

영국의 친수구역개발 관련 제도의 검토

- 영국수로공사의 소개 및 사례를 중심으로 -

정보신청기관 : 한국수자원공사

I. 서론

2010년 1월 13일에 국가하천의 주변지역을 체계적이고 계획적으로 조성·이용하여 난개발을 방지하고 지속가능한 발전을 도모하며, 그에 따른 이익을 하천의 정비 및 관리 등에 활용하여 공공복리의 증진에 기여함을 목적으로 하는 ‘친수구역 활용에 관한 특별법안’이 제안되었다. 이는 친수구역조성사업을 국가·지방자치단체, 한국수자원공사, 한국토지주택공사 및 지방공사 중 국토해양부장관이 지정하는 자가 시행하도록 함으로써(안 제12조 제1항), 국가하천 주변지역의 체계적이고 계획적인 이용을 도모하고자 하는 법률안이다.

이러한 법률안에 관한 논의에 있어서, 선행되어야 할 작업은 유사한 해외사례의 분석을 통한 시사점의 검토일 것이다.

수로관리 및 친수구역개발과 관련하여 영국은 주요 운하구간에 대한 일원적 관리를 위하

여, 환경·식품·농촌부 산하에 ‘British waterways’라는 공기업을 두고 있다. 이 공사는 경제·환경·레저·사회 등 다목적으로 대운하 활용을 도모하고, 인프라(운하, 하천, 갑문, 구축물 등) 관리 및 확장, 용수공급, 레저공간 창출(관광, 보트), 주변지역 개발 등을 담당하고 있다.

이와 같은 영국사례의 분석은 앞으로 우리나라에서의 친수구역 활용에 있어 그 시사하는 바가 적지 않을 것이다.

따라서 이하에서는 British Waterway의 개관을 중심으로 그 상세한 내용을 검토한다.

II. British Waterways의 소개

1. 총설

영국수로공사(British Waterways)는 영국정부

가 전부 소유하고 있는 공개회사(public corporation)로서, 많은 강과 부두뿐만 아니라 운하의 거의 대부분을 위하여 잉글랜드, 스코틀랜드 그리고 웨일즈에서의 권한을 행사하는 기관이다.¹⁾ 영국수로공사는 잉글랜드 및 웨일즈의 환경, 식품 및 농업부(DEFRA)에 의하여 지원을 받고 있으며, 스코틀랜드에서는 스코틀랜드 정부에 의한 지원을 받고 있다.²⁾

영국수로공사 위원회는 1962년 Transport Act에 의하여 설립되었으며, 1963년에 영국교통위원회(British Transport Commission)의 내륙수로 관련예산의 조정권한을 인수하였다.

영국 인구의 절반 정도는 영국수로공사의 운하 또는 강 중의 하나에서 5마일 이내에 거주하고 있다.^{3),4)} 영국수로공사에서는 운하관리운영 및 개발에 관한 정책과 계획수립, 관리운영업무(각종 규제, 보트면허, 운하 및 교량, 문화자원관리) 및 운하확대⁵⁾와 주변지개발(투자) 업무를 담당한다. 전국적인 차원의 주된 임무는 터널, 다리 및 선착장 등 2,650개의 구조물,⁶⁾

47개의 역사 및 문화적 기념물을 지닌 200년 된 물길 네트워크를 보전하고 활용도를 높여 환경, 문화보전, 삶의 질 증진과 지역경제 활성화를 추구하는 데 있다.

2. 역 사

1) 20세기 운하의 국유화

20세기 동안, 특히 1920년대와 1930년대에, 영국의 많은 운하, 대부분은 농촌지역에서의 운하들은 도로교통과의 경쟁이 주된 원인이 된, 교통량의 감소에 기인하여 버려져 있었다. 그러나 1차 세계대전과 2차 세계대전 동안에 그 사용에 있어서 주된 변화가 있었다. 즉, 1950년대 초반까지 해상수송의 상당량을 담당하였다. 그러나 최종적인 타격은 기술의 혁신으로 초래되었다. 운하체계와 내륙수로의 대부분은 영국교통위원회하에서 철도와 더불어서 1948년에 국유화되었다. 1950년대와 1960년대에 운하에서의 해상수송은 집단 도로교통



- 1) The Committee Office, House of Commons, "House of Commons - Public Accounts - Forty-Second Report". Parliament, the-stationery-office.co.uk. <http://www.parliament,the-stationery-office.co.uk/pa/cm200607/cmselect/cmpubacc/409/40905.htm>, Retrieved 2010-05-13.
- 2) "About Us". BritishWaterways.co.uk. <http://www.britishwaterways.co.uk/about-us>. Retrieved 2008-10-30.
- 3) "British Waterways leisure site". Waterscape.com. <http://www.waterscape.com/things-to-do/walking/benefits>. Retrieved 2010-05-13.
- 4) British Waterways London Quarterly Newsletter, Summer 2007.
- 5) "British Waterways home page". Britishwaterways.co.uk. 2010-03-24. <http://www.britishwaterways.co.uk/home/index.html>, Retrieved 2010-05-13.
- 6) British Waterways Heritage.

에 직면하여 급속하게 감소되었다. 그리고 몇몇 운하들은 이 기간 동안 버려졌다. 이 시기까지 운하에 있어서의 교통의 대부분은 기타 다른 편리한 수단이 없는 강변의 공장에 석탄운송의 목적으로 이용되었다. 1950년대와 1960년대에 이러한 공장들은 1956년 Clean Air법에 따라 다른 원료의 사용을 선택하거나 공장을 폐쇄하였다. 마지막 운송계약은 1971년이 마지막이었다.

1962년 Transport Act에 따라서, 운하는 1963년 당시 영국수로위원회(British Waterways Board: BWB), 현재는 영국수로공사에 이전되었고, 철도는 영국철도위원회(British Railways Board: BRB)에 이전되었다. 같은 해에, 추위가 심했던 겨울에 많은 계류소에 얼어붙어 있는 보트들이 목격되었고, 당시 1주일 동안 이동도 불가능하였다. 이러한 것들은 운하에서 상업적은 운송을 형식상 중단시키는 BWB의 결정을 이끌어 내는 이유가 되었다. 이때까지 운하는 3,200km(2,000마일)까지 줄어들었다. 그러나 운하의 기본적인 망은 여전히 줄어들지 않았다.

지난 10~15년 물길(운하)의 길이가 약 200마일(320km)이 늘어났다. 친수활동과 친수공간에 대한 수요가 크게 늘어났기 때문이다. 최근 영국에는 운하마니아가 생겨나면서 운하의 부활(Renaissance) 현상이 나타나고 있다. 그럼에도 불구하고 운하의 성격은 상업적 교역(commercial trade) 기능이 쇠퇴하면서 물길운송(navigation)은 거의 없어진 반면 여가기능, 즉 위락용, 주거용 보트 등 여가 기능, 하천변

위락 및 부동산개발 등 도시재생 기능이 확대되고 있다.

2) Transport Act 1968

1968년 Transport Act는 국유화된 수로를 아래와 같이 분류하고 있다.

- Commercial - 상업적인 교통을 지원하는 수로
- Cruising - 순항, 낚시 그리고 휴양의 용도와 같은 레저의 이용을 위한 잠재적인 수로
- Remainder - 잠재적인 상업성 혹은 레저로 사용되지 않는 수로

영국수로위원회는 1968년 Transport Act에 따라, 주로 북동지역에 위치하며 상업적인 사용에 적합한 상업적인 수로와 순항에 적합한 Cruising waterways를 유지할 것이 요구되었다. 그러나 이러한 의무는 가장 경제적인 수단에 의한 제재의 대상이 되었었다. Remainder Waterways를 유지하거나 그것들을 향해 가능한 상태로 유지할 의무는 없다. 또한 영국수로 공사는 기존의 수로의 분류를 변경할 수도 있다. Remainder Waterway 운하의 일부 또는 전부는 지역의 권한으로 이전될 수 있다. 그리고 이러한 이전이 있는 경우, 그 위에 길이나 도로를 설치할 수 있다. 이러한 설치로 인하여 교량이나 수로의 설치를 제공할 수요를 완화할 수 있다. 또한 Transport Act는 지역정부의 Remainder Waterway의 유지에 제공하도록 할

수도 있다.⁷⁾

3. 기구와 관리

영국 물길관리공사는 현재 환경, 식품 및 농업부(DEFRA)의 산하기관으로서, 1962년 수송법(Transport Act) 규정에 의한 권한을 행사하는 공공공사(public corporation)이다. 동 공사에서는 운하관리운영 및 개발에 관한 정책과 계획수립, 관리운영업무(각종 규제, 보트면허, 운하 및 교량, 문화자원관리) 및 운하확대와 주변지 개발(투자) 업무를 담당한다. 전국적인 차원의 주된 임무는 터널, 다리 및 선착장 등 2,650개의 구조물, 47개의 역사 및 문화적 기념물을 지닌 200년 된 물길 네트워크를 보전하고 활용도를 높여 환경, 문화보전, 삶의 질 증진과 지역경제 활성화를 추구하는 데 있다.

조직은 10명의 비집행이사회의 구성원들에 의하여 전략적인 단계에서 감독된다. 그 구성원들 중 8명은 환경부, 식품, 농촌부 장관에 의하여 임명되고, 나머지 2명은 스코틀랜드 정부에 의하여 임명된다.⁸⁾

영국수로공사는 Watford와 Leeds에 본부를 두고 있으며, 12개의 지역에 사무소를 두고 있다.

2010년 3월 예산에서, 영국정부는 영국수로공사(British Waterway: BW)가 상호조직으로 변화될 것이라는 계획을 발표하였다. 자세한 사항은 언급되지 않았지만, 영국수로공사가 charitable trust로 변화될 것이라고 한다. BW는 그러한 제안을 기꺼이 받아들였다.⁹⁾

4. 사업 및 재정

1) 영국 물길관리 사업 및 경제효과

(1) 친수공간 및 노후물류시설 재생

물길 관리공사에서 관리하는 물길 중에는 도시내부 물길이 상당부분 있고, 거기에는 대부분 창고 등 운송관련 노후건물이 방치되어 있다. 동 공사는 도시내부를 포함 물길주변에는 전체하천 면적의 4% 정도에 해당하는 pocket-land를 보유하고 있다. 최근에는 이들 운하주변 노후시설의 재개발을 통하여 부동산투자와 지역경제 활성화에 기여하고 있다. 현재 사무실이 위치한 지역이 운하의 물류창고지대 재개발 지역의 하나인 리틀 베니스의 일부분이다. 여기에는 초현대적 사무실 공간, 상가, 공연 문화 공간 그리고 주거용 빌딩이 혼재되어 있는



7) Transport Act 1968.

8) "Non-executive Board Members", British Waterways website, <http://www.britishwaterways.co.uk/about-us/board-and-directors/board-members>, Retrieved 2008-10-30.

9) "Budget plans to give British Waterways independence", BBC News, 24 March 2010, http://news.bbc.co.uk/2/hi/uk_news/8586148.stm, Retrieved 24 September 2010.

성공적 도시재생의 모델이 되고 있다. British Waterway London 사무실이 있는 지구가 운하 주변 재생사업의 대표적 사례의 하나인 Little Venice project의 일부이다.

(2) 노후시설 재생 및 부동산개발

대부분의 재개발용지는 분양하지 않고 민간과의 공동투자를 통하여 대규모 부동산을 개발하여 임대 수익으로 안정적인 재원을 확보하고 있다. 다만 정치적으로 자산매각의 압력을 받고 있으나 국가적 차원에서 매각은 바람직하지 않다.

영국에서는 도시재생이나 도시개발의 경우 미래수요에 대비하기 위해 건설당시 건설 후 상당기간 미래의 수익을 토대로 증권화(securitization)를 통한 재원조달이 가능하다. 현대의 지불능력에만 의존하는 경우 미래 수요에 맞는 수준 높은 부동산 개발이 불가능하기 때문이다.

2) 예산 및 수입

연간 예산은 약 2.23억 파운드(약 4천 5백억 원)이고, 이 중 정부 출연금은 약 74.3백만 파운드로 30%에 미치지 못한다. 나머지 1.49억 파운드는 자체수입으로 충당한다. 주로 부동산개발 및 임대(61.7백만 파운드), 보트 먼허, 교량 사용료 및 주차장 등 레저 사용료(24.9백만 파운드), 용수판매(5백만 파운드), 소매판매(4.8백만 파운드), 기타 문화재 물길관리에 대한 제3자 지원금 등으로 충당한다.

3) 경제적 효과

영국정부가 연간 약 7천만 파운드를 출연하는 이유는 무엇인가? 홍수방지, 용수공급, 역사문화자원 보전, 친수활동 및 수변개발 촉진, 지역경제 활성화 등 편익이 크기 때문이다. 해마다 정부의 지원을 받기 위해 재무성이 정한 기준(green book)에 의거 경제효과를 측정하고 있다. 정부기준에 의한 경제효과는 정부출연금의 10배에 달하는 5~6억 파운드에 달한다(재무성의 경제효과측정 기준은 www.hm-treasury.gov.uk/data_greenbook_index.htm에서, 운하경제효과측정 자료는 www.iwac.org.uk/report/#research에서 찾을 수 있다).

5. 영국사례의 정책적 시사점

1) 영국의 공간부처 및 정책 변화

DEFRA와 DCLG 조직개편은 환경 및 지역 정책에 관한 부서는 DOE→DETR→DTLR→ODPM→DEFRA(environment, food and rural affairs) 및 DCLG(community and local affairs) 통폐합과 분할의 과정을 반복하고 있다. 시대에 맞는 정책 추진의 효율성을 높이는 데 목적이 있다.

토지이용 및 도시개발의 대표적인 정책 변화는 zoning 정책에서 spatial strategy 전략으로, 학교 중심의 neighborhood 정책에서 교통허브, 고밀도, 복합개발을 중시하는 community strategy로의 전환이다. 이 같은 변화는 단순히 토지이용도 및 물적 환경의 변화 전략에서 벗어나

도시민에게 활력과 풍요로움을 제공할 수 있는 창조적인 공간 환경을 창출하는 데 치중함을 의미한다. 토지이용과 물적 환경의 변화는 경제, 사회, 문화, 디자인 등 다양한 비가시 분야의 활동과 변화요소를 결합한 통합적 산물이 될 수 있도록 하는 전략을 추구하고 있다. 다양한 형태의 도시재생사업과 urban village, new urbanism, smart growth, new regionalism이 새로운 도시개발의 경향으로 나타나고 있다.

한 도시의 발전은 그 도시의 정책결정자 및 관리자들과의 능력 이상으로 이루어지지 않는다는 믿음하에 도시경영 및 도시계획분야의 교육 훈련 프로그램이 성행하고 있다.

2) 영국수로관리 사례의 정책 시사점

첫째, 영국에서 운하의 문예부흥, 즉 '부활'이 이루어지고 있다는 것이고, 둘째는 민자와 공동투자, 증권화를 통한 장기적 투자가 가능한 재원조달이 가능하고 임대제도 확대를 통하여 안정적인 상환 및 재정운용을 이루는 것이고, 셋째는 사업의 경제효과 측정을 자의적으로 하지 않고 재무성의 기준에 따라 측정하고 정부의 지원의 정당성을 확보한다는 것을 들 수 있다. 이 분야에 대하여 보다 구체적인 연구와 도입방안의 모색이 필요하다.

Ⅲ. 영국의 친수구역 개발 사례

1. 도크랜드(런던 템즈강)

1) 개요

- 위치 : 영국 런던도심 동측 8km(템즈강변)
- 면적 : 22km²
- 인구수 : 약 12만 명
- 계획인구 : 22만 명(취업 10만, 상주 12만)

2) '도심재생' 도크랜드의 특성

(1) 입지현황

- 1980년 이후 항구로서의 역할을 중단하고 빈 공터로 방치
- 런던 도심의 급격한 팽창으로 부족한 업무시설과 주거단지를 수용할 수 있는 신도시의 필요성이 대두

(2) 도크랜드의 특징

- 도크랜드는 기존 런던의 도심 기능을 분산 수용하기 위해 상업과 금융의 중심지로 계획
- 개발의 유연성을 기본취지로 삼아 다양한 주택이 민간자본에 의해 자유롭게 건설
- 대중교통 활성화 : 런던도심 진입 시 도심혼잡세, 철도도로망 확충으로 대중교통 활성화 유도, 대중교통 분담률 88%
- 역사적 경관의 보존과 신규개발의 조화 추구

- 정부 주도로 도크랜드지구의 대규모 용도변환을 통해 도시 기능의 회복, 인접도심부의 업무시설 공급부족 해소 및 과밀방지, 도시경쟁력을 가진 국제적 업무단지로서 발전

2. 셸포드 미디어시티

1) 개요

- 위치
맨체스터 퀴(SalfordQuays) 내 수변
- 개발배경
 - 맨체스터의 디지털 산업은 매년 매출액 6,450억 파운드, 5,000여 개의 기업이 6만 3,000명의 노동력을 수용
 - 위와 같은 맨체스터의 디지털 산업의 기여도를 고려하여, 2006년 MediaCity UK 계획안 발표
- 개발목표
 - 사람들이 아이디어를 공유하며 사업을 진행하는 창조적인 환경 조성
 - 무선인터넷(WiFi)과 첨단산업으로 세상과 소통하는 혁신도시를 목표
 - 런던에 기반을 둔 BBC의 5개 부분을 포함한 2,500명 스태프가 2011년부터 이곳으로 옮김.
 - 셸포드 대학(The University of Salford)을 유치하여 질 높은 교육여건을 마련하여 700여 명의 학생과 교직원 수용

□ 개발규모

- 공공분야 1만 8,500만 파운드 민간자본 14만 500만 파운드의 기금으로 총 15만 9,000만 파운드의 개발비용을 투자함.
- 2006년에는 1만 3,033명, 2030년에는 2만 8,500명의 일자리 창출효과 기대

2) 개발계획 분석

□ 마스터플랜

- 랜드마크 건물(the lowry)을 중심으로 방사형 건물 배치를 보이며, 수변으로부터 도시 내로 입지함에 따라 건물의 높이를 증가시킴.
- BBC 관련 시설들을 수변에 배치하고 비슷한 규모의 건물을 수변을 따라 일렬로 배치함.

□ 도입기능

- 업무공간 : 65천㎡, 스튜디오 : 23천㎡, 상업 및 레저 : 7천㎡
- 378가구를 수용하는 아파트와 218개의 객실을 보유한 호텔 건설
- 4,000명을 수용하는 공공공간 및 광장
- 트램 터미널을 비롯하여 기존의 전철 라인을 확장
- Salford Quasy와 Trafford Wharf를 연결하는 수상교통 시스템
- 약 2,200대의 자동차 주차 공간, 300여대의 자전거 보관소

3) 수변공간의 구성

□ 오픈 스페이스(space and piazza)

- 미디어시티의 광장(piazza)은 실외 수상 경기장을 제공하며, 미디어시티에서 개최되는 다양한 활동들을 수용할 수 있는 시설이 조성됨.
- 스튜디오 블록에 대형 스크린을 위치시켜 각종 야외 행사에 사람들이 모일 수 있는 실외공간을 마련
- 주민들과 토론을 통해 앞으로 광장에서 개최할 연간 이벤트 및 활동들을 기획하고 개최함.
- 미디어시티의 공원(park)은 수변의 쾌적하고 평온한 공공공간을 제공
- 새롭게 조성되는 트램의 거점지로서 맨체스터의 각종 지역으로 연결되는 교통의 중심으로서 기능함.

4) 수변개발 계획지침

셀포드 미디어시티는 수변공간 개발과 관련하여 미디어시티와 관련한 디자인 가이드라인을 통해 개발되고 있으며, 이와 관련된 지침의 주된 내용은 접근성(connections), 장소와 공간(space and places), 수변(waterfront), 건축물(buildings), 스카이라인(skyline)과 관련이 되어 있다.

□ 접근성(connections)

- 모든 장소는 보행, 자전거, 대중교통, 상업용 차량 접근이 용이해야 함.

- 근린, 가로, 공공공간이 서로 연계된 레아웃 구성을 해야 함.
- 모든 가로는 길찾기가 용이해야 하며 매력적이어야 함. 이를 위해서 랜드마크, 게이트웨이 건물, 코너를 사용함.
- 건축선을 유지하며, 전면공간(공개공지)은 다양하고 디테일하게 구성되어 보행부트가 안전하고 용이하게끔 조성함.

□ 장소와 공간(space and places)

- 녹색도시의 콘셉트에 맞도록 다양한 공원 및 녹지, 오픈 스페이스 제공
- 녹도 및 보행가로를 다양한 오픈 스페이스와 연결하며 야생동물서식지를 도심까지 확장
- 모든 장소는 적절한 수준의 안전을 갖춰야 함. 하루 종일 자연감시가 이뤄지도록 활용과 용도 구성
- 모든 가로를 공공공간으로 간주하며 건물 전면공간이 교통과 주차장으로 전용되는 것을 지양

□ 수변(waterfront)

- 수변에 접한 대지는 적절한 규모와 밀도로 개발함. 강변의 폭이 넓은 지역에서는 보다 더 높은 건물군이 조성될 수 있지만 일조를 고려
- 보행로는 수변에 직접적으로 연결시키며 가능하다면 레크리에이션 루트 또한 연계

- 수변개발은 반드시 수면을 접하도록 개발
- 수변개발은 반드시 홍수예방 대책을 고려

□ 건축물(Buildings)

- 건축선, 높이, 필지크기 등을 유지하며 주변 근린과 연계
- 재료와 색채를 통일하여 개발

□ 스카이라인(skyline)

- 고층건물은 다양하고 다이내믹한 스카이라인 형성의 부분으로 간주
- 고층건물이 가로를 압도하지 못하도록 개발

3. 스코틀랜드 클라이드 워터프론트

1) 대상지 개요

□ 위치

- 스코틀랜드 중서부의 글래스고(Glasgow) 도심부터 클라이드 강의 입구에 위치한 덤바톤(Dumbarton)까지 약 20 km 구간

□ 개발배경

- 클라이드 강 주변의 도시 및 커뮤니티 재생을 목적으로 글래스고를 비롯한 3개의 지자체가 전략적으로 연합하여 개발
- 스코틀랜드 중서부의 사회, 경제, 환경

적인 증진을 위해 20~25년 간의 장기 프로젝트 계획

□ 개발목표

- 국제적인 경쟁력을 갖추고 매력적인 입지 조건을 바탕으로, 지역 내의 일자리를 창출하고 세계적으로 유명한 관광지가 될 수 있을 만한 독특한 장소성을 갖는 활력이 넘치는 워터프론트 개발
- 주변지역 커뮤니티의 재생을 유도하고, 지역의 일자리, 투자 그리고 교육의 기회를 넓히고 디지털 미디어, 바이오테크놀로지, 금융 등 현대적인 산업을 육성하여 조선 같은 전통적인 강변산업의 재활성화를 유도
- 주거 및 업무환경의 개선을 위한 커뮤니티 물리적 재개발을 통해 창조적 인재들이 스코틀랜드에 계속 머물 수 있도록 하며, 동시에 이런 인재들의 유입을 유도
- 기업뿐만 아니라 지역주민이나 방문객들에게 클라이드 수변공간에 대한 높은 접근성과 연결성 제공

□ 개발규모

- 총연장 : 20km
- 5만 개의 새로운 일자리 창출, 2만 4,000 개의 새로운 주택 건설, 90만㎡의 상업면적

2) 개발계획 분석

□ 마스터플랜

- 올드 킬패트릭부터 덤바통(Old Kilpatrick to Dumbarton), 클라이드뱅크와 얼스킨(Clydebank and Erskine), 렌프루 리버사이드와 스콧스톤(Renfrew Riverside and Scotstoun), 그레이터 고반과 글래스고 하버(Greater Govan and Glasgow Harbour), 퍼시픽 퀘이와 SECC(Pacific Quay and SECC), 글래스고 도심(Glasgow Citycentre)의 6개의 부분으로 나뉘어 계획되었고, 각 부분에는 구역별 개발방향에 맞게 여러 프로젝트들이 포함됨.
- 새로운 교량 및 클라이드 패스트링크(Clyde Fastlink)라는 트램과 유사한 버스 시스템을 도입하는 등 전체적인 네트워크를 정비하고 지역간 연결성 및 수변에 대한 접근성을 향상시킴.

□ 도입기능

- 클라이드 강을 따라 3개의 지자체에 걸쳐서 업무, 레저, 쇼핑, 문화, 관광 등 200개가 넘는 다양한 프로젝트들을 계획에 포함

□ 수변공간의 구성

- 클라이드 강을 중심으로 도심 경계에 트레이드스톤(Tradeston)과 글래스고 국제금융지구 등이 위치, 트레이드

스톤은 클라이드 강변의 업무지구 건물을 강조하기 위해 강변에 보다 높은 건물을 들어서게 계획함.

- SECC는 지속가능한 주거 빌리지로 개발되었으며, 동시에 클라이드 오디토리움(Clyde Auditorium), 아레나 등을 포함하는 주요 전시 및 공연 공간이 조성된 복합단지로 개발이 추진 중임.
- 퍼시픽 퀘이에는 BBC의 스코틀랜드 본사를 포함하여 디지털 미디어단지가 조성되고, 보팅, 사이언스센터 등의 레저 여가 시설이 포함됨.
- 글래스고 하버는 카지노, 박물관 등을 포함하여 복합레저 시설로 재개발되며, 박물관은 자하 하디드에 의해 수변에 설계됨.

□ 수변구조물들

- 트레이드스톤과 국제금융지구를 보행교를 통해 연결, 특색 있는 보행교의 설계를 통해 독특한 경관 연출
- 교량과 같은 기반시설의 독특한 설계 및 기존 항구에서 사용하던 구조물들을 수변경관 요소로 이용

□ 수변 생태 보존

- 얼스킨(Erskine)의 뉴샷 아일랜드(Newshot Island)는 철새 도래지로 수변생태 보존 구역으로 설정되어 있음.

3) 수변개발 지원 법체계

- 클라이드 워터프론트 계획 지원 법 체계
 - 스코틀랜드 정부의 The Town and Country Planning Act에 의해서 National Planning Framework가 5년 주기로 작성되며, 이의 가이드라인으로 NPF Action Program이 만들어지며, 클라이드 워터프론트(Clyde Waterfront)의 경우 국가 차원에서 글래스고를 중심으로 한 스코틀랜드 중서부의 재생사업의 일환으로 NPF에 포함되어 있음.
 - 동시에 SPP(Scottish Planning Policy)를 통해서 계획에 대한 보다 상세한 사항들을 정해 놓고 계획을 세울 때 이를 따르도록 하고 있음. 따라서 기본적으로 클라이드 워터프론트의 경우 NPF에 의해서 큰 비전이 정해지고 그 상세 마스터플랜 및 계획을 세울 때는 SPP를 따라서 개발됨.
 - 지역 단위에서는 지역개발계획(Local Development Plan)이 NPF를 바탕으로 세워져야 하는데, 글래스고(Glasgow), 에딘버러(Edinburgh), 에버딘(Aberdeen), 앵거스(Angus) 등을 중심으로 한 네 개의 광역대도시권(metropolitan)에 대해서는 전략적 개발 계획(Strategic Development Plan)을 세우도록 되어 있음.
 - 클라이드(Clyde)는 4개의 광역대도시권의 전략적 개발 계획 기구 중의 하나인

- 글래스고와 클라이드 벨리의 전략적 개발계획 기구(Glasgow and Clyde Valley-Strategic Development Planning Agency)에 속해 있음.
- 클라이드 워터프론트의 경우 이 전략적 개발계획 내에서 대도시권의 중요 선도 사업으로 계획되어 있으며, 이 전략적 개발 계획의 대상 범위에 포함되는 글래스고(Glasgow), 렌프류셔(Renfrewshire), 던바튼셔(Dunbartonshire)의 세 개의 지자체와 스코틀랜드 정부(Scottish Government), 스코틀랜드 엔터프라이즈(Scottish Enterprise)가 참여한 전략적 파트너십에 의해 마스터플랜 및 상세계획이 만들어짐
- 또한 이러한 개발계획은 항상 SEA (Strategic Environmental Assessment)를 통해서 환경영향평가를 받아야 함과 동시에 계획법과는 별도로 스코틀랜드에는 WFD(Water Framework, Directive)라는 WEWS(Water Environment and Water Services Act)에 의해서 법적 효력을 가지는 수변환경 관리체계가 존재하며, 이에 따라 RBDs(River Basin Districts)를 설정하고, RBMPs(River Basin Management Plans)을 세워서 수변환경을 관리하도록 되어 있어, 클라이드 워터프론트 계획시 이 계획 역시 고려되었을 것으로 예상됨.

IV. 결 어

국가하천의 주변지역을 체계적이고 계획적으로 조성·이용하여 난개발을 방지하고 지속가능한 발전을 도모하며, 그에 따른 이익을 하천의 정비 및 관리 등에 활용하여 공공복리의 증진에 기여함을 목적으로 하는 ‘친수구역 활용에 관한 특별법안’은 친수구역조성사업을 국가·지방자치단체, 한국수자원공사, 한국토지주택공사 및 지방공사 중 국토해양부장관이 지정하는 자가 시행하도록 하고 있다.

이러한 법률안에 관한 논의에 있어서, 선행되어야 할 작업은 우리의 법안과 유사하게 공기업에게 그 관리 등을 맡겨 두고 있는 영국의 사례의 분석일 것이다.

이미 영국은 주요 운하구간에 대한 일원적

관리를 위하여, 환경·식품·농촌부 산하에 ‘British waterways’라는 공기업을 두고 있다. 이 공사는 경제·환경·레저·사회 등 다목적으로 대운하 활용을 도모하고, 인프라관리 및 확장, 용수공급, 레저공간 창출, 주변지역 개발 등을 담당하고 있다. 이러한 관리 및 개발에 있어 여러 가지의 성공사례를 가지고 있는 영국의 법률 및 제도의 분석은 우리에게 시사하는 바가 적지 않다. 성공적인 해외사례의 분석을 토대로, 법안의 구체적인 해석과 적용을 구명할 수 있을 것이다.

이 진 수

(외국법제조사위원)