

세계도시동향

헤드라인뉴스	1	이번엔 공영 전기스쿠터 시스템 ‘스쿠트리브’ 도입 추진	파리
문화·관광	4	관광안내소 확충 등 외국인 여행자 유치환경 정비	도쿄
사회·복지	7	서비스 선택권 강화 골자 장애인 포용법 시행	뉴사우스웨일즈
환경·안전	10	‘쓰레기 줄이면 채소로 교환’ 에코 머니 사용	교토
	11	‘절약된 에너지로 전기차 충전’ 가로등 충전소 설치	베이징
	12	녹색 기술·제품 실증 지원으로 친환경 도시 만들기	교토
도시교통	15	무공해 전기굴절버스 시범 운행	로스앤젤레스
	16	“통행속도보다 안전 우선 도로설계로 교통사고 사망자 급감”	스웨덴
도시계획·주택	18	‘보행자 안전·지역 활성화’ 보행자지구 지정	시애틀
정보·기타	20	오픈데이터를 활용한 의사결정 도구 개발	시애틀

이번엔 공영 전기스쿠터 시스템 ‘스쿠트리브’ 도입 추진

프랑스 파리시 / 도시교통

- 파리시의 친환경 대중교통 시스템이 공영 전기스쿠터까지 확장됨. 공영자전거 벨리브(Velib')와 공영 전기자동차 오토리브(Autolib')의 성공에 이어, 파리시는 공영 전기스쿠터 시스템 스쿠트리브(Scootlib')의 도입을 준비 중임.
- 파리시는 지난 몇 년간 개인적으로 이용할 수 있는 대중교통을 도입하는 데 노력을 기울여옴. 벨리브와 오토리브 사이에 스쿠트리브가 들어서면서, 시영 대중교통 체계가 한층 다채로워졌음. 버스나 트램(전차) 외에 도로에서 가장 많이 이용되는 교통수단인 자전거, 자동차, 스쿠터가 모두 공영화되는 것임.



바르셀로나의 공영 스쿠터 motit

- 셀프서비스로 이용하는 공영 전기스쿠터 시스템은 이미 미국의 샌프란시스코와 스페인 바르셀로나에서 시행되고 있음.
 - 샌프란시스코에는 2012년 9월부터 100대의 공영 전기자동차가 운행되고 있으며, 바르셀로나에는 7개 구역에 250대의 공영 스쿠터가 운행되고 있음.
 - 파리시의 프로젝트는 이보다 더 야심찬 계획임. 안 이달고(Anne Hidalgo) 시장은 3천~5천 대의 스쿠터가 파리 전역의 700개 스쿠터 정류장에 비치되길 바라고 있음.

- 스쿠트리브 사업의 목표대상은 14~16세의 청소년들과 35~40세의 성인 근로자들임.
 - 이 연령대의 파리 시민들이 주로 디젤형 스쿠터를 보유하거나, 벨리브나 지하철을 이용해 파리 내에서 이동하는 사람들임. 파리의 교통이 혼잡하기 때문에 디젤형 스쿠터를 이용하려는 욕구가 증가함.

- 이 시스템은 교통 혼잡과 온실가스 배출을 줄이는 효과가 기대됨.
 - 스쿠트리브의 스쿠터는 100% 전동이고 조용하며 공해물질을 발생시키지 않음. 그러므로 이 시스템은 심각해지는 공기오염과 차량 혼잡을 감소시키는 대안이 될 수 있음.
 - 2014년 현재 파리시에서 매일 15만 대의 이륜차가 운행되지만, 스쿠터에 적합한 주차공간이 마련되지 않아 8만 대만 수용 가능한 실정임. 스쿠트리브는 이 문제에 좋은 해결책이 될 수 있음. 특히 시의회에서 2013년 12월에 결정된 ‘길가 스쿠터 주차금지’의 대안으로 기대됨.

- 스쿠트리브 임대비용은 조건에 따라 시간당 3~10유로(약 3,800~12,600원) 사이에서 차등적으로 선정될 예정임. 월간 등록을 하면 스쿠터를 저렴하게 이용할 수 있음.
 - 웹이나 스마트폰을 이용해 서비스에 등록하거나 스쿠터를 예약하고, 주차할 지점을 검색하는 것도 가능함.

- 스쿠터 모델 선정을 위해 광범위한 도로 이용자 설문조사가 진행됨. 특히 청소년의 부모와 스쿠터·모터사이클 이용자 협회의 의견을 적극 반영함.
 - 스쿠터 모델은 소형 50cc와 중형 125cc으로 정해졌음. 소형 모델은 도로운행 허가를 받은 14~16세의 청소년이 이용할 수 있으며, 중형 모델은 17세 이상으로 A1 자동차 면허를 보유한 성인이 이용할 수 있음.

- 스쿠트리브를 시행하기 전에 해결해야 할 몇 가지 문제들이 있음.
 - 각 스쿠터에는 끈을 조절할 수 있는 헬멧이 장착되며 주기적으로 소독됨. 하지

만 이용에 따라 다시 오염될 수 있기 때문에 대한 세심한 접근이 필요함.

- 스쿠터를 충전하는데 3시간이 걸리며, 40~90킬로미터를 주행할 수 있음. 3시간 정도의 충전시간은 여러 지역을 연속으로 이동하려는 장거리 이용자에게 불편을 초래할 수 있음. 참고로 샌프란시스코의 공영 전기자동차는 충전에 7시간이 필요함.
 - 반달리즘(Vandalism, 이유 없이 기물을 파괴하는 행동)에 따른 파손으로부터 보호할 수 있는 방안이 요구됨. 오토리브 자동차나 벨리브 자전거는 도로변에 주차되어 있다가 파손되는 경우도 종종 있음. 더욱이 벨리브 자전거는 연간 수 천대가 도난을 당하고 있음. 도난을 방지하기 위해 각 스쿠터에는 GPS 위치추적기가 장착될 예정임.
- 도시 행정부는 지속가능한 교통수단을 도입하면서도 잠재적인 문제들과의 균형을 맞추어야 함. 일례로 사회당 소속인 안 이달고 시장과 연정을 이룬 녹색당은 원전 감축의 목표에 맞지 않는 전기스쿠터 도입을 반대함. 스쿠트리브의 실제 도입 시기는 아직 확정되지 않았으며, 현재 사업계획을 보완하고 있음.

<http://www.consoglobe.com/scootlib-a-paris-cg>

문화·관광

관광안내소 확충 등 외국인 여행자 유치환경 정비

일본 도쿄都 / 문화·관광

- 도쿄都는 외국인 방문객이 안심하고 관광을 즐길 수 있도록, 여행자의 이동과 체류를 지원하는 시설을 정비하는 방침을 발표함. ‘외국어 대응의 개선 및 강화’, ‘정보통신기술의 활용’ 등 5개 분야에서 지자체와 민간사업자 등의 협력을 통해 추진하고자 함.
- 2020년 도쿄 올림픽 개최가 결정되면서 도쿄 여행에 대한 관심이 높아지고 있음. 2013년의 경우 도쿄를 찾은 외국인 여행자 수는 사상 최고치인 681만 명을 기록하였음. 이에 따라 ‘도쿄도 장기 비전’에서는 외국인 여행자 유치 목표를 2020년에 연간 1,500만 명, 2024년에 연간 1,800만 명으로 설정함.
- 외국인 여행객 유치를 위해 도쿄도는 행정과 민간이 협동으로 기반시설을 조성하고 여행객에게 대응하는 방안을 제시함. 또한 여행객 유치에 참여하는 마을을 지원하며, 동시에 민간사업자와 연계하도록 함. 그리고 ‘중점 정비지역’을 설정하고 관광 안내시설의 정비를 시행하고자 함.



동경의 외국인 유치 환경 정비의 이미지

- ‘혼자서 마을을 걷고 즐기는 관광안내 기능의 확충’ 방안에는 숙박·음식·관광시설에 대한 편의성 향상, 공공 교통 이용의 편리성 향상, 결제 환경의 편리성 향상 등의 세부

계획이 포함됨.

- ‘다언어 대응 협의회’의 방침에 따라 숙박·음식·관광시설에서 다양한 문화권의 여행자를 배려한 정보를 다국어로 안내하고자 함. 음식점 메뉴를 웹사이트에서 각종 언어로 안내하고, 식재료를 픽토그램으로 보여주도록 함. 또한 미술관·박물관 등 관광시설의 안내를 다양한 언어로 제공하여 배리어프리(barrier-free, 누구나 참여하거나 이용할 수 있는 상태)에 도달하도록 함.
 - 민간사업자와 제휴하여 교통기관과 관광시설 등에서 이용 가능한 IC카드를 개발·보급하기로 함. 신용카드·직불카드의 취급이 더욱 쉬워지도록 관광시설의 결제기를 도입하고, 해외에서 발행된 신용카드·현금카드로 인출이 가능한 ATM을 설치하고자 함. 이러한 내용을 도쿄의 관광 홈페이지 ‘GO TOKYO’나 ‘도쿄 핸드가이드’를 통해 외국인 여행자에게 적극적으로 안내할 예정임.
- ‘여행자를 유치하는 쾌적한 체류 환경의 정비’ 방안에는 관광안내소의 확충, 다양한 언어의 안내표지판 확충, 관광안내 자원봉사자 육성 등의 세부계획이 있음.
- 도내 각처에 있는 관광안내 창구를 개선하고자 행정과 관광 관련 단체, 민간사업자 등이 연계하여 통역 애플리케이션을 개발하고 디지털 사인보드를 설치하고자 함.
 - 하네다 공항에 도쿄 관광정보센터를 24시간 운영하고, 외국인 여행자가 많이 찾는 10개 지역에 광역 관광안내를 담당하는 거점을 설치하고자 함. 또한 신주쿠 역에 도쿄 관광정보센터를 설치하여 티켓 판매나 숙박 예약 등의 원스톱 서비스를 제공할 예정임.
 - 외국인 여행자가 어려움 없이 거리를 여행할 수 있도록 관광안내 표지판의 설치와 갱신에 대한 계획을 수립함.
 - 관광 자원봉사 운영을 확대하기 위해 마을과 관광 관련 단체, 도내의 봉사활동 단체 등과 제휴를 강화함. 외국인 여행자가 많이 찾는 10개 지역에 자원봉사자들이 시내를 돌아다니면서 여행자에게 말을 걸고 태블릿 단말기를 활용해

관광정보를 안내하는 ‘ 시내 관광안내 ’ 서비스를 제공하고자 함.

- ICT(정보통신기술)를 활용하여 여행자의 편리성 향상을 도모하고자 함. 특히 무료 와이파이(Wifi) 서비스는 외국인 여행자에게 정보를 수집하는 중요한 수단이기 때문에, 교통시설에서 무료 와이파이를 연속적으로 이용할 수 있는 환경을 제공하고자 함.
 - 도립시설 등에서 제공되는 무료 와이파이 서비스를 이용할 때, 한 번 등록하면 어느 시설에서나 이용할 수 있도록 구축함. 또한 가칭 ‘Tokyo City Wifi’를 통하여 관광 정보, 재해 시 긴급 정보 등을 제공하고자 함.
 - 민간사업자가 제공하는 무료 와이파이도 이용 절차를 간소화하도록 유도함.



Tokyo City Wifi(가칭) 접속 시의 초기 화면 이미지

<http://www.metro.tokyo.jp/INET/KEIKAKU/2014/12/70ocp300.htm>

<http://www.metro.tokyo.jp/INET/KEIKAKU/2014/12/DATA/70ocp300.pdf>

<http://www.metro.tokyo.jp/INET/KEIKAKU/2014/12/DATA/70ocp301.pdf>

사회·복지

서비스 선택권 강화 골자 장애인 포용법 시행

호주 뉴사우스웨일즈주 / 사회·복지

- 호주 뉴사우스웨일즈주는 지난 12월 세계 장애인의 날(International Day for People with Disability)에 즈음하여 새로운 장애인 지원 법률을 시행함. ‘장애인 포용법(Disability Inclusion Act 2014)’이라는 이름의 이 법률은 지난 20여 년 동안 시행되어 온 ‘장애인 서비스법(Disability Service Act 1993)’을 대체하게 됨.
- 기존의 장애인 서비스법이 장애인들의 서비스 선택권 행사와 지역사회에의 완전한 통합과 참여 측면에서 한계가 있음을 인식하고, 신규 장애인 포용법은 장애인들의 권리 신장(empowerment)이라는 최근의 장애인 지원 패러다임에 기초하고 있음. 새로운 법률은 장애인들에게 인권적인 접근법을 취하고 있으며, 법률의 목표, 원칙 및 개념 정의들은 ‘유엔 장애인 권리 조약(United Nations Convention on the Rights of Persons with Disabilities)’에 근간을 두고 있음.
- 장애인 포용법은 크게 다음 네 가지 목표를 설정하고 있음
 - 첫 번째, 장애인들은 다른 일반인들과 동일한 인권을 보장받음.
 - 두 번째, 정부 담당 부처와 공공기관들은 장애인 포용 실행계획(Disability Inclusion Action Plan)을 수립하여 장애인들의 사회통합을 촉진함.
 - 세 번째, 장애인에 대한 재정지원(individualised funding)을 통해 장애인들의 서비스 선택권과 통제권을 강화함.
 - 네 번째, 주정부로부터 재정지원을 받는 서비스 제공 기관들은 장애인들의 서비스 접근권을 강화하고, 강화된 직원 선별 기준을 적용해야 함. 또한 장애인 수용 서비스 기관들은 감사기관(ombudsman)에게 학대 및 방치 등의 사고를 의무적으로 보고해야 함.

- 장애인 포용법은 주정부의 가족지역사회부(Department of Family and Community Services)에서 시행하는 장애인 재정지원과 서비스를 개선시킬 새로운 체계임. 새로운 법률 시행은 기존 장애인 지원체계의 포괄적인 개혁을 의미하고 있으며, 장애인과 가족, 서비스 제공자들에게 실질적인 변화를 줄 수 있음.
 - 가장 핵심적인 변화는 주류 서비스로의 접근성 향상으로 요약될 수 있음. 즉, 기존 장애인 지원체계는 장애인들에게 특화되고 일반인들의 접근이 제한되는 서비스를 제공하는 방식이지만, 새로운 법은 지역사회 서비스와 사회생활 접근을 저해하는 장벽을 제거하는 것임. 다시 말해, 장애인들이 일반인들이 이용하는 수영장, 도서관, 그리고 각종 클럽을 동일하게 이용하게 하는 것임.
 - 구체적으로 장애인들의 선택권과 통제권을 강화하기 위해 장애인에게 직접적으로 보조금을 지원할 계획임. 기존에는 장애인 서비스 제공기관의 실적에 기초하여 재정 지원이 이루어졌으나, 새로운 법률은 서비스 이용자인 장애인에게 직접적인 재정 지원을 하여 자신에게 필요한 최적의 서비스를 선택할 수 있도록 함. 또한 서비스 정보의 접근성을 높일 예정임.

- 장애인 포용법의 취지를 현실화하기 위해 새로운 법률은 정부 및 공공기관 등 범정부 차원의 실행계획 수립을 의무화하고 있음. 주정부의 가족지역사회부와 유관기관은 2015년 12월 1일, 지자체는 2017년 1월까지 장애인의 접근성 강화를 위한 실행 계획을 수립해야 함.
 - 장애인 인권 및 서비스 접근성 강화를 위한 지원체계 개혁은 필연적으로 서비스 제공기관의 실행방식 변화를 의미함. 서비스 제공기관에게 요구되는 가장 큰 변화 중 하나는 기존 혹은 신규 직원들에 대한 고용선별(employment screening) 기준 강화임. 기관은 직원 및 관련자 전원을 대상으로 4년마다 범죄기록 신원조회(criminal record check)를 실시해야 하며, 범죄기록이 있는 자는 장애인 서비스 제공에 종사하지 못함. 대상자에는 정식 직원뿐만 아니라 자원봉사자, 실습생, 도급업자, 자문 그룹 및 위원회 등이 포함됨.
 - 또한 정부로부터 재정지원을 받는 서비스 제공기관은 학대 및 방치 등의 모든 사고에 대해 사건을 인지한 지 30일 이내에 주정부 감사기관에 이를 보고해야

함. 서비스 제공기관은 장애인 포용법을 위반할 경우 재정지원의 일시 혹은 영구 정지 처분을 받게 됨.

- 장애인 포용법은 장애인들의 인권적 접근과 관련된 일반적 원칙을 제시하는 동시에 특수 장애인 집단에 대한 특화된 원칙들도 제시하고 있음. 특수 장애인 집단에는 원주민 장애인, 다양한 문화 및 언어 배경을 지닌 장애인, 장애여성, 그리고 장애아동 등이 포함됨.
 - 뉴사우스웨일즈주의 장애인 포용법은 다음 링크를 통해 내려 받을 수 있음 (<http://www.legislation.nsw.gov.au/bills/docref/b0fb9af4-9410-48e2-819f-dbf233d0b83c>).

<http://www.nsw.gov.au/news/new-act-supports-people-disability>

환경·안전

‘쓰레기 줄이면 채소로 교환’ 에코 머니 사용

일본 교토市 / 환경·안전

- 교토市 환경정책국 쓰레기감량추진과는 2011년부터 ‘KYOTO 에코 머니(eco money)’ 제도를 시행하고 있음. 이 제도는 일회용품의 사용을 줄이고 물건을 절약하는 생활을 도모하는 마을만들기 활동으로, 시범기간을 거쳐 2014년 현재까지 이어지고 있음.
- 시내의 커피전문점, 의류 판매점과 협력하여 지역통화를 제공하고 사용하기 때문에 사업체의 협력이 중요함.
 - 현재 스타벅스, 도토루 등의 17개 브랜드 92개 점포와 무인양품, 타카시마야 백화점 등 6개 브랜드 12개 점포가 이 제도에 참여하고 있음.
- 쓰레기를 줄이면 커피체인점과 의류판매점 등에서 ‘에코 머니’를 얻을 수 있으며, 이 가상화폐를 교통카드 충전이나 지역재배 야채 등으로 교환이 가능함.



KYOTO 에코 머니 제도의 개요

- 참여하는 커피체인점에서 개인용 용기(텀블러)를 사용하여 음료를 구매하면, 50엔(약 500원)에 해당하는 ‘에코 머니’ 1포인트가 적립됨.
- 참여하는 의류판매점에 헌 옷을 가져가면 의류 1kg당 1포인트의 ‘에코 머니’가 적립됨.

- ‘에코 머니’가 10포인트 쌓이면 500엔(약 4,600원) 상당의 교통카드 충전, 교토에서 생산된 제철 채소, 또는 600엔(약 5,500원) 상당의 잡화, 시립동물원 입장권, 니조쵸(城) 입장권, 청소년 과학센터 입장권 등으로 교환이 가능함.
- 교토시는 이 제도를 운영하기 위해 디자인 및 홍보 등의 초기 경비를 포함한 사업비 800만 엔(약 7,400만 원)을 책정하였음. 참여 점포는 손님에게 스탬프를 찍어주는 역할만 하고 에코 포인트 자체에 대한 사업자의 부담은 없음.

<http://www.kyotoecomoney.jp/goods/>

<http://www.city.kyoto.lg.jp/kankyo/page/0000169612.html>

<http://www.city.kyoto.lg.jp/kankyo/cmsfiles/contents/0000169/169612/26kouhou2.pdf>

<http://www.city.kyoto.lg.jp/sogo/page/0000104220.html>

‘절약된 에너지로 전기차 충전’ 가로등 충전소 설치

중국 베이징市 / 환경·안전

- 베이징市 과학기술위원회는 ‘가로등 충전소’ 개조 시범사업 완료를 발표함. 이 사업은 에너지 절감 가로등으로 개조하는 동시에 절약된 에너지로 전기자동차를 충전하는 방식임. 전기자동차 보급의 문제로 지적되던 충전 문제를 가로등과 충전소를 결합한 방식으로 해결할 수 있을 것으로 기대됨.
- 베이징시 과학기술위원회의 책임자에 따르면, 현재 시범적으로 창핑구(昌平区) 징미 베이루(京密北路)에 있는 가로등 88개를 고압나트륨램프에서 LED로 교체하였음. 교체 후 절약된 에너지는 10여 대의 순수전기자동차(Pure Electric Vehicle)를 동시에 충전할 수 있음. 또한 순수전기자동차 일반 충전소 8곳을 시범 설치했음. 충전에 걸리는 시간은 4~5시간이고 밤낮으로 이용 가능하며, 전기택시나 개인 전기자동차의 충전 수요를 해소할 것으로 기대됨.
- ‘에너지 절감 가로등 충전소 해결방안’은 전기자동차 충전소와 가로등 에너지 절감을

융합한 협동에너지 관리 방식을 모색한 결과임. 이후 시범사업의 범위를 확대하여 시행할 예정이며, 오랫동안 전기자동차 발전의 걸림돌이 되었던 충전 문제를 해결할 수 있을 것으로 예상됨.

- 또한 이 책임자는 현재 베이징 공용충전시설 설치가 순조롭게 진행되고 있다고 밝힘. 현재는 시작단계로서 5환(제5 순환도로) 내에 5km 반경마다 쾌속전기충전소 네트워크를 구축하여, 매일 1만 대 이상의 차량을 대상으로 충전서비스를 제공한다는 목표를 수립함. 또한 대체에너지자동차 판매수리점, P+R 주차장, 고속도로 서비스지역 등에 순수전기자동차 충전소를 설치했음.
 - P+R 주차장은 시 외곽 지역에 거주하는 자가용 이용자들이 지하철을 이용하는 역사까지 자가용으로 이동 후 지하철 주차장을 이용하는 시스템임.
 - 징후고속도로(京沪高速公路, 베이징과 상하이로 잇는 고속도로)에 50km마다 전기자동차 충전소를 마련함. 전기자동차는 최고 30분 내에 충전을 끝낼 수 있음. 충전비는 1kWh당 0.65~0.80위안(약 114~140원)으로 같은 거리 대비 휘발유 차량의 반값에 불과함.

新华网, 2015-1-11

<http://news.sina.com.cn/c/2015-01-11/152831386150.shtml>

녹색 기술·제품 실증 지원으로 친환경 도시 만들기

일본 교토市 / 환경·안전

- 교토市는 교토 기업의 녹색 환경·에너지 기술 제품을 설치하여 시민 및 관광객에게 홍보하기 위한 ‘교토 오카자키 녹색 기술·제품 실증 지원 사업’을 진행하고 있음. 2014년 7월 25일에 사업을 공모하고 기업의 제품개발을 지원하였으며, 12월 25일에 설치를 완료하고 사업의 결과를 발표함.
- 산·학·공(産·學·公)이 연계되어 설립된 ‘스마트시티 교토 연구회’의 검토를 거쳐, 市

는 공공시설 간 에너지 네트워크의 구축이나 태양, 빛, 수력 등 재생가능 에너지의 보급, 시립 동물원의 '에코 Zoo' 전환 등을 추진하고 있음. 오카자키 지역은 많은 문화재와 문화교류 시설이 모여 있는 교토의 핵심적인 지역이며, 연간 500만 명 이상의 관광객이 찾아오고 있음.

- 사업의 개요는 다음과 같음.

항목	주요 내용
대상 사업	- 교토 시내에 사업장을 가진 기업이 개발 또는 제조한 에코 관련 제품을 오카자키 지역의 공공시설 및 부지 내에서 설치 - 다음의 조건을 모두 갖추어서 지정된 장소에 설치해야 함. 건축, 경관 관계 법령, 조례 등을 위반하지 않고, 채택 후 2개월 이내에 설치 완료
대상 사업자	교토 시내에 사업소가 있고, 자사에서 개발 또는 제조하는 에코 관련 제품을 실증하려는 기업
설치장소	오카자키 지역에 소재하는 교토시의 공공 시설 이나 공공시설 부지 내
사업 경비	- 재료비(제품의 제작에 필요한 재료비) - 외주 가공비 설계비 설치 공사비 - 수선비(설치 후의 유지 보수비, 수리에 필요한 비용) - 외부 위탁비(총 사업비의 50% 이하) - 광고 선전비 - 기타 보조 사업의 사업 목표를 달성하기 위해 직접 필요한 경비
보조율 등	- 보조율 : 1/2 이내 - 보조 한도액 100만 엔 이내

- 채택 사업의 개요와 설치 모습은 다음과 같음.

선정 모델	내용 및 주요 특징
도시형 풍차 '에우로스'	  <p>-도시형 풍차 '에우로스'에 따른 재생 가능 에너지 이용 시스템 설치(2기) -설치 장소 : 교토시 국제교류 회관(특별 회의실 앞 및 입구 부근) -설치 기간 : 2014년 12월 24일부터 1년(예정) -세로형 풍차 본체와 소형 발전기의 전력 공급 기능에 의한 재생 가능 에너지를 유효하게 활용</p>

선정 모델	내용 및 주요 특징
<p>고택의 낡은 목재로 제작한 휴식용 목재 벤치</p>	
<ul style="list-style-type: none"> - 설치 장소 : 교토시 동물원 - 설치 기간 : 2014년 12월 22일부터 1년(예정) - 본래 폐기될 예정의 목재를 이용하여 친환경에 기여 - 오래된 고택의 천장에 쓰였던 목재를 그동안 구축된 지식과 기술을 바탕으로 벤치(길이 270cm, 폭 50cm, 높이 85cm)로 재활용 	
<p>프랙탈 텐트 '코모레어'</p>	
<ul style="list-style-type: none"> - 설치 장소 : 오카자키 지역 - 설치 기간 : 이벤트 등에 수시로 설치 - 지붕이 작은 삼각형이 입체적으로 연결되고 있는 프랙탈 구조로 직사광선을 차단하고 공기 대류를 방해하지 않는 천연 나무 그늘을 재현할 수 있음. - 고강도 원터치 텐트에 프랙탈 지붕을 설치하여 언제 어디서나 누구라도 소비 전력 없이 사용 가능 - 설치 실적 : 오카자키 레드 카페트(2014년 9월 20일 ~ 9월 21일) 교토시 동물원(2014년 11월 2일) kokoka(교토시 국제 교류 회관) 개최날(2014년 11월 3일) 	

<http://www.city.kyoto.lg.jp/sankan/page/0000170112.html>

<http://www.city.kyoto.lg.jp/sankan/page/0000176550.html>

<http://www.city.kyoto.lg.jp/sankan/cmsfiles/contents/0000176/176550/bessi.pdf>

도시교통

무공해 전기굴절버스 시범 운행

미국 로스앤젤레스시 / 도시교통

- 로스앤젤레스 카운티 교통국(The Los Angeles County Metropolitan Transportation Authority)은 메트로 오렌지 라인(Metro Orange Line)에 BYD 모터스社(BYD Motors Inc.)의 랭커스터(Lancaster)라는 무공해 전기버스를 시범 운행함.
- 해당 전기버스는 지난 10월 미국 휴스턴에서 열린 미국 대중교통협회 엑스포(American Public Transportation Association Expo)에서 처음 공개되었으며, 60피트(약 18미터)에 아코디언 모양의 굴절버스는 로스앤젤레스에서 처음 도입됨.
 - 전기버스는 약 27년의 수명 주기를 가진 8개의 배터리 모듈을 사용하여 최대 170마일을 주행할 수 있으며, 최대 120명의 승객을 태울 수 있음.
 - 전기굴절버스의 가격은 약 120만 달러(약 13억 2,000만 원)인 반면, 천연가스굴절버스의 가격은 80만 달러(약 8억 8,000만 원)임.
 - 로스앤젤레스카운티 교통국은 그동안 굴절버스가 아닌 40피트(약 12미터)의 전기버스 25대 구입을 주문하였으며, 현재의 전기굴절버스 구입은 결정하지 않은 상태임.



BYD 모터스社의 전기굴절버스

<http://www.latimes.com/local/california/la-me-electric-bus-20141227-story.html>

“통행속도보다 안전 우선 도로설계로 교통사고 사망자 급감”

스웨덴 / 도시교통

- 스웨덴은 1997년부터 ‘비전 제로(Vision Zero)’라는 계획을 수립하고 교통사고를 줄이기 위해 체계적인 대책을 진행함. 그 결과 2000년 이후 교통사고 사망건수가 절반으로 감소하였음. 1970년에는 7세 이하의 어린이 58명이 교통사고로 사망했지만, 2012년에는 단 한 명만이 교통사고로 사망할 정도로 급격하게 사망건수가 감소함.



- 1970년대 이후 자동차수와 차량운행거리는 두 배 증가하였지만, 교통사고 사망건수는 2014년 한 해 264명으로 최저치를 기록하였음. 이는 인구 10만 명당 교통사고 사망자 수가 3명인 것으로, 유럽연합의 평균치인 5.5명, 미국의 11.4명에 비하면 월등히 적은 수치임.
- 그렇다면 스웨덴은 어떻게 이러한 혁신적인 교통사고 사망사고 감소 결과를 가져올 수 있었을까? 교통사고 전략분석가인 매트-오크 벨린(Matts-Åke Belin)에 따르면 스웨덴은 교통위반 단속보다 공학적인 관점에서 교통사고를 줄이고자 노력하고 있음.
 - 스웨덴은 현재 도로를 재건설할 때 통행속도보다 안전을 우선 고려하여 설계함. ‘2+1’이라는 획기적인 3차선 도로는 3차선 중 하나의 차선이 추월을 위한 차선으로 이용됨. 이러한 도로설계 결과 비전 제로 시행 이후 10년간 약 145명의 사망사고가 감소하였음.
 - 또한 12,600개의 횡단보도에 점멸표시등, 속도감소턱 등이 추가적으로 도입되었음. 더 안전하게 설계된 횡단보도로 지난 5년간 보행자 교통사고를 절반 이상 감소시키는 효과가 발생함.

- 그 외에도 도시의 경우 제한속도를 줄였고, 혼잡한 지역의 경우 자전거 이용자를 위한 추가적인 보호시설도 도입하였음. 또한 음주운전 감소를 목표로 다양한 홍보를 지속적으로 추진하였음.
- 이러한 스웨덴의 교통사고 감소 계획이 대성공을 이루자 뉴욕시는 ‘비전 제로’ 계획을 도입하기로 결정하였다. 뉴욕의 ‘비전 제로’는 제한속도 감소구역 및 과속단속 등의 내용이 포함되어 있음. 뉴욕에서는 도로를 횡단하는 것이 굉장히 위험한 일이며 2014년 한 해 약 131명의 보행자가 교통사고로 사망하였음.
- 스웨덴의 ‘비전 제로’보다 더 획기적인 교통사고 감소 계획이 존재할까라는 의문에 현재 많은 전문가는 무인운전차량이 그 해답이 될 수 있다고 대답함.

<http://www.citylab.com/commute/2014/12/why-sweden-has-the-worlds-safest-roads/384153/>

<http://www.economist.com/blogs/economist-explains/2014/02/economist-explains-16?fsrc=scn/fb/te/bl/ed/whyswedenhassofewroaddeaths>

도시계획·주택

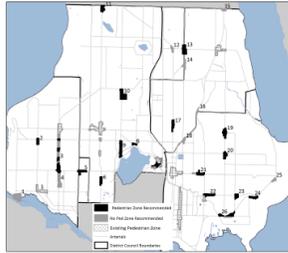
‘보행자 안전·지역 활성화’ 보행자지구 지정

미국 시애틀市 / 도시계획·주택

- 시애틀市는 시의회와 시민의 평가를 거쳐 기존의 상업지구 및 상업, 주거 복합용도 지역을 보행자구역(Pedestrian Zone)로 지정하고, 이를 보행자 안전과 소매 촉진을 위한 도시 활성화 방법으로 활용하고자 함.
- 이 정책의 목표는 두 가지임. 우선 지역의 상업기능 강화와 기존 주상복합용도지역의 활용도를 높이고 일상생활 영역을 스트리트 레벨로 확장하는 것, 그리고 해당 지역을 보행자 위주의 업무지구로 자리 잡게 하는 것임.
- 2006년 시의회가 토지이용 조례에서 상업지역 규제를 개정하자, 주거지역과 도심의 상업시설이 중심이 되어 주민들의 보행을 유도하고자 노력함. 그 결과 5개의 주거지역에 보행자지구(Pedestrian District)을 지정하기 시작함.
 - 2007~2009년 사이에는 근린업무구역 전략(Neighborhood Business District Strategy)의 하나로 근린지구 중심가 지도화 사업(The Neighborhood Main Street Mapping Project)을 시행하고, 2012년에 토지이용조례를 개정하면서 보행자지구 지정을 추가적으로 시행함.
 - 시의회는 기존의 보행자구역 개발 기준 중 보행자 도로 이면의 80% 이상이 반드시 정해진 용도로만 채워져야 하는 기준을 다양한 용도로 활용할 수 있도록 규제를 완화함. 또한 건물주가 원하는 상업시설이나 서비스 시설이 자리할 수 있도록 하였음. 스트리트 레벨에서 다양한 디자인이 시도될 수 있도록 건물 1층의 설계 감사기준을 완화시켰음.
- 이와 같은 시애틀시의 노력은 시민들이 자동차보다는 대중교통과 자전거, 보행통행에 의존도를 높이고 보행환경의 범위 내에서 생활권을 형성하는 것을 목적으로 에너지 절감, 지역 활성화 등을 기대할 수 있음.

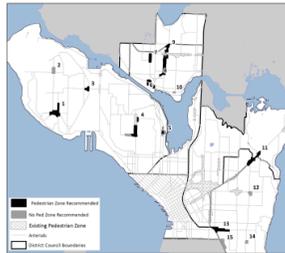
- 그 밖의 설계 및 개발 기준으로는 보행자구역 내에서 보행자도로를 관통하는 차량을 없애도록 하고(진입로 제외), 주차공간은 반드시 건물 뒷면이나 건물 내부에 위치하도록 하며, 지상층의 주차를 최소화, 차량이 진입하여 이루어지는 사업장의 설치 금지, 신규 개발 중 역세권, 도심에 위치한 경우는 추가적인 개발을 규제하는 등의 개발 기준을 제시하였음.

North



Study Area	Recommendation	Study Area	Recommendation
1. Ballard/Lake	Yes	14. Pike/Pine Alley	Yes
2. Ballard/Philly	Yes	15. Pike/Philly Alley	Yes
3. 151st Ave NE - S of Pike Blvd	Yes (partial)	16. Pike/Philly Alley - S of Pike Blvd	Yes
4. 151st Ave NE - S of Pike Blvd	Yes (partial)	17. Pike/Philly Alley - S of Pike Blvd	Yes
5. Pike/Philly Alley - S of Pike Blvd	Yes	18. Pike/Philly Alley - S of Pike Blvd	Yes
6. Pike/Philly Alley - S of Pike Blvd	Yes	19. Pike/Philly Alley - S of Pike Blvd	Yes
7. Green Lake	Yes (partial)	20. Pike/Philly Alley - S of Pike Blvd	Yes
8. North/Coleman	Yes	21. Pike/Philly Alley - S of Pike Blvd	Yes
9. Aurora Ave N south of N 100th St	Yes	22. Pike/Philly Alley - S of Pike Blvd	Yes
10. Aurora Ave N south of N 100th St	Yes	23. Pike/Philly Alley - S of Pike Blvd	Yes
11. Broadway	Yes	24. Pike/Philly Alley - S of Pike Blvd	Yes
12. Broadway Alley NE of NE 120th St	Yes	25. Pike/Philly Alley - S of Pike Blvd	Yes
13. 151st Ave NE of NE 120th St	Yes	26. Pike/Philly Alley - S of Pike Blvd	Yes

Central



Study Area	Recommendation	Study Area	Recommendation
1. Downtown	Yes	8. Pike/Philly Alley - S of Pike Blvd	Yes
2. Pike/Philly Alley - S of Pike Blvd	Yes	9. Pike/Philly Alley - S of Pike Blvd	Yes
3. Pike/Philly Alley - S of Pike Blvd	Yes	10. Pike/Philly Alley - S of Pike Blvd	Yes
4. Pike/Philly Alley - S of Pike Blvd	Yes	11. Pike/Philly Alley - S of Pike Blvd	Yes
5. Pike/Philly Alley - S of Pike Blvd	Yes	12. Pike/Philly Alley - S of Pike Blvd	Yes
6. Pike/Philly Alley - S of Pike Blvd	Yes	13. Pike/Philly Alley - S of Pike Blvd	Yes
7. Pike/Philly Alley - S of Pike Blvd	Yes	14. Pike/Philly Alley - S of Pike Blvd	Yes
8. Pike/Philly Alley - S of Pike Blvd	Yes	15. Pike/Philly Alley - S of Pike Blvd	Yes
9. Pike/Philly Alley - S of Pike Blvd	Yes	16. Pike/Philly Alley - S of Pike Blvd	Yes
10. Pike/Philly Alley - S of Pike Blvd	Yes	17. Pike/Philly Alley - S of Pike Blvd	Yes
11. Pike/Philly Alley - S of Pike Blvd	Yes	18. Pike/Philly Alley - S of Pike Blvd	Yes
12. Pike/Philly Alley - S of Pike Blvd	Yes	19. Pike/Philly Alley - S of Pike Blvd	Yes
13. Pike/Philly Alley - S of Pike Blvd	Yes	20. Pike/Philly Alley - S of Pike Blvd	Yes
14. Pike/Philly Alley - S of Pike Blvd	Yes	21. Pike/Philly Alley - S of Pike Blvd	Yes
15. Pike/Philly Alley - S of Pike Blvd	Yes	22. Pike/Philly Alley - S of Pike Blvd	Yes
16. Pike/Philly Alley - S of Pike Blvd	Yes	23. Pike/Philly Alley - S of Pike Blvd	Yes
17. Pike/Philly Alley - S of Pike Blvd	Yes	24. Pike/Philly Alley - S of Pike Blvd	Yes
18. Pike/Philly Alley - S of Pike Blvd	Yes	25. Pike/Philly Alley - S of Pike Blvd	Yes
19. Pike/Philly Alley - S of Pike Blvd	Yes	26. Pike/Philly Alley - S of Pike Blvd	Yes
20. Pike/Philly Alley - S of Pike Blvd	Yes	27. Pike/Philly Alley - S of Pike Blvd	Yes
21. Pike/Philly Alley - S of Pike Blvd	Yes	28. Pike/Philly Alley - S of Pike Blvd	Yes
22. Pike/Philly Alley - S of Pike Blvd	Yes	29. Pike/Philly Alley - S of Pike Blvd	Yes
23. Pike/Philly Alley - S of Pike Blvd	Yes	30. Pike/Philly Alley - S of Pike Blvd	Yes
24. Pike/Philly Alley - S of Pike Blvd	Yes	31. Pike/Philly Alley - S of Pike Blvd	Yes
25. Pike/Philly Alley - S of Pike Blvd	Yes	32. Pike/Philly Alley - S of Pike Blvd	Yes
26. Pike/Philly Alley - S of Pike Blvd	Yes	33. Pike/Philly Alley - S of Pike Blvd	Yes
27. Pike/Philly Alley - S of Pike Blvd	Yes	34. Pike/Philly Alley - S of Pike Blvd	Yes
28. Pike/Philly Alley - S of Pike Blvd	Yes	35. Pike/Philly Alley - S of Pike Blvd	Yes
29. Pike/Philly Alley - S of Pike Blvd	Yes	36. Pike/Philly Alley - S of Pike Blvd	Yes
30. Pike/Philly Alley - S of Pike Blvd	Yes	37. Pike/Philly Alley - S of Pike Blvd	Yes
31. Pike/Philly Alley - S of Pike Blvd	Yes	38. Pike/Philly Alley - S of Pike Blvd	Yes
32. Pike/Philly Alley - S of Pike Blvd	Yes	39. Pike/Philly Alley - S of Pike Blvd	Yes
33. Pike/Philly Alley - S of Pike Blvd	Yes	40. Pike/Philly Alley - S of Pike Blvd	Yes
34. Pike/Philly Alley - S of Pike Blvd	Yes	41. Pike/Philly Alley - S of Pike Blvd	Yes
35. Pike/Philly Alley - S of Pike Blvd	Yes	42. Pike/Philly Alley - S of Pike Blvd	Yes
36. Pike/Philly Alley - S of Pike Blvd	Yes	43. Pike/Philly Alley - S of Pike Blvd	Yes
37. Pike/Philly Alley - S of Pike Blvd	Yes	44. Pike/Philly Alley - S of Pike Blvd	Yes
38. Pike/Philly Alley - S of Pike Blvd	Yes	45. Pike/Philly Alley - S of Pike Blvd	Yes
39. Pike/Philly Alley - S of Pike Blvd	Yes	46. Pike/Philly Alley - S of Pike Blvd	Yes
40. Pike/Philly Alley - S of Pike Blvd	Yes	47. Pike/Philly Alley - S of Pike Blvd	Yes
41. Pike/Philly Alley - S of Pike Blvd	Yes	48. Pike/Philly Alley - S of Pike Blvd	Yes
42. Pike/Philly Alley - S of Pike Blvd	Yes	49. Pike/Philly Alley - S of Pike Blvd	Yes
43. Pike/Philly Alley - S of Pike Blvd	Yes	50. Pike/Philly Alley - S of Pike Blvd	Yes
44. Pike/Philly Alley - S of Pike Blvd	Yes	51. Pike/Philly Alley - S of Pike Blvd	Yes
45. Pike/Philly Alley - S of Pike Blvd	Yes	52. Pike/Philly Alley - S of Pike Blvd	Yes
46. Pike/Philly Alley - S of Pike Blvd	Yes	53. Pike/Philly Alley - S of Pike Blvd	Yes
47. Pike/Philly Alley - S of Pike Blvd	Yes	54. Pike/Philly Alley - S of Pike Blvd	Yes
48. Pike/Philly Alley - S of Pike Blvd	Yes	55. Pike/Philly Alley - S of Pike Blvd	Yes
49. Pike/Philly Alley - S of Pike Blvd	Yes	56. Pike/Philly Alley - S of Pike Blvd	Yes
50. Pike/Philly Alley - S of Pike Blvd	Yes	57. Pike/Philly Alley - S of Pike Blvd	Yes
51. Pike/Philly Alley - S of Pike Blvd	Yes	58. Pike/Philly Alley - S of Pike Blvd	Yes
52. Pike/Philly Alley - S of Pike Blvd	Yes	59. Pike/Philly Alley - S of Pike Blvd	Yes
53. Pike/Philly Alley - S of Pike Blvd	Yes	60. Pike/Philly Alley - S of Pike Blvd	Yes
54. Pike/Philly Alley - S of Pike Blvd	Yes	61. Pike/Philly Alley - S of Pike Blvd	Yes
55. Pike/Philly Alley - S of Pike Blvd	Yes	62. Pike/Philly Alley - S of Pike Blvd	Yes
56. Pike/Philly Alley - S of Pike Blvd	Yes	63. Pike/Philly Alley - S of Pike Blvd	Yes
57. Pike/Philly Alley - S of Pike Blvd	Yes	64. Pike/Philly Alley - S of Pike Blvd	Yes
58. Pike/Philly Alley - S of Pike Blvd	Yes	65. Pike/Philly Alley - S of Pike Blvd	Yes
59. Pike/Philly Alley - S of Pike Blvd	Yes	66. Pike/Philly Alley - S of Pike Blvd	Yes
60. Pike/Philly Alley - S of Pike Blvd	Yes	67. Pike/Philly Alley - S of Pike Blvd	Yes
61. Pike/Philly Alley - S of Pike Blvd	Yes	68. Pike/Philly Alley - S of Pike Blvd	Yes
62. Pike/Philly Alley - S of Pike Blvd	Yes	69. Pike/Philly Alley - S of Pike Blvd	Yes
63. Pike/Philly Alley - S of Pike Blvd	Yes	70. Pike/Philly Alley - S of Pike Blvd	Yes
64. Pike/Philly Alley - S of Pike Blvd	Yes	71. Pike/Philly Alley - S of Pike Blvd	Yes
65. Pike/Philly Alley - S of Pike Blvd	Yes	72. Pike/Philly Alley - S of Pike Blvd	Yes
66. Pike/Philly Alley - S of Pike Blvd	Yes	73. Pike/Philly Alley - S of Pike Blvd	Yes
67. Pike/Philly Alley - S of Pike Blvd	Yes	74. Pike/Philly Alley - S of Pike Blvd	Yes
68. Pike/Philly Alley - S of Pike Blvd	Yes	75. Pike/Philly Alley - S of Pike Blvd	Yes
69. Pike/Philly Alley - S of Pike Blvd	Yes	76. Pike/Philly Alley - S of Pike Blvd	Yes
70. Pike/Philly Alley - S of Pike Blvd	Yes	77. Pike/Philly Alley - S of Pike Blvd	Yes
71. Pike/Philly Alley - S of Pike Blvd	Yes	78. Pike/Philly Alley - S of Pike Blvd	Yes
72. Pike/Philly Alley - S of Pike Blvd	Yes	79. Pike/Philly Alley - S of Pike Blvd	Yes
73. Pike/Philly Alley - S of Pike Blvd	Yes	80. Pike/Philly Alley - S of Pike Blvd	Yes
74. Pike/Philly Alley - S of Pike Blvd	Yes	81. Pike/Philly Alley - S of Pike Blvd	Yes
75. Pike/Philly Alley - S of Pike Blvd	Yes	82. Pike/Philly Alley - S of Pike Blvd	Yes
76. Pike/Philly Alley - S of Pike Blvd	Yes	83. Pike/Philly Alley - S of Pike Blvd	Yes
77. Pike/Philly Alley - S of Pike Blvd	Yes	84. Pike/Philly Alley - S of Pike Blvd	Yes
78. Pike/Philly Alley - S of Pike Blvd	Yes	85. Pike/Philly Alley - S of Pike Blvd	Yes
79. Pike/Philly Alley - S of Pike Blvd	Yes	86. Pike/Philly Alley - S of Pike Blvd	Yes
80. Pike/Philly Alley - S of Pike Blvd	Yes	87. Pike/Philly Alley - S of Pike Blvd	Yes
81. Pike/Philly Alley - S of Pike Blvd	Yes	88. Pike/Philly Alley - S of Pike Blvd	Yes
82. Pike/Philly Alley - S of Pike Blvd	Yes	89. Pike/Philly Alley - S of Pike Blvd	Yes
83. Pike/Philly Alley - S of Pike Blvd	Yes	90. Pike/Philly Alley - S of Pike Blvd	Yes
84. Pike/Philly Alley - S of Pike Blvd	Yes	91. Pike/Philly Alley - S of Pike Blvd	Yes
85. Pike/Philly Alley - S of Pike Blvd	Yes	92. Pike/Philly Alley - S of Pike Blvd	Yes
86. Pike/Philly Alley - S of Pike Blvd	Yes	93. Pike/Philly Alley - S of Pike Blvd	Yes
87. Pike/Philly Alley - S of Pike Blvd	Yes	94. Pike/Philly Alley - S of Pike Blvd	Yes
88. Pike/Philly Alley - S of Pike Blvd	Yes	95. Pike/Philly Alley - S of Pike Blvd	Yes
89. Pike/Philly Alley - S of Pike Blvd	Yes	96. Pike/Philly Alley - S of Pike Blvd	Yes
90. Pike/Philly Alley - S of Pike Blvd	Yes	97. Pike/Philly Alley - S of Pike Blvd	Yes
91. Pike/Philly Alley - S of Pike Blvd	Yes	98. Pike/Philly Alley - S of Pike Blvd	Yes
92. Pike/Philly Alley - S of Pike Blvd	Yes	99. Pike/Philly Alley - S of Pike Blvd	Yes
93. Pike/Philly Alley - S of Pike Blvd	Yes	100. Pike/Philly Alley - S of Pike Blvd	Yes

시애틀 중심부와 북부지역의 Pedestrian Zone 지정 현황

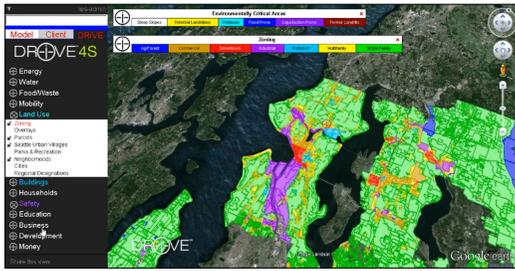
<http://www.seattle.gov/dpd/cityplanning/completeprojectslist/mainstreetmapping/documents/default.htm>

정보·기타

오픈데이터를 활용한 의사결정 도구 개발

미국 시애틀시 / 정보·기타

- 빅데이터를 분석하고 이를 활용하는 다양한 시도가 있는데, 그 중에서 오픈데이터와 3차원 비주얼을 이용하여 정부기관의 의사결정을 돕는 도구인 Drive Decision이 개발되어 주목을 받고 있음.
- 시애틀시는 데이터 시각화 플랫폼인 Drive Decision을 활용하여 15여 종류의 실시간 데이터를 집계하고 가공하여 3차원 형식의 GIS를 시각화하여 제공하고 있음.
 - Drive Decision은 다른 GIS 툴과 다르게 전문적인 기술 및 지식을 습득할 필요가 없으며, 스마트폰의 애플리케이션과 같이 쉽게 사용할 수 있도록 디자인이 되어 있음. 또한 웹 방식의 인터페이스를 통해 이용자는 원하는 질문의 답을 찾을 수 있도록 개발되었음.
- 시애틀시 도시계획 위원인 루이스 보레로(Luis Borrero)는 Drive Decision을 소개하면서 “많은 공무원들과 시정책 관련 의사결정자들이 지속적으로 의사결정을 내리고 내려왔지만, 이러한 결정을 도와줄 자료의 수집과 시각화는 어렵다”고 밝힘. 또한 전 시장 마이크 맥긴(Mike McGinn)은 “이러한 자료들이 시장 재임시절에 가능했다면 의사결정에 많은 도움을 줄 수 있었을 것”이라고 언급함.
- 현재 많은 도시가 빅데이터를 분석하고 이를 정책에 활용하고 있는데, 이러한 데이터를 가공하고 시각화할 수 있는 노력이 가속되어야 할 것임.



3차원으로 오픈데이터를 시각화하는 모습



주거 밀도와 토지 사용 용도를 보여주는 3차원 맵



주거 밀도와 토지 사용 용도를 보여주는 3차원 맵



접근성, 이동성 등을 나타내는 3차원 데이터



주거 인종을 나타내는 3차원 데이터

http://www.govtech.com/data/Open-Data-Visualization-Tool-Challenges-Traditional-GIS.html?utm_source=newsletter_editorial&utm_medium=saturday_edition&utm_campaign=GovTech_Today&elq=50d58a9ad20b40f9a73134e6a0a967d7&elqCampaignId=9937&elq=7ae31eae392f427ea57f2ac0753394cd&elqCampaignId=9995