

택티컬 어바니즘 기반의 가로활성화 방안 연구

Street Revitalization based on Tactical Urbanism

손동필 Son, Dongpil
고영호 Ko, Youngho
윤주선 Yoon, Zoo Sun

(a u r i

기본연구보고서 2017-9

택티컬 어바니즘 기반의 가로활성화 방안 연구

Street Revitalization based on Tactical Urbanism

지은이	손동필, 고영호, 윤주선
펴낸곳	건축도시공간연구소
출판등록	제569-3850000251002008000005호
인쇄	2017년 10월 26일, 발행: 2017년 10월 31일
주소	세종특별자치시 절재로 194, 701호
전화	044-417-9600
팩스	044-417-9608

<http://www.auri.re.kr>

가격: 21,000원, ISBN: 979-11-5659-144-3

이 연구보고서의 내용은 건축도시공간연구소의
자체 연구물로서 정부의 정책이나 견해와 다를 수 있습니다.

연구진

연구책임	손동필 연구위원
연구진	고영호 부연구위원 윤주선 부연구위원
외부연구진	김보아 Texas A&M University 강사 김희철 목포대학교 교수
연구보조원	김 건 조사원 이지은 조사원 이진규 조사원 정경선 조사원

연구심의위원	김상호 선임연구위원 오성훈 선임연구위원 곽희종 국토교통부 도시재생과 사무관 양승우 서울시립대학교 교수 한상진 한국교통연구원 연구위원
연구자문위원	김주석 수원시정연구원 연구위원 이경환 공주대학교 교수 이석현 중앙대학교 교수 이영범 경기대학교 교수 이제선 연세대학교 교수 이제승 홍익대학교 교수

제1장 서론

Street-based Urbanism의 등장과 보편적 이해는 가로 공간을 도로, 공공공간, 주변 건축물로 구성된 통합적 전체로 인식하고, 도시계획 및 설계에 있어 가로 공간을 하나의 구성단위로 바라본다. 세계적 도시설계의 동향은 이를 반영하며 도시재생과 살기 좋은 도시 만들기의 선결 조건이자 핵심 전략의 대상으로서 가로활성화의 중요성을 강조한다. 가로활성화를 위한 정책의 동향 역시 기존의 차량 중심의 가로환경에서 보행자 중심의 공간 조성에 집중하는 등의 변화가 나타나고 있다.

가로활성화 정책 동향의 변화는 가로 공간 및 환경의 변화를 반영하며 이에 대응하기 위한 가로 공간의 유연한 활용이 무엇보다 중요하다. 하지만 기존의 비가역적 도시개발 및 설계 방식만으로는 가로 공간의 유연한 변화와 활용에 대응하기 어렵다. 기존의 도시계획 체계가 결국 실패로 결론되며 많은 사회경제적 문제를 야기하고 대안으로 도시재생과 다양한 도시계획 및 설계 부문의 해결책이 제시되고 있는 현 상황에서 기존의 대규모 비가역적 가로활성화 조치에 대한 해결방안 모색이 시급하다.

가로 공간의 유연한 활용을 위한 접근방법으로 최근 해외에서는 ‘Pilot Treatment’, ‘Quick Fix to Permanent’, ‘Informal Improvement’ 등 소규모의 일시적 조치 혹은 시범적 조치의 형태를 특징으로 하는 택티컬 어바니즘(Tactical Urbanism)의 적용이 확산되고 있다. 소규모 조치의 임시적 도입을 통해 성과를 전망하고 이후 조치(사업)를 확대해 나가는 택티컬 어바니즘 개념의 가로활성화 노력은 양적 성장과 대형개발 기조가 질적 개선과 소규모 재생으로 전환되고 있는 상황에서 반드시 필요한 변화의 양상이다.

하지만 국내에서는 택티컬 어바니즘 기반의 도시계획·설계 기법과 효과에 대해 알려진 바를 찾아보기 어렵다. 따라서 우리나라 가로 공간의 유연한 활용과 가로활성화를 위해 국내에 적용 가능한 택티컬 어바니즘의 계획요소를 파악하고 제도적 지원 방안 마련이 필요하다.

따라서 본 연구는 우리나라 가로 공간의 이용활성화에 기여할 수 있는 택티컬 어바니즘의 계획 및 설계 기법을 파악하고 그 효과와 제도적 실현가능성을 검토하여 제도적 실현 방안을 제안하였다.

제2장 택티컬 어바니즘의 개념과 특징

택티컬 어바니즘은 20세기 근대도시계획의 실패와 이에 대한 반성으로 등장하는 뉴 어바니즘의 한계점을 보완하기 위해 등장한 실천적 도시계획·설계이론으로 이해할 수 있다. 근대도시계획이론이 지향하였던 고층화와 표준화의 반복, 기능주의에 근거한 용도 분리, 보차분리와 도로 확충, 도시 내 오픈스페이스의 확보는 범죄 증가, 유지관리 비용 증가, 교통량 증대, 도심 공동화 현상을 초래하였다. 이에 대한 대응이었던 뉴 어바니즘은 보행친화성, 상호 연결성, 복합용도 및 다양성, 지속가능성 등을 지향하며 도시계획과 설계에서의 인간 척도와 지역성 회복에 집중하였다.

이후 2008년의 서브프라임 모기지 사태를 기점으로 발생한 전 세계적 경제 침체와 저성장, 저출산, 고령화 등의 사회적 변화 속에서 새로운 지역에 대한 계획과 개발 보다는 쇠퇴하고 있는 도시를 다시 활성화하려는 도시재생의 움직임이 활발하다. 더불어 합리적 종합계획이 더 이상 작동하지 않을 것이라 생각하는 이유는 영원히 지속할 것이라 기대했던 정치, 경제, 사회 시스템의 극적인 변화를 베틀린 장벽의 붕괴, 초국가적 기업의 파산, 전지구적인 전염병 확산 등의 사건과 사고를 지난 21세기에 경험을 하였고, 더욱이 기후변화, 지진, 쓰나미와 같은 자연 재해로 인한 인류 문명의 불확실성이 증가하였기 때문이다.

현대도시가 맞닿아야하는 이러한 사회구조의 변화 속에서 도시정부가 재정지출을 줄이고, 계획의 권한을 지역사회에 이양하며, 지역 주민과 다양한 이해관계자들이 참여하고, 일시적이고 작은 프로젝트를 통해 장기적인 도시의 성장 가능성을 모색해볼 수 있다는 점에서 택티컬 어바니즘이 현대 도시에 있어서 작지만 다양한 도시실험을 할 수 있는 방법론이 될 수 있다는 의미를 가진다.

택티컬 어바니즘은 일시적으로 작은 비용을 들여서 소규모 프로젝트 성격으로 진행되는 특징으로 인해 게릴라 어바니즘(Guerilla Urbanism), 팝업 어바니즘(Pop-up Urbanism), 시행착오 어바니즘(Trial-and-error Urbanism)이라고도 불린다. 계획이 이용자 주도로 실현된다는 점에서 디아이와이 어바니즘(DIY Urbanism)이나 자발적 어바니즘(Spontaneous Urbanism), 애드혹 어바니즘(Ad-hoc Urbanism)이라고도 불리

며, 무허가 계획의 실행을 포함하고 있어 비공식적 도시계획(Informal Urbanism)으로 구분되기도 한다.

결국 '택티컬 어바니즘'이란 도시설계에 있어 장기적인 정책 방안을 수립하기 전에 일시적인 설계와 적용을 통해 사전에 그 효과를 검증하는 방법을 일컫는다. 또한 택티컬 어바니즘은 소규모의 임시적인 변화를 통하여 해당 공간의 잠재력과 다양한 가능성을 모색하고 이후 지속가능한 도시계획의 방향에 대하여 논의하는 방법이라고 이해할 수 있다. 즉, 단기적 적용으로 장기적 변화를 이끄는 방법이라 할 수 있으며, 가로, 블록, 건물 등 주로 작은 도시 공간 단위에 적용하는 도시론을 통칭한다.

택티컬 어바니즘은 다양한 유형의 도시설계를 근간으로 한다. 기존의 도시설계가 장기적 관점에서 계획체계 내에서 움직였다면, 택티컬 어바니즘은 임시적 실험을 통해 그 가치를 평가받고, 평가가 좋으면 영구적 도시설계로 나아갈 수 있다. 이런 측면에서 택티컬 어바니즘은 도시설계의 사전 작업 정도로 이해할 수 있다.

제3장 택티컬 어바니즘의 해외 사례 조사

미국, 일본, 영국의 택티컬 어바니즘 기반 가로활성화 사례를 조사하고 국가별, 사례별 택티컬 어바니즘의 기법이 적용된 특성을 검토하였다. 미국의 경우 택티컬 어바니즘이라는 명칭을 전 세계적으로 브랜드화 하였으며 the Street Plans Collaborative(비영리기관)을 중심으로 뉴욕, 샌프란시스코, 마이애미 등의 지역에서 택티컬 어바니즘 운동을 진행 중이다. 특히 뉴욕시 교통국은 지역 커뮤니티의 참여를 기반으로 다양한 유형의 택티컬 어바니즘 기반 가로활성화 사업을 추진 중이다. 일본의 경우 사회실험이라는 명칭으로 주요한 도로정책 시행에 앞서 국가 교통성 중심의 실험적 사업 시행과 성과평가 및 새로운 시책의 가능성을 살펴보고 있다. 영국의 경우 중앙정부의 지자체 군소지역 단위의 공간계획 요구와 함께 지방정부와 지역주민 주도의 소규모 도시개선 사업의 추진 기반이 마련되었다. 이에 런던 시를 중심으로 단계적 접근 및 신속한 적용 등과 같은 택티컬 어바니즘의 특징을 보이는 소규모 가로환경 개선 사업들이 추진되었다. 상기한 이유로 조사·검토한 미국, 일본, 영국의 주요 택티컬 어바니즘 기반 가로활성화 사례들은 국가별 가로환경과 사업 추진 배경 등의 차이에도 불구하고 공통되는 가로활성화 기법과 사업의 유형이 있음을 확인하였다. 본 장은 해외의 주요 택티컬 어바니즘 기반 가로활성화 기법의 조사결과와 유형화를 바탕으로 국내의 가로활성화 사업 추진에 관한 시사점을 도출하였다.

사례의 유형은 각 사례에서 나타난 택티컬 어바니즘 기반 조치의 대상 공간을 기준으로 분류하였다. 우선적으로는 해당 조치가 기존의 보행자 공간에 시행되었는지 또는 차량 통행 공간에 시행되었는지를 검토하였다. 보행자 공간에 도입된 조치의 경우 상업시설을 고려하였는지의 여부에 따라 유희공간의 활용 유형과 (상업)공간의 활성화 유형으로 세분화하였다. 차량통행 공간에 도입된 조치의 경우 도로 공간의 전환 형태에 따라 차 없는 거리 유형, 광장·공원 조성 유형, 보행로 및 자전거 도로 조성 유형으로 세분화하였다. 미국, 일본, 영국의 택티컬 어바니즘 기반 가로활성화 사례 및 기법 조사결과와 유형별 분류를 통해 본 장에서 도출하는 시사점은 ①공모 방식을 통한 지역사회 문제해결 중심의 가로활성화 사업 추진 및 이를 통한 민·관 거버넌스 구축, ②전담 조직 구성을 통한 단계적 사업 추진의 효율적 시행(사업 추진의 행정적 기반 마련), ③절차 간소화를 통한 지역사회 문제점에 즉각적 대응으로 정리할 수 있다.

제4장 택티컬 어바니즘 개념의 국내 유사사례 조사

제2장의 택티컬 어바니즘 개념과 특징 검토, 제3장의 해외 택티컬 어바니즘 기반 가로활성화 사례 조사 결과는 과연 그러한 택티컬 어바니즘 기반의 가로활성화 기법이 국내에 어떻게 적용될 수 있는가라는 질문을 던진다. 이에 본 장에서는 국내의 택티컬 어바니즘 기법과 유사한 사례를 조사, 검토하였다. 대상지는 국내의 도시설계 및 건축 부문 교수, 공무원 및 전문가와의 자문회의를 통해 택티컬 어바니즘 기법과 유사한 형태의 사업추진 방식을 보이는 경기도 수원시 행궁동의 생태교통페스티벌, 충청북도 청주시 중앙동의 소나무길, 광주광역시 송정역시장, 서울특별시의 퇴계로 도로 공간 재편계획을 사례로 선정하였다. 또한 해외의 택티컬 어바니즘 기반 가로활성화 유형과 국내 유사사례를 비교·검토하였으며, 이를 토대로 시사점을 도출하였다.

수원시 행궁동의 사례는 수원시 주도 하에 차 없는 거리 형태의 사업을 행궁동 전역으로 확대하고 지역주민과 방문객이 일시적(2013년 9월 한 달)으로 대상지역 내에서 무동력 이동수단만을 사용하도록 한 일시적으로 시행한 사업이다. 이를 위해 수원시는 ‘행정TF팀’ 등 행정적 지원의 기반 마련과 효율적 사업 추진을 위한 전담 부서를 신설하고 운영하였으며, 지역사회의 공모를 통한 참여를 기반으로 생태교통마을 사업 대상지를 지정 및 기반조성 사업을 추진하였다. 2017년 현재에는 수원시 곳곳에 일시적 차 없는 거리 조성 공모사업을 추진하고 있다. 해외 사례와 비교하였을 때에는 미국의 놀이 거리 조성, 영국의 거리 놀이터 조성 등 유사한 공간 활용의 형태를 보이나 그 규모가 마을 전체

로 확대되었다는 점에서 차이를 보인다. 사업추진 방식에서는 일시적 사업추진을 통한 향후 사업지속확대 가능성의 평가, 공모방식을 통한 주민참여의 제도화 등이 해외의 주요 사례 특히 뉴욕시의 보행광장 조성 방식과 유사하다고 볼 수 있으나, 사업의 기획과 시행 및 대상 공간의 운영·관리가 대부분 지자체 주도로 진행된 점에서 차이를 보인다.

청주시 중앙동의 소나무길은 청주시가 차 없는 거리와 청소년 광장을 조성하고, 중앙동 지역주민 및 상인회가 프리마켓, 버스킹, 게릴라 가드닝 등 가로활성화 프로그램을 기획·운영하며 이를 청주시가 행정적으로 지원하는 형태를 보이는 사례이다. 청주시 도시재생과, 도시재생 지원센터의 구도심 정비사업 이후 해당 공간의 활용과 운영, 관리를 지역주민이 도맡아 수행하는 모습은 해외 사례와 비교하였을 때 미국의 보행광장 조성 사례와 유사하다. 특히, 뉴욕시의 보행광장 조성 대상지역의 상업개선지구 협의체(Business Improvement District)가 보행광장의 운영·관리를 부담하는 것과 거의 흡사하다고 볼 수 있다. 해당 사업의 내용이 차 없는 거리를 조성하고 각종 프로그램 운영을 통해 가로활성화를 도모하였다는 것은 미국의 차 없는 거리, 게릴라 가드닝과 유사하다고 볼 수 있으나, 소규모 사업의 점진적·단계적 추진을 통한 향후 사업의 지속확대 가능성을 판단하는 방식이 아니었다는 점에서 해외의 택티컬 어바니즘 기반 가로활성화 사례와 차이를 보인다.

광주광역시 송정동의 1913송정역시장은 광주광역시와 현대자동차 그룹으로 구성된 광주창조경제혁신센터가 쇠퇴하는 기존 전통시장의 경쟁력을 회복하기 위해 상업용 가로환경을 개선한 사례로서 청년 창업 지원과 빈 점포 활용을 통한 팝업 스토어의 운영이라는 점이 본 연구와의 연관성을 갖는다고 볼 수 있다. 다만 해외의 택티컬 어바니즘 기반의 팝업 카페 사례에서 조사된 매장 앞 공공공간을 활용하는 형태의 팝업이 아닌, 일주일 단위로 빈 점포를 임대할 수 있도록 하는 형태의 팝업인 점은 택티컬 어바니즘을 적용하였다고 보기 어렵다. 그럼에도 간판정비와 점포 전면부 리모델링을 통해 상업용 공공가로의 공간환경을 개선하고, 유휴공간(빈 점포)을 활용하고 Micro-mixing의 방식의 공간활용 등은 택티컬 어바니즘 개념의 가로환경 이용활성화와 맥락을 함께한다고 볼 수 있다.

서울특별시 퇴계로의 도로 공간 재편사업 계획은 기존의 서울시 도시기본계획이 갖는 보행자 및 환경 중심의 사업 추진 한계점을 인지하고, 서울 퇴계로의 지역문화와 가로특성 고려를 통한 차로 축소, 보행공간 및 녹지공간 확대의 내용을 갖는 도로 공간 개선 사업계획이다. 차로를 축소하여 자전거 전용 도로를 조성한다는 측면에서 미국의 사례 또는 일본의 자전거 보행도로 조성 사례와 유사성을 갖는다고 볼 수 있다. 다만 해외의 자전거 도로 조성 사례에서 조사된 임시적 자전거 도로 조성을 통한 성과 전망이라는 단계를 거치지 않고 서울시가 주도하여 보행자 가로환경을 개선하고 이용활성화를 꾀하는 계획이라는 점은 택티컬 어바니즘 개념을 적용하였다고 보기 어렵다. 그럼에도 서울시

가 차로 축소 및 보행환경 개선 내용의 사업계획을 수립하였다는 점은 타 지자체의 본보기가 될 수 있으며 국내 가로환경의 개선 및 이용활성화를 위한 광역지자체의 노력으로 볼 수 있다.

수원시의 생태교통마을, 청주시의 차 없는 소나무길, 광주광역시의 1913송정역시장 내 빈 점포 활용, 서울특별시의 퇴계로 도로 공간 재편 계획 사례 조사결과와 유형별 분류를 통해 본 장에서 도출하는 시사점은 ① 도시 공간의 가로 이용활성화 중요성의 인지 및 관련 사업 추진, ② 지자체와 지역 커뮤니티 간의 역할 구분을 통한 지역 특화 가로활성화 사업 추진, ③ 전담 조직 구성을 통한 행정적 기반의 마련으로 정리할 수 있다.

제5장 택티컬 어바니즘 기반의 가로활성화 방안

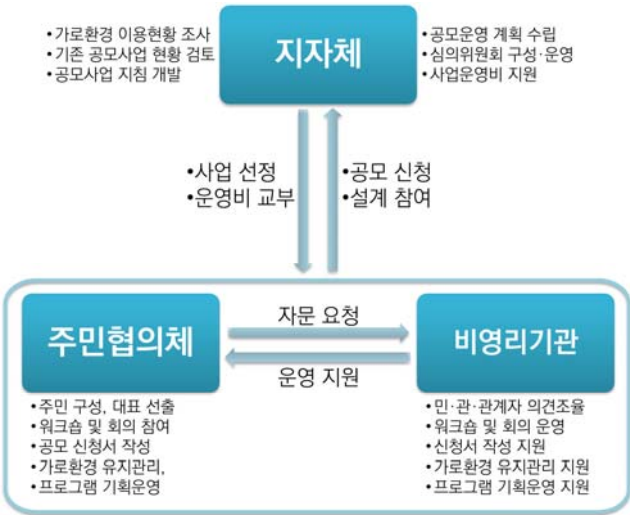
택티컬 어바니즘의 개념 고찰과 국외 주요 사례 및 국내 유사사례 조사·검토 결과를 토대로 국내 지자체가 택티컬 어바니즘 개념을 활용하여 가로환경을 개선하고 가로활성화를 도모하는 경우 그러한 가로활성화 정책이 가져야 할 기본방향을 제안하였다. 도시환경의 개선과 이를 통한 도시민의 삶의 질 향상을 위해 가로 공간의 이용활성화가 갖는 중요성을 인식하고, 해당 지역사회 가로 공간의 문제점이 변화하고 악화되기 전에 적절한 조치를 시행하며 이를 통한 성과 전망과 단계적 확대의 사업 추진 방식, 즉 택티컬 어바니즘 기반의 가로활성화 사업 추진 방식의 효율성을 인지하는 것이다. 아울러 이와 같은 택티컬 어바니즘 기반의 가로활성화를 위해 본 연구는 세 가지의 정책적 방안을 제안한다.

첫째, 지자체 가로활성화의 노력이 공모사업 방식으로 추진될 것을 제안한다. 공모사업 방식의 지자체 가로활성화 정책은 지역 커뮤니티로 하여금 해당 지역에 특화된 가로활성화 방안을 고민하고 구체화하도록 안내할 수 있다. 지자체는 관내 가로이용 현황을 미리 조사하여 지역 커뮤니티의 가로활성화 공모사업 참여 가이드라인을 개발·제공하고, 선정된 사업안의 운영비를 지원하는 등의 지역 커뮤니티와 지자체 간의 가로활성화 사업의 역할을 명확히 구분할 필요가 있다.

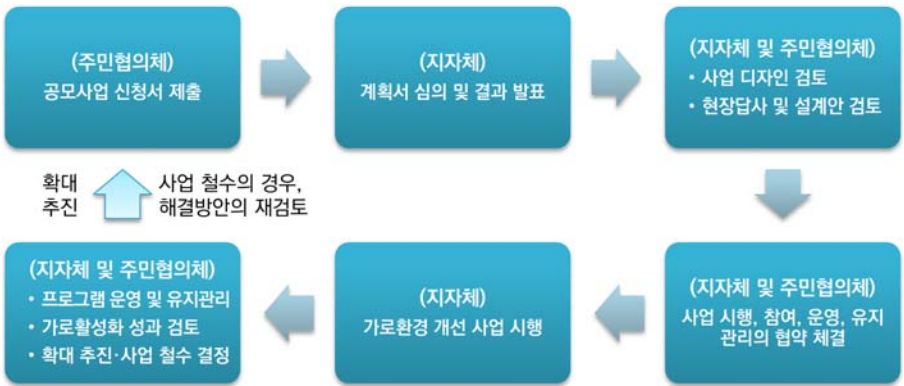
둘째, 지자체 가로활성화의 노력이 지역사회 가로 공간의 문제점에 신속하게 대응하도록 임시적이며 소규모의 가로활성화 조치 도입 절차를 간소화하여 택티컬 어바니즘 기반의 가로활성화 방안의 실현가능성을 향상할 것을 제안한다.

셋째, 지자체 및 지역사회의 임시적, 소규모 가로활성화 조치의 성과를 전망하고 추진과정의 노하우를 축적함을 통해 가로활성화 사업의 단계적 확대를 실현하기 위해 지자

체 가로활성화 사업 추진의 전담 조직 구성과 운영을 제안한다. 전담 조직을 중심으로 가로활성화 사업 추진과 관련한 복잡 다양한 행정업무·부서, 주민협의체 및 이해관계자 간의 거버넌스를 구축하고 종합적 행정지원을 담보할 필요가 있다.



[그림] 공모방식의 택티컬 어바니즘 기반 가로활성화 사업 참여주체 및 역할(안)



[그림] 택티컬 어바니즘 기반 가로활성화 사업 추진 절차(안)

주제어

택티컬 어바니즘, 가로활성화, 가로환경 개선, 공공공간, 공모사업, 단계별 전략 추진

제1장 서론

1. 연구의 배경 및 목적	1
1) 연구배경 및 필요성	1
2) 연구목적	3
2. 선행연구 검토 및 연구의 차별성	3
1) 선행연구 검토	3
2) 본 연구의 차별성	4
3. 연구의 방법 및 주요 내용	5

제2장 택티컬 어바니즘의 개념과 특징

1. 택티컬 어바니즘의 개념	7
2. 택티컬 어바니즘 이전의 도시이론	10
1) 뉴 어바니즘	10
2) 뉴 어바니즘 이후의 대안적 도시이론	15
3. 택티컬 어바니즘의 경과 및 특징	21
1) 현대 도시계획체계의 한계와 택티컬 어바니즘의 등장	21
2) 택티컬 어바니즘의 경과	23
3) 택티컬 어바니즘의 유사개념	27
4) 택티컬 어바니즘의 주요 특징	37

제3장 택티컬 어바니즘의 해외 사례 조사

1. 미국의 택티컬 어바니즘 기반 가로활성화 사례	42
1) 미국 택티컬 어바니즘의 배경 및 특징	42
2) 보행광장 조성 사례 : 뉴욕시 타임스 스퀘어 등	44
3) 도로변 공간 활용 파크렛·팝업카페 조성 사례 : 필라델피아시 The Porch 등	58
4) 골목길 공간의 활용 사례 : 뉴욕시 Jackson Heights Play Streets 등	73
5) 도로변 공간 활용 자전거 전용도로 조성 사례 : 버링턴 시 등	77
6) 기타 가로활성화 사례 : 게릴라 정원 등	82
2. 일본의 택티컬 어바니즘 기반 가로활성화 사례	88
1) 일본 택티컬 어바니즘의 배경 및 특징	88
2) 신주쿠 모어 4번가(新宿モア4番街) 도로를 활용한 오픈카페	90
3) 타카사키시(高崎市) 중심시가지 오픈카페 사회실험	94
4) 마츠야마시 자전거일방통행 사회실험	96

3. 영국의 택티컬 어바니즘 기반 가로활성화 사례	98
1) 영국 택티컬 어바니즘의 배경 및 특징	98
2) 해크니 거리 놀이터 프로젝트	100
3) 킹스 크로스 생태 수영장	104
4. 해외 사례의 유형별 시사점	110
1) 해외 사례의 유형별 분류	110
2) 시사점	114

제4장 택티컬 어바니즘 개념의 국내 유사사례 조사

1. 수원시 행궁동의 생태교통 페스티벌 사례	117
1) 배경	117
2) 사업 내용	119
2. 청주시 중앙동의 소나무 길 사례	127
1) 배경	127
2) 사업 내용	127
3. 광주광역시 송정동의 1913송정역시장 사례	132
1) 배경	132
2) 사업 내용	132
4. 서울특별시 퇴계로의 도로 공간 재편 계획 사례	135
1) 배경	135
2) 사업 내용	137
5. 국내 유사사례의 유형별 시사점	142
1) 국내 유사사례의 유형별 분류	142
2) 시사점	144

제5장 택티컬 어바니즘 기반의 가로활성화 방안

1. 택티컬 어바니즘 기반 가로활성화의 기본방향	148
2. 공모방식의 사업 추진 및 민·관 역할 구분을 통한 지역 중심의 가로활성화	151
3. 사업 추진 절차 간소화를 통한 가로환경 문제의 신속한 대응	155
4. 전담 조직 구성·운영을 통한 종합 행정 지원	157
5. 결론 및 향후 연구과제	158

참고문헌	161
------	-----

표차례 LIST OF TABLE

[표 1-1] 선행연구 현황 검토 요약	3
[표 2-1] 일시적 활용의 유형	9
[표 2-2] 랜드스케이프 어바니즘의 주요 개념과 전략	17
[표 2-3] 비틀리(Beatley)의 그린 어바니즘 저서 목차	20
[표 2-4] 택티컬 어바니즘의 경과	25
[표 3-1] 택티컬 어바니즘 기반 보행 광장 조성의 고려사항	45
[표 3-2] 뉴욕시 교통국의 보행광장 조성 사업 신청서 평가기준	50
[표 3-3] 보행광장 조성 기간에 따른 분류	51
[표 3-4] 보행광장 조성 관련 뉴욕시 교통국의 역할	52
[표 3-5] 보행광장 조성 관련 지역주민 협의체(지역 파트너)의 역할	52
[표 3-6] 로스앤젤레스의 파크렛 매뉴얼 요약	64
[표 3-7] 뉴욕시의 거리의자(Street Seats) 설계지침	69
[표 3-8] 택티컬 어바니즘 기반의 자전거 전용도로 디자인 지침	81
[표 3-9] 일본 사회적 실험의 분류	89
[표 3-10] 영국 택티컬 어바니즘의 분류	99
[표 3-11] 거리 놀이터 시행(2013-2015) 후 정량적 효과	102
[표 3-12] 택티컬 어바니즘 기반의 가로활성화 해외 사례 유형 분류	110
[표 4-1] 수원시 행궁동 생태교통 시범지역 기반시설 조성사업의 내용	121
[표 4-2] 수원시의 일시적 차 없는 거리 운영 현황	125
[표 4-3] 택티컬 어바니즘 기반의 가로활성화 국내 유사사례 유형 분류	142
[표 5-1] 택티컬 어바니즘 기반 가로활성화 사업 시행 기간의 단계적 확대 추진(안)	150
[표 5-2] 택티컬 어바니즘 기반 가로활성화 공모사업 지침의 내용 구성(안)	152
[표 5-3] 택티컬 어바니즘 기반 가로활성화 공모사업 계획서 심의 및 선정 평가(안)	153

[그림 2-1] 공간 개선의 단계와 택티컬 어바니즘의 역할	8
[그림 2-2] 프루이트-이고(Pruitt-Igo) 단지의 폭파	11
[그림 2-3] 트랜섹트 계획의 다이어그램	14
[그림 2-4] 레 브퀴니스트(Les Bouquinsters)	24
[그림 2-5] 미국에서 오픈 스트리트 프로젝트의 확산: 2005-2011	26
[그림 2-6] 일시적인 횡단보도 아이디어	28
[그림 2-7] 린 어바니즘의 특징	30
[그림 2-8] 디아이와이 어바니즘 사례: 도로변을 임시 공원으로 전환	32
[그림 2-9] 팝업 파크렛(pop-up parklet)	33
[그림 2-10] 택티컬 어바니즘의 등장 배경	37
[그림 2-11] 전술과 전술가에 따른 택티컬 어바니즘의 유형	38
[그림 3-1] 패턴도시의 확산	43
[그림 3-2] 활용성이 저하된 가로와 교통섬을 통합하여 보행광장으로 조성	44
[그림 3-3] (위에서부터) 뉴욕시 타임스 스�어 보행광장의 설계안, 기존 타임스 스�어(2008.4.), 차량진입 임시적 금지 및 임시 광장 조성(2010.6.), 영구적 차량통행 금지 및 보행광장 조성(2016.6.)의 모습	47
[그림 3-4] (좌상) 차로 임시 폐쇄 후 적색 페인트 도포 및 간이 시설물 배치를 통한 임시 광장 조성, (우상) 영구적으로 조성된 타임스 스�어 보행광장의 모습, (중) 차량 통행로와 분리된 타임스 스�어 보행광장의 모습, (하) 타임스 스�어 보행광장에 설치된 소형 철제 테이블과 의자	48
[그림 3-5] 뉴욕시 교통국 제공 보행광장 사업 신청 가이드라인	50
[그림 3-6] 뉴욕시 공공공간 부족 지역 커뮤니티 안내 지도	51
[그림 3-7] 뉴욕시 브루클린 DUMBO 펄 스트리트 보행광장	54
[그림 3-8] 뉴욕시 브루클린 Putnam 스�어 보행광장	55
[그림 3-9] 뉴욕시 맨해튼 Herald 스�어 보행광장	56
[그림 3-10] 뉴욕시 맨해튼 Madison 스�어 보행광장	57
[그림 3-11] 거리 주차장의 공원화, 파크렛 조성의 모습	58
[그림 3-12] 필라델피아 파크렛 The Porch의 조성단계별 모습	60
[그림 3-13] 필라델피아 파크렛 The Porch의 현재 모습	61
[그림 3-14] 샌프란시스코의 도로의 공원화 및 파크렛	62
[그림 3-15] 파크렛 조성의 다양한 사례 모습	63
[그림 3-16] 파크렛 신청 및 진행절차	67
[그림 3-17] 뉴욕시 등의 팝업카페 모습	68
[그림 3-18] 뉴욕시 교통국에서 제공하는 거리의자 표지판	71
[그림 3-19] 뉴욕시 거리의자 플랫폼의 3가지 디자인 옵션	72
[그림 3-20] 뉴욕시 잭슨하이츠의 차 없는 거리 시행을 통한 놀이용 거리 조성	74

[그림 3-21] 로스앤젤레스 브래드리 골목길 광장 조성 및 공간 활용의 모습	76
[그림 3-22] 버링턴 시의 임시 자전거 전용도로 시범사업(2일) 전후 비교	77
[그림 3-23] 버링턴 시의 임시 자전거 전용도로 시범사업(확대 - 1년) 전후 비교	78
[그림 3-24] 덴버 시 아라파호 거리의 자전거 전용 도로 및 임시 디자인 적용 모습	80
[그림 3-25] 게릴라 가드닝의 모습	83
[그림 3-26] 뉴욕시가 정의한 길거리 점포 유형별 특성	84
[그림 3-27] 덴버 시의 자전거-에스프레소 혼합 점포	85
[그림 3-28] 버펄로 시의 공공공간 이용활성화 및 푸드 트럭 도입의 모습	87
[그림 3-29] 사회실험 절차	88
[그림 3-30] 일본 사회실험 추이	91
[그림 3-31] 일본 사회실험 본 사업화율	91
[그림 3-32] 사회실험 후 본격실시까지의 절차	92
[그림 3-33] 신주쿠 모어 4번가 사회실험 사진	93
[그림 3-34] 사회실험 적용 모습	95
[그림 3-35] 사례지 구역 및 오픈카페, 자전거 정류장 설치 장소	95
[그림 3-36] 사회실험 적용 개념도	96
[그림 3-37] 사회실험 전후 모습	97
[그림 3-38] 해크니 거리놀이터 추진 절차 및 거버넌스	102
[그림 3-39] 학교주변구역 유형(School Model)	103
[그림 3-40] 단독주택구역 유형(Residential Model)	103
[그림 3-41] 킹스 크로스 생태 수영장 투입예산 확보 방법	106
[그림 3-42] 킹스크로스 생태 수영장 프로젝트 추진 가버넌스	107
[그림 3-43] 킹스 크로스 생태 수영장 공사 전후 이미지	108
[그림 3-44] 킹스 크로스 생태 수영장	108
[그림 3-45] 킹스 크로스 생태 수영장 배치도	109
[그림 4-1] 수원시 생태교통 수원 2013 사업추진 전담조직 구성도	119
[그림 4-2] 수원시 행궁동 생태교통 시범지역 기반시설 조성계획	120
[그림 4-3] 수원시 행궁동 생태교통 기반조성 사업시행 전(좌측), 후(우측) 비교	122
[그림 4-4] 생태교통 페스티벌 당시의 모습	123
[그림 4-5] 생태교통 페스티벌 지역에 조성된 쌈지공원들	123
[그림 4-6] 수원시 행궁동의 자동차 없는 날 홍보지	124
[그림 4-7] 수원시 「자동차 없는 날」 사업추진 절차	126
[그림 4-8] 예전 청주시 중앙동의 심각한 주차문제	127
[그림 4-9] 청주시 중앙동 소나무길 차 없는 거리 1,2,3차 조성 모습	128
[그림 4-10] 폐업한 중앙극장(좌) 부지에 조성된 청소년 광장(우)	128
[그림 4-11] 중앙동 소나무길 차 없는 거리 조성 완료 모습	128
[그림 4-12] 청주시 중앙동 소나무길 차 없는 거리 상권 활성화사업 계획	129
[그림 4-13] 청주시 도시재생 지원센터의 조직 및 역할	130
[그림 4-14] 중앙동 소나무길 차 없는 거리 프로그램 (좌상 : 프리마켓, 좌하 : 버스킹, 우 : 게릴라 가드닝)	131
[그림 4-15] 기존의 송정역전 매일시장(좌)을 1913송정역시장(우)으로 정비한 모습	132
[그림 4-16] 빈 점포를 활용한 청년 창업 지원 팝업 스토어 - 누구나 가게	133
[그림 4-17] 상업 공간 활성화를 위한 간판정비	134

[그림 4-18] 서울역7017프로젝트와 예정자락 남산공원재생사업(좌) 및 퇴계로 도로공간재편 사업 구간(우)	135
[그림 4-19] 퇴계로 도로 공간 재편 사업 위치도 및 인근 관련 사업	136
[그림 4-20] 남대문 시장구간(위)과 명동 구간(아래)의 도로공간 재편 개선방안	138
[그림 4-21] 남대문 시장구간(위)과 명동 구간(아래)의 보행공간 확충 계획	139
[그림 4-22] 남대문 시장구간(상), 회현 사거리(중), 명동 구간(하)의 도로 공간 재편방안 전후 모습 비교	140
[그림 4-23] 퇴계로 도로 공간 재편 보행 공간 개선 전후 모습 비교	141
[그림 5-1] 공모방식의 택티컬 어바니즘 기반 가로활성화 사업 참여주체 및 역할(안)	151
[그림 5-2] 뉴욕시의 가로활성화 사업 우선지원 대상 현황도 예시	154
[그림 5-3] 택티컬 어바니즘 기반 가로활성화 사업 추진 절차(안)	156

제1장 서론

- 1. 연구의 배경 및 목적
 - 2. 선행연구 검토 및 연구의 차별성
 - 3. 연구의 방법 및 주요 내용
-

1. 연구의 배경 및 목적

1) 연구배경 및 필요성

□ Street-based Urbanism의 등장과 도시재생 전략으로서의 가로활성화

Street-based Urbanism은 가로 공간을 도로, 공공공간, 주변 건축물로 구성된 통합적 전체로 인식하고 도시계획 및 설계에 있어 가로 공간을 하나의 구성단위로 계획하는 개념이다(임유경·이진민, 2013). Street-based Urbanism 개념의 등장은 가로를 중심으로 하는 도시설계의 중요성과 가로활성화의 중요성이 점차 증대되고 있음을 의미한다. 또한 가로 공간은 도시에서 가장 중요한 공공공간이며, 가로활성화는 도시재생과 살기 좋은 도시 만들기의 선결 조건이자 핵심 전략의 대상이다.

가로환경의 질은 도시환경의 질을 결정하는 핵심 요소로 도시설계에 있어 무엇보다 중요하게 다루어져야 하는 공간

"Think of city and what comes to mind? It's streets. If a city's streets look interesting, the city looks interesting; if they look dull, the city look dull."

출처 : Jacobs(1961), *The Death and Life of Great American Cities*, p.107, 직접인용

□ 가로활성화 정책 동향의 변화

가로활성화의 중요성이 강조됨과 동시에, 가로활성화를 위한 가로 공간의 구성방식에 있어 다음과 같은 변화가 나타나고 있다.

가로활성화 정책 동향의 변화

1. 차량 중심의 공간에서 보행자 중심의 공간으로
2. 배타적 공간에서 공유의 공간으로
3. 통행의 공간에서 활동의 공간으로

가로활성화 정책 동향의 변화는 가로 공간 및 환경의 변화를 반영하며 이에 대응하기 위한 가로 공간의 유연한 활용이 무엇보다 중요하다. 하지만 기존의 비가역적 도시개발 및 설계 방식(즉, 영구적인 조치)만으로는 가로 공간의 유연한 변화와 활용에 대응하기 어렵다. 기존의 도시계획 체계가 결국 실패로 결론되며 많은 사회경제적 문제를 야기하고 대안으로 도시재생과 다양한 도시계획 및 설계 부문의 해결책이 제시되고 있는 현 상황에서 기존의 대규모 비가역적 가로활성화 조치에 대한 해결방안 모색이 시급하다.

□ 택티컬 어바니즘(Tactical Urbanism) 기반의 가로활성화 방안 마련 필요

가로 공간의 유연한 활용을 위한 접근방법으로 최근 해외에서는 ‘Pilot Treatment’, ‘Quick Fix to Permanent’, ‘Informal Improvement’ 등 소규모의 일시적 조치 혹은 시범적 조치의 형태를 특징으로 하는 택티컬 어바니즘(Tactical Urbanism)의 적용이 확산되고 있다. 소규모 조치의 임시적 도입을 통해 성과를 전망하고 이후 조치(사업)를 확대해 나가는 택티컬 어바니즘 개념의 가로활성화 노력은 양적 성장과 대형개발 기초가 질적 개선과 소규모 재생으로 전환되고 있는 상황에서 반드시 필요한 변화의 양상이다.

하지만 국내에서는 이러한 개념에 기반을 두는 다수의 가로활성화 조치가 불법 행위에 해당한다. 미국 코네티컷 주 뉴헤븐의 택티컬 어바니즘 기반 횡단보도 조성이 좋은 예이다. 뉴헤븐 지역 주민이 스스로 이면도로에 보행자를 위한 횡단보도를 임시로 설치하고 실제로 사용하여 지자체와 지역사회에 횡단보도 설치의 필요를 알렸으며, 결국 영구적 횡단보도 설치의 승인과 허가를 득하였다. 가로환경 개선을 위한 지역 커뮤니티의 적극적 조치가 지자체를 움직였다는 성과를 갖는 사례이다. 그럼에도 이러한 방식의 가로활성화 노력을 국내에 그대로 적용할 경우 「도로교통법」 위반에 해당한다.

사실 국내에서는 택티컬 어바니즘 기반의 도시계획·설계 기법과 효과에 대해 알려진 바를 찾아보기 어렵다. 따라서 우리나라 가로 공간의 유연한 활용과 가로활성화를 위해 국내에 적용 가능한 택티컬 어바니즘의 계획요소를 파악하고 제도적 지원 방안 마련이 필요하다.

2) 연구목적

본 연구는 우리나라 가로 공간의 이용활성화에 기여할 수 있는 택티컬 어바니즘의 계획 및 설계 기법을 파악하고 그 효과와 제도적 실현가능성을 검토하여 제도적 실현 방안 제안을 목적으로 한다. 구체적인 연구의 목적은 다음과 같다.

- ① 첫째, 가로 단위에서 적용 가능한 택티컬 어바니즘의 개념 및 특징 검토
- ② 둘째, 택티컬 어바니즘 적용 가로활성화 사례 조사, 유형화 및 제도 기반 검토
- ③ 셋째, 택티컬 어바니즘 기반 가로활성화 계획 및 설계 기법의 활용방안 제안

2. 선행연구 검토 및 연구의 차별성

1) 선행연구 검토

국내의 관련 연구는 택티컬 어바니즘 적용 사례를 소개하는 정도에 머무르고 있으며, 각 기법의 제도적 장벽과 개선방향에 대한 연구는 부족하다. 선행연구 검토결과는 다음과 같이 요약한다.

[표 1-1] 선행연구 현황 검토 요약

구분	주요 선행연구		
	연구 목적	연구 방법	주요 내용
택티컬 어바니즘의 국내 활용방안	• 과제명: 재생사업지구 내 공가 및 공터 활용을 통한 유연적인 도시재생 방안 연구: 일시적 활용 및 전술적 도시론의 사례 고찰을 통해 • 연구자(년도): 안현진, 박현영(2013) • 연구목적: 전술적 도시론의 적용 사례 검토 및 국내 도시재생 정책예의 시사점 도출	• 문헌연구 • 사례연구	• 도시재생 전략으로서의 ‘일시적 활용’과 ‘전술적 도시론’의 개념 고찰 • 유연적 도시재생 전략 사례 검토 • 유연적 도시재생 전략 제안
택티컬 어바니즘의 개념, 적용방식, 사례	• 과제명: Tactical Urbanism: Short-term action for long-term change • 연구자(년도): Lydon, Garcia(2015) • 연구목적: 택티컬 어바니즘의 개념	• 문헌연구 • 사례연구	• 택티컬 어바니즘의 배경, 역사, 개념, 관련 이론 제시 • 택티컬 어바니즘의 핵심사례 제시 • 택티컬 어바니즘 적용방식, 추진

구분	주요 선행연구		
	연구 목적	연구 방법	주요 내용
	및 사례 소개		방법, 추진절차 제안
	• 과제명: Quick Builds for Better Street: A new project delivery model for U.S. cities • 연구자(년도): PeopleForBikes (2016) • 연구목적: 공공주도 가로개선 사업의 추진 방법으로서, 'Quick Build' 방식을 제안	• 문헌연구 • 사례연구	• 공공주도 가로개선 사업에 택티컬 어바니즘을 접목하기 위한 방안으로서, 'Quick Build' 방식을 제안하고, 그 개념과 적용 방법 및 절차를 제시
택티컬 어바니즘의 효과 및 영향	• 과제명: Against a De-politicized DIY Urbanism: Food Not Booms and the struggle over public space • 연구자(년도): Spataro(2016) • 연구목적: 탈정치적 DIY 어바니즘에 대한 비판적 고찰	• 문헌연구 • 사례연구	• Lydon이 주도한 탈정치적 성향의 택티컬 어바니즘에 대한 비판 • 대안적 택티컬 어바니즘 프레임워크를 제안하고, 이를 바탕으로 택티컬 어바니즘 사례 심층 분석 • 도시 공간에서 나타나는 갈등과 정치적 문제에 대응하는(politicized version) 택티컬 어바니즘의 필요성 주장
	• 과제명: The Formalities of Informal Improvement: Technical and scholarly knowledge at work in do-it-your self urban design • 연구자(년도): Douglas(2016) • 연구목적: DIY 어바니즘의 '형식성' 수준과 그 영향에 대한 분석	• 심층인터뷰 • 사례연구 • 문헌연구 • 사진기록	• DIY 어바니즘 시행자들이 실제로는 상당 수준의 실무적, 학술적 지식을 가지고 있는 전문가들이며, 그로 인해 진정한 의미의 유연성(flexibility)이 나타나지 않음을 보임

2) 본 연구의 차별성

본 연구는 가로 단위에 적용 가능한 택티컬 어바니즘 개념의 도시계획 및 설계 기법을 파악하고 각 기법을 국내의 가로 공간 이용활성화를 위한 정책적 방안을 제안한다는 측면에서 선행연구와의 차별성을 갖는다.

3. 연구의 방법 및 주요 내용

1) 연구의 방법

□ 국내외 사례연구

- 국내외 택티컬 어바니즘 적용 사례 조사 및 검토

□ 문헌연구 및 제도분석

- 가로활성화 관련 문헌연구
- 택티컬 어바니즘의 가로활성화 효과 검증에 대한 실증연구 결과 검토
- 택티컬 어바니즘 기법의 국내 적용 가능성 검토를 위한 제도분석

□ 전문가 자문 및 인터뷰

- 택티컬 어바니즘 기법의 가로활성화 효과에 대한 자문
- 택티컬 어바니즘 기법의 합법성 및 적용 가능성에 대한 자문

2) 연구의 주요 내용

□ 택티컬 어바니즘의 개념과 특징 고찰

- 택티컬 어바니즘의 개념
- 택티컬 어바니즘 이전의 도시이론 : 뉴 어바니즘 및 유사이론
- 택티컬 어바니즘의 경과 및 특징

□ 택티컬 어바니즘 기반 국내외의 가로활성화 사례 조사

- 미국, 일본, 영국의 택티컬 어바니즘 기반 가로활성화 사례 조사
- 해외 사례 유형분류 및 시사점 도출
- 국내 유사사례 조사, 유형분류 및 시사점 도출

□ 택티컬 어바니즘 기반의 가로활성화 방안 제안

- 택티컬 어바니즘 개념을 적용하는 가로활성화 사업추진 방안 제안

제2장 택티컬 어바니즘의 개념과 특징

- 1. 택티컬 어바니즘의 개념
 - 2. 택티컬 어바니즘 이전의 도시이론
 - 3. 택티컬 어바니즘의 경과 및 특징
-

1. 택티컬 어바니즘의 개념

‘택티컬 어바니즘’이란 도시설계에 있어 장기적인 정책 방안을 수립하기 전에 일시적인 설계와 적용을 통해 사전에 그 효과를 검증하는 방법(Lydon and Garcia, 2015)을 일컫는다.

택티컬 어바니즘의 ‘일시적(temporary)’이란 영단어에서 의미하는 “한시적”이거나 “임시적”인 것 이상의 의미를 뜻하는 것으로(Haydn and Temel, 2006), 시간 측면에서는 단기적인 숙명을, 질적인 개념에서는 대체재나 대용품이라는 의미를 가지지만, 여기에서는 단기적이지만 오랫동안 지속될 수 있으며, 대체재가 아닌 그 자체로 완성도를 가지는 것을 의미한다(안현진·박현영, 2013). 전술(tactic)이라고 명명한 이유에 대해 Haydn and Temel(2006)은 ‘전략’이 장기적 계획이라면 ‘전술’은 단기적으로 곳곳에서 활용되는 계획으로서 일시적 활용 차원에서의 전술적 도시론으로 설명하였다. 전술적 도시론은 장기간의 마스터 플랜을 통한 공간 변화가 아닌 일상적 변화를 통해 커뮤니티를 증진하고 활기찬 거리를 만들며 잠재적 이웃 간의 교류를 활성화하고자 한다(Lydon and Garcia, 2015).

택티컬 어바니즘은 소규모의 임시적인 변화를 통하여 해당 공간의 잠재력과 다양한 가능성을 모색하고 이후 지속가능한 도시계획의 방향에 대하여 논의하는 방법이라고 이해할 수 있다(Bishop and Williams, 2012). 즉, 단기적 적용으로 장기적 변화를 이끄는 방법이라 할 수 있으며(Lydon and Garcia, 2015), 가로, 블록, 건물 등 주로 작은 도시

공간 단위에 적용하는 도시론을 통칭한다.

일시적으로 작은 비용을 들여서 소규모 프로젝트 성격으로 진행하는 특징으로 인해 게릴라 어바니즘(Guerilla Urbanism), 팝업 어바니즘(Pop-up Urbanism), 시행착오 어바니즘(Trial-and-error Urbanism)(Dotson, 2015)이라고도 불리며, 또한 계획이 이용자 주도로 실현된다는 점에서 디아이와이 어바니즘(DIY Urbanism)이나 자발적 어바니즘(Spontaneous Urbanism), 애드혹 어바니즘(Ad-hoc Urbanism)(Spataro, 2015)이라고도 불리며, 무허가 계획의 실행을 포함하고 있어 비공식적 도시계획(Informal Urbanism)으로도 구분된다(Bermann and Marinaro, 2014; Jabareen, 2014; Douglas, 2015). Lydon이 보기에 이러한 행위들이 전술을 이용하여 도시환경을 개선한다는 점에 착안하여 전술적 도시론(tactical urbanism)이라고 부르기 시작하였고(안현진·박현영, 2013), 이 연구에서도 택티컬 어바니즘이라고 명명한다.



[그림 2-1] 공간 개선의 단계와 택티컬 어바니즘의 역할

출처: PeopleForBikes(2016), *Quick Builds For Better Streets: A New Project Delivery Model For U.S. Cities*, PeopleForBikes, p.4, 직접인용

일시적 활용의 좋은 사례는 버려지거나 자투리로 남아있는 토지를 텃밭으로 활용하는 커뮤니티 정원(community garden), 빈 점포를 팝업 스토어(pop-up store)로 개장하는 사례, 거리 전체를 축제의 공간으로 이용하는 것에 이르기까지 규모와 내용 면에서 다양하게 일어나고 있다(안현진·박현영, 2013).

안현진·박현영(2013)은 기존 문헌에서 다루고 있는 일시적 활용을 유형화하여 크게 다섯 가지 활동으로 분류하였다. 첫 번째 유형은 음식점, 가게와 같은 상업적 활용(commercial use), 두 번째 유형은 문화·예술적 활용(cultural and art)으로 거리축제, 임시 전시관, 팝업 극장, 팝업 갤러리와 같은 유형이다. 세 번째는 스포츠 오락 활용

(sports and entertainment)으로 일시적으로 스케이트장, 수영장을 만들어 시민들이 자유롭게 활용하는 유형이다. 네 번째는 커뮤니티 활용(communitiy activities)으로 버려진 땅을 커뮤니티 텃밭으로 일구어 지역 커뮤니티의 활동을 도모하고, 함께 일군 농산물을 수확하여 지역의 저소득층에게 나누는 활동을 하는 유형이다. 마지막으로 다섯 번째는 대체주거 활용(alternative dwellings)으로 난민이나 이민자들과 같은 노숙인들의 주거복지를 위하여 대체주거 용도로 버려진 토지를 활용하는 유형이다. 이 유형 이외에도 다양한 형태로 전 세계적으로 일시적 활용이 늘어나고 있고 본 연구에서도 3장부터 몇 가지 유형으로 나누어 검토하고자 한다.

[표 2-1] 일시적 활용의 유형

일시적 활용의 유형	구체적 사례
상업적 활용	팝업 가게, 팝업 음식점
문화예술적 활용	거리축제, 임시 전시관, 팝업 극장, 팝업 갤러리
스포츠 오락 활용	파리 플라주, 덤프트럭 수영장, 도심 어린이 스키 강습장
커뮤니티 활용	커뮤니티 가든, 커뮤니티 푸드 프로젝트, 도시문제 토론장
대체주거 활용	스쿼팅(squatting)

출처 : 안현진·박현영(2013), “재생사업지구 내 공가 및 공터 활용을 통한 유연적인 도시재생 방안 연구”, 「국토계획」, p.352, 직접인용

택티컬 어바니즘은 다양한 유형의 도시설계를 근간으로 한다. 기존의 도시설계가 장기적 관점에서 계획체계 내에서 움직였다면, 택티컬 어바니즘은 임시적 실험을 통해 그 가치를 평가받고, 평가가 좋으면 영구적 도시설계로 나아갈 수 있다. 이런 측면에서 택티컬 어바니즘은 도시설계의 사전 작업 정도로 이해할 수 있다. 3장에서 다양한 해외사례를 살펴보면 택티컬 어바니즘을 통한 실험을 평가한 후 영구적인 도시설계로 나아간 경우도 있으나 택티컬 어바니즘의 실험 자체를 항구적으로 쓰는 경우도 있다.

4장에서 살펴보는 우리나라의 사례는 실험적 조치의 실행 보다는 정부 주도의 사업을 집행하는 성격이 강하다. 경직적이고 장시간의 도시계획 및 도시설계라는 점에서 서양과 한국은 유사한 면이 있으나, 한국의 지자체는 유명한 사례를 사업의 관점에서 쉽게 수용한다는 측면에서 다르다. 일단 지방정부 주도로 행하는 대부분이 사례들은 불법적인 것들은 찾아보기 힘들고, 실험하고 평가한다는 점이 사라졌지만, 공식적인 도시계획 절차보다는 임시적으로 공간을 활용한다는 측면에서 택티컬 어바니즘과 유사하다.

이런 측면에서 본 연구에서는 택티컬 어바니즘을 ‘일시적인 설계와 적용을 통해 공간을 개선하는 방법’이라 정의한다.

2. 택티컬 어바니즘 이전의 도시이론

1) 뉴 어바니즘

① 20세기 근대도시계획의 실패

근대도시계획은 하워드와 르 꼬르뷔지에 두 거장의 등장 이후에 제2차 세계대전 이후 전쟁으로 폐허가 된 도시를 재생하는 데에 큰 기여를 하였다. 하지만 근대도시계획은 고층화와 표준화의 반복, 기능주의에 근거한 용도분리, 보차분리와 도로 확충, 도시 내 오픈스페이스의 확보로 특징을 요약할 수 있다. 근대도시계획의 주요 계획가였던 르 꼬르뷔지에와 에베네저 하워드는 근대도시이론으로 당시 도시가 직면한 문제를 해결할 것이라 기대하였지만 실제로는 근대도시이론에서 원하지 않았던 결과가 발생하였다.

근대도시계획의 실패를 상징하는 사건은 미국 미주리 주의 세인트루이스에 조성된 프루이트-이고(Pruitt-Igo) 단지의 폭파이다. 프루이트-이고 단지는 약 23ha의 부지에 2870가구를 수용할 계획으로 1951년에 설계하여 3년의 공사 끝에 1954년에 완공되었다. 초기계획은 흑인을 위한 프루이트 주택단지와 백인을 위한 이고 단지로 구성하였는데, 계획단계에서 이 두 단지를 통합하여 프루이트-이고 단지로 조성하게 되었다. 당시 인종차별적 사회 속에서 백인들은 흑인들과 함께 거주하기를 꺼려하며 하나둘씩 타 지역으로 이주를 하게 되었고, 그 결과 프루이트-이고 단지에는 아프리카계 저소득층 주민만이 남게 되었다. 게다가 당시 건설비용을 감축하기 위해서 획일적인 계획을 수립할 수밖에 없었고, 엘리베이터도 각 층마다 서는 것이 아니 3개 층마다 정지하도록 설계되었다. 이러한 요인들이 복합적으로 작용하면서 결과적으로 프루이트-이고 단지는 범죄소굴이 되었고, 그러한 결과로 완공 후 20년밖에 지나지 않았음에도 불구하고 폭파를 하여 철거를 하게 되었다(마쓰나가 야스미쓰, 2006).

근대도시계획이 도시환경에 미친 부정적인 영향은 다음과 같다. 먼저 건물의 고층화로 인해서 범죄가 증가하고, 유지관리 비용이 증가하고, 지상으로부터의 소외감으로 인한 아동의 정신건강 장애 등의 문제가 발생하였고, 기능주의에 근거한 용도분리로 인해서 일하는 장소, 거주하는 장소, 여가를 즐기는 장소가 분리되어 교통량이 증대되고, 인구가 도심지에서 더 나은 주거환경을 찾아 교외로 이주하는 도심 공동화 현상이 초래되었다(마쓰나가 야스미쓰, 2006). 특히 미국도시는 교외화가 심화되었고, 도심은 점점 슬럼화가 되었으며, 교외에 거주하는 사람들은 도심으로 개인 자가용을 이용하여 출퇴근을 하면서 에너지 소비가 급증하게 되었다.



[그림 2-2] 프루이트-이고(Pruitt-Igo) 단지의 폭파

출처 : Herndon, D.(2015), "Solving for Pattern: What Urbanists can learn from Wendell Berry", Broken Sidewalk, <https://brokensidewalk.com/2015/wendell-berry-urbanism/> (검색일: 2017.07.16.), 직접인용

② 뉴 어바니즘의 등장

미국에서는 특히 교외지역의 확산현상인 도시확산(urban sprawl)이 심각한 도시문제로 대두되었다. 도시의 중심시가지 공동화 현상이 나타나고, 인구가 교외지역으로 빠져나가고 동시에 도시 외곽지대에 상업, 업무, 거주 기능이 집적하여 자족적인 형태의 에지시티(edge city)라는 교외도시가 생겨났다.

이러한 교외화가 미국에서 광범위하게 발생한 이유는 과밀화된 도시의 혼잡, 산업화로 인한 열악한 주거환경, 도심지 근처의 슬럼화, 높은 범죄율, 자가용 중심의 도시개발, 그리고 중산층들의 쾌적한 주거환경에 대한 수요와 교외지역의 저렴한 주택가격 등의 원인이 복합적으로 작동하였기 때문이다. 교외화가 항상 부정적인 것만은 아니다. 교외지역의 넓은 지역에 쾌적한 환경의 단독주택 단지를 조성하여 도심지에서는 체험할 수 없는 전원적 환경을 느낄 수 있고, 상대적으로 저렴한 주택가격, 중산층들이 모여 살게 되면서 낮은 범죄율과 높은 수준의 교육환경을 가진다. 하지만 교외화는 필연적으로 자동차에 의존할 수밖에 없는 환경을 만들기 때문에 자동차 의존도가 높을 수밖에 없으며, 교외지역은 주로 주거용도로만 개발이 되기 때문에 생활서비스 관련 시설이 충분하지 못하며 따라서 개인당 사회기반시설 비용이 증가하게 된다. 또한 주택가격이 상대적으로

저렴하기는 하지만 중산층 계급만이 지불이 가능한 주택이기 때문에 특히 미국의 맥락에서는 인종, 소득, 직업에 따른 거주지의 분화, 계층화가 일어났다. 그리고 인구가 도심지에서 교외지역으로 유출되면서 도시의 중심부가 쇠퇴하는 문제를 발생하게 된다.

이렇게 교외화로 인해서 도시의 중심시가지는 활력을 잃고 경쟁력을 소멸하게 되었고, 인구가 교외로 빠져나가면서 기존 커뮤니티의 정체성이 사라지고, 새롭게 기반시설을 정비해야 하는 재정지출의 증가, 그리고 자동차 통행에 의존하게 되면서 화석 에너지 소비가 늘어난다는 비판여론이 커졌다. 이러한 문제를 풀어야 할 도시문제로 간주하고 이를 해결하기 위한 다양한 방법론을 모색하게 되었으며, 그 결과로 지금까지도 중요한 도시이론으로 생각하는 이론이 바로 뉴 어바니즘(New Urbanism)이다.

1991년에 피터 칼썽(Peter Calthorpe), 앙드레 듀아니(Andres Duany), 엘리자베스 몰(Elizabeth Moule), 다니엘 솔로몬(Daniel Solomon)과 같은 도시계획 전문가들이 모여 이와니 원칙(The Ahwahnee Principles)을 발표하였고, 이를 발전시킨 도시이론이 뉴 어바니즘이다. 뉴 어바니즘은 모더니즘에 기초한 단일용도의 토지이용으로 조성된 도시, 간선도로로 둘러싸인 슈퍼블록, 나홀로 건물로 조성된 공원 위의 타워기법(tower in the park) 등의 도시를 지양하고 도시적 생활요소를 체계적으로 변형시켜 전통적 생활방식으로 회귀하고자 하는 신전통주의(neo-traditional) 운동이다(김진범, 2006).

신전통주의 운동에서 뉴 어바니즘이 비롯되었지만 뉴 어바니즘은 신전통주의개발(Traditional Neighborhood Development) 이외에도 복합용도개발(Mixed-Use Development), 대중교통지향형개발(Transit-Oriented Development)의 특징을 가진다. 복합용도개발은 근대도시계획에서 기능주의적 용도지역제에 의한 토지이용계획을 수립한 결과 주거와 직장의 공간이 분리되고 단일용도 개발에 따른 자가용 이용이 용이한 환경이 필연적으로 조성됨에 대한 비판이자 대안이다. 복합용도개발을 통해 토지이용을 혼합적으로 또는 복합적으로 사용하면 이동거리가 감소하고 이에 따라 자가용 이용이 감소한다는 가정에 근거한 도시모형이다.

대중교통지향형개발은 피터 칼썽(Peter Calthorpe)이 1993년 자신의 저서인 “The Next American Metropolis”에서 제시한 개념이다. 당시 미국 도시의 문제인 무분별한 교외화 현상을 방지하고 중심성 있는 고밀개발을 장려하기 위하여 대중교통을 중심으로 근린주구를 개발하는 도시모형이라고 할 수 있다. 대중교통지향형개발은 입지와 기능에 따라서 도시형과 근린형으로 구분되고, 대중교통 수단에 따라서 철도형, 경전철형, 간선버스형으로 구분할 수 있다(박천보, 2016). 대중교통지향형개발을 실현하기 위해서는 전통적인 근린구조와 복합용도개발이 동시에 고려되어야 하기 때문에 뉴 어바니

즘에서 제안하는 신전통주의개발, 복합용도개발, 대중교통지향형개발의 세 가지 개념이 상호 독립적인 관계인 것은 아니다.

뉴 어바니즘 현장에서 주장하는 원칙은 용도와 인구의 다양성, 보행과 대중교통의 장려, 접근성과 공공공간, 지역의 장소성과 역사성을 바탕으로 하는 도시계획과 설계라고 할 수 있으며, 주요 원칙은 아래와 같이 열 가지로 요약할 수 있다.

뉴 어바니즘 현장의 주요 원칙

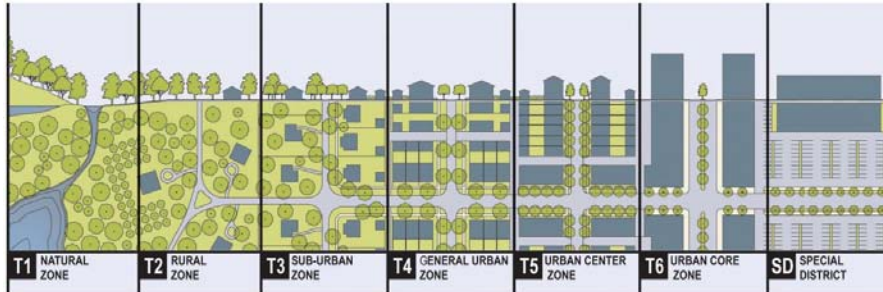
1. 보행친화성(Walkability) : 자동차 중심이 아닌 사람 중심의 도시환경으로 보행친화적인 공간
2. 연결성(Connectivity) : 상호연계성이 우수한 격자형의 가로망
3. 복합용도 및 다양성(Mixed-use & Diversity) : 근린주구와 도시블록 그리고 건물 내에서 복합적인 토지이용 뿐 아니라 다양한 연령, 계층, 문화, 인종이 한데 어울릴 수 있는 환경
4. 주택혼합(Mixed Housing) : 일정 범위 내에서 다양한 유형, 규모, 규격을 가지는 주택계획
5. 건축과 도시설계의 질(Quality Architecture & Urban Design) : 심미적이고 편의성이 우수한 장소성을 갖는 디자인
6. 전통적인 근린구조(Traditional Neighborhood Structure) : 중심과 경계가 명확하고, 중심지에 우수한 공공공간을 마련한 전통적인 근린구조
7. 고밀개발(Increased Density) : 주거, 상업, 서비스시설을 고밀도로 입지시키는 고밀개발
8. 스마트 교통체계(Smart Transportation) : 도시, 타운, 근린주구를 모두 연결시킬 수 있는 가로 네트워크
9. 지속가능성(Sustainability) : 개발과 운영에 있어서 환경의 영향을 최소화하고 에너지 효율을 증대
10. 삶의 질(Quality of life) : 좋은 장소를 만듦으로써 삶의 질을 제고

출처 : 뉴 어바니즘 협회(2003), 「뉴 어바니즘 현장」, 안건혁·온영택 옮김. 파주:한울; NewUrbanism.org(연도미상), "new urbanism", New Urbanism, <http://newurbanism.org/newurbanism/principles.html>. (검색일: 2017.7.16)

뉴 어바니즘의 원칙에서도 드러나듯이 뉴 어바니즘은 도시 공간을 계획할 때 인간 척도(human scale)와 지역성(locality)의 회복이다. 인간 척도는 건축, 시설, 공간 등의 규모나 크기를 산정할 때 인체를 기준으로 하며, 사람이 직접 사용하기에 적절하고 적합한 규모로 대상을 설계하는 것을 강조한다.

미국에서는 뉴 어바니즘의 계획원칙을 주요한 계획 어젠다로 이해한다. 뉴 어바니즘 계획원칙을 적용할 수 있는 방법으로서 앙드레 듀아니와 에밀 탈렌은 '트랜섹트 계획(Transect Planning)'을 제안한다. 트랜섹트 계획은 도시에서 농촌지역까지를 성격에 따라 여섯 가지 지역 즉, rural preserve, rural reserve, sub-urban, general urban, urban center, urban core로 구분한다. 한 끝단인 도시지역에서는 '도시의 농촌화(ruralizing of the urban)', 다른 끝단인 농촌지역에서는 '농촌의 도시화(urbanization of the rural)'를 지양하고, 여섯 트랜섹터별로 적절하고 적합한 계획원칙을 제시한다. '트랜섹트 계획'은 패트릭 게데스(Patrick Geddes)가 제시한 지역계획의 전통에서 출발하여 도심에서 교외 변두리까지를 연속체로 간주하는 계획개념이다. 다양한 유형의 공간을 보전하기 위한 방법으로서 연속체인 공간을 여섯 유형의 공간으로 제안하며, 각 공간의 특징은 연속체를 따라 변화한다. 이로 인해 다양성을 추구하고, 기능적 연결을 강화하고, 복잡성과 다양한 스케일의 계획을 지향한다.

듀아니와 탈렌은 트랜섹트 계획을 단순하지만 지역을 분석하는 좋은 도구일 뿐 아니라 계획 도구로써 매우 강력하다고 주장하며 트랜섹트 계획의 실현을 위해 단순하면서 다양성을 내포할 수 있는 계획 기준(code)을 제시해야 한다고 주장하였다. 이를 위해서 건물의 필지, 건물의 전면부, 건물의 후면부, 건물의 외형, 건물의 기능에 대한 고려와 함께 주차장과 조경 등의 공간에 대한 고려가 필요하고 '섹터-커뮤니티-사이트'의 위계에 따르는 계획 과정이 필요하다고 주장하였다.



[그림 2-3] 트랜섹트 계획의 다이어그램

출처 : Steuteville, R.(2017), "Great idea: The rural -to-urban Transect", Public Square : A CNU Journal, <https://www.cnu.org/publicsquare/2017/04/13/great-idea-rural-urban-transect>. (검색일: 2017.07.16.), 직접인용

뉴 어바니즘은 물리적인 변화를 통하여 공동체를 건설한다는 특징을 갖는다(Talen, 1999). 직면하는 문제는 다르나 사회주의자들에 의한 이상도시와 하워드의 전원도시처럼 계획과 설계 목표를 실현하기 위하여 물리적인 방법들을 강구한다는 점에서 접근하는 방식은 유사하다. 안드레 듀아니는 뉴 어바니즘을 단순한 도시론이 아니라 사회운동으로 발전시키고자 하였다(김홍순, 2006). 당시 뉴 어바니스트들은 환경결정론(environment determinist) 시각에 입각하여 환경의 변화를 통한 사람들의 행태 변화를 유도하였다. 인간소외, 계층과 인종갈등, 환경문제 등을 환경개선을 통하여 해결하고자 하였다. 이러한 특징 때문에 뉴 어바니즘 또한 근대도시계획처럼 계몽주의적 접근방식을 보인다(김홍순, 2006). 하지만 뉴 어바니즘에서 제안하는 다양한 건축양식은 기능주의와 표준화에 바탕을 둔 획일화된 건축양식을 지향하는 모더니즘과 확연히 다른 특징을 보이며, 이에 따라 지역의 맥락과 역사를 반영한 계획과 설계가 가능하다. 이러한 점에서 뉴 어바니즘은 맥락주의, 역사주의의 포스트모더니즘의 특성을 공유한다(김홍순, 2006).

2) 뉴 어바니즘 이후의 대안적 도시이론

앞으로 다룰 대안적 도시이론이란 뉴 어바니즘의 문제점을 비판하면서 새로운 도시이론을 제안하는 이론이 아니라 뉴 어바니즘 이후에 뉴 어바니즘과는 다른 도시문제를 제기하고 이에 대한 대응과 전략을 제시하는 이론이라 정의하였다. 근대도시계획과 뉴 어바니즘의 관계와는 달리 다양한 도시이론들이 등장하였다. 본 연구에서는 랜스케이프 어바니즘(Landscape Urbanism)과 그린 어바니즘(Green Urbanism)을 뉴 어바니즘 이후의 대안적 도시이론으로 선정하고 검토하였다. 랜스케이프 어바니즘과 그린 어바니즘을 대안적 도시이론으로 선정한 이유는 미국과 유럽을 중심으로 논의가 발전되었고 각각 경관과 지속가능성을 강조하면서 이론화가 되어 포괄적인 뉴 어바니즘과는 다른 특징을 보이기 때문이다.

① 랜스케이프 어바니즘

후기 산업도시의 재생의 키워드를 '경관(landscape)에서 찾아 새로운 도시이론을 제시하려는 움직임이 '랜스케이프 어바니즘(Landscape Urbanism)'으로 1990년대 말부터 건축, 도시계획 및 설계, 조경을 중심으로 등장하기 시작하였다(강효정·최재필, 2011). 랜스케이프 어바니즘은 21세기 현대 도시문제에 대한 즉각적이고도 직접적인 해답 제시가 가능한 도시이론으로 평가 받으며 새로운 패러다임의 조명을 받았다.

랜스케이프 어바니즘은 현대 도시의 문제를 정의하고 새로운 도시 사조로서 등장하였다기 보다는 선구적인 설계가들의 실험적인 사례들이 시도가 되었고, 이러한 새로운 실험과 시도들에 대한 전문가와 이론가들의 비평과 해석이 누적되면서 하나의 도시이론으로 등장하였다(강효정·최재필, 2011). 랜스케이프 어바니즘의 최초의 사례라고 일컬어지는 시도는 1982년 라빌레트 공원(Parc de la Villette) 설계경기이다. 라빌레트 공원 프로젝트를 시작으로 유럽과 미국을 중심으로 유사한 프로젝트들이 등장하였으며, 1993년 펜실베이니아 대학교(University of Pennsylvania)에서 열린 심포지엄 'Constructing Landscape', 1994년 AA School에서 열린 심포지엄 'The Recovery of Landscape', 1997년 바르셀로나에서 열린 'New Landscapes, New Territories' 전시회를 통해서 관련 사례와 개념들이 논의되었다. 1997년 일리노이 대학교(University of Illinois)에서 열린 심포지엄에서 처음으로 'Landscape Urbanism'이라는 주제로 새로운 경관에 대한 실험과 이에 대한 논의를 공식적으로 사용하기 시작하였다(강효정·최재필, 2011).

1997년에 랜스케이프 어바니즘이 공식적으로 선언되었으나 이론적 개념이 체계적으

로 검토된 것은 2003년 “Landscape Urbanism: A Manual for the Machinic Landscape”에 실린 코너(Corner)의 에세이이다(김영민, 2014). 코너(Corner, 2003)는 에세이에서 랜드스케이프 어바니즘에 대하여 다섯 주제를 제시하였는데, 수평성(Horizontality), 기반시설(Infrastructure), 프로세스의 형태(Form of Process), 테크닉(Techniques), 생태(Ecology)이다(김영민, 2014). 2007년 코너는 앞선 2003년에 정의한 다섯 주제를 네 주제로 다시 정리하였는데, 시간에 따른 과정(Process over time), 표면의 각색(Stagging over surfaces), 작동적 혹은 실행적 방법(Operational oor working methods), 상상력(Imaginary)이다(김영민, 2014).

코너 이후에도 랜드스케이프 어바니즘의 개념에 대한 여러 논의들이 등장한다. 랜드스케이프 어바니즘이 새로운 이론적 틀을 제안한 것은 아니며 여러 도시의 실험들이 많아지며 이론화되었기 때문이다. 산발적으로 논의되던 랜드스케이프 어바니즘 개념은 “Landscape Urbanism Reader” 문헌과 여러 심포지엄을 통해 논의의 영역과 내용이 확장되며 학계와 현장의 주목을 받았다.(김영민, 2014). 도넬리(Donnelly, 2013)는 랜드스케이프 어바니즘에 대하여 비판적으로 바라보면서 랜드스케이프 어바니즘의 개념과 실천적인 전략을 정리하였다. 도넬리에 의하면 랜드스케이프 어바니즘의 여러 전략 중 뉴 어바니즘과 절충적인 영역에서 수직녹화와 옥상녹화(Green walls and roofs), 고가교(Viaducts), 매트 어바니즘(Mat Urbanism), 지형(landforms), 전망대(overlooks)가 있다.

랜드스케이프 어바니즘 개념에 대한 논의는 2000년대 초중반까지 활발하게 진행되었다. 2010년 이후에는 논의된 주요 개념에 대한 재조명과 재점검이 이루어졌으며, 공간적으로는 미국과 유럽을 벗어나 다양한 문화적 배경에서 랜드스케이프 어바니즘에 대한 논의가 진행되었다(강효정, 2013). 랜드스케이프 어바니즘의 주요 개념과 전략에 대하여 요약하면 다음과 같다.

[표 2-2] 랜스케이프 어바니즘의 주요 개념과 전략

개념	실천 전략	대표 사례
수평성	건축적 폴딩(Folding)을 통한 표면적 연속성 프로젝트와 주변 도시 구조와의 공간적 연결 프로젝트와 주변 도시 이용과의 프로그램 연결 도시의 네트워크적 조직 및 운영 방식 지향 수평적 관계- 정책과 계획 과정의 탈위계적이며 탈중심적인 접근 (이론 중심)	· Kunsthal · Yokohama Terminal, · Knowledge Corridor, · High Line 등
인프라 스트러처	도로, 교량, 철도시설 등 토목적 기반시설과 통합된 건축, 조경 공간 우수처리, 수질정화, 토양정화 등 기반시설의 기능을 수행하는 도시 기반시설건축 물리적 환경을 구축하는 토대가 되는 규범, 법규, 정책을 반영한 시스템 (이론 중심)	· Trinitat Cloverleaf Park · Placa del Glories Catalanes · Gallego River Waterfront · Providence Pedestrian Bridge 등
프로세스	주변 경제적 변화를 반영하고 유도하는 단계적 개발 생태체계의 변화와 기능을 고려한 프로세스 중심의 계획 변화를 수용할 수 있는 비결정적 공간과 보이드의 도입 비결정적인 이벤트와 프로그램 요소 고려	· Melun Senart · Unimetal Park · Brikettfabrik Witznitz · Lyon Confluence 등
생태	광역적 생태 체계를 반영한 통합적 시스템의 구축 생태적 회복과 복원 중심의 식재 전략 생태복원, 서식지 조성, 오염지 복원 등 다양한 공간적 생태 접근 방식 제시 수체계 관련 기반시설의 기능을 수행하는 공간적 장치 제시 생태적 사안들을 반영한 교육적, 상징적 디자인 요소의 반영	· Guadalupe River Park · Downsview Park · Fresh Kills · Erie Street Plaza · Herinnerings Park · Lower Don Lands 등
매체	건축물이나 토목적 기반시설 중심의 구조를 지양하고 생태녹지체계를 도시 구성의 중심적 매체로 활용 새로운 분석과 표현의 매체를 개발, 활용	· Borneo Sporenburg · Downsview Park · Fresh Kills 등
혼성	다양한 영역의 전문가 중심의 협업 체계 (일부 영역의 주도적 리더십을 지양) 녹지를 중심으로 한 건축물과 조경, 토목적 기반시설의 융합적 형태와 복합적 기능 혼성적 프로그램의 중첩	· Placa del Glories Catalanes · Borneo Sporenburg · Downsview Park · Fresh Kills 등
부지	후기산업도시의 유기된 공간 재생 대상지의 조건, 특히 지형과 생태적 요소의 적극적 반영 주변 도시 맥락이나 자연환경과의 연계성 중시	· Duisburg Nord Park · Guadalupe River Park · High Line 등
스케일	생태체계를 중심으로 한 다양한 스케일의 경관생태학적 접근방식 녹지공간을 중심으로 한 다양한 스케일의 공간 제공	· Downsview Park · Knowledge Corridor 등
공공성	경관을 의미 있고 실천적인 공공영역을 건설할 최대의 매체로 이해 디자이너는 공공의 창조적인 경관 창출 기여	-
차이화	북미, 유럽 이외 지역의 특수성 인정 특정 지역의 상황과 조건에 적응적일 수 있는 일련의 유연한 원리 들을 랜스케이프 어바니즘에 촉진하도록 요구	-

출처 : 김영민(2014), “랜스케이프 어바니즘의 도시설계안에서 나타나는 개념과 전략”, 「한국도시설계학회지」, 15(4), p.208.; 강효정(2013), “한국적 랜스케이프 어바니즘에 관한 연구”, 「도시설계」, 14(4), p.32.; 강효정·최재필(2011), “랜스케이프 어바니즘의 주요 개념에 대한 연구”, 「대학건축학회 논문집 계획계」, 27(8), p.232., 직접인용 및 하나의 표 구성을 위한 재구성

김영민(2014)은 랜드스케이프 어바니즘의 최근 특징을 다음과 같이 요약한다. 첫째, 랜드스케이프 어바니즘은 수체계, 공원, 녹지와 같은 기존 도시계획 체계에서 기능적 공간으로 간주하였던 공간을 새로운 도시설계의 매체로 제안한다. 랜드스케이프 어바니즘에서는 이러한 수체계와 녹지체계를 매체로 하여 분리된 도시 기능을 통합하고, 다양한 도시 문제를 해결한다. 둘째, 랜드스케이프 어바니즘은 녹지를 도시의 기반시설공간으로 간주하고 도시의 공간을 복합적으로 활용한다. 랜드스케이프 어바니즘에서 녹지공간은 단순히 하나의 토지이용의 용도로 생각하는 것이 아니라, 녹지공간과 수공간이 다양한 기반시설의 역할을 수행하도록 복합적으로 사용하여 도시 공간의 효율성을 높인다. 셋째, 랜드스케이프 어바니즘은 도시 경계 지역 뿐 아니라 배후의 자연 지역까지도 포함하는 포괄적이고 통합적인 접근방식이다. 랜드스케이프 어바니즘은 경관 생태학적인 관점에서 도시를 지역적인 생태체계의 일부로 보고 도시와 도시의 외부지역을 통합적으로 다룬다. 넷째, 랜드스케이프 어바니즘은 생태적 지속가능성을 고려한 도시환경을 구축한다. 지속가능성의 개념 중 에너지의 효율성과 자원의 효과적인 분배 뿐 아니라 야생 동물과 식생을 포함한 생태계까지를 모두 고려한 생태적 지속가능성을 반영한다.

김영민(2014)는 랜드스케이프 어바니즘의 한계점은 다음과 같이 지적한다. 건축물의 형태와 프로그램에 대한 고려가 부족하다. 도시공간에서 벌어지는 사회적 행태와 사회적 역할에 대해서 무관심하다. 도시의 물리적 구조를 제시할 뿐 이를 실현할 수 있는 행정과 제도적 장치에 대한 제안의 한계를 갖는다. 마지막으로 지금까지의 랜드스케이프 어바니즘의 결과물들이 공모전의 방식으로 실현되어 효과의 검증이 부족하다. 일반적으로 랜드스케이프 어바니즘에 대하여 뉴 어바니즘 전문가들은 랜드스케이프 어바니즘이 공원과 도시 내 공간에 한정되어 실천적 결과물이 제안되며, 전반적인 도시 공간 구조에 대한 구체적인 고민과 제안이 부족하다고 비판한다(김영민, 2014; Duany and Talen, 2013; Kelbaugh, 2013). 랜드스케이프 어바니즘 전문가들도 랜드스케이프 어바니즘이 아직 도시설계에 대한 이론적 논의 확장 이외의 영향을 발휘하지 못했다고 주장한다(김영민, 2014).

② 그린 어바니즘

그린 어바니즘이란 용어는 비틀리(Beatley, 2000)가 저술한 “그린 어바니즘(Green Urbanism)”에서 시작되었다. 비틀리는 그린 어바니즘 뿐 아니라 바이오필릭 시티(Biophilic Cities)라는 프로젝트를 수행하고 있는 연구자로서 도시계획에 자연 요소를 통합시키는 것과 동시에 바이오필릭 시티 네트워크를 구상하고 있다. 또한 스탠포드 레만

(Steffen Lehmann)도 그린 어바니즘 개념을 정립한 사람으로 평가를 받는다. 레만은 영국 뉴캐슬 대학교 교수로서 유네스코(UNESCO) 의장직을 맡고 있다.

유럽도시에서 ‘Green’은 오래전부터 관심을 받으며 세계적 화두인 기후변화 뿐 아니라 일상생활에서도 중요한 상징을 갖는 주제이기도 하다(이시철, 2013). 레만(Lehmann, 2011)은 그린 어바니즘의 원칙은 에너지 효율(energy-efficient), 제로 탄소배출(zero-carbon), 재생에너지(renewable energy) 등에 초점을 맞춘다고 주장한다.

그린 어바니즘의 개념은 지속가능성 또는 지속가능한 도시의 개념과 매우 밀접하다. 지속가능성은 1986년 세계환경개발위원회(World Commission on Environment and Development)에서 발간한 브룬트란트 보고서 - 우리들의 미래(Our Common Future)에서 사용한 환경적으로 건전하고 지속가능한 발전(Environmentally Sound and Sustainable Development)이란 개념에서 시작되었다. 지속가능한 발전이란 미래세대가 그들의 수요에 충족하는 개발을 저해하지 않는 범위 내에서 현세대의 수요를 충족하는 발전이라는 의미이다. 초기에는 지속가능한 발전이 화석에너지 사용을 줄이거나, 동식물 보호 및 생물다양성 확보와 같은 환경적 지속가능성을 중심으로 논의가 되었지만, 이후에는 경제적 및 사회적 지속가능성으로 확장되어 환경, 사회, 경제 시스템 전반의 지속가능성을 추구하는 방향으로 발전되어 왔다.

유럽도시의 그린 어바니즘과 관련하여 비틀리(Beatley, 2000)는 대표적인 유럽도시에서 적용되고 있는 그린 어바니즘의 그린은 표면적인 의미를 넘어서 폭넓은 스펙트럼을 의미한다고 주장하였다. 비틀리(Beatley, 2000)의 그린 어바니즘은 압축적인 토지이용, 다양하고 지속가능한 주택, 대중교통 장려로 인한 효율성과 형평성, 자가용 이용을 줄임으로써 얻는 경제적 효과 및 건강 증진 등을 다룬다. 이러한 이유로 그린 어바니즘을 단순히 녹색 도시주의 또는 녹색 도시계획으로 번역하는 것은 너무 단순하고 무리한 시도이다(이시철, 2013).

비틀리(Beatley, 2000)는 유럽 도시에서 공통적으로 발견되는 그린 어바니즘의 주요 특징은 다음과 같이 정리하였다(이시철, 2013). 첫째, 생태적 한계 내에서 살도록 최선을 다하면서, 근본적으로 생태 발자국(ecological footprints)를 줄이고, 다른 도시 및 지역사회와 전 지구 차원에서의 연결성과 영향력을 인지하는 도시를 지향한다. 둘째, 녹색으로 자연과 비슷하게 설계되고 기능하는 도시를 지향한다. 셋째, 선형(linear)이 아닌 순환형의 신진대사(circular metabolism)가 작동하도록 최선을 다하며, 어느 차원이든 배후지역(hinterland)과 도시와의 상호 공생관계를 지향한다. 넷째, 지역(local)과 광역(regional)의 자족성(self-sufficiency)을 추구하며, 식량, 경제, 에너지 생산 등 다양한 측면에서 지

역 주민의 삶을 부양하고 지지하는 다양한 활동의 이점을 활용하는 도시를 지향한다. 다섯째, 지속가능하고 건강한 생활양식의 정착을 장려하고 촉진하는 도시를 지향한다.

비틀리(Beatley, 2000)의 ‘그린 어바니즘’의 목차를 통해서 그린 어바니즘에서 다루고 있는 논의 요소를 구체적으로 살펴볼 수 있다. 그린 어바니즘은 단순히 도시 내 녹지공간과 오픈스페이스 확보나 생태요소의 강조를 넘어 압축적이고 혼합적인 토지이용부터 대중교통과 자전거 통행 장려, 신재생에너지, 친환경 및 생태 건축, 그리고 거버넌스와 같은 행정 요소까지 그린 어바니즘을 구현하기 위한 계획 요소에서부터 실천을 위한 수단까지 포함한다.

[표 2-3] 비틀리(Beatley)의 그린 어바니즘 저서 목차

목차	내용
상업적 활용	팝업 가게, 팝업 음식점
제1부 맥락과 배경	제1장 도입
제2부 토지이용과 지역사회	제2장 토지이용과 도시형태: 압축도시계획
	제3장 창조적인 주택과 거주환경
제3부 도시의 교통과 통행	제4장 대중교통 도시: 교통의 혁신과 우선순위
	제5장 자동차 길들이기: 차없는 도시의 기약
	제6장 자전거: 낮은 기술, 우수한 생태적 이동성
제4부 녹색, 유기체 도시	제7장 도시생태와 도시환경의 녹색화 전략
	제8장 도시생태 사이클의 균형: 폐쇄 순환형 도시를 향하여
	제9장 재생 에너지 도시: 태양이 주는 혜택으로 살기
	제10장 생태적 건축: 자연을 품은 건축과 디자인
제5부 거버넌스와 경제	제11장 그린 어바니즘 도시의 생태 거버넌스
	제12장 지속가능한 경제: 재생형 비즈니스 혁신
제6부 유럽으로부터 배우기	제13장 그린 어바니즘의 약속

출처 : Beatley(2000), *Green Urbanism: Learning from European Cities*, Washington D.C.: Island Press, pp.vii-xi, 목차 직접인용

1970년대에 미국에서 태동한 도시성장관리(urban growth management), 1990년대에 등장한 스마트 성장(smart growth)과 뉴 어바니즘(new urbanism)이 미국 도시를 배경으로 태동한 것이라면, 그린 어바니즘은 유럽 도시의 맥락에서 시작되었다고 볼 수 있다. 물론 뉴 어바니즘과 지속가능한 도시와 같은 다른 이론에서 제안하지 않는 완전히 새롭고 창의적인 이야기를 그린 어바니즘이 하는 것은 아니지만, 그린 어바니즘이 미국 도시가 아닌 유럽 도시를 배경으로 논의가 시작이 되었다는 점은 우리나라 도시 풍토에서는 지속가능한 도시의 답론을 이야기 할 때 어떠한 논의를 해야 하는지 또는 어떤 도시 이론으로 논의의 출발을 삼아야 하는지에 대해서 참고가 될 수 있다.

3. 택티컬 어바니즘의 경과 및 특징

1) 현대 도시계획체계의 한계와 택티컬 어바니즘의 등장

본 절 이전까지 근대 도시계획 이후 등장한 도시이론들이 역사적으로 진행된 과정을 고찰하였다. 각 이론들은 당시에 도시가 직면했던 문제에 대응하여 발전하였고, 제안된 도시이론은 명칭은 다르지만 비슷한 맥락의 전략과 정책을 담고 있음을 확인하였다. 또한 동일한 문제의식을 지니고 있어도 문제에 대한 원인 진단과 이에 대한 해결책은 다양한 도시이론으로 나타남을 확인하였다. 도시가 변해가면서 도시이론은 이전 시대의 도시이론에 대한 반향으로 나타나거나, 이전의 도시이론의 논의를 확장하거나, 또는 새로운 시각을 제시하면서 등장하였다.

현재 유의미한 도시이론이란 과거 도시이론의 고전에서 출발할 수도 있지만 현대 도시가 맞닥고 있는 문제는 무엇인지, 예컨대 과거의 도시가 당면했던 문제를 여전히 풀지 못한 채 있을까? 아니면 과거의 도시들이 경험하지 못한 새로운 문제에 직면하고 있을까? 와 같은 질문을 우리에게 던질 필요가 있다. 현대 도시에서 다양한 해결책으로 제시되고 있는 사례와 주장들을 살펴보면 우리 도시가 직면한 문제와 우리에게 요구되는 도시이론이 무엇인지를 인식할 수 있다. 따라서 본 연구에서는 세계적으로 새롭게 대두되고 있는 택티컬 어바니즘이 어떠한 배경 또는 도시문제에서 등장하였는지, 어떠한 전략과 정책을 추구하는지에 대해서 살펴보고자 한다.

20세기는 인간의 이성과 도구적 합리성으로 좋은 세상을 만들 수 있다고 생각에 입각한 합리적이고 종합적인 계획(Rational Comprehensive Planning)의 전성기였다. 개별 도시가 직면한 주택, 환경과 위생, 기반시설 등의 문제를 공공계획 행위를 통하여 문제를 해결하였다. 계획으로 도시문제를 영구적으로 해결할 수 있다고 생각하였다.

그러나 2008년의 서브프라임 모기지 사태를 기점으로 발생한 전 세계적 경제 침체와 저성장, 저출산, 고령화 등의 사회적 변화 속에서 새로운 지역에 대한 계획과 개발 보다는 쇠퇴하고 있는 도시를 다시 활성화하려는 도시재생의 움직임이 활발하다. 대규모 도시 프로젝트는 막대한 자본과 오랜 시간이 필요하며, 더 이상 장기적인 프로젝트의 성공을 보장할 수 없다(Lydon 외, 2012b).

우리나라 또한 저성장, 저출산, 고령화로 인한 사회적 변화에 대응하고 도시의 경쟁력을 제고하기 위해서 새로운 택지지역의 개발이나 신도시 개발이 아닌 기존의 도시를 재활

성화하는 도시재생 정책을 주요 전략으로 삼고 있다. 서울시에서 추진되던 재개발 프로젝트들이 재개발 지구지정 취소 소송을 걸어 지구지정이 해제가 되고, 다양한 도시재생 방안을 강구하고 있다. 좋은 사례로 송의·창신지구라고 불리던 재개발 지역은 현재 재개발 구역지정이 해제되어 도시재생으로 지역을 활성화를 하고 있다. 우리나라는 지난 2013년에 “도시재생 활성화 및 지원에 관한 특별법”을 제정하였으나 지역의 물리적 환경, 사회적 환경, 경제적 환경의 활력을 되찾는 데에 물리적인 정비 뿐 아니라 소프트웨어의 전략과 지역 주민들의 참여와 즉각적인 대응이 가능한 제도적 기반을 마련하지는 못한 것으로 보인다(안현진·박현영, 2013).

합리적 종합계획이 더 이상 작동하지 않을 것이라 생각하는 이유는 영원히 지속할 것이라 기대했던 정치, 경제, 사회 시스템의 극적인 변화를 베를린 장벽의 붕괴, 초국가적 기업의 파산, 전지구적인 전염병 확산 등의 사건과 사고를 지난 21세기에 경험을 하였고, 더욱이 기후변화, 지진, 쓰나미와 같은 자연 재해로 인한 인류 문명의 불확실성이 증가하였기 때문이다(Bishop & Williams, 2012). 1960년대 이후 유럽과 북미에서 산업구조의 변화가 일어나고, 교외화, 인구감소, 금융위기와 같은 경제와 사회구조의 변화는 도시정책의 불확실성을 키우고 있다(안현진·박현영, 2013).

현대도시가 맞닿아야하는 이러한 사회구조의 변화 속에서 도시정부가 재정지출을 줄이고, 계획의 권한을 지역사회에 이양하며, 지역 주민과 다양한 이해관계자들이 참여하고, 일시적이고 작은 프로젝트를 통해 장기적인 도시의 성장 가능성을 모색해볼 수 있다는 점에서 택티컬 어바니즘이 현대 도시에 있어서 작지만 다양한 도시실험을 할 수 있는 방법론이 될 수 있다는 의미를 가진다.

전문가 중심의 합리적 종합계획이 목표달성을 위한 효율성, 경제성과 같은 도구적 합리성에 근거한 하향식 계획의 성격과는 대조되는 택티컬 어바니즘은 다양한 주체들의 참여로 만들어지는 의사소통적 합리성에 비교적 더 가깝고 계획이 수립되는 과정은 상향식 계획을 성격을 갖는다.

한 도시에서 유휴 공간 또는 비어있는 공간을 일시적으로 활용하는 경우가 최근에 등장한 개념은 아니다. 도시의 축제기간에 임시적으로 노점거리가 만들어지고, 도로를 막아 보행자 전용으로 공간의 이용을 전용하고, 꽃으로 가로를 가꾸거나, 사람들이 쉽게 앉을 수 있는 공간을 만드는 사례들을 생각해 본다면, 새로운 방법이라기보다는 기존에 도시정부에서 해오던 작은 프로젝트를 적용 대상과 범위를 확대하는 경우라고 이해할 수 있다. 따라서 기존 도시계획 체계 내에서 작동 가능할 뿐만 아니라, 실제로 미국 등에서 적용하는 방식도 도시정부 내 하나의 부서에서 작은 예산을 마련하고, 공모를 통해 도시

내에서 택티컬 어바니즘을 적용할 부분을 찾는다. 기존 도시계획체계에서 해결하지 못하거나 혹은 해결하기 위해서 장시간이 소요되는 부분을 택티컬 어바니즘에서는 쉽게, 그리고 실험적으로 해결한다.

택티컬 어바니즘 기반의 사업 추진 방식은 최소한의 비용으로 작은 프로젝트를 수행하며 발견된 문제점을 수정하고 새로운 프로젝트를 재차 실험하는 시행착오를 반복하며 더욱 발전된 형태의 계획을 세울 수 있다(Temel, 2006). 이러한 점에서 택티컬 어바니즘의 일시적 활용이라는 측면은 점진적 계획과 연관 지어 생각할 수 있다(안현진·박현영, 2013). 따라서 공공의 합리적 종합계획에 의한 마스터 플랜 대신 소규모의 임시적인 조치를 통해 공간의 잠재성을 발견하고, 이후 지속가능한 방식의 도시재생의 실마리를 제공이 가능하다(Bishop and Williams, 2012).

2) 택티컬 어바니즘의 경과

Lydon 외(2012b)는 패턴 도시(Pattern Cities)이라 하여 다른 도시들이 쉽게 따라할 수 있는 도시개발 패러다임을 확립하는 소수의 도시를 개념을 설명한다. 이러한 소수의 도시들이 항상 혁신의 선구자로 기능하는 것은 아니고, 국제적인 도시 또한 아니다. 패턴 도시들은 역사상 의미 있는 규모나 시간으로 아이디어들을 적용한다. 인터넷 시대에는 새로운 패턴들이 이전보다 훨씬 빠르게 확산되었고, 택티컬 어바니즘은 미국 등에서 빠르게 확산되고 있는 패턴 중 하나이다(Lydon 외, 2012b)¹⁾.

프랑스 파리에 있는 레 부퀴니스트(Les Bouquinistes)는 택티컬 어바니즘이 새롭게 등장한 개념이 아니라는 것을 보여주는 사례이다(Lydon 외, 2012b). 레 부퀴니스트는 16세기 초 도시정부의 승인을 받지 않고 세느 강 뚝방을 따라 모여 최신 서적들을 판매하였던 비허가 보부상을 지칭한다. 레 부퀴니스트들의 상업행위는 팝업 스토어(pop-up store)처럼 일시적으로 강변의 공공공간을 따라 발생한 이벤트였다. 건물에서 운영 중인 식당들이 오늘날의 푸드 트럭을 비난하는 것과 같이 실제로 가게를 임대하여 장사를 하는 당시의 서점 주인들이 강력하게 항의하여 1649년에 임시 판매대에서의 판매가 금지되었다. 하지만 레 부퀴니스트들의 대중적 인기로 인해 도시 정부는 거리에서 책을 판매하는 그들의 이벤트를 결국 허용했다. 그럼에도 규제에 따라 특정 위치에서의 판매만

1) 인류의 문명사에서 정착민은 광역 및 세계적 도시경관을 형성하는 데에 다른 사람들보다 더 큰 역할을 하였다. 오늘날 소수의 도시들은 혁신적인 도시 개발 패러다임의 모습을 보여주고 있으며, 이러한 장소들을 패턴도시라고 부른다. 웹페이지 <http://patterncities.com/pattern-cities> (검색일: 2017.7.16)를 방문하면 패턴도시에 대한 정보를 확인할 수 있다.

이 허용되었으며, 일과가 끝나면 개별 판매대는 반드시 하나의 박스로 정리되어야 했다. 레 부퀴니스트가 점령하였던 지역은 이후 2007 년 유네스코(UNESCO) 세계 문화유산(World Heritage site)로 지정되었다. 레 부퀴니스트는 세계적으로 유명하지는 않았으나 택티컬 어바니즘의 선조 사례로 볼 수 있다.

레 부퀴니스트(Les Bouquinistes)의 연혁

- 1500s 책 보부상들이 허가를 받지 않은 팝업 가게를 센 강을 따라 조성하기 시작함
- 1649 책 보부상들이 Pont Neuf에서 금지되었으며, 나중에 다시 판매를 시작함
- 1789 “부퀴니스트(Bouquinist)”가 프랑스어 사전에 등재됨
- 1859 도시정부는 부퀴니스트들에게 센 강의 특정 지역에서만 판매를 허용하고, 등록비를 부과하기 시작함
- 1930s 상자 크기가 고정되었고, 도시에서 규제하기 시작함
- 1993 자크 시라크(Jacque Chirac)이 새로운 표준화된 상자 크기 규정에 사인함
- 2007 유네스코(UNESCO) 세계문화유산에 선정됨 : 2012 300,000 권의 책, 900 개의 상자, 240 명의 판매자

출처 : Lydon 외(2012), *Tactical Urbanism 2*, New York: Street Plans, p.5, 번역 후 직접인용



Les Bouquinistes. Credit: Charles Simond, *La vie parisienne à travers le XIXe siècle*, Paris, É. Plon, Nouv. et cie, 1906, p. 458.



What began as an unsanctioned use of public space in the 16th century has become a UNESCO World Heritage Site. Credit: EventSeeker.com

[그림 2-4] 레 부퀴니스트(Les Bouquinistes)

출처 : Lydon 외(2012), *Tactical Urbanism 2*, New York: Street Plans, p.5, 직접인용

미국에서는 1914년 뉴욕시가 ‘Play Streets’ 프로그램을 시작한 것이 택티컬 어바니즘의 시작이라고 볼 수 있다(Lydon 외, 2012b). 20세기 초에는 아이들이 뛰어놀 수 있는 공간에 대한 수요가 굉장히 컸다. 하지만 저소득층이 모여있는 지역의 아이들은 공공공간의 부족으로 야외활동이 여의치 않았다. 이들을 위해서 뉴욕시는 ‘Play Streets’ 프로그램을 도입하였다. 일반적으로 상업으로 번성한 도시의 블록에 피아노를 가져와 음악의 공간으로, 또는 스포츠와 레크리에이션의 장소로 탈바꿈하는 프로그램이었다. 당시 ‘Play Streets’ 프로그램은 많은 사람들의 호응을 받았다. 1914년에 29개의 프로젝트가 추가로 시도되었고, 1924년에는 맨해튼(Manhattan) 뿐 아니라 브롱스(Bronx), 브루클린(Brooklyn), 그리고 퀸즈(Queens)의 50개 지역으로 확대되었다²⁾. 아이들을 위한 놀이공간을 팝업 스토어처럼 조성하였다는 점에서 택티컬 어바니즘의 시초로 볼 수 있으

며, ‘Play Streets’ 프로그램은 1950년대에 영국 런던으로까지 확산되었다. 미국에서는 ‘Play Streets’ 프로그램이 현재도 운영 중이다.

1965년에는 미국 시애틀에서 처음으로 오픈스트리트 이니셔티브(Open Streets initiative)가 창설되었다. 오픈스트리트 이니셔티브는 북미지역에서 오픈 스트리트에 대한 정보를 공유하고 프로젝트의 개수를 늘리는 것을 목표로 한다. 오픈 스트리트란 미국과 캐나다를 중심으로 일시적으로 자가용 통행을 막고 사람들이 보행과 자전거를 이용할 수 있도록 하거나, 거리에서 춤을 추고, 놀고, 교류하는 사회적 활동을 장려하는 프로젝트를 의미한다. 차량이 아니라 사람들에게 열린 거리를 제공한다는 점에서 오픈 스트리트라고 명명하였다.

1970년대 이후에는 미국 도시에서 비교적 택티컬 어바니즘의 사례로 많이 알려지거나 익숙한 프로젝트 이름들이 등장하기 시작한다. 샌 프란시스코에서는 예술가가 이동 가능한 건축프로젝트를 통해서 ‘Park(ing) Day’의 전신을 보여주었으며, 1973년에는 뉴욕에서 게릴라 가드닝이 시작되었다. 2000년대가 지나면서 본격적으로 택티컬 어바니즘의 사례들이 늘어나기 시작하였고, 현재 전 세계에서 진행 중이다. 특히 뉴욕, 보스턴, 필라델피아 등 미국 주요 도시들에서 활발하게 진행되고 있다. 북미 도시 및 세계의 주요 도시들에서 시도된 택티컬 어바니즘의 경과는 다음과 같다.

[표 2-4] 택티컬 어바니즘의 경과

연도	택티컬 어바니즘의 경과
1914	NYC launches the Play Streets program
1950	Play Streets spread to London, England
1965	Seattle starts first Open Streets initiative
1970	San Francisco artist Bonnie Ora Sherk introduces Portable Architecture project, a forerunner of Park(ing) Day
1973	Guerilla Gardening efforts start in NYC
1997	City Repair adopt intersections in Portland
2001	First Pop-Up Retail event held in London
2005	Park(ing) Day develops in San Francisco

2) American Masters(연도미상), “A HISTORY OF NYC’S “PLAY STREETS””, Thirteen Media With Impact, <http://www.thirteen.org/program-content/a-history-of-nycs-play-streets/>. (검색일: 2017.7.16.)

연도	택티컬 어바니즘의 경과
2006	Programmed, Bogotá-styled Open Streets initiatives spread to North America
2006	Pavement to Plazas program starts in NYC
2007	Depave program launched in Portland, OR
2007	Site Pre-Vitalization used for Hercules Market in Hercules, CA
2007	Sao Paulo, Brazil bans billboards, inspires Ad- Busters around the world
2009	Pavement to Parks begins in San Francisco
2010	Build a Better Block started in Dallas
2010	DoTank Chair Bombs the Streets of Brooklyn
2010	NYC rebrands San Fran's Pavement to Parks as Pop-Up Cafes
2011	City Point developers use Site Pre- Vitalization at Brooklyn's Dekalb Market
2011	Guggenheim Museum opens its traveling T Town Hall, the Guggenheim Lab
2011	San Francisco launches the Parkmobile
2011	Activists begin Weed Bombing Miami streets
2012	Grand Central Park, Biscayne Parkway bring insta-parks to downtown Miami

출처 : Lydon 외(2012), *Tactical Urbanism 2*, New York: Street Plans, p.4, 직접인용

OPEN STREETS SUMMARY MAP - 2005



OPEN STREETS SUMMARY MAP - 2011



[그림 2-5] 미국에서 오픈 스트리트 프로젝트의 확산: 2005-2011

출처 : Lydon 외(2012), *Tactical Urbanism 2*, New York: Street Plans, p.10, 직접인용

3) 택티컬 어바니즘의 유사개념

택티컬 어바니즘과 유사한 개념으로 제시되는 게릴라 어바니즘(Guerilla Urbanism)³⁾, 린 어바니즘(Lean Urbanism), 디아이와이 어바니즘(DIY Urbanism), 팝업 어바니즘(Pop-up Urbanism), 애드혹 어바니즘(Ad-hoc Urbanism), 에브리데이 도시계획(Everyday Urbanism) 개념을 고찰하였다. 각 개념과 택티컬 어바니즘을 상호 비교하며 택티컬 어바니즘의 개념을 고찰하였다.

① 게릴라 어바니즘(Guerilla Urbanism)

게릴라 어바니즘은 게릴라 가드닝(guerrilla gardening)이라는 용어로 더 많이 알려져 있다. 게릴라 가드닝은 1973년 뉴욕의 Bowery Houston 지역에서 리즈 크리스티(Liz Christy)에 의해서 처음으로 사용되었고, 그녀의 그린 게릴라 그룹(Green Guerrilla Group)이 활동에서 시작되었다. 이 그룹은 버려져 있는 사유지를 정원으로 바꾸었다. 이러한 활동은 자원봉사자들이 모여서 진행이 되었지만 최근에는 시 당국의 공원 관리 부서에서 지원과 보호를 제공한다.

게릴라 가드닝은 정원으로 허가되지 않은 지역, 정원으로 사용될 것이라 고려되지 않는 공간 또는 사적 소유지에 불법적으로 정원을 만드는 프로젝트이다⁴⁾. 게릴라 가드닝의 주요 목표는 정원화 혹은 녹지공간 확보라는 직접적인 행동이나 저항의 형태로 정원을 만들어 표출함으로써 버려져 있거나 잘 못 이용되고 있는 도시공간의 변화와 토지 소유권에 대한 재고를 꾀하는 것이다. 이러한 성격 때문에 작은 전투를 의미하는 게릴라라는 수식어가 붙었다. 게릴라 가드닝 프로젝트는 주로 버려져 있거나 법적 소유권이 모호한 토지를 대상으로 정원화를 진행하며, 조경수를 심거나 곡물을 재배한다. 몇몇 게릴라 가드닝 프로젝트는 상대적으로 보안 유치가 쉬운 야간에 진행되며, 프로젝트 대상지를 보다 매력적인 공간으로 조성하기 위해 식물 패치(vegetable patch)나 화단(flow garden)을 조성하는 방식을 취한다. 게릴라 가드닝은 북미, 유럽, 호주, 뉴질랜드를 중심으로 진행되었고 우리나라에서도 게릴라 가드닝 네이버 카페(<http://cafe.naver.com/ggmovement>)가 운영되는 등 자원봉사자나 시민들 중심으로 활동이 지속되고 있다.

3) 비공식적 어바니즘(informal urbanism)은 게릴라 어바니즘의 뒷 부분에 일부 고찰함

4) WIKIPEDIA(연도미상), "Guerrilla gardening", WIKIPEDIA, https://en.wikipedia.org/wiki/Guerrilla_gardening. (검색일: 2017.7.16.)

게릴라 가드닝의 접근방식을 일반화하면 게릴라 어바니즘이라 할 수 있다. 게릴라 어바니즘은 도시환경 개선을 위해 공공공간의 변화나 혁명을 꾀하는 운동 또는 보행 및 대중교통과 관련하여 기존의 도시 조성 방식에 대한 성찰을 공론화하기 위한 운동이다⁵⁾. 게릴라 어바니즘은 제한된 운동이기 보다 오히려 전 세계에 도입이 가능한 아이디어이며, 도시 내에서 영구적인 변화를 빠르게 실험할 수 있는 방법이다.

게릴라 어바니즘은 다양한 아이디어로 표현된다. 일반 유형은 상기한 게릴라 가드닝이며 다른 유형으로는 오픈 스트리트(open streets), 자전거 도로 설치(bike lanes), 팝업 가게(pop-up shops) 등이다. 오픈 스트리트는 일시적으로(또는 영구적으로) 도로의 일부분을 보행자를 위한 공간으로 변형하는 아이디어다. 예를 들면, 차량이 지나다니는 도로에 횡단보도 카펫을 가로 놓아 사람들이 쉽게 횡단할 수 있는 아이디어가 있다. 주민들이 정부의 허가 없이 도로의 일부분을 자전거가 다닐 수 있도록 페인트로 도포하는 아이디어도 있다. 팝업 가게는 일정 기간 동안 가로나 광장 또는 사람들이 모일 수 있는 공공공간에 기업들이 홍보나 판매를 위해 판매대나 키오스크를 설치하는 아이디어이다.



[그림 2-6] 일시적인 횡단보도 아이디어

출처 : Salomone, A.(2013), "Pop-Up Crosswalk from Old Carpet", MAKE:, <https://makezine.com/2013/01/10/pop-up-crosswalk-from-old-carpet/>. (검색일: 2017.7.16)

게릴라 어바니즘의 주요 특징 중 하나는 규칙을 파괴하는 것(rule-breaking)이다. 게릴라 어바니즘을 두고 이에 참여하는 사람들의 이기적인 반달리즘(selfish vandalism)인지 또는 커뮤니티 지원 활동(community-supported activism)인지에 관한 논란이 있다.

이런 측면에서 비공식적 어바니즘(informal urbanism)과 일부 유사한 측면이 있다. 비공식적 어바니즘이란 공식적인 법적, 제도적 체계와는 별도로 이루어지는 도시화의 산

5) rachelquednau(2013), "Guerrilla Urbanism: Vandalism or Activism?", city space, <https://thecityspace.wordpress.com/2013/08/12/guerrilla-urbanism-vandalism-or-activism/>. (검색일: 2017.7.16)

물로 정의한다. 산업화 시기 우리나라의 이촌향도 현상에서 보듯이 도시 내에 비공식적 주거가 발생하는 현상을 주로 일컬으며 도시정부가 법적, 제도적 테두리 내에서 공식적인 주거를 제공하지 못할 때 주로 발생한다. 비공식적이라는 용어에서 알 수 있듯이 기존 도시체제에 대한 비판적인 기능을 갖고 있으며, 반드시 불법적이거나 저소득층에 의한 것만은 아니다⁶⁾.

② 린 어바니즘(Lean Urbanism)⁷⁾

린(lean)은 영어사전에서 동사로는 ‘기대다’, ‘구부리다’라는 뜻이지만 형용사로는 ‘아원’, ‘결핍된’, ‘영양분이 없는’이라는 뜻이다. 린 어바니즘은 기존의 도시이론이 재정, 행정, 제도의 측면에서 복잡한 나머지 도시문제를 신속하게 해결하기 어렵다는 점을 문제로 지적한다. 도시문제 해결방식을 작은 규모로 신속하게 해결하고자 한다는 의미에서 ‘가벼운’ 도시이론으로 린 어바니즘을 이해할 수 있다⁸⁾.

린 어바니즘은 작은 규모로 그리고 점진적으로 커뮤니티를 만들어가는 도시이론을 지향한다. 따라서 다른 접근방법에 비해 린 어바니즘은 공동체를 조성하고 성숙시키는 데에 요구되는 자원의 양이 적다. 계획가, 건축가, 개발자, 엔지니어, 활동가, 비영리 단체, 지방자치단체, 기업가 등 커뮤니티 구성과 관계된 이해관계자이 직접 참여하는 운동이며, 커뮤니티 조성의 장벽을 낮추고, 가정과 기업을 꾸리고, 지역 사회를 조성하는 데에 참여하는 것을 보다 더 용이하게 하는 데에 린 어바니즘을 적용할 수 있다. 린 어바니즘은 택티컬 어바니즘의 접근방식을 취한 성공한 프로젝트들과 정책 중심의 스마트 그로스(smart growth)와 뉴 어바니즘(new urbanism)의 사이에서 운영되며 등장하였다.

린 어바니즘은 다음과 같은 특징을 지닌다. 첫째, 누구나 쉽게 접근할 수 있다(Lean

6) Werthmann, C.(2014), “INFORMAL URBANISM”, HABITAT UNIVERSITY, <https://unhabitat.org/wp-content/uploads/2014/03/Hub-Informal-Urbanism.pdf>.(검색일: 2017.07.16)

7) 린 어바니즘에 대한 주요 내용은 린 어바니즘 홈페이지(출처 : LEAN URBANISM(연도미상), “The Project for Lean Urbanism”, LEAN URBANISM: MAKING SMALL POSSIBLE, <https://leanurbanism.org/about/>.(검색일: 2017.7.16))의 내용을 요약 정리함.

8) “린(lean)이라는 형용사는 최근 린 스타트업(lean startup)과 린 사고방식(lean thinking)이라는 용어로 세상에 많이 알려졌다. 린의 의미를 린 스타트업과 린 사고방식에서 쉽게 이해할 수 있다. 린 스타트업은 기업에서 시장상황을 파악하기 위해서 제품을 테스트를 할 필요가 있을 때, 완전한 상태의 시제품을 만들어 시장의 반응을 분석하는 것이 아니라 빠른 프로토타입(rapid prototype)을 생산하여 시장의 반응을 빠르게 분석하고 이를 다시 제품 개발에 반영하는 방식을 의미한다. 그래서 린 스타트업에서는 하루에도 여러번 새로운 코드나 펌웨어를 배포하는 일이 드물지 않다. 이러한 특징을 린 사고방식이라고도 부르는데, 린 사고방식의 핵심은 낭비를 줄이는 것이다. 실제로 제품을 사용하게 될 고객과 접촉하는 빈도를 높여서 제품 개발에 소요되는 개발 비용의 낭비를 줄이고자 하는 것이다.”(출처 : WIPEDIA(연도미상), “린스타트업”, WIKIPEDIA, <https://ko.wikipedia.org/wiki/린스타트업>.(검색일: 2017.7.16))

Urbanism is open-access). 린 어바니즘은 모든 사람들이 참여할 수 있는 커뮤니티 구축의 도구이다. 둘째, 누구나 사용할 수 있는 이론이다(Lean Urbanism is open-source). 린 어바니즘은 커뮤니티 구성에 누구나 사용할 수 있는 도구와 기술을 만드는 도시이론이다. 셋째, 정답이 정해져 있지 않다(Lean Urbanism is open-ended). 린 어바니즘은 점진적이고 진행형의 개선방법에 초점을 두어 린 어바니즘을 적용한 접근에는 기대결과를 미리 정하지 않는다.

린 어바니즘을 적용한 프로젝트는 커뮤니티를 개발하고, 작은 사업을 시작하고, 필요한 기술을 연마하고, 커뮤니티 참여와 같은 커뮤니티 조성 과정에 모든 사람들이 동의할 만한 상식(common sense)의 회복에 초점을 둔다. 그래서 린 어바니즘 프로젝트는 일반적으로 커뮤니티 구성에 번거로운 재정적, 관료적, 제도적으로 필요한 프로세스를 해결할 수 있는 도구(tools)를 마련하고, 기존의 도시이론의 접근방법에 비하여 커뮤니티 조성을 조금 더 빠르고 작은 프로젝트 중심으로 운영한다. 이렇게 고안된 린 어바니즘 수법(tools)은 린 어바니즘을 적용하고자 하는 정부조직이나 기관들이 쉽고 무료로 접근이 가능하도록 제공되며, 상업공간의 활성화에 도움이 되는 기법들을 제공한다.

THE LEAN SEAM

WHAT							
ORGANIZATION	TACTICAL URBANISM LEAN URBANISM NEW URBANISM APA - ITE - ULI						
PROJECTS	FLASH SUCCESSIONAL PERMANENT CLIMAX						
BUSINESS	INFORMAL UNREGISTERED SMALL-BUSINESS CORPORATE						
ENGAGEMENT	THE PUBLIC ASSOCIATIONS CORPORATIONS PUBLIC / PRIVATE ORG. GOVERNMENT						
REGULATION	HEALTH AND SAFETY LAND USE ENVIRONMENTAL						
INFRASTRUCTURE	DEMONSTRATION PILOT PROJECT LIGHT IMPRINT CONVENTIONAL WORKS						
FINANCING	SELF-FUNDING CROWD-FUNDING COOPERATIVE FOUNDATION BANKING GOVERNMENT						
HOW							
PROCESS	IGNORANCE AVOIDANCE ALLEVIATION REFORM ACCEPTANCE						
TACTICS	PROTEST DO-IT-YOUSELF (D.I.Y.) STRATEGIC ACTION ADVOCACY						
ACTIVITY	UNSANCTIONED SEMI-SANCTIONED SANCTIONED PERMITTED						
SCALE	PLACEMAKING BUILDING DESIGN URBAN DESIGN REGIONAL PLANNING GLOBAL ISSUES						
WHERE							
TRANSECT	T1 NATURAL	T2 RURAL	T3 SUB-URBAN	T4 GENERAL URBAN	T5 URBAN CENTER	T6 URBAN CORE	
SUBSIDIARITY	INDIVIDUAL HOUSEHOLD BLOCK NEIGHBORHOOD MUNICIPALITY REGION NATION						

[그림 2-7] 린 어바니즘의 특징

출처 : LEAN URBANISM(연도미상), “The Project for Lean Urbanism”, LEAN URBANISM: MAKING SMALL POSSIBLE, <https://leanurbanism.org/about/>.(검색일: 2017.7.16.), 직접인용

③ 디아이와이 어바니즘(DIY Urbanism)⁹⁾

최근 미국에서 “Do-IT-Yourself(DIY) Urbanism”이라는 개념이 등장하였다. 디아이와이 어바니즘은 D.I.Y.의 약어가 의미하듯이 지역주민이 도시계획 행위의 주체가 되어 직접 계획부터 시행의 모든 과정에 적극적으로 참여하여 자신의 주거환경을 능동적으로 변화시킨다는 개념이다. 디아이와이 어바니즘은 복잡한 행정 절차와 오랜 시간을 거쳐야 하는 기존의 도시계획에 대한 반발에서 시작되었고, 지속되는 경기침체로 인해 도시 정부의 예산 부족과 공공서비스의 축소로 시작되었다. 기존의 도시계획이 정부기관이나 전문가가 중심이 되어 하향식으로 수립되었다면, 디아이와이 어바니즘은 지역 주민이 주체가 되어 직접 계획 수립과 시행에 참여한다는 의미에서 상향식으로 수립되는 계획행위를 지향한다. 또한 기존의 도시계획이 많은 인력, 자본, 시간이 투입되었다면 디아이와이 어바니즘은 최소한의 자본, 노력, 인력으로 단기간에 최소한의 전략으로 환경을 개선하는 데에 초점을 둔다.

디아이와이 어바니즘은 길거리에 그려진 그래피티에서부터 대규모의 도심정원 조성사업까지 다양한 형태의 시도들로 나타나기 때문에 정형화할 수 없는 특징을 지닌다. 그렇기 때문에 디아이와이 어바니즘의 특징은 디아이와이 어바니즘이 추진되는 과정에서 찾아볼 수 있다. 디아이와이 어바니즘은 의도적이며 단계적인 변화를 추구한다. 기존 도시계획의 접근방법으로 해결하지 못하는 문제를 파고들며, 단기적 노력을 통해 실현이 가능한 현실성 있는 목표를 설정한다. 최소한의 노력으로 적은 위험부담을 가지기 때문에 프로젝트가 성공할 경우 큰 파급효과를 갖는다. 지역 주민들이 계획 수립과 실현과정에 직접 참여하기 때문에 프로젝트 진행으로 커뮤니티의 결속력이 강화되고, 협력적 거버넌스 구축이 가능하다.

핀(Finn, 2014)은 디아이와이 어바니즘으로 인해 기존 도시계획의 접근방법에 대한 회의적인 시각이 발생할 수 있으며, 도시계획의 당위성에 대한 근본적인 문제 제기로 이어질 수 있다고 지적한다. 디아이와이 어바니즘이 추구하는 지역주민의 계획과 시행과정 참여가 자칫 특정 계층의 이익을 대변하는 수단으로 전락할 우려가 있고, 기존 도시 행정 절차를 밟지 않기 때문에 불특정 다수에 대한 안전성과 적법성을 보장하기 힘들고, 상이한 심미적 기준을 충족시키기 위한 합의 과정과 디자인 가이드라인을 만드는 것이 어렵다고 보았다.

9) 홍의석(연도미상), “미국 도시계획의 신개념, Do-it-yourself(DIY) 어바니즘”, 세계도시정보, https://ubin.krihs.re.kr/ubin/wurban/maincitynews_View.php?no=1399.(검색일: 2017.7.16)

그럼에도 분명한 것은 기존 도시계획의 접근방식이 갖는 한계와 문제에 대해 많은 사람들이 공감하고 있으며, 새로운 시민사회의 요구와 유연한 도시문제 해결에 대한 갈망으로 인해 디아이와이 어바니즘이 등장하였고, 시민들의 참여가 가능한 새로운 도시계획으로 나아가야한다는 방향을 제시하고 있다는 점에서 의의가 있다.



[그림 2-8] 디아이와이 어바니즘 사례: 도로변을 임시 공원으로 전환

출처 : Algera, P.(2016), "Looking for students to get involved with PARK(ing) day!", The UC Sustainability Office, <https://ucsustainability.wordpress.com/tag/parking-day/>.(검색일: 2017.7.16)

④ 팝업 어바니즘(Pop-up Urbanism)

팝업 어바니즘은 흔히 택티컬 어바니즘과 동일한 개념처럼 언급이 되며 택티컬 팝업 어바니즘(tactical pop-up urbanism)이라 불리기도 한다. 그래서 팝업 어바니즘은 택티컬 어바니즘과 혼동되는 경우가 많다. 대안적 도시이론들이 몇몇 프로젝트와 시도 중심으로 진행되고 완성되지 않은 이론화로 인한 개념의 모호함 때문이기도 하다. 다만 팝업 어바니즘을 따로 구분하여 정리하는 것은 ‘팝업(pop-up)’이라는 용어가 가지는 의미 때문이다. 팝업(pop-up)은 사전적 정의에 의하면 “뽕 하고 튀어 오르는”이라는 의미이다.

일상생활에서 우리는 이 팝업이라는 단어를 팝업창과 팝업 스토어에서 경험을 하고 있다. 흔히 인터넷 브라우저에서 특정 웹사이트에 접속하였을 때 공지사항이나 광고와 같은 정보를 담은 새로운 창이 하나 더 열리는 것을 경험하게 되는데 이 창을 팝업창(pop-up window)라고 부른다. 쇼핑몰에서 새로운 브랜드를 런칭하거나 제품을 판촉하기 위해서 임시로 사람들이 많이 왕래하는 곳에 판매대를 설치하고 이벤트를 진행하는 것을 팝업 스토어(pop-up store)라고 부른다. 새로운 팝업창이 튀어 오르듯 기존의 도시공간에 새로운 공간의 사용을 위해 작은 규모로 시도되는 것들을 팝업 어바니즘으로 이해할 수 있다.

팝업 어바니즘의 대표적인 사례는 차량이 이용하는 도로 위에 보행자의 이동에 불편을 최소화하면서 사람들이 잠시 앉거나, 쉬면서 친구들과 얘기를 할 수 있는 공간을 임시적으로 마련하는 팝업 파크렛(pop-up parklet) 또는 팝업 공원(pop-up park)과 같은 프로젝트이다. 택티컬 어바니즘과 디아이와이 어바니즘, 게릴라 어바니즘의 사례와 유사하여 다른 대안적 도시이론의 특징을 공유한다. 따라서 팝업 어바니즘 역시 작은 행동과 실험으로 장기적인 도시공간의 개선 또는 사람들의 공간에 대한 인식을 전환하는 데에 역점을 둔다. 다만 택티컬 어바니즘 중에서 작은 실험을 추진하는 방법에 있어 기존의 공간을 새로운 이용을 위한 팝업 공간으로 조성함에 초점을 둔다는 점이 팝업 어바니즘을 구분하는 요소이다.



[그림 2-9] 팝업 파크렛(pop-up parklet)

출처 : Lindeke, B.(2012), "The Limits of Pop-Up Urbanism", streets.mn, <https://streets.mn/2012/08/14/the-limits-of-pop-up-urbanism/>.(검색일: 2017.7.16)

실제로 진행된 팝업 어바니즘 프로젝트는 “더 나은 도시블록 조성하기(build a better block)”, “공원의 날(park(ing)day)”, “보도를 공원으로(pavement to parks)”, “팝업카페(pop-up cafe)” 정도로 유형화가 가능하다¹⁰⁾. 이러한 프로젝트는 서로 독립적인 특징을 지니기 보다는 유형간의 특징을 공유한다. 횡단보도를 임시적으로 설치하거나, 도로변에 임시로 작은 공원을 조성하고, 가로의 일부 공간에 사람들이 앉을 수 있는 벤치를 설치하거나, 팝업 카페를 열어 사람들의 다양한 활동을 유도하고, 예술문화 활동이 일어나는 거리 공간을 조성하는 등 다양한 방식으로 지역 주민들이 보행자 중심의 가로환경을 경험할 수 있는 팝업 공간을 도입한다¹¹⁾.

10) Gutheim, M.(2015), "Public", MANUAL FOR POP-UP URBANISM, <https://sites.tufts.edu/popupurbanism/public-spaces/>.(검색일: 2017.7.16)에서 정리한 유형을 참고함

⑤ 애드혹 어바니즘(Ad-hoc Urbanism)

애드혹 어바니즘(Ad-hoc urbanism)은 택티컬 어바니즘, 디아이와이 어바니즘, 팝업 어바니즘, 커뮤니티 중심의 개입(community led interventions), 에브리데이 어바니즘(Everyday urbanism), 일시적 어바니즘(temporary urbanism)의 유사 개념 알려져 있다. 린 어바니즘과 같이 대안적 도시이론이 정립되는 과정이라고 볼 때 다양한 개념들과 혼동하기 쉬운나 임시방편의 대안을 강조한다는 차이를 갖는다.

애드혹(Ad hoc)의 의미는 라틴어로 “이것을 위해”, “특별한 목적을 위해서”라는 의미이다. 특정한 문제나 일을 위해 만들어진 관습적인 해결책, 일반화할 수 없는 해결책, 다른 목적을 위해 적용할 수 없는 해결책이라는 의미를 가지며 임시방편의 해결책이나 불충분한 계획 또는 즉석 이벤트라는 의미를 갖는다¹²⁾. 애드혹 어바니즘은 임시방편 어바니즘 또는 즉흥적 어바니즘으로 번역할 수 있다.

공공공간이 사유화되고 상업화가 지속됨과 동시에 공공감시가 심화되어 공공공간의 공공성이 쇠퇴하였다. 환경과 인권에 대한 높은 수준을 지닌 시민이 증가하며 시민들의 요구에 도시의 공공공간은 적합하지 않은 공간으로 전락한다. 경기침체에 따라 복잡해지는 도시의 문제 해결이 더욱 어려워지고 불확실성이 증가하는 상황 속에서 작은 노력으로 특정 공공공간을 중심으로 임시적인 해결방법을 모색하는 방식을 애드혹 어바니즘으로 볼 수 있다¹³⁾. 다른 대안적 도시이론 중에서 특정 대상을 중심으로 소규모의 임시방편 모색을 강조함에 애드혹 어바니즘의 특징이 있다. 임시방편이지만 대상지의 문제를 해결할 수 있고, 사람들의 공공공간 이용에 대한 재인식의 기회를 제공하는 전술적 시도들을 충칭한다. 따라서 애드혹 어바니즘은 한 곳에서는 팝업 어바니즘처럼 팝업 파크렛이나 또는 팝업 카페의 형태로 나타나고, 다른 곳에서는 디아이와이 어바니즘처럼 지역주민들이 직접 참여하여 조성한 공원의 형태로 적용되는 등의 다양한 방식으로 표현된다. 단지 이러한 전술적 어바니즘의 여러 시도들이 모든 공간에 적용 가능할 정도로 일반화하기가 어렵다는 특징이 강조되는 개념으로 애드혹 어바니즘을 이해할 수 있다.

11) Somerville Better Block(연도미상), “Home”, Team Better Block, <https://www.teambetterblock.com/somerville/>.(검색일: 2017.7.16.)

12) WIKIPEDIA(연도미상), “애드 혹”, WIKIPEDIA, <https://ko.wikipedia.org/wiki/애드혹>.(검색일: 2017.7.16)

13) Shanks, J.(2012), “ADHOC in Urban Revitalization Efforts”, Prezi, <https://prezi.com/vjrd5ycesiyz/adhoc-in-urban-revitalization-efforts/>.(검색일: 2017.7.16)

⑥ 에브리데이 어바니즘 (Everyday Urbanism)¹⁴⁾

에브리데이 어바니즘은 1999년에 마가렛 크러포드(Margaret Crawford), 존 채스(John Chase), 그리고 존 칼리ски(John Kaliski)가 제안한 개념이다. 에브리 어바니즘은 마가렛 크러포드에 의하면 “일상생활(everyday life) 속에서 어바니즘의 의미를 찾으려는 접근방식”을 의미한다. 뉴 어바니즘과는 반대로 에브리데이 어바니즘은 심미적인 것을 추구하지 않고, 매일 삶 속에서 벌어지는 특별한 활동과 관련된 도시이론이다, 그래서 일상생활에서 벌어지는 흔한 상황과 경험을 강조한다.

에브리데이 어바니즘은 다차원적으로 공공공간의 가치를 고려하는 방법론으로 바라볼 수 있는데, 에브리데이 어바니즘에서는 특정 시간과 공간에 대한 다양한 해법들을 제시하고자 한다. 예를 들면, 공공공간과 공동체 생활의 가치는 거리의 시장(street markets)이나 길거리 음식점(street food vendors) 그리고 유기적으로 조성된 벽화(murals)로 인해 만들어지며, 이러한 공동체의 형성은 공공공간의 개선으로 이어지게 된다. 그래서 에브리데이 어바니즘은 “전유에 의한 개선(improvement by appropriation)” 또는 “일시적이고 짧은 시간 지속되는 도시활동에 의한 도시 공공공간의 전유(challenging appropriation of places in the city with temporary, short-lived urban activities)”라고 이해할 수 있다.

에브리데이 어바니즘은 도시계획과 도시설계 전공에 공간의 사회적 이용에 대한 이해라는 접근방식을 제공하며, 전문가와 일상적으로 공간을 이용하는 사람들 사이의 거리를 줄이고, 계획가와 설계가로 하여금 공간을 변형할 수 있는 권력을 일반 사람들에게 전환하는 것을 고민하도록 하고, 직접적이고 일상적인 관점에서 사회적 삶을 조명할 수 있도록 한다.

전통적인 도시설계와는 달리, 에브리데이 어바니즘은 대상지의 완벽한 변형에는 관심을 가지지 않는다. 마가렛 크러포드는 에브리데이 어바니즘의 강조점은 행동을 요청하는 데(call to action) 있다고 하였다. 그리고 아이디어와 관행의 통일은 디자이너로 하여금 도시계획과 도시설계 전통에서 사용해온 접근방식들을 일상적인 공간을 이해하기 위해서 다시 고민하게 되고, 사람들과 사회적 의미를 다시 잇기 위해서 고민하게끔 한다. 반대로 데이비드 월터(David Walters)는 ‘뉴 어바니즘과 근린(New Urbanism and Neighborhood)’에서 에브리데이 어바니즘은 포스트모던 계획이론 중 하나이며, 디자

14) WIKIPEDIA(연도미상), “Everyday Urbanism”, WIKIPEDIA, https://en.wikipedia.org/wiki/Everyday_Urbanism.(검색일: 2017.7.16)을 참고하여 정리함

인 자체에 덜 초점을 두며, 도시의 맥락이 담고 있는 의미를 가설화하면서 설명하는 이론을 구축하는 것이라고 하였다. 그래서 마가렛 크러포드가 제안한 것처럼 행동의 이론은 아니라고 데이브드 월터를 주장하고 있다.

개념적인 에브리데이 어바니즘이 적용된 사례는 Los Angeles와 New York이다. 에브리데이 어바니즘이 적용된 프로젝트는 버려진 주차장이나, 차고지 등에서 일시적으로 운영되는 시장이나 거리축제와 같이 도시공간의 전유를 담고 있다. LA에서는 특히 라틴계 공동체처럼 소수 인종그룹들이 거리나 펜스, 차고지 등의 공공공간을 변형하는 사례가 에브리데이 어바니즘의 현상이라고 이해할 수 있다.

⑦ 택티컬 어바니즘과 기존 용어와의 차이

게릴라 어바니즘과 비공식적 어바니즘의 적용은 일부 불법적 행동을 포함한다. 게릴라 가드닝의 경우 지자체 공원 관리 부서에서 일부를 지원하고, 비공식적 어바니즘의 경우 일부 합법적인 사례가 있으나, 근간은 비허가 조치라는 측면에서 택티컬 어바니즘과 차별화된다. 택티컬 어바니즘도 초기 시작에는 불법을 감수하는 사례가 많았기 때문에 일부 유사한 측면이 있다. 비공식적 어바니즘이 슬럼화된 지역에 적용된 경우는 임시적 활용 보다는 항구적으로 활용하는 측면이 강하므로, 택티컬 어바니즘과는 차이가 있다. 게릴라 어바니즘의 경우 시간이 지날수록 택티컬 어바니즘과 유사한 의미로 사용된다.

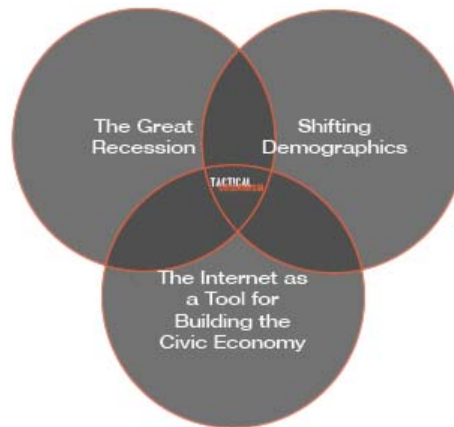
린 어바니즘은 커뮤니티를 만드는 과정을 중요하게 생각한다. 도시를 만들어가는 과정에서 작은 규모로, 점진적으로 만드는 것을 지향하기 때문에 항구적인 도시설계의 사전 평가라는 측면에서 택티컬 어바니즘과 유사하다. 하지만 커뮤니티 조성이 주요 목적인다는 측면에서 택티컬 어바니즘과의 구별된다.

디아이와이 어바니즘의 경우 지역주민이 주체가 된다는 측면이나, 복잡한 행정절차와 긴 시간의 도시계획에 대한 반발이라는 측면에서 택티컬 어바니즘과 유사하다. 팝업 어바니즘이나 애드혹 어바니즘의 경우 도시 내에서 일어나는 다양한 시도들을 총칭한다는 측면에서 택티컬 어바니즘과 거의 동일한 개념으로 취급된다.

에브리데이 어바니즘의 경우 대상지의 완벽한 변형에는 관심을 가지지 않는다는 측면에서 택티컬 어바니즘과 차이를 보인다. 그럼에도 일상공간을 대상으로 하고, 전문적인 계획이나 설계가 보다는 일반 주민의 관점에서 공간을 바라본다는 측면에서 택티컬 어바니즘과 유사하다.

4) 택티컬 어바니즘의 주요 특징

경기침체, 인구의 변화, 인터넷의 발달로 인해 도시에서 행해지고 있는 프로젝트들은 사업의 재원조달 방식과 추진 방식을 보다 작은 규모의 점진적인 성격으로 전환하고 있다 (Lydon 외, 2012b). 소규모의 임시적 도시 실험을 통하여 장기적 변화를 꾀하는 택티컬 어바니즘은 도시에 긍정적인 변화를 가져오는 새로운 아이디어를 발굴하고 많은 사람들에게 소셜미디어와 다양한 인터넷 매체를 통하여 전파되는 특징을 갖는다.



[그림 2-10] 택티컬 어바니즘의 등장 배경

출처 : Lydon 외(2012), *Tactical Urbanism 2*, New York: Street Plans, p.3, 직접인용

2011년 Mike Lydon이 대표로 있는 시민단체인 “Street Plans Collaborative”는 웹페이지¹⁵⁾와 소셜미디어 페이스북 페이지¹⁶⁾를 통해 택티컬 어바니즘 관련 가이드 북을 공유하며 다양한 도시의 실험들을 소개하였다.

Lydon 외(2012b)는 택티컬 어바니즘이 갖는 주요 특징을 다섯 가지로 정리하였다. 첫째, 변화를 선동하는 의도적인 단계적인 접근법(A deliberate, phased approach to instigating change), 둘째, 근린 계획 과제에 대한 지역적 아이디어를 제공(An offering of local ideas for local planning challenges), 셋째, 단기적인 약속과 현실적인 기대(Short-term commitment and realistic expectation), 넷째, 낮은 위험성과 높은 보상의 가능성(Low-risks, with a possibly a high reward), 마지막으로 시민들 간의 사회적 자본의 형성과 공공·민간기관, 비영리기관, 구성원들 사이의 조직역량 구

15) www.streetplans.org

16) www.facebook.com/TacticalUrbanism

축(The development of social capital between citizens, and the building of organizational capacity between public/private institutions, non-profit/NGOs, and their constituent)이다.

그 중에서도 택티컬 어바니즘의 가장 중요한 특징은 일시적인 작은 도시실험을 통하여 장기적인 변화를 이끄는 것이다(Lydon 외, 2012b). 택티컬 어바니즘은 변화가 요구되는 공간에 작은 규모의 조치를 행하고, 이로 인해 긍정적인 변화가 일어나면, 이 변화를 장기적으로 지속가능한 방안을 모색하는 전술적 계획행위이다. 전술적 조치를 도입할 지역을 중심으로 다양한 아이디어를 실험할 수 있으며 이를 바탕으로 지역에 적합한 도시정책을 수립하는 상향식 계획의 특징을 보인다. 또한 적은 비용으로 작은 지역을 대상으로 새로운 아이디어를 실험하기 때문에 계획으로 인한 실패의 부담이나 위험요인이 적지만, 그 효과는 상대적으로 매우 큰 점이 택티컬 어바니즘의 특징이다. 택티컬 어바니즘의 적용으로 공간의 변화 뿐 아니라 지역 주민들 사이의 상호 연결성을 강화하여 사회적 자본을 축적할 수 있는 계기를 마련하고 시민사회의 성숙에 기여한다.

택티컬 어바니즘 관련 프로젝트는 전술적인 측면에서 무허가 방식으로 진행된 프로젝트부터 시작해서 공공기관의 허가 하에 진행된 프로젝트까지로 구분할 수 있으며, 전술가 측면에서는 지역의 예술가, 시민조직에서부터 공공기관의 공무원이나 시장까지 다양한 층위를 아우르고 있다.



[그림 2-11] 전술과 전술가에 따른 택티컬 어바니즘의 유형

출처 : Lydon 외(2012), *Tactical Urbanism 2*, New York: Street Plans, p.7, 직접인용

택티컬 어바니즘은 전술가(tacticians)와 전술(tactics)에 따라 유형화 할 수 있다. 전술가는 지역 주민이나 예술가처럼 다양한 시민에서부터 시장과 정부기관까지의 다양한 스펙트럼에 위치하며, 전술은 기관이나 지방자치단체로부터 허가를 받은 전술부터 허가를 받지 못한 전술까지의 범위에 해당한다. 하지만 대부분의 택티컬 어바니즘 프로젝트는 허가 없이 시민에 의해 시작되었으며, 이러한 프로젝트들이 시민들로부터 좋은 반응을 얻어 성공적인 프로젝트로 평가되었을 때 도시정부가 승인한 프로젝트가 되거나 지속적으로 진행되는 경향을 보인다. Lydon 외(2012b)는 24개의 택티컬 어바니즘의 적용 사례를 소개하고 있으며 주로 가로, 도시블록, 필지 단위의 도로, 공터, 빈집 등에서 진행된 프로젝트이다. 포장된 지역을 비포장 지역으로 전환하기(Depave)¹⁷⁾, 잡초에 색을 칠하기(Weed Bombing), 폐가구를 재활용하여 만든 벤치를 공공공간에 배치(Chair Bombing) 등 다양하고 신선한 아이디어를 소개한다(안현진·박현영, 2013).

17) Depave 프로젝트는 콘크리트와 시멘트로 포장되어 있는 도로의 경우 비가 내릴 경우에 빗물이 표면유출이 되어 도로 위의 오염물이 빠르게 함께 유출이 되어 환경오염이 심각한 지역의 도로포장을 흙으로 만든 자연형 포장재료를 활용하여 포장을 전환하는 프로젝트이다.

제3장 택티컬 어바니즘의 해외 사례 조사

1. 미국의 택티컬 어바니즘 기반 가로활성화 사례
 2. 일본의 택티컬 어바니즘 기반 가로활성화 사례
 3. 영국의 택티컬 어바니즘 기반 가로활성화 사례
 4. 해외 사례의 유형별 시사점
-

본 장에서는 미국, 일본, 영국의 택티컬 어바니즘 기반 가로활성화 사례를 조사하고 국가별, 사례별 택티컬 어바니즘의 기법이 적용된 특성을 검토하였다. 미국의 경우 택티컬 어바니즘이라는 명칭을 전 세계적으로 브랜드화 하였으며 the Street Plans Collaborative(비영리기관)을 중심으로 뉴욕, 샌프란시스코, 마이애미 등의 지역에서 택티컬 어바니즘 운동을 진행 중이다. 특히 뉴욕시 교통국은 지역 커뮤니티의 참여를 기반으로 다양한 유형의 택티컬 어바니즘 기반 가로활성화 사업을 추진 중이다. 일본의 경우 사회실험이라는 명칭으로 주요한 도로정책 시행에 앞서 국가 교통성 중심의 실험적 사업 시행과 성과평가 및 새로운 시책의 가능성을 살펴보고 있다. 영국의 경우 중앙정부의 지자체 군소지역 단위의 공간계획 요구와 함께 지방정부와 지역주민 주도의 소규모 도시개선 사업의 추진 기반이 마련되었다. 이에 런던 시를 중심으로 단계적 접근 및 신속한 적용 등과 같은 택티컬 어바니즘의 특징을 보이는 소규모 가로환경 개선 사업들이 추진되었다. 상기한 이유로 조사·검토한 미국, 일본, 영국의 주요 택티컬 어바니즘 기반 가로활성화 사례들은 국가별 가로환경과 사업 추진 배경 등의 차이에도 불구하고 공통되는 가로활성화 기법과 사업의 유형이 있음을 확인하였다. 본 장은 해외의 주요 택티컬 어바니즘 기반 가로활성화 기법의 조사결과와 유형화를 바탕으로 국내의 가로활성화 사업 추진에 관한 시사점을 도출하였다.

1. 미국의 택티컬 어바니즘 기반 가로활성화 사례

1) 미국 택티컬 어바니즘의 배경 및 특징

미국 도시 계획가들은 최근까지, 경기장, 박물관, 워터파크 또는 컨벤션 센터 등의 대규모 프로젝트들이 공공공간 및 공개공지의 환경에 대해 지대한 변화를 일으키는 가장 효과적인 방법이라고 여겨왔다. 이러한 대규모 프로젝트들의 경우, 정치적, 경제적, 사회적 장기 투자가 수반되어야 하는 반면 장기간의 투자에 대한 경제적 혹은 사회적 혜택의 보장은 명확하지 않았다.

최근 미국의 도시 계획가들은 지역 및 도시의 거주 환경을 향상시키고 살기 좋은 동네를 만들기 위해서는 지금까지의 대규모 프로젝트가 아닌 일반적인 거리, 블록 혹은 건물들과 같은 작은 규모의 변화로부터 도시 계획이 시작되어야 한다는 것을 인식하였다. 택티컬 어바니즘이라 불리는 이러한 작은 규모의 변화와 개선들은 시간이 지남에 따라 보다 장기적, 지속적, 종합적인 방법으로 발전가능하며, 지역 주민과 일반 시민들의 참여를 통해 공공공간의 변화를 마련하는 계기가 될 수 있다는 가능성에 주목받기 시작하였다. 또한, 택티컬 어바니즘은 도시계획을 통한 공공공간의 개선과 직접적으로 관련되어 있지 않는 사람들, 즉, 시민들 및 대중의 인식을 높이는 가장 효과적인 방법으로 다음과 같은 특징을 보인다(Lydon 외, 2012a).

택티컬 어바니즘의 특징

- 변화를 유도하는 고의적인 단계적 실행 전략
- 지역 중심적 해결책 제공
- 단기적 수행 및 현실적 목표
- 낮은 위험 요소 대비 높은 보상
- 시민, 공공기관, 비영 기관 간의 조직적 역량 구축을 통한 사회적 자본의 개발

출처 : Lydon 외(2012), *Tactical Urbanism Beta*, pp.1-2, 번역 후 직접인용

미국의 주요 택티컬 어바니즘 사례들은 공공공간을 위한 도시의 건설 과정에 있어서, 아무리 크고 장기간의 변화를 위한 거대한 프로젝트라도, 작은 변화를 위한 시도에서 시작되었다는 점진적 접근방법의 이점을 나타낸다. 또한, 택티컬 어바니즘 방식의 프로젝트 추진 시 사업의 성과를 관찰하고 측정 가능하다.

미국의 택티컬 어바니즘 기반 사례들은 각 사업의 실행 주체와 법적 제재의 정도에 따라 그 유형을 분류할 수 있다(Lydon 외, 2012b). 일반적으로 대다수의 초창기 택티컬 어바니즘 사례들은 일반 대중과 시민들의 노력으로부터 시작되었으며 정부의 승인을 받지

못하였다. 임시적 혹은 일시적으로 시행된 대다수의 택티컬 어바니즘 기반 사업들은 가로공간이용을 활성화하는 성과를 보였으며, 정부는 해당 사업들의 시행을 승인하고 영구적인 사업으로 전환하였다. 즉, 택티컬 어바니즘 기반의 가로활성화 사례들은 정부의 승인이 필요 없는 작은 규모의 것에서부터 시 정부 또는 중앙정부의 사업시행 승인이 요구되는 규모의 것까지 다양한 사업 규모를 보인다. 일시적·임시적 가로활성화 사업이 장기적·영구적 사업으로 진화하는 것이 택티컬 어바니즘의 대표적인 특징이자 장점이다.

택티컬 어바니즘 기법의 사업 추진 방식은 시행 성과가 예상보다 저조하거나 실패로 결론되는 상황에서도 장점을 갖는다. 실패한 사업 시행이 정부기관에 의한 경우, 지역주민은 사업 철수를 요구할 수 있으며 해당 요구를 즉각적으로 수용하고 대상지를 원상 복구하는 정부는 이를 통해 지역사회와의 유대감 형성 및 거버넌스 구축을 꾀할 수 있다. 정부는 사업이 성과를 보지 못한 이유를 분석하고 향후 지역의 성공적 사업 기획 및 계획, 시행을 위한 근거로 활용 가능하다. 택티컬 어바니즘 개념에 따르면 사업의 성과를 담보할 수 없는 경우 시행의 규모와 범위를 보다 작고 좁게 추진할 것을 추천한다¹⁸⁾

미국의 몇몇 도시에서 진행된 택티컬 어바니즘 사례들은 전 세계의 다른 도시들이 쉽게 적용할 수 있도록 도시설계의 패러다임을 수립·제공한다. 패턴 도시라고 불리는 이러한 도시들은 택티컬 어바니즘 전략을 그들의 역사 및 지역 특징과 상황에 알맞게 적용하였다. 이러한 전략들은 인터넷을 통해 예전보다 빠르고 쉽게 확산되었으며, 전 세계의 도시에서 채택 및 시행되고 있다(Lydon 외, 2012b).



[그림 3-1] 패턴도시의 확산

출처 : Lydon 외(2012b), *Tactical Urbanism 2*, New York: Street Plans, p.4, 직접인용

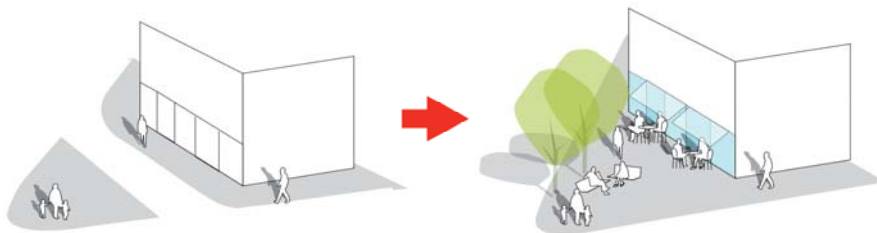
18) Lydon과의 자문회의 내용(자문회의일: 2017.5.15.)

2) 보행광장 조성 사례 : 뉴욕시 타임스 스퀘어 등

□ 뉴욕시의 보행광장 조성사업 및 타임스 스퀘어 사례

보행자와 지역주민을 위한 광장 조성은 대표적인 택티컬 어바니즘 기반의 가로활성화 전략이다. 활용도가 낮은 우회도로 혹은 주차공간 등을 지역주민과 보행자의 전용 공간으로 전환하는 기법이다. 광장 만들기는 지역의 경제와 사회의 생명력, 보행자와 대중교통이용자, 모든 광장 이용자의 안전과 삶의 질 향상을 도모하기 위해 추진된다. 광장 조성을 위한 택티컬 어바니즘 기반의 사업추진 전략은 대상지의 위치와 환경 등에 따라 차이를 보이거나 대부분 보행자를 위한 공간으로 기존의 비활성화된 공간을 전환하는 것이며, 광장 이용자의 안전을 보장하기 위해 차량통행을 금지 또는 제한한다.

택티컬 어바니즘 기반 보행광장 만들기의 주요 대상지는 대부분 활용도가 낮은 토막 난 자투리 공간 혹은 고속·간선도로 조성에 의해 발생하는 가늘고 긴 모양의 활용되기 어려운 공간이다. 이렇게 버려진 공간들을 보행자와 자전거 이용자의 능동적 활용 장소로 전환시키는 것이며, 광장 이용자의 안전 확보를 위해 도로바닥의 표면처리, 조경요소 설치 등을 통해 공간의 경계를 명확하게 표시한다. 택티컬 어바니즘 기반의 광장 만들기에 는 아래와 같은 사항에 대한 고려가 필요하다(Lydon 외, 2016).



[그림 3-2] 활용성이 저하된 가로와 교통섬을 통합하여 보행광장으로 조성

출처 : NYC DoT(2017), *NYC Plaza Program Application Guidelines 2017*, NYC Department of Transportation, p.2, 직접인용

[표 3-1] 택티컬 어바니즘 기반 보행 광장 조성의 고려사항

고려사항	설명
① 도로바닥 표면처리	- 광장과 도로를 명확하게 구분하기 위한 선 긋기 - 장벽, 울타리, 바닥표면의 처리를 통한 공공공간임을 명확하게 밝히기
② 안전용 경계 설치	- 플라스틱 블라드 또는 대형 석재 등을 놓아 명확한 물리적 경계를 규정하고 보행자 전용 구역을 정의 - 광장 이용자가 광장 내에 있음을 인식할 수 있도록 충분히 큰 규모의 조경요소 또는 블록 등을 설치하되, 광장 내·외부의 시야를 제한하지 않도록 주의 - 광장 주변에 주차장이 있는 경우, 의자, 화분 등의 광장 경계용 시설물이 주차차량이 문을 여닫는데 어려움을 발생시키지 않도록 이격
③ 조경요소	나무, 화분 등 조경 시설물은 광장에 오래 머무르고 친목을 도모 할 수 있는 매력적인 공간을 만드는데 큰 역할을 수행함을 고려
④ 표지판	광장의 이름, 용도 등을 설명하거나 이용시간, 금연 등에 관한 공공장소 이용 규칙의 명시
⑤ 거리 가구	이동 가능한 의자, 테이블 등을 사용하며, 강한 햇빛을 차단할 수 있는 차양막 등을 설치하여 광장 이용자의 편의 도모 필요
⑥ 프로그램	광장 공간은 다양한 프로그램을 통해 적극적으로 활용되어야 하며, 길거리 음식, 프리마켓 등의 행사를 계획하고 개최



표 출처 : Lydon 외(2016), *Tactical Urbanist's Guide to Materials and Design*, Street Plans Collaborative, p.119, 직접인용 및 재구성

그림 출처 : Lydon 외(2016), *Tactical Urbanist's Guide to Materials and Design*, Street Plans Collaborative, pp.119-120, 직접인용

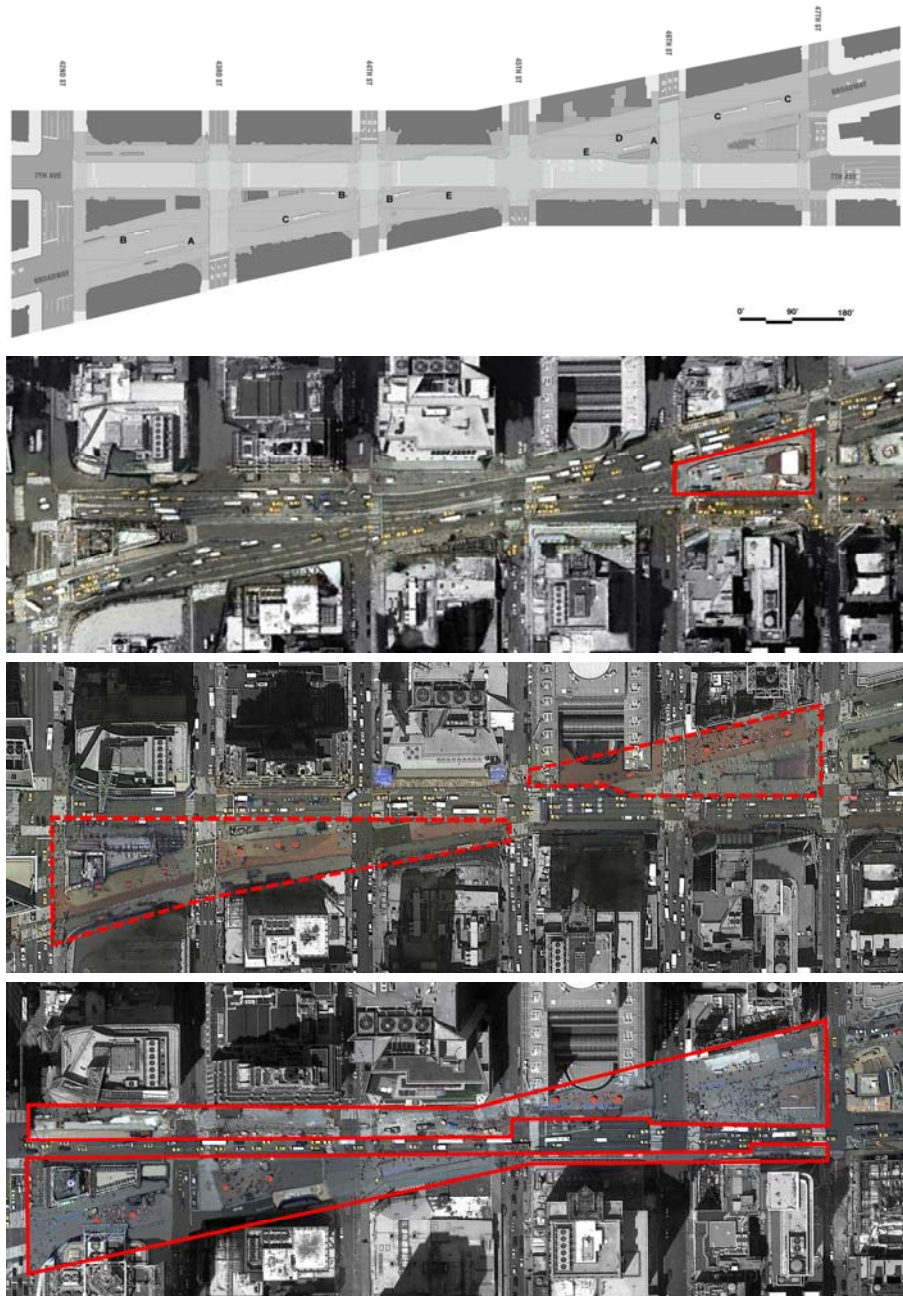
뉴욕시 타임스 스퀘어 보행광장의 조성은 2007년에 수립된 뉴욕시 지속가능한 장기개발 계획 PlaNYC에 따라 뉴욕시의 공공광장 조성정책에 그 시초를 둔다. 뉴욕시 모든 거주자가 주거지로부터 도보 10분 내의 거리에서 고품격 공공공간을 경험하도록 하는 것을 목표로 추진된 정책이었다. 당시의 일반적인 공공광장 조성사업에는 광장 1개 당 평균 1.5-2백만 달러의 대규모 예산투입과 설계 및 기술적 문제 해결에만 평균 2년 이상의 기간이 요구되었다. 뉴욕시 교통국(NYC Department of Transportation)은 정책에 따라 뉴욕시의 공공광장 조성사업을 담당하게 되었으나, 이미 당시의 뉴욕시 토지 중 약 25%의 소유권을 보유함으로써 과도한 보유자산의 유지관리에 어려움을 겪고 있었다.

정책적 목표를 달성함과 동시에 현실적 어려움을 해결하기 위해 뉴욕시 교통국은 광장의 조성과 사후 유지·관리에 막대한 예산이 투입되는 일반적인 광장조성의 방식 대신 소규모 예산투입과 간단한 시설물 설치 등을 통해 단기간 내에 구현 가능한 임시광장을 조성하는 방식을 제안하였고, 효율적 사업추진을 위해 뉴욕시 교통국 내에 공공공간 사업부(Public Spaces Unit)를 신설하였다. 이러한 임시광장은 평균 5-6개월의 신속한 설계 및 건설기간과 10만 달러 미만의 소규모 자본으로 계획 가능하였으며, 임시적 조성이라는 이유로 디자인 검토 및 환경영향평가 등의 장시간이 소요되는 절차가 생략되었다.

한편, 기존의 뉴욕시(NYC) 타임스 스퀘어는 뉴욕시 브로드웨이를 따라 위치한 각종 뮤지컬 및 오페라 극장 입장권의 통합 판매처인 타임스 스퀘어 티켓 부스 이용객들이 티켓 부스 주변의 차량 통행 중심 가로환경으로 인해 보행안전에 위협받고, 브로드웨이를 통행하는 자전거 이용자들의 통행안전도 확보되지 않는 문제점을 지닌 공간이었다. 이를 해결하기 위해 2010년부터 2016년까지 단계적으로 광장을 증축하였으며(Lydon 외, 2012b), 기존 타임스 스퀘어 인근 가로 및 블록을 일시적·한시적으로 차량 통행금지 구역으로 지정하고, 해당 공간의 바닥표면 처리 및 이동식 철제 테이블과 의자, 차양 파라솔, 화분 및 경계석 등을 배치하여 보행자와 지역주민이 잠시 쉬어갈 수 있는 보행 광장으로 조성하였다.

뉴욕시 타임스 스퀘어 보행광장 조성은 광장이라는 공공공간의 활력 증진과 보행환경의 안전성 향상으로 이어졌다. 오토바이 관련 교통사고는 보행광장 조성 이전 대비 63% 감소하였으며, 광장 이용자는 증가한 반면 보행자 관련 교통사고는 35% 감소하였다. 보행광장 조성 이전인 2009년 대비 해당 공간의 이용률은 10%에서 90%로 증가하였다¹⁹⁾.

19) Barone, V.(2016), "Times Square pedestrian plaza is finally complete, NYC says", amNEWYORK, <http://www.amny.com/transit/times-square-pedestrian-plaza-is-finally-complete-nyc-says-1.12816632>.(검색일: 2017.5.7)



[그림 3-3] (위에서부터) 뉴욕시 타임스 스퀘어 보행광장의 설계안, 기존 타임스 스퀘어(2008.4.), 차량진입 임시적 금지 및 임시 광장 조성(2010.6.), 영구적 차량통행 금지 및 보행광장 조성(2016.6.)의 모습
출처 : (설계안) Snohetta(연도미상), “Times Square Reconstruction”, Snohetta, <http://snohetta.com/project/9-times-square-reconstruction>.(검색일: 2017.4.26.); (사진) 구글어스, 타임라인 활용 후 이미지 보정 및 편집)



[그림 3-4] (좌상) 차로 임시 폐쇄 후 적색 페인트 도포 및 간이 시설물 배치를 통한 임시 광장 조성, (우상) 영구적으로 조성된 타임스 스퀘어 보행광장의 모습, (중) 차량 통행로와 분리된 타임스 스퀘어 보행광장의 모습, (하) 타임스 스퀘어 보행광장에 설치된 소형 철제 테이블과 의자

출처 : (좌상) Lydon 외(2012b), *Tactical Urbanism 2*. New York: Street Plans, p.18, 직접인용; (나머지) 2017.5.16. 직접촬영

뉴욕시 타임스 스퀘어 보행광장 조성은 뉴욕 타임스 스퀘어 사업개선지구 협의체(Business Improvement District)와 뉴욕시 교통국, 뉴욕시 설계 및 건설국 이 주도하였다. 뉴욕시에서 설계와 건설을 위한 자금 및 예산을 제공하였으며, 지역 상권과 주민들이 사업 파트너로 참여하여 개선된 광장의 운영 및 유지관리를 담당한다.

택티컬 어바니즘 개념의 소규모, 단계적 절차를 따른 뉴욕시 타임스 스퀘어 보행광장의 조성에는 뉴욕시 교통국 1년 예산의 1% 이내 수준의 비용이 투입되었다(NYC DoT, 2017). 뉴욕시 교통국은 뉴욕 타임스 스퀘어 보행 광장 이용자의 안전과 보행권 및 이용권을 보장하기 위해 행정조례를 마련하고 허가된 식음료 판매자 혹은 푸드 트럭 등을 제외한 일체의 광장공간 점유를 금지하였다²⁰⁾.

택티컬 어바니즘 개념을 적용한 뉴욕시 타임스 스퀘어 보행광장 조성을 통해 기대 이상의 가로활성화 성과를 확인한 뉴욕시 의회는 뉴욕시 전역의 보행광장의 지정 및 관리 등에 관한 권한을 뉴욕시 교통국에 부여하는 법안을 2016년 4월에 제정·공포하였다. 이에 따라 뉴욕시 교통국은 보행광장을 다음과 같이 정의하였다.

보행용 광장의 정의

보행자의 원활한 보행과 공간이용을 위해 지정된 뉴욕시 교통국 소유의 공공공간 및 도로 등의 부지를 의미하며, 해당 부지에 설치된 탁자, 의자, 조경물, 가로등, 자전거 거치대, 예술작품 등을 포함

출처 : NYC DoT(2017), *NYC Plaza Program Application Guidelines 2017*, NYC Department of Transportation, p.2, 원문 번역 및 직접인용

뉴욕시 도시계획위원회는 보행광장의 조성이 관련 주요 토지사용법 기준을 초과하지 못하도록 정하였으며, 보행광장의 안전성 확보를 위해 영구적 보행광장 조성 시 뉴욕시 도시계획법²¹⁾에 따른 환경영향평가서 작성을 의무화하였다.

뉴욕시 의회로부터 부여받은 보행광장의 지정 및 관리 권한에 따라 뉴욕시 교통국은 매년 공모를 통해 뉴욕시 내 신규 보행광장 조성 대상지역 신청서 접수, 검토 및 평가, 보행광장 조성 지원을 결정한다. 뉴욕시 교통국은 홈페이지를 통해 보행광장 조성사업을 소개하고 신청서 작성 및 행정절차를 설명하는 가이드라인을 제공한다.

20) 「Notice of Adoption of Rules related to Pedestrian Plazas」, New York City Department of Transportation(2016.4.22. published)

21) 「The Rules of the City of New York」, Title 62: City Planning, Chapter 7: Rules for Definition of Major Concessions



[그림 3-5] 뉴욕시 교통국 제공 보행광장 사업 신청 가이드라인

출처 : NYC DoT(2017), NYC DoT(2017), *NYC Plaza Program Application Guidelines 2017*, NYC Department of Transportation, pp.1-5, 직접 인용

[표 3-2] 뉴욕시 교통국의 보행광장 조성 사업 신청서 평가기준

채점 기준 (100점)	내용
공공공간 (30점)	• 공공공간이 부족한 커뮤니티에 위치해 있는 광장을 우선순위로 결정 • 인구 1,000명당 1.5에이커(대략 6,070㎡) 미만의 오픈스페이스는 불충분한 것으로 간주 • 공공공간 부족 지역 지도를 참고하여 제안된 지역의 보행광장 조성 적합 여부 판단
커뮤니티 조직력 및 자주성 (20점)	• 보행광장의 이해당사자(stakeholder) 및 주민 지지 여부를 증명하기 위해, 보행광장의 계획 개발 및 실행 능력, 지역주민들의 공감대 형성, 8개 이상의 이해당사자²²⁾ 지지서를 제출해야 함 • 광장 사업 승인을 위한 우선순위는 보다 단결되고 강력한 커뮤니티 조직력 및 자주성으로 파악 • 기존에 실행되었던 계획들을 입증하기 위해 커뮤니티 단체는 문화행사, 지역사회 박람회, 마 율회관 회의 등의 지역사회 행사들을 문서화하여 제출할 필요 • 커뮤니티 워크숍을 통해 도출된 공공공간 및 공공장소, 지역사회를 위한 계획 등을 입증해야 함 • 지역사회 개선계획을 위한 보조금 수령 이력, 기존의 광장 조성을 위한 자금 확보 이력 등이 있는 커뮤니티 단체를 우선 승인 대상으로 간주 (예산이 확보되어 있는 경우, 커뮤니티 단체는 확보된 예산의 출처와 금액을 명시해야 함)
주변 환경과 의 연계성 (20점)	• 주변 상황과 제안된 광장과 연계성 및 맥락적 관계에 대한 평가 • 인접한 토지이용, 인구밀도, 대중교통과의 연계성 및 접근성, 안전성 및 주변의 공공공간에 대한 적합성 평가 • 주변 지역의 긍정적 요소가 많을수록 성공적 광장 조성 가능성이 큼 • 제안된 광장 주변으로 상업지역이 밀집되어 있거나 대중교통이 연계되어 있는 경우, 제안된 광장은 보다 우선순위로 평가함 • 근래에 조성된 광장이 없는 지역에 제안된 광장, 현재 광장 설계가 진행 중인 지역은 보다 높은 순위로 평가함
조직 및 유 지관리 능력 (20점)	• 신청자는 반드시 보행광장의 운영 및 유지관리 능력과 프로그램 계획을 제출해야 함 • 보행광장 프로그램으로는 예술공예 박람회, 유기농 채소 시장, 후원행사, 공휴일행사, 임시 공공미술 설치전시, 음악회 공연 등
소득기준 (10점)	• 미국 주택 및 도시개발국(US Department of Housing and Urban Development)의 지역 개발보조금(Community Development Block Grant)을 받는 저소득 커뮤니티(센서스 트 랙 기준으로 지역거주자의 51%이상의 가구 소득이 저소득층인 지역으로 지역 평균 소득의 80%이하의 소득)인 경우 10점 추가

출처 : NYC DoT(2017), NYC DoT(2017), *NYC Plaza Program Application Guidelines 2017*, NYC Department of Transportation, pp.4-6, 번역 후 직접인용

뉴욕시 교통국은 자체 조사를 통해 뉴욕시 지역의 공공공간이 부족한 정도를 차별화하여 지도로 제작하고, 보행광장 조성사업 공모에 신청하는 지역이 자신의 공공공간 부족 정도를 확인할 수 있도록 하였으며, 이를 공모 신청서의 검토·평가에 활용한다.



[그림 3-6] 뉴욕시 공공공간 부족 지역 커뮤니티 안내 지도

출처 : NYC DoT(2017), *NYC Plaza Program Application Guidelines 2017*, NYC Department of Transportation, pp.14-16, 직접 인용

택티컬 어바니즘 개념을 적용하는 뉴욕시 보행광장 조성사업의 효율적 공모를 위해 뉴욕시 교통국은 보행광장 조성의 기간을 구분하여 대상지를 선정·관리하고 있다. 공모를 통한 보행광장 조성 대상지가 선정되고 조성사업이 시행되면 뉴욕시 교통국은 신청서를 제출한 해당 지역의 주민협의체(지역 파트너)와 보행광장 유지, 관리, 운영의 책임과 담당업무에 관한 계약을 체결한다²³⁾.

[표 3-3] 보행광장 조성 기간에 따른 분류

조성기간	내용
1일 광장	• 1일간 진행되는 이벤트·행사를 위한 광장 조성 • 뉴욕시 교통국은 지역 파트너 단체와 협력하여 광장의 조성위치 결정 • 1일 광장은 임시 광장, 영구적 광장을 조성하기 위해 지역 커뮤니티의 지원동의를 얻는 시작단계
임시 광장	• 뉴욕시 교통국은 일시적 광장 조성을 위한 설치물을 제공 • 지역 파트너 단체는 광장을 관리, 운영, 유지관리
영구적 광장	• 커뮤니티의 지원과 이용 가능한 재원·자금에 따라 시 정부, 교통국, 협력기관들이 기금을 마련하고, 설계·건설에 참여 • 지역 파트너 단체는 광장을 관리, 운영, 유지관리

출처 : NYC DoT(2017), NYC DoT(2017), *NYC Plaza Program Application Guidelines 2017*, NYC Department of Transportation, p.2, 번역 후 직접인용

22) 인근 부동산 및 기업, 기관(교회, 학교 등), 지역 공무원, 비영리단체, 커뮤니티 단체, 거주자 등

23) NYC Department of Transportation, (2017), "NYC Plaza Program Application Guidelines", p.2, 번역 후 직접인용

[표 3-4] 보행광장 조성 관련 뉴욕시 교통국의 역할

역할	내용
지역 주민에 대한 봉사지원	• 뉴욕시 교통국은 지역 파트너 단체와 함께 지역 주민을 위한 봉사 및 지원 활동에 참가협조 • 최소 2회의 공개 워크숍 참여와 공동체 위원회 투표 참가
활동 협조	• 전단지 및 온라인 홍보 등의 방법으로 봉사 및 지원 제공 • 광장 프로그램 시행 전, 뉴욕시 교통국은 제안 된 광장 및 주변 지역에 대한 전문 기술적 분석을 제공
전문 기술적 분석	• 교통 및 보행자 수, 사고관련 데이터, 주차에 관한 영향, 인근 자전거, 버스 또는 트럭전용도로에 대한 평가, 주변 토지 이용 및 대중교통 및 공공공간에 대한 접근성 등의 분석 제공
설계 및 시공	• 뉴욕시 교통국은 광장 설계 및 시공에 대한 자금을 지원 • 주변지역을 고려하며 주어진 환경과 조화를 이루며 친환경적인 광장을 조성하기 위한 디자인 도모 • 다양한 종류의 편의 시설 및 테이블, 의자, 나무 및 식물, 조명, 공공 예술 및 분수대 등 포함 • 재원 및 운용예산, 계획에 따라 보행광장은 임시 또는 영구적으로 계획
현장 감사	• 뉴욕시 교통국은 광장 프로그램을 모니터하고 검사하여 지역 파트너 단체가 계약서에 명시된 책임 및 의무를 성실히 수행하고 있는지 확인
재정지원	• 재정지원 및 가용예산²⁴⁾에 따라 뉴욕시 교통국은 1년에 1~2개의 임시적 및 영구적 광장 사업과 10개의 1일 광장 계획을 지원함 • 기본적으로 지역 파트너 단체 등이 공공예산을 확보하고 보행광장 프로그램을 신청할 것을 강력히 권고함 • 뉴욕시 보행광장의 유지보수 및 기술지원이 요구되는 경우 뉴욕시 종합계획 OneNYC²⁵⁾ 기금을 사용할 수 있음

출처: NYC DoT(2017), NYC DoT(2017), *NYC Plaza Program Application Guidelines 2017*, NYC Department of Transportation, pp.9-10, 번역 후 직접인용

[표 3-5] 보행광장 조성 관련 지역주민 협의체(지역 파트너)의 역할

역할	내용
지역 주민에 대한 봉사지원 활동 협조	• 지역 파트너 단체는 공공봉사 및 지원활동과 관련된 자료를 수집하고 대중을 위한 홍보활동, 공청회 수립, 설문 조사 등의 봉사지원활동에 관한 공개 워크숍 수행 • 지역 파트너 단체는 광범위한 지역사회지원을 위해 지역주민, 지역상인, 인근기관 대표자 및 공무원 등으로 구성된 위원회를 구성 • 지역사회 합의를 통해 이해관계자들의 의견에 따른 보행광장 설계 및 개발에 관한 결정
유지보수	• 공사가 완료되기 전에, 지역 파트너 단체는 뉴욕시 교통국과 광장 유지관리 계약을 체결하고 보행광장 조성사업 시행 지역을 깨끗하고 양호한 상태로 유지 • 자세한 유지보수용역 내용은 계약서에 요약 - 일일 청소 및 쓰레기 수거, 식물관수, 거리의 스티커 및 낙서 제거, 눈이 내릴 경우 눈 청소 등이 포함 • 하도급(subconcessions), 후원(sponsorship) 및 공공 상업 특별 이벤트를 통한 보행광장 지역의 수익 창출을 위해, 뉴욕시 교통국과 지역 파트너 단체는 반드시 프랜차이즈 및 허가 검토위원회(Franchise and Concession Review Committee, FCRC)의 사업실시(Concession Agreement)허가를 승인 받아야 함 • 이로 인해 발생한 모든 수익은 광장의 관리, 운영, 유지보수를 위해 사용해야 함

24) 해당 지원은 국가보조금이 아닌 뉴욕시 교통국 자체 재정과 예산임

25) OneNYC(연도미상), "OneNYC The Plan for a Strong and Just City", OneNYC, <https://onenyc.cityofnewyork.us/>.(검색일: 2017.6.2.)

역할	내용
보험 및 보상	지역 파트너 단체는 계약서에서 명시한대로 해당 광장에 적절한 보험을 제공하고 필요할 경우 보상해야 함
디자인	뉴욕시 교통국과 지역 파트너는 정기적인 광장 설계, 계획, 디자인 회의에 참석해야 하며, 지역의 특성과 요구를 반영하는 광장이 되도록 적극적인 참여를 수행
프로그램	- 보행광장이 지역 중심지로서 활기찬 공공공간이 되기 위해, 지역 파트너 단체는 연중 내내 광장을 이용하는 이벤트를 기획하고 프로그램을 담당 할 의무가 있음 - 휴일 행사, 푸드트럭, 오픈마켓 및 벼룩시장, 임시 공공 미술 설치물 혹은 전시회, 음악 및 춤이 있는 공연 등
예산	지역 파트너 단체는 보행광장에 대한 장기적 유지관리 운영 예산을 편성

출처 : NYC DoT(2017), NYC DoT(2017), *NYC Plaza Program Application Guidelines 2017*, NYC Department of Transportation, pp.7-8, 번역 후 직접인용

□ 뉴욕시의 기타 보행광장 사례

이하의 뉴욕시 보행광장 사례들은 본 연구를 위해 뉴욕시 사례지 현장조사 결과로서 뉴욕시 광장조성 정책사업의 일환으로 조성되었다는 점에서 타임스 스퀘어 보행광장과 유사하다. 따라서 이하의 사례들은 간략한 주요 내용과 현장조사 결과만을 정리하였다.

- 뉴욕시 브루클린의 DUMBO 펄 스트리트 Triangle 보행광장

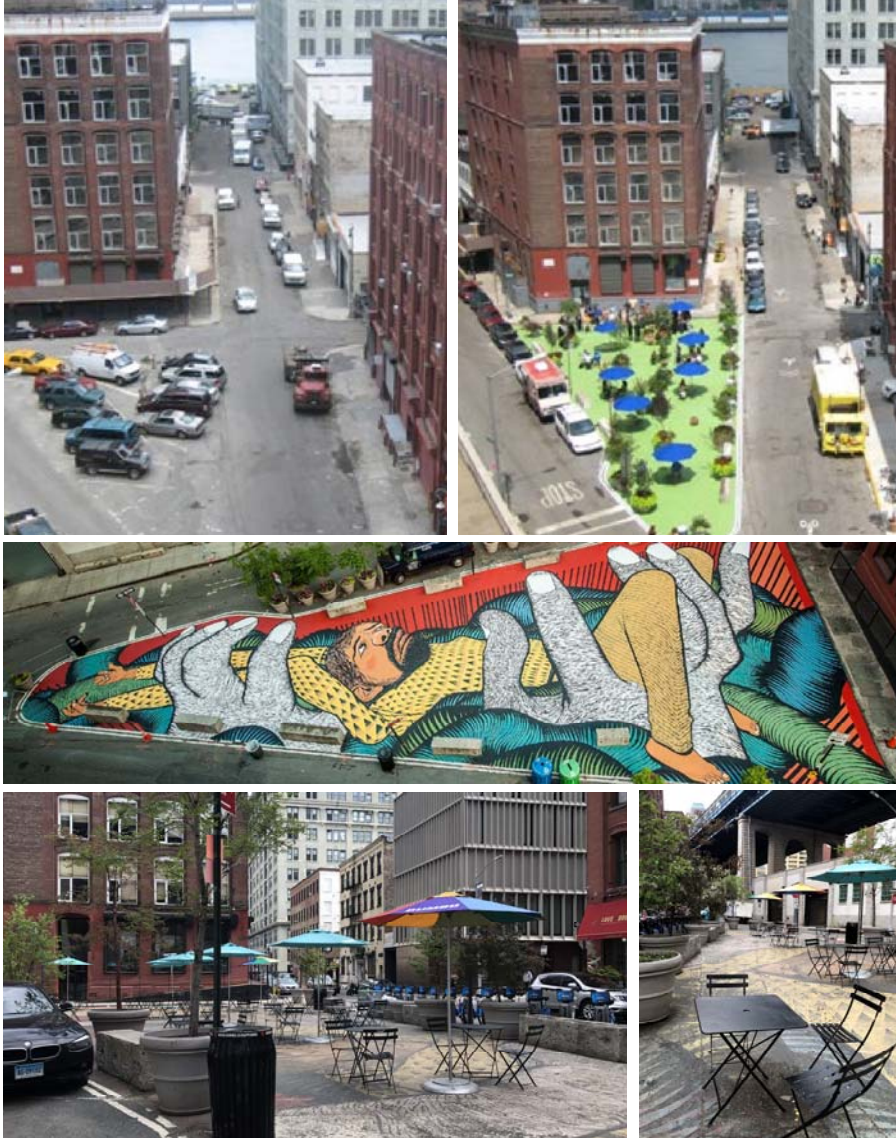
뉴욕시 브루클린의 DUMBO Improvement District 건물소유주의 특별세를 활용하여 지역의 공영주차장을 도심공원·도심광장으로 조성한 사례이다.

- 뉴욕시 브루클린의 Putnam Square 보행광장

브루클린 Fulton Business Alliance의 공동출자로 조성된 저소득 근린주구 내 삼각지역을 통과하는 도로를 영구적으로 폐쇄하고 근린광장으로 조성한 사례이다.

- 뉴욕시 맨해튼의 Herald Square 보행광장 및 Madison Square 보행광장

맨해튼 중부지역의 6th Ave., W 34th St., Broadway가 교차하며 발생하는 두 개의 삼각형 필지 한쪽 도로를 폐쇄하고 테이블과 의자 및 작은 커피매장 및 임시점포를 설치하여 도심 보행광장 및 휴식공간을 제공하는 사례이다.



[그림 3-7] 뉴욕시 브루클린 DUMBO 펄 스트리트 보행광장

(좌상) 기존 공영 주차장의 모습; (우상) 임시 광장 조성; (중) 영구적 광장 조성 후 바닥 페인팅; (하) 현재 모습

출처 : (좌상, 우상, 중) NYC DoT(2017), *NYC Plaza Program Application Guidelines 2017*, NYC Department of Transportation, pp.4-5, 직접 인용, (하) 2017.5.15. 직접촬영



[그림 3-8] 뉴욕시 브루클린 Putnam 스퀘어 보행광장

(좌상) 기존 교통섬의 모습; (우상) 임시 광장 조성; (중, 하) 영구적 광장 조성 모습

출처 : (좌상, 우상) Lydon 외(2012b), *Tactical Urbanism 2*, New York: Street Plans, p.19, 직접인용, (중, 하) 2017.5.15. 직접촬영



[그림 3-9] 뉴욕시 맨해튼 Herald 스퀘어 보행광장
출처 : 2017.5.16. 직접촬영



[그림 3-10] 뉴욕시 맨해튼 Madison 스퀘어 보행광장
출처 : 2017.5.16. 직접촬영

3) 도로변 공간 활용 파크렛·팝업카페 조성 사례 : 필라델피아시 The Porch 등

① 파크렛(Parklet)

파크렛(Parklet)은 하나 이상의 거리주차 공간을 사람을 위한 공간으로 전환한다. 파크렛은 벤치, 화분, 자전거를 위한 주차공간, 혹은 모두를 위한 놀이요소등과 같은 구성으로 기존의 주차공간과는 완전히 다른 새로운 거리풍경을 제공한다. 파크렛은 보행자의 흐름에 휴식을 제공하는 공간으로 보행자의 활동을 장려하며, 충분한 보도의 폭이나 공공장소에 대한 접근이 부족한 지역에 특히 유익하다.

2016년으로 10주년을 맞이한 파크렛 프로그램은 현재 전 세계적으로 시행되는 연례행사로써, 예술가, 디자이너, 시민들이 참여하여 유료 주차공간을 일시적 공공 공원으로 전환하고 거리의 주차 차량으로 인한 가로환경의 피해와 문제점을 지역사회가 인지하도록 유도하고 있다. 10년 간 전 세계 다수의 도시가 파크렛 프로젝트에 동참하였으며 지난 2011년 6개 대륙의 35개 국가 내 165개 도시의 975개의 도로변 주차공간을 일시적으로 공원화하는 이벤트가 진행되기도 하였다(Lydon 외, 2012b).



[그림 3-11] 거리 주차장의 공원화, 파크렛 조성의 모습

출처 : Lydon 외(2012b), *Tactical Urbanism 2*, New York: Street Plans, p.15, 직접인용

□ 필라델피아의 파크렛 사례²⁶⁾

2010년부터 필라델피아 대학가 협의회(University City District)와 시스템교통국(Office of Transportation & Infrastructure Systems)이 파트너십을 구성하고 도로국(Streets Department), 상무부(Department of Commerce), 필라델피아 과학대학교(University of the Sciences in Philadelphia), 비영리단체 씽크그린(Think Green)이 함께 파크렛 프로그램을 추진하였다.

필라델피아의 파크렛은 소규모에서 대규모까지 다양한 형태를 보인다. 지자체가 임시적 공간활용 계획을 검토하고 지역사회와 협력하여 파크렛 등을 통한 다양한 가로활성화 시도를 추진한 결과이다.

소규모 파크렛 사례인 우드랜드 애비뉴(Woodland Avenue) 파크렛은 활용도가 매우 낮은 지역의 교통섬 재사용을 목적으로 추진되었다. 2011년 웨스트 필라델피아 대학가 구역에 시범적으로 2개의 파크렛이 설치되었다. 하나는 공공 공원 건너편에 위치하여 긍정적인 결과를 초래하였지만, 다른 하나는 보행량이 적은 관계로 이용활성화되지 않았기에, 다음 해에 계속 실행되지 않았다. 초기 시범사업 프로그램은 사람들이 어떻게 파크렛을 사용하는지에 대한 정보와 어떠한 물리적 및 이웃지역 특성들이 성공적인 파크렛을 형성하는지에 대한 조사를 할 기회를 필라델피아 시에 제공하였다.

대규모 파크렛 사례인 The Porch 파크렛은 필라델피아 중앙역의 지상 주차장 공간 전역을 파크렛으로 전환한 경우이다. 지하로는 기차가 통행하는 관계로 파크렛 공간을 구성하는 테이블, 의자, 화단, 그네벤츠 등의 시설물은 바닥에 설치(install)되는 것이 아닌 바닥에 놓는(place) 방식으로 가로환경을 구성하였다.

초기 시범사업을 기반으로, 2012년 필라델피아의 시장 청은 필라델피아 시의 상무부와 협력하여 파크렛 프로그램 설치를 원하는 6개소의 지역단체를 대상으로 약 \$5,000의 교부금을 각각 제공하였다. 필라델피아 시는 커뮤니티 그룹과의 협력을 도모하기 위해, 커뮤니티 그룹과 지역 기업과 파트너 관계를 맺어 파크렛을 설치하도록 하였으며, 이를 위해, 시 당국은 지역기업에 직접 교부금을 제공하지 않기로 결정하였다. 이에 따라, 현재는 6개의 모든 파크렛의 설치가 끝났으며, 또한, 대학가 구역은 지역의 독특한 정체성을 강화하기 위하여 표준 디자인을 적용한 새로운 파크렛 4개를 더 설치하였으며, 필라델피아 북쪽지역의 저소득층 지역에는 그들을 위한 또 다른 디자인이 적용된 파크렛을 설치하였다.

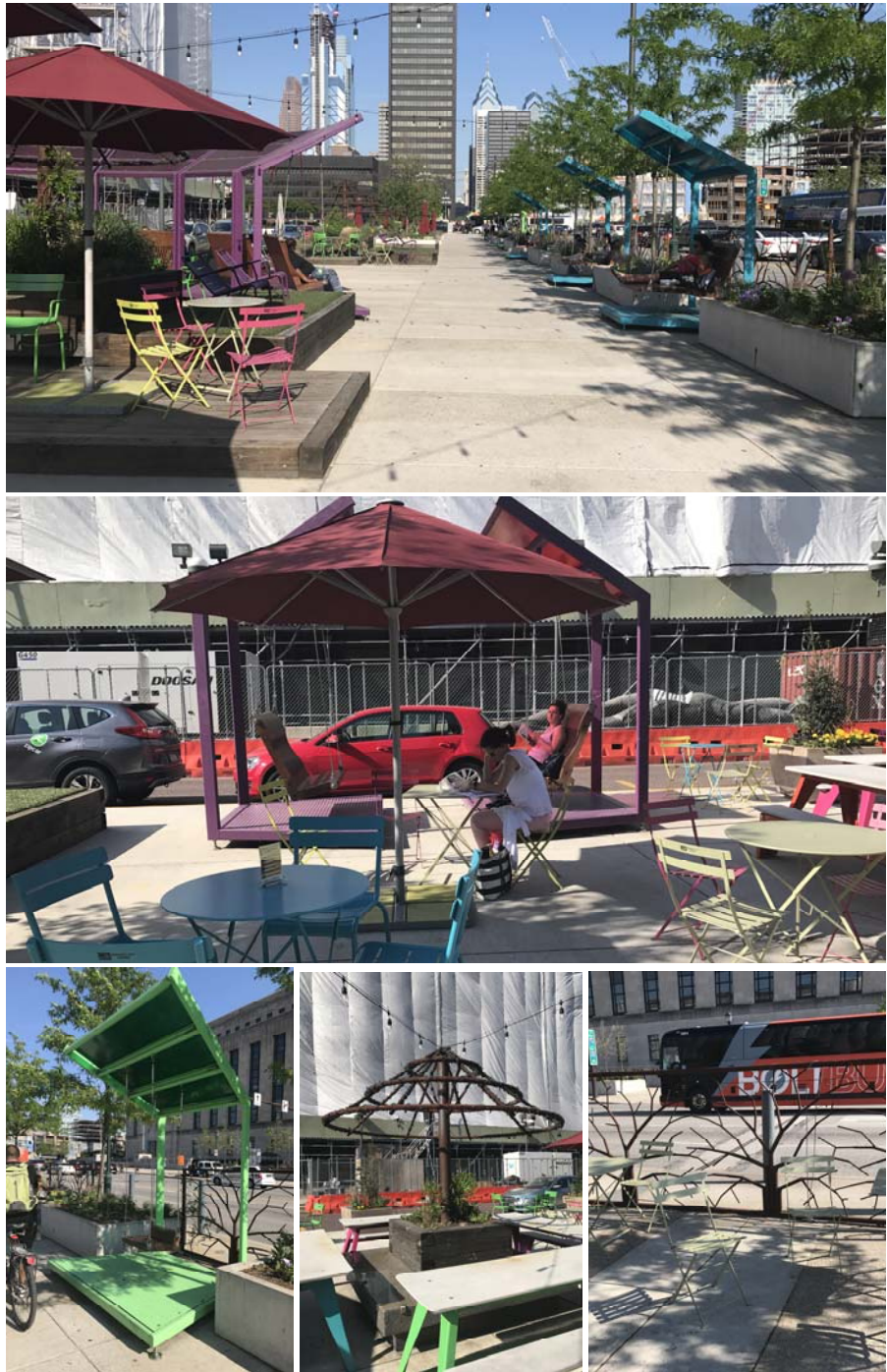
26) Nate Hommel(University City District 계획·설계팀장)과의 자문회의(2017.5.17.) 내용



[그림 3-12] 필라델피아 파크렛 The Porch의 조성단계별 모습

출처 : UCD(2016), *The Porch at 30th Street Station, 5 Years, 5 lessons*, University City District, p.1. 직접인용

필라델피아 시는 파크렛 프로그램을 설치 할 때 따라야 하는 일련의 기준을 수립하였다. 파크렛 디자인은 필라델피아 도로국(Streets Department)의 승인을 받아야 하며, 그에 따른 안전 기준을 충족하고, 각 파트너는 해당 파크렛에 대한 일반적 책임 및 근로자 보상 보험을 제공해야 한다. 파크렛 신청자는 인접한 부동산 소유주, 지방 의원 및 지원 청원서를 포함한 프로젝트를 지지하는 주민 51%, 지역기업, 부동산소유주들의 지원서를 제시하여야 한다. 파크렛 프로젝트 실행의 일환으로, 해당 시는 파크렛 설치 전후의 보행자 수와 지역 기업체 수 등을 포함한 포괄적인 데이터를 수집하고 이를 통하여 파크렛 프로젝트가 해당지역에 어떠한 영향을 미치는지 조사하여야 한다.



[그림 3-13] 필라델피아 파크렛 The Porch의 현재 모습
출처 : 2017.5.18. 직접촬영

□ 샌프란시스코의 파크렛 사례²⁷⁾

2005년 디자인 회사인 레바(Rebar)는 샌프란시스코 도로변 주차공간을 2시간 동안 보행자들이 앉아 쉴 수 있는 작은 정원으로 조성하는 프로젝트를 시행하였다. 활용도가 낮은 주차공간에 잔디를 깔고 벤치와 나무를 배치하였다. 이를 통해 도로변 주차장 공간을 보행자를 위한 공간으로 전환하도록 유도하였다. 이러한 전략은 다른 도시로 빠르게 퍼져나갔고 Park(ing) Day라는 세계적 행사로 자리 잡는다.

샌프란시스코 시는 도로의 공원화 전략을 전폭적으로 지지하였다. 2008년 뉴욕시 교통국은 과도하게 차량통행만을 위해 사용되는 도로를 보행자와 공공장소로 전환하는 공식적인 포장도로의 공원화 프로그램을 수립하였으며, 2008년 샌프란시스코 시 교통국도 도로 주차장의 공원화 사업을 추진하기 시작하였다.

샌프란시스코 시는 보행자 및 자전거 이용의 안전이 심각한 지역을 중심으로 4개의 도로변 임시공원 조성 대상지를 선정하였다. 샌프란시스코 소방경찰국 및 교통청의 도로 주차장 공원화 사업 추진 과정에 대해 검토하였으며, 파크렛을 합법화하였다. 첫 번째 파크렛 시범사업을 통해 페인트, 골판지, 기증된 조경 시설물들로 조성된 파크렛이 완성되었고, 주민들은 긍정적으로 평가하였다. 임시 파크렛 조성을 보다 영구화하기 위해 이후 3개의 파크렛을 추가 설치하였다. 지역 상인들로부터 많은 관심을 받았으며, 시는 소규모의 도로변 임시공원 조성사업을 확장하기 위해 보다 적극적으로 임시 보행로의 확장 및 도로변 주차공간의 공공장소 전환을 시행하였다. 2013년 샌프란시스코 시는 파크렛 공식 매뉴얼을 제작, 발표하였다.



[그림 3-14] 샌프란시스코의 도로의 공원화 및 파크렛

출처 : Pfeifer, L.(2013), *The Planner's Guide to Tactical Urbanism*, Canada: Creative Commons Attribution, p.35, 직접인용

27) Pfeifer, L.(2013), *The Planner's Guide to Tactical Urbanism*, Canada: Creative Commons Attribution, pp.34-35의 내용을 요약 정리함



[그림 3-15] 파크렛 조성의 다양한 사례 모습

출처 : (상, 하) Pfeifer, L.(2013), *The Planner's Guide to Tactical Urbanism*, Canada: Creative Commons Attribution, p.34(상), p.44(하), 직접인용: (중) Lydon 외(2016), *Tactical Urbanist's Guide to Materials and Design*, Street Plans Collaborative, p.124, 직접인용

□ 로스앤젤레스 시의 파크렛 매뉴얼

로스앤젤레스 시는 광장, 파크렛, 자전거 도로 등의 공공장소의 조성이 가로환경에 미치는 영향을 조사하고 임시 공공장소 조성의 성과평가를 통해 지속가능하게 적용 가능한 프로그램을 개발하고 있다. 특히 택티컬 어바니즘 기반의 파크렛 시행 성과분석을 통해 향후 시의 가로활성화 사업 방향을 결정하고자 한다.

이러한 로스앤젤레스 시의 파크렛 관련 연구 성과 중 하나인 로스앤젤레스 파크렛 시행을 위한 매뉴얼은 파크렛의 전략적 목표, 지역 파트너 기관의 요건, 파크렛 위치 선정 등에 대한 내용을 제공한다. 본 연구는 로스앤젤레스 시가 제작, 발표한 파크렛 사업의 시행 매뉴얼을 다음과 같이 요약 정리하였다.

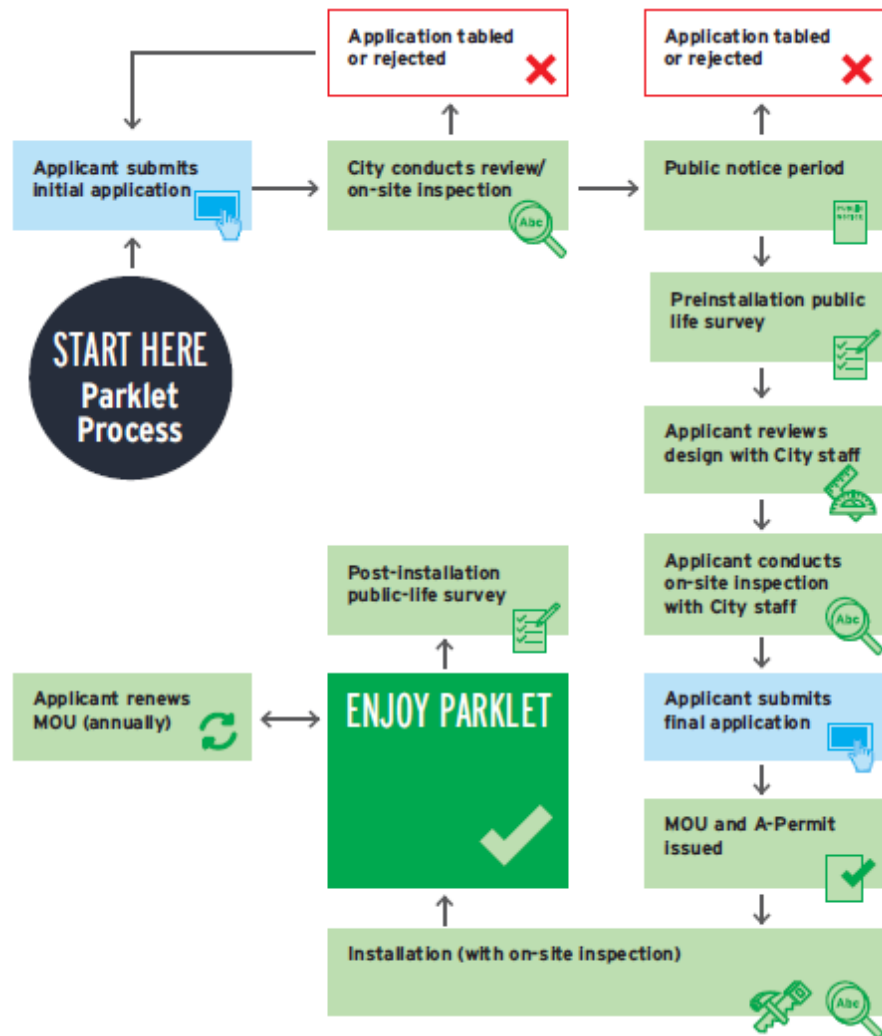
[표 3-6] 로스앤젤레스의 파크렛 매뉴얼 요약

구분	내용
전략적 목표	• 활용도가 낮은 가로환경을 보행자를 위한 공간으로 전환 • 가로 공간이 사회적 상호작용을 위한 활기찬 장소임을 강조 • 고품격의 가로환경을 지향하고 가로에서의 일상생활을 개선 • 지역사회 모임, 행사 혹은 이벤트, 축하행사 등을 위한 장소를 제공 • 도보 및 자전거 이용자, 또는 대중교통 이용자들의 안전성 향상 • 도보 및 자전거 이용을 장려하고 이를 통한 지역경제 활성화 지원 • 도보 및 자전거 이용자 지원을 위한 기반시설 투자 촉진
지역사회 파트너의 요건	• 파크렛 참여 자격 요건 조직 - 비즈니스 개선 지구(Business Improvement District) - 커뮤니티 혜택 지구(Community Benefit District) - 상공 회의소(Chambers of Commerce) - 건물 1층 사업자 - 건물 앞 부동산 소유자 - 비영리 및 지역사회 단체 - 기타 자격을 갖춘 지역 사회 파트너는 사안별로 고려할 수 있음 • 지역 내·외의 연계성 - 부동산 소유주, 사업 운영자 및 지역 거주자 간의 유대 관계를 유지해야 함 - 다른 지역사회와의 협업을 장려함 - 지역사회를 위한 봉사 활동 개최 및 파크렛 관련 공개회의 운영의 역량을 지녀야 함 • 유지 보수 능력 - 매일의 파크렛 관리, 유지, 보수 능력이 필요 - 파크렛이 시행되는 기간 파크렛을 수리하고 주변 식물을 관리 • 공공 영역 개선 경험 - 지역사회 청소 프로그램, 조경요소 및 가로경관 관리, 공공 안전을 위한 모니터링 프로그램 등 공공 영역의 개선을 위해 일한 경력이 필요
재정적 책임	• 설계 및 설치 - 지역사회 파트너는 반드시 각 파크렛 및 구성요소 설계·계획 전문가와의 계약을 통해 파크렛 프로그램을 수행하는 전문적 역량이 요구됨 • 자본 비용 - 지역사회 파트너는 반드시 그들이 선택한 파크렛의 구성요소와 관련 자료를 구입하고 설치할

구분	내용
	필요(설계·계획 및 법률자문은 자원봉사를 통해, 파크렛의 재료 및 자료는 기부를 통해 지역 사회 파트너는 비용절감을 도모할 수 있음) • 책임 보험 - 파크렛 사용자의 낙상 등의 사고와 상해 피해보상 등을 대비하기 위해 지역사회 파트너는 반드시 최소 \$1백만의 일반 책임 보험(General Liability Insurance)에 가입해야 함 • 성과 보증금 - 지역사회 파트너는 지자체와 파크렛 조성을 위한 MOU 체결 시 성과 보증금을 요구할 수 있으며, 지역사회 파트너가 직접 집행 불가한 경우 성과 보증금은 파크렛 제거 비용으로 활용 가능 • 지속적인 유지 보수 및 관리와 관련된 모든 비용 - 지역 사회 파트너는 본 지침과 파크렛 MOU 체결 시 설명 된 '운영 및 유지 보수 관리 요구사항'에 따라 유지 보수 및 관리를 담당함
운영 및 유지관리, 보수 책임	• 접근성 - 파크렛은 대중의 접근이 용이해야 하며 지역사회 파트너는 파크렛을 이용하고자 하는 이의 어떠한 접근도 일체 제한할 수 없음 - 파크렛 테이블을 활용하는 상업서비스 제공은 불가함 - 미국 장애인 법 접근성 지침(Americans with Disabilities Act Accessibility Guidelines)을 반드시 준용하여 장애인의 이용을 고려하고, 휠체어 사용자의 파크렛 입장은 항상 가능해야 하며, 파크렛의 모든 주요 기능을 일체의 제한 없이 사용 가능해야 함 • 보건 및 안전 - 파크렛 청소와 쓰레기통 비우기는 매일 시행해야 하며, 설치류·새·모기·파리 등의 해충 또는 질병의 매개체가 없도록 관리해야 함 - 시 및 카운티 보건부 (City and County Department of Public Health)의 모든 규칙 및 규정을 준수하여야 하며, 파크렛 사용자에게 위험하지 않도록, 파크렛의 모든 표면을 적절하게 처리 및 유지해야 함 - 파크렛에서 발생하는 사람이나 재산의 상해 및 사고 발생이 우려되는 모든 행위 및 사건사고는 지자체에 통보되어야 하며, 이로 인해 일어나는 상해·사망·재산상의 손해 및 도난에 대한 소송이 지역사회 파트너에게 제기 될 수 있음 • 설치 시설물 - 매일 모든 식물을 건강하게 유지 관리하고 죽은 식물은 대체해야 하며, 잔해·더러움·때 등이 남아있지 않아야 함 - 그라피티 등의 낙서가 발견되면 즉시 제거하고, 특별히 설치된 놀이기구나 비품을 유지 관리해야 함 • 휴대용 및 이동형 가구 - 파크렛 이용 시간 이후에는 이동형 가구는 보관되어야 하며, 만약 지역사회 파트너가 파크렛 지역의 기업체가 아닌 경우, 안전하지 않은 가구의 사용시간은 오전 7시부터 오후 10시까지로 규정함 - 테이블·의자·벤치 등 모든 가구는 깨끗하게 유지되어야 하며, 필요에 따라 테이블·의자·벤치 및 파크렛의 다른 시설물들을 수리 및 교체해야 함 • 지속적인 유지 보수 및 운영 - 원활하고 적절한 배수활동이 가능하도록 필요에 따라 파크렛의 파편이나 잔해물을 제거하고 년 1회의 파크렛 대청소를 실시함
파크렛 위치 선정 기준	• 통관 및 출입 - 파크렛 설치 지역은 해당 가로 구역 내 1개 이상의 주차 장소를 반드시 포함하고 있어야 하며, 차량이 인근 도로에서 파크렛 설치 구역으로 출입할 경우 적절한 여유 공간을 제공해야 함 - 제안된 파크렛의 연석 차선은 인접한 자전거 도로 혹은 차량 주행 차선으로부터 최소 8피트의 넓이를 확보(경우에 따라 7피트 너비의 주차 차선)해야 함

구분	내용
	• 속도 제한 표시 - 파크렛은 제한 속도 25mph이하인 가로에만 조성 가능하며, 경우에 따라 로스앤젤레스 교통국의 추가적인 검토 및 승인 하에 30-35mph 제한 속도의 가로에도 파크렛 설치 허용이 가능함 (해당 경우, 가장 가까운 차량 주행 자선의 가장자리와 파크렛 가장자리 사이는 5피트의 완충공간이 필요함) • 유색 연석 및 주차구역 - 로스앤젤레스 교통국의 승인을 받지 않는 한 적색 연석 구역(주·정차 금지 구역)에서의 파크렛 설치 허용되지 않으며, 인접한 단체가 연석을 재사용하는데 동의하는 경우 파크렛은 흰색 또는 녹색 주차 영역을 대체 할 수 있음 - 지역사회 파트너는 반드시 관련 단체의 지원 서류를 제출하고, 지역사회 파트너가 주차공간의 철거 또는 재배치에 동의하는 경우, 파크렛은 노란색 또는 파란색 주차 영역을 대체 하여 설치될 수 있음 - 신청자는 주차공간의 이전 비용을 지불해야 함 - 파크렛을 유색 연석 구역에 설치하는 경우의 자세한 정보는 로스앤젤레스 시의 안내서를 참조 • 공공시설물 - 소화전으로부터 15피트 이내에는 파크렛 설치를 금지하며, 파크렛 설계안은 반드시 공공시설물, 제어판, 밸브, 건축물의 배수탑 등 공공시설물의 접근성을 저해하지 않도록 함 • 주변 토지 이용 - 인접 음식점, 소매점, 대중교통 시설 및 문화시설 등의 주변 토지이용은 모두 파크렛의 자연적인 기능을 지원하며, 주변 토지이용 요소들은 파크렛 설치 지역 선정에 영향을 줌 • 보행자 활동 - 파크렛은 기존의 보행자 활동이 있는 지역 혹은 보도가 현재 보행자 수를 수용할 만큼 충분히 넓지 않은 지역에서 가장 적합함
파크렛 승인 기준	• 조직 능력(40%) - 지원자 혹은 단체 (이하 지원자)는 파크렛 조성 지원금의 사용 계획, 자재 조달, 포괄적 관리 계획 등을 수립하여 필요한 조직기술과 역량을 반드시 입증해야 함 • 현장(부지) 위치(15%) - 지원자는 반드시 제안된 현장 부지의 '현황 및 기존 사이트계획'을 제시해야 하며, 해당 계획은 파크렛 위치 선정 기준을 충족해야 함 - 계획은 손으로 그려진 도면이거나 컴퓨터로 그려진 도면이어야 하며, 최종 디자인 개념을 반드시 포함할 필요는 없음 • 현장(부지) 맥락(15%) - 파크렛은 이미 기존 보행자들의 활동이 왕성한 지역에 적합하며, 주변 음식점, 소매점, 대중교통 시설 및 문화시설 등과 같은 주변 토지이용은 파크렛 설치를 위한 부지 선정을 평가하는 기준으로 작용함 • 지역사회 지원(15%) - 지원자는 제안된 파크렛 부지에 대한 지역사회의 지원을 반드시 입증해야 하며, 부동산 소유주, 지역 사업체 및 거주자, 지역 기관, 지역 사회단체 및 협의회 지역 공무원 등의 지지서·추천서를 제출해야 함 • 접근성(15%) - 제안된 파크렛 지역이 공공공간 혹은 공개 공지의 접근성이 부족한 지역인 경우, 또는 보도나 대중교통 정류장 근처의 휴식 공간 부족 등의 도시설계 문제를 해결할 수 있는 지역을 우선으로 함

출처 : LADoT(2014), *Parklet Application Manual*, Los Angeles, 2014, 번역 후 요약 및 재구성



[그림 3-16] 파크렛 신청 및 진행절차

출처 : LADoT(2014), *Parklet Application Manual*, Los Angeles, p.16, 직접인용

② 팝업카페(Pop-up Cafe)²⁸⁾

팝업카페는 카페 또는 레스토랑이 가로변 주차공간을 식사와 휴식을 위한 공간으로 전환하는 것으로 뉴욕과 샌프란시스코의 사례가 대표적이다. 팝업카페의 설치와 조성을 위한 비용은 사업체가 부담한다. 팝업카페는 근린주구 규모에 적합한 가로활성화 사례이다. 팝업카페가 조성된 매장 전면의 보도 및 가로변 주차공간·공공공간에는 다양한 식재의 화단과 정원을 마련하고, 지역 주민은 공공공간에서의 식사 또는 커피를 즐기며 다양한 공동체 활동을 개최한다.



[그림 3-17] 뉴욕시 등의 팝업카페 모습

출처 : (상) Tumblr(2014), "Tactical Urbanism idea - pop-up cafe", Design Notebook for IML404, <http://iml404notebook.tumblr.com/post/74760713070/tactical-urbanism-idea-pop-up-cafe>.(검색일: 2017.6.3.), 직접인용; (하) Lydon 외(2012a), *Tactical Urbanism Beta*, New York: Street Plans, p.8, 직접인용

28) Lydon 외(2012a), *Tactical Urbanism Beta*, New York: Street Plans, p.8

팝업카페는 뉴욕시에서도 활발히 시행 중이다. 뉴욕시 내의 팝업카페 조성을 원하는 레스토랑 소유주는 팝업카페 조성을 위한 계획, 설계, 유지관리에 관하여 뉴욕시 교통국과의 협의 및 교통국의 동의를 구해야 한다. 합의 후 뉴욕시 교통국은 팝업카페 조성을 위한 기술을 지원·제공하고 교통표지판 및 블라드 등의 교통시설물의 재배치를 지원한다.

팝업카페는 공공공간이 부족하고 보행자가 앉아 쉴 공간이 필요한 지역을 중심으로 빠르게 확산되고 있다. 팝업카페 조성을 통해 지자체는 지역의 영구적 보도 확장을 계획하고 근거자료로 활용한다. 혹서·혹한의 기간이 지속되는 지역에서는 적합하지 않은 가로활성화 방식이나, 팝업카페가 갖는 지역경제 활성화 및 가로활성화의 효과는 매우 긍정적이다.

③ 거리의자(Street Seats)

거리의자 프로그램은 미국 도시 전역에 걸쳐 시행되고 있는 소규모 가로활성화 전략이다. 지역 파트너는 지역에 숨겨진 유휴 공간 및 주차공간을 찾아내고 의자를 설치하여 주민의 야외활동과 가로활성화를 도모하는 목적으로 지자체에 지원을 신청한다. 뉴욕시의 경우, 지자체는 거리of자 설치 공모의 효율화를 위해 거리of자 플랫폼의 디자인 옵션을 정하여 제공한다. 거리of자의 설치와 지원을 신청하는 지역 파트너는 해당 공간에 가장 적합할 것으로 예상되는 거리of자 플랫폼 디자인을 선택하며, 설치된 거리of자를 유지, 관리한다. 지자체 교통국은 거리of자 운영을 위한 표지판, 정차 및 게이트 바, 블라드, 주차선 등을 지원한다(NYC DoT, 2017a).

[표 3-7] 뉴욕시의 거리of자(Street Seats) 설계지침

구분	내용
일반 지침	• 건축 및 엔지니어링을 위한 입면도와 단면도 등의 상세한 도면을 제공하여야 한다. • 플랫폼이 있는 곳의 거리of자는 6피트 이하의 폭으로 조성되어 주변 주차 차량폭을 넘지 않도록 한다. • 교통국은 각각의 거리of자 적용 지역을 방문 평가하고, 필요한 경우 교통안전 개선 사항을 결정하며, 도로교통 표지판, 주차차 규제 바리게이트, 블라드 등의 설치를 고려한다. • 플랫폼이 있는 곳의 거리of자는 반드시 보도와 같은 높이에 설치되어야 하며, 반드시 미국 장애인 법(Americans with Disabilities Act)을 준수하여야 한다. • 배수장치의 막힘 방지와 지하부로의 접근(맨홀 등)을 방해하지 않아야 한다. • 플랫폼이 있는 곳의 거리of자는 반드시 최소 1평방피트 당 750파운드의 무게를 견뎌야 한다. • 반드시 공공을 위한 용도로 쓰여야 하며 누구나 접근·이용 가능해야 한다. • 반드시 규정된 표지판을 설치하며, 교통국에서 제공한 표지판을 시설물의 양 끝에 설치한다. • 차량에서 볼 수 있는 수직적 요소가 반드시 포함되어야 한다. (예: 차양, 화분 등) • 뉴욕시의 경우 열대지역의 목재 사용을 금하며 사용목재 규정을 준수하여 마감하고, 화분 및 식물이 반드시 놓여야 한다. • 가로의 경계를 따라 연속된 물리적 보호시설 혹은 장벽을 반드시 설치하고, 주변을 살피며 시선의 막힘이 없어야 한다.

구분	내용
	• 케이블을 사용하는 경우, 3인치 이상 간격을 두지 않는다. • 식물 및 기타 편의시설을 제외한 물리적 보호 장벽은 반드시 36인치보다 낮아야 한다. • 보도편의 거리외자는 항상 보행자의 출입이 가능하도록 열려있어야 하며, 거리외자 좌석 높이는 최소 16~18인치로 조성되어야 한다.
자격	• 건물 1층의 정면에 위치한 점포를 소유, 운영, 관리하는 사업주 또는 기관 중 거리외자 설치를 희망하며 유지관리 가능한 단체
조건	• 뉴욕시 교통국과의 스폰서십 계약(Sponsorship Agreement)를 통해 후원을 신청하거나 후원을 받은 단체 또는 개인 • 건축 1층의 정면에 위치한 사업체 또는 파트너십을 맺은 사업 개선 구역(Business Improvement Districts) 단체 또는 비영리기관 • 모든 신청기관은 부동산 소유주의 협력과 지원사회 협의체의 승인이 포함되어야 한다. • 교통국에 별도로 지급해야 하는 신청비는 없다.
의사	• 모든 거리외자는 안정성과 실용성을 견비해야 하며, 교통국은 모든 신청서를 검토하여 다음의 기준의 충족 여부를 검토한다. - 거리외자 설치의 목적은 이미 활기찬 가로환경을 더욱 향상시키기 위함으로 신청 지역의 가로환경은 이용활성화 되어 있고 주변지역과의 상호 보완이 이루어져야 한다. - 인접 보도 및 거리에는 차도, 신문 가판대, 버스정류장, 혹은 소화전과 같은 주요 장애물이 없어야 하며, 특히, 지하시설물 설치 지역은 피해야 한다. - 기존의 가로 및 보도의 환경조건이 교통국에서 제시하는 거리외자 설치환경의 조건과 일치하여야 하며, 교차로·진입로와 인접하였거나 차도 또는 차선 변경의 지점 등은 안전상의 문제로 거리외자의 설치가 거부 될 수 있다. - 연석을 따라 생성된 통로는 차량통행이 금지되어야 한다.
설치	• 주차 규정을 고려해야 한다. - 버스정류장, 소방차구역, 특별 허가된 차량을 위한 지정차선이 있는 지역은 거리외자 설치에 부적절하다.
디자인	• 거리외자의 설치의 가로환경 개선과 보행자를 위한 활기찬 가로 공간의 경험을 도모하며 화분 등 식물을 이용하여 차도 및 차량 진행 구역으로부터의 보호용 시설물이 설치되어야 한다. • 화분 및 보호용 시설물이 거리외자 이용자들의 시선을 가리지 않도록 하며, 거리를 가로지르는 시각적 투과성과 연석을 따라 생성되는 공공공간으로의 열린 공간을 제공해야 한다. • 도로 배수 장치를 설치하고, 장애인의 사용을 고려한 디자인(Americans with Disabilities Act)과 지하 시설에 대한 출입을 허용해야 한다.
3가지	• [그림 3-19] 참조
디자인	• 플랫폼, 맞춤형 디자인 (Platform, Customizable Design) - 연석과 동일한 높이의 플랫폼이 특징이며 접근의 용이성을 제공한다. - 뉴욕 주 공인 건축사·기술자와 교통국 기술자가 승인한 설계도면을 사용해야 한다.
업선	• 플랫폼, 교통국 표준 설계 (Platform, DOT's Standard Design) - 연석과 동일한 높이의 플랫폼이 특징이며 접근의 용이성을 제공한다. - 교통국으로부터 승인 자격을 부여받은 자 또는 뉴욕 주 공인 건축사·기술자와 교통국 기술자가 승인한 설계도면을 사용해야 한다. • 비플랫폼, 교통국 표준 설계 (Non-Platform, DOT's Standard Design) - 도로 또는 노상에 직접 설치되는 디자인으로 설계 및 설치비용의 절감 효과가 크다. - 휠체어 접근을 위한 램프를 설치해야 한다.
운영	• 거리외자 설치 후 지역의 후원업체·기관은 정기적으로 청소와 유지관리의 의무를 가지며, 청소 등을 위한 장비·시설물은 사용 후 정리하여 별도의 장소에 보관되어야 한다.
및	• 후원업체·기관은 유지관리 의무 이행에 관한 지자체와의 협약을 체결해야 한다.
관리	• 교통국은 거리외자의 올바른 유지관리 활동에 대해 정기적 모니터링을 실시해야 한다. • 만약, 일괄적으로 유지 관리가 어려운 경우, 교통국은 거리외자 제거를 명령할 수 있다. • 거리외자를 신청한 지역 기관·단체는 거리외자가 장기간 사용되지 않는 경우, 해당 설치물·구조물의 보관을 책임진다.

구분	내용
주의	- 모든 거리외자는 일반인의 이용을 위함이다. - 후원업체·기관은 거리외자에 관한 사업비용을 변경 또는 환불할 수 없다.
사항	- 거리외자에서의 흡연과 음주는 금지된다. - 보건국(Department of Sanitation)에 의한 거리 청소는 거리외자 설치와 무관하게 연석을 따라 진행된다. - 쓰레기 수거는 거리외자가 설치된 가장 가까운 연석의 끝에서 진행된다. - 교통국은 경우에 따라 거리외자 신청을 거부할 수 있다.
진행 과정	1단계 : 신청 및 교통국의 예비승인 (약 1개월 소요) - 신청서를 작성하여 교통국에 제출한다. - 교통국은 신청서를 검토하고 기준을 충족하는 경우, 현장방문을 위한 통보를 진행한다. 2단계 : 지역 커뮤니티 위원회 검토(Community Board Review) (대략 1개월) - 교통국의 예비승인 후 지역 커뮤니티 위원회의 검토와 승인을 진행한다. - 지역 커뮤니티 위원회의 검토·승인 후 관련 지자체 심의위원회의 검토와 승인을 진행한다. 3단계 : 설계, 개발 및 승인 (약 4개월 소요) - 신청자가 제안한 디자인 옵션에 관한 교통국과의 협의 후 거리외자 설계안을 구상한다. - 교통국은 거리외자 유지관리 협약서 초안을 작성하고, 신청자는 설계안을 교통국에 제출한다. - 교통국은 제출된 설계도면을 검토·승인하고 거리외자 배치를 위한 현장 도면을 작성한다. - 필요한 경우 주정차 관련 규제, 반사식 도로 경계 표시 등을 고려한다. 4단계 : 제작 및 설치 (약 4-5개월 소요) - 신청자는 설계안에 따라 거리외자 및 주변 설치물의 제작을 완료하고 교통국과의 협약 체결 및 보험 가입을 진행한다. - 교통국은 거리외자 설치를 허가하고 설치 날짜를 지정·통지하며, 필요한 경우 주차 규제 표지판을 현장에 설치한다. - 교통국은 허가를 부여하고 거리외자 설치 날짜를 지정하는 통지 발행하며, 경우에 따라 필요 시, 교통국은 주차 규제 표지판을 현장에 설치하도록 한다. - 필요한 경우, 교통국은 도로교통 표지판, 주차선 표지판, 주정차바리케이트, 볼라드 등을 설치할 수 있다.

출처 : NYC DoT(2017a), "Street Seats", NYC Department of Transportation,
<http://www.nyc.gov/html/dot/html/pedestrians/streetseats.shtml>. (검색일: 2017.6.3.), 번역 후 요약, 재구성



[그림 3-18] 뉴욕시 교통국에서 제공하는 거리외자 표지판

출처 : NYC DoT(2017b), "Street Seats Signage", NYC Department of Transportation,
<http://www.nyc.gov/html/dot/downloads/pdf/street-seats-signage.pdf>. (검색일: 2017.6.3.), 직접인용



[그림 3-19] 뉴욕시 거리이자 플랫폼의 3가지 디자인 옵션

(상) 플랫폼, 맞춤형 디자인 - 맨해튼 사례, (중) 플랫폼, 교통국 표준 설계 - 브루클린 사례, (하) 비플랫폼, 교통국 표준 설계 - 맨해튼 사례
출처 : NYC DoT(2017a), "Street Seats", NYC Department of Transportation,

<http://www.nyc.gov/html/dot/html/pedestrians/streetseats.shtml>. (검색일: 2017.6.3.), 직접인용

4) 골목길 공간의 활용 사례 : 뉴욕시 Jackson Heights Play Streets 등

□ 뉴욕시의 잭슨하이츠 놀이공간으로서의 거리 사례

대도시 내 주거단지의 공원 및 오픈스페이스 부족은 오래되고 심각한 문제이다. 이러한 문제는 특히 저소득층 주거지역에 집중된다. 어린이들을 위한 안전한 놀이 공간 부족을 해결하기 위해 지자체와 지역 주민, 관련 기관의 협력으로 차 없는 거리 조성을 위한 택티컬 어바니즘 전략이 검토되고 있다.

놀이공간으로서의 거리(Play Streets) 조성 전략은 미국 뉴욕시와 영국 런던에서 적용 사례를 주로 확인할 수 있다. 놀이공간으로서의 거리 조성은 차량 통제 및 거리 폐쇄를 통한 지역 주민의 야외활동 공간 제공을 목적으로 한다. 차량통행을 위해 조성된 가로환경을 공공 놀이터 및 야외활동용 공간으로 전환한다. 저소득층 지역에 놀이공간으로서의 거리가 조성되는 경우 데이캠프(Day Camps) 또는 여름학교 등을 등록할 여유조차 없는 가정의 아이들을 주요 대상으로 고려하고 해당 전략을 시행한다(Lydon 외, 2012a; 2012b).

놀이공간으로서의 거리 조성을 위해 지역 커뮤니티는 거주 주민의 51% 이상이 서명한 청원서를 지자체 교통국에 제출한다. 교통국은 놀이공간으로서의 거리 조성 지원을 위한 검토를 위해 지역 이사회의 승인을 거쳐 전략을 수립한다. 저소득층 지역의 지원이 시행되는 경우 교통국은 야외활동 프로그램 감독을 위한 청소년 근로자를 제공하는 등 구체적인 지원을 담당한다(Lydon 외, 2012a).

뉴욕시 퀸즈에 위치한 잭슨하이츠(Jackson Heights) 주거단지 사례는 영구적으로 놀이공간으로서의 거리 조성을 위한 택티컬 어바니즘 기반의 점진적 접근방식을 적용 중이다. 일시적 놀이공간 조성을 위해 2008년에서 2009년까지 봄, 여름, 가을에 걸쳐 일요일 하루 동안만 78번가의 학교 인근 차량 통행로를 통제하였으며 지역주민들은 적극적으로 해당 놀이공간을 이용하였다. 이듬 해인 2010년에는 아이들의 방학기간인 7월과 8월 동안 차량통행이 금지 되었다. 다시 한 번 매우 긍정적인 성과를 확인한 뉴욕 잭슨하이츠 단지의 놀이공간으로서의 거리는 2011년 9월까지 확대 실시되었다. 이후 공중보건당국(Public Health Officials)은 아이들이 학교에 있는 시간동안 놀이공간으로서의 거리 활용 방안을 연구하였으며, 78번가 학교 인근의 도로는 차량 통행의 영구적 금지를 계획 중이고, 지역 주민들과 어린이들을 위한 놀이용 공간으로 전환될 예정이다.(Lydon 외, 2012b)



[그림 3-20] 뉴욕시 잭슨하이츠의 차 없는 거리 시행을 통한 놀이용 거리 조성
출처 : Lydon 외(2012a), *Tactical Urbanism Beta*, New York: Street Plans, p.5, 직접인용

□ 로스앤젤레스의 골목길 광장 사례²⁹⁾

캘리포니아 주 로스앤젤레스 파코이마(Pacoima)에 위치한 브래드리 에비뉴(Bradley Avenue) 골목길 광장은 로스앤젤레스 교통국(Los Angeles DoT)의 주도와 비영리 환경단체 파코이마 뷰티풀(Pacoima Beautiful) 후원으로 조성되었다. 시범사업으로 시작하였으며 이후 영구적 설치를 위한 설계가 진행되었다. 프로젝트를 통해 활용도가 낮은 막다른 골목길을 광장 공간으로 전환하고 지역사회를 위한 공공공간을 제공하였다. 이 지역의 비영리 환경단체 파코이마 뷰티풀은 로스앤젤레스 교통국의 피플 세인트 프로그램(People St Program)을 통해 골목길 광장조성 허가를 부여받아 골목길을 활성화 사업을 시행하였다.

로스앤젤레스 교통국의 피플 세인트 프로그램은 공공공간 개선 및 향상을 위한 사업시행 요건을 충족하는 지역의 가로환경 개선사업 시행의 승인 권한을 갖는다. 이는 일반적 지자체의 가로환경 개선사업 시행을 위한 관련 승인 절차를 간소화하여 지역사회의 요구에 보다 신속하게 반응하여 보다 시의적절한 혜택을 제공하기 위함이다. 특히 파크렛, 자전거도로, 광장을 조성하여 가로환경 개선을 추진하는 것에 중점을 둔다. 이를 통해 로스앤젤레스 교통국과 지역사회 파트너는 공공공간 개선을 위한 사업을 단기간에 추진한다.

브래드리 에비뉴 광장과 같이 피플 세인트 프로그램을 통해 조성된 공공공간의 유지관리와 투입되는 비용은 지역사회 파트너와 로스앤젤레스 교통국이 함께 부담한다. 지자체는 안전하며 다채롭고 아름다운 공공공간 조성을 위해 각종 화단 및 설치물, 표지판 및 안내판을 설치한다. 공공공간 이용에 영향을 주는 교통량 조절을 위해 인근 신호등과 표지판의 체계 개선도 함께 수행한다. 지역사회 파트너는 공공공간에 설치된 이동식 가구 및 각종 조경시설의 유지관리와 청소를 담당한다. 조성된 공공공간에서 개최되는 각종 야외활동 프로그램 및 이벤트의 기획과 운영도 함께 담당한다.

29) Lydon 외(2016), *Tactical Urbanist's Guide to Materials and Design*, Street Plans Collaborative, pp.125-126.



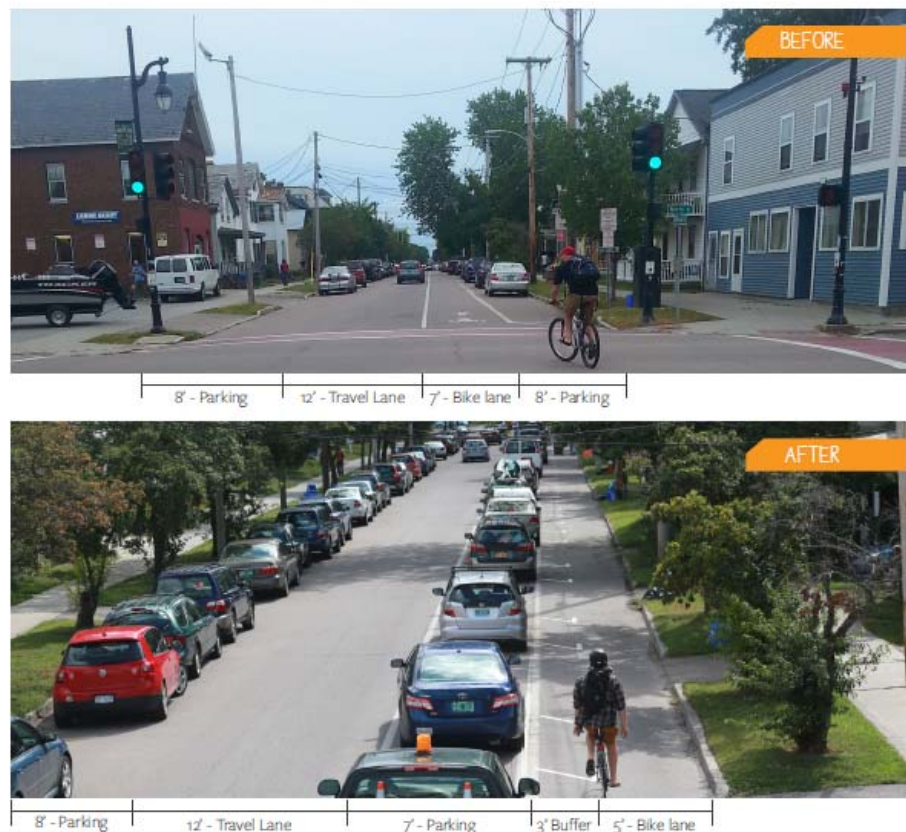
[그림 3-21] 로스앤젤레스 브래드리 골목길 광장 조성 및 공간 활용의 모습

출처 : Lydon 외(2016), *Tactical Urbanist's Guide to Materials and Design*, Street Plans Collaborative. pp.125-126, 직접인용

5) 도로변 공간 활용 자전거 전용도로 조성 사례 : 버링턴 시 등

□ 버링턴 시(Burlington, VT) 사례³⁰⁾

버몬트 주 버링턴 시는 2일 간 시행된 도로변 주차공간의 임시 자전거 전용도로 전환 시범 사업을 시행하였다. 버링턴 공공사업국(Burlington Public Works), 경찰 및 소방국(Burlington Police and Fire Departments), 치텐던 카운티 교통국(Chittenden County Transportation Authority)이 시행에 협력하였다. 자전거 전용도로 표시를 위한 페인팅을 위해 약 \$1,800의 예산만이 투입되었다. 임시 자전거 전용도로를 차량통행으로부터 보호하기 위한 장치로는 기존의 도로변에 주차된 차량이 한 줄 옆으로 이동주차하도록 하여 해결하였다. 이로 인해 기존의 차로 폭이 줄어드는 효과도 함께 실험하였다.



[그림 3-22] 버링턴 시의 임시 자전거 전용도로 시범사업(2일) 전후 비교

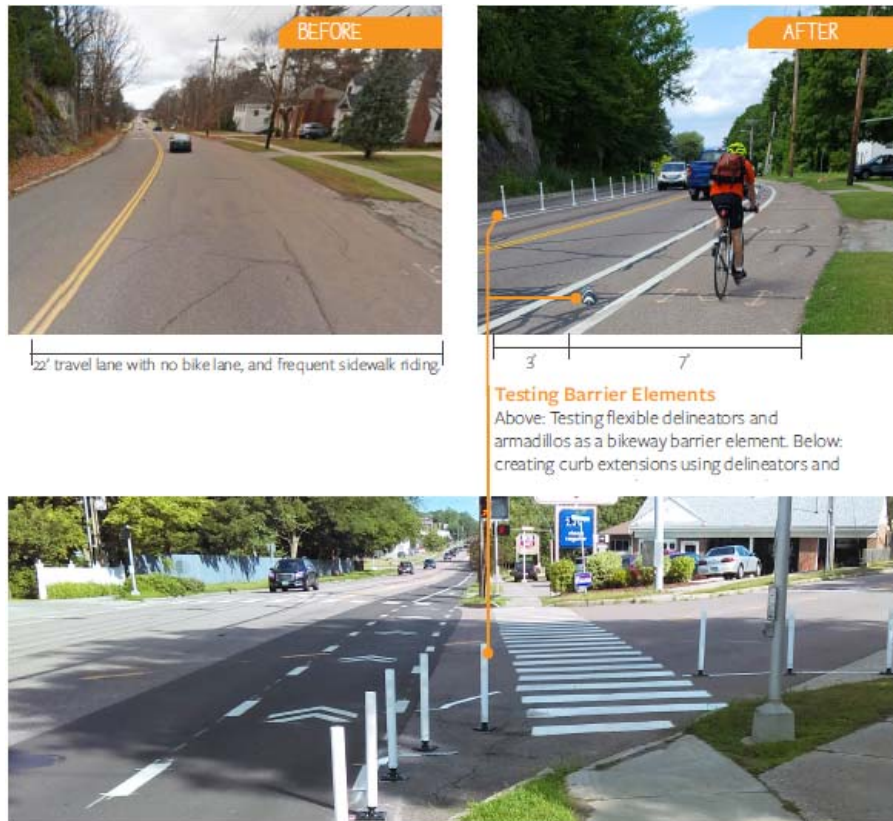
(상) 기존의 North Winooski Avenue, (하) 2일 간 주차 보호 차선으로 조성한 자전거 도로

출처 : Lydon 외(2016), *Tactical Urbanist's Guide to Materials and Design*, Street Plans Collaborative, p.104, 직접인용

30) Lydon 외(2016), *Tactical Urbanist's Guide to Materials and Design*, Street Plans Collaborative, pp.104-106.

해당 시범사업은 버링턴에서 실행된 최초의 도시 전역 보행 및 자전거 종합 계획의 시행 사례이며, 주민 주도의 시범사업 정책의 초안을 시험하기 위함이었다. 이로 인해 버몬트 주 버링턴 주민들은 최초로 주차된 차량들에 의해 보호받는 자전거도로를 경험하였다. 시범사업 결과, 버링턴 지역은 도로변 주차용 차선을 제거하고 해당 공간에 조경요소들과 연석을 교차하여 설치하는 계획을 수립하였다.

시범사업을 통해 자전거 전용도로 조성의 효과를 경험한 버링턴 시는 1년으로 확대된 규모의 임시 자전거 전용도로 조성 시범사업을 시행하였다. 교차로의 설치물을 통해 자전거 전용도로의 가능성을 시험하는 성격이었다. 버링턴 공공사업국의 후원과 버링턴 경찰 및 소방국과 대중교통운영국(Transit Operators)의 주최로 시행되었다. 교차로에서서의 강화된 자전거 통행 안전을 위한 반사식 도로경계 표시, 도로표면 처리 등을 위해 약 \$155,000의 예산이 투입되었다.



[그림 3-23] 버링턴 시의 임시 자전거 전용도로 시범사업(확대 - 1년) 전후 비교

(좌상) 시험계획 실시 이전의 North Avenue, (우상, 하) 1년 간 시험계획 시행

출처 : Lydon 외(2016), *Tactical Urbanist's Guide to Materials and Design*, Street Plans Collaborative, p. 106, 직접인용

버링턴 시의 확대 시범사업은 공공사업국의 주도의 도로 안전 정비 계획³¹⁾의 일환으로 시행되었다. 안전한 자전거 전용도로의 조성 외에도 연석과 횡단보도 개선을 통한 안전한 교차로 조성을 위함이었다. 버링턴 공공사업국은 공개 포럼 및 회의를 개최하고, 임시 시설물의 설치결과를 조사하는 등 시범사업의 성과를 지속적으로 평가 중이다. 시범사업의 시행 동안 최초의 사업계획을 반복적으로 수정 및 개선하여 시범사업의 성과를 평가한다.

□ 덴버 시(Denver, CO) 사례³²⁾

콜로라도 주 덴버 시는 아라파호 거리에 임시 자전거 전용도로(Arapahoe Street Bike Lane) 조성 사업을 시행하였다. 덴버 시 공공사업국(Denver Public Works)과 덴버 다운타운 파트너십(Downtown Denver Partnership)이 주도하고, 비영리단체 바이크 덴버(Bike Denver)에서 후원하였다. 바이크 덴버의 1일짜리 비허가 프로젝트로 시작하여 시행 1년 후 영구적 자전거 전용도로로 조성된 사례이다. 아라파호 거리의 자전거 전용도로 조성사업은 덴버 시 공공사업국이 택티컬 어바니즘 전략을 적용한 과정을 적절하게 보여준다.

덴버 시의 임시 자전거 도로 조성은 2013년 윈콕 거리(Wynkoop Street)의 게릴라식 자전거 차선 긋기 프로젝트에서 시작되었다. 지역의 자전거 이용 옹호 단체인 바이크 덴버는 자전거를 위한 날 행사(Bike to Work Day)를 윈콕 거리에서 덴버 시의 승인·허가 없이 시행하였다. 덴버 시는 벌금·경고로 대응하기 보다는 지역 내 다른 장소에서도 바이크 덴버의 임시 자전거 전용도로 조성 프로젝트를 진행하도록 장려했다. 다만 이후에는 프로젝트의 도로점용허가를 획득 후 시행을 권고하였다.

정기적인 임시 자전거 전용도로 조성 사업의 시행을 위해 덴버 시 공공사업국은 바이크 덴버와 협력하기 시작하였다. 주요 도심지역인 아라파호 거리의 자전거 전용도로 계획을 수립하고 2014년에는 아라파호 거리를 우선 사업시행 지역으로 선정하였다. 사업시행 지역의 선정은 지역사회 협의체와의 파트너십을 통해 추진하였다.

덴버 시는 자전거 전용도로 임시조성 시범사업과 임시 설계안 적용을 통해 자전거 전용도로의 유지관리에 관한 노하우를 습득하였다. 아라파호 거리의 자전거 통행을 보호하기 위한 차선에 사용된 페인트와 반사식 도로경계 표시의 사용기한을 조사하였고, 해당

31) 특히 보행자 및 자전거 이용자의 안전한 사용을 위해 자동차 과속 방지턱 등을 만드는 작업

32) Lydon 외(2016), *Tactical Urbanist's Guide to Materials and Design*, Street Plans Collaborative, pp.109-110.

시설물의 사용기한이 1년을 넘기지 못하며 교체 및 유지관리 비용이 높음을 확인하였다. 이러한 성과평가를 토대로 덴버 시 공공사업국은 보다 튼튼한 콘크리트 시설물 또는 이동식 화단·화분으로 자전거 통행 보호시설을 교체할 예정이다. 겨울철 적설량이 많은 덴버 지역의 시설물 유지관리를 고려하고, 아라파호 자전거 전용도로에 1~2시간 간격으로 제설차량을 운행하였다.

덴버 시는 시범사업과 임시설계를 통한 가로환경 개선사업 추진방식을 적용하여 도시 내 다른 지역의 자전거 전용도로 조성사업의 시행을 독려하고 있다. 덴버 시 중심가인 브로드웨이 가로에는 최근 3일간의 임시 자전거 전용도로 시범사업을 운영하였다. 덴버 시는 최대 15개월까지 시행 가능한 임시 자전거 전용도로 디자인을 계획 중이다.



[그림 3-24] 덴버 시 아라파호 거리의 자전거 전용 도로 및 임시 디자인 적용 모습

출처 : Lydon 외(2016), *Tactical Urbanist's Guide to Materials and Design*, Street Plans Collaborative. p.109, 직접인용

□ 자전거 전용 도로 설계 관련 지침³³⁾

전국 도시 교통 관리 협회의 도시 자전거 전용도로 설계 지침과 연방 고속도로 관리국(Federal Highway Administration)의 자전거 도로 계획 및 설계 지침(Bikeway Planning and Design Guide)은 다양한 자전거 시설 및 자전거 전용도로 설계시의 고려 사항 및 자세한 정보를 제공한다. 또한, 자전거족을 위한 지침서(People For Bikes Quick Builds)는 자전거 사용을 홍보하고 안전을 향상시키는 저비용 프로젝트에 관해 신속하게 실행 가능 한 방법을 간략하게 설명하고 있다.

미국 전역의 자전거 사용자 및 자전거 관련 시설이 빠르게 조성되고 있다. 지자체들은 새로운 시설의 성과를 실험하기 위한 시범사업과 임시 프로젝트를 추진 중이다. 전국 도시 교통 관리 협회(National Association of City Transportation Officials)의 도시 자전거 전용도로 설계지침(Urban Bikeway Design Guide)은 자전거와 관련한 시설 및 자전거 전용도로 설계에 대한 고려사항 및 자세한 정보를 제공한다.

자전거 전용 도로 조성을 위한 택티컬 어바니즘 전략은 다양하다. 도로에 페인트 칠만 한 획일화 된 자전거 전용도로에서부터 페인트 이외의 시설물을 설치하는 자전거 전용 도로까지 다양한 구성이 가능하다. 자전거 도로임을 알리기 위한 차선표시도 다양하다. 자전거와 차량이 함께 통행하는 도로임을 알리는 V자 무늬의 공유차선(Shared Use Lanes), 근린지역의 녹도(Neighborhood Greenways), 일반적인 자전거 차선(Conventional Bike Lanes), 자전거 완충 차선(Buffered Bike Lanes), 역방향 자전거 차선(Contra-Flow Bike Lanes), 좌측통행 자전거 차선(Left-Side Bike Lanes), 자전거 전용차선(Protected Bike Lanes), 공유차선·트레일(Shared Use Paths/Trails) 등이 있다. 지역마다 상이한 가로환경을 고려하여 공통적으로 적용 가능하도록 개발된 자전거 전용도로 디자인 지침은 다음과 같다.

[표 3-8] 택티컬 어바니즘 기반의 자전거 전용도로 디자인 지침

구분	내용
표면 처리	• 시설 유형에 따라 필요한 무늬를 적용한다. (예: 자동차 레인을 기존 자전거 전용 도로에서 분리하려면 흰색 실선, 자전거 전용차선에서는 줄무늬) • 시설 유형에 따라 적합한 표지판을 적용한다. (예: 자전거 전용 차선을 정의하고 자전거 타는 사람을 위한 우대사용 표시는 기호 및 화살표 표시가 있을 수 있음) • 자전거 차선을 강조하거나 세밀하게 표시하고 충돌 및 사고 지점에서 자전거 시설의 가시성을 강조하기 위해 표면을 다르게 처리할 수 있다.

33) Lydon 외(2016), *Tactical Urbanist's Guide to Materials and Design*, Street Plans Collaborative, pp.112-113.

구분	내용
안전용 장벽 시설물	- 반사식 도로 경계 표시 혹은 수목 식재와 같은 물리적인 시설물은 자전거 전용 차선을 조성하는데 효과적이다. - 자전거 전용차선은 여러 시설물로 구성 가능하나, 주행공간과 주차 공간 구별하기 위해 항상 수직 요소의 시설물을 사용해야 한다.
조경 요소	상황과 시설 유형에 따라 알맞은 수목 식재 선택하여 사용한다.
표지판	- 교통 제어 장치에 관한 지침서(Manual on Uniform Traffic Control Devices)는 '자전거 차선' 또는 '자전거 경로' 표지를 포함 할 수 있는 필수 표지판에 대한 지침을 제공한다. - 일반적인 자전거 도로와 자전거 완충도로를 표시하는데 사용되는 흰색 실선은 일반적으로 6-8 인치 폭정도로 사용한다. - 자전거 완충도로 내의 사선은 공통적으로 4-8인치 폭의 줄무늬이며 일반적으로 30-45도로 표시됨. 일반적으로 10피트마다 배치된다. - 자전거 도로 폭은 대략 일반적으로 5-7 피트 정도이다. - 자전거 도로 표시 위치는 차선의 중심으로부터 토지이용 및 차량 속도 등의 공학적 판단에 근거한 주기적 간격으로 표시한다. - 자전거 도로 완충제 혹은 완충도로의 폭은 반드시 4-8인치 너비의 두 개의 흰색 선으로 표시 되어야 하며, 최소 완충도로의 폭은 18인치이다
면적 및 치수	- 만약, 완충도로의 폭이 3피트 이상인 경우 대각선 줄무늬를 표시하여야 한다. - 자전거 전용도로의 경우, 완충지역의 중심으로부터 최소 3피트 폭 이내에 안전용 장벽 및 시설물이 설치되어야 하며, 근접하지 않은 안정용 시설물 혹은 장벽은 8-20피트 이상 떨어져 있어야 한다. - 공유 차선 표시는 다음과 같이 한다. -측면배치 : 주차장이 있는 곳의 연석으로부터 11피트 떨어진 위치에 공유차선의 표시를 권장함. 만약 거리주차 표시가 없는 경우, 연석이나 배수구 혹은 기타 위험을 피하기 위하여 공유 차선 표시는 충분히 이격되어(대략 4피트) 표시 되어야 함. 제한속도 25mph이하의 도로에서는 공유차선 표시를 주행 차선 중앙에 표시한다. -간격: 표시 빈도는 토지이용 및 차량 속도 등 주변 환경에 따라 정의되어야 함. 특히, 속도와 교통량에 따라서 분리 되어야 하며, 교통량이 적을 때 셰로우(Sharrow)표시는 250피트정도 간격으로 표시될 수 있으며, 교통량이 많거나 고속의 차량이 이용하는 도로라면, 50-100피트 정도의 간격으로 표시 되어야 한다.

출처 : Lydon 외(2016), *Tactical Urbanist's Guide to Materials and Design*, Street Plans Collaborative, pp.112-113, 번역 후 직접인용 및 재구성

6) 기타 가로활성화 사례 : 게릴라 정원 등

① 유헬 공간 활용을 통한 게릴라 가드닝(Guerilla Gardening)

게릴라 가드닝(Guerilla Gardening)은 택티컬 어바니즘 기반의 대표적 유헬 공간 활용 및 가로활성화 사례이다. 1973년 뉴욕시의 환경운동가와 실천주의자들이 식물의 씨앗 및 종자, 물, 비료 등을 넣은 콘돔을 공터에 버리는 행위가 시초이다. 게릴라 가드닝은 도시지역에 보다 많은 녹지와 정원을 도입하기 위하여 주로 소규모의 블록 및 대지에 적용되었고 지역 주민들의 참여로 활성화되었다. 게릴라 가드닝은 주로 버려져 있거나 법적 소유권이 모호한 토지를 대상으로 작은 도심 정원을 조성하며 조경수를 심거나 곡물을 재배하기도 한다. 지자체의 허가·승인 없이 추진되는(게릴라식)의 특성으로 보안 유지

가 쉬운 야간에 진행되며, 프로젝트 대상지를 매력적인 공간으로 빠르게 조성하기 위해 식물 패치(vegetable patch)나 화단(flowe garden)을 활용한다(Lydon 외, 2012a). 게릴라 가드닝은 북미, 유럽, 호주, 뉴질랜드를 중심으로 진행되었고 우리나라에서도 게릴라 가드닝 네이버 카페(<http://cafe.naver.com/ggmovement>)가 운영되는 등 자원봉사자나 시민들 중심으로 활동이 지속되고 있다.

일반적으로 게릴라 가드닝이 시행되는 장소는 도시지역안의 빈 공간이거나 활용이 저하된 필지이다. 게릴라 가드닝을 통한 토지의 재활용은 다양한 사회·환경문제, 지속가능한 식량 체계, 근린지역의 심미성 향상, 협업을 통한 지역공동체 강화 등에 대한 인식을 높이기 위함이다(Lydon 외, 2012b).

게릴라 가드닝은 도시와 인근지역의 가로 심미성을 즉각적으로 향상시킬 수 있는 전략이다. 불법적으로 조성된 정원임에도 불구하고 게릴라 가드닝으로 조성된 정원이 이후 몇 년에 걸쳐 관리되는 사례가 다수 확인되었다. 실제, 뉴욕시에 실행된 그린 게릴라 그룹의 정원 가꾸기 프로젝트는 뉴욕시민들에게 가장 사랑받는 장소로 바뀌었고, 현재 뉴욕시 녹지국(New York City Parks Department)과 자원봉사자들에 의해 유지, 관리되고 있다(Lydon 외, 2012a; 2012b).



[그림 3-25] 게릴라 가드닝의 모습

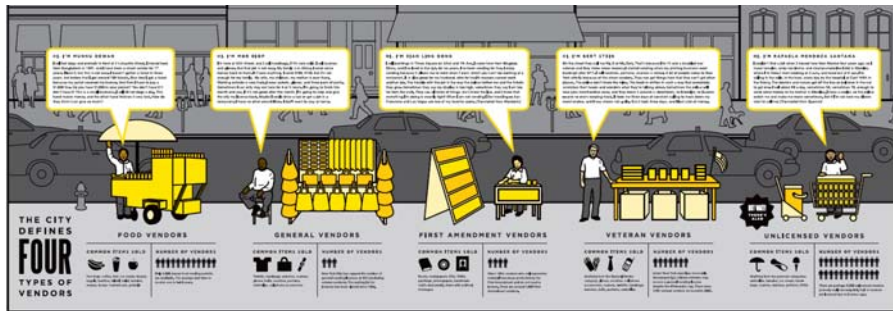
출처 : Lydon 외(2012a), *Tactical Urbanism Beta*, New York: Street Plans, p.11, 직접인용

② 상업공간 활성화를 위한 길거리 점포(Mobile Vendors)

길거리 점포(Mobile Vendors)는 개인사업자를 중심으로 시행되는 상업공간 활성화 택티컬 어바니즘의 사례로 구분될 수 있다. 길거리 점포는 음식뿐 아니라 예술작품 혹은 사진이나 그림과 같이 다양한 상품들을 이동식 점포에서 판매하는 행위로 소규모 사업가들이 지역 경제에 기반을 두도록 돕는 전략이다. 길거리 점포는 기업이 정신을 바탕으로 시민들이 필요로 하는 상업 서비스를 제공하며 일시적으로 공공장소 활성화에 이바지 할 수 있으며, 지역 주민들의 소득 향상도 도모한다(Lydon 외, 2012a; 2012b).

길거리 점포는 길거리 음식과 같은 형태로 사람들을 관심을 끄는 매력적인 요소로서 공공장소 활성화에 중요한 요소이다. 건축가 히로유키 시노하라(Hiroyuki Shinohara)는 중국 도시의 다양한 자전거 길거리 점포의 역할에 대하여 연구한 바 있다. 연구 결과, 길거리 점포로 사용되는 자전거는 모바일 서점, 아이스크림 판매점, 모바일 쓰레기 수거장, 이동식 수조 등으로 사용되었음을 확인하였다. 길거리 점포는 내재된 이동성 및 임시성으로 인해 도시의 다양한 공간에 개별적·분산적으로 다양하고 역동적인 생기를 불어넣어주는 중요한 역할을 수행한다(Lydon 외, 2012b).

뉴욕의 소규모 길거리 상점을 위한 센터(The Center for Urban Pedagogy's Vending Power! A Guide to Vending in New York City)에서는 현재 및 미래의 다양한 소규모 길거리 상점의 소유주들을 대상으로, 뉴욕시에서 규정한 소규모 길거리 상점 지침을 설명하는 역할을 수행하고 있다(Lydon 외, 2012b).



[그림 3-26] 뉴욕시가 정의한 길거리 점포 유형별 특성

출처 : Lydon 외(2012a), *Tactical Urbanism Beta*, New York: Street Plans, p.14, 직접인용

③ 업종 구분을 넘어서는 소규모 혼합 점포(Micro-Mixing)³⁴⁾

소규모 혼합 점포(Micro-Mixing)는 다른 종류의 소규모 상업시설들이 단일 공간을 공유하여 벤처 창업을 고려할 때 부담으로 작용하는 높은 간접비를 공유하도록 하여 더 많은 창업을 유도하는 전략이다. 이러한 전략은 기존 소매 업체와 협력업체 및 창업을 준비 중인 예비 사업주들에게 상호보완적 공간 및 기회를 제공한다.

가장 간단한 형태의 소규모 혼합점포의 예는 커피숍과 서점이 함께 있는 구조이다. 1990년대와 2000년대 유행했던 대형 서점의 성공 요인은 서점 안의 커피숍과 공간을 공유하며 상호 이익적인 관계를 형성했다는 것이다. 주로 민간 기업가들과 건물주, 부동산 소유주의 합의가 이루어 져야 하며 사업개선키구의 협력도 필수적이다.

최근에는 보다 흥미롭고 고정관념을 깨는 소규모 혼합 점포가 종종 등장하고 있다. 덴버시의 자전거상점은 에스프레소 바를 매장 안에 설치하였으며, 뉴욕의 이발소에서는 의류를 판매하는 공간이 설치되어있다. 보석상점에서 베트남 샌드위치를 같이 판매하는 곳도 있다. 공예품 상점 뒤쪽에 화랑을 오픈하여 커피와 원예용품 및 화분들을 판매하기도 한다. 창조적 사고의 소규모 혼합 점포들은 단일 공간을 공유하며 다른 종류의 소비 활동을 유도하고 수익을 창출한다.



[그림 3-27] 덴버 시의 자전거-에스프레소 혼합 점포

출처 : Lydon 외(2012b), *Tactical Urbanism 2*, New York: Street Plans, p.39, 직접인용

34) Lydon 외(2012b), *Tactical Urbanism Beta*, New York: Street Plans, p.39.

④ 종합적 공간 활성화 전략의 적용 : 버펄로 그린 코드(Buffalo Green Code)³⁵⁾

버펄로 그린 코드 전략은 2006년에 수립된 버펄로 시 종합 개발 계획 중 토지이용계획과 조닝계획에 대한 재수립 전략으로, 스마트성장(Smart Growth)과 지속가능한 개발 계획(Substitutability)의 기본 원칙을 중심으로 재구성되었다. 버펄로 시는 지난 수십 년 동안 성장 및 발전 침체로 어려움을 겪었다. 버펄로 시의 토지이용계획 및 조닝코드에 대한 계획은 40년 전에 수립된 것으로, 버펄로 시는 보다 이상적인 발전을 도모하고자 하였다. 2012년부터 시행된 버펄로 그린코드 사례는 공공공간을 적극적으로 활용하고 택티컬 어바니즘 기반의 다양한 가로활성화 사업을 종합적으로 추진하고 있다.

버펄로 시는 가로활성화를 통한 도시재생을 위해 택티컬 어바니즘 개념의 다양한 트렌드를 받아들이고, 지역사회 건강 및 안전, 복지를 도모하는 정책과 전략을 수립하기 위해 다음의 사항들을 고려하였다.

- 다른 지자체의 혁신적인 프로젝트들을 검토하여 버펄로 시 지역주민들의 요구와 일치하는지 등의 적용 가능여부를 확인한다.
- 실행계획 수립을 위한 다른 지자체의 조례 및 시범사업을 적용 가능여부를 확인하고 버펄로 시의 기존 정책 및 전략 체계와의 통합 가능 여부를 검토한다.
- 주민의 참여 유도를 가장 중요한 요소로 고려하기 위해 시범사업에 대한 지역의 지원과 평가를 모니터링하고 지역의 특성을 반영하여 수정·검토한다.
- 지자체 정책에 참여 의지를 보이는 지역 기관·단체와 기관·단체의 사업성과를 모니터링하여 향후 추진되는 시범사업 운영계획에 반영한다.
- 시범사업의 목적과 목표 달성을 확인하기 위해 다양한 평가방법을 활용하고 성과를 분석한다.

버펄로 시는 변화하는 가로환경의 특성을 고려하여 새롭고 흥미로운 사업계획을 열린 마음으로 받아들이고 있다. 이동식 소매업 진흥을 위한 푸드 트럭, 보행자 중심의 가로환경 조성을 위한 보행우선권 도입 및 놀이공간으로서의 거리 조성, 활용도가 저하된 공공공간의 재활성화 촉진조치 등을 적용하였다. 버펄로 시는 도시계획·설계 분야에서 유행중인 트렌드를 꾸준히 관찰·조사하며 버펄로 그린 코드 체계에 적용할 수 있는 방안을 모색 중이다.

35) Pfeifer, L.(2013), *The Planner's Guide to Tactical Urbanism*, Canada: Creative Commons Attribution, pp.42-43.



[그림 3-28] 버펄로 시의 공공공간 이용활성화 및 푸드 트럭 도입의 모습

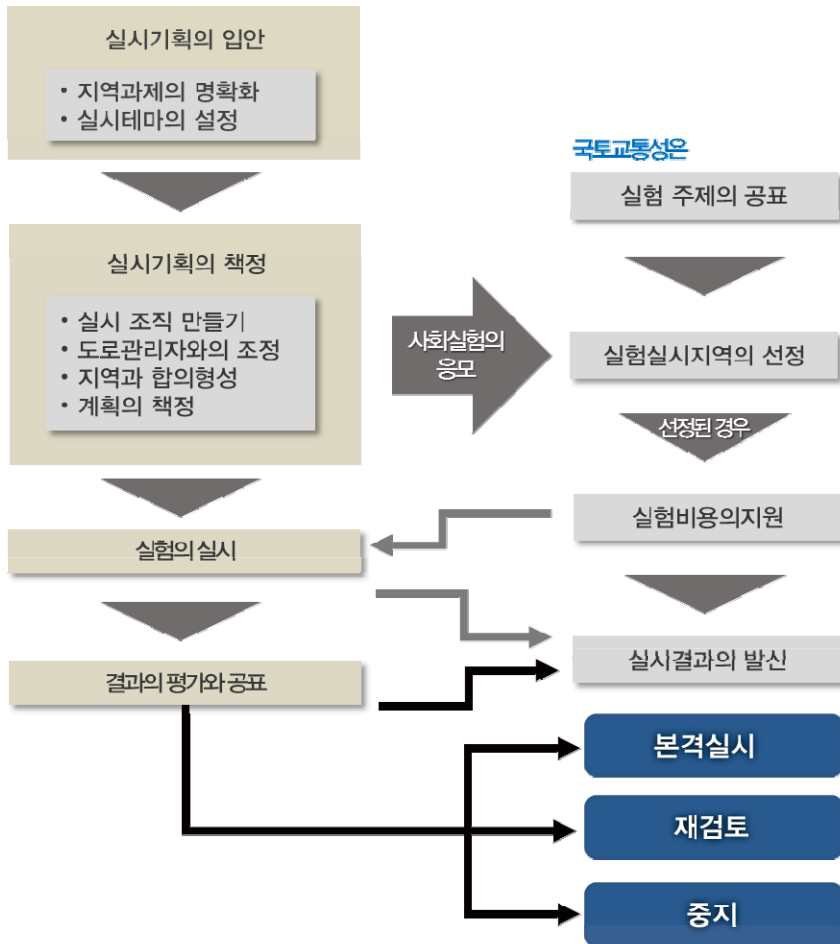
출처 : Pfeifer(2013), *The Planner's Guide to Tactical Urbanism*, Canada: Creative Commons Attribution, pp.42-43, 직접인용

2. 일본의 택티컬 어바니즘 기반 가로활성화 사례

1) 일본 택티컬 어바니즘의 배경 및 특징

일본에서 가로에 대한 사회 실험은 1997년의 [도로심의회건의]와 [도시계획중앙심의회]의 사회실험 권장 권고와 1999년에 건설청(현재의 국토교통성)의 교통사회실험(이하, 사회실험) 조성제도 도입으로 인해 활발히 시행되고 있다(中村孝之 외, 2005).

실험 실시주체는



[그림 3-29] 사회실험 절차

출처 : 国土交通省(2008), “社会実験-道路施策の新しい進め方”, <https://www.mlit.go.jp/road/demopro/about/pamphlet.pdf>. (검색일: 2017.5.21.), p.4, 번역 후 직접인용

국토교통성은 사회실험을 “지역에 활력을 불어넣고 마을 만들기 또는 도로 교통 등의 안전을 확보하기 위하여 사회적으로 영향을 미칠 수 있는 가능성이 있는 도로시책의 도입 전, 관련 행정기관, 지역 주민 등의 참가를 기본으로 하여 장소나 기간을 정해놓고 해당 시책을 시험적으로 시행 및 평가를 하고, 이 결과를 바탕으로 새로운 시책의 가능성과 골격을 연계하여 집행하는 것”으로 정의했다(国土交通省, 연도미상).

국토교통성은 1999년부터 2007년까지 184개 지역(198건)에서 실시한 사회실험을 분석해 다음과 같이 분류했다.

[표 3-9] 일본 사회적 실험의 분류

국토성의 분류	내용	건수
오픈 카페 등 지역주체의 가로 활용	오픈 카페, 이벤트 등 도로 공간의 다목적 이용	41
물류 · 주차 대책	도로 · 도로 밖에서의 집 처리 공간의 창출 불법 노상 주차를 주차 유도	9
관광지의 교통 원활화	관광 교통의 유입 제한, 버스 운행 교통 · 관광 정보 종합 제공	11
자전거 이용 환경 개선	자전거 대여 시스템 도입 자거 주행 공간의 창출	18
보행자 · 자전거의 우선	생활의 길 영역 트랜짓 몰	53
대중 교통의 이용 촉진	파크 앤 라이드 버스 이용의 촉진 자동차 공동 이용	13
길에 따른 길 안내	길 · 위치 번호 방식에 의한 길 안내 시스템	22
기타 시책	교통 안전 대책	17
계		184

출처 : 国土交通省(2008), “社会実験-道路施策の新しい進め方”, <https://www.mlit.go.jp/road/demopro/about/pamphlet.pdf>. (검색일: 2017.5.21.), p.3, 번역 후 직접인용

총 229개의 사회실험을 분석한 결과 사회실험을 통해 해당 사업이 본격 실시된 사업은 115개였고, 재검토되거나 취소된 사업은 114개로 절반가량이 사회실험을 통해 본 사업화 된 것을 알 수 있다. 사회실험을 통해 본 사업이 실시된 115개 사업에서 사회실험의 효과를 묻는 설문에서는 전면적으로 해결 된 곳이 4개소 (3.48%), 대상 전체가 해결된 곳이 7개소 (6.09%), 대상지의 일부문제가 완화된 곳이 52개소 (45.22%), 해결성고가 없는 곳이 5개소 (4.35%), 응답하지 않은 곳이 17개소 (14.78%)로 나타났다(秋山 聡, 2014). 응답하지 않은 곳을 제외한 98개소 중 93개소에서 문제의 해소나 완화에 사회실험이 도움이 되었다는 평가가 나왔다. 가로 활성화를 위한 사회실험은 수익활동과 비수익활동을 연계해서 실시하는 경우가 많다. 주요 실험 대상은 오픈 카페, 커뮤니티 사이

클, 길거리 시장, 보행자 천국, 축제, 퍼레이드, 스트리트 라이브 등이 있다.

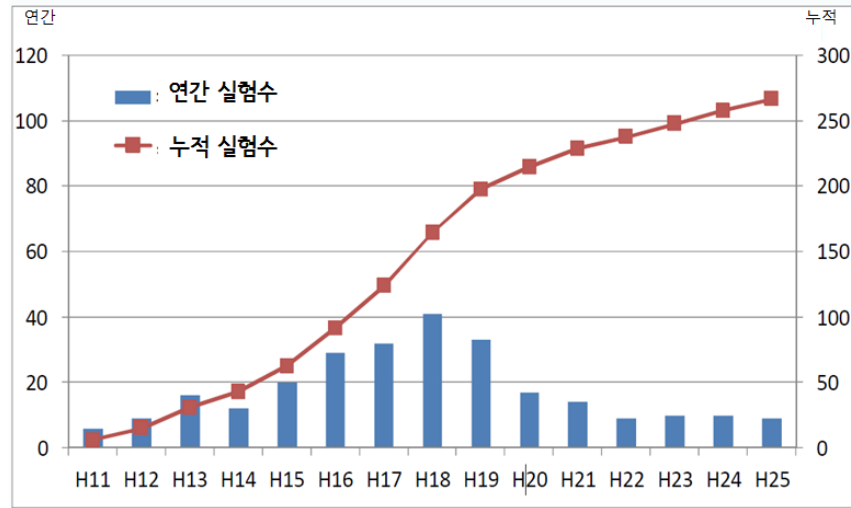
도시재생특별조치법 제46조, 제62조에서는 도시재생정비계획을 통해 지역 활동에 가로를 점용할 경우 도로법 제32조 “도로 부지 외에 여지가 없이 어쩔 수 없는 것”이라는 점용 허가 기준을 적용하지 않고 점용이 가능한 특례 규정이 있다. 이 경우 공공성을 확보하기 위해 도로 미화 활동이나 방치 자전거 정리 대책 등의 공익활동을 병행할 것을 점용 특례에 대한 전제 조건이 된다.³⁶⁾

2) 신주쿠 모어 4번가(新宿モア4番街) 도로를 활용한 오픈카페

신주쿠 모어 4번가 도로점용 사회실험은 2012년 9월부터 2016년 3월까지 실시했다. 사회실험의 대상지는 신주쿠(新宿)역 동쪽 출구의 신주쿠 도오리(新宿通り)와 야스쿠니 도오리(靖国通り)를 연결하는 약 100미터 정도의 신주쿠 3초메·모어 4번가(新宿三丁目モア4番街)이다. 20여 년 전부터 모어 4번가는 불법 주차와 방치 자전거, 길거리 흡연과 불법 투기 쓰레기 등으로 인해 우범지대로 분류돼 있었다. 행정과 경찰이 지속적으로 단속, 철거를 실시해 왔지만 큰 효과를 보지 못했다(新宿区みどり土木部土木管理課, 2013). 2005년부터 2011년까지 7년간 1차 오픈카페 사회실험으로 방치 자전거와 쓰레기, 노숙자 문제가 많이 완화되었으며 이를 계기로 2012년 상가진흥조합 최초로 도시재생특별조치법의 도로점용특례를 활용한 2차 오픈카페 사회실험을 본격 실시했다. 전체 도로 22미터 중에서 차도는 5미터로 양측 보도가 각 8.5미터로 충분한 폭을 확보할 수 있었기 때문에 긴급차량 진입에도 문제가 없어 오픈카페 설치에 적합했다.

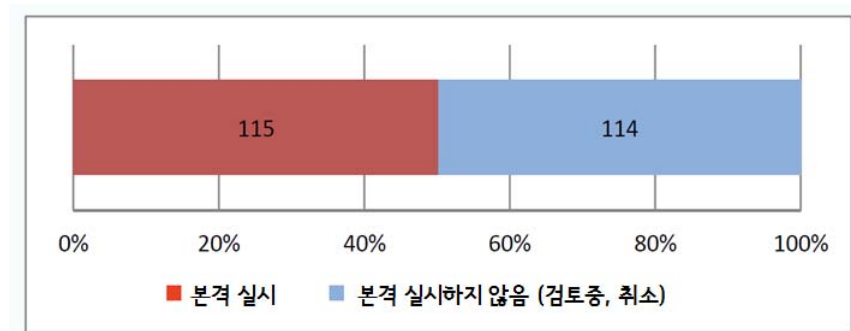
신주쿠구는 2012년 9월 도시재생특별조치법에 따른 도시재생정비계획을 책정했고, 지역상점가진흥조합은 사업계획과 자주심사기준, 지역협정(물)을 책정했다. 신주쿠구는 지역상점가진흥조합을 2012년 10월 도로점용 실시 주체로 선정하고 도시재생특별조치법의 도로점용 특례에 따라 도로점용 협정서를 체결했다. 지역상점가진흥조합은 2012년 10월 15일 점용허가에 따른 오픈카페를 운영했고, 2016년 3월 31일 4년간의 2차 사회실험을 성공적으로 종료했다. 사회실험을 통해 통행량이 30% 증가했으며, 200대가 넘는 방치 자전거가 10대로 급감했다(東京都都市整備局, 2015). 또한 광고판 설치에 따른 광고수입으로 방치 자전거 처리 등의 공공적 사업을 수행할 수 있었다(国土交通省, 2013a).

36) 도시재생특별조치법 이외에도 국가전라특별구역법, 중심시가지 활성화에 관한 법률에서도 도로점용에 대한 특례 조항이 있음



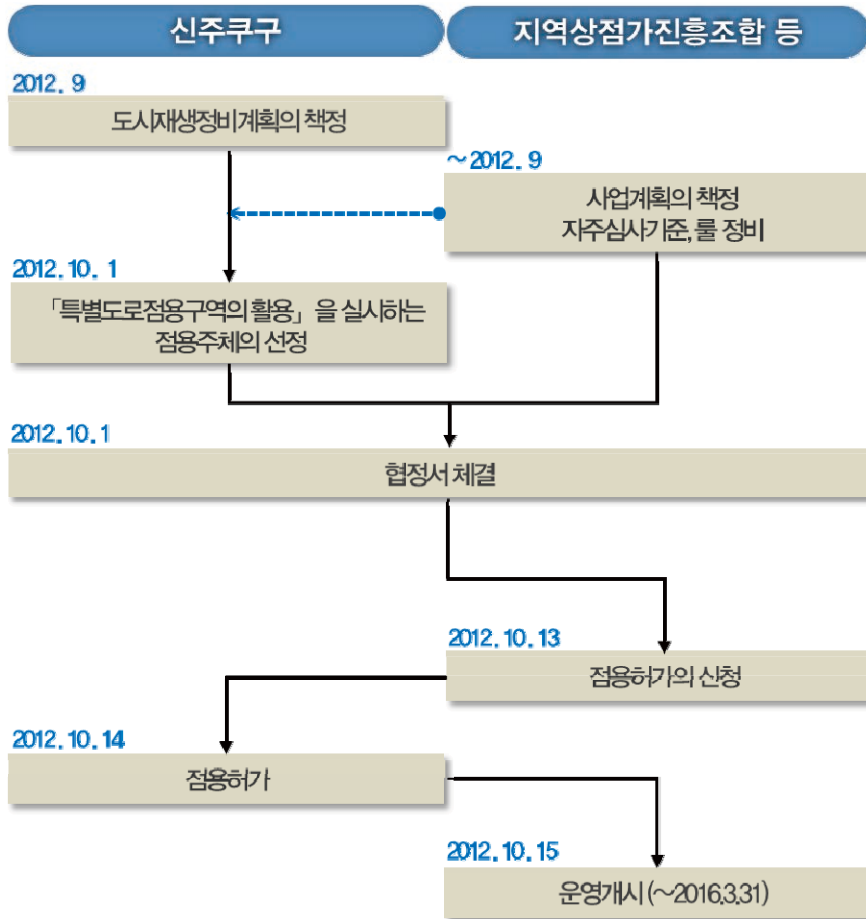
[그림 3-30] 일본 사회실험 추이

출처 : 秋山 聡(2014), “社会実験を通じた道路利活用に関する調査検討について”, *JICE REPORT*, p.52, 직접인용



[그림 3-31] 일본 사회실험 본 사업화율

출처 : 秋山 聡(2014), “社会実験を通じた道路利活用に関する調査検討について”, *JICE REPORT*, p.53, 직접인용



[그림 3-32] 사회실험 후 본격실시까지의 절차

출처 : 国土交通省(2013), "新宿三丁目モア4番街(オープンカフェ・広告事業)", 国土交通省, <https://www.mlit.go.jp/road/sisaku/senyo/pdf/op-cafe01.pdf>. (검색일:2017.5.21.), p.2, 번역 후 직접인용

사업주체는 신주쿠구(新宿区)와 신주쿠역전 상점가진흥조합으로 카페관리는 카페사업자가 직접 하고 카페사업자가 상점가진흥조합에게 임대료와 이용료를 지불하며, 상점가진흥조합은 도로 점용료를 행정·경찰에게 지불한다. 점용료는 통상 연간 4,5천만 엔이지만 공익성이 있는 사업이기 때문에 120만 엔으로 감면이 가능했다(久野恭平, 2013). 상점가진흥조합의 이용료 수익은 구청과의 협정에 의해 도로보수 및 청소·순찰, 식재 관리나 가로등 유지 등 마치즈쿠리 활동 자금으로 쓰인다.

한편 이벤트 개최 빈도 저하 문제, 광고사업의 지속성 확보 문제, 조합 가입률 저하 문제, 리더 의존성 문제가 향후 개선과제로 지적된다(久野恭平, 2013). 또한 1차 가설 사회실험기간 7년, 2차 영구 사회실험 2년 등 9년간의 매출실태 중 점포영업이 흑자였던 것은 9년차가 처음일 정도로 적자가 지속돼 왔다. 정기적으로 개최한 이벤트 기간 동안 휴업 보상비를 상점가진흥조합이 카페 운영자에게 지불한 것이 큰 원인이었다.



[그림 3-33] 신주쿠 모아 4번가 사회실험 사진

출처 : 新宿区みどり土木部土木管理課(2013), “道路行政セミナー”, http://www.hido.or.jp/14gyousei_backnumber/2013data/1306/1306open_cafe_shinjuku_city.pdf. (검색일: 2017.4.12.), pp.2-7, 편집 후 직접인용

3) 타카사키시(高崎市) 중심시가지 오픈카페 사회실험

타카사키시 중심시가지 사회실험은 신주쿠에 이어 도시재생특별조치법의 도로점용허가의 특례제도에 근거한 두 번째 사례이다. 복합 매장이 거리에 오픈 카페를 실시하는 것으로는 일본 최초의 시도이기도 하다. 타카사키시 중심시가지는 대형 소매점의 교외 입지와 교외 주택지 개발로 쇠퇴가 시작된 지역이다. 시는 중심시가지에 광역교류거점으로서의 역할을 회복시키기 위해 서부지구의 행정, 문화, 의료 축과 동부 지구의 상업, 교통 축을 설정했고, 양 축을 묶기 위한 도로점용허가 특례제도를 통한 오픈카페 사업을 기획했다(国土交通省, 2013b). 도로점용사업에 앞서 국토교통성, 군마현 관련 단체의 조언에 따라 오픈카페 실시 시 예상되는 다양한 문제를 사전에 검증하고 대응하기 위해 사회실험을 실시했다.

사회실험은 2012년 9월 한 달 동안 추진협의회를 구성해 진행했으며, 주된 검증사항은 테이블, 의자의 설치 위치와 안전성, 자전거 및 보행자 동선, 집객 향상 수치 등이었다. 대상 점포는 점포 앞 보도에 충분한 폭을 확보할 수 있는 10개 점포로 선정했다. 협의회는 각 매장의 운영 규칙을 설정하고 오픈카페 운영자가 자율적으로 도로 관리를 할 수 있게 지원했다.

예산은 시내 커뮤니티 사이클 추진사업을 위한 자전거 100대 구입 및 자전거 대여 거점 12개소 구성에 총 22,480천엔, 시내 오픈카페 추진사업 13개 점포 구성에 총 8,671천 엔이 소요됐다(高崎市, 2013). 사업은 큰 성공을 보였고 사회실험 당시의 출점 점포수는 10점포였지만 현재 17점포까지 증가했다(高カフエ, 2017). 이용자는 “애완동물 동반자 및 흡연자여도 옥외이기 때문에 이용하기 쉽다.”, “실시 기간을 연장하기 바란다.”, “밤 8시까지 운영하는 것은 짧은 거 같다.”는 등의 긍정적인 평가를 보였다(高崎市 商工観光部 産業政策課, 2013).

한편 “날씨가 너무 더웠다.”, “테이블, 의자 개수가 적었다.” 등의 평가를 받음으로써 공간의 질에 개선사항이 필요함을 알 수 있었다. 또한 각 점포 앞 인도에서 테이블, 의자 등을 설치하고 나니 점자블록이 차단되거나 장애인을 위한 보행 공간을 충분히 확보하기 어렵다는 것을 파악했다. 문제를 해결하기 위해 협의회 부담으로 가설의 점자 블록을 구입하고 기존의 점자 블록을 우회하도록 개선하는 등 보행에 방해가 되지 않도록 노력했다. 이 외에도 테이블, 의자, 파라솔 등이 돌풍 등에 전될 수 있는 지 등을 검증하고 보완책을 찾는 것이 향후 보완사항으로 드러났다(高崎市 商工観光部 産業政策課, 2013).



[그림 3-34] 사회실험 적용 모습

출처 : 高崎市 商工観光部 産業政策課(2013), “道路行政セミナー”, http://www.hido.or.jp/14gyousei_backnumber/2013data/1308/1308taka_cafe_takasaki_city.pdf. (검색일: 2017.4.12.), pp.4-5, 직접인용

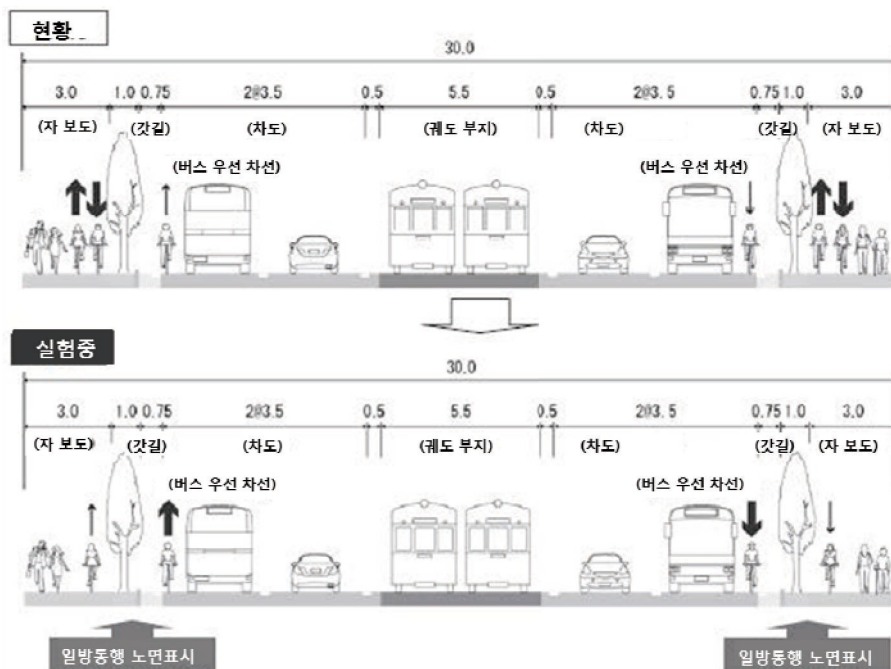


[그림 3-35] 사례지 구역 및 오픈카페, 자전거 정류장 설치 장소

출처 : 国土交通省(2013), “高崎市中心市街地 (オープンカフェ 自転車駐輪器具)”, 国土交通省, <https://www.mlit.go.jp/road/sisaku/senyo/pdf/op-cafe04.pdf>. (검색일:2017.4.12.), p.1, 번역 후 직접인용

4) 마츠야마시 자전거일방통행 사회실험

마츠야마시는 다양한 사회실험을 진행해온 지역이다. 그 중 마츠야마시 중심부의 자전거 일방통행 사회실험은 충실한 수치관리로 사회실험의 의의를 잘 보여준 사례이다. 마츠야마는 자전거 이용률이 높은 도시이다. 그러나 국도 11호 1번지 거리는 방치 자전거, 노상간판, 불법 주정차 등으로 인해 보행자와 자전거를 위한 충분한 폭이 확보되지 않아 안전문제에 쉽게 노출되어 왔다. 이 문제에 대응하기 위해 도로 관리자, 교통 사업자, 전문가, NPO로 구성된 마츠야마 자전거활용추진협의회(松山自転車活用推進協議会)가 자전거 일방통행 사회실험을 실시했다.

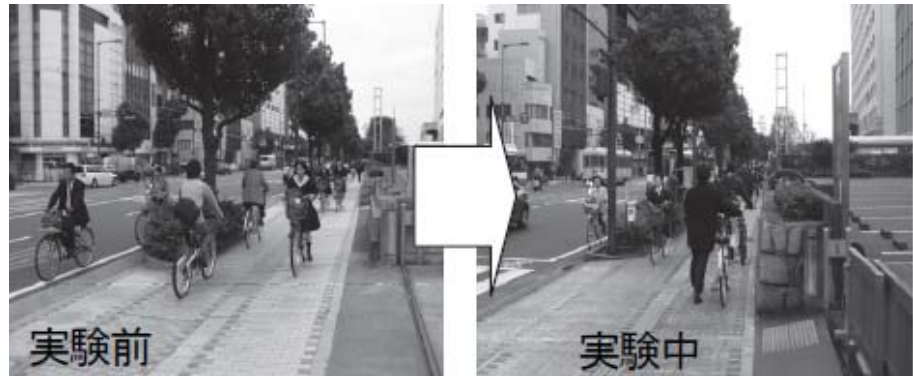


[그림 3-36] 사회실험 적용 개념도

출처 : 国土交通省(2012), “自転車の一方通行推奨による社会実験について”, 国土交通省, <http://www.mlit.go.jp/chosahokoku/h24giken/program/kadai/pdf/ippan/ippan2-08.pdf>. (검색일:2017.5.21.), p.1, 번역 후 직접인용

자전거 일방통행을 강제할 법적 규정이 없었지만 자전거 노면 마크 설치, 통행 매너 제작, 배표, 교통 안내원 배치 등을 통해 일반통행을 유도하는 사회실험을 시행했다. 실험 결과 자전거의 일방통행 준수율의 4개소 전체 평균이 실험 전 63%에서 실험 후 87%로 약 24%증가했다. 1번지 거리 남쪽 준수율은 35%까지 증가했다. 자전거의 차도 통행률

은 4개소 전체 평균이 실험 전 12%에서 실험 후 23%로 약 2배 증가했다. 아침 피크시간대(8:00~9:00)의 보행자의 비도로 방향 보행율은 실험 전 80%에서 실험 후 90%로 약 10% 증가했다. 아침 피크시간대(8:00~9:00)에 자전거를 밀며 걷는 사람들은 에히메현(愛媛県)의 협조의 영향으로 실험 전 평균 2명에서 실험 후 평균 33명으로 17배까지 증가했다.



[그림 3-37] 사회실험 전후 모습

출처 : 国土交通省(2012), “自転車的一方通行推奨による社会実験について”, 国土交通省, <http://www.mlit.go.jp/chosahokoku/h24giken/program/kadai/pdf/ippan/ippan2-08.pdf>. (검색일:2017.5.21.), p.3, 직접인용

사회실험 결과 보행자는 물론 자전거 이용자도 실험 종료 후의 지속화를 바라는 요구가 다수 있어 당분간 가설도로 표시를 설치한 채 운영하고 향후 정식으로 노면 표시를 실시하는 방안을 모색하게 되었다(国土交通省, 2012).

한편 자전거 이용 공간 축소로 자전거 이용자의 매너 악화가 나타나기도 했다. 자전거 일방통행을 위해서는 자전거 통행 매너나 규칙을 확고하게 만들고 홍보하는 작업의 보완이 필요함을 알게 됐다. 또한 자전거의 차도 주행 시 교차점에서 우회전하기 위해서는 2단계 우회전을 해야 한다. 그러나 횡단 측의 신호가 바뀔 때까지 대기 공간이 없기 때문에 교차점 주변 어디서 자전거와 보행자를 기다리게 할지 등에 대한 교통 흐름관련 검토가 필요함이 드러났다.

3. 영국의 택티컬 어바니즘 기반 가로활성화 사례

1) 영국 택티컬 어바니즘의 배경 및 특징

영국은 1997년부터 노동당이 집권하면서 대지역주의(Regionalism)의 기조아래 전국을 12개의 광역권으로 나누고 광역기관과 중앙정부와의 긴밀한 협력 하에 도시개발 프로젝트를 총괄적으로 계획하여 추진해나갔다. 하지만 이러한 대지역주의 기조는 2010년 보수당 연정이 정권이 집권하면서 중앙정부와 광역기관의 역할을 대폭 축소하고 그 권한과 책임을 지방정부에 위임하는 소지역주의(Localism) 기조로 대체되어간다. 즉, 공간계획체계가 대지역 단위(광역)에서 소지역 단위(로컬)로 바뀌면서 지방정부에서도 제한된 예산으로 좀 더 경제적이면서도 신속하게 적용할 수 있는 소규모의 실험적 도시 정책들을 내놓기 시작한다. 특히, 2008년 세계금융위기 이후 영국의 침체된 경제적 상황과 2011년 ‘큰 사회, 작은 정부(Big Society, Small Government)’를 지향하는 정치적 상황들이 맞물려 지방정부와 함께 지역주민을 공간계획의 중요한 주체로 제도권 안에 포함시키려는 노력들이 자연스럽게 이루어져왔다. 이렇게 2000년 후반부터 시작된 영국의 정치, 경제, 사회적 변화는 도시계획의 측면에서 장기간 많은 예산이 투입되는 대규모의 도시개발 프로젝트보다는 주민들의 참여에 의한 소규모의 도시개선 프로젝트들을 촉진하는 방향으로 제도적 환경이 재정비되는 토대를 마련해 주었다. 그리고 이러한 소규모 도시개선 프로젝트를 추진하는 하나의 방식으로 택티컬 어바니즘 기반의 가로활성화 기법도 지방정부를 중심으로 실험적으로 적용되고 있다.

영국은 중앙정부 차원에서 택티컬 어바니즘 개념에 기반을 둔 가로활성화 기법을 독립적인 정책 아젠다로 도시계획 상에 반영하고 있지는 않다. 하지만 2011년 Localism Act 도입 이후 지방정부에서 실험적으로 실시하고 있는 소규모의 가로환경 개선사례들의 추진배경 및 방법들을 살펴보면 택티컬 어바니즘에서 강조하는 특징들을 찾아볼 수 있다. 즉, 1) 의도된 단계적인 접근, 2) 특정지역에 최적화된 프로그램 제공, 3) 신속한 적용 및 반응, 4) 상대적으로 낮은 위험성과 높은 성공률, 5) 지역주민 유대감 증진 및 유관기관들과의 관계개선 등을 목표로 방치되거나 낙후된 가로공간을 대상으로 소규모의 시범사업들이 실험적으로 진행되고 있다. 특히, 런던시(Greater London Authority)에서는 도시 공공 공간의 80% 이상을 차지하는 도로와 거리(roads and streets)를 효율적 활용하기 위해 2012년 Roads Task Force(RTF) 조직을 출범시켰다. 이 RTF에서는 보행자 중심의 거리환경조성을 위해 지역 지자체들과 함께 실험적인 정책들을 추진해왔다.

도로와 거리를 사용목적에 따라 크게 9개의 항목으로 분류하여 표기하면서 보행자의 입장에서 가로공간도 일반필지와 같이 필요에 따라 다양한 용도를 적용시킬 수 있는 자산으로 볼 수 있는 새로운 기준이 마련되었다. 즉, Street Types를 통해 지자체 입장에서는 실험적인 가로환경개선 프로젝트 추진 시 특정 가로 후보군을 선정할 수 있고 주민들의 입장에서는 지역 가로의 성격과 용도를 미리 파악하여 상향식 가로개선사업공모 시 적합한 프로그램을 적용하는 기준으로 활용할 수 있게 되는 것이다. 아직까지는 Street Types가 런던시 33개 자치구 중 24개 자치구와 적용 협의가 이루어지고 그 중 5-6개 자치구에서 적극 적용 중이지만, 조만간 가로환경 개선사업에서 상용화 될 것으로 런던시는 기대하고 있다. 이 Street Types는 궁극적으로는 보행자 중심의 건강한 가로환경을 조성하기 위한 기본안내지침 차원에서 개발되었기 때문에 건강한 가로환경 조성의 한 가지 기법인 택티컬 어바니즘에 기반을 둔 런던의 가로활성화 프로젝트들도 Street Types를 기준으로 초기 프로그램을 설정하여 추진할 수 있고 지금 까지 실행된 프로젝트들도 이에 의해 재분류해 볼 수 있다.

[표 3-10] 영국 택티컬 어바니즘의 분류

런던시의 Street Types	사례 내용
City place	킹스크로스 개발지역 내에 유휴공간을 활용하여 임시 개장한 생태 수영장, 로알 알버트 독 개발지역 내에 유휴공간을 활용하여 임시 개장한 도심 해수욕장 주변건물 사이 자투리 공간을 활용하여 Spitalfield market
High/ City street	캠든하이스트릿과 쇼디치 하이스트릿 등지의 지역상권 활성화 목적의 팝업 스토어 리젠트 스트리트의 Car-free day
Local street	헤크니 지역의 Play streets 헤머스미스 주택지역의 파크렛
High street	일링 브로드웨이 쇼핑거리의 파크렛
City hub/ Boulevard	런던 주요도로를 따라 신설되는 자전거 도로
Town Square	트라팔가 스퀘어 공간을 임시장터, 공연, 전시, 공원 등의 용도로 종합적으로 활용

출처 : Transport For London(2014), "Roads Task Force 2014 progress report", <http://content.tfl.gov.uk/roads-task-force-progress-report.pdf>.(검색일: 2017.8.12.);
Transport For London(2015), "Roads Task Force 2015 Progress report", <http://content.tfl.gov.uk/roads-task-force-update-report-april-2015.pdf>.(검색일: 2017.8.12.), 요약 정리 후 재구성

2) 해크니 거리 놀이터 프로젝트

런던은 도시 내 지역 간 불균형 성장 차가 다른 영국도시에 비해 심각하다. 특히 런던 동부에 위치한 해크니구는 다양한 쇠퇴지표에서 다른 구들에 비해 월등히 높은 수치를 나타내고 있다. 구체적으로 쇠퇴지수(IMD)는 전국에서 상위 20위권 내에 들고 어린이 비만지수는 런던 내에서 4위를 기록하고 있다(Department for Communities and Local Government, 2015; Trust for London, 2017). 또한 공원과 같은 외부 공용공간도 특정 지역에 불균형적으로 분포한 것으로 보고되면서 해크니구에서는 이러한 사회적, 공간적 불균형 문제를 해결하고자 다양한 실험적 제도를 시행하고 있다.

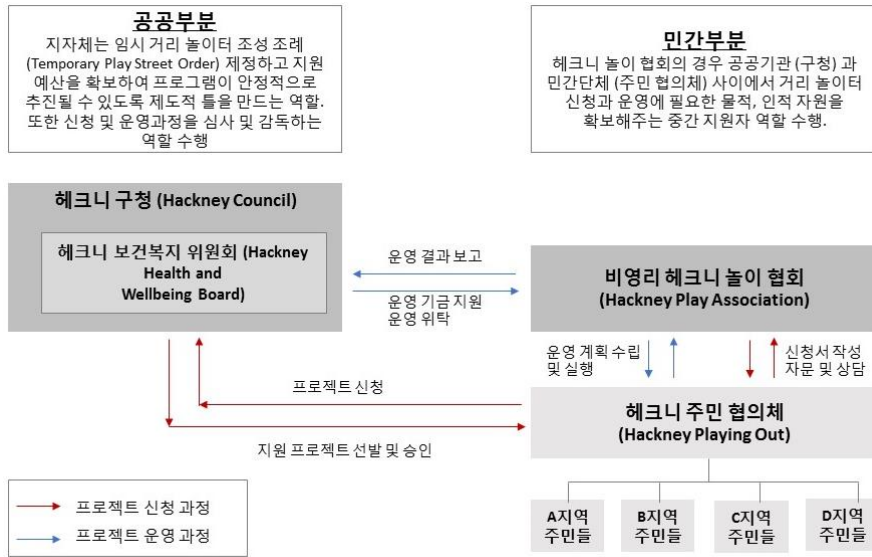
거리 놀이터 프로그램도 이러한 실험적 제도의 일환으로 추진되었다. 즉 사용빈도가 낮은 이면도로를 일시적으로 어린이 운동장으로 조성하여 상대적으로 외부 놀이공간이 부족한 지역 어린이들에게 뛰어놀 수 있는 기회를 주어 어린이 건강지수 회복과 다양한 공용공간의 확보가 거리 놀이터 프로그램이 지향하는 바이다. 2012년부터 영국 중앙정부 보건국(Department of Health)의 마중물 사업으로 런던에서는 처음으로 해크니구(Borough of Hackney)에 3년 간 32개소의 거리 놀이터가 성공적으로 운영되었고 마중물 사업종료 후에는 해크니 구청의 재정지원을 받아 현재 40개소에서 프로그램을 운영 중이다(Hackney Council, 2017c). 공공 예산이 거의 투입되지 않고 지역사업단체의 기부와 후원으로 추진되는 미국의 거리 놀이터와는 달리 영국의 거리 놀이터는 중앙지방정부가 주도적으로 해당 예산을 집행하여 사업을 추진한 차이점이 있다.

구체적으로는 단독주택구역 유형(Residential Model), 공동주택구역 유형(Estate Model), 학교주변구역 유형(School Model) 3가지 유형으로 구분되어 추진된다(Gill, 2015). 우선 단독주택구역 유형은 보통 월 1회 운영되며 주택지역 내의 이면도로의 차량 통행을 막고 2~3시간동안 해크니 놀이 협회에서 준비해온 간단한 물품들(공, 줄넘기, 분필 등)을 활용하여 놀이공간으로 활용한다. 이와 달리 공동주택구역 유형의 경우에는 보통 주 1회로 운영되며 단지 내의 빈 공간(소광장이나 소공원)을 2~3시간 동안 활용하여 별도의 진행자(해크니 놀이협회에서 지원)가 준비해온 게임이나 운동경기와 같은 참여형 놀이활동을 어린이들에게 제공해준다. 두 유형 모두 1회당 보통 15~45명의 어린이들이 참여하며 어린이들의 부모들은 차량통제 등 관리감독을 위한 봉사자로서 함께 참여하게 된다. 학교주변구역형의 경우 단독주택 구역 유형과 마찬가지로 이면도로의 차량 통행을 막고 2~3시간 동안 거리 놀이터로 활용하는데 주로 분기별로 1회로 운영하며 한 번에 보통 40~225명 정도의 학생들이 참여한다.

해크니 구청은 거리 놀이터 조성 프로그램 추진 관련된 내용을 신문, 뉴스, 구청 홈페이지 등 지역 매체를 통해 공고했다(해크니 구청의 경우 1/31, 4/30, 6/30, 10/31 연4회 공고). 구청에서 게시한 공고 내용에 따라 지역 주민의 대표(Local Activator)는 정해진 기한 내에 신청서(application)를 지역 주민 동의서(petition)와 함께 제출한다(Hackney Council, 2017a; 2017b; Hackney Play Association, 2016). 동의서에 포함해야하는 인원수는 별도로 지정되어 있지는 않으나 보통 20~30 여명의 지역주민으로부터 동의 서명을 받아 제출한다. 구청으로 제출된 신청서는 구청 내의 보건복지 위원회(Hackney Health and Wellbeing Board)의 심사를 통해 지원 대상 지역을 확정한다. 지원 대상으로 확정된 지역에 대해서는 해크니 보건복지 위원회가 위탁한 비영리 단체인 해크니 놀이 협회(Hackney Play Association)가 거리놀이터의 운영 일시, 프로그램, 지원 인력 등 필요한 내용과 자원들을 무료로 지원해 준다. 프로그램 시행 전에는 지역 주민 대표가 구청에 직접 신청서를 접수하고 이후 지원 대상지역으로 확정되면 지역주민들은 해크니 놀이 협회로부터 직간접적인 지원을 받으며 프로그램을 운영하는 구조를 띄게 된다.

사업을 위해 2016~2017년 기준으로 1년간 해크니 구청(Hackney Council)에서는 비영리 단체인 해크니 놀이협회(Hackney Play Association)에 60,000 파운드의 보조금을 지급했다. 구청 보조금을 활용하여 해크니 놀이협회는 구내 40개의 거리 놀이터를 지역 주민들이 직접 기획하고 운영할 수 있도록 인력 및 물품비용을 무료로 지원했다.

이 사업을 통해 2014~2015년 1년 동안 약 830개 지역가구의 1,700 여명의 어린이들이 프로젝트의 혜택을 봤다. 총 32개의 거리 놀이터에서 지역 어린이들이 외부에서 안전하게 뛰어놀 수 있도록 유도함으로써 결과적으로 학교에서 1년 간 13,800시간의 체육교실을 운영한 것과 같은 효과를 거뒀다. 우려되었던 통과차량 문제는 프로그램 시행 한 달 전에 구청 홈페이지와 지역 커뮤니티 게시판에 미리 공지함으로써 프로그램 운영 중 평균적으로 9대의 차량만이 우회하였다.



[그림 3-38] 해크니 거리놀이터 추진 절차 및 거버넌스

출처 : Gill, T.(2015), 「Hackney Play Streets Evaluation Report」, Hackney Play Association;
Hackney Play Association(2016), “Consulting on and applying for a Play Street in Hackney”,
<http://www.hackneyplay.org/wp-content/uploads/2016/08/Consulting-applying.pdf>.(검색일:
2017.8.25.), 내용종합 및 재구성

[표 3-11] 거리 놀이터 시행(2013-2015) 후 정량적 효과

구분	2013. 10 - 2014. 09	2014. 10 - 2015. 09
참가 어린이 수	1,600	1,700
참가 가구수	780	830
거리 놀이터 총 개수	29	32
총 운영 횟수	151	230
총 운영 시간	380	590
어린이 총 운동시간	8,140	13,800

출처 : Gill, T.(2015), 「Hackney Play Streets Evaluation Report」, Hackney Play Association, p.10, 직접인용

거리 놀이터 프로젝트는 자원 봉사자로 참여하는 지역 어린이 부모님들을 중심으로 형성된 커뮤니티를 통해 그 이전에는 미비하였던 지역 주민들 간의 교류를 고양시키는 기폭제 역할을 했다. 중앙정부의 마중물 사업으로 시작된 3년 단기 프로그램이 지역 주민의 호응을 얻게 되자 해크니 구청이 별도의 예산을 마련하여 해크니구 전역에서 40개의

거리 놀이터 프로그램 운영 중이다. 특히 주거환경이 열악하거나 공용공간이 부족한 저소득층 거주지역으로 프로그램이 확산되면서 구내 지역 간 놀이공간 불균형 공급 문제를 해소하는데 일조한 효과가 있었다.



[그림 3-39] 학교주변구역 유형(School Model)

출처 : William Patten Primary School(2017), "William Patten Playstreet!", William Patten Primary School, <http://www.williampatten.hackney.sch.uk/2016/10/12/william-patten-playstreet-2/>.(검색일: 2017.8.25.), 직접인용



[그림 3-40] 단독주택구역 유형(Residential Model)

출처 : Hackney Play Association(2017), "School play streets", Hackney Play Streets, <http://www.hackneyplay.org/playstreets/school-play-streets/>.(검색일: 2017.8.25.), 직접인용

한편 공동주택구역 유형의 경우 단지 규모가 커질수록 보통 입주민 협의체(Tenants and Residents Associations)에서 주민 대표 역할(Local Activator)을 하게 되는 경우가 많은데 내부적으로 다양하게 갈리는 의견 때문에 거리 놀이터 신청과 운영을 원활히 진행하는데 애로사항이 많이 발생하게 된다. 특히 참여형 놀이활동의 경우 담당 진행자를 구청에서 무료로 지원 해주는 최초 4회 이후에는 입주민 협의체 내부에서 진행 봉사자를 선정하여 사업을 계속 추진해 나가야 하는데 이 부분에 있어서도 입주민 협의체의 운영 의지가 미약한 것이 사실이다. 단독주택구역 유형의 경우에는 차량 통제 등을 위해 충분한 자원봉사자 확보가 필수인데 몇몇 구역에서 자원봉사자 부족을 호소하기도 하였다. 즉, 두 유형 모두 제한된 예산 내에서 거리 놀이터 운영을 위한 인력수급과 자원봉사자 활용을 어떻게 할 것 인지에 대한 물음이 앞으로 해결되어야 할 부분으로 지적된다.

3) 킹스 크로스 생태 수영장(Of Soil and Water: King's Cross Pond Club)

킹스 크로스 생태 수영장(The King's Cross Pond Club)은 영국 런던의 킹스 크로스 재개발 사업 부지 내에 개발 대기 중인 유휴공간을 지역 주민을 위한 야외 생태 물놀이 공간으로 단장하여 임시적으로 활용한 프로젝트이다. 2007년부터 공사가 시작된 킹스 크로스 재개발 사업은 2020년 까지 약 270,000 m²의 넓은 부지를 순차적으로 사업추진을 한다는 계획을 세웠지만, 금융위기 이후 부동산 경기가 하락하면서 사업 계획에서 후 순위로 밀려 있던 개발 예정 지역들은 계속 방치되어 미관상 그리고 안전상 문제들을 유발하였다(King's Cross Central General Partner Ltd, 2014; Urban Land Institute, 2014). 이에 대응하여 캠프든 구청은 방치되어 있는 유휴공간들을 활성화 시키려는 새로운 시도를 제도권 안에서 추진하게 된다.

킹스 크로스 생태 수영장도 이러한 캠프든 구청의 의지로 시행된 프로젝트이다. 즉, 부동산 개발회사들이 대형 공사 허가를 획득하기 위해 의무적으로 기부해야하는 공공 미술품의 범위를 일반적으로 대형 건물 앞에 세워놓는 조각상에서 지역 주민들이 참여하면서 즐길 수 있는 환경 설치물로 확장하여 해석하였다. 이를 통해 개발이익조정 협상에 의해 확보된 공공미술설치 기금이 참여형 환경 설치물인 생태 수영장 제작에 쓰일 수 있도록 지자체 차원의 제도적 틀이 형성된 것이다.

기존 제도의 해석을(공공미술설치) 폭넓게 하면서 논의가 시작된 생태 수영장 프로젝트는 개발 주체인 킹스 크로스개발 합작회사가 사업 초기 단계에 주민들의 의견을 반영하기 위해 지역 주민 공동체 (King's Cross Neighbourhood Forum)와의 정기적인 모임

을 가졌다. 이를 통해 생태 수영장은 지역 주민들에게 적합한 디자인으로 수정되어갔고, 시설물을 설치하는 기간 동안에는 주민들이 직접 설치 현장을 볼 수 있도록 세미나와 행사를 해당 부지에서 진행함으로써 상향식 의견개진의 기회를 적극 활용하였다.

생태 수영장이 개장한 이후에는 지역주민들이 주축이 되어 물놀이 모임(예. 수중요가 등)을 매개로 한 커뮤니티 장소로 활용되면서 지역공동체 활성화에도 기여하였다. 또한 교통의 요충지에 위치한 덕분에 생태 수영장을 찾는 다른 지역의 스포츠 동호회 회원들의 수도 늘어나면서 평소 유동인구가 거의 없었던 이 지역은(주변 공사가 계속 진행 중임에도 불구하고) 생태 수영장 방문객만 연 2만 명 이상, 주변 유동인구는 연 50만 명 이상으로 증가하면서 치안 문제가 우려되었던 방치된 공간을 활력 넘치고 안전한 보행로로 조성하는데 일조하였다(King's Cross Development, 2015a; Goble, 2016).

킹스 크로스 재개발 사업에서와 같이 민간기업이 개발이익환수 개념으로 납부해야하는 비용의 일부를 가로 환경의 개선을 위해 소규모의 임시 프로젝트에 활용하는 사례는 영국 내 다른 개발 사업 부지에서도 찾아볼 수 있다. 예를 들어 런던 로얄 도크 (London Royal Dock) 개발사업에서 민간개발회사(The Royal Docks Management Authority Ltd)가 사업지구 내 방치된 부지를 여름에 도심 모래사장으로 단장하여 지역 주민들에게 레저 공간으로 제공하는 사례나 런던 사우스 뱅크 사업개발 지구(Southbank Business Improvement Districts)에서 회수된 사업 부담금(BID Levy)의 일부를 소규모 임시 프로젝트의 기금으로 환원하여 템즈 강 주변을 임시 도심 휴식공간으로 조성하는 사례는 모두 킹스 크로스 사례와 같이 개발이익환수를 통해 추진된 소규모의 임시 환경개선 프로젝트라고 할 수 있다(London's Royal Docks, 2017; Urban Land Institute, 2014).

런던 킹스 크로스 재개발 사업은 2007년부터 2020년까지 약 270,000m²의 부지를 순차적으로 개발하는 대규모 도시재생 사업으로 총 사업비는 약 300억 파운드 추산(한화로 약 4조4천억 원 정도)한다(Urban Land Institute, 2014). 런던 킹스 크로스 재개발 사업비 총 300억 파운드 중 영국 국토계획법령 1990 8조 106항(Town and Country Planning Act 1990, Chapter 8, Section 106, 일명 section 106)에서 정한 개발이익에 대한 환수의무(Planning Obligation)에 따라 일정 금액을 공공 프로젝트를 위해 기부해야하는데 이 경우 공공미술설치 비용으로 약 180만 파운드 정도가 개발 이익조정을 통해 확보(한화로 약 26억4천만 원 정도)된다(King's Cross Central General Partner Ltd, 2014). 지자체(캠든 구청)의 지역개발계획 가이드라인(Camden Planning Guidance)에 근거하여 180만 파운드의 공공미술설치 비용 중 약 60만 파운드가 킹스 크로스 생태수영장 조성에 투입(한화로 약 8억8천만 원 정도)되었다(Camden Council, 2010).



[그림 3-41] 킹스 크로스 생태 수영장 투입예산 확보 방법

출처 : King's Cross Central General Partner Ltd(2014), 'Submission Statement with Design and Access Statement: 'Of Soil and Water, the King's Cross Pond Club'', King's Cross Central General Partner Ltd., p.9 및 Urban Land Institute(2014), "ULI Case Studies, King's Cross", http://casestudies.uli.org/wp-content/uploads/sites/98/2016/01/kingscross_16pgs_v11.pdf.(검색일: 2017.9.4.), p.15 내용을 요약하여 재구성

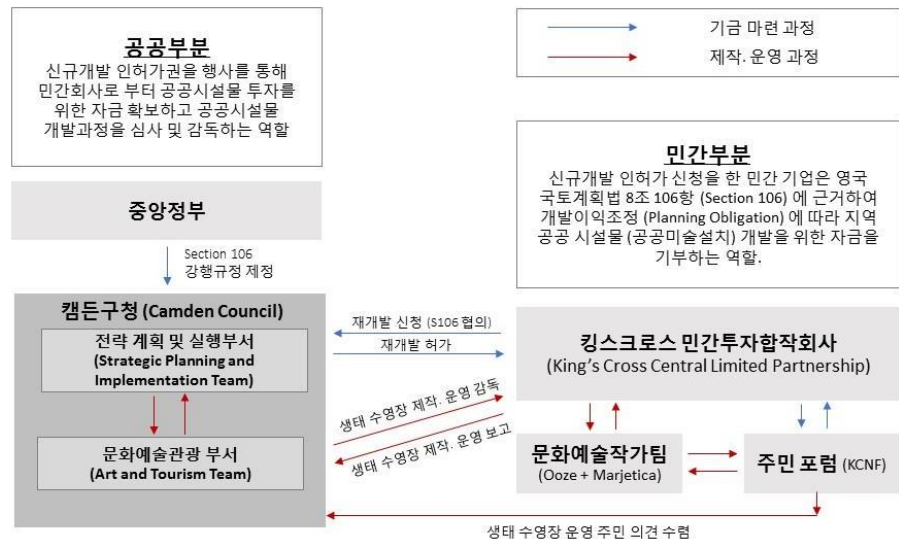
지방정부(캠든구청)는 국토계획법령 1990 제 8조 106항(일명 section 106)에 근거하여 개발회사(킹스 크로스개발 투자합작회사)와 개발이익조정 협의를 진행하여 개발 허가권을 승인하는 대신 공공미술 설치 금액을 개발회사로부터 확보하는 역할을 한다. 또한 캠든구청은 생태 수영장 프로젝트가 지방정부 지역계획 가이드라인(Camden Planning Guidance, Chapter 5, Section 19-23)에서 명시한 공공미술 항목의 프로젝트로 인정받을 수 있도록 판단하는 역할을 수행했다. 구청은 개발회사(킹스 크로스개발 투자합작회사)가 진행하는 생태 수영장 프로젝트의 개발과정을 심사하고 운영과정 중 주민들의 의견을 수렴하고 감독하는 중간자 역할도 담당했다.

개발회사(킹스 크로스개발 투자합작회사)는 개발 인허가를 취득하기 위해 Section 106에서 명시한 대로 캠든 구청과 개발이익조정 협의를 준비했다. 캠든 구청과 본격적인 협의 진행 전에 민간합작회사는 지역 공공미술설치 관련하여 어떠한 종류의 설치물이 지역민들에게 필요한지 확인하기 위한 공청회를 열어 지역 주민 공동체(King's Cross Neighbourhood Forum)와 함께 관련 주요 내용을 협의하였다. 캠든 구청은 킹스 크로스개발 투자합작회사가 제시하는 지역 공공미술설치를 비롯하여 저소득층 주택공급, 도로신설 등과 같은 공공사업비용 부담 및 추진에 대한 합의를 심사하고 통과시키면서 킹스 크로스 개발 허가권을 승인해 줬다.

구청으로부터 개발 허가권을 받은 킹스 크로스 개발 투자합작회사는 킹스 크로스 생태

수영장 추진에 필요한 재정지원을 해줬다. 지역 공공미술품으로서의 생태 수영장 환경을 조성하기 위해 문화예술작가 그룹(Ooze+Marjetica) 과 주민 협의체(King's Cross Neighbourhood Forum)와의 정기적 모임을 추진했다. 또한 생태 수영장 프로젝트를 설계, 시공, 운영하는 역할을 수행했다.

개발이익조정 협의를 통해 공공미술설치를 위한 기금이 확보가 되면 캄든 구청은 공공 미술 프로젝트를 실행할 실무조직을 구성하였다. 구청 내에서는 전략계획 및 실행부서와 문화예술관광부서가 프로젝트 제작, 운영을 감독하고, 민간 부분에서는 민간합작회사 내부의 시행사인 Argent가 문화예술가 그룹, 지역 공동체 조직과 함께 프로젝트를 실제로 제작, 운영하였다. 킹스 크로스개발 투자합작회사(KCCLP) 내부의 시행사인 Argent는 캄든 구청의 심사와 감독 하에 지역 주민 공동체(KCNF)와 함께 생태 수영장을 기획하고 실행하여 운영하는 역할을 하였다.



[그림 3-42] 킹스 크로스 생태 수영장 프로젝트 추진 거버넌스

출처 : King's Cross Central General Partner Ltd(2014), 「Submission Statement with Design and Access Statement: 'Of Soil and Water, the King's Cross Pond Club」, King's Cross Central General Partner Ltd., p.9, p.67, 내용요약 및 재구성

킹스 크로스 역과 주변 주택가를 연결하는 길목에 위치했음에도 불구하고 평소 유동인구가 거의 없었던 지역에 생태 수영장을 찾은 방문객만 공식적으로 연 2만 명 이상, 주변 유동인구는 연 50만 명 이상으로 증가했다. 야외 생태 수영장 개장과 주변 유동인구 증가로 인하여 지역주민들은 쾌적한 환경과 안전한 보행로를 확보했다. 생태 수영장을 설치하고 운영하는 기간 동안 수영장 부지에서 비영리 단체들과 주민협의체에서 '킹스 크

로스의 지속 가능성'을 주제로 한 세미나와 행사를 정기적으로 개최함으로써 킹스 크로스 재개발의 방향에 대한 논의를 활성화 시키는데 기여했다. 지역 주민들이 주축이 되어 생태 수영장을 물놀이 모임(수중요가 등)을 위한 장소로 적극 활용하면서 지역 주민 공동체 활성화에도 기여했다.

그러나 프로젝트가 하향식 개념에서(지자체와 개발회사의 기획) 시작되어 구체화 되는 과정에서 상향식 접근을(지역 공동체 의견 수렴) 접목했음에도 불구하고 지역주민들이 더욱 주체적으로 프로젝트에 참여할 수 있는 기회가 상대적으로 적었다. 특히, 18개월로 정해진 운영기간 이후 계획을 세우는 단계에서는 주민들의 의견은 충분히 반영되지 못하였다. 생태 수영장이 해체되기 2~3개월 전부터 지역 주민들이 주축이 되어 서명운동까지 벌이며 캠프 구청을 상대로 생태 수영장 연장운영을 요구하는 온·오프라인 모임을 벌여왔지만 시행사와 지자체의 계약관계 만료에 따라 결국 시설물은 일방적으로 해체되어 지역 주민들의 아쉬움을 샀다(Goble, 2016).



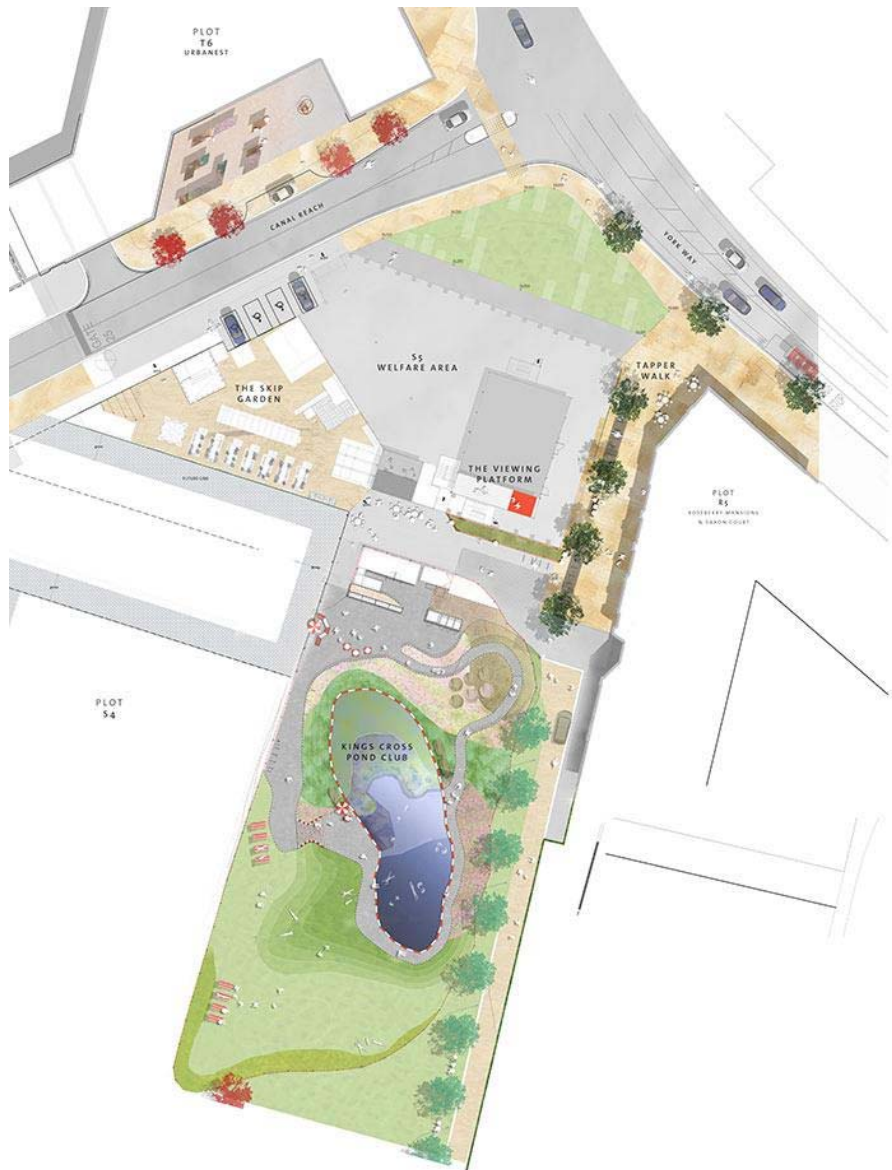
[그림 3-43] 킹스 크로스 생태 수영장 공사 전후 이미지

출처 : King's Cross Development(2015b), "Of Soil and Water: King's Cross Pond Club", King's Cross Development, <https://www.kingscross.co.uk/of-soil-and-water-kings-cross-pond-club>.(검색일: 2017.9.4.), 직접인용



[그림 3-44] 킹스 크로스 생태 수영장

출처 : King's Cross Development(2015b), "Of Soil and Water: King's Cross Pond Club", King's Cross Development, <https://www.kingscross.co.uk/of-soil-and-water-kings-cross-pond-club>.(검색일: 2017.9.4.), 직접인용



[그림 3-45] 킹스 크로스 생태 수영장 배치도

출처 : B|D Landscape Architects(2017), "King's Cross - Pond Club", B|D Landscape Architects,
<http://www.bdlarch.com/projects/kings-cross-pond-club/>.(검색일: 2017.9.4.), 직접인용

4. 해외 사례의 유형별 시사점

본 절에서는 앞서 조사·정리한 미국, 일본, 영국의 택티컬 어바니즘 기반 가로활성화 사례와 기법의 시사점 도출을 위해 여섯 가지의 가로활성화 유형으로 해외 사례 조사 결과를 분류하였다.

사례의 유형은 각 사례에서 나타난 택티컬 어바니즘 기반 조치의 대상 공간을 기준으로 분류하였다. 우선적으로는 해당 조치가 기존의 보행자 공간에 시행되었는지 또는 차량 통행 공간에 시행되었는지를 검토하였다. 보행자 공간에 도입된 조치의 경우 상업시설을 고려하였는지의 여부에 따라 유희공간의 활용 유형과 (상업)공간의 활성화 유형으로 세분하였다. 차량통행 공간에 도입된 조치의 경우 도로 공간의 전환 형태에 따라 차 없는 거리 유형, 광장·공원 조성 유형, 보행로 및 자전거 도로 조성 유형으로 세분하였다. 이와 같은 해외 사례의 유형 분류는 추후 국내 사례의 조사·검토 결과와의 매칭을 통해 국내 가로활성화 정책의 공간적 대상을 검토하는 경우에도 유용할 것으로 사료된다.

아울러 본 절에서 활용된 해외 사례의 유형별 분류 결과는 국내 유사사례 조사의 방향성 결정과 조사결과의 유형 분류에 함께 적용되어 국내외 사례 비교를 통한 시사점 도출에 활용하였다.

1) 해외 사례의 유형별 분류

유희공간 활용, 공간활성화(상업), 차 없는 거리, 도로·주차장의 광장·공원화, 도로의 자전거 도로화, 종합적 공간활용으로 구분된 해외 택티컬 어바니즘 기반 사례 조사결과를 본 연구에서 유형별로 분류한 결과는 다음과 같다.

[표 3-12] 택티컬 어바니즘 기반의 가로활성화 해외 사례 유형 분류

분류 유형	대표 사례
유희공간의 활용	• 미국 게릴라 정원 • 영국 생태 수영장
(상업)공간 활성화	• 미국 팝업카페 및 이동식 점포, 소규모 혼합점포 • 일본 오픈카페
차 없는 거리	• 미국 차 없는 거리 • 영국 거리 놀이터
도로, 주차장의 광장, 공원화	• 미국 보행광장 및 파크렛
보행로 및 자전거 도로 조성	• 미국 자전거 전용도로 • 일본 자전거일방통행 자전거보행도로 및 친환경 교통전환
종합적 적용	• 미국 버팔로 그린 코드

① 유희 공간의 활용

택티컬 어바니즘 개념을 적용한 대표적 유희공간 활용유형으로는 미국의 게릴라 정원 조성³⁷⁾과 영국의 생태 수영장 조성 사례를 들 수 있다.

버려진 보행자 공간 또는 이용이 저하된 부지의 공간에 임시적으로 정원을 조성하여 지역주민과 보행자의 삶의 질을 높이고 가로환경을 개선하는 방식으로 추진된 미국의 게릴라 정원은 소규모의 비용 투입으로 도심의 유희공간을 활성화할 수 있는 대안으로 활용 가능하다. 국내에서도 현재 게릴라 가드닝 공모전³⁷⁾이 개최되고 다수의 관련 네이버 카페가 운영되는 등 우리나라에도 최근 알려지기 시작한 유희공간 활용기법이다.

개발 대기 중인 유희 부지를 임시 수영장으로 전환하고 지역주민의 레저공간으로 활용한 영국의 사례는 방문객 증가와 지역사회의 생태 산책로 조성 등으로 이어지는 등 일시적 환경개선이 지역사회에 가져올 수 있는 긍정적 연계효과를 경험하였다. 다만 이를 위해 투입된 대규모의 예산 등으로 다른 지역에서 쉽게 도입하기에는 무리가 있다고 사료된다.

② (상업)공간 활성화

미국의 팝업 카페와 길거리 점포, 일본의 오픈 카페 사례가 택티컬 어바니즘 개념을 적용한 상업용 공간활성화 유형으로 분류될 수 있다.

도로변 공간의 일시적 활용을 통해 점포 이용자가 아닌 보행자들까지도 자유롭게 이용할 수 있는 공간을 조성함과 동시에 보행공간을 더욱 활기차게 변화시킬 수 있다는 점과 팝업 카페 주변 점포들의 매출이 증가하였다는 성과는 가로활성화 기법을 넘어 도시재생의 기법으로 이어질 수 있다고 사료된다.

일본의 오픈 카페 역시 미국의 팝업 카페와 유사하게 도로변 공간을 카페로 활용하는 사례이나, 보행자 누구라도 해당 공간을 이용하기 보다는 점포 이용자에 한하여 해당 외부 공간을 사용할 수 있다는 점에서 차이를 보인다.

공공을 위한 공간이 부족하고 보행자를 위한 좌석 및 공간이 필요한 도시에서, 팝업카페와 같은 가로 환경 개선 방식은 도시의 영구적인 보도 확장을 위한 근거 제시 및 성과 전망의 기초단계로서 시행 가능할 것이며, 도로변 주차공간을 전환하여 공공공간을 제공하고 지역경제 활성화에 긍정적 효과를 제공하는 등 우리나라 가로활성화를 위한 시사점이 크다고 볼 수 있다.

37) 2017년 5월에 농림축산식품부와 농림수산물교육문화정보원이 주최한 행사로서 도심의 버려진 생활 공간을 꾸미기 위한 가드닝 아이디어 공모전 형식으로 진행됨

③ 차 없는 거리

미국의 놀이공간으로서의 거리(Play Streets)와 영국의 거리 놀이터 사례는 차량통제 및 거리 폐쇄를 통해 지역주민의 오락, 놀이 공간으로 골목길 등을 활용하는 사례이다. 상대적으로 오픈스페이스가 부족한 저소득층 지역에 적용되는 차 없는 거리 조성 사업은 지역주민의 건강과 주거복지의 향상까지도 기대할 수 있다.

국내에서 일부 지자체의 경우 차 없는 거리를 일시적으로 조성하고 활용하고 있는 상황에서 미국과 영국의 차 없는 거리 조성 사례는 첫째, 지역 내 차 없는 거리 조성 대상지 선정을 위한 공모방식의 사업 추진, 둘째, 차 없는 거리 조성의 성과 전망을 위한 일시적 조성의 단계적 확대와 영구적 차 없는 거리 조성으로 이어지는 점진적 사업 추진 형식, 셋째, 지자체와 지역주민간의 협업체계 구축, 넷째, 조성 및 운영·관리의 책임 분담체계 등의 관점에서 국내 가로활성화로의 시사점이 크다고 볼 수 있다.

④ 도로, 주차장의 광장, 공원화

미국의 보행광장과 파크렛 사례는 도로 및 주차장 공간을 보행자를 위한 가로환경으로 전환한 유형으로서 택티컬 어바니즘 개념의 일시적, 단계적 사업 추진과 성과 공유를 통한 사업 확대 기법의 전형적인 사례라고 볼 수 있다.

뉴욕시의 광장 조성 정책사업은 첫째, 광장조성사업의 권한 일체를 뉴욕시 교통국에 부여하여 각종 행정업무를 지원하도록 한 점, 둘째, 관할지역 내 공공공간이 부족한 지역을 지자체에서 우선적으로 조사하여 지역사회의 인식 제고를 유도한 점, 셋째, 공모를 통해 주민협의체의 광장 조성 지원을 결정하는 방식, 넷째, 사업추진을 위해 지역사회의 협력을 요구하는 점, 다섯째, 지자체는 광장 조성의 초기 시설만을 지원하고 지역사회 파트너는 광장조성 후의 물리적 운영·관리 및 각종 프로그램 기획·운영을 담당하는 책임 분배, 여섯째, 광장 이용자의 안전을 담보하기 위해 보험가입을 의무화하는 점 등을 국내 가로활성화에 대한 시사점으로 볼 수 있다. 특히, 광장 이용자의 안전 담보를 위한 보험가입의 의무화를 우리나라에 도입할 경우 관련 산업의 발전도 함께 도모하여야 시행 가능할 것이다. 로스앤젤레스의 파크렛, 공원 및 광장 조성사업의 즉각적 대응과 행정 일원화를 위해 설치된 피플 세인트 프로그램의 사업추진 방식도 우리나라 가로활성화 사업추진 방식과 관계 정부부처 협력의 문제해결 등에 대한 시사점을 갖는다.

⑤ 보행자 및 자전거 도로 조성

미국과 일본의 사례로 조사된 자전거 전용도로 조성은 국내의 자전거 전용도로 조성과의 성격과 목표 등에서 유사한 특성을 보인다. 하지만 택티컬 어바니즘 개념을 적용한 일시적, 단계적 사업추진 방식과 이를 통한 성과 전망의 단계를 거치며 지역사회 가로 활성화 성과를 담보하는 특성에서는 국내의 자전거 도로 조성사업과 차이를 보인다. 특히, 미국의 지역사회가 임시로 조성한 횡단보도를 통해 해당 지역의 도로통행 위험을 지자체가 인지하고 영구적 횡단보도를 설치한 사례는 미국의 수준 높은 시민참여 의식과 정부의 적극적 대응을 보여준 경우이다.

한 번 조성된 후에는 되돌리기 어려운 도시기반시설 사업과 도로사업 등이 가지는 한계점을 인지하고 우리나라의 자전거 보행도로 또는 자전거 전용도로 조성사업 추진에 이러한 일시적, 단계적 사업확대 방식을 적용할 수 있는 방안을 고민할 필요가 있다.

⑥ 종합적 적용

미국 버팔로 시의 그린코드 전략은 버팔로 시의 사회경제적 쇠퇴추세를 전환하기 위해 각종 택티컬 어바니즘 기반의 가로활성화 기법을 종합적으로 적용한 사례로서, 우리나라 가로환경 개선을 통한 도시재생 기법 등으로 적용이 가능할 것으로 사료된다. 푸드 트럭을 승인하고, 놀이공간으로서의 거리(Play Street)를 조성하였으며, 팝업 카페 등의 기법을 적용하여 적극적인 지역 가로활성화를 시도한 방식이다.

버팔로 시는 택티컬 어바니즘 기반 가로활성화 기법의 종합적 도입을 위해 첫째, 토지이용계획과 zoning계획을 재수립할 정도로 도시계획 차원에서 적극적으로 지원하였으며, 둘째, 지역주민들의 요구와 시 정부의 정책목표가 일치하는가에 대한 확인 작업을 수행한 점, 셋째, 그린코드 전략 시행 과정에서 지역주민의 참여 유도를 가장 중요하게 고려한 점, 넷째, 공공공간 활용 촉진을 위한 각종의 시험적 방안을 적용한 점에서 우리나라 구도심 등의 가로환경 개선을 위한 종합적 적용의 시사점을 갖는다.

2) 시사점

미국, 일본, 영국의 택티컬 어바니즘 기반 가로활성화 사례 및 기법 조사결과와 유형별 분류를 통해 본 장에서 도출하는 시사점은 ①공모 방식 활용을 통한 지역사회 문제해결 중심의 가로활성화 사업 추진 및 이를 통한 민·관 거버넌스 구축, ②전담 조직 구성을 통한 단계적 사업 추진의 효율적 시행(사업 추진의 행정적 기반 마련), ③절차 간소화를 통한 지역사회 문제점에 즉각적 대응으로 정리할 수 있다.

① 공모를 통한 지역 특화 가로활성화 사업 추진 및 민·관 협력체 구성

공모를 통한 가로활성화 사업 대상지 선정 및 사업 추진은 지역 중심적 해결책 마련을 위한 기반을 제공한다. 미국의 보행광장 및 파크렛, 차 없는 거리, 영국의 헤크니 거리 놀이터 사례 등에서 조사된 지역 커뮤니티의 가로활성화 사업지원 공모는 상기 시사점의 근거를 제시한다.

뉴욕시 교통국을 중심으로 추진하는 가로활성화를 위한 광장, 공원, 차 없는 거리 조성 등의 사업은 모두 가로활성화 관련 문제점을 갖는 지역 커뮤니티가 직접 해당 사업의 대상지 선정을 위해 공모에 지원 신청서를 제출하는 것으로 시작한다. 공모 지원 신청서 작성의 과정에서 해당 지역 커뮤니티는 지역 협의체 구성, 가로활성화의 문제점, 문제점 해결을 위한 구체적 방안 마련에의 참여, 사업시행 단계 및 향후 지원 대상지의 유지관리 참여 등의 사항을 지자체와 계약의 형식으로 담보한다.

뉴욕시 교통국 등 지자체 및 관련 부서는 관할 지역 내 가로활성화의 어려움이 있는 지역에 대한 사전조사를 시행하고 조사결과를 공개하여 해당 지역이 겪고 있는 가로활성화의 문제점을 인식하도록 독려하고 있으며 공모 신청서 양식과 신청서 작성을 위한 가이드라인을 제공한다. 지역 커뮤니티의 가로활성화 관련 문제의식 고양, 지자체 가로활성화 사업의 적정 대상지 추천 등과 원활한 공모 신청서의 작성 및 공모절차의 진행, 대상지 선정 후 사업의 시행의 효율성 제고를 위해 지역사회를 기반으로 두는 관련 비영리단체의 중개자 역할을 허용하기도 한다.

공모를 통한 가로활성화 사업 추진을 통해 민·관 협력 관계가 형성되면, 시민, 공공기관, 비영리 기관 간의 조직적 역량 구축을 통한 지역 거버넌스가 구축된다. 미국의 보행광장 및 파크렛, 차 없는 거리, 일본의 신주쿠 오픈카페, 영국의 헤크니 거리 놀이터 사례 등에서 조사되었던 민·관의 관계는 계약서 또는 협정서 등의 형식으로 해당 지역의 가로활성화 사업 계획, 시행, 유지관리 등에 관한 책임을 분배한다. 이러한 지역 커뮤니티와 지자

체 간의 가로활성화 사업에 관한 책임을 분배하는 것은 사업이 실패로 돌아가는 경우에도 민·관의 관계성 유지에 긍정적인 역할을 수행한다.

② 전담 조직 구성을 통한 단계적 사업 추진의 효율적 시행

전담 조직을 구성하여 가로활성화 사업을 추진하는 것은 사업의 각종 업무와 관련한 행정적, 재정적, 사회적 협력을 효율화하며 이를 통해 임시적 조치의 단기적 수행과 현실적 목표 달성을 가능하게 한다. 미국의 보행광장 및 파크렛, 영국의 생태 수영장 사례 등에서 조사된 전담 조직의 구성을 통한 사업 추진은 상기 시사점의 근거를 제시한다.

뉴욕시 교통국의 경우 광장의 조성 및 사후 유지관리에 막대한 예산이 투입되는 기존 방식의 광장조성 사업추진 방식 대신 소규모 예산투입과 간단한 시설물 설치 등을 통해 단기간 내에 구현 가능한 임시광장을 조성하는 사업추진 방식을 선택하였고, 효율적 사업추진을 위해 뉴욕시 교통국 내에 공공공간 사업부를 신설하였다. 공공공간 사업부는 뉴욕시 교통국이 관리하는 가로 공간 및 부지의 임시 광장 또는 임시 공원(파크렛) 조성 및 관련하여 지역사회와의 협의, 공모절차의 추진, 뉴욕시 소방청 및 공중위생국 등 다양한 부서 간의 협조 유도 등의 업무를 수행하였다.

가로 공간의 이용활성화를 위한 조치는 실제 다양한 종류의 이해관계자와 각종 행정부처 및 부서가 직간접적으로 관계한다. 뉴욕시 보행광장의 조성을 위해서는 기존의 교통흐름을 전환하기 위한 업무 및 전환 시 교통량 및 흐름의 변화예측에 관한 연구, 보행자와 차량통행을 분리하기 위한 각종 시설물의 설치 및 설치된 시설물의 유지관리, 조성된 가로환경의 이용자 안전 확보를 위한 인력 배치와 유사시를 대비하기 위한 보험증권 가입 업무 등이 요구되었다. 이러한 복잡 다양한 관련 업무를 기존의 조직체계와 구성으로 수행하고 대응하는 것에는 한계가 존재하며, 사업을 효율적으로 시행하기에는 어려움이 따른다.

③ 절차의 간소화를 통한 지역사회 가로 공간 이용의 문제점에 즉각적 대응

사업 추진의 절차를 간소화하여 물리적 환경 개선의 기획에서 완공까지 소요되는 기간을 단축하는 것은 지역사회의 가로 공간 이용 문제점에 즉각적으로 대응 가능토록 하여 환경개선 조치(임시적, 일시적인 성격일지라도)의 적정시기를 놓치지 않도록 한다. 기존의 가로환경 이용의 문제점에 대한 조치는 비가역적 대규모의 특성 때문에 예산마련, 디자인 사전검토 등 개선사업의 기획에서 시행 및 완공까지 장기간이 요구되었다. 이처럼 장기화되는 기간 동안 지역사회가 겪는 가로환경의 문제점은 변질되고 악화되어 결

국 최초 해결방안으로 기획 및 계획되었던 사업시행은 지역사회의 문제점 해결의 시기를 놓치게 된다.

뉴욕시 교통국 공공공간 사업부를 통해 추진된 뉴욕시 보행광장 조성 사업은 1일, 일주일 등의 임시적 가로환경 개선조치라는 이유로 기존의 공공공간 사업 추진에 요구되었던 디자인 검토 및 환경영향평가와 같은 사업의 장기화 요소를 생략할 수 있었다. 택티컬 어바니즘 기반의 임시적 조치를 통한 성과전망과 단계적 규모 및 범위의 확대방식은 디자인 검토와 환경영향평가가 사전에 검토하고자 하는 공공공간에 대한 비가역적 대규모조치의 사전검토 역할을 수행하게 되는 것이다. 실제로 뉴욕시 보행광장 임시조성 사업은 평균 5-6개월의 신속한 설계 및 건설기간과 10만 달러(한화 약 1.2억 원) 미만의 소규모 자본으로 추진되었다. 절차의 간소화를 통해 가로 공간 이용의 문제점에 즉각적으로 대응함으로써 예산과 시간을 절약하고 해당 문제점에 적절히 대응할 수 있었던 것이며, 지역사회의 문제점에 대한 지자체의 이러한 즉각적 대응은 결국 지역사회의 정부에 대한 신뢰감 형성으로 이어진다.

제4장 택티컬 어바니즘 개념의 국내 유사사례 조사

1. 수원시 행궁동의 생태교통 페스티벌 사례
 2. 청주시 중앙동의 소나무길 사례
 3. 광주광역시 송정동의 1913송정역시장 사례
 4. 서울특별시 퇴계로의 도로 공간 재편 계획 사례
 5. 국내 유사사례의 유형별 시사점
-

제2장의 택티컬 어바니즘 개념과 특징 검토, 제3장의 해외 택티컬 어바니즘 기반 가로활성화 사례 조사 결과는 과연 그러한 택티컬 어바니즘 기반의 가로활성화 기법이 국내에 어떻게 적용될 수 있는가라는 질문을 던진다. 이에 본 장에서는 국내의 택티컬 어바니즘 기법과 유사한 사례를 조사, 검토하였다. 대상지는 국내의 도시설계 및 건축 부문 교수, 공무원 및 전문가와의 자문회의를 통해 택티컬 어바니즘 기법과 유사한 형태의 사업추진 방식을 보이는 경기도 수원시 행궁동의 생태교통페스티벌, 충청북도 청주시 중앙동의 소나무길, 광주광역시의 송정역시장, 서울특별시의 퇴계로 도로 공간 재편계획을 사례로 선정하였다. 또한 해외의 택티컬 어바니즘 기반 가로활성화 유형과 국내 유사사례를 비교·검토하였으며, 이를 토대로 시사점을 도출하였다.

1. 수원시 행궁동의 생태교통 페스티벌 사례

1) 배경

기존의 경기도 수원시 행궁동은 세계문화유산인 수원화성 등의 이유로 연중 많은 관광객의 발길이 끊이지 않는 지역으로서 관광객과 지역주민의 불법주차와 쓰레기 무단투

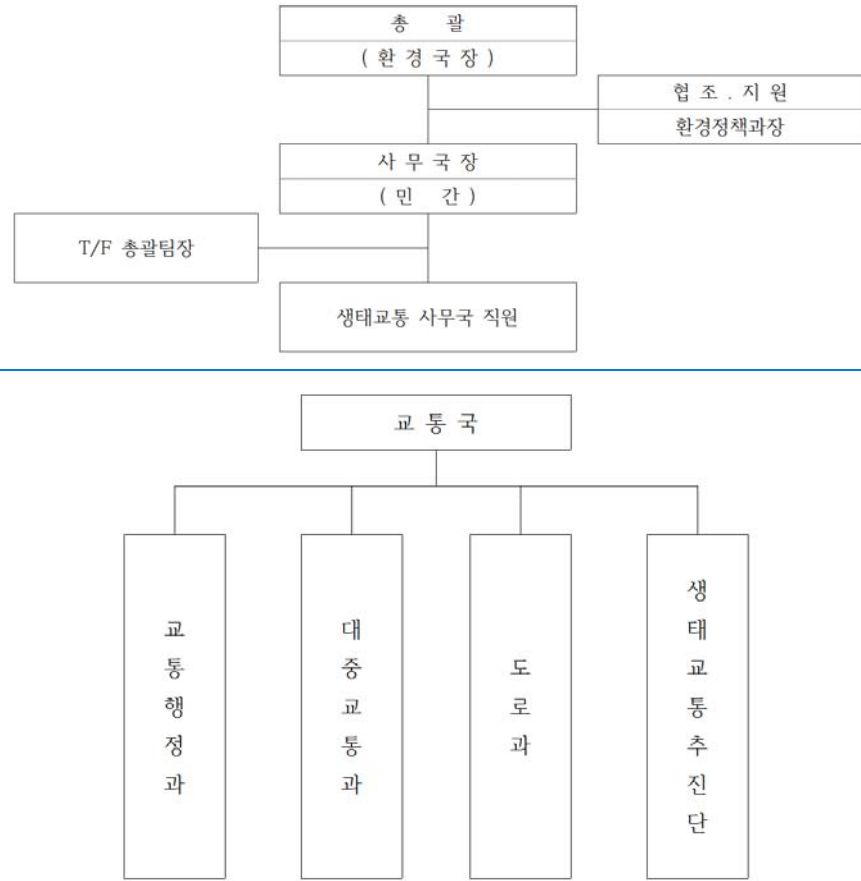
기 등의 대한민국 관광지의 고질적인 문제를 안고 살아가는 지역이었다. 수원 화성을 중심으로 들어선 주변의 관광지에서 다소 동떨어진 지역의 경우에는 슬럼화가 진행되어 부동산가치의 저하와 값싼 점포임대료에 따른 각종 점집 등이 즐비하였다.

2011년 수원시는 경상남도 창원에서 개최된 ‘제1회 생태교통총회’에서 이클레이-지속가능성을 추구하는 세계지방정부(ICLEI-Local Governments for Sustainability) 및 유엔 해비타트-유엔 인간정주계획(United Nations Human Settlements Programme, HABITAT UNHSP)의 ‘생태교통 시범도시’로 선정된다. 이후 수원시는 2012년 ‘생태교통 시범사업’의 대상 지역 선정을 위한 공모³⁸⁾를 진행하고 행궁동(신평동, 장안동)을 선정하였다. 평소 환경의 중요성을 강조하였던 당시 수원시장의 리더십과 ‘생태교통 시범도시’로의 선정은 수원시의 「수원시 생태교통 시범지역 조성 및 지원에 관한 조례」³⁹⁾ 제정으로 이어졌다.

특히 수원시가 전담조직의 구성을 통해 사업추진 시 관련 행정 및 법적 절차의 원활한 진행을 목표로 한 것은 주목할 만하다. 기존 사례를 통한 사업성과의 검증이 부재한 상황에서 기획 및 계획과 사업시행을 추진하였던 수원시는 생태교통마을 조성사업의 효율적 추진과 행정적 기반 조성의 중요성과 필요성을 인식하였으며, 이를 위해 수원시 교통행정과 등 사업추진 업무와 관련되는 23개 부서에 걸친 인력동원을 통해 ‘행정TF팀’을 구성하였다. ‘행정TF팀’은 행궁동 주민을 포함하는 주민 3명, 공무원 5명 등으로 구성되는 ‘민간사무국’을 구성·운영하였다. 또한 수원시는 교통국 내 교통행정과, 대중교통과, 도로과 업무의 협업을 이끌어내기 위해 ‘생태교통추진단’을 조직하였다(수원시, 2013).

38) 공조지원 가능 지역의 조건 : ①500~2,500 가구 규모의 지역 중 주민 동의률이 높은 지역, ②대로, 소로, 골목길 등이 모두 설치되어 있는 복합용도지역, ③주민들로 이루어진 ‘생태교통 시범사업 준비위원회’를 결성, 대표자 선임 후 신청서를 제출한 지역 (출처 : 은정아·최화정(2014), 「〈생태교통 수원2013〉 시민백서」, 수원시 교통정책과(생태교통팀)·「이클레이-지속가능성을 위한 세계지방정부」 한국사무소, p.42, 직접인용)

39) 생태교통 시범지역 조성을 위한 수원시장의 기본책무, 주민참여 촉진을 위한 지원범위, 시범지역 개선, 생태교통 특화지구 지정 및 조성 등의 내용으로 구성됨



[그림 4-1] 수원시 생태교통 수원 2013 사업추진 전담조직 구성도
(상) 민간사무국 조직, (하) 교통국 내 생태교통추진단 조직
출처 : 수원시(2013), “『생태교통 수원 2013』 자료”, 내부자료, pp.7-8, 직접인용

2) 사업 내용

약 34만 제곱미터 면적의 행궁동은 차도를 보도로 바꾸고 인도와 보도의 단차를 줄였으며 바닥포장을 정비하는 등 행궁동 지역에 생태교통 친화형 도로정비와 생태교통 기반 시설 구축을 시행하였다.⁴⁰⁾ “사람중심의 보행 공간 및 도시 인프라 개선, 주민 커뮤니티 공간 및 도시 텃밭 조성” 등의 내용을 담은 생태교통 시범지역 기반시설 조성사업에는 총 94억 4천 8백만 원이 투입되었다. 수원시 생태교통추진단, 도시디자인과, 화성사업소, 팔달구 건설과, 한전 등이 사업추진부서로 참여하였다. 특히, 생태교통 페스티벌 추

40) 수원시 지속가능과 자문회의, 2017.8.1. 회의

진을 위해 수원시가 창설·운영한 생태교통추진단은 관련 행정부서와 과의 직원들로 구성하였으며, 도로과(경찰 지원 및 도로개설 업무), 도시디자인과(간판정비 업무)와의 행정협의체를 구성하였다(은정아·최화정, 2014). 수원시 행궁동 시범지역 기반시설 조성 사업의 구체적 내용은 아래의 그림과 표를 통해 정리하였다.



[그림 4-2] 수원시 행궁동 생태교통 시범지역 기반시설 조성계획

출처 : 은정아·최화정(2014), 『생태교통 수원2013』 시민백서, 수원시 교통정책과(생태교통팀)·「이클레이-지속가능성을 위한 세계지방정부」 한국사무소, p.58, 직접인용

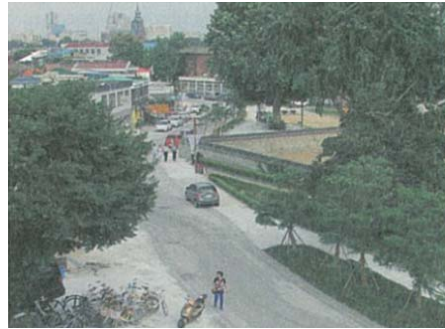
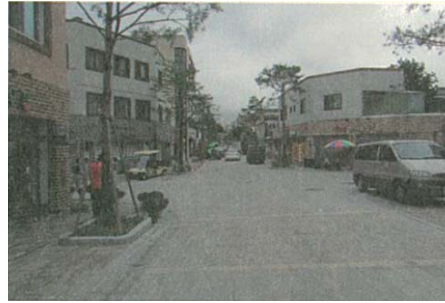
[표 4-1] 수원시 행궁동 생태교통 시범지역 기반시설 조성사업의 내용

사업명	위치	사업내용
화서문로 특화거리조성	장안사거리 ~ 화서문	특화거리 개선 540m
신평로 특화거리조성	제일교회 ~ 행궁광장	특화거리개선 510m
골목길(옛길) 노후하수관 재정비	신평동, 장안동	• 하수관 교체 860m • 불량노면 재포장 1,760m • 옛길 띠녹지 조성 1,760m
골목길 재정비	신평동, 장안동 12개 블록	• 불량노면 재포장 2,800m • 골목길 띠녹지 조성 2,800m • 도시계획도록 띠녹지 1,800m
쌈지공원 조성	5개소	• 옛길 입구부 1개소 • 경로당 2개소 • 동사무소 앞 2개소
통신, 한전 지중화	화서문로, 신평로	• 화서문로 540m • 신평로 510m
기타 원도심 재생사업	장안동, 신평동	담장 헐기, 경관개선, 커뮤니티 공간조성, 골목길 벽화

출처 : 은정아·최화정(2014), 「〈생태교통 수원2013〉 시민백서」, 수원시 교통정책과(생태교통팀)·「이클레이-지속가능성을 위한 세계지방정부」 한국사무소, p.61, 직접인용

2013년 9월 한 달간 진행된 수원시 행궁동 생태교통 페스티벌 기간 중에는 자동차의 통행이 일체 금지되었으며 주민과 방문객은 대중교통과 무료로 보급한 자전거, 보행만을 통해 행궁동 지역을 이용하였다. 행궁동 주변의 공터를 공용주차장을 임시 조성하여 주민들의 주차문제 해결을 지원하였다. 특정 상업시설의 차량 운행이 필요한 경우 시에서 제공하는 전기차를 사용하도록 하였다. 차 없는 거리 또는 차 없는 마을로 조성된 공간은 광장, 공원 등 주민들의 여가휴식을 위한 공간으로 전환되었으며, 걷기 좋은 길을 조성하고, 각종 축제와 이벤트, 컨퍼런스 등의 프로그램을 운영하였다. 2013년 9월 한 달간 100만 명의 관광객 방문을 기록하였다.⁴¹⁾

41) 수원시 지속가능과 자문회의, 2017.8.1. 회의



[그림 4-3] 수원시 행궁동 생태교통 기반조성 사업시행 전(좌측), 후(우측) 비교

출처 : 은정아·최화정(2014), 「『생태교통 수원2013』 시민백서」, 수원시 교통정책과(생태교통팀)·「이클레이-지속가능성을 위한 세계지방정부」 한국사무소, pp.62, 63, 68, 직접인용



[그림 4-4] 생태교통 페스티벌 당시의 모습

출처 : (상) 한국관광공사(2013), “생태교통마을로 변신한 행궁동 즐기기, 생태교통 수원 2013”, 네이버, <http://terms.naver.com/entry.nhn?docId=3342198&cid=58151&categoryId=58151>.(검색일: 2017.8.23.), 직접인용, (하) 진현권(2013), “수원 행궁동은 해방구...차 없는 미래 세상 체험”, news1뉴스, <http://news1.kr/articles/1304810>.(검색일: 2017.8.23.), 직접인용



[그림 4-5] 생태교통 페스티벌 지역에 조성된 쌈지공원들

출처 : 하주성(2013), “염태영 수원시장 ‘생태교통 수원2013’을 말한다”, e수원뉴스, <http://news.suwon.go.kr/?p=40&viewMode=view&reqIdx=137537375925673575>.(검색일: 2017.8.23.), 직접인용

생태교통마을 시범사업 완료 후 수원시는 생태교통마을 조성사업 추진을 통해 차 없는 가로환경 조성사업의 노하우를 습득하고 ‘행정TF팀’ 및 ‘생태교통추진단’의 업무를 이어받을 ‘지속가능과’를 신설·운영하고 있다. ‘지속가능과’를 중심으로 수원시는 2017년 현재 행궁동 이외의 지역에서도 「자동차 없는 날(Car Free Day)」 사업을 운영하고 있다. 행궁동 전역에서 구현되었던 차 없는 가로환경을 수원시 지역주민들이 지속적으로 경험하고 보행 중심의 가로환경 이용문화 확산과 수원시 가로환경의 질 향상을 도모하기 위함이다. 생태교통마을 시범사업이 추진되었던 행궁동에는 생태교통 수원 홍보관을 마련하고 해당 시범사업의 성과 홍보와 타 지자체의 견학 기회 제공을 위한 노력을 수행 중이다.

수원시 행궁동 이외의 지역으로까지 대상지를 넓힌 「자동차 없는 날」은 연 10~12개의 수원시 관내 지역 또는 거리를 일시적⁴²⁾ 차 없는 거리로 조성하는 사업이다. 2014년부터 2017년 현재까지 34개 대상지에서 공모방식의 지역사회 참여를 통한 차 없는 거리 사업을 시행하고 각종 행사 개최 및 운영을 지원하고 있다.



[그림 4-6] 수원시 행궁동의 자동차 없는 날 홍보지

출처 : 수원시 생태교통 홍보관에서 직접구득(구득일: 2017.8.1.)

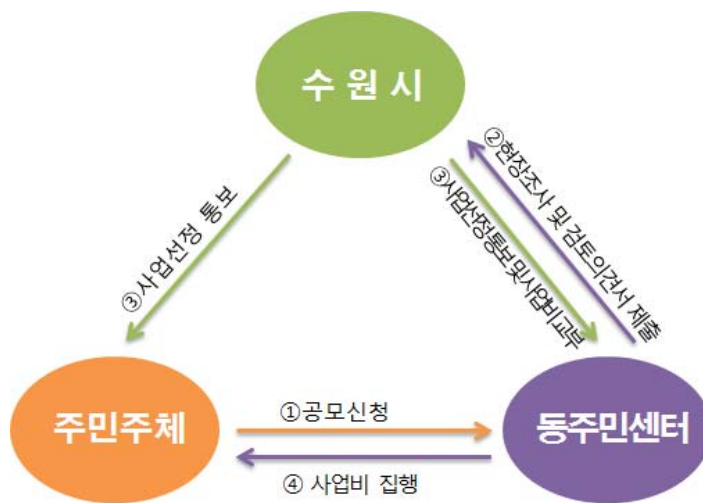
42) 대체로 매월 셋째 주 또는 넷째 주의 토요일 또는 일요일, 늦은 오전~저녁(7~8시간) 시간

[표 4-2] 수원시의 일시적 차 없는 거리 운영 현황

연도	공모 참여 주체	차 없는 거리 조성 위치
2014	현대코오롱아파트입주자대표회의	정자동 만석로 동신초교 앞
	(사)장안문거북시장	영화동 장안문 거북시장
	칠보봇물장터추진위원회	금호동 노림로
	젊음으로 통하는 차없는 거리 추진단	영통1동 영통로 황곡초교 앞
2015	현대코오롱아파트입주자대표회의	만석로 동신초교 앞
	(사)장안문거북시장	장안문 거북시장
	칠보봇물장터추진위원회	금호동 노림로
	칠보상인협동조합	금호동 금호로
	우리행공동이야기	행궁동 공방거리
	행궁동 주민자치회	행궁동 일대(신평로~화서문로)
	역전, 매산시장 상인회	역전, 매산시장
	젊음으로 통하는 차 없는 거리 추진단	영통로 황곡초교 앞
	(사)장안문 거북시장	장안문 거북시장
2016	현대코오롱아파트입주자대표회의	만석로 동신초교 앞
	권선한마음봉사단	효탑초 후문~서둔중앙사거리
	젊음으로 통하는 차없는 거리 추진단	영통로 황곡초교 앞
	고색개발위원회	고현초~고색향토문화전시관
	칠보봇물장터추진위원회	금호동 노림로
	칠보상인협동조합	금호동 금호로
	역전,매산시장 상인회	역전, 매산시장
	행궁동마을만들기협의회	행궁동 공방거리
	행궁동 주민자치회	행궁동 일대(신평로~화서문로)
2017	매탄3동 마을만들기 협의회	매탄3동 주민센터 일원
	밤밭문화의거리추진위원회	밤밭문화의거리 일원
	(사)장안문 거북시장	장안문 거북시장
	현대코오롱아파트입주자대표회의	만석로 동신초교 앞
	오목천개발위원회	오목호수공원 길 일원
	젊음으로 통하는 차없는 거리 추진단	영통로 황곡초교 앞
	고색개발위원회	고현초~고색향토문화전시관
	칠보봇물장터추진위원회	호매실도서관 앞
	칠보상인협동조합	장소 협의 중
	역전,매산시장 상인회	역전, 매산시장
	행궁동마을만들기협의회	행궁동 공방거리
	행궁동 주민자치회	행궁동 일대(신평로~화서문로)

출처 : 수원시(2017), “자전거 없는 날 운영 관련”, 내부자료, pp.2-3, 직접인용

수원시의 「자동차 없는 날」 사업은 공모를 통해 추진되며 이를 위해 수원시, 주민센터, 주민협의체 간의 역할 수행이 요구된다. 수원시는 공모계획의 수립과 공고, 평가위원회 구성을 통한 공모사업 신청서 평가⁴³⁾ 및 사업대상지⁴⁴⁾ 선정, 사업비 교부(선정된 동 주민센터로 교부)⁴⁵⁾의 역할을 수행한다. 주민센터는 공모 신청지의 현장조사와 검토의견서를 작성하고 대상지 선정 시 「자동차 없는 날」의 운영을 위한 행정지원과 수원시로부터 교부받은 사업비를 집행한다. 공모사업 신청서의 작성 및 제출⁴⁶⁾을 위해 주민협의체는 수원시 거주 15인 이상의 주민 및 단체로 구성되어 대표자를 선임하여 「자동차 없는 날」의 행사 기획과 개최를 담당한다.



[그림 4-7] 수원시 「자동차 없는 날」 사업추진 절차
출처 : 수원시(2014), “차 없는 거리 공모계획”, 내부자료, p.4 직접인용

- 43) 평가위원회의 서류 및 현장심사 기준 : 주민참여도(20점 - 신청 단체의 책임성 및 자발성, 주민참여 계획 등), 사업의 적정성(60점 - 지역여건, 실현가능성, 창의성 등), 효과성(20점 - 파급효과, 지속가능성 등)
- 44) 이면도로, 막다른 골목길 등 자동차가 없는 거리를 임시적으로 조성하여 보행자 중심의 가로환경과 거리 문화를 구현 가능한 공간을 중점 사업대상지로 고려한다.
- 45) 「자동차 없는 날」 운영을 위한 행사비용 지원은 개소 당 500~1,000만 원 내의 수준이며, 연차별 「자동차 없는 날」을 지속적으로 운영한 사업장에 대해 주민 맞춤형 생태교통 기반시설 조성의 예산을 지원한다.
- 46) 주민협의체가 공모사업 신청을 위해 관할 동 주민센터에 제출해야 하는 서류 : 공모사업신청서, 사업 계획서, 신청지역 위치도 및 현장사진, 추진주체 소개서, 주민참여자 총괄표, 검토의견서

2. 청주시 중앙동의 소나무 길 사례

1) 배경

청주시 상당구 중앙동은 한 때 교통, 교육, 주거, 경제의 중심지였으나 인근 권역에 대형 극장, 프렌차이즈 등의 설립으로 신도심(성안길)에 기존의 기능과 위상을 내어주며 급격한 상권 침체와 거주민 이탈 등의 문제를 보이며 구도심으로 전락하였다. 이와 관련하여 청주시 중앙동 도시재생 추진위원회와 충북대학교 도시공학 연구진들은 대상지 도로변의 불법주차로 인해 보행자의 안전이 위협받고 이로 인한 상권 쇠퇴가 심각한 수준인 것으로 진단하였다. 이후 청주시는 중앙동 일대의 대대적 정비에 대한 필요성에 공감하고 청주시 도시재생 지원센터를 통해 중앙동을 ‘사람 중심의 거리’로 변화시키기 위한 노력을 시작하였다.



[그림 4-8] 예전 청주시 중앙동의 심각한 주차문제

출처 : 권순택(2017), 「마을 주민에서 마을 주인으로 주도적인 도시재생」 「청주시 중앙동」, (현장방문자료), (2017.8.9.), p.5, 직접인용

2) 사업 내용

청주시는 예산확보 후 2006년부터 중앙동 내 500m 길이의 ‘소나무길 차 없는 거리’ 사업을 기획하고, 2007년 240m의 차 없는 거리 조성 후 2009년 210m 구간을 추가로 조성하였다. 이후 소나무 길에 ‘청소년 문화 존(zone)’을 마련하고 과거 중앙극장이 있던 자리에 대규모의 청소년 광장을 조성하였다⁴⁷⁾. 차 없는 거리 조성에는 69억 원, 청소년 광장 조성에는 70억 원의 예산이 투입되었다⁴⁸⁾.

47) 청주시 도시재생 지원센터 자문회의, 2017.8.9. 회의



1차 「차 없는 거리」 조성 후(2007.03)



2차 「차 없는 거리」 조성 후(2009.10)



3차 「차 없는 거리」 조성 후(2011.11)

[그림 4-9] 청주시 중앙동 소나무길 차 없는 거리 1,2,3차 조성 모습

출처 : 권순택(2017), 「마을 주민에서 마을 주인으로! 주도적인 도시재생 「청주시 중앙동」」, (현장방문자료), (2017.8.9.), p.6, 직접인용



[그림 4-10] 폐업한 중앙극장(좌) 부지에 조성된 청소년 광장(우)

출처 : (좌) 권순택(2017), 「마을 주민에서 마을 주인으로! 주도적인 도시재생 「청주시 중앙동」」, (현장방문자료), (2017.8.9.), p.7, 직접인용;
(우) 이진혁(2016), "[도시재생 성공사례] ② 절망에서 희망으로...문화예술의 중심지로 거듭난 청주 중앙동", 조선비즈,
http://biz.chosun.com/site/data/html_dir/2016/02/23/2016022302853.html. (검색일: 2017.8.10.), 직접인용



[그림 4-11] 중앙동 소나무길 차 없는 거리 조성 완료 모습

출처 : (좌) 권순택(2017), 「마을 주민에서 마을 주인으로! 주도적인 도시재생 「청주시 중앙동」」, (현장방문자료), (2017.8.9.), p.8, 직접인용;
(우) 2017.8.9, 직접촬영

48) 이진혁(2016), "[도시재생 성공사례] ② 절망에서 희망으로...문화예술의 중심지로 거듭난 청주 중앙동", 조선비즈,
http://biz.chosun.com/site/data/html_dir/2016/02/23/2016022302853.html. (검색일: 2017.8.10.)

문화·예술 특성화를 통한 중앙동 상권 활성화사업

MASTER PLAN



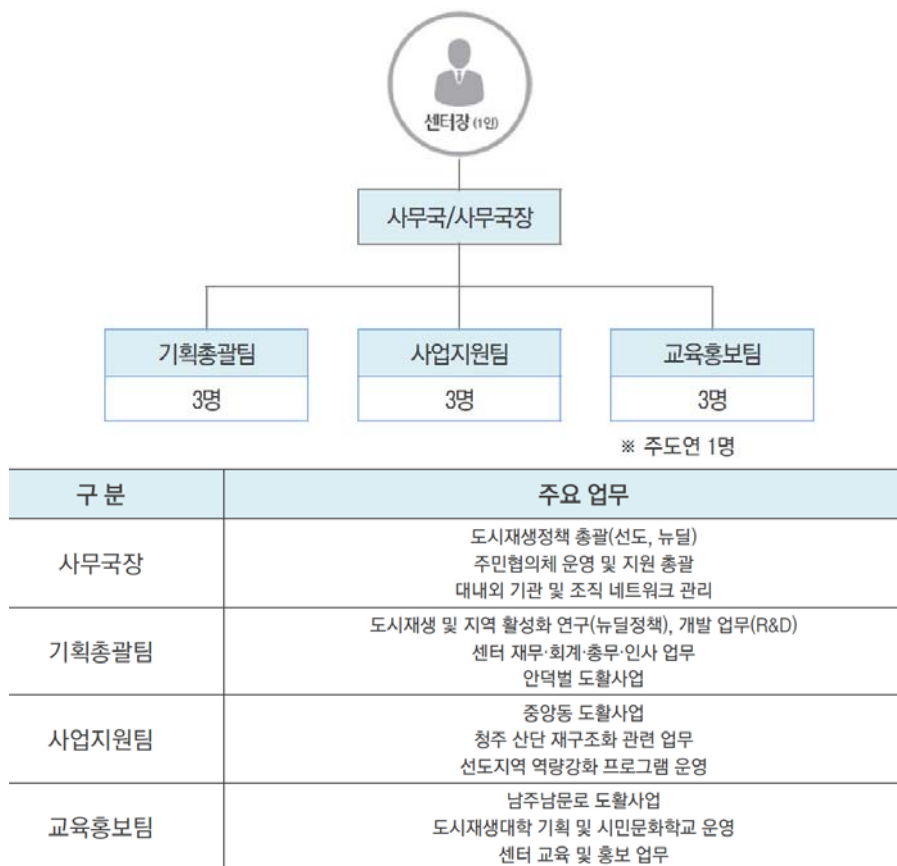
[그림 4-12] 청주시 중앙동 소나무길 차 없는 거리 상권 활성화사업 계획

출처 : 홍병곤(2017), 「청주시 도시재생지원센터 Agenda 2017」, (현장방문자료), (2017.8.9.), p.12, 직접인용

청주시 중앙동 도시재생 추진위원회를 중심으로 전문가와 지역 주민, 중앙동연합변영 회 회원들이 중앙동 소나무 길의 상권회복을 위해 적극적으로 참여하였다. 2011년 11 월 지역 주민들은 자율적으로 도시재생 기금 8천만 원을 마련하였으며, 공실률이 높은 건물을 신탁 받아 저렴하게 임대하는 등 소나무길 일대의 빈 점포 수를 줄이기 위해 노력 하였다. 이를 통해 공예작가 등의 입주가 시작되었고, 소나무길 프리마켓을 개장하고 문 화예술 장터를 운영하였다. 이러한 청주시 중앙동의 소나무길 차 없는 거리 이용활성화 노력은 중앙동의 유동인구 증가, 공실률 감소, 공시지가 상승 등의 결과로 이어졌다. 청 주시 중앙동 도시활력증진지역 개발사업 사업 운영 결과보고서(2017)에 따르면, 2011

년 대비 2016년 현재 청주시 중앙동 중앙로의 대표 진입로 유동인구는 127.6% 증가(1,059명 ▶ 2,700명), 빈 점포는 56.7% 감소(287개소 ▶ 124개소), 빈 주택 100% 감소(7호 ▶ 0호), 이용객 만족도 4% 증가(58% ▶ 62%), 공시지가 1.3% 상승(2,755천 원/㎡ ▶ 2,792.5천 원/㎡)으로 조사되었다(청주시, 2017).

청주시 중앙동 소나무길 차 없는 거리의 운영 지원을 담당하고 있는 청주시 도시재생 지원센터는 주민, 전문가, 행정 간의 연계와 협력을 기반으로 하는 거버넌스를 구축하고 이를 통한 청주시 도시재생사업의 총괄지원 업무를 수행하기 위해 2015년에 출범하였다. 2017년 현재 청주시 중앙동 소나무길 차 없는 거리 운영의 지원을 포함하여 안덕별 도시활력 증진지역 개발사업, 남주남문로 도시활력 증진지역 개발사업 등을 통해 청주시 가로환경 개선 및 도시재생을 위한 주민협의체의 운영과 지원을 총괄하고 있다.



[그림 4-13] 청주시 도시재생 지원센터의 조직 및 역할

출처 : 홍병곤(2017), 「청주시 도시재생지원센터 Agenda 2017」, (현장방문자료), (2017.8.9.), p.8, 직접인용



[그림 4-14] 중앙동 소나무길 차 없는 거리 프로그램(좌상 : 프리마켓, 좌하 : 버스킹, 우 : 게릴라 가드닝)
출처 : (좌상, 좌하) 권순택(2017), 「마을 주민에서 마을 주인으로 주도적인 도시재생」(현장방문자료), (2017.8.9.), pp.16-17, 직접인용; (우) 2017.8.9. 직접촬영

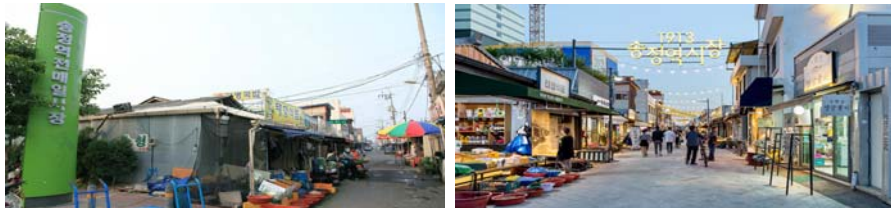
청주시 중앙동은 2014년 중앙정부의 도시활력 증진지역 개발사업 대상지로 선정되어 중앙동 소나무길 차 없는 거리를 문화예술 특성화를 통한 상권활성화 사업을 추진하였다. 중앙동 도시재생 추진위원회는 청주시 도시재생 지원센터와 함께 소나무길 차 없는 거리 공간에 프리마켓, 버스킹, 사진공모전, 아트페어 연계 게릴라 가드닝 등의 프로그램을 기획·운영하였으며, 2017년 현재에도 대부분의 프로그램이 운영 중에 있다(청주시, 2017).

청주시 중앙동 상인과 주민으로 구성된 상인연합회와 도시재생 추진위원회, 청주시 도시재생과 및 도시재생 지원센터는 청주시 중앙동 소나무길 차 없는 거리의 이용활성화를 위한 프로그램 계획과 운영에 적극적으로 협력하고 있다. 매주 토요일에 열리는 프리마켓의 원활한 진행을 위해 도로점용허가 절차 지원 및 매주 금요일에 개최되는 버스킹을 위한 집회신고서 제출의 업무협력 및 지원이 그 예이다. 또한 청주시 중앙동 소나무길 차 없는 거리의 지속적인 이용활성화를 위해 전문 코디네이터를 위촉하고 지속적인 모니터링을 통한 관리를 시행 중에 있으며, 지역 주민과 상인들의 역량 강화를 위한 도시재생대학 및 중앙동 활성화 전략 세미나를 운영 중에 있다⁴⁹⁾.

3. 광주광역시 송정동의 1913송정역시장 사례

1) 배경

광주광역시 광산구 송정동 송정역 앞에 위치하였던 ‘송정역전 매일시장’은 인근의 대형 마트와 편의점의 설립, 현대인들의 소비취향을 따라가지 못하는 전통시장이라는 문제점으로 2015년 기준 55개 점포 중 36개 점포만이 운영되는 등 상업 공간으로서의 경쟁력을 잃고 있었다(김정대·전창일, 2017). 쇠퇴하는 송정역전 매일시장의 문제점을 파악하고 상업 공간 활성화를 위한 노력은 광주광역시와 현대자동차그룹으로 구성된 광주창조경제혁신센터, 중소기업청, 소상공인진흥공단의 사업 참여로 추진되었다(민경범, 2015).



[그림 4-15] 기존의 송정역전 매일시장(좌)을 1913송정역시장(우)으로 정비한 모습

출처 : (좌) 김천령의 바람흔적(2013), “공주의 오미, 송정역갈비의 유혹과 송정오일장의 ‘깜놀’ 국밥들”, 티스토리, <http://neowind.tistory.com/1118>.(검색일: 2017.9.1.), 직접인용;

(우) 현대카드(2017), “[전통시장 활성화 프로젝트] 에스러움의 가치를 지니며, 새롭게 태어나다 - 1913 송정역 시장”, 현대카드, <http://blogview.hyundaicardcapital.com/3989>.(검색일: 2017.9.1.), 직접인용

2) 사업 내용

상업 공간의 활성화를 위해 현대카드는 기존 ‘송정역전 매일시장’의 명칭을 ‘1913송정역시장’으로 바꾸어 복고풍의 상업공간임을 홍보하였다. 기존의 상인들과의 인터뷰를 통해 각 점포의 역사와 이야기를 담아 점포 전면부를 리모델링하였다. 깔끔한 분위기를 전달하기 위해 점포의 간판을 교체하였으나 기존 간판의 색상 또는 글씨체 등은 그대로 사용하는 것을 원칙으로 하여 전통성을 유지하고자 하였다. 상업 공간환경 개선과 활성화를 위해 광산구는 가로공간에 쉼터 조성과 골목 넓히기를 지원하였다. 보행가로의 바닥에는 각 점포건물의 건립연도와 방향지시 기능을 담은 금속판을 설치하였다(최누리, 2016).

49) 청주시 도시재생 지원센터 자문회의, 2017.8.9. 회의

특히 17개의 빈 점포를 청년 창업의 기회로 활용하기 위해 중소기업청의 청년 상인 지원 사업과 협업하여 ‘팝업 스토어 - 누구나 가게’를 개시하였다. 청년 창업자는 사업계획서를 제출하고 중소기업청과 현대카드는 사업계획서의 검토와 마케팅, 점포 이름 정하기, 메뉴 발굴 지원을 수행하였다(최누리, 2016).

사업 공간 활성화 사업의 결과, 2015년 일평균 200여명이었던 방문객은 2016년 일평균 4,300명으로 증가하였고, 기존 36개의 운영점포 수는 67개로 증가하였으며, 청년 상인들의 유입에 따라 상인회 평균 연령이 62세에서 47세로 낮아졌다(김정대·진창일, 2017).



구분	판매 상품 조건	
가. 빈 점포 입점 (10점)	식음료	-지역특성을 살려야 함(지역특산물, 스토리텔링) -개성 있는 메뉴 및 판매방식 -Take out이 용이한 메뉴 -참신성, 맛, 위생을 중시함 ※ 송정역 시장 내 판매되는 식재료를 사용하는 메뉴 우대.
	문화서비스	-직접 만든 제품·콘텐츠이어야 함 -판매하는 품목의 가격대가 다양해야 함
	※ 컨셉팅에 따라 메뉴, 인테리어 등을 협의하여 변동조정 할 수 있음 ※ '16년 3월, 전체 청년상점 오픈 예정	
나. 야시장 이동식 점포 (26점)	※야시장 운영 안내 운영일시: '16년 3월부터 -매주 토요일 17:00~22:00(준비시간 미포함) -이동식 대대 지원(예정)/우천 시 취소	
	식음료	-이동식 점포에서 조리/판매 가능한 메뉴 -물고 다니면서 먹을 수 있는 메뉴/포장
	문화서비스 (소품, 공예품 등)	-이동식 판매대에서 판매 할 수 있는 상품 -판매자가 직접 만든 상품

※ 시장 내 기존 점포 판매상품과 중복되지 않는 상품 우대



[그림 4-16] 빈 점포를 활용한 청년 창업 지원 팝업 스토어 - 누구나 가게

출처 : (좌상) 최누리(2016), “시장 골목 100년을 부활시키다. 광주 1913 송정역 시장”, 디자인하우스, http://mdesign.designhouse.co.kr/article/article_view/104/74497.(검색일: 2017.9.1.), 직접인용;

(좌하) 송정역시장청년상인지원사업단(2015), “1913송정역시장 청년상인공고”, 광주창조경제혁신센터, p.2, 직접인용;

(우) 광주창조경제혁신센터(2015), “1913 송정역시장 ‘청년상인’ 모집”, 광주창조경제혁신센터, https://ccei.creativekorea.or.kr/gwangju/custom/notice_view.do?no=2070&pn=1&pagePerContents=10&sdate=&edate=&_word=title&keyword=(검색일: 2017.9.1.), 직접인용



[그림 4-17] 상업 공간 활성화를 위한 간판정비

출처: 현대카드(2017), “[전통시장 활성화 프로젝트] 예스러운 가치를 지니며, 새롭게 태어나다 - 1913 송정역 시장”, 현대카드, <http://blogview.hyundaicardcapital.com/3989>. (검색일: 2017.9.1.), 직접인용

4. 서울특별시 퇴계로의 도로 공간 재편 계획 사례

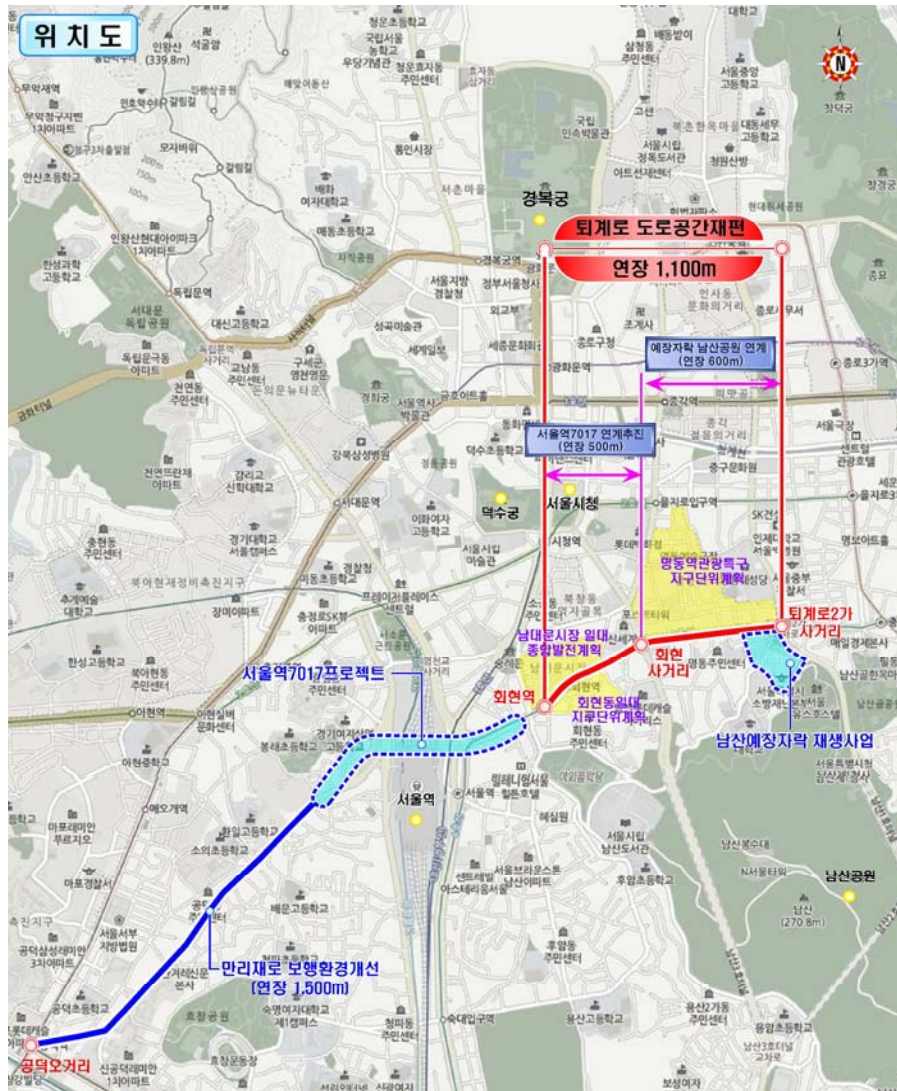
1) 배경

기존 도시기본계획을 서울의 특성에 맞게 재구성하여 시민과 함께 수립한 서울형 도시 기본계획 2030서울플랜의 사업 중 하나로 사대문안 도심 내 주요 간선도로의 도로 공간 재편을 통한 보행환경을 개선하는 사실상 첫 번째 사업이다(강문규, 2016; 서울시, 2016).

과도한 승용차 이용으로 인한 교통 혼잡 및 대기환경의 질이 악화되어 이에 대한 개선대책이 필요하였다. 또한 탄소배출 과다지역인 서울시는 녹색시설의 확충 및 차량통행 억제제를 위한 대중교통 육성정책의 필요성을 언급하는 목소리도 많았다. 이에 서울시는 ‘걷는 도시, 서울’ 종합계획의 성공적 구현을 위한 선도 사업이 필요하였다. 또한 2017년 완료된 ‘서울역 고가 보행길 조성사업’으로 인한 인근 보행로에 많은 유동인구 유입이 예상되었기에 이와 연계하는 퇴계로 보도의 확충이 필요하였다. 세계적 도로정책의 패러다임이 자동차에서 사람과 환경으로 변화하는 점을 고려하며 서울이 세계적 도시로 발돋움하기 위한 서울시 퇴계로의 보행자 도로 사업 시행의 중요성을 인식하였다(서울시, 2016).



[그림 4-18] 서울역7017프로젝트와 예정자락 남산공원재생사업(좌) 및 퇴계로 도로공간재편 사업 구간(우)
출처 : 서울시(2016), “퇴계로 도로공간재편 종합보고서”, 내부자료, p.1-3, 직접인용



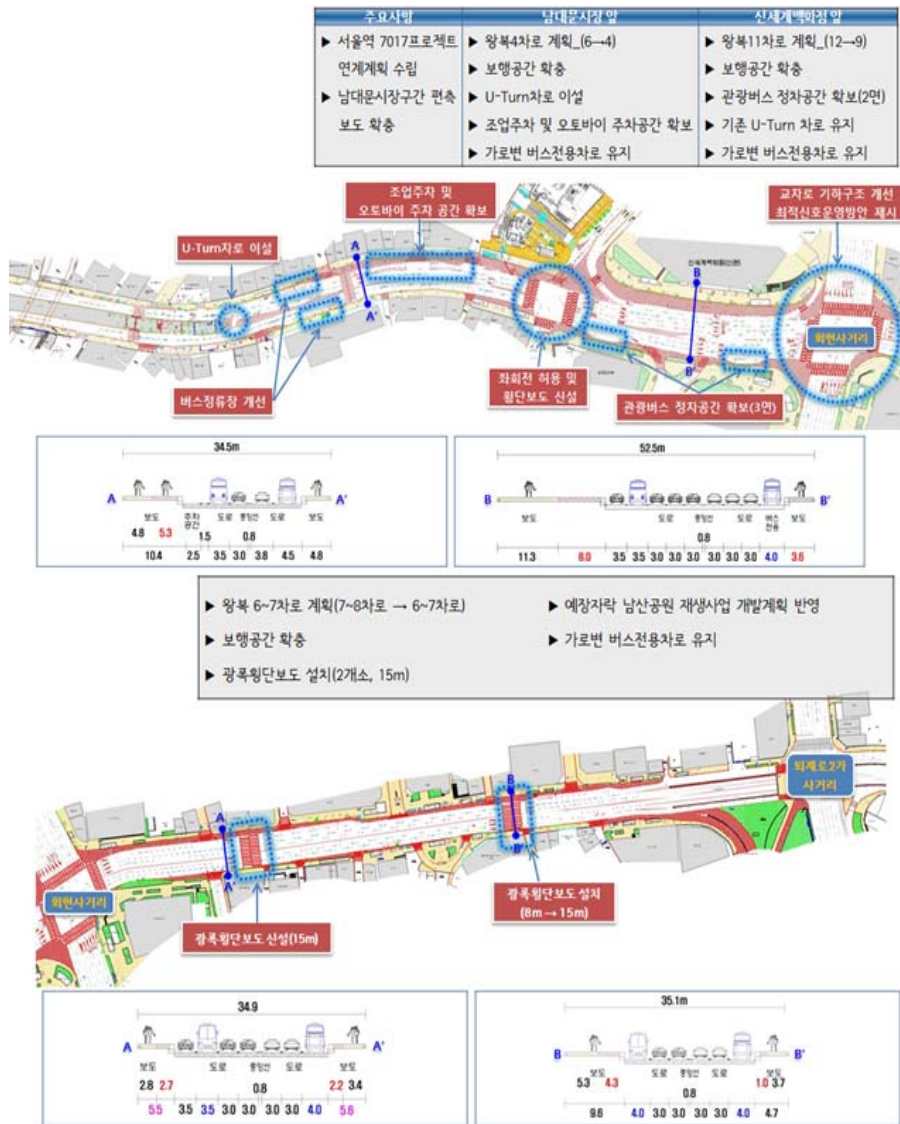
[그림 4-19] 퇴계로 도로 공간 재편 사업 위치도 및 인근 관련 사업
출처 : 서울시(2016), “퇴계로 도로공간재편 종합보고서”, 내부자료, p.3-1, 직접인용

2) 사업 내용

서울시 퇴계로 도로 공간 재편 사업은 환경 중심의 변화된 도로정책 패러다임에 맞춰 퇴계로 가로의 차로를 줄여 보행공간과 녹지공간을 확대하는 사업이다. 주요 생활권 중심지 중 기존 상권 및 문화여건을 바탕으로 보행량이 많은 지역을 대상으로 선정하였다. 보행환경 개선을 통해 지역의 중심 '대표보행거리'를 조성하고 지역 보행문화의 정착을 계획 중이다. 자동차 중심의 교통문화를 보행, 자전거, 친환경 이동수단이 안전하게 공존하는 가로로 조성하여 이용 형평성의 제고 및 도심의 역사, 문화적 정체성 회복, 쾌적한 보행환경 제공이 계획에 포함되어 있다(서울시, 2016).

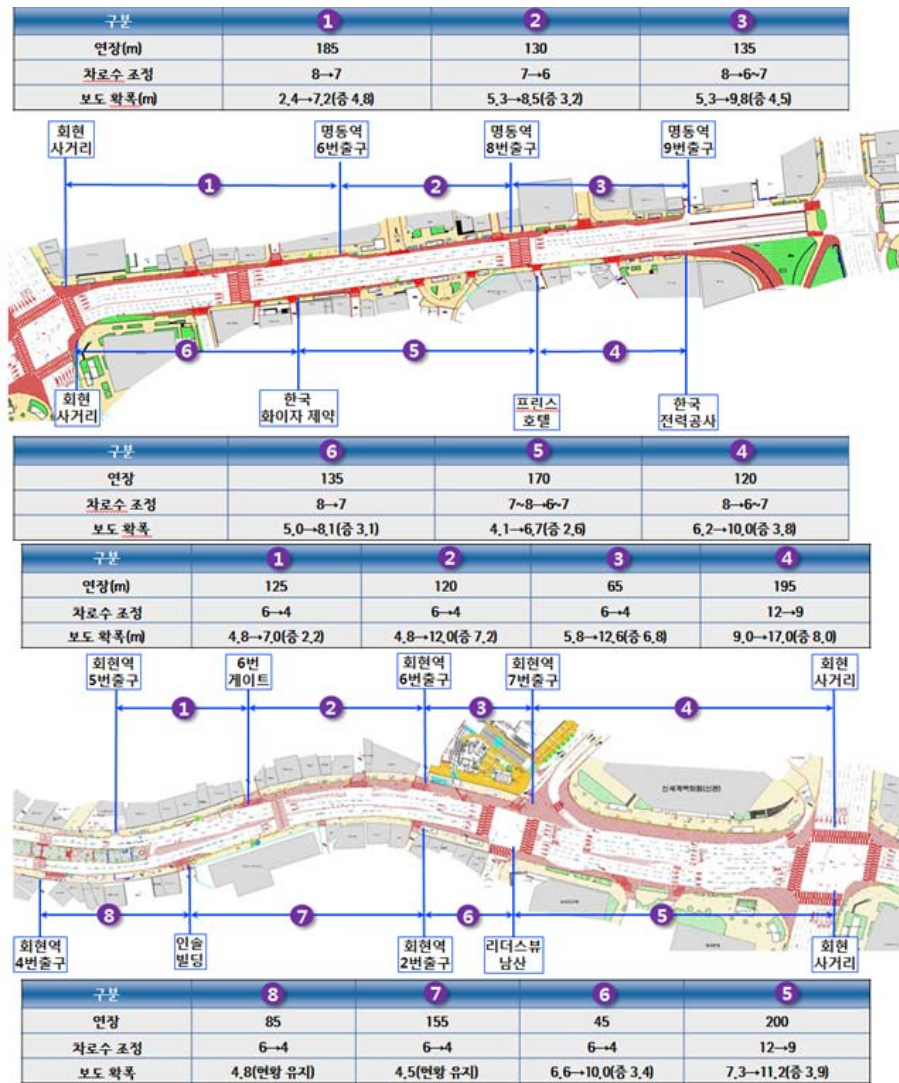
퇴계로 도로 공간 재편 사업은 크게 서울7017 프로젝트와 연계되는 남대문시장 일대와 예정자락 남산공원과 연계되는 명동역 관광특구 일대로 나뉜다. 서울역 고가와 바로 연결되는 남대문시장 250m 구간은 외국인 관광객 등 유동인구가 많은 상가 밀집지역으로 보도 상 불법적치물, 보행 지장물 등으로 인한 통행불편이 많았기에 1개 차로를 축소하고 보도 폭을 4.4~12.5m로 넓혀 보행안전과 편안함을 높인다. 사업시행으로 인한 교통영향을 최소화하기 위해 상대적으로 교통 혼잡이 적은 서울역→퇴계로2가 방향의 1개 차로를 축소하여 보행공간을 확충할 계획이다. 물품하역 등 조업차량이 많은 지역특성을 고려해 조업공간으로서의 일반차량 5면과 이륜차 20면의 조업정차공간을 조성한다. 보도포장은 서울역 고가 보행 길과의 연속성을 고려하여 유사한 재질의 PC콘크리트 블록을 사용해 두 가지 회색 톤으로 시각적 방향성 있는 패턴을 조성하는 등 차별화를 꾀한다. 보행불편을 초래하던 한전 지상기기, 가판대, 물건적치 등 가로시설물도 정비한다. 남대문시장, 명동관광특구와 남산공원을 보다 쉽게 걸어서 접근할 수 있도록 교차로 횡단보도를 추가로 설치했다(강문규, 2016).

회현 사거리의 교통섬은 많은 보행량에 비해 비좁은 보도 폭으로 인한 보행 위험을 고려하여 보행자의 안전한 횡단을 위한 교통섬 폐지, 보행거리 단축을 통해 보행자의 안전과 편의를 제고하였다. 가로수는 혼잡한 지역특성을 감안하여 차도 경계부에 은행나무 클러스터 식재를 적용하고 보도 폭이 넓은 신세계백화점 앞 구간은 기존 은행나무 가로수와 연계한 2열 식재로 그늘 쉼터 조성 및 상징적 공간 형성을 계획 중이다(김경환, 2016).



[그림 4-20] 남대문 시장구간(위)과 명동 구간(아래)의 도로공간 재편 개선방안

출처 : 서울시(2016), “퇴계로 도로공간재편 종합보고서”, 내부자료, p.3-6, 직접인용



[그림 4-21] 남대문 시장구간(위)과 명동 구간(아래)의 보행공간 확충 계획
출처 : 서울시(2016), “퇴계로 도로공간재편 종합보고서”, 내부자료, p.3-7, 직접인용



[그림 4-22] 남대문 시장구간(상), 회현 사거리(중), 명동 구간(하)의 도로 공간 재편방안 전후 모습 비교
출처 : 서울시(2016), “퇴계로 도로공간재편 종합보고서”, 내부자료, pp.3-12 - 3-13, 직접인용



[그림 4-23] 퇴계로 도로 공간 재편 보행 공간 개선 전후 모습 비교

출처 : 서울시(2016), “퇴계로 도로공간재편 종합보고서”, 내부자료, pp.3-15 ~ 3-16, 직접인용

5. 국내 유사사례의 유형별 시사점

본 절에서는 국내 유사사례 조사 결과를 3장의 해외사례 조사 결과분류 유형에 대응하도록 다음과 같이 분류하고, 유형별 해외사례 조사결과와의 비교를 수행하였으며, 우리나라의 택티컬 어바니즘 기반 가로활성화 방안 제안을 고려하여 시사점을 도출하였다.

1) 국내 유사사례의 유형별 분류

수원시 행궁동의 사례는 수원시 주도 하에 차 없는 거리 형태의 사업을 행궁동 전역으로 확대하고 지역주민과 방문객이 일시적(2013년 9월 한 달)으로 대상지역 내에서 무동력 이동수단만을 사용하도록 한 일시적으로 시행한 사업이다. 이를 위해 수원시는 '행정TF팀' 등 행정적 지원의 기반 마련과 효율적 사업 추진을 위한 전담 부서를 신설하고 운영하였으며, 지역사회의 공모를 통한 참여를 기반으로 생태교통마을 사업 대상지를 지정 및 기반조성 사업을 추진하였다. 2017년 현재에는 수원시 곳곳에 일시적 차 없는 거리 조성 공모사업을 추진하고 있다. 해외 사례와 비교하였을 때에는 미국의 놀이 거리 조성, 영국의 거리 놀이터 조성과 유사한 공간 활용의 형태를 보이나 그 규모가 마을 전체로 확대되었다는 점에서 차이를 보인다. 사업추진 방식에서는 일시적 사업추진을 통한 향후 사업지속확대 가능성의 평가, 공모방식을 통한 주민참여의 제도화 등이 해외의 주요 사례 특히 뉴욕시의 보행광장 조성 방식과 유사하다고 볼 수 있으나, 사업의 기획과 시행 및 대상 공간의 운영·관리가 대부분 지자체 주도로 진행된 점에서 차이를 보인다.

[표 4-3] 택티컬 어바니즘 기반의 가로활성화 국내 유사사례 유형 분류

분류 유형	해외 사례	국내 유사사례
유희공간 활용	- 미국 게릴라 정원 - 영국 생태 수영장	- 광주광역시 1913송정역시장 - 청주시 소나무길
(상업)공간 활성화	- 미국 팝업카페 및 이동식 점포, - 소규모 혼합점포 - 일본 오픈카페	광주광역시 1913송정역시장
차 없는 거리	- 미국 차 없는 거리 - 영국 거리 놀이터	- 수원시 생태교통 페스티벌 - 청주시 소나무길
도로, 주차장 ▶ 광장, 공원	미국 보행광장 및 파크렛	청주시 소나무길
도로 ▶ 보행로, 자전거 도로	- 미국 자전거 전용도로 - 일본 자전거일방통행 자전거보행도로 및 친환경 교통전환	서울특별시 퇴계로
종합적 적용	미국 버팔로 그린 코드	청주시 소나무길

청주시 중앙동의 소나무길은 청주시가 차 없는 거리와 청소년 광장을 조성하고, 중앙동 지역주민 및 상인회가 프리마켓, 버스킹, 게릴라 가드닝 등 가로활성화 프로그램을 기획·운영하며 이를 청주시가 행정적으로 지원하는 형태를 보이는 사례이다. 청주시 도시재생과, 도시재생 지원센터의 구도심 정비사업 이후 해당 공간의 활용과 운영, 관리를 지역주민이 도맡아 수행하는 모습은 해외 사례와 비교하였을 때 미국의 보행광장 조성 사례와 유사하다. 특히, 뉴욕시의 보행광장 조성 대상지역의 상업개선지구 협의체(Business Improvement District)가 보행광장의 운영·관리를 부담하는 것과 거의 흡사하다고 볼 수 있다. 해당 사업의 내용이 차 없는 거리를 조성하고 각종 프로그램 운영을 통해 가로활성화를 도모하였다는 것은 미국의 차 없는 거리, 게릴라 가드닝과 유사하다고 볼 수 있으나, 소규모 사업의 점진적·단계적 추진을 통한 향후 사업의 지속확대 가능성을 판단하는 방식이 아니었다는 점에서 해외의 택티컬 어바니즘 기반 가로활성화 사례와 차이를 보인다.

광주광역시 송정동의 1913송정역시장은 광주광역시와 현대자동차 그룹으로 구성된 광주창조경제혁신센터가 쇠퇴하는 기존 전통시장의 경쟁력을 회복하기 위해 상업용 가로환경을 개선한 사례로서 청년 창업 지원과 빈 점포 활용을 통한 팝업 스토어의 운영이라는 점이 본 연구와의 연관성을 갖는다고 볼 수 있다. 다만 해외의 택티컬 어바니즘 기반의 팝업 카페 사례에서 조사된 매장 앞 공공공간을 활용하는 형태의 팝업이 아닌, 일주일 단위로 빈 점포를 임대할 수 있도록 하는 형태의 팝업인 점은 택티컬 어바니즘을 적용하였다고 보기 어렵다. 그럼에도 간판정비와 점포 전면부 리모델링을 통해 상업용 공공가로의 공간환경을 개선하고, 유휴공간(빈 점포)을 활용하고 Micro-mixing의 방식의 공간활용 등은 택티컬 어바니즘 개념의 가로환경 이용활성화와 맥락을 함께한다고 볼 수 있다.

서울특별시 퇴계로의 도로 공간 재편사업 계획은 기존의 서울시 도시기본계획이 갖는 보행자 및 환경 중심의 사업 추진 한계점을 인지하고, 서울 퇴계로의 지역문화와 가로특성 고려를 통한 차로 축소, 보행공간 및 녹지공간 확대의 내용을 갖는 도로 공간 개선 사업계획이다. 차로를 축소하여 자전거 전용 도로를 조성한다는 측면에서 미국의 사례 또는 일본의 자전거 보행도로 조성 사례와 유사성을 갖는다고 볼 수 있다. 다만 해외의 자전거 도로 조성 사례에서 조사된 임시적 자전거 도로 조성을 통한 성과 전망이라는 단계를 거치지 않고 서울시가 주도하여 보행자 가로환경을 개선하고 이용활성화를 꾀하는 계획이라는 점은 택티컬 어바니즘 개념을 적용하였다고 보기 어렵다. 그럼에도 서울시가 차로 축소 및 보행환경 개선 내용의 사업계획을 수립하였다는 점은 타 지자체의 본보

기가 될 수 있으며 국내 가로환경의 개선 및 이용활성화를 위한 광역지자체의 노력으로 볼 수 있다.

2) 시사점

수원시의 생태교통마을, 청주시의 차 없는 소나무길, 광주광역시의 1913송정역시장 내 빈 점포 활용, 서울특별시의 퇴계로 도로 공간 재편 계획 사례 조사결과와 유형별 분류를 통해 본 장에서 도출하는 시사점은 ① 도시 공간의 가로 이용활성화 중요성의 인지 및 관련 사업 추진, ② 지자체와 지역 커뮤니티 간의 역할 구분을 통한 지역 특화 가로활성화 사업 추진, ③ 전담 조직 구성을 통한 행정적 기반의 마련으로 정리할 수 있다.

① 차 없는 마을 및 거리, 보행로 확대 등 가로 공간 이용활성화의 중요성 인식

가로환경의 질은 도시환경의 질을 결정하는 핵심 요소이다(Jacobs, 1961). 수원시와 청주시의 차 없는 마을·거리 조성, 서울특별시의 퇴계로 도로 공간 재편 계획은 지자체의 도시환경을 개선하기 위해 가로환경을 우선적으로 고려하고 해당 공간의 이용활성화를 도모하기 위한 노력을 기울였다는 점에서 국내 타 지자체의 도시환경 개선 노력에 시사하는 바가 크다고 볼 수 있다.

특히 상기 조사·정리한 국내 지자체의 가로활성화 사업 추진 사례는 도시환경의 개선을 위해 가로환경을 기존 차량 중심의 공간에서 보행자 중심의 공간으로 전환하여 가로 공간이 배타적 공간에서 주민 공유의 공간으로 구성될 수 있는 기회를 제공하는 정책적 움직임으로 이해할 수 있다. 이러한 국내 지자체의 가로활성화 사례는 전 세계적인 가로활성화 정책과 같은 흐름에 있다고 볼 수 있다. 하지만 국내의 가로환경 개선 사업들이 여전히 기존의 비가역적이며 영구적인 사업 추진의 방식으로만 추진되었다는 점에서 해외의 택티컬 어바니즘 기반 가로활성화 사례에서 조사된 임시적·소규모 조치를 통한 사업의 성과를 전망하는 단계를 거치지 못하였음을 확인할 수 있다.

가로환경 개선사업의 실패에 대한 우려와 그에 대한 책임을 면하기 위해 보다 면밀한 기존 유사사례 검토와 가로활성화 성과를 예측하는 현재의 가로활성화 사업 추진 방식을 무조건적으로 비판할 수는 없다. 하지만, 해외 사례에서 조사된 바와 같이 가로환경 개선사업의 실패가 우려되는 상황에서는 오히려 보다 작게 보다 짧은 기간 동안의 소규모·임시적 가로환경 개선의 조치를 시행하고 해당 가로 공간의 이용활성화 여부에 관한 주민의견 수렴 및 경제적, 사회적 측정 등의 연구를 통해 성과를 전망하는 단계를 경험하는 것은 지자체와 지역 커뮤니티 모두에게 이득이다. 소규모·임시적 가로환경 개선의

조치가 실패로 결론되는 경우 지자체는 신속하게 해당 조치를 철회하고 문제로 지적된 사항을 통해 추후 사업의 성공적 추진의 기반을 마련할 수 있다. 지역 사회는 실패로 돌아간 조치에 대한 자신들의 의견에 신속하게 대응하는 지자체를 경험하며 정부에 대한 신뢰감을 더할 수 있다. 해당 소규모·임시적 가로환경의 조치가 성공적인 경우 지자체와 지역 사회는 의견 공유를 통해 보다 큰 규모의 보다 장기적인 가로환경의 개선으로 확대할 수 있다.

② 지자체와 지역 커뮤니티 간의 역할 구분을 통한 지역 특화 가로활성화 사업 추진

지자체 가로환경의 문제점은 지자체 및 지역 커뮤니티마다 다르므로 해당 가로환경의 개선을 위한 조치는 지역의 특성을 반영하여 시행되어야 한다. 이러한 지역 특화 가로활성화 사업의 추진을 위해서는 사업의 기획에서부터 해당 가로 공간을 이용하는 지역 커뮤니티의 의견이 적극적으로 반영되어야 하며 가로환경의 설계단계에서도 지역 커뮤니티의 의견수렴 과정이 동반되어야 한다. 수원시 생태교통마을 조성 및 자동차 없는 날 사업의 대상지 선정을 위한 공모, 청주시의 차 없는 소나무길 이용활성화를 위한 지역 상인연합회의 적극적인 프로그램 개발 및 운영, 광주광역시 1913송정역시장 내 빈 점포 활용을 위한 청년 창업가의 공모 등은 지역사회의 참여를 통한 지역 특화 가로활성화 사업을 추진하였다는 점에서 국내 타 지자체의 지역 특화 가로활성화 노력에 시사하는 바가 크다고 볼 수 있다.

청주시의 사례는 지자체와 지역 커뮤니티 간 가로 공간 이용활성화 노력의 역할 구분을 통해 지역 특화 가로활성화를 실현하였다. 지역 주민과 상인으로 구성된 지역 커뮤니티는 차 없는 거리의 공간을 채우는 벼룩시장, 버스킹, 아트페어 등의 프로그램을 스스로 계획 및 운영하고, 청주시는 프로그램 운영비를 지원한다.

지자체와 지역 커뮤니티 간의 지역 특화 가로활성화 역할을 구분하는 것은 수원시의 자동차 없는 날 사업 공모 운영방식을 통해 보다 구체적인 시사점을 도출할 수 있다. 지역 커뮤니티는 주민협의체 구성과 이를 통한 공모사업 계획 및 운영에 관한 사항을 스스로 수립하여 동일한 자동차 없는 거리임에도 지역 커뮤니티만의 특화된 가로활성화 프로그램을 운영한다. 수원시는 평가위원회의 구성을 통한 지역 특화 가로활성화 노력의 실현가능성을 심의하고 프로그램 운영비를 동 주민센터를 통해 집행한다. 이와 같은 가로활성화 사업의 추진절차는 타 지자체에서도 구현 가능한 것이기에 눈여겨 볼만하다.

다만 뉴욕시 교통국의 사례에서 조사되었던 바와 같이 지자체 가로환경 및 공공공간 이용의 현황과 문제의 심각성을 지자체가 우선적으로 조사·검토하고 그 결과를 공모의 운

영과 대상지 선정을 위한 심의에 반영한다면 공모를 통한 지자체의 가로활성화 사업이 가로환경의 문제가 보다 심각한 지역에 우선적으로 시행될 수 있도록 유도함과 동시에 지역 특화 가로활성화의 효율성을 극대화할 수 있을 것이다.

③ 전담 조직 구성을 통한 가로활성화 사업 추진의 행정적 기반 마련

가로환경의 개선과 이용활성화를 위한 사업 추진에는 보행, 차량통행, 상업 등의 행위와 관련한 다양한 종류의 공간과 이용자가 고려되어야 하며, 지자체의 다양한 관련 부서 및 행정적 업무 간의 협력이 요구된다. 수원시와 청주시의 가로활성화 사업 추진을 위한 전담 조직 구성과 운영은 그러한 행정적 기반을 마련하고 가로활성화 사업 추진의 효율을 높였다는 점에서 타 지자체의 관련 사업에 시사하는 바가 크다고 볼 수 있다.

수원시 생태교통마을 조성을 위한 ‘행정TF팀’ 및 ‘생태교통추진단’ 조직 구성과 운영, 해당 팀이 추후 자동차 없는 날 등의 사업 추진 전담 조직으로서 ‘지속가능과’로 전환된 것은 이러한 행정적 협력의 기반을 마련하기 위한 사례로 볼 수 있다. 아울러 생태교통마을 조성 이후 현재까지 추진하고 있는 자동차 없는 날 운영은 ‘지속가능과’를 중심으로 공모의 운영과 대상지 선정을 위한 심의 및 운영비 지원 등의 관련 행정 업무를 효율적으로 추진하고 있다. 이러한 수원시의 전담 조직 구성을 통한 가로활성화 사업 추진의 행정적 기반 마련과 전담 조직의 운영은 택티컬 어바니즘에서의 임시적 조치 시행을 통한 성과전망과 단계적 사업의 확대 추진의 특징을 보이고 있다는 점에서 눈여겨 볼만 하다.

청주시 도시재생 지원센터의 경우는 청주시 중앙동 소나무 길을 포함하여 관내 지역의 도시재생을 지원하기 위한 전담 조직으로서 청주시 중앙동 상인연합회의 프로그램 운영과 지원을 담당하고 있다는 점에서 가로활성화 사업 추진의 행정적 전담 조직 운영의 또 다른 시사점을 제시한다.

제5장 택티컬 어바니즘 기반의 가로활성화 방안

1. 택티컬 어바니즘 기반 가로활성화의 기본방향
 2. 공모방식의 사업 추진 및 민·관 역할 구분을 통한 지역 중심의 가로활성화
 3. 사업 추진 절차의 간소화를 통한 가로환경 문제의 신속한 대응
 4. 전담 조직 구성 및 운영을 통한 종합 행정 지원
 5. 결론 및 향후 연구과제
-

본 장에서는 상기한 택티컬 어바니즘의 개념 고찰과 국외 주요 사례 및 국내 유사사례 조사·검토 결과를 토대로 국내 지자체가 택티컬 어바니즘 개념을 활용하여 가로환경을 개선하고 가로활성화를 도모하는 경우 그러한 가로활성화 정책이 가져야 할 기본방향을 제안하였다. 도시환경의 개선과 이를 통한 도시민의 삶의 질 향상을 위해 가로 공간의 이용활성화가 갖는 중요성을 인식하고, 해당 지역사회 가로 공간의 문제점이 변화하고 악화되기 전에 적절한 조치를 시행하며 이를 통한 성과 전망과 단계적 확대의 사업 추진 방식, 즉 택티컬 어바니즘 기반의 가로활성화 사업 추진 방식의 효율성을 인지하는 것이다. 아울러 이와 같은 택티컬 어바니즘 기반의 가로활성화를 위해 본 연구는 세 가지의 정책적 방안을 제안한다.

첫째, 지자체 가로활성화의 노력이 공모사업 방식으로 추진될 것을 제안한다. 공모사업 방식의 지자체 가로활성화 정책은 지역 커뮤니티로 하여금 해당 지역에 특화된 가로활성화 방안을 고민하고 구체화하도록 안내할 수 있다. 지자체는 관내 가로이용 현황을 미리 조사하여 지역 커뮤니티의 가로활성화 공모사업 참여 가이드라인을 개발·제공하고, 선정된 사업안의 운영비를 지원하는 등의 지역 커뮤니티와 지자체 간의 가로활성화 사업의 역할을 명확히 구분할 필요가 있다.

둘째, 지자체 가로활성화의 노력이 지역사회 가로 공간의 문제점에 신속하게 대응하도록 임시적이며 소규모의 가로활성화 조치 도입 절차를 간소화하여 택티컬 어바니즘 기

반의 가로활성화 방안의 실현가능성을 향상할 것을 제안한다.

셋째, 지자체 및 지역사회의 임시적, 소규모 가로활성화 조치의 성과를 전망하고 추진 과정의 노하우를 축적함을 통해 가로활성화 사업의 단계적 확대를 실현하기 위해 지자체 가로활성화 사업 추진의 전담 조직 구성과 운영을 제안한다. 전담 조직을 중심으로 가로활성화 사업 추진과 관련한 복잡 다양한 행정업무·부서, 주민협의체 및 이해관계자 간의 거버넌스를 구축하고 종합적 행정지원을 담보할 필요가 있다.

1. 택티컬 어바니즘 기반 가로활성화의 기본방향

택티컬 어바니즘 기반 가로활성화 정책·사업의 기본방향 :

지역 가로환경 및 의식의 변화를 유도하기 위한 지역사회 참여 유도 및 단계적 사업 추진

- ① 소규모 가로환경 개선 조치의 임시적, 일시적 도입
- ② 성과 전망을 통한 단계적 사업 추진
- ③ 단계적 사업 추진에 따른 정책·사업 실패의 경우에도 사업 추진의 노하우 습득

20세기 근대도시계획은 고층화와 표준화의 반복에 따른 범죄와 유지관리 비용의 증가, 기능주의에 근거한 용도분리에 따른 교통량의 증대와 도심 공동화 현상의 초래 등의 문제를 초래하였다. 이에 대응하며 등장한 뉴 어바니즘은 교외화를 지양하고 각종 보행 친화적이며 복합적 용도개발을 지향하는 등의 특징을 보이며 인간적 척도와 지역성의 회복을 위한 도시 공간의 계획과 설계를 도모하였다. 그럼에도 여전히 도시 및 가로 공간의 개선 노력은 대규모의 예산 투입과 대형의 사업 대상지를 요구하였으며 환경개선의 조치가 시행된 이후 성과의 불확실성 등의 한계점을 드러내었다.

도시 및 가로 공간의 개선을 위한 노력과 한계점은 국내 지자체의 가로활성화 사업에서도 동일하게 적용되었으며, 지자체 가로활성화 사업을 기획하고 추진하는 입장에서는 해당 사업의 실패에 대한 두려움으로 보다 치밀한 기획과 사전조사 및 유사 선례 검토 등을 통해 지역의 가로활성화 사업을 추진할 수밖에 없었다.

하지만 전 세계적 가로활성화 정책의 동향은 변화하고 있다. 가로 공간을 차량 중심에서 보행자 중심의 공간으로 바라보기 시작하였으며, 배타적 공간이 아닌 공유의 공간으로 이해하고, 통행의 공간에서 활동의 공간으로까지 확대하고 있다. 이러한 가로 공간에 대한 요구의 변화에 기존의 비가역적이며 대규모 위주의 도시개발 및 설계 방식은 유연한 대응과 활용에 한계점을 가질 수밖에 없으며 동시에 예정된 가로활성화 사업 추진의 성

과는 더욱 불투명해 지는 상황을 야기한다.

이러한 비가역적이며 성과를 전망하기 힘든 대규모의 가로활성화 사업 추진 방식에 택티컬 어바니즘 기반의 가로활성화 사업 방식은 해결방안을 제시할 수 있다. 택티컬 어바니즘 개념의 핵심은 소규모 조치의 임시적 도입을 통해 해당 조치의 가로활성화 성과 전망이 가능하다는 것에 있다.

미국 뉴욕시 타임스 스퀘어 보행광장 조성 등 다수의 가로환경 개선사업의 사례는 한시적으로 차량통행의 금지와 광장공간의 활용을 통해 보행광장의 성능과 기능, 보행자의 안전성 및 쾌적성 향상 여부를 판단하였다. 이후 뉴욕시는 성과 전망의 결과를 토대로 광장조성 사업의 규모를 확대하고 해당 임시 보행광장의 공간을 영구화하였다. 파크렛, 파킹데이, 팝업카페 등 다수의 택티컬 어바니즘 기반 가로활성화 사례 역시 기존 가로환경의 문제점 개선을 위해 소규모 조치의 일시적 도입에서 시작하였으며, 보행자와 가로공간 이용자의 반응을 살핀 후 보다 크고 보다 오랜 기간의 가로활성화 사업으로 확장하는 사업 추진방식을 보였다.

택티컬 어바니즘 기반의 가로활성화 노력은 그 시도가 실패로 돌아가는 경우에도 일시적이며 임시적으로 소규모의 가로환경 개선 조치를 보다 쉽게 철회가능하다는 특징으로 사업 추진의 성과를 강요받는 상황에서도 담당자 또는 담당부서에게 돌아가는 위험 부담을 줄일 수 있다. 임시적으로 시행된 소규모의 가로환경 개선 조치가 지역사회의 반발을 야기하거나 목표하지 않았던 부작용을 초래하는 경우 개선 조치를 손쉽게 되돌릴 수 있다는 것은 기존의 비가역적 대규모 가로환경 개선 사업과 비교하여 큰 이점으로 작용한다. 심지어 주민의 충분한 의견을 구하지 않고 진행된 사업의 경우일지라도 쉽게 철회가 가능하다는 점 또한 이점으로 작용할 수 있다.

해당 개선 조치의 철회가 지역사회의 의견에 따르는 것이라면 지자체는 지역 커뮤니티와의 소통 및 신뢰 형성을 기대할 수 있다. 아울러 지자체는 해당 가로환경 개선 조치가 실패로 돌아가는 경험을 통해 해당 지역의 가로활성화를 위한 정책방향을 수정하고 사업추진의 문제점 및 가로환경 개선의 설계 등을 변경하는 등 지역에 특화된 가로활성화 사업의 노하우를 습득·축적할 수 있다. 지자체의 가로활성화 노력이 실패로 돌아갈 것이 우려되며 그 성과 전망이 어려우면 어려울수록 개선 조치의 규모와 시행시기를 보다 작고 보다 짧게 가져간다면 지역의 가로활성화를 위한 노하우를 보다 쉽게 습득·축적할 수 있다. 결국 택티컬 어바니즘 기반의 가로활성화 사업 추진은 개선 조치의 성과가 성공적인 경우와 실패로 돌아가는 경우 모두 지자체의 가로환경 개선을 위한 정책적 성과를 거두는 셈이다.

택티컬 어바니즘 기반의 가로활성화 정책은 대상이 되는 가로 공간의 종류에 따라 보행 공간의 유희공간을 활용 또는 상업 공간의 활성화, 차량통행 공간을 차 없는 거리로 조성, 도로·주차장을 공원 또는 광장으로 조성, 차로의 일부를 보행로·자전거 도로로 전환하는 사업으로 시행될 수 있다. 중요한 것은 지자체의 가로활성화 정책 대상의 가로 공간이 무엇이건 해당 가로활성화 사업의 시행기간을 1일, 1주일, 1개월 등의 임시적이며 일시적인 조치로 확대해 가며 해당 사업의 성과를 전망해 나가는 것이다. 수원시의 '자동차 없는 날' 운영은 대상 지역의 특정 차량통행 공간을 월 1회 4시간 이상으로 한정하여 보행자 중심의 가로환경이 갖는 이점을 주민들이 직접 경험하여 보행 중심의 가로에 대한 주민인식 변화를 유도하고 있다. 뉴욕시의 경우 보행광장 조성을 1일 광장, 임시 광장, 영구적 광장으로 구분하고 1일 광장 또는 임시 광장 조성 사업을 경험한 대상지에 한하여 영구적 광장 조성 사업의 시행을 허가하고 있다.

[표 5-1] 택티컬 어바니즘 기반 가로활성화 사업 시행 기간의 단계적 확대 추진(안)

시행 기간	사업 시행의 주요 성격
단기적 시도 (약 1일 또는 약 1주일)	• 1일간 또는 1주일간 진행되는 이벤트 성격의 가로환경 개선 조치 시도 • 단기 사업 시행은 중기 또는 장기 사업의 시행 대상지 선정과 성과 전망을 위해 지역 커뮤니티의 지원과 동의를 구하는 시작단계의 성격 • 지자체는 주민협의체와 협력하여 가로환경 개선 사업 시행의 대상지 결정
중기적 시행 (약 1~2개월)	• 단기 사업 시행 경험지역에 한하여 1개월 이상의 중기적 가로환경 개선 조치 도입 • 지자체는 중기적 가로환경 개선을 위한 가로 설치물 등의 물리적 요소를 제공 • 주민협의체는 중기적 가로환경 개선 지역을 관리, 운영, 유지관리
장기적 시행 (수개월 또는 영구적)	• 단기 및 중기 사업을 모두 시행한 경험지역에 한하여 장기적 가로환경 개선 조치 도입 • 주민협의체의 지원과 지자체의 자원 상황에 따라 지자체는 기금을 마련할 수 있으며, 장기적 가로환경 개선의 설계와 시공에 참여 • 주민협의체는 장기적 가로환경 개선 지역을 관리, 운영, 유지관리

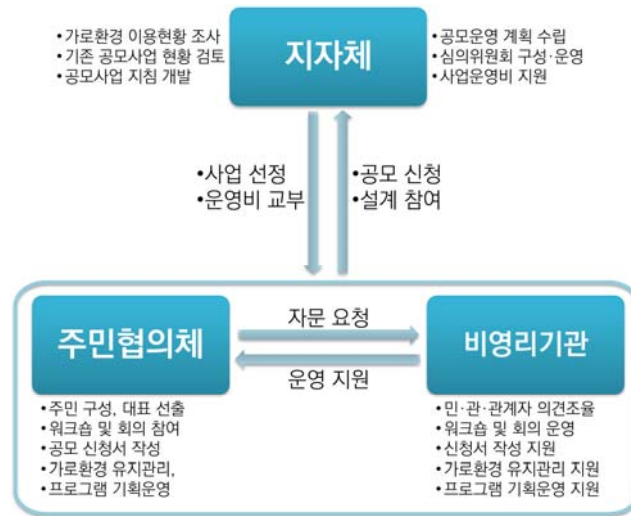
이러한 택티컬 어바니즘 기반 가로활성화 정책과 사업의 기본방향을 실현하기 위해서는 공모사업 방식의 가로활성화 사업 추진, 가로활성화 사업 추진 절차의 간소화, 가로활성화 사업 추진 전담 조직의 구성과 운영이 요구된다.

택티컬 어바니즘 기반 가로활성화 구현을 위한 세 가지 정책적 방안

- ① 공모방식의 사업 추진 및 민·관 역할 구분을 통한 지역 중심의 가로활성화
- ② 사업 추진 절차 간소화를 통한 가로환경 문제의 신속한 대응
- ③ 전담 조직 구성·운영을 통한 종합 행정 지원

2. 공모방식의 사업 추진 및 민·관 역할 구분을 통한 지역 중심의 가로활성화

소규모 가로환경 개선 조치의 임시적 도입을 통한 성과 전망과 단계적 사업 확대의 특성을 갖는 택티컬 어바니즘 기반의 가로활성화 노력이 지역 중심의 사업으로 추진되기 위해 지자체의 가로활성화 정책과 사업은 공모방식으로 운영·추진되어야 할 필요가 있다. 공모사업의 운영과 추진은 지자체와 지역사회 간의 명확한 역할 구분을 통해 보다 효율적이며 지역 중심의 가로활성화 사업이 될 수 있다. 본 연구에서 제안하는 택티컬 어바니즘 기반 가로활성화 공모사업의 참여주체별 역할은 다음과 같다.



[그림 5-1] 공모방식의 택티컬 어바니즘 기반 가로활성화 사업 참여주체 및 역할(안)

지자체는 공모사업의 효율적 운영을 위해 가로환경 개선사업 대상지 선정 및 심의에 관한 공모계획을 수립한다. 공모계획은 지자체 홈페이지 등을 통해 공개되며, 지역 커뮤니티의 적극적인 공모참여 독려를 위해 공모사업 참여 지침을 개발하여 보급한다. 지자체 가로활성화 공모사업 지침은 가로활성화 공모사업의 추진방향, 지역사회가 고려할 수 있는 가로활성화 사업계획의 유형 예시, 기간·지역·내용 등에 관한 공모개요, 공모 추진 일정, 주체별 역할, 공모사업 계획서의 접수·심사·결과발표의 내용, 공모신청서 작성·제출의 유의사항, 공모사업 신청서 양식·공모 심의기준 및 평가표·사업계획서·주민협의체 소개서의 별첨 양식 등을 제공하여 공모사업 참여주체가 가로활성화 사업의 운영과 주체별 역할에 대해 명확히 이해할 수 있도록 한다.

[표 5-2] 택티컬 어바니즘 기반 가로활성화 공모사업 지침의 내용 구성(안)

구성	주요 내용
공모사업의 의미 및 유형	• 주민 삶의 질 향상을 위한 택티컬 어바니즘 기반 가로활성화 정책사업의 의의 및 방향 소개 • 가로활성화 방안의 다양한 유형 소개 - 유흥공간 활용, (상업)공간 활성화, 차 없는 거리 조성, 도로·주차장의 광장·공원 전환, 도로의 보행로·자전거 도로 전환 등 • 가로활성화 사업 시행 기간의 단계별 특성 소개 및 예시 제공 - 단기, 중기, 장기
공모개요	• 가로활성화 사업의 시행 기간별 공고, 접수, 사업 기간 소개 - 단기적(1일~1주일) 공모사업의 접수·심의, 선정·시행, 성과 모니터링 절차·기간 소개 - 중기적(1~2개월) 공모사업의 접수·심의, 선정·시행, 성과 모니터링 절차·기간 소개 - 장기적(수개월 또는 영구적) 공모사업의 접수·심의, 선정, 환경영향평가·안전성평가 등의 조사·검토, 시행, 성과 모니터링 절차·기간 소개 • 신청자격 - 지역 거주 주민의 의견을 대표하기에 적합한 인원으로 구성된 협의체 또는 단체 - 주민협의체를 결성하고 대표자를 선임하여 신청서를 제출하도록 요구 • 사업내용 - 사업명, 일시, 사업대상, 추진내용 등 지자체의 가로활성화 정책사업 요약 • 지원내용 - 선정된 공모사업 시행의 운영비 등의 지원 금액, 조건 명시
추진계획	• 공고, 접수, 심사, 결과발표 등 공모사업의 추진일정 소개 • 지자체, 주민협의체, 비영리기관 등 공모사업 참여주체별 역할 명시 • 공모사업 신청서 접수 기간, 접수처, 제출서류 등의 소개 • 공모심사의 일시, 방법, 심사기준, 평가항목 등의 소개 - 평가위원회 구성계획 - 심사기준과 평가항목에 관한 설명은 별첨으로 제공 및 공개
공모사업 운영의 역할 및 책임	• 지자체의 역할 및 책임 1. 주민협의체의 현장 방문 및 조사, 현장 공개 워크숍 수행(시행 전 최소 2회) 2. 선정된 가로활성화 계획의 실효성 검증을 위해 시행 이전에 보행·교통량 조사, 통행흐름 변화 예측, 주변 토지이용 및 대중교통 이용 현황 조사 등 기술적 분석 수행 3. 단기, 중기, 장기의 가로활성화 사업 시행 계획의 특성을 반영하고 선정 대상지역의 특성을 반영하는 가로환경 디자인·설계 수립 4. 가로활성화 사업 시행 후 주민협의체의 가로환경 유지관리 현황 모니터링 • 주민협의체의 역할 및 책임 1. 가로활성화 사업계획의 실효성 향상 및 지역 이해관계자의 협력관계 형성을 위한 현장 방문 및 조사, 현장 공개 워크숍 수행(시행 전 최소 2회) 2. 가로활성화 사업 시행 후 해당 가로환경의 청소 등 유지관리(지자체와의 협약 체결) 3. 가로활성화 사업 시행 대상지역 이용의 안전과 편의 보장을 위한 보험계약 체결 4. 지역 특성을 반영한 가로활성화를 위한 가로환경 디자인·설계 회의 참석 및 의견 조율 5. 개선 및 조성되는 가로환경을 적극적으로 활용하기 위한 각종 이벤트 및 활동 프로그램의 기획과 운영 6. 가로환경의 유지관리 등을 위한 사업 운영비의 기금 마련 • 비영리기관의 역할 및 책임 1. 주민협의체의 워크숍 및 회의의 원활한 운영 지원 2. 워크숍 및 회의결과를 반영하는 공모 신청서 작성의 지원 3. 주민협의체의 가로환경 유지관리 및 프로그램 기획운영 지원
관련 별첨 양식	• 공모사업 신청서 선정 평가표 • 지자체 가로활성화 공모사업 운영 공고문 • (주민협의체 작성용) 가로활성화 공모사업 신청서 양식

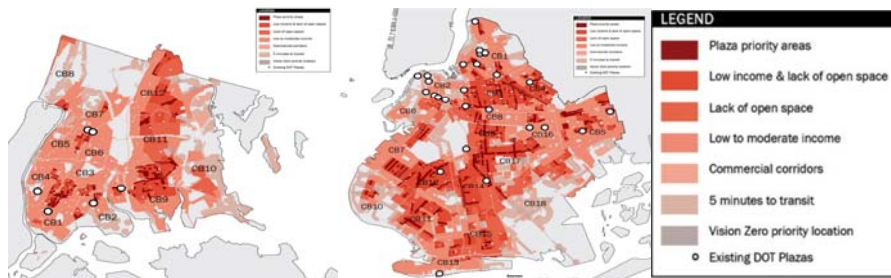
구성	주요 내용
	• (주민협의체 작성용) 가로활성화 공모사업 계획서 • (주민협의체 작성용) 추진주체 소개서 및 주민참여자 총괄표 • (이해관계자 작성용) 검토의견서 및 지지서

지자체는 공모사업 지침에 첨부되는 관련 양식 중 공모사업 신청서 선정의 심의와 평가를 위한 내용을 별첨의 표로 다음과 같이 구성하여 제공 및 공개할 필요가 있다. 이를 통해 공모사업에 참여하는 주민협의체는 스스로 지역 가로환경 문제의 심각성을 인지하고 주변 지역과 조화를 이루는 지역 특화 가로활성화 방안을 수립하며 실천을 위한 주민협의체의 조직력과 가로환경 유지관리 능력을 키울 수 있다.

[표 5-3] 택티컬 어바니즘 기반 가로활성화 공모사업 계획서 심의 및 선정 평가(안)

구성	주요 평가 내용 및 기준
가로환경 문제의 심각성	• 보행자 통행 공간 또는 공공공간이 부족한 지역의 공모사업 계획을 우선순위로 선정 • 접수된 지역 내 실제로 조성된 공공공간의 면적이 지역 거주자에게 쾌적한 가로환경을 제공하기에 보다 어려운 지역을 우선순위로 선정 • 지자체가 조사·작성한 지역 내 공공공간 부족 및 가로비활성화 현황도(안)을 참고하여 접수된 지역의 가로활성화 방안 도입 적합 여부를 판단
주민협의체의 조직력	• 가로활성화 계획의 이해관계자 및 지역 주민의 협력관계 증명을 위한 8개 이상의 다른 직종의 이해관계자들이 작성한 사업계획 동의서 제출 - 가로활성화 계획의 이해관계자라 함은 해당 동 지역 내 부동산, 기업, 기관(교회, 학교 등), 지역 공무원, 비영리단체, 커뮤니티 단체, 거주자 등을 뜻함 • 주민협의체 주관 워크숍을 통해 도출된 가로활성화 계획 • 해당 지역 내에 시행되었던 기존의 가로활성화 방안의 성과 및 모니터링 평가 - 가로활성화를 위해 시행되었던 문화행사, 지역 박람회 등 지역사회 가로 공간 활용 행사들의 성과 및 결과
주변 지역과의 조화 및 파급력	• 성공적 가로활성화를 위해 사업 계획 대상지와 주변 지역 간의 연계성, 접근성, 토지이용, 인구 밀도, 대중교통, 안전성 등을 검토하고 해당 가로활성화 방안의 적합성을 평가 • 접수된 가로활성화 대상지 주변이 상업지역의 밀집, 대중교통의 연계 등의 특성을 보이는 경우 접수된 공모사업 계획을 우선순위로 선정 • 근래에 가로활성화 조치의 시행 이력이 없는 지역의 공모사업 계획을 우선순위로 선정 • 인근 지역으로의 파급효과, 해당 사업의 지속가능성 여부, 주민 의식 변화의 가능성 여부 등을 검토
주민협의체의 사업대상지 유지관리 능력	• 지역 가로환경 개선을 위한 정부 보조금 수령 이력, 기존의 자금 확보 이력 등 주민협의체가 사업대상지를 스스로 유지관리할 수 있는 재정적 능력을 갖추었을 경우 이를 우선적으로 선정 • 주민협의체의 가로활성화 사업 시행 이후 해당 가로환경을 스스로 유지관리하며 가로 공간을 활용한 프로그램을 기획·운영하기 위한 계획서와 역량 증명을 위한 서류를 제출 - 가로 공간을 활용한 프로그램으로는 공연, 전시회, 음악회, 박람회, 베틀시장, 공휴일 특별 행사 등이 있으며 지역 특성을 반영하는 프로그램의 창의성에 대해 평가
지역 주민 소득수준	• 지역 등록 거주 총 인구수 기준 저소득층에 속하여 주거급여를 수령하는 등록 거주 총 인구수 비율 - (지역 등록 거주 주거급여 수령 주민 수) ÷ (지역 등록 거주 총 주민수) × 10

가로환경 개선 및 가로활성화가 우선적으로 시행되어야 하는 지역사회가 보다 적극적으로 공모사업에 참여할 수 있도록 유도하기 위해 지자체는 지역의 가로환경 및 공공공간의 이용현황에 관한 조사를 수행하고 지도 등의 형태로 공개한다. 아울러 지자체는 공모사업 신청서의 심의 및 가로활성화 계획 평가, 대상지 답사 등을 위한 심의위원회를 구성하고 주민협의체와의 면담을 실시한다. 사업대상지는 단기, 중기, 장기의 사업 시행기간별로 구분하고 지자체의 예산 범위 내에서 중·장기적 가로활성화 사업 대비 보다 많은 개소의 단기적 사업 시행을 지원하도록 한다. 뉴욕시의 경우, 보행광장 조성 공모사업을 통해 연간 10개소의 단기 사업, 2~3개의 중·장기 사업을 지원한다. 이러한 다수의 단기 사업 지원은 소규모 가로환경 개선 조치가 보다 다양한 지역에서 임시적으로 시도되도록 유도하여 해당 가로활성화 노력의 파급효과를 다양하게 전망하기 위함이다.



[그림 5-2] 뉴욕시의 가로활성화 사업 우선지원 대상 현황도 예시

(좌, 중) 뉴욕시 브롱스 및 브루클린 지역 내 가로활성화 사업 우선지원 대상 조사결과, (우) 가로활성화 사업 우선지원 대상의 구분
출처 : NYC DoT(2017), *NYC Plaza Program Application Guidelines 2017*, NYC Department of Transportation, pp.14-15, 직접인용

지역 커뮤니티는 협의체를 구성하고 대표를 선출하며, 지자체 공모사업의 지원서 작성 과정을 통해 사업 시행 대상지의 선정과 가로환경의 물리적 개선방향 및 해당 공간을 활용하는 각종 프로그램의 기획과 운영, 나아가 해당 가로환경의 유지관리와 보행자의 안전에 관한 내용 등을 계획한다. 지역 중심의 공모사업 신청서 작성을 위해 주민협의체는 워크숍 등을 개최하여 지역 가로환경 문제점을 인식하고 해결방안을 모색한다. 해당 워크숍의 결과는 공모사업 신청서에 정리되어 제출된다.

아울러 주민협의체의 공모신청과 지자체의 공모사업 운영의 효율화를 위해 지역사회에 기반을 두고 있는 비영리기관은 중간관리자의 역할을 수행할 수 있다. 비영리기관은 사업 추진과 관련한 각종 이해관계 의견 조율하고, 주민협의체의 워크숍 및 회의 소집과 운영을 지원한다. 수렴된 의견이 반영되어 공모 신청서가 작성·제출되도록 지원하며, 선정 후 조성된 가로환경의 유지관리와 각종 프로그램의 기획과 운영을 지원한다.

가로환경 개선과 가로활성화를 위해 조성된 공간 환경은 지역사회가 스스로 관리·운영할 수 있어야 한다. 공간 환경의 조성을 위한 시설물 설치 및 관련 조치들은 임시적인 것에서부터 영구적인 것에 이르기까지 지자체가 지원한다. 청소, 쓰레기 치우기, 화단 가꾸기 등과 같은 조성된 공간 환경의 물리적 관리와 주말 이벤트 기획 및 개최 등과 같은 공간의 운영은 지역사회의 몫이다. 이러한 민·관의 역할과 책임 이행을 담보하기 위해 지자체는 공모에 당선된 지역의 주민협의체와 협약을 체결하는 것도 고려할 수 있다.

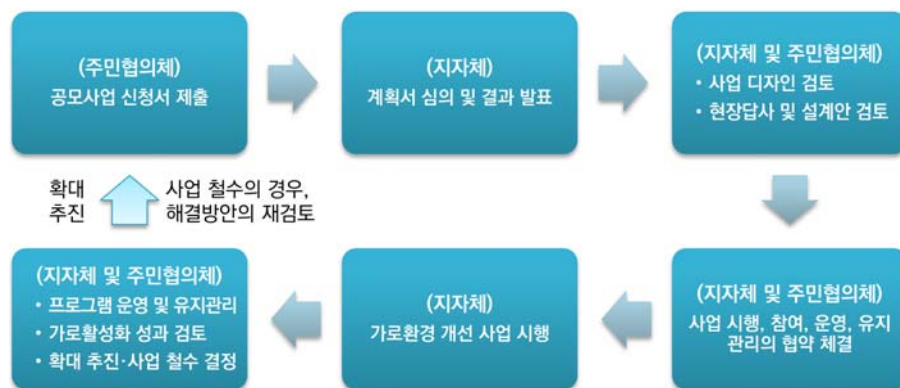
3. 사업 추진 절차 간소화를 통한 가로환경 문제의 신속한 대응

국내의 가로활성화 유사사례 검토결과를 기존의 차량통행 중심의 배타적 가로 공간을 보행자 중심으로 전환하기 위해 가로환경의 개선에 집중하는 긍정적 모습을 확인하였다. 그럼에도 국내의 가로활성화 기법들은 여전히 기존의 사업 추진 방식에서 벗어나지 못하고 있다. 지역의 가로환경 문제점을 파악하고 이를 해결하기 위한 방안을 도입하기 위해서는 예산마련에서부터 가로환경 개선 사업의 기획, 계획, 설계, 시공의 단계를 거쳐야 한다. 처음부터 문제해결을 위한 가장 완벽한 해법을 찾기 위해 노력하며 가장 확실한 실행방안을 수립하고 가장 효율적인 시행주체를 찾기 위해 고심한다. 지역의 가로활성화를 위한 마스터 플랜 수립에서부터 시작한다. 단계별 사업 추진 절차를 거치는 동안 해결 대상이었던 가로환경은 더욱 악화되고 변질된다. 최종 가로환경 개선사업 시행 계획을 결정하고 해결방안을 도입하는 시기에는 목표하였던 가로환경의 문제점을 적절하게 다룰 수 없는 상황이 발생한다. 가로환경 개선을 위한 노력의 속도가 가로 공간의 변화 속도보다 느리기 때문이다. 결국 해당 가로활성화 방안의 성과는 담보할 수 없는 것이 된다.

택티컬 어바니즘 기반의 가로활성화는 이러한 문제의 해결방안을 제시한다. 소규모 조치의 임시적 도입과 운영을 통해 가로환경 개선 사업의 성과를 전망하고 단계적으로 사업을 확대한다. 가로활성화를 위한 임시적 소규모 조치가 작동하지 않을 경우 보다 손쉽게 해당 조치를 철수하고 개선된 조치를 다시 도입할 수 있다. 택티컬 어바니즘 기반의 가로활성화는 가로 공간의 변화 속도와 문제해결을 위한 조치 시행의 속도를 일치시킬 수 있다.

지자체가 지역의 가로환경 문제점을 파악하고 신속하게 택티컬 어바니즘 기반의 가로 활성화 조치를 시행하기 위해서는 기존의 사업 추진 절차 대비 대폭 간소화된 사업 추진 절차가 요구된다. 뉴욕시의 보행광장 조성 사업은 1일 또는 1주의 임시적 가로환경 개선 조치에서 시작되었다. 소규모의 임시적 조치 도입으로 인해 기존의 공공공간 조성 사업 추진에 요구되었던 디자인 검토 및 환경영향평가 등의 사업 추진 장기화 요소를 생략하였다. 소규모 가로활성화 조치의 단기 도입을 통해 성과를 확인하고 이를 중기 또는 장기 도입으로 확대하는 과정이 해당 가로활성화 계획의 디자인 검토 역할을 수행하였으며 환경영향평가를 대체하는 효과를 갖는다. 뉴욕시 보행광장의 임시조성 사업은 실제로 평균 5~6개월의 신속한 설계 및 건설기간과 10만 달러(한화 약 1.2억 원) 미만의 소규모 자본으로 추진되었다. 절차의 간소화를 통해 가로 공간 이용의 문제점에 즉각적으로 대응하여 예산과 시간을 절약하고 해당 문제점에 적절히 대응한 사례이다.

지역의 가로환경 문제점과 해결방안은 지역의 수만큼 다양하다. 다양한 가로활성화 방안의 시행 절차를 간소화하기 위한 제안 역시 해당 가로활성화 방안에 관여하는 법과 제도의 수만큼 다양할 수 있다. 그럼에도 지자체의 가로환경 개선사업 추진 절차의 간소화는 신속한 가로환경의 문제 대응을 위해 필요하다. 이를 위해서는 다음 절에서 제안하는 전담 조직의 구성과 운영이 함께 시행되어야 한다. 지자체마다의 가로환경 특성과 가로활성화 사업 추진의 행정적 절차가 다양함에도 본 연구는 다음과 같이 가로환경 개선사업 추진 절차의 간소화(안)을 제안하여 지자체로 하여금 적용 가능한 범위 내에서 각자의 가로활성화 방안을 구축하도록 유도하고자 한다.



[그림 5-3] 택티컬 어바니즘 기반 가로활성화 사업 추진 절차(안)

4. 전담 조직 구성·운영을 통한 종합 행정 지원

기존 가로활성화 방식의 한계점을 극복하기 위한 택티컬 어바니즘 기반의 가로활성화 방식의 장점은 해당 조치 도입이 단기간 내에 이루어져 가로 공간의 문제에 신속하게 대응함에 있다. 소규모 조치의 임시적 도입을 통한 성과 전망과 사업 추진의 노하우 축적을 통한 단계별 사업 확대 전략 역시 택티컬 어바니즘 기반 가로활성화 방식이 갖는 장점이다. 본 절에서는 종합 행정 지원을 통한 사업 추진 절차의 간소화 및 사업 추진 노하우 축적을 통한 사업 추진의 효율화를 위한 지자체 가로활성화 전담 조직의 구성과 운영을 제안한다.

뉴욕시의 보행광장 조성을 위한 뉴욕시 교통국 내 공공공간 사업부를 신설한 사례와 영국 킹스 크로스의 생태 수영장 조성을 위한 캠든 구청의 전략 계획 및 실행 부서의 운영, 수원시의 생태교통마을 조성 및 자동차 없는 날 사업 운영을 위한 지속가능과의 운영 사례는 전담 조직의 구성과 운영을 통한 가로활성화 추진 방식의 실효를 증명한다.

뉴욕시 교통국의 공공공간 사업부는 뉴욕시 내 소규모 예산투입과 간단한 시설물 설치 등을 통해 단기간 내에 구현 가능한 임시광장 조성 사업을 추진하였다. 종합 행정 지원을 위해 공공공간 사업부는 임시 공원 또는 파크렛 조성 및 관련한 지역사회와의 협의, 공모절차의 추진, 물리적 환경개선과 주민협의체의 프로그램 운영 지원을 위한 뉴욕시 소방청 및 공중위생국 등 다양한 부서의 협력 주도의 업무를 수행하였다. 영국 캠든 구청의 전략 계획 및 실행 부서는 생태 수영장 조성 및 관련하여 문화예술관광 부서 및 킹스 크로스 민간투자합작회사와의 협력을 주도하였다. 수원시의 지속가능과는 생태교통마을 조성 당시 교통행정과, 대중교통과, 도로과와의 업무 협력 및 종합 행정 지원을 위해 신설된 행정TF팀이 영구 조직으로 발전한 사례로 생태교통마을 조성을 경험하며 축적된 가로활성화 사업의 노하우를 이후의 자동차 없는 날 사업 운영에 활용하는 국내의 대표적 택티컬 어바니즘 기반 가로활성화 전담 조직 구성·운영의 사례이다.

국내 지자체의 택티컬 어바니즘 기반 가로환경 개선을 통한 가로활성화는 주로 「도로법」 및 「주차장법」 관련 국토교통부의 업무, 「도로교통법」 관련 경찰청의 업무, 「자전거 이용 활성화에 관한 법률」 및 「보행안전 및 편의증진에 관한 법률」 관련 행정안전부의 업무 등과 연관되며 관련 부서의 행정 업무 협력이 요구된다. 가로 공간을 활용한 프로그램 운영도 이와 동일하며 먹거리 판매 등의 행사가 개최될 경우 「식품위생법」 관련 식품의약품안전처의 행정 업무 협력 요구가 추가된다. 가로활성화 사업 추진 전담 조직의 구성과 운영은 상기한 각종 법령의 이해와 관계 부처·부서의 행정 협조를 위한 인적 네

트위크 구축 및 업무 수행 절차에 관한 노하우 구축을 가능케 한다.

동시에 전담 조직의 구성과 운영은 상기의 인적 네트워크와 업무 수행 노하우를 활용한 지자체 가로활성화 사업 추진의 기간 단축으로 이어진다. 전담 조직의 구성과 운영은 가로환경 개선을 위한 각종 심의와 디자인 검토 업무를 간소화 및 일원화하여 통합 추진을 가능토록 한다. 주민협의체가 가로활성화 공모사업을 통해 참여하는 경우에도 전담 조직을 통한 각종 이해관계자의 민원처리 업무 수행이 가능하다. 택티컬 어바니즘 기반 가로활성화이 갖는 가로환경 개선조치의 속도감 구현은 전담 조직의 구성과 운영에 달려 있다.

5. 결론 및 향후 연구과제

본 연구는 도시환경의 질 향상을 위한 가로환경 개선의 중요성과 보행자 중심의 가로 공간 이용활성화 정책으로 변화하는 동향을 배경으로 국내 가로환경 개선을 위한 택티컬 어바니즘 기반 가로활성화 방안을 도출하는 것을 목적으로 하였다. 택티컬 어바니즘의 개념과 이론적 특징을 검토하였으며, 미국, 일본, 영국의 택티컬 어바니즘 기반 가로활성화 사례를 조사·검토하였다. 국내의 유사사례로는 수원시, 청주시, 광주광역시, 서울특별시의 가로활성화 사업을 조사·검토하였다. 국내 지자체의 택티컬 어바니즘 기반 가로활성화 방안 제언에 앞서 기본방향을 정리하였고, 공모방식의 사업 운영, 사업 추진 절차의 간소화, 사업 추진 전담 조직의 구성과 운영에 관한 가로활성화 방안을 제안하였다.

기존의 도시개발사업 방식이 갖는 비가역적이며 대규모의 사업 추진은 가로환경이 변화하는 속도를 따라가지 못하며 사업 시행 후의 성과 전망이 어렵다는 한계점을 갖는다. 이를 극복하기 위한 택티컬 어바니즘 기반의 가로활성화 방안은 가로환경 개선을 위한 소규모 조치의 임시적·일시적 도입을 시도하고 개선 조치의 성과를 전망한다. 긍정적 성과를 거두는 경우 해당하는 소규모의 한시적 조치는 범위와 기간을 확대하며 영구적 가로환경 개선으로 전환한다. 부정적 성과를 거두는 경우 해당 가로환경 조치를 즉각적으로 철수하고 개선점을 모색하여 또 다른 가로활성화 조치 도입을 시도한다. 전담 조직의 구성과 운영을 통해 가로활성화 조치 도입의 소요시기를 단축하며 다양한 종류의 관련 행정 업무를 종합하여 지원한다.

국내 지자체의 가로환경 개선 사업의 추진과 가로활성화의 노력은 실패를 두려워한다. 보다 완벽하고 효율적인 가로환경 개선 사업을 추진하기 위한 지자체의 심사숙고는 많은 계획과 설계 단계와 다양한 심의와 평가를 요구하였다. 하지만 지자체의 가로환경 문제개선을 위한 노력은 실패할 수 있다. 오히려 가로환경 개선사업의 실패를 통해 보다는 가로활성화가 성취될 수 있다. 소규모의 임시적 가로환경 개선 조치의 도입은 이러한 지자체 사업의 실패로 인한 피해와 부담을 경감할 수 있다. 사업의 실패가 두려운 만큼 보다 작고 보다 한시적으로 가로환경 개선조치를 시도하여 성과를 전망해야 한다. 다만 그러한 가로환경 개선조치는 가로 공간의 문제가 변화하기 이전에 빠르게 시도되어야 한다. 가로환경의 문제가 변화하면 개선조치도 변경되어 도입되어야 하기 때문이다. 택티컬 어바니즘 기반의 소규모 개선조치, 임시적 도입, 즉각적 가로환경 문제대응, 성과전망을 통한 단계적 개선조치의 확대를 통한 가로활성화는 기존 도시계획 및 설계체계의 한계점 극복을 위한 가로활성화 전략으로 활용 가능하다.

한편 본 연구에서 제안한 택티컬 어바니즘 기반의 가로활성화 방안을 실제로 적용해 보지 못하였음에 한계를 갖는다. 가로 공간의 이용 및 활용에 문제점을 드러내는 지역을 사례로 선택하고 해당 가로환경의 소규모 개선조치를 임시적으로 도입해 보며 국내에 실제 적용하였을 때 발생하는 문제점에 대한 검토는 보다 구체적이며 국내 상황에 맞는 택티컬 어바니즘 기반의 가로활성화 방안 제안을 위해 필요하다.

- 강문규(2016), “퇴계로, 걷고싶은 거리로...차로 줄여 보도 넓힌다”, 헤럴드경제, <http://heraldk.com/2016/11/02/퇴계로-걷고싶은-거리로차로-줄여-보도-넓힌다/>.(검색일: 2017.9.28.).
- 강효정(2013), “한국적 랜드스케이프 어바니즘에 관한 연구”, 『도시설계』, 14(4), pp.29-41.
- 강효정·최재필(2011), “랜드스케이프 어바니즘의 주요 개념에 대한 연구”, 『대학건축학회 논문집 계획계』, 27(8), pp.225-232.
- 김경환(2016), “회현역~퇴계로2가 차로 줄이고 ‘보행거리’ 조성”, 머니투데이, <http://news.mt.co.kr/mtview.php?no=2016110218362029063>.(검색일: 2017.9.28.).
- 김영민(2014), “랜드스케이프 어바니즘의 도시설계안에서 나타나는 개념과 전략”, 『한국도시설계학회지』, 15(4), pp.203-221.
- 김정대·진창일(2017), “골목에서 지역발전의 길을 찾는다 <11> 광주 1913송정역시장”, 전남일보, <http://www.jnilbo.com/read.php3?aid=1501167600528851010>.(검색일: 2017.9.1.).
- 김진범 (2006) “아와니 원칙(The Ahwahnee Principles)”, 『국토』, 10, p.67.
- 김천령의 바람흔적(2013), “공주의 오미, 송정떡갈비의 유혹과 송정오일장의 ‘깜놀’ 국밥들”, 티스토리, <http://neowind.tistory.com/1118>.(검색일: 2017.9.1.).
- 김홍순(2006), “뉴어니즘 근대적 접근인가 탈 근대적 접근인가?”, 『도시행정학보』, 19(2), pp.49-74.
- 광주창조경제혁신센터(2015), “1913 송정역시장 ‘청년상인’ 모집”, 광주창조경제혁신센터, https://ccei.creativekorea.or.kr/gwangju/custom/notice_view.do?no=2070&pn=1&pagePerContents=10&sdate=&edate=&k_word=title&keyword=.(검색일: 2017.9.1.).
- 권순택(2017), 「마을 주민에서 마을 주인으로! 주도적인 도시재생 「청주시 중앙동」, (현장 방문자료), (2017.8.9.).
- 뉴 어바니즘 협회(2003), 「뉴 어바니즘 헌장」, 안건혁·온영택 옮김. 파주:한울.
- 마쓰나가 야스미쓰(2006), 「도시계획의 신조류」, 진영환·김진범·정윤희 옮김, 서울: 한울아카데미.
- 민경범(2015), “송정역전 매일시장 리모델링 한다”, 환경미디어, <http://www.ecomedia.co.kr/news/newsview.php?ncode=1065585765661687>.(검색일: 2017.9.1.).
- 박천보(2016), “TOD(대중교통중심)형 도시개발 특성 및 발전전략에 관한 연구”, 『한국산학

- 기술학회 논문지」, 17(2), pp.635-641.
- 서울시(2016), “퇴계로 도로공간재편 종합보고서”, 내부자료.
- 송정역시장청년상인지원사업단(2015), “1913송정역시장 청년상인광고”, 광주창조경제혁신센터.
- 수원시(2013), “「생태교통 수원 2013」 자료”, 내부자료.
- 수원시(2014), “차 없는 거리 공모계획”, 내부자료.
- 수원시(2017), “자동차 없는 날 운영 관련”, 내부자료.
- 안현진·박현영(2013), “재생사업지구 내 공가 및 공터 활용을 통한 유연적인 도시재생 방안 연구”, 「국토계획」, 48(6), pp.347-366.
- 은정아·최화정(2014), 「〈생태교통 수원2013〉 시민백서」, 수원시 교통정책과(생태교통팀)·「이클레이-지속가능성을 위한 세계지방정부」 한국사무소.
- 이시철(2013), “그린 어바니즘이 우리나라 도시관리에 주는 함의”, 「Journal of the Korean Urban Management Association」, 26(4), pp.59-85.
- 이진혁(2016), 「[도시재생 성공사례]②절망에서 희망으로...문화예술의 중심지로 거듭난 청주 중앙동」, 조선비즈, http://biz.chosun.com/site/data/html_dir/2016/02/23/2016022302853.html.(검색일: 2017.8.10.).
- 임유경·이진민(2013), 「가로단위 공간관리 수단으로서의 특별가로구역 제도 연구」, 건축도시공간연구소.
- 진현권(2013), “수원 행궁동은 해방구...차 없는 미래 세상 체험”, news1뉴스, <http://news1.kr/articles/1304810>.(검색일: 2017.8.23.).
- 청주시(2017), “2016년 중앙동 도시활력증진지역 개발사업 사업 운영 결과보고서”, 내부자료.
- 최누리(2016), “시장 골목 100년을 부활시키다. 광주 1913 송정역 시장”, 디자인하우스, http://mdesign.designhouse.co.kr/article/article_view/104/74497.(검색일: 2017.9.1.).
- 하주성(2013), “염태영 수원시장 ‘생태교통 수원2013’을 말하다”, e수원뉴스, <http://news.suwon.go.kr/?p=40&viewMode=view&reqIdx=137537375925673575>.(검색일: 2017.8.23.).
- 한국관광공사(2013), “생태교통마을로 변신한 행궁동 즐기기, 생태교통 수원 2013”, 네이버, <http://terms.naver.com/entry.nhn?docId=3342198&cid=58151&categoryId=58151>.(검색일: 2017.8.23.).
- 현대카드(2017), “[전통시장 활성화 프로젝트] 예스러움의 가치를 지니며, 새롭게 태어나다 - 1913 송정역 시장”, 현대카드, <http://blogview.hyundaicardcapital.com/3989>.(검색일: 2017.9.1.).
- 홍병곤(2017), 「청주시 도시재생지원센터 Agenda 2017」, (현장방문자료), (2017.8.9.).
- 홍의석(연도미상), “미국 도시계획의 신개념, Do-it-yourself(DIY) 어바니즘”, 세계도시정보, https://ubin.krihs.re.kr/ubin/wurban/maincitynews_View.php?no=1399.(검색일: 2017.7.16.)
- 秋山 聡(2014), “社会実験を通じた道路利活用に関する調査検討について”, *JICE REPORT*, p.52.
- 久野恭平(2013), 「公共空間の官から民へのデザイン・マネジメントに関する研究」, 東京大学大学院 修士論文
- 国土交通省(2008), “社会実験-道路施策の新しい進め方”, <https://www.mlit.go.jp/road/demopro/about/pamphlet.pdf>.(검색일: 2017.5.21.).

- 国土交通省(2012), “自転車の一方通行推奨による社会実験について”, 国土交通省, <http://www.mlit.go.jp/chosahokoku/h24giken/program/kadai/pdf/ippan/ippan2-08.pdf>. (검색일: 2017.5.21.).
- 国土交通省(2013a), “新宿三丁目モア4番街(オープンカフェ・広告事業)”, 国土交通省, <https://www.mlit.go.jp/road/sisaku/senyo/pdf/op-cafe01.pdf>. (검색일: 2017.5.21.).
- 国土交通省(2013b), “高崎市中心市街地(オープンカフェ・自転車・自転車・輪器具)”, 国土交通省, <https://www.mlit.go.jp/road/sisaku/senyo/pdf/op-cafe04.pdf>. (검색일: 2017.4.12.).
- 国土交通省(연도미상), “社会実験とは”, 国土交通省, <http://www.mlit.go.jp/road/demopro/about/about01.html>. (검색일: 2017.5.21.).
- 新宿区みどり土木部土木管理課(2013), “道路行政セミナー”, http://www.hido.or.jp/14gyousei_backnumber/2013data/1306/1306open_cafe_shinjuku_city.pdf. (검색일: 2017.4.12.).
- 高カフエ(2017), “Information”, 高カフエ, <http://www.takasakicci.or.jp/takacafe/index.html>. (검색일: 2017.4.12.).
- 高崎市(2013), “2013年度・当初予算の概要”, 高崎市, <https://www.city.takasaki.gunma.jp/docs/2013122100211/files/siryou3.pdf>. (검색일: 2017.4.12.).
- 高崎市 商工観光部 産業政策課(2013), “道路行政セミナー”, http://www.hido.or.jp/14gyousei_backnumber/2013data/1308/1308taka_cafe_takasaki_city.pdf. (검색일: 2017.4.12.).
- 東京都都市整備局(2015), “歩行者空間創出 先進的取組事例紹介”, 道路空間活用ワーキンググループ, http://www.toshiseibi.metro.tokyo.jp/kiban/suishin_kaigi/pdf/wg_douro_05.pdf. (검색일: 2017.4.12.).
- 中村孝之, 坂本邦宏, 久保田尚(2005), “交通政策の計画プロセスにおける社会実験の位置付け~全国社会実験アンケート調査を通して~”, 第32回土木計画研究講演集(2015.11), https://www.jsce.or.jp/library/open/proc/maglist2/00039/200511_no32/pdf/382.pdf. (검색일: 2017.5.21.).
- Algera, P.(2016), “Looking for students to get involved with PARK(ing) day!”, The UC Sustainability Office, <https://ucsustainability.wordpress.com/tag/parking-day/>. (검색일: 2017.7.16.).
- American Masters(연도미상), “A HISTORY OF NYC’S “PLAY STREETS””, Thirteen Media With Impact, <http://www.thirteen.org/program-content/a-history-of-nycs-play-streets/>. (검색일: 2017.7.16.).
- Barone, V.(2016), “Times Square pedestrian plaza is finally complete, NYC says”, amNEWYORK, <https://www.amny.com/transit/times-square-pedestrian-plaza-is-finally-complete-nyc-says-1.12816632>. (검색일: 2017.5.7.).
- B|D Landscape Architects(2017), “King’s Cross – Pond Club”, B|D Landscape Architects, <http://www.bdlandarch.com/projects/kings-cross-pond-club/>. (검색일: 2017.9.4.).
- Beatley, T.(2000), *Green Urbanism: Learning from European Cities*, Washington D.C.: Island Press.
- Bermann, K. and Isabella C. Marinaro(2014), “‘We work it out’: Roma settlements in Rome and the limits of do-it-yourself”, *Journal of Urbanism: International Research on Placemaking and Urban Sustainability*, 7(4), pp.399-413.
- Bishop, P. and Lesley Williams(2012), *The Temporary City*, London: Routledge.
- Camden Council(2010), “Camden Development Policies 2010”, <https://www.camden.gov.uk>

/ccm/cms-service/download/asset?asset_id=2614531.(검색일: 2017.9.4.).

Corner, J.(2003), 'Landscape Urbanism', in *Landscape Urbanism: A Manual for the Machinic Landscape*, M. Mostafavi and C. Najile eds, Londong: AA Publications. pp.58-63.

Department for Communities and Local Government(2015), "The English Indices of Deprivation 2015 Statistical Release", Department for Communities and Local Government.

Donnelly, B.(2013), 'Absorbing Landscape Urbanism', in *Landscape Urbanism and its Discontents*, A. Duany and E. Talen eds, New Society Publishers, pp.171-185.

Dotson, T.(2015), "Trial-and-error urbanism: addressing obduracy, uncertainty and complexity in urban planning and design", *Journal of Urbanism: International Research on Placemaking and Urban Sustainability*, 9(2), pp.148-165.

Douglas, G. C.C.(2015), "The formalities of informal improvement: technical and scholarly knowledge at work in do-it-yourself urban design", *Journal of Urbanism: International Research on Placemaking and Urban Sustainability*, 9(2), pp.117-134.

Duany, A. and Emily Talen(2013), 'Looking Backward: Notes on a Cultural Episode', in *Landscape Urbanism and its Discontents*, A. Duany and E. Talen eds, New Society Publishers, pp.1-15.

Finn, D.(2014), "DIY urbanism: implications for cities", *Journal of Urbanism*, 7(4), pp.381-398.

Gill, T.(2015), 「Hackney Play Streets Evaluation Report」, Hackney Play Association.

Goble, S.(2016), "Kings Cross Pond Club: is this the end for city-centre wild swimming?", the guardian, <https://www.theguardian.com/lifeandstyle/the-swimming-blog/2016/oct/07/kings-cross-pond-club-is-this-the-end-for-city-centre-wild-swimming>.(검색일: 2017.9.4.).

Gutheim, M.(2015), "Public", MANUAL FOR POP-UP URBANISM, <https://sites.tufts.edu/popupurbanism/public-spaces/>.(검색일: 2017.7.16.).

Hackney Council(2017a), "Application for Permanent Play Street Order", <https://www.hackney.gov.uk/media/3196/play-streets-application-pack/doc/Play-Street-Application-form>.(검색일: 2017.8.25.).

Hackney Council(2017b), "Application for Play Street Event in your street", <http://www.hackney.gov.uk/media/3197/support-petition-template/doc/Support-Signature-Petition2>.(검색일: 2017.8.25.).

Hackney Council(2017c), "Play streets", Hackney Council, <https://www.hackney.gov.uk/play-streets>.(검색일: 2017.8.12.).

Hackney Play Association(2016), "Consulting on and applying for a Play Street in Hackney", <http://www.hackneyplay.org/wp-content/uploads/2016/08/Consulting-applying.pdf>.(검색일: 2017.8.25.).

Hackney Play Association(2017), "School play streets", Hackney Play Streets,

- <http://www.hackneyplay.org/playstreets/school-play-streets/>.(검색일: 2017.8.25.).
- Haydn, F. and Robert Temel(2006), *Temporary Urban Spaces: Concepts for the Uses of City Spaces*, Basel: BirkHauser.
- Herndon, D.(2015), "Solving for Pattern: What Urbanists can learn from Wendell Berry", Broken Sidewalk, <https://brokensidewalk.com/2015/wendell-berry-urbanism/> (검색일: 2017.07.16.).
- Jabareen, Y.(2014), "'Do it yourself' as an informal mode of space production: conceptualizing informality", *Journal of Urbanism: International Research on Placemaking and Urban Sustainability*, 7(4), pp.414-428.
- Jacobs, Jane(1961), *The Death and Life of Great American Cities*, Random House.
- King's Cross Central General Partner Ltd(2014), 「Submission Statement with Design and Access Statement: 'Of Soil and Water, the King's Cross Pond Club'」, King's Cross Central General Partner Ltd.
- King's Cross Development(2015a), "King's Cross Pond Club Events", King's Cross Development, <https://www.kingscross.co.uk/news/2015/03/24/kings-cross-pond-club-events>.(검색일: 2017.9.4.).
- King's Cross Development(2015b), "Of Soil and Water: King's Cross Pond Club", King's Cross Development, <https://www.kingscross.co.uk/of-soil-and-water-kings-cross-pond-club>.(검색일: 2017.9.4.).
- Kelbaugh, D.(2013), 'Landscape Urbanism, New Urbanism and the Environmental Paradox of Cities', in *Landscape Urbanism and its Discontents*, A. Duany and E. Talen eds, New Society Publishers, pp.57-86.
- LADoT(2014), *Parklet Application Manual*, Los Angeles.
- LEAN URBANISM(연도미상), "The Project for Lean Urbanism", LEAN URBANISM: MAKING SMALL POSSIBLE, <https://leanurbanism.org/about/>.(검색일: 2017.7.16.).
- Lehmann, S.(2011), *The Principles of Green Urbanism: Transforming the City for Sustainability*, The University of Newcastle.
- Lindeke, B.(2012), "The Limits of Pop-Up Urbanism", streets.mn, <https://streets.mn/2012/08/14/the-limits-of-pop-up-urbanism/>.(검색일: 2017.7.16.).
- London's Royal Docks(2017), "Urban London Beach", London's Royal Docks, <http://www.londonsroyaldocks.com/urban-beach/>.(검색일: 2017.9.4.).
- Lydon, M. and Anthony Garcia(2015), *Tactical Urbanism: Short term Action for Long-term Change*, Washington DC: ISLAND PRESS.
- Lydon, M, Dan Bartman, Ronald Woudstra, and Aurash Khawarзад(2012a), *Tactical Urbanism Beta*, New York: Street Plans.
- Lydon, M, Dan Bartman, Tony Garcia, Russ Preston, and Ronald Woudstra(2012b), *Tactical Urbanism 2*, New York: Street Plans.

- Lydon, M., Tony Garcia, Julie Flynn, Sherryl Muriente, Dana Wall and Charlie Simpson(2016), *Tactical Urbanist's Guide to Materials and Design*, Street Plans Collaborative.
- NewUrbanism.org(연도미상), "new urbanism", New Urbanism, <http://newurbanism.org/newurbanism/principles.html>.(검색일: 2017.7.16.).
- NYC DoT(2017), *NYC Plaza Program Application Guidelines 2017*, NYC Department of Transportation.
- NYC DoT(2017a), "Street Seats", NYC Department of Transportation, <http://www.nyc.gov/html/dot/html/pedestrians/streetseats.shtml>.(검색일: 2017.6.3.).
- NYC DoT(2017b), "Street Seats Signage", NYC Department of Transportation, <http://www.nyc.gov/html/dot/downloads/pdf/street-seats-signage.pdf>.(검색일: 2017.6.3.).
- 「Notice of Adoption of Rules related to Pedestrian Plazas」 New York City Department of Transportation(2016.4.22. published).
- OneNYC(연도미상), "OneNYC The Plan for a Strong and Just City", OneNYC, <https://onenyc.cityofnewyork.us/>.(검색일: 2017.6.2.).
- PeopleForBikes(2016), *Quick Builds for Better Streets: A New Project Delivery Model for US cities*, PeopleForBikes.
- Pfeifer, L.(2013), *The Planner's Guide to Tactical Urbanism*, Canada: Creative Commons Attribution.
- rachelquednau(2013), "Guerrilla Urbanism: Vandalism or Activism?", city space, <https://thecityspace.wordpress.com/2013/08/12/guerrilla-urbanism-vandalism-or-activism/>.(검색일: 2017.7.16.).
- Salomone, A.(2013), "Pop-Up Crosswalk from Old Carpet", MAKE:, <https://makezine.com/2013/01/10/pop-up-crosswalk-from-old-carpet/>.(검색일: 2017.7.16.).
- Shanks, J.(2012), "ADHOC in Urban Revitalization Efforts", Prezi, <https://prezi.com/vjrd5ycesiyz/adhoc-in-urban-revitalization-efforts/>.(검색일: 2017.7.16.).
- Snohetta(연도미상), "Times Square Reconstruction", Snohetta, <https://snohetta.com/project/9-times-square-reconstruction>.(검색일: 2017.4.26.).
- Somerville Better Block(연도미상), "Home", Team Better Block, <https://www.teambetterblock.com/somerville/>.(검색일: 2017.7.16.).
- Spataro, D.(2015), "Against a de-politicized DIY urbanism: Food Not Bombs and the struggle over public space", *Journal of Urbanism: International Research on Placemaking and Urban Sustainability*, 9(2), pp.185-201.
- Steuteville, R.(2017), "Great idea: The rural -to-urban Transect", Public Square : A CNU Journal, <https://www.cnu.org/publicsquare/2017/04/13/great-idea-rural-urban-transect>.(검색일: 2017.07.16.).
- Talen, E.(1999), "Sense of Community and Neighborhood Form: An Assessment of the Social Doctrine of New Urbanism", *Urban Studies*, 36(8), pp.1361-1379.
- Talen, E.(2015), "Do-it-yourself urbanism: A history", *Journal of Planning History*,

14(2), pp.135-148.

Temel, R.(2006), *"The Temporary in the City", in Temporary Urban Spaces: Concepts for the Uses of City Spaces*, Basel: BirkHauser, pp.55-62.

「The Rules of the City of New York」 Title 62: City Planning, Chapter 7: Rules for Definition of Major Concessions.

Transport For London(2014), "Roads Task Force 2014 progress report", <http://content.tfl.gov.uk/roads-task-force-progress-report.pdf>.(검색일: 2017.8.12.).

Transport For London(2015), "Roads Task Force 2015 Progress report", <http://content.tfl.gov.uk/roads-task-force-update-report-april-2015.pdf>.(검색일: 2017.8.12.).

Trust for London(2017), "Child obesity", Trust for London, <https://www.trustforlondon.org.uk/data/child-obesity/>.(검색일: 2017.8.12.).

Tumblr(2014), "Tactical Urbanism idea - pop-up cafe", Design Notebook for IML404, <http://iml404notebook.tumblr.com/post/74760713070/tactical-urbanism-idea-pop-up-cafe>.(검색일: 2017.6.3.).

UCD(2016), *The Porch at 30th Street Station, 5 Years, 5 lessons*, University City District.

Urban Land Institute(2014), "ULI Case Studies, King's Cross", http://casestudies.uli.org/wp-content/uploads/sites/98/2016/01/kingscross_16pgs_v11.pdf.(검색일: 2017.9.4.).

Werthmann, C.(2014), "INFORMAL URBANISM", HABITAT UNIVERSITY, <https://unhabitat.org/wp-content/uploads/2014/03/Hub-Informal-Urbanism.pdf>.(검색일: 2017.07.16.).

WIKIPEDIA(연도미상), "린스타트 업", WIKIPEDIA, <https://ko.wikipedia.org/wiki/린스타트업>.(검색일: 2017.7.16.).

WIKIPEDIA(연도미상), "애드 혹", WIKIPEDIA, <https://ko.wikipedia.org/wiki/애드혹>.(검색일: 2017.7.16.).

WIKIPEDIA(연도미상), "Everyday Urbanism", WIKIPEDIA, https://en.wikipedia.org/wiki/Everyday_Urbanism.(검색일: 2017.7.16.).

WIKIPEDIA(연도미상), "Guerrilla gardening", WIKIPEDIA, https://en.wikipedia.org/wiki/Guerrilla_gardening.(검색일: 2017.7.16.).

Street Revitalization based on Tactical Urbanism

SUMMARY

Son, Dongpil
Ko, Youngho
Yoon, Zoo-Sun

Chapter 1. Introduction

Generally speaking, the Street-based Urbanism understands a street as space where roads, public spaces, and surrounding buildings are integrated. The Street-based Urbanism, then, appreciates a street space as a constituent unit for urban planning and design. Considering the Street-based Urbanism, the global trend of urban design emphasizes the importance of street revitalization in the plans for urban regeneration and livable city making. The political trend for street revitalization also transfers political focuses from vehicle oriented streets to pedestrian oriented environments.

Changes of street spaces and environments induce flexible utilization of the street space, considering above political trend for street revitalization. General urban development and design are less likely to respond to these changes and movements of street spaces and environments due to their rigid and irreversible designing characteristics. Concerning this irreversible and unresponsive limitations of general urban development and design system, urban planning and design provide various suggestions and proposals.

As recent approaches for flexible and responsive streets, other countries apply the

Tactical Urbanism that is characterized as small-scale and temporary treatments such as the Pilot Treatment, Quick Fix to Permanent, and Informal Improvement. This Tactical Urbanism oriented street revitalization approaches are likely to have temporary and small-scale treatments to evaluate the project results/performances and to decide whether the project would be extended and expanded. This type of street revitalization approach is a necessary condition in trend shift from the quantitative growth and large-scale development toward the qualitative improvement and small-scale revitalization.

It is difficult to find, however, for the Tactical Urbanism oriented urban planning/design techniques and practices in Korea. Tactical Urbanism based planning techniques and institutional support plans that are applicable to Korean environments should be studied for flexible utilization of street spaces and for street revitalization. This research aims, therefore, to find Tactical Urbanism oriented planning and designing techniques that can contribute to street revitalization in Korea, proposing institutional implementation plans.

Chapter 2. Concepts and Characteristics of Tactical Urbanism

The Tactical Urbanism can be understood as a practical urban planning and design theory that has emerged to overcome the limitations of the New Urbanism.

The failure of and reflection on the 20th century modern city planning have raised the New Urbanism. The 20th century modern city planning can be characterized with features such as the recurrence of high-rise and standardization, usage separation based on functionality, the separation between pedestrians and vehicles with roads expansion, and securing open space in the city. These features resulted in the increase of the crime rate, maintenance cost, and traffic volume with urban sprawl. Responding to these limitations of the 20th century modern city planning, the New Urbanism proposed the pedestrian friendliness, mixed-use and diversity, sustainability, and so on. The New Urbanism focused on human scale urban planning and design and restoration of locality.

In the aftermath of the sub-prime mortgage crisis of 2008, the global economic downturn and the social changes such as low economic growth, low birth rate, and aging have led to the urban regeneration to revitalize the declining city rather than

planning and developing new areas. An existing rational comprehensive plan is less likely to work in this condition due to the dramatic changes in the political, economic, and social systems we expected to last forever. We have experienced the malfunction of the rational comprehensive plan in the collapse of the Berlin Wall, bankruptcy of transnational corporations, and uncertainty of human civilization by natural disasters such as climate change, earthquake, and tsunami.

In order to respond to above changes timely and properly, the Tactical Urbanism proposes to start with temporary and small-scale urban treatments so to look for the long-term growth potential of urban areas. This feature of the Tactical Urbanism can be a wonderful solution for modern cities that experience the transformation of the social structure, the pressure to reduce the financial expenditure, transfer the planning authority to the community, and participation of local residents and various stakeholders.

Because of the temporary and small-scale urban projects characteristics, the Tactical Urbanism is sometimes referred to as the Guerilla Urbanism, Pop-up Urbanism, and Trial-and-Error Urbanism. Because a project plan is realized by users, it is also referred to as DIY Urbanism, Spontaneous Urbanism, and Ad-hoc Urbanism. When an unauthorized plan is implemented, the Tactical Urbanism is called as Informal Urbanism.

The Tactical Urbanism refers to a method of verifying the effects of urban design in advance through temporary design and application before establishing a long-term policy plan. The Tactical Urbanism can be understood as an approach to explore the potential of the space through temporary and small-scale changes and, then, to discuss the direction of sustainable urban planning. The Tactical Urbanism is a method of leading to long-term change by short-term application, being collectively referred to as an urban theory that is mainly applied to small urban space units such as a street, a block, and a building.

The Tactical Urbanism is based on various types of urban design. If the existing urban design has worked within a long-term planning framework, the Tactical Urbanism approaches can be assessed through interim tests and, if the evaluation is favorable, can be transferred to a permanent urban design. In this sense, the Tactical Urbanism can be understood as a preliminary work of urban design.

Chapter 3. Overseas Case Study of Tactical Urbanism

This research investigated the Tactical Urbanism oriented street revitalization cases of the United States, Japan, and the United Kingdom. This research found that the Tactical Urbanism has branded globally in the United States and that the Street Plans Collaborative is working on tactical approaches in New York, San Francisco, and Miami. In particular, the New York City Department of Transportation pursues various Tactical Urbanism oriented street revitalization initiatives based on local communities' participation. In the case of Japan, the Ministry of Land, Infrastructure, Transport, and Tourism conducts experimental projects, evaluating the performance to look for the possibility of street revitalization initiatives prior to the implementation of major road policy. In the case of the United Kingdom, the central government required spatial planning in local communities to prepare the foundation for the small-scale urban improvement projects that would be led by local governments and local residents. In particular, various small-scale street revitalization projects were promoted in London, featuring the Tactical Urbanism such as a step-by-step approach and rapid application. In spite of differences in the street environment and background of above cases, this research found that above overseas cases represented a common type of Tactical Urbanism oriented street revitalization techniques and project initiatives.

The types of overseas cases were categorized by the target space of the Tactical Urbanism oriented treatments shown in each case. First of all, techniques and initiatives were examined whether the measures were implemented in existing pedestrian space or in the traffic space. When the treatments were introduced in the pedestrian space, cases were divided into the type of idle space utilization and the type of commercial space activation according to whether or not commercial facilities were considered in each case. In the case of the treatments introduced in the traffic space, cases were divided into the type of car-free street, the type of square and park, the type of pedestrian and bicycle road according to the type of road space conversion.

Implications of above overseas Tactical Urbanism oriented street revitalization cases are as follows: ① Establishment of public/private governance through the street revitalization projects that focus on community problems and that are promoted by the public offering; ② Effective phased project implementation through a dedicated organization; and ③ Immediate response to local community problems through simplified procedures.

Chapter 4. Domestic Case Study of Tactical Urbanism

This research investigated and examined domestic cases similar to the Tactical Urbanism oriented street revitalization approach. The domestic cases selected in this research are the Ecomobility World Festival 2013 case in Haenggung-dong, Suwon, the pine street revitalization case in Joongang-dong, Cheongju, the Songjeong Station market revitalization case in Gwangju Metropolitan City, and the Toegyero reorganizing plan case in Seoul. This research also compared these domestic cases with the overseas Tactical Urbanism approaches, deriving implications.

The Ecomobility World Festival 2013 case is an expanded car-free street project. For a month (September, 2013) the whole area of Haenggung-dong was designated to a car-free district. The residents and visitors use only non-motorized vehicles in this area. For this temporary but large-scale car-free district project, the Suwon city government operated a dedicated department for administrative support and promotion of efficient projects. Based on the participation of local communities, the Suwon city government also promoted the eco-mobility village program and infrastructure development. As of 2017, the Suwon city government still promotes a temporary car-free street program. Compared with the overseas case, the Ecomobility World Festival 2013 case shows a similar spatial use to the Play Street cases in the United States and the United Kingdom. In terms of the project promotion method, the evaluation of temporary project's results to decide project's expansion and extension and the institutionalization of residents participation through public offering are similar to the overseas cases, especially to the New York City pedestrian square and plaza program. The Ecomobility World Festival 2013, however, has mostly been led by the Suwon city government in the planning/implementation of the program and the operation/management of the target area.

The pine street revitalization case is a collaboration of the car-free street project and the Youth plaza project by Cheongju City with the street revitalization programs such as flea market, street performance, and guerrilla gardening by the association of local merchants and residents. The pine street revitalization case are similar to the pedestrian square and plaza projects in the United States in that the local residents perform the utilization, operation, and management of the street space under the local government supports. In particular, the pine street revitalization case is similar to the Business

Improvement District's operation and management of the New York City's pedestrian plaza area. Contents of the pine street revitalization case such as car-free streets and various programs to utilize the street space are similar to the car-free projects and guerrilla gardening projects in the United States. The pine street revitalization, however, did not take the process to evaluate project performances with phased implementation of small-scale projects.

The Songjeong Station market revitalization case is the commercial street revitalization to restore the competitiveness of a traditional market. The Gwangju Metropolitan City government and the Hyundai Motor Group established the Gwangju Creative Innovation Center and operated the pop-up store in order to support young entrepreneurs, utilizing empty stores in the market. This pop-up store case is less likely to be a Tactical Urbanism approach because it was not for utilizing public spaces in front of the store like the pop-up cafe in overseas cases but for just utilizing empty stores on a weekly basis rent. Nevertheless, the improvement of commercial public space through refining the signboard and remodeling the storefront and the utilization of the empty store through the micro-mixing method can be understood as the Tactical Urbanism oriented street revitalization approach.

The Toegyero reorganizing plan is a street environment improvement plan to expand walking areas and green spaces by reducing traffic lanes. This improvement plan considers the limitations of existing pedestrian environments and the local culture and landscape characteristics of Toegyero as well. This street environment improvement plan is similar to the case of bicycle road projects in the United States and Japan in terms of creating bicycle-only roads by reducing roadway. This plan, however, is difficult to be the Tactical Urbanism approach because there is no process to evaluate project performances with implementation of temporary bicycle pathway. Nevertheless, the fact that the Seoul city government has set up a plan to reduce traffic lanes and to improve the walking environment can be a good example for other local governments' street revitalization efforts.

Implications of above domestic street revitalization cases are as follows: ①Recognition of the importance of urban street revitalization and projects promotion; ②Promotion of the local issue focused street revitalization projects, dividing clearly roles between local governments and local communities; and ③Establishment of an administrative foundation through a dedicated organization/department.

Chapter 5. Street Revitalization based on Tactical Urbanism

This research proposed the Tactical Urbanism oriented street revitalization policy directions for local governments based on above Tactical Urbanism concept review and major case study results. This research suggests local governments recognize the importance of street revitalization for refining urban environments and improving the quality of residents' life, take appropriate measures before the problems of local streets change and deteriorate, and consider the implementation of phased projects from a temporary and small-scale initiative in order to evaluate project performances. This study proposes three policy measures for street revitalization based on Tactical Urbanism.

First of all, this research suggests that efforts of street revitalization by local governments should be pursued through the public offering. Local street revitalization projects through the public offering can guide the local community to formulate a street revitalization plan that is specific to local problems. Local governments need to clarify the role of street revitalization projects between the local community and the governments as providing guidelines for the participation of local communities in the public offering.

Secondly, this research proposes to improve the practicability of street revitalization projects/programs by simplifying the administrative process for the introduction of temporary and small-scale street revitalization efforts in order to make those measures response to the local community problems timely.

Thirdly, this research proposes to organize and operate a dedicated department for promoting the local government street revitalization efforts to realize phased project expansion and extension with evaluation of the project results/performances of temporary and small-scale treatments of local governments and communities.

Keywords :

Tactical Urbanism, street revitalization, street environment improvement, public space, public offering, strategically phased approach

