

2017 미스 판 데 로에 유럽 건축상 발표

<http://www.miesarch.com/>

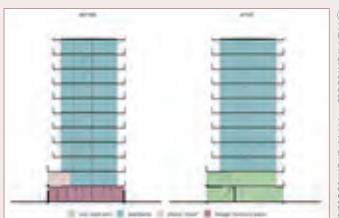
https://ec.europa.eu/programmes/creative-europe/actions/architecture-prize_en

<http://www.archdaily.com/806243/deflat-nl-architects-plus-xvw-architectuur>



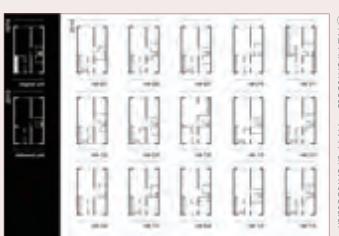
DeFlat Kleiburg 전경

©Stijn Poelstra



프로젝트 전후 단면도

©NL Architects + XWV architectuur



다양한 아파트 유닛 유형

자료: <http://www.archdaily.com/806243/deflat-nl-architects-plus-xvw-architectuur>

유럽연합 집행위원회(European Commission)와 미스 판 데 로에(Mies van der Rohe) 재단이 2017 미스 판 데 로에 유럽 현대건축상 수상작으로 'DeFlat Kleiburg'를 선정하였다. 미스 판 데 로에 유럽 건축상은 유럽연합과 미스 판 데 로에 재단이 2년마다 유럽의 우수한 건축 프로젝트 가운데 문화적·사회적·기술적 측면에서 우수한 건축물을 기리고자 수여하는 상이다.

DeFlat Kleiburg는 암스테르담 바일머(Bijlmer)에 위치한 높이 400m, 지상 10층 규모의 아파트이다. 500가구를 수용할 수 있는 규모인데, 네덜란드의 아파트 건물 가운데서도 규모가 큰 편에 속한다. 바일머 지역에서 1960년대 주거단지 개발이 추진되면서 1971년 Kleiburg가 건설되었다. 1990년대 중반 이 지역의 재개발이 시작되면서 별집 모양의 슬래브들은 보다 일반적인 형태로 대체되었지만, 일부 상징적 공간은 그대로 남아 떠나지 않은 주민들의 '은신처' 역할을 해왔다.

하지만 모더니즘의 상징이자 지역의 역사를 함께하며 남아 있던 Kleiburg가 결국 철거 위기를 맞게 된다. 그리고 이를 철거 없이 되살리기 위해 제안된 아이디어가 바로 'Klusflat'이다. 'flat'에 합성된 'Klusseren'이 'DIY(Do it Yourself)'를 뜻한다고 할 때, Klusflat이 '주민이 만들어 완성하는 아파트'를 의미한다는 것이 짐작 가능하다.

아파트의 주요 구조는 그대로 남겨두었지만 아파트 내부는 덜 지어진 채로, 가구 없이 입주자에게 제공된다. 일례로 주방, 샤워실, 방(room), 난방시설 등이 마련되어 있지 않다. 입주자는 아파트 공간을 매우 낮은 가격에 구매하여 원하는 대로 리모델링하고 완성할 수 있다. 아파트가 가지기 쉬운 획일성을 지양하고, 다양성과 인간다움에 초점을 맞추고 있다.

그뿐만 아니라 주택 보조금을 전액 지원받는 방식부터 공동소유 방식까지 중산층과 빈곤층이 아파트를 소유할 수 있는 다양한 옵션을 제공함으로써 저렴주택의 새로운 지평을 열었다는 평가를 심사위원들로부터 받기도 하였다.

더불어 1층에 있던 창고공간을 지상 층으로 옮기고 1층에 주거공간, 사무실, 타카소 같은 상호작용의 공간을 배치하는 등 건물 내부에서도 다양한 변화가 이루어졌다. 기존에 유일한 사회적 활동 공간은 아파트 근처의 공원이었는데, 이러한 배치를 통해 입주민들이 커뮤니케이션할 수 있는 공간이 확장되었다. 내외부를 구분하고 다소 방어적 느낌을 주었던 불투명 유리창은 투명한 이중 유리창으로 교체되어, 입주자들이 만들어 내는 다양성을 보여주는 창구 역할을 한다. 입주자들에게는 파사드 모듈 카탈로그도 제공되는데, 이 카탈로그를 슬라이딩 도어나 이중 문과 식물을 위한 셋백(set-back) 공간 등 입주자들이 자신의 아파트 공간과 어울리는 외관을 만드는데 참고할 수 있다.

차량 소유 감소에 따른 변형 가능한 주차장 설계 경향

<http://www.latimes.com/business/la-fi-car-future-real-estate-20170405-story.html>

<https://www.curbed.com/2017/4/26/15421594/parking-garages-driverless-cars-gensler>



다른 용도로 변경 가능한 주차장 설계안



차고를 코워킹 스페이스로 리모델링한

노스웨스턴대학교 사례

자료: <https://www.curbed.com/2017/4/26/15421594/parking-garages-driverless-cars-gensler>

최근 LA 타임스는 “라이드셰어링, 카셰어링 등이 활성화됨에 따라 차량 소유가 점차 감소할 것이라는 예측 아래 재개발에 용이한 구조로 주차장을 설계하는 경향이 나타나고 있다”고 밝혔다.

LA 타임스에 따르면 미국에서 가장 큰 부동산업체 가운데 하나인 아발론베이 커뮤니티(AvalonBay Communities Inc.)가 4년 뒤 완공을 목표로 LA 시내에 대규모 주거용 복합단지 개발 계획을 추진 중인데, 이때 주차장을 이후 다른 용도로 쉽게 변경할 수 있도록 설계하였다. 아발론베이 커뮤니티의 이러한 계획은 ‘우버 같은 라이드셰어링 서비스나 자율주행 차량의 등장이 차량 소유를 감소시킬 것이고 곧 주차장 공간에 대한 필요와 수요도 줄어들 것’이라는 예측 때문이다. 여타 주차장과 달리 경사지지 않고 평평하게 설계된 이 주차장은 이후 상점이나 운동시설, 극장 등으로 변경할 수 있다. 그로브(Grove)와 같은 고급 쇼핑센터의 소유주인 릭 카루소(Rick Caruso)도 자율주행 차동차 시대에 대비해 구글과 함께 작업하고 있으며, 이후 쇼핑몰의 주차장을 아파트와 식당·상점으로 변경할 계획인 것으로 알려졌다.

겐슬러(Gensler)의 공동대표이자 건축가인 앤디 코엔(Andy Cohen)은 2025년까지 다수의 미국인들이 다양한 형태의 라이드셰어링에 더욱 의존하게 될 것이라며, 이에 따라 차량 소유율은 2020년 정점에 달하였다가 이후 점차 감소할 것으로 예측하였다. 코엔은 차후에 주차장을 사무실 공간으로 재개발하기 위해서는 주차장의 천장을 통상보다 높게 계획해야 하고, 지상 주차장의 경우 이후 창문을 만드는 것을 사전에 고려하여 설계해야 한다고 조언하였다.

조지워싱턴대학교 부동산·도시분석센터(Center for Real estate & Urban Analysis)를 이끌고 있는 크리스토퍼 라인베르거(Christopher Leinberger)도 향후 20년 사이 가장 큰 변화 가운데 하나는 ‘주차공간의 재개발’이 될 것이라고 전망하였다. 특히 자율주행 차량의 등장이 주차공간의 수요를 절반 이하로 떨어뜨릴 것이라고 분석하였다. 자율주행 자동차는 사람이 운전하는 차보다 정교한 주차가 가능하기 때문에 공간 수요가 줄어들 것이고, 사람들은 자율주행 자동차를 직접 소유하기보다는 필요할 때 부르는 서비스를 활용하거나 렌트하여 활용할 가능성이 높아지기 때문에 차량 소유가 줄어든다는 것이 라인베르거의 설명이다.

뉴욕 타임스 스퀘어의 새로운 보행자 공간 공식 개장

<http://www.timessquarenyc.org/mediapress/news-detail/index.aspx?nid=263#.WSTui5LyUk>

<http://www1.nyc.gov/office-of-the-mayor/news/978-16/de-blasio-administration-completion-times-square-reconstruction>

<http://snøhetta.com/project/9-times-square-reconstruction>

뉴욕 타임스 스퀘어에 새로운 보행자 공간이 공식적으로 문을 열었다. 지난 4월 19일 타임스 스퀘어 얼라이언스(Times Square Alliance), 시의원, 뉴욕 교통국과 디자인·건설국 관계자 등이 참여한 가운데 타임스 스퀘어의 새로운 보행자 공간 공식 개장 행사가 열렸다.

타임스 스퀘어는 엔터테인먼트와 문화, 도시생활의 중심지로 불려왔다. 그러나 가로공간과 보도·하수도와 같은 지하 기반시설 등 물리적인 조건이 악화되면서, 그 상징성과 보행자들의 안전을 저해한다는 지적이 이어졌다. 이에 대한 개선 방안으로 타임스 스퀘어 재조성 프로젝트가 시작되었으며, 2009년 42번가와 47번가 사이 도로의 차량 통행을 막는 시범사업을 시작으로 이 지역을 영구히 보행자도로로 조성하는 사업이 구상되었다.

설계는 노르웨이 건축사사무소인 스노헤타(Snøhetta)가 맡아 2010년부터 본격적으로 프로젝트가 진행되었다. 프로젝트 사이트는 그 형태 때문에 ‘보타이(bowtie)’라 불리는 타임스 스퀘어 중심 공간으로, 보행자도로가 확장되고 ‘보행자 광장(pedestrian plaza)’이 조성되면서 보행자를 위한 공간이 11만 제곱피트 증가하였다. 이는 기존보다 보행자 공간이 2배 가까이 늘어난 것이다.

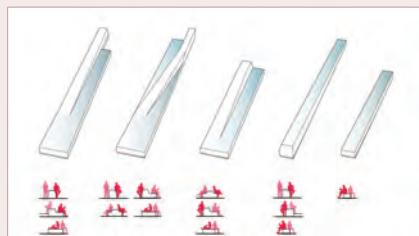
서쪽으로 포트 어소리티 버스 터미널(Port Authority Bus Terminal), 동쪽에 그랜드 센트럴 역(Grand Central Station)을 둔 타임스 스퀘어는 도시의 중요한 관문으로, 하루 평균 33만 명의 사람이 오간다. 새롭게 조성된 보행 공간은 보행자들의 순환 방식과 속도 등을 고려하여 자연스럽고 편리하게 보행자들이 움직일 수 있도록 설계되었다.



©Snøhetta



상 타임스 스퀘어 보행자 공간 조성 전
하 타임스 스퀘어 보행자 공간 조성 후
자료: <http://www.timessquarenyc.org/mediapress/news-detail/index.aspx?nid=263#.WSTui5LyUk>



©Snøhetta



상 화강암 벤치 계획
하 동전 크기의 철제가 부착된 보도 포장재

타임스 스퀘어 보행자 공간과 방문객들의 모습

자료: <http://www.timessquarenyc.org/mediapress/news-detail/index.aspx?nid=263#.WSTuL5yiUk>



© Srohetta

곳곳에 50피트 길이의 화강암 벤치 10개가 다양한 형태로 배치되어 있는데, 새로운 타임스 스퀘어가 지향하는 ‘광장’의 역할을 한층 부각시킨다. 더불어 벤치의 배치를 통해 길 위에 다양한 공간을 만들어내고, 사람들이 멈추고 모이도록 하는 등 보행 흐름을 조절하게 된다. 이미 시각적 요소와 자극이 충분한 타임스 스퀘어 가로 환경을 고려해 표지판 등을 배제하고 벤치 등 보다 암시적인 요소를 활용토록 설계함으로써 방문객들이 보다 편안하게 공간을 즐길 수 있도록 하였다.

맞춤 제작된 보도 포장재도 눈길을 끈다. 이 보도 포장재에는 동전 크기의 철제가 붙어 있는데, 브로드웨이의 옥외 광고판 빛이 반사되어 흩어지도록 하여 방문객들에게 타임스 스퀘어를 찾는 재미를 더해 줄 예정이다.

타임스 스퀘어 얼라이언스에 따르면 2014년 첫 보행자 공간이 공개된 이래로 보행자 부상이 40%, 자동차 사고가 15%, 전반적인 범죄사고는 20%나 감소한 것으로 나타났다. 해당 지역에 차량이 지나지 않게 되면서 공기 오염도도 60% 가까이 떨어진 것으로 분석되었으며, 80% 이상의 방문객이 타임스 스퀘어가 보다 안전해졌다고 느끼는 것으로 나타났다. 또한 93%의 방문객이 보행자 공간이 타임스 스퀘어를 더 즐거운 공간으로 만든다는 데에 동의하였으며, 88%의 뉴욕 시민들도 보행자 공간이 타임스 스퀘어만의 독특한 분위기를 만드는 데 도움을 준다고 답하였다.

뉴사우스웨일스, 새로운 주택 유형 개발 위한 설계공모전 개최

<https://www.nsw.gov.au/news-and-events/news/designing-the-future-of-housing-nsw/>

<http://www.planning.nsw.gov.au/About-Us/Office-of-the-Government-Architect/Design-competition>

<http://www.planning.nsw.gov.au/Policy-and-Legislation/Housing/Medium-Density-Housing>

뉴사우스웨일스 주가 새로운 규모의 주택 유형 모델을 발굴하기 위해 작년부터 진행했던 설계공모전 'Missing Middle Design Competition'의 당선작을 지난 4월 발표하였다.

주 정부는 인구의 증가와 인구구조의 변화, 라이프스타일의 다양화, 저렴주택에 대한 수요 증가 등의 영향으로 주택 수요가 양적으로 늘어났을 뿐 아니라 보다 다양한 형태의 주택에 대한 요구가 늘고 있다며, 새로운 형태의 주택 유형을 발굴하고 주민들에게 다양한 선택의 기회를 주기 위해 이번 설계공모전을 기획하였다고 설명하였다.

특히 현재 공급되고 있는 전통적인 형태의 대형 독립주택이나 아파트가 모든 주민들의 필요에 충분히 대응하지 못하고 있다고 지적하면서, 지금 까지 중층·저층 규모의 주택에 대한 공급과 선택권이 적었던 점을 고려하여 '중간 밀도의 주택(middle density housing)' 모델을 제안하는 설계공모를 통해 새로운 주택 유형을 찾고자 하였다고 밝혔다. 주 정부는 ▲상대적으로 적은 대지 면적을 차지하기 때문에 저렴한 점 ▲벽을 공유하기 때문에 에너지 절연효과 등이 더 뛰어난 점 ▲결혼·은퇴 등 생애주기와 변화에 따라 선택할 수 있는 주택 형태의 옵션을 넓혀 준다는 점을 '중간 밀도 주택'의 이점으로 꼽았다.

이번 설계공모전은 세 가지 부문으로 나뉘어 진행되었으며, 주 정부는 수상작 중 일부를 시범주택으로 실제 건설하는 방안을 고려하고 있다.

Missing Middle Design Competition 공모 부문 및 수상자

유형 부문	유형 내용	수상자
Dual occupancy	하나의 대지에 두 채의 주택이 들어선 형태	Yousofzay & Hart Architects
Terraces	테라스하우스, 타운하우스	Platform Architects
Manor houses	3~4채의 소규모 저층 주택이 하나의 대지에 지어진 형태	Madigan Architecture, University of South Australia



middle density housing 개념

자료: <http://www.planning.nsw.gov.au/Policy-and-Legislation/Housing/Medium-Density-Housing>

일본 국토교통성, 「자전거활용추진법」 시행 및 자전거활용추진본부 설치

<http://www.mlit.go.jp/common/001182780.pdf>

<http://www.mlit.go.jp/common/001182654.pdf>

<http://www.mlit.go.jp/common/001182653.pdf>

일본 국토교통성은 2016년 12월 국회를 통과한 「자전거활용추진법」을 2017년 5월 1일부로 시행한다고 밝혔다. 또한 동법 시행과 함께 국토교통성 내에 「자전거활용추진본부」도 발족시켰다.

국토교통성은 자전거가 이산화탄소·소음 같은 공해를 발생시키지 않으면서 재해 시 기동력이 뛰어난 교통수단으로, 그 이용률을 높이고자 「자전거활용추진법」을 제정하였다. 국민들의 자동차에 대한 의존도를 낮춤으로써 국민 건강을 증진하고, 교통 혼잡을 줄여 경제적·사회적으로 긍정적인 효과를 끌어낸다는 계획이다.

「자전거활용추진법」에서는 총 14개의 '기본방침'을 제시하고 있으며 이에 따라 ①자전거 전용 도로와 자전거 전용 통행 구역 정비 ②노외(路外)주차장 정비, 시간제한 주차구간 지정 검토 ③셰어사이클 시설 정비 ④자전거 경기 시설 정비 ⑤높은 안전성을 갖춘 양질의 자전거 제공 체제 정비 ⑥자전거 안전에 기여하는 인재 육성 및 자질 향상 ⑦정보통신기술 등 활용에 의한 자전거 관리 최적화 ⑧교통안전 관련 교육 및 계발 ⑨자전거 활용에 의한 국민 건강 증진 ⑩학교 교육에서의 자전거 활용을 통한 청소년 체력 향상 ⑪자전거와 공공교통기관과의 연계 촉진 ⑫재해 시 자전거의 효과적인 활용 체제 정비 ⑬자전거를 활용한 국제교류 촉진 ⑭관광객 촉진 및 그 밖의 지역활성화 지원 등이 주요 시책으로 추진된다.

또한 「자전거활용추진법」에서는 「자전거활용추진본부」 설치를 통해 관련 시책을 종합적이고 계획적으로 추진하도록 정하고 있어, 국토교통상을 비롯해 각계 관료로 구성된 자전거활용추진본부가 법 시행과 함께 발족하였다. 더불어 도로국에 본부의 사무를 처리하는 사무국을 설치하고, 도로국장이 사무총장을 맡아 운영하게 된다.



바르셀로나, 도시 녹지 확대 계획 발표

<http://ajuntament.barcelona.cat/premsa/2017/05/15/lajuntament-de-barcelona-incrementara-44-hectarees-de-verd-entre-2015-i-2019-i-en-165-hectarees-a-lhoritzo-2030/>

http://eldigital.barcelona.cat/en/more-greenery-for-a-healthier-city_508531.html

<https://www.citylab.com/cityfixer/2017/05/barcelona-green-urban-forest-climate-plan/526998/>

바르셀로나의 도시 내 녹지가 2030년까지 크게 늘어날 전망이다. 바르셀로나 시의회는 도시 내 녹지공간을 2019년까지 44ha, 2030년까지 165ha 늘리는 계획인 ‘도시 녹색인프라 확대 프로그램(Program of Promote Urban Green Infrastructure)’을 지난 5월 발표하였다.

계획은 세 가지 주요 시책을 제시하고 있는데 ▲첫째, 시민의 건강을 증진하는 데 도움이 되는 녹색인프라를 늘리는 것 ▲둘째, 기존의 녹지공간을 보다 사회적이고 환경적인 서비스가 가능한 공간으로 만드는 것 ▲마지막으로 초목과 종 다양성 증진을 위해 시민들 간 공동 책임을 늘리는 것이다.

시 정부는 임기가 끝나는 2019년까지 공원, 광장, 정원, 블록 녹지 공간, 공공공간의 녹지 등을 늘리고 정비해 도시 내에 44.4ha의 새로운 녹지공간을 조성할 계획이다. 나아가 다양한 이니셔티브를 마련하고 검토해 2030년까지 165ha의 녹지공간을 확보할 수 있도록 하는 기반을 만든다는 방침이다.

시 환경위원회 위원인 프레데릭 시메노(Frederic Ximeno)는 “세계 보건기구(WHO) 권장 1인당 녹지 비율이 15m²에서 20m²인 데 비해 바르셀로나의 시민 1인당 녹지 비율은 7m² 수준에 불과하다”면서 “모든 시민들이 쉽게 접근하고 혜택을 누릴 수 있도록, 국토 전역으로 녹지 공간을 고르게 확대·배치하는 것이 중요하다”고 밝혔다.

이번 계획은 보다 자연적인 녹색공간을 만드는 것을 목표로, 나무를 심고 연못을 조성하며 ‘곤충호텔(insect hotel)’ 등 곤충과 새·박쥐 등이 쉽게 보금자리를 만들 수 있도록 하는 환경을 조성하는 과정으로 진행된다. 또한 공공 정원과 도시 텃밭 등 녹색인프라 조성과 관리에 시민들의 참여와 역할이 강조될 예정이다. 단순히 시 정부가 나서서 하는 사업에 그치지 않고 시민들의 협력을 이끌어 내고 자체적인 운영을 독려한다는 목적에서다.

이와 함께 아파트 단지와 도시 경관에 영향을 미치는 건축물 옥상에 옥상녹화를 추진하기 위한 공모전도 열 예정이다.



바르셀로나 녹지 분포 현황

자료: <http://www.ajuntamentbarcelonapremsa.info/download/infraestructuraverda.pdf>

2019년까지 녹색인프라 조성 계획