구체적인 실행계획을 제시하고 있음. 市는 그동안 자동차, 노면전차, 버스 등의 대중교통, 그리고 자전거 네트워크를 형성하는 데에 많은 노력을 기울여 온 반면, 도보 네트워크에는 상대적으로 소홀해 왔음을 인식하고 이에 대한 개선 방안을 마련하게 된 것임.
- 市는 지난 2012년에 “멜버른 교통 전략”(Melbourne Transport Strategy)을 발표하여, 다양한 교통수단들을 효율적으로 도시 개발 계획에 통합시키기 위한 전략을 제시한 바 있음. 이번 보행 계획은 이 교통 전략의 일환으로 추진되고 있으나, 향후 보행이 도심 지역에서 다른 교통수단보다 우선적으로 고려될 것임을 시사함. 즉, 도심에서 보행은 전체 이동 수단의 66%를 차지하고 있으며, 앞으로 보행은 교통수단으로서 그 중요성이 더욱 증대될 것으로 예상됨.



도심 통근 교통수단 변화

- 지난 10년간 도심 통근자는 지속적으로 증가해 왔으며, 이들이 이용하는 교통수단은 자가용에서 대중교통으로 현저하게 변화해 왔고, 현재는 대중교통이 주요한 도심 진입 수단으로 자리잡고 있음. 대중교통 이용 증가는 곧바로 도심에서의 도보 이동 증가를 의미함.
- 현재 매일 평균적으로 8만 4천여 명이 멜버른 도심을 출입하고 있으며, 도심 지역 인구, 고용 및 여행객 증가 그리고 대중교통 이용 증가로 인해 이 수치는 2030년이면 1백 2십만 명 이상에 이를 것으로 추정됨. 市는 그동안 도심의 도보 여행을 원활히 하고, 보행자들의 안전을 강화하기 위해 인도 확장, 횡단보도 증가, 주요 보행로에서의 자동차 속도 하향화, 횡단보도 신호 빈도 증가 및 신호 길이 연장 등 보행 친화적인 환경을 조성하는 데에 노력을 기울여 왔음.
- 그러나 정류장이나 기차역 등 대중교통 이용 지역과 상가 밀집 지역 등에서 발생하는 보행자 혼잡과 교차로 횡단보도에서의 지연은 도보 여행을 저해하는 주요 요인으로 지적되고 있음. 또한, 교차로에서의 보행자 혼잡은 도심 교통 혼잡의 원인으로 작용하고 있고, 원활하지 못한 보행으로 인해 발생하는 경제적 손실이 매년 30억 호주달러(약 3조원)에 달하는 것으로 추산되고 있음.

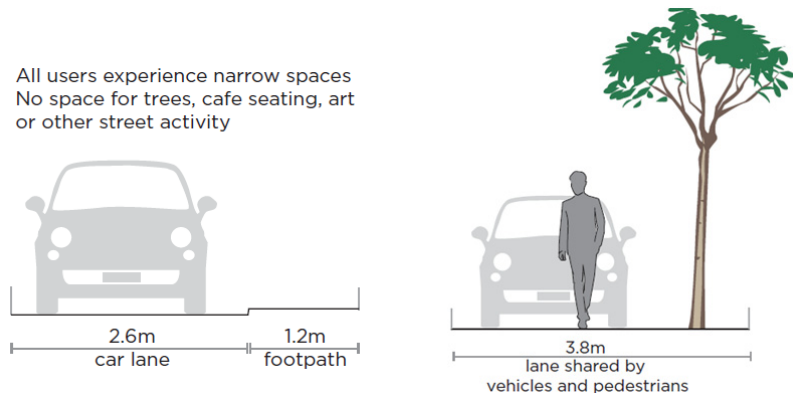


Southern Cross 기차역(좌)과 노면전차 정류장(우)의 보행자 혼잡

- 보행 네트워크 개선은 보행자 안전, 접근성, 그리고 생산성 향상을 목적으로 하고 있음. 즉, 기존의 보행자 안전 강화라는 소극적인 접근에서 탈피하여 보행자들에게 더 많은 보행 경로를 제공하고, 그 연결망을 강화함으로써 보행자들의 경로 선택권을 강화하고, 인도의 보행자 부하를 감소시키고자 함. 이를 통해 보행 시간 및 보행 거리가

단축되며, 결과적으로 도심 전체의 이동 효율성과 생산성을 향상시킴. 보행자들에게 더 많은 소비 공간이 주어짐과 동시에 도심 여행자 수를 증가시키는 등 그 경제적 가치가 연간 21억 호주달러(약 2조 1천억원)에 이를 것으로 市는 추정하고 있음. 보행 네트워크 개선을 위한 실행계획은 크게 세 방향에서 접근됨.

- 첫째는 도시계획(planning) 차원의 접근으로서, 보행 네트워크를 ‘도시 계획 전략’(Metropolitan Planning Strategy)에 통합시켜 도시 개발 및 재생 사업에 보행 네트워크 조성을 핵심 과제로 설정하도록 함. 특히, 건물 혹은 구역을 관통하는 보행자 경로(through-block links)를 제공하도록 규정을 설정하고, 건물이나 구역이 100미터를 넘을 경우 중간에 보행자 관통로를 설치하도록 의무화함.
- 둘째는 보행을 우선화하는 거리 관리(street management)로서, 도심 내 모든 거리를 보행 정도에 기초하여 5단계로 위계화하여 차별적인 보행 네트워크 계획을 수립함. 가장 높은 단계는 장소적 거리(street as place)로서 영구히 혹은 특정 시간(보행량이 많은 점심 및 저녁 시간)에 일반 차량 진입에 제한이 가해짐. 낮은 단계로 갈수록 보행량이 적고 다른 교통수단과의 공유도가 높아짐. 거리관리는 특히 공유 구역(share zones) 확충에 주안점이 주어지는데, 공유 구역에서는 자동차 경로와 보도를 통합하여 보행자에게 우선권을 주고, 일반 차량 진입이 허용되나 최대 시속이 10킬로미터로 제한됨.



분리된 거리(좌)와 공유 거리 (우)

- 셋째는 기반시설 사업(capital works)으로서 이는 보행 혼잡을 해소하기 위한 도시계획 기준과 가이드라인을 확립하여 거리 정비 등의 기반시설 설계에 반영하는 것을 의미함. 특히 버스 및 노면전차 정류장, 그리고 기차역 주변 등 대중교통 이용 지점의 보행 혼잡 해소와 접근성 향상에 초점이 주어짐. 이를 위해 일반 도로의 횡단보도의 폭은 4미터로 확대되고, 대중교통 이용 지점에 서의 폭은 8미터로 설정됨. 모든 교차지점 건널목에는 신호등이 설치되며, 블록 중간에 신호등이 없는 횡단보도를 추가 배치하고 여기에는 보행자에게 우선권이 주어짐. 또한, 보행 혼잡도 기준 (crowding standards)을 확립하여 체계화된 보행 계획을 추진하고, 향후 보행량 변화에 대처할 수 있는 미래대비형 (future-proofing) 보행 계획을 수립함.
- 보행 네트워크 보고서 및 관련 자료는 웹사이트(<http://participate.melbourne.vic.gov.au/draft-walking-plan>)에서 내려받을 수 있음

<http://www.melbourne.vic.gov.au/AboutCouncil/MediaReleases/Pages/Melbournestepstowardsanimprovedwalkingnetwork.aspx>

고급 버스 서비스 도입에 대한 논란

미국 / 도시교통

- 미국의 기존 버스시스템은 보통 지저분하고 혼잡하며, 많은 정차로 인해 통행속도가 늦고, 또 정류장 도착시간이 부정확하여 이용자 만족도가 매우 낮은 편임. 최근 미국의 대도시를 중심으로 이러한 문제를 해결하고자 기존의 버스 시스템에서는 볼 수 없었던, 무선인터넷 제공, 사전 좌석 예약제, 논스톱 운행, 넓은 공간, 가죽시트 등의 서비스를 제공하는 고급 버스 서비스가 도입되고 있음.
- 보스턴市에서 현재 테스트 운영 중인 고급 버스 서비스인 'Bridj'는 이용자를 Brookline에서 보스턴 다운타운인 Kendall과 Harvard 광장 및 Back Bay까지 무정차 운행 서비스를 제공하고 있음. 'Bridj'의 요금은 기존 버스 요금의 약 4배에 해당하는 6달러 (약 6,000원)임.

- 현재 보스턴市는 기존의 지하철, 버스 등의 대중교통시스템에, 택시, 야간 버스 운행, Uber, Lyft 등의 차량공유시스템, 그리고 고급 버스 도입 등으로 이용자의 선택 폭을 넓히고, 다양한 교통시스템이 서로 경쟁하면서 서비스를 개선하도록 하고 있음.
- Bridj는 구글 지리정보 데이터, 소셜 네트워크, 가구통행조사 등의 데이터 분석을 통해 고급 버스 서비스를 원하는 사람들이 어디에 있으며 어디로 가기를 원하는지를 파악하여 이번 서비스 노선을 만들었음.
- 시카고의 새로운 고급버스 서비스인 'Blackline'의 경우 현재 운행 중인 CTA 135번 노선과 그 서비스 노선이 거의 일치하며, 통행시간 또한 크게 차이가 나지 않지만 무선 인터넷 서비스, 편안하고 넓은 좌석, 스마트폰 좌석 예약서비스 등을 제공하고 있음.
 - 'Blackline'의 한 주간 오전, 오후 멤버십은 각각 23달러(약 23,000원)로 CTA 요금의 거의 두 배에 달함.
 - 현재 'Blackline'은 하나의 노선에서 오전, 오후 2번의 버스운행 서비스만을 제공하고 있지만, 보완책을 통해 서비스를 좀 더 확장할 예정임.
- 샌프란시스코는 'Leap Transit'이라는 고급 버스 서비스를 2013년 테스트 운행하였으며, 2014년 여름에 정식으로 서비스를 제공하기 위해 준비 중에 있음.
 - 'Leap Transit'도 다른 고급 버스 서비스와 마찬가지로 무선 인터넷 서비스, 넓은 좌석, 가죽 시트, 스마트폰 좌석예약 서비스를 제공함. 요금은 일반 대중 교통 요금인 2달러보다 약 3배 정도 비싼 6달러로 책정할 계획임.
 - 하지만 2013년 테스트 운행 결과 샌프란시스코의 현재 운행 중인 Muni 버스와 같은 정류장을 이용하는 것은 문제가 있다고 지적됨.
- 현재 도입 중인 고급 버스 서비스의 공통적인 특징을 보면, 이들은 높은 요금을 통해 버스의 혼잡도를 줄이고, 이동시간 동안 모바일 오피스 환경과 편안한 좌석을 제공함. 이들 고급 버스 서비스의 주요 고객은 대중교통 이용을 원하지만 좀 더 나은 서비스를

제공받고 싶어 하는 이용자들임. 따라서 이러한 고급 서비스 제공을 통해 기존의 버스 승객들의 만족도를 높일 수 있으며, 또 승용차 이용자들도 흡수할 수 있을 것으로 보고 있음.

- 전문가들은 고급 버스 서비스가 편안한 좌석, wifi 서비스 제공 등을 통해 버스에서 일반 업무가 가능하도록 하여 일반 시민들의 호응이 클 것으로 보고 있음. 전문가들은 지속적으로 대중교통 이용률을 높이기 위해서는 다양한 서비스를 제공하는 교통수단을 도입하여 이용자들의 선택 폭을 넓혀야 한다고 지적함.
- 하지만 이들 서비스가 기존 대중교통 노선을 방해할 수도 있으며, 또 사회형평성을 악화시킬 수도 있어 이러한 고급 버스 서비스 도입에 대해 많은 논란이 있는 상태임. 정부 입장에서 이들을 서비스를 공공재로 볼 것인지 사유재로 볼 것인지에 대한 판단도 필요한 상태임. 같은 맥락으로 이들 서비스 노선이 공적인 정류장을 이용하는 것에 비용을 청구하는 것이 정당한 것인지 여부도 논란이 있을 것으로 보임.



보스턴 고급버스 서비스인 'Bridj'의 내부 모습

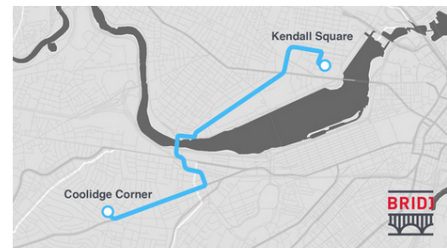


예약제 고급 버스시스템을 이용하는 승객의 모습

Departure	Arrival
Coolidge Corner 40 Centre Street	Downtown 100 Federal Street
7:10am	7:45
8:10	8:45
8:20	8:55



Departure	Arrival
Coolidge Corner 40 Centre Street	Kendall Square 250 Kendall Street
7:35am	8:00
8:30	8:55



보스턴 'Bridj'의 운행 시간 및 노선

<http://www.citylab.com/commute/2014/06/the-rise-of-private-luxury-mass-transit-buses/372221/>

<http://www.bridj.com/schedule/>

http://www.nytimes.com/2014/06/05/us/to-lure-bostonians-new-pop-up-bus-service-learns-riders-rhythm.html?ref=us&_r=2

하이브리드 도시 철도 건설 계획

미국 오스틴市 / 도시교통

- 2014년 5월 오스틴(Austin)市는 센트럴 텍사스의 고용량 대중교통 운송체계 건설의 핵심 사업 중의 하나인 오스틴 도시 철도 프로젝트의 청사진을 공개하였음. 오스틴 도시 철도 프로젝트는 East Riverside Drive에서 Lady Bird Lake를 거쳐 오스틴市の Highland Mall까지 연결되는 약 9.5마일 철도노선 건설 프로젝트임. 이번 도시 철도 프로젝트에 도입될 차량은 노면전차보다 운행에 있어 유동성이 있으며, 경전철보다는 빠른 속도를 가진 하이브리드 철도차량으로 이 프로젝트에서 매우 중요한 역할을 할 예정임.
- 오스틴 도시 철도 프로젝트는 2020년까지 약 14억 달러(약 1조 4천억 원)가 투입될

예정이며, 철도 노선 건설 및 서비스 개발, 철도 디자인까지 모두 포함된 대규모 프로젝트임. 오스틴 도시 철도 프로젝트의 리더인 Kyle Keahey는 이번 오스틴 도시 철도 프로젝트에 도입될 철도 차량은 경쟁력을 높이기 위해 이전과는 다른 특별한 하이브리드 철도 차량이 될 것이라고 밝힘.



오스틴 도시 철도 프로젝트 노선계획도



오스틴 도시 철도 프로젝트 개념도

- 오스틴 도시철도 프로젝트에서 제안된 하이브리드 철도 차량의 경우 이전 노면전차보다 좁은 통행권을 필요로 하며 이에 따라 다운타운의 좀 더 많은 정거

장을 효율적으로 운행할 수 있음. 또한 하이브리드 철도 차량은 경전철과 같은 개념으로 운행되지만, 필요에 따라 노면전차처럼 승용차 차량과 같은 도로에서 운행이 가능함.

- 하지만 이러한 하이브리드 철도 차량 도입에 대한 회의적인 시각도 존재하는 것이 사실임. 가장 대표적인 것이 비용에 대한 부담임. 실제 오스틴 도시 철도 프로젝트에는 9개의 차량과 2개의 유지보수 시설, 호수를 연결할 다리와 터널까지 포함되어 있음. 따라서 많은 회의론자들은 이번 프로젝트가 예산을 초과할 것이라고 비판함. 그러나 프로젝트 리더인 Keakey는 이번 프로젝트 비용은 기존의 다른 경전철 프로젝트 건설 비용과 차이가 별로 없다고 하면서, 경전철과 노면전차의 장점을 결합하고 오스틴시의 미래 비전과 소요 비용을 검토해 좀 더 세부적인 건설 계획을 세울 것이라고 말함.

최근의 도시철도(경전철) 건설비용

Light-Rail Corridor	Length (in miles)	Cost	Year
Houston Southeast	6.6	\$823 million	2012
Houston North	5.3	\$756 million	2013
Portland-Milwaukie	7.3	\$1.49 billion	2013
Minneapolis-St. Paul	9.8	\$957 million	2013
Austin Urban Rail	9.5	\$1.38 billion	2014

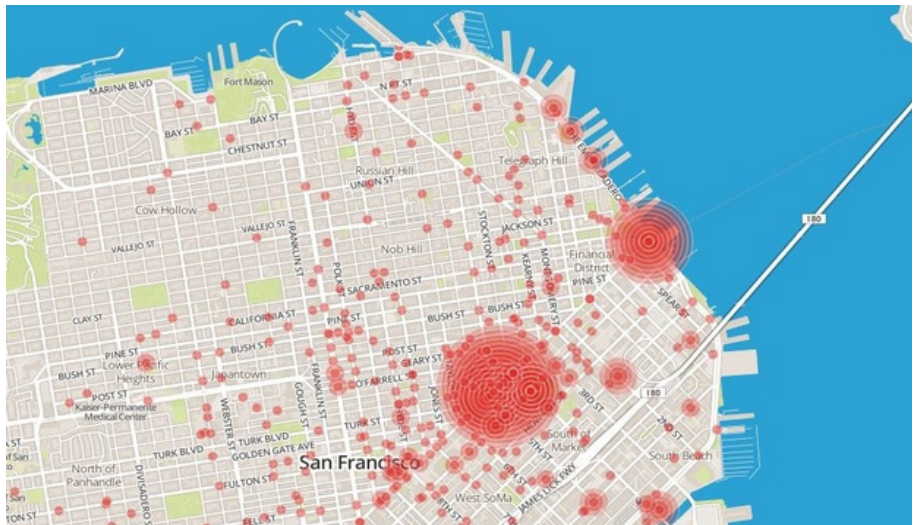
- 실제 오스틴 도시철도 프로젝트 사업단은 오스틴 시의회와 오스틴 지하철 운영사에 세 가지 시나리오를 제안한 상태임.
- 프로젝트 계획에 참여했던 전문가들은 이번 프로젝트에 소요될 비용의 절반 정도는 연방정부로부터 지원받고, 나머지 비용은 채권을 발행함으로써 충족될 수 있을 것으로 기대함.
- 이러한 채권 발행 여부는 금년 11월에 치러질 시의회 선거를 통해 결정될 것임. 따라서 만약 오스틴 시민은 투표를 통해 간접적으로 오스틴시의 획기적인 하이브리드 도시철도 건설 사업 여부를 결정할 예정임.

<http://www.citylab.com/commute/2014/06/austin-wants-to-build-a-light-railstreetcar-hybrid/371986/>

‘미끼 자전거’를 이용한 자전거 도난 방지 전략

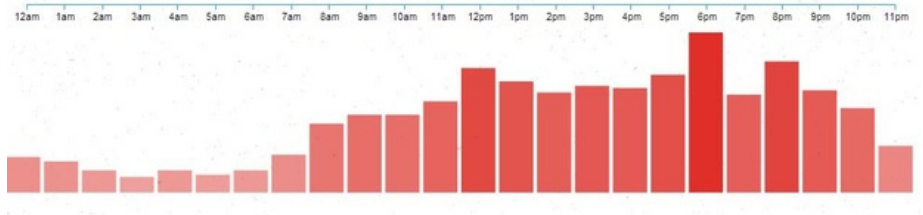
미국 샌프란시스코市 / 도시교통

- 샌프란시스코市는 어느 지역에서 자전거 도난 사건이 가장 많이 발생하는지 알기 위해 2013년에 발생한 813건의 자전거 도난 사건을 지진계와 같은 방식으로 지도에 표시해 분석해 보았음.
- 작은 붉은 점은 자전거 도난 1건을 나타내며, 동심원은 다수의 자전거 도난 사건이 발생한 지점을 의미함. 분석된 지도는 자전거 도난 사건이 많이 발생하는 것으로 유명한 Market Street, Ferry Building, CCSF, Mission BART 등의 지역이 포함되어 있어 실제 자전거 도난 사건을 방지하기 위한 여러 대책에 유용하게 활용될 수 있을 것으로 기대됨.



샌프란시스코의 자전거 도난 건수 표시 지도

- 분석 자료에 따르면 자전거 도난 사건이 가장 빈번히 발생하는 곳은 Powell Street BART 인근으로 이 지역은 통근자와 관광객으로 샌프란시스코에서 가장 붐비는 장소 중에 하나임.
- 이번 분석 자료는 경찰에서 제공하는 자전거 도난 사건 발생 시간표와 연동이 가능하며 이를 통해 시간대별 자전거 도난 횟수와 장소를 한 눈에 파악할 수 있음.



샌프란시스코의 시간대별 자전거 도난 건수

- 샌프란시스코 자전거협회는 현재 샌프란시스코의 자전거 도난 사건은 매 3시간마다 1건씩 발생하며, 이는 2013년보다 훨씬 증가된 수치라고 함. 지역 경찰 또한 이에 대한 문제점을 정확히 인지하고 있으며, 트위터를 통해 자전거 도난 사건을 실시간으로 접수하고 있음. 그리고 올해는 ‘미끼 자전거’(Bait Bikes)라는 심리전 전략을 통해 자전거 도난 문제를 해결하고자 함.
- ‘미끼 자전거’는 자전거에 숨겨진 GPS와 RFID 태그를 통해 자전거가 도난당했을 때 도난범의 위치를 정확하게 파악할 수 있게 하여 범인 검거에 기여함.
- 샌프란시스코市는 자전거 이용자에게 자전거 앞에 “이것이 미끼 자전거일까?” (Is This A Bait Bike?)라는 스티커를 부착하도록 하는 캠페인을 진행하고 있음. 市는 이러한 스티커가 자전거 도둑들로 하여금 자전거를 훔치는 것을 망설이게 하여 결과적으로는 자전거 도난 감소에 크게 기여할 것으로 기대하고 있음.



자전거 도난 방지를 위한 심리전 캠페인 용 스티커와 부착 모습

<http://www.citylab.com/crime/2014/06/where-bicycles-are-stolen-in-san-francisco/372376/>

http://www.nytimes.com/2014/05/28/us/police-use-high-tech-lures-to-reel-in-bike-thieves.html?_r=0

도시계획·주택

빈집 조례 제정을 통해 종합적 공가 활용 및 관리 추진

일본 교토市 / 도시계획·주택

- 일본의 많은 지자체에서 인구 감소 및 공가(空家) 증가 현상이 관찰됨. 공가의 증가는 방재·방법 문제, 생활환경·경관 보전 상의 문제를 일으키고 지역 커뮤니티의 활력을 저하시키는 요인으로 지적되고 있음. 이와 같은 문제 의식을 배경으로 교토市는 종합적인 공가 활용 추진을 통해 더욱 안전하고 안심할 수 있는 생활환경 확보, 지역 활성화, 마을만들기 활동 촉진 및 경관 보전에 기여하기 위해, 2013년 12월 「교토市 공가(空き家) 활용 및 적정관리 등에 관한 조례(이하, 공가 조례)」를 제정·공포하고 2014년 4월 1일부터 시행함.
- 공가 조례는 공가 활용의 지침이 되는 기본 이념을 제시하고, 市, 사업자, 시민 및 지역시민단체·자치조직 등의 관계자들이 상호 협력 하에 공가 활용 및 관리에 적절히 대처할 것을 명시하고 있음. 기본 이념은 다음과 같음.
 - 건축물은 마을을 구성하는 중요한 요소로서, 안전한 생활환경 확보 및 지역의 양호한 경관 보전을 포함하여 공공적 가치 실현에 큰 역할을 하므로, 그 이용 및 관리를 잘 해야 함.
 - 공가는 지역 커뮤니티의 유용한 자원으로써 적극적으로 활용함.
 - 공가 활용 등은 기존 건축물의 보전, 활용 및 유통의 촉진이라는 관점에서 추진함.
 - 공가 및 공지 활용과 그 발생 예방은 지역 커뮤니티의 활성화라는 관점에서 추진함.
- 또한 이 조례는 공가 활용 등에 관한 市의 기본 시책과 함께, 공가 발생의 예방, 공가 활용, 공가의 적정 관리를 위해 건축물의 소유주, 市, 사업자 등이 해당 목적에 맞는

조치를 취하도록 명시하고 있음.

- 교토市の 기본시책은 1) 공가 소유자, 사업자, 시민 등이 공가 활용에 대해 잘 이해하여 스스로 관리를 위해 노력할 수 있도록 광고활동, 계발활동 등의 필요한 조치를 취할 것, 2) 공가 및 부지 소유자의 공가 활용에 관한 상담을 받아, 관련 정보 및 조언 등의 필요한 지원을 제공할 것, 3) 자치 조직이 그들의 커뮤니티 내에서 공가 활용을 할 때, 市는 이들과 연계하고 지원을 할 것, 4) 공가 소유자, 사업자, 시민, 자치조직 및 시민활동단체 사이의 상호 이해를 증진하고 협력할 수 있도록 교류를 촉진할 것, 5) 종합적으로 공가 활용을 추진할 수 있도록 필요한 체제를 정비할 것 등임.
 - 한편, 공가 소유주 등이 건축물을 제대로 관리하지 못하여 공가가 폐가상태(管理不全状態)에 있거나, 이것이 원인이 되어 사람의 생명, 신체, 재산 등에 해를 끼칠 수 있는 긴급 안전문제의 우려가 있는 경우, 市에서는 건축물의 소유주 등에게 공가 관리에 관한 조언, 지도, 권고, 명령 등의 조치를 취할 수 있음.
- 공가 조례 시행과 맞물려, 교토市는 2014년 4월부터 도시계획국에 ‘마을재생·창조 추진실’을 새롭게 조직하였음. 이를 통해 市는 공가 대책, 밀집시가지 및 세가로(細街路) 대책, 지역 마을 만들기 지원 등을 위한 기존 및 새로운 시책들을 종합적으로 전개해 나갈 예정임.
- 한 예로서, ‘교토市 지역 공가 상담원’ 제도를 통해 공가 소유자와 지역민들이 가깝게 공가에 관한 상담을 받을 수 있는 체제를 마련함. 이 제도에 따라 공가 상담원으로 등록된 마을 부동산업자 리스트가 市 홈페이지에 공개되어 있음.

<http://www.city.kyoto.lg.jp/tokei/page/0000155468.html>

<http://www.city.kyoto.lg.jp/tokei/page/0000165540.html>

<http://www.city.kyoto.lg.jp/tokei/page/0000164887.html>

온라인을 통한 공공 임대주택 신청절차 간편화 및 투명한 방안 마련

파리市 / 도시계획·주택

- 파리 시의회는 사회적 주택 공급의 신뢰성, 공정성, 투명성과 가시성을 높이기 위해 점수화 방식의 입주자 선정 기준을 2014년 10월 1일부터 시행하기로 함.
- 파리市에 의해 시행될 임대주택 입주자 선정 점수화 방식은 주요 선정기준으로 점유율, 현재 거주 주택 상태, 가족 상황 등을 꼽고 이들 상황을 종합비교해서 더 많은 조건을 충족하는 가구에게 우선권을 주는 방식임. 이러한 방식은 이미 렌市 같은 다른 프랑스 도시에서도 시행되고 있는 것으로, 원칙은 각 입주신청자의 주요 특성을 측정할 수 있는 서로 다른 여러 기준들을 명확하게 정의하는 데 있음.

PARIS

JUIN 2014

LOGEMENT - LE SCORING

Prioriser les attributions de logements sociaux avec un système à points

SITUATION SOCIALE <input checked="" type="checkbox"/>	SITUATION SOCIALE <input checked="" type="checkbox"/>
SITUATION FAMILIALE <input checked="" type="checkbox"/>	SITUATION FAMILIALE <input type="checkbox"/>
SITUATION FINANCIERE <input checked="" type="checkbox"/>	SITUATION FINANCIERE <input checked="" type="checkbox"/>

PRIORITE

Une grille de cotation pour aider au processus de sélection des dossiers

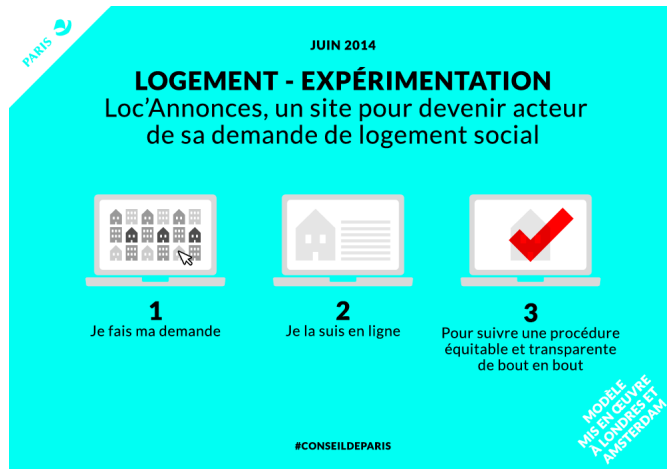
#CONSEILDEPARIS

LE MODELE A FAIT SES PREUVES A RENNES

현재 렌市에서 시행되고 있는 선정방식 모델 도식도(2개의 입주 신청이 있는 경우, 사회적 상황(실업기간, 현 거주지 상태 등), 가족상황(가족 인원, 한부모 가정, 장애자녀 등), 재정상황 등을 종합비교해서 더 많은 조건을 충족하는 가구에게 입주 우선권을 줌). 출처: 파리 시의회

- 새로 적용되는 파리市 임대주택 신청 및 선정 절차의 특징을 보면, 첫째, 온라인으로 한 번만 디지털화된 신청서를 접수해서, 부서별 자료복사의 번잡함을 없애고 효율성을 강화하였으며, 둘째, 입주자 선정회의에 익명으로 서류를 접수해 선정절차의 공정성을 높였음. 입주자 선정 절차는 다음과 같음.

- 1단계: 입주시킬 임대주택별로 주택성격에 맞는 입주 신청자를 분류함.
 - 2단계: 자동화 시스템을 이용해, 주택별로 최고점부터 5건의 입주 신청자 리스트를 출력함.
 - 3단계: 선정위원회에서 5건의 입주 신청자 리스트에서 입주 우선 순위를 결정하고 결정된 순서대로 입주시킴.
- 파리는 또한 신청서류를 단 1회만 제출하면 되도록 간편화 조치를 시행함. 모든 신청서류 일체는 디지털화되어, 파리의 사회적 주택 임대사업 주체들이 접속가능하도록 되어 있음(임대주택 입주 때마다 별도로 신청할 필요가 없음). 파리는 2014년 말, 입주 신청 절차를 종합하는 포털사이트, “Loc’Annonces”를 개설할 예정임.



파리의 사회적 주택 임대신청 사이트, Loc'Annonces의 기능(현재 런던과 암스테르담에서 시행되는 모델이 파리의사회에서 검토되고 있는데, 1) 온라인으로 신청 접수하고, 2) 접수상황을 온라인으로 확인할 수 있으며, 3) 처음부터 끝까지 투명한 선정절차를 추적할 수 있도록 하고 있음).

http://www.paris.fr/accueil/logement/conseil-de-paris-un-nouveau-systeme-d-attribution-des-logements-sociaux/rub_9649_actu_144885_port_23745