

서니사이드 야드 마스터 플랜 3 차 공청회

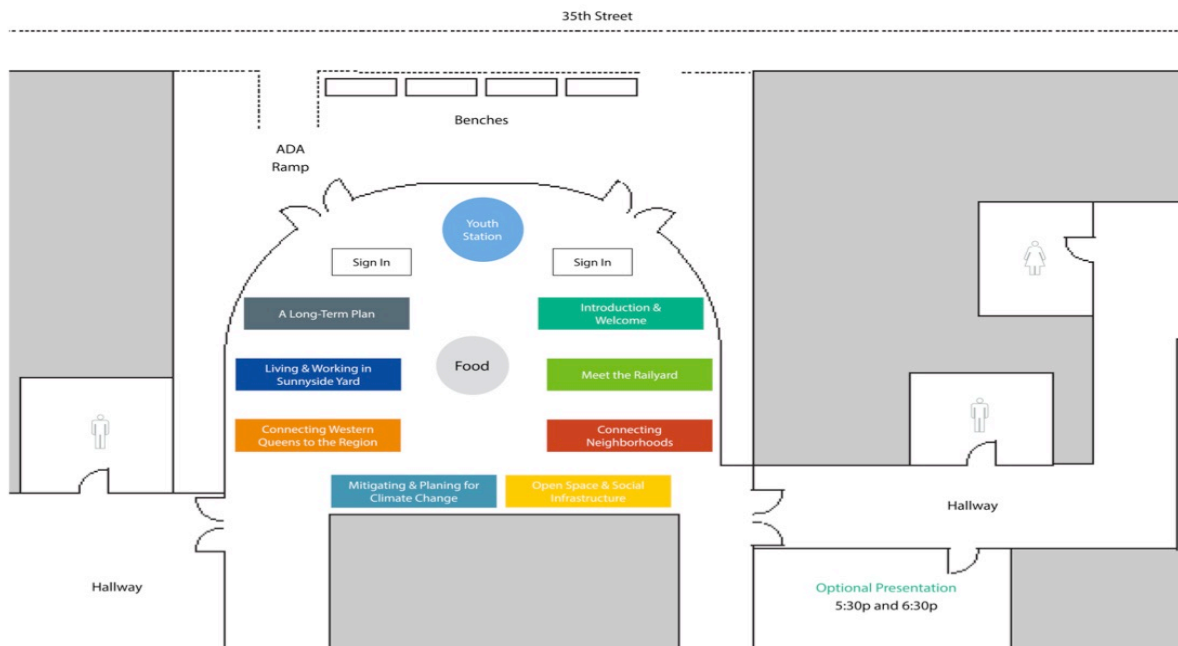
서니사이드 야드 마스터 플랜의 3 차 공청회에 참석하신 것을 환영합니다! 오늘 함께 해주셔서 정말 반갑습니다.

2018 년 10 월 열린 첫 공청회에서 이 공동체는 서니사이드 야드의 미래 비전을 수립하는 데 도움을 주셨습니다. 2019 년 3 월에 열린 2 차 공청회 참가자들은 서니사이드 야드의 특&필을 담은 디자인을 개발하고 본 야드의 미래 용도와 관련한 우선순위를 결정하는 데 도움을 주셨습니다. 오늘 저녁 여러분을 공청회에 초대하오니, 참석하셔서 지금까지 진행된 프로세스를 확인하고, 서니사이드 야드 마스터 플랜 초안을 살펴보고 피드백을 제공해주시기 바랍니다.

공청회 일정:

시간	회의장	위치
5:00 - 계속	체크인 / 등록	35 th Street 입구
5:00-8:00	마스터 플랜 초안 갤러리 워크 오픈	메인 카페테리아
	스테이션 1: 소개 및 환영	메인 카페테리아
	스테이션 2: 레일 야드 소개	메인 카페테리아
	스테이션 3: 다양한 근린지역 간의 연결 개선	메인 카페테리아
	스테이션 4: 공공용지 및 사회 인프라 구축 우선순위 지정	메인 카페테리아
	스테이션 5: 기후 변화 완화 및 대응 계획	메인 카페테리아
	스테이션 6: 웨스턴 퀸즈와 연결	메인 카페테리아
	스테이션 7: 서니사이드 야드에서의 생활과 일자리	메인 카페테리아
	스테이션 8: 장기 계획	메인 카페테리아
5:30-5:50	프레젠테이션 + Q&A(옵션)	Teacher's Cafeteria
6:30-6:50	프레젠테이션 + Q&A(옵션)	Teacher's Cafeteria

이벤트 맵



(1) 스테이션 1: 소개 및 환영

서니사이드 야드 마스터 플랜 프로세스 개요

서니사이드 야드 마스터 플랜

프로젝트 배경

- 스테이션 1: 소개 및 환영
- 스테이션 2: 레일야드 소개

계획 초안

- 스테이션 3: 근린지역 연결
- 스테이션 4: 공공용지 및 사회 인프라
- 스테이션 5: 기후 변화 완화 및 대응 계획
- 스테이션 6: 웨스턴 퀸즈와 연결
- 스테이션 7: 서니사이드 야드에서의 생활과 일자리
- 스테이션 8: 장기 계획

(3) 현시점에서 계획을 수립해야 하는 이유는 무엇인가요?

Sunnyside Yard(이하 "서니사이드 야드" 또는 "야드")는 지속 가능하고 장기적인 근린 계획을 수립할 독특한 기회를 제공합니다.

뉴욕시와 Amtrak 은 2018 년 5 월 이 프로세스를 시작하여 퀸즈 인근 지역 및 그레이트 뉴욕 지역의 연결성을 개선하는 서니사이드 야드의 미래 비전을 탐구했습니다.

퀸즈로서는 취업 접근성, 신뢰할 수 있는 대중교통, 경제적인 주택 및 학교, 공원 및 헬스케어와 같은 인프라 요건을 충족하는 가운데 세계를 대표하는 가족 타운(Borough of Families)으로 지속 성장할 지역으로서의 위상을 유지하는 것이 절대적으로 중요합니다.

근린 지역을 연결하는 교통수단은 취업 기회를 제공하여 경제적 상향 이동성을 지원합니다. 퀸즈 주민과 직장인들은 뉴욕 시내 모든 지역에 오고갈 때는 물론, 보스턴 및 워싱턴 D.C.와 같은 주요 북동부 도시 주민도 환승 없는 이른바 "1 좌석 교통편"(one-seat ride)의 편의를 누릴 수 있습니다. 일자리 성장을 촉진하고 우수한 교통수단을 제공할 향상된 지역 철도 서비스를 구현할 계획을 수립해야 합니다.

(4) 장기 근린 개발 계획 예시

퀸즈는 계획 커뮤니티를 구축해 온 오랜 역사를 지니고 있으며, 당대에 요구된 목표를 각 개발 계획에 반영하여 추진한 바 있습니다. 몇 가지 예시를 소개합니다.

- **포레스트 힐스 가든 (1917)** - 이 142에이커 대지는 미국 최초의 마스터 근린 도시 계획으로 개발된 지역 중 하나였습니다.
- **서니사이드 가든 (1928)** - 서니사이드 가든은 개인 소유 녹지 및 공용 녹지와 보도로 유명합니다.
- **르프락 시티 (1971)** - 르프락 시티는 자체 공공 도서관, 우체국 및 스포츠 시설을 갖춘 40에이커 면적의 임대 주택 및 사무실 단지입니다.
- **퀸즈브리지 하우스 (1940)** - 퀸즈브리지 하우스는 1937년 연방 주택법에 의거해 건설된 미국에서 가장 큰 공공 주택 단지입니다.
- **로치데일 빌리지 (1963)** - 이 자메이카 소재 협동조합 단지에는 거의 6,000채의 주택이 있으며 흑인 거주민이 다수를 차지하는 세계에서 가장 큰 소유주 주거 주택 단지입니다.
- **헌터스 포인트 사우스 (2013-현재)** - 마스터 플랜을 통해 개발된 이 커뮤니티에는 약 5,000채의 주택이 있으며, 절반 이상이 경제적인 가격에 제공될 것입니다.

워터프론트 파크, 초등학교 및 도서관도 있습니다.

(5) 서니사이드 야드 지도

(6) 마스터 플랜 일정

2018년 여름, Amtrak 과 뉴욕시는 웨스턴 퀸즈 및 도시 전반의 이해 관계자들로 구성된 운영위원회와 협력하여 18개월에 걸친 마스터 계획 프로세스를 출범했습니다.

이 마스터 플랜은 수백여 차례의 대화에서 제시된 아이디어, 의견, 피드백 및 지침을 토대로 수립되었습니다.

- 2018년 10월 열린 첫 공청회에 약 400명이 참석함
- 2019년 3월에 열린 2차 공청회에는 200여명이 참석함
- 2018년 9월부터 2019년 2월까지 이해 관계자들과 75회 이상의 일대일 인터뷰 진행
- 2019년 2월부터 2019년 5월까지 이해 관계자 그룹 인터뷰 10여회 실시
- 2019년 5월부터 2019년 8월까지 커뮤니티 이벤트 10여회 개최
- 분기별 운영위원회 회의 개최

(7) 서니사이드 야드 운영위원회

40여명의 선출직 공무원, 지역 사회 지도자, 지역 사고 지도자 및 기술 전문가로 구성된 서니사이드 야드 운영위원회가 시 산하 기관, 철도 기관 및 종합 전문지식을 갖춘 컨설턴트 팀으로 구성된 팀을 이끌고 있습니다.

(8) 운영위원회는 지금까지 많은 피드백을 받았습니다.

이 프로세스에서 저희는 많은 커뮤니티 구성원으로부터 인풋, 새로운 아이디어, 피드백, 지침을 받았습니다. 아래에 대중의 의견 중 몇몇을 소개합니다.

(9) 청취한 주민 의견

지난 15개월간 저희는 퀸즈의 다양성과 캐릭터를 유지하는 한편, 공공용지/녹지 공간, 경제적인 수준의 주거 공간과 교통 편의 개선이 필요하다는 의견을 피력하는 사람들을 많이 만났습니다.

젠트리피케이션, 인구 과밀, 인프라 노화 및 대형 프로젝트에 따른 비용 등에 대한 우려의 목소리도 들었습니다.

(10) 개발 원칙

운영위원회는 2018년 10월 공청회에서 수집한 커뮤니티 인풋을 토대로 이 계획 수립 과정에 적용할 원칙을 개발하였고, 그에 준하는 목표와 가치가 반영된 개발 계획 프로세스를 수립하였습니다. 본 개발 계획 수립 프로세스는 현재 진행 중이므로 앞으로도 계속 여러분의 생각과 피드백을 제공해주시기 바랍니다.

- 현재와 미래의 트렌드를 충족하기 위한 **인프라 및 교통 시스템** 설계
- 경제적인 주거비, 상업, 산업, 커뮤니티 서비스 및 문화 공간에 대한 근린 사회 니즈에 대처
- 노조 일자리, MWBE, 지역 고용 등 직업 및 인력 개발 전략으로 이어지는 우수한 일자리 창출
- 건강, 창의적 표현, 지역사회 건설, 삶의 질을 지원하는 공공 공간 조성
- 본 커뮤니티의 경제적 다양성 지속 보장

- 근린지역의 유산과 다양성 존중·강화
- 혁신적인 접근법을 시험하고 통합하여 **기술, 지속 가능성 및 기후 변화에 적응**
- 모든 규모의 개발 프로젝트 진행 시 인간 중심의 고품질 디자인 보장
- 미래의 생활 방식과 근로 형태를 내다보고 교육, 커리어 및 산업에 창조적 접근법 지원
- 세월의 흐름에 맞춰 웨스턴 퀸즈 및 NYC의 니즈와 함께 진화하는 적응력 확보

(11) 스테이션 2: 레일야드 소개

(12) 서니사이드 야드 역사

서니사이드 야드는 1세기 넘는 세월 동안 중요한 철도 인프라로 우리 곁을 지켰습니다. 주변 이웃 환경은 수십 년에 걸쳐 변화를 거듭했으나 서니사이드 야드만큼은 거의 이전 그대로의 모습을 유지하고 있습니다.

(13) 서니사이드 야드란 무엇을 하는 곳인가요?

현재 이 레일야드(주차장)는 Amtrak 북동부 철도 회랑의 보관·유지관리 허브입니다. New Jersey Transit 과 Long Island Rail Road 회사에도 유지보수 서비스를 제공합니다. Penn Access 가 완공되면 Metro-North Rail 에도 서비스를 제공할 것입니다. Amtrak 이 Sunnyside Yard 180 에이커 대지 중 절반 이상을 소유하고 있습니다. 또한, MTA 가 대지 상당 부분에 대한 소유권과 함께 개발권까지 보유하고 있습니다.

서니사이드 야드 팩트:

- Pennsylvania Railroad 가 1910 년에 건설
- 서니사이드 야드는 동서로 1.3 마일 길이에, 남북으로 400~**1,500 피트 폭에 이르는 대지를 차지함**
- NJ Transit 및 Amtrak 에서 온종일 이용하는 철도 서비스 및 유지보수 시설이 자리하고 있으며 32 개의 유치선을 운영 중임
- 여기에는 미국에서 가장 바쁜 철도 교차로 중 하나인 Harold Interlocking 이 포함됨
- 매일 780 량의 열차가 이 교차로를 통과하며, MTA 의 East Side Access 및 Penn Access 프로젝트 완료 시 그 숫자는 더 증가할 것임
- 현재 Amtrak 열차 92 량을 보관 중이며 매일 Sunnyside Yard 에서 유지보수 작업이 진행됨
- 이곳에서는 Amtrak 직원 805 명이 근무함

(14) 서니사이드 야드 vs. 다른 레일야드(주차장)와의 차이점

서니사이드 야드는 유례없는 다량의 열차와 다양한 서비스를 제공하는 주차장입니다. 규모, 난이도 및 퀸즈 인근에 위치해 있다는 특성 측면에서 다른 주차장의 오버빌드(육교형 건물) 건물과는 다른 차원의 건물이 필요합니다.

- **면적:** 약 180에이커 규모의 서니사이드 야드는 거버너 섬과 비슷한 규모입니다. 아스토리아 파크의 3배에 달하며 허드슨 야드의 6배가 넘습니다.
- **근린 지역 상황:** 서니사이드 야드는 웨스턴 퀸즈의 심장부에 자리하고 있으며, 직장인 가족 인구가 증가 추세에 있는 활기차고 여러 근린 지역이 교차하는 지점에 있습니다.
- **복잡성:** 서니사이드 야드는 Long Island Rail Road, Amtrak 북서부 철도 회랑, New Jersey Transit 및 향후 Metro-North 철도에 연결되는 중요한 시설·철도입니다. 매일 700여 량의 열차가 통과하고 체류하여 유지보수를 받습니다.
- **토지 여건:** 서니사이드 야드는 평평하지 않습니다. 언덕 지형입니다. 서니사이드

야드의 북쪽 지대는 주변 도로와 같은 높이인 반면 스킨 일대는 주변 도로보다 낮은 지대에 있습니다.

- **개발 기간:** 서니사이드 야드 마스터 플랜은 수십 년에 걸쳐 조성될 근린 개발에 장기적 비전을 제시하고 프레임워크 역할을 수행할 것입니다.

(15) 서니사이드 야드 안에서는 어떤 일을 하나요?

현재 800 여 명의 직원이 서니사이드 야드에서 일하고 있으며, 이 숫자는 앞으로 증가할 것으로 예상됩니다. 직원들은 매일 열차를 정비하고, 점검하고 중요한 시스템의 유지보수 작업 등을 수행하여 지역 철도 네트워크의 원활한 가동을 보장합니다.

(16) 조차장 위에 건물을 어떻게 건설합니까?

서니사이드 야드만큼 바쁜 조차장 위에 건물을 건설한다는 것은 매우 어려운 일입니다. 이러한 오버빌드 형태의 건물을 데크(deck)라고 칭합니다.

데크는 철도 위 공중 공간에 거리, 공공용지를 조성하기 위해 짓는 플랫폼입니다.

데크는 아래에 있는 철도의 용도와 위에 설명한 근린지역의 사용 사례에 따라 다양한 규모와 공법으로 건설할 수 있습니다. 데크를 지지하는 기둥과 벽, 그리고 기존 선로와 기차에 동력을 공급하는 가공선을 피해 건설해야 합니다. 데크 건설 기간에 철도 운영이 중단되는 일이 있어서는 안 됩니다. 열과 배기를 처리하려면 환기 시스템이 필요합니다.

(17) 조차장 인프라 개발 계획

Amtrak, MTA, NYC 는 오른쪽에 제공된 미래에 건설될 데크 설계가 기존 조차장 인프라는 물론, 계획된 조차장 인프라를 모두 수용할 수 있도록 보장하기 위해 긴밀하게 협업하고 있습니다.

(18) 어떤 생각이 드셨습니까? 혹시 저희가 놓치고 있는 부분이 있습니까?

여러분의 피드백을 환영합니다.

(19) 스테이션 3: 다양한 근린지역 간의 연결 개선

(20) 접근성에 관한 주민 의견

기획팀은 데크에 연결되는 시설을 설계할 때 가장 중요한 요소와 관련하여 유용한 피드백을 많이 받았습니다.

"위치에 상관없이, 계단이든, 언덕이든, 자연을 활용해 친화적인 연결 시설을 지어야 한다"

"건물을 연결 지점으로 사용하여 기존 도로보다 훨씬 높은 지점에 위치한 미래의 데크로 이동하는 경로에 새로운 실내 공용 공간을 조성하는 것이 좋다"

"대중 예술, 커뮤니티 및 문화 행사를 열 수 있는 커다란 잔디밭이나 계단식 플라자 같은 다목적 공간을 이용해 연결해야 한다"

(21) 데크를 기존 거리와 연결

마스터 플랜 기획팀은 Amtrak 및 MTA 와 협력하여 데크 높이를 최소화하는 방법을 식별하여 서니사이드 야드 위를 지나는 기존 교량과 주변 지역을 원활하게 연결할 수 있게 되었습니다.

- (왼쪽 이미지) 이전: 2017 년 타당성 조사에 따르면 데크형 건축물은 기존의 거리와 철도 위를 가로지르는 교량보다 훨씬 높은 위치에 있어야 하므로 시야를 가로막고 보행자가 야드 건너편에 접근하기 어렵습니다.

- (오른쪽 이미지) 이후: 이제 공간 높이 요건이 하향 조정된 만큼 데크와 주변 도로 간의 높이 차이가 최소화하였으므로 기존 육교로부터의 진입이 한결 용이해졌습니다.

(22) 데크에 연결

기획팀은 사람들이 높이 변화를 자연스럽게 수용하게 만드는 다양한 창의적인 지역, 국가 및 국제적 건축 사례를 연구했습니다. 이러한 고도 전환을 원활하게 할 뿐만 아니라 이를 대중 편의 시설로 변환하는 방법을 발굴한 사례를 세계 여러 도시에서 찾았습니다.

(23) 연결 전략

기획팀은 주변 지역 간의 연결을 개선하고 확대하는 데 적합한 여러 위치를 파악했습니다. 차량은 기존 교량을 통해 연결될 것이며, 보행자와 자전거를 타는 사람들은 다양한 디자인 접근법을 통해 제공될 다른 옵션을 이용할 수 있습니다.

(24) 블록 크기 고려 사항

서니사이드 야드의 모든 프로젝트는 수십 년에 걸쳐 여러 단계로 나뉘어 진행될 것이므로 새로 조성되는 거리와 블록은 다양한 프로그램과 사용 사례를 수용하고 시간이 흐름에 따라 변화하는 뉴욕 주민의 니즈를 충족할 수 있도록 유연하고 적응 가능한 형태로 설계하는 것이 중요합니다.

- 60'은 뉴욕의 기존 건축 환경에서 일관되게 목격되는 형태입니다.
- 다른 도시와 비교하여 60' 모듈 블록을 연구했으며, 이러한 블록 사이즈가 서니사이드 야드의 다양한 건물 유형을 수용할 방법은 물론, 직사각형 블록과 사각형 블록의 차이점 등을 연구했습니다.

결론적으로 240' X 240' 크기의 정사각형 그리드 블록이 서니사이드 야드에 가장 적합하다는 판단을 내렸습니다.

(25) 거리 그리드 네트워크 제안

기본적으로 240' X 240' 그리드를 본 야드에 적용하되, 새롭게 조성될 블록을 기존 거리 네트워크와 주변 지역에 완벽하게 통합하기 위해 필요에 따라 일부 블록을 수정했습니다.

(26) 거리 유형

본 계획 초안은 다양한 범위의 교통수단 및 공공장소를 수용하는 형태로 서니사이드 야드 전역에서 사용할 도로 유형 4종을 제안합니다.

- 북부 회랑의 마이크로 모빌리티는 그림과 같이 인도 옆 또는 도로 중앙에 배치할 수 있습니다. 미래 계획: 자율주행차(AV)와 마이크로 모빌리티가 ROW(고속 주행 차량은 안쪽 차선과 저속 주행 차량은 바깥쪽 차선)를 공유함
- 내부 거리 - 인도와 차도 경계가 없는 보행자 전용 거리, 시속 5-10 마일 제한, 항상 긴급 차량 및 서비스 차량에 한하여 진입 허용, 거리 진입구에 여유 있는 승하차 공간, 화물 선적·하적 공간, 파클렛, 자전거 및 마이크로 모빌리티 인프라 배치. 미래: 차량 진입 금지. AV, 마이크로 모빌리티 및 응급 차량에 한하여 진입 허용
- Greenway-Inner Street 와 유사하지만, 자율주행차량과 응급차량 전용 레인이 없음, 다양한 통로와 연결되는 조경된 확장형 거리 중앙부, 전통식 스쿠터와 자전거 속도 추가 제한.

- 남쪽 회랑 - 전용 버스 노선, 미래: 자율주행차(AV) 및 마이크로 모빌리티가 ROW(고속 주행 차량은 안쪽 차선과 저속 주행 차량은 바깥쪽 차선)를 공유함, 버스/전용 ROW 환승을 다른 교통수단과 분리함, 하차 전용 차선을 탄력적으로 배치.

(27) 동선 구성 예비 전략

본 계획에서 제안하는 거리 네트워크는 시간이 흐름에 따라 진화할 수 있는 다양한 범위의 연령대, 신체적 능력, 선호 교통수단 등을 수용하도록 설계되었습니다.

- 야드를 동쪽에서 서쪽으로 연결하는 직선형 그린웨이(산책로)에서는 공공 공간이 계속되며 보행자/자전거 그린웨이가 제공됨
- 안쪽 거리는 산책, 바이킹, 자동차 및 다른 교통수단이 공동으로 사용하여, 안전하고 쾌적한 공유형 공공용지로 구성
- 북쪽과 남쪽 회랑은 차량을 동서로 연결하는 주요 도로를 제공함, 더 큰 도로망과 연결되는 기존 교량의 교차로 역할을 수행함

(18) 어떤 생각이 드셨습니까? 혹시 저희가 놓치고 있는 부분이 있습니까?

여러분의 피드백을 환영합니다.

(29) 스테이션 4: 공공용지 및 사회 인프라 구축 우선순위 지정

(30) 공공용지에 관한 주민 의견

마스터 계획 수립 과정에서 새로운 공원 조성이 최우선 과제로 대두되었습니다. 농구 코트, 애견 공원에 앉을 자리와 점심을 즐길 수 있는 공간에 이르기까지 공공용지 사용 프로그램 관련 아이디어가 많이 수집했습니다.

- "야드의 서쪽 부분에는 녹지 공간이 적고 환경 오염 우려가 있으므로 LIC 에 사람들이 즐겨 찾을 공원을 조성해야 한다"
- "야드 외곽 경계선에 소규모 공원을 다수 배치하여 일련의 녹지 공간을 조성할 필요가 있다"
- "콘서트 및 야외 행사를 개최할 음악당/야외극장"
- "주변 커뮤니티의 언덕과 계곡을 반영한 풍경을 연출할 필요가 있다"

(31) 잠재적 공공용지 활용 전략

공공용지에 관한 의견 수백 건과 워크숍을 토대로 세 가지 접근법을 연구했습니다.

공공용지에 배치될 공원 네트워크가 각 근린지역의 중심점이 될 것입니다.

- 센트럴파크 접근법은 서니사이드 야드를 지나치게 격리시키는 경향이 있고 이웃 지역의 공공용지 접근이 용이하지 않았습니다.
- 이스턴 파크 형식은 웨스턴 퀸즈에서 인구 밀도가 가장 높은 지역에서 너무 멀리 떨어져 있어 혜택을 얻는 주민층이 적었습니다.
- 야드 전반에 걸쳐 균등하게 공공용지를 배정하는 분산형 공원 계획이 주민 전원에게 고르게 혜택을 준다는 측면에서 가장 적절했습니다.

(32) 공공용지 네트워크 제안

저희가 제안하는 전략은 야드 전역에 공공용지를 배정하고 야드의 가장자리에 대형 공원을 배치하여 기존 이웃 지역과 연결하는 것입니다. 이 전략을 통해 웨스턴 퀸즈의 열린 녹지 공간이 약 60 에이커 확장됩니다.

(33) 사회 인프라란 무엇인가요?

사회 인프라는 건강한 근린지역을 지원하는 공공 서비스 사용 사례와 시설로 구성됩니다. 바로 이 부분이 개발 계획의 골격을 형성하고 서니사이드 야드가 웨스턴 퀸즈의 니즈를 충족하는 근본적인 요소입니다. 이러한 사용 사례에는 교육, 헬스케어, 자치단체 공공 서비스 및 커뮤니티 센터 등이 포함됩니다.

(34) 공공용지 + 사회 인프라

이 두 요소는 서니사이드 야드 마스터 플랜의 기본 토대를 이룹니다. 공익적인 사용 사례에 우선순위를 부여함으로써 이 두 요소가 서로를 보완하고 야드를 진정한 근린지역 사회로 만듭니다.

- 근린지역 전반에 걸쳐 공공용지 분산 배치
- 사회 인프라와 공공용지 네트워크 결합

(35) 선호하는 공공 용지 전략

이 두 요소는 서니사이드 야드 마스터 플랜의 기본 토대를 이룹니다. 공익적인 사용 사례에 우선순위를 부여함으로써 이 두 요소가 서로를 보완하고 야드를 진정한 근린지역 사회로 만듭니다.

(36) 어떤 생각이 드셨습니까? 혹시 저희가 놓치고 있는 부분이 있습니까?

여러분의 피드백을 환영합니다.

(37) 스테이션 5: 기후 변화 완화 및 대응 계획

(38) 서니사이드 야드의 지속 가능성 및 대응력에 관한 주민 의견

환경 문제와 지속 가능한 지역 사회에 대한 의견을 묻은 결과 광범위한 커뮤니티 구성원들로부터 사려 깊고 열정적인 의견을 얻었습니다.

귀하의 지역 사회가 직면하고 있는 환경 문제는 무엇입니까?

- 낙후된 빗물 배수 시설 인프라의 용량 부족
- 약천후와 용량 제약에 취약한 지하철 인프라
- 나무 그늘과 녹지 공간 부족으로 도시 열섬 효과 증폭
- 주문 경제 시대의 트럭 운송으로 인한 정체와 배기가스
- 미래 기후 변화로 인한 변환

지속 가능하고 탄력적인 커뮤니티란 어떤 의미를 지니나요?

- 폐기물을 재고하고 축소하는 것
- 기후 변화가 건강에 미치는 영향에 대처하기에 충분한 의료 시설
- 배수 시설 업그레이드와 빗물 흡수 지면을 포함하여 우수한 빗물 배수 관리.
- 커뮤니티 소유 주택, 커뮤니티 소유 공공용지 및 커뮤니티 소유 토지를 포함하여 경제적이고 안정적인 커뮤니티.
- 농장과 정원을 통해 이곳 지역 사회를 위해 식량을 재배할 장소 배정.
- 탄소 배출을 없애고, 기후 친화적이고, 잉여 재생 에너지를 생산하는 능력 확보

(39) 지속 가능성 및 대응력 관련 원칙 초안 작성

본 마스터 플랜은 지속적으로 성장하는 도시를 수용하고 NYC 에서 지속 가능하고 탄력적인 근린 지역의 모범 사례를 보여줄 수 있는 기회입니다. 서니사이드 야드의 새로운 근린지역 조성을 이끌어갈 원칙은 다음과 같습니다.

서니사이드 야드는 서부 퀸즈가 폭염과 혹한에 대응하는 데 도움이 될 것입니다.

서니사이드 야드의 대부분 공간은 범람원에서 벗어난 고도에 위치할 것이며,

따라서 웨스턴 퀸즈(즉, 커뮤니티 마이크로 그리드) 인프라에 대응력을 제공하고 위험 발발 시 커뮤니티 응집력과 웰빙을 지원할 것입니다.

서니사이드 야드는 뉴욕시 일대의 녹색 경제를 성장시킬 것입니다. 서니사이드 야드는 친환경 건물 및 지속 가능한 건설 공법을 통해 일자리를 창출할 수 있습니다. 또한, 본 마스터 플랜은 새로운 교육 프로그램 및 신재생에너지 부문의 일자리 창출 기회, 그리고 새로운 산업 분야의 혁신 잠재력 등을 개략적으로 제시할 것입니다.

서니사이드 야드는 탄소 중립적인 지역이 될 것입니다. 본 마스터 플랜은 건축 자재에 내재된 탄소 배출을 포함하여 탄소 배출과 소비 추적의 중요성을 인지할 것입니다. 서니사이드 야드는 폐기물 없는 시스템을 수용할 것입니다. 본 마스터 플랜은 물, 폐기물 및 열을 캡처하고 재사용하여 자원을 보존하는 새로운 방법을 탐구할 것입니다.

(40) 어떤 생각이 드셨습니까? 혹시 저희가 놓치고 있는 부분이 있습니까?
여러분의 피드백을 환영합니다.

스테이션 6 : 웨스턴 퀸즈와 연결

(42) 교통수단에 관한 주민 의견

마스터 플래닝 프로세스 전반에 걸쳐 신뢰할 수 있고 쾌적하며 효율적인 교통수단을 최우선순위에 두어야 한다는 의견이 많았습니다. 본 계획의 우선순위를 결정하는 데 도움이 된 수많은 아이디어를 청취했습니다. 일부 내용은 다음과 같습니다.

- 지하철 노선 수용 용량 확대
- 지역 철도가 제시하는 기회 활용
- 간선급행버스 및 지역 버스 서비스 지원
- 지하철에 투자
- 자전거 및 산책 환경 개선

(43) 교통 패턴 재검토

본 마스터 플랜은 지역 교통 네트워크를 재고하여 모든 사람에게 우수한 서비스와 더 많은 옵션을 제공할 기회입니다.

서니사이드 야드는 NYC 지역의 지리적 중심에 위치하고 있으며, 미국에서 가장 바쁜 철도 회랑 중 하나가 지나가는 자리에 있습니다. 지역·현지 교통 니즈에 대처하기 위해 본 마스터 플랜은 다음의 기회에 초점을 맞추고 있습니다.

- 다양한 범위의 전략을 통해 포화 상태에 이른 지하철 노선에 가해지고 있는 압력 축소
- 지하철 및 버스 인프라 개선에 투자
- 지역 철도를 활용하여 뉴욕 주민의 편의 개선
- 웨스턴 퀸즈에서 더 많은 일자리를 창출함으로써 주민의 통근 거리 축소 효과 및 맨해튼 통근 대안 제시
- 지역 전반에 걸쳐 더 많은 일자리 창출
- 더욱 편리하게 걷고 자전거를 타고 현지 버스를 이용할 수 있는 환경을 조성하여 가능한 영역에서 개인 차량 사용 니즈 최소화

(44) 장기 교통 전략

서니사이드 야드는 교통 패턴을 재고하고 교통 시스템 전반에 걸쳐 압력을 균일하게 재분배하고 필요한 용량을 창출할 장기 투자 영역을 식별할 기회를 제공합니다.

(45) 장기 교통 전략

서니사이드 야드는 교통 패턴을 재고하고 교통 시스템 전반에 걸쳐 압력을 균일하게 재분배하고 필요한 용량을 창출할 장기 투자 영역을 식별할 기회를 제공합니다.

(46) 서니사이드 스테이션

새로운 대중교통 허브는 웨스턴 퀸즈와 광역 사이에 새로운 연결 지점을 형성함으로써 퀸즈 주민의 취업 기회를 확대하고 지역 인력을 롱 아일랜드 시에 연결합니다. 서니사이드 야드는 역인 동시에 연결자이자 목적지가 될 것입니다. 도시 내 지역 환승 허브이자 연결자가 될 것입니다.

(47) 서부 퀸즈를 지역 네트워크에 연결

서니사이드 야드는 미국 북동부 철도 네트워크의 심장부이자 미국에서 가장 바쁜 철도 중 하나입니다. 이곳을 운행하는 열차는 뉴욕시 전역을 보스턴에서 워싱턴 DC의 주요 경제 중심지와 연결합니다.

(48) 어떤 생각이 드셨습니까? 혹시 저희가 놓치고 있는 부분이 있습니까?

여러분의 피드백을 환영합니다.

스테이션 7: 서니사이드 야드에서의 생활과 일자리

(50) 서니사이드 야드의 새로운 용도에 관한 주민 의견

본 계획 초안은 야드 위 공간을 어떤 용도에 사용할 것인지에 대한 수백 가지 아이디어를 집합한 계획입니다. 다음의 아이디어가 포함되어 있습니다.

- "야드를 둘러싼 근린지역의 기존 거주자와 새로운 커뮤니티 구성원의 니즈를 충족하는 주택, 상업, 소매 및 지역 사회 공간을 혼합한 다양한 사용 사례를 반드시 담아내야 한다."
- "주요 철도, MTA 및 간선급행버스를 연결하는 교통 허브"
- "공원과 녹색 사이트를 정신적 지주로 활용해야 한다"
- "미래의 주택 및 공간의 경제성·소유권의 새로운 전형을 개척할 수 있는 기회다. 이 프로젝트는 광범위한 NYCHA 캠퍼스나 공동체 소유 토지 신탁의 형태를 취할 수 있다."

(51) 웨스턴 퀸즈의 새로운 경제 중심지

본 계획 초안은 오피스 및 경공업과 같이 기존 일자리 클러스터에 가깝고, 도보로 대중교통 및 주택 단지에 접근할 수 있는 일자리 중심적인 사용 사례에 초점을 맞추고 있습니다.

(52) 주거지 특성

본 계획 초안은 다양한 기존 근린지역을 야드 내부에, 그리고 야드 전반에 걸쳐 연결된 주거지 특성을 제공하는 방법을 면밀히 분석하였습니다. 인구 밀도가 높은 고층 빌딩은 기존 고층 건물 및 상업 지구에 가까운 지하철 노선 인근에 배치하고, 야드의 대부분 주거 지역에는 주로 서니사이드와 Woodside 같은 인근 지역과 유사한 중층 건물을 배치했습니다.

(53) 밀도와 규모에 대한 주민 의견

계획 과정에서 근린지역 일대의 건물 밀도와 높이를 포함하여 서니사이드 야드의 물리적 규모와 관련한 참가자 의견을 구했습니다. 주민 의견 중 일부를 여기에 소개합니다.

- "서니사이드 야드는 기존 근린지역에 자연스럽게 어울리는 형태로 개발되어야 한다"
- "미래 건물의 규모와 용량은 주변 지역 사회의 캐릭터를 반영해야 한다"
- "고밀도 건물은 지하철과 버스역 및 주요 남북행 철도 인근에 배치하여 기존 교통수단을 활용해야 한다"
- "시가보다 낮은 지역이 아닌 한, 저층 건물을 배치하거나 개발하지 말아야 한다"

(54) 집대성

본 계획 초안은 균형 있는 근린지역을 형성할 다양한 사용 사례를 모두 수용하는 한편 퀸즈 주변 근린지역의 특성을 야드에 담아내고 있습니다.

(55) 어떤 생각이 드셨습니까? 혹시 저희가 놓치고 있는 부분이 있습니까?

여러분의 피드백을 환영합니다.

스테이션 8: 장기 계획

(57) 자금 조달 및 정책 우선순위

마스터 플랜 기획 프로세스는 "자급자족할 수 있는 계획", 즉 스스로 자금을 조달할 수 있는 계획을 수립하는 것이 아니라 "추진할 가치가 있는 계획"을 수립하는 과정입니다. 그렇다면 비용과 이점에 대해 어떻게 생각하십니까?

어떤 계획이 추진할 가치가 있을까요? NYC의 다른 지역에서는 불가능한 공공의 이익을 창출할 이 계획에 관해 숙고해보고 얼마의 공공투자가 필요한지 점검해보겠습니다.

서니사이드 야드가 얻을 공공 혜택에는 다음 항목이 포함됩니다.

- 근린지역 간 연결 개선
- 약 60 에이커의 공용 용지
- 시립대학 또는 헬스케어 기관과 같은 공공기관 캠퍼스 단지
- 새로운 대중교통 인프라(예, 서니사이드 스테이션)
- 상당한 새 일자리 창출 효과
- 중산층과 서민을 위한 경제적인 주거지 제공 효과
- 새로운 커뮤니티 소유권 모델 시험
- 환경적으로 지속 가능한 방식으로 퀸즈 및 NYC의 성장을 수용할 공간 확보

민간 및 기타 투자는 일반적으로 일정 수준의 투자 수익(예, 오피스 건물, 시가 주택)을 제공하는 인프라에 비용을 지불합니다. 여기에는 다양한 유형의 민간 투자는 물론 재정 수익을 극대화하지 않는 사회적 투자가 포함될 수 있습니다.

(58) 대형 프로젝트는 어떻게 구현되나요?

뉴욕시는 미래에 대비해 수십 년에 걸쳐 진행되는 복잡한 도시 개발 계획을 구현한 오랜 역사를 보유하고 있습니다. 서니사이드 야드의 총체적인 개발 계획을 함께 고찰하는 가운데 다음의 사례연구가 우리에게 중요한 교훈을 제공합니다. 기획팀은 배터리 파크 시티, 브루클린 브리지 파크, 코업 시티 및 퀸즈 웨스트의 사례를 살펴보았습니다.

(59) 데크 예상 비용(예비 수치)

철도 사용을 중단할 수 있는 시간이 데크 비용을 결정하는 가장 큰 변수입니다. 야드 내 여러 구역의 철도 상태가 다르므로 조차장 구역에 따라 서니사이드 야드의 개별 데크 건설비도 다릅니다. 매우 활성화된 조차장이므로 이 조차장의 대부분 구역에 데크를 건설하는 비용은 대단히 비쌉니다. 지도에 각 구역의 면적당 데크 건설비를 색깔로 표시하였습니다. 초록 = 제곱피트당 \$1,200~1,400, 파랑 = 제곱피트당 \$1,500~1,700, 노랑 = 제곱피트당 \$1,700~1,900, 분홍 = 제곱피트당 \$2,400~2,600, 빨강 = 제곱피트당 \$2,500~2,700.

(60) 자금 조달 및 정책 우선순위

이 비전을 실현하는 데는 수십 년이 소요될 것이며, 상당한 공공·민간 투자가 필요합니다. 본 계획 초안은 미래의 개발 노력에 기준점을 제시하고 공익을 우선순위에 두기 위해 마련한 계획안입니다.

마스터 플랜 프로세스의 목표는 가장 많은 수익을 창출할 사용 사례를 확인하여 수익 최적화를 이룰 목표로 수립된 계획이 아니며, 공익을 앞세운 서니사이드 야드의 장기 개발 계획을 수립하는 데 있습니다. 오늘 여러분이 보고 있는 계획을 구현하려면 웨스턴 퀸즈 인프라와 편의 시설 건설에 상당한 공공투자가 필요합니다.

데크와 공공 인프라를 포함한 전체 플랜을 수립하려면 50-100 년에 걸쳐 여러 단계로 나눠 진행할 수 있습니다.

NYC 가 과거 진행한 다른 복잡한 장기 계획은 다양한, 도시·주·정부 금융 자금을 활용하였으며, 최종 실현에 이르기까지 수십 년에 걸쳐 변화가 진행됐습니다. 서니사이드 야드도 마찬가지입니다.

- 이 계획을 실현하려면 어떤 조치와 다른 변화가 필요한가요?
- 공공 인프라 투자에 기폭제가 될 투자 유치
- 오피스 건물의 경우, 보다 활력 있는 시장 경기
- 인프라 및 경제적 주택 등의 주요 정책 우선순위가 필요로 하는 신규 연방·주·시 정부의 재정 지원 프로그램
- 데크 비용을 인수할 협력 기관의 관심
- 데크 비용과 복잡성을 줄일 수 있는 기술 발전

(61) 어떤 생각이 드셨습니까? 혹시 저희가 놓치고 있는 부분이 있습니까?

이 서니사이드 야드 마스터 플랜 초안의 목표는 공익 측면에서 우선순위를 정의하고 지속 가능한 미래를 계획하는 것입니다. 계획 팀은 귀하의 의견을 기다립니다.

저희가 올바른 플랜을 수립했다고 생각하십니까? 저희가 놓친 것은 무엇인가요? 여러분의 적극적인 참여가 본 계획 초안 작성의 기초를 형성했으며 최종 마스터 플랜을 발표할 때까지 계속 영향을 미칠 것입니다.