

건축마당

해외건축동향
overseas news review

지역 정치인들의 뉴욕시를 향한 이의제기 - 제안요구서(RFP)로 프로젝트를 부양하고 공공심리를 피할 수 있게 개발업자를 도왔다고 주장하다



논란의 중심인 자바스트리트 부두
Courtesy Pelli Clarke Pelli



개발업자 번스타인은 그의 타워들을 더욱 크게 만들 인디아 스트리트 부두(중간) 자바스트리트 계획(우)을 계획 하였다.

블룸버그 행정부는 이스트 리버를 페리로 건너기 위해서 그린포인트 수변공간 한권을 기꺼기 희생시킬 각오가 되어있을까? 스티브 레빈 의원은 그렇다고 보고 있다. 7월에 이 뉴욕의 경제개발공사는 "선박의 정박을 허용하고 지역주민들에게 이스트 리버로의 즐겁고 안전한 접근성을 제공하는 새로운 부두 구조"라는 제안요구서



비슷한 수법으로 번스타인은 보도를 인디아 스트리트 계획과 같이 돌려 놓았고 이것은 그의 빌딩들을 더욱 커지게 할 수 있다.

(RFP)를 발표하였다. 자바 스트리트에 위치한 이 부두는 페리를 제외한 레크레이션이나 교육용 보트의 정박을 허가하게 될 것이다. 2005년 지역 수변공간 리조닝 계획에 따르면, 이 자바 스트리트의 부두는 인디아 스트리트에 이미 계획되어진 페리를 수용하게 될 또 다른 부두와 인접해 있다.

레빈과 소수의 지역 사회 그룹은 자바 스트리트 부두가 그 현장 가까이 많은 용지를 확보하고 있는 개발업자인 조나단 번스타인을 배불리는 것 이외에 어떠한 명백한 목적도 가지지 못한다고 주장한다. 부두의 개발은 또 다른 부두들의 공중권을 가질 번스타인에게 그가 작년에 발표한 두 Pelli Clarke 럭셔리 타워 만한 개발을 가능하게 해주는 혜택을 제공함으로써 그에게 이익을 줄 수 있다고 주장한다. 이에 더해, 레빈은 경제개발공사가 제안요구서(RFP)를 통해 번스타인사에 토지 수여를 보장함으로써 그 회사에 특혜를 주었다고 주장하고 있다.

"이건 합법적이지 않습니다. 그들은 그냥 인디아 스트리트 부두를 개발을 해야 합니다. 하지만 시는 만약에 둘 다 하지 않는다면, 그들(개발업자) 또한 아무것도 하지 않을 것을 걱정하는겁니다."라고 말했다. "그들은 페리 서비스를 잃게 될까봐 두려워, 그들에게 모든 걸 쥐버렸습니다." 라고 레빈



김은미 / Studio M.Ap
by Kim, Eunmee

사무실의 대변인 라미 메탈씨는 이야기 했다. 개발자 및 경제 개발 공사는 모두 RFP의 세부 사항에 대해서는 언급을 거부했다.

이 지역 사회는 그린포인트 지역이 오직 불안정한 G 트레인으로만 이어진 고립되어진 곳이기 때문에 빠르게 월스트리트나 34가로 연결될 수 있는 제안인 페리 서비스를 필사적으로 원하고, 그대로 구현될 때 환영할 것이다. 뉴욕시 또한 지난번 기회에 주춤 버렸던 페리 서비스 계획을 간절히 최종화시켜 실현시키고 싶어한다. 동시에, 지역 주민들은 2005년 rezoning의 계기로 그들의 해변 가로 밀고 들어온 초호와 주택의 조류에 격분을 표하고, 주변에 새로운 개발(특히나 현재의 조닝의 허용범위를 초과하는 개발)에 대해 경계하고 있다.

번스타인과 그의 소유지의 다른 개발자들은 이미 인디아 스트리트 부두를 만들 의무를 부여받고 그에 대한 보상으로 그들은 공중권의 혜택을 가지고 갔다. 두 번째 부두를 추가하며 그들은 더 많은 공중권의 혜택을 가지고 가게 되며, 레빈의 사무실에서 계산해 본 결과에 따르면 그들은 40,000평방 피트를 확보할 수 있을 만큼 더 높은 건물을 지을 수 있게 된다.

그 부두에 위협을 만드는 것은 번스타인이 실질적으로 그의 FAR를 높이는 것이 아니라, 대신에 부두에 땅을 더함으로써 그의 사이트를 증가 시키는 것이다. 번스타인은 이미 그와 유사한 아이디어를 제안했다. 인디아와 자바 스트리트를 없애고 그들은 공원으로 만드는 것이다. 이 아이디어는 더 많은 오픈스페이스를 만들 수 있지만, 그것은 또한 번스타인의 사이트를 확장시키고, 그의 건물이 더 커질 수 있는 여건을 만든다.

이전에 공공의 재산이었던 땅을 집어삼킴으로써, 번스타인은 공개심리를 만들어 낼 수 있는 '4.7 FAR' 라는 문지방을 넘지



않고, 그의 프로젝트를 확대 시킬 수 있을 것이다. 만약 번스타인이 그 부두개발에 개발자가 되고 그 두 길들을 없앤다면(이것은 공원과와 교통과 관할 아래 있다), 번스타인은 어떤 지역적 압력 없이 그의 거대한 타워를 지을 수 있을 것이다.

더 복잡한 문제는 제안요구서에 있는 한 조항이다. 그 조항은 어떤 신청자든 부두를 짓기 위해선 'Army Corps of Engineers'로부터의 허가를 얻어야 한다는 것이다. 메탈씨에 따르면, 경제개발 공사가 제안요구서의 발행에 앞서 필요한 허가들을 미리 받을 수 있게 번스타인을 돕고 있다는 것이다. 이미 그 부두 개발을 위해 필요한 땅에 대한 소유권이 있는 사람들만이 'Army Corps'에 필요한 허가를 신청할 수 있기 때문에, 당장 개발에 필요로 되는 땅을 소유하고 있지 않은 번스타인은 개발을 위해 필요한 그 허가들을 실질적으로 받을 수가 없다.

"그들은 페리부두를 진심으로 원하고 있습니다. 그들을 그것을 얻기 위해 무엇이든 할 것 입니다." 라고 경제개발공사의 메탈씨는 말한다. 번스타인의 회사의 대변인에 따르면 번스타인 외에 어떤 사람도 그 프로젝트에 관심이 없다고 한다. 이것을 사실이라고 가정 했을 때, 왜 특혜가 필요한 것일까? 그 대변인은 거기에 대한 언급은 하지 않았다. 팔월 초에 제안요구서(RFP)

의 제출이 끝이 났을 때, 레빈씨는 도시가 그것을 철회할 것을 요구했다. 하지만 뉴욕시는 지금까지 아무런 행동도 취해지지 않고 있으며, 당선자에 대한 언급도 없는 상태이다.

번스타인의 대변인 조지 폰타스씨는 그들의 프로젝트가 수변공간으로의 접근을 위한 매력적인 프로젝트로 지역사회에 지지를 받고 있다고 했다. 그러나 그와 뉴욕시는 그들이 제안한 부두계획이 좋아한다고 말하는 어떤 그룹이나 개인도 제시해 내지 못하고 있으며, 이와 반대로 '좋은 성장 이웃 연합'이나 Greenpoint Waterfront Association와 같은 저명한 단체들은 그들의 제안에 반대하는 의견을 내고 있다. "그 프로젝트는 아직 공공심리 과정을 통과하지 않았고, 그것이 완료 될 때 까지, 그 프로젝트가 누군가에게 보여 지거나, 당선안으로 뽑히는 일은 어려울 것 입니다."라고 폰타스씨는 말했다.

많은 사람들이 개발업자들이 공들여 만든 '2005 Rezoning'을 계속적으로 뒤엎으려 한다는 것을 느꼈기 때문에 그들은 지역사회로 부터의 강력한 세부조사를 받아왔다. "2005년은 충분히 힘들었습니다. 지금 단 한 명의 개발자도 이 법칙들에 따르려하지 않고 있습니다. 이것이 바로 도시가 정신이상으로 가는 사다리의 바로 다음 계단입니다."라고 건축가

이자 'Community Board 1 land-use committee'의 의장인 헤더 로슬룬드는 말한다.



새로운 공원과 'surface boulevard'가 'Alaskan Way Viaduct'를 대체할 것이다. 9에이커의 새로운 공공공간이 도시 수변공간의 심장에 만들어 진다.
Courtesy WSDOT

씨애틀은 탈공업시대로부터 남겨진 많은 제방들의 활성화(revitalization) 프로젝트를 진행하고 있는 거대 도시들 중에 하나이다. 지난주 'James Corner Field Operations'이 "회색의 음울한 운송통로의 역동적이고 활동적인 흥미진진한 공공공간으로의 변환"이라는 프로젝트를 진행시키는 디자인 회사로 선정되었다. 약 569 million 달러의 이 프로젝트는 도시 중심 수변 공간을 따라 있는 고가도로가 없어지면서 만들어지는 9에이커의 오픈스페이스를 도시에 제공할 것이다. 도시 서쪽에 위치한 'Alaskan Way Viaduct'은 도시계획가들이 수십 년간 제거되기를 꿈꿔온 물리적 그리고 시작적인 장벽이다.

뉴욕에 기반을 둔 'Field Operations'는 조경과 도시 디자인이 전문영역이며, 'High Line and Fresh Kills Park in New York' 프로젝트를 위한 디자인 팀을 이끌었고, 산타모니카의 새로운 시민공원 프로젝트를 진행 중이다. 또 다른 뉴욕 기반의 'SHoP Architects'와 씨애틀 회사인 'Mithun'이 그들과 팀을 이루고 있다. 이 팀은 'Gustafson Guthrie Nichol, Michael Van Valkenburgh, and Wallace Roberts & Todd' 등이 포함된 4

개의 최종 후보자들 중에 선택되었다.



WSDOT 초기 계획안 분홍색 공간 안에 새로운 공공시설이 위치 할 것이다.

씨애틀 시는 9월 15일 'Benaroya Hall'에서 열린 1,300명의 시민들이 참여한 공개 프리젠테이션을 통해 4팀 중에 당선 팀을 선정하였다. Corner씨는 그의 프리젠테이션에서 "이것은 'working waterfront'입니다. 나는 다른 모든 도시들에서 볼 수 있는, 특정 장소로 부터의 특정 장면을 위해 마비되어지고 아름답게 꾸며진 수변공간의 너무나 싫습니다. 우리의 임무는 드라마틱한 세팅을 만들고, 사람들이 다양한 삶을 그곳으로 가지고 들어갈 수 있는 공간을 만드는 것입니다."

이 공원의 실현 여부는 'Alaskan Way viaduct'을 대체할 지하터널(\$3.1 billion)의 자금이 주와 연방정부로부터 모여졌고, 'Washington State Department of Transportation'이 이 지하터널 프로젝트를 이끌고 있다는 공사에 달려있다. 씨애틀 시는 새로운 공원을 위한 자금의 절반을 마련하였고, 나머지를 마련할 방법을 찾고 있다. 지금 고가도로로 채워져 있는 그 공공 영역에 어떤 상업적 개발도 허용되지 않을 것이다. "우리는 뉴욕의 'High Line' 프로젝트를 좋은 본보기로 보고 있습니다. 그것은 어떻게 공공의 오픈 스페이스가 개인 개발자들을 위한 기회를 만들어 내는지 잘 보여 주는 사례입니다."라고 씨애틀 교통과의 릭 세리단이 말했다. 시의 공무원들은 수변공간의 고층건물에 반대

하는 입장을 확실히 하고 있다. "우리는 마이애미 해변과 같은 개발을 원하지 않습니다."라고 시의원 셸리 백쇼는 말했다.



씨애틀 건설팀을 위해 'RFQ'를 발행해왔고, 10월에 당선자를 발표하기 위한 계획 하고 있다. 건설과 디자인 팀들은 그 당선안을 위해 함께 일하게 될 것이며, 개념 디자인은 내년의 위해 준비되고, 건설을 2016년에 시작되도록 계획될 것이다. 그리고 공원은 2018년에 완공되는 걸로 예정되어있다.

수변 공간 계획은 많은 도시에서 진행되어 오고 있다. 모든 개발 계획이 그렇듯 인근 주민들의 요구와 경제 논리, 도시 계획 차원의 원칙들이 제 각각의 목소리를 내며 충돌을 한다.

위에서 미국의 두 경우를 살펴 보았지만 이 모든 난관을 거쳐 미래를 위한 가장 타당한 선택을 하기 위해서는 시청이나 주관 기관의 입장이 공정하여야 하며 투명하게 일을 진행하여야 한다는 것을 볼 수 있었다.

건축이나 도시의 디자인 계획을 받는 과정 심사의 과정, 의견 수렴과정 등을 공개할 수는 없는지, 아니면 도시를 위한 어떤 계획이든 공개적으로 언제나 누구에게나 받을 수 는 없는지... 이러한 유연한 기관을 꿈꿔 본다. ■