

새로이 지어지는 7 개의

아래의 글은 最近 6年동안에 실제로 지어지거나 짓고 있거나 혹은 計劃案으로 제출된 7개의 大學案을 비교분석한 것이다. 이 짧은 글로서는 각 大學의 독특한 특성들을 자세하게 비교 검토한다는 것은 불가능한 일이므로 아래와 같은 6가지 비판기준을 세우고 그것에 의해 분석해 보았다. 따라서 이것은 Campus plan의 극히 근본적인 문제에 대한 매우 피상적인 小考라고 밖에 이름붙일 수 없겠다.

1. 都市에 대한 大學의 位置관계.
2. 인접한 주위환경과의 관계.
3. 大學活動의 조직, 그 성격과 형태
4. 動線計劃
5. 構造 및 材料
6. 發展의 可能性

1 都市에 대한 大學의 位置관계
이 글에 例示된 7개의 大學은 그 위치로 보아 명실공히 都市 한가운데 자리잡고 있는 것과 郊外에 위치하고 있는 두가지 타입으로 나눌 수 있다.

前者는 市中心街의 확충이나 재개발 계획의 과정에서 생기는 부지를 이용하거나 혹은 개인적인 토지 투기 업자에게 넘기느니 보다는 유용하리라는 생각에서 학교에 돌아오는 都市内の 기존 空地 위에 세워진다.

郊外로 大學이 밀려나가는 가장 중요한 원인 역시 地價에 대한 문제이다. 그러나 campus를 郊外로 흩어놓을 경우 여러가지 문제점이 생기는데 예를들면 都市의 主動線軸과의 관계따위가 그것이다. 이런 경우 흔히 특별히 캠퍼스를 위한 새로운 동선을 만들어 都市의 動線과 연결시키고 있다.

住居地域의 분할을 분석하여 보면 居住者의 수입계층에 따라 분리된 지구를 이루고 있음을 알게 된다. 이것은 地價나 집세때문일 것이다. 마찬가지로 중고등학교나 대학교가 그 부지를 선정할 때도 같은 이유로 제약을 받게 된다. 결국 Campus는 저소득층의 구역에 자리잡게 되고 그곳의 住民들은 大學과의 새로운 관계수립에 곤란을 느끼게 된다. 이렇게 비위생적인 환경에 완전히 둘러싸인 뚜렷한 예로서 "Chicago Circle Center"를 들 수 있다. 노동자와 저소득층의 사람들이 오가는 보도 위를 가로질러 이 대학을 지하철과 이어지는 거대한 주차장과 연결시키는 무지무지한 콩크리트의 다리! 이러한 해결책이 어떤 기적적인 효과를 내리라는 망상을 버려야 하지 않을까? 문제의 해결책은 다른 곳에 있으며, 그것은 국가 시책 이전의 문제다.

2 인접한 주위환경과의 관계
다음으로 Campus와 그것을 둘러싸고 있는 인접 환경과의 접촉에서 생기는 관계는 어떠한 것이며 얼마나 중요한가를 생각해 보아야 할 것이다. 대학의 분위기를 주위환경과 완전히 구별하기 위해 어떻게 건물들을 배치하며 대지를 분할하며 또 외부와 어떻게 연결시키며 Campus 주위의 인구의 집중현상에 어떻게 대응해 나가야 할가 등을 생각해 보아야 할 것이다.

외부와 명확히 구별되는 Campus의 환경조성을 위해 대부분의 경우 전체적으로 하나의 시스템 혹은 하나의 조직원리를 방편으로 강제적으로(어떤 경우 거의 난폭하게) 통일된 환경을 조성하려 하고 있다. 이것이 과연 제대로 핵심을 찌른 방법일까? (Chicago, Loughtorough, Berlin)

대학안에 대한 분석과 비평

3

大學活動의 組織, 그 성격과 형태

大學과 인접환경 혹은 마을 전체와의 사이가 서로 다른 동선조직으로 연결될뿐 아니라 대학의 것이라고 볼 수 없는 시설이나 활동들이 대학 자체의 시설이나 활동과 공존하지 않으면 안된다는 문제가 있다. 이 경우 대학의 시설이라고 이름을 붙일 수 있는 시설이 무엇인가 그리고 그것들이 이루어 놓는 대학의 활동이란 어떤 성격을 가진 것인가, 그리고 그런 것들을 어떻게 모아놓을 것인가를 생각해 보아야 할 것이다.

사람들은 기숙사와 文化會館과 기타 마을의 시설이라 할 수 있는 것들을 포함하고 있는 고등교육 기관을 학교라는 이름으로 받아들여왔다. 도서관, 강당, 전시회장, 체육관 등은 일반적으로 교육시설로 불리어지지만 마을조직의 뺄 수 없는 일부분이기도 하다.

Campus를 조직하는 데 있어서 각 구역 사이의 내재하는 관계들을 생각해야 한다. 요즈음 와서는 독창적인 Campus의 조직방법이 얼마든지 가능하며 그것은 교육방법의 변화와 연구활동의 다양한 요구에 따라 영향을 받는다.

4

動線計劃

네번째로 campus 内の 전반적인 신진대사에 관해 살펴보아야 한다. 이 말은 한편으로는 모든 흐름과(사람, 차, 물건등) 에너지(추상적 혹은 구체적)의 유입과 방출이라는 뜻으로 쓰이기도 하고 한편으로는 주차장을 포함한 차의 동선과 사람의 동선의 뜻으로도 쓰인다.

사람들은 기계적으로 작도된 動線圖를 보고는 그것이 大學의 空間組織을 얼마나 충족시키고 간소화시켰는지에는 아랑곳 없이 일종의 해방감을 느끼는게 보통이다. 도식화된 차와 사람동선의 분리는 의외의 위험을 내포할 때가 있다. 완전한 분리와 완전한 혼합 사이에는 고려할만한 中間的 해결책이 얼마든지 있을 수 있다.

5

構造 및 材料

다섯번째 관점은 각 건물의 다음과 같은 점에 돌려진다.

—구조방법

—재료 및 공법

—尺度 및 공간의 효율성을 높이는 尺度의 분할.

이 경우 大學의 교육계획과 그 방법이 급속한 발전을 이루며 연구활동이 예측할 수 없는 방향으로 발전해 나감으로 空間의 효율성에 대해 언제나 새로운 경향이 생기게 마련이다. 동선조직도 마찬가지로 그것이 건물의 새로운 개념에 따라 변화하는 이상 새로운 기술적 system을 받아들이거나 건물의 배열과 상호관계의 성격이나 개념에 변화가 생길때마다 그 해석을 변화시킬 수 있어야한다. (Loughborough, Bath)

6

發展의 가능성

마지막으로 大學의 확장 및 發展의 가능성에 대해 생각하지 않으면 안된다.

—내포하고 있는 융통성

—生長의 가능성

教育方法과 材料의 變化가 campus 시설의 기능을 감소시켰을 경우에는 대학의 실제화된 조직 속에 모순을 갖고 있다고 볼 수 있다. 여러가지 정도의 과학교육을 위해서는 여러가지 시설이 필요하며 더우기 그 환경은 자주 변화해간다.

예를들어 시청각교육방법의 출현으로 우리가 소위 campus의 기본적인 시설이라고 불려온 실험실, 계단교실, 도서실 같은 것들의 성격이 변해 버렸고 그 개념 자체를再考해보아야할 처지에 이르렀다. 뿐만 아니라 그런 시설들이 大學의 實体化된 조직 속에서 서로 어떻게 연결되고 어떻게 분리되느냐 하는 것에도 새로운 개념이 필요하게 되었다. 이런 시설들은 이미 지식과 정보를 실제에 가장 빨리 전달시키는 수단으로 취급되어야 한다.

만약 大學 건물들이 永久的인 계획으로 세워진다면 건물들의 組織方法 또한 永久的인 안목에 의하지 않으면 안 된다. 극히 일부의 사람들만을 위해 필요한 낮은 지식들은 마치 "getto"에서 뛰쳐나와 자기들에 붙어있는 탱크를 떨쳐버리고 싶어하는 저소득층의 사람들에게 새로운 형태의 집과 마을을 갖도록 도와주 듯이 大學으로부터 추방시키는 방도를 찾아내야한다. 大學이란 곳은 大學 밖에서의 日常生活에 비해 좀 더 가치있는 生活環境을 갖고 있는 곳이 아니면 안된다.

예견할 수 없는 새로운 大學生活을 받아들이고 종합하기 위해서는 내포되어 있는 융통성, 확장의 가능성등이 중요한 요건이다. 이것은 campus내의 시설의 재배치, 지역사회를 위한 시설의 첨가등을 의미할 수도 있다.

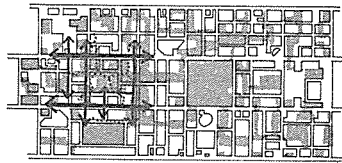
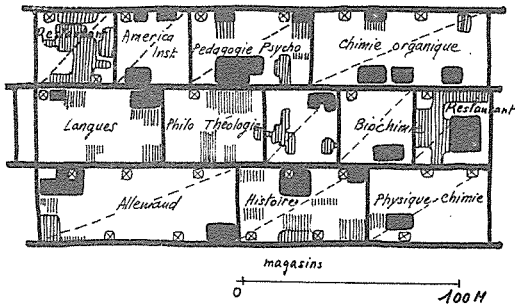
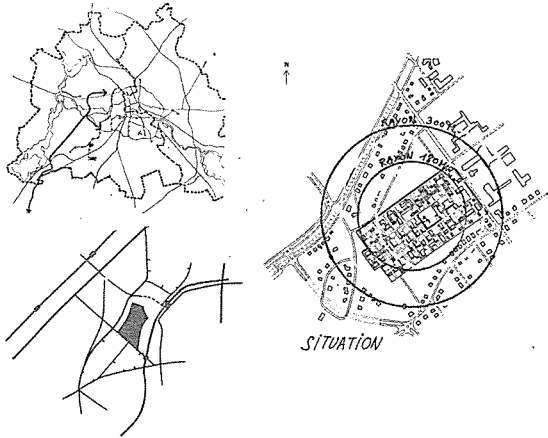
처음의 3가지 관점은 大學 內의 生活과 大學 밖에서의 生活과를 어떻게 연결시키느냐(개방성) 혹은 어떻게 분리하여 보호하느냐(폐쇄성)하는 것을 campus 내에서 일어나는 활동의 성격과 그의 發展에 따라 분석해 봐야한다는 점을 제기했고 인정했다. 이러한 변증법적 대조의 결과 大學이라는 곳을 社會의 變化를 막는 제동기의 역할과 그러한 變形을 전달하는 두가지 역할을 한꺼번에 수행하는 곳으로까지 확대 해석하게끔 만들었다. 그러나 이러한 생각은 大學을 마치 도시개발의 싹이나 근본적인 動因 인 것처럼 생각하는 一元論的 사고방식으로 유도할 위험성을 내포하고 있기도 하다.

뒤의 3가지 관점은 campus 空間 속에서의 실제 건물의 조직에 관해 언급하고 있다. 그 결과 한 가지 형태론적 분석을 허용하고 있다. 마찬가지로 우리는 campus 空間의 實体化된 조직의 개방정도에 대해서도 말할 수 있게 되었다. **자크 · 프르드**

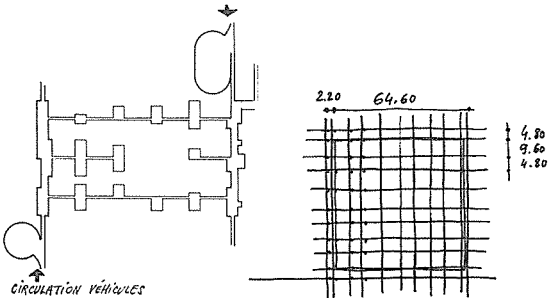
Jacques Fredet

Six critères d'analyse pour sept universités

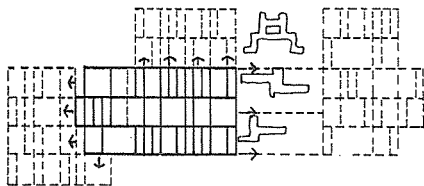
BERLIN



CIRCULATIONS PIÉTONS

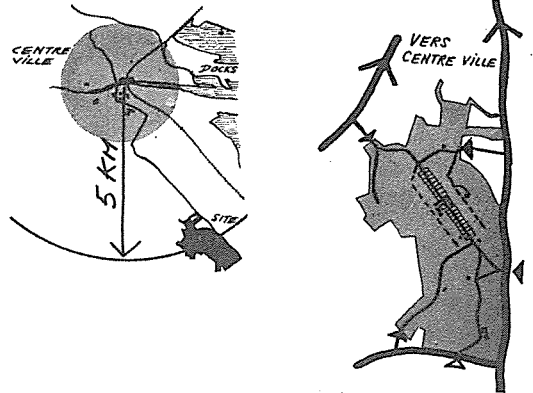


CIRCULATION VÉHICULES

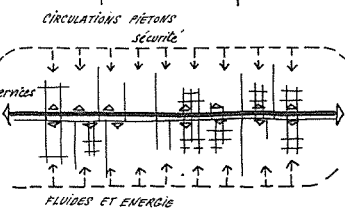
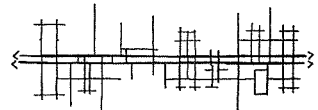
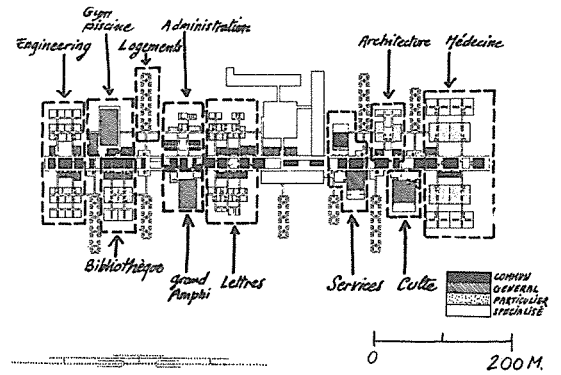


CROISSANCE

DUBLIN

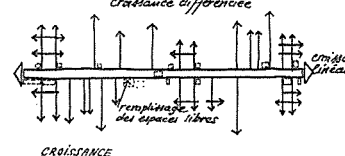


SITUATION - CONTACTS



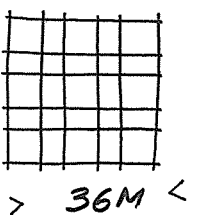
CIRCULATIONS PIÉTONS sécurité

FLUIDES ET ENERGIE

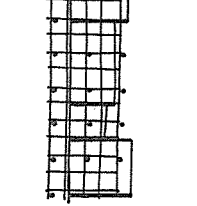


CROISSANCE

> 13,14 <

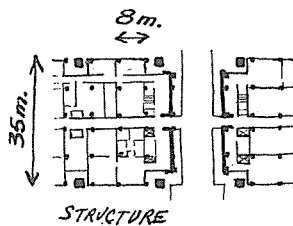
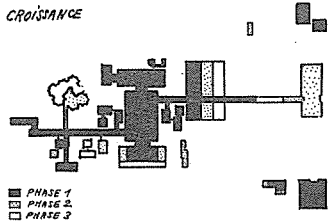
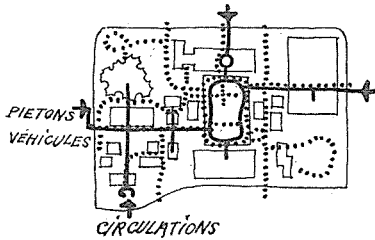
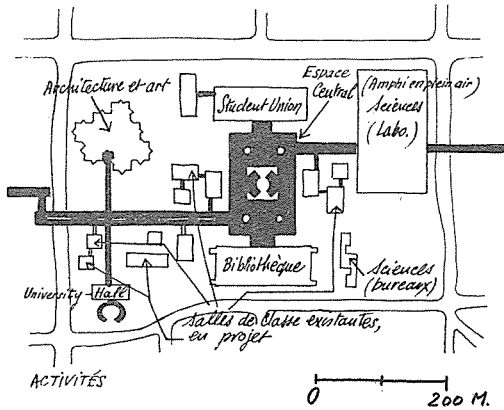
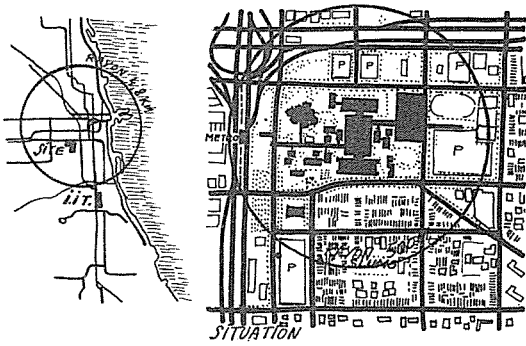


> 36M <

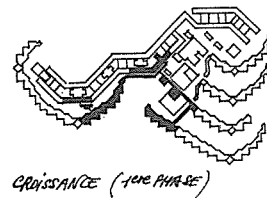
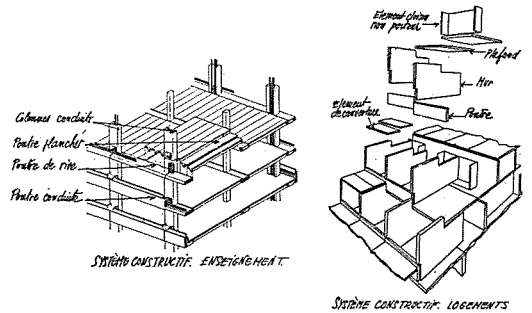
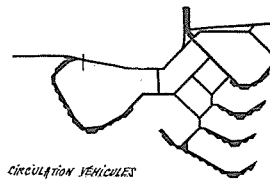
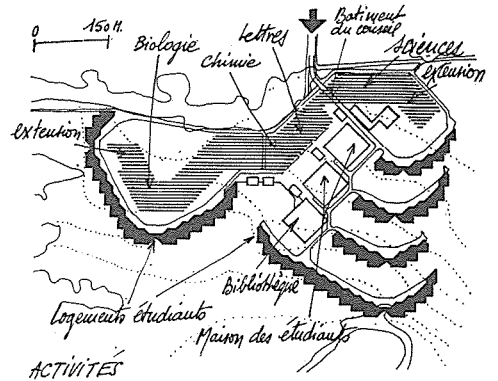
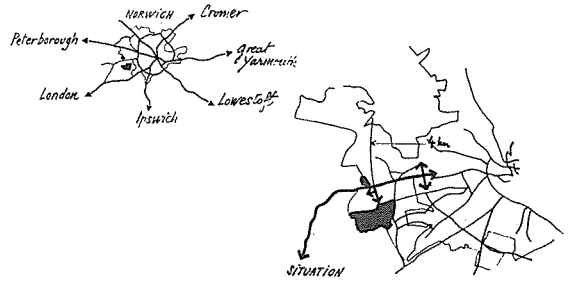


TRAME

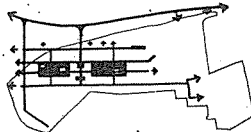
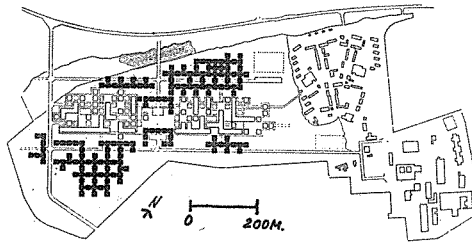
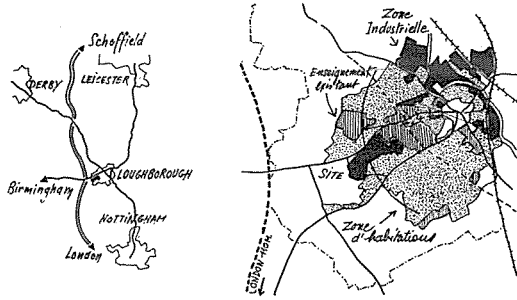
CHICAGO



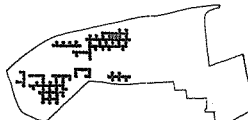
EAST ANGLIA



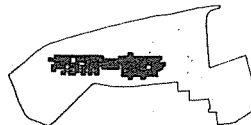
LOUGHBOROUGH



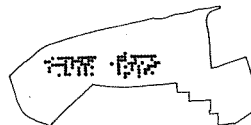
CIRCULATION VÉHICULES



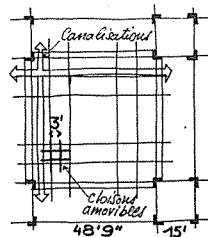
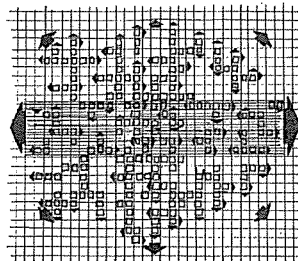
LOCALISATION POSSIBLE DES ACTIVITÉS TERTIAIRES



CIRCULATIONS PIÉTONS



LOCALISATION POSSIBLE DES ACTIVITÉS SECONDAIRES



TRAMES ET PARTI CONSTRUCTIF



RÉPARTITION DES ACTIVITÉS EN COUPE