

영국 템스터널, 대중을 위한 공연장으로 활용

<http://www.archdaily.com/623192/172-year-old-tunnel-project-to-become-london-s-newest-performance-venue/#more-623192>

<http://www.dezeen.com/2015/04/21/isambard-kingdom-brunel-first-project-tunnel-shaft-london-underground-venue-rotherhithe>

172년의 역사를 가진 세계 최초의 하저터널인 템스터널(Thames Tunnel)이 대중을 위한 새로운 공간으로 다시 태어난다.

영국 런던 템스 강에 위치한 템스터널은 19세기 영국 최고의 공학자 이잠바드 킹덤 브루넬(Isambard Kingdom Brunel)의 첫 프로젝트로, 1843년에 아버지 마크 브루넬과 함께 완공하였다.

템스터널은 런던 동부지구의 와핑(Wapping)과 로더히스(Rotherhithe)를 잇는 세계 최초의 수중터널로, 원래는 마차로 두 지역을 오가기 위한 보행자 터널로 건설되었다. 하지만 1860년대 이스트런던 철도가 매입하여 철도 터널로 사용하기 시작해 대중에게는 폐쇄되었으며, 이후 템스터널의 주 출입구였던 로더히스 샤프트(Rotherhithe Shaft)는 증기기관차의 환기구로 사용되었다.

150년의 시간이 지난 최근 브루넬 뮤지엄은 템스터널의 일부인 로더히스 샤프트를 대중을 위한 음악 공연장, 극장, 이벤트 공간으로 재탄생시킬 계획을 발표하였다.

설계를 맡은 테이트 해머 스튜디오는 문화적 유산인 기존의 구조물에는 영향을 끼치지 않는 독립적인 캔틸레버 계단을 설치하는 ‘Ship-in-a-bottle design’을 콘셉트로 설계를 진행할 것이며, 현재 매우 협소한 입구를 개선하기 위해 새로운 입구도 설치할 예정이라고 밝혔다.

테이트 해머의 건축가 제리 테이트(Jerry Tate)는 “우리는 브루넬의 유산을 존중하고 보호할 것이며, 새롭고 흥미로운 방법으로 공간을 즐길 수 있도록 하겠다”라고 전하였다.

© Tate Hammer



로더히스 샤프트 활용(안)

자료: <http://www.archdaily.com>



로더히스 샤프트 내부 진입 계단 계획(안)

자료: <http://www.dezeen.com>

MoMA, 도시의 균형적 성장을 위한 전술적 도시론 전시

<http://uneven-growth.moma.org>

[http://www.archdaily.com/610372/
share-your-ideas-of-tactical-urbanism-
with-moma](http://www.archdaily.com/610372/share-your-ideas-of-tactical-urbanism-with-moma)

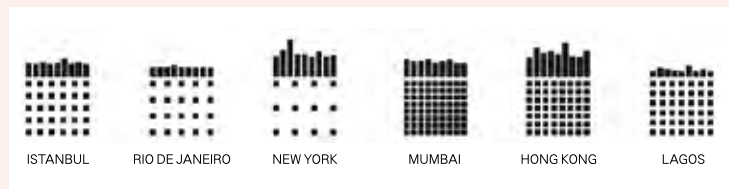
현대 도시화의 가장 큰 문제점을 불균형 성장으로 보고, MoMA는 전술적 도시론에 대한 아이디어 공유를 통해 도시의 균형적 성장과 살기 좋은 도시를 만들고자 하는 노력을 하고 있다.

2030년 세계 인구는 80억 명으로 증가할 것으로 예상되며, 이로 인한 급속한 도시 팽창의 반복은 도시의 불균형 성장으로 이어질 것이다. 80억 인구 중 50억 명이 도시에 거주하겠지만, 자원부족 등의 이유로 가난한 삶을 살 수밖에 없다. 이는 분명 우리 사회가 당면하게 될 중요한 문제이기 때문에 각 시 당국, 도시 계획자, 디자이너, 경제학자 등 전문가들은 도시의 균형적 성장을 위해 서로 힘을 합쳐야 한다.

최근 MoMA는 이러한 문제에 대한 대응책의 일환으로 ‘불균형 성장: 메가시티를 위한 전술적 도시론(Uneven Growth: Tactical Urbanisms for Expanding Megacities)’이라는 주제로 전시를 열었다. 14개월 동안 진행된 이 전시는 국제적 논의와 아이디어 공유를 통해 불균형 성장의 완화와 살기 좋은 도시를 만들기 위해 필요한 노력들을 알아보는 기회로, 가까운 미래에 발생할 수 있는 도시 문제의 해결책을 마련할 수 있을 것으로 기대된다.

홍콩, 이스탄불, 라고스, 뭄바이, 뉴욕, 리우데자네이루와 같은 메가시티를 대상으로 각 팀의 연구자와 실무자들은 새로운 건축적 가능성을 살펴보았다. 이러한 도전은 공식·비공식, 상향식·하향식 도시개발의 관계를 상징함으로써 ‘도시 불균형 극복을 위한 건축가와 도시 계획자의 역할은 무엇인가’에 대한 고찰로 귀결되었다. 14개월간의 논의를 거친 설계 시나리오 결과물은 공공공간의 녹지, 주거 환경, 자연 등 도시 문제에 대응하기 적합한 전술적 도시론으로 정리되어 MoMA를 통해 공개될 것이다.

전시와 함께 진행되는 온라인 포럼을 통해 한시적 혹은 상향식 개입의 형태를 가진 전술적 도시론의 전 세계적 사례를 누구나 게시할 수 있으며, 수렴된 의견은 2015년 베니스 비엔날레의 ‘변화를 위한 아이디어’ 프레젠테이션에 포함될 예정이다.



6개 메가시티의 불균형 성장

자료: Uneven Growth (<http://uneven-growth.moma.org>)

지하철 선로 하부공간의 변신, 마이애미 언더라인

<https://www.theunderline.org>

<http://www.miamiherald.com/news/local/community/miami-dade/article12719666.html>



마이애미 언더라인

자료: 언더라인 공식 홈페이지
(<https://www.theunderline.org>)

마이애미 강변의 브리켈(Brickell) 역에서 데이드랜드 남부(Dadeland south) 역까지 10마일(약 16km)에 이르는 지하철 선로 하부에 자연과 예술이 어우러진 선형의 공원이 조성될 예정이다.

지하철 선로의 하부공간의 가능성을 본 메그 데일리(Meg Daly)는 언더라인 프로젝트의 후원단체인 'Friend of The Underline'을 설립하였다. 건축가, 디자이너, 도시계획가, 법률 및 회계 전문가 등으로 구성된 비영리 단체 Friend of The Underline은 마이애미 데이드 카운티 교통 및 공원부서와 제휴하여 마이애미 언더라인 프로젝트를 진행하고 있다.

마이애미 언더라인 프로젝트는 지역 커뮤니티를 연결하고 보행자와 자전거 이용자의 안전 개선, 자연과 어우러진 40만m² 이상의 오픈 스페이스 확보, 접근하기 쉬운 운동공간 조성을 통해 지역 주민들의 건강한 라이프스타일 추구에 기여할 것으로 보인다. 또한 언더라인 자체를 캔버스 삼아 다양한 예술적 시도를 함으로써 도시 전체를 예술공간으로 거듭나게 할 전망이다.

10마일에 이르는 언더라인은 마이애미 데이드 카운티의 모든 교통 요소들을 통합하는 첫 번째 통로가 될 것이다. 특히 마이애미 시내와 멀리 떨어진 북부와 남부 지역, 기존의 남부 데이드 트레일과 앞으로 건설 예정인 루드람 트레일을 연계하여 마이애미의 각 지역 간 접근성을 높여 주게 된다. 이는 교통체증 감소, 630만 톤의 이산화탄소 감소 등 환경적인 면을 비롯하여 경제적으로도 긍정적인 영향을 끼칠 것으로 기대된다.

마이애미 대학의 건축과 학생과 교수진은 설계 스튜디오 수업에서 지난해 마이애미 언더라인의 산책로·공원·교차로의 콘셉트 디자인을 진행하였으며, 올 봄학기에는 마이애미 대학교와 브리켈 역의 콘셉트 디자인을 진행하였다. 언더라인은 오는 9월에 계약을 완료한 뒤 내년엔 공사를 시작할 예정이며, 학생들의 디자인을 바탕으로 마스터플랜을 완성한다. 마스터플랜의 총괄 관리자로는 뉴욕 하이라인의 공동작업자인 제임스 코너 필드 오퍼레이션(James Corner Field Operations)이 선정되었다. 디자인을 진행하면서 주민들의 의견을 적극 반영할 계획이며, 이메일을 통해 주민들의 아이디어를 공모 받을 예정이다.

Friend of The Underline은 현재 마이애미 시와 코랄 게이블스 시 등의 재단에서 자금을 지원받고 있으며, 언더라인 건설과 지속적인 유지·관리를 위해 공공 부문과 민간 부문 모두에서 후원자를 모집 중이다.



©LandscapeDE

브리켈 역 현재



©LandscapeDE

브리켈 역 변경안



©Anna Baez

마이애미 대학교 현재



©Anna Baez

마이애미 대학교 변경안



©마이애미 대학교 건축과

비즈카야 노선 현재



©마이애미 대학교 건축과

비즈카야 노선 변경안

자료: 언더라인 공식 홈페이지 (<https://www.theunderline.org>)

미국, 2015년 안전거리법 개정안 발표

<http://www.smartgrowthamerica.org/2015/04/29/bipartisan-coalition-introduces-the-safe-streets-act-of-2015>

미국 하원은 최근 ‘2015년 안전거리법’ 개정안을 발표하였다.

지난 4월 28일 민주당과 공화당 양 당 대변인은 자동차라는 하나의 이동수단에만 최적화된 현재의 도로가 아닌 보행자, 자전거 이용자, 대중교통 이용자, 자동차 운전자 등 모든 도로 교통수단 이용자가 안전하게 이용할 수 있는 도로 형태인 완전도로(Complete Streets) 조성을 위한 ‘2015년 안전거리법’(the Safe Streets Act of 2015) 개정안을 발표하였다. 이 법안은 계획, 설계, 도로건설 시 완전도로를 구현하기 위한 새로운 연방정부 투자 프로젝트로 미국 지역 사회의 거리를 더욱 안전하고 편리하게 만들 것이다.

미국완전도로연합회(National Complete Streets Coalition) 부국장 스테파니 세스킨(Stefanie Seskin)은 “안전거리법은 아이·어른·노인 모두가 자동차·버스·자전거를 타거나 거리를 걷거나 혹은 보조장치를 이용하거나 장소와 상황에 상관없이 거주 지역 내에서 안전을 보장할 것이다. 또한 연방정부의 투자를 통해 미국 전역에 지속적으로 안전한 거리를 만들어 나가겠다”라고 안전거리법 개정안에 대한 입장을 표명하였다.

공화당 데이비드 조이스 의원은 성명을 통해 “모두가 안전한 도로를 만들기 위해 노력하는 것은 지극히 당연한 일이다. 완전도로는 국민들이 어떠한 교통수단을 이용하더라도 목적지까지 안전하게 도착할 수 있는 도로환경을 제공할 것이며, 양당의 안전거리법안은 곧 현실이 될 것이다”라고 발표하였다.

민주당 도리스 마쓰이 의원도 “해마다 보행자와 자전거 이용자들의 부상과 죽음이 끊이지 않으므로 현재 도로법을 재고할 필요성이 있다. 이미 완전도로 적용 지역의 사례를 보면 교통사고·교통혼잡·대기오염의 감소 등의 결과를 도출하였으며, 지속 가능한 프로젝트로서 큰 성공을 거두었다”라고 전하였다.

의회는 몇 주 동안 이 안전과 기타 관련 법안에 대해 논의를 거칠 예정이며 SGA(Smart Growth America)를 통해 법안에 대한 국민들의 의견을 수렴할 예정이다. 의회는 안전하고, 편안하고, 걷기 좋은 거리를 만들기 위하여 국민들의 적극적인 제안을 기다리고 있다.

LA, 주차로 보호된 자전거 도로

<http://la.streetsblog.org/2015/04/03/city-of-l-a-s-first-parking-protected-bike-lanes-reseda-boulevard/#more-107248>

<http://la.streetsblog.org/2015/03/24/englander-touts-reseda-great-street-upgrade-includes-protected-bike-lanes>

LA 최초의 '주차로 보호된 자전거 도로(Parking-Protected Bike Lane)'는 보행과 자전거 이용이 편리하고 안전하도록 교통환경을 개선하는 매우 효과적인 방법이다.

최근 로스앤젤레스는 노스리지(Northridge) 지역의 레세다 대로(Reseda Boulevard)의 파르테니아 도로에서 플러머 도로에 이르는 1마일 거리에 주차로 보호된 자전거 도로를 설치하였다. 레세다 대로는 LA시장 에릭 가르세티가 선정한 '개선이 필요한 15개 도로' 중 하나로, 좋은 거리 만들기 프로젝트(Great Streets Initiative)의 일부이다.

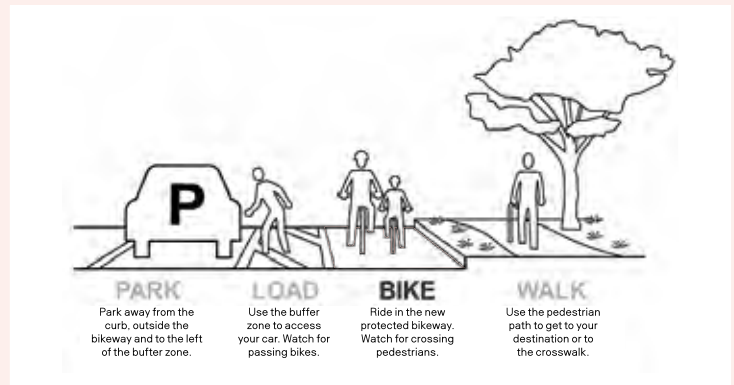
레세다 대로의 주차로 보호된 자전거 도로는 인도 옆 주차 공간과 주행 도로 사이에 있던 기존 자전거 도로의 위치를 뒤바꾼 것으로, 자전거 이용자는 인도와 주차된 차 사이를 달린다. 주차 공간과 자전거 도로 사이에는 반사 플라스틱 재질의 볼라드를 설치한 버퍼 공간을 마련하여 이를 이용하는 시민 모두에게 편리함을 제공한다. 하지만 시행 초기 단계인 지금, 새로운 제도에 모두 익숙하지 않기 때문에 자전거 도로에 주차를 한 경우가 빈번히 발생하여 경찰이 현장에서 교육을 진행하기도 한다. 또한 빈번하게 하차와 하역을 반복하는 배달원들은 여전히 인도와 가까운 자전거 도로에서 비상등을 켜 채 작업하며, 새로운 도로 디자인으로 협소해진 주변 공간에 불만을 털어놓기도 하였다.

지역 회의에서 레세다 프로젝트에 많은 열정을 보인 미치 잉글랜드 LA 시의원은 "레세다의 새로운 도로 디자인은 2013년 채택된 노스리지 비전 계획안에서 발전한 것으로, 주요 목적은 보행과 자전거 이용이 편리하고 안전하도록 교통 흐름을 조절하는 것이다"라고 설명하였다. 그는 "새로운 도로 패턴은 안전을 위해 개선된 디자인"이라고 강조하면서 "다른 도시의 자전거 도로, 경관 계획 등과 비교했을 때 매우 저렴한 비용으로 교통환경 개선이 가능한 효과적인 방법"이라고 덧붙였다.



©Joe Linton/Streetsblog LA

레세다 대로 자전거 도로 적용현황



©SFMTA

주차로 보호된 자전거 도로 다이어그램