

都心再開發을 위한 都市設計方法 研究 I **

金 基 浩*

目 次

- | | |
|--|------------------------------------|
| I. 都市開發과 都市設計 | III. 都市設計 過程 |
| 1. 都市再開發 概念 | 1. 再開發計劃 |
| 2. 都市再開發의 틀(Redevlopment Framework) : 都心/再開發區域 | 2. 開發 프로그램 |
| 3. 都市再開發과 都市設計의 役割 | 3. 都市基盤施設(Urban Infrastructure) 設計 |
| II. 成功的 都市設計를 위한 基礎 | 4. 設計地區(Design Districts) 設計 |
| 1. 交通計劃 | 5. 設計 프로그램 |
| 2. 經濟/마케팅 分析 | 6. 活動體系 設計 |

I. 都市開發과 都市設計

1. 都市再開發의 概念

都市環境은 항상 변하고 있다. 이것은 도시에 살고 있는 시민의 都市環境에 대한 基本的 慾求(Basic Needs)가 시간이 지남에 따라 계속해서 변하기 때문이다. 도시環境이 변한다는 것은 都市의 空間構造가 변하고 있다는 것을 의미한다. 도시공간구조가 변하고 있다는 것은 도시의 土地利用이 바뀐다는 것이고, 이것은 도시의 交通體系 또한 변화한다는 것을 의미한다. 都市再開發이란 기존도시에서 도시민의 새로운 기본적 욕구를 충족시키기 위해서 기존도시의 空間構造를 部分的으로, 局部的으로 制限的으로 改編하기 위한 하나의 시도라고 할 수 있다.

실제적으로 도시개발이란 概念은 막연히 도시의 廣域적인 一般지역(a General Area)에서 발생하는 개발이라기 보다는, 좀더 도시의 特定한 區域에서 발생하는 開發이라고 할 수 있다. 그러므로 도시재개발을 좀더 구체적으로 정의하려면, 도시재개발구역을 위한 分명한(Definitive) 境界선이 설정되어야 할 것이다.

도시재개발의 重要的 目的은 分명한 도시개발 구역내에서 기존의 荒弊化된 토지이용을 새로운 토지이용으로 대체시키는 것이다. 그러므로 도시재개발에서 土地利用計劃은 가장 重要的 要素라고 할 수 있다.

* 서울大學校 環境大學院 助教授

** 本 研究은 1984年度 文敎部 學術研究 助成費의 支援에 의해 이루어진 것이다.

2. 都市再開發의 틀 : 都心/再開發區域

한 도시의 도심지역에서의 도시재개발을 위해서는 우선 도심지역에서 현존토지이용이 황폐화되고 있는 지역을 把握한 후, 도시지역 전체의 안목에서 재개발구역을 설정해서 각 구역에 새로운 토지이용을 設定해야 한다. 그러면 도심지역의 여러 재개발구역에서 설정된 새로운 토지이용에 의해서 새로운 交通需要가 發生하게 된다. 그러므로 도심전체 안목에서 未來 交通計劃이 수립되어져야 한다. 이렇게 도심전체 안목에서 재개발구역(들)이 정해지고, 각 구역의 토지이용이 결정이 되고, 이것을 서비스할 수 있는 새로운 교통체계가 수립되었을 때 이것을 都心 再開發의 틀(Redevlopment Framework)이라고 할 수 있다.

한편 각각의 재개발구역 스케일에서 볼 때 재개발구역내에서의 토지이용이 확정이 되고, 또한 이 재개발구역을 포함한 인근지역의 교통계획이 수립되었다고 하지만, 재개발구역내에서 어떤 구체적인 用途가 어느 정도의 규모로 개발되어야 할 것인가에 대해서는 아무도 알 수가 없다. 이것을 把握하기 위해서 再開發區域에서의 具體的인 用途프로그램이 作成되어야 한다. 이것을 개발프로그램이라고 한다. 이렇게 도시개발구역에서 都市開發프로그램이 만들어졌을 때 이 구역을 위한 都市設計를 할 수 있게 된다.

3. 都市開發과 都市設計의 役割

都市開發에서 都市設計의 役割은 公共利益과 民間部門利益을 調和시키는 일이다. 공공이익과 민간부문이익을 조화시키기 위해서는 첫째로 공공부문개발과 민간부문개발을 서로 조화시켜야 하며, 둘째로 민간부문개발간에 상호조화가 이루어지도록 해야 한다.

도시설계가 공공부문개발과 민간부문개발을 조화시키기 위해서는 우선 公共部門開發 프로그램과 民間部門開發 프로그램의 內容을 把握해야 한다. 일반적으로 兩 프로그램의 관계는 전자가 후자를 결정할 수도 있고, 또 후자가 전자를 결정할 수도 있다. 어떤 한 도시개발구역에서 도시설계를 하기 위해서는 그 구역에서 발생되어질 민간 부문의 開發內容을 알아야 한다. 여기서 민간부문의 개발내용으로 구체적인 用途, 性格, 용도별 特性, 용도간의 關係 등이 포함된다.

도시설계의 역할은 상기한 민간부문 개발내용이 그 구역에서 실현되는 경우 공간적으로 어떻게 構成시켜야 하는 가를 결정하는 것이다. 또 다른 역할은 이런 민간부문개발을 지원할 수 있는 공공부문개발 내용을 작성하는 것이다.

II. 成功的 都市設計를 위한 基礎

1. 交通計劃

도시설계를 성공적으로 수행하는데는 몇가지 先行되어야 할 것이 있다. 그 첫번째 것은 交通計劃이다. 교통계획과 도시설계와의 관계는 다음과 같이 설명되어질 수 있다. 교통계획은 주로 두가지 스케일에서 작업이 이루어질 수 있다고 하겠다.

그 한 스케일은 廣域的이어서 개발구역을 포함한 광역의 未來 交通計劃이 도시설계가 아닌 交通計劃專門家에 의해서 作成되어져야 한다. 물론 이 광역 교통계획은 그 지방도시에 의해서 公式計劃으로 承認받도록 해야 할 것이다. 계획수립시 개발구역에 관해 포함시켜야 할 내용은 이 광역에서 개발구역으로 접근하는 방법은 어떻게 되고, 또 는이 개발구역으로부터 다른 지역으로 나가는 데는 어떠한 방법으로 할 수 있느냐 하는 것이다. 이러한 것이 交通計劃에 의해서 개발구역의(광역지역으로부터의) 重要 到着地點을 把握하게 하고, 또한 개발구역으로부터(광역지역으로의) 重要 出發地點을 決定할 수 있게 한다.

또 다른 스케일은 開發區域스케일에서의 交通計劃이다. 이 스케일에서의 교통계획은 교통계획전문가와 도시설계가 함께 교통계획을 수립 또는 조정하게 된다고 할 수 있다. 일반적으로 개발구역에서의 교통계획을 수립 또는 조정하기 위해서 필요한 자료로는 未來의 土地利用計劃과 이 구역에서의 開發프로그램을 들 수 있다.

상기한 자료를 가지고 일단 도시설계가 자동차도로체계 설계를 위한 代案을 作成하여, 그 대안들을 교통계획전문가가 교통계획적 안목에서 評價한 후, 修正하거나 또 다른 대안을 만들수가 있을 것이다. 다시 말해서 개발구역에서의 교통계획은 都市設計의 안목과 交通計劃의 안목에서 동시에 이루어져야 한다는 것이다. 상기한 과정을 통해서 도시설계와 교통계획의 협동작업 아래 개발구역에 대한 미래의 교통계획이 수립되게 된다.

개발구역내에서의 교통계획은 엄밀히 따져서 볼때, 交通計劃과 都市設計가 함께 作業을 하는, 또는 相接하는(Interface) 영역이 된다고 할 수 있다. 그러므로 개발구역내에서의 合理的인 未來交通計劃을 수립하기 하해서는 도시설계가 독자적으로 하는 것이 아니라, 반드시 교통계획전문가의 도움을 받아야 할 것이다. 개발구역내에서의 올바른 交通計劃은 개발구역의 도시설계에 지대한 影響을 주기 때문에 그 중요성을 다음과 같이 요약해 볼 수 있다. 그 첫째는, 교통계획이 개발구역의 都市構造(Urban Structure)를 形成하는 중요한 要素가 된다는 점이다.

두번째는, 도시설계에서 (중요하게 제안하는 것 중의 하나로써) Urban Amenities을 위한 施設을 提供하는 것으로, 이런 시설의 類型과 體系를 결정하는데 있어서 구역내의 교통계획이 중요하게 작용한다는 것이다. 예컨대, 보행자도로, 보행광장, 쇼핑몰(Shopping Mall)등 공공시설을 공간적으로 구성하는데 있어서 自動車道路體系는 중요한 결정요소로서 등장하기 때문이다.

세번째로는, 개발구역을 위한 개발프로그램은 개발구역에서의 미래교통계획에 따라서 많이 달라질 수 있다는 점을 들 수 있다. 개발프로그램에 따라서 도시설계가 행해지므로 미래 교통계획은 都市設計의 內容을 決定하는데 매우 중요한 因子로서 작용되어짐을 알 수 있다.

2. 經濟/마케팅 分析

도시설계를 성공적으로 이끄는 데 필요한 또 하나의 것은 經濟/마케팅 分析이다. 경제/마케팅

분석에는 다음과 같은 것이 포함되어야 한다.

- ① 개발구역내에 들어갈 用途와 用途別 規模
- ② 用途간의 關係
- ③ 開發時期
- ④ 상기한 민간부문개발을 가능케 하는 公共部門開發內容

경제/마케분석이란 개발구역안에서 발생되어질 개발에 대해서 용도별로 마케 측면에서 생각하는 것이다. 경제/마케분석이란 도시개발마케에서 수요가 공급을 초과할 때는 별로 행해지지 않았던 반면, 공급이 수요를 초과하기 시작하면서 부터 행해지기 시작했다고 할 수 있다. 경제/마케분석은 경쟁이 심한 도시개발마케에서 개발가에게 투자에 대한 危險負擔을 最少化하면서 開發妥當性이 가장 높은 代案을 提示하는 것이라고 할 수 있다. 일반적으로 경제/마케에서 제시되는 용도는 도시계획에서 개발구역에 설정해 놓은 土地利用 目標에 合當해야 할 것이다.

그러면 도시설계를 하는데 왜 경제/마케분석이 필요한지를 생각해 보자. 도시설계란 도시의 한 특정구역에서의 민간부문과 공공부문개발을 그 구역에 있어서의 公共目標에 適合하게 誘導하는 것이다. 특정 구역에서의 민간개발을 유도하려고 한다면 우선 그 특정구역에서 가능한 민간부문개발의 性格 및 規模 등에 관해서 일단 把握하고 난 후 誘導計劃을 作成해야 할 것이다. 좀더 구체적으로 설명해 보면, 도시설계가 민간개발의 용도, 규모와 이것의 인접개발과의 관계 등에 관해서 다루고 있다는 것을 고려할 때, 民間開發에서의 開發妥當性을 토대로 한 개발프로그램은 반드시 필요하게 되는 것이다.

또한 경제/마케분석시 대두되는 用途간의 活動체계(Activity System)는 소비자 또는 이용자의 行態 패턴에 기초하기 때문에, 도시설계에서 상기한 活動체계에 근거하여 공간 구성이 이루어질 수 있다면 설계가 利用者의 行態를 土臺로 해서 이루어진다는 것을 감안할 때에도 바람직한 일이라 할 수 있다.

III. 都市設計過程

여기서 보여주는 도시설계과정(Process)에는 다음과 같은 주요 特徵을 가지고 있다. 그 첫째는 都市計劃 要素가 설계요소와 獨立의으로 들어가서, 도시계획 요소가 설계 이전의 단계에서 순전히 計劃的 立場에서 다루어지고 있다. 또한 도시계획 요소에서 특히 중요하게 다루어지는 것으로 交通計劃과 社會計劃(Social Planning)과 개발활동의 類型(Types of Redevelopment Activity) 決定 등을 들 수 있다.

두번째로 經濟/마케 要素가 들어가고 있다. 경제/마케 요소는 도시개발에서 개발투자의 타당성을 다루고 있고, 또한 투자타당성을 유지하기 위해서 소비자 또는 이용자의 욕구를 把握하게 된다.

세번째로 都市設計 要素에서 자동차도로체계 설계가 매우 중요하게 대두되어서 이 작업에 있어서 교통계획전문가와 도시설계가 사이의 協同作業이 요구된다. 또한 설계 프로그램에서 도시설계 Typology 만드는 것이 포함되고 있다.

1. 再開發計劃

● 再開發目的/目標

여기서 보여주는 재개발목적/목표는 이 개발구역에 관한 地方政府의 公式的인 公共의 目的/目標에 해당한다고 할 수 있다. 이 공공목적/목표는 주로 物理的 목표와, 交通計劃 목표와, 社會的 목표와, 經濟的 목표로 구성되어 있다고 할 수 있다. 여기서 목적/목표內容은 광범위하면서도 구체적이고 직접적이어야 하고, 경우에 따라서는 서로 부분적으로 중첩될 수도 있고, 또는 부분적으로 상충(Conflict)될 수도 있다. 또한 어떤 목적/목표는 매우 일반적으로 기술될 수도 있고, 또 어떤 목적/목표는 매우 구체적일 수 있기 때문에, 이 목적/목표는 매우 自由스러운 形式을 가지게 된다.

● 開發活動의 類型

여기서 보여주는 開發活動의 類型에는 공공부문의 개발활동과 민간부문의 개발활동과 공공부문과 민간부문개발간의 調整 活動 등이 포함된다고 할 수 있다. 또 한편으로는, 기존 건물의 撤去(Clearance), 기존건물의 補修(Rehabilitation), 建物新築(Development) 등으로 분류할 수도 있다.

또는 기존도로의 廢止(Vacation), 새로운 도로의 建設(Dedication) 등의 유형으로 분류할 수도 있고, 土木基盤施設(Utilities)의 補修, 代置 등과 같은 활동으로 분류할 수는 있다. 이 개발활동의 유형에서는 공공의 입장에서 볼때 이 개발구역안에서 필요한 활동유형에 관해서 일반적으로 기술하고자 하는 것이다.

● 土地利用計劃(Land Use Plan)

토지이용계획의 目的은 다음과 같다.

- ① 開發區域내에서 기존 및 제안되는 도로 중에서 계속해서 남을 중요한 道路를 표시한다.
- ② 미래의 土地利用을 보여준다.
- ③ 각 토지이용에서 許容되는 用途를 표시해 준다.

2. 開發프로그램

개발프로그램은 재개발계획에서 토지이용계획이 허용하는 용도중에서 개발가의 안목에서

불때 投資妥當性이 있다고 判斷되는 구체적 用途를 제시하고 있다. 다시 말하면 개발프로그램이란 公益(The Public Interest)과 民間部門利益(Private Interest)를 함께 생각해서 양 部門의 이익을 相互調和시킨 것이라 할 수 있다.

개발프로그램은 도시개발 마케츠사를 토대로 해서 나오게 되는 것으로서, 이 프로그램에서 제시되는 용도가 언제 얼마만큼 요구되는가를 判斷해 준다. 다시 말해서 이 프로그램은 제시된 용도에 대한 도시개발마케츠의 經濟的 吸水能力(Economic Absorption)을 보여 주고 있다.

또한 개발프로그램은 民間開發(Private Development)을 가능케 하는 開發與件이 무엇이 될수 있는가 하는 것을 提示해 준다. 다시 말해서 민간개발과 상호조화될 수 있는 공공개발은 어떠한 것이 되어야 한다는 것을 판단해 준다. 또한 개발프로그램은 개발구역과 관련한 여건 변화에 따라서 달라지는 여러 형태의 상황을 고려해서 代案的 프로그램을 함께 提示해 준다. 즉 대안적 개발 시나리오(Development Scenarios)가 만들어지게 된다. 이렇듯 開發프로그램은 민간부문개발과 공공부문개발의 구체적 내용을 담고 있게 되기 때문에, 앞으로 공공부문 開發財政制度가 수립될 경우, 公共財政方法을 模索할 수 있는 지렛대 役割을 하게 된다. 개발프로그램에 들어가야 할 內容은 다음과 같다.

① 用 途

여기에서 보여주는 용도는 매우 구체적이어야 하고, 용도의 중요성에 따라서, 主用途와 副次的 用途로 구분되어질 수 있다. 예컨대, 호텔일 경우 이 호텔은 Convention Hotel이고, 주 이용자는 북미 사람들이고, 그러므로 어떠한 성격을 가져야 하고, 부차적 용도로서 전문소매점이 들어가는데 이 소매점이 다루는 주 상품은 무엇이고 고객의 수준은 어떻게 정한다는 등의 具體的인 言及이 있어야 한다. 用途가 도시설계하는데 어떠한 시사를 하는가를 고찰해 보면 다음과 같다. 용도는 Massing을 결정하는데 커다란 役割을 한다. 용도에 따라서 건물 매스(Mass)의 形態가 달라지게 되고, 또한 용도의 내부지향성 또는 외부지향성에 따라서 매스가 달라지게 된다.

용도는 개발구역내에서의 자동차동선체계와 보행자동선체계를 설계하는데 커다란 영향을 주고 있다. 또한 용도는 건물밖에서의 외부공간설계와 개발구역내에서의 오픈스페이스체계를 설계하는데 중요한 역할을 한다. 다시 말해서 用途가 決定이 나지 않으면 意味있는 都市設計를 할 수 없게 된다. 그러므로 용도는 매우 具體的으로 나와야 할 것이다.

② 規 模

여기에서 보여주는 규모는 각 用途別로 延床面積이 제시되는데 최대가 얼마이고, 최소가 얼마나 된다는 식의 범위로서 표시되어진다.

용도별 규모는 매스의 형태나 규모를 결정하는데 반드시 必要的 資料이다. 용도규모에 의해서 매스의 數도 決定되어질 수 있다.

③ 用途間의 關係

이것은 개발구역내에 들어갈 용도와 용도사이에 어떤 식으로 空間構成이 되어야 할 것인가에 대해서 경제/마케트측면에서 指針을 보여주는 것이다. 이것은 도시설계가 개발구역내에서 Massing을 하는데 중요한 역할을 한다. 이것이 Building Typology를 만드는데 많은 실마리를 提供한다. 또한 이것이 건물과 외부공간과의 關係를 설계하는데도 많은 示唆를 하고 있다.

④ 必要的 公共施設의 內容

공공시설에는 자동차도로와 보행자도로, 보행광장, 공원 등의 都市環境施設(Urban Design Amenities)이 包含된다. 경제/마케트측면에서의 각 공공시설의 設置意圖가 있을 것이고 각 시설의 規模도 대략 정해질 수 있으므로 이것을 가지고 보행자 도로체계, 오픈스페이스체계를 설계할 수 있고, Massing연구를 할 수도 있다.

⑤ 開發時期

開發區域에서 개발이 동시에 일어나지 않을 경우 用途計劃이 일정 개발기간 동안에 걸쳐 수립되어질 것이다. 다시 말해서, 개발이 일정개발기간동안에 단계적으로 개발될 경우 개발프로그램도 段階別 프로그램으로 만들어져야 할 것이다. 도시개발은 성격상 力動的이기 때문에 개발프로그램이 한번 작성되고 나서 개발구역과 관련된 상황이 변화될때, 그것에 따라서 개발프로그램은 調整이 되어야 한다. 개발프로그램에서 段階別 프로그램이 都市設計와 어떤 關係가 있는지의 여부를 살펴보면 다음과 같이 설명되어질 수 있다. 개발구역내에서 단계별 프로그램으로 나누어질 수 있다고 한다면, 이것은 개발구역을 여러개의 Sub-Areas로 나눌 수 있는 可能性이 열릴 수도 있을 것이다. 또는 초기단계의 도시설계 내용이 내용의 深度측면에서 불때 달라질 수도 있다.

3. 도시기반시설 (Urban Infrastructure) 設計

都市設計가 건축이나 조경과 다른 것 중의 하나가 도시설계는 다른것에 비해서 좀더 “構造的”(Structural)이라는 것이다. 도시설계가 구조적이기 위해서는 개발구역내에서의 도시공간이 下部構造(Infrastructure)를 가져야 한다. 그러면 자동차도로체계가 개발구역내의 하부구조로서 구조적이기 위해서는 이것이 어떠한 形態를 가져야 할 것인가? 우선 論문의 題의상 자동차 간선도로체계와 보행자도로체계에 한해서 언급하고자 한다.

자동차 도로체계가 구조적이라는 것은 이것이 도면상에서 구조적으로 보아야 한다는 것이 아니고, 개발구역을 앞으로 이용할 사람의 입장에서 볼 때 그것이 구조적이어야 한다는 것이다. 自動車 道路體系가 구조적이기 위해서는 다음의 3가지 條件을 充足시켜야 한다.

그 첫째는, 도로구조가 비교적 明瞭한 形態(an Articulated Form)를 가져야 한다.

두번째는, 도로구조가 비교적 單純한 位階(a Simple Hierarchy)를 가져야 한다.

마지막으로, 도로체계가 비교적 常識的인 形態(a Form of Common Sense)를 가져야 한다.

자동차 도로체계와 함께 도시공간에서 하부구조를 구성할 수 있는 또 하나의 중요한 것으로서 步行者 道路體系를 들 수 있다. 보행자 도로체계는 자동차 도로체계와의 관계에서 볼 때 서로 獨立의 이면서도, 한편으로는 相互補完的 關係에서 가지고 있다 하겠다. 步行者 道路體系가 상기한 性格을 가지고 있기 때문에 보행자도로체계가 獨自的으로 설계되기도 하지만, 중간과정에서 자동차도로설계 내용에 의해서 많은 影響을 받아서 설계가 진행되어 진다. 보행자도로체계와 관련하여 설계자가 반드시 생각해야 할 것은 보행자도로체계를 자동차도로체계의 종속관계로서 보아서는 안되고 하나의 獨立된 要素(Identity)로 보아야 한다는 것이다. 왜냐하면 보행자도로체계가 도시보행환경의 가장 基本的인 要素가 된다고 할 수 있는데, 일반적으로 도시설계의 窮極的 目標은 都市步行環境의 質을 높이는데 있으므로, 보행자도로체계 설계는 도시설계에서 매우 중요해지기 때문이다.

그러면 도시설계에서의 도시하부구조의 중요 요소로서 자동차도로체계와 보행자도로체계는 실제로 도시설계를 할 때 어떠한 設計的 示唆(Design Implications)를 지니고 있는지를 알아 보자.

일반적으로 설계가가 설계를 할 때 그들에게 가장 중요한 것이 있다면 그것은 形態發生因子(Form Generators)라고 할 수 있다. 도시설계에서도 형태발생인자가 여러개 있을 수 있는데 그중에서도 자동차도로체계와 보행자도로체계로 부터 都市設計形態가 發生되어질 수 있다.

실제로 도시설계에서 자동차도로체계와 보행자도로체계가 설계되어지면 자연스럽게 土地利用計劃이나, 경우에 따라서는 設計地區 計劃(Design District Plan)을 만들수 있는 土臺가 마련되어 졌다고 할 수 있다.

4. 設計地區 計劃(Design District Plan)

도시설계에서 設計地區는 건축이나 조경에서의 地 또는 劃地에 해당한다고 할 수 있다. 건축이나 조경에서 대지의 형태나 경계선이 확정되지 않았을 때 건축설계나 조경설계를 할 수 없듯이 도시설계에서도 設計地區(Design District)가 정해지지 않으면 엄밀한 의미에서 “意味있는” 都市設計를 할 수 없게 된다. 여기서 설계지구란 도시설계를 하기 위한 프로젝트 경계선 내의 지역이 아니라, 그 지역내에서 구체적인 설계 목적을 위해서 分割된 地

域을 의미한다.

전술한 바와 같이, 설계지구는 도시설계 프로젝트 경계선 내에서의 자동차도로체계와 보행자도로체계가 만들어지면, 다른 사항을 함께 고려 해서, 계획되어 질 수 있다 했다. 도시설계에서의 설계지구는 구체적인 설계를 생각할 수 있는 設計單位라 할 수 있고, 또한 구체적인 개발을 생각할 수 있는 開發單位라 할 수 있다.

도시설계 설계과정에서 巨視的 스케일 접근방법과 微視的 스케일 접근방법이 있는데, 이 두가지 접근방법은 항상 相互依存的이면서, 相互補完的이라 할 수 있다. 설계지구에서 구체적 설계를 생각하는 것은 微視的 접근방법에 해당한다고 하겠다. 이렇다고 한다면 도시설계구역 전체에서의 자동차 동선 계획이나 보행자 동선 계획은 巨視的 접근방법에 해당한다고 할 수 있다.

5. 設計 프로그램

여기서 말하는 설계프로그램이란 設計地區를 設計하기 위한 프로그램을 의미한다. 그러면 경제/마케팅분석에서 나오는 開發프로그램과 設計프로그램은 어떠한 관계를 가지고 있나를 생각해 보자.

설계프로그램이란, 첫째로 개발프로그램을 3次元的으로 보여주는 것이라 할 수 있고, 두번째로 경제/마케팅 分析을 土臺로한 개발프로그램에 都市設計家의 意見이 들어가서 만들어진 것이고, 세번째로 開發프로그램은 都市設計區域全體를 위한 것이라고 한다면, 設計프로그램은 設計地區를 위한 것이라고 할 수 있다.

그러므로 설계가의 입장에서 볼때 도시설계 구역 전체의 開發프로그램이 만들어지고, 설계구역전체의 自動車 動線체계와 土地利用체계가 만들어진후, 設計地區가 구획이 되고, 설계지구별로 設計프로그램이 수립이 되게 되면, 드디어 구체적인 설계를 할 수 있는 준비가 완료되는 것이다.

그러면 設計프로그램의 內容은 어떠한가 하나를 살펴보자. 우선 도시설계가 건물의 Mass의 規模와 形態에 관해서 都市設計的 眼目에서 설계안을 제시하려면, 그 건물의 用途構成과 그 용도들의 空間構成이 어떻게 되어야 한다는 것에 대해서 생각을 해야 할 것이다. 이렇게 용도들간의 용도구성과 각 용도들의 규모를 3차원적으로 보여주는 것을 都市設計 Typology라고 할 수 있다.

도시설계 Typology를 만들때 고려해야 할 사항은 다음과 같다. 첫째로, 용도의 규모나 용도간의 관계에 관해서는 이미 개발프로그램에서 나와 있는 것을 토대로 하되, 설계지구의 대지의 物理的 條件을 고려한다.

두번째로, 도시설계구역전체 위한 자동차 동선 체계와 보행자도로체계가 이 설계지구 어떠한 影響을 提供하나를 고려해야 한다.

세번째로, 건물을 포함하는 설계지구내의 도시환경 이용자의 基本的 慾求를 좀 더 微視的으로 면밀히 考慮해야 한다.

6. 活動體系設計

이 活動體系 設計는 도시설계과정에서 마지막 단계라고 할 수 있다. 상기한 여러 단계의 작업의 결과물을 토대로 해서 이 단계의 작업을 하게 된다. 이 활동체계설계는 設計地區스케일에서 이루어 진다. 이것을 하기 위해서 이미 설계지구가 정해졌고, 설계지구와 도시설계구역 전체의 관계가 自動車動線體系와 步行者動線體系에서 定義되고 있고, 이 설계지구에서의 設計프로그램이 만들어져 있기 때문에 이것을 가지고 설계지구에서의 활동체계를 설계하게 된다. 일반적으로 활동체계를 설계하려면 다음과 같은 것이 포함되어야 한다.

첫째로 設計地區내에서의 自動車動線과 駐車計劃을 해야 하고, 두번째로 설계지구내에서의 보행자동선계획과 오픈스페이스 계획을 하는데 여기서는 外部공간과 内部공간을 함께 포함시켜 하게 된다. 다시 말해서 건물내에서의 垂直/水平 動線과 건물내에서의 公共空間(Public Space)을 함께 생각해야 한다. 세번째로 Massing 설계는 어느 정도 규모의 용도가 用途間에 어떻게 構成되는 것이 이용자의 要求에 맞을 것인가를 把握하는 것으로서, 이것을 위해서는 다른 設計的 考慮事項이 많이 포함되게 된다.

參 考 文 獻

1. Minneapolis Housing and Redevelopment Authority, *Cedar/Riverside Urban Renewal Plan*, Minneapolis, M.N., 1968.