

## 시애틀 도심가로 구성체계 및 계획특성 분석

이희원<sup>1\*</sup>

### An analysis on the street weaving system and its design characteristics in Seattle

Hee-Won Lee<sup>1\*</sup>

**요 약** 도시의 가로공간이 시민들에게 중요하고 이용하기 좋은 공공공간으로 역할하기 위해서는 가로계획이 단지 도시의 일부를 보행자가 이용하기 편리하고 쾌적함을 줄 수 있도록 계획하는 것에서 끝나는 것이 아니라, 도시전체의 흐름을 이해하고 체계적으로 연계되도록 구성되어야 한다.

본 연구는 시애틀의 블루링 프로젝트를 통하여 이러한 도심 가로구성체계에 대한 구체적 사례분석을 하여 그 물리적 구성방식과 계획적 특징을 분석하였다. 결과 시애틀의 가로체계는 개념적으로 스마트성장개념에 닿아 있으며, 물리적 특징으로 (1)보행자 중심의, (2)다양한 인간활동을 수용하는 오픈스페이스의 일부로서 역할하는, (3)외곽의 오픈스페이스와 연결되어 고립되지 않은, (4)보행자의 흐름이 끊어지지 않고 유기적으로 연계되는 위계적 구성을 가진, (5)지역적 디자인 요소를 최대한 활용한 것으로 분석되었다.

**Abstract** The urban streets as a featured and well performing public space for people should be organized in a way that can work as a whole system through network as well as that can provide amenities for pedestrian. This is a study on Seattle's 'Blue Ring' project for an analysis focused on how its street weaving system organized and what are the design characteristics of the streets. The results are as followings. (1)Pedestrian oriented design, (2)Urban street as a part of open space that can accommodate human activities, (3)Integrated, not isolated with outer/ other open space, (4)Organically networked in a hierarchical manner that can promote pedestrian movement, (5)Utilization of regionally identical design elements. And Smart Growth concept lies in the core of 'Blue Ring' project.

**Key Words** : 시애틀(Seattle), 블루링(Blue Ring), 도심가로, 지속가능한, 오픈스페이스, 보행자, 연계, 도시성장, 스마트성장(Smart Growth)

## 1. 서론

### 1.1 연구의 배경 및 목적

현대의 대부분의 도시들은 상승적인 교통혼잡, 환경오염, 오픈스페이스의 감소, 서민형 주택의 감소, 도심의 쇠퇴, 도시의 무계획적인 확산과 같은 복합적이고도 만성화된 문제점들을 경험하고 있으며 이러한 문제점들을 해결해 나가면서 도시의 재생과 활력을 도모하고 있다. 본 연구는 이러한 도시재생과 활력의 관점에서 도심가로의 역할과 구성체계의 중요성에 대한 인식에서 출발하였다.

도시에서 가로의 역할은 그 중요성이 지속적으로 증대되어 왔으며 현대의 도시가로는 환경에 대한 인식의 증대와 지속가능한 개발의 개념이 도입되어 과거 이동과 수송의 경로로써의 역할에 그치지 않고 보행자의 머무름과 휴식, 활동과 여가의 공간으로까지 역할하는 도시의 사회적 장소가 되었다.[8] 여기에 더하여 도시가로의 체계적 연계는 이러한 도시가로는 실질적으로 활용될 수 있도록 함으로써 도시에 활력을 불어넣을 수 있는 중요한 계획원리가 되었다.

우리나라의 경우 서울시의 사례를 보면 청계천을 복원하여 보행자를 위한 오픈스페이스를 형성해 주기 위하여 많은 노력을 하였고, 이전에도 걷고싶은거리 만들기 사업

<sup>1</sup>선문대학교 건축학부

\*교신저자: 이희원(heewon@sunmoon.ac.kr)

을 하는 등 도시의 보행자 공간형성과 그 연계성 구축을 위하여 많은 노력을 기울이고 있다.<sup>1</sup>

그 결과 도시환경은 많이 개선되었으나 서울에는 아직도 차량을 이용하여 움직여야만 하는 장소들이 많이 존재하고 있으며, 더욱 많은 도시가로환경을 개선해야 할 필요가 있다. 또한 이러한 과제는 지방 중소도시에서도 마찬가지일 것이다. 이에 본 연구에서는 도시가로에 있어서 보행자공간으로서의 오픈스페이스 계획과 그 연계 체계가 종합적으로 계획된 시애틀 시의 ‘블루링’(Blue Ring) 프로젝트를<sup>2</sup> 선정하여 그 가로구성체계와 건축계획적 특성에 초점을 맞추어 분석하고자 한다. 이러한 분석결과를 향후 도시성장관리<sup>3</sup>가 절실한 우리나라의 도시에 있어서도 구체적으로 참고, 활용될 수 있는 자료의 역할을 할 수 있을 것이다.

## 1.2 연구의 범위와 방법

본 연구에서 분석대상으로 삼는 시애틀의 블루링 프로젝트는 시애틀 ‘도심’(Center City)지역<sup>4</sup>의 오픈스페이스 체계에 대하여 100년 대계를 계획한 장기적이고 방대한 프로젝트이다.[1] 여기에서의 오픈스페이스는 선형의 도심가로부분과 2차원적 면적을 갖는 도심 공원(광장)을 포괄하는 개념이나 본 연구에서는 이 중에서 선형의 도심가로부분에 대한 계획을 분석대상으로 하였으며, 계획의 내용은 문헌자료 조사를 통한 도면검토와 웹사이트 자료를 근거로 하여 파악하였다. 또한 구체적으로 시애틀의 도심가로 현황 파악을 위하여 구글 어스를 통한 위성사진을 참조하였다.

연구의 진행으로는 2장에서 블루링 프로젝트의 등장배경과 개념 및 계획원칙, 계획내용을 파악하고, 3장에서는 도심부 가로계획에 대한 구체적 내용을 관련 사례계획과 함께 구체적으로 분석하고자 한다.

## 2. 시애틀 블루링(Blue Ring) 프로젝트의 개요

시애틀은 미국 북서부 워싱턴 주에서 가장 큰 도시로서 1869년 시로 편입되었으며, 인구는 약 58만(2006년)으로 마이크로소프트사와 보잉사가 위치하고 있으며 미국 태평양 연안 북서부의 관문이자 하이테크 기술의 중심지로 세계적인 국제무역지이기도 하다. 자연지형은 퓨젯사

운드(Puget Sound)의 일부인 엘리엇 만(Elliot Bay)과 담수호인 워싱턴 호(Lake Washington)(길이 39km) 사이에 있는 좁고 긴 땅에 자리잡고 있으며, 서쪽으로는 올림픽 산맥이, 동쪽으로는 캐스케이드산맥이 위치하여 이 지역의 분수계를 형성하는 요인으로 작용하고 있다.

### 2.1 블루링 프로젝트의 등장배경

시애틀은 수계에서 산지에 이르는 다양한 경관요소와 풍부한 오픈스페이스 자원을 지니고 있는 도시이다. 시애틀의 도시발전 과정을 살펴보면 1800년대 벌목과 목재가

- 1 서울시의 이러한 노력의 예로는 ‘차없는거리 조성사업’, ‘걷고싶은거리 만들기 사업’, ‘서울광장조성사업’, ‘승례문광장조성사업’, 광화문에서 서울역까지의 ‘보행벨트 조성사업’ 등을 들 수 있다.
- 2 이 프로젝트는 서울그린트러스트에서 주최한 ‘서울 그린 비전 국제 심포지움’(2005.11)과 ‘2006 서울 그린웨이 국제 워크숍’(2006.2)에서 시애틀 도시계획및개발국(Department of Planning and Development) 국장 다이앤 수지무라(Diane Sugimura)에 의해 소개된 바았는데 지속가능한 도시개발개념에 따른 도심의 각종 오픈스페이스 체계에 관한 모범적 사례로 인정받고 있다.
- 3 도시에서의 성장관리(growth management)란 ‘종합적인 계획에 기초하여 도시내 일정지역, 도시전역, 또는 광역적인 지역을 대상으로, 관리되지 않은 성장을 배제하고 관리된 성장을 도모함으로써 균형잡힌 성장과 생활의 질의 향상을 실현하고자 하는 것이다……특히 도심부는…성장관리의 핵심대상이 된다.’ 이러한 성장관리의 개념은 ‘도시재생’, ‘지속가능한개발’, ‘뉴어바니즘’, ‘어반빌리지’의 개념과 그 맥을 같이 하고 있으며 최근의 ‘스마트성장’(Smart Growth)의 개념으로 압축되어진다. 스마트성장 개념의 핵심은 도시의 각종 문제를 해결함에 있어서 다양한 계층의 요구를 수용하고, 사회적, 경제적, 환경적 문제를 최소화 하는 것으로 요약되어진다.[6]
- 4 여기에서의 ‘도심’이란 프로젝트에서정의한 ‘Center City’ 지역을 의미한다. 시애틀의 도심은 ‘Commercial Core 지구’를 중심으로 한 9개의 지구(Uptown, South Lake Union, Capitol Hill, Belltown, Denny Triangle, Pike/Pine, First Hill, Pioneer Square, Chinatown/International District 지구)를 포함한총 10개의 지구로 구분할 수 있는데 동쪽으로 5번 고속도로(I-5)의 반대편, 서쪽으로는 엘리엇 만(Elliot Bay)에 접하는 해변지역, 북쪽으로는 시애틀 센터를 포함한 유니온 호수의 남측부터, 남쪽으로는 씨호크(Seahawk) 스타디움을 포함하는 영역이다.([그림 4] 참조)



그림 1. 시애틀의 위치 및 지형

공산업으로 도시가 발전하기 시작하였고 이러한 산업유형과 이에 따른 지형변형은 도시의 형태의 변화를 초래하기 시작하였다. 이러한 도시의 문제점을 해결하고자 하는 시애틀 시의 노력을 살펴보면 1900년대 초로 거슬러 올라갈 수 있다.

1903년 10월 시애틀 시에서는 옴스테드<sup>5</sup>의 ‘공원과 공원길에 대한 포괄적 시스템’(A Comprehensive System of Parks and Parkways) 보고서에 제안된 ‘그린링’(Green Ring) 프로젝트를 채택하게 되는데, 이 계획은 공원과 공원들이 연결되는 길을 설계할 때 기존의 녹지와 수공간의 이점들을 보존하는 것을 목표로 하고, 개발의 실현에 있어 공공과 개인의 이익분배가 적절히 나누어지도록 계획하고 있다.[1]

그 후, 100년동안 시애틀의 공원들은 창의적이고 긴밀한 관계를 맺으며 발전해 왔고 시민들은 이 성과에 만족하며 도시 녹지의 보전과 확충을 위하여 노력하여 왔다. 그 결과 시애틀은 1960년대 이후 도심과 외곽지역에 상당한 녹지면적을 추가 확보하게 되었으며,[그림 2] 도심 외곽지역에 네트워크화된 오픈스페이스 개발을 이끌어 내게 되었다.

그러나 이러한 면적의 증가에도 불구하고 1950년대 중반 해안을 따라 건설된 방파제와 2층의 고가도로는 도심 내에서 서쪽 수변지역을 고립시키는 결과를 초래하게 되었으며[그림 3], 1960년대 중반 도심을 관통하여 건설된 5번 고속도로(I-5)는 도심내에서 동측과 서측지역을 단절시키게 되었다. 그 결과 도심의 오픈스페이스는 흩어지고 고립된채 남게 되어 이의 연결과 보다 활기찬 도시를 창조하기 위하여 2003년 블루링 프로젝트를 구상하게 되었다.[2]

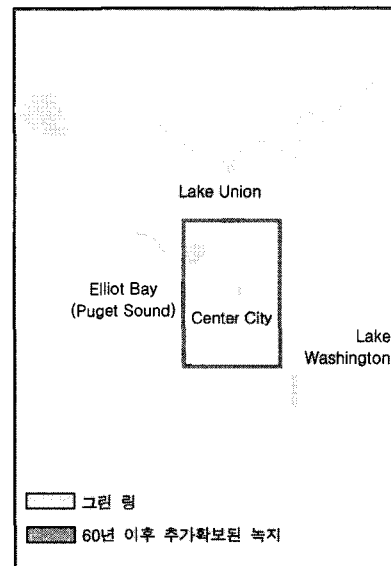


그림 2. 옴스테드의 그린링 계획안

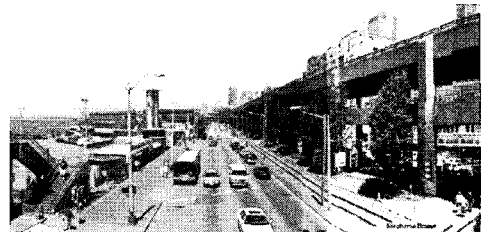


그림 3. 해안방파제와 고가도로

<sup>5</sup> 옴스테드(John Charls Olmsted)(1852-1920)는 뉴욕 센트럴 파크를 설계한 Frederic Law Olmsted(1822-1903)의 양자이다. 옴스테드 계획은 1900년 시에서 매입한 도시 외곽의 광활한 2개의 부지(Woodland Park와 Washington Park)를 활용해야 할 필요성과, 1909년 개최예정 이었던 Alask-Yukon-Pacific 박람회를 준비하기 위한 성격을 지니고 있다.[11]

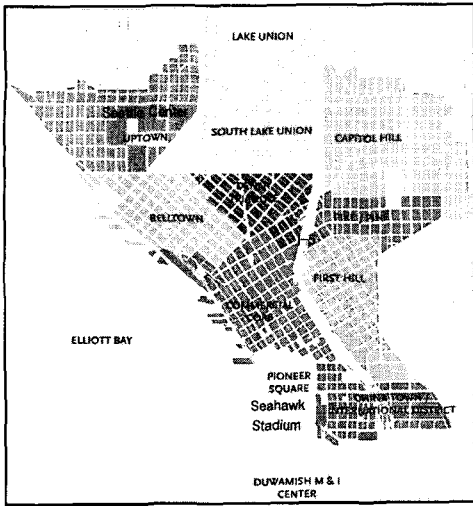


그림 4. 도심(Center City) 지역 10개 지구 (neighborhood)

## 2.2 블루링 프로젝트의 개념 및 원칙

블루링 프로젝트를 올바르게 파악하기 위해서는 그 모체가 되는 개념으로 1994년 수립된 ‘지속가능한 시애틀’ 계획을 살펴볼 필요가 있다.[그림 5] 이 계획은 도시성장관리 개념의 일종인 ‘어반 빌리지’(Urban Village)<sup>6</sup> 운동에 기초하고 있는데 우선 도심지역의 발전전략으로 중심부의 Commercial Core 지구를 중심으로 개발하고, 후에 외곽지역으로 개발해 나가는 ‘포괄적인 계획’ (Comprehensive Plan)이다. 이 계획은 1998년 도심과 외곽을 포함한 38개의 지구계획으로 발전하였다. 이 계획은 시애틀 전역에 대하여 장기적인 도시상을 달성하기 위한 고정적이고 단정적인 계획안이 아닌 역동적이고 창조적인 계획안으로 도심부를 포함한 외곽지역에 관한 지역계획의 목표와 원칙을 담고 있다.<sup>8</sup>[3]

블루링 프로젝트<sup>9</sup>는 이러한 계획의 일환인 시애틀 도심의 오픈스페이스체계에 관한 구체적 발전계획이다. 이 프로젝트는 도심지역에 활력을 주기위한 개발계획으로 기존의 오픈스페이스들을 보존하는 한편 새로운 오픈스페이스를 형성하고, 도심 내부와 외부의 오픈스페이스들을 이어주기 위하여 정부, 기업, 개발자, 거주자, 계획가들이 함께 참여하는 형식으로 진행되고 있다. 이러한 목표를 달성하기 위한 세부 내용은 ①오픈스페이스에 대한 투자에 있어서 공공영역과 민간영역의 역할을 조정, ②도시 전체의 연결체계를 개선, ③장소창출 요소로 물을

활용, ④도심의 10개 지구를 연계, ⑤도심의 주요 어메니티 시설을 연결, ⑥시민들이 바라는 도시상을 구현, ⑦도심내의 분수계<sup>10</sup>를 명확히 활용하는 것들로 구성되어 있다. 이러한 과정을 거친 프로젝트의 궁극적인 목표는 도시에 활력을 줄 수 있는 지속가능한 개발로 정체성 있는 시애틀을 건설하는 것이다. 이를 위한 주요 계획원칙은 다음과 같다.[1]

- ① 창의적인 계획을 채택한다.
- ② 공공영역에 대한 자본투자를 유도한다.
- ③ 자연환경과 건조환경과의 관계에 대한 시민들의 의식을 제고한다.
- ④ 시애틀의 고유한 특성과 자연적 특징을 경험할 수 있도록 보행환경을 조성한다.
- ⑤ 모두를 위한 공공공간을 만든다
- ⑥ 근거리의 바람직한 외부공간을 다양한 유형의 시민이 향유할 수 있도록 보행자 우선의 접근이 가능토록 한다.
- ⑦ 장소성을 창출하기 위한 과정에 예술, 과학, 조경 등의 분야가 총체적으로 참여하도록 한다.
- ⑧ 건축재료나 건설방법에 있어서 후대를 위한 지속가능한 개발에 최우선의 가치를 둔다.
- ⑨ 공공영역과 민간영역의 투자를 유도할 수 있는 체계를 구축한다.
- ⑩ 지구별 계획을 성취할 수 있는 전략을 개발한다.

<sup>6</sup> Urban Village 운동은 패적하고 인간적인 스케일의 도시 환경(livable urban environment) 계획을 목표로 1989년 영국에서 시작되었다. 개념적으로 앞서 언급한 ‘도시 성장관리’ 개념과 그 맥을 같이하며, 역시 ‘스마트 성장’의 개념으로 압축되어진다.[6]

<sup>7</sup> 지구는 영어의 neighborhood 개념으로 지역을 이루는 단위영역이라 할 수 있다.

<sup>8</sup> 이러한 도심과 외곽지역에 관한 구체적 프로젝트 예로는 ‘도심부 발전전략수립’, ‘South Lake Union 지구계획’, ‘도심지역 조닝관련 규제개선계획’, ‘도심 해안지역 재연결계획’, ‘남측도심 거주지개발계획’, ‘Northgate지역 계획’, ‘남동지역개발계획’ 등이 있다.

<sup>9</sup> 블루링의 명칭은 도심지역이 접하고 있는 물의 요소(유니온 호수와 엘리엇 만)와 오픈스페이스들을 연결하고 있기 때문에 붙여진 명칭이다.

<sup>10</sup> 분수계(watershed)는 자연지형에 의한 우수 등의집합체계로서 도시설계에 있어서 중요한 요소로 작용하게 된다.

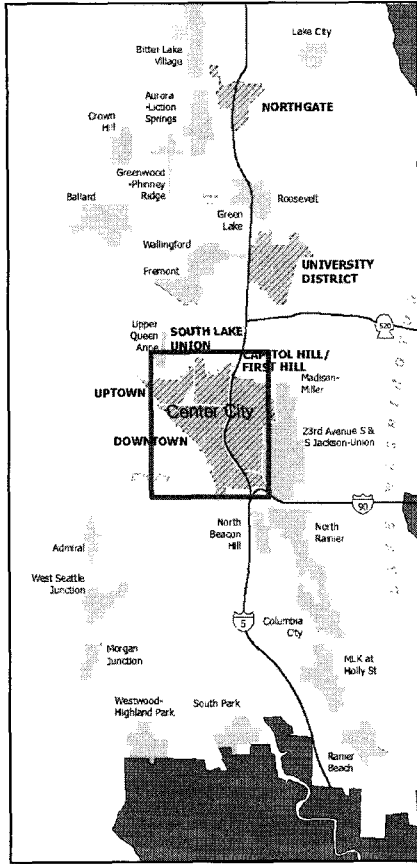


그림 5. 지속가능한 시애틀 계획



그림 6. 블루링과 오픈스페이스 계획

### 2.3 블루링 프로젝트의 계획내용

도시의 통합을 이룬다는 것을 오픈스페이스의 측면에서 파악해보면, 오픈스페이스들이 고립되어 있지 않고 공원, 광장, 길로써 역할하며 쉬고, 즐길 수 있는 도시경험의 장소로써 역할을 해야하며, 이러한 오픈스페이스를 통하여 보행자는 도시의 쾌적함을 느낄 수 있고, 도시경관의 질적향상이 가능해진다. 블루링 프로젝트는 도시의 오픈스페이스들을 연계하여 통합된 도시의 경험이 가능토록 하기위한 계획이다. 이 프로젝트의 내용은 크게 도심 내에서의 오픈스페이스 확보 전략과[그림 6] 이렇게 확보된 도심내의 오픈스페이스들을 서로 연계하고 나아가 외곽의 오픈스페이스체계(그린링)에 연계시키는 것으로 구성되어 있다.[그림 7, 8] 이를 위하여 시에서는 도로 및 가로체계를 수립하였는데 이에 대해서 3장에서 분석하였다.

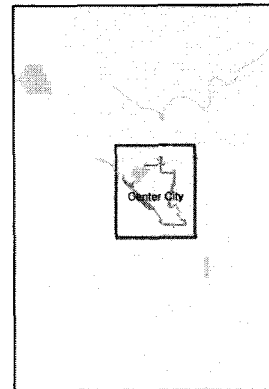


그림 7. 블루링과 그린링의 위치관계

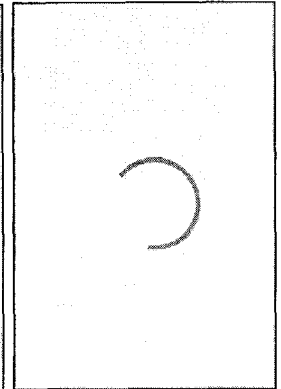


그림 8. 블루링과 그린링 연계개념도

### 3. 도심 가로체계 분석

블루링 프로젝트에서 나타나는 시애틀 도심가로체계는 위계를 가진 격자형 도로체계를 갖추고자 계획하고 있다. 이러한 위계는 가로변에 인접한 지구의 규모와 토지이용, 이용자의 특성을 고려하여 아래의 3가지의 가로체계로 구성되며, 이러한 방법으로 형성된 각각의 가로는 현황을 고려하며, 각 지구의 다양한 특성과 개성을 반영하는 상징적 가로로 역할 할 수 있도록 계획되었다.[그림 9, 10]



그림 9. 도심지역 가로현황

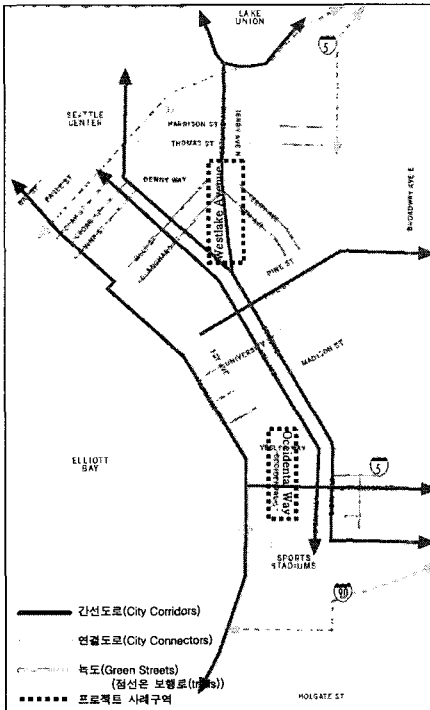


그림 10. 블루링 프로젝트의 도심가로 체계

### 3.1 간선도로 (City Corridors)

#### 1) 계획기준 및 대상으로

기존의 도로들 중 통행량이 많은 주요 주요도로를 중심으로 간선도로망을 구성한다. 이 도로의 이용자는 거주자를 비롯하여 근로자와 방문자들을 모두 포함한다. 이 도로는 도시의 주요 장소들과 중요한 오픈스페이스들을 연결한다. 개발은 단계적으로 이루어지며 이에 따라 도심의 영역을 주변 호수들(북쪽의 유니온 호수와 동쪽의 워싱턴 호수)에서부터 서쪽의 엘리엇 만까지 확장시킬수 있도록 하고, 나아가 블루링과 외곽의 그린링을 연계시켜 도심과 외곽의 주거지역을 연계시키는 역할을 한다.

간선도로는 기본적으로 2~4차선의 왕복도로로 건설되며, 도로의 한쪽이나 양쪽에 평행주차를 가능하게 하며, 보도 폭은 유연하게 계획한다. 인접토지의 용도는 복합상업용도를 중심으로 개발한다.

대상가로는 Westlake Ave, Alaskan Way(Waterfront), Pike St, Fourth/Fifth Ave, Jacson St, Dearborn St 등 이다.

#### 2) 설계요소

간선도로에 적용된 설계요소는 다음과 같으며 그 단면 유형은 [그림 11]과 같다.

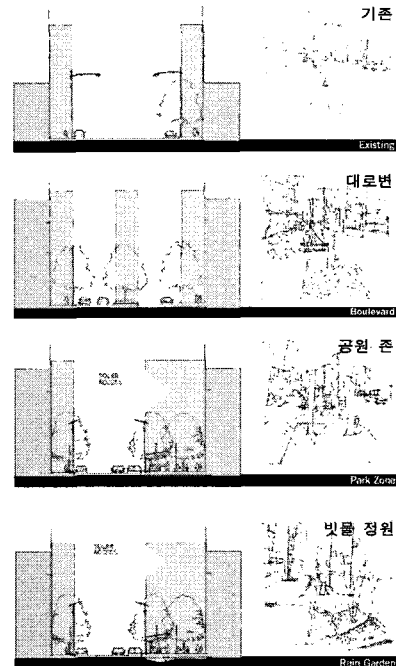


그림 11. 간선도로의 단면 유형

- 보도레벨에 카페, 레스토랑, 소매상 등의 상업가로가 많이 접할 수 있도록 계획한다.
- 일조를 고려, 도로의 동측이나 북측의 보도는 가능한 한 6~7.5m 정도로 계획하여 공원기능과 동적인 보행자 공간기능을 갖도록 조성한다.
- 조명기준과 포장재료, 거리가구들에 일관성있는 디자인 원칙을 적용하여 도심내의 쾌적성을 증대시킨다.
- 조경수로는 큰 나무들을 선정한다.
- 보행자 스케일에 맞는 조명계획을 수립한다.
- 보행경험을 증진시키기 위해 공원존(Park Zone)으로 계획된 보도의 경우 노점상 등이 가능케 한다.

### 3.2 연결도로 (City Connectors)

#### 1) 계획기준 및 대상가로

연결도로는 간선도로(Corridor)에 연계되고 도심내의 각 지구들 간을 이어주는 주요도로로 역할을 하게 되며, 시각적으로나 물리적으로 도시에 활력을 줄 수 있는 잠재력이 높은 도로이다. 연결도로변은 카페, 소매상, 노점상, 퍼포먼스가 가능하도록 계획하여 보도에서의 다양한 활동이 가능하도록 함으로써 "외부의 거실"(outdoor living room)이 되도록 계획한다. 거리에서의 집회공간, 퍼레이드 공간, 시장, 계절행사가 이 도로에서 일어날 수 있으며, 도심에서 보조간선도로의 역할을 수행할 수도 있다.

연결도로는 기본적으로 2차선의 왕복도로 또는 일방도로로 건설되며, 도로의 한쪽이나 양쪽에 평행주차를 가능하게 하며, 보도 폭은 유연하게 계획한다.

대상가로는 Denny Way, Terry Avenue, First Ave, Pine St, Madison St, Broadway, Fourth Ave, Yesler Way, Mercer St 등 이다.

#### 2) 설계요소

연결도로에 적용된 설계요소는 다음과 같으며 그 단면 유형은 [그림 12]와 같다.

- 융통성있는 디자인과 프로그램의 도입(예로써, Fourth Avenue는 간선도로인 동시에 연결도로의 대상가로인데, 도시에서 퍼레이드가 자주 개최되는 도로이므로 간선도로의 역할과 이러한 행위를 더욱 적극적으로 수용할 수 있는 연결도로로 역할 하도록 융통성 있게 개발한다. 또한 Denny Way는 연결 도로이지만 자동차 중심의 도로이므로 네온사인,

고도기술의 영상간판들을 사용하여 개발할 필요가 있다.)

- 가능한한 보도폭을 최대로 확보한다.
- 일관성 있는 설계어휘를 사용하면서도 지구의 성격, 토지의 용도에 따라 세부적으로 조정하여 적용한다.
- 조경수로는 중, 대형의 나무들을 선정한다
- 보행자 스케일에 맞는 조명계획을 수립한다.
- 보행경험을 증진시키기 위한 요소로 보도에 노점상, 카페, 소매상 등이 가능케 한다.

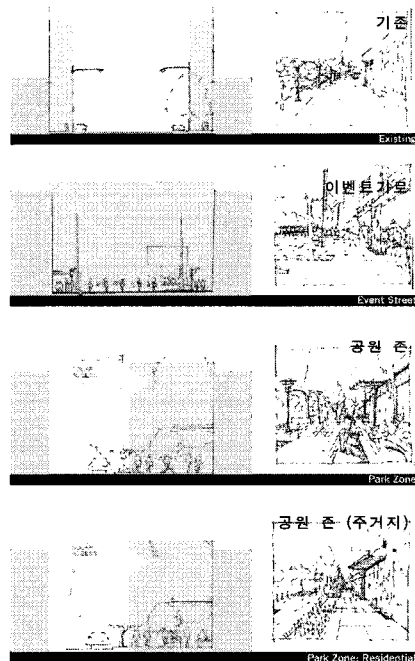


그림 12. 연결도로의 단면 유형

### 3.3 녹도 및 보행통로 (Green streets/ Urban trails)

#### 1) 계획기준 및 대상가로

녹도는 도심내의 공동영역을 이용하여 각 지구내의 오픈스페이스를 확충하고, 보행자와 자전거의 순환을 위하여 지정된 가로이다. 자동차와 주차공간은 가능한한 배제하도록 한다. 이 가로는 다양한 여가활동이 하루, 일주, 계절별로 다양한 시간대에 원활히 일어날 수 있도록 보

<sup>11</sup> 공동용지는 right-of-way의 변역으로, 이는 사람의 통행권이 있는 지역을 총칭하는 용어이며, 도로는 물론 사유지라 할지라도 공공의 이익을 위하여 보행자를 위하여 배려되어야 하는 공간을 포함한다.

도경계석 등을 제거하고, 홈존<sup>12</sup>으로 기능할 수 있도록 계획한다.

대상가로는 Harrison St, Thomas St,(South Lake Union 지구내) Terry Ave, Ninth Ave, Lenora St,(Denny Triangle 지구내) Eagle St, Clay St, Cedar St, Vine St, Blanchard St,(Belltown 지구내) University St, Spring St, Marion St,(Commercial Core 지구내) Occidental Ave,(Pioneer Square/ South Downtown 지구내) Main St, Maynard St, Weller St,(Chinatown/ International District 지구내) 등이다. 이 밖에도 Lake to Bay Trail, Mountainto Sound Trail, Possible I-5 Lid 등과 같은 보행통로가 있다.



그림 13. Terry Ave의 녹도

**2) 설계요소**

녹도에 적용된 설계요소는 다음과 같다.

- 넓은 오픈스페이스의 확보
- 보행자와 자전거를 위한 넓은 보도확보
- 벤치나 테이블과 같은 거리가구와 보행자 중심의 조 명체계, 간판체계, 포장방식, 공공미술의 도입
- 수목, 덩굴, 가로화분, 잔디, 수공간 확보
- 좁은 길, 과속방지턱 등을 이용하여 차량통행을 줄이 거나, 금지
- 주차는 제한적으로만 허용하거나 전면금지

**3.4 프로젝트 사례**

각각의 실례 프로젝트는 시에서 제공한 자금으로 진행 중이거나 향후 수년내에 완성될 계획안이다. 이 장소들은 전체의 성격과 함께 각각의 특성을 가지며 도심에 활력을 부여하고자 오픈스페이스들 간의 연계를 가능케 한다. Westlake Avenue는 간선도로이자 연결도로의 사례이며, Occidental Way는 녹도의 사례이다.

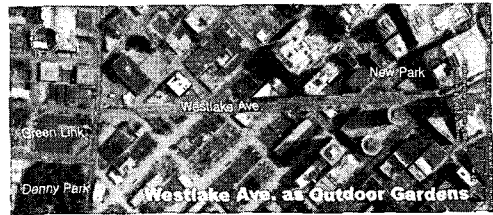


그림 14. Westlake Avenue 현황

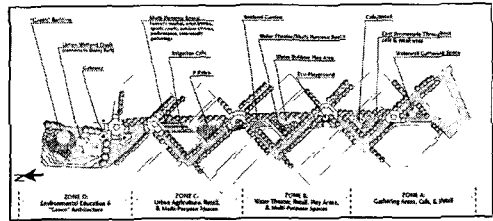


그림 15. Westlake Avenue 평면도

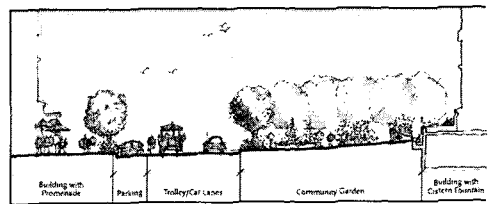


그림 16. Westlake Avenue 단면도



그림 17. Occidental Way 경관

**1) Westlake Avenue(간선도로+연결도로)**

이 부지는 Westlake Avenue의 일부에 대한 계획으로

<sup>12</sup> 홈존(home zone)은 주거지에서 소규모의 커뮤니티가 일어날 수 있는 사회적 장소로 보행자, 자전거위주의 어린이의 놀이가 가능한 지역이며 자동차의 통행은 매우 제한적이다. 유사한 개념으로 생활가로(living street)가 있다.(출처: en.wikipedia.org)



이 거리는 유니온 호수와 중심가를 연결하는 역할을 하는 Denny Triangle 지구내의 도로이다. 이 길은 오래 전부터 도심 어메니티를 증진시킬 수 있는 가능성으로 인해 많은 관심이 집중되었던 곳이기도 하다. 이 가로는 Denny Triangle 지구의 중심 상업가로일 뿐만 아니라 도시정원으로 역할하도록 설계되었다.

이 가로의 설계에 적용된 주된 개념은 공도영역의 복합적이용, 보행환경개선, 북쪽 South Lake Union 지구로의 보행 연계성 강화, 시내 중심지역으로의 연계강화, 상업가로의 역할 강화, 공공미술의 기회를 제공하는 것으로, 우수를 적극적으로 활용하여 간선도로의 빗물가든 단면개념을 적극적으로 구현하고 있음을 확인할 수 있다.

## 2) Occidental Way (녹도)

이 부지는 Pioneer Square 지구의 유일한 녹도이다. 1998년 수립된 지구계획은 Occidental Avenue를 하단의 King Street와 Royal Brougham Way까지 확장하여 남쪽의 씨호크 스타디움과 사페코(Safeco) 야구장까지 이어지는 계획을 수립하였다. 이러한 계획이 완성되면 이 지구의 보행여건과 오픈스페이스의 연계가 더욱 개선될 것이다. 2002년에는 사이트 조사와 환경개선 및 설계프로그램의 작성, 실행계획의 수립을 위해 디자인 자문단이 구성되었다. 이 가로에는 녹도계획의 원칙이 적용되어 차량통행이 제한된 공원, 광장을 확보하였고 보행자를 위한 각종 가로시설물과 조경계획이 반영되었다.

## 4. 결론

본 연구에서는 시애틀 도심지역의 가로체계 사례에 대하여 분석하고자 구체적 도면과 구글어스를 통한 지리현황을 확인하여 연구를 수행하였다. 시애틀의 가로체계는 기존의 가로체계를 개선하고 도시에 활력을 주며 도시의 정체성을 확보, 유지하기 위하여 2003년 블루링 프로젝트를 시작하게 되었고, 이를 통하여 "지속가능한 시애틀"이라는 목표를 달성하고자 하고 있다. 이러한 환경의식과 도시 성장관리의 개념을 통한 도시재생은 스마트성장의 개념과 그 맥을 같이하고 있음을 알 수 있었다.

이러한 스마트성장 개념에 기반한 도시설계 기법은 우리나라의 현실에서도 적극적으로 도입되어 다양한 형태로 적용되고 있는데 본 연구의 결과를 활용할 수 있을 것

이다. 특히 도시의 인구규모 측면에서 60만 내외의 중규모 자치단체의 경우 매우 유용한 분석결과로 활용될 수 있을 것이다.

본 연구를 통하여 분석한 시애틀 도심가로의 물리적 구성체계와 설계상의 특징은 다음과 같다. (1)도심가로구성의 중심에 보행자를 고려하고 있다. (2)도심가로는 도로이자 오픈스페이스의 일부로 작동할 수 있도록 계획하여 다양한 활동을 수용하고 있다. (3)도심가로는 외곽의 오픈스페이스와 관계를 갖도록 계획되어 고립되지 않도록 계획되었다. (4)도심가로는 내부적으로 보행자의 흐름이 끊어지지 않고 이어지도록 유기적 연계체계를 갖추고 있으며 이를 위해 가로구성 단계를 위계적으로 구성하였다. (5)디자인 요소로써 일반적 디자인 요소 외에 지역적, 장소적 특징을 살릴 수 있는 요소(예: 물, 우수)를 적극 도입하고 있다.

물리적 특징으로써의 이러한 가로체계에 관한 부분 외에 블루링 자체의 오픈스페이스 형성과 구성방식에 관한 부분, 비 물리적 특징으로 스마트 성장의 관점에서 바라본 주민참여 디자인계획과 같은 추진체제나 추진방식에 관한 부분 등은 본 연구에서는 제외하여 향후 연구부분으로 하였다.

## 참고문헌

- [1] CityDesign Office, "The Blue Ring: connecting places -100-year vision", Seattle, 2002.6
- [2] CityDesign Office, "The Blue Ring: connecting places -The next decade", Seattle, 2002.6
- [3] DPD, "City of Seattle Comprehensive Plan -toward a sustainable Seattle", Seattle, 2005
- [4] DPD, "Center City Seattle -Livable...Walkable...24/7", Seattle, 2007.3
- [5] WASLA, "Seattle Urban Landscape Guide Map", WASLA, 2003
- [6] 서울특별시, "서울도심부발전계획", 서울특별시, 2004
- [7] 이희원, "미국의 스마트 성장 도시개발에 관한 이론적 고찰", 대한건축학회대전충남지회논문집, 제12권 1호, pp.17-24, 2004.12
- [8] 정승오, "도시 문화가로의 활성화에 관한 연구", 건국대학교 석논, 1997

## 참고 웹사이트

[9] <http://www.seattle.gov>

[10] <http://earth.google.com>

[11] [http://historylink.org/essays/output.cfm?file\\_id=7054](http://historylink.org/essays/output.cfm?file_id=7054)

---

**이 희 원**(Hee-Won Lee)

[정회원]



- 1987년 2월 : 서울대학교 건축학과 (공학사)
- 1989년 2월 : 서울대학교 건축학과 (공학석사)
- 2003년 2월 : 서울대학교 건축학과(공학박사)
- 1999년 3월 ~ 현재 : 선문대학교 건축학과 조교수

<관심분야>

건축계획 및 설계, 도시건축 GIS