

한국 도시설계에 적용된 서구도시건축이론의 재고

How the Korean Urban Design Practice adopted the Western Urban
Design Theories

오성훈 Oh, Sunghoon
차주영 Tchah, Chu Young

(a u r i

AURI-기본-2011-2

한국 도시설계에 적용된 서구도시건축이론의 재고

How the Korean Urban Design Practice adopted
the Western Urban Design Theories

지은이: 오성훈, 차주영, 김영욱

펴낸이: 손세관

펴낸곳: 건축도시공간연구소

출판등록: 제385-2008-00005호

인쇄: 2011년 12월 29일, 발행: 2011년 12월 30일

주소: 경기도 안양시 동안구 시민대로 230 아크로타워 B동 301호

전화: 031-478-9600, 팩스: 031-478-9609

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

가격: 20,000원, ISBN: 978-89-93216-82-0

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

연구진

| | |
|----------|-------------------------|
| Ⅰ 연구책임 | 오성훈 연구위원 |
| Ⅰ 연구진 | 차주영 부연구위원 김영욱 초빙연구위원 |
| Ⅰ 연구 보조원 | 김원경 연구인턴 |
| Ⅰ 외부 연구진 | 김재철 국토연구원 책임연구원 |

| | |
|----------|--|
| Ⅰ 연구심의위원 | 안창모 경기대 건축대학원 교수 이제선 연세대 도시공학과 교수 이진철 국토부 도시재생과 사무관 정 석 경원대 도시계획조경학부 교수 최정우 목원대 도시공학과 교수 김상호 건축도시공간연구소 연구위원 |
|----------|--|

| | |
|----------|--|
| Ⅰ 연구자문위원 | 김기호 시립대학교 도시공학과 교수 김주일 한동대학교 공간환경시스템공학부 교수 류중석 중앙대학교 도시공학과 교수 민범식 국토연구원 녹색국토·도시연구본부 본부장 양승우 서울시립대학교 도시공학과 교수 유석연 서울시립대학교 도시공학과 교수 임주호 토지주택연구원 녹색성장연구실 책임연구원 제해성 아주대학교 건축학과 교수 |
|----------|--|

연구요약

이 연구는 언제나 우리나라의 도시설계보고서나 도면에서 나오는 개념들이나 이론들이 대개 서구의 것이라는 의문을 갖는 데서 시작하였다. 분명히 도시설계는 자국의 역사와 문화, 공간이용의 전통에 따라 분화 발전되어 왔음에도 불구하고, 우리가 사용하는 개념과 도시설계 수법들은 외국어를 사용하지 않으면 어려울 정도로 서구화되어 있다. 우리나라의 자생적인 도시설계 이론과 수법이 전혀 없지 않았다면, 우리나라에서 제안되고 받아들여진 도시설계 이론과 수법은 어떠한 것이 있을 수 있는가 질문하게 되었다.

이러한 질문에 답하기 위해서는 먼저 우리가 가지고 있는 도시설계 분야의 자산 중에서 외부에서 그 연원을 찾을 수 있는 것이 무엇인지를 확인하는 작업이 필요하다고 보았다. 서구 도시건축이론이 우리나라의 도시설계에 미친 영향을 물리적인 설계요소에 한정해서라도 검토가 가능하다면, 추후 우리나라의 독자적인 도시설계 학문체계를 발전시키는데 초석이 될 수 있을 것이라고 판단하여 연구를 진행하고자 하였다. 이러한 가정 하에서 먼저 도시설계 이론을 만들어온 서구 도시건축이론을 정리하는 작업이 선행될 필요가 있었다. 이를 위해 도시설계 보고서 및 도면에 적용되어 있는 물리적 요소를 중심으로 도시설계 분야 서구 도시건축이론을 정리하고자 하였다.

여러 이론가들의 저작을 참고하여 도시설계의 물리적 요소로서 공간구조 및 가로체계, 건축물과 가로의 관계, 커뮤니티 개념의 고려, 경관에 대한 고려, 그리고 녹지의 배치에 대한 접근방식 등의 다섯 가지 범주를 설정하도록 하였다. 이러한 범주는 상호배타적인 범주도 아니고, 도시설계의 모든 실무나 이론을 포괄하기 위한 범주도 아니다. 이러한 시도는 도시설계에 관련된 서구 도시건축이론의 상호연관성과 변천과정을 접근하기 쉽게 정리하고, 우리나라의 사례에 적용하기 쉽도록 재구성하기 위해 필요했다. 이러한 구분 없이 도시설계 전반의 연원을 기술하는 것은 보다 방대한 작업이 필요했을 것으로 보인다.

이러한 다섯 가지 범주별로 약 백년간에 걸친 도시설계관련 서구 도시건축이론의 변곡점을 검토하여, 다음과 같이 정리하였다. 첫째, 공간구조 및 가로망 체계에 대한 범주에서는 지테를 중심으로 하는 전통적 도시조직, 소규모 블록을 지향하는 관점에서 공공간의 중심성을 극적으로 강조하는 경향의 오스만과 번햄의 시도로 주안점이 변경되었고 이후, 자동차의 수용을 전제로 슈퍼블록의 존재를 정당화하는 꼬르뷔제, 스타인이 등장한다. 이러한 극적인 공간의 변화는 다시 중심성을 다층적으로 재편하면서 작은 단위의 공간에서 가로활동, 생활가로 등에 집중하는 제인 제이콥스 이후 뉴어버니즘 계열의 움직임을 맞이하게 된다.

둘째, 건축물과 가로의 관계에서는 상징적 심미적 대로를 추구하는 오스만, 번햄, 지테의 연결선을 볼 수 있는데, 이들은 가로를 만드는 수단으로 건축물을 바라보았고, 건축물이 가지는 독자적인 성능과 가로와의 연계에는 큰 관심이 없었다. 이러한 경향은 근대주의자들이 녹지의 확보, 보차의 분리 등의 기능적 이유로 가로와 건축물을 이격시키면서 해체되기 시작하고, 이러한 해체는 가로의 사회적 기능마저 해체하면서 많은 사회문제를 공간에서 배태하게 되었다. 이러한 문제의식에 반하는 실증적 연구를 시작한 제인 제이콥스나 뉴만 같은 이들은 가로와 건축물을 유기적으로 결합된 것으로 보았고 이러한 관점은 뉴어버니즘 계열로 연결되지만, 뉴어버니즘 계열에서는 공간의 상징적이고 심미적인 부분도 강조한다는 점에서 초기 지테의 관점을 일부 수용하고 있는 것으로 보인다.

셋째, 커뮤니티의 개념을 다루는 부분에서는 하워드나 전원도시의 계열에서는 공상적 사회주의자들의 후예처럼 아직 공공의 복리를 위한 사회적 개혁의 도구로서 추상적인 커뮤니티 개념을 주장하고 있으며 이들에게 커뮤니티는 이전시대의 농촌사회의 속성을 되살리는 것에 가까웠다. 그러나 근대주의자들은 이러한 커뮤니티 개념을 진지하게 탐구하지 못하였고, 페리나 스타인의 경우에는 일상생활에서의 교류와 같은 사회학적 관점에서 커뮤니티의 공간구성을 고민하게 되었다. 이러한 연구는 행태에 대한 실증적 연구를 진행한 뉴만이나 애플야드에 의해 뒷받침되었고, 뉴어버니스트들이나 PPS로 연결되지만 이 시점이 되면 커뮤니티 개념은 일반적인 공간구성의 원리라기보다는 도시재생이나 저소득층의 보호와 같은 특정 목적을 위해 이용되는 도구적인 활용도가 극대화되게 된다.

넷째, 경관의 처리문제를 보면 산업혁명 이후 도시에서는 전원도시를 위하여 회화적 경관을 구성함으로써, 도시문제에서의 정서적인 창출을 도모하였다. 그러나 근대주의자들

의 도시에서는 모더니즘, 큐비즘에 기반을 둔 기하학적 수직적 요소가 강조되는 도시적 경관이 강조되었고, 이후 포스트모더니즘 경관에서는 린치의 이미지나 가독성 개념을 시작으로 인간중심의 소규모, 복잡하고 연속적인 경관, 개인적 경관에 대한 가치를 인식하기 시작하였다. 이러한 경관에 대한 인식은 생태경관으로 발전하면서 자연지형과 자연요소에 대한 적극적인 보전, 활용에 대한 접근과 연결된다.

다섯째, 녹지의 배치에 대한 범주에서는 지테나 옴스테드, 번햄에게서의 녹지는 하나의 도시문제에 대한 처방의 역할을 수행하였다. 이러한 관점은 공원도로, 그린벨트, 그린웨이 등을 분화해 나가면서 스타인과 헨리 라이트 등에 의해 녹지체계의 정립과정을 거치게 된다. 녹지체계는 공간조직이나 공간구조의 재편과 맞물려 진화하게 된다. 19세기 후반 80년대가 되면 생태적인 개념이 강해지면서 인간위주의 녹지체계를 넘어서서 도시생태계를 보존하고 유지하기 위해 생태네트워크가 구성되고, 생태통로의 개념이 적용되기 시작한다.

이상 다섯 개의 범주로 정리한 내용에 기반을 두어 우리나라 도시설계 보고서 및 도면을 대상으로 분석을 실시하고자 하였다. 여기서 분석한 대상은 실제 도시나 지구가 아니라, 도시 및 지구에 대한 도시설계 보고서 및 도면이다. 현실적으로 도시설계를 수행한 결과물에 서구 도시건축이론들이 어떻게 적용되어 있는가를 검토한 것이다. 우리나라의 근대이후 도시설계의 시기를 1960년대, 70년대, 80년대, 90년대, 2000년대 크게 다섯 개로 나누고, 각 시기별로 4개의 프로젝트, 총 20개의 사례를 선정하여 수집할 수 있었던 관련 보고서 및 도면을 분석하였다.

첫째, 공간구조 및 가로체계에 대한 검토결과, 1960년대에서 2000년에 이르기까지 공간의 중심성이 완화되어 미국처럼 스프롤된 양상이 일반적으로 나타나지는 않았고, 80년대 들어서 지역 내 소규모 중심성에 대한 고려가 강조되었다. 블록의 크기를 보면 보차분리를 위한 슈퍼블록이 일관되게 초기부터 적용되고 있으며, 90년대 들어서 가로의 활동을 고려한 소규모 블록들이 채용되기는 하지만 일부 상업지역 정도에 한정되고 있다. 가로망체계에 대한 고려에서는 생활가로를 확보하려는 움직임이 80년대 들어서 시작되었고, 2000년대 들어서는 일상화된 것으로 보인다.

둘째, 건축물과 가로의 관계에서는 이미 60년대부터 가로와 건축물의 분리가 일어났는데, 60년대에는 근대주의적 관점에서 차량이동의 원활화를 목적으로 한 것인지, 아니면

패리처럼 보차분리를 위한 것인지 명확하게 표명하지 않는 계획이 계속되다가 70년대 들어서에는 보차분리 개념이 명확하게 제시되고, 80년대부터는 건축물과 가로가 유기적으로 결합되어야 한다는 관점이 계획안에서 드러나지만, 여전히 일부지역에 한정되어 적용되며 전반적으로는 가로와 건축물의 분리가 계속되고 있다. 이러한 양상은 서구이론의 장점을 도입하기는 하지만 우리나라의 공간구조를 지배하는 공동주택담론과 적절한 선에서 타협을 할 수 밖에 없었던 여건을 보여주는 것으로 보인다.

셋째, 커뮤니티의 개념은 서구 도시건축이론에서 제시된 변화를 그대로 따라가지는 않았으며, 행태기반의 커뮤니티계획은 과천 신도시 이후 80년대 계획부터 적용되는 것으로 보인다. 커뮤니티 자체를 도시문제의 해결수단으로 적극적으로 도입한 경우가 없는 것은 우리나라의 주거단지 구성이 아파트 일변도인 것에 일부 기인한 것으로 보인다. 커뮤니티의 문제는 도시설계의 문제가 아니라 아파트단지 계획의 문제였고, 나머지 기성시가지는 도시설계가 커뮤니티의 관점에서 재편할 수 있는 공간적인 여지가 거의 없었을 것이다.

넷째, 경관의 처리는 60년대에는 경관에 대한 언급이 거의 없으며, 있다고 하더라도 추상적인 표현일 뿐이었고, 이후에도 우리나라에서 회화적 경관을 추구한 경우는 거의 없고, 있다면 행정중심복합도시의 일부지점으로 한정할 수 있을 것으로 보인다. 대부분 근대주의적 경관, 도시적 경관을 강조하면서, 80년대부터는 자연경관과의 조화라는 측면을 다루고 있어 포스트모던 경관에 가깝다고 볼 수 있었고, 90년대 이후에는 조망축 등을 고려한 본격적인 경관계획이 이루어지고 2000년대에 들어서 생태경관에 대한 언급이 제시되고 있었다.

다섯째, 녹지의 배치 부분에서는 도시문제에 대한 처방으로써 녹지를 명시한 경우는 일부에 불과했고, 60년대에는 녹지체계를 위계적으로 배치하려는 움직임이 시작된다. 서구 도시설계에서는 시작부터 녹지가 정치적인 대상이었던 것에 비해서 우리나라는 녹지가 대상화되는 오랜 시간이 걸린 것으로 보인다. 생태통로 등 생태적인 녹지체계를 도입하는 도시설계는 2000년대 들어서 시작되었다. 하지만 녹지의 가치와 중요성에 대해서는 생태면적율의 도입 등에도 불구하고 인식의 시작점에 서있는 것으로 보인다.

간략하게 정리하였지만, 우리나라의 도시설계는 독자적인 성격을 가지고 발전되어온 것은 확실하다. 행정중심복합도시의 계획안을 보면 도시전체를 다층적인 구조를 가진 생

활권으로 분리하여 도시조직을 마련한다거나, 커뮤니티의 개념을 유기적으로 재편한다거나, 그러면서도 생태적인 측면을 적극적으로 도입하고, 뉴어버니스트들의 개념들을 우리나라에 적용하고 있다. 파주 운정 신도시의 경우에도 단독주택지의 설계를 보면 개별 필지와 녹도, 생태축, 경관축을 연결하여 세심한 도시설계가 이루어지고 있는 것을 알 수 있다.

이러한 설계안들은 기존의 서구도시건축이론의 변화나 개념만으로 포괄할 수 없는 도시설계 분야의 새로운 외연이라고 할 수 있을 것이다. 이러한 부분들을 우리나라 도시설계의 이론과 학문체계로 정립하고 개선하고, 전파하는 것은 도시설계 분야의 연구자들에게 중요한 의미를 가질 것이다. 이 연구에서 진행된 부족하고 거친 정리와 분석들은 개별 사례들의 문제점을 제시하거나 비판하고자 한 것이 아니라, 서구의 도시건축이론을 극복하면서 우리나라의 도시설계의 성과를 체계적으로 정리하는 한편 급변하는 미래에 대응하는 토착화된 도시설계의 바탕을 만들고자 진행한 것이다.

향후 개별 도시설계 프로젝트의 더 광범위하고 심도 있는 분석을 통해 우리나라 도시설계의 독자적인 가치체계와 성과를 정리하는 이론적 작업이 우리나라 도시설계의 발전에 도움이 될 것으로 생각된다.

차 례

| | |
|---------------------------------------|------------|
| 제1장 서론 | 1 |
| 1. 연구의 필요성 및 목적 | 1 |
| 1) 연구의 배경 | 1 |
| 2) 연구의 필요성 | 2 |
| 3) 연구의 목적 | 3 |
| 2. 연구내용 및 방법 | 4 |
| 제2장 서구 도시건축이론의 흐름과 주요 개념 | 5 |
| 1. 서구 도시건축이론의 흐름 | 7 |
| 1) 주요 이론가들이 주장한 핵심설계요소의 분류 | 9 |
| 2. 도시설계 요소의 주요범주와 서구 도시건축이론의 추이 | 13 |
| 1) 공간구조 및 가로체계 | 13 |
| 2) 건축물과 가로의 관계 | 41 |
| 3) 커뮤니티 개념의 적용 | 58 |
| 4) 경관에 대한 고려 | 79 |
| 5) 녹지의 처리방식 | 99 |
| 제3장 서구 도시건축이론의 적용사례 분석 | 127 |
| 1. 도시설계 사례의 선정 | 128 |
| 2. 도시설계 주요범주별 사례분석 | 141 |

| | |
|----------------------------------|------------|
| 1) 1960년대 | 141 |
| 2) 1970년대 | 159 |
| 3) 1980년대 | 183 |
| 4) 1990년대 | 208 |
| 5) 2000년대 | 240 |
| 제4장 결론 | 275 |
| 참고문헌 | 281 |
| Summary | 295 |
| 부록1. 도시설계 사례 개요 | 301 |
| 부록2. 우리나라 도시설계의 흐름과 제도적 변천 | 343 |

표차례

| | |
|--|-----|
| [표 2-1] 서구 주요이론의 시대별 변천 | 7 |
| [표 2-2] 주요 이론가들이 주장한 핵심설계요소에 따른 분류 | 11 |
| [표 2-3] 주요 이론가들이 주장한 핵심설계요소에 따른 분류 재정리 | 125 |
| [표 3-1] 시대별 주요 도시설계 프로젝트(사례) 선정 | 128 |
| [표 3-2] 도시의 단위공간조직(Urban Tissue)의 분류 | 199 |
| [표 3-3] 도시경관의 제고와 도시설계기본방향 | 220 |
| [표 3-4] 분당 상업지구 블록입지특성별 불허용도 계획 | 225 |
| [표 3-5] 분당 경관식재의 기능적 분류 | 230 |
| [표 3-6] 입지별 기능 및 도입시설 | 252 |
| [표 4-1] 서구 도시건축이론의 적용 사례 분석 요약 | 278 |
| [표 부록 1-1] 도시설계 사례 개요 목록 | 301 |
| [표 부록 1-2] 성남 단지 개발개요 | 303 |
| [표 부록 1-3] 울산 공업지구 개발개요 | 305 |
| [표 부록 1-4] 서울 여의도 개발계획 개발개요 | 307 |
| [표 부록 1-5] 서울 마포 아파트 개발개요 | 309 |
| [표 부록 1-6] 서울 영동 아파트 개발개요 | 311 |
| [표 부록 1-7] 서울 잠실 중심지구 개발개요 | 313 |
| [표 부록 1-8] 안산 반월 신공업도시 개발개요 | 315 |
| [표 부록 1-9] 과천 신도시 개발개요 | 317 |
| [표 부록 1-10] 서울 목동 신시가지 개발개요 | 319 |
| [표 부록 1-11] 서울 상계 신시가지 개발개요 | 321 |
| [표 부록 1-12] 대전 둔산 신시가지 개발개요 | 323 |

| | |
|--|-----|
| [표 부록 1-13] 고덕 중심상업지역 개발개요 | 325 |
| [표 부록 1-14] 군포 산본 신도시 개발개요 | 327 |
| [표 부록 1-15] 부산 해운대 신시가지 개발개요 | 329 |
| [표 부록 1-16] 성남 분당 신도시 개발개요 | 331 |
| [표 부록 1-17] 부천 중동지구 개발개요 | 333 |
| [표 부록 1-18] 화성 동탄 신도시 개발개요 | 335 |
| [표 부록 1-19] 인천 송도 신도시 개발개요 | 337 |
| [표 부록 1-20] 행정중심복합도시 개발개요 | 339 |
| [표 부록 1-21] 파주 운정 신도시 개발개요 | 341 |
| [표 부록 2-1] 국내 도시계획 현황: 시기별 주요 개관 및 계획 사례 | 345 |
| [표 부록 2-2] 우리나라 도시건축 관련 법·제도 변천 | 349 |

그림차례

| | |
|---|----|
| [그림 1-1] 연구의 흐름 | 4 |
| [그림 2-1] 오페라하우스와 그 주변, 오스만의 파리 | 15 |
| [그림 2-2] 하워드의 전원도시 | 17 |
| [그림 2-3] 전원도시의 중심도시 | 18 |
| [그림 2-4] Chicago plan | 20 |
| [그림 2-5] 프랭크 로이드 라이트의 브로드에이커 시티 계획 | 22 |
| [그림 2-6] 꼬르뷔제의 300만을 위한 도시계획 제안 | 23 |
| [그림 2-7] 트랜섹트 | 27 |
| [그림 2-8] Clarence Perry's Neighborhood Unit | 30 |
| [그림 2-9] Diagramatic plan of the contemporary city | 31 |
| [그림 2-10] 클라렌스 스타인의 레드번 계획 | 32 |
| [그림 2-11] 레드번 계획 조감도, 클라렌스 스타인 | 33 |
| [그림 2-12] TOD의 원형인 pedestrian pocket 개념도 | 35 |
| [그림 2-13] 질서부여를 위한 통일된 건물전면 (Hausmann-Lafayette 가로, 파리) | 42 |
| [그림 2-14] 질서부여를 위한 대로(Boulevard)의 건설 (개선문, 파리) | 43 |
| [그림 2-15] 상징적 축으로서의 직선대로(Boulevard)의 예시 | 44 |
| [그림 2-16] 가로축 옮기기를 통한 가로공간의 위요 | 45 |
| [그림 2-17] Hampstead Garden Suburbs의 좁은 가로들 | 45 |
| [그림 2-18] 좁은 곡선가로로 위요된 가로공간 | 46 |
| [그림 2-19] 불규칙적 교차로들의 사례들 | 47 |
| [그림 2-20] Broadacre City 조감 예시도 | 49 |
| [그림 2-21] Frank Lloyd Wright의 Usonia 계획 | 49 |

| | |
|--|-----|
| [그림 2-22] Radiant City | 50 |
| [그림 2-23] Perry의 근린주구개념 | 51 |
| [그림 2-24] Radburn의 컬데삭과 내부 보행자 네트워크 | 51 |
| [그림 2-25] 영역성을 위한 가로의 분할 Saint Marks Avenue 계획, New York | 54 |
| [그림 2-26] 사적 영역의 정의를 위한 경계, First Houses, Manhattan, | 54 |
| [그림 2-27] 교차로의 최소화 | 56 |
| [그림 2-28] 하워드의 전원도시계획안 | 80 |
| [그림 2-29] 옴스테드, 센트럴파크 | 82 |
| [그림 2-30] Frederick Law Olmsted and Calvert Vaux, Central Park, New York | 82 |
| [그림 2-31] Riverside Park 평면도 | 83 |
| [그림 2-32] 1922년 브롱크스 리버 공원도로 | 85 |
| [그림 2-33] 뉴욕의 크라이슬러 빌딩, 수직적으로 과장된 형태의 마천루 | 86 |
| [그림 2-34] 포틀랜드공항 진입로 | 87 |
| [그림 2-35] 언원의 책 「도시계획의 실제」에 있는 풀햄(Fullhan)의 지도, | 88 |
| [그림 2-36] 꼬르뷔제의 계획(상)과 근대 도시모습(하) | 91 |
| [그림 2-37] 산타 바바라 | 93 |
| [그림 2-38] 시-런치 배치개념도, | 97 |
| [그림 2-39] 옴스테드 | 101 |
| [그림 2-40] 뉴욕 센트럴 파크 | 102 |
| [그림 2-41] 옴스테드가 설계한 머레인 농장(1880s) | 103 |
| [그림 2-42] Cross Section of Eastern and Ocean Parkways | 107 |
| [그림 2-43] 옴스테드가 설계한 리버사이드 주택단지, 공원도로 개념의 시초 | 108 |
| [그림 2-44] 이민자의 대유입으로 극도로 혼잡한 시카고의 중심가(1909) | 112 |
| [그림 2-45] 레드번 계획의 개념도 | 113 |
| [그림 2-46] 공원도로, 그린벨트, 그린웨이의 개념 | 115 |
| [그림 2-47] 우크라이나 북부 폴레시아 지역의 광역생태네트워크 | 120 |
| [그림 2-48] 녹색인프라의 개념과 구조 | 121 |
| [그림 3-1] 호이트의 선형도시이론 | 141 |
| [그림 3-2] 성남 용도지역계획 | 142 |

| | |
|--|-----|
| [그림 3-3] 성남시 가로망계획도 | 143 |
| [그림 3-4] 선형 상업지역 | 144 |
| [그림 3-5] 상업지역계획 | 146 |
| [그림 3-6] 주거지역계획 | 146 |
| [그림 3-7] 특별지역계획 | 146 |
| [그림 3-8] Center City 계획모형 | 147 |
| [그림 3-9] 여의도의 근린주거단위 | 148 |
| [그림 3-10] 래드번의 근린주거단위 | 148 |
| [그림 3-11] Center City 계획모형 | 150 |
| [그림 3-12] Center City 계획모형 | 151 |
| [그림 3-13] 마포 아파트 전경 | 153 |
| [그림 3-14] 마포 아파트 근경 | 154 |
| [그림 3-15] 울산 공업지구 계획도 | 157 |
| [그림 3-16] 영동 아파트 지구의 블록 구상 | 159 |
| [그림 3-17] 영동 아파트 지구의 블록 구상 | 160 |
| [그림 3-18] 지구 중심 위치 | 160 |
| [그림 3-19] 영동 아파트지구 스카이라인 | 161 |
| [그림 3-20] 파크웨이개념의 도입 | 162 |
| [그림 3-21] 잠실 중심지구 단지계획도 | 163 |
| [그림 3-22] 잠실 중심지구 보행자 동선도 | 164 |
| [그림 3-23] 잠실 중심지구 승용차 동선도 | 164 |
| [그림 3-24] Tower in the park 개념의 도입 | 165 |
| [그림 3-25] 근린주구 구분도 | 165 |
| [그림 3-26] 잠실 중심지구 주거용지 설계 개념 | 166 |
| [그림 3-27] 경관계획 | 167 |
| [그림 3-28] 반월 신공업도시 공간배분 | 168 |
| [그림 3-29] 반월 신공업도시 근린주구 네트워크 개념과 실제 배분 | 169 |
| [그림 3-30] 가로망계획도 | 170 |
| [그림 3-31] 자동차전용도로를 설치하지 않을 경우 100m | 170 |

| | |
|--|-----|
| [그림 3-32] Tower in the park 개념의 적용 | 171 |
| [그림 3-33] 모던한 공간구성 건축물과 대지의 분리, 필로티 적용 | 171 |
| [그림 3-34] 근린주구의 배분 | 173 |
| [그림 3-35] 근린주구의 주거녹지배치계획 | 173 |
| [그림 3-36] 반월지구 도시계획도 | 174 |
| [그림 3-37] 반월지구 공원 녹지 계획도 | 174 |
| [그림 3-38] 과천 신도시 공간배분 | 176 |
| [그림 3-39] 과천 신도시 가로기능별 제원 | 177 |
| [그림 3-40] 과천 신도시 교통체계 구상도 | 178 |
| [그림 3-41] 도시이미지 구성 | 181 |
| [그림 3-42] 목동지구 기본체계 구상 | 183 |
| [그림 3-43] 목동지구 토지이용계획도 | 184 |
| [그림 3-44] 목동 신시가지 조경계획 | 186 |
| [그림 3-45] 주요 전망 지점에서의 스카이라인 계획 | 187 |
| [그림 3-46] 블록별 스카이라인 계획 | 188 |
| [그림 3-47] 공원녹지체계도 | 189 |
| [그림 3-48] 공원녹지계획 | 189 |
| [그림 3-49] 상계지구 단지계획도 | 191 |
| [그림 3-50] 건물형태 및 배치 | 193 |
| [그림 3-51] 공간구성 | 193 |
| [그림 3-52] 고덕 중심상업지역 용도배분도 | 197 |
| [그림 3-53] 고덕지구 동선체계 | 198 |
| [그림 3-54] 보행자 중심의 가로환경을 위한 건축물 규제 | 200 |
| [그림 3-55] 고덕지구 중심상업지구 위치도 | 201 |
| [그림 3-56] 중심상업지구 블록단위 구상도 | 201 |
| [그림 3-57] 대전 둔산지구 모형사진 | 203 |
| [그림 3-58] 준주거기능의 배치 | 204 |
| [그림 3-59] 둔산지구 획지계획도 | 205 |
| [그림 3-60] 산본 신도시 도로체계도 | 208 |

| | |
|---|-----|
| [그림 3-61] 산본 신도시 토지이용계획도 | 209 |
| [그림 3-62] 산본 신도시 가로망계획 | 210 |
| [그림 3-63] 중심가로 투시도 | 211 |
| [그림 3-64] 산본 신도시 녹지관련계획도 | 213 |
| [그림 3-65] 해운대 신시가지 토지이용계획 | 214 |
| [그림 3-66] 가로망체계도 | 215 |
| [그림 3-67] 해운대 신시가지 보행 네트워크 | 216 |
| [그림 3-68] 해운대지구 중심상업지역의 가로와 건축물의 관계 | 217 |
| [그림 3-69] 건축물의 형태 및 배치 | 218 |
| [그림 3-70] 해운대 신시가지 여건 분석도 | 219 |
| [그림 3-71] 해운대 신시가지 보행자 동선도 | 219 |
| [그림 3-72] 조망점을 고려한 경관계획 | 220 |
| [그림 3-73] 해운대 신시가지 공원녹지 체계도 | 221 |
| [그림 3-74] 생활권 구분 | 224 |
| [그림 3-75] 가로망 계획 | 224 |
| [그림 3-76] 건축물과 가로의 관계를 규정하는 규제 | 226 |
| [그림 3-77] 분당 야탑 상업지구 개발예시도 | 227 |
| [그림 3-78] 부천 생활권 구분 및 인구배분 | 232 |
| [그림 3-79] 중심지구 건축계획 예시도 | 233 |
| [그림 3-80] 부천 중동 중심지구 도시설계 구상도(C블럭) | 234 |
| [그림 3-81] 도시매스계획 | 235 |
| [그림 3-82] 보행자전용도로 예시 | 236 |
| [그림 3-83] 남북 경관축 구상도 | 238 |
| [그림 3-84] 중동지구 공원녹지계획도 | 239 |
| [그림 3-85] 반석산을 중심으로한 지구 내 중심성과 상징성 | 240 |
| [그림 3-86] 동탄 신도시 Layout of urban center | 241 |
| [그림 3-87] 환상형 및 방사형 도로 | 242 |
| [그림 3-88] 곡선형 가로 스케치 | 243 |
| [그림 3-89] Tower in the park개념의 조감도 | 244 |

| | |
|---------------------------------|-----|
| [그림 3-90] 주거단지에서 건축물의 이격과 | 244 |
| [그림 3-91] 커뮤니티 가로의 도입 | 245 |
| [그림 3-92] 즐거운 가로의 개념 | 246 |
| [그림 3-93] 도시축의 형성 | 246 |
| [그림 3-94] 경관축의 설정 | 247 |
| [그림 3-95] 녹지연결통로 | 248 |
| [그림 3-96] 동탄의 녹지체계 | 248 |
| [그림 3-97] 대체농지 계획위치도 | 249 |
| [그림 3-98] 송도 신도시 생활권 구분도 | 250 |
| [그림 3-99] 송도 신도시 획지분할 계획도 | 251 |
| [그림 3-100] 도시설계 사례 예시 | 253 |
| [그림 3-101] 건축선 계획도 | 253 |
| [그림 3-102] 송도지구 생활권 계획도 | 255 |
| [그림 3-103] 송도 랜드마크 및 스카이라인 계획 | 256 |
| [그림 3-104] 오픈스페이스 체계도 | 257 |
| [그림 3-105] 행정중심복합도시 6개 기능거점 | 258 |
| [그림 3-106] 행정중심복합도시 기능별 가로망 계획도 | 259 |
| [그림 3-107] 보행자전용도로망 계획 | 260 |
| [그림 3-108] 가로변 저층부 예시 | 261 |
| [그림 3-109] 행복도시 행정타운 토지이용계획도 | 262 |
| [그림 3-110] 생활권 배치구상 | 263 |
| [그림 3-111] 행정중심복합도시 경관자원분석도 | 265 |
| [그림 3-112] 행정중심복합도시 건축물높이구상 | 265 |
| [그림 3-113] 행정중심복합도시 랜드마크 계획도 | 266 |
| [그림 3-114] 행정중심복합도시 녹지체계 기본구상 | 267 |
| [그림 3-115] 행정중심복합도시 공원녹지계획도 | 268 |
| [그림 3-116] 녹지축의 형성 | 268 |
| [그림 3-117] 파주 운정 신도시 토지이용계획도 | 269 |
| [그림 3-118] 파주 운정 신도시 생활권구분도 | 269 |

| | |
|---|-----|
| [그림 3-119] 파주 운정 신도시 내부가로망 | 270 |
| [그림 3-120] 그린네트워크 기본구상도 | 272 |
| [그림 3-121] 토지이용계획 | 274 |
| [그림 부록 1-1] 70년대 초 광주 대단지 전경 | 302 |
| [그림 부록 1-2] 성남 도시 토지이용현황도 | 303 |
| [그림 부록 1-3] 울산 공업지구 전경 | 304 |
| [그림 부록 1-4] 1962년 울산도시계획도 | 305 |
| [그림 부록 1-5] 1967년 '한강개발3개년' 발표 당시, 여의도 개발 조감도 | 306 |
| [그림 부록 1-6] 1968년 국회의사당 이전 결정 후, 여의도 개발 조감도 | 306 |
| [그림 부록 1-7] 1969년 (주)한중에 의한 여의도종합계획 | 307 |
| [그림 부록 1-8] 마포 아파트 전경 | 308 |
| [그림 부록 1-9] 마포 아파트 배치도 | 309 |
| [그림 부록 1-10] 영동 아파트지구 조감도 | 310 |
| [그림 부록 1-11] 영동 아파트지구 위치도 | 311 |
| [그림 부록 1-12] 서울 잠실 중심지구 위치도 | 312 |
| [그림 부록 1-13] 잠실 중심지구 전경 | 313 |
| [그림 부록 1-14] 반월 신공업도시 조감도 | 314 |
| [그림 부록 1-15] 반월 신공업도시 위치도 및 개발계획도 | 315 |
| [그림 부록 1-16] 과천 신도시 조감도 | 316 |
| [그림 부록 1-17] 과천 신도시 배치도 | 317 |
| [그림 부록 1-18] 목동 신시가지 조감도 | 318 |
| [그림 부록 1-19] 목동 신시가지 단지계획도 | 319 |
| [그림 부록 1-20] 상계 신시가지 조감도 | 320 |
| [그림 부록 1-21] 상계 신시가지 위치도 | 321 |
| [그림 부록 1-22] 상계 신시가지 개발계획도 | 321 |
| [그림 부록 1-23] 대전 둔산 신시가지 조감도 | 322 |
| [그림 부록 1-24] 대전 둔산 신시가지 위치도 | 323 |
| [그림 부록 1-25] 고덕 중심상업지역 도시설계안 | 324 |
| [그림 부록 1-26] 고덕 중심상업지역 위치도 | 325 |

| | |
|--|-----|
| [그림 부록 1-27] 산본 신도시 전경 | 326 |
| [그림 부록 1-28] 산본 신도시 위치도 | 327 |
| [그림 부록 1-29] 산본 신도시 종합계획도 | 327 |
| [그림 부록 1-30] 해운대 신시가지 조감도 | 328 |
| [그림 부록 1-31] 해운대 신시가지 위치도 | 329 |
| [그림 부록 1-32] 분당 신도시 전경 | 330 |
| [그림 부록 1-33] 분당 신도시 위치도 | 331 |
| [그림 부록 1-34] 부천 중동 신도시 개발조감도 | 332 |
| [그림 부록 1-35] 부천 중동지구 개발계획도 | 333 |
| [그림 부록 1-36] 부천 중동지구 위치도 | 333 |
| [그림 부록 1-37] 화성 동탄 신도시 조감도 | 334 |
| [그림 부록 1-38] 화성 동탄 신도시 위치도 | 335 |
| [그림 부록 1-39] 인천 송도 신도시 조감도 | 336 |
| [그림 부록 1-40] 인천경제자유구역 및 송도지구의 위치 | 337 |
| [그림 부록 1-41] 행정중심복합도시 조감도 | 338 |
| [그림 부록 1-42] 행정중심복합도시 위치도 | 339 |
| [그림 부록 1-43] 파주 운정 신도시 조감도 | 340 |
| [그림 부록 1-44] 파주 운정 신도시 위치도 | 341 |
| [그림 부록 2-1] 서울시 기본 가로망 | 354 |
| [그림 부록 2-2] 잠실 동선도 및 커뮤니티 구성도 | 371 |
| [그림 부록 2-3] 개포동 일원 위성사진 | 371 |
| [그림 부록 2-4] 잠실동 일원 위성사진 | 371 |
| [그림 부록 2-5] 과천 도시공간 구성도 | 372 |
| [그림 부록 2-6] 별양동 일원 위성사진 | 372 |

제1장 서론

1. 연구의 필요성 및 목적
2. 연구 내용 및 방법
3. 기대효과

1. 연구의 필요성 및 목적

1) 연구의 배경

우리나라의 도시설계분야는 서구의 도시건축이론의 영향에서 자유롭지 않다. 우리나라 도시설계의 독자적인 이론적 토대를 세우기 위해서 서구 도시건축이론의 실체와 적용 과정에 대한 의문이 제시되어야 할 것이다. 서구의 도시건축이론은 우리나라 도시설계에 어떻게 적용되었는가? 우리나라 도시의 문제점을 해결하는데 서구 도시건축이론은 어떠한 기여를 하였는가? 서구 도시건축이 우리나라 도시의 문제점을 양산한 것은 아닌가? 그렇다면 그 이유는 무엇인가? 이러한 질문에 대한 관심은 현재 우리나라의 도시환경이 처해 있는 사회적 맥락에서 기인한 것으로 볼 수 있다.

우리나라는 단기간에 유례없는 막대한 물량의 도시를 건설한 경험을 보유하는 한편, 그에 따른 사회경제적 후유증 또한 경험하고 있다. 근대성을 기반으로 하는 대규모 도시 개발 사업을 추진하는 과정에서 양적성장을 달성한 측면과 함께 사회문화적 해체 또는 붕괴를 경험하기도 하였다. 이 경험은 도시의 물적 환경을 건설하고 관리하고 운영하는 데에 시민사회의 보다 다층적이고, 다양한 요구를 불러일으키게 되었다. 이는 곧 새로운 도시문화, 더 나은 삶의 양식을 구현할 수 있는 물리적 조건을 요구하는 것으로 이어지고 있다.

이 같은 상황은 막대한 물량의 도시건설이라는 역사적 자산에도 불구하고, 점증하는 시민사회의 공간계획에의 참여요구에 대응해야 하는 정치적 한계와, 새로운 도시문화의 창출을 요구하는 사회문화적 한계, 그리고 도시 관련 건설시장의 포화라는 경제적 한계를 극복해야 하는 현 단계의 도시 분야의 여건을 명확하게 보여주고 있다고 하겠다.

1인당 국민총생산 세계 34위(\$19,751), 국민경제 중 건설투자비중 14.9%(2007년 기준), 전국 미분양 주택 11만호(2010년 4월 기준)와 같은 통계수치들은 우리나라의 도시 분야의 여건이 일종의 전환점에 접근하고 있으며, 어떤 전략으로 기존의 대량생산 위주의 포디즘(Fordism)적 접근에서 벗어날 것인가 하는 과제에 응답해야 하는 상황임을 말해준다.

2) 연구의 필요성

최근 우리나라는 공간 환경의 질적 향상에 대한 기대치가 증가하면서, 도시 내 물리적 환경의 디자인의 중요성이 부각되고, 도시재생, 장소 만들기, 경관보호 측면의 공공공간에 대한 개선사업이 다수 진행되고 있다. 그러나 좋은 공간 환경에 대한 사회적 이해와 공감의 부족하고 장소나 도시경관과 같은 질적 대상에 대한 사회적 관리의 경험이 충분치 않은 점으로 인해 당초 기대했던 효과들을 충분히 누리지 못하고 있다.

여기엔 공간적인 비전과 지적인 토대를 기반을 충분히 마련하지 못하고 물리적 설계, 시공을 신속하게 진행하는 사업적 접근의 한계가 내재한다고 볼 수 있다. 이러한 기존 연구와 사업의 효과에 대한 검증과 대안 제시는 도시공간의 합리성과 정체성의 확보를 위한 이론적, 지적 노력이 병행될 필요성이 있다.

도시의 물리적 환경에 대한 기획, 설계, 운영 측면을 총괄하는 반성적 사유의 필요성이 대두되는 가운데, 공간의 계획과 설계, 이용과정에 적용되는 이론적 토대와 그 효과에 대한 재고가 필요하다. 서구의 도시계획, 도시설계, 건축이론의 도입과 적용과정을 통해 성장해온 우리의 도시환경에서 나타난 그 결과와 애초 이론에서 목적했던 바와의 간극을 검토함으로써, 추후 외래 이론의 도입과 활용에서 고려해야 할 점을 도출할 뿐 아니라, 우리나라의 독자적 이론적 체계를 갖추어나가는 기틀을 마련할 필요성이 있다.

본 연구는 우리나라 도시공간의 계획과 설계에 이용되고 있는 이론적 개념적 토대를 마련한 서구 도시건축이론의 적용과정에 대한 재고를 우리나라 도시설계이론의 독자적인 토대 구축에 기여하고자 한다.

3) 연구의 목적

한국의 도시설계는 주로 서구에서 제안된 건축도시이론을 상당부분 수용하여 왔는데, 서구 건축도시이론의 주요 원전을 탐색하여 현재 적용되고 있는 도시설계의 주요 원칙들의 연원을 밝히고자 한다. 이를 통해 도출된 서구 건축도시이론에서 제시된 원칙과 요소들이 한국의 도시설계에서는 어떻게 적용되어 있는가에 대해 밝히고자 한다.

서구에서 건축도시이론이 성장한 것은 사회문화적 환경, 경제적 여건과 맞물려 이루어진 것이므로, 한국적 상황과는 큰 차이가 있을 것으로 예상된다. 서구 건축도시이론에서 나타난 주요한 물리적 함의를 기반으로 우리나라 도시설계 사계를 시대적으로 분석하고 그 결과에 대해 논의하고자 한다.

한국의 도시설계는 도입 이후, 제도적인 변천을 겪어오면서 양적으로 크게 팽창하였고, 질적으로도 변화를 겪고 있다. 서구의 이론의 적용과정과, 한계를 살펴본 결과를 바탕으로 한국적 도시설계 이론에 요구되는 내용과 방향성을 제시하고자 한다.

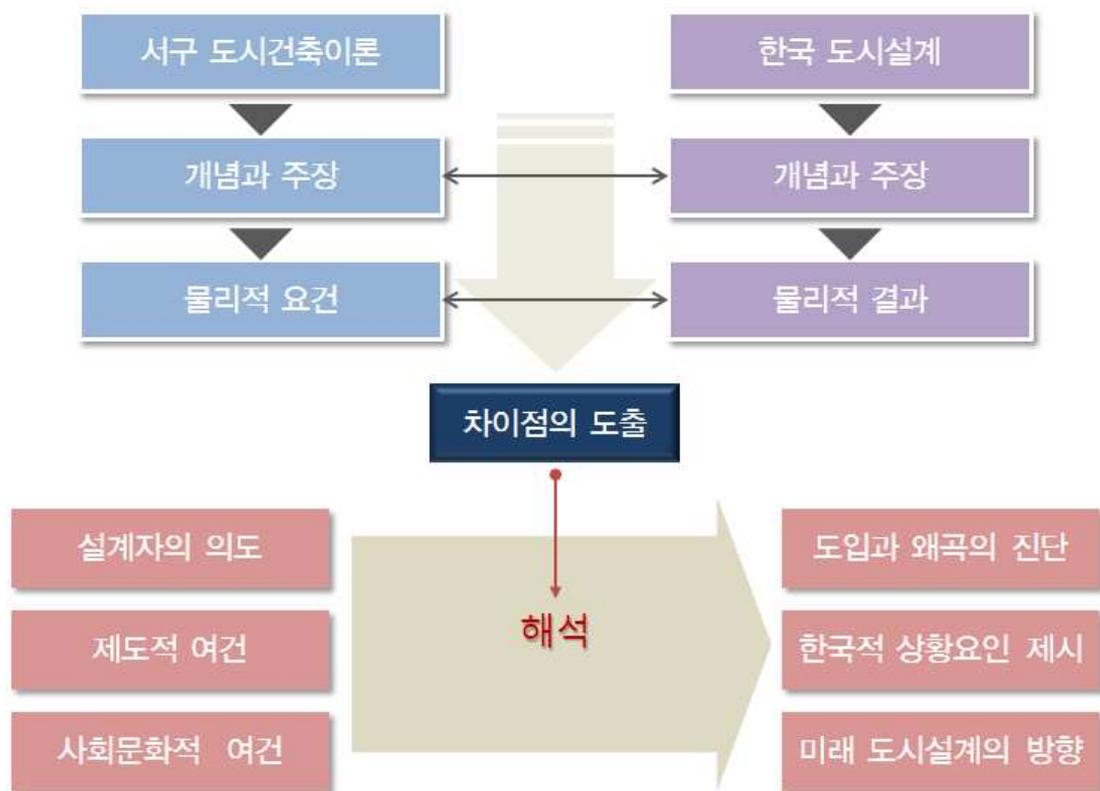
2. 연구내용 및 방법

- 도시설계관련 서구 건축도시이론의 흐름 및 핵심개념의 검토

도시설계에 관련된 서구에서 연구, 제안된 건축도시이론의 흐름을 검토하고 주요 저작에 제시되어 있으며 도시설계의 주요 원칙으로 받아들여지고 있는 핵심개념들을 정리, 제시하고자 한다.

- 한국의 도시설계에 적용된 서구 건축도시이론의 현황

서구 건축도시이론에서 제시된 원칙과 요소들이 한국에서 지금까지 어떻게 어떤 대상에 적용되어 왔는가를 조사, 시대적으로 구분하여 분석하고자 한다.



[그림 1-1] 연구의 흐름

제2장 서구 도시건축이론의 흐름과 주요 개념

1. 서구 도시건축이론의 흐름
2. 도시설계 요소의 주요범주와 서구 도시건축이론 추이

2장에서는 크게 서구 도시건축이론의 흐름과 도시설계 요소의 주요 범주와 서구 도시건축이론 추이로 나누어 정리하였다.

이를 위해 도시설계의 물리적 요소를 다루고 있는 이론적인 저작을 20c 초 이후부터 개관하고자 관련문헌을 검토하였으며 주요이론의 시대적 흐름을 표 2-1에 나타내었다. 이 표에서 각 이론가들의 영향관계를 도시하고자 하였으나 각각의 이론이 다대다의 관계를 가지고 있는 경우가 많아 이론가 중심의 계열을 전체적으로 구성하는 데에는 한계가 있었다. 이에 전체적인 도시설계 이론의 흐름과 그 적용을 검토 가능한 계열로 나누기 위해 포괄적인 범주를 도입하여 이론적 분석을 시도하고자 하였다.

따라서 서구 도시건축이론의 흐름에서는 여러 이론가들의 저작을 참고하여 도시설계에서 다루는 물리적 요소에 대한 논의를 정리하고, 이 이론적 결과를 토대로 나온 다섯 개의 범주를 중심으로 전체적인 설계안에 나타난 설계요소들을 분석하여 연구를 진행하였다.

1. 서구 도시건축이론의 흐름

[표 2-1] 서구 주요이론의 시대별 변천

| 구분 | 1900s 이전 | 10s | 20s | 30s | 40s | 50s | 60s | 70s | 80s | 90s | 2000s 이후 |
|-------|--|----------------------------|--------------------------------------|--|--|---|--|---|---|--|----------|
| 주요 개념 | · 전원도시 · 위성도시 | · 합리주의 · 기능주의 · 대량생산 | · 국제주의 · 근린주구 | · 기능분리 · 보차분리 · 고층화 · 직주근접 · 입체교차로 · 슈퍼블록 | · 신도시 · 전원도시형개발 · 대중교통중심 | | · 전원도시로의 회귀 | · 기능통합 | · 스마트성장 · 압축도시 · Urban Village · MUD · TND | · 생태도시 · TOD · 지역성, 장소성 · 보행공간 · Edge City | · 탄소제로도시 |
| | 모더니즘, 기능주의 | | | 포스트모더니즘, 뉴어버니즘, 지속가능한 개발 | | | | | | | |
| | · The City Beautiful Movement(1893') · Vienna Secession(1897') | · Bauhaus(19') | · CIAM 개최(28') | · 아테네 헌장(33') | · New Town Act((46') | | | · 마추픽추헌장(77') · New Urbanism Movement (72') | | · 메가리드헌장(94') · 뉴어버니즘헌장(96') · Landscape Urbanism(97') | |
| 도시 | · S.Y.Mata(1882'선형도시) · E.Howard · R.Unwin (02'전원도시 : Letchworth, Welwyn) | | · E.W.Burgess(23'동심원이론) | · F.L.Wright(32'Broadacre City) | · Harris · Ullmann(45'다핵이론) · H.Hoyt(39'선형이론) | · L.P.Abercrombie(44'런던계획) · F.Gibberd 영국신도시 (47'Harlow, 56'Cumbernauld) | | · G.Cullen(61'「Townscape」) · 67'영국 Milton Keynes · 63'미국 Columbia | · Andres Duany · Plater-Zyberk (82'미국 Seaside개발) | · 99'영국 BedZED | |
| ▲ | | | | | | | | | · Leon Krier(72'New Urbanism Movement) | · J.Garreau(91'「Edge City」) | |
| ● | | | | | | | | | · R.Venturi · S.Brown(72'「라스베가스의 교훈」) | | |
| ● | | | | | | | | | · K.Lynch(60'「The Image of City」) | | |
| ● | | | | | | | | | · R.Koolhaas(78'「정신착란증의 뉴욕」) | | |
| ● | | | | | | | | | · J.Jacobs(61'「미국 대도시의 죽음과 삶」) · O.Newman(72'「Defensible space」) | | |
| ● | | | | | | | | | · 64'Archigram | · C.Alexander(77'Pattern Language) | |
| ● | | | | | | | | | · C.Rowe(75'「폴라쥬시티」) | | |
| ● | | | | | | | | | · R.Venturi(66'「복합성과 대립성」) | | |
| ● | | | | | | | | | · A.Rossi(66'「도시의 건축」) | · B.Tschumi(82'라빌레트공원) | |
| ● | | | | | | | | | · 슈퍼스튜디오(72' 12의 이상도시) | | |
| ▼ | | | | | | | | | · Leon Krier(79'Rationalism) | | |
| 건축 | · C.Sitte(1889'「도시, 건축, 미학」) · L.Sullivan (1896'Form follows function) | | · L.M.Van der Rohe (29'Less is More) | | · S.Giedion(41'「공간, 시간, 건축」) | | · Le Corbusier (52'Unite d'Habitation) | | | | |

주요 이론가들의 저작을 중심으로 시대적인 배치를 시도하였으며, 다시 도시설계 도면에서 검토할 수 있는 의제별로 흐름을 재정리한 표를 작성하였다.

1) 주요 이론가들이 주장한 핵심설계요소의 분류

2장의 이론적 추적 결과를 토대로 우리나라 도시설계 도면 및 보고서에 반영된 것으로 실제로 인식할 수 있는 주요한 의제를 발굴하여, 범주화 하고, 4장에서 각 범주에 따라 시대별 사례분석을 실시하고자 한다. 즉 여기서의 범주화는 도시설계의 일반적 요소들의 범주화가 아니라 우리나라 도시설계 도면과 보고서에서 그 적용을 확인할 수 있는 물리적인 설계요소들을 범주화하는 것을 의미한다.

영국도시재생국에서 발간된 도시설계 개요서에 따르면 도시설계의 주요요소로 사람들을 위한 장소, 기존환경의 풍부화, 연결성의 제고, 경관의 고려, 용도와 형태의 혼합 등을 제시하고 있다.¹⁾ 존 랭(Jon Lang)은 도시설계의 의제로 공공영역의 정의와 설계, 용도와 형태의 제한, 여러 유형의 개발촉진, 기존도시환경의 보전, 공공미술의 성격과 입지의 결정 등을 제시하였다.²⁾ 이러한 유형의 요소구분은 도시설계의 역할이나 효과에 가까운 것으로 도시설계 결과물에서 직접적으로 살펴보는 범주화로 보기는 어렵다. 다만 장소에 대한 개념, 연결성과 경관에 대한 개념 등을 물리적인 요인과 직접적으로 연결해 볼 수 있다.

토론토에서 발행된 도시설계핸드북에는 도시설계에서 다루는 물리적인 요소로 가로와 오픈스페이스에 대한 건물의 위치와 조직, 건물의 매스, 쾌적한 보행환경 등으로 제시한다.³⁾ 여기서는 건물과 건물군이 이루는 조직, 그리고 건물과 가로, 녹지 등의 관계를 물리적 요인으로 도출할 수 있다.

조나단 바넷(Jonathan Barnett)의 도시설계개론에서는 도시설계의 물리적인 요소로, 토지이용 전략, 공공공지 정책, 가로시설물 등의 기준, 교통체계에 대한 정책 등을 들고 있다.⁴⁾ 바넷이 말하는 토지이용전략은 일반적인 토지이용계획을 의미한다기보다는 도시설계 차원에서 용도의 미시적인 배치를 통해 원하는 대중의 움직임을 도모하는 것에 가깝다. 결국 바넷의 경우에는 녹지를 포함하는 공공공지 및 가로시설물, 그리고 대중교통과 승용차교통의 처리 측면을 물리적인 요소로 연결할 수 있다.

1) Davies, L.(2007), *Urban Design Compendium(I)*, London: Brook House, p.12.

2) Jon, L.(1994), *Urban Design: The American Experience*, Nostrand Reinhold, p.84.

3) Urban Development Services(1997), *Urban Design Handbook*, Toronto

4) Barnett, J.(1982), *An introduction to Urban Design*, New York: Harper & Row

자클린 로버트슨(Jauelin Robertson)은 도시설계의 물리적인 요소로, 가로체계, 주차, 도시경관, 건축물, 혼합용도지구, 보행자, 승용차, 도시순환도로 등을 제시하고 있다.⁵⁾ 좀 더 물리적인 차원에 가까운 요소를 제시한 것으로 볼 수 있는데, 가로체계, 경관, 건축물과 순환도로 등을 도출할 수 있다. 도널드 애플야드(Donald Appleyard)⁶⁾는 도시설계의 의제를 개발, 보존, 커뮤니티의 세 가지 영역으로 범주화하고 있는데, 새로운 개발의 경우에는 도시구조와 가로망의 측면, 보존의 경우에는 녹지와 경관을 중심으로 한 논의, 그리고 커뮤니티의 개념 등으로 환언하여 살펴볼 수 있다.

뉴어버니스트들의 경우에는 근린과 지구, 통로(Corridor) 그리고 가로와 가구, 건물을 주요한 물리적 대상으로 언급하고 있다.⁷⁾ 근린은 커뮤니티 육성, 보호와 통과교통의 배제 등의 논의, 그리고 가로망체계, 가구의 규모, 가로와 건물의 관계 등의 물리적 요소들을 망라하고 있다.

도시설계에서 다루는 물리적 요소에 대한 이상의 논의를 정리하면, 대체로 광역적인 차원에서 공간구조와 가로체계에 대한 범주(여기에는 필지체계에 대한 논의가 연계), 그리고 건축물과 가로의 관계에 대한 범주, 커뮤니티개념의 적용방식에 대한 범주, 경관에 대한 고려에 대한 범주, 도시지역에서의 녹지의 처리방식 등의 범주로 나눌 수 있다.

따라서 전체적인 설계안에 나타난 설계요소들을 분석할 데에 앞서의 다섯 개의 범주를 중심으로 연구를 진행하고자 하며, 2장에서는 먼저 그에 따라 기존의 도시설계 관련 서구도시건축이론을 정리하고자 하였다. 이러한 범주는 고정적이거나 확정적인 것은 아니며 기존의 이론을 총체적으로 해석하고 계열화하여 추적하기 어려운 점을 극복하기 위해 도구적으로 도입한 것이므로, 범주간의 완전한 상호배제성이 확보되지 못한 약점이 있다. 그럼에도 불구하고 도시설계를 총체적으로 계열화하는 어려움을 극복하기 위한 수단으로서의 잠정적으로 설정하여 분석을 진행하였다.

5) Robertson, J.(1982), *Education for Urban Design: The Current Crisis of Disorder*, ed. Ann Ferebee, New York: Institute for Urban Design, pp,51-57.

6) Appleyard, D.(1982), *Education for Urban Design: Three kinds of Urban Design Practice*, ed. Ann Ferebee, New York: Institute for Urban Design, pp,122-126.

7) Katz, P.(1994), *The New Urbanism: Toward an Architecture of Community*, Portland, McGraw-Hill, Inc.

2장의 이론적 추적 결과를 토대로 우리나라 도시설계 도면 및 보고서에 반영된 것으로 실제로 인식할 수 있는 주요한 의제를 발굴하여, 3장에서 사례분석을 실시하고자 하였다. 즉 도시설계 도면과 보고서에서 그 적용을 확인할 수 있는 설계요소들을 범주화하는 것을 목표로 한 것이다. 따라서 전체적인 설계안에 나타난 설계요소들을 공간구조 및 가로체계, 각 필지에서의 건축물과 가로의 관계, 커뮤니티의 개념의 적용, 경관에 대한 고려, 녹지의 처리방식 등으로 크게 다섯 개의 의제로 나누어 도시건축이론을 정리하고자 하였다.

[표 2-2] 주요 이론가들이 주장한 핵심설계요소에 따른 분류

| 공간구조 및 가로체계 | 건축물과 가로의 관계 | 커뮤니티 개념의 적용 | 경관에 대한 고려 | 녹지의 처리방식 | year |
|---|---|---|---|---|--------------|
| <ul style="list-style-type: none"> • Haussmann(1852) Haussmann's renovation of Paris • Ebenezer Howard(1898) To-morrow A peaceful Path to Real Reform | <ul style="list-style-type: none"> • Haussmann(1852) Haussmann's renovation of Paris • Camillo Sitte(1889) City Planning According to Artistic Principles | <ul style="list-style-type: none"> • Ebenezer Howard(1898) To-morrow A peaceful Path to Real Reform | <ul style="list-style-type: none"> • Frederick Law Olmsted(1858) Central Park • Ebenezer Howard(1898) To-morrow A peaceful Path to Real Reform • Camillo Sitte(1889) The Birth of Modern City Planning | <ul style="list-style-type: none"> • Frederic Law Olmsted(1858) Win the Central Park Design Competition • Ebenezer Howard(1898) To-morrow A peaceful Path to Real Reform • Camillo Sitte(1889) The Birth of Modern City Planning | |
| <ul style="list-style-type: none"> • Daniel Burnham(1909) The Plan for Chicago • Raymond Unwin(1909) Town Planning in Practice | <ul style="list-style-type: none"> • Daniel Burnham(1909) The Plan for Chicago • Raymond Unwin(1909) Town Planning in Practice | | <ul style="list-style-type: none"> • Raymond Unwin(1909) Town Planning in Practice | <ul style="list-style-type: none"> • Daniel Burnham(1909) Chicago Plan | 1900 |
| <ul style="list-style-type: none"> • Clarence Perry(1929) The Neighborhood Unit, Radburn | <ul style="list-style-type: none"> • Clarence Perry(1929) The Neighborhood Unit, Radburn | <ul style="list-style-type: none"> • Clarence Perry(1929) The Neighborhood Unit • Clarence Stein & Henry Wright(1929) Radburn | <ul style="list-style-type: none"> • Clarence Perry(1929) The Neighborhood Unit, Radburn | <ul style="list-style-type: none"> • Clarence Perry(1929) The Neighborhood Unit • Clarence Stein & Henry Wright(1929) Radburn | 1910 1920 |
| <ul style="list-style-type: none"> • Frank Lloyd Wright(1932) Broadacre City • Le Corbusier(1935) The Radiant City | <ul style="list-style-type: none"> • Le Corbusier(1935) The Radiant City | | <ul style="list-style-type: none"> • Le Corbusier(1935) The Radiant City | <ul style="list-style-type: none"> • Parkway Concept | 1930 |
| <ul style="list-style-type: none"> • Camilo Sitte, Sigfried Giedion(1941) Space, Time and Architecture | | <ul style="list-style-type: none"> • Le Corbusier(1942) Athens Charter | | <ul style="list-style-type: none"> • Le Corbusier(1942) Athens Charter | 1940 |
| <ul style="list-style-type: none"> • Jane Jacobs(1961) The Death and Life of Great City | <ul style="list-style-type: none"> • Jane Jacobs(1961) The Death and Life of Great City | <ul style="list-style-type: none"> • Jane Jacobs(1961) The Death and Life of Great American Cities | <ul style="list-style-type: none"> • Kevin Lych(1960) The Image of City • Gordon Cullen(1961) The Concise Townscape • Ian L. Mcharg(1969) Ecological Planning | <ul style="list-style-type: none"> • Jane Jacobs(1961) The Death and Life of Great American Cities | 1950 1960 |
| | <ul style="list-style-type: none"> • Oscar Newman(1972) Defensible space • Le Corbusier(1973) The Athens charter | <ul style="list-style-type: none"> • Oscar Newman(1973) Defensible Space | | <ul style="list-style-type: none"> • Amos Rapoport(1977) Human Aspects of Urban Form | 1970 |
| | <ul style="list-style-type: none"> • Donald Appleyard(1982) Liveable streets • William Whyte(1988) City: Rediscovering the center | <ul style="list-style-type: none"> • Donald Appleyard(1981) Livable Streets | | <ul style="list-style-type: none"> • Presidential Commission for American Outdoor(1987) | 1980 |
| <ul style="list-style-type: none"> • Peter Calthorpe(1993) The next American metropolis, TOD | <ul style="list-style-type: none"> • Allan Jacobs(1995) Great Streets • Peter Calthorpe(1993) The next American metropolis, TOD | <ul style="list-style-type: none"> • Peter Calthorpe(1993) The Next American Metropolis: Ecology, Community, and the American Dream | | | 1990 |
| <ul style="list-style-type: none"> • Leon Krier(2009) The Architecture of Community • Andres Duany(2009) Center for Applied Transect Studies | <ul style="list-style-type: none"> • Andres Duany, Peter Calthorpe(2000) Charter of the new urbanism | | <ul style="list-style-type: none"> • Andres Duany(2009) Center for Applied Transect Studies | <ul style="list-style-type: none"> • A. C. Henry(2006) Ecological Corridor | 2000 |
| NEW URBANISM | | | | | |

2. 도시설계 요소의 주요범주와 서구 도시건축이론의 추이

이 절에서는 앞서 분류한 다섯 개의 범주의 관점에서 서구의 도시건축 이론의 흐름을 정리하고자 한다. 우리나라에 적용된 서구 도시건축이론의 흔적을 살펴보기 위해서는 먼저 서구 도시건축이론의 대강의 흐름과, 변곡점을 짚어 보는 작업이 선행될 필요성이 있기 때문이다. 여기서 연원을 살펴본 다섯 개의 범주가 도시설계에 관련된 논의 전체를 담고 있는 것이 아니며, 대강의 변곡점을 살펴보는 것도 물리적인 요인에 한정된 것이어서 깊이 있는 도시설계이론에 대한 역사라고 보기는 어렵다. 그러나 이론적인 측면에서 변화가 일어난 것은 사실이고, 그러한 변화를 어떠한 지점에서 포착할 것인가의 관점에서 방대한 이론적 흐름의 윤곽을 그려내고자 하였다.

1) 공간구조 및 가로체계

도시계획가, 도시설계가의 계획의도(Planning Intention)는 사람들이 희망하는 미래의 상태에 대한 구상을 제공함과 동시에 현재의 사회가 그러한 상태로 이행하도록 하는 촉진제가 된다. 계획의도의 가장 적극적인 형태는 미래의 개선된 사회를 만들기 위한 노력, 즉, 이상향 계획 또는 사회공학으로 이해 될 수 있다.

이러한 노력은 계획을 통해 사회를 개선시킬 수 있다는 관점을 의미한다. 적극적 계획의 한 예로, 건설되는 근린마다 공공건물 대신에 도서관을 공급함으로써 사회 전체적으로 교육 증진효과를 기대하는 것을 들 수 있다. 적극적인 계획을 통해 생활양식의 변화를 자극하고, 개선된 행태가 나타나도록 유도할 수 있다.⁸⁾ 도시설계의 여러 상세분야 중에 공간구조 및 가로체계의 구상은 계획가의 계획의도가 명확하게 드러나는 부문이다. 주거, 업무, 상업, 공원의 배치와 이를 연결하는 가로체계는 계획가가 구상하는 도시 공간에서 사람들의 생활양식을 결정하는 요소가 될 수 있다.

도시계획은 19세기 산업혁명으로 인해 도시공간의 개탄스러운 상황을 개선하기 위한 전문적인 직업으로 탄생하였다. 산업혁명을 경험한 19세기 도시는 거주민에게 고용에 대한 기회를 제공했지만, 동시에 전(前) 산업시대에는 존재하지 않았던 변잡함, 먼지, 매연, 소음, 악몽과 같은 암흑도 가져다주었다.⁹⁾ 도시 생활의 최저 수준을 명시한 영국의 공중

8) Marshall, S.(2009), *Cities, Design & Evolution*, New York: Routledge, p.26.

9) Hirt, S.(2007), "The Compact versus the Dispersed City: History of Planning Ideas on Sofia's Urban

위생법(1848)은 공간계획의 효시로 알려져 있다. 이후 많은 공간계획 이론가들은 도시의 이상향에 대한 구상을 제시하기 시작하였고, 그러한 논의는 시대적 상황이나 이론의 적용, 사람들의 반응과 결과에 따라 지향점을 달리하며 다양한 양상으로 전개되었다.

산업화시대 인구의 도시집중, 기술발전으로 인한 자동차의 도입, 지나친 교외화로 인한 스프롤 현상은 도시의 물리적 환경과 사람들의 생활양식을 변화시키는 동시에 계획가들의 지향점을 전환시키는 계기가 되었다. 다음에서는 이러한 시대적 흐름에 따른 계획 원칙의 변화를 중심성 지향, 블록크기, 가로망 위계라는 세 가지 관점에서 살펴볼 것이다.

① 중심성 지향

한자어인 도시(都市)는 왕이 사는 곳을 뜻하는 “都”와 시장을 의미하는 “市”의 결합어라는 점에서 그 자체로 중심과 배후지역 개념을 내포하고 있다는 것을 알 수 있다. 서양 도시 역사에서도 도시에 중심을 두는 사례는 빈번하다. 중심성은 도시 내 활동을 용이하게 해주는 개념인 동시에 과도한 집중으로 인한 부작용을 초래하기도 하는 양면적인 특성을 갖고 있다. 계획가들은 중심성을 확보하기 위한 방식으로 주로 직선대로를 사용하였다. 도시 구조 측면에서 필수적인 것으로 여겨졌던 중심의 설정은 근대 도시계획 이후 탈중심적 계획이론의 등장으로 다양성, 민주성, 균등성을 추구하는 방향으로 지향점을 달리하게 되었다.

□ 산업화 시대의 공간계획

산업화 이후의 공간계획 사조에서 중심성을 지향하는 두드러진 흐름은 오스만(Hausmann)을 선구자로 하는 기념비적 도시에서 발견할 수 있다. 오스만의 광로(Boulevard)는 주요 기념물을 향한 긴 투시도적 전망을 제공해 주었으며, 기념물의 전면 혹은 그 주변에 설치된 원형교차로와 함께 기념물들 간의 전면 혹은 그 주변에 설치된 원형교차로와 함께 기념물들 간의 교통의 흐름을 원활하게 해주기도 하였다.¹⁰⁾ 오스만의 파리 계획은 국회, 증권거래소, 교회, 판테온, 노트르담 사원, 개선문, 오페라하우스와 같은 기념비적 건물들을 직선으로 잇는 직선대로를 통해 시각적, 기능적인 상징성을 부여하려

Form", *Journal of Planning History*, v.6(2), pp.138-165.

10) 제프리 브로드벤트(1941), 「공간디자인의 사조」, 안건혁 외 역, 기문당, p.163.

는 의도를 가지고 있었으나, 근대와 같은 의도적인 중심성 부여를 위한 것은 아니었다. 오스만의 계획은 1848년의 혁명이 있는 후, 성난 군중이 도로에 바리케이드를 구축하고, 그 뒤에서 경찰을 향해 무기를 던지는 일이 다시는 일어나지 못하도록 파리를 어떻게 재개발할 것인가에 대한 단도직입적이며 실질적인 해결책¹¹⁾이라고 보는 것이 더 적합하고, 권력의 뒷받침에 의해 강력하게 추진되었다. 오스만에 의한 가로는 정치적인 표현으로 이해되어야 할 것이다.



[그림 2-1] 오페라하우스와 그 주변, 오스만의 파리

출처: The Roland Collection of Films on Art, <http://www.rolandcollection.com/films/?prm=a16-b249-c2338-d0-e0>

오스만의 직선대로, 규칙성에 기반을 둔 경직되고 폭력적인 도시 재정비 방식에 대한 반발은 조화성, 관계성을 강조하는 계획사조 등장 배경이 되었다. 카밀로 지테(Camillo Sitte)는 미학적 원칙을 바탕으로 대규모 공간을 일률적으로 조성하는 기념비적 도시공간의 건설을 비판하였다.

11) 제프리 브로드벤트(1941), 「공간디자인의 사조」, 안건혁 외 역, 기문당, p.162.

지테는 1941년 저서 “Space, Time and Architecture: The Growth of a New Tradition”에서 도시 공간에서 사라진 조화성, 관계성에 대해서 다음과 같이 말하고 있다.

“공공건물들 주변에서 일어났던 고대의 활동들이 점차 사라졌다. 현재의 광장들이 주차장 등으로 쓰이는 동안, 건물과 광장의 미학적 관계 등은 거의 실종되었다. 현재의 계획과 건설은 항상 모든 사소한 것도 최대한 훌륭하고 거대하게 보이도록 하여 그의 효과를 증대시키기 보다는 감소시키고 있다는 점에서 과거와 현격한 차이를 보인다.”¹²⁾

지테 역시 형태적 측면에서는 일면 오스만과 마찬가지로 광장의 중요성을 강조하였지만, 광장에서 일어나는 행위와 이르는 길에 관한 생각에서는 차이점을 발견할 수 있다. 그는 광장이 미학적 효과를 충족시킬 수 있어야 하며, 광장에 이르는 길은 다양성을 확보하고 있어야 한다고 서술하였다.

“광장(Plaza)의 중심은 비워져 있어야 한다: 아이들이 놀 때 그리기와 조형 만들기 등, 소중한 미적 본능을 잃게 해서는 안 된다. 예전에는 차로 등이 광장의 중심, 중심축 등을 피하도록 설계하여 미학적 효과를 충족시켰다. 이것이 바로 자연적인 시스템 안에서 교통의 수요와 미학적인 측면을 충족시키는 방법이었다. 광장에 기념비나 분수 같은 것을 세울 때에도, 주요 건물의 아름다운 부분 등을 가리지 않도록 하였다. 이는 교회 등 현재의 광장 중심에 주로 위치하는 건물 등에도 적용된다.”¹³⁾

“광장은 에워싸여야 한다: 현대 도시 계획가들은 미학적 효과의 매우 중요한 전제조건을 잊고 있다. 오래된 광장들에서 현대 계획 시스템과 상반되는 방식으로 도로가 광장들을 향해 열려있는 것을 볼 수 있다. 현대에는 도로가 광장의 코너에서 직각으로 서로 교차하도록 되어있지만, 이는 블록을 각각 분리시키고 흐름을 끊게 하여 총체적인 효과를 감소시킨다. 반대로 고대에는 공간을 에워싸인 안락한 곳으로 만들기 위해 매우 어려운 조건에서도 다양한 수단을 동원하여 노력하였다. 비교적 적은 교통 수요와 기존의 좁은 도로들의 특성을 선호하는 전통에 따라 실제로 이러한 노력들이 지속되어왔다. 또한, 과거에는 각 교차점에서 가능한 한 하나의 도로만이 열려 있고, 두 번째 도로는 광장에서 보이지 않는 곳으로 뺄어나가도록 되어 있다. 각 모서리의 도로들은 광장에 다른 각도로

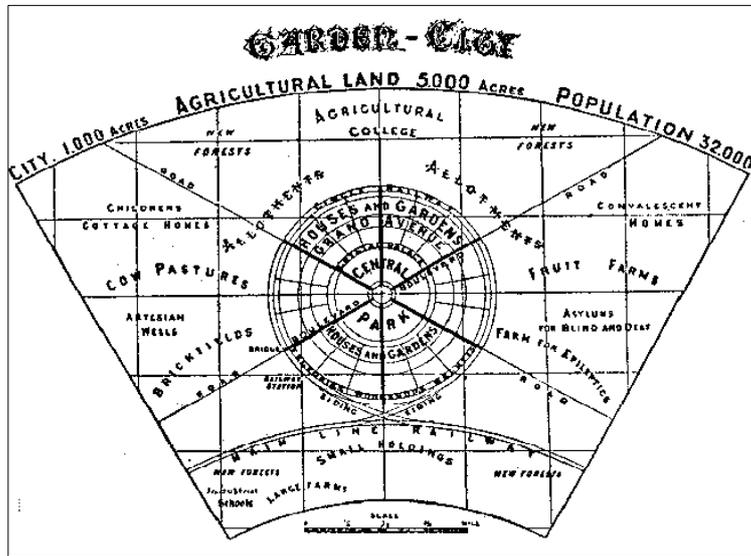
12) Collins, G. R. and Collins, C. C.(2006), *Camillo Sitte: The Birth of Modern City Planning*, New York: Dover Books on Architecture, p.157.

13) Collins, G. R. and Collins, C. C.(2006), *Camillo Sitte: The Birth of Modern City Planning*, New York: Dover Books on Architecture, pp.158-163.

접근하도록 되어 있다. 이는 다양성을 추구하여 위대한 디자인을 만들어 내는 고대대표적인 법칙 중의 하나이다.”¹⁴⁾

이러한 지테의 언급은 오스만과의 차별성을 표방하는 것이기는 해도, 도시생활의 핵이라는 관점에서의 광장과 랜드마크의 중요성 등을 다루는 점에서 공간의 중심적인 구성 원리, 중심성에 대한 물리적 고려는 유사하게 강조되고 있다.

이어 등장하는 도시 계획사조의 큰 흐름은 전원도시운동이다. 전원도시 운동의 주창자로 일컬어지는 에베네저 하워드(Ebenezer Howard)는, 당시 도시공간의 가장 큰 문제점은 자연과의 단절이라고 인식하였다. 하워드는 도시의 번잡함과 자연과의 단절을 해결할 수 있는 개념으로 전원도시를 제안하였다. 하워드가 제시하는 전원도시의 기본적인 개념은 다음과 같다.



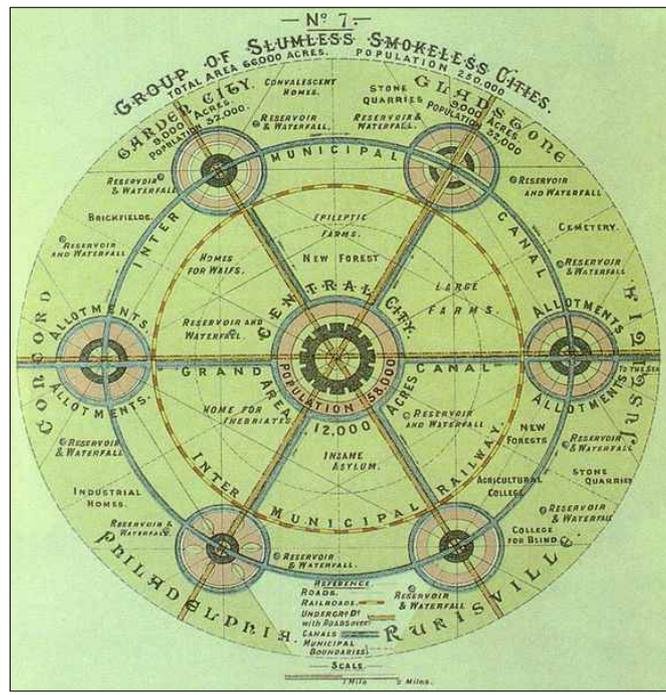
[그림 2-2] 하워드의 전원도시
출처: Howard, E.(1898, p.12)

“6,000acres 넓이의 대지 중앙에 1,000acres를 차지하는 원형의 형태로 도시를 조성하며, 중앙에서 그 경계까지 1,240yards이다. 30,000의 인구가 도시에 살며 5,500채의 건물 대지는 평균 $20 \times 130 \text{feet}^2$ 의 크기를 갖는다. 획지의 최소 면적은 $16 \times 125 \text{feet}^2$ 로 정한다.”¹⁵⁾

14) Collins, G. R. and Collins, C. C.(2006), *Camillo Sitte: The Birth of Modern City Planning*, New York: Dover Books on Architecture, pp.170-172.

[그림 2-2]에 대한 설명을 통해서 하워드는 중앙 원형 공간에 시청, 콘서트홀, 극장, 도서관, 박물관, 갤러리, 병원 등의 공공건물을 배치할 것을 주장하였고, 여섯 개의 장대한 직선대로를 통하여 외곽지역을 연결하려 했다는 것을 알 수 있다.

“여섯 개의 장대한 광로(Boulevard)는 120feet의 폭을 가지며 중앙에서 경계까지 횡단하여 여섯 개의 동일한 부분으로 나눈다. 중앙원형공간의 지름은 185yards로 5.5acres의 면적을 가지며 아름답고 잘 관개된 정원이 놓여있다. 이 정원을 둘러싸는 큰 공공건물들은 각자 넓은 땅 위에 서있다. 공공건물은 시청, 공연장과 강연장, 영화관, 도서관, 박물관, 화랑, 그리고 병원으로 구성된다.”¹⁶⁾



[그림 2-3] 전원도시의 중심도시
출처: Howard, E., 조재성, 권인용 역(2006, 서문)

[그림 2-3]에서도 하워드의 전원도시 계획이 중심성을 고려하여 이루어졌음을 알 수 있다. 전원도시들이 모여 고속철도로 서로가 이어지고 고용과 산업, 그리고 산업 기능이 높은 수준으로 특성화 되어있는 중심 도시(Central City)와 함께 연결될 것이라고 예

15) Howard, E.(1898), *To-morrow a Peaceful Path to Real Reform*, Cambridge Univ. Press, pp.14-15.
16) Howard, E.(1898), *To-morrow a Peaceful Path to Real Reform*, Cambridge Univ. Press, p.16.

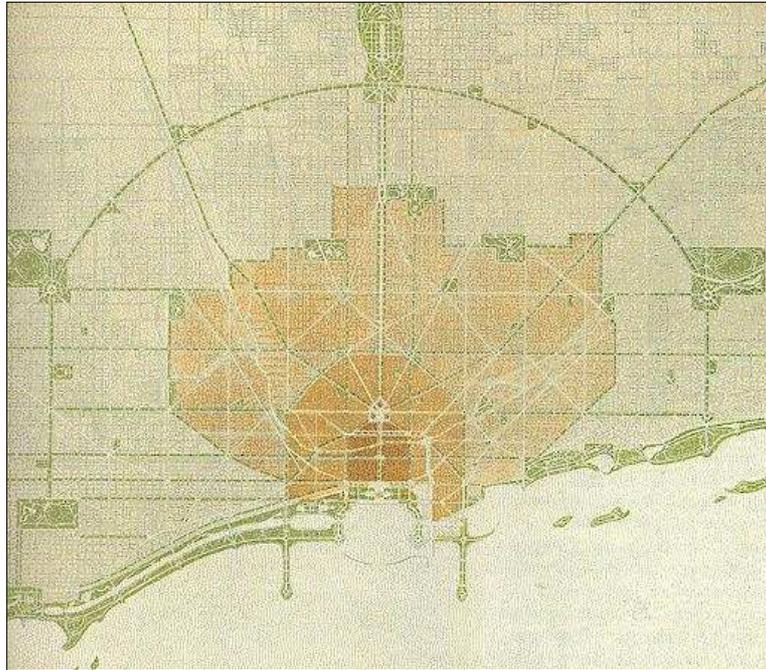
측했다. 중심 도시는 58,000명의 인구로 구성되며 런던 같은 도시와 비슷한 종류의 다양성을 제공한다. 동시에 주변을 두르는 전원도시들은 기능적인 특수성과 다양성을 모두 가질 수 있다. 이러한 사회적인 도시 개념은 큰 도심지의 중력을 이겨내기 위한 하워드의 궁극적인 바람이었다.¹⁷⁾ 이러한 점에서 하워드의 계획안에서의 중심성은 기존의 중심성을 이겨내기 위한 또 하나의 대안적 중심의 새로운 구성의 시도로 이해할 수 있다.

한편, 미국에서는 다니엘 번햄(Daniel Burnham)의 시카고 계획이 두드러졌다. 19세기의 마지막 25년 동안 교통, 상업 그리고 제조 산업이 급속히 성장하면서, 시카고는 전형적으로 개인주의가 팽배한 도시 중 하나였다. 많은 곳에서 규제 없이 급속히 팽창하는 도시확산 현상이 발견되었고 슬럼지역이 도심으로부터 외곽으로 확장해 나갔다. 1893년 봄, 시카고의 잭슨공원(Jackson Park)에서 열린 세계콜롬비아박람회가 계기가 되어 도시설계와 도시미(美)에 대한 관심이 증가하였다. 그 후 박람회 장소를 보전하고 주변지역에 공원을 조성하자는 논의가 진행되었고, 번햄이 그 공원계획을 1896년에 완성하였다. 이러한 움직임은 1900년대 초까지 이어졌고, 박람회와 공원조성에 중요한 역할을 했던 지역 경제인 단체는 번햄을 초청하여, 시카고 계획의 종합계획수립을 의뢰하였다. 번햄의 시카고 계획은 도시의 다양한 문제를 다뤘다. 시카고 계획에서 나타난 주요 개선안은 다음과 같다:¹⁸⁾

- 도시에서 60mile 떨어진 지역까지 광역고속도로체계(Regional Highway System)를 조성함. 즉, 시카고 계획은 대도시적인 접근을 취함
- 도시 내부의 중심업무지역까지 또는 중심업무지역으로부터의 교통 흐름을 원활하게 하기 위해 특히 방사형 대각선대로(Diagonal Boulevard)와 가로를 체계적으로 배치함. 또한 기존의 수많은 도로는 확장하도록 제안함
- 외곽의 공원체계를 확장함. 주로 숲을 보전하고, 기존의 공원과 계획된 공원을 잇는 공원도로(Parkway)를 신설함. 1904년에 공원 위원회(Park Commission)는 약 37,000acres의 숲 보전체계를 제안했고, 번햄은 시카고에 총 60,000acres의 공원을 보장하는 40에서 50,000acres의 공원을 제시함
- 번햄의 시카고 계획은 이전시대 방사형가로망을 채택하여 수변공간과 주요지역을 연결함으로써 상당한 수준의 중심성을 강조하고 있다.

17) Batchelor, P.(1969), "The Origin of the Garden City Concept of Urban Form", *Journal of the Society of Architectural Historians*, v,28(3), p.198.

18) Wrigley, R. L.(1960), "The Plan of Chicago: Its Fiftieth Anniversary", *Journal of the American Institute Planners*, v,26(1), pp,31-33.



[그림 2-4] Chicago plan
출처: Burnham, D. H.(1909, p.93)

번햄의 계획안은 물리적으로 볼 때, 강력한 중심성을 띄고 있으며 각 공원체계와 가로망 확장 등과 연결되어 있어, 오스만의 개념과 멀지 않은 입장에서 물리적 계획이 이루어진 것을 알 수 있다. 그 계획안의 의미가 시카고의 정치적, 사회적 여건을 해결하기 위한 정치적 수단이었다는 점에서도 오스만의 계획안과 유사성을 지닌다.

레이몬드 언윈(Raymond Unwin, 1909)은 고대도시에 나타난 중심성을 당시의 도시 공간에도 구현하기를 원했다. 그의 저서 “Town Planning in Practice”에서 언윈은 고대 도시의 사례에서 발견할 수 있는 공공건물로 구성된 중심지역이 필요함을 역설하고 있다.

“그리스, 로마 또는 다른 고대도시의 사례들은 거의 모든 경우 도시를 계획하는데 중심지를 갖는 것이 중요하다는 것을 보여준다. 그리스 도시의 경우 아고라가 도시의 중요한 중심지였다. 아고라는 다음의 두 가지 유형이 있었던 것으로 추정된다. 첫째는 사람들이 공공기능 활용을 위해 모이는 사교의 장소이고, 둘째는 조금 더 작은, 이동이나 거래를 위해 만나는 또 다른 유형의 만남의 장소이다.”¹⁹⁾

19) Unwin, R.(1996), *Town Planning in Practice*, Princeton Architecture Press, p.175.

언윈이 생각하는 중심성은 번햄이나 오스만에 비해서 지테의 계열에 조금 더 가까운 것을 알 수 있다. 이용하는 도시민들의 행태와 기능뿐만 아니라, 중심성이 가지는 가치의 차원을 건축물 수준에서까지 언급하고 있다.

“주요 중심지에는 당연히 정부나 지자체 및 관련 건물들이 배치되어야 한다. 그러나 많은 부차적 중심지들을 형성하는 것 역시 바람직하다.²⁰⁾ 심지어 각 구역들, 교외 등에도 중심지가 필요하다. 덜 중요한 공공건물들이 모여 있는 장소 등이 여기에 해당된다. 이렇게 중심이 될 수 있는 장소는 매우 중요하다.”²¹⁾

이처럼 언윈은 중심성이 가지는 가치를 역사적 연원에서 도출하고자 하였으며 공공 건물을 중심으로 중심지의 가치를 보호하고자 하였다. 이는 랜드 마크와 광장을 강조했던 지테의 접근과 유사성을 보이는 관점으로 볼 수 있다.

□ 자동차의 도입

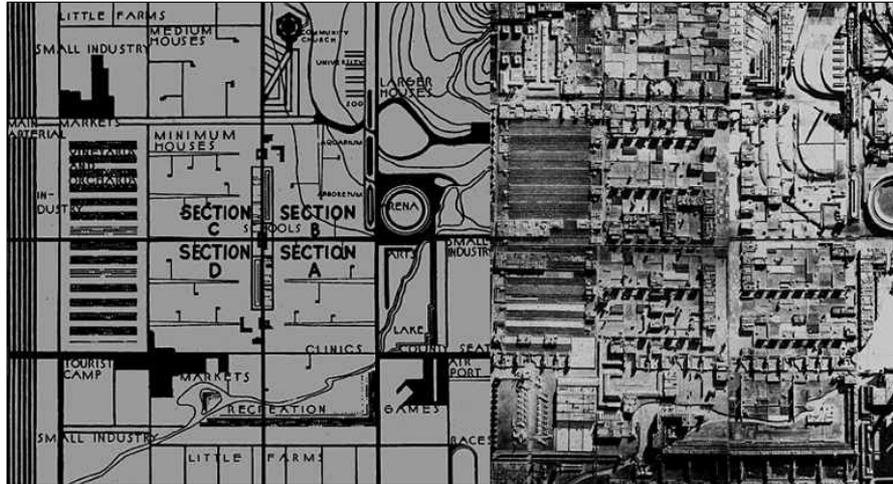
기술발전으로 인한 자동차의 공급은 도시생활의 여러 부분에서 많은 변화를 초래했다. 자동차에 대한 계획가의 입장은 옹호와 반대라는 상반된 입장을 취하도록 만들었다. 자동차는 현대도시의 필수품이 되었지만, 도시의 중심성을 해체시키는 역할 또한 수행하였다.

프랭크 로이드 라이트(Frank Lloyd Wright)는 자동차의 등장으로 인해 대도시가 소멸될 것을 계획의 전제로 하고 있다. 브로드에이커 시티(Broadacre City) 계획은 비교적 저밀도로 계속 이어지는 도시지역을 도식적으로 표현한 것이다. 이 도시지역에서는 이전의 집중적 도시(Centralized City)가 수행하는 기능들이 교통 선형 및 소통 체계를 따라서 분산되어 있다.²²⁾

20) Unwin, R.(1996), *Town Planning in Practice*, Princeton Architecture Press, p.176.

21) Unwin, R.(1996), *Town Planning in Practice*, Princeton Architecture Press, p.183.

22) Crabow, S.(1977), “Frank Lloyd Wright and the American City: The Broadacres Debate”, *Journal of the American Institute of Planners*, v.43(2), p.116.



[그림 2-5] 프랭크 로이드 라이트의 브로드에이커 시티 계획
출처: Wright, F. L.(1945, p.53)

농업에 생활의 뿌리를 두고, 휴과 건물 그리고 인간의 관계 속에서 비롯되는 일생에 대한 관심을 표현한 브로드에이커 시티는 많은 이들에게 유연성과 개인의 평안, 그리고 접근성을 향상시키고자하는 비전으로 인식되었다. 이는 전통적인 격자형구조로부터 도시 공간의 모습을 자유롭게 하고, 도시와 농촌을 통합시키며, 토지이용의 실용성을 높이고, 소통의 패턴을 바꾸었기 때문이었다. 또한 프랭크 로이드 라이트의 제안은 현실적이었는데, 실제로 많은 미국인들이 대도시에 실증을 느끼면서 가졌던 어떤 갈망과 가까웠기 때문이었다. 이 점은 프랭크 로이드 라이트의 제안이 너무 개인적이고, 또 너무 특이하다는 비판을 약화시킬 수 있다. 한편, 이런 수평적이고 자유로운 도시공간은 여타 다른 광활하고 끔찍한 교외들만큼 확실한 형태가 없는 무정형의 공간이라는 비판이 있기도 하였다.²³⁾

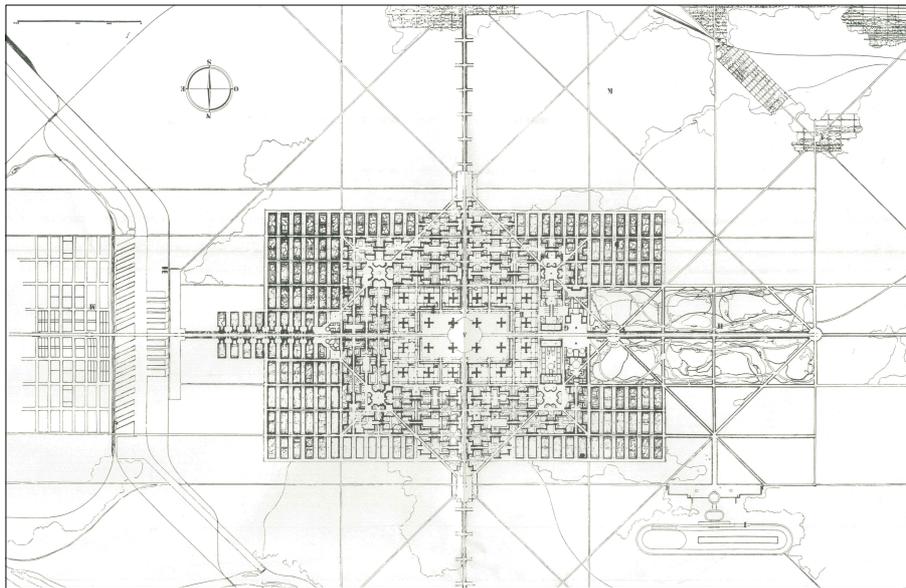
프랭크 로이드 라이트의 확산적 계획은 긍정적 평가를 받기도 하였는데, 이는 기술발전 통해 거리의 극복이 가능했기 때문이었다. 로버트 피시먼(Robert Fishman)은 자동차, 전화기와 같은 통신수단이 공간적 한계를 이겨냈기 때문에 인구집중은 낭비일 뿐이고, 대규모의 집중적 조직은 더 이상 도시의 기반에 필요하지 않게 되었으며, 도시 조직의 기능은 시외로 뻗어나간 분산된 도시 단위들이 보다 더 경제적으로 수행할 수 있다고 하였다.²⁴⁾

23) Crabow, S.(1977), "Frank Lloyd Wright and the American City: The Broadacres Debate", *Journal of the American Institute of Planners*, v.43(2), p.120.

24) Fishman, R.(1982), *Urban Utopias in the Twentieth Century*, The MIT Press, p.123.

프랭크 로이드 라이트의 계획안은 이전시대의 계획안들이 지향했던 중심지의 조성 과 집중이라는 명제를 특정한 축척(Scale)에서는 해체하고자 했던 것이 명백하며, 이러한 시도는 특히 미국적 환경 속에 일정시점에서 급격하게 받아들여지게 되지만 아직은 그 시기가 도래하지 않았다.

르 꼬르뷔제(Le Corbusier)는 공간에 자동차를 가장 적극적으로 도입하려고 했다. 건축적 경력으로 당대의 명성을 얻고 있던 꼬르뷔제는 1939년 뉴욕만국박람회에서 벨 게데스(Bell Geddes)가 제시한 미래상에 영향을 받아 자동차가 규범적이고 표준화된 계획의 핵심이 되어야 한다고 생각하였다.²⁵⁾ 꼬르뷔제는 도시의 중심부에 빠른 속도로 통과하는 교통체계를 도입하였고,²⁶⁾ 이러한 꼬르뷔제의 고속교통망은 중심성을 강화하는 장치로 작동하였다.



[그림 2-6] 꼬르뷔제의 300만을 위한 도시계획 제안
출처: Le Corbusier. 정성현 역(2003. p.187)

25) Mancebo, F.(2008), *Coping with Urban Sprawl: Toward a Sustainable Periurbanisation. Giving Way to Residential Paths*, Les annales de la recherche urbaine, p.52.

26) Anthony, H. A.(1966), "LeCORBUSIER: HIS IDEAS FOR CITIES", *Journal of the American Planning Association*, v.32(5), pp.286-287.

꼬르뷔제의 계획의 핵심은 도시민들에게 오픈스페이스를 공급하는 것에 있다. 주거, 여가, 노동이 조화롭게 어울릴 수 있는 방법으로 고층빌딩을 적극적으로 도입하였는데, 꼬르뷔제는 이 주거단위를 시작점으로 주거, 노동, 여가를 위한 시설 사이의 관계들이 도시 공간에 확립될 것으로 보았다. 이를 달성하기 위해 근대의 기술인 자동차의 활용을 필수적인 것으로 생각하였으며, 자동차는 중심을 이루는 주거지역과 교외를 빠르게 이어주는 역할을 하였다. 꼬르뷔제의 계획안에서 자동차는 중심의 배후지를 확장함으로써, 더 강력한 중심성을 부여하는 수단으로 기능하고 있다. 그리고 이 강력한 중심성을 바탕으로 공간의 관념적이며 매끄러운 구분이 이루어지도록 하였다. 이 구분된 공간이 꼬르뷔제가 제시한 도시문제에 대한 처방수단이었다.

당대의 도시 문제에 대해 꼬르뷔제와 궤를 같이 했던 이론가는 지그프리트 기디온(Sigfried Giedion)이었다. 기디온은 시빅 센터(Civic Center)라는 개념을 도입했고, 미래의 위대한 도시들은 아테나의 아고라, 로마의 포럼, 중세시대의 성당, 광장과 같은 시빅 센터와 공공공간이 있을 것이라고 하였다.²⁷⁾ 인구밀도가 높은 지역을 녹지와 함께 조화시키기 위해서는 공원이나 오픈스페이스에 고층건물개발이 필요하며, 오직 이 방법만이 건물 간의 보안유지가 가능한 이격 거리를 확보할 수 있는 대안이라고 하였다. 즉, 고밀도의 주거건물 건설이라는 기본적인 원칙을 통해 공공공간을 획득할 수 있으며, 남은 공간에는 건물 대신, 공원 등을 배치할 수 있다는 것이다.²⁸⁾ 인구밀도가 높은 지역의 도시 문제 해결방법으로 1922년 300만을 위한 도시에서 꼬르뷔제가 제시한 지그재그 블록을 직접적으로 언급하고 있다.²⁹⁾ 기디온은 꼬르뷔제의 계획안을 지테의 후예로서 구체화, 상세화하는 작업을 진행한 것처럼 보인다.

시빅 센터의 거대한 빌딩 그룹들은 기둥 위에 세워져서 대지는 보행자를 위해 제공된다. 공공공간은 이러한 높고 거대한 단위의 집중개발을 통해 실현되며, 이는 조경, 영화관, 스포츠 등을 위해 사용된다.³⁰⁾ 꼬르뷔제와 기디온의 해법은 수직적인 도시공간구성을 낳았고 결과적으로 특정입지에의 중심성은 극적으로 강화되었다. 하지만 이러한 중심성이 현실적으로 달성되기 위해서는 경제적, 사회적 요소들이 충족되어야 했는데, 그러한 요소를 달성한 도시는 많지 않았다.

27) Giedion, S.(1995), *Space, Time and Architecture*, Harvard University Press, p.845.

28) Giedion, S.(1995), *Space, Time and Architecture*, Harvard University Press, p.623.

29) Giedion, S.(1995), *Space, Time and Architecture*, Harvard University Press, p.627.

30) Giedion, S.(1995), *Space, Time and Architecture*, Harvard University Press, p.631.

□ 도시에서의 탈출, 스프롤과 그에 대한 반향

2차 세계대전 이후, 미국의 대도시는 교외로의 확산에서 대표되는 성장을 보였고, 이로 인해 자동차 의존적인 생활양식을 보이게 되었다.

교외로의 무분별한 확산은 프랭크 로이드 라이트가 제시한 개념과도 연결되기는 하지만, 근원적으로는 도시가 가지는 중심지의 사회경제적 문제점을 해결하지 않고 탈출을 시도한 중산층의 움직임에서 그 원인을 찾을 수 있다. 그 결과, 중심성이 결여되거나 미약한 공간이용이 확산되고, 한편 자동차 의존도는 더욱 강화되었다.

자동차에 의존적인 도시구조는 오염 증가, 막대한 비용, 이웃과의 단절 등의 문제를 야기하였고, 이는 이전에 존재하였던 모더니즘 도시계획의 부작용으로 받아들여졌다.³¹⁾

많은 계획가들은 새로운 도시공간에 대한 연구를 진행하였으며, 뉴어버니즘(New Urbanism)이라는 새로운 계획사조가 등장하게 되었다. 뉴어버니즘은 자동차 중심의 개발, 도심부 낙후, 스프롤 현상, 인종 및 소득 계층화, 환경악화, 농지 훼손 등 모더니즘 계획/설계 흐름으로 인해 나타난 문제를 해결하고자 발생한 도시설계 운동이다.³²⁾ 뉴어버니즘은 이전의 근린주구개념을 보다 실증적으로, 기능적으로, 심미적으로 보완하면서 도시조직의 가치와 매력을 확보하고자 하였다.

뉴어버니즘 도시설계가들이 핵심적으로 생각하는 근린주구는 밀집된 형태로, 보행자 중심으로, 복합용도로 구성해야 한다. 많은 일상 활동들이 자동차를 몰고 다니지 않는 사람들, 특히 노인과 어린이에게 독립생활을 보장할 수 있도록 보행권 내에서 일어나야만 한다. 보행을 장려하고, 자동차 운행의 횟수와 거리를 단축하며, 에너지를 절약하도록 가로들의 상호 연결된 네트워크를 설계해야 한다.³³⁾

뉴어버니즘 도시설계가들은 비교적 작지만 완전성을 갖춘 조직의 유기적인 복제, 증식에 초점을 맞추고 있다. 뉴어버니즘 도시설계가 중 비교적 이른 시기의 인물인 레온 크리에(Leon Krier)는 어번 쿼터(Urban Quarter)의 형성과 복제를 통한 도시성장을 주장하였고³⁴⁾, 피터 칼소프(Peter Calthorpe)는 보행 주머니(Pedestrian Pocket)와 TOD를 도시성장의 단위로 제안하였다.

31) Calthorpe, P.(1993), *The Next American Metropolis: Ecology, Community, and the American Dream*, Princeton Architectural Press, pp.21-23.

32) Jaecheol, Kim(2010), 「Innovation-Diffusion Processes in Urban Design Movement: Application of the Model-Prototype-Adaptation Framework to New Urbanism and Neighborhood Development Practices in Atlanta」, Ph.D. Dissertation, Georgia Institute of Technology, pp. 81-82.

33) 뉴어버니즘 현장 협회(2003), 「뉴어버니즘 현장」, 안건혁 외 역, 한울아카데미, p.99.

34) 크리에는 아리스토텔레스의 '가정(Family)'에 나타난 도시의 정의에서 영향을 받아 도시 성장 단위의 크기를 제한할 것을 제안하였다.

크리에는 20세기의 도시가 단일한 기능이 과도하게 팽창하여 구조, 용도, 외관 측면에서 혼돈을 겪고 있으며 도시의 중심과 교외 간에 치명적인 불균형이 초래되고 있다고 주장하였다. “도시의 중심은 수직적으로 과팽창된 경향이 있다. 이러한 현상은 건물, 활동, 사용자의 과도한 밀집을 초래하고, 토지 가격과 임대료의 급등으로 이어졌다. 교외 주변부는 낮은 토지비용으로 인해 수평적으로 과도 하게 팽창되었다. 그 결과, 매우 낮은 건물, 활동 빈도, 사용자 밀도가 나타나게 되었다.”³⁵⁾

크리에가 제시하는 도시 성장을 위한 건축단위는 '어번 쿼터'인데, 이는 상대적으로 자족적이고, 다기능적인 도시 속의 도시(City within a City)를 의미한다. 크리에는 모든 도시, 폴리스에서 이러한 자치적인 쿼터의 연합이 구성되기를 바랐다. 도시의 한 부분으로서 어번 쿼터는 종합적인 특징과 질을 갖추고 있으며, 쿼터 집합체의 하나의 완전하고, 성숙한 구성원이다. 높은 수준의 자족성을 보이고, 일상생활에 필요한 교육, 쇼핑, 여가, 행정, 주택, 문화 기능이 보행권 안에서 제공된다. 각각의 쿼터는 중심과 주변부가 있으며 명확한 경계가 있다. 크리에는 도시성장관리를 위한 기초로서 어번 쿼터는 'Zoned Anti-City'의 대안이 될 것이라고 주장하였다.³⁶⁾

어번 쿼터의 질은 단순히 그 안에서 발생하는 활동의 밀도나 건물의 규모로 결정되지 않는다. 어번 쿼터의 질은 그것을 구성하고 있는 가로, 광장, 블록의 숫자에 따라 달라진다. 블록의 표면적(Surface Area)은 중심으로 갈수록 감소하고, 주위로 갈수록 증가하게 함으로써, 중심부에 밀도 높은 가로네트워크를 형성하도록 한다. 길모퉁이(Street Corner), 상점 전면부(Shop Frontage), 출입문(Entrance Doors)의 숫자를 늘림으로써, 중심부에서의 구심성(Centrality)과 명료성(Transparency)을 만들 수 있다.³⁷⁾

어번 쿼터는 하나의 자족적인 단위를 제시하고 있는데, 이것은 도시공간구조에서 거대한 축척의 중심성을 구성하기 보다는 개별적이고 자족적인 공간단위에 집중함으로써, 작은 중심성으로 공간을 이용하기를 제안하고 있는 것으로 볼 수 있다. 이러한 경향은 근린주구단위의 개별적인 소규모 중심지의 구성계획과 공간단위라는 측면에서 유사한 것이

35) Thadani, D. A. and Hetzel, P. J.(2009), *The Architecture of Community – Leon Krier*, Washington DC: Island Press, p.87.

36) Thompson-Fawcett, M.(1998), “Leon Krier and the organic revival within urban policy and practice”, *planning perspectives*, v.13(2), p.176. 요약

37) Thadani, D. A. and Hetzel, P. J.(2009), *The Architecture of Community – Leon Krier*, Washington DC: Island Press, p.140

다. 이러한 소규모 공간단위에 어울리지 않는 자동차를 배제하기 위해서는 대중교통이 필연적으로 강조될 수밖에 없었다.

칼소프는 자동차 자체가 원하는 것과 자동차를 사용하는 사람들이 원하는 것에는 차이가 있음을 지적하며, 도시 기능의 배치와 효율적인 대중교통 시스템 구축을 통해 새로운 도시 공간을 만들어 낼 수 있다고 판단하였으며, 이러한 배경 하에 뉴어버니즘 운동의 근간이 되는 “대중교통지향형 도시개발(TOD, Transit-Oriented Development)” 개념을 제시하였다.

안드레 듀아니(Andres Duany)는 도시 공간을 생태계와 같이 연속적인 것으로 바라보고자 했으며, 도시에서 교외로 이어지는 공간을 트랜섹트(Transect) 개념을 차용하여 여섯 개의 구역으로 나눈 섹터별 계획을 제시하였다. 용도지역도에 적용하기 위한 트랜섹트 존은 전원에서 도시에 이르는 연속적인 공간을 물리적, 사회적 특성의 수준과 강도에 따라 여섯 단계로 구분된다.³⁸⁾ 듀아니의 트랜섹트 계획에서는 도시핵심으로 갈수록 강한 중심성을 갖는 것을 상징하고 있다.



[그림 2-7] 트랜섹트: 자연(T1)-전원(T2)-교외(T3)-도시(T4)-도시중심(T5)-도시핵심(T6)-특별지구(SD)
출처: Center for Applied Transect Studies(2009, p.7)

듀아니의 트랜섹트 개념은 어떤 쿼터와 같은 공간구성의 단위가 도시공간구조상의 입지위계에 따라 기능적으로 그 물리적 조합이 변화할 수 있으며, 하나의 전체적인 구성요소로 재편될 수 있음을 의미한다. 순차적이면서 연속적이고, 다양한 기능을 담고 있으나 혼란스럽지 않은, 전통적 외양의 뉴어버니즘 계열의 공간은 과도한 중심성을 지양하는 한편 적절한 도시의 활력을 유지하는 적절한 밀도, 적정규모의 중심성을 구현하며 일종의 미묘한 균형을 도모하였다.

38) Center for Applied Transect Studies(2009), *Smart code version 9.2, The Town Paper, Sec2:vi.*

② 블록 크기에 대한 지향

산업화 이후의 도심은 오랜 시간에 걸쳐 형성된 도시에 존재하였기 때문에 유기적인 형태의 소규모 블록이었다. 이는 기존의 도시가 보행을 기반으로 하는 도시였기 때문이다.³⁹⁾ 이미 존재하는 도시에 직선대로를 건설하는 방식을 취했기 때문에 직선대호가 거시적인 도시 형태를 만들어냈고, 직선대로와 직선대로 사이에는 과거의 유기적인 도시 조직이 존재하고 있었다. 자동차의 보급과 더불어 교외개발이 활발해지면서 새로운 공간을 어떻게 설계할 것인지에 대해 고민하기 시작했다. 개발지역이 교외에 위치하고 있기 때문에 설계가들은 기존 도심과의 빠른 연결을 위한 간선도로와 주거지역 내부의 보행자를 위한 도로를 구분하여 설계할 필요가 발생하게 되었다.

20세기에 들어서면서 사회경제적으로 많은 변화가 있었다. 생산성과 부의 증가는 급속히 이루어졌고, 여성이 노동시장에 편입되었으며, 가정의 형태가 작아지고 불안정성이 증가하는 한편, 자동차의 사용이 일반화되었다. 동시에 삶의 방식도 이전보다는 다양해졌다. 이에 따라 계획가의 근린계획도 다양해졌다. 전원도시-근린주구-공원 속의 고층빌딩-슈퍼블록 교외-뉴어버니즘이 사회경제적인 변화를 수용하기 위해 제시되었다.⁴⁰⁾

하워드는 자연으로부터 떨어진 인간사회의 소외를 줄이기 위해서 전원도시의 건설을 주장했다. 전원도시에는 6개의 방사형길이 형성하는 6개의 단지가 있고 그 중앙에는 광로가 위치해있다. 하워드는 이 광로에 학교를 위치시켰다. 단지 하나가 5,000명의 사람들로 구성되어있다는 점을 고려하면, 하워드가 페리의 근린주구 모형과 깊은 연관성을 갖는다는 것을 알 수 있다.⁴¹⁾ 하워드의 계획안에는 자동차와 보행자의 흐름을 어떻게 처리할 것인가와 같은 설계차원의 고려는 심도 있게 이루어져 있지 않았지만, 페리의 계획안에서는 이러한 교통처리에 상당한 관심을 기울인 것으로 보인다.

클라렌스 페리(Clarence Perry)의 근린주구(The Neighborhood Unit)는 중앙에 학교, 교회, 여가지역이 위치한, 물리적으로 정의된 단위로서, 이상적인 주거 근린을 의미한다. 더욱이, 근린주구의 구조는 주민들이 주요간선도로를 건너지 않고서 이러한 모든 시

39) 19세기 초반 이전에는 95퍼센트의 인류가 뛰거나 달리는 이상의 속도로 움직이지 못했다.(출처: Mary Soderstrom(2008), *The Walkable City*, Vehicule Press, p.27.)

40) Fillion, P. and Hammond, K.(2003), "Neighbourhood Land Use and Performance: the Evolution of Neighbourhood Morphology over the 20th century", *Environment and Planning B: Planning and Design*, v30, p.271.

41) Batchelor, P.(1969), "The Origin of the Garden City Concept of Urban Form", *Journal of the Society of Architectural Historians*, v.28(3), p.198.

설과 근처의 상업시설까지 1/4mile 이내에 걸어서 도착이 가능하다. 실제로, 차량이 통행하는 도로는 지양하고, 간선도로는 근린주변으로 우회시킨다. 그 결과 보행자가 근린 안에서, 차량통행 간섭 없이 자유롭게 이동이 가능하다. 게다가 내부의 곡선가로는 근린주구계획이 전통적인 도시 격자구조와의 차별성을 갖게 해주는 요소이다⁴²⁾.

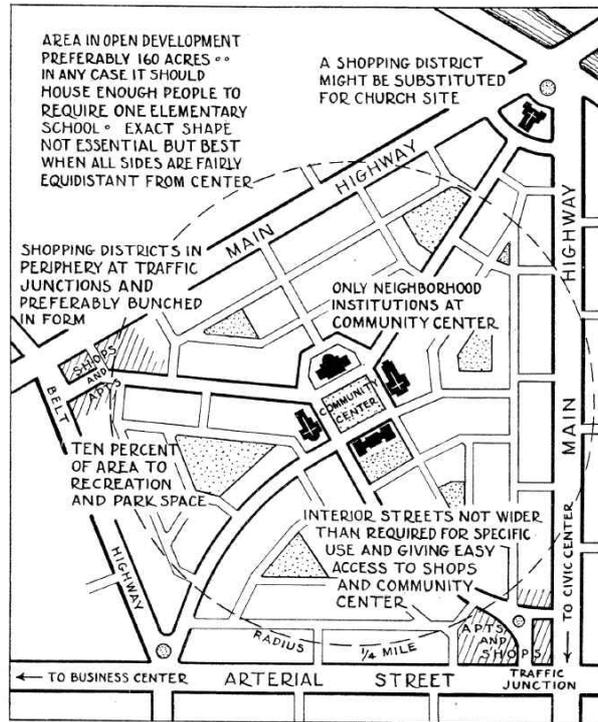
근린주구의 핵심적인 설계원칙은 다음과 같다.⁴³⁾

- 크기: 주거지역개발은 하나의 초등학교가 필요한 인구규모에 맞는 주택을 제공해야 하고, 실제지역은 인구밀도에 의존한다.
- 경계: 근린은 모든 통과교통에 의한 교통이 용이하도록 충분히 넓은 간선도로에 의해 모든 면에 경계가 형성되어야 한다.
- 오픈스페이스: 특별한 근린의 수요에 맞도록 계획된 작은 공원, 여가공간의 체계가 제공되어야 한다.
- 공공기관의 입지: 학교와 근린의 한계에 맞는 서비스 지역을 가지는 다른 기관들을 위한 사이트는 적절히 집단화 되어야 한다.
- 지역상권: 적절하게 서비스 되는 하나 이상의 쇼핑지역은 근린의 둘레 및 교통 결절점 안, 그리고 인접한 근린의 비슷한 지구 주변에 조성되어야 한다.
- 내부 도로체계: 근린에는 적절한 도로체계가 설치되어야 한다. 추정되는 교통량에 맞는 고속도로와 근린내부의 순환을 용이하게 하고 통과교통을 지양하도록 설계된 전체 도로 체계를 형성한다.

보행권을 기반으로 하여 공간구조의 규모를 정하는 것은 산업혁명시기 이전에는 너무도 자명한 것이어서 어느 문화권에서도 달리 생각하지 않았던 것으로 보인다. 따라서 페리의 근린주구개념에서 보행권이 제시된 것은 도시의 역사를 살펴보면 당연한 것인지도 모른다. 하지만 보행권의 개념과 함께 자동차 교통을 고려하면서 이른바 거대가구, 즉 슈퍼블록의 개념이 등장하게 된다.

42) Lawhon, L. L.(2009), "The neighborhood unit: physical design or physical determinism?", *Journal of Planning History*, v.8(2), p.2.

43) Perry, C. A.(1929), *The Neighborhood Unit*, Russell Sage Foundation, p.34.

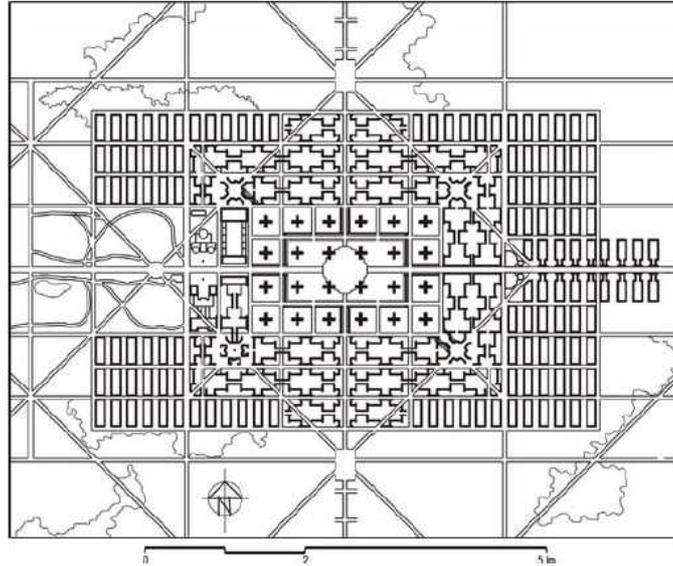


[그림 2-8] Clarence Perry's Neighborhood Unit
출처: Center for Applied Transect Studies(2009, P.5)

산업혁명 이후 도시문제에 대한 또 다른 반작용은 꼬르뷔제에 의해 제안된 공원 속의 고층빌딩(Tower in the park)개념이다. 공원 속의 고층빌딩이라는 개념은 사람들에게 여가를 즐길 수 있는 녹지와 개방공간을 최대한 확보하기 위한 개념이다. 한정된 공간에 최대한의 공원을 확보하기 위해서는 개별 건물의 밀도를 높일 수밖에 없었다.

꼬르뷔제는 자동차 사용의 일반화를 받아들이면서, 400m크기의 “슈퍼블록”을 형성하는 300만을 위한 도시계획을 제안하였다. 여기에서 그는 톱니모양을 이루는 셋백(Set-back) 형태의 주거유형과 주변부를 형성하는, 넓은 정원에 둘러싸인 L자형 주거유형을 제시하였다. 이 계획안에서는 인간적 스케일을 넘어서는 슈퍼블록이 극단적으로 구현된 것으로 볼 수 있다. 이러한 슈퍼블록은 사실 데크를 적극적으로 도입하면서 중심부에 주거를 탐상화하는 그의 계획안에서 꼭 필요한 것은 아니었을지도 모른다. 그러나 타워에 의해 남겨진 넓은 녹지와 개방공간을 극적으로 보여주기 위해서도 슈퍼블록은 불가결한 요소였을 것이다. 꼬르뷔제의 슈퍼블록은 당대의 조밀한 서구의 도시조직을 생각해

보면, 도시문제의 인식 자체는 사실주의적인 현실인식에서 출발했음에도 불구하고 시민들의 일상생활에 대한 실증적 접근과는 다소 거리가 있는 근대적 관념의 소산이었다.



[그림 2-9] Diagrammatic plan of the contemporary city
출처: Steyn, G.(1922, p.382)

신도시 래드번(Radburn)은 하워드의 전원도시 개념을 미국에 적용시킨 원형(原型)이었다. 클라렌스 스타인(Clarence Stein)과 헨리 라이트(Henry Wright)는 “자동차와 함께 사는 법”을 처음으로 다루면서 “계획에서의 혁신”을 보여줬다. 전형적인 작은 도시 또는 교외 주거지역 블록을 슈퍼블록으로 대체하였다. 스타인은 자동차로는 컬데삭을 통해 집으로 접근하도록 하였으며, 슈퍼블록 내부에 보행자전용순환시스템을 만들었고, 그 결과 아이들이 여가공간과 학교까지 자동차교통의 소음과 위험으로부터 보호받으면서 접근할 수 있었다. 또한 스타인의 내부보행동선시스템과 공원은 주택의 방배치와 주택 외부생활에 대한 새로운 시각을 제공했다. 예를 들어, 스타인은 주택의 거실을 녹지공간을 향하도록 하였고, 가로로부터 멀리 떨어지게 배치하였다. 또한, 개별 슈퍼블록의 녹지공간을 주변 슈퍼블록까지 지하통로(Underpass)로 연결하였다. 그 결과 전체 근린지역을 이용할 경우에도 보행도로와 오픈스페이스체계가 분절되지 않도록 하였다.⁴⁴⁾ 래드번과 같은 저층

44) Parsons, K. C.(1990) “Clarence Stein and the Greenbelt Towns Settling for Less”, *Journal of the*

저밀도의 슈퍼블록 역시 특히 교외지역에서 사회적 문제를 양산하는 경우가 많았다. 래드번의 슈퍼블록은 꼬르뷔제의 슈퍼블록에 비해서는 좀 더 작은 축척의 공간적 고려가 반영된 것이면서, 보행자를 중심으로 하는 이전의 공간구성에 고속으로 이동하는 자동차의 도입이라는 현실적인 요구를 병치시키고자 하는 시대적인 장치로서 이해할 수 있다.



[그림 2-10] 클라렌스 스타인의 래드번 계획
출처: Perry, C. A.(1929, p.63)

American Planning Association, v.56(2), p.168.



[그림 2-11] 래드번 계획 조감도, 클라렌스 스타인

출처: The Radburn Association, <http://www.radburn.org/geninfo/radburn-intro.html>

교외 지역에 개발되는 슈퍼블록 위주의 주거지 개발은 커뮤니티를 해체한다는 평가를 받기도 하였다. 제인 제이콥스(Jane Jacobs)는 당시의 상황을 다음과 같이 파악하고 있었다.

“주택을 공급하기 위한 공공주택 프로젝트들은 슈퍼블록에 계획되었고, 건물들은 주변 도시들과는 부합하지 않는 이상한 형태로 위치하였다.⁴⁵⁾ 주택개발은 특히 슬럼을 철거하고 작은 구획들을 슈퍼블록으로 통합하는 방식으로 진행되었는데, 사실 도시를 다시 만드는 것은 그것을 없애는 것보다는 훨씬 복잡한 일이었다.⁴⁶⁾ 도시 블록의 대량파괴는 잘못된 것이었다. 계획과정 속에 공공의 참여는 부족했고, 확실히 구분된 영역 내에 과도한 밀도와 인종적 차별은 많은 문제를 낳았다.⁴⁷⁾

슈퍼블록으로 인해 기존의 작은 블록들이 통합되고, 연결되는 상황으로 인해 사회적으로 미처 고려되지 못한 문제점들이 양산되고 있다고 진단한 제인 제이콥스는 다른 종류의 가구들과 개인들, 즉 여러 가족형태, 노인, 기업가, 예술가, 이주자, 학생들이 함께 살아가는 압축형 도시 근린(Compact City Neighborhood)을 지지했다.

45) Laurence, P. L.(2006), “The Death and Life of Urban Design”, *Journal of Urban Design*, v,11(2), p,149.

46) Laurence, P. L.(2006), “The Death and Life of Urban Design”, *Journal of Urban Design*, v,11(2), p,155.

47) Laurence, P. L.(2006), “The Death and Life of Urban Design”, *Journal of Urban Design*, v,11(2), p,152.

작은 공간 규모에서의 다양성은 지역의 다채로운 기능들의 공급을 균등하게 유지하기 위해서 필요한 최소한의 조건이다. 집중된 도시의 거리에서는 사람들 사이에 충분한 상호작용이 발생되어서 느슨한 근린 네트워크(Loose Neighbourhood Network)를 형성할 수 있다. 이 네트워크는 오늘날 도시 관리자와 학회에서 보편적으로 다뤄지는 “사회적 자본”이라는 용어와 의미가 같다.⁴⁸⁾

사회적 자본의 형성을 위해서, 그리고 다양성이 있는 도시를 만들기 위하여 제인 제이콥스는 소규모 블록을 지향하였다. 긴 블록은 단조롭고 사람들이 항상 같은 길을 걷게 만들고, 인큐베이터, 실험, 많은 소규모 기업과 특별한 사업 등이 거리를 지나가는 많은 사람들을 고객으로 끌어들이는 데에 실패하여 도시가 제공하는 잠재적인 장점들을 퇴색시킨다.

제인 제이콥스에 의하면 선택할 수 있는 경로가 많으면 그 경로들은 상호적으로 고립되는 대신에 서로 혼합되고 섞이게 된다. 상업이 입지할 수 있는 지점들이 많이 늘어나고 그 배치 상의 편의도 증가할 것이다. 그에 따라 서비스와 경제적 기회, 그리고 공공생활의 분배가 가능하다고 생각하였고, 작은 블록의 효과에 대해 다음과 같이 말하고 있다.

“빈번한 가로와 짧은 블록들이 있으면 도시근린 이용자들에게 교차이용의 뒤엎힌 조직이 주어지기 때문에 그 가치가 크다. 주된 용도의 혼합과 마찬가지로, 빈번한 가로는 그것이 작동하는 방식만으로 다양성을 생성하는 데 효과적인 도움을 줄 수 있다. 가로가 작동하는 방식은 가로 위의 혼합된 이용자들을 끌어 모으는 것이고 이는 다양성이 성장해야 성취된다. 가로의 작동 방식과 다양성은 얽혀있으며 그 관계는 상보적이다. 건축의 균질성이 아닌 이동의 유동성, 그리고 혼합된 길들이 도시의 근린을 도시이용의 집합과 한 데 묶을 수 있다.”⁴⁹⁾

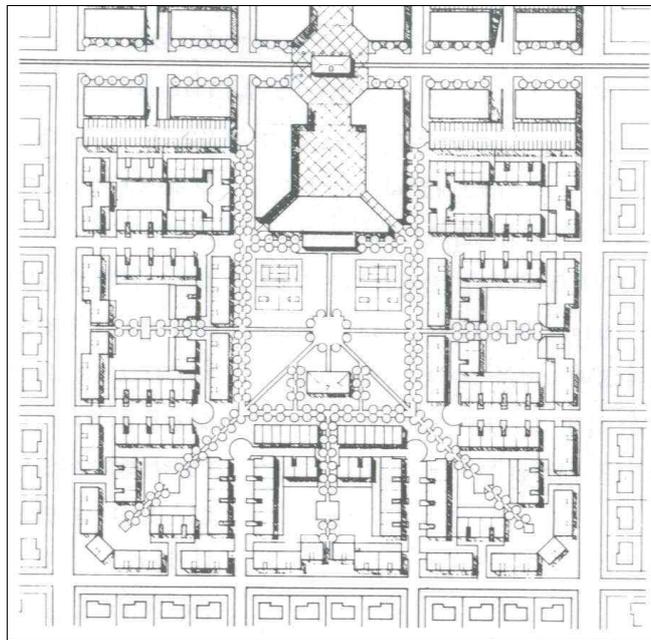
이후 나타난 뉴어버니즘 계획 흐름은 이전 시대 논의에 대한 절충안으로 생각할 수 있다. 간선도로에 의한 블록외부의 구획은 인정하지만, 광역적인 연결은 개인의 자가용이 아닌, 대중교통에 의해 이루어져야 하며, 내부의 연결은 가급적 보행에 적합하도록 한다는 것이다. 뉴어버니즘 도시는 전형적으로 상호 연결된 가로 네트워크와 근린의 중심을 둘러싸는 형태의 블록, 혼합된 토지이용, 다양한 유형의 주거, 압축적 도시 형태를 만들기

48) Hospers, G. J.(2006), “Jane Jacobs: her life and work”, *European Planning Studies*, v,14(6), p.726.

49) Jacobs, J.(1961), *The Death and Life of Great American Cities*, Random House, pp.180-186.

위한 밀도, 보행자중심의 설계, 보행권역 내에서 공공공간의 공급을 강조하는 특성을 보인다.⁵⁰⁾ 이는 자동차를 이용하기는 하지만, 대중교통으로서의 자동차를 위주로 하면서, 가로가 가지는 매력과 기능을 과도하게 제한하는 슈퍼블록의 형태를 벗어나는 방안이라고 할 수 있다. 자동차의 속도를 도시 내에서 배타적으로 유지하고자 하는 관점에서 벗어나, 적절한 축척, 적절한 위계에서의 공간은 보행자에 적응될 수 있는 수준으로 유지하면서 기존의 작은 블록의 물리적 규모를 확보하고자 하였다.

칼소프의 대중교통지향형 도시개발은 간선도로에 의존하지 않고, 중심상업지역으로의 접근성이 극대화 하고자 한다. 경쟁적 소매상업 중심(Competing Retail Centers)에서는 1mile 이상의 간격을 유지하도록 하여 서로 다른 근린을 서비스하도록 분산되어야 한다. 철도교통에 근접하여 입지할 경우에는 효율적인 역간 간격을 유지할 수 있도록 배치한다.⁵¹⁾



[그림 2-12] TOD의 원형인 pedestrian pocket 개념도
출처: Calthorpe, P.(1993, p.45)

50) Garde, A.(2006), “Designing and Developing New Urbanist Projects in the United States: Insights and Implications”, *Journal of Urban Design*, v11(1), p.33.

51) Calthorpe, P.(1993), *The Next American Metropolis: Ecology, Community, and the American Dream*, Princeton Architectural Press, pp.56-71.

대중교통지향형 도시개발이 추구하는 원칙은 뉴어버니즘 운동으로 인해 새롭게 생겨난 것이 아니다. 이러한 원칙들은 인간이 환경을 만들어내고, 문화와 기술을 발전시켜 오는 과정에서 사실이라고 간주되는 가치들을 담고 있다. 대중교통지향형 도시개발에서 추구하는 가치들을 요약하면 다음과 같다.⁵²⁾

- 지역 차원에서의 성장을 압축적이며 대중교통을 지원함
- 상업, 주거, 고용, 공원, 공공 용도를 대중교통 정류장으로부터의 보행권 내에 배치
- 지역 내 목적지(Local Destination)로 바로 연결되는 보행친화적인 가로네트워크 조성
- 다양한 유형, 밀도, 비용의 주거 공급
- 건물의 향과 근린활동의 중심이 되도록 공공 공간 설계
- 기존 근린권역 내의 대중교통 축을 따라 충전(Infill) 및 재개발 장려

대중교통지향형 도시개발이 유지되기 위해서는 보행자중심의 공간구성이 반드시 뒤따라야 한다. 대중교통지향형 도시개발개념은 슈퍼블록이 가져온 문제점에 대한 반성을 시도한 뉴어버니스트들이 좀 더 경제적이고 사회적인 측면에 기반을 두면서, 기존 도시조직의 가치를 재조명하는 한편, 자동차를 포함한 교통수단의 편리함을 적절한 수준에서 공간적으로 조화시키려는 시도로 이해할 수 있다.

③ 가로망의 위계

도시설계에서 가로망의 위계를 고민하기 시작한 것에는 자동차의 등장이가장 큰 계기가 되었다. 빠른 자동차 속도는 보행자의 안전을 위협하기 시작하였고, 보행자의 안전을 확보하기 위한 노력이 시작되었다. 도로위계는 자동차화된 사회에서 위험관리라는 측면에서 접근되어 온 것으로 볼 수 있다.⁵³⁾

가로망에 위계를 부여해야 하는 필요성은 뷰캐넌 보고서에서 찾을 수 있다. 뷰캐넌의 보고서 “Traffic in Towns”는 자동차 시대를 위한 도시설계 이론을 최종적으로 종합한

52) Calthorpe, P.(1993), *The Next American Metropolis: Ecology, Community, and the American Dream*, Princeton Architectural Press, p.46.

53) Hebbert, M.(2005), “Engineering, Urbanism and the Struggle for Street Design”, *Journal of Urban Design*, v.10(1), p.40.

것으로 평가받고 있다. 또한, 뷰캐넌은 환경보전지역과 이동네트워크의 기본적인 공학원리가 물려받은 도시도로체계를 대체 또는 재설계를 할 수 있는 일반적 원리가 될 수 있음을 보여준 것으로 받아들여지고 있다.⁵⁴⁾

“분산네트워크는 한 지역에서 다른 지역으로의 장거리 이동의 흐름을 연결하기 위한 것이다. 따라서 네트워크의 연결은 신속하고, 효율적인 이동을 위해 설계되어야 한다. 즉, 건물로의 직접적인 접근이나, 좁은 도로가 건물을 서비스하지 않도록 한다는 말이다. 그러므로 ‘위계’를 도입하는 것이 필요하다.”

도시계획이론의 초기에는 교통수단의 속도가 빠르지 않았기 때문에 사람들의 활동과 교통을 직접적으로 연결하려고 하였다. 언윈은 “Town Planning in Practice”에서 다음과 같이 밝히고 있다.

“단지계획은 빌딩들의 배치를 우선적으로 고려해야 하지만, 도시계획은 도시의 일반적인 편리한 생활구조와 주요도로의 배치를 먼저 고려해야 한다. 단지계획에서 부지의 크기와 상관없이 가장 우선적으로 고려되어야 할 것은 설계의 중심을 결정하는 것이다. 매우 작은 부지의 경우, 개인 주거들 보다는, 교회, 공공기관, 도서관, 목욕탕 등 다른 공공성격을 띤 건물을 배치하는 게 알맞다. 이와 달리 가게나 카페는 가장 많은 교통과 사람들이 지나다니는 도로에 위치하는 것이 좋다. 주거의 경우에는 도심에서처럼 둘러싸인 건축물이 좋지 않을 수 있다. 이 경우, 건물 소유자들의 쾌적함과 편리성에 대한 요구를 희생시키지 않도록 조심해야한다.”⁵⁵⁾

그러나 전통적 근린설계방식은 자동차의 빠른 속도에는 적합하지 않았다. 꼬르뷔제는 아테네 현장에서 다음과 같이 밝히면서 자동차와 보행자를 분리하고자 하였다. 여기에서 꼬르뷔제는 교통에 대한 전체적인 분석과 함께 도로의 목적에 부합하는 위계를 부여하고자 했던 것을 알 수 있다.

54) Hebbert, M.(2005), “Engineering, Urbanism and the Struggle for Street Design”, *Journal of Urban Design*, v.10(1), p.43.

55) Unwin, R.(1996) *Town Planning in Practice*, Princeton Architecture Press, pp.289-290.

□ 교통(Traffic)⁵⁶⁾

- 정확한 통계수치에 근거해서 도시와 주변지역의 교통순환전체에 대한 분석이 수행되어야 한다. 이러한 조사는 교통로(Traffic Channel)와 교통량의 특성에 대해 알 수 있게 해준다.
- 교통로(Traffic Channel)는 수용하고자 하는 교통수단과 속도를 고려하고 유형에 따라 분류되어야 한다.
- 교통량이 많은 교차점에서는 차로의 높이 차를 두는 방식으로 교통량을 분산시키도록 한다.
- 보행자는 자동차 네트워크와는 다른 경로를 따라갈 수 있어야 한다.
- 도로는 주택가 도로, 산책로, 통로, 주도로(Principle Thoroughfare)와 같이 목적에 따라 차별화되어야 한다.
- 원칙적으로 주요교통로(Major Traffic Channels)를 녹지대로 둘러싸이도록 분리시켜야 한다.

자동차의 빠른 속도에 대해서 보행자를 분리함으로써, 보행자의 안전을 보장하고자 했던 시도는 슈퍼블록의 등장과 함께 가로에서 사람들의 활동, 보행자의 활동이 거의 일어나지 않는 결과를 초래했다. 전통적인 도시계획에서 가로의 중요성은 가로에 면하는 건물의 높이와 입면의 건축적 장식에 의해 결정됐지만, 위계적 도로설계는 이것을 뒤집어 놓았다. 교통의 수용능력과 건물의 수용능력의 중요성이 뒤바뀌어, 가장 중요한 간선도로 변에는 아무런 건물도 존재하지 않게 되었다.⁵⁷⁾

제인 제이콥스가 지적했던 바와 같이, 도시에서의 상호작용은 활력 있는 도시를 위한 필수적인 요소이다. 사람들의 상호작용을 불가능하게 했던 모더니즘 계획에 대한 반향으로 뉴어버니즘 계획은 다시 자동차와 보행자의 혼합을 추구하였다. 단, 모더니즘 계획가들이 추구하였던 위계별 도로계획을 수용하면서, 내부 도로네트워크의 보행에 의한 활성화를 추구한 것으로 볼 수 있다.

칼소프는 도시 공간에서 자동차의 등장은 개발의 위치와 질을 결정하고, 도시의 구조, 가로의 규모, 빌딩 간의 관계, 주차구역 배치, 환경을 경험하는 속도 등을 설정하고 있다고 하였다. 이로 인해 보행자, 자전거 이용자, 쇼핑객, 전차 등이 공유하였던 가로를 자동차에게 내어주게 되었고, 더욱 중요한 것은 문화 소통의 단절을 초래하였다고 지적하였다.⁵⁸⁾ 따라서 가로 시스템은 대중교통정류장, 상업지역, 학교, 공원으로 향하는 체계로,

56) Le Corbusier(1943), *The Athens Charter*, Grossman Publishers, pp.61-68.

57) Hebbert, M.(2005), "Engineering, Urbanism and the Struggle for Street Design", *Journal of Urban Design*, v.10(1), p.42.

쉽게 알 수 있어야 하고, 형식화되어야 하고, 상호 연결되어 있어야 된다고 하였다. 다수의 병행적인 통로가 공급되어 거주민들이 간선도로를 통과하도록 해서는 안 되고, 가로는 보도, 가로수, 건물 진출입구, 공원 등을 통해 보행 친화적으로 조성되어야 한다고 주장하였다.⁵⁹⁾

지난 몇 십년동안, 대중교통지향도시개발은 미국에서 대중적이고 영향력 있는 계획 개념으로 부상하였다. 가장 기본적인 측면에서, 대중교통지향도시개발은 도시 중심지역과 교외지역 모두에서 걷기 좋고, 다양한 근린을 만들기 위한 대중교통 투자와 토지이용 계획을 통합하기 위한 전략이라는 평가를 받고 있다.⁶⁰⁾

도로의 위계를 구분하는 것은 자동차 교통의 관점에서 제기되어 온 것이지만, 뉴어버니즘의 단계에 접어들면서, 자동차 교통을 순화시켜 보행자와 타협시키는 방안으로 사용되는 양상을 보이고 있는 것이다.

소결

중심성의 시대적인 변화를 살펴보면, 산업화 시대의 공간계획에서는 상징성 있는 건물을 연결하는 직선대로가 중심성을 만들어 내는 요인이 되었다면, 자동차 보급 이후의 근대 도시계획에서는 고대 도시의 아고라에서 발견할 수 있는 활동의 거점이 되는 공간과 자연을 빠르게 연결하는 고속도로가 중심성을 만들어 냈다. 이러한 중심성은 공간의 일상적인 이용자들을 위한 중심성은 아니었을 것이다. 이러한 중심성이 가져온 도심의 문제를 탈출하기 위해 공간구조의 중심성을 부정하는 스프롤이 일어나기도 하였다. 그러나 그 뒤를 이은 뉴어버니즘 도시설계가들은 작지만 완결성을 가진 도시 조직의 유기적인 복제를 통해 중심성을 만들어 내고자 하였다. 공간상에서 중심을 확인할 수 있다는 것은 근대 도시계획가와 동일하지만, 중심에 이르는 방식은 자동차가 아닌 보행이 중심이 되어야 하고, 공간의 이용자들의 활동방식과 구체적인 요구를 계획의 전제로 삼았다는 점에서 차이가 있었다.

58) Calthorpe, P.(1993), *The Next American Metropolis: Ecology, Community, and the American Dream*, Princeton Architectural Press, p.27.

59) Calthorpe, P.(1993), *The Next American Metropolis: Ecology, Community, and the American Dream*, Princeton Architectural Press, pp.56-71.

60) Jacobson, J. and Forsyth, A.(2008), "Seven American TODs: Good practices for urban design in Transit-Oriented Development projects", *Journal of Transport and Land Use*, v.1(2), p.82.

도시공간에서의 자동차의 등장은 꼬르뷔제, 스타인의 슈퍼블록으로 대표될 수 있는 대형화된 블록계획이 주를 이루도록 하였으며, 이로 인해 전통적인 커뮤니티가 붕괴되는 일이 발생하였다. 이러한 대형화된 블록에 대한 반향으로 제인 제이콥스는 사회적 교류가 확보될 수 있도록 소규모 블록을 지향했다. 이후 이어진 뉴어버니즘 계획가들의 계획안에서는 절충적으로 보행자와 자동차 모두를 수용할 수 있는 가로패턴을 구축하고자 노력했던 것을 발견할 수 있다.

가로망의 위계와 블록크기의 지향은 “자동차의 도입”이라는 동일한 계기를 바탕으로 변화해왔다. 자동차 등장 이전에는 보행자와 교통수단의 속도 차이가 크지 않았던 이유로 보차분리가 지양되었다가 이후에는 자동차의 빠른 속도로 인해 보차분리가 추구된 것으로 볼 수 있다. 또한 그 과정에서 개발의 주 대상지가 교외가 되면서 효율적인 광역접근성을 확보하기 위해 간선도로의 존재를 인정할 수밖에 없었다. 위계적인 도로망 체계 구성을 통해 보행자의 안전을 추구하려는 노력은 사람들의 상호작용 감소와 가로활기의 실종으로 이어지자 뉴어버니즘 계획이론은 다시금 보차혼용을 절충할 수 있는 가로망 위계를 구성하고자 노력한 것으로 파악할 수 있다.

지금까지 중심성과 블록의 크기, 가로의 위계의 변화를 통해 공간구조와 가로체계에 대한 도시설계 이론들을 살펴보았다. 블록과 가로는 빛과 그림자처럼 상호 연관되어 있는 요소이다. 따라서 두 물리적 요소의 변화는 상보적으로 변화되어온 것이다. 그 변화의 이면에는 경제적, 사회적 변화에 대응하기 위한 계획가들의 다양한 논의가 치열하게 부딪혀 왔음은 물론이다.

2) 건축물과 가로 관계

길, 즉 가로공간은 도시의 중요한 공공공간 중에 하나로 지테에서 최근의 뉴어버니즘에 이르기까지 수많은 도시설계 이론가들에 의해 그 가치, 기능, 그리고, 바람직한 형태 등에 대하여 사회, 문화, 경제 등 여러 차원에서 논의되어 왔다. 특히, 도시설계 이론가들은 그들이 추구하는 주요한 가치에 따라 가로공간의 형태에 대한 여러 가지 설계원칙들을 제시해 왔다. 이 절에서는 각 시대별로 이론가들이 가로공간설계를 통해 추구한 핵심가치들과 그에 따른 설계원칙들을 정리하면서 건축물과 가로에 대한 도시건축 이론의 흐름을 정리하고자 하였다.

① 가로공간 설계를 통한 형이상학적 가치의 추구 (19세기 말 ~ 20세기 초)

20세기 중반 자동차 중심으로 도시공간이 재편되기 전까지 도시의 가로와 건축물들은 보행이 가지는 공간적 제약 및 요구로 인해 자연적으로 불가분의 관계를 형성하고 있었다. 오래된 도시에서 가로공간과 건축물은 도(圖)-지(地) 그림(Figure-Ground Diagram)을 통해 볼 수 있듯이 서로의 빈 공간으로 표현되며, 가로공간은 건축물들의 외벽에 의해 그 형상이 정해지고, 그렇게 형성된 가로공간은 도시의 뼈대를 형성한다.

최근 들어 이러한 가로와 건축물이 긴밀히 연계된 공간들이 가지는 여러 가지 사회적 순기능에 대한 논의가 이루어져 왔지만, 당대 가로의 핵심기능은 보행에 의한 통행 내지 접근성과 같은 기본적인 것이었다. 보행통행이 가지는 공간적 제약 자체가 그 당시 도시 공간 구성의 가장 기초 원칙이 되었다.

보행에 의한 접근이라는 기본적 요구의 충족 외에 이 시기 도시이론가들의 가로공간에 대한 논의는 상징적 차원과 심미적 차원에서의 접근들이 주를 이루었다. 그들 중 오스만과 번햄 같은 이론가들은 가로공간에서 상징성 또는 질서를 구현하려 했던 반면, 지테나 언윈은 도시경관이 가지는 심미적 가치에 중점을 두었다.

□ 상징성의 강조

오스만은 그의 파리개조계획(1852)에서 통일된 건물전면(Facade)과 넓은 광로(Boulevard)를 강조하였다. 그는 파리 전체에 통일된 양식의 건물전면을 적용하였다. 적용된 건물전면의 양식은 높은 프랑스식 창문과 나폴레옹 1세 시절 라비올리(Ravioli) 가로에 적용된 것과 같은 주철로 된 발코니들을 포함했다.⁶¹⁾ [그림 2-13]



[그림 2-13] 질서부여를 위한 통일된 건물전면 (Haussmann-Lafayette 가로, 파리)
출처: 위키피디아, <http://en.wikipedia.org/wiki/File:Blv-haussmann-lafayette.jpg>

또한 이전의 지저분하고 좁고 어두운 파리의 가로를 없애고, 훨씬 넓고 나무가 심어져 있는 광로(Boulevard)들로 파리의 주요지점들(기차역, 개선문)을 연결했다[그림 2-13]⁶²⁾. 이러한 직선대로의 건설은 군대의 편리한 이동 및 반란군의 바리케이드 설치 방지, 위생적 가로공간 조성 등의 실질적 의도뿐만 아니라 나폴레옹 3세가 쿠데타를 통해 장악한 제 2제국의 권위를 상징적으로 표현할 정치적 필요성 역시 주요하게 작용한 것으로 볼 수 있다.

61) Jordan, D. P.(1995), *Transforming Paris: the life and labors of Baron Haussmann*, p.59.

62) The Art History Archive(2011), "Haussmann's Paris", 「The Art History Archive」,
<http://www.arthistoryarchive.com/arthistory/architecture/Haussmanns-Architectural-Paris.html>

오스만이 구성하고자 했던 상징성은 공간의 이용자들 중 군대나 권력자와 같은 특정집단의 특정 기능을 수행하는 가운데 이루어졌으며, 따라서 그 상징성 또한 일반시민을 위한 것으로 보기는 어려웠다. 따라서 건축물이 가로를 만나는 방식 또한 일방적이었으며, 권위주의적으로 통일되었고, 여러 가지 차원의 기능이나 이용자들을 고려한 것과는 거리가 멀었다.



[그림 2-14] 질서부여를 위한 대로(Boulevard)의 건설 (개선문, 파리)
출처: (사)문화사회연구소, http://www.kccs.or.kr/team_blog/15129

오스만의 파리개조계획의 영향을 받은 번햄의 시카고계획에서도 역시 방사형대로(Diagonal Boulevard)가 적용되었다[그림 2-15].⁶³⁾ 그러나 시카고계획의 경우, 파리개조계획에서 나타난 왕권과 같은 전체적 권위를 표현과는 달리(미국 중상류 도시거주 백인계층의 시각에서 본) 질서 있고 아름다운 장엄한 도시경관의 조성을 통한 도시민의 도덕심의 고양이가 그 목표가 되었다.⁶⁴⁾

번햄의 시카고 계획안은 시카고의 번영을 과시할 뿐 아니라, 이민자들로 들끓는 시카고를 정서적으로, 문화적으로 통합하는 사회화의 기능을 목적으로 한 것이었으므로, 단

63) Wrigley, R. L.(1960), "The Plan of Chicago: Its Fiftieth Anniversary", *Journal of the American Institute of Planners*, v.26(1), p.33.

64) Talen, E.(2005), *New Urbanism and American Planning: the conflict of cultures*, New York, NY: Routledge, p.113.

순히 상징성을 도모한 계획안이거나, 심미적이기만 한 계획안은 아니었다. 그러나 계획안의 구성원리가 결국 일면적이고 일방적이었다는 점에서는 오스만과 유사한 성격을 가지고 있으며, 왕정시대와 달리 좀 더 유화적이고, 정치적, 사회적 고려를 세련되게 소화하고 있었다는 점의 차이를 가지고 있었을 뿐이다.



[그림 2-15] 상징적 축으로서의 직선대로(Boulevard)의 예시
출처: Burnham, D. H. and Bennett, E.(1993, originally 1909, p.86)

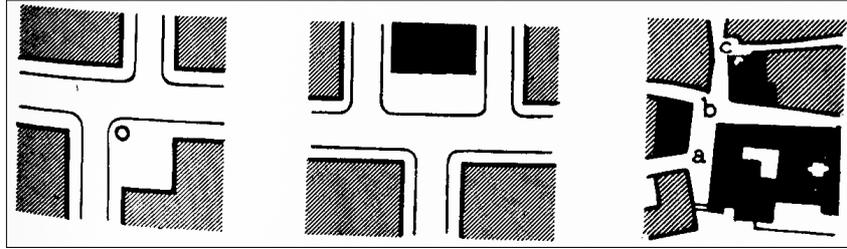
□ 심미적 가치의 추구

예술로서의 도시계획을 주장하며 도시공간의 심미적 가치를 추구한 지테는⁶⁵⁾ 위요된 가로공간의 설계를 중요하게 고려하였다. 구체적 설계기법으로, 옆길은 좁게 그리고 드문 드문 배치하여 하나의 가로공간이 자주 끊어지지 않게 하고, 매번 돌 때마다 새로운 전망이 나타나도록 유도하기 위한 굽은 가로의 설계,⁶⁶⁾ 가로공간을 위요하기 위한 가로축을 옮기는 것을 제안하였다.[그림 2-16]⁶⁷⁾

65) Collins, G. R. and Collins, C. C.(2006), *Camillo Sitte: The Birth of Modern City Planning*, New York: Dover Books on Architecture, p.64.

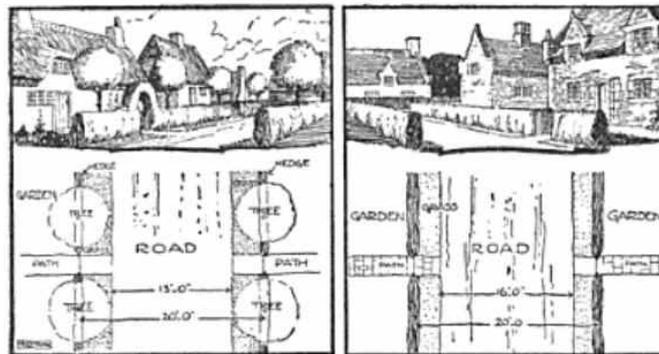
66) Collins, G. R. and Collins, C. C.(2006), *Camillo Sitte: The Birth of Modern City Planning*, New York: Dover Books on Architecture, p.199.

이러한 관점에서는 건축물은 공간을 창조하기 위한 수단이다. 물론 기념비적인 건축물의 가치를 강조하기도 하였지만 지테는 개별 건축물로는 결코 달성할 수 없는 도시공간의 유려한 특질을 지키고, 확산시키고자 노력하였던 것으로 보인다. 따라서 지테는 공간을 정의하는 수단으로서 건축물들이 자리를 어떻게 잡아야 할 것인가에 대해 저서의 많은 부분을 할애하고 있다.



[그림 2-16] 가로축 옮기기를 통한 가로공간의 위요
출처: Collins, G. R and Collins, C. C.(1986, p.201)

지테의 영향을 받은 언윈도 “장소의 위요가 장소 자체에 완결성과 안정감을 부여할 뿐만 아니라, 공공건물들에 적절한 틀과 배경을 제공한다는 점에서 중요하다”고 주장하면서, 마찬가지로 도시 공간이 가지는 심미적 가치를 강조하였다.⁶⁸⁾ 구체적 설계기법에서도 지테의 제안과 유사한 좁은 가로와 높은 건물의 배치, 곡선가로, 불규칙적인 교차로 등을 제안하였다.



[그림 2-17] Hampstead Garden Suburbs의 좁은 가로들
출처: Unwin, R.(1909, p.309)

67) Collins, G. R. and Collins, C. C.(2006), *Camillo Sitte: The Birth of Modern City Planning*, New York: Dover Books on Architecture, p,201.

68) Unwin, R.(1994, Originally 1909), *Town Planning in Practice: An introduction to the art of designing cities and suburbs*, New York: Princeton Architectural Press, p,198.

언윈에 따르면, 옛 고딕양식의 회화적 성격(Picturesque)은 좁은 가로에서부터 나왔으며, 이러한 좁은 가로는 완결된 느낌뿐만 아니라 거리를 조망할 때 위요된 느낌을 주는데 반하여, 길이 넓고 작은 빌딩들이 늘어서 있을 때에는 이러한 효과가 감소한다.⁶⁹⁾ 언윈이 설계한 햄스테드 가든지역(Hampstead Garden Suburbs)의 주거지구의 경우, 6m (20feet)정도의 좁은 가로들이 배치되었다.[그림 2-17]

곡선가로의 설계에 대해서는, 직선도로에는 사람의 흥미를 끄는 매력적인 종착점이 없고, 도로 어디에서나 같은 단조로운 경관밖에 볼 수 없는 반면, 곡선도로는 예기치 못한 기쁨과 아름다움을 가져다 줄 수 있으며 계획가는 이러한 예기치 못한 즐거움을 계획해야 한다고 주장하였다[그림 2-18].⁷⁰⁾

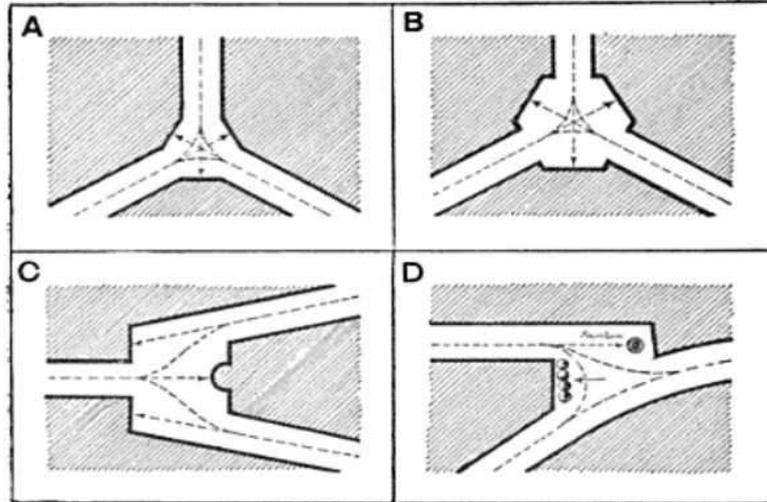


[그림 2-18] 좁은 곡선가로로 위요된 가로공간
출처: Unwin, R.(1909, p.135)

69) Unwin, R.(1994, Originally 1909), *Town Planning in Practice: An introduction to the art of designing cities and suburbs*, New York: Princeton Architectural Press, p.245.

70) Unwin, R.(1994, Originally 1909), *Town Planning in Practice: An introduction to the art of designing cities and suburbs*, New York: Princeton Architectural Press, p.252.

또한, 다양한 불규칙적인 교차로들 역시 위요된 조망과 건물들로 이루어진 그림 같은 풍경을 제공하도록 교묘히 고안될 수 있다.[그림 2-19]⁷¹⁾



[그림 2-19] 불규칙적 교차로들의 사례들
출처: Unwin, R.(1909, p.249)

후대의 눈으로 볼 때, 지테나 언윈에게서 건축물은 가로공간을 조각해 내는 수단이었고, 그들은 도시공간의 조각가와 같은 이들이었던 것으로 보인다. 보이지 않는 음의 공간을 하나의 대상으로 생각하며, 그러한 대상을 빚어내기 위해 노력했던 그들은 건축물과 가로의 관계는 심미적인 가치에 의해 통제되어야 하는 것이었다.

② 개인적 요구에 집중된 근대 가로 설계 (1930~1950's) - 가로와 건축물의 분리

20세기 중반에 들어서면서 자동차의 대중적 보급과 더불어 과거 물리적 시간적 제약들이 사라짐에 따라 근대주의자(모더니스트)들은 공간구성 역시 새로이 재편되어야 한다고 주장하였으며, 개별적 인간 입장에서 요구되는 주거, 노동, 여가, 교통과 같은 기본적인 기능의 충족이 그들의 주요 목표가 되었다. 특히, 이러한 관점에서 코르뷔제는 개개의 주거가 도시계획의 핵심이라고 주장하였다.⁷²⁾

71) Unwin, R.(1994, Originally 1909), *Town Planning in Practice: An introduction to the art of designing cities and suburbs*, New York: Princeton Architectural Press, p.249.

72) Le Corbusier(1943), *The Athens Charter*, Grossman Publishers, pp.61-65.

과거 보행중심통행의 물리적 시간적 제약에 의해 형성되었던 가로공간과 건물 간의 긴밀한 관계가 자동차를 위주로 한 교통기술의 발달과 함께 해체되었다. 가로공간과 건물은 더 이상 따로 떼어낼 수 없는 동전의 양면과 같은 관계라기보다는 분리 가능한 개별요소로 이성애 의해 인식되었다. 근대주의자들은 점으로서의 건물들을 선으로서의 가로로 연결하는 방식으로 가로와 건물을 관계지었다. 이러한 관념적 사유는 수학적, 기하학적 사유와 밀접한 관계를 가지고 있었다. 꼬르뷔제와 큐비즘의 관계는 우연한 것이 아니었을 것이다. 순수한 사유에 기반을 두어 도출된 근대주의자들의 접근방식은 건축물과 가로의 관계는 임의적으로 재편될 수 있는 대상으로 보게 하였다.

□ 건축물의 이격 및 녹지와 연결

꼬르뷔제나 기디온과 같은 근대주의자들은 이전시대의 계획가들을 따라 건물들을 밀집 배치하여 위요된 가로공간을 형성하기보다는 개별 주거의 일조, 통풍, 공원으로의 접근성 등을 고려하여 충분한 이격거리를 가지고 배치하고 그 사이에 녹지를 배치해야 하며, 이 때 제공되는 새로운 녹지는 주택과 긴밀하게 연관시켜야 한다고 주장하였다.⁷³⁾ 건물간의 이격은 프라이버시나 보안 측면에서도 유일한 대안으로 제시되었다.⁷⁴⁾

개개인의 자립 또는 자유를 강조한 프랭크 로이드 라이트 역시 과학기술의 발달, 특히 자동차, 그리고 도로의 정교한 네트워크가 인구의 분산을 급진적으로 이룰 수 있는 환경을 제공하여 더 이상 고밀의 도시주거양식이 불필요하다고 주장하며,⁷⁵⁾ 분산된 단독주택들(acre당 1개 독립적 주거)로 이루어진 지역사회, 즉 브로드에이커 시티(Broadacre City)를 제안하였다.[그림 2-20, 2-21]⁷⁶⁾ 브로드에이커 시티의 주택, 공장, 상점, 업무용 건물, 문화센터 역시 모두 가로변이 아닌 농지 혹은 숲의 한가운데에 위치한다.⁷⁷⁾ 이러한 일종의 “유동화”는 당대 근대주의적 건축물이 대지에서 필로티 등으로 부유하기 시작한 것과 무관하지 않다. 주변 환경으로부터의 자유와 이격을 통해 독자적인 공간을 구성하여 주변 환경의 문제점을 관조할 수 있는 여지를 남긴 것이다. 그러나 건축물과 가로의 관계가 이격되면서 도시공간에는 곧이어 새로운 문제가 발생하게 된다.

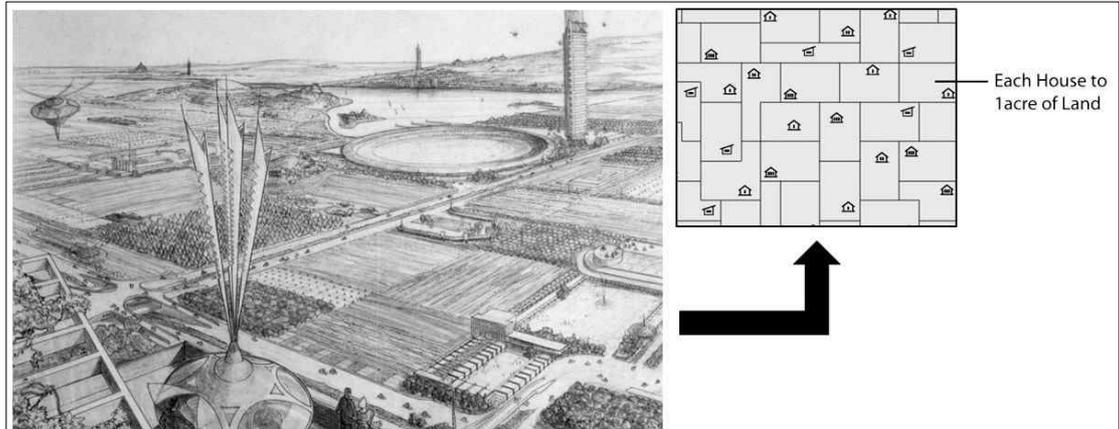
73) Le Corbusier(1943), *The Athens Charter*, Grossman Publishers, pp.61-65.

74) Giedion, S.(1997), *Space, Time and Architecture*, Harvard University Press, pp.626-631.

75) Fishman, R.(1982), *Urban Utopias in the Twentieth Century*, The MIT Press, p.13.

76) Fishman, R.(1982), *Urban Utopias in the Twentieth Century*, The MIT Press, p.110.

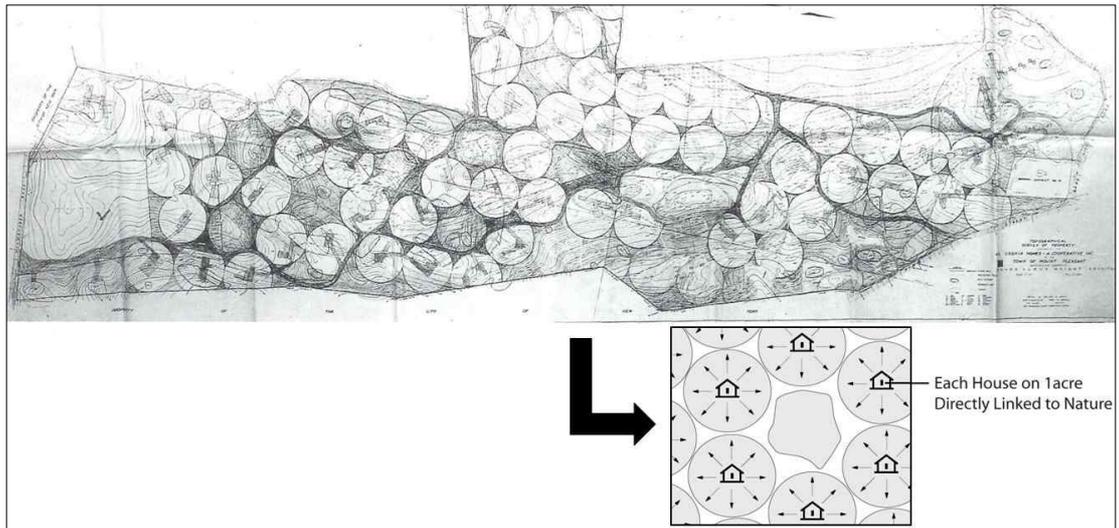
77) Fishman, R.(1982), *Urban Utopias in the Twentieth Century*, The MIT Press, p.128.



[그림 2-20] Broadacre City 조감 예시도

출처: fabio femino fantascience,

<http://www.fabiofemnofantascience.org/RETROFUTURE/RETROFUTURE11.html>

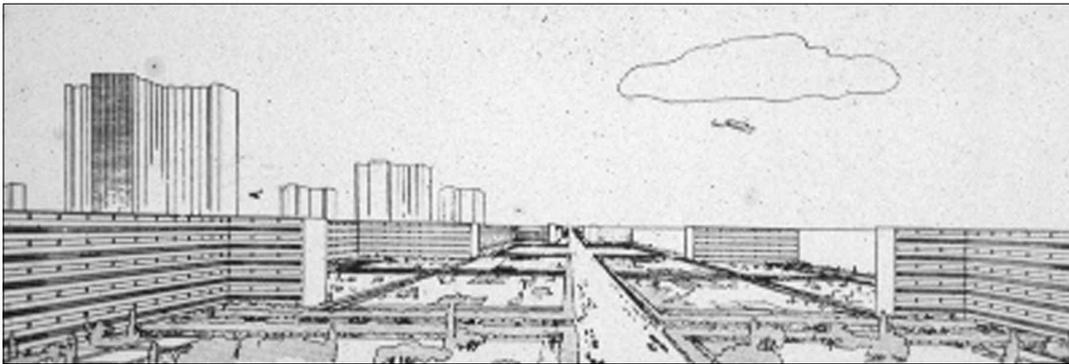


[그림 2-21] Frank Lloyd Wright의 Usonia 계획

출처: Simpson, S.(2004, p.28-29)

□ 차량 중심, 통행 효율성 중심의 가로 설계

근대주의자들은 자동차의 효율적 통행을 위해 여러 제안들을 하였다. 예를 들어, 교통로(Traffic Channel)는 수용하는 교통수단의 종류와 속도를 고려하여 유형에 따라 분류되어야하고, 보행자는 보행자 데크 등을 활용하여 자동차 네트워크와는 다른 경로를 이용할 수 있어야 한다[그림 2-22]. 자동차 통행과 보행자 통행 간의 충돌을 최소화하도록 해야 한다.⁷⁸⁾

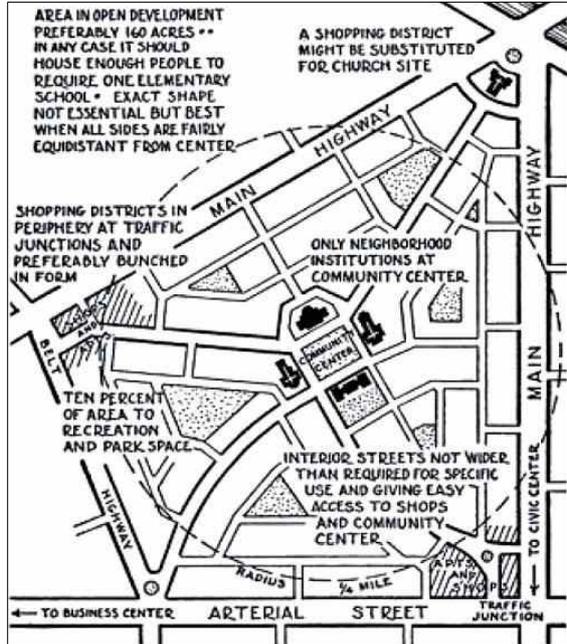


[그림 2-22] Radiant City
출처: Le Corbusier(1964, p.204)

이러한 차량통행 위주의 기능적 공간으로서의 가로 인식과 그로 인한 보차분리의 주장은 근대주의자들 뿐만 아니라 페리의 근린주구나 스타인의 래드번 계획과 같은 동시대 다른 이론가들의 설계 제안들에서 역시 볼 수 있다. 페리의 근린주구에서는 통과교통의 효율적 통행을 위한 간선도로에 의해 구획된 슈퍼블록이 근린의 영역이 되고, 학교를 포함한 근린시설을 근린 내부에 배치하여, 물리적으로 통과교통과 보행을 분리하였다. 스타인의 래드번 계획에서는 더 나아가 컬데삭을 적극 활용하고 주택의 전면을 내부 공원을 향하도록 배치하여 보행을 통과교통뿐만 아니라 지역교통으로부터도 분리하였다.[그림 2-23, 2-24]

이들의 계획안은 꼬르뷔제에 비해서 지구단위의 문제의식이 좀 더 명확했기는 하지만, 보행자와 차량의 분리라는 명제의 우선순위 앞에서 가로가 가지는 기능과 건축물과의 관계의 중요성에 대해서 일정부분 간과하게 된다.

78) Le Corbusier(1943), *The Athens Charter*, Grossman Publishers, pp.61-65.



[그림 2-23] Perry의 근린주구개념
출처: Perry, C. A.(1929, p.38)



[그림 2-24] Radburn의 컬데삭과 내부 보행자 네트워크
출처: Perry, C. A.(1929, p.83)

③ 현대 가로공간에 대한 논의 - 일상가로의 사회적 기능에 대한 강조

근대주의자들에 의해 제안된 근대적인 가로공간이 사회와 유리된 개별적 인간의 요구를 만족시키는 기계적, 기능적 측면을 강조한 반면 제인 제이콥스에서부터 최근 뉴어버니스트들에 이르기까지 현대 가로공간에 대한 논의는 근대주의자들의 논의에서 배제되었던 사람과 사람, 그리고 사람과 공간 사이에 형성되는 사회적 관계에 주목하였다. 근대주의자 이전의 이론가들이 상징성, 심미성 등 추상적 차원의 사회적 개념에 주목했던 것과도 다르게 이 시기의 도시이론가들은 일반 시민들이 도시공간에서 매일매일 부딪히는 일상생활의 무대로서 가로가 가지는 사회적 기능에 초점을 맞추었던 것이다.

인간의 삶을 단순화하여 기능적으로 접근한 근대적 시각의 도시계획가들을 비판하면서 제인 제이콥스(1960)는 도시의 삶이 가지는 다양성의 사회적, 경제적 중요성을 강조하였다.⁷⁹⁾ 그녀에 따르면 특히 보도를 포함한 가로들을 도시의 중요한 공공장소이자 가장 활기찬 기관들(Organs)이다. 그러나 이런 가로나 보도는 그 자체로는 별 의미를 가지지 못하고, 인접한 건물이나 다른 용도들과 어우러질 때 비로소 중요한 역할을 하게 된다.⁸⁰⁾

그녀는 이러한 가로의 구체적인 설계원칙으로 용도를 혼합하고 블록의 길이를 줄이며, 오래된 건물들을 활용하고 사람들이 모여들도록 할 것을 제안했다. 먼저, 용도의 혼합과 관련하여 사람들을 특정장소로 끌어들이는 앵커리지의 역할을 하는 주된 용도(Primary Use)의 혼합과 주된 용도가 끌어들이 사람들에게 서비스를 제공하기 위해 생겨나는 이차적 용도의 다양성(Diversity)이 도시의 경제적 건전성과 가로 및 지구들의 다양성을 가져오는데 중요하다고 하였다.⁸¹⁾ 다음으로 도시의 블록은 짧아야 한다는 것이다. 가로와 모퉁이를 돌 수 있는 기회가 빈번해야한다. 선택할 수 있는 경로가 많으면 그 경로들은 상호적으로 고립되는 대신에 서로 혼합되어 섞이게 된다. 사람들이 하나의 흐름에서 벗어나서 주변을 부양하게 된다면 서비스, 경제적 기회 그리고 공공생활의 분배가 가능할 것이다.⁸²⁾

또한, 가로에서 빚어지는 경제적인 수익을 다양하게 생성하기 위해서는 가로에 적당한 비율의 오래된 건물들을 포함하여 다양한 연령과 상태의 건물들이 섞여야한다.⁸³⁾ 가로

79) Hospers, G. J.(2006), "Jane Jacobs: her life and work", *European Planning Studies*, v.14(6), pp.723-732.

80) Jacobs, J.(1992), *The Death and Life of Great American Cities*, Vintage Books, p.29.

81) Jacobs, J.(1992), *The Death and Life of Great American Cities*, Vintage Books, pp.162-164.

82) Jacobs, J.(1992), *The Death and Life of Great American Cities*, Vintage Books, pp.180-181.

와 근린을 안전한 환경으로 만들고 공공공간에서의 생활을 가능하게 하는데 필요한, 편리하고 인간적인 수백의 평범한 가게들은(임대료가 싼) 오래된 건물들에서 성공적으로 꾸려나갈 수 있다.⁸⁴⁾

마지막으로 거주를 포함한 다양한 목적을 지닌 사람들의 집중(고밀)이 중요하다. 높은 도시 밀도가 오명을 얻는 것은 거주에 있어서 고밀과 과밀(Overcrowding)을 혼동하기 때문이다. 고밀은 토지 1acre에 많은 수의 주택이 모여 있는 것을 뜻하고, 과밀은 하나의 주택에 그 주택의 방의 수에 비해 많은 사람들이 살고 있는 것을 뜻한다.⁸⁵⁾ 충분한 수의 주거에 충분한 사람들이 살고 있는 경우 과밀에 내재된 파괴적인 힘에 영향 받지 않으면서 다양성을 증진시키고 사람들로 하여금 많은 것들이 어우러져 있는 그들 고유한 근린에 대해 더 많은 애착과 충성심을 가지도록 할 수 있다.⁸⁶⁾

그녀는 현대 도시설계의 맥락에서 건축물과 가로가 어떠한 관계를 가져야 하는지에 대해서 본격적으로 고민한 첫 번째 인물라고 할 수 있을 것이다. 일단 가로의 가치에 대해서 집중한 점은 지테나 언원과 유사한 부분이지만, 그녀는 단지 상징적인 차원이나 심미적인 차원에서 가로에 대한 가치를 주장하지 않았다. 도시문제를 해결하는 수단으로써 가로와 가로를 둘러싸고 있는 환경(건축물을 포함하여)에 대한 총체적인 양상을 원점에서 다시 논의하기를 요구하였던 것이다. 이러한 실증적 관점은 이후의 이론적 전개에서도 상당한 영향을 미치는데, 뉴만의 연구는 그러한 관점을 여실히 보여주고 있다.

오스카 뉴만(Oscar Newman)은 일상생활 공간에서의 사회적 관계가 가지는 중요성에 주목하고 실증적 연구를 통해 물리적 영역을 공유하는 커뮤니티의 형성을 통한 방어적 공간이론을 제시했다.⁸⁷⁾ 구체적 설계원칙들로 영역성(Territoriality), 자연적인 감시(Natural), 이미지와 환경(Milieu) 등의 중요성을 강조했다. 특히, 가로와 관련하여 영역적으로 정의된 블록과 구역(Areas)을 만들 수 있도록 기존의 가로조직을 나눌 것[그림 2-25],⁸⁸⁾ 공공가로부터 개인 아파트에 이르기까지의 사적 영역성의 위계를 정의하는(실질적 또는 상징적)경계들을 만들 것 등을 제안했다[그림 2-26].⁸⁹⁾

83) Jacobs, J.(1992), *The Death and Life of Great American Cities*, Vintage Books, p.187.

84) Jacobs, J.(1992), *The Death and Life of Great American Cities*, Vintage Books, p.188.

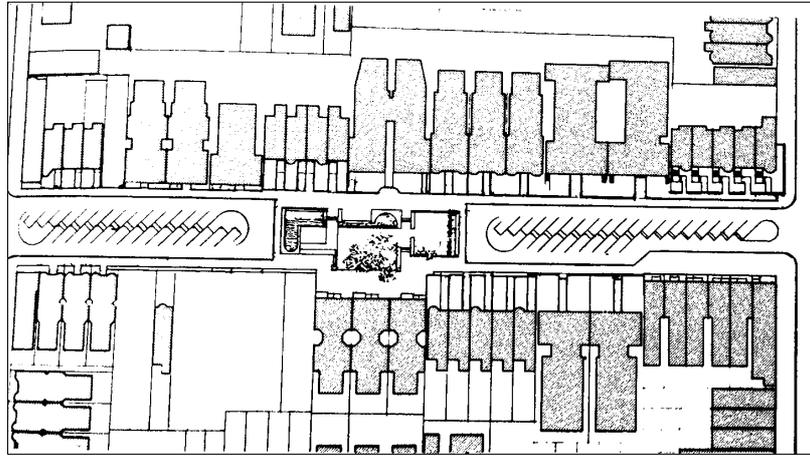
85) Jacobs, J.(1992), *The Death and Life of Great American Cities*, Vintage Books, p.205.

86) Jacobs, J.(1992), *The Death and Life of Great American Cities*, Vintage Books, p.208.

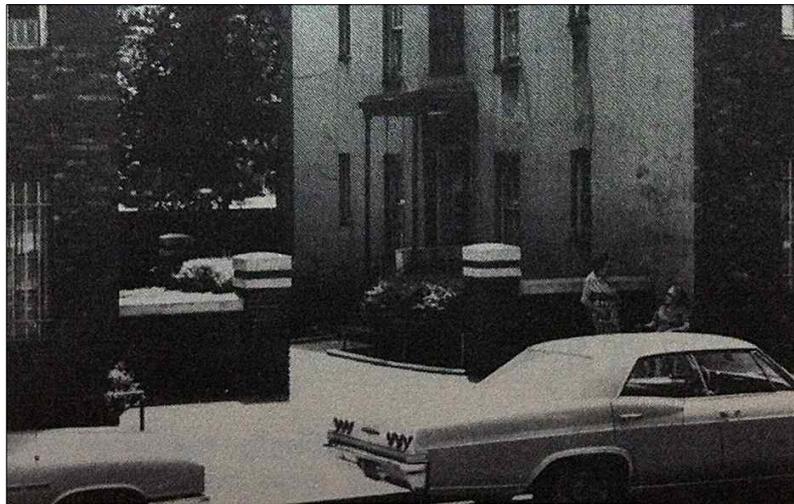
87) Newman, O.(1973), *Defensible Space: Crime Prevention Through Urban Design*, Macmillan Pub Co, p.2.

88) Newman, O.(1973), *Defensible Space: Crime Prevention Through Urban Design*, Macmillan Pub Co, pp.60-61.

89) Newman, O.(1973), *Defensible Space: Crime Prevention Through Urban Design*, Macmillan Pub Co, p.63.



[그림 2-25] 영역성을 위한 가로 분할 Saint Marks Avenue 계획, New York
출처: Newman, O.(1972, p.61)



[그림 2-26] 사적 영역의 정의를 위한 경계, First Houses, Manhattan.
출처: Newman, O.(1972, p.65)

윌리엄 화이트(William Whyte) 역시 “가로는 도시생활의 강이고, 우리가 함께 모이는 장소이고, 중심으로 가는 길이다”⁹⁰⁾라는 말과 함께 가로공간이 가지는 사회적 중요성을 강조하였다. 그는 활기찬 가로공간을 형성하는 핵심요소들 중 하나로 소매상점들을 제시하였다. (가로와 접하는 건물전면에 배치된) 상점들, 상품이 진열된 창문들, 사인들, 들락거리는 사람들 등이 거리의 다양한 즐거움을 가져온다고 보았다.⁹¹⁾

90) Whyte, W. H.(2009, originally 1988), *City: Rediscovering the center*, Philadelphia: University of Pennsylvania, p.7.

애플야드는 특히 교통으로부터 근린주구를 보호할 것을 주장하며 거주민, 보행자의 권리가 우선되는 새로운 근린개념인 보차혼용도로, 본엘프(Woonerf)를 위한 다음의 다섯 가지 기준들을 제시했다: 본엘프에 들어왔음을 알리는 관문, 차량속도를 늦추는 곡선가로, 차량속도를 늦추는 한편 거주민과 보행자에게 기여하는 나무나 놀이시설들의 설치, 경계석의 제거, 도로와 집 사이에 철로 된 벽을 형성하지 않기 위한 주차의 간헐적 배치 등.⁹²⁾ 모든 근린을 ‘본엘프’식으로 다시 설계하는 것은 경제적으로 불가능하다.⁹³⁾ 그러나 애플야드의 논의는 가로의 성격을 건축물의 성격에 맞추어 재편할 수 있다는 관점을 제시한 것으로 이해할 수 있다.

앨런 제이콥스(Allan Jacobs)는 훌륭한 거리는 커뮤니티를 형성하는 데 기여해야 하고, 물리적으로 편안한 동시에 안전하고, 사람들의 참여를 장려하며, 사람들에게 기억될 수 있는 거리이며, 대표성을 가지는 거리라고 주장한다.⁹⁴⁾ 이를 위한 기준들로, 여가를 즐기며 거닐 수 있는 장소, 공간적으로 정의된 가로, 시선을 끄는 경관의 질, 가로에 접하는 건물전면(창문 또는 문 등)의 투과성, 다른 건물들과 조화를 이루는 개개 건물들, 유지관리의 수준, 설계와 건축의 수준 등을 제시하였다.⁹⁵⁾

듀아니, 칼소프를 포함한 여러 뉴어비니스트들은 현재 모든 도시문제들의 해결이 커뮤니티의 재건에 있다고 주장하며,⁹⁶⁾ 이를 위한 다양한 설계원칙들을 제시하였다. 가로공간에 관련하여, 뉴어비니즘현장(1996)에서는 공유하는 장소로서의 가로공간의 물리적 규정, 주변 환경과 조화를 이루는 개별건축물의 설계, 접근성과 개방성을 훼손하지 않는 동시에 안전한 가로환경의 구축, 보행자와 자동차 모두를 수용하는 개발 등의 원칙들을 제시하고 있다.⁹⁷⁾ 실천적인 설계원칙들로 칼소프(1993)는 차량안전, 길거리 주차, 자전거로 등을 훼손하지 않는 범위에서 가로 폭과 설계속도의 최소화, 가로회랑(Street Vista)의 끝에 공공건물, 공원 자연경관 등 중요한 건물이나 장소를 배치하기, 대부분의 가로에 가로수, 보도 및 길거리 주차의 배치, 자동차와 보행자를 모두 고려한 교차점 설계[그림 2-27], 통행량뿐만이 아닌 가로가 지나는 지역의 용도 및 성격을 고려한 가로체계, 가로

91) Whyte, W. H.(1980), *The Social Life of Small Urban Spaces*, Washington, D.C.: Conservation Foundation, p.57.

92) Appleyard, D.(1982), *Liveable Streets*, University of California Press, p.250.

93) Appleyard, D.(1982), *Liveable Streets*, University of California Press, p.249.

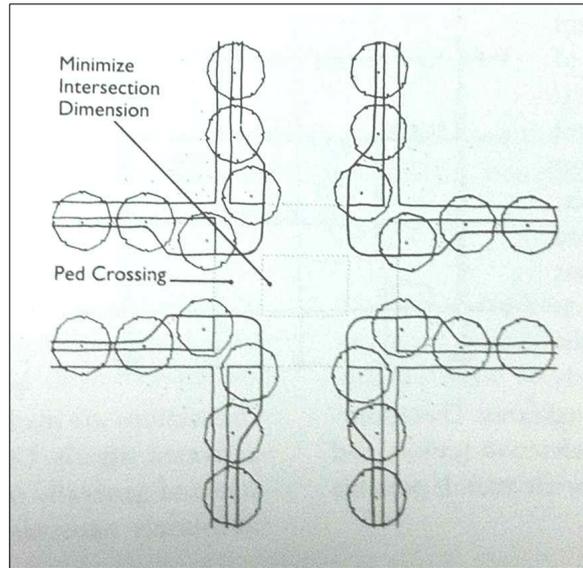
94) Jacobs, A. B.(1995), *Great Streets*, The MIT Press, pp.8-9.

95) Jacobs, A. B.(1995), *Great Streets*, The MIT Press, pp.271-292.

96) Congress for the New Urbanism(2001), "Charter of the New Urbanism", 「CNU」, <http://www.cnu.org/charter>.

97) Congress for the New Urbanism(2001), "Charter of the New Urbanism", 「CNU」, <http://www.cnu.org/charter>.

의 사회적 기능을 위한 동선과 서비스 동선을 구분하기 위한 골목길체계(Alley system)의 도입 등을 제시하고 있다.⁹⁸⁾ 재미있는 것은 뉴어버니스트들은 누적된 실증적 연구와 접근 방식에 기반하고 있음에도 불구하고, 가로회랑이나 경관같이 지테를 연상시키는 심미적인 측면도 복고하고 있다는 점이다. 이러한 점에서 제인 제이콥스나 화이트와 같이 실증적이고 사실주의적인 접근과는 거리를 두고 있는 것으로 보인다.



[그림 2-27] 교차로의 최소화
출처: Calthorpe, P.(1993, p.97)

소결

이 절에서는 가로공간과 건축물의 관계와 관련하여 제시되어온 도시건축이론들을 정리하여 보았다. 가로공간의 가치를 중시하며, 건축물을 가로공간을 형성하는 종속적인 위치에서 바라본 오스만과 번햄은 통일된 건물전면(Facade)과 넓은 직선대로(Boulevard)를 강조하였고, 지테 역시 유사한 관점에서 위요된 공간의 형성을 위해 옆길(Side Roads)은 좁게 그리고 드문드문 배치하여 하나의 가로공간이 너무 자주 끊어지지 않도록 해야 한다고 주장하였다. 이러한 경향은 좁은 가로와 높은 건물의 배치, 곡선가로, 불규칙적인 교차로를 통해 공간을 위요하고자 했던 언윈에게서도 찾아볼 수 있다.

98) Calthorpe, P.(1993), *The Next American Metropolis: ecology, community, and the American Dream*, Princeton Architectural Press, pp.95-100.

건축물로 가로공간을 형성하고자 했던 전통은 근대주의적 접근에 의해 반기를 맞이하게 되는데, 가로에서 건축물을 이격시키면서 건축물과 주변 녹지를 연계시키기를 원했던 꼬르뷔제나 기디온에 의해서 보행자 데크, 자동차 전용도로를 이용한 보차분리가 일어났고, 페리나 스타인은 보차분리의 취지아래 슈퍼블록 및 컬데삭 등의 기법을 적용하였다. 이러한 경향은 결국 가로에서 보행자들을 몰아내는 결과를 가져오게 된다. 그러한 결과로 인해 도시의 가로공간에서 사회학적 문제가 빈번하게 발생하게 된다.

이러한 문제를 해결하기 위해서 현실적인 상황을 실증적으로 관찰하고 검토함으로써, 가로의 사회적 기능을 재정립하고, 그 가치를 확인하고자 하는 연구자들이 나타나게 된다. 지구 내에서의 용도 혼합, 짧은 블록(또는 빈번하게 교차하는 교차로), 오래된 건물들, 그리고 사람의 집중(Concentration)을 주창했던 제인 제이콥스를 필두로, 영역성을 물리적으로 재구성하여 범위를 줄일 수 있는 공간을 구상한 뉴만, 보행자 행태에 대한 관찰 조사를 통해 소매상점들을 가로와 면하는 건물전면에 배치한다거나 하는 행태적인 근거들을 제시한 화이트 등의 연구가 이어졌다. 이들의 특징은 가로를 주변의 건축물과의 연계 속에서 총체적인 환경을 구성하는 요소로 바라보았다는 것이다. 가로와 건축물의 관계를 상보적으로 검토하지 않으면 도시환경의 현실적인 양상을 파악하기 어렵다고 본 것이다.

이러한 경향은 보차혼용도로를 주장한 애플야드나 가로의 특성에 대해 논한 앨런 제이콥스, 이후 뉴어버니즘 현장에서 나타난 가로환경에 대한 언급 등에서 지속적으로 나타난다. 뉴어버니스트들에게서 특징적인 점은 실증적인 연구를 기반으로 탄생하였지만, 가로환경과 건축물의 관계에서 기능적이고 행태적인 것뿐만 아니라 심미적이고 상징적인 부분의 가치도 함께 고려한다는 점에서 이전시점의 논의보다 더 종합적인 양상으로 발전한 것으로 볼 수 있다.

3) 커뮤니티 개념의 적용

커뮤니티(공동체)를 만들어 나간다는 것은 물리적으로 볼 때, 인간에게 적합한 질 좋은 거주 환경을 조성하는 것이다. 계획의 최종적인 결정은 사람에 의한 것이기 때문에 커뮤니티를 건설하고자 할 때 도시설계가 시대적 상황, 경제적·사회적 문제, 가치판단의 문제, 인간들끼리의 상호작용 및 사회적 관계, 개인의 정서적·심리적 측면에 대하여 모두 대답할 만한 능력을 갖추고 있어야 했다. 19세기 말에 시작된 미국의 도시화는 대도시의 성장 및 분산화가 지속적으로 진행되어 20세기 중반 심각한 도시 확산 현상으로 귀결되었다. 도시설계 이론가들은 이러한 현상들에 대하여 완벽한 정답들을 제시하지는 못하였지만, 각 시대의 심각한 도시문제로부터 주민을 보호하고자 하였고, 보다 나은 삶의 질을 제공하기 위한 도시의 모습을 제시하여 왔다.

커뮤니티 설계를 주제별로 나눈다면 다음과 같다. 첫째, 거주민의 요구를 충족시켜 삶의 질을 향상시키는 것, 둘째 주거환경 저해요소의 통제 및 낙후된 주거환경의 개선, 셋째, 공공공간에서 사람들의 사회적 교류를 장려하는 것, 그리고 저소득계층을 보호하는 것 등이 있다. 이 모든 주제들에는 커뮤니티를 건강하게 유지하고 발전시켜 나가려는 동일한 목적의식이 담겨 있다. 도시설계 이론가들은 이 주제들을 상황에 맞게 선택하여, 이전의 언급되었던 내용을 보충하거나, 이전의 이론가와 다른 접근 방식이나 관점으로 논의를 확대해왔다.

본 절에서는 접근 방식이나 관점의 변화에 따라 첫째, 공공복지를 추구하는 새로운 커뮤니티의 건설, 둘째, 일상생활을 중시하고, 사회적 교류를 위한 커뮤니티 건설, 셋째, 실증적 연구를 통해 안전을 보장하는 전략적 커뮤니티의 건설 등 크게 세 개의 장으로 나누어 살펴보고 마지막에 근린을 재건하는 뉴어버니즘에 대해 고찰하고자 한다. 각 부분은 이론가의 문제인식에 따라 제안된 커뮤니티가 실현하려는 가치와 공간을 구성하는 형태에 대한 내용을 정리하였다.

① 이상적 사회를 추구하는 새로운 커뮤니티

완전히 새로운 커뮤니티를 주장했던 계획가들은 도시 구조를 재조직하여 보다 높은 차원의 이념을 실현하고자 했다. 이들은 도시 구조가 거주민들의 사회적 관계에 큰 영향을 줄 것이라는 거친 생각을 가지고 있었다. 토지이용계획을 구성하듯이 도면 위에 인간

의 행동들을 그대로 위치시켰다. 서로 교류하는 모습을 상상하면서 공간의 성격을 규정지은 후에, 상상했던 행위가 실제로 일어날 것이라는 막연한 기대를 가지고 있었다. 그럼에도 불구하고, 계획가들은 입지에 따라서 달라지는 공간의 가치에 대하여 잘 알고 있었으며, 이 점을 고려하여 광대한 구상을 그려냈기 때문에 도시정주형태에 영향을 줄 수 있는 새로운 도시 공간구조를 창안하였다. 이는 향후에 많은 계획가들에게 영향을 미쳤다.

□ 토지의 공동 소유와 평등한 접근을 통한 협력적 커뮤니티

19세기 말에는, 도시 팽창의 결과로 나타난 무질서와 인간 소외 문제를 치료하기 위한 새로운 도시형태가 필요했다.⁹⁹⁾ 이 시기의 대안들은, 문제 해결을 위하여 도시구조를 개편하거나 기능을 재분배하는 마스터 플랜적인 성격이 강했다. 특히 하워드는 전원도시에서 상호원조형 경제 협력체계를 만들었고, 노동자들의 복지를 강화하기 위한 사회 및 행정적 차원의 완벽성을 추구하였다. 전원도시는 도·농간의 기능적 통합으로 자족성을 획득할 수 있도록 하였고, 토지를 모두 공동소유로 귀속시켜 신탁관리자들에게 관리하도록 하여 지가 상승이 개인이 아닌 공공의 재산에 귀속되도록 하였다.

하워드가 전원도시를 통해 실현하고자 했던 이념은 사회적 형평성이었다. 도시-농촌 핵(Magnet) 개념을 구체화한 새로운 도시에서 노동자들이 양호한 주거 환경과 구매력이 높은 일자리를 동시에 획득하도록 해야 했다.¹⁰⁰⁾ 또한 지속적으로 발생하는 지대 수입은 도시건설을 위해 발행된 채권의 이자와 원금을 모두 상환하고 나면 길, 학교, 공원, 하수처리시설 공공시설에 투자되도록 하여 거주자들에게 양질의 혜택이 돌아갈 것으로 보았다.¹⁰¹⁾

하워드의 전원도시에서의 커뮤니티는 정서적·사회적 교류를 추구하기 보다는, 좋은 주거환경에서 살아가면서 사회적인 관계를 회복할 수 있는 도시 하부구조의 기반을 다지는 측면이 강했다고 할 수 있다. 대도시에서 소외되어 비위생적인 환경에서 살아가던 노동자들에게 양질의 주거환경을 제공하고 보호하는 데에 이 커뮤니티의 목적이 있다. 하워드가 전원도시에서 중요하게 여긴 핵심적인 가치는 협력이다. 그의 도시는 공유와 유대를 기반으로 한 커뮤니티를 말한다. 지대의 상승을 통해 토지를 점차적으로 지방자치단체의 소

99) Buder, S.(1969), "Ebenezer Howard: The Genesis of a Town Planning Movement", *Journal of the American Planning Association*, v.35(6), pp.396-397.

100) Howard, E.(1898), *To-morrow A peaceful Path to Real Reform*, Cambridge Univ. Press, pp.11~13.

101) Howard, E.(1898), *To-morrow A peaceful Path to Real Reform*, Cambridge Univ. Press, pp.21~22.

유로 바꾸어 놓는 것도 협력의 중요한 결정요인을 땅으로 판단하였기 때문이다. 하워드느 땅, 바로 그 위에서만이 협력적인 본성을 실현할 수 있다는 보았고 계획에 반영하였다.¹⁰²⁾

한편, 하워드는 소규모의 하위 그룹들의 안정적인 관계가 커뮤니티 발전을 위해서 중요하다 판단하였고, 또 이런 공동체는 공간 구성을 통제하는 과정에서 지속된다고 생각하였다.¹⁰³⁾ 따라서 전원도시는 공간구조와 사회적 조직의 관계를 고려하였다. 6000acres의 땅 위에 농지를 제외한 도시부분은 원형을 띄고 1000acres를 차지하며 중앙에서 그 경계까지의 거리는 1240yards이다.¹⁰⁴⁾ 인구를 30,000명으로 제한하였고, 건물은 5,500채이며 그 부지는 각각 평균 20x130feet의 크기를 갖는다. 최소한의 획지는 16x125feet이다. 커뮤니티의 활동을 장려하는 도시공간으로 중앙 원형 공간과 그랜드가(Grand Avenue), 그리고 수정궁(Crystal Palace)이 중요한 요소이다.

- 중앙 원형 공간 : 이 공간은 지름이 185yards로 5.5acres의 면적을 가지며 그 가운데 아름답고 관개가 잘된 정원이 놓여있다. 큰 공공건물들이 이 정원을 둘러싸고 있는데 시청, 콘서트와 강연 홀, 영화관, 도서관, 박물관, 갤러리, 그리고 병원으로 구성된다.¹⁰⁵⁾
- 그랜드가(Grand Avenue) : 전원도시는 6개의 방사형대로(Boulevard)가 6개의 단지를 형성하는데, 이 단지들의 중앙에는 그랜드가가 위치한다. 420feet의 폭을 가지며 3miles 길이의 그린벨트로 도시 부분을 돌로 나눈다. 중앙공원(Central Park)외의 115acres 면적을 갖는 부가적인 공원이며 가장 먼 거주자도 240yards의 거리 안에 든다. 그 안에는 6개의 부지가 있는데, 각각은 4acres이며 공공 학교들과 운동장, 정원, 종교 시설들이 놓인다. 이 공공시설들은 거주자들이 낸 기금의 일부로 건립하여 유지한다. 그랜드가에 면한 집들은 그랜드가 정면의 긴 선을 확실하게 드러내기 위하여 동심원 고리의 일반적인 계획으로부터 벗어나서 초승달 모양(Crescent)으로 정렬된다.¹⁰⁶⁾
- 수정궁(Crystal Palace) : 5번가 안쪽에 중앙 원형 공간을 둘러싸는 중앙공원은 모든 사람들이 쉽게 접근하여 휴양을 즐길 수 있는 145acres 면적의 광활한 대지이다. 이 중앙공원의 외곽에 띠를 두르는 것이 바로 수정궁이다. 수정궁은 유리로 된 넓은 복도로써 사람들 아주 가까이 위치하여 좋지 않은 날씨에도 산책할 수 있는 곳이다.¹⁰⁷⁾

위의 공적 공간들은 다수의 접근성 확보를 위하여 규모 및 접근 거리 등이 배치에

102) Fishman, R.(1982), *Urban Utopias in the Twentieth Century*, The MIT Press, pp.93-126.

103) Buder, S.(1969), "Ebenezer Howard: The Genesis of a Town Planning Movement", *Journal of the American Planning Association*, v.35(6), p.397.

104) Howard, E.(1898), *To-morrow A peaceful Path to Real Reform*, Cambridge Univ. Press, p.14.

105) Howard, E.(1898), *To-morrow A peaceful Path to Real Reform*, Cambridge Univ. Press, p.14.

106) Howard, E.(1898), *To-morrow A peaceful Path to Real Reform*, Cambridge Univ. Press, p.16.

107) Howard, E.(1898), *To-morrow A peaceful Path to Real Reform*, Cambridge Univ. Press, p.14.

반영되도록 하였다. 사람들이 충분히 걸어 다닐 수 있도록 도시의 기능을 위치시켰고, 공원이나 가로로 심미적인 측면까지 강조하였다. 도시의 중심부에는 사회문화적 활동을 위한 기능들을 배치하였고, 외곽부에 시장과 공장을 배치시켰다. 이는 접근의 평등성과 사회적 교류를 도시가 수행하는 제일의 가치로 여긴 하워드의 생각을 엿볼 수 있는 대목이다.

□ 슈퍼블록으로 대체된 주거지 블록과 슈퍼블록의 중심에 위치한 오픈스페이스

급속한 도시의 성장이 멈추자 도시환경의 낙후와 재정적 파탄이라는 새로운 위기가 찾아왔다.¹⁰⁸⁾ 이는 1920년대부터 서서히 시작된 교외화와 함께 1929년 미국에 찾아온 대공황 때문이었다. 스타인은 기존도시 형태에서 벗어나서 가로와 오픈스페이스가 만들어내는 새로운 근린 패턴이 건설되어야만 사회, 경제의 파산을 피할 수 있다¹⁰⁹⁾고 주장했다. 스타인은 경제적인 위기에 주목하여 주택개발을 통해 대규모 변화를 주어 도시를 재건하고자 했다. 주택 개발에는 근린의 건설도 포함되었는데, 필지를 부분적으로 건설하는 것이 아니라 도시미와 건강한 생활을 위한 오픈스페이스까지 고려한 대규모 프로젝트의 형태를 띠었다.¹¹⁰⁾

스타인이 주택 개발을 통해 건설하려한 커뮤니티는, 재정적 파산 때문에 낙후되는 주거지의 회복을 위하여 새로운 형태의 근린을 신규지역에 대규모로 조성하는 것이었다. 시간, 에너지, 자본 등을 효율적으로 사용할 수 있는 가로체계를 구축하고¹¹¹⁾, 사회적 교류와 공공서비스에 필요한 시설 및 오픈스페이스를 조성하여¹¹²⁾ 주거환경을 개선하는 것이 이 커뮤니티의 목적이다.

이러한 패턴의 근린에는 도로를 용도에 적합하도록 설계하는 방식으로 가로와 서비스 도로 사이에 차별을 두었다. 래드번에서는 여가시설과 보행자전용도로를 차도로부터 분리시켰으며, 통과도로에는 오직 통과교통을 위한 도로와 시설만을 남기고 기존의 가로 패턴과 시설계획의 대부분을 없앴다.¹¹³⁾ 이는 아이들을 자동차 교통의 공해와 위협으로부터

108) Stein, C. S.(1939) "III. The Case For New Town", *Journal of the American Planning Association*, v.5(2), pp.39-40.

109) Stein, C. S.(1939), "III. The Case For New Town", *Journal of the American Planning Association*, v.5(2), p.39.

110) Stein, C. S.(1939), "III. The Case For New Town", *Journal of the American Planning Association*, v.5(2), p.40.

111) Stein, C. S.(1939), "III. The Case For New Town", *Journal of the American Planning Association*, v.5(2), p.40.

112) Parsons, K. C.(1998), "Clarence Stein's Variations of the Garden City Theme by Ebenezer Howard", *Journal of the American Planning Association*, v.64(2), p.129.

터 안전하게 보호하는 것 이상으로 도시의 효율성을 향상시키고자 하는 의도를 포함하고 있었다. 스타인은 전형적인 작은 도시나 교외 주거지역의 블록을 슈퍼블록으로 대체한 다음, 자동차는 컬데삭을 통해 집으로 접근하도록 만들어 슈퍼블록 내부에 보행자 전용 순환 시스템을 구축하였다. 이 새로운 시스템과 공원은 주택의 유닛구성과 주택 외부 생활에 대한 새로운 틀을 제공했다. 예를 들어 스타인은 주택의 거실을 녹지공간을 향하도록 하였고, 가로로부터 멀리 떨어지게 배치하였다. 또, 개별 슈퍼블록의 녹지공간을 주변 슈퍼블록까지 지하통로로 연결하여 전체 근린지역에서 보행도로와 오픈스페이스 체계가 끊어지지 않도록 하였다.¹¹⁴⁾

스타인의 설계방식은 페리의 근린주구모형에 직접적인 영향을 받았지만, 주택단지개발에 적용했던 개념은 하워드의 사회주의적 이념과 그 맥을 같이 한다. 그는 사회 정치적 혁신에 대한 아이디어와 사회 평등을 성취하고 노동자들이 거주하는 물리적 환경을 개선하기 위해 노력했다. 1948년 스타인은 미국지역계획협회(RPAA, Regional Planning Association of America)와 함께 하워드의 전원도시 개념을 변형시켜 미국 도시에 적합한 새로운 도시모형을 만들었는데,¹¹⁵⁾ 토지의 사적 소유와 지가의 평가를 지양하고, 농업과 여가를 위한 토지와 야생지역 위에 조성되는 커뮤니티의 규모와 기능을 다양하게 하며, 운동장, 공원, 공원도로, 학교, 그리고 여타 다른 어메니티 시설 등의 커뮤니티 시설들을 풍부하게 제공해야한다는 하워드의 주장을 발전시켰다.¹¹⁶⁾ 실제로 스타인과 RPAA가 개발한 롱아일랜드 퀸즈의 썬니사이드(Sunnyside)에는 개별 블록 내부에 공동 녹지공간이 조성되어있고, 이와 같이 구성원들이 공유하는 공간에 대해서 커뮤니티 공동 소유권을 위한 법적장치¹¹⁷⁾가 마련되었다.

113) Stein, C. S.(1939), "III. The Case For New Town", *Journal of the American Planning Association*, v,5(2) p.40.

114) Parsons, K. C.(1990), "Clarence Stein and the Greenbelt Towns Setting for Less", *Journal of the American Planning Association*, v,56(2), p.168.

115) Parsons, K. C.(1998), "Clarence Stein's Variations of the Garden City Theme by Ebenezer Howard", *Journal of the American Planning Association*, v,64(2), p.129.

116) Parsons, K. C.(1998), "Clarence Stein's Variations of the Garden City Theme by Ebenezer Howard", *Journal of the American Planning Association*, v,64(2), p.129.

117) Parsons, K. C.(1990), "Clarence Stein and the Greenbelt Towns Setting for Less", *Journal of the American Planning Association*, v,56(2), p.167.

② 일상생활에 초점을 맞춘 사회학적 관점의 커뮤니티

일상생활 속에서 주거지역에 필요한 기능을 갖춘 근린을 구성하고자 하는 노력은 외부공간에 민감하게 반응하는 아이가 있는 가족을 대상으로 계획이 이루어졌기 때문에, 지금까지도 유용하다. 또한 시대는 변하여도 가족 생활양식은 보행권내에서 크게 변하지 않았기 때문에, 용도 배치, 인구 규모, 근린 크기 등의 형태는 교외지역 커뮤니티 설계의 이론적 기준이 되기도 한다.

이와는 반대로, 근린 경계와 상관없이 도시적 속성을 지닌 커뮤니티를 기존 도시 내부에 뿌리 깊게 정착시키려는 새로운 움직임이 등장했다. 이는 가로의 사회적인 역할을 고려하여 도시의 근린들이 여러 경로의 가로와 상점들을 이용하는 사람들을 한 데 묶는 것을 의미한다. 가로에서의 사람들 간의 상호작용은 결속감과 애착심을 키워 근린을 쇠퇴하지 않도록 하고 발전시키는 원동력이 된다. 이는 양적 확대에 치중한 주택정책이 불러온 슬럼 문제를 해결하려는 시도들로 이어졌고, 대규모 오픈스페이스를 조성하여 사회적 교류를 도모하는 등의 방법이 시도되었다. 이는 건강한 근린을 형성하면서, 기존 도시조직을 해치지 않는 이전과 다른 방법을 제시했다.

□ 자동차 시대에 학교를 중심으로 보행권역을 이루는 근린주구

도시성장 과정에서 자동차의 도입이라는 새로운 변수가 나타나면서 자동차와 보행자 사이의 갈등이 생겨났고, 이를 겨냥한 계획가들의 대응 중에 하나가 페리의 근린주구이다. 주거지역을 가로지르는 격렬한 교통흐름을 목격하면서, 주거지역의 생활로 관심이 전환되었고 커뮤니티에서는 주거지의 보호에 대한 필요성¹¹⁸⁾이 높아졌다. 1929년 발표된 페리의 근린주구는 근린을 도시의 구성단위로 인식하고 근린환경을 이루는 다양한 물리적 구성요소들의 분포와 배치 등 형태에 주목하여 가족이 생활하는데 적합한 환경을 만들고자 했다.

페리는 근린과 지역커뮤니티가 도시를 구성하는 본질적인 요소라고 주장했는데, 이는 근린커뮤니티가 정치적인 구조나 외연적인 경계 없이 응집과 집합을 이뤄 사회의 기초가 된다고¹¹⁹⁾ 보았기 때문이었다. 특히 아이를 키우는 가족에게는 조직화된 근린이 필요하다. 그들은 호텔이나 아파트에 살 수 있는 젊은 사람들이나 아이가 없는 커플들과는 다르게 사람들

118) Perry, C. A.(1929), *The Neighborhood Unit*, Russell Sage Foundation, pp.30-31.

119) Perry, C. A.(1929), *The Neighborhood Unit*, Russell Sage Foundation, p.22.

과 함께 사는 근린지역에서 사회적 효용¹²⁰⁾을 얻어야 한다. 인근지역의 환경 및 특성에 민감하게 반응하는 가족은 개인이 개선시킬 수 없는 근린환경의 외부시설에 큰 비중을 두게 된다. 무엇보다도 아이를 키우는 가족들이 가장 첫 번째로 원하는 것은 아이들의 안전이다.

페리의 근린주구에서 커뮤니티는 근린 생활을 필요로 하는 사람들의 요구를 충족시키기 위한 물리적 환경을 조성하여 생활하고 가족을 부양하는데 이상적인 환경¹²¹⁾을 제공한다. 그 속에서 학교, 약국, 교회, 상업지구 등의 근린생활시설¹²²⁾을 중심으로 사회적 교류가 생활가운데 자연스럽게 일어난다.

근린주구 체계에서 근린의 개별적인 부분들은 유기적으로 조직된 전체로 통합된다. 근린주구 계획은 구체적인 계획이 아닌 커뮤니티의 모델 구조를 만드는 것이다. 근린주구의 시설은 네 가지로 구분되는데, 초등학교, 작은 공원과 운동장, 지역 가게, 그리고 주거 환경을 말한다. 근린주구는 중앙에 학교, 교회, 여가지역이 배치된 물리적으로 정의된 단위로 이상적인 주거 근린¹²³⁾을 의미한다.

근린주구 이론의 핵심적인 원칙은 물리적인 설계개념으로 제시되고 있다. 근린주구의 구조는 주민들이 주요 간선도로를 건너지 않고 근린의 모든 시설과 근처의 상업시설까지 걸어서 도착할 수 있도록 짜여있다. 우선 학교를 근린의 중심에 배치한다. 아이들은 학교까지 약 0.25mile을 걷게 되고 학교까지의 거리는 0.5mile 이상이 되지 않도록 한다. 근린의 인구규모는 5,000명에서 9,000명 정도로 학교를 충분히 지원하도록 설정한다. 전체 커뮤니티 구성원들의 사용을 위해서 건물 주변의 대규모 여가지역을 조성하여 이웃들이 만나고 활동할 수 있도록 학교시설에 다양한 용도를 도입한다. 간선도로는 근린주변으로 우회시켜서 근린의 영역을 규정하는 동시에 통과교통을 배제하는 기능을 한다. 결과적으로 보행자는 근린 안에서 차량통행의 간섭 없이 자유롭게 이동하여 그들의 안전을 보장받을 수 있다. 또한 안전성의 확보와 심미적인 목적으로 내부곡선가로를 디자인하여 간선도로와 지역도로를 시각적으로 쉽게 구분할 수 있도록 한다. 지역의 쇼핑지구는 근린의 입구나 근린 주변에만 입지시켜서 불필요한 교통을 배제시킨다. 적어도 10%이상의 토지를 공원과 오픈스페이스로 조성하여 여가와 커뮤니티의 상호작용을 장려한다.¹²⁴⁾¹²⁵⁾

120) Perry, C. A.(1929), *The Neighborhood Unit*, Russell Sage Foundation, pp.25.

121) Perry, C. A.(1929), *The Neighborhood Unit*, Russell Sage Foundation, p.23.

122) Perry, C. A.(1929), *The Neighborhood Unit*, Russell Sage Foundation, pp.27-28.

123) Lawhon, L. L.(2009), "The Neighborhood Unit: Physical Design of Physical Determinism?", *Journal of Planning History*, v.8(2), p.2.

한편, 페리는 사회적인 동질성을 옹호하기도 했다. 사회적 동질성은 더불어 사는 것을 쉽게 하고 많은 효용을 즐겁게 누릴 수 있게 만든다고 생각했기 때문이었다. 대도시가 팽창하면서 나타나는 근린은 세력이 큰 계층이 유입되면 동화되지 못하고 쪼개지기 쉽다. 그러나 페리의 이러한 생각은 근린주구 이론이 흑인, 빈민층 등을 차별하는 데에 오용된다는 비판¹²⁶⁾을 받았다. 이러한 비판에도, 근린주구 이론은 계획분야에 폭넓게 적용되었고 미국의 계획 실무에 큰 영향을 미쳤다. 페리의 근린주구 이론을 도입하기 전까지 계획가들은 외양에 치중한 도시미화와 대규모 교통 프로젝트에 초점을 두었다. 근린주구 이론은 계획가의 관심을 커뮤니티 계획 및 설계로 전환하는 계기가 되었고, 계획가들이 종합적이고 통합된 방법으로 커뮤니티를 설계하도록 하는데 많은 기여를 하였다.¹²⁷⁾

□ 가로 위의 다양한 인간관계가 형성하는 도시 속 형태가 없는 근린

이 후에 근대주의자들이 등장하면서 도시에 공동체라는 의식은 계획에서 사라지게 되었다. 꼬르뷔제는 1930년대 미국도시가 처한 문제적 상황을 주거, 여가, 노동, 교통이라는 4가지의 기능적 차원에서 합리적으로 해결하고자 했다. 1943년에 출간된 아테네 헌장은 제4차 CIAM에서 기능적 도시를 주제로 논의된 내용을 정리한 결과물로,¹²⁸⁾ 위에 언급된 4가지 도시요소의 요구사항들을 달성하기 위하여 도시기능이 조화롭게¹²⁹⁾ 배치된 이상적 도시를 추구했다. 1940년대 미국에서 다양한 주택프로그램이 시행되면서 꼬르뷔제의 이상적인 도시계획모델인 빛나는 도시(La Ville Radieuse)가 재개발의 표준 모델¹³⁰⁾에 직접적인 영향을 주었다. 도심의 쇠퇴지역을 철거하거나 재개발하는데 그의 이상도시가 반영되면서 고층의 공영아파트와 보조금이 지급되는 아파트가 개발되었다.¹³¹⁾ 그러나 아테

124) Lawhon, L. L.(2009), "The Neighborhood Unit: Physical Design of Physical Determinism?", *Journal of Planning History*, v.8(2), p.4

125) Perry, C. A.(1998, Originally 1929), *The Neighbourhood Unit*, Reprinted Routledge/Thoemmes, p.88.

126) Rohe, W. M.(2009), "From Local to Global: One Hundred Tears of Neighborhood Planning", *Journal of the American Planning Association*, v.75(2), p.212.

127)Rohe, W. M.(2009), "From Local to Global: One Hundred Tears of Neighborhood Planning", *Journal of the American Planning Association*, v.75(2), p.212.

128) Le Corbusier(1943), *The Athens Carter*, Crossman Publishers, pp.61-65.

129) Le Corbusier(1943), *The Athens Carter*, Crossman Publishers, pp.93-105.

130) Platt, R. H.(2006), *The Humane Metropolis: People and Nature In the 21st-Century City*, University of Massachusetts Press, p.2.

131) Platt, R. H.(2006), *The Humane Metropolis: People and Nature In the 21st-Century City*, University of Massachusetts Press, p.2.

나 헌장이나 빛나는 도시에는 도시민들의 사회적인 네트워크나 지역적·역사적 맥락, 도시 공간의 정체성, 그리고 커뮤니티를 구성하는 요소들에 대한 고려가 완전히 배제되어 있었다.

낙후되었다는 이유만으로 근대화라는 미명아래 이론적인 계획이 지역에 상관없이 획일적으로 시행되자 많은 문제들이 여기저기서 속출하였다. 이에 대한 반발로 마침내 터져 나온 것이 도시성(Urbanity)의 회복이라는 의제였다. 도시성을 확실하게 정의할 수는 없지만, 도시만이 가지고 있는 특유의 생활양식이나 성질을 말하는 것으로 양적인 측면에서는 높은 인구규모, 인구밀도, 인구의 이질성으로 표현할 수 있다. 따라서 이 시기의 커뮤니티는 공지에 새로운 커뮤니티를 인위적으로 조성하는 미개발 녹지를 개발하는 방식으로 나타나지 않는다. 기존의 도시 조직에서 사회적 교류가 활발히 일어날 수 있는 기회를 보장하는 형태로 커뮤니티를 형성하고자 하였다.

이 때 가장 큰 영향력을 끼친 인물이 바로 제인 제이콥스이다. 그녀가 1961년 출간한 저서 『미국 대도시의 삶과 죽음(The Death and Life of Great American Cities)』에서 정통계획을 비판하면서 강조했던 것은 도시공간에 활력을 주는 다양성이었다. 제인 제이콥스가 생각한 도시성은 부의 축적, 생산성, 인재의 촘촘한 병치로 인구가 밀집한 도시에서 가능한 대도시의 특성들이다. 다양성은 사회적으로도 경제적으로도 긍정적으로 작용한다. 우선 다양성은 하루의 모든 순간동안 사람들이 가까이에서 함께 존재하도록 만들어 사회적으로 기능한다. 제인 제이콥스는 거리에 관찰하는 이목이 충분히 많아지면, 범죄의 가능성은 줄고 안전에 대한 집단적 신뢰는 증가할 것이라고 주장했다. 도시기능, 건물, 사람들의 측면에서 다양성은 사회적인 응집력을 유지하는 데에 중요한 역할을 한다. 다양성이 있는 도시에서는 가로 위에서나 버스 정거장, 혹은 상점 안에서도 사람들의 충분한 상호작용이 일어나기 때문이다. 이로써 사람들은 공동체에 소속되었다는 감정을 가지게 된다.¹³²⁾

그전까지 커뮤니티에 대한 논의와는 다르게 공동체 의식이라는 커뮤니티의 정서적인 차원까지 고려되었다. 다시 말해, 사회적인 이념을 공간에 투영하는 것이 아니라 개인이 가로나 건물과 관계하며 또 다른 사람들과 만나 만들어내는 이른바 공간의 사회성을 목격하게 된 것이다. 특히 제인 제이콥스는 가로에 주목하였고 그 위에서 벌어지는 활동을 가로 수준에서 관찰하며 다양성을 추구하였다. 『미국 대도시의 삶과 죽음』에서 그녀는 생물학적 은유를 사용하는 것을 선호했는데 특히 가로는 생명선으로서 도시 거주자들이 함

132) Hospers, G. J.(2006), "Jane Jacobs: her life and work", *European Planning Studies*, v,14(6), pp.725-726.

게 만나서 거래와 상업적인 활동을 벌이는 장소이기 때문에 중요한 역할을 담당한다고 보았다. 제인 제이콥스에 따르면 가로는 "도시 삶의 무대장치(Sidewalk Ballet)"로, 도시의 안전성과 사회적 응집력, 그리고 경제적인 발전을 결정¹³³⁾하는 역할을 한다. 그러므로 이때의 커뮤니티는 가로 중심의 근린, 가로 지향적인 도시블록의 측면에서 접근해야 한다.

다양성의 개념은 도시의 질적·양적 다양성뿐만이 아니라 인간관계의 다양성까지 포괄하는 개념이다. 제인 제이콥스는 단일 용도의 단조로운 물리적 환경을 지양하였는데, 이를 확장시키면 단조로운 물리적 환경은 사람들 간의 관계까지 단조롭게 만든다는 결론에 도달한다. 그녀는 사회적 뿐만이 아니라, 경제적으로도 도시의 다양성은 매우 중요하다고 주장한다. 한 도시지역에 서로 다른 종류의 공급자와 소비자가 있는 경우, 기업들은 시설들을 공유하고 지식과 전문 기술을 다양하게 공급받으면서 이득을 볼 수 있다. 이처럼 도시의 근린은 기업가정신과 창조성, 그리고 혁신의 진정한 발생지로 자라난다.¹³⁴⁾ 따라서 근린은 도태되지 않고 경제적으로 유지될 수 있다고 보았다. 무엇보다도 제인 제이콥스는 활기찬 지역을 만들어내는 기저원리가 경제적인 작동에 기인한다고 했다. 즉 다양성의 토대는 경제적 차원에 있고 이를 뒷받침하는 물리적 조건들을 충족시켜서 보도의 안전과 도시 공공의 삶을 달성하고자했다. 이 원리를 이해하면 성공한 가로나 지구로 가치적인 방식으로 재현하는 것이 아니라 도시의 잠재적인 자산이나 강점들을 파괴하지 않고 제대로 만들어낼 수 있다¹³⁵⁾고 말한다. 따라서 다양성은 경제적, 사회적으로 서로를 끊임 없이 상호 지원해야 한다. 제이콥스에 의하면 도시의 가로와 지구에 활기 넘치는 다양성을 생성하기 위해서는 4가지의 조건¹³⁶⁾이 필수적이다.

- 혼합적 주된 용도(Mixed Primary Uses) : 지구와 또 그 내부의 가능한 한 많은 부분이 하나 이상의 주된 기능에 기여해야 하고, 둘 이상이면 더 바람직하다. 이것은 서로 다른 스케줄을 가진 사람들이 집 밖을 나서서 같은 장소에서 서로 다른 목적으로 행동하며, 이와 동시에 많은 시설들을 공동으로 사용할 수 있다는 것을 항상 보증한다.¹³⁷⁾
- 작은 블록 : 대부분의 블록은 짧아야 하며 가로와 모퉁이를 돌 수 있는 기회가 빈번하게 일어나야 한다.¹³⁸⁾

133) Hospers, G. J.(2006), "Jane Jacobs: her life and work", *European Planning Studies*, v,14(6), p.729.

134) Hospers, G. J.(2006), "Jane Jacobs: her life and work", *European Planning Studies*, v,14(6), pp.725-726.

135) Jacobs, J.(1961), *The Death and Life of Great American Cities*, Random House, p.140.

136) Jacobs, J.(1961), *The Death and Life of Great American Cities*, Random House, p.151.

137) Jacobs, J.(1961), *The Death and Life of Great American Cities*, Random House, p.152.

- 오래된 건물들 : 가로에서 빛어지는 경제적인 수익을 다양하게 생성하기 위해서는 가로에 다양한 건축시점의 서로 다른 성격을 가진 건물들이 오래된 건물들과 함께 적절한 비율로 섞여있어야 한다.¹³⁹⁾
- 집중 : 어떤 목적이든지 간에 지구에는 조밀한 인구 집중이 충분히 갖춰있어야 한다. 지구의 인구는 주거 때문에 그곳에 있는 사람들까지 포함한다.¹⁴⁰⁾ 어중간한 주택 밀도를 벗어나는 수량적인 판단은 한 acre당 100채의 주택을 기준으로 한다.¹⁴¹⁾

4가지 기본 조건들을 아우르는 원칙은 인간관계의 다양성을 유도하거나 도시 공간(가로, 지구)에서 사회적 교류의 기회와 가능성을 늘리는 방향으로 커뮤니티를 보호한다는 것이다. 구체적으로 첫 번째 주된 용도는 사람들을 특정한 장소로 이끄는 앵커리지 역할을 하며 이는 경제적으로도 효과적이다.¹⁴²⁾ 즉, 용도의 혼합은 하루 중 어느 때든지 사람들이 도시에 존재하게 하고 거리에 다양한 사람들이 섞여있는 상태가 되도록 한다. 이는 경제적으로 건강한 도시를 만들며 사람들은 더 많은 편의와 다양성, 선택을 누릴 수 있다.¹⁴³⁾

두 번째로 작은 블록은 도시 입자의 크기를 줄여서 가로의 투과성을 높인다. 이동 경로의 선택이 다양해지면 사회적으로 무력해지기 쉬운 고립된 가로의 근린에도 서비스가 배치¹⁴⁴⁾되고 편의가 증가한다. 또한, 공공 생활을 위한 지점들이 보다 넓게 분배된다.

세 번째로 오래된 건물들은 높은 임대료를 감당할 수 없는 평범한 가게들을 위한 자리를 제공한다. 가로 위에 많은 가게들은 인간미를 띄게 하고, 가로와 근린에 안전한 환경을 만든다. 한 번에 지어져 지속가능성이 약하고 침체되기 쉬운 근린과 반대로 오래된 건물들이 섞여있는 근린은 스스로를 갱신하고 생동감 있게 만든다.¹⁴⁵⁾

마지막으로 주거지에 사람들이 충분히 집중되면 주거가 과밀해지는 것이 아니라 다양성이 생성된다. 인구 집중은 대도시의 중요한 자산으로써 풍요로운 도시의 삶을 창출하고, 시각적·경제적으로 많은 다양성을 장려하므로 활기찬 거리를 만들어낼 수 있다.¹⁴⁶⁾

138) Jacobs, J.(1961), *The Death and Life of Great American Cities*, Random House, p.178.

139) Jacobs, J.(1961), *The Death and Life of Great American Cities*, Random House, p.187.

140) Jacobs, J.(1961), *The Death and Life of Great American Cities*, Random House, p.200.

141) Jacobs, J.(1961), *The Death and Life of Great American Cities*, Random House, p.212.

142) Jacobs, J.(1961), *The Death and Life of Great American Cities*, Random House, p.161.

143) Jacobs, J.(1961), *The Death and Life of Great American Cities*, Random House, p.153.

144) Jacobs, J.(1961), *The Death and Life of Great American Cities*, Random House, p.181.

145) Jacobs, J.(1961), *The Death and Life of Great American Cities*, Random House, pp.188-198.

제인 제이콥스가 다양성을 창출해서 얻고자했던 것은 도시에 활력을 불어넣는 것이고, 그래야만 공공장소와 보도에서 안전을 누릴 수 있다. 이는 인구 불안정에 대항하여 슬럼지역을 탈슬럼화로 이끄는 원동력이다. 사람들이 계속 슬럼에 사는 것은 집값이 싸다는 경제적인 이유가 아니라 그들이 다른 사람들에게 갖는 애착감, 근린에 대한 소속감, 그리고 그들 삶에서 중요하게 여겨지는 가치관이 영향을 주기 때문이다.¹⁴⁷⁾

제인 제이콥스가 말한 거리에서는 충분한 상호작용이 발생되어서 느슨한 근린 네트워크를 형성할 수 있다. 이 네트워크는 오늘날 언급되고 있는 "사회적 자본(Social Capital)"라는 용어와 의미가 같다. 사회적 자본은 사람과 사람 사이의 협력과 사회적 거래를 촉진시키는 일체의 신뢰, 규범 등을 뜻한다. 또한 제인 제이콥스는 집중을 통해 압축적 도시근린을 지지했다. 이는 여러 가족형태와 서로 다른 직업을 가진 개인들이 한 장소에 함께 살아가는 것을 말한다. 이와 같이 많은 사람들의 혼합은 우연적인 접촉을 증가시키면서 사회학자들이 오늘날 "약한 사회적 연대(Weak Social Ties)"라고 부르는 인간관계의 네트워크를 구성하게 된다.¹⁴⁸⁾

③ 주거민의 행태를 분석하는 실증적 연구를 통한 커뮤니티 보호전략

이제까지의 흐름은 도시를 구성하는 요소들을 고찰하거나 도시의 작동기제를 찾아내어 계획가가 추구하는 방향으로 도시의 비전을 그려나가는데 초점이 맞추어져 있었다. 지금부터는 보다 현실적인 도시 문제에 입각하여 바람직한 주거 환경의 형태를 실험을 통해 입증하려는 시도들을 살펴보고자 한다. 공간과 사람의 상호작용에 주목하여 사람들이 물적 환경에 받는 영향과 그로인한 행태 변화를 관찰하는 것이 연구의 목적이다. 이러한 연구를 수행한 계획가들은 주거지역의 외부요인에 의해 나타나는 갈등을 해소하고, 도시의 병폐를 낳는 특정한 패턴의 양산을 방지하고자 하였다.

가로 생활의 질적 측면에서, 애플야드는 제이콥스와 마찬가지로 가로에 주목하였다. 그는 가로라는 장소의 사회성과 가로의 기능인 이동성 사이의 갈등에 대해 이상적인 거리의 모습을 제시하였고, 근린생활권 보호에 관한 주제를 다루었다. 그가 보았던 갈등이란 도심이나 주요 도시 중심지에 중점적으로 교통량이 상승하면서 불필요한 파괴가 발생하여

146) Jacobs, J.(1961), *The Death and Life of Great American Cities*, Random House, p.221.

147) Jacobs, J.(1961), *The Death and Life of Great American Cities*, Random House, p.279.

148) Hospers, G. J.(2006), "Jane Jacobs: her life and work", *European Planning Studies*, v.14(6), p.726.

거리에서의 삶이 통과교통에 의해 억제되는 것이었다. 애플야드는 살기 좋은 거리(Livable Street)를 지키고 만드는 것은 단순히 도시 삶의 평안이나 안전을 높이는 일이 아니라고 주장했다. 거리는 다양한 기능을 하며 도시 생활에서 중요하게 여겨지는 가치인 이웃사랑과 가로 생활(Street Life)과 같은 사회적인 관계가 일어나는 곳이기도 하다. 어떤 거리에서는 익명성과 사생활을 더 선호하는데도 불구하고 가로 생활에 가치를 둔다. 그 이유는 통과 교통에 의하여 활동이 억제되는 가로가 사람이나 가족들이 서로의 관계를 잘 풀어갈 수 있게 복돋는 가치를 지니기 때문이다.¹⁴⁹⁾

애플야드는 가로 생활을 통한 적극적인 사회적 교류를 주장하지는 않았다. 그는 지역에 거주하는 사람들은 가로활동에 적극적으로 참여할 의사가 없으며, 평화로움 속에서 살아가기를 바란다고 말했다. 마찬가지로 가로 생활을 장려하기 위한 프로그램은 단순히 근린의 외양을 보기 좋게 하는 것이 아니라, 안전하고 차분하게 조성하여 가족생활의 긴장감을 줄이고 안정성을 높이는 방향이 되어야 한다고¹⁵⁰⁾ 주장했다. 또한 가로변 거주자의 입장에서 거리를 규정할 때, 모든 주민들이 가로 공동체 활동에 참여하는 것을 바라는 것이 아니라 그들이 원할 때 가로는 공동체적 생활이 가능한 장소가 되어야 한다고¹⁵¹⁾ 서술하고 있다.

안전한 도시 공간의 측면에서, 활기찬 거리에는 많은 사람들이 나와 있기 때문에 자연스럽게 안전해질 수 있다는 제이콥스의 주장을 불충분하다고 여긴 뉴만은 보안 능력을 향상시키는 물리적 환경에 대해 연구했다. 그는 영역성과 자연적인 감시 등 사람을 포함한 물리적 환경이 안전을 위해 기능하게 하는 메커니즘을 이용하여 주거지를 살기 좋고, 통제할 수 있는 환경으로 재건하고자 했다. 이것이 바로 뉴만의 방어적 공간 이론으로, 경찰권이 아니라 공동의 영역을 공유하는 공동체 사람들에 의해 통제가 이루어지는 대안적 설계방법을 말한다.

범죄에 대한 논의가 이슈화된 이유는 범죄 때문에 인간의 삶과 정부 재산에 막대한 피해가 가해졌기 때문이었다. 발달한 대도시는 인간 역사상 최대 규모의 집합적인 거주지가 가능하게 하였으며, 사람들은 낯선 사람들과 삶의 영역을 공유하게 되었다. 이러한 익명성의 도시는 많은 사람들에게 최대한의 자유와 다양한 선택이라는 장점을 주었지만, 협

149) Appleyard, D.(1982), *Livable Streets*, University of California Press, p.10.

150) Appleyard, D.(1982), *Livable Streets*, University of California Press, p.139, p.275.

151) Appleyard, D.(1982), *Livable Streets*, University of California Press, p.244.

력적 행동을 같이 하는 커뮤니티의 가치를 상실시키는 결과를 초래하였다.¹⁵²⁾ 따라서 방어적 공간 이론을 바꾸어 말하면, 사람들이 공공영역에 대해 소유자적 태도를 갖고 상호간의 이익추구와 협력이 가능하도록 하게 만든 설계라고 할 수 있다. 즉 사회적 교류를 촉진하여 주거지의 안전을 확보하는 것이다.

방어적 공간은 주거 환경이 범죄를 스스로 억제하도록 유도하는 설계방식을 말한다. 방어적 공간을 구성하는 핵심요소들의 목적은 영역성을 만들어내고, 공동체 의식이 내재된 주거지 환경임을 인식하게 만들어 안전한 삶의 공간을 보장하도록 거주자들 스스로 책임감을 불러일으키는 것이다.¹⁵³⁾ 방어적 공간 설계의 4가지 특성¹⁵⁴⁾은 다음과 같다.

- 영역성 : 공간에 확실히 정립된 영향권역을 만드는 것이 영역성의 목표이다. 주거 환경을 여러 개의 영역으로 구획하여 그 곳에 인접한 거주자가 쉽게 소유자적 태도를 함양할 수 있도록 하는 것이 영역성의 원칙이다.
- 자연적 감시 : 범죄에 대한 거주민들의 불안을 줄이고, 안전한 주거 환경에 대한 전반적인 이미지를 창출하는 것이 자연적 감시의 목표이다. 자연적 감시의 원칙은 다음과 같다. 첫째, 주거 개발의 대상지와 내부의 준공공영역에서 발생하는 행동들에 대해 시각과 청각을 이용한 자연적 감시가 용이하도록 설계한다. 둘째, 주거지의 영역적 구획과 연관되어 작동되도록 하여 감시의 능력을 향상시킨다.
- 이미지와 사회적 환경 : 공공이 지원하는 주택 사업이 갖는 특유의 부정적인 이미지를 축소시켜 공공주택이 범죄 활동에 취약한 목표물이 되는 것을 막는 것이 목표이다. 공공 임대 주택의 특수성을 인식하고 도시적 관점에서 안전하다고 인식되는 도시 공간과 주거 지역의 공적영역과 입구를 병치시켜서 안전성을 확보하는 것이 이 설계의 주요 원칙이다. 주거지역을 상업, 공공, 산업, 오락 기능 등의 안전한 시설들과 병치하거나 안전한 공공가로와 병치하면 된다.

획지 분할을 통해 특정한 영향권역이 형성되도록 개발하면, 가로를 따라 거주하는 사람들 사이에 새로운 응집력을 만들어낼 수 있고, 주변의 물리적 환경을 유지, 관리하며 사회적인 활동에 관심을 갖게 할 수 있다.¹⁵⁵⁾ 공공의 가로로부터 사적 아파트에 이르기까지 위계를 가지도록 영역을 설정하거나, 아파트 구성단위가 클러스터로써 작동하도록 건

152) Newman, O.(1973), *Defensible Space: Crime Prevention Through Urban Design*, Macmillan Pub Co., pp.1-4.

153) Newman, O.(1973), *Defensible Space: Crime Prevention Through Urban Design*, Macmillan Pub Co., pp.3-4.

154) Newman, O.(1973), *Defensible Space: Crime Prevention Through Urban Design*, Macmillan Pub Co., p.50.

155) Newman, O.(1973), *Defensible Space: Crime Prevention Through Urban Design*, Macmillan Pub Co., p.62.

물 내부를 구획해야 한다. 이렇게 되면 공동의 책임감을 유발하고 작은 사회적 그룹들이 전체적인 네트워크를 형성시켜 상호적으로 유익한 환경을 유지할 수 있게 된다. 또한 세입자들이 서로를 알아볼 수 있게 구획의 규모를 설정하게 되면, 사회적 격리와 집단적 부도덕성을 방지하고 소유자적 태도를 함양할 수 있다.¹⁵⁶⁾

④ 도시 확산대응, 저소득계층의 보호 등 목적지향적 커뮤니티

뉴어버니즘이 제시한 도시계획 및 설계원칙들은 대부분 이전에 언급된 것들이다. 뉴어버니즘 현장은 대중교통을 장려하기 위한 교통체계를 새로 도입하여 이전 계획가들의 주장을 종합적으로 발전시킨 것을 명문화한 것이다. 그럼에도 뉴어버니스트들은 많은 개발 및 재개발 프로젝트를 수행해왔고 현재까지 활발한 활동을 진행하고 있다. 이는 개발을 하기에 프로그램이 잘 구축되어있을 수도 있고 도시 인구가 늘어나 관심 자체가 많아졌기 때문일 수 있다.

뉴어버니스트들의 커뮤니티 건설의 개념은, 낙후된 구도심과 난개발에 가까운 교외화 지역의 근린을 재건하는 내부 충전적인 도시개발을 의미한다.¹⁵⁷⁾ 기존 구도심과 교외지역으로 구성된 확산된 대도시권은 도시 개발의 새로운 기본단위가 되었다. 뉴어버니스트들은 이런 대도시권의 성장과 변화가 도시설계와 계획의 주제를 훨씬 뛰어넘는 보다 큰 차원의 일부임을 알고 있었다. 이는 슬럼철거, 도시재개발, 신도시와 같은 전 세대의 도시계획적 수단들이 중요한 사회적 문제를 해결할 것이라는 입장과는 사뭇 다르다.¹⁵⁸⁾ 다만 뉴어버니스트들은 물리적 틀을 긴밀하게 뒷받침하지 않는다면 경제적 활력, 안정된 커뮤니티, 그리고 건강한 환경을 지속시킬 수 없다고¹⁵⁹⁾ 주장한다.

뉴어버니즘의 목표는 다양한 주택유형 및 토지이용 패턴, 개발밀도의 혼합을 통하여 다양하고 살기 좋은 커뮤니티를 조성하는 것이다. 구체적으로, 혼합용도의 환경을 조성하고, 이와 더불어 폭 넓은 경제·사회적 다양성을 가지는 혼합소득계층 환경을 조성해서 근린이 다시 활기를 띠도록 유도하는 것이다. 다양한 가구형태, 연령, 문화, 소득 계층을 지원할 수 있는 근린 주택의 혼합체계를 개발하고 유지함으로써 혼합소득계층 환경을 구현

156) Newman, O.(1973), *Defensible Space: Crime Prevention Through Urban Design*, Macmillan Pub Co., p.73.

157) 뉴어버니즘 현장 협회(2003), 「뉴어버니즘 현장」, 안건혁 외 역, 한울아카데미, pp.49-50.

158) 뉴어버니즘 현장 협회(2003), 「뉴어버니즘 현장」, 안건혁 외 역, 한울아카데미, p.9.

159) 뉴어버니즘 현장 협회(2003), 「뉴어버니즘 현장」, 안건혁 외 역, 한울아카데미, 전문

할 수 있다는 것이다.¹⁶⁰⁾ 이 원칙과 관련된 뉴어버니즘 헌장 제13조는 제인 제이콥스가 말하던 다양한 인간관계를 위한 전략들과 유사점이 많다. 뉴어버니스트가 추구하는 가치들¹⁶¹⁾ 중에서 압축 개발, 보행권역 내에서의 복합용도, 상호 연결된 가로 네트워크, 다양한 주택유형, 다양한 주택 가격 등을 그 대표적인 예로 꼽을 수 있다. 특히 교외화 과정에서 선택적 이주가 가능한 부유층이 교외로 빠져나가면서 도시의 빈곤화가 진행¹⁶²⁾되었는데, 혼합소득계층 환경은 빈민층의 공간적 분산에 기여했다. 제인 제이콥스도 오래된 건물을 보존함으로써 계층의 혼합을 주장하였지만, 저소득층에 대해 보다 적극적인 태도를 가지고 도시 빈민을 의도적으로 분산시키고자 한 것은 뉴어버니스트들이었다. 그들은 공공주택이 도시경관 속에서 눈에 띄지 않고, 더 넓은 대도시권구조 속에 섞여 있도록 하여 다른 형태의 주택들과 구분되지 않기를 바랐다.¹⁶³⁾ 제인 제이콥스 외에 뉴어버니즘의 근린개념에 큰 영향력을 끼친 인물은 페리이다. 보행친화적인 가로 디자인, 보행권역 내에서의 학교 배치, 다양한 유형의 근린공원 등의 가치는 듀아니와 엘리자베스 플래터-자이버크(Elizabeth Plater-Zyberk)가 페리의 근린주구 이론을 새롭게 해석한 전통적 근린주구(TND, Traditional Neighborhood Development)의 개발을 제시함으로써 구체화되었다.¹⁶⁴⁾

듀아니와 플래터-자이버크는 페리의 전통적 근린주구와는 달리, 보행자와 자동차도로, 그리고 용도간의 혼합을 추구하며, 보행자동선과 차도와의 분리나 용도의 선택적 분리를 부정하였다. 또한 커뮤니티 중앙에는 버스 정류장과 연계된 상업용도, 공공용도가 중심을, 인접 근린과 접하는 커뮤니티의 코너에는 초등학교와 지역규모교육기관이 배치되었다. 한편 단지의 경계와 중앙을 직접 연결하는 복합용도의 도로를 배치하고 커뮤니티내의 공공공간과 공공용도 건물의 위치가 우선 배치되는데, 사무실 등의 생산용도로 커뮤니티의 경계를 정의하였다.¹⁶⁵⁾

160) 뉴어버니즘 헌장 협회(2003), 「뉴어버니즘 헌장」, 안건혁 외 역, 한울아카데미, p.115.

161) Jaecheol Kim(2010), 「Innovation-Diffusion Processes in Urban Design Movement: Application of the Model-Prototype-Adaptation Framework to New Urbanism and Neighborhood Development Practices in Atlanta」, Ph.D. Dissertation, Georgia Institute of Technology, pp.94-96.

162) 존 레비(2004), 「현대 도시계획의 이해」, 서총원 외 역, 한울아카데미, p.42.

163) 뉴어버니즘 헌장 협회(2003), 「뉴어버니즘 헌장」, 안건혁 외 역, 한울아카데미, p.116.

164) Jaecheol Kim(2010), 「Innovation-Diffusion Processes in Urban Design Movement: Application of the Model-Prototype-Adaptation Framework to New Urbanism and Neighborhood Development Practices in Atlanta」, Ph.D. Dissertation, Georgia Institute of Technology, pp.81-82.

165) 한광아(2004), “커뮤니티 설계언어의 고찰: 규모, 구조, 형태, 프로그래밍”, 「한국도시계획학회지」, v.5(3), p.16.

이전의 계획가들이 언급했던 내용이 아니라 뉴어버니즘이 내세운 원칙들 중에서 발견할 수 있는 어떤 새로운 점은 도시의 문제를 근린개념으로 본 것이 아니라 그 영역을 대도시권으로 확장하여 이해하려는 태도와, 그 문제를 전통적인 타운의 특징을 재현함으로써 해결할 수 있다는 것이었다. 이러한 개념들은 커뮤니티 설계에 적용한 대중교통지향 도시개발개념 속에서 일부 발견된다. 대중교통지향도시개발은 자동차 의존적인 도시 구조를 보행친화적인 환경으로 바꾸기 위해서 효율적인 대중교통 시스템을 구축하고, 주거, 상업, 업무, 오픈스페이스 및 공공 용도를 보행권 내에 혼합적으로 배치하여 지역 네트워크를 형성하려는 의도로 설명할 수 있다.¹⁶⁶⁾ 뉴어버니즘 헌장 제15조에도 대중교통 정거장으로부터 보행권역에서는 높은 수준의 건축 밀도와 토지이용을 유지해야 하며, 그래야만 대중교통수단이 자동차에 대한 실질적인 대체수단이 될 수 있다고 표명하고 있다.

보행권 확보를 위해서는 대중교통 정류장은 주민이 도보로 5분 이내 도달할 수 있는 곳에 위치하여야 하고, 이는 곧 근린은 중심에서 400m반경의 이상적인 크기를 이루어야 하는 것을 의미한다. 이는 페리가 사각형 모양인 근린주구모형의 한 변을 800m로 정한 것과 일맥상통한다. 그러나 페리의 근린 이론에서는 근린에 자동차로 접근할 수 있도록 경계를 간선도로로 설정하였기 때문에 거시적인 관점에서 근린이 모인 집합을 그려보면 페리와 뉴어버니즘의 근린은 서로 다른 도시 공간구조를 가진다. 뉴어버니즘의 근린은 그 경계가 인접한 근린의 경계와 맞닿으면서 타운 센터가¹⁶⁷⁾ 형성되는 등 새로운 가능성을 낳는다. 또한 뉴어버니스트들은 근린을 하나의 중심과 변두리를 갖는 공간으로 보았다. 특히 그들은 중심이 꼭 필요하다고 강조했고, 도서관, 마을회관, 교회와 같은 공공건물이 입지한 공공공간이 중심이며 중심은 근린의 중앙근처에 위치한다고 했다. 상업, 여가활동, 공공생활이 집적되었던 전통적 타운의 중심부가 가진 특징을 강조하였기 때문에¹⁶⁸⁾ 근린 활동의 중심성에 대한 남다른 관심을 가졌다. 커뮤니티 건설에서 뉴어버니즘이 갖는 새로운 생각은 공간적 질서를 부여한 근린 속 중심성에서 출발하여 커뮤니티의 사회적 정체성에 대한 논의로 다가서는 것이다.

166) Calthorpe, P.(1993), *The Next American Metropolis: ecology, community, and the American dream*, New York, NY: Princeton Architectural Press, pp,56-71.

167) 뉴어버니즘 헌장 협회(2003), 「뉴어버니즘 헌장」, 안건혁 외 역, 한울아카데미, p.100.

168) Calthorpe, P.(1993), *The Next American Metropolis: ecology, community, and the American Dream*, Princeton Architectural Press, pp,21-23.

커뮤니티의 정체성을 확립하려는 시도는 뉴어버니즘 바로 전 세대인 Team X과 비영리단체 PPS(Project for Public Space)에서 먼저 나왔다. CIAM의 젊은 구성원들로 구성되었던 Team X은 도시 구조를 기능으로 분리한 아테네 헌장을 비판하고 사람과 공간의 연관성(Human Association)에 주목하였다. 사람들은 도시공간에서 발생하는 사건들을 겪고 그 속에서 행동하면서 공간과 관련된다. Team X은 클러스터와 같은 조직적인 도시구조와 상응하는 공간-사람의 연관성을 통해 커뮤니티를 총체적인 하나의 구조로 발전시키고자 했다. 한편, PPS는 공공공간들이 사회활동을 만드는 데 필수적인 요소임을 강조한 화이트의 주장을 받아들여 공공을 위한 공간개념을 발전시켰다. 사람과 사람을 연결하는 고리로서 공공공간을 활용하여 더 강한 커뮤니티를 구축하였고 사람들의 공공적인 행위가 해당 지역에 직접적으로 연계되도록 했다. Team X이 공간과 사람의 연관성을 고려했듯이 PPS도 마찬가지로 공공공간이 공공을 위한 활동의 앵커 역할을 수행하도록 공공공간에 주민들의 활동이 이루어질 수 있도록 한 것이다. PPS는 이에 그치지 않고 공간이 제대로 기능하기 위해 사람들에게 좋은 이미지를 갖고 편안한 느낌을 주는¹⁶⁹⁾ 장소만들기(Placemaking)의 개념으로 발전시켰다. 이처럼 위의 두 단체는 모두 도시 공간을 토대로 커뮤니티의 정체성을 강화하려는 의도를 지니고 있었다.

뉴어버니즘에서는 매력 있는 도심과 타운의 복원에 대한 생각, 대중교통과 혼합용도를 결합한 핵심 상업지구의 압축개발, 도시생활을 지탱하는 공공시설물 등의 입지형태에서 도시의 중심성을 획득하려는 노력을 읽을 수 있다. 예를 들어, 눈에 띄는 도시공공건물은 커뮤니티에 자긍심을 심어주고 지역의 정체성 확립에 도움을 준다. 뉴어버니스트는 도시의 중요한 위치에 도시공공건물을 위치시켜 건축물의 상징적 의미를 제고하거나, 반대로 몇 개의 소규모 공공건물로 나누어 커뮤니티 전역에 분산시키는 전략을 선택적으로 적용할 것을 제안하였다.¹⁷⁰⁾ 아래의 뉴어버니즘 헌장의 조항¹⁷¹⁾을 읽어보면 커뮤니티의 정체성을 얼마나 중시하는지를 알 수 있다.

169) Project for Public Spaces(2011), "Eleven Principles for Creating Great Community Places", 「PPS」, <http://www.pps.org/articles/11steps/>

170) 뉴어버니즘 헌장 협회(2003), 「뉴어버니즘 헌장」, 안건혁 외 역, 한울아카데미, p.214.

171) 뉴어버니즘 헌장 협회(2003), 「뉴어버니즘 헌장」, 안건혁 외 역, 한울아카데미, p.viii-xi.

- 제10조 : 근린주구, 지구, 회랑은 대도시권의 개발과 재개발에서 가장 기본적인 요소들이다. 근린지구, 지구, 회랑은 시민들에게 관리유지와 발전에 대한 책임을 느끼도록 하는 정체성 있는 지역을 형성한다.
- 제16조 : 관공서, 기관, 상업 활동은 근린주구와 지구 내 깊숙이 자리 잡아야 하며, 외딴 곳에 있는 단일용도의 단지 안에 고립되어서는 안 된다. 학교는 크기를 줄여서라도 아이들이 걸어서 가거나 자전거로 다닐 수 있는 곳에 자리 잡아야 한다.
- 제25조 : 커뮤니티의 정체성과 민주주의 문화를 강화하기 위해, 도시공공건물과 대중 집회 장소는 중요한 곳에 입지해야 한다. 공공건물과 집회 장소는 도시조직을 구성하는 다른 건물이나 장소들과는 그 역할이 다르기 때문에, 현저히 다른 형태를 가질 수 있다.

뉴어비니스트가 추구한 핵심가치는 사람들이 인식할 수 있는(Identifiable) 근린의 창조이다.¹⁷²⁾ 이는 도시공공건물과 커뮤니티 공원 등이 자리한 근린의 중심이 분명해야 하며 근린의 경계를 명확해지는 것을 의미한다. 뿐만 아니라, 사람들이 커뮤니티의 구성원들이 이론 무리들의 실체를 파악할 수 있음을 의미하기도 한다. 따라서 그들은 근린의 중심과 경계의 결합이 커뮤니티의 사회적 정체성 형성에 기여한다고 주장한다.¹⁷³⁾

소결 : 커뮤니티 설계 이론의 시대적 흐름

19세기 말 미국은 엄청난 속도의 경제발전과 급속한 도시화 과정을 거치면서 인구집중과 과밀문제가 발생하게 되면서 도시는 위생과 공중보건에 대한 자정능력을 상실하였다. 하워드는 열악한 주거환경에서 살아가는 도시의 노동자계층을 위해 새로운 커뮤니티를 제시하였고 이를 통하여 주민들의 삶의 질을 향상시키고자 했다.

시기는 다르지만 스타인도 도시 성장의 침체와 도시환경의 낙후라는 동일한 문제에 대해 양질의 주거환경을 제공하기 위한 노력을 하였다. 그는 상실되었던 오픈스페이스를 블록 중심에 배치하여 사회적 상호작용과 공공서비스를 위한 공간이 되기를 원했다. 근린은 도로 체계에 따라 여러 개의 슈퍼블록으로 구성되었고, 블록 중심의 자리한 대규모의 오픈스페이스는 다른 슈퍼블록과 연결되어 전체적으로 그린웨이를 이루었다. 하워드와 스타인은 모두 도시 속 오픈스페이스를 통해 주거환경을 개선하고 커뮤니티의 활동을 장려했다.

172) Jaecheol Kim(2010), 『Innovation-Diffusion Processes in Urban Design Movement: Application of the Model-Prototype-Adaptation Framework to New Urbanism and Neighborhood Development Practices in Atlanta』, Ph.D. Dissertation, Georgia Institute of Technology, pp.94-96.

173) 뉴어비니즘 현장 협회(2003), 『뉴어비니즘 현장』, 안건혁 외 역, 한울아카데미, p.100.

20세기 초 미국은 자동차 보유율이 높아지면서 자동차 교통에 의하여 전통적인 근린의 영역이 단절되고 주민들의 삶을 위협하게 되었다. 이러한 상황에서 페리는 근린을 도시의 구성요소로 정의하고 일상적 생활과 가족을 부양하는 데 필요한 사람들의 욕구를 충족시키는 근린의 형태를 연구하여 근린주구모형을 제시했다. 근린의 인구규모는 학교를 충분히 지원할 수 있도록 최소 5000명으로 설정했다. 이는 하워드의 전원도시를 이루는 6개의 단지(근린)중 하나의 인구규모와 동일한 것이며, 단지 중앙을 지나가는 공원(그랜드가)가운데 학교를 위치시킨 것도 유사하다.

제2차 세계대전이 끝나면서 교외화가 가속화되자 대도시에서는 교외로 빠져나가는 자본의 이동을 막기 위하여 도시재개발과 공공주택사업을 대규모로 벌이게 되었고, 이때 근대주의자들의 계획 이론을 받아들이게 되었다. 획일적인 개발과 슬럼철거가 많은 문제를 일으키자, 제인 제이콥스는 정통계획이론의 반도시성을 비난하였고, 도시의 활기 넘치는 가로가 지닌 사회적 기능에 대해서 강조하였다. 오래된 건물을 남겨둠으로써 저소득계층의 사람들이 지역 내에 함께 살아갈 수 있게 만들었다. 주된 용도들을 혼합시켜 같은 장소에 다양한 사람들이 섞여있도록 했다. 즉, 가로 위에서 다양한 인간관계가 성립되도록 하였고 사람간의 상호작용의 가능성을 더욱 높이도록 하였다. 사회적 교류는 커뮤니티의 소속감을 고취시킬 수 있다고 보았으며 커뮤니티가 지속적으로 유지될 수 있는 원동력을 밝혀냈다. 페리, 하워드, 스타인과 같이 근린활동을 위한 인공적 장소를 제공하는 것이 아니라, 용도의 혼합과 소득계층의 혼합을 통해 가로 위에서 충분한 상호작용이 발생하도록 했다.

이어서 주거환경을 억압하는 저해요소들을 통제하기 위한 실증적인 연구가 진행되었다. 뉴만은 영역성을 정의하고, 방어적 공간을 만들고 거주민이 소유자적 태도를 가질 수 있도록 하여 범죄로부터 안전한 주거지를 만들고자 했다. 애플야드는 차량 통행으로 인해 가로가 위험해지지 않도록 전략적으로 통제하여 안전한 가로를 구현하고자 했다. 안전한 가로는 사회적 교류와 커뮤니티 활동을 위한 가장 기본적인 조건이 된다.

교외화로 인해 도시 확산문제가 나타나자 뉴어버니스트들은 중심도시의 낙후된 지역과 실패한 교외에 근린을 재건하려는 노력을 기울인다. 그들은 대중교통지향도시개발과 동시에 이전 세대의 계획가들의 커뮤니티 설계 이론을 종합적으로 발전시켰다. 자가용 사용을 줄이고 대중교통을 활발히 이용하도록 페리가 제시한 400m 반경의 근린의 크기를

보행권역을 설정하고 거주민이 걸어서 쉽게 정류장에 도달할 수 있게 한다. 제인 제이콥스가 놓쳤던 공공건물과 공공공간의 중심성을 회복하고, 하워드와 페리가 수송을 위해 도시 외곽으로 밀어냈던 상업시설은 제인 제이콥스가 강조한 용도의 혼합과 함께 버스 정류장을 중심으로 압축 개발하여 주거민의 편의와 경제적 활력을 떨 수 있도록 한다. 또한 다양한 주거 타입과 다양한 주택가격의 조절을 통해 소득계층의 혼합이 발생할 수 있도록 하며, 근린단위들과 여러 개의 근린들이 이룬 도시에 공간적인 질서를 부여함으로써 커뮤니티의 정체성을 강화할 수 있도록 한다.

이 시점에서 커뮤니티의 보호에 대한 논의는 공공시설과 오픈스페이스 중심의 사회적 교류, 거리에서 벌어지는 사람들 사이 상호작용의 기회 확대, 애착과 소속감 등의 사회적 결속, 안전한 주거지를 위한 프로그램의 전략을 넘어 커뮤니티의 정체성 확립으로까지 확대 되었다.

4) 경관에 대한 고려

경관은 일반적으로 ‘풍경(風景)’, ‘경색(景色)’등 주로 가시적 대상에 사용되어 왔던 특색 있는 풍경형태를 가진 일정한 지역을 뜻한다. 경관(Landscape)이라는 말이 처음 쓰이기 시작한 것은 15세기 말에서 16세기 초였는데, 「Landscape」 또는 「Landscape」라는 고어에서 유래된 것이며¹⁷⁴⁾ 덴마크의 풍경 화가들은 Landscape를 풍경(Scenery), 특히 전원풍경(Rural Scenery)을 뜻한 말로 사용하기 시작했다.

이러한 경관은 여러 학자들에 의해 다양하게 정의되고 있으나, 일반적인 경관의 개념은 일차적으로는 눈에 보이는 풍경을 의미하며 더 나아가 그 풍경이 내재하고 있는 자연생태계의 작용, 인간 활동 등과 관련된 의미를 함축하고 있다.¹⁷⁵⁾

또한 경관은 지각하는 것에서 끝나는 것이 아니라 ‘좋다 또는 좋지 않다’라는 가치의 판단까지 동반하게 되는데, 이러한 가치판단은 보편적인 기준에 의한 것보다는 지역의 장소성이나 그 지역 주민의 문화적 성격에 의한다고 볼 수 있다. 따라서 도시적인 시설과 기능, 활동이 추가 되는 물리적 형태이면서 긴 시간 인간의 손길에 의해 형성된 생활방식과 의미 혹은 상징이 함축된 문화의 산물이다.

경관을 총체적인 도시계획의 관점에서 보면, 다양하고 광범위한 도시계획규제의 논거를 경관이라는 가치기준에서 바라보는 것으로, 도시계획 안에서 다른 계획요소들과의 폭넓은 논의구조를 형성하므로 도시계획에서 그 역할을 정립하는 것은 결코 쉽지 않다.

여기서는 시대의 흐름에 따라 도시설계에서 경관에 대한 고려가 어떻게 변화해 왔는지를 주요 이론가들이 추구한 핵심가치들을 통해 정리하였다.

① 회화적(Picturesque) 경관: 하워드의 전원도시와 옴스테드의 센트럴 파크

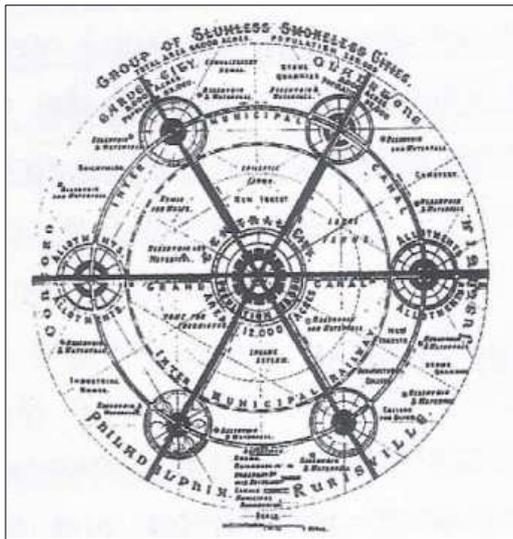
산업혁명 이후 19세기 중반의 도시는 산업화와 도시화로 인해 인구과밀, 도시 노동자이 주택부족, 주거환경 악화, 도시 미관의 황폐화, 여가시설의 부족 등의 문제로 몸살을 앓고 있었다. 하워드는 이 문제를 풀 열쇠는 사람들을 우리의 아름다운 땅, 하늘을 캐노피 삼은, 태양이 따뜻하게 내리쬐는, 비와 이슬이 촉촉하게 적셔주는 바로 그 땅으로 복귀시키는 데에 있다고 보았다.¹⁷⁶⁾ 그는 농촌의 매력을 아름다움과 풍요로움이라고 표현하

174) 유완중(2000), "도시경관의 객관적 해석을 위한 모형정립에 관한 연구", 「국토계획」, v.35(4), pp.290-291.

175) 임승빈(1991), 「경관분석론」, 서울대학교 출판부, pp.2-4.

였다. 농촌에는 아름다운 조망(Vista)과 위풍당당한 공원, 제비꽃 향기가 나는 나무들, 신선한 공기, 물결치는 소리가 있다고 표현하면서, 인간 사회와 자연의 아름다움은 같이 누릴 수 있을 때에만 의미가 있다고 했다. 신성하지 않고 자연스럽지 않은 사회와 자연의 분리가 지속하는 한, 완전한 즐거움과 지혜는 사람들에게 주어질 수 없다고 하였으며, 이러한 이유로 도시와 농촌은 결합되어야 한다고 주장하였다.¹⁷⁷⁾

그의 주요 설계원칙을 살펴보면 다음과 같다.¹⁷⁸⁾



- 수정궁(Crystal Palace)과 중앙공원(Central Park): 접근성의 공평성을 기함

수정궁으로 둘러싸이는 큰 공간 중 도시를 제외한 나머지 부분은 공공공원으로 계획하였다. 이 공공공원은 145acres의 면적을 가지며 모든 사람들이 쉽게 접근할 수 있는 광활한 휴양의 대지를 가지고 있다. 중앙공원 주위에 띠를 두르는 것은 수정궁으로 불리는 유리로 된 넓은 복도이다. 이 밝은 쉼터는 주택지에 아주 가까이 위치하여 좋지 않은 날씨에도 사람들을 중앙 공원으로 불러 모은다.

[그림 2-28] 하워드의 전원도시계획안
출처: Ebenezer Howard (1898, p.12)

- 5번가(Fifth Avenue) : "그림 같은 풍경(Picturesque)을 추구"

수정궁을 지나 도시의 외곽 고리부분으로 가는 길에 5번가를 횡단하게 된다. 나무가 줄지어져 있는 이 가로는 수정궁을 바라보며 각각이 광활한 대지 위에 훌륭하게 지어진 주택들과 대면하고 있다.

- 그랜드가(Grand Avenue) : 보행자 중심의 접근성을 고려하고 지역주민의 활동을 유도하며 아름다운 가로의 경관을 추구한다.

176) Howard, E(1898), *To-morrow A peaceful Path to Real Reform*, Cambridge University Press, pp.2-3.

177) Howard, E(1898), *To-morrow A peaceful Path to Real Reform*, Cambridge University Press, pp.9-10.

178) Howard, E(1898), *To-morrow A peaceful Path to Real Reform*, Cambridge University Press, pp.14-16.

19세기 도시문제를 해결하고자 하는 노력은 공공공원운동(Public Park Movement)이라는 형태로 나타나기도 하였는데, 이 운동은 경관에 대한 많은 관심을 불러 일으켰다.¹⁷⁹⁾ 프레드릭 로 옴스테드(Frederick Law Olmsted)라는 슈퍼스타를 배출한 뉴욕의 센트럴 파크는 공원운동의 내용과 그 파장을 확장시키는 계기가 되었다.

옴스테드는 경관의 미(Landscape Beauty)를 마음속의 어떤 이상이라고 표현하면서, 경관을 구성하는 각각의 요소들은 그 이상을 지속적으로 추구하면서 도입된다고 하였다. 더불어 경관의 특징적인 성질은 광활함(Expanse)으로 보고, 갑자기 눈에 들어온 풍경이 이전의 기억들과 어떤 연관도 맺지 않는 새로운 것일 때 사람들은 감동에 차오른다고 믿었다.¹⁸⁰⁾ 또한 그는 공원의 목적이 우아한 아름다움을 추구하는 목적과 용이한 움직임에 따른 자연의 유희를 연속적으로 제공하여 흥미롭고 매력적이며 호의적인 장소를 만드는 목적이 결합된 것으로 보고,¹⁸¹⁾ 모두가 공짜로 사용하고 즐길 수 있는 공적인 유희 공간(Public Pleasure-grounds)을 만들어 풍경을 응시하고 광경이 변화함에 따라 나타나는 오락을 향유할 수 있도록 해야 한다고 생각했다. 따라서 큰 공공 역역을 계획할 때, 추구해야 할 주요 목적은 풍경이라고 하였으며,¹⁸²⁾ 풍경을 제공하기 위해서는 도시나 지역, 혹은 지구의 재정적 생산 지대에서 큰 규모의 땅을 분리시키는 것이 필요하다고 했다. 즉, 풍경을 위한 용도로 땅을 규정하는 것은 풍경이 보증되거나 그렇게 함으로써 풍경이 있는 환경을 만들 수 있는 경우에만 정당화 된다고 하였다.¹⁸³⁾

센트럴 파크는 옴스테드가 관여한 모든 공원들 중에서 가장 잘 알려진 곳이다. 비록 그는 공원조성의 감독관이었지만, 공원을 도입하는 것에는 손을 대지 않았다. 앤드루 잭슨 다우닝(Andrew Jackson Downing)이 공원 뒤에 숨은 인력이었다. 그와 그의 파트너인 칼버트 복스(Calvert Vaux)는 공원 설계안을 제출했다. 1852년 다우닝은 리버보트 사고로 목숨을 잃었고, 그 후, 복스는 옴스테드에게 그의 자리를 대신할 것을 부탁했다. 1858년에 그들은 Greenward라는 이름의 출판작을 가지고 공원 현상설계 경쟁에 돌입했고, 당선되었다. 이 공원의 설계에는 옴스테드 설계의 트레이드마크가 될 만한 요소들이 많이 담겨있다. 구불구불한 길들과, 조망경관(Scenic View), 그리고 사람들이 휴식을 취할 수 있는 넓은 공지가 그것이다.¹⁸⁴⁾

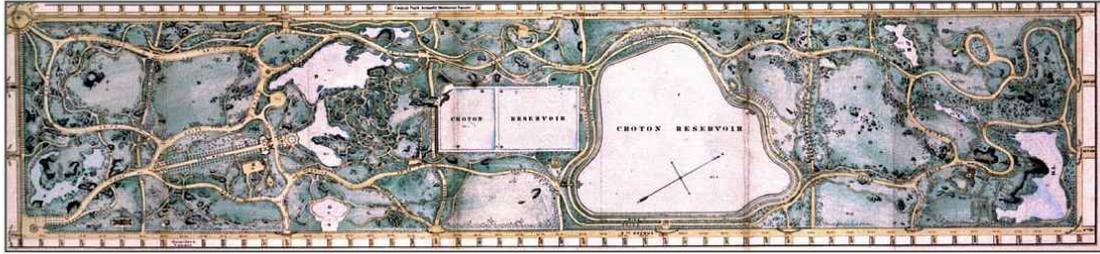
179) 배정환(2004), 「현대 조경설계의 이론과 쟁점」, 도시출판 조경, p.203.

180) Twombly, R.(2010), *Frederick Law Olmsted Essential Texts*, W.W.Norton, p.158.

181) Twombly, R.(2010), *Frederick Law Olmsted Essential Texts*, W.W.Norton, p.196.

182) Twombly, R.(2010), *Frederick Law Olmsted Essential Texts*, W.W.Norton, p.319.

183) Twombly, R.(2010), *Frederick Law Olmsted Essential Texts*, W.W.Norton, p.313.



[그림 2-29] 올스테드, 센트럴파크
출처: Newton, N. T.(1972, p.272)

공원에 대한 그의 신념과 비전은 프로스펙트 공원(Prospect Park), 프랭클린 공원(Franklin Park)로 이어지며, 곧 미국 전역의 도시로 전파되었다. 이처럼 공원이 도시경관 향상의 주요 요소로 정착되는 데에는 그리 긴 시간이 걸리지 않았다. 공원은 올스테드의 대표적 역작인 보스턴의 그린 에메랄드 파크 시스템이 말해주듯, 단일한 공원의 차원을 넘어 공원과 공원이 체계적으로 엮이는 공원 시스템으로 발전해 갔다.

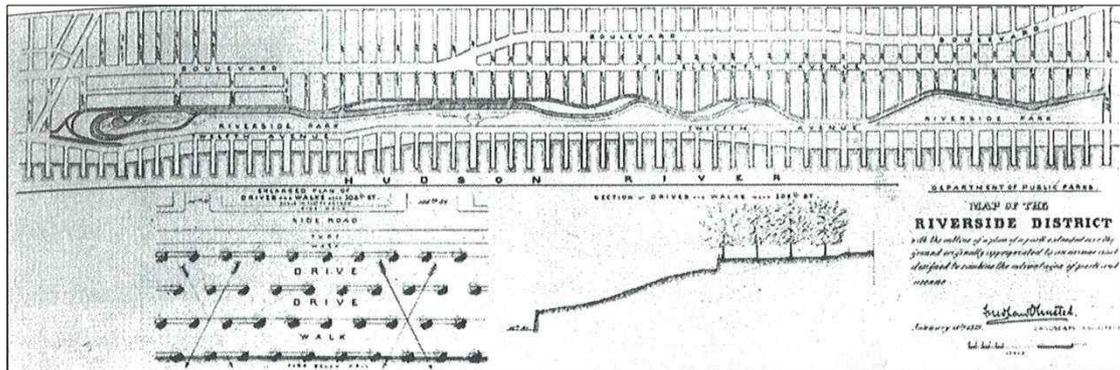


[그림 2-30] Frederick Law Olmsted and Calvert Vaux, Central Park, New York
출처: 배정환(2004, p.37)

184) FrederickLawOlmsted.com(2011). "Central Park", 「FrederickLawOlmsted.com」, <http://fredericklawolmsted.com/central.html>

이러한 흐름은 ‘공원도로(Parkway)’의 등장으로 이어졌다. 옴스테드에 의한 뉴욕의 프로스펙트 공원의 1868년 보고서에서 입구광장이 연계되는 대가로를 ‘자메이카 공원도로 (Jamaica Parkway)’라고 부른 것을 시작으로¹⁸⁵⁾ 1870년 교외의 모습에 대한 옴스테드의 생각이 담긴 최고의 사례로 손꼽히는 일리노이주의 리버사이드 단지 건설에서는 그 첫 번째 단계로 그들이 진 공원도로로 리버사이드와 시카고를 연결하기도 했다. 이 계획에서 옴스테드는 단지 안에 위치한 내부 도로가 최대한 아름답도록 특별한 주의를 기울였는데, 그는 땅의 굴곡을 따라서 가로를 설계하고, 경사의 구배를 그의 계획에 적합하도록 완만하게 만들었다. 결국, 그는 교차로에 생기는 모든 직각을 거부했다.¹⁸⁶⁾

공원도로의 원형이라고 할 수 있는 디자인이 출현한 것은 1875년에 제안된 뉴욕 맨해튼 북서부의 ‘리버사이드 공원(Riverside Park)’라고 할 수 있다. 옴스테드는 여기서 맨해튼 특유의 격자형 가로패턴에 직선상으로 부정형한 평면공원을 삽입하고, 그 속에 지형의 등고선을 따라 사행하는 넓은 도로에 4열로 계획된 가로수를 함께 제안했다.¹⁸⁷⁾



[그림 2-31] Riverside Park 평면도
출처: 이정형(2005, p.5)

185) 이정형(2005), 「7개의 키워드로 읽는 도시조경의 근대사」, 도서출판 대가, p.4.

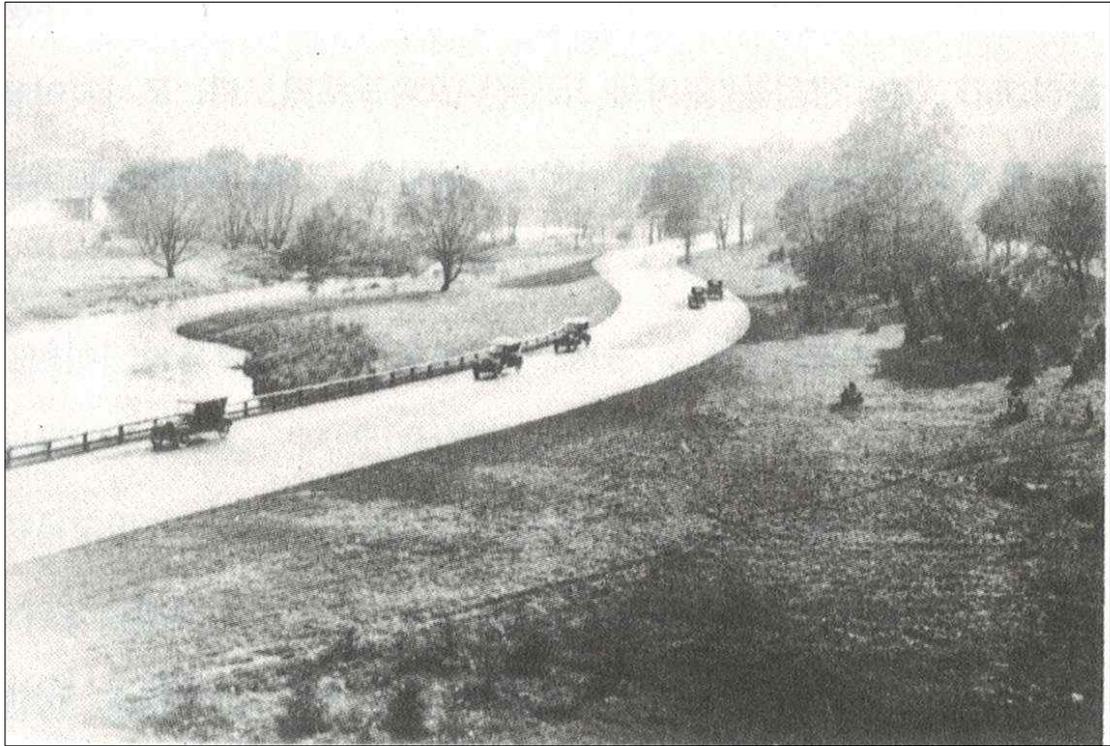
186) FrederickLawOlmsted.com(2011). “Riverside, Illinois”, 「FrederickLawOlmsted.com」, <http://fredericklawolmsted.com/riverside.html>

187) 이정형(2005), 「7개의 키워드로 읽는 도시조경의 근대사」, 도서출판 대가, p.4.

공원도로가 본래의 어원대로 표현된 것은 1920년대 뉴욕의 ‘브롱크스 리버 파크웨이(Bronx River Parkway)’가 최초이다. 이것은 최초의 자동차 전용도로로서, 본래는 건강상 해롭고, 보기에도 흉할 뿐더러, 브롱크스 동물원의 동물들까지 위협하는 토지의 유기와 공해를 막기 위해 브롱크스 강의 재생을 목적의 일환으로 공원을 조성하려는 계획이었는데, 여기에 자동차도로를 신설해 브롱크스 공원에서 교외로 빠지는 약 15mile의 루트를 설정하는 안이 마련되면서 ‘브롱크스 리버 파크웨이(Bronx River Parkway)’로 불리게 되었다. 이 공원도로의 건설을 시작으로 이와 유사한 도로들이 속속 건설되면서 공원도로는 이 시대의 대표적인 경관계획으로 자리 잡았다.¹⁸⁸⁾

이 시기에 건설된 공원도로에는 몇 가지 공통적인 디자인의 특징이 있었다. 첫째는 도로선형이다. 우선 공원이라는 의미, 더구나 오락을 목적으로 한 드라이브의 경우 고속주행은 필요치 않았으며, 도로선형은 그때까지의 자연풍경식의 공원에서 보이는 공원길의 선형을 그대로 답습한 곡선을 하고 있다. 지형의 변화에 대응하면서 사행하는 도로의 선형은 당시의 자동차가 가지고 있던 속도감각을 그대로 형태적으로 표현한 것이었다. 또한, 초기사례에서도 상행과 하행의 구분이 명확했고 그 사이에 넓은 녹지공간을 충분히 확보함으로써 보다 강하게 인식될 수 있었다. 반대편 차량이 시야에 들어오지 않음으로써 진행방향에 전개되는 풍경을 단절 없이 연속적으로 지각할 수 있도록 하고 있다. 아울러 폭원을 억제함으로써 지형에 무리 없이 순응할 수 있게 하고 있다. 이것이 두 번째 특징이다. 인접한 토지소유지라 할지라도 공원도로에 자유롭게 진입할 수 없었다. 교차하는 도로의 대부분은 입체적으로 처리되었고 그를 위한 교량 또한 도로상에서 전개되는 풍경의 일부로 세심하게 디자인 되었다. 문자 그대로 공원으로서의 존재가 우선이었고 자동차도로는 주요이용 형태으로써 설정되었다.

188) 에드워드 랠프(2001), 「근대도시경관」, 김동국 역, 서울: 태림문화사, pp.96-99.



[그림 2-32] 1922년 브롱크스 리버 공원도로
출처: Williams,(1923, p.173)

이처럼 초기 공원도로 디자인은 19세기 후반을 통해 미국에서 만들어지는 자연풍경식의 공원의 일부로, 대부분이 좁고 긴 토지의 형태로 만들어졌다. 이러한 공원도로는 대규모 공원이나 오락지역을 연결하는 ‘녹색화랑(Green Corridor)’로 기능하고 광역적인 공원녹지 네트워크를 성립시키는 기능을 하고 있었다. 예를 들면 워싱턴 D.C의 공원도로시스템 등이 그 대표적이 사례로 꼽힌다.¹⁸⁹⁾

이러한 공원과 공원도로의 인기는 도시에 대해 적대적 자세를 취하는 ‘녹색자연’이라는 환상을 초래하기도 했다. 마치 도시는 악이고 공원은 선이라는 식의 극단적 구도다. 도시-공원 이분법의 이데올로기가 취한 형태적 전략은 낭만적인 회회풍이었다. 옴스테드의 모델은 알려진 바와 같이 18세기 영국의 풍경화식 정원이었다. 평화로운 목가풍의 풍경화식 정원은 현실의 생동하는 경관을 옮기는 것이 아니라 서구인이 꿈꾸어 온 전통적 전원 이상의 조합인 17세기 이상주의 풍경화 속의 이미지였다.¹⁹⁰⁾

189) 이정형(2005), 「7개의 키워드로 읽는 도시조경의 근대사」, 도서출판 대가, p.7.

② 모더니즘: 거대함, 수직적, 질서정연함, 단순함

모더니즘 경관의 특징은 아마도 “역사적 양식의 부정” 또는 “역사의 거부”라고 집약할 수 있을 것이다.¹⁹¹⁾ 자동차의 발명, 양차 세계대전이후 대대적인 도시재개발, 마천루의 등장, 근대적 도시계획기법(지역제, 근린주구단위 등)의 출현 등을 경험하면서, 모더니즘 도시경관은 거대하고 수직적이며, 질서정연(통일성)한 특징을 가지게 된다. 근대주의의 대표적인 세 가지 특징을 살펴보면 다음과 같다.¹⁹²⁾

□ 거대한 구조물



[그림 2-33] 뉴욕의 크라이슬러 빌딩, 수직적으로 과장된 형태의 마천루
출처: 에드워드 랠프(2001, p.59)

근대주의자들이 만든 형태는 그 이전의 것들과 비교해서 크고 높고 넓은 거대구조물(Megastructure)이다. 거대구조물은 행정적으로 기술이 지배하는 거대사회의 시각적 표현이다. 그래서 도시 전체를 차지하기도 하고, 높이와 규모에서 주위환경을 지배하기도 한다. 미국 국방성, 세계무역센터, 멜버른의 리알토 프로젝트(Rialto Project), 런던의 바비칸 센터, 휴스턴의 아스트로돔(Astrodome), 디트로이트의 르네상스 센터, 파리의 라데팡스, 로스앤젤레스공항 등이 모두 거대구조물이다. 거대구조물은 가로 수준에서의 출입구가 거의 없고 세부적인 사항에 대한 고려가 거의 없기 때문에, 기존 도시경관과는 차이가 있다. 19세기의 가로는 상점 전면에서 20~30feet 단위였지만, 거대구조물이 있는 가로는 200~300feet 단위를 갖고 있다. 이것은 독특하면서도 폭넓은 영향을 미쳤다. 가로는 생명력을 잃었고, 보행자는 점점 줄어들었다. 이러한 현상은 마천루, 컨벤션 센터, 새로운 공공건물, 근대주의자들의 주거단지 등에서 나타난다.

190) 배정환(2004), 「현대 조경설계의 이론과 쟁점」, 도시출판 조경, pp.206-207.

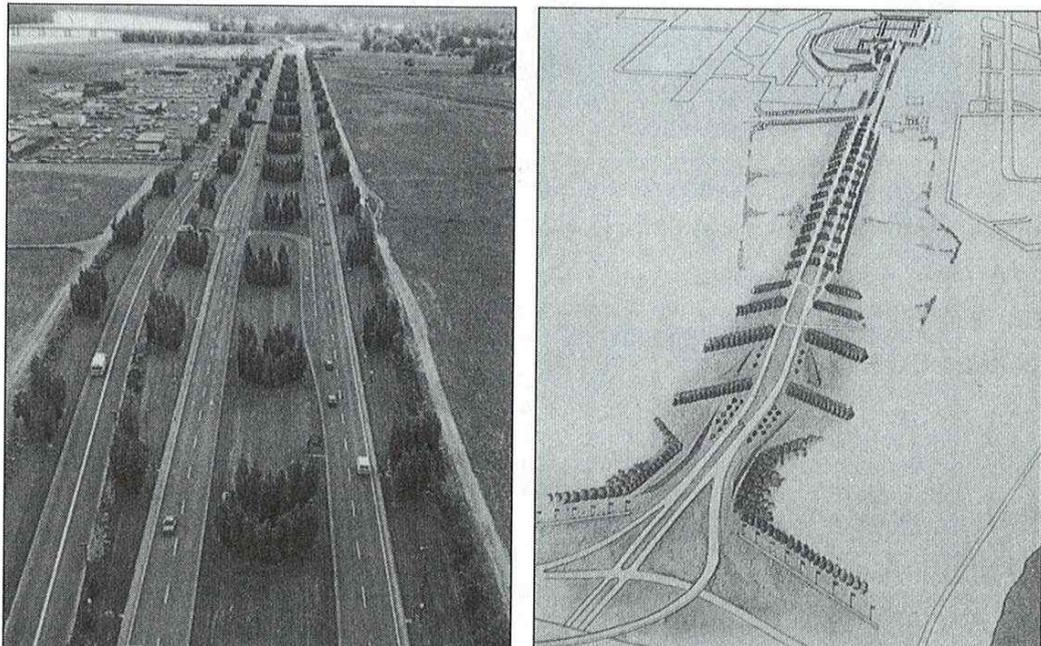
191) 배정환(2004), 「현대 조경설계의 이론과 쟁점」, 도시출판 조경, pp.216-217.

192) 에드워드 랠프(2001), 「근대도시경관」, 김동국 역, 서울: 태림문화사, pp.285-294.

□ 직선 공간(Straight-space)과 초원 공간(Prairie-space)

새로운 도심의 협곡에는 직선공간이 우세하다. 가로는 매우 깊숙이 뻗어 있으며, 건물과 건물사이에는 약간의 틈과 좁은 통로가 있다. 가로는 평평한 표면과 직선, 날카로운 모서리를 가진 비내력 벽으로 둘러싸여 있으며, 투시선은 수평선을 향해 점점 소실되어 간다. 반대로, 새로 만들어진 교외에서는 수평적 공허함을 특징으로 하는 초원공간이 압도적이다. 폭넓은 도로가 있고, 주변에는 주차장이 딸린 순수근대주의양식으로 된 저층의 쇼핑광장과 말끔한 주택이 늘어서 있다.

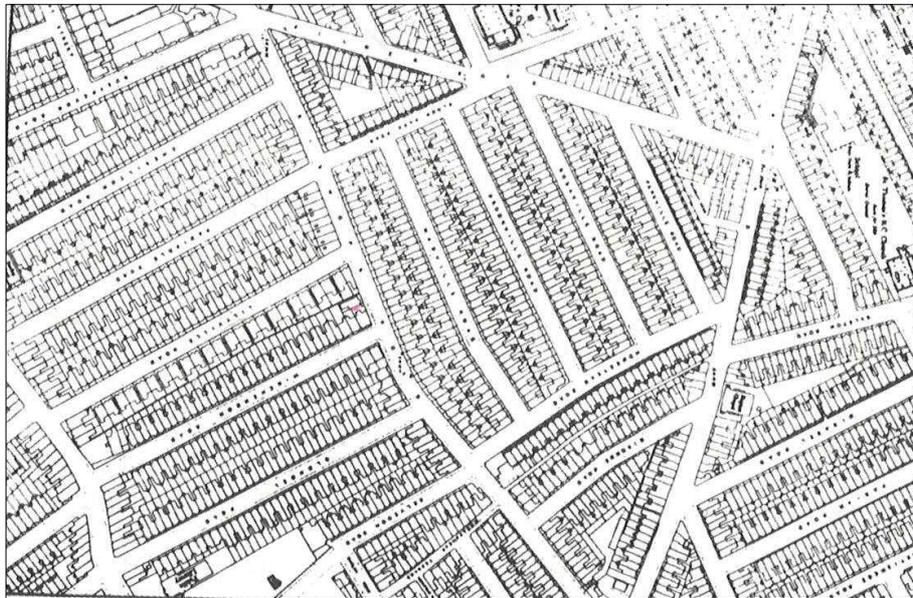
근대주의 도시경관 속의 공간은 이러한 두 극단으로 치닫는 경향이 있긴 하지만, 대부분의 공간은 이도 저도 아닌 여백 공간이라는 중간적인 연옥에 머물러 있다. 이것은 불명확한 공간으로서, 깊지도 넓지도 않으며, 중세도시의 공간처럼 폐쇄적이지도 않고 르네상스도시처럼 정확한 비례에 의해 구획되지도 않았다. 매력적이지도 않으며 감각적 특성도 부족하다.



[그림 2-34] 포틀랜드공항 진입로
출처: 이정형(2005, p.14)

□ 합리적 질서와 불변성

전통건축양식과 달리 근대주의양식에는 개조할 수 있는 출입문이나 창문, 다른 색깔의 페인트를 칠할 수 있는 부분이 거의 없으며, 장식도 쉽게 바꿀 수가 없다. 형태는 세밀하게 설계되며 건물의 수명이 다할 때까지 그대로 지속된다. 그 목적은 모든 것들을 적절한 장소에 배치하고 유지시킴으로써 질서와 단정함을 얻는 것이다. 그래서 가로등, 나무, 벤치, 도시재개발사업에서의 아파트단지 등은 모두 의도적으로 일렬로 배치된다. 그 결과 도시풍경 속에서 불확실성과 흥미로움이 제거되고, 동시에 불변의 형태와 기준이 강요되었다.



[그림 2-35] 언윈의 책 「도시계획의 실제」에 있는 풀햄(Fullhan)의 지도.
조례계획이 획일적으로 적용된 결과로 생긴 단조로운 가로
출처: Unwin, R.(1909, p.5)

이러한 근대주의 경관의 특징은 꼬르뷔제의 300만을 위한 도시에서 가장 잘 나타나며, 그 내용이나 의미는 상이하지만 오스만의 파리계획, 언윈의 레츠위스 등에서도 몇 가지 특징을 찾아 볼 수 있다.

먼저, 오스만은 중세도시의 근대화를 중점적으로 고려하여 파리개조계획을 세운 것으로 잘 알려져 있다. 오스만은 1853년 6월 22일 파리를 근대화하기 위해 나폴레옹 3세

에 의해 도시계획가로 임명되었다. 나폴레옹 3세는 교통을 통제하고, 경제적 발전을 촉진하며, 바리케이드를 침으로써, ‘혁명 방지용’ 도시를 만들기를 원했다 이에 따라 오스만은 도시 재개발의 목표를 오래되거나 곡선인 도로들과 아파트를 없애고, 대신에 나무가 심어져 있는 넓은 직선대로와 비싼 정원들로 대체하여 나폴레옹의 요구를 모두 충족 시켰다. 또한 오스만은 예전의 지저분하고, 좁고, 어두운 파리의 거리를 훨씬 넓고 위생적으로 상류층이 산책하기에 편한 직선대로들로 새롭게 만들어 나갔다.¹⁹³⁾

오스만의 파리대개조계획의 핵심 설계 원칙은 파사드를 통일하고 직선대로를 건설한 것이었다. 그는 파리 전체에 통일된 파사드를 적용했다. 파사드를 통일했다는 점이 근대주의의 특징인 ‘통일성’의 강조로 볼 수 있으나, 이 파사드는 높은 프랑시스 창문에, 나폴레옹 1세 때 리볼리 길(Rue de Rivoli)에 사용되었던 것 같은 주철로 된 발코니들로 이루어져 있고. 매우 자연스러운 튀지 않는 르네상스 형식을 차용하여 바로크 건축물들에 통일성을 덧입혔다¹⁹⁴⁾는 점에서 장식을 배제하는 근대주의 특성과는 거리가 있다. 또한 요새화된 도시의 벽 위로 걷는다는 뜻의 직선대로 건설을 주장하였다.¹⁹⁵⁾ 오스만 이전에 지어진 직선대로들은 보행자용 길이었으며, 산책을 위한 공원처럼 설계되었으나, 오스만의 직선대로는 19세기의 교통을 위해 세워진 결과물이었다. 그가 계획한 도로는 장엄한 모습의 도로일 뿐만 아니라, 여러 주요 간선도로들의 교통 연결로로서의 실질적인 기능도 했다.¹⁹⁶⁾ 이는 자동차 중심으로 계획된 근대의 직선도로의 특징과 많이 닮아있다.

오스만의 직접적인 영향력은 매우 컸다. 뒤늦게 산업화 과정을 거친 국가들은 모두 파리의 변화과정 중 특히 오스만의 첫 번째 단계의 성과를 그대로 따랐다. 이후 거의 모든 도시에는 파리처럼 중앙역의 축으로 직선도로가 나게 되었다.

두 번째로, 언윈이 1903년에 베리 파커(Barry Parker)와 협력하여 설계한 “레치워스”에서도 모더니즘경관을 특성을 찾아볼 수 있다. 레치워스는 하워드가 제안하는 것과 거의 일치하게 설계되었다. 하워드가 제시한대로 공공건물과 철도역을 연결하는 대가로가 있으며, “수정궁”이라 불리는 쇼핑아케이드가 있고, 도시주변부에는 공장이 위치하며 외곽엔 그린벨트가 있다.

193) France in the Age of Les Misérables(2001), “Mapping Paris: Haussmann and New Paris”, 『Mount Holyoke College』, <http://www.mtholyoke.edu/courses/rschwartz/hist255-s01/mapping-paris/Haussmann.html>
 194) Jordan, D. P.(1995), *Transforming Paris: the life and labors of Baron Haussmann*, Free Press, p.59
 195) Jordan, D. P.(1995), *Transforming Paris: the life and labors of Baron Haussmann*, Free Press, p.545
 196) Jordan, D. P.(1995), *Transforming Paris: the life and labors of Baron Haussmann*, Free Press, p.543.

언윈은 단순함의 미학을 추구하였는데, 건물들을 통제할 다른 방법이 없을 경우, 간단히 직선을 이루도록 하는 것이 현명하다고 생각했다. 그는 선이 단순할수록 미학적으로 효과적일 수 있는 만큼 도시 계획가가 부지나 건물에 너무 특별한 효과를 주려고 할 경우, 그가 목표했던 효과를 얻지 못할 뿐만 아니라, 의도했던 정연하게 설계된 느낌까지 잃을 수 있다고 지적했다.¹⁹⁷⁾

특히, 언윈은 주거지역을 설계할 때, 계획가들이 건물 자체만을 생각할 것이 아니라, 건물 간 공간이나, 매력적인 거리 조망까지 고려하여 거리를 통합적으로 구성해야한다고 주장하였는데, 건축물들을 포함하여 거리 전체가 만족스러울 수 있도록 하기 위해서는, 특별히 도로 교차점에서의 건물계획과 도로격임을 고려해야 한다고 하였다. 단순함의 미학을 추구하였다는 점에서 근대주의적 경관과 일맥상통한다고 볼 수 있으나, 한 가지 다른 점은 언윈이 지붕의 모양새 또한 설계 시에 매우 중요한 요인으로 보았다는 점이다. 불규칙적인 지붕라인은 확실히 고풍스러움을 더 할 수 있다고 믿었으며, 두 건물 간의 불규칙한 간격은 사람들을 즐겁게 한다고 했다.¹⁹⁸⁾ 그리고 언윈은 오스만과는 달리 직선도로에 대해서는 부정적인 견해를 가지고 있었다. 그는 직선도로에서는 사람을 이끄는 흥미롭고 매력적인 종착점이 없고, 도로 어디에서나 그 경관이 같은 형태를 띠어 단조롭다고 했다. 이는 사람들의 흥미를 떨어뜨리기 쉬운 반면에 곡선도로는 예기치 못한 기쁨과 아름다움을 가져다준다고 했다.¹⁹⁹⁾

이처럼 하워드와 언윈이 기대했던 만큼은 아니지만, 전원도시는 근대도시경관에 상당한 영향을 미쳤다. 세계에는 많은 신도시들이 있으며, 도시주변부에는 전원도시와 닮은 수천 개의 “전원교외(Garden Suburban)”가 등장했다.²⁰⁰⁾

마지막은, 꼬르뷔제의 300만을 위한 도시계획이다. 꼬르뷔제는 300만을 위한 도시 계획에서 위생적인 주거를 공급하기 위한 해결책을 제시함과 동시에 기능적이고 조화를 이룰 수 있는 모델로서 지면 위의 조경을 자유롭게 꾸밀 수 있는 수직형 주거유형을 개발하였다.²⁰¹⁾ 꼬르뷔제는 새로운 도시 계획안에서 다른 누구보다도 고층빌딩의 도입을 주장하였는데, 300만을 위한 도시계획은 고층빌딩을 도입했던 첫 번째 도시계획이었다. 당대의 명성 있는 사상가였던 꼬르뷔제는 자동차가 규범적이고 표준화된 계획의 핵심이 되어

197) Unwin, R.(1996), *Town Planning in Practice*, Princeton Architectural Press, p.215.

198) Unwin, R.(1996), *Town Planning in Practice*, Princeton Architectural Press, p.351.

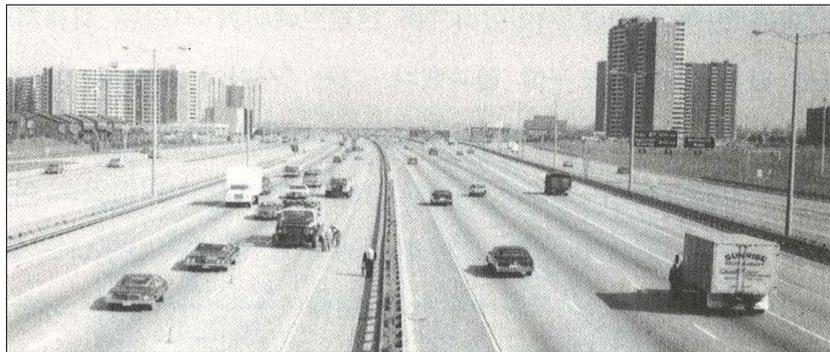
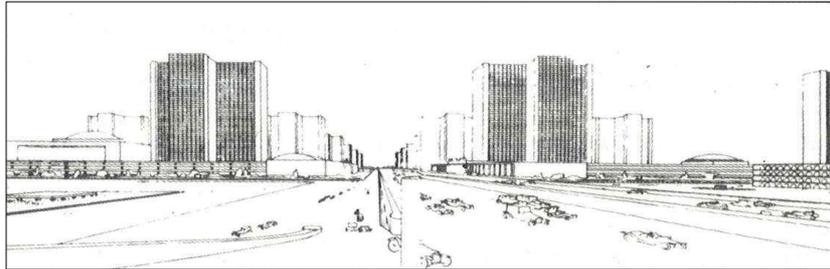
199) Unwin, R.(1996), *Town Planning in Practice*, Princeton Architectural Press, p.252.

200) 에드워드 랠프(2001), 「근대도시경관」, 김동국 역, 서울: 태림문화사, pp.75-79.

201) Benedicte Aniorde and Nicolas Rouge(2011), *History of Urbanism: a sustainable perspective*, 발표자료, p.33.

야 한다고 생각하였고,²⁰²⁾ 이에 꼬르뷔제는 도시의 중심부를 빠른 속도로 통과하는 교통 체계를 도입하였다. 하지만 직선과 대각선으로 도시를 관통하는 주간선도로는 도시조직의 강도를 약화시켰고, 사람들이 느끼는 쾌적함을 약화시키는 결점을 남겼다.²⁰³⁾

또한, 꼬르뷔제는 근대도시는 곡선이 아닌 직선이어야 한다고 주장했는데, 곡선은 도시의 가치를 떨어뜨리고 지배계층의 전복을 유발한다고 하였다. 명확한 관련성은 없지만, 우리는 종종 근대도시경관이 꼬르뷔제의 그림과 정확하게 일치하는 것을 볼 수 있다. 그렇다고 꼬르뷔제가 오늘날 도시경관의 유일한 근원은 아니지만, 가장 솔직한 대변자임에는 틀림없다.²⁰⁴⁾



[그림 2-36] 꼬르뷔제의 계획(상)과 근대 도시모습(하)

출처: Le Corbusier(1929, pp.242-243)

202) Mancebo, F.(2008), *Coping with Urban Sprawl: toward a sustainable periurbanisation, Giving way to residential paths*, Les annales de la recherche urbaine, p.2.

203) Anthony, H. A.(1966), "LeCORBUSIER: HIS IDEAS FOR CITIES", *Journal of the American Planning Association*, v.32(5), pp.286-287.

204) 에드워드 램프(2001), 「근대도시경관」, 김동국 역, 서울: 태림문화사, pp.87-91.

모더니즘이 새로운 20세기적 삶의 문화를 반영하고 인도하는 공간을 창조했다는 의의를 지닌다는 식으로 해석될 수도 있다. 하지만 역사적 양식을 부정하기 위해 “축을 파괴하고 다면적이고 전 방향적인 경관”을 마련하고자한 형태 중심적 모더니즘은, “오직 형태만을 강조”함으로써 “풍부한 내용을 상실”하게 되는 결과를 초래하였다.

③ 후기 근대주의의 경관: 수평적, 기이함, 인간(보행자) 중심

모든 환경의 변화는 누군가에 의해 비판을 받기 마련이다. 근대화와 근대주의 또한 시간이 지남에 따라 비난의 대상이 되었고, 변화가 컸던 터라 비난의 강도도 강했다. 건축분야에서 포스트모더니즘의 선두주자 중 한 사람이었던 로버트 벤츄리(Robert Venturi)는 “저속하고 경멸적인 일상경관(Ordinary Landscape)에서 미국 건축에 유효한 복잡하고 모순된 질서를 끌어낼 수 있다.”고 하였다.²⁰⁵⁾ 이처럼 보통경관은 교외경관과 상업가로경관으로서 경멸적일뿐 아니라 대부분 건축가들로부터 혹평을 받았다.

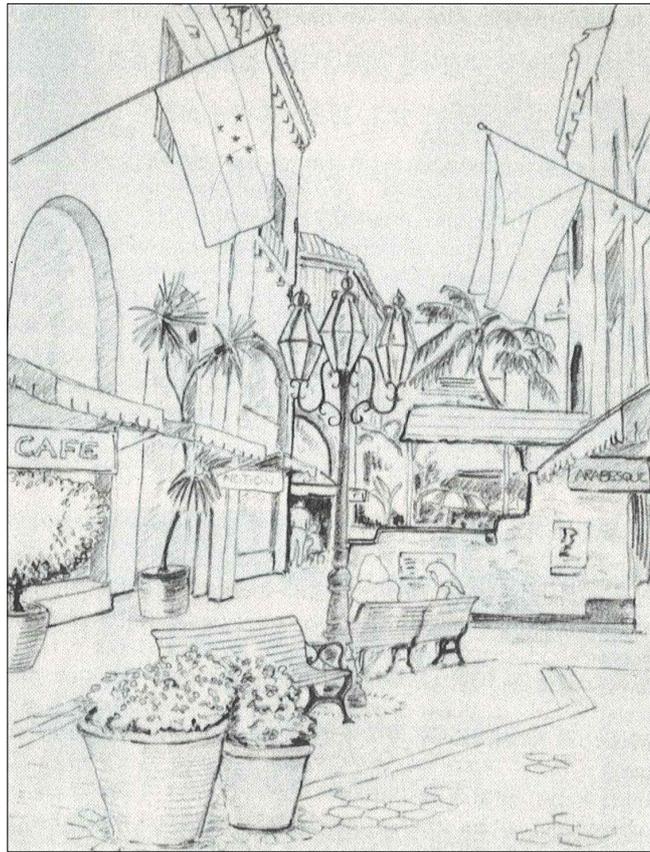
근대주의가 이처럼 혹평을 받으면서, 도시계획이 도시의 양(量)적인 충족에서 질(質)의 추구로, 2차원적인 규제에서 3차원적인 구상으로 개념이 전환되었고, 도시경관 또한 좀 더 광범위한 대상의 설정과 한층 심도 있게 다루고자하는 새로운 개념이 등장하였다. 따라서 근대후기에는 기계적이고 자동차 중심적이었던 수직적 도시경관이 인간중심의 수평적 도시경관으로 전향되었다.

근대주의 이후 수평적 도시경관의 특성은 “기이함(Quaintness)”이라는 말로 정리된다. 기이한 공간은 복잡하고 연속적인 위요(圍繞), 구불구불한 통로, 소규모의 안뜰, 보도 위의 캐노피, 외부공간과 외부공간 사이에서 통행의 용이함과 형태의 연속성을 갖고 있다. 직각은 거의 없으며, 흥미로운 것들이 자주 등장함에 따라 시각이 산만해 진다. 정원과 광장에는 연주회, 전시회를 위한 장치들이 마련되어 있다. 기이한 공간은 이러한 행위를 장려하는 배경을 제공하고, 고든 컬렌(Gorden Cullen)이 말했던 “영역의 소유(Possession of Territory)”를 위한 충분한 기회가 제공되며, 사람들은 특이한 장소에서 독특한 행위를 수행한다.²⁰⁶⁾

205) Venturi, R.(1965), “Complexity and Contradiction in Architecture”, *Journal storage*, v.9(10), pp.17-56.

206) 에드워드 램프(2001), 「근대도시경관」, 김동국 역, 서울: 태림문화사, p.296.

또한 포스트모더니즘 도시경관은 보행자를 위해 설계되기 때문에, 간판, 재료, 장식 등 세부적인 것들에 대한 고려가 많다. 주변의 건물들은 거대구조물이 등장하기 이전에 있던 4층 이하의 건물이며, 가로형태도 옛날 모습 그대로이다. 가로 장치물은 후기빅토리아시대양식의 장식이 달린 가로등, 벤치, 관목과 꽃을 이용한 감각적인 조경으로 이루어져 있다.²⁰⁷⁾



[그림 2-37] 포스트모더니즘 도시경관의 기이한 공간, 복잡한 보행 공간, 편안한 배치, 질감이 느껴지는 표와 깃발, 화분, 반원형 창, 옛날식 가로등이 있는 새롭게 부활한 산타 바바라
출처: 에드워드 랠프(2001, p.297)

이 시대에 주목해야 할 도시계획가로는 케빈 린치(Kevin Lynch)와 컬렌이 있다. 이들은 수공예적 특성과 미묘한 질감, 복잡한 공간의 모습을 찬양하였다.

207) 에드워드 랠프(2001), 「근대도시경관」, 김동국 역, 서울: 태림문화사, p.298.

1960년 린치는 그의 책 "The Image of City"에서 "심상성(Imageability)"와 "가독성(Legibility)"이라는 개념을 발표한다. 이러한 개념은 린치 이전의 도시 심미학자들에 의해 기본적인 개념이 형성되어 있었는데, 사실 "The Image of the City"는 린치가 이미 잘 인식하고 있던, 도심 심미주의자들이 세워 놓은 전통에 깊은 뿌리를 두고 있는 것이었다.²⁰⁸⁾ 린치가 연구를 시작할 당시 대부분의 미국 계획가들은 개인의 취향 문제로 여겨 낮은 우선순위를 가졌던 도시 경관의 미학에 대해 심취하는 분위기가 있었다. 또한 도시계획가들은 도시 계획을 제시했을 때, 계량적인 추정, 또는 추이를 분석하는 것 대신에 도시가 어떠해야 되는지를 생각해 보기를 원했고 도시 스케일에서의 디자인 가능성을 찾아보고자 하였다. 린치의 연구는 이러한 배경에서 탄생하게 되었다.²⁰⁹⁾

린치는 대도시권 형태의 결정 요소로 주요 통로 체계, 주요 중심지역, 특별구역을 들고 있고 각각이 의미하는 바는 다음과 같다.

- 주요 통로 체계 (가로, 철로, 운하, 산책길, 항공로): 계획은 다양한 유형의 통로의 연속성을 명시해야 한다. 연속성은 점진적이거나, 반복되거나, 점강적일 수 있다. 이러한 명시를 통해 교차로와 종단부 설계, 보행로와 그 경계의 세부사항, 지역 통로와의 연결, 경로로부터 또는 경로를 향한 가시성, 공간적, 행태적, 활동리듬의 특성과 같은 좀 더 구체적인 계획을 수립할 수 있다.
- 주요 중심, 중심점, 교차로 등 (최고밀도, 특별한 행태, 또는 접근성): 계획은 이러한 중심 간의 연계를 고려해 수립되어야 한다. 이러한 중심지역들은 지역-지역, 지역-통로체계, 지역-자연환경과의 관계를 고려해야 한다.
- 특별지구 (Special Districts): 사람들이 인지할 수 있을 정도의 규모이면서 기억할만한 활동, 특성, 연관성(Association)을 가진 지구.

린치는 계획은 주요 중심지역에서의 방식과 마찬가지로 지역, 통로, 자연환경과의 연계를 고려해야 하고, 특별히 공간과 활동의 조직, 실루엣, 조경, 조명, 기후, 소음 등에 관한 사항을 염두에 두어야 한다고 했다.

208) Raynsford, A.(2011), "Civic Art in an Age of Cultural Relativism: The Aesthetic Origins of Kevin Lynch's Lmage of the City", *Journal of Urban Design*, v.16(1), p.44.

209) Banerjee, T. and Southworth, M.(1990), *City Sense and City Design, Writings and projects of Kevin Lynch*, The MIT Press, p.247.

④ 자연적 요소와 균형을 추구하는 생태적 경관

2000년대에 접어들면서 생태도시, 생태마을, 생태단지, 생태공원, 생태하천 등 “생태(Ecology)”라는 수식어가 넘쳐나고 있다. 개발로 훼손된 환경의 생태학적 복원과 녹화, 종래의 설계 방식과 별 차이는 없으나 생태라는 말을 수식어로 덧붙인 상업주의적 설계에 이르기까지 그 쓰임도 다양하다. 경관에서도 마찬가지로 도시와 경관의 생태적인 유연한 시스템구축과 세부기법들이 이슈로 떠오르고 있다.

이러한 생태학적 경관은 1969년 이안 맥하그(Ian L. Mcharg)의 생태계획(Ecological Planning)에서 출발한다. 자연 환경의 여러 요소를 면밀히 조사·분석하고 그 결과를 중첩조합하여 개발 적지를 찾아내는 계획 방식을 오늘날의 경관계획에서는 당연한 절차라고 여기지만, 사실 이러한 맥하그식의 철학과 접근 태도는 1960년대 말에는 가히 혁명적인 것이었다. 계획의 주연을 차지하는 것이 당연했던 인간이 그 주인공의 자리를 자연과 환경에 내어주었기 때문이다. 자연과 싸워가며 문화의 요소를 쌓아온 인간이 비로소 그 결과에 대해 반성하고 미래의 어두운 그림자를 알아채기 시작한 1960년대 말, 맥하그의 생태계획은 환경 문제에 대한 새로운 자각을 낳은 시대정신과 맥과 결을 같이 하는, 당시로서는 최첨단의 발상이었던 셈이다.²¹⁰⁾

이러한 맥하그식 생태계획을 기점으로 도시의 경관은 변신을 하게 된다. 경관을 ‘하나의 복잡한 생태계의 이해관계’로 이해하면서, 계획대상지의 물질의 흐름이나 생태계들의 상호종속과 상호작용이라는 역동적인 진행 과정에 초점을 맞출 뿐만 아니라 도시와의 생태적인 구조를 중시하게 된다.

즉, 근대주의적 도시계획에서 무시되어온 강, 호수, 기존 공업지구 및 주거지구와의 관계를 재설정하기 시작했다. 폐기물을 처리하는 장소로, 주변에는 공장과 철도가 위치하고 있던 19세기의 강과 호수에는 운하가 만들어지고, 산책로가 형성되고 있으며, 예전의 공장건물들은 쇼핑몰로 바뀌고, 값비싼 아파트단지와 집회시설들이 예전의 창고 곁에 세워지고, 관광객들이 찾아들고 있다. 주목할 만한 예로는 워싱턴시의 조지타운 몰과 런던의 코번트 가든이 있으며, 거의 모든 서구의 도시가 이와 비슷한 지구를 가지고 있다.²¹¹⁾

210) 배정환(2004), 「현대 조경설계의 이론과 쟁점」, 도시출판 조경, pp.220-221.

211) 에드워드 랠프(2001), 「근대도시경관」, 김동국 역, 서울: 태림문화사, p.301.

이러한 생태학적 접근에 의한 전형적인 디자인 수법이 시도된 사례로는 1965년 미국에서 로렌스 할프린(Lawrence Halprin)이 건축가 찰스 무어(Charles Moore) 등과 더불어 설계한 ‘시-랜치(The Sea Ranch)’가 있다. 이것은 샌프란시스코 북부해안선에 면한 약 2,000ha의 광대한 부지를 대상으로 한 것으로, 현재까지도 당초의 설계개념이 계속해서 이어지고 있는 별장지개발이다. 이 사례에서 나타나는 생태학적 접근의 시도는 크게 세 가지로 요약할 수 있다.

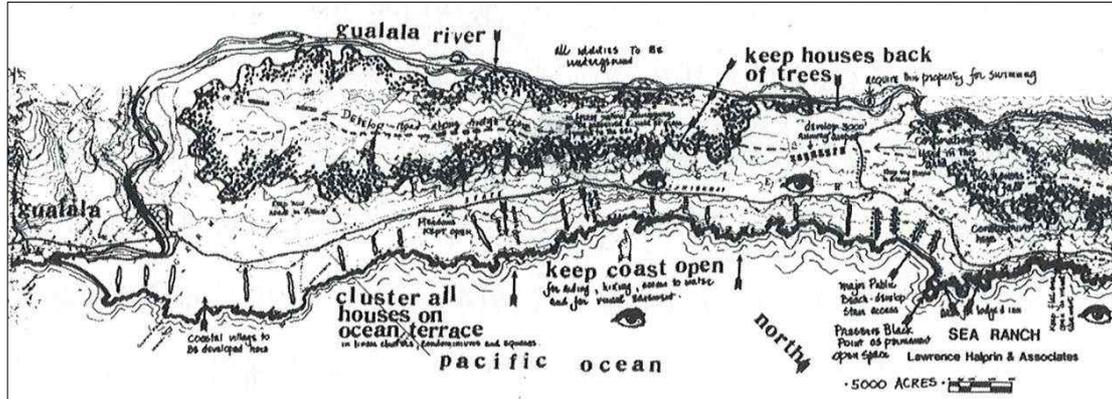
이 사례에서 나타나는 첫 번째 생태학적 접근 시도는 부지전체를 하나의 총체적인 자연생태계로 다루어 시설배치계획을 했다는 것이다. 도로와 건축물 이외에는 원시적인 자연을 그대로 보전하여 부지의 현황지형을 그대로 살렸고, 해안가에는 건축물이나 도로의 건설을 제한함으로써 해안생태계의 확보를 위해 노력하였으며, 도로의 배치 또한 지형의 완만한 구배를 방해하지 않도록 설계되었다.

두 번째는 건축과 정원의 형태를 제한한 것이다. 건축자재는 목재로 한정되었으며 지붕은 북방형을 고려한 편경사지붕의 지붕각도가 지정되었다. 정원은 부드러운 경사의 성토가 외부시선을 방해하지 않고 그 경계를 형성하고 있으며 윤곽을 만드는 담장이 없다. 이러한 형태제한은 시설 자체도 자연 속의 일부에 녹아들도록 하기 위한 것이었다.

마지막은 인간의 생활 영역을 확립한 것이다. 사적인 인간 활동 행위는 클러스터상에 배치된 건축군 내부에 한정된다. 그러나 개발 주택단위는 모두 프라이버시가 지켜지며 모든 주택은 바다로의 경관이 확보였다.

여기서 중요한 것은 생태학적 디자인 어프로치가 탄생시킨 것이 단순히 자연의 ‘보전’이나 ‘보호’라고 하는 환경관리개념이 아니라, 환경의 맥락이라고도 할 수 있는 장소가 가지는 자연의 ‘의미’를 발견함으로써 디자인을 결정한 것이다. 즉 부분에서 전체라고 하는 종래의 계획수법과 반대 수법에 의해 사람들의 생활양식에 새로운 자연관을 끌어들여 자연환경에서 대지에의 귀속감이나 공유의식을 육성하도록 발전시키는 것이다.²¹²⁾

212) 이정형(2005), 「7개의 키워드로 읽는 도시조경의 근대사」, 도서출판 대가, pp.170-172.



[그림 2-38] 시-런치 배치개념도. 경관보전과 커뮤니티로서의 인구밀도를 최적으로 하는 건물배치는 경제적인 호수와 오픈스페이스의 확립을 도모한다.
출처: 이정형(2005, p.171)

이러한 생태학적 개념은 뉴어버니즘까지 이어졌다. 1994년 뉴어버니즘 제작의 수장이었던 듀아니는 도시 공간을 생태계와 같이 연속적인 것으로 바라보고자 했으며, 도시에서 교외로 이어지는 공간을 트랜섹트 개념을 차용하여 여섯 개의 구역으로 나눈 섹터별 계획을 제시하였다. 앞서 언급한 이안 맥하그를 포함한 패트릭 게데스(Patrick Geddes), 크리스토퍼 알렉산더(Christopher Alexander) 등도 트랜섹트와 유사한 개념을 도입하고자 하였지만 시대적인 변화를 반영하지 못했거나, 도시지역에 대한 제안을 하지 못했거나, 독립적인 영향력을 갖지 못했던 한계를 갖고 있었다.²¹³⁾

듀아니가 제안한 트랜섹트는 뉴어버니즘 사전을 제작함에 있어, 모더니즘 계획이론의 단순한 나열 형태를 회피하기 위해 찾아낸 이론으로 자연 상태에서 도시상태까지를 체계적으로 설명할 수 있는 정리체계로 이해될 수 있다. 이러한 트랜섹트는 해변-습지-평지-고지와 같이 연속된 생태계의 각각의 다양한 특성을 분석하는데 사용되었다. 트랜섹트 존은 전원에서 도시에 이르는 연속적인 공간을 여섯 가지로 구분된다. 여섯 개 생활환경은 물리적, 사회적 특성의 수준과 강도에 따라 달라진다.²¹⁴⁾

213) Duany, A.(2002), "Introduction to the Special Issue: The Transect", *Journal of Urban Design*, v.7(3), pp.253-254.
214) Center for Applied Transect Studies(2009), *Smart code version 9.2*, The Town Paper, Sec2:vi.

소결

19세기 말부터 현재까지 도시설계에서 경관에 대한 고려는 시간의 흐름에 따라 크게 4단계(회화적 경관, 근대주의적 경관, 후기 근대주의의 경관, 그리고 생태적 경관)로 변화된 것을 볼 수 있다.

19세기 말에는 산업화로 인한 도시문제를 해결 하기위한 방법으로서의 회화적(Picturesque) 경관이 유행하였다. 이는 목가적 경관을 찬양한 하워드와 전원도시에서부터 시작되며 그 이후 지테의 센트럴파크와 같은 대공원이 다수 건설되었고, 그 여파로 공원도로(Parkway)가 탄생하였다.

모더니즘 시대로 접어들면서는 자동차의 탄생과 근대적 도시계획 수법이 등장하면서 기계적이고 자동차 중심적인 경관이 주를 이루게 된다. 이러한 모더니즘 경관의 특징 꼬르뷔제의 '300만을 위한 도시'처럼, 거대하고 수직적이며 직선적이고 질서정연한 것으로 요약할 수 있다.

후기 근대주의에는 자동차중심의 도시계획에 대해 반성하며 그 주체가 다시 인간으로 전환되었다. 그 결과, 복잡하고 연속적인 위요, 구불구불한 통로, 소규모의 안뜰 등이 특징으로 나타났으며, 린치의 "The Image of City"가 발간되면서 가독성 있는 도시이미지 만들기가 주목을 받았다.

최근에는 경관을 '하나의 복잡한 생태계의 이해관계'로 접근하는 생태디자인, 생태학적 경관 등이 관심을 받고 있다. 따라서 자연지형과 기존 수곡을 살리는 단지조성이 주요한 계획개념들이 도입되기도 하고, 모더니즘시대에는 무시되었던 강과 호수에 산책로가 조성되고 있다. 즉, 인공시설 중심의 도시경관이 자연적 요소와 균형을 추구하는 생태계적 경관으로 전환되고 있다.

5) 녹지의 처리방식

이 절에서는 영미권을 중심으로 하는 서구의 도시설계에 적용된 녹지체계 관련된 개념을 살펴보고자 한다. 녹지의 개념과 녹지의 체계적인 배치에 관련된 내용은 조경학의 발달사와도 밀접한 관련이 있으나, 공원설계의 세부적인 내용이나 역사를 깊이 다루지기 보다는 도시의 맥락에서 녹지가 가지는 의미의 변화를 고찰하고자 하였다.

① 암울한 도시에 대한 처방, 녹지

전원도시의 개념을 주창한 하워드는 도-농이 결합된 구심점, 도시와 농촌이라는 핵(Town-Country Magnet)의 구성을 주장하면서 산업생산, 일자리를 위한 도시와 자연환경을 중심으로 한 전원의 쾌적함을 동시에 구현하고자 하였다.

“도시의 매력과 농촌의 매력은 완전한 계획 혹은 자연의 목적이 되지 못한다. 인간 사회와 자연의 아름다움은 같이 즐길 수 있을 때 의미가 있다.²¹⁵⁾ 신성하지 않고 자연스럽지 않은 사회와 자연의 분리가 지속하는 한, 완전한 즐거움과 지혜는 그 자체만으로 사람에게 드러날 수 없다. 도시와 농촌은 결합되어야 한다.²¹⁶⁾”

하워드가 제시하는 도시와 농촌의 결합이라는 생각은 영국의 산업화된 도시가 보여주는 엄청난 더러움과 잔인함에 대한 회의에서 시작한 것으로 보인다. 전원도시에서 나타나는 녹지관련 개념은 다음과 같다.

- 중앙 원형 공간 : 지름이 185yards로 5.5acres의 면적을 가지며 아름답고 잘 관개된 정원이 놓여있다. 이 정원을 둘러싸는 큰 공공건물들은 각자 광대한 땅 위에 서있다. 공공건물은 시청, 콘서트와 강연 홀, 영화관, 도서관, 박물관, 갤러리, 그리고 병원으로 구성된다. “Compact, Access, Community Activity & Picturesque”
- 수정궁(Crystal Palace)과 중앙공원(Central Park) : 수정궁(Crystal Palace)으로 둘러싸이는 도시에 해당하는 큰 공간의 나머지 부분은 공공 공원이다. 145acres의 면적을 가지며 모든 사람들이 쉽게 접근할 수 있는 광활한 휴양의 대지를 가지고 있다. 중앙공원 주위를 도는 것은 수정궁으로 불리는 유리로 된 넓은 복도를 지나는 것이다. 이 밝은 쉼터는 아주 가까이 위치하여 사람들을 좋지 않은 날씨에도 중앙 공원으로 불러 모은다.²¹⁷⁾ “Access Equality”

215) Howard, E.(1898), *To-morrow A peaceful Path to Real Reform*, Cambridge Univ. Press, p.9.

216) Howard, E.(1898), *To-morrow A peaceful Path to Real Reform*, Cambridge Univ. Press, p.10.

- 대가로(Grand Avenue) : 420feet의 폭을 가지며 3miles의 길이의 그린벨트를 형성하여 중앙 공원 외부의 도시 부분을 둘로 나눈다. 115acres의 부가적인 공원이며 가장 먼 거주자도 240yards 안에 든다. 6개의 단지가 있는데 각각은 4acres이며 공공학교들과 학교를 둘러싼 운동장과 정원들, 사람들이 선택한 종교를 위한 교회들이 배치된다. 그리고 그것들은 그들 자신의 기금의 일부로 건립되고 유지된다. 대가로에 면한 집들은 대가로 정면의 긴 선을 확실하게 하기 위하여 동심원 고리의 일반적 계획으로부터 벗어나서 초승달 모양으로 정렬된다.²¹⁸⁾ “Access(Walkable), Community Activity, Picturesque of Street”

하워드의 녹지개념은 다소 추상적이고 환상적인 측면이 나타난다. 잘 관개된 공원 주변에 공공건물이 둘러싸고 있는 개념은 전통적인 서구도시의 구성에서 잘 나타난다는 점에서 복고적이기도 하다. 수정공을 언급하는 것은 당대의 신건축기술에 대한 활용의 의지를 보여주고 있으며, 그린벨트를 설치하여 주거단위를 획정하고, 도시성장을 제어하려는 의도를 나타낸다. 하워드에게 녹지는 도시에 끌어들여 일정한 균형을 유지하도록 이용하는 수단이었으며, 도시문제에 있어 처방적인 의미를 가지고 있기는 하지만, 구체적인 활용방안과 실증적 접근은 심도 있게 이루어지지 않는 것임으로 보인다.

뉴욕의 센트럴파크(Central Park)를 주관한 옴스테드는 미국에서 중앙집중식공원과 위락시설 확보운동을 처음으로 시작한 사람이다. 이러한 전통은 센트럴파크가 만들어지기 이전에 영국에서 일어난 혁명이 그 기반을 두고 있다. 19세기 산업화된 영국은 더러움과 죄악으로 가득차고 가난으로 찌들고 황폐한 도시들이 뒤엉켜 있었다. 이에 대한 심리적인 반작용으로 영국은 노래와 시가 가지는 환상을 통해 억압적인 환경에서 벗어나고자 하는 낭만적인 시대가 도래 하게 된다.²¹⁹⁾ 이러한 낭만적 경향은 서민들에게는 현실도피적인 환상에 그쳤지만, 유한계층의 사람들에게는 실질적인 도피처를 모색하는 움직임으로 이어졌다.

19세기 영국 산업도시의 낭만적 경향은 잘사는 사람들에게는 경제적인 역량을 기반으로 자신들의 저택을 교외에 계획하도록 하였는데, 도시를 떠올릴 수 있는 모든 패턴들은 제외되었다. 여기에는 축, 원, 직사각형, 그리고 도시에서 시각적으로 조직되어 나타나

217) Howard, E.(1898), *To-morrow A peaceful Path to Real Reform*, Cambridge Univ. Press, p.14.

218) Howard, E.(1898), *To-morrow A peaceful Path to Real Reform*, Cambridge Univ. Press, p.16.

219) Rutledge, A. J.(1971), *Anatomy of a Park: The essentials of recreation area planning and design*, New York: McGraw-Hill Book Co., p.2.

던 모든 기하학적 표현이 제외되었다. 그 대신에 자연스러운 길과, 산책로 등을 배치하고 느슨한 조직체계를 사용하여 자연과 공간을 조화시키고자 하였다. 식재는 자연스러운 형태로 놓아두었으며, 인공적인 시설물을 배치하기는 하였지만 상대적으로 자연그대로의 상태를 유지하고자 애썼다.²²⁰⁾

옴스테드는 스스로 영국에서의 상황과 유사한 여건에 처해있다고 생각하였다. 그는 영국적인 해법에도 민감하게 관심을 가졌으나 다른 한편 일반인들의 곤경에도 마찬가지로 관심을 가지고 있었다. 모든 인구가 교외로 탈출할 수는 없으므로, 그는 도시의 심장부에 손쉽게 접근할 수 있는 전원적인 공간을 제공할 필요가 있다고 생각하였다.²²¹⁾



[그림 2-39] 옴스테드

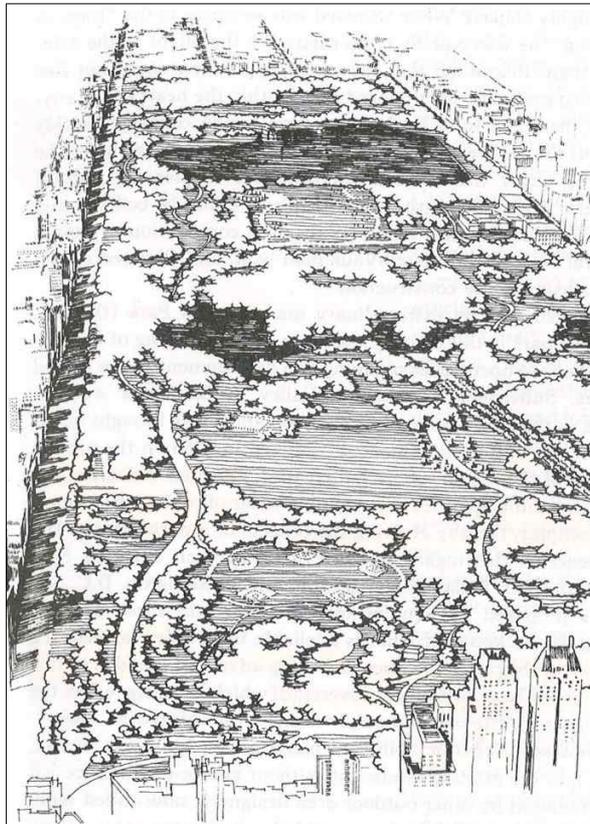
출처: Rutledge, A. J.(1971, p.3)

옴스테드의 정치적·사회적 관점은 민주주의와 진보주의의 차원에서 해석된다. 이러한 그의 관점에 따르면 공원은 “모든 계층들에게 가장 대중적인 모임 장소”이자, 가난한 사람들이 “신사의 정신적·도덕적 자질과 교양, 그리고 취향을 배울 수 있는 장소”이다. 옴스테드는 공원이 대중들을 고양시키기는커녕 도시에 흔히 보이는 하위층 사람들이 드나드는

220) Rutledge, A. J.(1971), *Anatomy of a Park: The essentials of recreation area planning and design*, New York: McGraw-Hill Book Co., pp.2-3.

221) Rutledge, A. J.(1971), *Anatomy of a Park: The essentials of recreation area planning and design*, New York: McGraw-Hill Book Co., pp.3-4.

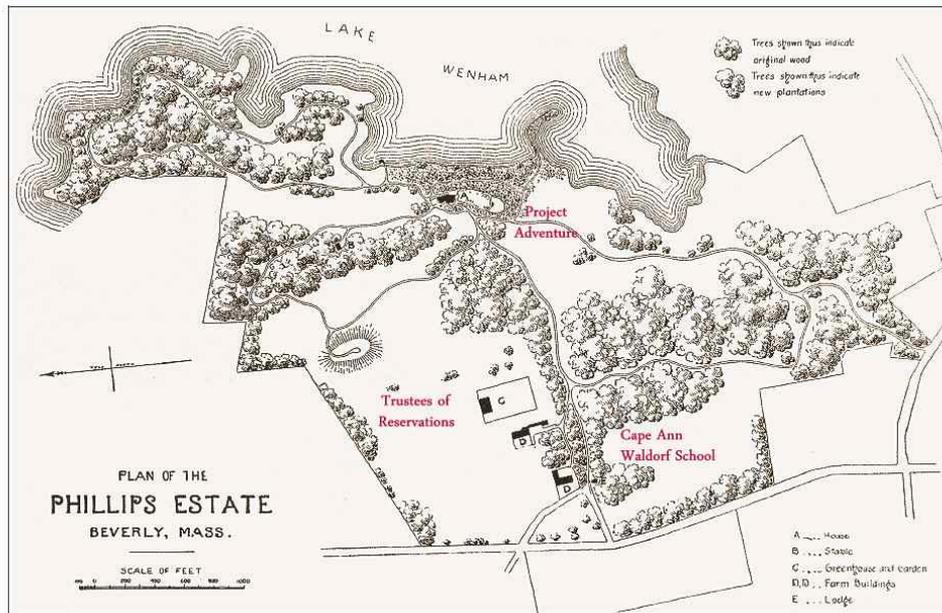
그저 거대한 숲집 정원이 될 뿐이라는 겁 많은 보수주의자들(Conservative)에 대항해야 했다. 이런 맥락에서 보았을 때 옴스테드는 19세기말 상류층들과는 이념적으로 분리되어 있으며, 대부분의 보수주의자들과도 차이가 있다는 것을 알 수 있다. 그러나 옴스테드의 계급적 지위와 문화적 관점이 공원에 대한 그의 시각을 민주주의적 공간, 그리고 사회화하는 힘(Civilizing Force)의 공간으로 한정짓는다는 것을 놓쳐서는 안 된다. 그가 정의하는 민주주의는 명백하게 풀뿌리식의 참여와 통제에 대한 관념이 담겨있지 않고, “교양과 취향” 그리고 공원에서의 적절한 행동이라는 생각은 아일랜드 이주자의 관습과 선호를 대변한다는 여운을 남기고 있다.²²²⁾



[그림 2-40] 뉴욕 센트럴 파크
출처: Rutledge, A. J.(1971, p.3)

222) Stearns, P. N.(1984), “Review: The Parks and the People: Social History and Urban Parks”, *Journal of Social History*, v.18(2), p.292,

데이비드 쉘러(David Schuyler)는 전원(Country)을 도시에 옮겨오고자 했던 옴스테드와 복스같은 조경가들의 계획이 19세기 미국의 도시화과정에서 일어난 가장 창의적이고 오래 지속된 공헌물이라고 보았다. 쉘러에 따르면, 옴스테드는 미국 도시 건설의 기업적 관습과 도시 계획의 선구자들에 이의를 제기한 급진적인 사람이었다. 이전의 전통은 도시의 정착을 자연에 대립하는 형식 및 대상, 즉, 자연에 대한 도시화의 승리로 여겼다. 이와 달리 19세기의 조경술은 도시와 전원이라는 이분법에 대한 저항으로 자연주의적 도시를 지향하여 새로운 개념의 도시 유형을 제시하였다. 도시 공원의 창조는 자연주의적 통합의 중심에 위치하였다. 그러나 공원은 또한 토지이용, 차등적 도로와 대로, 보존, 생태계, 지역개발(Regional Development)을 포함하는 보다 광범위한 도시 계획적 목표의 시작점이 되었다. 19세기를 통틀어 가장 필수적인 쟁점은 도시 공원의 성격에 관한 것이었다. 옴스테드는 자연주의적 공원의 선도적 주창자였다.²²³⁾



[그림 2-41] 옴스테드가 설계한 머레인 농장(1880s)
출처: Olmsted, F. L., ed. Twombly, R.(2010, p.134)

223) Stearns, P. N.(1990), "Review: Landscape, Landscape Architecture and Community Development in American Life", *Journal of Social History*, v.21(4), pp.148-150.

옴스테드의 설계에는 인체와 자연세계의 강력한 연결 관계에 대한 그의 해석이 반영되어있다. 그는 창조물들이 경관과 충돌하지 않고 반드시 조화를 이루도록 했다. 그는 직선과 날렵한 모서리를 사용하지 않으려고 했는데, 이런 형태는 사람들의 실제 움직임에 순응하지 않기 때문이다. 대신에 그는 점진적인 변화나 부드러워서 거의 감지할 수 없는 곡선을 선호했다. 설계에 대한 옴스테드의 접근은 숲에서 들판까지, 다시 들판에서 숲까지 이어지는 부드러운 변화와 비형식적인 건물들의 배치, 그리고 공공의 목적과 개인의 목적을 결합하는 부지(Property) 개념으로 구성되고 이런 접근법은 머레인 농장(Moraine Farm)에서 확인할 수 있다.²²⁴⁾

자연에 대한 옴스테드의 시학적 태도, 자연 경관의 치유 효과에 대한 그의 믿음, 그리고 도시에 대한 애증이 엇갈리는 반응 등은 그림 같은 풍경(Picturesque)보다 목가적 풍경(Pastoral)을 우선시하고, 다양성 위에 시각적인 통일감을 부여한 이유를 설명해준다. 옴스테드는 열의를 가졌던 유럽의 도시에서 있었던 산책의 관습에 사회 조화와 “소통성”에 대한 비전을 결합시켰다.²²⁵⁾

옴스테드가 활동했던 시기의 공공공원들은 사람들의 많은 반대에 부딪혔다. 공원 조성을 위한 비용 때문에 세금이 올라갈 것이라는 우려가 지배적이었다. 또한, 공원 건설이 근린의 재산 가치에 그다지 긍정적이지 못한 효과를 낼 것이라고 예상했다. 아일랜드계나 독일의 주류업자가 공원을 술집 혹은 호프집의 정원으로 쓰거나, 하위계층의 신사적이지 못한 사람들이 공원을 점유하여 위험한 장소가 될 것이라고 생각했기 때문이었다. 또한 대다수의 사람들은 제방, 철로, 광산, 제조업 등으로 장소를 범주화시켜서 인식하고 있었고, 이와는 별도로 정책적으로 주어지는 공간적 배려에 대해서는 익숙하지 않았다. 개인의 판단과 의지를 따르는 자유가 공원의 내부적인 문제를 발생시키는 데에 더 크게 작용했다.²²⁶⁾

그러나 옴스테드는 다음과 같이 공원의 효과를 역설한다.

224) Helmick, J.(2010), “Frederick Olmsted Meets Rudolf Steiner”, 「capeannwaldorf」, http://www.capeannwaldorf.org/Frederick_Olmsted_Meets_Rudolf_Steiner.pdf,

225) Bluestone, D. M.(1983), “Olmsted’s Boston and Other Park Places”, *Reviews in American History*, v.11(4), p.535.

226) Olmsted, F. L.(1895), *Parks, Parkways, and Pleasure-Grounds, Frederick Law Olmsted Essential Texts*, ed. Robert Twombly(2010), W.W.Norton, pp.237-240.

“공원은 때때로 지치는 사람들을 빠르게 회복시키고 중요한 사업에서의 활동력과 통제력을 유지하는데 도움을 준다. 가난하여 전원에 갈 수 없는 여자와 어린이들이 가까운 공원에 갈 수 있도록 한다. 그리고 도시를 방문하는 여행객들에게 매력적으로 다가가서 도시내 거래를 증가시키고, 사람들이 이주해오게 만들어서 많은 납세자들을 확보할 수 있다. 이런 효과들은 여타 다른 도시가 보유한 대학, 학교, 도서관, 박물관, 미술관 등의 시설보다 도시에 더 큰 유익을 가져온다.”²²⁷⁾

“공원은 주일학교나 교회에 가는 사람들이 이용하기 때문이 아니라, 싸구려 술집이나 부적절한 장소와 경쟁하여 그곳의 사람들이 공원으로 향하도록 만들기 때문에 의미하다. 그리고 공원과 인접했을 때 생기는 경제적 이익 때문에 공원조성에 필요한 추가적인 자본이 들어오게 된다.”²²⁸⁾

옴스테드는 공원에서 이러한 효과를 거두기 위해 필요한 공원계획의 원칙을 다음과 같이 제시하고 있다.²²⁹⁾

첫째, 공원계획은 상충되는 필요조건들을 조정하는 재주와 재치 그리고 감각에 따라서 성패가 나뉜다. 또한, 지역적 환경조건들 중 조화롭지 못한 부분들은 바꾸고, 조화롭게 어울리는 부분들도 잘 활용하는 것이 필요하다.

둘째, 평온한 휴식이나 운동에 어떤 것도 부합하지 않는 다양한 용도들을 제공하거나 아름다운 경관을 위한 요소들을 조성하는 것은 필수적인 일이 아니다. 공원 내부에서 육상 경기를 위한 큰 구역을 만들어 용도를 제한하고 이런 용도를 빈번하게 이용하는 것은 공원으로써의 가치를 파괴하는 것이다.

셋째, 공공건물은 공원의 목적에 맞게 지어야 한다. 중요한 공공서비스를 담당하는 공공건물은 의사소통이 용이하게 설계해야 한다. 그리고 건축적인 예술 작품으로써 그 자체로 최고의 전시물이 되어야 된다. 공공건물 주변의 대지는 이런 목적에 알맞게 식재를 심고 적절한 모습이 되어야 한다.

227) Olmsted, F. L.(1895), *Parks, Parkways, and Pleasure-Grounds, Frederick Law Olmsted Essential Texts*, ed. Robert Twombly(2010), W.W.Norton, p.244.

228) Olmsted, F. L.(1895), *Parks, Parkways, and Pleasure-Grounds, Frederick Law Olmsted Essential Texts*, ed. Robert Twombly(2010), W.W.Norton, pp.247-248.

229) Olmsted, F. L.(1895), *Parks, Parkways, and Pleasure-Grounds, Frederick Law Olmsted Essential Texts*, ed. Robert Twombly(2010), W.W.Norton, p.260.

넷째, 공원 내 기념물이나 동상들이 잔뜩 생기거나 혹은 걸림돌처럼 되지 않도록 주의한다.

다섯째, 실질적으로 많은 사람들의 일상적인 목적을 수행하기 위해서는 공원이 인구의 중심에 놓여서 모든 방면에서의 거리가 짧아지도록 해야 한다.²³⁰⁾

여섯째, 본래의 특성들을 해치지 않으면서 다양하고 폭넓은 편의를 적절하게 제공하여 공적 이용을 도모하고, 장엄함에 가까운 강렬한 경치를 이루는 요소들을 구성하는 것은 매우 어렵다. 때문에 “공원 같은(Park-like)”자연적인 특성들을 지니고 있는 부지에 공원을 조성하는 것이 이롭다.²³¹⁾

일곱째, 공원경관(Park Scenery)에서 가장 본질적인 요소는 넓고 끊어지지 않는 잔디벌판이다. 이것이 도시에서 좁고 사방이 막힌 공간과 대조를 이루는 가장 뚜렷한 특징이기 때문이다.²³²⁾

여덟째, 공원의 목적은 도시 거주자들이 자연적 풍경의 아름다움을 응시할 수 있게 하는 것이다.²³³⁾

이어 옴스테드는 공원설계를 위한 구체적 설계지침을 다음과 같이 제시한다.

모두가 공짜로 사용하고 즐길 수 있는 공적인 유희 공간을 만들어 풍경을 응시하고 광경이 변화함에 따라 나타나는 즐거움을 향유할 수 있도록 한다. 큰 공공 영역을 계획할 때, 추구해야 할 주요 목적은 풍경(Scenery)이다.²³⁴⁾ 풍경을 제공하기 위해서는 도시나 지역, 혹은 지구의 재정적 생산 지대에서 큰 규모의 땅을 분리시키는 것이 필요하다. 풍경을 위한 용도로 땅을 규정하는 것은 풍경이 보증되거나 그렇게 함으로써 풍경이 있는 환경을 만들 수 있는 경우에만 정당화된다.²³⁵⁾

230) Olmsted, F. L.(1895), *Parks, Parkways, and Pleasure-Grounds, Frederick Law Olmsted Essential Texts*, ed. Robert Twombly(2010), W.W.Norton, p.243.

231) Olmsted, F. L.(1895), *Parks, Parkways, and Pleasure-Grounds, Frederick Law Olmsted Essential Texts*, ed. Robert Twombly(2010), W.W.Norton, pp.257~258.

232) Olmsted, F. L.(1895), *Parks, Parkways, and Pleasure-Grounds, Frederick Law Olmsted Essential Texts*, ed. Robert Twombly(2010), W.W.Norton, p.258.

233) Olmsted, F. L.(1895), *Parks, Parkways, and Pleasure-Grounds, Frederick Law Olmsted Essential Texts*, ed. Robert Twombly(2010), W.W.Norton, p.284.

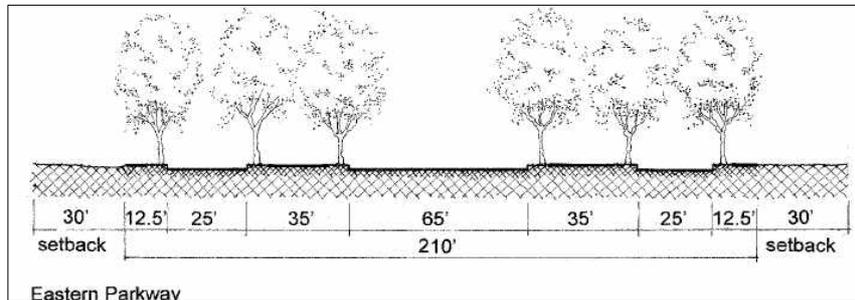
234) Olmsted, F. L.(1895), *Parks, Parkways, and Pleasure-Grounds, Frederick Law Olmsted Essential Texts*, ed. Robert Twombly(2010), W.W.Norton, p.319.

235) Olmsted, F. L.(1895), *Parks, Parkways, and Pleasure-Grounds, Frederick Law Olmsted Essential Texts*, ed. Robert Twombly(2010), W.W.Norton, p.313.

공원의 경계(Boundaries)는 지역적 풍경의 본질적인 모든 요소를 포함하고, 최대한으로 가능한 호젓함과 무한한 규모에 대한 감각을 만들어 낼 수 있는 곳에 위치시키는 것이 바람직하다. 공공의 영역은 가로가 그 경계를 이루는 것이 가장 좋다.²³⁶⁾

충분한 광장과 놀이터, 그리고 두세 개의 지역의 경관 공원이 조성되면 이 장소들을 이어주는 공원도로를 제공하는 것이 가장 중요하다. 공원 입지를 선택할 때는 풍경의 조성과 보전을 우선적으로 염두에 두고 필요한 땅의 경계를 그에 맞춰서 결정한다.²³⁷⁾

공원도로는 공원에 접근하기 용이하게 조성해야 한다. 사람들은 공원도로를 통해 집에서 공원까지 이동하면서 공원의 특징들을 즐길 수 있고 또한, 공원도로 주변에 사는 사람들은 그들의 일상적인 가정생활을 하면서 공원의 부수적인 혜택을 받을 수 있다. 움스테드와 복스는 도시화의 진보를 가로 유형의 발전에 연결시키는 상세한 이론을 펼쳤는데, 이 이론을 따라 그들은 공원도로가 가로 발전의 새로운 진전이라고 주장했다. 공원도로는 미래에 조성될 교외 단독주택지의 주변 공간을 형성하는 구조체로 의도되었다. 프로스펙트 공원(Prospect Park)과 주변공원 및 공공오픈스페이스를 연결하는 공원도로 계획을 살펴보면 200feet의 전체 폭에 55feet의 중앙차도, 양쪽으로 35feet 폭의 나무가 두 줄 심어진 몰(Mall), 그리고 다시 25feet 폭의 차도, 12.5feet 폭의 나무가 심어진 인도로 구성되어 있다.²³⁸⁾



[그림 2-42] Cross Section of Eastern and Ocean Parkways

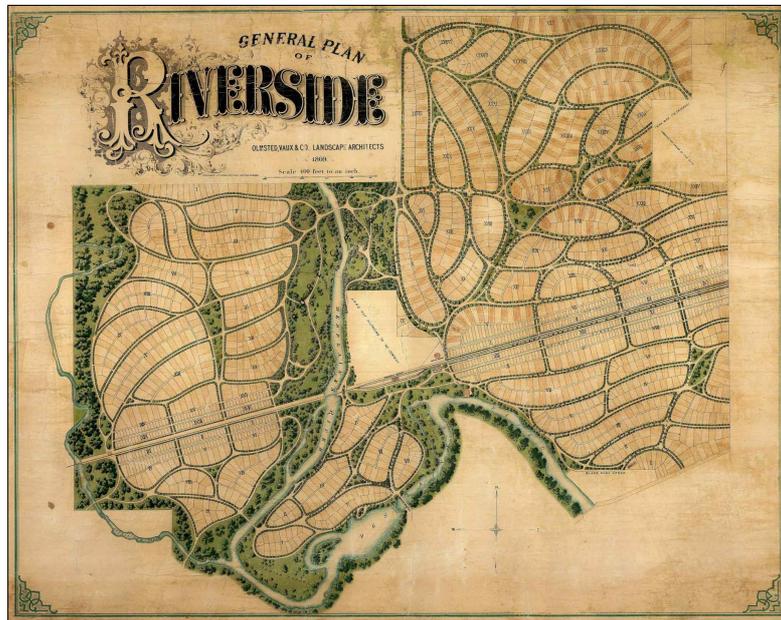
출처: MacDonald, E.(2010, p.121)

236) Olmsted, F. L.(1895), *Parks, Parkways, and Pleasure-Grounds, Frederick Law Olmsted Essential Texts*, ed. Robert Twombly(2010), W.W.Norton, p.316.

237) Olmsted, F. L.(1895), *Parks, Parkways, and Pleasure-Grounds, Frederick Law Olmsted Essential Texts*, ed. Robert Twombly(2010), W.W.Norton, p.317.

238) MacDonald, E.(2002), "Structuring a Landscape, Structuring a Sense of Place: The Enduring Complexity of Olmsted and Vaux's Brooklyn Parkways", *Journal of urban Design*, v.7(2), pp.119~120.

경관공원의 길과 도로는 접근 가능하고 풍경을 즐길 수 있는 수단이다. 공원을 찾는 많은 수의 사람들이 밟으면 지표식물(Ground Cover)을 파괴할 수 있기 때문에, 선택된 길과 지점을 제한적으로 이용할 수 있도록 해야 한다. 또한 이런 길들은 가능한 풍경을 바라보는 데 유리하도록 결정되어야 한다. 길에서 보이는 관점에 따라 더 좋은 풍경을 만들어 낼 수 있도록 한다. 경직된 경계를 감추고 둘러싼 건물들을 향한 조망을 차단하기 위해서는 “경계식재”가 필요하다. 중앙 목초지의 가장 넓고 훌륭한 전망을 확보하고 통일성을 지키기 위해서는, 길과 도로가 공원의 테두리를 두르는 숲의 가장자리 근처에 위치해야 한다. 이것은 “순환로(Circuit Road)”로 나타난다.²³⁹⁾



[그림 2-43] 옴스테드가 설계한 리버사이드 주택단지, 공원으로 개념의 시초
출처: FrederickLawOlmsted.com, <http://www.fredericklawolmsted.com/riverside.html>

옴스테드는 도시당국이 일련의 공원들을 하나의 단지로 연결해야한다고 생각하였으며, 이러한 생각을 발전시켜 공원체계(Park System)이라는 개념을 도출하였다.²⁴⁰⁾ 그 수단으로 옴스테드는 공원으로라는 개념을 제시하는데, 이는 1869년 시카고에서 리버사이드

239) Olmsted, F. L.(1895), *Parks, Parkways, and Pleasure-Grounds*, *Frederick Law Olmsted Essential Texts*, ed. Robert Twombly(2010), W.W.Norton, p.319~320

240) Rutledge, A. J.(1971), *Anatomy of a Park: The essentials of recreation area planning and design*, New York: McGraw-Hill Book Co., p.4.

(Riverside) 주택개발지를 연결하기 위해 제안한 길의 유형에서 발전된 것이었다. 옴스테드는 길, 건물, 보행로 등을 기존의 경관을 시각적으로 망치지 않도록 잘 섞어내는 역량을 보여주었는데 이는 외부공간설계를 다루는 설계자들, 이제는 조경가들로 불리는 이들에게 큰 영향을 미쳤다.²⁴¹⁾

옴스테드의 공원들은 탈출을 위한 것이었다. 그러나 오늘날에도 그러한 것이 가능한가? 무엇보다 탈출을 위해 엄청나게 운전을 해야 한다면 공원에서 경험한 순간적인 위안이 유지될 수 있을까? 공원은 더 이상 탈출의 수단으로 생각하기 어려워졌다. 그보다는 영혼을 위로하는 환경, 그리고 새로운 유형의 개발에서 더 좋은 결과를 낳기 위한 촉매로서 발전되어야 할 것이다.²⁴²⁾

지테는 옴스테드의 관점에 비해 다소 차분하면서도 복고적인 면이 있었다. 그는 도시에서의 녹지를 효율성의 측면에서 바라보았다. 지테는 도시 속에서의 삶의 치유를 위해 대자연을 느끼도록 도시계획이 이루어져야 한다고 언급하였다.

“현대의 우울한 도시민들은 어느 정도는 상상에 의해, 어느 정도는 실제로 자유로운 자연의 노스텔지어를 갈망하며 질병에 시달린다. 일하려는 욕구마저 잃게 하는 이러한 현상은 단순히 수많은 네모 땅덩어리에서 무의식적으로 하는 생활에서는 나올 수 없다. 오직, 녹지를 보는 것, 즉 사랑하는 대자연의 존재를 느껴야 비로소 치유 받을 수 있는 것이다. 이것을 도시 계획가들은 반드시 고려해야한다.”²⁴³⁾

지테는 이러한 관점에서 19세기 말 도시들의 전형적인 생기 없는 미적 단조로움 등을 녹지와 광장을 통해 극복하려 했고, 그는 이 문제를 정확히 꿰뚫어 보았다. 그러나 기디온(2009)은 지테가 제시한 개선방안은 임시방편에 불과한 것으로 보았다. “그는 광장 중심을 비우고, 조각상과 기념비 등을 모서리에 배치하고, 공원들을 뿔뿔이 벌어진 공공 공간 대신 아파트 구역의 빈 공간에 배치하고, 공공공원에 도로 소음을 차단하기 위해 높은 벽을 세우는 등의 방안들을 제시하였는데 이는 표면적인 개선이었다.”²⁴⁴⁾

241) Rutledge, A. J.(1971), *Anatomy of a Park: The essentials of recreation area planning and design*, New York: McGraw-Hill Book Co., p.4.

242) Rutledge, A. J.(1971), *Anatomy of a Park: The essentials of recreation area planning and design*, New York: McGraw-Hill Book Co., p.8.

243) Collins, G. R. and Collins, C. C.(2006), *Camillo Sitte: The Birth of Modern City Planning*, New York: Dover Books on Architecture.

244) Giedion, S.(2009), *Space, Time and Architecture*, Harvard University Press, p.569.

하지만 그럼에도 불구하고 지테는 이전 시대의 장식적인 녹지개념과는 다른 처방적이며, 효율적인 관점에서 녹지를 바라보기 시작한 선구자로 볼 수 있다.

조지 콜린스(George Collins)에 의하면 지테는 녹지군(Greenery)의 개념을 제시했는데, 특히 도시의 특성들 중 무형의 것, '녹색'에 대해 언급했다. 그의 녹지 개념은 그 시대의 다른 이들과는 달랐다. 다른 이들이 '위생적'이고 '꾸미기 위한' 목적을 추구할 때, 그는 나무와 숲의 배치를 기하학적 지속성이 아닌 합리적인 기준에 근거하고자 했다.²⁴⁵⁾ 이러한 합리성, 효율성을 고려한 녹지개념은 그가 제시한 녹지의 설계기준에 잘 나타나 있다.

“나무는 가로수보다 공원에 집중적으로 배치하라: 근래의 기하학적 도시계획에 의해 나무들은 주로 넓은 도로들의 양쪽에 가로수로 배치되었다. 그런데 이는 도시 계획가들이 원했던 것의 반대의 결과를 내어, 최대의 비용을 들이고 최소의 효과를 얻는 결과를 냈다. 만약, 나무간의 간격을 대략 7m 정도로 도시 전체의 도로에 나무를 심었다고 가정했을 때, 이는 나무들을 일렬로 줄 세우지 않았을 경우 하나의 숲 전체가 만들어지고도 남는 숫자가 나온다. 이렇게 두 세개의 공원을 만드는 것이 도시민들이 원하는 건강, 오락, 평화, 공기 등을 고려했을 때 훨씬 효과적인 방법이다. 만약, 공원이 어린이들의 놀이터나, 산책로로 사용된다면, 나무들이 차량 소음, 교통 교차점, 바람 등의 교통 흐름을 따라 줄지어 서있는 것보다 훨씬 효과적으로 활용될 수 있을 것이다.”²⁴⁶⁾

“도시의 녹지화에는 위생상의 녹지화, 장식용 녹지화 이렇게 두 가지가 있다. 첫째, 위생상의 녹지는 거리의 소음과 먼지 한가운데 있어서는 안 되며, 건물들의 큰 블록들로 둘러싸인 공간이 되어야한다. 오직 공간이 충분히 큰 경우에만 교외에서처럼 도로로 개방이 가능한데, 이러한 확장은 상대적으로 교통에 방해받지 않고 나무들의 확장에 교통도 방해를 받지 않는 경우만 가능하다. 이 경우, 가로패턴, 획지구획 등의 요소를 고려할 필요가 거의 없는데, 이는 충분한 녹지가 계획에서 실패한 요소들을 덮어 성공 또는 실패 여부가 명확히 보이지 않기 때문이다. 둘째, 장식용 녹지화는 위생용 타입과 대조되는 유형인데, 이는 보통 도로와 교통광장 등에 위치하게 된다. 그 이유는 이 경우의 녹지 기능은 오직 최대한 많은 사람들이 볼 수 있게 하는 것이기 때문이다. 이 경우 위생상 녹지가

245) Collins, G. R. and Collins, C. C.(2006), Camillo Sitte: The Birth of Modern City Planning, New York: Dover Books on Architecture, p.67.

246) Collins, G. R. and Collins, C. C.(2006), Camillo Sitte: The Birth of Modern City Planning, New York: Dover Books on Architecture, pp.312-313.

먼지로부터의 해방, 바람으로부터의 안식처, 거리 소음으로부터의 보호 등, 세부적인 실제 결과가 필요한 반면, 이 경우에 중요한 것은 오직 심리학적인 효과이다.”²⁴⁷⁾

“나무가 시야를 막아서지 않도록 해야 한다: 기념비적인 요소로서 현대 도시에 나무를 심을 만한 곳은 없다. 옛날에는 도시 군데군데의 작은 공원들이 주변과 자연스럽게 연결되어 있었고, 그를 둘러싼 건축물의 파사드가 거리의 먼지와 바람을 막아, 도시민들은 도시먼지 등을 피해 시원하게 기분전환을 할 수 있었다. 이에 비해 근래의 아파트 건물의 내부공간은 좁고, 습하고, 어둡고 나쁜 냄새가 나는 등 여러 가지 이유로 사람들이 바깥 공간을 더욱 많이 찾게 했다. 그러나 외부공간인 공공공원조차 열려있는 가로들로 둘러싸여 거리의 먼지와 날씨 등에 노출되어 있다.”²⁴⁸⁾

지테의 이러한 언급들은 확실히 장식적인 정원, 상징적인 공간의 개념으로서 녹지를 바라보는 관점과는 다른 것을 알 수 있으며, 시각과 소음, 접근성과 주변의 건축적 구성에 이르기까지 다양한 기능과 효율을 고려하고 있음을 말해준다. 이는 기존의 도시가 가지는 공간적, 미학적 문제에 대한 지테의 인식에서 나온 일종의 반작용으로 이해할 수 있는데, 도시 내 녹지를 처리하는 방식에 대한 지테의 언급은 후대의 도시설계에 적용되는 합리성을 상당부분 이미 수용하고 있는 것으로 볼 수 있다.

옴스테드와 지테의 인식보다는 좀 더 정치적이고 사회학적인 관점이 강조된 번햄의 시카고 계획안(1909)에는 공원관련 부문 개선안이 다음과 같이 제시되었다: 시카고 외곽의 공원체계를 확장한다. 주로 숲을 보전하고, 기존의 공원과 계획된 공원을 잇는 공원으로 도로를 신설한다. 1904년 공원 위원회(Park Commission)는 약 37,000acres의 숲 보전체계를 제안하였고, 번햄은 시카고에 총 60,000acres의 공원을 제시하였다.²⁴⁹⁾ 이러한 번햄의 계획안은 도시계획이라는 직업이 탄생하게 되는 시점을 나타내는 것으로 널리 받아들여지고 있다.²⁵⁰⁾

247) Collins, G. R. and Collins, C. C.(2006), Camillo Sitte: The Birth of Modern City Planning, New York: Dover Books on Architecture, p,319.

248) Collins, G. R. and Collins, C. C.(2006), Camillo Sitte: The Birth of Modern City Planning, New York: Dover Books on Architecture, p,240.

249) Wrigley, R. L.(1960), “The Plan of Chicago: its fiftieth anniversary”, *Journal of the American Institute Planners*, v,26(1), p.33.

250) Garb, M.(2011), “Race, Housing, and Burnham's Plan: Why is there no Housing in the 1909 Plan of Chicago?”, *Journal of Planning History*, v.10(2), p.99.

시카고 계획안은 기본적으로 도시 공공공간의 개선을 위한 계획(Plan for Public Improvements)이었다. 하지만 고속도로와 공원에 대한 부분은 광역적 스케일이다. 특히 공원에서 광역적인 고려가 이루어진 것은 순수한 미학적 관점에서 결정된 것과는 거리가 멀었다.

번햄의 시카고 계획안은 주로 공공공간에 대한 것이었다. 그는 주정부가 소유하고 있는 공공공간의 물질적인 여건을 이용하여 공유된 미적 경험에 기반하는 새로운 대중, 새로운 시민계급을 이끌어 내는 것을 목표로 하였다. 생산보다는 소비를 강조하는 현대적인 도시라는 비전을 제시한 번햄은 도시의 시민을 형성하는데 가족보다는 국가의 영향력을 강조하였다.²⁵¹⁾ 공공공간을 강조하는 태도는 19세기 후반 도시근린에 위치한 가로나, 산책로, 놀이터 등에 관심을 돌리기는 하였으나, 개인의 개성이나 건강이 구현되는 장소로서 가족의 주거에 계속 집중하였던 주택 개혁주의자들과는 크게 다른 점이였다.²⁵²⁾



[그림 2-44] 이민자의 대유입으로 극도로 혼잡한 시카고의 중심가(1909)
출처: MAKE BIG PLANS,

<http://burnhamplan100.lib.uchicago.edu/newberryexhibit/rerouting/busy-crossroads.shtml>

251) Garb, M.(2011), "Race, Housing, and Burnham's Plan: Why is there no Housing in the 1909 Plan of Chicago?", *Journal of Planning History*, v.10(2), p.101.

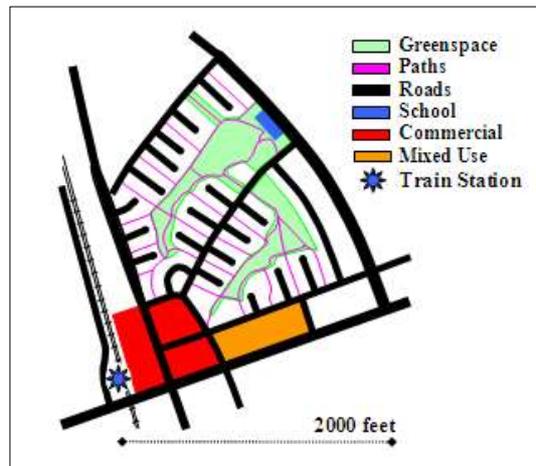
252) Garb, M.(2011), "Race, Housing, and Burnham's Plan: Why is there no Housing in the 1909 Plan of Chicago?", *Journal of Planning History*, v.10(2), p.104.

이러한 태도는 광로와 수변을 따라 이루어진 공공과 민간부문 건설에 대해 설계기준을 의무화한 것으로 나타났는데, 보자르(Beaux Arts) 미학을 강조하며 상업적인 기능보다 시민문화를 강조하였다. 공업은 도시의 경계를 계속 돌려야 하지만, 공업과 노동계급은 도시의 중심부에서 나가야 했다. 산업적인 도심부는 소비자 지향의 상업지구로 대체되며 이 지역은 수변과 광로를 따라 이루어지는 여가활동이 강조되었다. 부분적으로 변함은 도시의 목적을 오스만으로부터 가져왔다. 그러나 변함의 계획안에서 공공공간은 다양한 사회적 집단사이에 조화를 가져오며, 국가에 종사하도록 설계된 것이었다.²⁵³⁾

변함의 관점에서 나타나는 정치적, 사회적 고려의 연장선상에서 고민했던 페리는 1929년 근린주구의 원칙을 제시하는데 녹지체계에 대해 다음과 같이 간략하게만 언급하고 있다.

“오픈스페이스에서 특별한 근린의 수요에 맞도록 계획된 작은 공원, 여가공간의 체계가 제공되어야한다.”²⁵⁴⁾

하지만 녹지와 공원에 대한 페리의 언급은 커뮤니티의 회복이라는 목표에 비해서 녹지의 기능이나 잠재력에 대한 심도 있는 설명은 이루어지지 않은 것으로 보인다. 오히려 스타인과 헨리 라이트의 계획개념에서 녹지에 대한 보다 상세한 의미가 부여된다.



[그림 2-45] 레드번 계획의 개념도

출처: Greenway Neighborhoods, <http://www.greenwayneighborhoods.net>

253) Garb, M.(2011), “Race, Housing, and Burnham's Plan: Why is there no Housing in the 1909 Plan of Chicago?”, *Journal of Planning History*, v.10(2), p.107.

254) Perry, C. A.(1929), *The Neighborhood Unit*, Russell Sage Foundation, p.34.

스타인과 헨리 라이트는 레드번에서 내부보행순환시스템과 공원을 통해 주택의 실배치나 주택 외부의 생활에 대한 새로운 시각을 제공했다. 예를 들어, 스타인은 주택의 거실을 녹지공간을 향하도록 하였고, 가로로부터 멀리 이격하여 배치하였다. 또 개별 슈퍼블록의 녹지공간을 주변 슈퍼블록까지 지하통로(Underpass)로 연결하였고 그 결과 전체 근린지역을 이용할 경우에도 보행도로와 녹지체계가 단절되지 않았다.²⁵⁵⁾ 슈퍼블록 내에 조성된 내부지향의 녹지와 슈퍼블록 사이를 잇는 녹지체계의 구성이라는 개념은 지역적인 녹지체계를 구성하는 개념으로 곧 발전하였다.

② 녹지체계 개념의 정립

녹지체계에 대한 미국적 전통은 공원도로에서 그린벨트를 거쳐, 그린웨이개념으로 발전한 것으로 볼 수 있다. 그린웨이, 그린벨트, 그리고 공원도로는 연결된 녹지체계를 계획하는데 사용된 개념으로 각자의 특성과 이점을 가지고 있다. 공원도로와 그린웨이는 공간적인 현상으로 서로 다른 것이기는 하지만 둘 다 긴 녹도를 의미하고 있다. 반면, 그린벨트는 선형적일 필요는 없으며 도시지역의 주변부에 완충기능을 제공한다.²⁵⁶⁾

공원도로는 1930년대 미국 공원관리 체계에서 만들어지고 관리되어온 개념으로 기존의 공원과 목적지 사이를 매력적인 연결로를 만들기 위한 것이었다. 초기의 공원도로는 제한된 접근성을 가진 광로에 가까운 것이었다. 20세기 들어 성장한 도시들에서 설계된 공원도로는 즐거운 환경에서 유려한 곡선주로를 지속적으로 달리는 편안한 운전이 가능한 자동차길을 뜻하였다. 시각적으로 전원적인 분위기의 자연스러운 광경을 의미하였다. 공원도로의 폭은 종종 오솔길이 있거나, 위락활동에도 사용될 만큼 넓었다. 이는 도시를 미화할 뿐 아니라, 환경적인 위해요소를 줄이고, 도시 내의 교통대안으로서의 의미도 가지고 있었다.²⁵⁷⁾

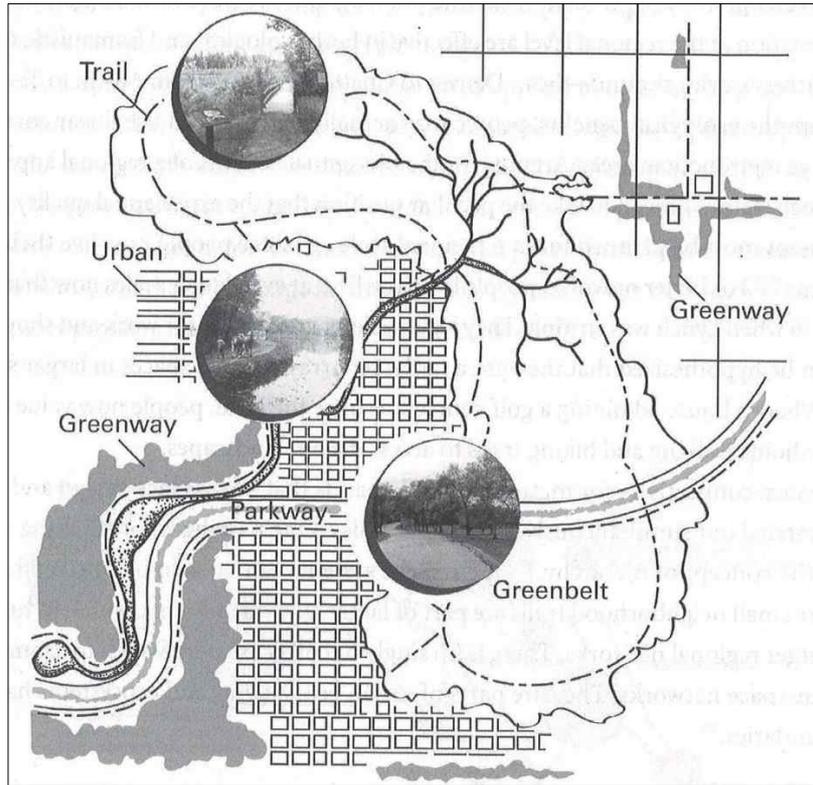
그린벨트(Greenbelt)는 도시주변에 설치되는 녹지로 부분적으로는 도시의 성장을 통제하고 유도하기 위한 것이었다. 영국의 그린벨트는 계획전략과 토지이용 정책으로 남아 있으며, 이를 통해 무분별하게 도시가 확장하여 주변의 마을들과 융합되는 것을 막고 있

255) Parsons, K. C.(1990), "Clarence Stein and the Greenbelt Towns Settling for Less", *Journal of the American Planning Association*, v,56(2), p.168.

256) Erickson, D.(2006), *MetroGreen: Connecting Open Space in North American Cities*, Washington DC: Island Press, p.29.

257) Erickson, D.(2006), *MetroGreen: Connecting Open Space in North American Cities*, Washington DC: Island Press, pp.30-31.

다. 이는 교외를 보호하고, 역사적인 가치를 보존하는 한편 도시의 재생을 촉진하기 위한 것이다. 역사적으로 그린벨트는 녹지를 통해 도시성장을 규제하는 가장 널리 쓰인 수단이다. 현대적인 의미에서 그린벨트는 주변의 거주자들에게 녹지를 제공하는 수법으로 사용되고 있다.²⁵⁸⁾



[그림 2-46] 공원도로, 그린벨트, 그린웨이의 개념
출처: Erickson, D.(2006, p.30)

그린웨이(Greenway)의 개념은 19세기에서 20세기 초에 걸쳐 나타난 개념인데 녹지를 연결하는 수단으로서 북미를 뒤흔들었다. 화이트는 “연결이 중요하다. 우리의 대도시 지역에서 대부분의 큰 면적은 이미 보호되었는데, 그렇게 하지 않았다면 이미 사라졌을 것이다. 이제 가장 시급한 것은 일련의 산재된 요소들을 하나로 엮어내는 것이다.”라고 말하였다. 그린웨이에 대한 전국적인 열풍은 1987년 미국옥외공간을 위한 대통령 위원회에 의

258) Erickson, D.(2006), *MetroGreen: Connecting Open Space in North American Cities*, Washington DC: Island Press, p.32.

해 추동되었다. 그린웨이는 미국 방방곡곡의 오픈스페이스, 공원, 숲, 사막, 그리고 미국 인을 이어주는 통로가 될 것으로 여겼다. 그린웨이는 강이나 계곡, 철도, 운하, 도로 등과 같이 자연적인 요소, 또는 인공적인 요소를 따라 형성된 선형적인 녹지이다. 그린웨이는 생태적인, 경관적인, 위락기능적, 문화적 자원들을 연결하고 보호하기 위해 계획되고, 설계, 운영되었다.²⁵⁹⁾

로버트 선즈(Robert Serns)는 그린웨이를 그 목표에 따라 세 가지 세대로 나누어 정의하고 있다. 첫 세대는 1960년대까지의 그린웨이로 광로와 공원도로로 구성되어 있었던 시대, 두 번째 세대는 1985년까지로 오솔길 중심의 위락기능 그린웨이와 강변이나 폐 철도선을 따라 지어진 선형공원을 중심으로 한 시대, 마지막으로 1985년 이후로 야생동물 보호, 수질관리, 교육, 위락 등 다양한 목표로 설치된 그린웨이들의 시대다. 이러한 시대 구분에도 불구하고 그린웨이의 가장 핵심적인 목표는 아직도 위락, 보존, 그리고 비 차량 교통이라 할 수 있다.²⁶⁰⁾ 이러한 구분을 보면 그린웨이 개념에는 공원도로가 포함되어 있으며, 복합적인 기능을 수행하는 선형의 녹지대의 의미로 수렴하는 것으로 보인다.

이러한 역사적 맥락과는 다소 상이한, 모더니즘에 기반을 둔 접근으로 아테네 헌장(1942)에 나타난 코르뷔제의 핵심 설계원칙 중 녹지와 관련된 사항을 살펴보면 다음과 같은 내용을 찾아볼 수 있다.²⁶¹⁾

- 주거(Habitation)부문: 주거지역은 도시공간에서 가장 좋은 입지에 위치해야 하고, 지형과 기후를 고려해야 한다. 또한 녹지공간에 자유롭게 접근할 수 있어야 하고, 많은 햇빛을 받을 수 있어야 한다. 또한 고층건물 사이의 공간은 녹지를 형성하도록 한다.
- 여가(Leisure)부문: 모든 주거지역은 어린이, 청소년, 성인이 놀이와 운동을 할 수 있는 녹지를 합리적인 곳에 배치해야 한다. 비위생적인 주거블록은 녹지로 대체되어야 한다. 이를 통해 인접한 주거 지역의 위생이 개선될 수 있다. 새로운 녹지는 유치원, 학교, 청소년회관과 커뮤니티 건물과 같이 서비스 될 대상을 명확하게 설정해야하고, 동시에 주택과 긴밀하게 연관되어야 한다. 강, 숲, 언덕, 산, 계곡, 호수, 바다 등 이용 가능한 자연 요소에 대한 평가가 이루어져야 한다.

259) Erickson, D.(2006), *MetroGreen: Connecting Open Space in North American Cities*, Washington DC: Island Press, pp.33-34.

260) Erickson, D.(2006), *MetroGreen: Connecting Open Space in North American Cities*, Washington DC: Island Press, p.36.

261) Le Corbusier(1943), *The Athens Charter*, Grossman Publishers, pp.61-65.

- 도시의 역사적 유산(The Historic Heritage of Cities): 역사적 기념물 주변의 불량 주거지를 철거함으로써 녹지 공간을 만들 수 있을 것이다.

아테네 현장에서 나타나는 녹지개념은 기존의 녹지체계에 비해서 상대적으로 단편적으로 나타난다. 이 단편적인 양상은 녹지가 가지는 다면적인 기능을 구조적으로 확보하고자 하는 측면에 대한 고려가 비교적 덜하기 때문인 것으로 보인다. 녹지가 가지는 기능적인 측면에 대한 복합적인 이해가 부족한 시대적 여건도 반영되었을 것이다.

한세대 후에 나타난 제인 제이콥스를 필두로 한 도시학자들은 충실한 현실의 이해를 통한 설계의 근거를 마련하고자 하였다. 제이콥스는 공원이 가지는 기능의 작동에 대해 주변 환경과 연계하여 설명하고자 한다.

“공원은 취약한 장소다. 공원은 매력과 혐오의 양극단을 달리기 마련이다. 공원의 행태는 결코 간단하지 않다. 공원은 도시지역에서 가장 즐거운 곳이면서 주변 환경에 경제적인 자산이 될 수도 있으나, 실제로 그런 곳은 많지 않다. 공원은 세월이 지남에 따라 더욱 사랑받으며 가치를 인정받을 수 있으나, 이러한 힘을 지닌 공원은 별로 없다.”²⁶²⁾

(사람들은) “도시의 공원에 너무 많은 것을 기대한다. 공원주변의 환경의 필수적인 성격을 변화시키거나 그 지역을 자동적으로 개선시키기는커녕, 근린의 공원들은 스스로 직접적으로 극적으로 주변의 영향을 받고 있다.”²⁶³⁾

또한 입지와 주변에 미치는 외부효과에 대해서도 언급한다.

“아마 복잡한 가운데 가장 중요한 요소는 중심에 위치하는 것일 것이다. 잘된 소공원은 교차점이나 휴게지점, 언덕마루 등 일반적으로 중심이라고 생각되는 지점에 위치하고 있다. 소공원이나 광장은 거의 모두 중심이며 그들의 주변부에 의해 약간의 차이를 나타내며 복잡해지게 된다.”²⁶⁴⁾

“일반적인 공원은 사람들이 매우 다양한 목적으로 찾아들게 되는, 지역의 매력요인일 증가시킬 수 있고, 그렇게 하고 있다. 공원들은 또한 무미건조함, 위험함, 공허함 등을 과장시킴으로서, 다양한 기피요인을 주변지역에 전파할 수도 있다.”²⁶⁵⁾

262) Jacobs, J.(1961), *The Death and Life of Great American Cities*, Random House, p.89.

263) Jacobs, J.(1961), *The Death and Life of Great American Cities*, Random House, p.95.

264) Jacobs, J.(1961), *The Death and Life of Great American Cities*, Random House, pp.104-105.

265) Jacobs, J.(1961), *The Death and Life of Great American Cities*, Random House, p.111.

공원이 사용되지 않는 것을 본다면, 공원의 목적을 달성하고 있지 않다고 판단할지도 모른다.(Gold, 1972) 그러나 그 경우에도 공원은 지역의 지위나 가치를 나타내거나, 특정지역이 과밀하거나 오염되지 않았다는 것을 상징적으로 나타내는 등의 잠재적인 기능을 가지고 있을 수 있다.(Carson, 1972) 그러나 이 경우에도 사람들이 걷거나, 놀거나 하는 등의 명시적인 관점에서 “이용되고”있지는 않은 것처럼 보일지라도, 공원의 잠재적인 기능은 실질적으로 달성되고 있다고 볼 수 있다.²⁶⁶⁾ 이러한 연구들은 공원이 가지는 복합적 기능을 보다 깊이 이해하게 하는 과정으로 이해할 수 있을 것이다.

도시환경에서의 녹지의 기능을 분류하려는 노력은 별로 없었다. 그러나 서비스녹지와 구조적녹지로 구분한 찰스 엘리엇(Charles Eliot)의 간략하지만 종합적인 분류는 터너드-푸쉬카레프(Tunnard-Pushkarev)의 기능에 따른 분류로 이어졌는데, 생산녹지, 보호녹지, 장식녹지, 그리고 위락녹지로 분류되었다. 일반적으로 사람들이 인지하는 것은 세 가지로 나눌 수 있는데, 능동적이던 수동적이던 간에 위락용도나 교통의 용도로 사용된 녹지, 그리고 집이나 도로에서 또는 조망점에서 보이는 녹지, 그리고 프라이버시나 완충, 공간감이나 스케일감을 부여하는 느껴지는 녹지 등이 그것이다.²⁶⁷⁾

장소 만들기에 대한 제언을 지속하고 있는 PPS에 따르면, 큰 공원은 그 안에 적어도 열개의 구별되는 목적지들이 있어야 하며, 각각은 모두 다양한 방법으로 활용될 수 있어야 한다. 각 목적지 안에 여러 활동들을 밀집시킴으로써, 공원 안에서 좀 더 다양한 목적지를 만들어낼 수 있다. 이를 바로 ‘열 가지의 힘’이라고 부르며, 이는 공원과 그 주변 지구를 되살리기 위한 매우 강력한 틀이라 제시하고 있다.²⁶⁸⁾

재인 제이콥스와 같은 단위공원에 대한 고민이 후대의 행태적 관찰조사 및 공원 녹지의 기능에 대한 검증연구들로 이어져 녹지에 대한 계획근거를 마련해가는 한편, 계획의 실천적 측면에서 알버트 루트리지(Albert Rutledge)는 공원체계를 위한 합리적인 계획방안을 당대의 종합계획 양식으로 제시한다.

266) Rapoport, A.(1977), *Human Aspects of Urban Form: Towards a Man-Environment Approach to Urban Form and Design*, Pergamon Press, Ltd., p.20.

267) Tankel, S. B.(2006), *Cities and Space: The Future Use of Urban Land*, ed. by Lowdon Wingo, Jr, Baltimore., The Johns Hopkins Press, p.58.

268) Project for Public Spaces(2011), “Eleven Principles for Creating Great Community Places”, 「PPS」, <http://www.pps.org/articles/11steps/>

“어떤 지역에서, 하나의 입지에 놓인 하나의 공원이 모든 사람들의 위락에 관련된 욕구를 채워주는 것은 불가능하다. 여러 개의 공원이 필요한 것이 당연하다. 이러한 집합은 ‘공원체계’로 집단의 욕구에 대응하는 것이 바람직하며, 여기에는 다음과 같은 단계에 따른 계획이 필요하다.²⁶⁹⁾

첫째, 기존의 공원녹지로부터 시작한다. 기존 공원녹지의 넓이, 입지, 수용하는 활동 등을 살펴본다.

둘째, 다음단계로는 전국적인 기준에 인구대비 최소면적인 충족되는지 살펴본다. 예를 들어 작은 도시에는 1,000명당 10acres(40,500m²)가 있어야 한다.

셋째, 다음은 구역 내에 가장 위락기능을 위해 잠재력이 큰 입지를 결정한다. 이는 기존의 자연환경과 문화적 여건에 대한 분석을 하고, 여기에 인구밀도, 미래의 성장방향, 여가시간에 영향을 미치는 연령, 성별, 민족, 소득 등을 고려한다.

넷째, 우선순위를 제시하고, 재정계획을 수립한다.

이렇게 마련된 공원체계계획은 기존공원과 계획된 공원을 보여주어야 하며, 새롭게 만들어지는 공원의 기능에 대한 명확한 제시가 있어야 한다.”

사실 루트리지의 계획방법은 그린웨이나 그린벨트와 같은 광역적인 고려는 명시적으로 언급되고 있지 않다. 지속적으로 확장되어온 도시권역 내외를 연계하는 광역적인 녹지계획을 수립하기 위해서는 좀 더 행정 관할구역 외부와의 연계가 필요한 경우도 발생하며, 실질적인 녹지의 연계라는 의미가 좀 더 강조된다.

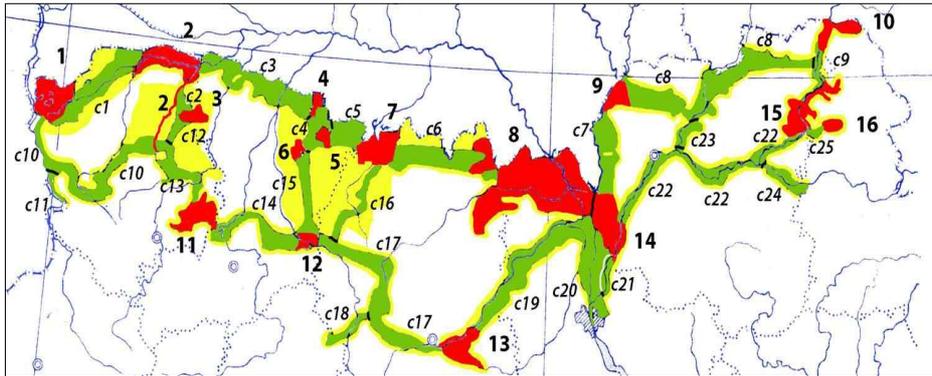
③ 생태계 중심의 녹지계획

기존의 녹지에 대한 논의가 인간을 위한 탈출구, 그리고 기능적 심화과정을 거치면서 녹지체계에 대한 종합적 계획으로 발전한 것이었다면, 인간중심주의를 벗어난 녹지에 대한 관점이 강조되는 생태학적 접근이 대두된다.

생태학자들은 고립된 자연지역을 보호하는 것만으로는 충분하지 않다고 한다. “잠재적으로 적대적인 인간의 정주지를 지나갈 수 있는 통로를 섬처럼 보호된 서식지에 허용해

269) Rutledge, A. J.(1971), *Anatomy of a Park: The essentials of recreation area planning and design*, New York: McGraw-Hill Book Co., pp.143-145.

야 한다. 이러한 연결을 확보하는 것은 매우 중요하다. 환경적으로 건전한 녹지는 각 영역이 인접하고 인접한 영역에 직접 연결되어있다.” 대도시공간을 가로질러 녹지공간을 연결하는 것은 두 가지 이론적인 근거를 찾을 수 있다. 하나는 생태학적인 것이고, 다른 하나는 인간적인 것이다. 여기서의 연결은 생태계와 녹지간의 연결뿐만 아니라, 사람들과 건조환경의 요소들 간의 연결도 의미한다.²⁷⁰⁾



[그림 2-47] 우크라이나 북부 폴레시아 지역의 광역생태네트워크
16개의 생태핵과 27개의 통로로 구성되어 있음
출처: UNESCO, http://science.basnet.by/unesco/pol_eco_eng.htm

헨리(A. C. Henry)는 생태통로에 대해 다음과 같이 지침을 제시하고 있다.²⁷¹⁾

첫째, 통로가 주는 이점은 더 광범위한 공간적 축척으로 작업할수록 커진다.

둘째, 단절된 통로들보다는 연속적인 통로들이 바람직하다.

셋째, 더 넓은 통로가 좁은 통로에 비해 좋다.

넷째, 구조적으로 다양한 통로가 단순한 구조의 통로들보다 낫다. 이때 다양성은 녹지에서의 수평적인 측면과 식재의 높이와 층에 따른 수직적인 측면을 함께 고려해야 한다.

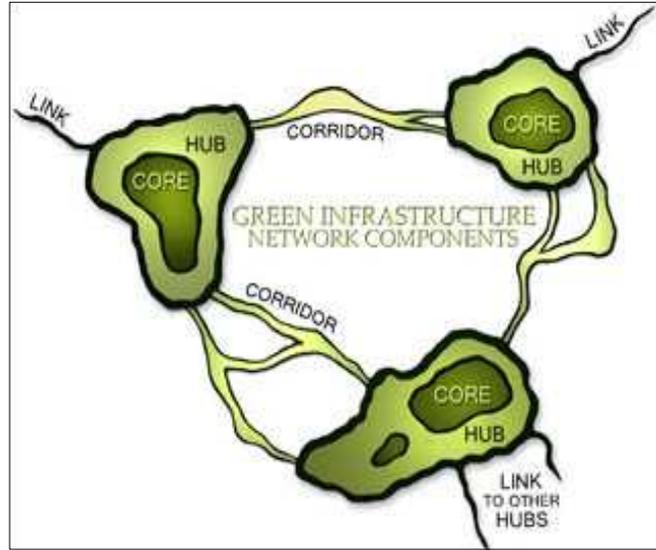
다섯째, 하나의 영역에서 둘 이상의 통로가 만나는 것이 더 좋다.

여섯째, 자연적인 연결은 보존되거나 복원되어야 한다.

270) Erickson, D.(2006), *MetroGreen: Connecting Open Space in North American Cities*, Washington DC: Island Press, p.19.

271) Erickson, D.(2006), *MetroGreen: Connecting Open Space in North American Cities*, Washington DC: Island Press, p.23.

생태통로의 개념은 기존에 적용되어온 인간위주의 그린웨이와는 다른 개념이다. 이러한 지점에서 전통적인 녹지계획은 새로운 국면을 맞이하게 된 것이다.



[그림 2-48] 녹색인프라의 개념과 구조

출처: Green Infrastructure Conservation Fund,

<http://www.greeninfrastructure.net/content/definition-green-infrastructure>

연결되어 있는 녹지체계는 여러 기능을 가지고 있지만 생태학적 틀에 기반하고 있어야 한다. 생태학적 요인이 우선되며 위락이나 교통과 같은 다른 기능은 부차적이라는 관점은 전통적인 녹지계획과는 180도 달라진 것이라 할 수 있다. 유럽에서 이른바 녹색구조(Green Structure) 또는 북미권에서 녹색인프라(Green Infrastructure)로 불리는 개념은 연결된 녹지의 육성에 있어 생태학을 위한 구조를 그 기반으로 하고 있다.²⁷²⁾

녹지의 생태와 인간의 생태를 모두 지지할 수 있는 의미 있는 녹지를 보호하고 설계하는 것은 어려운 일이다. 그 결과는 생태학적으로 건전하며, 인간에게 혜택을 줄 수 있어야 한다. 이러한 조합은 도시의 맥락에서 정주지의 질에 대한 위락용도의 효과에 대한 증거가 빈약하기에 더욱 어렵다. 한 조각의 녹지는 크기가 크고, 적절하게 입지하지 않고서는 어떤 동네에서도 모든 것을 수행할 수 없다. 따라서 녹지체계를 모아 부분보다 큰 전체를 구성하기 위해서는 창조성이 필요한 것이다.²⁷³⁾

272) Erickson, D.(2006), *MetroGreen: Connecting Open Space in North American Cities*, Washington DC: Island Press, p.37.

하지만 이러한 창조성은 공공공간의 사유화 및 계층 간의 배타적 요새화가 이루어지는 미국의 공간에서 많은 도전을 받고 있다. 도시 공공공간의 양극화는 녹지, 공원에서도 이루어지고 있는데, 이러한 양극화는 도시 자유주의의 쇠퇴를 나타내고 있으며, 한편으로는 미국의 공공공간에 대한 옴스테드적인 시각으로 불릴 수 있던 개념의 종언을 고하는 것이다. 센트럴파크의 아버지, 옴스테드는 공공의 경관과 공원을 공통의(유한계급의) 위락과 기쁨을 나누는 가운데 계급과 인종을 혼합하는 사회적인 안전밸브로 인식하였다.²⁷⁴⁾ 생태학적 기반을 우선하면서도, 사회학적 기능, 생리학적 기능까지 수행하는 균형 잡힌 녹지체계가 향후 도시설계에서 적용될 녹지개념의 전범일 것이다.

소결

본 절에서는 영미권을 중심으로 서구의 도시설계에 적용된 녹지개념의 변천을 크게 암울한 도시에 대한 처방으로서의 녹지, 녹지체계 개념의 변천과 심화, 생태계중심의 녹지계획으로 나누어 살펴보았다.

도시의 처방으로서의 녹지는 옴스테드를 필두로 하여, 지테, 변햄 등으로 이어지며, 스타인과 라이트의 계획안에서는 슈퍼블록과 연관되어 녹지의 체계라는 개념이 구체적으로 전개되기에 이른다. 이러한 흐름 속에서 알 수 있는 것은 도시 분야에서 녹지에 대한 처리는 그 시초부터 정치적이고 사회적인 결정에 따라 계획되고 설계되었음을 알 수 있다. 결국 도시의 문제에 대한 처방은 도시의 문제를 무엇으로 인식하는가에 달려있기 때문이다. 대규모 도시공간에 대규모의 공원을 형성하는 것은 상징적 차원이나 사회화의 차원과 같은 추상적 차원에서 결정되는 한편, 실질적인 삶의 질을 개선하는데 여러 스케일의 공간속에서 상대적으로 촘촘한 성능을 발휘했다고 보기는 어렵다. 그럼에도 불구하고 도시의 문제에 대한 처방으로서의 녹지개념은 도시설계에서 가장 기본적인 개념으로 볼 수 있는데, 이러한 개념을 현실의 문제에 적용하는 과정에서 점차 녹지체계의 개념을 심화시켜간 것을 볼 수 있다.

273) Erickson, D.(2006), *MetroGreen: Connecting Open Space in North American Cities*, Washington DC: Island Press, pp.39-40.

274) Davis, M(1990), *Variations on a Theme Park: The New American City and the End of Public Space*, New York: Hill and Wang, p.156.

녹지체계는 특히 미국을 중심으로 볼 때, 공원도로, 그린벨트, 그린웨이로 나누어서 살펴볼 수 있는데, 이 역사는 이미 100년을 넘은 것으로 보인다. 미국에서 흔히 볼 수 있는 녹지체계는 의식적 노력의 산물이며, 무분별한 도시개발 후에 남은 녹지가 그렇게 풍부한 것은 아니다. 공원도로의 시대만 해도 이미 도시 내에 유휴토지가 많이 남아있다는 전제를 상당부분 가지고 있으며, 그린웨이의 개념은 이미 의식적인 녹지의 보전과 확보라는 의미를 더 크게 가지게 된다. 이후 녹지종합계획의 수립과 같은 도시단위의 전략에 이르르면, 어떤 토지를 취득하여 그린웨이로 만들 것인가에 대한 판단기준을 수립하기에 이른다. 이 시기의 녹지체계는 이미 기존의 녹지를 연결하여 광역적인 녹지체계를 구축하기 위해 의도적인 공공의 노력이 요구된다는 점을 의미한다.

그린웨이가 좀 더 다양한 기능을 수행하기를 요구받게 되는 80년대 이후 생태계중심의 녹지계획의 개념이 전반적인 반향을 얻게 된다. 인간의 활동 위주의 녹지는 그 속성상 지속가능성의 측면이나, 생태적인 측면에서 한계를 가지고 있음을 점차로 인식하게 되고, 생태학적 고려를 우선순위에 놓는 녹지계획의 필요성이 전면에 등장하게 된다. 이러한 생태학적 관점은 느슨한 드라이브 코스의 성격을 가졌던 공원도로와는 사뭇 이질적인 대극점이라 할 수 있는데, 인간의 이동 이전에 야생동물군이나 식물군이 이동하고 상호작용할 수 있도록 하는 것을 우선적으로 고려하는 생태통로의 개념들이 그 명확한 표지자라 하겠다. 이런 개념은 녹색구조, 또는 녹색 인프라라는 개념으로 확장되어 현대적인 녹지계획은 이미 지속가능성과 생태학적 건전성을 확보하기 위한 하부구조로 자리 잡고 있다.

이상의 흐름은 산업혁명 이후 비인간적 환경에서 탈출하고자 하는 인간의 욕구에 대응하는 녹지계획에서 시작된 녹지개념이 점차 합리적, 종합적 양상을 띠면서 녹지체계로 발전하였고, 다양한 기능의 수행을 요구받는 과정에서 점차 전체 생태계의 건전성을 고려하는 방향으로 녹지에 대한 인식이 확장되어온 것으로 볼 수 있다.

2장에서 정리된 이론적 추적 결과를 바탕으로 앞서 분류한 다섯 가지 의제와 주요 이론가들을 더욱 세밀하게 재정리 하였다. 공간구조 및 가로체계는 다시 중심성, 블록의 크기, 가로망의 위계의 세 가지로 세분류 되었으며, 다섯 가지 의제 모두 3~4번의 변곡점이 있었고, 그에 따른 주요 이론가들을 재정리 하였다.

[표 2-3] 주요 이론가들이 주장한 핵심설계요소에 따른 분류 재정리

| 공간구조 및 가로체계 | | | 건축물과 가로의 관계 | 커뮤니티 개념의 적용 | | 경관에 대한 고려 | | 녹지의 처리방식 | 시대 | | | | | | | |
|---|---|---------|---|--|--|--|---|--------------------------------------|---|---|---|--|---|--|--|--|
| 중심성 | 블록의 크기 | 가로망의 위계 | | 사회적 교류가 일어나는 커뮤니티 | 주거 행태의 실증적 연구 | 생태적 고려 (자연지형의 고려) | 포스트모더니즘경관 (인간중심 Image) | | | | | | | | | |
| 중심성 강조 • Haussmann (1852) Haussmann's renovation of Paris • Daniel Burnham (1909) The Plan for Chicago | 소규모 블록 • Camilo Sitte, Sigfried Giedion (1941) Space, Time and Architecture | | 상징적·심미적 대로 (가로를 만드는 건축물) • Haussmann(1852) Haussmann's renovation of Paris • Camillo Sitte(1889) City Planning According to Artistic Principles • Daniel Burnham(1909) The Plan for Chicago | 공공의 복리를 추구하는 이상적 커뮤니티 • Ebenezer Howard(1898) To-morrow A peaceful Path to Real Reform | 회화적 경관 (목가적, 농촌적, 전원적) • Frederick Law Olmsted(1858) Central Park • Ebenezer Howard(1898) To-morrow A peaceful Path to Real Reform • Camillo Sitte(1889) The Birth of Modern City Planning | 도시의 처방으로서의 녹지 • Frederic Law Olmsted(1858) Win the Central Park Design Competition • Ebenezer Howard(1898) To-morrow A peaceful Path to Real Reform • Camillo Sitte(1889) The Birth of Modern City Planning • Daniel Burnham(1909) Chicago Plan | 1900 이전 | 모더니즘 이전 ↓ 모더니즘 ↓ 모더니즘 이후 | | | | | | | | |
| | | | | | | | 탈중심성 • Frank Lloyd Wright (1932) Broadacre City | | 슈퍼블록 • Clarence Stein (1935) The Radiant City | 자동차 중심 • Le Corbusier (1935) The Radiant City | 가로와 건축물의 분리 • Raymond Unwin(1909) Town Planning in Practice • Clarence Perry(1929) The Neighborhood Unit, Radburn • Le Corbusier(1935) The Radiant City/ The Athens charter | 사회적 교류가 일어나는 커뮤니티 • Clarence Perry(1929) The Neighborhood Unit • Clarence Stein & Henry Wright(1929) Radburn • Jane Jacobs(1961) The Death and Life of Great American Cities | 주거 행태의 실증적 연구 • Le Corbusier (1942) Athens Charter • Oscar Newman (1973) Defensible Space • Donald Appleyard (1981) Livable Streets | 근대주의 경관 (수직적, 직선적, 기하학적) • Raymond Unwin(1909) Town Planning in Practice • Clarence Perry(1929) The Neighborhood Unit, Radburn • Le Corbusier(1935) The Radiant City | 녹지체계 (공원도로, 그린벨트, 그린웨이) • Clarence Perry(1929) The Neighborhood Unit • Clarence Stein & Henry Wright(1929) Radburn • Parkway Concept • Le Corbusier(1942)- Athens Charter • Jane Jacobs(1961) The Death and Life of Great American Cities • Amos Rapoport(1977) Human Aspects of Urban Form | 1900 1910 1920 1930 1940 1950 1960 1970 |
| | | | | | | | 중심성의 축적 감소 • Ebenezer Howard(1898) To-morrow A peaceful Path to Real Reform • Raymond Unwin(1909) Town Planning in Practice • Clarence Perry(1929) The Neighborhood Unit, Radburn | | 가로활동을 지원하는 소규모 블록 • Jane Jacobs (1961) The Death and Life of Great City | 교외화에 따른 간선도로망 확충 • Frank Lloyd Wright (1932) Broadacre City | 가로의 활성화/ 가로와 건축물의 유기적 결합 • Jane Jacobs(1961) The Death and Life of Great City • Oscar Newman(1972) Defensible space • Donald Appleyard(1982) Liveable streets • William Whyte(1988) City: Rediscovering the center • Allan Jacobs(1995) Great Streets | 도시 확산 위에 재건하는 저소득 계층의 보호 • Peter Calthorpe(1993) The Next American Metropolis: Ecology, Community, and the American Dream • Place-making | 생태적 고려 (자연지형의 고려) • Ian L. Mcharg(1969) Ecological Planning • Andres Duany(2009) Center for Applied Transect Studies | 포스트모더니즘경관 (인간중심 Image) • Kevin Lynch(1960) The Image of City • Gordon Cullen(1961) The Concise Townscape | 생태계 중심의 녹지 • Presidential Commission for American Outdoor(1987) • A. C. Henry(2006) Ecological Corridor | 1980 1990 2000 이후 |

제3장 서구 도시건축이론의 적용사례 분석

1. 도시설계 사례의 선정
2. 도시설계 주요범주별 사례분석

3장에서는 2장의 이론적 추적결과를 토대로 나온 다섯 가지의 범주에 따라 시대별 사례분석을 실시하고자 한다. 즉 여기서의 범주화는 도시설계의 일반적 요소들의 범주화가 아니라 우리나라 도시설계 도면과 보고서에서 그 적용을 확인할 수 있는 물리적인 설계요소들을 범주화한 것을 의미한다.

따라서 전체적인 설계안에 나타난 설계요소들을 공간구조 및 가로체계, 건축물과 가로의 관계, 커뮤니티의 개념의 적용, 경관에 대한 고려, 녹지의 처리방식 등으로 크게 다섯 개의 의제로 나누어 진행하였다.

1960년대부터 2000년대까지 각 시대별로 실제 계획된 사례들을 선정해 총 20곳을 정리, 분석하였다. 다섯 가지의 범주에 따라 서구 도시건축이론이 우리나라 도시계획에 적용되었는지, 적용되었다면 어떠한 방법으로 적용되었는가를 살펴보며 우리나라 도시건축이론을 정리하고자 하였다.

1. 도시설계 사례의 선정

[표 3-1] 시대별 주요 도시설계 프로젝트(사례) 선정

| 시대 | 대표사례 |
|----------|--|
| 60년대 | 성남 단지개발 울산 공업지구 서울 여의도 개발계획 서울 마포 아파트 |
| 70년대 | 서울 영동 아파트 서울 잠실 중심지구 안산 반월 신공업도시 과천 신도시 |
| 80년대 | 서울 목동 신시가지 서울 상계 신시가지 대전 둔산 신시가지 서울 고덕 중심상업지역 |
| 90년대 | 군포 산본 신도시 부산 해운대 신시가지 성남 분당 신도시 부천 중동지구 |
| 2000년 이후 | 화성 동탄 신도시 인천 송도 신도시 행정중심복합도시 파주 운정 신도시 |

□ 시대별 주요 도시설계 프로젝트(사례) 선정의 근거

1960년대

:성남 단지개발

성남시는 원래 경기도 광주군 중부면이었으나 1960년대 중반 서울시의 도심지에 분포해 있던 무허가 건물 등의 주민을 중부면으로 집단 이주시킬 목적에서 계획된 「광주대단지개발사업」에서 비롯되었다. 광주대단지는 서울시가 도시개발을 위해 무허가 건물지대 철거를 위해 만든 철거민들의 집단적 정착지로 이전의 정착지 조성사업과는 비교되지 않을 정도로 큰 규모의 사업이었으며, 사업에 필요한 재정과 자원도 상당한 규모였다.²⁷⁵⁾ 광주대단지는 인구 20만 명이 넘는 대규모 주택도시로서 서울의 위성도시 기능을 가지도록 계획되었다. 주요 시책으로는 전기·수도·도로시설 등의 설비를 통한 개발촉진과 기능수행 도모, 최대한의 주민복지시설의 설치를 통한 수익성 극대화 등이 있다.²⁷⁶⁾ 광주주택단지(이후 성남시로 됨)는 과밀해소용 최초의 신도시였다는 점에서 의의가 있다.

:울산 공업지구

울산 공업지구는 제1차 경제개발 5개년계획의 핵심 사업으로 인구 50만 명의 문화공업도시를 목표로 하였으며, 도시계획지역은 울산시 전역 176만여 평이며, 주거지·상업지·공업지·녹지·풍치지구로 구성되었다. 이 계획에 의하여 정유, 비료, 제철·제강 화력발전소 등 주요 기간산업 개발이 추진되었고, 이들 산업을 뒷받침하는 도시 조성을 위해 공업용수, 항만, 철도 등 기반시설과 공공시설이 계획되었다.²⁷⁷⁾ 울산읍이 시로 승격된 것도 울산지역이 특정공업지구로 지정·고시된 1962년 6월이었다. 그 후 1980년까지 인구도 약 5배로 늘어났으며 공업지역은 더욱 확장되어 온산(溫山), 미포(尾浦)에도 새 공업단지가 조성되었다. 광주주택단지(이후 성남시로 됨)가 최초의 과밀해소용 신도시였다면 울산은 공업단지 배후도시로 건설된 최초의 신도시라고 할 수 있다.²⁷⁸⁾

275) 김수현(2006), 「1971년 광주대단지 사건 연구」, 서강대학교 석사학위 논문, p.29.

276) 손정목(2003), 「광주대단지 사건」, 『도시문제』, v.38(420), pp.92-93.

277) 이민주, 한삼건(2008), 「울산 공업단지 개발과정에 관한 연구」, 『대한건축학회』, v.28(1), p.516.

278) 울산광역시청(2011), 「산업·경제편」, 『울산광역시청』, <http://www.ulsan.go.kr>.

:서울 여의도 개발계획

여의도 도시개발은 1960년부터 시작된 경제적 고성장 정책으로 인해 발생한 여러 가지 도시문제를 해결하기 위해 부도심을 개발하면서 처음으로 이루어진 것이었다.²⁷⁹⁾ 여의도 개발은 단순히 한강 물줄기 한가운데 위치한 큰 섬 하나의 개발이 아니라, 1963년 서울의 행정구역에 포함된 오늘의 강남 개발을 위한 전진 기지이자, 한강개발의 시작이었다. 마포대교를 거쳐 여의도를 관통하여 영등포로 이어지는 6차선 도로를 중심으로 도심 축을 구성하고, 서쪽에 국회, 동쪽에 시청을 배치한 여의도 개발계획은 최초의 도시계획에 의한 현대적 도시설계로, 국회지구와 시청, 대법원지구를 위치시켜 서울의 구도심에 집중되었던 도시기능의 배분을 시도하였다. 도심을 중심으로 기능의 조정 없이 물리적인 주거지 확장으로 일관해 온 서울의 도시계획에서 도심 기능의 배분이 이루어진 첫 도시계획이라는 점에서 여의도 개발은 서울시 도시공간구조 개편의 전기가 되었다고 할 수 있다. 비록 원안대로 개발되지 못하였고, 대법원과 시청은 이전하지 않았지만, 삼권분립의 한 축인 국회가 위치함으로써, 여의도 개발은 강남개발과 함께 본격화된 다핵도시구조의 첫 시발점이라는 도시계획사적 의미를 갖게 되었다.²⁸⁰⁾

여의도 도시계획의 가장 주된 개념은 서울과 인천을 잇는 선형도시로 중간 거점 역할을 하도록 하는 것이었다. 김수근 팀이 제시한 여의도 도시계획은 그때까지 “도심이라는 단일 핵을 설정하고 이로부터 5km권, 10km권, 15km권의 동심원을 그려나가는데서 서울의 모든 도시구조 형태를 연역하려는 방법”을 탈피하여, “여의도를 새로운 도심으로 개발하여 서울이라는 도시로 하여금 선형 축을 형성하게 하는 계기를 만들고, 구도심의 소개와 재개발이라는 지속적인 평준화 작업을 통해서 서울의 도시조직 내 도시 형태 구조를 본래의 것으로 바로잡기 위한 것이었다.”²⁸¹⁾

279) 민병길(2007), 「복합 이벤트 공간으로서의 여의도 공원 개발 계획」, 한양대학교 석사학위 논문. p.11.

280) 안창모(2010), “서울의 도시화 과정에서 여의도의 소외와 개발”, 「한국도시설계학회지」, v.11(5), pp.63-65.

281) 공간사(1969), “여의도개발 MASTER PLAN을 위한 전제와 가설”, 「공간」, v.4(4), pp.10-39.

:서울 마포 아파트

마포 아파트는 제 1차 경제개발 5개년계획의 주택부문의 일부로 건설되었다. 국민의 재건의욕을 고취하고 토지이용률을 제고하기 위하여 고층화를 시도하였으며, 대내외에 건설상을 과시하기 위한 건설목표를 가지고 있었다. 마포 아파트 단지계획의 가장 큰 특징은 처음으로 ‘단지’개념을 도입했다는 사실이다. 단순히 주거만을 고려했던 단계를 넘어 대규모 주택용지에 여러 개의 건물을 짓는 ‘아파트단지’로 설계했다. 마포 아파트의 최초 계획은 자금부족과 사회분위기 등, 현실적인 문제로 인해 100% 달성되진 못했지만 1962년 1차로 6층 높이의 Y자형 주거동 A, B형을 각각 3동씩, 6개동 총 450가구로 구성되었다. 이어 1964년에는 3차로 6층짜리 일자형(판상형) 4개동 192가구가 준공되었다. 이로써 총 10개동 642가구의 아파트 단지가 생성된 것이다. 주택도시40년사에서는 마포 아파트를 “기본개념은 근대 서구의 집합주택 계획에서 목표로 삼았던 녹지 위의 고층주거(Tower in the park)개념을 그대로 도입한 것으로 후일 우리나라의 주거지의 단지식 개발을 견인한 선도적인 사례로써 평가되고 있으며, 중산층을 위한 주택공급정책의 산물로서 기록되고 있다”고 설명하고 있다.

건축적인 측면에서는 고층주거의 본격적인 도입, 계단실형 아파트평면의 개발, 거실의 출현, 전·후면 발코니의 출현, 수세식화장실 등의 새로운 요소와 세대의 프라이버시 확보 및 작업공간의 확보라는 계획요소 등이 이후 아파트 건설에 큰 영향을 주었다. 단지구성에서도 Y형 I형주동의 배합, 11% 정도의 건폐율로 대표되는 넉넉한 오픈 스페이스와 도로, 어린이놀이터 그리고 조각상과 같은 조경요소와 공공시설이 공급됨으로써 한국에서 최초이자 이후에 아파트단지 계획에서도 찾아보기 힘든 성공적인 사례로 파악할 수 있다.²⁸²⁾

282) 장성수(1994), 「1960~70년대 한국아파트의 변천에 관한 연구」, 서울대학교 석사학위 논문, p.99.

1970년대

:서울 영동 아파트

영동 아파트지구 개발계획은 우리나라 최초의 아파트 지구계획으로서, 1975년 박정희 대통령의 지시에 따라 당시 도시계획과장 김병린에 의해 천일기술단이라는 연구용역회사의 김익진에게 「영동 아파트지구 개발계획(안)」의 수립이 의뢰되었다.²⁸³⁾ 영동지구는 아파트지구를 대상으로 마스터플랜 성격의 「영동 아파트지구 종합개발계획」을 수립, 주거환경의 질을 고려하여 근린주구계획에 의한 공공시설계획, 인구계획, 중심시설 계획 등을 다루었다. 도시계획 차원에서 장기적·종합적으로 접근한 것이었다. 이는 1977년 12월, 「주택건설촉진법」 전면개정시 법 내로 편입하여 아파트지구 개발에 대한 기본계획 수립을 의무화하는 계기가 되었다.²⁸⁴⁾ 「영동 아파트지구 종합개발계획」은 「서울특별시 아파트지구 건축조례」와 더불어 1970년대 후반에서 1990년대 중반까지의 20년간, 서울은 물론이고 전국 각지에 수없이 많이 들어선 아파트지구의 모델이 되었다.²⁸⁵⁾

:서울 잠실 중심지구

1975년 이전에 건설되었던 대부분의 대단위 주거단지 가운데 한강 외인 아파트 등 일부를 제외하고는 한강 아파트나 반포 아파트의 경우처럼 대부분이 평행배치 방식을 취하고 있는 것에 반해 잠실 아파트는 가장 분명하고도 본격적인 계획태도를 취하면서 클러스터(Cluster) 배치방식을 채택하고 있어 중정형 공간구성의 초기 사례로 꼽을 수 있다. 잠실지구에 마지막으로 조성된 5단지(1~4단지와 달리 15층의 고층으로 개발되었으며 현재까지 우리나라 고층주택의 원론적 모형이 되고 있다는 평가와 함께 주택공사 뿐만 아니라 민간부문의 아파트 계획에서도 매우 중요한 계획상의 선례로 자리하고 있다.²⁸⁶⁾ 한편, 잠실지구는 도시계획 차원에서 질 높은 도시환경의 조성을 목표로 한 종합계획을 먼저 수립하고 토지구획정리사업은 이를 실현하기 위한 사업수단으로 적용하였다. 당시 사업 중심의 서울 도시계획에서, 선 계획-후 사업, 즉 도시계획에 의해 도시조성을 하게 되

283) 손정목(1999), “다핵도시 구상의 파급효과 -강남개발이 마무리되는 과정(III)”, 「국토」, v.215, p.94.

284) 김장화(2011), 「서울 1960~70년대 도시계획에서 잠실지구종합개발기본계획의 의미」, 서울시립대학교 박사학위 논문 p.79.

285) 손정목(1999), “다핵도시 구상의 파급효과 -강남개발이 마무리되는 과정(III)”, 「국토」, v.215, p.96.

286) 대한주택공사(2002), 「주택도시40년」, pp.44-45.

는 주요한 전환점이라 할 수 있다.²⁸⁷⁾ ‘잠실종합개발계획’은 근대주의자들이 주장하던 적층주택의 이상을 실현한 장소로서, 그 후 우리나라에서 이루어진 적잖은 도시설계에 하나의 모델이 되었고 우리나라 도시설계에서 하나의 원론적인 설계를 제공했다는 점에서 큰 의의를 지닌다.²⁸⁸⁾

:안산 반월 신공업도시

반월 신도시는 도시 전체가 완전히 계획적이고 인공적으로 전면매수 개발된 우리나라 신도시개발의 효시로서 당시 과대한 인구 및 산업의 집중으로 과밀의 폐해를 겪고 있던 수도 서울의 도시문제를 수도권 차원에서 해결하기 위해 건설되었다.²⁸⁹⁾ 반월 신도시 개발은 서울의 중소기업을 이전함으로써 서울의 도시재정비 및 그에 따른 인구 분산을 꾀하였다. 초기의 영국 신도시 같은 소비형 도시가 아닌 인구흡입산업을 집중적으로 유치하여 자체생산능력을 갖는 자기완결형 자족도시로 계획되었고, 모도시와는 활발한 유기적 관련을 갖지만 의존하지 않는 분리된 도시로서 서울인구의 소산과 주변지역에의 외부 경제효과를 파급하는 기능을 가진 복합기능도시로 계획되었다.²⁹⁰⁾ 또한, 반월 신도시는 각각의 커뮤니티 단위가 5~6개의 근린주구로 구성되는데, 커뮤니티는 A,B,C 3개로 설정되어 전체 주거공간을 형성하고, 생산 공간과 함께 전체 도시를 구성하였다. 각각의 근린주구는 초등학교 1개소 설립을 위한 인구규모(약10,000명)로 하고, 주구 내 공공시설의 배치는 이용이 편리하게 도보로 10분 거리에 도달할 수 있는 거리를 기준으로 하고 있다. 따라서 반월 신도시에서는 근린주구의 기본원칙에 충실하게 따르면서 단계적 구성 원칙이 고려된 초기적 사례라 할 수 있다.²⁹¹⁾

287) 김장희(2011), 「서울 1960~70년대 도시계획에서 잠실지구종합개발기본계획의 의미」, 서울시립대학교 박사학위 논문, p.79.

288) 손정목(2003), 「서울 도시계획 이야기 3」, 서울: 한울, p.214.

289) 임강원(1992), “수도권 신도시계획의 성과분석과 계획상의 개선방안 -반월신공업도시를 사례로-”, 『환경논총』, v.30, p.51.

290) 강경원(1984), “서울의 인구 및 기능분산의 측면에서 본 반월 신공업도시의 평가와 전망”, 『도시문제』, v.188, pp.64-65.

291) 공동주택연구회(1999), 「한국 공동주택계획의 역사」, 세진사, p.136.

:과천 신도시

과천은 행정도시를 조성한다는 다소 특이한 배경 이외에 이전 공업도시 계획을 제외하면 주거지를 중심으로 하는 신도시 계획의 시발점이 된 사례이다. 이전에 화곡, 개봉단지 등의 단독주택을 중심으로 하는 주거지 개발의 경험과 이후 공동주택을 중심으로 하는 여의도, 잠실 등의 주거지 개발 경험이 있었지만, 이들은 신도시라기보다는 모두 신시가지(Town in Town)의 성격이 강했던 반면, 과천은 본격적인 신도시(New Town)로 개발된 사례였기 때문에 이전 사례들의 계획 맥락과 차별성을 갖는다고 할 수 있다. 또한, 영국의 뉴타운을 모델로 개발에 착수한 과천신도시는 도시 차원에서 거주자들의 생활공간을 의식한 계획개념을 본격적으로 고려하기 시작함으로써, 이후의 대규모 주거단지개발에 도시 차원의 계획개념이 진전되는 계기가 되었다.²⁹²⁾ 뿐만 아니라 14,208호 규모의 대규모 주거지인 과천신도시는 우리나라 주거지계획에서 최초로 도시골격개념(Urban Structure)이 적용되면서 이후의 대규모 주거지개발계획 시 도시골격계획개념이 보편화되게 된 계기를 마련하였다. 도시공공공간을 일상적인 생활공간으로 해석하고 각 기능영역별 공간이 유기적으로 연계될 필요성을 인식, 제기하였다는 점에서 생활영역의 공간적 범위를 도시공공공간으로 확대하는 계획개념의 시발이 되었다.²⁹³⁾

292) 공동주택연구회(1999), 「한국 공동주택계획의 역사」, 세진사, pp.128-132.

293) 대한주택공사(2002), 「주택도시40년」, p118.

:서울 목동 신시가지

목동 신시가지는 도시 공공공간을 일상적인 생활공간으로 전제하고 중심적 이슈로 설정한 적극적인 사례로서, 주거지계획 측면에서 다양한 전향적인 특성을 지닌 곳으로 평가된다. 특히, 이전의 다른 도시의 주거지계획과 확연히 구분되는 목동신시가지는 폐쇄적인 가구단위를 집적하는 초기의 주거지 공간구성방식으로부터 본격적으로 벗어나기 시작한 선례로 평가할 만하다. 목동 신시가지의 도시적 생활양식은 이전과는 다른 해석방식을 전제로 하고 있으며, 이러한 해석방식은 영국의 컴버너드(Combernauld), 후크(Hook) 뉴타운에서 제안된 바 있었다. 목동 신시가지 계획 시 이들 두 도시를 중요한 참조 대상으로 하였는데, 중심축을 선형으로 설정하는 방식의 최초사례가 되었고, 도시성 해석에서 각 생활권의 유기적인 연계, 중첩이 중요하게 다루어질 필요성을 제기하였다는 점에서 중요한 의미를 갖는다.²⁹⁴⁾

:서울 상계 신시가지

1980년대 말 개발한 상계 신시가지는 도시계획(택지개발기본계획) 단계에서 도시골격계획을 통하여, 1970년대 중반 이래 우리나라 주거단지의 계획관행으로 고착된 가구의 폐쇄적 배타적 단지 조성을 극복하고 도시가로공간을 중심으로 한 도시적 집합 질서를 갖는 주거지 계획을 시도하고 있다. 도시계획 차원의 새로운 개념 도입 이외에도 상계 신시가지는 우리나라 최초로 초고층아파트를 시도하였으며, 초고층아파트 중간에 공중정원을 도입하고 있다. 또한 단위주택 계획에서도 거주자의 요구에 대응한 융통형 아파트의 시도, 3세대 가족형 아파트 등 새로운 주택에 대한 다양한 시도들이 전개되었다.²⁹⁵⁾

상계동 계획에서는 가구단위와 상권을 분리하는 원칙을 설정하고 이를 중심상업지 도시설계로 구체화하였다. 이외에도 표준형 주거동을 통해서도 가로의 도시적 상황에 대응하지 못했을 뿐만 아니라 대단위 주택단지의 문제로 지적되어 왔던 단지의 폐쇄성과 반도시성을 악화시킨다는 전제에 따라 주거동 설계의 다양화를 구현하였다.²⁹⁶⁾

294) 공동주택연구회(1999), 「한국 공동주택계획의 역사」, 세진사, pp.147-178.

295) 대한주택공사(2002), 「주택도시40년」, p.128.

296) 박철수 외(1996), 「경쟁력제고를 위한 주거단지 설계방식과 체제에 관한 사례조사 및 적용방안 연구」, .

:대전 둔산 신시가지

국토공간상 대전 둔산 신시가지는 경부 호남고속도로의 분기점으로서 전국 대도시를 연결하는 대전광역시의 중앙에 위치해 있으며, 경부 호남선 철도의 요충지인 대전역으로부터 약 4km의 거리를 두고 있는 전국교통의 중심에 자리하고 있다. 1980년대 중반 정부의 수도권 완화정책의 일환으로 대전 둔산 신시가지 개발이 이루어졌다. 대전시가 중부권의 중심도시로 성장함에 따라 중추관리기능을 주축으로 하는 신시가지를 개발하여 행정관리, 업무, 상업 등의 도심기능 분담과 대전시의 도시개발 및 주거생활 환경조성에 기여할 목적으로 한국토지공사에서 1988년부터 1894년까지 약 6년 동안 총사업비 1조 3천억 원을 투입하여 총 규모 약 260만평을 조성한 사업지로 대단위 사업지구이다.²⁹⁷⁾ 또한 둔산 신시가지는 대전청사가 둔산지역으로 이전함에 따라 서구는 제 2의 행정수도로 본격적인 기능을 시작하였고, 법원, 검찰, 각종 은행 등과 더불어 대전의 중심이 서구로 이전하였다.

:서울 고덕 중심상업지역

서울 고덕 중심상업지역 개발계획은 토지개발공사가 강동구 고덕, 상일, 하일, 명일동 등 4개동에 걸친 1백여만평의 자연녹지를 모두 수용하여 개발한 대규모 전원주거단지 계획이다. 정부가 “주택 500만호 건설” 정책의 일환으로 전국 30개 시(市)와 그 일대 약 800만평을 택지개발 예정지구로 지정하였는데, 서울의 경우 고덕지구에 약 100만평을 지정하였다. 그 중 동지구의 중심지 약 2만8천 평의 부지가 도시계획상 상업지역으로 지정되었다.²⁹⁸⁾ 생활권의 개념으로 볼 때, 고덕지구 중심상업지역의 성격은 중생활권의 중심지이다. 고덕지구의 도시계획은 과거의 폐쇄적인 계획에서 벗어나 도시적 생활공간 조성을 위해 가구와 도시공간과의 연계성, 개방성 확보에 주목한 초기적 사례라고 할 수 있다.²⁹⁹⁾ 현대적이며 계획적이고 집약적인 중대규모단위의 개발을 지향하고 가로망구성과 획지분할을 주요내용으로 하였다. 또한 가로공간의 활성화를 위해 가구간의 연계와 상가를 이용한 도시공간의 접점을 확보하고 생활공간의 연계와 도시가로공간과의 접점확보를 통한 가로공간의 활성화를 목적으로 계획하였다.

대한주택공사 주택연구소, p.35.

297) 김준배(2003), 「택지개발사업의 지역파급효과에 관한 연구: 대전둔산지구를 대상으로」, 한남대학교 석사학위 논문, p.36.

298) 한국토지개발공사(1984), 「고덕지구 중심상업지역 도시설계」, p.52.

299) 대한주택공사(2002), 「주택도시40년」, p.52.

:군포 산본 신도시

산본 신도시는 수도권지역의 주택공급을 촉진하고 날로 심각해지는 택지부족에 효과적으로 대처하기 위하여 1989년 정부가 본격적으로 추진하기 시작한 200만호 주택건설과 연계하여 개발된 5개 신도시중 하나이다. 중심상업지 내에는 우리나라 최초로 개방식 쇼핑몰을 설치하고, 지하에 대형 주차장을 설치하였으며 이를 산본역과 연결시켜 개발하여 입주민의 편리한 구매활동 보장과 대표적인 중심지로서의 역할을 하도록 하였다.³⁰⁰⁾ 산본 신도시의 주요 특징으로는 자연경관을 그대로 보존하고, 숲·구릉지를 공원으로 최대한 활용하였으며, 전철·고속도로의 통과로 인한 교통체제의 원활화, 상업·주거지역 내 외곽 분리 배치 등을 꼽을 수 있다. 또한, 수도권 5개 신도시 중에서 가장 먼저 택지개발이 추진됐던 산본 신도시는 수리산과 수암산으로 이어지는 수려한 자연환경 및 지리적 요건 때문에 개발방향 역시 자연환경의 매력을 살린 전원도시에 맞춰져 있다. 이 외에도 노후생활을 겨냥한 ‘실버타운’으로서의 역할도 강조되어있으며, 신도시 중 유일하게 3만평규모의 중심상업지역이 슈퍼블록으로 개발되었다는 점이 특징이다.³⁰¹⁾

:부산 해운대 신시가지

해운대 신시가지 도시설계를 수도권 5개 신도시건설과 비교해볼 때, 5개 신도시들은 기성시가지의 주택 공급 및 인구분산을 목적으로 건설되었다는 점에서 해운대 신시가지와 동일한 개발 목적과 유형을 가진 도시로 분류 할 수 있다. 그러나 입지적으로 볼 때, 해운대 신시가지는 모도시인 부산에 포함되어 있다는 점에서 다소 차이가 있다. 이점에서 수도권의 5개 도시는 비(非)자족적인 ‘주택도시(Bed-Town)’임에도 불구하고 위성도시로서 ‘신도시’의 개념으로 이해되며, 해운대 신시가지의 경우 ‘도시 내 신도시’(New Town in Town)’로 이해할 수 있다.³⁰²⁾ 또한, 해운대 신시가지는 기존의 특별법에 의한 도시개발의 한계를 극복하고 계획적인 신시가지 건설을 위해서 「도시설계제도」를 도입한 중요한 사례이다.

300) 대한주택공사(2002), 「주택도시40년」, p.135.

301) 산본전원신도시, <매일경제>, 1990년 10월 24일, 제 34면

302) 황영우, 김주석(1999), 「해운대 신시가지의 효율적 관리를 위한 기초연구(1)」, 부산발전연구원, p.69.

:성남 분당 신도시

분당 신도시 개발프로젝트에 참여했던 안건혁 교수는 분당 신도시는 한국 신도시의 원형으로서 도시계획과 도시설계의 새로운 이론적 발전 뿐 아니라 축적된 지식을 기반으로, 미래의 새로운 생활환경을 만들기 위해 계획했다고 한다.³⁰³⁾ 특히 분당 신도시는 위계적 생활권 구성 개념이 주된 특징이다. 설정되어 있는 생활권 체계를 살펴보면, 각각의 하위 생활권은 상호 배타적으로 구성되는 것이 아니라 서로 중첩되어 있고, 생활권의 중심은 상가가 아니라 어린이 공원으로 대체되어 있다. 또한 상가는 생활권과 생활권이 겹치는 지점에 배치되어 시설이용이 강조되어 있다. 나아가 근린주구 단위는 다른 근린주구 단위와 중첩되어 있을 뿐 아니라 상위생활권으로 설정되어 있는 소생활권 역시 근린주구단위가 두 개의 소생활권에 중첩되는 현상도 나타난다. 이러한 위계적 생활권 구성의 개념은 수도권 신도시 이후에 개발된 주거지 계획에서도 일관되게 나타난다. 즉, 분당 신도시에서 나타나는 위계적 생활권 구성 개념은 주거지계획의 강력한 전제로 작용하고, 우리나라 주거지 공간구조의 기본적 전제로 지속적으로 이용되고 있다는 점에서 의의를 갖는다.³⁰⁴⁾

:부천 중동지구

부천 중동지구는 수도 서울의 인구집중 완화와 주택난 해소를 위하여 인천과 서울 사이에 위치한 부천시에 경공업기능의 부여와 미래지향적 도시형성이란 목표아래 수도권 5개 신도시 중 하나로 추진된 사업지구이다.³⁰⁵⁾ 서울 도심에서 남서쪽 20km에 위치한 중동지구의 개발은 주택 보급 확대 측면 외에도 기존 부천시의 도시구조에 미치는 파급효과가 컸으며, 부천시 도시 및 주거환경의 양적, 질적 수준의 향상과 함께 기존 부천시의 도시패턴을 수용, 재편성하면서 새로운 부천시의 중심으로 활성화 될 수 있도록 계획, 개발되었다. 부천 중동지구의 가로망 유형은 격자형 위주이며, 가로위계는 대부분 주간선도로, 보조간선도로, 국지도로의 3단계에 각 가구를 분할하는 구획도로까지 감안하면 4단계로 구성되었다.³⁰⁶⁾ 또한 기존시가지와 신시가지의 중심을 연결하는 녹지축을 설정하였으며, 중심지구 내 중심축 상징개념의 중앙공원을 배치하였다.

303) 안건혁(2000), 「분당 신도시 프로젝트」, 한국도시설계 학회 강연 자료, p.48.

304) 공동주택연구회(1999), 「한국 공동주택계획의 역사」, 세진사, pp.142-143.

305) 대한주택공사(2002), 「주택도시 40년」, p.104.

306) 김형보(1998), 「수도권 신도시 도시설계 운영방안에 관한 연구」, 경기개발연구원, p.36.

:화성 동탄 신도시

화성 동탄 신도시는 미래형 유비쿼터스 환경을 선도할 도시모델을 구현하고, 첨단산업과 연계한 복합도시 개발을 위한 인프라를 구축하여 주민편의를 위한 다양한 공공정보서비스를 제공함으로써 삶의 질을 향상시킬 수 있도록 하는 국내 최초의 디지털 시범도시(U-City)이다.³⁰⁷⁾ 동탄 신도시는 수도권 제2기 신도시의 첫 주자로서, 외관상 분당, 일산 이후 273만평의 대규모 단지로서 수도권 남부지역의 “메머드급” 신도시라고 할 수 있다. 동탄 신도시는 MP(Master Planner)제도를 최초로 도입하여, 사업시행과정에서 각종 계획과 교통·환경·경관 등에 관한 도시의 기본 콘셉트에 부합되는 일관성 있는 방향제시와 개발사업 시행의 체계적인 개발이 이루어져 21세기 선진국형 신도시개발이 되도록 하였다. 또한, 화성 동탄에서는 ‘건축물 간판 경관제도’가 도입되어, 간판시설을 엄격히 제한하는 등 과거 신도시에서 볼 수 없었던 신개념들이 도입되었는데, APT단지 주차장 지하화, 센트럴파크(썬큰공원) 조성, 자전거 전용도로 개설 등으로 쾌적한 주거환경이 조성되도록 기능을 강화시켰다.³⁰⁸⁾

:인천 송도 신도시

1992년 당시 최기선 인천시장이 인천시의 발전방향을 국제공항, 항만, 정보도시의 3Port로 설정하고, 송도를 정보도시의 거점으로 육성하겠다는 의지를 피력하면서 송도신도시 건설은 본격적으로 시작되었다.³⁰⁹⁾ 인천 송도 신도시는 현재 최첨단 건축기법으로 지어진 오피스와 컨벤션센터인 컨벤시아, 세계적인 수준의 호텔까지 시너지 효과를 내도록 설계되어 있다. 또한 여러 종류의 주거용 건물과 상가 건물이 지어지며 공립 및 사립 학교와 최고수준의 건강관리시설뿐만 아니라 다양한 쇼핑, 외식 및 엔터테인먼트 경험을 제공한다. 또한 세계 여러 도시를 벤치마킹한 편의시설을 송도 국제업무단지의 마스터플랜에 반영했다. 예를 들어 파리와 같은 넓은 가로수길, 뉴욕시를 연상시키는 40만㎡에 달하는 중앙공원, 사바나가 생각나게 하는 도시 내 소공원, 베니스에서 영감을 얻은 현대운하시스템, 유명한 시드니의 오페라하우스가 떠오르는 컨벤션센터 등이 있다.

307) 성도현(2009), 「신도시개발에서 u-City 적용에 관한 연구 : 화성 동탄 신도시 사례를 중심으로」, 경원대학교 석사학위 논문, p.17.

308) 장충모(2004), 「미래형 신도시 개발방안에 대한연구」, 경원대학교 석사학위 논문, pp.59~62.

309) 이상경(2004), “송도신도시 개발계획 수립과정 회고”, 「Urban Review」, v.5, p.2.

:행정중심복합도시

행정중심복합도시의 국가균형발전을 선도하는 도시를 만들겠다는 정책적 결정에서 시작되었고, 정부기능의 일부가 이전하는 중요성을 가진 도시이다. 20세기를 거쳐 왔던 수많은 도시적 담론과 이념적·철학적·조형적 고찰의 과정에서 만들어지는 도시로서, 도시설계와 도시역사측면에서 가지는 의미 역시 매우 높다. 행정중심복합도시의 기존에 유사한 사례가 없었던 환상형 도시구조로 계획되었으며, 이러한 도시구조를 통해 탈중심성, 균등성, 민주성 등을 상징적으로 제시하고 있다. ‘탈중심성’을 화두로 제시하는 행정중심복합도시 마스터플랜 국제공모전 당선작들의 유형을 살펴보면, 크게 3가지 측면으로 나타난다. 원형(Circles), 격자(Grids), 네트워크(Networks)/군도(Archipelago) 형태가 그것이다. 원형의 형태를 취하는 도시구조는 도시기능의 효율적인 분산 배치, 격자그리드는 균질한 밀도의 구현, 네트워크/군도 형태는 도시간의 관계성과 연계성에 초점을 맞춘 물리적 위계성의 탈피를 통해 ‘탈중심성’을 구현하고 있다.³¹⁰⁾

:파주 운정 신도시

운정 신도시는 남북한 접경지역에 속하는 파주시에 건설된다는 점에서 수도권에서 진행 중인 다른 신도시와는 차이가 있다. 현재 수도권에서 진행 중인 신도시는 저밀도, 높은 공원녹지율, 공원녹지축과 보행도로축의 연계 등 보다 쾌적한 환경을 조성하는데 역점을 두고 있다. 특히 제2기 신도시의 특징의 하나는 수변 공간 조성이라 할 수 있는데, 운정 신도시는 우리나라 신도시 역사상 처음으로 계획지구 전체에 생태수로를 도입하는 계획을 수립하고 있다. 녹지체계(Green Network)와 생태수로가 형성하는 물순환체계(Blue Network)가 운정 신도시의 품격을 높일 것으로 예상된다. 또한 도시와 자연의 공생이라는 관점에서 수자원 재활용을 통한 자원절약형 사업을 추진하여 자원절약형 위락관광도시로 계획하였다. 뿐만 아니라 운정 신도시는 도로, 철도 등 교통기반시설과 공원, 녹지 등 환경기반시설 이외에 정보통신 기반시설을 추가하여 주민의 삶의 질을 향상시킬 수 있는 첨단 정보기반시설 구축도시로 계획되었다는 점에서 의의가 있다.³¹¹⁾

310) 권영상(2009), “행정중심복합도시 도시개념국제공모에 나타난 ‘탈중심적 도시구조’에 관한 연구”, 『한국도시설계학회지』, v.10(1), pp.139-153.

311) 김광식(2004), 『파주운정 친수환경 생태과제: 파주운정 신도시의 개발계획과 추진과제』, 2004 도시설계학회 환경연구위원회 세미나, pp.12-14.

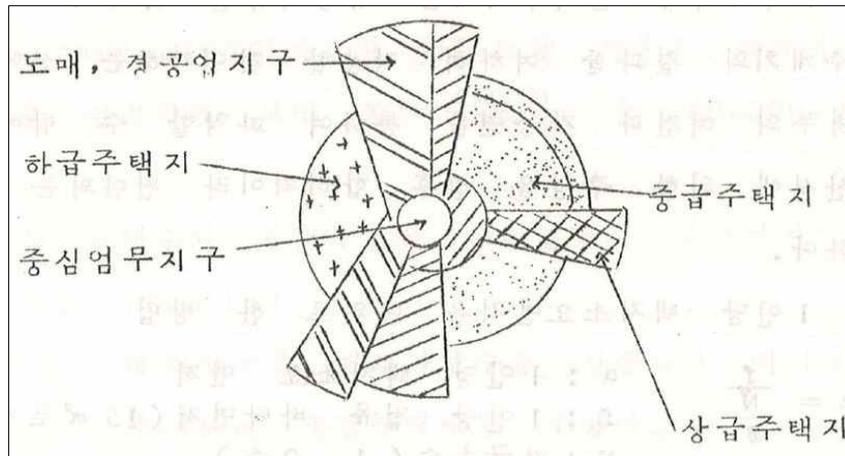
2. 도시설계 주요범주별 사례분석

1) 1960년대

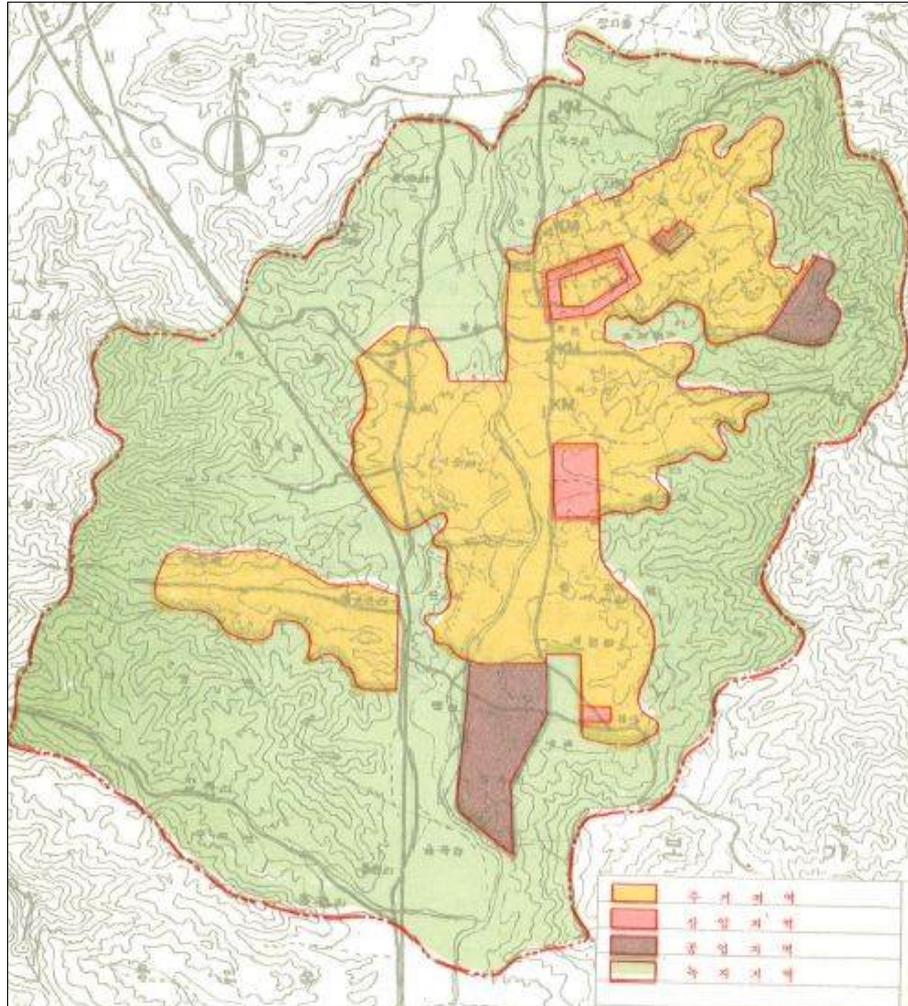
① 성남 단지개발(광주대단지개발사업)

□ 공간구조 및 가로체계

성남 단지개발에서는 시가지의 형태와 토지이용계획에서 호머 호이트(Homer Hoyt)의 선형이론(Sector Theory)을 적용하고자 하였다. 중심업무지구를 대상지의 중심부에 두고 대상지 내부를 연결하는 광로의 교차점 부근에 주거지를 배치하였다. 공업지는 기존의 지역조건과 연계하되, 경공업 위주로 유치하여 도시 공해의 방지와 하천의 오염을 방지하고자 하였다.



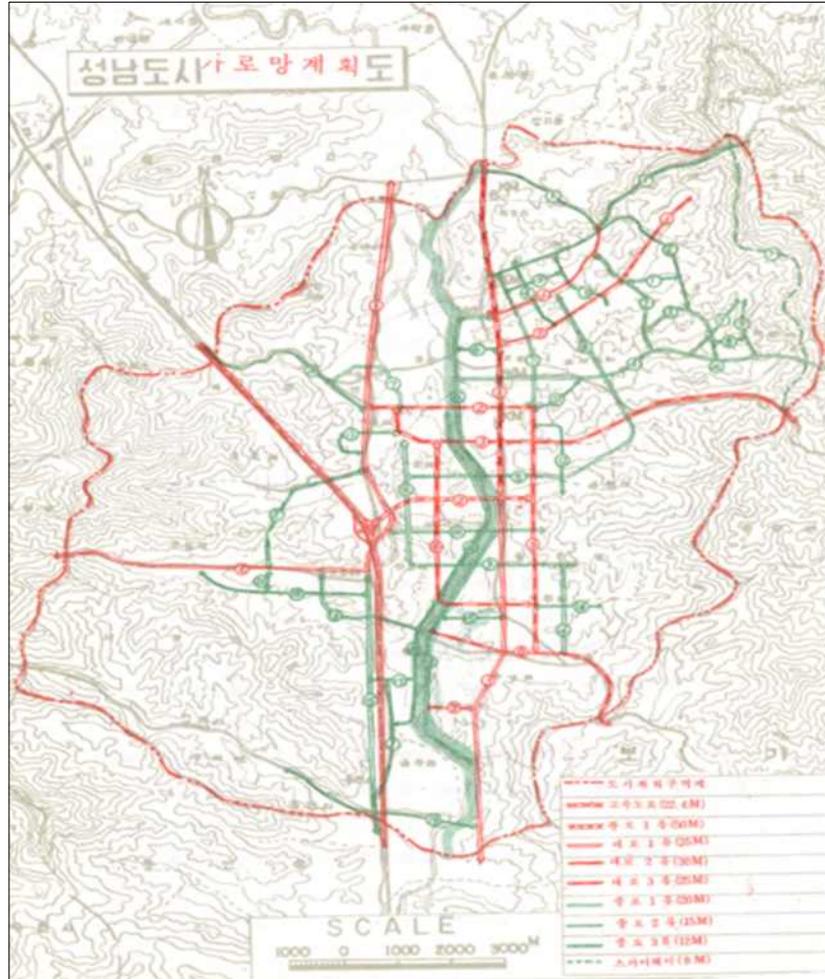
[그림 3-1] 호이트의 선형도시이론
출처: 성남도시기본계획(1971, p.123)



[그림 3-2] 성남 용도지역계획
출처: 성남도시기본계획(1971, p.132)

공간구조에서 강력한 중심성을 구현하고자한 시도는 명확하지 않으며, 교통망과 지형상의 한계로 간선가로망을 따라 시가지가 구성되었고, 지형이 허락하는 적당한 선까지 시가지가 조성되어 있다. 따라서 계획구역이 일정하지 않고, 유기적인 형상을 보이고 있다.

블록의 크기도 전통적인 도시조직의 형상에서 크게 벗어나지 않으며, 큰 블록이 일부 형성되어 있더라도 내부에 차량소통이 격자형으로 허용되어 있는 구역이 대부분이어서 기존의 도시조직과 큰 차이를 보이지 않고 있다.

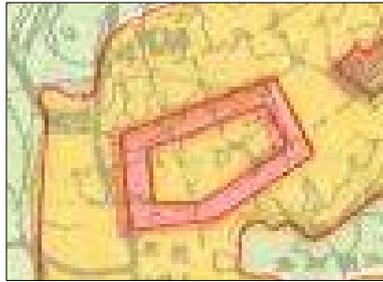


[그림 3-3] 성남시 가로망계획도
출처: 성남도시기본계획(1971, p.140)

가로망의 구성에서는 기존도로망을 최대한으로 이용하고 또 시외교통망과 시내교통망의 분리와 결합을 시도하였으며, 도시 방위의 전지에서 보조간선망의 배치도 고려하였다. 도로망은 광로, 대로, 중로로 나뉘어 있으나 격자형 패턴 안에서 일관되게 계획되지 못하고, 길의 속성이 갑자기 변하기도 하고, 가로간의 간격도 일정하지 않다. 본격적인 도시설계 개념이 적용된 공간구성으로 보기에 무리가 있음을 알 수 있다.

□ 건축물과 가로의 관계

일부 지역에서 상업지역을 선적으로 지정하면서 가로활성화를 의도하는 시도가 보인다. 시대적으로 볼 때, 선도적인 고려라고 할 수 있으며, 가로변을 활성화하려는 계획요소가 도입되어 있다. 여기엔 가로의 환경과 건축물의 기능을 결합하여 환경을 조성하려는 접근이 나타나 있으며, 다만 여기에 심미적이거나 상징적인 요소를 고려한 언급은 나타나있지 않다.



[그림 3-4] 선형 상업지역
출처: 성남도시기본계획(1971, p.132)

□ 커뮤니티에 대한 고려

성남시는 서울의 과밀화가 진행되면서 발생한 불량 무허가 빈민촌들의 인구를 한 번에 집단적으로 이주시켜 분산 수용하기 위한 일종의 신시가지 형태로 개발되었다. 성남 단지개발은 청계천, 영등포, 용산 등지의 무허가 판자촌의 주민들을 토지분양과 일자리 마련 약속을 미끼로 하여 반 강제적으로 이주시키고자 한 계획이었다. 그러나 대규모 신시가지 개발 경험의 부족, 자원 확보의 어려움으로 기반시설 설치가 전혀 진행되지 못하고 빈 공터에 천막형식으로 주민들을 강제 이주시킨 결과를 초래하게 되었고, 이른바 광주 대단지 사건이라는 참극을 빚게 되었다. 이러한 우여 곡절 끝에 결국 집단 이주민들이 승리하는 결과를 낳았으며 이들이 살기 위한 도시의 기반시설 설치가 진행되었다.

성남 단지개발은 너무나 단시간에 진행된 계획이었다. 탄천의 지류로 향하는 동서방향의 3개의 하천을 복개하여 동서방향의 주된 간선가로로 이용하였고, 이러한 간선도로를 남북방향으로 관통하는 보조간선 도로를 설치하여 이른바 슈퍼블록형 구획사업이 진행되었다. 초등학교 및 기초 공공시설의 입지만 각 근린 또는 주거블록들을 서비스할 수 있는 방식으로 진행되었을 뿐 도시공간차원에서의 고차원적인 커뮤니티 개념이 적용되는 도시설계적 방법은 도입되지 않았다.

□ 경관의 고려

경관에서 전원적 경관이나 도시적 경관을 특별히 목표로 언급하고 있지 않다. 그러나 지구의 이미지를 고려한다는 언급은 있는데, “시가지구역은 기존취락을 규모 있게 개발되게 하며 도시의 ‘이미지’를 부각시킨다.”³¹²⁾고 하였다. 또한 공원 녹지계획의 목적은 도시의 미관을 향상시킴에 있다³¹³⁾고 하였으나 실제 설치된 풍치지구의 경우에는 실질적인 경관보호를 위한 것이 아니라 군활주로와 연관되어 설치된 것이다.

엄밀한 의미에서 본격적인 경관에 대한 고려는 계획안에서 크게 다루어지지 않았다.

□ 녹지의 배치

기설정된 개발제한구역은 녹지계통과 유기적 관련을 빚어 모(母)도시 서울과의 연담화를 방지하고 또 군용시설의 통제권을 보호³¹⁴⁾하고자 하였으며, 비시가지구역은 녹지지역으로 지정하며 가능한 범위 내에서 생산녹지의 침식을 지양하고 공원 유원지 등 위락시설을 적의 배치하며 부당한 시가지의 팽창을 최대한 억제하였다.³¹⁵⁾

계획안에서 공원녹지계획의 목적을 다음과 같이 제시하고 있다.³¹⁶⁾ “첫째 일반시가지와 고속도로 군용시설 공업지 등과 분리함에 있다. 둘째 도시민에게 옥외 리크레이션의 장소를 제공함에 있다. 셋째 시가지의 발전 형태를 Compact하는데 있다. 넷째 도시의 미관을 향상시킴에 있다.”

실질적으로는 녹지를 배치에 우선순위로 두지 않은 것으로 보인다. 시가지 배치이후 남은 토지가 녹지가 되었으며 의도적인 녹지조성 의도는 계획안에서 거의 보이지 않으며, 녹지 네트워크도 없다. 계획안에서 넓은 면적에 걸쳐 녹지로 조성되어 있는 곳은 산지이므로 개발이 어려운 토지가 대부분이다.

이 경우 녹지에 대한 의도적 배치전략은 없다고 볼 수 있다.

312) 경기도(1971), 「성남도시 기본계획」, p.122.

313) 경기도(1971), 「성남도시 기본계획」, p.155.

314) 경기도(1971), 「성남도시 기본계획」, p.122.

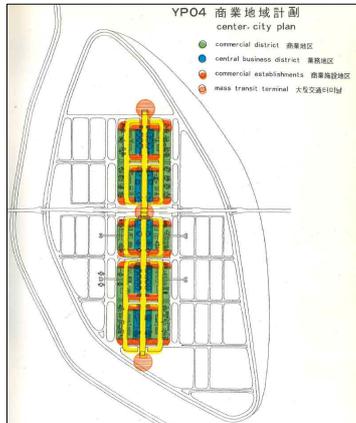
315) 경기도(1971), 「성남도시 기본계획」, p.123.

316) 경기도(1971), 「성남도시 기본계획」, p.155.

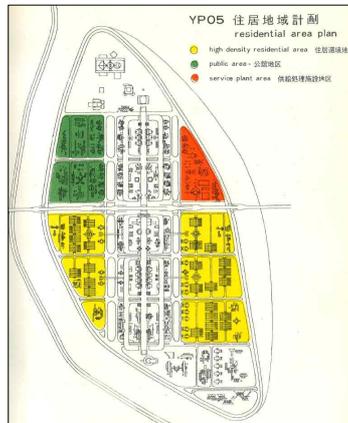
② 서울 여의도 개발계획

□ 공간구조 및 가로체계

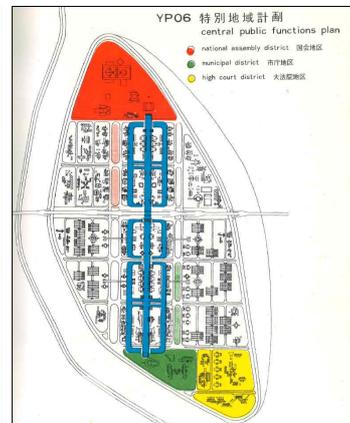
여의도는 타원형의 대상지역을 격자형으로 구획하였고, 상업, 주거, 특별지역을 주요 용도로 하였다. 여의도의 상업지역은 광역적으로 서울의 부도심으로서의 위상을 갖도록 개발되었기 때문에 그에 상응한 기능을 포함하고 있었다. 이를 위하여 블록의 크기를 400×1500m로 설계하였고, 상업지역, 주거지역, 특별지역을 배치하는데 상업지역을 대상지역의 중앙에 배치하였고, 개발계획에서는 이 지역을 “Center City(상업지역)”로 표현하고 있다.



[그림 3-5] 상업지역계획
출처: 여의도 및
한강연안개발계획(1969, p.27)



[그림 3-6] 주거지역계획
출처: 여의도 및
한강연안개발계획(1969, p.35)



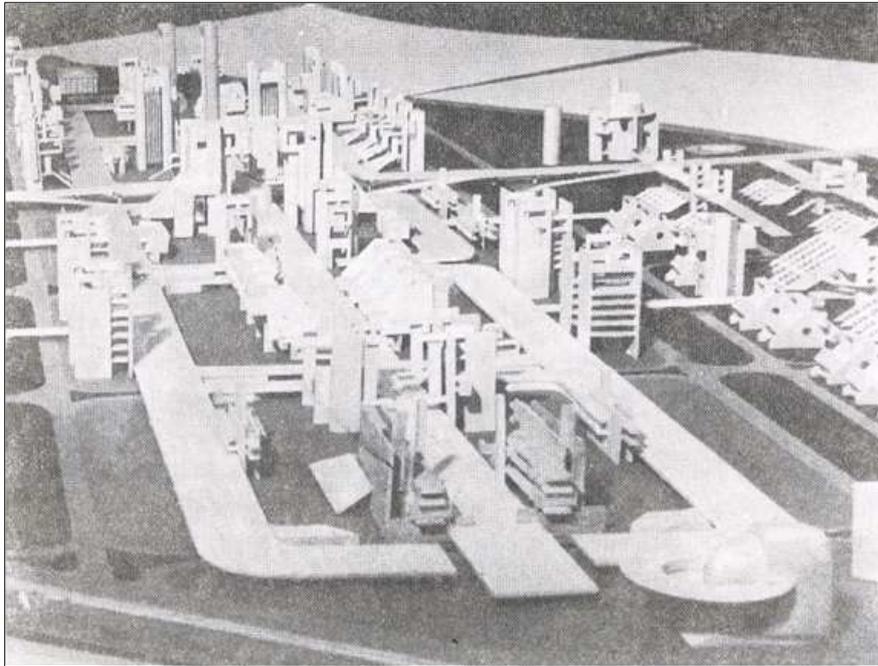
[그림 3-7] 특별지역계획
출처: 여의도 및
한강연안개발계획(1969, p.41)

여의도 개발계획은 대규모 공간에서 명확한 중심축과 중심성을 강조하고자 하였고, 상징성을 도입하고자 하는 의도도 천명하고 있다. 이러한 중심성은 다분히 오스만이나 번햄의 계획안에서의 의도와 유사성을 가지는 것으로 보인다.

특별지역 계획을 보면 세 광장(시청광장, 시민광장, 민주광장)은 Center City의 New land에 의해서 도심에 부각되며 그 시각적인 연계가 도시동선과 연결되도록 세 종점이 그 곳에 위치한다.³¹⁷⁾

317) 서울특별시(1969), 「여의도 및 한강연안개발계획」, 서울시한강건설사업소, p.37.

여의도 중심의 Center City는 모든 도시 교통 위에 선 하나의 성(城)으로 계획되었다. Center City는 보도면(Pedestrian Land)을 도시 기능 축으로 차량면(Vehicle Land)을 도시 교통으로 간주하여 구성된다. Center City의 외부에서 Center City로 통하는 모든 자동차 동선은 간선도로→분기도로→진입도로(주차장)의 진행으로 완료되고 대량교통은 광장(City Square, Civic Square, Republic Square)에서 완료되어 Center City 전역을 가로지르는 공중으로 들어 올린 보행자 데크에 의해서 Center City의 모든 지점으로 진행된다. 이리하여 Center City는 도시 교통의 모든 메커니즘을 포함한 채 그것과는 완벽히 분리되어 있는 새로운 지형에 한해서 활성화되어 기존 도시의 경우보다 훨씬 고도화된 자연스러운 도심 지역이 된다.³¹⁸⁾



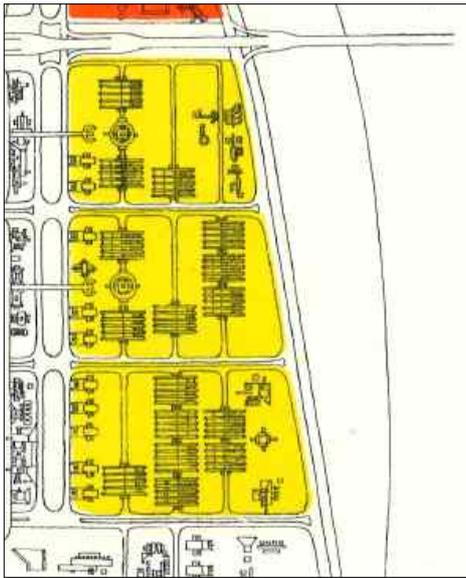
[그림 3-8] Center City 계획모형
출처: 여의도 및 한강연안개발계획(1969, p.22)

여의도 개발계획의 주거단지 계획에서는 명시적으로 레드번 스타일의 켈데삭 패턴의 근린을 도입할 것이라고 밝히고 있다.³¹⁹⁾ 주거환경의 기준단위는 400m 간격으로 간선도로와 윤중제(輪中堤)³²⁰⁾ 도로를 연결하는 분산도로에 의해서 성립하며 이 단위가 하나의

318) 서울특별시(1969), 「여의도 및 한강연안개발계획」, 서울시한강건설사업소, p.22.

319) (주)한국종합기술개발공사(1969), 「여의도 및 한강연안개발계획」, 서울특별시, p.27.

근린주거단위를 이룬다. 근린주거단위는 4~7의 200~400호로 이루어지는 독립주거 집합체가 모여 이루어지며 (800~2,000호), 소광장, 일용품상점, 후생시설, 초등학교 등을 포함한다. 근린주거단위가 분산도로를 컬데삭으로 하여 2~3이 모여 사회적 시설, 문교시설, 상업시설을 갖게 하면서 하나의 주거환경 지구를 이룬다. 여의도의 주거지역은 2의 주거환경 지구를 갖는다.³²¹⁾



[그림 3-9] 여의도의 근린주거단위
출처: 여의도 및 한강연안개발계획(1969, p.36)



[그림 3-10] 레드번의 근린주거단위
출처: 여의도 및 한강연안개발계획(1969, p.39)

여의도 계획에서는 레드번의 근린주거 패턴을 반영하기 위해 주거로 연결되는 가로를 컬데삭으로 구성했다는 공통점을 발견할 수 있다. 하지만 여러 가지 면에서 차이점을 보인다. 먼저, 여의도의 블록의 크기는 600,000㎡(400×1500m)이지만, 레드번은 3,800㎡ 불과하다.³²²⁾ 이는 기본적으로 시대적인 도시 활동 밀도의 차이에 기인한 것으로 보인다. 레드번이 교외의 저밀도 주거로서 개발되었고, 여의도는 고밀의 부도심으로 개발되었다는 목적의 차이에 기인한다고 볼 수 있다.

320) 1968년 서울특별시 한강개발계획에 따라 여의도 주위에 축조한 제방도로. 높이 15m, 폭 20m, 길이 7,000m의 여의도 일주도로.

321) 한국종합기술개발공사(1969), 「여의도 및 한강연안개발계획」, 서울특별시, p.29.

322) Lee, Chang-Moo, Stabin-Nesmith, Barbara(2001)에 의하면 슈퍼블록 안에는 4,500ft²(420m²)규모의 필지 8~10개가 균을 이루고 있다. 여기에서는 9개의 필지를 가정하고, 그 규모를 추정하였다.

고밀의 부도심에서 발생하게 되는 다양한 활동을 대상지 내부의 중심부에 집약적으로 유도하기 위해 대규모의 블록을 계획하였다. 여의도 계획은 블록내부에 위치하는 주거의 유형을 고층으로 선택함으로써 단독 주거를 도입하였던 래드번과는 차이를 보이고 있다. 또한, 래드번에서 보였던 중정을 향한 주거내부구성은 반영되지 않은 것으로 보인다. 그럼에도 불구하고 당대의 자동차 보유율을 고려하면 자동차에 대한 고려는 매우 특별하다.

“지구분산도로에서 주거지에 진입하는 서비스도로로서 연변을 주차장으로 이용할 수 있도록 충분한 주차장을 마련해 주어야 한다.³²³⁾ 주거지내의 교통은 차, 보도 분리를 원칙으로 하였으므로 전용보도가 더욱 중요한 것이 되었다. 주거지내의 보도는 4m정도로 하되 다만 자동차 보급률이 낮은 초기에는 보행자 도로에 자동차진입을 가능케 하며 서비스 컬데삭의 주차장부분은 연지(緣地)를 보유하고 자동차보유가 높아질 개발완료시에는 차, 보도를 완전히 분리하도록 한다.³²⁴⁾”

이 계획안은 꼬르뷔제가 제시했던 빛나는 도시의 개념과 매우 흡사한 양상을 보이고 있으며, 엄청난 크기의 블록과 강력한 시각적 중심성과 상징성, 그리고 데크를 사용한 완벽한 보차분리 시도 등을 살펴볼 때, 근대주의적 계획에 가까운 것을 알 수 있다.

□ 건축물과 가로의 관계

여의도를 계획할 당시 서울주변은 급격한 인구집중으로 평면적 확장이 가속적으로 이루어져 입체적인 건설을 통해서 서울을 변모시켜야 한다고 생각하였다³²⁵⁾. 이러한 생각은 당대의 마포아파트에서 찾아볼 수 있는 근대주의의 영향과 연결되어 있는 것이다.

중앙부의 Center City는 모든 도시 교통 위에 선 하나의 성(城)으로 계획되었다. Center City는 도시 교통수용하면서도 완벽히 분리되어 있는 데크에 의해 부유하면서 기존 도시보다 훨씬 고도화된 도심 지역으로 계획되었다.³²⁶⁾

강력한 보차도의 입체적 분리³²⁷⁾는 근대주의적, 기능주의적 관점에 충실히 따르고 있다.

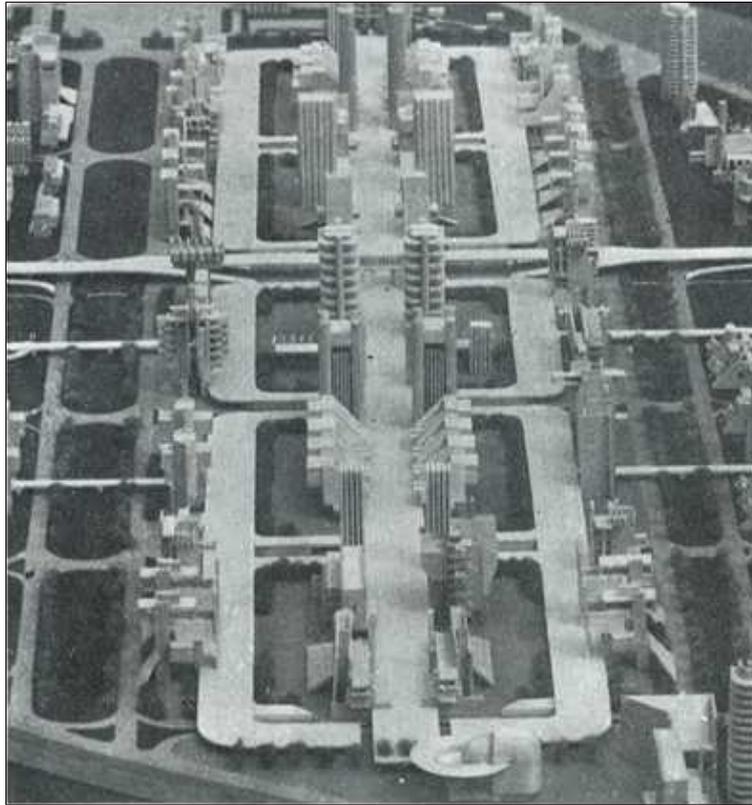
323) 서울특별시(1969), 「여의도 및 한강연안개발계획」, 서울시한강건설사업소, p.206.

324) 서울특별시(1969), 「여의도 및 한강연안개발계획」, 서울시한강건설사업소, p.206.

325) 민병길(2007), 「복합 이벤트 공간으로서의 여의도 공원 개발 계획」, 한양대학교 건축대학원 석사논문, p.13.

326) 서울특별시(1969), 「여의도 및 한강연안개발계획」, 서울시한강건설사업소, p.22.

327) 서울특별시(1969), 「여의도 및 한강연안개발계획」, 서울시한강건설사업소, p.200.



[그림 3-11] Center City 계획모형
출처: 여의도 및 한강연안개발계획(1969, p.24)

주거지 내에서의 교통 또한 차, 보도 분리를 원칙으로 하였으므로 전용보도가 더욱 중요한 것이 되었다. 주거지내의 보도는 4m정도로 하되 다만 자동차 보급률이 낮은 초기에는 보행자 도로에 자동차진입을 가능케 하며 컬데삭의 주차장부분은 녹지를 보유하고 자동차보유가 높아질 개발완료시에는 차, 보도를 완전히 분리하도록 한다.³²⁸⁾

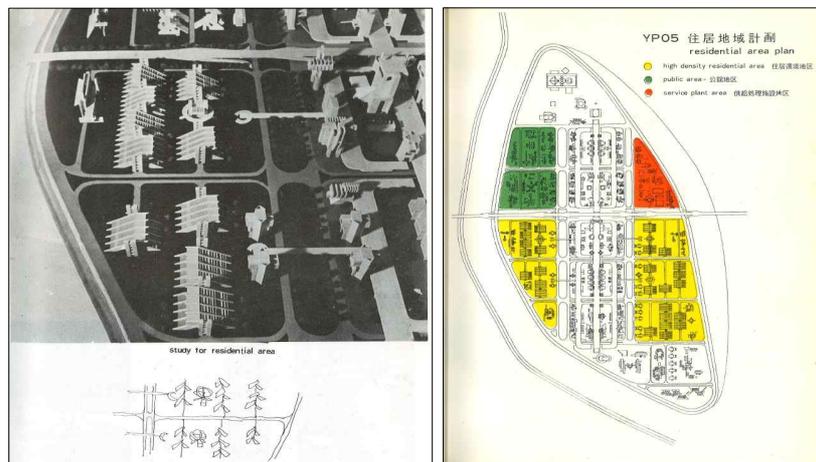
여의도 계획안에서는 건축물과 가로는 꼬르뷔제 등의 근대주의적 관념을 충실히 구현하고자 한 것으로 보인다.

328) 서울특별시(1969), 「여의도 및 한강연안개발계획」, 서울시한강건설사업소, p.206.

□ 커뮤니티의 고려

여의도의 중심 센터는 자동차 교통, 대중교통, 보행교통의 흐름이 한 곳(여의도 광장, City Square)으로 모이도록 계획되어 있다. 또한 이러한 교통의 흐름은 각각 상호 분리되어 종착점이 다르게 지정되어 있지만 광장으로 향한다는 것은 동일하다. [그림 3-12]에서 보듯이 대중교통의 종착점은 외곽의 간선가로 및 서울대교의 종점에서 끝나도록 하여 중심 센터로 접근이 가능하며, 보행교통은 주거지역에서 보행으로 바로 센터로 연결되도록 하고 있는 것을 알 수 있다. 이는 여의도 지구의 전체 위계의 커뮤니티활동이 중심 센터에서 이루어지는 것을 의도한 계획이라고 할 수 있겠다.

세부적으로 주거지역은 컬데삭 형태의 국지도로가 분기도로를 거쳐서 간선도로와 이어지는 차량 교통 체계를 가지고 있어서 하나의 주거 블록의 커뮤니티가 차량 교통에 의해 영향을 받는 것을 철저히 배제하고 있는 시스템이다. 그리고 주거, 상업, 업무 시설이 모여 있는 하나의 블록들이 각각 개별적으로 주거 블록 하나가 독립적으로 커뮤니티를 형성하면서 동시에 블록들이 모여서 여의도 전체의 유기적인 커뮤니티를 형성할 수 있도록 하고 있는 측면도 보인다. 물론 여의도의 중심지역 자체가 여의도만을 염두에 둔 지역이 아니기 때문에 여의도 전체를 하나의 도시 생활권으로 바라볼 수 있도록 하는 계획이라고 하기에는 무리가 있지만, 근린주구 단위가 폐쇄적이지 않고 단계적인 질서를 유지하고 있기 때문에 페리의 개념보다는 고차원적인 계획안이라고 할 수 있겠다. 그리고 국회, 대법원 등이 중심 센터의 양쪽에 위치하여 업무를 담당하는 센터지역의 동서축을 담당하도록 하였다.



[그림 3-12] Center City 계획모형
출처: 여의도 및 한강연간개발계획(1969, p.30, p.34)

또한 여가활동을 중시하는 추세에 맞추어 한강 주변의 공원과 잘 연계되도록 계획하였고, 간선가로변에 60m 폭원의 녹지축을 설정하여 방풍림 및 여가공간으로 활용되도록 계획하기도 하였다. 이러한 일련의 공원 및 녹지 공간은 역시 커뮤니티 공간으로 활용될 수 있도록 하는 의도를 가지는 계획이었다. 여의도 개발 사례는 커뮤니티를 중시하는 계획적 측면이 부족한 동시대의 계획과는 달리, 커뮤니티 형성을 위한 계획적 요소가 많이 담겨져 있다는데 그 의미가 있다. 한편, 학교시설의 배치와 기타 공공시설의 배치는 유기적이지 않게 물리적으로 분리되어 설계되었기 때문에 도시 전체를 하나의 생활권으로 보기에는 부족한 방식이었다.

□ 경관의 고려

특별지역 계획의 경우 세 광장(시청광장, 시민광장, 민주광장)은 Center City의 데크에 의해서 도심에 부각되며 그 시각적인 연계가 도시동선과 연결되도록 세 개 터미널이 그 곳에 위치하도록 하였다.³²⁹⁾ 자연요소들이 부분적으로 산재하고 있지만 주된 경관의 흐름은 근대주의적이고 도시적인 것에 가까웠다.

□ 녹지의 처리

녹지 및 공원계획을 보면 단지 남부에 있는 구릉을 중심으로 녹지의 계통을 설치하여 이 지역에 공원 및 성인용 운동장시설을 수용하며 이러한 개방공간의 체계는 각 주거지내의 소년공원과 어린이놀이터와 통일된 체계를 구성하고자 하였다.³³⁰⁾ 그러나 체계적인 녹지체계는 언급되지 않고 있으며 대규모 녹지를 도입하려는 의도도 명확히 제시되지 않고 있다.

329) 서울특별시(1969), 「여의도 및 한강연안개발계획」, 서울시한강건설사업소, p.37.

330) 서울특별시(1969), 「여의도 및 한강연안개발계획」, 서울시한강건설사업소, p.240.

③ 서울 마포 아파트

□ 공간구조 및 가로체계

마포 아파트의 단지계획은 중심성이나 상징성을 강조한 공간구조는 나타나있지 않으며, 블록의 크기는 슈퍼블록에 가깝다. 그리고 차량접근로는 컬데삭 개념을 적용하고 있다. 보차분리를 위한 컬데삭을 사용하고 있지만 보행로에 대한 명확한 개념은 나타나있지 않다. 슈퍼블록은 아파트 각동을 배치하면서 남은 자투리땅에 차량의 진퇴를 위한 공간을 구획하는 방식으로만 의미를 가지고 있다.

따라서 이 계획안은 레드번 계획안과 거친 유사점을 가지고 있으나, 꼬르뷔제나 스타인이 가졌던 보차분리를 위한 공간구조에 비해 계획의 의도가 명확하지 않으며, 가로망의 위계는 분지형으로 구성되어 있어 중심도로와 분기도로로 나누어져 있다고 볼 수 있으나, 위계에 따른 명확한 기능을 정의한 것으로는 보이지 않는다. 이 계획안은 근대주의적 접근의 그림자를 반영하고 있으나, 본원적인 의도를 충실히 구현하고 있지는 않은 것으로 보인다.



[그림 3-13] 마포 아파트 전경
출처: 주택도시 40년(2002, p.72)

□ 건축물과 가로의 관계

마포 아파트는 Y자형 아파트로 주거지를 고층화 하려는 시도를 통해서 토지이용의 효율을 높이고 녹지를 확보하려는 계획이었다. 꼬르뷔제 등의 근대주의자들이 주장했던 것과 같은 녹지에의 접근보다는 부지절감 및 경제적 효율성 등이 더 강조하였다³³¹⁾. 그러나 가로공간에 대한 정의는 전혀 고려되지 않았으며, 물리적인 결과로는 건축물과 가로의 분리가 이루어진 것으로 보인다. 계획안에서 녹지를 명확히 규정하지는 않은 것으로 보이지만 주변 환경에 비해 더 큰 개방공간을 확보한 것은 사실이다. 마포 아파트는 당시에 무질서하게 확산되어가던 토지구획정리사업을 이용한 단독주택 건설 방식에서 최초로 넓은 대지에 주거지를 고층화시켜 공공시설을 배치하는 단지형 개발이라는데 그 의의를 둘 수 있겠다.



[그림 3-14] 마포 아파트 근경
출처: 주택도시 40년(2002, p.70)

□ 커뮤니티에 대한 고려

마포 아파트는 우리나라에서 주공에 의해 최초의 단지개념으로 개발된 곳이다. 기존의 토지구획정리사업들이 아파트건설을 염두에 두지 않고 개발된 것과는 다르게 기존 교도소 부지를 헐고 남은 4ha 정도의 부지에 당초부터 아파트건설을 염두에 둔 최초의 단지형 개발이었다.

331) 김영창, 이응희, 이종우 (2003), “건축법 개정의 변천에 관한 연구 - 규모, 형태 및 도시경관의 규정을 중심으로”, 『대한건축학회논문집 계획계』, v.19(3), pp.19-27.

마포 아파트는 당초에 주변지역과 격리된 상태로 계획되었고 단지 주변에는 담장으로 둘러싸인 형태로 개발되었다. 또한 단지의 규모상 도시전체의 생활권을 염두에 두고 개발할 수 있는 상황은 아니었으므로 도시외부공간과 연계된 설계방식은 적용될 수 없었다. 단지내부에는 근린주구의 한 단위를 실현하기에는 부족한 수준의 최소한도의 편의시설만 배치되었으므로 오픈스페이스, 공원, 초등학교 등이 결합한 커뮤니티 개념이 적용된 사례는 아니라고 하겠다.

□ 경관의 고려

도시적인 경관을 추구한 것으로 보이며, 조경 및 기타 경관계획적 요소는 계획안에서 제시되지 않은 것으로 보인다.

□ 녹지의 배치

녹지체계에 대한 별도의 고려는 없었다.

④ 울산 공업지구

□ 공간구조 및 가로체계

울산은 1960년대에 개발된 대표적인 공업도시이다. 울산이 공업도시로 발전하게 된 계기는 입지적인 장점도 있지만, 그보다 중요한 것은 이러한 지리적인 장점 때문에 일제강점기 때부터 공업도시로의 계획되었고, 일부지역이 개발되어 몇몇 부지들이 대규모 정유공장 형태 등으로 사용되고 있었기 때문이다. 또한 대규모의 울산지역의 토지가 동양척식회사의 소유였고, 해방 후 이들의 소유가 국유화 된 상황은 기 확보된 토지를 활용하여 저비용으로 산업단지를 개발하려던 시대적 상황과 잘 맞물리는 조건이 되었다. 당시 자본과 개발 경험이 부족한 박정희 정권은 이러한 전후사정을 고려하여 일제강점기 때부터 개발되었던 울산을 대규모의 공업도시로 개발을 시키고자 하였다. 울산의 공업도시로의 변모는 이러한 선상에서 조망하여야 하는데, 이러한 규모의 공업단지를 지원할 수 있는 대규모의 배후 주거단지 개발이 필연적이었으며 이는 해안가 지역의 서쪽의 태화강변을 따라서 길게 이어지는 주거지역의 구획정리사업으로 실현되었다.

광복과 한국전쟁을 거치며 사회적 혼란과 경제적 궁핍이 지속되는 가운데, 박정희 정권은 제1차 경제개발계획의 일환으로 1962년 울산을 특정 공업지구로 선포하였다. 울산 공업지구는 인구 50만 명의 문화공업도시를 목표로 하였으며, 도시계획지역은 울산시 전역이며 주거지, 상업지, 공업지, 녹지, 풍치지구로 구성되었다.³³²⁾

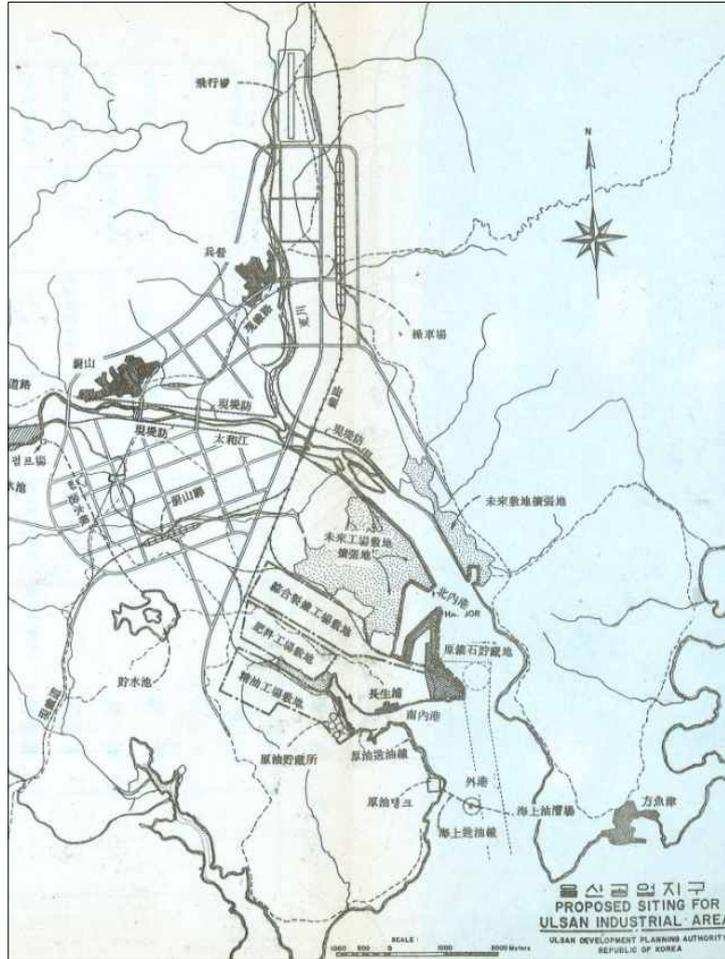
이 계획에는 비료공장, 종합제철공장 건설계획, 화력발전소 건설계획 등이 포함되어 있다. 울산 공업지구계획은 이러한 공장들을 유치하고, 그 공단을 기능적으로 지원하기 위해 도시공간을 재편하는 작업으로 이해할 수 있다.

간선도로망은 평지에서는 격자형을 채택하고 구릉지 및 주변가로는 지형에 따라 선형으로 결정하여 간선도로의 폭원용 도심부에서는 500m 내지 1000m 정도로서 가구형성에 편의하도록 계획하였는데,³³³⁾ 이는 교통처리의 측면에서의 고려로 인한 것이었으며³³⁴⁾ 공단의 물류를 처리하는 도로를 확보하는데 일차적인 목표가 있었던 것으로 보인다.

332) 울산개발계획본부(1962), 「울산개발계획개요」, pp.9-11.

333) 울산광역시(2006), 「울산광역시 도시계획사」, 울산광역시, p.139.

334) 이민주(2008), 「울산공업단지 개발과정에 관한연구」, 울산대학교 석사학위 논문, p.52.



[그림 3-15] 울산 공업지구 계획도
출처: 울산개발계획개요(1962, p.76)

1962년의 공업단지 개발과정에서는 공장지역만 우선적으로 개발되어 시가지와 주거지 조성이 늦어졌고, 시민의 편의보다는 공업기능을 더욱 충실히 수행하기 위해 기반시설이 정비되는 등의 문제점도 발생했다.³³⁵⁾

도시공간에 특정한 중심성이나 상징성을 부여하려는 시도는 계획안에서 찾아보기 어렵고, 가로망 자체는 슈퍼블록의 형상을 가지고 배치되었으나 블록 내의 공간조직 자체는 전통적인 도시조직이 유지된 것으로 보인다.

335) 이민주(2008), 「울산공업단지 개발과정에 관한연구」, 울산대학교 석사학위 논문, p.75.

울산공업도시는 개별시민의 삶이나 미시적 공간에 대한 고려와는 거리가 있으며, 가로망 체계도 위계나 기능을 고려하여 체계적으로 배치하고자 한 명백한 언급 또한 없다. 기존도시와 연계하여 매립지를 중심으로 신설된 공장에의 접근성을 확보하기 위한 광역적 관점의 교통망 위주의 계획안으로 보이며, 그 외에 공간적인 배려에 대한 문장이나 도면 표기는 찾아보기 어려웠다.

□ 건축물과 가로의 관계

별도의 계획요소를 찾을 수 없다.

□ 커뮤니티의 고려

울산의 배후주거지역이 개발되던 시기는 그 당시의 토지구획 정리 사업 방식과 마찬가지로 단독주택 건설을 염두에 두고 개발되었다. 즉, 광로위주로 둘러싸인 500~1000m 위주의 슈퍼블록을 구성하고, 내부는 집산도로로 구획되는 장방형의 소규모 블록들이 연속하여 배치되는 전형적인 방식을 구성하고 있다. 또한 공업지역과 주거지역의 분리하고 공해문제 등을 고려하여 배후 주거지역과 공업단지 간에 대규모의 공원을 조성(야음공원)하여 주거지역의 커뮤니티를 보호하고자 하였다. 또한 근린주구개념을 도입하여 슈퍼블록 하나에 이용권을 고려한 소규모의 공원 여러 개를 분산 배치하여 주민들의 편의성을 증진시키도록 하였으며, 초등학교 역시 근린주구개념에 충실하게 배치되었다.

그러나 울산의 개발 계획은 커뮤니티 개념이 적용된 근린주구 방식의 생활권을 염두에 둔 것이었지만, 적용된 방법 자체가 도시를 하나의 공간으로 보고 단계적인 근린주구 개념이 적용된 것은 아니기 때문에 블록들 자체가 가로 지향적이거나 도시 중심지역으로 유기적으로 연계된 방식은 아니었다.

□ 경관의 고려

별도의 계획요소를 찾을 수 없다.

□ 녹지의 배치

별도의 계획요소를 찾을 수 없다.

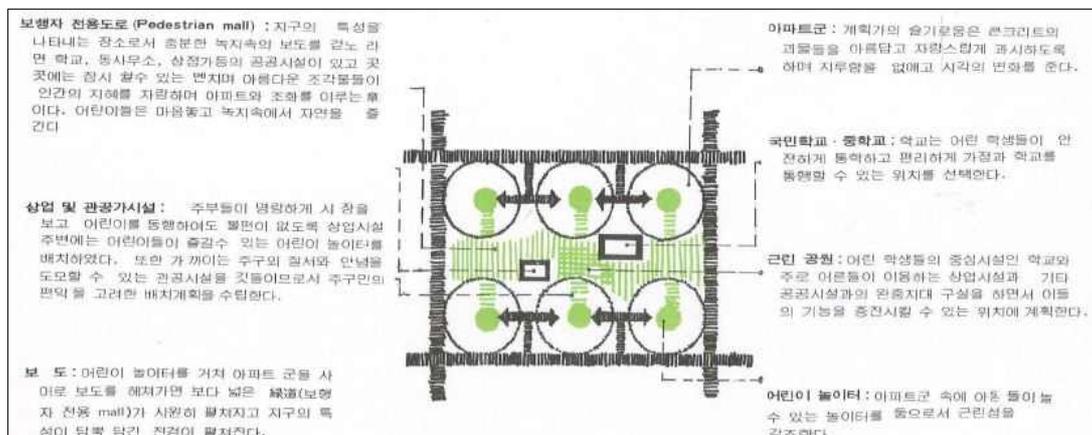
2) 1970년대

① 서울 영동 아파트

□ 공간구조 및 가로체계

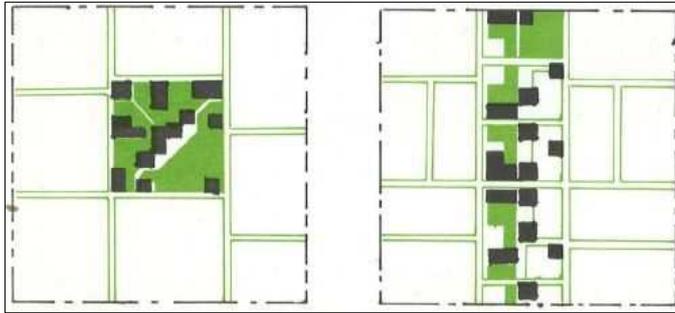
영동지구는 현재 서울의 강남구를 말한다. 영동지구는 이른바 아파트 지구제도가 도입된 이후에 제도가 적용된 실제사례이며, 종합적인 토지이용계획에 따라 개발되었다. 따라서 지구의 구성 및 토지이용, 건축물의 배치 및 형태규제, 중심지 시설계획, 가로 및 녹지 계획, 기타 도시계획 시설 설치, 기존 건축물의 처리에 관한 계획 등에 관련된 종합적인 사항 등이 모두 담겨져 있다. 그러나 전술한 바와 같이 토지구획정리사업이 완료된 이후에 지정되는 제도적 한계가 있기 때문에, 이른바 슈퍼블록형 도시 공간구조가 이미 완료된 이후에 아파트지구의 계획이 작성되었고, 도시 전체공간을 유기적으로 하나의 생활권 계획으로 만드는데에는 한계점이 있는 상황이었다.

영동지구는 영동의 69개 블록 중 13~67ha 면적을 갖는 16개의 블록으로 구성되어 있으며 총 면적은 536.7ha에 달한다. 영동 아파트지구 개발계획에서는 페리가 주창했던 근린주구 양식의 계획을 추구했던 것으로 볼 수 있다.

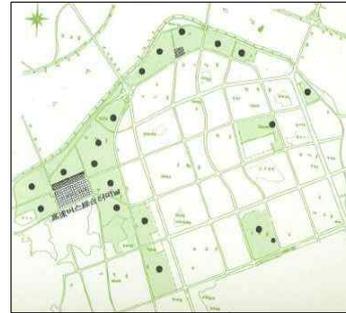


[그림 3-16] 영동 아파트 지구의 블록 구상
출처: 영동 아파트지구 종합개발계획(1976, p.16)

[그림 3-16]을 보면, 간선가로로 구획된 슈퍼블록 내부의 중심에 초등학교·중학교를 배치하고, 학교를 중심으로 주거지를 배치하여, 슈퍼블록 내부에서는 보행을 통해 일상생활이 이루어질 수 있도록 계획한 것을 알 수 있다.



[그림 3-17] 영동 아파트 지구의 블록 구상
출처: 영동 아파트지구 종합개발계획(1976, p.32)



[그림 3-18] 지구 중심 위치
출처: 영동 아파트지구 종합개발계획(1976, p.36)

위의 그림은 영동 아파트지구를 구성하는 16개 블록의 내부에 상업지역을 배치하는 양식을 나타낸 모식도로 중심부에서 도시 활동이 집약될 수 있도록 유도하고 있음을 알 수 있다.

영동 아파트지구의 경우 블록 내부의 보차분리 및 입체적 공간구성을 도모³³⁶⁾함으로써 슈퍼블록의 취지와 기능을 적극적으로 고려하면서 채용한 것으로 볼 수 있다.

□ 건축물과 가로의 관계

간선도로로 둘러싸인 슈퍼블록의 형태로 근린을 조성하여 보행자전용도로와 차량동선을 구분하였다. 또한 주거환경의 어메니티를 강조하면서 근린 내에 근린공원을 상업시설과 기타 공공시설과 함께 도입하여, 근대도시계획에서 나타나는 가로와 건축물의 이격을 찾아볼 수 있다. 근대주의적인 공원속의 탑(Tower in the park)의 형태를 나타내고 있으며 노선상가도 계획되어 있지 않다.³³⁷⁾

□ 커뮤니티에 대한 고려

영동 아파트지구는 근린주구 개념에 입각한 생활권 계획에 충실한 모습을 보이고 있다. 즉, 하나의 슈퍼블록을 하나의 소생활권으로 파악하고, 근린공원, 초중등학교, 상업 및 관공서 시설, 어린이 놀이터, 그리고 이들을 연결하는 국지도로 및 보행자전용도로 등의 개념이 포함되어 있어서, 하나의 블록이 하나의 생활권으로 완결되는 모습을 보이고 있다.

336) 천일기술단(1976), 「영동아파트지구 종합개발계획」, p.26.

337) 천일기술단(1976), 「영동아파트지구 종합개발계획」, p.69.

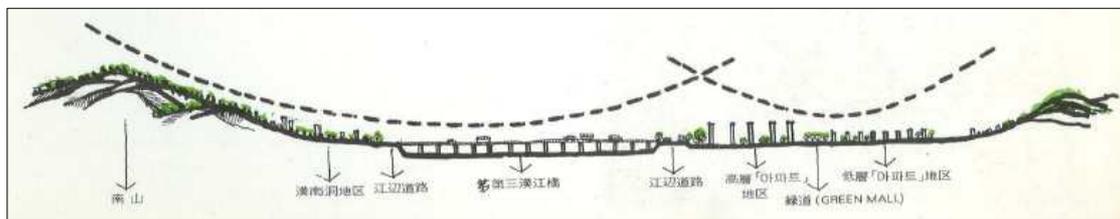
그러나 영동지구 개발계획은 지나치게 슈퍼블록 하나의 근린 생활권 계획에 치우쳐 있는 특성이 있다. 소생활권 등을 하나로 연계하는 보행동선계획, 슈퍼블록을 연결하는 녹지 및 가로 중심의 개발 계획 등에 대한 고려가 부족하였고, 지나치게 블록 내부 지향적인 시스템을 지니고 있다. 또한 외국의 슈퍼블록과는 다르게 개발 밀도가 지나치게 높아 대로변에 과도한 교통량이 집중되고 이로 인하여 오히려 보행에 불편을 초래하는 문제점을 내포하고 있었다. 또한 영동지구의 중심지 형성은 당초 계획과는 다르게 향후에 개발된 지하철 역세권 위주로 상업지역이 형성될 수밖에 없는 시스템이어서 내부의 일상 생활 동선과 중심지역을 향하는 동선이 서로 분리되는 형태로 남아 있게 되었다.

□ 경관의 고려

계획안에 스카이라인과 휴먼스케일을 강조하는 언급이 포함되어 있다.³³⁸⁾

주거지역과의 일체성이 있는 변화를 주기 위하여 강변에는 주로 고층아파트를 배치하여 단지 내의 아늑한 분위기를 조성토록 하며 한강 이북편의 강변, 또는 보행자에게 시각적 효과를 주도록 하였다.³³⁹⁾

남산의 자연적인 경관요소, 한강교의 수평적인 경관요소와 본 아파트지구의 변화 있는 공간이 상호 조화하면서 파노라믹(Panoramic)하고 경쾌한 스카이라인을 창출시킨다.³⁴⁰⁾



[그림 3-19] 영동 아파트지구 스카이라인
출처: 영동 아파트지구 종합개발계획(1978, p.41)

338) 천일기술단(1976), 「영동아파트지구 종합개발계획」, p.26.

339) 천일기술단(1976), 「영동아파트지구 종합개발계획」, p.41.

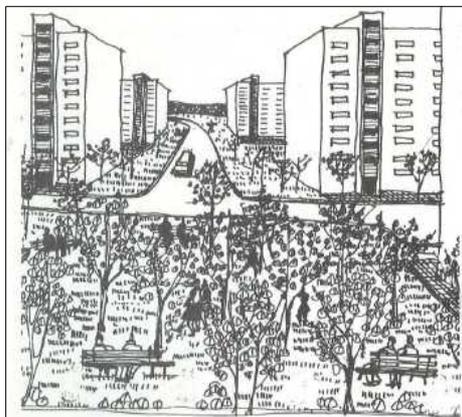
340) 천일기술단(1976), 「영동아파트지구 종합개발계획」, p.41.

160만평의 대단위 아파트지구로서 아파트지구 전체로서의 통일미, 각주구별 단지로서의 형태미, 강변로 및 주변 경관가로와의 조화미를 고려한 건축양식을 고려하고 있다. “단지 전체 통일미를 고려하여 본 계획지구에서는 한강의 강렬한 자연적 요소를 인식한 디자인을 해야 할 것이며, 단지의 형태미를 고려하여 각 주구 계획에서는 분구규모 단위로 통일된 디자인으로 하고, 단지규모가 작은 경우에는 전체 주구 디자인으로 해결해도 무방하겠다. 한강로 및 주간선도로변의 경우는 200~400m 이상은 같은 디자인이 연결되지 않도록 함이 좋겠다. 특히 강변의 경우는 한강의 청색과 녹색의 경관녹지와 조화될 수 있는 디자인을 선택함이 중요하겠다.”³⁴¹⁾

□ 녹지에 대한 고려

계획안에서 공원녹지계획은 보행 및 차량통행의 흐름(Flow)의 중간에는 녹지대를 연계적으로 두어 각종 공공시설을 배치토록 하며, 각 아파트에서 차도를 횡단하지 않고 공원, 어린이놀이터에 접근할 수 있도록 체계화시키고자 하였으며 크게 두 가지로 다음과 같이 구분하였다.³⁴²⁾

- 이용공간녹지 : 능동적, 수동적인 레크리에이션 활동을 할 수 있는 공간녹지 및 순환 공간계획
- 고도지구로서의 공간녹지 : 프라이버시 차단, 공간의 다양화를 표방하는 공간녹지 또한, 서구에서 사용되던 파크웨이 개념을 단지 내에 일부 도입하고자 하였으나 서구에서의 광역적인 광폭의 녹도와는 다소 차이가 있다.³⁴³⁾



[그림 3-20] 파크웨이개념의 도입
출처: 영동 아파트지구 종합개발계획(1976, p.45)

341) 천일기술단(1976), 「영동아파트지구 종합개발계획」, p.64.

342) 천일기술단(1976), 「영동아파트지구 종합개발계획」, P.41.

343) 천일기술단(1976), 「영동아파트지구 종합개발계획」, p.45.

② 서울 잠실 중심지구

□ 공간구조 및 가로체계

잠실 중심지구 종합개발계획에서는 단지개발의 기본원칙에서 접근성을 높이는데 중점을 두고 강하게 위요된 도시공간을 형성하고자 하였다. 이러한 원칙 아래 가능한 한 차도와 보도를 분리하는 슈퍼블록³⁴⁴⁾을 구상하였다.



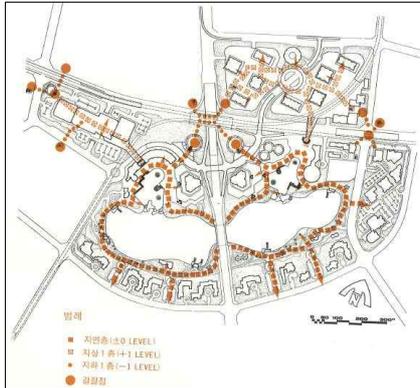
[그림 3-21] 잠실 중심지구 단지계획도
출처: 잠실 중심지구 개발계획(1978, p.82)

공간구조의 계층화된 배치를 통해 위계를 드러내고자 했으며, 지역적인 정체성 (Identity)을 확보하기 위해 위계와 축(Axis)을 설정하였다.³⁴⁵⁾ 또한 중앙의 고층건물 군을 중심으로 지역의 중심성과 상징성을 강하게 드러내고자 하였다. 계획지역 내에 다양한 외적계획을 통해 계획지구의 성격과 특징을 느낄 수 있도록, 랜드마크(Land Mark)나 게이트웨이(Gate Way) 혹은 경관(Vista)의 효과를 얻을 수 있도록 다각적인 검토를 거쳤다.³⁴⁶⁾ 이는 계획 내에서 공간구조에서의 상징성을 충분히 확보하고자 하는 시도로 볼 수 있다.

344) 한국피알씨(1978), 「잠실중심지구개발계획」, p.40.

345) 한국피알씨(1978), 「잠실중심지구개발계획」, p.124.

346) 한국피알씨(1978), 「잠실중심지구개발계획」, p.21.



[그림 3-22] 잠실 중심지구 보행자 동선도
출처: 잠실 중심지구 개발계획(1978, p.103)



[그림 3-23] 잠실 중심지구 승용차 동선도
출처: 잠실 중심지구 개발계획(1978, p.102)

대상지 내부에 위치한 호수를 중심으로 주거지를 배치하여 슈퍼블록 내부에서 자연과의 조화를 이루도록 하였고, [그림 3-22]와 [그림 3-23]에서 볼 수 있는 바와 같이 보행동선과 승용차 동선을 분리하고자 하였다.

가로는 위계에 따라 구성되어 있으며 주거클러스터에 컬데락을 적용하여 통과교통을 배제하였으며 차량 통행을 위해 입체교차시설을 설치하였으나 보행은 입체교차시설이 설치되지 않았다.³⁴⁷⁾

□ 건축물과 가로의 관계

잠실 중심지구의 클러스터 배치는 공간의 폐쇄감, 배치 향의 불리함을 극복하기 위해서 필로티 계획, 통경구간형성 등 다양한 방안이 모색되었는데 이는 1970년대 근대적 공간설계원칙들이 도입되고 제도가 정비되면서 건물 지상부의 물리적 보행환경 개선을 위한 필로티를 법제화한 것과 관련이 있다고 할 수 있다.

잠실 중심지구의 경우 상업시설이 아파트 단지 내부가 아닌 경계부에 배치되었는데 이는 자가용이 대중적으로 보급이 아직 이루어지지 않았던 70~80년대 초 보행과 버스가 주된 통행수단이 되면서 노선 상에 배치되었다³⁴⁸⁾.

347) 한국피알씨(1978), 「잠실중심지구개발계획」, p.99.

348) 양행용, 김성홍(2011), “1970-80년대 초반 서울의 아파트단지 노선상가의 도시 건축적 특성에 관한 연구”, 『대한건축학회논문집 계획계』, v.27(2), pp.81-90.

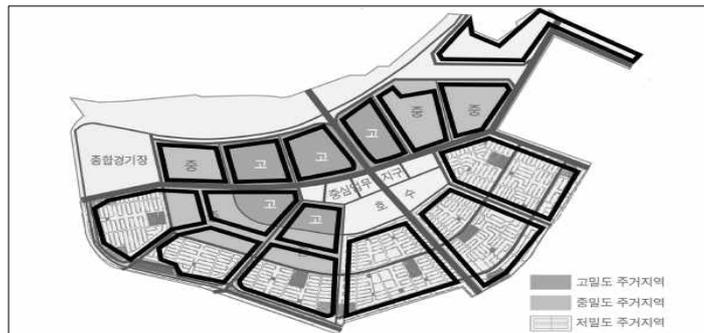
그러나 전반적으로 Tower in the park 개념이 적극적으로 도입되어 있는 것을 알 수 있으며, 이러한 경향은 수변공간을 낀 배치에서 더욱 극대화되고 있다.³⁴⁹⁾



[그림 3-24] Tower in the park 개념의 도입
출처: 잠실 중심지구 개발계획(1978, p.64)

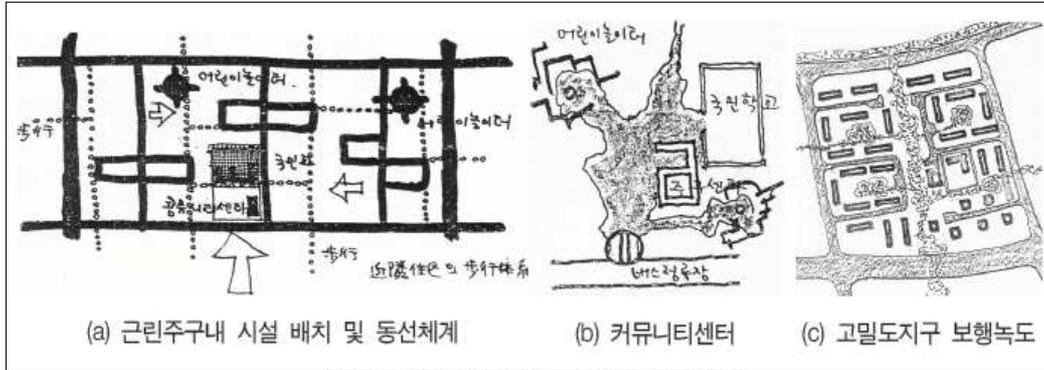
□ 커뮤니티에 대한 고려

잠실 중심지구는 영동지구 개발과 사실 큰 차이점이 존재하지 않는다. 토지구획 정리 사업으로 개발이 된 이후의 슈퍼블록 위주의 공간구조에 도시전체를 유기적으로 연계하는 것은 역시 한계가 있는 상황이었다. 또한 아파트 단지 내부에 블록 중심에 초등학교 등의 근린주구 중심을 형성하는 방식 역시 영동지구와 다를 바가 없다. 다만, 잠실 중심지구는 현재 롯데월드 주변지역을 잠실지구의 중심지로 개발하려는 계획이 당초부터 존재하였고 이를 생활권과 연계하려는 움직임이 있었으며, 미미하기는 하나 아파트 상가를 가로변에 배치하고 가로의 활성화를 꾀하였다는 측면에서 영동지구와의 차별성을 찾을 수 있겠다. 이러한 차별성은 향후에 과천 신도시에 좀 더 발전적인 모습으로 나타난다.



[그림 3-25] 근린주구 구분도
출처: 김진희(시립대 석사논문)에서 재인용(2011)

349) 한국피알씨(1978), 「잠실중심지구개발계획」, p.64.



[그림 3-26] 잠실 중심지구 주거용지 설계 개념
출처: 김진희(시립대 석사논문)에서 재인용(2011)

그러나 잠실 중심지구는 역시 슈퍼블록 내부의 동선의 폐쇄성과 가로지향적이지 않은 아파트 단지 및 시설 배치계획 때문에 가로중심의 생활권 및 커뮤니티 형성이 매우 어려운 구조였다. 향후에 지하철 2호선 신천역사가 개통되고 보행량이 많은 신천역 남측 부지의 단독 주택들이 잠실지구의 유흥 및 문화 중심지로 변모한 것은 이와 무관하지 않다고 하겠다.

□ 경관의 고려

계획지역 내에 다양한 외적계획을 통해 계획지구의 성격과 특징을 느끼기 위해서는 최소한의 랜드 마크(Land Mark)나 게이트웨이(Gate Way) 혹은 경관(Vista)의 효과를 얻을 수 있도록 다각적인 검토를 거치도록 하였다.³⁵⁰⁾

축(Axis)의 설정³⁵¹⁾이나 스카이라인의 고려³⁵²⁾가 이루어졌고, 대상지가 서울시 중심의 3핵의 하나로서 도시성이 가장 강한 지역이며 신단지의 개발이라는 점에서 환경의 질이 분명히 강조되었기 때문에 자연경관과 인공적 경관이 함께 조화가 되는 조경계획이 성립되어야 한다고 보았다.³⁵³⁾

도시가 아닌 자연의 분위기를 그대로 유지하면서 시설마다 경관을 구별할 수 있는 차별성을 특징으로 하여 과잉이용으로 인한 파괴를 방지하기 위하여 몇몇 시설물 이용방법 및 이용자의 한계를 지정하여 계획하였다.³⁵⁴⁾

350) 한국피알씨(1978), 「잠실중심지구개발계획」, p.21.

351) 한국피알씨(1978), 「잠실중심지구개발계획」, p.124.

352) 한국피알씨(1978), 「잠실중심지구개발계획」, p.129.

353) 한국피알씨(1978), 「잠실중심지구개발계획」, p.125.

차별화된 경관계획이 이루어져 도시적인 경관과 자연경관의 조화를 도모한 선도적인 사례로 볼 수 있다.



[그림 3-27] 경관계획
출처: 잠실 중심지구 개발계획(1978, p.124)

□ 녹지의 배치

계획안에 녹지의 비중은 높지만 수변공간을 유지, 완충하는 차원이며 공원 및 녹지의 체계적 연결은 이루어지지 않았다.³⁵⁵⁾

354) 한국피알씨(1978), 「잠실중심지구개발계획」, p.130.

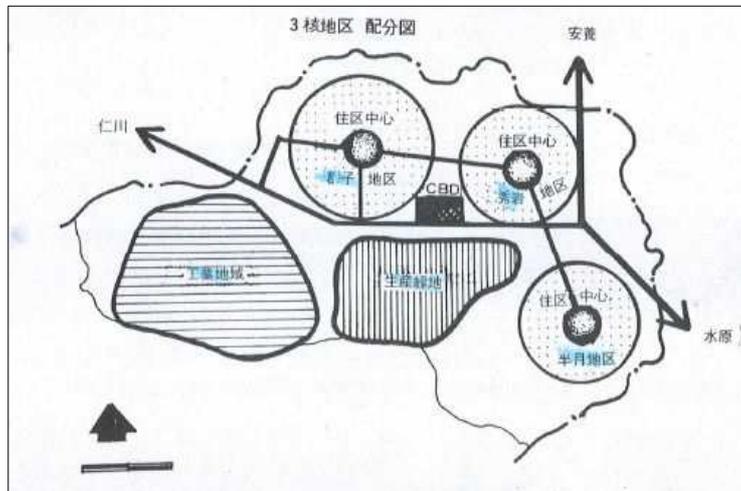
355) 천일기술단(1976), 「영동아파트지구 종합개발계획」, p.99.

③ 안산 반월 신공업도시

□ 공간구조 및 가로체계

반월 신공업도시는 현재의 시화공단과 더불어 수도권 서남부의 계획적 공업도시를 형성하고 있는 지역이다. 반월지구는 울산보다는 늦게 착수되었지만, 아무것도 존재하지 않는 그린 필드에 정부가 처음부터 독립된 신도시를 개발하겠다는 의도를 가지고 계획하였다. 서울의 공업 및 인구 분산을 위한 목적으로 개발된 반월지구는 인구 30만 명을 수용할 수 있는 대규모의 산업단지형 개발이었다. 따라서 공장용지 뿐만 아니라 대규모의 주거용지를 필요로 하였고 주거지역의 개발에는 그 당시로서는 최선의 계획적 기법들이 적용되었다.

반월 신공업도시는 대상지의 지형적 조건을 반영하여 도시개발구역을 4개의 지구로 나누어 다핵적 순환방사형으로 도시 패턴의 골격을 형성하였다. 이러한 다핵적 순환방사형 발전은 도시성장단계에 따라 주거지역과 상업지역에 종합된 단계적 발전을 가능하게 하고 대상지 전반에 전원적 도시발전을 유도할 수 있기 때문으로 밝히고 있다. 이들 4개 지구는 9~14개의 근린주구가 모여 이루어지는 것으로, 1개의 근린주구는 1개의 초등학교를 중심으로 인구 6,000명을 수용하도록 계획되었다. 중심상업지구는 4개의 지구를 서비스할 수 있도록 지구의 중심부에 배치하였다.³⁵⁶⁾

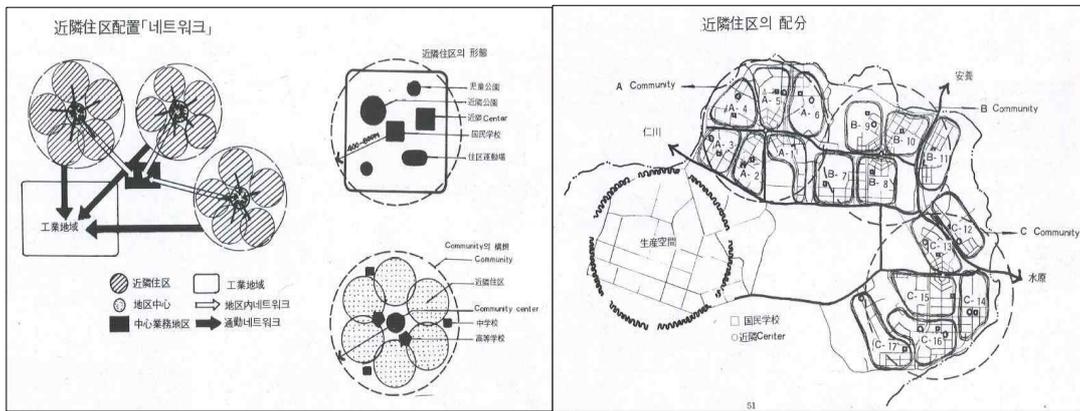


[그림 3-28] 반월 신공업도시 공간배분
출처: 반월 신공업도시 개발기본계획(1977, p.44)

356) 건설부(1977), 「반월 신공업도시 개발기본계획」, p.43.

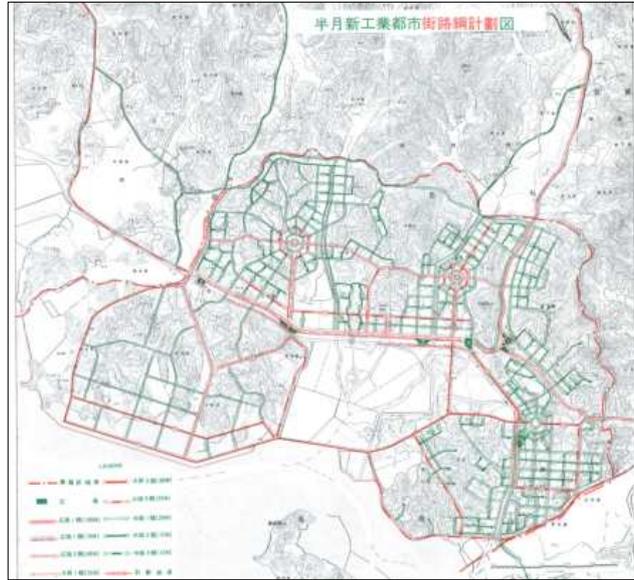
도심과 부도심을 명확히 구분함으로써 도시공간구조상의 중심성을 도시차원에서 부여하고 유지하려는 시도가 나타나고 있다. 또한, 각각의 근린주구는 네트워크를 형성하여, 지구를 구성하고, 중심상업지역을 중심으로 다시 네트워크를 구성하는 측면에서, 근린주구 개념을 중심으로 하위도시의 전원도시 네트워크의 개념이 일부 적용되어 있다.

블록의 크기는 슈퍼블록에 가깝고 완전한 컬데삭 형태가 나타나며 단독주택지의 특히 루프형 컬데삭이 도입되었음에도 불구하고 보행네트워크에 대한 적극적인 배려는 부족하다. 형태적으로는 슈퍼블록 + 컬데삭의 개념이 래드번과 같이 적용되었지만 보행네트워크의 적극적인 확보라는 측면에서 부족한 점이 있다. 이러한 미시적인 측면의 고려가 부족함에도 불구하고 지구중심에 전철역을 입지³⁵⁷⁾시킨다거나, 자전거 전용도로의 설치³⁵⁸⁾, 상세한 교통량 추정에 따라 위계별 도로구성을 세분화한 점³⁵⁹⁾ 등은 일부 뉴어버니즘의 사조의 영향과 실증적 연구를 기반으로 도시설계의 근거를 삼는 태도를 나타내고 있다.



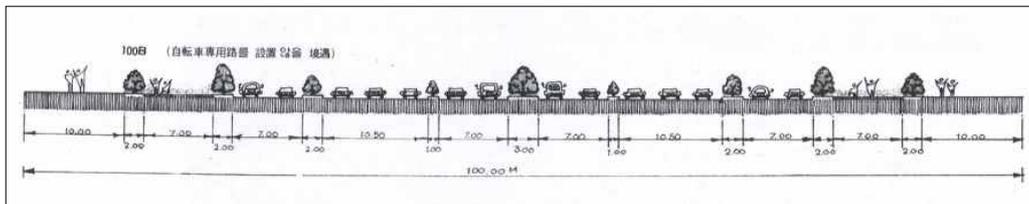
[그림 3-29] 반월 신공업도시 근린주구 네트워크 개념과 실제 배분
출처: 반월 신공업도시 개발기본계획(1977, p.51)

357) 건설부(1977), 「반월 신공업도시 개발기본계획」, p.70.
358) 건설부(1977), 「반월 신공업도시 개발기본계획」, p.77.
359) 건설부(1977), 「반월 신공업도시 개발기본계획」, p.76.



[그림 3-30] 가로망계획도
출처: 반월 신공업도시 개발기본계획(1977, p.85)

그러나 도시공간구조 자체가 근대주의적이고 기능중심의 대규모 공간구성을 지향한다는 점에서 그 한계를 보여준다. 특히 100m에 달하는 초거대 광로의 단면계획을 살펴보면 반월의 계획안은 앞서 제시된 사안들에도 불구하고 뉴어버니스트들의 관점과는 도저히 연결될 수 없는 간극이 있는 근대주의적이면서 오스만적인 계획안이라는 것을 알 수 있다.



[그림 3-31] 자동차전용도로를 설치하지 않을 경우 100m
출처: 반월 신공업도시 개발기본계획(1977, p.80)

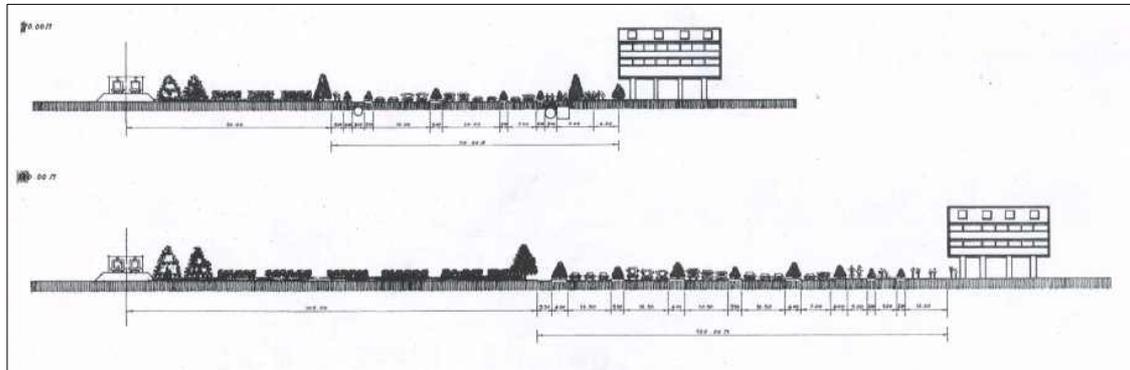
□ 건축물과 가로의 관계

전반적으로 공원속의 탑(Tower in the park) 개념이 적용³⁶⁰⁾되어 가로와 건축물의 이격이 일반적으로 나타나고 있다.



[그림 3-32] Tower in the park 개념의 적용
출처: 반월 신공업도시 개발기본계획(1977, p.125)

마찬가지로 가로연접형 노선상가의 개념은 없으며 필로티 등과 연계한 근대주의적 건축물의 배치가 제안되어 있다.



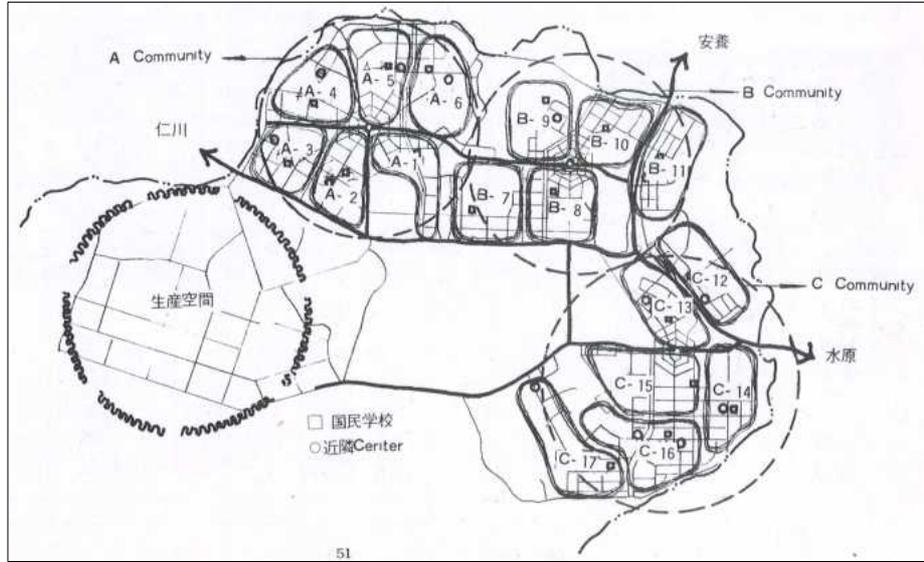
[그림 3-33] 모던한 공간구성 건축물과 대지의 분리, 필로티 적용
출처: 반월 신공업도시 개발기본계획(1977, p.84)

360) 건설부(1977), 「반월 신공업도시 개발기본계획」, p.48.

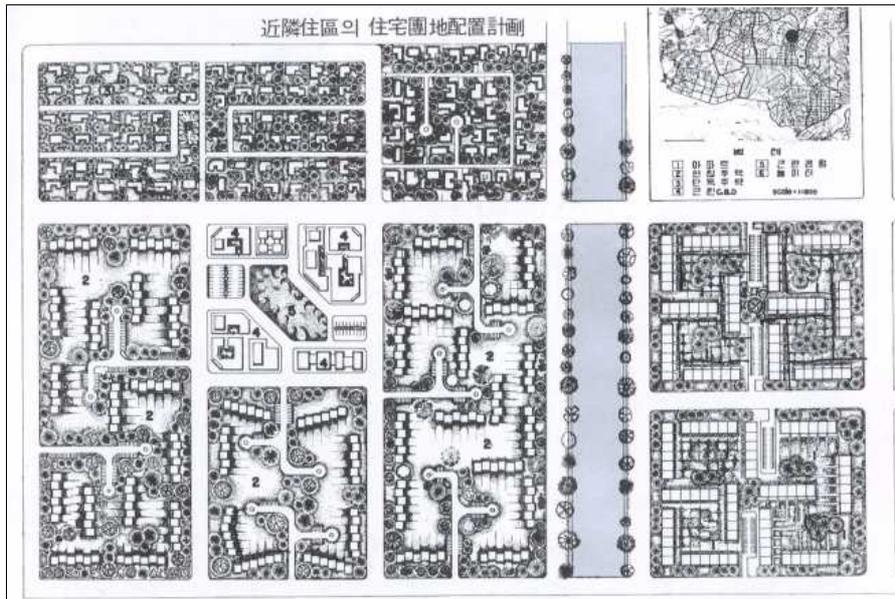
□ 커뮤니티에 대한 고려

반월지구는 일단 공업지역과 배후주거지역을 확실히 분리시키는 계획을 사용하였다. 또한 기존과 마찬가지로 슈퍼블록을 중심으로 한 근린주구 생활권을 계획하여 초등학교 등이 적절히 배치되었으며, 다른 지역과 달리 대규모의 근린공원을 많이 계획하여 오픈스페이스 확보에도 많은 노력을 기울였다. 또한 배후 주거지역을 크게 3개의 대생활권으로 나누고 생활권의 지리적 중심지에 중심상업지역을 배치하여 근린주구들 간에 하나의 유기적인 도시 공간구조를 형성하고자 하였다. 이러한 움직임은 잠실이나 영동지구에서 보던 폐쇄적인 근린 개념과는 차별화되는 점이였다.

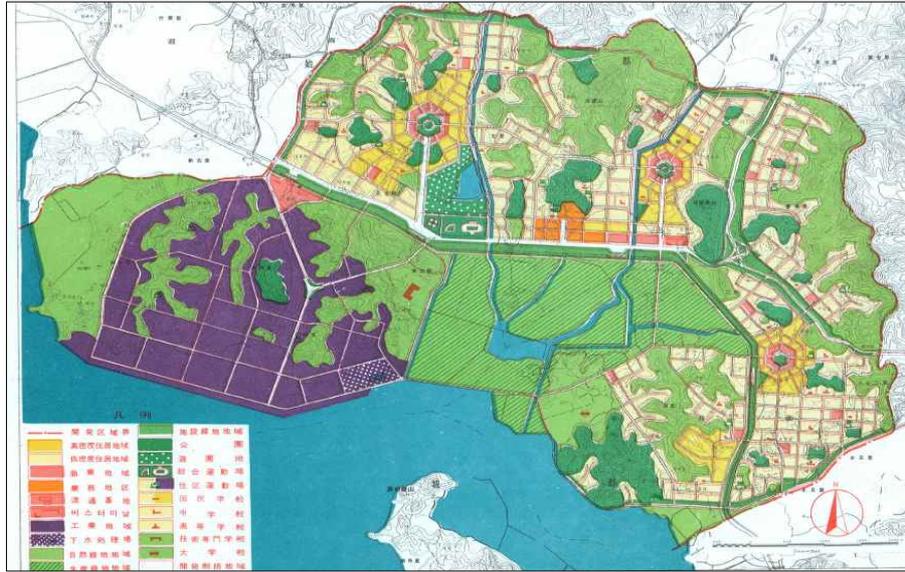
그러나 반월 공단의 커뮤니티 및 생활권 개념에 가장 큰 영향을 준 것은 육각형의 중심 상업지역의 입지와 형상이다. 지역의 생활권으로 기능하기에는 부족한 점이 없다고 볼 수 있으나 주생활동선이 발생할 수 있는 공업지역과의 지나친 지리적 거리와, 지하철역 및 주요 간선도로인 39번 국도와의 괴리는 각기 다른 동선을 염두에 둔 것이라고 할지라도, 도시전체의 활력을 저감시키는 결과를 가져오고 있다. 또한 방사형의 도시공간구조는 중심지역의 접근성은 높이지만 개발밀도가 높아짐에 따라서 중심기능을 하기에는 지나치게 복잡한 구조를 가진다는 단점이 있다. 도시전체를 하나로 아우르는 생활권계획과 보행 동선 및 차량동선의 구조, 그리고 양호한 근린공원 등의 배치가 가져오는 장점을 오히려 퇴색시키는 결과를 초래하였고, 이는 두고두고 기형적 도시공간구조의 대명사하면 안산시를 꼽을 수밖에 없는 결과를 낳았다고 하겠다.



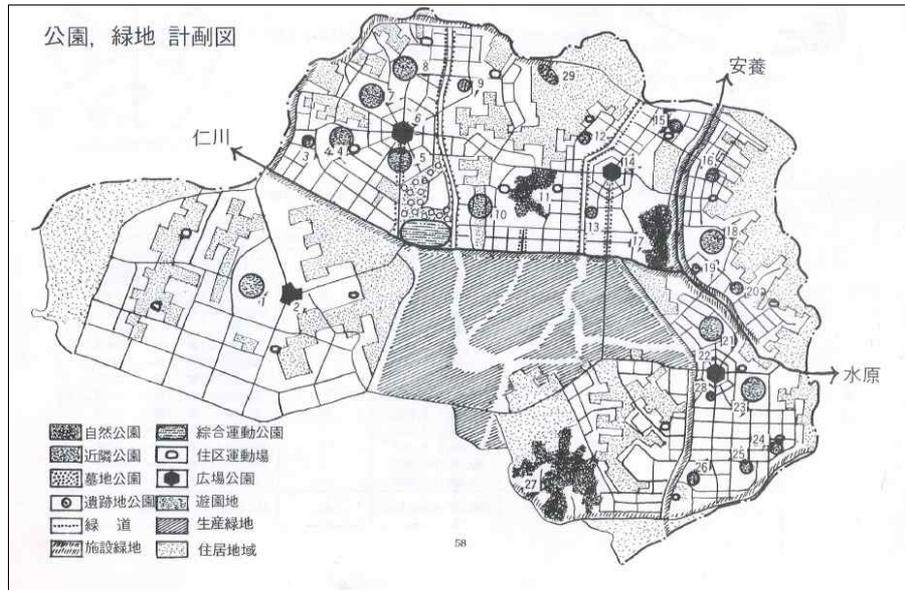
[그림 3-34] 근린주구의 배분
출처: 반월 신공업도시 개발기본계획(1977, p.51)



[그림 3-35] 근린주구의 주거복지배치계획
출처: 반월 신공업도시 개발기본계획(1977, p.53)



[그림 3-36] 반월지구 도시계획도
 출처: 반월 신공업도시 개발기본계획(1977, p.67)



[그림 3-37] 반월지구 공원 녹지 계획도
 출처: 반월 신공업도시 개발기본계획(1977, p.58)

□ 경관의 고려

도시미관의 적용계획을 수립하였고³⁶¹⁾, 자연환경과 인공구조물과의 연계를 추구³⁶²⁾하고자 하였다. 지형상 손가락형 개발이 이루어진 구간이 많아 자연환경과 인공구조물간의 균형이 가능한 지구가 있었던 것으로 보인다. 그러나 자연경관에 대한 적극적인 보호나 계획은 이루어지지 않은 것으로 보인다.

□ 녹지의 배치

도시 확산을 방지하기 위한 그린벨트 지역을 설정³⁶³⁾하였고, 생산녹지를 버퍼로 사용³⁶⁴⁾하고자 하였으나, 대상지 내 수변공간의 적극적인 활용방안은 제시되지 못하였다.

대상지내 녹도를 도입하여 녹지체계를 구성하려 했으나, 개별공원과 완전한 연계를 이루지는 못하였다. 도시환경계획의 기본방침³⁶⁵⁾을 보면 녹지공간의 확보, 도시 확산방지 위락기능녹지 등을 목표하고 있으나 녹지공간의 기능성과 중요성을 인지하였으나 녹지공간의 네트워크를 실질적으로 구현하지는 못하였다.

361) 건설부(1977), 「반월 신공업도시 개발기본계획」, p.114.

362) 건설부(1977), 「반월 신공업도시 개발기본계획」, p.114.

363) 건설부(1977), 「반월 신공업도시 개발기본계획」, p.43.

364) 건설부(1977), 「반월 신공업도시 개발기본계획」, p.45.

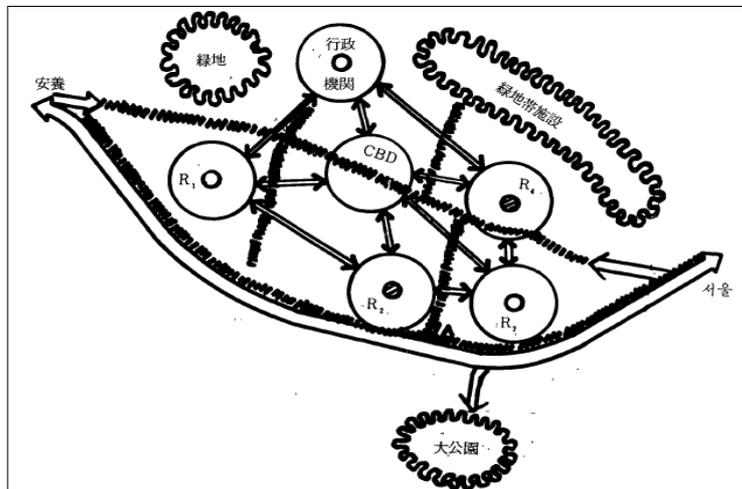
365) 건설부(1977), 「반월 신공업도시 개발기본계획」, p.112.

④ 과천 신도시

□ 공간구조 및 가로체계

정부제2종합청사의 이동을 통한 인구분산을 목적으로 개발된 과천 신도시 계획에서도 대상지의 중앙에 중심을 형성하려는 것을 볼 수 있다. 중심부에는 여의도 계획에서와 마찬가지로 상업, 업무 기능을 배분하고 주변부에 주거지역을 배치하는 것을 알 수 있다.

“도시의 활동공간은 기능에 따라, 생산 공간, 주거 공간, 위락휴식 공간 등으로 분류된다. 과천 도시의 공간배치는 지형적인 여건 및 입지적 측면에서 분석·검토하여 1개의 행정업무 공간(정부제2종합청사)과 일선업무 및 소비 공간을 중심으로 주거공간을 형성하고 위락휴식 공간(서울대공원)과 연계하여 오픈스페이스를 적정 배치토록 한다. 도시기능을 연결하는 도시의 진입공간은 서울~안양 간의 폭 50m의 지역 간 도로와 연관된 회로공간을 형성하고 있다. 업무 및 소비 공간은 도시중심부를 핵으로 하여 전 도시의 행정중심시설, 업무시설 및 상업시설을 집중 배치함으로써 도시중심 기능의 원활한 수행과 접근이 용이토록 30m의 진입로에서 접근함을 원칙으로 한다. 주거공간은 4개의 근린주구를 형성하여 각 주구의 중심에 근린 중심시설을 배치토록 하여 주구 자체를 충족시킬 수 있는 지구별 서비스 센터로 한다. 고층주거의 배치는 도시다운 상징, 시각축, 랜드마크, 스카이라인 등을 고려하여 도시 중심부에 배치 구상한다.”³⁶⁶⁾



[그림 3-38] 과천 신도시 공간배분
출처: 과천도시개발기본설계 최종보고서(1979, p.23)

366) 건교부·대한주택공사(1979), 「과천도시개발기본설계」, 건교부, p.24.

이러한 배치구상은 전적으로 지구 내 중심성을 강력하게 유지하고자 하는 관점으로 이해할 수 있다. 개별적인 자족지구의 병렬적인 연결을 원한 것이 아니었던 것이며 그에 적합한 규모가 아니라고 판단한 것으로 보인다.

가로망 구성에서는 가로의 기능에 따라 형태와 폭원을 달리하는 위계적인 기법을 도입하고 있다. 개발계획에서는 이를 새로운 설계 수법으로 설명하고 있다.

“과천 도시의 가로망 구성을 도시의 성격, 기능, 주변여건, 장래 도시 발전 예측을 감안함과 동시에 도시 활동 공간배분에 의거하여 새로운 설계 수법을 도입하여 설계한다. 가로망 구성은 가로의 성격과 기능에 따라 분류하여 배치한다. 가로망은 도시 활동의 정도에 따라 배치되므로 간선가로는 V1(광로1류), V2(대로2류), V3(중로1류) 3가지로 분류 배치하였으며 지구 및 블록별 가로망은 V4(중로2류), V5(중로3류) 2가지로 하고 자전거 및 보행자를 위한 녹도는 V6(소로1류), V7(녹도)로 설계한다. 가로망 패턴은 토지이용 형태와 자동차의 증가에 대비한 가로형태와 폭원을 설계하되 교통 혼잡, 교통사고, 교통공해 등을 최소화하는 가로망을 구성한다. 본 과천 도시는 아파트 연립주택이 대부분이어서 고밀도주거에서 발생하는 교통 혼잡을 미연에 대비하도록 차량공간을 충분히 마련하는 것으로 한다.”³⁶⁷⁾

街路機能別 諸元

| 街路種類 | 幅員 (M) | 機能別諸元(M) | | | | | 街路特性 |
|--------|-----------|----------|------|-----|------|-------|---------------------------|
| | | 車道 | 歩道 | 分離帯 | 自転車道 | 緑道및歩道 | |
| 広路 1 類 | 50 | 28.0 | 11.0 | 5.0 | 6.0 | — | 都市迂迴道路로서 地域間幹線道路 |
| 大路 2 類 | 30 | 14 | 7.5 | 3.5 | 5.0 | — | 都市内幹線 |
| 中路 1 類 | 20 | 14 | 6 | — | — | — | 都市内補助幹線 |
| 中路 2 類 | 15 | 8 | 7 | — | — | — | 地区内分散機能担当 |
| 中路 3 類 | 12 | 7 | 5 | — | — | — | 地区細街路 |
| 小路 1 類 | 10 | 7 | 3 | — | — | 4 | Cul-de-Sac 으로 이어지는 細街路 |
| | | 6 | 4 | — | — | — | |
| 緑道 | 12 | — | 6 | 3 | 3 | — | 歩行者専用幹線 |

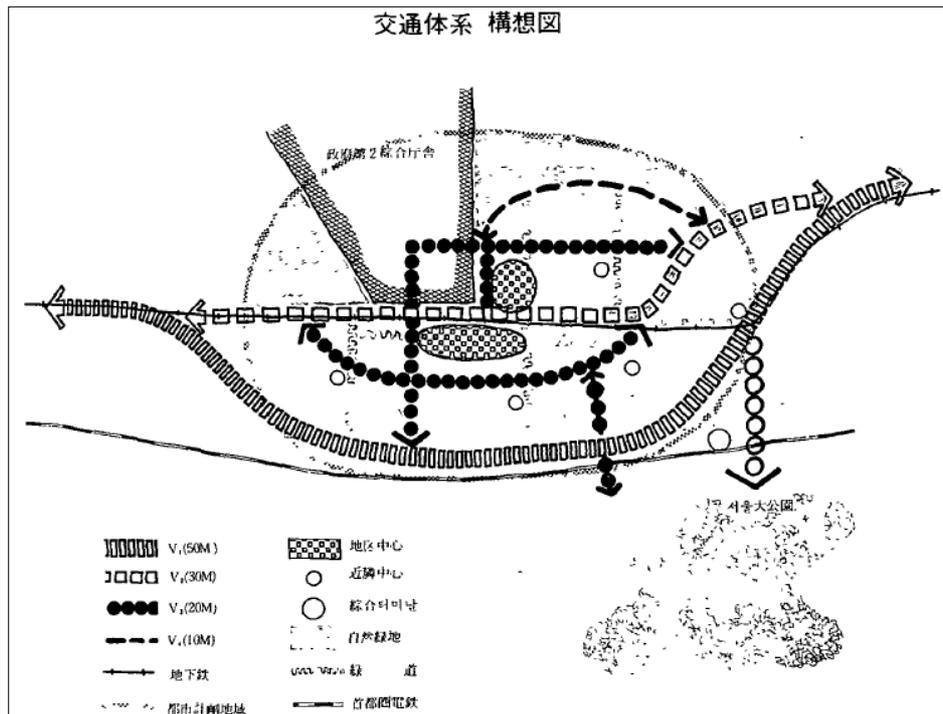
*計測街路는 10M, 緑道4M

[그림 3-39] 과천 신도시 가로기능별 제원
출처: 과천도시개발기본설계 최종보고서(1979, p.79)

367) 건교부·대한주택공사(1979), 「과천도시개발기본설계」, 건교부, p.76.

과천 신도시의 가로 계획에서는 여의도 계획에서 도입하였던 컬데삭 패턴의 가로 이외에 루프형 가로를 비교·검토하여 선별적으로 도입하려는 시도를 볼 수 있다.

“가구별 가로망은 Loop 및 Cul-de-Sac으로 하되 장단점을 비교·검토하여 적용하게 배치한다. 가구는 슈퍼블록으로 하고 면적규모는 10ha~35ha로 한다. 중심지구 가로망은 진입차량교통을 배제하고 녹도 및 mall을 형성하며 차량은 지구 외부에서 접근하는 것으로 설계한다.”³⁶⁸⁾



[그림 3-40] 과천 신도시 교통체계 구상도
출처: 과천도시개발기본설계 최종보고서(1979, p.73)

과천 계획안에서는 다음과 같이 보행자 공간에 의미를 부여하고 있다. “보행자공간은 첫째, 차량을 배제한 보행자의 안전성, 쾌적성을 유지하는데 있다. 둘째, 이러한 규제에 의하여 도시의 대기오염을 중화시킨다. 셋째, 교통을 규제함으로써 도심부의 상업시설을 원활히 한다.”³⁶⁹⁾

368) 건교부·대한주택공사(1979), 「과천도시개발기본설계」, 건교부, p.76.

369) 건설부(1979), 「과천도시개발기본계획」, p.167.

또한 도시 내의 쾌적하고 원활한 교통 환경 조성을 위하여 보차도를 완전히 분리하여 전 지역을 안전하게 통행할 수 있는 보행자전용도로 체계를 도입하였다.³⁷⁰⁾ 보행전용도로망 체계는 도시주요시설과 연결되도록 한다.³⁷¹⁾ 여기에 대중교통체계를 보행권과 연계하여 설계, 배치하였다.³⁷²⁾ 이러한 측면은 보행자와 차량의 분리를 넘어 대중교통체계를 지향하면서 TOD의 속성을 상당부분 이미 구현하고 있는 것처럼 보인다. 다만 도시의 공간조직은 격자형가로망에 기반을 두는 슈퍼블록 체계를 도입하고 있었다.³⁷³⁾

과천계획안은 레드번이나 근대주의적 계획안에서 나타나는 중심성이나 슈퍼블록을 적용하고 보차분리를 추구하면서도 대중교통체계를 배치하는 등 다소 발전된 모습을 보이지만, 큰 흐름에서는 보차분리 + 슈퍼블록으로 특징지어지는 레드번류의 계획에서 크게 달라지지 않는 것으로 보인다.

□ 건축물과 가로의 관계

건축물과 가로의 관계에 대한 고려사항을 제시하고³⁷⁴⁾ 건축물의 외부구성 공간에 대한 목표³⁷⁵⁾를 다음과 같이 제시하고 있다.

“신도시 개발에서 건축적 배치는 도시 전체가 하나의 질서 속에서 활동하는 시민의 주거공간이므로 쾌적한 생활, 만족감, 정신적 욕구의 해소, 휴식 등을 부여할 수 있는 공간질서가 갖추어져야 한다.”

그러나 건축물과 가로의 연결방식에 대한 본격적인 논의는 포함되어 있지 않았고 전면공간과 녹지로 건축물이 가로에서 이격되는 경우가 대부분이었다.

370) 건설부(1979), 「과천도시개발기본계획」, p.6.
 371) 건설부(1979), 「과천도시개발기본계획」, p.73.
 372) 건설부(1979), 「과천도시개발기본계획」, p.91.
 373) 건설부(1979), 「과천도시개발기본계획」, p.75.
 374) 건설부(1979), 「과천도시개발기본계획」, p.35.
 375) 건설부(1979), 「과천도시개발기본계획」, p.35.

□ 커뮤니티에 대한 고려

과천은 80년대에 들어서 서울의 핵심적 기능의 일부를 이전하는 최초의 신도시 개념의 개발사례라고 할 수 있다. 과천신도시의 도시 공간구성은 기존의 폐쇄적인 근린주구 개념에서 벗어나 생활권이 완결된 주구들 간의 유기적인 연계에 무게중심을 두고 있다.

과천신도시는 규모가 작기 때문에 도시가 하나의 근린 생활권을 유기적으로 구성할 수 있는 측면도 물론 있었다. 도시의 물리적 중심지에 중심상업지역을 배치하였으며, 과천시와 접근성을 높이는 47번 국도는 외곽으로 우회하도록 하여 접근성은 높이고, 통과 교통은 배제하는 형태를 갖추고 있다. 기존의 토지구획 정리사업 지역들과는 다르게 초등학교 및 고등학교 등 2개소를 동시에 배치하고, 근린공원 및 공공편익시설을 근거리 배치하도록 하였으며, 이들의 위치가 블록 내부가 아닌 도로변에 위치하도록 하여 근린간의 연계성이 강화될 수 있도록 하였다. 동시에 보행로를 통하여 중심 상업지역에 접근할 수 있도록 하여 도시 전체의 완결성 자체도 높일 수 있도록 하였다. 바로 이러한 점이 기존의 토지구획 정리사업 방식과 반포 및 잠실지구 등과의 차별성이라고 볼 수 있겠다. 또한 도시 공간구조로 볼 때 47번 국도가 신도시 외곽을 관통하도록 하였고, 단지 내 내부도로 역시 복잡한 루프형 도로를 선택하도록 하여 통과 교통이 완전히 배제되었으며 이는 커뮤니티의 보호에 큰 기여를 하고 있다. 또한 낮은 개발 밀도와 풍부한 오픈 스페이스, 보행자전용도로의 유기적 연결성 등 역시 양호한 커뮤니티 형성에 큰 도움을 주는 계획적 요소이라고 할 수 있다.

도시계획의 최소단위인 근린분구와 근린주구단위시설을 중심으로 하여 편리한 주구 생활을 영위할 수 있도록 편익시설을 완벽히 준비한다는³⁷⁶⁾ 계획안에서 원숙한 근린주구 이론의 실현을 위한 선언을 볼 수 있다.

□ 경관의 고려

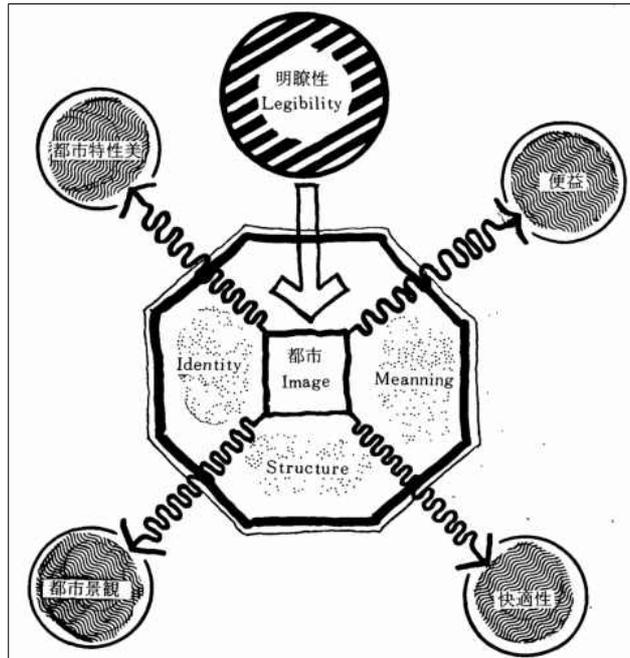
경관속의 장소들은 다양해야 할 뿐 아니라 인식하기 쉽고 기억하기 쉽고 선명하도록 명확한 지상적 특성을 가져야 한다. 그러므로 환경을 의미 있는 것으로 지각될 수 있도록 한다고 보았다.³⁷⁷⁾

376) 건설부(1979), 「과천도시개발기본계획」, p.29.

377) 건설부(1979), 「과천도시개발기본계획」, p.24.

이미지적 도시구성³⁷⁸⁾을 다음과 같이 시도하였는데, 린치의 개념과 유사성이 발견된다.

- 도시 이미지의 개념은 명료성(Legibility)이 강조되어야 한다.
- 도시 이미지의 성격은 공공의 이미지로 부각시킴으로서 도시구조와 편익, 쾌적감을 주고 도시경관구조를 파악하고 도시특수성을 살리는데 매우 중요한 것으로 간주되고 있다.
- 도시 이미지의 구성요소는 환경의 이미지와 동일시되는바 이들은 각기 개성(Identity), 구조(Structure), 의미(Meaning)의 3가지 요소로 구분된다.
- 도시 이미지의 구성방법은 관찰자에게 강한 이미지를 불러일으킬 가능성을 주는 물리적 대상자의 성질이라고 정의된다. 이것은 형상일수도 있고 색채 혹은 배치일수도 있다. 이것은 아주 개성적이고 강력한 구조를 갖는 상당히 유용한 정신적 경관 이미지의 구축을 마련해야 할 것이다.
- 과천 진입로에 방풍식재를 이행함으로써 겨울의 서북풍을 차단하고 도시의 일조를 가려 줌으로서 도시의 위숙 감을 증진토록 한다.
- 가로와 하천이 병행하여 직선적으로 펼쳐지는 지점에 녹지체계를 구성하여 강한 Vista를 형성한다.



[그림 3-41] 도시이미지 구성
출처: 과천도시개발기본계획(1979, P.25)

378) 건설부(1979), 「과천도시개발기본계획」, p.25.

또 인간 척도와 인간 시각적 고려 D/H비를 고려³⁷⁹⁾하고 비스타와 건축물 배치를 통한 리드미컬한 경관구성을 의도하였다. 각 시설물간 기능적, 미적, 경관적 측면을 고려하여 효율적이고 합리적인 공간 구성의 창출로 편리한 생활경관을 구성토록 하였다.³⁸⁰⁾

이는 전반적인 도시경관의 일체화 및 미적개념에 대한 제시를³⁸¹⁾ 통해 지구별 스카이라인 및 이미지 구성을³⁸²⁾ 가능케 하면서 인간 척도³⁸³⁾의 경관체험을 가능케 하려는 시도였다.

□ 녹지의 배치

관악산과 청계산의 다량의 녹지와 상호병행된 하천축 상에 다량의 그린(녹지)벨트를 구상하였다.³⁸⁴⁾

50m도로변에 폭 20m의 시설녹지를 계획하여 가로소음 및 차량배기가스를 방지토록 하고³⁸⁵⁾ 가로와 하천이 병행하여 직선적으로 펼쳐지는 지점에 녹지체계를 구성하여 강한 비스타를 형성하도록 하였다.³⁸⁶⁾

중앙 대상녹지(도시공원)는 도시중심부를 흐르는 하천을 주제로 성립된 공원으로 주택과 도시를 방문하는 관광객들의 사회적 광장으로서 각 연령별의 여가이용시설과 심신생활을 가능케 하는 생활여건시설을 겸비한 시민 여가위락의 중심지로 계획한다.³⁸⁷⁾

기능적인 녹지의 사용은 늘었으나 위계를 갖춘 녹지체계의 도입은 아직 이루어지지 않고 있다.

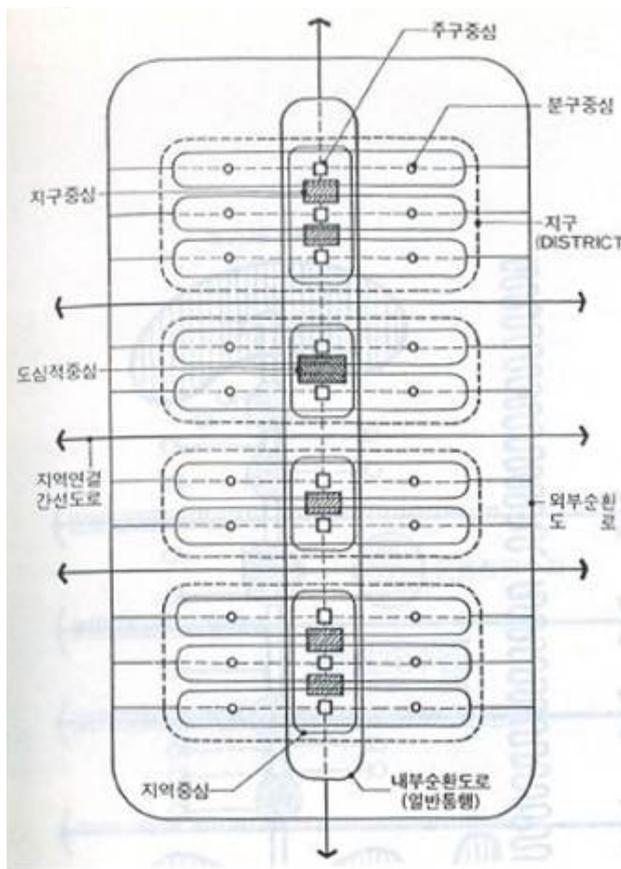
379) 건설부(1979), 「과천도시개발기본계획」, p.26.
380) 건설부(1979), 「과천도시개발기본계획」, p.35.
381) 건설부(1979), 「과천도시개발기본계획」, p.36.
382) 건설부(1979), 「과천도시개발기본계획」, p.37.
383) 건설부(1979), 「과천도시개발기본계획」, p.37.
384) 건설부(1979), 「과천도시개발기본계획」, P.24.
385) 건설부(1979), 「과천도시개발기본계획」, P.24.
386) 건설부(1979), 「과천도시개발기본계획」, P.25.
387) 건설부(1979), 「과천도시개발기본계획」, p.177.

3) 1980년대

① 서울 목동 신시가지

□ 공간구조 및 가로체계

1984년에 계획된 목동지구에서는 계획지구의 형상을 고려하여 중심상업업무기능을 남북대상의 선형 중심축으로 형성하고 외곽은 공동주택 단지로 조성하였다. 이를 통해 성장과 단계별 개발의 신축성을 확보하고자 하였으며, 중심기능의 효율성을 제고하고자 하였다. 토지이용 체계에서는 중심축(Central Spine)에 복합적인 토지이용을 도입하였으며, 중심시설별 이용권을 교차·중첩되도록 계획하였다.



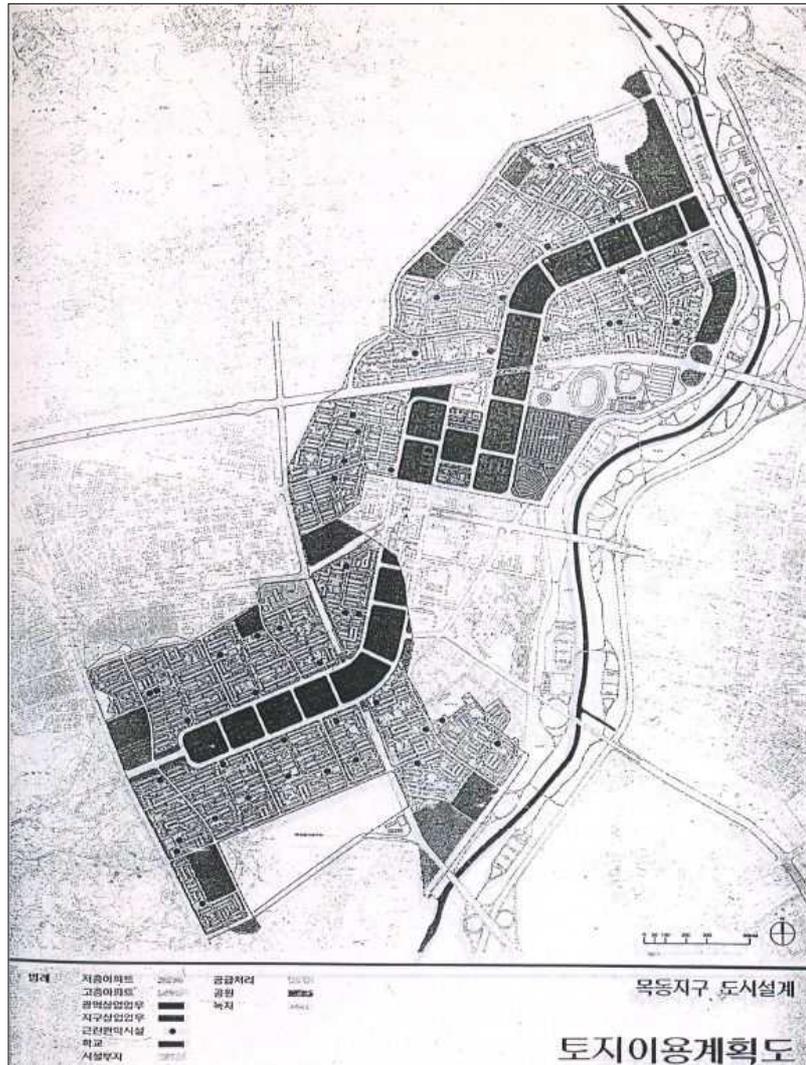
[그림 3-42] 목동지구 기본체계 구상
출처: 목동 신시가지계획(1984, p.6)

목동지구는 공간구성의 원리로 강력한 중심성을 상징하고 계획되었다. 이러한 경향은 루프형 가로망에 의해서 더욱 강조되었다. 또한 지구 내에서의 도시구조상의 상징과 이미지를 구성하는 데에도 주의를 기울였다.

“입구부분은 랜드 마크의 도시 경관을 도입하여 지구의 식별성 및 방향성을 높인다. 중심부는 목동지구의 도심으로서 고층 대형 건물군으로하여 도시의 이미지를 높인다. 입구와 중심부 사이는 중심부로 향하여 점진적인 상승의 효과를 주어 도시공간의 이미지를 창출한다.”³⁸⁸⁾

388) 서울특별시(1984), 「목동 신시가지계획-중심지구 도시설계 및 주거지역 계획설계」, p.84.

지구 내에 설치된 루프형 순환도로³⁸⁹⁾는 내·외부에 걸쳐 이중으로 조성하였다. 중심 지구를 연결하는 내부에는 일방통행로를 도입한 것이 특징이며, 외부 가로망은 주거단지의 접근성을 높이려는 목적을 가지고 있었다. 또한, 교통위계별 적정수준의 도로 시스템을 구축하고, 충분한 주차시설을 적정한 위치에 배치하였으며, 교통량 증대에 대비한 도로 폭을 확보하고 기존 간선도로와 연계된 가로망을 형성하고자 하였다.



[그림 3-43] 목동지구 토지이용계획도
출처: 목동 신시가지계획(1984, p.12)

389) 서울특별시(1984), 「목동 신시가지계획-중심지구 도시설계 및 주거지역 계획설계」, p.6.

또한 지구 내 보행자전용도로 체계를 확립하고 주활동이 보행자전용도로를 중심으로 일어나게 하고자 하였다.³⁹⁰⁾ 그리고 모든 획지에 보행자전용도로가 면할 수 있도록 하였으며(일부 행정업무 시설은 제외), 보행자전용도로와 보행전용통로가 만나는 부분에는 소광장을 설치하여 보행의 상충을 피하고 중심지구 활동의 결절점 역할을 하게 한다.³⁹¹⁾

교통과 관련되어서는 기존 2호선 지하철과의 연계를 모색하거나, 버스와의 보완관계를 구축하는 등 대중교통을 강화하고자 하는 시도를 보였다. 중심지구에 조성된 일방통행로를 통해 보행자전용도로 및 쇼핑몰을 형성하고자 함으로써 슈퍼블록을 중심으로 구획됐던 가로망에서 대중교통과 보행을 고려하기 시작한 과도기적 단계에 있는 사례라 할 수 있다.

슈퍼블록이 채용되었으며 보차분리가 진행되었고, 일방통행이 적용되었지만 킥데삭은 적극적으로 사용되지 않았다. 보행자전용도로에 대한 심도 있는 고려, 그리고 보행자 네트워크와 소광장의 연결 같은 행태의 연속성도 고려하고 있다. 이전시기의 도시설계에 비해 좀 더 정교한 방법을 모색하고 있는 목동 신시가지 계획은 번햄의 계획안이 가지는 상징성을 확보하는 동시에, 대규모 블록과 보차분리라는 어법에 충실하고자 했으며, 킥데삭을 사용하지 않으면서 보행체계를 완비하고자 하였다. 그럼에도 불구하고 자동차 교통의 원활화라는 명제를 끝까지 달성하고자 했던 점에서 아직은 근대주의자들의 관점에서 많이 벗어나지는 못한 것으로 보인다.

□ 건축물과 가로의 관계

인접건물과 이격된 사이의 공간을 적극 개발하거나, 소형건물인 경우 연벽하도록 권장하여 보행의 연속성을 유지하도록 계획하였다³⁹²⁾. 가로경관에서 건축벽면의 시각적인 연속성을 유지하기 위하여 2~3층의 벽면의 위치지정을 고려하였다.³⁹³⁾

계획안에서 건축물과 가로의 관계에서 건축물에 대한 약간의 정의를 요구하지만, 종합적인 환경형성이라는 측면에서 건축물과 가로의 관계를 정의하지는 않고 있다.

390) 서울특별시(1984), 「목동 신시가지계획-중심지구 도시설계 및 주거지역 계획설계」, p.82.

391) 서울특별시(1984), 「목동 신시가지계획-중심지구 도시설계 및 주거지역 계획설계」, p.90.

392) 서울특별시(1984), 「목동 신시가지계획-중심지구 도시설계 및 주거지역 계획설계」, p.80.

393) 서울특별시(1984), 「목동 신시가지계획-중심지구 도시설계 및 주거지역 계획설계」, p.84.

□ 커뮤니티에 대한 고려

목동지구에는 여러 개의 블록에 필요한 초중고교, 공공시설을 한곳에 집중시켜 배치하여 여러 개의 블록들을 하나의 생활권으로 연계하고자 하였으며, 선형도시의 특성을 잘 활용한 보행권역 내의 선형의 중심상업지역의 배치는 목동지구 전체가 하나의 생활권을 형성할 수 있도록 하는데 큰 도움을 주었다. 또한 단지 내부의 보행전용도로는 근린주구의 중심지뿐만 아니라 도시전체의 중심상업지역으로 잘 연계가 되도록 하여 활력 있는 가로 중심의 도시설계를 지향하고 있다. 이는 오픈스페이스 확보, 근린주구 형성 등에만 치우쳐져 있던 과거의 도시설계 방식에서 벗어난 것이었다. 따라서 영동지구, 잠실지구, 과천 신도시 등에서 나타난 폐쇄적인 근린주구 개념과, 가로 지향적이지 않은 블록들의 동선들의 문제점을 모두 해결하고자 하였던 것이며 향후에 개발된 1기 신도시들의 공간구조 구상에도 많은 영향을 주었다.

□ 경관의 고려

경관요소 중 스카이라인은 중심축 변에 저층 ‘아파트’, 외각부분에 고층 ‘아파트’를 배치하여 단지의 성격과, 방향성을 명확히 하고 요소요소에 타워형 고층 ‘아파트’를 배치하여 강한 이미지를 부각시키고자 하였다.³⁹⁴⁾

대상지 내 조경에서 기능적 배려는 고려되었지만 생태적 배려는 고려되지 않음³⁹⁵⁾



[그림 3-44] 목동 신시가지 조경계획
출처: 목동 신시가지계획(1984, p.54)

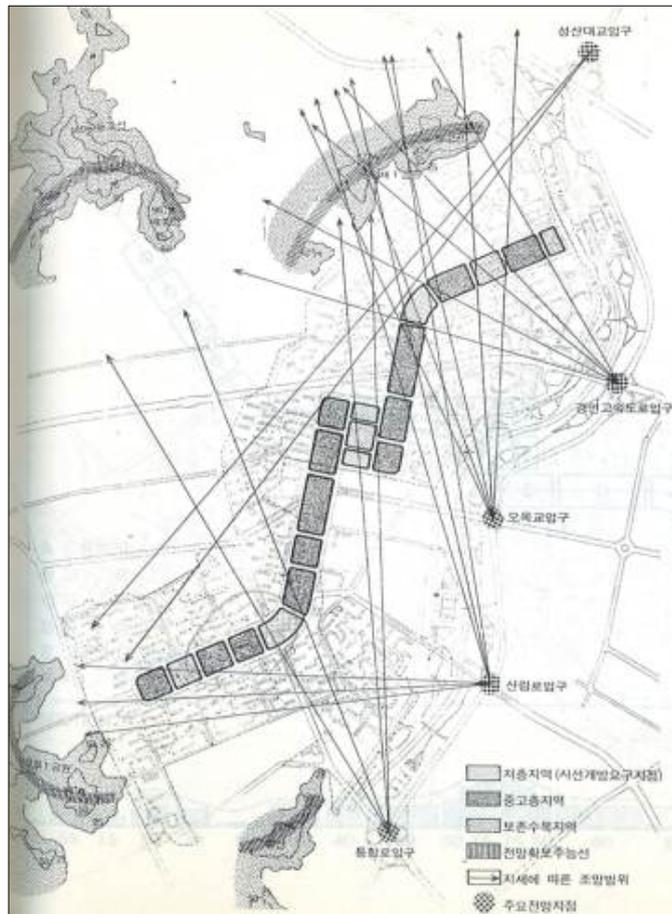
394) 서울특별시(1984), 「목동 신시가지계획-중심지구 도시설계 및 주거지역 계획설계」, p.39.

395) 서울특별시(1984), 「목동 신시가지계획-중심지구 도시설계 및 주거지역 계획설계」, p.54.

경관계획에서 고려되는 주요 경관지점으로는 목동지구, 전체를 볼 수 있는 곳으로 선정하고 이지점에서의 자연경관을 분석해보고 이를 토대로 전체 스카이라인을 계획한다.³⁹⁶⁾

보조간선 가로변의 도시공간구조³⁹⁷⁾에 다음과 같은 경관요소를 부여하였다.

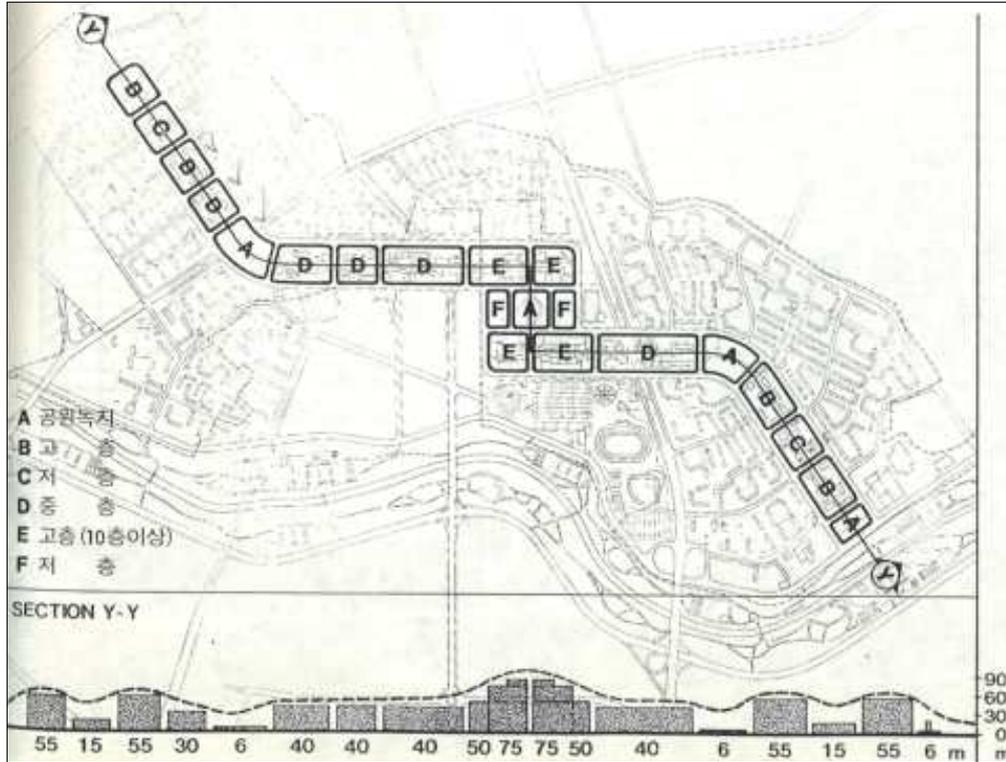
- 입구부분은 랜드 마크의 도시경관을 도입하여 지구의 식별성 및 방향성을 높인다.
- 중심부는 목동지구의 도심으로서 고층 대형 건물군으로 하여 도시의 이미지를 높인다.
- 입구와 중심부 사이는 중심부로 향하여 점진적인 상승의 효과를 주어 도시공간의 이미지를 창출한다.



[그림 3-45] 주요 전망 지점에서의 스카이라인 계획
출처: 목동 신시가지계획(1984, p.85)

396) 서울특별시(1984), 「목동 신시가지계획-중심지구 도시설계 및 주거지역 계획설계」, p.84.

397) 서울특별시(1984), 「목동 신시가지계획-중심지구 도시설계 및 주거지역 계획설계」, p.84.



[그림 3-46] 블록별 스카이라인 계획
출처: 목동 신시가지계획(1984, p.86)

새로 조성되는 목동 신시가지의 중심지구로서 상징과 특색을 나타낼 수 있도록 경관을 조성하여 도시의 발전적 이미지를 부각시킬 수 있도록 다음과 같은 기본방향을 설정한다.³⁹⁸⁾

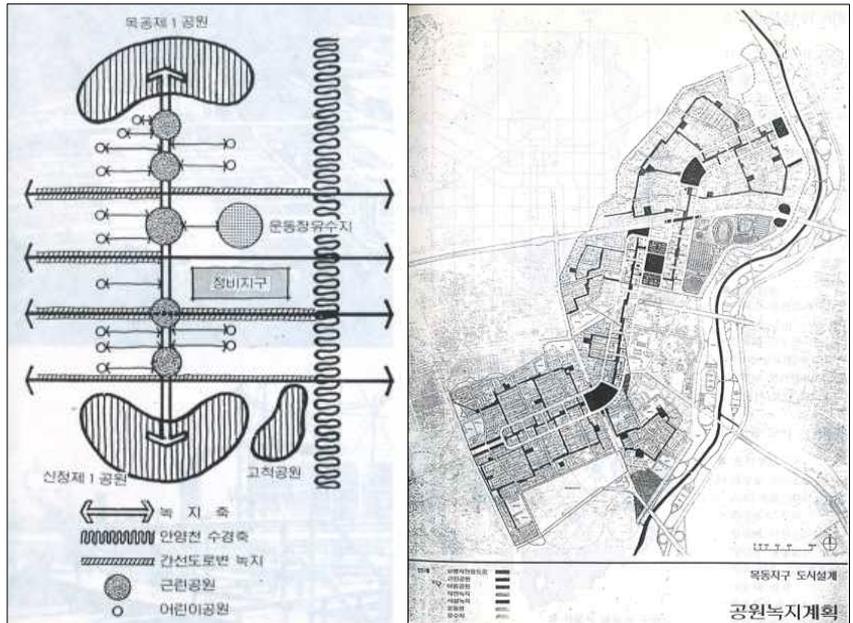
- 지구 전체의 환경과 유기적 관계를 가질 수 있는 식재계획 및 조경구조물 계획을 한다.
- 인접 주거지와 녹지체계가 연속성을 가지게 하며 접근성을 높인다.
- 장소별 기능 및 성격을 분석하고 장소에 부합되는 조경계획을 수립한다.
- 블록 또는 지구별로 조경에 의한 특성을 부여하여 전체적으로 변화 있는 통일감을 갖게 한다.
- 대지 내 조경은 도시설계에 의해 조경의 위치, 조경면적, 방법 등에 일체성을 갖게 한다.

목동계획안은 경관계획이 체계적으로 그리고 합리적으로 이루어질 수 있도록 각각의 노력을 기울였으며, 근대이후의 경관적 모습이 구현될 수 있는 토대가 된 것으로 보이거나 생태적 경관조성의 영역은 접근하지 못하고 있다.

398) 서울특별시(1984), 「목동 신시가지계획-중심지구 도시설계 및 주거지역 계획설계」, p.99.

□ 녹지의 배치

공원녹지계획을 살펴보면 도시경관적 측면에서 시각적 연속성과 시설이용의 측면에서 접근성을 높일 수 있는 공원녹지체계를 구성하며 각 공원은 총체적인 상호보완적 이용 형태가 가능하도록 녹도로서 연계성을 제고하고자 하였다.³⁹⁹⁾



[그림 3-47] 공원녹지체계도
출처: 목동 신시가지계획(1984, p.7)

[그림 3-48] 공원녹지계획
출처: 목동 신시가지계획(1984, p.13)

그러나 녹지 네트워크의 개념이 도입되어 있으나 공간배치에서 완전한 우선순위를 점하지는 못하고 네트워크의 단절이 나타나고 있다.⁴⁰⁰⁾

399) 서울특별시(1984), 「목동 신시가지계획-중심지구 도시설계 및 주거지역 계획설계」, p.7.

400) 서울특별시(1984), 「목동 신시가지계획-중심지구 도시설계 및 주거지역 계획설계」, p.13.

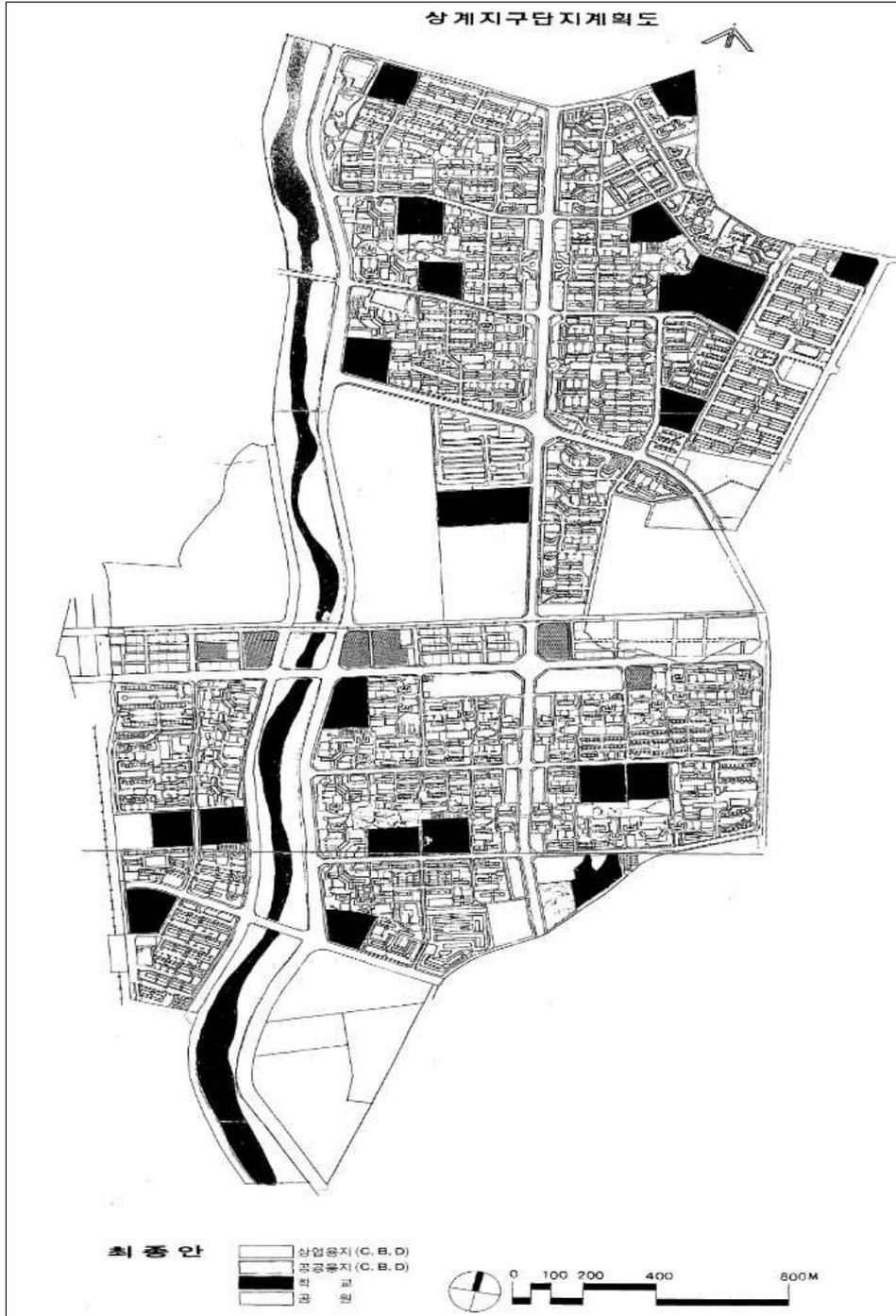
② 서울 상계 신시가지

□ 공간구조 및 가로체계

상계 신시가지 계획에서는 종래의 주택단지계획에서 널리 채택되었던 근린주구개념이 가구를 폐쇄적 생활권이 되게 한다고 지적하고 있다. 가구를 생활단위 또는 계획단위로 부각시키려 해서 가구와 가구, 가구와 주변지역이 공간적으로 유리되며 도시공간의 방향성이 약화된다고 지적하고 있다. 이러한 배경 하에 가구의 개방성을 높이기 위한 목적으로 가구 분획에 2단계의 위계를 부여하였다. 지역 간 도로로 구획되는 2차가구는 대략 600×900m의 규모로 통상적인 가구보다 다소 크지만 이 대형 가구를 다시 격자형 가로망에 의해 3개의 소가구로 분할하여 기본 가구의 대략 300×600m로 계획하였다. 또한 상업시설 및 학교는 이들 소가구가 중첩되어 공유하도록 배치하여 가구의 개방성을 높이고 시설 성격에 따른 적정이용권이 형성될 수 있도록 고려하였다. 이렇게 함으로써 단일 대가구 형성에 따른 폐쇄적 생활권 형성의 문제를 예방하고 위계에 맞는 공간인식이 자연스럽게 형성되도록 유도하였다.⁴⁰¹⁾

중심기능의 배치에서도 이전의 계획 방식과는 다른 접근방식을 취하고자 하였다. 통상적인 계획방식에서 중심상업시설의 배치방식은 면적으로 집중 배치하는 중앙집중식과 주요가로를 따라 선형으로 배치하는 노선상가형으로 대변할 수 있다.

401) 대한주택공사(1988), 「상계신시가지 개발사 (계획편)」, p.45.



[그림 3-49] 상계지구 단지계획도
출처: 상계신시가지 개발사업-계획면(1988. p.1)

이 중 보편적으로 쓰이는 중앙집중식 배치는 용도분리에 따른 주거환경의 침해를 최소화할 수 있고 대규모시설의 유치가 가능한 이점은 있으나 내향적 구조로 인해 개방성이 약화되며 실제 활동의 축이 되는 가로의 활기를 저하시키는 약점이 있다. 또한 대단지에 서의 중심시설 중앙집중식 배치는 단지 전체로 보아 평균이용거리를 길게 함으로써 이용상의 불편과 상대적인 이용권 축소의 문제를 야기한다. 상계 개발계획에서는 면적인 중심상업지와 노선상가를 병행하여 배치하였다. 즉, 중심성이 높고 광역이용권을 가지는 행정업무, 대규모 상업시설은 전철역을 중심으로 한 면적 상업지에 수용하여 이용권을 확대하며 주거기능과의 상충을 최소화하고, 상대적으로 주거지원의 성격이 강한 근린상업시설은 가구진입로를 중심으로 하여 동일로를 따라 선형으로 배치하여 가로환경의 활성화와 도시성의 고양을 꾀하였다.⁴⁰²⁾

상계지구는 전체 지구중심지를 조성하는 한편, 개별 권역마다 선형으로 근린상업시설을 배치함으로써 도시 중심성의 위계적 구성을 도모하여 공간구성을 보다 복합적으로 이루고자 하였다. 전반적인 블록규모를 살펴보면 슈퍼블록으로 계획되어 있다.⁴⁰³⁾

보행자 교통계획을 세심하게 수립하였는데, 보행자교통계획은 전체지구를 연결하는 보행자 동선망을 형성하면서 단지내외의 주요시설, 즉 버스정류소, 지하철역, 상업시설, 공공시설, 기타 부대시설과 연결되는 보행가로망을 구축하는데 주안점을 두었다. 동시에 주된 보행로에는 자동차도로를 병행 설치하여 동일로의 양측에서 주보행자 도로축상에 입지한 지구중심의 상업시설은 지하도 또는 육교를 통해 서로 연결되도록 계획하였다.⁴⁰⁴⁾

가구의 내부에는 부분적으로 보행자전용도로를 조성하여 쾌적하고 안전한 보행환경을 조성하며, 인접 주거단지내의 보행동선과 연결하여 보행의 흐름을 원활히 하도록 한다.⁴⁰⁵⁾

전체적인 도로망은 위계적 구성⁴⁰⁶⁾이 되어 있으며, 격자형가로망 체계를 사용하였는데, 각 획지에 대한 접근성 및 차별성이 양호하도록 격자형을 기본체계로 계획하며 가구 내부의 동선이 원활히 연결되도록 하였다.⁴⁰⁷⁾

402) 대한주택공사(1988), 「상계신시가지 개발사 (계획편)」, p.46.

403) 대한주택공사(1988), 「상계신시가지 개발사 (계획편)」, p.124.

404) 대한주택공사(1988), 「상계신시가지 개발사 (계획편)」, p.63.

405) 대한주택공사(1986), 「상계지구택지개발 중심상업지 도시설계」, p.41.

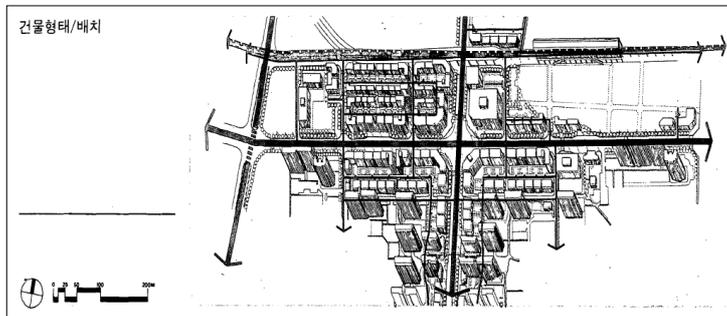
406) 대한주택공사(1988), 「상계신시가지 개발사 (계획편)」, p.128.

407) 대한주택공사(1986), 「상계지구택지개발 중심상업지 도시설계」, p.36.

결국 상계지구의 계획안은 지구전체의 중심성을 확보하면서도 가로의 활성화를 도모하였고, 블록규모 자체는 슈퍼블록이지만 자동차와 보행의 엄격한 구분은 하지 않고 있다. 도로의 위계도 생활권 개념을 기반으로 재구성하고 있어 이전시대의 자동차 교통 위주의 도로계획에서 어느 정도 벗어나는 양상을 보이고 있다.

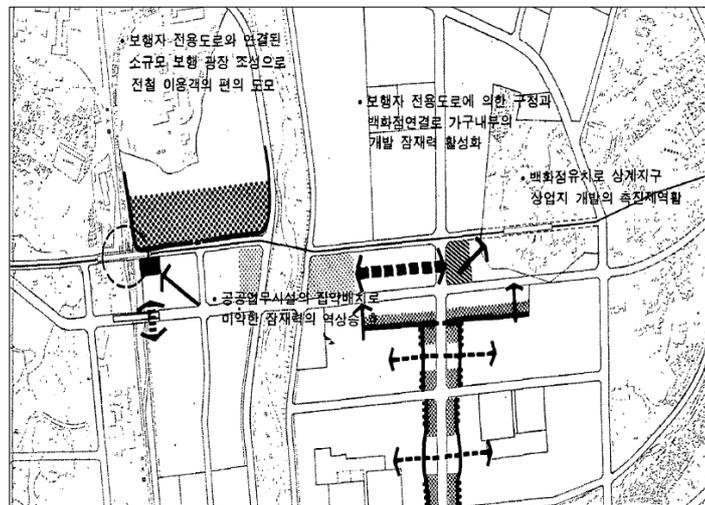
□ 건축물과 가로의 관계

중심상업지는 가로벽이 형성되도록 가로에 평행하게 건물을 배치하도록 하고 가로와 건축물의 관계를 세밀하게 계획하고 있다.



[그림 3-50] 건물형태 및 배치

출처: 상계지구택지개발 중심상업지 도시설계(1986, p.55)



[그림 3-51] 공간구성

출처: 상계지구택지개발 중심상업지 도시설계(1986, p.37)

상계 신시가지 개발계획에서는 면적인 중심상업지와 노선상가를 병행하여 배치하였다.⁴⁰⁸⁾ 중심계획의 배치에서도 종래의 중앙집중식 배치를 지양, 가구단위와 상권을 분리시켜 선형상가 등을 설치함으로써 상권을 확대할 뿐 아니라 가로를 활성화 시키고, 그에 따라 20만인구의 대단지가 지나는 도시성을 살리고자 하였다.⁴⁰⁹⁾

가로의 이미지 창출, 도시성의 고양과 자연스러운 영역감의 형성을 위해서는 건축계획에서 건축내부의 활용도도 중요하지만 외부 특히 주요가로망에서 보이는 형태도 중요한 요소가 된다.⁴¹⁰⁾

종전 가로를 독립된 생활권 단위로 보아 가구 중앙에 생활시설들을 배치함으로써 폐쇄적 단지를 구성하던 방식에서 벗어나 가구와 가구사이의 도로변에 편의시설들을 배치, 가로가 단순히 단지의 경계가 아닌, 근린생활 내지 도시생활들이 집중되는 곳으로 만들어서 개방적 단지생성을 도모하였다. 또 계획지구개념을 적용하여 각 구역별로 그 성격과 여건에 맞는 건축형태를 구상하고 배치계획을 수립하면서 특히 도시조직의 근간이 되는 길의 역할을 중시하는 등 도시조직에 따른 설계를 하였다.⁴¹¹⁾

□ 커뮤니티에 대한 고려

상계 신시가지는 목동지구와 비슷한 시기에 개발된 곳으로 목동의 도시설계적 장점을 계승하고 있다. 목동과 마찬가지로 남북방향의 간선도로인 동일로변과 보조간선도로와의 교차점을 중심으로 근린상업시설을 배치하도록 하여 일상생활의 활동중심이 가로공간이 되도록 하였다. 또한 목동과 마찬가지로 여러 개의 학교와 근린공원, 공공시설 등을 지역의 소생활권 중심부 및 주요 교차로에 배치하여 소생활권의 지역 중심으로 기능하도록 하였다.

자족적인 생활권을 형성토록 충분한 중심시설을 설치하는 것에 역점을 두었다. 일상생활시설을 단지 내에 설치함으로써 도심 종속적 생활패턴을 지양하고 지역생활권을 조성, 근린양식을 제고하고자 하였다.⁴¹²⁾

408) 대한주택공사(1988), 「상계신시가지 개발사 (계획편)」, p.46.

409) 대한주택공사(1988), 「상계신시가지 개발사 (계획편)」, p.225.

410) 대한주택공사(1988), 「상계신시가지 개발사 (계획편)」, p.47.

411) 대한주택공사(1988), 「상계신시가지 개발사 (계획편)」, p.225.

412) 대한주택공사(1988), 「상계신시가지 개발사 (계획편)」, p.44.

중래의 주택단지계획에서는 이른바 근린주구개념에 집착, 가구를 폐쇄적 생활권으로 계획한 경향이 있었다. 그러나 가구를 생활단위 또는 계획단위로 너무 부각시키다 보면 가구와 가구, 가구와 주변지역이 공간적으로 유리되며 도시공간의 방향성도 약화된다. 이러한 판단을 바탕으로 개방성을 높이기 위해 본 계획에서는 가구분할에 2단계의 위계를 부여하였다. 지역 간 도로로 구분되는 2차가구는 대략 600x900m의 규모로 통상적인 가구보다 다소 크지만 이 대형 가구를 다시 격자형 가로망에 의해 3개의 소가구로 분할하여 기본 가구의 크기는 대략 600x300m로 계획하였다. 또한 상업시설 및 학교는 이들 소가구가 중첩되어 공유하도록 배치하여 가구의 개방성을 높이고 시설 성격에 따른 적정 이용권이 형성될 수 있도록 고려하였다. 이렇게 함으로써 단일 대가구 형성에 따른 폐쇄적 생활권 형성의 문제를 예방하고 영역형식에 알맞은 기본가구단위를 설정해줌으로써 위계에 맞는 공간인식이 자연스럽게 형성되도록 유도하였다.⁴¹³⁾

□ 경관의 고려

일상생활시설을 단지 내에 설치함으로써 도심 종속적 생활패턴을 지양하고 지역생활권을 조성, 근린양식을 제고시킬 수 있는 이른바 ‘사회문화적 자족경관’을 조성하고자 하였다. 그리고 대상지 인접하천을 공원화하고 근접한 산지와 지구 내 녹지체계와의 연계를 구체화하면서 인근산악들의 조경효과를 살리고자 하였다.⁴¹⁴⁾

가로의 이미지 창출도 고려하였는데 도시성의 고양과 자연스러운 영역성의 형성을 위해서는 건축계획에서 건축내부의 활용도도 중요하지만 외부 특히 주요가로망에서 보여지는 형태도 중요한 요소가 된다고 하였다.⁴¹⁵⁾

□ 녹지의 배치

본 대상지 공원녹지계획의 기본방향은 첫째, 공원녹지체계를 위계에 따라 형성하도록 하며 둘째, 중앙천과 수락산을 잇는 녹지축을 형성하며 셋째, 학교 등 도시시설에의 접근이 공원녹지체계를 따라 안전하게 이루어지도록 하며 넷째, 동일로와 녹지대축의 교

413) 대한주택공사(1988), 「상계신시가지 개발사 (계획편)」, p.45.

414) 대한주택공사(1988), 「상계신시가지 개발사 (계획편)」, p.44.

415) 대한주택공사(1988), 「상계신시가지 개발사 (계획편)」, p.47.

차는 위계화하며 다섯째, 가로망과 상가 등 제반시설의 입지여건을 조성하며 여섯째, 녹지축은 단지 내 옥외활동의 중심축으로써 주거환경의 쾌적성과 생활의 질을 높이는 수단으로 공원, 체육시설, 놀이 공간 등을 조성하는 것이었다.⁴¹⁶⁾

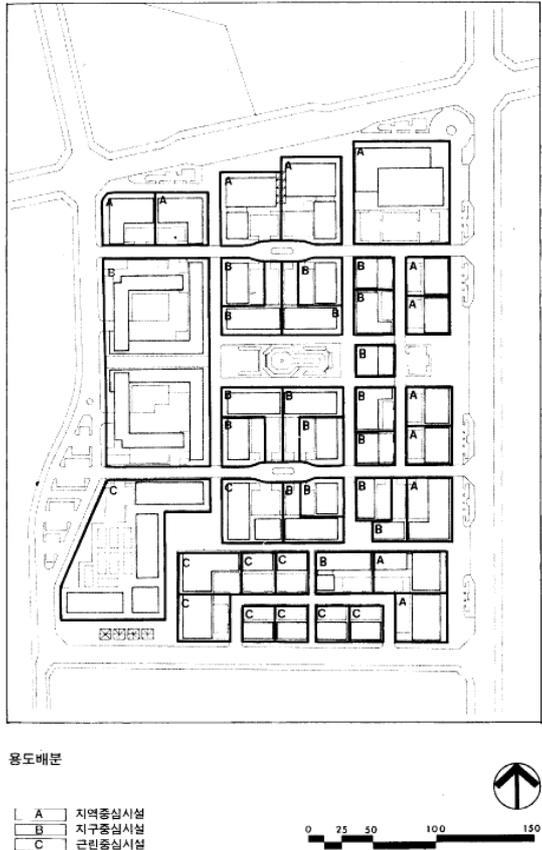
공원녹지계획에 따라 인근 수락산, 불암산의 자연환경과 산림정원을 최대한 활용하여 녹지체계를 설정하고 지구 내에 1개소의 대규모 운동공원을 설치하고 주민과 어린이의 휴식 공간으로 이용할 수 있도록 적정규모의 근린공원을 균등 배치하도록 하였으며, 중랑천과 당현천의 고수부지를 이용한 녹지공간과 연계성을 갖도록 천변에 근린공원을 설치하고자 하였다.⁴¹⁷⁾

416) 대한주택공사(1988), 「상계신시가지 개발사 (계획편)」, p.65.

417) 대한주택공사(1988), 「상계신시가지 개발사 (계획편)」, p.125.

③ 서울 고덕 중심상업지역

□ 공간구조 및 가로체계



[그림 3-52] 고덕 중심상업지역 용도배분도
출처: 고덕지구 중심상업지역 도시설계(1984, p.42)

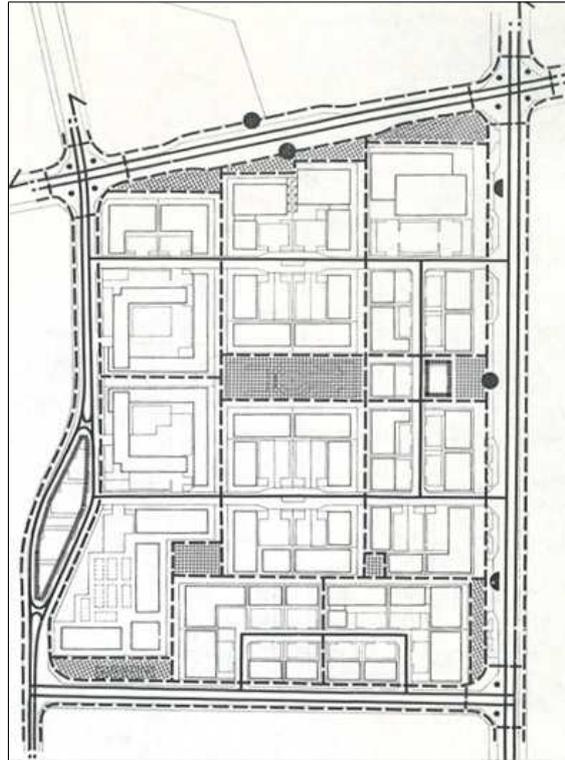
서울의 강동구 일대에 조성된 고덕 지구는 1가구 1주택, 주택 500만호 공급이라는 정책적 목표와 택지개발촉진법 제정(1980.12)을 배경으로 하여 도시설계 수립을 통한 신시가지 조성을 목적으로 조성된 택지개발지구이다. 전체 개발 대상지 중 도시설계가 수립된 지역은 중심상업지역 92,768㎡에 국한되며, 이 지역은 고덕 증생활권의 중심지로 개발될 것을 전제로 하고 있다. 고덕 중심상업지역 계획은 쾌적한 상업 환경을 조성하기 위하여 상업 서비스를 주민이 안전하고 편리하게 이용할 수 있도록 합과 상업지역 전체의 집합적 형태가 우수한 방향성·명료성·식별성을 가지도록 분명한 질서를 가질 것을 목표로 하고 있다.

특히 공간적 질서에 대한 기능적 접근, 주차장 집산화 및 보행전용도로 등의 사용으로 공간구조의 질서부여를 위한 노력⁴¹⁸⁾이 중시되었다.

대부분의 용도가 상업·업무 시설인 고덕지구는 다양한 용도를 배치할 때 쓰였던, 중앙부-상업·업무, 주변부-주거 방식의 용도배분이 보이지 않는다. 대신, 지역중심으로의 기능, 지구중심으로의 기능, 근린중심으로의 기능을 대상지에 접근가능한 도로의 위계와 연계하여 배치하려 했던 내용을 확인할 수 있다.

418) 한국토지개발공사(1984), 「고덕지구 중심상업지역 도시설계」, p.28.

지역중심시설은 백화점, 사무소, 관람·집회시설, 위락·숙박시설, 공공업무시설, 선매품·기호품 위주 상업시설이고, 근린중심시설은 편의품 위주 상업시설, 의료시설, 시장, 문화·스포츠 시설이다. 광역적 접근 강도가 북측, 동측 가로변에 지역적 접근성이 크고 대규모인 건물 유치한다는 구상 하에, 상업지역 북동측으로 지역중심시설을, 서남측에 근린중심시설을 배치한다.⁴¹⁹⁾



[그림 3-53] 고덕지구 동선체계
출처: 고덕지구 중심상업지역 도시설계(1984, p.41)

고덕 중심상업지역은 효율적인 토지이용을 위해 중규모 이상(약 400평, 1320m²)의 정형 블록을 위주로 필지를 분할하였다. 분할의 원활성을 고려하여 중규모 이상의 필지분할을 원칙으로 하되 소규모 필지 분할을 병행하였다.⁴²⁰⁾

고덕 중심상업지역은 공간구조차원에서는 대규모공간단위와 하부공간단위에서 중심성을 분절하여 조화시키는 이중적인 중심성을 다루는 계획을 보여주고 있다.

419) 서울대학교 환경계획연구소(1984), 「고덕지구 중심상업지역 도시설계」, 서울특별시, p.27.
420) 서울대학교 환경계획연구소(1984), 「고덕지구 중심상업지역 도시설계」, 서울특별시, p.25.

내부의 가로망은 중심상업지역의 내부구조가 쉽고 명료하게 파악될 수 있도록 단순하고 명확하게 구성하며, 보행동선과 서비스 동선을 분리하여 배치함으로써 보행활동의 안전성을 보장하고 가로의 활동 및 건축물의 연속성을 확보하도록 구성되었다. 북측과 동측의 외곽도로에 대중교통 정거장을 설치하여 내부와 연결시키고, 서측 및 남측 고층 아파트단지로부터 중심상업지역의 내부로 보행자를 유인하기 위하여 대상지 중앙에 공원을 설치한다.⁴²¹⁾

환경의 잠재적(자원성을 분화시키기 위하여 각기 성격이 다른 ‘길’을 조성한다는 구상은 도시의 단위공간조직 (團位空間組織 : Urban Tissue)을 점, 선, 면으로 구분하여 ‘길’의 성격에 부합되게 배치함으로써 더욱 구체화 되었다.⁴²²⁾

[표 3-2] 도시의 단위공간조직(Urban Tissue)의 분류

| 특성 | 공간조직 | 점 | 선 | 면 |
|-----------|------|------------------------|-------------|-------------|
| 건물간의 관계 | | 개별적 | 연속적 | 개별적 |
| 가로와의 관계 | | 폐쇄적, 준개방적 | 개방적 | 폐쇄적, 준개방적 |
| 입지특성 | | 간선도로 | 간선도로, 집분산도로 | 간선도로, 집분산도로 |
| 소요대지규모 | | 대규모 | 중규모, 소규모 | 대규모 |
| 대지의 건축구속성 | | 약 | 강 | 약 |
| 건물유형 | | 사무소, 백화점, 종교시설, 관란집회시설 | 근린상가 | 시장 |

※ 출처: 한국토지개발공사(1984) 「고덕지구 중심상업지역 도시설계」

또한 활동을 위한 길(보행)과 서비스를 위한 길(차도)을 분리하여 배치함으로써 보행활동의 안전성을 보장하고 가로의 활동 및 건축물의 연속성을 확보한다.⁴²³⁾ 이러한 세심한 배려와 연구는 가로활동을 활성화하고, 생활가로의 확보를 위한 뉴어버니즘의 전략과도 맥락을 공유하고 있다. 제인 제이콥스의 소규모 가로지향과 같은 내용 또한 일부 담고 있는 것으로 보인다. 이 시기가 되면 점차 작은 규모의 중심성 지향과 가로활동 위주의 소규모 블록 지향, 그리고 생활가로의 확보를 위한 도로위계 등의 개념들이 점차 확산되고 있는 것을 알 수 있다.

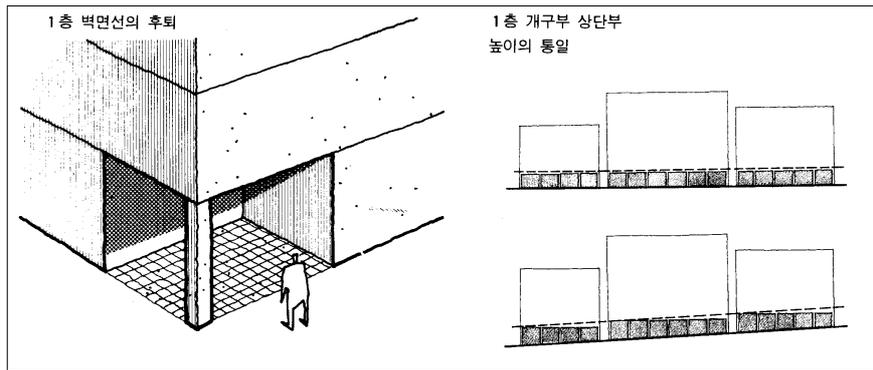
421) 한국토지개발공사(1984), 「고덕지구 중심상업지역 도시설계」, p.41.

422) 한국토지개발공사(1984), 「고덕지구 중심상업지역 도시설계」, p.33.

423) 한국토지개발공사(1984), 「고덕지구 중심상업지역 도시설계」, p.41.

□ 건축물과 가로의 관계

보행자가 체험하는 중요한 공공장소인 1층 부분에 인간적인 척도를 유지하게 하며 안전과 질서를 확보하였다. 이를 위해서 건축지정선을 지정, 코어의 위치를 조정, 건축물 사이에 공공통로 조성, 건축물 높이 규제, 1층 개구부 상단높이 규제, 1층 바닥높이 규제, 1층 벽면선 후퇴 등을 적용하였다⁴²⁴⁾.



[그림 3-54] 보행자 중심의 가로환경을 위한 건축물 규제
출처: 고덕지구 중심상업지역 도시설계(1984, p.44)

이처럼 건축물과 가로의 관계를 규정하기 위한 시도로 건축규제를 활용하게 되는데 그 목표는 집합적 질서의 부여, 개인공간의 공공공간화, 접지부에서의 인간 척도 확보이며 다음과 같은 수단을 고려하고 있다.⁴²⁵⁾

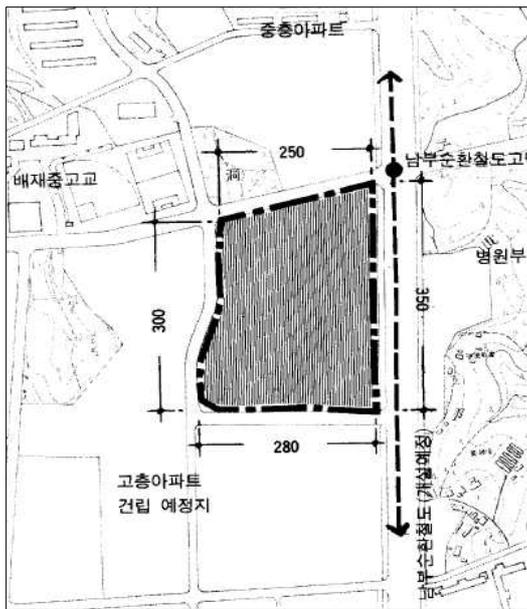
- 건축지정선의 지정
- 코어의 위치 통제
- 전면과 배면의 연결
- 전면 공간 처리지침의 제시
- 건축물의 높이 통제
- 1층 개구부의 상단높이 규정
- 1층 바닥높이의 규정
- 1층 벽면선의 후퇴

424) 한국토지개발공사(1984), 「고덕지구 중심상업지역 도시설계」, p.44.

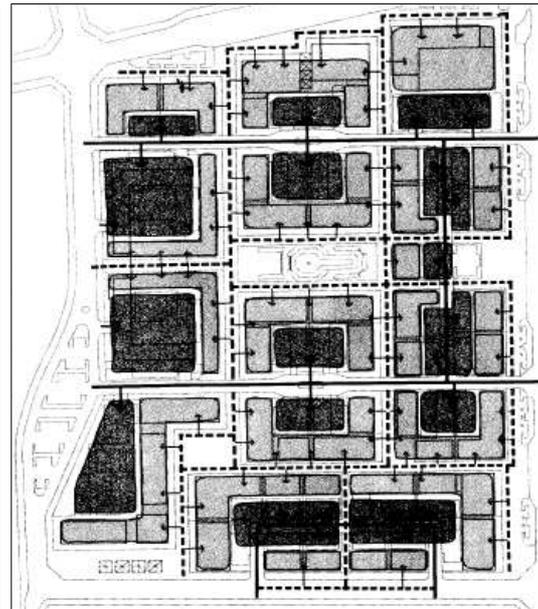
425) 한국토지개발공사(1984), 「고덕지구 중심상업지역 도시설계」, p.44.

□ 커뮤니티에 대한 고려

고덕지구 중심상업지역은 천호지구나 잠실지구 등의 지역중심과 경쟁할 수 있는 고덕동의 중심지로 기능할 수 있도록 한 지역이다. 따라서 중심지의 특성상 주변지역에 대하여 중심기능을 수행하고, 고덕지구에 대한 지구중심, 연접 주거지에 대한 근린의 중심기능을 동시에 포함하도록 하였다.



[그림 3-55] 고덕지구 중심상업지구 위치도
출처: 고덕지구 중심상업지구 도시설계(1984, p.22)



[그림 3-56] 중심상업지구 블록단위 구상도
출처: 고덕지구 중심상업지구 도시설계(1984, p.34)

고덕 중심상업지역은 아파트로 둘러싸인 주변지역의 핵심 상업기능을 담당하는데, 다른 지역들의 선형적인 상권형성과는 다르게 주요 교차부의 한쪽 지역만을 크게 면적으로 사용하고 있는 점이 특징이다. 또한 내부적으로는 소규모의 블록들로 분할하여 하나의 기능이 하나의 소형블록에서 완결되도록 하고 소규모 블록과 가로와의 관계는 준개방적인 구조이거나 폐쇄적인 특징을 지니고 있다. 또한 동측과 북측의 지역 간선도로 건너편에 경희대 병원부지, 배재중고교, 송원 근린공원을 끼고 있어서 지역 중심기능의 활성화를 꾀하는 입지이기도 하다.

고덕 중심상업지역은 잠실지구 및 영동지구의 폐쇄적인 근린주구 단위에 대한 반성에서 나온 구조이며 가로지향적인 커뮤니티 개념으로의 변환기의 도시설계 개념이라고 할 수 있겠다. 그러나 도시설계의 이념과는 다르게 슈퍼블록의 내부는 향후에 용도가 변경되어 주상복합 아파트로 개발되어 그 취지가 퇴색되기도 하였다.

□ 경관의 고려

경관계획의 요소로 형태목표(Form Objectives)를 설정하여 매력과 개성을 가진 장소로 조성하는 동시에 상업지역전체의 집합적 형태가 우수한 방향성, 명료성, 식별성을 가지도록 분명한 질서를 부여하고자 하였다.⁴²⁶⁾

□ 녹지의 처리

경관녹지를 외곽의 개발이 곤란한 급경사지로서 경관적으로 가치가 있는 기존 수림지와 부지조성에 따른 절개면 발생부분에 자연회복이 필요한 부분에 설치하였다.⁴²⁷⁾

426) 한국토지개발공사(1984), 「고덕지구 중심상업지역 도시설계」, p.11.

427) 한국토지개발공사(1984), 「고덕지구 중심상업지역 도시설계」, p.56.

④ 대전 둔산 신시가지

□ 공간구조 및 가로체계

둔산지구는 지구중앙에 상징축을 배치하였으며⁴²⁸⁾, 중심축을 설정하여 지구 내에서 중심성을 강하게 확보하고자 하는 의도를 명확히 하고 있다.⁴²⁹⁾ 지구의 남북축은 보행 및 경관녹지축으로, 동서축은 신도심의 상징, 기념비적 성격, 집합적 광장축으로 조성하고자 하였으며, 중심축의 기능⁴³⁰⁾으로 방향성: 동적인 방향성과 선형의 요소, 도심공간조직의 기관: 높은 중심성과 기하학적 정형성, 활동 간의 선형적 연계: 활동의 절절 점으로서의 연결 공간, 활동의 장: 공공적 성격의 휴식공간으로서의 활동 공간 제공 등의 개념을 언급하고 있다.



[그림 3-57] 대전 둔산지구 모형사진

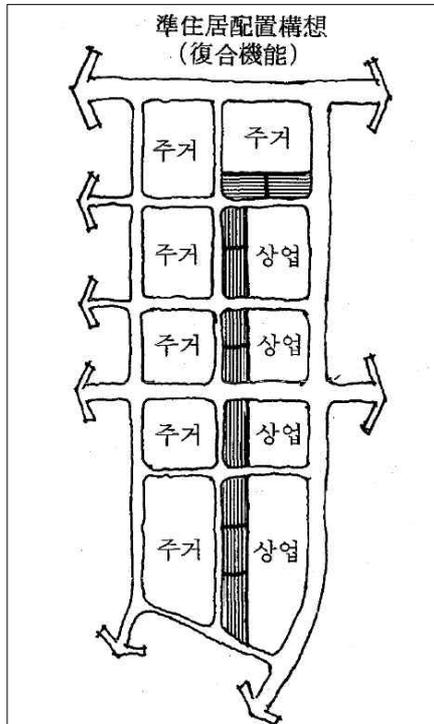
출처: 대전 둔산지구 준주거지역 및 중심상업지역 도시설계(안)(1992, p.5)

428) 한국토지개발공사(1988), 「대전신시가지(둔산지구) 택지개발사업 기본계획 및 기본설계」, p.113.

429) 한국토지개발공사(1988), 「대전신시가지(둔산지구) 택지개발사업 기본계획 및 기본설계」, p.114.

430) 한국토지개발공사(1988), 「대전신시가지(둔산지구) 택지개발사업 기본계획 및 기본설계」, p.114.

둔산지구는 축의 설정에서 지형지세와 도시구조를 고려하여 중심축을 설정함으로써 방향성을 확보할 수 있었으며, 도시전체에 통일성을 강화하고 「이미지」 요소로도 작용시키려는 의도를 명시하고 있다.⁴³¹⁾ 도시의 이미지를 고려하는 전략이 공간구성에 반영되어 있는 것이다.



[그림 3-58] 준주거기능의 배치
출처: 대전신시가지(둔산지구) 택지개발사업 기본계획 및 기본설계(1988, p.150)

블록의 체계로는 슈퍼블록을 채용하고 있으며⁴³²⁾ 격자형가로망을 도입하였다.⁴³³⁾ 도심교통을 원활하게 처리하기 위하여 격자형을 기본으로 주변도로망과 연결되게 한다. 전국 및 광역과의 연결은 도시 고속화 도로를 동서연결, 도심축으로 처리하며 보차분리, 선로 등의 보행교통망은 주변 주거지, 「오픈스페이스」와 연결되게 한다.⁴³⁴⁾ 또, 보행자의 안정성과 시가지 가로경관 제고를 위해 보행자전용도로와 녹도를 구상, 배치하였다.⁴³⁵⁾

둔산지구는 상충되는 입지의 기능적 충돌을 완화하기 위해 준주거기능을 도입하였는데, 간선도로변과 주거와 상업지의 용도순화를 위해 완충공간으로서 도입했다고 밝히고 있다.⁴³⁶⁾ 주거 및 상업의 복합기능을 가진 지역으로서 도로변의 활성화 및 주민들의 상행위에 필요한 시설들을 제공할 수 있도록 간선도로변 및 상업지와 인접된 도로변에 기능적으로 배치하였다.⁴³⁷⁾

둔산지구는 전반적으로 상징가로의 전통을 구현하면서, 슈퍼블록의 공간구성을 따르고 있지만 블록내부에 보행자전용도로체계의 배려는 중심가로 일부에만 적용되어 있다. 따라서 소규모 가로활동을 고려한 계획안으로 보기에는 어렵고, 가로망의 위계에서도 자동차교통중심의 계획안에 가깝다.

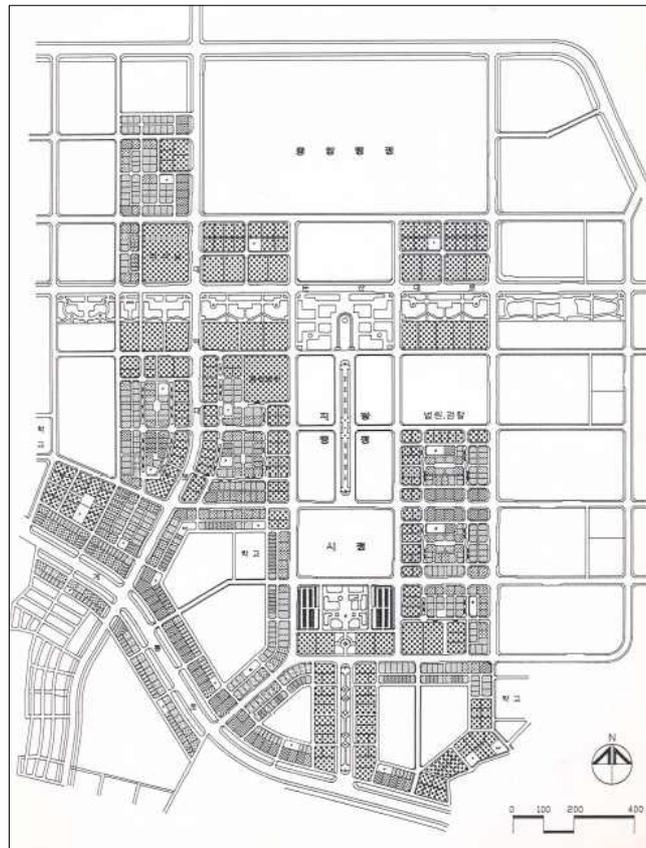
431) 한국토지개발공사(1988), 「대전신시가지(둔산지구) 택지개발사업 기본계획 및 기본설계」, p.145.
432) 한국토지개발공사(1988), 「대전신시가지(둔산지구) 택지개발사업 기본계획 및 기본설계」, p.153.
433) 한국토지개발공사(1988), 「대전신시가지(둔산지구) 택지개발사업 기본계획 및 기본설계」, p.115.
434) 한국토지개발공사(1988), 「대전신시가지(둔산지구) 택지개발사업 기본계획 및 기본설계」, p.145.
435) 한국토지개발공사(1988), 「대전신시가지(둔산지구) 택지개발사업 기본계획 및 기본설계」, p.115.
436) 한국토지개발공사(1988), 「대전신시가지(둔산지구) 택지개발사업 기본계획 및 기본설계」, p.110.
437) 한국토지개발공사(1988), 「대전신시가지(둔산지구) 택지개발사업 기본계획 및 기본설계」, p.150.

□ 건축물과 가로와의 관계

건축물 배치⁴³⁸⁾는 가구단위설계 개념에 의해 건물간의 일조관계와 건물내부공간에서의 관람적 조망을 고려하여 계획한다.

가구별 건물배치는 중정형의 위요 공간(Enclosed Space)을 형성하도록 하되 외곽부간선도로변은 5층 이상의 업무용 건물로 배치하며 가구내부는 저층의 상업 건물로 배치하여 전체적으로 위요공간이 되도록 하여 친밀감을 주는 공간이 되도록 계획한다.

건축물과 가로가 상호 연계하여 만들어내는 공간 환경에 대한 이해가 반영되어 있는 계획안이라 하겠다.



[그림 3-59] 둔산지구 획지계획도

출처: 대전 둔산지구 준주거지역 및 중심상업지역 도시설계(안)(1992, p.4)

438) 한국토지개발공사(1988), 「대전신시가지(둔산지구) 택지개발사업 기본계획 및 기본설계」, p.160.

□ 커뮤니티에 대한 고려

신시가지의 정주성을 제고시키기 위해 사회계층간의 융화와 평등성을 고려하여 주거 유형, 주거규모를 다양화하여 개방적인 커뮤니티가 형성되도록 유도하고 주거 상호간의 접촉과 편의시설 이용기회를 증대시키고자 하였다.⁴³⁹⁾

기본적인 지구 내 생활권구상은 다음과 같다.⁴⁴⁰⁾

- 둔산지구의 생활권은 도입기능의 특성상 도심기능을 주축으로 하는 도심생활권과 계획 인구 202,800인을 수용하는 주거지와 그 주변지역의 주거생활권으로 구상한다.
- 주거생활권은 도심생활권을 중심으로 크게 2개의 중생활권을 형성하며 중생활권은 3~4개의 소생활권으로 구분한다.
- 소생활권은 인구 2~3만 명의 규모로 지구 내에 총 7개소를 구상하며 소생활권은 8,000 ~ 12,000인 규모의 근린생활권 2~3개가 포함되도록 계획 구상한다.

생활권의 기본단위는 근린주구단위(Neighbourhood Unit)로 하되 지역실정에 알맞게 조정을 실시하였다.⁴⁴¹⁾

□ 경관에 대한 고려

인간 척도(Human Scale)에 맞는 공간의 구성을 의도하며 모든 장소는 사람의 척도에 맞도록 물리적인 척도가 이루어져야 한다고 보았다. 즉, 위압적인 아닌 자연스럽고 안락한 공간이어야 한다.⁴⁴²⁾

오픈스페이스 체계를 확립하여 쾌적한 도심환경을 조성하고 고유한 도심이미지를 부각시키고자 하였고 그 내용은 다음과 같다.⁴⁴³⁾

- 공원녹지 구상: 남북축에 행정기능의 경관녹지축 형성⁴⁴⁴⁾
- 중심지구상: 높은 중심성과 기하학적 정형성⁴⁴⁵⁾
- 축의 설정⁴⁴⁶⁾

439) 한국토지개발공사(1988), 「대전신시가지(둔산지구) 택지개발사업 기본계획 및 기본설계」, p.110.

440) 한국토지개발공사(1988), 「대전신시가지(둔산지구) 택지개발사업 기본계획 및 기본설계」, p.112.

441) 한국토지개발공사(1988), 「대전신시가지(둔산지구) 택지개발사업 기본계획 및 기본설계」, p.137.

442) 한국토지개발공사(1988), 「대전신시가지(둔산지구) 택지개발사업 기본계획 및 기본설계」, p.109.

443) 한국토지개발공사(1988), 「대전신시가지(둔산지구) 택지개발사업 기본계획 및 기본설계」, p.110.

444) 한국토지개발공사(1988), 「대전신시가지(둔산지구) 택지개발사업 기본계획 및 기본설계」, p.114.

445) 한국토지개발공사(1988), 「대전신시가지(둔산지구) 택지개발사업 기본계획 및 기본설계」, p.114.

지형지세와 도시구조를 고려하여 중심축을 설정하여 방향성을 확보고 도시전체에 통일성을 강화하고 「이미지」 요소로도 적용하고자 하였다.

□ 녹지의 배치

공원녹지체계 확립을 녹지배치의 원칙으로 삼았다.⁴⁴⁷⁾

- 주거권 형성에 따른 근린공원과 어린이 공원의 적정배치
- 지구 공원녹지체계를 확립하기 위해, 녹지, 녹도, 보행자전용도로, 광장 등의 시설 연계화

공원녹지체계는 장래 개발될 호수공원을 중심으로 십자형의 공원녹지축을 구상하였는데, 남북축은 행정기능의 경관녹지축 형성, 동서축은 신도심의 기념적, 상징적, 광장성격의 공원과 도심종사자 및 주민이 이용하는 근린공원성격의 대규모 공원을 구상하여 장래 지하철노선으로도 이용될 수 있도록 하였다. 또한 생활권의 이용을 고려하여 지구공원성격의 근린공원을 배치 구상한다. ⁴⁴⁸⁾

도심 내에 종류, 크기, 위치 등이 상이한 공원, 녹도, 녹지 등 「오픈스페이스」 요소들을 충분히 두고 이들을 유기적으로 연결하여 도심주위의 하천, 장래 개발될 인공호수와도 접촉시키도록 한다. 이런 여러 구성요소가 서로 연결되어서 상승효과를 얻을 수 있으며 각각에 대한 접근성과 효율이 극대화되게 한다.⁴⁴⁹⁾

녹지체계가 월등히 체계적으로 고려되었으나 아직 생태적인 고려는 없었다.

446) 한국토지개발공사(1988), 「대전신시가지(둔산지구) 택지개발사업 기본계획 및 기본설계」, p.145.

447) 한국토지개발공사(1988), 「대전신시가지(둔산지구) 택지개발사업 기본계획 및 기본설계」, p.111.

448) 한국토지개발공사(1988), 「대전신시가지(둔산지구) 택지개발사업 기본계획 및 기본설계」, p.114.

449) 한국토지개발공사(1988), 「대전신시가지(둔산지구) 택지개발사업 기본계획 및 기본설계」, p.145.

4) 1990년대

① 군포 산본 신도시

□ 공간구조 및 가로체계

군포 산본 신도시는 정부의 신도시 건설계획의 일환으로 '89.2.7 택지개발지예정지구로 지정되었으며 대한주택공사가 주체가 되어 '89.12.30 택지개발 실시계획을 수립하여 200만호 주택건설계획과 관련 수도권 지역의 안정적인 주택공급 촉진을 배경으로 계획되었다.⁴⁵⁰⁾ 산본 신도시 도시설계는 건설부에서 산본과 같은 시기에 추진되고 있는 분당, 일산, 평촌, 중동 등 수도권의 5개 신도시 건설사업에 도시설계기법을 도입하기로 방침을 정하면서 착수되었다. 신도시 건설에 도시설계 방식을 전면적으로 도입한 것은 이 5개 신도시가 처음이었다.⁴⁵¹⁾

산본 신도시는 이른바 1기 신도시에 해당하는 지역이며, 잠실·과천·목동·상계지구 등에서의 시행착오 등이 많이 수정된 도시설계 기법이 투영된 지역이다. 이 시기부터는 택지개발 전 지역에 걸쳐 도시설계제도 수립이 의무화 되었으며, 실시계획 승인단계에서부터 도시설계제도가 투영되기 때문에 도시설계의 비중이 매우 커진 시점이라고 하겠다.

산본 신도시 전역에 도시설계가 도입되면서 자연 지형, 지세에 대한 고려는 필수적이었다. 이러한 이유로 도로체계는 격자형과 환상방사형의 중첩구조로 계획되었다. 중심부는 '#자형으로 구성하여 산본역 전면 에 중심지를 조성하고, 외곽경사지와 인접하여 환상형 간선도로를 설치하여 도심주거지와 외곽주거지로 주거 환경을 분화한다. 중심지에서 분기하여 방사형 보행전용도로를 조성하여 주거지와 도심부의 연결을 강화하도록 했다.⁴⁵²⁾

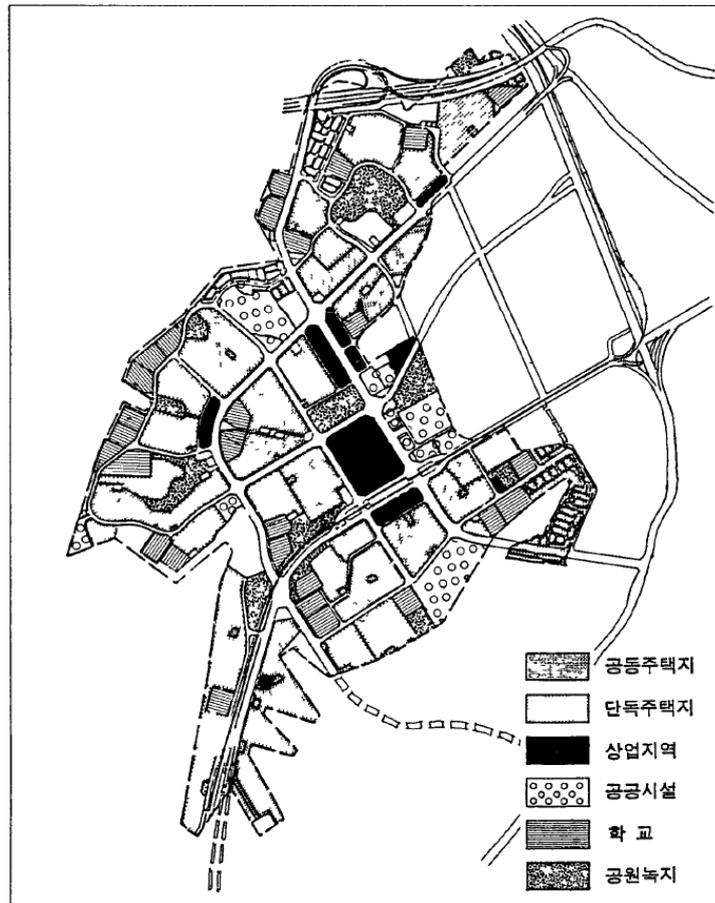


[그림 3-60] 산본 신도시 도로체계도
출처: 군포 산본 건축 기본설계
보고서(1989, p.21)

450) 대한주택공사(1991), 「산본신도시 도시설계(상업지부문)」, p.3.

451) 대한주택공사(1990), 「산본신도시 도시설계지침 90상반기 사업지구」, p.8.

산본 신도시는 진입도로와 진출도로의 구조상, 전철역의 위치상 대상지 중앙에 상업과 업무가 집중되는 중심성이 강조될 수밖에 없던 것으로 보인다. 대상지의 중앙에 고위 계의 상업·업무·공공 기능을 배치하는 방식을 도입하였다.



[그림 3-61] 산본 신도시 토지이용계획도
출처: 산본 신도시 기본계획(1991, p.47)

공간조직은 기본적으로 슈퍼블록을 사용하였고, 보차분리에 대한 명확한 의도는 제시하지 않고 있어, 슈퍼블록을 사용한 의도에 대해서 명확하게 설명되지는 않고 있다.

대상지 지형의 고저차를 이용하여 간선도로와 보행동선의 교차지점에 자연스럽게 보행을 유도할 수 있는 보차분리 시설 설치하고 주 보행동선을 중심지구, 대중교통시설 환

452) 대한주택공사(1989), 「군포산본 건축 기본설계 보고서 - 1단계사업지구」, p.21.

승지점, 편익시설 등과 강력히 연결시켜 편의성을 도모하고 보행로상의 제반 편익시설을 배치하여 쾌적한 보행환경 유도하여 주 보행동선의 강화 및 보행환경에 대한 전반적인 배려를 시도하였다.⁴⁵³⁾ 중심지내에는 명료한 격자형 가로망과 보행쇼핑몰을 형성함으로써 전철역, 시청 및 중앙광장과 북측의 중앙공원을 연결하는 주 보행축을 구성하고자 하였다.⁴⁵⁴⁾



[그림 3-62] 산본 신도시 가로망계획
출처: 군포산본 건축기본설계보고서(1989, p.76)

가로망 계획에서, 단지 내 도로는 간선도로와 집·분산도로에서 분지하도록 하고, 단지 내에서의 서비스는 순환도로형(루프형)과 막힌도로형(컬데삭형) 체계를 유지하였다. 각 주거동으로의 서비스는 막힌도로형으로 계획하고 부분적으로 단지 내 순환도로와 연결하도록 하였으며, 막힌도로형의 체계는 가능한 동선을 짧게 계획하였다.

산본 신도시 계획안에서는 지구의 지리적 맥락에서 중심성이 도출된 것으로 보이지만, 슈퍼블록 체계의 기능에 대한 명확한 의도가 드러나지 않았고, 보행에 대한 강조점에도 불구하고 전반적인 지구나 보행네트워크에 대한 명시적인 고려가 계획안에 충분히 설명되고 있지 않다. 또 생활가로 형성과 관련된 설계의도 등도 언급되지 않았다.

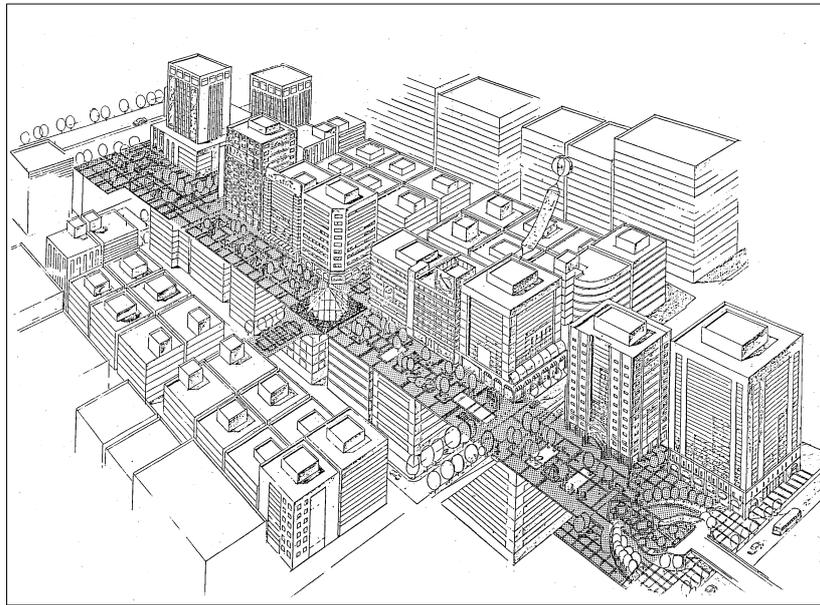
453) 대한주택공사(1991), 「산본신도시 기본계획」, p.40.

454) 대한주택공사(1991), 「산본신도시 기본계획」, p.50.

□ 건축물과 가로의 관계

산본 역사에 남북축으로 강력한 쇼핑몰을 계획하여 특성을 부여하고 산본 역사, 대형업무블록, 내부블록의 동선과 기능을 연결하는 중심축을 계획하였다. 건축선 후퇴 부분을 공공보행통로로 이용하고, 대지 내 공공보행통로를 조성하도록 유도하고 대형건축물 간에 입체보행통로를 계획⁴⁵⁵⁾하도록 하여 보행과 차량을 분리하려는 계획을 찾아볼 수 있다.

장소특성에 따라 건축선을 지정하여 건축물의 일관성과 연속성을 갖는 가로경관을 창출하도록 하였다⁴⁵⁶⁾. 보행자전용도로변에 건축지정선과 건축한계선을 통하여 연속된 공간벽을 유도하였다⁴⁵⁷⁾.



[그림 3-63] 중심가로 투시도
출처: 산본 신도시 도시설계지침서(1991, p.50)

산본 중심가로에서는 건축물을 사용하여 가로공간을 구획하면서, 가로활동을 건축물 내의 용도와 연계하여 유도하려는 접근방식이 나타나고 있다. 그러나 이러한 방식이 여타의 주거단지에는 적용되지 않았다.

455) 군포시(1991), 「산본신도시 도시설계지침서(상업지부문)」, p.36.

456) 군포시(1991), 「산본신도시 도시설계지침서(상업지부문)」, p.6.

457) 군포시(1991), 「산본신도시 도시설계지침서(중심지부문)」, p.47.

□ 커뮤니티에 대한 고려

산본 신도시는 1기 신도시 중에서 분당, 일산 등에 비하여 부지 규모가 협소하기 때문에 도시전체가 하나의 생활권으로 완결될 수 있는 여지가 있는 지역이었다. 따라서 신도시의 지리적 중심부에는 군포시청, 군포경찰서, 중앙공원, 한얼공원 등의 도시전체의 핵심 시설이 밀집하도록 하였다. 동시에 4호선 지하철 역세권도 입지할 수 있도록 하였는데, 이는 지역전체에 대하여 균등한 접근성을 가질 수 있도록 하였다. 또한 목동, 상계지구 등에서 이미 완성된 가로지향적인 주거 근린들의 커뮤니티 형성 개념, 가로변에 위치한 2개 이상의 학교, 공원, 오픈스페이스 등을 중심으로 하는 지역중심 기능수행, 그리고 지역중심을 향하는 아파트단지의 내부보행자 동선체계 등은 지구중심으로 향하는 차량동선과 함께 도시전체를 하나의 공간으로 연계할 수 있도록 하였다. 이러한 커뮤니티 형성 개념은 규모와 성격이 유사한 평촌 신도시에서도 공통적으로 찾을 수 있다.

□ 경관의 고려

경관계획의 측면에서 산본은 도시이미지 향상방안⁴⁵⁸⁾을 제시하였는데, 그 내용은 다음과 같다.

- 공공부문별 통합에 의한 종합적 도시이미지 형성
- 가로경관 및 도시이미지 주요 인지지역 특성 제고
- 도시환경 구성 요소 간 개별성 강화를 위한 계획적 방안 강구
- 장소별 특성 보장
- 부문별로 일관된 디자인개념 도입
- 요소별 디자인개념의 통합

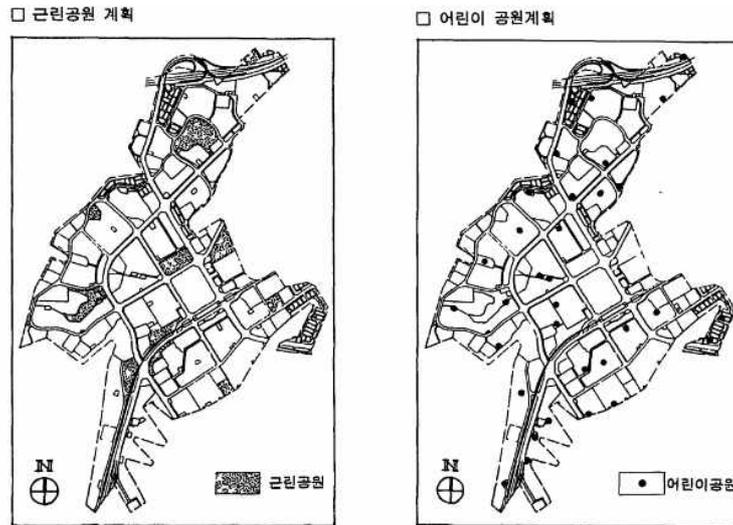
전반적인 경관은 도시성이 강조된 경관으로 볼 수 있지만, 근대주의적인 인공적 경관이라기보다는 주변의 산지와 녹지를 적절하게 연계한 경관구성을 추구하였다.

458) 대한주택공사(1991), 「산본신도시 도시설계(공공부문)」, p.39.

□ 녹지의 배치

부지 외곽의 개발이 곤란한 급경사지로 경관적으로 가치가 있는 기존 수림지나 부지 구성에 따른 절개면 발생부분과 자연회복이 필요한 부분에 경관녹지를 설치하였고⁴⁵⁹⁾, 폭원 30m이상의 간선도로변이나 심한 소음발생이 예상되는 전철로변, 또는 수도권 순환 고속도로변에는 완충녹지를⁴⁶⁰⁾ 설치하는 등 녹지의 기능적 역할에 많은 관심을 기울였다.

녹지의 위계와 배후지를 고려한 녹지배치 전략이 적극적으로 설계에 적용되었다. 그러나 녹지축이나 생태적 개념에 대한 고려는 부족한 것으로 보인다.



[그림 3-64] 산본 신도시 녹지관련계획도
출처: 산본 신도시 기본계획 (1992, p.57)

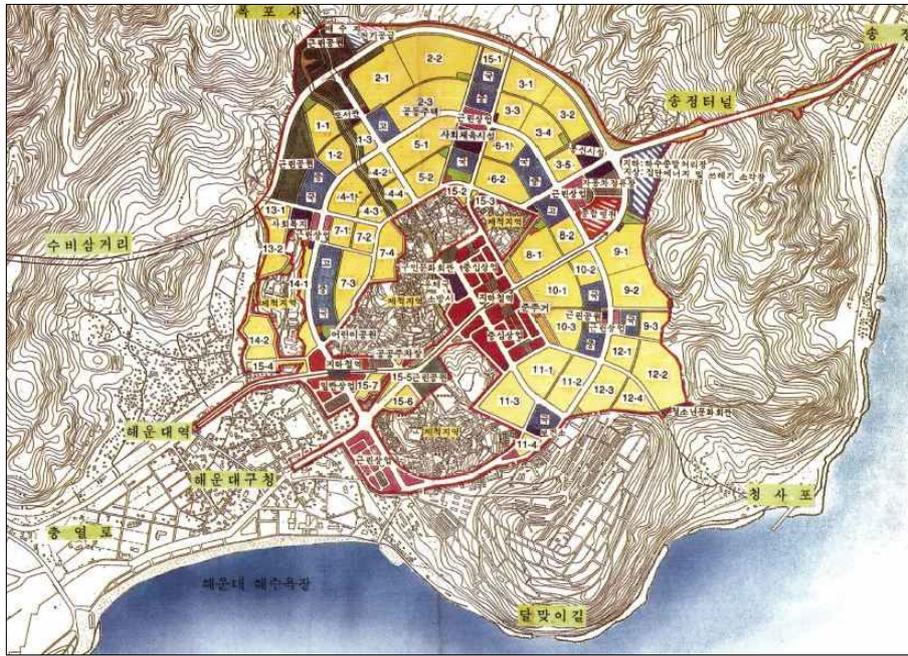
459) 대한주택공사(1991), 「산본신도시 기본계획」, p.56.
460) 대한주택공사(1991), 「산본신도시 기본계획」, p.56.

② 부산 해운대 신시가지

□ 공간구조 및 가로체계

해운대 신시가지는 북쪽에는 장산, 남쪽의 와우산이 위치하고 있어 대상지 형상에 많은 제약이 존재한다. 대상지 내부에 제척지가 있기 때문에 공간계획에서 많은 대안이 존재하지는 않았다.

지형 조건과 제척지 제약을 반영하여 동서방향으로 관통하는 간선도로를 중심으로 상업지역을 배치하고, 주거지역은 환형의 형태로 배치하는 방식을 선택하였다. 이러한 방식은 중심성을 강조하는 방사형 가로체계의 전형적인 사례로 볼 수 있다.



[그림 3-65] 해운대 신시가지 토지이용계획
출처: 해운대 신시가지 도시설계(안)(1993, p.9)

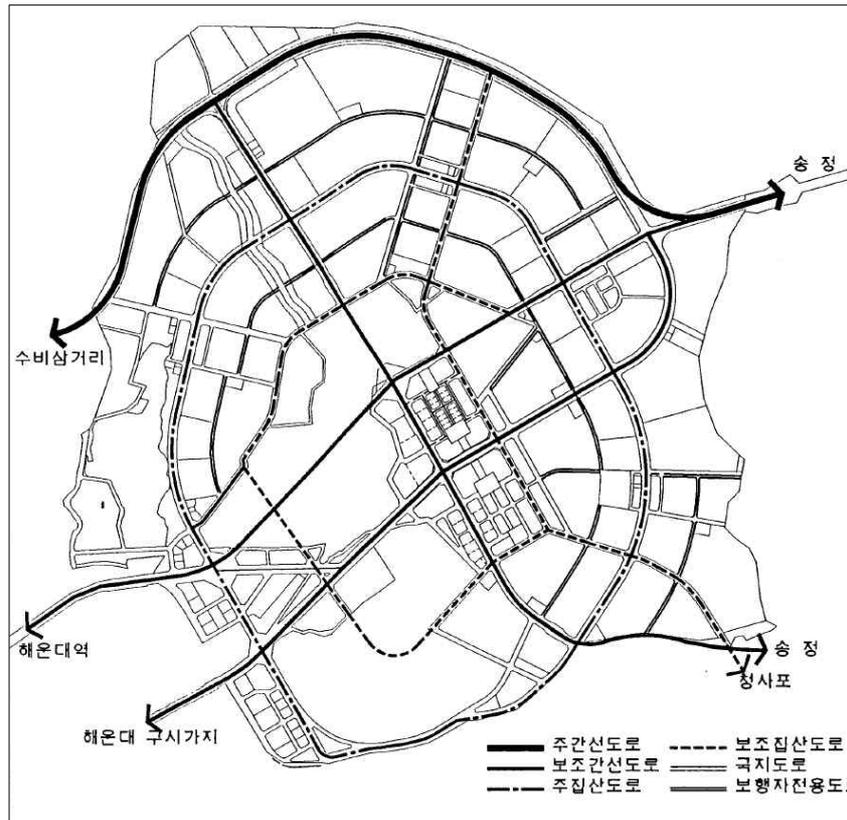
지형에 적응하며 슈퍼블록을 배치하였고 격자형 가로망을 사용하였다.⁴⁶¹⁾ 보행자전용도로와 통로체계를⁴⁶²⁾ 배치하여 지구전체를 보행으로 순환하는 네트워크를 구성하고자 하였다.

461) 부산직할시(1993), 「해운대 신시가지 도시설계(안)」, p.21.

462) 부산직할시(1993), 「해운대 신시가지 도시설계(안)」, p.31.

교통체계는 정교한 위계적 구성을 시도하였고, 상업지역 내에서는 루프형 도로를 이용하여 상업시설에 접근토록 하였다.⁴⁶³⁾

방사환상형 도로망을 채택하여 공간의 중심성을 어느 정도 인정하고 있으며, 블록크기는 여전히 슈퍼블록이며, 가로망은 위계와 기능적 구성을 충실히 구현하고 있다. 보행 네트워크도 지구전반에 걸쳐 광역적으로 구상하였다.



[그림 3-66] 가로망체계도
출처: 해운대 신시가지 도시설계(안)(1993, p.203)

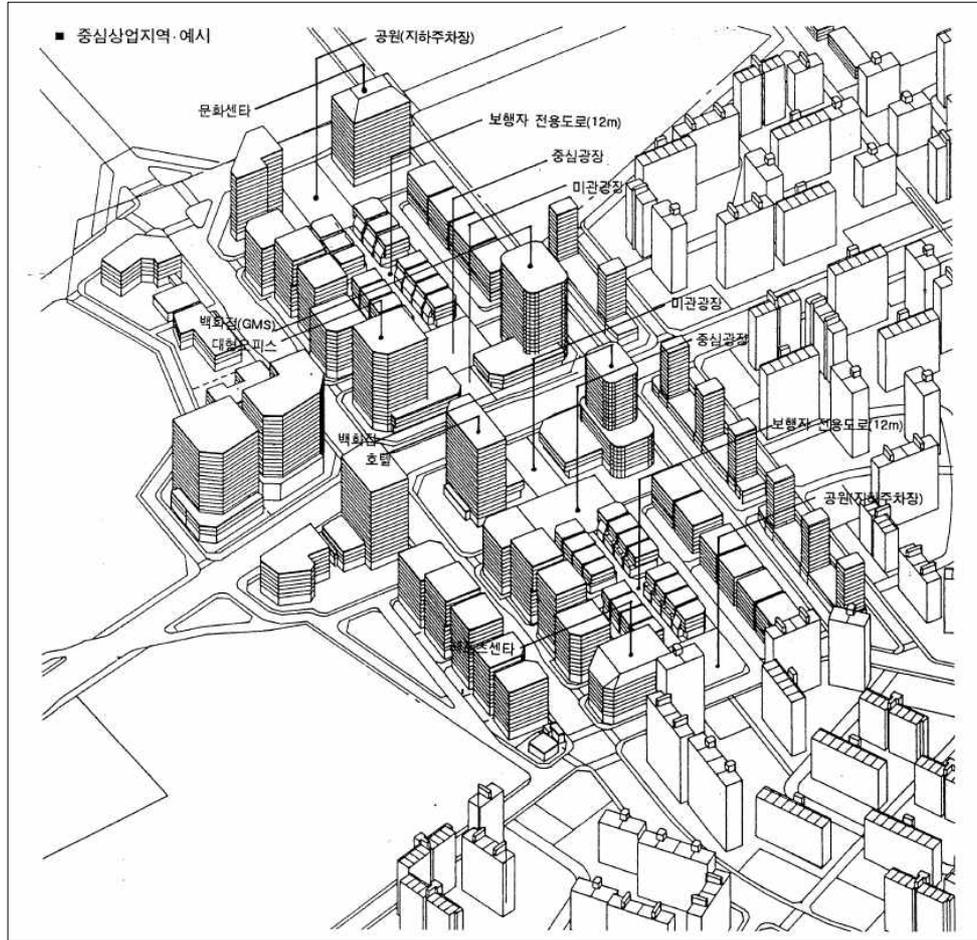
463) 부산직할시(1993), 「해운대 신시가지 도시설계(안)」, p.126.



[그림 3-67] 해운대 신시가지 보행 네트워크
 출처: 해운대 신시가지 도시설계(안)(1993, p.31)

□ 건축물과 가로의 관계

가로활동과 건축물의 관계를 고려하여 연접형 건축물 배치를 지향하였다.⁴⁶⁴⁾



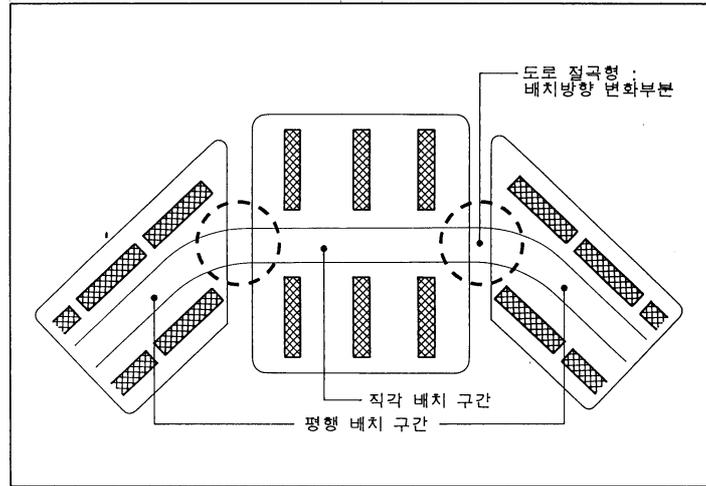
[그림 3-68] 해운대지구 중심상업지역의 가로와 건축물의 관계
출처: 해운대 신시가지 도시설계(안)(1993, p.132)

그 결과 상업용 건축물 등의 선형배치가 주로 구현되었으며⁴⁶⁵⁾, 이는 건축물과 가로의 통합적인 상호작용을 도시설계에서 명확하게 유도하고자 하는 시도로 이해할 수 있다. 한편, 주거지역의 경우 다양한 가로경관을 위해서 아파트의 배치방향 및 형태를 고려하도

464) 부산직할시(1993), 「해운대 신시가지 도시설계(안)」, p.132.

465) 부산직할시(1993), 「해운대 신시가지 도시설계(안)」, p.137.

록 계획하였다. 이로 인해 건축물은 가로로부터 이격되거나 가로벽을 형성하지 못하는 경우도 있다. 지구 내 위요감 형성을 위해서 주로 가로변에 평행하여 아파트를 평행 배치하였다. 특히 보행자전용도로 주변에 건축되는 아파트는 도로에 대하여 직각 배치하여 개방감을 확보하고 접근을 용이하도록 계획하였다.⁴⁶⁶⁾



[그림 3-69] 건축물의 형태 및 배치
출처: 해운대 신시가지 도시설계(안)(1993, p.27)

이러한 계획 결과는 대규모 아파트단지가 들어서는 주거지역의 특성상 건축물과 가로의 관계를 연계하여 설계하기 어려웠던 점을 반영하고 있으며, 이는 대다수 신도시에서도 유사한 양상으로 나타나고 있다. 즉, 건축물과 가로의 관계에서 구현되는 통합적인 공간 환경에 대한 고려는 아파트단지의 공간적 주도권에 비해 우선순위에서 뒤쳐진 것으로 보인다.

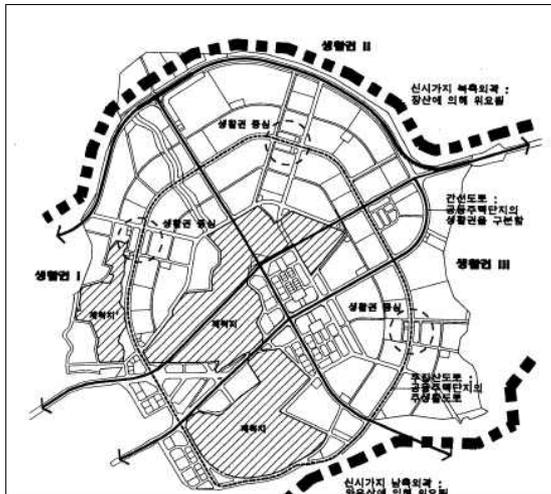
□ 커뮤니티의 고려

해운대 신시가지는 분당 및 일산 등의 수도권 1기 신도시가 준공된 이후에 지어졌으므로 1기 신도시의 커뮤니티 개념이 큰 틀의 변화 없이 적용되었다. 또한 산본과 평촌과 마찬가지로 규모가 큰 신시가지가 아니었으므로 도시 전체를 하나의 유기적인 생활권으로

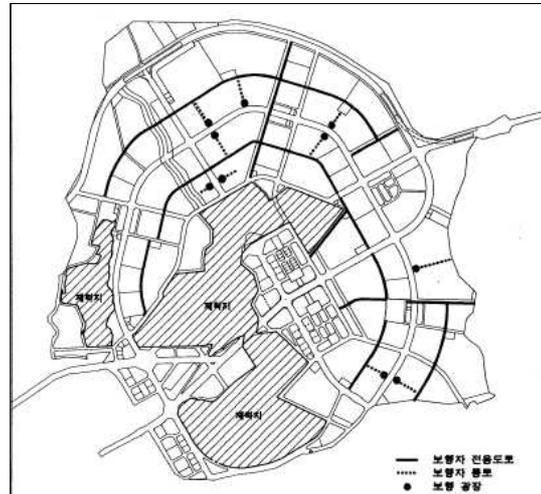
466) 부산직할시(1993), 「해운대 신시가지 도시설계(안)」, p.48.

뭉을 수 있는 여지가 있는 곳이었다. 또한 신시가지의 지리적 중심지에 위치한 중심상업지역, 그리고 지하철 역세권, 제척된 재래시장 지역을 해운대 신시가지의 중심지역으로 하고 있으며, 이를 3개의 소생활권이 뒷받침하고 있는 형상을 취하고 있다. 소생활권이 형성될 수 있는 지역에 공공건물, 학교, 공원 등을 배치하여 근린주구 단위의 커뮤니티가 형성될 수 있도록 하였다.

또한 순환형 보행자전용도로와 중심을 향하는 보행동선 축을 구상하여 3개의 소생활권과 중심상업지역을 유기적으로 잘 연결하도록 하였다. 또한 단지내부의 보행동선도 소생활권 방향으로 가로지향적인 동선이 구축되도록 하였으며, 소생활권에 일부 근생시설을 위한 부지를 따로 조성하여 학교, 공공시설, 공원, 근생시설 등이 동시에 존재하도록 하여 소생활권의 완결성을 추구하였다.



[그림 3-70] 해운대 신시가지 여건 분석도
출처: 해운대 신시가지 도시설계(안)(1993, p.21)



[그림 3-71] 해운대 신시가지 보행자 동선도
출처: 해운대 신시가지 도시설계(안)(1993, p.31)

이 계획안은 커뮤니티의 개념을 기능적, 행태적, 위계적으로 다면적인 해석을 통해 종합하여 유려하게 구사하고 있다.

□ 경관의 고려

해운대 신시가지는 도시경관의 제고를 위해 다음과 같은 목표를 설정하여 표로 제시하고 있다.⁴⁶⁷⁾

[표 3-3] 도시경관의 제고와 도시설계기본방향

| 도시설계 총괄목표 | 주거부문 목표 | 도시설계 기본방향 |
|-----------|-------------------|--|
| 도시경관의 제고 | -가로 및 단지 내 경관의 제고 | -층수 배분에 의한 skyline의 변화 도모 -가로 및 보행자전용도로변 건물의 배치 방향 및 형태 지정에 의한 다양한 가로 경관의 구성 -탑상형 아파트 배치에 의한 개방구간 확보로 경관요소에 대한 조망의 기회 제공 |

주요 간선도로 및 보행자전용도로, 단지 내부 등 주요 부위별로 다른 층수 배분에 의한 장소성과 인식도를 높이고자 하였으며, 층수 변화를 통해 아름다운 경관을 추구한다.⁴⁶⁸⁾ 이를 위해 도시의 스카이라인을 우선적으로 설계에 반영코자 하였다.

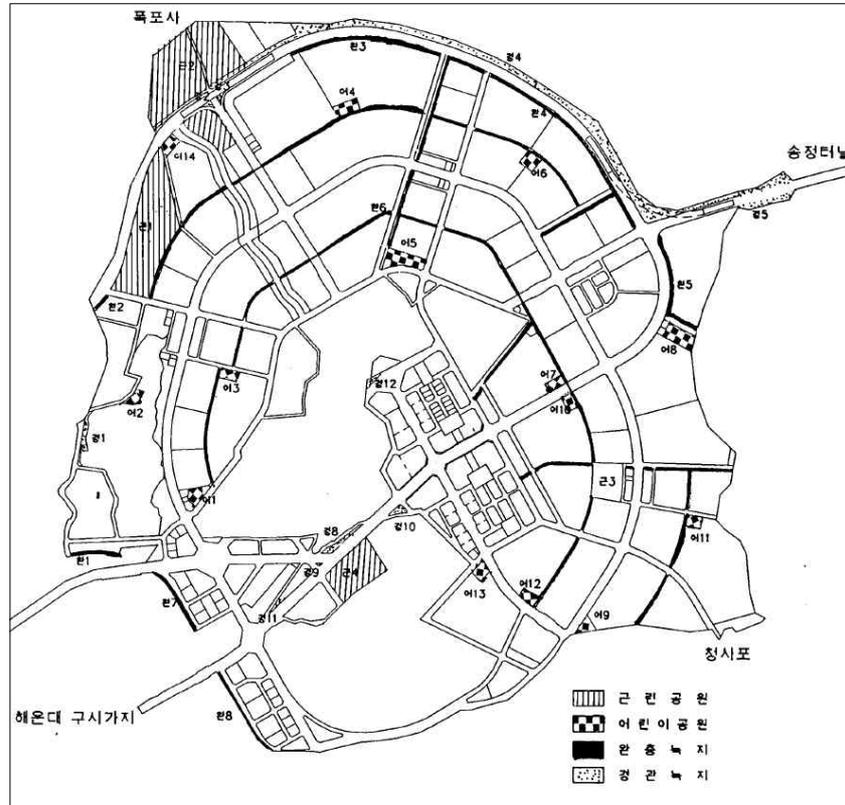


[그림 3-72] 조망점을 고려한 경관계획
출처: 해운대 신시가지 도시설계(안)(1993, p.218)

467) 부산직할시(1993), 「해운대 신시가지 도시설계(안)」, p.24.
468) 부산직할시(1993), 「해운대 신시가지 도시설계(안)」, p.25.

경관축의 구상⁴⁶⁹⁾을 조망점과 연계하여 구현하였으며 경관형성을 크게 도로중심과 지역중심으로 나누어 계획하였다.

간선도로를 중심으로 선적인 가로경관의 축을 형성시키며, 간선도로는 도로의 노선별로 경관적 이미지를 통일시키고, 각 도로별로 이미지를 분리하여 도로를 통한 인식성의 향상을 구축하였다. 이로서 도로중심의 강한 경관가로를 조성하고자 하였다. 지역중심의 경관형성을 위해 계획구역을 중심으로 한 면적인 경관지역을 형성하고 간선도로를 중심으로 구획되는 지역별로 구분된 이미지를 조성하여 가로경관의 차별화를 유도하고 근린에 대한 인식을 높인다. 광장, 주요교차로를 상징공간으로 조성하여 변화 있는 경관을 구성하고 경관의 중심축을 유도함으로써, 시각적 중심(Node)을 형성하고자 하였다.⁴⁷⁰⁾



[그림 3-73] 해운대 신시가지 공원녹지 체계도
출처: 해운대 신시가지 도시설계(안)(1993, p.234)

469) 부산직할시(1993), 「해운대 신시가지 도시설계(안)」, p.199.

470) 부산직할시(1993), 「해운대 신시가지 도시설계(안)」, p.219.

또한 기존 자연요소를 적극적으로 활용하기 위해 시가지내 풍부한 기존 수림대를 적극 보존하고 대상지 주변의 오픈스페이스와 연계시켜 전원적 신도시를 조성하고자 하였다. 녹지를 활용한 신도시 가로경관을 제고하기 위해 주요 도로변에 확보된 녹지공간을 이용하여 녹색이미지의 신시가지 가로경관을 형성시키고자 하였다.⁴⁷¹⁾

이후 기능적인 경관구성을 넘어서서 생태경관으로의 변화가 감지되는 계획이지만, 본격적인 생태경관을 위한 요소는 도입되지 않고 있다.

□ 녹지의 배치

계획안에서는 공원녹지 배치를 체계화⁴⁷²⁾하고자 하였는데, 공원, 녹지에 다양한 주제 및 성격을 부여⁴⁷³⁾하고 체계화하여 서로 기능적 보완관계를 형성토록 하였다.

경관녹지나 완충녹지가 위계적으로 배치되어 있지만 그럼에도 불구하고 생태축의 연결이나 생태적 관점의 접근은 아직 찾아볼 수 없다.

471) 부산직할시(1993), 「해운대 신시가지 도시설계(안)」, p.235.

472) 부산직할시(1993), 「해운대 신시가지 도시설계(안)」, p.265.

473) 부산직할시(1993), 「해운대 신시가지 도시설계(안)」, p.234.

③ 성남 분당 신도시

□ 공간구조 및 가로체계

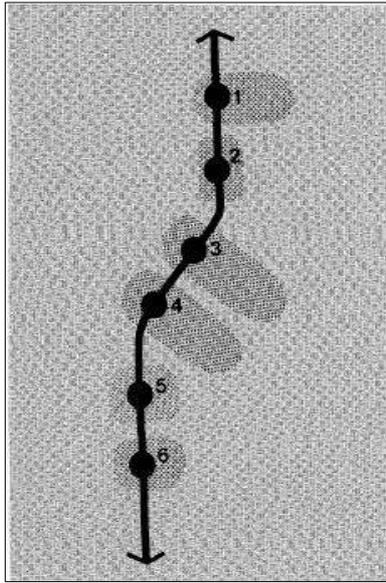
분당 신도시는 남북 방향을 길게 자리 잡은 선형의 대지조건으로 인해, 야탑, 서현, 수내, 정자, 분당, 죽전의 5개의 생활권으로 구분되어 개발이 되었다. 선형의 대지 조건을 반영하기는 하지만 각각의 생활권은 전철역을 중심으로 한 중심부와 배후 주거지역으로 구분되는 중심성을 갖는 공간구조 형태를 보인다. 전철역을 구성요소로 하는 강한 중심축이 있다는 점에서 목동지구에서의 접근방식과 유사점을 발견할 수 있다.

기본적인 공간조직은 슈퍼블록을⁴⁷⁴⁾ 사용하였고 상충되는 교통수단의 통행분리를⁴⁷⁵⁾ 위해 주보행동선의 도로횡단 부분 입체화 등을 도모하였고, 전반적으로는 보행자와 자동차의 분리 그리고 자전거와 보행자의 차선분리 등 보차분리를 기본으로 하였다.

도시 가로망은 주간선-보조간선-구획-보행자전용도로 등으로 위계화 되었다. 주간선도로망은 도시 외곽의 지역 간 간선도로를 지형에 맞추어 적정 간격으로 연결시킴으로써 도시 내 간선도로망을 형성하였고, 사다리형의 간선도로망을 구성하고 사다리간의 연결부분에 전철역 등을 설치하여 중심성을 제고하였다. 보조간선도로는 생활권과 생활권을 연결하는 기능을 담당하고, 구획도로는 근린생활권 내 교통의 집·분산기능을 담당하였다. 보행자전용도로는 근린생활권 내의 공공 및 편의시설을 연결하는 차량통행이 배제되는 도로로 계획되었다. 이로써 위계와 기능에 따른 가로 체계의 구성을 본격적으로 완비하게 되었다.

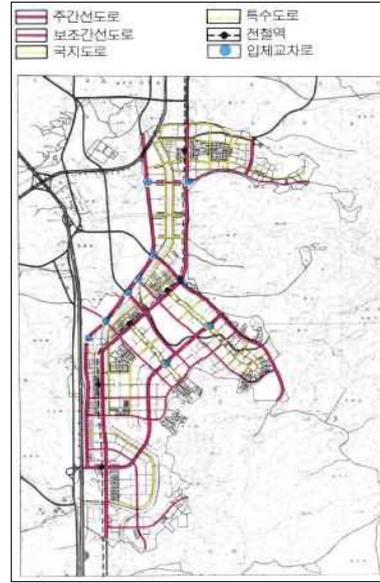
474) 한국토지개발공사(1990), 「분당신도시개발사업 기본계획」, p.97.

475) 한국토지개발공사(1990), 「분당신도시개발사업 기본계획」, p.74.



[그림 3-74] 생활권 구분

출처: 분당신도시개발사업 기본계획(1990, p.77)



[그림 3-75] 가로망 계획

출처: 성남분당지구 도시설계 최종보고서(1992, p.12)

교통계획에서는 자동차시대에 부응하여 이에 맞는 교통시설을 완비하려는 계획과 함께 대중교통망체계를 도입하고자 하였다. 지하철 이용의 극대화를 위한 자동차-지하철 승환체계가 도입되었고, 교통량 및 통행목적에 따른 도로위계를 확립하고자 하였다. 한편, 편익시설 및 녹지에의 접근성과 안전성을 제고하기 위한 보행자 및 자전거 전용도로망을 구축하였다.⁴⁷⁶⁾

교통환경구역(Environmental Areas)개념이 제시되는데 단지접근로나 단독주택지의 구획도로 구성 시 불필요한 통과교통을 배제하는 체계적인 도로망을 구성하여 주거단지의 환경을 보호한다. 단독주거지의 경우 내부골목은 '생활도로'로 조성하도록 하였다.⁴⁷⁷⁾

간선가로망체계⁴⁷⁸⁾는 차량의 효율적인 소통을 위하여 사다리형 또는 격자형 패턴을 기본형으로 활용하였고, 간선도로간의 간격을 적정화하고 각각에 기능을 부여한다.

특히, 주요 횡단로를 입체화⁴⁷⁹⁾하였는데 교통량이 많은 주간선도로를 횡단하는 보행자전용도로는 가급적 입체로 하여 보행자의 안전을 도모하도록 하고 있다.

476) 국토개발연구원(1992), 「성남분당지구 도시설계(최종보고서2)」, 성남시, p.7.

477) 한국토지개발공사(1990), 「분당신도시개발사업 기본계획」, p.74.

478) 한국토지개발공사(1990), 「분당신도시개발사업 기본계획」, p.75.

479) 한국토지개발공사(1990), 「분당신도시개발사업 기본계획」, p.82.

□ 건축물과 가로의 관계

상가시설의 경우 내부지향적인 쇼핑센터 형태 보다는 외부지향적인 노변상가 형태를 취하도록 하고 상가의 정면은 단지내부의 보행전용도로를 중심으로 좌우로 연속되게 하고 배면은 단지외부도로에 접하게 하여 차량의 서비스가 가능하도록 하여⁴⁸⁰⁾, 가로특성과 연계되는 건축적 이용을 유도하였다.

[표 3-4] 분당 상업지구 블록입지특성별 불허용도 계획

| 구분 | 규제원칙 | 추가불허용도 |
|---------------|--|--|
| A 대로이상가로변 필지 | <ul style="list-style-type: none"> • 교통방해제거 • 도시미관저해방지 | <ul style="list-style-type: none"> • 자동차관련시설 • 성남시 제1종미관지구 불허용도 |
| B 보행자전용도로변 필지 | <ul style="list-style-type: none"> • 보행중심활동을 저해하는 용도 | <ul style="list-style-type: none"> • 자동차관련시설 • 근린생활시설 중 건자재상 |
| C 과장주변필지 | <ul style="list-style-type: none"> • 광장주변에 상징적 건축물 • 광장주변활동저해 용도 | <ul style="list-style-type: none"> • 자동차관련시설 • 근린생활시설 중 건자재상 |
| D 주거지인접블록 필지 | <ul style="list-style-type: none"> • 주거안정저해용도 | <ul style="list-style-type: none"> • 숙박시설 • 위락시설 • 자동차관련시설 (주차용 건축물, 자동차 부속상, 세차장 제외) |

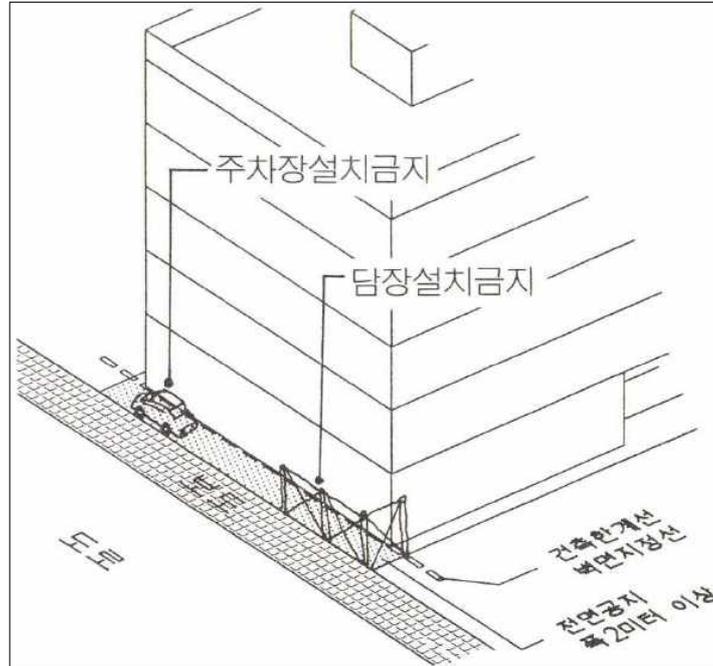
상업지구 블록입지특성별 불허용도계획⁴⁸¹⁾ 역시 가로의 특성과 입지에 들어가는 용도와의 연계성을 확보하려는 의도에서 작성되었다.

대로이상의 도로에서는 보도 폭이 3.75~4m정도 확보되나, 보행통행에만 적절한 폭원에 불과하므로 1층 보도주변에 상점가가 형성될 경우 휴식, 상점구경 등의 여유 있는 보행환경을 위해 전면 대지경계선으로부터 2m이상의 건축선을 후퇴토록 하였다. 소매, 전문상점가를 조성하고자 하는 수내, 서현, 정자지구의 일부 보행자전용도로변은 건축선을 따라 벽면선을 지정하였다.⁴⁸²⁾

480) 한국토지개발공사(1990), 「분당신도시개발사업 기본계획」, p.156.

481) 성남시(1992), 「성남분당지구 도시설계-상업지역, 주거지역(연립·단독용지) 공공건축물-최종보고서」, p.38.

482) 성남시(1992), 「성남분당지구 도시설계-상업지역, 주거지역(연립·단독용지) 공공건축물-최종보고서」, p.47.

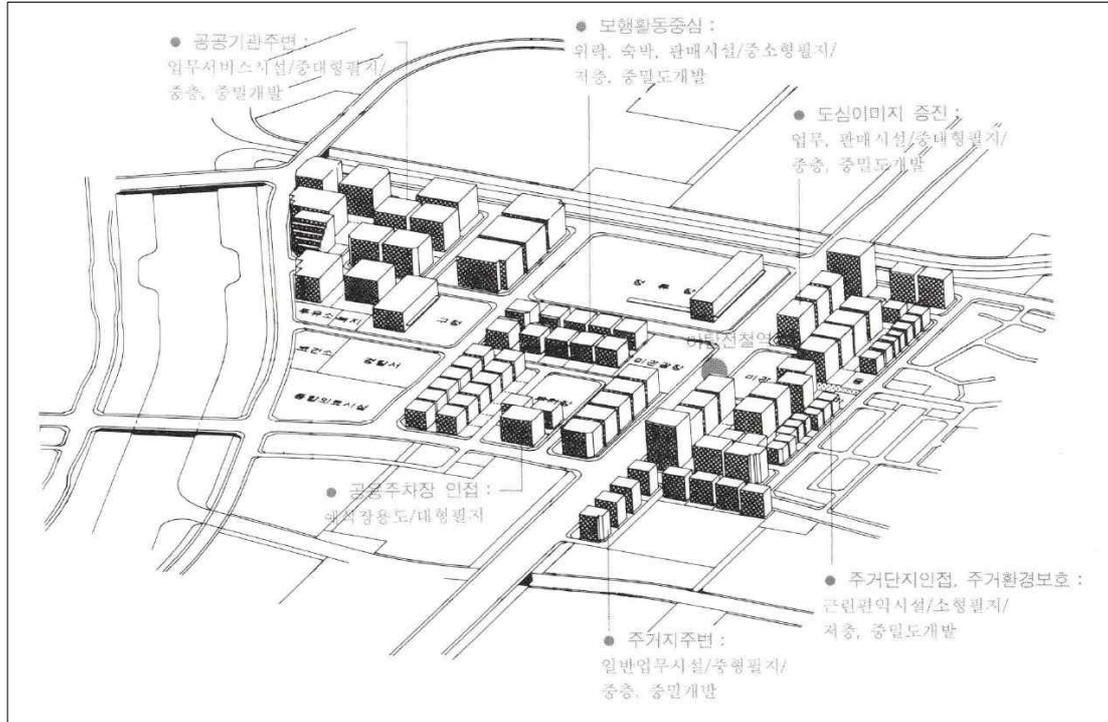


[그림 3-76] 건축물과 가로의 관계를 규정하는 규제
출처: 성남분당지구 도시설계 최종보고서(1992, p.47)

주요건물의 배치에서 역사 주변 녹도축과 연결되는 공용의 청사(구청)에는 높이 10m이상의 건축물을 배치하도록 하여 상징성을 높이고 시선의 축(View Corridor)을 형성하도록 하였다.⁴⁸³⁾ 동사무소, 파출소, 우체분국, 소방파출소 등 지역시설이 인접하고 있어 건물 전면부를 일치시킬 필요가 있을 때에는 벽면지정선 등의 건축선을 지정하여 전면부를 일치시키도록 하였다.⁴⁸⁴⁾

483) 성남시(1992), 「성남분당지구 도시설계-상업지역, 주거지역(연립·단독용지) 공공건축물- 최종보고서」, p.98.

484) 성남시(1992), 「성남분당지구 도시설계-상업지역, 주거지역(연립·단독용지) 공공건축물- 최종보고서」, p.98.



[그림 3-77] 분당 야탑 상업지구 개발예시도
출처: 성남분당지구 도시설계(공공건축물) 최종보고서(1992, p.58)

가로의 환경과 특성에 따른 건축물의 규제방안은 도시설계 지침도에 차량동선 권장, 블록 내 차량동선 권장, 건물방향, 담장설치불허, 차량불허, 층별 위치 등의 요소를 포함하여 제시되어 있다.⁴⁸⁵⁾ 이러한 규제는 건축물의 형성과 용도 등이 가로환경과 밀접한 관련을 가지고 있으며, 가로와 건축물 두 요소가 밀접하게 연계되어 설계되어야 한다는 점을 보여주고 있다.

485) 성남시(1992), 「성남분당지구 도시설계-상업지역, 주거지역(연립단독용지) 공공건축물-최종보고서」, p.5(부록).

□ 커뮤니티에 대한 고려

분당 신도시는 1기 신도시의 대표적 사례이다. 부지의 면적과 수용인구 모두 유례를 찾기 힘들 정도의 규모였으며, 잠실과 과천, 목동뿐 아니라 그 이전에 개발되었던 평촌 등의 사례에서 적용된 도시설계적 기법들이 수정 보완되어 적용된 도시설계 사례라고 할 수 있다. 분당은 그 행정구역이 광대하였기 때문에 신도시 전체를 6개의 생활권으로 나누었으며, 각각의 생활권이 완결되면서도 서로 유기적으로 연계할 수 있도록 하는 것이 중요하였다. 특히 서현, 초림, 정자 생활권은 향후에 도시 확장이 예상되는 판교지역을 지원할 수 있는 업무 및 상업 기능의 도입까지도 생각해야 되는 상황이었다.

분당에서는 공공건물, 공원, 학교 등을 활용한 커뮤니티 형성의 개념이 전 지역에 적용이 되었으며, 각 지역이 하나의 근린주구를 이룰 수 있는 배치가 고려되었다. 또한 중앙공원과 탄천이라는 대규모 오픈스페이스를 보행자전용도로 및 보행육교 또는 지하도로 유기적으로 연결하도록 하여 도시전체를 하나로 묶는 역할을 수행할 수 있도록 하였다. 또한 대부분의 아파트단지는 ‘ㄷ’자형 배치를 통하여 중정을 형성할 수 있도록 하여 단지 내 커뮤니티 형성과 범죄 예방의 효과를 동시에 달성할 수 있도록 하였다.

또한 시범단지의 중심지역인 서현 역세권과 수내 역세권은 정체성을 살릴 수 있는 복합지하철 역사가 설계되었고, 이 지역과 주거지역을 연결하는 보차혼용도로를 따라서 선형 업무 및 상가지역이 조성되도록 하여 지역 전체의 유기적인 연결을 중시하였다. 뿐만 아니라 시범단지의 아파트 단지들은 선형상가 및 보차혼용도로에 개방적인 출입동선을 취하여 그 효과를 극대화하고자 하였다.

뉴만의 방어적 도시공간(Defensible Space) 개념을 도입하여 공간을 구성하였으며⁴⁸⁶⁾, 교통환경구역(Environmental Areas)의 개념을 도입하여 단지접근로나 단독주택지의 구획도로 구성 시 불필요한 통과교통을 배제하는 체계적인 도로망을 구성하여 주거단지의 환경을 보호하고 있다. 단독주거지의 경우, 내부골목은 ‘생활도로’로 조성한다.⁴⁸⁷⁾ 계획 안에서는 커뮤니티와 물리적 배치간의 관계에 대해서 다음과 같이 유의점을 제시하고 있다.

“주민은 자기가 살고 있는 공간을 중심으로 도시를 인식하게 됨. 따라서 주민의 일상생활이 영위되는 주거공간을 중심으로 거기에 고유한 특성을 갖도록 하는 일은도시설계

486) 한국토지개발공사(1990), 「분당신도시개발사업 기본계획」, p.74.

487) 한국토지개발공사(1990), 「분당신도시개발사업 기본계획」, p.74.

의 중심과제가 됨. 따라서 생활공간을 분절하여 그 중심과 외연을 분명히 해주는 일, 그 공간이 외부와 접속되는 공간을 설정하는 일, 그것들이 이웃하는 주거공간과 구별되도록 하되, 거기에 쉽게 접근하게 도시전체로서의 다양한 생활공간에서 다양한 경험을 향유하게 하는 일이 포함됨. 특히 다수의 사람이 단시일에 건조된 생활공간으로 일시에 이주하게 될 신도시에서는 주민들이 새로운 환경에 쉽게 적응하게 하는 일이 최우선 과제가 될 것임. 따라서 가능한 한 주거단지를 소규모 군집배치(Cluster)하는 동시에 내부지향적으로 설계하도록 유도하는 것이 필요할 것이다.”⁴⁸⁸⁾

또한 기존의 소규모의 개발방식으로는 독자적인 커뮤니티 구성이 불가능하며, 소규모 영세개발지의 난립으로 단지별 공동시설물이나 공공공간의 확보가 어렵다고 진단하고 있으며, 이러한 건축 환경의 문제를 해결하기 위해 도시설계적인 대안으로서 단지형 개발로 유도하여 단지 또는 블록별로 개발될 수 있도록 그 유형을 적절히 배합하고 개발규모를 조정하여 다양한 성격의 커뮤니티 형성하고자 하였다.⁴⁸⁹⁾

또한 개발단위의 적절한 혼합방안을 제시하였는데, 주택건설촉진법에 따라 주택가격의 규제를 받거나 안 받거나 하는 것이 20세대를 기준으로 하고 있다. 따라서 가격의 제한을 받지 않을 경우에는 고급화가 가능하며, 제한을 받을 경우에는 질적 저하를 면하지 못하고 있다고 보고 분당 신도시에서는 공급대상에 따라 다양한 질적 수준의 연립주택이 건축될 수 있도록 개발단위를 다양하게 하였다. 또 저소득층을 위한 20호 이상의 연립주택 단지와 고소득층을 위한 20호 이하의 단지를 적절히 혼합⁴⁹⁰⁾하여 커뮤니티를 사회적으로도 안정시키고자 하였다.

□ 경관의 고려

기본적으로 지형에 순응하는 계획안을 작성하고자 하였다. 도시의 동쪽 외곽부를 둘러싸고 있는 구릉지는 저층건물을, 서편의 평지지역은 고층건물을 배치함으로써 지형에 순응하는 스카이라인을 조성하여 자연경관을 보존토록하고, 이에 따라 고밀화되는 평지부분이 도시의 중심부가 되도록 한다. 그리고 경사지는 계단식 대지조성으로 자연지형을 최대한 보존하고 절개 면을 최소화하도록 한다.⁴⁹¹⁾

488) 성남시(1992), 「성남분당지구 도시설계-상업지역, 주거지역(연립·단독용지) 공공건축물-최종보고서」, p.16.

489) 성남시(1992), 「성남분당지구 도시설계-상업지역, 주거지역(연립·단독용지) 공공건축물-최종보고서」, p.73.

490) 성남시(1992), 「성남분당지구 도시설계-상업지역, 주거지역(연립·단독용지) 공공건축물-최종보고서」, p.73.

도시중심녹지공간에는 대규모의 중앙공원을 지정하고 도시의 상징이 되도록 한다.⁴⁹²⁾ 도시의 스카이라인, 건축물의 Mass에 대한 고려의 기반방향으로 다음 요소들을 고려하였다.⁴⁹³⁾

- 심미성 : 단조로운 경관이 되기 쉬운 아파트단지에 건물형태와 배치 등의 변화를 통해 아름다운 경관을 추구한다.
 - 장소성 : 지구별로 고유한 경관을 창조하여 장소성을 높인다.
 - 식별성 : 도시를 식별하고, 도시 내에서의 방향식별과 위치에 대한 인지도를 높인다.
- 또한 기능적 조경계획을 위하여 식재의 개념을 기능적으로 분류하여 적용하였다.⁴⁹⁴⁾

[표 3-5] 분당 경관식재의 기능적 분류

| 식재구분 | 적용대상지 | 식재개념 | 식재방법 및 고려사항 | 주요수종 |
|-------------|----------------------------|---|---|-----------------------------|
| 지표식재 및 녹음식재 | •단지진입부 •휴게공간 •어린이놀이터 | •공간의 장소성제고 •시각적으로 유연성을 가질것 •여름에 녹음 제공과 겨울의 일조확보 | •대교목을 주목으로 경관수 위주의 단식 | 느티나무, 은행나무, 버즘나무, 회화나무 |
| 유도식재 | •보행자전용도로 | •이용자의 동선흐름을 유도 •위요기능도입 | •형태 및 질감의 균일 •수열이 계속적으로 보일 것 | 회양목, 수수꽃다리, 병꽃나무, 철쭉류 등 화목류 |
| 완충식재 (차폐식재) | •간선도로와 면한 단지 외곽부 | •녹지면적을 최대한 확보 •하부식생조성 | •수관이 크고 기업이 밀생한 상록수 •낙엽, 상록, 교목 및 관목을 혼식 | 중국단풍, 자작나무, 스트로브잣나무, 수수꽃다리 |
| 요점식재 | •단지 내 보행자 전용도로의 결절점 | •독립수 위주의 식재 변화 및 초점 경관의 구성 | •자연스러운 수형으로 관상 효과가 큰 수종 | 주목, 소나무, 모과나무 감나무 |
| 지피식재 | •아파트건물주위 •주차장 분리대 | | •유지관리가 용이한 수종 •지피를 치밀하게 피복 | 잔디, 철쭉류, 조릿대, 초화류 |

491) 한국토지개발공사(1990), 「분당신도시개발사업 기본계획」, p.77.

492) 한국토지개발공사(1990), 「분당신도시개발사업 기본계획」, p.82.

493) 한국토지개발공사(1990), 「분당신도시개발사업 기본계획」, p.152.

494) 성남시(1992), 「성남분당지구 도시설계-상업지역, 주거지역(연립단독용지) 공공건축물- 최종보고서」, p.82.

그리고 분당에는 색채계획이 도시전체에 적용되었는데, 그 일반적 목표는 다음과 같이 제시되고 있다.⁴⁹⁵⁾

- 도시공간의 위계별 identity 확보하여 주민의 소속감 부여
- 도시의 방향성과 식별성을 제고하여 도시 활동의 편의 제고
- 심미적 도시경관을 연출하여 색채의 조화와 다양성에 의한 미관 증진

□ 녹지의 배치

공원의 생활권별 배치를 도모하여 도시중심녹지공간에는 대규모의 중앙공원을 지정하고 도시의 상징이 되도록 하고 대규모 근린공원을 6개 소생활권별로 배치하되 자연보존 대상지 위주로 설정하였다.⁴⁹⁶⁾

공원의 생활권별 배치에서 자연지형을 이용하여 대규모의 중앙공원을 도심과 인접한 지점에 지정하고 도시의 상징이 되도록 하며, 주택단지마다 마련되는 어린이공원을 대규모화하여 어린이들 뿐 아니라 청소년들, 어른들도 활용할 수 있도록 하였다.⁴⁹⁷⁾

또한 도시의 중심축을 녹지축으로 하고 이에 중앙공원, 상가건설, 가로공원, 수경시설 등을 배치 또는 개발하였다. 그러나 분당의 녹지체계는 생태적 차원으로 확장되지 않고 있다.

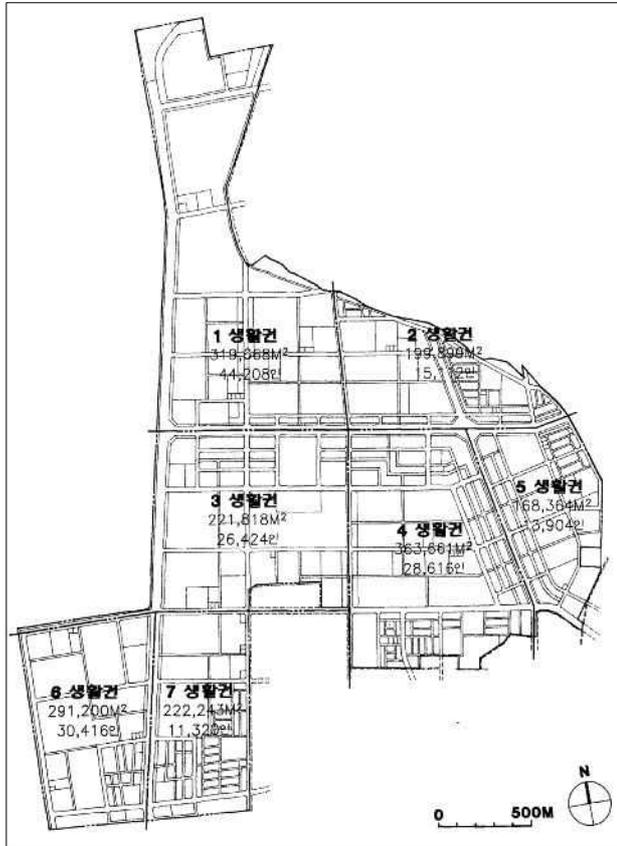
495) 성남시(1992), 「성남분당지구 도시설계-상업지역, 주거지역(연립·단독용지) 공공건축물-최종보고서」, p.83.

496) 한국토지개발공사(1990), 「분당신도시개발사업 기본계획」, p.82.

497) 성남시(1992), 「성남분당지구 도시설계-상업지역, 주거지역(연립·단독용지) 공공건축물-최종보고서」, p.12.

④ 부천 중동지구

□ 공간구조 및 가로체계



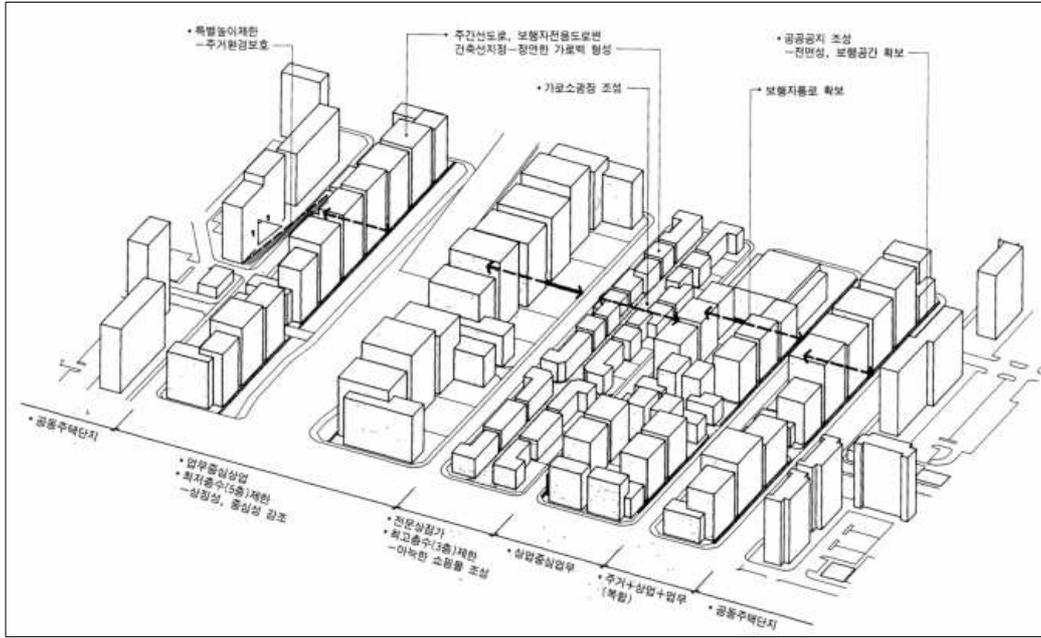
[그림 3-78] 부천 생활권 구분 및 인구배분
출처: 부천중동지구 도시설계(1992, p.16)

부천 중동지구는 생활권 개념에 의한 5단계, 즉 근린분구, 근린주구, 소생활권, 중생활권, 대생활권을 설정하였으며, 이들 생활권의 구분은 주로 물리적 환경인 간선도로, 입지기능 등을 기준으로 하였다. 생활권의 기본단위는 통과교통을 배제한 보행권 개념에 따른 근린주구단위(Neighborhood Unit)로 하면서, 도로의 위계와 함께 생활권에도 위계를 적용하였다. 소생활권은 인구 8,000~12,000인 규모의 근린주구 2~3개로 구성하며, 근린주구는 인구 2,000~5,000인 규모의 근린분구 3~4개를 포함하도록 한다. 단위 소생활권 내에는 불필요한 차량통행 발생을 억제하며, 주거 유형 및 이용시설의 다양성과 쾌적성을 높이도록 한다.⁴⁹⁸⁾

이 근린주구는 페리의 근린주구 개념(Neighborhood Unit Concept)을 도입한 것으로 간선도로에 의하여 경계가 나뉘지고, 통과교통을 배제한 보행권 단위 규모로서, 도보로 약 10분 정도 거리로 최대 800m정도가 되며, 어느 곳이나 자연스럽게 접근할 수 있는 지역적 범위이다. 이러한 근린주구 즉, 블록을 중동지구 개발 기본단위로 하였다.⁴⁹⁹⁾

498) 부천시(1992), 「부천 중동지구 도시설계」, p.15.

499) 부천시(1992), 「부천 중동지구 도시설계」, p.41.



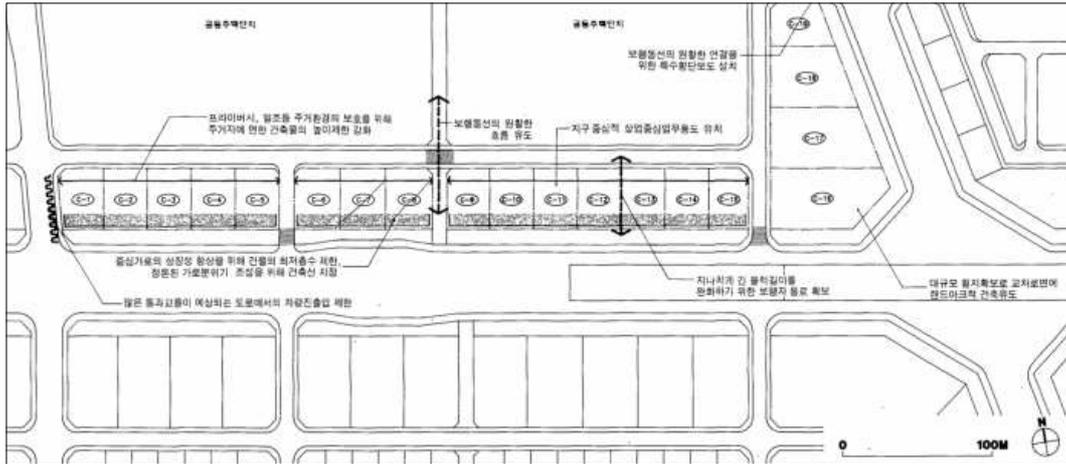
[그림 3-79] 중심지구 건축계획 예시도
출처: 부천중동지구 도시설계(1992, p.64)

한편, 블록 중앙부 보행자전용도로 결절점 부분은 초고층아파트를 건축하도록 하여, 블록의 중심성과 인지성을 높이고, 오픈스페이스를 확보할 수 있도록 함으로써 옥외 레크리에이션 시설을 설치할 수 있는 여유 공간을 갖게 한다고 밝히고 있는 점은 꼬르뷔제식 계획기법의 영향을 받은 것이다. 이러한 점을 고려할 때, 거시적인 공간계획방법으로는 근린주구개념을 도입하되, 이렇게 형성된 슈퍼블록의 내부를 구성할 때에는 중심성과 상징성을 강조하고자 하는 복합적인 경향이 존재한다.

□ 건축물과 가로의 관계

가로경관을 향상하고 보행자를 위한 공간을 확보하기 위하여 필요한 경우 건축지정선 또는 건축한계선을 블록 단위로 지정하여 중심지구 전체에 걸쳐 체계적인 건축물배치를 유도한다. 주요간선도로변 중 중동지구의 입구 및 주요 결절점 부근에는 건축선을 지정하여 정연한 가로경관을 조성함으로써 중동지구의 이미지를 향상한다. 보행자전용도로변은 건축선을 가지런히 하고 가급적 인접건축물과 측벽을 연결하도록 배치함으로써 쇼핑

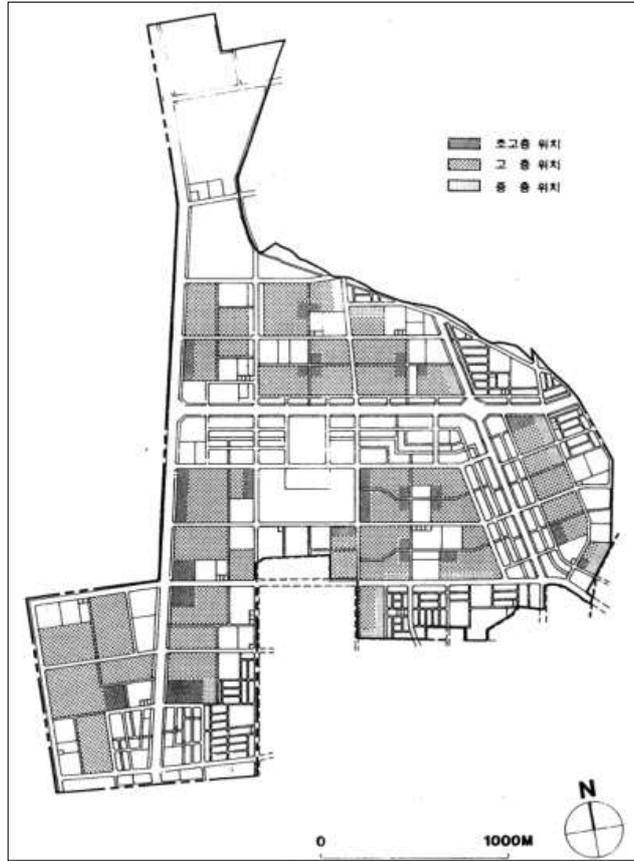
물의 연속성과 활성화를 도모한다. 건축물의 전면은 가로활동이 활발한 도로나 인지성이 높은 간선도로를 향하도록 하며, 보행자전용도로와 접한 대지는 전면이 보행자전용도로를 향하도록 한다. 대지 외곽부에 공공공지와 공공조경이 확보된 경우에는 건물의 전면은 공공공지를 향하게 하며, 공공조경 쪽은 건물의 측벽이 향하게 한다.⁵⁰⁰⁾



[그림 3-80] 부천 중동 중심지구 도시설계 구상도(C블럭)
출처: 부천 중동지구 도시설계(1992, p.73)

옥외 레크리에이션시설의 집단화, 차량진입 불허구간 지정, 인접단지와 차량출입구와 위치 일치⁵⁰¹⁾ 등과 같은 규제방안을 도입하고 있다.

500) 부천시(1992), 「부천 중동지구 도시설계」, p.63.
501) 부천시(1992), 「부천 중동지구 도시설계」, p.119.

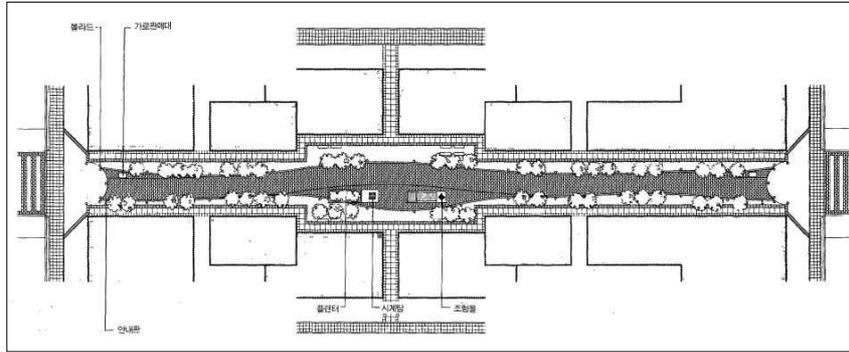


[그림 3-81] 도시매스계획
출처: 부천중동지구 공동주택단지 도시설계(1990, p.15)

주택단지의 경우 보행자전용구간 지정, 전면 공공공지 지정, 보행체계 구축을 위한 보행자전용(우선)구간 지정, 완충기능 형성을 위한 점포주택 위치 지정, 인접 단독주택지와 보행체계 연결과 같은 기법을 적용하였다.⁵⁰²⁾

계획안에는 건축물과 가로의 관계를 고려하는 가로연접형 건축물을 유도하기 위한 내용들이 포함되어 있다. 보행자와 차량동선의 구분개념이 들어가 있는데, 소규모블록이 아니라 슈퍼블록을 구성하고 있다. 보행자 동선의 경우에는 완전한 보행체계는 아니어서 보행 전용도로의 체계적인 연결은 이뤄지지 않았으며, 보행자전용도로가 블록단위로 분절되고 있는 것을 알 수 있다.

502) 부천시(1992), 「부천 중동지구 도시설계」, p.169.



[그림 3-82] 보행자전용도로 예시
출처: 부천중동지구 도시설계(1992, p.214)

□ 커뮤니티에 대한 고려

부천 중동지구는 1기 신도시의 4개 신도시들과 유사한 시기에 건설되었다. 따라서 다른 신도시들과 커뮤니티 개념이 적용되는 도시설계적 기법이 전술한 분당, 산본 신도시들과 매우 유사하다. 산본 및 분당 지구에서 적용된 완결된 소생활권들간의 유기적 연결 요소들은 당연히 반영 되었다. 또한 단지내부의 동선들도 충분히 가로지향적이며, 소생활권들의 중심지역은 역시 다른 지구들과 마찬가지로 시설들이 복합적으로 배치되었다. 다만 다른 점이 있다면, 중동지구는 인천시 부평구 중생활권과 부천 구도심 사이에 위치하는 지리적인 입지 때문에 두 지역과 신도시 지역을 아우르는 지역의 중심상업지역의 역할을 수행해야 한다는 것이다.

이와 더불어 다른 지역과는 다르게 개발사업 시행자가 복수(부천시, 토지공사, 주택공사)이기 때문에, 개발 주체별로 서로 투자 및 개발이 이루어졌고, 개발사업 완료 후 관리주체가 부천시로 귀결된다는 점에서 지구 전체에 걸친 계획의 체계성과 형평성이 결여될 위험이 있었다. 따라서 다른 지역에 비하여 중동지구는 동서방향으로 뻗어 있는 대규모의 중심상업지역의 활성화와 배후 주거지역과의 연계가 도시설계의 핵심요소가 되었다.

생활권 개념에 의한 5단계 즉, 근린분구, 근린주구, 소생활권, 중생활권, 대생활권으로 설정한다. 생활권의 구분은 주로 물리적 환경인 간선도로, 입지기능 등을 기준으로 한다. 중동지구의 생활권 기본단위는 통과교통을 배제한 보행권 개념에 따른 근린주구단위 (Neighborhood Unit)로 한다.⁵⁰³⁾

중심지 내부도로변은 상업 및 서비스시설을 주로 유치하고 부분적으로 업무기능을 수용한다. 특히 주간선도로변이나 주거지 연결부에 배치가 곤란한 기능의 입지가 가능하도록 함으로써 다양한 도심 활동이 일어날 수 있도록 한다.⁵⁰⁴⁾

중심지 및 커뮤니티 형성을 위해서는 지구 중앙의 동서축을 따라 중심기능을 배치하고 부천시의 상징성을 제고하고자 하였다.⁵⁰⁵⁾

쇼핑몰 양단부에 위치한 공원, 광장 등 오픈스페이스와 함께 백화점 등 주요시설을 유인체(Magment)로 배치하여 활성화된 선형의 보행공간을 조성하며, 쇼핑몰 중간에 건축선 조정에 의한 가로수광장을 확보하여 변화 있는 공간이 되도록 한다.⁵⁰⁶⁾

주거지역 내 보행자전용도로 공간구성 및 동선체계는 다음과 같이 제시하고 있다. 첫째, 보행자 안전과 보행자 편리를 위하여 폭 2.5m이상의 자전거도를 보행자통행로와 병행하여 설치한다. 둘째, 보행자전용도로변의 공공시설 및 공동주택단지 내 놀이, 휴게, 주민운동시설과 유기적으로 연계하여 계획함으로써 커뮤니티(Community) 중심으로 조성하며, 각 시설에 대한 접근성을 향상하여 활성화하도록 한다.⁵⁰⁷⁾

□ 경관의 고려

도시경관 레벨(Level)에 따라 경관을 다음과 같이 구분하여 계획하였다.⁵⁰⁸⁾

- 도시이미지 레벨 : 구역(District), 경계(Edge), 가로(Path), 결절점(Node), 식별점(Landmark) 등
- 도시 공간 형태 레벨 : 도시평면 형태, 크기, 공간의 비례, 연속, 높이
- 도시 공간 내 대상물 레벨 : 재료, 표면 질감, 형태, 나무, 동상, 분수

도시 중심적 경관을 형성하고자 하였는데, 상징성과 정체성의 확보, 외부공간의 비례를 고려하여 건축선, 스카이라인, 조경계획을 통한 가로경관 현성, 장소별 도심기능 특성화 등을 고려하였다.⁵⁰⁹⁾

503) 부천시(1992), 「부천 중동지구 도시설계」, p.15.

504) 부천시(1992), 「부천 중동지구 도시설계」, p.53.

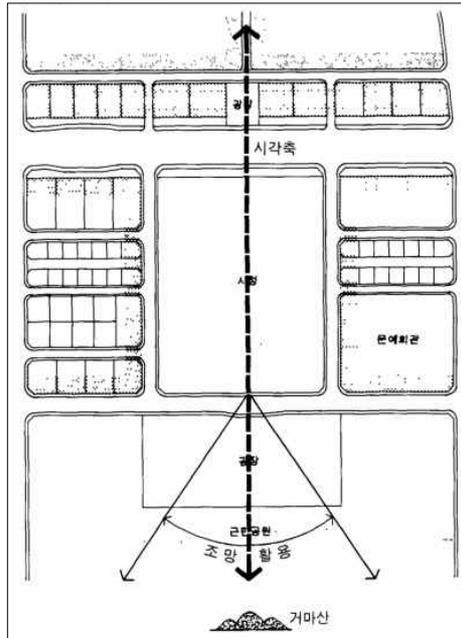
505) 대한주택공사(1990), 「부천중심지구 택지개발사업 기본계획 및 기본설계」, p.96.

506) 부천시(1992), 「부천 중동지구 도시설계」, p.45.

507) 부천시(1992), 「부천 중동지구 도시설계」, p.212.

508) 부천시(1992), 「부천 중동지구 도시설계」, p.27.

신도시 중심으로 총체적 기능을 수용하는 한편, 가로 성격 및 주변 토지이용 등을 고려하여 입지 특성에 따라 적절한 기능을 부여하여 특성화한다. 각 블록단위로 입지특성에 따른 합리적인 용도 및 개발규모를 설정하여 장소별로 특성 있는 공간 분위기와 도심 활동을 유도한다.



[그림 3-83] 남북 경관축 구상도
출처: 부천중동지구 도시설계(1992, p.55)

경관축은 건축물에 의해 형성된 가로벽 사이로 트인 시각통로(View Corridor)를 확보하여 도심경관에 개방감과 변화를 준다. 특히 미관광장9 → 시청 → 미관광장4 → 근린공원으로 이어지는 남북 경관축은 지구중심을 통과하는 상징적인 시각축이 되도록 한다.⁵¹⁰⁾

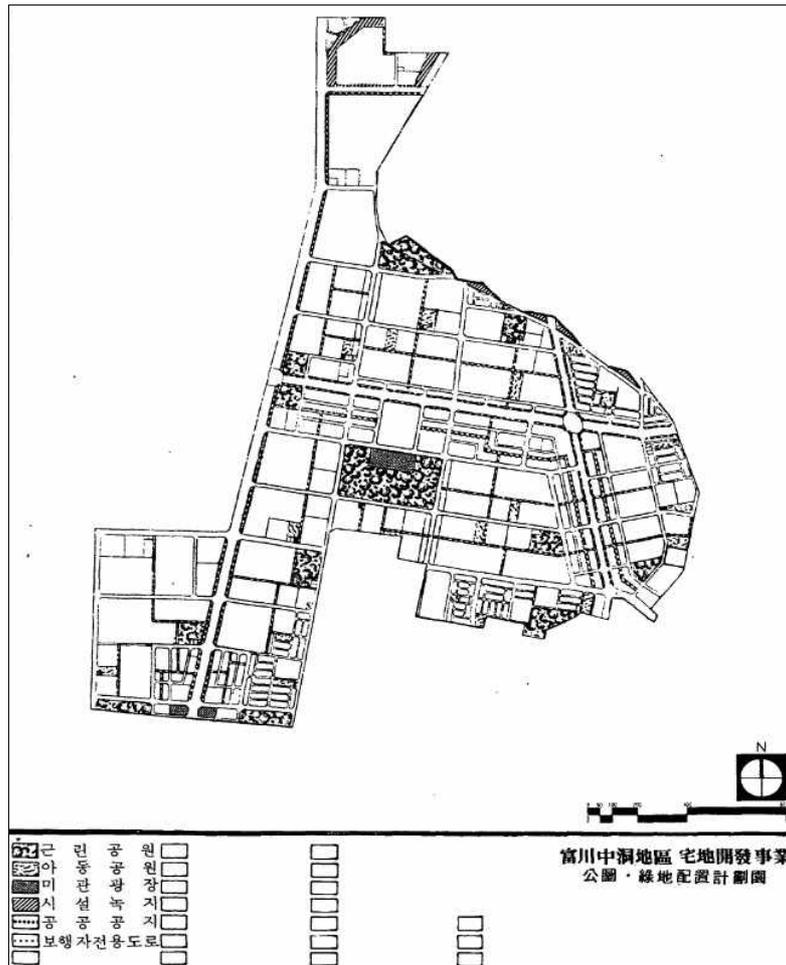
또한 중동지구에서도 기능별 식재개념이 적용되었고⁵¹¹⁾, 색채구역과 색채구역단위계획을 수립하여 색채계획을 시행하였다.⁵¹²⁾

509) 부천시(1992), 「부천 중동지구 도시설계」, p.37.
510) 부천시(1992), 「부천 중동지구 도시설계」, p.55.
511) 부천시(1992), 「부천 중동지구 도시설계」, p.111.
512) 부천시(1992), 「부천 중동지구 도시설계」, p.196.

□ 녹지의 배치

공원 및 녹지계획을 보면 중심녹지축으로부터 공원, 학교, 주거지 등과 녹지 연결 체계를 형성하고, 10~15m 폭의 보행자전용도로를 계획하여 녹지체계의 형성 및 보행의 안전과 쾌적성을 유지하도록 하였다.⁵¹³⁾

생태축은 고려되지 않은 것으로 보인다.



[그림 3-84] 중동지구 공원녹지계획도

출처: 부천중동지구 택지개발사업 기본계획 및 기본설계(1990, p.189)

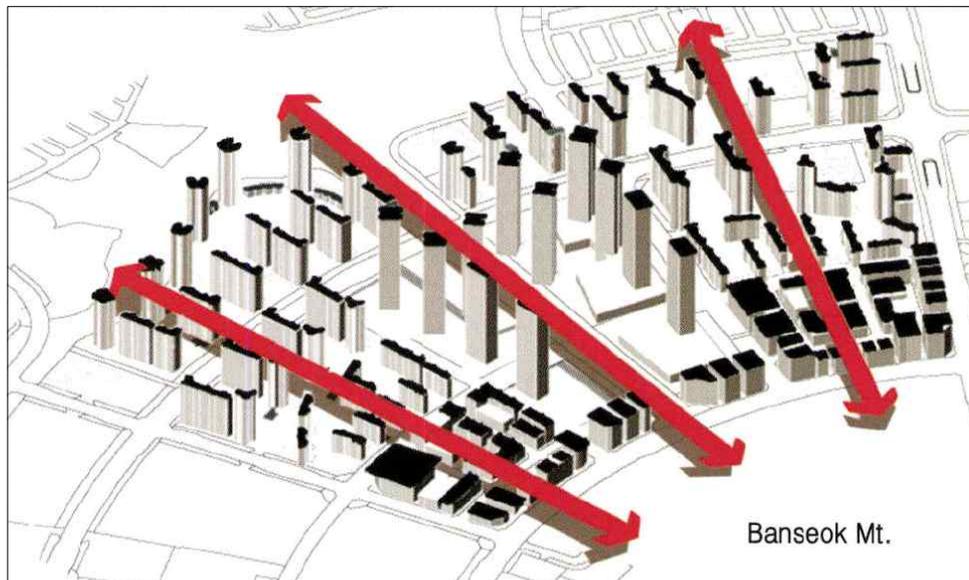
513) 부천시(1992), 「부천 중동지구 도시설계」, p.17.

5) 2000년대

① 화성 동탄 신도시

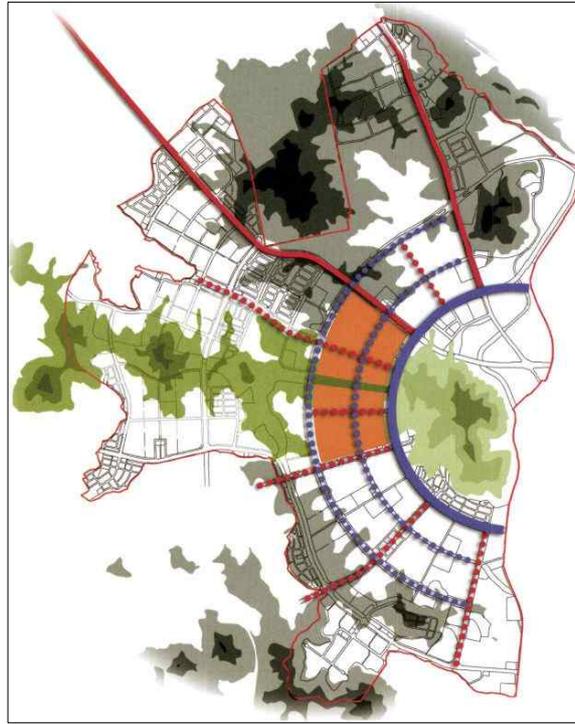
□ 공간구조 및 가로체계

화성 동탄 신도시는 과거 수도권 5개 신도시에서 교통문제의 심각성을 고려하여, 차로를 많이 확보하였던 계획이 과도한 도로 폭, 과속운전 등의 결과로 이어졌다는 판단 아래, 적정한 수준의 차로 수를 공급하여 차량 중심의 과다 투자를 억제하고, 사람 중심의 가로환경을 조성하고자 하였다. 이를 위해 도시전체에 걸쳐, 자전거·보행자 네트워크를 구축하고자 하였다.



[그림 3-85] 반석산을 중심으로한 지구 내 중심성과 상징성
출처: Dongtan New Town URBAN SPACE DESIGN(2008, p.75)

동탄 신도시는 방사형 도시공간구조를 가지고 있으며, 중앙의 공원과 인접지역의 주상복합 아파트로 이루어진 고밀주거 단지, 그리고 도심 상업지역들이 동탄지구의 전체 중심지 역할을 하고 있다. 중앙의 공원지역은 도시계획 시설상의 기능을 한다기 보다 향후의 동탄 2지구 개발을 염두에 둔 개발 유보지적인 성격이 강하다.



[그림 3-86] 동탄 신도시 Layout of urban center
출처: Dongtan New Town URBAN SPACE DESIGN(2008, p.18)

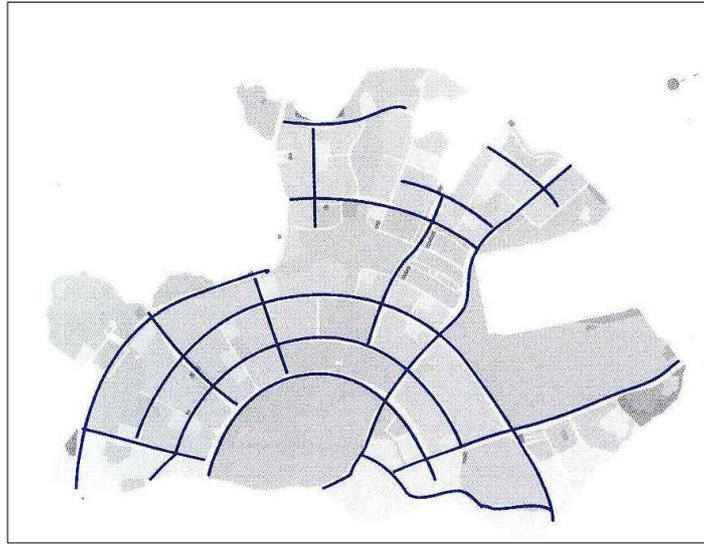
가로망 패턴은 대상지의 자연지형을 최대한 고려한 방사·환상형을 채택하였다. 화성 동탄지구는 동측에 반석산(122m)이 있고, 이를 중심으로 방사형의 평탄지와 구릉이 분포하고 있기 때문에 이를 고려하여 두 개의 환상형 간선도로를 배치하고, 중심으로부터 주변의 주요 기능을 직접적으로 연결하는 방사형 간선 가로망을 구축함으로써 도시골격의 상징성 및 중심지와 각 생활권 간의 접근성을 극대화 하고자 하였다.⁵¹⁴⁾

방사·환상형도로에 도시지역 설계속도를 반영한 기하구조를 구현하였고 선형으로 상징가로의 이미지를 부각하여 랜드 마크를 창출하고자 하였다.⁵¹⁵⁾

친근감 있고 활기찬 도시 공간 조성을 위해 식별성을 높이고자 도로를 각 성격 및 기능에 따라 상징성이 강한 간선도로, 생활도로, 일반도로 등으로 나누어 도로경계석, 가로수, 마운딩 등의 형태별 차별화를 도모하였다. 또 장소성 개념을 주기 위하여 생활가로, 광장 등 옥외 도시공간의 건축물에 의한 구획 및 배치형태를 계획하였다.⁵¹⁶⁾

514) 한국토지공사(2007), 「화성동탄신도시 택지개발사업 실시설계보고서」, p.101.

515) 한국토지공사(2007), 「화성동탄신도시 택지개발사업 실시설계보고서」, p.3.



[그림 3-87] 환상형 및 방사형 도로
출처: 화성동탄신도시 구조물 경관디자인(2004, p.23)

도시 내부가로망은 과도한 차로 설치를 지양하고, 최소한의 교통 수요를 충족시키는 범위로 계획하였고, 도로위계에 따라 경사와 기능을 설정하여, 도로기능에 따른 이동성, 접근성을 고려하였다.

위와 같은 가로망 패턴에 따라 구획된 생활권에는 학생들이 안전하고 편리하게 통학할 수 있도록 통학거리와 배치기준을 고려하여 교육시설을 도입⁵¹⁷⁾하였다는 점에서 근린주구 개발방식의 영향을 받은 것으로 보인다. 동탄에서는 강한 중심성을 유지하면서도, 구역 내 중심성을 정체성이나 장소성 차원까지 연계하고 있으며, 슈퍼블록을 유지하면서도 생활가로의 가치를 확보하는 물리적 요인을 도입하고자 하고 있다.

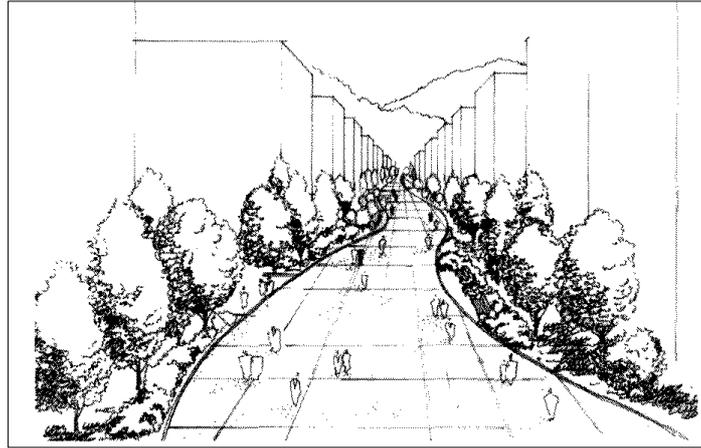
□ 건축물과 가로의 관계

보행공간체계를 확립하여, 보행 목적지점을 가장 짧은 시간에 도달하도록 입체, 평면 교차시설을 설치하여 선형은 부드러운 곡선으로 계획하고, 도로위계를 고려 보차분리, 보차공존, 입체교차 등의 개념을 도입하였으며, 환경 친화적 교통체계를 확보하고자 하였다.

516) 한국토지공사(2007), 「화성동탄신도시 택지개발사업 실시설계보고서」, p.54.

517) 한국주택협회(2005), “화성동탄신도시 개발개요와 청약가이드”, 「주택과 사람들」, v.181, p.15.

이를 위해 자전거 도로를 완전 네트워크(Network)화 하여 출퇴근, 운동, 여가생활 등에 활용하고 공공공지, 완충녹지에는 차로, 보행차로와 완전히 분리하여 설계하였다. 보행자·자전거도로가 도시 내 주요도로와 교차되는 구간은 입체처리(계단과 경사로, 주변의 공간과 경관에 적합한 경량구조 및 형태)하여 네트워크 단절이 최소화되도록 설계하였다.⁵¹⁸⁾



[그림 3-88] 곡선형 가로 스케치

출처: 화성동탄신도시 택지개발사업 실시설계보고서(2007, p.134)

보행자도로의 설계방향은 다음과 같이 제시되고 있다. 첫째, 보행자도로는 중심상업지역, 근린상업지역, 주요 공공시설이 보행자 도로망에 의해 원활하게 연결되도록 함으로써 도시 내의 차량 교통유발이 최소화되도록 설계한다. 둘째, 보행활동의 도입부와 주요 결절점 주변에는 보행광장과 휴식공간을 두는 한편 보행자도로의 선형은 가능한 부드러운 곡선으로 계획하여 쾌적한 보행활동이 이루어지도록 한다. 셋째, 비상차량의 출입이 필요한 구간에 대해서는 필요시 차량의 통행이 가능하도록 하여 재난에 대비한 계획, 설계를 하도록 한다.⁵¹⁹⁾

518) 한국토지공사(2007), 「화성동탄신도시 택지개발사업 실시설계보고서」, p.4.

519) 한국토지공사(2007), 「화성동탄신도시 택지개발사업 실시설계보고서」, pp.132~133.



[그림 3-89] Tower in the park개념의
조감도 Urban Complex Competition
Prizewinner
출처: Dongtan New Town URBAN SPACE
DESIGN(2008, p.73)



[그림 3-90] 주거단지에서 건축물의 이격과
녹지와의 연결
출처: Dongtan New Town URBAN SPACE DESIGN
(2008, p.76)

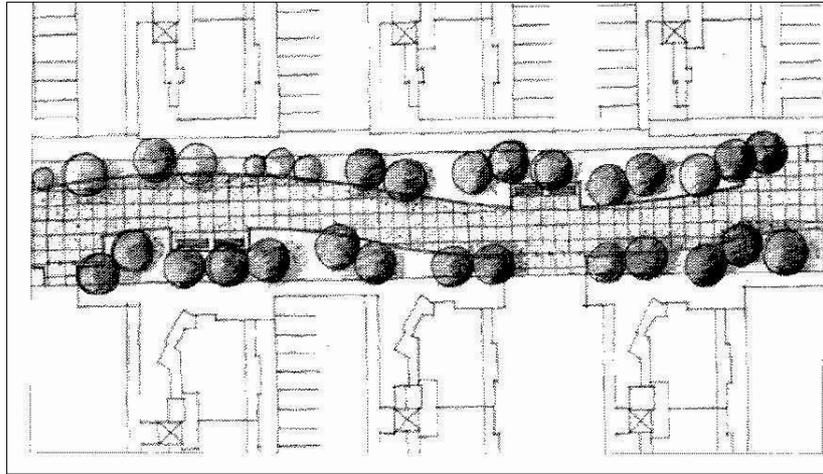
주거지역과 업무지역에서는 건축물과 가로가 녹지공간으로 명확하게 이격되어 있으며 일부 상업지역 구간에서는 연계가 시도되고 있는 것을 알 수 있다.

□ 커뮤니티에 대한 고려

동탄지구는 이른바 2기 신도시에 해당한다. 이미 커뮤니티의 개념 적용에서 기존 서구의 도시설계 및 건축이론이 1기 신도시에 완성되는 형태를 취하였기 때문에, 2기 신도시들은 1기 신도시가 가지는 커뮤니티 개념의 적용과정의 장점을 모두 취하고 있다고 볼 수 있다.

완결된 소생활권 구조를 가지면서 도시전체의 중심지와 잘 연계되는 시스템을 가지는 하나의 유기적인 커뮤니티 개념이 잘 적용되고 있다. 이와 더불어 동탄 신도시는 1기 신도시들에 비하여 면적이 작기 때문에 이러한 계획적 요소를 적용하기 쉬운 점이 있다.

동탄지구는 고밀주거지가 밀집한 중심지역 이외에도 방사형의 외곽 동심원상에 소생활권 내부의 커뮤니티 형성을 위한 근린생활 시설용 부지가 길게 선형으로 뻗어 있으며, 이를 연결하고 도시 중앙으로 이어지는 보행 녹지축이 거미줄처럼 얽혀 있어 도시전체가 여러 개의 보행축으로 연결될 수 있도록 하고 있다.



[그림 3-91] 커뮤니티 가로 도입

출처: 화성동탄신도시 택지개발사업 실시설계보고서(2007, p.133)

동탄지구에 도입된 커뮤니티 가로개념은 자동차보다는 보행환경을 우선적으로 고려함을 원칙으로 하여 보행의 안전성이 보장되고 주민들 간 다양한 형태의 교류가 원활히 유지될 수 있는 의미 있는 장소를 유도하고, 자동차 동선은 곡선형으로 계획하여 차량속도감소를 유도하고 이로 인해 확보되는 공간을 보행자에게 제공함으로써 보차혼용의 개념이 도입된 화성동탄신도시의 특화된 도로이다.⁵²⁰⁾

즐거운 가로를 만들기 위해서 연속적인 상업가로를 보행물로 조성하고, 보행에 적합한 활기찬 가로를 유도하며, 장소의 상징화를 도모할 수 있도록 계획하였다.⁵²¹⁾

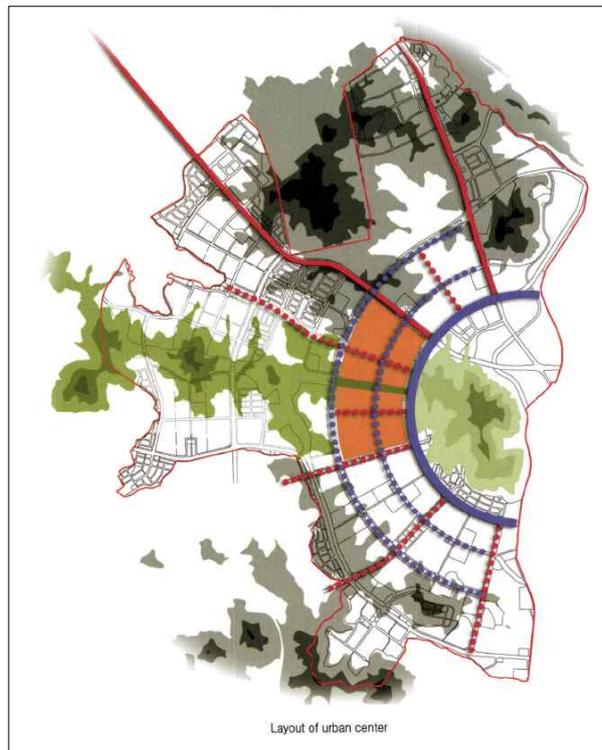
520) 한국토지공사(2007), 「화성동탄신도시 택지개발사업 실시설계보고서」, p.133.

521) 한국토지공사(2008), 「Dongtan New Town URBAN SPACE DESIGN」, p.78.



[그림 3-92] 즐거운 가로 개념

출처: Dongtan New Town URBAN SPACE DESIGN(2008, p.78)



[그림 3-93] 도시축의 형성

출처: Dongtan New Town URBAN SPACE DESIGN(2008, p.18)

□ 경관의 고려

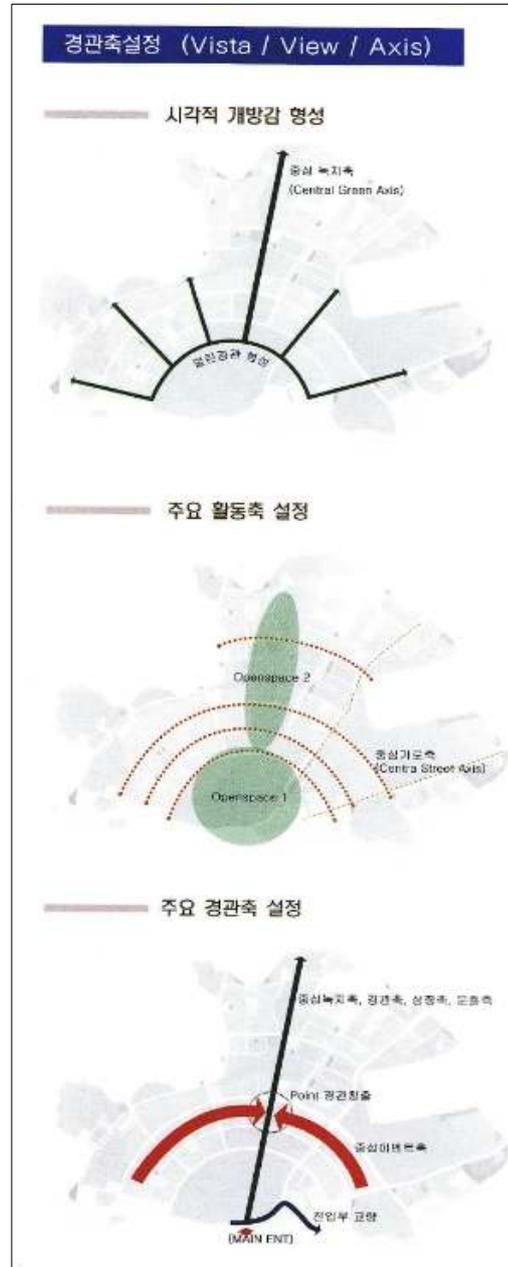
도시 경관축을 설정(Vista/ View/ Axis)하여 시각적 개방감을 형성하고, 열린 경관을 구현하고자 하였으며 이와 연계하여 구조물은 주변 환경을 고려하여 아름다운 경관미를 창출하고자 하였다.⁵²²⁾

지구 동측의 반석산 존치공원의 자연능선 보존, 지구중심의 양궁 공원변 자연경관보존을 도모하였고, 지구 서측 구봉산의 자연능선을 최대한 살려 단지 계획고를 결정함으로써 지구 동서간의 녹지축을 연결하는 녹지축을 조성하였다.⁵²³⁾

아파트단지와 고층 건축물들의 배치와 함께 자연경관의 조화를 도모하였고, 생태적인 측면의 고려도 이루어진 경관계획이라 할 수 있다.

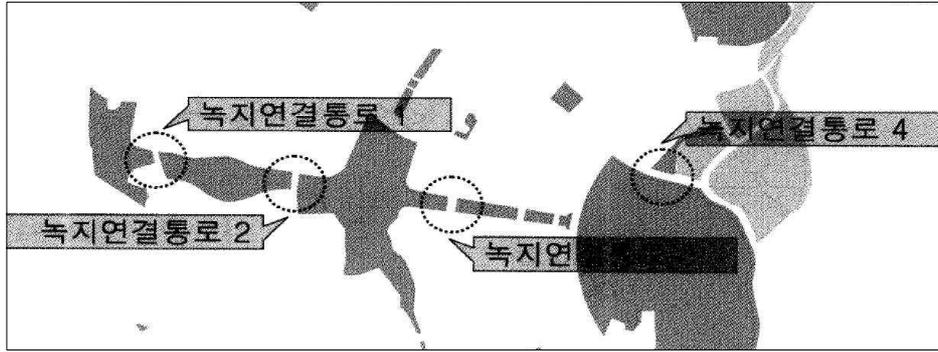
□ 녹지의 배치

공원, 녹지축 보존과 녹지연결통로, 비옥토 유용 확보로 생태계(Biotope)를 최대한 보호 및 보존하고자 하였다.⁵²⁴⁾ 친수공간의 조성을 생태계의 관점에서 보았으며, 이를 위해서 기존의 자연하천 및 수로를 보존 활용하여 다양한 수변공간을 창출하고 야생동식물이 서식할 수 있는 환경을 회복하며, 단지 내 공원녹지와도 연계시켜 물과 자연이 어우러진 그린네트워크체계를 형성하고자 하였다.⁵²⁵⁾



[그림 3-94] 경관축의 설정
출처: 화성동탄신도시 구조물 경관디자인 (2004, p.18)

522) 한국토지공사(2007), 「화성동탄신도시 택지개발사업 실시설계보고서」, p.48.
523) 한국토지공사(2007), 「화성동탄신도시 택지개발사업 실시설계보고서」, p.62.
524) 한국토지공사(2007), 「화성동탄신도시 택지개발사업 실시설계보고서」, p.3.
525) 한국토지공사(2007), 「화성동탄신도시 택지개발사업 실시설계보고서」, p.52.

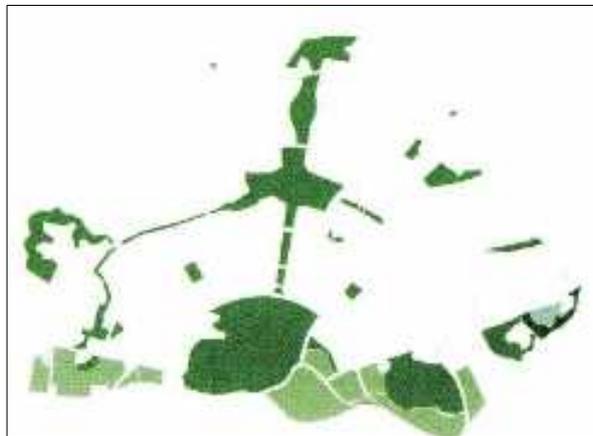


[그림 3-95] 녹지연결통로

출처: 화성동탄신도시 택지개발사업 실시설계보고서(2007, p53)

녹지연결통로는 도로개설 등으로 인하여 단절된 서식지를 연결하여 생물 다양성 증대 및 생태적 기능을 연결하고 야생동물의 이동 및 서식처의 역할을 하게 하는 등 녹지연결통로를 통한 친환경 설계를⁵²⁶⁾ 하였다.

녹지체계의 연결을 위한 설계지침을 제시하였는데, 구봉산과 반석산을 연결하는 강력한 선형녹지공간을 이용하며, 도로에 의해 단절되는 녹지공간에 육교, 생태통로(Eco-Bridge) 등 녹지연결통로를 설치하고자 하였다.

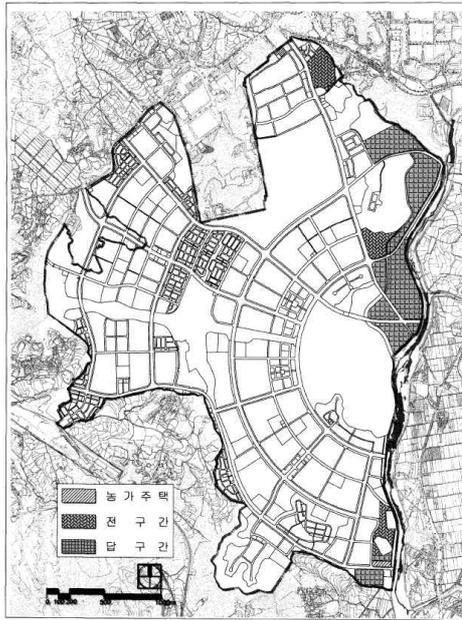


[그림 3-96] 동탄의 녹지체계

출처: 화성동탄신도시 구조물 경관디자인(2004, p.23)

526) 한국토지공사(2007), 「화성동탄신도시 택지개발사업 실시설계보고서」, p.53.

녹지연결통로는 도로 및 택지개발 등으로 생물서식처가 분절되어 생물들의 서식환경이 악화되고 이에 따른 생물개체수의 감소, 또는 생태계의 심한 불균형을 유발하고 있는 기존 도시환경의 생태학적 문제점 대한 해결책으로 인공구조물을 설치하여 식물 및 동물의 이동로 및 서식처 등을 확보하여 기존생태계를 보전하고 친환경적인 국토개발을 지향하고자 도입되었다. 녹지연결통로를 설치, 복토하여 식생의 이동을 통한 서식지를 연결하므로 생물다양성 증대 및 생태적 기능을 가능케 하고 야생동물의 이동 및 서식처의 역할을 하며, 녹지공원을 이용하는 보행자의 산책로로 자연친화적인 녹지축을 형성하도록 하였다. 527)



[그림 3-97] 대체농지 계획위치도
출처: 화성동탄신도시 택지개발사업
실시설계보고서(2007, p365)

자연녹지 뿐 아니라 기존의 생산녹지의 생태계와 효율성도 고려하여 인접한 지역에 대체농지를 조성하고자 하였다. 지구 내 농업진흥지역이 약 6개소 75ha가 분산, 분포되어 토지이용의 효율성이 저하되므로 일정지역에 대체농지를 지구 동측 오산천변에 집중 배치하여 오산천 동측의 농업진흥과 연계를 도모하고 도농복합단지의 조성을 시도하였다. 528)

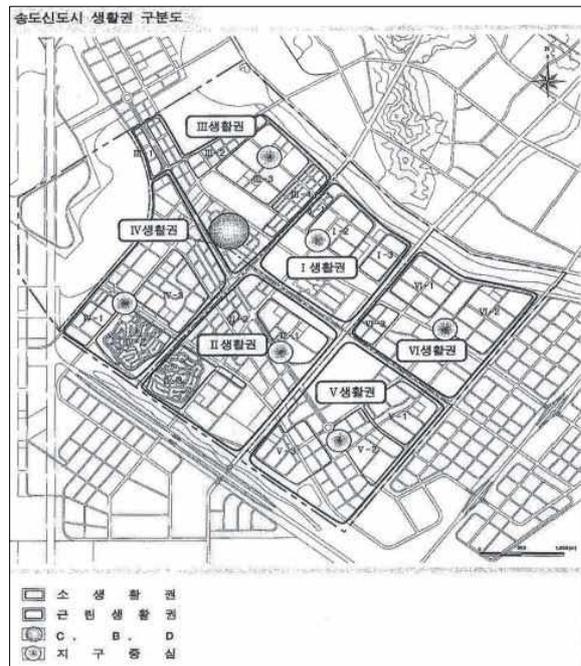
이는 기존의 생태학적 관점에서 생태계를 연결하는 생태통로 등의 조성을 넘어서는 시도로 생산녹지에 대한 고려까지 진행한 계획안으로 주어진 여건 하에서 생태측면의 고려가 적극적으로 이루어진 것으로 보인다.

527) 한국토지공사(2007), 「화성동탄신도시 택지개발사업 실시설계보고서」, p.183.
528) 한국토지공사(2007), 「화성동탄신도시 택지개발사업 실시설계보고서」, p.350.

② 인천 송도 신도시

□ 공간구조 및 가로체계

인천 송도 신도시는 공유수면을 매립하여 대규모 신시가지로 조성된 지역이다. 그러나 현재 매립 및 도시개발이 지지부진하여 사업이 착공한지 10년이 넘어선 지금에도 그 끝을 보지 못하고 있다. 3단계로 나누어진 계획지구는 단계별로 매립이 끝나는 순서대로 분양을 완료하여 사업을 진행시키고자 하는 방식을 취하고 있으나, 도시개발 여건이 성숙하지 못하고 부동산 시장의 불황으로 더욱더 개발 진행이 더디어 지고 있는 양상이다.

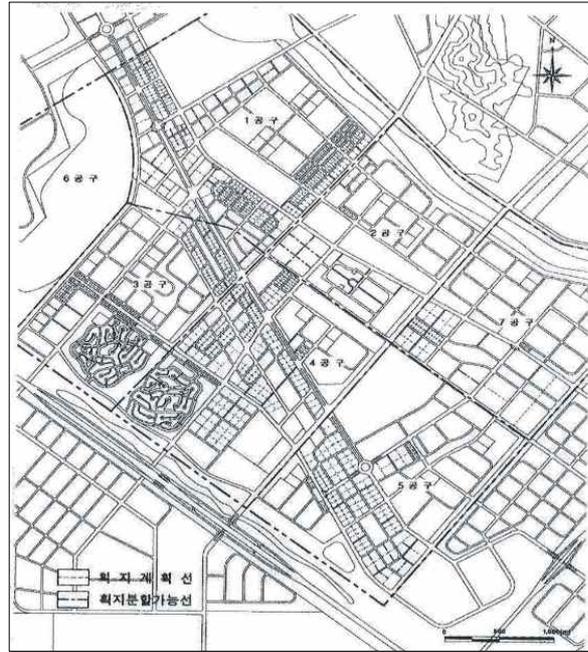


[그림 3-98] 송도 신도시 생활권 구분도

출처: 송도 신도시 기본계획(2000, p.18)

송도 신도시 계획에서는 21세기 들어 강조되기 시작한 지속가능성 개념을 적극적으로 도입하고자 하였다. 이를 위해 보행 공간 중심의 정주체계 구성, 정주 공간 단위의 계층구조화, 환경 친화적인 공간계획을 생활권 설정의 원칙으로 삼았다. 이에 따라 인간적인 규모(Human Scale)에 맞는 공간계획을 수립하기 위해, 차량통행 위주의 가로를 지양하고, 오픈스페이스와 학교, 상점, 공원, 문화 및 레크리에이션 시설과 조화된 가로의 활

성화를 도모하여 보행자 위주의 공간구조를 편성하였다. 또한 수로 및 수변 공간, 공원, 녹지 등의 오픈스페이스와 도로, 중심상가 등 각종 구조물이 잘 조화되는 구역으로 구분 하되, 주민간의 교류가 자연스럽게 이루어지도록 생활권을 구성하고 그에 따른 주택건설 계획을 수립하였다.⁵²⁹⁾



[그림 3-99] 송도 신도시 획지분할 계획도
출처: 송도 신도시 기본계획(2000, p.84)

이러한 목적으로 개발되었지만, 도시의 개발 목표가 국제적인 위상을 갖는 업무단지 조성이기 때문에 CBD가 모든 간선도로에서 접근가능한 곳에 배치된다는 점과 매립지 위에 건설되기 때문에 격자형 가로망 패턴을 기반으로 하고 있다는 점에서는 과거의 도시 구조를 형성하는 방식과 유사하다고 할 수 있다.

슈퍼블록 체계를 채용하는 것에는 변함이 없으며⁵³⁰⁾, 대중교통 위주의 가로망 체계를 제안한 OMA구상안을 존중하되, 현실적 여건을 감안하여 장래 필요한 시점에 대중교통 수단 분담률을 적절하게 조정할 수 있도록 도시철도 및 신교통수단 노선을 감안하여 가로망 체계가 구축되었다.⁵³¹⁾

529) 인천광역시(2000), 「송도신도시 기본계획」, p.15.

530) 인천광역시(2000), 「송도신도시 기본계획」, p.34.

송도 계획안은 상징가로의 도입을 중시하고 있는데, 도시경관의 중심축으로 신도시의 상징성을 제고하고, 가로공원의 연속적인 조성으로 도시공간을 활성화하고 명소화하겠다는 의도를 밝히고 있다.⁵³²⁾

[표 3-6] 입지별 기능 및 도입시설

| 입 지 별 | 기 능 | 주 요 도 입 시 설 |
|-------------------|--|------------------------|
| 주거지역 (W=6m) | · 통과 및 완충의 기능 · 사적, 공적공간의 분리 · 단지별 방향성, 인지성 제고 | · 휴게시설, 환경조형물, 식재 등 |
| 상업지역 (W=10m) | · 활발한 도시활동의 수용 · 쇼핑몰형태로 조성 | · Space Frame, 이벤트광장 등 |
| 산업지역 (W=10m) | · 공간별 이미지 차별화 · 주제가 있는 거리 조성 | · 상징조형물, 다양한 포장패턴 등 |
| 산업지원지역 (W=10m) | · 보행환경의 쾌적성 확보 | · 포켓형 휴게소, 식재 등 |

한편 보행자전용도로를 설치하여 녹지축과 연계하여 부지전체를 순환하는 유기적인 동선체계를 수립하고자 하였고, 입지별로 기능과 연계시설을 차별화하고자 하였다.⁵³³⁾

□ 건축물과 가로의 관계

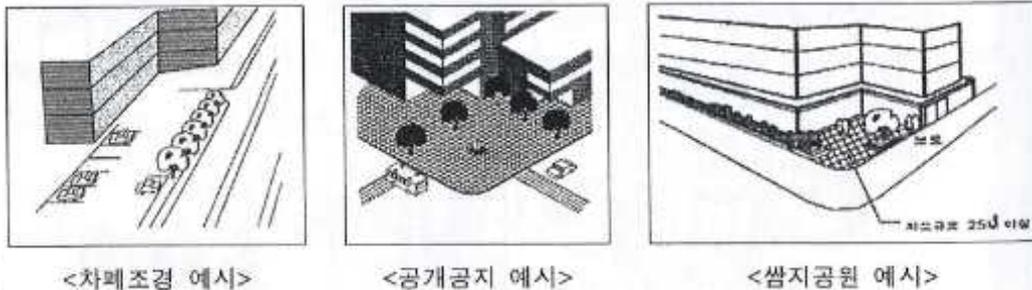
쾌적한 도시가로환경을 조성하기 위하여 건축물의 층수 등 규모 제어와 원활한 교통처리를 도모하고, 개방적인 위요공간의 조성하며, 보행자를 위한 보행자위주의 보행동선을 정립하여 안전과 쾌적한 보행활동을 보장하고자 하였다. ⁵³⁴⁾

531) 인천광역시(2000), 「송도신도시 기본계획」, p.7.

532) 인천광역시(2000), 「송도신도시 기본계획」, p.161.

533) 인천광역시(2000), 「송도신도시 기본계획」, p.164.

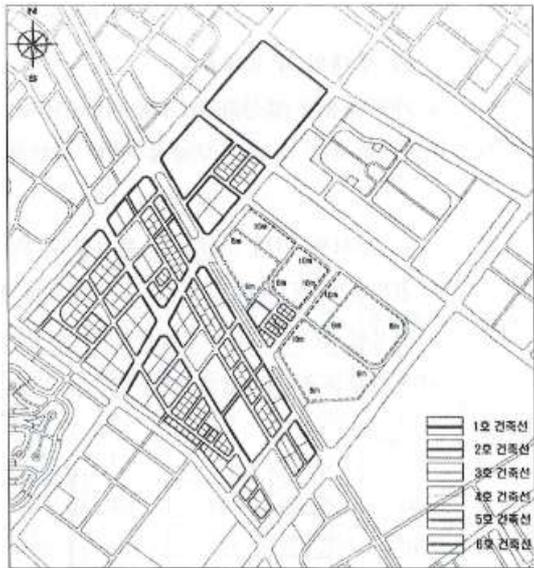
534) 인천광역시 도시개발본부(2002), 「송도지식정보산업단지 지구단위계획 및 기반시설 실시설계 보고서」, p.25.



[그림 3-100] 도시설계 사례 예시

출처: 송도지식정보산업단지 지구단위계획 및 기반시설 실시설계 보고서(2002, p.66)

건축물 배치 및 형태계획의 기본방향은 첫째, 조화롭고 쾌적한 도시환경의 조성을 위하여 건축물 배치 및 건축물의 형태, 지붕형태, 외벽 등에 대한 사항을 계획하고 개별 건축 허가 시 준수토록 유도하고 둘째, 보행환경을 개선하고 가로미관을 향상시키기 위하여 건축물의 전면이 도로를 향하도록 하며, 이에 따라 정연한 가로경관을 조성함으로써 계획대상지의 이미지를 제고하도록 하였다. 535)



[그림 3-101] 건축선 계획도

출처: 송도지식정보산업단지 기반시설 실시설계
(2002, p.61)

건축물 배치 및 형태는 보행자 진출입이나 수직적 용도복합, 학교시설의 배치, 건축한계선 등의 요소들을 이용하고 있으며⁵³⁶⁾, 건축선의 적용패턴을 6가지로 나누어 지역별, 특성별로 적용하고 있다. 건축물과 가로의 관계를 규정하는 수단은 고도화되고 계층화되어 적용되어 있지만, 송도신도시의 경우 상징가로와 같은 일부지역을 제외하고는 건축물과 가로의 통합적인 환경을 조성하려는 시도가 명확하게 제시되어 있지는 않다. 건축물 규제의 목표가 미관 등 한정적이거나 그 근거가 명확하게 제시되지 않았다는 의미이다.

535) 인천광역시 도시개발본부(2002), 「송도지식정보산업단지 지구단위계획 및 기반시설 실시설계 보고서」, p.60.

536) 인천광역시 도시개발본부(2002), 「송도지식정보산업단지 지구단위계획 및 기반시설 실시설계 보고서」, p.65.

□ 커뮤니티의 고려

송도 신도시는 도시의 성격이 국제업무지구 및 첨단지식산업 클러스터의 육성으로 정해져 있기 때문에 다른 신도시들보다 상업 및 업무지역의 비중이 매우 높다. 따라서 이들 지역을 제외한 나머지 부지에 주거지역이 들어가는 형태를 취하고 있다. 그렇기 때문에 업무 및 상업기능들과의 연계, 산업 클러스터와 기존 도시들과의 연계 기능을 갖추는 것이 매우 중요한 도시설계적 요소이다.

또한 매립지 특성상 수변공간을 조성하기 쉽기 때문에 도시전체에 수변공간을 갖춘 대규모 근린공원이 분산, 배치되어 있다. 즉 도시의 특성을 규정짓는 대규모 업무 및 상업시설들이 도시전체의 중심지에 선형으로 배분되어 있고, 중앙과 외곽에 각각 대규모 근린공원이 배치되어 있으며, 이를 연계하기 위한 보행 녹지축 동선이 계획되어 있다.

대규모의 주거블록들이 하나의 소생활권을 이룰 수 있도록 학교 및 공원을 생활권의 지리적 중심에 배치하였다. 해당지역의 각 중심지로의 연계는 잘 되어 있으나 각 주거지역간, 클러스터간의 연계성에 대한 고려는 많이 미흡한 실정이다. 아울러 지나치게 개발 계획 기간이 길어지고 있는 현상 역시 도시전체를 유기적인 구조로 조성될 수 없도록 하는 방해물이 되어 가고 있다.

도시철도 역세권을 중심으로 생활권이 편성될 수 있도록 하여 도시철도 이용률을 높이고 쾌적한 도시환경을 조성하고, 주거기능이 배치되어 있는 파티오(Patio)를 중심으로 도보권을 감안하여 단위생활권(근린생활권 또는 소생활권)을 설정하는 것을 생활권계획의 기본방향으로 하였다.⁵³⁷⁾

생활권 설정의 전제는 새로운 공간계획 개념을 반영한 것으로 송도 신도시의 공간구조는 주거기능 위주의 파티오와 비주거기능 위주의 네트워크로 구성된다. 따라서 기능에 따라 1차적으로 구분되며, 복합용도의 상업지역, 주요 결절점(Node)의 준주거지역, 다양한 개발 밀도의 주거지역 등으로 구분 될 수 있다. 이러한 기능적 구분에 더하여, 장기간에 걸친 단계별 개발과정과 그때마다 개설되는 외곽 간선도로 등에 의해 장래의 시가지 구조는 자연스러운 생활권 체계를 구성할 것으로 예상하였다.⁵³⁸⁾

537) 인천광역시(2000), 「송도신도시 기본계획」, p.13.

538) 인천광역시(2000), 「송도신도시 기본계획」, p.14.



[그림 3-102] 송도지구 생활권 계획도
출처: 송도지식정보산업단지 기반시설 실시설계(2002, p.32)

생활권 설정의 원칙으로는 보행공간중심의 정주체계 구성, 정주공간단위의 계층구조화, 환경 친화적인 공간계획을 제시하고 있다. 539)

보행공간중심의 정주체계 구성을 위해 보행공간을 위주로 주거지를 구성함으로써 인간적인 규모(Human Scale)에 맞는 공간계획을 수립하고자 하며, 차량통행 위주의 가로를 지양하고 오픈스페이스와 학교, 상점, 공원, 문화 및 레크리에이션 시설과 조화된 가로의 활성화를 도모하여 보행자 위주의 공간구조를 편성하고자 하였다.

정주공간단위의 계층구조화는 전체 시가지를 구성단위로 하는 지역공동체를 형성하기 위해서 정주단위에 기초한 생활권을 규모와 위계에 따라 계층을 구조화하는 것을 의미한다. 이는 주민의 교육, 문화, 소비활동이 공통된 지역성(Locality)에 따라 이루어짐으로써, 주민의 생활공간 자체가 자족적인 일상생활을 영위할 수 있는 적정 규모의 균등한 정주단위로 성숙하게 되는 원리에 기초하고 있다.

환경 친화적인 공간계획은 자동차 교통의 불필요한 발생을 억제하여 자원절약형의 생활권을 구성하며 그 안에서 일상생활을 영위하는 환경지구의 성격을 갖도록 하고, 수로

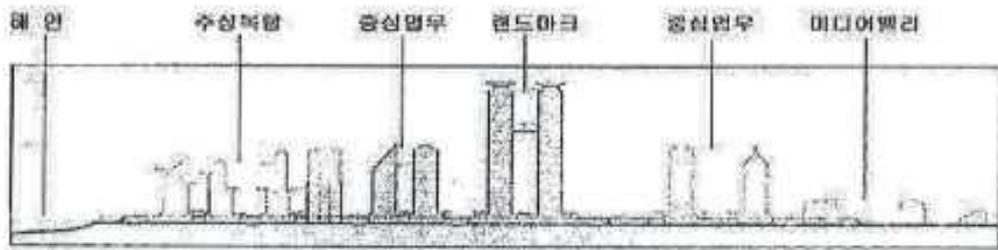
539) 인천광역시(2000), 「송도신도시 기본계획」, p.15.

및 수변 공간, 공원, 녹지 등의 오픈스페이스와 도로, 중심상가 등 각종 구조물이 잘 조화되는 구역으로 구분하되, 주민간의 교류가 자연스럽게 이루어지도록 생활권을 구성하고 그에 따른 주택 건설계획을 수립함으로써 구현하고자 하였다.

생활권계획에서 근린생활권은 보행거리 5분 이내이며 최대생활권 반경을 500m내외로 설정하였고, 근린생활권 내부에서는 차량통행이 억제되며 근린의식을 고취하는 기본정주단위로서 고유한 역할을 수행하도록 하였다. 각 근린생활권에는 인구와 밀도에 따라 초등학교, 동사무소, 파출소 등 근린공공시설과 근린생활시설을 보행동선을 고려하여 적정하게 배치하였다.⁵⁴⁰⁾

□ 경관의 고려

경관계획의 주요 목표로는 스카이라인의 조성, 랜드 마크의 조성, 타워형(탑상형) 주호동의 도입 등으로 도시적이며 근대주의적인 경관구성을 도모하고 있다.⁵⁴¹⁾



[그림 3-103] 송도 랜드마크 및 스카이라인 계획
출처: 송도신도시 경관기본계획(2000, p.25)

공동주택용지는 도시의 계획적인 스카이라인의 형성 및 주거단지의 개방감 확보를 위해 층수의 변화를 도입하고 차별성 있는 건축물의 외관을 구현하고자 하였다. 또 도시가로환경의 제고를 위하여 주거단지 경계부에 대한 계획적인 조경처리를 하도록 하였다.⁵⁴²⁾

540) 인천광역시(2000), 「송도신도시 기본계획」, p.16.

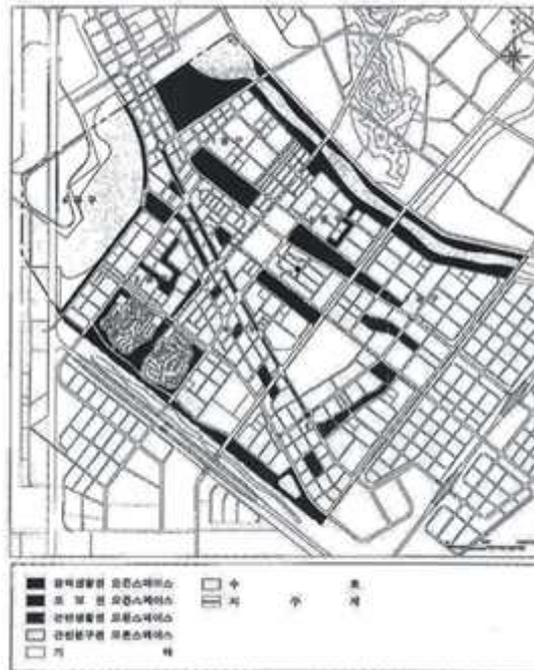
541) 인천광역시 도시개발본부(2002), 「송도 지식정보산업단지 지구단위계획 및 기반시설 실시설계 보고서」, p.68.

542) 인천광역시 도시개발본부(2002), 「송도 지식정보산업단지 지구단위계획 및 기반시설 실시설계 보고서」, p.26.

□ 녹지의 배치

녹지의 위계를 크게 4단계로 나누어 공간구조에 대응하여 계획하였으며, 그 내용은 다음과 같다.⁵⁴³⁾

- 위계1 : 광역생활권 오픈스페이스 - 광역권, 도시계획권
- 위계2 : 도보권 오픈스페이스
- 위계3 : 근린생활권 오픈스페이스
- 위계4 : 근린분구권 오픈스페이스



[그림 3-104] 오픈스페이스 체계도
출처: 송도신도시 경관기본계획(2000, p.16)

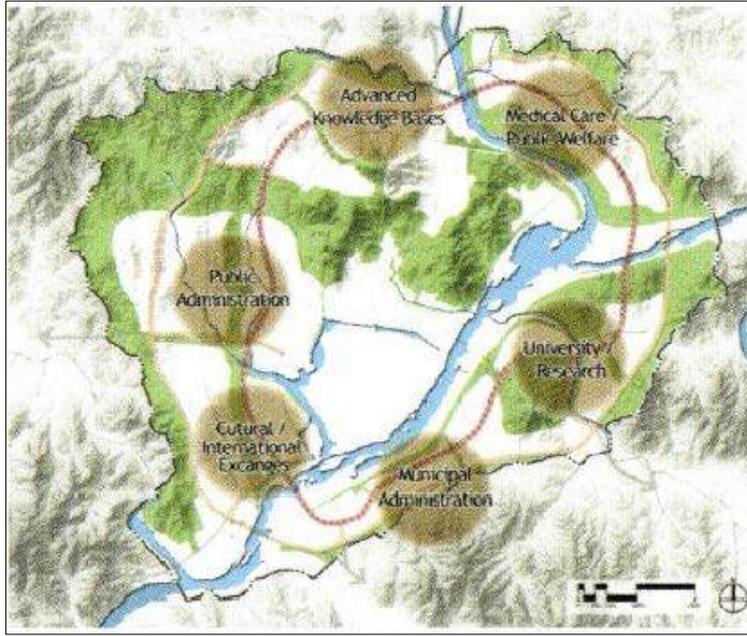
녹지체계 계획의 기본방향은 환경 친화적인 공간을 창출하여 생태도시로 조성하는 것이다.⁵⁴⁴⁾ 그러나 생태통로나 비오톱 조성과 같은 생태측면의 고려는 사실 명확하게 제시되어 있지 않은 계획안이다.

543) 인천광역시(2000), 「송도신도시 기본계획」, p.143.

544) 인천광역시(2000), 「송도신도시 기본계획」, p.144.

③ 행정중심복합도시

□ 공간구조 및 가로체계



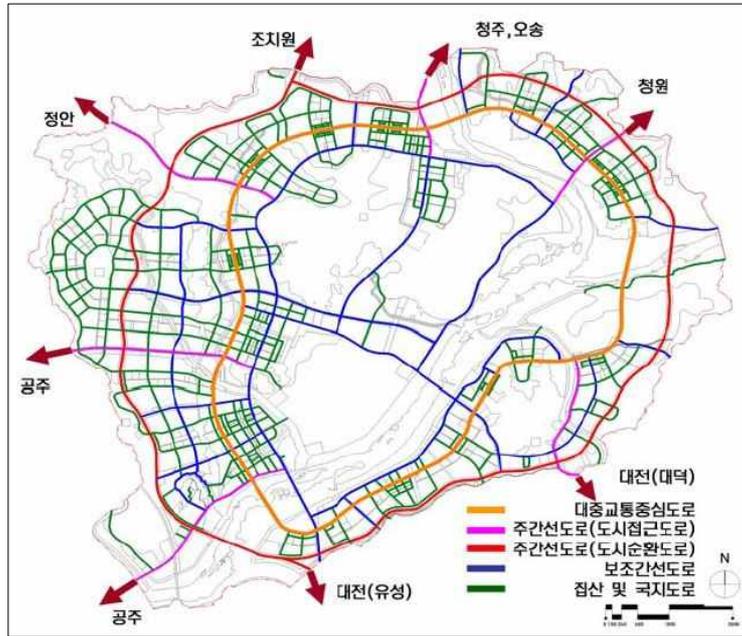
[그림 3-105] 행정중심복합도시 6개 기능거점
출처: 행정중심복합도시 중심행정타운 마스터플랜 국제공모전(2007. p.14)

행정중심복합도시는 중앙행정기능, 대학·연구기능, 문화·국제교류기능, 도시행정기능, 첨단지식기반기능, 의료·복지기능을 주요 기능으로 구성된 신도시이다. 여기에서는 모든 기능이 한 곳에 집중되는 기존의 방식을 탈피하여 환상형 구조를 따라 6개 기능거점이 분산되는 방식을 선택하였다.⁵⁴⁵⁾ 이것은 균형발전이라는 사회적 이슈를 공간구조에 반영한 것으로 2000년대 들어 나타난 새로운 흐름으로 볼 수 있다.

행정중심복합도시의 상징적 이미지를 부각시키기 위해 중앙에 녹지공간을 배치하고, 랜드 마크로 조망될 수 있도록 도입되는 기능을 배치하였다. 또한 대상지 내에서 대중교통을 적극적으로 활용할 수 있도록 환상형 대중교통망과 환승체계를 구축하고 있다.

도시의 중심에 녹지를 배치하지만 오히려 하나의 중심성이 구성된다는 점에서 이전의 도시계획에서는 찾아볼 수 없는 중심성을 구현한 계획안으로 볼 수 있다.

545) 행정중심복합도시건설청(2007), 「행정중심복합도시 중심행정타운 마스터플랜 국제공모전」, p.14.



[그림 3-106] 행정중심복합도시 기능별 가로망 계획도
출처: 행정중심복합도시 개발계획 최종보고서(2007, p.138)

가로망 패턴은 목동, 분당에서와 마찬가지로 도시전체의 흐름을 담당하는 간선도로에 위치하는 중심서비스를 원활히 이용할 수 있도록 사다리형으로 계획되었다. 목동과 분당에서 사용되었던 선형계획과 생활권 구분의 설계방식이 행정중심복합도시 계획에도 적용된 것으로 볼 수 있다.

그러나 이전에 비해 보행과 자전거 중심 통행체계는 더욱 강조되었다.⁵⁴⁶⁾ 목적지까지 연계되도록 보행친화적인 가로연계망을 계획하고, 도시 전체적으로 보행·자전거 네트워크 체계를 구축하였으며, 보행 및 자전거 통행이 우선되도록 차량과의 교차부분에는 보행 및 자전거 우선의 교통정온화시설을 설치하도록 하였다.

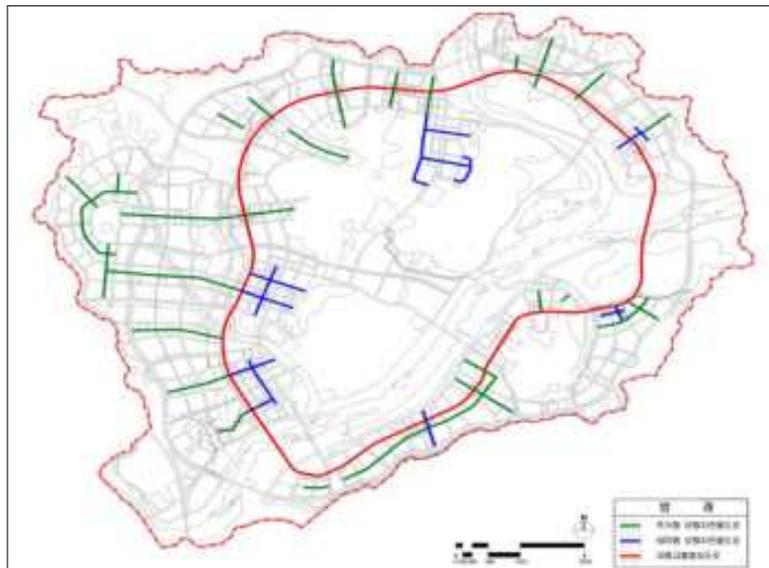
또, 승용차 중심의 도시환경을 극복할 수 있도록 ‘대중교통중심도로’를 조성하고 자전거 및 보행자도로를 연결하는 녹색교통도로망을 조성하였다. 대중교통중심도로에는 도시의 중심활동 축으로써 대중교통수단인 첨단 BRT 등을 도입하여 원활한 통행이 가능하도록 하였다.

546) 행정중심복합도시건설청(2007), 「행정중심복합도시 개발계획 최종보고서」, p.102.

활력 있는 도시공간과 쾌적한 보행환경을 조성하기 위해 대중교통 중심도로의 일부 구간에 ‘대중교통전용지구’(Transit Mall)를 설치하였는데, 주변의 건축물과 입체적으로 연결하는 방안 등 구체적인 대안을 지구단위계획에서 제시하도록 하였다.⁵⁴⁷⁾ 녹색교통 및 대중교통중심의 도시를 건설하기 위해 광로, 대로위주의 도로망 구성을 지양하고, 도시 내부도로는 4차로를 원칙으로 하며 ‘장애물 없는 도시’ 조성을 위한 도로폭원이 확보되도록 계획하였다.⁵⁴⁸⁾

도시를 순환하는 대중교통중심도로와 기초생활권을 연결하는 생활형가로는 무장애(Barrier-free)가로로 조성하여 인간 중심의 가로 네트워크가 구축되도록 계획하였고, 무장애(Barrier-free)도로 설치구간은 보도 2.4m이상, 자전거도로 1.5m이상, 장애물존(가로 등, 가로수 등 설치 공간) 0.9m이상 확보되도록 계획하였다.⁵⁴⁹⁾

각 기초생활권의 중심부를 따라 대중교통중심도로와 직접 연결하는 보행자전용도로망을 계획하였으며, 도시의 다양한 문화 활동을 유도할 수 있는 특화거리를 조성할 수 있도록 주요 거점에 보행자전용도로망을 계획하였다.⁵⁵⁰⁾



[그림 3-107] 보행자전용도로망 계획
출처: 행정중심복합도시 개발계획 최종보고서(2007, p.152.)

547) 행정중심복합도시건설청(2007), 「행정중심복합도시 개발계획 최종보고서」, p.132.

548) 행정중심복합도시건설청(2007), 「행정중심복합도시 개발계획 최종보고서」, p.135.

549) 행정중심복합도시건설청(2007), 「행정중심복합도시 개발계획 최종보고서」, p.140.

550) 행정중심복합도시건설청(2007), 「행정중심복합도시 개발계획 최종보고서」, pp.151~152.

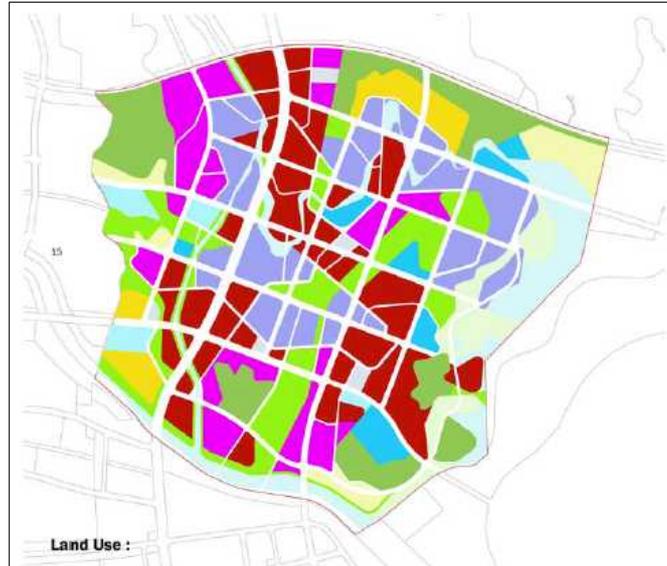
행정중심복합도시는 비워진 중심성을 추구하면서 개별적인 하부공간단위에서의 중심성을 중첩적으로 고려한 계획안으로 볼 수 있으며, 보차분리에 대한 개념과 함께 슈퍼블록을 도입하는 한편, TOD의 적극적인 도입과 보행자전용도로 및 자전거도로체계를 연계하는 전략을 구사하는 등 뉴어버니즘 계열 이상의 복합적인 설계요소를 구사하고 있다.

□ 건축물과 가로의 관계

도시가로망을 단순한 격자형 구조가 아닌 격자형과 불규칙형의 적절히 혼합하여 다양한 경험과 경관을 연출하도록 설계하였다. 또한 건축물의 1층부에 가로벽을 형성하도록 건축물을 유도하고 아케이드를 설치하여 쾌적한 보행환경이 조성되도록 계획하였다.



[그림 3-108] 가로변 저층부 예시
출처: 행정중심복합도시 개발계획 최종보고서(2007, p.101)



[그림 3-109] 행복도시 행정타운 토지이용계획도
출처: 행정중심복합도시 개발계획 최종보고서(2007, p.114)

토지이용계획상에서, 대중교통중심도로변으로 통합이미지 형성계획의 일환인 가로벽(Urban Wall)을 설치하여, 적극적인 보행활동을 유발하고, 생활권 중심 커뮤니티존과 자연스럽게 연계하도록 하였다.⁵⁵¹⁾

일상적인 문화이벤트를 유도하여 주민들이 문화 활동에 적극적으로 참여하는 기회를 제공함으로써 생활에 밀착한 활기 있는 도시문화를 조성한다. 특히 유동인구가 많은 상업업무지역에 분야별 문화 활동을 수용하는 문화의 거리를 조성하였는데, 지역주민과 지역 예술가 등이 직접 가로환경 조성에 참여하는 프로그램을 도입하여 지역적 특성을 표현하도록 하였다⁵⁵²⁾.

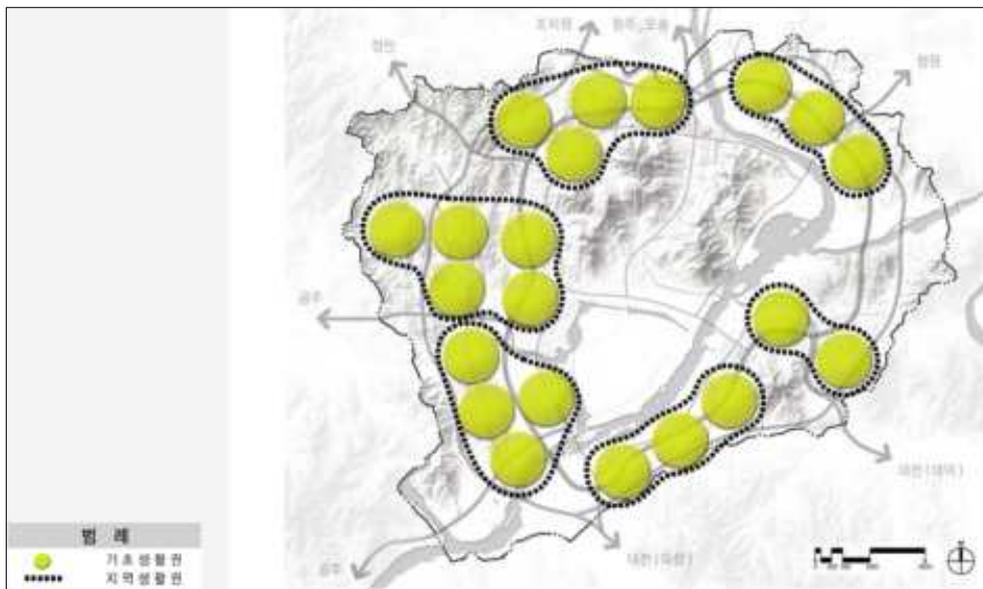
핵심시설인 청사의 경우 개방적이고 시민친화적인 연도형 배치를 구현하고자 했는데, 일반 시민들이 친근감을 느낄 수 있는 개방적인 청사가 되도록 기존의 단지식 정부청사인 도로에서 격리된 집단배치방식을 지양하고 도로변에서 쉽게 접근하는 연도형으로 청사건물을 배치하고자 하였다.⁵⁵³⁾

551) 행정중심복합도시디자인(2010), “지구단위계획”, 「행정중심복합도시디자인」, http://happycity2030.or.kr/urbandesign/region_unit1_4.asp

552) 행정중심복합도시건설청(2007), 「행정중심복합도시 개발계획 최종보고서」, pp.338-339.

□ 커뮤니티에 대한 고려

행정중심복합도시는 개발규모가 주거지역 면적만 일산 전체면적을 초과할 정도로 매우 크다. 따라서 도시전체의 유기적인 생활권의 연계를 언급하는 것은 무리라고 하겠다. 환상형으로 이루어진 행정중심복합도시는 여러 개의 대생활권으로 나누어지고, 이들을 연결하는 자동차도로와 보행녹지축이 조성되도록 하고 있으나, 도시전체의 유기성을 말하기에는 다소 무리가 있다. 2~3만 인구 규모의 소생활권 20여개가 도시전체를 구성하고 있는 구조를 가지고 있으며, 하나의 생활권 안에는 다양한 주거계층의 수용을 위한 주택공급계획이 수립되어 있고, 지역 내의 야간 활력을 위한 복합용도의 주택개발도 염두에 두고 있다.



[그림 3-110] 생활권 배치구상

출처: 행정중심복합도시 개발계획 최종보고서(2007, p.54)

또한 지역 소생활권의 중심은 기존 신시가지와 마찬가지로 지역의 중심역할을 할 수 있도록 가로변에 복합적으로 배치되어 있으며, 이들 시설들은 도시전체의 개발 유보지 성격이 강한 중심부의 대규모 오픈스페이스 및 녹지공간으로 연결되어 있다. 또한 모든 지역의 소생활권은 1기 및 2기 신도시의 커뮤니티 형성을 위한 도시설계적 요소를 모두 포함하고 있다.

553) 행정중심복합도시건설청(2007), 「행정중심복합도시 개발계획 최종보고서」, p.106.

생활권 계획의 조성방향은 다음과 같이 제시되고 있다.⁵⁵⁴⁾

- 기초생활권은 독립적이고 특성화된 개발이 가능하도록 인구 2~3만인 규모로 하고 20개 내외로 계획함
- 지역생활권은 기능거점 권역별로 2~5개 기초생활권을 연계하여 위치 및 도입기능 특성에 적합하도록 계획함
- 도시생활권은 기초생활권의 종합개념으로 한 개단위로서 도시의 고유한 특성이 표현될 수 있도록 시설 및 기능을 배치함

생활권 조성계획에서는 기초생활권의 공간규모를 보행과 자전거 이동이 가능한 범위로 설정하였고, 기초생활권 시설을 기초생활권 중심에 근린공원과 어울려 배치하고 대중교통정류장과 보행자전용도로와 녹도 축으로 연계시켜 커뮤니티 공간을 조성하였으며, 커뮤니티 활성화를 위한 기초생활권 시설을 집단화하였다.

생활권의 보호를 위해서 집산 및 국지도로 중 생활도로, 주택가 이면도로, 상업지역 중 보행인과 차량의 상충이 예상되는 곳에 교통규제 및 물리적 규제 등을 통한 교통정온화기법(Traffic Calming)을 적용하여 통행안전성을 확보하였으며 주거지역에는 컬데삭, 클러스터 기법을 적절하게 사용하였다.⁵⁵⁵⁾

□ 경관의 고려

경관계획의 기본방향은 다음과 같이 제시되고 있다.⁵⁵⁶⁾

- 산과 하천 등 자연경관에 대한 시각적 접근성을 확보할 수 있도록 주요 조망 점에서의 조망 축을 확보함
- 중앙녹지공간에서의 자연구릉과 어울리는 건축스카이라인을 조성하도록 계획하여 자연경관과 어우러지는 도시경관을 조성함
- 주요건축물을 시각적으로 눈에 띄게 조성하여 도시의 중심적 이미지를 창출하고 도시의 주요기능지역에 특화거리를 조성하여 특색 있고 활기찬 가로경관을 조성함
- 하천을 보전, 복원, 친수공간으로 구분하여 정비하고 도심형 경관과 농촌형 경관을 복합화 시킨 창의적 하천경관을 조성하여 다양한 볼거리를 제공함

554) 행정중심복합도시건설청(2007), 「행정중심복합도시 개발계획 최종보고서」, p.54.

555) 행정중심복합도시건설청(2007), 「행정중심복합도시 개발계획 최종보고서」, p.138.

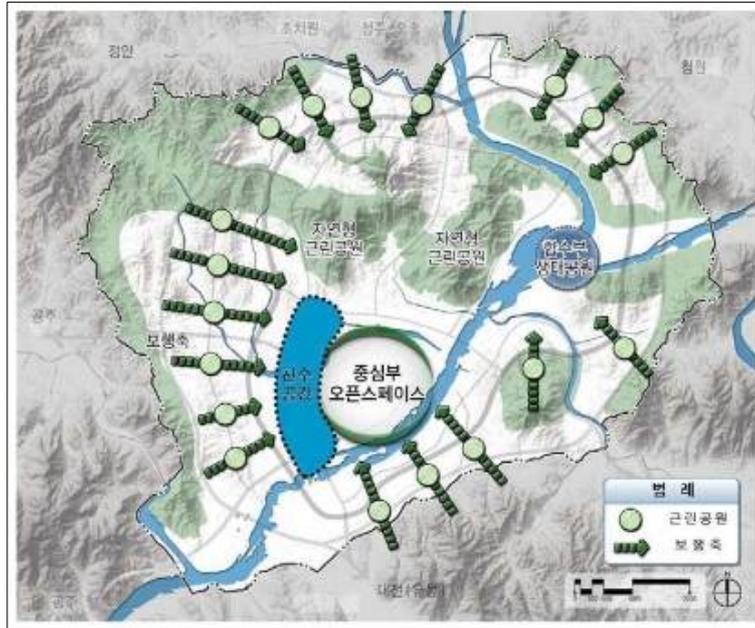
556) 행정중심복합도시건설청(2007), 「행정중심복합도시 개발계획 최종보고서」, p.211.



[그림 3-111] 행정중심복합도시 경관자원분석도
출처: 행정중심복합도시 개발계획 최종보고서(2007, p.19)

| 구분 | 조성예시 | 대상지역 |
|---------------------------------------|--|------|
| 주요 조망축에서 시각원추형 조망 | | |
| 도시 진입부 계단형 층고 조성 | | |
| 중심부 오픈스페이스에 변화있는 스카이라인 조성 | <p>1. 정화리에서 송천리방향으로</p> <p>2. Wolsu area from Mt. Bihaksan</p> | |

[그림 3-112] 행정중심복합도시 건축물높이구상
출처: 행정중심복합도시 개발계획 최종보고서(2007, p.215)

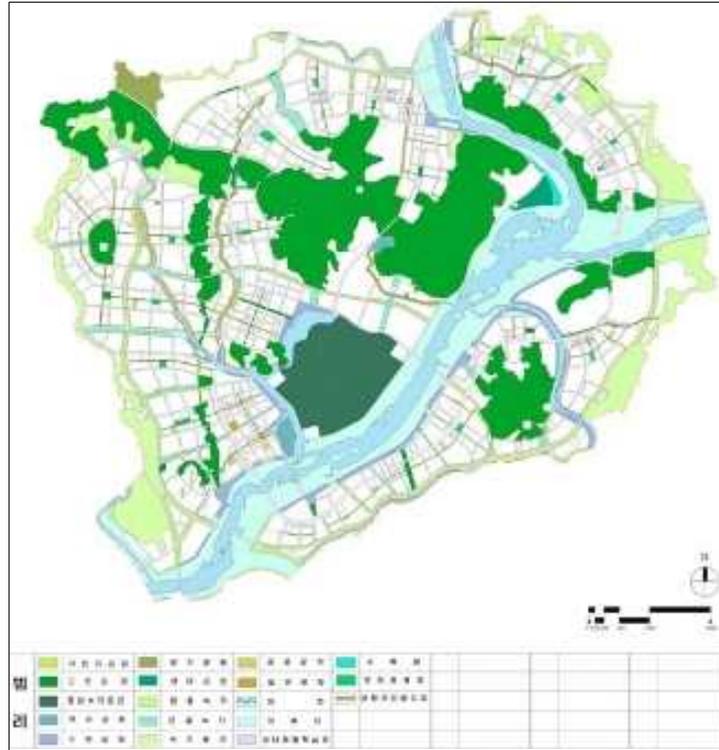


[그림 3-114] 행정중심복합도시 녹지체계 기본구상
출처: 행정중심복합도시 개발계획 최종보고서(2007, p.506)

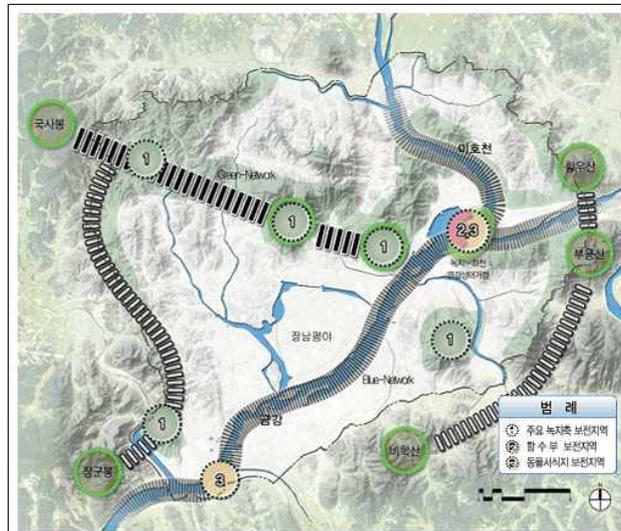
주거지 내 다양한 유형의 비오톱을 조성하기 위해 부분적으로 생태적으로 우수한 자원이 있는 주거지에는 점적으로 보존하여 비오톱을 조성하여 생태거점으로 활용하고, 공동주택단지의 경우에는 지하주차장 상부, 테라스 부분은 녹화를 유도하고 투수포장을 하도록 하였다.

산림녹지보전지역에서는 녹지의 연속성과 야생동물의 이동성을 보장할 수 있도록 도시외곽순환도로, 대중교통중심도로 등의 간선가로망과 교차하는 부분은 입체적으로 연결하였다. 외부의 자연생태계가 도시내부의 중앙녹지공간까지 연결되도록 기초생활권 사이에 썩기형 공원 및 녹지축을 일정한 폭으로 조성하고, 산림녹지축과 하천녹지축을 연결하는 녹지축은 폭 100m이상 확보하여 충분한 연결공간이 되도록 하였다.⁵⁵⁹⁾

559) 행정중심복합도시건설청(2007), 「행정중심복합도시 개발계획 최종보고서」, p.164.



[그림 3-115] 행정중심복합도시 공원녹지계획도
출처: 행정중심복합도시 개발계획 최종보고서(2007. p.194)



[그림 3-116] 녹지축의 형성
출처: 행정중심복합도시, http://happycity2030.or.kr/urbandesign/basic_plan2_2.asp

④ 파주 운정 신도시

□ 공간구조 및 가로체계

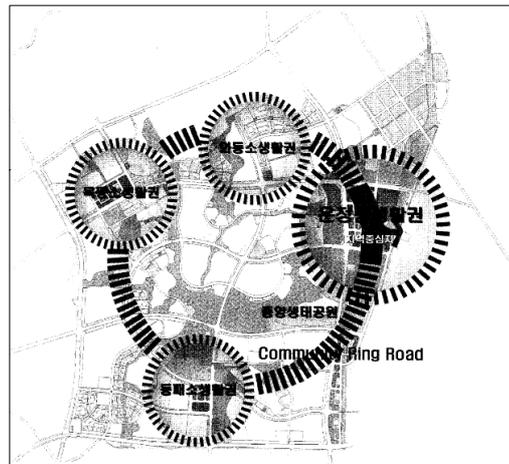
파주 운정 신도시는 수도권에 주택수급 불안 해소와 균형발전을 위한 서북부지역 개발 거점 확대를 목적으로 계획된 신도시이다.

파주 운정 신도시의 토지이용계획도를 보면 앞선 도시와는 달리 녹지공간이 대상지의 중앙에 배치되어 있다. 녹지공간은 대상지 중앙부를 중심으로 하여, 방사 형태로 대상지 전체에 접근성이 용이하도록 분포하고 있다. 상업·업무 공공기능은 대상지의 외곽에 위치하여 생활권을 서비스하도록 배치되어 있어, 중앙에 배치하였던 이전 도시들의 용도 배분과는 차이를 보이고 있다.

파주 운정 신도시의 생활권 기본단위는 근린주구단위로 하되 여건에 맞게 조정하도록 하고 있다. 슈퍼블록을 기본으로 초등학교를 중심으로 근린생활권을 구성하고 있으며, 1개의 지역중심 생활권과 3개의 소생활권으로 구성되어 있다. 특기할 것은 대체로 고차의 생활권이 존재하는 경우, 계획 대상지의 지형적 중앙에 배치하였던 과거의 계획과는 달리 지역중심의 역할을 하는 고차의 생활권이 외측에 치우쳐져 있고, 중앙을 녹지가 차지하고 있다는 점이다. 이는 광역적인 입지에서 계획 대상지와 일산, 서울을 연결하는 운정역이 외측에 있었다는 기존 여건을 반영한 계획이기도 하지만, 2000년대 들어 나타난 탈 중심적 도시구조를 반영한 계획이라고도 할 수 있다.

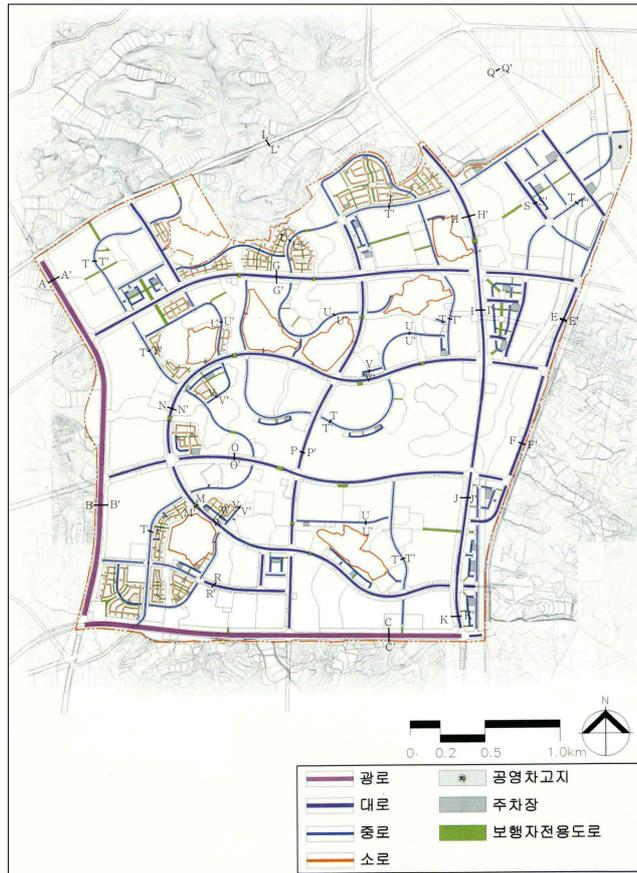


[그림 3-117] 파주 운정 신도시 토지이용계획도
출처: 파주운정신도시 택지개발사업 기본설계 (2007, p.18)



[그림 3-118] 파주 운정 신도시 생활권구분도
출처: 파주운정신도시 택지개발사업 제1중 지구단위계획(2007, p.81)

파주 운정 신도시에서도 가로망은 지역 간 도로, 간선도로, 집산도로, 보행자 및 자전거도로와 같이 기능별로 사용하고 있다. 전체적인 가로망 패턴은 격자형을 기본으로 하면서 지형 등의 특징을 반영하여 그 간격을 달리하고 있으며, 블록 내부로 향하는 일부 가로에서는 루프형 패턴을 도입한 것을 알 수 있다.



[그림 3-119] 파주 운정 신도시 내부가로망
출처: 파주 운정 신도시 택지개발사업 개발계획(2007, p.116)

□ 건축물과 가로의 관계

상업 및 업무용지의 배치에서 중앙생태공원을 중심으로 양분되는 도심상업기능을 접근이 용이한 지구중심부에 각각 배치하고 공원 및 녹도를 이용한 보행접근체계로 이용자의 안전성 및 쾌적성을 제고하였다.⁵⁶⁰⁾

560) 대한주택공사(2007), 「파주운정신도시 택지개발사업 개발계획」, p.122.

중심상업지역 공간구성계획은 다음과 같이 제시하고 있다.⁵⁶¹⁾

- 중심상업용지 내 일반용지에 수로(Canal-side Walk)를 형성하며, 주변 건물의 저층부에 가로 친화적 상업시설을 배치하여 가로활성화 및 친수환경을 조성
- 중심상업용지 내 일반용지의 보행중심축(Pedestrian Walk)은 특별계획구역 내 보행중심축과 일체가 되도록 조성하며, 광장간의 연계를 통해 쾌적하고 매력 있는 상업가로로 조성하고, 데크를 이용한 보행의 입체적 네트워크를 형성
- 중심상업용지 내 일반용지의 주요 보행자가로변에는 저층부 구간(3-5층)을 형성하고 고층부를 건축선 후퇴(Set-Back)를 하여 가로의 연속성을 확보하고 휴먼스케일을 유도⁵⁶²⁾

가로공간의 다양한 이용 및 가로 활성화를 위해 건물 저층부 외벽의 투명성 확보를 통해 가로와 공개공지, 건축물의 유기적 연계를 통한 가로 활성화를 도모하도록 하였다.⁵⁶³⁾

가로망의 기능별 분류상 보행자 및 자전거도로를 강조함으로써 지구 내 거주민의 안전성과 쾌적성을 위하여 보차분리를 통한 녹도체계를 확립하고, 보행행태 파악 및 보행자의 흐름을 고려한 보행자 공간계획을 수립하며, 통근, 통학, 산책 등 일상생활에 필요한 환경 친화적이고 경제적인 교통 환경을 제공하고자 하였다. 또, 상업용지, 공원, 학교, 공공행정, 버스정차대 등과 연계되어 차량교통의 대체수단 또는 대중교통의 연계수단으로 계획하였다.⁵⁶⁴⁾

□ 커뮤니티에 대한 고려

생활권 구상 기본방향에서 생활권의 기본단위는 근린주구단위로 하되 여건에 맞게 조정을 하도록 하였고, 슈퍼블록을 기본으로 초등학교를 중심으로 근린생활권을 구성하고, Social-Mix를 통해 계층 간 융합을 바탕으로 한 생활권을 구상하였다.⁵⁶⁵⁾

보행동선을 중심으로 하여 보행권 내에서 안전하고 편리하게 활동할 수 있도록 보행 가능거리를 기준으로 생활권을 구성하여 보행권 개념을 명확히 하였다. 지구 내 거주민의 안전성과 쾌적성을 위하여 보차분리를 통한 녹도체계를 확립하였다.⁵⁶⁶⁾

561) 대한주택공사(2007), 「파주운정신도시 택지개발사업 개발계획」, p.148.

562) 대한주택공사(2007), 「파주운정신도시 택지개발사업 개발계획」, p.149.

563) 대한주택공사(2007), 「파주운정신도시 택지개발사업 개발계획」, p.149.

564) 대한주택공사(2007), 「파주운정신도시 택지개발사업 개발계획」, p.114.

565) 대한주택공사(2007), 「파주운정신도시 택지개발사업 개발계획」, p.104.

566) 대한주택공사(2007), 「파주운정신도시 택지개발사업 개발계획」, p.114.

□ 경관의 고려

상징가로를 도입하면서 그 기본방향을 다음과 같이 제시하고 있다. 567)

- 개성 있는 지역 고유 이미지 표현, 품격 높은 도로이미지 창출
- 지역적, 역사적 아이덴티티 부여
- 도로개설에 따른 절개지의 양호한 경관 창출
- 보행자, 자전거 이용자를 위한 다양한 시퀀스 경관 확보 및 보행 안정성 확보

□ 녹지의 배치

녹지의 기본적인 개발방향으로 자연과 인간이 어우러지는 친수환경생태도시를 조성하고자 하였으며, 이를 위해서는 쾌적한 환경친화도시의 창출을 위해 도시를 하나의 자연순환 시스템으로 인식하고, ‘자연 속에 도시가 있다’는 인식의 전환이 필요하다고 하였으며, 자연입지특성을 최대한 이용하여 녹지네트워크 체계를 구축하고 도시와 자연의 공생하는 자원, 에너지 절약형 도시를 조성하고자 하였다. 568)



[그림 3-120] 그린네트워크 기본구상도
출처: 파주 운정 신도시 개발계획(2007, p.60)

567) 대한주택공사(2007), 「파주운정신도시 택지개발사업 개발계획」, p.227.

568) 대한주택공사(2007), 「파주운정신도시 택지개발사업 개발계획」, p.85.

공원, 녹지, 보행자도로, 단지 내 녹지 등을 유기적으로 연결하고, 실개천, 보행자도로, 녹도가 커뮤니티 중심에 연계되는 새로운 녹지 환경을 조성한 그린 네트워크를 계획하였다⁵⁶⁹⁾.

친수환경생태도시의 개념을 도입하여 황룡산, 심학산, 장명산을 지구 내 구릉지, 중앙호수공원으로 연계한 광역적 Green-Network를 구축하고, 하수처리장 고도처리 및 우수의 재활용수를 통한 Blue-Network를 구축하며, 인공호수, 생태하천, 실개울, 중앙생태공원을 통한 자연환경친화 도시계획을 실현하고자 하였다.⁵⁷⁰⁾

공원·녹지계획에서 친환경적인 택지조성을 위하여 남북의 구릉지를 중심으로 녹지축을 설정하며 중앙생태공원과 연계한 순환녹지체계를 구상하였으며 그 기본방향은 다음과 같이 제시하고 있다.⁵⁷¹⁾

공원·녹지계획 기본방향⁵⁷²⁾

- 지역의 생태계와 유사한 유기적 녹지체계 확립
 - 자연환경조건의 관찰, 조사를 통하여 자연의 질서에 부합되는 생활환경 조성
 - 처리수를 활용한 실개천의 도입으로 소생태계조성
- 공원·녹지체계의 강화
 - 공원·녹지와 단지의 환경조건, 생활패턴을 고려한 네트워크 강화
 - 주변 환경과 시설을 감안한 공원별 특성부여
- 시민의 일상생활로 접근이 용이하도록 공원 및 녹지배치
 - 지구 내 자연요소의 적극 활용
 - 시각적 주요지점에 대형목, 상징목 등 경관요소 적극도입

569) 대한주택공사(2007), 「파주운정신도시 택지개발사업 개발계획」, p.60.

570) 대한주택공사(2007), 「파주운정신도시 택지개발사업 개발계획」, p.86.

571) 대한주택공사(2007), 「파주운정신도시 택지개발사업 개발계획」, p.123.

572) 대한주택공사(2007), 「파주운정신도시 택지개발사업 개발계획」, p.160.

제4장 결론

분명히 도시설계는 자국의 역사와 문화, 공간이용의 전통에 따라 분화되었을 것인데, 우리가 사용하는 개념과 도시설계 수법들은 외국어를 사용하지 않으면 어려울 정도로 서구화되어 있다. 우리나라에서 제안되고 받아들여진 도시설계 이론과 수법은 어떠한 것이 있을 수 있는가, 이러한 질문에 답하기 위해서는 먼저 우리가 가지고 있는 도시설계 분야의 자산 중에서 외부에서 그 연원을 찾을 수 있는 것이 무엇인지를 확인하는 작업이 필요하다고 보았다. 우리 것인 줄 알고 있었던 것이 실상은 외국에서 수입한 것일 수도 있고, 굴화위지라는 말도 있듯이 외국의 것이었으나 우리나라에서의 적용 실상은 매우 다르고, 그 핵심적인 내용도 다를 수 있을 것이라는 가정을 세울 수 있었다. 따라서 서구 도시건축이론이 우리나라의 도시설계에 미친 영향을 물리적인 설계요소에 한정해서라도 검토가 가능하다면, 추후 우리나라의 독자적인 도시설계 학문체계를 발전시키는데 초석이 될 수 있을 것이라고 판단하여 진행하게 되었다.

이러한 가정 하에서 먼저 도시설계 이론을 만들어온 서구 도시건축이론을 정리하는 작업이 선행될 필요가 있었다. 기존의 도시계획이나 도시설계관련 책들은 저마다의 필요에 의해서 기술된 것이지만, 우리가 현실적인 도시설계 기법과 연관하여 어떠한 연구가 서로 연계되어 발전되었는가 하는 것은 한 분야의 역사를 새로 쓰는 것과 마찬가지로 작업이 될 것이다. 따라서 본 연구에서 그러한 전반적인 역사를 정리하는 것은 곤란하다고 판단하여 실질적으로 도시설계 보고서 및 도면에 적용되어 있는 물리적 요소를 중심으로 도시설계 분야 서구 도시건축이론을 정리하고자 하였다.

여러 이론가들의 저작을 참고하여 도시설계의 물리적 요소로서 공간구조 및 가로체계, 건축물과 가로의 관계, 커뮤니티 개념의 고려, 경관에 대한 고려, 그리고 녹지의 배치에 대한 접근방식 등의 다섯 가지 범주를 설정하도록 하였다. 이러한 범주는 상호배타적인 범주도 아니고, 도시설계의 모든 실무나 이론을 포괄하기 위한 범주도 아니다. 이러한 시도는 도시설계에 관련된 서구 도시건축이론의 상호연관과 변천성을 접근하기 쉽게, 그리고 우리나라의 사례에 적용하기 쉽도록 재구성하는데 있었기 때문에 필요했다. 이러한 구분 없이 도시설계 전반의 연원을 기술하는 것은 보다 방대한 작업이 필요했을 것으로 보인다.

이러한 다섯 가지 범주별로 약 백년간에 걸친 도시설계관련 서구 도시건축이론의 변곡점을 살펴본 바, 다음과 같이 거칠게 정리하였다. 첫째, 공간구조 및 가로망 체계에 대한 범주에서는 지테를 중심으로 하는 전통적 도시조직, 소규모 블록을 지향하는 관점에서 공공공간의 중심성을 극적으로 강조하는 경향의 오스만과 변함의 시도로 옮겨가면서, 자동차의 수용을 전제로 슈퍼블록의 존재를 정당화하는 꼬르뷔제, 스타인이 등장한다. 이러한 극적인 공간의 변화는 다시 중심성을 다층적으로 재편하면서 작은 공간에서 가로활동, 생활가로 등에 집중하는 제인 제이콥스나 뉴어버니즘 계열의 움직임에 맞이하게 된다.

둘째, 건축물과 가로의 관계에서는 상징적 심미적 대로를 추구하는 오스만, 변함, 지테의 연결선을 볼 수 있는데, 이들은 가로를 만드는 수단으로 건축물을 바라보았고, 건축물이 가지는 독자적인 성능과 가로와의 연계에는 큰 관심이 없었다. 이러한 경향은 근대주의자들이 녹지의 확보, 보차의 분리 등의 기능적 이유로 가로와 건축물을 이격시키면서 해체되기 시작하고, 이러한 해체는 가로의 사회적 기능마저 해체하면서 많은 사회문제를 공간에서 배태하게 되었다. 이러한 문제의식에 반하는 실증적 연구를 시작한 제인 제이콥스나 뉴만 같은 이들은 가로와 건축물을 유기적으로 결합된 것으로 보았고 이러한 관점은 뉴어버니즘 계열로 연결되지만, 뉴어버니즘 계열에서는 공간의 상징적이고 심미적인 부분도 강조한다는 점에서 초기 지테의 관점을 일부 수용하고 있는 것으로 보인다.

셋째, 커뮤니티의 개념을 다루는 부분에서는 하워드나 전원도시의 계열에서는 공상적 사회주의자들의 후예처럼 아직 공공의 복리를 위한 사회적 개혁의 도구로서 추상적인 커뮤니티 개념을 주장하고 있으며 이들에게 커뮤니티는 이전시대의 농촌사회의 속성을 되살리는 것에 가까웠다. 그러나 근대주의자들은 이러한 커뮤니티 개념을 진지하게 탐구하지 못하였고, 페리나 스타인의 경우에는 일상생활에서의 교류와 같은 사회학적 관점에서

커뮤니티의 공간구성을 고민하게 되었다. 이러한 연구는 행태에 대한 실증적 연구를 진행한 뉴만이나 애플야드에 의해 뒷받침되었고, 뉴어버니스트들이나 PPS로 연결되지만 이 시점이 되면 커뮤니티 개념은 일반적인 공간구성의 원리라기보다는 도시재생이나 저소득층의 보호와 같은 특정 목적을 위해 이용되는 도구적인 활용도가 극대화되게 된다.

넷째, 경관의 처리문제를 보면 산업혁명 이후 도시에서는 전원도시를 위하여 회화적 경관을 구성함으로써, 도시문제에서의 정서적인 창출을 도모하였다. 그러나 근대주의자들의 도시에서는 모더니즘, 큐비즘에 기반을 둔 기하학적 수직적 요소가 강조되는 도시적 경관이 강조되었고, 이후 포스트모더니즘 경관에서는 린치의 이미지나 가독성 개념을 시작으로 인간중심의 소규모, 복잡하고 연속적인 경관, 개인적 경관에 대한 가치를 인식하기 시작하였다. 이러한 경관에 대한 인식은 생태경관으로 발전하면서 자연지형과 자연요소에 대한 적극적인 보전, 활용에 대한 접근과 연결된다.

다섯째, 녹지의 배치에 대한 범주에서는 지테나 옴스테드, 번햄에게서의 녹지는 하나의 도시문제에 대한 처방의 역할을 수행하였다. 이러한 관점은 공원도로, 그린벨트, 그린웨이 등을 분화해 나가면서 스타인과 헨리 라이트 등에 의해 녹지체계의 정립과정을 거치게 된다. 녹지체계는 공간조직이나 공간구조의 재편과 맞물려 진화하게 된다. 19세기 후반 80년대가 되면 생태적인 개념이 강해지면서 인간위주의 녹지체계를 넘어서서 도시생태계를 보존하고 유지하기 위해 생태네트워크가 구성되고, 생태통로의 개념이 적용되기 시작한다.

이상 다섯 개의 범주로 정리한 내용에 기반을 두어 우리나라 도시설계 보고서 및 도면을 대상으로 분석을 실시하고자 하였다. 여기서 분석한 대상은 실제 도시나 지구가 아니라, 도시 및 지구에 대한 도시설계 보고서 및 도면이다. 현실적으로 도시설계를 수행한 결과물에 서구 도시건축이론들이 어떻게 적용되어 있는가를 검토한 것이다. 우리나라의 근대이후 도시설계의 시기를 1960년대, 70년대, 80년대, 90년대, 2000년대 크게 다섯 개로 나누고, 각 시기별로 4개의 프로젝트, 총 20개의 사례를 선정하여 수집할 수 있었던 관련 보고서 및 도면을 분석하였다.

[표 4-1] 서구 도시건축이론의 적용사례 분석 요약

| 구분 | 1960 | | | | | 1970 | | | | | 1980 | | | | | 1990 | | | | | 2000 | | | | |
|-------------|---------------|----|-----|----|----|------|----|----|----|----|------|----|----|----|-----|------|----|----|----|----|------|----|----|--|--|
| | 62 | 68 | 69 | 74 | 78 | 76 | 77 | 78 | 81 | 83 | 83 | 83 | 86 | 89 | 89 | 90 | 90 | 90 | 90 | 01 | 03 | 03 | 05 | | |
| | 마포 올산 | 성남 | 여의도 | 잠실 | 영동 | 반월 | 파천 | 고덕 | 목동 | 문산 | 상계 | 분당 | 신분 | 중동 | 해운대 | 송도 | 송도 | 송도 | 송도 | 송도 | 송도 | 송도 | 송도 | | |
| 중심성 | 공간의중심성 강조 | | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | | | ○ | ○ | ○ | | ○ | ○ | ○ | | | | ○ | ○ | | ○ | | |
| | 탈중심성 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 공간구조 및 가로체계 | 구역 내 중심성 | | | | | ○ | | | ○ | | | | | | | | | | | | | | ○ | | |
| | 전통적 소규모 | | ○ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 보차분리 슈퍼블록 | | | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | | |
| | 가로활동 소규모 | | | | | | | ○ | | | | | | | | | | | | | | | ○ | | |
| 가로망의 위계 | 자동차교통 위해 고려 | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | | |
| | 교외화 간선도로 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 생활가로 확보 | | | | | | | | ○ | | | | | | | | | | | | | | ○ | | |
| 건축물과 가로의 관계 | 상징적 심미적 대로 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 가로와 건축물의 분리 | ○ | | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | | |
| | 유기적 결합 | | ○ | | | | | | ○ | | | | | | | | | | | | | | ○ | | |
| | 상징성 심미성 고려 결합 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 커뮤니티 개발의 적용 | 이상주의적 커뮤니티 | | | ○ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 사회화적 커뮤니티 | | | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | | ○ | ○ | ○ | ○ | | | | | | | | | | | | |
| | 행태중심의 커뮤니티 | | | | | | | | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | | |
| | 목적지향적 커뮤니티 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 경관에 대한 고려 | 회화적 잔원적 경관 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 근대주의적 경관 | | | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | | | | | | | | | | | | | | | ○ | | |
| | 포스트모던 경관 | | | | ○ | ○ | ○ | ○ | | | | | | | | | | | | | | | ○ | | |
| | 생태경관 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | ○ | | |
| 녹지의 처리 방식 | 도시문제의 처방 | | | | ○ | | | | ○ | | | | | | | | | | | | | | ○ | | |
| | 녹지체계 위계 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | ○ | | |
| | 생태계 연결 생태통로 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | ○ | | |

첫째, 공간구조 및 가로체계에 대한 검토결과, 1960년대에서 2000년에 이르기까지 공간의 중심성이 완화되어 미국처럼 스프롤된 양상을 보였던 프로젝트는 없었고, 80년대 들어서 지역 내 소규모 중심성에 대한 고려가 이루어지고 있다. 블록의 크기는 보차분리를 위한 슈퍼블록이 일관되게 초기부터 적용되고 있으며, 90년대 들어서 가로의 활동을 고려한 소규모 블록들이 채용되기는 하지만 일부 상업지역 정도에 한정되고 있다. 가로망 체계에 대한 고려에서는 생활가로를 확보하려는 움직임이 80년대 들어서 시작되었고, 2000년대 들어서는 일상화된 것으로 보인다.

둘째, 건축물과 가로의 관계에서는 이미 60년대부터 가로와 건축물의 분리가 일어났는데, 60년대에는 근대주의적 관점에서 차량이동의 원활화를 목적으로 한 것인지, 아니면 페리처럼 보차분리를 위한 것인지 명확하지 않은 계획이 계속되다가 70년대 들어서는 보차분리 개념이 명확하게 제시되고, 80년대부터는 건축물과 가로가 유기적으로 결합되어야 한다는 관점을 드러내지만, 여전히 일부지역에 한정되어 적용되며 전반적으로는 가로와 건축물의 분리가 계속되고 있다. 이러한 양상은 서구이론의 장점을 도입하기는 하지만 우리나라의 공간구조를 지배하는 공동주택담론과 적절한 선에서 타협을 할 수 밖에 없었던 여건을 보여주는 것처럼 보인다.

셋째, 커뮤니티의 개념은 서구 도시건축이론에서 제시된 변화를 그대로 따라가지는 않았으며, 행태기반의 커뮤니티계획은 과천 신도시 이후 80년대 계획부터 적용되는 것으로 보인다. 커뮤니티 자체를 도시문제의 해결수단으로 적극적으로 도입한 경우가 없는 것은 우리나라의 주거단지 구성이 아파트 일변도인 것에 일부 기인한 것으로 보인다. 커뮤니티의 문제는 도시설계의 문제가 아니라 아파트단지 계획의 문제였고, 나머지 기성시가지는 도시설계가 커뮤니티의 관점에서 재편할 수 있는 공간적인 여지가 거의 없었을 것이다.

넷째, 경관의 처리는 60년대에는 경관에 대한 언급이 거의 없으며, 있다고 하더라도 추상적인 표현일 뿐이었고, 이후에도 우리나라에서 회화적 경관을 추구한 경우는 거의 없고, 있다면 행정중심복합도시의 일부지점으로 한정할 수 있을 것으로 보인다. 대부분 근대주의적 경관, 도시적 경관을 강조하면서, 80년대부터는 자연경관과의 조화라는 측면을 다루고 있어 포스트모던 경관에 가깝다고 볼 수 있었고, 90년대 이후에는 조망축 등을 고려한 본격적인 경관계획이 이루어지고 2000년대에 들어서 생태경관에 대한 언급이 제시되고 있었다.

다섯째, 녹지의 배치 부분에서는 도시문제에 대한 처방으로써 녹지를 명시한 경우는 일부에 불과했고, 60년대에는 녹지체계를 위계적으로 배치하려는 움직임이 시작된다. 서구 도시설계에서는 시작부터 녹지가 정치적인 대상이었던 것에 비해서 우리나라는 녹지가 대상화되는 오랜 시간이 걸린 것으로 보인다. 생태통로 등 생태적인 녹지체계를 도입하는 도시설계는 2000년대 들어서 시작되었다. 하지만 녹지의 가치와 중요성에 대해서는 생태면적율의 도입 등에도 불구하고 인식의 시작점에 서있는 것으로 보인다.

간략하게 정리하였지만, 우리나라의 도시설계는 독자적인 성격을 가지고 발전되어온 것은 확실하다. 행정중심복합도시의 계획안을 보면 도시전체를 다층적인 구조를 가진 생활권으로 분리하여 도시조직을 마련한다거나, 커뮤니티의 개념을 유기적으로 재편한다거나, 그러면서도 생태적인 측면을 적극적으로 도입하고, 뉴어버니스트들의 개념들을 우리나라에 적용하고 있다. 파주 운정 신도시의 경우에도 단독주택지의 설계를 보면 개별 필지와 녹도, 생태축, 경관축을 연결하여 세심한 도시설계가 이루어지고 있는 것을 알 수 있다.

이러한 설계안들은 기존의 서구도시건축이론의 변화나 개념만으로 포획할 수 없는 도시설계 분야의 새로운 외연이라고 할 수 있을 것이다. 이러한 부분들을 우리나라 도시설계의 이론과 학문체계로 정립하고 개선하고, 전파하는 것은 도시설계 분야의 연구자들에게 중요한 의미를 가질 것이다.

참고문헌

단행본

- Appleyard, D.(1982), *Education for Urban Design: Three kinds of Urban Design Practice*, ed. Ann Ferebee, New York: Institute for Urban Design.
- Appleyard, D.(1982), *Livable Streets*, University of California Press.
- Banerjee, T. and Southworth, M.(1990), *City Sense and City Design. Writings and projects of Kevin Lynch*, The MIT Press.
- Barnett, J.(1982), *An introduction to Urban Design*, New York: Harper & Row.
- Burnham, D and Bennett, E.(1993, originally 1909), *Plan of Chicago*, Princeton Architectural Press
- Burnham, D.(1909), *Plan of Chicago*, The Commercial Club
- Calthorpe, P.(1993), *The Next American Metropolis: ecology, community, and the American Dream*, Princeton Architectural Press.
- Collins, G. R. and Collins, C. C.(2006), *Camillo Sitte: The Birth of Modern City Planning*, New York: Dover Books on Architecture.
- Davis, M(1990), *Variations on a Theme Park: The New American City and the End of Public Space*, New York: Hill and Wang.
- Erickson, D.(2006), *MetroGreen: Connecting Open Space in North American Cities*, Washington DC: Island Press.
- Fishman, R.(1982), *Urban Utopias in the Twentieth Century*, The MIT Press.
- Giedion, S.(1995), *Space, Time and Architecture*, Harvard University Press.

- Giedion, S.(1997), *Space, Time and Architecture*, Harvard University Press.
- Giedion, S.(2009), *Space, Time and Architecture*, Harvard University Press.
- Howard, E.(1898), *Garden Cities of Tommorrow*, The MIT, Press
- Howard, E.(1898), *To-morrow A peaceful Path to Real Reform*, Cambridge University Press.
- Jacobs, A. B.(1995), *Great Streets*, The MIT Press.
- Jacobs, J.(1961), *The Death and Life of Great American Cities*, Random House.
- Jacobs, J.(1992), *The Death and Life of Great American Cities*, Vintage Books.
- Jon, L.(1994), *Urban Design: The American Experience*, Van Nostrand Reinhold.
- Jordan, D. P.(1995), *Transforming Paris: the life and labors of Baron Haussmann*, Free Press.
- Katz, P.(1994), *The New Urbanism: Toward an Architecture of Community*, Portland, McGraw-Hill, Inc.
- Le Corbusier(1943), *The Athens Carter*, Crossman Publishers.
- Davies, L.(2007), *Urban Design Compendium(I)*, London: Brook House.
- Mancebo, F.(2008), *Coping with Urban Sprawl: toward a sustainable periurbanisation, Giving way to residential paths*, Les annales de la recherche urbaine.
- Marshall, S.(2009), *Cities, Design & Evolution*, New York: Routledge.
- Mary Soderstrom(2008), *The Walkable City*, Vehicule Press.
- Newman, O.(1973), *Defensible Space; Crime Prevention Through Urban Design*, Macmillan Pub Co.
- Newton, N. T.(1972), *Design on the land: the development of landscape architecture*, La Editorial, UPR.
- Olmsted, F. L.(1895), *Parks, Parkways, and Pleasure-Grounds, Frederick Law Olmsted Essential Texts*, ed. Robert Twombly(2010), W.W.Norton.
- Perry, C. A.(1929), *The Neighborhood Unit*, Russell Sage Foundation.
- Perry. C. A.(1998, Originally 1929), *The Neighbourhood Unit*, Reprinted Routledge/Thoemmes.
- Platt, R. H.(2006), *The Humane Metropolis: People and Nature In the 21st-Century City*, University of Massachusetts Press.
- Rapoport, A.(1977), *Human Aspects of Urban Form: Towards a Man-Environment Approach to Urban Form and Design*, Oxford: Pergamon Press. Ltd.
- Robertson, J.(1982), *Education for Urban Design: The Current Crisis of Disorder*, ed. Ann Ferebee, New York: Institute for Urban Design.

- Rutledge, A. J.(1971), *Anatomy of a Park: The essentials of recreation area planning and design*, New York: McGraw-Hill Book Co.
- Talen, E.(2005), *New Urbanism and American Planning: the conflict of cultures*, New York, NY: Routledge.
- Tankel, S. B.(2006), *Cities and Space: The Future Use of Urban Land*, ed. Lowdon Wingo, Jr. Baltimore., The Johns Hopkins Press.
- Thadani, D. A. and Hetzel, P. J.(2009), *The Architecture of Community - Leon Krier*, Washington DC: Island Press.
- Twombly, R.(2010), *Frederick Law Olmsted Essential Texts*, W.W.Norton.
- Unwin, R.(1994, Originally 1909), *Town Planning in Practice: An introduction to the art of designing cities and suburbs*, New York: Princeton Architectural Press.
- Unwin, R.(1996) *Town Planning in Practice*, Princeton Architecture Press.
- Urban Development Services(1997), *Urban Design Handbook*, Toronto.
- Whyte, W. H.(1980), *The Social Life of Small Urban Spaces*, Washington, D.C.: Conservation Foundation.
- Whyte, W. H.(2009, originally 1988), *City: Rediscovering the center*. Philadelphia: University of Pennsylvania.
- Wright, F. L.(1945), *When Democracy Builds*, The University of Chicago Press
- 공동주택 연구회(2007), 「한국 공동주택계획의 역사」, 세진사.
- 김수봉(2003), 「환경과 조경」, 학문사.
- 뉴어버니즘 현장 협회(2003), 「뉴어버니즘 현장」, 안건혁 외 역, 한올아카데미.
- 르 꼬르뷔제(2003), 「도시계획」, 정성현 역, 동녘
- 배정환(2004), 「현대 조경설계의 이론과 쟁점」, 도시출판 조경.
- 손정목(2003), 「서울 도시계획 이야기 3」, 서울: 한울.
- 에드워드 랠프(2001), 「근대도시경관」, 김동국 역, 서울: 태림문화사.
- 에베네저 하워드(20016), 「내일의 전원도시」, 조재성, 권인용 역, 한올아카데미
- 이정형(2005), 「7개의 키워드로 읽는 도시조경의 근대사」, 도서출판 대가.
- 임승빈(1991), 「경관분석론」, 서울대학교 출판부.
- 제프리 브로드벤트(1941), 「공간디자인의 사조」, 안건혁 외 역, 기문당.
- 존 레비(2004), 「현대 도시계획의 이해」, 서충원 외 역, 한올아카데미.

간행물

- Anthony, H. A.(1966), “LeCORBUSIER: HIS IDEAS FOR CITIES”, *Journal of the American Planning Association*, v,32(5).
- Batchelor, P.(1969), “The Origin of the Garden City Concept of Urban Form”, *Journal of the Society of Architectural Historians*, v,28(3).
- Bluestone, D. M.(1983), “Olmsted’s Boston and Other Park Places”, *Reviews in American History*, v,11(4),
- Buder, S.(1969), “Ebenezer Howard: The Genesis of a Town Planning Movement”, *Journal of the American Planning Association*, v,35(6).
- Crabow, S.(1977), “Frank Lloyd Wright and the American City: The Broadacres Debate”, *Journal of the American Institute of Planners*, v,43(2).
- Duany, A.(2002), “Introduction to the Special Issue: The Transect”, *Journal of Urban Design*, v.7(3).
- Filion, P. and Hammond, K.(2003), “Neighbourhood Land Use and Performance: the Evolution of Neighbourhood Morphology over the 20th century”, *Environment and Planning B: Planning and Design*, v30.
- Garb, M.(2011), “Race, Housing, and Burnham's Plan: Why is there no Housing in the 1909 Plan of Chicago?”, *Journal of Planning History*, v.10(2).
- Garde, A.(2006), “Designing and Developing New Urbanist Projects in the United States: Insights and Implications”, *Journal of Urban Design*, v11(1).
- Hebbert, M.(2005), “Engineering, Urbanism and the Struggle for Street Design”, *Journal of Urban Design*, v.10(1).
- Hirt, S.(2007), “The Compact versus the Dispersed City: History of Planning Ideas on Sofia's Urban Form”, *Journal of Planning History*, v,6(2).
- Hospers, G. J.(2006), “Jane Jacobs: her life and work”, *European Planning Studies*, v.14(6).
- Jacobson, J. and Forsyth, A.(2008), “Seven American TODs: Good practices for urban design in Transit-Oriented Development projects”, *Journal of Transport and Land Use*, v.1(2).
- Laurence, P. L.(2006), “The Death and Life of Urban Design”, *Journal of Urban Design*, v.11(2).
- Lawhon, L. L.(2009), “The Neighborhood Unit: Physical Design of Physical Determinism?”, *Journal of Planning History*, v.8(2).
- MacDonald, E.(2002), “Structuring a Landscape, Structuring a Sense of Place: The Enduring Complexity of Olmsted and Vaux’s Brooklyn Parkways”, *Journal of urban Design*, v.7(2).

- Parsons, K. C.(1990) “Clarence Stein and the Greenbelt Towns Settling for Less”, *Journal of the American Planning Association*, v.56(2).
- Parsons, K. C.(1998), “Clarence Stein’s Variations of the Garden City Theme by Ebenezer Howard”, *Journal of the American Planning Association*, v.64(2).
- Raynsford, A.(2011), “Civic Art in an Age of Cultural Relativism: The Aesthetic Origins of Kevin Lynch’s Lmage of the City”, *Jounal of Urban Design*, v.16(1).
- Rohe, W. M.(2009), “From Local to Global: One Hundred Tears of Neighborhood Planning”, *Journal of the American Planning Association*, v.75(2).
- Stearns, P. N.(1984), “Review: The Parks and the People: Social History and Urban Parks”, *Journal of Social History*, v.18(2).
- Stein, C. S.(1939) “III. The Case For New Town”, *Journal of the American Planning Association*, v.5(2).
- Thompson–Fawcett, M.(1998), “Leon Krier and the organic revival within urban policy and practice”, *planning perspectives*, v.13(2).
- Venturi, R.(1965), “Complexity and Contradiction in Architecture”, *Journal storage*, v.9(10).
- Wrigley, R. L.(1960), “The Plan of Chicago: Its Fiftieth Anniversary”, *Journal of the American Institute of Planners*, v.26(1).
- 강경원(1984), “서울의 인구 및 기능분산의 측면에서 본 반월 신공업도시의 평가와 전망”, 『도시문제』, v.188.
- 강홍빈(1987), “대단위주거단지건설, 그 가능성과 한계-상계동 신시가지 개발사례를 중심으로”, 『국토계획』, v.22(47).
- 空間社(1969), “汝矣島開發 MASTER PLAN을 爲한 前提와 假說”, 『空間』, v.4(4).
- 권영상(2009), “행정중심복합도시 도시개념국제공모에 나타난 ‘탈중심적 도시구조’에 관한 연구”, 『한국도시설계학회지』, v.10(1).
- 김영창, 이응희, & 이중우(2003), “건축법 개정의 변천에 관한 연구-규모, 형태 및 도시경관의 규정을 중심으로-”, 『대한건축학회논문집 계획계』, v.19(3).
- 손정목(1999), “다핵도시 구상의 파급효과 -강남개발이 마무리되는 과정(III)”, 『국토』, v.215.
- 손정목(2003), “광주대단지 사건”, 『도시문제』, v.38(420).
- 안창모(2010), “서울의 도시화 과정에서 여의도의 소외와 개발”, 『한국도시설계학회지』, v.11(5).
- 양행용, 김성홍(2011), “1970-80년대 초반 서울의 아파트단지 노선상가의 도시 건축적 특성에 관한 연구”, 『대한건축학회논문집 계획계』, v.27(2).
- 여흥구(1990), “도시계획 측면에서 본 상계신시가지 개발”, 『대한건축사협회지』, v.257.
- 유원중(2000), “도시경관의 객관적 해석을 위한 모형정립에 관한 연구”, 『국토계획』, v.35(4).

- 이민주, 한삼건(2008), “울산 공업단지 개발과정에 관한 연구”, 『대한건축학회』, v.28(1).
- 이상경(2004), “송도신도시 개발계획 수립과정 회고”, 『Urban Review』, v.5.
- 임강원(1992), “수도권 신도시계획의 성과분석과 계획상의 개선방안 -반월신공업도시를 사례로-”, 『환경논총』, v.30.
- 한광야(2004), “커뮤니티 설계언어의 고찰: 규모, 구조, 형태, 프로그래밍”, 『한국도시설계학회지』, v.5(3).
- 한국주택협회(2005), “화성동탄신도시 개발개요와 청약가이드”, 『주택과 사람들』, v.181.

논문

- Jaecheol Kim(2010), 『Innovation-Diffusion Processes in Urban Design Movement: Application of the Model-Prototype-Adaptation Framework to New Urbanism and Neighborhood Development Practices in Atlanta』, Ph.D. Dissertation, Georgia Institute of Technology.
- 김장희(2011), 「서울 1960~70년대 도시계획에서 잠실지구종합개발기본계획의 의미」, 서울시립대학교 박사학위 논문.
- 김보아(2005), 「신도시 근린생활권 변화와 거주자의 생활영역 인식에 관한 연구: 분당신도시를 사례로」, 중앙대학교 석사학위논문.
- 김수현(2006), 「1971년 광주대단지 사건 연구」, 서강대학교 석사학위 논문.
- 김준배(2003), 「택지개발사업의 지역파급효과에 관한 연구: 대전둔산지구를 대상으로」, 한남대학교 석사학위 논문.
- 김진희(2010), 「서울 1960~70년대 도시계획에서 잠실지구종합개발기본계획의 의미」, 서울시립대학교 박사학위논문.
- 민병길(2007), 「복합 이벤트 공간으로서의 여의도 공원 개발 계획」, 한양대학교 건축대학원 석사논문.
- 성도현(2009), 「신도시개발에서 u-City 적용에 관한 연구 : 화성 동탄 신도시 사례를 중심으로」, 경원대학교 석사학위 논문.
- 이득우(2003), 「근린주구 개념이 우리나라의 집합주거단지계획 변화에 미친 영향 연구」, 서울시립대학교 석사학위논문.
- 이민주(2008), 「울산공업단지 개발과정에 관한연구」, 울산대학교 석사학위 논문.
- 이춘복(2006), 「공동주택단지 계획기법 변천에 관한 연구」, 경원대학교 석사학위 논문.
- 장성수(1994), 「1960~70년대 한국아파트의 변천에 관한 연구」, 서울대학교 석사학위 논문.
- 장충모(2004), 「미래형 신도시 개발방안에 대한연구」, 경원대학교 석사학위 논문.
- 조성래(2003), 「신시가지 중심상업지역 내 상업시설 입점시기와 인구 유입과의 관계 분석」, 연세대학교 석사학위논문.

조성학(2008), 「택지와 주거단지 통합개발 계획체계 정립에 관한 연구」, 단국대학교 박사학위논문.
 최두호(2007), 「주거단지 계획 이론의 변천과 계획요소의 특성 연구-국내 주거단지를 중심으로」, 한양대학교 박사학위논문.
 하혜경(2005), 「서울시 공원녹지행정에서의 주민참여 연구」, 서울시립대 조경학과 석사논문.

보고서

건교부·대한주택공사(1979), 「과천도시개발기본설계」, 건교부.
 건설부(1977), 「반월 신공업도시 개발기본계획」.
 건설부(1979), 「과천도시개발기본계획」.
 경기도(1971), 「성남도시 기본계획」.
 국토개발연구원(1992), 「성남분당지구 도시설계(최종보고서2)」, 성남시.
 국토해양부(2008), 「신도시개발 편람메뉴얼」.
 군포시(1991), 「산본신도시 도시설계지침서(상업지부분)」.
 김형보(1998), 「수도권 신도시 도시설계 운영방안에 관한 연구」, 경기개발연구원.
 대한주택공사(1979), 「과천 도시개발 기본설계 V.5 최종보고서 변경분」.
 대한주택공사(1984), 「과천신도시개발사」.
 대한주택공사(1986), 「상계지구택지개발 중심상업지 도시설계」.
 대한주택공사(1988), 「상계신시가지 개발사I (계획편)」.
 대한주택공사(1989), 「군포산본 건축 기본설계 보고서_1단계사업지구」.
 대한주택공사(1990), 「산본신도시 도시설계지침_상반기 사업지구」.
 대한주택공사(1990), 「부천중심지구 택지개발사업 기본계획 및 기본설계」.
 대한주택공사(1991), 「산본신도시 기본계획」.
 대한주택공사(1991), 「산본신도시 도시설계(공공부문)」.
 대한주택공사(1991), 「산본신도시 도시설계(상업지부분)」.
 대한주택공사(1992), 「대한주택공사 30년사」.
 대한주택공사(2002), 「주택도시 40년」.
 대한주택공사(2007), 「파주 운정지구 택지개발사업 종합용역 보고서」.
 대한주택공사(2007), 「파주운정신도시 택지개발사업 개발계획」.
 박철수 외(1996), 「경쟁력제고를 위한 주거단지 설계방식과 체제에 관한 사례조사 및 적용방안 연

구」, 대한주택공사 주택연구소.

부산직할시(1990), 「해운대 신시가지 건설 기본설계 종합보고서」 .

부산직할시(1992), 「부산도시기본계획」 .

부산직할시(1993), 「해운대 신시가지 도시설계(안)」 .

부천시(1990), 「부천중동지구 공동주택단지 도시설계 (제1차 사업지구)」 .

부천시(1992), 「부천 중동지구 도시설계」 .

서울대학교 환경계획연구소(1984), 「고덕지구 중심상업지역 도시설계, 서울특별시.

서울특별시(1969), 「여의도 및 한강연안개발계획」, 서울시한강건설사업소.

서울특별시(1984), 「목동 신시가지계획-중심지구 도시설계 및 주거지역 계획설계」 .

성남시(1992), 「성남분당지구 도시설계-상업지역, 주거지역(연립·단독용지) 공공건축물-최종보고서」 .

신정철, 김상오, (1998), 「신도시개발정책 개선방안연구」, 국토연구원.

울산개발계획본부(1962), 「울산개발계획개요」 .

울산광역시(2006), 「울산광역시 도시계획사」 .

이형철(2007), 「파주운정신도시 개발계획」, (주)건화

인천광역시 도시개발본부(2002), 「송도지식정보산업단지 지구단위계획 및 기반시설 실시설계 보고서」 .

인천광역시(2000), 「송도신도시 기본계획」 .

인천시(2009), 「인천경제자유구역 송도지구 개발계획」 .

천일기술단(1976), 「영동아파트지구 종합개발계획」 .

한국종합기술개발공사(1969), 「여의도 및 한강연안개발계획」, 서울특별시.

한국토지개발공사(1984), 「고덕지구 중심상업지역 도시설계」 .

한국토지개발공사(1984), 「고덕지구 중심상업지역 도시설계」 .

한국토지개발공사(1988), 「대전신시가지(둔산지구) 택지개발사업 기본계획 및 기본설계」 .

한국토지개발공사(1990), 「분당신도시개발사업 기본계획」 .

한국토지개발공사(1992), 「대전둔산지구 준주거지역 및 중심상업지역 도시설계(안)」 .

한국토지개발공사(1992), 「성남분당지구 도시설계(공공건축물) 최종보고서」 .

한국토지공사(1999), 「분당 신도시 개발사」 .

한국토지공사(2004), 「화성동탄신도시 구조물 경관디자인」 .

한국토지공사(2007), 「화성동탄신도시 택지개발사업 실시설계보고서」 .

한국토지공사(2008), 「Dongtan New Town URBAN SPACE DESIGN」 .

한국피알씨(1978), 「잠실중심지구개발계획」 .
 행정중심복합도시건설청(2006), 「행정중심복합도시 개발계획」 .
 행정중심복합도시건설청(2007), 「행정중심복합도시 개발계획 최종보고서」 .
 행정중심복합도시건설청(2007), 「행정중심복합도시 중심행정타운 마스터플랜 국제공모전」 .
 황영우, 김주석(1999), 「해운대 신시가지의 효율적 관리를 위한 기초연구(1)」 , 부산발전연구원.

신문기사

가락지구 도시설계 확정, 〈경향신문〉, 1985년 05월 21일, 제 6면
 가로시설물 통일, 〈매일경제〉, 1986년 12월 8일, 제 10면
 강동~강남 도로망 대폭 확충, 〈매일경제〉, 1986년 04월 02일, 제 10면
 개포지구 도시설계 확정, 〈매일경제〉, 1985년 05월 25일, 제 10면
 건설부 도시공원법 추진 , 〈매일경제〉, 1979년 2월 20일, 제 7면
 건축선 후퇴기준 폐지, 〈경향신문〉, 1982년 8월 27일, 제 10면
 구마다 시범가로 한곳씩 지정, 〈경향신문〉, 1983년 1월 26일, 제 10면
 국가중심 가로 조성, 〈경향신문〉, 1995년 4월 18일, 제 1면
 나진시가지계획 ,〈동아일보〉, 1934년 09월 16일, 제 2면
 남산 제 모습 찾는다, 〈동아일보〉, 1990년 8월 17일, 제 1면
 내달부터 옥외광고물 대폭 정비, 〈경향신문〉, 1980년 1월 17일, 제 6면
 다가구주택 무분별 건립 제한, 〈매일경제〉, 1999년 7월 30일, 제 36면
 대로변·미관지구 건축선 규제강화, 〈경향신문〉, 1984년 2월 9일, 제 6면
 도시경관계획 세운다, 〈매일경제〉, 1990년 8월 24일, 제 22면
 도시계획 6백년 서울의 어제와 오늘(4) 가로망, 〈경향신문〉 1966년 03월 30일, 제 8면
 도시계획 6백년 서울의 어제와 오늘(5) 공원·녹지, 〈경향신문〉, 1966년 4월 20일, 제 8면
 도시공원계획 전담 공원위원회 설치, 〈동아일보〉, 1975년 9월 23일, 제 6면
 도시녹지 확대위해 건축법 시행령 개정, 〈매일경제〉, 1978년 4월 13일, 제 7면
 도시미관과 경찰, 〈동아일보〉, 1956년 9월 17일, 제 1면
 도시설계착수, 〈경향신문〉, 1984년 7월 24일, 제 6면
 도시성형, 〈경향신문〉, 1984년 10월 19일, 제 1면

도시인과 공원, <경향신문>, 1963년 7월 27일, 제 5면
 도심에서 미관지구 설정, <동아일보>, 1966년 1월 26일, 제 4면
 도심재개발 '역사성' 되살린다, <경향신문>, 1998년 9월 17일, 제 17면
 돈화문길 등 9곳 '겉고싶은 거리' 조성, <한국경제>, 1998년 10월 20일, 제 25면
 미관지구 4종으로 구분 건축조례 공포, <경향신문>, 1970년 11월 11일, 제 8면
 본궤도에 오를 다세대주택 건축법개정안 내용, <매일경제>, 1984년 11월 19일, 제 10면
 분당, 일산 신도시 아파트, <매일경제>, 2009년 9월 21일 제 17면
 사설 학원 강북에도 설립허용, <동아일보> 1990년 01월 05일, 제 13면
 산본전원도시, <매일경제>, 1990년 10월 24일, 제 35면
 산본전원신도시, <매일경제>, 1990년 10월 24일, 제 34면
 상의(商議) 가본 새해 경제전망, <동아일보>, 1968년 1월 13일 제 3면
 새로운 서울 도시계획, <경향신문>, 1955년 3월 11일, 제 4면
 서울 도시경관심의 대폭 강화, <매일경제>, 1991년 10월 4일, 제 18면
 서울 보행자 밀집지역 「전용보도」 만든다, <경향신문>, 1995년 10월 30일, 제 22면
 서울도시경관관리 조례 5년마다 제정 시행키로, <경향신문>, 1999년 5월 19일, 제 21면
 서울시 "고품격 디자인도시로 태어난다," <머니투데이>, 2007년 4월 23일
 서울시 14개 방사선 확정, <매일경제>, 1971년 04월 09일, 제 3면
 서울시 도시계획 기본 가로망 계획마련, <동아일보>, 1970년 08월 28일, 제 8면
 서울시 종합계획 장안평 뉴타운 담장 없는 전원주택으로, <경향신문>, 1978년 10월 13일, 제7면
 세종로 을지로 종로통 첫 도시설계작업, <경향신문>, 1981년 12월 21일, 제 6면
 수원영동 용인영덕 「제2 신도시」 조성, <경향신문>, 1993년 2월 1일, 제 13면
 시가지령과 그 미치는 영향, <동아일보>, 1934년 6월 29일, 제 2면
 시민보행권 조례로 보호, <경향신문>, 1996년 10월 23일, 제 20면
 여의도 개발 조감도, <경향신문>, 1968년 4월 5일 제 5면
 여의도를 시가로, <동아일보>, 1967년 9월 22일, 제 3면
 올림픽 선수기자촌 아파트 착공, <동아일보>, 1986년 11월 3일, 제 10면
 의사당 보수안 9월까지 완공, <동아일보>, 1963년 5월 28일, 제 2면
 잠실지구 도시설계 완성, <경향신문>, 1983년 11월 24일, 제 6면
 재개발구역 가로 종합정비, <동아일보>, 1986년 1월 29일, 제 6면

재개발의 대안 휴먼타운 법제화, <이데일리>, 2011년 3월 23일
 정비·단속 아랑곳없는 “난립” 「계막지간판」 공해, <동아일보>, 1980년 11월 10일, 제 7면
 조선시가지계획령 [중], <동아일보>, 1934년 6월 20일, 제 2면
 지구단위계획, 도시설계.상세계획 통합 변경, <매일경제>, 2001년 10월 23일
 지구상세계획제 도입, <매일경제>, 1991년 04월 02일, 제 17면
 지하철 II 2년 앞당겨 83년 완공, <동아일보> 1979년 02월 15일, 제 11면
 택지개발지구 경관심의 강화, <매일경제>, 1992년 10월 16일, 제 22면
 판자집 철거의 시비, <경향신문>, 1955년 7월 1일, 제 1면

웹사이트

Andrienko, T. L. et al. "Principles of structure and functioning of the Polesian ecological network in Ukraine, its integration in general ecological network of Polesie region", 「UNESCO」, http://science.basnet.by/unesco/pol_eco_eng.htm

Congress for the New Urbanism(2001), “Charter of the New Urbanism”, 「CNU」, <http://www.cnu.org/charter>

France in the Age of Les Misérables(2001), “Mapping Paris: Haussmann and New Paris”, 「Mount Holyoke College」, <http://www.mtholyoke.edu/courses/rschwartz/hist255-s01/mapping-paris/Haussmann.html>

FrederickLawOlmsted.com(2011). “Central Park”, 「FrederickLawOlmsted.com」, <http://fredericklawolmsted.com/central.html>

FrederickLawOlmsted.com(2011). “Riverside, Illinois”, 「FrederickLawOlmsted.com」, <http://fredericklawolmsted.com/riverside.html>

Greenway Neighborhoods, “American Neighborhoods could be Safer & Healthier for People & Planet”, 「Greenway Neighborhoods」, <http://www.greenwayneighborhoods.net>

Helmick, J.(2010), “Frederick Olmsted Meets Rudolf Steiner”, 「capeannwaldorf」, http://www.capeannwaldorf.org/Frederick_Olmsted_Meets_Rudolf_Steiner.pdf.

Make big plans, "Rerouting the metropolis", 「make big plans」, <http://burnhamplan100.lib.uchicago.edu/newberryexhibit/rerouting/busy-crossroads.html>

Project for Public Spaces(2011), “Eleven Principles for Creating Great Community Places”, 「PPS」, <http://www.pps.org/articles/11steps/>

Stan Neumann, “Paris: Story of a City”, 「The Roland Collection of Films on Art」, <http://www.rolandcollection.com/films/?prm=a16-b249-c2338-d0-e0>

The Art History Archive(2011), “Haussmann's Paris”, 「The Art History Archive」, <http://www.arthistoryarchive.com/arthistory/architecture/Haussmanns-Architectural-Paris.html>

The Redburn Association, “RADBURN - A PLANNED COMMUNITY”, 「The Redburn Association」, <http://www.radburn.org/geninfo/radburn-intro.html>

국가기록원, “기록으로 보는 생활사, 제 16장: 한국 최초의 아파트 단지”, 「국가기록원」, <http://theme.archives.go.kr/next/education2010/house03.do>

문화사회연구소, “대도시와 백화점, 공간과 사물의 전화”, 「문화사회연구소」, http://www.kccs.or.kr/team_blog/15129

서울특별시, “서울특별시 시대 II - 1961~1965년 공원지정 및 변경”, 「서울육백년사」, <http://seoul600.seoul.go.kr/seoul-history/sidaesa/txt/8-5-4-2-1-1.html>

서울특별시, “서울특별시 시대 II - 1972년 시정종합계획의 공원계획”, 「서울육백년사」, <http://seoul600.seoul.go.kr/seoul-history/sidaesa/txt/8-5-4-1-2.html>

서울특별시, “서울특별시 시대 II - 1972년 시정종합계획의 공원계획”, 「서울육백년사」, <http://seoul600.seoul.go.kr/seoul-history/sidaesa/txt/8-5-4-1-2.html>

서울특별시, “서울특별시 시대 II - 1978년 도시기본계획과 토지계획”, 「서울육백년사」, <http://seoul600.seoul.go.kr/seoul-history/sidaesa/txt/8-5-3-1-5.html>

서울특별시, “서울특별시 시대 II - 간선 및 보조간선망 계획”, 「서울육백년사」, <http://seoul600.seoul.go.kr/seoul-history/sidaesa/txt/8-5-2-2-3-3.html>

서울특별시, “서울특별시 시대 II - 개발제한구역제도와 지정현황”, 「서울육백년사」, <http://seoul600.seoul.go.kr/seoul-history/sidaesa/txt/8-5-4-4-1.html>

서울특별시, “서울특별시 시대 II - 공원 녹지”, 「서울육백년사」, <http://seoul600.seoul.go.kr/seoul-history/sidaesa/txt/8-5-1-2-3-4.html>

서울특별시, “서울특별시 시대 II - 공원 녹지계획”, 「서울육백년사」, <http://seoul600.seoul.go.kr/seoul-history/sidaesa/txt/8-5-1-1-3-3.html>

울산광역시청(2011), “산업·경제편”, 「울산광역시청」, <http://www.ulsan.go.kr>

위키피디아, “Boulevard Haussmann in Paris”, 「위키피디아」, <http://en.wikipedia.org/wiki/File:Blv-haussmann-lafayette.jpg>

정석(2011), “도시설계 9강 : 도시건축을 이끄는 도시설계”, 「정석의 걷고 싶은 도시, 살기 좋은 동네」, <http://blog.naver.com/PostView.nhn?blogId=jeromeud&logNo=70117516308>

한국토지주택공사 동탄사업본부, “화성동탄신도시 소개 - 사업지구 개요”, 「화성동탄신도시」, <http://dongtan.lh.or.kr/>

한국학중앙연구원(2008), “부천 중동지구 택지개발사업”, 「디지털 부천 문화대전」, <http://bucheon.grandculture.net>

행정중심복합도시건설청, “세종시 소개 - 도시 소개”, 「행정중심복합도시건설청」,

http://www.macc.go.kr/policy07.do?menu_id=policy07

행정중심복합도시디자인(2010), “지구단위계획”, 「행정중심복합도시디자인」, http://happycity2030.or.kr/urbandesign/region_unit1_4.asp

행정중심복합도시디자인, “부문별 기본구상-주거지 조성·환경보전 및 공원녹지계획”, 「행정중심복합도시디자인」, http://happycity2030.or.kr/urbandesign/basic_plan2_2.asp

Green Infrastructure, "What is Green Infrastructure?", 「Green Infrastructure」, <http://www.greeninfrastructure.net/content/definition-green-infrastructure>

기타 참고 문헌

Benedicte Anierte and Nicolas Rouge(2011), History of Urbanism: a sustainable perspective, 발표자료.

Center for Applied Transect Studies(2009), Smart code version 9.2, The Town Paper.

Simpson, S.(2004), Natural Cities, After VINEX.

국가기록원, 「울산도시계획결정서(국토건설청고시제149호)」, 관보제3147호(1962년5월14일)

김광식(2004), 「파주운정 친수환경 생태과제: 파주운정 신도시의 개발계획과 추진과제」, 2004 도시 설계학회 환경연구위원회 세미나.

안건혁(2000), 「분당 신도시 프로젝트」, 한국도시설계 학회 강연 자료.

두리공간환경연구소(2010), 「서울 시정주역 구술조사」, 서울역사박물관.

한국토지개발공사(1986), 「환경영향평가집:1982년-1984년 평가지구」, 한국토지개발공사

How the Korean Urban Design Practice adopted the Western Urban Design Theories

Oh, Sunghoon
Tchah, Chu Young
Kim Young Ook

Obviously, urban design would have been divided according to own history and culture, and tradition of space use. However, the design concepts and tools we use are westernized as much as complex to understand without foreign language. It can be thought that domestic urban design theory and method have been definitely existed in Korea over the past few decades. Therefore, it brings into question what are the urban design theory and method suggested and accepted in Korea.

To answer the question, above all, it is required to identify the origin of our intellectual assets abroad in the field of urban design. If it is possible to review the Western urban design theory's impact on Korea urban design even though it limited its scope to physical elements, we deemed that it could be foundation to develop Korean unique urban design system in the future. Under this assumption, first of all, it was required to review the Western urban and architectural theory which has made urban design. To do this, this study attempted organize Western urban architectural theory applied to urban design reports and drawings focused on the physical elements in urban design area.

We set up five categories based on physical factors, such as space structure and street system, the relationship between building and street, the consideration for concept of community, the consideration for landscape, and the placement of green area. These categories are not mutually exclusive, and also it is not for embracing all of urban design practice or theory. Such attempt was necessary to reconstitute the relationship and transition of Western urban design theory for a convenient application to our cases. Without such a categories, it would be not efficient to follow the general trend of Western urban design.

The study looked into the inflection point of Western urban architectural theory related urban design of nearly one hundred years based on these five categories, then roughly summarized as follows. At first, in the category of space structure and street system, it is confirmed that a viewpoint that aspire toward traditional urban fabric and small block with Sitte as the central figure was transferred to Haussmann and Burnham's endeavor which tend to address a centrality of public space. Subsequently, Le Corbusier and Stein who justified the existence of the super-block based upon the premise of accepting motor vehicles were appeared. Such dramatic change of space meet again the movement of a line of Jane Jacobs and New Urbanism who concentrate on street activities and living street within small-scale space.

Second, in regard to the relationship between building and street there seems to be, the connection among Haussmann, Burnham, and Sitte who pursue symbolic and esthetic avenue is seen. They regarded building as a measure to create street, and also they were not seriously interested in building's own performance and linkage with street. This relation had been started to disintegrate due to the fact that modernist have separated street and building for securement of green area and segregation of pedestrian and vehicle. Such disintegration has even disintegrated social function of street, and therefore, lots of social problems arouse pregnant. Empirical research against these critical vision has been investigated by scholars like Jane Jacobs and Oscar Newman. They assumed that building and street are to be combined organically. This point of view is connected to New Urbanism, but New Urbanism seems to some how accept a part of early Sitte's perspective in the way that New Urbanism emphasis symbolic and esthetic part of space.

The third is the section of dealing with the concept of community. In a stream of Howard's Garden City, abstract community concept as a means of social reform for public welfare was still argued like descendant of utopia socialist then. Also, to them, community is regarded as reviving attribute of earlier rural sociology. However, the modernist did not explore such concept of community seriously. In case of Perry and Stein, they have become agonized space organization in terms of sociological perspective such as the people's interaction in a daily life. These research were supported by Newman and Appleyard who conducted an empirical study on the

behavior. Moreover, it is connected to New Urbanist or PPS, but at this point of time, the concept of community maximized as instrumental applicability using for certain purpose like remedy of urban regeneration or lower-income group rather than general principle of space organization

Fourth, in case of landscape's handling, an emotional creation in urban problem has been promoted as composing picturesque landscape for Garden City. However, in the urbanity by modernist, modern landscape highlighting geometrical and vertical factors based on modernism and cubism is emphasized. After that, Post-modernism landscape has stated with recognize the value of human-scale, complex and continuous landscape, personal landscape beginning with Lynch's concept of image and legibility. Such recognition for landscape progressed to ecological landscape, and it also led to positive conservation and practical use of natural topography and element.

Finally, in the part of green area's placement, the green area thought by Sitte, Olmsted, and Burnham performed the role of a prescription regarding an urban problem. Such view went through the establishment process of green system while separating parkway, greenbelt, greenway by Stein and Henry Wright. Green system evolved with reorganization of the spatial organization and structure. In the late 19th century, the concept of ecological system became stronger. Thus, ecological network has been made up, and the concept of ecological corridors has been applied in order to preserve urban eco-system beyond the human-centered green system.

We tried to analysis Korean urban design report and drawing based on afore-mentioned contents of five categories. The objects analyzed in here are not real urban and district. It is the reports and drawings of them. Namely, we examined how the Western urban architectural theories adopted in Korean urban design practice. We largely divided Korean urban design period since modern age into five period such as 1960s, 1970s, 1980s, 1990s, and 2000s. Then, We selected and analyzed a total of 20 cases' reports and drawings(each period have 4 project each). The result of analysis can be suggested as follows.

First, as a result of the review for spatial structure and street system, the centralization of the space was highly mitigated from 1960s to 2000s. For this reason,

there was no projects shown the aspect of sprawl differently from the United State. Also, small scale of centralization within the region has been considered since 1980s. In terms of the block size, superblock for segregation of pedestrian and vehicle was consistently applied from the beginning. Small size blocks considering street activities were adopted since 1990s, but it has been limited in a few commercial area. In case of street network's consideration, there was movement to secure living street in the 1980s and it became more common in the 1990s.

Second, in the relationship between building and street, the building and street has gone into separation since 1960s. Although the purpose of this separation was unsure as to whether it was for facilitation of mobility vehicles or segregation of pedestrian and vehicle, it has been continued. From 1970s, the concept of segregation of pedestrian and vehicle was presented precisely. After 1980, it was come into view that building and street should be combined organically, but it was still applied in some limited areas, and the separation of street and building has keep going on generally. These aspects shows that there were no alternatives for urban planners to make discourse on apartment housing considering benefits of western urban design theories, which was dominant in Korea for the past decades.

Third, the concept of community is not just followed the alternation proposed from western urban design. In addition, form-based community plan has been applied after Gwa-Cheon newtown in 1980s. The reason why communities itself were not adopted as a solution of urban problems is due to the fact that apartments have been the most dominant housing type in Korea. So, the problem of community were not because of the problems of urban design, but the problem of apartment complex planning. For this reason, it was assumed that remaining built-up area would have no room for reorganization themselves through urban design in terms of communities.

Fourth, there was no mentioning about landscape in the 1960s, if aught there be, that was only in abstract manner. Since then, picturesque landscape was never pursued. If any, that seems to be limited in only small part of Multifunctional Administrative City. As the modern landscape has been emphasized in the most, since the 1980s, it seems to be post-modern landscape in that the aspect of the balance with natural landscape was dealt with. Also, after 1990s, landscape planning considering vista was achieved in earnest. Subsequently, the mention of ecological

landscape has being proposed since 2000s.

Fifth, in the part of placement of green area, it was only a part to mention green area as prescription for urban problems. In the 1960s, the movement to arrange green system hierarchically was occurred. In western urban design, green area was political target from the beginning. In comparison with that, it has taken a long time to objectify green area in Korea. ecological green system like eco-corridor has started to introduce in urban design since 2000s. However, despite of introducing ecological area rate, the value and importance of green area seems to be standing at starting point of awareness.

This research is summarized briefly, but it is sure that our urban design has been evolved having its own character. According to the plan of the Multifunctional Administrative City, it is shown that urban fabric is arranged by dividing the entire city into living sphere having multi-layered structure, or the concept of community is reorganized organically, as well as ecological aspect is introduced actively, and the concept of new urbanist is adopted in Korea. Also, in the case of detached dwelling area design from Paju Unjung Newtown, it is confirmed that fastidious urban design has being accomplished by connecting the individual lot and greenway, eco-network, and landscape network.

Such plans can be called a new extension of urban design field, which can not be captured just by the change and concept of existing western urban architectural theory. Establishing, improving and spreading these kind of things as our urban design's theory and study system will be very meaningful to researcher in field of urban design. The insufficient and rough review and analysis accomplished in this research was not for indicating and criticizing the problems of individual cases, but it aimed to organize the achievement of our urban design systematically with overcoming Western urban design theory, and to make a foundation of adopted urban design responding to rapidly changing future.

Henceforth, if the theoretical work which organized our urban design's own value system and achievements would be progressed through more extensive and in-depth analysis of individual urban design project, it will be highly helpful in various parts of our urban design.

부록1. 도시설계 사례 개요

1. 1960년대
2. 1970년대
3. 1980년대
4. 1990년대
5. 2000년대

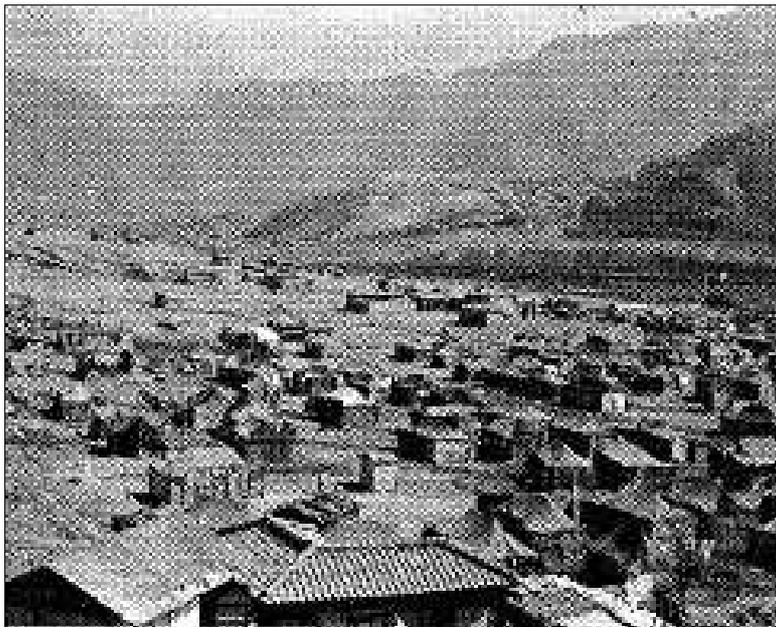
[표 부록 1-1] 도시설계 사례 개요 목록

| 구분 | 사례 |
|--------|--|
| 1960년대 | 성남 단지개발 울산 공업지구 서울 여의도 개발계획 서울 마포 아파트 |
| 1970년대 | 서울 영동 아파트 서울 잠실 중심지구 안산 반월 신공업도시 과천 신도시 |
| 1980년대 | 서울 목동 신시가지 서울 상계 신시가지 대전 둔산 신시가지 서울 고덕 중심상업지역 |
| 1990년대 | 군포 산본 신도시 부산 해운대 신시가지 성남 분당 신도시 부천 중동지구 |
| 2000년대 | 화성 동탄 신도시 인천 송도 신도시 행정중심복합도시 파주 운정 신도시 |

1. 1960년대

1) 성남 단지개발

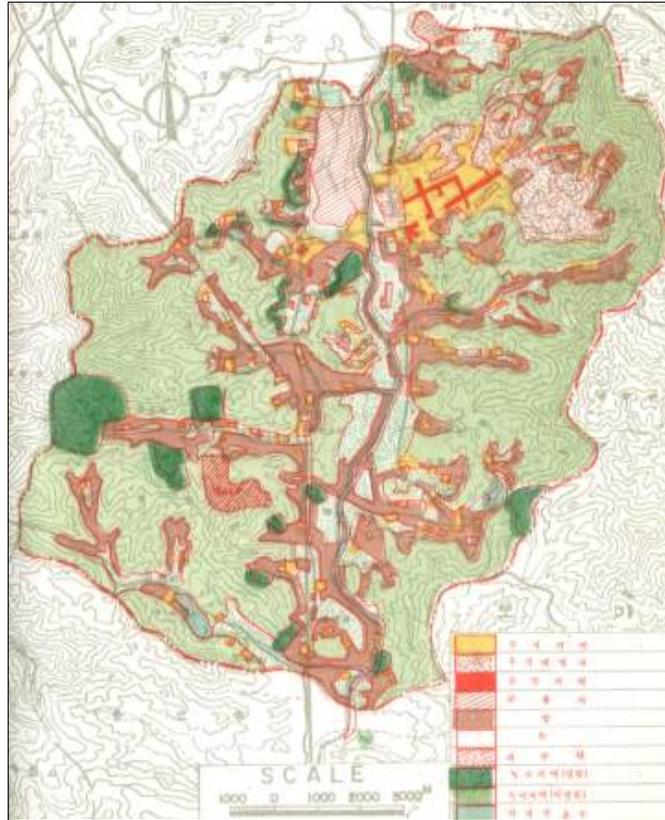
성남 단지(광주 대단지)는 서울시의 인구문제와 주택문제를 해결하기 위해 계획된 공업도시가 아닌 최초의 신도시이다. 성남 단지는 서울시가 도시개발을 위해 무허가 건물지대 철거를 위해 만든 철거민들의 집단적 정착지로 이전의 정착지 조성사업과는 비교되지 않을 정도로 큰 규모의 사업이었으며, 사업에 필요한 재정과 자원도 상당한 규모였다.⁵⁷⁴⁾ 성남 단지는 인구 20만이 넘는 대규모 주택도시로서 서울의 위성도시 기능을 가지도록 계획되었다. 주요 시책으로는 전기·수도·도로시설 등의 설비를 통한 개발촉진과 기능수행 도모, 최대한의 주민복지시설의 설치를 통한 수익성 극대화 등이 있다.⁵⁷⁵⁾ 광주주택단지(이후 성남시로 됨)는 과밀해소용 최초의 신도시였다는 점에서 의의가 있다.



[그림 부록 1-1] 70년대 초 광주 대단지 전경
출처: 김수현(2006 p.65)

574) 김수현(2006), 「1971년 광주대단지 사건 연구」, 서강대학교 석사학위 논문, p.29.

575) 손정목(2003), 「광주대단지 사건」, 「도시문제」, v.38(420), pp.92-93.



[그림 부록 1-2] 성남 도시 토지이용현황도
출처: 성남도시기본계획(1971, p.65)

□ 개발개요

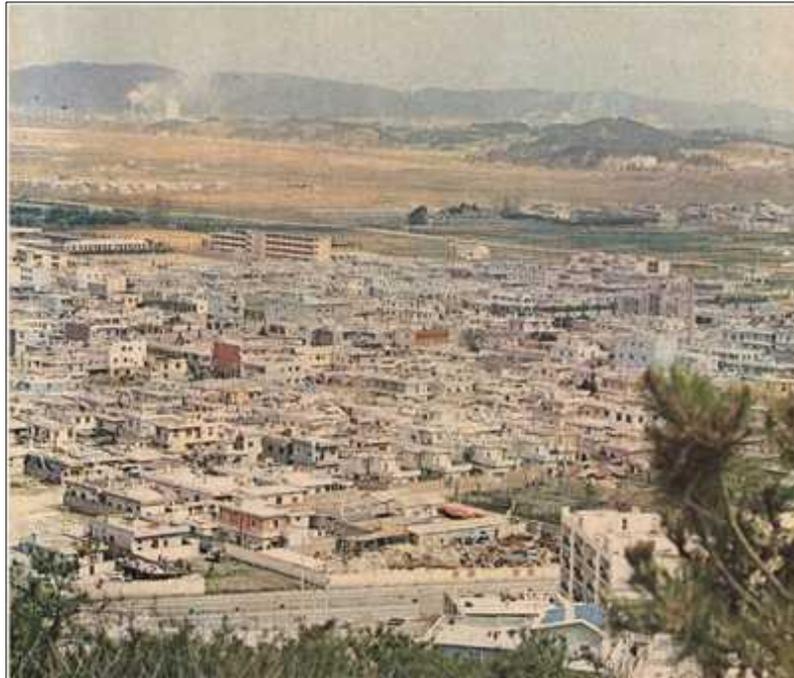
[표 부록 1-2] 성남 단지 개발개요

| | |
|---------|--|
| 목적 및 특성 | - 서울시 불량 주택 철거에 따른 이주 단지 조성의 일환으로 추진 - 인구 20만 이상 주거할 수 있는 주택도시 건설 |
| 위 치 | 광주 서구 광천동, 내방동, 화정동, 농성동 일원 |
| 면 적 | 435,000m ² (1,435,500평) |
| 수 용 인 구 | 150,000명 |
| 사 업 기 간 | 1968년 ~ 1976년 |
| 사 업 자 | 경기도 |

※ 출처 : 경기도(1971), 「성남도시기본계획」, p.3. 재정리

2) 울산 공업지구

울산 공업지구는 1962년 1차 경제개발계획 실시에 따라 우리나라 공업화의 핵심지역으로 지정되어 정부계획주도형으로 건설된 국내 최초, 최대의 임해공업단지이다. 울산시 일대에 있는 자연항과 풍부한 공업용수 및 지형 등의 자연환경을 최대로 이용하여 국가적 정책에 적응한 ‘문화공업도시’를 목표로 개발하였으며, 1962년 시 승격과 더불어 공업기반이 조성되면서 최초로 도시계획상 토지이용과 도로망의 틀이 완성되었고,⁵⁷⁶⁾ 공업도시로의 뛰어난 입지조건을 바탕으로 일제강점기부터 이미 공업도시계획이 수립되어 진행되고 있었기 때문에 개발에 따른 시간과 비용을 줄일 수 있는 이점이 있었고, 1962년 특정공업지구로 지정되어 우리나라 최초의 실험적 계획도시로 발전하게 되었다.⁵⁷⁷⁾



[그림 부록 1-3] 울산 공업지구 전경
출처: 울산의 공업입지조건 분석(1963. p.14)

576) 부산광역시(2006), 「울산광역시 도시계획사」, 부산광역시, p.3.

577) 이민주(2009), 「울산 공업단지 개발에 관한 연구 : 일제강점기 후반부터 1960년대까지」, 울산대학교 석사논문, p.2.



[그림 부록 1-4] 1962년 울산도시계획도
출처: 국토건설청 고시 제 149호(1962.5.14)

□ 개발개요

[표 부록 1-3] 울산 공업지구 개발개요

| | |
|---------|---|
| 목적 및 특성 | <ul style="list-style-type: none"> - 급속한 인구증가에 대비한 쾌적한 생활환경 조성 - 생산 및 생활기반시설, 서비스 시설의 확충 - 시민 정주를 위한 단계적이고 체계적인 도시계획정비 |
| 위 치 | 울산시 울산군, 울산읍, 방어진읍, 대현면 전역과 범서면 다운동, 무거동, 청양면, 두왕면, 농소면, 송정동, 대현면 상남동, 용암동, 농소면 송내동, 화본동, 화산동, 화동동 일원 |
| 면 적 | 176,040,000㎡(532,521,000평) |
| 수 용 인 구 | 1,422명(331가구) |
| 사 업 기 간 | 1962년 5월 14일 ~ 1986년 |
| 사 업 자 | 한국종합기술개발공사 |

※ 출처 : 울산개발계획본부(1963), 「울산의 공업입지조건 분석」, pp.4~6. 재정리

3) 서울 여의도 개발계획

서울 여의도 개발계획은 1968년 1월, 여의도 및 한강 건설을 전담할 서울시 산하의 한강건설사업소를 발족, 본격적으로 개발을 추진하기 시작했다. 현대적인 신시가지를 조성하려는 여의도 개발구상은 종합계획을 수립하면서 공간적으로 구체화되며 두 번의 계획 과정을 거쳐 시행되었는데 그 첫 번째가 1969년, (주)한국종합기술개발공사가 수립한 ‘여의도및한강연안개발계획’이다.⁵⁷⁸⁾ 당시 용도지역제에 의해 최소한의 건축 제한만이 이루어졌던 상황 속에서 도시설계에 의해 물리적 환경 조성을 통제하는 이러한 방식은 새로운 시도였다.⁵⁷⁹⁾



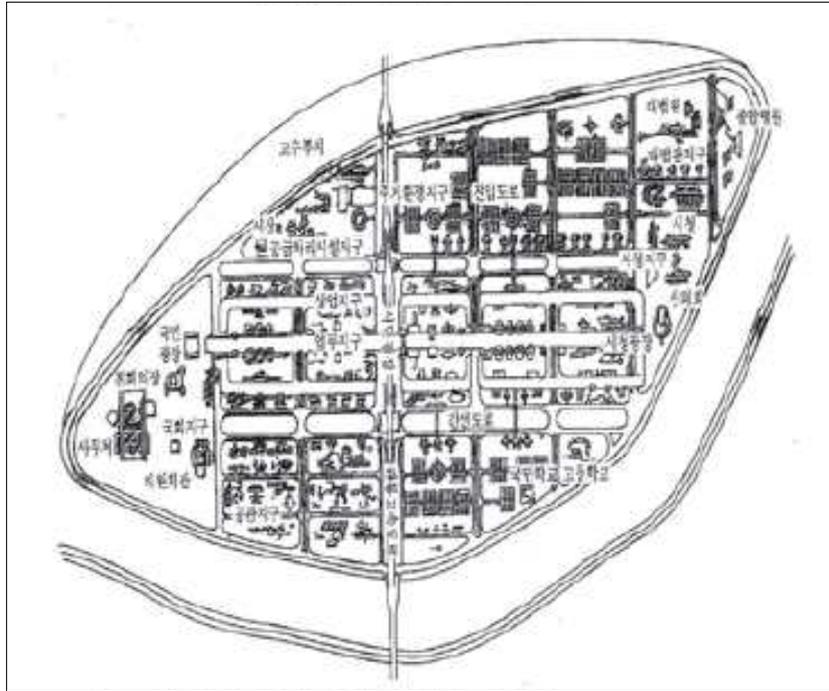
[그림 부록 1-5] 1967년 ‘한강개발3개년’ 발표 당시, 여의도 개발 조감도
출처: 동아일보(1967.9.22)



[그림 부록 1-6] 1968년 국회의사당 이전 결정 후, 여의도 개발 조감도
출처: 경향신문(1968.4.5)

578) 김진희(2010), 「서울 1960~70년대 도시계획에서 잠실지구종합개발기본계획의 의미」, 서울시립대학교 박사학위논문, p.112.

579) 당시, 여의도 계획에 참여했던 윤승중의 인터뷰에 의하면, 여의도는 건물이 아닌 도시를 설계하는 것이므로 80만평 정도의 도시를 10년, 20년 후에 어떻게 만들어 갈 것인지 미리 유도할 수 없을까라는 생각에서 도시설계를 적용한 종합계획을 수립하였다고 하고 있다. 당시 그와 같은 방식으로 접근하는 곳이 별로 없었다고 한다.(자료:(주)두리공간환경연구소, 2010, 서울 시정주역 구술조사, 서울역사박물관, p.192.)



[그림 부록 1-7] 1969년 (주)한중에 의한 여의도종합계획
출처 : 한국종합기술개발공사(1969, p.15)

□ 개발개요

[표 부록 1-4] 서울 여의도 개발계획 개발개요

| | |
|---------|--|
| 목적 및 특성 | - '서울도시기본계획' : 도심의 중추업무기능을 이전하여 강북 도심에 대응하는 부도심 기능을 가진 신시가지를 조성하고자 함 |
| 위 치 | 서울시 영등포구 여의도동 일원 |
| 면 적 | 2,882,000m ² (9,510,600평) |
| 수 용 인 구 | 300,000명 |
| 사 업 기 간 | 1969년 ~ 1978년 |
| 사 업 자 | 한국종합기술개발공사 |

※ 출처 : 한국종합기술개발공사(1969), 「여의도 및 한강연안개발계획」, p.13.

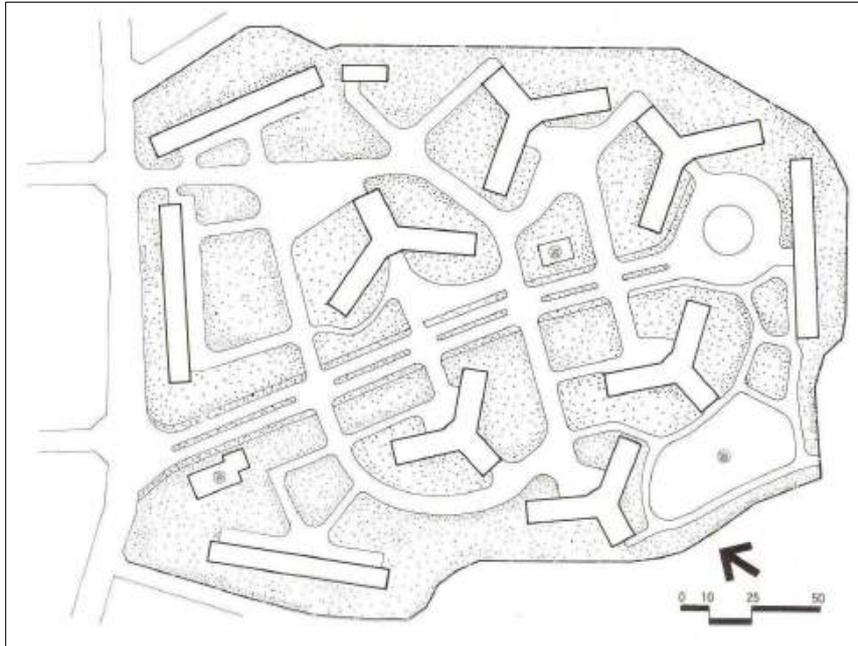
김진희(2010), 「서울 1960~70년대 도시계획에서 잠실지구종합개발기본계획의 의미」, pp.112~119

4) 서울 마포 아파트

우리나라 최초의 아파트단지인 마포 아파트는 단순히 주거만을 고려했던 단계를 넘어 대규모 주택용지에 여러 개의 건물을 짓는 '아파트 단지'로 설계했다는 특징이 있다. 마포아파트는 1962년 1차로 6층 높이의 Y자형 주거동 A, B형을 각각 3동씩, 6개동 총 50가구로 구성되었다. 마포 아파트의 의미에 대해 주공 40년사는 '기본개념은 근대 서구의 집합주택 계획에서 목표로 삼았던 녹지 위의 고층주거(Tower in the park)개념을 그대로 도입한 것으로 후일 우리나라 주거지의 단지식 개발을 견인한 선도적인 사례로서 평가되고 있으며 중산층을 위한 주택공급 정책의 산물로 기록되고 있다"고 설명하고 있다.



[그림 부록 1-8] 마포 아파트 전경
출처: 주택도시 40년(1962, p.38)



[그림 부록 1-9] 마포 아파트 배치도
출처: 이득우(2003, p.78)

□ 개발개요

[표 부록 1-5] 서울 마포 아파트 개발개요

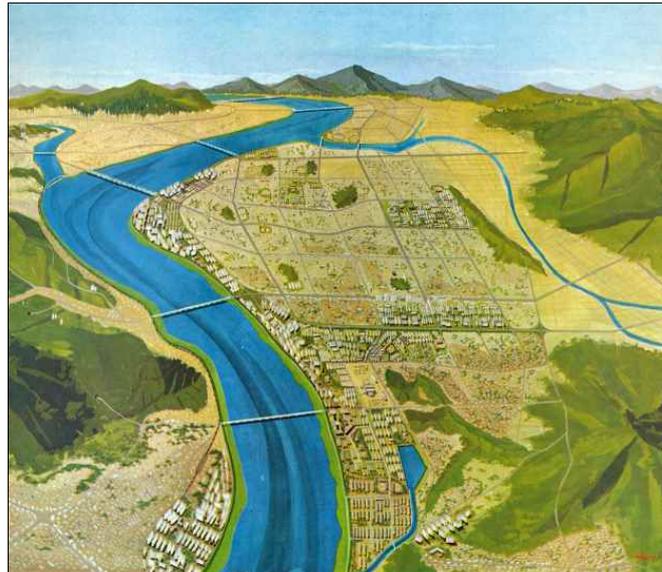
| | |
|---------|--|
| 목적 및 특성 | <ul style="list-style-type: none"> - 토지이용률을 높여 대지면적을 절약 및 제반건설공법 최초 시도 - 주거를 고층화하고 공공시설을 배치, 평면에서는 입식생활 지향 - 한국의 집합주거의 형성과정에서 중요한 역할 담당 |
| 위 치 | 서울시 마포구 마포1동 7번지 |
| 면 적 | 463.5m ² (1,529.5평) |
| 수 용 인 구 | 2,500명(642세대) |
| 사 업 기 간 | 1962년 ~ 1964년 |
| 사 업 자 | 대한주택공사 |

※ 출처 : 대한주택공사(1962), 「주택도시 40년」, p.70.

2. 1970년대

1) 서울 영동 아파트

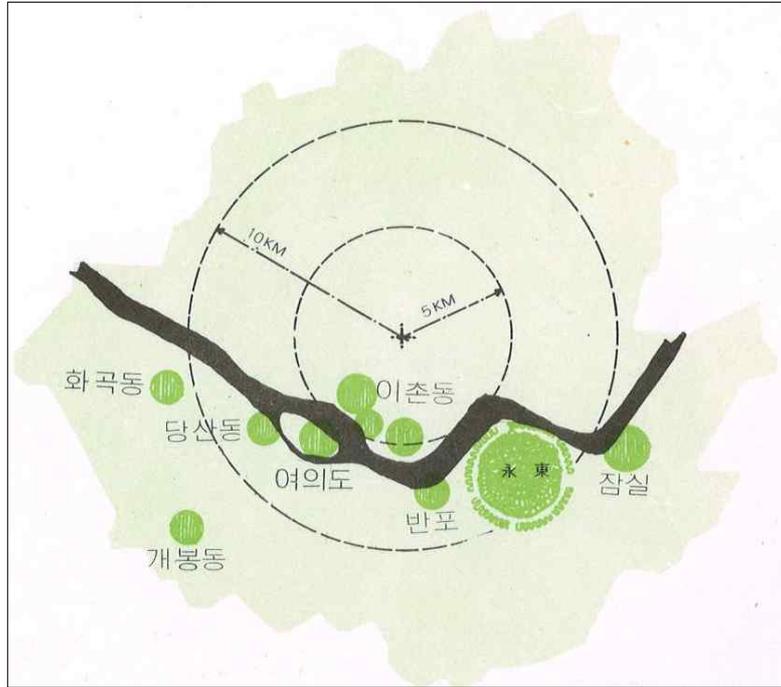
1976년 8월 서초구 반포지구, 압구정지구, 청담지구, 도곡지구 등이 아파트지구로 지정되고 영동 아파트지구 개발기본계획이 수립, 시행되었다. 영동 아파트지구 개발계획은 우리나라 최초의 아파트 지구계획으로서, 1975년 박정의 대통령의 지시에 따라 당시 도시계획과장 김병린에 의해 천일기술단이라는 연구용역회사의 김익진에게 영동 아파트지구 개발계획(안)의 수립이 의뢰되었다.⁵⁸⁰⁾ 「영동아파트지구 종합개발계획」은 「서울특별시 아파트지구 건축조례」와 더불어 1970년대 후반에서 1990년대 중반까지의 20년간, 서울은 물론이고 전국 각지에 수없이 많이 들어선 아파트지구의 모델이 되었다.⁵⁸¹⁾ 강남 일대를 아파트숲으로 만든 결정적인 계기이기도 한 영동 아파트지구는 '근린주구' 개념을 도입하였다.



[그림 부록 1-10] 영동 아파트지구 조감도
출처: 영동 아파트지구 종합개발계획(1976. p.9)

580) 손정목(1999), “다핵도시 구상의 파급효과 -강남개발이 마무리되는 과정(Ⅲ)”, 「국토」, v.215, p.94.

581) 손정목(1999), “다핵도시 구상의 파급효과 -강남개발이 마무리되는 과정(Ⅲ)”, 「국토」, v.215, p.96.



[그림 부록 1-11] 영동 아파트지구 위치도
출처: 영동아파트지구 종합개발계획(1976, p.12)

□ 개발개요

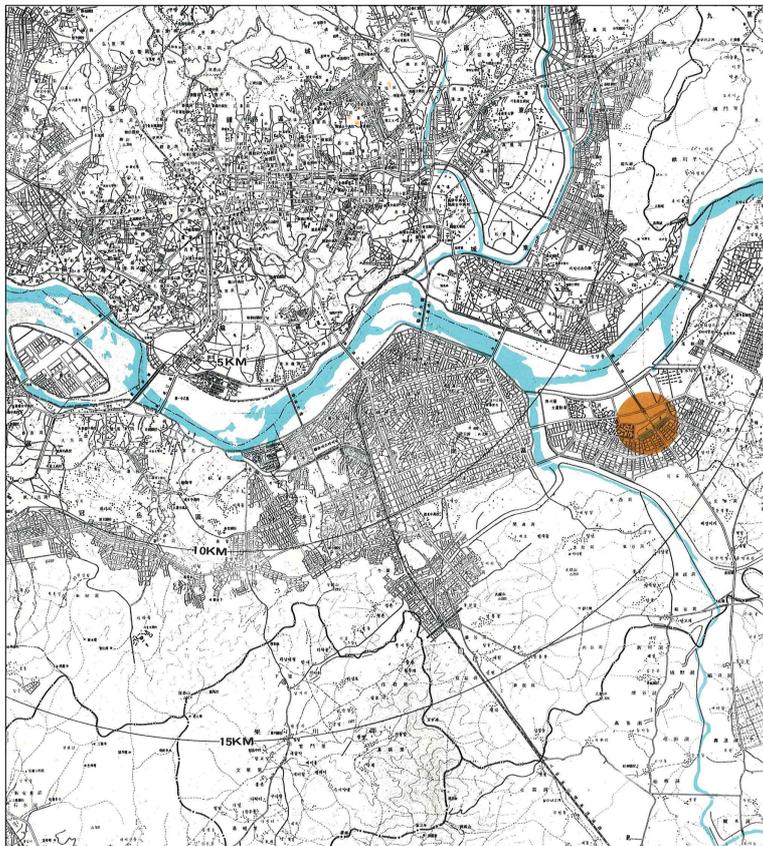
[표 부록 1-6] 서울 영동 아파트 개발개요

| | |
|---------|---|
| 목적 및 특성 | - 인구분산 및 주택문제 해결, 부도심권 개발을 위한 공간질서 확립 - 근린주구 체계 확립을 통한 쾌적한 주거환경의 조성 - 동선 및 공간 녹지 계통의 합리화, 도시미관 조성 |
| 위 치 | - 서울시 반포동, 잠원동, 압구정동, 청담동, 도곡동 일원 - 강남구 관내 7개 지구, 서초구 관내 9개 지구, 합계 16개 |
| 면 적 | 5,367,204m ² (17,711,773평) |
| 수 용 인 구 | 260,000명 - 인구밀도:800인/ha |
| 사 업 기 간 | 1976년 8월 21일 ~ 1986년 |
| 사 진 행 자 | 서울특별시, 천일기술단 |

※ 출처 : 한지원(2004), 「아파트재건축에서 지구단위계획적용에 관한연구-압구정 아파트지구를 중심으로」, pp.60~63. 재정리

2) 서울 잠실 중심지구

1975년 화곡이나 한강 아파트지구에서도 근린주구론이 부분적으로 적용되기는 했으나 근린생활권 개념이 충실하게 반영, 계획이 시작된 것은 잠실 중심지구이다.⁵⁸²⁾ 잠실 중심지구는 근린주구론의 원칙에 따라 각 가구들은 중앙에 위치한 상가나 학교를 중심으로 내부지향적으로 구성되어 하나의 가구가 완결적인 단위로 구성되는 방식이 일반화되는 계기를 마련하였다.⁵⁸³⁾



[그림 부록 1-12] 서울 잠실 중심지구 위치도

출처: 잠실 중심지구 개발계획(1978, p.25)

582) 조성학(2008), 「택지와 주거단지 통합개발 계획체계 정립에 관한 연구」, 단국대학교 박사학위논문, p.33.

583) 조성학(2008), 「택지와 주거단지 통합개발 계획체계 정립에 관한 연구」, 단국대학교 박사학위논문, p.34.



[그림 부록 1-13] 잠실 중심지구 전경
출처: 조성학(2008, p.34)

□ 개발개요

[표 부록 1-7] 서울 잠실 중심지구 개발개요

| | |
|---------|--|
| 목적 및 특성 | <ul style="list-style-type: none"> - 중심성을 가지는 부도심으로 만들기 위해 방사환상형 도로망 계획 - 중심지구에 직주근접을 전제로 대규모 업무기능을 유치 - 연속적인 녹지체계 설정 |
| 위 치 | 서울시 성동구 잠실동, 신천동, 송파동 일원 |
| 면 적 | 3,400,000㎡ (11,220,000평) |
| 수 용 인 구 | 250,000명 |
| 사 업 기 간 | 1974년 ~ 1977년 |
| 사 진 행 자 | 대한주택공사 |

※ 출처 : 송파구청, 「잠실아파트지구단지계획」, pp.166~168. 재정리

3) 안산 반월 신공업도시

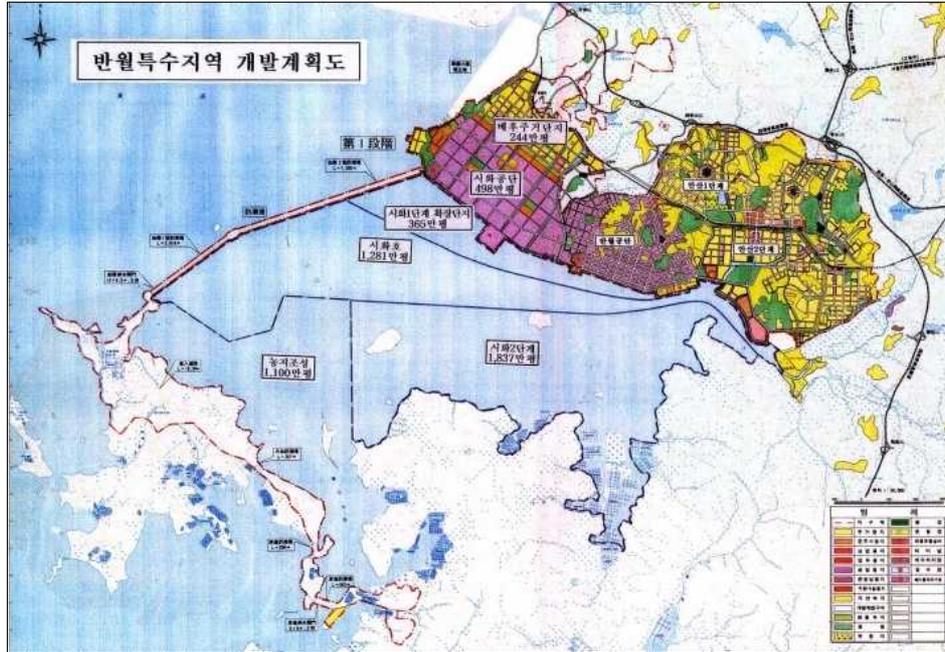
반월 신공업도시는 근대적 의미로 볼 때, 우리나라 최초의 계획적 신도시라고 할 수 있으며, 울산, 성남보다는 늦게 착수되었지만, 정부가 처음부터 기존 시가지가 없는 곳에 독립된 신도시를 개발하겠다는 의도를 가지고 계획하였다는 점이 큰 특징이다. 수도권에 신공업도시를 건설하여 서울의 인구 및 공업을 분산시키고자 하는 것이 개발목적이었다.⁵⁸⁴⁾ 이는 초기의 영국 신도시와 같은 소비형의 도시가 아닌 인구흡입산업을 집중적으로 유치하여 자체생산능력을 갖는 자기완결형 자족도시로서 계획되었고, 모도시와는 활발한 유기적 관련을 갖지만 의존하지 않는 분리된 도시로, 서울인구의 소산과 주변지역에의 외부 경제효과를 파급하는 기능을 가진 복합기능도시로 계획되었다.⁵⁸⁵⁾



[그림 부록 1-14] 반월 신공업도시 조감도
출처: 반월 신공업도시 개발기본계획(1977, p.4)

584) 신정철, 김상오, (1998), 「신도시개발정책 개선방안연구」, 국토연구원, pp.26-27.

585) 강경원(1984), “서울의 인구 및 기능분산의 측면에서 본 반월 신공업도시의 평가와 전망”, 『도시문제』, v.188, pp.64-65.



[그림 부록 1-15] 반월 신공업도시 위치도 및 개발계획도
출처: 반월 신공업도시 개발기본계획(1977, p.5)

□ 개발개요

[표 부록 1-8] 안산 반월 신공업도시 개발개요

| | |
|---------|--|
| 목적 및 특성 | <ul style="list-style-type: none"> - 수도권 내 산재된 이전대상업체 유치 - 지역 내 신·증설공장 수용 지역 개발 활성화 - 미래지향적 지원체제를 갖춘 복합산업단지로 개발 |
| 위 치 | 경기도 안산시 원시동, 성곡동, 신길동, 목내동, 초지동 일원 |
| 면 적 | 15,374,000m ² (50,734,200평) |
| 수 용 인 구 | 200,000명 |
| 사 업 기 간 | 1977년 ~ 1986년 |
| 사 진 행 자 | 한국수자원공사, 한국산업단지공단 |

※ 출처 : 한국산업단지공단(1977), 「반월신공업도시 개발기본계획[1]」, pp.7~8.

4) 과천 신도시

과천 신도시는 서울을 단일도시 중심으로 개발하는데 한계성을 느끼고 위성도시, 주택도시 등으로 기능을 분화, 분산시키는 광역개발을 목적으로 하였다. 날로 심화되어가는 수도 서울의 과밀화 팽창 현상을 해소하기 위한 인구 분산 정책의 일환으로 구산된 것으로 영국의 뉴-타운 개발방식을 모방한 것이었다.⁵⁸⁶⁾ 이에 따라 서울시의 인구 분산이라는 대전제하에 정부과천청사를 건설하여 행정부처 일부를 이전하는 것을 기본목표로 설정하였다. 또한 행정도시를 조성한다는 다소 특이한 배경 이외에 이전의 공업도시계획을 제외하면 주거지 중심으로 하는 계획의 시발점이 된 사례이다.⁵⁸⁷⁾ 세부사항으로 이상적인 전원주거환경 조성, 대규모 휴식, 위락공간 조성으로 서울의 과밀인구를 흡인 유치하는 전원적 위성도시에 초점을 맞추어 개발하였다.⁵⁸⁸⁾



[그림 부록 1-16] 과천 신도시 조감도
출처: 과천 도시개발 기본설계.V.5. 최종보고서 변경분(1979, p.2)

586) 대한주택공사(1992), 「30년사」, 대한주택공사, p.151.

587) 최두호(2007), 「주거단지 계획 이론의 변천과 계획요소의 특성 연구-국내 주거단지를 중심으로」, 한양대학교 박사학위논문, p.101.

588) 대한주택공사(1984), 「과천신도시개발사」, 대한주택공사, p.15.



[그림 부록 1-17] 과천 신도시 배치도
출처: 이득우(2003, p.97)

□ 개발개요

[표 부록 1-9] 과천 신도시 개발개요

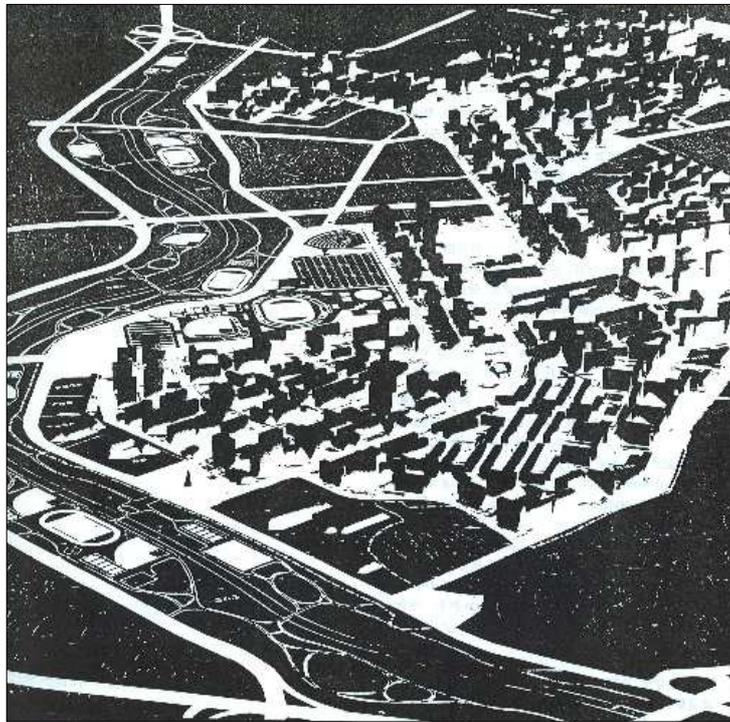
| | |
|---------|--|
| 목적 및 특성 | - 신행정도시이며, 서울의 부도심 내지는 Bed Town적 위성도시로 목표설정 - 전면매수에 의한 도시설계적 개발방식 |
| 위 치 | 경기도 과천시 관천면 문원리, 관문리 일대(청사부지 20만평 포함) |
| 면 적 | 1,303,716㎡(4,302,262.8평) |
| 수 용 인 구 | 45,000명 ⁵⁸⁹⁾ (13,522세대) - 인구밀도 (150~350인/ha) |
| 사 업 기 간 | 1978년 8월 ~ 1984년 8월 |
| 사 업 자 | 대한주택공사 |

※ 출처 : 이득우(2003), 「페리의 근린주구 개념이 우리나라의 집합주거단지계획 변화에 미친 영향 연구」, 서울시립대학교 석사학위논문 p.95. 재정리

3. 1980년대

1) 서울 목동 신시가지

목동 신시가지는 모두 14개 단지로 구성되어 있고, 광역 교통 체계상 수도권 서남지역과 도심연결의 지역 간 도로의 결절점 부근에 위치하며 경인고속도로를 중심으로 한 동서측 도로망과 남북측 도로망상에 위치한다.⁵⁹⁰⁾ 목동 신시가지 계획에서 주목할 점은 도시 중심축을 선형으로 설정하고 이를 중심으로 가구와 보행로를 계획하였고 보행동선을 따라 중심상가와 근린상가를 배치하여 도시공간과의 접촉을 시도한 점이다.⁵⁹¹⁾



[그림 부록 1-18] 목동 신시가지 조감도

출처: 목동 신시가지계획 중심지구 도시설계 및 주거지역 계획설계(1984, p.4)

589) 건설완료 시점의 계획인구를 45,000명으로 정함

590) 조성래(2003), 「신시가지 중심상업지역 내 상업시설 입점시기와 인구 유입과의 관계 분석」, 연세대학교 석사학위논문, p.27.

591) 조성학(2008), 「택지와 주거단지 통합개발 계획체계 정립에 관한 연구」, 단국대학교 박사학위논문, p.35.



[그림 부록 1-19] 목동 신시가지 단지계획도
출처: 조성학(2008, p.35)

□ 개발개요

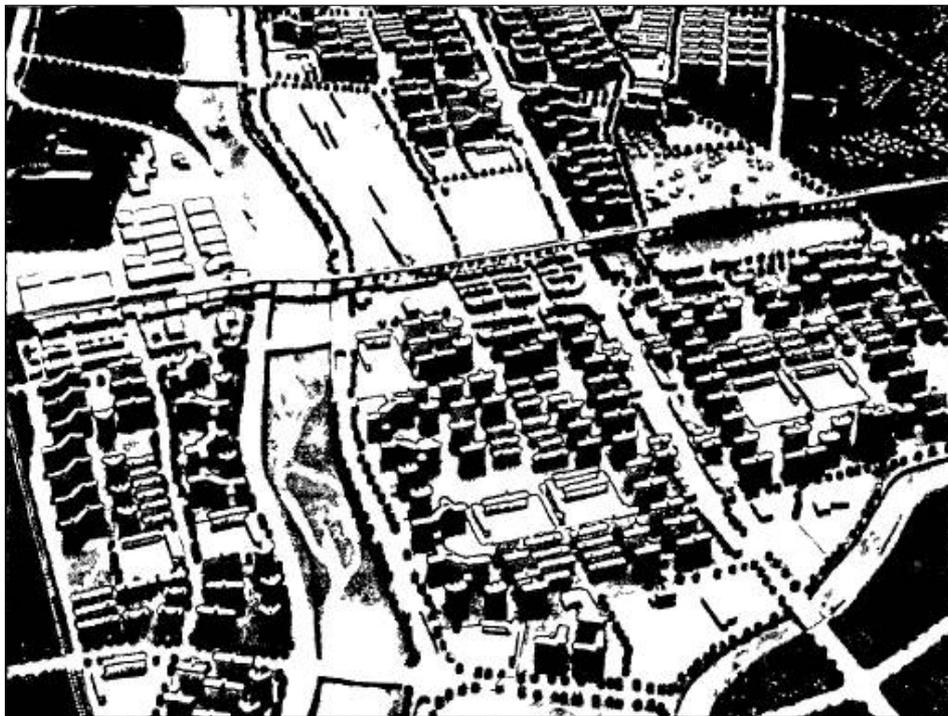
[표 부록 1-10] 서울 목동 신시가지 개발개요

| | |
|---------|---|
| 목적 및 특성 | - 과도한 도시 집중 기능을 선별적으로 수용하여 다핵도심 구상을 체계화 - 도시 내 신도시로서의 독자성 부각 |
| 위 치 | 서울시 양천구 목동, 신정동 일원 |
| 면 적 | 5,773,060m ² (1,746,340평) |
| 수 용 인 구 | 120,000명 (26,629가구) |
| 사 업 기 간 | 1983년 4월 ~ 1991년 12월 |
| 사 업 자 | 서울특별시, 종합계획-목동개발계획단 |

※ 출처 : 서울특별시(1984), 「목동 신시가지계획 중심지구 도시설계 및 주거지역 계획설계」, p.34.

2) 서울 상계 신시가지

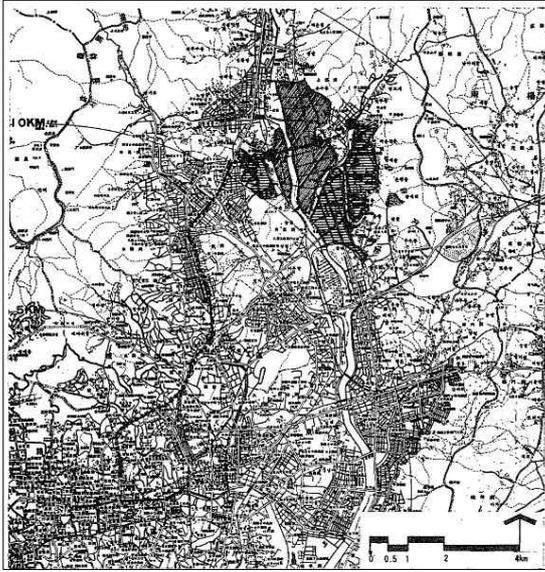
상계 신시가지는 1970년대 중반 이래 우리나라 주거단지의 계획관행으로 고착된 가구(街區)단위의 폐쇄적·배타적 단지 조성을 극복하고, 도시계획(택지개발기본계획)단계에서 도시골격 계획을 통해 도시가로공간을 중심으로 한 도시적 집합질서를 갖는 주거지 계획을 시도한 사례이다. 상계 신시가지의 계획목표는 두 가지로 나타낼 수 있는데, '가로공간 생활공간화'와 '단지성의 해체'이다. 이를 위해서 상계지구 계획을 주도한 강홍빈(1987)⁵⁹²⁾은 가구와 가구가 만나는 지점에 상가를 배치하여 상권을 확대시키도록 하였고, 중심상가는 선형으로 계획하였고, 선형상가를 가구외곽에 배치하였다.⁵⁹³⁾



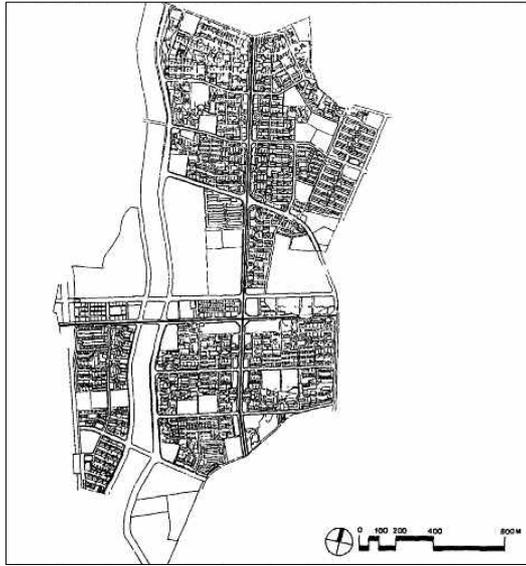
[그림 부록 1-20] 상계 신시가지 조감도
출처: 상계 신시가지 개발사 - 계획편(1988, p.47)

592) 강홍빈(1987), “대단위주거단지건설, 그 가능성과 한계-상계동 신시가지 개발사례를 중심으로”, 『국토계획』, v.22(47), pp.155-156.

593) 조성학(2008), 「택지와 주거단지 통합개발 계획체계 정립에 관한 연구」, 단국대학교 박사학위논문, p.37.



[그림 부록 1-21] 상계 신시가지 위치도
출처: 여흥구(1990, p.42)



[그림 부록 1-22] 상계 신시가지 개발계획도
출처: 상계 신시가지 개발사 - 계획편(1988, p.73)

□ 개발개요

[표 부록 1-11] 서울 상계 신시가지 개발개요

| | |
|---------|---|
| 목적 및 특성 | <ul style="list-style-type: none"> - 서울 도시공간구조의 부도심 기능을 수행할 수 있는 신시가지로 개발 - 인접한 불암산 및 수락산 등 산림자원을 활용한 공원·녹지체계 설정 - 장래 교통량 증가에 대비한 도로망계획 수립 및 기존 간선 가로망의 정비 |
| 위 치 | 서울시 노원구 상계1동, 상계2동, 월계2동, 창 1동 일원 |
| 면 적 | 3,334,700m ² (1,010,515평) |
| 수 용 인 구 | 146,000명 (40,224세대) - 인구밀도 (247인/ha) |
| 사 업 기 간 | 1986년 3월 ~ 1989년 7월 |
| 사 업 자 | 대한주택공사 |

※ 출처 : 대한주택공사(1989), 「상계신시가지 개발사 - 계획편」, p.47 재정리

3) 대전 둔산 신시가지

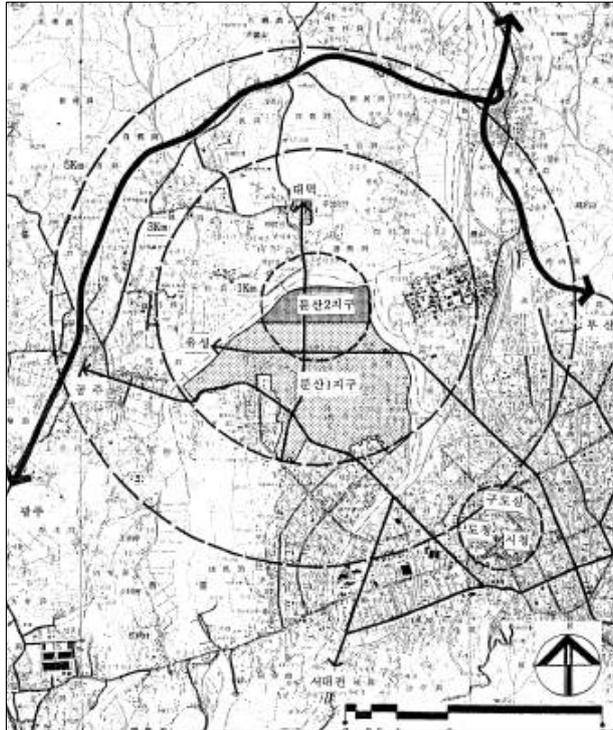
대전은 국토의 균형적인 발전과 서울의 인구분산을 담당할 수 있는 성장잠재력이 매우 큰 지방도시로서 지역개발에 선도적 역할이 기대되는 지역이다. 또한 도심의 일상수요를 수용하는 다핵적 도시공간구조의 중심핵으로서 주변의 하위지역권과 유기적 관계를 유지해야 하는 중요한 위치에 있다.⁵⁹⁴⁾ 대전시의 경우 1980년대 중반 정부의 수도권 완화정책의 일환으로 추진된 둔산 신시가지 개발과 행정구역개편이라는 정책적 요인에 의하여 대전시의 도시공간구조가 변화되기 시작되었다.⁵⁹⁵⁾



[그림 부록 1-23] 대전 둔산 신시가지 조감도
출처: 대전 신시가지 택지개발사업 기본설계 및 기본계획(1991, p.1)

594) 김준배(2003), 「택지개발사업의 지역파급효과에 관한 연구-대전둔산지구를 대상으로」, 한남대학교 석사학위논문, p.26.

595) 김준배(2003), 「택지개발사업의 지역파급효과에 관한 연구-대전둔산지구를 대상으로」, 한남대학교 석사학위논문, p.27.



[그림 부록 1-24] 대전 둔산 신시가지 위치도
출처: 대전 신시가지 택지개발사업 기본설계 및 기본계획(1991, p.6)

□ 개발개요

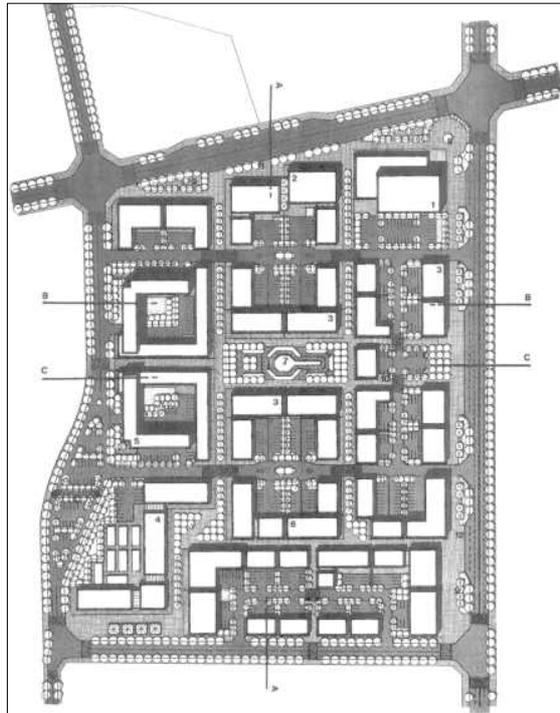
[표 부록 1-12] 대전 둔산 신시가지 개발개요

| | |
|---------|---|
| 목적 및 특성 | - 일부 행정기능 이전을 위한 신도시 계획 - 제 2의 행정수도로 본격적인 기능 시작 |
| 위 치 | 충청남도 대전시 둔산, 월평, 갈마, 탄방 만녕동 일원 |
| 면 적 | 7,434,838.2m ² (2,249,039평) - 1지구:1,666,471.2m ² , 2지구:3,363,192.8m ² , 3지구:2,405,174.2m ² |
| 수 용 인 구 | 226,160명 (56,540세대) |
| 사 업 기 간 | 1983년 3월 30일 ~ 1995년 12월 31일 |
| 사 업 자 | 한국토지공사 |

※ 출처 : 한국토지공사(1991), 「대전신시가지 택지개발사업 기본설계 및 기본계획」, p.4 재정리

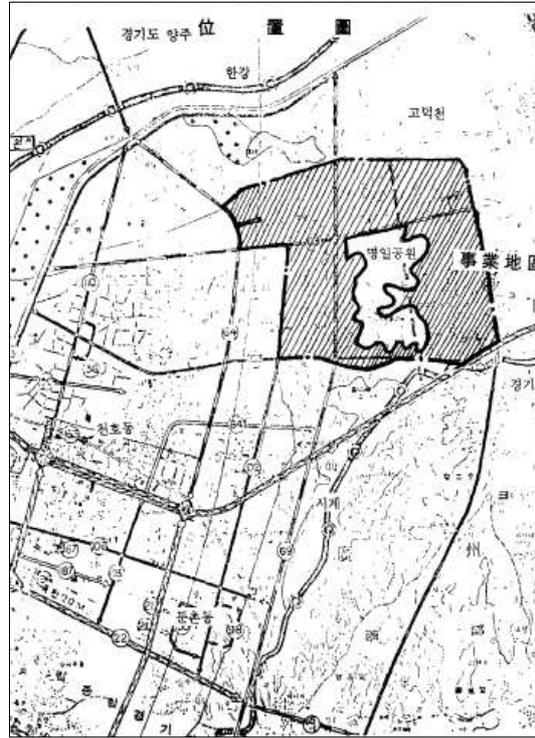
4) 서울 고덕 중심상업지역

고덕 중심상업지역은 주구 내에서 해결할 수 없는 지역적 차원의 상업시설과 대규모 공원을 계획 대상지 전체의 중심부에 중심상업지구를 배치해 도시설계를 실시하였으며, 단지의 외곽에 근린상가와 소규모 점포를 산발적으로 배치함과 동시에 각 주구간에 자동차가 순환할 수 있는 내부 동선체계가 이루어졌다. 고덕 중심상업지역은 간선도로에 의해 구분된 근린주구단위를 기본적 계획단위로 삼고는 있으나, 상가 등의 지역중심시설을 단지 외곽에 배치시켜 거주자의 생활 활동을 단지 내부에서 완결적으로 이루어지게 하기 보다는 단지 외부로 생활 활동의 반경을 끌어내는 생활권 계획개념을 시도하고 있다고 볼 수 있다.⁵⁹⁶⁾



[그림 부록 1-25] 고덕 중심상업지역 도시설계안
출처: 고덕지구 중심상업지역 도시설계(1984, p.37)

596) 김보아(2005), 「신도시 근린생활권 변화와 거주자의 생활영역 인식에 관한 연구: 분당신도시를 사례로」, 중앙대학교 석사학위논문, p.23.



[그림 부록 1-26] 고덕 중심상업지역 위치도
출처: 환경영향평가집:1982SUS-1984년 평가지구(1986, p.12)

□ 개발개요

[표 부록 1-13] 고덕 중심상업지역 개발개요

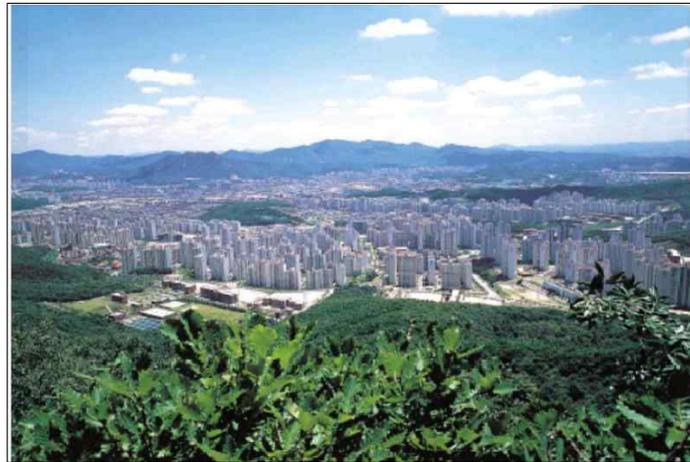
| | |
|---------|--|
| 목적 및 특성 | - 고덕 중생활권의 중심지로 개발, 고덕지구의 자족적인 지구센터로 개발 - 적극적 과잉개발 지양 : 시설의 유희화, 상업환경의 침체방지 |
| 위 치 | 서울시 강동구 고덕동, 명일동, 암사동, 상일동, 하일동 일원 |
| 면 적 | 3,239,635.6m ² (979,990평) |
| 수 용 인 구 | 75,600명 (18,900호) |
| 사 업 기 간 | 1981년 11월 ~ 1986년 4월 |
| 사 업 자 | 한국토지개발공사 |

※ 출처 : 한국토지개발공사(1986), 「환경영향평가집:1982SUS-1984년 평가지구」, p.10 재정리

4. 1990년대

1) 군포 산본 신도시

산본 신도시는 1980년대 후반부터 심화된 주택가격 상승 등 심각한 주택문제를 해결하기 위해 건설한 5개 신도시 중의 하나로 도시 내 신도시이다. 인근 안양권을 포함하는 군포권역의 상권을 신도시로 흡수하기 위해 시청 등 공공 업무시설과 전철 등 대중교통수단을 신도시와 연결함으로써, 산본 신도시가 지역행정의 중심이 되도록 계획하였고, 도시기반시설, 생활편익시설을 수용하고 쾌적한 주거환경의 조성으로 수도권 배후거점도시로서 서울 및 근린지역의 인구분사에 기여하는 주요위성도시로 계획되었다.⁵⁹⁷⁾ 중심상업지 내에는 우리나라 최초로 개방식 쇼핑몰을 설치하고, 지하에 대형 주차장을 설치하였으며, 이를 산본역과 연결시켜 개발하여 입주민의 편리한 구매활동 보장과 대표적인 중심지로서의 역할을 하도록 하였다.⁵⁹⁸⁾ 이 외에도 노후생활을 겨냥한 ‘실버타운’으로서의 역할도 강조되어 있으며, 신도시 중 유일하게 3만평 규모의 중심상업지역이 슈퍼블록으로 개발되었다는 점이 특징이다.⁵⁹⁹⁾

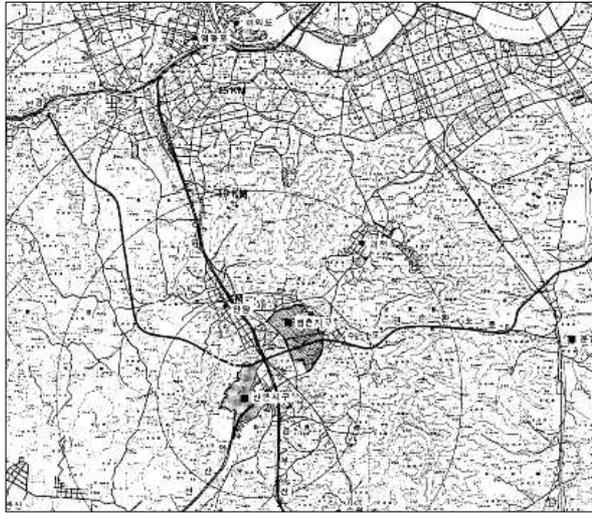


[그림 부록 1-27] 산본 신도시 전경
출처: 주택도시 40년(2002, p.134)

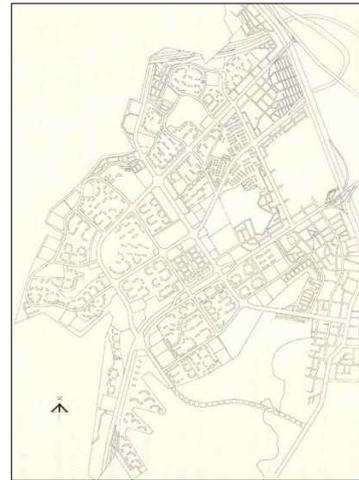
597) 대한주택공사(1991), 「산본신도시 도시설계(상업지부문)」, 대한주택공사, p.35.

598) 대한주택공사(2002), 「주택도시40년」, 대한주택공사, p.135.

599) 산본전원도시, <매일경제>, 1990년 10월 24일, 제 35면



[그림 부록 1-28] 산본 신도시 위치도
출처: 산본 신도시 도시설계지침_상반기 사업지구
(1990, p.13)



[그림 부록 1-29] 산본 신도시
종합계획도
출처: 산본 신도시 기본계획
(1991, p.10)

□ 개발개요

[표 부록 1-14] 군포 산본 신도시 개발개요

| | |
|---------|---|
| 목적 및 특성 | - 수도권 지역의 대규모택지 개발로 주택지의 안정적 공급 - 200만호 주택건설계획과 관련, 수도권지역 주택 공급 촉진 |
| 위 치 | 경기도 군포시 산본동, 금정동, 군포동 및 안양시 안양동 일원 |
| 면 적 | 4,189,365㎡(1,267,283평) |
| 수 용 인 구 | 170,000명(42,500호) |
| 사 업 기 간 | 1989년 5월 1일 ~ 2009년 12월 31일 |
| 사 업 자 | 대한주택공사 |

※ 출처 : 대한주택공사(1991), 「산본 신도시 기본계획」, pp.7~8.

2) 부산 해운대 신시가지

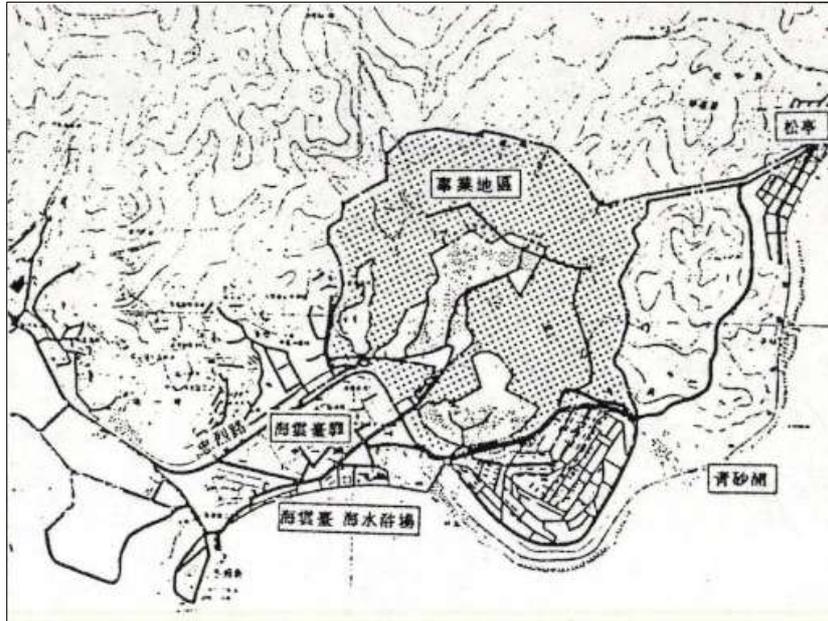
해운대 신시가지는 1990년대 초반, 정부의 주택 200만호 건설정책에 따라 부산시 주택난 해소 방안의 일환으로 추진되었으며,⁶⁰⁰⁾ 부산광역시 최초의 계획도시이다. 도시 속의 신도시(New town in town)로서, 근린주구개념이 도입된 체계적인 생활권 형성, 쾌적한 주거환경 조성, 광역적 도시기반시설의 정비와 주변지역과의 연계 개발 유도를 기본 방향으로 추진되었다.⁶⁰¹⁾ 해운대 신시가지는 장산역을 중심으로 원형으로 동그란 형태로 시가지가 늘어서 있다.



[그림 부록 1-30] 해운대 신시가지 조감도
출처: 해운대 신시가지 도시설계(안)(1993, p.1)

600) 부산광역시(1992), 「부산도시기본계획」, 부산광역시, p.31.

601) 부산광역시(1990), 「해운대 신시가지 건설 기본설계 종합보고서」, 부산광역시, p.10.



[그림 부록 1-31] 해운대 신시가지 위치도
출처: 해운대 신시가지 도시설계(안)(1993, p.8)

□ 개발개요

[표 부록 1-15] 부산 해운대 신시가지 개발개요

| | |
|---------|--|
| 목적 및 특성 | - 대단위 택지 조성으로 부산권의 주택난 해소 - 쾌적하고 조화로운 도시환경 조성 |
| 위 치 | 부산시 해운대구 중동, 좌동, 우동, 송정동 일원 |
| 면 적 | 3,057,107.4m ² (9,245,776평) |
| 수 용 인 구 | 120,240명 (33,400호) |
| 사 업 기 간 | 1990년 2월 8일 ~ 1994년 12월 31일 |
| 사 업 자 | 한국토지공사 |

※ 출처 : 부산직할시(1993), 「해운대신시가지 도시설계(안)」, p.8 재정리

3) 성남 분당 신도시

분당 신도시는 서울 도심에서 동남측 25km 반경 내에 위치하며, 택지개발계획에 의해 건설된 신도시로 대규모 아파트촌을 이루고 있는 주거 공간 위주의 개발도시이다. 서울의 주택수요를 흡수하여 아파트 가격을 안정시키고 서울의 기능 일부를 분산, 수용하여 수도권 내 균형개발을 촉진하고자 하였다. 분당 신도시에는 각종 기반시설, 편익 서비스시설과 함께 대규모 업무시설용지가 충분히 확보되도록 계획되어있고, 도시 중간부분에는 충분한 녹지공간과 레크리에이션 공간을 계획에 포함시켜 쾌적한 교외주거지 성격을 지닌 도시건설을 계획의 기본 방향으로 하였다.⁶⁰²⁾



[그림 부록 1-32] 분당 신도시 전경
출처: 매일경제신문(2009.09.21)

602) 한국토지공사(1999), 「분당 신도시 개발사」, 한국토지공사, p.877.



[그림 부록 1-33] 분당 신도시 위치도
출처: 김보아(2005, p.27)

□ 개발개요

[표 부록 1-16] 성남 분당 신도시 개발개요

| | |
|-----------|---|
| 목적 및 특성 | - 건설 목표는 서울에 부담주지 않고 인구 분산을 피하는 자족적 신도시 - 40만명 수용에 필요한 상업, 서비스 기능 |
| 위 치 | 경기도 성남시 분당구 분당동, 아탑동, 상탑동, 중탑동, 하탑동, 서현동, 정자동, 수내동, 금곡동, 구미동, 매송동, 이매동, 서당동, 장안동, 초림동, 내정동, 백궁동, 불정동, 신기동, 미금동, 오리동 일원(21개 동) |
| 면 적 | 6,350,179.9m ² (20,955,593.67평) |
| 수 용 인 구 | 390,320명 (97,580세대) - 인구밀도 (198인/ha) |
| 사 업 기 간 | 1989년 8월 30일 ~1996년 12월 31일 |
| 사 업 진 행 자 | 한국토지공사 |

※ 출처 : 한국토지공사(1997), 「분당 신도시 개발사」, p.34 재정리

4) 부천 중동지구

부천 중동지구는 수도권지역의 주택부족률 확보를 위한 5개 신도시 중 하나로서, 서울과 인천 간의 수도권 중심도시로 자생력을 배양하기 위한 핵심적 전략으로 개발이 크게 기대되었고, 이러한 여건조성을 위한 신도시 건설과 신도시 상업업무지구의 새로운 기능 설정이 절실히 요구되었다.⁶⁰³⁾ 부천 중동지구 간선도로망의 골격은 기존 계획상의 선형을 최대한 수용하여 계획하였고, 인천~서울 간을 연결하는 경인전철·경인고속국도를 축으로 이들을 남북으로 연결하기 위한 남~북 간 주간선도로와 동쪽 기존 시가지로부터 연결되는 동서간선도로를 기본 축으로 한 격자형 도시 구조를 계획하였다.⁶⁰⁴⁾



[그림 부록 1-34] 부천 중동 신도시 개발조감도
출처: 대한주택공사 30년사(1992, p.401)

603) 이득우(2003), 「근린주구 개념이 우리나라의 집합주거단지계획 변화에 미친 영향 연구」, 서울시립대학교 석사학위논문, pp.108~109.

604) 한국학중앙연구원(2008), “부천 중동지구 택지개발사업”, 「디지털 부천 문화대전」, <http://bucheon.grandculture.net>



[그림 부록 1-35] 부천 중동지구 개발계획도
출처: 부천 중동지구 도시설계(1992, p.9)



[그림 부록 1-36] 부천 중동지구 위치도
출처: 부천중동지구 도시설계(1992, p.12)

□ 개발개요

[표 부록 1-17] 부천 중동지구 개발개요

| | |
|---------|--|
| 목적 및 특성 | - 대단위 택지조성을 통한 수도권 주택의 안정적인 공급 - 도시기반시설의 확충 |
| 위 치 | 경기도 부천시 중구 춘의동, 삼정동, 삼곡3동, 남구 상동, 중동, 송내동 일원 |
| 면 적 | 5,448,498m ² (1,651,060평) |
| 수 용 인 구 | 146,000명 (40,224세대) - 인구밀도 (247인/ha) |
| 사 업 기 간 | 1990년 2월 8일 ~ 1994년 12월 31일 |
| 사 업 자 | 부천시, 대한주택공사, 한국토지개발공사 |

※ 출처 : 대한주택공사(1982), 「부천중동지구 도시설계」, p.15. 재정리

5. 2000년대

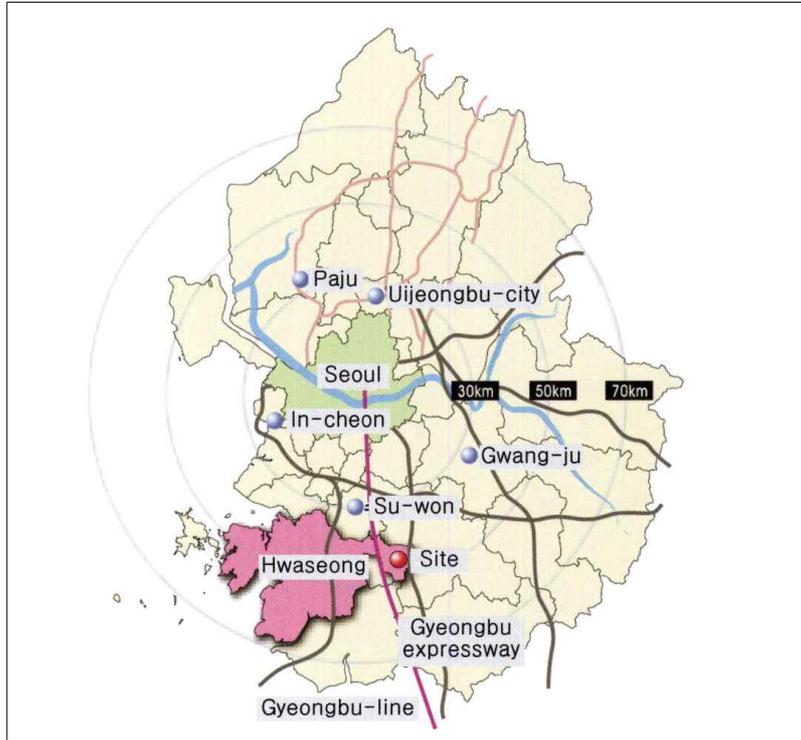
1) 화성 동탄 신도시

제 2기 신도시의 첫 계획으로 추진된 동탄 신도시는 지역경제의 거점도시 건설을 통해 단핵집중형의 수도권 구조를 다핵분산형 구조 개편을 목표로 건설하였다. 동탄 신도시에 인접해 있는 화성지방산업단지와 삼성반도체공장이 신도시 내에 친환경 도시형공장과 어울어지며, 직주근접형 첨단 IT자족 도시로 건설된다는데 의미가 있다. 또한 동탄 신도시는 선계획, 후개발 시스템으로 체육공원, 테마공원, 생태공원 등 다양한 커뮤니티가 상생하는 생태도시를 건설하여 환경과 인간이 조화된 쾌적한 주거환경을 조성하며 삼성반도체공장, 무공해 첨단벤처단지 및 연구단지 등 첨단산업 클러스터를 형성하여 지방분권을 선도하고 수도권 남부지역 발전을 견인하는 성장거점도시로 육성하는데 그 목적이 있다.⁶⁰⁵⁾



[그림 부록 1-37] 화성 동탄 신도시 조감도
출처: 동탄신도시 홈페이지, <http://dongtan.lplus.or.kr>

605) 성도현(2008), 「신도시개발에서 u-City적용에 관한 연구 : 화성 동탄 신도시 사례를 중심으로」, 경원대학교 석사학위논문, p.17.



[그림 부록 1-38] 화성 동탄 신도시 위치도
출처: Dongtan New Town Urban Space Design(2008, p.12)

□ 개발개요

[표 부록 1-18] 화성 동탄 신도시 개발개요

| | |
|-----------|--|
| 목적 및 특성 | - 자족도시로의 역할수행과 더불어 자연과 함께하는 전원속의 첨단산업도시 - 수도권 공간구조의 기능적 분산, 수도권 남부의 거점 도시로 건설 |
| 위 치 | 경기도 화성시 태안읍 반월리, 능리, 병점리, 기산리 및 동탄면 석우리, 반송리, 금곡리, 영천리, 청계리, 오산리 일원 |
| 면 적 | 9,036,525㎡ (2,733,549평) |
| 수 용 인 구 | 168,000명 (42,000세대) - 인구밀도 (133인/ha) |
| 사 업 기 간 | 2001년 12월 ~ 2008년 3월 |
| 사 업 진 행 자 | 한국토지공사 |

※ 출처 : 성도현(2009), 「신도시개발에서 u-city 적용에 관한 연구 : 화성 동탄 신도시 사례를 중심으로」, p.17 재정리

2) 인천 송도 신도시

1992년 당시 최기선 인천시장은 인천시의 발전방향을 국제공항, 항만, 정보도시의 Tri-Port(Airport, Seaport, Teleport)로 설정하고, 송도를 정보도시(Teleport)의 거점으로 육성하겠다는 의지를 피력하면서 송도 신도시 건설은 본격적으로 시작되었다.⁶⁰⁶⁾ 인천 송도 신도시는 종전 신도시와 같은 과밀 인구문제 해결을 위한 신도시 건설이 아닌 미래 지향적인 지식정보산업, 국제자유무역, 비즈니스 도시를 목표로 하고 있는 국제도시이다. 송도 신도시는 지금까지 주택단지 개발 및 위성도시 건설 등 국내 신도시 개발과는 다른 첨단산업단지를 중심으로 국제금융업무, 정보교류의 거점도시로 개발함으로써 지역산업의 고도화와 국제 경쟁력 강화를 위하여 새로운 형태의 신도시로 개발할 계획이다.



[그림 부록 1-39] 인천 송도 신도시 조감도
출처: 인천경제자유구역 송도지구 개발계획(2009, p.1)

606) 이상경(2004), “송도신도시 개발계획 수립과정 회고”, 『Urban Review』, v.5, p.2.



[그림 부록 1-40] 인천경제자유구역 및 송도지구의 위치
출처: 인천경제자유구역 송도지구 개발계획(변경)(2009. p.3)

□ 개발개요

[표 부록 1-19] 인천 송도 신도시 개발개요

| | |
|---------|---|
| 목적 및 특성 | <ul style="list-style-type: none"> - 인천의 지정학적 위치와 Tri-port 기능을 접목 - Tri-port를 통한 인천의 세계화도시 지향 - 낙후한 인천의 도시산업 기능 재편성, 수변공간 개발 |
| 위 치 | 인천광역시 연수구 송도동 일원 |
| 면 적 | 53,401,612m ² (1,612만평) |
| 수 용 인 구 | 252,000명 |
| 사 업 기 간 | 2003년 ~ 2020년 - 1단계 : ~2011 / 2단계 : ~2016 / 3단계 : ~2020 |
| 사 진 행 자 | 인천광역시 |

※ 출처 : 인천광역시(2009), 「인천경제자유구역 송도지구 개발계획」, pp.3~4 재정리

3) 행정중심복합도시

행정중심복합도시는 수도권 집중문제의 근원적인 해결을 위해 공공기관 지방이전, 지방분권화정책 등과 더불어 국가행정기능의 지방이전 등을 이루기 위해 계획되었다. 서울에서 약 120km, 대전·청주에서 각 10km거리에 위치한 충청권의 중심지역으로 기존 도시와 일정거리를 유지해 연담화 우려가 없는 자립형의 신도시로 개발하고 공생하고 진화하는 지속가능한 생태도시를 지향함을 목적으로 개발되고 있다. 행정중심복합도시는 기존에 유사한 사례가 없었던 환상형 도시구조로 계획되었으며 이러한 도시구조를 통해 탈중심성, 균등성, 민주성 등을 상징적으로 제시하고 있다. ‘탈중심성’을 화두로 제시하는 행정중심복합도시 마스터플랜 국제공모전 당선작들의 유형을 살펴보면 크게 3가지 측면으로 나타나는데, 원형(Circles), 격자(Grids), 네트워크(Networks)/군도(Archipelagos) 형태가 그것이다. 원형의 형태를 취하는 도시구조는 도시기능의 효율적인 분산 배치, 격자그리드는 균질한 밀도의 구현, 네트워크/군도 형태는 도시간의 관계성과 연계성에 초점을 맞춘 물리적 위계성의 탈피를 통해 ‘탈중심성’을 구현하고 있다.⁶⁰⁷⁾



[그림 부록 1-41] 행정중심복합도시 조감도
출처: 행정중심복합도시건설청, www.macc.go.kr

607) 권영상(2009), “행정중심복합도시 도시개념국제공모에 나타난 ‘탈중심적 도시구조’에 관한 연구”, 『한국 도시설계학회지』, v.10(1), pp.139-153.

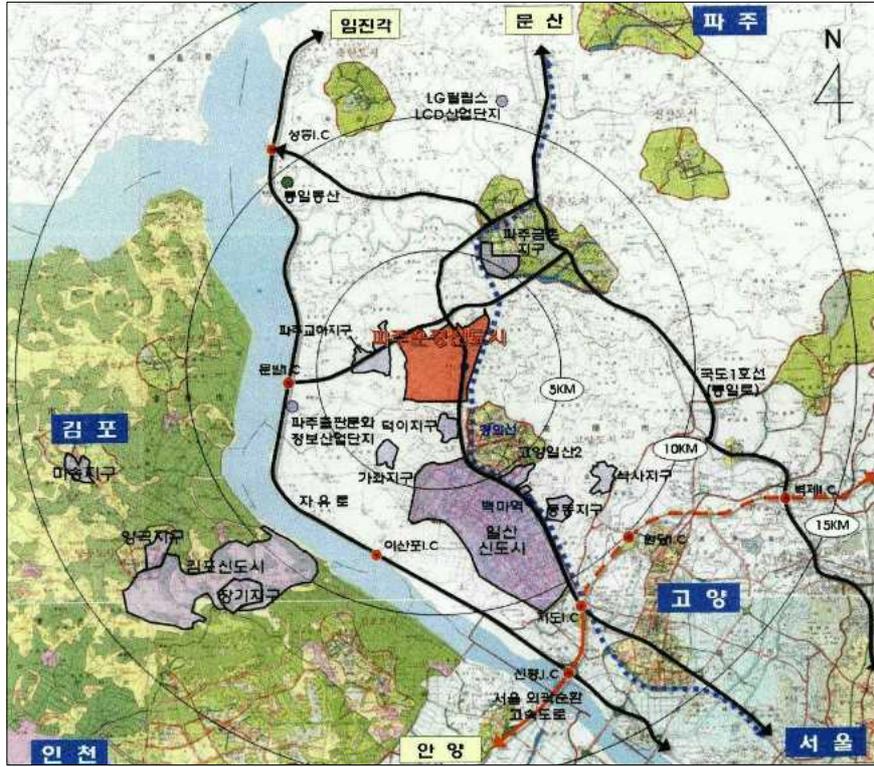
4) 파주 운정 신도시

파주 운정 신도시는 수도권 남북 균형발전 정책에 따라 수도권 서북부지역의 거점도시로 계획되었다. 이는 기반시설을 광역적으로 정비하고 자족 기능을 하여 낙후된 수도권 서북부지역의 생활거점을 형성하기 위함이었다. 운정 신도시는 수도권 주택수급 문제의 불안을 해소하고, 안정적인 주택공급을 위해 2003년 12월 1단계 142만평에 이어 2단계 133만평을 택지개발예정지구로 지정하였으며, 2007년 6월 3지구 택지개발예정지구로 지정되어 2014년 12월 준공 예정이다. 우리나라 신도시 역사상 처음으로 계획지구 전체에 생태수로를 도입하는 계획을 수립하고 있으며, 도시와 자연의 공생이라는 관점에서 수자원 재활용을 통한 자원절약형 사업을 추진하여 위락관광도시로 계획하였다. 뿐만 아니라 운정신도시는 도로, 철도 등 교통기반시설과 공원, 녹지 등 환경기반시설 외에 정보통신 기반시설을 추가하여 주민의 삶의 질을 향상할 수 있는 첨단 정보기반시설 구축도시로 계획되었다는 점에서 의의가 있다.⁶⁰⁸⁾



[그림 부록 1-43] 파주 운정 신도시 조감도
출처: 대한민국토도시계획학회 논문집(2007, p.35)

608) 김광식(2004), 「파주운정 친수환경 생태과제: 파주운정 신도시의 개발계획과 추진과제」, 2004 도시설계학회 환경연구위원회 세미나, pp.12-14.



[그림 부록 1-44] 파주 운정 신도시 위치도
출처: 파주운정지구 택지개발사업 종합용역 보고서(2007, p.4)

□ 개발개요

[표 부록 1-21] 파주 운정 신도시 개발개요

| | |
|---------|---|
| 목적 및 특성 | - 수도권내 주택가격안정을 위한 주택보급이 목적 - 소규모 분산적 개발을 대체하는 '계획도시' 개념의 자족도시 건설 |
| 위 치 | 경기도 파주시 교하읍 동패동, 목동동, 야당동, 와동동, 당하동, 상지석, 다울 교하리 일원 |
| 면 적 | 9,549,000m ² (289만평) - 1단계:142만평, 2단계:147만평 |
| 수 용 인 구 | 124천명(46천호) - 인구밀도:130인/ha (분당 198인/ha, 일상 175일/ha) |
| 사 업 기 간 | 2003년 5월 1일 ~ 2014년 12월 31일 - 기준연도:2002년, 목표연도:2009년 |
| 사 진 행 자 | 대한주택공사, 파주시 |

* 출처 : 이형철(2007), 「파주운정신도시 개발계획」, p.57.

부록2. 우리나라 도시설계의 흐름과 제도적 변천

1. 국내 도시설계의 흐름
2. 도시설계요소의 주요범주에 따른 제도적 변천

1. 우리나라 도시설계의 흐름

우리나라 도시설계의 주요 흐름을 개관하기 위해 아래에 제시된 문헌을 근간으로 하여, 관련 기사 및 법령을 수집하여 [표 3-1], [표 3-2]를 작성하였다. 시대적 여건에서 도출된 주요의제를 2장에서 제시한 도시설계요소의 주요범주인 공간구조 및 가로체계, 각 필지에서의 건축물과 가로의 관계, 커뮤니티의 개념의 적용, 경관에 대한 고려, 녹지의 처리방식 등의 의제별로 주요 시대적 개관 및 구체적인 제도적 변천을 정리하였다.

[표 부록 2-1] 국내 도시계획 현황: 시기별 주요 개관 및 계획 사례

| 구분 | ~1949 도시기반시설 구축시기 | 1950s 복구개발시기 | 1960s 도시계획제도 기반형성시기 | 1970s 도시계획 및 개발시기 | 1980s 신시가지와 주택공급시기 | 1990s 지속가능성 도입시기 | 2000s 개발-관리 전환기 |
|------------|--|--|---|---|---|--|---|
| 시대적 배경 | · 1910 한일합방 · 1945 광복 · 일본강점에 의한 식민통치 | · 1950~1953 6.25동란 · 전쟁에 의한 도시파괴 · 전재복구, 피난민 수용 | · 1960 4.19혁명, 5.16군사정권 · 경제개발 3개년계획, 제1,2차 경제개발계획 | · 1975 지하철 1호선 개통 · 산업구조 개편으로 인한 인구이동 및 도시화 | · 1986 아시안게임 · 1988 서울올림픽 · 수도권 인구 집중으로 도시경제 기반 형성 | · 1997 IMF · 전국도에 난개발 확산, 국토환경 파괴 · 지방도시 도심산업기반 약화로 공동화 현상 대두 | · 경제적 안정화 · 정보화, 세계화, 고령화 · 지구온난화, 에너지 위기 |
| 도시계획 철학 | · 일본의 동아시아 침략거점 조성을 위한 근대화 | · 복구개발 | · 성장위주의 도시개발 : 경제성장을 목표로 한 도시산업화, 주거지 공급, 기본 인프라 공급 | · 도시화에 대응하는 도시계획기법 적용 및 제도정비 · 신규토지에 대한 도시 인프라 공급 | · 도시내부문제 해결 및 분산의 계획적 관리 · 주택공급 : 지속적 도시인구 집중에 대응한 도시확장, 수도권 정비 등 도시관리정책 부각 · 도심재개발, 불량주거지 재개발 | · 도심활력 회복, 도시재정비 요구 확산, 대도시 인근 준농림지의 난개발 방지 요구 증가 · 도시개발 패러다임 변화 : 지속가능한 도시발전, 주민참여를 통한 도시정책, 역사문화의 보전과 도시재생, 공공성 확보를 위한 계획수단의 강구 → 스마트성장, 압축도시, 뉴어머니즘, TOD 등의 기법 도입 | · 도시경쟁력 강화 및 삶의 질에 대한 요구 증가 · 주민참여를 통한 협력적 계획방식 접목 |
| 주요 정책 | · 철도·도로 중심의 인프라구축 · 시가지 계획령을 통한 시가지 형태 조성 | · 시민의 기본욕구 해결을 위한 인프라 구축 · 전후긴급주택수요 대책(50'~62') | · 택지조성 및 도시개발사업 촉진(구획정리) · 도시정비사업 · 저소득층 주거지 공공서비스 지원 · 새마을운동 · 도시계획 및 관리를 위한 제도적 기반구축 | · 도시계획 관련 제도정비 · 도시 외연적 확산방지 · 주택공급형 도시개발 · 불량지역 재개발 | · 주택200만호건설계획 · 수도권 인구집중 억제 위한 신도시개발 · 저소득층 주거안정대책, 부동산 투기대책 마련, 토지공개념 · 불량주거지 재개발 확대실시 | · 난개발 규제 : 도시주변 난개발에 대응하여 35개 도농통합시 출범(95') · 뉴타운사업 등 도시정비사업 추진 · 역세권에 TOD 원리 적용 · 주택분양 자율화(99') | · 저탄소녹색성장, 보행중심 도시정책 · 도시재생 · 국가균형발전 · 자연공생도시, 네트워크도시, 창조도시 · 공공디자인 |
| 법·제도 | · 조선시가지계획령(34') | | · 도시계획법(62') · 건축법(62') · 토지구획정리사업법(66') · 공영주택법(63') · 주택자금운영법(63') · 토지수용법 | · 주차장법(74') · 도시재개발법(76') · 주택건설촉진법(72') | · 택지개발촉진법(80') · 자연공원법·도시공원법(80') · 임대주택건설촉진법(84') · 도시교통촉진법(86') · 도시저소득주민의 주거환경 개선을 위한 임시조치법(89') | · 국토이용관리법 개정(준농림지역 개발허용) · 도시계획법 제정(91') · 주택건설촉진법 개정(93') | · 도시공원 및 녹지 등에 관한 법률(05') · 도시재정비촉진을 위한 특별법 제정(05') · 경관법 제정(07') |
| 기타 | | · 국토계획학회 창립(58') | · 도시계획기술사(64') · 동아대, 한양대, 홍익대, 서울대 등 도시계획학과 설치(66'~) · 대한주택공사 설립(62') | · 대도시 인구분산 대책(74') · 수도권 인구재배치 기본계획(77') · 임시행정수도건설을 위한 특별조치법(78') · 조경에 대한 세미나(74') | · 올림픽 준비를 위한 대규모 도시 인프라 확충사업 실시 | | |

| 구분 | ~1949 도시기반시설 구축시기 | 1950s 복구개발시기 | 1960s 도시계획제도 기반형성시기 | 1970s 도시계획 및 개발시기 | 1980s 신시가지와 주택공급시기 | 1990s 지속가능성 도입시기 | 2000s 개발-관리 전환기 |
|-----------|--|-----------------|---|--|---|---|--|
| 신도시 | | | <ul style="list-style-type: none"> · 구로공단(64') · 성남단지개발 착수(68') · 서울 신도시건설착수 - 한강이남, 여의도, 한강(69') | | <ul style="list-style-type: none"> · 과천 신도시 계획 (1980-1984) | <ul style="list-style-type: none"> · 제1기 신도시 건설(90'~) - 분당 : 39만, 97,500호 - 일산 : 28만, 69,000호 - 평촌 : 17만, 42,000호 - 산본 : 17만, 42,100호 - 중동 : 17만, 42,500호 | <ul style="list-style-type: none"> · 울산혁신도시, 대구혁신도시 · 행정중심복합도시 · 원주 기업도시 · 제2기 신도시 건설 - 수도권 : 화성동탄, 성남판교, 김포양촌, 양주옥정, 파주운정, 수원 이의 - 지방 : 목포남악, 대구달성, 부산, 광주수완, 대전서남부, 천안, 전주서부 |
| 도심 재개발 | <ul style="list-style-type: none"> · 한성, 평양 시가지계획 · 나진 시가지계획 | | | <ul style="list-style-type: none"> · 서울재개발계획 - 소공구역, 도림구역, 적선구역, 을지로 1가 구역, 장교구역, 서울역, 서대문 1-3 구역, 무교구역, 다동구역, 서린구역 (73') - 광화문구역, 신문로구역(75') - 청계천 7가 구역(76') - 남대문구역, 을지로2가 구역(77') - 서소문구역, 양동구역, 공평구역, 소공 4구역, 동자동구역(78') - 마포로 1-5구역, 청진구역, 회현구역(79') | <ul style="list-style-type: none"> · 서울시, 신정·목동 신시가지 계획 ('83-' 91' 실시) · 고덕지구, 개포지구, 광명시 철산리(신도시 중심상업지구) · 양동지구, 을지로지구, 중계·상계지구, 코엑스지구 (중심상업지구 및 신개발지) · 세운상가구역(82'~87') · 신문로 2가 구역, 명동구역(83') · 잠실지구, 테헤란로 지구, 신촌지구, 신촌·마포지구, 김포가도지구, 가락지구, 개포지구(선적도시설계, 다수개발주체방식) | <ul style="list-style-type: none"> · 부도심권 정비계획 - 영등포, 청량리, 왕십리 · 여의도광장, 영등포 OB 공장 및 강동 파이롯트 부지 공원화 사업 추진 · 군포시 CBD | <ul style="list-style-type: none"> · 도시재정비 촉진지구지정 (06'-07') - 서울 종로구, 중구 세운상가, 대전 동구 대전역세권, 대구 동구 동대구역세권, 부산 영도구 영도 제1지구 등 7개 지구 지정 |
| 단지 계획 | | | <ul style="list-style-type: none"> · 마포아파트(62', 주공 부대 복리시설 설치기준 적용) · 한강아파트(66') · 반포아파트(66', 주상복합 형태의 노선상가 배치) · 화곡단지 시범아파트 단지계획(66', CIAM(고밀화), 페리(근린주구이론)) | <ul style="list-style-type: none"> · 잠실 1~4단지(근린주구론) · 고덕아파트(77', 단계구성론) · 둔촌아파트(79') · 논현동 공무원아파트 완공, 단층주택단지(10곳 완공)(71') · 화곡동 시범주택단지계획 · 영동지구 주택건설계획(72') · 반포아파트단지 건설 (72'-74') · 압구정, 논현, 학·청담동 등 단독주택단지 조성(1973) · 영동 등 강남지구 250만평 아파트 지구 지정 (1975.9.25) - 고밀도아파트 지구 지정 : 잠실, 반포, 여의도, 정남·도곡, 서방고, 서초, 이수, 압구정, 원효, 이촌 10개 지구(76'), 가락, 암사·명일 2개지구(79') - 저밀도 아파트지구 지정 : 잠실, 반포, 청담·도곡, 화곡 4개지구(76'), 암사·명일 1개지구(79') | <ul style="list-style-type: none"> · 개포지구 (81', 주택 500만 호 건설계획, 택지개발촉진법 적용 첫 사례) · 고덕 주공 아파트단지 건설 (1982-1985) | | <ul style="list-style-type: none"> · 시범 뉴타운 지정 (02') - 은평, 길음, 왕십리 등 |

2. 우리나라 도시건축 관련 법·제도 변천 및 흐름

일제치하 이후 2000년대까지 신문기사 및 법령의 제개정, 정책적 변화를 중심으로 시대적 변화상을 정리하였다.

[표 부록 2-2] 우리나라 도시건축 관련 법·제도 변천

| 공간구조 및 가로체계 | 건축물과 가로의 관계 | 커뮤니티 개념의 적용 | 경관에 대한 고려 | 녹지의 처리방식 | year |
|--|---|--|--|---|------|
| | | | | · (1896)우리나라 최초 도시공원 '독립공원' | |
| · 1903년 이후 철도부설공사와 상업 등을 목적으로 일본인 증가 - 일본인 거주 지역 형성 - 읍성 내 전통적인 가로망과 공간구조 변화 | | | | | 1900 |
| · (12')시구개정 - 가로망 체계의 근본적인 변화 초래 - 도로신설, 폭원 확폭, 직선화 등의 사업 · (13')시가지건축취체규칙 | | | | | 1910 |
| · (1912-1929)17년간 시구개정 총 47개 노선정비 · (1923-1924)제2기 개수 노선공사, 도로신설로 인한 가로망변화 | · (23')부흥계획大綱 발표 | · (28')경성도시계획조서, 토지구획정리사업 | | · (28')경성도시계획-공원지구로 구분 | 1920 |
| · (35')구획정리사업 - 시가지 간선도로망 발표 · (37')조선시가지계획령 - 도로망 건설 · (37')가로망부설사업 1기 시작 | · (31')건축물취체규칙 제정 · (33')대신경건설 오개년계획 · (39')서울 가로 미장(美粧) | · (34')나진시가지계획 - 토지구획정리사업(100만평) · (34')조선시가지계획령 제정 - 도시지역의 불량주택 난립·난개발 방지 · (35')조선시가지계획령 - 높이제한 규정 | · (34')조선시가지계획령 - 미관지구 지정 | · (34')조선시가지계획령-풍치지구로 구분 - ("지역 및 지구 내에서의 건축물 등의 제한"에 주거지역, 상업공업지역, 풍치지구, 미관지구, 방화지구, 풍기지구로 용도규제 제도화) | 1930 |
| | · (47')난립하는 가로의 주택과 점포 문제 | · (41')조선주택영단 설립 · (41')조선주택영단의 표준설계 | · 일본인 거주자 고급주택지 형성 | · (40')서울 공원계획 책정 실시 - 8.15 광복이후 황폐화 · (40')남산공원 개발 · (41')조선시가지계획령과 무관하게 녹지지역 설정(보산) · (44')6개 도시 녹지지역 설정 (인천, 부산, 평양, 성진, 수원, 삼천포) | 1940 |
| · (52')일제가 세운 도시 가로망계획 일대변경 | · (53')서울시 중요 가로 5층 이상만 허가하는 건축행정요강 발표 | · (56')근린주구론의 국내소개 | · (55')경관지역 설정 · (56')도시미관을 위한 천막집 강제철거 | · (58')4개편입지구동에 대한 공원계획 | 1950 |
| · (62')가로망 중심의 물적 계획 - 지역 간 도로건설 - 도시가로망 확충의 초기초석을 다진 시기 · (61')도로법 · (62')도시계획법, 건축법 · (67')구획정리사업법 · (62')가로망 재조정 계획 - 서울시 도시발전, 인구팽창 고려 · (62')도시계획령에 따라 인구를 고려하고, 건축물 높이, 도로의 폭을 감안하여 도심부의 환상선, 외곽지대의 방사 및 순환가로 계획 | · (62')건축법 건축법시행령 제정 · (63')건축선-도로 폭을 3m 이상으로 유지하기 위해 양쪽 1.5m 후퇴한 선으로 강화 · (63')벽면 및 담장의 구조 등을 시도지사가 지정하도록 신설 강화 · (66')동부이촌동 한강아파트 · (72')반포주공 1단지-노선상가 계획 활성화 | · (60')근린주구론에 의한 택지개발 · (60')주거지역 내 공지지구 · (62')주택담당기구의 설립: 건설부 · (62')대한주택공사 설립 · (62')주택관련법의 제정 · (63')부대복리의 설치기준 · (65')주거지내 생활시설고려 · (66')근린주구론에 의한 단지개발 · (68')주택전담기구 설립: 건설부 주택도시국 주택과 | · (62')도시계획법, 건축법 제정으로 경관과 관련된 법제 시작 · (62')도시계획법 체계상에서의 경관관리 - 풍치지구, 미관지구 · (62')건축법 제40조 '높이의한도' 규정도입 - 고층화 제한 · (62')건축법 제41조 - 사선제한 규정 제정 · (66')미관지구 새로 지정 | · 녹지지역 제도화의 필요성 대두되면서 · (61'-65')공원지정 및 변경 · (66'-69')공원지정 및 변경 · (62')건설부고시 제 187호 서울도시계획 재정비에 따른 공원계획 변경고시 · (62')도시계획법 제정 시 용도지역으로서 녹지지역 지정 · (63')공원계획 변경에 대한 재정비 계획 · (63')복악공원 개발 · (63')도시계획위, 도로공원 계획 · (67')공원법 제정 (법률 제 1909호) - 급속한 산업화, 도시화로 공원의 필요성 가중 · (67')우리나라 최초로 국립공원 지정 - 지리산 국립공원 | 1960 |

[표 부록 2-2] 우리나라 도시건축 관련 법·제도 변천(계속)

| 공간구조 및 가로체계 | 건축물과 가로의 관계 | 커뮤니티 개념의 적용 | 경관에 대한 고려 | 녹지의 처리방식 | year |
|--|--|--|--|--|------|
| <ul style="list-style-type: none"> · (71')서울시 간선 가로망 확정 - 3개 순환선, 14개 방사선 근간으로 · (71')서울시 도시계획 가로망 계획안 마련 - 145개 신설 + 344개 기존 · (72')국토이용관리법 - 효율적인 국토이용 관리 · (79')지하철도건설촉진법 - 수도권 인구집중 억제방안 | <ul style="list-style-type: none"> · (71')상가분양 위한 가로변상업시설배치 · (73')동일대지 내 인동간격 신설 D≥1.0H · (74')채광/통풍 등 '고층공해' 막기 위해 4층 이상 건축 규제 · (77')미관 지구 내 건축선 후퇴 | <ul style="list-style-type: none"> · (70')최초 보차분리 계획개념(여의도시범) · (71')대도시 주변지역 개발제한구역 지정 · (75')서울시 건축심의기준 제정 · (76')부대복리시설의 표준도서 사용 · (76')아파트 지구 법제화 · (76')생활여건 설치기준 - 아파트 층수 12층으로 제한 · (77')서울시 건축심의기준 개정 - 아파트 층수제한 철폐 · (79')주택건설기준에 관한 규칙 제정 · (79')아파트지구개발기본계획수립 규정 | <ul style="list-style-type: none"> · (70')미관지구 4종으로 구분 조례공포 · (70')건축법 제40조 '높이의 한도' - 절대높이 규정 폐지 - 용적률 개념 도입 · (71')도시계획법 개정 - 용도지역 세분화, 미관지구 1-5종 세분 - 구체적인 용도 적용, 정체성 확립 - 풍치, 미관, 방화, 고도, 보존, 특정가구지구 · (72')조경에 대한 세미나 (청와대) · (72')도시계획법 개정 - 풍치, 미관, 고도, 보존, 특정가구정비, 공항지구 · (73')일조권 확보 규정 제정 · (77')자연지형과 수곡을 살린 단지조성계획 변화 | <ul style="list-style-type: none"> · (71')개발제한구역(그린벨트) 설정 - 도시의 무질서한 평면확산방지, 도시주변 자연환경보전, 도시민들의 생활수준 보장을 위해 일정수준 녹지 보존 · (72') 국토이용계획제도 도입 - 2011년 '국토의 이용 및 계획에 관한 법률' 로 통합 · (72')시정종합계획의 공원계획 · (75')공원위원회 설치 : 도시공원계획 전담 · (77')도시계획공원 정비계획 · (78')건설부:도시공원, 녹지공간 확대 · (78')도시기본계획의 공원계획 · (78')건축법 시행령 개정 - 도시녹지 확대 목적 | 1970 |
| <ul style="list-style-type: none"> · (80')도심부내의 건축물에 대한 특례규정 · (83')도시설계의 작성 기준에 관한 규정 · (86')도시교통정비촉진법 · 대형주택단지와 시내연결 가로망 건설 · 신도시와 서울시계 연결도로망 확충사업 · 주요 신시가지 개발: 가로망 확충 부추김 | <ul style="list-style-type: none"> · (82')주차장설치 및 관리조례개정 · (83')구(區)마다 시범가로 지정 · (84')서울 중심가로 대대적 성형 -세종로/종로/율곡로/강변고속도로/올림픽 가로 등 5개 가로변 17군데에 가로미관 향상을 위한 화경조형물 설치 · (84')가로조성 및 건축물정비사업 실시 · (84')대로변/미관지구 건축선 규제 강화 · (85')가로시설물 종합 환경설계 실시 · (86')재개발구역 가로 종합정비 · (86')가로시설물 통일 · (87')Sunken Garden 출현 | <ul style="list-style-type: none"> · (80')택지개발촉진법 제정 · (82')합동재개발사업방식 도입 · (83')6대도시 토지구획정리 사업 억제 조치 · (86')6대도시 토지구획정리 사업 금지 조치 · (86')설계지구 개념 등장(상계) · (86')주거동 정남향배치 지침화 · (88')지자체에 의한 택지개발확대, 지방공사 설립 · (89')건축가들의 현상설계 참여확대 · (89')수도권 5개 신도시 구상 · (89')아파트지구의 도시설계 | <ul style="list-style-type: none"> · (80')옥외광고물 정비 · (84')건축법 제 41조 '건축물의 높이제한' - 인동간격 규제 · (84')88올림픽 대비 도시경관 개선 · (87')스카이라인을 고려한 아파트 배치 - 올림픽선수촌, 기자촌 아파트 등 | <ul style="list-style-type: none"> · (80') 자연공원법, (80') 도시공원법 - 공원법에서 법제명 변경 - 공원의 양과 질에서도 급속한 증가 및 변화, 인구비율에 따른 녹지 확보 · (84') 과천 서울대공원 개원 - 도시인의 녹지 공간 확보와 위락시설 확충을 위함 · 80년대 말까지 도심재정비 기본목표 - 대규모 녹지축 조성사업 : 동서녹지축, 남북녹지축 건설, 십자형녹지축 건설목표 | 1980 |
| <ul style="list-style-type: none"> · (91')아파트 단지와 도시 내 타 지역 간 교통망 확충 · (91')재개발 및 재건축 아파트 단지의 가로망 정비 · (94')도시계획 상세계획제도 도입 - 도시설계 한계 보안 | <ul style="list-style-type: none"> · (92')보행자를 위한 전용가로의 활성화 - 분당신도시 · (94')건축물 표지판 출입구에 부착 의무화 · (95')국가중심가로 조성계획 발표 · (95')경복궁~시청~남산~용산~예술의 전당을 잇는 구간 서울상징가로 조성 · (97')주거지역/도로변에 인접한 상업지역 건축물 높이 제한 · (98')일조 침해를 금액으로 환산하는 판결 | <ul style="list-style-type: none"> · (93')노후아파트 재건축 허용기준완화 · (93')공동주택단지의 질적 향상을 위한 설계기법 도입(IMF 전후) · (95')상세설계 | <ul style="list-style-type: none"> · (90')남산제모습찾기운동 · (90')도시경관계획 · (91')서울 도시경관 심의 대폭 강화 · (92')택지개발지구 경관심의 강화 · (94')자연환경보전법 제정 · (96')미관지구 재정비 계획 · (93')서울시 도시경관 관리방안연구 · (94')서울시 옥외광고물 정책관리방향 수립 · (99')서울 도시경관관리 조례제정 · 용산미군기지 이전결정 | <ul style="list-style-type: none"> · (91')자연환경보전법 제정 · (91')도시에 공원, 녹지공간 확대 : 건설부 · (91')도시에 일정 녹지 확보 의무화 · (92')공원, 녹지 확충 5개년계획 - 녹지 확보, 공원 늘리기 - 아파트단지 개발이나 각종 개발행위 시 녹지부문고려 권고 · (92')녹지보전지역 개발 제한 강화 · (94')자연환경보전법 개정: 녹지보전지역 설정 · (94')녹지공간 균형개발 - 남북녹지축, 동서녹지축 · (96')공원, 녹지 재개발 제외 | 1990 |
| <ul style="list-style-type: none"> · (02')국토의 계획 및 이용에 관한 법률 제정 · (07')지구단위계획으로 통합 | <ul style="list-style-type: none"> · (00')주상복합APT 일조 침해 인정 판결 · (00')생활가로 개념 도입 - 용인신갈 새천년 주거단지 · 지구단위 계획수립 지침 - 건축물의 배치와 건축선, 형태와 색채 · 서울특별시 건축위원회 공동주택 · 건축심의회에 관한 규정- 색채계획 | <ul style="list-style-type: none"> · (00')도시설계제도 도입 · (00')도시개발법을 통한 주거환경개선 · (03')주택법 개정 · (07')지구단위계획제도 도입 | <ul style="list-style-type: none"> · (00')도시계획법 개정 - '풍치지구' 에서 '경관지구' 로 용어 변경 · (06')자연환경보전법 개정 -자연경관심의제도 도입 · (07')경관법 제정 · (09')서울시 도시경관계획 마스터플랜 | <ul style="list-style-type: none"> · (05')도시공원 및 녹지 등에 관한 법률 - 도시공원법이 법제명 변경 및 전면개정 - 도시공원, 도시자연공원구역 등을 도시 계획시설로 결정 · (07')도심 남북녹지축 조성사업 | 2000 |

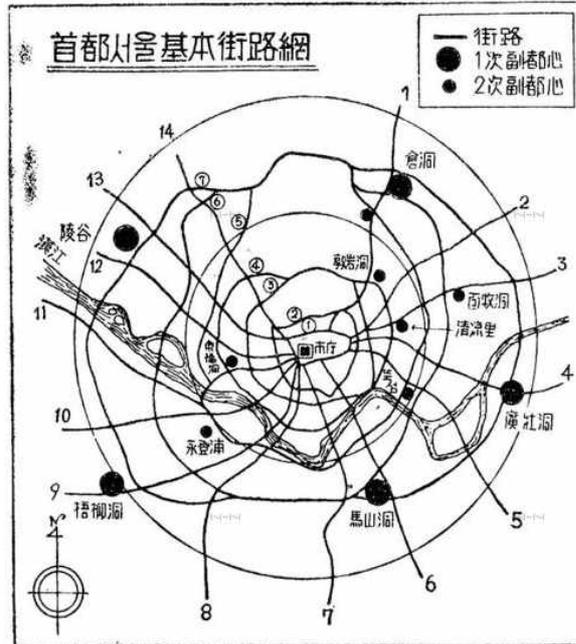
1) 공간구조 및 가로체계

서울의 주요 가로는 조선의 태조가 수도로 시정(始政)한 이래 기본 골격이 형성되었지만 도시계획적인 차원에서의 가로망은 1912년 일제 아래 실시한 경성지구개정에 따라 형성된 것으로 볼 수 있다. 그 후 일제는 대륙정책과 식민군사도시로서의 적극적인 계획을 수립하고자 구획정리사업을 통하여 광로1, 대로 55, 중로 164 등 220개의 노선과 19개소의 광장을 당시의 도시계획 구역 내에 경성시까지 계획가로망으로 책정했다. 그러나 일제가 세운 가로망 계획은 해방 후 1952년 수도인 서울특별시로서의 필요성을 고려하여 조정될 필요가 있었다. 서울의 도시계획은 1936년 3월 26일부터 도시계획가로 및 광장의 변경 고시라는 방식으로 가로계획을 관리해왔으나, 6·25 전쟁으로 인하여 서울 상업지대의 대부분이 소실되고, 전후의 인구 집중으로 장기적인 도시계획 수립이 요구되었다. 이후 1962년 서울의 수도로서의 도시발전과 인구팽창 등을 고려한 가로망 재조정 계획이 수립되었다. 1966년의 가로는 폭 50m 이상인 광로가 5개, 폭 24~34m의 대로가 92개, 12~20m의 중로가 197개 등 294개의 노선이 있었고, 광장은 34개소였다.⁶⁰⁹⁾ 60년대는 일제에 의한 강점과 한국전쟁을 겪은 서울의 기반시설을 정비하고 근대도시로의 전환을 준비하는 시기라 할 수 있다.

1966년의 기사에서는 서울의 가로가 총 서울면적의 10%에 불과하고, 교외지역에는 1%에 불과하지 않아 도시계획으로서의 시가지 형성은 요원하며, 현대도시로서의 면모가 까마득하다고 평가하고 있으며, 뉴욕 35%, 워싱턴 43%, 파리 25%, 동경 17% 등 현대도시로서의 가로의 면적은 25~30%를 가져야 할 것을 제시하고, 장래의 인구팽창과 도시의 경제적 발전과 고속도 교통기관의 이용이 증가하고 있음을 고려하여야 한다고 하였다.⁶¹⁰⁾ 이상의 가로망 확충의 목적과 원칙을 보면 당시의 가로망은 부도심 성장 촉진과 인구분산이라는 기능적 측면에서의 중요성이 인식되고 있음을 알 수 있다.

609) 도시계획 6백년 서울의 어제와 오늘(4) 가로망, <경향신문> 1966년 03월 30일, 제 8면

610) 도시계획 6백년 서울의 어제와 오늘(4) 가로망, <경향신문> 1966년 03월 30일, 제 8면



[그림 부록 2-1] 서울시 기본 가로망
출처: 동아일보(1965.07.13)

60년대에는 가로망 재조정 계획 외에도, 도로법(1961), 도시계획법(1962), 건축법(1962), 구획정리사업법(1967) 등이 제정되어 제도적으로도 근대적인 기틀을 갖추게 되었다.

70년대에 이르러서 외곽지의 개발이 활발해지면서 이를 반영한 가로망 계획이 수립되었다. 1970년의 “서울시 도시계획 기본 가로망 계획안”에 따르면 기본 가로망 계획은 외곽지 개발로 도심지의 과다한 기능 집중을 막고 부도심을 조성하는 한편 한강이남 개발로 인구의 고른 분포 등을 목적으로 하고 있다.⁶¹¹⁾ 이 때 세워진 원칙은 첫째, 각 순환선과 방사선은 중복부분을 억제하고, 둘째, 외곽순환선은 부도심을 통과하도록 하고 부도심의 개발을 촉진하며, 셋째, 신개발지역의 간선 배치는 500~1,000m거리로 배치, 넷째, 장래고속화가 예정되는 순환 및 방사선의 노폭은 35m이상으로 책정하여 도심지역과 부도심지역의 남북간의 균형개발을 통해 인구분산에 적합하도록 함과 같다.⁶¹²⁾ 4대문을 중심으로 외곽지역으로 방사선 형태의 도로가 형성되었고, 환상 형태의 순환선으로 외곽지역을 직접 연결하였다.

611) 서울시 도시계획 기본 가로망 계획마련, <동아일보>, 1970년 08월 28일, 제 8면

612) 서울시 14개 방사선 확정, <매일경제>, 1971년 04월 09일, 제 3면

1971년에는 기존의 가로망 계획에 덧붙여, 간선 가로망 계획이 수립되었다. 기존의 순환방사선 형태가 교통을 도심에 집중시켜 도시의 균형발전과 다핵도시구조 개편에 적합하지 않았기 때문에, 격자형 가로망을 기본원칙으로 간선 및 보조간선망을 계획하였다. 남북방향으로는 남북산악축(南北山岳軸)의 직선상에 놓여 있는 중앙청과 과천의 제2종합청사를 잇는 중앙청로를 중심으로 양편에 각각 4~5개의 강남북 관통선이 배치되고, 동서방향으로는 장차 서울 도시활동의 주축이 될 한강 양안(兩岸) 강변 도로를 중심으로 3~4개의 횡선(橫線)이 배치되며, 구도심지역의 통과 교통을 우회시키기 위한 2개의 순환선이 가미되며, 다시 도시계획구역경계선 주위를 돌아가는 대순환선을 배치한다. 보조간선도로는 대생활권내(大生活圈內)의 중생활권간(中生活圈間)을 연결하고, 간선도로에 대한 접근도로의 역할을 하도록 배치하되 각 대생활권별(大生活圈別)로 도로망이 균등 배분되도록 격자형 또는 변형 격자형 도로망이 되도록 하였다.⁶¹³⁾

2001년을 목표연도로 수립된 1978년의 도시기본계획에서는 인구집중을 최대한 분산·억제시킨다는 전제에서 목표연도의 상주인구를 700만명으로 설정하였다. 그러나 도시의 광역화, 교외화현상을 감안하여 주간활동인구개념을 계획지표로 도입하였고, 활동인구지표를 약 1,000만명으로 설정하였다. 이 계획에서는 1970년대 중반 이후 서울시의 골격가로망(骨格街路網)은 기틀이 형성된 점을 고려하여, 생활권계획과 다핵도시구조(多核都市構造) 개편 등에 중점을 두고 가로망계획을 수립하였다. 다시 말하면 1970년대 중반까지 형성되어 온 방사환상형(放射環狀型) 가로망 체계로 인해 도심집중이 가속화되고, 도심의 교통혼잡도가 심화되어 이를 완화시키면서 동시에 도시구조 개편에 기여할 수 있는 가로망 체계로 개편시키고자 하였다. 순환방사(循環放射) 구조를 시전역(市全域)을 포위하는 격자구조(格子構造)로 한다.⁶¹⁴⁾

이 시기와 관련된 1979년 2월의 동아일보 기사에는 서울 도심의 극심한 교통혼잡을 해소하기 위하여 지하철, 버스 등의 대중교통을 증편하고, 도시구조를 재편하고자 했던 것을 알 수 있다. 강북도심을 중심으로 단핵구조로 되어 있는 서울의 도시기능을 영등포, 영동, 잠실 등에 분산하여 다핵도시로 만들고, 강북은 국가적 중심으로, 강남지역은 부도심지역으로 개발하고자 하였다.⁶¹⁵⁾

613) 서울특별시, “서울특별시 시대 II - 간선 및 보조간선망 계획”, 「서울육백년사」, <http://seoul600.seoul.go.kr/seoul-history/sidaesa/txt/8-5-2-2-3-3.html>

614) 서울특별시, “서울특별시 시대 II - 1978년 도시기본계획과 토지계획”, 「서울육백년사」, <http://seoul600.seoul.go.kr/seoul-history/sidaesa/txt/8-5-3-1-5.html>

70년대에는 효율적인 국토이용 관리를 위한 국토이용관리법(1972)과 수도권 인구집중 억제방안으로서 지하철도건설촉진법(1979)이 제정되어, 단핵도시에서 다핵도시로의 전환을 위한 제도적 뒷받침을 마련하였다.

서울로의 인구집중과 수도권의 확장은 계속해서 이어졌다. 80년대에는 외곽지역의 신시가지 개발이 활발해지면서, 이에 필요한 가로망을 확충하는 사업이 주를 이루었다. 개포·가락 등 신시가지 조성에 따라 증가한 교통량을 처리하기 위해 남부순환도로, 잠실~대치동 간 도로, 동부간선도로의 건설이 이루어졌고, 경부고속도로 양재 인터체인지에서 잠실로 연결되는 남부간선도로도 건설되었다.⁶¹⁶⁾

80년대의 제도적인 변화 사항 중 주요 신시가지 개발과 관련하여 “도시설계의 작성 기준에 관한 규정(1983)”이 건축법에 포함되었다. 이와 함께 70년대와 80년대를 거치면서 서울과 주변부에 무질서한 개발이 난립하자, 이를 관리하기 위한 제도로써 지구상세계획제가 도입되었다. 지구상세계획제는 도시의 무질서한 개발을 막고 도시공간을 입체적이고 효율적으로 관리하는 것을 목적으로 하며, 주거·상업·공업·녹지지역 등 용도지역을 비롯한 도시공간을 세분화하여 이용목적이 정해진 특정지구 내에서는 다른 용도의 도시개발이나 건축물의 건립 등을 제한하였다.⁶¹⁷⁾ 이 법은 1983년 건축법에 포함된 도시설계 규정의 한계를 보완한 것으로 물리적 환경의 질적 향상을 위한 제도이다.

한편, 70~80년대 20여년간 지속돼온 강남위주개발에 따른 강남북 불균형 현상을 해소하고자하는 대책이 수립되었다. 강북지역은 수도권인구 재배치계획에 따라 도시기능의 신증설이 억제되고 특히 88올림픽 개최를 전후해 도시개발사업이 강남에 편중돼 상대적으로 낙후성이 면치 못했다. 또 강북 명문고의 강남 이전과 강남지역의 지가상승, 각종 인허가 업무의 차등규제로 강북지역주민들은 심한 피해의식과 소외감을 느끼고 있었다. 각종 사회지표를 통해서도 확인한 차이를 보이는 강남북 불균형 발전을 해소하고자 강북지역에 대해 차등 적용해온 용적률이 강남 수준으로 일원화 되었고, 4대문 안 도심지역에 적용되었던 건폐율 규제도 완화되었다. 도시구조 측면에서는 2001년 도시기본계획에 따른 ‘도심 5부도심 58지구중심’ 가운데 강북권역의 청량리, 상계동 등 6개 지역을 우선개발하기로 하였다. 이 밖에 유흥업소와 사설강습소 등의 설립도 허용되었다.⁶¹⁸⁾

615) 지하철 II 2년 앞당겨 83년 완공, <동아일보> 1979년 02월 15일, 제 11면

616) 강동~강남 도로망 대폭 확충, <매일경제>, 1986년 04월 02일, 제 10면

617) 지구상세계획제 도입, <매일경제>, 1991년 04월 02일, 제 17면

우리나라의 도시설계제도는 1980년 1월 4일 건축법제8조의2 「도심부내의 건축물에 대한 특례 규정」 및 1980년 11월 12일 동법시행령제11조의2 「도시설계의 작성」 과 「도시설계의 작성기준에 관한 규정」(건설부훈령 제650호 83.12.29)이 법적으로 마련되면서 운영되기 시작하였다. 당시 1970년대의 경제성장은 도심부를 중심으로 건축행위가 활발하게 일어나게 되는 데 기존의 도시계획수단인 용도지역·지구 및 기존의 건축법만으로 도시를 효율적으로 관리하기에는 한계가 있음을 인식하고, 건축법에 도시설계라는 제도를 도입하게 된다.

그 후 도시설계제도는 사회적·시대적 변화에 따라 수정·보완되면서 발전해 오다 1991년에 도시계획법시행령제16조에 「도시설계지구」 신설과 건축법제8장제60~63조에 도시설계에 대한 제도적 근거가 마련되어 추진되었다. 그러나 1991년 12월에 지구단위차원에서 토지이용의 효율화와 도시의 기능·미관 및 환경을 효율적으로 유지·관리하고자 도시계획법에 도입된 상세계획제도가 기존의 도시설계제도와 유사하여 서로의 역할과 위상에 대한 논의가 일게 되었다. 따라서 2000년 7월에 도시계획법 및 건축법의 전면개정으로 도시설계는 도시계획법 부칙 제7조(상세계획구역 등에 관한 경과조치)에 따라 도시계획법(제42조 및 제43조)에 의한 지구단위계획으로 변경 관리하게 되었다.

60년대 이전의 가로망 계획은 시구개정을 통해 도로를 신설하고 도로 폭을 확대하며 직선화하는 등의 사업을 진행하였으나 도시의 중심성을 만들어 내는 요인이라고는 볼 수 없다.

60년대에도 가로망 계획은 부진하다고 볼 수 있으며 부도심 성장 촉진과 인구분산이라는 기능적 측면에서의 중요성이 인식되고 있음을 알 수 있다.

70년대에는 도심부를 중심으로 개발이 편중되자 건축법에 도시설계제도를 도입하고 국토이용관리법과 지하철도건설촉진법이 제정되면서 단핵도시에서 다핵도시로의 전환을 위한 제도적 뒷받침을 마련하였다. 이에 기존 가로망 계획에 덧붙여 간선 가로망 계획이 수립되었다. 도심에 교통 혼잡을 완화시키고자 대중교통을 증편하고 서울의 도시기능을 분산하여 다핵도시로 만들기 위해 간선도로망을 확충하였다.

이를 바탕으로 80년대에 외곽지역의 신시가지 개발이 활발해지면서 가로망 확충사업이 활발해졌고 광역적인 접근성이 높아지고 다양해진 시기라고 볼 수 있다.

618) 사설 학원 강북에도 설립허용, <동아일보> 1990년 01월 05일, 제 13면

90년대 들어서는 지구단위차원에서 토지이용의 효율화와 도시의 기능·미관 및 환경을 효율적으로 유지·관리하고자 도시계획법에 도입된 상세계획제도가 도입되었으며 2000년 7월에 도시계획법 및 건축법의 전면개정으로 도시설계는 도시계획법에 따라 도시계획법에 의한 지구단위계획으로 변경 관리하게 되었다.

소결

60년대 이전의 가로망 계획은 시구개정을 통해 도로를 신설하고 도로 폭을 확대하며 직선화하는 등의 사업을 진행하였으나 도시의 중심성을 만들어 내는 요인이라고는 볼 수 없다.

60년대에도 가로망 계획은 부진하다고 볼 수 있으며 부도심 성장 촉진과 인구분산이라는 기능적 측면에서의 중요성이 인식되고 있음을 알 수 있다.

70년대에는 도심부를 중심으로 개발이 편중되자 건축법에 도시설계제도를 도입하고 국토이용관리법과 지하철도건설촉진법이 제정되면서 단핵도시에서 다핵도시로의 전환을 위한 제도적 뒷받침을 마련하였다. 이에 기존 가로망 계획에 덧붙여 간선 가로망 계획이 수립되었다. 도심에 교통 혼잡을 완화시키고자 대중교통을 증편하고 서울의 도시기능을 분산하여 다핵도시로 만들기 위해 간선도로망을 확충하였다.

이를 바탕으로 80년대에 외곽지역의 신시가지 개발이 활발해지면서 가로망 확충사업이 활발해졌고 광역적인 접근성이 높아지고 다양해진 시기라고 볼 수 있다.

90년대 들어서는 지구단위차원에서 토지이용의 효율화와 도시의 기능·미관 및 환경을 효율적으로 유지·관리하고자 도시계획법에 도입된 상세계획제도가 도입되었으며 2000년 7월에 도시계획법 및 건축법의 전면개정으로 도시설계는 도시계획법에 따라 도시계획법에 의한 지구단위계획으로 변경 관리하게 되었다.

2) 건축물과 가로 관계

1934년에 제정된 조선시가지계획령이 우리나라 건축 및 도시계획 관련 법제의 바탕이 되었다. 1962년 박정희 군사정권에 의해 건축법과 도시계획법이 최초 제정되었지만⁶¹⁹⁾ 내용 측면에서는 이전의 조선시가지계획령을 단순히 건축분야와 도시계획분야로 구분하는 수준이었다.

가로공간과 관련하여 최초 건축법을 다룬 부분은 건축물의 높이와 가로폭 확보를 위한 건축선에 대한 기본적인 것들이었다. 절대높이 제한규정을 통해 건축물의 높이를 규제하였고, 또한, 1963년 제1차 개정을 통하여 최소 가로폭을 확보하기 위한 건축선 후퇴조항이 처음 도입되었다. 너비 3m미만의 도로에 접한 대지는 그 중심선으로부터 1.5m를 후퇴하여 건축할 수 있도록 하였다.⁶²⁰⁾

우리나라 최초의 아파트는 1932년 조선주택영단에 의해 건립된 유림 아파트 (현재 충정아파트)였는데, 이는 단독건물 형태의 아파트이다. 1962년 건립된 마포아파트는 가로와 건물의 분리를 보여주는 우리나라 최초의 근대적 아파트단지였다. 코르뷔지에 등의 모더니스트들이 주장했던 것과 같은 녹지에의 접근보다는 부지절감 및 경제적 효율성 등이 더 강조되었다.⁶²¹⁾

1960년대는 모더니즘 이전 서구 도시계획에서 보이는 계획처럼 가로가 우선시되어 건축물들에 의해 가로공간의 형상이 정해지고, 이에 대한 법제화가 이루어진 시기임을 알 수 있다. 서구 도시계획의 목적과는 다르지만 같은 시기에 가로와 건축물의 분리를 보여주는 사례가 계획되었다.

우선 이 시기에는 근대적 공간설계원칙들이 도입되고 관련 제도들이 정비되었다. 집합주택의 소유관리에 관한 법률안(1974)을 통하여 아파트 등 집합주택의 구분소유권과 건물부지에 관한 권리 및 공동부분의 지분과의 불가분성을 인정함으로써 마포 아파트의 등장 이후 당시 증가하고 있던 아파트단지 건립을 위한 법적 제도가 마련되었고, 서울시 아

619) 김영창, 이응희, & 이종우(2003), “건축법 개정의 변천에 관한 연구-규모, 형태 및 도시경관의 규정을 중심으로-”, 『대한건축학회논문집 계획계』, v.19(3), pp.19-27.

620) 의사당 보수안 9월 까지 완공. <동아일보>, 1963년 5월 28일, 제 2면

621) 국가기록원, “기록으로 보는 생활사, 제 16장: 한국 최초의 아파트 단지”, 『국가기록원』, http://theme_archives.go.kr/next/education2010/house03.do

파트지구 건축조례를 통해 인동간격 및 공지 확보 등 쾌적한 물리적 주거환경의 조성을 목표로 용적률을 300%에서 200%로 강화되었고, 미관지구 내 도로로부터 3m 후퇴하여 건축선을 지정하였다. 1963년 최소 가로폭 3m의 확보를 위해 처음 도입되었던 건축선 후퇴가 미관지구 등에서 더욱 강화되었다. 가로와 건축물 간 이격거리를 가지고 배치하려는 법을 지정하는 등의 논의가 이루어지고 있었음을 알 수 있다. 영동 아파트지구 사례에서는 이격거리에 녹지를 배치하였다. 또한, 건물 지상부의 물리적 보행환경 개선을 위해 건물의 필로티 부분이 공공의 통행에 전용되는 경우 바닥면적에서 제외되도록 함으로써 필로티를 법제화하였다.⁶²²⁾

이 시기의 또 다른 특징은 대중교통 및 보행을 기본으로 한 노선상가 조성인데, 자가용 자동차의 대중적 보급이 아직 이루어지지 않았던 70년대 말 80년대 초 보행과 버스가 주된 통행수단이었던 상황에서 단지 뿐만 아니라 도시의 중심부를 형성할 필요성에 의하여 아파트단지 내부가 아닌 경계부에 노선상가들이 배치되었다. 이러한 노선상가들은 버스정류장에서 주거 동으로 이어지는 보행자의 자연스러운 동선 상에 배치되었다.⁶²³⁾

80년대 초 전두환 군사정권이 들어서고, 86아시안게임, 88올림픽 등 국제행사를 개최하게 되면서 국가적 차원에서 도시미관 개선의 필요성이 대두되어 특히 서울을 중심으로 건축법에 의거한 도시설계구역 지정을 통해 대대적인 가로 정비가 이루어졌다. 이 과정에서 1981년 세종로, 을지로 및 종로를 대상으로 첫 도시설계 작업이 이루어졌다. 이들 도로변을 블록별로 세분, 개개건축물의 구조와 외형, 건물군의 형태, 공공시설과 건축물과의 적정배치 등의 내용이 포함되었다.⁶²⁴⁾ 이후 을곡·대학로, 청량리, 왕산로, 영등포, 한강로, 한옥보존지구 등 5개 지구에서도 도시설계가 추가로 이루어졌다.⁶²⁵⁾ 1983년에는 각 구별로 시범가로로 지정하여 옥외광고물을 정비하고, 광고물의 위치, 크기, 색깔 등 규제함. 벽면간판의 경우, 2층 이하에만 설치토록 하고, 여러 업소가 합동으로 설치하는 연합간판 유도하였다.⁶²⁶⁾ 또한, 일반지구에서의 건축선 후퇴 규정을 폐지하는 대신,⁶²⁷⁾ 대로

622) 김영창, 이응희, 이종우(2003), “건축법 개정의 변천에 관한 연구-규모, 형태 및 도시경관의 규정을 중심으로-”, 『대한건축학회논문집 계획계』, v.19(3), pp.19-27.

623) 양행용, 김성홍(2011), “1970-80년대 초반 서울의 아파트단지 노선상가의 도시 건축적 특성에 관한 연구”, 『대한건축학회논문집 계획계』, v.27(2), pp.81-90.

624) 세종로 을지로 종로통 첫 도시설계작업, <경향신문>, 1981년 12월 21일, 제 6면

625) 도시설계착수, <경향신문>, 1984년 7월 24일, 제6면

626) 구마다 시범가로 한곳씩 지정, <경향신문>, 1983년 1월 26일, 제 10면

627) 건축선 후퇴기준 폐지, <경향신문>, 1982년 8월 27일, 제 10면

변 및 미관지구의 건축선 규제를 강화하고, 신규 건축물과 기존 건축물과의 건축선 일치 되도록 하고, 도록의 축과도 평행하게 배치토록 하였다.⁶²⁸⁾ 1986년에는 도심재개발구역 내에서 가로마다 독특한 가로환경을 조성하기 위해 건축물 외관, 가로수, 보도블록 및 가로등 등의 도시 시설들을 종합적으로 디자인하는 종합환경설계방식을 도입하였다.⁶²⁹⁾ 목동 신시가지에도 같은 방식의 가로시설물계획이 적용되었다.⁶³⁰⁾

이러한 가로공간의 물리적 정비 이외에도 공동체 활성화를 위한 ‘담장 없는 마을 만들기 사업’이 시도되었다. 마을공동체의 활성화를 위한 담장 없는 마을 만들기 사업들이 1970년대 말에 시작되어 1980년대 초까지 일시적으로 이어졌다. 장안평 뉴타운계획,⁶³¹⁾ 과천 신도시계획 등에서도 포함되어 있는데, 이웃 간의 물리적 장벽을 제거함으로써, 사회적 접촉 및 관계의 증대를 기대하였다. 이러한 시도들은 이후 2000년대 후반 살기 좋은 마을 만들기, 휴먼타운사업 등의 형태로 다시 활성화되었다. 1960년대 아파트단지 도입 이후 분리되었던 건물과 가로 간 연결이 다시 시도되었다.

1980년대 도시설계사업 등을 시행하면서 가로를 포함한 공공공간계획 및 관리를 위한 제도의 필요성에 대한 학계의 주장이 힘을 얻어 1991년 각각 건축법과 도시계획법에 의거한 도시설계제도 및 상세계획제도가 도입되었다.⁶³²⁾

또한, 국가적 상징성의 강화를 위한 국가중심가로의 조성이 이루어졌는데, 광복50년을 맞이하여 서울시에서 광화문~시청~남대문~서울에 이르는 2km를 국가 상징도로로, 광화문~남산~용산~예술의 전당에 이르는 도로를 “서울상징가로”로 조성하는 계획을 발표하였다.⁶³³⁾

1984년 서민주택 보급을 위해 다세대주택제도가 도입된 이래⁶³⁴⁾ 보통 기존의 3~4배까지 증가하는 과밀개발이 이루어져 이에 따라 다세대 다가구주택의 무분별한 건립에 대한 규제가 강화되었다. 주거환경지구에 새로 주택을 건축할 때 기존 가구 수보다 많이 지으면 건축법 특례를 적용하지 않기로 하였다.⁶³⁵⁾

628) 대로변·미관지구 건축선 규제강화, <경향신문>, 1984년 2월 9일, 제 6면

629) 재개발구역 가로 종합정비, <동아일보>, 1986년 1월 29일, 제 6면

630) 가로시설물 통일, <매일경제>, 1986년 12월 8일, 제 10면

631) 서울시 종합계획 장안평 뉴타운 담장없는 전원주택으로, <경향신문>, 1978년 10월 13일, 제 7면

632) 정석(2011), “도시설계 9강 : 도시건축을 이끄는 도시설계”, 「정석의 견고 싶은 도시, 살기 좋은 동네」, <http://blog.naver.com/PostView.nhn?blogId=jeromeud&logNo=70117516308>

633) 국가중심 가로 조성, <경향신문>, 1995년 4월 18일, 제 1면

634) 본궤도에 오를 다세대주택 건축법개정안 내용, <매일경제>, 1984년 11월 19일, 제 10면

그 밖에 보행자의 권리에 대한 인식이 확산되면서 점차 보행자 중심의 가로환경 조성에 대한 요구가 커짐에 따라 1995년 명동 및 관철동 등 보행자 밀집지역의 보행자전용도로 지정되고,⁶³⁶⁾ 1996년 시민들의 보행권 보호를 위한 조례 제정 등의⁶³⁷⁾ 제도 개선도 이루어졌다. 도시공간의 사회적 문화적 가치에 대한 제고도 이루어졌는데, 시민들의 의식 수준 향상과 더불어 도시공간의 기능적인 측면 외에 사회 문화적인 가치에 대한 고려들이 이루어졌다. 그 일환으로, 1998년 종로, 중구 지역의 재개발구역 지정 최소화 및 기존 재개발구역 일부 해제, 기존 재개발구역에 대한 문화 상업 주거 특성 살리기 등을 골자로 하는 “인간중심의 도심정비계획”을 발표하였다.⁶³⁸⁾

먼저, 2000년 초에 1990년 대 중반 이후 대두되었던 보행권에 대한 인식이 일반시민들 사이에 널리 확산되면서 많은 지자체에서 걷고 싶은 거리 조성사업이 활발히 추진되었다.⁶³⁹⁾ 또한, 상하위 법체계상 문제가 있었던 건축법의 하위규정으로서의 도시설계제도와 도시계획법의 하위제도로서의 상세계획제도가 지구단위계획으로 정비되어 도시 공공공간의 정비 및 관리를 위한 법체계가 개선되었다.⁶⁴⁰⁾

2000년대 후반에 들어서는 공공공간의 “디자인”이 강조되면서 서울시 도시디자인 기본계획 수립되었는데, 이전의 도시설계가 공공공간의 기능, 미관 및 사회적 기능 등이 복합적으로 이루어졌던 것에 반하여, 이 시기에는 글로벌 환경에서의 도시경쟁력을 강조하며 미관적인 측면에 대한 강조가 두드러졌다.⁶⁴¹⁾ 또한, 뉴타운사업들의 문제들이 불거지면서 새로운 대안으로 지자체가 기반시설의 정비를 지원하고 주민들과의 협의를 통해 환경을 개선해하는 마을 만들기 사업의 법제화가 추진되었다.⁶⁴²⁾

635) 다가구주택 무분별 건립 제한, <매일경제>, 1999년 7월 30일, 제 36면

636) 서울 보행자 밀집지역 「전용보도」 만든다, <경향신문>, 1995년 10월 30일, 제 22면

637) 시민보행권 조례로 보호, <경향신문>, 1996년 10월 23일, 제 20면

638) 도심재개발 ‘역사성’ 되살린다, <경향신문>, 1998년 9월 17일, 제 17면

639) 돈화문길 등 9곳 ‘걷고싶은 거리’ 조성, <한국경제>, 1998년 10월 20일, 제 25면

640) 지구단위계획, 도시설계, 상세계획 통합 변경, <매일경제>, 2001년 10월 23일

641) 서울시 "고품격 디자인도시로 태어난다," <머니투데이>, 2007년 4월 23일

642) 재개발의 대안 휴먼타운 법제화, <이데일리>, 2011년 3월 23일

소결

1960년대에는 건축물의 높이, 건축선 후퇴 조항 법제화를 시작으로 건축물이 가로를 만드는 관점과 녹지에의 접근은 아니지만 가로와 건축물이 분리되는 사례를 동시에 볼 수 있는 시기였다.

1970년대에는 미관지구 내에 가로와 건축물 간 이격하는 등이 법으로 지정되었으며 건물간의 이격을 통하여 프라이버시를 차단하고 이격거리에 녹지대를 두는 등 각 아파트 간에 차도를 횡단하지 않고 접근할 수 있도록 계획하였다. 하지만 이는 극소수 계획에 불과하여 완전하게 가로와 건축물들이 분리됐다고 볼 수는 없다.

1970년대 말에 시작되어 1980년대 초까지 일시적으로 이어진 공동체 활성화를 위한 담장 없는 마을 만들기 사업 등을 바탕으로 이웃 간의 물리적 장벽을 제거함으로써, 사회적 접촉 및 관계의 증대 기대하였다. 1960년대 아파트단지 도입 이후 분리되었던 건물과 가로 간 연결이 다시 시도되었다.

또한, 국가중심의 가로를 조성함으로 국가적 상징성을 강조하였으며 보행자의 권리에 대한 인식 확산으로 점차 보행자 중심의 가로환경 조성에 대한 요구가 커졌다. 1990년대 중반 이후 보행권에 대한 인식이 일반시민들 사이에 널리 확산되면서 지자체들에서 걷고 싶은 거리 조성사업 등 도시공간의 기능적인 측면 외에 사회 문화적인 가치에 대한 고려들이 이루어졌다. 동시에 도시 공공공간의 정비 및 관리를 위한 법체계도 개선되었다.

2000년대 후반에 들어서는 이전의 도시설계가 공공공간의 기능, 미관 및 사회적 기능 등이 복합적으로 이루어졌던 것에 반하여, 이 시기에는 글로벌 환경에서의 도시경쟁력을 강조하며 미관적인 측면에 대한 강조가 두드러졌다.

3) 커뮤니티 개념의 적용

일제강점기 ~ 해방이후: 전원도시와 근린주구

일제강점기를 통틀어 볼 때, 19세기 후반에서 20세기 초까지 시대적으로 커뮤니티를 중시하는 서구의 도시설계 이론들과 움직임들에 비하여, 한국의 도시설계 즉 일제강점기의 도시설계에서 커뮤니티를 중시하는 움직임은 거의 없다고 보아도 무방하다고 하겠다. 전원도시를 꿈꾸던 하워드(1902)나 근린주구를 이야기하던 페리(1929)의 이념과는 달리, 풍수지리와 같은 Comsimic Theory 에 기반을 둔 서울의 도시공간구조를 어떻게 하면 보다 근대적이고 효율적인 격자형 시스템으로 바꿀 것인가에 대하여만 고민하던 시기이기 때문에, 이는 당연한 결과라고 볼 수 있다. 이는 1912년 경성시구개정사업⁶⁴³⁾, 1926년 경성도시계획⁶⁴⁴⁾, 1934년 조선시가지계획령 등과 같은 일련의 사건을 연도별로 살펴보아도 잘 알 수 있는 사실이다. 풍수지리설에 입각한 도시공간구조를 가진 한양에 대하여 기반 시설(도로 및 관청) 위주로 정비하던 일련의 개발 사업이 진행된 것이 경성시구개정사업이다. 또한, 이른바 근대화 과정에서 볼 수 있는 도시의 가도시화(Pseudo-Urbanization) 현상이 발생하던 한성부의 공간구조의 영역을 확대(청량리 및 왕십리)시키기 위한 경성도시계획안 역시 커뮤니티를 중요시하는 움직임과는 거리가 멀다. 경성도시계획안을 물리적으로 그리고 법적으로 도시공간구조 위에 덧씌운 한국 최초의 도시계획법인 조선시가지계획령 역시 용도지역지구제의 실시 및 도시계획사업에 대한 법적 기반 마련 정도에 그치

643) 시구개정은 메이지시기에 일본인들이 서양에서 수입된 Urban Planning 의 번역어로 1910년대 들어 도시 계획에 대한 논의가 본격화 되면서 점차 '도시계획'이라는 용어가 정착하기까지 그 사이에 쓰이던 용어이다. 개조의 뜻을 갖고 있었기 때문에 기본의 도시를 새로 만든다기보다는 개량한다는 성격을 강하게 띠었다. 즉, 도시의 토지이용 전반을 다루는 종합적인 도시계획이라기보다 가로망을 중심으로 한 도시 인프라 구축에 중점을 둔 선적인 도시계획의 개념인 것이다.

644) 1920년대에 들어 도시화가 빠른 속도로 진행되면서 행정구역의 확대 필요성이 제기되었다. 동아일보 기사(1922년 11월 14일)에 따르면 이미 경성시 인구가 30만 명에 달했고, 해마다 인구가 늘어 주택이 부족해지면서 교육과 위생이 사회문제로 등장하자 경성부윤 길송(吉松)이 청량리, 왕십리 등을 시찰한 후 향후 행정구역 확대를 위한 기초 자료를 조사하기로 하여 그 성과가 1924년 12월 20일 종료되었다. 당시 경성부에는 관민유지로 성립된 경성도시계획연구회가 있었으나 그 역할이 유명무실하자, 경성부가 직접 대경성 건설을 위한 교통량조사, 산업조사, 사회 조사 등을 실시한 것이다. 이들 자료에 기초하여 경성부 전체를 대상으로 한 최초의 도시계획이 1930년에 입안되었다. 이 계획은 1929년을 기점으로 30년 후인 1959년을 목표 년도로 한 장기계획으로 그 내용은 조선공론 1935년 11월호의 「국제도시 경성부」에 실렸다. 이 기사에서 흥미를 끄는 것은 '국제도시'라는 명칭이다. 시기는 명확치 않으나 이 계획이 1930년대부터 본격적으로 등장한 "대경성"이라는 이름과 함께, 경성이 일본이 구상하고 있던 '대동아 공영권'의 거점 도시라는 위상을 염두에 두고 설립된 계획이었음을 짐작케 해준다. 수립된 도시계획은 1934년 공포된 조선시가지계획령과 총독부령 제78호에 시행되었다. 경성부가 발표한 시가지 계획에 따르면, 계획구역은 135km²에 달하였고, 목표년도인 1959년의 계획인구를 110만 명으로 설정하고, 연이어 '가로망과 토지구획정리지구', '지역제', '공원계획', '풍치지구' 등의 발표가 이어졌다.

고 있다. 조선시가지 계획령에서 용도 지역지구제를 실시하면서 주거지역에 순기능을 하지 않는 것들 불허한 것에서 주거지역의 커뮤니티를 보호하고자 하는 기능이 있다고 볼 수는 있다. 일제강점기의 도시계획의 흐름은 기초적인 기반시설의 건설-마스터플랜-법정 도시계획의 흐름으로 정리될 수 있으며, 현대 한국의 광역도시계획-도시기본계획-도시관리계획으로 이어지는 체계와 매우 유사하다. 그럼에도 불구하고, 커뮤니티에 대한 도시계획적 조치가 미흡한 것은 도시설계라는 개념조차 없던 시기에 당연한 결과라고 하겠다. 또한 19세기 말에 하워드가 제창한 전원도시형 커뮤니티의 건설은 서구에서도 20세기 초반에 와서 레치워드(Letchworth), 웰인(Welwyn)에 적용이 되었으며, 조선에 적용하기에는 너무 구체적이지 않고 실험적이었다. 조선시가지계획령을 위시한 일련의 사업들은, 오히려 조선왕조 500년 동안 내려오던 한양에서 공동체라고 할 수 있는 문무백관의 거주 지역, 양민 및 천민들의 거주지역과 같이 사회적으로나 공간적으로나 형성되었던 공동체(커뮤니티)를 파괴한 조치들이라고 할 수 있겠다. 갑오개혁을 통한 신분해방은 커뮤니티의 사회적 해체를 의미하였고, 일제강점기의 도시 계획적 사업들은 사회적 해체에서 공간적 해체까지 더하여 한양의 커뮤니티를 완전히 와해시켰다고 볼 수 있는 것이다.

그럼에도 불구하고 한국 도시계획의 역사 속에서 해방 이전의 주거지 계획을 빼놓을 수는 없다. 일제 치하의 역사라는 점에도 불구하고 조선시가지계획령은 근대적 도시계획의 출발점이 되고 해방 이후에도 동일한 기법인 토지구획 정리사업 방식이 지속적으로 시행되어 왔기 때문이다. 1930년대의 토지구획정리사업으로 인한 시가지 확장 방식은 이른바 그 당시의 도시개발사업의 대부분을 차지하였으며 도시로 몰려드는 인구를 수용하기 위한 주거지의 확대와 주요도시의 병참화와 연관된 노동인력의 수용이라는 두 가지 목적을 동시에 가지고 있다. 이 당시의 토지구획정리사업은 일부 도심에서 벗어난 전원도시 개념을 적용한 모습이 일부 보이기도 하며, 페리의 근린주구이론이 적용되는 사례도 종종 보이고 있다. 즉, 단순하게 필지를 구획하여 분양하는 방식은 아니었고 적어도 생활권 혹은 근린권이라는 개념(소학교 공유개념, 소규모 공원, 근린생활 시설의 배치 등)이 적용된 토지구획 정리사업 방식이 많이 존재하였다. 그러나 이러한 방식이 오늘날의 택지개발법과 같이 성문화되어 있었던 것은 아니었으며, 택지개발편람 등과 같이 인허가권을 가지는 공무원들의 인허가 관련 참고자료로 형태로 활용되던 시기도 아니었기 때문에 모든 토지구획정리사업에 적용된 방법은 아니었다.

조선시가지계획령의 주된 내용은 일본의 도시계획법에 명기된 도시계획위원회의 역할, 기반시설 설치에 대한 지방정부의 부담 규정에 관한 내용 등이 빠져 있었으며, 토지 수용에 관한 규정, 토지구획정리에 관한 규정은 훨씬 상세하게 규정되어 있었다. 또한 지방 중소 도시의 행정청의 권한은 무시되었으며 오직 조선총독만이 계획을 입안할 수 있도록 되어있었다. 또한 조선총독이 인정하는 바에 의하면 시가지계획 구역 내에 법 조항 적용을 제외하거나, 시가지계획구역이 아닌 곳에 법 조항 적용을 강제할 수 있는 등 조선총독의 권한이 막강하였으며, 이러한 전통은 현재도 우리나라의 대통령령이란 명목으로 남아 있게 되었다.

조선시가지계획령을 처음으로 적용한 것이 나진이다. 나진시가지계획의 조선총독부의 발표에 의하면 나진은 함경북도의 변두리 지역이었으나 만주로 가는 철도 노선의 주요역사로 활용하고 항구로 사용하기 위하여 도시 개발이 필요하게 된 지역이었다. 약 3천만평의 계획대상지역(천만평 주거지역) 인구 30만을 수용하기 위한 토지구획정리사업지로서 서울 이외의 지역 중에서 최초로 개발계획이 수립된 곳이다. 지형 및 지세를 고려한 주거지역의 입지 선택, 공간구조를 고려한 가로망 계획, 일조 및 통풍을 고려한 가로방향과 필지의 배치 등이 서술되어 있다⁶⁴⁵⁾.

이러한 흐름은 해방과 6.25전쟁을 거쳐서도 크게 변하지는 않았다. 이는 조선시가지계획령의 국토의 공간구조를 이용하는 방법론을 그대로 가져왔기 때문이기도 하고 한국사회의 여건상 도시계획 체계에 대하여 제대로 고민할 사회 경제적 토대가 마련되지 않았기 때문이다. 따라서 6.25전쟁을 거치는 40~50년대의 시기는 일제강점기의 토지구획 정리사업보다 오히려 커뮤니티 형성에 대한 도시 설계적 요소는 퇴보되었다. 이는 기존 조선 시가지 계획령의 개발 사업에 참여한 조선인들이 거의 없었다는 점과 전후 복구 사업에서 도시 설계적 요소를 감안하기 보다는 전후 복구에 중점을 둔 주거지역의 공급에 치중한 탓으로 보인다.

일제강점기와 6.25전쟁을 거치는 동안, 우리나라 도시계획에서 커뮤니티에 대한 고려는 크게 전원도시와 근린주구 개념으로 나타난다. 하지만 전원도시의 개념은 경제적 사회적 개혁을 통한 공공의 복지를 추구하는 목적이라기보다는 단지 도심에서 벗어났다는 의미만 있을 뿐 많은 영향을 미치지 못하는 못하였고, 근린주구이론은 1956년에 처음 등장하였는데 생활권 혹은 근린권이라는 개념이 적용된 토지구획정리사업의 형태로 나타났다.

645) 나진시가지계획, <동아일보>, 1934년 09월 16일, 제 2면

1960년대 ~ 1970년대 : 근린주구이론에 의한 개발

1960년대 초반의 기사를 살펴보면 주택공사법이 개정되고 주택금고법이 신설되며 국토개발을 위한 기초적인 제도적 보완이 이루어지게 된다. 그러나 1960년대를 거치면서 경제가 지속적으로 발전하는 과정을 거치고 있지만, 이 시대의 신문기사 역시, 60년대 후반 연 8%를 웃도는 경제성장률에도 불구하고, 인구의 자연적 증가를 따라가지 못하는 주택난 문제 및 과잉도시화 문제에 집중되고 있다⁶⁴⁶⁾. 이러한 시기에 근린이나 단지계획 차원의 커뮤니티 보호 및 활성화 등에 크게 신경을 쓸 수 없음을 당연한 일이라고 볼 수 있겠다.

그럼에도 불구하고 이 시기는 과거 일제강점기나 광복 전후 시절에 비하여 보면 커뮤니티 활성화에 대한 고민들의 흔적이 나타난다. 1960년대 들어 강남개발이 본격화 되면서 한강아파트 계획 등에서는 페리의 근린주구이론이 적용된 단지계획이 다시 나타나기 시작한 점에서 그 사례를 찾을 수 있다. 한강 아파트계획(한강공무원아파트, 한강맨션, 한강외인아파트, 한강 민영아파트 등)등에서 보듯이 학교, 시장, 상가 및 공공 편익 시설 등이 아파트 단지들의 전체 생활권의 중심지 기능을 하도록 하는 계획이 나타나기 시작하였다. 그리고 주거단지를 관통하는 가로변에 면하여 노선상가를 설치하여 근린의 중심성을 더욱 강화하는 배치를 시도하였다.⁶⁴⁷⁾ 그러나 근린주구의 개념 자체가 위계적인 페리의 이론처럼 위계를 가지는 계획은 아니었다. 즉 단지 하나가 소생활 단위가 되고 단지 여러 개가 모여서 중생활권을 이루는 위계를 가지는 페리의 근린주구 개념과는 다소 거리가 있는 계획이었다. 그렇다고 하더라도 이 시기의 노선상가 배치는 주거단지들이 도로에 의해서 공간이 단절되는 것을 막고, 이로 인한 가로 활력이 저하되는 등의 부작용을 없애기 위한 것이었고 공간 상호간의 연계를 통하여 주거지 전체의 활력을 증진시켜 이를 통한 커뮤니티 구성에 영향을 주었다는데 그 의의가 있다. 그리고 노선상가의 배치는 주거단지 하나만의 독립적인 커뮤니티 형성에서 벗어나 노선상가로 그 활동을 끄집어내어 주거공간과 도시공간이 연계되는 역할을 하였다는데 그 계획적인 의미를 찾을 수 있다. 노선상가를 중심으로 하는 근린생활권의 형성은 1970년대 들어서 반포 1단지, 영동 AID 아파트, 압구정동 현대 아파트 등에도 지속적으로 적용되었다.

646) 상의(商議) 가본 새해 경제전망, <동아일보>, 1968년 1월 13일 제 3면

647) 공동주택 연구회(2007), 「한국 공동주택계획의 역사」, 세진사, p.101-115.

1970년대 초반에 서울 외곽에 그린벨트를 설치하고 아파트 지구(구 도시계획 법상의 용도지역지구제의 하나)의 최고 층수를 15층으로 상향 조정하는 등의 일련의 과정 역시 서울의 인구 집중을 막고 주택난을 해결하고자 하는 것을 볼 때 커뮤니티에 대한 고려는 도시계획 분야의 주류에 해당하지 않음을 알 수 있다. 그러나 1970년대 후반의 신문기사들을 살펴보면 약간의 변화의 움직임을 찾아 볼 수 있다. 1977년 8월 24일 경향신문의 기사에는 아파트 지구에 주거환경을 저해하는 주점(酒店), 음식점, 음료수 판매업 등의 설치를 금지하는 조항이 신설되었음을 알 수 있다. 이러한 움직임은 주거지역의 커뮤니티를 보호하고 활성화하는 직접적인 도시설계적 요소라고 할 수는 없지만, 주거환경을 해치는 근린생활 시설의 입지를 제한하여, 양호한 주거환경의 보존에 도움을 주고, 곧 이는 주거 커뮤니티의 생성에 건전한 토양을 마련하는 움직임이라고 볼 수 있겠다. 매일경제의 1979년 1월29일 기사에는 오늘날의 공동주택 부대 복리시설의 설치기준에 해당하는 아파트 시설물 표준기준 제정에 관한 내용이 담겨 있다. 확실한 법조항이 없어서 아파트 마다 달라지고 있는 부대시설의 설치 기준을 법으로 제정하여, 아파트 가격의 지역별 편차를 막고 건축 수준의 동질성을 확보하기 위한 조치였다. 이러한 기준 중에서 노인정 및 교육시설 등에 대한 의무조항이 신설되어 단지계획 차원에서 공동주택의 커뮤니티 생성에 영향을 줄 수 있는 조치들이 생겨났다. 1970년대 들어서 공동주택 및 도시설계와 관련된 법적 조치는 아파트 지구의 신설과 주택건설 촉진법의 제정이라고 하겠다. 아파트 지구는 지금은 사라졌지만 일종의 용도지역지구제의 하나로, 아파트 지구로 지정되게 되면 다음의 계획 내용이 포함되는 지구 전체의 기본계획을 수립하도록 되어 있었다.

- ① 지구의 구성 및 토지이용
- ② 건축물의 배치, 건폐율, 용적율, 높이, 인동거리, 도로와의 관계 등
- ③ 중심시설 계획
- ④ 가로, 녹지, 공급처리시설 및 기타 도시계획 시설에 관한 사항
- ⑤ 기존 건축물의 처리에 관한 사항, 개발사업의 시행에 관한 사항

아파트 지구의 의의는 기존 단지계획 차원에서 적용되는 근린주구이론 사항들이 명문화 되어 적용되었다는 것에 그 의의를 찾을 수 있다. 그렇지만, 아파트 지구의 지정은

토지구획정리사업이 시행되는 단계에서부터 적용되는 방식이 아니라 구획정리사업 완료 후에 지정되어 사용되거나, 개발 대상지의 일부 지역에만 지정되는 방식이었다는 한계점을 가지고 있다. 이러한 방식은 주거지역 전체를 통합적으로 보고 근린주구 개념을 적용하여 커뮤니티를 형성하는 방식과는 거리가 먼 것이며, 오히려 폐쇄적인 단지계획을 조장한다는 비판을 받기도 하였다. 이러한 방식은, 택지개발 사업의 실시계획 승인과 지구단위계획(도시설계)이 동시에 이루어지도록 하는 방식이 도입되기 전까지 계속해서 문제점으로 남게 되었다. 아파트 지구계획 내용은 향후에 주택건설촉진법으로 흡수되게 되었고 용도지구는 사라졌지만, 그 기능은 당분간 지속되었다.

1980년대 ~ 2000년대 : 근린주구개념의 유행과 커뮤니티 보호

1980년에는 한국의 신시가지 계획에 가장 큰 역할을 하였던 택촉법이 제정되었다. 그러나 택촉법은 초기에는 토지구획정리사업을 대체하는 개발사업 방식이며, 택지개발 사업지구내의 민간회사의 공동주택 건설에 대한 규제는 기존 도시계획법 및 주촉법의 조항을 따르고 있으므로 커뮤니티에 대한 제도적인 보완은 아직 많이 부족한 단계였다.

1980년대 초반의 기사를 보면 그동안 지지부진하였던 도심부 재개발에 순환식 재개발(당시 용어, Rolling system) 방식을 도입하여 기존 주민들의 재정착률을 높이고자 하는 시도가 등장하고 있다. 이는 기존 거주민들의 커뮤니티를 최대한 보존하는 재개발 방식으로 그 도입취지를 정당화 하고 있다. 이와 동시에 주공과 토공이 재개발사업의 공동시행자로 참여할 수 있도록 하여 재개발의 활성화를 꾀하는 움직임이 나타났다. 그러나, 이러한 일련의 불량 주택지 재개발 사업은, 86아시아 게임과 88올림픽을 앞두고 서울의 불량한 시가지 경관을 급속하게 개선하고자 하는 속도전이었으며, 이러한 움직임은 순환 재개발 방식을 도입하여 기존 주거 커뮤니티의 보호를 꾀하고자 한 도시설계적 의미를 퇴색시키는 결과로 나타났다.

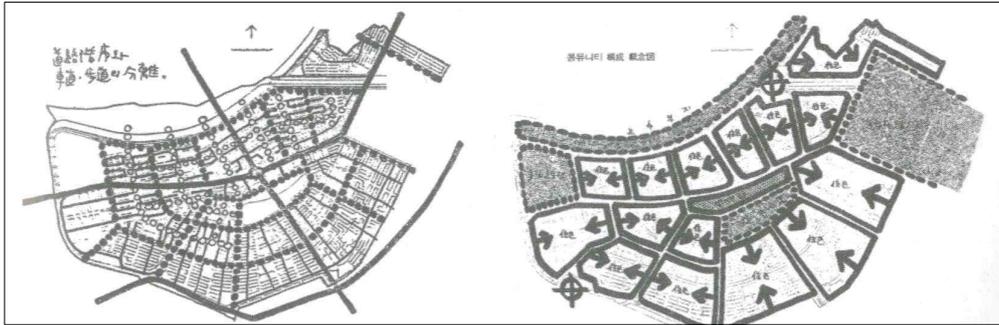
그럼에도 불구하고 1980년대는 한국에 도시설계라는 제도가 탄생이라는 역사적 의미를 가지는 시기이기도 하다. 잠실지구 도시설계(1983년), 가락지구 도시설계(1985년), 개포지구 도시설계(1985년) 등이 도입되어 국제 행사에 걸맞은 도시의 가로 환경을 조성하고자 하는 움직임 이었다. 남부순환도로변에 1m 이상의 녹지대를 설치하여 소음 및 진동의 악영향의 주거지역으로의 침입을 억제하는 방법, 과소규모의 단독주택 개발 금지,

접도면적이 큰 대지의 3층 이상 건축 유도, 주거지역으로의 무분별한 차량 진입을 막는 조치, 보행자전용도로 및 산책로 조성 등 양호한 주거환경을 조성하고 커뮤니티의 성장을 촉진시킬 수 있는 양호한 토양을 조성하고자 하는 움직임이 나타났다. 동시에 KOEX 지역, 종합운동장권역 등을 각각 업무중심지구, 유통 및 관광업무시설 지구 등의 특색을 갖출 수 있도록 대로부 및 이면도로의 건축물의 용도 및 규모 등을 제한하는 도시설계 지침도 마련되었다. 근린주구개념이 도입되어 초등학교 및 아파트 상가 등을 중심으로 한 공동주택의 배치가 유행하였던 것도 바로 이 시기라고 볼 수 있겠다. 또한, 어린이 놀이터 등을 중정형 아파트 중앙에 배치하여 낮 시간대의 커뮤니티 활동을 촉진하도록 하고, 애플야드의 이른바 범죄 예방형 도시설계제도의 개념이 시행되었던 것도 바로 이 시기라고 할 수 있겠다. 이러한 도시설계지침들은 90년대 후반 까지 해당지역들의 특성 있는 가로경관 창출에 기여하였고, 이후의 지구단위계획 제도의 기본 토대가 되었다.⁶⁴⁸⁾

공동주택 건설사례에서도 많은 발전이 있었다. 80년대의 공동주택 건설의 대표적인 지역은 잠실과 과천이다. 잠실 지역은 70년대의 노선상가에 커뮤니티가 형성되는 단지계획과는 달리, 하나의 단지가 페리의 근린주구 단위가 될 수 있도록 슈퍼블록 1개가 하나의 단지가 되었고, 단지 중심에 초등학교 중고등학교를 하나씩 배치하여, 근린주구개념의 완결성을 시도하였다. 그리고 학교 중심에 소형 상가들을 배치하여 가구 하나가 하나의 생활권을 형성하도록 하였다. 그리고 하나의 블록 중에서 잠실 5단지는 노선상가 개념을 도입하여 여러 블록의 중심에 위치하도록 하여 1~5 단지가 하나의 큰 근린주구를 형성하도록 하였다.⁶⁴⁹⁾ 하나 또는 여러 개의 블록이 하나의 근린주구가 되도록 하는 개념은 향후 분당 및 일산 신시가지에도 적용이 되었고 한국 신시가지 공간구조 형성에 큰 영향을 주었다. 잠실의 커뮤니티 형성 방법은 또한 70년대의 강남개발(영동지구)방식과 비교하여, 근린주구의 기본 단위 형식을 슈퍼블록 하나로 상정하고 블록 중앙에 학교 및 핵심 시설들을 배치하는 방식에서는 동일한 방법이라고 하겠다. 이러한 근린 형성방법은 잠실의 재건축 이후에도 남아있게 되어 공간 구조에 큰 영향을 미치고 있다. 한편, 잠실의 설계 개념은 중심이 지나치게 블록의 중앙에 위치하여 블록 자체가 폐쇄성을 가지게 되며, 도시 전체의 커뮤니티 형성에 오히려 방해가 된다는 비판적 의견도 있다.

648) 잠실지구 도시설계 완성, <경향신문>, 1983년 11월 24일, 제 6면
 가락지구 도시설계 확정, <경향신문>, 1985년 05월 21일, 제 6면
 개포지구 도시설계 확정, <매일경제>, 1985년 05월 25일, 제 10면

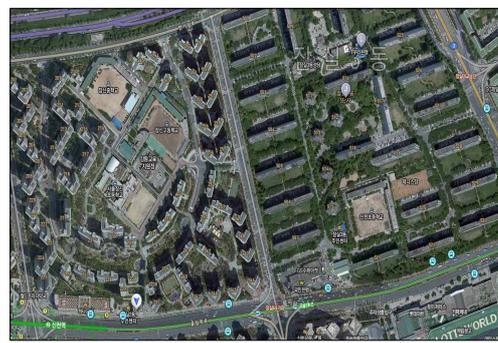
649) 공동주택 연구회(2007), 「한국 공동주택계획의 역사」, 세진사, pp.120-124.



[그림 부록 2-2] 잠실 동선도 및 커뮤니티 구성도
출처: 한국 공동주택계획의 역사(1999, p.127)



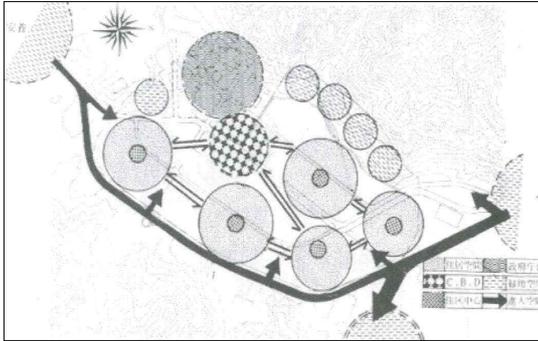
[그림 부록 2-3] 개포동 일원 위성사진
출처: map.daum.net



[그림 부록 2-4] 잠실동 일원 위성사진
출처: map.daum.net

이에 비하여 과천은 이러한 근린의 폐쇄성을 극복하고자 계획 초기 단계에서부터 근린 주구간의 연계성을 염두에 두고 개발되었다. 잠실의 근린주구 개념이 내부적으로 향하는 동선에서 그 특징을 찾을수 있다면, 과천은 각 주구가 하나의 생활권이 되면서도, 각 주구들간의 상호 연계성과 중심상업지역과의 유기적인 연계 역시 중요시 하였다는 특징이 있다. 이것은 하나의 완결된 일상 생활권을 형성하고, 근린주구들의 시설을 연계하거나 개방적으로 만들어 보다 더 큰 상위의 생활권을 형성하는 이른바 단계적 생활권 구성론이라고 할 수 있다. 즉, 위성사진에서 보듯이 잠실이나 강남지역은 가구의 중앙에 핵심 시설들이 배치되어 있었었는데 반해, 과천은 근린 및 도시의 생활권의 기본 단위의 중심이 되는 초등학교 및 공공시설들이 가구의 중심에 배치된 것이 아니라, 가구와 가구사이의 가로변에 배치되었고 이에 더하여 공원 등의 시설 등이 복합적으로 배치되도록 하였으며, 이들을 연결하는 보행자도로축을 구상한 점이라고 하겠다. 이는 가구 단위에만 집중하고

중심을 가구의 중앙에 배치한 것과는 완전히 다른 개념이다. 이러한 계획적 흐름은 근린을 개방적으로 바꾸고 도시전체의 생활권 및 커뮤니티를 구상하였다는 점에서, 페리의 근린주구이론을 새롭게 해석하고 변경한 뉴어버니스트들의 이론과 일맥상통한다.



[그림 부록 2-5] 과천 도시공간 구성도
출처: 한국 공동주택계획의 역사, (1999, p.129)



[그림 부록 2-6] 별양동 일원 위성사진
출처: map.daum.net

도시 공간구조의 커뮤니티 형성을 위계적 단계를 구성하여 전체 공간구조를 편성하고, 개발 지역 전체를 하나의 도시 및 생활권으로 구상하는 방식은 한국 신도시 커뮤니티 형성의 공간구조의 핵심으로 기능하게 된다. 과천의 계획방식은 향후에도 이어져서 둔촌 및 고덕지구, 목동지구 개발에서도 좀 더 구체화된 방식으로 실현이 되었을 뿐만 아니라 90년대 분당 및 일산 등의 1기 신도시, 2000년대의 동탄 등의 2기 신도시에도 발전적으로 적용되어 왔다. 주거블록을 보행자전용도로로 연결하고, 근린공원을 지역의 중심에 배치하여 전체 근린들을 보행으로 연결하는 측면, 분당의 시범단지 등의 선형상가 등의 계획적 개념 등이 모두 이에 해당하는 사례들이다.

잠실과 과천의 경험은 제도적으로 볼 때, 이른바 법정계획인 도시설계 제도 및 상세계획 제도 등이 성문화되기 이전의 것이었지만, 이러한 형태의 개발이 가능하였던 것은 개발의 총괄 주체가 주택공사, 서울시 등과 같이 공공이 관리 할 수 있는 것이기 때문이었다. 물론 공동주택 단지 하나의 건설은 건설업자 하나이지만, 단지시공의 입찰을 결정하는 권한이 공공에 있었기 때문에 계획가의 이념을 실현할 수 있었다. 90년대 들어서 더욱 발전한 도시설계 제도는 1기 신도시들의 전 지구에 걸쳐서 택지개발 실시계획 승인과 동시에 수립하는 법정계획으로 수립되게 되었고, 분당 및 일산 등의 오늘날의 도시 공간

구조를 만드는데 중요한 역할을 수행하였다. 근린공원(분당중앙공원 및 호수공원)으로의 보행자전용도로, 녹지축 등은 거주민들의 주된 여가활용 시간대의 통행발생을 한 곳에 집중시킬 수 있도록 하는 시스템을 도입하여 사회적 교류를 활발히 일어나게 하는 토양을 마련하였다. 주거지역의 중심부에 보차혼용도로와 이어지는 노선상가지대를 조성하여 출퇴근 통행 및 쇼핑 통행이 이곳을 중심으로 발생할 수 있도록 하여 이 지역의 활성화에 기여하도록 하였다. 그러나 이 당시의 도시설계는 나중에 지구단위계획제도로 승계되었는데, 상업시설의 대형화 및 복합화 등의 영향으로 중소기업의 상업 기능이 활력을 잃게 되어 그 도입취지가 퇴색되는 측면도 존재하였다. 또한, 고밀도의 슈퍼블록 및 대로 위주의 개발은 보행자전용도로 등의 활성화에는 성공하였으나, 보차혼용도로를 제외한 슈퍼블록 주변도로의 차량 고속화를 초래하여 보행환경을 악화시키는 등의 부작용을 가져왔다. 그리고 도시설계 제도가 너무 경직적으로 운용되어 시대적 상황에 맞는 토지이용 활성화를 위한 걸림돌로 비판 받는 경우도 있었다.

2000년대에는 도시설계와 상세계획제도를 통합한 지구단위계획 제도가 시행되었다. 기존의 도시설계와 마찬가지로 모든 택지개발 지구, 산업단지 일부지역, 그리고 필요하다고 여겨지는 구도시지역의 지역들, 또한 비도시지역 개발을 위한 2종 지구단위계획제도의 도입 등으로 지구단위계획은 기존의 도시설계에 비하여 적용가능 범위가 매우 넓어졌고, 규제수단이 매우 다양해졌다. 이는 곧 도시설계가의 의도대로 계획 구상에 정확히 부합하는 도시 공간구조를 창출할 수 있는 강력한 수단이 되었다. 하나의 주거블록에 커뮤니티 활성화를 위한 보행자전용도로의 구축, 공원 및 휴게시설의 지정, 공동주택단지의 차량동선의 조정, 공동주택단지간 보행자전용도로 네트워크의 구축, 중정을 바라보는 주동 배치, 바닥포장재 선택, 색상의 선택, 스카이라인 형성 방법, 용도 지역제를 초월한 건축물의 허용용도 결정 등 이 모든 규제수단이 건축허가권과 맞물려 돌아가기 때문에 커뮤니티를 중시하는 도시설계가 가능해진 것이다.

그러나 초기 도입 과정에서의 혼선, 전문 인력의 부족, 주민들의 이해 부족 등이 종합적으로 맞물려 활성화 단계에 이르기까지 꽤 오랜 시간이 걸리기도 하였다. 지구단위계획이 적용이 가능한 지역이 과거에 비하여 폭발적으로 증가하였으나 이를 컨트롤할 수 있는 전문가의 부족문제, 그리고 도시설계제도의 전문가와 상세계획 전문가들이 과거의 경험을 그대로 지구단위계획에 적용하였기에 도입 의도가 퇴색되는 경우도 많았다. 한편,

개발 사업자들의 수익형 부동산 개발 사업을 염두에 둔 민간 제안형 지구단위계획이 난립하고, 경관법과의 기능 혼선 등의 부작용도 많이 발생하고 있다. 그러나 최근에는 저층 단독주택지 경관의 보호, 한옥 밀집 지역의 보존, 마을 만들기형 지구단위 계획 등 기존의 커뮤니티를 보존하고자 하는 수단에 많이 활용되고 있으며, 그에 따른 계획에 대한 노하우 등도 많이 축적되고 있어서 커뮤니티의 활성화에 많은 도움을 줄 것으로 판단한다.

1980년대 이후부터는 근린주구 개념에 입각하여 초등학교를 중심으로 한 공동주택의 배치가 유행하기 시작하고 2000년대 이후 도시설계제도와 지구단위계획제도가 도입되면서 보행자전용도로 및 산책로 조성 등 커뮤니티를 보호하고 활성화하려는 움직임이 나타나기 시작하였으나, 서구이론에서 보이는 실증적 연구를 통한 커뮤니티의 전략적 보호, 근린과 저소득계층의 보호 등과 같은 개념은 뚜렷하게 나타나지 않는다.

4) 경관에 대한 고려

근대적 도시경관의 시작 : 조선시가지계획령

1920년 ‘조선사회령’이 철폐되고 1934년 ‘조선시가지계획령’이 제정되면서 한국의 본격적인 근대도시경관은 시작되었다. 조선시가지계획령 제 21조의 내용을 보면 시가지계획구역 내에 풍치지구를 지정하고 그 지구 내에서는 토지형질의 변경, 공작물의 신축, 개축, 증축, 대수선 혹은 제각, 죽목토석류의 채취 등 기타 풍치 유지에 영향을 미칠 염려가 있는 행위의 금지에 관한 규정이 설치되어있다. 더불어 제 22조에서는 시가지계획구역 내에서 미관지구를 지정하고 그 지역에서의 건축물의 구조 설비는 부지에 관하여 미관상 필요한 규정을 설치하도록 하고 있다.⁶⁵⁰⁾

조선시가지계획령의 영향으로 공장 창고 등은 물론 위생상이나 보안상 위험 있는 건물은 반드시 공업지역 안에만 짓게 되었고 특별히 더 위험한 것은 그 구역 안에라도 특별구역을 지정하게 되었다. 또한 시가지령에 의해 ‘건축선’이라는 말이 처음 등장하기도 하였다.⁶⁵¹⁾

이후 1955년 서울의 새로운 도시계획에서는 경관지역이 지정되었다. 서울시 경계 내를 주거지사회생활지역 및 공업지역, 상업지역, 경관지역역과 방재지역으로 대별하였는데, 경관지역으로는 시내 52개소의 대공원, 자연공원, 운동공원, 근린공원과 85개소의 소공원, 아동공원과 보유녹지풍치지구를 책정하여 풍치지구 내에만 삼할 이내의 건축을 허가하기도 하였다.⁶⁵²⁾

이러한 도시미관에 대한 관심은 판잣집 철거라는 사회적 의제로 이어지게 된다. 1955년 처음 판잣집 철거에 대한 갈등이 불거졌으며⁶⁵³⁾, 이듬해인 1956년 판잣집 철거에 경찰당국까지 참여하면서 그 갈등이 심화되었다. 경찰 당국자가 ‘도시미관’을 이유로 내세우며 ‘판잣집’ 등을 철거해야한다고 주장하였고, 그 법적근거로써 왜정 때의 제령인 조선시가지계획령을 고집하였는데, 이에 대해 국민들은 분노하였다. 이에 대해 1956년 9월 17일 동아일보 제 1면에는 “도시의 미관을 유지하기 위하여 국민의 기본인권을 침해한다는

650) 조선시가지계획령 [중], <동아일보>, 1934년 6월 20일, 제 2면

651) 시가지령과 그 미치는 영향, <동아일보>, 1934년 6월 29일, 제 2면

652) 새로운 서울 도시계획, <경향신문>, 1955년 3월 11일, 제 4면

653) 판자집 철거의 시비, <경향신문>, 1955년 7월 1일, 제 1면

것은 있을 수 없는 일이며 도시 미관을 유지하기 위하여 정부가 할 수 있고 또 해야 할 일은, 도시를 청결하는 일과, 모든 국민이 ‘판잣집’이나 ‘천막집’을 버리고 정부고관들처럼 굉장한 저택에 살 수 있도록 정치를 시행하는 것뿐이다.”라는 기사가 보도되기도 했다.⁶⁵⁴⁾

1950년대까지는 근대적 산업의 도입과 함께 미국식 ‘국제주의 양식’의 고층건물들이 증가하여 가로경관이 변화하기 시작한 시기이다. ‘격자형 가로망의 전면적 확산’, ‘도시의 근대적 용도분리’등을 특징으로 하는 조선시가지계획령의 도시계획으로 인해 서울의 대부분 시가지들은 근대적인 사각형 블록의 집합으로 정형화되기 시작하였다. 그 결과 창덕궁과 종묘의 자연 축이 격자형 가로망에 의해 단절되는 등 기존의 풍수적 자연적 맥락을 끊어 우리나라 도시경관의 정체성이 파괴되기 시작하였다.

우리나라 고유의 도시경관은 일본인들에 의해 점점 그 정체성을 상실해 갔으며, 더불어 서구문화의 무분별한 도입으로 기존경관, 특히 서울 성곽에 의한 원형경관이 사라지게 되었다. 또한 기존 도시 내에서 볼 수 있던 ‘어긋나는 굽은 축’의 중심 가로들이 직선화되어 전통적 가로경관 특성이 변질되고 성곽철거지에 조성된 가로와 함께 성내지역을 근대적인 격자가도로 분할하게 되었다. 또한 한국전쟁을 겪으면서 미8군 주택지에 인접한 남산 남측의 이태원, 한남동이 새로운 고급주택지로 부상함으로써, 시대적 경관의 변화를 보여주었다. 또한 한국전을 겪으면서 미국식 문화들을 접하게 되고, 미국의 정치개입과 경제원조로 인해 서울에는 미국식의 국제주의양식에 의한 도시경관의 근대화가 진행되기 시작하였다.⁶⁵⁵⁾

우리나라의 경관 관련 법·제도에서, 서구이론에서 나타나는 전원적이고 목가적인 ‘회화적 경관’에 대한 논의는 찾아 볼 수 없었으며, 일본(조선시가지계획령)과 미국(한국전)의 영향으로 근대주의적 성격의 법령 또는 규제가 만들어지기 시작하였다. 하지만 1960년대 이전까지 이러한 법·제도 들은 근대주의적 경관의 특징이라고 할 수 있는 수직적, 직선적, 기하학적 경관을 형성하는데 크게 영향을 미치지 않았다.

654) 도시미관과 경찰, <동아일보>, 1956년 9월 17일, 제 1면

655) 이춘복(2006), 「공동주택단지 계획기법 변천에 관한 연구」, 경원대학교 석사학위 논문, pp.70-71.

고도성장기 : 도시계획법, 건축법 제정으로 경관과 관련된 법제 시작

우리나라 도시경관은 고도 성장기였던 60년대 후반에서 70년대 말에 급속한 양적 변화를 가져왔다. 우리나라는 1960년대 후반에서 70년대 말 고도 성장기를 겪으면서 ‘도시구조물의 거대성’, ‘직선적 가로경관’, 건축물 외관의 ‘경직성과 불투명성’등과 같은 근대 도시경관의 대표적 특징을 보이기 시작한다. ‘아파트’와 ‘난민촌’, ‘도심빌딩’, ‘구로공단’ 등으로 대표되는 이 시대의 경관들은 고도성장의 표상인 도심 고층건물, 고층아파트 등과 산기슭의 난민촌, 공단 등의 대조적인 경관형성이 이루어졌다. 이러한 편중 및 빈부격차가 가져온 도시경관의 가장 큰 변모는 여의도를 포함하는 강남지역의 개발이었으며, 이러한 서울시의 사회적 이원화 현상은 현재까지 지속되어 오고 있다.

또한 도시화, 공업화에 따른 농촌인구의 도시집중으로 도시의 과밀, 확산 등 여러 가지 도시문제가 야기되었고, 이에 대처하기 위해 1962년에 ‘조선시가지계획령’이 폐기되고 도시계획법, 건축법이 독립적으로 제정되었다. 이로써 우리나라 도시계획의 법적 근거가 이루어졌고 경관과 관련된 법제가 직간접적으로 개정 및 정비되기 시작하였다. 특히 건축법의 높이와 관련된 규정을 통해서 우리나라의 경관변화를 찾아볼 수 있다.⁶⁵⁶⁾

1966년에는 수도 서울의 도시미를 국제수준으로 끌어올리기 위한 방안의 하나로써 도시계획법을 적용, 도심부의 일부를 집단 도시미관지로, 주요간선도로변 지역을 노선미관지구로 결정, 고시했다. 도시계획법은 미관지구지역 내에서는 건물을 신축 또는 개축할 때도 도시미관상 필요한 경우에는 허가관청에서 규제할 수 있도록 규정하고 있는데 새롭게 지정된 집단미관지구는 총 6만1천여 평의 남대문지구(소공동전역·북창동 및 을지로 1가 일부)로 지정되었다.⁶⁵⁷⁾

656) 이춘복(2006), 「공동주택단지 계획기법 변천에 관한 연구」, 경원대학교 석사학위 논문, p.72

657) 도심에서 미관지구 설정, <동아일보>, 1966년 1월 26일, 제 4면

경관훼손과 회복에 대한 노력의 공존

1970년에는 서울특별시 미관지구 내 건축조례(전문8조부칙)가 제정 공포되면서 미관지구가 4종으로 구분되었다. 이 조례는 건축물의 대지 구조 기준색채와 용도 등 규정, 건전한 도시발전을 꾀하기 위해 제정한 것으로, 서울시는 미관조정위원회를 만들어 미관지구 내의 건축물의 규모 등을 심사하게 된다. 4종으로 구분된 미관지구의 정의는 다음과 같다.⁶⁵⁸⁾

- 1종 미관지구: 집단미관지구와 노선미관지구로 나뉘며 도심부에 있다.
- 2종 미관지구: 도심부에서 부도심 공항 고속도로 및 위성도시로 연결되는 도로양쪽
- 3종 미관지구: 주요관광도로주변지역으로 길가의 경관을 유지하고 주위환경에 조화되도록 하는 지구
- 4종 미관지구: 우리나라 고유의 건축미와 민족적정서감을 보존할 지구

또한 자동차 시대의 교통문제와 환경위생문제 등 고도성장 이후 도시환경의 후유증에 대한 문제의식과 그것을 해결하려는 노력이 대두되면서, 77년에는 파곡 구릉지 시범단지(1977), 둔촌단지, 과천신도시(1979)등과 같이 자연지형과 기존 수곡을 살리는 단지조성이 주요한 계획개념으로 도입되었고 스카이라인이 고려된 단지가 조성되기도 하였다.⁶⁵⁹⁾

하지만 이러한 노력에도 불구하고 ‘국제주의적 양식’의 도시경관이 확산되면서, 지방도시들 또한 서울의 도시경관을 모방한 획일적 경관으로 변모해 가게 된다. 게다가 1976년에는 아파트지구가 법제화됨에 따라 주택공급 확대 및 사업성 확보에 주력하는 고층고밀 아파트 단지개발이 집중되었고 경관이 더욱더 악화되는 계기가 되었다.⁶⁶⁰⁾

악화되어가는 경관을 회복하기 위한 노력의 일환으로 1980년에는 ‘옥외광고물 정비’가 시행되었다. 1980년 1월 17일자 경향신문에 따르면 서울시가 옥외광고물 중 도시미관을 해치는 현수막과 벽보는 일체 허가하지 않기로 하고 현재 나붙어있는 것도 모두 정비, 이들 광고물을 찾아볼 수 없도록 한 것을 알 수 있다. 또 옥상과 공원, 녹지대에 세워진 광고물도 일체 신규허가를 내주지 않고 현재 허가를 얻어 설치된 것에 대해서도 도시미관이나 자연경관을 크게 해치는 것은 연장허가나 재허가를 내주지 않기로 했으며, 이와 함께 경축일 또는 정부기관의 홍보를 위해 기업체 등의 찬조를 얻어 현수막과 홍보 탑을 세우는 것도 금지하기로 했다.⁶⁶¹⁾

658) 미관지구 4종으로 구분 건축조례 공포, <경향신문>, 1970년 11월 11일, 제 8면

659) 이춘복(2006), 「공동주택단지 계획기법 변천에 관한 연구」, 경원대학교 석사학위 논문, pp.73-74.

660) 이춘복(2006), 「공동주택단지 계획기법 변천에 관한 연구」, 경원대학교 석사학위 논문, p.73.

하지만 당국의 노력에도 불구하고 대도시 상가 아파트단지 등의 무질서하고 어지러운 광고물들은 개선되지 않았다. 이에 정부는 미관풍치 및 미풍양속을 유지하고 시민의 위협과 피해를 방지하기 위해 1980년 1월 광고물 등 관리법을 마련 광고물의 표시장소, 표시방법 등을 규제하도록 했다. 또 서울을 비롯한 각 시도는 2월 이후 이의 시행을 위해 시도 규칙을 마련, 광고물의 허가 및 신고, 구체적인 규제방법 등을 정했다. 서울시는 이 시행규칙에 의거, 불법 불량광고물에 대한 정비지침을 마련, 탑형 광고물 플랜카드 벽보류 등에 대한 단속을 펴면서 무허가 광고물 210개 등 모두 898개의 옥상 야립 광고물에 대한 정비작업을 했다. 그러나 이 같은 단속을 실시 한지 6개월이 지났어도 각종 불법 불량광고물이 계속 무질서하게 난립해, 도시미관을 해치고 시민에게 불쾌감을 주는 것은 물론 통행에 불편을 주고 안전에까지 위협을 주었다.⁶⁶²⁾

옥외광고물 정비에 이어 1984년에는 건축물의 높이제한이 새롭게 도입되었다. 건축법 제41조(건축물의 높이제한)의 제 1항의 내용을 보면 건축물 각 부분의 높이는 그 부분으로부터 전면도로 반대 측 경계선까지의 수평거리 1.5배 높이를 초과할 수 없도록 규정하고 있다. 이는 각각의 건물들은 각기 다른 형태와 높이를 갖게 되어 도시미관을 해치게 되었고, 특기 건축물 높이에서 심한 편차를 보여 스카이라인의 조화에 문제가 되었다.

1984년에는 또한 도시 어메니티(Urban amenity)란 개념이 등장하기 시작한다. 이는 도시는 단지 인구를 「수용」 하는 장소가 아니라 인간이 「생활」 하는 공간이므로 우선 쾌적해야한다는 이론으로, 통상적인 도시공학적 기능 외에 깨끗한 환경과 아름다운 경관을 필수 조건으로 하고 있다. 이러한 개념의 등장과 함께 도시문제 세미나에 참석차 서울에 왔던 영국의 한 도시전문가는 서울을 날카롭게 비판한 적이 있다. 「인간공학적 배려」에 실패한 도시라는 것이다. 육교와 지하도 등 도로 구조부터가 자동차 중심이고 무엇보다도 녹지공간이 인색한 게 흠이라고 지적했다. 당시 서울시는 88올림픽에 대비해 서울의 중심가로에 대대적인 성형수술을 단행할 채비를 하고 있었는데, 세종로, 종로, 을지로, 강변고속도로 올림픽가로 등 5개 가로변 17곳에 역사공원 가로공원 상징탑 조각 분수대 등을 설치한다는 것이다. 휴식공간이 없는 「시멘트 숲의 도시」에 대한 만각이다.⁶⁶³⁾

661) 내달부터 옥외광고물 대폭 정비, <경향신문>, 1980년 1월 17일, 제 6면

662) 정비·단속 아랑곳없는 “난립” 「게딱지간판」 공해, <동아일보>, 1980년 11월 10일, 제 7면

663) 도시성형, <경향신문>, 1984년 10월 19일, 제 1면

따라서 88올림픽(88) 개최를 대비하여 공원녹지 증설 문제와 도시설계를 통한 도시 경관의 질적 개선문제가 대두되었다. 그 선두주자로 올림픽 선수기자촌 아파트 단지는 기본설계를 국제현상공모로 선정해 당선작인 일건종합건축의 설계를 사용, 기존 아파트와 달리 방사형 배치로 넓은 시야를 확보하는 한편 동별로 여러 종류의 층수를 조합해 건물 높이가 중심으로부터 가장자리로 점차 높아지는 스카이라인을 구성하기도 하였다.⁶⁶⁴⁾

1989년 건축법에는 시행령 제 89조[건축선으로부터 후퇴하여 건축하는 경우의 완화] 규정으로 공동주택의 16층 이상 고층화를 유도하였으며, 1990년에 건축법 시행령 제 47조 [지하층의 설치] 규정 개정으로, 15층으로 짓는 것이 사용하지 않은 지하공간을 적게 설치하게 하는 등 유리하게 작용하는 요인이 되어, 15층의 고층 공동주택이 양산되는 계기가 되었다. 이로 인해 스카이라인이 고려되기보다는 오히려 단지의 획일화를 가져왔다.

이처럼 70~80년대에는 고도성장에 의해 훼손된 경관을 회복하고자 자연지형을 고려한 단지계획방법이 처음 도입되었고, 미관지구를 지정하여 건축 높이 및 용적률 규제 법률을 재개정 하는 등 여러 가지 노력이 나타난다, 근대주의적 경관의 문제점을 인식하고 이를 해결하기위한 노력이 지속되면서, 도시 ‘이미지’라는 개념이 등장하기는 하였으나, 인간 척도(Human Scale), 복잡함, 연속성 등을 강조하는 포스트 모더니즘적 성격으로 보기는 어렵다.

경관인식의 전환과 경관법 제정

1900년대 이후부터 자연요소와 지형을 고려하는 ‘생태적 개념’이 본격적으로 등장하였다. 1990년대에 들어서 '남산제모습찾기'는 경관적인 측면에서 서울시 도시경관변화에 큰 전환점을 가져왔다. 1990년에 정부는 남산을 훼손 잠식하고 있는 부적격 시설과 경관을 가리거나 해치는 시설을 단계적으로 이전하고 자연생태를 회복시켜 공원기능을 최대한으로 되살리는 것을 골자로 하는 「남산제모습찾기사업」 계획을 확정 발표했다. 서울시는 시설들을 이전시킨 뒤 남산을 3개 지역으로 나누어 산 정상부분은 도시환경 전망지구, 산허리 부분은 자연생태 보전 및 학습지구, 산자락부분은 문화 역사 체육수련지구로 활용하기로 하고 공원주변지역의 경관관리를 위해 공원전망을 차단하는 고층건물의 신·증축을 억제하는 방침을 세웠다. 구체적인 활용계획을 보면 안기부 시설은 도서관 전통문화 연수관 및

664) 올림픽 선수기자촌 아파트 착공, <동아일보>, 1986년 11월 3일, 제 10면

체육시설로 이용하고 수방사 자리에는 민속마을을 재현하며 미군통신대자리는 조망시설 설치, 외국인 아파트부지에는 수목원 소동물원을 건립해 시민들이 이용할 수 있도록 하는 계획이다. 이 밖에 서울시는 부적격시설 이전 후 일반시민이 쉽게 접근할 수 있도록 5개 축을 중심으로 간선도로로부터 남산으로 이어지는 보행접근로를 확장 또는 신설하기로 했다. 이 계획으로 남산공원구역 전체면적의 10%가 이전될 예정이었지만 이들 시설물을 모두 이전하더라도 남산 주변은 순환도로를 경계로 외곽에 하얏트, 신라, 힐튼타워 등 고층 호텔과 남산동 대한적십자주변의 너저분한 건물들이 경관을 가로막아 쾌적하고 전망 좋은 도심공원으로는 미흡한 점이 없지는 않았다.⁶⁶⁵⁾

1990년에는 남산제모습찾기사업과 함께 서울시의 미래모습을 미리 구상해 경관의 골격을 이룰 도시경관기본계획이 수립되었다. 개별사업의 계획 확정 단계에서 도시경관에 대해 심의하는 방식에서 탈피하여, 도시계획처럼 시 전역에 대한 경관계획의 틀을 미리 마련한 후 이에 따라 개별 사업의 규모를 통제하는 방식으로 전환기로 한 것이다. 서울시는 시 전역의 블록단위별로 건물 층고를 세분화하고 스카이라인을 결정하는 것 등을 주요 내용으로 하는 도시경관기본계획을 수립하였으며, 도시경관기본계획에서는 필요할 경우 지역별로 건물의 용도까지 지정하고 이를 위해 도시설계 기법이 응용되도록 하였다. 또 아파트 등 대형건물에 대해서는 입지에 따라 배치 방향까지 규제하고 경우에 따라서는 블록 내 건물들의 최고·최저 층과 각 건물의 선형까지 제한하였다.⁶⁶⁶⁾

도시경관기본계획이 수립되고 그 이듬해인 1991년에는 서울시 도시경관심의가 대폭 강화되었다. 서울에서 아파트나 11층 이상, 연면적 10,000m² 이상의 대형빌딩 등을 지을 때에는 반드시 경관심의를 받게 된 것이다. 서울시는 1991년 10월 7일자로 주택국 내에 도시경관과가 신설되는 것을 계기로 이 같은 도시경관심의제도를 강화하는 방안을 마련하고 이를 시행해 나갈 방침을 세웠다. 이 방안에 따르면 남산경관관리구역처럼 한강변 4대문 내 북한산 주요 주요간선가로망을 주요경관지역을 경관심의 대상 지역으로 관리하는 한편 아파트와 11층 이상 연면적 10,000m² 이상의 빌딩은 경관지역과 관계없이 경관심의를 받도록 하는 방안이 검토되었다. 또 경관심의방법도 남산경관심의와 같이 설계단에서 건축주가 사전협의하는 형식으로 진행하되 건물스케치 개념도 등에 국한, 행정지도방식을 탈피한다는 것이다. 서울시는 아파트경관의 획일성이 지적되고 있는데다 환경·경관보호문

665) 남산 제 모습 찾는다, <동아일보>, 1990년 8월 17일, 제 1면

666) 도시경관계획 세운다, <매일경제>, 1990년 8월 24일, 제 22면

제 등 도시경관에 대한 관심이 고조되고 있음을 파악하고 경관심의 등을 통해 전체적인 스카이라인을 조성하고 건물 수준을 높여나갈 계획을 세웠다.⁶⁶⁷⁾

도시경관심의 강화와 더불어 1992년에는 자연지형을 살리는 개발을 지향하고 바둑판설계는 지양하자는 취지에서 택지개발지구경관심의가 강화되었다. 사업을 벌일 택지개발지구에 대해 사업계획 입안단계에서 한차례만 하고 있던 도시경관심의를 건축심의 단계에서 또 한 차례 하기로 한 것이다. 또 사업계획 입안 단계의 심의에서는 직선형의 도로나 바둑판 모양의 블록 배치를 지양토록하고 개발전의 지형에 따라 단지를 설계하도록 하는 방침을 세웠다. 이처럼 택지개발지구 내 경관심의를 2차에 걸쳐 하기로 한 것은 단지를 사각으로 설계할 경우 아파트 배치를 대부분 남향으로 하게 되어 전체지구의 경관을 살리기 어려운데다 민간 아파트의 경우는 심의마저 없어 택지개발지구가 다른 곳보다 경관이 떨어진다는 지적에 따른 것이었다. 서울시는 개별 아파트에 대한 경관심의의 부재가 민간업체들로 하여금 계획된 가구와 층수에 따라 가능한 최대평형으로 아파트를 설계하도록 하기 때문에 규격화된 형태의 아파트 건설의 원인이 된다고 보았다.⁶⁶⁸⁾

1993년에는 수원 영통, 용인 영덕에 제 2기 신도시가 계획되면서 새로운 형태의 도시경관이 등장하게 되었다. 이 신도시들의 특징은 고속도로에 면한 교통의 요지이면서 아름다운 전원풍경 등 훌륭한 입지조건을 갖추었다는 점인데 여기서 주목할 도시경관의 특징은 공원녹지는 15만 7천 71평으로 자연지형을 이용한 대규모의 중앙공원을 지구중앙에 조성하고 근린공원 7개, 어린이공원 13개, 경관녹지 10개소와 소음완화 및 환경악화요인의 차단을 위한 완충녹지도 32개소를 조성하도록 계획되었다.⁶⁶⁹⁾

1999년에는 성장 위주의 개발시대 속에 무질서하게 팽창해온 서울의 자연과 역사문화, 시가지 경관을 체계적으로 관리하기 위해 서울도시경관관리 조례를 5년마다 재정 및 시행하도록 하는 방안이 수립되었다. 서울시는 1999년 5월 18일, 자연경관과 역사 문화자원을 보존하고 아름다운 도시경관을 형성하는데 필요한 사항을 규정한 「도시경관관리조례」를 제정하도록 하는 방안을 발표했다. 이전까지는 도시경관과 관련한 시의 조례는 물론 별도의 지침도 없었다. 이 조례의 제정은 선언적이기도 하지만 쾌적한 도시경관이 공익자산이자 모든 시민이 향유할 권리라는 사실을 확인시켰다는데 의미가 있었다. 시가 마

667) 서울 도시경관심의 대폭 강화, <매일경제>, 1991년 10월 4일, 제 18면

668) 택지개발지구 경관심의 강화, <매일경제>, 1992년 10월 16일, 제 22면

669) 수원영통 용인영덕 「제2 신도시」 조성, <경향신문>, 1993년 2월 1일, 제 13면

련한 조례초안에 따르면 시는 5년마다 도시경관기본계획을 수립해 시행해야 하며 기본계획에는 도시경관의 현황 및 이용실태, 도시기본계획 등 관련 계획과의 관련체계, 지역·가로별 도시설계 및 상세계획구역 기본방향 등을 담도록 되어있다. 또 5년마다 서울의 모습을 사진으로 촬영해 도시변천사의 기초자료로 활용하도록 하였으며, 도로나 공원, 육교, 방음벽, 쓰레기통, 거리 안내표지판 등을 설치할 때는 형태와 디자인, 색채 등이 주위 경관과 조화를 이루도록 하였다.⁶⁷⁰⁾

또한 1999년에는 건축법 제 51조[건축물의 높이제한]의 제 1항에 의해 가로구역별 높이설정규정이 마련되어 가구 내 건축물의 최고 높이를 지정하여 건축하게 함으로써 부조화된 스카이라인을 조정할 수 있는 규정이 제정되었다.

2000년대 이후에는 용인 등 수도권 일부 지역의 난개발로 자연환경, 경관문제 등 사회적으로 문제를 야기하면서 ‘선 계획-후 개발’ 체계를 갖춘 국토계획체계를 크게 개편하였으며, 또한 최근 들어 경관 및 친환경적인 주택단지에 대해 사회적으로 많은 관심과 인식이 증대되고 있다.

이에 대응하여 국가정책도 변화하여 2000년 도시계획법이 전면 개정되면서 용도지구에 ‘경관지구’가 포함되었으며, 2002년 제정된 ‘국토의 계획 및 이용에 관한 법률’에서 ‘경관’에 관한 계획을 수립할 수 있는 근거를 마련하였으며, 2000년 9월에는 ‘강원도 경관형성조례’제정을 선두로 각 지방자치단체에서 경관조례를 제정했거나 수립 중에 있다.

특히, ‘국토의 계획 및 이용에 관한 법률’에서 ‘경관’ 관련사항을 추가하고 시범도시를 도입하여 경관에 의한 시범도시조성도 가능토록 하였으며, 지구단위계획에서도 경관계획을 수립하도록 하였다. 그리고 도시지역뿐만 아니라 비도시지역에도 개발행위허가 시, 경관을 고려하도록 하여 주변 경관과의 조화성을 사전 검토할 수 있도록 하였으며 이외에도 여러 개별 법률에서 경관에 관한 내용을 규정하고 있다.

그러나 법률 운영이나 각 지방자치단체의 경관조례운영에 있어 법적 구속력이 미흡하여 지역별로 특색 있는 경관을 조성하고, 이를 관광자원으로 활용할 수 있도록 지원하기 위해 ‘경관법’이 제정되었다.⁶⁷¹⁾

670) 서울도시경관관리 조례 5년마다 제정 시행키로, <경향신문>, 1999년 5월 19일, 제 21면

671) 이춘복(2006), 「공동주택단지 계획기법 변천에 관한 연구」, 경원대학교 석사학위 논문, pp.78-81.

소결

근대적 도시경관의 시작 : 조선시가지계획령

1962년 도시계획법이 제정되기 이전에 우리나라 도시에서 경관에 대한 고려는 조선시가지계획령에 의한 미관지구 지정과 도시미관 향상을 위한 천막집 철거 등이 전부였다. 옴스테드나 지테가 주창했던 전원적인 녹색경관에 대한 논의는 찾아볼 수 없으며 일본과 미국의 영향으로 근대적 성격의 경관이 형성되기 시작하였다.

고도성장기 : 도시계획법, 건축법 제정으로 경관과 관련된 법제 시작

1962년에 도시계획법과 건축법이 제정되면서 경관과 관련된 법제가 처음 시작되었는데, 주 내용은 풍치지구, 미관지구, 고층화 제한, 사선제한 규정 등이었다. 또한 1960~70년대에는 우리나라 도시들이 고도성장한 시기로, 경관과 관련된 법제가 직·간접적으로 개정 및 정비되기 시작하면서, 도심 고층건물, 고층아파트 등 수직적이고 직선적인 모더니즘적 경관이 본격적으로 이루어졌다.

경관훼손과 회복에 대한 노력의 공존

1970~80년대에는 고도성장과 함께 도시의 과밀·확산 위생문제, 획일적 경관의 형성 등 여러 도시문제가 야기됨에 따라, 옥외광고물을 정비, 스카이라인을 고려한 배치, 일조권 확보 규정 제정 등과 같이 도시 경관을 회복하기 위한 노력들이 나타났다. 하지만 인간 척도의 고려 등 포스트모더니즘적 요소는 뚜렷하게 나타나지 않았다. 또한, 88올림픽 개최가 확정되면서 이에 대비한 도시경관 개선 사업이 활발히 진행된 것과, 자연지형과 기존 수곡을 살리는 단지조성이 주요한 계획개념으로 도입되면서 '생태적 개념'이 처음 등장하였다는 점이 중요하다.

경관인식의 전환과 경관법 제정

1990년대는 경관에 대한 인식의 전환점이라고 볼 수 있다. 자연요소와 지형을 고려한 생태적 개념이 본격적으로 등장하기 시작하였고, 도시경관기본계획이 서울에서 처음 수립되고 도시경관심의가 대폭 강화되는 등 도시경관에 대한 관심이 증가하였으며, 2007년 경관법이 제정되기에 이르렀다.

5) 녹지의 처리 방식

1876년 개항 후 한국에서의 공원과 녹지계획은 일본과 같은 공원의 제도화는 이루어지지 않았으나 일부 지식인들에 의해 독립공원 조성계획(1896년)이 시도되었으며, 1897년에는 파고다 공원이 조성되었다.

서울의 공원과 녹지계획은 1934년에 제정된 조선시가지계획령에서 비롯된다. 도시의 자연풍치 및 자연경관을 유지하기 위해서 조선시가지계획령 지역 및 지구의 지정과 건축물 등의 제한에서 풍치지구를⁶⁷²⁾ 구분하였고, 1941년 3월25일 조선총독부 고시 제337호로 총 면적 2,926만 8천㎡에 대해 최초로 지정되었다. 그러나 이때의 계획은 시민 보건의 향상과 도시미관 등 공원의 기본목적에 위한 계획이 아니었고 다만 방화선으로 화재를 막고 전시에 비행기의 공습을 방지하기 위한 방공적으로 구성된 시가지 계획의 일부였다. 또한 일제가 세운 공원계획은 수치상으로는 이상적이었으나 실제에서는 공원의 설치를 이루지 못했고 다만 산림이 우거진 교외지대에 그치고 말았다.⁶⁷³⁾

서울의 공원계획은 1940년 3월12일에 가로망계획과 아울러 책정, 실시하여 왔으나 8.15 광복 이후 정치적 혼란기에 편승한 일부 시민의 주거지 대상이 됨으로써 각처 공원용지는 황폐화되었고, 각종 건물이 난립하여 약 4,000동을 초과하는 실정이었다.

이 후 서울의 도시계획상의 공원은 1958년에 실시된 이른바 4개 편입지구 등에 대한 공원계획이 이루어지며 녹지지역 제도화의 필요성이 대두되었고, 1962년 도시계획법(법률 제983호) 제정 시 용도지역으로서 녹지지역이 처음 도입, 지정되었다. 당시 도시계획법 제 17조에는 도시계획구역 안에 주거지역, 상업지역, 공업지역, 녹지지역을 지정할 수 있도록 규정하고 있다.

1960년대 초반에는 공원 지정 및 계획이 두드러졌다. 이 시기의 기사를 보면 인구에 비해 공원시설이 부족하였음을 알 수 있다. 1963년 7월 경향신문 기사를 보면,

672) 제21조 조선총독은 시가지계획구역 안에서 풍치지구를 지정하고 그 지구 안에서의 토지의 형질변경, 공작물의 신축·개축·증축·대수선 또는 제거, 물건의 부가증치, 죽목·토석류의 채취 기타 풍치유지에 영향을 미칠 우려가 있는 행위의 금지 또는 제한에 관하여 필요한 규정을 둘 수 있다.

673) 도시계획 6백년 서울의 어제와 오늘(5) 공원·녹지, <경향신문>, 1966년 4월 20일, 제 8면

서울의 인구는 지금 3백만 선을 내닫고 있다. 10년 전의 2배가 되는 숫자다. 엄청난 팽창이고 무서운 물결이다. 반면에 그와 병행되어야 할 문명시설은 어떤가. 특히 모든 시민의 건강과 생활에 밀접히 관계를 갖는 공원시설은? 우중충한 다방이라든지 어지러운 대폿집을 찾아가는 시민들은 많다. 그러나 그보다 훨씬 적은 돈으로 건강에 좋고 피곤한 기분을 깨끗이 전환시켜주는 공원으로 발길을 옮기는 사람은 많지가 않다. 한마디로 그것은 서울 안에 그럴 만한 공원시설이 없기 때문이다.⁶⁷⁴⁾

위 기사에서는 근린공원을 5개소, 어린이공원을 13개소로 집계하고 있으며 도시면적이 0.8%에 지나지 않는 비문명적인 현상이라고 말하고 있다. 이에 서울도시계획위원회는 15개소 도로공원을 계획하였고 근린공원 확장 안을 계획하였다. 또한 현실적인 공원정비를 실시하기 위해 1962년 12월 20일 건설부고시 제 187호로 서울도시계획재정비에 따른 공원계획 변경고시를 보았으며 다음 해인 1963년 4월 26일에는 건설부고시 제 299호로 확정고시를 보게 되었다.⁶⁷⁵⁾

일제강점기, 한국전쟁 등을 겪으면서 한국에 도시공원이 제도화된 것은 사회 안정과 경제발전이 본격적으로 시작된 1960년대에 이르러서였다. 제 1차 경제개발 5개년 계획의 시작 연도인 1962년에 도시계획법과 건축법이 제공되어 공식적으로 공원의 개념이 형성되었고, 본격적인 산업화와 도시화가 시작되는 1960년대 이후에 공원과 녹지에 대한 관심이 생기기 시작하여 1967년에는 도시계획법으로부터 공원법이 분리, 제정되어 공원정책의 전환기를 맞았다.⁶⁷⁶⁾

1960년대 후반, 서울시 계획공원은 신설, 정비보다도 오히려 기존공원의 전부, 또는 일부를 폐지하고 타용도로 변경하는 사례가 두드러졌다. 1966년 10월 29일자 건설부고시 제2841호로 낙산공원 중 11,190㎡를 해제하여 신설되는 초등학교 건축용지로 용도변경하고 서린아동공원 1,712㎡와 송인공원 6,462㎡를 폐지하여 매각해 버림으로써 시재정의 보완책을 도모하였다. 1966년 12월 30일자 건설부고시 제 3018호로 장충공원 중 일부 4,965㎡를 해제하여 신설 초등학교 용지로 전용하였고, 1967년 3월 16일에는 공동공원 중 100,050㎡를 해제하여 타용도로 전용한 일들이 그것이였다. 즉 당시의 시정 고위 주무자는 아동공원이나 근린공원의 확보·정비보다도 이를 해제하여 매각함으로써 도로·교

674) 도시인과 공원, <경향신문>, 1963년 7월 27일, 제 5면

675) 서울특별시, "서울특별시 시대 II - 1961~1965년 공원지정 및 변경", 「서울육백년사」, <http://seoul600.seoul.go.kr/seoul-history/sidaesa/txt/8-5-4-2-1-1.html>

676) 김수봉(2003), 「환경과 조경」, 학문사, p.157.

량 건설비에 충당하는 것이 합리적이고 시민들도 이를 환영한다고 착각한 것이다. 이렇게 폐지, 일부 해제 등이 자행된 한편으로 1963년 1월 1일자로 신편입된 시역 4개 지구의 공원계획도 수립하여 1967년 1월 16일자 건설부고시 제10호로 고시한 바 있다.⁶⁷⁷⁾

이상과 같은 재정비로 인하여 실질적으로 공원은 14개가 감소되어 130개 공원이 되었으며, 면적에서는 해제된 면적 251만 6,158㎡, 추가 책정된 면적은 289만 7,273㎡로서 38만 1,115㎡가 증가된 셈이다.⁶⁷⁸⁾ 결국 공원은 줄고 면적은 많이 늘어난 결과인데 자연환경 보전과 도시민들의 생활수준을 일정수준 보장이라는 긍정적인 결과도 낳았지만 체계적인 녹지정책을 실현하지 못해 이 같은 부정적인 결과도 낳았다.

우리나라는 1960년대 들어 공원과 녹지에 대한 개념이 들어서기 시작하였고 미미하게나마 도로공원, 근린공원을 계획하고 제도적으로 법적기반을 마련하여 공원을 계획하려는 시도는 있었으나 공원과 녹지에 대한 인식이 부족하고 그나마 마련한 공원녹지정책을 효율적으로 실행하지 못하여 도시계획에서 공원과 녹지에 대한 계획은 성공적이지 못했다. 이에 비해 서구는 1930년대(모더니즘) 이전까지 도시계획에서 산업화를 통해 황폐화되고 어지러운 도시에서 벗어나고 싶은 욕구에 대한 대안으로 중심공원을 계획하여 대중적인 장소가 되도록 노력했다는 점에서 우리나라와 차이를 보이고 있다.

1960년대 산업화가 급속히 진행되고 서울시 인구가 250만 명을 넘어서면서 각종 도시문제를 해결하기 위해 그린벨트 설치의 필요성이 강조되었으나 당시의 법제도로서는 개발제한구역 지정의 근거도 없었고, 정책당국에 의해 받아들여지지도 않았다. 1970년 서울의 개발제한구역 지정이 구체화되기 시작하였으나 당시로서도 도시계획법에 개발제한구역 지정에 관한 법적 근거가 없어 이듬해인 1971년 그린벨트를 지정할 수 있는 근거를 마련한 뒤 1977년까지 8차례에 걸쳐 5,397.1km²를 지정하였다.

이 법에서는 개발제한구역의 지정목적은 「도시의 무질서한 확산을 방지하고 도시 주변의 자연환경을 확보하기 위하여 또는 국방부장관의 요청이 있어 안보상 도시의 개발을 제한할 필요가 있는 경우」로 명시하였으며, 개발제한구역으로 지정된 구역 내에서는 구역지정의 목적에 위배되는 어떠한 개발행위도 할 수 없도록 규정하였다.⁶⁷⁹⁾ 도시경관 정

677) 서울특별시, “서울특별시 시대 II - 공원·녹지”, 「서울육백년사」, <http://seoul600.seoul.go.kr/seoul-history/sidaesa/txt/8-5-1-2-3-4.html>

678) 서울특별시, “서울특별시 시대 II - 공원·녹지계획”, 「서울육백년사」, <http://seoul600.seoul.go.kr/seoul-history/sidaesa/txt/8-5-1-1-3-3.html>

비, 환경보전, 녹지 제공 등을 목적으로 개발이 제한되었지만 그린벨트 구역이 불합리하게 지정된 사례가 많고 엄격한 행위 제한으로 인해 전체 녹지면적이 감소하게 되는 등 적지 않은 문제점을 안고 있었다.

한편 1970년 말 현재 서울시 공원녹지 현황은 남산공원, 장충공원, 삼청공원 등을 비롯한 10개소의 대공원과 사직공원 외 9개소의 근린공원, 인왕산 도로공원, 2개소의 묘지공원, 57개소의 아동공원 등 총 80개소로 1,971만 816㎡의 공원면적을 보유하고 있다. 이는 시민 1인당 공원 보유면적이 3.56㎡에 불과한 수준이다.⁶⁷⁹⁾

1972년에 수립된 시정종합계획에서는 부족한 도시공원을 대폭 확대하여 장기적으로 시민 1인당 10㎡의 도시공원 확보를 목표로 하여 계획목표연도인 1981년까지는 시민 1인당 8㎡의 공원면적을 확보토록 계획지표를 설정하였다. 이와 함께 근린주거단위의 아동공원을 확충 정비하고, 레저복에 대비한 자연공원의 시설 정비에도 중점을 두었다. 계획기간 중(1972~1981) 총 158억 9,400만원을 투자하여 대공원 16개소, 근린공원 10개소, 도로공원 8개소, 묘지공원 3개소, 아동공원 148개소, 어린이대공원 등을 개발 정비할 계획을 수립하였다.⁶⁸⁰⁾

서울시는 서울시 산하에 「도시공원위원회」를 설치하여 기시설공원의 시설보완 및, 아동공원조성, 공원용지관리 등 도시공원계획을 전담하여 효과적인 사업진행을 도모하였다.⁶⁸¹⁾

이와 같은 정책의 일환으로 건설부는 도시 내의 주거환경개선을 위해 도시녹지공간을 크게 확대시키기로 하고 건축법시행령을 개정, 주택신축 시에는 일정기준의 식수를 의무화하는 한편 공장과 주거지사이에 반드시 차단녹지대를 설치토록 할 방침이다.⁶⁸²⁾ 이는 전국적으로 도시녹지에 대한 관리를 강화하기 위함이었다.

1970년대에는 정책 계획적으로 도시 내 공원과 녹지공간을 늘리는 움직임이 일었고 도시기본계획에 공원녹지체계를 구축하고 도시공원녹지체계와 수도권 광역공원녹지체계를 하나의 체계로써 종합적으로 고려하는 등 시민 1인당 공원 확보기준 보다는 시민의 이용

679) 서울특별시, “서울특별시 시대 II - 개발제한구역제도와 지정현황”, 『서울육백년사』, <http://seoul600.seoul.go.kr/seoul-history/sidaesa/txt/8-5-4-4-1.html>

680) 서울특별시, “서울특별시 시대 II - 1972년 시정종합계획의 공원계획”, 『서울육백년사』, <http://seoul600.seoul.go.kr/seoul-history/sidaesa/txt/8-5-4-1-2.html>

681) 서울특별시, “서울특별시 시대 II - 1972년 시정종합계획의 공원계획”, 『서울육백년사』, <http://seoul600.seoul.go.kr/seoul-history/sidaesa/txt/8-5-4-1-2.html>

682) 도시공원계획 전담 공원위원회 설치, <동아일보>, 1975년 9월 23일, 제 6면

683) 도시녹지 확대위해 건축법 시행령 개정, <매일경제>, 1978년 4월 13일, 제 7면

과 접근도에 중점을 두는 기능과 효율을 고려하는 공원을 계획하려는 시도가 있었으나 급격히 성장하는 서울시의 여건과 맞지 않아 백지화되었다. 녹지공간의 기능성을 인지하고 녹도를 도입하여 녹지체계를 구성하려 했으나 완전한 연계를 이루지는 못하여 광역적인 고려가 이루어지진 않았다. 한편 환경보전, 녹지 제공 등을 목적으로 그린벨트를 법적으로 지정하였지만 오히려 전체 녹지면적이 감소하는 등의 부작용이 발생하게 되었다.

1980년대에 들어서면서 공원녹지에 대한 관심이 증가하였고 공원의 양과 질에서도 급속한 증가와 변화가 이루어졌으며 인구비율에 따른 녹지 확보가 필요하였다. 이에 건설부는 도시 내의 녹지와 도시주변지역 자연환경보호를 위해 공원법에서 자연공원법과 도시공원법으로 분리 제정하였다.⁶⁸⁴⁾ 도시공원법의 주요골자는 도시계획지구 내 인구비례에 따라 반드시 일정비율의 공원을 조성토록 하는 방침이다.

1990년대 정책계획적인 공원녹지계획은 대도시를 중심으로 보다 활발해졌다.

1993년 10월 매일경제 기사를 보면 환경처는 주민 1인당 녹지 확보 면적을 20m²이상 확보토록 하는 도시이용국가기준을 제정, 자치단체의 도시개발계획 수립 시 적정녹지면적 확보를 의무화시킬 방침이라고 말하고 있다.

공원녹지정책내용을 살펴보면, 1992년 시행된 공원녹지 확충 5개년 계획에서는 보다 많은 면적의 공원녹지 확보 정책으로 아파트 단지 개발이나 각종 개발행위 시 녹지부문을 고려를 권고하였고 1998년부터 4년간 서울 시내에 나무 1000만 그루 심기사업에서는 식재수량의 증진 위주의 도시녹화사업의 정책이 이루어졌다. 생활권녹지 100만평 늘리기는 시민들이 쉽게 이용할 수 있는 생활권녹지와 민·관 협력을 강화하는 정책의 추진으로 주민 참여 정책이 점점 강화되고 있다고 볼 수 있다.⁶⁸⁵⁾

제도적인 면에서도 종전의 도시공원법을 전문 개정(2005.3.31)한 도시공원 및 녹지 등에 관한 법률이 2005년 10월 1일부터 시행되고 있다. 도시공원법은 도시공원계획을 구체적으로 다루지 못하고 도시공원의 관리부분만을 다루고 있어 사실상 도시공원 및 녹지를 확충하는 역할은 충실히 수행할 수 없었다. 이러한 개정의 필요성에 의하여 도시공원법은 2005년 3월 「도시공원 및 녹지 등에 관한 법률」로 전부 개정되었다. 동시에 도시공원과 도시자연공원구역 등을 도시계획시설로 결정하였다.

684) 건설부 도시공원법 추진, 〈매일경제〉, 1979년 2월 20일, 제 7면

685) 하해경(2005), 「서울시 공원녹지행정에서의 주민참여 연구」, 서울시립대 조경학과 석사논문, p.10-11.

1900년대, 2000년대 들어 생태계를 고려한 녹지계획에 대한 법정화나 제도적인 고려가 이루어지면서 실제 개발되는 신도시 계획에 생태계 중심의 녹지를 계획하는 사례가 늘고 있다. 공원과 녹지축을 보존하고 녹지연결통로로 생태계를 최대한 보호, 보존하고 녹지체계 연결을 위한 설계지침을 제시하고 있다. 또한 비오톱 및 생태통로 개념이 적극적으로 도입되고 있다.

소결

우리나라는 1970년대까지 시대적으로 공원녹지에 대한 관심을 둘 여유가 없을 정도로 경제개발에 중점을 두고 전국토지이용계획에 따라 도시를 건설하였다. 다만 자연을 보전하겠다는 의지로 그린벨트를 설정하여 자연환경을 보전한 긍정적인 면도 있었지만 도시 개발 과정에서 체계적인 공원녹지 정책을 실현하지 못한 관계로 전체 녹지 면적의 감소라는 부정적인 면도 있었다. 그러나 1990년대 이후 국민소득 증대로 인해 시민들의 삶의 질 향상을 추구하고 있기 때문에 삶의 질 향상의 목적 달성을 위하여 시민들이 가까운 거리에서 즐길 수 있는 공원녹지의 확충정책이 마련되고 있는 상황이다.

공원녹지정책에 관한 활동이 있으나, 대부분의 공원녹지계획은 도시계획의 한 부분으로 의식되어져 왔으며, 정책 계획적 관심과 이에 대한 연구가 80년대 이후 시작되어 90년에는 대도시를 중심으로 보다 활발해져왔다. 지금까지의 공원녹지정책은 법에서 규정된 공식적 공원녹지에 치중했고 그마저도 인색했다고 볼 수 있다.⁶⁸⁶⁾

공원녹지⁶⁸⁷⁾는 시대적 요구에 따라 초기에는 복잡한 도시환경 내에 정적인 휴식공간으로 주로 이용되어 왔으나, 현대에 들어오면서 정적인 활동은 물론 동적인 활동까지 포함하는 장소로 변해옴과 동시에 공원녹지의 개념도 교육적, 역사적, 경관적, 생태적 측면을 내포한 개념으로 그 의미가 확대되고 있다.

686) 2002년 말 도시공원현황조사, 서울시의 1인당 공원면적은 3평(10.14㎡)기준이나 실제로는 1.25평(4.14㎡) 수준임, 서울사랑(2004), 4월호

687) 도시의 공원녹지라 함은 쾌적한 도시환경을 조성하고, 시민의 휴식과 정서함양에 기여하는 공간 또는 시설을 말한다(도시공원 및 녹지 등에 관한 법률 제2조)