

01

영국왕립건축가협회, 정부에 장기적 건축정책의 필요성 제안

영국왕립건축가협회(Royal Institute of British Architects: RIBA)에서 차기 정부의 장기 건축정책 수립을 지원하기 위한 보고서 'Building a Better Britain'을 발간하였다.

현재 영국의 주요 도시는 경기침체, 주택 감소, 인구 고령화 등의 문제에 직면하고 있다. 협회는 이번 보고서를 통하여 이러한 문제의 해결 방안으로 '장소 형성(shaping places)'을 통한 건축계획 및 건축 환경 개선 방안을 모색하였다. 구체적인 내용은 주택, 교육, 건강, 에너지, 재해 등 다섯 가지 부문으로 나누어져 있다.

이번 논의의 핵심은 장기적·통합적 차원에서 해당 건축정책이 실행되는 것이다. 따라서 협회는 향후 건축정책이 국가 공간전략(National Spatial Strategy)과 동일선상에서 개발될 것과, 지속가능한 자본 운용을 위하여 경제정책과도 연계되어야 함을 강조하였다. 아울러 건설 부문에서 최고설계고문을 임명할 것을 촉구하며 건축정책의 추진을 위한 의제 설정 및 의사전달의 효율을 높이고자 하였다.

왕립건축가협회장 스티븐 호더(Stephen Hodder)는 차기 정부가 정책 입안 과정에서 건축과 건축 환경에 시선을 돌릴 것을 촉구하며 다음과 같이 말하였다.

“차기 정부는 도시와 지자체 및 각 마을의 번영을 위한 권한을 부여하고, 주택과 교육시설은 물론 각종 서비스와 일자리를 제공하여야 한다. 이를 위한 하나의 방법은 건축과 건축 환경으로 시선을 돌리는 것이다. 그린벨트를 재구성하고, 더 많은 새로운 주택을 건설하며, 최근의 실패한 교육시설 프로그램을 개선함으로써 세계무대에서 영국 도시의 권위를 회복시켜야 한다.”

<http://www.bdonline.co.uk/uk-needs-an-architecture-policy-riba-tells-parties/5069501.article>

02

미국 HUD(Department of Housing and Urban Development), 샌디 복구전략 보고서 재정비

샌디 피해지역의 많은 거주민과 직장인들이 여전히 복구를 기다리고 있다. 정부는 그들에게 필요한 사회적 서비스가 지연되고 있음을 인지하고, 복구전략 보고서* 재정비를 통하여 복구계획 및 서비스 개선에 주력하겠다고 발표하였다.

이번에 재정비된 복구전략 보고서는 7가지 목표의 수행을 위한 세부 권고사항을 발전시켰고, 샌디 프로그램 관리자(PMO)를 통한 데이터 공유 및 책임 향상을 위한 개선사항이 포함되어 있다. 각 항목은 기존 복구전략에서 제시하였던 사전 정보와 더불어 수행할 수 있는 주체기관을 명시하고 있으며, 계획 진행이 강조된 지역에 대한 간략한 설명이 더해졌다.

샌디 피해지역 복구를 위한 7가지 목표

- 향후 재난 재발 가능성 고려하여 회복탄력적인 재건 촉진
- 기반시설에 대한 투자를 위하여 지역 간 의견조율과 탄력적인 접근 독려
- 주택의 복원 및 강화, 사회 주택 옵션 제공
- 소규모 비즈니스 공급 및 지역경제 활성화
- 보험의 적법성과 경제성 안내
- 중앙정부와 지방정부의 장기 복구 및 재건 계획 수립
- 연방정부, 각 주, 지방정부 간 관련 데이터 공유

http://portal.hud.gov/hudportal/HUD?src=/press/press_releases_media_advisories/2014/HUDNo_14-076

*

2013년 허리케인 샌디 복구 TF팀은 피해지역의 재건을 위한 복구전략을 발표한 바 있다. 이 복구전략은 지역 재건을 위한 장기 계획과 미래의 재난에 대비한 회복탄력적인 지역사회 구축 방안을 포함하고 있다. 해당 계획안은 연방정부 및 지방정부의 정책과 동일선상에서 작동토록 하였다.

자가용 소유를 무의미하게 만들 헬싱키의 도시교통 계획안

핀란드의 수도 헬싱키는 대중교통 네트워크를 '수요에 의한 이동(mobility by demand)' 시스템으로 변화시키기 위한 계획을 발표하였다. 2025년까지 단계적으로 진행될 이번 계획은 이론적으로 매우 효과적이라는 평가를 받고 있으며, 자가용의 필요성을 최소화하였다는 것이 특징이다. 관계자는 이 시스템이 가격적 측면보다 편리함과 사용의 용이함에 있어서 자가용의 역할을 대체할 것이라고 전망하였다.

'수요에 의한 이동' 시스템은 스마트폰 애플리케이션을 기반으로 작동한다. 헬싱키의 시민들은 스마트폰 애플리케이션을 이용하여 실시간으로 이동경로를 안내받고 이동수단을 구매할 수 있다. 출발지와 목적지, 그리고 몇 가지의 기본 설정사항만 기입하면 된다. 애플리케이션은 무인자동차, 미니버스, 공용자전거, 1인용 페리 등 헬싱키 내의 모든 교통수단을 활용하여 이동경로를 계획해 준다. 이를 위하여 현재 사람들이 많이 이용하고 있는 지도 앱, 자전거 대여서비스

앱, 택시 앱 등이 함께 활용된다. 아울러 버스와 택시의 중간 개념으로 제안된 'kutsuplus(kutsuplus)' 서비스가 활용된다. kutsuplus는 약속된 시간에 약속된 장소에서 이용할 수 있는 신개념 미니버스다.

그러나 '수요에 의한 이동' 시스템에 대해 검토하여야 할 사항이 있다. 헬싱키의 대중교통은 스마트폰을 이용할 수 있는 사람들뿐 아니라 전체 시민들에게 서비스를 제공할 의무를 지닌다. 따라서 이 시스템이 전체 대중을 위한 진정한 차세대 대중교통 시스템인지에 대한 진단이 필요하다. 또 도시지역뿐 아니라 저밀도의 지방도시에서도 효과적으로 작동할 수 있을지에 대한 검토 역시 남아 있다.

<http://archinect.com/news/article/104709729/helsinki-s-ambitious-plan-to-make-car-ownership-pointless-in-10-years>



kutsuplus(kutsuplus) 서비스 이용방법 (출처: <https://kutsuplus.fi/home>)

04

멜버른의 도시계획 보고서 ‘안전한 도시를 넘어’

멜버른 시는 오랜 시간 지역사회의 안전을 위한 도시 만들기에 집중해 왔다. 1996년 처음 발표된 ‘안전한 도시를 위한 전략’은 멜버른 시의 복잡한 지역안전문제를 관리하고 개선하는 데 기여해 왔다.

올해 멜버른 시는 기존의 안전도시 계획을 발전시켜 ‘안전한 도시를 넘어(beyond the safe city)’라는 제목으로 새로운 도시계획(안)을 발표하였다. 기존의 한계를 뛰어 넘는 통합적이고 지속가능한 방안으로 안전문제에 접근하기 위함이다. 이번 계획은 특히 지역사회의 안전에 긍정적인 영향력을 미치는 사회정의와 평등, 포괄성, 연결성, 회복탄력성 등의 요소가 도시계획 가운데 통합적으로 고려되어야 함을 강조하고 있다.

아울러 도시가 24시간 동안 작동한다는 점에 주목하여 ‘24시간 도시’의 개념을 도입하였다. 오늘날의 도시는 시간과 공간을 뛰어 넘어 점차 복잡하고 다기능화되고 있다. ‘24시간 도시’는 오늘날 도시의 행태와 문화로부터 발생하는 다각도의 요구를 인식함으로써 공공 공간, 지역 서비스, 커뮤니티 프로그램과 각종 이벤트의 효과적 설계 및 관리를 추구한다.

<https://www.gov.uk/government/news/government-offers-support-for-locally-led-garden-cities>

안전한 도시를 넘어 : 7개 원칙과 5가지 테마

7개 원칙

1. 통합적이고 기반이 탄탄한 해결책을 제시
2. 협력체계 구축
3. 커뮤니티 강화
4. 폭력의 최소화
5. 예방에 전력
6. 성별을 고려한 응답
7. 디자인을 통한 안전

5가지 테마

1. 24시간 활동하는 창조적인 도시 구축
2. 범죄와 폭력을 최소화함으로써
사회적 · 문화적 규범을 변화
3. 어린이와 청소년을 위한 환경을 개발
4. 술과 마약으로부터 발생하는 범죄 최소화
5. 건축 환경의 안전성 강화

토론토의 공공공간 발굴 및 활용방안

토론토 시의 건설경기 활성화는 도시공간에 일련의 변화를 가져왔다. 다양한 유형의 대규모 건축공간과 공원녹지 등이 주차장과 작은 건물들로 대체되었다. 이 과정에서 도시에는 공적이지도 사적이지도 않은 공간을 만들어 냈다. 이는 개인에 의하여 만들어지고 관리되지만 공공의 접근과 활용도가 높은 공간으로, 'POPS(Privately Owned Publicly-Accessible Spaces)'라고 일컬어진다.

2012년 토론토 도시위원회는 공공공간으로서 가능성이 있는 POPS의 현황을 파악하였다. POPS는 대중적 접근성과 활용성이 높을 것으로 판단되지만 공적 공간으로서 쉽게 인지되지 않기 때문에 이용되지 못하는 경우가 있었다. 한편으로는 앉아서 머무를 만한 시설이 부족하거나 잘 가꾸어지지 못한 경관상의 문제로 활용성이 떨어질 수밖에 없었다. 따라서 토론토 도시계획부는 이들 공간을 적절한 방식으로 설계하고 공적 활용성을 알리기 위하여 가이드라인을 작성하였고, 올해 초 그 최종안을 발표하였다. 적절한 설계를 통하여 벤치·조명 등의 시설을 설치하여 머무를 만한 공간으로 조성하도록 하는 것이 가이드라인의 주요 내용이다. 더불어 POPS가 주변의 오픈스페이스와 생태·문화적 요충지, 그리고 활력이 넘치는 공공장소 등과 네트워크를 이룰 수 있는 방안을 모색하고 있다. 도시계획부는 현재 약 400개의 광장·보행로·오픈스페이스 등을 POPS로 정의하고, 가이드라인을 토대로 공간을 재구성할 계획을 수립하였다.

<http://urbantoronto.ca/news/2014/06/toronto-presents-guidelines-privately-owned-publicly-accessible-spaces>



첫 번째 POPS 명패가 세워진 콩코드 시티플레이스