

국외출장 결과보고서

기 간: 2025. 10. 12. ~ 2025. 10. 19.

출장지: 영국 버밍엄, 런던

출장자: 고용석 기획조정실장
김중학 선임연구위원

I. 출장개요

1. 출 장 지: 영국 버밍엄
2. 출장기간: 2024.10.12. ~ 2025. 10.19
3. 출 장 자

소속	직급	성명	비고
기획조정실	실장	고용석	-
국토인프라공간정보연구본부	선임연구위원	김종학	-

4. 출장목적 : PIARC(세계도로협회) TC(기술분과위원회)1.2 참석/발표 및 UK25 컨퍼런스 참석

II. 출장일정

일정 (요일)	출발지	도착지	업무수행내용	접촉예정인물 (직책포함)
25. 10. 12 (일)	인천	런던	(12:20) 인천 출발 (18:50) 런던 도착	
10. 13 (월)	버밍엄		(오전) 런던 출발 → 버밍엄 이동(3시간) (오후) TC1.2 미팅 : 기술분과 워킹그룹 토론 및 국가별 사례발표	Russle Jason, llaria Maris Coppa 등
10. 14 (화)	버밍엄		(오전) TC1.2 미팅: 도로사업 사례 발표 (오후) 교통부문 도넛효과 설명 및 토론	Russle Jason, llaria Maris Coppa , David Buttery 등
10. 15 (수)	버밍엄		(오전) 택지개발지 기술시찰 (오후) TC 네트워킹 미팅	Russle Jason, llaria Maris Coppa , David Buttery 등
10. 16 (목)	버밍엄		(오전) TC1.2 미팅 : 업무분담 및 향후 일정논의 (오후) Highways UK 컨퍼런스 참석 및 버밍엄 교통체계 조사	Russle Jason, llaria Maris Coppa , David Buttery 등
10. 17 (금)	버밍엄	런던	(오전) 버밍엄 출발 → 런던 이동(3시간) (오후) 런던 교통체계조사	
10. 18 (토) -10.19 (일)	런던	인천	(20:40) 런던 출발 (17:30) 인천 도착	

III. 수행사항

1. TC1.2 미팅 참석 및 한국 사례 발표

1) 워킹그룹 미팅

■ 일정 및 장소: 2025.10.13.(오후) / AMEY (Birmingham office)

■ 주요 참석자: Coppa Ilaria Maria(TC1.2 의장, ANAS, Italy), Chris Furneaux (WG1, ARUP, UK), Russell, Jason (WG3, Atkinsrealis, UK), 고용석/김종학(국토연구원, 한국) 외 10인

■ 논의내용

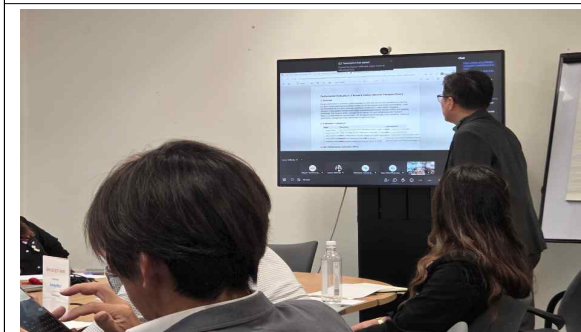
- 워킹그룹별 작업내용을 공유하면서, 탄소배출에 따른 직접비용과 간접비용의 측정에 대한 노르웨이와 일본사례 및 지방부 도로에 대한 사회적 포용성과 접근 불균형에 대한 영국사례를 논의
- 교통부문 탄소배출에 대한 각국 논의를 진행하였고 한국은 관련정책을 요약발표하였고 내년 TC1.2 결과 보고서 형태로 제출할 것을 요청받음



<TC1.2 회의장소 AMEY>



<TC1.2 참석자 사진>



<한국사례 발표>



<토론 주제 논의>

2) 영국 주 정부((Staffordshire) 미팅

■ 일정 및 장소: 2025.10.14 / New Castle Meeting Hall

■ 주요 참석자: Coppa Ilaria Maria(TC1.2 의장, ANAS, Italy), Chris Furneaux (WG1, ARUP, UK), Russell, Jason (WG3, Atkinsrealis, UK), , Jon Vining(Staffordshire, UK), 고용석/김종학(국토연구원, 한국) 외 13인

■ 논의내용 1

- 스태퍼드셔(Staffordshire)¹⁾ County의 Jon 등이 해당 도의 노후교통시설 개선에 따른 지역개발 사업 사례를 발표
- 영국의 도로 및 철도인프라는 산업혁명 때부터 구축되어 역사가 오래되었지만 그 만큼 도시확장 시 장애요인으로 작용하기도 하고 있어 노후교량 철거, 도심 통과 도로입체화에 따른 주변부 토지개발 사업 등을 다양하게 진행하고 있었음
- 영국 교통사업은 신규 인프라 보다는 산업단지, 주택단지, 노후도시 개선 사업 등 지역개발과 교통인프라 사업이 동시에 진행되고 있었고 이해당사자도 중앙 및 지방정부 개발사업자, 지역주민 등 다양한 이해관계자가 참여하는 형태의 사업들이 대부분이었음
- 스태퍼드셔(Staffordshire)의 Levelling up 프로젝트는 우리의 국도에 해당하는 A38도로 중 Burton지역의 Branston교차로를 입체화 하면서 주변부를 녹지시설로 변경하는 사업으로 영국정부의 지역균형발전 기금이라고 할 수 있는 Levelling Up Fund (LUF)²⁾의 2, 3회차 예산을 지원받아 사업을 수행하였고 해당사업은 2025.5월에 완료됨
- 총 사업비는 10m 파운드였고 이중 6m 파운드는 LUF에서 나머지 4m 파운드는 개발시행자가 부담하여 진행함

1) 영국 잉글랜드 서부(West Midlands) 위치한 스태퍼드셔(Staffordshire) County(광역행정단위로 한국의 도에 해당)

2) 영국 잉글Levelling Up Fund (LUF) 는 영국 정부가 지역 간 불균형을 해소하고 지역 인프라를 개선하기 위해 2020년 예산(Spending Review)에서 신설한 국가 재정사업으로 영국 전역(잉글랜드, 스코틀랜드, 웨일즈, 북아일랜드)을 대상으로 총 예산은 약 48억 파운드(£4.8 billion) 규모

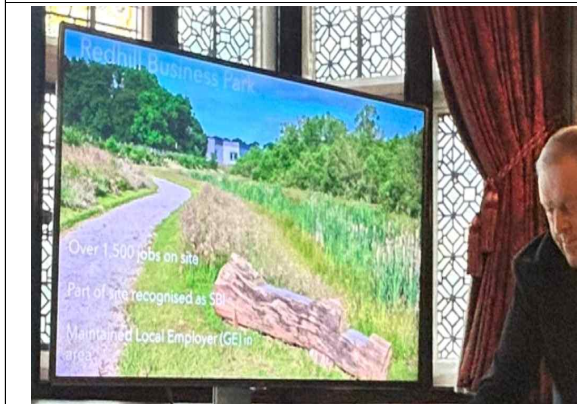
- 영국의 지역개발사업도 한국과 마찬가지로 사업효과를 설명하면서 가장 크게 부각시키는 것은 해당지역주민의 일자리 창출을 가장먼저 언급하고 있었음



<영국 스태퍼드셔 주 교통체계 소개>



<영국 스태퍼드셔 주의 접근성 지표>



<국립공원 비즈니스 파크 정책>

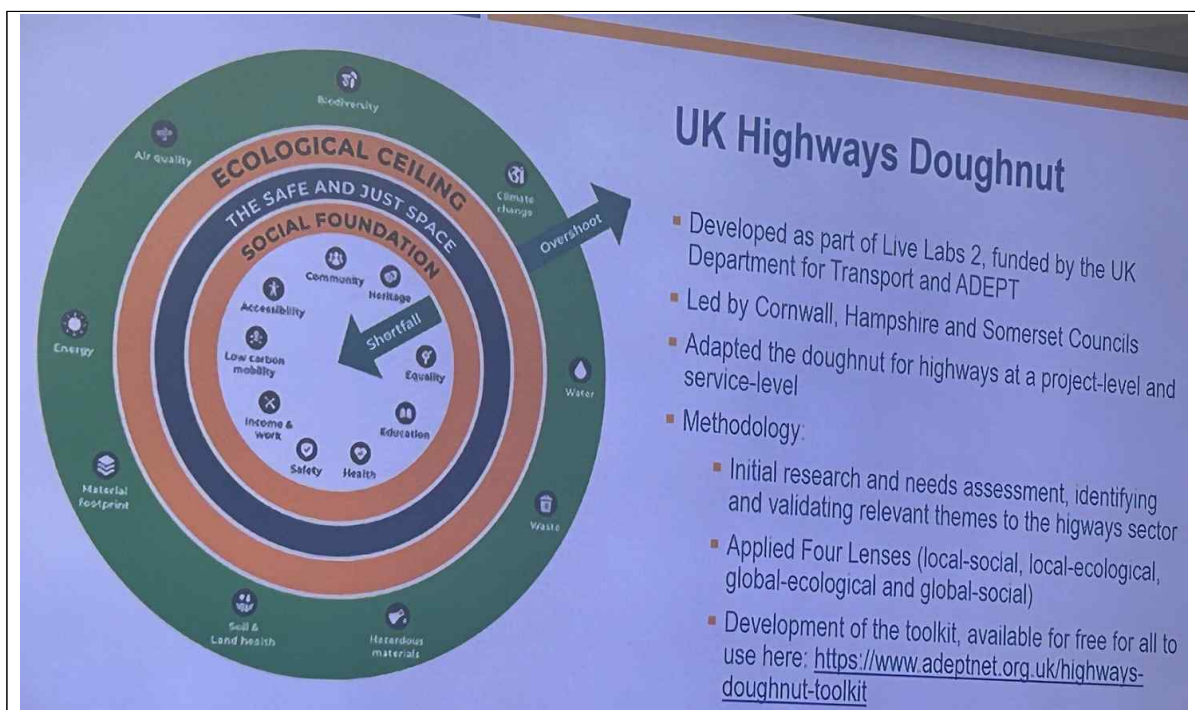


<영국 스태퍼드셔주의 도로입체화 사업>

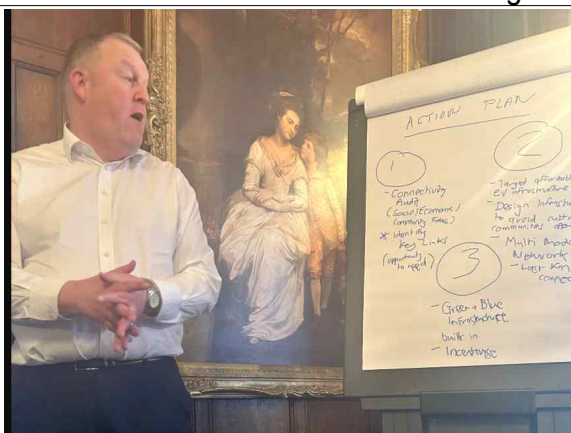
■ 논의내용 2

- 본 미팅에서는 케이트 라워스(Kate Raworth, 영국 옥스퍼드대 환경변화연구소)가 2017년에 제안한 도넛 경제학(Doughnut Economics)을 교통분야에 적용하기 위한 노력과 적용사례에 대한 토론을 진행함
- 도넛 경제학(Doughnut Economics)은 인류가 지구 생태적 한계 안에서 모든 사람의 기본 필요를 충족해 살아야 한다는 지속가능 경제 패러다임으로 발표됨
- 논의에 앞서 회의주최자의 도넛에 대한 설명이 있었음
- 도넛은 두 개 원으로 구성되며, 안쪽 경계는 인간의 사회적 기반(Social Foundation), 바깥쪽 경계는 지구의 생태적 한계(Ecological Ceiling)을 나타내고 인류가 지향해야 할 이상적 상태는 두 경계 사이의 안정된 구역, 즉 도넛의 고리 부분으로 설명하고 있음

- 발표자는 이 이론을 교통에 적용하기 위해 교통의 사회적 기반(Social Foundation)을 접근성, 저탄소 이동, 안전, 소득과 노동, 지역 등으로 구분하고 생태적 한계(Ecological Ceiling)는 물, 쓰레기, 대기질, 기후변화, 에너지 등으로 설정하였음
- 회의에서는 이 이론을 각국의 소득을 고, 중, 저로 구분하고 소득국가별 사회문제를 설명하면서 도넛 경제학을 적용한 해결방안을 제시하기 위한 그룹별 토론을 진행함



<UK Highways Doughnut>



<Highways Doughnut 토론 및 발표>

3) 결과보고서 및 향후 일정 미팅

■ 일정 및 장소: 2025.10.16 / 버밍엄 NEC Piazza Suite

■ 주요 참석자: Coppa Ilaria Maria(TC1.2 의장, ANAS, Italy), Chris Furneaux (WG1, ARUP, UK), Russell, Jason (WG3, Atkinsrealis, UK), 고용석/김종학(국토연구원, 한국) 외 10인

■ 논의내용

- PIARC 본부의 2027년 세계도로대회 준비 상황을 발표하고 본부의 TC 운영방향과 현재까지의 실적을 기술위원에게 설명하고 2026년 상반기 Winter Road Conference에서의 각 TC 위원 참석을 요청
- TC 1.2의 2027년 결과보고서 제출을 위해 WG1, WG2, WG3별 진행상황을 발표하고 설문조사가 필요한 그룹의 설문방법에 대한 토의를 진행
- 구글 드라이브를 이용해 각국의 사례 발표를 취합하고 그 전에 사례작성 Template을 공유하기로 함
- 한국은 탄소중립을 위한 정책과 정책평가를 위한 데이터 수집, 평가지표에 대한 사례를 작성하기로 함
- 차기 TC1.2 미팅은 2026년 3분기에 중국에서 개최하기로 함



<NEC 미팅장소>

<미팅 참석 및 토의>

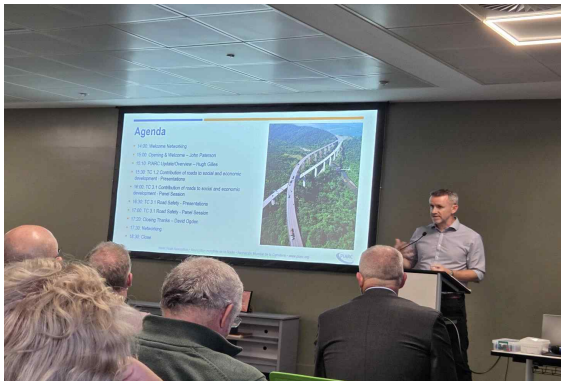
4) 네트워크 미팅

■ 일정 및 장소: 2025.10.15. (오후) / 버밍엄 MP

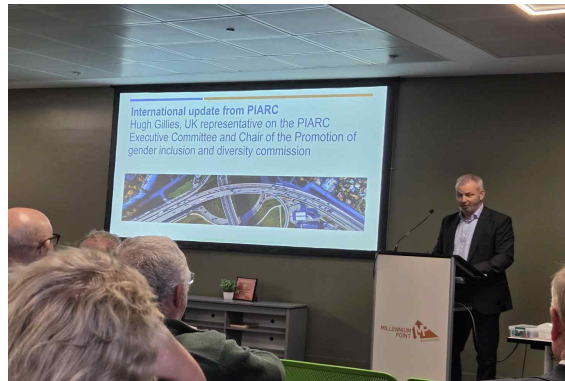
■ 주요 참석자: Coppa Ilaria Maria(TC1.2 의장, ANAS, Italy), Chris Furneaux (WG1, ARUP, UK), Russell, Jason (WG3, Atkinsrealis, UK), 고용석/김종학(국토연구원, 한국) 외 10인

■ 논의내용

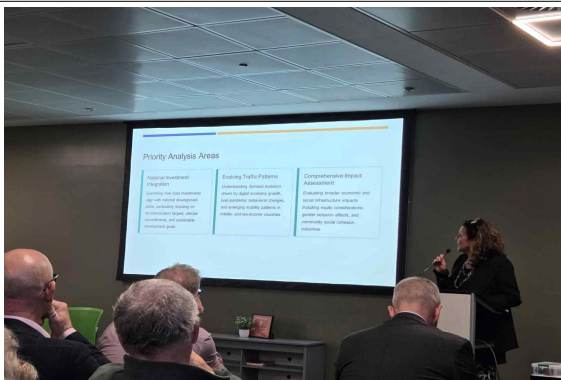
- 영국에서 함께 정례회의를 개최한 기술위원회인 PIARC TC3.1(도로안전)과 본 출장단이 소속된 TC1.2와 함께 네트워크 미팅을 개최하였음. 간단한 다과와 함께 기술위원들과 네트워킹을 함
- 서로의 관심분야 및 최근 수행하는 업무 등에 대해 대화를 하며 교류하였고 네트워킹 미팅 후 공식적으로 각 위원회의 활동 개요와 다루는 아젠다, 향후계획 및 기술보고서 작성현황 등에 대해 공유하였음.



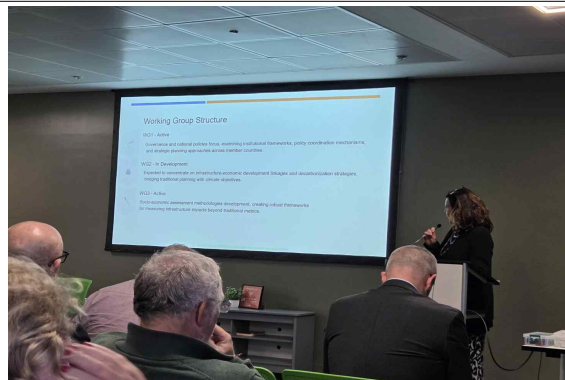
<네트워크 미팅 세미나 개관 발표>



<PIARC 영국 집행위원장의 인사말씀>



<TC1.2 의장의 TC주요활동 발표>



<TC1.2 의장의 TC분과개요 발표>

2. 택지개발지 기술시찰

■ 일정 및 장소: 2025.10.15.(오전) / Staffordshire Branston

■ 주요 참석자: Coppa Ilaria Maria(TC1.2 의장, ANAS, Italy), Chris Furneaux (WG1, ARUP, UK), 고용석/김종학(국토연구원, 한국) 외 10인

■ 시찰내용

- 버밍엄에서 차량으로 약 40여분 이동하여 교외에 있는 대규모 신규 택지개발지 사례로 브렌스톤 지구를 시찰하였음
- 기존 노후되고 소규모로 조성된 농지 주변 주택과 간선도로 교차로 개선사업과 연계하여 신규 택지개발이 이루어져 신규 주택 공급과 일자리 창출에 기여한 사업으로 평가되고 있음
- 교차로는 라운드어바웃 형태로 간선도로와 내부도로를 연결하고 있었으며, 택지 지구 내부를 관통하는 수로(Trent & Mersey Canal)가 있어 선박등의 운하 교통도 함께 있었음. 시찰지 인근의 대규모 체육시설과 공장 및 창고 등 산업단지 조성지도 시찰하였음
- 이런 택지개발과 주변 교통체계 개선을 종합적으로 연계하는 사업으로 환경개선과 신규 주택 공급 및 산업 일자리 효과 등 다양한 사업효과에 대해 토론함
- 현장은 개발이 진행중으로 지자체의 주민의견 수렴 공고문도 확인할 수 있었음



<주택단지 및 내부도로 전경1>



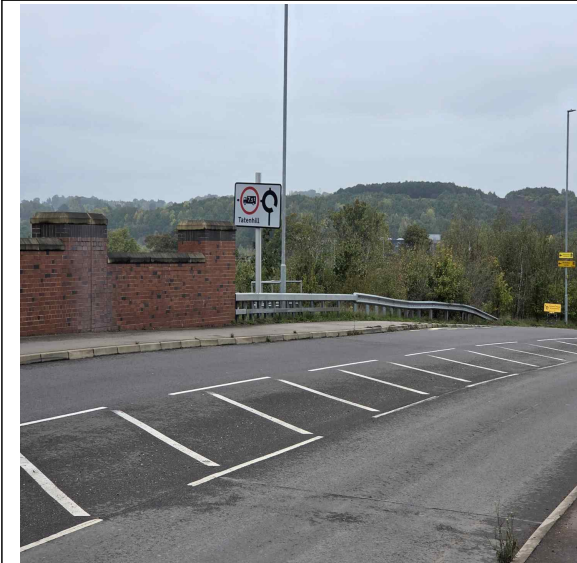
<주택단지 전경2>



<운하 및 선박>



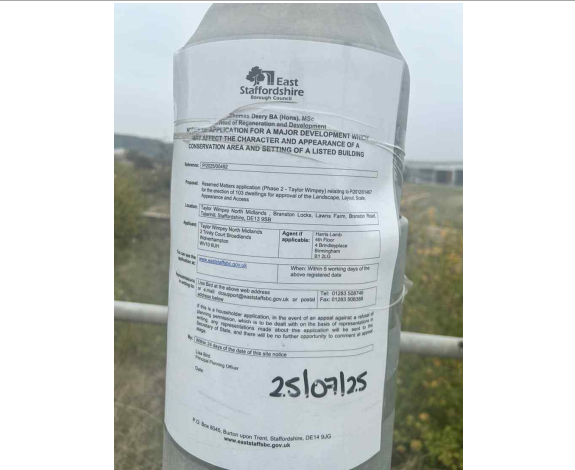
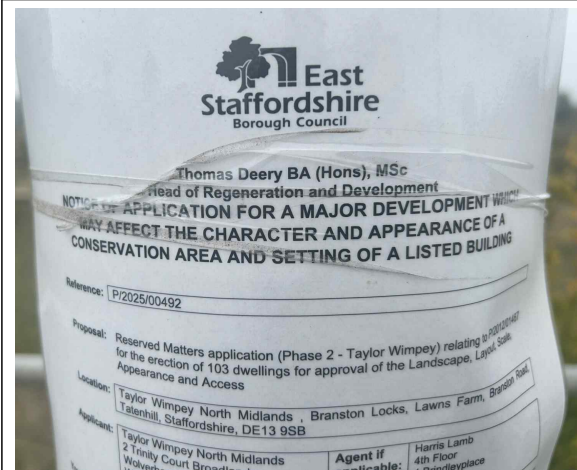
<운하 및 교량>



<도로 노면표시 및 표지판>



<교차로 라운드어바웃>



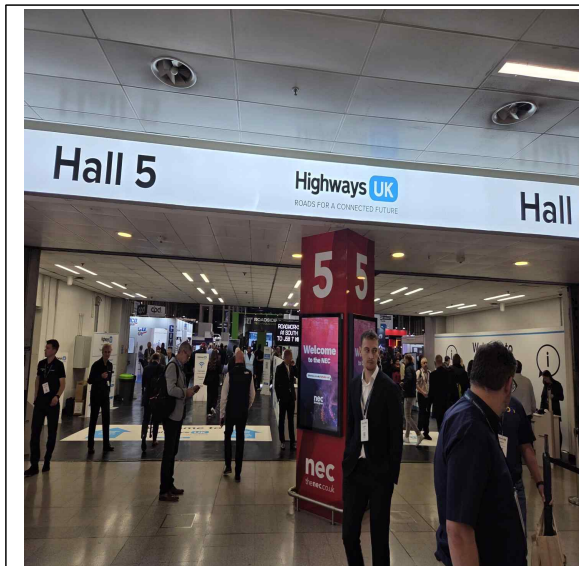
East Staffordshire Borough Council(지방정부) 개발사업 주민 공청회 알림 공고문

3. UK25 컨퍼런스 참석

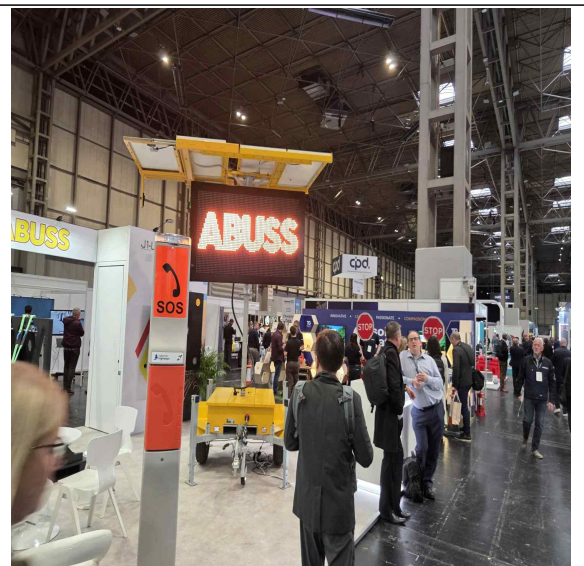
■ 일정 및 장소: 2025.10.16.(오후) / 버밍엄 NEC

■ 컨퍼런스 내용

- 매년 10월에 버밍엄에서 개최되는 영국 도로교통 관련 최대규모의 행사인 Highway UK에 참석하였음
- 영국 도로교통관련 계획, 개발, 관리 및 유지보수 등 관련 전문가와 관련 업체의 다양한 성과와 제품을 전시하고 교류하는 행사로 무료로 진행됨
- 다양한 세미나가 진행되었는데 주로 넷제로 구현을 위한 친환경도로 및 교통관련 정책 사례발표, 디지털화와 AI관련 첨단미래 도로교통을 위한 주제, 기후변화 등 환경 관련 이슈 등 다양한 주제가 논의되었음
- 도로관련 재료, 자동차, 도로관리 및 유지보수 관련, 교통센서 및 ITS관련 업체 등 전시회에 참여한 업체도 매우 다양한 기술력을 선보이는 전시회였음
- 주최측의 사후 집계(Post Event Report, 2025)에 따르면, 8,802명의 참석자와 375개의 업체가 참여하였으며, 연사만 278명에 150개의 세션이 운영되었다고 함. 매년 참석자 규모는 증가하여 2020년 대비 78%의 증가율을 보이고 있으며, 전시공간의 면적도 23년 대비해서 20%로 증가하는 등 성장세를 보이고 있는 행사임

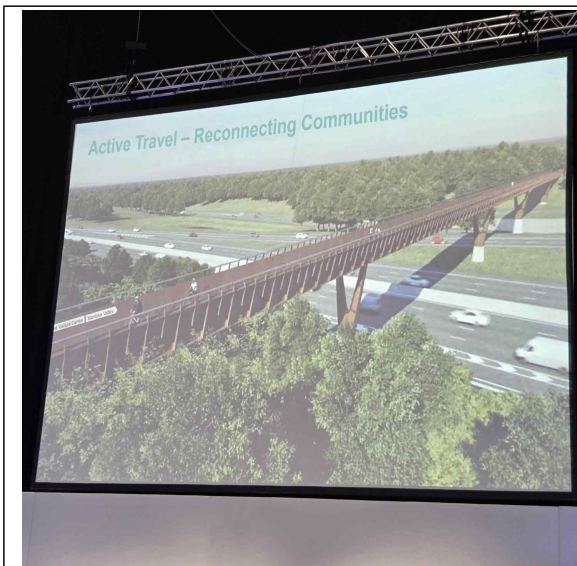


<전시장 입구>

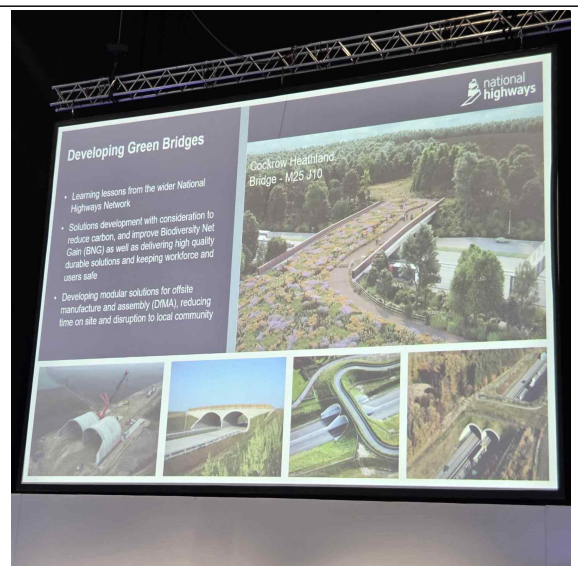


<전시부스 참관>

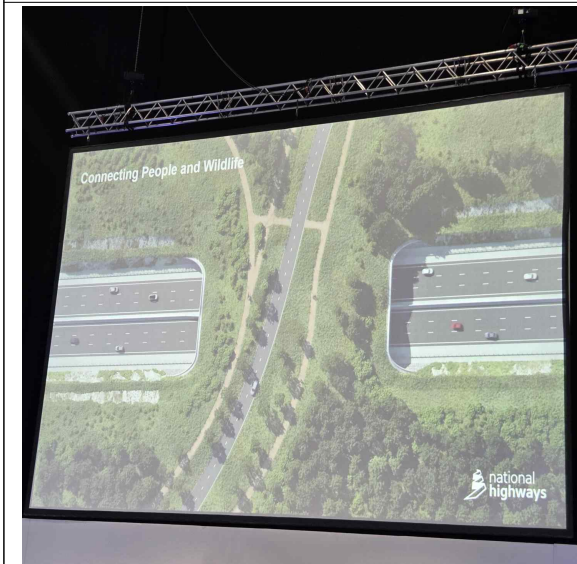
- 기존 도로로 단절된 생태통로와 커뮤니티간 연결성 제고를 위해 에코브릿지로 연결된 사업과 친환경 덮개 도로 사례를 발표한 세미나를 참관하였음. 넷제로를 국가 목표와 비전으로 설정한 영국은 도로분야에서도 친환경도로, 탄소제로와 생태복원 등을 매우 중요한 주제로 다루고 있음을 알 수 있었음
- 미래 도로와 도로건설의 다양한 효과와 시행과정에서의 교훈에 대해 발표 및 토론을 진행하였음



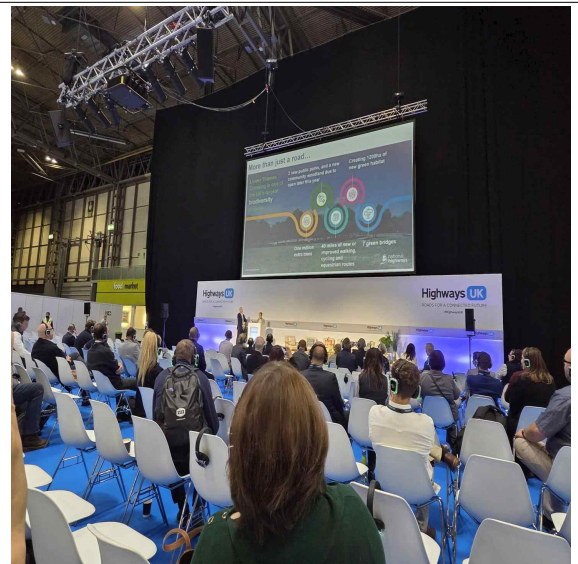
<에코브릿지 프로젝트 발표슬라이드>



<생태복원 도로사례 슬라이드>



<생태통로 설치사례 슬라이드>



<세션 발표 참관>

4. 버밍엄 및 런던 교통체계 조사

1) 버밍엄 대중교통 시설 및 운영현황 조사

■ 일정 및 장소: 2025. 10.16 오후, 버밍엄

■ 대중교통 운영주체

- 버밍엄은 영국 제2 도시로 서부 미들랜즈(West Midlands)지역에 위치하고 있음
- West Midlands는 2가지 의미를 가지며 첫째는 한국의 호남, 경남처럼 영국9개 지역 중 하나의 명칭으로 불리는 지명이름이고 둘째는 행정 County명으로 버밍엄 대도시권 이라고 볼 수 있는 명칭임
- 버밍엄 교통체계 조사 중 트램, 버스에 적힌 West Midlands는 버밍엄 대도시권을 의미하는 것으로 대도시권 대중교통을 광역권 단위에서 관할하고 있었음
- 버밍엄 대중교통은 Transport for West Midlands, TfWM)에서 담당하며 대중교통 확충, 승용차 수요 감소, 탄소중립 교통체계 구축을 정책목표로 하고 있음
- 이 기관은 버밍엄 대도시권 대중교통을 총괄하는 기관으로 도시철도와 트램, 버스와 트램 등 대중교통 운영을 총괄하는 기관임
- 한국은 대도시권 대중교통이 각 지자체, 민간회사 등 복잡한 구조로 많은것과 대조적인 운영체계라고 볼 수 있음
- 도심내 단거리 통행은 트램 위주로, 중심과 외곽은 버스와 도시철도 위주로 운영해 현재 한국의 트램위주의 지방대도시 철도정책에 시사 하는바가 있었음



<버밍엄 트램 정거장 운영주체 로고>



<버밍엄 도심 트램>

■ 도심 승용차 수요 억제 정책

- 버밍엄 중심가인 New Street 현장조사 결과, 승용차 통행을 억제하기 위한 물리적 시설과 운영정책이 도입되고 있었음
- 물리적 시설로는 중심가 도로는 대부분 1-1.5차로 일방통행으로 승용차 진입 시 주행거리가 길고 목적지로의 접근성을 어렵게 하여 승용차 수요를 줄이려는 노력이 있었음
- 그리고 교통정온화 기법으로 알려진 시케인(Chicane)³⁾을 적극적으로 도입해 차량 주행속도를 줄이고 곳곳에 보행자 신호등을 과할 정도로 설치해 보행자 우선 차량 차선 정책 실현을 위한 물리적 시설을 구축하고 있었음
- 승용차 출입을 혼잡통행료 등의 요금정책으로 막는 것 보다는 이러한 차로설계 및 운영 기법을 통해 도심의 승용차 수요를 원천적으로 차단하는 정책을 실현하고 있었음
- 특히, 도시설계 단계부터 지구개발의 입체적 설계를 통해 차량은 지하 또는 지상1층으로 통과하고 지상1.5-2층에 트램, 버스 등을 운영해 보행자 친화적 대중교통 체계를 운영하고 있었음



<버밍엄 도심 승용차 회전금지>



<버밍엄 도심 트램운영 차로>

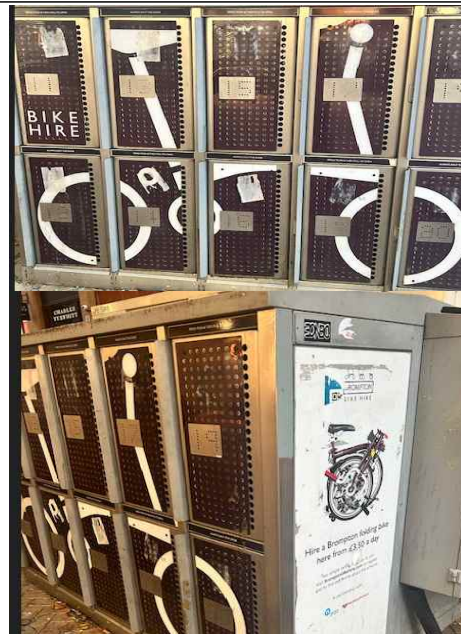
3)도로를 지그재그형으로 설계해 차량이 직선으로 빠르게 주행하지 못하도록 하는 교통정온화 기법

■ 보행자 우선 및 안전 교통시설

- 버밍엄 도심은 차량속도가 적어 보행자가 상대적으로 안전한 통행을 할 수 있지만 상대적으로 무단횡단 등이 많아 보행자들의 주의가 필요한 면도 있음
- 특히, 차로 운영을 양방향, 단방향 등 다양하게 운영하고 있어 횡단보도에서 보행자가 어느방향을 주시해야 할지를 모르는 경우가 발생할 수 있음
- 이를 미연에 방지하기 위해 거의 횡단보도에는 양방향 주시, 좌측주시, 우측 주시 등의 안내사인이 바닥과 표지판 등에 있었음
- 또한, 차량진입 방지시설은 단순한 블라드 시설이 아니라 상당히 육중한 무게의 강철로 만든 시설로 차량진입을 억제하고 있었음
- 이것은 단순한 차량진입 방지시설이라기 보다는 대 테러용 방지시설로 설치된 것이라는 현지 경찰의 답변이 있었음
- 또한, 세계 대도시에서 많이 활용되는 공유자전거, 킥보드의 시설은 찾아보기 힘들었고 이것은 아만도 주차문제, 보행자 충돌, 도난 등의 복합적 문제를 야기 하기 때문으로 추정됨



<보행자 안내표지판 등>



<버밍엄 도심 접이식 자전거 보관함>

■ 대중교통 요금 지불방법

- 런던 과 버밍엄 대도시권의 대중교통 요금 지불은 비 접촉식(contactless) 신용카드, 현금, 앱, 키오스크 티켓 등 다양한 결제 방법이 있었음
- 신용카드에 와야파이 로고가 있는 비 접촉식 신용카드(비자, 마스터 등)로 지불 가능해 외국방문자도 별도 교통카드 구입 없이 지불 가능한 시스템임
- 한국은 대중교통 요금을 카드로 대체하려는 현금없는 버스 등을 운영하고 있으나 영국은 지불수단에 현금을 포함시키고 있으며 이것은 이민자, 저 소득층의 신용카드 발급이 어렵기 때문에 현금지불 수단을 아직까지 유지 할 수 밖에 없기 때문이라는 현지 전문가의 답변이 있었음



<대중교통 요금 차장 지불방법: 현금 또는 비 접촉식 카드>



<다양한 버밍엄 대중교통 요금 지불방법(앱, 신용카드, swifg 카드 등)>

2) 런던 대중교통 시설 및 운영현황 등 조사

■ 일정 및 장소: 2025. 10.17 오후

■ 런던 교통정책.구축.운영 통합기관: TfL

- 런던의 교통기관은 2000년도에 설립한 런던광역시(Greater London Authority, GLA)산하의 Transport for London(TfL)에서 담당하고 있음
- TfL은 정책과 실무가 결합된 기관으로 예를 들어 설명하면 서울시의 교통정책 국+도로국과 서울교통공사+도로관리소가 합한 성격임
- 따라서, 이동 즉 교통과 관련된 모든 업무를 담당하는 기관으로 정책, 계획, 운영, 관리를 통합하는 기관임
- 지전거, 버스, 철도, 택시 등의 대중교통과 도로를 통합한다는 점은 한국의 기관과 상이하며 통합되고 일관된 정책수립이 가능한 통합교통 기관임
- 런던시의 자전거 정책은 런던광역시(Greater London Authority, GLA)산하의 Transport for London(TfL)에서 담당하고 있음
- 실제로 전기택시의 충전소부터, 버스에 이르기 까지 TfL의 로고로 해당기관의 업무영역을 확인할 수 있었음



<택시 충전소 및 버스의 TfL 로고>

■ 자전거 및 대중교통 최우선 도시 런던

- TfL은 '세계 최고 대도시의 자전거 도시'가 되겠다는 목표로 "2041년까지 런던의 전 통행의 약 80%를 도보·자전거·대중교통으로 만들겠다"는 장기적 비전을 제시하고 있음
- 자전거 이용 촉진을 위해 '사이클웨이(Cycleway)' 네트워크를 확대하고 있으며, 2016년 90km에서 2023년에는 350km 이상으로 증가함
- 자전거 친화 도로설계 지침인 London Cycling Design Standards(LCDS)도 마련되어 있어, 자전거 전용도로·차로분리·교차로 설계 등 구체적 기준을 제공
- 이러한 기준은 도시의 여러 가지 시설에서 찾아 볼 수 있었으며 특히 자전거 통행 우선정책을 차로운영에서 찾아 볼 수 있었음
- 교차로 정지선에서 승용차나 버스에 앞서 자전거 대기공간을 별도로 도로마킹으로 표시하여 승용차, 버스에 앞서 자전거가 정차할 수 있게 자전거 정차 공간을 별도로 두어 녹색 신호시 자전거가 우선 출발할 수 있게 하고 있음
- 또한, 차로 현황에 따라 다르지만 자전거 차로를 물리적으로 분리하여 설치하여 자전거 통행안전과 속도를 보장하고 있었음



<3차로 중 2차로 자전거 차로, 차량은 일방향 통행>



<런던 시내 교차로: 자전거 우선 정차 구간 도로마킹>

■ 전기택시

- TfL은 택시 및 프리 하이어 차량(PHV)을 대상으로 한 전기·제로배출 차량(ZEC: Zero Emission Capable) 정책을 시행중임
- 런던 택시의 60% 이상이 ZEC 또는 완전 전기 차량으로 시내 대부분의 택시가 전기택시였음
- 런던에는 급속(혹은 초급속) 충전기가 300개 이상이며, 택시 전용 충전소도 일부 포함되어 있음
- 아래 사진은 Russel Square 근처의 전기택시 충전소로 급속과 초급속 충전시설이 갖추어진 택시 전용충전소임
- “택시 전용 급속 충전기(Taxi-dedicated rapid charge points)”는 택시 운전자가 도로 중간에 충전 후 빠르게 영업에 복귀할 수 있는 시설임
- 전기택시의 주차장으로 활용되는 것을 방지하기 위해 최소 2시간이내 재 충전 금지라는 사인도 있었음



■ 도로변 차량단속 시스템

- 런던 구청은 도로단속을 시스템을 운영하고 있으며 단속율이 높으며 번호판 자동 인식(ANPR, Automatic Number Plate Recognition) 시스템 으로 차량 등록 정보로 매칭 후 벌금 고지서인 PCN(Penalty Charge Notice)을 차량 등록 주소로 우편 발송
- 속도단속은 경찰이 담당하며 주정차는 아래 그림과 같이 구청에서 수행
- 해당시스템의 특징은 폴대 구조물 하부가 커 함체를 외부가 아닌 폴대안에 내장하고 있는 것으로 보여짐
- 이것은 구조물을 단순하게 하고 함체로 인한 보행자 불편, 차량과의 충돌을 방지할 수 있는 기능이라고 사료됨



<런던 주차단속 표지판>



<런던 주차단속 함체 폴대 내장 시스템 >

■ 친환경 건축 공사 정책

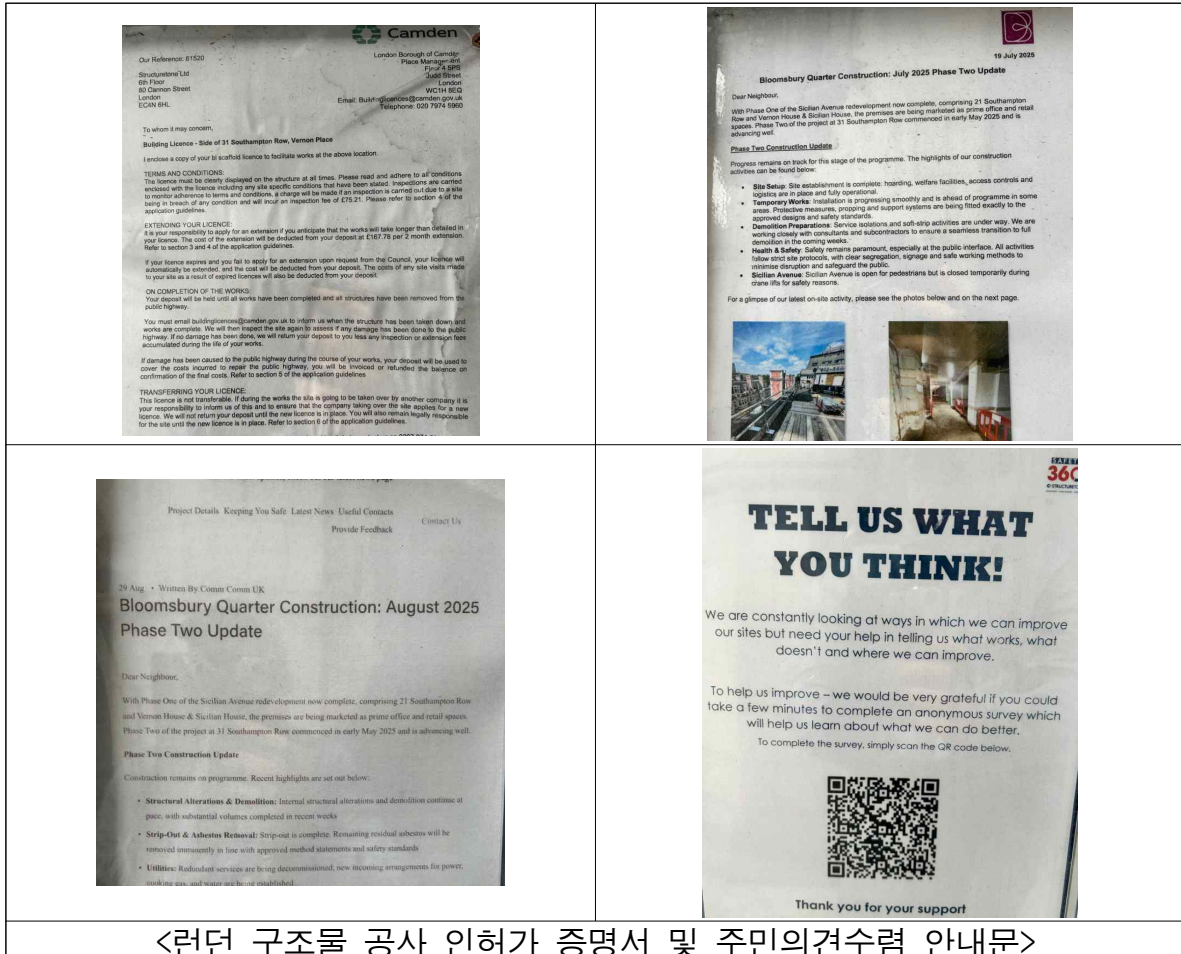
- 런던시는 “가치 있는 기존 수목은 가능한 한 보존해야 하며, 제거 시 반드시 대체 식재해야 한다.”는 규정에 따라 개발·재개발 시 수목의 보존 및 설계 통합 (Design Integration) 을 원칙으로 하고 있음
- 나무를 단순히 조경요소가 아닌 도시환경 자산으로 간주해 계획 단계부터 수목을 반영하도록 요구하고 있음
- 이러한 정책 등을 이유로 런던 시내 나무들은 수령이 높은 나무를 찾아보기 어렵지 않았음
- 아래 사진은 3층 건물 공사시 외부 구조물을 통해 건물앞의 고목을 보존하면서 외부공사를 진행하고 있는 모습임
- 이러한 사례처럼 친환경 공사는 충분한 시간을 가지고 더 많은 예산을 들여 공사를 진행할 수 밖에 없다는 사실을 사회적으로 인지해야 하며 불필요한 건축공사는 자제할 수 밖에 없음을 의미하기도 함



<런던 건축물 공사시 수목보전 사례>

■ 재개발 공사 시 상시 주민의견 수렴

- 런던 시내 공사를 위해서는 해당 구청에서 허가를 받아야 하며 아래 사진은 런던 캄덴 카운슬(Camden Council, 구청)에서 발급한 가설구조물(Scaffolding) 설치 허가(Building Licence) 안내문임
- 도로 또는 공공장소 인접 건물에서 공사를 하기 위해 건물 외벽에 비계·가림막 등을 설치할 수 있도록 허가받았다는 사실과 조건을 명시한 공문을 공사외벽에 부착해 놓고 있었음
- 특히, 진행 중 공사에 대한 시민들의 불만이나 창의적인 개선방안을 상시의견수렴하고 있는 모습은 단순히 공사기간만을 알려주는 우리와는 차이가 있었음



<런던 구조물 공사 인허가 증명서 및 주민의견수렴 안내문>