

‘도시형 생활주택’ 계획방향 및 설계기준 설정에 관한 연구

Design Guidance for ‘Urban-Housing’

김진욱 Kim, Jin Wook
김영현 Kim, Young Hyun
이민우 Lee, Min Woo

(a u r i

AURI-기본-2009-2
‘도시형 생활주택’ 계획방향 및 설계기준 설정에 관한 연구
Design Guidance for 'Urban-Housing'

지은이: 김진욱, 김영현, 이민우

펴낸곳: 건축도시공간연구소

출판등록: 제385-2008-0005호

인쇄: 2009년 10월 23일, 발행: 2009년 10월 30일

주소: 경기도 안양시 동안구 관양동 1591 아크로타워 B동 301호

전화: 031-478-9600, 팩스: 031-478-9609

<http://www.auri.re.kr>

가격: 18,000원, ISBN: 978-89-93216-31-8

* 이 연구보고서의 내용은 건축도시공간연구소의 자체 연구물로서
정부의 정책이나 견해와 다를 수 있습니다.

연구진

Ⅰ 연구책임	김진욱 부연구위원
Ⅰ 연구진	김영현 연구원 이민우 연구원
Ⅰ 외부연구진	박인석 명지대학교 교수 조영수 무영종합건축사사무소 상무 이재영 솔빛엔지니어링건축사사무소 소장

Ⅰ 외부연구심의위원	김소라 서울시립대학교 교수 임월시 국토해양부 사무관 임희지 서울시정개발연구원 연구위원
------------	---

연구요약

본 연구는 도시형 생활주택 공급을 활성화하기 위하여 도시 주거유형의 상(像)을 정립하고, 도시형 생활주택의 계획방향과 설계기준을 설정하고자 진행되었다. 이를 위하여 본 연구에서는 도시주거에 대한 해외사례를 분석하고 현행 법률에 근거한 시뮬레이션 작업을 통해 현 제도의 개선사항을 파악하였다. 이는 도시형 생활주택 공급을 통해 소규모 주택 밀집지역의 주거환경을 개선하고 고밀의 소규모 주택 공급을 활성화하기 위한 정책대안을 제시하는데 목적이 있다.

도시형 생활주택은 2009년 2월 3일 개정된 주택법에 의하여 공급되는 20세대 이상 150세대 미만의 국민주택이다. 국토해양부는 도시형 생활주택을 통해 1-2인 가구의 주거 수요에 대응하고(주택법 시행령에 따른 ‘기숙사형’과 ‘원룸형’), 민간 투자의 소규모 주택의 공급(‘단지형 다세대주택’)을 확대하고자 주택규제를 완화하였다. 즉, 도시형 생활주택은 대규모 주거단지 위주의 현 주택 공급 규모를 다양화하고, 소규모 주택 밀집지역의 주거환경을 개선할 수 있는 제도적 기회를 마련하였다.

하지만 현 도시형 생활주택 관련 규정은 ‘단지형 다세대주택’이 군집되었을 때 조성되는 외부환경보다는 개별 건축물에 초점이 맞춰져 있다. 또한 ‘단지형 다세대주택’ 건설기준에 대한 규제 완화에도 불구하고 단지형 다세대주택의 적극적인 공급이 이루어지지 못하고 있는 실정이다. 이는 도시환경의 개선을 전제로 사업성을 담보하면서 적극적인 규제완화정책을 수립하지 못하였기 때문이며, 새로운 도시주거유형의 상(像)을 제시하지 않은 채 인센티브 조항을 통해 한시적으로 단지형 다세대주택의 공급을 유도하였기 때문으로 판단된다. 또한 현재 규정에 따라 ‘단지형 다세대주택’이 대량 공급된다면 과거 다가구주택 및 다세대주택 대량 공급이 야기한 도시문제가 반복될 우려가 있다. 따라서 본 연구에서는 외부환경을 고려하여 단지형 다세대주택 밀집지역이 계획될 수 있도록 주거유형의 상(像)을 제시하고 적극적인 공급유도를 할 수 있는 정책대안을 제시하고자 하였다.

우선 주거유형의 상(像)을 제시하기 위하여 본 연구에서는 도시주거로서 도시형 생활주택의 의미를 살펴보고 도시주거에 대한 선진국의 사례를 조사·분석하였다. 또한 현재 도시주거에 대한 요구사항과 주택공급정책 패러다임의 변화를 반영하기 위하여 우리나라 주택정책의 변천과정을 조사하였다.

산업혁명 이후 도시의 인구 집중에 따른 문제를 해결하기 위해 제시된 도시주거는 주변의 컨텍스트를 배제한 채 조성되어 거주성이 떨어지는 결과를 낳게 되었다. 이후 도시주거는 주거공간의 비주거화 현상을 해소하기 위하여 가로와 건축물 관계에 주목하기 시작하였다. 이는 도시와 주거단지의 관계를 단계적으로 구성하여 연속성을 유지하면서 사적공간과 공적공간의 위계를 확립하여 거주성을 확보하고자 한 것이다.

또한, 도시주거는 기본적으로 인구 집중에 따른 주거 고밀화 현상을 수용해야 한다. 이는 도시의 기본적 정의에 ‘일정 밀도 이상의 인구가 거주하는 것’을 전제로 하고 있기 때문이다. 선진국에서는 블록단위의 저층 고밀 도시주거로 전환하는 경향이 나타났다. 또한, 유럽과 일본을 중심으로 조성된 주거단지 사례에서는 도시에서 요구하는 밀도를 충분히 만족하면서 도시조직과 유기적 연계성을 갖고 거주성을 확보할 수 있는 주거유형이 나타났다.

본 연구에서는 도시주거의 고밀화 현상에 대한 요구를 충족시키고 블록 단위로 가로와 도시의 적절한 관계를 형성하는 주거유형으로 ‘컴팩트형 도시주거 클러스터’를 제안하였다. 이는 도시주거를 단순히 하나의 건축물과 필지 단위로 인식하는 것이 아니라 도시구조의 일부로서 역할하는 개념으로 도시형 생활주택이 도시조직 속에서 일체화되고 융화되어 도시구조의 연속성을 유지할 수 있다는 것을 의미한다. 또한, 컴팩트형 도시주거 클러스터로서 도시형 생활주택은 주거환경과 도시조직의 유기적 구성을 도모하고, 도시 환경의 개선을 촉진시킬 수 있을 것이다.

우리나라의 주택공급 정책은 시대별로 수요자의 요구 변화에 따라 변화하였다. 1980년대까지 주택공급은 주택부족을 해소하기 위한 양적인 보급에 치중되었고 이를 위해 1985년 다세대주택을 도입하게 되었으며 신도시 및 택지개발지역을 중심으로 대형 아파트 단지 위주의 공급이 이루어졌다. 이러한 수량 확보 위주의 주택 공급에는 규제 완화가 수

반되었으며 특히 다세대·다가구 주택 공급 이후 건폐율 및 주차장 등에 대한 규제 완화가 이루어졌다. 이로 인하여 주거환경의 질 저하 등 문제점이 나타나자 다시 규제 강화 정책이 대두되었다.

도시형 생활주택은 중·소규모 주택단지 공급이라는 규모적 측면과 규제 강화정책에 의해 공급이 어려웠던 소규모 주택을 확산하기 위해 법제적으로 제시한 주거유형으로 해석되며, 이를 통해 민간주택공급 시장에서 소규모 주택 공급을 활성화하고 주거환경의 질을 향상하는 것을 목표로 하였다. 현재 도시형 생활주택은 주택법, 주택건설기준 등에 관한 규정 등에 의해 법제적으로 규정되고 있으며 주거동 수와 용도 복합에 의하여 그 유형이 구분되고, 주거동의 형태 역시 예측된다. 하지만 현재 콤팩트형 도시주거 클러스터로서 외부 공간환경 및 거주환경 조성에 대한 제도적 근거가 미흡하고 개별동 규제에 집중된 것으로 조사되었다.

도시형 생활주택의 콤팩트형 도시주거 클러스터로서 역할과 방향을 설정하기 위하여 유럽과 일본의 주거단지 사례를 분석하였다. 이중 네덜란드 Kop van Zuid, 스웨덴 Hammarby 등 유럽의 주거단지에서는 도시구조와의 연속성을 유지하고 주거단지의 거주성을 확보하기 위하여 단계적 가로위계를 조성하고 있었다. 각 가로의 성격에 대응하여 주거단지 시설이 배치되고 가로의 성격과 블록의 성격에 대응한 주거유형을 조성하고 있음을 알 수 있었다. 반면, 네덜란드 Ypenbrug의 사례에서는 기존 도시와 독립적인 단지구성을 하고 있었고, 각 주거동의 경우도 다른 주거동과 관계보다는 타운하우스와 같이 독립적 성격으로 구성되어 있음이 나타났다. 또한 일본의 마쿠하리 사례에서는 가로와 블록 성격에 대응한 다양한 주거동 유형을 제시하고 있었으며 차량동선과 주차, 사적공간과 공적공간의 전이공간 확보 등을 가능하게 하기 위하여 다양한 중정 시스템을 제시하고 있음을 알 수 있었다.

이러한 조사 분석 결과를 바탕으로 도시형 생활주택 시뮬레이션 작업을 진행하여 계획방향을 검토하였다. ‘단지형 다세대주택’에 적용되는 법률을 기준으로 세대수, 대지의 종류, 적용 유형, 가로와 접한 상황에 따라 가상대지에 36가지 시뮬레이션 작업을 하였고, 이 결과를 바탕으로 서울 시내 3곳의 대상지에 주택 유형을 적용하였다.

그 결과 도시형 생활주택은 단지화를 통한 주거환경 개선방식의 문제를 발생시킬 수 있으며 주거환경의 질을 저하시킬 수 있음을 알 수 있었다. 따라서 저층부 상업시설의 복합구성, 연도형 배치 등 건축물과 도시공간이 연계된 주거환경의 조성이 가능하도록 계획 유도방향이 필요하며, 외부공간과 공공편의시설 확충 등의 정책적 병행이 필요하다고 판단된다. 특히 사업성 확보와 주거환경 개선을 위하여 다세대주택 660㎡ 면적 제한의 실효성이 의문시된다. 또한, 주택공급을 유도하기 위한 주택건설기준 완화의 경우 주거환경의 개선을 위하여 보완 대책 마련이 시급하다고 판단된다. 마지막으로, 신규개발지에 도시형 생활주택이 건축되는 경우 도시형 생활주택에 대응한 택지개발계획 및 지구단위계획 방안이 필요하다고 사료된다.

통상 새로운 주택정책이 도입되면 주택업계에서는 사업성을 기준으로 사업모델을 찾기 위해 움직인다. 따라서 정부의 기대와 업계의 사업모델이 일치하기 위해서는 제도적으로 사업모델에서 사업성이 확보되거나 이에 상응하는 정부지원이 마련되어야 할 것이다. 이는 새로운 주택정책이 활성화되기 위한 전제로 이를 위하여 정부는 모든 유형의 사업모델을 검토한 뒤, 적정 사업모델을 제안하여야 한다.

도시형 생활주택의 경우도 마찬가지로 정책목표를 구현하기 위한 방향을 설정하고 주거유형의 ‘상(像)’을 제시해야 한다. 현 도시형생활주택 제도 아래서 추진가능한 개발방식과 건축형식을 검토하여 적정유형을 제시하여야 할 것이다.

현재 도시형 생활주택 공급을 위한 주택정책은 지주의 부담을 줄여 유도하는 방식이 아닌 개별적인 제도개선을 통한 단기적인 유도방안에 한정되어 있다. 특히 현재 대도시권에서는 20세대이상 150세대미만의 단지를 개발할 수 있는 단일필지가 거의 존재하지 않아서 대부분의 사업이 합필을 전제로 진행되어야 하기 때문에 ‘단지형 다세대주택’의 경우 현재 토지 조건에서 사업성을 충분히 확보할 수 없다. 또한, 소규모 주택 밀집지역의 공간환경을 개선하기 위해서는 주거환경 개선 부담비용이 발생하는데, 이 비용을 완화하여 지주들의 적극적인 참여를 유도해야 할 것이다.

도시형 생활주택은 중규모 필지 형성을 통한 도시공간구조의 개편이라는 의의를 갖고 있으며 도시적 관점에서 아파트 위주의 대규모 필지와 단독주택단지와 같은 소규모 필지의 균형 있는 도시구조를 형성할 수 있는 기회가 될 수 있다. 따라서 도시형 생활주택 공급시 기존 필지와 도로체계를 유지하는 방향을 유지하여야 할 것이다.

개발 방식에 있어서도 새로운 주거유형으로 도시형 생활주택이 바람직한 방향으로 나아가기 위해서는 거주자와 개발자, 공공기관의 협력이 무엇보다 중요하며, 기존 주민의 적극적인 참여로 선순환적인 주택개발을 유도해야 한다. 이를 위하여 주택개발과 이주에 따른 다양한 문제들에 대한 해결책이 정책적으로 필요하다.

본 연구에서는 콤팩트형 도시주거 클러스터로서 ‘기성 소필지 조직을 존중하면서 주변도로에 연도형으로 대응하고 내부에 중정형 옥외공간을 조성하여 주거환경을 확보하는 유형’을 제시하고 있다. 도시형 생활주택이 소규모 주택공급과 도시내 주거환경 개선의 목적을 달성하기 위해서는 다음과 같은 제도 개선과 행정프로세스 제시라는 정책적 제언이 필요하다.

콤팩트형 도시주거 클러스터 조성을 위한 제도 개선

도시형 생활주택이 가로에 대응한 연도형으로 조성되고 거주성을 확보한 내부에 중정형 외부공간을 형성하기 위해서는 단지형 다세대주택의 660㎡ 1개동 면적제한을 폐지하여야 한다. 현 660㎡ 면적제한은 주거동 수의 증가로 인하여 효과적인 건축형식을 제한하고 충분한 용적률 확보에 한계로 작용하고 있다. 따라서 국민주택규모 전용면적 85㎡ 5개층 10세대 주거동 조성이 가능하도록 건축법 시행령에 명시되어 있는 면적 기준을 950㎡에 해당하는 면적으로 상향조정해야 한다. 만약 1개동 당 바닥면적 제한을 폐지하기 어렵다면 그 대안으로 도시형 생활주택에 대해 맞벽건축을 허용하거나 도시형 생활주택의 적용 범위를 연립주택까지 확대해야 할 것이다.

현재 제2종 일반주거지역의 경우, 단지형 다세대주택이 층수제한(5층)에 국한되어 7층 이하의 제2종 일반주거지역에서 활성화되기 어렵다. 또한 층수제한에 의하여 용적률 인센티브를 부여하는 경우에도 정책적 실효성을 갖기 힘들다. 따라서 설계기준을 통해 용적률을 완화할 경우, 제2종 일반주거지역의 경우 사업성 확보를 위해 층수제한을 단지별 층수제한 방식으로 7층까지 허용해야 한다. 단, 층수제한 완화는 설계기준과 디자인 가이드라인이 선행되었을 때 가능하다.

또한, 기존 도로 폐지 금지 원칙을 준수하여야 하며, 인동간격 기준을 마련하여 주거환경을 보호하는 범위에서 규제를 완화하여야 할 것이다.

마지막으로 뉴타운 지구 등의 제1종 일반주거지역에 도시형 생활주택이 공급되기 위

한 택지개발계획 및 지구단위계획을 수립하고, 해당 지역의 시범사업을 통해 새로운 도시 주거 유형이 공급될 수 있도록 선도적인 역할을 해야할 것으로 판단된다.

도시형 생활주택 공급 활성화를 위한 행정 프로세스 수립

본 연구에서는 도시형 생활주택 공급의 활성화 방안으로 고시를 활용한 행정 프로세스를 제안한다. 중앙정부의 설계기준과 디자인 가이드라인 제시를 통해 주거유형에 대한 ‘상(像)’을 제시하고 주거환경 개선의 방향을 정립한다. 설계기준과 디자인 가이드라인을 기준으로 도시형 생활주택의 공급을 활성화 할 수 있는 지원(인센티브 부여) 및 규제완화 정책을 제시하여 공급을 활성화하여야 한다. 인센티브 방안으로는 용도지역별 용적률 인센티브 부여나 단지별 층수제한 제시 방안이 있을 수 있다.

향후 도시형 생활주택의 공급을 활성화시키기 위해서는 설계기준과 디자인 가이드라인에 대한 심도 있는 논의와 검토가 필요할 것이라고 사료된다. 본 연구는 이러한 논의에 대한 기초적 토대가 될 것이라 기대한다.

주제어 : 도시형 생활주택, 단지형 다세대주택, 콤팩트형 도시주거 클러스터

차 례

제1장 서론	1
1. 연구의 배경 및 필요성	1
2. 연구의 목적 및 기대효과	3
1) 연구의 목적	3
2) 기대효과	3
3. 연구의 범위	4
1) 공간적 범위	4
2) 내용적 범위	4
4. 선행연구 검토	5
5. 연구수행방법	7
제2장 도시형 생활주택의 도시주거로서 의미	11
1. 도시주거에 있어서 가로와 건축물 관계의 중요성 인식	11
2. 콤팩트형 도시주거 클러스터로서 도시형 생활주택의 의미	17
제3장 우리나라 주택공급 변천과정과 ‘도시형 생활주택’의 법제적 의미	21
1. 시대별 수요자 요구 변화에 따른 주택정책의 변화	21
2. 주택정책의 변화에 따른 주택관련 법제 변화	26
3. 도시형 생활주택의 법제적 의미	30
1) 도시형생활주택의 건축유형	30
2) 도시형생활주택의 개발규모	33
3) 도시형생활주택의 건축 특성	34
4) 도시형생활주택의 개발유형	35
4. 소결	39

제4장 해외 도시주거 클러스터 사례 분석43

1. 시점 변화에 따른 주거단지 공간분석의 의미	44
2. 가로공간구조의 이해를 통한 블록의 특성 분석 : 도시공간적 관점	45
1) 지역 간의 연결을 통해 도시 인프라의 역할을 하는 간선도로ACCESS ROAD	45
2) 지구간의 연결을 통해 지역에서 가장 활성화 되어 있는 생활가로URBAN STREET	52
3) 블록 내부 순환을 위한 커뮤니티가로COMMUNITY STREET	55
4) 가로와 주거사이의 연결을 위한 접속가로SERVICE WAY	57
5) 종합_도시와 연속된 공간구조 형성	59
3. 가로와 블록의 상관관계 파악 : 가로공간적 관점	68
1) 가로와 건축물과의 관계	68
2) 가로와 외부공간과의 연계	96
4. 주거블록의 특성을 규정짓는 건축물의 계획시스템 : 건축공간적 관점	102
1) 가로 성격에 대응한 중정시스템	102
2) 휴먼스케일을 고려한 입면 디자인	110
3) 사적영역과 공적영역의 조화를 위한 유닛 구성	114

제5장 도시형 생활주택의 계획방향 검토117

1. 시뮬레이션 기준 설정	117
1) 도시형 생활주택 조성을 위한 적용 법률	117
2) 시뮬레이션을 위한 계획 방향 전제	125
3) 대지 조건에 따른 36가지 분류 기준	126
2. 도시형 생활주택 법적 기준 적용 시뮬레이션 주요 결과 분석	129
1) 클러스터 조성을 통한 도시공간의 주거환경 개선 가능	129
2) 주거동 수의 증가로 거주성 확보 어려움	132
3) 인동간격 규제를 극복한 다양한 입면과 주거동 유형 조성 가능	133
4) 경사지의 유리한 조건을 활용한 부대시설 설치 유도	133
3. 대상지 현황분석과 시뮬레이션 결과	135
1) 대상지 선정 기준	135
2) 대상지 시뮬레이션 결과	137
4. 소결	155
1) ‘단지화’ 를 통한 주거환경 개선방식의 문제	155

2) 도시형생활주택의 건축형태에 따른 문제	159
3) 건설기준 완화에 따르는 문제	161
4) 도시 내 소규모필지조직의 감소 및 토지이용 적응력 약화와 도시공간의 비효율성 초래	163
5) 신도시 등 신규개발지에 도시형생활주택 건축되는 경우의 문제	164
제6장 도시형 생활주택 설계기준의 방향 설정	167
1) 도시 가로 공간 위계에 따른 가로 특성 부여	168
2) 가로 특성에 따른 시설 프로그램 배치	169
3) 클러스터 형성을 위한 주동배치계획	170
4) 공공공간과 사적공간의 단계적 공간구성	171
5) 가로 성격에 대응한 주거동 시스템	172
6) 보행 동선과 차량동선 계획	173
7) 지역커뮤니티 활성화를 위한 가로변 커뮤니티 시설 배치	174
8) 보행중심의 생활가로변 형성을 위한 건축선 후퇴	175
9) 외부공간과 연계된 가로변 통합 공간 구성	176
10) 단지 주변 환경에 어울리는 가로경관	177
11) 휴먼 스케일에 입각한 입면 계획 수립	178
제7장 결론 및 정책제언	179
1. 결론 - 바람직한 주거유형 제시를 전제로 한 공급 활성화	179
1) 주택정책에서 바람직한 주거유형 제시의 중요성	179
2) 현 패러다임에서 ‘도시형 생활주택’ 공급 활성화의 문제점	182
2. 정책제언	184
1) 콤팩트형 도시주거 클러스터 조성을 위한 제도 개선	184
2) ‘도시형 생활주택’ 공급 활성화를 위한 행정 프로세스 수립 - 고시를 활용한 계획방향 및 설계기준 제시	189
참고문헌	191
Design Guidance for 'Urban-Housing'	193
부록1. 도시형 생활주택 시행방안	199
부록2. 해외사례 개요	211
부록3. 도시형 생활주택 시뮬레이션 결과	215

표차례

[표 1-1] 선행연구와의 차별성	6
[표 3-1] 시기별 주택 정책과 관련 법제의 변화	22
[표 3-2] 시기별 법제 변화와 주거지 및 주택 변화의 상관관계	24
[표 3-3] 소득 계층별 주거비 부담수준	24
[표 3-4] 다세대주택 도입 당시의 건축기준(1985년)	26
[표 3-5] 다가구주택 도입당시의 건축기준(1990년)	27
[표 3-6] 서울시 다세대주택 건축허가 처리지침의 일반적 기준	28
[표 3-7] 서울시 소규모 주택유형별 건축건립 시기	30
[표 3-8] 도시형생활주택의 건축유형	30
[표 3-9] 도시형생활주택 유형별 최대 개발규모	33
[표 3-10] 단지형 다세대주택의 주거동 형태특성 분석	34
[표 3-11] 도시형생활주택 개발에 필요한 최소부지면적	36
[표 4-1] 마쿠하리 단지 내 중정시스템의 유형별 개방방식의 특징	102
[표 5-1] 도시형 생활주택의 지역 용도별 활용도	120
[표 5-2] 인접대지경계선에서의 이격거리	123
[표 5-3] 도시형 생활주택 36가지 유형	127
[표 5-4] 시뮬레이션 면적 및 층수	128
[표 5-5] 선정한 대상지별 조건	136
[표 7-1] 현 공동주택 분류 기준	184
[표 7-2] 면적기준 완화	184
[표 7-3] 맞벽건축 허용	185
[표 7-4] 연립주택 범위 확대 적용	185

[표 7-5] 인동거리기준 마련	187
[표 부록1-1] 도시형 생활주택의 유형	200
[표 부록1-2] 공동주택과 도시형 생활주택 비교	201
[표 부록1-3] 동일 단지·건축물에 혼합건축허용 여부	202
[표 부록1-4] 도시형 생활주택의 주택법령 적용제외항목	204
[표 부록1-5] 주차장 확보기준	205
[표 부록1-6] 유형별 주차대수 기준 개선	206
[표 부록1-7] 원룸형, 기숙사형으로 용도변경시 제외되는 건설기준	208
[표 부록1-8] 도시형 생활주택 지원 방안	209

그림차례

[그림 1-1] 서울 강서구 화곡동 단지형다세대주택 시뮬레이션 모델	4
[그림 1-2] 연구흐름도	9
[그림 2-1] 홍대 주택가로 확산되는 상점들	13
[그림 2-2] 홍대 걷고 싶은 거리 주변 주택가로 확장된 상점	14
[그림 2-3] 분당 정자동 카페골목 주변	15
[그림 2-4] 목동 파라곤 주변 상점가로	16
[그림 2-5] 필지단위 개발(맨왼쪽)과 블록단위 개발에 의한 블록단위 구성(오른쪽 3개그림)	18
[그림 3-1] 서초동 다세대주택(左)과 서교동 다가구주택(右) 유형의 법적용 분석	23
[그림 3-2] 주택보급률	25
[그림 4-1] Kop van Zuid 주변 간선도로ACCESS ROAD	46
[그림 4-2] Kop Van Zuid 주변 간선도로ACCESS ROAD, Netherlands	46
[그림 4-3] Hammarby 주변 간선도로ACCESS ROAD, Sweden	47
[그림 4-4] Ruoholahti 주변 간선도로ACCESS ROAD, Finland	48
[그림 4-5] Ørestad 주변 간선도로ACCESS ROAD, Denmark	48
[그림 4-6] Ypenburg 주변 간선도로ACCESS ROAD, Netherlands	49
[그림 4-7] Wateringse Veld 주변 간선도로ACCESS ROAD, Netherlands	50
[그림 4-8] Vuosaari 주변 간선도로ACCESS ROAD, Finland	50
[그림 4-9] 산코지구 주변 간선도로	51
[그림 4-10] 산코지구 주변 간선도로	52
[그림 4-11] KEY MAP: Kop van Zuid 생활가로URBAN STREET	52
[그림 4-12] Kop van Zuid 상업가로	53
[그림 4-13] KEY MAP: Hammarby 생활가로URBAN STREET	53
[그림 4-14] Hammarby 생활가로URBAN STREET	53

[그림 4-15] Ypenburg 생활가로URBAN STREET	54
[그림 4-16] 산코지구 주변 상업가로 및 동경도립현대미술관	54
[그림 4-17] KEY MAP: Kop van Zuid 커뮤니티가로COMMUNITY STREET	55
[그림 4-18] Kop van Zuid 커뮤니티가로COMMUNITY STREET	55
[그림 4-19] KEY MAP: Hammarby 커뮤니티가로COMMUNITY STREET	56
[그림 4-20] Hammarby 커뮤니티가로COMMUNITY STREET	56
[그림 4-21] KEY MAP: 산코지구 커뮤니티가로COMMUNITY STREET	56
[그림 4-22] 커뮤니티가로에 면한 단지 어린이 공원 및 커뮤니티 시설	57
[그림 4-23] KEY MAP: Kop van Zuid 접속가로SERVICE WAY	57
[그림 4-24] Kop van Zuid 접속가로SERVICE WAY	58
[그림 4-25] KEY MAP: Hammarby 접속가로SERVICE WAY	58
[그림 4-26] Hammarby 접속가로SERVICE WAY	58
[그림 4-27] 녹지가로 성격을 띤 접속가로와 연결되는 어린이 공원	59
[그림 4-28] Kop van Zuid 생활가로URBAN STREET에 접한 상업시설	69
[그림 4-29] Kop van Zuid 생활가로URBAN STREET 가로 단면 다이어그램	69
[그림 4-30] Hammarby 생활가로URBAN STREET 가로 단면 다이어그램	70
[그림 4-31] Hammarby 생활가로URBAN STREET에 접한 상업시설	70
[그림 4-32] Ypenbrug 생활가로URBAN STREET	71
[그림 4-33] Ypenburg 생활가로URBAN STREET 가로 단면 다이어그램	71
[그림 4-34] Ypenburg 생활가로URBAN STREET에 접한 상업시설	71
[그림 4-35] Bercy 생활가로URBAN STREET + 커뮤니티가로COMMUNITY STREET	72
[그림 4-36] Bercy 생활가로URBAN STREET + 커뮤니티가로COMMUNITY STREET에 접한 상업시설	72
[그림 4-37] KEY MAP: Kop van zuid 커뮤니티가로COMMUNITY STREET	73
[그림 4-38] Kop van zuid 커뮤니티가로COMMUNITY STREET	73
[그림 4-39] Kop van Zuid 커뮤니티가로COMMUNITY STREET에 접한 커뮤니티 시설	74
[그림 4-40] Kop van Zuid 커뮤니티가로COMMUNITY STREET에 접한 커뮤니티 시설	74
[그림 4-41] KEY MAP: Kop van zuid 커뮤니티가로COMMUNITY STREET	74
[그림 4-42] Kop van Zuid 커뮤니티가로COMMUNITY STREET와 공원에 접한 커뮤니티 시설	75
[그림 4-43] KEY MAP: Hammarby 커뮤니티가로 COMMUNITY STREET	75
[그림 4-44] Kop van Zuid 커뮤니티가로COMMUNITY STREET와 수변에 접한 커뮤니티 시설	75

[그림 4-45] KEY MAP: Hammarby 커뮤니티가로 COMMUNITY STREET	76
[그림 4-46] Kop van Zuid 커뮤니티가로COMMUNITY STREET와 수변에 접한 커뮤니티 시설	76
[그림 4-47] Hammarby 커뮤니티가로COMMUNITY STREET	76
[그림 4-48] Wateringse Veld 커뮤니티가로COMMUNITY STREET	77
[그림 4-49] Wateringse Veld 커뮤니티가로COMMUNITY STREET에 접한 커뮤니티 시설	78
[그림 4-50] 특성화주거와 가로 단면	78
[그림 4-51] Kop van Zuid 접속가로SERVICE WAY에 접한 특성화 주거	79
[그림 4-52] Kop van Zuid 커뮤니티가로COMMUNITY STREET에 접한 특성화 주거	79
[그림 4-53] Ypenburg, 가로에 접한 주거 유형	80
[그림 4-54] Malmo 커뮤니티가로COMMUNITY STREET에 접한 특성화 주거	80
[그림 4-55] Vuosaari 커뮤니티가로COMMUNITY STREET에 접한 특성화 주거	81
[그림 4-56] Kop van Zuid De Stadstuinen 블록 진출입체계	81
[그림 4-57] Kop van Zuid 커뮤니티가로COMMUNITY STREET에 접한 특성화 주거	82
[그림 4-58] Hammarby 주거동 동선체계	82
[그림 4-59] Hammarby 접속가로SERVICE WAY에서 접근하는 주거	82
[그림 4-60] Hammarby 커뮤니티가로COMMUNITY STREET에 접한 중정을 통해 진출입하는 사례	83
[그림 4-61] Ypenburg 가로에서 직접 진출입하는 사례	83
[그림 4-62] Wateringse Veld 커뮤니티가로COMMUNITY STREET에서 접근하는 주거와 주차장	84
[그림 4-63] Kop van Zuid 상업시설 사이의 출입구	84
[그림 4-64] Kop van Zuid 커뮤니티 시설 사이의 출입구	85
[그림 4-65] Hammarby 상업 시설 사이의 출입구	85
[그림 4-66] Vuosaari 상업 시설 사이의 출입구	86
[그림 4-67] Kop van Zuid 공원에 접한 출입구	86
[그림 4-68] Kop van Zuid의 De Landtong 구역 중정을 통한 주거동 출입구	87
[그림 4-69] Kop van Zuid 높이차를 이용한 가로와 출입 분리	87
[그림 4-70] Kop van Zuid 중정을 통한 출입구	88
[그림 4-71] Hammarby 중정을 통한 주거동 동선체계	88
[그림 4-72] Hammarby 중정을 통한 출입구	88
[그림 4-73] Ørestad 공원에 접한 출입구(필로티)	89
[그림 4-74] Wateringse Veld 중정을 통한 출입구	89

[그림 4-75] Pikku Houpalahti Tilkanmaki 블록	90
[그림 4-76] Pikku Houpalahti 중정을 통한 출입구	90
[그림 4-77] Hammarby 높이차를 이용한 가로와 출입 분리	91
[그림 4-78] Hammarby Sickla Kaj 주거동 동선체계	91
[그림 4-79] Hammarby Sickla Kaj 주거동 유형	92
[그림 4-80] Hammarby Sickla Kaj 주거동 동선체계	92
[그림 4-81] Hammarby Sickla Kaj 주거동 유형	92
[그림 4-82] Ørestad Park House 동선체계	93
[그림 4-83] Ørestad Park House 주거동 유형	93
[그림 4-84] Bercy 지구 주거동 유형	93
[그림 4-85] Bercy 지구 컨텍스트 대응 주동계획	94
[그림 4-86] Bercy 공원에 면한 주거동 계획	94
[그림 4-87] Bercy 공원변 주거동 유형	95
[그림 4-88] 가로 주변에 조성된 선착장 및 공원	96
[그림 4-89] 중정으로의 가로 확장	96
[그림 4-90] 가로의 공원화 - 중앙공원	97
[그림 4-91] 가로 주변에 조성된 선착장 및 공원	97
[그림 4-92] 가로의 공원화	98
[그림 4-93] 기존 공원과의 연계	98
[그림 4-94] 가로의 확장 - 광장과 공원	99
[그림 4-95] Kop van Zuid Urban Street(좌)와 Community Street(우) 주변 주차	100
[그림 4-96] Kop van Zuid 생활가로URBAN STREET 주변 주차	100
[그림 4-97] Hammarby Urban Street(좌)와 Community Street(우) 주변 주차	101
[그림 4-98] Hammarby 접속가로SERVICE WAY 주변 주차	101
[그림 4-99] 평면개방형 공간 단면계획	103
[그림 4-100] 마쿠하리 1번가 평면개방형 중정계획	103
[그림 4-101] 단차를 활용한 공간 단면계획	103
[그림 4-102] 마쿠하리 14번가 단차 이용한 중정 계획	104
[그림 4-103] 데크를 활용한 중정 시스템	104
[그림 4-104] 마쿠하리 13번가 데크를 활용한 중정 공간 구성 계획	105

[그림 4-105] 필로티 계획을 통한 시각적 개방감 조성 계획	105
[그림 4-106] 마쿠하리 16번가 필로티 계획	105
[그림 4-107] Kop van Zuid De Peperklip 주거동 유형	106
[그림 4-108] Ypenbrug 주거동 유형	106
[그림 4-109] Kop van Zuid De Stadstuinen 블록	107
[그림 4-110] Kop van Zuid De Landtong 블록	108
[그림 4-111] 마세나 구역 전체 배치도	108
[그림 4-112] 도시블록형성을 위한 형성규칙에 대한 시뮬레이션	109
[그림 4-113] 분절 개방형 원칙에 의한 마세나 지구의 가로경관	109
[그림 4-114] Kop van Zuid De Landtong입면	110
[그림 4-115] 네덜란드 Ypenburg 입면	110
[그림 4-116] Kop van Zuid 입면(왼쪽), 핀란드 Pikku Houpalahti의 Tilkanmki 입면 (오른쪽) ..	111
[그림 4-117] Malmö Bo01 단지 주거동 입면	111
[그림 4-118] Malmö Bo01 단지 발코니	112
[그림 4-119] 덴마크 Ørestad Ørestadshuset 발코니	112
[그림 4-120] 덴마크 Ørestad VMhusene 발코니	113
[그림 4-121] 네덜란드 Wozoco 발코니	113
[그림 4-122] Kop van Zuid 주거동 유형	114
[그림 4-123] Kop van Zuid 주거 유닛	114
[그림 4-124] Kop van Zuid, 외부에 엇갈려 배치된 발코니	115
[그림 4-125] Kop van Zuid, De Landtong 발코니	115
[그림 5-1] 높이에 따른 이격	122
[그림 5-2] 도시형 생활주택 단순 배치 결과	125
[그림 5-3] ㉠50세대, ㉡100세대, ㉢150세대 시뮬레이션 결과	129
[그림 5-4] ㉠50세대, ㉡100세대, ㉢150세대 시뮬레이션 결과	130
[그림 5-5] ㉡100세대, ㉢150세대 시뮬레이션 결과	130
[그림 5-6] ㉣50세대, ㉤100세대, ㉥150세대 시뮬레이션 결과	131
[그림 5-7] ㉠50세대 단독형, ㉢50세대 혼합형 시뮬레이션 결과	131
[그림 5-8] ㉢50세대 시뮬레이션 결과	132
[그림 5-9] ㉤100세대, ㉥150세대 시뮬레이션 결과	132

[그림 5-10] 다양한 유형의 발코니 설치 가능	133
[그림 5-11] ㉠100세대, ㉡150세대 시뮬레이션 결과	133
[그림 5-12] ㉠100세대, ㉡150세대 시뮬레이션 결과	133
[그림 5-13] 서초동 대상지 주변 공간구조 다이어그램	137
[그림 5-14] 사임당길 주변	138
[그림 5-15] 서초동 대상지 블록 분석	138
[그림 5-16] 서초동 대상지 연립주택 도당재1길 주변(왼쪽), 서초동 대상지 대감길 주변(오른쪽) ...	139
[그림 5-17] 서초동 대상지 시뮬레이션 결과	139
[그림 5-18] 서초동 6m 가로 대감1길 현황	140
[그림 5-19] 서초동 교회주변 6m 도로 계획	140
[그림 5-20] 4m 가로 대감1길 현황	141
[그림 5-21] 4m 가로변 시뮬레이션 결과	141
[그림 5-22] 서초동 대상지의 필로티와 연결복도	142
[그림 5-23] 화곡동 대상지 주변 공간구조 다이어그램	143
[그림 5-24] 화곡동 대상지(경사지) 가로공간체계 분석	144
[그림 5-25] 화곡동 반곡길 가로변 현황	144
[그림 5-26] 화곡동 대상지(경사지) 시뮬레이션 결과	145
[그림 5-27] 화곡동 용암 9길 가로변 현황	146
[그림 5-28] 화곡동(경사지) 용암 9길 시뮬레이션 결과	146
[그림 5-29] 화곡동 용암길 가로변 모습	147
[그림 5-30] 화곡동(경사지) 용암길 시뮬레이션 결과	147
[그림 5-31] 화곡동 용암7길 가로변 모습	148
[그림 5-32] 화곡동(경사지) 용암 7길 시뮬레이션 결과	148
[그림 5-33] 화곡동 대상지(평지) 가로공간체계 분석	149
[그림 5-34] 화곡동 남부시장길 가로변 현황	149
[그림 5-35] 화곡동 대상지(평지) 시뮬레이션 결과	150
[그림 5-36] 화곡동 골안말길 가로변 현황	151
[그림 5-37] 화곡동(평지) 골안말길 시뮬레이션 결과	151
[그림 5-38] 화곡동 남부시장 3길 가로변 현황	152
[그림 5-39] 화곡동(평지) 남부시장 3길 시뮬레이션 결과	152

[그림 5-40] 화곡동 남부시장길 가로변 현황	153
[그림 5-41] 화곡동(평지) 남부시장길 시뮬레이션 결과	153
[그림 5-42] 화곡동 대상지(평지)의 필로티와 연결복도	154
[그림 6-1] Kop van Zuid 주변 간선도로ACCESS ROAD	168
[그림 6-2] Hammarby 생활가로URBAN STREET에 접한 상업시설	168
[그림 6-3] 생활가로변 저층부 프로그램 구성 단면 예시, Ypenburg 생활가로변 상업시설 ...	169
[그림 6-4] Malmö 커뮤니티가로COMMUNITY STREET에 접한 특성화 주거	169
[그림 6-5] 주변 가로에 대응하는 주거동 유형 설정 사례	170
[그림 6-6] 클러스터 주거동 배치 사례 네덜란드 Ypenbrug(왼쪽), 프랑스 Bercy(오른쪽)	170
[그림 6-7] 데크 단면 계획 예시 출처 : 신정지구 희림 설계보고서	171
[그림 6-8] 마쿠하리 단지의 데크를 활용한 공간 역역 분리 사례	171
[그림 6-9] Bercy 공원변 주거동 유형	172
[그림 6-10] Hammarby Sickla Kaj의 보차 분리를 통한 도로계획	173
[그림 6-11] Kop van Zuid 생활가로URBAN STREET 보차 혼용 사례	173
[그림 6-12] Wateringse Veld 커뮤니티가로COMMUNITY STREET에 접한 커뮤니티 시설 도면 ...	174
[그림 6-13] Hammarby 커뮤니티가로COMMUNITY STREET	174
[그림 6-14] Kop van Zuid 생활가로URBAN STREET	175
[그림 6-15] Bercy 지구와 Wateringse Veld 커뮤니티가로COMMUNITY STREET	175
[그림 6-16] 외부공간과 통합된 가로공간 조성 단면 예시	176
[그림 6-17] 스웨덴 Hammarby 외부공간(왼쪽), Kop van Zuid 가로 주변 공원(오른쪽)	176
[그림 6-18] 주변경관과 조화로운 가로경관 수립 계획 예시	177
[그림 6-19] 분절 개방형 원칙에 의한 마세나 지구의 가로경관	177
[그림 6-20] 스케일 입면계획 예시	178
[그림 6-21] 마쿠하리 휴먼 스케일 입면계획	178
[그림 7-1] ‘단지형 다세대주택’ 공급 활성화를 위한 행정프로세스	189

제1장 서론

1. 연구의 배경 및 필요성
2. 연구의 목적 및 기대효과
3. 연구의 범위
4. 선행연구 검토
5. 연구수행방법

1. 연구의 배경 및 필요성

우리나라에서의 대규모 집합주택 개발은 주택개량재개발사업에 의한 아파트 재개발이 주를 이룸에 따라, 차량 중심의 슈퍼블록 개발, ‘단지’ 중심의 공간계획, 휴면스케일을 벗어난 가로 경관조성 등의 문제점이 대두되고 있다. 그럼에도 불구하고 그동안 사업이 완료된 재개발 구역의 면적분포를 보면, 평균 시행면적 50,000m² 내외 규모로 재개발이 시행되었으며, 100,000m² 이상 대규모 지역도 상당수 차지한 것은 이를 반증하기도 한다.

이러한 시점에서 국토해양부는 소규모 주거지역의 주거환경을 개선하고 고밀의 소규모 주택 보급 활성화를 위해(2009.2.3) 주택법을 개정하였고 이에 수반되는 주택법 시행령, 주택건설기준 등에 관한 규정, 공동주택 분양가 산정 등에 관한 규칙 일부 개정령을 공표(2009. 4.21)하였다. 이는 150세대 미만의 일정규모 이하로 건설되는 고밀 소규모주택에 대해 주택법상 감리 및 분양가 상한제 등의 적용을 배제하여 쾌적하고 저렴한 주택을 신속하게 공급함으로써 서민의 주거안정에 기여하기 위함이다.

※ “도시형 생활주택”을 150세대 미만의 국민주택규모에 해당하는 주택으로서 대통령령으로 정하는 주택으로 정의하고, 「주택법」 상 감리와 분양가 상한제의 적용을 제외하도록 함(제2조제4호, 제24조제1항, 제38조의2제1항)<개정2009.3.20>

※ 도시형 생활주택을 단지형 다세대주택, 원룸형 주택, 기숙사형 주택으로 구분(시행령 안 제2조의2 신설)<개정 2008.2.29>

『도시형 생활주택』은 도심서민, 1-2인가구의 주거 수요에 대응하기 위해 주택규제를 완화한 정책이며, 대규모 개발에서 중소규모 단위블럭 개발을 통해 새로운 주거유형, 즉 아파트 중심의 주택에서 블록형 주택의 공급을 통해 도시 및 주거환경을 개선하고자 하는 목적을 가지고 있다. 현행 법체계에서 『도시형 생활주택』이 보급될 경우 노후한 주거지역의 주거환경은 어느정도 개선될 것으로 기대되나, ‘도시형 생활주택’이 이루는 외부공간환경, 즉 가로공간, 외부공간, 공공공간, 가로시설물, 커뮤니티 시설 등의 환경개선에 대한 규정은 아직 미비한 상태이다. 이에 본 연구는 ‘도시형 생활주택’ 중 단지형 다세대주택에 집중하여 현행 ‘주택법’ 개정에 따른 주거유형이 도시공간환경에 미칠 영향을 분석하여 ‘도시형 생활주택’이 현시대의 주거문제를 극복하고 새로운 주거유형으로 정착될 수 있도록 계획 방향을 설정하고, 이를 토대로 설계기준 방향을 제시하는 것을 목적으로 수행하였다.

2. 연구의 목적 및 기대효과

1) 연구의 목적

연구의 목적은 이론고찰을 통한 ‘도시형 생활주택’에 관한 개념 및 도시주거의 ‘상’ 정립, 국내외 사례분석을 통해 ‘도시형 생활 주택’에 대한 시사점을 도출하고, 현행법체계 안에서 다양한 3D 시뮬레이션을 통해 ‘도시형 생활주택’의 계획방향 및 설계기준 방향을 제시함에 있다.

□ 새로운 도시주거에 대한 개념 정립

‘도시형 생활주택’은 현재 공급 기준을 중심으로 그 의미가 규정되어 있어, 새로운 도시주거의 상을 제시하는데 한계가 있다. ‘도시형 생활주택’이 도시구조의 연속성을 유지하고 도시의 맥락을 수용하는 입장에서 전개되기 위해서는 새로운 도시주거에 대한 개념 정립이 요구된다.

□ 국내외 선진사례분석을 통한 활용방안 모색

‘도시형 생활주택’은 주변환경 영향에 의해 통시적으로 발전되어온 도시주거와 그 맥을 같이하며 이러한 도시주거가 주변환경에 대하여 어떻게 대응하는지 선진사례를 통해 활용방안을 모색한다.

□ ‘도시형 생활주택’의 계획 및 설계기준 방향 설정

신설된 도시형 생활주택 시행령 제2조의 2에서는 ‘도시형 생활주택’을 세 가지 유형(단지형 다세대, 원룸형, 기숙사형)으로 구분하고 각 유형별 계획조건을 제시하고 있다. 실제 이 같은 규정에 의해 공급되는 도시형 생활주택 중 단지형 다세대주택 유형을 중점적으로 분석하여 계획방향 제시, 도시형 생활주택과 가로공간과의 대응방식, 외부공간과의 관계설정 등 설계기준방향을 설정함으로써 새로운 도시주거의 방향을 제시한다.

2) 기대효과

- 첫째, 도시주거의 변천사를 토대로, 새로운 도시주거의 ‘상’을 정립하고,
- 둘째, 실제공간에 법적 기준을 따르는 시뮬레이션을 실시하여 도시공간 구조에서 나타날 수 있는 문제점 인식하며,
- 셋째, 이를 통해 주택정책의 실효성을 확보하기 위한 ‘도시형 생활주택’의 계획방향을 수립,
- 넷째, 계획방향을 전제로 ‘도시형 생활주택’의 설계기준 수립이 가능할 것으로 판단된다.

3. 연구의 범위

1) 공간적 범위

최근 도시형 생활주택의 유형인 『단지형 다세대주택』, 『원룸형』, 『기숙사형』 중 『단지형 다세대주택』의 법률적 최대·최소면적에 대한 가상의 공간적 범위에서 법적기준의 시뮬레이션을 통한 문제점 도출 및 계획방향을 설정하였고, 법적 인센티브 적용지역인 제1종 일반주거지역로 가정하였다. 또한 실제 대지 적용 시뮬레이션을 위하여 7층 이하 제2종 일반주거지역 중 서울 서초구 서초동, 서울 강서구 화곡동 등 세 곳을 선정하였다.



[그림 1-1] 서울 강서구 화곡동 단지형다세대주택 시뮬레이션 모델

2) 내용적 범위

주택법 개정안에 명기된 ‘도시형 생활주택’의 법률적 범위 안에서 새로운 도시주거 제안을 위한 『도시형 생활주택』 도입과 관련된 주택법 및 시행령, 주택건설기준 등 관련 법령 및 제도를 검토한다. 또한 도시형 생활주택의 계획방향을 검토하기 위해 앞서 현장조사를 통한 심층분석을 통해 도시형 주거단지 계획기법에 대한 선진 해외사례를 살펴본다. 도시형 생활주택에서 제시된 『단지형 다세대』와 각 유형이 혼합된 『혼합형』주거유형에 대한 계획방향을 검토하고 건축위원회의 사업계획심의 및 인센티브 부여 기준에 활용될 수 있는 설계기준을 제시한다.

4. 선행연구 검토

□ 관련 선행연구 현황

대부분의 도시집합주거지 연구는 지금까지 도시집합주거지 계획에 있어 간과되어 왔던 가로와의 관계에 대해 논의하고 있으며, 가로와의 상관관계 속에서 형성되는 도시집합주거의 계획특성을 제안하고, 도시집합주거지로 중정형 주택의 적용가능성과 방향성을 제시하고 있다. 또한 가로와 집합주거의 상호 관계에 대한 이해¹⁾, 도시집합주거 계획 특성 및 주거유형 분석을 통한 향후 방향제시²⁾, 공적공간과 사적공간의 단계적 연결방안³⁾, 도시맥락적 관점에서 도시집합주거 계획특성에 관한 연구⁴⁾ 등의 선행연구가 있다.

□ 선행연구와의 차별성

선행연구들은 가로공간에 대한 중요성 인식을 제고하고, 새로운 주거유형 도입에 따른 분석적 해결방안을 제시하는데 의의가 있으나, 도시집합주거지의 공간계획적 특성을 반영하기 위해서는, 도시공간의 물리적 환경에 대한 공간적 분석을 토대로 도시구조와의 관계를 설정하고 주거의 특성을 결정하는 ‘형식적 관계’ 설정이 무엇보다 중요하다. 본 연구에서는 이러한 도시공간구조의 분석을 토대로 주거의 ‘형식’을 분석하고 관련 프로그램과의 유기적 관계를 해석함으로써 새로운 도시주거의 유형을 제시하고자 한다.

1) 박광재 · 강부성 · 강인호 · 박인석 · 박철수 · 이규인(1997), "우리나라 주거단지계획에 있어서 가로공간 해석 태도의 전개과정", 「대한건축학회 논문집」, v13(6), pp.151-162.

2) 김진균, 이금진(2001), "중정형 집합주택단지의 특성 연구" 「대한건축학회 논문집」, v.17(2) pp.11-19.

3) 박은정 · 한기정 · 손세관(2003), "도시 집합주택에서 공사 공간의 단계적 연결성에 관한 연구", 「한국도시설계학회 춘계학술발표대회 논문집」, pp.207-223.

4) 정재현(2002), "도시 맥락적 관점에서 분석한 베르시 지구의 집합주거", 「대한건축학회 논문집」, v18(9), pp.169-177.

[표 1-1] 선행연구와의 차별성

구 분		선행연구와의 차별성		
		연구목적	연구방법	주요 연구내용
주요 선행 연구	1	-과제명: 우리나라 주거단지계획에 있어서 가로공간 해석태도의 전개과정 -연구자(년도): 박광재 외 5인 (1997) -연구목적: 주거단지들에서 보여주는 가로공간 계획관행 성립배경을 살펴보고 그 전개과정상 가로공간 계획문제에 대한 참조적인 대안 제시	-국내 주거단지계획의 주변 가로공간 해석태도를 설정 -국내 아파트단지 관련 기록 및 연구보고서에 대한 조사 수집·분석 -우리나라 주거단지계획의 가로공간 해석태도의 전개과정을 4단계로 구분	-주거단지계획과 가로공간의 관계 -가로공간과의 관계에서 본 우리나라 주거단지계획의 전개과정
	2	-과제명: 중정형 집합주택단지의 특성 연구 -연구자(년도): 김진균, 이금진 (2001) -연구목적: 중정형 집합주택단지의 특성을 비교 분석, 단독과 집합, 도시와 전원의 장점을 모두 만족시킬 수 있는 집합주택단지의 계획방침 제시	-도시 집합주택들의 개발역사와 계획 방향 및 위치, 완공년도, 규모 등은 기초적인 문헌 자료조사와 도면확보를 통해 기본적인 분석 선행 -영국, 프랑스, 독일, 일본, 미국 등 해외답사를 통해 단지들의 실태 파악	-중정형 주택단지의 유형 및 특성 분석 -중정형 집합주택단지의 국내 적응성 등 집합주택단지의 계획방침 제시
	3	-과제명: 도시 집합주택에서 공사 공간의 단계적 연결성에 관한 연구 -연구자(년도): 박은정, 한기정, 손세관 (2003) -연구목적: 우리나라 도시집합 주택에서 공사 공간의 단계적 연결성 향상을 위하여 연결성 이론정립 및 외국사례 분석과 계획 방안 제시	-공간구조의 의미와 이론에 관한 문헌연구 -외국의 도시집합주택에 나타난 다양한 진입체계를 분석하기 위한 사례연구(유형학적 분류방법)	-도시집합주택의 공간구조에 관한 이론적 고찰 -도시집합주택에서의 단계적 연결성 분석 -도시집합주택에서 단계적 연결성 향상을 위한 방안
	본 연구	-기존의 연구는 가로공간에 대한 중요성 인식을 제고하고, 새로운 주거유형 도입에 따른 분석적 해결방안을 제시하는데 의의가 있으나 -본 연구는 도시 맥락적 분석방법을 토대로 도시주거의 새로운 형식을 제안하는 것을 목적으로 함	-도시주거에 대한 이론적 연구 -컴팩트형 도시주거 클러스터인 ‘단지형 다세대 주택’의 개념 설정 -국내·외 도시주거의 다양한 사례조사·분석 -‘도시형 생활주택’의 계획방향 설정과 설계기준의 방향 검토	-컴팩트형 도시주거 클러스터로서 ‘도시형 생활주택’의 의미 -‘도시형 생활주택’의 구성요소 -국내·외 ‘도시형 생활주택’ 사례조사 -‘도시형 생활주택’의 법적 의미 및 디자인 계획요소 제안

5. 연구수행방법

□ 도시형 생활주택의 개념 정립

문헌조사를 통해 도시주거환경의 역사적 변화과정을 살펴봄으로써 주거단지유형이 도시의 물리적 맥락에 따라 저층고밀의 주거단지로 전환되는 과정과 도시주거에 있어서 커뮤니티의 중요성이 부각됨에 따라 가로와 건축물 관계 정립에 대한 관련 선행연구를 조사분석한다. 또한 우리나라의 주택정책 패러다임의 변화와 법제도 변화에 따른 도시주거환경 변천과정을 조사하고 정책에 따른 법·제도가 어떠한 결과를 가져왔으며 이에 따른 도시형 생활주택이 갖는 의미를 도출하였다.

□ 해외 도시형 주거단지 사례분석을 통한 계획요소 도출

도시형 주거단지 계획기법을 이해하기 위하여 해외 선진사례 분석대상지로 일본의 마쿠하리(幕張) 주거단지를 비롯하여 유럽 네덜란드 Kop van Zuid, Ypenbrug, Wateringse Veld, 스웨덴 Harmmarby, Malmo Bo01, 핀란드 Vuosaari, Pikku Houpalahti, 덴마크 Ørestad, 프랑스 Bercy, Massena, 일본 산코(三好)지구 등 다양한 주거단지를 선정하였다.

현장조사 및 심층분석을 통하여 도시공간적, 가로공간적, 건축공간적 관점에서 주거단지 유형 및 계획방향을 살펴보고 해외사례 중 우리나라의 도시형 생활주택과 관련된 건축 및 주택법과 유사한 조건에서 계획된 사례 유무를 검토하여 시사점을 도출하였다.

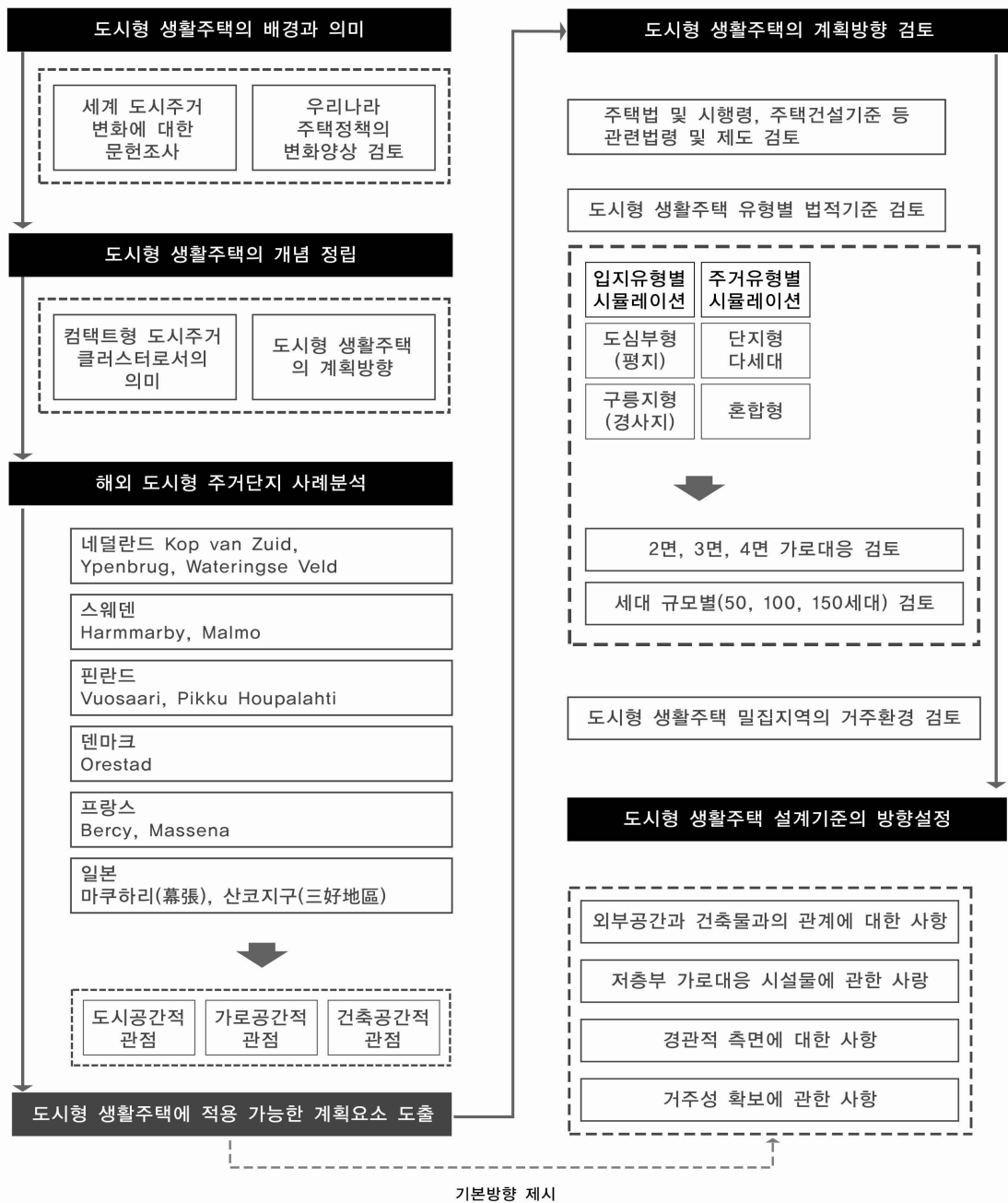
□ 도시형 생활주택의 계획방향 검토

주택법 및 시행령, 주택건설기준 등 관련법령 및 제도를 검토하고, 건축도시설계 전문사무소와의 협업을 통해 도시형 생활주택 유형인 『단지형 다세대주택』, 『혼합형』의 법률적 최대·최소면적에 대한 법적기준 시뮬레이션을 통한 문제점 도출 및 계획방향을 검토하였다. 유형별 구분은 입지유형의 경우 도심부형(평지)과 구릉지형(경사지)으로, 생활주택 유형은 『단지형 다세대주택』, 『혼합형』으로, 가로대응은 2면, 3면, 4면 가로대응별로, 주거단지는 규모별 50세대, 100세대, 150세대로 각각 구분하였다. 또한, 도시형 생활주택 관련 법적 인센티브 부여가 가능한 지역인 제1종 일반주거지역을 대상으로 선정하여 도시형 생활주택 밀집지역의 거주환경을 검토하였다.

□ 도시형 생활주택 설계기준 방향 설정

외부공간과 건축물과의 관계에 대한 사항, 저층부 가로대응 시설물에 관한 사항, 경관적 측면에 대한 사항, 거주성 확보에 관한 사항 등 도시형 생활주택의 법·제도 및 시물레이션 결과를 토대로 향후 법률에 의해 조성하게 될 도시형 생활주택의 도시 맥락적 관점에서의 설계기준을 제시하고 설계기준 및 제1종 일반주거지역의 법적 인센티브 부여기준에 대한 산·학·연·관 전문가 의견을 수렴한다.

□ 연구흐름도



[그림 1-2] 연구흐름도

제2장 도시형 생활주택의 도시주거로서 의미

1. 도시주거에 있어서 가로와 건축물 관계의 중요성 인식
2. 콤팩트형 도시주거 클러스터로서 도시형 생활주택의 의미

2장에서는 도시주거의 개념과 그 역사적 배경을 통해 도시주거의 등장배경과 도시주거 개념의 변천 과정을 살펴본다. 도시주거의 역사적 변천과정을 통하여 도시형 생활주택이 도시주거로서 어떠한 의미를 갖고 있는지 파악하는 것은 도시형 생활주택의 계획방향을 설정하고 설계기준을 마련하는 전제가 될 것이며, 해외사례와 시뮬레이션 결과를 분석하는 근거가 될 것이다.

1. 도시주거에 있어서 가로와 건축물 관계의 중요성 인식

□ 블록 단위의 저층고밀 도시주거 전환

2차 대전 이후 유럽에서 ‘신도시 개발’이 활발해지고, 대규모 주택개발사업이 진행되면서, 수직적 확장과 함께 도시주거의 프로그램이 복합화되기 시작하였다. 이러한 도시주거 공급이 지속되면서 경제적 이익을 추구하는 사업체들에 의해 고층 건물이 매년 증가하면서 거주자들은 쾌적성·환경친화·공동체意識 등이 결여된 특징과 개성이 없는 아파트에 거주하게 되었다.⁵⁾ 결과적으로 이 시기에는 기능화되고 획일화된 현대 도시사회의 장소로서의 주거 개념을 유지하기 어렵게 되었고, ‘어느 곳도 나의 주거일 수 있으며 동시에 어느 곳도 나의 주거는 아닌 현상’, 즉, 비주거화 현상(homelessness)이 일반화 되었다.⁶⁾

1950년대 초 유럽에서는 이러한 현상을 비판하는 고층고밀 주거환경에 대한 반대

5) 피터 홀(2000), 「내일의 도시」, 임창호 역, 서울: 한울아카데미, pp.259~269.

6) 박은정(2003), 「도시집합주택에서 공(公)·사(私) 공간의 단계적 연결성에 관한 연구」, 중앙대학교 대학원 박사학위 논문, p.18.

조류가 형성되었다. 이에 대표적인 그룹으로는 ‘팀 텐(Team X)으로 대변되는 건축가 그룹이 있었는데 ‘시간-공간’ 개념에서 ‘장소’의 개념을, ‘녹지위의 고층주거’ 개념 대신에 ‘가로’를 중심으로 하는 ‘위계적인 공간구성’을 주장하였다.⁷⁾

이러한 논의는 1960년을 전후하여 저층고밀 집합주택으로 방향이 전환되었으며 1970년대 이후에는 베를린 ‘국제건축전시회’(IBA, Internationales Bau Ausstellung)를 통해 주거를 도시의 물리적 맥락의 한 부분으로 환원시키고자하는 시도가 있었다.

저층고밀주거는 고층아파트에 대한 과학적 비판과 물리적·사회문화적·심리적 주거환경에 대한 거주자 요구에 대응가능토록 제시된 유형으로 미국은 1950년대 이후 고층아파트 위주의 대규모 재개발에 대한 비판적 의견이 제기되면서 저층고밀 집합주택을 공공개발에 적극 도입하여 주거환경 변화를 시도하였다.

미국의 제인 제이콥스(J. Jacobs)는 도시를 주거와 일터 그리고 휴식공간 등 기능적으로 구분하는 단순논리에 정면으로 반대하면서 대규모의 주거개발 계획에서 소규모로 다양하게, 그리고 조금씩 발전해 나가는 계획기법으로 전환할 것을 주장하였다. 그 결과 1972년 세인트 루이스 ‘프루이트-이고(Pruitt-Igoe)주거단지’가 계속되는 슬럼화로 인해 폭파해체되고, 이를 계기로 일반인에게까지 고층주거환경에 대한 인식이 변화되면서 뉴욕의 도시개발공사는 저층고밀 집합주택을 공공개발에 적극 도입함으로써 주거환경의 변화에 선도적인 역할을 수행하였다.

우리나라에서도 남산 외인아파트 철거는 이러한 도시주거가 공공적 관심사로 등장하는 계기가 되었는데 이러한 현상은 상기에서 언급한 사건과 비교하여 보면 그 의미를 이해할 수 있다.

□ 커뮤니티 회복의 시도와 커뮤니티 개념의 변화

근대건축으로 인해 와해되었던 커뮤니티를 회복하고자 한 여러 가지 시도들이 있었다. 또한 커뮤니티에 대한 개념은 산업과 정보의 중요성이 큰 사회에서 기존의 것을 감싸 안은 채 새로운 개념으로 구축되고 있다. 인간적인 삶, 풍요로운 삶이라는 커뮤니티의 성격은 변함없이 계속 유지될 것이다. 그것을 위해 우리가 할 수 있는 방법은 장소성을 증대시키는 것이며 한 세대를 이어 다음세대가 계속 그 주택에 거주할 수 있도록 건축한다면, 거기에 살아가는 사람들이 자연스럽게 커뮤니티의 삶을 살게 되고 그것이 세대를 이어 유지될 수

7) Ibid. p.18.

있을 것이다. 결국 우리가 주시해야 할 주거환경에 대한 목표는 장소적 커뮤니티 개념에 있으며, ‘장소’를 기반으로 하여 구축되어지는 ‘거주성’은 인간의 친화감인 소속감을 의미한다.

□ 도시집합주택 내 공간의 단계적 연결성 및 공간과 커뮤니티의 위계적 구조

도시집합주거내 공간의 단계적 연결성에 대하여 연구자들은 공간을 세분화, 구조화시켜 살펴보고 있으며 이들의 주장은 ‘도시공간은 위계적 공간구성에 의한 유기적인 구조를 갖는다’라고 주장한다. 공공의 공간은 자신의 성격을 명확히 하고, 타 공간과 상호관계를 이루며 체계적인 구조를 가질 때, 영역감을 형성하기 용이하다.⁸⁾

개인생활과 사회생활의 전이공간으로 현재 도시에 세워지는 대부분의 아파트에는 사회생활이나 개인생활의 영역만으로 구성되어 전이공간이 존재하지 않는다. 이것은 공동주택 계획상의 큰 문제(시각적 프라이버시 침해, 획일적이고 무계획적 거주환경 조장, 근린교류 기회의 감소 등)⁹⁾로 지적된다. 또한 소속감을 부여해 줄 수 있는 건축적 차원의 노력 중 하나로써 각 공간의 연결성을 용이하게 하여 영역성을 확보하고, 각 공간사이에 사람들이 모이고 관계를 형성할 수 있는 공간을 제공하여 주거감을 유도할 수 있도록 해야 한다.



이처럼 전이공간은 사적공간과 공적공간이 위계를 확보하고 체계적인 구조를

[그림 2-1] 홍대 주택가로 확산되는 상점들
출처: 네이버 파노라마

8) 팀 텐(Team X)은 도시를 구성하고 있는 요소들은 각각의 개체성(identity)을 갖고서 전체를 구성해야하며, 또한 전체는 각 요소들이 갖는 성격을 내포해야 한다고 말한다. 이러한 구조체는 도시의 역할 즉, 다양한 인간 교류와 활동을 가능하게 해주는 장소들을 제공하는 것을 위해 기본적으로 고려되어야 할 사항이다. 스미슨 부부(Alison & Peter Smithson)의 골든레인 데크 하우스(Golden Lane Deck Housing) 계획은 교류활동의 위계성에 기초한 커뮤니티를 제시하며, 다양한 수준의 교류활동-주택, 가로, 가구, 도시-을 표현하려고 노력한다. 또한 커뮤니티의 사회적 결속은 원활한 이동에 의해서 가능하고 대도시에서의 용이한 이동을 유지하기 위해 ‘공중가로’가 설치된 다층 도시를 제안하기도 한다. 알도 반 아이크(Aldo van Eyck)는 계획가의 주요한 역할이 집단과 상호 연계성을 지니고 있는 비독립 집단을 위한 공간을 창출하는 것이라고 말하며 주택의 구성형태는 작은 요소에도 커뮤니티의 필수 요소인 용이한 커뮤니케이션 활동과 구성의 탄력성이 표현되어야 한다고 주장한다. 뉴만(O. Newman)은 중심공간을 사적공간으로 지원공간을 반사적, 반공적공간으로 보고, 반사적공간은 군집에 의해 소유되는 경향이 있고, 반공적공간은 사용자가 소유하지 않지만 사용자가 그것에 대한 소유권을 가질 수 있다고 보았으며 뉴만의 영역 위계와 프라이버시 등급은 즐거움을 느끼게 하는데 아주 중요한 역할을 하며, 사람들에게 안전감을 제공하는데 많은 도움을 준다고 믿었다.

Jon Lang(1996), 「건축이론의 창조」, 조철하·김경준 공역, 서울: 도시출판국제, pp.231~233.

9) 공동주택연구회(2000), 「도시집합주택의 계획 11+44」, 도서출판발언, p.102.

통해 영역감을 형성한다. 하지만 우리나라 아파트에 전이공간이 존재하지 않는 것과 같이 상점가와 접한 기존 주택단지에서도 전이공간에 대한 대안이 마련되지 않아 거주성을 상실하기도 하였다. 다음 홍대 주변 상점가의 경우를 살펴보면, 상권이 형성된 가로 주변 주택가에 상점들이 확산되는 사실을 알 수 있다. 상점가를 중심으로 전이공간을 두어 거주성을 확보하고 주택가를 보호해야하지만 가로를 통해 상점들이 연속적으로 확장되기 시작하였다. 가로와 가로에 대응한 건축물과의 관계는 전이공간의 설정, 주거감, 영역감 확보 등 이슈와 관련하여 그 중요성이 점차 부각되고 있다.



[그림 2-2] 홍대 걷고 싶은 거리 주변 주택가로 확장된 상점

가로공간에 대한 도시구조를 인식하고 전이공간의 설정을 통한 영역성 확보에 관한 논의가 우리나라에서도 시작되었으며, 이미 대규모 주거단지 개발에서는 가로에 대응한 건축물 계획이 이루어지고 있다. 분당 정자동이나 목동 파라곤의 경우 가로에 접한 저층부에 상업시설을 배치함으로써 저층부 프로그램을 통해 가로에 대응하고 있으며 테크를 사용하여 가로와 공간을 구별하고 사적인 주거공간의 거주성을 확보하였다.

분당 정자동의 주거단지는 저층부의 근린 및 상업용도 개발의 부분적인 복합용도 방식을 도입함으로써 단지 내적으로는 편의시설과 옥외 공간을 공유하고, 단지 외적으로는 가로공간의 활성화에 기여하고 있다. 가로와 배타적으로 계획되어 생활권의 폐쇄성을 초래했던 기존 대규모 주택단지 개발과 달리 가로를 중심으로 한 위계적 공간구성의 가능성을 내포하고 있는 사례로 볼 수 있다. 이 결과 기존 도시 구조의 연속성이 유지되며 근린형 복합용도 개발의 도입과 가로와 단위주거의 적극적인 관계설정을 통해 생활공간으로서 가로공간이 활성화 될 수 있었다.

목동 파라곤의 경우도 마찬가지로 대규모 주상복합으로 개발된 사례로 저층부의 연속적인 상업시설을 계획하여 가로활성화를 유도하고 있다. 백화점과 상점가에 접한 가로변을 따라 저층부 상업시설을 배치하였다. 중정을 통한 전이공간을 마련하였으며 주거동에 대한 출입구와 중정을 가로와 분리하여 사적공간과 공적공간의 구별을 하였다.



[그림 2-3] 분당 정자동 카페골목 주변



[그림 2-4] 목동 파라곤 주변 상점가로

2. 콤팩트형 도시주거 클러스터¹⁰⁾로서 도시형 생활주택의 의미

□ 도시주거 성격의 기본 전제로서 주거의 고밀화 현상 수용

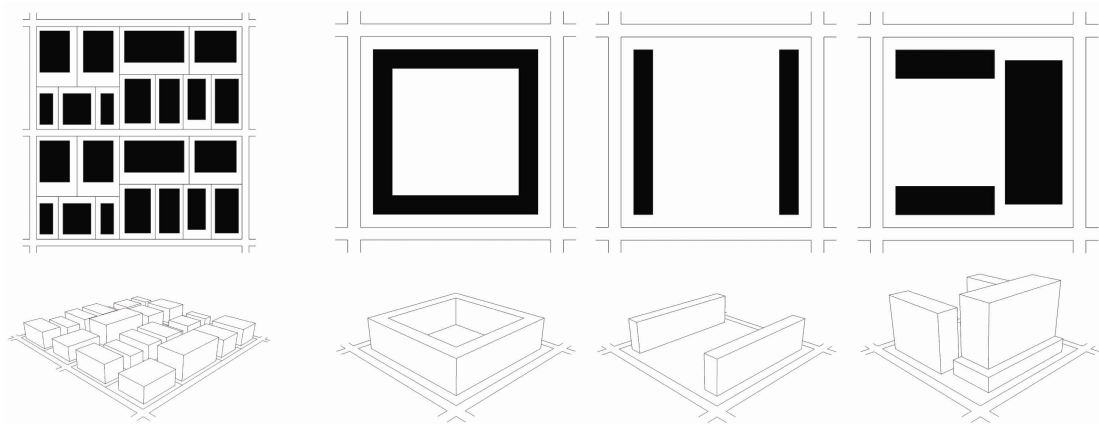
도시를 정의할 때, ‘일정 밀도 이상의 인구가 거주하는 것’이라는 사실을 가장 기본적인 전제로 설정하고 있으므로, 도시는 인구의 집중이라는 현상과 분리해서 생각할 수 없다. 따라서 인구의 집중에 따른 주거의 고밀화 현상은 도시주거의 성격을 규정해주는 기본 전제가 되며 도시주거 도입요인으로 지리적인 한계를 가지는 지역에 많은 인구가 모여 살아야 하는 환경 속에서 좁은 대지분할과 토지이용의 극대화를 요구한다.

□ 블록 단위 구성으로 가로와 도시구성 사이의 적절한 관계를 갖는 형식

도시형 생활주택은 도시주거와 콤팩트형 도시주거 클러스터의 의미로 나누어 생각할 수 있다. 도시주거는 기성시가지내의 도시공간조직을 훼손하지 않으면서 토지 이용률을 높여 도시생활의 어메니티(amenity)를 보장하는 주거형식이라 할 수 있으며 콤팩트형 도시주거 클러스터는 ‘블록에 모여산다’라는 것으로서 블록은 도시공간구조를 형성하는 기본요소이기 때문에 거주형태의 선택 이전에 ‘도시에 산다’라는 도시주거의 본질에 관계하는 것을 의미한다고 할 수 있다. 콤팩트형 도시주거 클러스터는 블록이라는 개념 안에서 성립되는 도시주거라는 점을 강조하고 있으며 도시디자인의 관점에서 말하자면 블록은 도시주거를 공급하는 개발단위임과 동시에 연속적으로 시가지를 구성해 가는 도시요소로서 취급된다.

또한 도시조직 속에서 일체화되고 융화되어 도시구조의 연속성을 유지하여 도시맥락을 달성하고 있음을 알 수 있으며, 자기완결적인 모습만을 고집하지 않는 가로와 도시구성 사이의 적절한 관계를 갖는 형식이라 할 수 있다.

10) 콤팩트형 도시주거 클러스터는 블록단위 개발을 기본으로 하고, 도시의 주거 고밀화 현상을 고려한 블록 단위별 60-150세대의 수용이 가능한 도시주거를 뜻함



[그림 2-5] 필지단위 개발(맨왼쪽)과 블록단위 개발에 의한 블록단위 구성(오른쪽 3개그림)

앞에서도 언급한 바 있는 도시주거의 성격을 규정하는 기본 전제, 즉 인구의 집중에 따른 주거의 고밀화 현상을 포함한다. 다시 말해 콤팩트형 도시주거 클러스터는 인구의 집중에 따른 주거의 고밀화 현상을 수용함과 동시에 블록 단위의 구성으로 가로와 도시구성 사이의 적절한 관계를 갖는 형식이라 할 수 있다.

□ ‘도시형 생활 주택’의 개념

도시를 구성하는 형태적 요소는 가로와 블록으로서 블록을 구성하는 건물에 의해 형태화된다. 도시의 주택지에는 단위주택과 그들이 모여 이루는 주택블록이 생기며 이러한 블록들은 그것을 둘러싸는 주위의 블록들과 최소한의 관계를 유지하면서 확장과 집합을 거듭하고 결국 규모의 변화를 이루게 되어, 마침내 블록의 변화로 이루어지는 매우 유기적인 관계를 갖게 된다.

주거기능과 도시기능의 복합화란 직주분리로 인해 생겨난 문제점인 도심공동화(都市空洞化)현상과 원거리 통근에 따른 경제효과저하를 차단하고, 주거와 비주거시설 즉, 상업, 서비스를 비롯한 서비스시설들의 복합을 이루어 도시의 효율성을 전제로 하는 계획기법이다. 역사적으로 도시의 발전과정에 있어서 주거는 항상 상업, 업무 등 여러 시설들과 함께하였으며 결국 복합형 건축은 도시형 라이프 스타일(Life style)에 대응하고, 도시의 기능을 활성화시키며 유기적인 도시조직을 형성하는데 필수적이다.

컴팩트형 도시주거 클러스터로서 ‘도시형 생활주택’은 프라이버시 확보와 커뮤니티

형성을 위한 장소성, 영역성의 확보가 가능하다. 커뮤니티가 상실된 오늘날의 주거환경 속에서 다시 커뮤니티를 담아내기 위해서는 과거 도시가 지니고 있던 거주 개념을 새롭게 조명하고 공간의 장소와 영역의 개념 도입이 필요하며, 주거환경에 장소라는 심리적 측면과 상징적 측면을 부여함으로써 커뮤니티 의식이 풍부한 주거환경이 될 수 있으며 주거환경의 공간구성을 세밀하게 분절하여 사회적인 위계를 적절히 수용할 수 있을 것이다. 주거환경에 있는 외부공간을 공적·사적 공간으로 크게 나누는 대신 공공적(公共的) · 반공공적(半公共的) · 반사적(半私的) · 사적(私的) 공간으로 단계를 나누어 각각의 성격에 맞는 영역의 구분이 가능하도록 함으로써 주거환경을 유기적인 구성으로 전환시키고, 사회적 환경 또한 그것에 부합되게 유도하는 결과를 가져올 수 있다.

제3장 우리나라 주택공급 변천과정과 ‘도시형 생활주택’의 법제적 의미

1. 시대별 수요자 요구 변화에 따른 주택정책의 변화
2. 주택정책의 변화에 따른 주택관련 법제 변화
3. 도시형 생활주택의 법제적 의미
4. 소결

1. 시대별 수요자 요구 변화에 따른 주택정책의 변화

□ 근대화와 도시화를 통한 양적 성장

1960년대 마포아파트 주거단지 건립을 시초로 하여 1970년대 주거의 대량생산이 본격적으로 가동되어 민간자본에 의한 대량 주택건설을 토대로 대단위 아파트 개발이 추진되었다. 1980년대에는 주거지 계획이 적용된 주거단지의 계획, 주택 건설경기의 감소로 인한 주택의 기계적인 대량생산이 본격화되어 다세대주택 및 고급연립주택이 등장하고, 목동신시가지, 과천, 상계동 등 대규모 주거개발과 함께 이루어졌다.

1984년 법제화된 다세대주택은 영세건축업자들에 의한 주택공급을 촉진할 목적으로 구상되어 1980년대 후반 다세대주택 건설이 크게 증가하기 시작하였으며, 1990년에 이루어진 다가구주택 법제화 이후 다세대·다가구 주택 유형은 중저소득층을 위한 주택유형으로 대량 확산되면서 도시환경을 파괴하는 주범으로 비판을 받았다.

다세대·다가구주택이 급격히 증가된 사회적 배경으로는 1990년대에 들어서면서 1980년대처럼 대단위 택지개발을 통한 아파트 공급이 여의치 않았고 여전히 부동산가격의 상승과 주택공급량의 절대적 부족이라는 구조적인 문제를 해결하지 못한 채 1960~70년대에 개발한 단독주택의 노후화에 따른 재개발문제가 새롭게 떠오르는데 있었다.

□ 민간주택 중심의 공급 패러다임 전환과 도시 공공공간의 일상생활 공간화

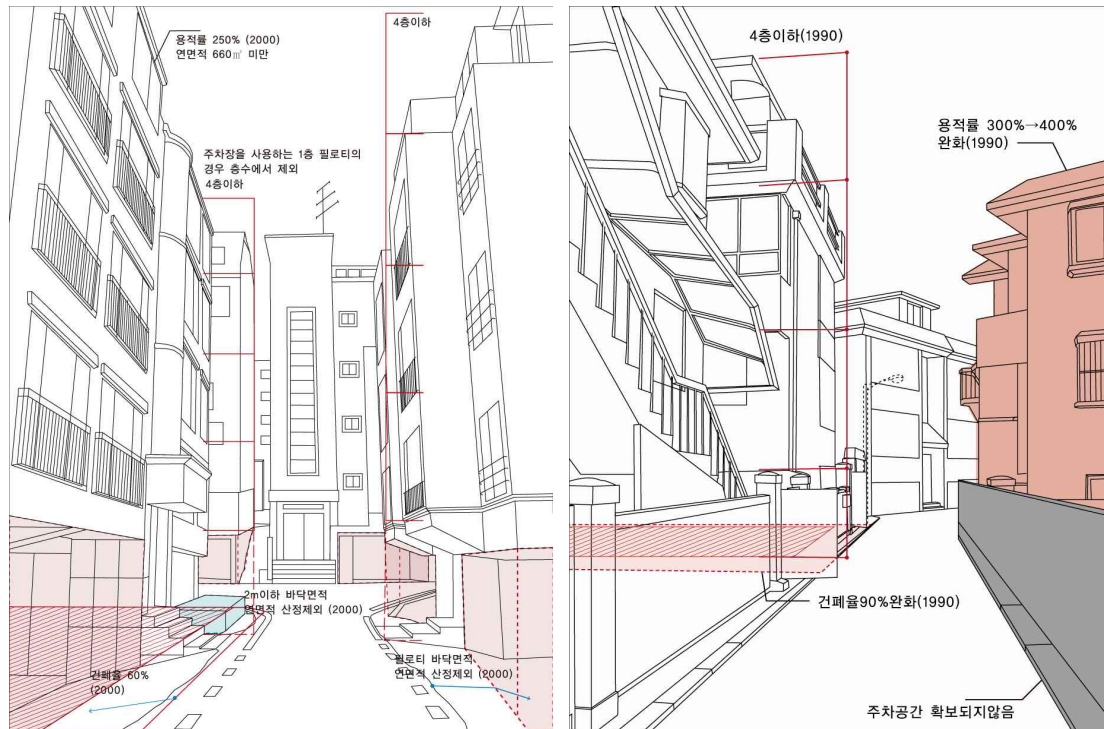
1980년대 말 한국경제의 호황에 힘입어 주택시장의 양적·질적 변화를 통해 이루어졌고, 1990년대 공공주택에서 민간주택으로 주택공급 중심이 전환되면서 민간주택업체들의 상품경쟁이 공동주택계획의 중심으로 자리 잡았다. 민간 주택업체들 간의 치열한 분양 경쟁은 주택시장의 상품경쟁을 본격화시키는 계기로 작용하였으며, 건설업체들은 택지비 절감을 위해 고밀화 방안을 강구함으로써 주거단지의 고밀화, 초고층화를 심화시켰다.

주택시장은 커뮤니티의 질적 문제와 공동생활공간 계획 문제에 대해 상대적으로 소홀해지는 경향으로 전개되나 1990년대 상품경쟁은 공동생활공간이 상품경쟁요소의 하나로 편입될 가능성을 보여준다. 분당, 일산, 평촌, 중동, 산본 등 5개 신도시개발을 통해 도시 공공공간을 일상적 생활공간으로 보는 계획 특성이 보편화되었으며 한편, 신규택지가 고갈된 대도시 내부지역에서는 민간건설업체가 참여하는 합동재개발사업에 의한 불량주택지 재개발과 아파트 재건축이 주요한 주거단지 개발 사업이 진행 되었다.

[표 3-1] 시기별 주택 정책과 관련 법제의 변화

구분		제5공화국	제6공화국	문민정부	국민정부
주택 정책	· 주택건설 10개년 계획250만호 (1972-1981)	· 500만 가구 건설 계획(1981-1991)	· 주택 200만호 건설 계획(1988-1991)	· 주택 285만가구 건설 계획(1993-1997)	· 연 50만~55만 가구 건설계획 (1998-2002)
주택 상황	· 주택부족 (불법 다가구거주 단독주택)	· 주택공급부족 (사회 불안 문제)	· 주택난-자살-사회문제	· 주택 보급률 상향 (1997년 95%)	-
양적 공급	· 수평적 확장 (택지공급)	· 수직적 확장 (택지 공급의 한계 - 기성시까지 토지이용효율성 제고)			
	· 토지구획정리사업법 · 서울시 도시계획 확장 · 새서울 기본계획	· 1985년 다세대 주택 도입 · 지하층 기준 완화		· 1990년 다가구 주택 도입 · 층수/연면적 기준완화 (다세대/연립/아파트) · 주차장 기준의 개정 (주차크기/통로 기준 완화)	
질적 향상	· 1972년 최소 대지면적 기준(영동/잠실지구)	· 1984년-1988년 사업계획승인 강화 · 1986년 서울시 다세대주택 건축허가처리지침		· 1996년 서울시 다가구주택 심의기준 · 1997년, 2002년 서울시주차장 설치 및 관리조례개정 · 1999년 강남구 주민의견 수렴제 시행 · 2003년 서울시 주거지역 종세문화 시행	

출처: 박기범 외(2005), "강남 단독주택지역 변화의 법제적 해석", 「대한건축학회논문집 계획계」, v21(7), p.74.



[그림 3-1] 서초동 다세대주택(左)과 서교동 다가구주택(右) 유형의 법적용 분석
출처: 김진욱 외(2008, p133)

□ 도시주거 유형변화에 따른 공급변화

2000년대에는 초고층 주상복합아파트, 원룸, 오피스텔 등 복합용도에 관한 규제가 완화되면서 새로운 주거유형이 나타났으며, 전국적으로 주택보급률은 2008년에 100%를 넘어섰다. 이후 공급위주의 정책에서 벗어나 주거환경을 고려한 다양한 주거유형 공급을 요구하게 됨으로써 앞으로의 도시주거는 도시적 맥락으로 주변건물, 자연, 지역사회, 주민의 삶 등 상호간의 관계까지 고려하여 계획되어야 한다는 인식이 확대되고 있다. 우리나라 주택공급은 제도 변화에 큰 영향을 받아왔으며 저소득층을 위한 소규모 주택유형과 원룸 등 새로운 주거유형 요구에 대응할 필요가 있다. 따라서 새로운 주택유형에 대한 정책적 제시는 우리나라 도시구조와 주거환경을 바꾸는 계기가 될 것으로 판단된다.

[표 3-2] 시기별 법제 변화와 주거지 및 주택 변화의 상관관계

구분	법제변화	주거지	주택형태
70's	· 최소대지면적	· 저밀의 단독주택 주거지	· 경사지붕/단독주택
80's	· 다세대주택 도입 · 허가지침	· 단독주택 중심 주거지 (일부 다세대/연립) · 시영단지 대지분할/단독	· 2층 단독주택
	· 지하층 기준 개정	· 지하주거 보편화	· 1층 진입 계단 · 지하 진입 계단
	· 건축면적 (옥외계단)	-	· 2층 진입 외부계단
	· 사업승인기준 강화	· 연립주택 대지의 분할	-
90's	· 다가구주택 도입 · 다세대 채광창, 높이 규제 적용	· 단독주택 신축 소멸 · 다가구주택 중심 주거지 (일부 다세대/연립)	· 옥탑방
	· 연면적/층수 완화	· 가구 내·외부 차별화 · 대형대지/북측접대비 · 높은 대지의 근생주택	· 계단실 · 북쪽 공지 · 눈썹지붕/처마촉소 · 최상층 외부 발코니
	· 주차기준 심의기준	· 신축 급감	· 밀도 감소
00's	· 다세대 기준완화	· 연립주택 신축 소멸 · 다세대주택 중심 주거지 (일부 다가구/아파트) · 일부 대지 합병/맞벽 대지의 위상 에 따른 개발 규모의 차별화	· 옥탑방 소멸 · 최상층 외부 발코니
	· 필로티 층수 제외	· 지하주거 소멸	· 필로티 주차장 · 담장 소멸 · 대지 안쪽 계단실
	· 맞벽허용 · 대지내공지 삭제	· 연립주택 규모의 다세대	-
	· 주거지역 세분화 · 주차기준 강화	· 신축 급감	-
	· 주민의견수렴제	· 민원 감소/조율	· 층수/입면 조율

출처: 박기범, 최찬환(2005), "강남 단독주택지역 변화의 법제적 해석", 「대한건축학회논문집 계획계」, v21(7), p.81.

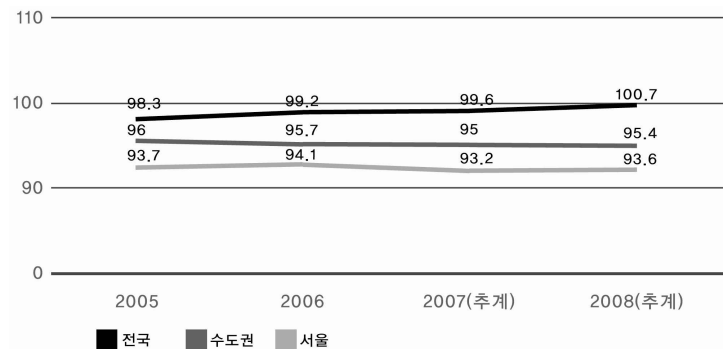
[표 3-3] 소득 계층별 주거비 부담수준

구분	PIR ^{주1)} (배)		RIR ^{주2)} (%)	
	2005	2006	2005	2006
저소득층	4.2	6.3	21.4	27.6
중소득층	3.1	3.4	14.6	18.9
고소득층	3.0	3.6	12.3	16.1

주1) PIR: Price to Income Ratio, 가구의 연소득 대비 주택가격(배)

주2) RIP: Rent to Income Ratio, 가구의 연소득 대비 임차가격(%)

주거의 절대부족 문제가 해소되면서, 양적 성장에서 질적 성장으로 도약하는 새로운 패러다임 전환기에 주거환경의 질적 수준 제고와 미래 주거문화에 대한 장기비전 제시가 필요하게 되었다.



[그림 3-2] 주택보급률
출처: 국토해양부(2009), "2009년도 주택종합계획"

현재 우리나라 주택정책에서는 아파트 위주의 주택 공급 정책과 높은 난방비, 부족한 주차공간, 낮은 보안성 등 유지관리가 취약한 단독주택에 대한 문제의식을 통해 정책을 제시하고자 하며, 뉴하우징 운동 등을 통해 주거환경개선 및 지역커뮤니티 활성화, 소형·저렴주택 확대, 다양한 정비방식 도입 등을 실현하고자 정부차원의 노력들을 전개하고 있다.

2. 주택정책의 변화에 따른 주택관련 법제 변화

□ 주택공급을 위한 규제완화 정책

주택공급 정책에 있어서 공급량을 확대하는 방안에는 도시의 수평적인 확산을 통하여 신규 대지의 공급을 증가시키는 방법과 수직적 공간 확장을 통해 개별 대지에서 주거 밀도를 높이는 방법으로 집약될 수 있다. 다세대 주택과 다가구 주택의 법제화는 우리나라에서 1980~1990년대 사이에 단독주택 중심의 주택 공급에서 주택의 밀도를 높여 공급량을 늘리는 수단으로 도입된 새로운 주거유형이었다.

1980년대에 도입된 다세대주택은 제5차 경제사회발전 5개년계획(1982-1986)에 따라 부족했던 주택공급을 해결하기 위한 수단으로서 단독주택에서 임대차관계를 맺고 다수의 세대가 거주하는 불법적인 단독주택의 임대 문제의 현실적인 해결방안으로서 역할을 하였으며, 이와 동시에 시대적으로 부족한 주택공급량을 공급하기 위한 취지에서 도입되었다.

다세대주택은 법령에서 공동주택으로 분류됨에도 불구하고 규제 기준의 일부를 현실에 맞게 완화 조정하여 단독주택과 공동주택의 중간 단계의 규제 기준을 적용하였다. 이러한 규제기준이 조정과 함께 주택에 대한 용적 증가와 주택과 주거지 구조와의 관계에 대한 규제를 동시에 완화하였으며, 또한 정부차원에서 다세대 주택을 활성화하기 위해 각종 금융지원제도까지 마련하여 단기간에 주택공급량을 확산시키려는 정부차원의 의지가 있었다.¹¹⁾

다세대주택의 도입 당시의 건축기준은 아래[표 3-4]와 같이 3층 이하의 층수에 연면적 330m² 이하로 규정하고 대지안의 공지는 공동주택보다 완화된 기준이 적용되었다.

[표 3-4] 다세대주택 도입 당시의 건축기준(1985년)

층수	밀도	연면적	대지안의 공지
3층 이하	2세대 이상	330m ² 이하	처마끝 : 0.5m 이상 외 벽 : 1.0m 이상

1990년대는 주택가격이 급등하게 되면서 일반서민의 주거불안감이 확산되는 시기였으며 이러한 일반서민의 주거불안감 해소를 위하여 주택 200만호 건설이라는 정치적 공약과 함께 다가구주택 정책이 법제화되었다. 이는 저소득층 주택마련의 어려움을 반영한

11) 박기범(2005), 「주거관련법제에 따른 주거지 변천에 관한 연구」

주택공급계획이자 다가구용 단독주택이라는 주거유형을 도입함으로써 본격적으로 소형 임대주택의 건축을 허용하여 주거안정과 주택부족을 해결하기 위함이었다.¹²⁾

다가구주택은 단독주택의 불법적 임대를 합법화하는 방식의 임대주택으로 구분되었는데 그 내용을 보면, 단독주택 준공 후 불법으로 개조하여 전·월세 형태로 여러 가구가 거주하는 현상을 근절시키기 위한 다세대주택의 법제화 이후에도 단독주택의 불법 임대가 지속됨에 따라 정부는 서민용 셋방의 보급 확대, 단독주택의 무단구조변경으로 인한 불법 방지, 최소한의 주거시설 기준의 제시로 세입자 보호, 주택보급률 향상, 기존 노후주택 재건축을 통한 주택 공급량 확대, 소규모 민간임대주택산업 육성, 자투리땅의 활용 촉진 등을 기대하며 다가구용 단독주택의 건축기준을 시달하였다.¹³⁾

다가구주택은 건설부령으로 건축기준을 통해 시행되었으며 1990년 4월 서울시에서는 다가구용 단독주택의 건축기준에 연면적 660m² 이하, 4층 이하로 규정하여 다세대주택 기준보다 2배 이상 완화되어 적용되었다.

[표 3-5] 다가구주택 도입당시의 건축기준(1990년)

층수	밀도	연면적	대지안의 공지
4층 이하 (1층이 주차장일 경우에 한해 4층 허용)	2-19가구 (가구당 전용면적 : 18.2평 이하)	660m ² 이하	연면적 331m ² 이상, 4층 이상 : 1m

다가구주택의 건축기준은 다세대주택에 비해 개발 가능한 주거 층수는 동일하지만 연면적은 2배로 상한 기준을 완화하여 적용하였다. 이후 다세대주택에 대한 규제도 완화되었는데 그 내용을 보면, 층수는 4층 이하로 높아졌으며 주택으로 쓰이는 바닥면적 합계가 다가구주택과 동일하게 660m² 이하로 상향 조정되었다.

□ 주거지 관리를 위한 규제강화 정책

규제완화를 동반한 주택공급정책은 공급량을 단기간에 확산시켜 주택보유율을 높이는 역할을 했지만 지나친 규제완화에 따라 인접 주택의 일조 및 사생활 침해에 따른 민원 제기 및 기반시설 부족에 따른 거주환경의 저하 등 역기능을 초래하였다. 이것은 토지이용의

12) 진희선, “다가구다세대 주택 공급의 성과와 개선방향”, 대한건축학회 학술발표논문집 제21권 제2호, 2001

13) 서울특별시 주택국 건축지도과, 1991, 건축행정편람, 서울시, p.149~152

효율성을 고려하여 고밀 주택을 유도함으로써 발생된 문제로 이에 대응하는 법제는 공급정책과는 반대로 규제기준을 강화하는 주택정책으로 이어지게 된다.

이에 따라 서울시는 보다 강화된 기준을 지침에 규정하여 다세대주택이 입지하는 주거지의 여건을 고려한 일반적 기준과 특례기준으로 구분하였다.

일반적 기준은 주택의 규모에 있어서 건폐율과 층수가 법령의 기준보다 강화되고, 발코니는 민원을 고려하여 이격거리를 강화함과 동시에 발코니의 위치와 양적 규제를 위한 기준을 마련하였다.

[표 3-6] 서울시 다세대주택 건축허가 처리지침의 일반적 기준

구분		제한내용
일반적 기준	건폐율	50% 이하(4대문 내 45% 이하)
	층수	2층 이하 (단 일조권 및 사생활보호측면과 주변여건상 지장이 없다고 건축위원회 심의를 거쳐 인정하는 경우에 한해 3층까지 허용)
	대지 내 공지	인접대지 경계선으로부터 외벽(발코니 및 외부 계단이 설치된 경우, 발코니 및 외부계단의 끝부분을 포함)까지 2m 이상 띄울 것 (단 건축위원회 심의를 거쳐 주위에 지장이 없다고 인정하는 경우에 한하여 개구부 없는 벽체 또는 계단의 경우에는 1m로 완화)
	발코니	측벽의 발코니 설치 규제와 세대 당 2면 이내의 외벽에 한하여 설치 허용
특례 기준	적용대상	건축대지경계선으로부터 30m 이내에 있는 전 건물동수의 70% 이상이 단독주택인 경우로 건축위원회의 심의를 거쳐야 함
	특례적 부가기준 (심의기준)	평균층수제한 : 기존주택가에는 연접대지의 평균층수를 최고 층수로 하고 건축물의 높이는 연접건축물 중 제일 높은 건물을 넘지 못함 세대규모제한 : 건축물의 대지에 연접한 주거용 건축물 세대 당 면적의 평균치 70% 이상으로 다세대주택의 세대 당 면적을 규제 거주세대수의제한 : 가급적 6세대 이하로 권장

* 출처: 박기범, "주택관련법제에 따른 주거지 변천에 관한 연구", 2005. 발췌

특례기준은 단독주택 중심의 주거지에 다세대주택의 신축에 적용하기 위한 기준으로 일반 기준보다 강화하여 평균 층수제와 세대규모 제한 그리고 거주밀도에 대한 심의 기준을 마련하고 건축위원회의 심의를 거칠 경우에 신축이 가능하도록 하고 있다.

일반 기준과 비교해 보면, 심의절차가 강화되고 세대수에 대한 규제 기준을 포함하는데 다세대주택의 규모와 밀도를 주변의 단독주택과 어울릴 수 있도록 유도하기 위한 기준이라고 볼 수 있다.

□ 다세대·다가구주택의 문제점과 한계

1984년 다세대주택 법제화와 1990년대 다가구주택 법제화 이후 다세대·다가구주택 건설의 급속한 증가로 높은 인구밀도와 낮은 차량접근성을 가지게 되었다. 또한 기존 단독주택이 자리하고 있던 지역의 필지규모가 변화하지 않는 상태에서 그대로 건축되어짐에 따라 건축물들과 이격공간이 좁아 영구 음영이 발생하고, 통풍 및 환기가 어려워 근본적인 주거환경의 질 저하를 초래하고 주거환경의 질과 직접적으로 연관된 기반시설 및 공동시설의 부족을 초래하였다.

특히, 다가구주택은 기존의 단독주택과 비교하여 용적률은 약 2~2.5배 정도의 증가하였으며, 주택 한 채당 수용할 수 있는 세대수는 과거보다 4배 정도 증가하였다. 기존의 도시조직에 변화없이 독립된 필지별로 최대한의 건폐율과 용적률이 적용되면서 급격한 밀도 상승과 도시 인프라의 부족현상을 가져왔으며 획지규모가 큰 경우를 제외하고는 대부분 필지별 주차장을 갖지 못하고 있다. 1990년대 이후 주차규정이 강화되면서, 재건축된 다세대·다가구주택은 대부분 1층에 필로티를 띄어 주차장을 확보 하고 있지만 이는 주택지 내 저층부 전체가 주차장화 되어 가로활성화가 이루어지지 못하고 가로환경이 저하되는 원인으로 작용하고 있다. 또한 유아원, 경로원 등 공동시설이 전무하여 커뮤니티 확보를 위한 공간과 시설 부족도 문제화 되고 있다.

현재 근린생활시설에 대한 수요가 늘어나면서 상가겸용주택의 비중이 다른 지역에 비해 상당히 높이 나타나고 있으며 전용주거와 혼재되어가는 양상을 곳곳에서 볼 수 있다. 최근에는 간선도로를 따라 입지해 있던 상업 및 업무시설들이 주거지역으로 침투하고 있어 간선도로 이면의 주거지역은 상당 부분이 상업지역으로 전환되고 있는 실정으로 무분별한 개발로 인한 주변건물과의 부조화가 문제시 된다. 또한 1980년대 이전에 건축된 노후 건축물이 33.6%(2007년)를 차지하는 등 점차적으로 노후화가 진행됨에 따른 대비책이 요구되는 실정이다.¹⁴⁾

14) 손세관, “강남의 다세대/다가구 주거지역의 환경과 그 개선방안”, 2002.11.

[표 3-7] 서울시 소규모 주택유형별 건축건립 시기

(단위 : 개, %)

구분	70년 이전 건축		70~80년 건축		80년 이상 건축		전체 건축물 수	
		구성비		구성비		구성비		구성비
단독주택	25,333	25.9	49,900	51.0	22,556	23.1	97,989	34.2
다가구주택	1,721	1.2	16,876	11.5	128,306	87.3	146,903	51.3
다세대주택	31	0.1	569	1.8	30,970	98.1	31,570	13.1
연립주택	12	0.1	1,678	16.8	8,284	83.1	9,974	3.5
소계	27,097	9.5	69,023	24.1	190,116	66.4	286,236	100.0

출처: 임희지, "서울시 일반주택지내 과다열가구 밀집지역의 가구단위 정비모델 개발 연구", 2006

3. 도시형 생활주택의 법제적 의미

1) 도시형생활주택의 건축유형

「주택법」, 「주택건설기준 등에 관한 규정」 등 현재 법률에서 규정하고 있는 도시형 생활주택 관련 조항들에 따라 도시형생활주택으로 개발이 가능할 것으로 예상되는 건축유형들은 다음과 같다.

[표 3-8] 도시형생활주택의 건축유형

구분		내용	세부 유형
주거동 수에 따른 유형	단일동 형	20호 이상의 단일동으로 구성	<ul style="list-style-type: none"> · 단일동 다세대주택 · 단일동 원룸주택 · 단일동 기숙사형주택 · 단일동에 원룸형-기숙사형 혼합
	복수동 단지형	복수동의 다세대주택/원룸형주택/기숙사형주택으로 구성	<ul style="list-style-type: none"> · 복수동의 다세대주택 배치 · 복수동의 원룸형/기숙사형 배치 (혹은 혼합형 주거동 배치) · 다세대주택동과 원룸형/기숙사형동 혼합배치 · 일반 공동주택동 혼합배치
용도복합에 따른 유형	주거용도형	주거지역/준주거지역에서만 가능	· 단일동형/ 복수동 단지형의 모든 유형
	주상복합형	상업지역/준주거지역에서 원룸형/기숙사형만 가능	<ul style="list-style-type: none"> · 신축형 · 기존 상업건물 부분 용도변경형
	근린생활시설 복합형	주거지역에서 '저층부 근린생활시설 복합형'으로 조성	<ul style="list-style-type: none"> · 신축형 · 기존 근생건물 부분 용도변경형

□ 주거동 수에 따른 유형

• 단일동 형

단일동 형은 20호 이상의 다세대주택, 원룸형주택, 기숙사형주택을 1개동으로 건축하는 유형이다. 세부 유형으로는 「단일동 다세대주택」, 「단일동 원룸형주택」, 「단일동 기숙사형주택」, 「단일동 원룸형·기숙사형 혼합」 등을 상정할 수 있다.

이 중 「단일동 다세대주택」의 경우 주차장 설치기준 완화 대상에 해당되지 않으므로, 20호 이상으로 지어 법률상 다세대주택이 아니라 도시형생활주택이 된다고 해서 실제로 개발에 의해 기대할 수 있는 이점이 없으므로 이 유형은 거의 건축되지 않을 것으로 예상된다. 그러나 원룸형과 기숙사형의 경우는 단일동으로 건축하는 경우에도 기존 다세대주택에 비해 주차장 설치기준이 대폭 완화되는 유리한 점이 발생한다. 예를 들어 원룸형주택을 19호 1개동으로 건축하면 일반 다세대주택으로 간주되어 총 14대 분량의 주차장을 설치해야 하지만¹⁵⁾ 원룸형주택을 20호로 건축하면 도시형생활주택으로 간주되므로 주차장을 최소 4대에서 16대까지만 설치해도 된다. 원룸형이 아니라 기숙사형으로 건축하는 경우에는 주차장 설치량은 최소 2대에서 9대로 원룸형보다 더욱 줄어든다.¹⁶⁾

따라서 기존의 다세대주택 건축 수요 중 상당 부분이 단일동형 원룸형/기숙사형 도시형생활주택으로 전환되면서 이들 유형의 건축이 급증할 것임을 예상할 수 있다. 특히 원룸형/기숙사형은 1개동의 규모 제한이 없이 연립주택·아파트 형식으로 건축이 가능하므로 3종 일반주거지역이나 준주거지역에서 용적률이 250%~400%에 이르는 단일동 중고층

15) 주택건설기준 등에 관한 규정 제27조(주차장) ①주택단지에는 주택의 전용면적의 합계를 기준으로 하여 다음 표에서 정하는 면적당 대수의 비율로 산정한 주차대수(소수점이하의 끝수는 이를 1대로 본다)이상의 주차장을 설치하되, 세대당 주차대수가 1대(세대당 전용면적이 60제곱미터 이하인 경우에는 0.7대)이상이 되도록 하여야 한다.〈개정 2009.11.5〉

16) 주택건설기준 등에 관한 규정 제27조(주차장) ⑥ 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 주택은 제1항에도 불구하고 해당 호에서 정하는 기준(소수점 이하의 끝수는 한 대로 본다) 이상의 주차장을 설치하여야 한다. 다만, 필요한 경우에는 특별시·광역시·특별자치도·시 또는 군의 조례로 다음 각 호의 기준보다 완화하여 정할 수 있다.〈개정 2009.11.5〉

1. 「주택법 시행령」 제33조제1항제2호에 따른 원룸형 주택: 전용면적 60제곱미터당 1대. 다만, 「국토의 계획 및 이용에 관한 법률 시행령」 제30조에 따른 준주거지역 또는 상업지역에서 건설하는 경우에는 전용면적 120제곱미터당 1대〈개정 2009.11.5〉

2. 「주택법 시행령」 제33조제1항제3호에 따른 기숙사형 주택: 전용면적 65제곱미터당 1대. 다만, 「국토의 계획 및 이용에 관한 법률 시행령」 제30조에 따른 준주거지역 또는 상업지역에서 건설하는 경우에는 전용면적 130제곱미터당 1대〈개정 2009.11.5〉

형으로 건축되는 사례들이 출현할 것으로 예상된다.

- 복수동 단지형

복수동 단지형은 다세대주택, 원룸형주택, 기숙사형주택 여러 동을 단지형으로 건축하는 유형이다. 도시형생활주택의 최대 개발규모인 149호를 건설할 경우 유형에 따라 최대 18개 동까지 건축하는 유형이 출현 가능한 것으로 분석된다. 단지화를 통해 지하주차장 설치 및 외부공간환경 확보가 가능해지므로 특히 주차장 설치기준에 의한 건축적 제약이 큰 단지형 다세대주택이 이 유형의 주류를 차지할 것으로 보인다.

원룸형/기숙사형은 1개동 규모에 제약이 없으므로 복수동으로 구성하기보다는 1개동으로 구성하여 외부공간의 여유를 최대화하는 개발방식이 많을 것으로 예상된다. 따라서 복수동 단지형을 원룸형/기숙사형으로만 개발하는 경우는 별로 없고 다세대주택동과 원룸형/기숙사형 동을 혼합하는 형식으로 전개될 것을 예상할 수 있다.

□ 용도복합에 따른 유형

- 주상복합형

상업지역 및 준주거지역에서는 원룸형/기숙사형으로만 주상복합 건축이 가능하며 단지형 다세대주택은 주상복합으로의 건축이 허용되지 않는다.

상업지역(중심, 일반, 근린)에서는 일반 공동주택 건축이 불가능하므로 주상복합 형태로 원룸형/기숙사형 도시형생활주택 건축 사례가 출현할 것이 예상되고, 준주거지역에서는 공동주택 건축이 가능하므로 주거기능만으로 구성된 도시형생활주택과 주상복합 형태의 도시형생활주택 모두 출현할 것이 예상된다. 준주거지역의 용적률 수준을 고려한다면, 단지형 다세대주택은 거의 없고 원룸형/기숙사형이 중고층으로 건축되는 사례가 많을 것으로 예상된다. 또한 ‘신축형’ 이외에 기존 상업건물의 일부를 도시형생활주택으로 변경한 ‘용도변경형’도 출현할 것이 예상된다.

- 근린생활시설 복합형

주거지역에서는 공동주택과 근린생활 시설 건축이 가능하므로 저층부에 근린생활시

설을 복합한 형태의 도시형생활주택이 건축 가능하다. 단지형 다세대주택 등의 경우 주거 환경 및 독립성 확보를 중시하여 연접 가로에 대해 담장을 설치하는 등 폐쇄적인 형태로 개발하는 경우가 예상되는 바, 저층부에 근린생활시설을 복합하는 형태를 통해 가로공간과 연계된 형식이 적극적으로 사용되도록 유도할 필요가 있을 것이다.

2) 도시형생활주택의 개발규모

도시형생활주택은 150호 미만으로 제한되어 있고 유형별로 단위주거의 전용면적 범위가 제한되어 있으므로 이를 이용하여 최대 개발 가능한 규모를 산정해 볼 수 있다. [표 3-9]는 그 분석 결과를 보인 것이다.

[표 3-9] 도시형생활주택 유형별 최대 개발규모

구분		단지형 다세대주택	원룸형 주택	기숙사형 주택
단위주거 최대 전용면적		85㎡	50㎡	30㎡
단위주거 최대 연면적(전용면적+공용면적 ¹⁷⁾)		94㎡	60㎡	36㎡
최대 총 바닥면적(149호 개발시)		14,006㎡	8,940㎡	5,364㎡
1개동 최대 바닥면적		660㎡	8,940㎡	5,364㎡
1개동 당 호수		7호(8호) ¹⁸⁾	149호 이하	149호 이하
149호를 개발할 경우 개발규모 (용적률 200%)	주거동 수	21개동 이하 (18개동 이하)	1개동 이상	1개동 이상
	부지규모	7,003㎡ (5,940㎡)	4,470㎡	2,682㎡
	부지규모를 60평(200㎡) 규모 필지로 환산한 경우 소요 필지 개수	35개 (30개)	22개	13개

• 부지규모

최대 개발 가능 호수인 149호를 개발할 경우 단지형 다세대주택, 원룸형주택, 기숙사형주택의 최대 총바닥면적은 각각 14,006㎡, 8,940㎡, 5,364㎡가 된다. 용적률을 150%

17) 단지형 다세대주택의 경우는 공용면적을 계산할 때 18㎡(3.0m×6.0m)의 1/2인 9㎡로 가정하였으며, 대부분 복도형식을 취하면서 일부 공용시설을 갖출 것으로 예상되는 원룸형주택과 기숙사형주택은 전용면적의 20%를 공용면적으로 가정하였다.

18) 전용면적 85㎡(공용면적 포함 시 94㎡)로 계산할 경우 660㎡ 규모 주거동에 7호만 계획 가능하다. 따라서 4층으로 건축한다고 가정하여 1개동 당 8호가 계획되는 경우를 별도로 계산하였다.

로 가정한다면, 이 때 필요 부지면적은 각각 7,003㎡, 4,470㎡, 2,682㎡이다.

단지형 다세대주택의 최대 부지규모인 7,003㎡는 기성 주거지의 필지규모를 평균 60평(200㎡)라고 가정한다면 35개 필지에 해당하는 규모이다.

- 주거동 개수

원룸형주택과 기숙사형주택은 1개동 규모에 제한이 없으므로 주거동 개수의 범위를 예상하기가 곤란하지만, 단지형 다세대주택의 경우 1개동 당 바닥면적이 660㎡ 이하로 제한되므로 이를 기준으로 주거동 개수의 범위를 예측하는 것이 가능하다. 이를 통해 단지형 다세대주택의 1개동 바닥면적을 660㎡로 가정하면 최대 총 바닥면적인 14,006㎡를 개발할 경우 주거동의 개수는 최대 18개동에 이르는 사례까지 출현 가능한 것으로 분석된다.

3) 도시형생활주택의 건축 특성

□ 주거동의 형태

연립주택·아파트로 건축 가능한 원룸형주택과 기숙사형주택의 경우는 1개 동의 층수 및 바닥면적 규모에 제한이 없으므로 주거동의 보편적인 형태를 예측하기는 곤란하다. 그러나 층수가 4~5층으로 제한되고 1개동 바닥면적이 660㎡ 이하로 제한된 단지형 다세대주택의 경우는 주거동의 형태를 예측해 볼 수 있다.

[표 3-10] 단지형 다세대주택의 주거동 형태특성 분석

구분	4층 주거동	5층 주거동
총 연면적	660㎡	660㎡
층당 연면적	165㎡	132㎡
층당 공용면적	18㎡ (=3.0m × 6.0m)	18㎡ (=3.0m × 6.0m)
층당 전용면적	147㎡	114㎡
주거동 깊이(발코니 제외)	8m	8m
주거동 길이	21.4m (=18.4m + 계단실폭 3m)	17.3m (=14.3m + 계단실폭 3m)
주거동 깊이(발코니 포함)	11m	11m
1개층 층고	2.7m	2.7m
주거동 높이	10.8m	13.5m
주거동 형상(길이 : 깊이)	21.4m : 11m ≒ 2 : 1	17.3m : 11m ≒ 1.6 : 1
주거동 길이(길이 : 높이)	21.4m : 10.8m ≒ 2 : 1	17.3m : 13.5m ≒ 1.3 : 1

[표 3-10]은 단위주거의 깊이를 8m로 가정하고 주거동의 형상을 분석한 결과이다. 4층으로 건축하는 경우에는 「길이 : 높이」가 2 : 1, 5층으로 건축하는 경우는 1.3 : 1이다. 즉 현행 건축기준 상에서 단지형 다세대주택은 「길이 : 높이」가 2 : 1 이하인 빌라 타입의 주거동들로 구성될 것이 예상된다. 단지형 다세대주택이 최대 18개동으로 구성될 가능성이 있다는 앞에서의 분석결과를 고려한다면, 단지 구성 효율 및 다양한 배치계획에 한계가 있을 것임을 짐작할 수 있다.

□ 연립주택과의 차이

원룸형주택과 기숙사형주택은 다세대주택, 연립주택, 아파트 중 특정한 단위주거 규모 및 시설을 규정한 주택유형이므로 기존 주택유형들과의 혼용에 따른 큰 혼란은 없을 것으로 예상된다. 그러나 단지형 다세대주택은 기존 주택유형인 연립주택과 유사한 특징을 갖게 됨으로써 혼란을 불러올 것으로 예상된다.

단지형 다세대주택은 단위주거 전용면적이 85㎡ 미만이고 주거동 바닥면적이 660㎡ 미만이라는 것에서만 연립주택과 다른 주택유형이다. 층수는 4층 이하로 동일하며 단지형 다세대주택은 건축심의를 거쳐 5층까지도 가능하므로 연립주택에 비해 오히려 더 높은 층수로 건축하는 것이 가능하다. 또한 각종 건설기준의 완화를 받는다는 점에서도 연립주택에 비해 개발사업에 유리하다.

결국 전용면적 85㎡ 미만인 주택을 건설하는 사업에서는 연립주택으로 개발할 이유가 없어졌다고 할 수 있다. 따라서 신도시 등 신규개발지에서 연립주택용지를 계획하는 경우 단지형다세대주택의 건설을 허용할 것인지 여부를 계획 단계에서부터 고려하고, 지구단위계획에서 이에 대한 규제 및 지침을 명확히 해야 할 필요가 있을 것이다.

4) 도시형생활주택의 개발유형

다세대주택은 기성주거지역의 단독주택을 대체하며 건축되는 것이 일반적이지만 신도시 등 신규개발지에 조성된 단독주택 필지에서도 적지 않게 건축된다. 도시형생활주택 역시

기성시가지와 신규개발지 모두에서 개발될 것이 예상된다. 그러나 필지별로 건축되는 다세대주택과는 달리 단지 형식으로 개발되는 도시형생활주택은 그 개발 입지가 기성시가지인가 신규개발택지인가에 따라 개발유형 및 개발에 따른 영향이 매우 다를 것으로 예상된다.

□ 기성시가지에서의 개발유형

- 개별 필지에서의 개발

개별 필지에서 도시형생활주택을 1개동으로 개발하는 경우이다. 단지형 다세대주택의 경우에는 기존 다세대주택과 마찬가지로 연면적 660㎡ 미만 규모로 제한되므로 건축형식 역시 동일할 것으로 예상된다.

그러나 도시형생활주택은 개발규모가 20세대 이상이어야 하므로 일부 대형 필지를 제외하고는 기성시가지에서 개별필지에 도시형생활주택을 개발하는 데에는 제약이 따를 것으로 예상된다. [표 3-11]는 도시형생활주택을 최소 개발규모인 20호로 개발하는 경우 필요한 부지면적을 분석한 것이다. 표에서 보듯이 단지형다세대주택은 최소 490㎡ 이상의 부지가 필요하다. 기성시가지의 필지규모가 대부분 150㎡~250㎡ 범위를 넘지 않는다는 것을 고려한다면 이에 적합한 개별필지는 거의 없을 것이다.

[표 3-11] 도시형생활주택 개발에 필요한 최소부지면적

구분	단위주거 면적		20호 개발시 연면적	필요 부지면적 (용적률 200%)
	전용면적	전용면적+공용면적		
단지형 다세대주택	40㎡	49㎡	980㎡	490㎡
	85㎡	94㎡	1,880㎡	940㎡
원룸형주택	12㎡	14.4㎡	288㎡	144㎡
	50㎡	60㎡	1,200㎡	720㎡
기숙사형주택	7㎡	8.4㎡	168㎡	84㎡
	30㎡	36㎡	720㎡	360㎡

주) 단지형 다세대주택의 경우는 공용면적을 계단실 규모인 18㎡(3.0m*6.0m)의 1/2인 9㎡로 가정하였으며, 대부분 복도형식을 취하면서 일부 공용시설을 갖출 것으로 예상되는 원룸형주택과 기숙사형주택은 전용면적의 20%를 공용면적으로 가정.

그러나 원룸형주택 및 기숙사형주택은 기성시가지 개별필지에서도 개발이 가능한 것으로 분석되었다. 더욱이 원룸형주택 및 기숙사형주택의 경우 1개동 건축규모에 제한이 없으며 주차장 설치기준이 크게 완화되므로 개별필지에서 개발하는 도시형생활주택은 거의 대부분 20세대 이상의 원룸형주택이나 기숙사형주택으로 허용 용적률의 한계에 근접하는 수준으로 개발될 것으로 예상된다.

- 합필에 의한 개발

도시형생활주택은 150세대 미만까지 개발 가능하므로 기성시가지의 개별필지만으로는 그 개발규모를 충족할 수 없다. 따라서 여러 개의 필지를 합필하여 개발하는 패턴이 일반화될 것임을 예상할 수 있다.

앞의 [표 3-9]의 분석에서는 평균 필지규모를 200m²로 가정할 때 도시형생활주택을 최대 규모로 개발할 경우 합필 규모가 35개 필지에 이르는 것으로 나타났다. 실제로 이 정도 규모로 개발하는 사례는 많지 않겠지만 합필 규모가 상당한 수준에 이를 것이라 예상할 수 있다. 합필의 규모가 커질수록 토지이용변화수요에의 적응력이 약해지는 정도가 커지므로 적정한 합필 허용범위에 대해 검토할 필요가 있을 것이다.

- 단독주택지 재건축에 의한 개발

개발규모가 커지면 합필 규모가 커질 뿐 아니라 기존도로의 폐도 요구까지 발생할 것을 예상할 수 있다. 도로 폐지는 도시형생활주택 건축허가와 별개로 도시계획 변경절차를 따라야 하는 사안이므로 무분별한 도로 폐지 상황이 벌어질 가능성은 희박하다고 할 수 있다.

그러나 단독주택지 재건축을 목적으로 도시형생활주택을 개발하려는 경우를 고려한다면 사정이 달라진다. 현재는 단독주택지 재건축이 아파트단지로의 재건축을 겨냥하며 일정 규모 이상의 주거지 범위를 대상으로 재건축조합 결성이 추진되고 있지만, 도시형생활주택 개발이 확산될 경우 도시형생활주택으로의 재건축을 겨냥한 소규모 재건축조합 결성이 급증할 가능성이 있다. 즉 단순 합필이 아니라 도로 폐지 등 도시계획 변경까지를 포함하는 도시형생활주택 개발을 목적으로 20~30개 필지 규모의 소단위 재건축조합이 급증할 수 있다. 이 경우 기성시가지의 단독주택 필지가 급격하게 멸실되며 소규모 단지로 재편되는 상황이 전개될 것이다.

□ 신도시 등 신규개발지에서의 개발

이미 조성된 신도시라면 단독주택지에서 도시형생활주택 개발이 전개될 것이며, 이 경우 기성시가지에서와 마찬가지로 「개별필지에서의 개발」 및 「합필에 의한 개발」이 진행될 것이다. 이러한 개발의 양상 및 이에 따라 예상되는 문제점들 역시 기성시가지에서와 마찬가지로일 것이다.

한편, 새로 개발계획이 수립되는 신도시 등 신규개발지에서는 도시형생활주택 건축에 대응한 택지개발계획 방향이 고려되어야 한다는 점이 새로운 검토과제로 주어질 것이다. 신규 개발계획에서는 획지계획 및 건축용도 규제를 통해 도시형생활주택의 건축유형을 특정한 방향으로 유도하는 것이 가능하므로 도시형생활주택의 여러 건축유형 중 어떠한 유형이 건축되도록 할 것인가에 대한 사전 검토와 이에 대응한 계획이 필요하다.

단지형 다세대주택, 원룸형주택, 기숙사형주택 중 어떤 유형으로 규제할 것인가에 대한 결정도 필요하며 각 유형별로 적정한 개발규모 및 건축형식을 미리 예상하여 이에 대응한 획지규모 및 관련 기반시설을 개발계획에 반영해야 한다. 도시형생활주택은 기존 연립주택 및 아파트와는 전혀 다른 특성을 가지므로 획지기준 및 기반시설에서도 별도의 검토가 필요할 것이다. 예를 들어 150호 미만의 소규모 개발에서 지하주차장 설치 및 주거동 구성의 효율성 확보를 위해 필요한 적정 획지규모 및 획지형태에 대한 검토, 소규모 주거 밀집으로 인한 거주가구밀도 증가에 따른 관련 기반시설 설치기준 마련 등이 선행되어야 할 것이다.

4. 소결

□ 도시주거 변천과 도시주거 클러스터로서 도시형 생활주택

산업혁명 이후 나타난 도시인구증가와 그로 인한 주거문제를 해결하기 위해 유럽을 중심으로 다양한 주거형식이 나타났다. 근대건축운동의 일환인 바이젠호프(Weissenhof)에서 열린 「주택전시회(1927)에서는 근대 가로에 대응하는 새로운 주거개념이 나타났으며, 넓은 녹지공간과 충분한 채광과 통풍이 가능한 ‘개방적 중정형’ 주거단지와 이후 일자형 아파트를 시작으로 고층고밀주거형식의 주거단지가 조성되었다. 특히 르 꼬르뷔제는 ‘위니테 다비타시옹(Unit d'habitation)’을 계획하여 일자형 고층아파트형식에 주거, 커뮤니티 시설, 정원등 모든 시설을 수용하여 도시주거 내 다양한 커뮤니티 활동에 대한 실험적인 주거양식을 보여주기도 하였다. 하지만, 쾌적성, 공동체의식등과 같은 높은 수준의 어메니티(amenity)에 대한 거주자의 요구와 고층아파트의 비거주화현상(homelessness)에 대한 반성으로 주거를 블록단위의 저층고밀주거로 전환하여 도시의 물리적 맥락의 한 부분으로 환원시키면서 주거환경을 변화시키고자하는 움직임이 일어났다.

따라서, 우리는 ‘장소’를 기반으로 하여 구축되어지는 ‘거주성’에서 주거환경의 목표를 찾아야한다. 사적공간과 공적공간사이의 전이공간의 형성을 통하여 공간의 위계를 확보하고 체계적인 구조를 통해 영역감을 형성함으로써 각 공간사이에 사람들이 모이고 관계를 형성할 수 있는 공간을 제공해야 한다. 하지만, 우리나라 아파트와 상점가와 접한 기존 주택단지에서는 전이공간이 존재하지 않아 거주성 상실의 문제가 발생하는 경우가 발생하기도 하였다. 이러한 ‘거주성회복’을 위하여 가로에 대응한 건축물의 관계는 전이공간의 설정과 주거감, 영역감 확보 등의 중요성과 도시공간을 계획하는 데 있어 가로의 중요성을 인식하기 시작하였다.

이러한 시점에서 컴팩트형 도시주거 클러스터는 인구의 집중에 따른 주거의 고밀화 현상과 블록단위의 구성으로 가로와 도시구성사이의 적절한 관계를 갖는 형식이다. 따라서, 컴팩트형 도시주거 클러스터인 ‘도시형 생활주택’은 도시조직 속에서 일체화되고 융화되어 도시구조의 연속성을 유지하며 도시적 맥락을 통해 프라이버시 확보와 커뮤니티 형성을 위한 장소성, 영역성의 확보가 가능하다. 주거환경을 유기적인 구성으로 전환시키고, 사회적 환경 또한 그것에 부합되게 유도하고 촉진시킬 수 있을 것으로 기대된다.

□ 우리나라 주택정책의 변화

1960년대 마포아파트 주거단지 건립을 시초로 하여 1970년대 주거의 대량생산이 본격적으로 가동되었다. 기존 단독주택 중심의 주택공급에서 주택의 밀도를 높여 공급량을 늘리는 수단으로 다세대주택과 다가구주택이 법제화를 통해 도입되었으며 민간주택 중심의 공급 패러다임 전환과 함께 다세대·다가구주택 건설은 중·저소득층을 위한 주택으로 대량 확산되었다. 이를 통해, 1980년 이후 꾸준히 개선되어 온 주택보급률이 2008년 100%를 넘게 되는 시점까지 공급 위주의 양적 성장은 계속되어 왔다. 하지만 지나친 규제 완화를 통한 주택공급정책은 인접 주택의 일조, 사생활 침해 및 기반시설 부족에 따른 거주환경의 질적 저하를 초래하였고 정부는 공급위주의 정책에서 벗어나 새로운 주거 유형에 대한 대응 방안과 주거환경의 질적 수준 제고, 미래 주거문화에 대한 장기 비전 제시가 필요하게 되었다.

□ 도시형 생활주택의 재축/리모델링 등 변화 적응력

기존 다세대주택은 개별 필지에 단일동으로 건축되는 주택유형으로 단독주택과 마찬가지로 주변 상황의 변화에 따라 용도와 형태의 변화가 용이한 특성을 갖는다.

그러나 복수의 주거동으로 구성되는 단지형 다세대주택의 경우 부지 전체에 지하주차장을 설치하는 것이 일반적일 것으로 예상되므로 주거동별로 개별 필지 구분이 불가능할 뿐 아니라 주거동별 재건축 역시 불가능 것으로 예상된다. 기존 연립주택단지나 아파트단지에서 보듯이 일부 주거동에 대한 리모델링이나 용도 변화 역시 불가능하고, 어떠한 변화에 대해서도 단지 주민 전체의 통일된 의사결정과정정이 필요할 것이다.

따라서 단지형 다세대주택은 기존 다세대주택에 비해 도시토지이용 변화수요에 대한 적응력이 매우 낮을 것으로 예상되며, 기성 도시 내에 단지형 다세대주택 건축이 증가할 경우 도시 전체의 토지이용변화 대응력이 현저히 낮아질 것이 예상된다.

이는 아파트단지로 구성된 지역에 새로이 전철 노선이 통과하면서 전철역이 설치되는 경우를 상정해보면 쉽게 알 수 있다. 역세권의 형성으로 상업시설 및 업무시설의 수요가 커짐에도 불구하고 아파트단지의 토지이용 변화가 불가능하여 주변에 아무런 시설이 들어서지 못하고 있는 전철역들이 늘어나고 있다. 이에 비해 단독주택 및 소규모 상가지

역 등 소규모 필지조직으로 이루어진 지역에서는 개별 필지 단위로 끊임없이 토지이용변화가 진행되면서 도시기능 변화에 적응하고 있다.

원룸형주택의 경우에도 단위주거별로 분양하는 주택이라면 변화 적응력이 낮아진다는 점에서 유사할 것이다. 소유권을 갖고 있는 세대 수가 늘어날수록 변화에 대한 의사결정이 그만큼 어려워질 것이기 때문이다.

제4장 해외 도시주거 클러스터 사례 분석

1. 시점 변화에 따른 주거단지 공간분석의 의미
2. 가로공간구조의 이해를 통한 블록의 특성 분석
3. 가로와 블록의 상관관계 파악
4. 주거블록의 특성을 규정짓는 건축물의 계획시스템

‘도시형 생활주택’은 우리나라 주택공급 변천과정에서 소규모와 대규모 주거단지 위주의 공급에서 주거단지 공급의 규모를 다양화하고 도시의 주변 상황과 연계되어 지속적인 도시주거를 조성할 수 있는 제도적 기회를 마련한데 의의가 있다. 주변의 상황과 단절되지 않고 도시의 조건에 대응할 수 있으며 도시의 일부로 역할을 할 수 있는 주거단지로써 도시형 생활주택을 조성하기 위해서는 해외 선행 사례를 통하여 도시주거의 대안과 그 결과를 분석하는 것이 필요하다.

이러한 의미에서 일본 및 유럽의 해외 사례를 통해 도시형 생활주택이 도시주거 클러스터로서 조성될 수 있는지 가늠해 보고자 한다. 일본과 유럽의 도시주거 사례에서 도시주거가 도시와 어떠한 방식으로 접촉하고 도시에서 어떠한 역할을 하고 있는지 파악하고자 하였다. 일본과 유럽의 경우는 우리나라와 각기 다른 경제적, 사회적 상황에서 주택을 공급해 왔지만, 기존의 도시 조직과 연동되면서 현대 도시주거의 역할을 충족시키고자 하는 도시주거 클러스터로서의 방향을 제시하고 있다.

사례분석 대상지는 최근 10년간 네덜란드, 프랑스, 스웨덴, 덴마크, 핀란드, 일본 등 지역에서 조성된 주거단지이다. 도시에 대응하는 방식은 도시 기성시가지에 유연하게 대응하는 방법에서 도시 외곽에 독립적으로 구성되는 사례까지 다양하다.

1. 시점 변화에 따른 주거단지 공간분석의 의미

도시주거의 조성은 주변 환경의 영향을 받는다. 도시주거에는 필지의 법적 조건과 환경적, 사회적, 문화적 요소가 반영된다. 이러한 주변 환경 조건은 도시주거 조성시 블록 및 필지가 접해 있는 가로와의 대응방식을 고민하면서 반영된다.

도시주거의 변천과정에서 전근대 도시주거는 주변의 컨텍스트를 배제한 채 조성되어 공공성, 도시성, 장소성 등의 부족으로 거주성이 떨어지는 결과를 낳게 되었다. 도시 주거 문제를 해결하기 위해 진화해 온 도시주거는 주변과 단절된 폐쇄적 주거단지라는 사회 문제로 인식되기 시작하였다. 따라서 도시주거를 단순히 하나의 건축물과 필지 단위로 인식하는 것이 아니라 도시의 일부로서 역할을 하는 도시맥락적 관점에서 파악해야하는 필요성이 제기되었다.

도시주거 클러스터로서의 해외사례에 대한 분석의 틀로 주변환경과 가로 골격구조의 상관관계를 이해하기 위한 도시공간적 관점, 가구블럭과 가로의 성격을 분석하는 가로공간적 관점, 마지막으로 가로, 블록, 외부공간과 건축물의 대응 관계를 분석하는 건축공간적 관점에서 도시주거 클러스터로서 역할의 의미를 조사하였다.

도시공간적 관점은 주변지역의 성격, 즉 지구맥락과 가로골격구조의 상관관계를 이해하는 부분으로 도시적 맥락의 해석을 바탕으로 형성된 도시가로구조의 특성을 분석하는데 그 목적이 있다. 이러한 도시가로구조는 주거블록의 성격을 규정한다.

가로공간적 관점은 주거블록과 가로와의 상관관계를 이해하는 부분으로, 도시공간적 관점으로 규정된 주거블록의 성격을 바탕으로 각 블록과 건축물의 상관관계를 통해 가로공간의 성격을 특성화한다.

마지막으로 건축공간적 관점은 각 주거블록의 개별적 특성을 규정짓는 건축물의 계획시스템으로 개별적 요소와 주거블록 간의 상관관계를 바탕으로 건축물의 시스템을 이해할 수 있다.

2. 가로공간구조의 이해를 통한 블록의 특성 분석 : 도시공간적 관점

도시공간적 관점은 지구맥락을 통한 가로공간구조의 이해, 도시기반시설의 배치, 동선계획으로 구분된다. 가로공간구조는 분석대상지의 가로특성을 파악하는 요소로 가로의 기능, 도로의 폭, 보행 및 차량의 혼용관계, 차도 및 보도의 포장으로 구성되며, 기반시설의 배치를 파악하는 요소는 학교, 공원, 커뮤니티 센터의 위치로 구성되어 있다. 동선체계에서는 차량 및 보행동선의 흐름을 파악하여 주거단지 전체의 동선흐름을 분석한다.

2절에서는 가로공간구조를 파악하기 위하여 위계에 따라 가로의 성격을 간선도로ACCESS ROAD, 생활가로URBAN STREET, 커뮤니티가로COMMUNITY STREET, 접속가로SERVICE WAY 로 구분하였다.

1) 지역 간의 연결을 통해 도시 인프라의 역할을 하는 간선도로ACCESS ROAD

간선도로ACCESS ROAD는 도시에서 지역과 지역을 연결하는 차량 중심의 가로로 간선도로ACCESS ROAD에 접한 블록은 차량의 진입이 허용되지 않으며, 주로 지하철 역사, 버스정류장 등 기반시설이 인접해 있다.

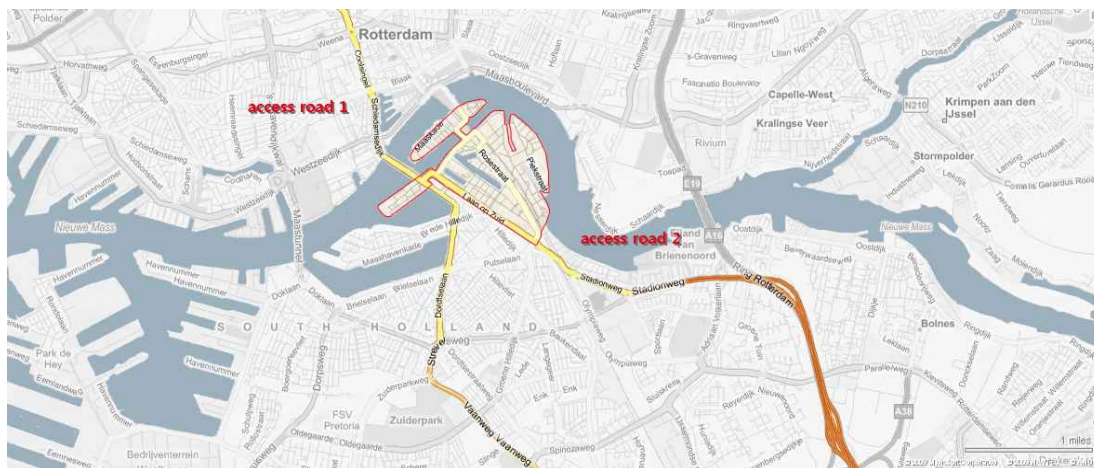
지역간선의 역할은 교통 체계와 연동되는데 보통 간선도로ACCESS ROAD의 폭은 다른 주거단지 내의 도로(생활가로URBAN STREET, 커뮤니티가로COMMUNITY STREET, 접속가로SERVICE WAY)보다 넓다. 간선도로ACCESS ROAD로는 고속도로나 도심순환로를 들 수 있으며 우리나라의 경우 서울의 남부순환로, 강남대리가 여기에 속한다고 할 수 있겠으나 이곳에서 다루는 간선도로ACCESS ROAD는 주거단지 주변의 상대적인 위계를 표현하기 위한 것으로 한다.

보통 버스와 트램이 주로 간선도로ACCESS ROAD를 따라 주거단지로 접근하거나 통과하게 된다. 네덜란드의 Kop van Zuid의 경우 간선도로ACCESS ROAD를 따라 버스와 트램이 들어오고 트램 정류장과 버스 정류장이 모두 간선도로ACCESS ROAD를 따라 위치하고 있으며 도로는 양옆에 2차선으로 계획되어 있다.



[그림 4-1] Kop van Zuid 주변 간선도로ACCESS ROAD

Kop van Zuid의 간선도로ACCESS ROAD는(아래 그림 access road 1) 북쪽으로 다리를 건너 로테르담 중심가로 이어지고 남쪽으로는 고속도로 A16과 연결되어 네덜란드 남부지방과 연결되고 있었다. Access Road 2의 경우 북쪽으로는 로테르담 중심가와 남쪽으로는 로테르담 남부 주거지역과 연결되고 있으며 Access Road 1과 달리 자동차 도로로 철도가 함께 지나가고 있으나 정류장은 없었다. Kop van Zuid는 로테르담 도시를 관통하는 간선도로ACCESS ROAD 변에 있으면서 간선도로ACCESS ROAD를 통해 기존의 도시조직과 연속선상에 놓여 있다.



[그림 4-2] Kop Van Zuid 주변 간선도로ACCESS ROAD, Netherlands

하지만 항상 트램이 간선도로ACCESS ROAD를 따라 들어오지 않고 때에 따라서 생활가로 URBAN STREET 수준의 가로까지 들어오는 경우도 있다. 스웨덴 Hammarby의 경우 간선

도로ACCESS ROAD가 주거단지 내를 통과하지 않으며 자동차 전용도로도 도보로 접근하기 어렵기 때문에 트램과 버스 등의 교통시설은 생활가로URBAN STREET를 따라 들어온다.

Hammarby의 간선도로ACCESS ROAD는 스톡홀름 외곽을 도는 고속도로 222번과 스톡홀름 중심부와 연결되는 도로로 구성되어 있으며 둘 다 자동차 전용도로로 Hammarby의 생활가로URBAN STREET와 연결되어 있다. 스톡홀름 남부 구 항만지대에 개발된 신도시인 Hammarby는 간선도로ACCESS ROAD가 자동차 전용도로로 기존 도시조직과 연결되어 있으며 주거단지를 둘러싸고 있어 기존 도시조직과 독립적인 도시구조를 형성하고 있다.



[그림 4-3] Hammarby 주변 간선도로ACCESS ROAD, Sweden

출처: <http://maps.google.com>의 이미지 수정

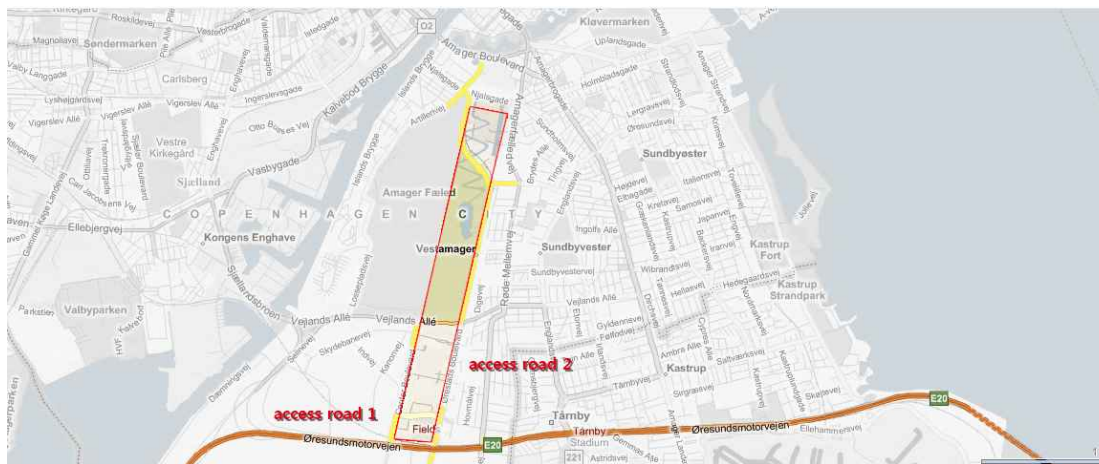
핀란드 헬싱키의 Ruoholahti의 경우 기존 항만지역을 주거지역으로 재개발한 사례로 간선도로ACCESS ROAD를 통해 헬싱키 중심부와 동쪽 헬싱키 공과대학 등과 연결되고 Ruoholahti의 생활가로URBAN STREET와 연결된다. 트램과 버스와 같은 교통수단이 간선도로ACCESS ROAD를 따라 들어오고 있으며 항만 재개발 도시의 특성상 도시 기반시설의 종점의 역할을 하고 있다.



[그림 4-4] Ruoholahti 주변 간선도로ACCESS ROAD, Finland

출처: <http://maps.google.com>의 이미지 수정

덴마크 코펜하겐의 Ørestad의 경우 코펜하겐 시의 외곽에 개발된 신도시로 코펜하겐 중심부와 공항을 연결하는 간선도로ACCESS ROAD가 Ørestad 지역을 관통한다. 간선도로ACCESS ROAD를 따라 전철(Metro)이 지나가고 있으며 모든 교통이 간선도로ACCESS ROAD와 연계되어 있다. 간선도로ACCESS ROAD를 경계로 기존의 주거지역 및 도시조직과 접해 있으며 이 간선도로ACCESS ROAD는 코펜하겐 시내와 외곽 공항과 기타 주거지역을 연결하는 역할을 하고 있다.

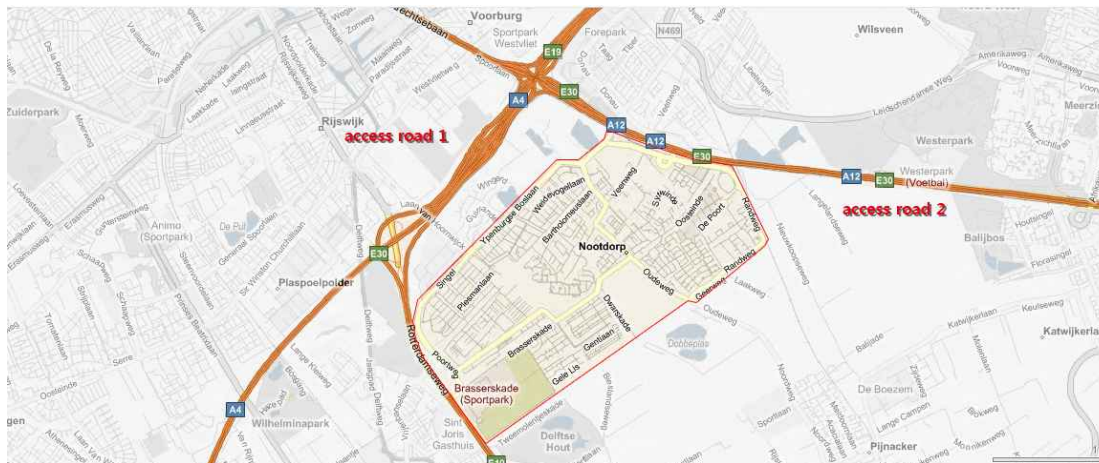


[그림 4-5] Ørestad 주변 간선도로ACCESS ROAD, Denmark

출처: <http://maps.google.com>의 이미지 수정

이에 비하여 네덜란드의 Ypenbrug와 Wateringse Veld의 경우는 주거단지 계획의 방식이 앞의 사례와 다르다. 앞의 사례들이 기존 도시의 내부와 외곽에 접해있는 상황에서 간선도로ACCESS ROAD를 통해 기존 도시조직과 연계되고 있다면 다음의 사례는 도시와 도시를 잇는 간선도로ACCESS ROAD 사이에 연계되어 독립적인 도시 구조를 이루도록 계획되어 있다.

Ypenbrug는 동쪽으로 로테르담, 서쪽으로는 헤이그, 북쪽으로는 암스테르담과 연결되는 고속도로의 교차점에 위치한다. 자가용 중심의 교통체계를 기본으로 하며 트램과 버스 등 기타 교통 수단이 헤이그를 중심으로 연결되어 있다. 네덜란드의 Kop van Zuid 경우와는 달리 기존 도시 상황이 존재하지 않아 주변과 연계되는 방식은 간선도로ACCESS ROAD, 트램 등이 유일하며 주변과 단절되어 있다. 또한 Ypenbrug 주거단지 블록은 각각 독립성을 띠고 있으며 Ypenbrug의 간선도로ACCESS ROAD는 외부와의 접속 기능을 하고 있다.



[그림 4-6] Ypenburg 주변 간선도로ACCESS ROAD, Netherlands

출처: <http://maps.google.com>의 이미지 수정

이러한 방식의 개발은 네덜란드 Vinex¹⁹⁾에 의한 도시개발 계획에 의한 것으로 기존 시가지 중심이었던 이전 네덜란드 도시개발 방향과 차이가 있다. 헤이그 남부에 위치한 Wateringse Veld의 경우도 고속도로인 간선도로ACCESS ROAD를 통해 외부와 연결되고 트램을 통해 주변 지역과 동, 서, 북쪽으로 연계되어 있다. Wateringse Veld 사례에서도 간선도로ACCESS ROAD는 주변 도시와의 연결, 자동차를 통한 외부의 접속을 담당하고 있다.

19) VINEX: Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening Extra, 영문으로 Fourth Report on Spatial Planning Extra로 번역됨



[그림 4-7] Wateringse Veld 주변 간선도로ACCESS ROAD, Netherlands
출처: <http://maps.google.com>의 이미지 수정

핀란드 헬싱키의 서부지역에 위치한 Vuosaari의 경우도 간선도로ACCESS ROAD인 고속도로를 통해 핀란드 시내와 연결된다. Vuosaari는 간선도로ACCESS ROAD를 통해 헬싱키 및 공항 등 주변 기반시설과 연결하여 핀란드의 위성도시로서 역할을 한다. 현재 Vuosaari 주거단지는 간선도로를 따른 전철(Metro)로 접근할 수 있으며 Vuosaari는 주거단지 이외의 헬싱키의 새로운 항구의 역할을 하기 때문에 헬싱키와 연계될 간선도로ACCESS ROAD의 역할은 중요하다.



[그림 4-8] Vuosaari 주변 간선도로ACCESS ROAD, Finland
출처: <http://maps.google.com>의 이미지 수정

일본 산코지구의 간선도로ACCESS ROAD는 북쪽으로는 사이타마현과 남쪽으로는 오다이바를 연결하는 고속 고가도로로서의 역할을 수행하고 있다. 북동쪽으로 치바현으로 연결되는 지역연결도로로서 부분적으로는 2차선의 지상가도로 나타나지만, 대부분이 고속 고가도로로 이어진다. 이러한 지역연결도로는 부분적으로 보행자 도로가 위치하나, 대부분이 자동차 전용도로로 구성되어있다. ②번도로를 따라서 지하철이 위치하나 지하에 위치하기 때문에 지상조건에는 크게 관여하지 않았다. 특히, ②번도로에 면하여 키바공원과 동경도립 현대미술관이 위치하고 있는 것이 특징인데 공원의 규모와 차폭과의 관계를 고려해볼 때, 보통 Community Street에 면하는 공원과는 성격상 차이가 있는 것으로 판단된다. 전반적으로 간선도로가 산코지구를 둘러싸고 있고, 대부분 격자형의 도시구조를 형성하고 유기적 연결체계를 구축하고 있다고 판단된다.



[그림 4-9] 산코지구 주변 간선도로, 일본
출처: <http://maps.google.com>의 이미지 수정

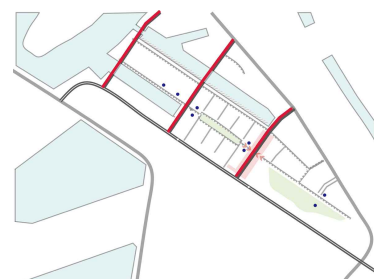


[그림 4-10] 산코지구 주변 간선도로

2) 지구간의 연결을 통해 지역에서 가장 활성화 되어 있는 생활가로URBAN STREET

생활가로URBAN STREET는 간선도로ACCESS ROAD에서 수직적으로 연결되는 가로로, 대규모 가구블록을 중규모로 나누는 기능적 역할을 하며 보행과 차량동선의 공간적 위계를 같이 한다. 또한 주거단지 내 가장 활성화된 거리로 간선도로ACCESS ROAD 및 주거지역 내 주요 장소를 연결한다. 흔히 상점 등의 편의 시설이 위치하여 가로가 활성화 되어 있다.

네덜란드 로테르담 Kop van Zuid의 생활가로URBAN STREET는 간선도로ACCESS ROAD와 간선도로ACCESS ROAD를 연결하는 사례다. Kop van Zuid의 경우 트램과 버스가 간선도로ACCESS ROAD를 따라 운행되기 때문에 생활가로URBAN STREET의 끝에 트램과 버스 정류장이 위치하고 있다. 이는 생활가로URBAN STREET가 주거단지 내 부로 접근하는 통로로서 역할을 하고 있음을 말해주며 생활가로URBAN STREET에 상업시설이 위치하여 활성화된 거리를 조성하고 있다.

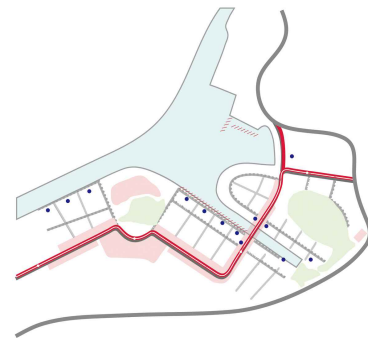


[그림 4-11] KEY MAP: Kop van Zuid 생활가로URBAN STREET



[그림 4-12] Kop van Zuid 상업가로

스웨덴 스톡홀름의 Hammarby 역시 생활가로URBAN STREET이 간선도로ACCESS ROAD와 간선도로ACCESS ROAD를 연결하고 있다. Hammarby의 간선도로ACCESS ROAD는 자동차 전용도로로 기능을 하고 있어 Kop van Zuid와는 달리 트램과 버스가 생활가로URBAN STREET을 따라 운행된다. 생활가로URBAN STREET는 보행자와 자동차의 동선이 가장 활성화된 가로로, 트램 및 버스 정류장을 중심으로 상점이 위치해 있다.



[그림 4-13] KEY MAP:
Hammarby 생활가로URBAN
STREET



[그림 4-14] Hammarby 생활가로URBAN STREET

네덜란드 Ypenbrug의 경우 생활가로URBAN STREET가 트램정거장과 주거단지를 연결하는 가로에 구성되어 있고 간선도로ACCESS ROAD에서 주거단지로 연결되는 가로로서의 역할

을 한다. 또한 보행자 중심 도로로 계획되었으며 저층부에 상업시설이 배치되어 있다.



[그림 4-15] Ypenburg 생활가로URBAN STREET

일본 산코지구 주거단지의 경우, 주거단지의 규모상 주거단지가 생활가로URBAN STREET와 접하고 있지 않고, 그 다음 위계인 커뮤니티가로COMMUNITY STREET에 접해있는 도시 공간적 특징을 지니고 있다. 주거단지가 속한 지구 전체로 보면 생활가로URBAN STREET에서 지하철의 정류장 진출입구가 위치하고 있다. 간선도로(ACCESS ROAD)와는 수직으로 만나고 있으며, 산코지구 내의 주거단지에 진입할 수 있는 내부가로의 연결을 돕고 있다. 생활가로URBAN STREET에는 아래의 그림과 같이 상업시설이 위치하고 있고, 부분적으로 키바공원 및 동경도립현대미술관과 연결되어 가로의 목적성을 높이고 있다.



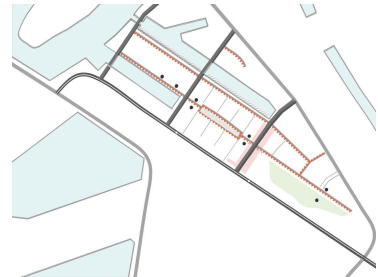
[그림 4-16] 산코지구 주변 상업가로 및 동경도립현대미술관

3) 블록 내부 순환을 위한 커뮤니티가로COMMUNITY STREET

커뮤니티가로COMMUNITY STREET은 보행중심가로로, 가로에 의한 블록특성을 이해하는데 가장 중요하다. 주거단지 생활권의 골격을 형성하고 주거단지 내 보행과 교통이 모이고 흩어지는 기능을 하여 가로의 성격과 블록의 특성을 결정한다.

따라서 커뮤니티가로COMMUNITY STREET는 주거단지 내부를 연결하는 순환가로로 외부인보다는 주거단지 내부의 거주자를 위한 가로의 성격이 강하다. 커뮤니티가로COMMUNITY STREET는 생활가로URBAN STREET의 다음 위계로 단지내부에서 순환하여 주거블록들을 연결하는 경우가 많다. 커뮤니티가로COMMUNITY STREET를 따라 주거단지 거주민들을 위한 커뮤니티 시설이 배치되어 있는 경우가 많으며 커뮤니티가로COMMUNITY STREET 끝에는 생활가로URBAN STREET나 공원, 커뮤니티 시설이 위치하는 경우가 많다.

네덜란드 로테르담 Kop van Zuid의 사례를 살펴보면 커뮤니티시설과 공원은 커뮤니티가로COMMUNITY STREET를 따라 위치하고 있으며 가로의 끝에서 생활가로URBAN STREET와 공원이 각각 연결되어 있다. 특히 커뮤니티가로COMMUNITY STREET는 단지 내 중앙공원 지나면서 전체 단지를 연결하고 있다. 가로와 연결된 공원에는 커뮤니티 시설과 학교가 위치한다.



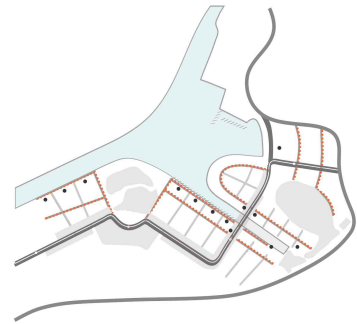
[그림 4-17] KEY MAP: Kop van Zuid 커뮤니티가로COMMUNITY STREET

하지만 Kop van Zuid의 경우 커뮤니티 가로COMMUNITY STREET는 차량과 혼재되어 있어 보행전용 도로가 아니며 중앙 공원도 차량도로로 둘러싸여 있는 한계를 지니고 있다.



[그림 4-18] Kop van Zuid 커뮤니티가로COMMUNITY STREET

스웨덴 Hammarby의 경우에도 커뮤니티 시설과 공원이 커뮤니티가로COMMUNITY STREET를 따라 위치하고 모든 지점은 생활가로URBAN STREET와 연결된다. Hammarby의 커뮤니티가로COMMUNITY STREET의 경우 보행자 전용도로의 성격을 띠며 차량동선과 분리되어 단지 내부 순환로의 역할을 하고 있다.



[그림 4-19] KEY MAP:
Hammarby
커뮤니티가로COMMUNITY
STREET

Hammarby의 주거단지 내부를 순환하는 커뮤니티가로 COMMUNITY STREET는 주거동 출입구 및 주거동 중정과 연결되고 그 주변을 따라 실개천이 흐르고 있다. 또한 커뮤니티가로COMMUNITY STREET는 생활가로URBAN STREET와 만나는 지점에서 버스 및 트램 정류장과 연결되고 주거동 저층부의 커뮤니티시설은 해변가를 순환하는 커뮤니티가로COMMUNITY STREET를 따라 배치되어 요트 정박장의 역할을 함께 하고 있다.



[그림 4-20] Hammarby 커뮤니티가로COMMUNITY STREET

일본 산코지구의 사례를 살펴보면 커뮤니티가로 COMMUNITY STREET를 따라서 주거 단지 거주민을 위한 커뮤니티 시설이 배치하고 있으며, 커뮤니티가로COMMUNITY STREET의 끝부분에는 주거단지와 연결되는 공원축이 형성되어 있다. 특히, 본 주거단지는 다른 사례에 비해 상대적으로 규모가 작아 본 주거단지가 접하는 2면의 가로 모두 커뮤니티가로COMMUNITY STREET로 분석된다. 커뮤니티가로



[그림 4-21] KEY MAP: 산코지구
커뮤니티가로COMMUNITY STREET

COMMUNITY STREET에 면해서 주거 단지 진입부가 형성되어 있고, 주거단지 내 중정에 단계적으로 진입할 수 있도록 연결해 주고 있다. 다만, 커뮤니티 시설이 커뮤니티가로 COMMUNITY STREET가 아닌 단지 내 중정에서 진입이 가능하도록 하는 등 다른 사례에 비해 가로에 대응하는 적극성이 부족한 것을 알 수 있다. 이는 1980년대에 완공된 것으로 미루어보아 시대적 요인에 따른 도시에 대한 인식적 차이에서 비롯되었다고 판단된다.



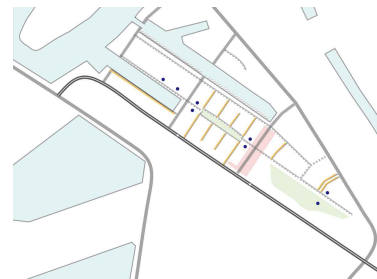
[그림 4-22] 커뮤니티가로에 면한 단지 어린이 공원 및 커뮤니티 시설

4) 가로와 주거사이의 연결을 위한 접속가로SERVICE WAY

접속가로SERVICE WAY는 커뮤니티가로COMMUNITY STREET에 의해 형성된 블록을 세분화하여 소규모 블록으로 구분하는 기능적 역할을 하며 주거동과 가까이 연결되는 가로로 가장 낮은 위계를 갖고 있다. 또한 주거동에 직접 진입하거나 생활가로URBAN STREET와 커뮤니티가로COMMUNITY STREET에서 주거동에 진입하는 사적 진입로의 성격이 강하다.

따라서 접속가로SERVICE WAY는 주거동의 출입구와 연결되는 경우가 많으며 외부인의 접근이 어렵도록 다른 가로에서 바로 보이지 않고 외부의 시선을 피해 구성되는 경우가 많다. 외부에서부터 생활가로URBAN STREET와 커뮤니티가로COMMUNITY STREET 등 단계를 거치는 가로의 위계는 외부인의 접근 가능성을 낮추는 효과를 갖는다.

네덜란드 로테르담의 Kop van Zuid의 사례를 살펴보면 접속가로SERVICE WAY를 따라 주거동 거주자를 위한 노상 주차장이 위치해 있는 것을 알 수 있다. 또한 소호주택 등 직접 출입할 수 있는 주거가 접속가로SERVICE WAY에 접해 있어 다른 가로보다 가장 사적인 가로 성격을 갖도록 계획되어 있다.

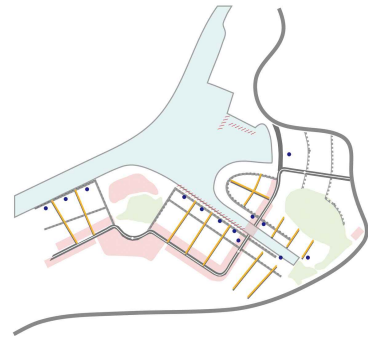


[그림 4-23] KEY MAP: Kop van Zuid 접속가로SERVICE WAY



[그림 4-24] Kop van Zuid 접속가로SERVICE WAY

스웨덴 Hammarby의 경우 접속가로SERVICE WAY가 커뮤니티가로COMMUNITY STREET와 분리된 주거동의 차량 진입로의 역할을 하고 동시에 주거동 출입구 및 주거동 중정을 연결하는 역할을 하도록 계획되어 있다. 따라서 접속가로SERVICE WAY는 차량 동선으로서 생활가로URBAN STREET에 수직으로 연결되어 있는 경우가 많았으며 주거동의 후면을 통해 접근하여 보행 동선과 분리를 하고 가로변에는 노상 주차가 가능하도록 계획되었다.



[그림 4-25] KEY MAP: Hammarby 접속가로SERVICE WAY



[그림 4-26] Hammarby 접속가로SERVICE WAY

일본 산코주거단지의 경우, 접속가로SERVICE WAY는 단지 남측과 수직으로 면하는 공원을 단지 내로 끌어들이며 단지의 북측의 어린이 공원까지 연결하는 녹지가로로서의 성격

을 띠고 있으며, 단지 내의 주민들의 산책로로서의 역할을 하고 있다. 반면, 다른 사례와는 다르게 주호의 진출입구와는 직접 연결되지 않기 때문에 상대적으로 매우 낮은 위계를 지니고 있으며, 부분적으로는 노상주차가 가능하다.



[그림 4-27] 녹지가로 성격을 띤 접속가로와 연결되는 어린이 공원

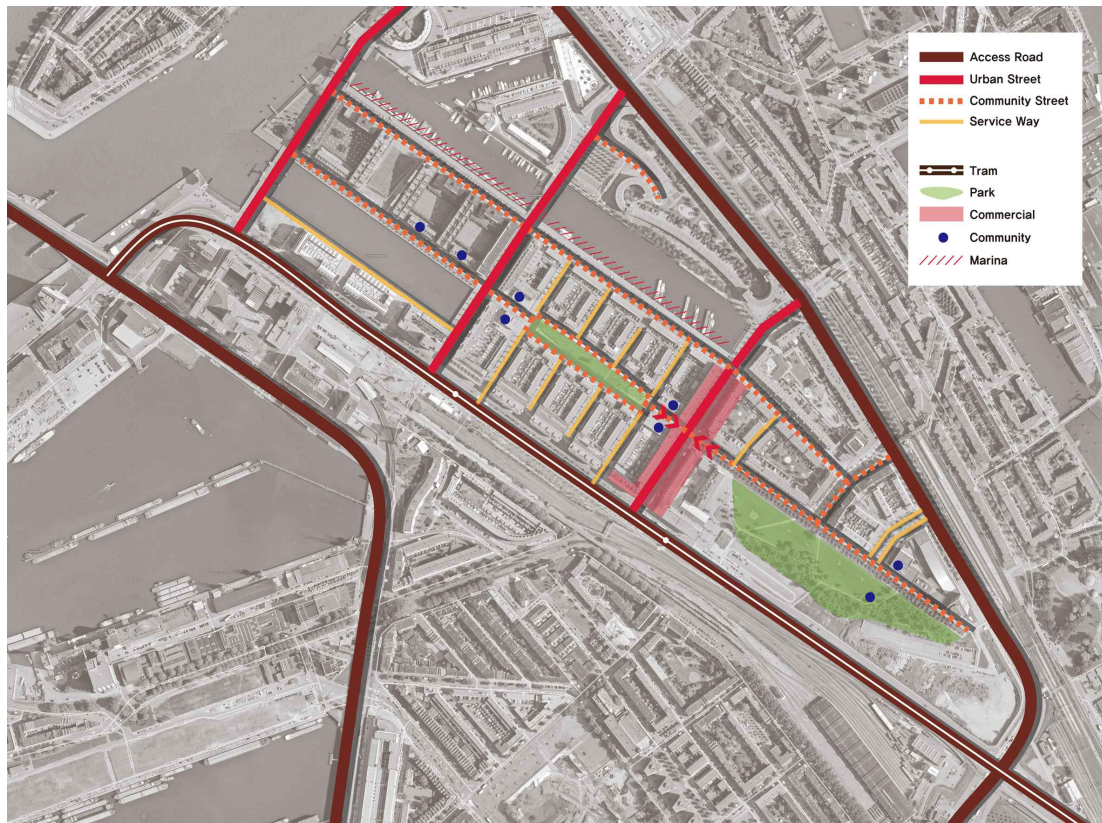
5) 종합_도시와 연속된 공간구조 형성

각기 다른 위계의 가로체계의 분석을 통해서 주거단지의 구조를 살펴보았다. 이는 도시 공간적 관점에서 블록의 성격이 도시의 특성과 가로의 성격을 반영하고 있으며 이것이 주거단지 및 주거동 구성과 거주민의 주거 생활에 영향을 미치고 있음을 설명하기 위함이다. 도시공간적 관점에서 사례를 분석하면서 계획과정에 도시의 구조와 성격이 가로와 블록에 적용 될 수 있도록 구성된 사례가 있었으며 그와는 다른 구조로 주거단지가 기존 도시의 조직과 개별적인 가로와 블록의 성격을 갖게 되는 사례도 있었다.

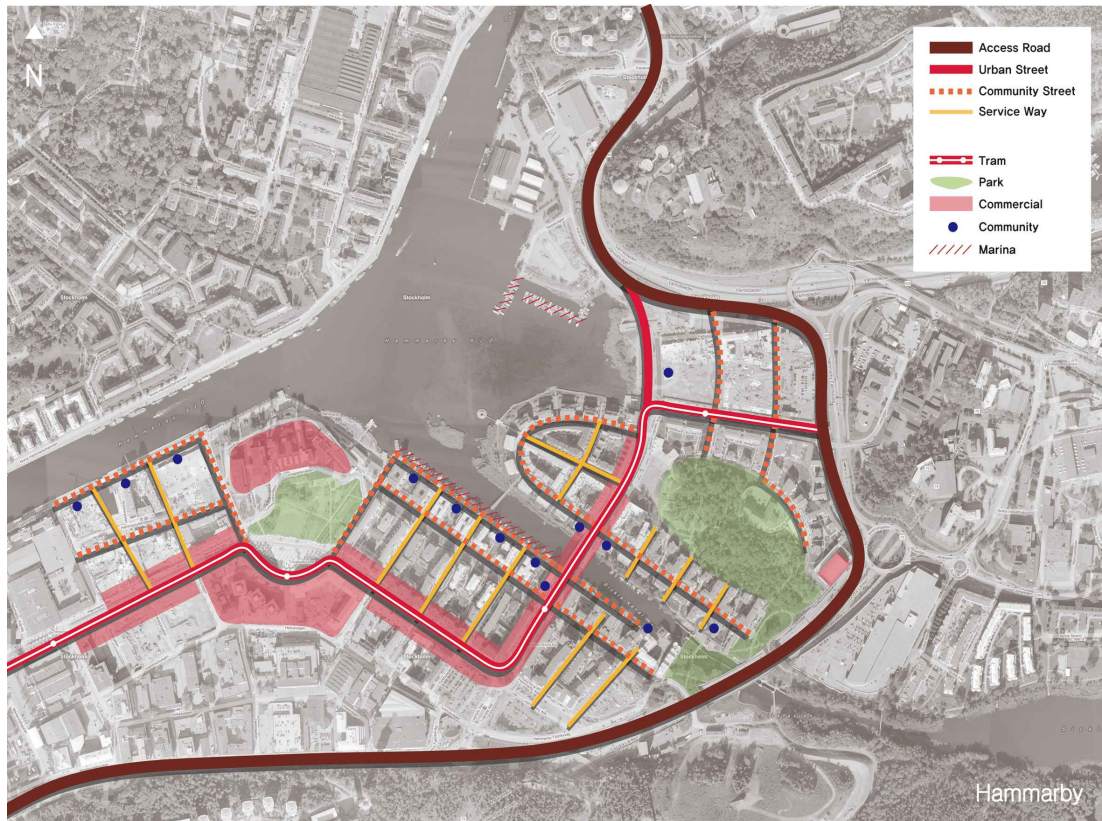
Kop van Zuid와 Hammarby와 같은 사례에서는 가로의 위계가 간선도로ACCESS ROAD, 생활가로URBAN STREET, 커뮤니티가로COMMUNITY STREET, 접속가로SERVICE WAY 등으로 구별 가능하였고, 그 역할 또한 비교할 수 있었다. 각 위계의 가로를 통해 공적인 공간이 점점 사적인 공간으로 위계가 변하였고 그에 따라 가로에 배치된 프로그램도 교통 접점, 상업시설, 커뮤니티 시설, 주거동 진입 등으로 변하는 것을 파악할 수 있었다. 각 블록의 성격이 이와 같이 단계적 위계의 가로 성격에 대응되어 규명되고 있었으며 주거로서의 기능은 커뮤니티가로COMMUNITY STREET와 접속가로SERVICE WAY에 접할 때 사적인 공간으로 거주성을 크게 확보할 수 있었다. 간선도로ACCESS ROAD나 생활가로URBAN STREET에 접하는 경우에도 각기 다른 대응방식에 따라 주거동을 구성하고 있었다.

다만 Kop van Zuid의 생활가로URBAN STREET가 모두 활성화 되지 않은 것과 같이 모든 가로가 동일한 성격을 갖고 있지는 않았다. 이것은 가로와 주거동의 연결, 차량과 보행자의 흐름으로서 역할은 하고 있으나 상점가가 들어선 활성화된 생활가로는 형성되지 않은 경우이다. 특히 가로가 해변과 접하면서 연속적인 상점가를 이룰 수 없거나 주거동을 계획하면서 가로와의 대응방식을 고려하지 않은 결과로도 해석할 수 있다.

또한 Kop van Zuid의 경우에 가로가 도심 내부에서 기존 도시 조직과의 연속선상에서 구성되어 있었다면, Hammarby의 경우 주거단지 외부의 도시 조직과 직접 연계되어 있지 않지만 자체적으로 계획된 단지 구조를 단계적으로 유지하며 각각의 가로가 서로 연계되어 작동하고 있는 것으로 분석되었다.



Kop van Zuid의 경우 로테르담 시내와 외곽 주거단지를 연결하는 간선도로ACCESS ROAD를 통해 기존 도시조직과 연결되어 있으며 트램과 버스노선 등의 교통 시설이 간선도로ACCESS ROAD와 연계되어 있다. 간선도로ACCESS ROAD와 간선도로ACCESS ROAD를 연결하는 생활가로URBAN STREET 세 개가 주거단지를 가로지르고 있으나 상업시설이 활성화된 생활가로는 한 개 뿐이다. 나머지 생활가로URBAN STREET의 경우 간선도로ACCESS ROAD와 주거단지의 연결 기능을 하고 있으나 그 연결이 차량중심이고 선착장 등 가로가 연속성을 갖기 힘든 조건으로 인하여 생활가로로 발전하지 못한 것으로 판단된다. 생활가로URBAN STREET를 가로지르고 주거단지를 관통하여 공원과 학교, 중앙공원을 연결하며 커뮤니티가로COMMUNITY STREET가 조성되었으며 가로를 따라 커뮤니티시설이 배치되어 있다. 커뮤니티가로COMMUNITY STREET를 따라 주거동의 진출입이 가능하며 접속가로SERVICE WAY를 통해 주거동과 직접적으로 연결되어 있다.



스웨덴 Hammarby의 경우 자동차 전용도로인 간선도로 ACCESS ROAD를 통해 주변 스톡홀름 도시 구조와 연결되어 있으며 트램이 생활가로 URBAN STREET를 따라 들어오면서 주거단지를 관통하고 있다. 중심부에는 공원과 병원, 대형 오피스 빌딩이 조성되어 있으며 이곳과 생활가로 URBAN STREET를 중심으로 상업시설이 배치되어 있다. 생활가로 URBAN STREET를 가로지르는 방향으로 커뮤니티가로 COMMUNITY STREET가 주거단지 내부를 순환하고 있으며 보행자 중심의 가로를 형성하고 있다. 커뮤니티가로 COMMUNITY STREET의 양 끝으로 공원이 형성되어 있고 단지 내부 보행가로를 따라 실개천과 공원이 형성되어 있다. 각 주거동의 중정은 커뮤니티가로 COMMUNITY STREET와 일부 연결되어 있으며 Community 시설도 이 가로를 따라 배치되어 있다. 차량동선은 접속가로 SERVICE WAY를 통해 주거동과 연결된다.

프랑스 Bercy의 경우 가로는 전체적인 도시와의 연속선상에 조성되어 있었으나 위
 제설정에서 가로의 성격이 생활가로URBAN STREET와 커뮤니티가로COMMUNITY STREET가 혼재
 되어 나타났다. 이 가로의 경우 간선도로ACCESS ROAD를 연결하고 상점가가 형성되었다는
 면에서는 생활가로URBAN STREET의 성격을 띠지만 단지 내부를 연결하고 순환하는 역할을
 하는 면에서는 커뮤니티가로COMMUNITY STREET의 성격을 띤다. 이것은 공원과 접한 단지의
 형태에 기인한 것으로 판단된다.



프랑스 Bercy 지구의 경우 파리 전체를 연결하는 순환도로와 강변도로를 중심으로 주변 도시
 구조와 연결되어 있다. 이 두 개의 간선도로ACCESS ROAD를 중심으로 연결되는 생활가로URBAN
 STREET 등 지역 및 구역의 연결 기능을 수행하고 있으나 전체 지구가 비교적 협소하여 생활가
 로URBAN STREET와 커뮤니티가로COMMUNITY STREET의 특성이 동시에 나타나고 있다. Bercy 단지 전
 체의 골격을 형성하는 주요 공간인 Bercy 공원, Bercy Village, 다목적 스포츠관 등의 주요
 공간들이 모두 생활가로URBAN STREET에 면하여 계획되어 있다. 따라서 자연스럽게 생활가로URBAN
 STREET가 보행 및 활동이 가장 활발한 공간으로 계획되어 대부분의 도시공간이 가로에 대응 하
 도록 계획되어 있다. 생활가로URBAN STREET를 중심으로 접속가로SERVICE WAY는 도시의 기존 방향
 성과 공원 조직들을 반영하는 축을 가지고 계획되어 단지의 블록을 구획하는 주요 계획요소로
 서 구성되어 있다.

출처: <http://maps.google.com>의 이미지 수정

일본 산코지구는 각 가로의 위계 구분이 가능하였으나, 부분적으로 가로의 위계가 불분명한 부분이 나타났다. 또한 단지 규모 및 형태의 특성상 외부의 건축물에 둘러싸여, 가로와 면하는 부분이 적고, 단지의 주진입구의 커뮤니티 가로COMMUNITY STREET에는 공장 부지와 접하고 있어, 가로 활성화에는 무리가 있었던 것으로 판단된다. 즉, 전반적인 도시의 골격은 단계적으로 위계를 유지하고 있으나, 단지의 규모 및 지리적 특성, 시대적 요인 등에 의해 도시공간적 관점에서 해석이 불가능한 부분 또한 확인해 볼 수 있었다.



산코지구 주거단지의 경우 전반적으로 간선도로가 산코지구를 둘러싸고 있고, 대부분 격자형의 도시구조를 형성하고 유기적 연결체계를 구축하고 있다. 생활가로URBAN STREET에는 상업시설이 형성되어 있고 지하철 정류장 진입구가 위치하여 보행자 중심의 가로체계를 형성하고 있다. 다만, 다른 주거단지와는 달리 단지의 규모가 작기 때문에 주거단지에는 커뮤니티가로COMMUNITY STREET만이 면하고 있다. 커뮤니티가로COMMUNITY STREET에는 커뮤니티 시설과 공원 등이 연결되어 있으나, 가로와의 대응은 적극적이지 못한 단점을 지니고 있다. 이는 계획 당시의 시대적 요인과 단지의 입지적 특성이 적응되었을 것으로 판단된다. 접속가로SERVICE WAY는 주호의 진출입 역할을 하고 다른 사례와는 달리 녹지가로서 주민의 산책로의 역할을 수행하고 있다. 주호의 진출입은 커뮤니티가로COMMUNITY STREET에서 단지 내 중정으로 진입하여 개개의 주호로 진입하는 단계적 공간구성을 형성하여, 사적영역확보를 도모하고 있는 것으로 판단된다.

도시공간적 관점에서 가로의 해석이 모호한 경우는 Ypenbrug 사례에서 확인할 수 있다. Ypenbrug의 경우 간선도로ACCESS ROAD 이외의 생활가로URBAN STREET, 커뮤니티가로COMMUNITY STREET의 위계가 불분명하고 그 연결 방식도 명확하지 않아 구분이 어려웠다. 부분적으로 상점가가 형성되어 생활가로URBAN STREET의 성격을 띠거나 단지 내부의 주거동을 연결하는 커뮤니티가로COMMUNITY STREET의 성격을 띠고 있어 전반적으로 가로체계를 위계로서 해석하기 어려웠다. 이러한 가로체계는 Ypenbrug 계획시 가로의 성격과 블록의 성격을 명확히 규명하지 않은 결과로도 해석되며 Ypenbrug가 도심에 위치하지 않고 교외에 위치한 단지라는 점이 영향을 준 것으로 판단된다.

스웨덴 Malmo의 Bo01 단지의 경우도 Ypenbrug의 사례와 같이 명확한 위계의 가로체계로 구성되지 않았다. 간선도로ACCESS ROAD와 주거단지를 연결하는 생활가로URBAN STREET의 경우 가로와 주거공간 연결하는 역할에서는 위계적으로 생활가로URBAN STREET가 존재한다고 볼 수 있으나 활성화된 상업가로는 나타나 있지 않고 있다. 특히 커뮤니티가로COMMUNITY STREET의 경우 내부 순환의 동선으로 역할을 하고 있지만 단지 계획 상 시각적으로 가로의 연결 여부를 파악하기 힘들어 실제 가로에서 가로의 연속성 여부를 판별하기 어려웠다. 이는 단지 거주자를 위한 동선으로 역할을 설정한 것으로 생각할 수도 있지만, 한편으로는 주거동과 직접 연결되는 접속가로SERVICE WAY의 성격도 띠고 있기 때문이라고 생각된다.

전체적으로 Ypenbrug는 도시주거의 개념보다는 독립적인 타운하우스와 유사하고, 우리가 제시하고자 하는 도시공간적 관점의 가로체계에 있어서는 Kop van Zuid의 사례가 가장 근접하였다. 도시공간적 관점에서의 가로체계는 모든 도시주거에서 같은 위계와 시스템으로 구축될 수는 없지만 도시 내에서 가로체계는 블록에 영향을 미친다는 전제하에 이해되어야 하고 그 조성 방식은 Hammarby, Malmo, Bercy와 같이 각각의 상황과 조건에 따라 변화될 수 있음을 알 수 있다.



네덜란드 Ypenbrug의 경우 주거단지를 감싸고 있는 간선도로ACCESS ROAD, 간선도로ACCESS ROAD를 연결하는 생활가로URBAN STREET 등 지역 및 구역의 연결 기능을 수행하고 있으나 각 가로의 연결형태나 기능과 성격이 모호하여 그 위계를 구별하기 어렵다. 또한 각각 주거 블록이 개별적으로 구성되어 있어 가로의 성격에 대응하여 주거동이 조성되지 않았다. 현재 주거단지를 연결하는 트램은 공사중이고 현 트램의 종점을 중심으로 보행자 중심의 생활가로URBAN STREET가 형성되어 있는 상황이다. Ypenbrug의 경우 기존 도시와 독립적인 가로체계를 형성하고 각 주거블록 또한 독립적으로 구성되어 있는 사례라고 할 수 있다.



스웨덴 Malmö의 Ba01 단지의 경우 다른 주거단지와는 달리 단지 내부의 가로가 불규칙적으로 시선을 차단하고 있다. 따라서 가로가 최종적으로 어느 방향을 향하는지, 주거단지의 어느 장소와 연결되어 있는지 파악이 되지 않아 가로의 위계를 설정하기는 쉽지 않다. 버스가 지나가는 간선도로ACCESS ROAD에서 주거단지로 진입하여 바다로 향하는 도로를 생활가로URBAN STREET로 정할 수 있는데 이 가로를 따라 부분적으로 레스토랑 등 상업시설이 배치되어 주거단지에서 생활가로의 성격을 띠고 있었다. 생활가로URBAN STREET를 가로질러 가로방향으로 공원과 선착장을 연결하는 커뮤니티가로COMMUNITY STREET는 외부 차량이 진입하기 어려울 수 있는 가로 폭과 재료를 선정하였다. 가로의 성격에 주거동이 규정되기 보다는 주거동 건축물 자체에 의하여 가로의 특성이 결정되는 사례로 판단된다.

3. 가로와 블록의 상관관계 파악 : 가로공간적 관점

가로공간적 관점은 크게 가로공간의 진출입방식, 가로 활성화를 위한 시설프로그램 및 오픈스페이스 배치, 가로공간에 대한 중정의 개방여부, 접지층 특화방식 등으로 구성되면 이를 통해 사례를 분석한다. 진출입방식의 구성요소로는 거주자의 출입구 및 부출입구, 차량 출입구 등이 있고, 시설프로그램 및 외부공간의 배치는 상업시설, 커뮤니티 시설 등의 위치로 구성된다. 가로와 외부공간 및 시설프로그램의 상관관계를 가로공간을 활성화 시키는 요소로서 분석가능하다. 중정의 개방여부는 중정의 공간성격을 이해하는 요소로 활용되며, 저층부 특화방식은 가로공간 활성화를 위한 요소로 1개별 출입 단위세대와 소호형 주택으로 구분할 수 있다.

이는 도시구조의 성격이 어떠한 방식으로 가로 및 가로와 접해 있는 블록의 성격을 규정하고 있는지 구체적으로 분석할 수 있는 방법으로, 크게 가로와 건축물과의 관계, 가로와 외부공간과의 연계를 조사하였다.

1) 가로와 건축물과의 관계

① 도시주거의 공공성 확보를 위한 생활가로URBAN STREET 저층부 상업시설 배치

주거단지 내 가로 중 가장 활성화된 생활가로URBAN STREET에는 많은 경우 건물 저층부에 상업시설이 위치해 있다. 이는 누구나 쉽게 접근하여 사용할 수 있는 도시주거의 공공성을 확보할 수 있는 방법으로 판단된다.

네덜란드 Kop van Zuid의 De Stadstuinen 블록과 접해있는 가로의 경우 앞서 분석한 바와 같이 트램 및 버스정류장과 연결되어 있는 생활가로URBAN STREET의 성격을 띠고 있다. 주거단지로 들어가기 위한 첫 번째 가로로 이 가로와 접해 있는 양쪽 주거동의 저층부에는 마트, 호프집, 세탁소, 레스토랑 등 근린생활시설이 위치해 있고 가로변은 노천카페나 자판대 등이 놓여 있었다.



[그림 4-28] Kop van Zuid 생활가로URBAN STREET에 접한 상업시설

이때, 생활가로URBAN STREET와 접한 Kop van Zuid De Stadstuinen 블록의 경우 가로와 접한 저층부에 상업시설을 배치하여 상층부 주거기능을 가로와 분리시켰다. 이는 사적 영역을 공적인 가로와 분리시키려는 시도로, 발코니와 공용 복도를 통해 거주자의 시선을 가로에 닿게 하여 직접적인 개별 주거로의 접근을 피함으로써 사적영역과 공적영역을 구별한 것으로 파악된다.

특이하게 De Stadstuinen의 경우 공용복도와 발코니의 노출은 사적공간을 부분적으로 생활가로URBAN STREET에 노출시킴으로써 더욱 가로를 활성화되게 하였다. 위 그림의 왼쪽과 오른쪽 사진을 비교해보면 가로에 다양한 성격의 공간이 배치되어 있는 오른쪽의 경우가 가로의 성격과 더 어울리고 있음을 알 수 있다.

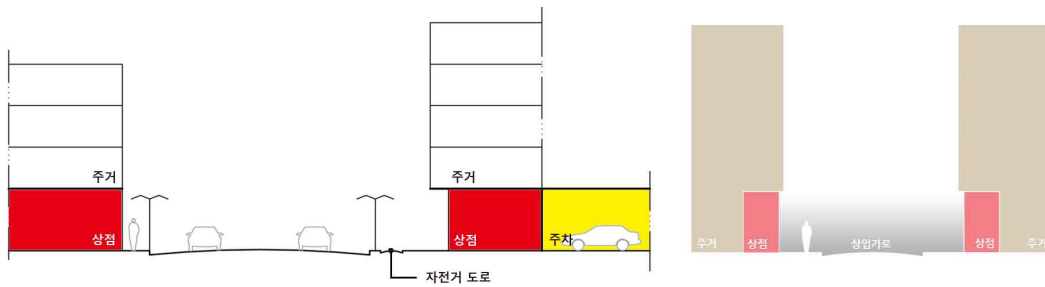


[그림 4-29] Kop van Zuid 생활가로URBAN STREET 가로 단면 다이어그램

스웨덴 Hammarby의 생활가로URBAN STREET는 트램과 버스가 지나가는 가로로 커뮤니티가로COMMUNITY STREET와 접하는 주요 접점에 정류장을 두고 있다. Hammarby 생활가

로URBAN STREET는 간선도로ACCESS ROAD와 연결되어 있는 가로로 전체 주거단지를 관통하고 있으며 가로를 중심으로 상점가가 형성되어 있다. Hammarby 생활가로URBAN STREET 상점가는 주로 트램 정류장을 중심으로 활성화되어 있으며 생활가로URBAN STREET에 접한 건물 저층부에 상점들이 배치되어 있고 가로변으로는 자전거 도로가 설치되어 있었다.

주거동의 차량출입구가 가로변에 위치하는 경우를 종종 볼 수 있었고, 주거동 출입구도 상점들과 혼재되어 나타나고 있었다.

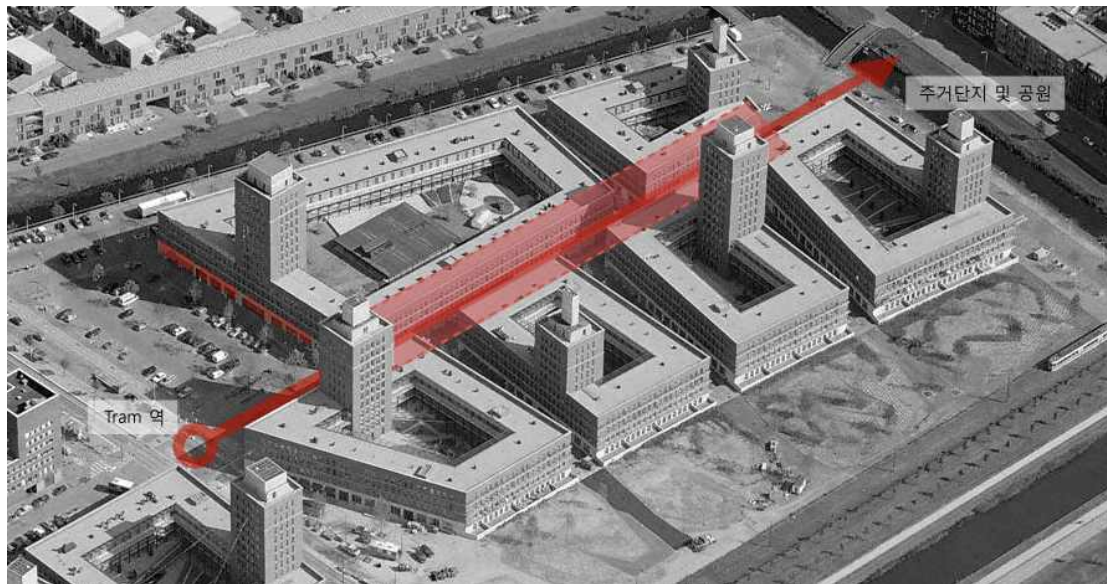


[그림 4-30] Hammarby 생활가로URBAN STREET 가로 단면 다이어그램

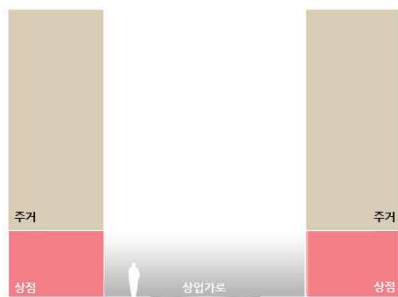


[그림 4-31] Hammarby 생활가로URBAN STREET에 접한 상업시설

다음의 네덜란드 Ypenbrug 사례에서도 생활가로URBAN STREET 저층부에 상업시설이 배치되어 있음을 확인할 수 있다. 다음 사진의 Ypenbrug의 생활가로URBAN STREET는 트램 정류장과 주거단지 북측 주거블록을 잇는 가로로 보행자 전용도로로 조성되었으며 이 경우 저층부에 직접 주거유닛이 배치된 경우는 없었다.



[그림 4-32] Ypenburg 생활가로URBAN STREET

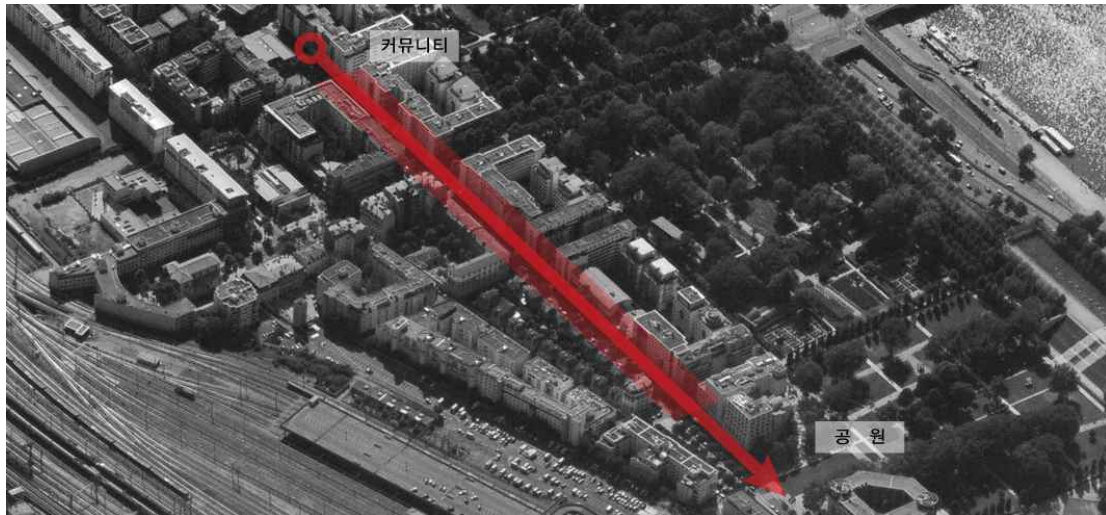


주거유닛과 저층부 상업시설을 구별하기 위하여 2층 이상 주거시설과 상업시설의 재료를 다르게 사용하였으며 가로에 면한 주거유닛의 경우 같은 창의 반복으로 유닛의 배치 상황이나 내부 구성을 파악하지 못하게 사적공간과 공적공간의 구분을 명확히 하였다. 또한 주거동 저층부에는 연속적으로 상업시설을 배치하여 생활가로URBAN STREET가 활성화되도록 계획되었다.

[그림 4-33] Ypenburg 생활가로URBAN STREET 가로 단면 다이어그램



[그림 4-34] Ypenburg 생활가로URBAN STREET에 접한 상업시설



[그림 4-35] Bercy 생활가로URBAN STREET + 커뮤니티가로COMMUNITY STREET

출처: <http://www.bing.com/map>의 이미지 수정

Bercy 지구 내 중심이 되는 생활가로URBAN STREET은 주변의 주요 공공시설들과 직접 연계되어 있다. 또한 지구의 범위가 크지 않아 생활가로URBAN STREET가 커뮤니티가로COMMUNITY STREET의 역할을 함께 하고 있었다. 따라서 Bercy 지구 내의 생활가로URBAN STREET는 공공에 상대적으로 개방성이 높은 공간에 해당되며 이러한 특징에 따라 지구 내 공동주택의 경우 저층부를 상업시설로 계획함으로써 상층의 주거기능을 가로와 분리되도록 계획하고 있다. 가로와 접한 저층부에 상업시설을 배치하여 사용자의 편의를 도모하고 가로 공간의 활력을 부여함과 동시에 사적 영역을 가장 공적인 공간 사이의 영역과 구별할 수 있도록 계획하고 있다.



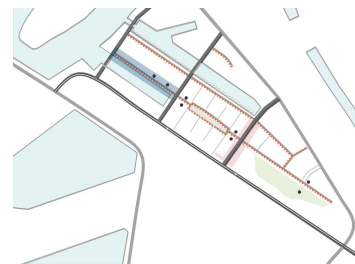
[그림 4-36] Bercy 생활가로URBAN STREET + 커뮤니티가로COMMUNITY STREET에 접한 상업시설

출처: <http://www.bing.com/map>의 이미지 수정

② 거주민의 커뮤니티 유지를 위한 커뮤니티가로COMMUNITY STREET 조성

주거단지 내부를 연결하는 커뮤니티가로COMMUNITY STREET의 경우 저층부에 커뮤니티 시설이 위치하는 경우가 많다. 이는 거주민의 생활을 공유하면서 도시주거 내부의 커뮤니티를 강화하는 방안으로 판단된다.

Kop van Zuid의 De Landtaong 블록과 접해있는 가로의 경우 주거단지 내부를 연결하는 커뮤니티가로 COMMUNITY STREET의 성격을 띠고 있었으며, 커뮤니티가로 COMMUNITY STREET의 양 끝으로 생활가로URBAN STREET와 단지 내 공원을 연결하고 있었다. 특히 보육시설, 주민 공유회의실 등 커뮤니티 시설은 가로에 면한 주거동 저층부에 배치되어 있고 상업시설과 같이 연속적으로 조성되지는 않았다.



[그림 4-37] KEY MAP: Kop van zuid 커뮤니티가로COMMUNITY STREET



[그림 4-38] Kop van zuid 커뮤니티가로COMMUNITY STREET
출처: <http://www.bing.com/map>의 이미지 수정



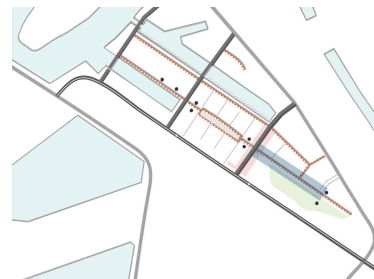
[그림 4-39] Kop van Zuid 커뮤니티가로COMMUNITY STREET에 접한 커뮤니티 시설

Kop van Zuid의 다른 커뮤니티가로COMMUNITY STREET의 경우 커뮤니티 시설의 배치가 가로에 연속되어 있다는 것을 알 수 있다. 주거동에 위치한 커뮤니티 시설이 주거동 거주자를 위한 시설이었지만 일부 커뮤니티 시설은 전체 지역 거주민을 위한 커뮤니티 시설로 파악되었다.



[그림 4-40] Kop van Zuid 커뮤니티가로COMMUNITY STREET에 접한 커뮤니티 시설

또한 Kop van Zuid 커뮤니티가로COMMUNITY STREET는 공원과 연결되어 있는데, 공원 내부에 커뮤니티가로COMMUNITY STREET에 접해있는 주거동의 경우 저층부에 주민을 위한 커뮤니티 시설을 배치하였다.

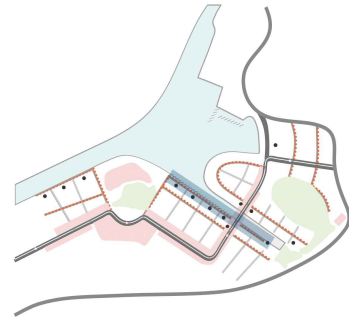


[그림 4-41] KEY MAP: Kop van zuid 커뮤니티가로COMMUNITY STREET

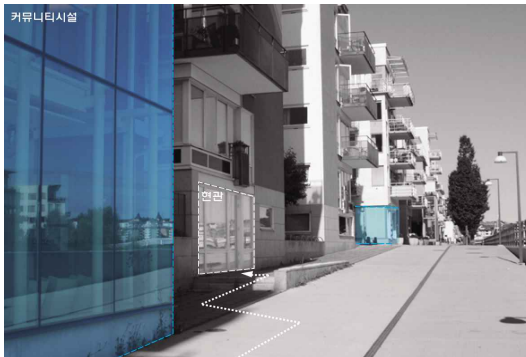


[그림 4-42] Kop van Zuid 커뮤니티가로COMMUNITY STREET와 공원에 접한 커뮤니티 시설

스웨덴 Hammarby의 커뮤니티가로COMMUNITY STREET의 경우도 커뮤니티가로COMMUNITY STREET를 따라 커뮤니티 시설을 배치하고 있음을 알 수 있었다. 특히 요트 선착장이 위치한 해변을 중심으로 연속적이지 않지만 반복적으로 주거동 저층부에 커뮤니티 시설을 배치하고 있었으며 중정이나 주거동이 커뮤니티가로COMMUNITY STREET보다 높이 구성되어 있어 가로와 주거동을 분리시키고 있었다.

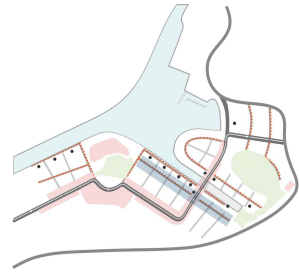


[그림 4-43] KEY MAP:
Hammarby 커뮤니티가로
COMMUNITY STREET



[그림 4-44] Kop van Zuid 커뮤니티가로COMMUNITY STREET와 수변에 접한 커뮤니티 시설

Hammarby의 단지 내부를 순환하는 보행자 가로로 기능을 하는 커뮤니티가로COMMUNITY STREET는 가로의 양끝 지점, 생활가로URBAN STREET와의 교차점에 커뮤니티 시설을 배치하고 있었다. 특히 단지 내부를 순환하는 커뮤니티가로COMMUNITY STREET는 커뮤니티 시설과 함께 공원화가 되어 있었다.



[그림 4-45] KEY MAP:
Hammarby 커뮤니티가로
COMMUNITY STREET

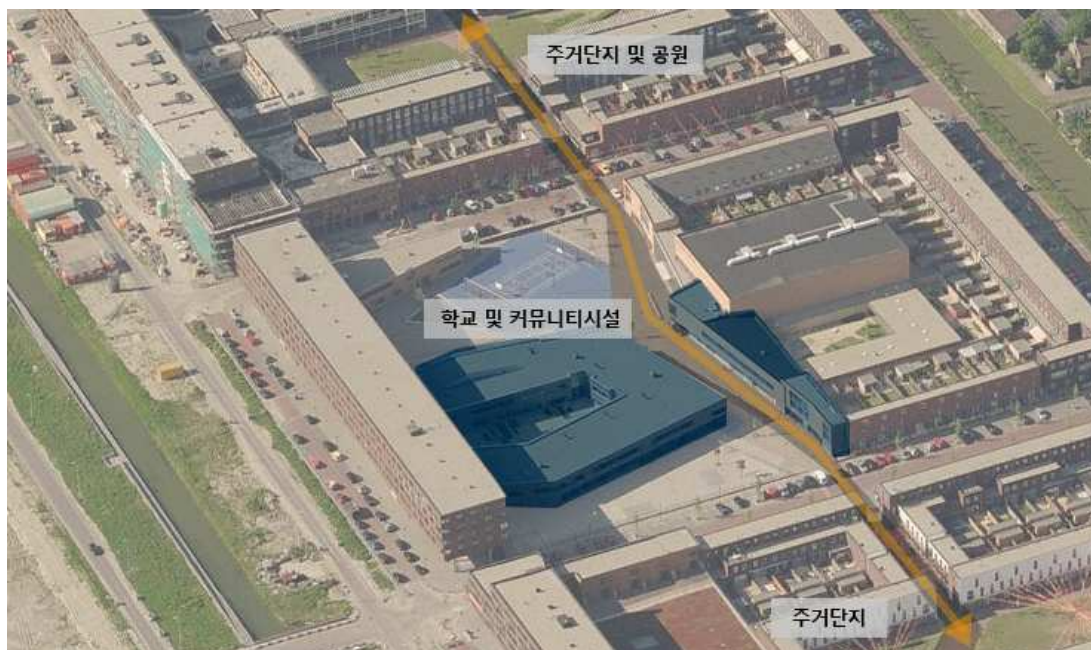


[그림 4-46] Kop van Zuid 커뮤니티가로COMMUNITY STREET와 수변에 접한 커뮤니티 시설



[그림 4-47] Hammarby 커뮤니티가로COMMUNITY STREET
출처: <http://www.bing.com/map>의 이미지 수정

네덜란드 헤이그 외곽의 Wateringse Veld의 경우 커뮤니티가로COMMUNITY STREET에 학교 및 보육시설을 배치하고 있었다. 다음 사진의 경우 주거블록을 가로질러 단지를 순환하는 커뮤니티가로COMMUNITY STREET 중간에 오픈 스페이스를 구성하고 학교를 배치하였다. 외부 생활가로URBAN STREET에서는 학교나 커뮤니티가로COMMUNITY STREET를 인지하지 못하지만 학교 등의 프로그램을 커뮤니티가로COMMUNITY STREET에 연계시킴으로써 단지 거주자들의 공간을 형성하도록 하였다.



[그림 4-48] Wateringse Veld 커뮤니티가로COMMUNITY STREET
출처: <http://www.bing.com/map>의 이미지 수정

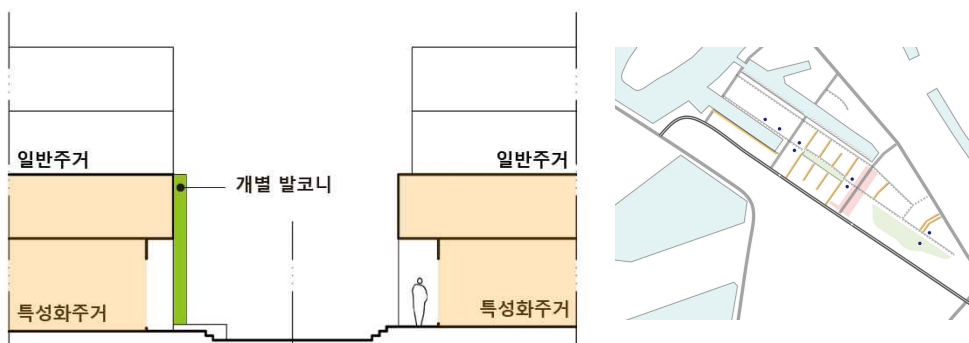
다음 사진은 커뮤니티가로COMMUNITY STREET에 면한 보육시설과 학교의 가로사진으로 주거블록을 가로지르는 경우와 대비되도록 오픈 스페이스를 구성하고 있다. 저층부에는 보육시설이 배치되어 있으며 학교와 보육시설의 출입구도 직접 가로와 연계되어 있었다.



[그림 4-49] Wateringse Veld 커뮤니티가로COMMUNITY STREET에 접한 커뮤니티 시설

③ 가로의 성격을 반영한 주거유형 계획

주거동과 연계되는 접속가로SERVICE WAY는 주거동에 진입하기 위해 가장 마지막으로 통과하는 가장 낮은 위계의 가로로 다른 가로보다 사적인 성격이 강하다. 이 가로에 직접 접해 있는 주거동의 경우 대개 주거동의 현관 및 중정 출입구, 자동차 출입구 등이 위치하고 특히 가로와 직접 접하는 알파룸 개념과 주호에 공공성이 부가된 개별 직출입 및 소호형의 특성화된 주거를 배치하기도 한다.



[그림 4-50] 특성화주거와 가로 단면

네덜란드 Kop van Zuid의 접속가로SERVICE WAY와 접해있는 De Stadstuinen 블록의 경우에는 가로변에서 직접 개별 주호로 진입하는 소호형 주택이 배치되어 있었다. 소호형 주택은 개인 사무소의 기능을 수용할 수 있는 개별 주호로, 주거라는 사적 영역에 업무라는 공적 영역이 포함된 유형이다.



[그림 4-51] Kop van Zuid 접속가로SERVICE WAY에 접한 특성화 주거

Kop van Zuid 사례에서는 접속가로SERVICE WAY가 아닌 커뮤니티가로COMMUNITY STREET에 접한 주거동에서도 가로에 접한 특성화된 주거유형이 나타나고 있다. 아래의 두 경우 모두 커뮤니티가로COMMUNITY STREET에 접한 경우로 가로를 통해 직접적으로 접근하는 유형이다.



[그림 4-52] Kop van Zuid 커뮤니티가로COMMUNITY STREET에 접한 특성화 주거

네덜란드 Ypenbrug의 경우 가로 성격에 따라서 저층부에 배치되는 주거유형이 다르게 나타났는데 아래의 왼쪽 사진의 경우 가로에서 직접 진입하고 방들이 2층에 배치되어 있고, 오른쪽 사진의 경우도 마찬가지로 1층에서 진입하여 2층에 거실 및 방이 배치된 주거 유형이 가로에 배치되어 있었다. 사적인 성격이 강한 왼쪽 가로의 경우 주거 유닛의 주차장과 창고가 가로에 직접 배치되어 있는 반면, 차량 통행이 상대적으로 많은 오른쪽 사진의 경우 주거 진입을 위한 경계부를 가로에서 다른 재질을 사용하여 분리하였다.



[그림 4-53] Ypenburg, 가로에 접한 주거 유형

스웨덴 Malmo의 Ba01 주거단지의 경우 커뮤니티가로COMMUNITY STREET에 접한 주거가 직접 주거로 진입할 수는 있지만 가로를 사적으로 사용하고 있지 않았고 대부분 발코니 등 사적 영역은 2층에 배치하였다.



[그림 4-54] Malmo 커뮤니티가로COMMUNITY STREET에 접한 특성화 주거

핀란드 Vuosaari의 경우도 가로 성격에 따라서 다른 주거유형이 나타나고 있었다. 아래 오른쪽 사진과 같이 커뮤니티가로COMMUNITY STREET에 녹지가 함께 조성되어 있는 경우 녹지에서 주거유닛으로 직접 접근할 수 있도록 저층 주거를 특성화하였다. 또한 왼쪽사진과 같이 차량이 통행하는 가로에 직접 접한 경우에도 가로에 면한 부분에 개인적인 공간을 배치하여 작은 마당을 갖는 특성화된 주거를 조성하였다.



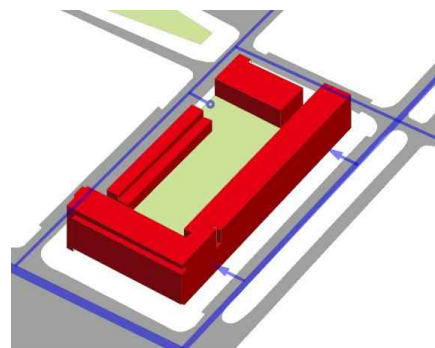
[그림 4-55] Vuosaari 커뮤니티가로COMMUNITY STREET에 접한 특성화 주거

④ 가로공간별 주거동 진출입 체계의 특성

도시공간적 관점에서 공적영역인 가로에서부터 사적인 주거영역에 접근하기 위해 가로의 위계를 달리 하고 있음을 알 수 있었다. 따라서 공적영역에서 사적영역으로 접근하는, 가로에서 접근하는 출입방식은 그 가로와 블록의 성격에 따라 다른 유형으로 계획될 수 있다. 사적영역과 공적영역의 분리라는 관점에서 블록에 접근하는 방식을 구별하였다.

주거동 진출입 방식의 경우, 상대적으로 활성화된 생활가로URBAN STREET의 경우보다 커뮤니티가로COMMUNITY STREET와 접속가로SERVICE WAY를 통해서 주거유닛으로 진출입을 유도하는 경우가 많다.

따라서 네덜란드 Kop van Zuid의 경우 주차장 출입구나 중정 출입구, 주거동 코어와 연결된 현관 등이 대다수 접속가로SERVICE WAY나 커뮤니티가로COMMUNITY STREET에 접해있었다.



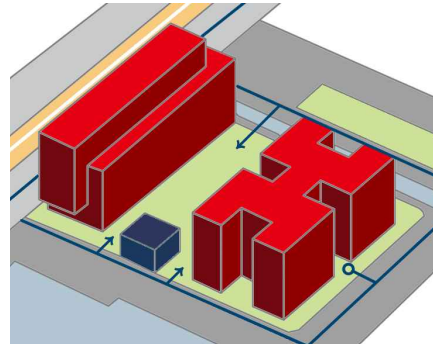
[그림 4-56] Kop van Zuid De Stadstuinen 블록 진출입체계

가로에서 직접 출입하는 주거를 배치하는 경우 단차를 통해 높이 차이를 주거나 가로에 면한 입면에서 입구를 안쪽으로 넣어 가로와 분리하는 방식을 취하고 있다. 이러한 방식은 공적 영역인 가로에서 사적인 영역으로의 진입을 분리하기 위한 방식으로 해석된다.



[그림 4-57] Kop van Zuid 커뮤니티가로COMMUNITY STREET에 접한 특성화 주거

스웨덴 Hammarby의 경우 주거동의 차량진입이 접속가로SERVICE WAY를 통해 이루어지는데 Hammarby의 경우 차량동선과 보행동선을 가로의 성격에 따라 분리하고 있다. 차량이 접속가로SERVICE WAY를 통해 주거동으로 접근하여 진출입하고 있다면 보행자는 커뮤니티가로COMMUNITY STREET에 접한 출입구나 커뮤니티가로COMMUNITY STREET와 연계되어 있는 중정을 통해 주거동에 진출입하고 있었다.



[그림 4-58] Hammarby 주거동 동선체계



[그림 4-59] Hammarby 접속가로SERVICE WAY에서 접근하는 주거

접속가로SERVICE WAY를 따라 노상 주차공간이 조성되어 있고 주거동에 진입하는 주차 출입구가 위치해 있다. 이때 접속가로SERVICE WAY에 접한 주거동의 경우 저층부 주거와 가로에 대해 식목을 통해 구분 짓거나 저층부에 주거유닛을 배치하지 않는 방식으로 차량 중심의 가로와 구분하고 있다. 다음의 사진은 중정을 통해 주거동에 진출입하는 현관의 모습으로 이 경우 현관과 같은 층에 주거동이 위치하고 테라스 등 사적 공간이 노출되기도 한다.



[그림 4-60] Hammarby 커뮤니티가로COMMUNITY STREET에 접한 중정을 통해 진출입하는 사례

다음 Ypenbrug의 왼쪽 사진의 경우는 주차 공간 및 창고, 진출입구가 가로에 모두 노출되어 있어 이때 가로는 일시적으로 사적 소유가 될 수 있는 반사적 공간의 성격을 지니게 된다. 반면에 직접 주거로 출입하는 오른쪽 사례의 경우에는 사적 영역이 가로에 노출되지 않고 있다.



[그림 4-61] Ypenburg 가로에서 직접 진출입하는 사례

네덜란드 Watertingse Veld의 경우 커뮤니티가로COMMUNITY STREET에 접한 가로에서 직접 주거로 진출하는 경우가 있는데 커뮤니티가로COMMUNITY STREET가 차량동선과 보행동선이 동시에 계획되어 있을 경우 인도와 현관 입구 앞의 마당을 통해 가로와 출입구를 구분하고 보행자 중심의 커뮤니티가로COMMUNITY STREET의 경우 단차 없이 직접 진출입 할 수 있었다.



[그림 4-62] Wateringse Veld 커뮤니티가로COMMUNITY STREET에서 접근하는 주거와 주차장

많은 주거동이 상대적으로 사적인 가로를 통하여 주거동에 진입하지만 불가피하게 저층부 상업시설과 커뮤니티시설 사이에서 주거동으로 진입을 해야 하는 경우 시설들 중 양을 피해 측면에 위치하여 최대한 시설의 연속성을 고려하였다.

아래의 경우 Kop van Zuid 간선도로ACCESS ROAD 변에 위치한 De Stadstuinen 블록의 일부로 저층부는 상업시설이 위치해 있고 주거동의 출입구는 주거동 측면에 위치해 있었다.



[그림 4-63] Kop van Zuid 상업시설 사이의 출입구

커뮤니티 시설 사이에서 마찬가지로 출입구가 시설들 사이에 배치되는 경우가 있었다. 가로에 접한 출입구의 경우 일반 출입구보다는 상업시설이나 커뮤니티 시설이 부각되어 있다. 단차를 두거나 깊이를 다르게 하지는 않았으나 재료를 통해 가로의 다른 시설과 차별화하고 있다.



[그림 4-64] Kop van Zuid 커뮤니티 시설 사이의 출입구

스웨덴 Hammarby의 경우도 Kop van Zuid와 같은 방식으로 생활가로 URBAN STREET의 상업시설 사이로 현관이 위치하는 경우가 발생하는데, 이 경우 주거로의 직접적인 진출입이 이루어지기 보다는 내부 복도나 중정, 엘리베이터를 통해서 주거 유닛으로 접근하게 된다.



[그림 4-65] Hammarby 상업 시설 사이의 출입구

다음 핀란드의 Vuosaari의 경우 저층 상업시설 사이에 주거동 출입구가 배치되어 있다. 이 경우 상업시설이 연속적으로 이루어지는 상업가로의 성격보다는 광장의 성격이 강하기 때문에 가로에서 연속적으로 상업시설이 조성될 필요가 없었던 것으로 판단된다.

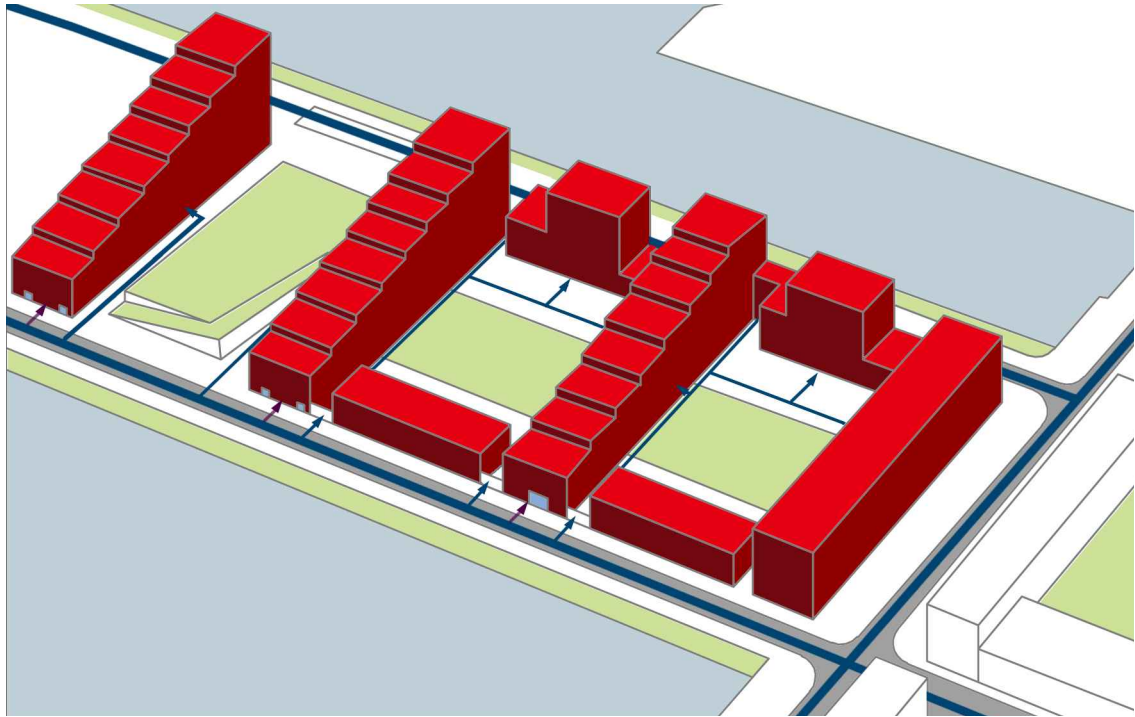


[그림 4-66] Vuosaari 상업 시설 사이의 출입구

네덜란드 Kop van Zuid의 De Landtong의 경우 주거블록 사이의 중정을 통해 주거동으로 진입하고 있다. 가운데 공원은 누구나 접근할 수 있으며 거주자는 공원 중앙으로 들어와 주거동 현관으로 진입할 수 있게 하여 가로와 분리하였다.



[그림 4-67] Kop van Zuid 공원에 접한 출입구



[그림 4-68] Kop van Zuid의 De Landtong 구역 중정을 통한 주거동 출입구

또한 가로와 주거동 블록의 높이차를 통해 주거블록과 가로를 분리하고 있었다. 직접 진입하는 것이 아니라 중정 혹은 공원을 통해서 들어가는 경우이며 이 경우의 경우 가로보다 높은 단차를 이용해서 주거영역과 저층부 공용시설을 분리하였다.



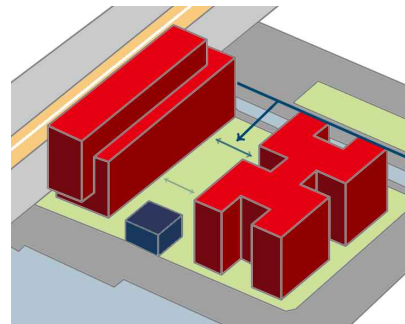
[그림 4-69] Kop van Zuid 높이차를 이용한 가로와 출입 분리

또 다른 De Landtong 내의 주거동은 가로로부터 분리된 중정을 통해 진입하도록 하였다. 중정에 진입하기 위해서는 가로와 분리를 위해 설치된 문을 통과해야 하고 그곳을 통해서 주거동 현관으로 진입할 수 있었다.



[그림 4-70] Kop van Zuid 중정을 통한 출입구

다음 스웨덴 Hammarby는 커뮤니티가로COMMUNITY STREET와 접한 중정을 통해 주거동에 진출입하는 사례이다. 앞서 설명한 바와 같이 차량동선과 보행자 동선을 분리하였고 이 때 저층부 주거의 발코니나 개별 유닛에 할당된 마당과 현관이 충돌할 경우 오른쪽 그림과 같이 출입구의 동선을 길게 하여 분리하는 방식을 취하기도 하였다.



[그림 4-71] Hammarby 중정을 통한 주거동 동선체계



[그림 4-72] Hammarby 중정을 통한 출입구

다음 덴마크 Ørestad의 경우 대부분의 주거동 출입구는 중정을 통해 접근할 수 있고 외부 공원과는 필로티를 통해 연결하고 있다. Ørestad의 경우 현관이 위치한 중정은 주차 등의 용도로 사용되며 외부 공원과의 연결을 위한 필로티를 사용하고 있다.



[그림 4-73] Ørestad 공원에 접한 출입구(필로티)

네덜란드 Wateringse Veld 사례의 한 주거동의 경우 중정을 통해서 대부분의 주거가 직접 진출입을 하고 있으며 이로 인하여 중정은 사적인 공간의 성격을 띤다. 주거동의 공용 진출입 현관은 없으며 가로와 먼한 주거동 뒤쪽은 출입구를 두지 않았다.



[그림 4-74] Wateringse Veld 중정을 통한 출입구

핀란드 Pikku Houpalahti의 경우 주거동으로 둘러싸인 중정을 통해 주거동 진입구를 배치하였는데, 차량 중심의 주거동 후면 가로와 분리하여 보행자 중심의 중정을 조성하였다.



[그림 4-75] Pikku Houpalahti Tilkanmaki 블록
출처: <http://www.bing.com/map>의 이미지 수정

각각의 출입구는 중정과 연결되고 그 중정은 각 주거동을 연결하여 주변 지역가로와 접속하고 있다. 결국 가로에서 직접 주거동 출입이 불가능하고 내부 중정을 거쳐 주거동으로 진입할 수 있는 시스템을 구축하였다.



[그림 4-76] Pikku Houpalahti 중정을 통한 출입구

다음 스웨덴 Hammarby의 사례는 커뮤니티가로COMMUNITY STREET에서 주거동의 출입구가 지형적인 단차로 인해 분리된 사례로, 주거동을 진입하기 위해서는 계단을 통해 내려가야 한다. 주거동과 주거동 사이는 공원이 조성되어있고 커뮤니티가로COMMUNITY STREET에서 주요 출입구가 쉽게 눈에 띄지 않도록 커뮤니티가로COMMUNITY STREET와 시선적으로 분리하고 있었다.

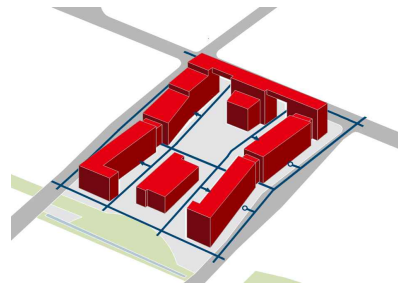


[그림 4-77] Hammarby 높이차를 이용한 가로와 출입 분리

⑤ 가로중심의 주거동 조성계획

가로의 위계와 성격은 주거동의 진출입 및 저층부 프로그램 등과 함께 주거동 조성 계획에도 영향을 줄 수 있다. 가로의 성격에 대응하여 각 주거동은 다른 보행동선과 차량 동선을 계획하게 되고 또한 사적영역과 공적영역을 구별하기 위해 단계적 공간을 고려하여 주거동을 배치한다.

스웨덴 Hammarby Sickla Kaj 사례에서는 주거동 배치를 통해 중정을 조성하고 차량동선과 보행자 동선을 분리하였다. 커뮤니티가로COMMUNITY STREET와 접속가로SERVICE WAY에 각각 보행자 동선과 차량동선이 연결되도록 하였으며 그로인해 출입구도 커뮤니티가로COMMUNITY STREET와 중정 방향에 위치하였다. 아래의 경우 블록 규모가 커지는 관계로 주거동을 분절하였다.

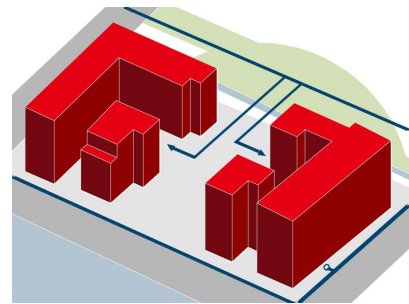


[그림 4-78] Hammarby Sickla Kaj 주거동 동선체계



[그림 4-79] Hammarby Sickla Kaj 주거동 유형
출처: <http://www.bing.com/map>의 이미지 수정

다음 경우는 중정이 커뮤니티가로 COMMUNITY STREET에 열린 상태로 대부분의 주거동 진출입은 이 중정을 통해 이어지고 자연스럽게 커뮤니티가로 COMMUNITY STREET는 공원과 중정이 연계된 보행자 중심 가로가 되었다. 이 사례 역시 차량 동선을 접속가로 SERVICE WAY로 분리하였다. 면하고 있는 가로의 성격에 따라 주거동은 다르게 배치, 조성되었고 특히 바다와 면한 부분의 저층부에는 커뮤니티 시설을 배치하였다.

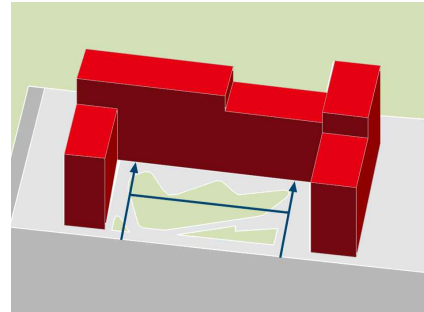


[그림 4-80] Hammarby Sickla Kaj
주거동 동선체계



[그림 4-81] Hammarby Sickla Kaj 주거동 유형, 출처: <http://www.bing.com/map>의 이미지 수정

다음 덴마크 Ørestad 사례는 중정을 커뮤니티 가로COMMUNITY STREET에 연결하여 차량과 보행자의 진출입이 모두 이루어지도록 하였다. 공원과 면한 부분은 저층부 보육 시설을 배치하거나 필로티 등을 통해 연결하였다.

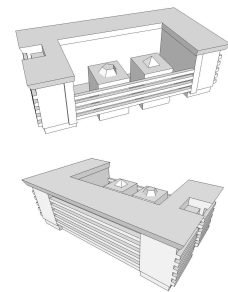


[그림 4-82] Ørestad Park House 동선체계



[그림 4-83] Ørestad Park House 주거동 유형
출처: <http://www.bing.com/map>의 이미지 수정

파리 Bercy 지구²⁰⁾는 Bercy 공원 설계 당시에 제시된 구획을 중정형 블록으로 구성하고 이를 세로로 분리하여 막대기(refend)형 건물과 별채(pavillion)형 건물로 구분하였으며 최대의 시각개방을 위하여 두 개의 별채형은 공원 측에 두고 그 주위를 독립된 세 개의 막대형 건물로 감싸는 배치 계획을 수립하였다.²¹⁾ 이는 기존의 폐쇄적인 중정형의 주거동 계획에서 벗어나 열린 중정형을 시도하고 있음을 알 수 있다.



[그림 4-84] Bercy 지구 주거동 유형

20) 파리 Bercy 지구는 단지 계획에 조정 건축가를 두어 조정자에게는 건물을 배당하지 않고 단지 참여 건축가들 사이에서 중재만 하여 공정성을 부여하여 계획된 지구이다. 지구의 조정 건축가인 뷔피는 단지 내부에 건축물을 직접 설계하지 않고 전체적인 조화를 위한 구성을 위하여 아이디어를 내고 각각의 블록의 건축가들의 건축물의 디자인을 조정하는 역할을 수행하였다. 백승만(2001), 「도시환경 속의 건축, 파리의 우측 Bercy 단지」, POAR

21) 백승만(2001), 「도시환경 속의 건축, 파리의 우측 Bercy 단지」, POAR

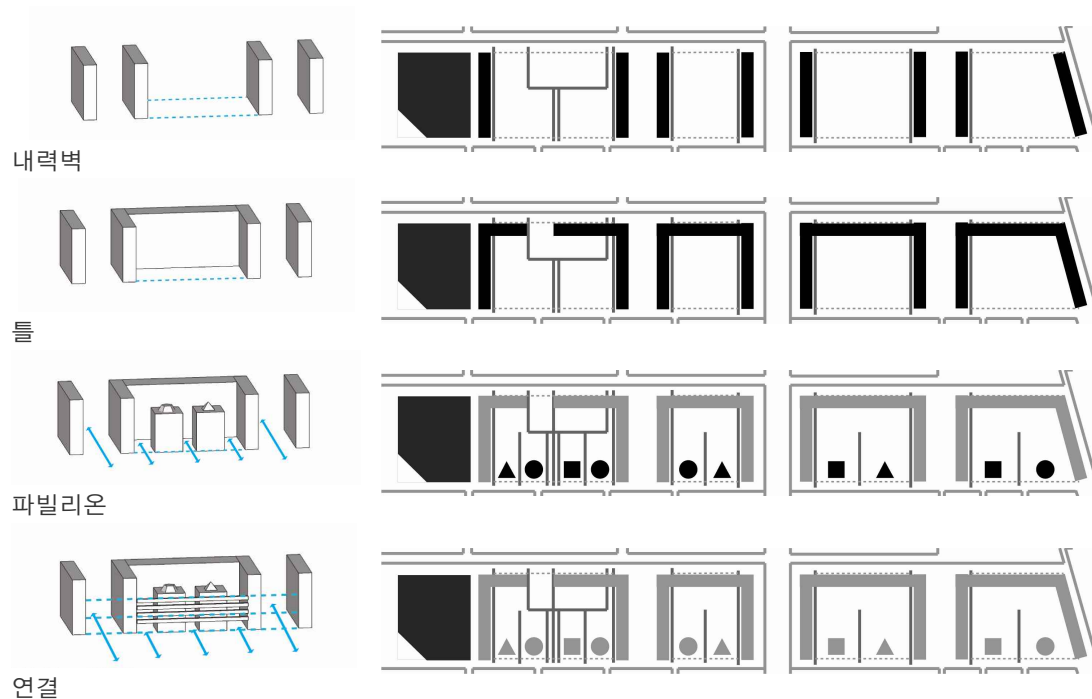


보행가로변에 면한 파빌리온 주동 계획

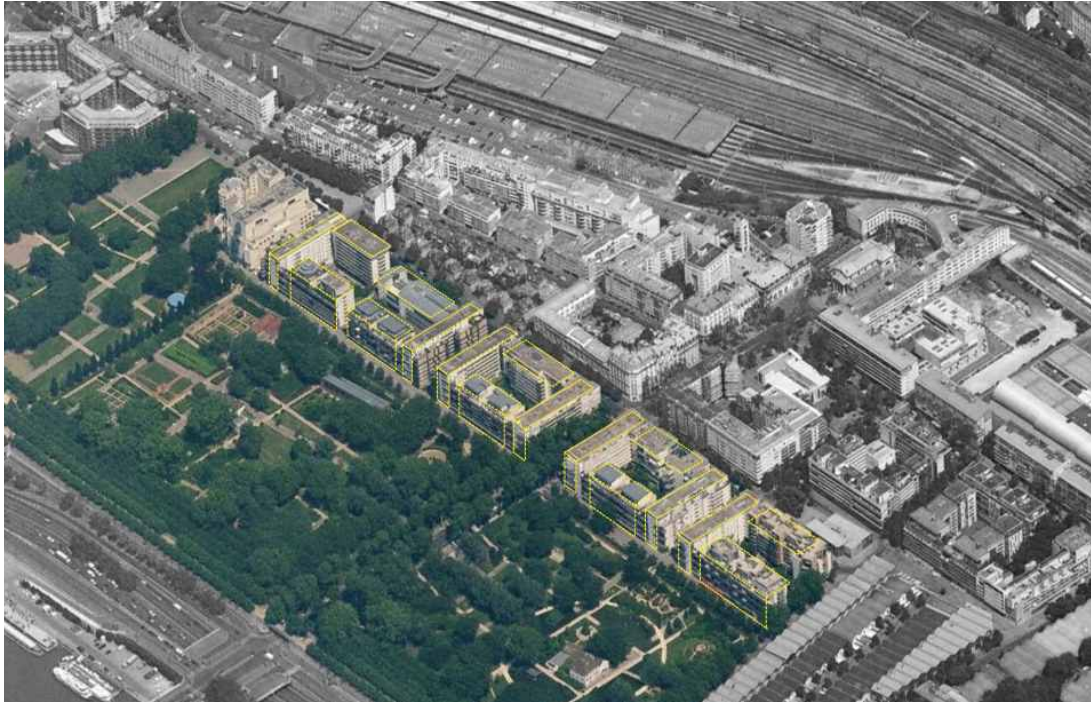
공원을 향해 개방된 주동 매스계획

[그림 4-85] Bercy 지구 컨텍스트 대응 주동계획

파리 Bercy 지구에는 오스만의 도시조직 및 건축양식을 유지하면서도 개방적인 새로운 구성이 도입되었다. 커뮤니티 공간이 공공을 향한 개방적 위계를 가지면서 폐쇄적인 블록의 형태에서 벗어나 새로운 방식의 커뮤니티 형성과 도시적 연속성을 담아내려는 시도로 평가되기도 한다.



[그림 4-86] Bercy 공원에 면한 주거동 계획
출처: 월간POAR(2001년 6월호, p141)

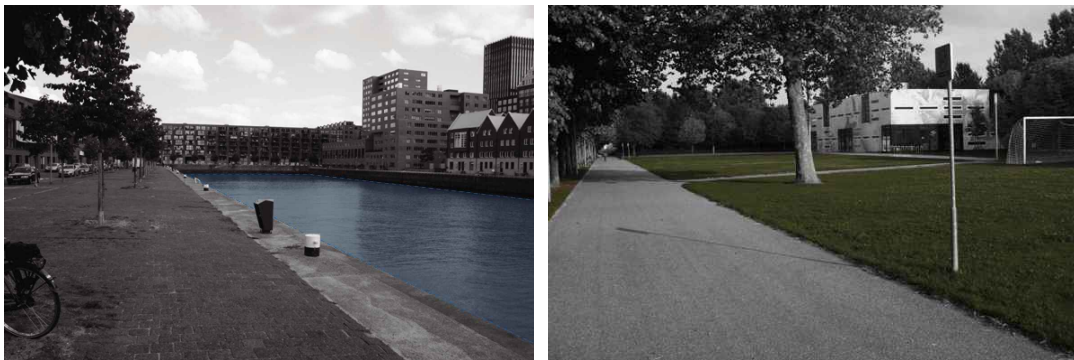


[그림 4-87] Bercy 공원변 주거동 유형
출처: <http://www.bing.com/map>의 이미지 수정

2) 가로와 외부공간과의 연계

① 가로 확장을 통한 공원과의 연계

네덜란드 Kop van Zuid의 경우 커뮤니티가로COMMUNITY STREET 주변에 부두와 공원을 배치하여 특화된 가로를 형성하였다. 부두나 공원 등의 공공공간은 가로의 시각적 개방감 뿐만 아니라 방향성을 알려주는 역할을 한다. Kop van Zuid의 공원이 커뮤니티가로COMMUNITY STREET를 따라 조성되어 다른 가로와의 성격을 차별화하고 있었다.



[그림 4-88] 가로 주변에 조성된 선착장 및 공원

다만 이러한 외부공간은 직접 주거동과 맞닿아 있지 않고 가로와 접해있어 주거동과 단절되는 한계를 안고 있다. 특히 가로 주변에는 가로주차가 되어 있고, Kop van Zuid의 커뮤니티가로COMMUNITY STREET의 경우 보행자 중심가로는 아닌 점이 외부 공원과의 연계를 약하게 하는 것으로 파악되었다.



[그림 4-89] 중정으로의 가로 확장

출처: <http://www.bing.com/map>의 이미지 수정

② 가로의 공원화

다음 그림의 네덜란드 Kop van Zuid 중앙 공원의 경우도 주변 주거동이 중앙공원에 대응하여 배치되어 있지만 중앙공원이 차량 도로에 둘러싸여 있어 주거동과 직접 맞닿아 있지 않다. 이러한 중앙공원의 경우 가로의 공원화로 가로 기능이 확장되었다고 판단되며 공원을 통해 시각적 개방으로 방향성을 제시하고 차량의 속도를 줄여 보행자 도로의 순환도로 성격을 더 강하게 하는 효과가 있는 것으로 분석되었다.



[그림 4-90] 가로의 공원화 - 중앙공원
출처: <http://www.bing.com/map>의 이미지 수정

Hammarby의 경우도 커뮤니티가로COMMUNITY STREET주변에 공원과 수변공간을 조성하여 특히 단지 내부의 커뮤니티가로COMMUNITY STREET는 실개천을, 외부의 커뮤니티가로COMMUNITY STREET는 해변과 접하는 특징을 갖고 있었다.



[그림 4-91] 가로 주변에 조성된 선착장 및 공원

특히 Hammarby의 경우 생활가로URBAN STREET를 가로질러 단지를 순환하는 커뮤니티가로COMMUNITY STREET의 성격에 대응하여 외부공간을 조성하였는데 커뮤니티가로COMMUNITY STREET를 따라 녹지가 조성되고, 수변공간이 연속적으로 조성되어 가로의 공원화가 이루어졌음을 알 수 있다. 특히 이 경우 Kop van Zuid 사례와 달리 보행자 중심의 가로가 공원화되어 가로 공원이 주거동의 중정으로 자연스럽게 확장되었다.



[그림 4-92] 가로의 공원화
출처: <http://www.bing.com/map>의 이미지 수정

③ 기존 공원과의 연계

다음 네덜란드 Kop van Zuid 공원의 경우는 커뮤니티가로COMMUNITY STREET의 끝부분에 위치하고 커뮤니티 시설과 학교가 함께 위치해 있다. 커뮤니티가로COMMUNITY STREET의 끝에서 가로 공간의 변화를 주어 시각적으로 가로 성격이 변화하고 있음을 보여준다.



[그림 4-93] 기존 공원과의 연계
출처: <http://www.bing.com/map>의 이미지 수정

커뮤니티가로COMMUNITY STREET와 연계된 공원은 가로가 주거동 내부로, 단지 중심으로 확장된 것으로 해석되며, 거주민을 위한 공간으로서 공원이 제 역할을 하기 위하여 커뮤니티가로COMMUNITY STREET와 연계되었다고 판단된다.

스웨덴 Hammarby 생활가로URBAN STREET의 중심부는 광장의 성격을 지니고 있는데 이는 커뮤니티가로COMMUNITY STREET가 트램 등의 교통시설, 병원 등의 주요 시설이 모여 단지의 중심을 이루기 위한 방식으로 해석된다. 생활가로URBAN STREET를 따라 구성되어 있던 상업시설은 건축물 저층부에 연속적으로 배치되어 있고 광장의 한가운데를 트램이 지나고 있다.



[그림 4-94] 가로의 확장 - 광장과 공원
출처: <http://www.bing.com/map>의 이미지 수정

④ 접속가로변 주차이용계획

가로와 블록의 성격에 따라서 외부공간 구성이 달라질 수 있는데 외부공간은 주차공간 및 인도, 저층부 프로그램 등 기타 가로수나 가로등과 함께 조성된다. 그 중에서 현재 대부분의 가로가 주차공간으로 활용되고 있기 때문에 주차공간에 대한 고민은 주거동 주변의 외부공간 조성에 큰 부분을 차지한다.

네덜란드 Kop van Zuid의 경우 가장 활성화된 가로로 생활가로 URBAN STREET를 따라 가로수를 심고 가로 중앙에 주차장을 배치하였고 가로수 조경으로 URBAN STREET의 연속된 시각효과를 주었다. 특히 외부공간 가운데에 주차장과 가로수를 조성하여 자동차 도로폭을 줄이고 사람들이 주차장과 주거동 저층부 상점가를 드나들 수 있도록 하여 차량의 속도를 줄이는 효과를 가져왔다.



[그림 4-95] Kop van Zuid Urban Street(좌)와 Community Street(우) 주변 주차
출처: <http://www.bing.com/map>의 이미지 수정

Kop van Zuid의 생활가로 URBAN STREET의 경우 가로 가운데 주차장으로 인해 생활가로는 활성화되는 효과와 가로 활성화를 저해하는 효과를 동시에 보여주고 있다. 생활가로의 특성상 잦은 차량과 주민의 방문으로 주차장의 수요가 높은 것을 알 수 있으나, 한편으로는 상업시설로 인해 활성화될 수 있는 생활가로의 절반 이상의 공간을 주차장으로 활용하여 가로 양쪽 상업시설의 교류를 통한 가로의 활성화를 저해하고 있다고 판단된다.



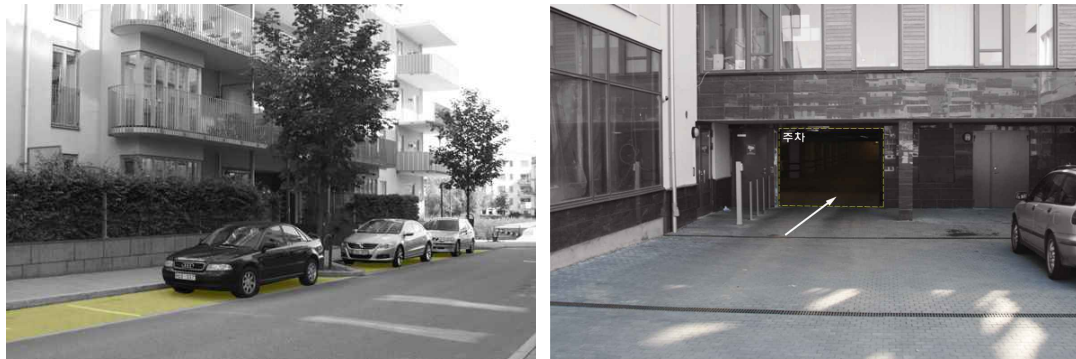
[그림 4-96] Kop van Zuid 생활가로 URBAN STREET 주변 주차

스웨덴 Hammarby의 경우도 가로변의 많은 부분에 주차 공간을 마련하고 있었다. 특히 Hammarby의 경우 생활가로URBAN STREET 주변에는 노상주차장, 해변의 커뮤니티가로COMMUNITY STREET에는 보트 선착장을 배치하였다.



[그림 4-97] Hammarby Urban Street(좌)와 Community Street(우) 주변 주차
출처: <http://www.bing.com/map>의 이미지 수정

Hammarby 접속가로SERVICE WAY의 경우 주거동으로의 차량 진출입이 이루어지면서 차량 중심의 가로 성격이 형성되었고 이로 인하여 주거동 주차장 출입구와 가로변 노상주차장이 연속적으로 배치되어 있었다.



[그림 4-98] Hammarby 접속가로SERVICE WAY 주변 주차

4. 주거블록의 특성을 규정짓는 건축물의 계획시스템 : 건축공간적 관점

건축공간적 관점은 각 블록의 특성을 반영하여 건축물이 어떠한 시스템을 갖추게 되는지 파악하는 것으로 중정시스템, 주동시스템, 주차시스템 등으로 분류하여 건축물의 시스템을 분석한다. 중정시스템은 중정의 위치에 따라 접지, 접지+부분데크, 데크, 스킵플로어형 시스템으로 구분되며, 가로와 특성을 바탕으로 결정되는 중정의 시스템을 파악한다. 주동시스템은 주동의 형식으로 시설물의 배치 및 주차방식에 의해 결정되며 건축의 특성을 내포하고 있다. 주차시스템은 각 블록의 중정 및 주동의 형성에 근간을 이루는 요소로 기계식, 지상주차, 지하주차로 구분될 수 있다.

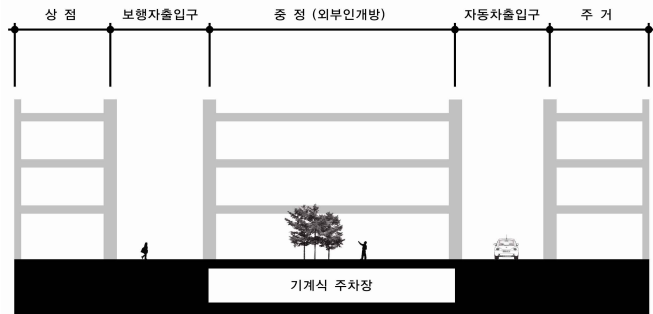
1) 가로 성격에 대응한 중정시스템

중정공간은 거주자의 커뮤니티를 위한 공용공간(common space)이면서 가로공간과 연계하는 도시공간적인 성격을 가져야 하는 공간이다. 따라서 중정시스템의 계획에 있어 가장 중요한 문제는 중정 개방여부 및 개방방식의 결정이다. 즉, 중정의 개폐여부가 가장 중요한 사안이며, 개방방식에 있어서도 개방형(부분개방형)과 폐쇄형(부분폐쇄형)등으로 나누어 질 수 있다.

유형	개방방식	내용	사례
개방형	평면개방형	수직적인 단차 없이 통과동선을 형성	1번가, 20번가 등
	단차개방형	단차를 이용한 공간의 위계변화를 도모	14번가 등
	부분진입개방형	진입공간을 통해 중정을 시각적으로 공유	2번가 등
폐쇄형	필로티형	진입동선은 폐쇄하되 필로티공간을 통해 중정을 조망	16번가 등
	데크형	데크를 통한 거주자 사적공간 및 주차 공간 배치	13번가 등
	부분개방형	중정 내 일부공간을 부분적으로 개방	3번가 등
	폐쇄형	중정을 폐쇄하여 거주자전용으로만 사용	6번가, 8번가 등

[표 4-1] 마쿠하리 단지 내 중정시스템의 유형별 개방방식의 특징
출처: 김진욱(2006), 「도시건축시스템에 의한 설계방법에 관한 연구」

마쿠하리 단지 내의 개방형의 경우 가로공간과의 다양한 연계가 이루어지고 있는데, 수직적인 단차 없이 통과동선을 형성하는 적극적인 개방방식과, 단차를 이용해 자연스럽게 공간의 위계변화를 도모하는 방식으로 나뉠 수 있다.



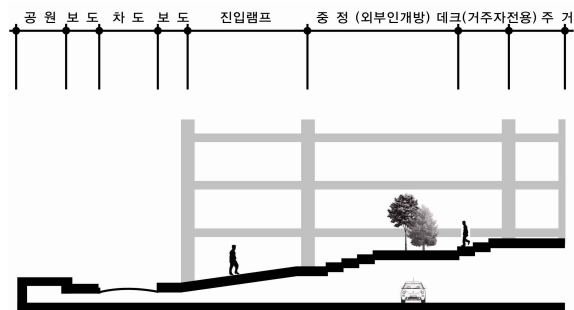
[그림 4-99] 평면개방형 공간 단면계획

마쿠하리 1번가의 평면개방형 중정의 경우 중간 커뮤니티공간을 계획하여 외부공간과의 직접적인 접근을 방지하고 있다. 이러한 계획을 통하여 거주민들의 거주성을 증대시킴과 동시에 사적인 공간에 대한 영역성을 부여하고 있다.



[그림 4-100] 마쿠하리 1번가 평면개방형 중정계획

마쿠하리 14번가의 단차개방형 중정의 경우에는 입체화된 중정형 시스템을 통해 블록의 사적공간 및 주차공간을 배치하는 경우에 해당한다. 지형의 자연스러운 단차를 적극 활용한 중정 데크를 계획하고 지하를 주차공간으로 활용하고 있다. 또한 넓은 선큰공간을 계획하여 주차공간의 환기와 채광 고려하였다.



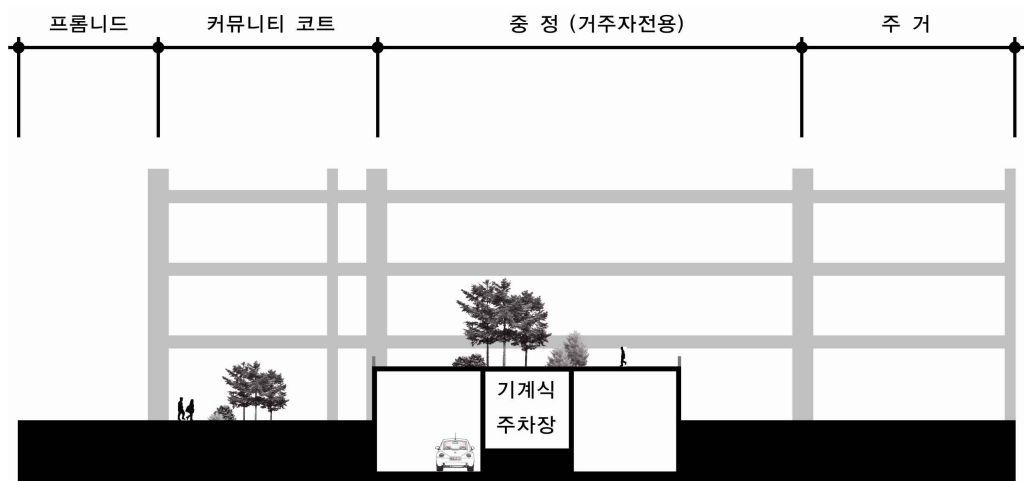
[그림 4-101] 단차를 활용한 공간 단면계획



[그림 4-102] 마쿠하리 14번가 단차 이용한 중정 계획

폐쇄형에서는 데크나 필로티 등을 통한 부분적인 중정의 시각적 개방감은 부여하되 거주자의 영역은 사적인 공간으로 계획하고 있다. 이러한 폐쇄형의 경우 가로 공간과의 소통을 위하여 주출입구와 집회소 등을 필로티나 데크 경계부에 배치하여 가로 공간과의 단절을 최소화하는 계획을 수립하였다.

데크를 활용한 중정시스템은 경사지의 지형을 활용하기에 용이한 중정 시스템이다. 마쿠하리 13번가의 경우 데크의 하부를 이용하여 거주자를 위한 주차공간을 배치하여 주호와 구분된 다양한 계획을 시도하였다. 또한 데크 상부에는 주거 이외의 다양한 시설들을 계획하여 주민들의 쾌적함을 위한 공간으로 활용하고 있다.

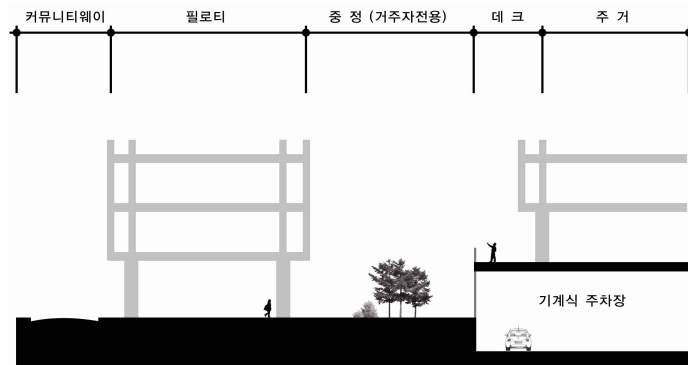


[그림 4-103] 데크를 활용한 중정 시스템



[그림 4-104] 마쿠하리 13번가 데크를 활용한 중정 공간 구성 계획

마쿠하리 16번가의 경우 중정과 가로공간과의 소통을 위하여 폐쇄적인 중정공간의 경계로 필로티를 계획하여 시각적 개방감을 부여하였다.



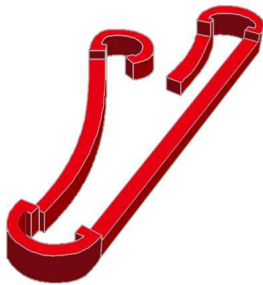
[그림 4-105] 필로티 계획을 통한 시각적 개방감 조성 계획



[그림 4-106] 마쿠하리 16번가 필로티 계획

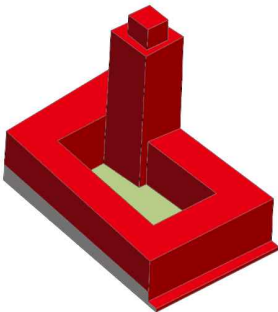
이에 비해 대부분의 유럽 사례에서는 입체화된 중정시스템을 도입하기보다는 폐쇄형 중정시스템 도입이 대부분인 것으로 조사되었다.

네덜란드 Kop van Zuid De Peperklip 사례의 경우 주거동의 중정은 내부 공원의 역할을 하며 외부에서 중정으로 출입이 가능하나 복도가 모두 중정을 향해 있는 등 주거동의 사적인 공간으로 계획되었다. 즉 주차나 저층부 시설 등에 의한 입체적 계획이 이루어지기 보다는 폐쇄적인 내부 공원의 역할을 하고 있다.



[그림 4-107] Kop van Zuid De Peperklip 주거동 유형
출처(오른쪽 사진): <http://www.bing.com/map>의 이미지 수정

다음 네덜란드의 Ypenbrug의 중정은 외부에서는 그 내부를 인지하기 어렵고 특별한 프로그램이 배치되어 있지 않아 더욱 폐쇄적이다. 그러나 개별 주동에만 열려있는 사적인 중정은 네덜란드 전통 도시주거에서 발견되는 것과 유사하다.



[그림 4-108] Ypenbrug 주거동 유형
출처(오른쪽 사진): <http://www.bing.com/map>의 이미지 수정

네덜란드 Kop van Zuid De Stadstuinen의 중정시스템은 데크형으로 입체화된 중정형시스템을 통해 블록의 사적공간 및 주차공간을 배치하고 있다. 상업시설이 배치된 저층부 후면으로는 측면 주차 출입구를 통해 들어온 차량의 주차공간이 위치하며 그 위로 중정을 조성하였다. 또한 중정에 면한 주거 유닛의 경우 개별 마당을 조성하고 있었다. 이는 데크를 통해 사적공간을 가로로부터 분리시키고 데크 아래로 주차 및 상업시설 등을 배치하여 가로의 성격에 대응하며 기타 필요 시설을 해결하는 방안으로 해석된다.



[그림 4-109] Kop van Zuid De Stadstuinen 블록
출처(오른쪽 사진): <http://www.bing.com/map>의 이미지 수정

Kop van Zuid De Landtong블록의 경우 접지형으로 중간 커뮤니티 시설을 통해 외부공간과의 직접적인 접근을 방지하고 있다. De Landtong는 중정을 통해 주거동에 접근할 수 있으며 테니스 코트 등 운동시설을 배치하였다. 특히 중정을 둘러싼 주거동은 각각 접해있는 가로나 중정, 포켓 공원 등의 성격에 따라 조성되어 주거동의 형태가 다르게 계획되었다.

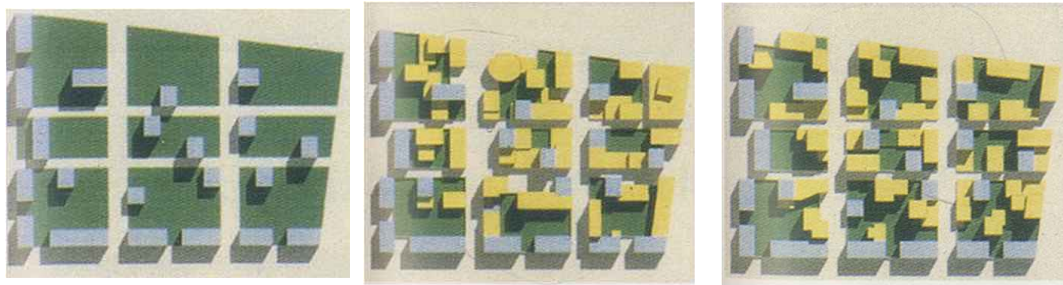


[그림 4-110] Kop van Zuid De Landtong 블록
출처(오른쪽 사진): <http://www.bing.com/map>의 이미지 수정

프랑스 마세나(massena)지구의 경우 파리의 도시적 특징인 연속성을 확보하기 위하여 도로체계의 격자 시스템을 마세나 구역의 기본 질서로 설정하였으며, 작은 단편들로 구성된 도시블록의 크기는 건물배치에서 기인된 필지구획과 길의 구성원리로부터 정해졌다. 그 상호작용에 의한 자율적 건축오브제가 폭, 넓이, 높이의 다양성을 확보하며 건축물들 사이의 틈에 불규칙한 중정을 생성하여 도시를 향해 열린 구조를 형성하도록 계획되었다.



[그림 4-111] 마세나 구역 전체 배치도
출처: Eric Lapierre(2005, p137)(오른쪽)



[그림 4-112] 도시블록형성을 위한 형성규칙에 대한 시뮬레이션
출처: Eric Lapierre(2005, p137)

분절 개방형의 도시블록을 만들기 위하여 포잡박은 도로체계의 격자시스템을 기본으로 ‘도로체계+열린 도시블록 규칙=무수한 평면의 응용 가능성’을 제시하였다. 건축물들은 폭, 넓이, 높이의 다양성을 확보하면서 건축물들 사이의 불규칙한 중정을 만들어내고 길을 중심으로 건축 볼륨의 불규칙한 리듬이 형성되며, 중심적인 중정이 없어지면서 이로 인하여 도시블록 내부에 비어지는 공간들이 분산 배치되면서 열린 구조를 형성하도록 계획되고 있다. 이러한 계획은 주거단지 내의 기존의 중정시스템의 공간설계의 변화를 보여주는 사례이다.²²⁾



[그림 4-113] 분절 개방형 원칙에 의한 마세나 지구의 가로경관

22) 한지형(2008)‘파리 마세나 구역의 도시개발 체계와 디자인 지침에 관한 연구’, 한지형, 『한국도시설계학회지』 v9(3)

2) 휴먼스케일을 고려한 입면 디자인

입면의 경우 가로 성격과 휴먼스케일을 고려하고 특히 주동 시스템의 영향을 받아 구성된다. 또한 발코니나 창호의 구성, 재료의 사용 등이 입면을 결정하는 요소가 되기도 한다.

주거동이 가로에 대응하여 층수를 조절하여 가로에 접한 면의 층수가 낮거나 외부 복도를 통해 면을 분할할 때 거대한 주거동의 면을 분할하여 가로에 있는 사람들에게 안정감을 준다. 네덜란드 Kop van Zuid의 De Landtong 사례는 복도를 가로변으로 두면서 입면의 스케일을 조절하였다. 가로에 면한 건축물의 입면이 연속될 경우 가로에 면하여 조성된 입면의 복도는 단조로움과 건축물의 중압감을 피할 수 있게 한다. 또한 커뮤니티가로 COMMUNITY STREET에 면한 방향으로 층수가 낮아지면서 다음과 같은 입면을 만들어 냈다.



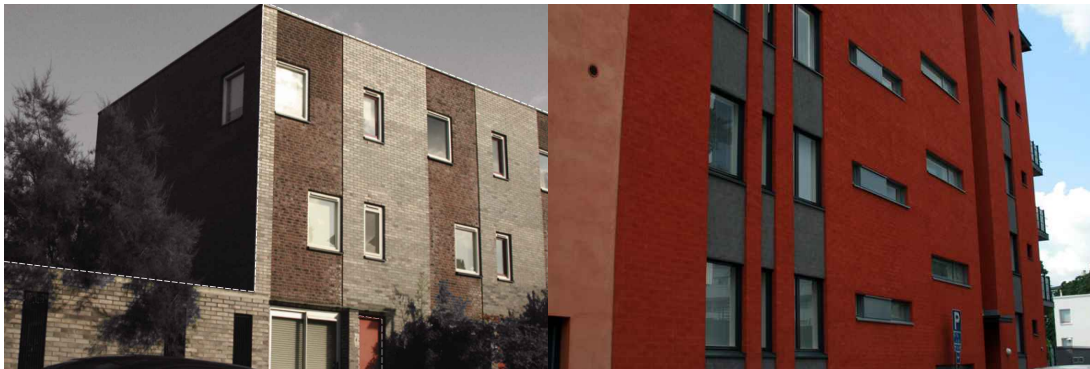
[그림 4-114] Kop van Zuid De Landtong입면

네덜란드 Ypenbrug의 경우 저층부 프로그램과 상층부 주거공간을 분리하기 위하여 다른 재료를 사용하였다. 이러한 방식은 연속적인 가로를 표현하면서 주거공간과의 분리를 강조하는 효과를 갖는다. 또한 가로에 면한 주거동 입면을 분할하여 가로에 면한 보행자에게 안정감을 줄 수 있는 휴먼스케일로 주거동 입면을 조정하는 효과를 갖는다.



[그림 4-115] 네덜란드 Ypenbrug 입면

아래 네덜란드 Kop van Zuid의 경우(왼쪽) 입면의 재료를 번갈아 사용하여 면의 분할을 통해 스케일감을 조절하였다. 이 때는 벽돌의 색을 번갈아 사용하여 휴먼스케일에 맞는 입면을 만들었다. 또한 핀란드 Pikku Houpalahti의 Tilkanmki의 주거단지의 경우(오른쪽) 동일한 재료의 색채만을 달리하여 입면을 구성하고 있다. 오른쪽 사진에서 동일 재료의 세 가지 색채로 건축물의 매스를 구분하고 입면을 분할하는 효과를 갖는다.



[그림 4-116] Kop van Zuid 입면(왼쪽), 핀란드 Pikku Houpalahti의 Tilkanmki 입면 (오른쪽)

Molmo Bo01 단지 주거동의 경우 각 각 주거유닛의 재료와 색상을 달리하여 연속시킴으로써 입면을 통해 각 주거동의 개성을 부각시켰다. 하나의 주거동이지만 개별 주거유닛으로 구성됨을 알 수 있고 동시에 입면을 분할하여 리듬감을 주었다.



[그림 4-117] Malmo Bo01 단지 주거동 입면

입면 구성에 영향을 주는 요소로 발코니를 들 수 있다. 유럽의 사례에서 가장 눈에 띄는 입면 디자인 요소로 다양한 발코니 디자인으로 주거동과 주거유닛의 개성을 강화하고 있다. 만약 각 주거유닛이 획일화된 형태로 배치되어 있다면 발코니와 입면이 단조로운 형태로 구성되었겠지만 주거유닛의 평면과 배치에 변화를 주어 다양한 입면을 만드는 효과가 있었다.

다음 스웨덴 Malmo Bo01 단지 발코니의 경우 발코니를 4~6개 단위로 묶어 디자인 하였다. 각 층의 주거유닛이 비슷하게 배치되어 있어 우리나라 아파트와 같이 단조로운 입면을 구성할 수 있었지만 그것을 피하기 위한 디자인 요소로 분석되며 2개 층을 사용하는 중복도 유형을 함께 조성하여 그 결과 발코니의 형태에도 변화를 줄 수 있었다.



[그림 4-118] Malmo Bo01 단지 발코니

덴마크 Ørestad의 덴마크 Ørestad Ørestadshuset 발코니는 주거동 입면 디자인에 결정적인 역할을 한다. 각 주거유닛의 평면, 방의 위치가 각 층에 따라 조금씩 다르다는 사실을 알 수 있으며 그 영향으로 발코니는 입면에서 각기 다른 위치를 하고 있다.



[그림 4-119] 덴마크 Ørestad Ørestadshuset 발코니

특히 다음 덴마크 Ørestad VMhusene 사례의 경우 독특한 발코니 디자인으로 주거동에 개성을 살린 경우이다. 우리나라의 경우 인동간격을 계산할 때 발코니 끝 선에서부터 간격을 계산하고 있어 노출된 발코니 디자인을 피하고 있는 현실이다. 하지만 인동간격에 여유가 생긴다면 주거동 디자인의 개성을 갖고 외부에 사적공간을 배치하는 효과가 있는 발코니의 디자인을 고려해 볼 필요가 있다.



[그림 4-120] 덴마크 Ørestad VMhusene 발코니

특히 발코니의 경우 주거동의 사적 공간을 외부에 위치하여 공적공간에 노출시키는 효과를 갖고 있다. 발코니의 위치가 각 주거유닛이 각기 다르게 위치하고 있음을 알려주는 요소가 되면서 또한 발코니의 경우 외부의 노출된 ‘방’의 성격을 갖기 때문에 다르게 꾸며지는 효과도 있다.



[그림 4-121] 네덜란드 Wozoco 발코니

3) 사적영역과 공적영역의 조화를 위한 유닛 구성

가로에 면한 주거동의 경우 사적영역과 공적영역의 구분을 위해 층수를 달리하고 높이차를 두는 등의 방식을 사용하고 있다. 가로와의 대응방식과 사적, 공적공간 구분에 대한 고민은 해당 주거동의 유닛구성에 영향을 주고 있다.

Kop Van Zuid의 De Stadstuinen의 경우 가로에 면한 방향으로 중복도가 아닌 외부복도를 사용하고 복도를 발코니가 받치고 있는 구조로 복도와 발코니가 반복적으로 배치되어 있다. 이는 유닛의 출입구와 발코니 방향을 반대방향으로 배치하면서 해결한 방식으로 각 유닛은 2개 층을 사용하는 듀플렉스로 예상된다.



[그림 4-122] Kop van Zuid 주거동 유형

Kop van Zuid의 또다른 유닛의 경우 외부로 향하는 발코니를 반복적으로 엇갈려 배치하고 있는데 있는 인접해 있는 주거 유닛과의 거리를 두면서 가장 효율적으로 외부 발코니를 차지하는 방법이다. 그 결과 사진에서와 같이 외부 복도 없이 엇갈린 배치를 하고 있다.



[그림 4-123] Kop van Zuid 주거 유닛



[그림 4-124] Kop van Zuid, 외부에 엇갈려 배치된 발코니

Kop van Zuid의 또다른 주동인 De Landtong의 경우 공원에 면한 주거동의 일부 유닛에 선택적으로 외부 발코니를 배치하였다. 이 경우에도 발코니는 연속적으로 배치되지 않았고 각기 거리를 두고 배치하여 사적 공간의 충돌을 방지하였다.



[그림 4-125] Kop van Zuid, De Landtong 발코니

제5장 도시형 생활주택의 계획방향 검토

1. 시뮬레이션 기준 설정
2. 도시형 생활주택 법적 기준 적용
시뮬레이션 주요 결과 분석
3. 대상지 현황분석과 시뮬레이션 결과
4. 소결

5장에서는 도시형 생활주택의 계획방향을 검토하기 위하여 현행 법률 조건에서 지어질 수 있는 도시형 생활주택 시뮬레이션을 수행하였다. 이를 위하여 먼저 공동주택에 적용되는 법률을 확인하였고 동시에 도시형 생활주택의 법적기준을 정리하였다.

이를 바탕으로 36가지 시뮬레이션 작업을 진행하였고 작업 결과를 바탕으로 도시형 생활주택의 계획방향을 검토하였다.

1. 시뮬레이션 기준 설정

1) 도시형 생활주택 조성을 위한 적용 법률

① 도시형 생활주택 기준

□ 도시형 생활주택 조성 세대수 및 가능 지역

- 도시지역에 건설되는 20~149세대(150세대 미만) 공동주택
 - 150세대 미만: 개정된 주택법에서 도시형 생활주택을 150세대 미만으로 정의하고 있다.²³⁾

23) 주택법 제2조(정의) 4. “도시형 생활주택”이란 150세대 미만의 국민주택규모에 해당하는 주택으로서 대통령령으로 정하는 주택을 말한다.〈개정 2009.3.20〉

- 20세대 이상: 도시형 생활주택은 ‘주택건설 사업계획’을 받아 건설하는 공동주택으로 ‘주택건설 사업계획’을 받는 공동주택은 20세대 이상인 경우에 해당한다.²⁴⁾
- 도시지역²⁵⁾: 관리지역, 농림지역 등 비도시 지역에 조성될 수 없다. 단, 관리지역 중 계획관리지역은 제2종 지구단위계획을 통해 조성 가능하다.
- 제1종 전용주거지역을 제외한 지역
 - 제1종 전용주거지역의 경우 도시계획조례에 의하여 공동주택 중 다세대주택을 허용하고 있지만 서울시 도시계획 조례에서는 19세대 이하로 규정하고 있다²⁶⁾.
 - 따라서 20세대 이상으로 조성되는 도시형 생활주택은 불가능하다.
 - 또한 서울시 도시계획 조례에서 규정한 근린생활시설은 가능하나, 도시형 생활주택과는 혼합형으로 불가하다.

□ 적용 면적기준

- 연면적 660㎡
 - 도시형 생활주택은 주택법 시행령에서 공동주택으로 규정하고 있으며²⁷⁾ 이중

24) 주택법 시행령 제3조(도시형 생활주택) ① 법 제2조제4호에서 "대통령령으로 정하는 주택"이란 법 제16조에 따른 **사업계획승인**을 받아 「국토의 계획 및 이용에 관한 법률」에 따른 도시지역에 건설하는 다음 각 호의 주택을 말한다.〈개정 2009.11.5〉 주택법 시행령 제15조(사업계획의 승인) ①법 제16조제1항 본문에서 "대통령령이 정하는 호수"라 함은 단독주택의 경우에는 20호, **공동주택의 경우에는 20세대를** 말하며, "대통령령이 정하는 면적"이라 함은 1만제곱미터를 말한다.

25) 국토의 계획 및 이용에 관한 법률 제6조(국토의 용도 구분) 1. 도시지역: 인구와 산업이 밀집되어 있거나 밀집이 예상되어 그 지역에 대하여 체계적인 개발·정비·관리·보전 등이 필요한 지역〈개정 2009.2.6〉

26) 국토의 계획 및 이용에 관한 법률 시행령 별표 2 제1종 전용주거지역안에서 건축할 수 있는 건축물(제71조제1항제1호관련)〈개정 2009.7.16〉

1. 건축할 수 있는 건축물

가. 「건축법 시행령」 별표 1 제1호의 단독주택(다가구주택을 제외한다)

2. **도시계획조례**가 정하는 바에 의하여 건축할 수 있는 건축물

가. 「건축법 시행령」 별표 1 제1호의 단독주택 중 다가구주택

나. 「건축법 시행령」 별표 1 제2호의 **공동주택 중 연립주택 및 다세대주택**

서울특별시 도시계획조례 제25조 (제1종전용주거지역안에서 건축할 수 있는 건축물) 2. 「건축법 시행령」 별표 1 제2호의 **공동주택중 다세대주택으로서 19세대 이하인 것**

27) 1. 단지형 다세대주택: 「**건축법 시행령」 별표 1 제2호가목**에 해당하는 주택 중 제2호의 원룸형주택 및 제3호의 기숙사형 주택을 제외한 주택. 〈개정 2009.8.5〉

2. 원룸형 주택: 「건축법 시행령」 별표 1 제2호가목부터 다목까지의 어느 하나에 해당하는 주택

3. 기숙사형 주택: 「건축법 시행령」 별표 1 제2호가목부터 다목까지의 어느 하나에 해당하는 주택

건축법 시행령 별표 1 제2호 다. **다세대주택**: 주택으로 쓰는 1개 동의 바닥면적 합계가 **660제곱미터 이하**이고, 층수가 4개 층 이하인 주택〈개정 2009.8.5〉

단지형 다세대주택의 경우 건축법 시행령 별표1 2호 다목에 해당되기 때문에 다세대주택의 660㎡ 이하의 규정을 적용받는다.

- 국민주택 규모 85㎡미만
 - 주택법에서 ‘국민주택규모’로 정의하고 있는데, ‘국민주택규모’²⁸⁾는 주택법에서 85㎡이하로 규정하고 있다.

□ 주차장 기준

- 단지형 다세대 주택의 경우 세대당 1대
 - 단지형 다세대주택의 경우 주택건설기준 등에 관한 규정 제27조에서 규정하는 세대당 주차대수 1대²⁹⁾ 기준을 적용 받는다.
 - 도시형 생활주택 중 원룸형과 기숙사형 주택은 주차장 기준을 조례를 통해 완화(전용면적60㎡당 1대(원룸형)/전용면적65㎡당 1대(기숙사형))³⁰⁾할 수 있어 단지형 다세대 주택과 원룸형 및 기숙사형이 혼합형으로 지어질 경우 주차면 적 확보에 여유가 생긴다.

□ 제1종 일반 주거지역 층수 혜택

- 단지형 다세대주택의 경우 건축심의 후 필로티 포함하여 6층(주거층 5층)까지 가능
- 원래 제1종 일반 주거지역에서는 4층 이하 건축물만 가능했고, 1층 필로티 주차장은 층수에 산입했던 것을 대폭 완화

28) 주택법 제2조(정의) 3. “국민주택”이란 제60조에 따른 국민주택기금으로부터 자금을 지원받아 건설되거나 개량되는 주택으로서 주거의 용도로만 쓰이는 면적(이하 “주거전용면적”이라 한다)이 1호(戶) 또는 1세대당 85제곱미터 이하인 주택(「수도권정비계획법」 제2조제1호에 따른 수도권을 제외한 도시지역이 아닌 읍 또는 면 지역은 1호 또는 1세대당 주거전용면적이 100제곱미터 이하인 주택을 말한다. 이하 “국민주택규모”라 한다)을 말한다. 이 경우 주거전용면적의 산정방법은 국토해양부령으로 정한다.〈개정 2009.3.20〉

29) 주택건설기준 등에 관한 규정 제27조(주차장) ①주택단지에는 주택의 전용면적의 합계를 기준으로 하여 다음 표에서 정하는 면적당 대수의 비율로 산정한 주차대수(소숫점이하의 끝수는 이를 1대로 본다)이상의 주차장을 설치하되, **세대당 주차대수가 1대**(세대당 전용면적이 60제곱미터 이하인 경우에는 0.7대)이상이 되도록 하여야 한다.

30) 주택건설기준 등에 관한 규정 제27조에 제6항 및 제7항을 각각 다음과 같이 신설(2009.4.21 공포)

⑥ 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 주택은 제1항에도 불구하고 해당 호에서 정하는 범위에서 특별시·광역시·특별자치도·시 또는 군의 조례로 정하는 기준에 따라 주차장을 설치한다.

1. 「주택법 시행령」 제3조제1항제2호에 따른 **원룸형 주택: 전용면적 60제곱미터당 1대**. 다만, 「국토의 계획 및 이용에 관한 법률 시행령」 제30조에 따른 준주거지역 또는 상업지역에서 건설하는 경우에는 전용면적 120제곱미터당 1대〈개정 2009.11.5〉
2. 「주택법 시행령」 제3조제1항제3호에 따른 **기숙사형 주택: 전용면적 65제곱미터당 1대**. 다만, 「국토의 계획 및 이용에 관한 법률 시행령」 제30조에 따른 준주거지역 또는 상업지역에서 건설하는 경우에는 전용면적 130제곱미터당 1대〈개정 2009.11.5〉

[표 5-1] 도시형 생활주택의 지역 용도별 활용도

구분	건폐율/ 용적률 (%) 서울시 기준	주택유형 및 입지					
		도시형 생활주택 + 일반주택 (단지 내 혼합형)			도시형 생활주택 + 상업시설 (단지 내 혼합형)		
		모든 도시형 생활주택	원룸형/ 기숙사형/ 연립주택	원룸형/ 기숙사형/ 아파트	상업시설 +원룸형 (기숙사형)	상업시설 +일반 다세대	상업시설 +단지형 다세대
동일 건축물 가능 여부		〈원룸형+ 기숙사형 만 가능〉	불가	불가	동일 건축물 가능	동일 건축물 가능	불가 (동일 단지 내 가능)
제1종 전용주거 지역	50/100	×	×	×	×	×	×
제2종 전용주거 지역	40/120	○	○	○	○	○	○
제1종 일반주거 지역	60/150	○	○	×	○	○	○
제2종 일반주거 지역	60/200	○	○	○	○	○	○
제3종 일반주거 지역	50/250	○	○	○	○	○	○
준주거지 역	60/400	○	○	○	○	○	○
일반상업 지역	60/800 (사대문안 600)	○	○	○	○	○	○
준공업지 역	60/400	○	○	○	○	○	○
생산·자연 녹지지역	20/50	○	○	×	○	○	×

※ 출처 : 조인스랜드 출판팀(2009), 「매월 1,000만원 버는 신 임대주택 성공 재테크」, p67.

□ 진입도로 규정

- 300세대 미만인 경우 규정상 6m 이상이어야 함
 - 주택건설기준 등에 관한 규정 제25조에 의하면 300세대 미만의 공동주택의 경우 진입도로가 6m 이상³¹⁾이어야 하므로 150세대 미만의 도시형 생활주택의 경우 진입도로의 폭이 6m 이상이어야 한다.
- 단지형 다세대로 개발할 경우 단지도로 폭 6m 이상을 추가 적용
- 단, 원룸형, 기숙사형이 바다면적 합계가 660㎡일 때는 단지도로 폭 4m이상³²⁾
 - 소규모 도시형 생활주택 진입도로 폭 완화한다. 연면적 660㎡ 이하인 원룸형과 기숙사형 주택은 진입도로 폭을 6m→4m로 완화되며 현재 19세대 이하 일반 공동주택은 4m 적용 한다.

② 현 공동주택 설계 시 적용되는 주요 법률

□ 건축물의 높이 제한

- 건축물의 높이 제한
 - 최종 허가권자에 의하여 건축물의 최고 높이가 정하여지지 아니한 가로구역의 경우 건축물의 각 부분의 높이는 그 부분으로부터 전면도로의 반대쪽 경계선까지의 수평거리의 1.5배 적용된다.³³⁾

31) 주택건설기준 등에 관한 규정 제25조(진입도로) ①공동주택을 건설하는 주택단지는 기간도로와 접하거나 기간도로로부터 당해 단지에 이르는 진입도로가 있어야 한다. 이 경우 기간도로와 접하는 폭 및 진입도로의 폭은 다음 표와 같다.

주택단지의 총세대수	기간도로와 접하는 폭 또는 진입도로의 폭
300세대 미만	6 이상
300세대 이상 500세대 미만	8 이상
500세대 이상 1천세대 미만	12 이상
1천세대 이상 2천세대 미만	15 이상
2천세대 이상	20 이상

32) 주택건설기준 등에 관한 규정 제25조(진입도로) ⑤ 제1항에도 불구하고 「주택법 시행령」 제3조제1항에 따른 원룸형 주택 또는 기숙사형 주택이 바닥면적의 합계가 660제곱미터 이하인 경우에는 기간도로와 접하는 폭 또는 진입도로의 폭을 4미터 이상으로 한다.(신설 2009.11.5)

33) 건축법 제60조 (건축물의 높이 제한)

① 허가권자는 가로구역(가로구역: 도로로 둘러싸인 일단(일단)의 지역을 말한다. (이하 같다)을 단위로 하여 대통령령으로 정하는 기준과 절차에 따라 건축물의 최고 높이를 지정·공고할 수 있다.

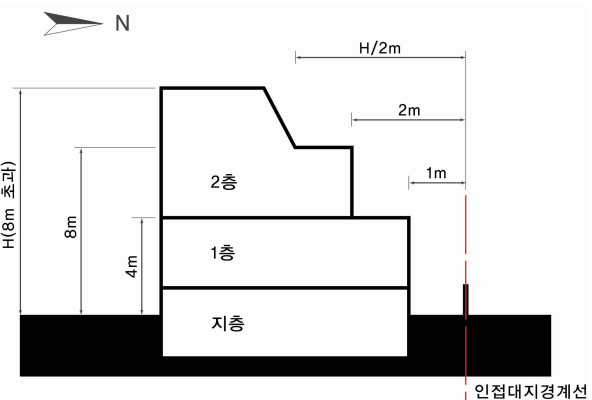
③ 제1항에 따른 최고 높이가 정하여지지 아니한 가로구역의 경우 건축물의 각 부분의 높이는 그 부분으로부터 전면(전면)도로의 반대쪽 경계선까지의 수평거리의 1.5배를 넘을 수 없다.

- 건축물 높이산정(필로티)³⁴⁾

건축법 시행령에 의하면 공동주택의 경우 필로티에 의한 층수 완화가 가능하다. 1층을 모두 필로티로 조성할 경우 건축물 저층이 모두 주차장이 되어 가로 연속성이 저해되고 커뮤니티 시설이 들어갈 수 없게 된다.³⁵⁾ 이는 안전성과 쾌적성 확보라는 본래의 도시형 생활주택 취지와 거리가 있는 것으로 현 다세대 주택 밀집지역이 형성한 가로환경의 문제점이 반복되는 것이다.

- 공동주택의 인접대지간 떨어지는 거리

공동주택을 주거지역(준주거지역 제외)안서 건축하는 경우 정북방향의 인접대지경계선(도로·공원 등 건축이 금지된 공간)이 있는 경우는 그 공간의 1/2되는 선을 대지경계선으로 함)까지 그 건축물 높이의 일정거리 이상(높이 4m까지는 1m를, 높이 8m까지는 2m를, 높이 8m를 초과하는 부분은 각각 높이의 1/2이상) 떨어



[그림 5-1] 높이에 따른 이격

택과 아파트의 채광창방향으로 그 건축물의 높이의 1/2을, 대지경계선에서 떨어져야 하며, 근린상업지역·준주거지역안의 공동주택과 다세대주택은 높이의 1/4을 띄워야 한다.³⁶⁾

34) 건축법 시행령 제3조의4 (용도별 건축물의 종류) (개정 2009.12.14)

[별표 1] 용도별 건축물의 종류(제3조의4 관련)

2. 공동주택(가정보육시설·공동생활가정 및 재가 노인복지시설을 포함한다). 다만, 가목이나 나목에서 층수를 산정할 때 1층 전부를 필로티 구조로 하여 주차장으로 사용하는 경우에는 필로티 부분을 층수에서 제외하고, 다목에서 층수를 산정할 때 1층의 바닥면적 2분의 1 이상을 필로티 구조로 하여 주차장으로 사용하고 나머지 부분을 주택 외의 용도로 쓰는 경우에는 해당층을 주택의 층수에서 제외한다.

가. 아파트: 주택으로 쓰는 층수가 5개 층 이상인 주택

나. 연립주택: 주택으로 쓰는 1개 동의 바닥면적(지하주차장 면적은 제외한다) 합계가 660제곱미터를 초과하고, 층수가 4개 층 이하인 주택

다. 다세대주택: 주택으로 쓰는 1개 동의 바닥면적(지하주차장 면적은 제외한다) 합계가 660제곱미터 이하이고, 층수가 4개 층 이하인 주택

35) 건축법 시행령 제119조 (면적 등의 산정방법) ① 법 제84조에 따라 건축물의 면적·높이 및 층수 등은 다음 각 호의 방법에 따라 산정한다.(개정 2009.7.16)

5. 건축물의 높이: 지표면으로부터 그 건축물의 상단까지의 높이[건축물의 1층 전체에 필로티(건축물을 사용하기 위한 경비실, 계단실, 승강기실, 그 밖에 이와 비슷한 것을 포함한다)가 설치되어 있는 경우에는 법 제60조 및 법 제61조제2항을 적용할 때 필로티의 층고를 제외한 높이]로 한다.

[표 5-2] 인접대지경계선에서의 이격거리

방 향	떨어지는거리(m)	비 고
1층 4m 이하 정복	$1 \geq 1m$	<ul style="list-style-type: none"> · 주거환경의 개선을 위하여 필요하다고 지정 공고하는 구역-정남방향으로 이격 · 공동주택의 일조적용-도로 등 중심선을 기준
2층 8m 이하 정복	$1 \geq 2m$	
3층, 8m 초과 정복	$1 \geq H/2$	

□ 맞벽건축

인접한 두 건축물의 외벽을 합치거나(합벽건축), 대지경계선으로부터 50cm 미만으로 건축(맞벽건축)하게 한 것을 모두 맞벽건축으로 용어를 통일하고 이 경우 건축법 제50조(대지안의 공지), 제53조(일조에 의한 높이제한) 규정과 민법 제242조의 규정을 배제하고 있다.³⁷⁾

36) 건축법시행령 제86조 (일조 등의 확보를 위한 건축물의 높이 제한)(개정 2009.7.16)

② 법 제61조제2항에 따라 공동주택은 제1항에 따른 기준에 적합하여야 할 뿐만 아니라 다음 각 호의 기준에 적합하여야 한다. **다만, 채광을 위한 창문 등이 있는 벽면에서 직각 방향으로 인접 대지경계선까지의 수평거리가 1미터 이상으로서 건축조례로 정하는 거리 이상인 다세대주택은 제1호를 적용하지 아니한다.**

1. 건축물(기숙사는 제외한다)의 각 부분의 높이는 그 부분으로부터 채광을 위한 창문 등이 있는 벽면에서 직각 방향으로 인접 대지경계선까지의 수평거리의 2배(근린상업지역 또는 준주거지역의 건축물은 4배) 이하로 할 것

2. 같은 대지에서 두 동(棟) 이상의 건축물이 서로 마주보고 있는 경우(한 동의 건축물 각 부분이 서로 마주보고 있는 경우를 포함한다)에 건축물 각 부분 사이의 거리는 다음 각 목의 거리 이상을 띄어 건축할 것. 다만, 그 대지의 모든 세대가 동지(冬至)를 기준으로 9시에서 15시 사이에 2시간 이상을 계속하여 일조(日照)를 확보할 수 있는 거리 이상으로 할 수 있다.

가. 채광을 위한 창문 등이 있는 벽면으로부터 직각방향으로 건축물 각 부분 높이의 0.5배(도시형 생활주택의 경우에는 0.25배) 이상의 범위에서 건축조례로 정하는 거리 이상

나. 가목에도 불구하고 서로 마주보는 건축물 중 남쪽 방향(마주보는 두 동의 축이 남동에서 남서 방향인 경우만 해당한다)의 건축물 높이가 낮고, 주된 개구부(거실과 주된 침실이 있는 부분의 개구부를 말한다)의 방향이 남쪽을 향하는 경우에는 높은 건축물 각 부분의 높이의 0.4배(도시형 생활주택의 경우에는 0.2배) 이상의 범위에서 건축조례로 정하는 거리 이상이고 낮은 건축물 각 부분의 높이의 0.5배(도시형 생활주택의 경우에는 0.25배) 이상의 범위에서 건축조례로 정하는 거리 이상

다. 가목에도 불구하고 건축물과 부대시설 또는 복리시설이 서로 마주보고 있는 경우에는 부대시설 또는 복리시설 각 부분 높이의 1배 이상

라. 채광창(창높이가 0.5제곱미터 이상인 창을 말한다)이 없는 벽면과 측벽이 마주보는 경우에는 8미터 이상
 마. 측벽과 측벽이 마주보는 경우[마주보는 측벽 중 하나의 측벽에 채광을 위한 창문 등이 설치되어 있지 아니한 바닥면적 3제곱미터 이하의 발코니(출입을 위한 개구부를 포함한다)를 설치하는 경우를 포함한다]에는 4미터 이상

37) 건축법

제59조 (맞벽 건축과 연결복도)

① 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우에는 제58조, 제61조 및 「민법」 제242조를 적용하지 아니한다.

1. 대통령령으로 정하는 지역에서 도시미관 등을 위하여 둘 이상의 건축물 벽을 맞벽(대지경계선으로부터

맞벽건축은 인접지간 동의가 필요 없다. 맞벽건축이 가능한 지역은 상업지역과 시장·군수·구청장이 도시미관 등을 위하여 건축조례로 정하는 구역³⁸⁾이다. 이 경우 맞벽 대상건축물의 용도, 맞벽건축물의 수 및 층수 등 맞벽에 필요한 사항은 건축조례로 정하도록 2005년 7월 18일 새로운 기준이 신설됨으로 공동주택간의 맞벽건축이나, 고저차가 심한 맞벽건축은 허용하지 않을 것으로 본다.

□ 연결복도

두 건축물간의 이웃 건축물의 건축주와 합의한 경우 건축물과 건축물 사이에 연결복도의 설치가 가능하다. 만약 연결복도 아래 부분이 도로나 타인 소유인 경우 도로점용 허가나 타인의 대지사용승락을 받은 경우에 설치가 가능하다.³⁹⁾

연결복도의 설치는 건축물의 기능을 향상시키며, 건축물 사용자의 편의를 증진시키고자 하는데 목적이 있다. 다음의 조건에 부합하게 설치하되, 연결 복도의 구조안전은 건축사 또는 구조기술자가 확인해야 한다.

50센티미터 이내인 경우를 말한다. 이하 같다)으로 하여 건축하는 경우

2. 대통령령으로 정하는 기준에 따라 인근 건축물과 이어지는 연결복도나 연결통로를 설치하는 경우

② 제1항 각 호에 따른 맞벽, 연결복도, 연결통로의 구조·크기 등에 관하여 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

건축법 시행령 제81조 (맞벽건축 및 연결복도)

① 법 제59조제1항제1호에서 "대통령령으로 정하는 지역"이란 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 지역을 말한다. <개정 2008.10.29>

1. 상업지역

2. 특별자치도지사 또는 시장·군수·구청장이 도시미관 등을 위하여 건축조례로 정하는 구역

38) 서울시 건축조례 제53조 규정에 의하면 녹지지역을 제외한 기타의 모든 지역으로 너비 20m 이상 도로에 접한 대지 상호간을 의미한다.

39) 건축법 시행령 제81조 (맞벽건축 및 연결복도)

⑤ 법 제59조제1항제2호에서 "대통령령으로 정하는 기준"이란 다음 각 호의 기준을 말한다. <개정 2008.10.29>

1. 주요구조부가 내화구조일 것<개정 2008.10.29>

2. 마감재료가 불연재료일 것

3. 밀폐된 구조인 경우 벽면적의 10분의 1 이상에 해당하는 면적의 창문을 설치할 것. 다만, 지하층으로서 환기설비를 설치하는 경우에는 그러하지 아니하다.

4. 너비 및 높이가 각각 5미터 이하일 것. 다만, 허가권자가 건축물의 용도나 규모 등을 고려할 때 원활한 통행을 위하여 필요하다고 인정하면 지방건축위원회의 심의를 거쳐 그 기준을 완화하여 적용할 수 있다.

5. 건축물과 복도 또는 통로의 연결부분에 방화셔터 또는 방화문을 설치할 것

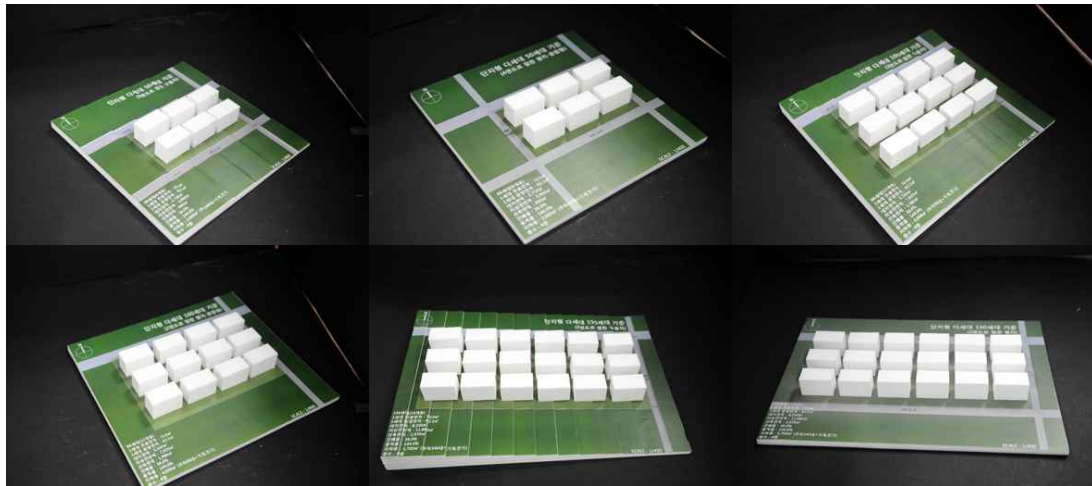
6. 연결복도가 설치된 대지 면적의 합계가 「국토의 계획 및 이용에 관한 법률 시행령」 제55조에 따른 개발행위의 최대 규모 이하일 것. 다만, 지구단위계획구역에서는 그러하지 아니하다.

⑥ 법 제59조제1항제2호에 따른 연결복도나 연결통로는 건축사 또는 「국가기술자격법」에 따른 건축구조기술사(이하 "건축구조기술사"라 한다)로부터 안전에 관한 확인을 받아야 한다.<개정 2008.10.29, 2009.7.16>

2) 시뮬레이션을 위한 계획 방향 전제

36가지 유형으로 현 법제도 현황에 맞추어 시뮬레이션을 하기 위해서 몇가지 전제가 우선 필요하다. 만약 도시형 생활주택 조성에 대한 계획방향이 없다면 다음 [그림 5-2]와 같은 결과를 낼 수 있다. 다음 모델들은 가상 대상지에 현행 법률을 적용하여 구성한 것이나 일괄적으로 일자 배치를 하였다. 다음의 배치에서 현행 법률을 적용하여 도시형 생활주택을 조성할 경우 현 다세대주택 밀집지역과 다르지 않은 외부환경을 조성하게 되고, 현재 다세대주택 밀집지역의 문제를 반복하여 전체 도시 환경의 질을 저하시킬 수 있음을 알 수 있다.

도시형 생활주택이 콤팩트형 도시주거 클러스터로서 도시주거의 개념을 반영하기 위해서는 주변 환경과 조화롭고 거주성이 확보되는 외부공간이 확보되어야 한다. 또한 각 주거동의 환경이 최적의 일조, 환풍, 조망 등이 확보되어야 한다. 따라서 다음 시뮬레이션 작업에서는 도시형 생활주택 조성에 적용되는 법제도의 틀을 적용하는 범위 내에서 중정 및 부대시설을 확보하고 가로와 대응하는 배치를 하고자 하였다.



왼쪽 위에서부터 오른쪽으로

- ① 3개 가로에 접한 구릉지에 조성된 50세대 단지형 다세대주택 단독형,
- ② 4개 가로에 접한 평지에 조성된 50세대 단지형 다세대주택과 원룸형 혼합형,
- ③ 2개 가로에 접한 구릉지에 조성된 100세대 단지형 다세대주택 단독형,

왼쪽 아래에서부터 오른쪽으로

- ④ 2개 가로에 접한 평지에 조성된 100세대 단지형 다세대주택과 원룸형 혼합형,
- ⑤ 2개 가로에 접한 구릉지에 조성된 150세대 단지형 다세대주택 단독형,
- ⑥ 3개 가로에 접한 평지에 조성된 150세대 단지형 다세대주택 단독형

[그림 5-2] 도시형 생활주택 단순 배치 결과

3) 대지 조건에 따른 36가지 분류 기준

도시형 생활주택이 갖는 의미를 파악하기 위해 대지의 조건, 접해있는 도로의 수, 세대수, 도시형 생활주택 유형의 기준으로 조성가능한 도시형 생활주택 유형을 분류하였다.

우선 대지와 접해있는 도로는 2면 가로, 3면 가로, 4면 가로로 분류하여 작업하였다. 이는 앞서 해외사례에서 살펴본 바와 같이 가로의 성격에 대응하는 방식에 따라서 구현되는 건축물이 달라지고 또한 적용되는 법률에 차이가 있기 때문이다.


















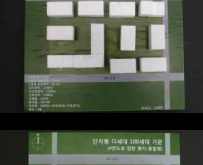
















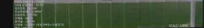
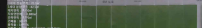
대지의 조건에 대한 분류는 평지와 구릉지로 나누었다. 대지의 성격에 따라서 주동 및 중정 시스템을 다르게 적용할 수 있고 경사면에 접해있는지 여부는 저층부 프로그램과 차량 및 보행자의 출입에 영향을 미친다.

세대수는 50세대, 100세대, 150세대로 나누어 규모별 나타날 수 있는 경우를 살폈다. 150세대로 한정되어 있는 도시형 생활주택이 규모에 따라서 구성되는 외부공간의 차이를 확인하고 부대시설과 저층부 프로그램의 차이, 그리고 블록 크기에 적절한 규모 등을 살펴보고자 한다.

마지막으로 단지형 다세대주택 단독형과 단지형 다세대, 기숙사·원룸형 혼합형을 구분하였다. 현 연구에서는 단지형 다세대를 중심으로 연구하고 있으나 기숙사·원룸형을 혼합할 경우 적용되는 다른 주차장 기준과 세대수 확보 등을 확인하고자 하였다.

이와 같은 분류 기준에 따라 36가지 유형을 만들 수 있었으며 그 결과는 다음과 같다.

[표 5-3] 도시형 생활주택 36가지 유형

도로		평지		구릉지	
		단독형	혼합형	단독형	혼합형
50세대	2면				
	3면				
	4면				
100세대	2면				
	3면				
	4면				
150세대	2면				
	3면				
	4면				

36가지 시뮬레이션 작업에서 각 세대수와 면적 기준은 다음과 같이 가정하였다. 이는 층수 인센티브를 받지 않고 제1종 일반주거지역(서울시 도시조례 기준 건폐율 60%, 용적률 150%)에 조성될 경우이다. 주차대수는 단지형 다세대주택을 기준으로 산정하였고 원룸형과 기숙사형 혼합형의 기준을 따로 계산하지 않았다.

세대수	48세대(6개동)	96세대(12개동)	144세대(18개동)
1세대 전용면적	70.0m ²	70.0m ²	70.0m ²
1세대 분양면적	82.5m ²	82.5m ²	82.5m ²
대지면적	2,750m ²	5500m ²	8,250m ²
지상연면적	3,960m ²	7,920m ²	11,880m ²
건축면적	990m ²	1,980m ²	2,970m ²
건폐율	36.0%	36.0%	36.0%
용적률	144.0%	144.0%	144.0%
지하층	2000m ² (주차48대+기계,전기)	4000m ² (주차96대+기계,전기)	5,700m ² (주차144대+기계,전기)
층수	4층	4층	4층

[표 5-4] 시뮬레이션 면적 및 층수

2. 도시형 생활주택 법적 기준 적용 시뮬레이션 주요 결과 분석

36가지 시뮬레이션 결과 중 대표적인 6가지 사례를 중심으로 주요 특징을 설명하고자 한다. 모델 작업을 통해서 현행 법제 기준을 적용한 결과를 분석하고 맞벽건축 허용, 연도형 주거동이 가능한 경우를 3D 시뮬레이션 결과와 함께 설명하여 그 두 가지 경우를 비교하고자 한다.

36가지 시뮬레이션 결과 중 분석 대상은 다음의 6가지이다.

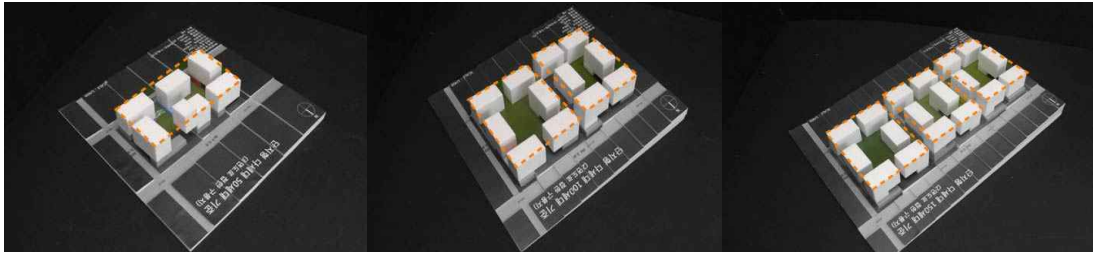
- ㉠ 3개 가로에 접한 구릉지에 조성된 50세대 단지형 다세대주택 단독형,
- ㉡ 4개 가로에 접한 평지에 조성된 50세대 단지형 다세대주택과 원룸형 혼합형,
- ㉢ 2개 가로에 접한 구릉지에 조성된 100세대 단지형 다세대주택 단독형,
- ㉣ 2개 가로에 접한 평지에 조성된 100세대 단지형 다세대주택과 원룸형 혼합형,
- ㉤ 2개 가로에 접한 구릉지에 조성된 150세대 단지형 다세대주택 단독형,
- ㉥ 3개 가로에 접한 평지에 조성된 150세대 단지형 다세대주택 단독형

1) 클러스터 조성을 통한 도시공간의 주거환경 개선 가능

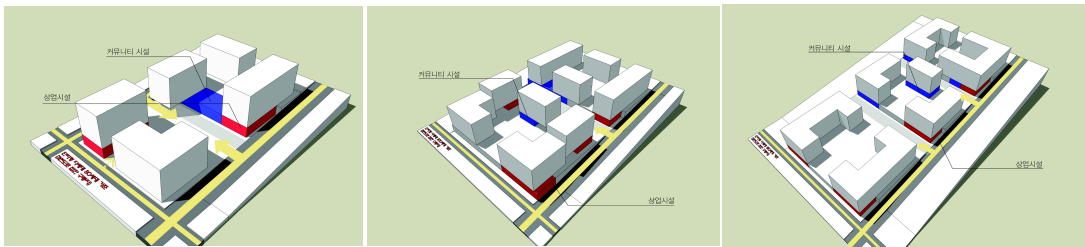
도시형 생활주택 단지형 다세대주택의 보급은 다세대주택의 단지화를 통해 도시주거환경의 개선을 할 수 있는 기회가 마련되었다는데 의의가 있다. 하지만 기존 아파트 단지 조성에서 발생한 폐쇄적 단지의 속성이 단지형 다세대주택에 반복적으로 나타날 가능성이 있다.

① 클러스터 형성을 통한 거주성 확보

시뮬레이션 결과 100세대, 150세대 기준의 주거단지는 50세대를 기준으로 클러스터를 형성할 수 있으며 각각의 클러스터 형성을 통해 단지 내부에 블록 연계가로를 형성할 수 있다는 것을 알 수 있었다. 이것은 중정을 형성하는 클러스터의 규모의 기준을 의미하는 것으로 거주성과 확보할 수 있는 안(案)으로 판단된다. 클러스터 형성을 통해 채광과 프라이버시 문제를 해결하여 거주성을 확보할 수 있었다. 이러한 결과는 맞벽건축과 연도형 주거동 조성이 가능한 경우에도 조성 가능할 것으로 판단된다.



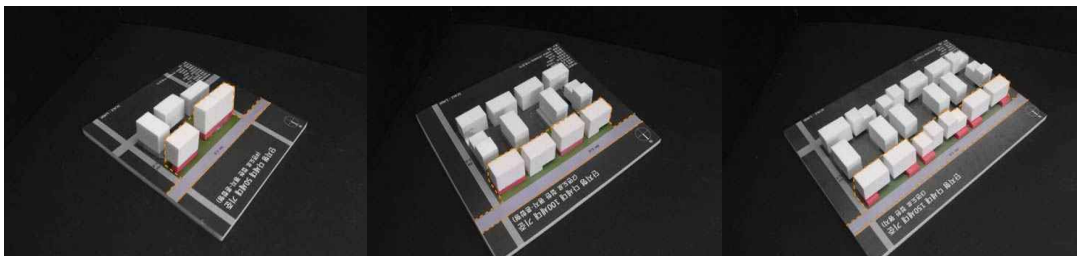
[그림 5-3] ㉠50세대, ㉡100세대, ㉢150세대 시뮬레이션 결과



[그림 5-4] ㉠50세대, ㉡100세대, ㉢150세대 시뮬레이션 결과

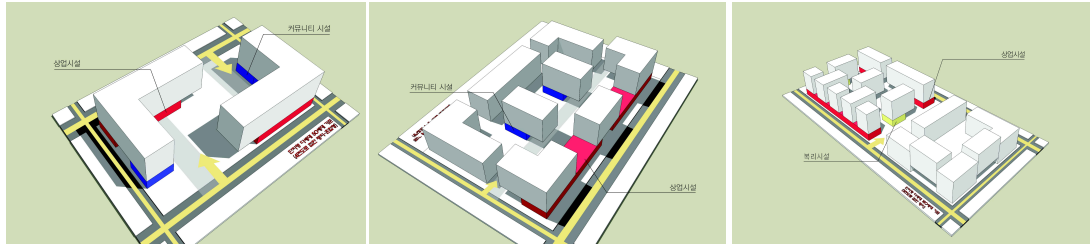
② 클러스터 형성을 통한 도시환경과의 연계

클러스터 형성은 단지형 다세대주택이 단지화에 의하여 기존 도시환경과 연계될 수 있는 가능성을 제시한다. 가로에 대응하는 클러스터를 조성하면 가로에 접한 주거동 저층부에 상업시설을 배치할 수 있다. 대지에 면한 6m 도로는 차량 진출입구가 될 수 있으면서 동시에 활성화된 가로로 조성할 수 있는 가능성이 있다. 저층부에 가로와 연계된 상업시설을 배치한다면 생활가로를 활성화할 수 있을 것으로 판단된다.



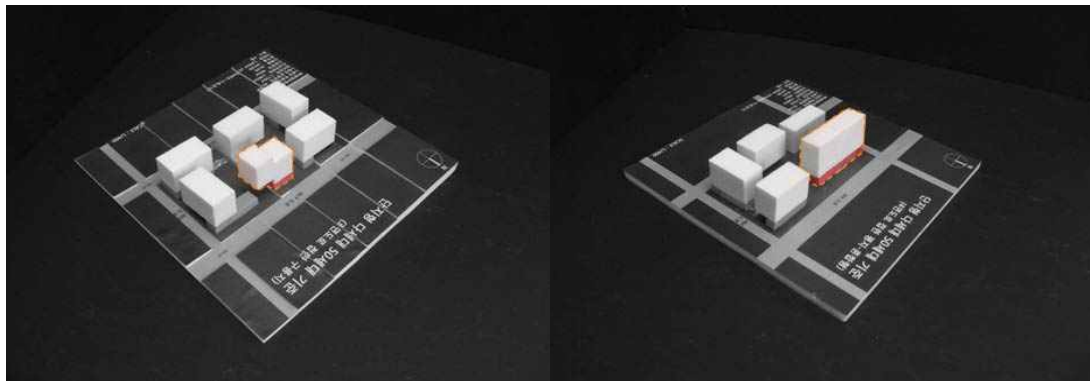
[그림 5-5] ㉡100세대, ㉢150세대 시뮬레이션 결과

맞벽건축이나 연도형 주거동이 허용될 경우 가로에 상업시설을 더욱 연속적으로 배치할 수 있다. 저층부 상업시설은 주거면적산정에 포함되지 않으므로⁴⁰⁾ 주거동을 분리하여 배치하여도 상업시설은 연도형으로 조성할 수 있다.



[그림 5-6] ㉔50세대, ㉕100세대, ㉖150세대 시뮬레이션 결과

단지형 다세대주택과 원룸형 주택 혼합형의 경우 단지형 다세대주택 단독형보다 주거동의 형태가 길어질 수 있어 가로에 대응하는 클러스터 구성에 유리하다. 오른쪽 사진의 경우 단지형 다세대주택과 원룸형과의 혼합형인 경우이다.



[그림 5-7] ㉗50세대 단독형, ㉘50세대 혼합형 시뮬레이션 결과

40) 단지형 다세대주택은 건축법에서 다세대주택의 적용받으므로 ‘주택으로 쓰는 1개 동의 바닥면적’에 대한 660㎡ 주거면적산정에 상업시설을 포함하지 않는다고 해석된다.

건축법 시행령 [별표 1] 〈개정 2009.8.5〉 용도별 건축물의 종류(제3조의4 관련)

1. (생략)

2. 공동주택(공동주택의 형태를 갖춘 가정보육시설·공동생활가정·지역아동센터 및 노인복지시설을 포함한다). 다만, 가목이나 나목에서 층수를 산정할 때 1층 전부를 필로티 구조로 하여 주차장으로 사용하는 경우에는 필로티 부분을 층수에서 제외하고, 다목에서 층수를 산정할 때 1층의 바닥면적 2분의 1 이상을 필로티 구조로 하여 주차장으로 사용하고 나머지 부분을 주택 외의 용도로 쓰는 경우에는 해당 층을 주택의 층수에서 제외한다.

가. 아파트: 주택으로 쓰는 층수가 5개 층 이상인 주택

나. 연립주택: 주택으로 쓰는 1개 동의 바닥면적(지하주차장 면적은 제외한다) 합계가 660제곱미터를 초과하고, 층수가 4개 층 이하인 주택

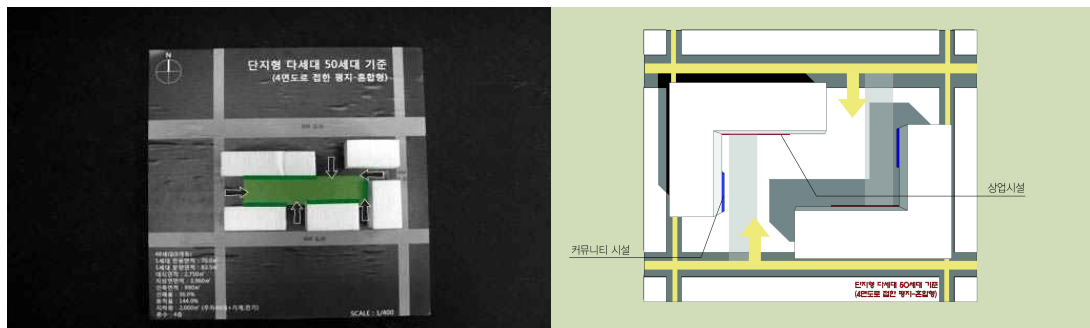
다. 다세대주택: **주택으로 쓰는 1개 동의 바닥면적** 합계가 660제곱미터 이하이고, 층수가 4개 층 이하인 주택(2개 이상의 동을 지하주차장으로 연결하는 경우에는 각각의 동으로 보며, 지하주차장 면적은 바닥면적에서 제외한다)

2) 주거동 수의 증가로 거주성 확보 어려움

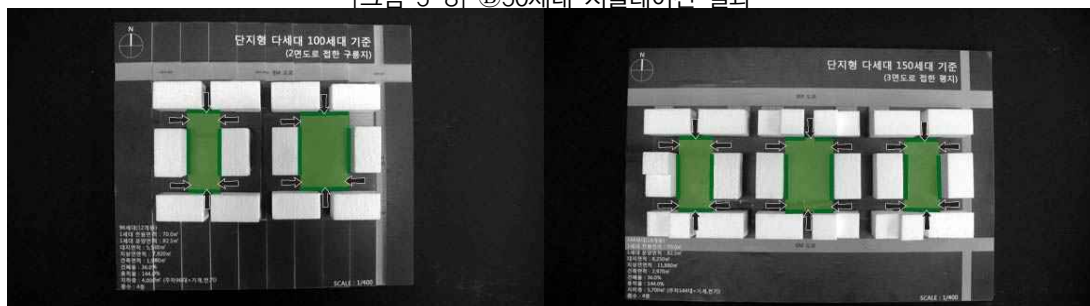
현행 법률을 기준으로 150세대 단지형 다세대주택을 조성하면 660㎡ 면적기준에 의하여 총 18개의 주거동이 조성될 수 있다. 주거동이 현행 법률 기준인 4m의 일정 간격으로 떨어지게 되면 가로와 연속성을 저해할 뿐만 아니라 4m의 작은 통로에 의하여 중정의 거주성 확보에도 어려움이 생긴다.

50세대 단위로 클러스터가 형성되면 그 내부는 중정의 성격을 띠게 된다. 맞벽건축과 연도형 주거동 조성이 가능하다는 가정아래, 50세대, 100세대, 150세대 단지형 다세대주택을 조성하면 이 때 형성되는 중정은 위의 경우보다 중정의 영역이 더 명확하게 구별되고 거주성을 확보할 수 있을 것으로 판단된다.

특히 50세대의 경우 법적인 제약에 의하여 여러 개의 주거동을 배치하여 클러스터를 형성하게 되는데 이때 3D 시뮬레이션 결과와 같이 맞벽건축이나 연도형 주거동 조성이 가능하다는 가정아래 조성을 하게 되면 주거동 수를 줄이게 되어 효율적인 외부공간 조성이 가능하다는 것을 알 수 있다.



[그림 5-8] ㉠50세대 시뮬레이션 결과



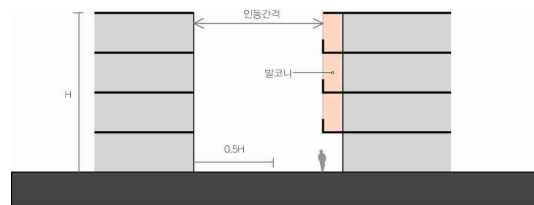
[그림 5-9] ㉡100세대, ㉢150세대 시뮬레이션 결과

3) 인동간격 규제를 극복한 다양한 입면과 주거동 유형 조성 가능

도시형 생활주택의 경우 건축법시행령 개정을 통해 인동간격 규제(일조 등의 확보를 위한 건축물의 높이 제한)를 건축물 높이의 0.25배 이상으로 완화하였다. 인동간격 규제의 경우 주거환경의 질을 저하할 수 있다는 우려에도 불구하고 사업성을 확보하여 전략적으로 도시형 생활주택을 보급하려는 것으로 파악된다.

하지만 시뮬레이션 결과 주거동 배치가 클러스터 형태로 조성될 경우 주거동의 간격이 0.5배 이상 확보할 수 있었다. 이것은 인동간격 규제를 완화하지 않아도 충분한 주거환경의 질과 용적률을 확보할 수 있다는 것을 의미한다.

또한, 발코니 끝선을 기준으로 하는 인동간격 규제에 의하여 다양한 발코니 설치가 불가했던 일자형 배치의 한계를 극복하고 클러스터 조성으로 인동간격의 여유가 발생하여 다양한 유형의 입면과 발코니 설치를 가능하게 하였다.

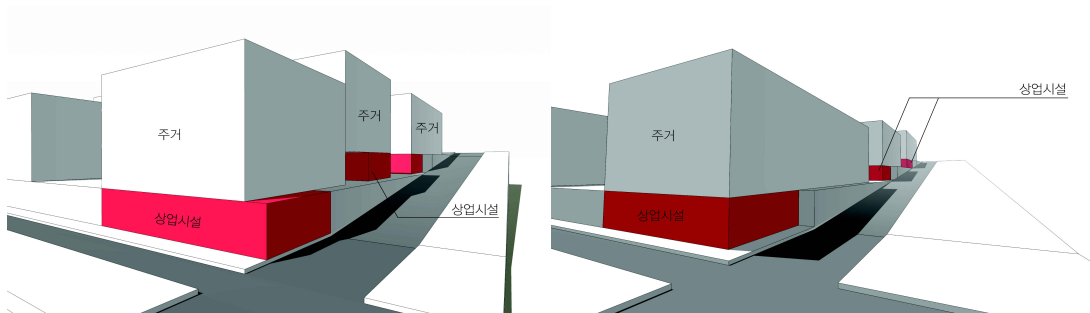


[그림 5-10] 다양한 유형의 발코니 설치 가능

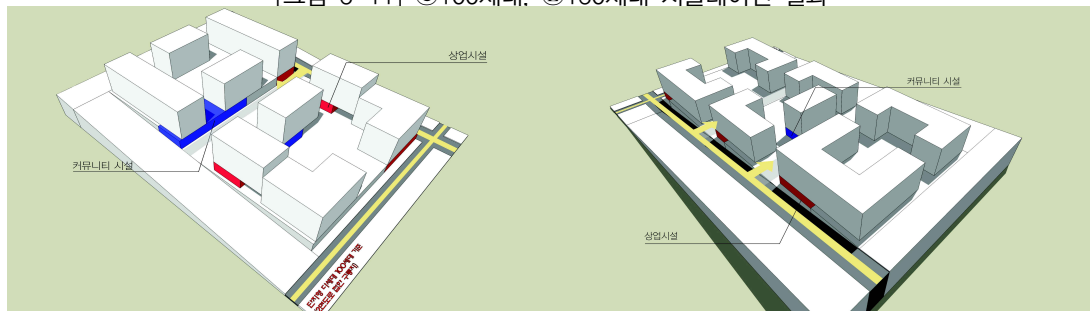
4) 경사지의 유리한 조건을 활용한 부대시설 설치 유도

경사지의 경우 평지보다 부대시설을 배치하기 유리하다. 현행 법률에서 도시형 생활주택 단지 내부의 부대시설 설치기준을 완화하고 있으나 이는 공공시설의 부재로 인한 주거환경의 질 저하로 이어질 수 있는 우려가 있다.

하지만 시뮬레이션 결과 경사지의 경우 테크 사용 등에 의해 자연스럽게 가로나 중정에 면한 저층부 공간이 발생하고 이에 따라 부대시설을 설치할 수 있는 유리한 조건이 될 수 있음을 알 수 있다.



[그림 5-11] ©100세대, ㉔150세대 시뮬레이션 결과



[그림 5-12] ©100세대, ㉔150세대 시뮬레이션 결과

3. 대상지 현황분석과 시뮬레이션 결과

1) 대상지 선정 기준

실제 대상지에 도시형 생활주택을 시뮬레이션 하기 위하여 대상지를 선정하였다. 대상지는 건폐율 60%, 용적률 200%의 서울 시내 7층 이하 제2종 일반주거지역 중에서 선정하였다.

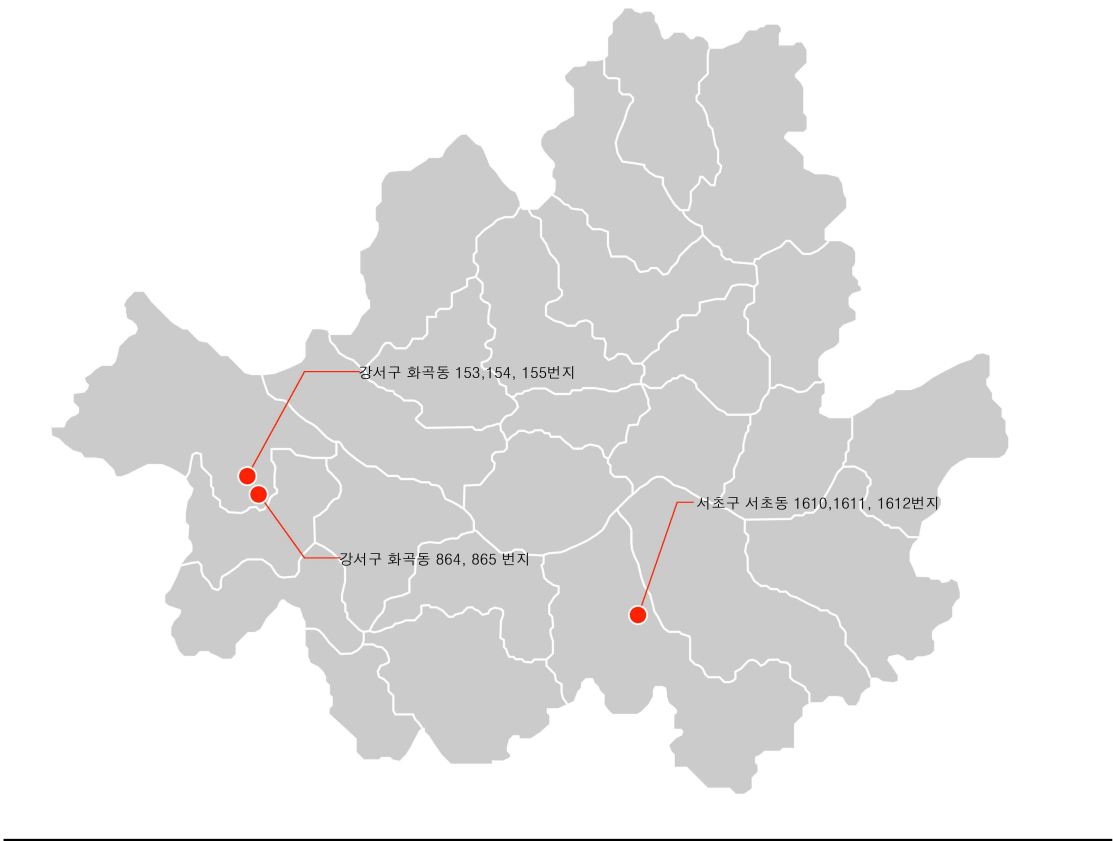
앞서 살펴본 바와 같이 도시형 생활주택이 건축될 수 있는 지역은 제1종 전용주거지역을 제외한 모든 지역에서 가능하다. 그리고 36가지 시뮬레이션에서는 제1종 일반주거지역을 중심으로 선정하였다. 이는 제1종 일반주거지역에서 층수 완화조항을 적용할 수 있었고 맞벽건축 및 연도형 주거동 조성이 제한되어 150%이상의 용적률을 확보하기 어려웠기 때문이다. 대상지 시뮬레이션의 경우 연도형 주거동 조성이 가능하다는 가정 아래 200%의 용적률 확보가 가능하였고 이를 위하여 200% 용적률 확보가 가능한 제2종 일반주거지역(7층 이하)을 선정하게 되었다.

대상지 시뮬레이션에서는 2개 이상의 도시형 생활주택이 밀집되었을 때 조성되는 외부공간과 가로환경, 거주성을 확인해 보고자 총면적 10,000㎡, 250세대 이상의 대지를 선정하였다. 도시형 생활주택의 경우 150세대미만의 규모로 제한이 되어 있어 2개 이상 블록을 선정하게 되었다. 또한, 시뮬레이션의 조건과 같이 평지와 구릉지를 구분하여 선정하였다.

선정된 대상지는 서울 서초구 서초동 1610~1612번지 일대, 강서구 화곡동 864~865번지 일대, 강서구 화곡동 153~155번지 일대이다. 선정한 대상지는 서초구 서초동 1610~1612번지, 필지개수 37개, 블록개수 2개, 총면적 14,430.7㎡, 강서구 화곡동 864~865번지는 필지개수 68개, 블록개수 2개, 11,301.1㎡ 이다. 블록 간의 도로는 유지하였으며 단지형 다세대 주택을 기준으로 작업하였다.

[표 5-5] 선정된 대상지별 조건

주소	서울 서초구 서초동 1610~1612번지	서울 강서구 화곡동 864, 865번지	서울 강서구 화곡동 153, 154, 155번지
지역	제2종일반주거지역 (7층 이하)	제2종일반주거지역 (7층 이하)	제2종일반주거지역 (7층 이하)
건폐율	60%	60%	60%
용적률	200%	200%	200%
필지개수	37개	68개	70개
블록개수	2개	2개	3개
대지조건	평지	평지	구릉지
총 면적	14,430.7㎡	11,301.1㎡	12,319.5㎡

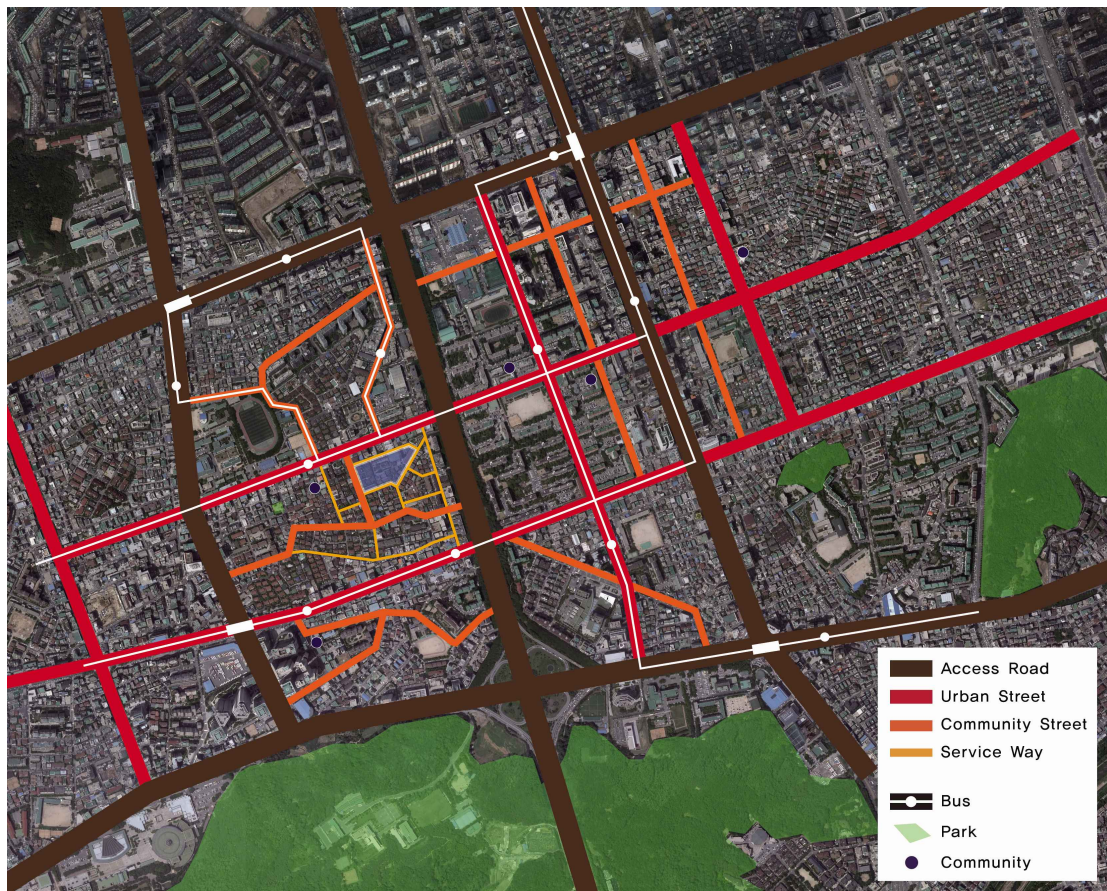


2) 대상지 시뮬레이션 결과

□ 서울 서초구 서초동 1610~1612번지

서울 서초구 서초동 1610~1612번지는 7층이하 제2종 일반주거지역으로 서울시 도시계획조례에 의해 건폐율 60%, 용적률 200%을 적용받는 지역이다. 주변 블록은 대부분 제1종 전용주거지역으로 빌라와 단독주택, 연립주택이 밀집해 있는 주거지역이다.

서초동 대상지 주변 간선도로는 성남과 강남, 남산을 잇는 강남대로와 서울 남부를 동서로 순환하는 남부순환로가 있으며 대상지는 각 간선도로를 연결하는 사임당길과 효령로에 접한 블록에 속해있다. 대상지는 사임당길과 효령로를 지나는 마을버스와 일반버스를 통해 강남역, 교대역, 남부터미널 역과 연결되어 있으며 대상지를 직접 지나가는 마을버스는 없다. 따라서 대상지로 진입하기 위해서는 사임당길과 효령로에서 진입하게 된다.



[그림 5-13] 서초동 대상지 주변 공간구조 다이어그램

사임당길과 효령로는 간선도로ACCESS ROAD를 잇는 생활가로URBAN STREET의 성격을 띠고 있다. 가로변을 따라 식당, 상점, 주유소, 버스정류장 등이 위치해 있다. 하지만 4차선 도로의 폭으로 인해 가로의 양 측면이 연계되지 못하여 생활가로로 활성화되지 못하였으며 특히 상점이나 음식점 등이 연속적인 상점가로를 형성하지는 못하고 있다.



[그림 5-14] 사임당길 주변



[그림 5-15] 서초동 대상지 블록 분석

사임당길에서 대상지로 진입하는 길은 커뮤니티 가로COMMUNITY STREET의 성격을 띠고 있다. 10m 폭의 대감길 따라 빌라와 연립주택이 있으며 대감길 변으로 차량 출입구가 있으나 직접적인 주거동의 출입구를 두지 않았다. 이 도로와 접한 대상지에는 빌라단지가 있다. 사임당길에서 대상지로 진입하는 또다른 6m 도로와 접하여 현재 연립주택이 위치해 있으며 맞은편 건물 저층부에는 상점들이 있다. 이후 이 도로를 따라서 빌라와 단독주택 등이 구성되어 있어 상점들이 연속적인 상점가를 형성하지는 못하였다. 이 도로는 접속도로SERVICE WAY의 성격이 강하다.



[그림 5-16] 서초동 대상지 연립주택 도당재1길 주변(왼쪽), 서초동 대상지 대감길 주변(오른쪽)

앞서 36가지 시뮬레이션 결과에서 도시형 생활주택이 일정 규모의 중정을 형성하게 된다는 것을 알 수 있었다. 시뮬레이션 작업에서는 가로에 주거동이 대응하여 가로의 성격을 유지할 수 있도록 하였으며 단지 내부 공간을 조성하기 위하여 클러스터 형식을 따르게 되었다.



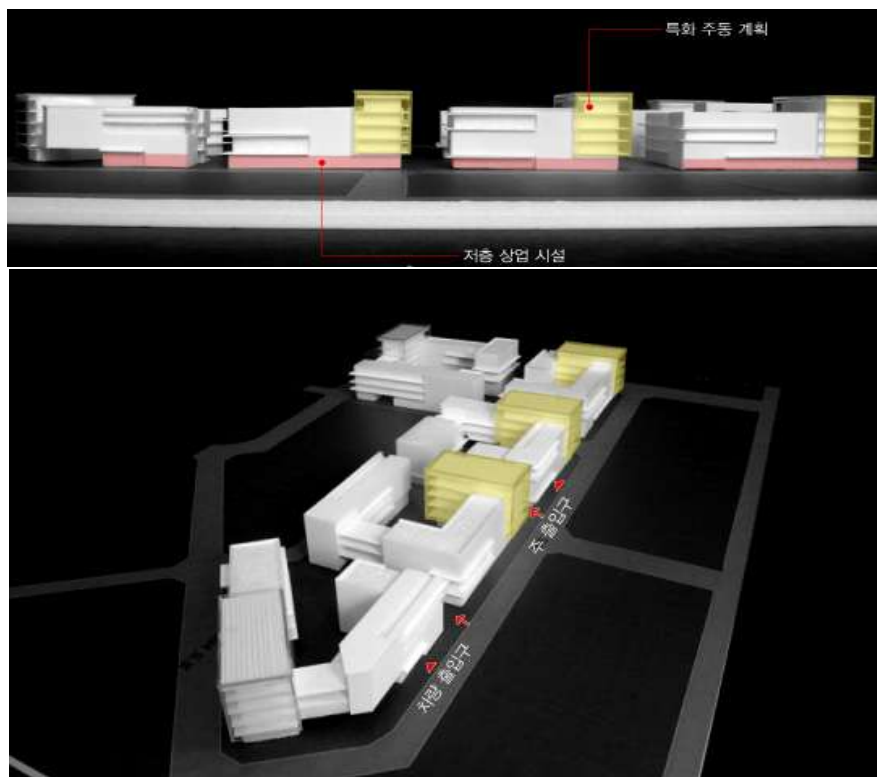
[그림 5-17] 서초동 대상지 시뮬레이션 결과

현재 교회가 위치한 6m 대감1길변으로는 교회와 단독주택이 위치해 있으며 주차공간을 제외하고 모두 가로에 폐쇄적이다. 이 6m 도로는 현재 사임당길 변에 위치한 오피스 건물 후면 주차공간과 교회의 주차공간에 의하여 가로의 성격을 규명하기 어려운 상황이다.



[그림 5-18] 서초동 6m 가로 대감1길 현황

시뮬레이션 결과 대감1길 도로변은 주거단지의 주요 출입구는 현재 교회가 위치한 6m 도로변이 된다. 나머지 6m 이상 가로의 경우 그곳을 통해 모든 주거단지에 접근하기에 좁고 진출입하기 혼잡스러운 단점이 있다. 연속된 가로에 주요 출입구를 인식하기 위하여 6m 도로에 면한 주거동에 높이를 다르게 하였다.



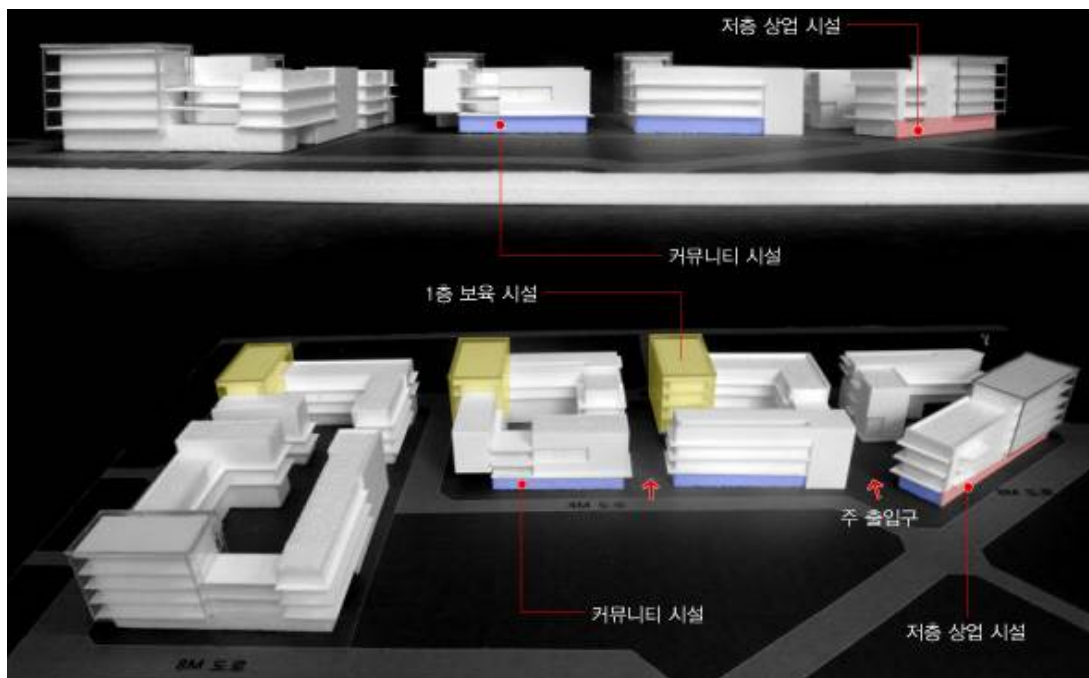
[그림 5-19] 서초동 교회주변 6m 도로 계획

대상지 남측에는 4m 폭의 대감1길이 있다. 이 도로도 역시 주택의 담으로 인해 폐쇄적인 가로가 조성되거나 맞은편 연립주택의 주차공간으로 활용되고 있다. 도시형 생활주택의 차량 출입은 6m 도로를 통해야 하며 이곳은 보행자 중심의 가로가 될 수 있다.



[그림 5-20] 4m 가로 대감1길 현황

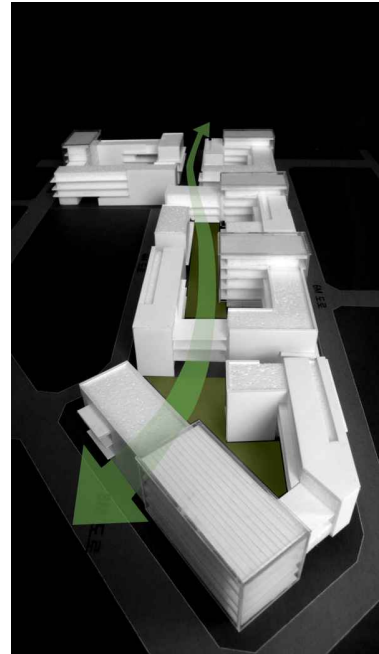
시뮬레이션 결과 이곳에 면한 가로는 보육시설 등의 커뮤니티 시설이 위치할 수 있으며 직접적인 주거동 진출입도 가능하다. 이 가로를 통해 전체 주거단지가 연결될 수 있다.



[그림 5-21] 4m 가로변 시뮬레이션 결과

중정을 조성하기 위하여 떨어진 주거동을 연결하는 연결복도를 사용하였다. 시뮬레이션 결과 각 중정을 연결하기 위하여 저층부에 필로티를 사용하거나 연결복도를 사용하였는데 거주성을 확보하기 위하여 중정의 형식을 유지하기 위한 방법으로 해석된다. 중정을 직접 가로로 열지 않지만 다른 단지를 향해 열면서 폐쇄적인 중정이 되는 것을 막았다.

주요 주거동 출입구는 중정을 통해서 접근하게 되고 단지내 복리시설이나 커뮤니티 시설은 클러스터와 클러스터 사이 혹은 4m 가로변과 같이 주거단지를 연결하는 가로를 중심으로 배치될 수 있다.



[그림 5-22] 서초동 대상지의 필로티와 연결복도

□ 서울 강서구 화곡동 153~155번지 및 864~865번지

서울 강서구 화곡동 153~155번지(경사지)와 863~865번지(평지)는 모두 7층 이하 제2종 일반주거지역, 공항시설보호지구, 최고고도지구로 서울시 도시계획조례에 의해 건폐율 60%, 용적률 200%를 적용받는 지역이다. 주변 블록은 대부분 제2종 일반주거지역으로 빌라와 단독주택, 연립주택이 밀집해 있다.

주변 간선도로는 두 대상지 모두 남쪽에 인천과 서울을 잇는 경인고속도로가 위치해 있으며 서쪽으로 강서로, 동쪽으로 등촌로가 통과하고 있다. 또한 강서로를 따라 지하철 2호선과 5호선이 운행되며 까지산역이 이곳에 위치하고 있다. 각 대상지 주변을 살펴보면, 153~155번지(경사지) 대상지는 북동쪽으로 봉제산과 백석근린공원이 있으며, 남서쪽으로 더부리 공원과 배다리 공원, 화곡 8동 주민센터가 위치하고 있다. 대상지 접근은 강서로에 접해있는 충정길을 통하며 반곡길, 용암길을 통해 대상지에 진입할 수 있다. 반곡길은 대상지 서쪽 블록에 면하고 있고 용암길은 동쪽 블록에 접해있으며 이 용암길을 따라 까지산역을 운행하는 마을버스가 다닌다.

다음으로 863~865번지(평지) 대상지는 강서로와 연결되어 있는 곰달래길 또는 대상지 동쪽 등촌로에 연결된 남부시장길을 따라 접근할 수 있는데, 남부시장길은 대상지 남쪽 블록과 접하여 바로 진입이 가능하다. 대상지 서쪽으로 신정초등학교, 남서쪽 100M 전방에 화곡 2동 주민센터가 위치해 있다. 대상지를 직접 지나가는 마을버스가 없으므로 대상지로 진입하기 위해서는 남부시장길 및 이와 연결된 골안말길에서 진입하게 된다.



[그림 5-23] 화곡동 대상지 주변 공간구조 다이어그램

대상지 주변 가로공간적 체계를 보면, 우선 화곡동 153~155번지(경사지)에 접근하는 충정길은 간선도로ACCESS ROAD인 강서로와 연결되어 있고 생활가로URBAN STREET 성격을 띠는 8m 도로이다. 이러한 충정길에 연결되어 있는 용암길은 대상지 동쪽 블록에 면한 8m 도로로 연립주택, 빌라가 위치해 있고 상점, 세탁소 등 근린생활시설은 연립주택의 1층에 비연속적으로 형성되어 있다. 또한 충정길에서 대상지 서쪽 블록을 지나는 반곡길은 6m 도로로 차량과 보행이 함께하는 접속가로SERVICE WAY 성격이 강하게 나타난다.

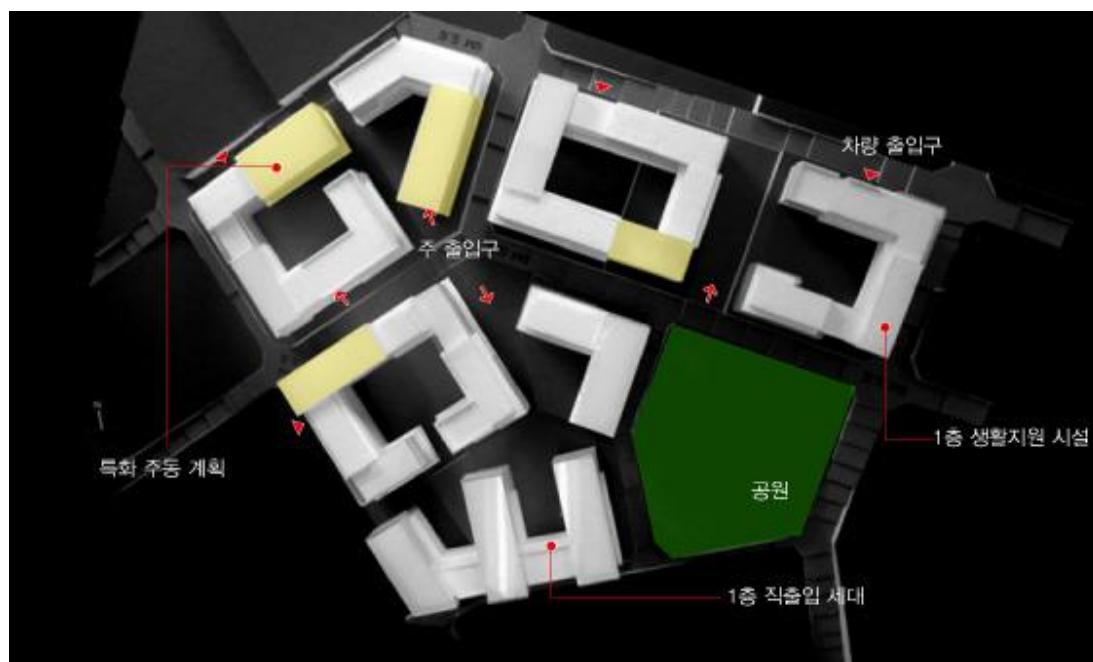


[그림 5-24] 화곡동 대상지(경사지) 가로공간체계 분석



[그림 5-25] 화곡동 반곡길 가로변 현황

화곡동 153~155번지(경사지) 시뮬레이션은 앞서 서술하였던 것과 같이 가로에 주거동이 대응하고 가로의 성격을 유지할 수 있도록 하였고 중정을 형성하여 대상지의 효율적인 외부공간 구성과 클러스터를 통한 커뮤니티의 활성화를 도모하였다. 북고남저 지형의 대상지는 크게 3개의 블록으로 나뉘고 있는데 남동쪽 한 블록은 공원이 위치한다. 또한 각각의 블록은 지형을 고려하여 2~3개의 클러스터로 구성하였고 중정을 형성하기 위해 연결복도, 맞벽 등으로 주거동을 연결하였다.

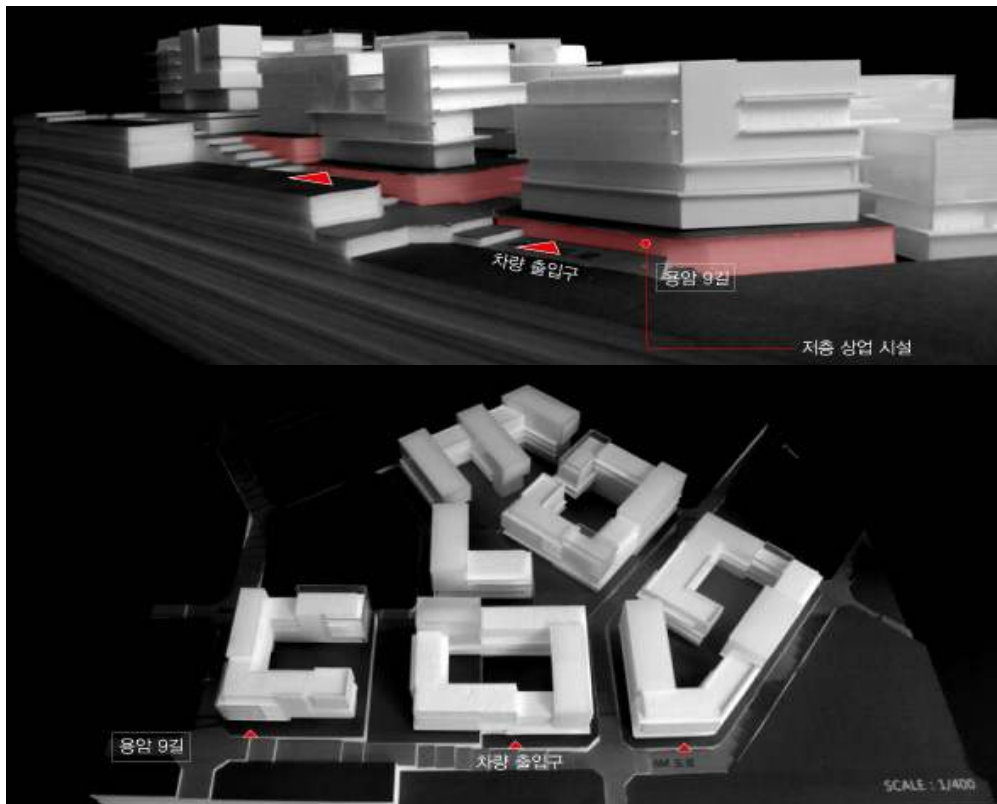


[그림 5-26] 화곡동 대상지(경사지) 시뮬레이션 결과



[그림 5-27] 화곡동 용암 9길 가로변 현황

대상지 북쪽에 접해있는 용암 9길은 동고서저의 6m 경사로이다. 이 도로에는 연립주택이 위치해 있는데 다수의 주택은 1층부를 필로티로 구성하여 주차장 용도로 쓰고 있다. 이러한 용암 9길은 접속가로SERVICE WAY의 성격이 강한 도로로 주거공간에 직접 진출입 가능한 가로의 역할을 하고 있으며 차량과 보행이 공존하고 있다.

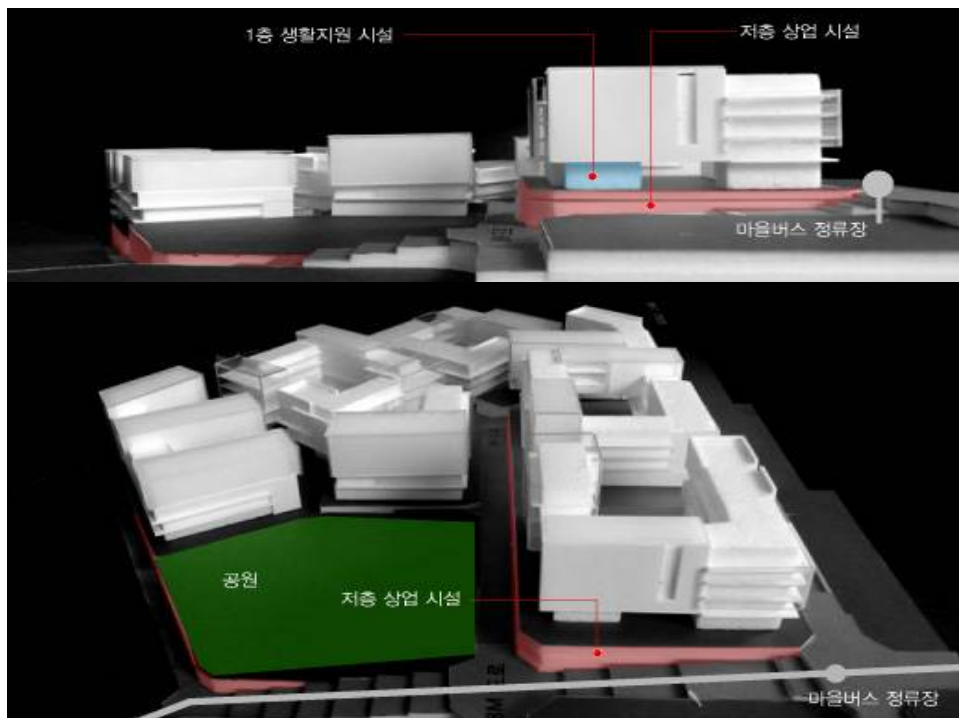


[그림 5-28] 화곡동(경사지) 용암 9길 시뮬레이션 결과



[그림 5-29] 화곡동 용암길 가로변 모습

대상지 동쪽에 접하고 안골공원을 지나는 북고남저의 용암길은 까치산역을 운행하는 마을버스가 다니는 노선으로 커뮤니티가로COMMUNITY STREET 역할이 필요한 도로이지만, 현재 이곳은 연립주택과 빌라, 근린상가가 위치해 있으며 주거공간에 직출입이 가능한 접속가로SERVICE WAY 성격을 띠고 있다. 또한 가로변 근린상가는 점적인 형태로 위치하고 있다. 따라서 시뮬레이션은 가로변 주거동 저층부 프로그램을 도입하여 용암길에 커뮤니티가로 COMMUNITY STREET 의 성격을 부여하고자 한다.

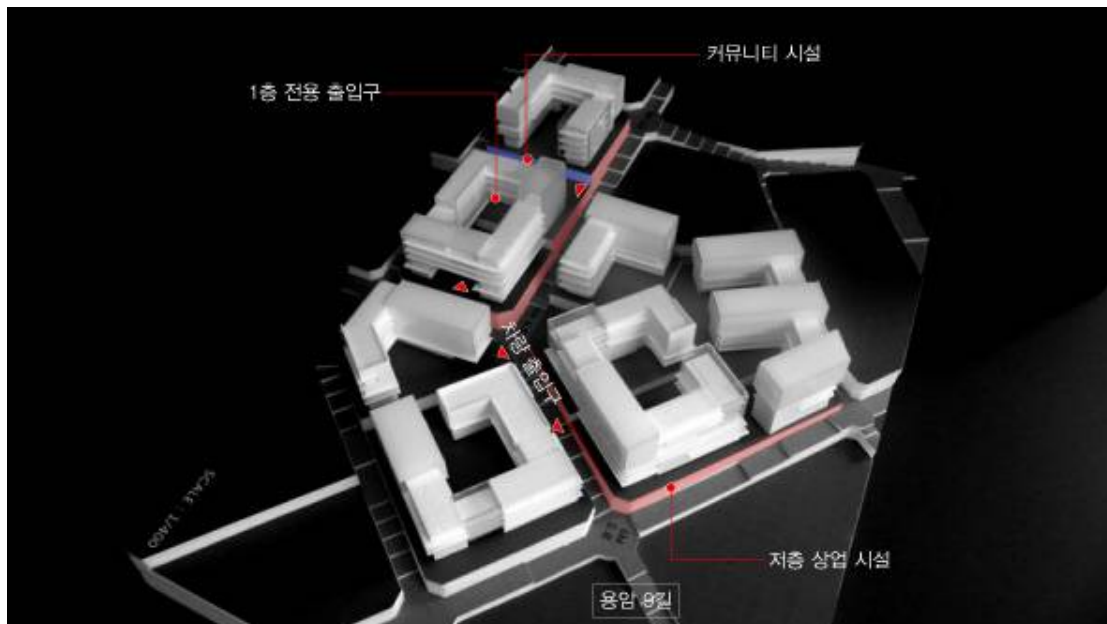


[그림 5-30] 화곡동(경사지) 용암길 시뮬레이션 결과

대상지를 동서로 지나는 용암 7길은 안골공원에 접해있고 연립주택과 빌라가 위치해 있는 점속가로SERVICE WAY 성격이 강한 6m도로이다. 대상지는 북동쪽이 높고 남서쪽이 낮은 지형으로 용암 7길을 따라 북쪽과 남쪽 블록에 높이차가 생긴다. 이러한 단차를 이용하여 시물레이션 과정에서 차량과 보행의 분리, 근린상점을 위치시켜 가로의 활성화를 촉진하고 각 블록의 커뮤니케이션 공간으로 유도하고자 한다.



[그림 5-31] 화곡동 용암7길 가로변 모습

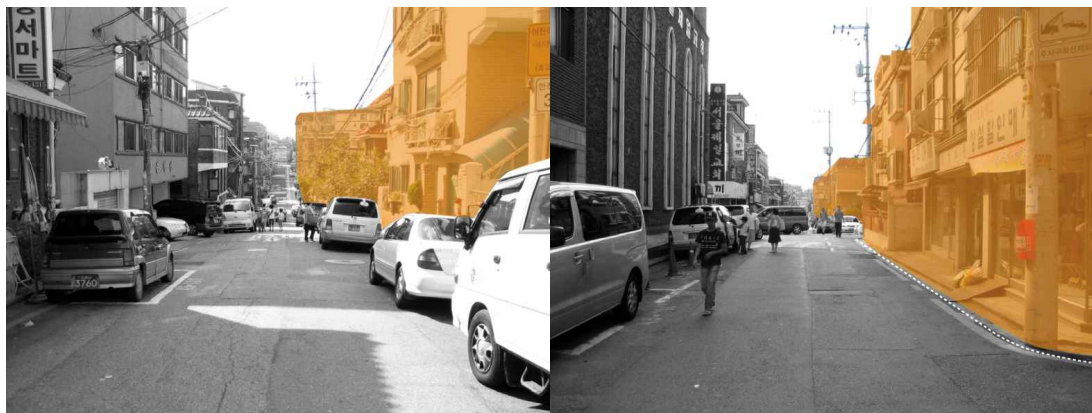


[그림 5-32] 화곡동(경사지) 용암 7길 시물레이션 결과

다음 대상지인 화곡동 864~865번지(평지)는 동쪽 등촌로에 연결된 남부시장길을 따라 접근할 수 있고 또는 대상지 서쪽에 위치한 강서로(접속가로ASSESS ROAD)에서 곰달래길(생활가로URBAN STREET)을 따라 골안말길(접속가로SERVICE WAY)을 통해서도 가능하다. 대상지 남쪽면에 위치한 남부시장길은 커뮤니티가로COMMUNITY STREET의 성격을 띠는 8m 도로로 빌라 및 연립주택이 위치하고 있는데 주택 대부분 1층은 마트와 교회 등 근린생활시설이 입주해 있으며 상점가로를 형성하고 있다. 하지만 소수의 연립주택은 1층 주차장 및 가로변에 진출입구를 두어 상점의 연속성을 저해하고 가로의 활력을 낮추고 있다.

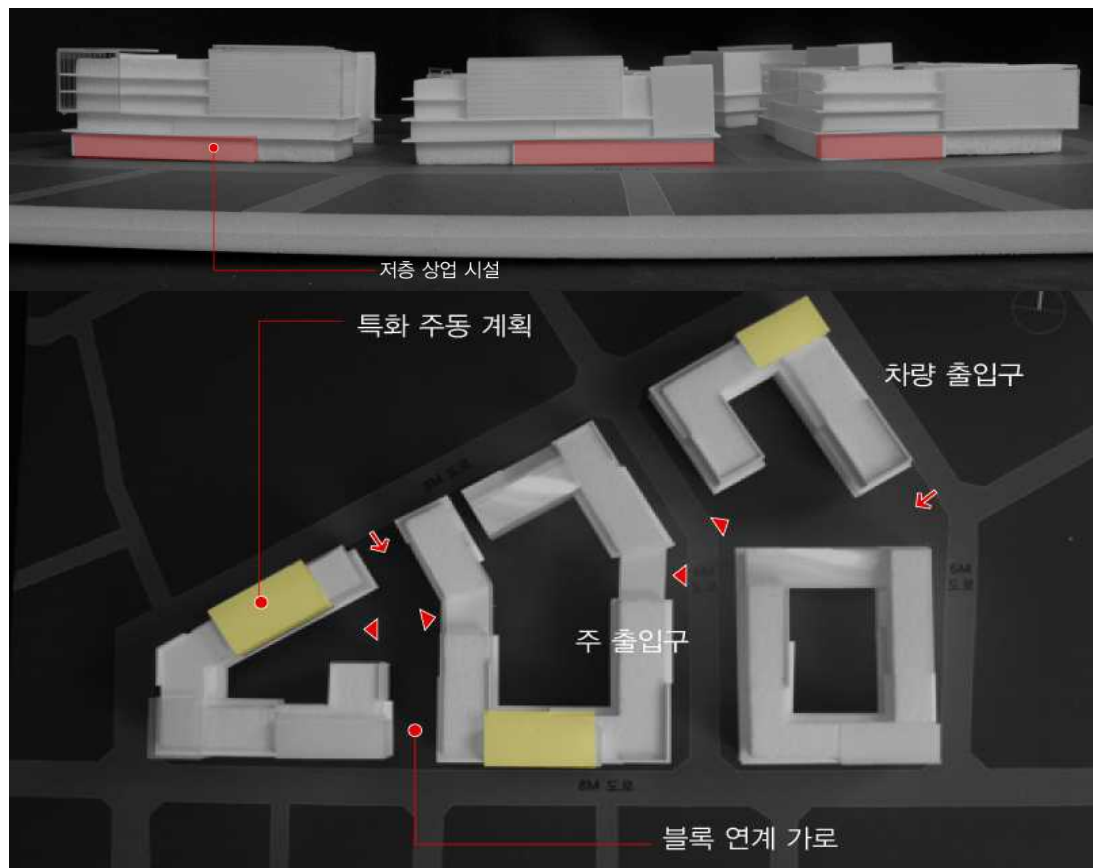


[그림 5-33] 화곡동 대상지(평지) 가로공간체계 분석



[그림 5-34] 화곡동 남부시장길 가로변 현황

화곡동 864~865번지(평지) 시물레이션 역시 앞서 서술하였던 가로공간체계와 주거동의 관계, 클러스터 형성, 중정을 통한 커뮤니티 활성화 등의 사항을 적용하였다. 시물레이션 결과를 살펴보면, 총 2개의 블록으로 4개의 클러스터를 구성하였으며 각각의 중정은 가로변에 면하지 않게 조성하였다. 경계는 8m와 6m 도로에 접해 있는데, 화곡동 153~155번지와는 달리 모두 평탄한 지형으로 각 주거동의 단차는 발생하지 않았다.

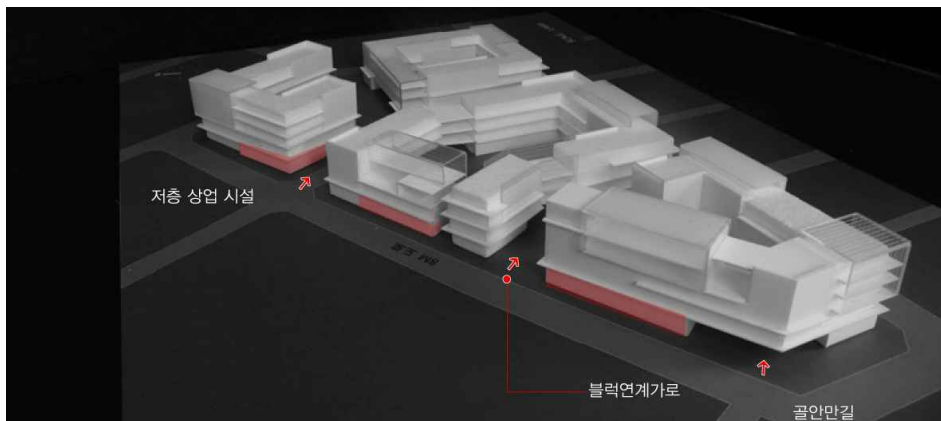


[그림 5-35] 화곡동 대상지(평지) 시물레이션 결과



[그림 5-36] 화곡동 골안말길 가로변 현황

대상지 서쪽과 북쪽에 면하고 있는 골안말길은 연립주택과 빌라가 위치해 있는 접속 가로SERVICE WAY 성격의 도로로 6m 이상의 폭을 갖고 있으며 차량의 진출입이 가능하다. 연립주택의 1층을 필로티하여 주차용도로 사용하는 경우가 많으며 1층에 주거기능이 있는 연립주택, 빌라의 경우 노상주차장을 이용하고 있다. 따라서 시뮬레이션에서 이러한 골안말길의 가로에 맞춰 주거동을 연동하여 조성했으며, 각 주거군에 차량의 주요 진출입구를 배치하여 차량의 동선을 점적으로 응집시키고 보행환경을 개선하고자 하였다.

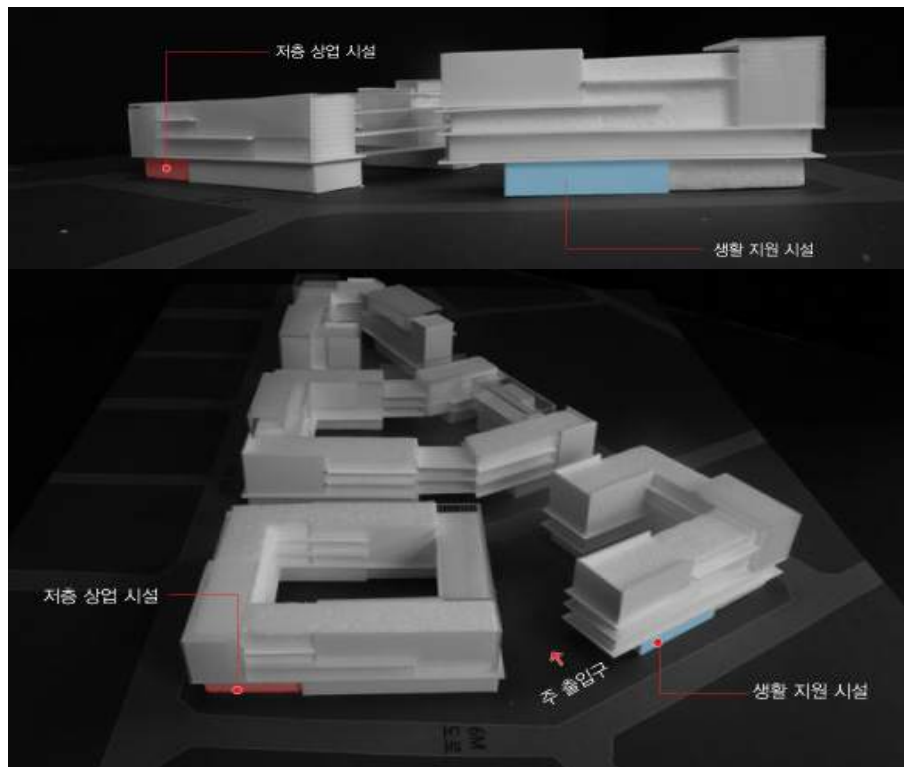


[그림 5-37] 화곡동(평지) 골안말길 시뮬레이션 결과



[그림 5-38] 화곡동 남부시장 3길 가로변 현황

대상지 동쪽에 면하고 있는 남부시장 3길은 SERVICE WAY 성격을 띠는 도로로 남쪽으로 남부시장길(커뮤니티가로COMMUNITY STREET), 북쪽으로 골안말길(접속가로SERVICE WAY)과 연결되어 있다. 이 가로변에는 대부분 연립주택이 위치하고 있는데 소수의 연립주택은 필로티를 사용하여 1층을 주차장 용도로 사용하고 있다. 대상지 시뮬레이션은 남부시장 3길을 따라 2개의 클러스터를 조성하였고 클러스터가 만나는 공간으로 중정을 개방하여 커뮤니티의 활성화를 도모하고자 한다.

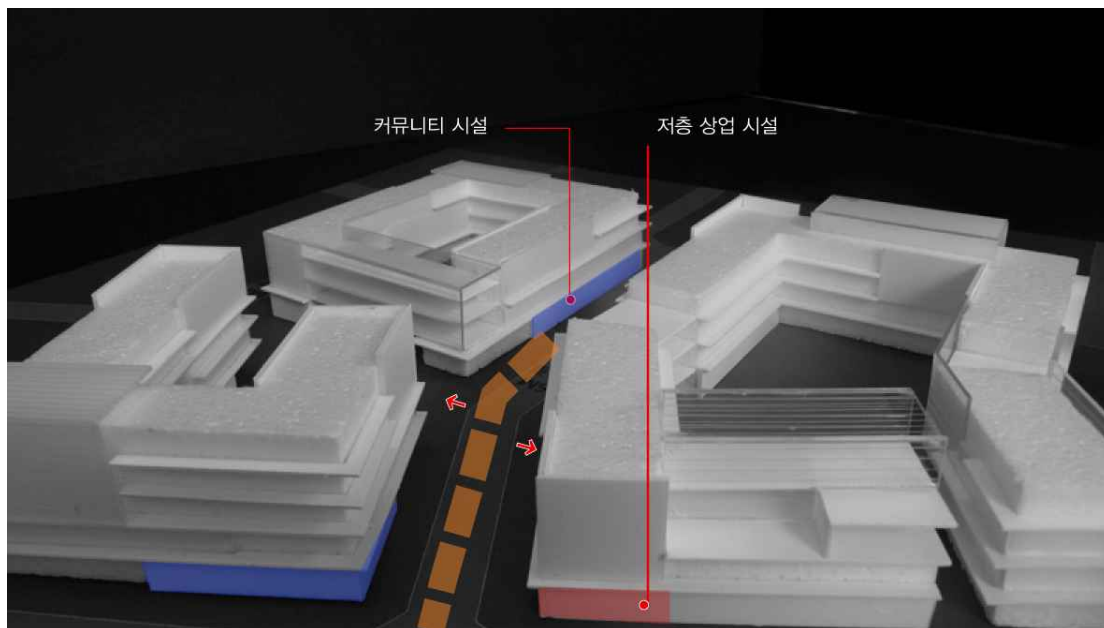


[그림 5-39] 화곡동(평지) 남부시장 3길 시뮬레이션 결과

대상지 내부를 남북으로 가로지르는 골안말 1길은 6m 도로로 가로변에 연립주택과 빌라가 위치해 있다. 가로변은 주차공간으로 이용되고 있으며 이 곳을 통해 주거공간에 바로 직출입이 가능하다. 시물레이션의 경우는 골안말 1길 가로변을 따라 주거동을 구성하고 저층부에 근린상가를 조성하여 상업가로로써 연속성을 살리고 이를 통해 커뮤니티 공간의 성격을 부여하고자 한다. 또한 보행위주의 커뮤니티 공간으로 계획하고자 차량의 동선과 진출입구는 가급적 외부 도로를 이용하도록 조성하였다.

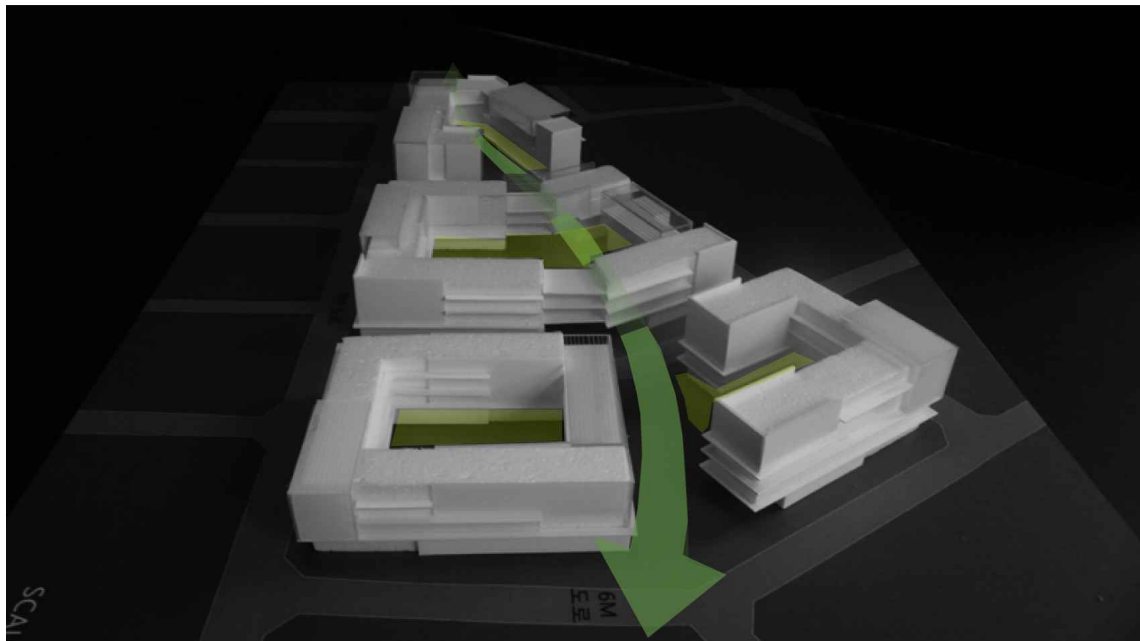


[그림 5-40] 화곡동 남부시장길 가로변 현황



[그림 5-41] 화곡동(평지) 남부시장길 시물레이션 결과

앞서 서술하였던 것과 같이 시뮬레이션을 통해 화곡동 864~865번지의 대상지에 4개의 클러스터로 형성하고 각각 중정을 조성하였다. 또한 각 중정을 연결하고 커뮤니티의 활성화를 도모하기 위해서 동서방향으로 축을 설정하였고 필로티 및 연결복도를 사용하여 축의 연속성을 유지하였다. 대상지를 남북으로 나누는 남부시장길은 접속가로SERVICE WAY 역할을 하지만 커뮤니티가로COMMUNITY STREET의 성격을 부분적으로 적용하여 보행자 위주의 커뮤니티 가로환경을 조성하였다. 평지의 경우 차량과 보행의 입체적 분리가 용이하지 못하여 골안말 및 골안말 1길, 남부시장 3길은 보행위주의 공간으로, 남부시장길은 차량 진출입구로 조성하여 차량과 보행을 수평적으로 분리하였다.



[그림 5-42] 화곡동 대상지(평지)의 필로티와 연결복도

4. 소결

1) ‘단지화’를 통한 주거환경 개선방식의 문제

도시형생활주택 제도는 필지별로 건축되어온 다세대주택을 ‘중·소규모 단지개발’이 가능하도록 하는 데에 의의가 있다. 개별 필지별 건축방식에서는 제약이 심한 주차시설 확보 문제를 지하주차장 설치로 해결 가능하고 소필지 조직에 다세대주택들이 밀집한 주거환경에 다소나마 옥외공간의 여유 확보를 가능하도록 하기 위한 장치로서 소필지들의 합필을 전제로 한 ‘단지화’를 택한 것이다.⁴¹⁾

이는 이미 오래 전부터 불량주택지를 아파트단지로 재개발하여 주거환경수준 향상을 도모한 것과 본질적으로 동일한 방식으로 여기에서도 주거환경개선은 소필지조직을 대규모 단지로 재편하는 데에서 비롯하였다. 이러한 측면에서 본다면 도시형생활주택이 재개발 아파트단지와 다른 점은 개발단위가 소규모화라는 점이다.

이러한 방식은 일견 소필지조직의 합필만으로 별다른 공공투자 없이도 주거환경 개선을 이끌어낼 수 있는 효과적인 방식으로 볼 수 있다. 그러나 바로 이 점 때문에, 즉 도시형생활주택 제도는 공공의 인프라 및 거주환경 개선에 대한 투자 없이 단지화에 따른 효과만으로 주거환경을 개선하는 방식이라는 점에서 중요한 문제점을 안고 있다.

① 사유(私有) 환경 향상과 공공공간환경 취약화 문제의 지속 가능성

도시형생활주택으로 조성되는 ‘단지’는 기본적으로 주민들의 사유(私有) 공간이다. 따라서 ‘단지 개발’을 통해서 획득되는 환경수준 향상 효과는 전적으로 ‘사유(私有) 환경 향상’에 의한 효과이다.

주지하듯이 한국 도시환경의 주요 문제는 기반시설과 편익시설의 취약성에 있다. 단독주택지역을 비롯한 기성시가지의 만성적인 주차장 부족문제, 공원·놀이터 등 주민의 일상생활에 밀착한 휴게공간의 부족, 노인정·주민공용시설 등 편익시설의 부족문제가 그것이다.

41) 3장의 분석결과에 의하면 도시형생활주택은 최대 35개 필지 합필로 최대 21개동으로 구성된 단지화가 가능하다.

이러한 공공공간환경 수준의 취약 문제는 우리나라 주거유형이 아파트단지 일변도로 획일화되고 있는 가장 큰 이유이기도 하다. 단독주택, 다세대주택 등 필지 단위로 개발되는 주거유형들은 공공공간환경에 의존하여 성립할 수밖에 없는 주거유형들이다. 공공공간환경 수준이 낮다면 이들의 주거환경 수준 역시 낮아질 수밖에 없는 것이다. 아파트단지는 이러한 문제를 ‘단지화’를 통한 사유(私有) 환경의 확보로 해소하고 있는 것이다.

이러한 점에서 주택시장에서 아파트가 압도적 우위를 차지하고 있는 한국을 ‘아파트 공화국’이 아니라 ‘아파트단지공화국’이라고 하는 것이 정확하다. 아파트가 단독주택 등 다른 주거유형에 비해 주택시장에서 우위를 차지할 수 있었던 이유는 한국의 도시가 기반시설 면에서 매우 열악한 수준이라는 현실에서 찾을 수 있다. 아파트단지가 아닌 일반주거지역의 상황을 보면 모든 골목과 도로는 주차장을 방불케 하고 공원이나 놀이터를 찾는 일 또한 만만치 않은 일이다. 반면에 아파트단지는 주차장 걱정이 없고 미흡하지만 놀이터 한두 개와 녹지시설들을 갖추고 있으며 무엇보다도 고층 주거동 인동간격에 맞춘 스케일이 큰 외부공간이 한국의 일반적 도시공간에서는 찾아보기 힘든 개방적 공간감에 대한 욕구를 달래주고 있다.

아파트단지 중에도 주거동 한두 개만으로 구성된 소규모 아파트단지는 상대적으로 인기가 덜하다는 사실은 아파트에 대한 선호가 ‘아파트’ 자체만이 아니라 ‘아파트단지 환경’에 기인한다는 것을 잘 보여준다. 공공부문에서 책임지고 가꾸어야 할 도시공공공간환경의 취약함 속에서 개인들은 기반시설과 녹지환경을 사적으로 구입할 수밖에 없었으며, 이에 가장 효율적으로 부응한 것이 ‘아파트단지’였던 것이다.

아파트단지로 대표되는 ‘단지화’ 전략이 갖는 가장 중요한 쟁점은 주거유형이 아파트로 획일화된다는 점보다는, 공공공간환경의 취약이라는 문제를 그대로 둔 채 사유 단지공간으로 주거환경 수준 향상 욕구에 대응하는 방식이 갖는 한계점이라는 것이다. 이러한 방식이라면 주거환경 수준의 향상을 위해서는 모든 도시주거를 단지화해야 한다는 결론에 이른다. 도시는 사유(私有) 단지들로 채워지고 도시 공공공간은 이들을 연결하는 통로공간으로만 남는 것이다. 시민들의 생활은 각자의 사유(私有) 단지에서 이루어지고 도시공공공간은 그저 통행수단이 되는 기형적인 도시공간구조를 지향하는 셈이다.

도시형 생활주택이 지향하고 있는 ‘단지화’ 역시 이와 동일한 효과를 지향하는 것이다. 비록 단지화의 규모는 작아지지만 그것이 사유(私有) 환경이라는 점에서, 그리고 공공

공간환경의 취약 상황에 대한 개선이 없는 상태에서 주민들의 생활을 공공공간이 아니라 단지 내부에서 담는 것을 지향한다는 점에서 그렇다. 도시형 생활주택의 개발규모가 작은 탓에 아파트단지 개발에서 기부채납 등의 방법으로 이루어지는 공공공간 조성효과마저 도시형 생활주택에서는 불가능할 수 있다.

② 폐쇄적 소집단들로 구성되는 도시주거지

‘단지화’를 통해 주거환경을 개선하는 전략은 필연적으로 도시주거지가 단지 단위의 폐쇄적인 거주집단들로 구성되는 결과를 낳는다. 이는 그 단지가 사유(私有)를 전제로 하지 않는 공공임대주택단지도 마찬가지이다. 공공공간환경이 취약한 상황에서 시민들의 생활은 당연히 공공공간이 아니라 단지 내부에 집중되기 마련이기 때문이다.

단지 단위로 결성되는 소집단은 외부 도시공간에 대해 폐쇄적인 태도를 취하기 쉬우며, 아파트단지를 둘러싼 담장은 이러한 폐쇄성의 표상이다. 투시형 담장이든 인조석 쌓기, 혹은 생울타리이든 그것이 주변 도시공간에 대해 폐쇄적이기는 마찬가지이다. 외부 도시공간의 환경이 취약한 경우에는 폐쇄적 경향은 더욱 심해진다.

결국 단지화 전략은 시민들이 도시공공공간이 아니라 사적 영역(단지)에서 생활하도록 유도하는 결과를 낳는다. 공공공간에서 어울리고 교류하기보다는 단지 내부 지향적 생활양식을 조장하는 것이다. 시민들의 생활이 단지별 소집단으로 격리되고 파편화되는 문제는 시민들의 공동체의식과 시민으로서의 연대감이 약화된다는 문제로 이어진다.

소위 아파트공동체 운동이라는 이름으로 아파트단지 단위로 이루어지는 커뮤니티 활동이 장려되고 있지만, 종종 아파트가격 담합이나 장애자시설 설치 반대, 소형임대주택 건설 반대 등 전체 시민의 공생이나 연대감 강화와는 어긋나는 비생산적 방향으로 전개되는 것은 소집단 단위의 공동체의식이 갖는 한계와 위험성을 보여준다.

도시공공공간은 사유공간을 연계하는 공간일 뿐 아니라 시민들의 공적생활과 공동생활을 담아내는 공간이다. 또한, 시민들의 사적 생활이 효율적으로 이루어지도록 하는 기능공간일 뿐 아니라 시민들에게 공동생활의 장을 제공함으로써 시민들의 연대감을 조성해 내는 기제이기도 하다.

단지화 전략은 이렇듯 우리 사회의 중요한 공간자산이자 시민생활의 기반인 도시공

공공간의 성격에 중요한 영향을 미친다는 측면에서 평가할 필요가 있다. 단지화 전략은 도시공공공간을 시민들의 공동체 의식과 연대감을 약화시키는 구조로 만들어버리는 일에 직접 연결된다는 심각한 문제를 안고 있는 것이다.

③ 도시형생활주택의 저급 주거유형화 우려

기성주거지의 공공공간환경을 취약한 상태로 방치한 채 소규모 주택의 단지화에 의한 단지별 내부환경 개선 효과만을 기대하는 도시형생활주택 공급 확대 정책을 추진할 경우, 공공공간환경이 개선될 가능성이 낮아진다.

도시형생활주택은 비록 단지 형태를 갖는 경우가 많겠지만 아파트단지에 비해 그 규모가 작은 만큼 주변 도로 등 공공공간환경으로부터 자유로울 수 없다. 주변 환경의 상황이 열악하다면 여기에 조성되는 도시형생활주택의 질 역시 담보할 수 없다.

우리는 이러한 예를 이미 다가구주택이나 다세대주택에서 경험한 바 있으며 다가구주택이나 다세대주택도 높은 수준의 고급주택으로 기획하는 것이 얼마든지 가능하다. 그러나 이들이 입지할 소필지 주거지의 환경수준이 낮은 조건에서 양질의 주택을 기획하는 일은 다소 어려운 일이다.

도시형생활주택 역시 고급주택으로도 기획될 수 있고 저급주택으로 기획될 수도 있다. 만일 도시형생활주택이 주로 입지하게 될 도시내 소필지 주거지들이 현재와 같이 대부분 열악한 상황이라면, 그리고 이러한 열악한 상황을 방치한 채 ‘단지화’ 효과만으로 환경개선을 꾀한다면 여기에 들어서는 도시형생활주택이 양질의 주택으로 기획될 수 없을 것이다.

도시형생활주택 정책은 ‘단지화’를 통해 환경개선 효과를 기대하지만, 공공공간환경 자체의 개선 없이 단지화 전략만을 추진한다면 다가구주택과 다세대주택 조성으로 인해 열악해진 공공공간환경의 전철이 반복될 가능성이 클 것이다.

④ 도시공공공간환경 개선을 위한 조치 병행 필요

도시공간환경의 조성 및 관리 차원에서 단지화 전략이 갖는 한계와 문제점을 고려한다면 주거지 환경의 개선을 단지화 전략만으로 추진하는 것에는 문제가 있다는 것이 분명

해진다. 더욱이 도시형생활주택의 주된 개발 대상인 기성주거지 단독주택지역 등 소필지 지역은 공공공간환경이 가장 취약한 지역이라는 점에서 단지화 전략이 갖는 문제가 더욱 심각하게 드러날 것이다.

따라서 도시형생활주택 정책에서는 단지화에 의한 사유 단지환경 개선과는 별도로 이들 지역의 공공공간환경 개선을 위한 조치들을 병행하는 것이 중요하다.

한편으로는 소공원 및 공공편익시설의 확충, 보행공간환경의 개선 등 공공공간 자체의 환경수준을 개선하기 위한 정책이 병행되어야 한다. 이는 도시형생활주택 제도와는 별개로 기성 주거지 전반의 환경수준 향상을 위해 매우 중요한 정책과제로 추진되어야 한다.

다른 한편으로는 도시형생활주택 단지들이 인접 도로 등 주변 공공공간과 긴밀하게 연계된 형태로 개발되도록 유도하는 정책이 필요하다. 공공공간환경은 공공 시설공간의 확충만으로 이루어질 수 없고 주변 건축물들과의 연계가 없는 좋은 공공공간이란 불가능하다. 인접한 주거단지들이 담장 등 폐쇄적인 형태로 들어서는 상황에서는 공공공간의 환경개선은 요원한 일이라 할 수 있다.

도시형생활주택 단지들이 주변 공공공간과 연계된 형태로 개발되도록 하기 위해서는 ‘담장 설치 불가’와 같은 소극적 조치로는 부족하다. 연도형 배치, 저층부 근생-편익시설 복합구성 등 건축물과 도시공간이 연계된 총체적 공간환경 조성이 가능하도록 지원하고 유도하는 일이 필요하다.

2) 도시형생활주택의 건축형태에 따른 문제

3장에서 분석하였듯이 도시형생활주택 중 단지형 다세대주택의 주거동 형태는 길이 : 깊이가 2 : 1 ~ 1.6 : 1, 길이 : 높이가 2 : 1 ~ 1.3 : 1인 정육면체에 가까운 빌라형 형태가 될 것으로 예상된다. 이러한 형태의 건축물은 단지형 다세대주택이 인접 가로에 긴밀히 연계되어 개발되기에 적절치 않다는 점에서 문제가 있다. 최대 21개 동에 이르는 단지형 다세대주택의 주거동들이 정방향에 가까운 형태를 취할 경우 그것이 배치되는 형태가 ‘가로 친화적’이기보다는 ‘주변 가로와 격리된 독립적 단지’ 형태가 되기 쉬울 것으로 예상된다.

도시형생활주택이 주로 입지하게 될 기성주거지의 소필지 중심 도시조직을 고려해보면 도시형생활주택의 건축형태를 보다 유연하게 주변 도시조직에 대응하여 계획될 수 있도록 할 필요가 있다. 현재에서는 건축법상의 맞벽건축규정⁴²⁾을 활용하면 문제가 어느 정도 해소될 수 있을 것이다. 예를 들어 도시형생활주택의 연도형 배치 등을 위해 필요한 경우 맞벽건축을 허용하는 규정을 건축법이나 지자체 건축조례에 반영하는 방안을 생각해 볼 수 있다.

그러나 근본적으로는 단지형 다세대주택의 건축형태를 정방형에 가깝게 만드는 원인인 ‘1개 동 규모 제한’ 규제가 과연 필요한 규제인가를 다시 검토할 필요가 있으며 도시형생활주택의 층수 제한은 필요하나 동당 바닥면적 제한은 불필요한 규제라고 판단된다.

다세대주택의 경우 1개동의 바닥면적을 규제하는 것은 지나치게 큰 규모의 전용면적의 주택들을 공동주택으로 건축하면서 건축규제 완화 적용을 받는 다세대주택 건축을 규제하는 효과가 있다. 이 같은 규제를 하는 의도는 아마도 1개동 규모를 크게 하여 개발하는 것을 억제하고, 복수의 주거동을 이격 배치하여 외부공간에 여유를 확보한 형태로 개발되도록 유도하려는 데에 있는 것으로 판단된다.

그러나 ‘여유 있는 환경’이나 ‘좋은 환경’을 갖는 계획은 이러한 규제로 유도되는 것이 아니며 규제 여하에도 불구하고 고급주택은 ‘여유 있는 환경’으로 개발되기 마련이고 저급주택은 열악한 환경으로 개발되기 마련이다. 불필요한 규제로 인해 고급주택형에서는 계획의 자유도를 제약하는 비효율을, 일반 주택형에서는 이러한 규제를 무릅쓰고 최대 밀도를 구하려는 개발업자들의 노력으로 열악한 주거환경을 낳을 위험이 높다. 또한, 원룸형주택과 기숙사형주택에서는 1개 동 규모를 제한하지 않으면서 단지형 다세대주택만 1개 동 규모를 제한한다는 점에서도 1개동 규모 제한의 취지를 모호하게 한다.

단지형 다세대주택의 층수 제한을 유지한 채 1개동 규모 제한을 없앨 경우 발생할 수 있는 문제를 보다 면밀히 검토할 필요는 있겠지만, 계획의 자유도를 제약하고 불량한 주거환경을 초래하는 불필요한 규제라면 재고의 필요성이 있다. 주거환경 확보가 필요하다면 적절한 건축형식과 환경수준 확보를 실질적으로 유도할 수 있는 규제·유도장치를 마련해야 할 것이다.

42) 건축법 시행령 제81조(개정 2008.10.29)

3) 건설기준 완화에 따르는 문제

도시형생활주택 제도의 중요한 한 축을 이루는 것이 건설기준 완화이다. 이는 도시형생활주택 개발 활성화를 겨냥한 것이지만 건설기준 완화는 곧 주거환경의 악화로 연결될 가능성이 높다는 점에서 도시형생활주택 제도의 근본 취지인 ‘주거환경 악화 문제의 개선’과 상충하는 딜레마를 안고 있다.

도시형생활주택은 소형주택 공급 활성화와 함께 “19세대 이하 단지로 분할·연접 개발됨에 따라 주거환경이 열악”해지는 문제의 개선을 도입 취지로 삼고 있다. 그런데 도시형생활주택에 대해 건설기준들을 대폭 면제·완화해주고 있을 뿐 아니라 주택법과 건축법에서 규정하고 있는 규제까지도 대폭 완화해주고 있다. 결국 도시형생활주택 제도는 그 도입에서부터 ‘주거환경 악화 방지를 목적으로 도입한 도시형생활주택의 활성화를 위해 주거환경기준을 대폭 완화하였지만 그로 인해 주거환경이 악화되도록 하는’ 모순을 안고 있다.

도시형 생활주택은 ‘주거환경 악화를 감수하고 소형주택공급을 활성화하는 것’을 취지로 하는 제도가 될 위험이 크며 이러한 문제를 해소하기 위해서는 건설기준 완화에 따라 예상되는 문제들에 대한 보완적 대책마련이 시급하다.

① 인동간격 규제 완화 문제

건축법시행령 개정을 통해 인동간격 규제(일조 등의 확보를 위한 건축물의 높이 제한)를 1.0배 이상에서 0.5배 이상으로 대폭 완화하면서 도시형생활주택은 0.25배 이상으로 더욱 완화하였다. 공동주택 인동간격은 1.0배로서도 충분치 않다는 계속된 지적에도 불구하고 이를 0.25배까지 완화한 것은 주거환경의 질 측면에서 심각한 우려를 초래하는 것이다.

지방자치단체에서는 건축법 시행령을 따라 0.25배 이상으로 규제하게 되고 이 경우 4층 주거동간의 인동거리가 2.7m 남짓한 다세대주택단지가 출현하게 될 것이다. 과거에 다세대주택이 인접대지에서 1m-1.5m만 이격하면서 연접하여 건축되어 결과적으로 2m-3m의 인동간격으로 건축되던 일이 도시형 생활주택에서 반복된다면 공급정책에 대한 비판을 피할 수 없을 것이다.

건축법시행령의 개정 취지문에는 “공동주택이 서로 마주보고 있는 경우 채광을 위하여 띄어야 하는 거리를 획일적으로 규정하고 있어 토지 이용의 비효율성을 초래하고, 다양한 공동주택의 배치에 제약이 되고 있음”⁴³⁾이라고 밝히고 있다. 도시형생활주택의 활성화를 위해 무언가 차별화된 인동간격규제가 필요하다면 단순히 규제 수준을 낮춰 또 다른 획일적 규제를 할 것이 아니라 규제완화 효과와 주거환경수준 유지 효과를 동시에 거둘 수 있는 합리적인 방안을 모색해야 할 것이다.

예를 들어 주거동의 주개구부 방향과 부개구부방향의 인동거리 규제기준을 분리하여 주개구부는 일정 기준 이상을 유지하고 부개구부 등 기타 방향은 대폭 완화하는 방안 등을 검토해 볼 수 있을 것이다.

② 부대시설 설치기준 완화 문제

도시형생활주택에 각종 부대시설(관리사무소, 어린이놀이터, 경로당, 주민운동시설, 보육시설, 문고, 안내표지판, 비상급수시설) 설치 의무를 면제하는 것 역시 주거환경 측면에서 심각한 우려를 낳을 수 있다. 20-30호 규모의 개발규모라면 기존 다세대주택이 부대시설 없이 건축되는 것과 비슷한 수준의 상황이 예상되지만, 도시형생활주택의 개발규모가 최대 149호에 이를 것임을 고려한다면 다세대주택이 밀집한 주거지역보다 훨씬 심각한 상황이 전개될 가능성이 있기 때문이다.

특히 앞에서 언급하였듯이 도시형생활주택은 주로 공공환경이 취약한 소필지 주거지역에 주거유형으로 개발될 가능성이 높을 것으로 예상된다. 일반 주택유형으로서의 도시형생활주택이 부대시설 설치의무를 면제받은 채 100-150호 규모로 개발될 때 취하게 될 모습과 환경수준은 매우 열악할 것임은 짐작해 볼 수 있다. 또한 이러한 개발이 밀집될 경우 그 지역의 환경수준은 기존 다세대주택 밀집지역에 비해 훨씬 열악해질 것 역시 쉽게 짐작할 수 있다.

43) 법제처 ‘국가법령정보센터’(www.law.go.kr)

4) 도시 내 소규모필지조직의 감소 및 토지이용 적응력 약화와 도시공간의 비효율성 초래

단지화와 연결된 또 다른 중요한 문제로서 ‘도시 내 소규모필지조직 감소’를 검토할 필요가 있다. 도시형생활주택이 주로 다루는 개발 대상지는 기성시까지 소규모필지조직이며, 이 지역에서 대규모 합필, 혹은 단독주택지 재건축이 진행될 경우 소필지조직의 급격한 파괴와 대규모 블록 조직으로의 변화가 진행될 것이 예상된다.

도시 내 소필지조직의 감소 및 대규모 블록조직으로의 변화는 ‘도시기능 변화 및 주거수요 변화에 대응한 도시토지이용의 적응력 약화’라는 심각한 문제를 낳는다.

도시 내 소필지들은 개별필지 단위로 끊임없이 변화한다. 도시 내 소필지들은 도시토지이용의 변화수요를 따라가며 대규모 업무기능이 입지하는 경우 주변 소필지들의 주거용 건축물들은 이를 지원하는 소매업·음식점·소규모 사무소 용도의 건축물로 변화한다. 물론 그러한 용도가 토지가격 및 위치에 있어서 입지하기에 가장 유리한 필지부터 변화가 시작되고, 수요가 충족되는 수준에서 변화를 멈추기 마련이다. 소규모 벤처기업의 활동이 활성화되면서 소규모 사무소 빌딩이 밀집한 세칭 ‘포이동 밸리’를 만들어낸 것도, ‘고시원’이라는 변형된 거처기능을 공급하면서 저소득층용 1인용 주거수요 증가에 대응한 것도 모두 소규모 필지조직의 적응력이 만들어낸 현상이다.

이에 비해 대규모 블록으로 구성된 도시공간조직은 토지이용 변화의 어려움으로 인해 도시기능의 불균형과 비효율성을 초래한다. 아파트 단지로 이미 채워진 지역에 새로운 전철 노선의 건설로 전철역이 설치되는 경우를 보면 쉽게 알 수 있다. 역세권이 새로이 형성되어 상업시설 및 업무시설의 수요 증가에도 불구하고 주변 ‘단지’의 토지이용 변화가 불가능하여 전철역 주변에 아무런 시설이 들어서지 못하고 있는 사례가 늘고 있다. 주민들의 불편을 초래하는 것은 물론, 기반시설투자에 상응하는 토지이용을 통한 적절한 부가가치를 생산하지 못한다는 점에서 전체 도시공간의 효율성이 저하되는 문제를 낳는 것이다.

다시 말해서 소규모 필지조직은 도시기능 변화에 대응한 도시토지의 자율적 적응력을 위해서, 이를 통한 도시경제의 효율적 운용을 위해서 도시공간이 필수적으로 갖추어야 할 공간자산인 것이다. 도시형생활주택의 단지화 전략이 무분별하게 추진되고 확산될 경우 귀중한 공간자산인 소필지조직이 급격히 멸실되면서 도시공간구조가 자율 조정기능이 취약한 경직된 구조로 변화할 위험을 인식하고 이에 대비하는 방안을 모색해야 할 것이다.

5) 신도시 등 신규개발지에 도시형생활주택 건축되는 경우의 문제

도시형생활주택은 신도시 등 신규개발 주거지에서도 건축될 것으로 보인다. 다른 주택유형에 비해 개발사업상 유리한 점이 많으므로 신규개발 주거지에서 오히려 주된 주택 유형으로 들어설 가능성마저 높다.

한국 신도시 등 신규개발지의 개발계획에서 주택용지 대부분은 아파트단지로 채워지는 실정이지만 그 속에서도 ‘주택유형 다양화’라는 계획목표가 주어지고 이에 따라 단독주택용지와 연립주택용지 등 아파트 이외의 주거유형을 위한 용지들이 다소 계획된다.

그런데 바로 이 단독주택용지가 다가구주택이나 다세대주택으로 채워지면서 적잖은 문제를 만들고 있다. 단독주택용지 중 1종 전용주거지역으로 지정하여 다가구주택 등의 건축을 불허하지 않는 일부 사례를 제외하고는 거의 예외 없이 다가구주택이나 다세대주택으로 채워지고 있는 것이 현실이다. 문제는 이러한 현실에도 불구하고 개발계획에서는 단독주택 용지에 1세대 거주용 단독주택이 건축되는 것을 전제로 한 계획이 이루어진다는 점이다. 가령 단독주택 필지가 100개 계획된다면 여기에 100세대가 거주한다는 전제 아래 놀이터, 공원 등의 기반시설이 계획되고 이 지역에서 실제로 거주하는 세대 수는 100세대가 아니라 400~800세대, 많게는 1200세대에 이르며 골목은 주차장으로 변하는 등의 여느 기성주거지와 유사한 광경을 대부분의 ‘계획된’ 신도시에서 흔히 볼 수 있다.

다세대주택으로 밀집된 신도시 단독주택지는 도시형생활주택에 의해 재편될 가능성이 높다. 이미 조성된 신도시라면 기성시가지에서와 마찬가지로 ‘개별필지에서의 개발’ 및 ‘합필에 의한 개발’이 진행될 것이고 이러한 개발양상과 이에 따른 문제점들 역시 기성시가지에서와 동일할 것으로 예상된다.

새로이 개발되는 신도시들에서 도시형생활주택에 대한 대비 없이 기존 방식으로 단독주택용지를 계획할 경우 그리고 최근 계획사례가 증가하고 있는 블록형 단독주택용지에서도 빗게 될 마찰을 쉽게 짐작할 수 있을 것이다.

이미 열악한 주거환경을 갖는 기성주거지와 달리 신규개발 주거지에서 도시형생활주택이 열악한 주거환경을 갖는 주택유형으로 건축된다면 그야말로 도시형생활주택의 도입 취지에 어긋나는 것이기 때문에 신도시 등 신규개발 주거지에서 건축되는 도시형생활주택

에 대해서는 건축형식을 보다 세심하게 관리할 필요가 있다.

따라서 새로이 개발계획이 수립되는 신도시 등 신규개발지에서는 도시형생활주택 건축에 대응한 택지개발계획 및 지구단위계획 방안이 고려되어야 할 것이다. 신규 개발계획에서 획지계획, 건축용도 및 건축형식 규제를 통하여 도시형생활주택의 건축유형을 특정한 방향으로 유도하는 것이 기성주거지에 비해 훨씬 용이하므로 도시형생활주택의 여러 건축유형 중 어떠한 유형이 건축되도록 할 것인가에 대한 사전 검토와 이에 대응한 계획이 필요하다.

특히 원룸형주택과 기숙사형주택은 주차장 설치기준이 낮아 주변지역 주차수요 부담을 증대시킬 우려가 크므로 도시기반시설로서 공용주차장 설치, 노변주차를 고려한 주변도로계획 등 섬세한 계획방안들에 대한 검토가 필요할 것이다. 또한 연립주택용지나 블록형 단독주택용지를 계획하는 경우 여기에 단지형다세대주택의 건설을 허용할 것인지 여부를 계획 단계에서부터 고려하고, 지구단위계획에서 이에 대한 규제 및 지침을 명확히 해야 할 필요가 있다.

제6장 도시형 생활주택 설계기준의 방향 설정

6장에서는 해외 도시주거 클러스터 사례와 시뮬레이션 분석 결과를 바탕으로 도시형 생활주택 설계기준이 방향을 설정하고자 한다. 도시형 생활주택이 도시 조건에 대응하여 조성되도록 설계기준을 제시하고자 하였다. 도시형 생활주택이 콤팩트형 도시주거 클러스터로서 역할을 하기 위한 설계기준은 다음과 같다.

- 도시 가로 공간 위계에 따른 가로 특성 부여
- 가로 특성에 따른 시설 프로그램 배치
- 외부공간과 연계된 가로변 통합 공간 구성
- 지역커뮤니티 활성화를 위한 가로변 커뮤니티 시설 배치
- 보행 동선과 차량동선의 분리
- 가로 성격에 대응한 주거동 시스템
- 클러스터 형성을 위한 주동배치계획
- 공공공간과 사적공간의 단계적 공간구성
- 보행중심의 생활가로변 형성을 위한 건축선 후퇴
- 휴먼 스케일에 입각한 입면 계획 수립
- 단지 주변환경에 어울리는 가로경관

1) 도시 가로 공간 위계에 따른 가로 특성 부여

□ 계획방향

- 주요 교통수단과 지역을 연결하는 가로의 역할을 통해 도시 구조 안에서 가로의 위계 부여
- 가로의 위계 분석을 통해 주거단지에 영향을 미치는 가로 특성 부여

□ 설계기준

- 주거단지에 접한 가로에 대해 가로 위계 분석 유도
- 주변 조사를 통해 도로의 폭과 가로의 성격, 주변 도시 구조에서 가로의 역할을 규명
- 생활가로, 커뮤니티 순환가로, 접속가로 등 가로별 성격 부여



[그림 6-1] Kop van Zuid 주변 간선도로ACCESS ROAD

생활 가로변 상업시설 배치



[그림 6-2] Hammarby 생활가로URBAN STREET에 접한 상업시설
출처 : 신정지구 희림 설계 보고서

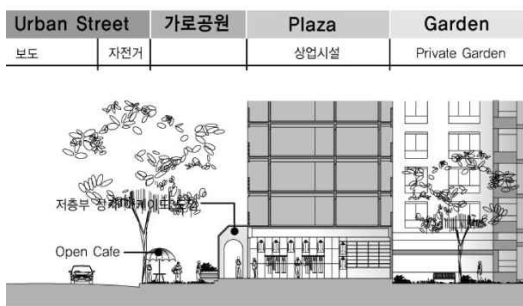
2) 가로 특성에 따른 시설 프로그램 배치

□ 계획방향

- 생활가로, 커뮤니티 순환 가로, 접속가로의 성격에 부합하도록 가로에 접하는 주거동 저층부에 가로 특성 부여
- 지역 주민이 사용하는 오픈 스페이스 등 외부공간과의 연계 유도
- 가로의 활성화를 위하여 가로에 면한 저층부의 용도 계획 필요
- 주거동 저층부에 가로 활성화를 위한 시설 프로그램을 도입하고 층별로 세분화 됨

□ 설계기준

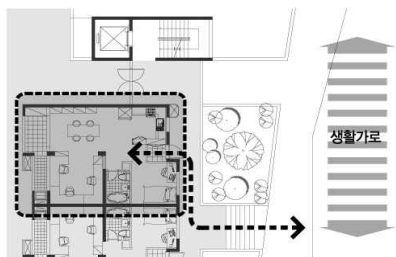
- 생활가로 활성화를 위한 주거동 저층부 상가 배치
- 커뮤니티 활성화를 위하여 지역 순환 가로변에 커뮤니티 시설 배치
- 단지 내부 접속가로 등 사적 공간과 접한 저층부의 경우 개별 정원이 있는 주택이나 소호형 주택 등 특성화 주거유형과 배치
- 공원 등 외부 공공공간이 생활가로나 지역 순환 가로변에 위치하여 활용될 수 있도록 배치



[그림 6-3] 생활가로변 저층부 프로그램 구성 단면 예시, Ypenburg 생활가로변 상업시설 사례 출처 : 은평2지구 아키텐 현상 자료집

>>SOHO형 접지세대

· 생활가로변에
직주출입 SOHO형 접지세대 계획



[그림 6-4] Malmö 커뮤니티가로COMMUNITY STREET에 접한 특성화 주거 사례출처 : 신정지구 희림 설계 보고서

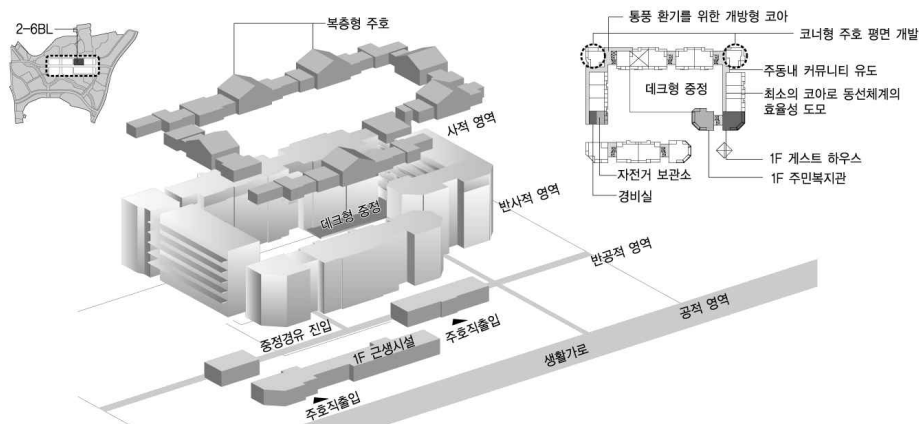
3) 클러스터 형성을 위한 주동배치계획

□ 계획방향

- 주거단지의 거주성을 확보하기 위해서 클러스터 단위로 주거동 배치 유도
- 가로 활성화를 위하여 가로에 연속되도록 주거동 배치

□ 설계기준

- 연도형 주거단지를 조성하도록 유도
- 일자형, 판상형 배치를 지양하고 클러스터 형식으로 배치될 수 있도록 유도
- 주거동 배치가 가로에 연속적으로 배치될 수 있도록 유도



[그림 6-5] 주변 가로에 대응하는 주거동 유형 설정 사례
출처: 은평 2지구 토문 현상설계 보고서



[그림 6-6] 클러스터 주거동 배치 사례 네덜란드 Ypenbrug(왼쪽), 프랑스 Bercy(오른쪽)

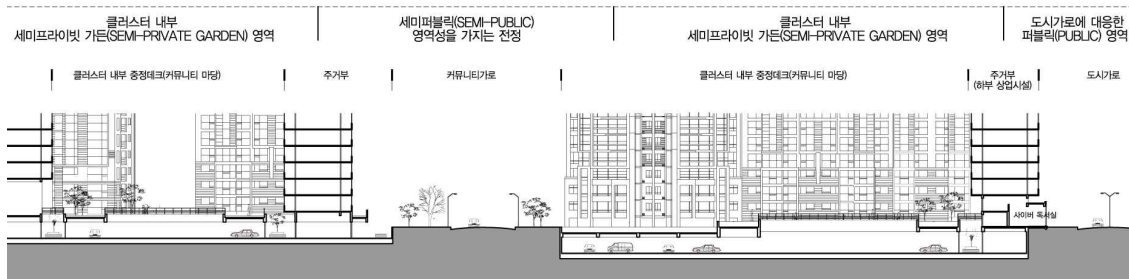
4) 공공공간과 사적공간의 단계적 공간구성

□ 계획방향

- 공공공간, 사적공간이 전이공간을 통해 단계적으로 구성되어 거주성과 공공성 확보
- 생활가로 주변 등 공공공간과 주거공간의 사적공간을 수직적 공간 위계 설정으로 분리
- 단지 출입구, 단지 내부의 중정 등 반사적, 반공적 공간의 조성을 통해 전이공간 구성

□ 설계기준

- 주거단지 내 생활가로변, 단지 내부, 주요 출입구 등 공공공간과 사적공간에 대한 위계설정
- 경사지를 이용하거나 데크를 사용 등의 방식을 통해 주거공간과 가로공간을 분리할 수 있도록 유도
- 단지 외부 인접지역은 공공공간으로 생활편의시설



[그림 6-7] 데크 단면 계획 예시 출처 : 신정지구 희림 설계보고서



[그림 6-8] 마쿠하리 단지의 데크를 활용한 공간 역역 분리 사례

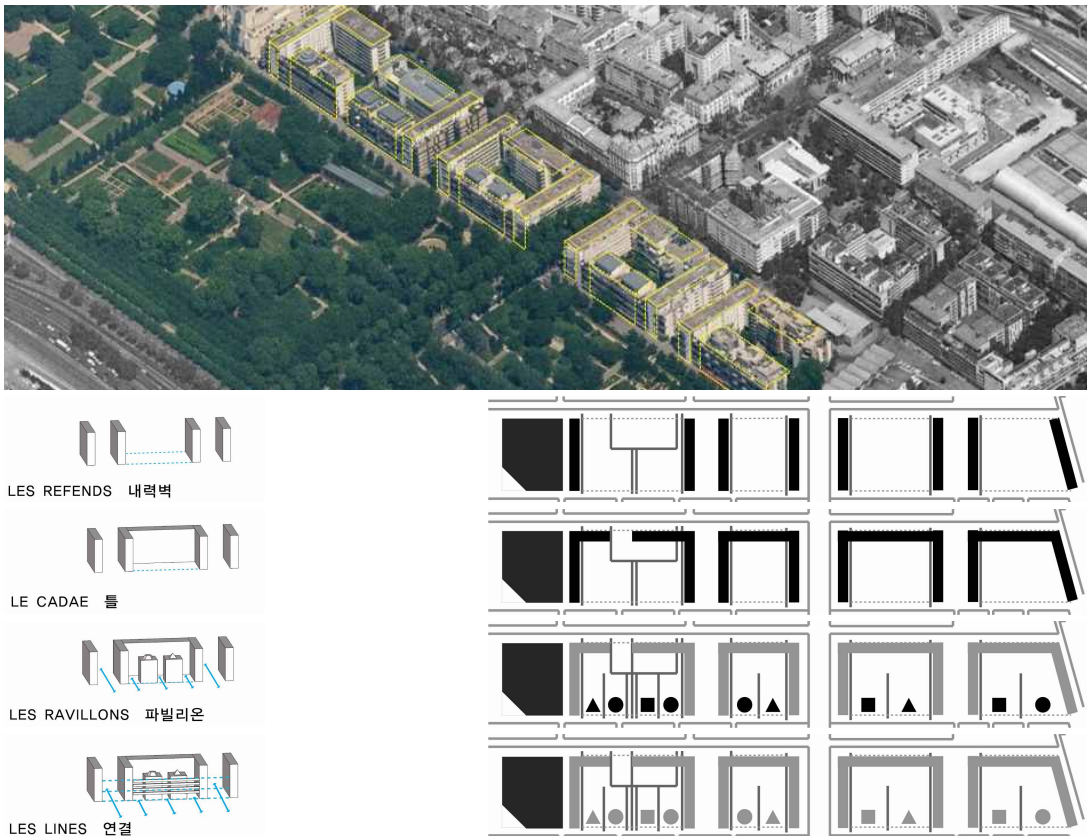
5) 가로 성격에 대응한 주거동 시스템

□ 계획방향

- 클러스터를 이루고 있는 주거동이 가로에 대응하여 조성될 수 있도록 유도
- 차량동선 및 보행동선의 분리, 단계적 공간구성이 가능하도록 입체적 주거동 시스템 조성 유도

□ 설계기준

- 대지의 형태와 클러스터 내부 공간의 성격, 가로공간의 성격에 대응할 수 있도록 주거동 시스템 설정
- 주차장의 경우 지하로 진입하여 보행동선과 분리
- 데크 저층부가 시설 프로그램이나 주차장이 위치하도록 유도
- 주거동의 형태 및 유형이 가로의 성격에 부합할 수 있도록 유도



[그림 6-9] Bercy 공원변 주거동 유형

출처: <http://www.bing.com/map>의 이미지 수정(맨위), 월간POAR(2001년 6월호, p141)(오른쪽아래)

6) 보행 동선과 차량동선 계획

□ 계획방향

- 가로 성격에 따라 보행중심, 차량중심, 보행자 및 차량동선의 혼용 등 동선 성격을 계획하도록 유도
- 동선 성격과 가로의 성격에 따라 주요 출입구 계획

□ 설계기준

- 도시 공간구조 분석을 바탕으로 위계가 높은 가로를 중심으로 차량 동선 배치
- 지하 및 저층부 주차공간 진입로를 보행자 동선과 분리되도록 배치
- 보행자를 통해 가로는 활성화되는 생활가로의 경우 보행동선과 차량동선을 구분
- 커뮤니티 시설이나 공원 등이 배치되어 있는 지역 순환 가로의 경우 보행동선 유도



[그림 6-10] Hammarby Sickla Kaj의 보차 분리를 통한 도로계획

출처: <http://www.bing.com/map>의 이미지 수정



[그림 6-11] Kop van Zuid 생활가로URBAN STREET 보차 혼용 사례

7) 지역커뮤니티 활성화를 위한 가로변 커뮤니티 시설 배치

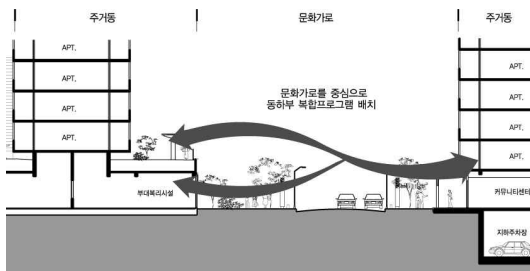
□ 계획방향

- 지역 주민의 커뮤니티를 활성화를 위하여 지역 주민들과 함께 공유할 수 있는 커뮤니티 시설 배치 유도
- 단지내 커뮤니티 활성화를 위하여 순환 가로에 커뮤니티 시설 배치 유도

□ 설계기준

- 오픈스페이스 등에 지역 주민들과 함께 공유할 수 있는 지역 커뮤니티 시설 배치
- 단지 내 순환가로에 부대복리시설 배치

커뮤니티 가로변 시설 도입



[그림 6-12] Wateringse Veld 커뮤니티가로COMMUNITY STREET에 접한 커뮤니티 시설
도면 출처 :신정지구 희림 설계보고서



[그림 6-13] Hammarby 커뮤니티가로COMMUNITY STREET

8) 보행중심의 생활가로변 형성을 위한 건축선 후퇴

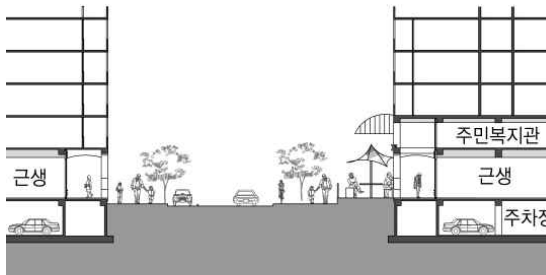
□ 계획방향

- 건축선 후퇴를 통한 보행공간의 확장, 가로의 연속성 유지
- 후퇴 공간과 가로 공간에 대한 통합적인 Street Park 조성을 통하여 가로 환경 개선

□ 설계기준

- 생활가로변 연도형 건물의 저층부 건축선 후퇴(Set-Back) 배치

건축선 후퇴를 통한 가로공간 확보 사례



[그림 6-14] Kop van Zuid 생활가로URBAN STREET
도면 출처 : 은평 2지구 토문 현상 설계 보고서



[그림 6-15] Bercy 지구와 Wateringse Veld 커뮤니티가로COMMUNITY STREET
건축선 후퇴 공간

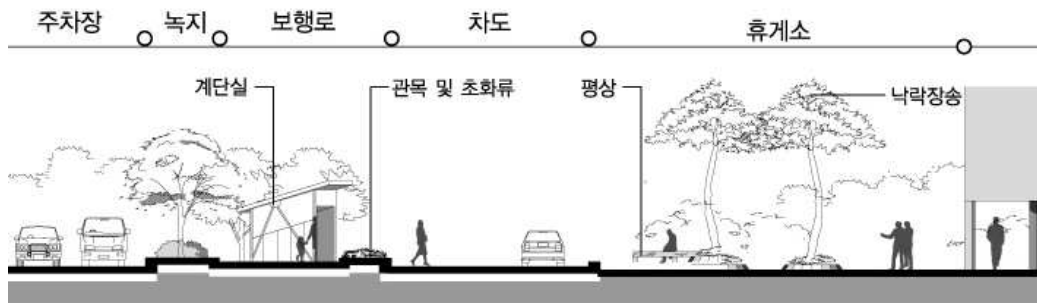
9) 외부공간과 연계된 가로변 통합 공간 구성

□ 계획방향

- 주변이용자와의 접근성이 유리하도록 가로 및 보행로와 접한 곳에 공원 등 오픈 스페이스(open space) 배치 유도
- 가로와 인접한 외부공간 및 보행동선이 연계되도록 오픈 스페이스 계획

□ 설계기준

- 도시공간적 분석을 바탕으로 가로의 위계 파악을 통해, 녹지축과 생활가로, 지역 순환 가로 등에 접하는 곳에 오픈 스페이스 배치
- 오픈 스페이스 활성화를 위한 커뮤니티 시설 등 배치 유도



[그림 6-16] 외부공간과 통합된 가로공간 조성 단면 예시

출처 : 신정지구 혁림 설계보고서



[그림 6-17] 스웨덴 Hammarby 외부공간(왼쪽), Kop van Zuid 가로 주변 공원(오른쪽)

10) 단지 주변 환경에 어울리는 가로경관

□ 계획방향

- 주변 경관과 조화가 될 수 있고 단지의 특성이 나타날 수 있도록 주거동의 유형과 단지 디자인 방향 제시
- 주변 가로의 성격을 고려하여 주변 환경과 조화를 이룰 수 있도록 가로에 면한 주거동의 높이 및 주동의 크기를 유도

□ 설계기준

- 주변 가로의 특성에 부합하는 연속된 가로 디자인 계획 유도
- 주변 경관과 조화로운 주거동 높이와 주동의 형태 결정



[그림 6-18] 주변경관과 조화로운 가로경관 수립 계획 예시
출처 : 은평2지구 토문 현상 설계 보고서



[그림 6-19] 분절 개방형 원칙에 의한 마세나 지구의 가로경관

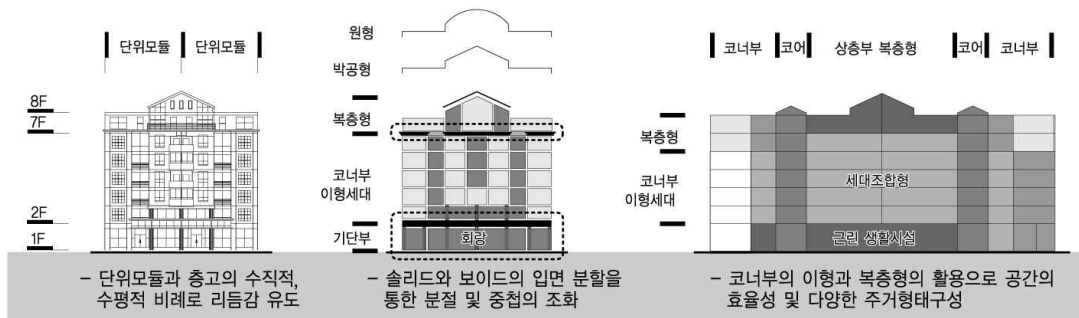
11) 휴먼 스케일에 입각한 입면 계획 수립

□ 계획방향

- 가로상의 보행자의 시각을 기준으로 위압감을 주지 않도록 주거동 입면을 저층부와 고층부로 분리하여 계획
- 가로의 연속성 및 지역적 맥락을 고려하여 저층부의 형태 및 디자인 요소 결정

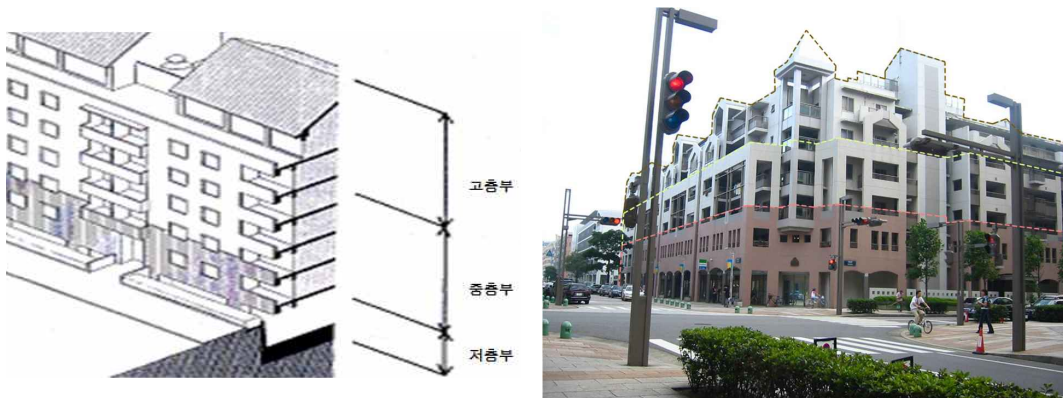
□ 설계기준

- 주동 저층부의 분절을 통한 가로변 건축물의 휴먼스케일 입면계획 구성
- 주변 컨텍스트와의 조화를 고려한 다양한 재료 사용으로 입면에 리듬감과 생동감 부여



[그림 6-20] 스케일 입면계획 예시

출처 : 은평2지구 토문 설계보고서



[그림 6-21] 마쿠하리 휴먼 스케일 입면계획

제7장 결론 및 정책제언

1. 결론 - 바람직한 주거유형 제시를 전제로 한 공급 활성화

1) 주택정책에서 바람직한 주거유형 제시의 중요성

① 주거유형에 대한 ‘상(像)’ 이 전제된 주택공급

본 연구에서는 콤팩트형 도시주거 클러스터를 도시주거의 개념으로 설정하고 도시주거로서 ‘도시형 생활주택’의 방향을 제시하고자 설계기준을 마련하였다. 이러한 연구 프로세스는 정책적 대안을 제시하기 위한 과정으로 주택공급정책에서 선행되어야 하는 과정이었다고 판단된다.

도시형생활주택을 기성 주거지의 환경수준의 향상을 도와주는 바람직한 주거유형으로 정착시키기 위해서는 도시형생활주택의 개발·건축 형식을 특정한 형식으로 설정하여 이를 유도하는 방안을 준비하는 것이 필수적이다.

도시형생활주택 제도가 새로 도입되자 주택업계에서는 이 제도를 통해 전개할 도시형생활주택 사업모델을 찾기 위해 노력하고 있다. 업체들이 걱정한 사업모델 선정의 기준으로 삼는 것은 ‘사업성’이다. 이를 위한 도시형생활주택의 사업모델은 ‘고급형’일 수도 있고 ‘일반형’일 수도 있다. 제도가 허용하는 모든 범위에서 대안적 모델이 설정되고 이에 대한 사업성이 분석될 것이다. 업체의 이러한 움직임은 도시형 생활주택에만 국한된 것은 아니다. 모든 정부의 제도에 대해 관련업체는 동일하게 반응한다. 제도가 허용하는 모든 사업모델들을 검토하는 것이다.

정부가 어떤 제도를 도입할 때에는 그 제도를 통해 이루고자 하는 정책목표가 있게

마련이며, 그 정책목표에 부응하는 효과가 기대되는 사업모델들을 상정하기 마련이다. 정부로서는 업계가 그러한 사업모델들을 채택하여 사업을 전개하기를 기대할 것이다. 그러나 정부가 기대하는 사업모델과 업계가 선정하는 사업모델은 일치하지 않을 확률이 훨씬 높다. 업계는 정부가 검토하는 사업모델보다 훨씬 넓고 치밀하게 사업모델들을 검토하는 경우가 많기 때문이다. 정부가 업계의 사업모델을 정부의 기대와 일치시키기 위해서 해야 할 일은 명확하다.

이러한 관점에서 본다면 현재 ‘도시형생활주택’ 제도 아래 정부가 기대하는 도시주거로서의 ‘상(像)’이 무엇인지가 분명하지 않다는 점이 큰 문제로 제기된다. 정부는 이에 대해 아직 명확한 내용을 제시한 적이 없다. 정부가 주거유형의 방향을 제시하지 않는다는 것은 정책목표가 구체적이지 않다는 것을 의미한다. 정책목표가 구체적이지 못하므로 이에 부응하는 주거유형의 방향도 분명하지 않은 것이다. 업계의 사업모델이 정부의 기대와 달리 작동하면서 정책목표에 어긋나는 결과를 초래할 경우 “정책을 구현할 제도가 잘못되었거나 허점이 있다”고 한다. 그러나 정부가 기대한 주거유형 방향 자체가 없다면 이는 정책이라고 하기 어렵다. 그리고 사업모델 없이 입안된 미흡한 제도가 정책목표를 구현하지 못하고 예상하지 못한 부정적 결과를 초래할 수 있다.

따라서 도시형생활주택 제도 아래에서 전개가 가능한 개발형식과 건축형식들을 검토하는 일을 서둘러야 한다. 본 보고서에서 이와 관련된 내용을 다소 다루고 이에 따라 예상되는 문제, 쟁점, 과제들을 다루기는 하였으나 이는 몇 가지 기본적인 내용에 그친 것이다. 보다 폭넓고 세밀한 검토를 통해 예상되는 개발형식과 건축형식들을 상정하고 분석하여 그 중 장려할 것과 억제할 것을 구분하는 것이 필요하다.

현행 제도 아래에서 가능한 도시형생활주택의 개발형식 및 건축형식의 검토한다면 정부의 정책목표에 부합하는 개발형식 및 건축형식들이 도시형 생활주택의 ‘적정 유형’으로서 설정할 수 있을 것이다. 이러한 ‘적정 유형’이 도시공간구조와 연속되어 거주공간을 형성하기 위해서는 입지유형별로 설계기준을 작성하여 도시형 생활주택의 설계방향을 유도하여야 할 것이다.

본 연구에서는 콤팩트형 도시주거 클러스터 개념에 기초하여 ‘기성 소필지 조직을 존중하면서 주변도로에 연도형으로 대응하고 내부에 중정형 옥외공간을 조성하여 주거환경을 확보하는 유형’을 하나의 유형으로 제안하였고, 이러한 유형의 개발을 유도하기 위한 건축의

형식을 설계기준으로 명시하였다.

결국 업체들의 사업모델이 이러한 적정 유형으로 집중하도록 하는 일이 도시형 생활주택 제도의 성패를 가르는 일이 될 것이다. 업체들의 사업모델은 사업성을 따르게 마련이므로 이들이 적정유형을 선택하도록 유도하기 위해서는 이들 적정 유형이 상대적으로 높은 사업성을 가져야 한다. 이를 위해서는 적정 유형에 대해 인센티브를 부여하는 방법과 비적정 유형에 대해 불리하게 되는 규제를 가하는 방법을 적절히 구사해야 할 것이며 그 기준은 정부가 작성한 ‘도시형생활주택의 설계기준’이 되어야 할 것이다.

② 도시적 관점에서 공급 방향 제시 - 중규모 필지의 형성을 통한 도시공간구조 개편

도시형생활주택 개발의 대상지는 기성시가지의 소규모 필지 조직이며, 이 지역에서 대규모 합필, 혹은 단독주택지 재건축이 진행될 경우 소필지 조직의 급격한 파괴와 대규모 블록 조직으로의 변화가 진행될 것이 예상된다. 도시 내 소필지 조직의 감소 및 대규모 블록조직으로의 변화는 ‘도시기능 변화 및 주거수요 변화에 대응한 도시토지이용의 적응력 약화’라는 심각한 문제를 낳는다.

따라서 도시형생활주택 개발이 기존 필지조직을 심각하게 손상하지 않도록 하기 위한 대책방안이 필요하다. 예를 들어 기존 도로 및 가구(街區)조직을 엄격하게 유지할 필요가 있다. 이 경우 단순 합필에 의한 건축행위는 어렵지 않게 제어할 수 있을 것으로 예상된다. 그러나 단독주택지 재건축이라는 방식으로 「도시 및 주거환경정비법」에 따른 주거환경정비사업을 통하여 단지화를 추진할 경우 문제가 생길 것으로 예상된다. 재건축·재개발이라는 이름으로 기존 필지조직과 도로체계를 무시하고 도시형생활주택단지를 개발하는 일이 확산되지 않도록 하는 방안을 모색해야 할 것이다.

2) 현 패러다임에서 ‘도시형 생활주택’ 공급 활성화의 문제점

① 지주의 소규모 주택 밀집지역 공간환경 개선부담비용 완화를 위한 공급 활성화 정책 필요

현재 ‘도시형 생활주택’의 경우 대부분의 사업이 합필을 전제로 진행된다. 20세대 이상 150세대 미만의 단지를 개발할 수 있는 단일필지가 현재 서울특별시 및 대도시권에서는 공급을 활성화할 만큼 발견하기 어렵기 때문이다. 따라서 지주 간의 합의 문제와 그에 따라 발생하는 지가 문제는 ‘도시형 생활주택’ 공급촉진에 가장 큰 문제점으로 지적된다.

또한 현재 ‘단지형 다세대주택’의 공급이 활성화되지 못한 이유는 정책적으로 제시하고 있는 ‘단지형 다세대주택’의 유형이 현재 토지의 조건에서 사업성을 충분히 확보할 수 있지 못하기 때문이다. 주거환경 개선을 위해서는 개발 비용이 발생하게 된다. 소규모 주택 밀집지역의 공간환경을 개선하기 위해서는 지주들의 개선부담비용을 완화해 지주들이 적극적으로 개선사업에 참여하도록 유도해야 할 것이다. 하지만 현재 제도는 지주들이 적극적으로 참여하도록 정책적으로 제시하고 있지 못하고 있다.

현재 ‘도시형 생활주택’ 공급을 위한 정책은 지주의 부담을 줄여 유도하는 방식이 아닌 개별적인 제도개선을 통한 단기적인 유도방안에 한정되어 있다. 세대수 확보나 주민공동시설의 완화 조항은 일부 사업성을 확보하기 위한 방안으로 볼 수 있으나 지주의 환경개선부담비용을 완화해 주지 못한다. 제2종 일반주거지역의 경우 서울특별시 조례에서 200%로 용적률을 한정하고 있으나 660㎡ 면적제한 등에 의하여 현 용적률을 확보하기도 어려운 상황이다.

따라서 설계기준을 통해 주택공급 주거유형의 구체적인 ‘상(像)’을 제시하되 그 범위 내에서 토지소유자가 적극적으로 공급에 참여할 수 있도록 용적률 완화 등의 적극적 유도책을 제시하여야 한다.

② 선순환적인 주택개발과 주민참여 유도 - 민간 사업에서 공공의 역할

지금까지 도시주택 공급은 재개발, 재건축, 뉴타운 등 개발위주의 정책으로 진행되어 기존 사용자인 거주자를 이주하게하고, 새로운 사용자들의 진입이 당연시되는 구도로 개발되며 다양한 도시적, 사회적 문제가 발생되어 왔다. 이는 주민참여가 배제되어 발생하는 문제점으로서 주거환경의 질 보다는 사업성에 바탕을 둔 개발자 시각에서 개발되었

기 때문이다. 따라서 바람직한 도시주거환경 측면에서 접근하기 위해서는 지금까지의 개발방식과는 다르게 기존 주민의 적극적인 참여로 선순환적인 주택개발을 유도하며, 더불어 쾌적하고 안전한 주거환경을 구축해 나가야 할 것이다. 더불어 선순환이 가능하도록 공공이 순환형 임대주택개발 및 우선공급을 통하여 주택개발과 이주에 따른 다양한 문제들을 해결하는 다양한 방법의 정책적 노력이 필요하다.

새로운 주거유형으로 도시형 생활주택이 바람직한 방향으로 나아가기 위해서는 거주자와 개발자, 공공의 협력이 무엇보다 중요하며, 주민의 자발적 참여를 유도하기 위해 도시형생활주택에서 제공하는 정부의 다양한 금융지원이 실제 주민에게 주어지도록 공공의 정책이 뒷받침되어야 한다.

2. 정책제언

1) 컴팩트형 도시주거 클러스터 조성을 위한 제도 개선

‘기성 소필지 조직을 존중하면서 주변도로에 연도형으로 대응하고 내부에 중정형 옥외공간을 조성하여 주거환경을 확보하는 유형’

① 단지형 다세대주택

구 분	다세대주택	연립주택	아파트
기 준	660㎡ 이하로 4개층 이하	660㎡ 초과로 4개층 이하	5개층 이상

[표 7-1] 현 공동주택 분류 기준

도시형 생활주택 중 단지형 다세대주택의 1개동 바닥면적을 660㎡ 미만으로 제한하는 것은 주거동 수의 증가로 인한 단지 내부공간의 거주성 확보에 어려움을 준다. 또한, 연도형 건축 등 주거환경 확보에 효과적인 건축형식을 제약하는 문제를 낳는 것으로 판단되며 면적 제한에 의해 충분한 용적 확보가 어려워 사업성 확보에 한계로 작용할 수 있다. 도시형 생활주택의 개발규모를 제한하는 다른 규제들, 즉 층수제한 및 세대수 제한이 있는 상태에서는 1개동 당 바닥면적 제한은 그 취지가 불명확한 규제일 뿐 아니라 오히려 주거환경 확보를 불리하게 만드는 조항이다.

따라서 국민주택규모 전용면적 85㎡ 5개 층 10세대 주거동 조성이 가능하도록 건축법 시행령 별표 1에 명시되어 있는 면적 기준을 950㎡에 해당하는 면적으로 상향조정해야 한다.

구 분	현 행	개 선 (안)	비 고
단지형다세대	다세대주택 면적기준 660㎡ 적용	다세대주택 면적기준 950㎡ 적용	공용면적을 포함한 5개층 10세대 국민주택규모 주거동 조성 가능

[표 7-2] 면적기준 완화

② 맞벽건축 허용

만약 1개동 당 바닥면적 제한을 폐지하기 어렵다면 그 대안으로 도시형 생활주택에 대해 맞벽건축을 허용해야 한다. 그렇지 않으면 ‘단지형 다세대주택’은 정방형에 가까운 4-5층 주거동들이 배치되는 것이 불가피하며, 이는 주변 도시조직과 정합되는 건축계획을 심각하게 방해할 것으로 예상된다.

따라서 연도형 주거동을 유도하고 단지내부 공간의 거주성을 확보하기 위하여 도시형 생활주택 단지 내 맞벽건축을 허용하는 방안을 검토해야 한다.

구 분	현 행	개 선 (안)	비 고
맞벽주택허용	상업지역 및 건축조례 지정 구역만 가능	도시형 생활주택 단지 내 맞벽건축 허용	단지 내 주거동 수 감소를 통한 외부공간 조성 가능

[표 7-3] 맞벽건축 허용

③ 연립주택 범위 확대 적용

현재 단지형 다세대 주택은 다세대 면적기준 660㎡를 적용받아 단일동으로 구획되는 경우는 없을 것으로 판단되며, 이럴 경우 149세대 기준 18개의 주동이 블록단위로 배치될 것으로 판단된다. 따라서 유기적인 주동배치를 통해 가로와 연속된 공간환경을 조성하기 위해서는 연립주택 유형까지 단지형 다세대주택의 범위를 확장시켜야 할 것으로 판단된다.

이는 660㎡ 면적제한 폐지와 맞벽건축 허용의 대안이 될 수 있으나 연립주택으로 범위를 확대할 경우 발생할 수 있는 다른 규정들을 검토해보아야 하며 ‘단지형 다세대주택’이 다세대주택으로서 받는 완화규정을 연립주택에 적용할 경우 발생하는 제도적 충돌을 없는지, 또한 현재 주택법 시행령에 정의하고 있는 ‘단지형 다세대주택’의 명칭은 수정되어야 하는지 검토해 보아야 한다.

구 분	현 행	개 선 (안)	비 고
단지형 다세대주택 연립주택 허용	다세대주택 범위에서만 허용	단지형 다세대주택에 한하여 연립주택도 다세대주택의 기준완화 적용 허용	사업성을 위한 용적률 확보와 단지 내 주거동 수 감소를 통한 외부공간 조성 가능

[표 7-4] 연립주택 범위 확대 적용

④ 제2종 일반주거지역 단지형 다세대주택 단지별 층수제한 방식으로 완화

현재 제2종 일반주거지역의 경우, 단지형 다세대주택이 층수제한(5층)에 국한되어 7층 이하 제2종 일반주거지역에서 활성화되기 어려운 측면이 있다. 특히 층수제한에 의하여 용적률 인센티브를 부여하여도 정책적 실효성을 갖기 힘들다. 따라서 설계기준을 통해 인센티브를 부여하여 용적률을 완화할 경우, 제2종 일반주거지역의 경우 사업성 확보를 위해 층수제한을 단지별 층수제한 방식으로 7층까지 허용하는 방식을 고려하여야 한다.

⑤ 기존 도로 폐지 금지 원칙 준수

도시 기능변화에 따른 토지이용 적응력 확보를 위해서는 기성 주거지의 소필지 조직을 유지하는 것이 매우 중요하다. 도시형 생활주택 개발이 증가할 경우 합필 등에 의해 소필지 조직을 그대로 유지하는 것은 불가능하겠지만 적어도 기존 도로조직만은 그대로 유지하도록 하는 원칙은 지키는 것이 필요할 것이다.

합필에 의한 개발일 경우에는 도시계획 변경절차를 별도로 거쳐야 하는 폐도 결정이 쉽지 않으므로 관리에 큰 문제가 없을 것으로 예상된다. 그러나 단독주택지 재건축사업으로 도시형 생활주택을 개발하는 경우에는 기존 도로조직을 무시한 사업이 손쉽게 추진될 우려가 있다. 합필에 의한 개발, 재건축사업, 도시형 생활주택 개발에는 기존도로의 폐도를 하지 않는 수준에서 합필 및 단지화를 허용하는 것을 원칙으로 하는 규제방안이 필요하다.

⑥ 도시형생활주택의 인동거리기준 마련

건축법시행령 개정을 통해 도시형생활주택의 인동간격 규제(일조 등의 확보를 위한 건축물의 높이 제한)를 0.25배 이상으로 완화되었는데 이는 주거환경의 질 측면에서 심각한 우려가 되는 사안이다.

도시형 생활주택의 개발에 유리한 효과를 주면서도 주거환경 확보를 위해 지켜야 할 사항은 여러 가지가 있다. 주거동의 주개구부 방향과 부개구부방향의 인동거리 규제기준을 분리하여 주개구부는 일정 기준 이상을 유지하고 부개구부 등 기타 방향은 대폭 완화하는 방안을 제안한다. 예를 들어 주개구부 방향은 마주보는 건축물 높이의 1.0 배 이상으로 이격하도록 하고, 기타 개구부방향은 0.25배 이상으로 완화해주는 방안을 생각해 볼

수 있다. 혹은 주개구부나 부개구부 중 어느 한 방향으로만 마주보는 건축물 높이의 1.0배 이상을 이격하도록 하는 방안도 고려해볼 만하다.

인동거리 규제는 건축형식에 큰 영향을 미치는 사안이므로 정책적으로 유도하고자하는 건축형식을 고려하여 신중하게 결정하여야 한다. 앞에서 제안한 규제방식은 주변 도로에 연도하는 ‘중정형’으로 건축하도록 유도하기에 적절한 규제방식이 될 수 있을 것이다.

구 분	현 행	제 시 기 준 (안)	비 고
인동거리기준 마련	인동간격 규제 건축물 높이의 0.25배 이상으로 완화	주개구부 방향을 건축물 높이의 1.0배 이상으로 이격	기타 개구부방향을 0.25배 이상으로 완화 유지

[표 7-5] 인동거리기준 마련

⑦ 연도형 건축지침 마련

도시형 생활주택의 바람직한 건축형식에 대해서는 세심한 검토가 필요하지만, 도시형 생활주택이 기성 소필지조직의 주거지에 주로 입지할 것이라는 점에서 일단 소필지조직을 유지하는 데에 적절한 형식이 되어야 하리라는 것은 분명하다. 현행 제도 아래에서 도시형 생활주택이 복수의 필지를 합필하여 개발되는 유형이 많다는 것이 불가피하다는 점을 감안한다면 소필지 자체를 그대로 유지·보전하는 것은 불가능할 것이다. 따라서 개별 필지의 합필이 이루어지더라도 기존 도로망은 유지되도록 건축형식을 유도하는 것이 필요하다.

기존 도로망을 유지하면서 소규모 단지를 조성하는 경우 건축형식을 인접도로에 직접 면하는 연도형으로 조성하도록 유도할 필요가 있다. 도시형 생활주택이 대부분의 아파트단지처럼 인접도로에 폐쇄적인 형식을 취할 경우 도시형 생활주택 자체의 환경수준은 물론 인접 도로공간의 환경에도 매우 부정적인 영향을 초래할 것이다. 도시형 생활주택은 아파트단지에 비해 부지규모에서 여유가 없으므로 인접 도로와의 경계를 녹지대 등 공간 소요가 많은 방식으로 처리하는 것이 사실상 불가능할 것이다. 따라서 대부분은 주거동에 바짝 붙은 담장 등으로 처리할 가능성이 높다. 혹은 주거동의 측벽부를 그대로 도로변에 노출하는 경우도 적지 않을 것으로 예상된다. 이러한 방식으로 주거지 도로공간의 환경수준 향상을 기대하기는 곤란하다. 또한 극히 적은 공간이라도 도로와의 경계 조성에 소모한다면 도시형 생활주택 자체의 환경 확보에 쓸 공간은 그 만큼 줄어든다.

이러한 건축형식보다는 서구의 보편적인 연도형 배치로 도로공간의 환경을 확보하고, 내부에 중정형 옥외공간을 조성하여 도시형 생활주택 자체의 환경수준을 개선하는 건축형식을 유도하는 방안을 적극적으로 검토할 필요가 있다.

연도형 배치를 유도하기 위해서는 도로공간에 직접 면하는 주거동 단위주거의 프라이버시 보호는 물론 도로공간에 인접한 건축물이 갖는 잠재력을 충분히 발휘할 수 있도록 하는 것이 필요하다. 이를 위해서는 연도형 주거동 저층부에 근린생활시설 등 비주거용도를 복합하는 방안이 가장 일반적으로 사용되는 방안이므로, 이러한 유형의 건축을 적극적으로 지원할 수 있는 조치가 필요할 것이다. 현재 도시형 생활주택 운영지침 등을 통해 준주거지역이나 상업지역에서 도시형 생활주택을 주상복합형으로 개발하는 것이 가능하다는 것은 명확히 밝히고 있으나 일반주거지역에서 근생복합형 등의 개발이 어느 정도까지 가능한지에 대해서는 명확하지 않다. 이에 대해 명확한 운영지침을 마련할 필요가 있다.

⑧ 신규 개발지 ‘도시형생활주택 건축 및 지구단위계획 표준’ 마련과 시범사업 실시

신도시 등 신규 개발지에서는 획지계획, 건축용도 및 건축형식 규제를 통해 도시형 생활주택의 건축유형을 특정한 방향으로 유도하는 것이 기성주거지에 비해 훨씬 용이하므로 도시형생활주택이 ‘적정 유형’으로 건축된 이상적인 상황을 구현해 볼 수 있을 것이다.

이를 위해서는 ‘적정 유형’의 건축을 전제로 한 세심한 계획과 규제가 필요하다. 단지형 다세대주택, 원룸형주택, 기숙사형주택 각 유형별로 적정한 개발규모 및 건축형식을 미리 예상하여 이에 대응한 획지구도 및 관련 기반시설을 개발계획에 반영해야 한다. 또한 ‘적정유형’으로 상정한 건축형식의 유도를 위한 세심한 지구단위계획이 마련되어야 한다.

이를 위해 ‘도시형 생활주택 건축 및 지구단위계획 표준’ 등을 미리 준비해 둘 필요도 있다. 이는 도시형 생활주택의 ‘적정 유형’을 명확히 하고 이의 구현을 위한 각종 계획기준 및 규제수단을 검토하는 일이므로, 신도시 뿐 아니라 기성 주거지역에서의 도시형 생활주택 건축형식의 유도 및 규제를 위해서도 적지 않은 참조자료를 제공할 것이다.

또한 현재 사업이 진행 중인 뉴타운 지구 제1종 일반주거지역에 시범사업을 실시하여 시범사업을 통해 새로운 도시주거 유형이 공급될 수 있도록 도시형 생활주택이 선도적인 역할을 할 수 있을 것으로 판단된다.

수 있어야 한다. 특히, 국토의 계획 및 이용에 관한 법률, 건축법, 주택법 등 관련 법규에서 정하고 있는 기준에서 각 지역별 조례에서 다루고 있는 조항과 관련하여 지원 및 규제 완화를 결정할 수 있을 것이다.

③ 인센티브 제시 항목

지방자치단체가 제시하는 디자인 가이드라인(Design Guideline)을 따를 경우 인센티브를 부여하는 제도의 경우 다음과 같은 항목을 제시할 수 있다.

□ 해당 용도지역별 용적률 인센티브 부여

현재 용도지역별 용적률이 달라 일괄적인 용적률 완화정책의 경우 특정 용도지역에 불리한 경우가 발생한다. 따라서 디자인 가이드라인을 기준으로 각 용도지역별 허용 용적률이나 높이기준을 완화하여 지주들의 주거환경 개선 경비부담을 지원할 수 있을 것이다. 현재 제2종 일반주거지역의 경우 ‘단지형 다세대주택’의 층수제한을 완화하고 면적기준 제한을 완화한다면 200%까지 용적률을 확보하게 할 수 있다. 특히 각 지역 조례에서 법률에서 제시하는 범위 내에서 용적률을 지정하고 있는데, 용적률 인센티브를 위해 법률에서 정하는 범위 내에서 조례에서 정하는 이상의 용적률을 허가할 수 있을 것이다.

□ ‘단지별 층수제한’ 제시

단지별 층수제한은 주거동의 평균 층수를 이용하여 전체 건축물의 높이를 조정하는 방식으로 특정 주거동의 층수를 통해 전체 용적률 확보를 가능하게 한다. 단지별 층수제한 방식은 전체적인 층수의 경우 기존 제도의 기준을 따를 수 있으면서 용적률을 확보할 수 있는 방식으로 판단된다.

참고문헌

단행본

- 김우창 외(2000), 「21세기 환경과 도시」, 민음사,
- 김진욱(2006), 「도시건축시스템에 의한 설계방법에 관한 연구」, 중앙대학교 박사학위논문
- 김진욱 외(2008), 「한국과 일본 소규모 건축의 정체성 확보방안 연구」, 건축도시공간연구소
- 박은정(2003), 「도시집합주택에서 공(公)·사(私) 공간의 단계적 연결성에 관한 연구」, 중앙대학교 박사학위 논문
- 손세관(2004), 「도시주거형성의 역사」, 열화당
- 오덕성 외(2000), 「도시설계」, 기문당
- 임상진(1997), 「건축적 공공성의 구현에 관한 연구」, 서울대학교 석사학위논문
- 조인스랜드 출판팀(2009), 「매월 1,000만원 버는 신 임대주택 성공 재테크」, 중앙일보 조인스랜드
- A Smithson(1994), 「현대 도시 건축의 언어」, 이경찬 역, 서울: 태림문화사
- Irwin Altman & Carol M. Werner(1985), "Home Environment", Plenum Press
- Jon Lang(1980), "The Built Environment and Social Behavior: Architectural Determinism, Reexamined", In Mark A. Herwitz, Benjamin Kracauer, John Massengale and Michael McDonough, eds., VIA: Culture and Social vision, vol 4, Philadelphia, Pa. and Cambridge, Mass
- Jon Lang(1996), 「건축이론의 창조」, 조철희·김경준 역, 서울: 도시출판국제
- N. J. Habraken(1998), "The Structure of the Ordinary: form and control in the built environment, edited by Jonathan Teicher", Graphin Composition Inc.
- Norma Evenson(1979), 「Paris : A Century of Change, 1878-1978」(Yale Univ)
- Oscar Newman(1980), 「Community of Interest」, ANCHOR PRESS
- Peter Hall(2000), 「내일의 도시」, 임창호 역, 서울: 한울아카데미
- Peter Wolf(1974), 「The Future of the City」, Whitney Press.

S. Kaplan & R. Kaplan(1982), 「Humanscape」, Ulrich's Books

W. Michelson(1970), "Man and His Urban Environment: A Sociological Approach", Addison-Wesley Publishing Company

Walter Gropius(1935), 「The New Architecture and the Bauhaus」 (London : Faber & Faber)

Jelta Boeijenga, Jeroen Mensink(2008), "Vinex Atlas 010", Uitgeverij 010Publishers

Javier Mozas, Aurora Fernandez Per(2006), "DensidadDensity", aplust

Eric Lapierre(2005), "Amenager PARIS", Pavillion De Larsenal

연속간행물

이금진 외(2001), "중정형 집합주택단지의 특성 연구", 「대한건축학회 논문집」

박광재 외(1997), "우리나라 주거단지계획에 있어서 가로공간 해석태도의 전개과정", 대한건축학회 논문집

박기범 외(2005), "강남 단독주택지역 변화의 법제적 해석", 「대한건축학회논문집 계획계」, v21(7)

박은정 외(2003), "도시 집합주택에서 공사 공간의 단계적 연결성에 관한 연구", 「한국도시설계학회 춘계학술발표대회 논문집」

손세관(1990), "주거의 의미에 관한 현상학적 고찰", 「대한건축학회 논문집」, v6(2) 통권 28호

손세관(2002), "역사속의 커뮤니티, 미래의 커뮤니티", 「주거학회 논문집」

이경찬(2001), "근대 영국 도시주거 구성체계의 변천과정에 관한 형태학적 연구", 「대한건축학회 논문집」, v17(2)제17권 제2호,

정재현(2002), "도시 맥락적 관점에서 분석한 베르시 지구의 집합주거", 「대한건축학회 논문집」

기타 참고자료

국토해양부(2008), 「국민 주거안정을 위한 도심공급 활성화 및 보금자리 주택 건설방안」

국토해양부(2009), 「주택종합계획」

웹사이트

「google maps」, <http://maps.google.com>

「bing maps」, <http://www.bing.com/maps>

「네이버 지도」, <http://map.naver.com>

Design Guidance for 'Urban-Housing'

Kim, Jin Wook
Kim, Young Hyun
Lee, Min Woo

The main objectives of this study are suggesting an exemplary model of urban housing to stimulate supply of Urban-Housing⁴⁴⁾ and providing a direction and a design guidance of Urban-Housing. Examples of urban housing of foreign countries were examined and the current conditions were simulated to improve the current law. Furthermore, this study suggests providing Urban-Housing as alternatives to improve living condition of small unit housing in the high density residential area and to encourage companies to provide small-scale housing.

Urban-Housing, provided in the Housing Act revised on 3 February 2009, refers to one of National Housing between 20 and 150 households. Ministry of Land, Transport and Maritime Affairs(MLTM) has loosened regulations on planning Urban-Housing. It will offer increasing one- or two-member households dormitory-style units and one-room units⁴⁵⁾ provided in Enforcement Decree of the Housing Act. Also, it will expand private-sector built housing of Multi-in small-scale housing housing complex. Finally, Urban-Housing will be an institutional device to stimulate small-scale housing provision, which has excluded from public housing provision had focused on large-scale apartments, and improvement of living environment in the high density residential area.

44) Urban housing은 본래 '도시주거'를 의미하나 본 연구에서는 '도시형 생활주택'이 도시주거의 법적 유형을 의미한다고 판단하여 도시형생활주택을 'Urban-Housing'으로 표기한다. 다만, 일반적인 의미의 도시주거(urban housing)과 구분하기 위하여 도시형 생활주택은 고유명사(Urban-Housing)로 표기하였다.

45) 도시형 생활주택 중 '기숙사형'과 '원룸형'을 각각 'dormitory-style units', 'one-room units'로 표기하였다.

Current regulation on Urban-Housing is focused on the building itself rather than comprehensive environment of Multi-family housing complex. Although the regulation has been relaxed, Multi-family housing complexes are not being developed vigorously now. This results from failure of positive relaxation of regulation to improve urban environment along with economic feasibility. Also, it is because only incentive program has been offered to stimulate construction of Multi-housing Complex without an exemplary model of new urban housing. It is feared that the same urban problems in the large apartment complex would be repeated. Therefore, this study suggests the policy that lead Multi-family housing complex site to be planned considering environmental conditions.

To suggest an exemplary model of urban housing, the significance of Urban-Housing was reviewed and several cases of urban housing of overseas countries were analyzed. In addition, the whole changes that took place in Korean housing policy were surveyed to trace the changes of housing paradigm.

With the advent of the Industrial Revolution, housing as a problem worsened as urban populations expanded. Houses were built rapidly in huge numbers without considering context. To overcome urban disamenity from urban housing development, relationship between street and building began to be considered. This effort clarified relationship between city and housing complex and differentiated private space from public space to improve livability in the city.

Urban housing should take care of population concentration in the residential area of the city because a 'city' means 'large settlement' basically. In developed countries, major urban housing type had been changed to low-rise apartment complex. Also, housing complexes in Japan and some European countries meet the needs of amenity and density and are well connected to urban context.

As an alternative of present urban housing, 'Compact Urban Housing Cluster' was suggested in this study. In the Compact Urban Housing Cluster system, urban housing is regarded as a part of urban structure rather than a compound of buildings and land. It can be connection between living environment and urban structure and stimulate to improve urban environment.

Housing provision policy of Korea has been changed as needs of consumers. Until the 1980s, the government was focused on increasing of housing supply. Multi-family housing was introduced in 1985 and apartment buildings were constructed rapidly in newly-developed residential areas. Housing supply focused on quantitative expansion was bound to relaxation of regulation especially on the part of building coverage ratio and parking lot. This deregulation made living conditions worsen and regulation policy came to the fore again.

Urban-Housing can be understood as an institutional solution to provide small scale housing which was shrunk by regulation and housing supply focused on apartments. It is expected to encourage investment of private sector and to increase quality of life. Urban-Housing, defined by Housing Act and Regulation on Housing Construction is classified based on number of building and mix of use. However, a guidance for environment of compact urban housing cluster is insufficient and regulation is concentrated in controlling only each building.

Some housing complexes in the European countries and Japan were surveyed to set the characteristics of Urban-Housing as compact urban housing cluster. Street hierarchy system was noticeable in some examples such as Kop van Zuid in Netherlands and Hammarby in Sweden. Neighborhood facilities were located according to the characteristic of each street and they made characteristics of the block and effected to decide proper housing types of the block. On the other hands, in Ypenbrug in Netherlands, an independent complex was planned apart from the city and each building was also independent like a townhouse. In Makuhari in Japan, various types of building were planned based on characteristics of blocks and street and various types of atrium were suggested to make a buffer zone between private space and public space or to plan parking lot.

Planning of Urban-Housing was simulated under the actual conditions. 36 cases were examined according to number of household, type of the site, unit type, relationship to the streets based on the regulations on Multi-family housing complex. 3 housing complex plans were demonstrated in Seoul based on those results.

It was found that Urban-Housing could cause some living problems in the housing complex. Commercial facilities on the lower floor should be various and arranged along the street. Sufficient outdoor space and public facilities also be required by the official regulations. Especially, limit of 660 m² in housing unit seems not to be economically practical. Also, the government has to take counter measures to make up for relaxation of regulation. Urban-type Housing provided in the newly-developed area should be combined with Residential Site Development Planning and District Unit Planning.

Usually, when a new housing policy is introduced, companies begin to seek a new business model based on analysis of feasibility. Therefore, without institutional support to make a profit, expectations of the government do not coincide the needs of companies. For effective policy practice, the government has to examine all types of business models and offer a proper one.

Urban-Housing also have to set a direction and suggest an attractive model of housing type. Not only unity type of housing but also building type and developing procedure should be examined and suggested under the Housing Act.

Policies related to Urban-Housing refer to only short-term enticement by improving each regulations without considering land owners. Most urban plots in Korean major cities are not capable of 20 to 150 households. It is necessary to merge plots to solve that problem. Development by merging land is more disadvantageous in a price of land. Also, additional expenses to improve living environment would be involved in the project. Positive consent of land owners could be acquired by reducing those expenses. It is a key to success in this development.

Urban-Housing would create mid-scale land plots and change urban structure. It will be a chance of harmonious development between a large-scale plot with apartment complex and a small-scale plot with single-family house. Therefore, urban plot system and street system should be maintained.

In the developing process of Urban-Housing, cooperation among residents, developer and government is very important. It would be a virtuous circle of housing development with voluntary participation of area residents. Institutional devices to

solve the problems due to housing development should be suggested.

In this study, as a compact urban housing cluster, a model plan was suggested. In that plan, the buildings are arranged along the street to maintain context of old plots. Outdoor atrium space was planned to expand living spaces. To increase small scale housing supply and to improve living conditions in the cities by Urban-Housing, improvement of the system and establishment of administrative process are necessary.

Improvement of the System to Plan Compact Urban Housing Cluster

Regulation on Multi-family housing complex limits area of a building to 660 m² should be removed to plan street type Urban-Housing and insert out door atrium space. Because of this limit, it is very difficult to plan sufficient public space in the building. By standard of Exclusive Using Area of National Housing, 85m², five-story building with 10 households should be recommended. Therefore, at least limit of building area provided in Enforcement Decree of Building Code should be revised from 660m² to 950m². If area limitation is difficult to raise, attached house type would be permitted or Urban-Housing standards could be applied to row house.

In the 2nd class general residential area, the number of floors of Multi-family housing complex is restricted under 5. Therefore, incentive on floor area ratio would be ineffective. To enhance feasibility of the development, total number of floors should be raised to 7 and it should be applied to building complex not to each single building. However, a design guideline should be provided prior to this deregulation.

Furthermore, along with observance of prohibition on removing streets, regulations on distance between buildings should be established.

At last, Residential Site Development Planning and District Unit Planning should be established to provide Urban-Housing in the 1st class general residential area of New Town Development. Some sites should be designated for a pilot project of Urban-Housing.

Establishment of Administrative Process to Stimulate Urban-type Housing Provision

Official notification would be an effective way to stimulate supply of Urban-Housing. Design guidance and guideline suggested by central government should provide an exemplary model of urban housing and indicators of improved living condition. This design guidance and guideline should include incentive system and deregulation criteria. A variety of incentive programs include floor area ratio incentive system or total numbers of floor deregulation.

For wide spread of Urban-Housing, there should be further discussion and examination on the design guidance and guideline. This study is expected to be a foundation of the wider discussion of this issue.

Keywords : Urban-Housing, Multi-family Housing Complex, Compact Urban Housing Cluster

부록1. 도시형 생활주택 시행방안

□ 도시형 생활주택의 정의

도심내 150세대 미만의 국민주택 규모의 주택을 저렴하고 신속하게 공급하기 위하여 도시형 생활주택을 도입하고, 주택과 주택 외의 시설을 동일 건축물로 건축하면서 주택건설 물량 중 일정비율을 임대주택으로 공급하는 경우에는 해당 사업 용적률을 완화하는 등의 내용으로 주택법 개정(2009.2.3)하였다. 특히 도시형 생활주택의 범위를 주거전용면적 85㎡이하로 하고, 단지형 다세대의 경우 용도구분을 다세대로 한정하여 안전성과 쾌적성이 확보되면서도 저렴한 비용으로 거주 가능한 도시형 생활주택이 공급되고 도심 내에서 무주택 서민 주거공간의 대폭 확대될 것으로 기대되며 소규모자본이 주택시장에 유입됨으로써 도시의 주택경기가 활성화되어 지역차원의 일자리 창출에도 크게 기여할 것이다.

도시형 생활주택의 건설 가능 지역은 「국토의 계획 및 이용에 관한 법률」상의 도시지역⁴⁶⁾*에 건설하는 20세대 이상 150세대 미만 공동주택⁴⁷⁾으로 단지형 다세대 주택, 원룸형 주택, 기숙사형 주택으로 세분화된다

46) 기반시설의 부족으로 난개발이 우려되는 비도시지역에는 건설 불가

47) 주택법 제2조(정의) <개정 2009.3.20>

4. “도시형 생활주택”이란 150세대 미만의 국민주택규모에 해당하는 주택으로서 대통령령으로 정하는 주택을 말한다.

〈도시형 생활주택의 특징〉

- ① (입 지) 「국토의 계획 및 이용에 관한 법률」에 따른 도시지역
- ② (규 모) 20세대 이상 150세대 미만
- ③ (인 허 가) 주택법 제16조에 따라 사업계획승인을 득해야 함
- ④ (유 형) 단지형 다세대주택, 원룸형 주택, 기숙사형 주택
- ⑤ (전용면적) 단지형 다세대주택 : 85㎡ 이하
원룸형 주택 : 12㎡ 이상 ~ 30㎡ 이하
기숙사형 주택 : 7㎡ 이상 ~ 20㎡ 이하

단지형 다세대주택은 건축물의 용도상 다세대주택에 해당하고, 건축심의를 거쳐 1개 층을 더 건설할 수 있다. 원룸형 주택 및 기숙사형 주택은 건축물의 용도상 아파트, 연립 주택, 다세대주택으로 건설 가능하다.

[표 부록1-1] 도시형 생활주택의 유형

구 분	단지형 다세대	원룸형 주택	기숙사형 주택
주거전용면적	85㎡ 이하	12㎡ ~ 30㎡	7㎡ ~ 20㎡
거실구성	2Room 이상	1Room (욕실제외)	1Room (취사, 세탁, 휴게실 공동사용)
용도구분	다세대	아파트, 연립, 다세대	아파트, 연립, 다세대

〈「건축법 시행령」【별표 1】 제2호(용도분류기준)〉

아 파 트 : 주택으로 쓰는 층수가 5개층 이상인 주택
연 립 주 택 : 주택으로 쓰는 1개 동의 바닥면적(지하주차장 면적은 제외한다) 합계가 660제곱미터를 초과하고, 층수가 4개층 이하인 주택
다세대주택 : 주택으로 쓰는 1개 동의 바닥면적(지하주차장 면적은 제외한다) 합계가 660제곱미터 이하이고, 층수가 4개층 이하인 주택

□ 공동주택과 도시형 생활주택의 비교

공동주택과 도시형 생활주택 모두 주택건설사업계획승인을 받아 건설(20세대 이상)할 수 있으나 일반 공동주택의 경우 사업계획승인권자가 감리업체를 지정하여 감리원을 의

무배치 해야 하지만 도시형 생활주택의 경우 건축법이 의하여 건축감리원 1인이상이 상주해야 한다. 또한 일반 공동주택의 경우 공동주택 분양시 분양가상하제가 적용되며 도시·비도시 지역 중 허용지역의 입지가 가능하나 도시형 생활주택의 경우 분양가상하제가 적용되지 않으며 도시지역 중 허용지역만 가능하다. 일반 공동주택의 경우 주거전용면적 297㎡이하로 도시형 주택의 경우 유형별로 기준이 다르며 건설 및 공급기준은 일반 공동주택의 경우 「주택건설기준 등에 관한 규정」과 「주택공급에 관한 규칙」이 적용되지만 도시형 주택의 경우 일부 건설기준과 부대·복리시설이 적용 제외되며 주차장건설기준이 완화되고 일부만 공급규칙이 적용된다.

[표 부록1-2] 공동주택과 도시형 생활주택 비교

구분	일반 공동주택 (아파트, 연립, 다세대)	도시형 생활주택 (단지형 다세대, 원룸형, 기숙사형 주택)
감리	〈주택법 감리〉 사업계획승인권자가 감리 업체를 지정하여 일정수준 이상의 감리원을 의무 배치하여 감리 -150세대 감리비 : 5억 6000만원	〈건축법 감리〉 건축감리원 1인 이상 상주
분양가상한제	〈적용〉 공동주택 분양시 분양가상한 제한	미적용
입지지역	도시·비도시지역 중 허용지역	도시지역 중 허용지역
주거 전용면적	297㎡ 이하	단지형 다세대 : 85㎡ 이하 원룸형 : 12~30㎡ 기숙사형 : 7~20㎡
건설기준	「주택건설기준 등에 관한 규정」 적용	일부 건설기준과 부대·복리시설 적용제외 및 주차장 완화
공급규칙	「주택공급에 관한 규칙」 적용	일부만 적용(분양보증, 공개모집)

* 출처 : 조인스랜드 출판팀, 매월1000만원버는 新,임대주택 성공재테크, 중앙일보 조인스랜드, 2009년 6월, p269

□ 동일 단지내 혼합 건축에 대한 사항

동일 단지·건축물 내 혼합건설⁴⁸⁾은 도시형 생활주택의 경우 하나의 건축물에 함께 건설할 수 없으나, 특성이 유사한 원룸형과 기숙사형은 하나의 건축물에 건설할 수 있다⁴⁹⁾ 단, 도시형 생활주택을 동일한 단지에 별개의 건축물로 건설하거나, 도시형 생활주택과 일반 공동주택을 동일 단지에 별개의 건축물로 건설하는 것은 가능하다.

상업지역에서 하나의 건축물 내에서「일반 아파트 + 도시형 생활주택(원룸형, 기숙사형) + 상업시설」형태의 주상복합 건축을 허용한다.

[표 부록1-3] 동일 단지·건축물에 혼합건축허용 여부

구 분	혼 합 유 형	가능여부
동일 건축물	일반 공동주택 + 도시형 생활주택	불가능
	단지형 다세대 + 원룸형 또는 기숙사형	불가능
	원룸형 + 기숙사형	가능
동일 단지	일반 공동주택 + 도시형 생활주택	별개 건축물로 건설시 가능
	단지형 다세대 + 원룸형 또는 기숙사형	별개 건축물로 건설시 가능

48) 주택법 시행령 제15조(사업계획의 승인) ②법 제16조제1항 단서에 따라 「국토의 계획 및 이용에 관한 법률」에 따른 도시지역 중 상업지역(유통상업지역은 제외한다) 또는 준주거지역에서 300세대 미만의 주택과 주택 외의 시설을 동일 건축물로 건축하는 경우(제3조제1항제2호 및 제3호에 해당하는 주택의 경우는 제외한다)로서 다음 각 호의 요건을 충족하는 경우와 「농어촌주택개량 촉진법」에 의한 농어촌주거환경개선사업중 농업협동조합중앙회가 조달하는 자금으로 시행하는 사업에 대하여는 이를 사업계획승인대상에서 제외한다.〈개정 2005.3.8, 2009.4.21〉

1. 1세대당 주택의 규모가 제21조제1항의 규정에 의한 공동주택의 규모에 적합한 경우
2. 당해 건축물의 연면적에 대한 주택연면적 합계의 비율이 90퍼센트 미만인 경우

주택건설기준 등에 관한 규정 제7조(적용의 특례) 제11항 신설(공포 2009.4.21)

⑪ 제27조제7항에 따라 지방자치단체의 장이 지정·고시하는 지역에서 기존 건축물을 용도변경하여 「주택법 시행령」 제3조제1항제2호 및 제3호에 해당하는 주택을 건설하는 경우에는 제10항에 규정된 조문 외에 제14조제3항 및 제16조를 적용하지 아니한다.

49) 주택법 시행령 제3조(도시형 생활주택) ② 하나의 건축물에는 도시형 생활주택과 그 밖의 주택을 함께 건축할 수 없으며, 제1항제1호의 단지형 다세대주택과 그 밖의 도시형 생활주택을 함께 건축할 수 없다.〈개정 2009.11.5〉

입법예고안(2차 재입법예고, '09.4.1~4.6)에서는 하나의 주택단지에는 같은 유형의 도시형 생활주택끼리만 건설할 수 있도록 하였으나⁵⁰⁾, 도시형 생활주택의 수요특성 등을 감안, 입법예고결과 접수된 의견을 반영하여 '하나의 주택단지에는 같은 유형의 도시형 생활주택만 건설하여야 한다.'는 항목을 수정하여 하나의 주택단지에 다른 유형의 도시형 생활주택도 건설할 수 있도록⁵¹⁾ 하였다.

□ 도시형 생활주택에 적용되는 완화 조항

도시형 생활주택에 대한 완화된 조항으로는 건설기준과 부대시설·복리시설 등 설치기준 일부 적용제외⁵²⁾되며, 도시형 생활주택의 건설기준 중 일부와 활용도가 저조할 것으로 예상되는 부대·복리시설은 적용되지 않는다. 단, 안전하고 쾌적한 주거환경을 보장하기 위하여 구조내력, 진입도로, 건축설비 등의 기준은 일반 공동주택과 동일하게 적용하도록 한다.

50) 주택법 시행령 2차 재입법예고, 2009.4.1~4.6 주택법 시행령 제2조의2(도시형 생활주택) ① 법 제2조제4호에서 “대통령령으로 정하는 주택”이란 법 제16조에 따른 사업계획승인을 받아 건설하는 다음 각 호의 주택을 말한다. 이 경우 하나의 주택단지에는 같은 유형의 도시형 생활주택만 건설하여야 한다.

51) 공포된 주택법 시행령 제3조에는 하나의 주택단지에는 같은 유형의 도시형 생활주택만 건설하여야 한다는 내용이 언급되어 있지 않음

52) 주택건설기준 등에 관한 규정 제7조(적용의 특례) 다음과 같이 신설(2009.4.21 공포)

⑩ 도시형 생활주택을 건설하는 경우에는 제9조(소음보호)·제10조(배치)·제13조(기준척도)·제28조(관리사무소)·제29조(조경시설)·제31조(안내표지판)·제35조(비상급수시설)·제46조(어린이놀이터) 및 제55조(경로당)를 적용하지 아니한다.

[표 부록1-4] 도시형 생활주택의 주택법령 적용제외항목

구 분		일반 공동주택	도시형 생활주택
건설기준	소음보호	외부 65dB미만, 내부 45dB이하	제외
	배치	외벽은 도로, 주차장과 2m이상 이격	제외
	기준척도	평면 10cm, 높이 5cm 단위기준	제외
부대시설	관리사무소	50세대 이상 설치대상	제외
	조경시설	단지면적의 30%이상 설치	제외 <건축법 적용> 연면적에 따라 5~25% 이상 설치
	비상급수시설	지하양수시설 또는 저수조 설치	제외
복리시설	어린이 놀이터	<50세대 이상 설치대상> 100세대 미만 세대당 3㎡ 100세대 이상 300㎡ + 세대당 1㎡	제외
	경로당	<100세대 이상 설치대상> 40㎡ + 150세대 초과시 세대당 0.1㎡	제외
감리		사업계획승인권자가 감리업체의 지정을 통하여 일정수준 이상의 감리원 의무배치하여 감리	제외 <건축법 적용> 건축감리원 1인 이상 상주 ※ 주택법 기개정('09.2.3)
분양가상한제		공동주택 분양시 분양가 상한 제한	제외 ※ 주택법 기개정('09.2.3)
공급방법		청약통장을 이용한 입주자 선정, 재당첨제한	제외 ※ 주택공급에 관한 규칙 기개정('09.4.1)

- 주차장 확보기준 완화

원룸형 및 기숙사형 주택의 주차장 확보기준 완화⁵³⁾되며 도시형 생활주택 중 1~2

53) 주택건설기준 등에 관한 규정 제27조에 제6항 및 제7항을 각각 다음과 같이 신설(2009.4.21 공포)

⑥ 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 주택은 제1항에도 불구하고 해당 호에서 정하는 범위에서 특별시·광역시·특별자치도·시 또는 군의 조례로 정하는 기준에 따라 주차장을 설치한다.

1. 「주택법 시행령」 제3조제1항제2호에 따른 원룸형주택: 세대당 주차대수 0.2대 이상 0.5대 이하
2. 「주택법 시행령」 제3조제1항제3호에 따른 기숙사형주택: 세대당 주차대수 0.1대 이상 0.3대 이하

⑦ 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 지역 중 특별시장·광역시장·특별자치도지사·시장 또는 군수가 주차장 완화구역으로 지정·고시한 지역에서 제6항 각 호의 어느 하나에 해당하는 주택을 건설하는 경우에는 제6항에도 불구하고 연면적 200제곱미터당 주차대수 1대의 주차장을 설치할 수 있다.

1. 철도, 지하철, 버스 등이 정차하는 역 또는 정거장 주변으로 대중교통의 이용이 편리하고 접근성이 양호한 지역
2. 「고등교육법」 제2조에 따른 학교의 주변지역
3. 「학원의 설립·운영 및 과외교습에 관한 법률」에 따라 설립된 학원이 밀집한 지역
4. 「산업입지 및 개발에 관한 법률」에 따른 산업단지 주변지역으로서 해당 산업단지에 근무하는 사람들이 주로 거주하는 지역

인 가구를 대상으로 하는 원룸형과 기숙사형 주택은 주차장 기준이 완화(0.2~0.5대/0.1~0.3대), 대중교통 이용 여건이 좋거나, 학생 및 근로자 등이 많이 거주하는 지역인 역세권, 학교주변, 산업단지주변 등에 대하여 지자체장이 주차장 완화구역으로 지정·고시한 지역에서는 연면적 200㎡당 1대 규모의 주차장을 설치할 수 있다.

[표 부록1-5] 주차장 확보기준

구 분	일반 공동주택	도시형 생활주택		
		단지형 다세대주택	원룸형 주택	기숙사형 주택
주차장 확보기준	세대당 1대 이상	(일반 공동주택과 동일)	전용면적 60㎡당 1대 지자체 조례	전용면적 65㎡당 1대 지자체 조례
			※ 단, 주차장 완화구역은 200㎡당 1대	

주차장 완화구역

다음 지역은 시장(특별, 광역, 특별자치도 포함) 및 군수가 지정·고시
 ① 철도·지하철역, 버스 정거장 주변으로 접근성이 양호한 지역
 ② 학교 주변지역 ③ 학원 밀집지역 ④ 산업단지 주변지역
 ⑤ 공장밀집지역 ⑥ 기타 접근성이 양호하여 주차수요가 낮은 지역

지하주차장의 경우 연결된 다세대주택을 각각의 동으로 인정⁵⁴⁾하고 다세대주택의 건축기준(1개 동의 바닥면적 합계 660제곱미터 이하)을 적용함에 있어 2개 동 이상을 지하주차장으로 연결하는 경우 바닥면적 산정기준을 명확히 규정하기 위하여 지하주차장이 연결된 다세대 주택을 각각의 동으로 보도록 한다.

주차장 기준을 일정범위 내(원룸형 0.2~0.5대, 기숙사형 0.1~0.3대)에서 지자체 조례로 정하여야 하나, 지자체에서 대부분 상한으로 규정한다. 또한, 주차장기준이 세대규

5. 「산업집적활성화 및 공장설립에 관한 법률」에 따른 공장이 밀집한 지역

6. 그 밖에 대중교통의 이용이 쉽거나 직주근접이 가능하여 주차 수요가 낮은 지역

54) 건축법 시행령 별표 1 제2호 다목을 다음과 같이 한다.〈개정 2009.8.5〉

다. 다세대주택: 주택으로 쓰는 1개 동의 바닥면적 합계가 660제곱미터 이하이고, 층수가 4개 층 이하인 주택(2개 이상의 동을 지하주차장으로 연결하는 경우 각각의 동으로 보며, 지하주차장 면적은 바닥면적에서 제외한다)

모에 관계없이 동일하여, 12㎡와 30㎡의 원룸형 주택이 동일한 주차대수를 확보하여 주차장기준을 세대별 규모에 따라 달리 적용할 수 있도록 세대수 기준에서 전용면적 기준으로 개선한다.

[표 부록1-6] 유형별 주차대수 기준 개선

구 분	현 행	개 선	비 고
일반 공동주택	세대당 1대 이상	-	-
단지형 다세대주택	세대당 1대 이상	-	-
원룸형 (12~30㎡)	세대당 0.2~0.5대(조례)	전용면적 60㎡당 1대	세대당 기준으로 환산시 0.2대(12㎡)~0.5대(30㎡)
기숙사형 (7~20㎡)	세대당 0.1~0.3대(조례)	전용면적 65㎡당 1대	세대당 기준으로 환산시 0.1(7㎡)~0.3대(20㎡)

- 바닥충격음 규정 존속기한 연장

공동주택의 바닥충격음은 규정의 일몰기한이 도래함에 따라 존속기한을 2014년까지 연장⁵⁵⁾가능하다.

- 단지형 다세대주택 층수 적용 완화

단지형 다세대 주택은 층수 적용이 완화되는데 주택법 시행령 제3조 1항에 따르면 건축위원회의 심의를 받은 경우에는 주택으로 쓰는 층수를 5층까지 건축할 수 있다고 명시⁵⁶⁾하고 있다.

55) 주택건설기준 등에 관한 규정 부칙 제1조(시행일) 이 영은 2009년 5월 4일부터 시행한다. 다만, 대통령령 제17972호 주택건설기준등에관한규정중개정령 부칙 제4조제1항의 개정규정은 2009년 4월 23일부터 시행한다.

부칙 <제17972호, 2003.4.22> 제4조 (규제의 존속기한) ①제14조의 개정규정은 부칙 제1조 단서의 규정에 의한 동 규정의 시행일부터 5년간 효력을 가진다.

56) 주택법 시행령 제3조(도시형 생활주택) ① 법 제2조제4호에서 "대통령령으로 정하는 주택"이란 법 제16조에 따른 사업계획승인을 받아 「국토의 계획 및 이용에 관한 법률」에 따른 도시지역에 건설하는 다음 각 호의 주택을 말한다.<개정 2009.11.5.>

1. 단지형 다세대주택: 「건축법 시행령」 별표 1 제2호다목에 해당하는 주택 중 제2호의 원룸형주택 및 제3호의 기숙사형 주택을 제외한 주택. 다만, 「건축법」 제5조제2항에 따라 같은 법 제4조에 따른 건축위원회의 심의를 받은 경우에는 주택으로 쓰는 층수를 5층까지 건축할 수 있다.

건축법 제5조 (적용의 완화) ② 제1항에 따른 요청을 받은 허가권자는 제4조에 따른 건축위원회(이하 "건축위원회"라 한다)의 심의를 거쳐 완화 여부와 적용 범위를 결정하고 그 결과를 신청인에게 알려야 한다.

- 제1종 일반주거지역에 건설할 경우 층수 완화

현재 개정중인 ‘국토의 계획 및 이용에 관한 법률 시행령 개정안’의 경우 단지형 다세대주택을 “제1종 일반주거지역”에 건설할 경우 6층까지(현행 4층) 건설 가능하다.⁵⁷⁾

- 일조 등의 확보를 위한 건축물의 높이제한 완화

일조 등의 확보를 위한 건축물의 높이제한 축법 제60조 및 제61조의 도로·일조에 따른 높이제한 규정을 심의를 거쳐 완화, “도시형 생활주택”의 경우(아파트 및 연립주택 제외) 하나의 대지에 두 개동 이상의 건물을 건설할 경우 적용되는 이격거리를 0.25H 이상(개정안0.5H)의 범위 내에서 지자체의 조례로 정하는 거리만 이격하도록 한다. 공동주택이 서로 마주보고 있는 경우 채광을 위하여 띄어야 하는 거리를 획일적으로 규정하고 있어 토지 이용의 비효율성을 초래하고, 다양한 공동주택의 배치에 제약이 되고 있다. 채광을 위한 공동주택간 이격거리를 창문 등이 있는 벽면으로부터 직각방향으로 건축물 각 부분 높이의 1배 이상에서 0.5배 이상의 범위에서 건축조례로 정하는 거리 이상으로 완화하고, 건축물과 부대복리시설이 서로 마주보고 있는 경우에는 부대복리시설 각 부분 높이의 1배 이상을 띄우도록 한다. 건축법 시행령 제86조제2항제2호 가목 중 “1배 이상”을 “0.5배(도시형 생활주택의 경우에는 0.25배) 이상의 범위에서 건축조례로 정하는 거리 이상”으로 하고, 같은 호 나목 중 “0.8배 이상”을 “0.4배(도시형 생활주택의 경우에는 0.2배) 이상의 범위에서 건축조례로 정하는 거리 이상”으로, “1배 이상”을 “0.5배(도시형 생활주택의 경우에는 0.25배) 이상의 범위에서 건축조례로 정하는 거리 이상”으로 하며, 같은 호 다목 및 라목을 각각 라목 및 마목으로 하고, 같은 호에 다목을 가목에도 불구하고 건축물과 부대시설 또는 복리시설이 서로 마주보고 있는 경우에는 부대시설 또는 복리시설 각 부분 높이의 1배 이상으로 신설한다.

57) 국토의 계획 및 이용에 관한 법률 시행령 개정안 별표 4 제1호 각 목 외의 부분을 다음과 같이 한다. <개정 2009.7.16>

1. 건축할 수 있는 건축물(4층 이하의 건축물에 한하도록 하되, 나목 중 「주택법 시행령」 제2조의2제1호에 따른 단지형다세대주택의 경우 6층 이하의 건축물에 한한다. 다만, 위의 범위 안에서 도시계획조례로 따로 층수를 정하는 경우에는 그 층수 이하의 건축물에 한하도록 한다)

- 원룸형, 기숙사형으로 용도변경시 제외되는 건설기준

상업지역 또는 준주거지역 내에서 주상복합 형태의 도시형 생활주택(원룸형, 기숙사형)도 건설을 허용하여 도시형 생활주택 공급이 활성화될 수 있도록 하였으며 주차장 완화구역에 기존 건축물을 원룸형과 기숙사형으로 용도변경하는 경우, 3년간 층간소음과 계단설치 기준이 적용되지 않는다.

[표 부록1-7] 원룸형, 기숙사형으로 용도변경시 제외되는 건설기준

구 분	일반 공동주택	도시형 생활주택
층간소음	경량충격음 58dB 이하 중량충격음 50dB 이하	적용제외
계단 등	계단의 부위별 치수, 계단참 폭·설치높이 등	

- 진입도로 폭 완화

소규모 도시형 생활주택 진입도로 폭 완화(주택건설기준 11월중 개정)한다. 연면적 660㎡ 이하인 원룸형과 기숙사형 주택은 진입도로 폭을 6→4m로 완화되며 19세대 이하 일반 공동주택은 4m 적용 중이다.

□ 기타 임대주택 비율, 청약, 각종 부담금 면제에 대한 사항

- 임대주택 적용 비율

주택건설사업 등에 따른 임대주택의 비율 규정⁵⁸⁾은 용적률이 완화되는 주상복합의 경우 완화된 용적률의 30%이상 60%이하의 범위 내에서 시·도의 조례가 정하는 기준에 따라 임대주택을 건설하도록 명시한다

※ '09.2.3. 개정된 주택법에서 임대주택을 포함하는 주상복합 건설시, 지자체 조례로 용적률을 완화하고 임대주택 건설비율은 대통령령에 위임

58) **주택법 시행령 제42조의16**(주택건설사업 등에 따른 임대주택의 비율 등) ① 법 제38조의6제2항 전단에서 “대통령령으로 정하는 비율”이란 100분의 30 이상 100분의 60 이하의 범위에서 시·도의 조례로 정하는 비율을 말한다. <신설 2009.4.21>

② 국토해양부장관은 법 제38조의6제2항 단서에 따라 시장·군수·구청장으로부터 인수자 지정의 요청을 받은 경우 30일 이내에 인수자를 지정하여 시·도지사에게 통보하여야 하며, 국토해양부장관으로부터 통보를 받은 시·도지사는 지체 없이 국토해양부장관이 지정한 인수자와 임대주택의 인수에 관하여 협의하여야 한다.

- 청약시 무주택자 간주

20㎡이하의 도시형 생활주택 소유자는 청약시 무주택자로 간주한다.

- 학교용지 부담금 부과 면제

원룸형과 기숙사형 주택은 학교용지부담금 부과 면제한다.

- 도시형 생활주택 지원 방안

주택기금 용자기준 (9월중 기금운용계획 변경)은 단지형 다세대, 원룸형 주택 등 도시형 생활주택에 대해서는 자금지원, 규제완화 등을 통해 공급을 조기화하고 도시형 생활주택 건설자금을 주택기금에서 지원, 금리 및 상환조건은 현행 공공분양 및 임대주택 건설자금 수준으로 설정한다.

[표 부록1-8] 도시형 생활주택 지원 방안

구 분		한 도
단지형 다세대	분양	60㎡이하 5,000만원 60~75㎡ 5,000만원(공공기관)
	임대	60㎡이하 5,000만원 60~85㎡ 5,000만원
원룸 · 기숙사		㎡당 80만원 최저 560만원(7㎡), 최고 2,400만원(30㎡)

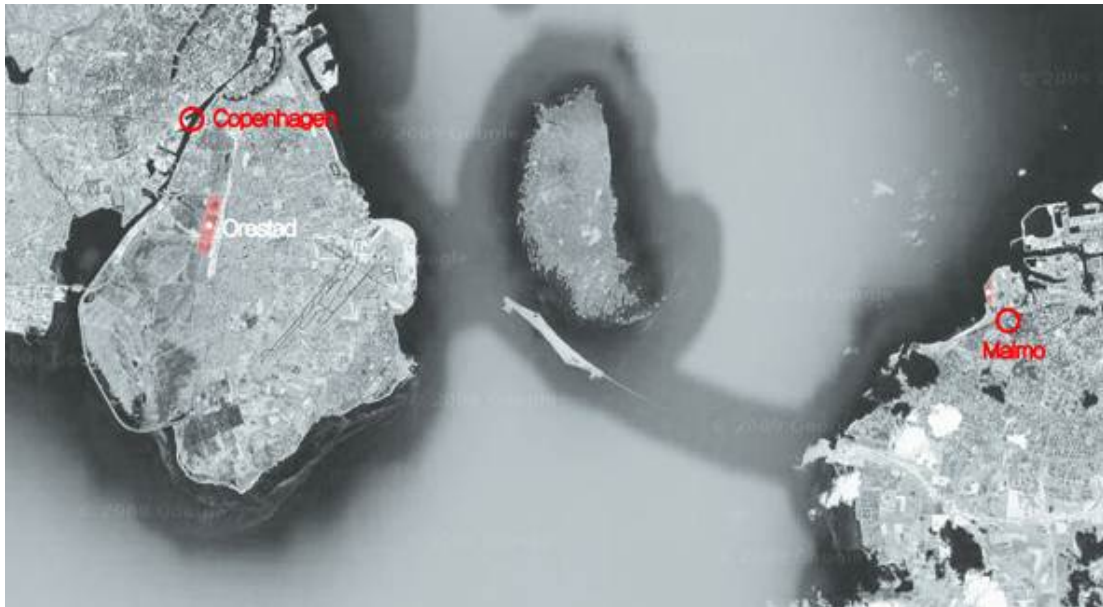
부록2. 해외사례 개요



Ypenbrug (Netherlands)

Kop van Zuid (Netherlands)

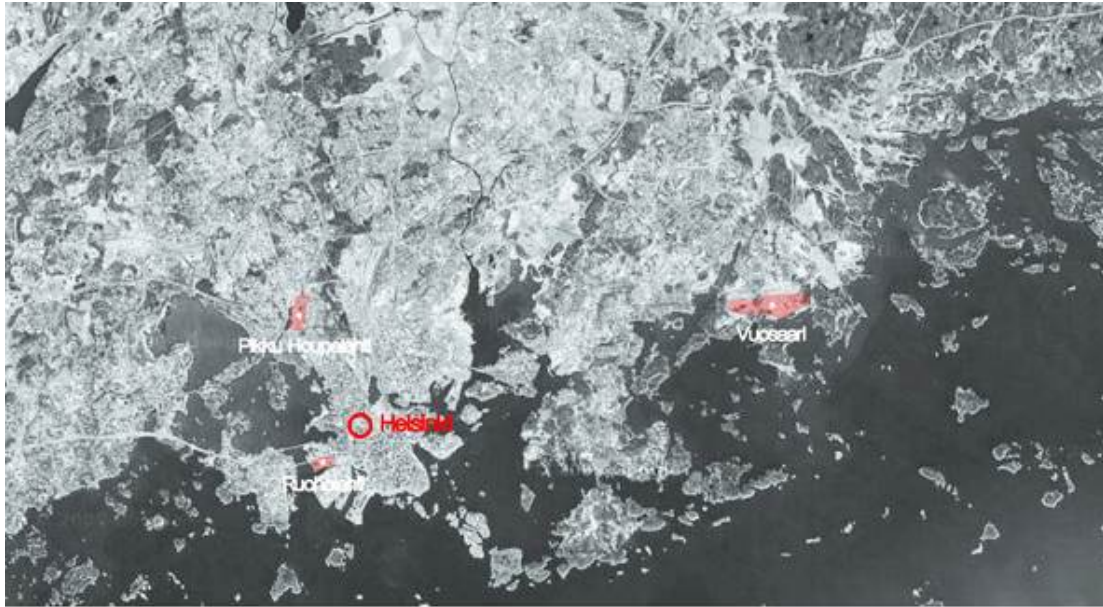
Wateringse Veld (Netherlands)



Ørestad (Denmark)
Malmö (Sweden)



Hammarby (Sweden)



Vuosaari (Finland)

Pikku Housalahti (Finland)

Rouholampi (Finland)



Massena (France)

Bercy (France)



Makuhari 幕張 (Japan)

Sanko 木場公園 三好地區 (Japan)

부록3. 도시형 생활주택 시뮬레이션 결과

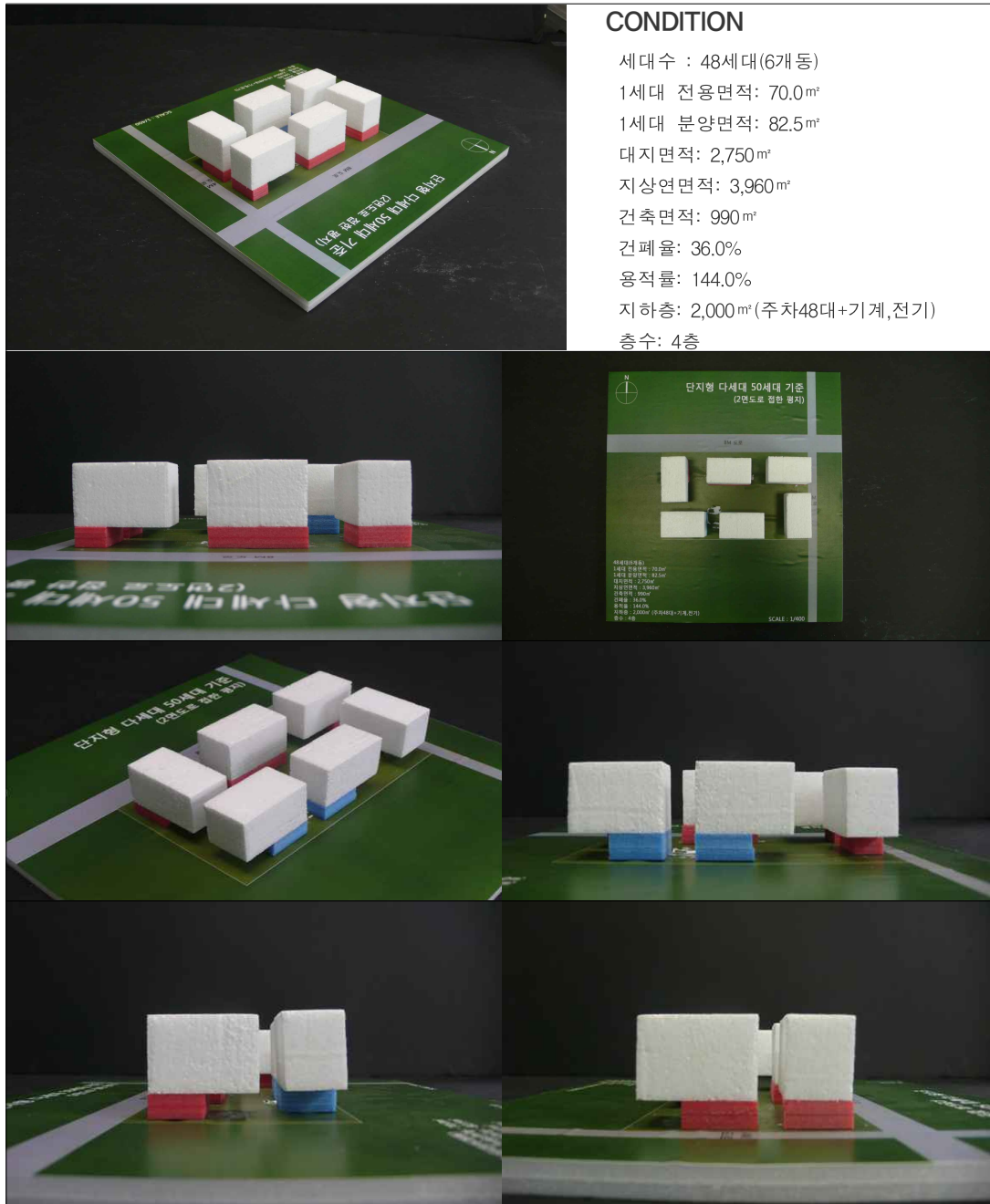
1. 모델 시뮬레이션
2. 3D 시뮬레이션
3. 대상지 적용 모델 사진

도시형 생활주택 시뮬레이션은 2009년 6월 19일부터 9월 2일까지 (주) 아이앤아이 건축사사무소에서 진행하였다. 5장의 기준에 따라 36가지 유형을 시뮬레이션 하였으며 이 중 6가지 유형을 선택하여 3D 시뮬레이션 작업을 진행하였다.

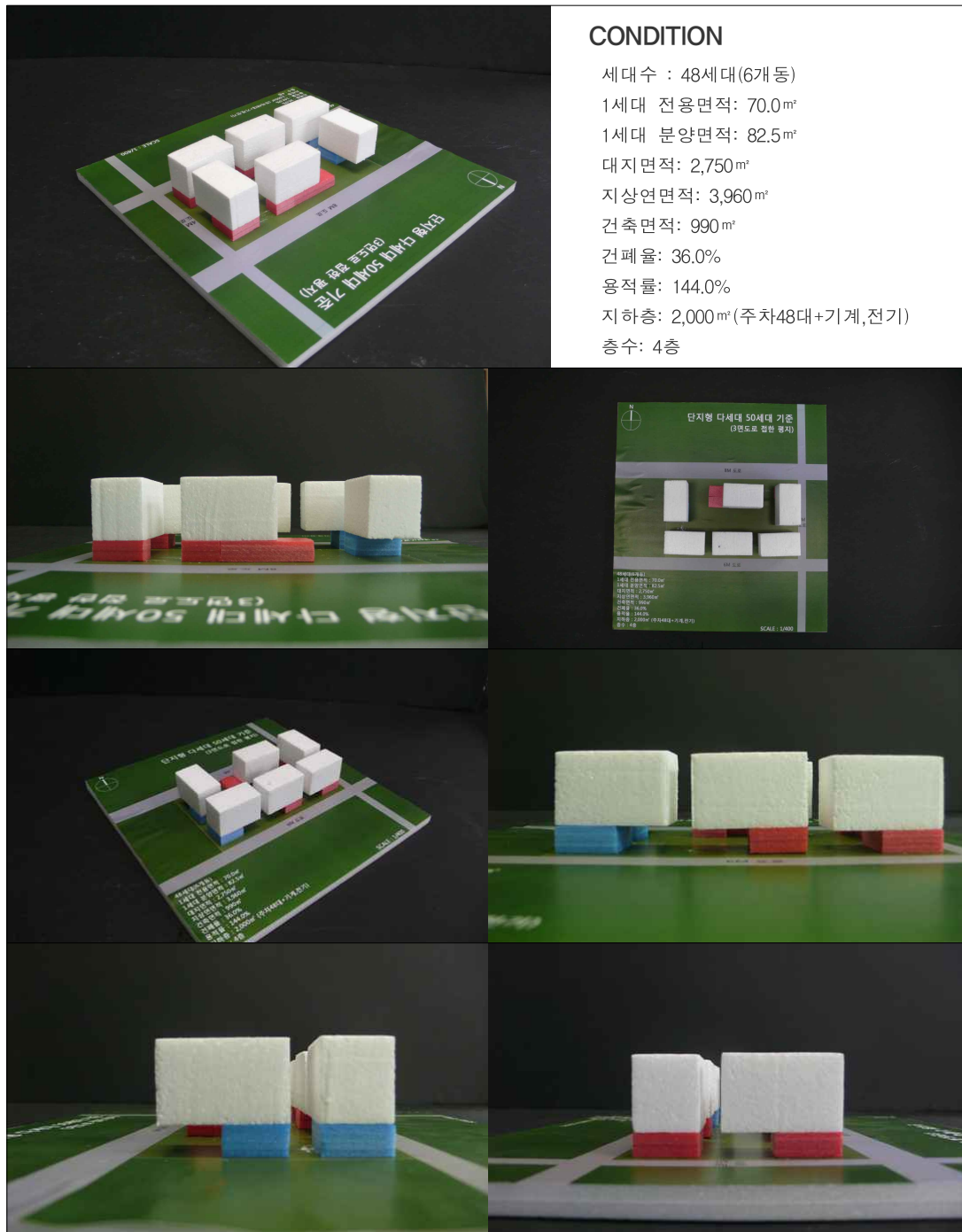
1. 모델 시물레이션

1) 50세대

① 50세대 단지형 다세대주택 단독형이 2개 가로에 접한 평지에 계획된 경우



② 50세대 단지형 다세대주택 단독형이 3개 가로에 접한 평지에 계획된 경우



③ 50세대 단지형 다세대주택 단독형이 4개 가로에 접한 평지에 계획된 경우



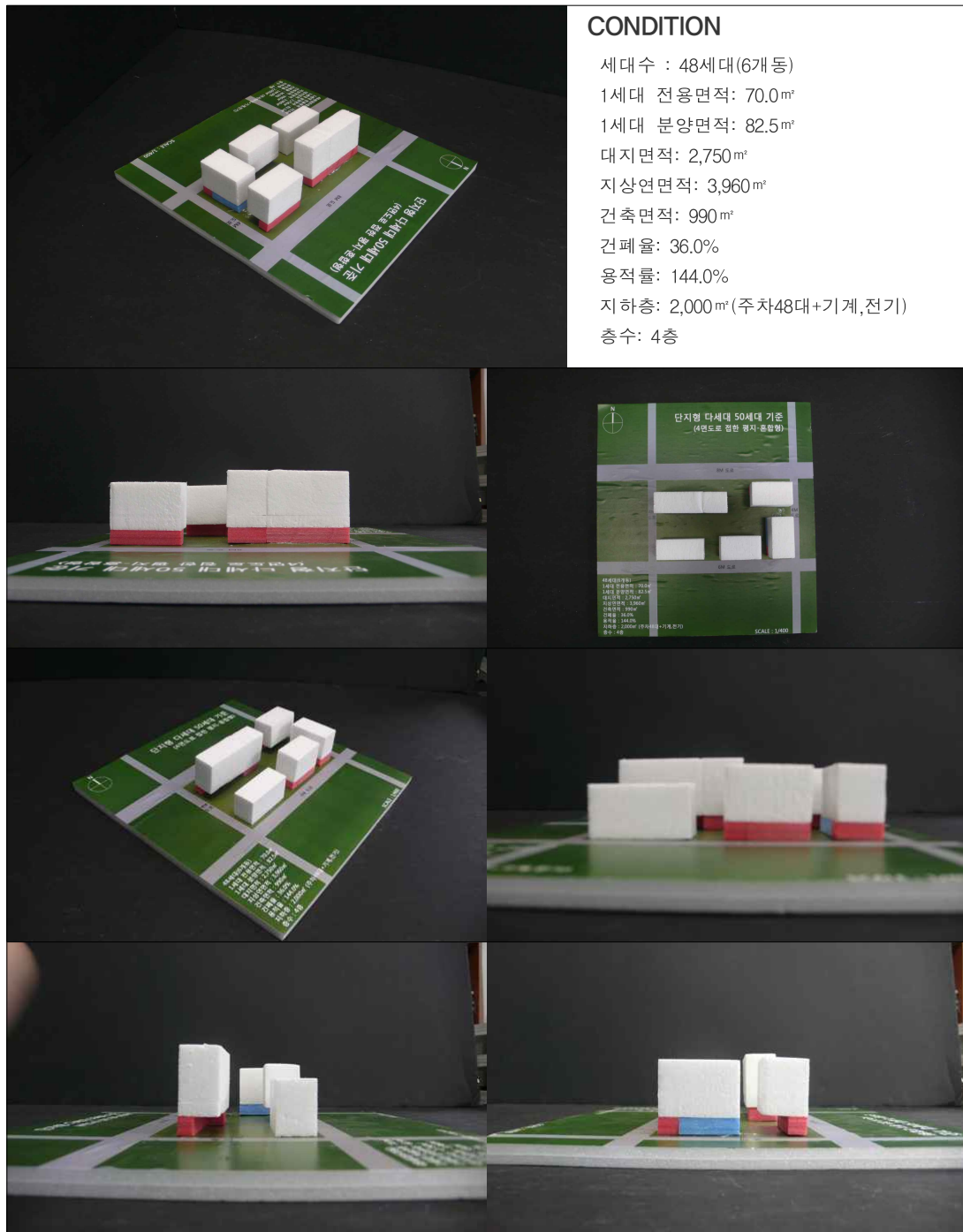
④ 50세대 단지형 다세대주택 원룸형 혼합형이 2개 가로에 접한 평지에 계획된 경우



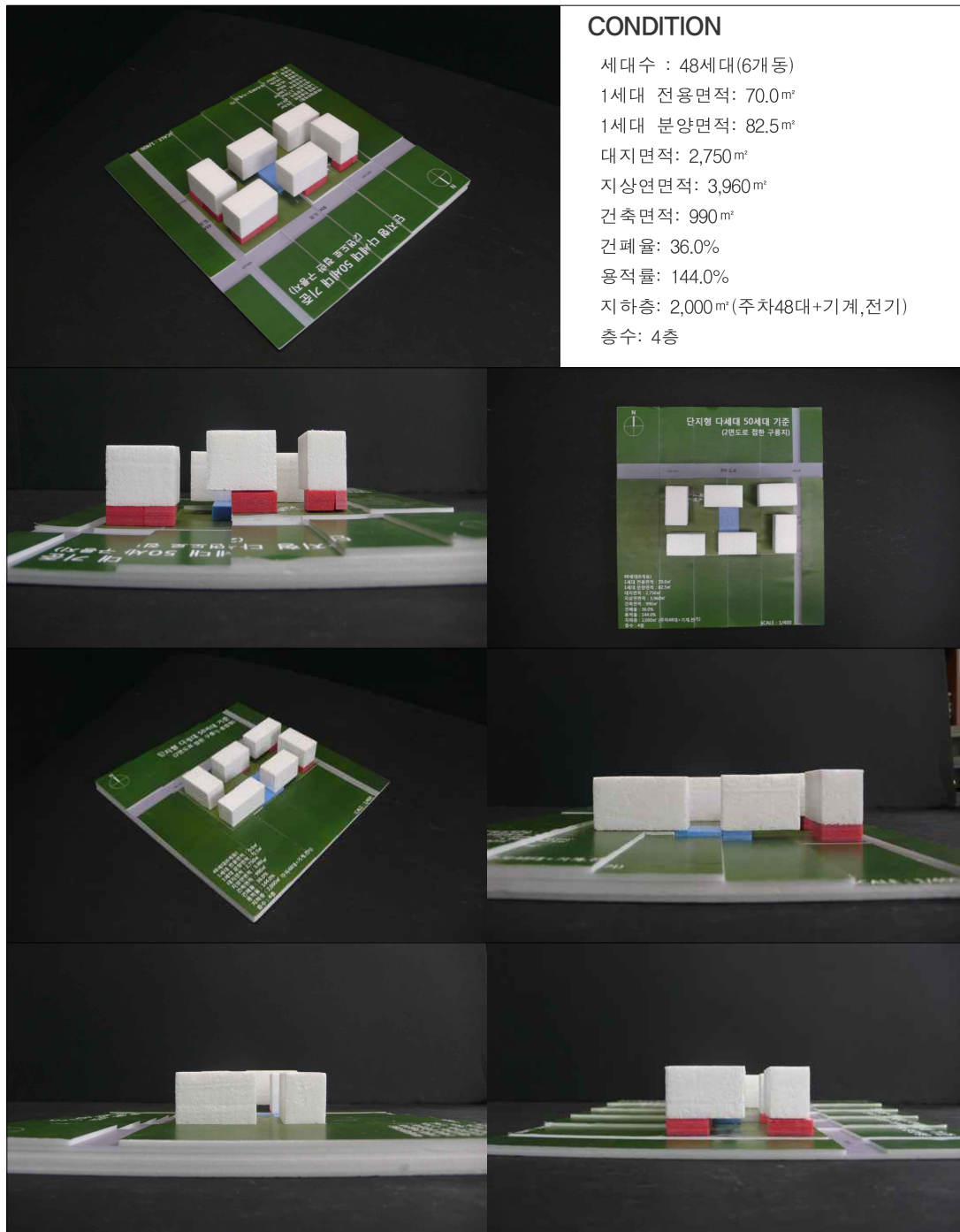
⑤ 50세대 단지형 다세대주택 원룸형 혼합형이 3개 가로에 접한 평지에 계획된 경우



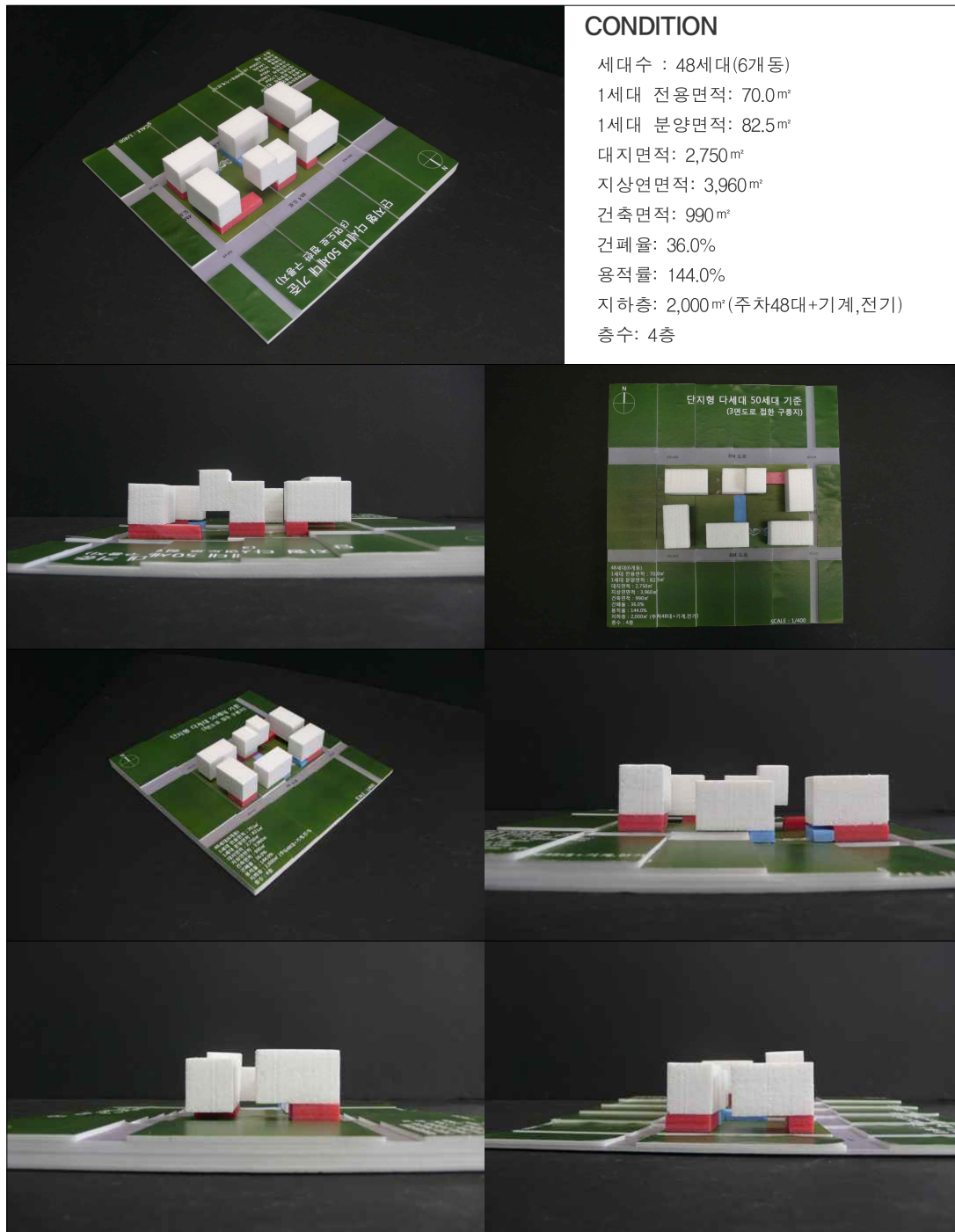
⑥ 50세대 단지형 다세대주택 원룸형 혼합형이 4개 가로에 접한 평지에 계획된 경우



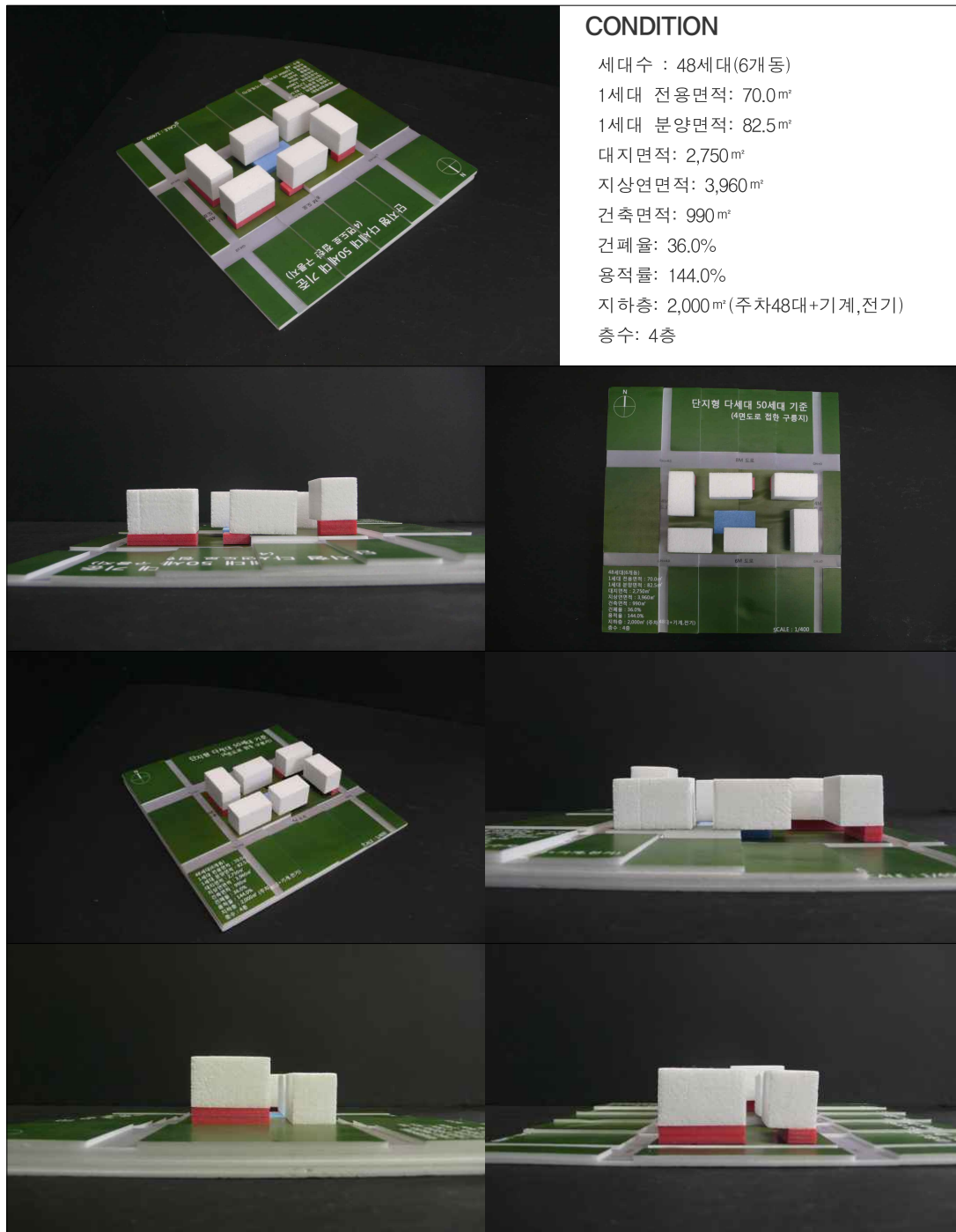
⑦ 50세대 단지형 다세대주택 단독형이 2개 가로에 접한 구릉지에 계획된 경우



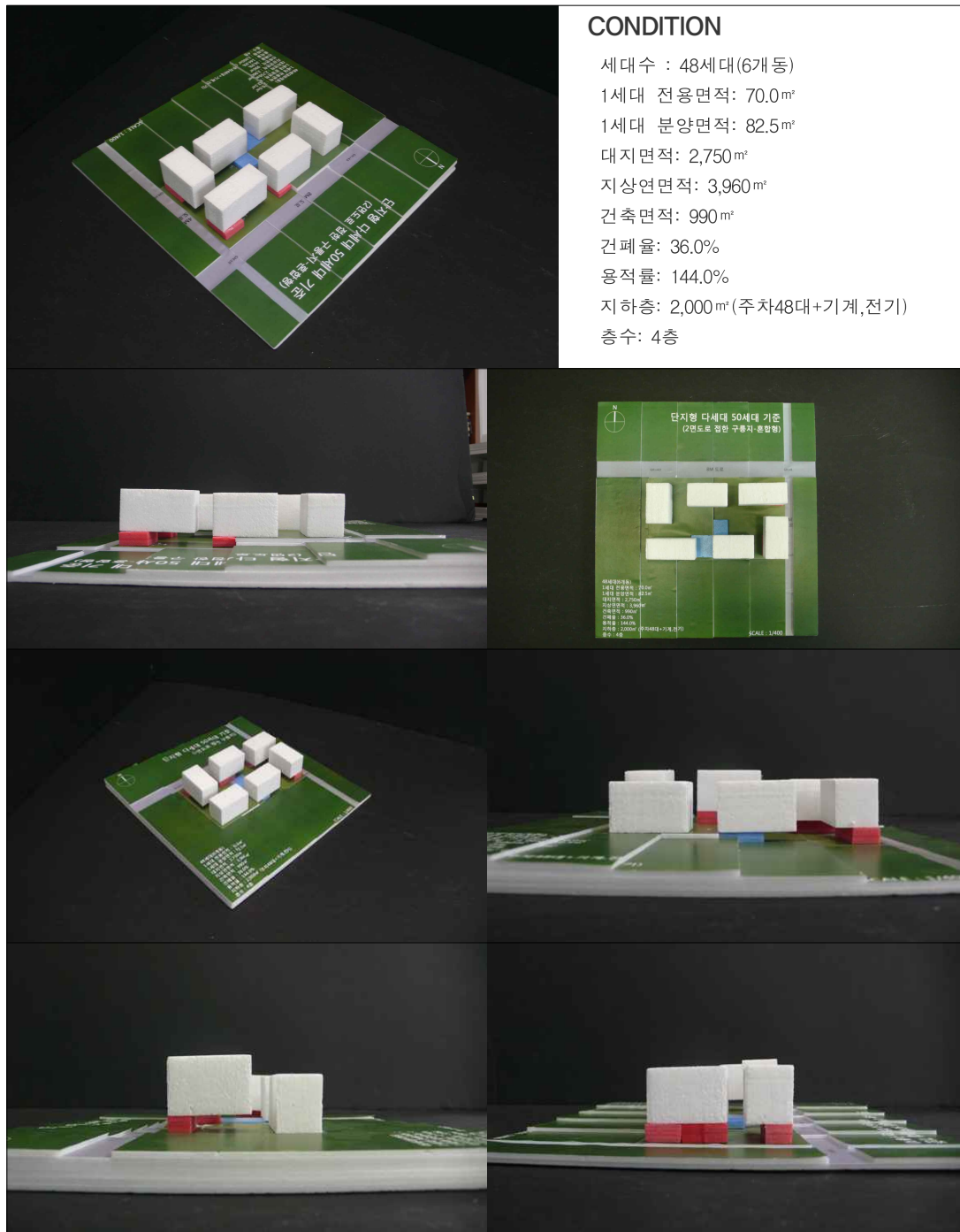
⑧ 50세대 단지형 다세대주택 단독형이 3개 가로에 접한 구릉지에 계획된 경우



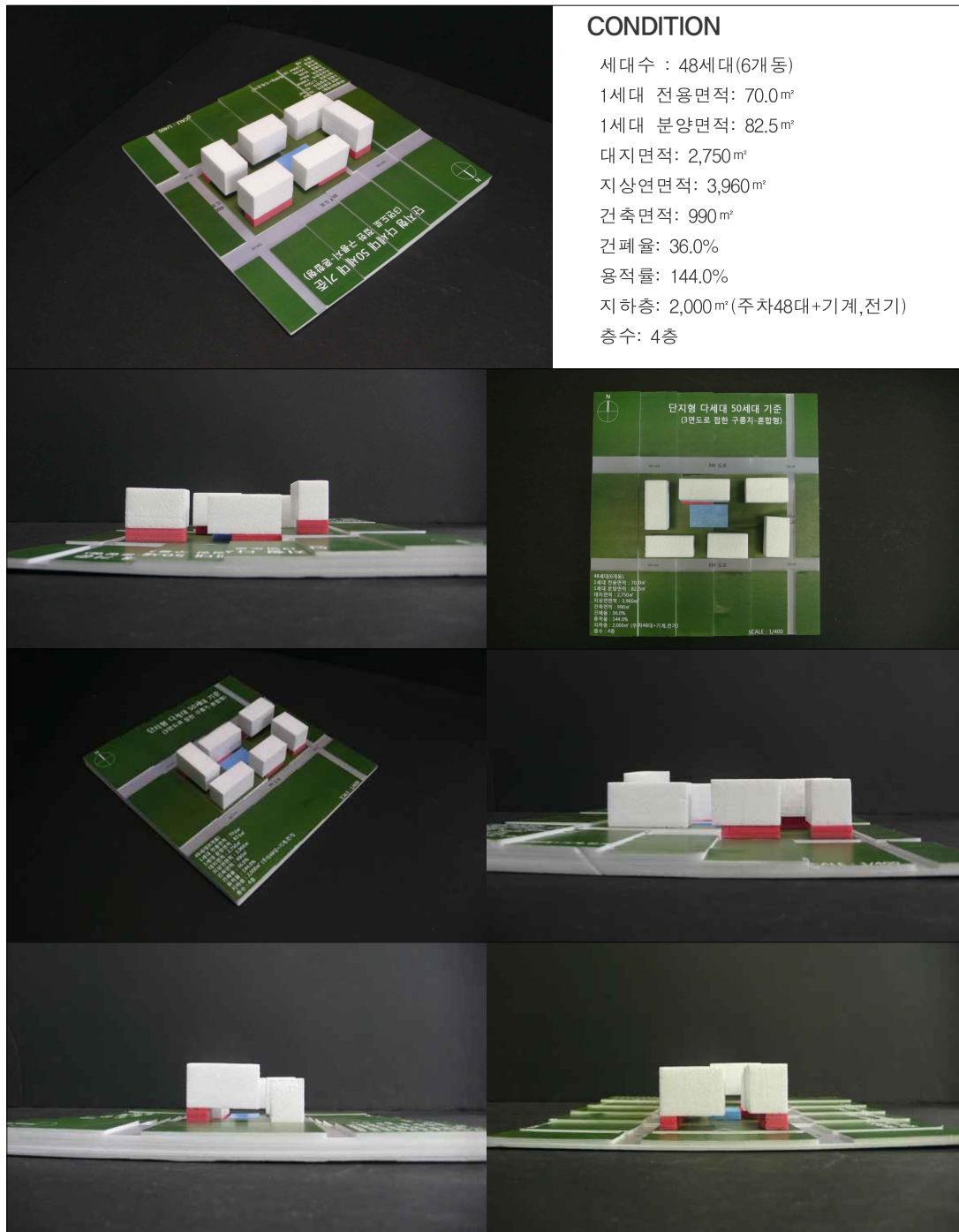
⑨ 50세대 단지형 다세대주택 단독형이 4개 가로에 접한 구릉지에 계획된 경우



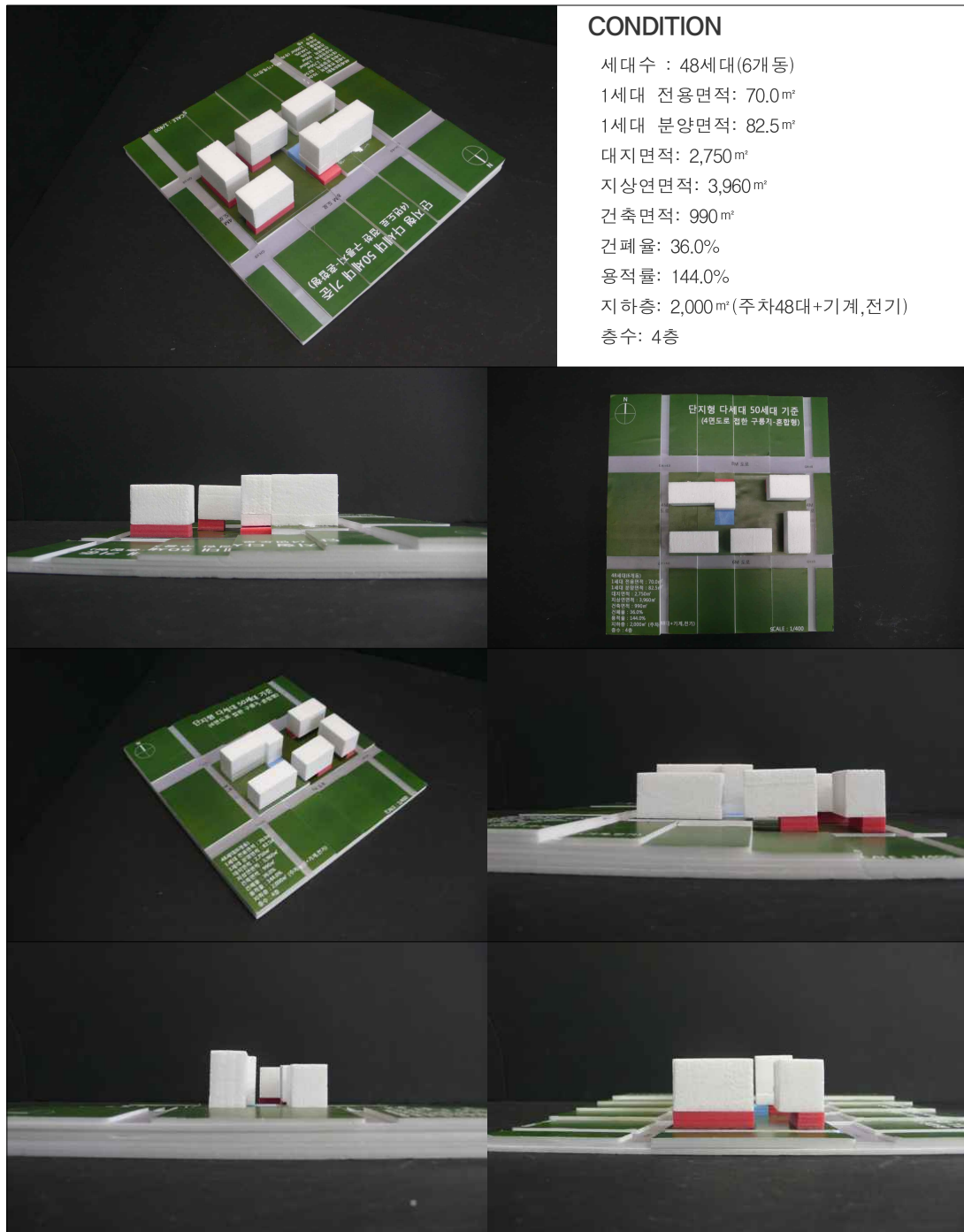
⑩ 50세대 단지형 다세대주택 원룸형 혼합형이 2개 가로에 접한 구릉지에 계획된 경우



⑪ 50세대 단지형 다세대주택 원룸형 혼합형이 3개 가로에 접한 구릉지에 계획된 경우



⑫ 50세대 단지형 다세대주택과 원룸형 혼합형이 4개 가로에 접한 구릉지에 계획된 경우



2) 100세대

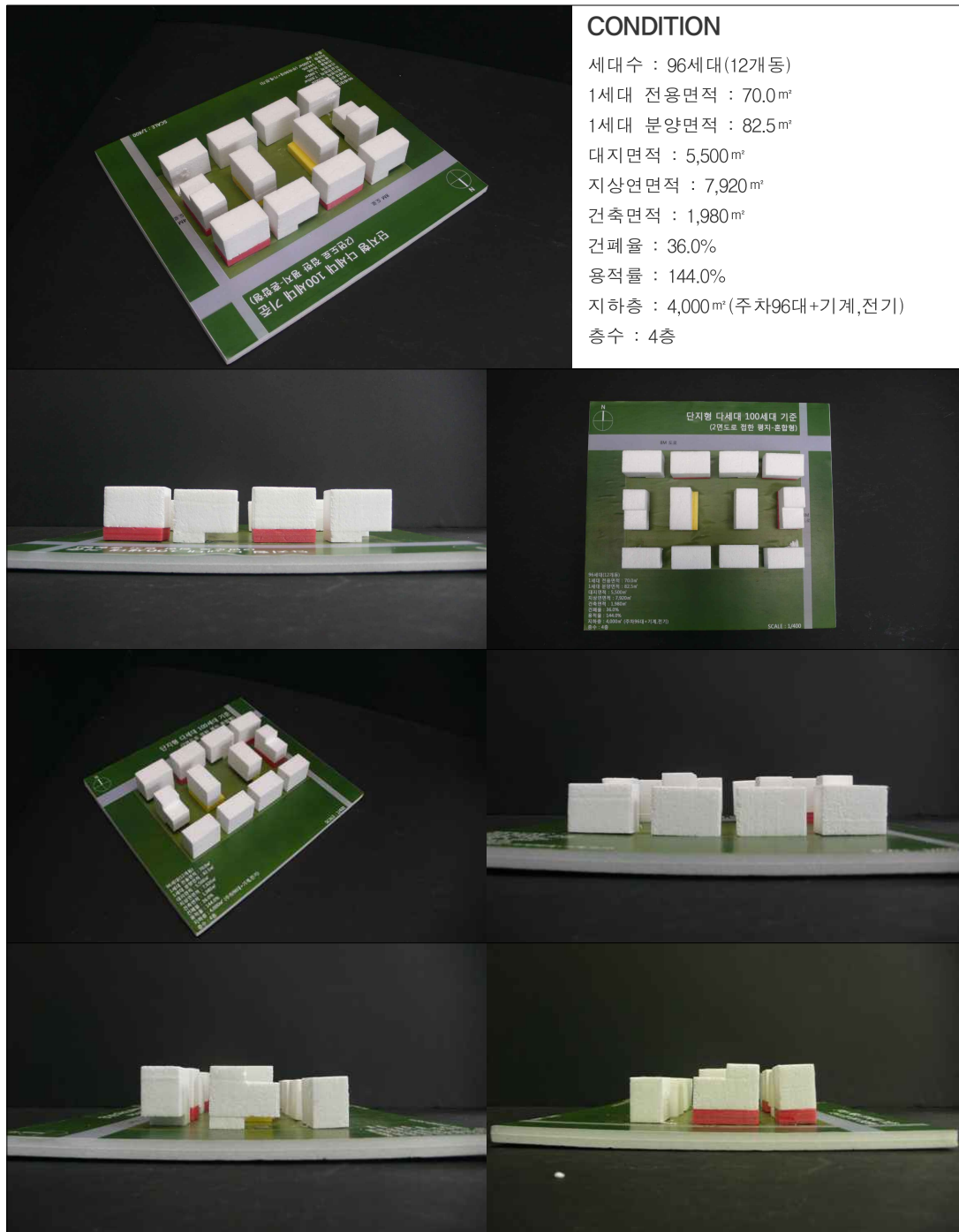
① 100세대 단지형 다세대주택 단독형이 2개 가로에 접한 평지에 계획된 경우



③ 100세대 단지형 다세대주택 단독형이 4개 가로에 접한 평지에 계획된 경우



④ 100세대 단지형 다세대주택 원룸형 혼합형이 2개 가로에 접한 평지에 계획된 경우



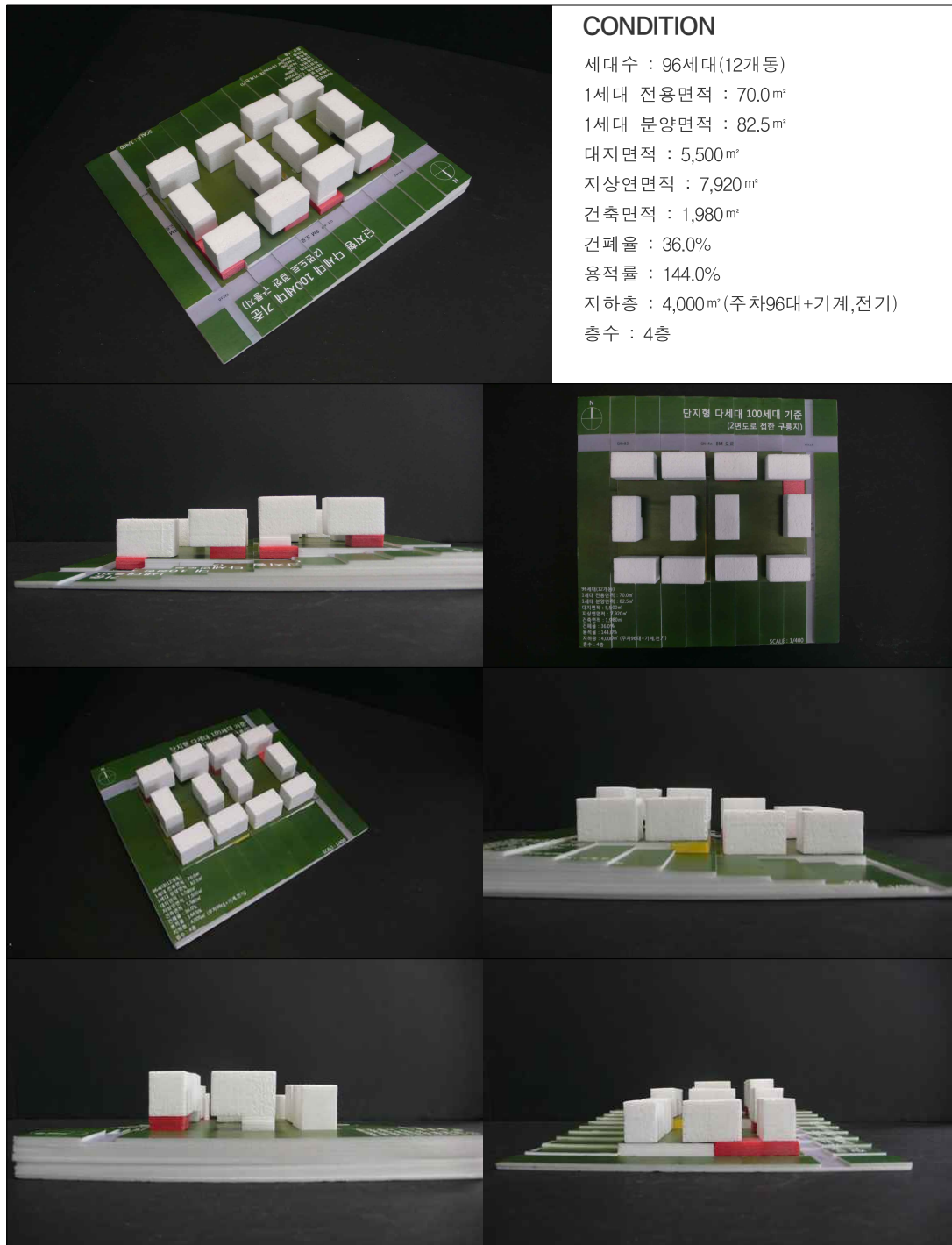
⑤ 100세대 단지형 다세대주택 원룸형 혼합형이 3개 가로에 접한 평지에 계획된 경우



⑥ 100세대 단지형 다세대주택 원룸형 혼합형이 4개 가로에 접한 평지에 계획된 경우



⑦ 100세대 단지형 다세대주택 단독형이 2개 가로에 접한 구릉지에 계획된 경우



⑧ 100세대 단지형 다세대주택 단독형이 3개 가로에 접한 구릉지에 계획된 경우



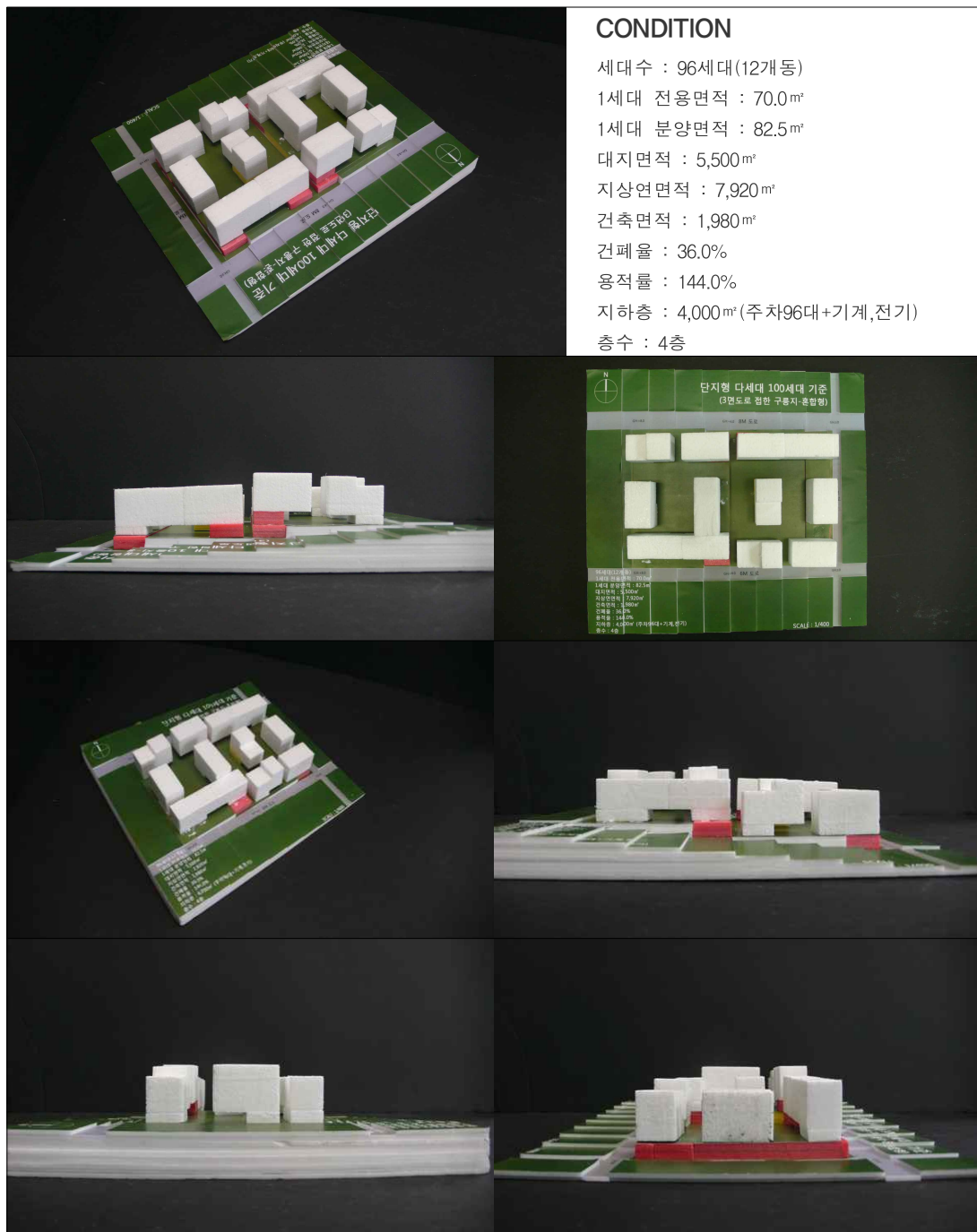
⑨ 100세대 단지형 다세대주택 단독형이 4개 가로에 접한 구릉지에 계획된 경우



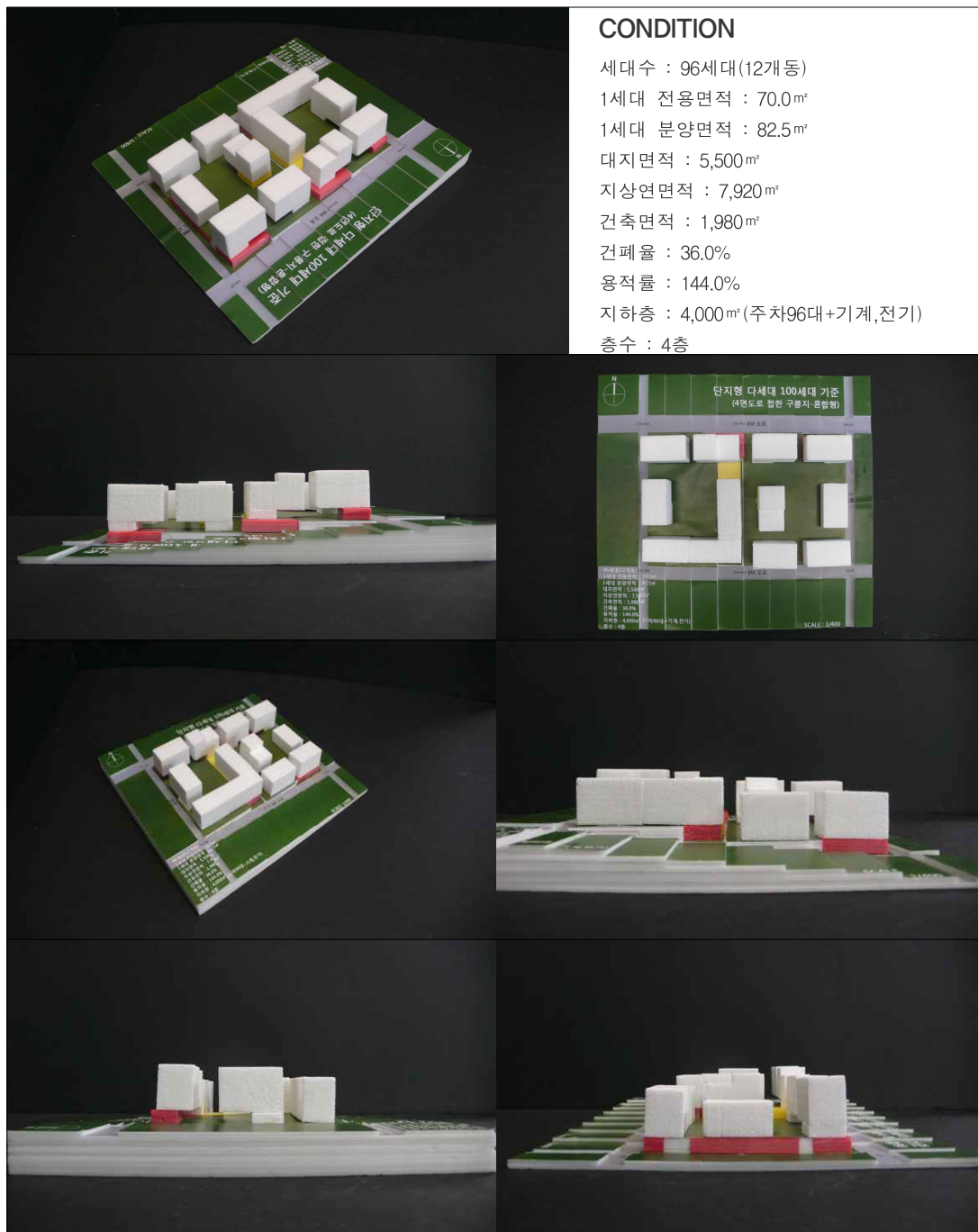
⑩ 100세대 단지형 다세대주택 원룸형 혼합형이 2개 가로에 접한 구릉지에 계획된 경우



⑪ 100세대 단지형 다세대주택 원룸형 혼합형이 3개 가로에 접한 구릉지에 계획된 경우



⑫ 100세대 단지형 다세대주택과 원룸형 혼합형이 4개 가로에 접한 구릉지에 계획된 경우

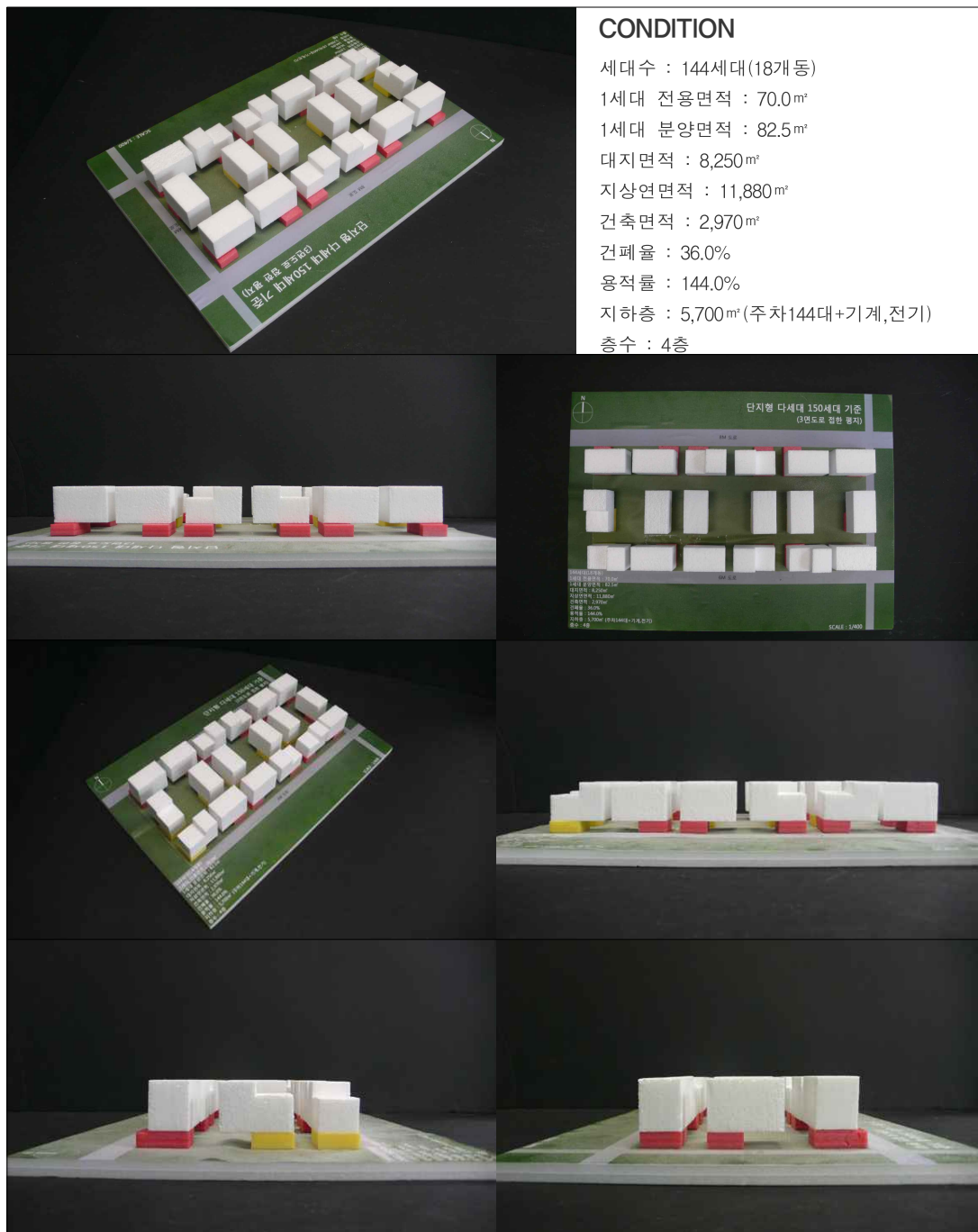


3) 150세대

① 150세대 단지형 다세대주택 단독형이 2개 가로에 접한 평지에 계획된 경우



② 150세대 단지형 다세대주택 단독형이 3개 가로에 접한 평지에 계획된 경우



③ 150세대 단지형 다세대주택 단독형이 4개 가로에 접한 평지에 계획된 경우



④ 150세대 단지형 다세대주택 원룸형 혼합형이 2개 가로에 접한 평지에 계획된 경우



⑤ 150세대 단지형 다세대주택 원룸형 혼합형이 3개 가로에 접한 평지에 계획된 경우



⑥ 150세대 단지형 다세대주택 원룸형 혼합형이 4개 가로에 접한 평지에 계획된 경우



⑦ 150세대 단지형 다세대주택 단독형이 2개 가로에 접한 구릉지에 계획된 경우



⑧ 150세대 단지형 다세대주택 단독형이 3개 가로에 접한 구릉지에 계획된 경우



⑨ 150세대 단지형 다세대주택 단독형이 4개 가로에 접한 구릉지에 계획된 경우



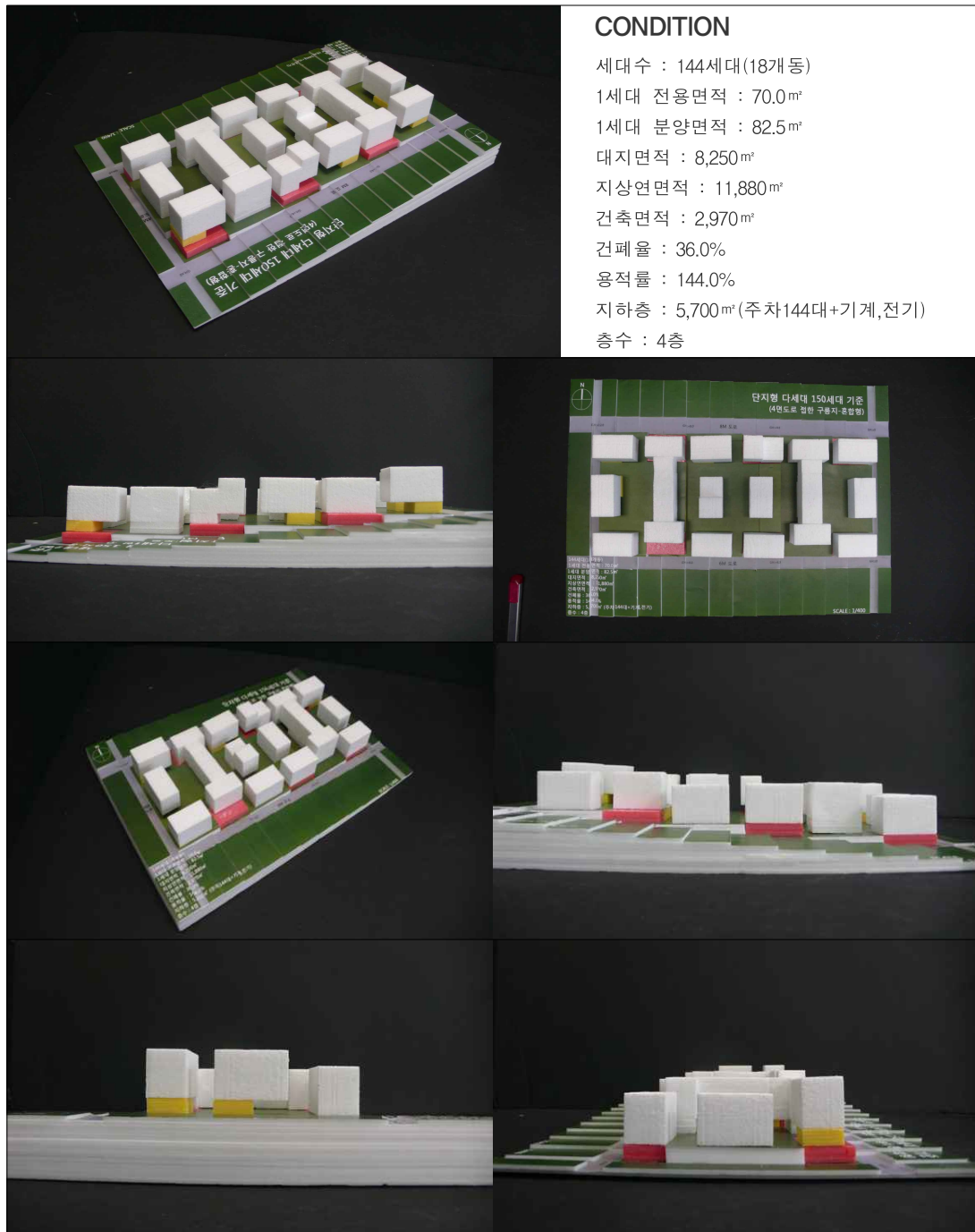
⑩ 150세대 단지형 다세대주택 원룸형 혼합형이 2개 가로에 접한 구릉지에 계획된 경우



⑪ 150세대 단지형 다세대주택 원룸형 혼합형이 3개 가로에 접한 구릉지에 계획된 경우

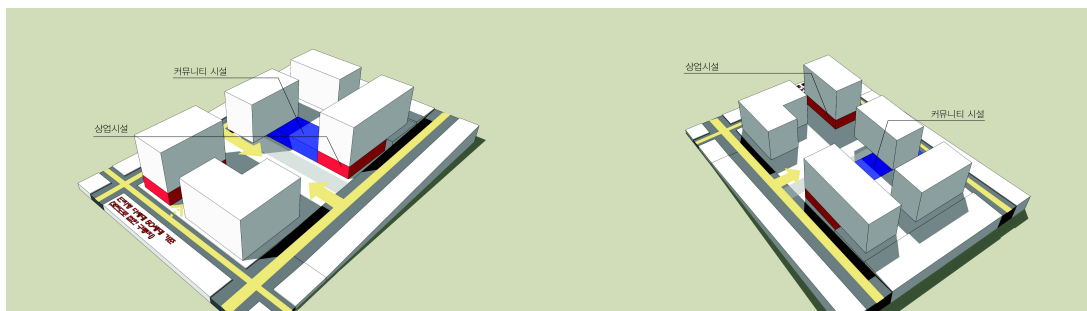
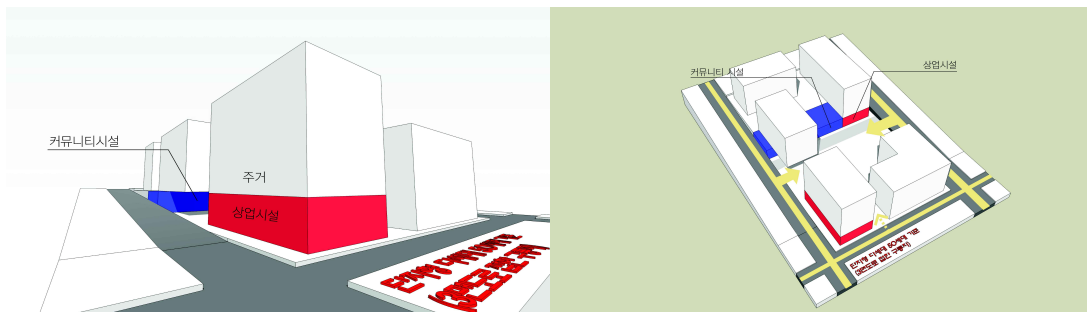
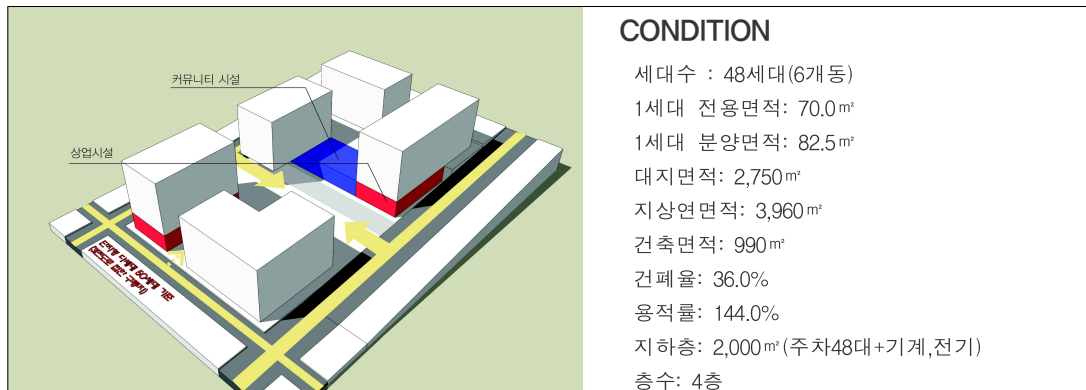


⑫ 150세대 단지형 다세대주택 원룸형 혼합형이 4개 가로에 접한 구릉지에 계획된 경우

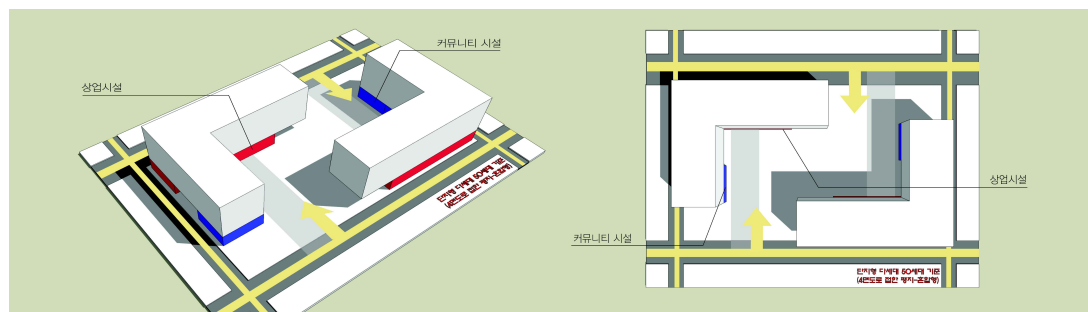
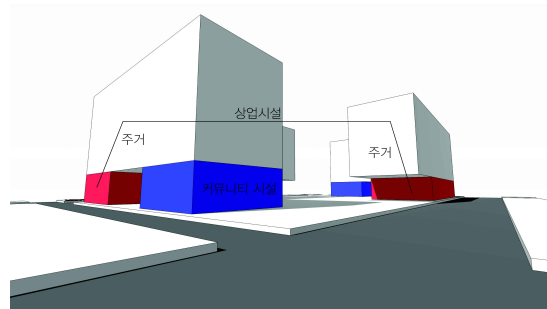
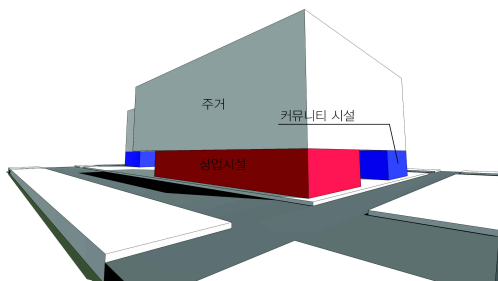
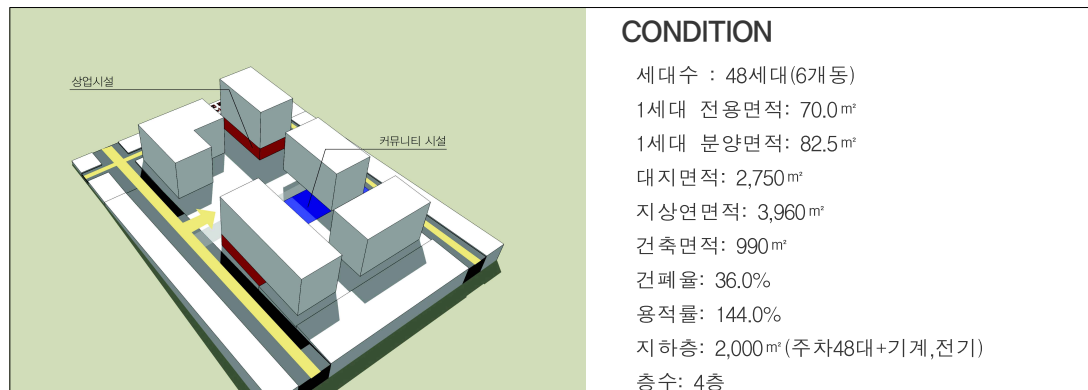


2. 3D 시물레이션

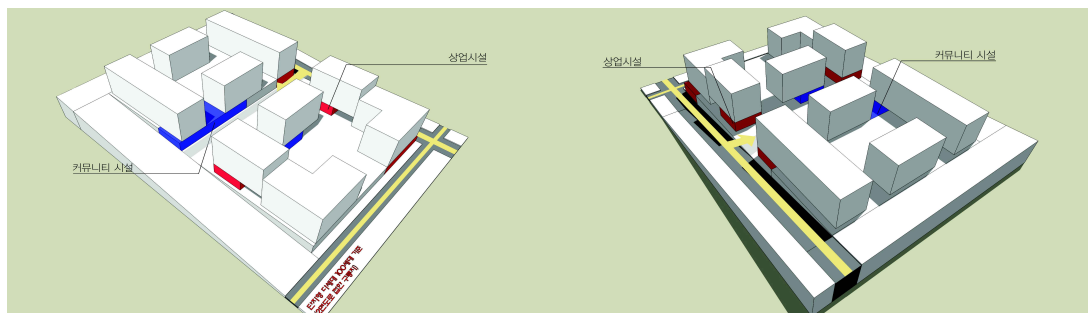
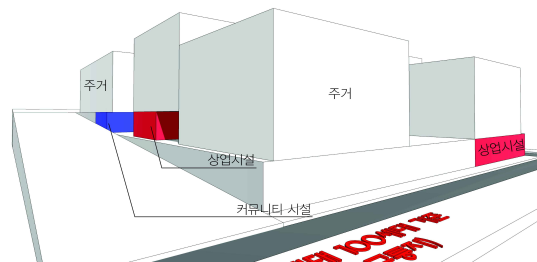
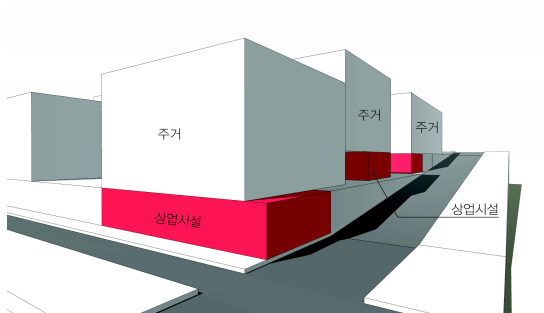
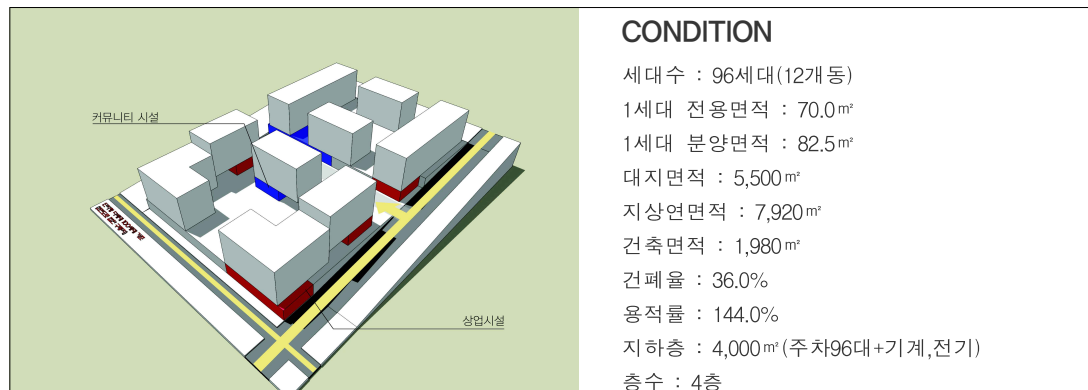
① 50세대 단지형 다세대주택 단독형이 3개 가로에 접한 구릉지에 계획된 경우



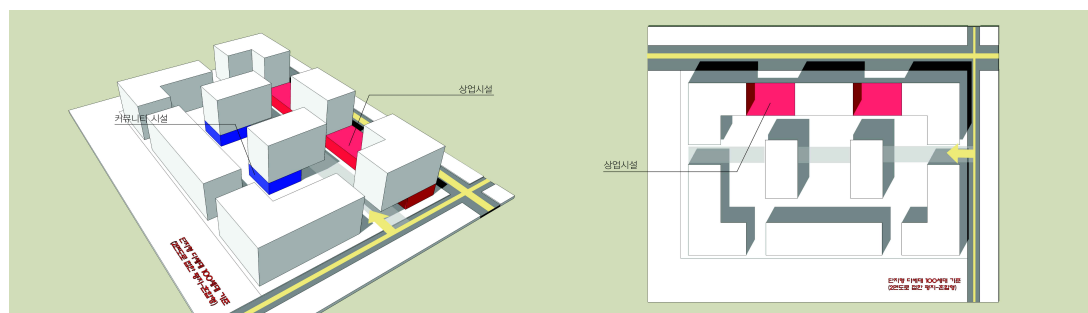
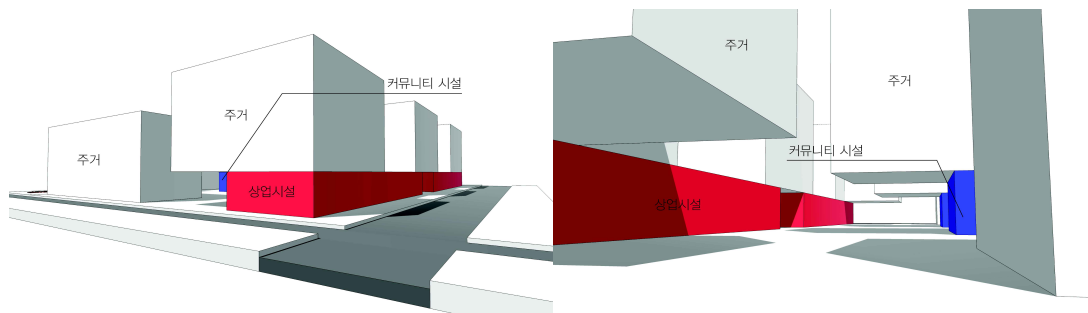
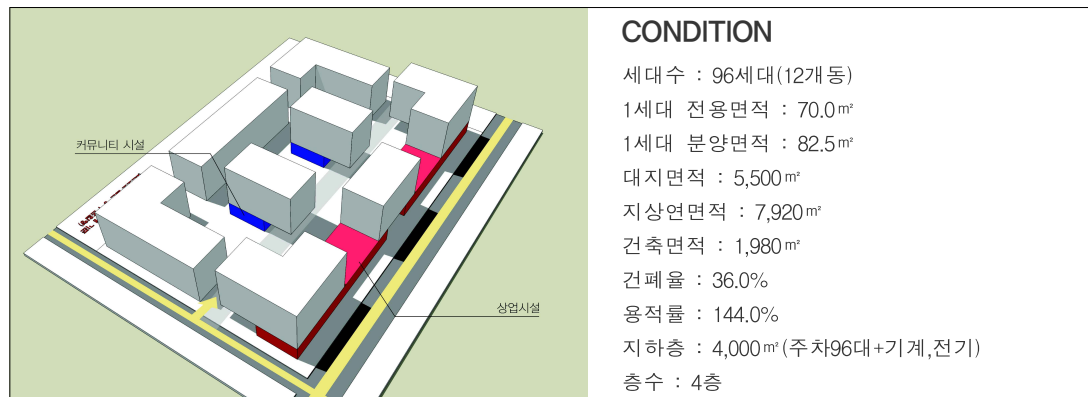
② 50세대 단지형 다세대주택과 원룸형 혼합형이 4개 가로에 접한 평지에 계획된 경우



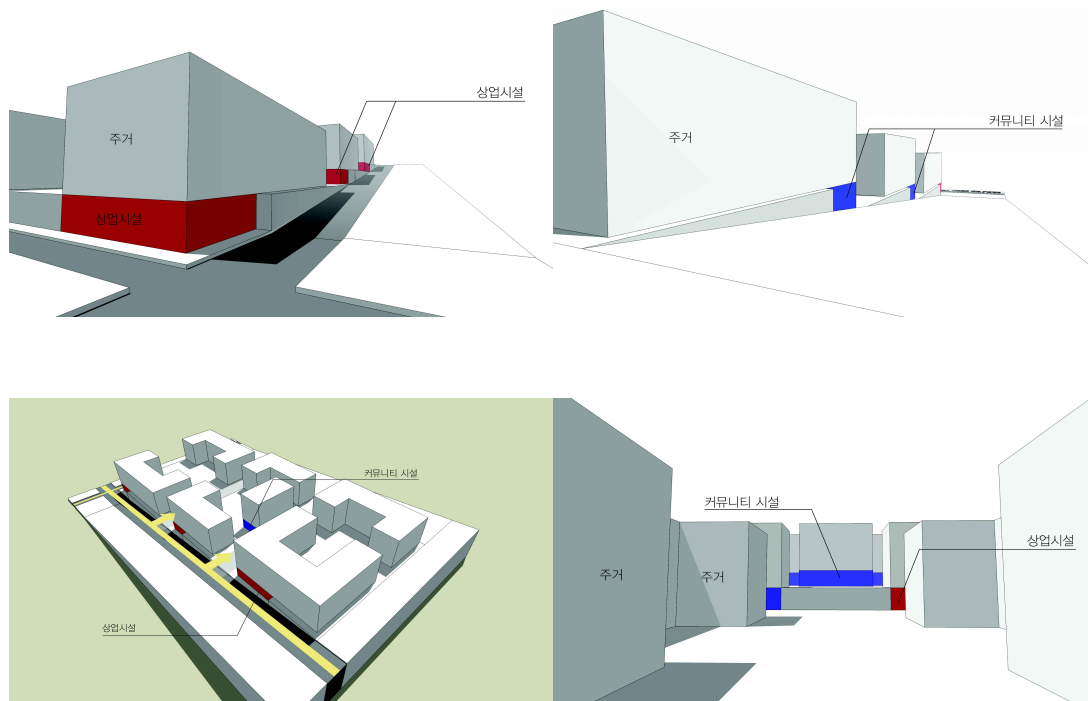
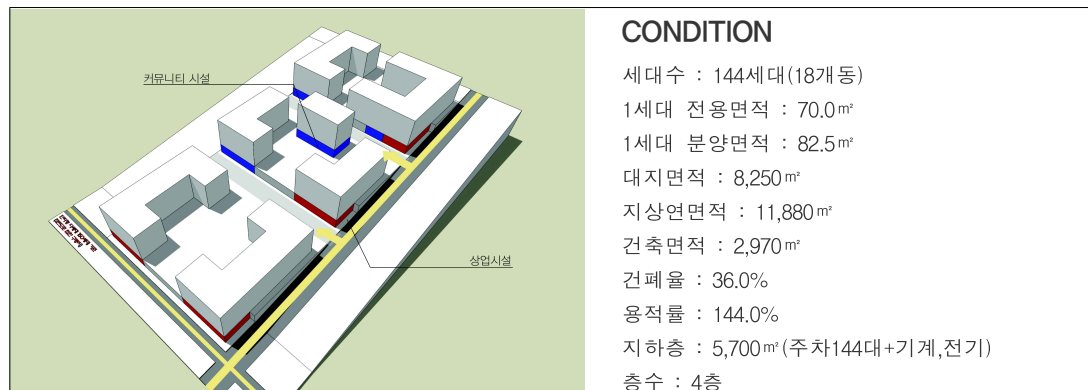
③ 100세대 단지형 다세대주택 단독형이 2개 가로에 접한 구릉지에 계획된 경우



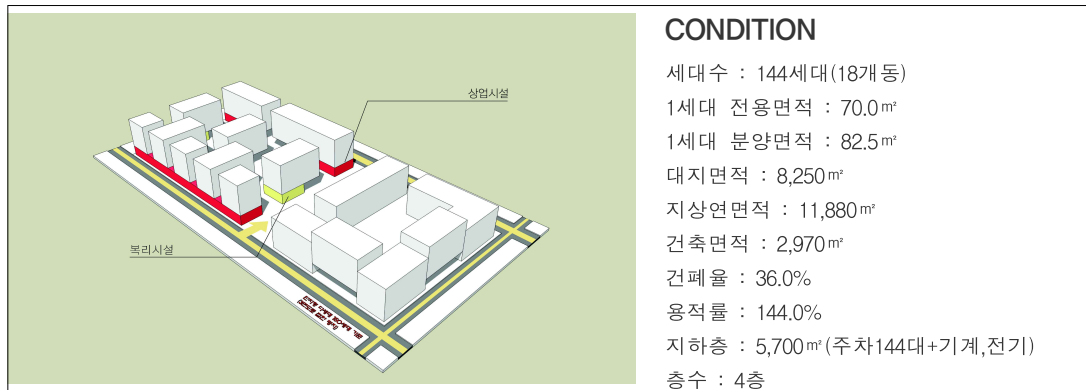
④ 100세대 단지형 다세대주택과 원룸형 혼합형이 2개 가로에 접한 평지에 계획된 경우



⑤ 150세대 단지형 다세대주택 단독형이 2개 가로에 접한 구릉지에 계획된 경우



⑥ 150세대 단지형 다세대주택 혼합형이 3개 가로에 접한 평지에 계획된 경우



150세대 단지형다세대주택 단독형이 2개의 가로에 접한 구릉지에 계획될 경우

