

## 도시 중심에서 차량 제한 구역에 관한 계획

HUD Challenge, December 1976  
U. S. Department of Housing and  
Urban Development

### 차량 제한 구역에 관한 계획

미국의 여러도시에서는 도심지에 대한 주요한 재개발계획을 성공적으로 실행하였다.

그러나 이러한 여러 도시에서 인상적이고 새로운 계획 지역 주변의 오래된 상가지역에서는 사무소 건물이 비고 구매활동이 감퇴되고 교통체증이 일어나고 있다. 또 일반 시민에게 별로 좋지않는 인상을 주는 문제들은 여전히 계속되고있다.

차량 제한구역에 관한 현재의 연구와 실현할 계획의 일부분으로 도심지의 순환과 도로개선의 비교적 비용이 덜 드는 프로그램이 이러한 문제에 대한 어떤 해결을제의할 수 있다는 것을 알게 되었다.

이 연구는 美国의 U. M. T. A (Urban Mass Transit Administration)에 의해서 위임되어 졌다. 또한 이 연구는 교통과 주차문제, 교통과 수송계획, 상품과 용역 그리고 이론적인 계획과 도시 디자인으로 구성된 자문위원회에 의해서 실행되었다. 또, 이 연구는 75년 6월에 착수하여 그해 말까지 완료되어지도록 예상되었다. 그리고 자동차 제한구역의 개념, 실현대지의 선정, 실현할 계획에 관한 정의와 대략적인 시험을 포함하고 있다. 지금까지 실현할 계획을 목적으로 5개의 도시(Boston Burlington, Memphis, Providence, Tucson)가 선정되었고, 이들중 2개 도시는 1977회계년도에 UMTA에 의해 선택되어져 실행에 옮겨질 것이다.

차량 제한 구역에 관한 좋은 예는 유럽에 있는데 그곳의 도보상가는 확대되어 문헌, 코펜하겐 그리고 많은 다른 도시들의 중심지역 구석구석에까지 모든 차량들이 자유스럽게 다닐수있는 도로망을 만들었다.

Bremen, Nottingham, Gothenburg 같은 도시들은 중심지역에서 교통량을 완전히 배제하기위하여 구획이나 "교통체계"등을 만들었다. 많은 미국도시들은 중심지에 보행자만을 위한 Mall 를 설치했는데 그예로는 Fresno, Kalamazoo, Louisville 등과 같은 도시가있다. 보행자와 차량이 같이 다니는 mall 을 만든 도시는 미네아포리스와 필라델피아와 같은 도시이다. 우리의 연구는 이러한 전례들을 고찰하여 많은 미국 도심지들이 현재에 대한 상황에 적절한 연구방법을 이끌어 냈다.

그 실시 계획은 중심지의 순환규범에서 선택적인 변화를 제안했고 거리환경에 관한 개선의 단계적 처리의 계획을 야기시켰다. 우리들의 연구방법의 핵심은 차량만을 배제하는 것이 아니라, 보행자, 공공수송차량, 상품배달차, 자가용, 택시, 자전거에 의해서 적절하게 사용되도록 거리 시스템의 다른 부분을 배치하는 것이다.

실제로, 오늘날 대부분의 중심지의 도로가 차량에 의해서 차지되고 있기때문에 그결과 거리 보행자, 전용버스노선 혹은 서어비스지역을 위해서 차량 제한 구역에 관한 등급이 있다. 하지만 모든 주차지역의 자동차의 출입과 순

환은 합리적인 수준으로 유지되고 있다.

그 실시할 계획은 2에서 5년의 짧은 기간동안 비교적 비용이 덜들게하여 개선을 집중시킨다. 또, 그계획은 부가된 통행권 습득을 포함하지 않고 주요하고 새로운 설비의 건설을 포함한다.

그들은 이미 그곳에 있는 거리공간, 최근의 재개발 계획, 재 사용할수 있는 오래된 빌딩, 그리고 지금 다니고 있는 수송기관과 진행중인 개발계획을 최대한으로 훌륭하게 만드는데 목표를 두고있다.

#### 차량제한 구역설치의 잇점

유유럽과 미국에 있는 보도상가에서는 매상고가 30~40% 증가했다. 그러나 실질적인 이익은 그보다 훨씬 더 상회했다. 좁은 범위로 보면 수천, 수만의 도시근로자를 위한 도로환경은 크게 개선시킬수가 있었다. 버스와 승객은 알맞은 통행과 피난처로 조절될수 있고 상품배달의 합리적인 제도가 가능하게 되었다.

오랫동안 차량제한 구역에관한 현재 고립된 재개발 계획을 개선된 공공지역의 교통망속에 함께 포함시킬수 있고 낡은 상점의 보존과 재사용에 자극을 불어 넣을수 있었다. 가장 중요한 것은 혼잡하고 한데 모인 낡은 도로와 건물과 혼잡한 교통에서 시 전체를 만족스럽고 쾌적한 사회지역으로 중심가의 모습과 활동적인 규범을 변화시킬수가 있다.

#### 차량제한 구역 프로그램의 준비

차량제한 구역의 계획을 수립함에 있어서 시가와 건물 그리고 이미 존재하는 것에 대한 목록을 준비하는 일이 중요하다. 우리는 대부분의 도시에서 이런 정보가 결핍된 있다는 것에 놀랐다.

처음 개선을 하는데 있어서의 노력은 이러한 야심적인 도심지 재계획에 두기때문에 그것들은 전에 있었던 특성을 거의 볼수가 없다. 일반도시 사용계획에 근거를 둔 모든 지역에 시가지와 시가지, 건물과 건물사이에서 무엇

이 일어나는 것을 이해하는 일이 점차로 필요하게 되었다.

이런 분석에서 도시의 특징을 나타내는 많은 요소들을 알수 있고 서투르고 대대적인 재개발로써 대치되는 것보다 촉진되어야 한다. 차량제한 구역에 관한 계획은 교통을 제한하는 것보다 그 이상의 것을 의미하는 것을 알아야 한다.

순환체계는 보행과 수송을 위한 시설이 개선되는동안 차량과운송의 방법이 합리적으로 이루어지고 유지되는 것을 확신하며 전체적으로 취급되어야 한다.

조심스럽게 실행된 보도의 개선계획은 시민이 그 진행방향이 합리적이고 타당한 것이라는 것을 이해하도록 확신시키기 위한 제한의 위협과 개선의 회유가 거의 동시에 나타나는 방법으로 차량의 제한 방법을 이행해야 한다. 그리고 그계획은 실행에서 그 자체의 표본이 되어야한다.

착수한 환경관리계획은 처음 계획에서 마지막 결과를 얻을때까지 지속되어야 한다. 이것은 정치적인 지원을 얻기위해 실업계나 시민과, 그리고 계획, 건설 운영에 있어서도 그들의 협력을 얻기위해 모든 시 당사자들과 광범위한 대화를 가져야 한다.

보충적으로 촉진 계획은 다음과 같이 제정되어야 한다. 지역 촉진과 오래된 건물의 복구를 위한 세금의 감면(현재 이런법은 대부분의 도시에서는 중요한 관심사가 못되고 있다). 새로운 도심지의 산업을 위한 차관계획, 공공질서를 개선하는데 쓰일 새로운 상품판매기술에 지도 그리고 사적으로는 보행자의 쾌적에증가에 대한 장려도심지의 활동이 심하게 저하되는 도시에서는 일반 사람들이 도심지에서 다시 과감하게 일하는데에 익숙하게 되기전에 위안과 촉진에 관한 계속적인 계획은 4 내지 6년을 필요로 하게 될 것이다.

#### 실현된 용지

45개의 가능성이 있는 후보지에서 선정된 5개의 대지는 각 도시가 이미 광범위한 도심지 재개발 노력을 기울

이고 있었고, 될 수 있는한 이것을 완전히 이행할 수 있는 실천 계획을 파악 했었다. 5개의 도시는 크기, 형태 그리고 활동 규범이 아주 다르다. 그 5개시의 도심지는 그 감소 정도와 재개발이 서로 다를 수 있다.

교통체증에 관한 문제에 있어서 Boston은 그것이 아주 극심하였으나 Tucson은 별 문제가 없었다. 그러나 연구의 초점을 옛구매 지역에 맞추면 아주 많은 유사점이 나타났다. 각 도시는 도심지의 매상에 어려움을 겪고 있는데 이러한 문제는 Boston에서 가장 작고, Burlington에서는 다른 도시보다 특히 극심했다.

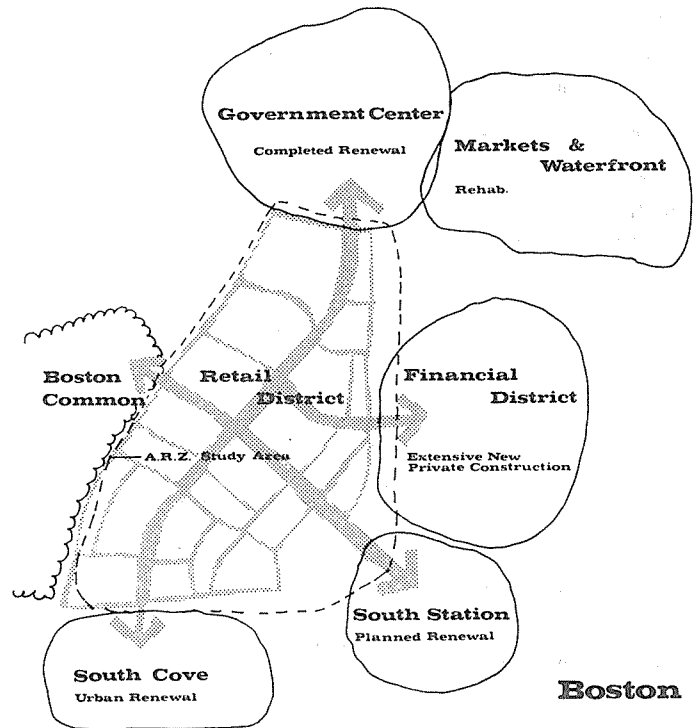
각 도시는 낡은 건물의 2층 이상에는 대부분 방이 비기 때문에, 주거로 개조하여 재 사용할 가능성의 여부를 찾고 있다. 도심지의 다양한 재개발의 노력에도 불구하고 모든 이러한 구매지역은 아직도 시민의 이미지가 좋지않고, 적절한 보도 시설이 부족하고, 그리고 버스과 승객을 위한 빈약한 시설로 어려움을 안고있다.

차량 제한 구역에 관한 계획의 실현이 기대되고, 이와 관련된 일련의 개선 계획은 각 도시에 3 내지 5년내에 이러한 문제에 중대한 영향을 미칠 것이다. 시민의 투자를 평가한 적당한 비용은 400만~800만달러에 이른다. 실제의 실현 계획은 아직 준비와 재검토 단계에 있어서 발표할 시기에이르지못한다.

그러나 다음 간단한 그림은 각 도시에 있어서 차량 제한 구역에 관한 연구 지역의 특성을 요약했고, 이와관련된 방법으로 재개발 계획은 완료되거나, 진행중이거나 혹은 계획 단계에 있다.

### Boston

금융가에 광범위하게 있는 개인 사무소 건물 건설과 관계된 정부기관, 부두, 그리고 남쪽만에 관해 완료된 재개발 계획은 Boston도심지를 도시복구의 가장 성공적인 예의 하나로 만들었다. 많은 복구사업에 관한 계획은 역사적인 건물에도 영향을 미쳤다. 그렇지만 구매지역은 불



HUD CHALLENGE / December 1976

규칙적인 모양의 거리로 되어 충돌과 혼란으로 인한 보행자와 차량의 체증으로 어려움을 받고 있다.

옛 상업지역의 많은 건물의 윗층은 비어있는 상태로 있다. 주요한 차량 노선을 이지역 주변으로 길을 만들고 보행 전용도로를 포함한 모든 주요 개발 지역을 3년내에 연결 시키는 방법을 Boston시가 기술적으로 실행 가능하게 하였다. 특별한 버스와 용역 트럭과 제한없는 왕복 버스등의 출입 노선 또한 고려중에 있다.

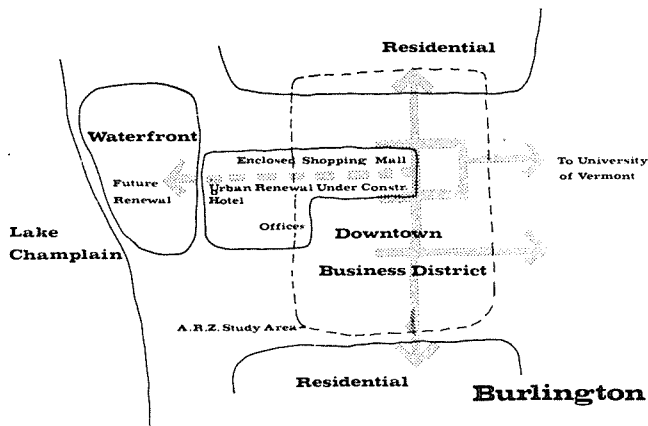
### Burlington

이 도시의 중심가는 아직 건전하고, 빈틈이 없으며, 활동적이다. 주요한 도시재개발 지역은 주 상가인 Church street와 부두사이를 둘러싼 mall을 건설중이다.

현존하는 상가의 구매상태를 유지하기위하여 시당국은 교통을 제한하고 mall 를 다시 짓기로 결정했다.

건축가에 의해 이미 준비된 그mall 계획은 2층을 판매에 적합한 건물공간으로 만들기위해서 2층에 보도를 두었다.

mall 의 두지점을 통과하는 버스노선은 버스서버비스를 조정하고 하역 시설을 갖춘다. 도심지로의 출입은 아직 차량이 위주이고, 그 차량은 번두리에 부수적으로 딸린 고객들의 차고로 편리가 도모될 것이다.

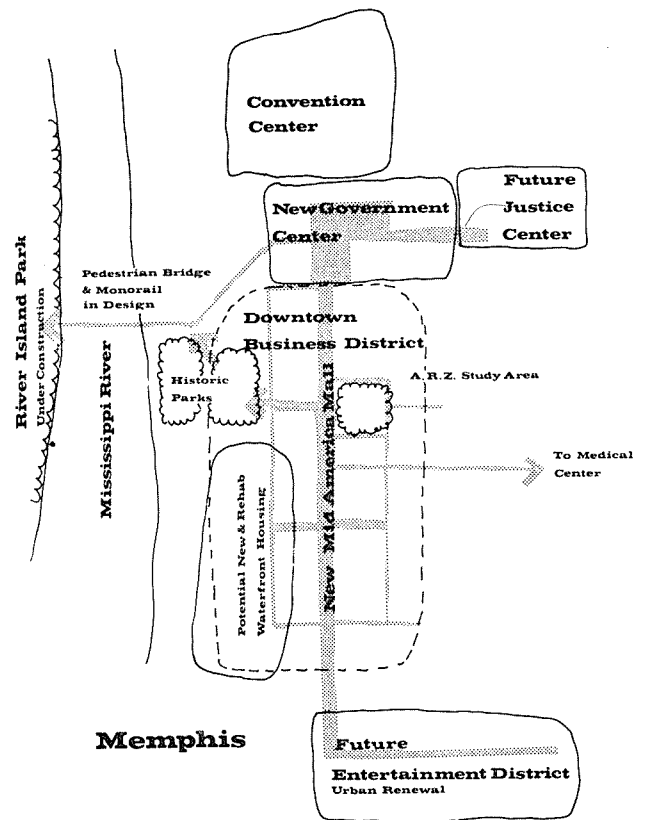


**Memphis**

비록 도심지의 남쪽과동쪽끝에 있는 상당한토지가 획득되어 지고 개간되어 졌지마는, 2년전 까지의 정부기관은 오직 주요한 도심지재개발 계획뿐이었다. 도심지에 있는 몇개의 큰 호텔은 문을 닫고 대부분의 오래된 사무소 건물은 비게되었으며, 이렇게 빈 상태는 상점도 마찬가지로 증가되는 현저한 감소를 가져왔다. 1974년에 이야심적인 재개발계획은 Memphis 도심지에 계획되었고, 이계획은 보행거리의 새로운 체제에 관한 일련의 재개발 계획에 초점을 두었다. 놀랄만한 속도로 1마일

길이의“Mid-American mall”과 시청 광장은 이미 운영 계획대로 이행되었다. 그Mall 은 3개월간의 운영을 통해서 벌써25개의 새로운 업종을 끌어 들였고, 낮에는 보행자로 무리를 이루었다.

현재의 차량 제한구역에 관한 연구는 그Mall 의 효과를 인접한 구획에 확장시키고 버스승객의 편의를 개선하고 강변으로 통하는 길을 보다 좋게하고 건물의 재사용과 주거용으로 개조하는것을 추구하는 것이다.



**Memphis**

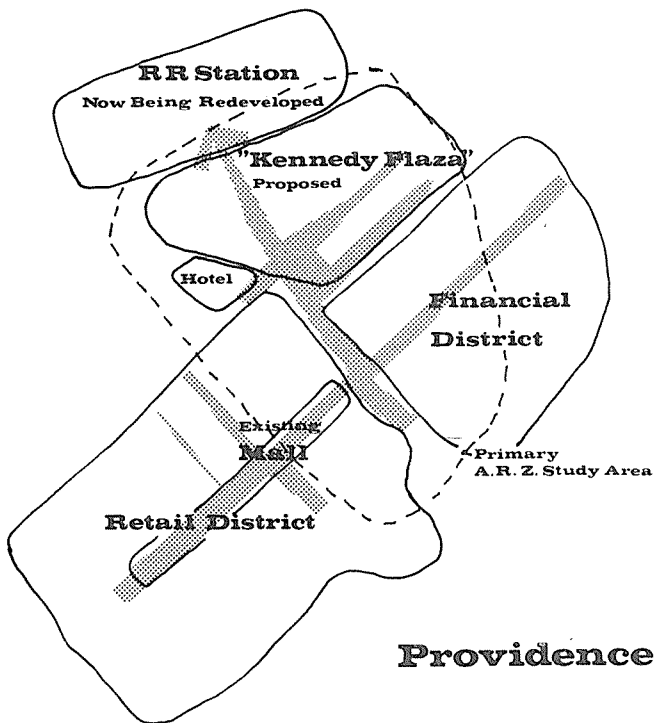
**Providence**

1964년 Westoninster Street 에 보행자를 위한Mall을

설치하였지만 도시의 재개발은 도시의 중심지에서는 일어나지 않고 있다. 도심의 구매상태는 계속 부진하였고 지금도 많은 빈 건물이 있다.

부흥을 일으키는데 가장 중요한 노력은 보다나은 성과를 올리기 위해 시작하고 있다. 예를 들어 Biltmore Hotel은 복구되어 져고 union station은 수송과 판매 사용을위해 재생하기 시작했다. 이러한 연구는 mall과 구매지역에 둘러싸여 있는 지역을 다시 충당하는데 있다.

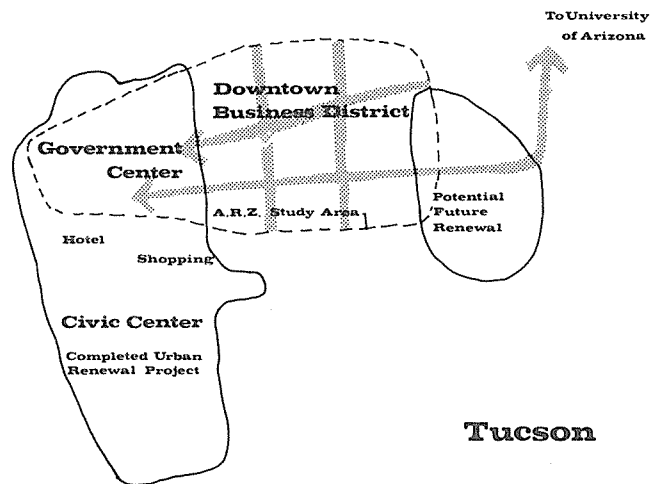
Kenedy 광장의 목적은 도심의 야심적인 자동차 제한 구역의 계획과 같다. 현재, 연구의 초점은 구매구역과 금융가와 광장을 통하는 철도역과 연결할 예정이다. 광장은 현재 교통과 버스에의해 지배당하고 있고, 버스와 승객소통의 융통성은 연구의 중심적인 관심사이다. 이 가장 적당한 방책은 재개발 노력이 도시의 강력한매력을 계속하는 것과 같이 점차적으로 차량규제를 해야한다,



### Tucson

중요한 도시재개발 계획을 도심 서쪽에서 완성되었다. 새로운 구역과 오래된 상업지역은 확장된 도로에 의해 축소전 관계로 도시를 나누는것처럼 현재나타났다. 정부와 금융가는 일정한 주간인구를 유지한다. 그러나 도심에서는 일과가 끝나는 즉시 비게된다.

Congress Street를 연한 오래된 구매구역과 Laplaci ita village의 새로운 개발에도 모두 문제성을 지니고있다. 그리고 거기에는 많은 빈집들이 있다.



### 마무리

도심의 재개발이 진행되고 있는곳과 상당히 오래된 건물이 남아있는 도시에서는 경제적인 어려움이 가장문제가 된다. 그리고 공공수송체계의 증진을위한 강력한 위원회를 가진도시에서의 차량제한 구역계획은 도심 재개발에 있어서 논리상 다음 단계가 된다.