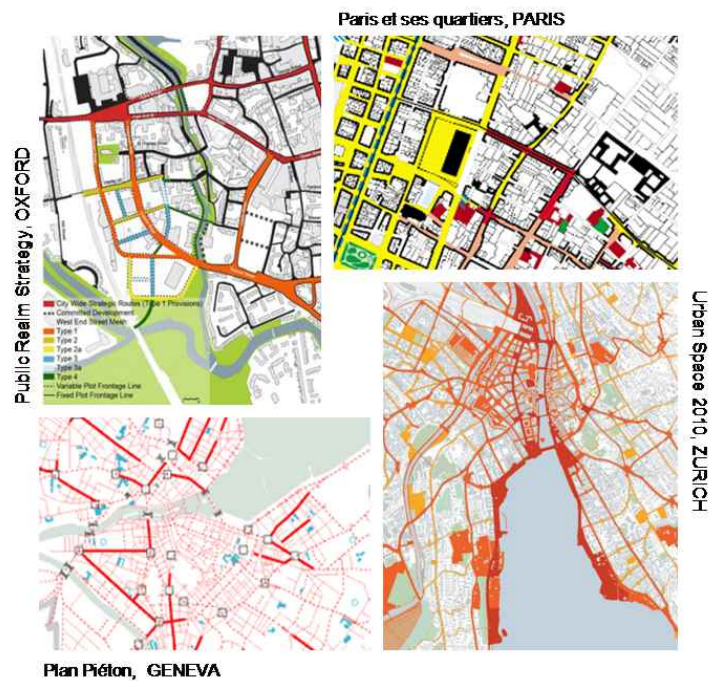


기성시가지 공간환경의 통합적 관리를 위한 현황진단모형 개발

Proposal of an <Open space assessment model>
as a Tool for the effective planning and management

유럽출장보고서

- 옥스퍼드, 파리, 제네바, 로잔, 취리히 -



2009. 5

건축도시공간연구소 프로그램연구실

임유경 · 고은정

목 차

I. 출장개요 및 세부일정	1
II. 도시별 공공공간 관련 계획 및 정책 동향	3
1. 영국 옥스퍼드	3
2. 프랑스 파리	12
3. 스위스 제네바	17
4. 스위스 취리히	19
III. 방문 기관 개요 및 전문가 면담 내용	22
1. 프랑스 파리지 도시설계원(Atelier Parisien d'Urbanisme)	22
2. 스위스 제네바 도시계획부(Service d'Urbanisme)	27
3. 스위스 취리히 공공공간 담당부서	30
4. 프랑스 리옹시 및 덴마크 코펜하겐시 공공공간 기술고문 Jean-Pierre CHARBONNEAU	34
5. 스위스 로잔연방공대 Ph.D Candidate 박종진	37
IV. 주요 공공공간 개선 사업 사례 답사지	41
1. 영국 옥스퍼드	41
(1) Broad Street	41
(2) Cornmarket Street	42
(3) Bonn Square	43
(4) Fridewide Square	44
2. 프랑스 파리 및 생드니	45
(1) ZAC Paris Rive Gauche와 Passerelle Simone de Beauvoir, 13e	45
(2) 파리지 남부 트램웨이 신설 지역	46
(3) 알레지아 녹색지구 Quartier Vert Alésia, 14e	47
(4) Porte de Vanves, 14e	48
(5) 생드니 도심부 공공공간 개선사업	49
3. 스위스 제네바	50
(1) Place du Molard	50
(2) 론강 수변공간 재정비(2002)/Pont de la Machine	50
(3) 철도 상부공간 재정비구역	52
4. 스위스 로잔	53
(1) 도심부 환승공간(Interface) 및 플룽(Flon) 재개발 지구	53
(2) Metro M2	54
5. 스위스 취리히	55
(1) Aufwertung Bahnhof Hardbrücke	55
(2) Turbinenplatz	56
(3) 리마트강 주변	57
(4) Bahnhofstrasse	57
V. 구독자료 목록	58

I. 출장개요 및 세부일정

1. 출장개요

출장기간	: 2009년 4월 19일(일)~4월 29일(수)
출 장 자	: 임유경, 고은정
출장지역	: 영국 옥스퍼드, 프랑스 파리, 스위스 제네바, 로잔, 취리히 : 유럽 주요 국가 공공공간 현황진단 및 평가모델 사례조사
출장목적	- 지자체 공공공간 담당자 면담을 통해 현황진단 구성요소 및 평가체계 파악 - 현황진단 구성요소 및 평가내용 도면화를 통한 자료 공유 현황 파악 - 공공공간에 대한 통합적 관리를 위한 수단으로서 현황진단자료 활용현황 파악
출장내용	: 관련기관 방문 - 파리시도시설계원 및 도시건축정보관, 제네바시 도시계획국, 취리히 담당자 및 전문가 면담 - 파리시 도시설계원 건축가 Christiane BLANCOT 리옹시 및 코펜하겐시 공공공간 기술고문 JP CHARBONNEAU 제네바시 도시계획국 부국장 Daniel SCHUMITT 로잔연방공대 박종진(Ph.D candidate) 취리히시 Jacqueline PARISH 사업지구 답사 : 현황진단에 근거한 공공공간 개선 사업지구 답사

2. 세부일정

일자	도시	현지시간	일정
4.19 (일)	옥스퍼드	13:35 ~ 17:55	인천-암스테르담
		19:05 ~ 19:25	암스테르담-런던 히드로
		20:00 ~ 21:30	히드로공항-옥스퍼드
		21:40 ~ 22:00	숙소 체크인
		22:00 ~	Oxford 숙박
4.20. (월)	옥스퍼드	09:00 ~ 20:00	Oxford 도심 답사 - Frideswide Square, Gloucester Green, Bonn Square, Cornmarket Street, Broad Street
		21:00 ~	Oxford 숙박
4.21 (화)	옥스퍼드 - 파리	09:00 ~ 12:00	Carfax Tower, Radcliffe Square, St.Mary the Virgin, Merton College 답사
		15:31 ~ 16:58	OXFORD Station-LONDON PADDINGTON-LONDON ST. PANCRAS
		17:56 ~ 21:17	London St. Pancras - Paris Nord
		21:30 ~ 22:00	숙소 체크인
		22:00 ~	Paris 숙박
4.22 (수)	파리	09:30 ~ 11:00	파리시도시설계원 방문 및 책임건축가 Christiane BLANCOT 면담
		11:00 ~ 13:00	- ZAC Paris Rive Gauche 답사 (Massena 지구, Rue du Chevaleret, Passerelle Simone de Beauvoir)
		13:00 ~ 15:00	- Tramway 신설 지역/ Les Olympiade 지역 답사(GPRU)
		15:00 ~ 17:00	- Quartier Vert Alésia 지역 답사(14e)

일자	도시	현지시간	일정
		17:00 ~ 19:00	- Porte de Vanves (GPRU) 지역 답사
		19:00 ~ 21:00	- Beaugrenelle 지역 답사
		21:00 ~	Paris 숙박
4.23 (목)	파리 - 제네바	08:30 ~ 10:00	리옹시 및 코펜하겐시 공공공간 기술고문 Jean-Pierre CHARBONNEAU 면담
		10:00 ~ 12:00	- 생드니 공공공간 개선 사업지 답사
		13:00 ~ 16:00	- Boulevard de Rochechouart 및 몽마르뜨지역 답사
		16:00 ~ 16:54	Paris Gare de Lyon 역으로 이동
		16:54 ~ 18:53	Paris - Lyon part dieu 이동
		19:04 ~ 20:57	Lyon part dieu - Geneva 이동
		21:00 ~ 22:00	Geneva 숙소 체크인
		22:00 ~ 23:00	Geneva Lemman 호수 주변 수변공간 답사
		23:00 ~	Geneva 숙박
4.24 (금)	제네바	10:00 ~ 12:00	제네바시 도시계획부(Service d'Urbanisme) 방문 및 부국장 Daniel SCHMITT 면담
		12:00 ~ 15:00	- 도심부(보행자 공간 관리대상 지역) 답사
		15:00 ~ 17:00	- 도심부(Place du Molard 주변지역) 답사
		17:00 ~ 20:00	- 론강 주변 수변공간 재정비구역 답사(Fil du Rhône) / Pont de la Machine
		20:00 ~	Geneva 숙박
4.25. (토)	제네바 - 로잔	10:00 ~ 14:00	- 제네바 철도 상부공간 재정비구역 답사
		15:00 ~ 15:30	제네바 중앙역으로 이동
		16:00 ~ 17:00	Geneva - Lausanne 이동
		17:00 ~ 17:30	Lausanne 숙소 체크인
		17:30 ~ 20:00	Lausanne 구도심 답사
		22:00 ~	Lausanne 숙박
4.26. (일)	로잔 - 취리히	10:00 ~ 12:00	Pont d'Echange Interface 및 주변지역 답사
		12:00 ~ 14:00	박종진(Lausanne 연방공대 Ph.D candidate) 면담
		14:00 ~ 17:00	Flon 지역(신개발지역) 답사 /M2 project
		17:00 ~ 19:00	Lausanne - Zurich 이동
		19:00 ~ 20:00	Zurich 숙소 체크인
		20:00 ~ 22:00	Zurich 구도심 답사
		22:00 ~	Zurich 숙박
4.27. (월)	취리히	11:00 ~ 12:00	취리히 Urban Space Design Team 방문 및 Jacqueline Parish 팀장 면담
		14:00 ~ 18:00	Turbinenplatz 및 Aufwertung Bahnhof Hardbrücke 답사
		22:00 ~	Zurich 숙박
4.28. (화)	취리히 - 인천	09:00 ~ 12:00	Bahnhofstrasse 답사
		14:50 ~ 16:30	취리히-암스테르담
		18:35 ~ 11:55(+1)	암스테르담-인천

II. 도시별 공공공간 관련 계획 및 정책 동향

1. 영국 옥스퍼드

(1) Oxford Local Plan

■ 영국의 도시계획 제도의 변화 과정

- 1990년 토지이용과 관련한 계획법을 4개의 법률로 통합
 - 도시농촌계획법(Town and Country Planning Act)
 - 지정건축물 및 보존구역계획법(Listed Building and Conservation Areas Planning Act)
 - 위험물계획법(Hazardous Substances Planning Act)
 - 개정에 따른 규정계획법(Consequential Provisions Planning)
- 도시농촌계획법의 주요 내용
 - 개발계획(Development Plan) : 대략 10~20년 후의 지역 토지이용의 미래 모습을 보여주는 마스터플랜으로서 개별 개발 안건의 허가·불허가의 판단기준으로 기본계획, 지구계획, 통합개발계획의 3가지 규정
 - 기본계획(Structure Plan) : 상위 지방공공단체인 카운티 수준에서 수립되는 광역적인 계획으로서 그 지역의 토지 개발 및 토지이용에 관한 지방계획청의 일반적인 정책을 담는 계획
 - 지구계획(Local Plan) : 하위의 지방공공단체인 디스트릭트가 수립하는 디스트릭트내의 구체적인 개발계획으로 기본계획에 반영된 정책 및 제안을 실현하는 계획
 - 통합개발계획(Unitary Development Plan) : 대도시권 카운티에 도입된 계획으로 기본계획과 지구계획을 합한 계획으로 기본계획과 지구계획을 대신하는 계획
- 2004년 Planning and Compulsory Purchase Act 제정
 - 기존의 토지이용계획 위주의 계획체계에서 공간설계위주의 체계로 변화
 - 지속가능한 개발/ 공간계획적 접근/ 분명한 비전 제시/ 타 부서의 전략과 통합/ 초기 단계에서 주민참여와 합의도출/ 국가와 지역정책과의 일관성 유지/ 계획내용과 과정의 건전성/ 융통성 있고 동적인 접근/ LDF의 집행을 위한 검토·모니터링 조사/ 계획과정의 지속가능성 평가 통합 등의 10대 원칙 제시
 - 지자체는 새로운 계획체계에 따라 지역개발계획체계(Local Development Framework, LDF)를 수립해야 함
 - LDF는 여러 가지의 DPDs(Development Plan Documents)와 SPDs (Supplementary Planning Documents)를 포함하며, Development Plan(Structure, Local and Unitary Plan)을 대체함



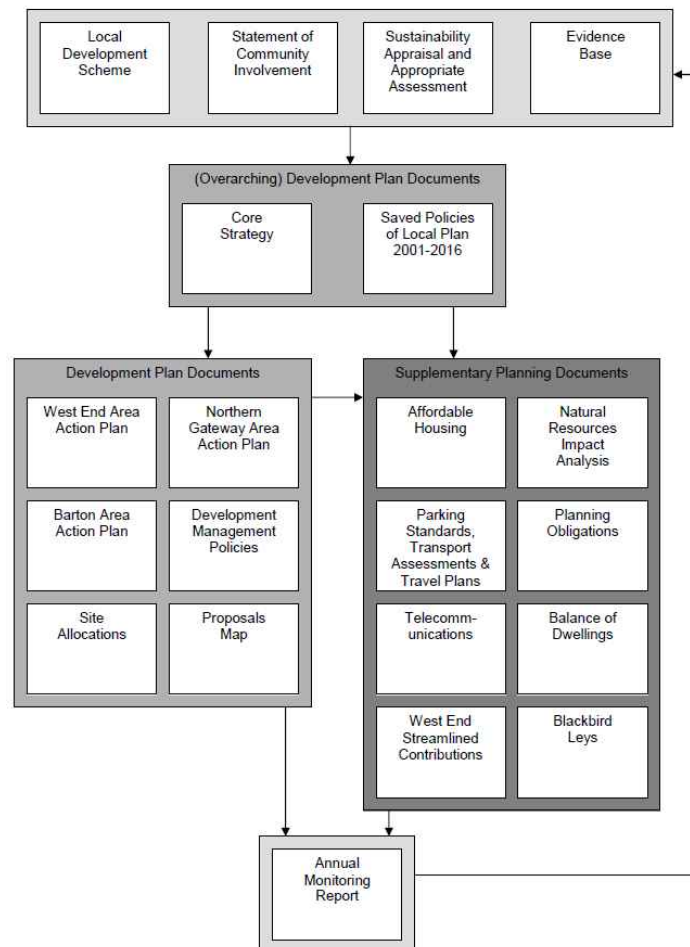
〈영국 계획체계의 변화〉

■ Oxford Local Plan의 수립(2005.11.승인)

- 옥스퍼드의 Development Plan은 크게 Oxford Local Plan, Oxfordshire Structure Plan, Oxfordshire's Mineral and Waste Local Plans 세 가지로 구성
- Oxford Local Plan은 2001년부터 2016년까지 옥스퍼드의 발전 및 토지이용에 관한 정책과 비전 제시
- Oxford Local Plan은 다음의 국가 및 지역 계획 정책을 반영하여 작성
 - Planning Policy Guidance Notes(PPGs), planning Policy Statements(PPSs)
 - South East Plan(Regional Spatial Strategy)
 - Oxfordshire Local Transport Plan 200-2006

■ Local Development Framework(LDF)

- Planning and Compulsory Purchase Act의 제정 이후 LDF수립을 위한 준비 단계로 3년동안 Local Development Scheme(LDS)을 마련
- 기존의 Local Plan은 LDF로 대체될 예정이나 옥스퍼드의 주요 이슈와 전략을 잘 나타내고 있으며 새로운 계획 지침에도 잘 부합하고 있어 상당부분의 내용이 유지될 것으로 보임



〈Relationships between Oxford's LDF documents〉

※Oxford Local Plan의 공공공간 관련 내용

〈5.3〉 Listed Buildings

- 등록문화재 건축물은 그 자체의 고유한 가치 뿐만 아니라 도시경관, 가로의 일부로서도 가치를 가진다. 따라서 원거리 조망과 오픈스페이스 등의 관점에서 고려되어야 한다.

〈11.3〉 Public Open space

- 옥스퍼드 시의회는 일상적인 여가 활동을 위한 장소로서 공원, 역사묘지, 공유지와 같은 공공 오픈스페이스를 보호하며, 피해를 야기할 수 있는 개발계획은 승인하지 않는다.
- 모든 주민들이 거주지 근처의 공공 오픈스페이스로 접근할 수 있도록 하며, 새로운 오픈스페이스를 확보하여 모든 지역에 걸쳐 적절한 오픈스페이스가 제공될 수 있도록 한다.
- 대규모 프로젝트, 상업 및 공공시설 개발 등의 일환으로 공공 오픈스페이스를 제공하여 직장인, 상인, 관광객들의 휴식 욕구를 충족시키도록 한다. (특히, 주변에 공공 오픈스페이스가 부족한 곳과, 개발로 인해 오픈스페이스에 대한 수요가 높아질 곳을 대상으로 함)
- 새로운 상업 개발에 있어서 계획 의무사항으로 공공 광장의 조성 및 개선을 도모한다. 디벨로퍼는 새로운 공공 오픈스페이스의 관리에 대해 요구받게 될 것이다.

〈11.5〉 Footpaths and Bridleways

- 옥스퍼드의 다양한 오픈스페이스로 접근가능한 'green network'를 조성하고 각 지역의 상점과 커뮤니티 시설, 학교로 연결될 수 있도록 한다.

〈12.5〉 Environmental Improvements to the City and District Centres

- Queen Street를 주간(daytime)동안 보행전용화 하고 도심 가로의 보행자들을 위한 시설 개선을 추진한다.
- 도심 환경개선은 Public Realm Strategy에 따라 추진하며, 특히 보행활동이 많은 가로를 대상으로 한다.
- 지구중심(Cowley Road, Cowley Centre, Headington and Summertown)에 대해서도 안전하고 편리한 보행환경을 제공하며, 개선 방향을 도출하기 위한 공공의 협의와 도시설계 스터디가 수행되어야 한다.

(2) Public Realm Strategy(2000)



〈Public Realm Strategy 대상지역〉

■ 목적

- 공공영역의 환경 개선을 위한 전략적 기초 제공
- 공공영역을 변화시키는데 필요한 각각의 조치 제시

■ 수립과정

- Oxford Transport Strategy(OTS)에 따라 도심부의 차량통행을 줄이고 보행자 전용화를 하면서 환경 개선의 계기를 마련
- 2000년 9월에 Planning Committee가 Public Realm Strategy의 기본원칙을 의결한 후, 관련

- 이해 당사자들과 함께 특정 가로를 대상으로 세부적인 디자인 사항들을 준비
- Broad Street와 Cornmarket Street의 개선에 우선 적용하는 것을 목적으로 함

■ 구성

- Part 1 : 정책적 배경
 - － 유럽, 영국, 지역 계획적 맥락에 관한 리뷰, 공공영역전략의 합의 도출
- Part 2 : 도시경관 구조와 특성
 - － 역사적, 미적, 사회적, 경제적, 환경적 맥락에 대한 이해
 - － 공공영역 개선을 위한 아젠다 도출
- Part 3 : 공공영역 Framework
 - － 도시의 미적, 경제적, 사회적 특성을 바탕으로 디자인 framework 도출
 - － framework은 도시 image와 legibility를 향상시키기 위한 전략적 비전 제공
- Part 4 : 공공영역 가이드라인
 - － 상세 지침은 공공영역 요소들의 설계, 실행, 유지·관리를 위한 기준 제시
 - － 재료, 스트리트퍼니처, 사인, 색채, 오픈스페이스, 공공미술에 대한 지침
- Part 5 : 실행과 우선순위
 - － 전략의 실행은 일관되게 진행되어 도심부 전체에 걸쳐 점진적으로 비전이 실현되어야 하며, 이를 위한 실행단계를 제시
- Part 6 : 시범사업
 - － Cornmarket Street와 Broad Street의 시범프로젝트를 통한 전략의 적용

■ 정책적 배경

- 국가정책
 - － PPG6를 포함한 몇 가지 조치에 의해 도심의 사회·경제적 활력을 회복하고자 하는 움직임이 나타나게 되었음. 특히, 보행환경의 개선을 통해 상업, 여가, 관광기능을 보완하는 것이 도심 활력 회복의 필수 조건이 됨
 - － 지속가능한 개발의 중요성이 부각되면서 대중교통에 유리한 도심에 대한 관심 제고
 - － 등록문화재 건축물, 보존지역 등 역사환경의 보전에 대한 관심 증가
- Oxford Local Plan
 - － 보행환경 질의 중요성을 인정하고 보행자전용화를 실시하는 곳에는 시설 지원 제공
 - － Local Plan은 궁극적으로 주요 상업가로에서 모든 차량통행을 통제하고 대중교통을 강화하고자 함
 - － 공공영역을 개선하거나 역사중심지와 연계하는 등 도심에 관련된 주요 전략 포함

■ 도시경관 구조와 특성 - 전략 도출을 위한 도시 스터디

○ 역사적 발전 양상



〈각각 1656년, 1733년, 1999년의 urban pattern〉

○ 재료



Granite kerbs and channels, settled carriageway and sandstone flag footway in laneway.



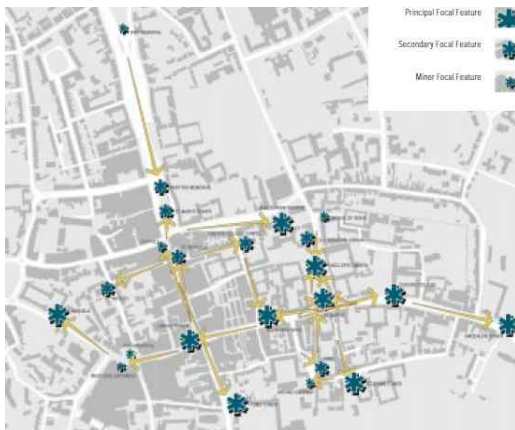
Merton Street still retains the historic cobbled carriageway surface.



Large-scale sandstone flags along the High Street.

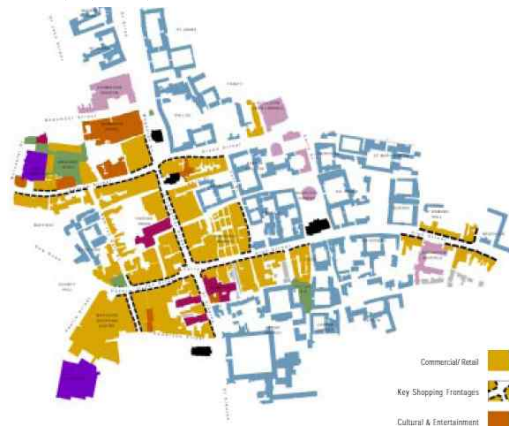
〈공간별로 사용된 재료의 특성 파악〉

○ 심미적 특성



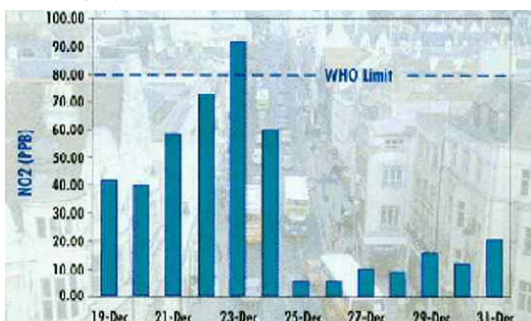
〈시각의 연계와 랜드마크〉

○ 사회·경제적 특성



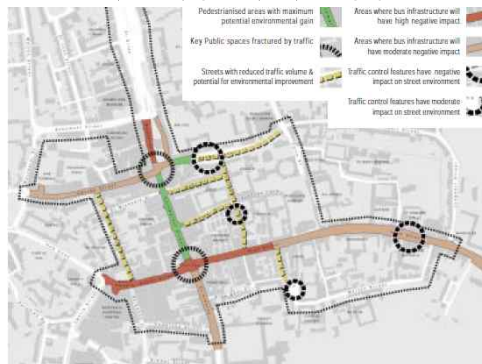
〈토지이용〉

○ 환경적 요소



〈OTS 적용이후 Commarket의 대기오염도 변화〉

○ OTS가 도시경관에 미친 영향



○ 공공영역 아젠다

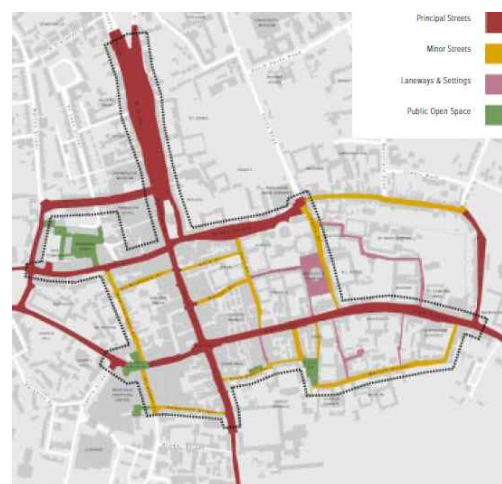
- 공공영역은 모두에게 접근 가능해야 한다.
- 단기간의 개선으로 공공영역의 질을 향상시킬 수는 없다.
- 지속적이고 통합적인 디자인을 통해 도심의 역사적, 물리적 연속성을 실현하고, 시각적 연계를 통해 도시를 하나로 묶어낸다.
- 기존에 사용된 재료의 패턴과 조화를 이룰 수 있으며, 기능성과 내구성에 부합하는 재료를 사용한다.
- 개선된 공공영역은 야간경제 활성화에 도움이 되도록 한다.
- 도심과 분리되었던 지역은 적절한 조치를 통해 주요 지역과 연결되도록 한다.

■ Public Realm Framework

- 가로의 위계에 따라 다양한 경관 요소들이 적용됨
- 가로들은 각각의 특성을 갖도록 하고 천편일률적인 모습은 지양
- 가로 위계에 따라 도시의 역사적 구조를 반영하고, 이미지 향상시키며, 보행자 친화적인 디자인 방안 마련



〈Image of the City〉



〈Public realm framework〉

(3) West End Area Action Plan(AAP) 2007-2016

■ 배경

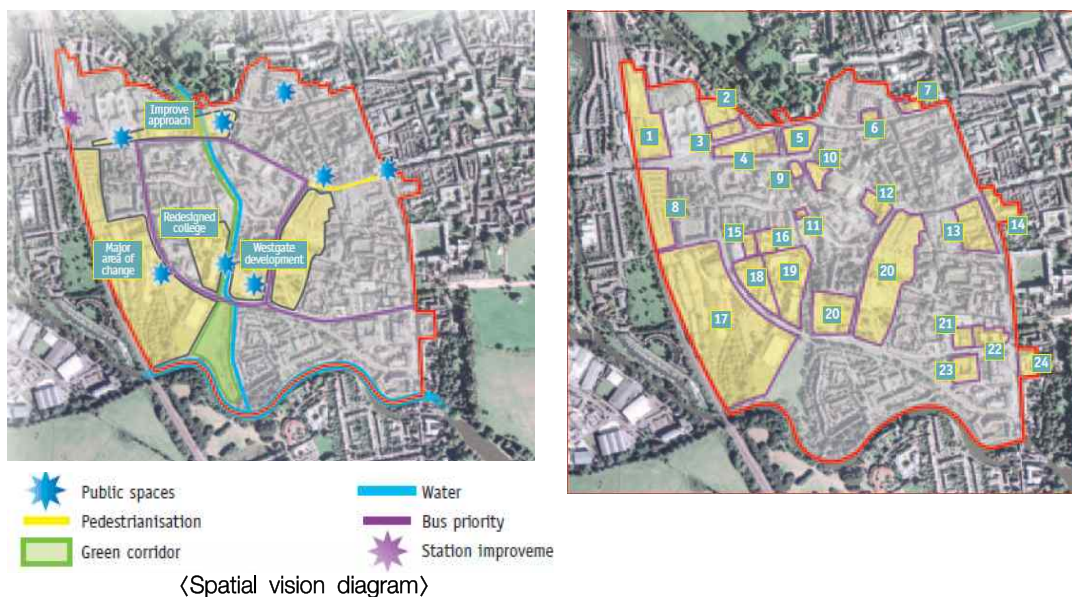
- 도심 남서부에 해당하는 West End의 발전과 변화를 유도하기 위한 방향 제시
- West End는 도심 중심부의 일부를 형성하고 있음에도 불구하고 저이용 되고 있으며 역사 도시의 명성에 맞지 않아 재생이 필요한 지역임
- 2008년 6월 30일 시의회에서 승인
- ※ PPS12에서 제시하는 DPDs의 주요 내용 중 하나가 AAP이며, West End AAP는 옥스퍼드의 LDF를 구성하는 DPD중 하나임



〈LDF와 AAP와의 관계〉

■ Vision

- 주요목적
 - － 가로와 공간의 네트워크
 - － 품격있는 공간환경
 - － 건강하고 균형있는 커뮤니티
 - － 활기넘치는 West End
- Spatial vision diagram
 - － 개선이 요구되는 곳이 어디이며, West End가 어떻게 개발되어야 하는지에 대한 아이디어를 보여줌



※ AAP는 개별적인 대상지를 다루기 보다는 West End 전체를 대상으로 하지만, 주요 개발지를 선정하고 각각에 대해 적절한 용도를 부여하고 있음

Key (indicative):

- **P – Priority use:** the main use or uses for the site
- **S – Secondary use:** other uses that would be appropriate
- **M – Minor element:** other uses that would be appropriate as minor elements of a scheme.

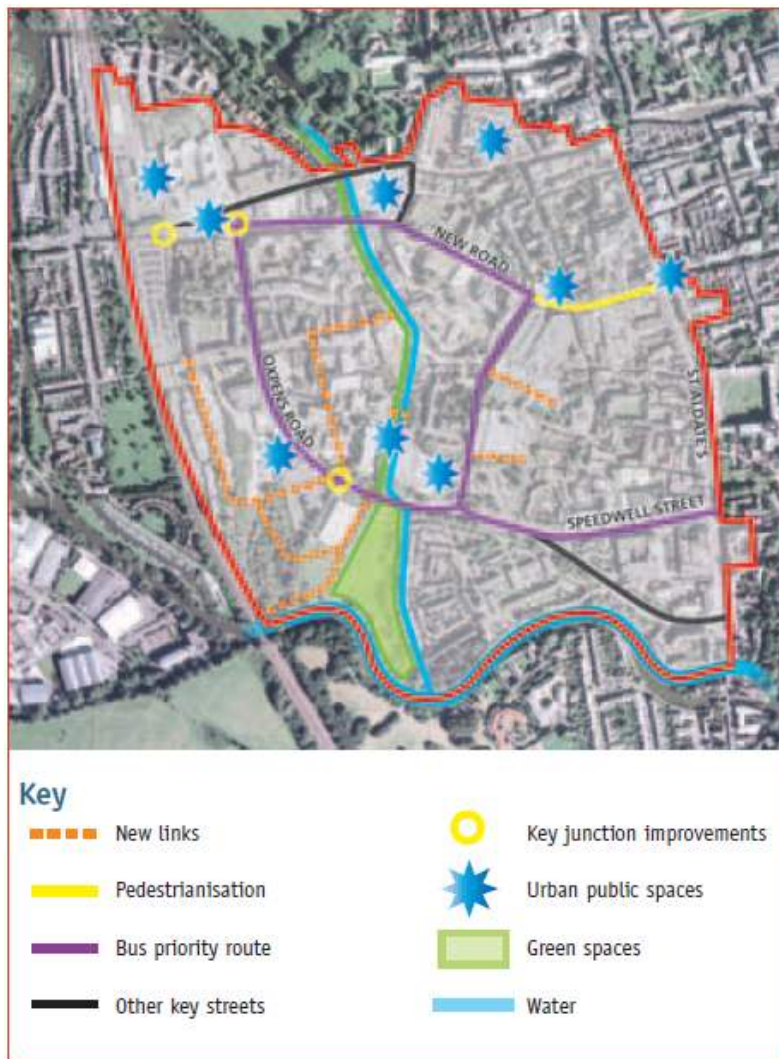
	Houses	Flats	Public space	Community energy	Student accommodation	Amenities for housing	Offices	Public offices	Retail	Food and drink	Museums	Arts/other cultural uses	Hotels	Conference	Leisure	Education	Transport
1. Oxford Railway Station			S														P
2. Fire Station, Rewley Road	S	M		S		S	M									S	
3. Beaver House, Hythe Bridge Street							P										
4. Island site (Park End St/Hythe Bridge St)		S				S	S		M	S	S		S				
5. Worcester Street Car Park		S	P				S			S	S					S	
6. Odeon Cinema, George Street									M	M		P					
7. New Theatre, George Street												P					
8. Becket Street Car Park	P	M					M						S				P
9. Ocean and Collins, Hythe Bridge Street										S	S						
10. Macclesfield House, New Road		S				S	S			S							
11. Cooper Callas Site, Paradise Street		S					S			S		S					
12. County Hall, New Road		S					M		P	S	S						
13. St Aldate's/ Queen Street		S			S		S		P	S							
14. Town Hall, St Aldate's							S			S		S		P			
15. Nursery, Osney Lane	S	S				S											
16. Osney Warehouse, Osney Lane	P																
17. Oxpens	P	M	P	P		S	S	P		M	S		P	P	P		
18. OCVC remainder	P	M				S	M										
19. Oxford and Cherwell Valley College			S													P	
20. Westgate Shopping Centre		S	S						P	S							
21. Albion Place and Magistrates' Courts		S					S				S					S	
22. Speedwell House, Speedwell Street		S			S												
23. Telephone Exchange, Speedwell Street	S	S					S				S						
24. Police Station, St Aldate's	S	S					S		M								

■ 공공공간 관련 내용

- Policy WE 1 : Public realm
 - 공공영역은 중요 가로를 포함한 West End 전지역에 걸쳐 향상되어야 한다.
 - 가로와 공공공간은 도출된 framework에 따라 디자인 된다.
- Policy WE 2 : New links
 - 새로 만들어지는 보행/자전거 길은 접근성과 이동성을 개선시킬 수 있도록 조성되어야

한다

- Policy WE 5 : Public space
 - 기본원칙에 따라 공공공간의 조성을 도모할 것이다.
 - 건물로 가로막히지 않는 한에서 작은 스케일의 준공공공간의 조성도 권장한다.
- West End의 주요 공공공간
 - Bonn Square
 - Frideswide Square
 - Gloucester Green
 - Carfax
 - new space at the Castle
- 주요 공공공간이 각각의 특성을 유지하면서도 서로 연계되도록 함
- 기존 공공공간의 redesign과 새로운 공공공간 조성을 추진



2. 프랑스 파리

(1) 도시개요

- 면적 : 105km²
- 인구 : 2,144,700명(2004년 추정치)

(2) 파리지 공공공간 관련 정책 및 사업

■ 공공공간 가치의 재발견

- 프랑스에서는 1977년 '건축에 관한 법(Loi sur l'Architecture)'이 제정되었음. 이 법은 건축과 주변환경이 가지는 공공적 가치를 강조하였음.¹⁾ 이와 동시에 건축적 오브제 중심의 근대건축에 대한 비판의 결과로 파리지에서는 1977년 새로운 토지이용계획(POS²⁾)이 수립되었고, 이는 건축선 준수, 절대높이 제한, 건물외피 규정 등 통일성 있는 공공공간을 구현하기 위한 건축적 규제 조항을 포함함. 이러한 시대적 상황 하에 프랑스에서는 1977년부터 도시 문제와 관련하여 '공공공간(Espaces publics)'이라는 단어가 공식적으로 쓰이기 시작하였음
- 대규모 산업이적지를 대상으로 한 전면적 개발사업 시기 이후 파리시는 기존 도시 전체를 대상으로 본격적인 '도시정비'시대로 들어섬.³⁾ 2000년 12월 '사회연대 및 도시재생법(Loi SRU : Solidarité et Renouvellement Urbains)'이 공포되면서 규제 중심의 도시계획법은 지속가능한 도시재생 전략을 담는 실천적인 법안으로 진화했고, 이에 시민들이 생활하는 삶의 터전인 공공공간의 질적 향상을 위한 정책을 펼치고 이와 관련된 다양한 사업을 추진하고 있음. 이러한 과정에서 도시 공간에서 공공공간이 갖는 가치가 새롭게 인식되고 있으며, 이는 다음 네 가지 유형으로 정리됨

① 역사문화 거점 공간으로서의 공공공간

- 17-18세기 절대왕정기와 19세기 오스만의 대정비 시기를 거치면서 형성된 광장과 가로 등 주요 공공공간은 20세기를 거치면서 그 중요성이 감소하여 대부분 도로와 주차 공간으로 변모하였음. 방돔 광장(Place de Vendôme), 시청앞 광장(Place de l'Hôtel de Ville) 등 파리의 대표적인 광장은 1980년대 이전까지는 자동차에 의해 점유되어 보행자의 접근이 불가능하였음. 샹젤리제 거리 역시 좁은 보도와 도로변에 주차된 차량들로 인해 보행환경은 매우 열악하였음. 파리시는 1970년대 후반부터 이들 공간에 대한 대대적인 정비 사업을 벌여 1982년 시청앞 광장, 1991년 방돔 광장, 1990년대 샹젤리제 거리 가로환경 개선사업을 시행하였음. 샹젤리제거리 가로환경개선을 위해 1989년 샹젤리제 전담팀(Mission Champs-Élysées)이 조직되었고, 1990년 6월에 아이디어 공모를 실시해 건축가 베르나르 위에(Bernard Huet)의 계획안을 채택했음. 사업 결과 보행의 연속성이 보장되어 보행자에게 안전하고 쾌적한 환경이 조성되었음

1) 1977년 제정된 '건축에 관한 법'은 "건축은 문화의 표현이다. 건축적 창조, 건설의 질, 주변 환경과의 조화, 자연 및 도시경관의 존중, 문화유산 보존 등은 공공의 이익을 위해 이루어져야 한다(L'architecture est une expression de la culture. La création architecturale, la qualité des constructions, leur insertion harmonieuse dans le milieu environnant, le respect des paysages naturels ou urbains ainsi que du patrimoine sont d'intérêt public)."는 선언으로 시작된다.

2) POS는 Plan d'Occupation du Sol의 약자로, 토지이용계획을 말한다.

3) 이러한 경향은 비단 파리지 뿐 아니라, 프랑스 전역에 걸쳐 나타났다. 특히 프랑스 제 3의 도시인 리옹시는 1980년대 말부터 공공공간 개선을 중심으로 한 도시정비 사업을 꾸준히 벌여 도시이미지를 향상시키고 도시경쟁력을 강화한 대표적 사례이다.

- 시청앞광장, 방돔광장, 샹젤리제거리 등은 파리시에서 역사적 의미를 갖고 있는 공간으로서 공공공간 개선 사업을 통해 역사문화거점으로서의 중요성이 새롭게 인식되었음. 이러한 역사적 주요 공간에 대한 환경개선사업은 전 유럽적으로 이루어지고 있는데, 주차장을 지하화하고 광장 및 중요 가로의 보행 환경을 개선함으로써 시민들의 삶의 질을 높이는 한편, 관광객 증가의 효과를 얻고 있음

② 다양한 이용주체가 공존하는 통합적 공공공간

- 1970-80년대 파리의 주요 간선도로는 자동차 교통의 원활한 소통을 위해 재정비되었음. 이 과정에서 자동차의 순환이 가장 중요하게 고려되었으며, 보행자와 자전거 이용자 환경은 최소한의 기능적 요구를 만족시키는 수준으로 조성되었음. 자동차 중심으로의 도시 구조의 변화는 도심부의 차량이 점차로 증가하는 결과를 낳았으며, 이는 만성적인 교통 정체, 대기 오염과 소음 등 여러 가지 문제를 야기하였음. 또한 도시 내에서 차량 중심의 도로는 인접 지역 간 단절을 유발시키는 요인이 되었음. 지속가능성과 도시환경의 질적 수준에 대한 사회적 요구가 커지면서, 1990년대부터 도심부에서의 차량 이동을 억제하는 방향으로 정책이 변화하였음⁴⁾. 그와 함께 '도로'는 자동차의 이동을 위한 기능적인 공간이 아니라 다양한 이용 주체의 활동이 조화롭게 이루어지는 공간인 '가로'로서 인식되기 시작하였음
- 파리시에서 2002년부터 수행 중인 '다양한 주체가 이용하는 공공공간'사업⁵⁾은 도로에 대한 인식의 변화를 잘 보여주는 정책임. 파리는 파리 시내에서 가장 교통량이 많은 주요 간선 도로⁶⁾를 대상으로 대중교통 이용자 · 보행자 · 자전거 및 롤러블레이드 이용자 · 장애인의 이동 환경을 향상시키는 사업을 시행하였음
- 사업대상지 중 세 번째로 2006년에 완공된 마젠타 대로(Boulevard de Magenta)의 경우 보행전용구역이 3,400㎡ 늘어나서 사업 전에 비해 17% 증가하였고, 가로수 300여 그루가 더 식재되었음. 그 결과 간선 도로는 각종 오염의 근원지에서 녹음이 우거진 쾌적한 삶의 공간으로, 도시를 단절시키는 방해 요소에서 인접 지역 간 연계를 유도하는 매개 공간으로 탈바꿈하였음

③ 일상생활의 터전이 되는 생활친화적 공공공간

- 근린생활권 규모의 구역(quartier) 단위에서도 공공공간은 새롭게 인식되기 시작하였는데, 자동차 순환과 주차 공간으로 사용되던 공간들에 대한 전반적인 재고가 이루어졌음. 이에 2000년 수립된 일드프랑스 도시이동계획(PDUIF)⁷⁾에서는 일정 지역을 대상으로 차량 운행 속도를 30km/h로 제한하는 '30존(zones 30)'의 지정이 언급되었음. 그러나 파리는 이에서 더 나아가 속도 제한에 그치지 않고 공공공간의 질적 향상을 통해 보행환경과 주변 지역 거주 환경을 개선하는 정책을 추진하였는데, 이를 '녹색지구(quartiers verts)'⁸⁾

4) 이 외에도 1995년 12월 파리에서 일어났던 대중 교통의 전면적 파업을 계기로 도심에서 자동차가 아닌 보행이나 자전거 등 대체 이동 수단의 필요성에 대한 본격적인 논의가 시작되었다. 거의 같은 시기에 롤러블레이드 사용자를 위해 일정 구간 도로를 금요일 저녁에 한해 일시적으로 폐쇄하는 제도가 생겨났는데, 이는 도시에서 도로 공간을 자동차 이용자가 아닌 보행자와 자전거이용자 혹은 롤러블레이드 이용자 시각에서 바라보는 계기가 되었다.

5) 다양한 주체가 이용하는 공공공간(Espaces Civilisés)정책과 주요 사례에 대해서는 이상민 외, 2008, 『도시 공공공간 개선방향 설정을 위한 개념 정립 및 현황 조사 연구』, 건축도시공간연구소 참조.

6) 파리는 상습적인 교통 혼잡과 정체에 시달리는 이들 도로를 '붉은 축(Axes Rouges)'으로 분류하였다.

7) PDUIF는 일드프랑스 도시이동계획(Plan de Déplacements Urbains de la région Ile-de-France)의 약어이다.

8) 파리는 2002년부터 '녹색지구' 사업을 위한 사전 조사 작업에 착수하였으며, 이후 '녹색지구현장'을 발표하고 36개 지역을 녹색지구로 지정하였다. 2006년 말 당시 파리 전체 면적의 20%에 해당하는 지역이 녹색지구 사업을 통해 보행 우선 지역으로 탈바꿈하였다.

라 함. 3.2에서 언급한 다양한 이용주체를 위한 공공공간 정책이 주요 간선도로를 대상으로 한 선적(線的) 개선 작업이었다면, 녹색지구는 생활 가로들에 대한 통합적인 접근을 통해 생활공간 전반의 질적 향상을 꾀한 면적(面的) 개선사업이라고 할 수 있음

④ 친환경 교통수단 정책에 따른 지속가능한 공공공간

- 도시 이동수단의 패러다임 변화로 트램과 같은 친환경 교통수단이 새롭게 도입되었음. 트램은 유럽 대부분의 도시에 설치되어 20세기 초반 그 전성기를 누렸으나, 이후 자동차와 지하철 이용이 증가하면서 점차 사라졌다가 20세기 후반에 새롭게 주목받기 시작하였음
- 교통수단의 변화는 공공공간에 대한 인식 또한 변화시켰는데, 트램 선로 자체를 녹지화하는 것이 가능하였으므로, 트램 노선 네트워크가 곧 녹지 공간으로 활용될 수 있었음
- 파리시에서도 파리를 둘러싼 순환도로(Boulevards des Maréchaux) 중 센강 남쪽 부분에 트램을 도입하기로 결정하여, 2003년 공사를 시작하여 2006년 12월 완공하였음. 20세기 전반에 걸쳐 도로 교통 체계가 차량 우선 원칙으로 구축된 결과, 보행자와 인근 주민들의 삶의 질을 해치는 요인으로 작용하였음. 그러나 대기 오염과 소음 공해를 유발하지 않는 친환경 교통수단의 도입으로 교통을 위해 조성된 공간이 시민들의 여가와 휴식을 위한 공공공간의 역할을 동시에 수행할 수 있게 되었음

⑤ 소결 : 현대 도시에서의 공공공간

- 이상, 20세기 말부터 시작하여 21세기 초에 이르기까지 새롭게 인식되고 있는 공공공간의 가치에 대해 알아보았음. 공공공간은 이제 역사와 문화를 담고 있는 거점으로서, 다양한 주체들이 조화롭게 공존하는 소통 공간으로서, 일상생활의 터전이 되는 생활공간으로서, 또한 친환경 교통수단과 연계된 지속가능한 공간으로서 새롭게 주목받고 있음
- 이러한 인식의 변화는 도시설계 프로젝트에 있어서 공공공간의 역할에도 큰 변화를 가져왔는데, 이는 도시개발에서 도시정비로 도시계획의 패러다임이 변화한 데에 기인함. 도시에서 문제가 있는 지역에 점적으로 개입함으로써 주변 지역의 환경을 전반적으로 개선시키는 도시정비 방법이 스페인 바르셀로나에서 시작하여 프랑스 리옹시, 파리시, 덴마크 코펜하겐시 등 전 유럽적으로 큰 영향을 끼쳤음

■ 도시재생의 전략적 수단으로서의 공공공간 개선

① 산업이전적지 재생의 촉매로서의 공공공간 개선

- 1970년대 말 이후 약 20여 년 동안 파리시와 주변부 지역의 재개발은 주로 대규모 산업이전적지를 대상으로 이루어짐. 1980년대 파리시에서 협의정비지구(ZAC)로 지정되어 재개발된 대부분 지역은 공장이나 창고의 이전에 따른 공지를 대상으로 이루어졌으며, 이 경우 대규모 공원이나 기존 도시 조직과 연계된 가로를 공공부문에서 선도적으로 조성함으로써 이후 민간 부문의 투자를 유도하였음. 앞서 언급한 앙드레-시트로앵 지구(ZAC André-Citroën)와 베르시 지구(ZAC Bercy)뿐만 아니라, 이후 개발된 소규모 협의정비지구인 듀플렉스 지구(ZAC Dupleix)⁹⁾, 포르뜨다니에르 지구(ZAC Porte d'Asnières)¹⁰⁾

9) 듀플렉스지구(ZAC Dupleix, 파리 15구)는 1989년에 협의정비지구로 지정되었으며, 5ha의 대지에 1200주거가 계획되었다. 중앙에 9000㎡에 이르는 녹지 공간이 위치한다.

10) 포르뜨다니에르(ZAC Porte d'Asnières, 파리18구)는 1996년에 협의정비지구로 지정되었으며, 6,7ha의 대지에 570주거와 15000㎡의 업무 시설이 계획되었다. 주거지역의 중앙에 6000㎡의 녹지 공간이 조성되었으며 건축가 크리스티앙 드 포잠박(Christian de

배치 역시 중앙의 대규모 공원을 중심으로 계획되었으며, 이들 공원은 대상 단지 뿐만 아니라 인근 지역의 거주성을 향상시키는 데에 큰 역할을 하였음

- 파리에서 가장 최근에 활발한 개발이 이루어지고 있는 파리 북동부(Paris nord-est)와 생드니(St Denis)를 잇는 지역 개발 역시 도시재생에 있어서 공공공간의 중요성을 잘 보여주는 사례임. 대상 지역은 파리에서 프랑스 북부로 향하는 고속도로 A1과 19세기 초에 축조된 생드니 운하¹¹⁾로 둘러싸여 대부분 산업 용지로 이용되던 지역이었으나, 1998년 프랑스 월드컵 개최를 전후하여 개발이 진행되기 시작하였음. 이 프로젝트에서 가장 핵심적인 두 축은 A1의 남북축과 생드니 운하의 대각선 축인데, 일반 필지들의 개발에 앞서 이들 두 주요 공공공간에 대한 개선 계획이 수립되었음. A1 고속도로 위에 인공 지반이 조성되어 공원으로 조성되었으며, 이를 계기로 만성적인 대기오염과 소음공해에 시달리던 주변 지역은 공원을 조망할 수 있는 최적의 주거지로 탈바꿈하였음.¹²⁾ 또한 시멘트 공장, 화물 적재 장소 등으로 주로 이용되던 운하 주변 공간 역시 인근 주민들의 산책을 위한 공간으로 조성되었음. 이 두 주요 공공공간 개선 사업은 주변 환경의 질을 향상시키는 데에 결정적인 기여를 하였으며, 그 결과 현재 파리북동부 지역은 주거·상업·업무 용도가 복합된 지역으로 새롭게 거듭나고 있음

② 기성시가지와 역사지구 재생 수단으로서의 공공공간 개선

- 주로 18-19세기에 조직된 파리 도심부는, 도로의 협소함과 건축물의 노후 등으로 점차 주거 중심의 생활공간으로서의 기능을 상실하고 있음. 관광객들이 많이 찾는 역사문화유적 주변부 지역은 소규모 상업에 의존하는 관광지로 바뀌어 가고 있으며, 문화 자원이 상대적으로 희박한 주변부 지역은 점차 슬럼화 되고 있음. 1960-70년대에는 이들 쇠퇴 지역을 전면적으로 재개발하여 대규모 주택 단지를 건설하였으나, 최근에는 점진적인 재생을 통해 노후화 지역을 재활성화 시키고자 하는 정책이 추진되고 있으며 이 과정에서 촉매 역할을 하는 것은 공공공간에 대한 개선 사업임
- 파리지시 13구에 위치한 뷔토카이(La Butte aux Cailles) 지역은 19세기 중반 파리 성곽 외부에 위치한 장티(Gentilly)에 속해 있었으나, 이후 이들 지역이 파리지시로 편입되면서 도시화 과정을 거쳤음. 따라서 파리 주변부 소규모 읍락의 공간과 파리지시의 전형적인 도시주거가 혼합된 독특한 도시구조를 보여줌. 파리지시는 이러한 공간구조를 보존하면서 주거환경을 개선시키기 위하여 이 지역의 생활 가로와 소규모 광장을 재정비하였으며, 이와 동시에 공공공간에 면한 주변 건축물의 높이와 입면 구성을 특별법으로 규제함으로써 가로와 광장의 환경을 총체적으로 개선하는 효과를 거두었음
- 이러한 기성시가지 재생 방식은 파리의 다른 여러 역사지구에도 적용되었음. 파리 중심부의 대표적인 소규모 상업 지구인 2구의 몽토르퀘이(Montorgueil) 지구는 공공공간 개선과 보행공간화 사업을 통해 쾌적한 환경의 상업 및 주거지로 다시 주목받고 있음

③ 근대건축 재생 수단으로서의 공공공간 개선

Portzamparc)이 조정건축가로 참여하였다.

- 11) 1802년 보나파르트 나폴레옹은 파리 주위에 운하를 건설할 것을 명령하였고, 생드니 운하(Canal St.Denis)는 1805년 공사가 시작되어 1821년에 개통되었다.
- 12) 일드프랑스 도시설계원(Iaurif)의 질 앙티에(Gilles Antier)에 의하면 고속도로에 대한 공원화 사업 후 주변 지역의 지가가 20배 이상 상승하였다고 한다.

- 20세기 초부터 1970년대까지 파리는 근대건축운동의 강력한 영향 하에 고층 아파트 위주로 재개발되었음. 그러나 근대화의 상징이었던 이들 고층 주거는 곧 기존 파리 시민들로부터 외면받기 시작했으며, 이후 이민족과 빈민층이 주로 입주하였고, 많은 사회 문제를 일으켰다. 파리 외곽 도시들에서도 마찬가지로 현상이 일어나 라쿠르네브(La Courneuve)시의 경우 아파트를 폭파·철거한 후 저층 주거 단지를 다시 건설하였음
- 한편, 파리시에서는 1960-70년대에 주로 건축된 고층 주거단지들을 대상으로 생활환경을 개선하고자 하였음. 파리 13구에 나쇼날 가로(Rue Nationale)에 위치한 고층 주거의 경우, 단지 내 공공공간의 환경을 개선하는 한편, 가로변에 소규모 건축물을 추가 배치하여 단지가 면한 가로와의 관계를 회복시키고자 하였음. 이 재정비 사업은 건축가 크리스티앙 드 포잠박(Christian de Portzamparc)에 의해 진행된 단일 프로젝트였으나, 이후 파리는 파리시 전역의 고층 주거단지에 대한 환경 개선 사업을 펼치고 있으며, 이를 '주거단지의 재활성화(Résidentialisation) 사업'이라고 함. 이 사업의 목적은 주거 환경에 대한 전반적인 질적 개선인데, 여기에서 가장 중요한 역할을 하는 것은 주거 자체에 대한 재건축이 아니라 공공공간에 대한 재정비와 공공시설 확충임. 단지 내부의 주차 공간을 체육 시설 등을 갖춘 녹지 공간으로 정비하였으며, 차량 진입 위주로 구성되었던 진입부 역시 보행자를 최대한 고려하는 방향으로 재구성하였음. 이러한 고층 주거 단지에 대한 재생을 프랑스에서는 '전후 도시에 대한 치유(Réparer la ville d'après-guerre)¹³⁾'라 칭하는데, 이러한 치유 과정에 있어 공공공간은 그 도구로 사용되고 있는 것임

④ 도시 단절문제 해결 수단으로서의 공공공간 개선

- 한편, 최근 파리시에서 추진하고 있는 대규모 도시재생 사업(GPRU)¹⁴⁾은 현대 도시에서 공공공간의 중요성을 극명하게 보여줌. 대규모 도시재생 사업의 가장 큰 목표는 열악한 파리시 외곽부의 생활환경을 개선시키고 외곽순환도로¹⁵⁾에 의해 단절된 파리시와 주변 도시들 사이의 관계를 회복하고자 하는 데에 있음. 이를 위해 주요 결절점(porte)들을 대상으로 외곽순환도로 상부에 인공 대지를 조성하거나, 나들목 구조를 변경함으로써 보행의 연속성을 확보하고, 녹지를 확충하는 사업을 추진하고 있음
- 파리 20구에 위치한 포르트 데 릴라(Porte des Lilas)는 파리시와 릴라(Lilas)의 경계지역으로 주변에 시가지가 형성되어 있고 상업 활동이 활발하게 일어나는 지역임에도 불구하고 구조물의 거대함과 자동차 순환 중심의 도로 구조 때문에 보행자가 통행하기에는 매우 불편하였으며, 지리적으로 인접해 있음에도 불구하고 외곽 순환도로를 중심으로 두 지역이 양분되어 있었음. 이에 파리시 도시설계원(APUR)은 순환도로 위에 인공대지를 건설하여 보행자와 대중교통 이용자, 자전거 및 롤러블레이드 이용자의 이동 환경을 개선하고, 공원을 조성하여 시민들에게 휴식 공간을 제공하였음
- 이제까지 외곽순환도로는 파리시와 그 주변부 지역을 물리적으로 양분하였을 뿐 아니라, 이는 사회적·문화적·경제적 단절 문제를 야기하였음. 외곽순환도로 이전에 그 자리에 건조되었던 성벽보다 더 견고하고 폭력적인 장벽으로 인식되었던 외곽순환도로는 이제 파리와 그 주변부를 연계하는 새로운 매개 공간으로 다시 태어나고 있음

13) Eric Lapierre, Aménager Paris, Pavillon de l'Arsenal, 2005.

14) GPRU는 'Grand Projet de Renouvellement Urbain(대규모 도시재생사업)'의 약어이다.

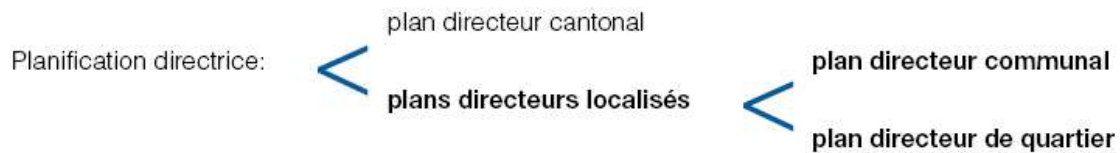
15) 파리시 외곽순환도로는 19세기에 건조된 성벽을 허문 자리에 건설되었으며, 1958년 착공하여 1973년蓬피두 대통령 시기에 개통하였다.

3. 스위스 제네바

(1) 도시개요

- 인구 : 185,726명
- 면적 1586 ha(전체 canton 면적의 6.4%)
- 제네바시(the City of Geneva)는 알프스(Alps) 산맥과 유라(Jura) 산맥 사이에 위치하고 있고, 제네바 호수의 남서끝단에 자리 잡고 있음. 제네바시의 면적은 15.86km²로 매우 작 으며 제네바 칸톤(the Canton of Geneva)의 전체 면적은 282km²임. 제네바 칸톤의 경계 선은 모두 107.5km인데 이중 약 103km가 프랑스국경과 접해있음. 스위스의 바우드 칸 톤(the Canton of Vaud)과는 불과 4.5km만 접해있음

(3) 제네바시 공공공간 관련 정책 및 사업



도시계획의 위계

- 1995년부터 제네바시는 주요 도시공간에서의 보행 환경을 개선하려는 노력을 계속해오고 있으며, 꾸준한 노력의 결과 2000년 제네바시내 도시이동의 45%가 도보 및 자전거에 의 해 이루어지고 있음. 또한 같은 거리에 대해 보행과 자전거 이용에 의한 이동 시간이 자 동차 이용에 의한 이동 시간보다 짧게 측정되어 보다 효율적인 이동 수단으로 인정받고 있음

■ 보행공간계획(PDCP : Plan Directeur des Chemins pour Piétons = Plan Piéton)

① 법적 기반

- 보행자공간에 대한 연방정부법(1985)와 지침(Ordonnance : 1986)에 의거
- 1998년 12월 4일 : 연방정부법이 적용되는 모든 지자체에서는 보행공간계획을 수립하도 록 의무화

② 목표

- 보행자 공간 유지, 접근성 향상, 신설, 보존, 연계 등 보행자 공간의 질적 향상과 관련된 사항 계획
- 매력있고 상호 연계된 보행공간 창출을 통해 보행 장려

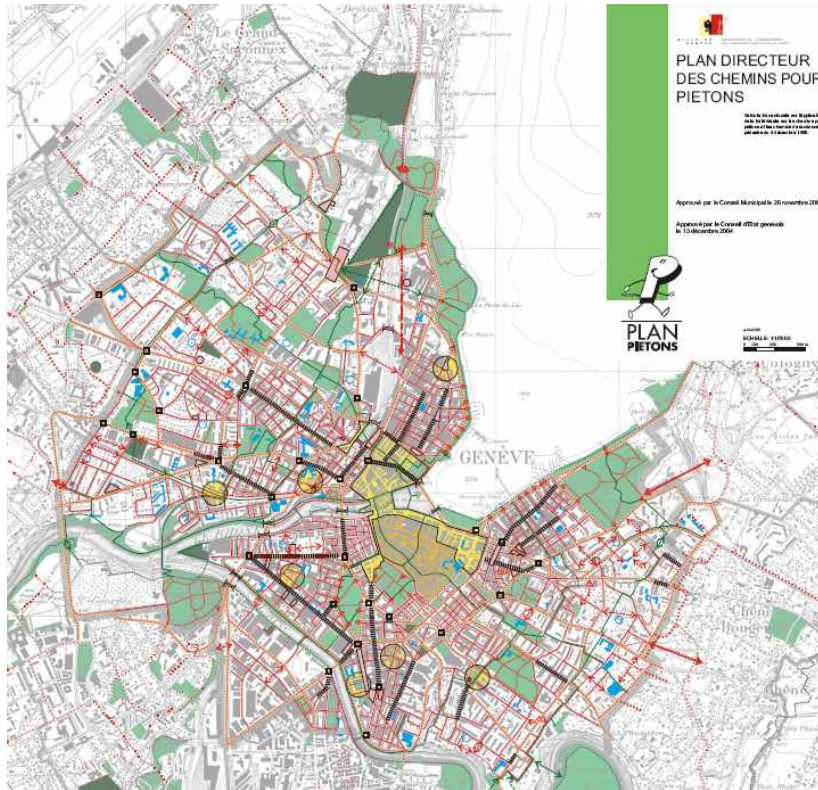
③ 담당부서

- 도시개발/시설/주택국(Departement de l'Amenagement, de l'Equipement, et du Logement)

④ 계획의 위계

- 기본계획(Plan Directeurs)

○ 세부계획(Plans Localisés de chemin pédestre)



⑤ Plan Piéton

- 도보 산책을 장려 : 시민의 건강 증진, 도시를 느낄 수 있는 최적의 이동수단 ->보행공간 정비
- 주요 공간에 대한 재정비 : 도시 공공공간은 우선적으로 이동을 위한 공간임과 동시에 시민들의 다양한 삶의 행위가 일어나는 터전. 복합적 행위를 담는 공간으로 재구성하고자 함. 공공공간 정비는 가독성, 편의성, 심미성을 높이는 방향
 - 구도심 및 Rive droite에 보행전용공간 확대 적용
 - 기성시가지 광장 및 공공공간에 대한 재정비, 신개발지역에 광장 신설
 - 소규모 공공공간에 대한 정비
- 보행자들의 이동 편의 증진
 - 교차로에서 보행자에게 우선권 부여
 - 상업가도에 대한 재정비
 - 학교 및 노인시설 부근의 보행 안전성 향상
 - 공원 입구에 대한 재정비
- 보행에 방해가 되는 요소 제거 : 보행접근이 불가능한 대규모 필지, 가로 등
 - 보행방해요소 추출
 - 보행의 연속성 보장하는 방향으로 공공공간 재정비
- 생활권(지구 단위)에서 교통량 규제
 - 지구 단위에서 사용할 수 있는 각종 규제 복합 적용(30km/h, 일방통행, 막다른골목 등)
 - 주요 도로에서는 보행안전 강화

4. 스위스 취리히

(1) Freiraumkonzept (Open Space Concept)

■ 배경

- 공공공간 계획의 도시개발의 기본 방향 정립
- 공공공간의 이해와 평가를 위한 기초적이고 개념적인 지침
- 인구 1인당 오픈스페이스 총면적에서부터 새로운 개발 면적당 확보해야 할 오픈스페이스를 위해 요구되는 미개발지 면적까지 신규 오픈스페이스에 대한 양적 기준 범위 설정 (예: 모든 가정에서 400m 이내에 public open space가 제공되어야 함을 제시)

■ 공공공간 디자인의 10가지 주요 논제

- An open space characteristic skeleton
- An effective network
- An opportunity for the sustainability
- Designed as ad cultural space
- Public spaces in all districts
- Settlements with gardens and courtyards
- Spaces in front of the door
- Flexible leisure spaces
- Habitats for urban nature
- A versatile Agriculture

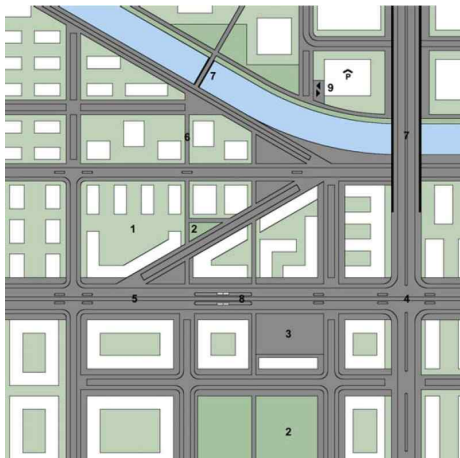
(2) Stadträume 2010 (Open Space Strategy 2010)

■ 배경

- 취리히의 공공공간의 취리히의 삶의 질과 명성에 큰 영향을 미치고 있음
- 공공공간의 디자인 퀄리티가 도시의 경쟁력에 있어서 점점 중요한 역할을 갖게 되면서 공공공간의 디자인에 대한 관심 증가
- 2006년 5월 시의회에서 승인

■ 비전

- 공공공간의 질은 functionality, living quality, aesthetics, sensuality로 결정
- 공공공간의 디자인, 명확한 공간의 위계 및 유형 강조
- 공공공간의 통합적 디자인을 통한 문제해결 지향적 작업
- 시 부서, 외부 전문가, 시민들과의 협력속에서 시너지효과와 노하우 축적
- 의사결정체계 운영의 투명성



※ 공공공간의 정의

- 건축물과 건축물에 연계된 오픈스페이스에 의해 만들어진 공간(1)
- 녹지(2)
- 광장(3)
- 교통결절점(4)
- 도로(5)
- 가로(6)
- 구조물(7)
- 정류장(8)
- 주차장(9)

■ 전략적 목표

○ Clear hierarchization

- Significance map 작성 : 도시 주요 공간의 네트워크 표현, 공공공간의 위계에 따라 색상 구분



〈Plan B1 Downtown〉

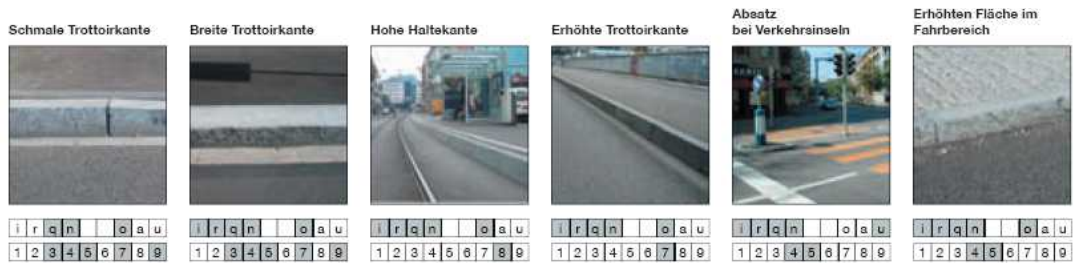
- internationally/nationally significant urban public spaces
- planned (international/national)
- regional/city-wide significant urban public spaces
- planned (regional/city-wide)
- district-wide significant urban public spaces
- planned (district-wide)
- water
- assigned spaces
- free zone
- forest

※ Criteria : 10가지 요건 중 최소 5개 만족

Image	Use	Spatial Quality
<ul style="list-style-type: none"> · High visibility · High degree of importance as Main-/Quarter axis, old Country Road 	<ul style="list-style-type: none"> · High penetration · High Pedestrian/ Velodichte · Important links · Important recreational/ Lounge · Important cultural 	<ul style="list-style-type: none"> · View, parking, water, historical center, quartierbildprägend · exposed urban/Bridges · Potential to increase Attractiveness

○ Coherent design

- 9개의 공간유형과 7개의 요소유형에 대해 디자인 기준을 제시하는 인벤토리를 작성하고 해당 공공공간의 위계에 따라 선택하여 적용할 수 있도록 함
- 공간유형 : freedom building, green, places, transport node, roads, ways, structure, stops, parking
- 요소유형 : surfaces, vegetation, mini buildings, equipment, extras, information, consumption



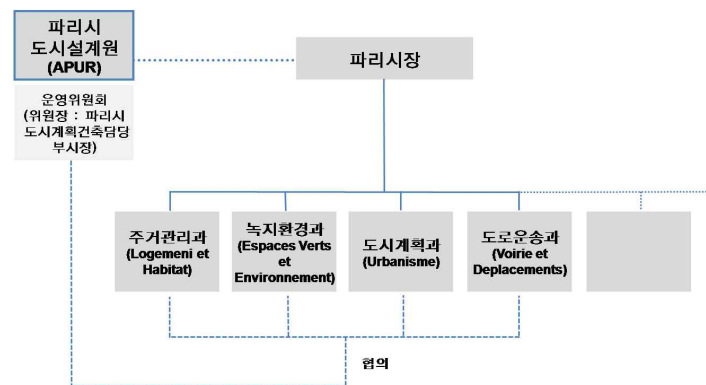
III. 방문 기관 개요 및 전문가 면담 내용

1. 프랑스 파리시 도시설계원(Atelier Parisien d'Urbanisme)

(1) 기관 개요¹⁶⁾

① 설립 목표 및 역할

- 프랑스의 주요 도시에는 자체 도시계획 및 설계 조직인 도시설계원(Agence d'Urbanisme)이 설립되어 있음. 이는 광역계획 및 토지이용계획 수립을 위한 조직으로, 1967년에 제정된 토지이용에 관한 법(LOF)¹⁷⁾에 따라 각 도시에 설립되었음. 이후 1999년 지속가능한 개발법 및 2000년 사회연대 및 도시재생법(SRU)에서 도시전반에 대한 정책을 조율하는 기구로 인정받았음. 2008년 현재 프랑스 전역을 걸쳐 51개의 도시설계원¹⁸⁾이 있으며, 도시설계원연합(FNAU : Fédération Nationale d'Agences d'Urbanisme¹⁹⁾)이라는 연합체를 구성하여 상호간의 정보교환 및 협력 관계를 형성하고 있음
- 도시설계원은 일반적으로 각종 통계자료 및 현지조사를 통한 도시 현황 조사 및 분석, 개발계획 수립, 전문가 및 주민들의 참여 기획, 도시계획 및 개발 사업에 대한 사전연구 및 기획 등의 업무를 수행함. 이 모든 과정에서 도시설계원은 공공의 이익을 대변하는 역할을 하며, 다양한 계획수립 및 개발 주체들 사이의 역할을 조정하는 기능을 수행함



파리시 도시계획 관련 조직 구성도

- 파리시도시설계원(APUR)은 1967년 설립되었음. 이후 도시경관보존과 역사적 도시구조로의 회귀 경향을 보인 1977년 토지이용계획(POS) 제정, 협의정비지구에 대한 지구개발계획(PAZ) 수립, 1989년 POS 개정 및 2000년 PLU 수립에 결정적 역할을 담당하였음²⁰⁾
- 공공공간 관련 계획 중 파리시 이동계획(PDP)과 이에 수반된 사업들의 경우 파리시 도로국(DVD : Direction de la Voirie et des Déplacements)과 파리시도시설계원의 긴밀한

16) 이상민 외(2008), 『도시 공공공간의 통합적 계획을 위한 제도 개선방안 연구』, 건축도시공간연구소 참조

17) LOF : Loi d'Orientation Fonciere 토지 이용에 관한 전반적인 내용을 담은 법

18) 51개의 도시설계원 중 수도권 지방에 해당하는 일드프랑스지역을 담당하는 IAURIF를 제외한 모든 도시설계원은 도시 산하 조직이다.

19) FNAU는 Federation Nationale des Agences d'Urbanisme의 약어로 '도시설계원연합'을 지칭한다.

20) 특히 1970년대 이후 파리시의 '역사로의 회귀' 움직임을 도시계획과 정비 사업으로 구체화하는 데에 주력하여 1970년대 후반부터 약 10여년을 'APUR의 시대'라고 칭하기도 한다. 건축가, 도시계획가 뿐만 아니라 사회학자, 지리학자 등 다양한 분야의 전문가들이 근무하며, 자체의 컴퓨터실을 운영하여 각종 계획 및 사업 도면을 생산한다.

협조 하에 수립됨

② 인원 구성

- 파리시 도시설계원은 도시설계전문가, 건축가, 엔지니어, 지리학자, 경제학자 등 다양한 분야의 전문가들의 협업을 통해 복합적 성격을 띠는 도시 문제를 해결하고자 함
- 도시설계원의 인적 구성은 건축가들이 주축이 되는 도시개발 관련 전문가들 (Aménageurs), 엔지니어(Ingénieurs), 인문학자(Généralistes) 등 크게 세 분야의 전문가들로 나뉨.²¹⁾ 대부분의 계획 및 정책 수립은 세 분야의 전문가들의 협업 과정을 통해 이루어짐²²⁾

파리시 도시설계원(APUR)의 주요 업무 분야와 인적 구성

담당 분야	인적 구성	주요 업무
도시개발 관련 (Aménageurs)	대부분 건축가 (architectes)	도시계획 수립 도시개발 사업 계획 수립 및 모니터링
엔지니어 (Ingénieurs)	엔지니어	공공공간과 교통수단에 대한 업무
인문학자 (Généralistes)	사회학자, 경제학자, 통계학자, 정치학자	정치, 사회, 경제 등에 대한 업무

(2) 면담 내용

일시	: 2009년 4월 22일(수)
장소	: 파리시 도시설계원(Atelier Parisien d'Urbanisme)
면담대상자	: Christiane BLANCOT(파리시 도시설계원 책임건축가) 파리시 공간환경 현황자료 Paris et ses quartiers 작성 참여

■ 최근 파리시 공공공간 관련 정책 동향

- 2000년 이후 활발하게 벌어진 공공공간 개선 정책은 최근까지 계속되고 있으며, 장애인 의 이동권 확보 등 사회적 약자를 위한 고려 및 공공공간의 지역간 불균형 해소 등에 초점이 맞춰지고 있음. 또한 기후협약 등 지속가능성에 대한 사회적 관심의 증가와 함께 이미 조성된 공공공간에 대한 녹화 사업을 벌이고 있으며, 경우에 따라 녹화대상지역을 지역도시계획(PLU)에서 지정하기도 함
- 이 외에 공공공간과 관련된 대규모 사업으로는 파리시 남부에 신설된 트램웨이(향후 북부 지역으로 확대 예정), 파리시 외곽순환도로 주변지역에 대한 전반적인 개선 사업 등이 있음. 자동차 순환을 위해 사용되던 공간을 트램, 자전거, 보행자등 대체 이동수단을 위한 공간으로 변화시키는 방법으로 파리 시내에서 차량 운행을 줄이고 있으며, 주차 및 차량 통행 공간의 점진적인 축소를 통해 차량 이용이 현실적으로 어려워지고 있음. 보행공간의 확대는 차량 이용률을 조절하는 효과를 가져옴

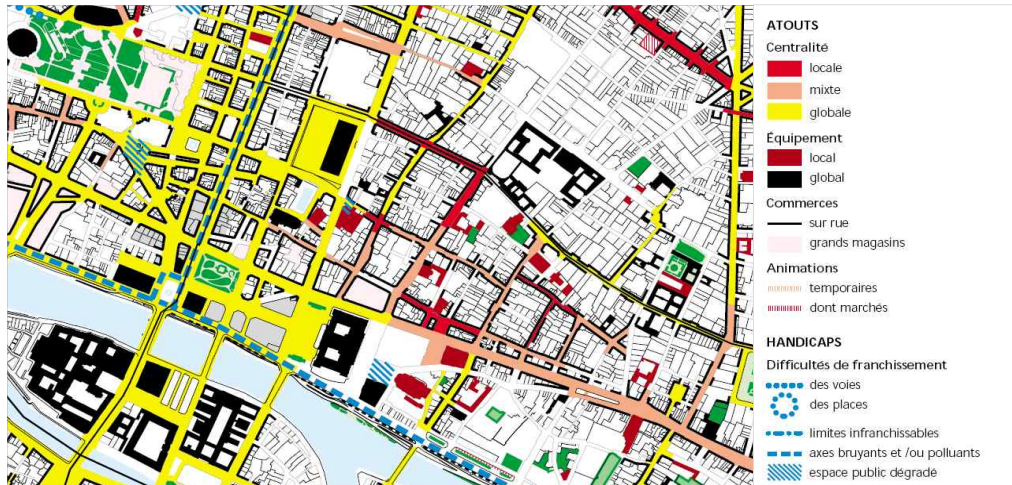
■ 파리시 공간환경 현황자료 ‘파리와 그 지구들(Paris et ses quartiers)’

① 개요

21) 파리시 도시설계원의 인원 구성과 관련된 내용은 2003년 1월 20일, 파리시 도시설계원에서 근무하는 건축가 도미니크 투슈 (Dominique Touche)와의 인터뷰 내용을 근거로 작성하였다.

22) 이 외에 지리정보시스템 등을 운영하는 정보팀(Les Services informatiques), 각종 도면을 생산하는 데생실(Le bureau de dessins), 자료실(La Documentation) 등이 있다.

- 2000년 SRU(사회연대 및 도시재생법) 발효와 함께 도시계획법(PLU) 수립 시 ‘지속가능한 개발계획(PADD)’을 동시에 수립할 것을 명문화하였음. 지속가능한 개발계획의 주요 취지는 기존 도시가 가진 자산을 보존하고 유지하면서 도시가 가진 문제점을 치유하는 방식으로 도시를 정비하려는 것으로, 이에 대한 근거 마련을 위해 파리시 전체를 대상으로 기초 현황자료를 구축하였음(Paris et ses quartiers, 2001, APUR)
- 현황진단의 목적은 도시환경의 현황을 파악하여 보존 및 사업 대상을 결정하는 데에 있음 (무엇을 보존할 것인가, 어떤 공간을 어떻게 변화시킬 것인가)
- 이 과제 수행을 위해 파리시 도시설계원(APUR)은 파리시 72,000개 필지와 100,000개의 건축물, 도시 공공공간 현황에 대한 현장 조사를 실시하였음²³⁾
- 이 기초자료에는 사회·경제적 지표뿐만 아니라, 주요 건축물, 공원·녹지 등 경관요소들이 나타나 있음. 또한 시각적·공간적 단절지점, 개선해야 할 공공공간 등 도시 문제들이 일관된 코드로 도면화되어 도시정비 방향을 설정하는 현황진단자료로 활용되고 있음



② 구성

- ‘파리와 그 지구들’은 크게 다섯 부분으로 구성됨

분류	세부구성요소	비고
대상지 기초정보	지역 기초정보/대상지역 역사적 변천 과정	
물리적 환경	도시경관/도시구조/필지 및 건축유형/중합도(+가로의 성격:가로변 건축물 현황에 따름)/밀도와 소유형태	지형, 공공공간, 건축물 등 도시공간을 구성하는 물리적 구성요소에 초점을 맞춤
사회경제적 측면	주거/인구/경제활동/용도복합	
일상생활 측면	근린공공시설/대중교통 및 주차, 자전거도로	
종합	도시중심성/문제점과 잠재성/취약지구에 대한 보다 구체적인 분석	

③ 작업 진행

- ‘파리와 그 지구들’작성은 이미 축적되어 있는 기초자료들과 현장조사에 의한 실태 분석에 근거하여 이루어졌으며, 이를 위해 오랜 시간 대상 지역 관련 업무를 수행하여 대상 지역에 대한 깊은 이해를 가지고 있는 파리시 도시설계원 책임건축가들이 공동으로 작업을 수행하였음

23) 20세기 이후 파리시는 세 차례에 걸쳐 도시 전체를 대상으로 광범위한 기초조사를 실시하였다. 첫 번째는 20세기 초 ‘불량 블록’을 정의하기 위한 80,000개의 건축물의 노후도 및 주변환경 조사, 두 번째는 1957년 전면적 도시재개발을 위한 현황 진단, 세 번째는 역사학자 프랑스와 르와이에에 의해 수행된 1977년 토지이용계획 수립을 위한 도시건축자산조사이다.

- 작업 진행에 있어 가장 중요한 것은 무엇을 분석하고 진단할 것인가를 결정하는 범례(legend) 작성과 이에 대한 표현 기법을 결정하는 것이었음
- 실태조사는 대상지역 기초도면에 범례에 포함되는 사항을 현장에서 수기로 표시하는 방법으로 진행되었으며, 블록 단위로 작업하였음
- 범례(legend) 작성은 실태조사를 병행하면서 끊임없는 피드백을 통해 결정되었으며, 이를 최종 결정하는 데에 6개월의 기간이 소요되었음

④ 범례(legend) 작성 : 분석요소 도출

- 범례는 도시의 물리적 환경을 파악하는 기본 틀로서 도시구조/필지체계/건축유형 등에 따라 차별화되어야 함. 현재 ‘파리와 그 지구들’에서 사용하고 있는 범례는 파리의 특수성을 담고 있으며, 이를 다른 도시에 그대로 적용하기에는 무리가 있음

● 대상지 기초정보

- 도시조직에 대한 부분과 역사적 분석은 모든 도시들에 공통적으로 적용될 수 있는 사항이라고 생각함. 효과적인 범례 작성을 위해서는 대상 지역 도시건축의 역사와 현재에 대한 깊은 이해가 필요함

● 물리적 환경

- ‘형태(forme)’와 ‘기능(fonction)’ 분리 : 도시경관(paysage) 등 물리적 환경을 나타내는 범례에는 ‘용도’에 대한 부분은 배제되어야 함. ‘형태’와 ‘기능’은 서로 독립적으로 다루어야 함
- 도시에서 특별한 기능을 수행하는 특별 요소(monument) 추출 : 대규모 중요 시설(스튜디오, 박물관 등), 성당 등

● OPEN SPACE

- 건축물이 아닌 Open Space는 성격에 따라 일반적 공공공간(하얀색), 역사적으로 의미가 있는 기념비적 가로, 보존 대상 공간 등으로 분류함
- 가로수 식재 현황 조사 : 가로수는 도시 공공공간을 구성하는 중요한 요소임. 가로수 식재의 연속성은 공공공간 네트워크를 결정하는 주요 요인
- 조망(Perspective) : 조망은 파리의 역사적 형성 과정과 깊은 관계를 가짐. 파리는 전통적으로 주요 기념물을 중심으로 광장과 가로체계가 형성되었으므로 이에 대한 고려가 필수적임
- 녹지공간 : 다양한 위계의 녹지공간을 기능적 분류에 따라 작성(최근 기존의 녹지공간 분류에 대한 비판에 따라 향후 조정 예정 : 기능적 분류가 아닌 다른 방식 필요). 녹지공간 조사에는 민간 필지 내의 녹지공간도 포함시켰으나, 이는 철저히 공공공간의 입장에서 조사됨(가로, 광장 등 공공공간에서 인식되는 민간 필지 내부 녹지공간은 포함시켰으나, 인식이 불가능한 경우는 불포함)

- 범례에 속하는 항목들은 각각 다른 레이어로 작업하며, 이들의 다양한 조합을 통해 주제별로 다양한 지도자료 작성 가능. ‘경관지도(carte paysage)’의 경우, 필지체계는 생략하고 도시 경관을 형성하는 주요 요소만을 표시함

● 일상생활 측면

- 용도 및 사용행태에 대한 분석은 도시환경의 물리적 측면에서의 분석과 별개로 진행됨. 여기에는 통계수치에 따른 조사와 현장조사를 병행하는데, 통계조사는 지속적으로 축적되고 있는 자료를 사용하는 반면, 공공시설의 사용 현황, 매력도 등을 점검하기 위하여 현장조사를 함께 실시함
- **스케일에 따라 차별화** : 공공시설, 상업시설의 경우 그 중요도에 따라 도시스케일/지구스케일 등으로 차별화
- **일반적 요소와 특별요소 분리** : 주거/업무 지역 등 도시의 일반적인 부분과 구별되는 특별요소는 별도의 표기 대상이 됨. 주변 환경에 영향을 끼칠 수 있는 대규모 필지, 철로, 폐쇄된 필지, 쇠퇴한 상업지 등이 이에 해당함. 철로는 도시의 단절을 야기하는 동시에 도시로 향한 전망을 제공하는 장소임. 한편, 폐쇄된 필지, 쇠퇴한 상업지 등은 도시에서 닫힌 공간을 형성함

● **종합 : 대상지 기초정보 + 물리적 환경 + 일상생활 측면**

- 위에서 언급한 다양한 레이어들의 총합으로서 ‘도시중심성(Centralité)’ 개념을 제시 : 이는 상업, 대중교통, 공공시설 등 다양한 요소들이 혼재되어 사람들을 끌어들일 수 있는 매력을 가진 정도를 의미함. 도시중심성은 중요도와 성격에 따라 광역적/지역적/복합적 도시중심성으로 분류함
- ‘도시중심성’이라는 관점에서 잠재력을 가진 요소(atouts)와 문제 요소(handicaps)를 구분하였음
- 잠재력을 가진 요소는 도시중심성, 공공시설, 상업시설, 다양한 행위가 일어나는 장소 등을 따뜻한 계열의 색으로 표시하였으며, 횡단의 어려움, 단절된 부분, 소음 및 오염 지역, 폐쇄된 필지 등 문제 요소들은 차가운 계열의 색으로 표시
- 오염·소음 등 정량적 측정이 가능한 요소를 제외한 잠재요소와 문제요소에 대한 판단은 정량적 기준에 의해 정해진 것이 아니라, 현장 조사를 바탕으로 건축가들의 토론 과정을 거쳐 결정됨
- 문제요소를 많이 가진 지역에 대해서는 보다 세밀한 분석을 통해 향후 지역 계획 및 개선 사업의 근거로 활용하고자 함

⑤ **도면화(Representation)**

- 범례(legend)의 각 항목에 대한 적절한 표현기법은 수많은 시도와 이에 대한 토론을 거쳐 결정됨. 작성된 도면의 가독성 향상을 위해 표현기법 결정은 다수의 의견을 반영하여 끊임없이 조율해야 함

⑥ **현황진단자료의 활용**

- 종합 도면은 결국 잠재요소와 문제요소 등 현황을 보여주는 도면인 동시에 향후 프로젝트의 방향을 읽을 수 있는 프로젝트 전 단계의 계획 도면이라고 할 수 있음
- 파리시에서 수립한 현황진단 자료는 파리도시건축전시관(Pavillon de l'Arsenal)에 상시 비치하여 방문하는 전문가나 시민들이 언제든지 열람할 수 있도록 하였으며, CD 형태로 제작, 저렴한 가격으로 판매되어 관련 전문가 일반인들이 쉽게 구입할 수 있도록 하였음
- 2001년 구축된 현황진단 자료는 이후 지역도시계획(PLU), 지속가능한 개발계획

(PADD) 수립, 도시재생을 위한 대규모 프로젝트(GPRU) 수행의 근거가 되었음

- 도시 정비의 기본방향 설정(도시 전체 레벨), 일정 지구에 대한 전반적인 정비방향 설정, 구체적인 사업에서 공공공간 개선 계획 수립

⑦ 현황진단 기초자료의 지속적인 구축과 관리

- 2001년 사업 완료된 파리시 도시환경 현황진단 기초자료는 파리시 도시설계원(APUR)에 의해 관리되며, 관련 계획 및 사업 시행, 사회·경제적 여건 변화에 따라 지속적으로 업데이트됨²⁴⁾
- 파리시 도시설계원(APUR)은 2008년 기존의 '파리와 그 지구들' 자료를 업데이트하여 '파리 21세기(Paris 21e siècle)'를 책자와 DVD 형태로 발간함



2. 스위스 제네바 도시설계부서(Service d'Urbanisme)

(1) 기관 개요

① Missions

- 대상 지역의 변화 추적, 공공생활시설의 수요 파악
- Canton 도시계획 규제와 지속가능한 개발 원칙에 의한 지자체 지역 재정비
- 도시에 대한 자료를 일반에게 배포하고 관련 이해당사자들 간 정보 교환 창구 역할

② 인원 구성

- 제네바 도시설계부서는 총 인원 19명으로 구성되며, 이들은 지리적으로 구역을 나누어 해당 구역을 담당함. 또한 주거, 교통, 공공공간 등 주제별로 담당자가 있음
- 공공공간 관련 인원은 2명이며, 그 중 한 명은 지리학자로서 보행공간계획(Plan Piéton)을 전담하고 도시 이동수단 관련 코디네이션 업무 수행. 다른 한 명은 건축가 겸 조경설계가(architecte & urbaniste)로서 공공공간 재정비사업, 녹도 조성 프로젝트 등을 담당

24) 프랑스의 주요 도시에는 자체 도시계획 및 설계 조직인 도시설계원(Agence d'Urbanisme)가 설립되어 있음. 이는 광역계획 및 토지이용계획 수립을 위한 조직으로, 1967년에 제정된 토지이용에 관한 법(LOF)에 따라 각 도시에 설립되었으며, 이들의 가장 큰 역할은 각종 통계자료 및 현지조사를 통한 도시 현황 조사 및 분석을 바탕으로 개발계획 수립, 도시개발 사업에 대한 사전연구 등 기획 등의 업무를 수행함

함

- 인원구성 상 보행공간계획(Plan Piéton)과 같이 규모가 큰 중요 프로젝트는 민간 설계사무소와의 협업 형태로 진행함. 건축·도시·조경 등 관련 사무소들과 네트워크를 구축하여 필요에 따라 계획 및 사업 과정에 참여함

③ 수행 업무

- 도시기본계획 수립(Plan Directeur Communal)
- 다양한 주제별 계획 수립 : 보행공간계획(Le Plan Piéton), 녹지공간계획(maillage vert)
- 재정비지역에 대한 사전 계획 수립/토지이용계획과 연계
- 도시 정비와 관련하여 관련 부서들과 협의
- 도시 정비 관련 이해당사자들과 협의 창구
- 제네바의 도시정비와 관련된 정책 홍보, 관련 자료 발간

(2) 면담 내용

일시	: 2009년 4월 24일(금)
장소	: 제네바 도시설계부서(Service d'Urbanisme)
면담대상자	: Daniel SCHMITT(도시설계부서 부국장)
제네바시 보행공간계획(PDCP : Plan Piéton) 수립 초기 작업 진행	

■ 최근 제네바시 공공공간 관련 정책 동향

- 제네바는 시 경계의 대부분이 프랑스와 접해 있어 이제까지 중앙 집중적 도시계획이 이루어졌음. 최근 도시계획의 고려 대상은 광역 차원으로 확대되고 있으며, 제네바와 인접 240여개 지자체들이 대중교통으로 밀접하게 연결될 수 있도록 노력하고 있음. 이를 위해 주변 지자체(프랑스 지자체 포함)와 협력 관계 유지
- 제네바의 모든 공공공간은 지자체(commune) 소유이나, 대중교통은 칸톤에서 관리하므로 제네바 칸톤과 지자체는 밀접한 협업 하에 대중교통 요지를 중심으로 한 공공공간 네트워크 구축 중임
- 현재 제네바시는 보행공간계획(PDCP)에 대한 재검토가 진행되고 있음. 계획에 의한 사업성과 검토와 더불어 새롭게 부각되고 있는 대체이동수단(자전거 등)에 대한 사항을 추가하는 작업 진행. 또한 민간부문의 투자를 유도하는 등 재정 확보를 위한 수단 마련에 힘쓰고 있음
- 스위스 연방정부는 대중교통체계 및 보행 네트워크 구축을 위한 세금을 징수하여 재원을 확보하였으며, 지자체의 설득력 있는 계획을 전제로 재정 지원을 하고 있음. 각 지자체는 재정 신청을 위해서는 대중교통체계 및 보행 네트워크 구축에 대한 면밀한 계획을 수립해야 함

■ 제네바 보행공간계획(PDCP : Plan Piéton) 수립을 위한 현황진단

① 주요관점

- 안전성 : 보행의 안전성
- 연계성 : 공원·광장·가로조직의 연계성

- 접근성 : 공공시설(특히 학교)에의 접근성 중시

② 범례 : 분석요소

- 보행 네트워크 구축 관련
 - 가로의 위계 : 차량 이동이 우선시되는 주요 간선도로 및 일반도로, 지구 스케일의 생활 가로(속도제한 적용 가능 지역), 보행우선가로
 - 가로의 연속성 : 보행의 연속성을 저해하는 지역(통행 및 횡단의 어려움)
 - 교차로에서의 보행의 편의성 및 안전성 :
- 장소 가치 향상(흥미유발 > 보행증가요인)
 - 상업가로
 - 광장/소규모 광장
- 접근성
 - 주요 공공시설 표시
 - 주요 공공시설의 주출입구 위치, 접근성 검토

③ 판단근거

- 안전성 등에 대한 평가는 교통사고 발생횟수 등 정량적 자료에 의함
- 횡단의 용의성은 횡단에 걸리는 시간 및 거리에 대한 측정에 의함
- 정량적 평가 외에 문제지역에 대한 정성적 진단은 보행자, 시민대표, 지역단체, 전문가들 사이의 의견교환과 토론 과정을 거쳐 결정됨. 특히 버스, 트램, 보행자 등 다양한 이동수단에 의한 교차가 일어나는 기차역 주변부는 시민단체가 적극적으로 재정비를 요구하였음



3. 스위스 취리히 공공공간 담당부서

일시	: 2009년 4월 27일(월)
장소	: 취리히 공공공간디자인팀(Urban Space Design Team)
면담대상자	: Jacqueline Parish(Urban Space Design Team 팀장)

(1) 관련 조직

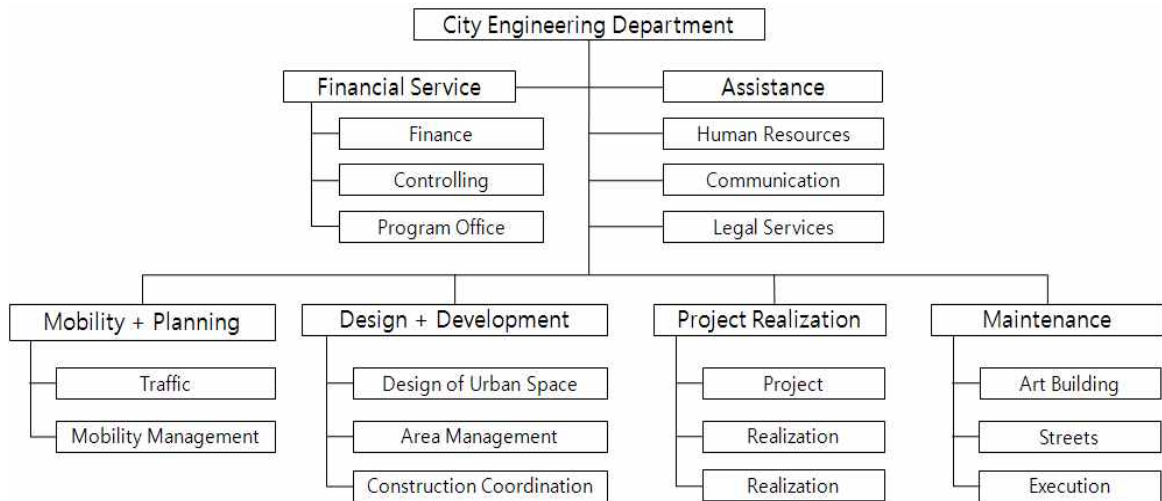
■ 도시계획 관련 부서

- 1996년 지방선거로 행정부가 재구성되면서 기존의 City Planning Office는 해체되고 도시계획 관련 업무는 다양한 부서 및 팀으로 분리, 이관됨
- Tiefbau-und Entsorgungsdepartment(City Engineering & Disposal Department)
 - 가로, 광장, 공원 등 공공공간과 관련한 모든 단계의 업무를 담당
 - 도시청결, 공공공간의 조성 및 관리, 도시 식물군 및 동물군 관리, 하수, 교통
 - 1,700여명으로 구성
 - Disposal+Recycling, Geomatics+Surveying, Green City of Zurich(GSZ), Civil Engineering 등의 부서로 구성
- Hochbaudepartment(Building Department)
 - 1900여개의 공유지(municipal real estate)의 관리
 - 도시계획 기반 마련, 역사적 건축물의 보존 및 관리, 비주거 프로젝트 지원, 부지 안전성 검토, 건축허가 등
 - 750여명으로 구성 (도시계획가, 건축가, 고고학자 등)
 - Office for Building Permits, Office for Buildings, Office for Urbanism, Real Estate Management 등의 부서로 구성
 - 이 중 Office for Urbanism은 도시계획 및 역사보존 토대 마련, 개발 계획의 조정, zoning, 연구 및 설계경기, 조명계획, 건축 아카이브 등의 업무 담당

■ City Engineering Department

- 주요업무
 - Hochbaudepartment(Building Department)의 하위 부서
 - 공공공간의 계획, 디자인, 관리 및 교통 관련 업무 담당
 - 480여명으로 구성
- 조직 구성 및 역할
 - Mobility + Planning : 사람과 물자의 이동에 관한 교통 계획/ 도시 주거, 경제, 환경, 교통 등 도시계획 전반의 사안에 대한 타부서와의 코디네이션/ 교통 현황 관리 및 미래 교통 전략 수립
 - Design + Development : 공공공간의 디자인, 조성, 코디네이션(의사결정 및 분석/ 인프라 개선/ 커뮤니케이션과 카운슬링/ 계획 코디네이션/ 디자인)
 - ※ Design + Development에 소속된 Urban Space Design Team이 Open Space Strategy 2010에서 공공공간의 기준을 마련하고 카탈로그의 구성요소를 마련하는 역할 담당
 - Project Realization : 도시의 보존 또는 개발을 위한 프로젝트 개발 및 실행

- Maintenance : 주요 건축물, 길(가로, 차도, 자전거도로)의 인벤토리 구축 및 평가, 보존 수단 강구/ 도로, 포장 등의 보수



〈City Engineering Department의 부서체계도〉

(2) Stadträume 2010 (Open Space Strategy 2010)

■ 배경 및 추진경과

- 공공공간에 대한 새로운 ‘전략’의 필요성 제기
 - ‘governmental procedure’에서 ‘negotiation process’로 변화한 계획방식이 도시 공간의 문제를 공공과 디벨로퍼의 협상에 의한 사유재산의 문제로 축소시키면서 종합적인 도시계획적 분석이나 공공공간 체계로의 통합이 어려워지자, 다양한 도시기능의 중첩과 공간적·건축적 맥락을 반영한 ‘전략’을 통해 단순한 조닝으로는 불가능한 entire city를 구현하고자 하는 움직임이 나타남
 - 탈산업화 진행 후 공장부지와 같은 유휴공간의 발생, 주거패턴의 변화 및 새로운 건물 군에 의한 전통적 도시경관의 변화, 가로공간에서의 활동 증가 등은 도시경관과 공공공간에 대한 관심을 제고시킴
- 2004년 Jan Gehl이 수행한 공공공간의 SWOT분석을 바탕으로 비전 수립
- 현재는 수립된 전략을 실행하는 단계에 있으며, 향후 이를 피드백하여 수정하는 과정을 거치게 됨

■ Jan Gehl의 Zurich Public Spaces 2004

- 취리히시는 공공공간 업그레이드와 관련한 작업의 일환으로 외부인의 시선으로 바라보는 공공공간의 모습을 파악하기 위해 얀겔로 하여금 공공공간과 도시 삶의 질에 관한 분석을 수행하도록 함
 - Stadträume 2010은 3단계의 과정으로(internal view - external assesment, quality analysis - vision, strategy, process design) 계획되었으며, 얀겔의 작업은 이 중 2단계에 해당함
- 사람들이 공공공간을 사용하고 인지하는 것과 관련하여 문제점과 잠재력을 분석하고, 개

선 방향을 제안

- 가로, 광장, 공원 등 40개의 공공공간을 대상으로, 공간들의 차이점과 중요도를 파악하고 분류하기 위해 type, character, function, use를 기준으로 유형화를 실시

〈공공공간의 유형분류를 위한 기준〉

Type	Character	Function	Use
Streets	Functional/ Aesthetic	Station Forecourt	Recreation
		Transport	Physical Activities
		Tram Interchange	Pausing
Squares		Retail	Waiting
		Residential	Meeting
		Market	Shopping
Parks		Courtyard	Transit
		Forecourt	Outdoor Serving & Seating
		Playground	Events
			Sport/Play

- 공공공간의 질 분석은 이용자 관점에서 개발된 기준을 사용하여 이루어졌으며, 공간, 조경 및 건축에 대한 개선방향도 이 기준을 바탕으로 제시됨

〈공공공간의 문제점과 잠재력 도출에 사용한 주요 이슈와 키워드〉

주요 관점		진단요소
Protection	Traffic	<ul style="list-style-type: none"> - Protection against traffic accidents - Pollution, fumes, noise - Visibility
	Security	<ul style="list-style-type: none"> - Lived in/ used - Streetlife - Streetwatchers - Overlapping functions in space & time
Comfort	Walking	<ul style="list-style-type: none"> - Room for walking comfortably - Interesting layout of streets - Interesting facades - Good surfaces - No obstacles - Good accessibility to key points - Few footway interruptions - Convenient crossings - Access for everybody, ramps, elevators etc.
	Staying	<ul style="list-style-type: none"> - Staying zones - Good possibilities for sitting, view, sun, people to watch - Good seats - Good local climate - Soft edges, inviting facades for resting - Benches for resting - Points of support for leaning
	Seeing, talking, hearing	<ul style="list-style-type: none"> - Reasonable seeing distances - Free vistas - Interesting views - Good lighting (evening/ night) - Low noise level - Bench arrangements - Talkscales

	Activities & Interaction	- Invitation to physical activities, play and entertainment, day & night and summer & winter
Enjoyment	Climate	Protection against : - Wind/ draft - Rain/ snow - Cold/ heat Possibilities for : - Sun/shade - Warmth/ coolness - Breeze/ventilation
	Aesthetic quality	- Good design & good detailing - Views/ vistas - Trees, plants, water - Clean streets and squares - Good lighting quality - Good materials - Building scale dimensioned to the human scale

- 분석은 각 공간에 대한 현장조사를 바탕으로 하였으며, 현장조사는 조사원이 대상지의 지도에 조사항목을 표시하거나 기록하는 방식으로 이루어짐 (각 조사항목당 하나의 지도 사용, 제시된 기호로 표시, 조사자가 생각하는 문제점과 잠재력을 자유롭게 서술)

〈현장조사시 기록해야 할 사항〉

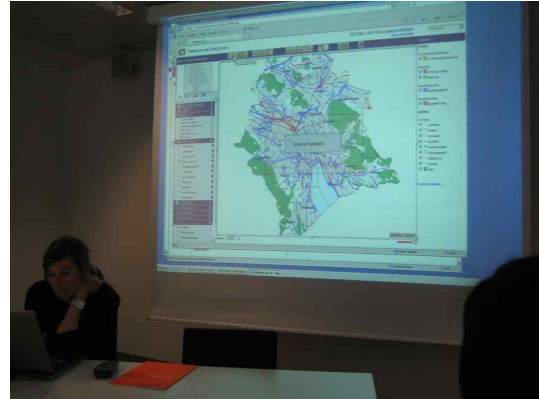
구분	조사내용
Facades	유인력(매력도)을 A~E로 표현
Edge	용도, 건물층수, 출입구
Night situation	야간에 나타나는 활동, 안전감
Urban elements	위치, 수량, 내용
Paving	재료, 질
Views and vistas	보이는 주요 건축물,
Parking	주차공간, 주차대수, 자전거 보관대, 자전거 주차대수
Wind/ Noise	바람이 특히 강한 곳(날씨 기록), 소음(소음 발생원 기록)
Accessibility	휠체어를 타고 있거나 유모차를 끌고 있다고 가정했을 때 예상되는 문제점과 그 문제점이 나타나는 곳

○ 분석 결과

	Problems	Potentials
City Scale	전통적 의미-사회문화적 공간으로서의-광장 부족, 도시 레벨의 광장 부족, 새로 조성된 공공공간의 역사적 맥락과 이미지 결여 등	아름다운 자연경관, 가로 및 건물 등 체계적 도시 네트워크 형성, 휴먼스케일의 공공공간 네트워크, 다양한 성격의 공공공간 등
Space Scale	공간의 경계가 불명확한 가로 및 광장, 교통 기능이 우선시, 보행공간의 분절, 새로 조성된 공간의 휴먼스케일 결여 등	가로변 건물들의 다양한 용도, 가로 활력 등
Detail Scale	단차, 포장, 조명, 스트리트퍼니처	아이덴티티, 파사드, 가로수 및 식재

■ Stadträume 2010

- 공공공간에 관한 분석 결과를 바탕으로 한 전략을 통해 공간의 형태, 중요성 등 다양한 조건에 따라 아이덴티티를 설정하고자 함
- Significance map—levels of meaning
 - 공공공간의 위계는 근린, 지역, 국가, 국제적 레벨에서의 중요도에 따라 구분되어 있으며, 이는 오늘날 도시공간이 가지는 다양한 역할과 그로 인해 생기는 요구를 반영하고 있다고 볼 수 있음
 - 설정된 위계는 디자인 기준에 반영
 - 각 공간의 위계는 image(level of ingredient of fame, neighborhood or major axis for city...), use(density of use, pedestrian use per second...), spatial quality를 주요 판단기준으로 하여 50여명의 논의를 통해 결정
- Urban space catalogue, Elements catalogue는 권고사항이 아닌 의무사항으로서 각 프로젝트에 해당하는 catalogue의 지침을 따르게 되어 있음



4. 프랑스 리옹시 및 덴마크 코펜하겐시 공공공간 기술고문 Jean-Pierre CHARBONNEAU

일시	: 2009년 4월 23일(목) 8:30 - 10:00
장소	: 파리지 레퐁블리크 광장(Place de la République) Royal 카페
면담대상자	: Jean-Pierre CHARBONNEAU 프랑스 리옹시, 덴마크 코펜하겐시 등 공공공간 정책 자문
주요 면담 내용	: 리옹시 공공공간 정책 동향, 공공부문에 의한 기획 단계의 중요성

■ 최근 리옹시 공공공간 관련 정책 동향

- 리옹시는 1989년에서 2001년까지 부시장이었던 앙리 샤베르의 주도 하에 공공공간 개선 정책을 펼쳤으며, 공공공간 개선을 중심으로 한 도시환경 개선 노력을 최근까지 계속되고 있음
- 리옹시의 공공공간 관련 정책 흐름은 실험적 시도가 이루어졌던 제 1기, 공공공간 관련 조직 개편, 사업 시행 등 여러 시도들이 제도화된 제 2기, 그리고 마지막으로 제도화 관련주체들의 역할이 정착되어 공공공간 관련 정책 및 사업이 원활하게 진행되

고 있는 제 3기로 나뉨. 오늘날은 제 4기로 볼 수 있는데, 지난 20여년 동안 진행된 계획과 사업에 대한 재평가가 이루어지고 있음

- 초기 공공공간 사업이 도심부에 집중되어 있었다면, 최근에는 광역적 스케일에서 접근하여 도시환경의 전반적일 질적 향상을 추구하고자 함
- 리옹시는 초기 24개의 대상지에 대한 개선 사업을 시작으로 이후 5년에 150여개, 10년 동안 300여개에 이르는 대상지에 대한 공공공간 개선 사업을 펼쳤음
- 공공공간 관련 정책에 있어 리옹시의 가장 큰 성과는 발주 주체를 통일했다는 데에 있으며, 이를 바탕으로 조경가, 건축가 등 민간전문가에 의한 공공공간 설계가 일반화되었음. 또한 리옹시는 사업 기획에서 실현까지 이르는 모니터링 체계를 갖추어 기술적 측면과 정책적 측면에서 사업 진행 상황을 모니터링하고 있음

■ 리옹시의 새로운 공공공간 계획(Plan Espaces Publics)

- 리옹시의 공공공간 계획은 이제까지 이루어진 정책 및 사업들을 재검토하는 계기가 되었으며, 향후 전략 수립에 그 목표가 있음
- 리옹시의 새로운 정책 목표는 도시 전체를 대상으로 공공공간 네트워크를 구축하는 것이며, 또한 시간에 따라 변화하는 유동성을 고려하여 보다 유연한 계획을 수립하는 것임. 공공공간에 있어 최근 가장 중요하게 대두되는 화두는 대중교통과의 연관성임. 도시 전체를 대상으로 대중교통으로 접근이 용이하도록 하는 네트워크를 구축하고 이를 중심으로 주차, 보행 등 다른 이동 수단과의 연계가 이루어질 수 있도록 함

■ 공공공간에 대한 접근 태도 : 공공부문의 역할

- 효율적인 공공공간 계획을 위해서는 대상 지역이 가진 잠재 자원을 파악하는 것이 중요함. 공공공간 개선이라는 것은 도시에 이미 존재하는 것들에게 새롭게 가치를 부여하는 작업이기 때문임. 도시의 현황 파악을 통해 도시가 가진 잠재력과 문제점을 분석하여 적절한 전략을 수립해야 함
- 공공공간 관련 계획 및 사업 추진에 있어서 공공부문의 역할은 바로 이 현황 파악 및 기획을 충실히 수행하는 것임. 이를 바탕으로 전반적인 방향 제시, 기본 틀 설정, 필요한 전략 선택, 주체들 사이의 적절한 거버넌스 제안, 결과물에 대한 지속적인 모니터링 등이 뒤따라야 함

■ 공간환경 현황진단 자료 구축 관련

- 파리시에서 구축한 ‘파리와 그 지구들’ 과 같은 현황진단자료는 리옹시도 구축하고 있으며, 이러한 작업들은 도시 문제에 대한 전반적인 이해를 위해서는 필수적임

● 네 가지 주의사항

- 도시의 상황은 끊임없이 변화한다는 점을 염두에 두어야 함. 특히 공공공간은 다양한 상황이 만들어내는 복합적인 성격을 가지고 있으며, 이용계층 역시 계속해서 변화하므로 이를 반영할 수 있어야 함. 도시공간을 하나의 방법론으로 분석하는 것이 가능할 것인가 의문임
- 도시 전체를 대상으로 하는 현황진단자료는 실제 사업에 있어서 구체적인 문제를 해결하는 데에는 큰 도움이 안 됨. 구체적인 문제를 해결하기 위한 자료라기보다는 전

반적인 상황을 이해하는 자료로서의 가치가 더욱 클 것임

- 현황진단 등 공공공간 관련 계획의 기획 단계에서는 다양한 사람들과 그룹으로 작업하는 것이 필수적임. 그 과정을 통해 다양한 의견을 수렴하고 모두가 공감하는 프로그램을 제안할 수 있음
- 공공공간에 대한 태도 중 위험한 것은 눈에 보이는 부분만 고려하여 ‘도시미화’ 관점에서 접근하는 것임. 공공공간의 본질적인 개선을 위해서는 외관의 개선에 그칠 것이 아니라, 그 안에서 이루어지는 사람들의 삶의 질이 향상되어야 함

■ 주요 정책자문 도시 및 참여 프로젝트

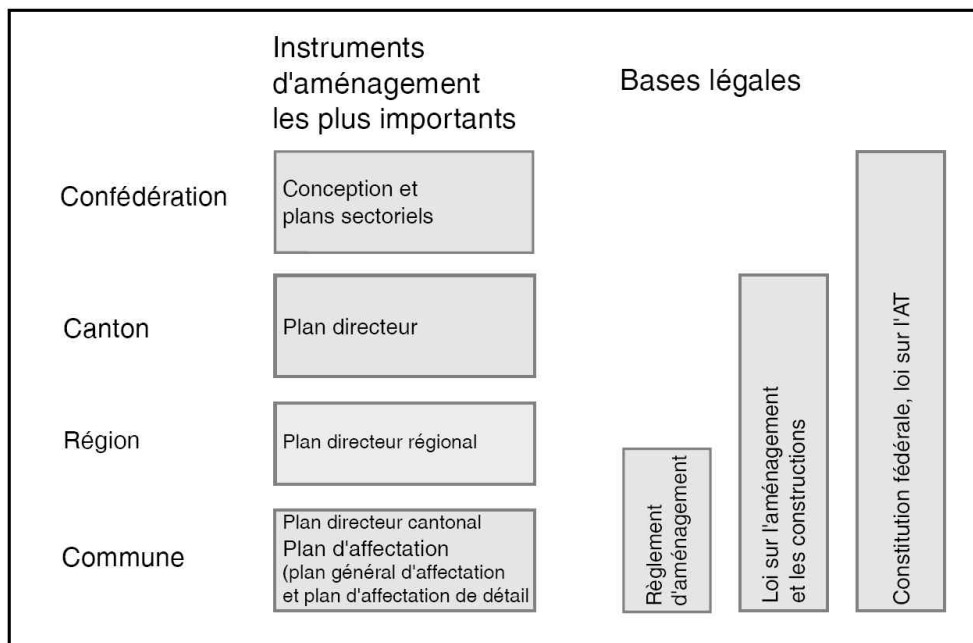
- 프랑스 리옹 : 발주주체 일원화 등 공공공간과 관련된 행정조직, 사업 진행 시스템 구축, 론·손 강 수변정비계획(Plan Bleu), 공공공간 계획(Plan Espaces Publics) 등 수립. 앙리 샤베르(1989-2001) 이후에도 공공공간 기술 고문 활동 계속
- 프랑스 생테티엔느 : 12년 전부터 공공공간 관련 자문 역할 수행. 리옹시 등 다른 도시에 비해 재정 상황이 열악함에도 불구하고 적절한 재료 선택과 신진 건축가 활용 등 상황에 맞는 공공공간 개선 시스템 구축
- 프랑스 생드니 : 생드니 성당, 시청, 시장, 주요 상업가로 등 주요 공공공간에 대한 재정비 전략 수립, 사업 추진
- 덴마크 코펜하겐 : 2001년부터 공공공간 기술고문 역할 수행. 코펜하겐 도시공간계획(Copenhagen Urban Space Action Plan) 수립



5. 스위스 로잔연방공대 Ph.D Candidate 박종진

일시	: 2009년 4월 26일(일) 12:00 - 14:00
장소	: 로잔시 도심부근
면담대상자	: 박종진
주요 면담 내용	: 스위스 도시계획체계, 각 계획의 위계 및 역할 등

■ 스위스 도시계획체계



Vue d'ensemble des instruments d'aménagement du territoire et des bases légales

- 1969년 최초로 도시개발 및 정비와 관련된 연방정부의 문건 작성
- 연방정부, 도(Cantons), 지자체는 상호 협조 하에 토지의 효율적 이용을 위해 적절한 조치를 취함

① 연방정부(Confédération)의 역할

- 기본 원칙을 제시하는 수준의 법령 제정 : 모든 정비계획이 따라야 하는 기본원칙, 정비수단 및 프로세스에 관한 사항, 도시정비와 관련된 기본적인 사항 등
- 칸톤(Canton)의 도시정비에 대한 독려와 협의(연방정부와 칸톤의 협의 과정이 중요시됨)
- 각 칸톤에서 수립하는 도시기본계획 등이 연방정부법에 명기된 기본 목적에 부합하는지 여부 검토

② 칸톤(Canton, 자치도)의 역할

- 연방정부법의 적용을 위한 기본원칙 제정 : 연방정부법이 기본원칙제시 수준에 그치므로 이에 대한 구체적인 적용 방안 수립
- 도시기본계획(Plan Directeur Cantonal) 수립 : 도시정비를 제어하는 가장 기본적인 수단
- 관할 지역이 광범위한 경우 지역 정비계획을 전담하는 공공기관이 있으며, 일례로 취리히

칸톤의 경우 이들이 지역기본계획을 수립

③ 지자체의 토지이용계획(Plan d'Affectation)

- 대부분의 칸톤에서 소속 지자체들은 상대적으로 높은 독립성을 보장 받음
- 칸톤별로 도시기본계획을 수립하지만, 이에 대한 구체적인 적용 계획은 지자체에서 수립하도록 함
- 건축이 가능한 지역과 불가능한 지역 등 구체적인 토지이용계획 수립
- 이 때 토지이용계획은 연방정부법에서 제시하는 기본원칙을 준수해야 함
- 건축가능면적 등도 연방정부법의 기본원칙을 준수해야 함
- 토지이용계획에서는 보존해야 할 지역, 건축이 불가능한 지역 등이 명시되어야 함
- 칸톤의 도시기본계획과 지자체의 토지이용계획은 각각이 독립적이면서도 긴밀하게 연계되어 있음

④ 연방정부법에서 명시한 토지이용의 기본원칙

- 토지의 효율적 이용/과도한 토지 개발 규제
- 관련 이해당사자들 사이의 협의
- 국토 전반의 균형적인 발전
- 제시된 기본원칙들은 의사결정에 있어 판단 기준으로 작용

■ Plan Directeur Communal(도시기본계획)

– 도시기본계획에 대한 내용은 연방정부법에 명시되어 있음(LAT 1979)

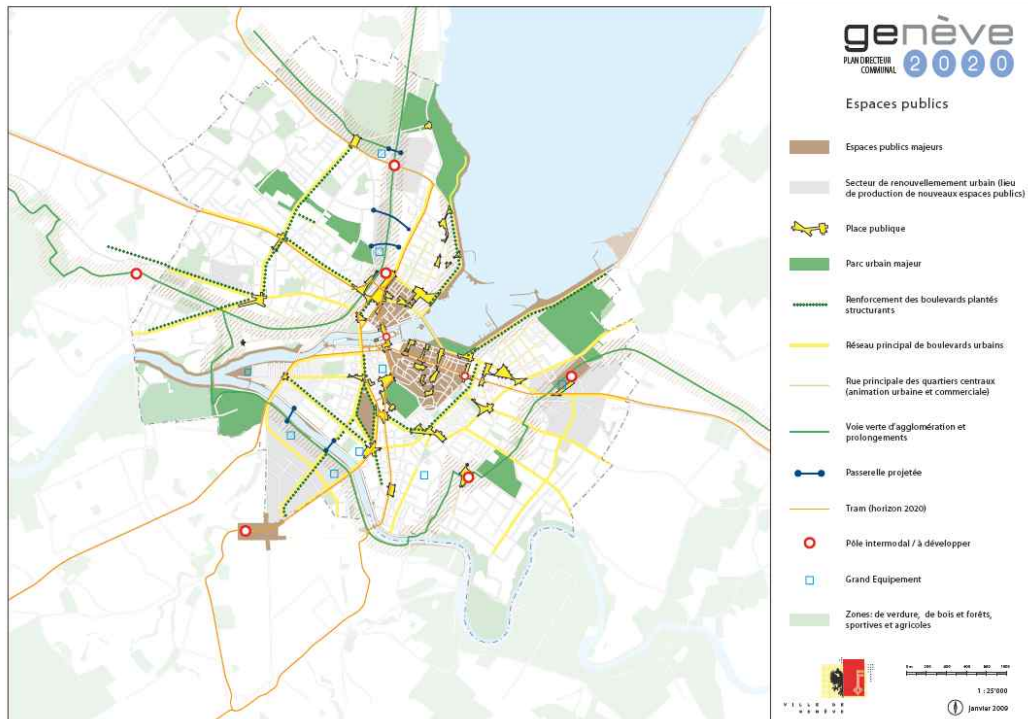
① 계획의 단계

Processus d'élaboration d'un plan directeur communal

ETAPES	ACTIONS PRINCIPALES	CONSULTATION
1 Lancement étude	Premières options	
	Cahier des charges	DAEL *
	Vote crédit d'étude (si nécessaire)	
	Choix des mandataires	
2 Projet	Etudes de base	
	Analyse, diagnostic	
	Projet de plan directeur communal (concept, carte, mesures)	Commissions cantonales (CU, CMNS), commissions municipales, év. autres groupes (concertation)
	Examen détaillé par les services des départements concernés	
	Adaptation du projet	
3 Consultation publique	Validation par l'exécutif communal	
	Information (FAO, affichage)	Tout public
		Exécutifs communes voisines
4 Projet définitif	Recueil des observations	
	Synthèse et évaluation des observations	
	Projet de plan directeur communal (concept, carte, mesures, annexes)	
5 Validation	Validation DAEL *	
	Adoption par le Conseil municipal	
	Approbation du Conseil d'Etat	
	Publication, diffusion	

* Le cas échéant, le DAEL consulte les commissions cantonales (CU, CMNS) et les services concernés (voir encadré page 20)

○ 제네바시 도시기본계획 상에 나타난 공공공간 계획



○ 제네바시 도시기본계획 2020의 모니터링 체계

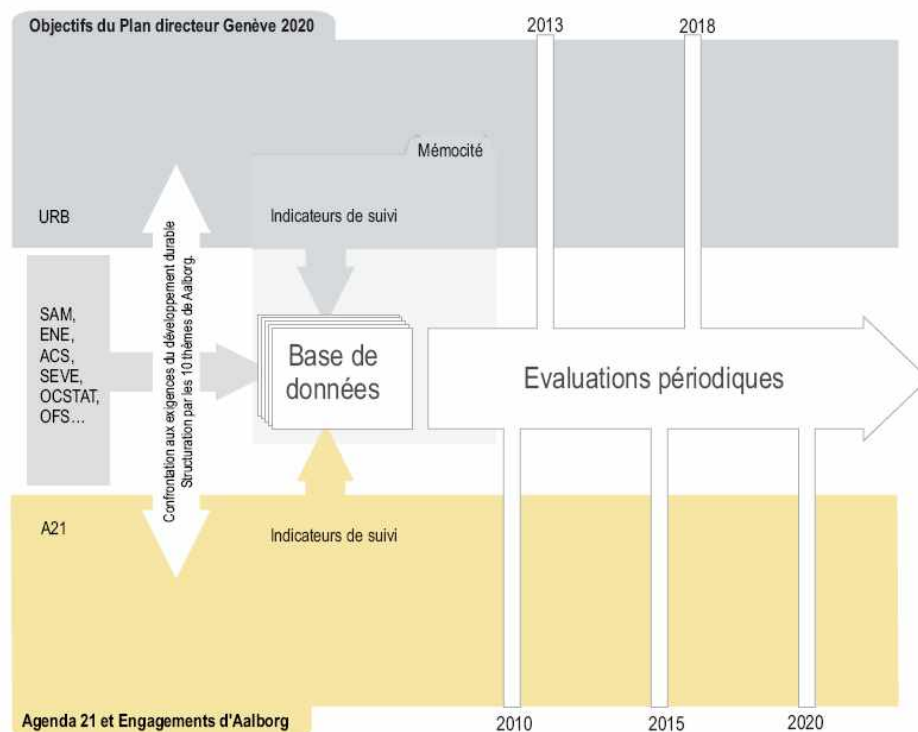


Fig. 53 : Méthode de monitoring du Plan directeur communal « Genève 2020 » - Source : service d'urbanisme

- 도시기본계획에 포함되는 문서들은 대상 지역의 개발에 대한 개략적인 사전 검토(Etudes : ex. Plan directeur des transports publics)에서부터 토지이용계획(Plan d'Affectation : ex. Plan directeur en zone de développement industriel)에 이르기

까지 다양한 위계를 가짐

■ Plan Directeur de quartier(지구기본계획)

- 정비가 필요한 지구를 대상으로 정비 방향을 공유하기 위해 수립하는 계획
- 일반적인 도시기본계획으로 규제가 어려운 복합적 성격을 띠는 지역, 혹은 변화가 예상되는 지역 등을 대상으로 수립됨
- 공공 개입 하에 조정이 필요한 지역

● 계획내용 : 지구 정비를 위해 필요한 기본적인 사항 포함

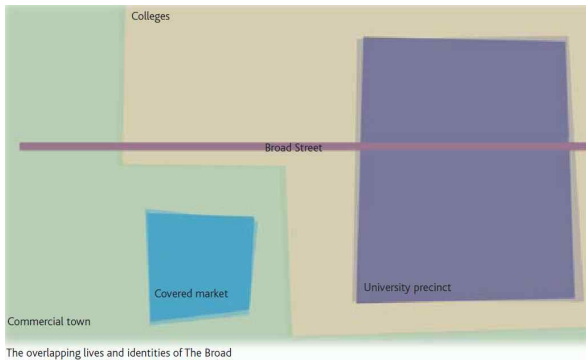
- 공공시설
- 상하수도, 전기 등 도시기반시설
- 녹지공간, 여가공간, 보행체계
- 공공공간과 사적공간이 만나는 Interface에 관련된 사항
- 사적 공간에 대한 규제 조항
- 교통순환, 주차, 보행, 자전거 또는 롤러블레이드 등 이동과 관련된 사항
- 공공이 관리하는 토지 이용 계획(매매, 양도 등)
- 토지이용계획
- 정비계획에 대한 사전 검토

① PAC(Les Périmètres d'Aménagement Coordonné)

- 지구기본계획은 도시기본계획 상 조정정비지구(PAC)으로 지정된 지역을 대상으로 수립됨
- 제네바의 도시기본계획에는 12개의 PAC이 지정되어 있음
- 도시재정비구역 : 4개((Sécheron, gare des Eaux-Vives, Praille-Bachet, site des Organisations internationales
- 도시확장구역(도시경계부분) : 4개
- 대상구역이 여러 지자체에 걸쳐 있는 구역 : 4개

② 지구기본계획 수립 시 필요한 현황자료(SITG를 통해 얻을 수 있음)

- 도시구조(도로, 필지 등)
- 문화유산, 보존대상 건축물
- 자연유산, 녹지공간체계
- 대상지역의 전반적인 지형
- 관련 계획 및 사업 내용



〈Broad Street 공간 성격의 중첩〉



〈Broad Street-The Plan〉



〈Broad Street〉

(2) Cornmarket Street

- Broad Street와 더불어 Public Realm Strategy에 의한 공공영역 개선의 주요 대상이었음
- 보행량이 매우 높은 곳으로서 보행환경의 질을 높이고 도시 전체의 패턴과 조화를 이루어 시각적 연속성을 확보할 수 있는 가로경관의 창출이 주요 과제였음
 - － 보행 편의를 고려한 바닥 포장 재료 사용
 - － street furniture의 최소화, 도시 전체에 걸쳐 일관된 디자인 사용,
 - － 가로 주요 진입부마다 자전거 보관대 설치

- 가로 진입부와 만나는 Carfax Tower에 보행공간 확장



〈Cornmarket Street〉

(3) Bonn Square

- Oxford 도심의 몇 개 안되는 공공공간 중 하나
- 4개의 주요 도로가 교차하는 곳에 위치하여 보행량이 매우 많음
- 단절된 레이아웃, 자연감시 불가, 미관에 대한 무관심으로 인해 범죄와 각종 반사회적 행동이 발생하는 곳이었음
- 2005년 시에서 Bonn Square의 재개발을 위한 공모를 실시하고, 2008년 1년에 작업을 시작하여 현재는 완료된 상태임
- 통합되고 정돈된 경관, 식재 및 스트리트퍼니처 제공, 조명 설치



〈Bonn Square 정비 이전 모습〉



〈Bonn Square 현재 모습〉

(4) Frideswide Square

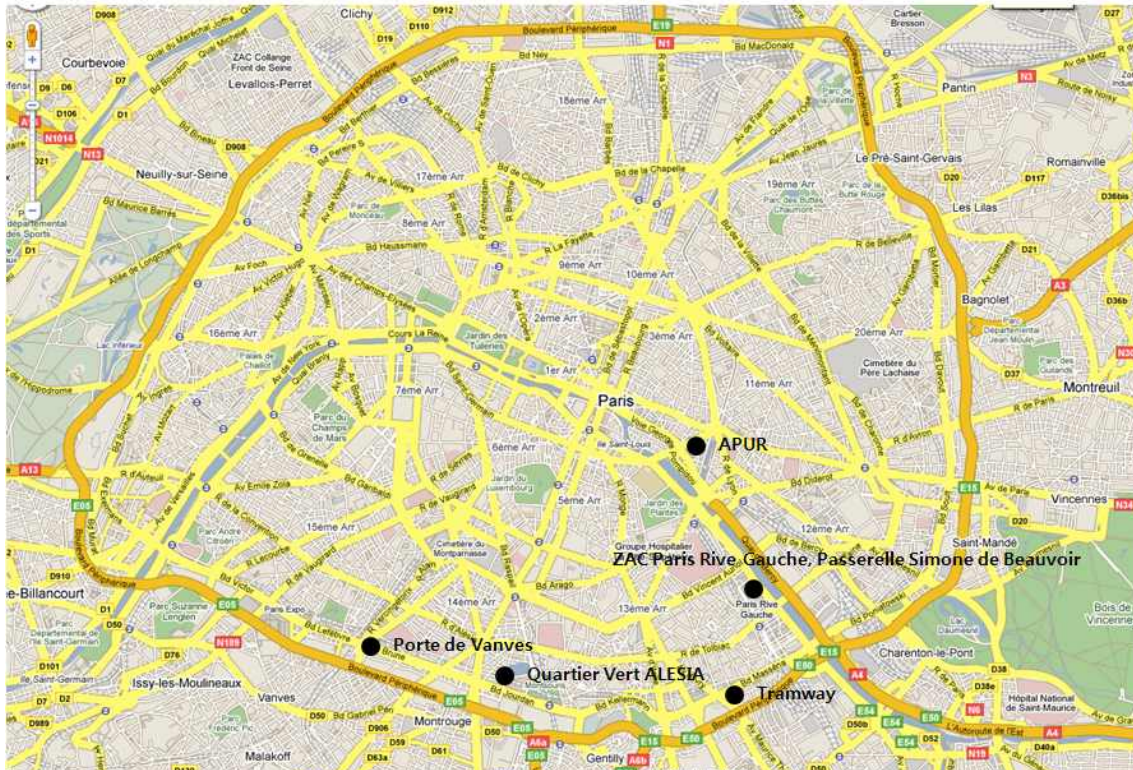
- Frideswide Square는 기차역 및 옥스퍼드 도심 남서부 지역을 도심으로 연결해주는 주요 도로인 Hythe Bridge Street와 Park End Street에 면해있는 광장임
- 혼잡한 도로, 좁은 보도, 열악한 공공공간 등이 보행환경의 질을 떨어뜨리고 있어, 도심과 기차역을 연결하는 동선의 사인을 명확히 하여 교통의 흐름을 원활하게 하는 한편 보행 안전을 증진시킬 수 있는 광장의 조성을 목표로 하는 프로젝트가 현재 추진 중임



〈Frideswide Square〉

2. 프랑스 파리

● St. Denis

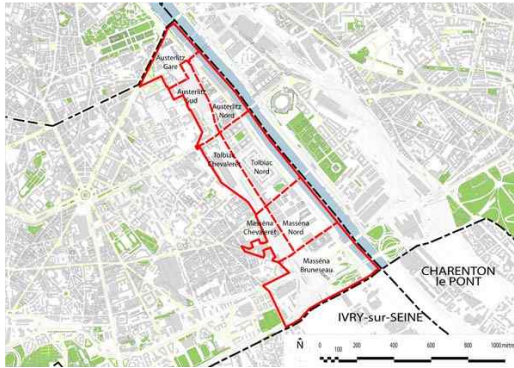


〈Paris 답사지〉

(1) ZAC Paris Rive Gauche와 Passerelle Simone de Beauvoir, 13e

① ZAC Paris Rive Gauche

- 대상지면적 : 130ha
- 파리동부지역 재개발계획의 일환
- 13구와 센강과의 관계 재설정 : 철도로 인한 단절 문제 해결
- 20여년에 걸쳐 구역별 정비 : 각 구역은 해당 세대의 정비방식 및 경향을 잘 보여줌
- 프로그램 : 5000 주거(이 중 50%는 임대주택, 학생주거), 대학, 학교, 체육관, 센강에 면한 수영장, 보육시설, 업무, 상업 등
- 연면적 : 2,225,000m²
- 녹지면적 : 98,000m²
- 1991년 사업 개시 > 1997년 BNF 준공 > 2003년 개발계획변경 > [2015]사업종료예정
- Austerlitz Gare/Austerlitz sud/Austerlitz nord/Tolbiac nord/Massena nord/Tolbiac Chevaleret/Massena-Chevaleret/Massena-Bruneseau 구역으로 나뉨



② Passerelle Simone de Beauvoir (시몬 드 보부아르 보행교)

- 국립도서관과 베르시지구, 두 개의 주요 공공시설을 연결하는 보행교
- 국립도서관, 베르시공원, 센강 수변공간을 서로 연결할 수 있도록 레벨 조정(두 개의 서로 다른 레벨로 접근 가능, 계단, 엘리베이터 설치)
- 분리된 두 공간을 연결하는 단순한 이동 공간이 아니라 다양한 행위가 일어날 수 있는 공간으로 조성
- 보행교 가운데에 전시 등 다양한 행위를 담을 수 있도록 넓은 공간 설치
- 파리지 전경을 바라볼 수 있는 전망대로서의 역할



(2) 파리지 남부 트램웨이 신설 지역

- 사업 : 2003년 9월 - 2006년 12월
- 프로그램 : 파리 남부 Boulevard des Maréchaux에 트램웨이 신설, 공공공간 정비
- 사업구간 : 7.9km, 17개의 역
- 사업발주주체 : 파리지
- 계획가 : Groupement TMS, Beture, BET, mandataire Antoine Grumbach & associates(건축 및 도시설계가), Michel Desvigne(조경가), Light cibles(조명설계)
- 파리와 주변 지자체들 사이의 전이 공간(couronne)에 대한 전반적인 정비 계획의 일환으로 진행됨

- 교통수단 신설과 동시에 공공공간 재정비
- 대상지역에 위치한 20세기 건축물에 대한 가치 재부여
- 시설물 설계 : 장 미셸 빌모트(Jean-Michel Wilmotte)
- 파리 북부로 연장 예정(T3)

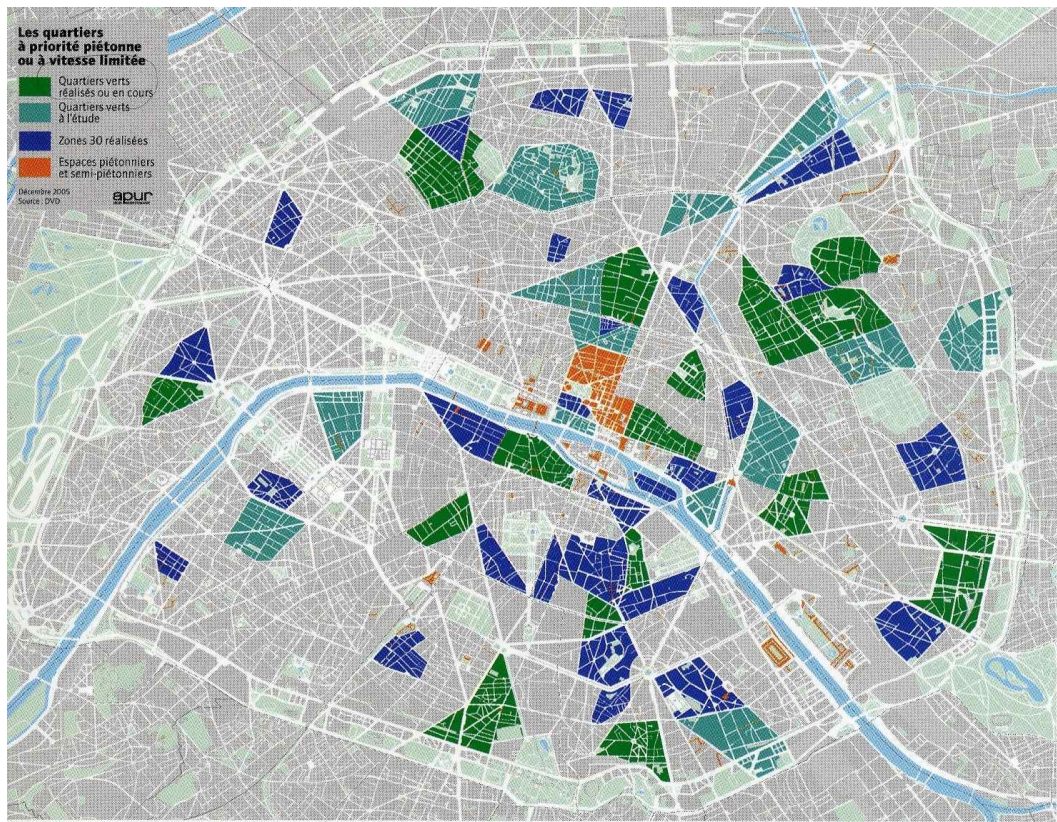


(3) 알레시아 녹색지구 Quartier Vert ALESIA, 14e

- 녹색지구(Quartiers verts : 차량이용자제 및 보행환경개선) 사업
 - 파리가 2001년부터 추진하고 있는 녹색구역(Quartiers Verts) 사업²⁵⁾ 역시 파리의동 계획에 수반되는 사업으로서 파리 전역에 걸쳐 36개 대상지를 녹색구역으로 지정하였음. 사업의 목표는 자동차의 속도를 제한하고 가로환경을 개선함으로써 보다 안전한 생활환경을 조성하고자 하는 데에 있음. 또한 이를 통해 시민들의 일상생활의 질을 높이고 지역경제를 활성화시키고자 함
- 사업개요
 - 대상지 면적 : 65ha
 - 지역에 기반한 단체들, 학부모들 등 지역 주민들과의 긴밀한 관계 속에 프로젝트 진행
 - 1st phase: Tombe Issoire / Alesia 구역(2002)
 - 2nd phase : Friant구역(2003)
 - 예산 : 2,950,000 euros TTC (전체 예산의 35%는 일드프랑스에서 지원)
- 정비사업내용
 - 도로 안전성 확보 및 교통체계 개선을 통한 삶의 질 향상
 - 보행환경 개선, 자전거 이동 환경 개선
 - 버스 순환 체계 개선, 녹지 확충



25) 파리는 녹색구역 사업 추진을 위한 헌장(Charte des Quartiers Verts)을 발표하였음



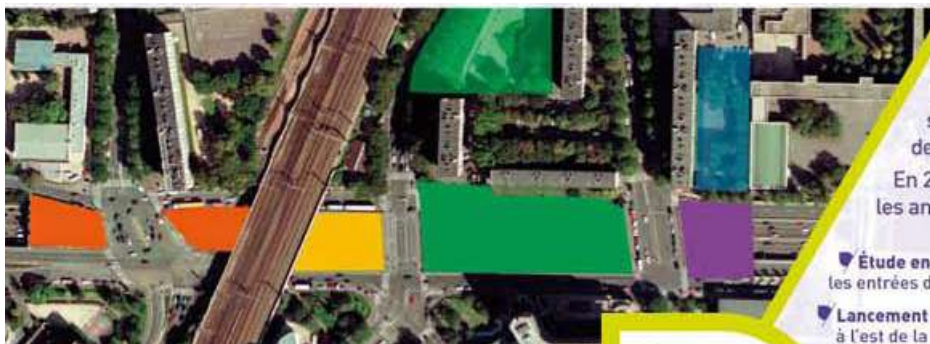
〈녹색구역과 Zone30, 보행자전용구역〉

(4) 포트 드 반브 Porte de Vanves, 14e

GPRU(Grand Projet de Renouvellement Urbain : 대규모 도시재생사업)의 일환

○ 사업개요

- 파리시와 주변 지자체 사이의 단절을 초래하는 파리시 외곽순환도로에 대한 전반적인 환경개선사업의 일환
- 2000-2001 : 사전 검토
- 2001-2003 : 사전 협의
- 2003 : 초기안 검토
- 2004.6 : 공청회
- 2004년 여름 : 사업 승인



○ 정비사업내용

- 파리 외곽순환도로 상부에 인공지반 설치
- 공원 설치 : 7000m²
- 광장 재정비(square Maurice-Noguès

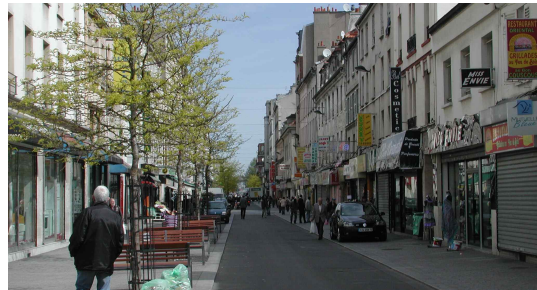
○ 기대효과

- 공공공간 연계를 통한 인접 지자체 간 단절 문제 해결
- 파리 외곽 순환도로에 의한 주변지역 소음 문제 해결



(5) 생드니 도심부 공공공간 개선사업

- 1980년대 생드니는 전략적으로 도심부에 사회임대주택을 건설(전체 임대주택의 80%)하여 도시 외곽으로의 인구 유출을 막고자 하였으며, 그 결과 생드니 전체 인구의 1/4에 해당하는 2만 명 정도가 도심부에 거주하고 있음
- 고딕 건축의 대표작으로 손꼽히는 생드니 성당(Basilique de St.Denis) 등은 외부 인구를 생드니로 끌어들이는 매력 요소로 작용
- 또한 생드니 도심부는 2-3만 명의 사람들이 일주일에 세 번 이상 찾는 시장과 전체 식료품 매장의 40%가 위치하는 등 상업 중심지로서의 역할 수행
- 주거·상업·업무의 중심지 역할을 수행하고 있음에도 불구하고 도심부 공공공간의 질은 상대적으로 열악하고 대부분 주차 용도로 사용되었음
- 이에 2001년 생드니 지자체는 도심부 공공공간에 대한 개선 계획을 수립(JP CHARBONNEAU 참여)하여 대대적인 공공공간 개선 사업을 추진하였음
- 공공공간 개선 계획의 주요 목표는 다음 8가지로 요약됨 : 도심으로의 접근성 향상, 보행자와 대중교통 이용자에 대한 우선권 부여, 공공공간의 질적 향상, 양호한 주거환경 제시, 상업 활성화, 관광 자원 활용, 문화적 측면 고려, 시민의 적극적 참여



3. 스위스 제네바



〈Geneva 답사지〉

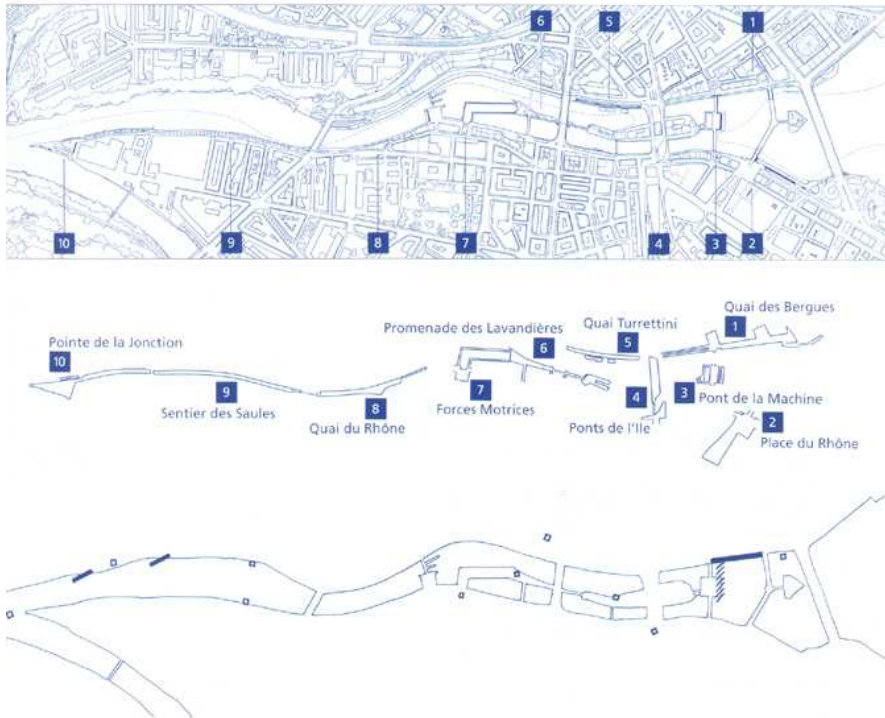
(1) 몰라르 광장 Place du Molard



(2) 론강 수변공간 재정비, 마신 다리 Pont de la Machine

① 론강 수변공간 재정비(2002)

- 론강은 제네바 도시 형성에 있어 중심 역할을 해왔으나, 방어, 위생, 자동차를 위한 공간 등 새로운 기능에 부합하도록 공간 구성이 변화하면서 보행의 연속성이 저해되는 결과를 가져옴
- 이에 제네바시는 론강을 중심으로 보행 환경을 개선하는 사업을 추진하였음. 이는 론강 주변의 산책로 뿐 아니라 인접한 광장들에 대한 재정비 등을 포함함



② Pont de la Machine

- 1884-1886 건설
- 안전문제, 문화유산 보존을 위한 재정비 필요
- 다리를 지지하는 교각의 구조적 문제점 심각
- 강변 재정비 사업/도심 재정비 사업의 일환으로 진행
- 2000년 <론 강변 재정비Le Fil du Rhone>계획 : 스위스 prix Wakker 수상>중 하나의 사업
- Debarcadere pour les Mouettes genevoises : <Unireso> 대중교통 시스템과 연계



(3) 철도 상부공간 재정비구역(2000)

- 론강 북부 센장 가로(Rue de Saint-Jean) 일대 지역
- 1989년 프로젝트 구상
- 1991년 사업 개시
- 대상지 면적 20,000㎡
- 철도가 가로지르는 공간 상부에 인공지반을 설치하고 공공공간으로 재정비
- 산책 및 체육 활동이 가능한 공원 외에도 지역 도서관, 예술가들을 위한 아틀리에 등을 설치하여 철도로 인해 양분되었던 두 공간을 잇는 매개 공간으로 다시 태어남



4. 스위스 로잔



〈Lausanne 답사지〉

(1) 도심부 환승공간(Interface) 및 플룽(Flon) 재개발 지구

① 도심부 환승공간(Interface)

- 과거 레만호로부터의 물류 수송을 위한 집결지 역할을 하던 공간
- 버스, 트램 등 각종 대중교통들의 환승이 이루어지는 공간으로서 대중교통에의 접근성과 이들 간의 연계성을 고려한 복합적인 프로젝트 진행
- 스위스 로잔 출신의 건축가 베르나르 추미(Bernard Tchumi)가 “다리-도시 (Ponts-Villes)”의 개념 아래 이 지역에 대한 총괄 계획 수립. 서로 다른 레벨을 보행자 다리와 엘리베이터, 경사면 등을 활용하여 연결시킴



② 플롱(Flon) 재개발 지구

- 과거 공장지대, 창고 등으로 쓰이던 대상을 상업 지구로 재개발
- 지하철역 등 교통 시설과 연계
- Le groupe Lausanne-Ouchy 소유
- 대상지 면적 : 5,5 ha

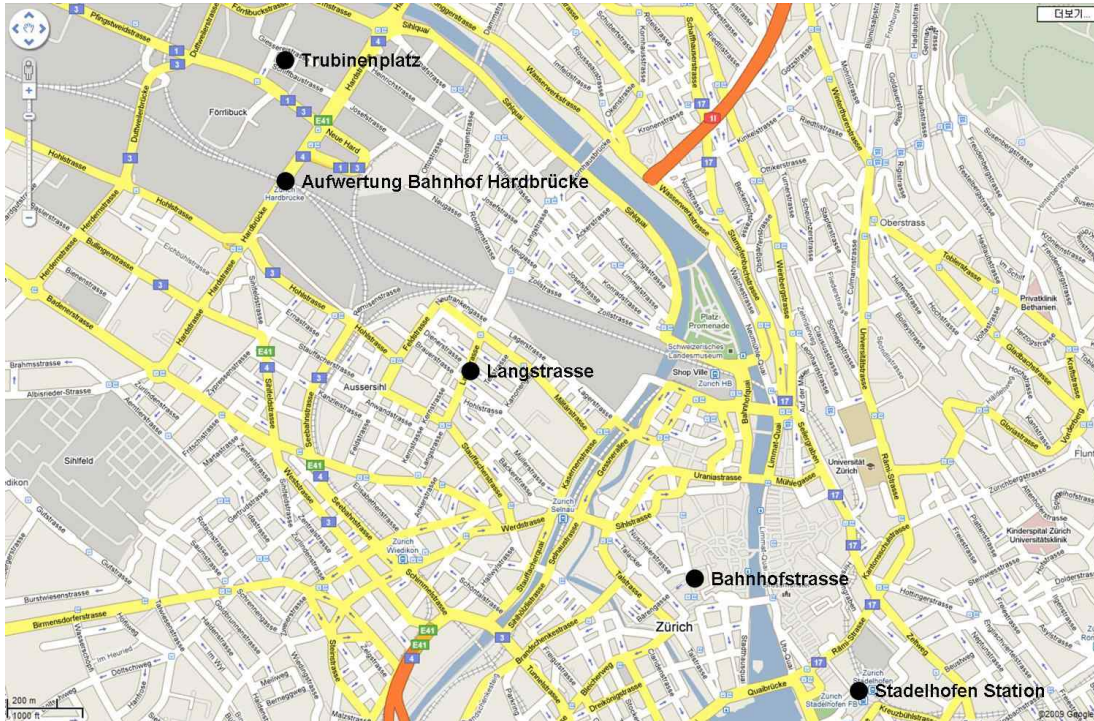


(2) Metro M2

- 로잔 구도심은 레만호와 상당한 거리를 두고 구릉지에 발달하였으며, 레만호로의 접근성은 열악하였음
- 로잔 구도심과 우시(Ouchy)를 연결하는 트램에 대한 재정비
- 트램 재정비와 함께 트램 주변 공공공간 재정비
- 일부 구간의 트램을 지하화하고 상부에 인공지반을 설치하여 공원화



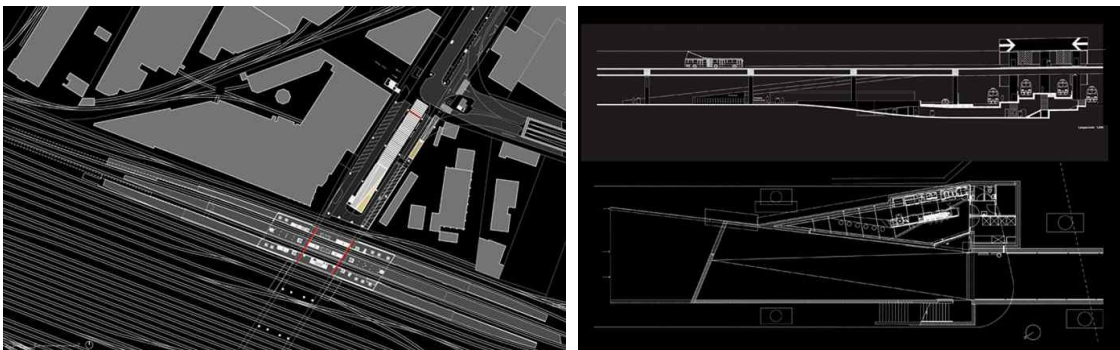
5. 스위스 취리히



〈Zurich 답사지〉

(1) Aufwertung Bahnhof Hardbrücke

- 위치 : Escher-Wyss Platz에서 S-Bahn metropolitan railway station에 이르는 Hardbrücke bridge와 철도가 만나는 지점
- 사업기간 : 2004-2007
- 면적 : 5,650m²
- 사업내용
 - Hardbrücke Station 환경 개선
 - 상부의 고속도로와 하부의 가로 사이에서 건축물로서 인지가 잘 되지 않고, 공간이 제한적이고 편안하지 못하며, 동선과 사인체계가 명확하지 못하는 문제점을 해결하기 위한 사업 추진



〈Bahnhof Hardbrücke 사이트 및 종단면/ 출처: <http://www.urban.cccb.org>〉



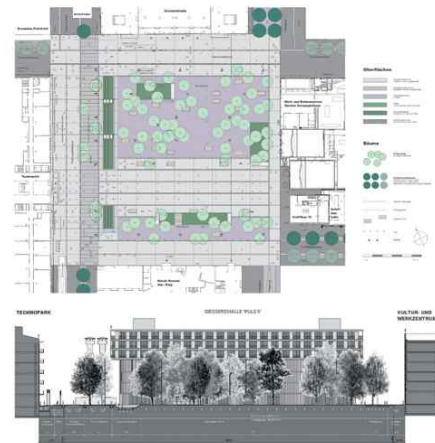
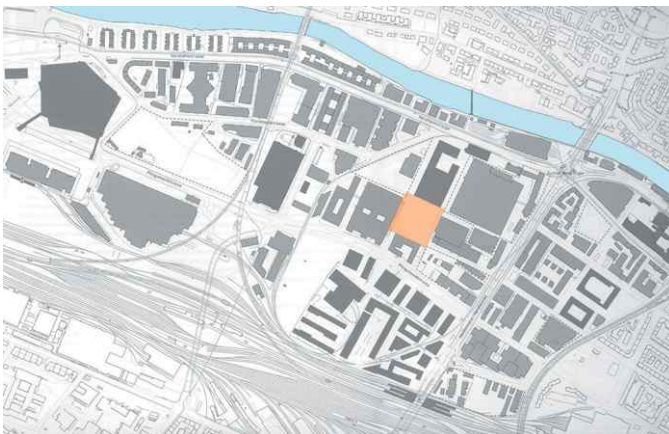
〈 Hardbrücke Station 사업 이전 모습/ 출처: <http://www.urban.cccb.org>〉



〈Hardbrücke Station 현재 모습〉

(2) Turbinenplatz

- Zurich West(과거 공업지역) 재생 사업의 일환으로 조성된 광장
- 사업기간 : 2002-2004
- 면적 : 15,000 m²

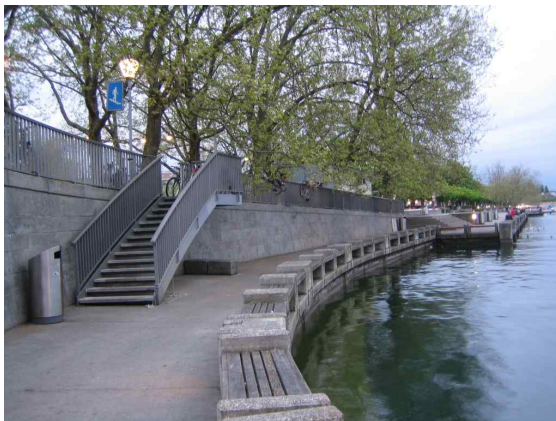


〈Turbinenplatz 위치 및 계획안/ 출처: <http://www.urban.cccb.org>〉



〈Turbinenplatz〉

(3) 리마트강 주변



〈Limmat Riverside〉

(4) Bahnhofstrasse

- 위치 : 취리히중앙역에서 호수에 이르는 1.3km의 거리(도로 중앙에 트램이 지나며, 주요 은행과 상가가 밀집해 있는 주요 상업지역)
- 내용 : 광고물규제, 자연 재료를 활용한 조형물 설치로 보행자에게 편안함 제공, 주변 건축과의 조화를 고려한 가로시설물 디자인



〈Bahnhofstrasse〉

V. 구득자료 목록

구분	자료명	발간
Paris	Projet d'Aménagement de la Place de la République 레퐀블릭 광장 재정비 프로젝트	APUR 파리시도시설계원
JP Charbonneau	생드니(St. Denis)시 공공공간 개선 프로젝트 PT 자료(CD) JP Charbonneau Consultant 브로셔(CD)	JP Charbonneau
Geneva	Planification de l'Espace Public Rapport d'Etude Genève Plan Directeur communal 2020 공청회 자료 Genève Plan Directeur communal 2001 Plan Piéton 안내브로셔	Geneva시 도시계획부
Lausanne	Le Temps des Rues : 가로공간 재정비의 새로운 경향	IREC
Zurich	Stadträume 2010 Strategie Stadträume 2010 Umsetzung	Stadt Zurich