

도시공간조직에 대응하는 주거지 정비방안 연구

Study on the Residential Renewal to respond to Urban Spatial Tissue

오주형 Oh, Chu Hyoung
김은희 Kim, Eun Hee
서수정 Seo, Soo Jeong

(a u r i

AURI-기본-2011-4
도시공간조직에 대응하는 주거지 정비방안 연구
Study on the Residential Renewal to respond to Urban Spatial Tissue

지은이: 오주형, 김은희, 서수정

펴낸이: 손세관

펴낸곳: 건축도시공간연구소

출판등록: 제385-2008-0005호

인쇄: 2011년 12월 28일, 발행: 2011년 12월 31일

주소: 경기도 안양시 동안구 시민대로 230 아크로타워 B동 301호

전화: 031-478-9600, 팩스: 031-478-9609

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

가격: 15,000원, ISBN: 978-89-93216-84-4

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

연구진

Ⅰ 연구책임	오주형 부연구위원
Ⅰ 연구진	김은희 부연구위원 서수정 연구위원 김영욱 초빙연구위원
Ⅰ 연구보조원	한재원 연구인턴 김국화, 김윤경, 김주원, 남지영, 조수지
Ⅰ 시뮬레이션	박차환 도건 건축사사무소 소장 이경춘 (주)서인엔지니어링 부장

Ⅰ 외부연구심의위원	구자훈 한양대학교 교수 박인석 명지대학교 교수 양우현 중앙대학교 교수 이희정 서울시립대학교 교수 김태곤 국토해양부 과장
Ⅰ 연구자문위원	권혁삼 LH연구소 책임연구원 김동욱 (주)서인엔지니어링 전무 김선아 studio sak 소장 박정일 (주)현대종합설계 건축사사무소 소장 양용택 서울시 주거재생과 팀장 장남종 서울시정개발연구원 연구위원 전남일 카톨릭대학교 교수 한지형 아주대학교 교수

연구요약

제1장 서론

오랫동안 존재해온 도시의 공간조직은 문화자산으로서의 가치를 가지고 있는 도시 형태이다. 단순히 물리적인 형상으로서의 가치만 존재하는 것이 아니라 그곳에서는 거주민들의 다양한 삶과, 로컬의 경제체제가 스며들어 있으며 시간의 흐름에 따라 서로 이미지를 공유하여 공통된 기억이 존재하는 장소이다. 이러한 도시조직이 파괴된다는 것은 그 지역의 역사성 및 장소의 상실이자 사회경제적인 메커니즘이 붕괴되는 것을 의미하며 고향에 대한 기억이 상실된다는 것을 의미한다.

이러한 가치에도 불구하고 지금까지의 대부분의 주택정비사업은 전면철거재개발로 진행되고 새로운 아파트 숲의 조직이식으로 인하여 기성시가지에서 볼 수 있었던 유기적인 연결체계와 다양한 선택권이 가능하던 주거환경의 다양성이 상실되었다. 또한 주변의 기능적 형태적 소통을 거부하는 폐쇄적이고 조화를 이루지 못하는 대규모 단지중심의 개발이 진행되어 왔다.

이러한 배경에서 본 연구는 중층고밀의 다양한 중소규모 가구단위들로 구성된 주거지 정비방안의 실천수단으로서 정비계획의 기본방향 제시를 기본목적으로 설정하였다. 이를 위하여 주변지역과의 연계성 구축을 위한 가로구성체계 및 도시경관적인 대응방식, 도시구조를 유지하면서 중소규모의 가구단위의 개발과 기반시설의 공공성을 확보 그리고 중층고밀로 구성되는 다양한 주거지 유형과 근린생활가로의 구현을 위한 실천대안을 제시하는 것으로 연구의 세부적인 목적을 설정하였다.

본 연구에서 기성시가지와 정비현황의 도시공간조직을 비교분석하고자 하는 대상지는 재정비 촉진지구 혹은 재개발 구역으로서 대규모 단지개발방식으로 진행되는 지역이다. 또한 다세대, 다가구 주택이 밀집하고 기존필지구조가 비교적 잘 보전된 지역으로서

2종 일반주거지역으로 선정된 지역이다. 정비모델제시를 위해 선정된 신정재정비촉진지구는 토지구획정리사업에 의하여 60년대 이후부터 80년대에 이르기까지 조성된 비교적 다양한 유형의 가구구조가 존재하고 4m이하의 도로와 과소필지가 밀집된 지역이다. 이와 같은 특성으로 인하여 모델제시로 선택된 대상지는 본 연구에서 의도로 하는 중요 도시구조를 유지하면서 동시에 고밀도에 대응하는 도시공간조직의 개편을 통하여 다양한 주거지의 공간유형을 재구성하기에 적합한 곳이다.

도시공간조직의 분석방법론인 가로구성체계, 가구(필지)구성체계, 건축물의 구성체계 그리고 이러한 구성체계들과 건축물과의 관계를 고려하여 구체적인 실천대안을 모색하였다. 주거지 정비방안의 제시에서는 부분존치가 이루어지는 주택건설사업에서의 소단위 합필개발과 철거신축이 진행되는 재개발 사업에서의 가구단위 공동개발 가능성을 모색하였으며 기반시설공급의 경우 공공주도의 도시계획시설사업을 제안하였다.

기존연구와는 차별되는 점은 무엇보다도 도시공간조직에 대응하는 것에 대한 구체적인 규명을 시도하였다는 점이다. 또한 정비사례의 실증적인 비교분석과 현황진단을 통하여 원인을 분석하고 이를 바탕으로 실제 재정비촉진지구를 대상으로 도시공간조직에 대응하는 정비모델과 원칙을 제시하였으며 이의 실현을 위한 제도적 개선점을 고찰하였다.

제2장 도시공간조직에 대응하는 주거지 정비의 개념

도시공간조직에 대응하는 주거지 정비방안을 연구하는 이유에 대한 근거마련을 위하여 주변지역과의 연결방식과 조화의 파괴, 가로와의 대응관계 단절, 단지의 사유화, 토지이용 및 주거지유형의 획일화 그리고 사회경제적인 측면에서 낮은 원주민의 재정착률에 맞추어 문제점을 제시하였다.

도시공간조직에 대응한다는 것을 규명하기 위해서는 우선 도시공간조직에 대한 이론 및 개념정의를 필요로 한다. 도시조직의 개념적 정의를 연계성, 연속성, 다양성에서 출발하여 주변지역과의 연계성, 도시의 역사적 연속성, 거주환경의 다양성으로 그 의미를 구체화 하였다. 또한 유럽에서 주로 진행하였던 도시공간조직의 형태를 이해할 수 있는 분석방법론, 도시맥락적 도시형태론 그리고 도시의 공간구조를 고려한 계획 접근방법론의 고찰을 통하여 실제 국내대상지의 비교분석과 현황진단에 활용할 수 있는 도시공간조직의 분석방법론과 대응방법론을 확립하였다.

도시공간조직을 동질의 구조적, 기능적 특징을 가진 도시의 공간구성단위에서 가로, 필지, 가구, 건축물의 구성체계로 정의하였으며 도시공간조직의 구성체계와 각 구성요소들의 관계구조 측면에서 정비계획의 분석항목을 도출하였다. 또한 도시공간조직의 세가지 대응의미로부터 도시의 유기적 연결성 확보, 도시경관과의 조화, 도시구조의 지속가능성, 장소가치의 보존, 주거지 유형의 다양성 구축, 근린생활가로의 활용성 확보로 더욱 세부적인 대응가치를 규정하였다. 궁극적으로 구체적인 도시공간조직에의 대응방법을 이끌어 내기 위하여 계획조건에 대한 사례조사, 국내 사례대상지의 예비조사를 참조하였다.

대응방법을 주요공공시설과의 연결체계 구축, 중소규모의 가구단위로 분할, 주변 가로공간의 높이 및 건축선 유지, 중층 고밀형 주거지 형성, 주요 가로체계를 유지한 가구재구성, 필지구조 유지를 통한 가구단위 공동개발, 소단위 필지합필을 통한 가구 형성, 주거지유형의 다양화, 가로의 단계적 위계성, 가로 대응형 건축물의 다양화, 가로변 근린시설용도의 복합 등 16가지 대응방법으로 규명하였다. 이러한 개별 대응방법들을 토대로 정비모델제시 시 기본방향을 제시하였고 모델제시에서 대응방법 별 필요한 정비방안의 원칙을 세부적으로 규정하였다.

제3장 국내 주거지 정비사업의 추진현황 및 법제도

단독주택지의 노후화에 따른 거주환경 개선, 도시기반시설의 부족으로 인한 국내 정비사업의 추진현황을 조사하였으며 주택재개발사업이 총 845개 구역, 재건축 구역이 479 구역으로서 수도권과 대도시를 중심으로 시행 활성화되었고 점차 지방권역으로 확산되고 있음을 파악하였다.

주거지 정비사업과 관련 도시 및 주거환경정비법과 도시재정비 촉진을 위한 특별법이 시행되기까지의 과정을 이해하였으며 두 법에 대한 비교를 통하여 차이점을 도출하였다. 세부관련 법제도는 도로, 도로와 건축물의 관계, 공원 및 녹지, 사전환경성 검토, 기반시설의 비용분담 등 정비기반시설 관련법을 고찰하였으며 도시 및 주거환경 정비법 및 시행령에서 주거지 정비사업에서 요구되는 주택 규모 및 건설비율을 조사하였다.

특히, 소규모 가구단위들로 구성된 주거지의 계획을 통하여 도시계획도로가 구역내 혼용됨으로서 발생하는 문제점으로서 인동거리, 주동거리, 높이 규제 등의 건축법과 단지 내 부대복리시설 규제를 담은 주택건설기준등에 관한 규정에 대한 법규를 고찰하였다. 도

시 및 주거환경정비법에 의한 사업 별 특징을 조사하고 현행주거지 정비방식을 고찰함으로써 정비모델결과와 현 제도와와의 비교검토를 위한 기초자료를 마련하였다.

제4장 기성주거지 도시공간조직의 특성과 사례분석을 통한 주거지 정비사업의 문제점 진단

기성주거지와 정비현황의 도시공간조직을 비교하고 정비현황에 대한 진단을 실시하기 위하여 세 곳의 사례 대상지를 선정하였다. 자연발생적으로 형성된 비정형적인 가로구조성이 존재하는 이문 재정비 촉진지구, 토지구획사업에 의한 격자와 자연발생적인 구조가 혼합된 신정 재정비 촉진지구 그리고 격자형 중심의 안양시의 호원초교 주변 재개발 구역을 선정하였다. 사례분석 결과에서 보다 객관성을 확보하기 위하여 문헌조사를 통한 국내 기성주거지 도시공간조직의 일반적 특성을 고찰하였다.

기성주거지 도시공간조직의 일반적 특성은 10m이하의 소로의 공공도로에 의해 형성된 가로구조와 약 $3,000\text{m}^2$ 이하의 소규모 가구단위들로 형성되었다. 또한 지형에 따라 가로대응 방식이 변화된다는 점이다. 가구는 진입방식, 필지집합방식에 따라 격자형, 일자형, T자형, 가지형, 부정형, 루프형, 골목형 등으로 분류되며 건축물의 시간적인 변화에 따라 분할, 합필 등의 변화과정을 겪는다.

기성주거지에서의 가로의 구성체계는 12m이하의 소로가 위계적으로 형성되었으며 6m도로가 여러 가구를 연결하는 주요 네트워크를 형성하였다. 6m이상의 가로변을 따라 근린생활시설, 공공시설이 넓게 분포됨으로서 생활가로로서의 공공성과 건물과 밀착된 가로공간구조가 특징이다. 새로운 정비현황의 가로 구성체계를 보면 10m이하의 생활가로는 멸실되고 간선도로 중심의 도로망이 구현되었으며 가로변에 옹벽, 완충시설 등에 의해 가로와의 관계가 단절되었다.

기성주거지의 가구 및 필지형태는 평균 $3,000\text{m}^2$ 에서 $4,000\text{m}^2$ 의 가구규모를 나타내며 대, 중, 소의 가구 위계가 분명하고 격자형, 그물형 그리고 준가구 유형이 일반적이다. 정비현황에서는 최소 $30,000\text{m}^2$ 이상의 대규모 택지로 개발되어 도시의 긴밀한 네트워크 형성을 차단함으로써 인보구 중심의 긴밀한 연계가 안 되는 불합리한 기반시설 배치를 초래하였다. 높은 주동배치에 의하여 가로와 건축물간의 이격거리가 크며 주동 간에서도 높은 인동거리를 나타내며 15층 이상의 판상과 타워형 중심으로 개발되었다.

정비전후의 변화에 대한 비교분석에서 나타나는 문제점은 무엇보다 가로구성체계의 변화이다. 기존 생활가로는 전면철거 되었으며 고층위주의 사업성 실현과 기반시설부담을 최소화하기 위하여 도시계획도로 설치는 최소화되었다. 이러한 현상의 원인은 대규모 택지조성을 통하여 토지이용률과 사업성을 높이기 위한 것이다. 촉진구역내에서 기존의 가구와 필지의 구성체계는 상실되었으며 사업지정요건 충족을 위하여 인접가구 형태가 절단되는 상황도 벌어져 도시공간조직의 파괴가 심각하다. 또한 균질한 주택상품을 통한 분양 리스크를 최소화하고 공사비를 절감하기 위하여 지형, 가로 등 지역의 장소적 특성을 무시하였다.

가로변에 따라 형성되었던 생활가로의 특성은 촉진구역 별 조건에 따라 통일성 없게 배치되었으며 가로와 건축물의 밀착형은 볼 수가 없다. 또한 아파트 중심의 재개발 구역 지정과 수익성위주의 개발로 인하여 단독, 다세대, 도시형생활주택, 근생주택 등 다양한 주거환경의 선택권이 상실되었다. 이러한 문제점을 바탕으로 구역제 규모, 구역경계부 설정, 커뮤니티시설배치기준, 기반시설 설치기준 및 비용부담률, 높이 및 이격기준에 대한 개선과제를 설정하였다.

제5장 도시공간조직에 대응하는 주거지 정비모델

앞에서 진행된 도시조직에 대한 이론 및 도시형태 분석방법론 등 도시공간조직에 대응하는 것에 대한 개념정의, 실증적인 사례조사 그리고 현황진단을 바탕으로 5장에서는 16가지 도시공간조직에 대응하는 방법을 토대로 정비모델을 제시하였다. 각 대응방법 별로 제시된 모델에서는 정비방안에 대한 원칙을 구체적으로 마련하였으며 주요내용은 다음과 같다.

정비모델에서는 기존의 부분존치지역을 토대로 주택개량, 건축인허가 그리고 주택건설사업이 가능한 구역, 도시 및 주거환경정비법에 의한 전면철거 신축이 가능한 재개발사업구역 그리고 공공주도의 기반시설공급을 위한 도시계획시설사업 구역 등 다양한 정비사업 방안을 제안하였다. 지역공동체의 보존을 위하여 사업구역 내에서 1만 5천 m^2 이하의 중소규모의 가구들로 구성된 다수의 시행지구들로 분할하였으며 하나의 시행지구는 독립된 사업단위가 가능하도록 정비방안을 제시하였다. 2-3개의 시행지구가 정형화된 사업단위를 형성하면서 메인도로변부터 안쪽으로 점진적으로 개발함을 원칙으로 하였다.

기반시설의 설치조성에 있어서 공공성의 확보를 위하여 도로, 공원, 녹지 등은 공공이 매입하여 선투자하고 비용분담률에 따라 각 시행지구가 사업 시 분담함을 원칙으로 하였다. 구역의 경계설정은 동일한 주택유형의 밀집지역을 둘러싸고 있는 도로를 기준으로 설정하였다. 양측에 전면철거구역이 존재할 경우 도로중심선을 구역경계로 설정하며 반대쪽에 존치관리구역이 설정될 경우 반대쪽 대지경계선까지를 포함하는 구역경계를 제안하였다. 6m이상의 가로는 도로선형을 가능한 유지하면서 확폭 혹은 보존하며 일부의 경우에만 원활한 교통체계의 확립을 위하여 개편함을 원칙으로 하였다. 도로확폭의 기준은 도로 양측이 전면철거재개발로 진행될 경우 도로중심선으로부터 양측으로 확폭하고 도로의 한쪽이 부분존치구역일 경우 전면철거재개발쪽으로 편측 확폭하는 것으로 설정하였다.

정비모델에서는 6m에서 16.5m에 이르기까지 다양한 도로위계를 설정하였으며 보행친화적인 환경을 조성하기 위하여 보행네트워크를 중심으로 주요공공시설의 연결체계를 구축하였다. 도시계획시설사업에 의한 공공의 재정부담을 줄이기 위하여 6m와 9m 도로확폭의 경우 인도는 사업시행자가 조성함을 원칙으로 하였다. 또한 기반시설분담률이 평균을 초과하는 구역은 공공이 비용을 지원함으로써 생활권에 적합한 공공시설의 배치를 유도하였다. 기성시가지 소로체계를 유지하기 위하여 폐도기준과 단지중심의 도로설치기준에 대한 재고가 요구되며 사업시행자 중심의 기반시설설치부담의무를 개정하여 시차원에서 기반시설 비용을 지원하여 공공성이 확보된 유기적 도로체계를 확보하도록 하였다.

정비모델 제시에서는 5,000m²에서 15,000m² 사이의 중소규모로 구성된 가구구성체계를 제안하였다. 대규모 사업단위로 설정된 구역단위 개발을 지양하고 시행지구단위의 중소규모 가구단위의 점진적 개발을 유도하였다. 부분존치구역에서 중규모 필지가 존재하는 가구단위개발에서는 필지구조를 유지하면서 맞벽건축으로 형성된 도시형 생활주택을 제안하고, 2-3개의 소단위 합필의 경우에는 연립주택과 다세대 주택을 계획하였다. 필지가 분할된 맞벽건축의 근린생활시설용지와 공동주택용지를 하나의 사업단위로 제안함으로써 기성시가지에서 존재하던 근린생활가로의 연속성을 고려하였다. 하지만 맞벽건축의 실현을 위해서는 주택법과 연계하여 제도적 보완이 요구된다. 도시 관리적 측면에서 지구단위계획수립대상을 필지단위의 세대수 기준에서 가구, 구역 단위로 설정할 필요성이 제기된다. 왜냐하면 난개발을 방지하고 공용시설과 근린생활시설의 효율적 배치를 유도할 필요성이 대두되기 때문이다.

주변환경과 조화를 이루는 중층고밀의 가로밀착형 주거지를 실현하기 위해선 도로사선제한에 대한 완화가 요구된다. 실질적인 채광조건을 고려하여 도로사선제한 적용 시 도로 끝이 아니라 건축물의 배치선에 의한 이격거리 설정을 제안하였으며 부분적으로 중층형에 타워형을 추가로 건설하는 경우 단지별 완화기준의 총량, 즉 일부 높이를 완화해주는 규제 가능성을 제기하였다. 중층고밀의 주거지 실현을 위해서 주동배치 시 실질적인 채광조건을 충족한다면 인동간격의 완화가가능성도 검토 가능하다.

제6장 결론

우리가 갖고 있는 기성시가지의 문화자산을 보존 혹은 유지하여 도시의 정체성을 강화하기 위해선 기존 도시공간조직에 대한 존중과 연구는 더욱 확대되어야 한다. 또한 기존도시조직을 파괴하는 주거지 정비사업에 있어서 보다 신중한 접근이 요구된다. 무엇보다도 가로 및 공공시설에 대한 다양성과 공공성 확보를 위하여 사업의 공익성을 회복해야 하며 이의 실현을 위하여 시차원의 공공 지원체계와 민관협력체계가 확립되어야 한다. 소규모 사업단위의 주거지 정비의 실현을 위하여 구역단위에 의존하는 사업시행자 중심의 기반시설공급에서 벗어나 지구 전체차원의 가이드라인이 요구된다. 도시환경의 공익성 확보를 위하여 소규모 단위의 합필개발이 이루어지는 지역에서는 커뮤니티 시설의 체계적인 공급을 위한 계획적, 재정적 지원이 필요하다. 주변 환경과 조화를 이루는 중층고밀의 가로밀착형의 다양한 주거지 유형을 실현하기 위해서는 높이규제업무의 완화가 요구된다. 또한 주거지의 정비 및 개선이 요구되는 지역 별로 구역계에 의존하지 않는 공익성이 확보된 법정 공공시설계획과 비법정 도시조형계획이 요구된다.

주제어 : 도시공간조직, 주거지 정비, 정비현황진단

차 례

제1장 연구의 개요	1
1. 연구의 배경 및 목적	1
1) 연구의 배경 및 필요성	1
2) 연구의 목적	3
2. 연구의 범위	4
1) 공간적 범위	4
2) 내용적 범위	5
3. 선행연구결과 및 본 연구의 차별성	6
1) 선행연구 현황	6
2) 본 연구의 차별성	8
4. 연구의 주요내용 및 방법	8
1) 연구의 주요내용	8
2) 연구의 방법	11
제2장 도시공간조직에 대응하는 주거지 정비의 개념	13
1. 도시공간조직과 유리되어 발생하는 주거지 정비의 문제점	13
1) 도시맥락과의 단절	13
2) 지역의 사회경제적 구조 붕괴	16
2. 도시공간조직의 개념정의 및 대응의미	18
1) 도시조직의 개념정의	18
2) 도시공간조직에의 대응의미 도출	20
3. 도시공간조직을 이해하기 위한 분석방법론	23

1) 유형 형태학적 관점에서의 도시형태론	23
2) 도시맥락적 도시형태론	28
3) 도시의 공간구조를 고려한 접근방법론	31
4) 소결: 도시공간조직에 대응하기 위한 분석방법론	34
4. 도시공간조직의 대응가치에 상응하는 계획요건	37
1) 도시의 유기적 연결성 확보	39
2) 도시경관과의 조화	42
3) 도시구조의 지속가능성	45
4) 장소가치의 보존	47
5) 주거지 유형의 다양성 구축	49
6) 근린생활가로의 활용성 확보	52
5. 도시공간조직에 대응하는 것에 대한 기본 방법론	55

제3장 국내 주거지 정비사업의 추진현황 및 법제도57

1. 주거지 정비사업의 배경 및 추진현황	57
1) 주거지 정비사업의 배경	57
2) 주거지 정비사업 유형별 추진현황	58
2. 주거지 정비사업 관련 법제도	62
1) 주거지 정비사업 관련 법제도의 변천	62
2) 도시재정비촉진을 위한 특별법의 시행	64
3) 관련 세부 법제도	66
3. 주거지 정비사업의 개발방식	80
1) 주거지 정비사업의 추진절차	80
2) 주거지 정비사업의 시행내용	81
3) 현행 주거지 정비방식	83

제4장 기성주거지 도시공간조직의 특성과 사례분석을 통한 주거지 정비사업의 문제점 진단85

1. 국내 기성주거지 도시공간조직의 일반적 특성	85
----------------------------------	----

1) 기성주거지 도시공간조직의 유형	86
2) 기성주거지 도시공간조직의 일반적 특성	97
2. 도시공간조직을 통한 기성주거지 정비사례의 비교분석	99
1) 분석내용 및 방법	99
2) 대상지 선정 및 일반개요	102
3) 기성주거지 공간현황 및 정비계획안 비교분석	112
4) 분석종합	139
3. 기성주거지 정비계획안 진단 및 문제점	141
1) 정비계획안 진단	141
2) 주거지 정비사업의 문제점과 원인	143
제5장 도시공간조직에 대응하는 주거지 정비모델	151
1. 주거지 정비모델 제시를 위한 기본 방향	151
1) 주거지 정비의 사업방식	151
2) 가로구성체계 및 가로와 건축물의 관계	153
3) 가구와 필지의 구성체계 및 가구(필지)와 건축물의 관계	156
4) 건축물의 구성체계	157
2. 정비모델제시를 위한 대상지의 일반 개요	159
1) 정비모델제시의 목적	159
2) 대상지 선정기준	159
3) 대상지의 물리적 현황	160
3. 도시공간조직에 대응하는 주거지 정비모델 제시	163
1) 주거지 정비의 사업방식	164
2) 가로구성체계 및 가로와 건축물의 관계	167
3) 가구 및 필지의 구성체계와 건축물의 관계	180
4) 건축물의 구성체계	188
4. 도시공간조직에 대응하는 주거지 정비를 위한 현행제도 검토	197
1) 제도의 개선방향	197
2) 제도의 개선방안	198
제6장 결론	207

1. 연구의 요약 및 제도개선 방향	207
2. 연구의 한계 및 향후 추진과제	210
참고문헌	211

표차례

[표 2-1] 도시지역의 구성요소 별 분석항목	24
[표 2-2] 도시공간조직의 대응의미 및 대응방법론	56
[표 3-1] 정비유형별 정비구역 지정현황	60
[표 3-2] 지역별 정비예정구역 지정현황	61
[표 3-3] 주거지 정비 관련 법제도 변천	63
[표 3-4] 도정법과 도촉법에 의한 정비사업 비교	65
[표 3-5] 기반시설 및 정비기반시설의 종류	66
[표 3-6] 관련기준에 따른 도로 구분	67
[표 3-7] 도시공원 및 녹지의 구분	71
[표 3-8] 광역·특별시 일반주거지역 용도세분 현황	74
[표 3-9] 용적률 현황	75
[표 3-10] 정비사업의 주택 규모 및 건설비율	76
[표 3-11] 공동 주택 단지 내 부대 복리시설 설치기준 변화	79
[표 3-12] 단지규모에 따른 부대복리시설 설치기준 (주택 건설기준 등에 관한 규정)	80
[표 3-13] 법제정 전·후 사업의 추진절차	81
[표 3-14] 도시 및 주거 환경 정비법에 의한 사업 비교	82
[표 3-15] 주거지 정비사업의 정비방식	84
[표 4-1] 가구유형	89
[표 4-2] 격자형 주거지역의 변화패턴	90
[표 4-3] 격자형 주거지 도시형태 특성	90
[표 4-4] 영동2지구 도시공간조직의 변화패턴 중 일부	91
[표 4-5] 영동2지구 도시공간조직의 변화패턴 중 일부	92

[표 4-6] 1960년대 이후 자연발생지역의 도로율 변화추세	94
[표 4-7] 자연발생주거지의 가로현황	95
[표 4-8] 관련 연구에서 규정한 우리나라 도시공간조직의 특성	96
[표 4-9] 기성주거지 정비사업 분석내용	100
[표 4-10] 기성주거지 정비사업에 따른 도시공간조직의 변화 비교 분석방법	101
[표 4-11] 선정 대상지	102
[표 4-12] 기성주거지 정비사업 사례의 계획안 개요	112
[표 4-13] 도시가로의 연결체계	114
[표 4-14] 사업대상지역 동선현황 및 도로 폭	115
[표 4-15] 보행 및 차량동선체계	118
[표 4-16] 공공시설의 연결체계	121
[표 4-17] 가로변건축물 용도	122
[표 4-18] 주요 가로변 건축물 용도	124
[표 4-19] 가구의 구성체계	127
[표 4-20] 필지면적 및 비율	128
[표 4-21] 필지 세장비	128
[표 4-22] 필지면적 및 비율	129
[표 4-23] 필지 세장비	129
[표 4-24] 용도지역 분포도	132
[표 4-25] 가구내 건축물용도현황	134
[표 4-26] 기성주거지 건축물현황 - 1	136
[표 4-27] 기성주거지 건축물현황 - 2	136
[표 4-28] 주거유형	138
[표 4-29] 기성주거지 정비사업 비교분석 내용	139
[표 4-30] 정비계획안의 진단표	141
[표 4-31] 기성주거지 정비사업의 문제점 및 원인	149
[표 5-1] 선정 대상지 분석	162
[표 5-2] 주거지 정비방향에 따른 전체모델	163
[표 5-3] 주거지 정비의 사업방식	165

[표 5-4] 사업방식에 따른 가구단위 사업구역의 설정	166
[표 5-5] 주YG로체계의 유지를 통한 가구의 재구성	168
[표 5-6] 주YG로체계의 유지를 통한 가구의 재구성	169
[표 5-7] 가로Y 단계별 위계 형성	170
[표 5-8] 주YG공공시설과 연결체계 구축	172
[표 5-9] 지형에 순응하는 도로체계	173
[표 5-10] 중층주택단지 관련 법규	174
[표 5-11] 가로공간의 높이, 건축선의 유지를 통한 공간구성	175
[표 5-12] 가로대응방식의 다양화	177
[표 5-13] 가로변 근린생활시설의 용도복합	179
[표 5-14] 중소규모 가구단위 분할을 통한 연결체계 구축	181
[표 5-15] 필지구조 유지를 통한 가구단위 공동개발	182
[표 5-16] 소단위 합필개발을 통한 가구구조 유지	184
[표 5-17] 장소적 특성에 따른 존치시설	186
[표 5-18] 기존 공공시설의 거점화	187
[표 5-19] 경사 및 지형에 순응하는 배치유형	189
[표 5-20] 건축물 배치유형의 다양화	191
[표 5-21] 주거유형의 다양화 1	199
[표 5-22] 주거유형의 다양화 2	194
[표 5-23] 중층 고밀형 주거지 형성	195
[표 5-24] 가로체계의 유기적 연계와 가로 공간구조의 다양화를 위한 관련 법제도	200
[표 5-25] 중소규모 가구단위 정비를 위한 관련 법제도	203
[표 5-26] 중저층 고밀 주거지 유형 다양화를 위한 관련 법제도	205

그림차례

[그림 1-1] 연구의 흐름도	10
[그림 1-2] 연구의 진행에 따른 방법론	12
[그림 2-1] 서울시 성북구 정릉동 일대	13
[그림 2-2] 가재울 뉴타운 제4구역 재정비촉진지구	13
[그림 2-3] 주변 가로구성체계와의 부조화	14
[그림 2-4] 건축물과 가로와의 단절	14
[그림 2-5] 연도별 가구규모 변화	15
[그림 2-6] 연도별 주택유형의 변화	15
[그림 2-7] 길음 4구역 주민이주 실태 및 사업전후 주택 수준 비교	17
[그림 2-8] 도시 조직의 유기체	19
[그림 2-9] 도시공간조직에의 대응의미	20
[그림 2-10] 도시구성요소	25
[그림 2-11] 모듈에 의한 도시의 성장	25
[그림 2-12] 필지, 가로 그리고 가구의 관계	26
[그림 2-13] 도시의 구성요소별 형태분석	28
[그림 2-14] 전통적 도시와 근대도시의 형상과 배경	30
[그림 2-15] 레온 크리에(Leon Krier)의 도시공간 분석	32
[그림 2-16] 크리스토퍼 알렉산더의 트리구조와 세미 래티스 구조	34
[그림 2-17] 도시공간조직의 구성요소 및 관계구조에 의한 공간분석항목	35
[그림 2-18] 도시공간조직의 대응의미 및 대응가치 도출	37
[그림 2-19] 복합용도와 근린 통합형 계획의 주요 요소	39
[그림 2-20] 주요가로체계 유지를 통한 가로체계의 개편	40

[그림 2-21] 독일 베를린시의 중·소규모 가구단위 분할	41
[그림 2-22] 경사지에서의 도로유형	42
[그림 2-23] 부산 망미 주거지 동선계획	42
[그림 2-24] 서울시 휴먼타운의 가로변 경관을 위한 가로변 최고높이 지정	43
[그림 2-25] 파리(paris) 리브고슈 협의개발지구와 특수개발지구의 건축 높이 및 입면 규제	43
[그림 2-26] 의정부 녹양지구 조감도와 배치도	44
[그림 2-27] 용인 구성지구(3BL) 물푸레마을의 배치유형	45
[그림 2-28] 용산 역세권 결합개발	45
[그림 2-29] 프리드리히 히찌히(Friedrich Hitzig)와 로브 크리에(Rob Krier)의 계획안	46
[그림 2-30] 베를린 베네타플라츠(Venetaplatz)의 블록 269	47
[그림 2-31] 주거지 보존 방식으로 재개발이 이뤄지는 백사마을 사업 전·후 모습	48
[그림 2-32] 영주시 공공건축 및 도시 통합화 마스터플랜	49
[그림 2-33] 서울시 도시형 생활주택 단지형 다세대 주택(左), 원룸형 주택(右)	50
[그림 2-34] 은평 뉴타운 주거유형별 배치계획	51
[그림 2-35] 중간영역 대응방식의 다양성	52
[그림 2-36] 마쿠하리 베이타운 3번가 주거지 1층 평면도와 단면도	53
[그림 2-37] 근린복합용도	53
[그림 4-1] 격자형 도시공간조직의 주거지(서울양천구신정동일대)	86
[그림 4-2] 자연발생형 도시공간조직의 주거지(서울동대문구이문동일대)	86
[그림 4-3] 가로유형	88
[그림 4-4] 구릉지에 형성된 자연발생 주거지의 위성사진(서울)	93
[그림 4-5] 구릉지에 형성된 자연발생 주거지의 위성사진(부산)	93
[그림 4-6] 진단항목 분류기준	99
[그림 4-7] 신정2구역주변 계획도	102
[그림 4-8] 신정 대상지위성사진_1974	103
[그림 4-9] 신정 대상지위성사진_1986	103
[그림 4-10] 신정 대상지위성사진_1996	103
[그림 4-11] 신정대상지위성사진_2010	103
[그림 4-12] 신정 재정비 촉진구역 구역 주변 전체 항공사진	104

[그림 4-13] 강서로	105
[그림 4-14] 주거지 내부	105
[그림 4-15] 가구 및 도로	105
[그림 4-16] 주거지 중앙시장	105
[그림 4-17] 소규모상권	105
[그림 4-18] 계남공원하부	105
[그림 4-19] 이문·취경 재정비촉진지구	105
[그림 4-20] 이문·취경 대상지위성사진_1966	106
[그림 4-21] 이문·취경 대상지위성사진_1974	106
[그림 4-22] 이문·취경 대상지위성사진 1985	106
[그림 4-23] 이문·취경 대상지위성사진 1995	106
[그림 4-24] 이문·취경 대상지위성사진_2006	106
[그림 4-25] 이문·취경 대상지위성사진_2010	106
[그림 4-26] 이문3-1 구역 주변 전체 항공사진	107
[그림 4-27] 이문로변	108
[그림 4-28] 외국어대학교주변	108
[그림 4-29] 주거지 내 골목길	108
[그림 4-30] 주거지 내 상권	108
[그림 4-31] 공원	108
[그림 4-32] 주거유형	108
[그림 4-33] 안양호원초교주변 주택재개발사업구역	109
[그림 4-34] 호원초교주변 대상지위성사진_1974	110
[그림 4-35] 호원초교주변 대상지위성사진_1985	110
[그림 4-36] 호원초교주변 대상지위성사진 1995	110
[그림 4-37] 호원초교주변 대상지위성사진 2006	110
[그림 4-38] 안양호원초교 주변지구 전체 항공사진	111
[그림 4-39] 경수산업도로변	111
[그림 4-40] 외곽순환고가도로	111
[그림 4-41] 서쪽 경계부	111

[그림 4-42] 어린이놀이터	111
[그림 4-43] 가구와 도로	111
[그림 4-44] 소규모 상권	111
[그림 4-45] 가로변 건축물 진입방식	125
[그림 5-1] 계남공원 측에서 바라본 신정재정비촉진지구	160

제1장 연구의 개요

1. 연구의 배경 및 목적
2. 연구의 범위
3. 선행연구결과 및 본 연구의 차별성
4. 연구의 주요내용 및 방법

1. 연구의 배경 및 목적

1) 연구의 배경 및 필요성

국내 주택정비 현실에서 도시공간조직의 연구는 중요성이 더욱 커지고 있다. 왜냐하면 지금까지의 재개발, 재건축의 주택정비사업은 기성시가지의 도시구조 및 도시조직과 유리된 대규모 아파트단지형으로 추진되어 단순히 주변 환경과의 조화롭지 못한 문제뿐만 아니라 사회경제적인 측면에서도 부작용이 심각하기 때문이다. 유기적인 기존도시조직의 체계는 시간의 경유에 따라 생성되는 과거의 기억, 다양한 계층의 삶, 로컬의 경제체계가 스며든 도시 형태이기에 도시조직의 파괴는 곧 로컬의 장소성의 상실 및 사회경제적인 메커니즘이 붕괴되는 것을 의미한다.

기성시가지의 건축물은 시간의 흐름에 따라 다양한 층이 형성되어 나름대로의 역사성과 다양성이 함유되어 있지만 정비현황은 사업성 위주의 고밀고층과 대규모의 아파트 중심의 획일적인 개발로 인하여 과거 문화자산이 파괴되었다. 기존도시와는 이질적으로 조성된 새로운 아파트 숲은 기존도시와의 유기적인 관계와 소통을 거부하며 새로운 정체성을 요구하고 있다. 전면철거재개발로 형성된 대규모 단지와 고층건물의 모습에서는 기성시가지의 소규모 가로공간에서 볼 수 있는 휴먼스케일과 거리에서의 벌어지는 다양한 사람들의 삶과 다채로운 풍경을 보기가 쉽지는 않다.

물론, 기성시가지의 단독주택지에서도 거주환경에 대한 문제점은 많다. 지하층까지 과밀하게 건설된 다세대, 다가구 중심의 주택현실은 일조권, 프라이버시, 주차문제가 존재하며 노후도 등 주거환경이 열악하여 자력개발이 힘들어 철거신축 재개발을 요구하는 경우도 있다. 생활가로와 커뮤니티 존의 성격을 가질 수 있는 지상층 공간은 필로티로 형성된 주차공간으로 잠식되었으며 지역주민의 공동체 형성과 아이덴티티를 부여할 수 있는 주동근접의 공유공간은 부족한 실정이다.

동시다발적으로 진행된 대규모 전면철거 개발 후 새로이 조성된 아파트중심의 단지는 폐쇄적이고 대규모이기에 주변에 인접한 소단위 가구들로 구성된 지역의 도로, 공공시설 등과의 유기적인 연결성을 방해한다. 폐쇄적이고 독립적인 사회적 통제가 존재하는 새로운 구역 내에 설치된 공공기반시설은 사유화되어 외부인이 이용 못하는 경우도 많다. 기성시가지에서 볼 수 있는 가로의 유기적인 시스템과 모두에게 개방되어 이용할 수 있는 권리인 도시공간의 공공성이 상실된다는 점이다. 재정비촉진사업의 경우에도 기반시설의 공급을 위하여 대규모 사업단위로 추진하는 것이 유리하지만 기반시설 설치비용의 민간부담으로 인하여 정비사업의 공익성의 결여에 대한 비판이 계속 제기되어 왔다.

기성시가지에서는 임대 및 자가 혼합된 다양한 소규모 주택유형이 존재하여 서민들이 다양한 거주환경을 선택할 수 있는 가능성이 풍부하였으며 소규모 다양한 근린생활시설이 가로에 형성된 시장 혹은 생활가로는 그 지역공간의 장소를 형성하였다. 하지만, 주택정비 후의 아파트 중심의 획일적인 대형평형위주의 고층건물위주 건설과 획일적인 용도 및 밀도 규제에 의하여 기성시가지의 도시환경에서 존재하던 시장, 골목길, 동네가게, 셋방 등 다양하게 선택하고 이용할 수 있는 도시환경은 상실되었다.

사회경제적인 측면에서도 커뮤니티의 지속가능성이 결여되었는바 대규모의 전면철거 재개발로 인한 지가상승은 자생적인 소규모 지역소매업의 붕괴를 유발하여 지역경제권의 해체를 초래하였다. 기반시설의 과도한 민간부담으로 인한 사업비용의 증가로 인한 수익성위주의 사업으로 진행될 수밖에 없는 한계가 존재하며 결국 대형평형 중심의 개발로 이어졌다. 또한 기성시가지 점유구조를 반영하지 못한 획일적인 주택공급은 원주민 재정착을 저하로 이어져 지역단위 공동체의 해체를 초래하였다.

이러한 수익성 위주의 대규모 전면철거 재개발은 사업이 장기화되는 경우가 많고 도시조직을 보존하는 부분 갭신이 무시되었으므로 지역 맥락과 연계되며 커뮤니티 체계를

유지할 수 있는 소규모 가구단위들로 구성된 점진적 개발전략이 요구된다. 지역 고유성, 커뮤니티의 생활권 및 공동체를 고려할 수 있는 소규모 정비사업과 주거유형의 다양성을 확보하는 정책방향으로의 전환과 도시공간조직에 대응하는 계획적 실천적 대안 마련의 필요성이 우선 제기된다.

현재 국토해양부에서는 기존의 전면철거형 정비방식에서 벗어나 보전, 정비, 개량을 병행할 수 있고 지역별 특성에 맞는 다양한 정비방식을 도입하기로 하였다. 높은 개발이익을 기대한 과도한 정비구역지정을 지양하여 100호이내의 블록단위 범위 내에서 소규모 주택정비사업을 추진하는 방안을 모색하며 패러다임의 전환을 요구한다.¹⁾ 하지만 아직 실현가능한 구체적인 실천대안이 마련된 것은 아니다.

특히 2종 일반주거지역이상의 고밀고층의 주거지 정비방안의 경우 도로 확폭과 기존 소가구의 병합에 의한 도시구조의 재구성이 불가피하며 기존의 도시조직을 보존할 뿐만 아니라 일부도시조직을 개편함으로써 현 개발압력에 대응할 수 있는 주거지 정비방식이 요구된다. 따라서 가구 및 필지구조가 보존되는 필지단위개발과 소단위 합필개발뿐 만 아니라 주요 도로체계를 유지하면서 중소규모 가구단위들로 구성된 신축철거 재개발도 고려함으로써 보다 적극적인 관점에서 도시공간조직에 대응할 수 있는 정비방안을 모색하고자 한다.

2) 연구의 목적

도시공간조직에 대응하는 것에 대한 방법론을 구체화하기 위하여 첫째로, 주변지역과의 연계성 구축을 위하여 주변지역의 가로구성체계 및 도시경관과의 연계방식을 규명하고 둘째로, 도시의 역사적 연속성 확보를 위하여 도시조직을 유지하면서 중소규모의 가구단위 개발방식을 도출하며 셋째로, 거주환경의 다양성 구축을 위한 수단으로서 주거지유형의 다양화를 실현하기 위한 계획적 실천수단을 제시하는 것이다.

도시공간조직을 유지하기 위하여 중층고밀의 다양한 중소규모 가구단위로 구성된 주거지 정비방안에 대한 실천수단으로서의 기본계획의 방향제시가 목적이다. 이의 실현을 위하여 도시조직에 대응하기 위한 구체적인 도시조직에의 대응방법에 대한 규명이 요구되며 단지조성의 계획기준 및 이의 실현을 위한 주택관련법, 건축법, 재정비관련법 등 규제

1) 국토해양부 보도자료 (2011년 8월8일), 뉴타운, 재개발·재건축 등 제도개선 방안 마련.

조건에 대한 재고가 요구된다. 구체적인 실현가능성을 모색하기 위하여 추진해야 할 세부적인 연구목표는 다음과 같다.

- 주변지역과의 연계성 구축을 위한 가로구성체계 및 도시경관의 대응방식과 이의 실현을 위한 제도개선
 - 중요 가로, 블록체계 등을 유지하여 중소규모의 가구단위들로 구성된 유기적인 연결성을 통하여 공공성을 확보하는 주거지 정비수법의 대안 제시
 - 건축물과 가로와의 관계구조 등 가로경관의 통일성과 지역에 대응하는 가로대응형 중층고밀 주거지를 실현하기 위한 단지조성 기준과 규제방식의 개선
- 기존 도시공간조직을 유지하면서 중소규모의 가구단위 개발과 기반시설의 공공성을 확보할 수 있는 정비 방안 제시를 위한 실천수단 규명
 - 정비사업구역에서 소단위 필지합필, 필지단위 공동개발 등 필지 및 가구구성체계가 유지되거나 중소규모의 가구들로 구성된 가구단위 개발을 위한 도로, 배치기준, 높이기준 등 단지조성방안과 도로 및 생활기반시설의 공공성 확보를 위한 정비방안을 제시하고 이의 실현을 위한 제도적 개선방안을 제시
- 다양한 주거유형과 근린생활가로의 활용성을 확보할 수 있는 주거지모델 조성을 위한 제도적 여건의 개선
 - 다양한 필지집합방식이 존재하는 가구단위 정비방안과 기존 도시조직의 특성에 따라 보전, 개량, 철거신축 등 다양한 거주환경을 확보할 수 있는 정비수법과 제도적 개선방안을 제시

2. 연구의 범위

1) 공간적 범위

본 연구에서 분석하고자 하는 정비사업 대상은 수도권에서 재정비촉진지구 또는 도시 및 주거환경정비구역으로 설정되어 대규모 단지 개발의 방식으로 사업추진중인 지역이다. 공간적인 특성은 다세대·다가구 주택이 밀집하여 기존 필지구조가 잘 보존되고 소규모 근린상업구조 혹은 시장 등이 분명히 존재하는 지구로서 2종 일반주거지역으로 지정된 구역이다. 토지구획정리사업에 의하여 생성된 격자형 구조, 자연발생적으로 형성된 비정형적인 가로구조 그리고 격자와 자연발생적인 구조가 혼합된 단독주택지역을 사례조사 대상으로 설정하였다.

이문, 신정, 안양의 세 개의 대상지의 사례분석에서는 기성시가지의 현황과 정비사업안에 대한 심층적인 분석이 이루어지지만 일반적인 수도권 도시조직의 특성과 문제점을 밝히고 연구진행의 일반화를 도출하기에는 한계가 존재한다. 따라서 기존연구에서 서울시 단독주택지 도시조직에 대한 일반적 특성을 파악하여 기성시가지의 가구 및 가로유형 등 도시공간조직의 유형과 특성을 이해하고자 하였으며 가구 유형별 정비방안을 도출하기 위하여 활용하였다.

도시공간구조에 대응하는 정비모델을 제시하기 위한 대상지는 신정재정비촉진지구를 선정하였으며 비교적 토지구획정리사업에 의하여 다양한 가구유형이 분명히 존재한다. 또한 4m이하의 도로로 구성된 자력개발이 힘든 노후주거지가 많으며 기성시가지에서 볼 수 있는 대표적인 공간구조인 가로형 근린상업구조와 시장이 존재한다. 가로의 구성체계는 위계가 분명히 존재하여 새로 건설되는 정비사업의 물리적 특성과 분명히 비교된다. 지구의 일부분은 존치대상인 아파트지구도 존재하며 60년대부터 80년대에 이르기까지 다양한 단독주택지가 존재하므로 도시구조의 특성에 따라 다양한 주거지 유형의 모델을 제시하기에는 적합하리라 판단된다.

2) 내용적 범위

도시공간조직에 대응하는 정비방안을 물리적인 계획적 기준, 개발방식 또는 사업방식 등 다양한 측면에서 검토가능하나 본 연구에서 접근하고자하는 우선대상은 도시형태학적 측면에서 도시맥락에 대응하는 방법론에 중점을 두어 진행한다. 물론 사업방식 등의 실천적 대안에서 실현성 여부를 검증하는 방안도 중요하나 현재까지 주택정비사업으로 파생된 문제는 무엇보다도 기존 도시환경과의 부조화 및 역사성의 단절로 인하여 도시환경의 정체성이 심각하게 상실되었기 때문이다.

서구에서는 이미 1960년대부터 대규모 도시개발로 초래되는 사회적, 경제적 그리고 물리적인 측면에서의 문제점을 인식하여 개발단위의 소규모화, 역사적 연속성, 커뮤니티의 지속성, 도시맥락에의 대응 등 그 지역의 도시문화의 정체성을 확립하고자 하였다. 즉, 모더니즘으로부터 포스트모던의 도시개발 그리고 지속가능한 도시개발로 패러다임이 전환되었으며 이미 존재하고 있는 도시공간조직의 특성의 유지는 도시문화자산을 유지하는 것으로 이해하였다.

이미 존재하고 있는 도시환경의 가치를 재발견하는 것은 기존도시의 공간조직에 대한 심층적인 분석과 공간조직의 유형의 적용을 필요로 한다. 서울시 (2011)에서 언급한 수익성위주의 도시철거재개발에서 탈피하여 “지역의 특성과 매력을 살린 보전과 재생”의 개념으로 전환하는 것과 상응한다. 따라서 도시조직에 대응하는 것에 대한 방법론 연구와 이에 대한 구체적인 실현가능성 검토가 본 연구의 주요내용을 형성한다. 거주환경의 다양성 구현을 위하여 보전, 개량, 철거 신축 등 기존현황의 특성에 따라 다양한 정비모델을 제안한다. 즉, 존치, 소단위 개발이 가능한 주택건설사업, 철거신축이 이루어지는 재개발사업, 공공주도의 도시계획시설사업 등 다양한 정비사업 방안을 도시공간조직에의 대응관점에서 제시한다. 하지만 현재의 과도한 범위의 구역설정방식은 노후도, 기반시설, 사업성 등에 주원인이 있으므로 현재의 제도적 사업지정요건에 의하여 모델을 제시하기보다는 기초자료현황과 도시조직에 대응하기 위한 원칙을 토대로 정비방식을 제안한다.

소필지 밀집형 주거지에서의 필지단위의 기성시가지 정비방안(서수정 2009)의 다양화에 대한 연구는 선행되었으므로 본 연구에서 다루는 주거지 정비모델은 가구단위 개발에 중점을 두어 진행한다. 가구 및 필지구조, 가로와 건축물의 관계 등 도시공간조직의 특성이 유지되면서 소단위 합필, 가구단위 공동개발 가능성과 구체적인 전략을 모색하며 주요가로체계가 유지되는 상황에서 중소규모 가구의 재구성을 통하여 지역에 대응하는 중층고밀의 주거지 모델을 제시한다. 궁극적으로는 제시된 정비모델과 현제도와 비교분석을 통하여 건축법, 주택관련 법 등 주택정비 관련제도의 개선방향을 제시하고자 한다.

3. 선행연구결과 및 본 연구의 차별성

1) 선행연구 현황

전면철거 재개발방식에 의하여 파괴되는 도시개발에 대한 반성으로서 역사문화 도시의 보존과 조성을 위하여 도시조직의 이론고찰과 북촌, 명동, 종로 등의 구도시와 신시가지의 단독주거지에서의 도시조직의 물리적 특성에 대한 연구가 1990년대 초부터 현재까지 진행되어 왔다. 또한 서울시정개발연구원의 박현찬 외(2009)의 연구에서는 도심, 자연발생형 주거지, 구릉지역, 역세권지역, 단독주택지역, 아파트 밀집지역, 고밀지역 별로 도시형태의 특성을 분석하고 대상지역을 유형화하였다. 특히 유형별로 도시형태의 변화 및 특성을 도출하였다.

2000년대 이후 도시조직에 대응하는 정비방식인 수복형, 소단위 정비방식, 거점확산형 주거환경개선사업 등 지역적응형 정비방식의 연구가 진행되었다. 기성시가지의 도시조직에 대응하기 위한 중저층으로 구성된 고밀의 블록형 혹은 타운하우스 주거모델에 대한 연구 그리고 소규모 필지가 밀집된 단독주택지에서의 다양한 주거지 정비방안의 기법과 관련 제도 연구를 수행하였다.

도시공간조직에 대응하는 주거지 정비방안에 대한 주요연구로서 손세관 외 (2000, 2006)는 우리나라 도시조직에 적용 가능한 중층고밀 공동주택의 5가지 모델과 구체적 적용을 위한 대안을 제시하였다. 이를 위하여 기존도시맥락을 유지하면서도 주거환경이 양호한 새로운 집합주거형식으로서 블록형아파트를 설정하였으며 모의실험을 통하여 적용가능성을 분석하였다. 신중진 외(2002)의 연구는 소규모 획지개발사례에서 도출한 가능성을 토대로 저층밀집주택지의 환경개선을 위한 소규모 공동주택의 도입방안을 제시하였다.

한편, 임희지 외(2006, 2008)의 연구에서는 일반주택지 정비수법으로서 가구단위 정비방법의 제도화 및 단기적, 장기적 차원의 제도도입을 위한 정책을 제안하였다. 도시주거의 다양성 확보와 기성시가지의 주거환경개선을 위하여 다세대, 다가구 밀집지역의 블록단위 정비모델 실현을 위한 주거유형 개발 및 관련법규 개선방안을 제시하였다. 양우현 외(2007)의 연구에서는 필지단위별로 개발되어 초래되는 주거환경의 악화를 개선하기 위하여 합필개발에 의한 소규모집합주택의 대안을 제시하고 적정규모를 검토하였다.

2009년 이창호 외 연구에서는 거점확산형 주거환경 개선 시범사업을 위하여 지역적 특성과 사업성을 고려하여 주민자력에 의한 주택개량 및 주거모델 개발 및 활성화를 위한 컨설팅트 및 지원방안을 제시하였다. 서수정 외(2009)의 연구에서는 소필지 밀집형 주거지 공간관리의 의미와 필요성을 제기하였고 공간관리 현황과 문제점을 분석하여 소필지 밀집형 주거지 정비모델 및 제도개선 방안을 제시하였다.

2011년 권혁삼의 연구에서는 도시조직에의 관련이론과 대응방식을 고찰하였고 도시조직에 대응하는 계획요건을 적용하여 소규모 블록으로 구성된 시뮬레이션을 진행하였다. 2011년 서울시에서는 전면철거 재개발을 통한 아파트 단지위주의 개발의 한계를 극복하기 위하여 주변지역과 연계한 기반시설 확보방안, 구역특성을 고려한 서민주거확보방안 그리고 관리유형 별 (필지, 가구, 블록, 지구단위) 다양한 주택유형의 모델을 제시하였으며 이의 실현을 위한 주거지 정비관련 제도를 검토하였다.

2) 본 연구의 차별성

지금까지의 연구성과들이 대규모 개발단위에 대한 문제점 제시와 이를 극복하기 위한 다양한 정비방식의 대안 그리고 지역대응형의 수단으로서 소단위, 블록형 등의 개발유형과 적용가능성을 검토하였다. 하지만 도시공간조직에 대응하는 것에 대한 주거지의 가치와 계획조건에 대하여 구체적으로 규명한 것은 결여되어 있다. 따라서 연구의 차별성을 위하여 이론고찰과 사례조사를 통하여 도시공간조직에의 대응하는 것에 대한 방법론을 제시하였다. 또한 실제 정비사례의 실증적인 조사를 통한 문제점, 원인규명, 개선과제를 도출하고 이를 바탕으로 실제 재정비촉진지구를 대상으로 기존 도시조직의 유지 및 개편을 통한 다양한 주거지 유형의 계획적 정비모델과 원칙을 구체적으로 마련하였다.

4. 연구의 주요내용 및 방법

1) 연구의 주요내용

본 연구의 주요내용은 가로구성체계, 필지 및 가구구성체계, 가로와 건축물의 관계 등 도시조직을 가능한 유지하면서 소규모 가구들로 구성된 중층고밀의 다양한 주거지를 실현하기 위한 정비모델 제시와 적용가능성에 중점을 두었다. 도시공간조직에 대응한다는 것은 도시형태적인 접근방법론에 치중하지만 지역 특유의 사회적, 경제적 지속가능성을 확보할 수 있다는 전제조건으로부터 출발하고 있다. 이에 본 연구는 도시공간조직에 대응하는 것에 대한 구체적인 방법론 제시와 기성시가지의 정비 전후의 도시공간조직의 비교와 정비현황진단을 통하여 문제점과 개선방향을 도출하였다. 이를 토대로 정비모델을 제시하였으며 제도적 여건과 비교하여 개선방향을 도출하였다.

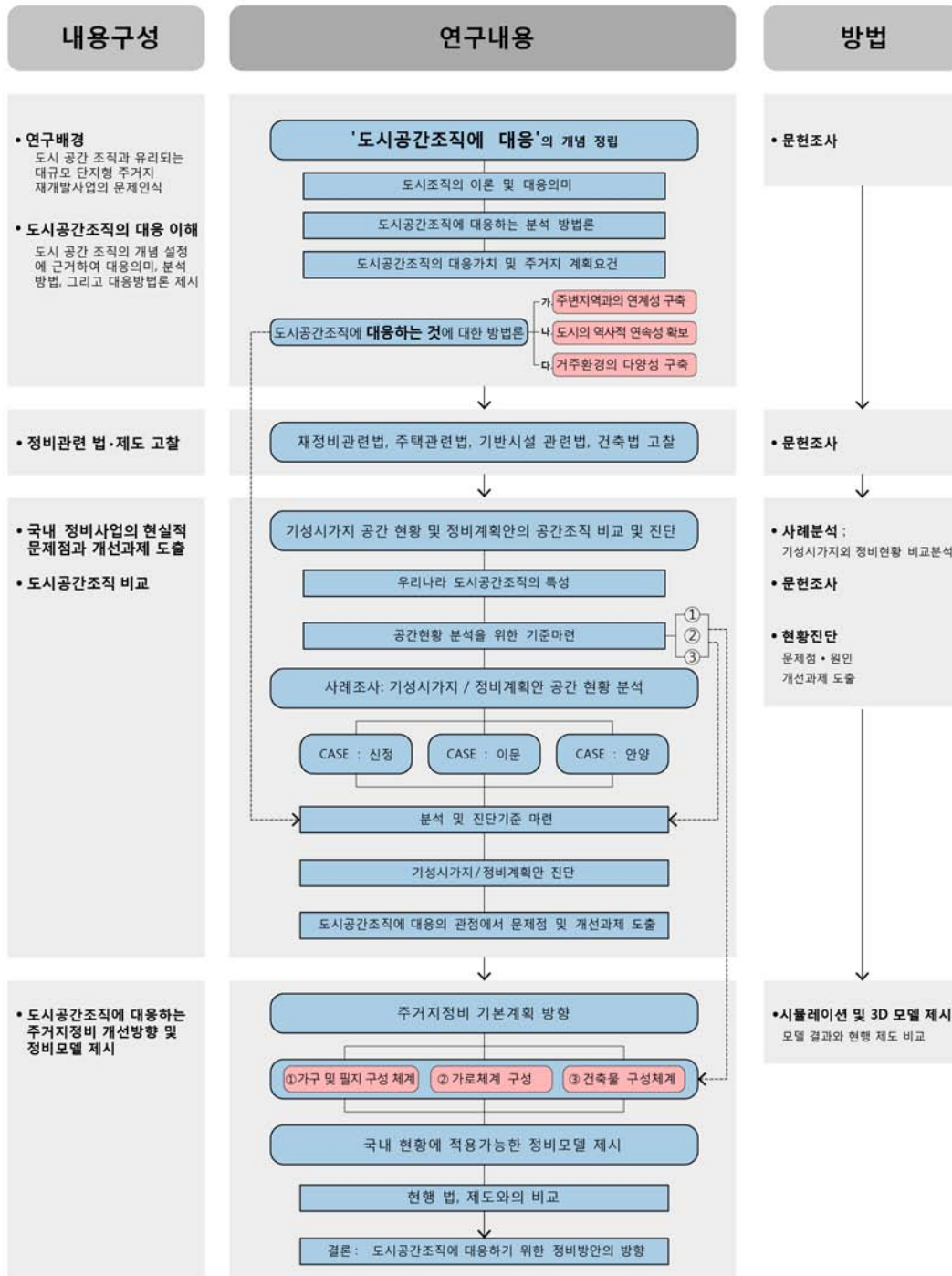
2장에서는 도시조직과 유리되는 대규모 아파트 중심의 개발과 고층고밀개발 위주의 정비방식의 문제점을 물리적, 사회적, 경제적 측면에서 살펴보고 도시공간조직의 개념정의를 통하여 도시공간조직에의 대응의미를 도출하였다. 도시형태를 이해하는 방법론인 유형형태학적 접근방법론과 도시맥락과 공간구조를 고려한 계획방법론을 고찰하여 본 연구에서 필요한 도시공간조직의 형태분석방법론을 이끌어 내었다. 또한 앞에서 고찰한 이론과 관련사례를 바탕으로 대응의미를 더욱 구체화하였으며 주거지 정비모델제시를 위한 기본조건을 형성할 도시공간조직에 대응하는 기본방법론을 마련하였다.

3장에서는 주거지 정비사업과 관련하여 주택법, 도시 및 주거환경정비법과 도시재정비촉진을 위한 특별법 등의 재정비 관련법, 국토의 계획 및 이용에 관한 법률, 건축법 등의 제도적 여건을 고찰함으로써 후에 정비모델을 제시하기 위한 기본적인 조건설정과 정비모델 결과의 비교검토를 위하여 관련법을 체계적으로 고찰하였다. 특히 기반시설공급과 관련되는 시설 및 설치 기준을 살펴보았으며 정비사업의 개발방식의 유형 및 특성을 분류하였다.

4장에서의 주요작업은 기성시가지의 도시공간조직에 대응방법론과 분석방법론을 토대로 기성시가지 정비사업의 실증적인 현황진단이 진행된다. 또한 국내 기성시가지의 도시조직의 일반적 특성을 문헌조사를 통하여 보충함으로써 사례대상지의 분석으로부터 도출한 국내도시조직의 분석결과의 한계를 극복하고자 하였다. 이어서 기성시가지의 정비전후의 도시공간조직을 비교분석함으로써 도시조직과 유리되어 나타나는 문제점과 원인을 실증적으로 규명하였으며 정비현황과 제도적인 측면에서 개선과제를 도출하였다.

5장에서는 앞에서의 이론, 실증적인 사례조사를 토대로 도시공간조직에의 대응방법별로 기본방향과 세부적인 실천전략을 도출하였고 국내현실에 적합한 주거지 정비방안의 기본계획방향을 제시하였다. 이를 바탕으로 3차원적인 모델제시를 통하여 주요 가로 및 가구 구성체계를 존중하면서 중층고밀의 소규모 가구들로 구성된 다양한 주거지 정비방안을 구체화하였으며 이상적인 정비모델결과와 주거지 정비방식, 건축법, 주택법 등의 현행 관련제도의 규제사항과의 비교검토를 통하여 제도적 개선점을 제시하였다.

6장 결론에서는 이전의 도시공간조직의 이론고찰, 사례비교 조사, 정비사업의 현황진단, 정비모델제시과정을 통하여 도출된 도시공간조직에 대응하는 주거지 정비방안을 요약하였으며 장기적으로 이를 실현할 수 있는 가능성과 방향제시를 언급하였으며 본 연구에서 미흡했던 향후 추진과제를 언급하였다.



[그림 1-1] 연구의 흐름도

2) 연구의 방법

본 연구의 주요대상은 기성시가지의 도시공간조직을 보전하거나 그 중요특성을 유지하면서 중소규모 가구단위들로 구성된 중층고밀의 주거지 정비방안을 마련하기 위한 실천 대안을 제시하는 것이다. 이를 위하여 연구진행에서 선택한 구체적인 실행 방법론은 다음과 같다.

□ 문헌조사

- 도시조직의 정의 및 대응의미를 도출하기 위한 이론과 도시공간조직을 이해하는 방법론인 도시형태의 유형형태학적 분석방법론과 공간구조를 고려한 설계방법론을 고찰하였다.
- 도시공간조직에 대응하는 방법론을 구체화하기 위하여 정비사례분석 및 사회문화적 그리고 경제적 측면에서의 문제점과 요구되는 제도개선 등을 검토하여 정비대안 제시를 위한 근거를 마련하였다.

□ 사례조사

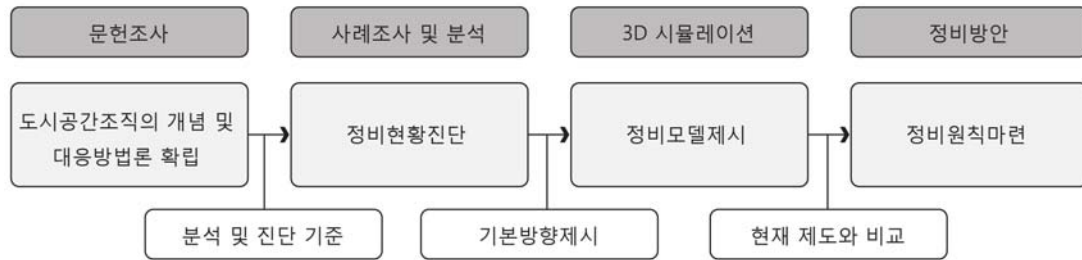
- 국내 세 곳의 주거지 정비사례를 선택하여 기성시가지의 정비 전후의 변화된 도시공간조직을 비교분석하였으며 정비현황진단을 통하여 도시공간조직과 유리되어 나타나는 문제점과 원인을 도출하고 개선과제를 제시하였다.
- GIS 프로그램을 이용한 필지단위에서의 건축유형, 층수, 점유구조, 건폐율, 용적률 등의 건축정보와 토지이용, 주용도, 필지규모, 접도조건 등의 토지정보를 정리 분석하여 기성시가지의 공간현황에 대한 실태분석을 진행하였다.

□ 면담조사

- 주거지 정비실무자 및 전문가와의 자문회의를 통하여 도시공간조직의 개념정의와 도시공간조직과 유리되어 발생하는 정비방식의 문제점 그리고 도시조직에 대응하기 위한 제도, 대응방법 등 다양한 관련부문에서의 필요사항을 파악하였다.

□ 3D 정비모델 제시

- 도시공간조직에 대응하기 위한 다양한 대응방법 별로 기본계획방향과 전략을 마련하였으며 이를 토대로 정비모델을 제안하였으며 이의 실현을 위한 주거지 정비사업방안을 마련하였다.
- 도시공간조직에 대응하는 기본계획방향을 토대로 가로 구성체계와 가로와 건축물의 관계, 가구(획지) 구성체계 및 가구(획지)와 건축물의 관계, 건축물의 구성체계의 분류에 따라서 정비모델을 제시하였으며 현정비관련 제도와 비교검토를 통하여 개선점을 파악하였다.



[그림 1-2] 연구의 진행에 따른 방법론

본 연구에서 적용한 방법론은 이론적 검토뿐만 아니라 경험적 조사를 바탕으로 결과를 도출하는 실증적 연구를 포함한다. 우선 도시공간조직의 이론과 계획조건에 대한 문헌조사를 통하여 도시공간조직에의 대응방법론을 확립하였으며 사례조사를 통하여 기성시가지의 정비 전후의 도시공간조직을 비교분석하고 정비현황을 진단하여 문제점과 원인을 실증적으로 도출하였다. 이를 바탕으로 도시공간조직에 대응하는 것에 대한 기본계획방향을 확립하고 3D정비모델을 제시하였으며 실천대안을 도출하기 위하여 정비모델결과와 제도적인 조건을 비교 검토하였다. 궁극적으로는 도시공간조직에 대응하는 원칙에 근거하는 정비방안을 마련하였다.

제2장 도시공간조직에 대응하는 주거지 정비의 개념

1. 도시공간조직과 유리된 주거지 정비의 문제점
2. 도시공간조직의 개념 정의 및 대응 의미
3. 도시공간조직을 이해하는 방법론
4. 도시공간조직에의 대응가치와 주거지 계획요건
5. 도시공간조직에 대응하는 것에 대한 기본방법론

1. 도시공간조직과 유리되어 발생하는 주거지 정비의 문제점

1) 도시맥락과의 단절

현재 우리나라 도시 주거에서 아파트가 차지하는 비중과 그 보급과급력은 크다고 할 수 있다. 기존 저층의 밀집 주택가는 사라지고 아파트 중심의 공간이 기존 단독 주택지를 서서히 잠식해 나가면서 우리의 고유의 도시공간조직은 사라져 가고 있다. 고층고밀의 아파트 단지중심의 개발로 인하여 주변 기성시가지의 공간과의 연속성이 단절되었으며 기존 시가지와 어울리지 않는 이질적인 도시조직의 유입으로 인하여 도시 고유의 정체성이 상실되고 있다.



[그림 2-1] 서울시 성북구 정릉동 일대
(출처 : 네이버 지도 항공 뷰)



[그림 2-2] 가재울뉴타운제4구역 재정비촉진지구
(출처 : 서울시 재개발·재건축 클린업시스템)

지금까지의 재개발은 기존의 도시 가로 및 가구 구성체계와 규모에 맞지 않는 대규모 주거지 개발이었다. 특히, 노후도, 사업성, 기반시설공급 등의 이유로 주변 환경과의 동선체계와 기존 가구체계를 단절시키는 폐쇄적인 대규모 단지중심의 개발로 이어졌다. 주변과의 연계성을 고려하여 지정된 공공보행통로도 사유화되어 가로의 공공성이 상실된 경우가 많으며 기존의 유기적인 가로시스템을 파괴하여 도시의 기능성을 악화시켰다. 특히, 기성시가지에서 이용되는 소로에서의 보행 공간감과는 대조적으로 고밀의 개발로 인하여 자동차위주의 통행을 위주로 한 폭이 넓은 진입도로가 조성되었다.



[그림 2-3] 주변 가로구성체계와의 부조화
(출처 : 서울시 재개발·재건축 클린업시스템)



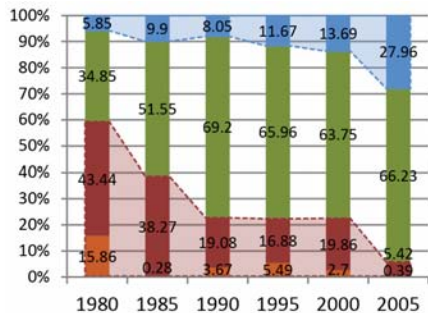
[그림 2-4] 건축물과 가로와의 단절
(출처 : 네이버 지도 로드 뷰)

고층위주의 건설로 인한 과도한 이격으로 인하여 가로와 건축물간의 밀접한 관계가 상실되었으며 주변지역과의 가로의 연속성이 단절되었다. 특히, 남향위주의 주동배치방식과 사업성을 위한 대규모의 타워형 위주의 주동건설은 주거단지경관의 획일성을 초래하여 주변 도시경관의 부조화를 초래하였다. 경제성에 부합하는 시장수요에 바탕을 둔 하천 및 산에 인접하여 조성된 대규모 고층단지는 자연경관과의 접근성과 시각적 연계성을 차단하여 지대가 낮은 곳과의 부조화 등 도시미관적 문제점을 야기하였다.

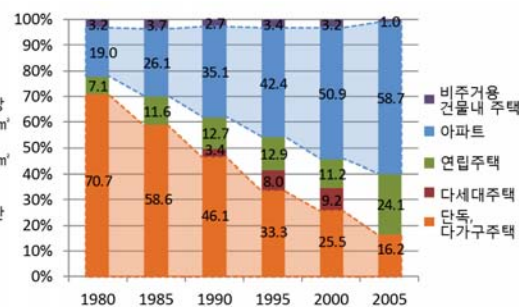
토지이용규제의 획일성 또한 문제점으로 지적 되고 있다. 기성시가지의 단독주택지 정비에서는 일반주거지역의 과도한 종 상향과 획일적인 용도규제로 인하여 지역적 특성과 맞지 않는 도시공간구조가 이식되었다. 과거 기성시가지의 주거지역에서 볼 수 있는 가로변의 근린생활구조, 근생주택 등 용도의 다양성과 건축물과 밀접한 가로와의 관계는 상실되고 대규모의 획일적인 아파트단지 중심의 용도가 주를 이루게 되었으며 기성시가지의 도시조직에서는 볼 수 없는 넓은 폭의 단지 완충녹지는 더욱 폐쇄적인 단지를 유도한다.

기성시가지의 도시구조의 특성은 가로와 개별건축물간의 밀접한 진입관계가 형성되고 가로공간의 위요감을 형성하지만 다가구, 다세대로 변화된 소필지 밀집형 주거지에서는 거주기능의 측면에서 문제점도 지적된다. 주동에서 인접필지까지의 좁은 이격거리에 의하여 채광, 프라이버시 등이 문제가 있으며 저층부를 주차용도로 활용함으로써 진입부 커뮤니티존 형성 가능성과 완충공간의 기능이 상실되었다. 다세대나 다가구로 전환된 소필지에 밀집된 단독주택지에서는 소규모 근린을 위한 공유공간이 부재하여 다양한 도시공간의 위계별로 요구되는 사회적 공유공간이 부족한 현실이다. 또한 4m이하의 좁은 도로에 접한 가구 내 개별건축물의 경우 차량진입과 주차난이 심각한 문제로 제기되었다.

1970년대부터 본격적으로 건설되기 시작한 아파트는 현재 국내 주거유형의 대표적인 위치를 차지할 만큼 보편화 되었다. 아파트의 대중화가 급속도로 진행됨으로서 단독주택의 재고량은 점차 감소하고 있으며 아파트 재고량은 점차 증가하고 있다. 이러한 현상은 대도시 또는 특정 지역에 편중된 것이 아니라 전국적인 경우이며²⁾ 아파트 위주의 주거유형 편중화는 대량주택공급 및 주택산업화 정책, 공급 편중에 따른 수요자의 선택기회의 박탈이 그 원인이 된다고 할 수 있다.



[그림 2-5] 연도별 가구규모 변화³⁾



[그림 2-6] 연도별 주택유형의 변화⁴⁾

자료 : 인구주택총조사, 통계청, 각년도 - 2010 인구주택조사자료는 잠정결과임.(2009.12)

- 2) 안건혁 외(2010), 우리나라 주택유형 비율의 변화 특성에 관한 연구, 대한건축학회 논문집 계획계 제26권 제262권.
- 3) 1980년 이후 아파트 중심의 주거유형 증가와 더불어 59.4㎡(18방)이하의 소형 평형은 그 수가 급격히 감소하는 반면 66.0㎡이상의 중대형 평형대는 그 수가 급격히 증가함을 확인 할 수 있다. 가구별 소형평형의 멸실로 인하여 가구 규모 또한 대형평형 중심의 규모의 획일화가 진행되고 있으며, 소형 평형의 감소로 인한 기존 거주민의 재정착은 더욱 어렵게 만들고 있음을 확인할 수 있다.
- 4) 1980년 이후 아파트의 비율은 계속 증가해가고 있는 반면, 단독, 다가구 주택 등의 소필지 주거유형은 감소하고 있음을 확인 할 수 있다. 도시공간조직에 대응하며 다양한 주거유형을 포함하는 단독, 다가구 주택의 감소는 아파트 중심의 주거유형의 획일화가 진행되어 감을 알 수 있다.

원활한 정비사업의 추진을 위하여 주택 공급 물량에 있어서 대형 평형 중심의 아파트 공급은 민간중심의 정비사업에서는 주요 흐름이었다. 그림 2-5의 주택규모의 변화에 대한 통계수치를 보면 1984년 60m²이하의 평형대가 전체 주택유형에서 약 50%를 차지했지만 2005년에는 6%에 불과하다. 하지만 그림 2-6의 연도별 주택유형의 변화를 보면 다가구, 다세대, 연립, 단독주택의 비율이 1980년에는 81%이었으나 2010년의 경우 41.3%에 불과하다. 이러한 주택시장 현황은 서민에게 다양한 조건의 거주선택의 자유권을 보장 못하는 서민주거 공급의 불안정을 말하고 있다.

기성시가지에서는 근생주택, 소규모 연립주택, 단독주택, 다세대, 다가구 등 다양한 주택유형이 존재하며 소규모 주택, 용도혼합, 가옥주와 세입자가 혼합된 점유구조가 특징이다. 하지만, 건설비절감을 위하여 다양한 디자인 보다는 획일적인 유닛 중심의 시공성능을 중시하는 설계로 인하여 주거모델의 획일성을 초래하였으며 현재의 주택건설기준 제도도 아파트 중심의 개발을 촉진하는 성격이 강하다. 또한 수익성 위주의 분양 아파트 중심의 대형평형공급은 소규모 가구구성원과 세입자의 재정착을 어렵게 하고 사회적으로는 계층간 분리가 가속화되었으며 서민들의 다양한 주거선택의 권리가 상실되었다고 볼 수 있다.

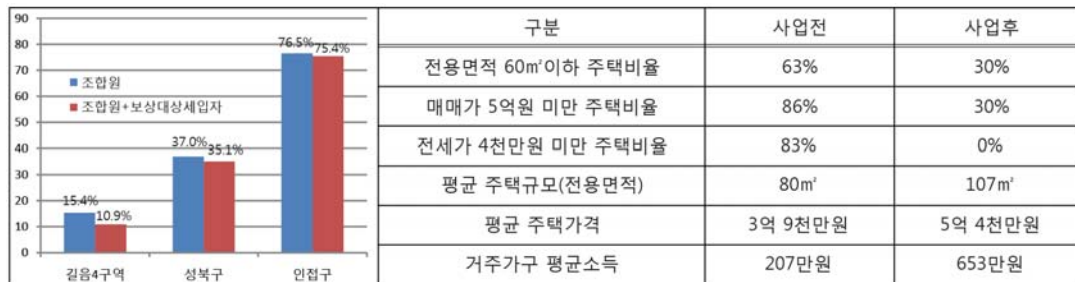
2) 지역의 사회경제적 구조 붕괴

개발대상지의 사전예고와 대규모 일시적 전면철거 재개발은 부동산 지가상승을 유발하였고 자생적으로 생성된 소규모 미시경제가 붕괴되었다. 아파트 단지중심의 개발로 인하여 복합용도의 생활가로보다는 주거와 상업시설이 분리된 근린상가시설과 또는 대형마트의 상권에 의존하게 되었다. 커뮤니티⁵⁾의 중심시설은 지역특유의 사회적, 물리적 정체성을 형성하는 중요한 요소로 볼 수 있으며 도시의 공간구조와 엮어져 지역의 이미지를 형성한다. 즉, 지역사회의 고유의 도시공간구조를 파괴하는 것은 지역 특유의 문화적 정체성과 사회경제구조가 파괴됨을 의미한다.

5) 커뮤니티는 공동체, 지역사회 등을 나타내는 말로 공간적, 지역적 단위 또는 심리학적인 결합성 또는 소속감이며 커뮤니티의 구성요소는 공간 및 시설을 포함하는 물리적인 요소, 프로그램 및 활동으로써 주민의 만남을 제공하는 비 물리적인 요소, 거주민의 상호작용을 통한 소속감과 유대감을 형성하는 인적요소로 분류할 수 있다.(조인숙외 1인 (2010), 공동주택 계획을 위한 지속가능한 커뮤니티 평가요소에 관한연구, 한국주거학회 논문집.

동시다발적으로 진행되는 대규모 정비사업은 초기 많은 비용을 투자해야 하며 변화하는 환경에 대한 유연한 대처가 불가능하다는 단점이 있다. 현재 재개발 혹은 주거 환경 조성사업의 경우 조합이 주체가 되고 실질적 사업의 추진은 건설회사가 담당하고 있지만 사업기간 중 조합원에 의한 불신임, 시공사와의 갈등, 주민간의 갈등으로 인해 사업 기간의 연장이 되는 경우가 많으며 이로 인한 사업비용 추가는 주택가격상승으로 이어진다.

아파트 단지중심의 개발은 기성시가지에서 존재하는 가로밀착형 생활가로의 상실로 이어졌으며 가로공간의 장소가치가 상실되었다. 뿐만 아니라 슈퍼마켓시설(SSM)은 2003년 300개 미만이었지만 2010년 802개에 달함으로서 지역에서 자생적으로 형성된 소규모 영세 상인들에 의해 유지되는 생활편의 시설은 점차 멸실되어 가고 있음이 파악된다.



[그림 2-7] 길음 4구역 주민이주 실태 및 사업전후 주택 수준 비교

(자료 : 서울시 주거환경개선정책 자문위원회⁶⁾)

특히, 임대주택 건설 실적은 2003년 이후 매년 증가하였으나 사업 주체별 임대 주택 건설 실적에 있어 민간에서 건설하는 공공임대주택의 건설 물량은 지속적으로 감소하고 있음을 확인 할 수 있다. (국토해양부 2008년 통계: '97년 : 91,730호 → '06년 : 5,084호) 이러한 수익성 위주의 민간중심의 정비사업으로 인하여 대형평형위주의 주택이 공급되었고, 결국 분양가 상승으로 이어질 수밖에 없다. 또한, 세입자들의 전세가 4천만원 이하의 주택비율이 사업 전 83%에서 정비 후 0%로 전환되었다는 점은 개발 이전 주민들의 거주 선택권은 박탈되고 이로 인하여 타 지역으로의 이주를 가속화하여 지역 공동체가 해체되었다는 것을 의미한다. 재정비 사업 후 원주민의 재정착률은 20%이하인 경우가 많으며 결국 정비사업에 의해 기존 커뮤니티 구조는 완전히 재편되어 사회적 의미에서의 도시 재생은 상실되었다.

6) <http://blog.naver.com/PostView.nhn?blogId=mw90bs22p2&logNo=70046239711&redirect=Dlog&widgetTypeCall=true>

2. 도시공간조직의 개념정의 및 대응의미

1) 도시조직의 개념정의

도시조직(urban tissue)에서 조직의 용어에 대한 사전적 의미를 살펴보면 ‘생물체를 구성하는 단위의 하나로 같은 모양이나 기능을 가진 세포의 모임’(동아 새 국어사전)으로 정의하고 있다. “조직(tissue)이라는 용어는 일반적으로 연속성, 재생, 영속성, 다양성 등의 개념으로 이해되고 식물과 생물이라는 두 가지 의미를 지니고 있다. 도시구조를 인체의 골격으로, 도시조직을 세포에 비유하였다”⁷⁾ 이러한 관점에서 보면 도시조직의 가장 기본적인 의미는 살아있는 유기체로 보는 관점이며 세포와 같은 최소단위를 지칭할 때 사용된다. 보다 계획적인 측면에서는 조직단위(가락지구 도시설계, 1985), 단위공간구조(테헤란로 도시설계)로 사용되어 왔다. 영국의 부르느(Larry S. Bourne)는 도시공간조직을 도시구조의 유기체적인 관점에서 형태적 특성을 정의하였으며 도시의 “모든 것은 다른 모든 것과 관계되어 진다”고 하면서 상호 연관성 및 연계성은 도시와 도시의 공간구조의 본질이라고 하였다.⁸⁾

도시의 주거지 형태는 이러한 단위공간구조(urban tissue)가 둘 이상 모여서 조직복합(tissue complex)을 형성하며 도시조직은 2차원적인 가로와 대지의 기반요소(support element)에 건물과 대지내 공지로 구성된 충전(infill element)요소⁹⁾가 추가됨으로서 3차원적인 특성을 지닌다. 하브리켄(habraken)은 건물들과 그 건물을 구성하고 있는 요소들 그리고 그 주위의 물리적 환경을 전체로서 인식할 수 있는 일정한 범위를 도시조직이라고 규정하였다. 이는 도시구조보다는 작고 개별 건물보다는 큰 물리적 환경을 의미한다.¹⁰⁾

하지만 도시조직의 범위는 주거지 형태의 특성에 따라 다양하며 동질적 특성을 가진 복합체일 경우 블록범위 이상의 주거지 전체형태를 포함할 수 있다고 볼 수 있다. 또한 조직복합을 형성하여 규모가 커질 경우 도로 및 블록(가구)의 구성체계를 바탕으로 가로, 광장 등 도시공간을 형성하므로 도시조직 대신에 도시공간조직의 용어를 사용할 수 있다.

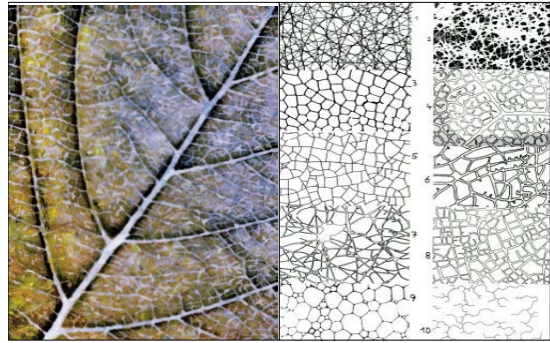
7) Panerai, Philippe(1999), Analyse Urbane, Parenthèses, pp.75-76.

8) Larry S. Bourne (1982): Urban Spatial Structure: An Introductory Essay on Concept and Criteria, Oxford University.

9) 단위공간구조는 가로와 대지를 포함하는 기반요소와 건물과 대지 내 공지를 포함하는 충전요소로 분류할 수 있다. 이와 같은 분류는 Habraken에 의해 구분되는 support(고정요소)와 detachable units(분리요소)와 유사한 개념이다. 양윤재 (1991), 저소득층의 주거지 형태 연구, p.21.

10) N.J. habraken, SAR 73, Eindhoven, 1973.; N.J. Habraken, The Grunsfeld Variations, MIT Press, 1981.

도시조직의 단어사용을 urban fabric, urban composition, tessuto urbano 등으로 다양하게 표현하듯이 도시조직의 개념을 전문가에 따라 조금씩 다르게 규정한다. ‘도시의 필지와 가로의 구성체계’¹¹⁾ 혹은 ‘도로와 필지의 구성체계가 동질의 형태적 특질을 가질 때 도시조직’¹²⁾, ‘도시를 구성하는 하나의 단위이며, 동질의 형태와 기능을 담고 있는 구성요소들의 집합’¹³⁾으로 정의한다.



[그림 2-8] 도시 조직의 유기체
(출처) Frei Otto(2009), Occupying and Connecting, 2009. P.51

도시조직은 주로 2차원적인 특성을 나타내지만 건축물의 구성요소가 추가되어 3차원적인 측면에서 도시공간조직을 정의한다면 동질의 구조적, 기능적 특징을 가진 도시의 공간구성단위에서 가로, 필지, 가구, 건축물의 구성체계로 정의할 수 있다. 도시조직이란 도시형태론 (urban morphology)의 관점에서도 파악가능하다. 왜냐하면 morph는 조형, 형태를 의미하며 형태가 형성된다는 것은 보통 생물학에서의 형태가 구성되는 관계로서 이해 할 수 있기 때문이다. 건축 및 도시 분야에서의 도시 형태론에서 다루는 이론은 크게 영국의 콘젠 학파, 프랑스의 베르사유 학파, 이태리의 베네치아학파의 세 개 학파로 분류할 수 있다. 또한, 전통도시에서 도시맥락에 대응하는 도시형태 구조를 해석하여 계획에 접목시키려는 시도로서 콜라쥬 시티(Collage City, 1978)의 책을 출판한 미국의 콜린로우(Colin Rowe)와 프레드 코에터(Fred Koetter)를 들 수 있다.

도시맥락이란 어원적인 측면에서 보면 라틴어로는 contexere로서 서로 짜여져 (weave) 있는 것이고 웹스터(websters) 사전에서는 관계와 부분요소들의 연결로서 정의하고 있다. 즉, 도시맥락을 고려한다는 의미는 도시를 형성하고 있는 구성요소들의 상호 관계와 구성되는 방식이 연계됨을 의미한다. 하지만 콜린 로우(Colin Rowe)와 프레드 코에터(Fred Koetter)의 맥락주의에서는 전통적인 기존형태에 얽매이기 보다는 전통도시와 현대도시와의 대립 혹은 변증법적인 관계 속에서 이상적인 도시형태를 추구하고 있다.

11) 손세관 외 3명 (1996), 가로체계 및 필지조직을 중심으로 한 서울의 도시조직 변화과정에 관한 연구, 대한 국토도시계획학회지 제 31권 3호.

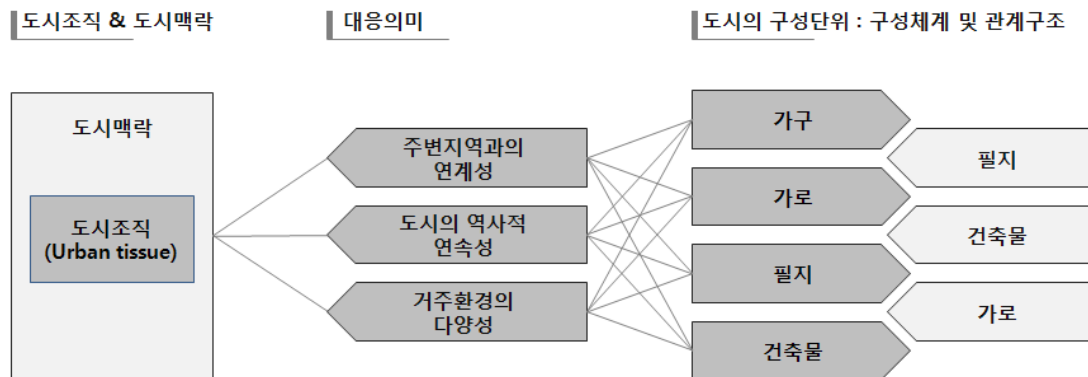
12) 양승우(1994), 조선후기 서울의 도시조직 유형 연구, 서울대 박사논문.

13) 조준범(2003), 도시건축제도와 서울 북촌도시조직의 변화, 서울시립대학교 박사논문.

공통적인 점은 모더니즘에 기인한 근대도시건축의 기능적 도시개발, 역사성의 단절, 장소가치의 상실에 대한으로서 기존에 존재하고 있는 과거도시의 도시공간조직 및 형태에 대한 도시맥락의 재발견 및 가치를 부여한 것이다. 도시맥락에의 대응의미는 과거 도시의 도시조직에 대한 고려를 의미하며 이는 시간적인 연속성을 중요하게 설정하며 과거의 기억에 바탕을 둔 장소가치가 중요한 개념으로 작용한다.

2) 도시공간조직에의 대응의미 도출

도시공간조직에의 대응한다는 것은 이미 존재하고 있는 도시조직의 형태적 원리와 그 특성에 순응한다는 것으로서 단순히 물리적 측면 외에 도시주거 환경에서의 역사적, 사회적, 기능적 측면에서 그 의미를 규명할 수 있다. 도시공간조직에의 대응한다는 것은 기존도시의 공간구성단위에서 각 구성요소의 관계구조를 고려한다는 것으로서 미시적인 측면에서 도시조직의 분석에 적합한 개념이며 광의적 측면에서 도시맥락에의 대응으로 이해할 수 있다. 도시조직과 도시맥락의 대응개념은 조직(tissue)의 개념인 연계성, 연속성, 다양성에서 출발할 수 있으며 도시주거환경에서의 관계성을 고려하여 대응의미¹⁴⁾를 크게 3가지로 정의할 수 있다.



[그림 2-9] 도시공간조직에의 대응의미

14) 권혁삼 (2011)의 연구에서는 주거지에 대응하는 것에 대한 의미를 주변지역과의 연계성확보, 도시환경의 역사적 연속성 확보 그리고 지속가능한 커뮤니티 기반 마련으로 정리하였다. 본 연구에서는 조직의 개념에서 내포하는 다양성의 개념을 존중하여 지속가능한 커뮤니티 기반 마련 대신 거주환경의 다양성으로 세 번째 의미를 대체하였다.

첫째로, 주변지역과의 기능적, 형태적 관계성을 고려한다는 것으로서 주변지역과의 연계성 구축으로 정의 할 수 있다. 이미 존재하고 있는 도시의 기능적 연결성과 도시경관의 형태적 질서에 순응한다는 것이다. 이러한 기능적, 형태적 패턴의 연속성을 통하여 지역의 아이덴티티를 강화할 수 있다.

둘째로, 과거와 현재와의 연결고리인 시간성의 관점에서 도시의 역사적 연속성 확보를 설정할 수 있다. 도시형태의 역사는 기존의 도시공간조직의 형태 그 자체와 각 구성요소들의 체계가 시간적으로 이어간다는 것이며, 가로, 가구, 필지 그리고 건축물의 유형과 형태가 지속적으로 유지되거나 보존된다는 것을 의미한다. 도시공간조직의 형태는 그곳에서 사는 거주민들의 기억 속에 남아 이미지를 형성하며 공간에서 발생하는 사회적인 관계 그리고 행위들과 엮어져 장소를 형성하기 때문이다.

셋째로, 주거지 정비방안의 해결점을 찾기 위하여 공간적 범위를 생활권이 형성되는 거주환경에 한정하여 거주환경의 다양성 구축으로 도시공간조직에의 대응의미를 설정할 수 있다. 도시조직의 개념으로부터 발전된 세 가지 대응의미는 도시공간조직을 형성하고 있는 구성체계 및 각 구성요소들의 관계구조와 관련시켜 도시공간조직에의 대응방법을 발전시킬 수 있다.

도시공간조직에의 대응한다는 것은 단순히 기존 도시유형 및 형태의 질서에 순응한다는 것만을 의미하지는 않는다. 과거도시를 형성했던 사회, 경제적 조건이 현재에는 변화하기 때문이다. 따라서 기존구조의 구성방식과 구성요소들이 엮이는 방식에 대해 순응한다는 측면 외에 개편, 새로운 조직의 유입 등 적극적 측면에서의 대응을 생각할 수 있다. 거주환경에서의 문화란 역사적으로 이어져 내려오는 전통, 즉 공간의 유형과도 관련되지만 다른 문화권에서 유입된 새로운 유형이 시간이 흐르면서 다시 자신의 문화로 인식되는 경우도 있다. 이러한 새로운 문화적 정체성의 형성은 역사적으로도 볼 때 자주 발생하며 거주환경에서의 새로운 문화 창출이라는 측면에서 이해할 수 있다.

특히, 과거의 주거환경이 기능적, 형태적인 문제점과 더불어 개발압력 등 여러 조건들이 새로운 조직의 유입을 필요로 한다면 거주환경의 질을 높이기 위하여 적극적인 면에서의 정비방안을 생각할 수 있다. 이는 도시골격의 개편 혹은 변경을 통해서 이루어지지만 기존도시구조, 도시조직의 기본적인 특성을 존중해가면서 주거지 정비를 진행해감을 의미한다.

거주환경의 다양성 구축이란 다양한 거주민의 선택권을 보장한다는 의미와도 일치한다. 이미 존재하고 있는 도시의 형태적 조건은 다양하며 상이한 조건을 무시해가며 일률적으로 같은 정비방식을 추진해간다는 것은 의미가 없다. 주거지의 물리적, 사회적 현황에 따라 보존, 개량, 철거신축 등 다양한 정비방식을 제안할 수 있으며 도시공간조직에 대응하는 것은 다양한 형태의 정비방안을 고려한다는 것을 의미한다.

이러한 의미에서 도시공간조직에 대응하는 주거지 정비계획의 접근방법을 세 가지 관점에서 논할 수 있다. “기존의 도시조직을 회복하는 도시조직의 재형성(reshaping), 기존의 도시조직에 순응해가면서 새롭게 도시조직을 조정해가는 도시조직의 개편(restructuring) 그리고 새로운 조직을 만들어가는 도시조직의 창출(new town)이다.”¹⁵⁾ 이러한 세 가지 접근태도는 크게 두 가지로 단순화할 수 있는데 첫째로, 가로, 블록, 광장 등 과거 혹은 기존 도시공간조직의 유형 그리고 형태들이 엮어지거나 구성되는 방식이 연속적으로 재형성되는 방법과 둘째로, 기존도시조직의 특성을 유지하면서 새로운 도시조직을 유입을 필요로 하는 개편으로 분류하여 생각 할 수 있다.

15) 권혁삼(2011), 도시조직에 대응하는 주거지 계획방안 연구, 중앙대학교 박사논문.

3. 도시공간조직을 이해하기 위한 분석방법론

도시공간조직의 공간구성단위인 가로, 필지, 건축물 별로 정비 전후에 대한 도시공간조직의 공간현황의 분석에 활용하기 위하여 도시형태론에서 다루는 도시조직에 대한 이해방식과 분석방법론을 구체화 할 필요가 있다. 도시조직에 대한 접근방법은 60년대 이후 서양에서 대두된 근대건축의 비역사성에 대한 대안인 도시조직의 유형형태학적 접근에서 파악 가능하므로 대표적인 프랑스의 베르사이유와 이탈리아의 베네치아 학파 그리고 영국의 콘젠학파에서 다루고 있는 도시형태를 이해하고 분석하는 방법론을 살펴본다.

도시공간조직에의 대응방식의 공간적 범위를 거시적 의미인 도시맥락과 도시공간구조의 측면에서 규정할 수 있다. 왜냐하면 미시적 구조인 도시조직은 도시의 공간구조, 즉 도시의 골격의 바탕에서 형성되고 밀접한 관계를 형성하기 때문이다. 따라서 유형형태학적 접근방법론과 함께 거시적 공간범위에서 도시형태를 이해하기 위한 접근방법론에 대한 고찰을 진행한다. 궁극적으로는 본 연구의 사례조사에서 정비 전후의 공간현황 분석 시 적용할 도시공간조직의 공간유형 및 형태 분석에 대한 기준을 도출한다. 이러한 구체화된 도시공간조직의 형태분석항목의 기준을 도시공간조직의 대응의미와 엮어져 도시공간조직에 대응하는 것에 대한 방법론 제시를 위하여 활용한다.

1) 유형형태학적 관점에서의 도시형태론

① 도시형태의 유기적 시스템과 도시조직의 유형

도시형태학적 연구는 이탈리아의 베네치아학교의 무라토리(Sverio Muratori) 의해 베니스의 역사적 구조가 변화되는 사례연구를 통하여 선행되었고 카니지아(Gianfranco Cannigia), 까를로 에이모니노(Carlo Aymonino), 실비안 말프로이(Sylvian Malfroy) 등의 제자들의 작업에 의해 발전되었다. 도시의 형태를 조직(Tissu Urbain)으로 이해하였으며 상호의존성을 통하여 서로 엮어진 요소들로 집합화된 것을 의미한다.

무라토리는 베네치아 학교에서 유형학적인 방법론에 의하여 도시조직을 조사했으며 기술적인 측면과 역사이론적인 측면과의 단절을 피하고 도시의 위기를 건축과 밀접하게 연관시켰다. “1959년도에 발행된 조사연구보고서에서는 도시조직을 조사하기 위한 기본적인 세 가지 전제조건을 제시하고 있다. 첫째로 유형은 도시조직에서 그 특징을 획득할 수

있으며 도시조직은 도시의 유기체 안에서 그 속성을 얻을 수 있으며 도시의 유기체는 역사적인 차원에서 그 전체를 파악할 수 있다고 결론을 제시하였다.”¹⁶⁾ 도시조직의 개념은 유기체로서 인식하는데 부터 출발하며 역사적인 측면에서 도시조직의 특징은 유형의 도출로부터 이해 할 수 있다고 보았다.

[표 2-1] 도시지역의 구성요소 별 분석항목

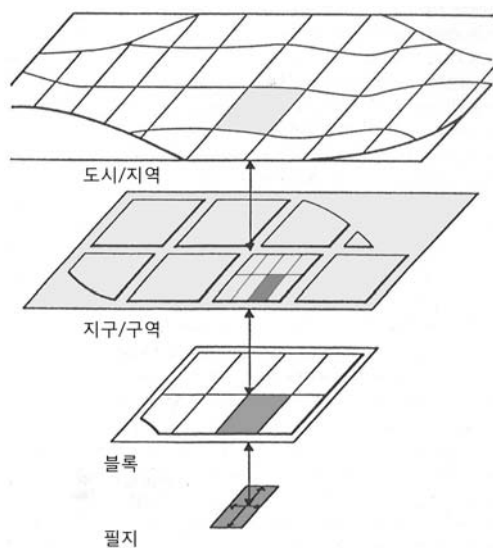
설계 분류		대상분류			
		건축물	건축물군	도시	지역
설계 분류	수단	건축물 재료	건축물유형	도시공간 및 배치유형	정주유형
	기술적인 변형	건축물 구조	획지구조	도시구조	지역의 구조
	용도개념	용도계획	필지의 건축물 배치구조(건물과 외부공간의 관계)	공통으로 공유하는 쓰임새/용도 (기념비적인 것과 주거유형의 관계)	교통네트워크
	형태/조형	형성된 건물 (중정, 일자형)	형성된 건축물군	형성된 도시	형성된 지역

(출처 : S. Malfroy (1986): KLEINES GLOSSAR ZU SAVERIO MURATORIS STADTMORPHOLOGIE in Arch+85, p. 66.)

카니지아 (Caniggia)는 도시형태를 보다 시스템적으로 분류하여 체계화하였고 도시 구성요들의 집합방식에서 부분과 전체의 구조적 특징에 따라 도시형태를 이해하였다. 또한 각 구성요소들의 집합방식에서 시스템적인 모듈체계에 의해 도시형태가 구성된다고 보았다. “그는 인간이 살고 있는 건조 환경을 4가지의 상호 관련된 오브제들로 구성된 집합체로서 이해하였으며 각 오브제 또한 구성요소, 구조, 시스템, 유기체로 구성된 복합체로 묘사되었다. 각 오브제는 건축물(edificio), 건축물군(tessuto), 도시(citta), 지역(territorio)차원의 스케일로 분류되었다. 카니지아는 환경의 모듈 즉, 각 건물에서부터 수많은 건물들이 세워진 지역에 이르기까지 각기 다른 도시스케일에서 오브제들이 어떻게 상호 적응하는지에 대한 연구를 강조했다.”¹⁷⁾ 그림 2-10과 그림 2-11에서는 도시를 구성하는 형태적 구성요소와 구성요소들의 집합방식에서의 모듈체계를 보여주고 있다.

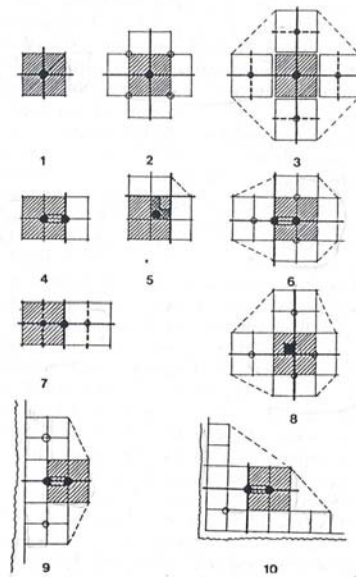
16) Philippe Panerai (1980): Typologien in Arch+ 50, p.12.

17) Vernez Moudon, Anne (1994): "getting to know the built landscape: typomorphology, in K.A. Frank and L.H. Schneekloth (eds), Ordering Space: Types in Architecture and Design, New York: Van Nostrand Reinhold, 1994, pp.291-292.



[그림 2-10] 도시구성요소

(출처 : Gerhard Curdes (1997): Stadtstruktur und Stadtgestaltung, p.66 재작성)



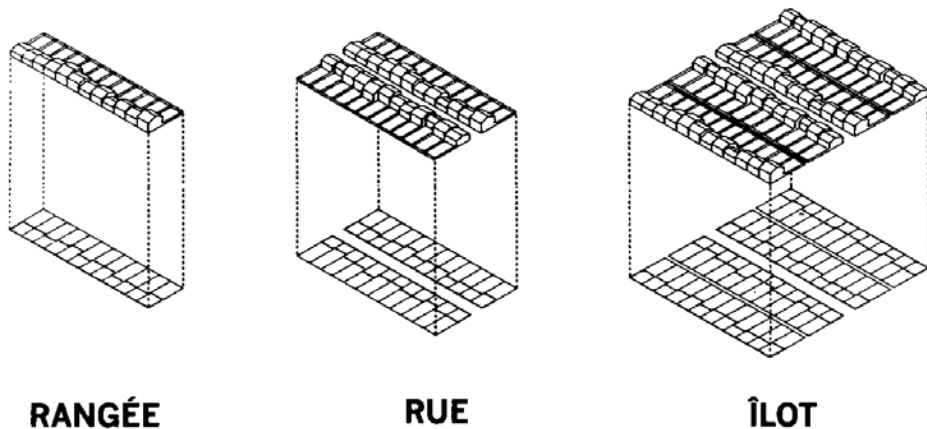
[그림 2-11] 모듈에 의한 도시의 성장

(출처 : S. Malfroy (1986): KLEINES GLOSSAR ZU SAVERIO MURATORIS STADTMORPHOLOGIE in Arch+85, p. 70)

도시를 구성하는 각 구성요소 형태별로 유형화 할 수 있으며 각 구성요소들은 서로 긴밀한 관계 속에서 전체구조를 형성한다. 도시를 구성하는 각 구성요소들 또한 조직체를 형성한다. 건축물은 벽, 바닥, 지붕 등의 부분요소들로 구성된 하나의 구조체를 형성하며 이러한 부분요소들의 재료는 구조체의 기능과 활용성에 좌우되어 선택된다. 지지가능한 기둥간격에 의해 공간이 구획되며 표준화된 구조체를 형성한다. 건축물군의 차원에서는 필지, 도로, 건물, 외부 공간 등 각 구성 요소간에 구조적이고 구성방식에 대한 분석이 가능하며 각 개별건물요소들의 조합(집합)가능성과 건물 및 부속공간(중정, 정원, 부속건물)에서의 특정한 비율을 파악할 수 있다. 건축물군들로 구성된 각 쿼터들이 모여서 도로의 위계, 중심지의 배분, 획지 및 도시구성요소들의 집합형태 등이 파악되는 도시의 구조를 형성한다. 건물, 획지, 쿼터, 도시, 지역에서의 각 조직체는 하위단계의 요소들을 포함하고 있으며 상위단계의 유기체의 한 요소로 삽입된다.¹⁸⁾

18) S. Malfroy (1986): KLEINES GLOSSAR ZU SAVERIO MURATORIS STADTMORPHOLOGIE in Arch+85, pp.66-68.

베르사이유 학파는 무라토리의 철학을 계승했으며 건축의 뿌리는 과거로부터 재발견되어야 한다고 믿었다. 하지만 프랑스의 유형형태학은 디자인과 지리학에 국한된 것뿐만 아니라 문학, 사회과학의 분야에도 관련된다. 또한 끝없는 유형의 변형과 형태의 조합방식에 의거한 건물형태의 유형학의 기초를 닦은 프랑스의 건축이론가 듀랑(Durand)의 영향을 받기도 하였다. 1975년에 출판된 ‘도시 분석의 원칙’에는 건축, 도시설계, 도시사회학에서의 다양한 학문의 관련성을 언급한다. “한편으로는 공간을 형태로서 조사해야 하지만 다른 한편으로는 어떻게 공간에서 행태가 이루어지는지, 어떻게 공간행태가 구체적인 공간을 만들어내는지를 조사해야 한다.”¹⁹⁾ 즉, 공간의 형태는 공간의 지각, 이용, 활동 등 인간의 행태와 공간 조직사이의 밀접한 관련성을 주장하였다.



[그림 2-12] 필지, 가로 그리고 가구의 관계
(출처 : Phillipe Panerai(1999), Analyse Urbane, p.101)

베르사이유 학파의 주도적 인물인 판네르(Panerai)에 의하면 조직의 개념을 식물과 생물학적인 측면에서 이해했으며 서로 순응하는 능력을 가지고 부분들 간에 서로 엮여지고 연계됨을 의미한다. 완결된 고정된 작업이 아니라 변형의 과정을 내포한다. 도시조직이란 다양한 스케일로 작동하는 여러 구조들이 중첩되지만 도시의 각 부분들에서는 연결된 시스템으로 나타난다. 세 가지 논리적인 시스템은 이동과 분배의 역할을 담당하는 가로, 토지소유와 공공과 사유 계획이 발생하는 토지분할(획지분할), 다양한 활동을 내포하는 건축물로 정의된다.²⁰⁾

19) Jean Castex, Jean-Charles Depaule, Philippe Panerai(1975): Principes d'Analyse Urbaine, ADROS/CORDA, p.109.

20) Philippe Panerai (2005): urban forms, p.158.

판넬르가 분석한 도시조직의 구성요소를 그림 2-12에서 보면 연속된 필지에 합벽으로 배치된 건축물에 의하여 열이 생성되고 열들의 집합으로 가로조직이 형성된다. 또한 열의 추가로 블록이 형성된다. 토지의 구획으로 필지와 가로가 형성되며 건축물의 배치에 의해 블록구조가 형성된다. 블록은 동질성을 가진 필지와 건축물의 집합으로서 생성되고 건축물의 골격은 가로와 필지와 관계 속에서 형성된다.

② 도시형태 구성단위로서의 평면단위(Plan Unit)와 도시조직

베를린 대학에서 문화지리학을 학습했던 콘젠(Cozen)은 후에 뉴캐슬 대학의 지리학 과에서 교편을 잡을 때까지 영국에서 도시계획가로서 활동했다. 도시형태를 설명하기 위한 경험적 연구방법론으로서 도시형태를 도시평면(town plan), 건물조직(building fabric) 그리고 토지 및 건물의 이용패턴(pattern of land and building utilization)으로 분류하였다. 도시평면(town plan)을 서로 밀접하게 엮어져 있는 가로, 필지, 건물로 정의하였다. 가장 기본적인 분석단위는 개별 필지이며 이는 대지를 분할하는 패턴이 가장 기본적인 요소이며 그리드를 형성하여 도시형태를 형성한다. 도시평면(town plan)은 가로패턴, 건물, 필지의 형상의 유형들이 독특하게 조합된 상이한 평면단위(plan unit)들로 구성된 복합체를 형성한다.²¹⁾

이러한 평면단위(plan unit)는 물리적으로 동질의 특성을 지니는 가로, 필지, 건축물의 구성체계를 의미하는 것으로서 도시조직의 기본적인 공간적 범위를 나타내는 공간구성단위와 유사하다. 즉, 평면단위(plan unit)는 미시적 범위에서의 도시조직을 의미하며 도시평면은 이러한 기본 단위가 모여 복합체를 이루는 거시적 단위에서의 도시조직을 의미한다고 볼 수 있다. 도시평면(plan unit)의 기본적인 3개의 구성요소는 도시의 구성체계 및 관계구조의 측면에서 더욱 구체적으로 설명가능하다. 이러한 측면에서 콘젠은 도시평면도를 “도로와 도로체계에 있어서의 도로의 상관관계, 개개의 필지와 특정한 필지 패턴을 갖는 가구에서 필지의 집합상태 그리고 건물과 이것들의 배열상태”²²⁾로 더욱 구체적으로 정의한다.

21) Vernez Moudon, Anne (1994): "getting to know the built landscape: typomorphology, in K.A. Frank and L.H. Schneekloth (eds), Ordering Space: Types in Architecture and Design, New York: Van Nostrand Reinhold, 1994, p.297.

22) 양승우 외 1인(1995): 조선후기 서울 도심부 필지의 형태적 특성에 관한 연구, 국토계획 제 30권 제 4호, p.78.



[그림 2-13] 도시의 구성요소별 형태분석
(출처 : Vernez Moudon, Anne (1994), p.297)

도시평면에 기초한 그의 도시형태의 연구방법은 첫째, 도시의 역사적인 경관을 나타내는 지형도를 작성하고 둘째, 도시 발생당시의 평면단위를 추출한 후 셋째로 형태학적 시기와 형태학적 지역을 구분하여 각 시대별, 지역별로 평면단위, 건물조직, 토지 및 건물의 이용패턴을 조사하였다.²³⁾

이탈리아의 카니지아와 프랑스의 베르사이유 학교는 이러한 콘젠의 도시 평면의 구성요소를 연구에 사용했지만 3차원적인 건물구조에서는 재료, 파사드, 유니트 등 건축의 구조체적인 측면을 더 강조하여 분석하였다. 즉, 콘젠의 경우 건물의 조직을 필지 및 가로의 구성체계에서 나타나는 배열상태를 중점으로 2차원적인 측면에서 도시형태를 분석하였다.

2) 도시맥락적 도시형태론

도시맥락이란 용어의 사용은 근대건축에 대한 비판에서 시작되었으며 60년대 코넬 대학에서 소개되었다. 건축과 도시공간과의 관계설정에 대하여 다시 관심이 새롭게 대두되었으며 모더니즘에 대한 작업과는 상반된 측면으로서 전통적인 과거의 유럽도시에 대한 연구로부터 도시맥락의 개념은 발전되었다. 무라토리와 칸니지아의 작업에서는 주로 역사적으로 조성된 기존도시의 형태론에 기반을 두지만 콜린 로우와 프레드 코에터는 성장하는 모더니즘의 도시에서 전통적인 도시와 비교할 때 무엇이 잘못되어가고 있는가에 초점을 맞추어 근대건축을 비판하였다.

23) 한기정 외 1인(1995): 도시조직에 대한 형태학적 접근방법에 관한 연구, 대한건축학회논문집 제 12권 제 6호, p.222.

토마스 슈마허(Thomas Schumacher)의 아티클인 ‘도시의 이상과 변형’(Casabella, 359-360)에서 소개된 발티모어의 재개발을 위한 문드(Mund) 프로젝트의 디자인 프로세스를 보면 도시공간의 형상과 배경에 대한 접근방법을 분명히 파악할 수 있다. 첫 번째 단계로서 형상과 배경의 양극화, 둘째단계로서 가로패턴과 공공공간을 뚜렷히 구분하면서 구역(zone)과 이상적인 코어를 분명히 설정하고 셋째 단계로 기존 건물형태의 조사대신에 꼬르뷔지에의 언어로 전환하게 된다.²⁴⁾ 이러한 도시의 형상 혹은 배경의 접근방법은 주로 동질의 조직특성을 나타내는 공간범위(zone)내에서 이루어지며 건축물과 외부공간의 이분법과 형태적인 측면에서의 도시맥락에 근거하고 있다.

① 형상과 배경으로서의 도시형태

코넬대학에서는 모더니즘에 대한 반대로서 위험에 빠진 도시문화의 연속성을 새롭게 개념적으로 설정하였으며 전면철거에 의해 조직이 망가진 도시를 시급한 문제로 인식하였다. 이러한 관점에서 근대건축과 전통적인 도시의 통합된 원칙수립을 위하여 도시의 연속성과 개별적인 오브제를 어떻게 도시조직에 배열할 것인가에 대한 방법론에 집중하였다. 웨인 쿠퍼 (Wayne Copper)²⁵⁾의 도시를 읽는 방법인 형상과 배경이론은 놀리(Nollis)의 바로크 도시공간에 대한 도시평면과 카밀로 지떼 (Camilo Sitte)의 도시공간 디테일에 대한 표현 그리고 오래된 배데커 (Baedeker) 여행책자에서도 볼 수 있으며 도시공간의 연속성과 맥락을 이해하는데 중요한 도구로서 이용된다.

이러한 도시형태를 형상과 배경으로 바라보는 관점은 현 국내의 주거지 정비 상황에서도 의미를 부여할 수 있다. 사업성과 조망을 중시한 공원개념의 외부공간 설계가 반영된 수직도시 건설로 인하여 과거 주거지에서 볼 수 있는 다양한 휴먼스케일에 입각한 공간감이 부족하다. 또한 닫히고 열린 도시공간의 이분법에 의하여 다양한 사회적 공간과 아이덴티티가 형성되는 도시공간의 미적, 사회적 공간접근이 상실된 것이다. 과거도시의 주거지 외부공간은 집 앞에서 부터 공공공간에 이르기까지 다양한 연속적인 경험을 줄 수 있고 다양한 사회적 현상이 발생하는 장소로서의 특징을 가지고 있다. 형상과 배경에 의한 도시공간 형성의 접근 방식은 현재 지역의 차별성 없이 타워 중심으로 건설되어 도시의 역사성과 정체성이 상실되어가는 주거지 정비방식에도 시사점을 제공한다.

24) Grahame Shane(1976), Contextualism, Architectural Design, No.11, p.679.

25) Wayne Copper(1967): The Figure Grounds, Ithaca in CAJ 2.



[그림 2-14] 전통적 도시와 근대도시의 형상과 배경: 왼쪽-파라마(Parama), 오른쪽-생디에(Saint-Die)
(출처 : Rowe, Koetter (1986) p.62,63)

모더니즘의 도시에서는 건축물을 너무 과대평가하였으며 반면에 도시조직과 도시구조는 과소평가되었다고 주장한다. 그림 2-14를 보면 기존도시의 파라마(Parama)와 르코르뷔지에가 설계한 생디에(Saint-Die)의 형상과 배경을 비교하면서 근대도시의 공간은 공간과 오브제, 형상과 배경, 매스와 공간의 관계에서 조직(texture)의 연속적인 구조를 읽을 수 없으며 가로와 광장과 같은 공간이 상실되었음을 지적하였다.²⁶⁾ 이러한 분석방법론은 도시에서의 건축물은 형상보다 배경으로서 더욱 많이 평가되어야 함을 의미한다.

② 합리주의자들의 역사적 어휘 선택

도시형태를 유형형태학적 방법론으로 분석하는 베네치아 학교에서 진행된 도시연구는 후에 까를로 에이모니노(Carlo Aymonino), 알도로시(Aldo Rossi) 그리고 만프레도 타푸리(Manfredo Tafuri) 등 신허리주의자 건축가들이 형성되는 뿌리가 되었다. 기능주의적인 전통과는 달리 기존 도시형태의 역사적인 어휘를 복구하려는 유럽의 맥락주의는 건축 유형학에 기반을 두고 있다. 알도로시는 도시건축형태 요소의 분류를 통하여 다양한 형태가 나오기 이전에 존재하는 언어로 정의할 수 있는 건축유형의 개념을 제시했다. 그는 유형의 의미를 도시건축의 형태론의 관점에서 설명한다. “건축의 개념, 건축과 도시의 원칙으로 파악할 수 있으며 유형은 형태로 식별되는 것이 아니다. 유형학이란 도시요소들에 있어서 더 이상 환원할 수 없는 유형을 도출하는 학문을 의미한다. 기도 카넬라(Guido Canella)가 정의했듯이 유형학은 도시형태의 불변수를 조사하는 분류법이다.”²⁷⁾

26) Colin Rowe, Fred Koetter (1986): Collage City, Mit Press(the third printing), pp.61-63.

27) Aldo Rossi (1978): Das Konzept des Typus, in Arch+ No. 37, pp.39-40.

알도로시와 유사하게 도시를 분석하였던 에이모니노는 무라토리가 제안했던 도시형태의 개념, 유형, 도시성장의 과정들을 분석하고 체계화하였다. 특히, 도시형태와 유형의 밀접한 관계속에서 도시형태 분석을 진행하였다. "변할 수 있지만 현재에도 건축유형과 도시형태와의 지속적인 관계를 이해할 수 있는 도시구조의 분석에서 건축의 문제를 설정하였으며 도시형태와 관련하여 건축의 유형의 조사를 바탕으로 현대도시의 구조를 결정하였다."²⁸⁾ 타푸리는 도시형태의 유기체적인 특성에서 유형과 도시조직과의 관계성을 중요시하였다. "도시형태와 건축적인 형태 사이의 관계 속에서 형태적인 개념과 유형학간의 관계를 설계를 위한 가설로 설정하였다. 도시구조 혹은 시설이 기능적으로 분명한 관계가 존재하는 도시유기체를 유형학적인 분석대상으로서 설정하였다."²⁹⁾

이러한 도시구조 및 형태의 체계적인 조사 및 분류를 통하여 추출되는 건축 및 도시공간의 유형은 그 지역의 역사적 특성이 스며든 문화적 가치를 나타낸다고 볼 수 있다. 하지만 기존도시구조의 큰 변화 없이 공간조직의 원형을 유지하면서 도시를 리모델링하거나 성장해가는 유럽의 도시와는 달리 국내 정비사업의 현황은 개발밀도와 주거유형이 개발 전후 큰 차이를 나타낸다. 또한 현 다세대, 다가구 중심의 기성시가지의 주거환경에서는 거주성도 문제가 많기에 가로공간조직의 유형 등 기존도시구조를 유지하면서 일부 도시구조를 개편하거나 새로운 조직의 유형을 유입하는 방안도 필요하다.

3) 도시의 공간구조를 고려한 접근방법론

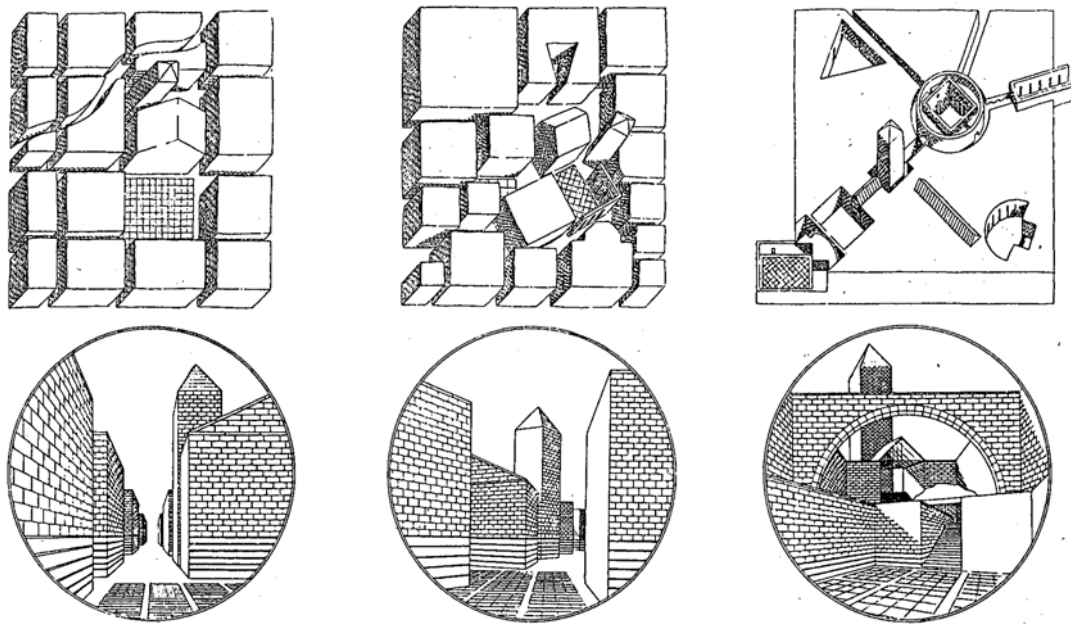
① 도시공간의 연속성

모던이전의 도시를 모범으로 삼았던 저서 'town scape'에서는 "건축적인 것, 화가적인 것, 시적인 것 그리고 실제적인 것 등의 질이 혼합된 연속시각 (serial vision)의 개념"³⁰⁾에 근거한 바람직한 도시공간의 모습을 제시한다. 도시공간의 불규칙성, 개별성, 우연성에 대한 존중은 합리주의자들의 형태어휘와 대비되는 것이다. 즉 연속적인 이동에 따라 회화적이고 우연한 측면의 공간구조를 다양하게 경험하는 경험적 접근시각과 대비되는 합리주의자의 맥락주의는 기하학적인 형태에 바탕을 둔 도시공간의 유형에 근거한다.

28) Carlo Aymonino (1978): Die Herausbildung des Konzepts der Gebaedeutypologie, in Arch+ No. 37, p.41.

29) Manfredo Tafuri (1978): Das Konzept der typologischen Kritik, in Arch+ No. 37, pp.48-49.

30) 대한국토도시계획학회 (2001): 도시설계, 보성각, p.312.



[그림 2-15] 레온 크리에(Leon Krier)의 도시공간 분석 (출처 : Arch+50, 1980, p.28)

도시형태의 조사 분석을 통하여 광장, 가로, 블록 등 도시공간의 형태들을 분류하고 유형을 제시한 로브 크리에(Rob Krier)는 과거 도시공간의 유형과 연속성을 새로운 정주지 공간구조에 적용하였으며 레온 크리에(Leon Krier)는 “도시의 공공 공간과 사회적 공간을 재구축하기 위하여 가로공간과 광장은 유일한 모델이 될 수 있다고 보았다. 공공공간의 형태와 건축물의 유형은 밀접한 관계를 지니고 있으며 공공건물의 기념적인 건축물과 익명의 민간건물이 위치한 도시조직 간에는 정확한 관계를 읽을 수 있다”³¹⁾고 보았다.

그림 2-15에서 보면 블록은 가로와 광장의 구성체계에 의해 부산물로 나타나는 결과물로 파악되며 가로와 광장은 위치적 특성이 존재하도록 주변의 시설물은 특별히 설치되었으며 가로와 광장에서 이동하면서 연속적으로 볼 수 있는 다양한 도시형태와 유형을 파악할 수 있다. 도시의 가로와 광장은 그곳의 공공시설물과 건축물의 배치형태의 각도, 높이를 조정함으로써 장소적 특성을 획득하였다. 형상과 배경에 의해 파악되는 닫힌 도시공간에서 경험하는 기념비적이고 랜드마크적인 건축물의 배치형태는 도시공간의 아이덴티티를 형성하는 방법론을 제공한다.

31) Leon Krier (1978): Architecture Rationelle, Brussels, p.58.

② 도시형태의 이미지 형성

케빈린치(Kevin Lynch)는 환경의 이미지가 독자성(identity), 구조(structure), 의미(meaning) 세 가지로 요소로 분석된다고 하였다.³²⁾ 또한 도시이미지를 형성하는 물리적 요소를 통로(path), 경계(edge), 지구(district), 노드(node), 랜드마크(landmark)의 다섯 가지 요소로 정의하였다.³³⁾ 이러한 이미지를 구성하는 요소들은 도시인들의 기억에 남으며 도시의 장소성을 형성하는데 기여하며 건물, 지구, 도시, 지역에 이르기까지 다양한 도시스케일에서 경험할 수 있다. 과거 기성시가지에서 형성된 이러한 요소들은 보존 혹은 유지되어야 할 도시구성요소로 판단된다. 왜냐하면 지역주민들이 공유하고 있는 이미지로서 지역의 정체성을 보여주고 지역의 문화적 가치를 함유하고 있기 때문이다.

이러한 이미지를 구성하는 요소 중에서 시장, 근린생활가로 등의 가로공간과 특정한 시대에 형성된 동질의 물리적 특성을 보여주는 도시조직의 구성단위로 이해할 수 있는 동네(zone) 그리고 교회, 관공서 등의 랜드 마크는 쉽게 기성시가지 혹은 과거도시에서 발견할 수 있다. 또한 이러한 공간구조의 특징들은 난개발과 전면철거 재개발로 사라지거나 망가져 가며 기존 도시조직의 구성체계와 관계없이 이식되는 새로운 아파트 숲은 기존도시에서 볼 수 있는 문화적 정체성을 대체하지 못하고 있다.

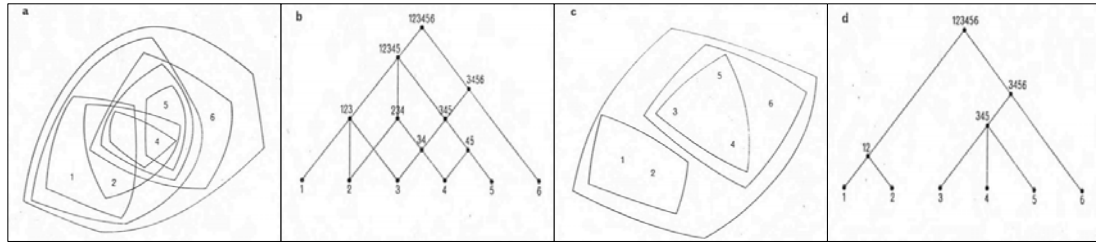
③ 도시형태의 언어 및 구조적 의미

크리스토퍼 알렉산더(Christopher Alexander)는 전통적인 도시를 예로 들면서 건물, 도시, 지역은 개별 구성요소들로 구성되어 있으며 각 구성요소들은 관계들의 패턴으로 정의된다고 보았다. 형태적인 법칙은 도시 및 건축의 공간에서의 일련의 패턴으로 보았으며 $X \rightarrow r(A, B, \dots)$ 란 수식어로 맥락을 정의하였는데 형태 X의 맥락이란 관계 r에 의해 부분요소들 A, B로 엮어져 있다고 설명한다.³⁴⁾ 이러한 구성요소들의 관계와 구성체계는 건축물뿐만 아니라 블록, 쿼터, 도시 등 다양한 도시의 스케일에서 파악되며 필지, 건축물, 가구, 가로 등 각 구성요소들이 집합될 때 다른 구성요소들과도 형태적, 기능적, 인지적인 측면에서 특정한 관계 및 패턴, 즉 맥락으로 형성된다고 이해할 수 있다.

32) Kevin Lynch(1960), The Image of City, The M.I.T Press, p.8.

33) Kevin Lynch(1960), The Image of City, The M.I.T Press, pp.47-48.

34) Alexander, Christopher (1979): The Timelessway of Building, New York; Oxford University Press, 1979, pp.85-90.



[그림 2-16] 크리스토퍼 알렉산더의 트리구조와 세미 래티스 구조
(출처 : dmedia.ucsc.edu/.../alexander-tree1.html)

폐쇄적이고 위계적인 트리구조(tree structure)인 과거의 도시와는 대조적으로 현대의 도시에서는 각각의 공간이 위계를 이루는 구조체를 형성하면서도 어떤 요소들이 다른 구조체와 중첩(overlap)된 세미 래티스(semi-lattice structure) 구조를 가져야 한다고 주장한다.³⁵⁾ 이러한 세미 래티스 구조는 주거환경에서 엄격한 공사분리에 의하여 도시공간의 소규모 커뮤니티를 폐쇄적이고 위계적으로 구성하기보다는 공공가로와 연계된 공개공지, 포켓공원 또는 일부 열린 구조를 통하여 도시구성 조직체간에 연결과 소통이 가능한 중첩된 요소를 요구한다. 특히, 공간의 폐쇄성과 혹은 공사구분단계의 중첩가능성은 지역의 문화적 전통에 따라 정도의 차이가 있으며 위계적이고 닫힌 유럽의 도시에 비해 한국의 현실에서는 개방성과 중첩가능성을 고려한 도시공간구조가 요구된다.

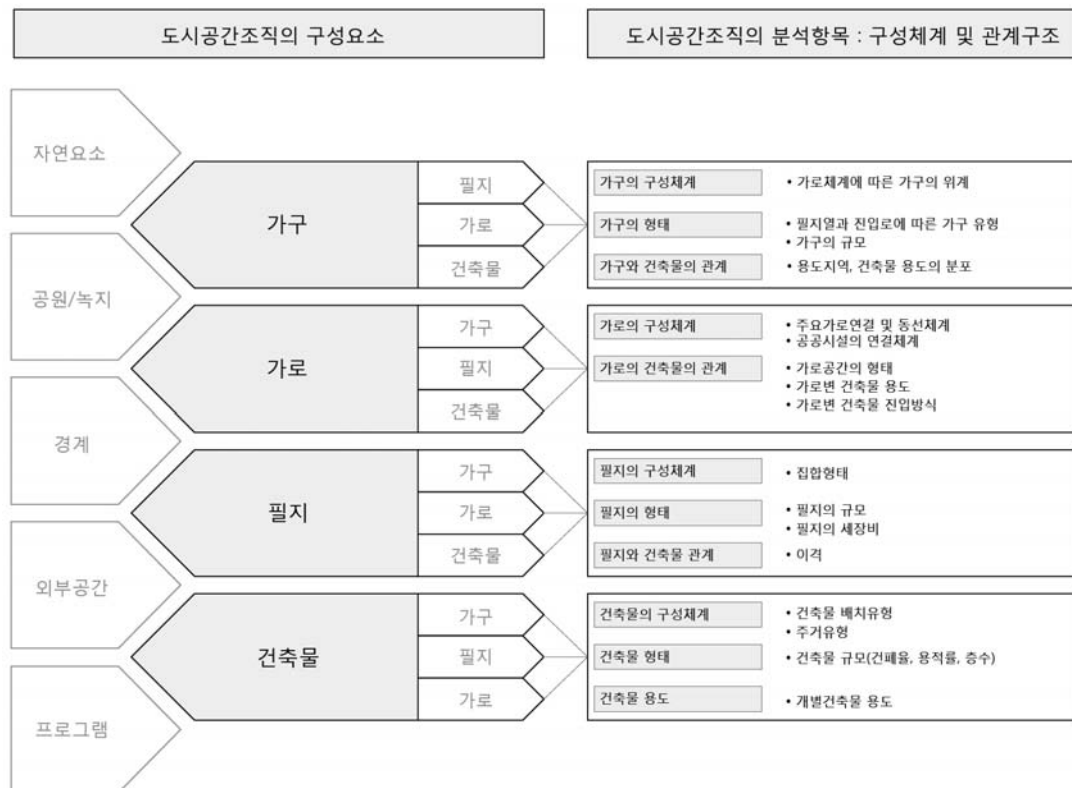
4) 소결: 도시공간조직에 대응하기 위한 분석방법론

도시공간조직에 대한 분석방법론을 확립하기 위한 첫 번째 단계는 공간조직을 구성하는 도시형태의 개별요소를 분류하는 것이다. 콘젠(Cozen)의 도시형태론의 관점에서 보면 도시평면(plan unit)을 구성하는 가로, 필지, 건축물을 기본요소로 볼 수 있으며 이러한 구성요소는 판네르(Panerai)의 분석체계와도 일치한다. 하지만 본 연구에서는 세 가지 구성요소에 가구요소를 추가하는 것이 자연요소 및 공원녹지, 토지이용 등 지역의 공간구조를 파악하는데 유리하다고 판단된다. 또한 베르사유 학파 혹은 베네치아 학교에서 공통적으로 적용한 분석방식은 도시 구성요소들의 관계구조 즉 서로 엮어지는 방식에 대한 연계이다. 본 연구의 분석에서는 도시맥락에 대응하는 관점에서 가로공간조직에서의 관계구조를 특히 중요하게 고려하여 공간현황 분석에 활용하였다.

35) <http://www.patternlanguage.com/archives/alexander1.htm>

도시공간조직의 형태를 분석하기 위하여 일차적으로 가구, 가로, 필지, 건축물의 네 가지 구성요소로 분류하였으며 각 구성요소 별 다른 구성요소와의 관계맺음을 분석하기 위하여 개별 구성요소에 나머지 3가지 구성요소를 관련지어 매트리스를 구성하였다. 구성체계와 구성요소간의 관계구조 속에서 분석항목을 도출하였으며 가구, 가로 그리고 필지 요소에 건축물과의 관계구조를 대응하여 3차원적인 도시공간조직을 파악할 수 있도록 유도하였다.

도시공간조직의 구성체계 및 관계구조를 정의함으로서 도출되는 세부 분석항목은 앞 절에서 소개된 도시형태론에서 소개되었던 이론가들의 분석방법론에서 적용했던 기준과 항목을 참조하였다. 또한 국내 기성시가지 공간현황의 예비조사를 토대로 연구진이 세부 분석항목을 추가로 정의하여 도시공간조직의 형태를 구체적으로 파악하고 조사 가능한 세부 분석항목을 도출하였다.

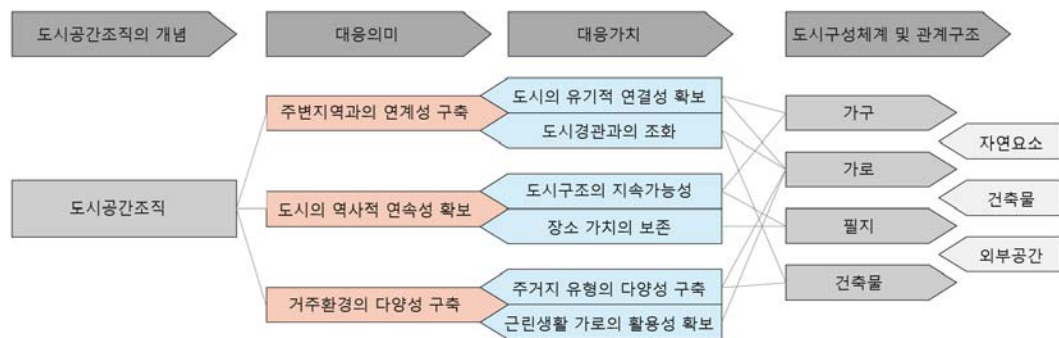


[그림 2-17] 도시공간조직의 구성요소 및 관계구조에 의한 공간분석항목

카니지아의 도시형태의 분석방법론처럼 건축물의 구성체계를 구조, 재료, 모듈 등 형태와 유형을 필지와 연계하여 디테일하게 분석할 수는 있지만 현 한국의 현실에서는 분석결과를 새로운 정비계획 시 적용이 쉽지 않다. 해외에서는 정비 시 도시조직, 건축물의 구조가 유지되는 경우가 대부분이기에 건축물의 유형의 적용과 변형이 가능하지만 한국의 경우 기존 건축물의 구조체계와 상이한 새로운 공동주택의 구성체계로 구축해야 하는 현실에서 건축물의 구성체계 분석항목을 단순화하는 것이 현실적이라고 판단된다. 특히 본 연구에서 다세대, 다가구의 건물 구성체계와 형태를 그대로 유지하는 것이 아니라 자력개발이 힘든 노후화된 주거지 정비 후 밀도와 층수가 높아지는 중층 고밀형의 다양한 공동주택 주거지를 구체화하는 것이 주요대상이기 때문이다. 따라서 건폐율, 용적률, 층수 등 건축물의 규모와 배치유형 정도의 범위에서 분석의 틀을 설정하였다.

4. 도시공간조직의 대응가치에 상응하는 계획요건

도시공간조직에 대응하는 것은 도시조직의 개념적 정의로부터 출발하였으며 그 속성은 연계성, 연속성, 다양성이다. 이러한 세 가지 속성으로부터 대응의미를 도출하고 도시공간의 기능적 측면과 형태적 측면에서 보다 세부적으로 대응가치를 정의 할 수 있다. 이러한 대응가치로부터 도시공간조직의 구성체계와 관계구조와 관계하여 보다 구체적인 대응방법을 제시할 수 있다. 이러한 대응방법은 개념적 정의에 의해서도 가능하지만 사례분석 시 적용되었던 계획조건을 참조할 수 있다.



[그림 2-18] 도시공간조직의 대응의미 및 대응가치 도출

주변지역과의 연계성에 대한 대응의미를 살펴보면, 기능적 측면에서 네트워크상의 문제로서 주변지역과의 유기적 연결성이다. 이의 실현을 위해선 중소규모의 가구단위 구성을 전제로 한다. 또한 도시공간에서 이동할 때 경험적 측면을 결부시켜 공공건축물과의 시각적 관계를 추가할 수 있다. 이는 가로공간이 이동의 기능뿐만 아니라 그곳에서 경험하여 지역의 이미지를 형성할 수 있는 건축물의 구성체계와 밀접한 관계가 존재하기 때문이다. 형태적 측면은 높이, 건축선, 이격 등 가로와 건축물간의 관계방식 혹은 중저층 밀도구현 등 주변지역과의 순응할 수 있는 도시경관과의 조화를 의미한다.

도시의 역사적 연속성 확보는 크게 도시구조의 지속가능성과 장소가치의 보존으로 세분화하여 대응가치를 정의 할 수 있다. 도시의 역사성은 오랜 시간동안 지속되어온 가로, 필지, 가구, 건축물의 구성체계와 관계방식으로 이해가능 한 도시구조에 이미 스며들어 있으며 이러한 형태요소들이 지속적으로 유지됨을 의미한다. 도시공간에서 공동체의 사회적 관계가 형성되고 기억되는 건축물은 장소가치를 형성하며 이는 오랜 시간동안 지

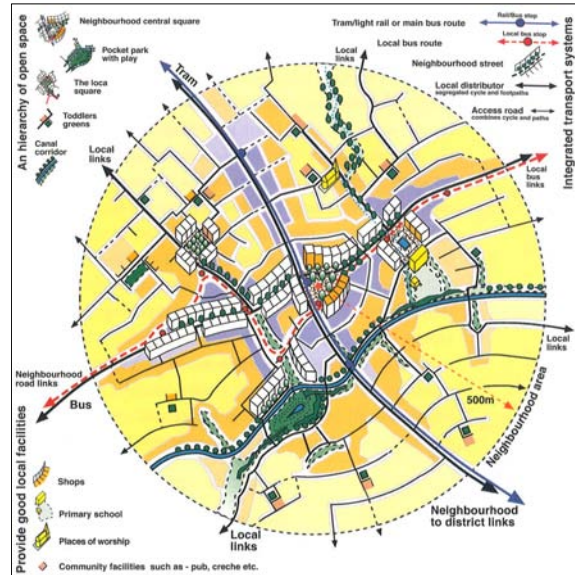
속되어온 시간성을 함유하기 때문이다. 이러한 장소는 도시공동체가 형성되는 공공공간이며 가로에서 경험되는 가로변 근생구조의 지속이라고 볼 수 있다.

거주환경의 다양성 구축이란 거주민의 다양한 거주 선택권을 보장하는 주거지유형의 다양화와 소규모의 다양한 점포와 복합용도가 존재하는 근린생활가로이다. 다양성은 다양한 계층으로부터 선택의 풍부함을 제공하며 거주환경의 장소구축을 위해서도 중요한 요건을 형성한다. 주거지유형의 다양화는 주동배치유형, 주택유형, 도시구조의 다양성, 건축물의 용도 및 형태의 다양성으로 세분하여 정의 가능하며 건축물의 구성체계 뿐 만 아니라 가로와 건축물의 관계구조인 가로와의 대응방식의 다양화도 중요한 계획요건을 형성한다.

1) 도시의 유기적 연결성 확보

지역의 공공시설의 도시건축적 기능은 지역의 커뮤니티 형성의 중심역할 뿐만 아니라 도시공간의 기념비적이고 상징적인 영향이라고 볼 수 있다. 이러한 장소기능은 그 지역에서 공공시설과의 유기적, 보행친화적 그리고 시각적 관계를 통하여 더 강화되며 이용자의 경험을 통하여 그 지역의 도시공간의 이미지와 아이덴티티를 형성한다. 이러한 기능의 실현은 기성시가지의 도시조직의 유지뿐만 아니라 결핍된 그 지역의 공간구조의 개편 혹은 새로운 창출을 통하여 이루어진다. 이러한 이론적인 배경은 영국의 어번 빌리지 운동의 목표와도 일치하며 가로의 네트워크, 공공건축물 그리고 오픈스페이스는 상호 유기적인 관계를 형성한다.

영국에서 발생한 어반 빌리지 운동은 모더니즘에 의한 개발 및 계획에서 벗어나 휴먼스케일의 도시를 만들어가기 위한 노력으로서 기존 도심의 낙후된 지역의 개발과 재생에 주안점을 두어 근린과 조화를 이루도록 하는 것이 주요 내용이라 할 수 있다. 이를 위해 도심 공공공간과 주거지를 연결하는 보행가로를 유기적으로 계획하고, 중요한 시설로의 조망점을 확보하여 다양한 시각적 관계를 완성해 내고 있다. 또한 주요 동선들이 교차하는 곳에 노드(Node)를 형성하여 기능 중심의 주요 커뮤니티 시설을 위치시켜 도심의 주요 거점화를 통한 도시 활성화에 목적을 두고 있다.³⁶⁾

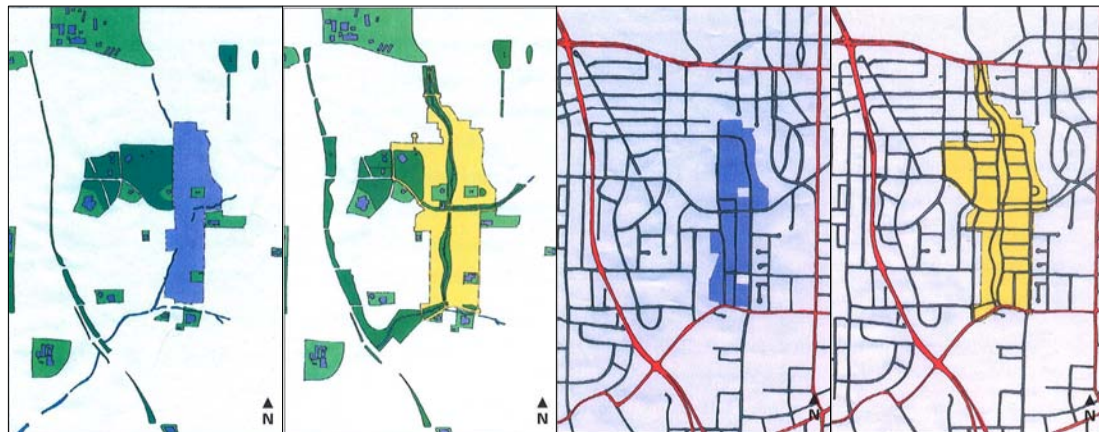


[그림 2-19] 복합용도와 근린통합형 계획의 주요 요소
(출처 : Peter Neal, URBAN VILLAGES and the Making of Communities, Peter Neal, (2003), p.9)

주요 도로체계는 해당지구 뿐만 아니라 인접지역과 연결하는 간선도로체계 성격의 도시골격을 형성하므로 연계를 통한 유지가 가능하며 집산도로 위계 내에서는 전체지구를 아우르는 녹지축과 대가구 계획이 요구된다. 지구내의 국지도로위계의 도로는 보행자 전

36) Peter Neal, URBAN VILLAGES and the Making of Communities, 2003, p.9.

용도로의 네트워크와 함께 소가구의 재구성이 가능하다. 중요가로망과 공원녹지 체계는 도시의 골격을 형성하는 공간구조를 형성하며 보행자네트워크와 소로는 가구체계와 엮여져 도시조직을 형성한다.



기존의 공원녹지체계

개편된 공원녹지체계

기존의 가로망

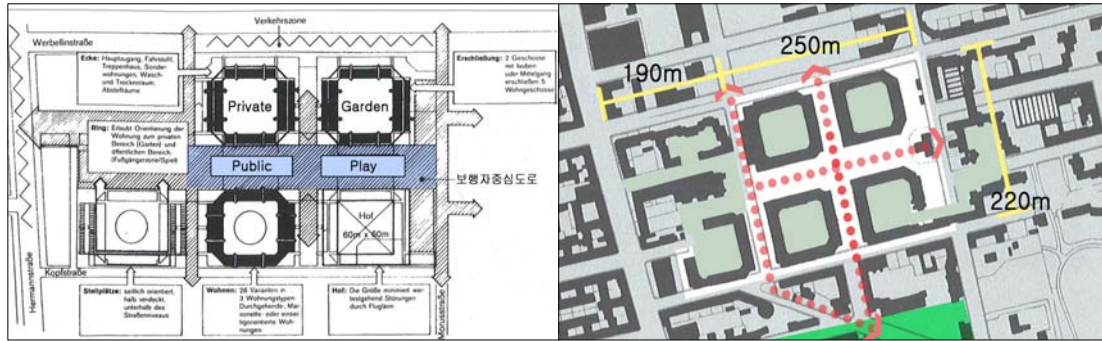
개편된 가로망

[그림 2-20] 주요가로체계 유지를 통한 가로체계의 개편

(출처: Ray Gindroz의 4인, (2003), the urban design handbook, p.118)

한국의 기성시가지의 도로체계는 신시가지의 도로체계에 비하여 대부분 도로규모가 협소하며 소가구의 진입도로는 4m의 도시계획도로가 많이 존재한다. 보차혼용의 6m의 소로가 대가구를 순환하므로 규모는 작지만 중로의 기능을 수행한다. 8m이상의 도로는 지구의 중요 가로망을 형성하고 인접지역의 연계역할을 수행한다. 하지만 현재의 가로체계에서는 원활한 차량순환이 어려우므로 주거지 정비 시 도로의 확폭이 요구된다. 특히, 주변지역과의 순환을 필요로 하는 12m이상의 중로로 확폭 할 경우 가능한 기존도로의 선형을 유지하면서 부분적으로 가구 및 필지구조의 개편이 요구된다.

중소규모의 가구단위로 분할하는 기준은 도로구획기준과 생활권에 관계된다. 도시계획시설의 결정·구조 및 설치기준에 관한 규칙에서의 가로망계획수립지침에 의하면 주간선 도로부터 부 간선도로, 집산도로 그리고 국지도로로 세분화되면서 블록크기가 정해진다. 가장 작은 위계의 국지도로에 의해서 구획된 블록의 경우 장축 90~150m, 단축 25~60m의 도로 배치간격을 규정한다. 최대 150m의 길이의 블록크기는 구멍가게 등이 위치한 반경 100m정도의 인보구 생활권과 유사하며 일반적으로 도로를 분할 할 때 120m~150m를 넘지 않는 범위 내에서 가구를 분할함을 감안하면 중소규모의 최대가구규모를 대략 20,000m²이하로 설정함이 타당하다.



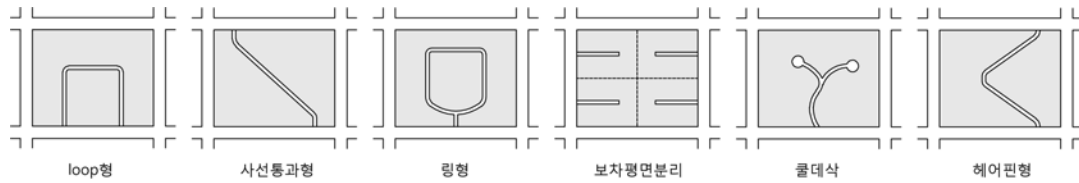
[그림 2-21] 독일 베를린시의 중·소규모 가구단위 분할

(출처 : Michael Braum(2003), Berliner Wohnquartiere Dietrich Reimer Verlag, Berlin, pp.202-204)

그림 2-21에서 제시된 베를린의 롤베르그 지구(Rollberg-Viertel)에 위치한 주거지 정비는 1976년에서부터 시작하여 1982년에 완공되었으며 6층 높이의 중정형의 배치로 계획되었다. 과거 전쟁전의 블록 밀도는 300%이었으나 정비 후에는 반쯤 완화된 150%의 밀도를 적용하였다. 건물을 제외한 옥외공간만의 중정규모가 대략 60m×60m 이으며 평균 전용면적 72m²의 세대로 구성된 약 180세대를 건설하였다.³⁷⁾ 주변의 공원녹지, 자연녹지, 보행체계등 주요 공공공간과 블록 내 보행 축을 연결하기 위해 440m×220m의 거대블록을 보행 녹지 축을 중심으로 6개의 소규모 블록으로 분할하였다. 250m×220m의 대블록은 보행자중심의 도로로 인하여 대략 90m×130m의 소가구로 분할되었다. 이러한 소가구가 접하는 곳에는 커뮤니티시설이 집중됨으로서 4개의 중정은 반경 100m의 인보구생활권을 형성한다.

한국의 대부분의 도시에 구릉지가 많은 현실을 감안하면 자연지형과 순응하는 도로체계는 자연요소를 포함하는 도시공간조직에 대응하는 중요한 요건을 형성한다. 보통 26° 이하의 경사지에서는 루프형, 사선 통과형, 링형, 보차평면 분리로 분류가능하며 도로는 등고선에 수직으로 대응하는 것을 지양하고 평행하게 혹은 빗각으로 대응함으로서 능선 등 자연지형을 최대한 보존하는 전략을 취하며 능선의 녹지축을 보행과 연계시킨다. 특히 27° 급경사에서는 각 주거동의 도로연결은 사선방향의 쿨데삭 진입방식이나 헤어핀형이 적합하다. 그림 2-22에서는 주거지의 경사지에서 적용 가능한 지형에 순응하는 다양한 도로유형을 보여주고 있다.

37) Michael Braum(2003), Berliner Wohnquartiere Dietrich Reimer Verlag, Berlin, pp.203-204.



[그림 2-22] 경사지에서의 도로유형

경사지에 순응하는 도로체계는 부산망미 지구의 계획에서 일반적 원칙을 파악할 수 있다. 대상부지의 경사는 남측이 25%정도이고 북측 및 서측은 40%에서 43%이다. 자연지형과 수목을 최대한 보존하기 위하여 차량동선과 분리하여 등고선과 직각방향인 녹지축과 보행 축을 설정하였고 주보행로 변에 휴게소, 체육시설, 놀이터, 어린이 공원 등을 유기적으로 연결하였다. 저지대에 등고선과 평행하게 순환할 수 있는 루프형의 도로를 설치하고 지선도로는 등고선에 사선방향으로 막다른 도로로 처리하였다. 도로의 구배는 10%이하를 원칙으로 하되 지형 및 수목보존을 고려하여 지선도로는 단구간 구배를 12%로 처리하였다.³⁸⁾



[그림 2-23] 부산 망미 주거지 동선계획
(출처 : 공동주택 연구회(2000), 한국 공동주택 16제, 토문, p.80 재작성)

2) 도시경관과의 조화

서울시 휴먼타운의 가로변 경관규제 정책을 살펴보면 도로 사선제한규제로 인해 발생하는 가로변 건축물 상층부의 일그러짐 문제를 해결하기 위하여 기존 연면적의 30%이내에서는 도로사선 규제를 미적용 하고, 10m 미만 도로에 접한 건축물의 경우 최고높이 18m로 제한하여 향후 불법 증축으로 인한 도시 경관의 문제점을 해결하고자 했다. 이를 통해, 가로변 건축입면의 연속성을 유지하고³⁹⁾ 건축물 신축 시 리모델링이 용이하도록 용적률을 완화해줌으로써 거주민의 자발적 정비를 유도 하고 있다.

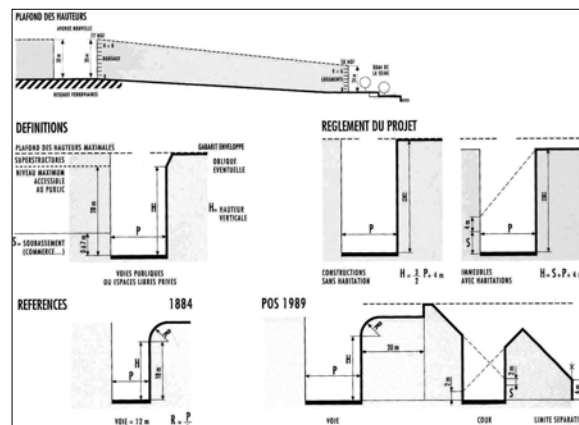
38) 박광재, 서수정(2001), 산지 구릉지 택지개발 사례 및 계획기준 조사연구, 대한주택공사, p.107.

39) 2011년 8월25일 서울특별시 보도자료.



[그림 2-24] 서울시 휴먼타운의 가로변 경관을 위한 가로변 최고높이 지정
(출처 : 서울시 보도자료 2011.08.25, p.2)

프랑스의 협의개발지구(Zac)에서는 높이와 건축선 등의 건축물 규모 및 층수 관리를 통해 19세기에 형성된 파리 도심 가로경관의 연계성을 살리고자 하였다. 가로에 면한 건축물이 주거인 경우 일조를 고려하여 맞은편 기반부 높이와 4m 그리고 가로의 폭을 합산하여 건축물의 최고 높이로 규정하고 있다. 내부 중정의 일조환경을 고려하여 지상으로부터 2m 부분부터 일조를 고려하여 맞은편 건축물의 지붕 높이를 제한한다. 시각적 개방성을 확보하기 위하여 센 강변의 건축물 높이는 24m로 시작하여 점진적으로 높이 제한이 증가하여 계획 부지 내 최고 높이를 35m로 규제하고 있다.



[그림 2-25] 파리(Paris) 리브고슈 협의개발지구와 특수개발지구의 건축높이 및 입면규제
(출처 : 박현찬(2006), 프랑스 협의개발지구 제도 검토 및 파리의 사례, 건축과 사회 2006년 봄호, p.105)

타워형 위주의 고층고밀의 주거지는 도시경관의 획일성을 초래하고 공적인 도로에서 사적 영역인 주동에 이르기까지 다양한 사회적 공간의 구분이 없는 공원개념이다. 또한 소규모의 블록생활권 공동체, 공공과 사적생활이 구분되는 거주개념과 상반된다. 블록형 혹은 블록형과 조합된 타워 건설을 통하여 공간의 단계적 구분과 가로경관의 연속성을 획득할 수 있고 중저층 고밀의 실현을 통하여 주변지역과의 조화를 이끌어내 도시경관의 질적 개선을 도모할 수 있다. 하지만 가로변 소음, 프라이버시 등 거주환경의 쾌적성을 보장해야 하는 어려움이 존재한다.

케빈린치는 “두 주동간에 마주보는 눈높이의 개구부는 최소한 75feet(22.86m)이상 이 되어야 하고 공공가로에서 창은 최소한 20feet(ca.6.1m)는 떨어져야한다”⁴⁰⁾고 언급하였다. 인동간격은 지역의 문화권에 따라 다양하며 넓은 거실 개구부를 보유하고 있는 국내현실에서는 민감한 부분이다. 따라서 8층 중층의 이격거리는 현 법규에 의해 대략 18m를 요구하지만 프라이버시 확보를 위하여 최소 20m이격하는 것이 바람직하다. 하지만 저층 인동간격은 사업성을 위하여 20m이하도 현 법규대로 허용하는 것이 합리적이다.



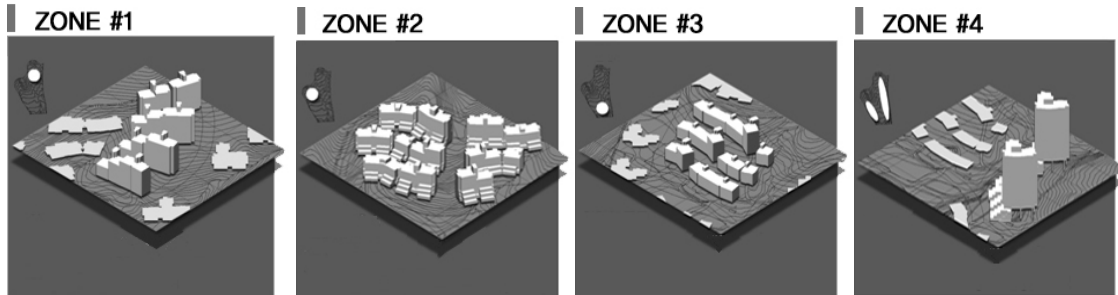
[그림 2-26] 의정부 녹양지구 조감도와 배치도 (대한주택공사, 디에이그룹엔지니어링 종합건축사사무소)
(출처: 2010 제2회 건축도시포럼 답사자료 p.2.)

그림 2-26은 의정부 녹양지구의 조감도와 배치도이다. 중층의 연도형 주동과 타워형의 고층 주거를 배치하여 중층고밀의 블록을 형성하고 있으며 외부의 생활가로는 각 중정을 자연스럽게 연결하고 있다. 특히 단지내 주출입구, 블록의 모서리 등에 고층의 타워동을 혼합 배치하여 랜드 마크를 형성하였고, 가로변 저층 주거지 계획을 통해 가로경관의 연속성을 살려 도시 경관 전체의 조화를 시도하고 있다. 비교적 높은 밀도를 구현 가능한 블록형의 실현을 위하여 주동길이 및 인동간격 규제를 완화하였다.

경사지에 대응하는 방법론은 용인 구성 지구에 위치하는 물푸레 마을에서 지형의 특성 별 유형을 파악가능하며 판상형, 테라스 하우스, 연립형, 타워형 등 다양한 배치를 적용하였다. 판상형의 경우 북고 남저의 지형을 이용한 주동 배치를 시도함으로써 남쪽으로의 조망과 주변 공원으로의 시각적 개방성을 확보 하였다(zone1). 급경사 구간에는 테라스 하우스를 배치하여 절토량을 최소화하여 구릉지 경관의 보존과 자연 훼손을 최소화 하였다 (zone2). 등고선과 나란히 연립형 주동을 설치하여 지형에 순응함과 동시에 층수의

40) John Macsai F.A.I.A.,외 4인(1982), HOUSING, p.336.

변화와 매스의 분절로 공간의 변화를 추구하였다(zone3). 타워형의 경우 테라스 하우스와 결합해 자연지형을 이용할 뿐만 아니라 근린공원으로의 조망을 확보하였다(zone4).



[그림 2-27] 용인 구성지구(3BL) 물푸레마을의 배치유형.
(출처 : (주)공간건축사사무소)



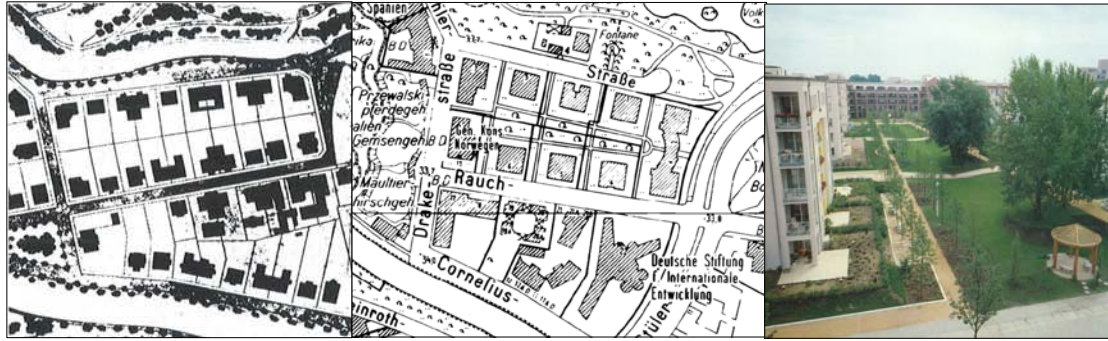
[그림 2-28] 용산 역세권 결합개발
(출처 : 한국경제 2011.08.18. 「삼각지 역세권, 주상복합+공원결합개발」 기사)

삼각지 개발은 구릉지일대와 역세권을 동일사업구역으로 묶어서 결합개발을 통해 구릉지에 위치한 노후 주택지를公園으로 조성하였으며 이에 대한 보상으로 인근 삼각지 역세권 지역에 용적률 인센티브를 제공하여 고층고밀 개발이 가능토록 하였다. 이를 통하여 구릉지에서 조망을 확보하였을 뿐만 아니라 부딪히는 어려운 사업성을 극복하였다.

3) 도시구조의 지속가능성

소단위 합필개발은 토지주나 건축주의 합의로 몇 개의 필지를 합필하여 하나의 사업단위로 공동개발을 유지하므로 가구단위의 합필보다는 기존 도시구조의 연속성을 유지하기 용이하며 소유자와 개발업자가 일치한다. 연립주택, 저층아파트 등 소규모 공동주택에 유리하며 단기간에 개발이 이루어진다. 또한 기존 커뮤니티가 유지됨으로서 개발 후에도 입주자간의 이질감의 발생이 적다.⁴¹⁾

41) 김태영 외 2인 (2007), 필지 간 공동개발에 의한 주택모델시안 연구, 대한건축학회논문집, p.30.

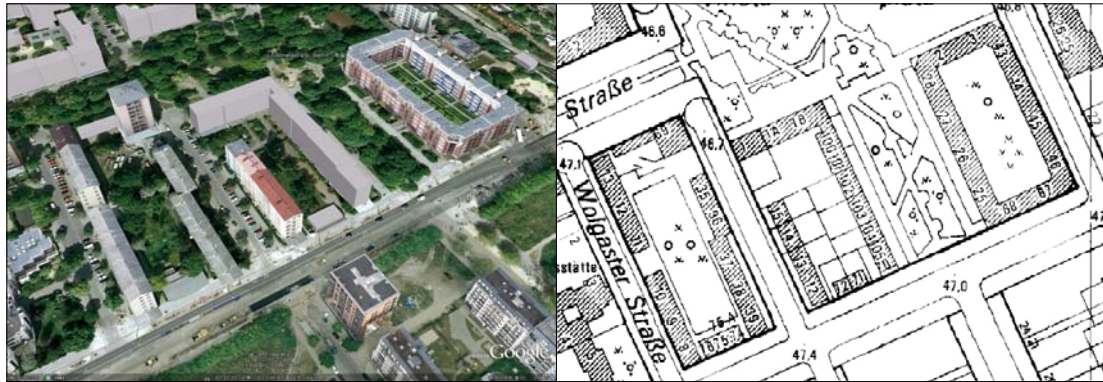


[그림 2-29] 프리드리히 히찌히(Friedrich Hitzig)와 로브 그리에(Rob Krier)의 계획안
(출처 :좌,우: Groth + Graafls Wohnbau GmbH (1987), 중앙:베를린 지도(Yade))

베를린의 IBA프로젝트 중의 하나인 집합주택은 Rob Krier안의 개념이 당선되었는데 역사적으로 1-2층 중심의 단독주택 혹은 2-4층의 도시형 빌라가 있었던 과거 도시구조를 바탕으로 다세대 중심의 집합주택의 계획을 제안하여 역사적 연속성을 고려하였다. 1865년 당시 가로와 건축물과의 좁은 이격거리가 그대로 적용되었으며 가로에서 주거동으로 직접 진입하도록 계획하였다. 과거 20개의 필지 중 16개의 필지는 6동의 다세대 주택을 위한 필지로 개편되었으며 과거 개인주택의 정원 대신 다세대 주택으로 둘러싸인 가구 내 공용정원을 주민에게 제공하는 계획안을 제시하였다.⁴²⁾ 중앙의 루프형으로 조성된 선형녹지는 필지경계를 중심으로 대칭적으로 배치되어 각 필지단위에 균등하게 분포되었다. 또한 가로에서 중앙의 공유정원으로 진입하는 보행로도 각 필지단위 별로 적절히 분배되어 계획되었다.

필지구조 유지를 통한 가구단위 공동개발은 대지 별 소유권이 존재하지만 공동개발을 유도하여 동당 연면적이 660m²를 초과하는 연립주택, 도시형 생활주택, 7층 이하의 저층의 블록형 아파트를 공급 가능하다. 따라서 가구의 접도조건, 모듈, 규모 그리고 소가구의 병합에 따른 대가구의 규모에 따라 다양한 주거유형의 선택이 가능하다. 지역의 가구 및 필지구조를 유지함으로서 도시구조의 연속성뿐만 아니라 소규모 단위의 건축규모로 인하여 지역 특유의 사회경제적인 메카니즘도 유지할 수 있다. 가구단위 개발은 조합의 의견일치가 대규모개발에 비해 용이할 뿐만 아니라 개발 및 관리비용을 절약할 수 있는 이점도 있다.

42) Groth + Graafls Wohnbau GmbH (1987), Wohnen am Tiergarten.



[그림 2-30] 베를린 베네타플라츠(Venetaplatz)의 블록 269 (Master Plan Joset Paul Kleihues, BLOCK 269 지구 설계 Koch, Venetaplatz) (출처: google earth 3D, 베를린 지도(Yade))

베를린에 위치한 베네타 플라츠(Veneta Platz)에서 진행된 다수의 블록개발의 사례를 보면 가구의 필지의 전면합필을 통하여 블록형 아파트공급이 이루어 졌지만 소단위합필개발로 진행되었다. 또한 가로열에 위치한 소필지구조를 보존하면서 필지 간 맞벽개발을 유도하여 필지단위의 소유권을 유지하면서 연립형식의 공동주택을 개발함으로써 가로경관의 연속성을 획득하였다.

맞벽으로 건설된 필지별 개발, 소단위 필지 합필, 가구단위 합필 등 다양한 주거유형이 혼합되어 있지만 필지별 개발도 정원과 주차장을 서로 공유하고 있으며 가로에서의 진입하는 블록형 개발을 통하여 가구에서의 가로경관의 통일성을 부여하고 있다. 이와는 비교되는 가구단위 필지합필을 통한 블록개발은 정원과 커뮤니티 시설을 공유함으로써 블록커뮤니티를 유도하였으며 맞벽건축을 통하여 마찬가지로 주변 가로경관의 연속성을 유지하고 있다.

4) 장소가치의 보존

서울시는 시에서 마지막으로 남아 있는 달동네중 하나인 중계동 백사마을 일부를 원형대로 보존 및 재개발하는 사업을 추진하고 있다. 40년이 지난 노후 불량 주택의 외부 모습은 보존 하고, 내부는 현대식으로 리모델링하여 백사마을이 갖고 있는 장소적 특성을 살리는 재개발 방식을 적용하고 있다. 골목길, 계단길, 작은 마당 등 일부 주거지는 원형을 유지하여 서울시의 새로운 정비사업 방식인 지역의 특성과 매력을 살린 보전과 재생 개념을 살린다. 또한 주택 재개발 구역의 23%는 보존구역으로 지정하여 장소성을 살린 건축물을 존치하도록 유도하고 있다.

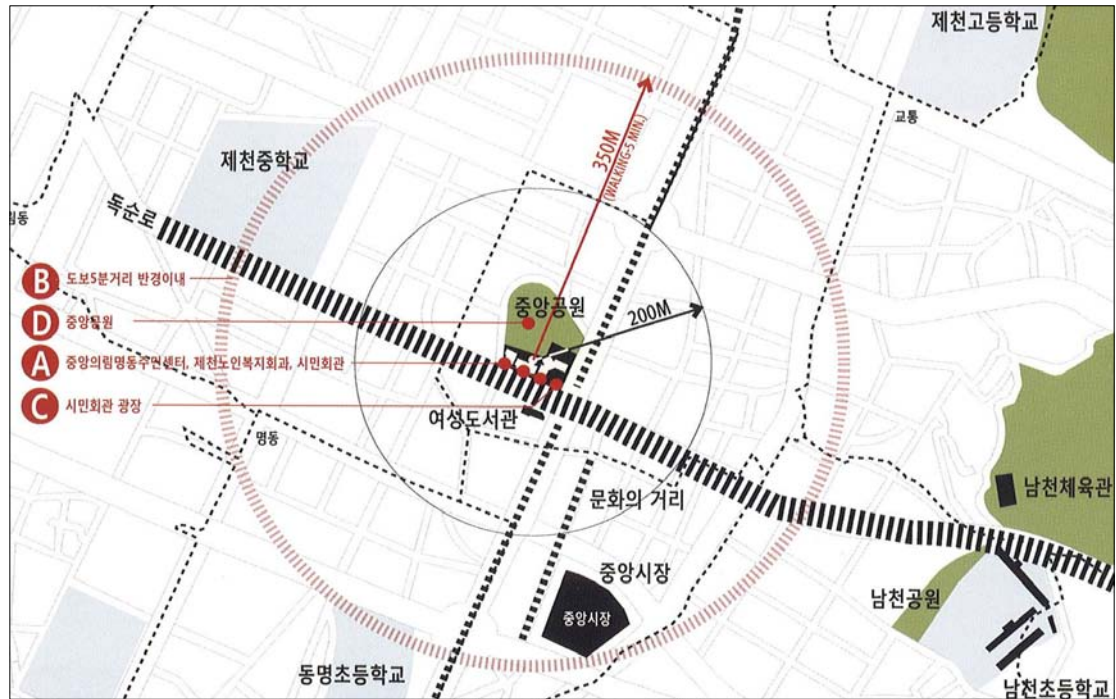


[그림 2-31] 주거지 보존 방식으로 재개발이 이뤄지는 백사마을 사업 전·후 모습
(출처 : 서울시 보도자료 2011.09.05, 서울시, 「백사마을 ‘서민의 숨결’ 고스란히 살려 재개발」, pp.7~9.)

장소는 인간이 물리적 측면에서 일정하게 한정된 공간적 범위를 인위적 활동을 통해 가치를 부여한 중심으로 정의할 수 있으며 위치, 활동적 측면, 상징적 측면을 포함한다.⁴³⁾ 장소가치를 부여할 수 있는 대상은 주민이 생활 속에서 경험하여 상호관계를 지각하면서 그 지역의 이미지를 형성할 수 있는 건조 환경의 기본요소인 점(node), 선(path), 면(district)에서부터 역사적, 사회적 가치를 부여할 수 있는 건축물 및 도시계획시설까지 확대하여 규정할 수 있다. 특히 해당지역의 정체성을 형성할 수 있는 중요한 요인은 공간의 특수성이다. 이러한 맥락에서 커뮤니티의 중심시설로서 그 지역의 공동체 형성과 아이덴티티를 형성할 수 있는 공공시설, 시장, 종교시설 등은 보존에 대한 논의가 요구되며 지역에서의 상징적, 기능적 역할의 유지 및 강화를 위하여 재개발 시 주변의 도시구조 개편이 요구된다.

공공시설은 지역주민의 빈도 높은 이용 장소이자 그 위치를 경험하고 기억할 수 있는 기념비적이고 상징적 기능을 보유한다. 특히, 기존 공공시설의 장소화는 거점화를 통하여 더 강화될 수 있으며 각 공공시설의 거점화는 생활권과 연계되어 계획할 수 있다. 재정비촉진사업은 광역권의 생활권 단위를 기초로 기반시설계획을 요구하므로 각 생활권별 중심 커뮤니티시설을 공원녹지, 관공서 등 기타 공공시설을 추가하여 공공시설용지의 대가구화를 유도하거나 공공시설과 공공공간을 통합 계획하여 원래 보유하고 있는 기성시가지의 공간구조에 대응하면서 장소기능을 강화할 수 있다.

43) 여흥구 외 1인(2010), 장소개념에서의 장소가치에 대한 논의, p.23.

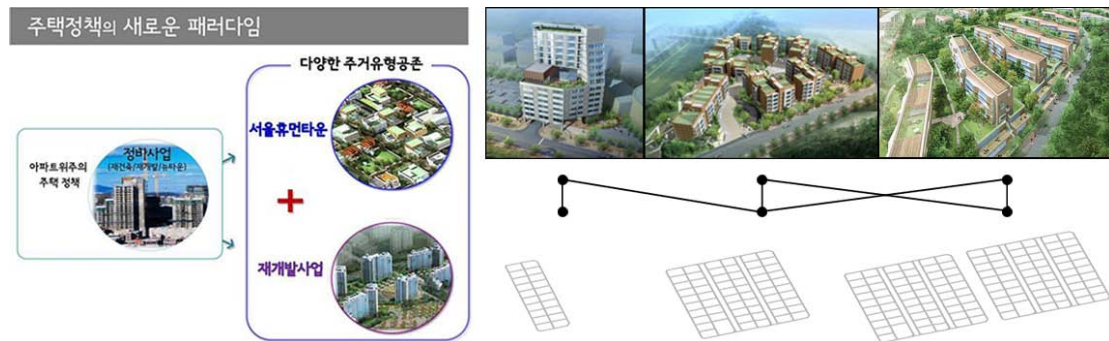


[그림 2-32] 영주시 공공건축 및 도시 통합화 마스터플랜
 (출처 : 조준배 외3인, (2008), 장소 가치향상을 위한 공공건축 통합화 방안 연구
 - [별책2]제천시 공공건축 통합계획, p. 95.)

영주시의 공공 공간 및 건축 프로젝트 사례는 기능이 쇠퇴한 건축물을 통해 지역 커뮤니티의 발전을 보여주는 모범 사례라 할 수 있다. 특히 기존의 건축물이 담고 있는 기능에 새로운 공공기능을 부여하고, 기성시가지 내 건축물을 보수하여 커뮤니티 공간으로서 활용토록 하고 있다. 이를 위해 안전한 보행 중심의 동선 체계와 도시공간의 긴밀한 관계 맺음을 통하여 장소적 가치의 연속성을 이어나가고 있다.

5) 주거지 유형의 다양성 구축

최근 서울시는 저층 주거지 휴먼 타운과 도시형 생활주택의 제시를 통해 아파트 중심에서 탈피하여 도시민의 다양한 수요와 변화에 대응하기 위한 주거 유형의 다양화를 시도하고 있다. 휴먼타운은 저층주거지가 갖는 다양한 주거 유형의 형태와 아파트가 갖는 거주 편의성 및 보안성을 결합하여 새로운 개념의 저층주거지 공급방안이며 단독, 다세대, 저층, 아파트 등의 다양한 주거 유형이 공존하는 주거지를 조성하기 위한 시도이다. 도시형 생활주택의 경우 가구 구성원이 1~2인으로서 변화 및 수요에 대응하기 위하여 단지형 다세대 주택, 원룸형 주택의 보급을 확대해 나가고 있다.



[그림 2-33] 서울시 도시형 생활주택 단지형 다세대 주택(左), 원룸형 주택(右)
(출처:헤럴드경제생생뉴스 2010. 01.05.기사), 한남 뉴타운 3구역 현상 설계 당선작, 서울시, 2009 재작성

이러한 다양한 주거유형의 실현 가능성을 기성시가지 정비 시 이미 존재하고 있는 도시조직의 특성과 밀접하게 관련하여 판단할 수 있다. 기성시가지의 필지 및 가구구성체계는 동질의 도시조직의 특성을 나타내고 있는 다양한 구역(zone) 즉 도시구성단위를 나타내고 있다. 이러한 도시구성단위안에서는 단독주택지의 정비 시 가장 일반적으로 나타나고 있는 가장 작은 구성요소인 2열가구가 존재하며, 이는 가장 작은 단위인 필지의 기본모듈을 토대로 기본 가구규모가 결정되며 이러한 3-4개의 소가구가 조합되어 하나의 대가구를 형성하고 있다.

도시구조를 유지하면서 가구단위 정비가 이루어질 경우 소가구, 대가구 혹은 대가구가 조합된 블록 별로 적합한 주거유형과 배치유형의 차별화를 실현할 수 있다. 이러한 주거유형의 다양화는 다양한 도시구조의 형태적 조건에서 실현 가능하며 중블록단위, 가구단위, 필지단위, 소단위 합필 개발 등 입지적 특성과 현황적 특성에 따라 다양한 개발조건을 만들 수 있다. 또한 서민 계층에 의해 아파트 외 다양한 주택유형을 선택할 수 있는 주거환경을 창출 할 수 있다.

도시맥락에 대응하여 건물을 배치한다는 것은 입지 별 도시가로와 지형적 특성에 반응하여 다양한 배치유형을 이끌어 내는 것이다. 다양한 배치유형은 해당 장소의 위치적 특성에 결부된 건조 환경과의 지각을 통하여 장소 특유의 아이덴티티를 형성한다. 또한 다양한 배치유형은 거주환경에 대한 입주민의 다양한 선택권을 보장한다. 이러한 입지적 특성에 따른 주동배치유형의 다양화는 은평 뉴타운 도시개발사업에서 그 실현 가능성을 볼 수 있다.



[그림 2-34] 은평 뉴타운 주거유형별 배치계획
(출처 : (주)토문엔지니어링건축사사무소)

그림 2-34의 은평뉴타운 개발을 보면 주거유형의 다양화를 위하여 입지의 유형을 동선체계와 지형의 특성에 따라 간선도로변, 생활가로변, 산록변, 저류지변, 생태하천변의 다섯 가지로 분류하였다. 간선도로변에는 포인트 주동이 결합된 클러스터가 배치되었으며 생활가로변에는 가로의 활성화와 가로경관의 통일성을 위하여 근린생활시설이 저층부에 배치된 중정형 주동을 계획하였다. 생태하천변의 경우 단지 내부와 외부에서의 시각적 개방성을 위하여 점상형 주동 설치를 시도하여 건축물 배치 유형의 다양화를 위해 노력하였다. 산록변에는 4층이하의 테라스형과 조합된 타워형, 테라스하우스, 연립형 주동이 배치되었다. 생태하천변에는 점상형과 타운하우스형 배치로 개방감을 극대화 하였으며 다양한 경관을 연출하기 위하여 공중정원이 계획된 캐스케이드형을 배치하였다.

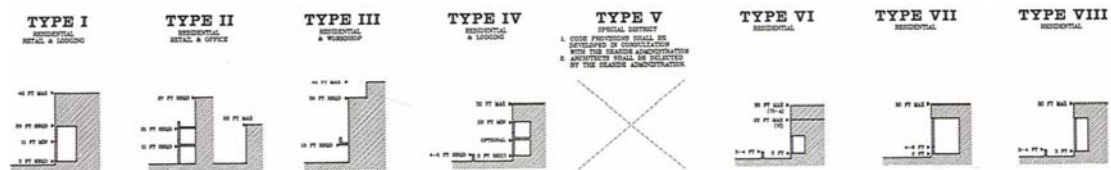
제이콥스(J. Jacobs)는 가로의 측면을 따라 근린단지주택이 서로 마주보는 단지에서는 두드러진 상호작용이 이루어진다고 하였으며 도로는 하나의 이음매로서 작용하여 반공적공간이 된다고 하였다. 거주자에 의해 통제되는 자연적인 감시기회와 거주자들의 상호작용 등 보다 활기찬 생활환경이 이루어지게 될 것이라고 보고 있다.⁴⁴⁾ 즉, 거주자들의 사회적 통제가 발생하며 위계적으로 작아지고 건축물과 밀접하게 관계 지워지는 가로공간

44) Jon Lang(1996), 조철화·김경준 공역, 건축이론의 창조, 도서출판국제, p.250.

구조는 공간의 인지도를 높이고 인접 거주자들의 가로공간에 대한 소속감이 증대되어 거주공간의 아이덴티티를 고양시킨다고 볼 수 있다. 오스카 뉴만(Oscar Newman)이 언급한 방어공간 개념 역시 공적공간에서 반공적 그리고 사적공간에 이르기까지 도시공간의 명확한 위계적 영역에서 적용된다.

6) 근린생활가로에 활용성 확보

가로의 유형에 따른 다양한 도시건축적 계획방법의 제시는 가로공간의 활성화, 가로경관의 인지도 그리고 공간의 소속감 형성에 중요한 영향을 준다. 특히 주거지에서는 근린생활시설과 주거기능에 접한 각 가로에서 시각적, 기능적, 공간적으로 건축물과의 관계 맺음 방식의 다양화를 필요로 한다. 건축물의 높이, 중간영역 (완충녹지, 아케이드, 테라스, 경계, 전면공지 등), 식재 (가로수, 경계식재 등) 등의 형태 가이드라인이 요구되며 가로의 위계, 유형별로 차별화된 전략이 요구된다. 아래의 가로면 절단면은 seaside 주거지에서 요구되는 가로와 건축물의 상호관계를 주거, 근생시설 별로 다양한 공간유형을 제시하였다.

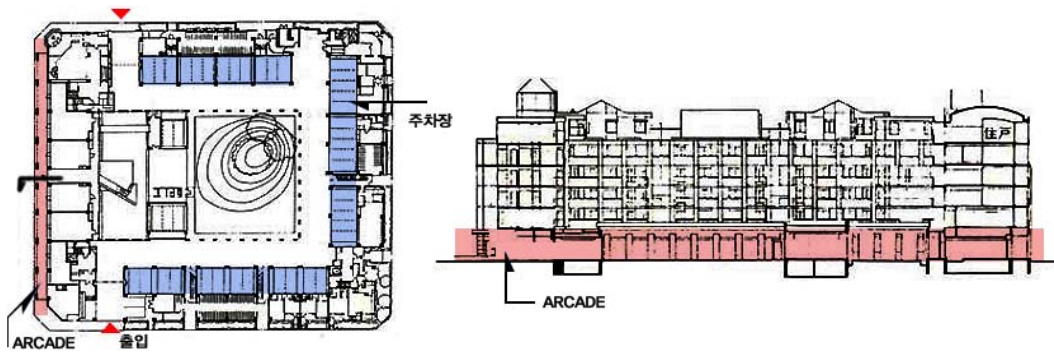


[그림 2-35] 중간영역 대응방식의 다양성

(출처: Dhuru A. Thadani(2010), the language of towns & cities, Rizzoli, p. 267)

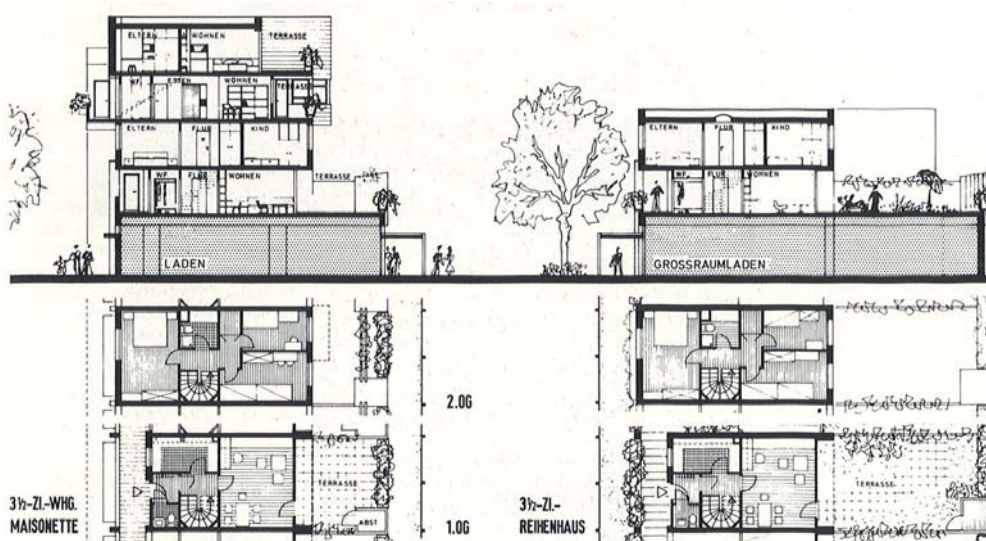
가로변 근린용도의 복합은 다양한 계층에 의해 이용되고 선택의 풍부함과 자유가 존재하며 시설, 형태 그리고 용도의 다양성으로 특징 지워진다. 이러한 다양성과 공공성이 존재하는 가로변 근린생활가로는 도시공간의 장소를 형성하며 기억에 남는 곳이며 도시공간의 이미지를 형성하는 도시의 구성요소인 통로(path)를 형성한다. 기성시가지에 존재하는 점포주택은 직주근접에 의하여 거주와 작업이 동시에 존재하는 용도복합이며 소규모의 다양한 점포를 구성하여 서민의 일자리제공 등 로컬의 경제적 가치와도 결부된다. 이러한 도시구조 및 용도의 패턴은 가능한 유지 및 개량이 되는 것이 좋다. 하지만 상가와 주택이 분리되는 단지중심의 계획으로 인하여 기존의 생활가로는 멸실되거나 새로운 경제적 가치가 스며든 주거와 상업이 분리된 조닝중심의 대규모 정비계획으로 대체된다.

주거중심적인 단지계획으로 인하여 주거와 근린상업시설이 철저히 분리된 주거지의 기능적 획일화를 탈피한 계획대안인 일본의 마쿠하리 베이 타운은 직주 근접, 용도혼합의 개념을 적용한 새로운 도심의 주택모델이다. 이를 실현하기 위해 가로에 접한 저층부에 상업시설을 설치하고 가로변 활성화를 위해 아케이드를 계획하였다. 1층 상점부에는 집회실, 주차장 등의 공용공간을 설치하고 상업공간의 용도는 슈퍼, 병원, 학원 등의 주민 편의시설 뿐만 아니라 직주 근접을 위한 사무실 기능을 수직과 수평적으로 혼합 배치하여 가로변 근린시설 용도의 복합화를 시도하였다.



[그림 2-36] 마쿠하리 베이타운 3번가 주거지 1층 평면도와 단면도

(출처 : 가구형 집합주택의 외부공간계획에 관한 연구 : 독일 IBA, 일본마쿠하리 베이타운을 중심으로, 김찬욱 성균관대학교 석사논문, P.103. 재작성)



[그림 2-37] 근린복합용도

(출처 : Fridrich Spengelin, Gunter Nagel, Hans Luz(1984) Wohnen in den Staedten p.85.)

독일의 하노버에 위치한 로더부르크센터(Roderbruchzentrum)는 가로변 근린생활 시설의 활성화를 위해 보행 중심의 물을 계획하였고 가로변에 캔틸레버를 설치하여 외부 기후에 대한 대응뿐 만 아니라 상점과 가로와의 관계대응을 밀접히 계획하였다. 1층의 근린생활 용도, 2~4층의 주거용도로 계획하여 주거와 상업이 혼합된 근린주택의 성격을 가지며 주거용도의 경우 복층형으로 계획함으로써 좁은 유니트 베이(unit bay)설계가 가능하다. 이러한 가로에 면한 좁고 깊은 유니트 베이(unit bay)는 소규모 상점의 공간 계획에 유리하다. 상위층은 테라스로 계획하여 개인외부공간을 조성케 하여 가로와의 시각적인 관계를 긴밀히 하고 프라이버시한 거주성을 제공한다. 특히 상가와 아파트가 분리된 국내의 주거단지계획의 현실에서는 기성시가지에서 볼 수 있는 근생주택의 용도적 특성을 유지하면서도 가로의 연속성을 제공할 수 있는 이와 같은 연도형 근생주택의 개발이 요구된다.

5. 도시공간조직에 대응하는 것에 대한 기본 방법론

도시공간조직에 대응하는 것에 대한 의미를 연계성, 연속성, 다양성의 세 개의 기본 개념으로부터 유추하여 정의하였으며 기존도시의 주거환경에서 공간적, 시간적 측면을 엮어서 그 의미를 구체화하였다. 즉, 주변과의 연계성 구축, 도시의 역사적 연속성 확보 그리고 거주환경의 다양성 구축의 세 가지 의미를 정의하였으며 도시공간조직에의 대응가치를 6가지 기본방향으로 보다 구체화하였다. 최종적으로 이러한 6가지 기본방향을 도시공간조직의 구성요소체계 및 관계구조를 연계하여 16항목의 대응방법을 이끌어내었다. 이와 같은 대응방법의 결정과정에서는 도시공간조직에 대응하는 사례에서 파악된 주거지 계획요건을 참조하였다. 이러한 대응방법을 기성시까지 정비사업의 진단기준으로 활용할 뿐만 아니라 보다 구체화하여 주거지 정비모델 제안을 위한 가이드라인으로 발전시킨다.

특히, 도시공간조직은 도시조직의 개념과 비교할 때 3차원적인 범위에서 그 대응방법을 정의할 필요성이 있다. 따라서 도시구성요소간의 관계구조인 가구와 건축물간의 관계, 필지와 건축물간의 관계, 가로와 건축물간의 관계를 대응방법을 도출하기 위한 중요한 분석수단으로서 활용하였다. 또한 한국의 지형적 특성에서 구릉지가 많은 점을 감안하여 자연요소와 도시구성요소와의 관계를 고려하였기에 도시공간조직에의 대응방법에서는 자연녹지와의 연결체계, 지형에 순응하는 도로체계, 경사지에 순응하는 스카이라인의 변화 등의 항목들을 추가하였다.

도시공간조직의 구성체계와 관계구조를 구체적으로 정의하기 위한 방법은 형태적, 기능적, 장소적 특성을 고려하였으며 연계, 연속성, 다양성이 유지되는 구체적인 대응방법론을 도출하였다. 도시의 유기적 연결성 확보에서는 도로의 연결체계와 가구구조의 밀접한 관련성 속에서 공공건축물과의 시각적 관련성을 고려하였다. 도시경관과의 조화에서는 가로경관, 지형에의 대응 그리고 중저층 고밀 주거지 실현을 통한 주변지역과의 연계성에 중점을 두었다. 도시구조의 지속가능성은 무엇보다도 도시조직의 중요한 기본단위인 필지구조의 연속성에 초점을 맞추었으며 장소가치의 보존에서는 건축물의 존치와 지역 커뮤니티의 중심역할을 수행할 수 있는 공공시설의 거점화를 통한 장소가치의 강화이다. 주거지 유형의 다양성 구축에서는 주거 및 배치 유형 그리고 가로의 단계적 위계구현을 통한 거주민의 다양한 선택권을 보장하는 방안을 고려하였으며 마지막으로 근린시설용도와 가로와의 관계의 다양성이 확보되는 근린생활 가로의 활용성 확보를 제시하였다.

[표 2-2] 도시공간조직의 대응의미 및 대응방법론

도시공간조직에의 대응의미 및 가치	구성체계 및 관계구조		도시공간조직에 대응하는 방법
주변지역과의 연계성 구축	도시의 유기적 연결 성 확보	가로 구성 체계, 연계	<ul style="list-style-type: none">• 주요공공시설 (관공서, 공원녹지, 자연녹지, 교통시설)과의 연결체계 구축• 주요가로체계 유지를 통한 가구 재구성
		가구 구성 체계, 연계	<ul style="list-style-type: none">• 중소규모의 가구단위로 분할하여 연결체계 구축
		자연요소와 가로와의 관계, 연계	<ul style="list-style-type: none">• 지형에 순응하는 도로체계
	도시경관과의 조화	가로와 건축물의 관계, 연계	<ul style="list-style-type: none">• 가로공간의 높이, 건축선 유지
		건축물 구성 체계, 연계	<ul style="list-style-type: none">• 중·저층 고밀형 주거지 형성
		자연요소와 건축물간의 관계, 연계	<ul style="list-style-type: none">• 경사 및 지형에 순응하는 배치유형
도시의 역사적 연속성 확보	도시구조의 지속가 능성	가구 및 필지 구성체계 의 연속	<ul style="list-style-type: none">• 필지구조 유지를 통한 가구단위 공동개발• 소단위 필지합필을 통한 가구 형성
	장소가치의 보존	가구(필지)와 건축물 관 계 연속	<ul style="list-style-type: none">• 장소적 특성에 따른 건축물 존치• 기존 공공시설의 거점화
거주환경의 다 양성 구축	주거지유형의 다양 성 구축	건축물 구성 체계 다양 성	<ul style="list-style-type: none">• 주거유형의 다양화• 건축물 배치 유형의 다양화
		가로구성체계의 다양성	<ul style="list-style-type: none">• 가로의 단계적 위계성
	근린생활 가로의 활 용성 확보	건축물과 가로와의 관 계 다양성	<ul style="list-style-type: none">• 가로 대응방식의 다양화• 가로변 근린시설용도의 복합

제3장 국내 주거지 정비사업의 추진현황 및 법제도

1. 주거지 정비사업의 배경 및 추진현황
2. 주거지 정비사업 관련 법제도
3. 주거지 정비사업의 개발방식

1. 주거지 정비사업의 배경 및 추진현황

1) 주거지 정비사업의 배경

① 단독주택지의 노후화에 따른 거주환경 개선

국내 기성주거지는 1983년 토지구획정리사업이 완료된 후 20년 이상이 경과하였고 대부분 허용용적률에 비해 저밀·저층의 토지 이용 상태를 유지해왔다. 그러다 2003년 「도시 및 주거환경 정비법」의 제정으로 단독주택 재건축이 가능해 졌고 이에 따라 기존의 노후한 단독 주택지에 대한 개발필요성이 증가하였다. 최근까지 시행되어온 재개발사업 대상은 노후불량주택이 밀집한 주거지가 대부분이었다.

이러한 노후 불량주거지는 최소한의 법적기준을 갖추지 않은 건축물이 밀집되었으며 물리적 상태도 열악하다. 특히 과소필지의 산재, 비정형의 필지형태 그리고 불리한 접도상태로 인해 현행 법제도에 준하는 개별 필지대응 건축물의 신축은 불가능하다. 이는 주거지 노후화를 가속시켰으며 정비사업구역의 지정을 통한 기존 건축물의 전면 철거 후 대규모 주택단지를 조성하는 재개발 사업방식이 선호되어 왔다.⁴⁵⁾ 이러한 전면철거 재개발에 대한 반성과 그에 따른 문제의 대안을 모색하고 있으나 공공이 주도하는 체계적인 정비사업이 전제되지 않는 한 본질적인 가치의 거주환경의 개선의 목표를 달성할 수 없다.

45) 서울특별시, 「단독주택의 정비유형 모델개발」, 2011, 일부내용수정보완.

② 도시기반시설 부족의 해결

1984년과 1990년에 다세대 주택과 다가구 주택이 새로운 주택유형으로 도입되면서 토지구획정리사업지구에 인구 및 세대수가 급격하게 증가하였고 이에 따라 도로 및 공원 등의 공간적 시설이나 급배수, 오수, 전기, 가스 등의 생활서비스를 위한 필수도시기반시설의 부족이 심각한 거주환경의 문제점으로 등장하였다. 특히 4m 내외의 소로가 많은 기성주거지는 자동차 증가에 따라 심각한 주차문제를 겪고 있으며, 소방차 등 비상차량의 접근도 어려워 안전사고의 우려가 크다. 거주자들은 주거환경개선에 대한 요구가 높아지는 반면, 아직까지 대부분의 지역에서 교통량 증가에 대응할 수 없는 좁은 도로와 부족한 주차공간, 공원이나 놀이터, 쉼터 등 주민 편의 및 질 향상을 위한 도시기반시설이 부족하다. 이는 결국 단독주택지의 노후화를 지속시키고 대규모 전면철거재개발을 유도하는 원인이 되어 왔고 따라서 이의 확충은 주거지 정비사업의 주요한 추진동기라 할 수 있다.

③ 도시재생을 위한 관리체계 구축

현재 도시 및 주거환경정비법의 제정 목적에 의하면 주거지 정비사업에 따른 개선의 직접적인 대상은 건축물과 도시기반시설로 간주할 수 있다. 그런데 이들 대상의 개선을 통해 궁극적으로 추구하는 바는 도시를 보다 계획적으로 관리하고 나아가 지속적으로 재생하기 위한 토대를 구축하는 것이라 할 것이다. 도시 공간은 시간의 흐름에 따라 기능 및 형태가 변화해 가는 것이며 따라서 주거지 또한 그 수요방식의 변화를 예측하고 이를 통합적으로 관리할 수 있는 구조를 구축하는 것은 결국 도시의 효율적인 재생과 장기적인 성장을 모색하는 유일한 방안이 된다.

2) 주거지 정비사업 유형별 추진현황

① 주거지 정비사업의 유형

주거지 정비사업의 유형은 크게 주택재개발사업과 주거환경개선사업, 그리고 주택재건축사업으로 분류된다. 주택재개발사업은 정비기반시설이 열악하고 노후 불량 건축물이 밀집한 지역에서 건축물과 기반시설의 정비를 통해 주거환경을 개선하기 위하여 시행하는 사업으로 이는 도시계획과 관리의 차원에서 의의가 있다할 것이다. 주거환경개선사업은 재개발을 통한 사업 추진이 어려운 지역에 시행하며 현지개량이나 환지 등을 통해 기존 거주민의 거주를 유지하는 것이 전제된다. 주택재건축사업은 기반시설은 양호하나 노후·

불량 건축물이 밀집한 지역에서 건축물의 재건축을 통해 거주환경을 개선함과 동시에 새로운 주택을 공급하는 것이 특징이라 할 수 있다.⁴⁶⁾ 세 개 사업 모두 그 규모의 제한이 없으나 건설 가능한 주택에 대해서는 규모를 지정하고 있으며 사업에 따른 주거유형의 변화에 대응한 임대주택의 건립에 대한 조건을 규정하고 있다. 주택재개발사업과 주거환경 개선사업은 도시기반시설 개선이라는 공공복리의 목적을 전제한 사업이므로 공공이 지원하며 임대주택을 의무적으로 설치하도록 규정하고 있다.

② 주거지 정비사업 유형별 추진현황

1990년도 이후 우리나라의 도시주거지 정비를 위한 재개발, 재건축, 주거환경개선사업은 꾸준히 증가해 왔다. 2010년까지 지정된 정비구역은 주택재개발 1,082개, 주택재건축 1,421개, 주거환경개선사업지구 1,130개이고 이를 통한 공급주택 수는 약 140만호에 달한다. 본 연구의 주요대상인 주택재개발사업의 경우 1990년에 비해 20년 후인 2010년에는 지정구역이 약 6배가, 건립가구에서도 5배가량 증가한 것을 알 수 있다.

특히 2000년 초반부터 주택재개발사업 구역지정건수와 건립가구 수 등이 급격히 증가하였는데, 2000년대 이전까지는 완만한 증가세를 보이다 2005년 큰 폭으로 상승한 후 2008년 최고조에 달했다. 이러한 현상은 서울시의 뉴타운사업의 시행과 도시재정비촉진지구 등의 전략적 사업추진에 힘입은 바 크다 할 것이다. 재개발구역 지정 수 및 총 시행면적에서 여전히 상승세를 타고 있으며, 따라서 아직까지 주택재개발사업이 주거지 정비 및 주택공급의 주요 수단으로 작용하고 있음을 알 수 있다.

한편, 지역별 정비예정구역 지정현황을 살펴보면 총 1,906개 구역, 9,866.9ha가 지정되었는데 특히 서울을 중심으로 대도시에서 활발히 진행되는 것을 볼 수 있다. 이 중 주택재개발사업은 총 845개 구역에 4,984.9ha가 지정되었다. 재건축사업은 총 479개 구역 8,170.8ha가 선정되어 시행되었다. 주택재개발사업의 지역별 현황에 따르면 서울이 257개로 가장 활발하게 시행되고 있고 다음으로는 부산, 대구, 인천 등의 순으로 나타났다. 즉 수도권과 대도시를 중심으로 주택재개발사업이 시행, 활성화되었고, 점차 지방권역으로 확산되고 있음을 확인할 수 있다.

46) 「도시 및 주거환경정비법 제2조 용어의 정의」 참조.

[표 3-1] 정비유형별 정비구역 지정현황

연도	주택재개발				주택재건축			주거환경개선사업	
	구역수	시행면적 (m ²)	건립가구 (호)	철거대상 (동)	조합	기존 주택	공급 주택	지구수 (개)	주택수 (호)
1990	285 (73~91)	15,254,005 (73~91)	214,567 (73~91)	709,990 (73~91)	0	0	0	83	34,014
1991					1	94	299	59	20,612
1992	14	535,179	16,129	5,319	2	575	1,257	62	20,384
1993	10	463,185	11,903	41,06	6	771	1,504	63	13,483
1994	11	333,813	8,082	2,596	2	1,221	2,641	33	7,522
1995	12	658,473	14,278	7,331	5	908	1,755	41	8,934
1996	9	205,614	4,205	1,711	12	1,596	37,42	45	6,942
1997	3	201,906	4,404	1,739	22	3,738	8,518	55	9,136
1998	10	227,558	4,777	1,788	13	2,511	5,607	51	14,703
1999	16	389,662	7,673	3,930	45	11,499	20,600	60	12,831
2000	12	234,881	4,979	3,019	149	24,213	41,505	13	21,21
2001	15	471,409	8,108	31,36	120	18,685	28,466	49	7,491
2002	5	136,584	2,291	1,322	140	30,265	43,375	131	34,218
2003	14	614,696	11,278	3,780	340	65,550	92,397	42	8,970
2004	14	669,514	11,163	44,83	88	45,154	55,732	3	512
2005	44	911,887	45,583	16,467	112	44,087	62,684	4	786
2006	50	3,410,806	40,527	11,951	115	38,520	53,579	144	58,787
2007	137	8,161,157	129,841	497,91	49	14,945	21,022	83	24,100
2008	231	17,330,729	253,897	111,448	33	208,584	23,950	77	115,000
2009	110	12,644,261	105,332	58,963	96	63,390	82,515	5	9,336
2010	80	5,204,821	70,311	70,311	71	42,806	56,357	27	31,264
계	1,082	68,060,140	969,328	1,011,665	1,421	619,112	603,763	1,130	439,025

* 서수정 외(2009), 기성주거지 공간관리수요변화에 대응하는 정비방식 다양화방안연구 수정보완

[표 3-2] 지역별 정비예정구역 지정현황

구분		도시환경정비		주택재개발		재건축사업		정비사업면적(합계)	
		면적(ha)	개수	면적(ha)	개수	면적(ha)	개수	면적(ha)	개수
서울		172.4	119	1145.2	257	1188.2	331	2505.8	707
부산		393.3	49	1182.8	182	386.3	87	1962.4	315
인천		78.9	32	404.4	76	160.4	56	641.37	164
대구		89.2	36	423.3	104	660.5	121	1,173	261
광주		104.6	16	247.1	31	97.3	19	449	66
대전		272	35	362	76	408	78	1,042	189
울산		81.7	13	364.5	38	68.5	14	514.7	65
성남		10.7	2	266	13	17.2	3	293.9	18
부천		56	9	314	37	29	8	399	54
안양		2.9	1	92.7	13	49.7	9	145.3	23
수원		－	－	132.9	18	9.5	2	142.4	20
안산		－	－	－	－	95.7	24	95.7	24
계	면적	1261.7	－	4934.9	－	3170.3	－	9366.9	－
	비율	13.5%	－	52.7%	－	33.8%	－	100.0%	－
	개수	－	312	－	845	－	479	－	1,906
	비율	－	16.4%	－	44.3%	－	39.3%	－	100.0%

* 서수정 외(2009), 기성주거지 공간관리수요변화에 대응하는 정비방식 다양화방안연구

2. 주거지 정비사업 관련 법제도

1) 주거지 정비사업 관련 법제도의 변천

현재 우리나라 주거지의 개발관련 법제도를 구분하면 공간계획 부분의 토지이용 및 관리제도 그리고 도시개발사업제도로 크게 분류할 수 있다. 종합적인 국토의 계획과 도시 계획구역상의 지역, 지구 등에 관한 법제도로 국토의 계획 및 이용에 관한 법률을 들 수 있다. 보다 세부적인 사업의 시행과 관련된 제도는 도시개발법, 도시 및 주거환경정비법, 주택법, 건축법, 그리고 택지개발촉진법이 있으며 각 사업의 목적과 운용방식, 대상에 따라 다르게 적용하나 이들은 모두 상호 연계되어 있다.

우리나라에서 도시재개발에 관한 틀이 잡히기 시작한 것은 1960년대 도시 문제로 급상승한 경제적 빈곤, 주택·교통 문제, 기반시설 미비 등에 대응하기 위해 도시계획법이 새롭게 재정되면서 부터다. 1972년에는 주택문제를 해결하기 위해 주택건설촉진법이 제정되었고 1978년 국토의 합리적인 사용을 위해 국토이용관리법이 제정되었다. 2000년대에 들어와 도시계획법과 국토이용관리법은 국토의 계획 및 이용에 관한법률로 통합되었다. 2003년에는 도시재개발법, 주택건설촉진법, 도시저소득주민의 주거환경개선을 위한 임시 조치법 등을 통합하여 도시 및 주거환경정비법을 제정하였다. 이어 2006년 도시재정비 촉진을 위한 특별법이 시행되어 소규모 블록에 한정된 적용 범위를 도시규모로 확장하여 더 효율적인 주택공급과 도시기반시설 구축이 가능하게 된 것이다.

도시 및 주거환경 정비법의 단일법 제정의 배경에는 사업목적, 대상지역 등 기능적으로 비슷한 제도임에도 주택건설촉진법, 도시재개발법, 도시저소득주민의 주거환경개선을 위한 임시조치법 등 사업추진의 일관성과 계획적 관리가 체계적으로 이루어지지 않아 발생된 도시문제와 도시계획 차원의 관리 부족으로 인한 난개발이 성행하였다는 것이다. 정부는 이러한 문제점을 개선하고자 도시정비법을 제정하였으며, 이를 통하여 선 계획 - 후 개발의 원칙을 확립하고, 사업절차를 투명하게 규정하여 정비사업을 계획적이고 체계적으로 추진함으로써 종합적 도시 관리와 국민 재산권 보호의 기틀을 마련하고자 하였다.⁴⁷⁾

47) 국토해양부, 주택업무편람, 2008 일부내용수정.

1930	1940	1950	1960	1970	1980	1990	2000	현행법	세부 관련법
<div>조선 시가지 계획령</div>									
<div>국토이용관리법</div>								<div>국토의 계획 및 이용에 관한 법률</div>	<ul style="list-style-type: none"> 법 제2조 제6항 (정비기반시설) 법 제36조 (용도지역의 지정) 법 제37조 (용도지구의 지정) 법 제38조의 2 (도시자연공원구역의 지정) 법 제44조(공동구의 설치)
<div>도시계획법</div>									
								「지구단위계획수립지침」	<ul style="list-style-type: none"> 법제67조 (기반시설부담구역의 지정) 법제76조 (용도지역 및 용도지구에서의 건축물의 건축 제한) 법77조 (용도지역의 건폐율) 법제78조 (용도지역에서의 용적률)
<div>도시계획법 (도시개발사업)</div>								<div>도시개발법</div>	
<div>토지구획정리사업법</div>									
<div>택지개발촉진법</div>								<div>택지개발촉진법</div>	<ul style="list-style-type: none"> 법 제19조(택지의 용도) 법 제14조(간선시설의 설치)
<div>도시재개발</div>								<div>도시 및 주거환경정비법</div>	<ul style="list-style-type: none"> 법 제2조제4항(정비기반시설) 법 제4조의2(주택의 규모 및 건설비용) 영 제13조의3(주택의 규모 및 건설비용)
<div>주택건설촉진법(재건축사업)</div>									
								<div>「도시재정비 촉진에 관한 특별법」</div> <div>「서울특별시도심재개발사업조례」</div> <div>「서울특별시도시계획조례」</div> <div>「도시 및 주거환경 정비조례」</div>	
<div>주택건설촉진법</div>								<div>주택법</div>	<ul style="list-style-type: none"> 법 제23조(간선시설의 설치 및 비용의 상환) 법 제21조(주택건설기준등)
								<div>「주택건설기준 등에 관한 규정」</div> <div>「공동주택 디자인 가이드라인」</div> <div>「아파트지구개발기본계획수립에 관한 조례」</div> <div>「서울특별시주택조례」</div> <div>「단독주택등 저층주거지 관리방안」</div> <div>「공동주택관련 지구단위계획수립지침」</div> <div>「지구단위계획수립지침」</div>	
<div>건축법</div>								<div>건축법</div>	<ul style="list-style-type: none"> 법 제44조(대지와 도로의 관계) 법 제46조(건축선의 지정) 법 제47조 (건축선에 따른 건축제한) 법 제60조(건축물의 높이제한)
								<div>「서울특별시건축조례」</div> <div>「지구단위계획수립지침」</div>	<ul style="list-style-type: none"> 법 제61조, 86조 (일조 등의 확보를 위한 건축물의 높이제한) 영 별표1 (지주지역내 허용가능 용도)

2) 도시재정비촉진을 위한 특별법의 시행

2006년 도시의 낙후된 지역에 대한 주거환경개선과 기반시설의 확충 및 도시기능의 회복을 위한 사업을 광역적으로 계획하고 체계적이고 효율적으로 추진하기 위하여 도시재정비촉진을 위한 특별법(이하 도촉법)이 제정되었다. 도촉법은 서울시가 강남과 강북의 지역균형발전을 위해 도입한 뉴타운 사업을 활성화하고 전국화하려는 목적으로 등장하였다. 도촉법에 따른 사업은 생활권 대상의 광역적인 도시정비 방법으로써 공공이 종합개발계획을 수립한 후, 민간에 의해 구역별로 주택재개발사업 또는 재건축사업을 추진한다. 지구별 특성에 따라 대지면적 50만 m^2 이상의 노후불량주택 및 건축물이 밀집한 지역을 대상으로 하는 주거지형과 면적 20만 m^2 이상의 상업·공업지역, 역세권 등을 대상으로 하는 중심지형으로 구분된다.⁴⁸⁾

주거지 정비에 기본적으로 적용되는 도시 및 주거환경정비법(이하 도정법)은 도시기능의 회복이 필요하거나 주거환경이 불량한 지역의 주택 및 도시기반시설을 계획적으로 정비하는 것이 목적이지만 도촉법은 도시의 낙후된 지역에 대한 주거환경개선사업, 기반시설 확충 등을 위한 보다 광역계획의 체계적, 효율적인 시행을 목적으로 제정되었다. 따라서 도촉법의 적용은 보다 통합적이고 직접적이다. 이러한 도촉법의 적용은 도시재정비촉진지구지정을 통해 시행되는데 지구유형에 따라 주거지형과 중심지형으로 분류하며 구역면적 각각 최소 50만 m^2 과 20만 m^2 로 제한하고 있다. 그리고 이는 다시 사업계획에 따라 최소면적 3만 m^2 의 촉진구역으로 지정되어 추진된다.

도정법과 도촉법에는 용도지역, 용적률, 층수 등에 관한 규제 완화 조건을 지정하고 있다. 먼저 도정법은 관련법의 절차를 변경 할 수 있게 하였으며 해당 시 조례 기준에 의한 용적률, 용도지역 별 건축제한을 적용하고 있다. 도촉법은 도정법보다 유연하고 체계적으로 규정하고 있는데, 먼저 용도지역의 경우 용도지역 범위 내에서의 변경을 허용하며, 용적률은 시 조례에도 불구하고 관계법의 상한선까지 완화하여 적용한다. 또한 제2종 일반주거지역의 층수제한을 배제하고 있으며, 공공시설로써 학교를 설치할 경우 학교부지면적을 1/2로 완화 할 수 있도록 규정하고 있다. 임대주택의 의무설치 비율도 도촉법은 도정법에 비해 10~20% 완화하여 적용하는 바, 주거지 정비에 있어 사업적 효율을 지원하는 바가 크다 할 것이다.

48) 정우곤(2008), “노후불량주거지 정비사업시행의 문제점과 개선방안에 관한 연구”, 전남대학교 석사논문

[표 3-4] 도정법과 도촉법에 의한 정비사업 비교

구분	도시 및 주거 환경 정비법	도시재정비촉진을 위한 특별법
목적	· 도시기능의 회복이 필요하거나 주거환경이 불량한 지역을 계획적으로 정비	· 도시의 낙후된 지역에 대한 주거환경 개선사업, 기반시설 확충 등을 위해 광역적으로 계획
계획수립시 주민의견수렴	· 주민공람(14일간)	· 주민공람(14일간), 공청회의무화
전축허가 제한	· 정비 구역 안에서의 건축제한	· 개발행위허가 제한
구역지정 요건	· 경기도 도시 및 주거환경정비조례상기준적용	· 도촉법에 의한 주택개발사업 · 호수밀도, 과소필지, 주택 접도율 20%완화 적용
구역지정 최소면적	· 기본계획 승인 후 주민들에 의하여 별도 절차를 거쳐 정비구역 지정 및 정비계획수립	· 촉진지구(주거지형:50만 ^m ² /중심지형:20만 ^m ²) · 촉진구역 : 30,000 ^m ²
임대주택	· 주거환경개선사업 : 총 공급주택의 30%이하 · 주택재개발사업 : 총 공급의 17%이하 · 주택재건축사업 : 증가용적률의 24% 이하	· 기본+특례로 증가되는 용적률 75% (개발이익호나수차원에서 의무화)
소형평형 의무비율	· 주거환경개선사업:90% · 주택재개발사업:80%	· 주거환경개선사업:80%(10%완화) · 주택재개발사업:60%(20%완화)
특례	없음	· 용도지역 : 용도지역 범위 내에서 변경허용 · 용적률 : 조례에도 불구하고 관계법 상한까지 완화 · 층수 : 제2종 일반주거지역의 층수제한 배제 · 학교설치 : 중심지형의 경우 학교부지면적을 1/2로 완화
규제의 완화	· 관련법의 절차를 거쳐 변경 · 사업별 요건에 적합하여야 정기구역 지정 · 도시 관리 계획 변경 절차에 의거 변경 · 시조례의 기준에 의한 용적률, 용도지역 별 건축제한 적용 · 85 ^m ² 미만 70%이상 확보	· 관련계획 수립변경의 의제처리 · 구역지정요건의 완화 (재건축제외) · 용도지역의 변경 · 용적률, 건축제한 등의 완화
비용 등의 지원	· 지방세, 양도세 등의 감면	· 지방세 감면 · 감면대상 : 문화시설, 종합병원, 학원시설, 대규모점포, 회사본점 · 주사무소 등 · 기반시설 설치비용의 국 · 도비지원 등 (임의규정)
행위 등의 규제	· 정비구역지정 · 고시일로부터 개발행위제한	· 촉진지구지정 · 고시일로부터 개발행위제한 · 20 ^m ² 이상 토지거래허가삭제(2009.03.25) · 분양 권리 제한 · 촉진계획결정 · 고시일로부터-건축행위제한

* 서수정 외(2009), 기성주거지 공간관리수요변화에 대응하는 정비방식 다양화방안연구 수정보완

3) 관련 세부 법제도

도정법에서 규정하는 법제도의 세부내용은 다양하나 크게 두 가지 측면에서 본 연구의 논의를 정리할 수 있다. 첫째 노후·불량건축물의 개량을 위한 주택 및 그에 따른 부대시설에 관한 규정이고 둘째 도시기능 회복을 위한 기반시설의 설치 기준에 대한 것이다. 주택 및 부대시설 관련 법제도는 일반주거지역 용도세분에 관한 사항, 용적률 현황, 주택의 규모 및 건설비율, 단지 내 부대복리시설에 대하여, 기반시설은 도로시설과 도시공원 및 녹지시설, 그리고 사전환경성 검토를 통한 개발환경의 평가 현황에 대해 설명한다.

① 정비기반시설 관련 법제도

기반시설은 공간의 형성이나 생활환경에 있어서 필수적인 항목으로, 「도정법」 제2조4항에서 도로·상하수도·공원·공용주차장·공동구⁴⁹⁾라고 규정하고 있으며, 그 밖에 주민생활에 필요한 시설로써 대통령령⁵⁰⁾이 정하는 시설을 말한다. 「국토의 계획 및 이용에 관한법률(국토계획법)」에서는 이를 7개 부분, 55개 시설로 규정하였으며, 도정법에서는 12개로 규정하고 있는데 이는 국토계획법이 규정한 기반시설에 모두 포함된다.

[표 3-5] 기반시설 및 정비기반시설의 종류

구 분	종 류	
정비 기반 시설	도정법 제2조제4항, 시행령 제3조	<ul style="list-style-type: none"> - 도로, 상하수도, 공원, 공용주차장, 공동구(전기, 가스 등의 공급시설) - 대통령이 정하는 정비기반시설 : 녹지, 하천, 공공공지, 광장, 소방용수시설, 비상재피시설, 가스공급시설
	도정법 제2조제5항, 시행령 제4조	<ul style="list-style-type: none"> - 공동이용시설로써 당해 시장·군수가 관리하는 정비기반시설 (놀이터, 마을 회관, 공동작업장, 공동사용의 공판장, 세탁장, 화장실, 수도, 탁아소, 어린이집, 경로당 등)
기반 시설	국토계획법 제2조제6항	<ul style="list-style-type: none"> - 교통시설 : 도로, 철도, 공항, 주차장 등 - 공원, 녹지 - 유통공급시설 : 유통업무설비, 수도, 전기, 공동구, 방송통신시설, 가스공급설비 등 - 공공문화체육시설 : 학교, 운동장, 공공청사, 문화시설, 체육시설 등 - 방재시설 : 하천, 유수지, 방화설비 등 - 보건위생시설 : 화장장, 공동묘지, 봉안시설 등 - 환경기초시설 : 하수도, 폐기물처리시설 등

49) 「국토의 계획 및 이용에 관한법률」 제2조제9호에 따라 공동구는 전기·가스·수도 등의 공급설비, 통신시설, 하수도시설 등 지하에 설치하는 시설물을 말한다.

50) 「도정법 시행령」 제3조에서 대통령령이 정한 시설을 녹지, 하천, 공공공지, 광장, 소방용수시설, 비상대피시설, 가스공급시설을 말하고 있다.

이들 중 본 연구는 도시공간조직에 해당되는 가로로써 도로와 기타 주요한 도시 공간조직에 관계되는 외부공간으로써 공원 및 녹지 등에 대해 검토하는데 도시기반시설로써의 도로는 그 유형과 설치기준에 관한 것, 주변 건축물의 건축에 미치는 영향에 대한 사항이고 공원 및 녹지의 경우 공원의 유형과 그에 따른 공원설치의 기준, 사전환경성 검토에 관한 것이다.

□ 도로의 설치

도시계획에서 도로는 「도로의 구조 및 시설기준에 관한 규칙」에 의해 이동과 접근성에 기준한 도로, 「도시계획시설의 결정·구조 및 설치기준에 관한 규칙」의 사용 및 형태별 구분에 따른 도로, 그리고 도로 폭에 의한 도로 등 크게 3가지 유형으로 나눌 수 있다. 「도로의 구조 및 시설기준에 관한 규칙」에 따른 이동과 접근성에 기준한 기능별 도로는 시·군의 골격을 형성하는 주간선도로, 보조간선도로, 근린주거 내의 집산도로, 가구를 구획하는 국지도로로 구분된다. 사용 및 형태에 따른 도로는 폭 4m이상으로써 교통소통을 위하여 설치되는 일반도로와 시·군 상호간에 발생하는 대량교통량을 처리하기 위한 도로인 자동차전용도로, 보행자의 안전하고 편리한 통행을 위한 보행자전용도로, 자전거전용도로, 지상교통의 원활한 소통을 위하여 공중에 설치하는 고가도로, 지하도로로 나눌 수 있다. 마지막으로 도로의 규모에 따라 광로, 대로, 중로, 소로로 구분된다.

[표 3-6] 관련기준에 따른 도로 구분

관련 기준	구분	내용	
도로의 구조 및 시설 기준에 관한 규칙 (제3조)	주간선도로	이동성과 접근성을 기준으로 기능별구분	시·군의 골격을 형성하는 도로
	보조간선도로		주요 교통 발생원을 연결하는 도로
	집산도로		근린 주거 내의 교통을 집산하는 도로
	국지도로		가구를 구획하는 도로
도시 계획시설의 결정· 구조 및 설치기준에 관한 규칙(제9조)	광로	각각의 도로 규모를 1류, 2류, 3류로 세분화	광로 (40m이상)
	대로		대로 (25m이상, 40m 미만)
	중로		중로 (12m이상, 25m 미만)
	소로		소로 (12m 미만)

「도시계획시설의 결정·구조 및 설치기준에 관한 규칙」에 의하면 도로의 설치에 도로의 효용을 높이기 위해 교통에 미치는 영향이 최대화 될 수 있도록 규정하고 있다. 따라서 도로의 배치간격은 시·군의 도시 공간 규모, 지형조건, 토지이용계획, 인구밀도 등을 고려하여 배치하여야 한다. 배치 기준은 주간선도로와 주간선도로의 간격은 1,000m 내외, 주간선도로와 보조간선도로는 500m 내외, 보조간선도로와 집산도로는 250m 내외로 규정되어 있다. 또 보도, 자전거도로, 분리대, 주·정차대, 안전지대, 식수대 및 노상공작물 등 필요한 시설의 설치가 가능한 폭을 확보하도록 규정하고 있다. 일반도로는 보행자의 통행에 필요한 보도의 폭을 충분히 확보하여야 하며, 도로의 선형은 도로의 설계속도, 지형·지물, 경제성, 안전성, 향후의 유지·관리 등을 고려하여 설정해야 한다.

한편 주택재개발 기본계획의 지침 및 기준에서도 지역별 특성을 고려한 가로망 계획 조건들을 규정하고 있고 세부적으로는 「주택건설기준 등에 관한 규정」을 통해 건축물과의 관계를 고려한 진입로 계획 규정들을 제시하고 있다. 주택재개발사업의 유형이 아파트 단지 형태로 추진되고 있는 현행 실정에서 진입 도로폭의 기준은 주택단지를 구성하는 총 세대수가 지표가 되며 1,000세대가 넘는 대규모 주택단지의 경우 최소 15m이상 중로의 설치가 의무화되어 있다.

용도지역별 도로율⁵¹⁾ 기준은 주거지역의 경우 전체 비율 20%이상 30%미만이며 주간선도로의 도로율이 10%이상 15%미만으로 전체 도로면적의 반을 차지하고 있다. 이러한 수치는 기존의 단독주거지의 현황과는 대립되는 것이라 할 수 있는데, 15m이상의 중로가 설치되는 대규모 주택단지의 재개발사업을 고려한 조건으로 판단된다. 상업지역의 도로율은 이보다 높은 25%이상 35%미만이나 주간선도로의 도로율은 10%이상 15%미만으로 동일하다.⁵²⁾ 이러한 용도지역별 도로율은 교통영향분석·개선대책 건축물의 용도·밀도, 주택의 형태 및 지역여건에 따라 적절히 증감할 수 있으나 앞서 언급하였듯이 세대수에 따른 도로너비 규정에 따라 도로율과 도로면적의 관계를 고려하면 현행 주거지 정비 사업이란 기존 도로 상태에 따른 개소 및 길이 조건과 무관하다.⁵³⁾

51) 도로율 = 전체도로면적/단위지역면적 X100.

52) 「도시계획시설의 결정·구조 및 설치기준에 관한 규칙」 제11조제1항.

53) 본 연구에서 제안하는 도시공간조직에 대응하는 주거지 정비방안의 요건은 기존 가로체계를 가능한 유지하면서 새롭게 재구성하는 것으로 이때 근거가 되는 가로의 지표는 대상지 전체 가로의 길이비율이나, 현행 법제도상의 지표는 도로의 면적이다.

• 주택건설기준 등에 관한 규정

제25조 (진입도로)

- ① 공동주택을 건설하는 주택단지는 기간도로와 접하거나 기간도로로부터 당해 단지에 이르는 진입도로가 있어야 한다. 이 경우 기간도로와 접하는 폭 및 진입도로의 폭은 다음 표와 같다.

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

- ③ 공동주택을 건설하는 주택단지의 진입도로가 2 이상으로서 다음 표의 기준에 적합한 경우에는 제1항의 규정을 적용하지 아니할 수 있다. 이 경우 폭 4미터 이상 6미터 미만인 도로는 기간도로와 통행거리 200미터 이내인 때에 한하여 이를 진입도로로 본다.

주택단지의 총세대수	폭 4미터 이상의 진입도로 중 2개의 진입도로 폭의 합계
300세대 이상 500세대 미만	12 이상
500세대 이상 1천세대 미만	16 이상
1천세대 이상 2천세대 미만	20 이상
2천세대 이상	25 이상

- ④ 도시지역 외에서 공동주택을 건설하는 경우 그 주택단지와 접하는 기간도로의 폭 또는 그 주택단지의 진입도로와 연결되는 기간도로의 폭은 제1항의 규정에 의한 기간도로와 접하는 폭 또는 진입도로의 폭의 기준 이상이어야 하며, 주택단지의 진입도로가 2 이상이 있는 경우에는 그 기간도로의 폭은 제3항의 기준에 의한 각각의 진입도로의 폭의 기준 이상이어야 한다. <신설 1994.12.30, 2001.4.30, 2002.12.26>

□ 도로와 건축물의 관계

도시 및 주거환경정비사업 중 주택재개발사업에 있어서 도로에 따른 건축물의 제한은 건축물의 높이와 이격거리의 지정이 가장 직접적인 사항이다. 높이 제한의 경우 도로의 개방감 확보를 위해 건축물 높이를 규제하는 도로사선제한과 최고 높이제한이 있다. 도로사선제한은 건축물 각 부분의 높이를 전면 도로 너비에 따라 제한하는 것으로서 도로의 개방감 뿐 아니라 건축물의 환경 및 형태, 도로의 일조 및 채광을 확보하려는 위함이다. 이는 도로 경계선부터 건축물 이격 거리를 제한하는 것으로 도로 폭에 직접적인 영향을 받으며, 특히 주택 재개발의 경우 아파트 층수 및 높이 결정의 주 요건이 된다. 도시 재정비촉진지구의 경우 높이 제한을 별도로 지정할 수 있으나 현재 우리나라는 규정된 도로에 의한 사선제한으로만 건축물 높이를 규제하고 있다.⁵⁴⁾

54) 김문일(2008), “건축물 높이 규제에 관한 연구”, 서울시립대 박사논문, p.23.

한편, 건축법 제51조의 건축물 높이 제한을 규정에서 허가권자는 가로구역(도로로 둘러싸인 일단의 지역)을 단위로 하여 건축물의 최고 높이를 지정·공고할 수 있도록 규정하고 있다. 그러나 건축물의 최고 높이가 정해지지 않은 경우 건축물의 각 부분의 높이는 그 부분으로부터 전면도로의 반대쪽 경계선까지의 수평거리의 1.5배를 초과할 수 없다고 규정하고 있다. 단, 대지에 도로, 공원, 광장, 하천 등 2개 이상 접하는 경우에는 건축물 높이를 지방자치단체의 건축 조례로 정하도록 하고 있다. 서울시 건축조례 제 34조의 최고 높이가 정해지지 않은 구역의 높이제한 완화에 대한 규정에서 둘 이상의 도로에 접하는 경우에 전면도로의 너비는 대지둘레 길이의 8분의1 이상 접한 도로 중에서 가장 넓은 도로의 너비를 적용하고 있다.

• 건축법[일부개정 2011.9.16 법률 제11057호 시행일 2012.3.17]

제60조 (건축물의 높이제한)

- ① 허가권자는 가로구역을 단위로 하여 대통령령으로 정하는 기준과 절차에 따라 건축물의 최고 높이를 지정·공고할 수 있다. 다만, 특별자치도지사 또는 시장·군수·구청장은 가로구역의 최고 높이를 완화하여 적용할 필요가 있다고 판단되는 대지에 대하여는 대통령령으로 정하는 바에 따라 건축위원회의 심의를 거쳐 최고 높이를 완화하여 적용할 수 있다.
- ② 특별시장이나 광역시장은 도시의 관리를 위하여 필요하면 제1항에 따른 가로구역별 건축물의 최고 높이를 특별시나 광역시의 조례로 정할 수 있다.
- ③ 제1항에 따른 최고 높이가 정하여지지 아니한 가로구역의 경우 건축물의 각 부분의 높이는 그 부분으로부터 전면(前面)도로의 반대쪽 경계선까지의 수평거리의 1.5배를 넘을 수 없다. 다만, 대지가 둘 이상의 도로, 공원, 광장, 하천 등에 접하는 경우에는 건축물의 높이를 해당 지방자치단체의 조례로 따로 정할 수 있다.

각 지방자치단체는 조례를 통해 건축선을 별도 지정할 수 있는데, 서울시의 경우 공동주택은 다세대주택 1m, 연립주택 2m, 그리고 아파트 3m로 규정하고 있다.⁵⁵⁾ 부산광역시 등 다수의 자치단체 또한 유사한 기준이 적용되고 있다. 이러한 규정은 건축물 규모가 커질수록 건축선이 후퇴하며, 5층 이상의 아파트는 일반적으로 도로사선의 규정이나 인접대지 이격거리기준이 보다 직접적으로 작용한다 할 수 있다. 그러나 건축선에 의한 이격거리의 기준에도 불구하고 도시재정비촉진지구는 가로 공간 및 건축물의 체계적인 계획과 관리를 위해 별도의 건축선을 지정할 수 있다.

55) 서울시 건축조례 제 30조 별표4.

□ 공원 및 녹지의 설치

공원 및 녹지의 설치에 관련된 법으로는 「도시공원 및 녹지 등에 관한 법률」이 있고 주택재개발사업의 「도시 및 주거환경정비법」에서도 일부 사항을 규정하고 있다. 「도시공원 및 녹지 등에 관한 법률」에서 규정하는 시설은 크게 생활권공원, 주제공원, 녹지로 구분한다. 생활권 공원은 도시민의 휴식 및 정서함양을 위해 설치하는 소공원, 어린이공원, 지역생활권 거주자의 보건 및 정서생활의 향상을 위한 근린공원 등이 포함된다. 주제공원은 도시의 역사적 장소나 시설물 등을 활용하여 휴식 또는 교육이 목적인 역사공원, 문화공원, 도시의 수변공간을 활용한 수변공원, 체육공원 등이 있으며 녹지는 완충녹지, 경관녹지, 연결녹지로 구분된다.

[표 3-7] 도시공원 및 녹지의 구분

관련 기준	구분		내용
도시공원 및 녹지 등에 관한 법률(제15조) 중 일부	생활권공원	소공원	소규모 토지를 이용하여 도시민의 휴식 및 정서함양을 도모하기 위하여 설치
		어린이공원	어린이의 보건 및 정서생활의 향상에 기여함을 목적으로 설치
		근린공원	근린거주자 또는 근린생활권으로 구성된 지역생활권 거주자의 보건·휴양 및 정서생활의 향상에 기여함을 목적으로 설치
	녹지	완충녹지	대기오염·소음·진동·악취 그 밖에 이에 준하는 공해와 각종 사고나 자연재해 그 밖에 이에 준하는 재해 등의 방지를 위하여 설치
		경관녹지	도시의 자연적 환경을 보전하거나 이를 개선하고 이미 자연이 훼손된 지역을 복원·개선함으로써 도시경관을 향상시키기 위하여 설치
		연결녹지	도시 안의 공원·하천·산지 등을 유기적으로 연결하고 도시민에게 산책공간의 역할을 하는 등 여가·휴식을 제공하는 선형의 녹지

뉴타운사업을 통해 주택재개발사업이 활성화되었던 서울시의 경우에는 주택재개발사업의 공원 입지기준으로 「2010 서울시 도시 및 주거환경정비기본계획」을 제정하였다. 여기서 공원 및 녹지는 단독주택지 및 학교 인접지에 조성하는 것을 기본 원칙으로 하고 있다. 또한 주거환경개선사업과 30,000㎡미만의 수복형 정비사업은 건립 세대당 2㎡이상이나 전체 구역면적의 5%이상 중 큰 면적을 적용하도록 규정하고 있다.⁵⁶⁾ 도시재정비촉

56) 양승길, “서울시 주택재개발사업으로 공급된 어린이공원의 입지특성에 관한 연구”, 서울시립대학교 석사, 2008, p.31.

진을 위한 특별법에서의 공원녹지 확보기준은 전체구역 면적의 5% 또는 세대당 3㎡ 중 큰 면적 이상을 확보해야 한다.

한편 공원 및 녹지를 설치하는 경우 최소 6m이상의 폭원을 확보하도록 설정하여 시설 효용성을 규정하고 있다. 그밖에 공원 및 녹지의 면적인 배치를 지양하고, 공개공지의 개념으로 가급적 선형으로 배치하여 도시 공간의 개방성을 증가시키도록 규정 하고 있다. 또한 가능한 보행로와 녹지축을 함께 배치하여, 넓은 공개공지를 확보하도록 하고 있다. 유해시설이나 위험시설 등 부정적 인식의 용도 및 시설물들이 연접해 있을 경우 녹지공간을 활용하여 차단하고 인근의 양호한 도시환경과 유연한 연결이 이루어지도록 장려하고 있다.

□ 사전환경성 검토와 생태 면적율

사전환경성 검토제도는 국토 및 도시계획에 의한 개발계획의 수립, 개발사업 시행의 환경적 타당성 및 영향을 계획 초기단계에서 검토하고자 하는 제도⁵⁷⁾이며 도시관리계획이 환경에 미치는 영향을 검토하여 환경 훼손 요인을 사전에 최소화함으로써 개발과 환경을 조화시키기 위한 심사제를 말한다. 정비사업의 환경성 검토기준은 「도시 및 주거환경정비법」 제4조에 따른 정비계획 및 정비구역에 시·도지사가 지방도시계획위원회와 건축위원회의 공동 심의를 요청하기 전에 환경성을 검토하게 된다.⁵⁸⁾ 이러한 검토제도의 시행은 기반시설로써 공원 및 녹지의 계획에 있어 주변 시설과의 상관성을 평가함으로써 궁극적으로 정비 주거지의 공공 공간의 질 향상과 이를 통한 거주환경을 개선을 목적으로 한다.

환경부의 생태 면적율 적용 지침안을 보면 도시의 개발 중 도시개발법 및 도시정비법에 의하여 추진되는 구도심에서의 개발사업은 전체대상지 면적의 최소 30% 적용을 규정하고 있다. 생태 면적율의 개념을 전체 개발면적 중 생태적 기능 및 자연 순환기능이 있는 토양 면적이 차지하는 비율⁵⁹⁾로서 개발공간의 생태적 기능 지표로 활용하고 있으나 정비사업의 다양한 부대시설 요건과 연계하여 검토하면 이는 한편으로 건폐율의 최소화를 가중시키는 요인이 될 수 있다.

57) 도시계획의 환경성 검토기준 설정에 관한 연구, 환경부, 2007 p.39.

58) 환경정책기본법 시행령 [별표 2], 사전환경검토대상 및 협의요청시기(영 제7조제1항관련)

59) 생태 면적율 = $\frac{\text{자연 순환 기능 면적}}{\text{전체 대상지 면적}} = \frac{\sum(\text{공간유형별 면적} \times \text{가중치})}{\text{전체 대상지 면적}} \times 100(\%)$

□ 기반시설의 비용분담

촉진계획에 따라 설치되는 기반시설 설치비용은 촉진사업의 시행자가 촉진계획의 비용분담계획에 따라 부담하는 것을 원칙으로 하며 기반시설부담 대상은 재정비촉진구역의 면적을 기준으로 하되 공공시설 및 기반시설을 제외한 면적으로 계획하며 각 재정비촉진 구역별 기반시설의 부담비율은 동일한 것을 원칙으로 한다. 또한 기반시설 부담비율 산정 시 기존 국공유지는 부담비율에서 제외함을 규정하고 있다.⁶⁰⁾ 사업시행자가 기반시설의 기반시설의 설치를 위해 필요한 부지를 제공하면 용적률, 건축물의 높이 등의 완화에 대한 인센티브를 부여 받을 수 있다. 서울시의 경우 기반시설 확보율 30% 이상 및 공공용지 순 부담율을 10%이상 확보하는 것을 원칙으로 하고 있다. 이러한 비용분담 규정은 공공의 입장에서는 사업효율성을 높일 수 있으나 동시에 사업 수익구조에 대응하여 공공성 보장에 대한 체계적인 대응규정은 미흡한 실정이다.

• 도시재정비촉진을위한 특별법 [전문개정 2011.5.30],[시행일 : 2011.12.1]

제11조(기반시설 설치비용의 분담 등)

- ① 기반시설 설치비용은 제15조 또는 제18조에 따른 재정비촉진사업의 시행자(이하 "사업시행자"라 한다)가 재정비촉진계획의 비용분담계획에 따라 부담하여야 한다.
- ② 기반시설 설치비용의 부담 규모는 재정비촉진사업별 시행 규모 및 건축계획의 내용 등을 고려하여 균형 있게 정하여야 한다.
- ③ 사업시행자가 기반시설의 설치를 위하여 필요한 부지를 제공하는 경우에는 해당 재정비촉진계획에 대통령령으로 정하는 바에 따라 용적률, 건축물의 높이 등을 조정하는 내용을 포함시킬 수 있다.
- ④ 시·도지사 또는 시장·군수·구청장이 재정비촉진계획에 따라 기반시설을 설치하게 되는 경우에 시·도지사 또는 시장·군수·구청장으로부터 토지 또는 건축물 등에 관한 보상을 받은 자가 그 보상금액에 국토해양부령으로 정하는 이자를 더한 금액을 시·도지사 또는 시장·군수·구청장에게 반환하는 경우에는 해당 재정비촉진구역 또는 인접한 재정비촉진구역의 토지등소유자로 보며, 이 경우 해당 재정비촉진구역 사업시행자가 기반시설의 설치에 필요한 부지를 제공한 것으로 본다. 또한 토지 또는 건축물 등에 관한 보상을 받은 자가 보상금액을 반환하지 아니한 경우에는 해당 재정비촉진구역 또는 인접한 재정비촉진구역에서 매각되는 토지 또는 건축물에 대하여 우선 매수를 청구할 수 있다.

② 건축물 관련 법제도 현황

□ 일반주거지역 용도세분

아파트와 다세대, 다가구의 증가로 인해 고밀화가 가속화 되었고 그에 따라 기반시설, 복지시설의 부족 등 기성주거지의 공간 환경이 악화되어 왔다. 2000년 도시계획법과

60) 재정비촉진계획 수립지침 6-1-5, 6-1-6.

국토이용관리법이 「국토의 계획 및 이용에 관한법률」로 통합되면서 무분별한 고층고밀 개발을 억제하고 체계적, 효율적 개발을 위한 일반주거지역의 용도 세분화가 지정되었다.

지역의 용도세분화는 크게 일반주거지역, 준공업지역, 준주거지역으로 나뉘지며, 일반주거지역은 다시 제1종, 제2종, 제3종으로 나뉜다. 제1종일반주거지역은 도시경관 및 자연환경의 보호와 저층의 양호한 주거환경 유지가 필요한 주택지 등을 말하며, 제2종일반주거지역은 역세권에 인접한 평지의 중저층 주택 밀집지역으로 주거환경의 구축이 필요한 곳을 지정한다. 제3종일반주거지역은 도시계획사업 등으로 토지이용의 변화가 예상되는 지역을 의미한다. 이러한 일반주거지역의 세분화는 주택 정비사업 시 건축 밀도관리를 합리적으로 수행 할 수 있는 기반이 되었다.

한편, 필요에 따라 용도지역의 변경이 이루어지기도 하는데 일반적으로 건축물 용도 및 밀도규정을 완화하기 위해 종상향을 시행한다. 주택재개발사업의 경우 종상향의 원인을 크게 사회·경제적 측면, 도시 발전적 측면, 계획적 측면으로 나눌 수 있다. 사회·경제적 측면으로는 경기침체 또는 도시간 경쟁으로 인한 최대 수익이, 도시 발전적 측면으로는 인구이동의 변화, 도시기반시설의 정비 등이 목적이다. 계획적 측면에서는 도시정비 또는 재정비 계획안의 종합적 실행을 위해 실시된다. 현재 광역·특별시를 기준으로 용도지역 용도세분 현황분포를 살펴보면 제2종일반주거지역이 평균 50%이상으로 가장 많으며, 지역적으로는 부산, 대전, 울산 등에서 72%의 높은 비율을 기록하고 있다.

[표 3-8] 광역·특별시 일반주거지역 용도세분 현황

구분	면적	세분비율(%)			
		제1종	제2종(7층/12층)	제3종	일반주거
서울	277,491	23	47(32/15)	30	—
부산	103,680	4	72	21	3
대구	90,790	19	52(27/52)	29	—
광주	57,157	30	49	21	—
대전	61,572	12	72	16	—
울산	48,011	15	72	13	—
인천	67,106	19	57	22	2

* 서수정 외(2009), 기성주거지 공간관리수요변화에 대응하는 정비방식 다양화방안연구 재구성

일반주거지역은 종상향시 용적률이 증가하며, 준공업지역, 준주거지역은 현행법제로는 규정되어 있지 않으나 조정안에서 250%의 상한 용적률이 주어진다. 주택재개발계획에서 일반주거지역의 경우 제1종이 제2종으로 상향되면 조정안에서 최대 200%까지 용적률이 주어지고 제2종의 공동주택 층수기준이 7층에서 10층 이상으로 변경시에는 230%까지 용적률이 허용된다. 제2종에서 제3종으로 상향할 경우 또는 제3종 일반주거지역은 용적률 최대 250%까지 확보 가능하다. 이는 공공사업에서 기반시설 설치 등에 대한 민간사업자 부담의 보상으로써 용적률 완화로 대응하고 있다고 할 수 있다.

[표 3-9] 용적률 현황

구분		현행		조정안		비고 (공공용지부담률)
		기준 용적률	상한 용적률	기준 용적률	상한 용적률	
일반 주거 지역	제1종→제2종(7층)	—	—	150%	200%	15(10)% 이상
	제2종(7층)→ 제2종(10, 12, 15층)	180%	200%	180(190)%	230%	10(5)% 이상 [7→12층은 15(10)% 이상]
	제2종(12층)→제3종	180%	200%	200%	250%	15(10)% 이상
	제3종	180%	250%	220(230)%	250%	10(5)% 이상
준공업지역		—	—			
준주거지역		—	—	250%	250%	10(5)% 이상

* ()안은 공동주택지의 경우

□ 주택의 규모 및 건설비율

도시 및 주거환경정비법 제4조의 2항에 의하면, 주택의 규모 및 건설비율은 주택수급의 안정과 저소득 주민의 입주기회를 확대하기 위한 규정으로서 정비사업에 의해 건설하는 주택에 대하여 주택의 최대·최소규모 또는 규모별 면적이 전체 연면적에서 차지하는 비율, 임대주택의 규모 및 규모별 건설비율 등을 정하여 고시할 수 있으며, 사업시행자는 고시된 내용에 따라 주택을 건설하도록 규정하고 있다.

같은 법 시행령 제13조의3(주택의 규모 및 건설비율)에는 분양을 목적으로 건설하는 주택은 국민주택규모를 지정하고 있으며, 규모 85m²이하의 경우 80%이하, 85m²이상은 20%, 그리고 임대주택을 전체 세대수의 17%이하로 규정하고 있다. 도시재정비 촉진을 위

한 특별법에서는 주택규모 85m²초과는 40%, 60~85m²는 40%이하, 60m²는 20%이하로 규정하여 도정법보다 주택 건설 기준을 완화하고 있다.

[표 3-10] 정비사업의 주택 규모 및 건설비율

규모	주택재개발사업	주거환경개선사업	주택재건축사업
85㎡미만	80%(임대주택 20%)	90%(임대주택 30%)	60%
85㎡초과	20%이하	10%이하	40%이하
60㎡이하	-	-	소형주택 20%이상

• 도시 및 주거환경정비법 [시행 2011.1.1] [법률 제10416호, 2010.12.27, 타법개정]

제4조의2 (주택의 규모 및 건설비율)

- ① 국토해양부장관은 주택수급의 안정과 저소득 주민의 입주기회를 확대하기 위하여 정비사업으로 건설하는 주택에 대하여 대통령령으로 정하는 범위 안에서 다음 각 호의 사항을 정하여 고시할 수 있으며, 사업시행자는 고시된 내용에 따라 주택을 건설하여야 한다. 이 경우 국토해양부장관은 지역별 특성을 고려하여 다음 각 호의 사항을 지역별로 구분하여 고시할 수 있다.
1. 정비사업으로 공급하는 주택의 최대·최소규모 또는 규모별 면적이 전체 연면적에서 차지하는 비율
 2. 임대주택의 규모 및 규모별 건설비율

• 도시 및 주거환경정비법 시행령 [시행 2011.6.9] [대통령령 제22968호, 2011.6.9, 일부개정]

제13조의3 (주택의 규모 및 건설비율)

- ① 법 제4조의2제1항 각 호 외의 부분 전단에서 "대통령령으로 정하는 범위"란 다음 각 호의 범위를 말한다.
1. 주거환경개선사업의 경우 다음 각목의 범위
 - 가) 분양을 목적으로 건설하는 주택은 「주택법」 제2조제3호의 규정에 의한 국민주택규모(이하 "국민주택규모"라 한다)의 주택이 건설하는 주택 전체 세대수의 100분의 90 이하
 - 나) 임대주택은 건설하는 주택 전체 세대수의 100분의 30이하로 하되, 주거전용면적이 40제곱미터 이하인 임대주택이 전체 임대주택 세대수의 100분의 50이하
 2. 주택재개발사업의 경우 다음 각목의 범위
 - 가) 분양을 목적으로 건설하는 주택은 국민주택규모의 주택이 건설하는 주택 전체세대수의 100분의 80이하
 - 나) 임대주택은 건설하는 주택 전체 세대수의 100분의 20이하로 하되, 주거전용면적이 40제곱미터 이하인 임대주택이 전체 임대주택 세대수의 100분의 40이하
 3. 주택재건축사업의 경우 국민주택규모의 주택이 건설하는 주택 전체 세대수의 100분의 60이하로 하되, 전체 연면적에서 차지하는 비율이 100분의 50이하

□ 주택의 형태(인동거리, 주동길이)

주택의 형태를 결정하는 제도적 요인은 다양하지만 특히 공동주택의 경우 시설 규모에 따른 건축물 이격거리 기준 및 입면조건과 주동의 길이에 대한 규정을 들 수 있다. 인동거리에 의한 건축물 높이 제한은 공동주택단지에서 대향하는 건축물 사이 거리에 따라

높이를 규제하는 방법으로 근본적으로는 일조권, 공간의 개방감, 프라이버시의 확보, 옥외 공간의 활용 등을 목적으로 한다. 특히 공동주택의 경우 이러한 수평거리의 이격은 입면의 주방향과 연동하여 작용하며 공동주택 형태 및 배치결정에 직결된다.

• 건축법 시행령 [시행 2011.6.29] [일부개정 2011.6.29 대통령령 제22993호]

제86조 (일조 등의 확보를 위한 건축물의 높이 제한)

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

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

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

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

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

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

라. 채광창(창높이가 0.5제곱미터 이상인 창을 말한다)이 없는 벽면과 측벽이 마주보는 경우에는 8미터 이상

마. 측벽과 측벽이 마주보는 경우[마주보는 측벽 중 하나의 측벽에 채광을 위한 창문 등이 설치되어 있지 아니한 바닥면적 3제곱미터 이하의 발코니(출입을 위한 개구부를 포함한다)를 설치하는 경우를 포함한다]에는 4미터 이상

3. 제3조 제1항 제4호에 따른 주택단지에 두 동 이상의 건축물이 법 제2조제1항제11호에 따른 도로를 사이에 두고 서로 마주보고 있는 경우에는 제2호 가목부터 다목까지의 규정을 적용하지 아니하되, 해당 도로의 중심선을 인접 대지경계선으로 보아 제1호를 적용한다.

③ 법 제61조제3항 각 호 외의 부분에서 "대통령령으로 정하는 높이"란 제1항에 따른 높이의 범위에서 특별자치도지사 또는 시장·군수·구청장이 정하여 고시하는 높이를 말한다.

④ 특별자치도지사 또는 시장·군수·구청장은 제3항에 따라 건축물의 높이를 고시하려면 국토해양부령으로 정하는 바에 따라 미리 해당 지역주민의 의견을 들어야 한다. 다만, 법 제61조제3항제1호부터 제6호까지의 어느 하나에 해당하는 지역인 경우로서 건축위원회의 심의를 거친 경우에는 그러하지 아니하다.

건축법상의 일조규정은 건축법 제61조 및 건축법 시행령 제86조에서 규정된다. 이는 크게 개별 필지단위로 적용되는 것과 하나의 대지 안에 다수의 건물이 건축되는 공동주택

의 경우로 나뉜다. 개별필지단위 규정은 전용주거지역 또는 일반주거지역에서 건축물 높이 제한이며, 공동주택은 아파트단지에서 동 간격에 따른 높이 제한이다. 건축법 시행령 제86조에서 동일 대지에 두 개 동 이상의 건축물이 서로 마주보고 있는 경우 건축물 각 부분의 이격 거리를 규정하고 있다. 한편 공동주택에 대한 각 시 조례에서 단위 주호의 조합방식을 규제하고 있는데 일반적으로 조합되는 세대수와 조합된 건물길이를 적용한다. 공동주택 디자인 가이드라인에 따른 규정에서는 판상형 및 연도형의 경우 6호 연립 이하로, 주동길이 60m이하가 되도록 기준을 정하고 있다.

□ 단지 내 부대복리시설 설치

도시정비사업 중 재개발사업은 공동주택을 대상으로 시행되며, 일반적으로 주택단지를 기준으로 계획된다. 주택단지는 주택법에 의거하여 계획적으로 건설된 대규모의 주택 지역으로 쾌적한 거주 환경과 편의를 위하여 근린생활시설, 공원 및 녹지, 학교 등 단지 내 부대복리시설을 규정한다. 주택단지의 부대복리시설은 거주자들이 함께 공유하는 시설로 주민운동시설, 보육시설, 근린생활시설, 주차장 등이 있으며 주거지 커뮤니티 형성에 중심적 역할을 하는 장소라 할 수 있다.

부대복리시설은 부대시설과 복리시설로 나뉘어진다. 부대시설에는 주차장, 관리사무소, 담장 및 주택단지안의 도로, 우편물 수취함 등 공동주택단지 내 입주민의 기초생활을 위해 필수적으로 제공되는 것이며, 복리시설은 어린이놀이터, 근린생활시설, 유치원, 주민운동시설, 경로당, 주민공동시설, 공동작업장 등 입주자의 생활복리 및 삶의 질을 위해 제공되는 제반시설을 말한다. 그밖에 「보금자리주택건설 등에 관한 특별법」 제2조에 따른 보금자리주택에 설치하는 사회복지시설, 「주택법 시행령」 제3조제1항의 원룸형 주택에 설치하는 공용취사장, 공용세탁실, 그 밖에 거주자의 취미활동이나 가정의례 또는 주민봉사활동 등에 사용되는 시설을 의미한다.⁶¹⁾

단지 내 부대 복리시설 설치기준은 1970년대 초까지 특별한 규정이 없었다. 이후 1973년 주택건설 촉진법 시행규칙이 제정되고 어린이놀이터, 주민운동시설, 공중목욕탕 등 일부시설에 대한 설치규정이 마련되었고 1979년 주택건설기준에 관한 규칙으로 흡수되어 법제화되었다. 1990년대에 이르러는 공동주택관련 시설설치에 대한 규정이 주택건설기준 등에 관한 규정으로 통폐합된 이후 면적설치기준이 완화되었으며, 1993년 이후부터 복

61) 주택건설기준 등에 관한 규정(시행 2009.5.4.), 제2조(정의) 제3항, 제4조(부대시설), 제5조(복리시설).

지시설 유형이 법적 시설로 추가되었다.⁶²⁾ 1990년부터 개정된 법이 일반화되면서 현재까지 적용되고 있다.

녹지 내 휴게소를 설치할 경우, 과거에는 1,000세대 증가시 1개소씩 추가되었으나 현재는 500세대가 증가시마다 1개소씩 추가하게 하고 있다. 주차장은 현재에 이르러 새롭게 설치기준이 제정되었는데 세대 당 주차대수 1대(세대 당 전용면적 60m²이하의 경우 0.7대)이상으로 규정하고 있다. 그밖에 보육시설, 주민운동시설 기준을 500세대 이상에서 300세대 이상으로 수정함으로써 쾌적한 주거환경을 위한 시설규정을 강화해 가고 있으나, 동시에 이러한 공간 확보를 위한 건폐율 축소에 따라 건물형태 획일화에 간접 요인이 되기도 한다.

[표 3-11] 공동 주택 단지 내 부대 복리시설 설치기준 변화

구분	1980년대	현재
조경시설	- 공지 면적의 10% 이상	- 대지면적의 30%이상
녹지 내 휴게소	- 500세대 이상의 단지에는 1,000세대 이하의 경우 1개소, 1,000세대 증가 시 마다 1개소 씩 추가	- 300세대 이상의 단지에는 500세대 이하의 경우 1개소, 500세대 증가 시 마다 1개소씩 추가
주차장	-	- 1대/75m ² -1대/65m ² 이상 설치하되, 세대 당 주차대수가 1대(세대 당 전용면적 60m ² 이하의 경우 0.7대)이상
보육시설	- 500세대 이상의 단지에는 탁아소(새마을유아원)유치원 대지를 확보하여 설치희망자에게 분양	- 300세대 이상의 단지에는 20인 이상, 500세대 이상의 단지에는 40인 이상의 보육시설
주민운동 시설	- 500세대 이상의 단지에는 165m ² 에 500세대를 초과하는 300세대마다 100m ² 씩 가산한 면적 이상의 운동장, 1,000세대 이상의 경우 정구장(2면 이상) · 배구장 / 수영장 추가	- 300m ² 에 500세대를 초과하는 200세대마다 150m ² 를 가산한 면적 이상의 운동장에 실외체육시설을 1개소 이상
근린생활 시설	- 100세대 이상의 단지에는 매 세대 당 0.6m ² ~4m ² 의 비율로 산정한 면적의 판매 시설	- 매 세대 당 6m ² 의 비율로 산정한 면적 이하의 구매시설 및 생활시설

* 「 주택건설기준에 관한 규칙 」 (1979 - 1990), 「 주택건설기준 등에 관한 규정 」 (1991 - 2008)

현재 주택건설기준에 관한 규정에 따른 법적 설치기준은 세대수에 근거하고 있다. 어린이놀이터와 생활편익시설은 주택법의 적용을 받는 최소 기준인 세대수 20호 이상부터

62) 성기수, “공동주택 적주성 지표에 관한 연구”, 성균관대학교 박사논문, 2009, p.83.

의무적으로 설치해야하며 3500세대 이상의 대단지에서는 12개 부대 복리시설을 모두 설치해야 하며 연면적에 의거하여 설치 규모도 다르게 적용된다.

[표 3-12] 단지규모에 따른 부대복리시설 설치기준 (주택 건설기준 등에 관한 규정)

단지규모(호) 시설유형		20	50	100	300	500	800	1000	2000	3500	5000
어린이놀이터		■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
의료 시설	약국					■	■	■	■	■	■
	의원							■	■	■	■
생활편익시설		■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
유치원								■	■	■	■
보육시설						■	■	■	■	■	■
휴게시설						■	■	■	■	■	■
근린공원시설						■	■	■	■	■	■
휴게시설					■	■	■	■	■	■	■
근린공공시설										■	■
노인정				■	■	■	■	■	■	■	■
주민공동시설					■	■	■	■	■	■	■
문고						■	■	■	■	■	■

3. 주거지 정비사업의 개발방식

1) 주거지 정비사업의 추진절차

2002년 도시 기능을 회복할 필요가 있거나 주거환경이 불량한 지역을 정비하고 노후·불량건축물을 효율적으로 개량하기 위하여 도시 및 주거환경정비법이 제정된 후 주거지 정비사업은 이에 의거하여 추진되고 있다. 정비사업의 사업추진절차는 우선 특별시장·광역시장·시장에 의한 도시기본계획과 도시정비계획을 수립하고, 토지 등 소유자에 의하여 추진위원회를 구성하며 조합설립을 통해 인가를 위한 준비업무를 진행한다. 조합설립이 인가되면 사업시행계획의 승인을 득하고 분양신청이 이루어지며, 관리처분계획을 수립하게 된다. 마지막으로 기존 건축물의 철거 및 신축 건물에 대한 공사착공과 함께 일반분양이 이루어지며 이후 준공인가를 받아 소유권을 이전하고 사업 청산·완료된다. 여기서

주거환경개선사업의 경우 추진위원회, 조합설립, 관리처분계획, 청산 절차가 필요 없다.
도시 및 주거환경정비법의 제정 전과 현행 절차 비교는 아래와 같다.

[표 3-13] 법제정 전·후 사업의 추진절차⁶³⁾

도시 및 주거환경정비법 제정 전			현 행
주택재개발	주택재건축	주거환경개선	
기본계획 수립			기본계획 수립
↓			(재건축 안전진단)
구역 지정			구역지정(정비계획수립)
↓			↓
추진위원회 설립	추진위원회 설립		추진위원회 설립
↓	(안전진단)		↓
조합 설립	조합 설립		조합 설립
↓	(시공사선정)		↓
(시공사선정) 사업시행인가	사업계획 승인		(재개발 시공사 선정) 사업계획 승인
↓	↓		↓
관리처분 계획			(재건축 시공사 선정) 관리처분 계획 인가
↓			↓
착공 및 분양	착공 및 분양		착공 및 분양
↓	↓		↓
준공	준공		준공
↓	↓		↓
청산	조합 해산		청산

2) 주거지 정비사업의 시행내용

도시 및 주거환경 정비법에서 규정하고 있는 각 사업은 표 3-14에서 보듯이 지정요건과 더불어 사업규모 및 방식에 있어 차별화된다. 주택재개발사업의 경우 노후·불량주택이 밀집된 지역, 순환용 주택건설이 필요한 지역 또는 공공시설 정비로 과소 토지가 되어 건축대지로서 효용을 다할 수 없게 되는 지역에 시행하는 사업으로써 주거환경개선사업과 목적은 동일하나 사업 결과물은 확연히 다르다. 주거환경 개선사업과 재개발, 재건축을 비교하면 단독밀집지역과 노후 공동주택의 사업대상에 차별성이 있다.

63) 국토해양부, 주택업무편람, 2010, p.139.

[표 3-14] 도시 및 주거 환경 정비법에 의한 사업 비교

구분	주택재개발사업 (대상:단독밀집)	주거환경개선사업 (대상:단독밀집)	재건축사업 (대상:공동주택)
목적	- 불량주택 및 공동시설 정비	- 불량주택 및 공동시설정비	- 노후 · 불량주택 재건축
특성	- 도시 계획차원 강조	- 재개발 사업 완화(달동네)	- 주택공급
지정요건	- 노후 · 불량주택이 밀집지역 - 순환 재개발 시행을 위한 순환용 주택건설이 필요한 지역 - 공공시설 정비로 과소 토지가 되어 있어 건축대지로서 효용을 다할 수 없게 되는 지역	- 재개발 구역으로서 재개발 사업시행이 불가능한 지역 - 노후 · 불량 건축물이 밀집되어 주거지로서 기능을 못하는 지역	- 준공 후 20년 (시·도의 조례가 20년 이상으로 정하는)이 경과되어 재건축 효용증가가 예상되는 지역 - 건물이 훼손·일부 멸실되어 안전사고의 우려가 있는 주택 - 재건축이 불가피하다고 시장등이 인정하는 주택
시행주체	- 조합 - 지자체 · 주택공사 등	- 시장 · 군수 : 기반시설, 공동주택 건설 - 주택공사 : 공동주택 건설 및 긴급사업 시행시	- 재건축조합
개발방식	- 철거, 수복, 보전	- 현지 개량 · 공동주택건설, 환지	- 철거
사업규모	- 제한 없음	- 제한 없음	- 제한 없음
주택규모	- 국토부고시 · 85㎡이하 : 80%이상 · 임대주택 : 17%이상 * 수도권 제외 지역: 50% 범위 내 완화	- 국토부 고시 수도권 과밀억제 권역내 · 85㎡이하:90%이상 · 임대주택 : 20%이상	- 국토부 고시 · 60㎡이하:20%이상 · 85㎡이하:40%이상 · 임대주택 : 증가되는 용적률의 25%이상
공급대상	- 토지 · 건물소유자 - 세입자 : 임대주택 - 잔여분 : 일반분양	- 토지 · 건물 소유자 - 세입자 : 임대주택	- 조합원 - 잔여분 : 일반분양
세입자 대책	- 세입자용 임대주택 건설 · 공급 - 주거 이전비 지급	- 세입자용 임대 주택 건설 · 공급 - 주거 이전비 지급	- 없음
공공지원	- 국가 · 지자체 보조	- 국가 · 지자체 보조	- 없음
주민 동의	- 조합설립 : 토지등 소유자의 3/4이상 - 시행인가 : 정관이 정하는 바에 따라 토지등소유자의 동의	- 시행자지정 : 토지 등 소유자의 2/3이상, 세입자세대수의 1/2이상	- 조합설립: 동별 구분소유자 및 의결권의 2/3이상, 전체 구분 소유자 및 의결권의 3/4이상 - 시행인가 : 정관이 정하는 바에 따라 토지등소유자의 동의

주택의 건축규모도 세 개 사업이 확연히 다르게 규정되고 있는데 주거환경개선사업은 85m²이하를 90%이상, 임대주택을 20%로 규정하고 있고 이에 반해 재건축사업에서는 60m²이하를 20%이상, 85m²이하 40%이상으로, 주택재개발사업의 경우는 85m²이하를 80%이상, 임대주택을 17%, 주도권 제외 지역을 50%범위 내에 완화할 수 있게 규정하는 등 사업별 목적과 대상에 따라 건축규모의 규정 또한 각기 다르게 적용됨을 알 수 있다.

3) 현행 주거지 정비방식

주거지 정비사업유형에 따른 정비방식은 이러한 대상과 사업 결과물에 대응한다. 앞서 살펴본 바와 같이 현재 시행되고 있는 주거지 정비사업은 크게 주택재개발사업과 주거환경개선사업, 재건축사업으로 구분할 수 있는데 이들은 사업단위 및 주거형태, 사업주체에 따라 각각 사업방식을 달리한다. 이 중 공공이 사업의 주체가 되어야하는 재개발사업은 자력재개발방식과 합동재개발방식으로, 주거환경개선사업은 현지개량방식과 공동주택방식으로 분류할 수 있고 민간위주로 시행되는 주택재건축사업도 현지개량방식과 공동주택방식으로 나뉘어진다.

여기서 재개발사업과 주거환경개선사업의 정비방식은 사업추진 및 운영방식 등 제도적인 차원에서 그 차이가 있을 뿐 정비방식 측면에서 보면 합동재개발방식과 공동주택방식, 자력재개발방식과 현지개량방식은 서로 유사하다. 자력재개발방식과 현지개량방식은 기반시설은 공공이 정비하고 필지별 건축물은 주민들로 하여금 자력으로 정비하게 하는 일종의 수복형 재개발 방식⁶⁴⁾인데 비하여, 합동재개발방식과 공동주택방식은 기존 지역을 전면철거하고 사업자들이 선투자하여 공동주택을 건립하는 방식이다. 현재 자력재개발방식은 합동재개발사업 도입이후 거의 시행되고 있지 않으며, 주거환경개선사업의 대부분은 현지개량방식으로 추진되고 있다. 또한 공동주택방식은 단지 일부 사업 불가능 지역을 공동주택으로 건립하는 것으로 아파트를 중심으로 재개발하는 합동재개발방식과 유사하다. 현재 시행되고 있는 정비사업은 아파트 중심의 합동재개발방식과 다세대, 다가구주택을 공급하는 현지개량방식이 가장 대표적인 정비수법이다.⁶⁵⁾

주택재건축사업은 대체로 기반시설이 양호하나 건축물이 노후한 주거지에서 시행된

64) 1990년 수복형 재개발시행방식 도입, 필지, 건물여건에 따라 소단위 점진적으로 정비해가는 방식.

65) 임희지(2003), 지역적응형 가구단위 주거지 정비방안 연구, 시정연, 일부내용 수정 및 첨언.

다. 현지개량방식은 노후한 단독주택 및 연립주택을 주민 스스로에 의해 재건축하는 방식으로써 재건축의 가장 일반적인 방법이다. 공동주택방식은 준공이후 오랜 시간이 경과하여 주거기능 뿐 아니라 안전상의 문제가 우려되는 노후공동주택을 철거하고 아파트로 재건축하는 방식이다. 노후 아파트와 대규모의 노후 단독주택지는 대규모 아파트 건립을 목적으로 하며, 이는 사업주체만 다를 뿐 정비방식에 있어서는 아파트 위주의 합동재개발 방식과 거의 유사하다.

[표 3-15] 주거지 정비사업의 정비방식

주거지 정비사업	정비방식		기반시설 설치주체	건축물방식		선택비중
				공동주택	단독	
주택재개발사업	자력재개발방식	수복형	공공	-	○	□
	합동재개발방식	전면철거형	공공	○(아파트단지)	-	●
주거환경개선사업	현지개량방식	수복형	공공	-	○	▲
	공동주택방식	전면철거형	공공	○(아파트단지)	-	●
재건축사업	현지개량방식	수복형	-	○(다세대)	○(다가구)	●
	공동주택방식	전면철거형	-	○(아파트단지)	-	▲

선택비중: ●활성화 ▲ 보통 □ 비활성화

한편, 주거지 정비사업에서 도시기반시설을 확보하기 위한 방안으로 결합개발방식을 선택적으로 적용하기도 하는데 대체로 기반시설을 재구축하기 용이한 재개발사업에서 적용되는 방식이다. 결합개발방식(Conjoint Renewal Program)이란 둘 이상의 떨어진 구역을 하나의 사업단위로 묶어서 정비하는 방식을 말하는데 재개발 대상지의 여건을 고려하여 상호 혼합하는 방식이라 할 수 있다.⁶⁶⁾ 예를 들어 이격되어 위치한 역세권과 구릉지를 하나의 사업단위로 설정할 경우 건축규모와 기반시설 규모 설정은 하나의 구역면적을 기준으로 산정하여 적용할 수 있다. 따라서 주변 자연환경이나 시설조건에 대응하는 공간 계획이 가능하므로 소규모 주거지 정비사업의 대안으로 적용할 수 있으나 양측의 거주환경의 쾌적성이 유사하게 보장될 수 있는 방안이 동시에 마련되어야한다.

66) 재정비특별법시행령 제 12조 제4항, 도시및주거환경 정비법 제 34조 제 1항.

제4장 기성주거지 도시공간조직의 특성과 사례분석을 통한 주거지 정비사업의 문제점 진단

1. 국내 기성주거지 도시공간조직의 일반적 특성
2. 도시공간조직을 통한 기성주거지 정비사례의 비교분석
3. 분석을 통한 기성주거지 정비사업의 문제점

1. 국내 기성주거지 도시공간조직의 일반적 특성⁶⁷⁾

산지와 구릉지가 국토의 약 70%를 차지하는 우리나라의 도시공간조직은 지형과 물길을 따라 유기적으로 형성된 큰 가로를 중심으로 다시 싹틔줄처럼 이어지는 세가로에 필지들이 매달리는 것이 특징이다.⁶⁸⁾ 국내 기성주거지의 시작은 1930~40년대 조선시가지계획령에 따라 개별 필지의 집합으로 구성된 가구와 가로 틀이 형성되면서 부터이다. 이는 1960년대 이후 도시계획의 차원에서 토지구획정리사업, 주택지조성사업, 택지개발사업 등에 의해 전국에 걸쳐 보다 체계적인 도시공간조직의 일반적인 구조로 정착되었다.

새롭게 형성되는 주거지는 격자형 가로망 위에 2~3열의 필지로 이루어진 장방형가구로 조직되었고 1980년대 이후 필지규모가 다소 증가하고 도로의 폭도 확장되었다. 주거지 공간조직은 도로체계를 유지하면서 블록과 필지가 통합되는 방식으로 변화해간 것이다. 도시개발에 따른 이주단지의 형성과 함께 새롭게 정착된 구릉지역의 주거지는 가로와 필지, 건축물이 상호 유기적인 특성을 지니게 되었고 자연과 지형에 순응하면서 수많은 작은 행위들이 오랜 시간 누적되어왔다.

한편 1960년대부터 등장하기 시작한 아파트단지는 1990년대 이후 격자형 시가지와 결합되면서 상당 규모의 도시공간구조를 변모시켰다. 이에 따라 필지규모 및 건축물도 기

67) 국내기성주거지의 도시공간조직관련 문헌 연구에 기초함.

68) 서울시정개발연구원(2009): 서울의 도시형태연구.

존의 도시조직과는 전혀 다르게 형성되었는데 사업 의도와는 달리 물리적 형태와 기능의 급변으로 인해 산발적인 도시 공간조직이 생성된 것이다. 2000년대 이후 보행 공간 및 기타 도시 공공시설의 적극적인 활용을 통해 새로운 아파트 단지계획이 활성화되었으나 주변지역과 단절을 유도하는 대규모 택지를 근간한 공간조직의 틀은 지속되고 있다.

자연발생형의 노후화가 심한 기성주거지의 경우는 재개발사업과 재건축을 거치면서 일차적인 도시조직의 변화를 수반하였다. 개별단위의 유기적인 공간적 충돌이 발생하면서 전통적인 도시조직이 사업대상지별로 일시에 소멸되고 완전히 다른 조직이 기존의 도시조직위에 이식되었다. 특히 자연발생형의 주거지는 구릉지에 밀집되어 있고 경사지형에 수직, 수평으로 대응하는 가로구조와 이에 따른 필지의 배치방식 및 건축공간구성이 다른 점을 고려할 때 대규모 전면철거에 따른 새로운 도시조직의 이식은 기존의 물리적 맥락이 소멸되는 일차적인 원인으로 작용하였다고 할 수 있다.

1) 기성주거지 도시공간조직의 유형



[그림 4-1] 격자형도시공간조직의 주거지
(서울양천구신정동일대)

[그림 4-2] 자연발생형도시공간조직의 주거지
(서울동대문구이문동일대)

우리나라 도시공간조직을 유형화하면 형태적으로 또는 도시계획 여부에 따라 격자형과 자연발생형으로 구분할 수 있다. 두 가지 유형은 필지, 가구, 가로 구성의 형태에 있어

서 확연한 차이를 보이는데 특히 자연발생형의 경우 체계적인 가로구조가 부재하므로 공간단위의 명확한 체계의 차이가 곧 이들 도시공간조직의 차별화로 이어질 수 있다. 한편 주거지가 위치한 지역적 특성에 근거한 유형은 구릉지형과 역세권형으로 분류할 수 있는데 일반적인 도시공간현황에 따르면 도시계획적 차원에서 개발된 역세권에는 격자형이, 도시의 공간적 확장과 이주민 정착, 그리고 도시인구증가 과정에서 형성된 구릉지에는 자연발생형의 도시공간조직이 나타나고 있다.

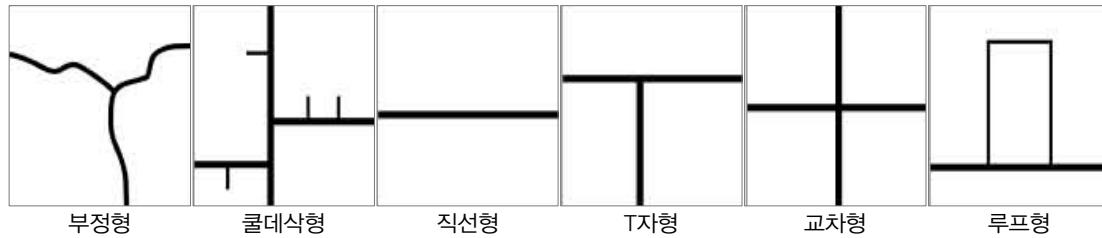
① 격자형 주거지역

□ 가로

주거지는 일차적으로 가로를 통해 물리적 형태를 구분하는데 격자형 주거지의 가로 형태는 크게 직선형과 쿨데삭형, 교차형과 T자형, 부정형, 루프형이 있다. 이는 필지열의 상태나 지형조건에 따라 결정되며 가구 형태 및 규모에 직접적인 상관성을 갖는다. 일반적으로 직선형, 교차형, T자형은 주거지내 직선형의 통과도로로 이루어지며 따라서 장방형의 가구체계가 형성되고 별도의 진입로 없이 도로에서 필지로 직접 진입할 수 있다.

쿨데삭형은 가로를 중심으로 일정 규모의 필지들이 그룹핑 되는 것으로 통과도로와 달리 강한 공간적 영역성이 형성되나 기성주거지에서는 대체로 3열 이상 다수열의 가구에서 진입을 위해 설치되는 다소 위계가 낮은 가로유형이다. 루프형은 루프형태로 순환되는 도로로 간주할 수 있으며 직선형이나 교차형과 같이 도로의 순환기능을 가지면서도 쿨데삭형처럼 공간적 영역성을 갖는 유형이라 할 수 있다. 격자형 주거지에 나타나는 부정형 가로는 자연지형, 또는 도시공간에 산재한 특정 요인에 대응하여 발생하였거나 필지의 합필이나 분필과정에서 자연스럽게 형성된 유형으로 이해할 수 있다.

가로유형은 또한 가구 규모에 따라 달리 구분할 수 있는데 차량 및 보행 통행량이 많은 약 10,000m²의 중가구 가로체계는 교차형이, 3,000m²이하의 소가구는 교차형과 T자형이 일반적인이다. 1990년대 이후 도시 재개발사업 등에 의해 도로 면적이 증가하였고 이에 따라 도로율도 증가하였으나 반면 도로 길이는 감소하는 추세를 보이고 있다.



[그림 4-3] 가로유형

□ 가구 및 필지

도로에 의해 구획된 일련의 건축군 또는 대지를 가구나 규정할 때 우리나라 도시 공간조직으로써 가구는 개별 필지의 집합이라고 할 수 있다. 각각의 가구 내 필지는 형태적으로 유사한 구조를 지니고 있으나 위치에 따라 건축물의 속성을 변화시킬 수 있다. 특히 가로변에 위치한 필지의 경우 공공 행위의 간섭과 법제도의 규제에 의해 건축 가능한 시설 및 규모 등이 가구내부 측 필지와는 다르게 나타난다.

가구를 구성하는 필지의 구조는 1,2 열 및 3,4열이 보편적인데 특히 4열가구가 가장 많으며 이 경우 가구 규모는 가로 약 40m~50m, 세로 100m~140m로 나타난다. 가구의 형태는 필지와 가로의 패턴에 따라 격자형, 그물형, 준가구형, 루프형으로 분류된다. 이러한 가구면적은 시간의 경과에 따라 5,000m²에서 2,000m²정도까지 지속적으로 세분화, 다양화되어 왔고 1990년대 이후 증가한 대규모 아파트 단지의 건립에 따라 20,000m²이상의 택지가 도시조직의 많은 부분을 차지하며 이질적인 건축경관을 양산하는 매체가 되기도 하였다.

기존 연구에 따르면⁶⁹⁾ 일반적으로 우리나라 도시공간조직으로써 필지 규모는 90m²가 보편적이나, 200m²~500m²가 가장 많은 것으로 보아 지속적으로 소규모 필지들이 합필되어 왔음을 알 수 있다. 특히 다세대주택의 보급이 확대되면서 소규모 공동주택 규모의 필지면적이 필요하게 되었고 주차장 확보 등을 위해 필지규모가 커져온 것으로 추정된다. 또한 필지의 세장비는 1~1.4의 장방형이 가장 많은 것으로 나타나는데 이는 향을 중시하는 우리나라 주거성향에 대응한 것이기도 하지만 이와 더불어 가로에 면한 필지의 분필과 합필과정이나 새로운 도로의 생성도 주요한 요인으로 간주된다.

69) 한국과학기술연구소, 지역개발연구소(1980): 주거단지의 계획과 평가.

[표 4-1] 가구유형

가구 패턴	정의		개념도	치수 결정요소	
				단변	장변
격자형	<ul style="list-style-type: none"> 각 획지의 진입이 접근로에서 직접 이루어짐 별도의 진입이 없음 	병렬배치		D	80m ~ 160m
		배향배치		D1+D2	
그물형	<ul style="list-style-type: none"> 각 획지의 진입이 주호가 공동으로 사용하는 막다른 골목(cul-de sac)을 통해 이루어짐 			ΣD	80m ~ 160m
준가구형	<ul style="list-style-type: none"> 각 획지의 진입이 주호가 공동으로 사용하는 뚫린 골목을 통해 이루어짐 			ΣD	80m ~ 160m
루프형	<ul style="list-style-type: none"> 각 획지의 진입이 루프형 골목으로 이루어짐 			ΣD	80m ~ 160m

(출처 : 한국과학기술연구소, 지역개발연구소(1980): 주거단지의 계획과 평가)

□ 건축물

국토의 이용 및 계획에 관한 법률(국계법)에서는 국토의 효율적인 계획을 위해 용도지역지구를 지정하고 각 지역의 건축규모와 밀도를 규제하고 있다. 체계적인 주거지 조성사업이 추진되었던 서울을 기준으로 하는 격자형 주거지역의 경우 2종일반주거지역이 전체 지구의 약 50%를 차지하고 있으며 점차 3종일반주거지역, 준주거지역, 근린상업지역의 비중이 증가하는 추세이다. 2000년대 이후 주거지의 용적율은 경인지구의 경우 대략 100배 까지도 증가하였는데 주거시설 중 약 45%이상이 단독 및 다가구, 다세대, 연립주택으로 전환되었고, 일반주거지역의 종 변경을 통해 아파트 건립이 가능해지는 등 용도지역에 따른 건축물의 변화가 지속되고 있다.

[표 4-2] 격자형 주거지역의 변화패턴

변화특성		내용					
밀도의 변화		단독주택지			다세대 · 다가구 주택지		
		16,52km ² (14.14%)			36.93km ² (31.61%)		
용도지역의 변화	기준 면적	1종전용	1종일반	2종일반	3종일반	준 주거	일반상업
	116.85km ²	2.2km ²	13.4km ²	62.94km ²	42.66km ²	5.27km ²	8.9km ²
		49.8%			36.3%		
필지규모의 변화	과소 필지		기준필지		합필 필지(추정)		단지형 필지
	90m ² 미만		90~200m ²		200~5,000m ²		5000~900m ²
	2.33km ²		19.99km ²		51.02km ²		10.86km ²
	2.77%		23.74%		60.59%		12.90%
건축물유형의 변화	단독주택		다세대 · 다가구 주택		연립주택		
	18.91km ²		37.90km ²		3.43km ²		
	14.35%		28.76%		2.60%		

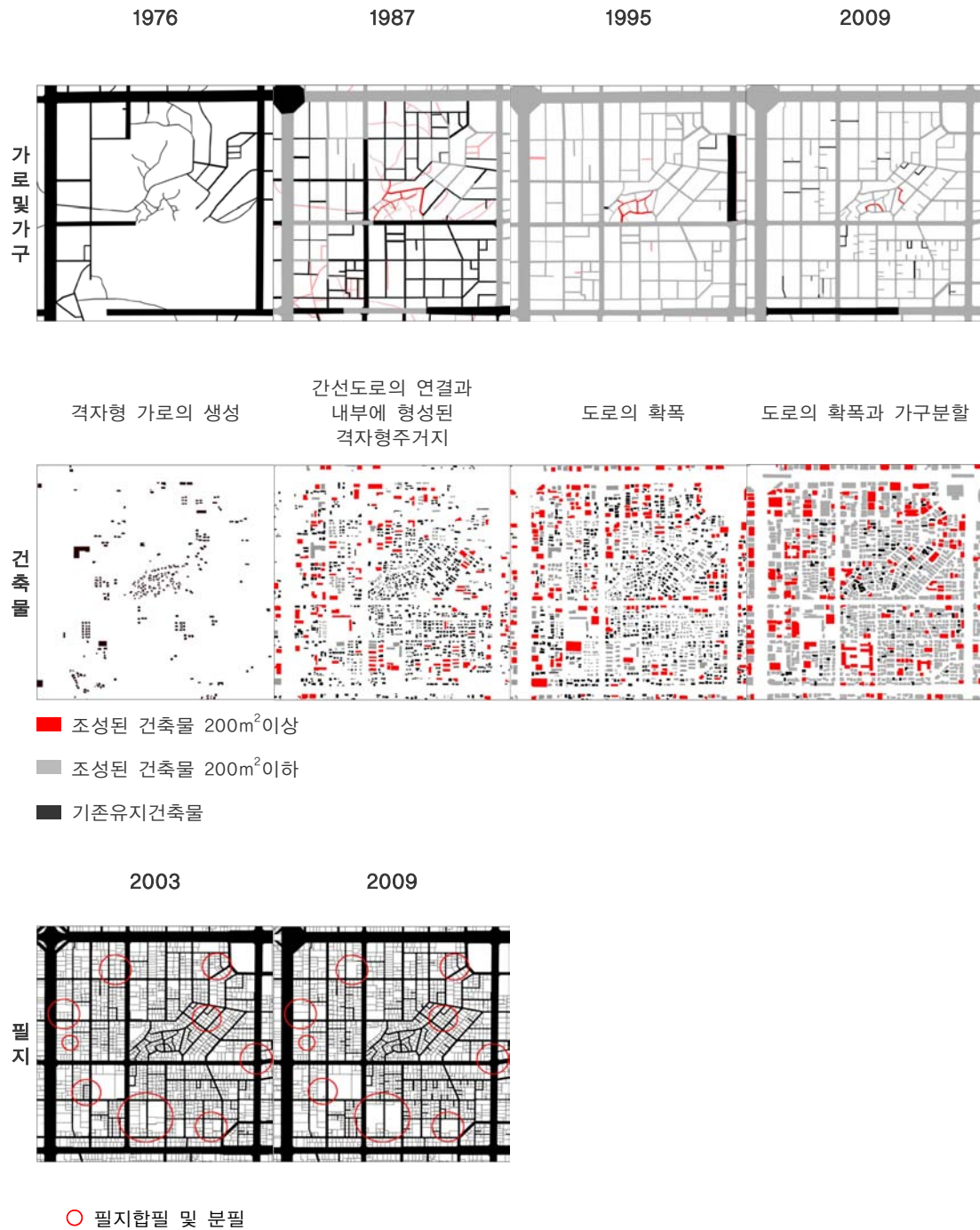
(출처 : 서울시정개발연구원(2009): 서울의 도시형태연구)

[표 4-3] 격자형 주거지 도시형태 특성

형태특성		내용		
		토지구획정리사업	일단의 주택지조성사업	택지개발사업
도로 체계	필지접근	직선형·쿨데삭형·부정형	직선형·쿨데삭형·부정형	직선형·쿨데삭형
	소가구	교차형·T자형	T자형·부정형·교차형	T자형·부정형·교차형
	중가구	교차형	—	—
가구체계 및 형태		3,4열·1,2열·정형	1,2열·3,4열·정형	1,2열·3,4열·정형
필지형태		정형	정형	정형

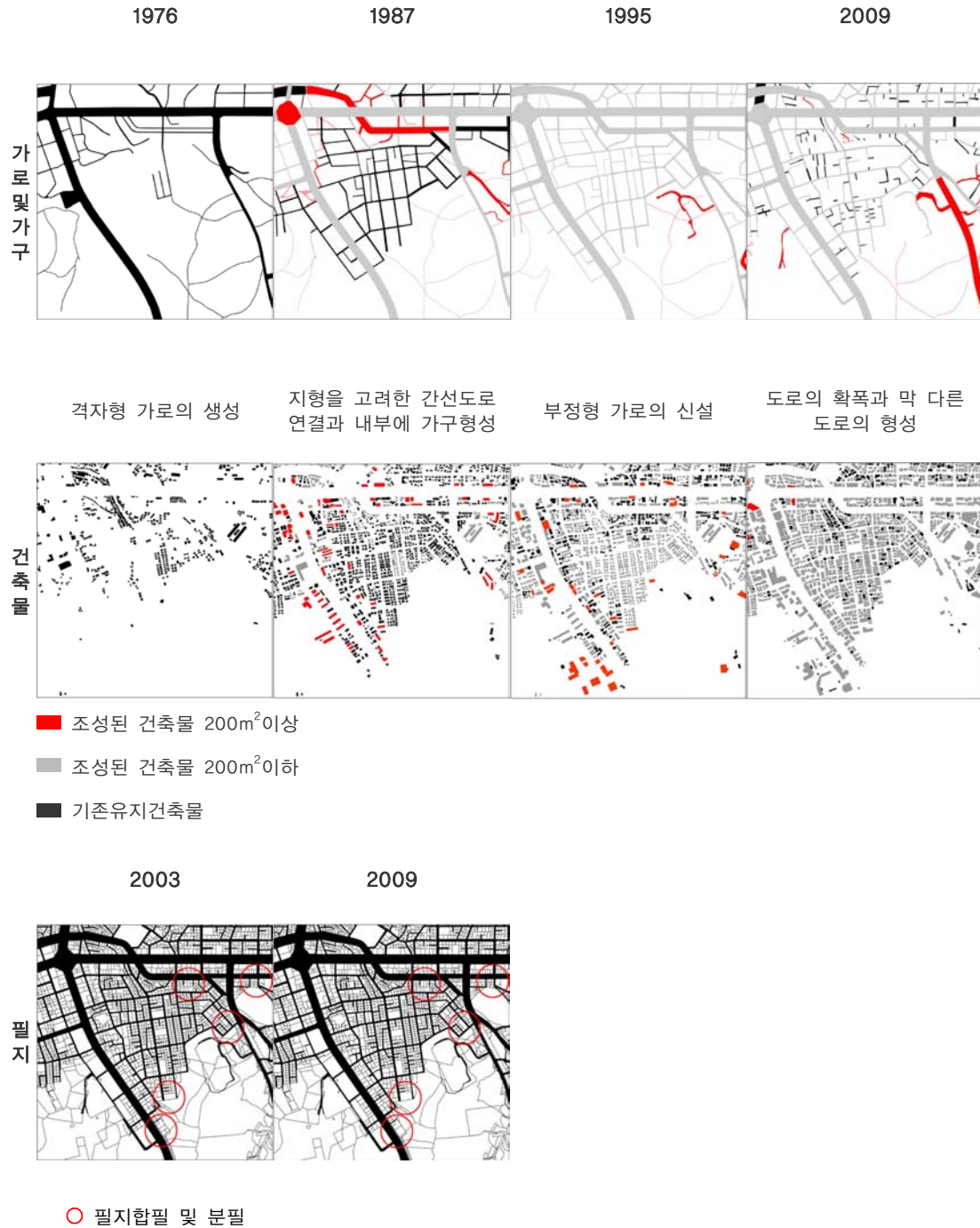
(출처 : 서울시정개발연구원(2009): 서울의 도시형태연구)

[표 4-4] 영동2지구 도시공간조직의 변화패턴 중 일부



(출처: 시정개발연구원(2009), 서울의 도시형태연구)

[표 4-5] 영동2지구 도시공간조직의 변화패턴 중 일부



(출처 : 서울시정개발연구원(2009): 서울의 도시형태연구)

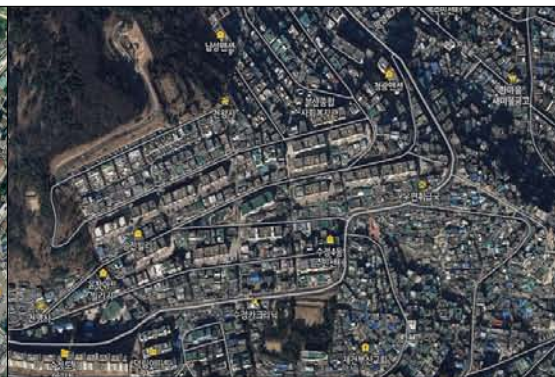
② 자연 발생형 주거지역

자연발생 주거지역의 생성은 6.25전쟁이후 판자촌의 집단 발생이나 우리나라 도시 팽창의 과정에서 유입된 농촌 인구의 집단 정착 등에 의해 시발되었다. 따라서 이는 도시 기반시설이 불량하고 체계적으로 대지가 조성되지 않아 거주환경이 열악한 도심 저소득 계층의 주거지역으로 인식되어왔다. 1960년대 이후 사회 개혁의 일환으로 도심부에 산재한 불량주거지를 없애고 거주민을 도심외곽, 주로 구릉지대로로 강제 이주시켰는데 이 과정에서 또다시 자연발생적인 불량 주거지가 형성되는 등 도시개발, 재정비과정에서 유발되는 사회 문제는 도시형성이후 현재까지 지속되는 현상이다.⁷⁰⁾

도시공간조직의 관점에서 자연 발생형 주거지는 국토의 약 70%가 산지와 구릉지로 이루어지고 4계절이 뚜렷한 기후환경을 갖는 우리나라의 지역성과 정체성을 그대로 내포하고 있다. 자연발생 주거지는 거주하는 공간의 자연지형에 최대한 순응하여 길이 만들어졌고 그 길을 따라 필지들이 자연스럽게 생성되었다. 격자형 주거지의 도시공간조직이 기능적인 공간구성에 중점을 두었다면 자연발생주거지역은 인간 삶의 본능적 욕구에 대응하는 유기적인 공간구조가 특징이라 할 수 있다. 최근의 단독주택지 보존 등에 대한 계획적 접근이 장소적 거주성을 기반으로 추진된다면 이러한 자연발생주거지의 도시공간조직이 실질적인 대상이자 유용한 참고가 될 것이다.



[그림 4-4] 구릉지에 형성된 자연발생 주거지의 위성사진(서울)



[그림 4-5] 구릉지에 형성된 자연발생 주거지의 위성사진(부산)

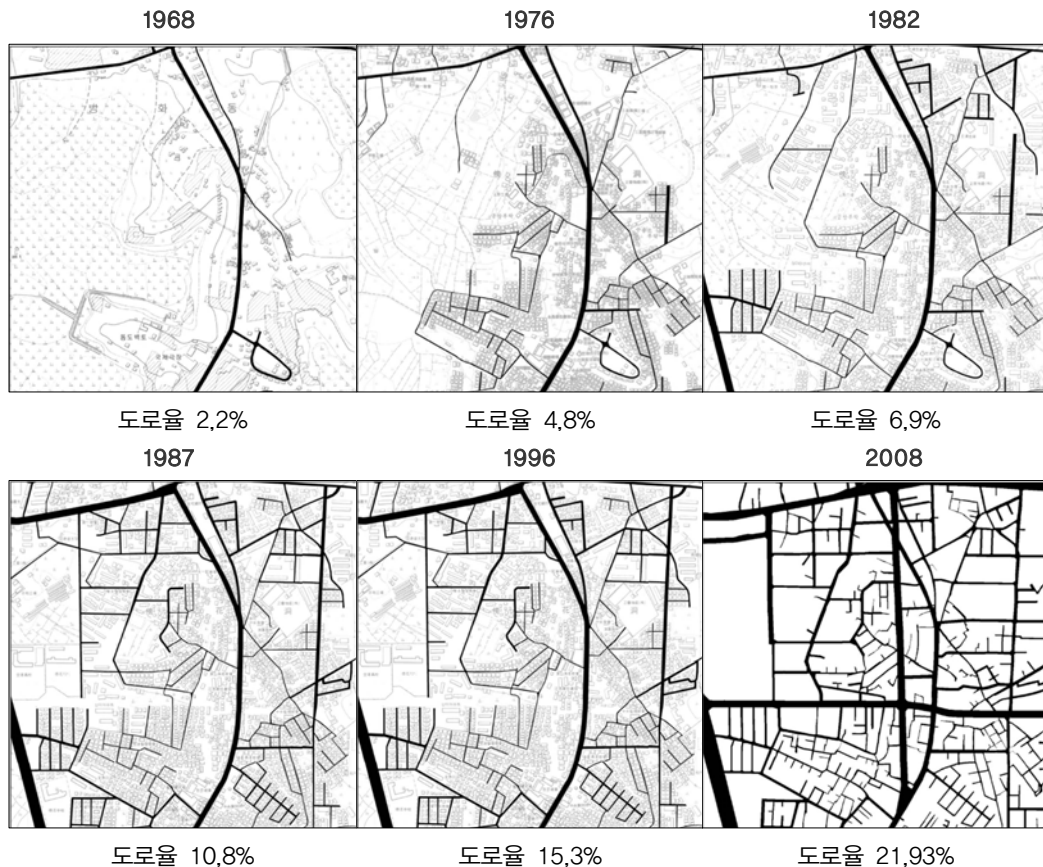
70) 이러한 배경에 따른 심각한 사회 문제는 도시공간조직에 대응하지 못하는 주거지 정비의 근원적 요인이기는 하나 물리적 관점에서의 정비방법을 찾아가는 본 연구의 주요 논의 대상에서 제외하였다.

□ 가로

자연발생 주거지의 가로는 자연지형의 경사를 완화시킬 수 있는 방향, 주로 동서 방향으로 형성되어 평지에 비해 가로의 길이가 길어진다. 1960년대 자동차 이용이 거의 없던 시기에 형성된 자연발생지역 주거지 가로는 보행중심으로 형성되었고 지역전체의 순환이 불가하거나 경사가 심한 지역은 계단 등의 통로도 많은 비중을 차지하고 있다.

가로의 폭도 좁고 비정형적인데 일반적으로 6m도로는 대상지의 주요 도로로 작용하며 4m도로가 일반화되어 있다. 개별필지 진입로는 2m이하가 다수를 이룬다. 한편 가로여건이 불량하다보니 전체 도로의 90%이상이 개인소유의 사도로 이루어진 곳이 많으며 현재까지 주거지의 확산, 정착과정을 거치며 도로의 신설 및 확폭 등으로 가로면적(도로율)이 점진적으로 증가하고 있는 추세다.

[표 4-6] 1960년대 이후 자연발생지역의 도로율 변화추세



[표 4-7] 자연발생주거지의 가로현황



<p>4차선 이상 주요간선도로변에서 주거단지 내부로 진입하는 도로; 근린상업지역에 해당되고 주거지 내부와 외부를 경계</p>	<p>단지 내· 외부의 중간적 입지로써 근린생활시설이 위치하는 상업가로; 소규모 상업시설들이 분포하며 대체로 6m이상의 폭으로 구성됨</p>	<p>주거지 내부 개별필지 진입로 : 2M 이하의 폭이 좁은 부정형의 가로 및 지형에 대응하는 계단형 등이 많음</p>
---	--	--

□ 필지 및 가구

가로형태가 불규칙적인 자연발생주거지에서는 필지 및 가구의 형태 또한 비정형적이다. 필지는 건물의 남향배치가 유리한 방향의 깊이를 가지고 있으나 세장비가 일정하지 않다. 필지 크기는 50~100m²의 과소필지 비율이 높고 도로와 접하지 못한 경우 개별 필지를 통로로 활용하고 있다. 특히 막다른 도로가 주거지 전체에 일반화되어 있고 계단이나 축대를 통해 형성된 필지 등 지형조건에 대응하는 공간조직의 평면상 가구형태는 실제 공간 형태구조와 차이가 있다. 1980년대 이후 도시재개발사업 등에 나타나는 필지와 가구 체계의 특성은 직선 가로체계의 변경과 더불어 정형화된 대규모 택지로 변화하였다는 점인데, 자연발생주거지역이라 할지라도 동일한 조건이 적용되었으며 기존 도시공간조직이 지닌 물리적 형태는 새롭게 이식되었다. 이러한 과정에서 필지 및 가구크기의 급격한 변화가 유발되었고 도시 공간 규모는 주변과 이질적으로 변화하였다.

□ 건축물

자연발생주거지역의 건축물은 격자형 주거지역과 크게 다르지 않다. 용도지역이 7층 이하 공동주택의 건축을 규제하는 제2종일반주거지역으로 형성되어있어 대부분 1~2층의 단독주택으로 이루어졌고 시간의 경과에 따라 다가구주택, 다세대주택 및 연립주택의 건축이 증가하고 있는 추세도 유사하다. 또한 1960년대부터 지속적으로 증가해온 필지와 가로에 대응하여 건축물의 형태가 변화해왔는데 이러한 현상은 주거물량 확보 및 주거환경 개선 등을 위해 해당지역의 정비가 지속적으로 이루어졌기 때문이라 할 수 있다.

[표 4-8] 관련 연구에서 규정한 우리나라 도시공간조직의 특성 (*출처_참고문헌참고)

제 목	도시공간조직의 특성		
주거단지의 계획과 평가	가로	<ul style="list-style-type: none"> 가구의 패턴을 결정/ 폭이 좁은 진입로가 산발적으로 분포(거주환경 악화요인) 	
	획지 (필지)	<ul style="list-style-type: none"> 세장비는 1~1.4가 보편 80~150m²규모가 보편적 가구패턴(획지의 집합형태)은 진입로의 형태에 따라 격자, 골목, 준가구, 루프형으로 구분 	
	건축물	<ul style="list-style-type: none"> 4열 획지 분할이 가장 많고, 40~50 X 100~140(m)규모 	
역사 환경 으로서 도시조직의 가치	가로	<ul style="list-style-type: none"> 조선시대 물길을 따라 형성된 도로, 식민지시기에 계획 설치된 도로, 6.25전쟁 이후 만들어진 소형 도시 블록 등이 혼재 	
	필지	<ul style="list-style-type: none"> 비정형의 도시블록과 필지형태가 다수 존재 이중적인 도시구조는 대상지만의 독특한 도시경관을 형성 	
	건축물	<ul style="list-style-type: none"> 5층 이하의 건축물이 대부분을 이루며 중·소형 건물이 절대적 다수 대상지의 대부분은 근린생활·제조 및 판매 시설이며 인쇄 및 관련시설이 다수 차지 	
서울 북촌의 역사경관보 전정책변천 에 따른 건축물 변화	건축물	<ul style="list-style-type: none"> 도시건축제도의 건축형식, 높이 제한 등의 변화에 따라 시기별로 변화함 북촌의 건축물 변화 요소 <ul style="list-style-type: none"> ① 가로의 변화 : 도로의 확장과 신설된 가로를 중심으로 양옥 건축물 신축 ② 주거환경 개선사업에 의한 단지식 개발 : 필지의 대규모 합필 ③ 학교가 이전하고 남은 대형필지에 대한 무분별한 개발 : 큰 규모의 건축물 신축 	
	가로	<ul style="list-style-type: none"> 미세 지형, 물길을 따라 나란히 남북방향으로 형성된 도로망을 동서방향으로 연결 지속적인 도로 폭의 확장 물길의 복개로 인한 도로의 신설, 확장 증가 → 대지의 합필 조장, 조직조·콘크리트건물 증가 	
	필지	<ul style="list-style-type: none"> 북촌의 필지 합필 현황 증가는 가로의 확장, 신설 증가와 함께함 대규모 필지 합필로 인한 무분별한 주택 개발의 결과로 대상지 안쪽에 위치한 기존의 한옥이 주요가로와 고립, 단절 됨 	
서울 종로2가 도시조직 변화과정 연구	가로	<ul style="list-style-type: none"> 도시계획에 의한 변화 필지확장에 따라 도로 변화 	
	필지	<ul style="list-style-type: none"> 도심재개발 계획에 의한 대형 필지 합필 	
	건축물	<ul style="list-style-type: none"> 도로와 필지의 관계와 무관하게 지속적으로 생성, 소멸을 반복 과거의 필지, 도로의 구조적 특징을 보유한 대지는 건축물에도 그 특징을 반영 	
서울 명동 도시조직 변화에 관한 연구		1912년 ~ 1929년	1929년 ~ 1940년
	가로	<ul style="list-style-type: none"> 동서, 남북방향 도로가 직각으로 연결 자연 발생적 부정형 도로 다수 존재 두드러진 큰 변화 없음 	<ul style="list-style-type: none"> 도로의 변화 증가 필지의 분할로 인한 '十'자형 도로 신설 동서방향 20m 도로 신설 대형 필지들이 분할되며 새로운 도로 다수 신설
	필지	<ul style="list-style-type: none"> 분할에 의한 변화 증가 구역별 분할 현상 차이 각 구역 상업화 속도에 따라 필지 분할도 영향 국유지 및 단체 소유 대형 필지분할 	<ul style="list-style-type: none"> 상업화에 따른 필지 분할증가 인위적 계획에 의한 일괄적 분할 시작 반듯한 장방형의 필지 도로변 세장필지 증가
목포 구시가지 도시조직의 형성과 변화에 관한 연구	가로	<ul style="list-style-type: none"> 가로패턴: T자형과 격자형 지형적 조건과 개발시차의 영향을 받음 	<ul style="list-style-type: none"> 가로의 전체 골격은 유지 좁은 골목길이 지속적으로 발생
	필지	<ul style="list-style-type: none"> 개항시 계획에 따라 규정된 지역의 성격이 이후 변화에서도 지속 공공시설 + 주거중심 = 정방형 상업지역 = 1.6 ~ 2.0 세장형 필지 단독주택과 점포주택은 필지 합병을 통해 대기규모 확대 	
	건축물	<ul style="list-style-type: none"> 대규모의 필지 : 주택과 근린생활시설을 복합 개발 소규모의 개별대지, 세장한 대지 : 여러 대지의 합필을 통해 아파트 개발 	
단독 주거지 도시 조직 연구	필지	<ul style="list-style-type: none"> 대규모의 필지 : 주택과 근린생활시설을 복합 개발 소규모의 개별대지, 세장한 대지 : 여러 대지의 합필을 통해 아파트 개발 	
	건축물	<ul style="list-style-type: none"> 임대 수요가 높은 지역을 중심으로 개별 필지에서 다세대·다가구 주택 신축 상업시설, 역세권 인접 지역 : 근린생활시설로 개발 	

2) 기성주거지 도시공간조직의 일반적 특성

① 가로

□ 소가로의 연결망으로 구성

도시 주요 간선도로에서 진입한 기성주거지의 일반적인 가로는 2m, 4m, 6m, 8m, 10m폭의 소규모 공공도로로 구성되어 있다.⁷¹⁾ 또한 12m이상의 중로는 주거지에서도 근린상업지역과 인접한 경계부 또는 주요 간선도로나 집산도로에 대응하여 위치한다. 가로는 약 3,000m²의 가구단위로 가로망을 형성하며 주거지내 공간 연결 기능을 향상시킨다. 그러나 한편으로는 심각한 주차문제를 유발하는 직접적 요인이기도 하다.

□ 필지현황에 따른 가로(진입로)유형의 결정

기성주거지 가로는 가구 내 필지 진입방식에 따라 격자형, 일자형, T자형, 가지형, 부정형으로 분류되는데 각각의 유형은 동일한 주거지내에서도 서로 다른 장소적 분위기를 형성할 수 있고 이웃 공동체 단위를 결정하기도 한다.

□ 지형에 따라 가로 대응방식이 변화

산지나 구릉지에 형성된 자연발생주거지의 경우 지형에 따라 수직과 수평방향의 가로구조가 형성되며 수평방향은 진입로, 수직방향은 접근로의 가로체계를 가진다.

□ 필지구조변화에 따라 가로규모가 변화

필지의 합필과 분필과정에서 가로는 확폭 되거나 신설된다. 또한 진입로가 변화하거나 새롭게 생성되기도 하는데 특히 3열 이상 필지 가구에서 막다른 도로의 변화가 다양하게 발생된다.

② 가구 및 필지

□ 가구 및 개별 필지의 집합

국내 기성주거지의 가구는 소규모 개별 필지의 집합체이다. 가구 내 건축물의 건축은 필지를 경계로 규제되므로 가구단위의 중심적인 외부공간은 부재한다.

71) 자연발생주거지의 경우 가로 위계는 동일하나 형태가 불규칙적이고 사도(私道) 비율이 높다. 그러나 사도 또한 주거지 내에서는 공공 목적의 도로로써 기능한다.

□ 필지와 진입로에 따라 가구 형태가 결정

필지의 집합형식과 더불어 필지 진입로에 따라 가구형태가 결정되며 격자형, 골목형, 준가구형, 루프형으로 분류된다. 대체로 필지 열이 많을수록 가구 장단비가 작아지며 가구 내 도로율이 줄어드는 특성이 있다.

□ 가로 및 지형에 따라 필지 구조가 변화

필지 접근로와 방향, 그리고 지형에 대응하여 필지의 세장비가 변한다. 가로와 필지의 관계에서는 가로변에 면한 필지와 가로변 내부 필지로 크게 이원화되는데 가로변필지의 경우 세장비가 크다.

□ 건축물의 시간적 변화과정에 따라 필지구조가 변화

필지는 건축물의 변화에 따라 분할-합필-분할 등의 변화과정을 갖는다. 필지구조가 클수록, 남북방향으로 세장비가 큰 필지일수록 건축 제한이 적기 때문에 기존구조를 유지하기 쉽다고 할 수 있다.

③ 건축물

□ 생활공간으로써 가로와 밀착

기성주거지의 개별 건축물은 모두 가로에서 직접 진입한다. 따라서 가로는 건축물과 가장 직접적인 생활공간으로 작용한다. 기존 단독주택이 다세대주택으로 변경되면서 주차장과 필로티, 계단 등 가로와 대응 방식이 증가하였다.

□ 소규모로 구성

건축물은 소규모 가로에 대응하는 3층 이하가 일반적이며 필지합필을 통해 3~4층의 다세대 건축이 형성, 증가하였다. 주거지역과 근린상업지역을 경계 짓는 가로는 4층 이상의 건축물이 근린생활시설 용도와 복합적으로 분포한다.

□ 가로변을 따라 다양한 근린생활시설이 넓게 분포

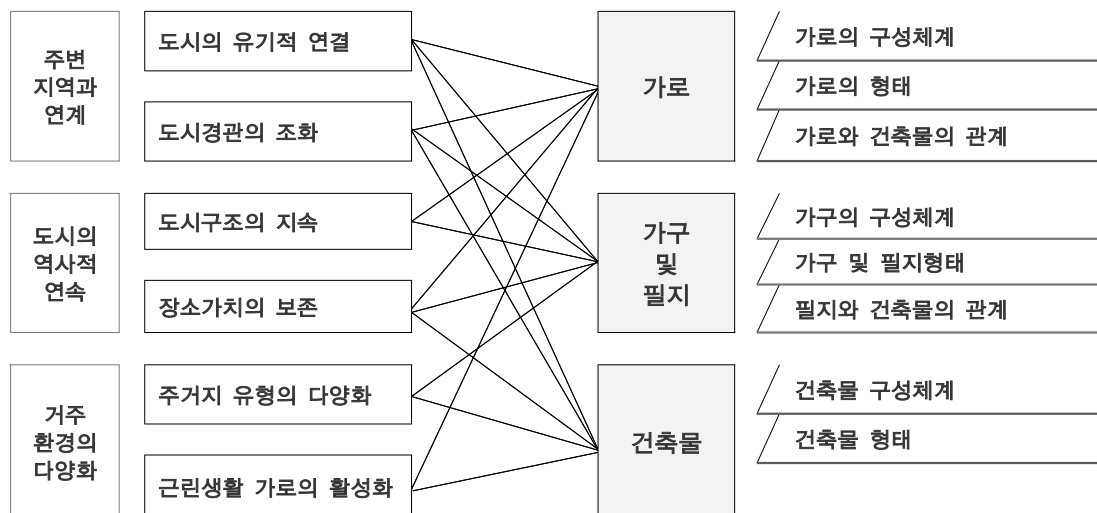
주거지내 주요 가로변을 따라 소규모 근린생활시설들이 넓게 분포하고 있으며 대체로 주거시설과 용도복합으로 이루어져있다. 이러한 시설들은 자생적으로 발생하며 주거지의 주요 커뮤니티 공간단위의 기준이 된다.

2. 도시공간조직을 통한 기성주거지 정비사례의 비교분석

앞서 검토한 우리나라 주거지 도시공간조직의 일반 특성을 토대로 실 사례를 통해 현 기성주거지의 공간현황과 정비계획안의 비교분석을 수행하였다. 이는 기성주거지의 도시공간조직이 지닌 공간적 잠재 가능성들을 도출하고, 동시에 정비계획안에 나타난 도시공간조직의 변화실태를 비교분석함으로써 현행 주거지 정비사업의 계획적 오류를 검출, 도시공간조직에 근거한 합당한 주거지 정비 개선방안의 지표로 삼고자함이다.

1) 분석내용 및 방법

주거지 공간현황과 정비사업의 비교분석은 2장에서 규정한 도시공간조직에 대응하는 정비 방법론에 근거한다. 기성주거지의 공간현황이란 노후한 기성주거지의 물리적 현황을 의미하며, 정비계획안은 이를 대상으로 한 주택재개발의 기본계획안을 지칭한다. 정비사업의 현황진단은 이러한 기존 주거지의 공간현황과 정비계획안의 도시공간조직을 비교 분석함으로써 가로, 가구, 필지, 건축물의 물리적 상태, 용도, 상호관계의 변화와 그에 따른 문제 및 원인을 밝히고 주거지 정비사업의 개선과제를 도출하는 것에 초점을 두고 있다. 먼저 비교분석방법론은 도시공간조직으로 규정한 가로, 가구, 필지, 건축물의 구성체계하에 ‘구성체계’, ‘형태’, ‘관계’로 재분류하였다.



[그림 4-6] 진단항목 분류기준

[표 4-9] 기성주거지 정비사업 분석내용

분 석 항 목			분 석 내 용
가로	① 가로의 구성 체계	주요 도로 및 동선체계	<input type="checkbox"/> 도시 공간의 물리적, 기능적 네트워킹을 통한 공간적 연속성 1. 대상지도로체계-주간선, 보조간선, 집산도로, 소로, 골목길 2. 도로의 폭 3. 동선체계-차량, 보행, 보차혼용
		공공시설의 연결체계	<input type="checkbox"/> 공공성을 전제한 도시 공간 확장과의 연결 1. 공공건축물, 공원, 녹지, 기타 외부공공시설
	② 가로의 형태	지형에 대응 방식	<input type="checkbox"/> 지형에 대응하는 가로 현황 1. 도로의 방향
	③ 가로와 건축물의 관계	가로변 건축물 용도	<input type="checkbox"/> 근린생활공간으로써 가로변 건축물 용도 현황 1. 주요가로변에 위치한 시설의 종류 2. 주요가로변 저층부 건축물 용도
		가로변 건축물 진입방식	<input type="checkbox"/> 가로와 건축물의 공간적 연계관계 1. 가로변 건축물의 진입방식 유형
가구 및 필지	① 가구의 구성 체계	가로체계에 따른 가구의 위계	<input type="checkbox"/> 가구의 위계에 따른 근린 공간의 크기 1. 소가구, 중가구, 대가구 등의 가구규모
	② 가구 및 필지 형태	필지 열과 진입로에 따른 가구유형	<input type="checkbox"/> 가구형성 요인으로써 필지의 형태 1. 소진입로와 필지 형태에 따른 가구유형 2. 소필지 면적 3. 소필지의 세장비
	③ 가구 및 필지와 건축물 관계	건축물 이격	<input type="checkbox"/> 필지별 건축범위 1. 인접대지와 이격거리 2. 도로와 이격거리
		용도지역, 건축물 용도의 분포	<input type="checkbox"/> 법적조건에 따른 공간별 건축물 용도현황 1. 1,2,3종일반주거, 준 주거, 근린상업 2. 용도 지역별 건축물 분포현황 3. 공공이용 건축물의 분포현황
건축물	① 건축물 구성 체계	건축물 현황	<input type="checkbox"/> 건축물 건축현황 1. 소건물수, 세대수 2. 소건폐율, 용적율
		주거 유형	<input type="checkbox"/> 주거유형의 변화 1. 소단독, 다세대 및 다가구, 연립, 아파트
	② 건축물 형태	건축물 규모와 건물형태	<input type="checkbox"/> 건축물 규모에 따른 공간경관 1. 소건축물 규모 2. 소정비계획안의 건축물 형태

기성주거지의 공간현황분석은 도상분석과 공부조사 그리고 현장조사를 통해 진행되었다. 자료 수집은 관련행정기관 및 정비계획 업체, 그리고 설계사무소의 협조에 근거하였고 인터넷 등을 활용하여 역사, 문화 등의 사항도 조사하였다. 현장조사는 주요 가로변의 생활 실태를 대상으로 이루어졌는데, 도상이나 공부에서 확인되지 않는 건축물 이용현황과 대상지 주변과의 환경적 차이, 해당 지역의 구조적 특이점을 중점적으로 조사하였다. 현장조사 및 공부조사에 따른 결과는 GIS프로그램을 활용하여 종합정리하였다.

정비계획안의 분석은 정비업체 및 설계사무소로부터 보고서 및 계획도면을 제공받고 이를 도시공간조직요소별 항목에 근거하여 분석하였다. 자료는 재개발구역지정이 결정 고시된 시점에 준하였으며 지구 전체 마스터플랜 및 해당사업 구역의 물리적 공간의 변화양상과 건축물의 계획 현황을 중점적으로 검토하였다. 기성주거지의 공간현황과 정비계획안을 비교분석함으로써 정비사업을 통해 기존 도시공간조직이 어떻게 변화하였는지를 종합하여 문제와 원인을 규명한다.

[표 4-10] 기성주거지 정비사업에 따른 도시공간조직의 변화 비교 분석방법

		(A) 공간현황분석		(B) 정비계획안분석	
		도상분석 및 공부조사	현장조사	보고서 분석	계획 도면분석
가로	1) 가로의 구성체계	○	○	●	
	2) 가로의 형태	○		●	
	3) 가로와 건축물의 관계	○	○	●	●
가구 및 필지	4) 가구의 구성체계	○	○	●	●
	5) 가구 및 필지 형태	○	○	●	●
	6) 가구 및 필지와 건축물 관계	○	○	●	●
건축물	7) 건축물의 구성체계	○	○	●	●
	8) 건축물의 형태	○	○	●	●
	-				

2) 대상지 선정 및 일반개요

기성주거지 공간현황분석을 위한 대상지사례는 1960년대 이후 토지구획정리사업을 통해 비교적 정리가 잘 된 격자형 단독주택지와, 비슷한 시기에 생성된 자연발생주거지 3개소를 선정하였다. 2개 대상지는 서울에 위치하며 현재 도시재정비촉진지구로 지정되어 구역별 사업추진중이고 1개 대상지는 안양시에 위치, 마찬가지로 주택재개발사업이 진행되고 있다.

[표 4-11] 선정 대상지

조사대상지	주거지유형	구 분	위 치	주변주거지상황
신정 재정비촉진지구 신정 2구역	격자형주거지	1960년대 토지구획정리사업	서울 양천구 신정동 1175-28번지일대	목동신시가지와 인접
이문·휘경 재정비촉진지구 이문 3-1구역	자연발생형 주거지	1960년대 이주민정착자연발 생지	서울 동대문구 이문동 257-42번지일대	이문동, 휘경동 단독, 다가구밀집의 노후주거지
안양호원초교주변 주택재개발사업구역	격자형주거지	1970년대 토지구획정리사업	경기도 안양시 호계1동 956번지 일원	평촌신시가지와 인접

① 신정재정비촉진지구, 2구역



[그림 4-7] 신정2구역주변 계획도

신정재정비촉진지구는 2005년 서울시 2차 뉴타운사업 지구로 지정된 곳으로 전체 사업면적 약 68.9ha에 해당하며 현재 1구역과 2구역이 재개발사업구역으로 결정되어있다.

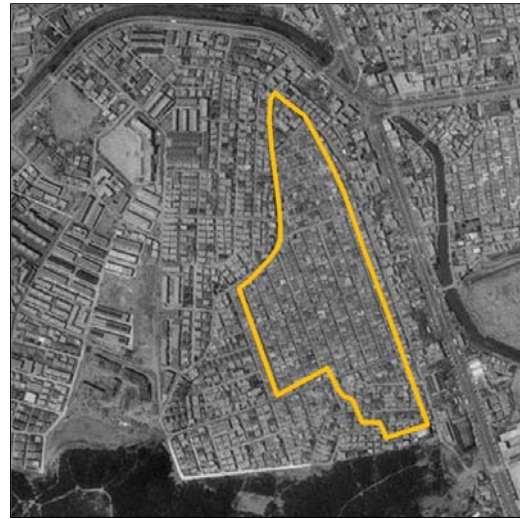
본 연구의 집중 분석대상지는 2구역으로써 전체면적은 약 10.6ha이다. 신정지역은 1960~70년대 토지구획정리사업에 의해 조성된 신월6동, 신정3동의 철거민 이주정착단지이다.

1960년대부터 10년 단위로 촬영한 위성사진에 따르면, 1970년대에

이르러 현재 사업지구 서측 1구역과, 동측 2구역이 가장 먼저 주거지 틀을 형성되고, 이어 지구 내부로 영역이 확장되어 감을 알 수 있다. 또한 시간의 흐름에 따라 건물규모 및 가구규모가 커지고 있음을 확인할 수 있는데 이를 통해 도시 확장에 따라 필지규모와 가로규모가 증대되었음을 추정할 수 있다. 기존 지역은 임야가 대부분이었고 지구경계에 존재하던 하천은 도시 공간 조직이 갖추어진 1980년대까지 보존되고 있으나 1990년대에 이르러 복개도로의 건설과 함께 흔적만 남겨진 채 도시 공간에서 소멸되었다.



[그림 4-8] 신정 대상지위성사진_1974



[그림 4-9] 신정 대상지위성사진_1986



[그림 4-10] 신정 대상지위성사진_1996



[그림 4-11] 신정대상지위성사진_2010

한편 1970년대 개발되었던 1,2구역은 현재 30년 이상의 소규모 필지의 노후주택으로 밀집되어 있고, 부족한 기반시설의 해소 없이 개별로 재건축사업이 진행되어 체계적인 주거환경정비가 이루어지지 못하였다. 따라서 주차 공간 부족, 쓰레기 처리 등의 생활서비스가 열악하고, 건물간 인동간격이 충분히 확보되지 않아 일조 및 프라이버시 문제, 화재사고와 같은 생활안전 문제가 유발되기도 한다. 지구전체의 호수밀도는 80.8/ha이고, 접도율 54.7%, 과소필지51.0%, 노후도 64.4%로 서울시조례에 따른 주택재개발구역지정기준에는 부합하고 있다.⁷²⁾

현재 해당지역은 2006년 노후 불량주택지역 및 기반시설의 정비를 위해 도시재정비촉진지구로 지정되었고 2019년까지 단계별로 사업이 진행되고 있다. 도시정비계획의 방향은 여유 있는 도시기반시설의 확충과 다양한 계층 및 세대가 더불어 같이 사는 커뮤니티 조성, 토지의 복합이용을 통한 기능적인 복지환경과 보행중심의 친환경적 주거지의 조성이다.



[그림 4-12] 신정 재정비 촉진구역 구역 주변 전체 항공사진

72) 서울시 도시주거환경정비조례 4조2호에 의거, 물리적 기준으로써 면적 1ha이상으로 다음 각목 중 하나에 해당하는 구역을 정비구역으로 지정할 수 있다.

노후불량건축물 60%이상	주택 접도율 40%이하
호수밀도 60호/ha이상	과소필지, 부정형 및 세장형 필지 50%이상



[그림 4-13] 강서로

30m의 주요간선도로. 1970년대 초기 주거지 형성의 기점이자 현재 지하철역이 위치한 주요 동선체계. 강서로 주변에 5~7층 규모의 상업 시설들이 분포



[그림 4-14] 주거지 내부

주거지내부 6m의 가로변 단독주택들은 3층 이하의 다가구 다세대 주택으로 전환. 차량 및 보행 공용



[그림 4-15]가구 및 도로

주거지 내부 4m의 개별 주택 진입로. 보행우선이나 차량 통행 및 주차장으로도 활용하고 있음. 1층 바닥을 들어 올려 반 지하 구조를 활용한 2.5층의 다가구주택이 주를 이룸



[그림 4-16] 주거지 중앙시장

대상지 중앙부에 위치한 근린 재래시장. 대상지를 남북 중앙 가로변에 위치하며 따라서 남북방향의 차량동선구조 변형요인으로 작용



[그림 4-17] 소규모상권

가로 교차로에 위치한 소규모 상가. 가로에 면한 저층부는 점포로, 상부는 주거로 활용



[그림 4-18] 계남공원하부

남측 계남공원 하부에 위치한 소공원. 대상지 내부에는 공원 및 녹지 시설이 부재하므로 계남공원이 주요 공공시설 및 경관요소로 작용

② 이문·휘경 재정비촉진지구, 이문3-1구역

이문·휘경 재정비촉진지구는 서울시의 3차 뉴타운사업으로 지정된 곳으로 전체 부지면적 약 101.2ha에 총 7개 사업구역으로 이루어져있다. 본 연구의 분석대상지는 이문3-1 구역으로써 구역계 면적 약 13.7ha에 해당하는데 특히 역세권인 본 사업구역은 구릉지인 3-2구역과 결합개발로 진행된다. 이를 통해 구릉지의 건축 밀도를 낮추고 역세권 용적율을 높여 도시경관의 질을 높이고 사업성을 확보하는 등 다양한 개발방식을 검토하고 있다.



[그림 4-19] 이문·휘경재정비촉진지구



[그림 4-20] 이문·회경 대상지위성사진_1966



[그림 4-21] 이문·회경 대상지위성사진_1974



[그림 4-22] 이문·회경 대상지위성사진 1985



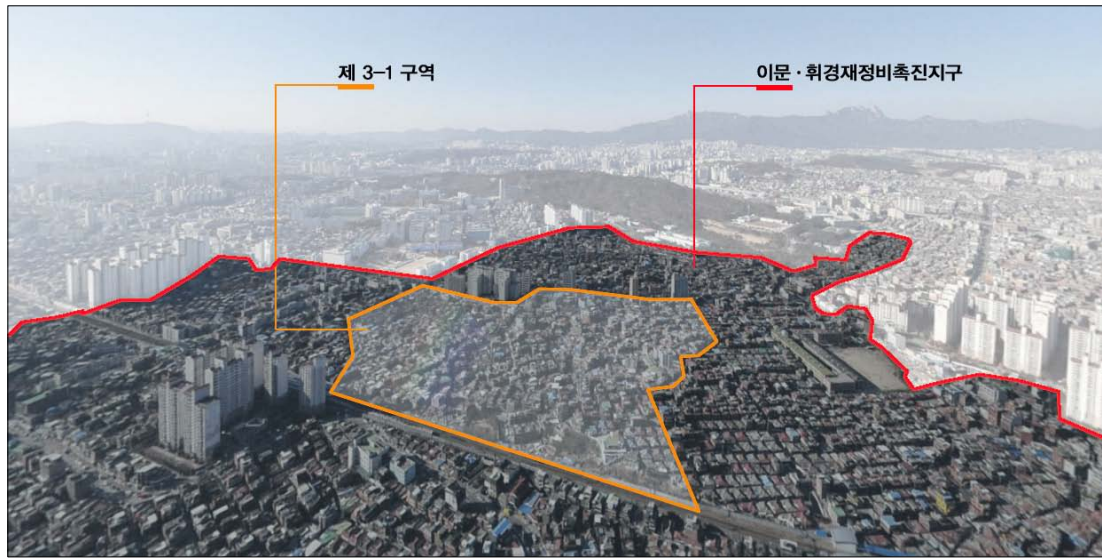
[그림 4-23] 이문·회경 대상지위성사진 1995



[그림 4-24] 이문·회경 대상지위성사진_2006



[그림 4-25] 이문·회경 대상지위성사진_2010



[그림 4-26] 이문3-1 구역 주변 전체 항공사진

사업지구 중 일부는 1960년대 청개천 복개사업으로 인한 이주민 정착지로 조성되었고 대부분이 민간에 의해 자연발생적으로 생성된 지역이기 때문에 도로, 공원 등 도시기반시설이 상당히 취약하고 건물 밀집도 및 노후도가 심하다.

위성사진에 따른 해당지역의 기존 현황은 신정지역 사례와 유사한 임야였으나 신정지역에 비해 1960년대 이미 상당히 개발이 진척된 상태임을 알 수 있다.⁷³⁾ 1970년대는 이미 현재와 유사한 도시공간조직의 형태를 구축하고 있으며 특히 가로 구조나 가구 형태 변화가 나타나지 않는다. 한편 1980년대까지 주변 건물은 대체로 ㅁ자형의 단독주택으로 구성되어 있으나 1990년대에 이르러 상당수의 건물이 상호간 이격된 다가구, 다세대의 형태로 변화한 것으로 나타난다. 2000년대 이후는 건물의 증가가 꾸준히 진행되었는데 특히 이문로변의 대규모 필지의 건축유형의 변화가 두드러진다. 2000년대에 이르러 북동측 공원의 형성은 또 다른 도시공간조직의 변화로 규정할 수 있다. 이러한 과정에 따른 현재 대상지의 공간현황은 호수밀도는 73.3/ha, 점도율 33.5%, 과소필지 등 40.2%, 그리고 노후도는 40.1%이다.

해당지역은 2006년 1월 제 3차 뉴타운 사업지구로 지정된 후 2008년 재정비촉진계획이 결정고시 되었다. ‘살아있는 커뮤니티와 생활 속의 문화, 예술, 보행중심의 녹색문화

73) 신정지역 1960년대 위성사진은 1구역도 여전히 임야의 상태로 확인

도시'를 표방하는 계획의 기본방향은 청량리 부도심 배후 및 전농 답십리 뉴타운과 함께 주거기능을 수행하고자하며 주거, 문화, 복지기능이 조화된 복합 신 주거단지로서 다양한 주택유형을 공급하여 원주민 재정착 및 주민통합을 유도한다는 것이다. 이를 위해 역세권 중심의 공간구조를 개편하고 녹색보행도시를 조성하며 주변에 위치한 대학을 활성화시켜 국제문화 체험도시를 조성하여 지역주민이 상호 소통하고 체험할 수 있는 문화적 장소 구축을 계획의 기본 방향으로 규정하였다.



[그림 4-27] 이문로변

이문휘경재정비촉진지구의 중심가로인 폭 20m의 이문로. 근린상업 지역으로 지정되어 있으며 도로변에는 5~6층의 상가들로 구성



[그림 4-28] 외국어대학교주변

대상지 남동측 한국외국어대학교 사거리 교차로. 대학캠퍼스가 위치하여 공간적 개방감이 있음



[그림 4-29] 주거지 내 골목길

단독주택 밀집된 주거지 내부 가로. 2~3m의 좁은 골목길로 차량 진입이 불가능함



[그림 4-30] 주거지 내 상권

대상지 전체에서 가장 활성화된 근린가로. 전체 지역에서 가장 폭이 넓음(4~6m). 일반적인 건축물 규모는 4층이하이며 저층은 근린상가, 상부는 주택용도로 구성



[그림 4-31] 공원

대상지 북동측에 위치한 소공원. 주거지 내부의 유일한 공공공원

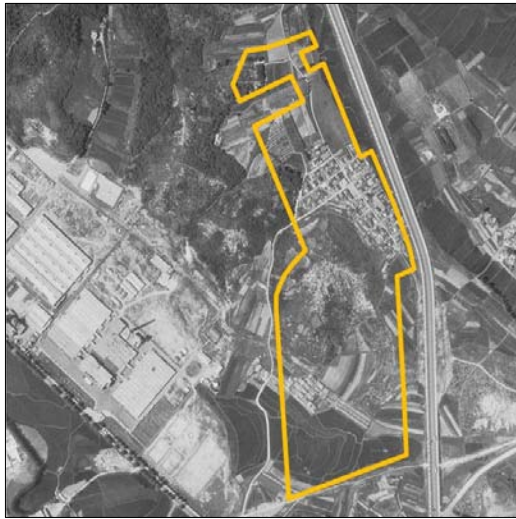


[그림 4-32] 주거유형

자연 지형 경사에 의해 발생하는 계단식 진입로

③ 안양 호원초교주변 주택재개발사업구역

대상지는 2020년 안양 도시 및 주거환경정비기본계획을 통해 주택재개발예정구역으로 지정된 후 2010년 구역지정이 고시되었다. 전체 구역계면적은 약 18.5ha이며 1970년대 토지구획정리사업에 의해 형성된 비교적 양호한 필지구조를 지니고 있으나 건물의 노후도나 생활편의시설은 취약하다. 특히 인접한 경수산업도로를 경계로 1기 신도시인 평촌지역과 비교할 때 도시 공공시설 및 생활 서비스 기능 뿐 아니라 문화 및 여가 시설도 낙



[그림 4-34] 호원초교주변 대상지위성사진_1974



[그림 4-35] 호원초교주변 대상지위성사진_1985



[그림 4-36] 호원초교주변 대상지위성사진 1995



[그림 4-37] 호원초교주변 대상지위성사진 2006

2006년에 주택재개발지구로 지정된 해당 지역은 2020년 안양시 도시기본계획에 따라 중심상업기능 확충과 벤처밸리로써의 기능 활성화를 위한 범계생활권에 해당된다. 과거와 달라진 주거환경변화에 대응하는 주택공급 및 공공성을 갖는 주거환경의 현실적 정비와 개발밀도에 따른 체계적이고 합리적인 도시기반시설의 공급을 목적으로 민간주도의 개발에 따른 난개발을 방지하고 합리적인 정비계획을 지향하고 있다.



[그림 4-38] 안양호원초교 주변지구 전체 항공 사진



[그림 4-39] 경수산업도로변
1970년대에 설치된 50m의 주요간선도로. 경수산업도로를 기점으로 주변 주거지가 형성되었고 현재도 해당지역주변을 연결하는 주요간선도로로 작용한다.



[그림 4-40] 외곽순환고가도로
대상지 북측에 위치한 외곽순환고가도로는 해당지역을 공간적으로 분리하고 있다.



[그림 4-41] 서쪽 경계부
호원초교가 위치한 서측 도로변은 편측에 보도가 설치되어 있다. 대상지는 도로보다 레벨이 낮고, 일부 필지에 6층의 아파트 건물이 들어서있다.



[그림 4-42] 어린이놀이터
서측 도로변 호원초교 맞은편에 위치한 어린이 놀이터. 대상지 북서측에 편중되어 지구 전체의 연결 및 접근성이 낮다.



[그림 4-43] 가구와 도로
단독주택이 밀집된 주거지 내부 가로는 6m의 보행 및 차량 공용도로이고 거주자 우선주차제를 실시하여 증가하는 주차문제에 대처하고 있다. 2층 규모로 이루어진 직접가로 진입방식의 단독주택으로 구성되어있다.



[그림 4-44] 소규모 상권
간선도로에서 진입하는 대상지 내부 도로는 8m의 보차혼용도로이고 3~4층 규모의 근린상업시설 및 주거시설이 혼재되어 있다.

[표 4-12] 기성주거지 정비사업 사례의 계획안 개요

조사대상지		용도 지구	기성주거지	기존 가구수	정비계획	건폐율
			정비계획안	계획 세대수		
사업지구명	사업의 종류	구역계 면적 / 지구면적		사업시행기간		용적율
신정재정비촉진지구 신정 2구역	주택 재개발사업 (뉴타운사업)	제1,2종일반주거		4,380	29.00%	
		제2종일반주거		1,617 (임대-282)	231.68%	
		10.6 / 68.9 ha		2004~2019		
이문·환경 재정비촉진지구 이문 3-1구역	주택 재개발사업 (뉴타운사업)	제2종일반주거, 일반상업		3,233	13.99%, (39.8%)	
		제2종일반주거, 일반상업		2,480 (임대-468)	253.79%, (89.74%)	
		13.7 / 101.2 ha		2006~2015		
안양호원초교주변 주택재개발 사업지구	주택 재개발사업	제1,2종일반주거, 준 주거		2,594	20.42%	
		제3종일반주거지역, 준 주거지역		2,970 (임대-505)	229.80%	
		18.5ha/18.5ha		2010~2014		

3) 기성주거지 공간현황 및 정비계획안 비교분석

① 가로

□ 가로의 구성체계

- 가로 연결체계

세 곳 대상지는 모두 기존 도시의 간선도로를 중심으로 광역 연결체계를 형성하고 간선도로 안쪽으로 주거지 내부로 이어지는 접근로와 다시 이로부터 가구로 파생된 소로와 개별필지의 진입로의 체계로 구축된다. 주거지 내부의 소로망은 인간적 척도의 밀착된 공간구조를 형성되며 미시적으로 유연한 생활공간체계로 이어진다.

신정2구역은 강서로와 신월로 제물포로, 오목로, 남부순환로의 주요 간선도로에 둘러 싸여 있으며 따라서 주거지 외부로 대중교통의 연결이 용이하다. 대상구역으로의 도시적 접근은 간선도로인 신정로에 의해 이루어지며 지구 내부는 8m이하의 소로로 점진적으로 연계된다.

이문3-1구역은 지구동측 동부간선도로와 남측 망우로가 주간선의 기능을 담당하고 이문로, 한천로 등이 보조간선으로 작용하며 지구 전체 연결을 주도한다. 특히 일부 상업지역으로 구획된 이문로변은 주거지내부와 연결 및 경계를 구축하고 있다. 일반 차도 외에 대상지 주변으로 지하철 1호선이 남북방향으로 도심을 연결한다.

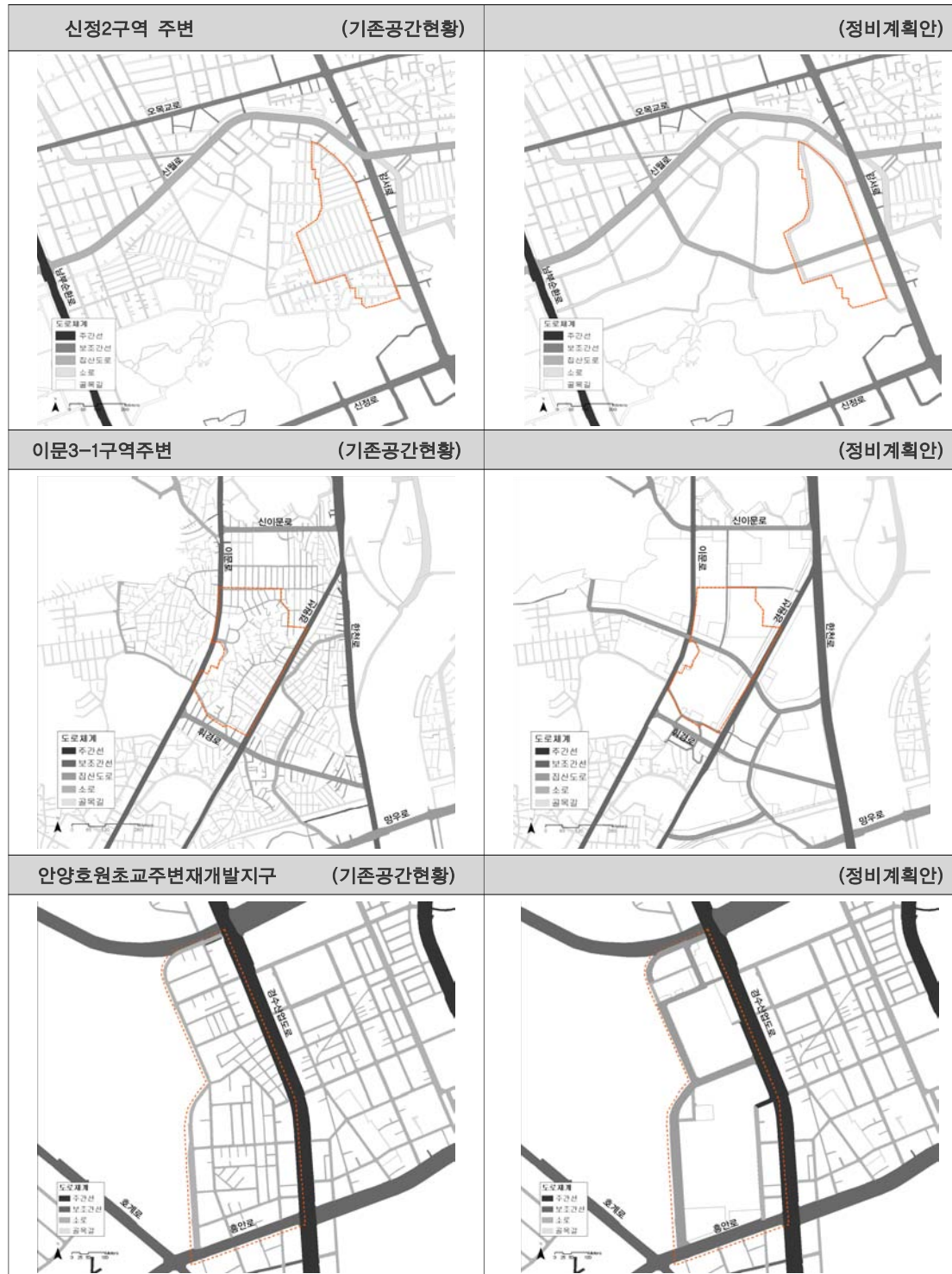
호원초교주변지구는 동측 경수산업도로와 남측의 흥안로, 그리고 북측 서울외곽고속도로가 주간선도로로 기능하고 있다. 주거지내부 주요 가구별 집산도로는 간선도로에서 직접 연결되어 세 개 대상지 중 가로의 연결체계는 가장 원활하다. 한편 대중교통인 지하철은 이동거리 1Km밖에 위치하여 생활 영향권에 들지 않는다.

세 곳 사례지의 정비계획안에 나타나는 가로 연결체계는 공히 세 가지 특성으로 정리될 수 있다. 첫째 대상지는 토지이용계획에 의한 시설별 용도구역과 이를 연계하는 도로체계로 재구성됨으로써 기존 공간현황을 변화시킨다. 즉 주거지 내부로 간선도로가 신설되면서 도시 공간 질서가 변화한다는 것이다. 둘째 모든 도로가 간선도로체계로 구성됨에 따라 기성주거지는 일단의 대규모 택지로 분할 통합되어 기존 공간 단위가 증대되었다. 셋째, 이러한 도로체계에 의해 주거지역의 소로들은 대부분 소멸하고 주거지 공간구조 또한 가로와 무관하게 생성된다는 것이다.

이러한 정비계획안의 발생원인은 첫째 도시계획도로나 공원 등 도시기반시설의 설치 비율이 과대하다는 점, 둘째, 8m이상의 도로는 원칙적으로 폐도할 수 없으나 교통량 미비, 통행, 도로 확폭 등의 목적을 위해 예외사항의 인정 되는 바 이러한 조건의 적극 활용이 결국 현 정비계획안에 직접적인 영향을 주고 있는 것으로 판단된다.

마지막으로 주택건설기준 등에 관한 규정에서 세대수에 따라 도로폭을 지정하고 있는 바, 재개발사업이 주택단지단위로 진행됨으로써 건축조건을 만족시키기 위한 대규모 택지의 조성이 이러한 문제의 직·간접적인 원인이라 할 수 있다.

[표 4-13] 도시가로의 연결체계



[표 4-14] 사업대상지역 동선현황 및 도로 폭



- 동선체계

사업지구의 구역별 동선체계현황 분석은 주거지의 공적 연결 기능을 파악하기 위한 것이며 이는 향후 정비 계획 시 가로의 존폐여부를 결정하는 주요한 지표로 활용된다. 세 곳 대상지 모두 4m~6m의 보차혼용도로가 일반적인데 보행 및 차량통행과 더불어 현재는 주차장의 기능까지 요구되고 있다. 이처럼 세 가지 행위가 동시에 유발되는 만큼 거주공간의 쾌적함은 떨어지고 안전의 문제등도 곳곳에 산재한다.

신정2구역의 차량동선은 강서로와 신월로변을 따라 위치한 상업지역의 띠를 통과하는 6m도로에 의해 주거지로 연결된다. 사업구역 중앙부는 3~4개의 가구 단위로 6m의 차도가 그리드체계를 이루고 북측은 7개의 가구 단위로 6m의 차도가 형성되어있다. 주거지 중앙과 북측 가로는 직각으로 배치하며 모두 보행 및 차량 겸용으로 활용된다.

사업구역 전체를 동서로 가르는 중앙부 6m도로는 현재 자연발생적인 시장이 형성되어 주거지 전체의 남북방향 차량통행을 단절시킨다. 그러나 동시에 주요 보행가로, 장소적 공간으로 기능한다. 대상지 남측부 가로는 지형 레벨차로 인해 일부 접근로의 차량통행이 불가능하다. 계남공원 경계부는 공원으로 연결되는 2개의 오솔길이 있는데 주거지 중심으로부터 직접 연결되어 있지는 않다.

한편 신정2구역 정비계획안의 동선체계는 크게 보행과 차량, 주차가 명확히 구분되고 주거지로의 접근은 단지내부 가로를 통해 이루어진다. 구역 중앙을 가르는 20m보조간선도로는 단지내부로 차량 및 보행 동선을 연계시키는데 두 동선은 명확히 분리되어 있다. 단지 외곽에 12m로 확폭된 기존 가로 또한 양측으로 보행동선이 확보되어 있다. 차량동선은 아파트 단지 진입로를 통해 지하주차장으로 분리 계획되었다.

이문3-1구역의 가로는 모두 4m이하의 불규칙한 구조로 이루어져있다. 이문로 주변 상가와 동측 주요 통행로를 중심으로 겨우 차량통행이 가능하나 양방향 교차는 불가하다. 모든 가로는 보행과 차량을 겸하고 있으며 특히 부정형 가구 및 필지와 막다른 도로의 비중이 높아서 공간의 연속성이 저하된다. 한편 도면상으로 확인되지 않으나 개인필지의 일부를 보행을 위한 동선공간으로 활용하기도 하는데 이는 공공 가로의 기능보다 일부 사용자의 통로로 한정된다.

이문3-1구역 정비계획안의 경우 기존 부정형의 좁고 구불구불한 소로 및 막다른 도로는 모두 소멸되고 지구 전체를 기준한 집산도로에 의해 직선의 차량 및 보행동선체계가

형성되었다. 동서방향을 가로지르는 20m 집산도로는 사업대상구역을 남측 단지와 북측단지로 크게 구분하고 이로부터 단지 진입구가 생성되었다. 차량동선은 신정2구역과 동일하게 지하주차장으로 연결된다. 북측단지는 15m의 집산도로를 통해 기존 초등학교영역과 보행 및 차량 동선을 통한 공간적 연계 구조가 형성된다.

호원초교주변 재개발구역의 공간현황은 대상지 전체를 남북방향으로 분할하는 8m의 집산도로와, 각 필지로 연결되는 막다른 도로 및 골목길로 이루어져있다. 신정이나 이문 사례에 비해 본 대상지의 가로구조는 넓고 체계적으로 조직되어 있으나 일부 도로를 제외한 모든 가로는 차량과 보행이 혼용된다.

폭 6m 및 8m 도로는 한쪽 또는 양쪽에 거주자 우선주차장이 설치되어 실질적인 통행의 폭은 축소되어있다. 서측 경계부는 보행 및 차량동선이 한쪽에 분리되어 있으나 도로 반대편 건축물 이격거리가 0.5m내외로, 거주자 안전 사고의 위험이 있다. 대상지 중앙부는 남측이나 북측과 달리 긴 골목길로 가구를 분할하고 있으며 주요간선도로인 경수산업도로로부터 주거지 내부로 직접 이어지는 출입동선의 역할을 동시에 담당한다.

신정, 이문의 예와 마찬가지로 호원재개발구역의 정비계획안 또한 주거지 내부의 보행 및 차량 혼용도로는 모두 철거하고 주택단지단위에 근거한 가로와 보행 및 차량의 분리된 동선체계를 유지하고 있다. 또한 대상지 중앙을 남북으로 가르는 새로운 집산도로의 계획과 이를 통해 모든 동선의 연결 구조를 생성하였다는 점은 두 개 대상지와 동일하다.

이처럼 동선체계에 있어서 세 개 대상지에 공통으로 적용된 정비계획안의 특징은 보행 및 차량 그리고 주차진입체계를 명확히 분리하고 있다는 것이다. 이는 거주환경의 안정성, 쾌적성을 향상시키고 보다 기능적인 공간 활용의 가능성을 제공하지만 동시에 단지 외부 공공공간에서의 보행체계는 단절⁷⁵⁾될 수밖에 없는 문제점을 내포하고 있다. 이러한 동선체계의 문제의 원인 또한 사유화된 대규모 택지중심의 토지이용방식으로부터 기인하며 이에 대응하는 시설설치에 관한 주택법제도의 세부 항목도 주요인으로 작용한다 할 것이다.

75) 이 경우 차량동선도 동일한 문제를 지닌다고 할 수 있으나 거주 공간에서 차량의 우회는 보행환경 구축의 측면에서는 오히려 긍정적 측면이라 할 것이다.

[표 4-15] 보행 및 차량동선체계



- 공공시설의 연결체계

공공시설은 도시공간조직에서 공공성과 도시 공간으로 확장·연결되는 거점 장소로써 의의를 가진다. 3개 대상지의 공공시설은 크게 교육연구시설과 문화시설, 주민서비스, 그리고 외부공간으로 공원과 녹지, 공공대지로 나누어진다. 3개 대상지 사례의 공공시설은 가로를 따라 넓게 분포하고, 외부공공시설은 산, 구릉, 하천 등이 대상지를 중심으로 1km 반경 안에 위치한다. 특히 대상지는 모두 도시 기반시설이 열악하기 때문에 체계적으로 조성된 공원 및 녹지의 비중이 낮고 자연녹지 또한 거주생활 공간으로부터 멀리 이격되어 균형 있는 접근이 이루어지지 않으나 유기적인 도로망이 이러한 문제를 보완한다.

신정2구역일대 교육연구시설은 초등학교, 중학교, 고등학교 등이 약 600m간격으로 위치한다. 문화시설은 남측 목동신시가지 인근 계남다목적 체육관을 포함하여 3개소, 복지시설은 노인 및 어린이를 위한 주민복지센터 2개소와 공공업무시설, 주민서비스센터가 있다. 대상지 남측에 계남근린공원이 위치하여 사업지구 및 주변 지역의 주요 외부 여가 공간 및 경관요소로 기능하고 있다. 강서로와 신월로가 만나는 지점에 장수공원이 길게 설치되어 있고 목동신시가지로 연결되는 신정로 교차로에 신트리 공원이 위치한다. 신정2구역내부에는 공원 및 녹지는 존재하지 않으며⁷⁶⁾ 다만 초등학교의 외부 오픈공간이 유사한 기능을 담당한다.

신정2구역을 포함한 축진지구 정비계획안의 경우는 사업에 따른 인구증가에 대비해 공공시설 규모가 확대되었다. 교육연구시설은 기존 위치를 유지하고 있고 문화집회시설이 1지구에 추가되었으나 주민 서비스 등의 기존 소규모 공공시설은 모두 소거되었다. 공원 및 녹지의 경우 세대 당 확보 면적기준에 의해 개소와 전체 면적이 증가하였다. 구역내부에도 공공공지와 연계된 넓은 근린공원이 계획되었는데 이를 통한 외부공간의 수평 개방성은 향상되었지만 계획단지 외부 공간에서 접근성은 불리하게 작용된다. 즉 대규모 택지에 의한 공공가로의 상실로 외부 공공 공간이 상호 유연하게 연결되지 못한다는 것이다.

이문3-1구역 일대의 주요 교육시설은 3개의 대학과 1개의 초등학교, 그리고 1개의 고등학교인데 대체로 이문로를 중심으로 서측에 편중되어 있다. 문화시설로는 대학교와 연계된 3개의 문화예술센터와 한국철도공사 이문차량기지에 인접하여 체육문화센터가 1개소가 있으며 가로를 따라 업무, 주민서비스 등의 기타공공시설이 대상지 북측 주요 가로

76) 도시재정비축진지구의 구역설정 기준에서 공원 및 녹지는 제외된다.

변에 광범위하게 분포하고 있다. 넓은 외부공간을 갖는 교육연구시설은 법적으로 공원은 아니지만 개방된 도시공간으로 주변 거주자들의 생활공간을 보조하고 있다. 자연녹지시설로 북서측에 천장산이 위치하며 구릉을 따라 아래로 구릉지형 주거지가 형성되어있고 동측으로는 이문고가차로를 건너 중량천이 흐르고 있다. 해당 요소들은 기성주거지에서 주요한 경관적 요소이지만 상호간 거리가 500m이상을 초과하여 주거지 중심으로부터 보행을 통한 접근은 불리하다.

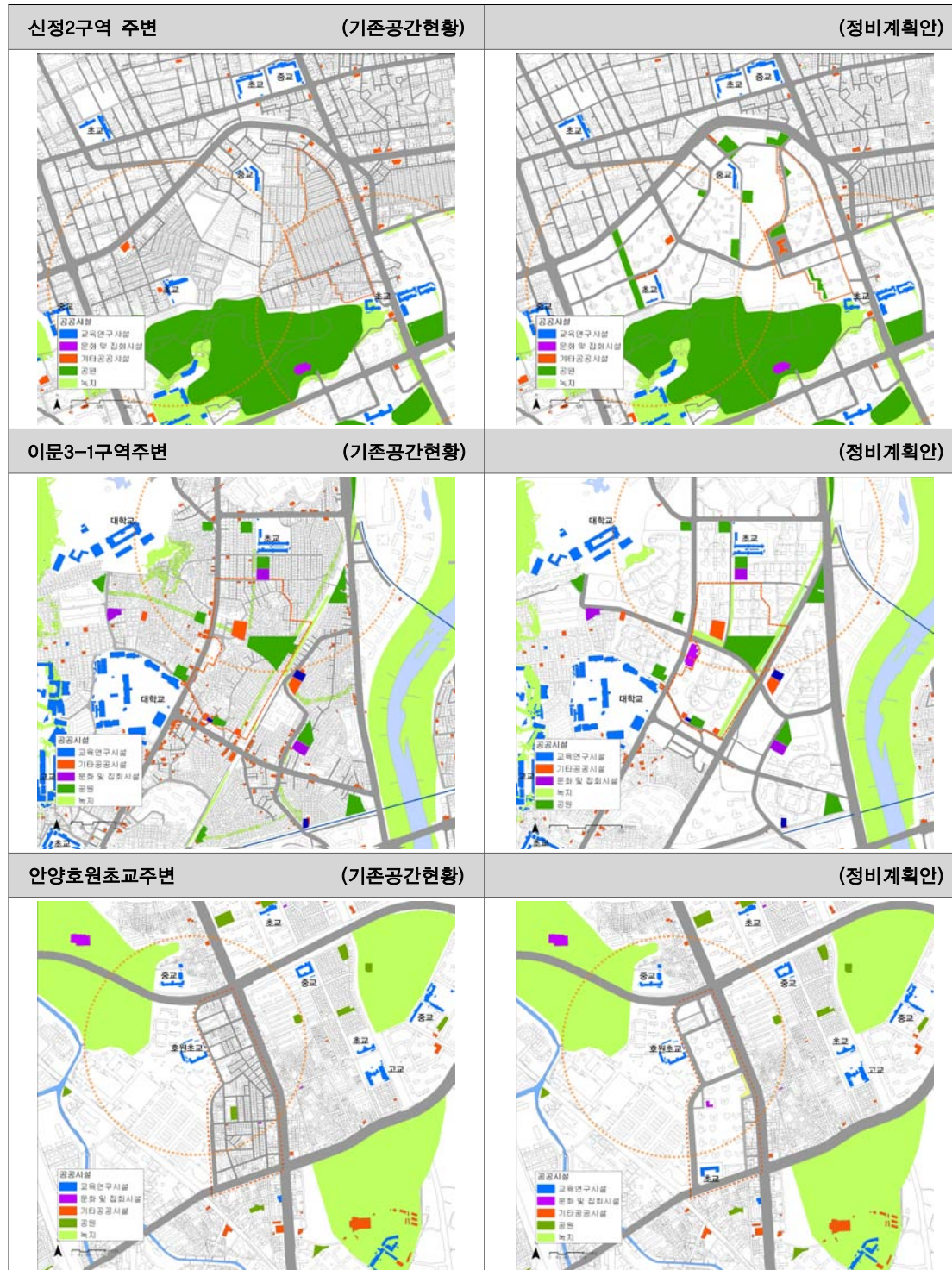
정비계획안에서는 대상지역의 중앙부 동측과 서측 경계지점에 교육시설이 계획되었다. 기타주민서비스시설은 근린공원과 인접하여 7개소가 지구 전체에 골고루 분포하고 있다. 지구 전체에 위치하는 근린공원과 소규모 어린이공원은 신청사례와 마찬가지로 주택단지내부에서의 이용은 수월하나 구역경계 외부 공공가로에서의 접근은 저하된다.

안양호원초교 주변지구의 교육시설은 4개의 초등학교시설과 4개의 중학교, 2개의 고등학교가 위치하며, 인근에 시립도서관이 있다. 문화시설은 다목적 체육관과 안양청소년 회의소가 있으며 문화 이벤트의 중심 공간인 평촌 중앙체육공원은 사업구역으로부터 1km이상 이격되어있다. 주민서비스시설은 동별주민센터와 호계소방센터, 우체국이 있으나 폭원 50m의 경수도로에 의해 공간적으로 분리된다. 동측 평촌신도시 방향으로 자유공원과 중앙체육공원이 있고 아파트 단지마다 소공원들이 약 500m간격으로 배치되어있으며 서측방향으로는 호계 근린공원이 넓게 분포하고 있다. 자연요소인 남동측 모락산과 안양천은 도시 공간의 개방감, 경관적 요소로 기능한다.

대상지 정비계획안에서는 남측에 학교가 추가되었고 기존 집회시설은 그대로 유지시켰다. 공원은 사업구역의 길이 방향으로 3개소가 계획되었는데 거주자들의 이용을 고려한 것으로 판단되나 경수산업도로변을 이용하는 보행자의 접근성 및 경관과는 무관하다. 이러한 분배는 도시공공시설이 추후 해당 주거지의 사적 영역으로 전용될 소지를 다분히 내포한 것이라 할 수 있으며 실재 물리적인 구획이 아니라 할 지라도 도시 공간이 연결되지 못할 경우 이러한 분리는 발생할 수밖에 없다.

한편 정비계획안의 공공시설의 연계는 건축물보다 주로 공원 등의 외부시설을 통해 이루어지고 있고 신청의 예처럼 공간분배를 균형 있게 할 경우 거주 환경을 크게 개선시킬 수 있을 것으로 판단된다. 그러나 동시에 가로 연결의 불균형은 실질적인 공공공간의 연결여건을 저하시키는 원인으로 작용한다.

[표 4-16] 공공시설의 연결체계



□ 가로와 건축물의 관계

• 가로변 건축물 용도_저층부

세 개 대상지의 4m, 6m, 8m 소로체계는 일반적으로 6m도로가 중심 가로공간으로 그리고 4m 도로는 필지 접근을 위한 진입도로로 기능한다. 8m이상 도로의 분포 비율은 높지 않으나 상업지역이 인접한 경우 경계도로로 적용된다. 이러한 가로 기능에 근거하여 가로변 건축물 용도가 결정된다.

사례 대상지 모두 6m이상의 가로변 저층부는 주거를 포함하여 점포, 사무소, 음식점, 학원, 교회 등 소규모 근린생활시설들이 골고루 분포하고 있으며 가로를 중심으로 주거시설과 근린생활시설, 또는 근린생활시설과 근린생활시설이 자생적으로 기능하고 있다. 기성주거지 재정비계획안에서는 토지이용계획에 따른 영역별 시설구분에 의해 이러한 가로변과 밀착된 건축물 유형은 나타나지 않는다.

[표 4-17] 가로변건축물 용도

	<p>주택 - 가로 - 주택</p> <p>가로변 양측에 주택이 위치한다. 개별필지의 진입로에 일반적인 유형이고 최근 차량이용의 증가로 주차난이 심각하다.</p>
	<p>근생 - 가로 - 주택</p> <p>가로변 양측에 주택과 근생이 위치한다. 6m이상의 가로변에 일반적이거나 4m 가로에서도 자연발생적으로 형성된 근린생활시설이 있다.</p>
	<p>근생 - 가로 - 근생</p> <p>가로변 양측에 근생이 위치한다. 6m이상의 가로변에 일반적이고, 주거지 커뮤니티의 중심적 공간이다. 다세대주택 등 건물규모가 커진다.</p>

- 가로변 건축물 용도_주요가로변

신정재정비촉진지구의 가로변 저층부는 대부분 주거시설로 이루어져있으나 주요가로변을 따라 공공이 사용하는 다양한 시설들이 위치한다. 6m 가로변에는 주거뿐 아니라 점포, 사무소, 음식점, 학원, 교회 등의 소규모의 근린생활시설들이 분포한다. 가로는 모두 보행과 차량이 혼용되고 있으며 가로변에 위치한 건물들은 2~3층으로 구성되어 있다. 한편, 가구의 배치방향에 따라 가로변에 연속한 건축물군의 길이가 영역별로 다르게 나타나는데 대상지 남측과 중앙은 세로방향, 북측은 가로방향으로 배치됨으로써 가로변 건축공간을 변화시키고 있다.

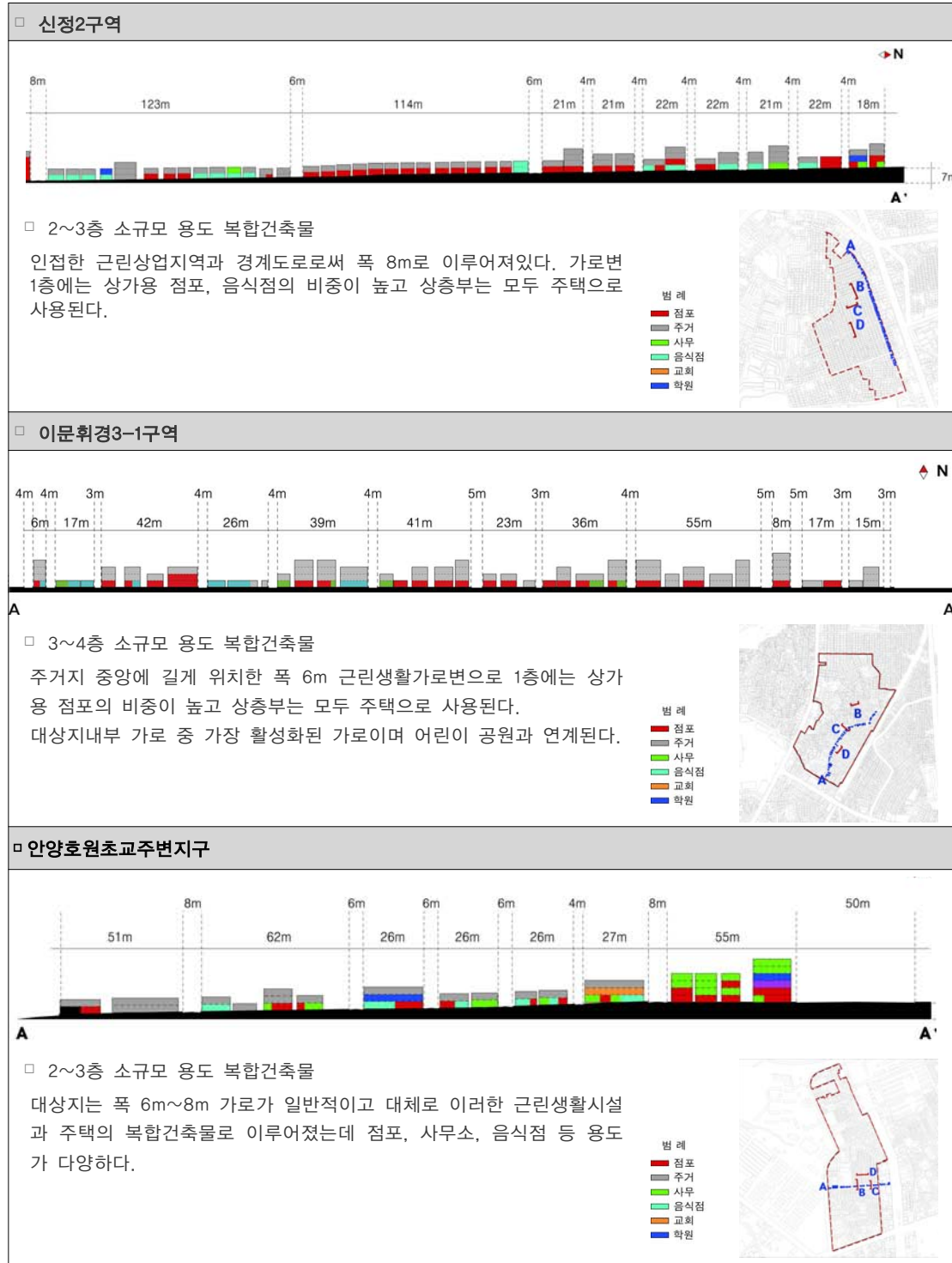
이문3-1구역의 근린시설이 위치한 주요가로변은 3~4층 규모의 건축물로 이루어져 있는데 건물 형태는 연속적이기 보다 건립시기에 따라 각기 다르다. 그러나 가로에 면한 필지구조의 유사성으로 인해 가로변 저층부 시설용도는 점포와 음식점, 소규모 오피스 등 보편적 용도로 구성된다. 또한 모든 건축물은 상층부 주거시설과 복합구조로 이루어졌다. 그러나 이러한 시설이 집약된 가로임에도 불구하고 이문 3-1구역의 가로폭은 6m를 넘지 않으며 그 형태도 규칙적이지 않다.

한편, 가로를 중심으로 형성된 건축물 저층부는 가로 구조와 직접 관계한다. 즉, 가로 폭이 클수록 근린생활시설의 수가 증가하고 규모가 커지며, 반대로 가로 폭이 좁고 불규칙적이면 소규모 주거시설로 전용된다는 것이다. 이러한 특성은 세 개 대상지에 공통으로 나타난다.

안양호원초교 주변재개발지역의 경우 평균 6m이상의 가로구조와 그에 대응한 필지구조로 인해 가로변 공간은 상기 두 사례에 비해 공간적 개방감이 큰 편이다. 근린시설은 주로 구역외부 간선도로로부터의 주거지 진입위치에 집중되지만 주거지 내부 6m, 8m 가로변에도 광범위하게 형성되어있다. 이처럼 가로여건이 양호한 대상지는 가로폭의 조건보다 간선도로와의 근접여부에 따라 시설 용도가 명확히 구분된다. 근린생활시설 용도는 음식점이 많이 분포하고 주거시설과 복합된 건축물구조, 그리고 가로변에 면한 시설물 유형은 상기 두 사례와 유사하다.

한편 세 개 대상지의 정비계획안은 모두 가로와 주거동이 직접적인 관계 구조를 맺지는 않으며 따라서 기성주거지에 형성되어있는 가로변 근린생활시설 및 저층부 건물용도 유형은 주택단지경계를 위한 완충녹지 및 옹벽 등 전혀 새로운 구조로 변화되었다.

[표 4-18] 주요 가로변 건축물 용도



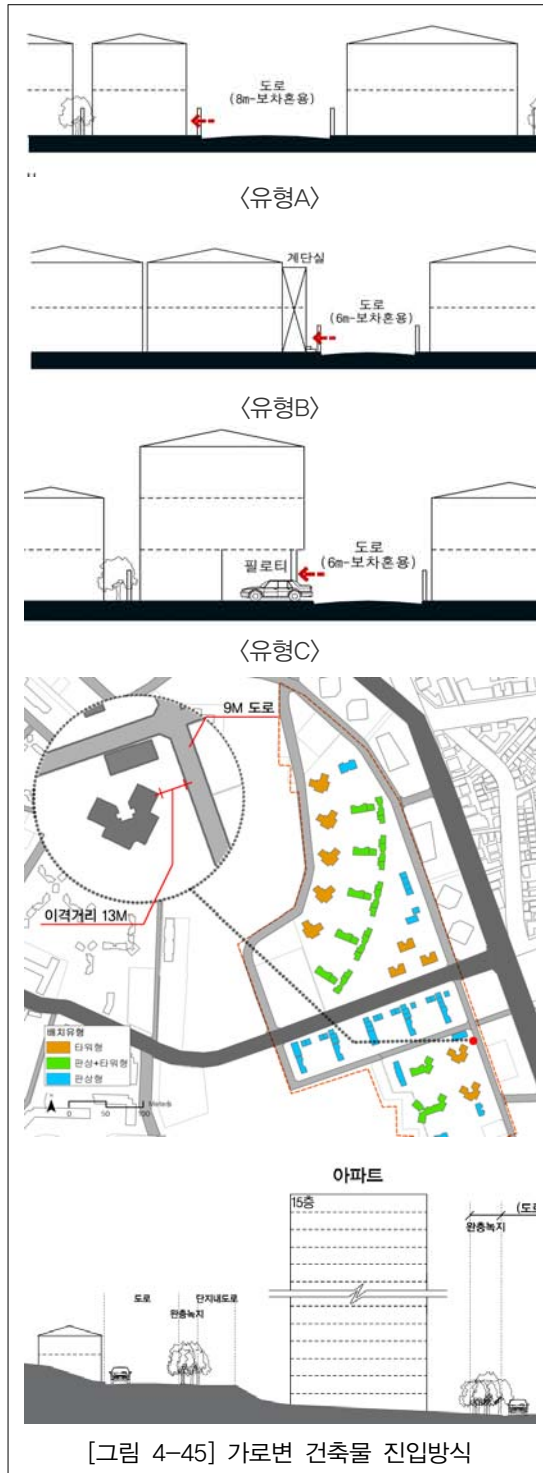
- 가로변건축물진입방식

세 개 대상지는 모두 1~3층의 단독 및 다가구주택, 다세대 주택으로 이루어져 있으며 해당 주택들은 4~8m 가로로부터 직접 진입한다. 단독주택 비중이 높은 대상지에서 가장 일반적인 유형은 도로경계부에 1.5m이상의 담장과 대문을 통해 진입하는 방식이다.(유형A)

층별로 세대가 분리된 경우 건물측면에 계단실이 설치되는데, 세입자 비율이 높은 기성주거지에서 가장 일반적인 건축유형이다(유형B). 필지규모가 크거나 대로변에 면한 경우 다세대 주택이 일반적인데 이때 주차장을 위해 필로티를 설치하게 된다. 이에 따라 건물 담장은 사라지고 필로티 하부 계단실이 주요 진입구로 작용하게 된다(유형C).

세 가지 유형 모두 건물저층부의 물리적 구조가 가로와 밀착되어 있는데 특히 다세대주택처럼 단독주택이 공동주택으로 전이되는 경우 필지이용의 효율을 위해 가로와 건축물 경계가 소거되는 경향이 있다.

반면 정비계획안에서는 근린상가를 제외한 주거동은 고층계획에 따른 이격거리 제한기준에 의해 가로변에서 15m이상 이격되며 이때 완충녹지나 옹벽 등을 설치하여 공공가로와 직접적인 진입관계가 형성되지 않는다.



② 가구 및 필지

□ 가구의 구성체계

신정2구역은 총 35개의 가구가 평균 $3,000\text{m}^2$ 이상의 규모에 26개의 필지로 형성되어 있다. 북측과 중앙부 가구는 2열 필지구조로 이루어졌으며 가로세로의 평균 길이 비는 4:1로서 길고 세장하다. 대상지 남측부는 4열 필지조합으로 주거공간의 층이 두텁고 가로 또한 굴절되어있어 물리적 공간의 범위는 더욱 크게 인식된다. 반면 정비계획안은 $245\text{m} \times 350\text{m}$ 의 단위로, 가구라기보다 대규모 택지로 이루어졌고 따라서 기존 주거지의 가구와 그 공간적 성격이 다르다.

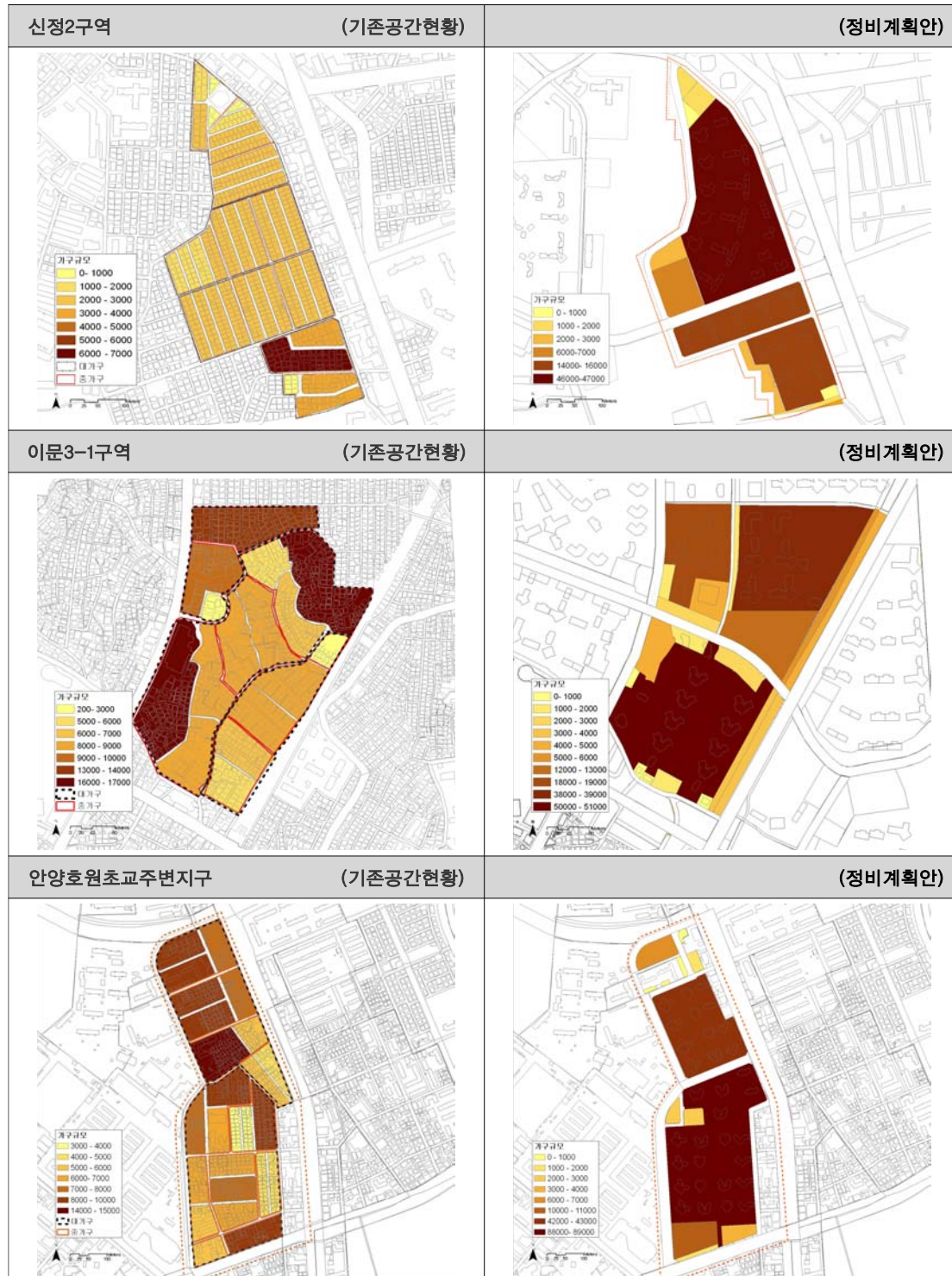
자연발생적으로 형성된 주거지인 이문3-1구역의 가구는 부정형의 가로로 경계를 명확히 인식하기 어려운데, 통행에 이용되는 가로를 기준할 때, $400\text{m}^2 \sim 10,000\text{m}^2$ 의 다양한 규모를 갖는 42개 소가구로 구분할 수 있다. 대부분의 가구는 작게는 3개에서 많게는 40개 이상의 필지수를 가지며 큰 가구의 경우 4열 이상의 비정형필지구조로 이루어져있다.

또한 막다른 도로 및 골목길을 통한 필지 접근이 많으므로 가구의 밀집도가 매우 높다. 가구의 이형도가 높은 경우는 도로 폭도 일정하지 않아 주거지 전체 공간 경계가 모호하다. 한편 이러한 기성주거지의 가구는 정비계획을 통해 $20,000\text{m}^2$ 이상의 대규모 주택 단지로 통합되었고 중로이상의 직선 가로에 의해 공원, 상업용지를 분리시키며 복잡한 공간들은 소거되었다.

안양호원초교주변은 $2,000\text{m}^2$ 미만부터 $10,000\text{m}^2$ 이상까지 크고 작은 가구 46개, 그리고 2열 내지 4열의 필지구조로 이루어져 있다. 대부분의 가구는 주요 간선도로와 직각의 장방형으로 형성되어 있으나 일부구간은 대각선방향 골목길이 형성되어 가구를 재분할하는데, 이는 4열 필지로 이루어진 가구의 진입과 통로로 기능한다.

도시 주요 간선도로에 인접한 가구는 해당 시설의 방향에 대응하며 주거지 내외부 공간 경계의 커를 형성하고 있다. 정비계획안의 경우 중앙을 가르는 새로운 간선도로에 의해 2개의 큰 택지로 분리되었고 각각 용도에 따라 주거용, 상업용, 공원 등의 택지로 용도분리 되었다. 특히 남측에 위치한 주거용 택지의 경우 기존 11개 가구를 통합한 면적이 $80,000\text{m}^2$ 를 넘으며 따라서 새로운 단지 내부의 공간 구조 또한 신정, 이문의 사례와 동일하게 전혀 새로운 공간형태로 재구성되었다 할 수 있다.

[표 4-19] 가구의 구성체계





□ 가구 및 필지형태

신정지구 가구는 크게 2가지 유형의 필지구조와 그에 따라 3가지 형태로 구분될 수 있다. 필지구조의 첫 번째 유형은 세장비가 거의 비슷한 2열 격자형구조와 막다른 도로에 의한 진입로를 갖는 4열 그물형이다. 가구의 형태는 필지구조에 의해 결정되는데 다만 가구 배치 방향에 따라 장변의 위치가 다르게 나타난다.

유형 A와 B는 동일한 필지구조 및 가구의 규모임에도 불구하고 배치 방향에 따라 가구 성격이 달라지며 특히 가로에 대응하는 필지의 세장비가 동일하다는 점에서 A와 B는 미세하지만 건축물의 건축 방식이 다를 것으로 추정할 수 있다. 유형 C의 경우 필지형태는 A, B와 크게 다르지 않으나 필지열에 대응하여 가구밀도가 높고 막다른 도로의 밀집으로 작고 다양한 사적 공간을 형성한다. 필지의 규모는 50~100m²가, 세장비는 1.0~1.5가 가장 많이 나타난다.

[표 4-20] 필지면적 및 비율

유형	50이하	50~100	100~150	150~200	200~250	250이상	계
A	0	31	0	0	0	0	31
B	0	30	0	0	0	0	30
C	0	20	27	2	3	1	55

[표 4-21] 필지 세장비

유형	0.5이하	0.5~1.0	1.0~1.5	1.5~2.0	2.0~2.5	2.5이상	계
A	2	0	27	1	1	0	31
B	0	0	30	0	0	0	30
C	0	14	27	13	0	1	55



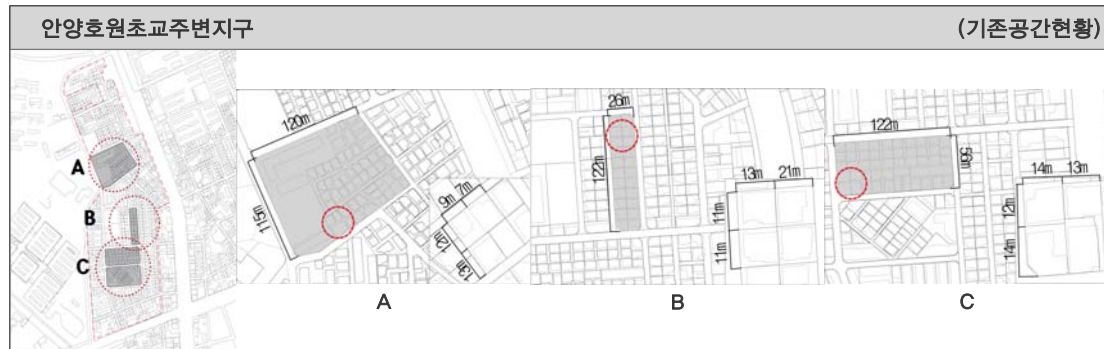
이문 회경 재정비촉진지구는 2m이하의 부정형 가로구조에 의해 가구형태가 뚜렷하게 구별되는 것은 아니지만 필지구조와 진입로의 설치현황에 따라 3가지 유형으로 구별할 수 있다. 유형A는 2열의 필지구조가 뚜렷하나 실제 진입로는 2m이하이며 따라서 전체가 하나의 가구로 이루어진 준가구형에 가깝다. 유형B는 부정형 과소필지의 집합과 특히 대지 경사에 의해 형성된 레벨차가 있는 필지와 진입로에 의해 가구의 형태는 쉽게 파악되지 않고 복잡한 미로로 이루어진 하나의 장소적 공간으로 인식된다. 유형C는 2개 유형에 비해 넓은 가로 폭과 비교적 정형의 4열 필지가 집합된 그물형 가구 형태를 지니고 있다. 그러나 한쪽 방향에서 형성된 깊은 막다른 도로에 의해 3개열의 필지진입을 보조하는 등 합리적인 필지체계를 갖추지 못하고 있다. 이처럼 이문3-1구역의 필지구조와 가구형태는 도시기반시설과의 기능적 연결이 부족하고 경계에 의한 영역의 구분이 모호하다. 반면 지형변화에 대응하는 가로구조와 어울려 각양각색의 공간형태를 생성하므로 다양한 주거환경 구축을 위한 잠재 요소가 될 수 있다.

[표 4-22] 필지면적 및 비율

유형	50이하	50~100	100~150	150~200	200~250	250이상	계
A	0	9	61	9	5	2	86
B	4	46	11	11	1	0	85
C	0	34	4	4	0	0	70

[표 4-23] 필지 세장비

유형	0.5이하	0.5~1.0	1.0~1.5	1.5~2.0	2.0~2.5	2.5이상	계
A	4	5	68	7	2	0	86
B	—	—	—	—	—	—	—
C	0	6	50	10	2	2	70



안양호원초교주변 재개발지구에는 다양한 유형의 필지배열 및 그에 따른 가구유형이 존재하는데 크게 3가지 유형으로 분류할 수 있다. 유형A는 가로 폭 8m에 접하고 있고 4m의 필지 진입로가 가구 내부로 순환되는 루프형인데 해당 가로를 경계로 서측부 필지는 연립주택 및 기타 시설이 입지하면서 규모가 크게 구획되었다. 유형B는 폭 26m의 2열 필지구조이며 남북방향으로 122m의 길이로 형성되어 있다. 유형C는 50m를 초과하는 폭에 5열 필지구조로 이루어졌으며 양방향 막다른 도로가 형성된 그물형 가구이다. 남북으로 긴 가구유형B나 동서로 긴 가구 유형C의 필지 세장비는 거의 유사하며 건축물 또한 남향을 기준으로 배치되었다. 대상지의 필지면적은 평균100~150m²가 가장 많고 필지의 세장비는 1.0~1.5이하의 정방형으로 구성되었다.

[표 4-22] 필지면적 및 비율

유형	50이하	50~100	100~150	150~200	200~250	250이상	계
A	0	4	36	5	3	6	54
B	0	0	22	0	0	0	22
C	0	0	39	6	1	1	47

[표 4-23] 필지 세장비

유형	0.5이하	0.5~1.0	1.0~1.5	1.5~2.0	2.0~2.5	2.5이상	계
A	0	4	36	5	3	6	54
B	0	0	30	0	0	0	30
C	1	12	31	0	2	1	47

□ 가구와 건축물의 관계

• 용도지역과 건축물

신정2구역은 7층 및 12층 이하의 층수 제한이 있는 2종일반주거지역과 아파트 건립이 불가한 제 1종 일반주거지역으로 구성되어 대부분의 건축물은 단독 및 다가구 주택, 그리고 다세대주택으로 이루어져있다. 사업지구 주변으로는 공동주택의 규모제한을 받지 않는 3종일반주거지역이 넓게 분포되어있으며, 지하철 2호선 신정네거리역을 중심으로 강서로변에 준주거지역과 근린상업지역이 지정되어 있다. 이에 따라 재개발지구 외곽 일부 분에 소규모 아파트가 제한적으로 건축되어 있고 6~7층 규모의 상업용 건축물이 간선도로변을 따라 사업지구 전체를 감싸며 분포하고 있다.

이문3-1구역의 경우 2종일반주거지역이 축진지구전체에 걸쳐 지정되어있고 구역계 바깥은 외국어대학교주변으로 1종일반주거지역 및 7층 이하의 2종일반주거지역으로 이루어져있다. 외국어대학이 인접한 이문로변 양측에는 도로를 따라 폭 약 15m의 일반상업지역이 지정되어 평균 2층높이의 주거지내부와는 달리 건물규모 및 밀도, 시설 용도의 변화가 나타난다. 이미 아파트 건설이 완료된 지역은 3종일반주거지역으로 종상향 되었다.

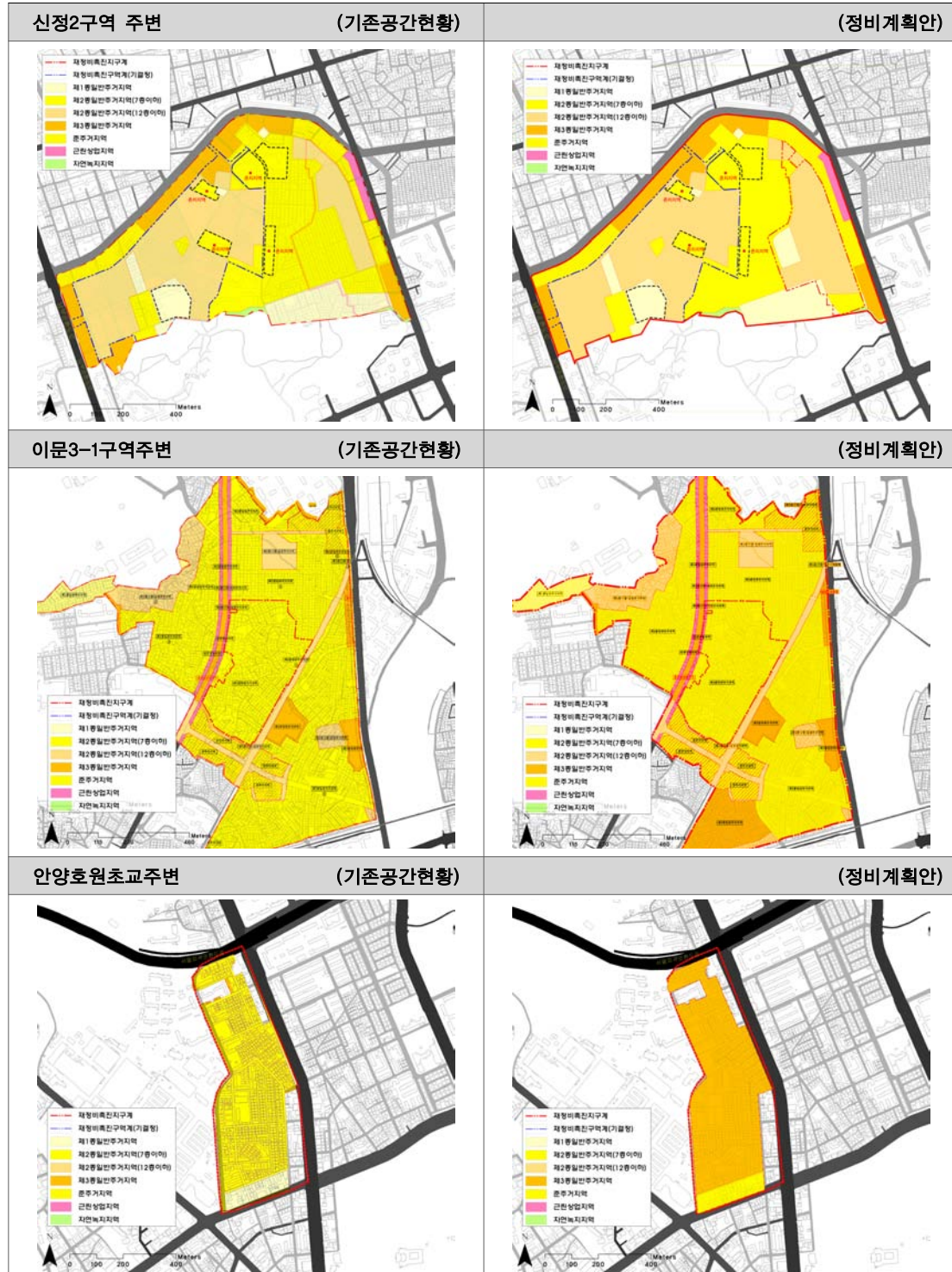
안양호원초교주변지구는 제1,2종일반주거지역이 넓게 분포하고 있으며 지구 남측으로 준주거지역이, 남동측으로 일반상업지역으로 지정되어 밀도가 높고 시설용도가 다양하다. 간선도로를 경계로 북동측은 제2종일반주거지역 아파트 중심의 밀집 주거지가 평촌신도시로 이어지고 남동측은 해당주거지와 유사한 단독, 다가구주택지로 이루어져 있다.

3개 대상지 모두 재개발사업지구로 지정되면서 2종일반주거지역의 일부 구역이 3종일반주거지역으로 종상향되었고 이에 따라 용적율은 200%에서 최대 250%까지 증가하였다. 특히 서울시 사례의 경우 시조례에 의한 층수 제한이 용도지역 종상향에 따라 완화되었으며 실제 3개 대상지 모두 평균 15층 이상으로 계획되었다.

• 건축물 용도별 분포현황

신정2구역의 건축물 용도현황은 주거용 건축물이 전체의 75.9%이다. 비주거용 건축물의 경우 근린생활시설과 주상복합이 각각 8.9%와 7.4%를 차지하는데 이는 6m도로를 따라 선형으로 배치되어있고 특히 사업구역계를 중앙부 6m의 가로에 자연발생적인 재래시장이 약 250m에 걸쳐 형성되어 있다.

[표 4-24] 용도지역 분포도



이문 3-1구역은 주거용 건축물이 전체의 92.7%이다. 비주거용 건축물 중 근린생활 시설이 6.5%, 기타 문화 및 집회시설, 교육연구 및 복지시설, 판매 및 영업시설이 일부 분포하는데 대부분 주요 간선도로인 이문로변과 주거지 내부 6m주요 통행로에 집중 배치되어 있다. 주거지 내부에도 일부 분포하지만 변화가 심한 지형과 불규칙적인 가로 및 가구구조로 인해 산발적으로 분산되어 형성된다.

안양호원초교주변지구는 주거용 건축물이 70.5%이고 비주거용 건축물로 근린생활시설, 문화 및 집회시설, 교육연구 및 복지시설, 판매 및 영업시설이 분포한다. 비주거 시설은 8m 도로와 6m 도로변에 위치하며 특히 준주거지역으로써 사업구역계에 포함되는 홍안로변은 용도시설의 규모가 증가한다. 세 개 대상지 모두 건축물 용도 변화가 근린상업 지역에서 제1,2,3종일반주거지역으로 이동하며 상업시설용 건축물에서 주거 및 근린생활시설의 복합 건축물로, 이는 다시 주거전용 건축물의 단계로 공간구성이 전이하고 있다.

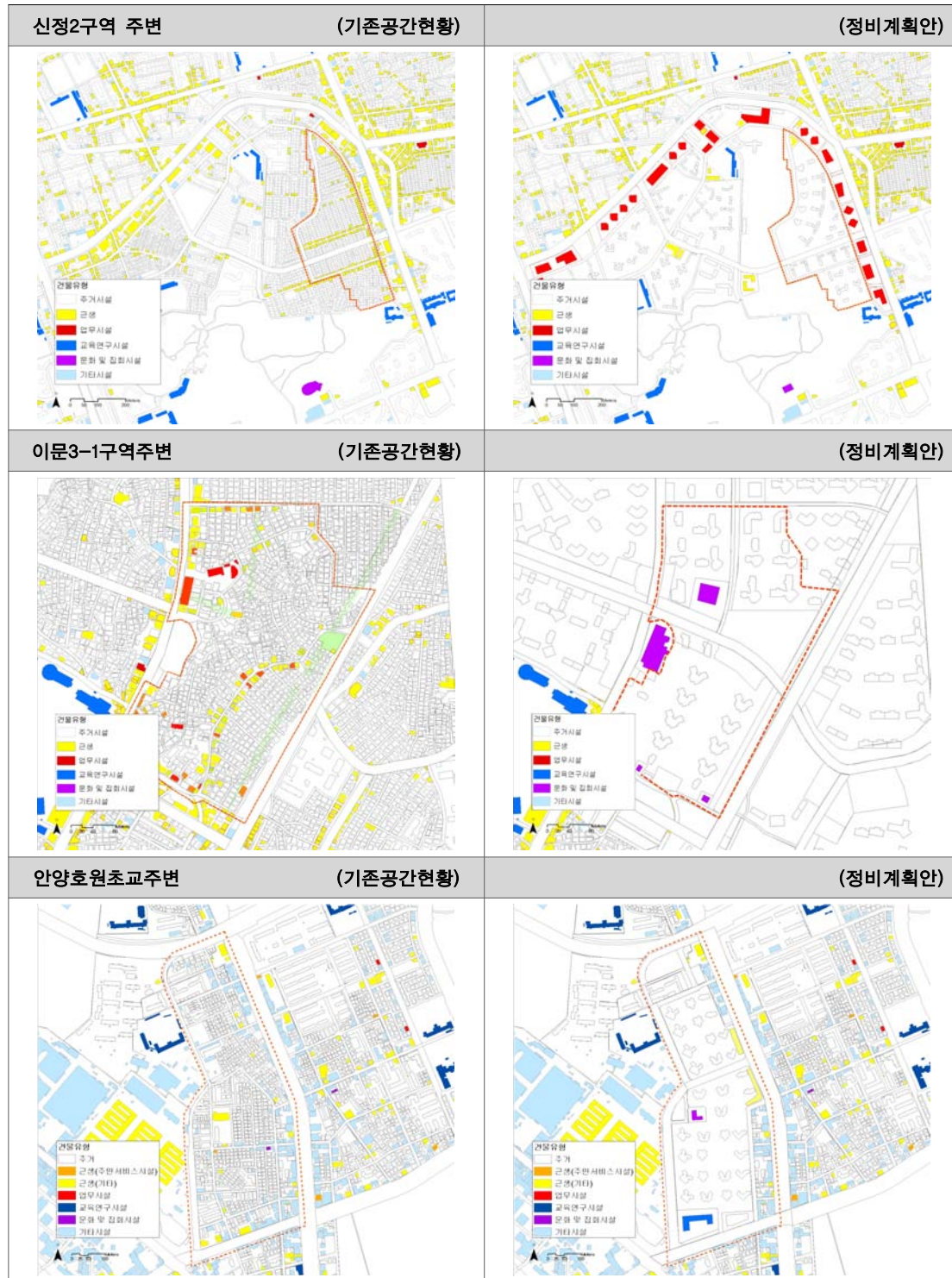
한편 세 개 정비계획안의 가구가 모두 대규모 택지로 전환되면서 주거용 건축물은 100% 아파트로 변화하였고 가로변을 따라 넓게 분포하던 비주거시설들은 단지내부 주요 동선체계를 따라 특정 위치에 집중 배치되었다. 이러한 배치의 원인은 300세대 이상 계획시 적용받는 주택법에 기인하며 특히 단지규모에 따른 부대복리시설의 설치기준에 의거하여 주민편의 시설을 단지 내부 전용시설로 제한하였기 때문이다.

□ 필지와 건축물의 관계

기성주거지 세 개 대상지 모두 개별필지에 단독 건축물로 이루어졌다. 따라서 인접대지 및 도로경계선을 기준으로 최소한의 이격거리를 확보하여야하는데 일반적으로 대상지 건축물은 각 필지 경계선으로부터 1m이하의 이격거리를 확보하고 있는 것으로 나타났다. 특히 신정과 이문의 예처럼 50~100m²이하의 소규모 필지 분포비율이 높은 주거지는 건폐율까지 높다. 이는 일조 불량 및 이웃건물과의 프라이버시 문제 등 거주환경의 질을 저하시키는 구조적인 문제로 지적된다.

반면 정비계획안의 경우 100m²이하의 소규모 필지는 모두 소거되고 최소 12m이상 종로에 면한 대규모 택지에 주거동 층수에 따른 법적 이격거리를 확보하고 있으며 특히 건폐율 30%이하 타워형 아파트의 계획으로 평면 공간의 개방감은 상당히 개선된다. 그러나 고층 타워가 늘어선 가로변 입면은 공간적 스케일이 비대해지며 그로인해 사업구역계 주변과 물리적인 경관의 불균형을 초래할 수 있다.

[표 4-25] 가구내 건축물용도현황



③ 건축물

□ 건축물 구성체계

세 개 대상지 기성주거지의 모든 건축물은 가구 및 필지의 구성체계를 따르고 있으며 따라서 건축물은 일단의 군집을 통한 체계적인 공간 영역을 형성한다기보다는 개별 건축물이 집합된 상태로 보아야 한다. 반면 정비계획안의 경우 하나의 택지에 건물 상호간 관계구조를 고려하여 영역별 공간을 새로이 규정하는 통합적 건축물 체계를 구축하고 있다. 따라서 기성주거지와 계획안의 경우 건물 수나 세대수, 밀도 등이 확연히 다르다.

신정2구역의 전체 건물동수는 846동이고 이중 주거용 건물이 783동이다. 세대수는 총 4,380이며 이중 세입자가구가 3,429호로 약 78%의 비율을 보인다. 이러한 수치에 의하면 평균적으로 한 건물당 5.6가구 이상이 거주하는 것으로 계산할 수 있다.⁷⁷⁾ 대상지 전체의 건폐율은 50%미만, 용적율은 100%미만이 대다수를 차지한다.

반면 계획안의 전체 건물은 세대별 평균층수 16층, 1층 최대면적 36,400m²의 대규모 아파트로 건물 주동수 28개의 단지 형태로 변화하였고 이에 따라 건폐율29%, 용적율 232%로 건폐율은 약 2배 감소, 용적율은 2배 증가한 것으로 나타났다. 그러나 이러한 용적율의 증가에도 불구하고 세대수는 1,617세대로 오히려 감소하였는데 이는 단독 및 다가구 주택에 거주하던 소규모 임대가구들에 비해 85m²이상 분양위주 아파트의 단위세대 규모가 증가하였기 때문이다.

이문3-1구역의 건축물 동수는 총 941동이고 주거용 건물은 869동이다. 전체 세대수는 3,233호이며 90%는 1세대의 단독주택으로 이루어져있다. 한편 본 대상지의 세입자수는 2,715호로 전체 세대수의 약 84%에 해당하는 높은 비율을 보이고 있다. 건축물 건폐율은 50%이상 60%미만이 과반수이상을 차지하고 60%이상의 건축물도 30%이상 분포하며 용적율 또한 150%미만이 가장 많은 것으로 조사되었다.

이문3-1구역의 계획안 또한 최고 35층, 1층 최대면적 22,567m², 주동수 32개의 대규모 아파트 단지 형태로 변화하였고 건폐율14%, 용적율 254%로 건폐율은 감소, 용적율은 2배 이상 증가한 것으로 나타났다. 특히 3-1구역은 3-2구역과 결합개발을 통해 용적율 인센티브를 적용하고 있기 때문에 그 증가비율이 높다. 그러나 신정의 경우와 마찬가지로

77) 이러한 값은 세 개 주거지모두 주거유형에 따른 정확한 수치라기보다 전반적인 주거상황을 파악하기 위해 개략적으로 환산한 것이다.

지 이유로 정비계획안의 세대수는 기존 3,233호보다 800세대 이상 줄어든 2,480세대로 나타났다.

호원재개발사업지구의 총 건물수는 715호이고 주거용건물이 523동, 총 세대수는 2,594호로 한 개 주거건물에 약 5개 가구가 거주하는 것으로 계산할 수 있다. 이 중 세입자 세대수는 1,677호이며 비율은 65%에 해당한다. 건축물 건폐율은 50%이상 60%미만이 과반수이고 50%이하의 건축물이 40%이상 분포하는 것으로 나타났다. 용적율은 100%이상 150%미만이 가장 많으나 100%이하 또한 30% 이상 차지하는 것으로 조사되었다.

정비계획안의 건물은 최고 35층, 1층 최대면적 8,420m², 주동수 32개로 변화하였고 건폐율20%, 용적율 230%로 건폐율은 감소, 용적율은 증가한 것으로 나타났다.

[표 4-26] 기성주거지 건축물현황 - 1

대상지 \ 분류	총 건물수 (동)	주거용 건물수 (동)	총 가구수 (호)	세입자 가구수 (호)	세입자 비율 (%)	거주밀도		건폐율	용적률
						(호/ 건물동)	(호/ha)		
신정 2구역	846	800	4,380	3,429	78	5.6	410.78	50%미만	100%미만
이문 3-1구역	1,006	934	3,233	2,715	84	3.5	235.7	50이상~ 60%미만	150%미만
호원초교주변 재개발구역	715	523	2,594	1,677	65	5	140.1	50이상~ 60%미만	100이상~ 150%미만

[표 4-27] 기성주거지 건축물현황 - 2

대상지 \ 분류	주거용건물수 (동)	총가구수 (호)	임대용가구수 (호)	건폐율	용적률
신정 2구역	30	1,634	342	29%	232%
이문 3-1구역	33	2,480	468	14%	254%
호원초교주변 재개발구역	33	2,970	505	20%	230%

□ 건축물 형태

기성주거지의 건축물은 단독 및 다가구, 다세대주택으로 구성되어있고 특히 단독주택의 경우는 1~2층 규모의 저층 건축물이다. 반면 계획안의 건축물은 모두 아파트로 이루어졌으며 용적율 및 최고층수의 제한, 그리고 인동 간격에 의한 높이 제한이 허용하는 범위에서 가능한 높게 계획되었다. 특히 아파트는 주택단지에서 주동 배치원칙에 따라 외부공간을 형성하게 되므로 제한적이지만 판상 및 탑상, 클러스트 및 단독 등 평면형태의 변화를 유도하고 있다.

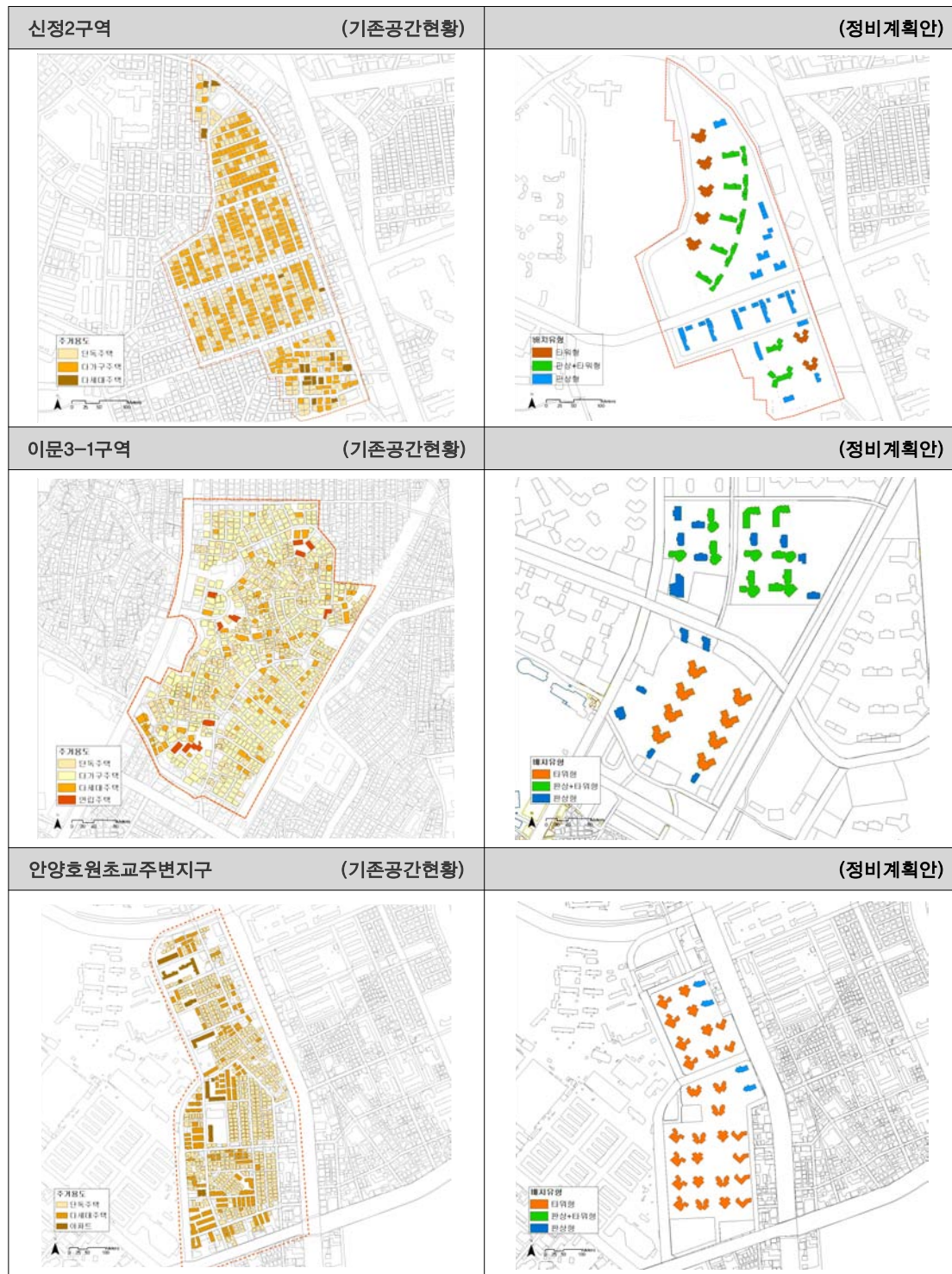
신정2구역은 대상지의 경사를 활용해 곡선 배치를 선택하였으나 건물형태는 일반적인 판상 및 탑상으로 계획되었다. 가로변에 면한 연도형 주동은 가로와 입체적 관계를 유도하고 있으나 건물의 층수는 평균 15층으로 20m 가로변 연도형 건축물 스케일에 적합하지 않다. 주출입구로부터 멀리 떨어진 위치일수록 타워형 건물들이 배치되어있으며 건물 층수도 높아진다.

이문3-1구역의 건물형태도 타워형과 판상형이 주를 이루는데 남측에는 탑상형이 북측에는 판상형과 탑상형 조합을 통한 클러스트를 배치하였다. 건축물 주동은 탑상형이 가장 높은 35층이고 판상의 경우 인접 건축물과의 관계에 따라 다소 낮아졌다.

신정 및 이문사례와 달리 안양호원초교주변지구는 대부분이 탑상으로 이루어졌으며 가로변 일부구간에 판상형 건물이 위치하지만 다른 주동과의 관계생성을 통한 새로운 공간이 형성된 것은 아니다. 모든 건축물은 별동으로 배열되어 있으며 다만 지상층의 조정공간의 평면적 구성에 따라 공간 영역이 새롭게 형성되었다.

세 개 대상지 모두 탑상 및 판상형의 건물형태를 선택하고 있으며 그 배치방식에 따라 외부 공간을 새로 구성하려하였으나 1차원 평면 공간 구성은 3차원 입체 공간과 괴리가 있다. 안양호원초교주변지구 계획안의 예시는 가장 비구성적인 건축물 형태라 할 수 있는데 이는 건축물의 형태 변화를 통한 최소한의 공간 차별조차 상실한 계획방식으로 가장 비판적인 재개발계획의 일면이라 할 수 있다.

[표 4-28] 주거유형



4) 분석종합

기성주거지 공간현황과 정비계획안의 비교분석은 기존의 도시공간조직이 정비사업을 통해 어떻게 변화되는지를 검토한 작업이다. [표 4-29]에서 정리한 바와 같이 사례의 주택 재개발사업을 통한 주거지 정비계획안에서는 가로, 가구, 필지, 건축물 즉, 도시공간조직이 전면 새롭게 재조직되었다. 이는 도시기반시설을 확충하고 생활편의를 개선시킬 수 있으나 대규모화, 조닝화, 유형의 최소화, 경계설정 등이 적용되면서 과거 대규모 전면철거형형 재개발사업의 문제로 지적되는 공간스케일 및 경관의 부조화, 누적된 도시의 장소성의 상실, 그리고 거주환경의 획일화를 답습하고 있는 것으로 이해된다.

[표 4-29] 기성주거지 정비사업 비교분석 내용

기성주거지 공간현황			정비계획안
가 로	① 가로의 구성체계	<ul style="list-style-type: none"> 사업지구외곽에 도시 주요 간선도로가 위치하고 내부에 소규모 생활가로의 네트워크 체계가 형성된다. ⇒ 간선도로 - 집산도로 - 근린생활가로 (공공가로) 	<ul style="list-style-type: none"> 사업지구내부에 새로운 간선도로가 형성되어 종로이상의 가로체계를 재구축하고 소규모 생활가로네트워크 체계는 모두 철거된다. ⇒ 간선도로 - 단지진입도로 - 단지내부 가로체계
	② 가로의 형태	<ul style="list-style-type: none"> 가로규모는 4m, 6m, 8m, 12m이고 필지 진입을 위한 2m이하의 막다른 도로가 형성된다. 모든 가로는 보차혼용이다. 주요가로는 지형에 대응하여 수평방향과 방향으로 구성된다. 	<ul style="list-style-type: none"> 10m이하의 생활가로는 전면 철거하였고 15m이상의 종로가 1~2개 형성된다. 모든 가로는 보차 구분이다.
	③ 가로와 건축물의 관계	<ul style="list-style-type: none"> 주거 및 근린생활시설 등, 모든 건축물이 가로변에서 직접 진입한다. 특히 주택 진입 방식은 담장, 계단, 필로티이다. 대다수 1~3층의 건축물이므로 가로와 평균 1m이하로 이격, 상호 밀착되어 있다. 근린생활, 공공시설 등 공공이용시설의 경우 6m이상의 가로를 따라 넓게 분포한다. 	<ul style="list-style-type: none"> 가로변에서 직접 접근하는 건축물은 근린상가로 제한되었고, 주거시설은 단지내부에서 진입한다. 건축물과 가로변 사이에는 옹벽, 녹지 등의 완충시설이 설치된다. 이는 고층 아파트의 높이제한조건에 대응하기 위한 수법이기도하다.

		기성주거지 공간현황	정비계획안
가 구 및 필 지	① 가구 및 필지의 구성체계	<ul style="list-style-type: none"> 가로규모에 따른 대, 중, 소 가구 위계가 있다. 자연발생지역은 동선체계가 불분명하고 연결이 모호하다. 가필지열은 2열~7열까지 다양하며 필지 열이 많을수록 진입로의 추가발생으로 가구형태가 다양해진다. 	<ul style="list-style-type: none"> 토지이용계획에 의해 기존가구, 필지, 가로체계 모두 철거 후, 대규모 택지가 형성된다. 가필지 진입로가 불필요하므로 가로와 택지의 상관관계 적고 단지내부가로가 적용된다.
	② 가구 및 필지의 형태	<ul style="list-style-type: none"> 가구 규모 평균 3,000~4,000m² 2열구조의 격자형 가구, 그물형 가구, 준가구가 일반적이고 자연발생지역은 필지 및 가구형태가 부정형이다. 필지규모 평균 120m², 세장비는 평균 1.0~1.2로 구성된다. 부분적으로 합필이 이루어진다. 	<ul style="list-style-type: none"> 택지규모 30,000m²이상 토지이용계획에 따라 직선, 사각형의 택지로 구획된다. 일부 사업구역에 기존 가로 및 가구를 단절하는 경계를 형성한다.
	③ 가구와 건축물의 관계	<ul style="list-style-type: none"> 단독 및 다가구, 다세대주택이 필지 단위로 밀집되어 있다. 6m이상 가로에 면한 가구를 따라 근린용도 건축물이 넓게 분포한다. 	<ul style="list-style-type: none"> 15m이상의 대로변에 택지단위로 건축물을 계획한다. 기존의 소규모 근생시설 모두 철거 후 상업용 택지를 편중하여 설치한다.
	④ 필지와 건축물 관계	<ul style="list-style-type: none"> 필지와 건물이 1:1로 대응한다. 인접필지, 가로와의 상관관계에 의해 건축이 제한된다. 합필에 따른 건축물규모가 증가한다. (단독주택 ⇨ 다세대주택) 	<ul style="list-style-type: none"> 택지와 건물군의 관계로 전환 택지와 도로규모, 건물상호간 인동거리에 의해 건축이 제한된다.
건 축 물	① 건축물 구성체계	<ul style="list-style-type: none"> 공공의 이용을 위한 건축물은 주변에 넓게 분포한다. 1~3층 규모의 건축물로 구성된다. 용적률은 평균 150%이하이다. 	<ul style="list-style-type: none"> 토지이용계획을 통해 영역별로 시설을 구분한다. 3층 일반주거지역으로 종상향하여 15층 이상, 용적률 평균 230%의 고층, 고밀로 건축한다. 부대복리시설의 편중이 심하다.
	② 건축물 형태	<ul style="list-style-type: none"> 1~3층의 저층단독형이다. 	<ul style="list-style-type: none"> 15층 이상의 고층건물이다. 판상, 타워, 판상+타워형의 아파트로 구성된다.

3. 기성주거지 정비계획안 진단 및 문제점

1) 정비계획안 진단

기성주거지 공간현황과 정비계획안의 비교분석을 토대로, 도시공간조직에 대응의 관점에서 현행 정비계획안을 진단하면 아래와 같다. 진단의 기준은 2장에서 규정한 도시공간조직의 대응개념 및 방법론의 세부항목들과 앞서 검토한 기성주거지의 일반적 특성, 그리고 사례분석내용을 요소별로 재분류하여 작성되었다.

[표 4-30] 정비계획안의 진단표

		[진단기준]		[진단]
가로	① 가로의 구성체계	1) 주요공공시설과 연결체계를 구축	• 보행중심의 네트워크	△
		2) 단계별 가로 위계를 형성	• 6m이상 가로유지	X
	② 가로의 형태	3) 지형에 순응	• 등고선에 평행	△
	③ 가로와 건축물의 관계	4) 주변 가로공간의 높이, 건축선 유지		X
		5) 가로 대응방식 다양화	• 아케이드형, 필로티형, 테라스형, 완충녹지형 등	X
		6) 가로변 근린생활시설의 용도복합	• 주택 + 근린생활시설	X
가구 및 필지	④ 가구의 구성체계	7) 중소규모 가구형성	• 중규모: 20,000m ² 이하 • 소규모: 5,000m ² 미만	X
		8) 주요가로체계 유지를 통한 가구 재구성	• 6m이상 가로 유지 및 확폭	X
	⑤ 가구 및 필지형태	9) 소단위 필지합필을 통한 가구를 구성		X
		10) 필지구조 유지		X
	⑥ 가구 및 필지와 건축물의 관계	11) 장소성을 고려한 특정 시설물 존치	• 시장, 건축물, 특정 가로 등	△
		12) 기존공공시설의 거점화	• 주요 외부공간, 학교, 교회, 문화관 등 공공시설	X
건축물	⑦ 건축물 구성체계	13) 건축물 배치유형 다양화	• 단독형, 중정형 • 연도형, 클러스트형 등	△
		14) 경사 및 지형에 순응하는 배치	• 테라스형, 단독형 등	X
		15) 중저층 고밀의 주거	• 8층 이하, 200%이하	
	⑧ 건축물 형태	16) 주거유형을 다양화	• 단독, 다세대, 아파트 • 도시형생활주택, 연립주택	X

정비계획안의 가로는 주변 공공시설의 연결을 시도하고 있으나 제한된 가로와 대규모 택지로 인해 유기적인 보행 네트워크는 이루어지지 않는다. 즉 기존 소가로체계의 소거와 최소화된 중로체계에 의해 보행 유동성이 축소되었고 대규모 택지는 공간구조를 단절시키는 것이다.

대규모 택지와 15m이상 중로의 설치에 지형의 변화에 유연하게 대응하지 못하며 따라서 등고선 방향의 도로보다 성절토를 통한 택지중심의 도로가 우선한다. 가로변 건축물은 신설 확장된 도로폭에 대응한 고층 아파트로 변화하였고 건축물 용도 또한 주거용과 상업용이 분리되어 설치된다. 주택단지의 주거동은 모두 단지내부에서 진입하므로 일부 상업시설을 제외한 가로 대응 건물유형은 계획되지 않았다.

가구의 구성체계에 있어 주요 택지들은 40,000m²이상의 대규모로 구성되고 이에 따라 가구주변 주요 가로체계는 소거되었다. 따라서 중규모 가구, 소단위 필지합필을 통한 가구형성은 적용될 수 없다. 또한 이러한 택지조성에 대응하여 건축물과 특정 시설은 전면 철거되기 때문에 기존 건물의 존치를 통한 주거지 형성이 불가하다. 학교나 교회 등의 주요 공공시설, 집회시설 등을 보존하고 있으나 새로운 공간의 거점으로 활용되기 보다 개발영역에서 '제척'된 대상들이다.

건축물의 배치유형은 단독형, 판상형, 판상형+타워형의 클러스트, 중정형, 테라스형 등 건물이 위치하는 장소적 특성을 고려하여 다양하게 형성될 수 있다. 그러나 앞서 가구 구성체계에 있어 지적하였듯이 대규모 택지화에 따라 차별적 장소가 부재하다는 구조적인 문제부터 향과 인동간격, 외부 부대시설의 충족에 이르기까지, 건축물 배치유형은 판상형, 타워형, 판상형 + 타워형으로 제한된다. 주거유형은 모두 15층 이상, 용적율 230% 이상의 고층 고밀의 아파트이다.

이처럼 진단 기준표에 따른 사례의 정비 계획안은 모든 도시공간조직의 대응 조건에 부합하지 못하는 것으로 나타난다. 이는 결국 8가지 문제로 다시 종합될 수 있다. 즉, 생활가로의 전면철거와 지형특성의 배제, 소가구의 대규모 택지화와 가구의 분절, 필지구조의 상실, 건축물규모의 대형화와 건축용도의 분리, 그리고 주거유형의 획일화이다. 또한 이러한 문제를 유발하는 근본적인 원인은 사업방식과 법제도 등 보다 구체적이고 실질적인 측면으로 접근하여야 한다.

2) 주거지 정비사업의 문제점과 원인

① 소규모 생활가로의 전면 철거

도시공간조직에 대응하는 가로의 개념에서 기존 생활가로의 전면 철거는 도시의 유기적 연결 체계를 약화시킨다는 것이다. 기성주거지의 가로는 4,6,8,10(m)의 소로들로 이루어졌고 필지 및 가구구조에 따라 2m이하의 막다른 도로가 형성되며 10m이상의 도로는 거의 존재하지 않는다.⁷⁸⁾ 이러한 기성주거지 생활공간의 가로체계는 소규모 가구체계와 연동되어 모세혈관같이 긴밀하게 얹혀있고 따라서 공간의 순환과 동선 연결이 양호하다.⁷⁹⁾ 비록 물리적으로 거리는 이격되어 있어도 이러한 가로체계를 따라 도시 공공 공간, 공공시설의 연결성이 양호하다.

정비계획안의 경우 기존의 소로는 모두 철거되었고 15m이상의 중로를 제한적으로 설치하였는데 이는 결국 건물의 다양한 특성을 규정짓는 장소로써 가로이기보다 기능적인 도로의 역할이 더욱 강화된 것이라 할 수 있다. 또한 대규모 주택단지 안에서 개별 건축물로 진입하는 내부가로의 증가로 공공이 함께 공유하는 공공가로의 비중은 축소되었다.

이처럼 정비계획안에 나타난 소규모 생활가로의 전면 철거 원인은 공동주택을 전제 한 사업규제의 최소화하려는 노력에서 비롯된다고 할 수 있다. 공동주택의 계획기준에 있어서 가로와 관련된 규정사항은 도로사선제한과 공동주택의 이격거리 등에 대한 것으로 건축물 규모에 직접적인 영향을 미치는 요인이다. 즉 4~8m도로에 접한 대지의 경우 도로사선 1:1.5, 공동주택 이격거리 0.5h(h=건축물높이) 적용 시 가용 대지면적의 요건이 추출되는데 이때 기존 생활가로의 전면철거와 도로 확폭은 가용대지의 최대화를 달성하는 가장 용이한 방법이다. 한편, 도시기반시설의 설치에 대한 기준으로써 주거지역 도로율을 20~30%로 규정하고 있는 바 이는 도로의 설치 면적에 준하는 것이므로 도로의 개소를 줄이고 폭을 넓혀 면적을 확보하여도 법적 조건은 준수할 수 있으며 또한 기존 소가로의 철거를 간접적으로 허용하는 요건이라고 볼 수 있다.

② 지형특성의 배제

정비계획안의 가로 문제는 해당 지역의 지형적 특성을 배제함으로써 발생되기도 한

78) 안양호원초교주변 재개발사업처럼 주거지 내부에 소수의 아파트가 건립된 필지(택지)주변에 부분적으로 나타난다.

79) 이러한 결과는 공간구문론 등을 활용한 주거지 관련 연구과제 등을 통해 검증됨.

다. 기존지형을 보존할 경우 도로는 등고선 방향으로 생성되어야하는데 이때 도로 길이가 길어지고 그만큼 공사비가 증가되기 때문이다. 또한 현재의 대규모 택지를 중심으로 이루어지는 재개발은 가능한 그 형태를 정형화하려하기 때문에 배치계획상 동선을 단순화하게 되고 따라서 성절토를 통해 기존 지형을 변경하거나 경사에 자연스럽지 못한 도로를 계획하게 되는 것이다. 현재 도시계획시설 설치규준에서 도로의 경사도를 규정하고 있지만 구릉에 위치한 주거지처럼 지형 경사가 심한 경우 도로 경사도를 고려한 택지 구성방식에 대한 합당한 계획 지침과 기준이 필요하다.

③ 소가구의 대규모 택지화

기성주거지 정비사업의 또 다른 주요 문제는 소가구의 대규모 택지화이다. 일반적으로 기성주거지 가구 규모는 길이 140m를 넘지 않으며 면적은 $2,000\text{m}^2 \sim 5,000\text{m}^2$ 로 이루어졌다. 폭은 필지열에 대응하여 2열 20~25m, 3열 30~35m, 4열 40~45m, 5열 50~55m 등 일정한 비율 체계를 가지며 가구가 접한 가로와 너비에 따라 규모와 성격이 결정된다. 즉 기성주거지의 가구는 소규모로 구성되며 가로와의 관계를 통해 공간적 영역을 형성한다. 특히 소가구는 평균 120m^2 내외의 필지들의 집합체라 할 수 있으며, 대부분 필지단위의 근린생활시설을 포함하므로 주변 공간을 연계시키는 중요가로를 형성한다.

반면 정비계획안의 모든 가구는 길이 약 200~250m, 면적 $30,000\text{m}^2$ 이상의 2~3개 택지로 통합되었다. 택지 상호간 연결은 중로에 의해 이루어지는데 택지와 가로 사이에 주택단지 프라이버시확보를 위해 완충녹지 또는 옹벽이 형성되어 주변과 순환연결을 차단한다. 단지화에 따른 공간의 연결 문제는 인근 지역으로부터 주요 대중교통시설과의 연계도 어렵게 만든다. 차량 통행은 불가능해지거나 제한되었으며 공공보행통로가 마련되어도 이용거리가 길어지는 동선상의 불합리가 발생한다. 이처럼 기성주거지 가구구조의 급격한 변화는 공공 가로의 대거 상실과 더불어 근린단위의 수많은 연결 장소의 소멸을 유발하였고 결국 주거지 내외부 공간조직이 파괴되는 결과로 이어지게 되는 것이다.

대규모 택지화를 유도하는 원인은 고층 판상형, 타워형 등 아파트 중심의 공동주택의 적용과 이를 통한 과다한 용적을 확보를 들 수 있다. 즉 택지면적이 증가할수록 연면적이 증가함에 따라 사업성 확보가 용이해지는 것이다. 특히 도시기반시설의 설치 주체가 공공이 아닌 사업자로 지정되어 있어 이에 부여된 인센티브 적용으로 인한 용적률 상향은 사업성중심의 개발을 부추기는 요인이라 할 수 있다. 여기서 다시 아파트 주동의 인동거

리 및 인접 대지경계선 이격 거리확보가 작용한다. 이러한 건축면적의 확보와 더불어 환경영향평가지표인 생태면적률⁸⁰⁾이나 주차장, 외부 휴게 공간, 놀이터 등 아파트 단지에 설치해야 될 부대복리시설의 요건들⁸¹⁾은 주택단지의 옥외공간의 증가를 요구하게 되는데 이 또한 소규모 필지 및 가구의 대규모 택지화를 조장하는 원인이라 할 수 있다.

④ 가구구조의 분절

가구구조의 분절은 기존 가구의 대규모 택지화과정에서 발생되며 주로 사업지구경계부에 나타난다. 주거환경 정비사업 지구 결정 요건으로 규정되고 있는 네 가지 요건⁸²⁾은 가구마다 일률적으로 적용할 수 없고 또한 수십여 년의 시간이 경과되면서 거주자는 개별적으로 신축, 또는 증축 등의 건축행위를 지속해왔기 때문에 건축물의 노후도는 부분적으로 변경되고, 그 과정에서 합필이나 분필 등 필지구조도 세부적으로 변화된다. 따라서 사업지침을 통해 도로를 사업구역지정 경계부로 규정하고 있다할 지라도 많은 사례에서 구역경계부가 기존 가구 내부 필지로 설정되는 사례가 빈번하게 발생하고 있다. 이 경우 계획적인 완충공간을 부여하고 있으나 경계부 안팎의 공간적, 기능적 불균형이 심각하며 이러한 여건을 극복할 수 있는 보다 세부적인 제도 및 방침이 필요하다.

⑤ 필지구조의 상실

필지는 진입로와 더불어 가구유형을 결정짓는 요소이다. 기성주거지는 개별필지구조에 기초하고 있고 이의 집합 단위로 가구구조가 형성된다. 과거 토지구획정리사업, 또는 자연발생 단계에서 형성된 틀을 유지하고 있으며 30~40년의 시간의 흐름 속에서도 큰 변화가 발생하지 않았다. 일부 필지의 경우 단독주택에서 다가구주택으로, 다가구주택에서 다세대 주택으로의 변경을 위해 2~3필지 합필되긴 하였으나 대체로 과거 필지구조를 유지하고 있다. 이는 곧 1960~1970년 주거지 형성단계이후 해당 장소의 건축물 형태나 유형의 급격한 변화가 없었음을 의미하는 것으로 오랜 시간 누적된 거주 공간의 특성을 잘 간직하고 있는 것이라 할 것이다. 또한 모든 개별필지는 가로와 밀착되어 있으므로 거주

80) 생태 면적률 = $\frac{\text{자연지반녹지 면적} + \sum(\text{인공화 지역 공간유형별 면적} \times \text{가중치})}{\text{전체 대상지 면적}} \times 100(\%)$

도시의 개발 중 “도시개발법” 및 “도시 및 주거환경정비법”에 의하여 추진되는 구 도심에서의 개발사업은 30을 적용, 그 외는 60 적용

81) [표 2-10]

82) 건축물 노후도, 과소필지율, 도로 접도율

환경의 사회적 특성에도 영향을 미치는데 필지단위의 근린생활시설이 전체 가구에 골고루 분포하고 있으므로 거주자 커뮤니티의 근원적 구조로 간주할 수 있는 것이다.

기성주거지 정비계획의 경우 기존 소가구가 대규모로 통합됨에 따라 개별 필지구조가 소멸되었고 또한 전체사업지구의 토지이용계획에 따른 영역별 조닝은 기존 공간의 속성을 모두 변화시켰다. 이러한 정비방식은 결국 주변지역에 산재된 소규모 활용 가능한 공간 그 자체 뿐 아니라 도시 공간조직에 누적된 역사적 맥락을 일순간 소멸시키는 요인으로 지적될 수 있다.

필지구조 상실의 원인은 생활가로의 전면철거나 대규모 택지화의 원인과 동일하다. 즉 공동주택건축을 위한 유효 대지의 확보가 목적이다. 이를 통해 지상부 건축 용적을 확보 뿐 아니라 대규모 지하 공간을 활용하여 건축 단위면적당 주차대수 설치에 대한 법적 요건에 쉽게 대응할 수 있게 된다.

⑥ 건축물 규모의 대형화

기성주거지 정비사업의 가장 즉각적인 변화는 가구구조와 함께 건축물체계가 급격하게 변경되었다는 점이다. 대규모 택지의 형성이 공공가로의 상실을 통한 공간구조의 단절을 유발시켰다면 건축물의 급격한 변화는 주변지역 건물 규모 및 밀도에 있어 경관적 부조화를 초래했다. 즉 기성주거지의 건축물, 특히 주거용 건축물은 1,2층 규모의 단독 및 다가구 주택으로써, 필지단위로 조밀하게 군집되어 있으나 정비사업의 경우 모든 주거유형이 15층 이상의 고층 아파트로 전환되었고 따라서 기존 주거지에 면한 사업지구 경계부가로변에 위치한 건축물 경관은 상호 이질적이며 공간적 균형까지 상실하게 된다. 가로변을 따라 형성되었던 선적이고 수평적인 경관이 고층건물에 의해 위압적인 수직경관으로 바뀌었고 특히 수직방향의 건축물은 가로공간과 밀착도가 낮으므로 다양한 일상적 생활경관이 사라지게 되었다.

이러한 건축물규모의 급격한 변화 원인은 최대 용적을 확보를 위한 주거지 재개발 사업구조로부터 비롯된다. 사실 대규모 택지의 형성요인이 고층아파트의 건립을 위한 요건 이기는 하나 문제의 실질적인 출발은 건축물의 용적을 확보를 통한 사업성 충족에서부터 기인한다. 즉 낮은 건폐율을 통해 개방된 외부공간을 확보함과 동시에 용적을 250%를 충족시킬 수 있는 방안이 요구되고 이를 고층 아파트로 대응한 것이다. 반대로 중소규모의 건축물 즉, 다세대주택, 연립주택, 생활형공동주택, 연도형 건물이나 중저층의 블록형

집합주택의 경우 최대 용적을 확보가 어렵고 이를 확보한다 하더라도 건축면적이 증가하기 때문에 세대 간 공간적 간섭이 심해지며 특정 세대의 경우 일조조건까지 양호하지 못한 상황이 발생할 수 있으므로 주택분양에도 불리하게 작용할 수 있다는 것이다. 이러한 문제는 결국 주거유형의 획일화로 이어지게 된다.

⑦ 주거유형의 획일화

정비계획안의 건축물은 1차적으로 용도지역규정에 의하여 용도, 밀도 및 규모가 형성된다. 제1,2종일반주거지역의 비율이 높은 기성주거지의 주거유형은 단독 및 다세대 주택이 일반적이며 단독주택의 경우 1~2층이, 다세대주택은 4~5층 규모가 가장 많이 분포하는 것으로 나타났다.

이들은 모두 단독 필지구조에 기반하고 있기 때문에 소규모이고 비록 노후하였으나 개별 건축물 마다 각기 다른 배치와 형태를 지니고 있다. 또한 각각의 주택은 거주자의 생활방식, 거주상황에 따라 독자적으로 수정, 변경되었고 이 과정에서 가로에 대응하는 저층부 진입형식들이 혼재하는 등 주택의 물리적 모습과 유형들이 다양한 거주환경으로 투사되어 나타나게 된다.

반면 정비계획안에 나타난 주거유형은 평균 15층 이상의 고층아파트로 통합되었다. 비록 아파트 주동의 형태가 타워형과 판상형, 타워형 및 판상형 조합 등으로 공간적 변화를 도모하고 있으나 15층 높이의 아파트 조합은 휴먼스케일을 고려한 거주공간의 변화라기보다 단지 ‘아파트 주동의 집합’으로 인식될 뿐이다. 또한 아파트는 프라이버시의 확보를 위해 1층 계획을 배제하는 추세이며 주택단지 외곽부 가로와도 긴밀한 관계가 구축되지 않는다. 따라서 가로변 또는 지층과 소통하는 연도형, 내부 정원을 갖는 중정형 등 각기 다른 장소적 특성에 근거한 다양한 주거유형은 찾아볼 수 없다.

이러한 획일성의 요인도 근본적으로는 용적을 최대 확보라는 건축물의 급격한 변화 원인과 동일하다. 이와 더불어 주택 공급방식의 측면에서의 건축 요인도 문제의 원인이 된다. 즉 주택재개발사업은 임대주택보다 분양을 우선으로 하며, 따라서 주거유형을 개발 또한 이를 중심으로 진행된다. 이때 쟁점은 일조 및 프라이버시가 보장되는, 상품으로써 균질한 거주환경의 확보이고 이는 곧 시공성과 결합되어 단위세대 유형까지 단순화시키는 결과를 야기하고 있다.

⑧ 건축물 용도의 분리

건축물의 용도의 분리는 크게 두가지 측면에서 그 원인을 분류하여 생각할 수 있다. 첫째는 토지이용계획의 조닝계획에 의한 주거기능과 근린생활시설의 분리이며, 둘째는 폐쇄적인 주거단지중심의 계획으로 인하여 가로와 건축물간의 연결성이 방해될 뿐만 아니라 근린생활가로의 활용성이 저하된다는 점이다. 기성주거지의 근린생활시설은 각 용도마다 상황이 다르기는 하나 평균적으로 300m²~500m²미만의 생활편의시설들로 이루어져 있다.

사례 대상지에 가장 많이 나타나는 시설은 소규모 상업용 점포와 음식점들로서 대부분 상부 주거용도와 복합되어 있다. 이들은 전면 가로 폭이 넓을수록 종류가 다양하게 나타나는데 이는 공중의 통행과 이용에 직접적으로 관계되는 시설이기 때문이고 때때로 특정 가로 공간의 장소적 랜드마크가 되기도 한다. 또한 거주공간의 편의를 위한 시설들은 하나의 단일 건물로 특정 위치에 집약되어 있기보다 생활가로변을 따라 넓게 퍼져 있어 다양한 생활공간이 선형의 형태로 자연적으로 생성된다.

반면 정비계획안의 경우 기존 가구 및 가로의 철거와 대규모 택지의 조성으로 가로에 대응하는 소규모 근린생활시설이 위치할 수 없게 되었고 새롭게 신설 확폭된 가로는 차량 통행을 위한 기능적인 동선 또는 고층 아파트의 인동거리 확보를 위한 이격 공간으로 활용되며 본질적인 생활공간의 기능은 축소되었다. 또한 단지 내 부대복리시설설치 기준⁸³⁾에 의거하여 단지내부 거주자 편의시설로 제한되었고 해당 시설은 특정 공간에 편중됨으로써 공적 활용의 의미는 축소되었다. 이러한 변화는 결국 공공 이용시설을 통한 주변지역과의 커뮤니티 생성을 차단시킬 수밖에 없고 따라서 오랜 시간 유지되어왔던 장소성과 다양성을 상실하게 되는 결과를 낳게 한 것이다.

첫 번째로 건축물 용도분리를 유발하는 주요 원인은 토지이용계획에 근거한(Land Use Plan) 용도지역의 분리이다. 즉 정비구역 전체 택지를 주택용지, 상업 및 기타 업무시설 용지, 공공시설용지 등 용도별로 구분하여 건축을 규제하고 그에 따라 해당 공간의 성격을 규정짓는다. 이러한 토지이용의 구분은 주거지역 전체의 균형 있는 시설 활용을 저해시킨다. 복합용도를 기피하는 주된 이유는 단일건물에서 근생시설과 주거기능의 혼합으로 인한 건축계획적 해결의 난이점과 주거기능과 상업기능의 인접에 대한 심리적 측면에 기인한다.

83) [표 2-10], [표 2-11] 참조

두 번째 원인은 주택단지와 가로의 분리이다. 이는 상당히 중요한 의미를 가지는데 즉 택지화된 주택단지가 가로와 상관성이 줄어들에 따라 과거 가로에서 발생하던 수많은 생활행위가 불필요하게 되었고 따라서 건축물 또한 가로변에 대응할 필요가 없게 된 것이다.

[표 4-31] 기성주거지 정비사업의 문제점 및 원인

	문제점	원인	제도 개선방향
가로	소규모생활가로의 전면철거	① 중층아파트 건립을 위한 도로관련계획규제 최소화 <ul style="list-style-type: none"> 가로규모에 따른 건축물 높이규제 <ul style="list-style-type: none"> 도로사선제한, 가로변 건축물 이격거리 	• 생활가로를 유지할 수 있도록 도로-높이-이격거리 관계 재규정
		② 기반시설 중 도로계획기준에 대응 <ul style="list-style-type: none"> 도로를 준준적용에 따라 도로규모 및 면적 충족 전체 도로체계에 대한 요건 부재 	• 전체 도로 길이에 대한 지침 • 주요 공공공간의 연결지침
	지형특성 배제	③ 대규모 택지 확보 및 공사비 절감 <ul style="list-style-type: none"> 지형 고려시 택지분절에 의한 토지이용효율 감소 가로길이 증가에 따른 기반시설 설치부담 가중 	• 도로 경사도에 대한 계획지침 • 경사지형에 대한 택지규모의 크기규제
가구 및 필지	소가구의 대규모 택지화	① 최대 용적을 확보를 위한 기준 면적 확보 <ul style="list-style-type: none"> 최대용적률 적용을 위한 가용 대지면적 확보 	• 중소가구에서 용적률 확보 가능한 건축규제의 완화
		② 아파트단지내부 시설 설치의 효율 강화 <ul style="list-style-type: none"> 고층아파트 배치가 가능한 공간규모 필요 대규모 지하주차장확보 인동간격, 옥외공간, 생태면적률 등의 충족을 위해 건폐율 최소화 	• 중·저층건물의 인동간격 규제 조정 • 옥외 부대시설의 설치규정 조정
	필지구조 상실	③ 도시기반시설 설치주체의 대응 <ul style="list-style-type: none"> 사업주체(민간)에 따른 수익구조에 적합한 토지 이용여건 조성 <ul style="list-style-type: none"> 완화된 용적률 인센티브의 최대적용 	• 설치주체변경 또는 인센티브 기준 및 내용변경
	가구 구조의 분절	④ 사업 경계부 구역지정 요건의 불합리한 적용 <ul style="list-style-type: none"> 건축물 노후도, 과소필지, 접도율 요건 충족 시키면 가구내부라 하더라도 사업구역 경계지정 	• 구역 경계부 설정기준 강화
건축물	건축물 규모 대형화	① 최대 용적률 확보를 위한 건축방식 선택 <ul style="list-style-type: none"> 대규모 택지 및 가로에 대응 <ul style="list-style-type: none"> 고층 건물, 단위세대 규모 증가 공공이용시설의 밀집 	• 중·저층 건물에서 용적률 확보 충족 가능한 건축 관련 규제의 완화
	주거 유형의 획일화	② 최대 건축 면적확보 및 공사비 절감 <ul style="list-style-type: none"> 균질한 주택상품을 통한 분양 리스크 최소화 	• 중소규모 정비단위의 지정 • 공공의 분양참여
		③ 지형, 가로 등 장소별 특성 미반영 <ul style="list-style-type: none"> 공사비 절감 	• 계획지침마련
	건축물 용도의 분리	④ 토지이용의 효율성과 기능중심의 공간 활용강조 <ul style="list-style-type: none"> 사업성 고려한 대규모 택지중심의 토지이용계획 <ul style="list-style-type: none"> 분양주택의 최대확보, 상업시설 최소화 주택단지 세대수기준의 부대복리시설 계획규정 	• 조닝별 토지이용계획기준수정 • 부대복리시설의 근생 시설과 연계 위한 계획지침
		⑤ 주택단지와 가로의 분리 <ul style="list-style-type: none"> 세대프라이버시를 위해 가로와 물리적 분리 <ul style="list-style-type: none"> 완충녹지, 옹벽 	• 단지 경계부 구조에 대한 지침 • 소규모 근린생활시설의 설치 기준

특히 주택단지는 완충녹지나 옹벽 등으로 가로와의 분리가 더 강화되었다. 또한 대규모 단지일수록 공간 활용의 효율성을 고려하게 되고 근린생활시설조차 하나의 건물에 집약적으로 배치하는 등, 재개발사업을 통한 건축물 용도의 분리는 주변 도시공간조직에서 볼 수 있는 근린생활가로와의 분리를 유발하는 중요한 원인이라 할 수 있다.

제5장 도시공간조직에 대응하는 주거지 정비모델

1. 주거지 정비모델제시를 위한 기본 방향
2. 정비모델제시를 위한 대상지의 일반개요
3. 도시공간조직에 대응하는 주거지 정비모델 제시
4. 도시공간조직에 대응하는 주거지 정비를 위한 현행제도 검토

1. 주거지 정비모델제시를 위한 기본 방향

앞서 2장에서 규정한 도시공간조직에 상응하는 계획요건과 국내 기성주거지의 도시공간조직의 특성, 그리고 현행 주거지 정비사업의 문제 분석을 통한 개선방향을 종합적으로 정리하여 본 연구의 주거지 정비방안을 위한 기본 계획 방향을 설정하였다. 이는 크게 4가지 관점에서 정리할 수 있다. 첫째는 주거지 정비를 위한 개발방식의 측면에서 사업방식에 대한 부분이고, 둘째 가로구성체계 및 가로와 건축물의 관계이며, 셋째 가구 및 필지의 구성체계와 건축물 관계의 측면이다. 마지막으로 건축물의 구성체계에 대한 기본 계획 방향을 규정하였다. 이러한 계획방향을 토대로 제시된 주거지 정비모델과 현행 계획요건과의 비교 검토를 통하여 궁극적으로 개선되어야 할 법제도의 틀과 항목을 도출하였다.

1) 주거지 정비의 사업방식

① 정비구역과 존치구역으로 분류하여 추진

- 도정법의 영향을 받고 재개발 및 재건축사업이 가능한 정비구역과, 존치정비구역 및 존치관리구역으로 분류되는 존치구역으로 분류한다.⁸⁴⁾

84) 본 정비모델에서 적용 가능한 사업방안은 주택재개발 사업을 위한 정비계획구역과, 지구단위계획수립 이후 건축법적용을 받는 건축허가대상, 그리고 20호 이상 건립 시 주택법적용을 받는 주택건설사업의 존치관리구역으로 구분한다.

- 존치구역은 시간경과에 따라 정비사업의 여건이 충족될 수 있으므로 본 정비모델의 틀 안에 포함한다.

② 공공의 기반시설 부담을 원칙으로 하되 민간부담을 보조하여 병행

- 기반시설 공급방식은 공공이 공공사업으로 선투자하는 방식을 원칙으로 하되 공공의 재정부담을 고려하여 사업시 민간으로부터 비용을 회수하는 방식을 전제한다.⁸⁵⁾
- 비용분담계획은 전체 정비구역을 하나의 단위로 하고, 비용부담대상은 정비구역의 면적을 기준으로 하되 기반시설부담비율 산정시 기존 국공유지는 부담비율에서 제외한다 (재정비촉진계획 수립지침 6장 1절 5항에 근거). 단, 평균 기반시설부담률에서 파생되는 기반시설배치의 불합리성을 탈피하도록 한다.
- 정비구역의 기반시설 부담비율은 정비지구 전체의 기반시설을 (기존 국공유지제외)을 기준으로 하며 그 비율을 각 구역에 적용하여 분담규모를 산정한다 (재정비촉진계획 수립지침 6장 1절 6항에 근거).⁸⁶⁾

③ 전체 정비지구의 설정과 소단위 사업구역 지정을 통한 점진적 사업시행

- 전체 정비구역은 크게 설정할 수 있지만 소규모 가구들은 기반시설 비용을 분담할 수 있는 하나의 사업단위로 설정 가능하다.
- 사업단위의 구분은 가구를 시행지구인 최소단위로 설정하되 사업자간 공동개발을 통한 중대형 블록형 사업단위도 허용한다. 그러나 사업계획의 일관성과 지역공동체의 보존을 고려하여 보행반경의 최소단위와 주민 커뮤니티시설의 조성을 반영한 인보구 형성가능 범위에서 공동개발을 전제한다.⁸⁷⁾

85) 정비지구로 지정된 정비구역의 기반시설 공급방식은 가)공공이 도시계획시설사업으로 선투자하여 필요한 토지를 수용하는 것, 나)사업단위 별로 면적, 용적률 등의 조건에 따라 결정된 부담비율을 사업시 분담하게 하는 방식, 다)사업단위별 사업시 부담비율을 조성하여 기부 채납하는 방식으로 분류할 수 있다.

86) 서울특별시 도시 및 주거환경 정비조례(제 35조)에 의하면 주거환경개선사업의 경우 공공에서 주요정비기반시설비용을 전부 또는 일부를 구청장에게 지원할 수 있으며 재개발 사업은 일부를 지원할 수 있다. 주택재개발 구역안에 설치하는 12m이상 도로 및 어린이공원, 녹지는 공공이 일부 설치비용을 부담한다. 도시재정비 위원회 심의기준(2007.05)에 의하면 각 구역별 기반시설 부담률을 적정하게 배분함을 원칙으로 하며 계획기반시설은 전체촉진지구면적의 약 30%이상, 공공용지 순부담률을 10%이상 확보하는 것을 가이드라인으로 정하고 있다

87) 기반시설의 공급의 실현을 위하여 정형화된 가구의 집합형태가 지역의 도시공간조직의 통일성을 유지하는데 적합하다.

- 사업구역은 노후도를 중심으로 단계적으로 개발하며 시간의 경과에 따라 준치정비 구역을 정비구역으로 바꾸어 개발함을 전제한다.
- 시행지구는 2~3블록을 중심으로 간선도로변부터 안쪽으로 단계적으로 개발해 가는 것을 원칙으로 한다.
- 소규모 개발단위의 실현을 위해 건축시행지침을 병행하여 규제한다.

2) 가로구성체계 및 가로와 건축물의 관계

① 주요가로체계를 유지를 통한 가구 재구성

- 도시공간조직을 고려하여 기존도로형태는 가능한 유지함을 원칙으로 한다.
- 용도지역 종상향에 따라 6m 또는 8m이상의 주요 도로는 기존도로의 선형을 유지 하되 확폭, 또는 보행자전용도로로 활용가능성을 고려한다.⁸⁸⁾
- 4m 소로의 경우 가구의 병합을 위하여 폐도를 허용함으로서 공동주택의 규모에 맞는 가구를 재형성한다.
- 도로 확폭은 기반시설분담률의 형평성을 고려하여 도로중심선에서 양쪽으로 동일한 폭으로 확폭함을 원칙으로 한다.
- 주거지역 도로율은 20~30%로 한다(도시계획시설의 결정·구조 및 설치기준에 관한 규칙 제 11조에 근거).

② 주요공공시설 (관공서, 공원녹지, 자연녹지, 교통시설)과의 연결체계 구축

- 기존 6m 소로망을 활용한 보행자 전용도로와 공공보행통로 계획을 통하여 보행중심의 안전한 네트워크 체계를 구축하며 공원과 공공시설과의 통합을 통하여 지역 커뮤니티의 거점공간을 계획한다.
- 도시 및 주거환경정비 기본계획(2010)에 의거 문화복지시설은 학교, 공원과 인접하도록 설치하여 커뮤니티 존(zone)이 형성되도록 한다.⁸⁹⁾

88) 2001년도 지구단위계획수립지침에 의하면 4~6m도로 폐도 시 폐도면적의 50%이상에 해당되는 대체도로 확보, 6~8m도로 폐지 시 폐도면적의 100%이상에 해당되는 대체도로 확보, 그리고 8m이상의 도로의 폐도는 원칙적으로 불허하고 있다.

89) 탁아소, 경로당(100세대 이상의 구역)을 구역당 1개소를 설치하고 도서관 및 커뮤니티센터(문화복지시설)를 구역 당 1개소이상을 설치하며 도보권 (약 500m)를 기준으로 1개소씩 추가확보

- 공원녹지(소공원, 공공공지)는 대규모로 편중 배치하지 않고 보행네트워크에 의해 연계되는 소규모 분산형으로 배치한다.
- 소공원의 배치는 인보구 단위의 보행중심 환경을 고려하여 반경 150m이내로 설정한다(도시재정비촉진을 위한 특별법, 도시주거환경정비기본계획, 도시공원 및 녹지등에 관한법률시행령규칙에 근거).⁹⁰⁾

③ 가로의 단계적 위계 형성

- 정비지구 외곽의 대로⁹¹⁾에서부터 2개의 생활권을 연결 또는 관통하는 중심도로, 집산도로의 역할을 수행하는 중로, 가구들을 구획하고 진입하는 국지도로의 성격을 가진 소로까지 단계적 위계를 형성하도록 다양한 도로폭을 설정한다. (도시계획시설의 결정·구조 및 설치기준에 관한 규칙 제10조에 근거).⁹²⁾
- 국지도로에서 가장 위계가 낮은 6m 소로는 인도의 순수보행폭 1.5m이상을 확보하도록 하며 집산도로에서는 순수 보행폭이 2m이상, 근생시설 및 학교가 접한 도로 또는 주요 순환도로의 경우 인도의 순수 보행폭을 2.5m이상 확보하도록 한다.

④ 가로공간의 높이 및 건축선 유지

- 도로의 위계, 도로변 건축물의 용도에 따라 건축선을 통일하여 각 가로경관의 통일성과 전체주거지의 도시경관의 다양성을 유도하며 일부 건축물의 경우 도로사선에 의한 높이 제한의 적용기준을 도로 경계선이 아닌 건축선으로 한다.⁹³⁾

90) 정비사업에서의 전체 공원녹지 면적 규정을 준수 (도시재정비촉진을 위한 특별법: 전체구역면적의 5% 또는 세대당 3m²중 큰 면적이상 확보, 도시·주거환경정비 기본계획(2010): 30,000m²이상인 경우 건립세대당 2m² 또는 전체구역면적의 5%이상 중 큰 면적)하며 공원시설기준 (도시공원및녹지등에관한법률시행규칙 제6조)에 의거 어린이공원은 적정규모 1,500m²이상, 유치거리 250m이하를 준수한다.

91) 본 연구 정비모델에서는 35m

92) 기성시가지의 도로 개편시 참조할 수 있는 기준은 도시계획시설의 결정·구조 및 설치기준에 관한 규칙 10조에서 규정하고 있는 도로배치간격으로, 보조간선도로의 배치간격은 500m내외, 집산도로의 배치간격은 250미터 내외이다. 국지도로간의 배치간격은 가구의 장변은 90미터 내지 150미터 내외, 가구의 단변은 25미터 내지 60미터 내외로 규정한다. 하지만 비정형적인 기성시가지의 도로체계를 유지한다면 이와 같은 도로배치간격을 정확히 준수하기 어려우며 이미 존재하는 도로위계의 현황에 따라 집산도로의 배치체계를 적용하여야 한다. 단, 가구를 구획하는 국지도로의 경우 최대가구규모의 기준에 따라 도로배치간격을 적용하고 중소규모 가구단위의 총세대수는 500세대 미만으로 설정할 수 있으며 주택건설기준등에 관한 규정 제 25조에 의하면 300세대 미만의 경우 진입도로의 폭이 6m이상이며 300세대 이상-500세대 미만에서는 진입도로폭을 8m이상으로 규정하고 있다.

93) 사선제한으로 인한 토지활용성 결여와 상층부 후퇴로 인한 공간형태의 인지도 결여 문제를 극복하기 위하여 가로구역 별 높이 제한을 제시하되 실질적인 채광조건을 고려한 대안이다.

- 건축선의 지정은 모든 아파트에 일률적으로 적용하지 아니하고 도로의 위계, 건축물의 용도에 따라 차별화하며, 가로경관의 획일성을 탈피하고 가로구역별 경관의 통일성을 유도한다.⁹⁴⁾

⑤ 가로대응형 건축물 유형 다양화

- 간선도로에 접한 주동의 경우 프라이버시 보장과 소음 해결을 위해 도로경계선으로부터 이격거리 확보 후 진입부에 완충식재 공간을 계획하지만 폐쇄적 단지를 지양하고 가로경관의 다양화와 가구단위의 소통을 위하여 가로변에 포켓가든 또는 공개공지를 조성한다.
- 건축물과 가로와의 시각적 연계, 상업건축물 연결부의 보행활성화, 도시경관의 다양성 등 건축물과 가로와 밀접한 관계맺음을 조성하기 위하여 테라스, 아케이드, 캔틸레버 등의 도시 건축적 형태요소들을 도로와 가로변 용도 및 성격에 따라 다양하게 적용한다.

⑥ 가로변 근린시설용도의 복합

- 근린생활시설이 설치된 연도형 주동배치의 경우 주동을 최소 2m이상 이격하여 전면공간의 활용성을 고려한다.
- 용도복합을 위해 가로변에 평면적으로는 근린상업시설과 공공시설의 연결구조 형성하고 입체적으로는 근린생활시설과 주택구조가 혼합되어 기성시가지에서의 근생주택의 용도혼합과 점유구조가 정비계획안에서 지속될 수 있도록 계획한다.
- 기존 소가구를 활용한 맞벽 건축을 통하여 가로경관의 연속성을 유지한다.
- 가로변 용도복합을 위해 가구 또는 필지 단위로 용도규제를 구체화(가로변 근린생활시설과 복리시설 용도 지정)한다.⁹⁵⁾

94) 서울시의 건축조례에 의하면 건축선을 위한 이격거리를 아파트는 3m, 연립주택은 2m, 다세대 주택은 1m로 규정하고 있다. 건축법 제 60조에 의하면 최고높이가 정해지지 않은 가로구역의 경우 건축물의 각 부분의 높이는 전면도로 반대쪽 경계선까지의 수평거리의 1.5배를 넘을 수 없도록 규정하고 있다. 재정비촉진계획 수립지침(5장 4절 3항)에는 지구단위계획과 도시 및 주거환경정비법에 의한 정비사업의 경우 촉진계획에서 건축물의 최고높이를 정할 수 있다.

95) 현 택지개발의 업무처리 지침(14조)에 의하면 주로 평면적인 토지이용의 조닝으로 이루어지는데 주택건설용지는 공동주택건설용지, 단독주택건설용지, 근린생활용지로 구분하고 있다. 주택건설기준등에 관한 규정 제 50조에서는 근린생활시설 등의 면적에 관해 주택단지에 설치하는 근린생활시설 및 소매시장·상점을 합한 면적은 매세대당 6제곱미터의 비율로 산정한 면적을 초과하지 않도록 규정한다.

3) 가구와 필지의 구성체계 및 가구(필지)와 건축물의 관계

① 중소규모의 가구단위로 분할하여 연결체계 구축

- 가구 재형성 단위는 $20,000\text{m}^2$ 이하의 중소규모로 설정한다.
- 중소규모 가구의 유기적인 연결체계를 구축하며 보행거리 150m 이내에서 일일생활 편의시설을 이용 가능한 근린공간구조를 형성한다.
- 중소규모의 가구를 하나의 사업단위로 설정가능하며 그 경계는 도로선으로 한다.
- 6m도로와 9m도로의 인도설치는 대지 내 공지를 이용하여 기존소로의 활용률을 높이고 사업단위에서의 기반시설부담을 경감토록 유도한다.
- 생활권 등을 함께 고려하여 가급적 도로를 구역경계선으로 한 가구단위의 설정을 원칙으로 한다.(도시·주거환경정비 기본계획(2010)의 수립지침 4-2-6에 근거)
- 대지의 장변이 125m를 초과할 경우 보행자 전용도로 또는 공공보행통로를 이용하여 중소가구 규모로 분할하며 이 경우 도로사선 적용이 제외된다.

② 필지구조 유지를 통한 가구단위 공동개발

- 존치 가능한 구역은 가구 내 필지구조를 유지한 상태로 다세대, 연립주택, 근생주택, 도시형생활주택⁹⁶⁾을 계획한다.
- 필지구조 유지시 개별 필지의 소유권도 유지하면서 공동개발을 유도하며 공용공간(녹지, 놀이터, 주차장 등)을 공동으로 이용 가능하도록 계획한다.⁹⁷⁾
- 필지 간 이격에 의한 건축물의 비활용도를 줄이기 위하여 맞벽으로 계획한다.
- 주차장 등의 공용시설의 설치를 도시계획시설사업으로 계획할 수 있도록 정비계획 지침 또는 지구단위계획에서 지정한다.

96) 도시형 생활주택은 「국토의 계획 및 이용에 관한 법률」에 따른 도시지역에 건설하는 300세대 미만의 국민주택규모에 해당하는 주택이다. 세대당 주거전용면적 85m^2 이하의 (주거층 4층 이하, 연면적 660m^2 초과) 인 단지형 연립과 세대당 주거전용면적 85m^2 이하의 (주거층 4층 이하, 연면적 660m^2 이하) 단지형 다세대 그리고 세대별 독립된 주거가 가능하도록 욕실과 부엌을 설치하고 하나의 공간으로 구성되며 세대당 주거전용면적 12m^2 이상 50m^2 이하인 원룸형으로 분류된다. 30세대 이상은 주택법 제16조에 따른 주택건설사업계획승인을 받아 건설하고, 30세대 미만은 건축법 제11조에 따른 건축허가로 진행된다.

97) 주택법의 적용을 받지 않는 19세대 이하의 필지단위개발로 인한 공용시설의 부재 등 주거환경의 난개발을 방지하기 위하여 지구단위계획 수립 후 개별 인허가를 받도록 추진한다.

③ 소단위 필지합필을 통한 가구 형성

- 20년 이상의 노후도를 기준으로 소단위 부분합필에 의한 가구단위 공동주택개발을 유도하여 기존가구 및 가로체계, 가로경관 특성을 유지한다.
- 2~3개의 필지 합필을 통하여 소형평형대의 연립주택과 다세대를 계획하며 중소단위 합필의 경우 도시형 생활주택을 계획한다.
- 필요에 따라 소가구를 대가구로 병합해 적절한 가구를 재구성, 중규모의 대지에서 도시형생활주택을 계획한다.(주택법 시행령 제3조제2항에 근거)⁹⁸⁾
- 가로밀착형 도시구조와 부족한 주차공간을 해결하기 위하여 도시계획시설사업으로서 주차장 설치를 제안한다.

④ 장소적 특성에 따른 시설 존치

- 지역 공동체를 형성하고 상징성을 갖는 건축물과 도시계획시설은 존치한다
- 장소성이 강한 근생가로는 가급적 존치하고 만약 철거할 경우 가로변 건축물의 용도 패턴은 유지하도록 계획한다.

⑤ 기존 공공시설의 거점화

- 기존 공공시설(관공서) 및 존치건물(교회)에 오픈스페이스를 연계하여 지역의 거점공간으로 활용한다.
- 공원녹지계획과 더불어 150m 인보구 보행중심의 생활권에 공공시설을 적합하도록 배치하여 커뮤니티 장소의 가치를 강화한다.

4) 건축물의 구성체계

① 중저층 고밀형 주거지 형성

- 중소규모로 재구성된 가구에서 중층형 및 중층형과 고층형의 조합으로 이루어진 다양한 배치의 주거지를 계획한다.

98) 주택법 시행령 제3조제2항에 의거 하나의 단지 내 별개 건축물로 혼합건설이 가능하다. 단지 내 도시형 생활주택과 일반 공동주택이 혼합 가능하고 단지형 연립주택 또는 단지형 다세대주택과 원룸형 주택은 별개 건축물로 같은 단지 내 건설 가능하다. 국토의 계획 및 이용에 관한 법률 시행령에서는 “단지형 연립”, “단지형 다세대”의 1종 일반주거지역내 건축위 심의를 거쳐 1개층 추가가 가능하다.

- 지역에 대응하는 클러스터형태의 고밀주거지를 전제한다. 특히 인동거리, 높이제한 등의 규제완화 요건과 기준을 제시한다.
- 가로구역별 높이 적용 시 도로사선제한에 의한 의무규제를 완화하여 가로밀착형배치와 일부 타워형이 조합된 고밀형 단지를 계획한다.
- 거주 의 쾌적성을 보장하기 위해 중층주택단지에서는 최소 20m이상의 인동간격을 유지한다.
- 중고층 혼합배치에 적용되는 인동간격 규제와 인접채광 규제를 완화하여 가로 대응중층 블록형과 고층 타워형의 조합이 가능한 중층고밀 배치를 유도한다.

② 주거유형의 다양화

- 아파트 이외의 다세대 주택, 도시형생활 주택, 연립주택 등 다양한 공동주택 유형이 배치된 주거지를 구성한다.
- 소단위 필지합필, 필지구조유지, 전면철거에 의한 가구단위 필지합필, 가구재구성 등 다양한 규모의 가구와 필지형태에 따른 다양한 주거유형을 제시한다.
- 용도지역별 용적률 기준을 고려하여 밀도계획을 진행한다. (1종 일반주거지역 150%, 2종 일반주거지역 200% 그리고 결합개발에 의한 용적률 250%)⁹⁹⁾
- 저층 4층, 중층 6층과 8층 그리고 10층 이상 조합, 고층 20층으로 설정하여 입지 조건에 따라 구역높이를 설정한다.

③ 건축물 배치 유형의 다양화

- 중층고밀건축물은 입지 및 기존 현황의 특성에 따라 클러스터형, 판상형, 중정형, 중정형과 타워형의 조합 유형으로 계획하고, 고층고밀건축물은 타워형으로 한다.
- 지형에 순응하는 테라스형, 판상형, 테라스형과 조합된 타워형 등을 배치한다.
- 평지에서는 기존 보편 가구 필지열에 의한 가구모듈과 이를 조합한 대가구에 따른 차별화된 배치대안을 제시한다.

99) 정비사업시 용적률을 확정하는 서울특별시 도시재정비 위원회 심의기준에 의하면 기준용적률은 용도지역 상향 전 용적률을 적용하며 상향용적률은 기부채납으로 인한 인센티브 용적률을 포함하여 용도지역 변경 후 용적률을 적용하되 도시재정비 위원회의 심의를 거쳐 결정한다. 기부채납에 의한 용적률 인센티브 산정은 순부담 기준이다.

2. 정비모델제시를 위한 대상지의 일반 개요

1) 정비모델제시의 목적

본 연구는 도시공간조직에 대응하는 주거지 정비방안을 모색하는 것으로 세부적으로는 기성주거지의 재개발 시행에 있어 해당 장소가 지닌 가치를 보존하면서 거주환경을 개선할 수 있는 계획적 방안과 제도 및 정책적 대안을 제시하는 것이다. 이러한 계획·제도 개선 및 정책 수립을 위해서는 문제로 제시된 현행 재개발 사업지를 대상으로 이론적 논거의 실천 가능성을 검토할 필요가 제기된다.

도시공간조직에 대응하는 것에 대한 기본 대응방법 별로 기본계획방향을 제시했으며 이를 근거로 주거지 정비모델을 구체화한다. 정비계획의 방향으로 제시한 원칙들이 실제 주거지에서 물리적으로 어떠한 모습으로 구현되는지를 3차원 이미지 표현을 통하여 정비방안 예시도를 명확히 가시화시키며 현제도와 비교검토해 볼 때 실현성을 위한 제한조건과 개선하기 위한 완화조건이 무엇인지 설명하는 것이 정비모델제시의 기본 목적이다.

2) 대상지 선정기준

시뮬레이션을 진행하기 위한 기본 전제조건은 기성시가지의 일반적 특성이 존재하는 가이다. 이는 보편적으로 볼 수 있는 2열, 4열 가구 등의 유형을 볼 수 있는 토지구획정리에 의해 구성된 지역이며 한국의 지형적 특성을 고려할 때 구릉지의 경사지가 일부 존재하는 지역이 적합한 대상지일 것으로 판단된다. 또한 다양한 시대 별로 도시조직의 유형이 존재하는 것도 차별화된 정비모델 제시를 위해 현실적이다.

신정재정비 촉진지구의 경우 주로 격자형 주거지로 구성되어 본 연구에서 시도하는 일부 도시구조의 개편을 하면서도 중소가구규모의 재구성을 진행하기에는 적합한 대상지이며 일부 구릉지가 존재하며 1970년대와 1980년대에 토지구획정리사업에 의하여 시대 별로 차이가 있는 주거지가 조성되었기 때문이다. 이와 비교해 볼 때 이문의 자연발생지의 도시조직은 불규칙한 가구, 필지 그리고 도로의 형상 때문에 가구를 재구성할 경우 비효율적이며 오히려 도시구조를 유지하는 측면에서 보면 보존 및 자력개발의 정비방식에 더욱 적합하기 때문이다.



[그림 5-1] 계남공원 측에서 바라본 신정재정비촉진지구
(출처 : 네이버항공지도)

3) 대상지의 물리적 현황¹⁰⁰⁾

정비 모델제시를 위한 신정재정비촉진지구의 경우 영등포 부도심으로부터 5km지점에 위치한 영등포 부도심권으로써 강서구와 동일 생활권에 위치해 있다. 지하철 5호선 신정네거리역에 인접해있고 둘러싼 주간선도로에 의해 접근성이 비교적 양호한 부지이다. 남측의 계남근린공원 및 온수자연공원의 산책로와 인접하여 자연녹지의 연계조건이 좋은 편이다. 지구전체면적은 688,976.9m²이다.

남측에서 바라본 경관적 특징은 남북방향의 높은 구릉지를 따라 고층아파트가 위치해 있으며 동서의 낮은 주변부에는 저층의 단독주택지로 형성되었다. 중앙부 구릉지에 일부 급경사지가 분포되었으며 경사 10%미만이 84%로서 대부분을 차지한다. 표고차가 63m로서 비교적 심한 편이고 40m이상이 15.6%에 달한다. 외곽은 30-35m도로가 둘러싸고 있으며 정비지구내부는 8m, 6m, 4m이하의 도로로 구성되어 있다.

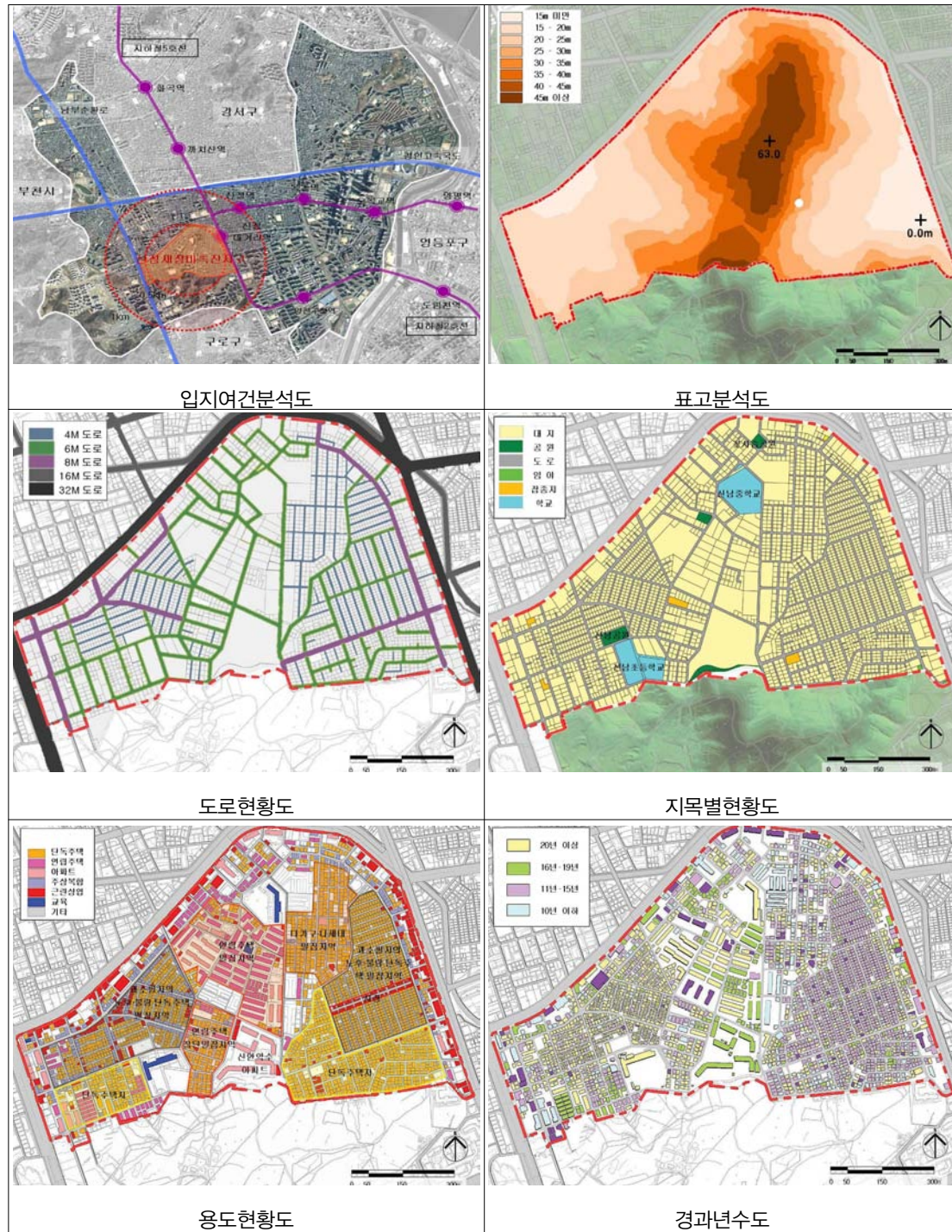
100) 서울시(2010), 신정재정비 촉진지구 재정비 촉진계획 결정, pp.5~15.

전체토지면적에서 대지가 77.3%이며 도로가 17.7%인 전형적인 기성시가지의 토지이용패턴을 나타내는 주거지형태이다. 기존 공원은 전체토지이용의 1%(6,889m²)로서 보유면적이 제도적인 수치(재개발의 경우 전체면적의 5%요구)보다는 부족한 상황이며 소유자별로 토지구성을 보면 사유지가 79.1% 국공유지가 20.9%를 나타낸다. 200m²의 소필지가 전체면적의 41.5%를 차지하고 전체필지수의 84%로 구성되어 있다.

세대 당 인구수는 평균적으로 2.6~2.7명에 달한다. 좌측과 우측의 생활권 별로 자연발생적으로 발생한 시장이 위치한다. 정비계획안에 의하면 구릉지를 중심으로 신정1생활권과 신정 2생활권으로 양분되었다. 11~20년 건축물이 74.5%로 대부분을 차지하고 있으며 20년이 초과된 건축물이 43%에 달한다. 우측의 지구는 1970년대에 조성되었지만 단독주택에서 다가구단독주택으로 변화되었기에 11~15년의 건축물이 대부분이다.

주택의 유형을 보면 단독주택이 전체의 70%에 달하며 비주거용 건축물인 근린생활시설과 주상복합이 각각 8.95%와 7.45%를 차지한다. 과거 청계천 이주민이 정착한 단지는 과소필지의 노후화된 단독주택이 밀집되어 있고 중앙의 구릉지를 중심으로 연립주택, 다세대·다가구와 신축아파트가 혼재해 있다. 남측의 단독주택지는 다른 곳과는 달리 4열가구 유형이 밀집되어 있다.

[표 5-1] 신정 대상지 분석



3. 도시공간조직에 대응하는 주거지 정비모델 제시

[표 5-2] 주거지 정비방향에 따른 전체모델



1) 주거지 정비의 사업방식

본 정비모델은 보존구역 혹은 부분존치구역에서 공공주도의 도시계획시설사업, 도시 및 주거환경정비법에 의한 재개발사업 그리고 20세대이상의 주택건설사업과 일부 20세대 미만의 건축인허가로 진행될 수 있는 사업방식을 다양하게 적용함을 원칙으로 한다. 개별 필지가 90m²이상의, 비교적 규모가 큰 80년대 이후 조성된 구역에서는 부분존치 또는 개선과 함께 가구구조를 유지하면서 필지단위와 2-3개의 소단위 합필개발을 제안하였다. 필지면적 90m²미만의 과소필지가 밀집한 구역에서는 향후 10년 이내 노후도가 증가하게 될 것이므로 이들은 전면철거를 통한 신축이 가능한 재개발구역으로 설정하였다.

구역의 경계 설정은 가능한 같은 시기에 건설된 동일한 주택유형이 밀집하는 지역을 둘러싸고 있는 도로 중심선을 기준으로 하였다. 양측에 전면철거구역이 존재할 경우 도로 중심선이 경계가 되며 한쪽이 존치관리구역일 경우 존치관리구역의 대지경계가 전면철거 구역의 경계로 설정된다. 기반시설의 원활한 공급을 위해서 정비구역은 대단위규모로 설정하였다. 그러나 지역공동체를 보존하기 위해 20,000m²이하의 중소규모 가구단위를 하나의 사업단위가 가능한 시행지구로 설정하고 인보구 생활권을 고려한 2~3개의 정형화된 중대형 블록의 순환형 개발을 원칙으로 하였다. 더불어 기반시설의 설치를 원활히 하고 사업의 효율성을 향상시키기 위해 16.5m의 주도로부터 안쪽으로 단계적, 순차적인 개발로 진행할 수 있도록 단위를 설정하였다.

한편, 노후도의 비율에 따라 구역계가 설정되는 현 제도상의 주택재개발사업은 구역 설정 조건이 수치화된 정보로만 지정되어 있어 가구단위 사업구역의 설정이 용이하지 않다. 또한 재정비사업 시행자가 구역계 내 도로, 공원, 녹지 등 기반시설 설치 비용부담을 원칙으로 하는 재정비 촉진법에 의하면 공공주도의 도시계획시설사업의 진행은 거의 불가능하다. 특히, 정비구역 내 주요기반시설의 경우 공공이 일부만 지원하기 때문에 도로율이 높은 가구단위에 따른 기반설치비용을 사업시행자가 모두 부담하게 되는 문제가 발생할 수 있으므로 가구단위 정비사업의 원활한 실현을 위해서는 공공의 적극적인 참여와 역할분담이 필요하다.

[표 5-3] 주거지 정비의 사업방식



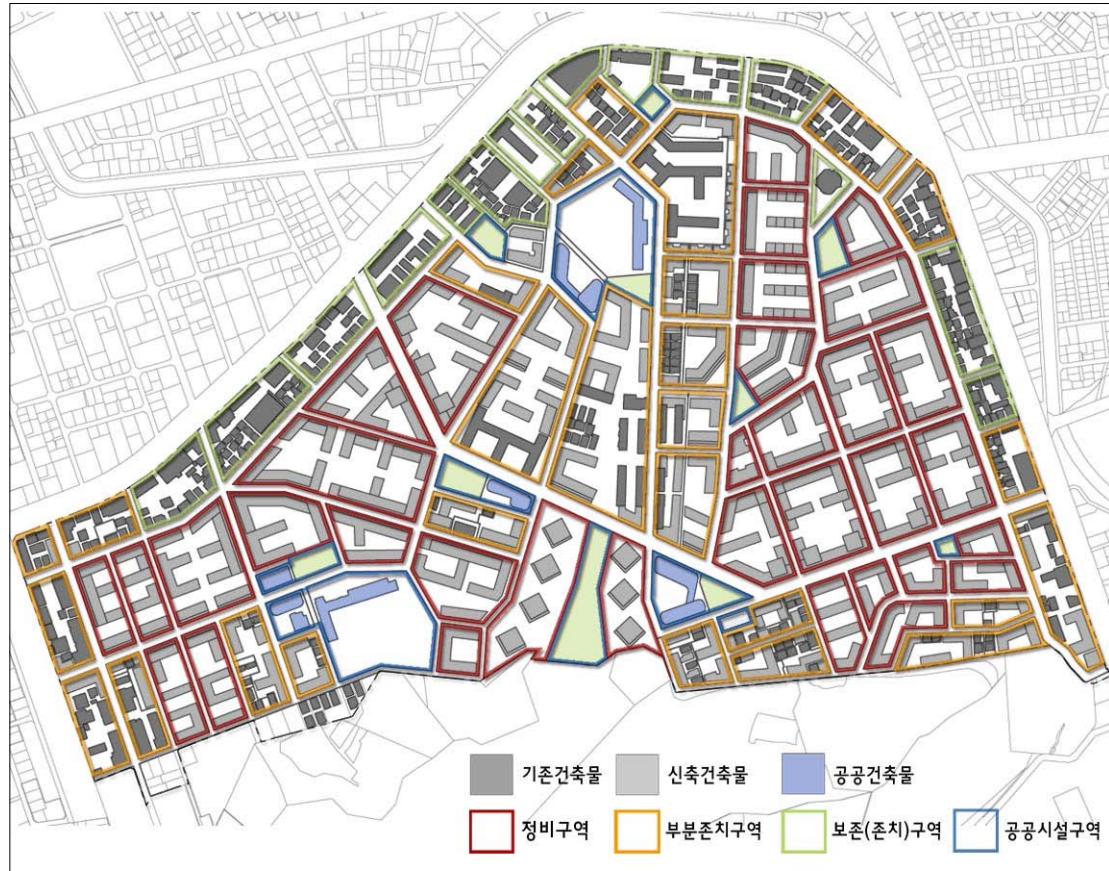
■ 구역계 및 시행지구 설정 : 전면철거 정비대상구역에 한하여 설정

- ① 기준 : 기반시설 부담의 형평성, 노후도에 따른 사업추진 가능여부, 입지특성
- ② 구역설정 : 기반시설 부담의 형평성을 고려하여 대단위 규모로 설정 가능
- ③ 시행지구 : 사업의 원활한 추진이 가능하도록 하나의 가구단위 또는 2~4개의 가구단위로 설정, 또한 사업추진이 가능할 경우 하나의 구역을 하나의 시행지구로 설정 가능
- ④ 구역계 : 기반시설 부담의 형평성을 고려하여 도로의 중심선을 원칙으로 하나 인접부지가 존치지역인 경우는 반대편 대지경계선까지를 포함하여 구역계를 설정

■ 사업 및 정비방식

- ① 도시계획시설사업 : 보전구역 또는 부분존치구역에서 주요 기반시설 설치·조성시 적용 가능
주요 도시계획시설 설치·조성사업
(단, 정비구역에서 정비사업 등에 의해 설치·조성시 제외)
- ② 정비사업 : 전면철거 개발이 이루어지는 정비구역에서 적용 가능
- ③ 건축허가 및 주택건설사업 : 부분존치 및 개선구역에서 적용 가능
- ④ 건축 허가 : 개별 필지 및 2~3개의 필지를 통합한 소규모 주택 건설시 적용
(주택건설사업 승인대상이 아닌 규모)
- ⑤ 주택건설사업 : 수개의 필지를 통합하여 수인의 토지소유자가 주택건설사업 승인대상 이상으로 공동주택을 건설시 적용

[표 5-4] 사업방식에 따른 가구단위 사업구역의 설정



■ 건축물 정비·보전

① 보전 및 존치구역 :

- 현황 보전 및 수선
 - 가구단위 : 간선가로변 양호한 상업·업무시설 입지 블록
 - 개별필지의 건축물 단위 : 계남공원변 양호한 주택 일부

② 신축 및 정비구역 :

- 전면철거 정비로 가구의 2/3이상이 아래의 요건에 충족되는 지역
 - 과소필지 밀집지역 : 대지면적 90m²미만 (주거지역 대지분할 제한, 서울시 건축조례 제29조)
 - 향후 10년 이내 노후불량요건 충족지역

③ 부분존치 및 개선구역 :

- 개별단위 건축물의 존치 및 정비가 요구되는 건축물은 부분통합 개발 유도
 - 노후불량 건축물과 보전 건축물이 혼재된 블록

2) 가로구성체계 및 가로와 건축물의 관계

① 주요가로체계 유지를 통한 가구의 재구성

기존도시구조의 순응을 위하여 대가구들을 연결하는 6m이상의 도로는 유지하는 것을 원칙으로 하며 새로운 거주밀도에 대응하기 위하여 위계에 따라 도로를 확폭하였다. 6m미만의 도로(대부분 4m이하도로)는 폐도 또는 보행자도로로 활용하여 가로체계를 유지하였다. 원활한 교통체계의 확립을 위하여 일부 구간은 가구 현황에 맞추어 도로를 개편하였다. 즉, 대가구를 연결하는 6m도로와 구역 및 지구전체를 연결하는 8m도로의 경우 도로선형은 유지하지만 확폭하거나 일부 개편하였고, 2열가구의 4m진입도로는 폐도하여 10,000㎡내외 1개의 중규모 가구로 재구성하였다. 16.5m의 주도로의 경우 축진지구에서 지정한 1,2 정비구역 양측 생활권을 연결하는 간선의 성격이 강하므로 일부 연결체계가 미흡한 기존도로는 개편하여 원활한 교통흐름을 유도하였다. 9m이하의 도로도 보행 우회동선이 과도하게 발생할 경우 가구를 분할하여 도로의 유기적 연결체계를 확보하였다.

확폭된 16.5m도로와 12m도로의 양측에 전면철거개발로 설정된 가구는 중앙선을 중심으로 동일하게 양측으로 확폭하는 것을 일반적 원칙으로 설정하였다. 하지만 한쪽이 존치구역인 경우 반대쪽 전면철거구역방향으로 확폭하였다. 한쪽이 부분존치에 의한 필지단위 또는 소단위개발로 이루어지는 경우 전면철거개발 쪽으로 편측 확폭이 이루어지거나 부분존치구역에 공지 여유가 있다면 부분존치구역 쪽으로 일부 확폭을 허용할 수 있다.

② 가로의 단계적 위계형성

새로이 조성될 도로체계는 6m, 9m, 12m, 16.5m도로의 위계로 구성된다. 여기서 가구 진입도로이자 보차혼용으로 이루어진 도로는 6m와 9m도로인데 이 경우 건축한계선 후퇴로 인한 대지내 공지를 인도로 활용하도록 계획하였다. 이를 사업시행자가 조성하도록 하면 공공의 기반시설설치 부담을 줄일 수 있는 대안으로 활용할 수 있다. 9m도로의 경우 순수 보행 폭을 2m로, 11m도로는 커뮤니티 시설과 연계되도록 2.5m를 확보하였다. 16.5m의 주도로는 시간대에 따라 통행차선의 변경이 가능한 3차선을 계획함으로써 넓은 도로 폭에 의해 주거지가 단절되지 않도록 유도하였다. 이는 보행보다 차량순환 비중이 높으므로 순수 보행 폭은 2m로 설정하였다. 필요에 의해 일부 조건이 변경된 도로는 최대 경사도 15%를 초과하지 않는 범위에서 계획하였다.

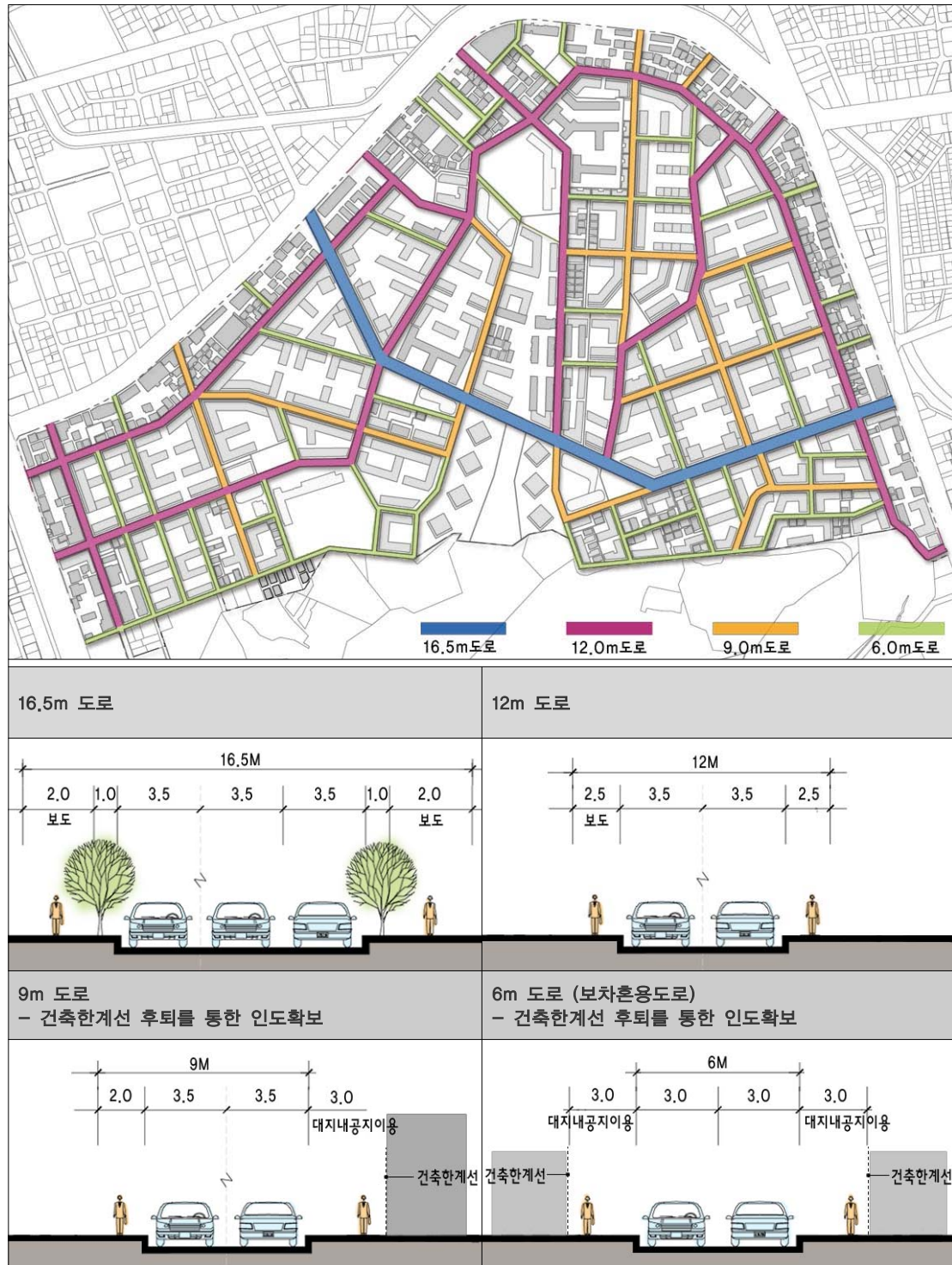
[표 5-5] 주요가로체계의 유지를 통한 가구의 재구성



[표 5-6] 주요가로체계의 유지를 통한 가구의 재구성

2열 가구	
현황	계획
3~4열 가구	
현황	계획
<p>■ 계획기준</p> <ol style="list-style-type: none"> ① 폐지되는 도로 및 중요가로(6m이상 도로)에 의해 재구획되는 가구단위로 재구성 ② 보행 우회동선이 과도하게 발생하는 가구는 분할하여 도로연결체계 확보 ③ 계획시 도로폭원의 확폭(양측, 편측)을 고려하여 가구 계획 <p>■ 유형별 가구의 재구성</p> <ol style="list-style-type: none"> ① 2열 가구 : 2~3개의 소규모 가구를 6m미만 도로 폐지를 통해 중규모(10,000㎡내외)가구로 통합하여 하나의 가구로 재구성 ② 3~4열 가구 : 6m이상 도로로 구획되어 있어 가구형태는 유지하되 도로 연결이 필요한 경우 도로개설을 통해 가구규모 재구성 	

[표 5-7] 가로의 단계별 위계 형성



주택재개발의 경우 구역 안에 설치하는 12m이상의 도로에 한하여 공공이 일부 설치비용만 지원하므로 기성주거지내 12m미만의 소로를 유지하기에는 한계가 있다. 기성시까지 대부분의 도로는 4m이하의 소로이므로 도시 및 주거환경정비법시행령에 따른 사업지정의 요건인 주택 접도율(4m이상) 30%이하, 불량건축 노후도 2/3이상 충족 조건은 수정보완하고 기존도로체계를 유지할 수 있는 조건에 대한 제도적 규정이 필요하다.

□ 주요공공시설과의 연결체계 구축

보행자전용도로와 공공보행통로를 연속적으로 계획하여 동서의 각 생활권을 연계하는 주요 보행자네트워크를 형성하였다. 특히 공원, 학교, 문화 및 복지시설 등의 지역커뮤니티 시설을 연결하며 남북방향으로 녹지축이 형성되는 보행 친화적 네트워크 환경을 조성하였다. 기존학교시설과 공공시설은 신설된 공원과 직접적으로 연계시켰으며 이를 지역커뮤니티의 거점공간으로 활용하였다.

또한 2개의 광역적 문화복지시설과 구역차원에서 2개의 사회복지시설을 설치하였다. 지구의 총면적은 688,976m²이고 계획기반시설의 면적은 총 183,769m²로 전체 토지면적의 27%에 달한다. 도로는 기존도로를 활용하기 때문에 4m이하의 도로는 폐도 하지만 6m이상 도로를 확폭하므로 도로면적의 감소는 미미하다. 기존 도로면적 123,125m²에서 단지 131m²감소. 공원면적은 20,302m²이며 전체지구면적의 약 2.9%에 해당한다. 어린이공원 5개소와 소공원 5개소를 설치하였다. 이러한 계획에 의하여 산정된 지구차원의 도시계획기반시설의 순부담률은 4.3%를 나타낸다.

□ 지형에 순응하는 도로체계

남북방향의 구릉지가 존재하는 기존지형에 적합한 도로체계는 등고선을 따라 형성되는 기존의 루프형 도로망의 골격을 유지하는 것이다. 단, 급경사지는 도로를 편측으로 확폭하여 지형을 가능한 유지보존하고 과거 능선이 녹지였던 점을 고려하여 보행중심의 녹지축이 흐르도록 계획한다. 루프형의 차량동선체계와 직각방향으로, 즉 능선방향과 직각으로 보행자중심의 도로를 설치하여 지형에 순응하는 보행중심의 동선체계를 확립한다. 동서방향을 관통하는 도로의 최대경사는 15%를 넘지 않도록 계획한다.

[표 5-8] 주요공공시설과 연결체계 구축



[표 5-9] 지형에 순응하는 도로체계



□ 가로공간의 높이, 건축선의 유지

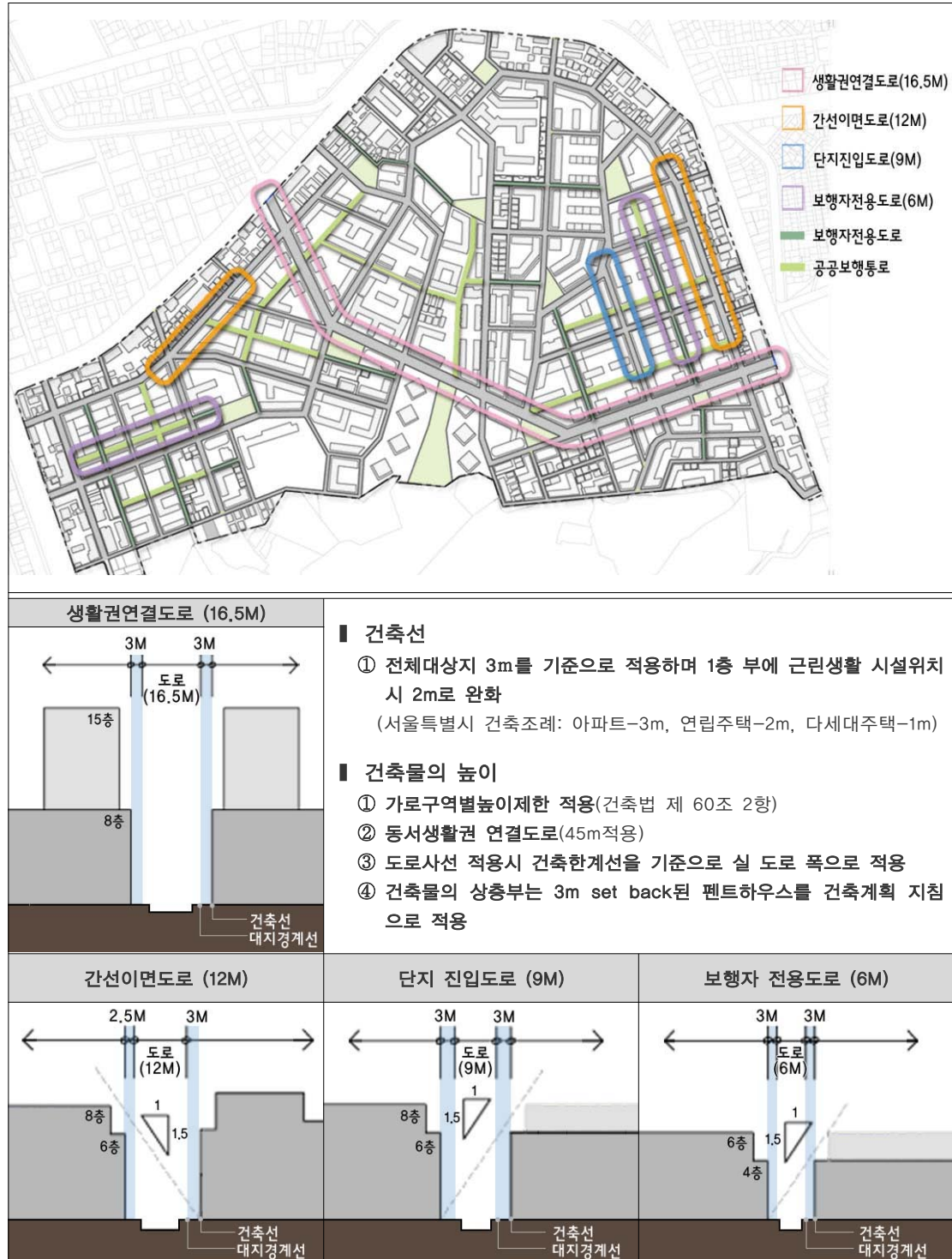
기성주거지 가로변 건축물은 높이 6~12m, 건축선 1m정도 이격되어 대체로 일관성 있는 가로경관을 형성하게 된다. 도시공간조직에 대응하는 주거지 정비에서는 이러한 통일성 있는 가로 공간 계획이 중요한데, 이를 위해 현재 규정하고 있는 제도조건의 수정을 전제할 필요가 있다. 본 연구에서는 건축선 지정에 따른 도로사선제한(건축법 제 60조 3항) 그리고 가로구역별 높이제한 규정(건축법 제 60조 2항)의 규제완화를 제시하였다. 즉, 일방적인 도로폭에 따른 높이제한 조건(1:1.5)을 완화하고 용도별 건축조건에 대응하여 건축선을 지정하였는데, 본 연구에서는 각지자체 건축조례의 규정처럼 공동주택 이격거리 3m를 기준으로, 건축물 규모 및 도로기능에 따라 변화를 줄 수 있도록 계획하였다. 만약 1층에 근린생활시설 등 공공이용시설이 위치할 경우 건축선은 2m로 완화하여 가로와의 접근성을 높이는 것이다.

용적률 보완을 목적으로 배치한 15층 타워형 주동은 도로사선제한규정보다 가로구역별 최고높이지정을 적용하였는데 8층을 초과하는 층에서부터는 건축선으로부터 다시 3m를 후퇴하도록 계획지침을 보완할 수 있다. 이처럼 가구중심의 개발과 도로변 건축물의 법적 요건들의 완화를 통해 기존 사업방식에 따른 과도한 이격거리 및 공간적 단절을 탈피하고 토지이용의 효율성 문제를 해결할 수 있다.

[표 5-10] 중층주택단지 관련 법규

관련법규기준	일반적 기준	도시형 생활 주택
정북방향	인접대지 경계선에서 각 건축물 높이의 1/2이상	좌동
인동거리	건축물 높이의 0.5h이상 (건축법) 건축물 높이의 0.8h이상 (서울시조례)	건축물 높이의 0.25h 이상
도로사선	건축물 높이는 전면도로 반대쪽 경계선까지의 수평거리의 1.5배 미만	좌동
건축선	연립주택: 2m, 다세대주택: 1.0m 아파트: 3m	좌동, 단, 30세대 미만인 도시형생활주택(원룸형)은 2미터 이상
인접대지 경계선에 이격거리	연립주택: 1.5m, 다세대주택: 1m 아파트: 3m	좌동, 단, 30세대 미만인 도시형생활주택(원룸형)은 2미터 이상
주차장	세대당 1대이상(전용면적 60㎡이하 0.7대 이상)	좌동, 단, 원룸형: 주거전용면적 합계를 기준으로 60㎡당 1대
중저층 혼용 배치시 인동 간격	높은 건축물 기준 0.4H이상 낮은 건축물 0.5H이상	높은 건축물 0.2H이상, 낮은 건축물 0.25H이상

[표 5-11] 가로공간의 높이, 건축선의 유지를 통한 공간구성



□ 가로대응 건축물 구성방식의 다양화

가로공간의 다양화에 따른 계획요건은 건축물의 용도설정과 그에 따른 가로공간의 공사관계에 의한 경계구성에 대한 계획적 대안과 직접 관련된다. 앞서 건축선의 정비방식을 건축조례가 정하는 건축선 지정기준 3m(공공시설 2m)로 전제하였으므로 본 연구 정비모델의 가로공간 경계는 건축선이 기준이 되며 이의 안팎에 대한 연결 관계는 저층부 건축물 용도와 해당 가로의 성격에 따라 결정된다. 이러한 조건하에 본 연구에서는 크게 네 가지의 건축물 가로 대응 유형을 제안하였는데 이는 정비지구의 구역별 기본계획수립시 선택 지침으로 적용가능하다.

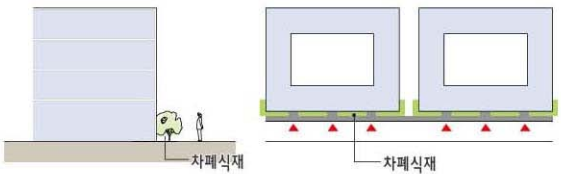
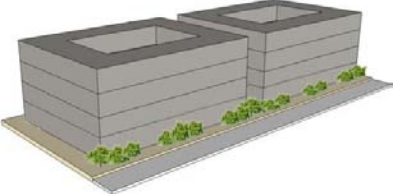
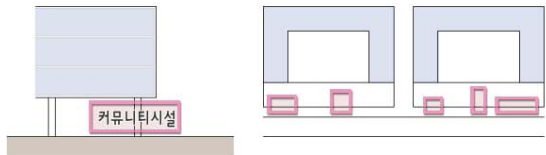
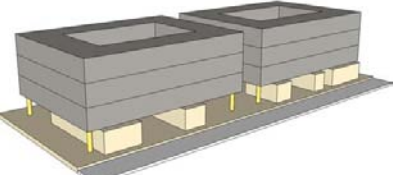
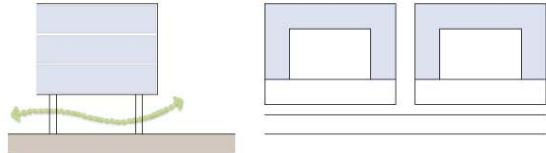
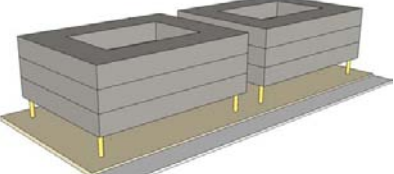
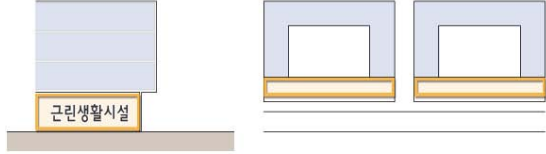
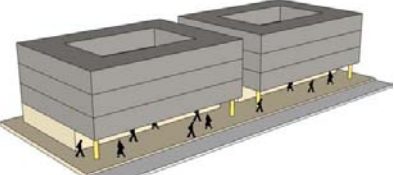
첫 번째 유형은 폐쇄형으로써 가로와 주거건물의 기능을 완전 분리시키는 방식이다. 가로변 건축물 용도는 상층부와 동일한 주거용 시설로 계획하며 가로에 면한 저층부는 거주자 프라이버시확보를 위해 차폐식재 등으로 구분하여 분리하였다. 주거건물은 별도의 출입구를 설치하여 진입하고 건물벽은 후퇴시켜 물리적, 사회적 완충공간을 형성시킨다.

두 번째 유형은 가로변에 거주자들이 이용 가능한 커뮤니티시설을 설치하는 것으로 물리적으로는 외부 가로와 완전히 분리되지는 않아서 보행자가 접근할 수 있고 거주자 뿐 아니라 일반 시민들도 이용이 가능한 공공시설의 기능으로 분류할 수 있다. 따라서 이를 통해 건물 내부와 도시 외부의 공간적, 사회적 소통을 유도하고 특히 가로공간의 커뮤니티 형성에 직접적인 상관성을 갖게 된다.

세 번째 유형은 건물 저층부 전체를 필로티화하여 가로에 개방하고 외부공간과 직접적으로 연결되는 방식이다. 이는 특히 공공성이 집약되는 도시기반시설로써의 외부 공간, 예들 들어 공공 보행 통로나 공개공지 등에 위치하여 공공공간으로 확대시킬 수 있으며 결국 도시기반시설과 건축물의 복합을 통하여 토지이용의 효율을 증강시키는 계획적 대안이 될 수 있을 것이다.

마지막 유형은 가로변에 면하여 근린생활시설을 배치하는 것으로 일상 생활편의 시설을 통해 개방된 공공공간을 형성하는 방안이다. 그러나 건물상층부와 건축물 안쪽 방향으로 주거기능을 독립적으로 유지하고 가로변과 분리시킴으로써 선택적 개방형 공간을 구성하는 것이다. 이러한 대응방식은 기존 주거지가 지닌 가로공간의 활기나 거주 커뮤니티 회복에 대한 다양한 대안적 방법이 될 수 있다.

[표 5-12] 가로대응방식의 다양화

<p>주거시설 (폐쇄형)</p> 	
<p>커뮤니티시설 (반개방형)</p> 	
<p>필로티 (개방형)</p> 	
<p>근린생활시설 (선택적 개방형)</p> 	
<p>■ 가로대응방식의 다양성 계획</p> <p>① 가로공간의 활성화 및 다양화를 위한 계획으로서 각각의 유형별로 디자인 원칙을 적용</p> <p>② 각 유형의 적용은 계획수립시 선택적 지침의 성격으로 적용 가능</p> <p>■ 주거시설</p> <p>① 프라이버시를 확보하기 위한 조치 필요 : 차폐식재 계획 및 복층형 주거 선택적용</p> <p>■ 커뮤니티시설</p> <p>① 가로변 경관을 고려한 반개방형 디자인 고려 : 가로경관의 다양성 제시</p> <p>■ 필로티</p> <p>① 단지 내 공공성을 확보할 수 있는 곳(공공보행통로 등)의 개방형구조로서 인접한 토지의 이용이 공적인 공공보행통로나 공개공지가 위치한 경우</p> <p>■ 근린생활시설</p> <p>① 우천시 상권을 고려한 아케이드형 가로 조성</p>	

□ 가로변 근린시설 용도 복합

가로대응 건축물의 구성방식에서 반개방형으로 커뮤니티시설을 배치하거나 선택적 개방형으로 근린생활시설 등을 계획하는 것은 모두 가로변 건축물 용도를 다양화하여 가로 공간을 활성화시킴으로써 주민 편의를 도모하고 문화적 연속성을 향상시키려함에 목적이 있다. 이는 기성주거지 가로변에 자생하던 복잡 다양한 근린생활시설의 흔적에 근거하는 것이며 따라서 정비지구에서 특히 해당시설들이 밀집되어 있던 가로구조에 재배치하거나 주변과의 관계를 고려하여 위치를 계획할 수 있다.

정비모델의 유형1에 해당하는 계획 위치는 기존 주거지에서 장소적 특이성이 강한 근린생활시설 밀집지역이고 일반적인 근린생활시설과 커뮤니티 시설을 저층부에 조합 배치하여 사업단위별 근린생활시설을 집중시키는 방식이라 할 수 있다. 유형 2는 근린생활시설뿐 아니라 정비구역 경계 외곽부 상업 지역과 대응하는 다양한 시설들이 분포하던 장소이다. 이는 대지 구성방식에 따라 두 가지로 구분할 수 있는데 유형2-1은 하나의 대지를 가로로, 유형2-2는 가로에 면한 필지만 200~500m² 규모로 분할하고 안쪽에는 하나의 주택용지를 구성하는 방식이다.

유형2-1은 주택건설기준 등에 관한 규정¹⁰¹⁾에 따라 공동주택 세대 당 근린생활시설 면적을 적용한 것이다. 다만 이 경우 근린생활시설이 중요 가로공간에 형성되기 위해서는 세대수당 6m²의 면적만으로는 부족하므로 부대 복리시설 등 주민 커뮤니티시설과의 복합 구성이 요구된다. 유형2-2의 공동주택용지와 분리된 근린생활시설용지는 하나의 사업단위로 개발하며 관리처분계획에 의해 근린생활용지의 개별필지와 건물로의 환지가 가능하다. 필지단위의 근린생활용지는 주택법의 시설 설치기준 요건을 적용받지 않고 건축법을 적용한다.

이때 건축물 합벽 등을 허용하면 다양성과 일관성을 갖춘 가로경관을 구축할 수 있고 동시에 필지내부에는 넓고 쾌적한 공지 확보가 용이하므로 필지활용의 효율성도 높일 수 있게 된다. 해당 필지의 건축규모는 19세대 이하로 건축하거나 근생주택 등의 적용이 가능하나 정비계획의 원칙은 필지별 개별 건축이며 따라서 관련 주요 사항은 합벽이 가능한 기준의 수립에 관한 사항이다.¹⁰²⁾

101) 주택건설기준 등에 관한 규정 제50조

102) 건축법 시행령 제 81조

[표 5-13] 가로변 근린생활시설의 용도복합

	유형2	
	• 유형2-1	• 유형2-2
유형1 		
<p>■ 유형1 : 공동주택의 근린생활시설 집중화</p> <p>■ 유형2-1 : 간선도로 이면부 기존상권을 유지하는 유형</p> <p>① 현행법규(주택건설기준 등에 관한 규정 제50조)내에서는 세대수 × 6㎡를 근린생활시설 용도의 상한 면적으로 규정하므로 근린생활시설과 커뮤니티시설을 복합하여야 가로대응형 구조로의 적용 가능함(세대수:150 / 근린생활시설: 900㎡ / 가로의 길이: 185m)</p> <p>■ 유형2-2 : 필지분할을 통한 적극적 대응 (상업, 업무, 주거 혼재)</p> <p>① 기존의 4-6필지 단위로 합필한 계획 : 정비계획 시 합벽건축을 유도하여 가로경관의 연속성 및 다양성을 동시에 충족</p> <p>② 주거 세대수는 필지별 19세대 이하로 계획하여 주택법 적용을 받지 않고 기존 이면도로변의 성격을 유지한 주거/상업/업무의 복합용도로 계획 가능</p> <p>③ 공동주택용지와 근린생활용지(개별필지 및 건물로의 환지 가능)가 하나의 사업단위로 개발 가능</p>		

3) 가구 및 필지의 구성체계와 건축물의 관계

□ 중소규모 가구단위 분할을 통한 연결체계 구축

기존 가로구성체계를 유지하기 위하여 정비모델에서 적용한 중소규모 가구의 면적기준은 각각 $15,000\text{m}^2$ 이하와 $5,000\text{m}^2$ 미만으로 설정하였다. 경사지의 경우 토지 활용도를 고려하여 중규모로 조성하되 대지의 장변이 125m를 넘지 않도록 공공보행통로를 이용하여 2개의 중규모 토지로 분할하였다. 이러한 기준에 따른 가구규모는 최소 $1,970\text{m}^2$ 에서 최대 $15,200\text{m}^2$ 의 규모로 나타났다.

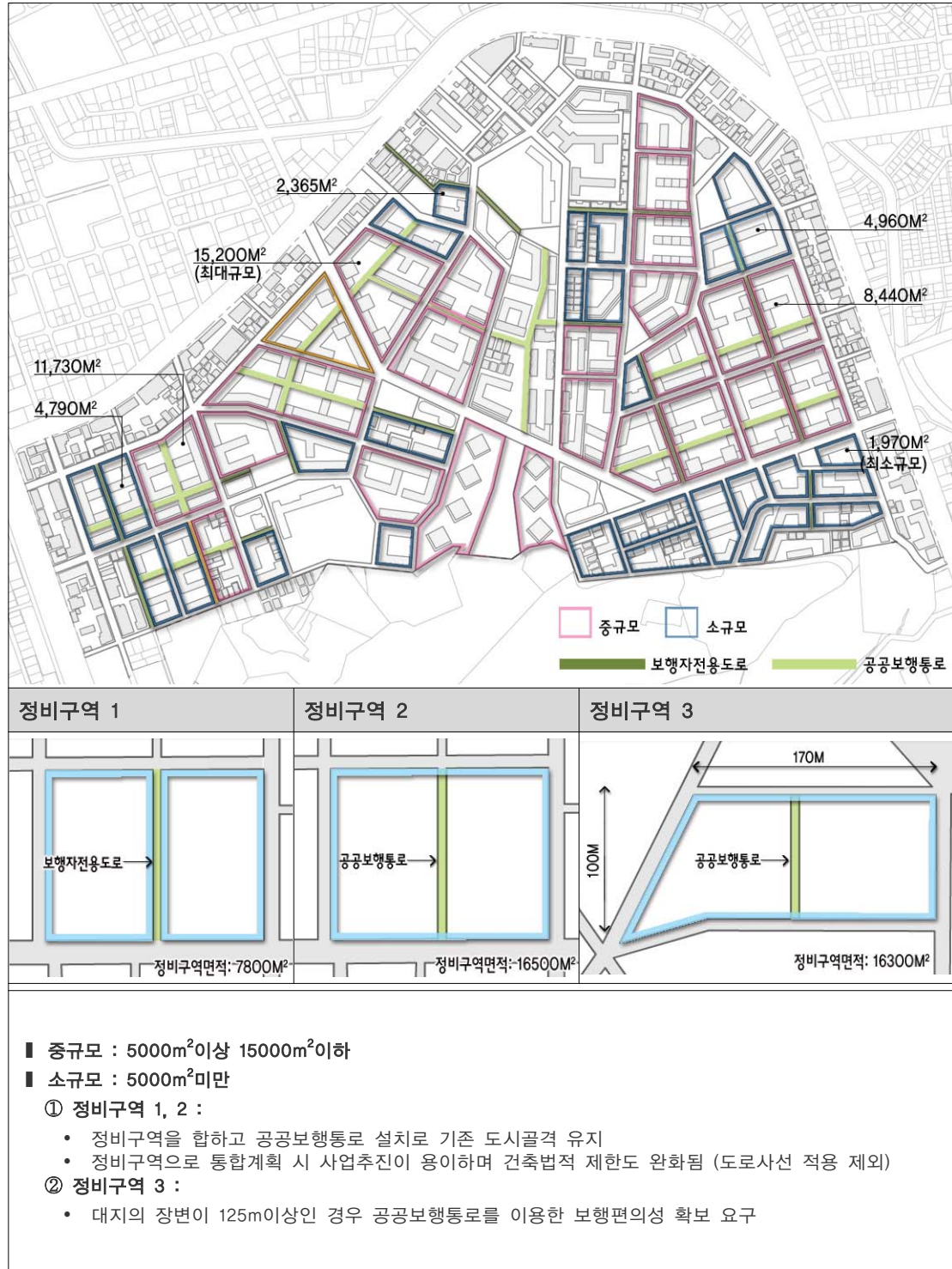
보행자전용도로에 의해 분할된 두 개의 대지는 각각 독립된 사업단위로 개발 할 수 있지만 공공보행통로에 의하여 분할된 두개의 가구를 하나의 사업단위로도 개발가능한 것으로 설정하였다. 중소규모로 구획된 다수의 개발구역은 도시계획도로가 과다하게 설치됨으로써 도로사선, 채광이격조건 등의 규제가 적용되어 토지이용의 활용성이 저하된다. 이는 곧 민간 사업자의 도시기반시설 부담률에 직접적인 영향을 미치게 되어 가구단위 정비사업의 현실화에 문제가 될 수 있으나 공공보행통로의 설치 등이 그 대안이 될 수 있다

□ 필지구조 유지를 통한 가구단위 공동개발

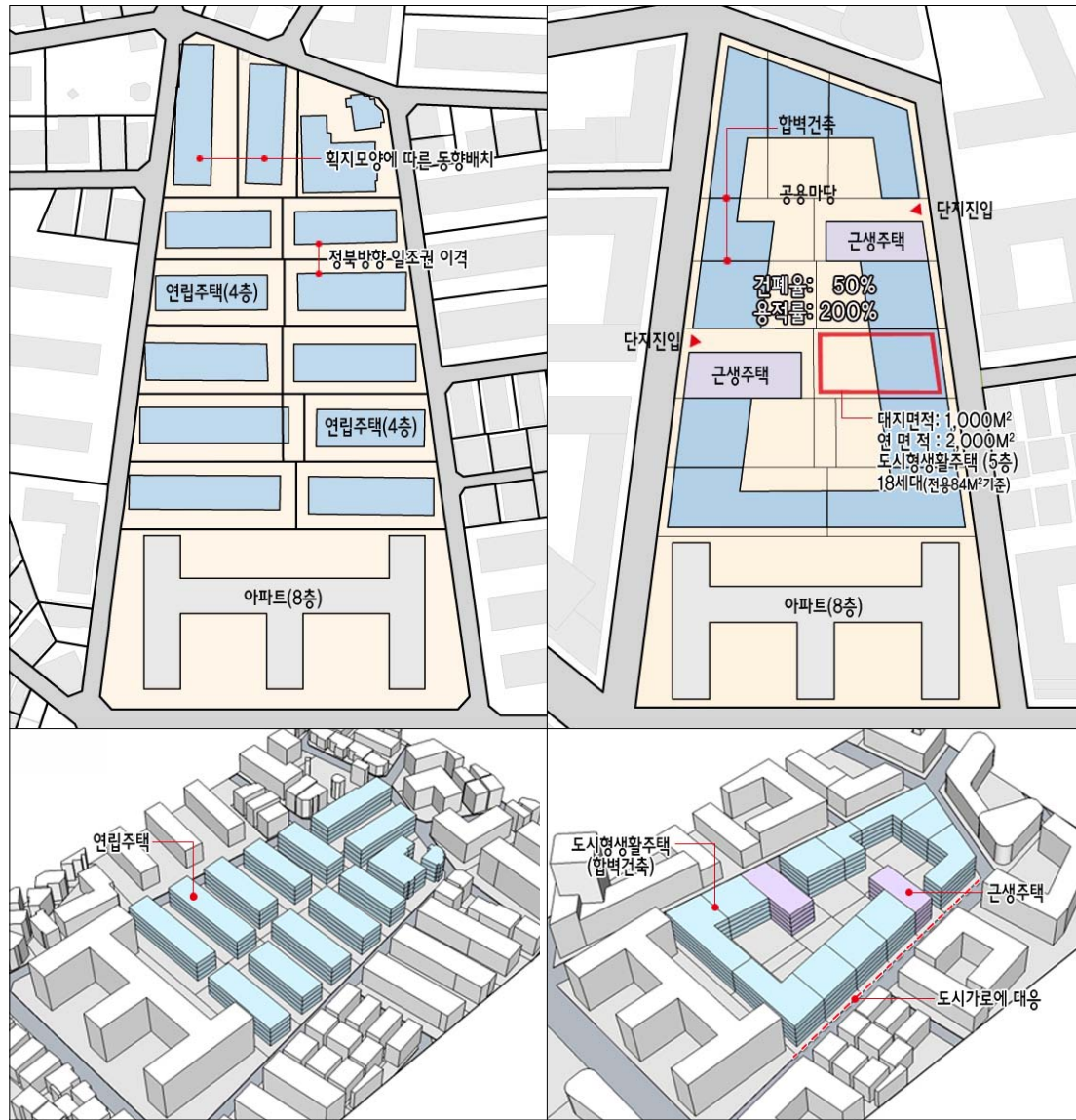
필지구조의 유지는 도시공간조직에 대응의 관점에서 도시의 역사적 연속성을 보존하는 가치임과 동시에 사회, 경제적 관점에서는 토지소유자의 권한을 보장한 개발방식 차원에서 의미가 있다. 그러나 필지구조의 유지를 통해 새로운 주거시설을 개발하기 위해 수반되는 조건들, 즉 세대수의 증가에 따른 부대시설의 설치요건이나 도시기반시설 부담률의 문제를 감안하면 100m^2 이하의 소규모 필지는 유지하기 어려우므로 특정 규모 이상의 필지를 활용하여야 한다.

필지구조 유지를 통한 가구단위 공동개발을 기존 연립주택군에 적용가능한데, 합벽을 통한 블록형 공동주택 계획시 건폐율 50% 범위에서 용적률 200%까지 사업면적을 확보할 수 있다. 블록형 건물에 의해 형성되는 외부공간은 공용중정으로 활용가능한데 기존의 인접대지경계선 이격거리제한에 따른 병렬형 연립주택보다 넓고 쾌적한 옥외공간을 형성할 수 있다. 다만 필지별 소유권을 인정된 상태에서 합벽건축을 시행시 일조조건이 불리해지는 건물이 발생할 수 있는데 이에 대한 계획적인 조치가 필요하다. 한편으로 해당 필지에 한해 일부 용적률 인센티브나 기타 그에 따른 완화요건을 부여할 필요가 있다.

[표 5-14] 중소규모 가구단위 분할을 통한 연결체계 구축



[표 5-15] 필지구조 유지를 통한 가구단위 공동개발



■ 필지구조 유지를 통한 시뮬레이션

- 기존 : 필지의 형상에 따른 연립주택 배치, 정북방향 이격거리 등의 제한에 따라 건축물이 대지의 중앙부에 위치하여 외부공간이 협소하여 공동체를 위한 이용성 결여
- 계획 : 필지별 합벽건축을 통한 가로경관의 연속성 확보 및 외부공간의 통합이용에 따른 내부 중정 및 주민커뮤니티 활성화 가능(주차장 및 단지진입구 공동 이용)
토지지분의 유지에 따라 토지주의 이해관계에 의한 개발의 부재 극복

□ 소단위 합필개발을 통한 가구구조 유지

주거지 정비방향에 따른 소단위 합필개발의 적용대상은 정비가 시급한 노후주택과 비교적 상태가 양호한 건축물이 혼재하고 있는 가구이다. 기존 재개발사업은 면밀한 건축 현황에 대한 고려 없이 주택전체를 전면 철거하여 그에 따른 사회적, 경제적 손실과 마찰을 유발하고 거주성 및 장소성이라는 문화적 맥락까지 소실하게 되는 오류를 반복해왔다.

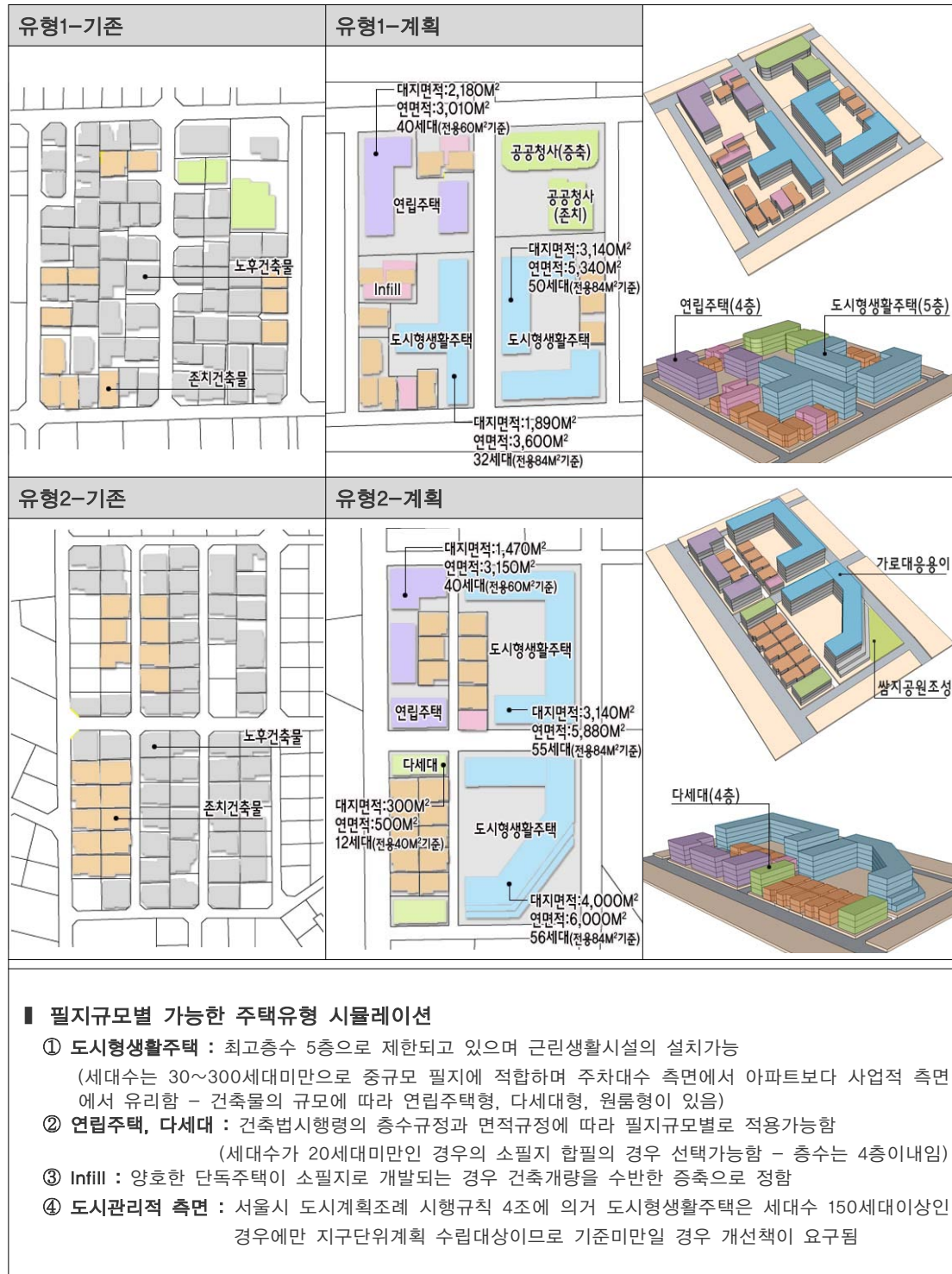
이러한 문제를 근본적으로 해결하는 대안은 기존의 도시조직을 그대로 유지하며 최소한의 정비를 가하는 것이겠지만 개발압력, 사업비용 부담, 도시 관리에 대한 지속적인 역할 등 사회, 경제적 대립에 따른 주거지 정비사업의 문제점을 감안하여 부분적으로 이를 활용하는 대안이 필요하다. 본 연구에서는 사업지구의 정비여건을 분석한 데이터에 근거하여 소단위 필지합필을 적용할 수 있는 장소를 검토하고 이를 통해 가구구조를 유지하는 방법을 선택하였다. 본 연구에서는 두 가지 유형을 제시하였다.

첫 번째 유형은 3열 이상의 다수열 필지로 구성된 그물형 가구에 적용되는 사례로 기존 필지 및 건축물을 보존하면서 나머지 필지들을 합필하여 연립주택이나 도시형 생활주택으로 재건축하는 것이다. 이때 존치하고자하는 필지가 인접하지 않고 이격되어 있는 경우 이들을 통합하여 인필(infill)을 시도할 수 있다. 공공청사 또는 종교시설 등의 공공 시설이나 주요한 존치시설이 위치하면 이를 거점으로 공공공간을 조성하여 해당 장소의 공공성을 보강한다.

두 번째 유형은 2열 필지 가구에 비교적 근접하여 존치필지들이 위치하는 경우로써 이들을 제외한 필지 또는 가구의 통합을 통해 다세대, 연립주택, 도시형생활주택이 가능한 다양한 규모의 대지를 조성하는 것이다. 이때 존치필지에 면한 가로는 4m이하라할지라도 유지되어야 하는데 다만 앞서 이미 검토한 바와 같이 도로사선제한 등의 기준은 적용하지 않는다.

유형1과 유형2 모두 아파트 중심의 재개발사업방식에서 벗어나 다양한 건축유형이 혼재할 수 있도록 필지구조를 새롭게 재구성하는 대안이라 할 수 있다. 하지만 주택건설 사업을 통한 소단위 합필을 통한 도시형 생활주택을 건설하더라도 150세대 이상의 경우에 한해 지구단위계획 수립 대상이므로 그 이하의 경우 난개발을 방지하기 위하여 가구단위와 생활권단위의 규제가 필요하다.

[표 5-16] 소단위 합필개발을 통한 가구구조 유지



□ 장소적 특성에 따른 존치시설의 고려

기성시가지에서 볼 수 있는 대표적인 가로변 근린생활시설의 복합용도는 거주민에게 선택의 다양성을 제공한다. 이는 기성시가지에서 보다 명확히 인지되므로 시설의 보존과 지구단위계획 및 촉진계획의 지침을 통한 복합용도를 지정함으로서 과거 용도패턴의 연속성을 유지할 수 있다. 촉진지구의 장소적 특성은 건축물의 배치, 용도, 기념비적 건축물뿐만 아니라 과거 지형적 특성을 고려한 녹지축의 회복이다. 남북방향으로 능선에 따라 설치된 녹지축에 따라 어린이공원을 배치함으로서 통경 축을 확보한다. 건축물의 상태가 양호한 존치관리구역을 대상으로 건축물의 노후불량도가 양호한 주택을 보존하고 소단위 합필을 통한 신축 및 개축을 병행함으로서 장소적 특성을 유지할 수 있다.

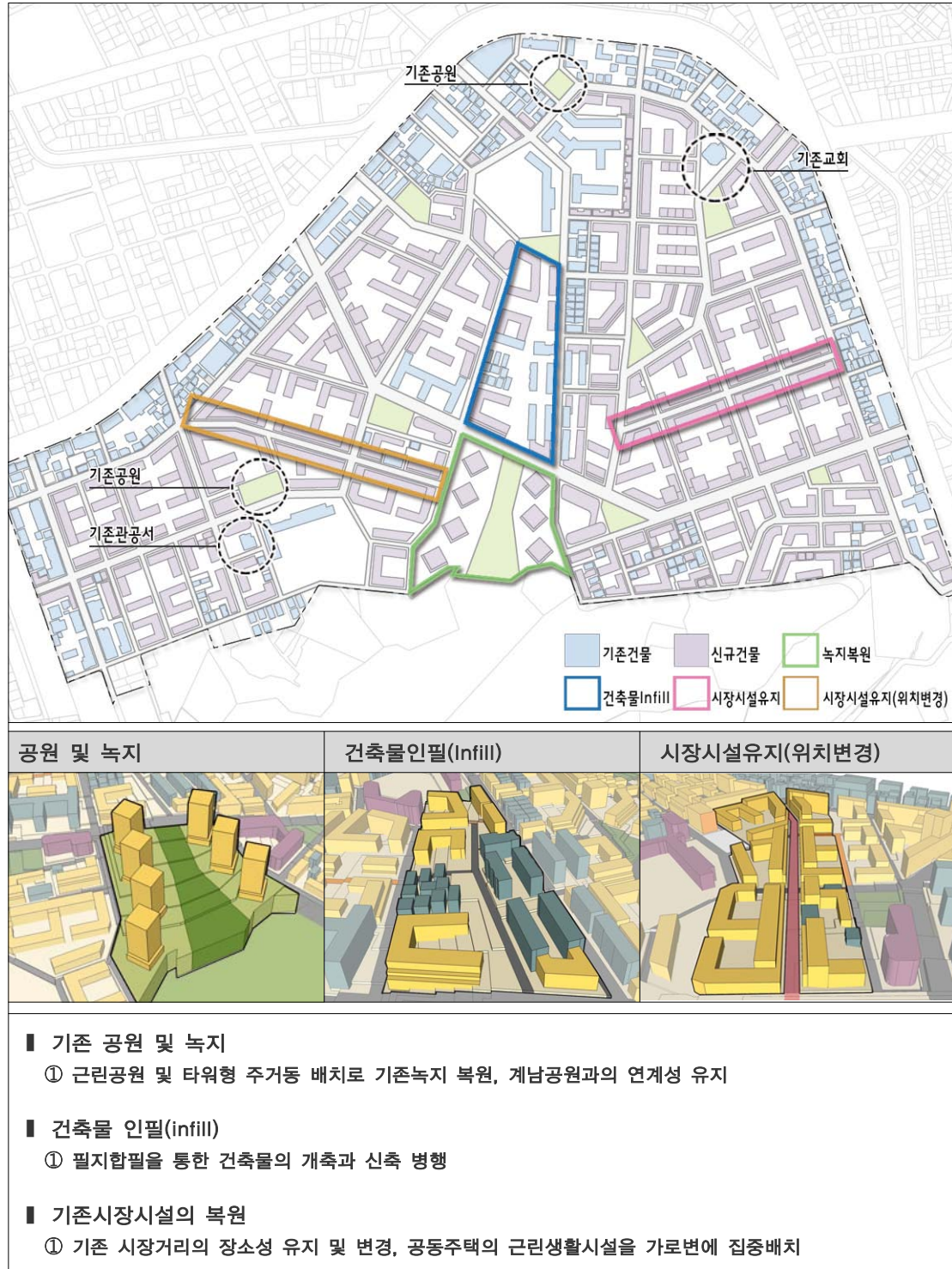
이러한 가로변 시설의 존치에 따른 연속성은 부분으로 나뉘어진 사업구역에서의 건축물 용도규제와 조닝을 원칙으로 하는 토지이용방식으로 시행하기에는 한계가 있다. 따라서 정비지구전체 마스터플랜에서 용도 및 규모를 규제하고 구역별 정비계획에서 구체화하는 것이 바람직하다. 가로변에는 필지가 분할된 별도의 근린생활용지를 계획하며 필지단위의 맞벽건축을 통하여 기성시가지에서 볼 수 있는 소규모단위의 복합용도가 가능하도록 계획한다.

□ 기존공공시설의 거점화

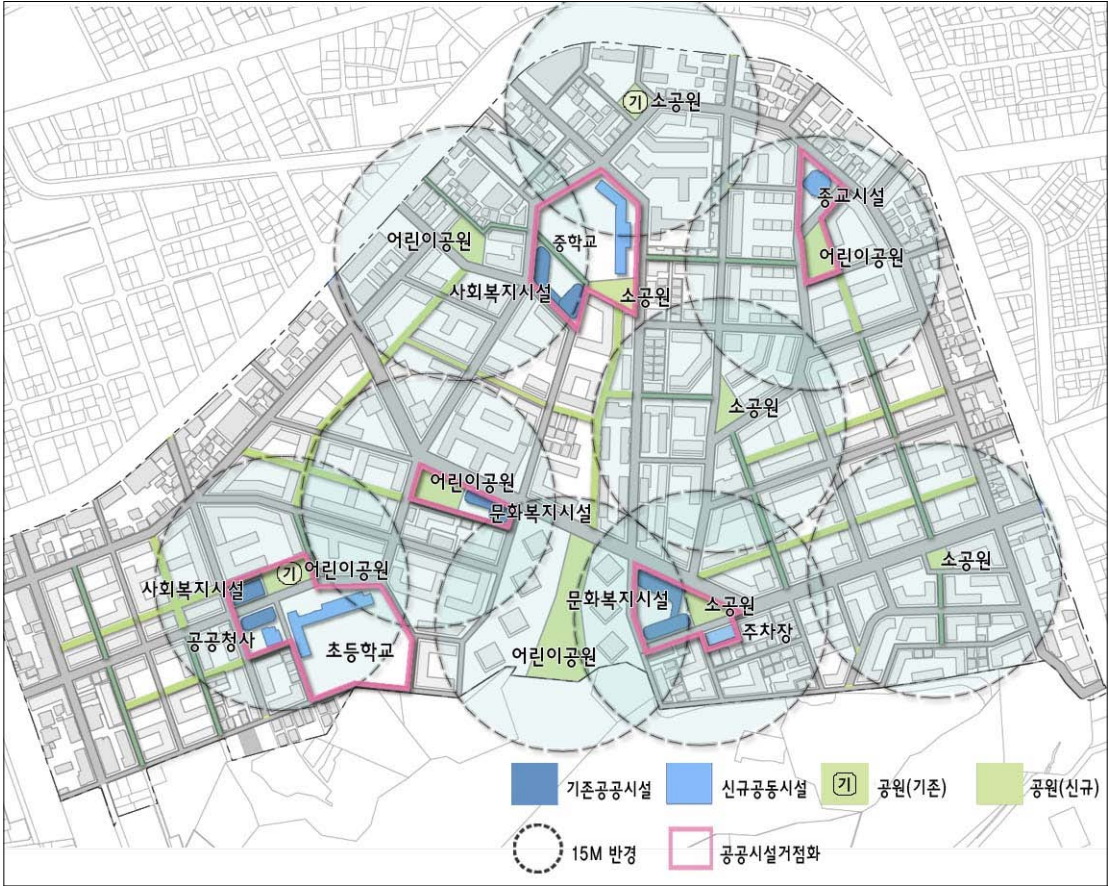
본 모델 대상지의 기존공공시설로는 중학교, 문화 복지시설 2개소, 초등학교 그리고 종교시설 총 5개소를 들 수 있다. 이들은 각각 시간의 층위가 다르나 현재를 기준으로 해당 지역의 공적 활동의 중심지로 기능하고 있다. 공공시설, 공공공간을 보행네트워크체계로 연계하는 공간거점화는 인보구의 생활권을 고려하여 계획되었으며 소공원의 구성체계와 더불어 반경 150m내에 위치함으로서 보행친화적인 거주환경의 조성이 목적이다.

그러나 전체 사업지구 가장자리에는 공원녹지가 배치되고 각 구역계의 평균적인 공공시설부담률에 따라 기반시설이 조성되는 현 정비방식으로는 긴밀한 보행네트워크와 생활권 반경에 근거한 공공시설의 거점화는 실현되기 어렵다. 구역계의 크기, 범위, 기반시설부담률에 따라 공원녹지 및 공공시설의 배치가 좌우되기 때문이다. 따라서 보행과 장소중심의 기반시설 배치를 위해서는 공공주도의 도시계획시설사업이 요구되며 특히 생활권 배치와 관련하여 과도한 기반시설의 설치비용의 문제 발생시 공공의 부담 비율을 증가시켜야 할 필요가 있다.

[표 5-17] 장소적 특성에 따른 존치시설



[표 5-18] 기존 공공시설의 거점화



- **공원시설** : 반경 150m 기준으로 각각의 생활권에서 이용 가능하도록 배치
- **문화복지시설** : 동서생활권에 각각 1개소 계획(동서간 연결도로에 면해 위치)
- **사회복지시설** : 학교에 인접하여 배치 - 거점화 유도
- **기존 종교시설** : 인접하여 공원 추가배치

4) 건축물의 구성체계

□ 경사 및 지형에 순응하는 배치유형

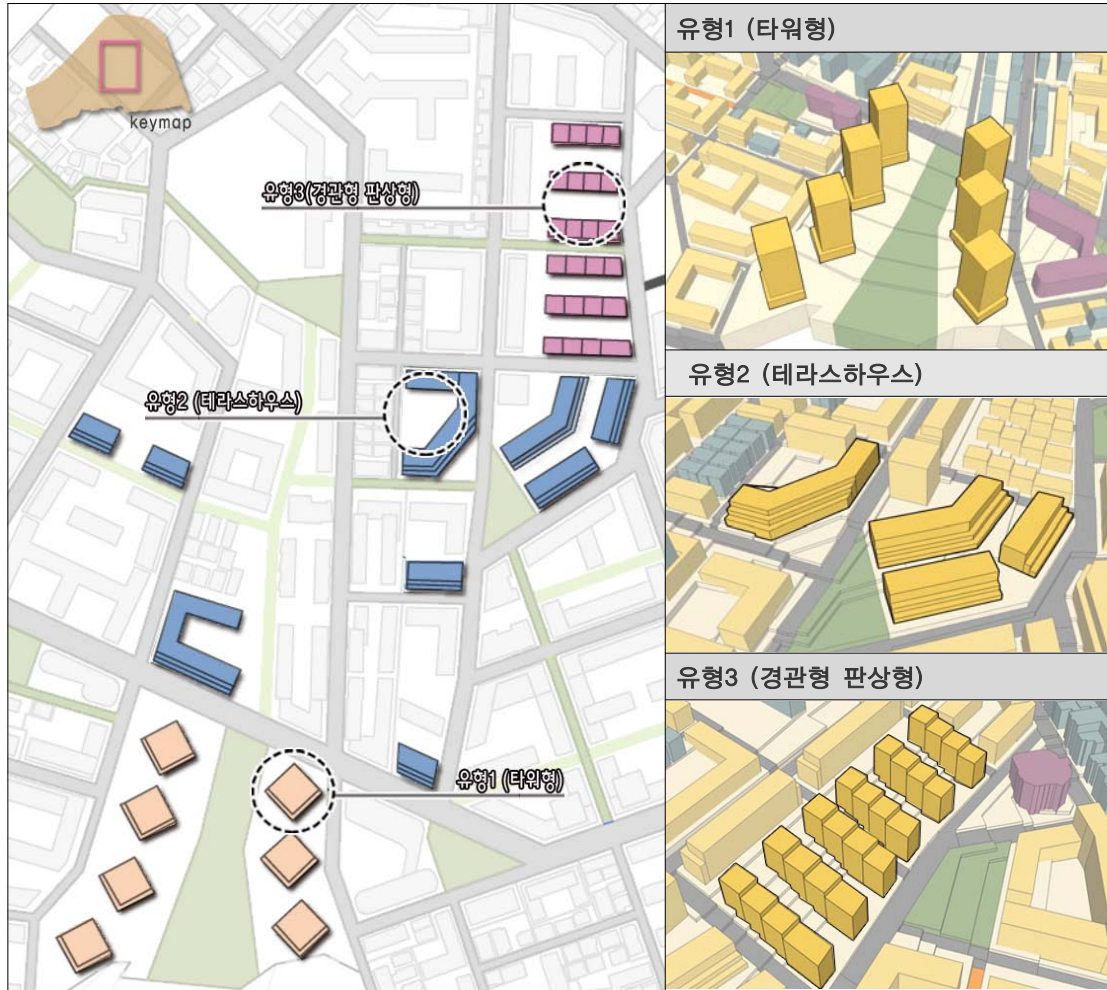
기존 주거지 정비의 재개발 사업방식이 전면 철거 후 아파트를 공급하는 형태로 추진되어왔으므로 정비계획안에 따른 건축물 배치유형은 판상 및 탑상형 주동이 주를 이루었고 현 대상지의 정비계획안도 다를 바가 없다. 그러나 앞서 필지구조의 유지, 또는 소단위 필지합필 등을 통해 주거유형의 다양화를 검토하였고 이는 대상지 지형조건 및 가로여건에 따라 더 증대될 수 있다.

본 정비모델의 경우 대상지 지형을 검토 조건으로 고려하였고 이에 따라 세 가지 유형을 제시하였다. 첫 번째 유형은 타워형 주동으로서 계남공원과 인접한 대상지 중앙부에 공공성 및 랜드마크 기능을 강화한 것이다. 가구단위 주거지 정비에서 타워형 주동의 배치는 두 가지 의미를 가진다고 할 수 있다. 도시경관적 측면에서 랜드마크의 기능과 사업용적률의 보완이다. 본 주거지 정비모델은 이를 고려하여 제시된 하나의 대안으로서 결합개발 가능성을 보여주는 개발방식이다.

두 번째 유형은 비교적 경사가 심한 장소에 대응하는 방식으로써 테라스하우스 배치를 제안하였다. 테라스하우스는 경사지에서 가장 일반적인 건물 배치 방식이라 할 수 있는데 대체로 남향을 전제하며 공동주택 거주 세대의 접지성을 높이고 차별화된 거주환경을 부여할 수 있으나 동시에 프라이버시 노출의 문제도 함께 지니고 있다. 본 주거지 모델에서는 대상지 중앙부 세로방향에 적용가능하다.

마지막 유형은 테라스형과 유사한 조건에서 일조 및 조망을 극대화한 지형에 따라 계단식으로 구성된 경관형 판상형 배치이다. 이는 일반적인 판상형 아파트와 동일한 건축물 구조이지만 지상층의 계획방식을 달리하여 하나의 건물에서도 다양한 입구 및 외부공간이 형성 가능한 구조적 틀을 형성할 수 있다. 또한 상부층의 경우 일부 테라스 하우스의 기능과 건축물 형태 변화의 가능성을 갖출 수 있다. 이러한 건축물 배치유형의 다양화에 따른 법제도의 요건은 대상지 전체 건물주동에 적용되는 규정과 동일하다.

[표 5-19] 경사 및 지형에 순응하는 배치유형



■ 경사지에 대응한 주거유형

- ① **유형1** : 타워형으로 조망 및 통경 그리고 바람길 형성에 유리
(현 계획에서, 유일한 250%용적률이 실현되는 곳으로서 결합개발 방식 가능성을 보여주는 사례 단지임)
- ② **유형2** : 지형에 순응하는 테라스하우스
- ③ **유형3** : 지형과 평행한 스카이라인을 형성하는 경관형 판상형 주동

□ 건축물 배치유형의 다양화

앞서 살펴본 지형에 따른 건축물의 배치유형은 주거유형의 다양화에 포괄되는 개념이다. 주거유형의 다양화는 곧 재개발 사업의 프로세스나 사업성 향상을 위한 보편논리를 전제함과 동시에 다양한 주거지 환경의 차별적 특성을 수용하고 거주환경의 질 향상을 위한 물리적 대안에 해당된다. 본 연구에서는 가구단위 중저층 고밀 공동주택을 중소규모 주거지 정비사업을 전제하였고 이에 따라 가로 구성 체계, 가구 및 필지의 구성, 그리고 건축물의 규모를 결정하였다.

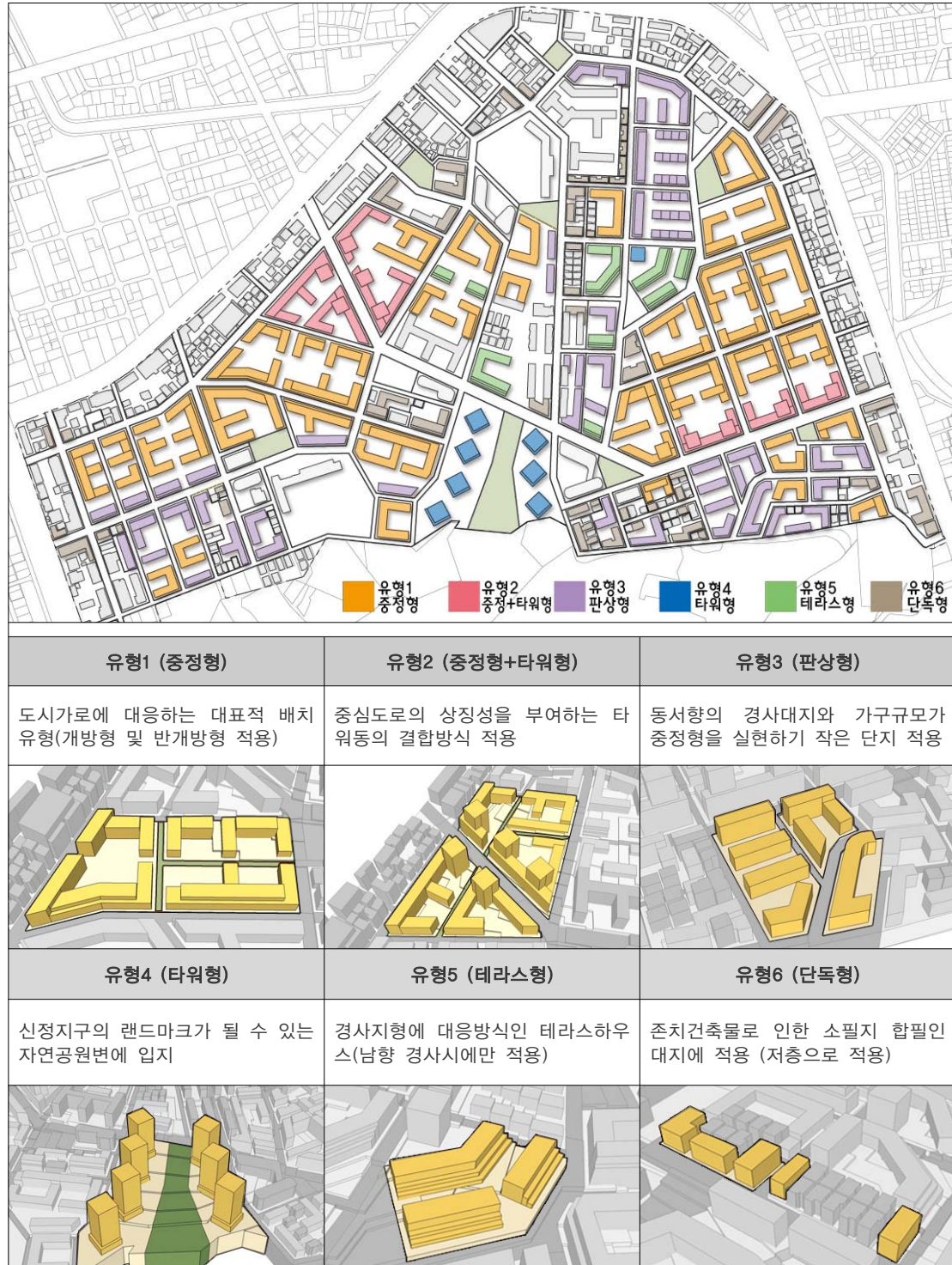
여기서 차별화는 지형조건, 거점으로 기능하는 기존 공공시설 또는 주요 커뮤니티 장소, 기존주택의 신축연도의 혼재 등 현 주거지의 상황에 대한 면밀한 조사를 통해 검출되는 사안이다. 이에 따른 정비방안으로써 본 연구는 크게 6가지 유형을 제시하였는데 각각의 사업들은 대상지의 특이성에 근거하여 보다 다양한 유형들을 도출할 수 있다.

첫 번째 유형은 가장 일반적인 것으로 가로에 면하는 8층 이하의 중정형 블록이다. 이는 가구의 규모에 의해 그 규모가 결정되며 필요에 따라 공공보행 통로나 보행자전용가로 등을 통해 도시공간으로 확장될 수 있다. 두 번째 유형은 중정형 블록에 타워형 주동을 혼합하는 것으로 전체 주거지 건축형태와 조화하면서 세대수의 증가 및 그에 따른 용적률 확보에 유리하도록 적용이 가능하다.

세 번째 유형은 일조조건에 최대한 대응하는 것으로 중정형 블록을 구현하기 어려운 소규모 가구나 중정형 블록 구축시 향과 조망, 프라이버시가 불리하다고 판단되는 가구에 대입 가능한 판상형 유형이다. 네 번째 유형은 타워형으로, 사업지구의 허용 용적률까지 반영할 수 있는 사업 구현의 대안적 여건이 되며 필요시 대상지의 랜드 마크 등 경관적 요소로 활용 가능한 유형이라 할 수 있다.

다섯 번째 유형은 남쪽 방향 경사지에 적용 가능한 테라스형으로 일조 및 조망을 확보하고 그 어떤 유형보다 외부와 직접 연결이 높은 개방적인 건축유형이라 할 수 있다. 마지막으로 다세대 주택과 같이 기존필지 또는 몇 개 합필을 통한 개별 필지로 건축되는 단독형으로 존치주택들과 인접한 곳에 배치하여 거주환경의 공간 스케일을 조절하고 복합적인 근린생활시설이 유입될 수 있는 바탕을 제공한다. 이러한 주거유형에 따른 기대효과는 다양한 거주환경으로써 주거시설을 제공하는 것 뿐 아니라 가구단위 개발방식의 선택적 적용에 유리한 정비대안으로 기능한다.

[표 5-20] 건축물 배치유형의 다양화



□ 주거유형의 다양화

주거시설의 유형 다양화는 주거시설 건축유형과 직접적으로 관계된다. 도시공간조직에 대응하는 주거지 정비에 적용 가능한 공동주택 유형은 아파트와 연립주택, 다세대 주택, 그리고 도시형생활주택(단지형, 원룸형)을 들 수 있다. 이들은 건축 가능한 가구 규모와 필지 규모, 접도조건 등에 따라 그 규모 및 형태가 변화한다.

특히 기존주거지의 공간적으로 차별성이 두드러진 곳, 구릉지나 기존 구릉지(계남공원)와 인접한 사업지구 경계부에는 현행 조건들이 다양하게 산재하고 있으므로 다세대주택, 연립주택, 도시형생활주택 등 소규모 주택유형들로 대응하는 것이 유리하다. 반대로 주요생활도로변 즉 전면철거방식으로 개발되는 영역에 위치하는 건축물은 아파트로 대응하도록 하여 세대수를 확보하고 기타 재개발 요건에 부합시킬 필요가 있다.

한국 지형의 특성은 대부분 경사지가 존재하므로 입지 특성에 따라 다양한 용적률을 적용할 수 있다. 기존의 아파트지구인 고밀지역은 타워형과 테라스형을 조합시켜 용적률 250%의 고밀로 계획함으로써 5층 이하로 건축하는, 소규모 저밀지역의 사업단위와 결합 개발 가능성을 열어두었다. 180%~200% 용적률의 중밀지역은 토지이용의 효율을 위해 주요도로변 용적율은 200%까지 확보하도록 계획하였다.

□ 중저층 고밀주거지 형성

정비방안의 기준으로 제시한 중저층 고밀 주거지의 실현을 위해서는 두 가지 측면에서 현행제도와와의 상관관계를 검토하여야한다. 첫째는 사업성을 고려한 용적률의 적용수준이고, 둘째는 건물높이, 도로, 인접대지, 건물동간 이격거리의 제한조건에 대한 규제이다. 기존의 전면철거 재개발사업에서 관습적인 대규모 택지 조성이나 아파트 중심의 주택단지에서의 고층 탑상 및 판상형 주거동의 배치는 평균 용적율 230%까지 확보하고 있는데 사업성과 연계되어 과도한 계획으로 이어지는 문제의 요인으로 인지할 수 있다.

가구단위 주거지 정비를 제안하는 본 연구에서는 현행 법제도에 근거하여 용적율 200%와 세대수 150, 건폐율 35%를 충족하는 8층 기준 15층 타워를 혼합 배치하는 것으로 제안하였다. 이때 도로사선 및 인접채광, 인동거리에 따른 가구내부는 각 경계로부터 최소이격 등으로 인해 대지 내부로 건물이 후퇴하게 되고 외부 공용 공간이 협소하거나 각 주동세대간 프라이버시 침해 문제가 야기된다.

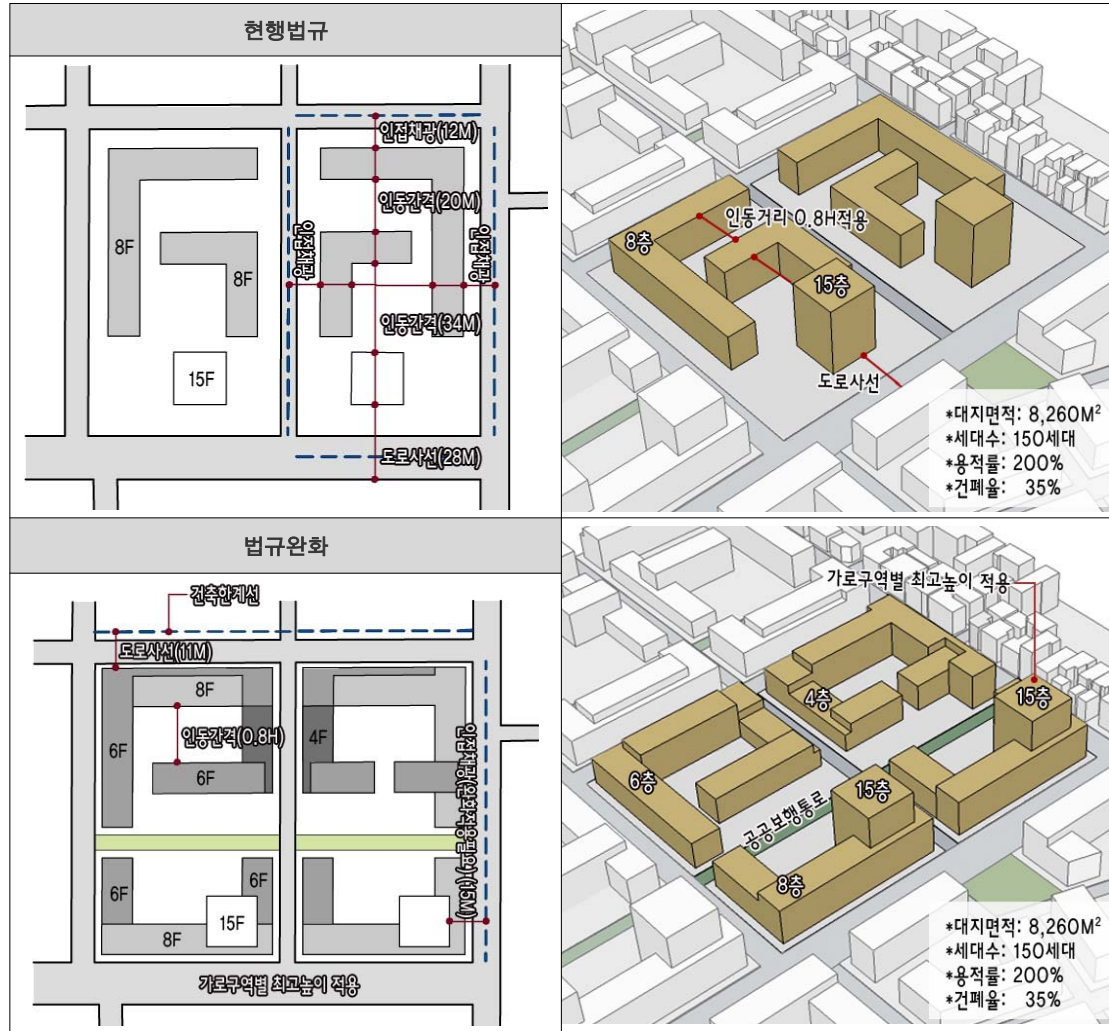
[표 5-21] 주거유형의 다양화 1



[표 5-22] 주거유형의 다양화 2



[표 5-23] 중층 고밀형 주거지 형성



- 예시기준 : 용적률 200% 가구의 가로대응형 배치유형인 타워형(15층)+중정형을 예시로 한다.
- 현황법규 적용시 : 인접채광, 인동거리제한, 사선제한에 의해 타워동 인접부의 건축배치 불가
→ 가로대응형 구조 실현 어려움
- 법적사항 : 인접채광에 관한 법적사항은 건축조례에서 0.8H로 규정하고 있으나 서울특별시를 제외한 대부분의 지자체는 현재 기존법규인 1.0H를 적용하고 있음
- 도로사선 및 인접채광조건 완화 필요 : 도로끝이 아니라 실질적인 건축배치선에 의한 도로사선규제를 적용함으로써 토지이용의 활용성 증대
- 가로구역별 높이적용 : 가로대응형 주거의 경우 현황 도시별 생활주택 1/4H에 준하는 1/3H수준의 제한적 검토(단, 단지별 완화기준 적용의 총량을 규정하는 기준 마련이 필요할 것임(예: 전체세대수의 10%이내 등))

문제의 해결은 앞서 언급한 3m의 건축선 지정과 실질적인 채광조건에 기반을 둔 건축배치선에 도로사선규제를 적용하는 것이며 이를 통해 가로 대응형 주동 형성과 동시에 높이완화로 인한 사업성 충족을 확보할 수 있게 된다. 이렇게 형성된 외부공간은 다양한 용도로 활용가능한데 공공보행통로의 설치는 도시공간조직에 대응의 관점에서 중층 고밀 주거지형성을 위한 세부계획이 될 수 있다.

이러한 요건에 따라 본 연구 정비모델은 4층부터 8층까지 중저층 블록형 건물들로 이루어지며 마찬가지로 15층 타워주동을 혼합시켜 용적률에 대응하게 한다. 여기서 15층 타워주동은 가로구역별 건축물높이제한 규정을 적용하며 건축 가능한 높이는 건축선 이격거리의 약 3배 이상 완화할 수 있다는 조건을 제한적으로 검토해 볼 필요가 있다.

4. 도시공간조직에 대응하는 주거지 정비를 위한 현행제도 검토

1) 제도의 개선방향

① 도로정비계획기준 확립과 도로변 건축물 규제요건 완화

도시공간조직에 대응하기 위한 정비사업의 가장 본질적인 방향은 기성 주거의 유연한 가로체계와 그 공간구조를 회복시키는 것이라 할 수 있다. 이러한 측면에서 법제도의 개선방향은 기존의 주요 가로체계를 보존하고 공공시설의 연결체계를 구축하기 위한 도로정비계획기준을 재확립하는 것이다. 특히 도시기반시설로써의 가로를 정비사업 주체의 설정, 비용부담의 원칙, 용적률 인센티브 등과 관련하여 중소규모 가구단위의 정비방안에서 요구되는 도로정비계획기준을 살펴본다. 또한 조직적이면서도 다양한 가로 공간의 정비를 위해 가로변 건축물 높이제한 및 건축선의 기준을 설정하고 동시에 가로별 특성에 따른 차별화된 제도의 검토 및 적용을 고려하여야 한다.

② 중소규모 가구단위 개발을 위한 사업규모 규제 개선

가로체계와 더불어 주거지의 물리적 공간 크기를 결정하는 도시공간조직은 필지와 건축물의 집합단위인 가구라 할 수 있다. 가구를 통해 오랜 시간 누적된 공간들이 상호소통하며 도시의 특정 장소로 인식될 수 있었다. 중소규모 가구의 회복은 곧 기존 가로체계의 회복과 동시적이며 이를 통해 대규모 택지 및 건축물 조성을 방지할 수 있다. 따라서 관련제도의 개선은 가구단위 정비를 위한 사업기준 조정 방안을 마련하여야 하는 것과 도시공간조직의 훼손을 최소화하는 구역지정 기준의 정립이다. 또한 가구 내부에서 필지구조의 다양한 활용을 통해 공동주택의 계획이 가능하도록 대지 및 건축규정들을 보완하여야 한다.

③ 중저층 고밀 주거지 구축을 위한 건축물 형태 및 용도규제 개선

건축물은 도시공간조직의 가장 공간적인 요소이다. 가로와 가구, 필지는 모두 건축물과 관계하기 위한 도시공간의 구조(structure)이며 건축물은 그 구조위에 채워지는 대상물(infill)인 것이다. 따라서 건축물은 도시 공간 구조에 내제된 사회, 제도적 요건들을 가장 많이 연계되어 있다 할 수 있다. 도시공간조직에 대응하는 주거지 정비를 위한 건축물의 제도개선은 가로와 가구, 필지와 관계를 고려한 중저층 고밀주거지의 구축에 대한 규제 완화를 통해 이루어져야한다. 또한 사업성확보를 위하여 채광조건을 충족한다면 건

물공간 인동거리를 융통성 있게 적용할 수 있는 제도적 검토가 요구되며 기존 소규모 근린생활시설과 밀착된 가로변 생활환경을 조성할 수 있도록 가로에 면한 건축물의 용도복합을 유도하여야 한다.

2) 제도의 개선방안

① 도로정비계획기준 확립과 도로변 건축물 규제요건 완화 관련 법제도

□ 도로정비계획기준 확립

도로정비계획기준의 확립은 기성주거지의 철거 또는 확폭 되는 도로의 기준을 규정하는 것과 도로율 기준에 대한 보완으로 전체 도로 길이 비를 설정하는 것, 그리고 공공시설의 연결 구조를 개선하기 위한 공공가로비중을 증가시키는 것이다. 특히 도로율에 의존한 도로의 설치 조건은 기성주거지 공간조직의 전면철거와 직결되므로 본 연구의 관점에서 중요하게 다루어져야 할 부분이라 할 수 있다. 또한 기존의 주택법이 사유화된 주택단지내부 규정에 국한됨으로써 도시공간구조의 연결체계 저하라는 본질적 문제를 해결하지 못한다는 것과, 기존 가로의 연결체계를 중시하는 가구단위 주거지 정비에서 공공 공간의 연결을 위한 도로규정은 반드시 개선되어야 할 부분이다. 이의 관련법으로는 도시계획시설의 결정·구조 및 설치기준에 관한 규칙, 그리고 주택건설기준 등에 관한 규정의 내용을 통해 새로운 기준을 정립할 필요가 있다.

- 지구단위계획수립지침 도시기반시설설치기준에서 폐도조건 표기
- 도시계획시설의 결정·구조 및 설치기준에 관한 규칙 제 11조 ‘용도지역별도로율’의 도로 길이비율에 대한 보완
- 주택건설기준 등에 관한 규정 제 26조 ‘주택단지안의 도로’에서 주택단지 안에 설치하는 6m이상의 도로 성격 세분화
- 기반시설설치 주체 및 용적률 인센티브적용 방식 변경

기반시설의 설치 주체의 수정과 용적률 인센티브의 적용 방식 변경은 근본적으로 기존 가로체계유지에 근거한 가구단위 주거지 정비의 구조적인 해결대안으로 작용한다. 이와 동시에 사업성 우선에 따른 획일적인 타워형 아파트 건립의 방지 대안이 목적이다. 앞서 설명하였듯이 현행 제도하에서는 사업시행자의 도시기반시설의 설치 부담률이 높고 이

때 공공은 용적률 인센티브로 대처하고 있다. 문제는 완화된 용적률이 모두 고층 타워형 건축물의 형태로 전환된다는 점이고 고층건축에 따른 이격거리 확보를 위해 도로 규모가 커지고 도로와 단지 간 완충녹지가 조성되는 등 대규모 단지중심의 정비사업은 물리적 측면에서 도시공간조직의 상호 분리로 이어진다. 이러한 측면에서 아래 항목을 재검토 개선 하여야한다.

- 도시 및 주거환경정비법 제60조의 ‘비용부담의 원칙’ 중 정비 사업비를 기반시설과 건축물부분으로 분리하여 부담의 주체 설정
- 도시재정비촉진을 위한 특별법 11조의 ‘기반시설설치비용의 부담’
- 도시재정비촉진을 위한 특별법시행령 제14조의 ‘기반시설의 부지제공에 따른 용적률 등의 완화’의 용적률 인센티브 대상 변경

□ 가로변 건축물 높이제한 및 건축선 지정

중저층 고밀주거지 계획에서 가로변에 위치한 건축물은 해당 가로 폭과 구조에 의해 상호 규모와 형태의 제약이 발생한다. 가장 일반적인 가로변 공간특성을 결정짓는 요인은 건축물의 높이와 건축선에 따른 저층부 파사드라 할 수 있다. 따라서 현재 이에 적용되는 건축법 기준을 세분화하여 건축선과 건축물의 높이제한 규정을 각 지자체 조례규정 뿐 아니라 지구단위 계획지침, 관련사업 지침으로 수립하여 적용하여야 한다. 현재 도시재정비촉진지구에서 이러한 방법이 적용되고 있으나 사업규모 및 정비방식에 있어서 소규모로 진행되는 가구단위 주거지 정비는 도축지구와는 차별화된 합당한 지침과 제도적 규정이 필요하다. 또한 각각의 주거지는 기존의 다양한 도시공간조직의 특성을 보유하고 있으므로 사업의 효율성을 고려한 보편성과 장소적 차별성을 동시에 충족시킬 수 있는 관련 규정들이 마련되어야한다.

- 건축법 제46조, 건축조례 ‘건축선의 지정’에서 지구단위계획지침으로 건축선 지정에 대한 완화요건 지속하되 해당부분에 대한 이용용도 규정
- 건축법 제60조, 건축조례 ‘건축물의 높이 제한’ 중 가로구역별 최고높이지정 및 건축선 지정과 연계하여 도로사선에 의한 건축물높이제한의 적용지표 수정

[표 5-24] 가로체계의 유기적 연계와 가로 공간구조의 다양화를 위한 관련 법제도

개 선 방 향	관련제도
<div>도로정비계획 기준 확립</div>	<div>1) 철거 및 존치도 로의 기준 확립</div> <div>기존지구단위계획수립지침의 도시기반시설 중 도로의 폐도조건 규정</div> <div> <p>■ 도시계획시설의 결정·구조 및 설치기준에 관한 규칙 제 11조 (용도지역별도로율)</p> <p>1. 주거지역 : 20퍼센트 이상 30퍼센트 미만, 이 경우 주간선도로의 도로율은 10퍼센트 이상 15퍼센트 미만이어야 한다.</p> </div> <div>⇒ 도로율과 도로길이비율을 함께 지정</div> <div>⇒ 6m이상의 도로는 폐도할 수 없음</div>
<div>3) 공공 이용도로 의 증가</div>	<div> <p>■ 주택건설기준 등에 관한 규정 제26조(주택단지 안의 도로)</p> <p>① 공동주택을 건설하는 주택단지에는 폭 6미터 이상의 도로를 설치하여야 한다. 다만, 해당 도로를 이용하는 공동주택의 세대수가 100세대 미만이고 막다른 도로인 경우로서 그 길이가 35미터 미만인 경우에는 그 폭을 4미터 이상으로 할 수 있다.</p> </div> <div>⇒ 공공의 보행이 가능한 4m이상의 도로로 개정</div>
<div>기반시설설치 주체 및 용적을 인센티브 적용방식 변경</div>	<div>1) 기반시설설치 주 체 변경</div> <div> <p>■ 도시 및 주거환경정비법 제60조(비용부담의 원칙)</p> <p>① 정비사업비는 이 법 또는 다른 법령에 특별한 규정이 있는 경우를 제외하고는 사업시행자가 부담한다.</p> <p>② 시장·군수는 시장·군수가 아닌 사업시행자가 시행하는 정비사업의 정비계획에 따라 설치되는 도시계획시설 중 대통령령이 정하는 주요 정비기반시설(중략)</p> </div> <div>⇒ 정비사업비에 대한 세분화 (기반시설과 건축물)</div> <div>⇒ 기반시설의 사업비는 시장 및 군수가 부담하는 것을 원칙.</div>
<div>2) 인센티브 부여 내용 변경</div>	<div> <p>■ 도시재정비촉진을 위한 특별법시행령 제14조(기반시설의 부지 제공에 따른 용적률 등의 완화)</p> <p>① 법 제11조제3항에 따라 용적률 또는 건축물의 높이는 다음 각 호에서 정한 범위 안에서 해당 지방자치단체의 조례가 정하는 바에 따라 완화할 수 있다.</p> <p>1. 완화할 수 있는 용적률 = 재정비촉진지구 지정 당시의 용도지역에 적용되는 용적률 + $[1.5 \times (\text{기반시설의 부지로 제공하는 면적} \times \text{기반시설의 부지로 제공한 부지의 용적률}) \div \text{기반시설의 부지로 제공한 후의 대지면적}]$ 이내</p> </div> <div>⇒ 중소규모의 가구에 대한 사업단위 설정 시 평균 기반시설부담률을 초과하는 경우 공공에서 초과비용을 부담</div>

건축물 높이 제한 및 건축 선 기준 차별화	1) 도로사선에 의한 건축물의 높이제한 의 규정을 세분화 (최고 높이제한 등 의 허용기준)	<p>■ 건축법 제60조(건축물의 높이제한)</p> <p>③ 제1항에 따른 최고 높이가 정하여지지 아니한 전면(前面)도로의 반대쪽 경계선까지의 수평거리의 1.5배를 넘을 수 없다..</p> <p>⇒ <u>건축배치선을 기준으로 하는 도로사선규제 적용</u></p>
	2) 공동주택 별도 의 건축선지정	<p>■ 건축법 제46조(건축선의 지정)</p> <p>① 도로와 접한 부분에 건축물을 건축할 수 있는 선[이하 "건축선(建築線)"이라 한다]은 <u>대지와 도로의 경계선</u>으로 한다(하략)</p> <p>⇒ <u>가로구역 별 통일되고 융통성있는 이격거리 규제</u></p>

② 중소규모 가구단위 개발을 위한 사업규모 규제개선관련 법제도

□ 가구단위 정비사업기준 확립

도정법에서는 재개발사업을 위한 구역면적을 별도로 지정하지 않고 다만 각 지자체의 조례를 통해 기준 면적과 요건을 지정하고 있다.¹⁰³⁾ 도축법에서는 주거지역의 최소 촉진지구면적을 500,000m²로 규정하고 있으며 계획에 따라 30,000m²의 구역으로 분리하여 정비하도록 규정하고 있다. 그러나 가구단위 정비사업의 단위는 공공이 전체 사업영역을 설정하고 마스터플랜을 수립한 후 가구단위로 세분화된 개별 사업단위를 의미하며 규모 지정의 근거는 기존주거지의 가구규모이다. 여기서 기성주거지의 가장 보편적 가구규모를 최소 모듈로 15,000~20,000m²범위의 가구단위가 생성될 수 있도록 지정요건을 구체화하여 보완 명시한다면 지역에 대응하는 가구단위 주거지 정비방안이 수립될 수 있다.

- 도시 및 주거환경정비법 시행령 제10조, 도시 및 주거환경정비조례의 ‘정비계획수립대상구역’의 정비계획구역면적완화 검토
- 도시 재정비촉진을 위한 특별법 제12조의 ‘재정비촉진구역 지정 요건의 완화’의 기존의 정비대상 주거지의 가구규모 현황을 반영하여 규정

103) 서울시의 경우 면적 10,000m²를 정비지구지정을 위한 최소 규모로 규정

□ 구역계 설정기준 강화

건물노후도, 부정형 과소필지, 주택접도율, 호수밀도의 4가지 정비구역지정 요건이 최대한 도시공간조직에 대응하며 적용되기 위해서는 구역 경계부 설정에 있어서 보다 구체적이고 정밀한 기준이 수립될 필요성이 있다. 특히 문제로 지적되는 기존의 필지 및 가구, 가로의 분절이 다반사인 재개발사업 현황을 감안하면 이의 구속력은 법제도의 위계로 규정될 필요가 있다. 현재 도시 및 주거환경정비법과 시행령, 각 지자체의 조례에 이르는 법제도의 연결구조를 고려하여 실제 적용되는 사업구역과 기본계획구역의 유동적 허용, 촉진지구지정을 통한 신속한 추진 등 단계별 상보적인 기준 설정이 요구된다. 따라서 도정법에 관련 항목을 추가하고 일부 현장과 상충되는 문제가 발생할 시에는 별도의 완화조건을 두는 것으로 추진해야 할 것이다.

- 도시 및 주거환경정비법 시행령 제10조, 도시 및 주거환경정비조례 '정비계획수립대상 구역'의 구역설정 기준에서 도로 조건추가 검토

□ 필지구조를 유지한 가구단위 공동주택 개발규제의 조정

가구단위 사업방식은 가구내부 필지구조의 보존, 수정 및 개편을 통한 건축이라고도 할 수 있다. 개별 필지를 모듈(e)로 하여 2e, 3e, 4e..의 조합 합필규정을 마련한다면 다양한 건축유형과 거주환경을 구축할 수 있다. 그러나 이는 필지단위의 개발방식을 지칭하는 것은 아니며 필지를 활용한 가구단위사업이라는 점에서 그에 대응하는 제도 규정과 실행방안이 마련되어야 한다. 이러한 방식에서 개선되어야 할 규정은 건축물과 인접대지경계에 대한 것으로 건축법의 대지안의 공지, 맞벽 기준이며 더불어 공동주택의 요구되는 부대시설로써 주차장에 대한 규정 등에 관한 것이다.

- 건축법59조, 건축법시행령 제81조, 건축조례의 '맞벽건축 및 연결복도' 중 건축법시행령에서 규제검토, 주택법과 연계된 수정 검토

[표 5-25] 중소규모 가구단위 정비를 위한 관련 법제도

개 선 방 향	관련제도
<p>가 구 단 위 정 비 사 업 기 준 확 립</p>	<p>1) 사업면적 기준 설정</p> <p>■ 도시및주거환경정비법시행령제10조(정비계획수립대상구역)</p> <p>① 법 제4조제1항 본문의 규정에 의하여 시장·군수는 <u>별표 1의 요건</u>에 해당하는 지역에 대하여 법 제4조제1항의 규정에 의한 정비계획(이하 "정비계획"이라 한다)을 수립할 수 있다.</p> <p>별표1의 5. 무허가건축물의 수, 노후·불량건축물의 수, 호수밀도, 토지의 형상 또는 주민의 소득수준 등 정비계획 수립대상구역의 요건은 필요한 경우(중략)정비구역 수립대상구역 면적의 <u>100분의 110 이하</u>의 범위에서 (중략)정비계획을 수립할 수 있다.</p> <p>⇒ <u>기존가구 현황 보존 및 가로를 경계로한 사업구역 설정을 위해서 정비계획 구역면적 확대 (120/100 이하)</u></p> <p>■ 도시재정비촉진을 위한 특별법시행령 제12조(재정비촉진구역 지정요건의 완화)</p> <p>⑤제1항 내지 제4항에 따른 재정비촉진구역의 면적은 <u>3만제곱미터 이상</u>이어야 한다. 다만, 지형 조건 및 지역 여건으로 부득이한 경우에는 면적이 3만제곱미터 미만인 때에도 재정비촉진구역으로 지정할 수 있다.</p> <p>⇒ <u>기존가구규모 현황을 근거로 수정필요 (10,000제곱미터이상)</u></p>
<p>구역계설정의 물리적 기준 강화</p>	<p>3) 기존 도로를 경계로 가구단위 재개발사업구역 설정</p> <p>■ 도시및주거환경정비법시행령제10조(정비계획수립대상구역)</p> <p>① <u>별표1의 5. 무허가건축물의 수, 노후·불량건축물의 수, 호수밀도, 토지의 형상</u> 또는 주민의 소득수준 등 정비계획 수립대상구역의 요건은 필요한 경우 제1호 내지 제4호에 규정된 범위안에서 시·도조례로 이를 따로 정할 수 있으며(하략)</p> <p>⇒ <u>도로현황 추가 (도로율, 4m~6m도로길이비율)</u></p> <p>⇒ <u>지구단위계획수립 지침으로 상세규정마련</u></p>
<p>필 지 합 필 가 구 단 위 공 동 주 택 개발규제의 조정</p>	<p>2) 합벽개발의 허용과 공동주택 개발</p> <p>■ 건축법시행령제81조(맞벽건축 및 연결복도)</p> <p>④ 제1항에 따른 지역에서 맞벽건축을 할 때 맞벽 대상 건축물의 용도, 맞벽 건축물의 수 및 층수 등 맞벽에 필요한 사항은 <u>건축조례로 정한다.</u></p> <p>⇒ <u>건축법시행령과 건축조례, 지구단위지침에서 규정하는 내용 분리.</u></p> <p>⇒ <u>특히 주거지 정비사업을 통해 시행하는 공동주택의 맞벽규정을 주택법과 연계하여 보완</u></p>

③ 중·저층 고밀 주거지 구축을 위한 건축물 형태 및 용도규제 관련 법제도

□ 공동주택 인동간격, 높이 및 건축선 기준 차별화

공동주택의 인동간격확보기준의 차별화는 가구단위 주거지에서 주동과 주동 사이 이격거리를 기존 주택단지의 조건과 다르게 적용하겠다는 취지다. 일반적으로 이는 거주자의 일조 및 프라이버시 확보를 위해 수립되는데 중정형 등의 중·저층 고밀 건축물의 경우 전후, 좌우 벽체간 간섭을 피할 수 없기 때문에 적용하기가 어렵고, 또한 비록 인동간격이 기존의 규정에 어긋난다 할지라도 계획적 조절을 통한 문제 해결이 가능하므로 목적한바 가구단위주거지 정비를 위해 개정될 필요가 있다. 중·저층 고밀 주거지 실현을 위한 건축물 높이와 건축선의 지정에 있어서 완화요건은 가로변 규정에서와 동일하다.

- 건축법제61조, 건축법시행령 제86조의 ‘일조등의 확보를 위한 건축물의 높이제한’에서 채광조건 등 계획적으로 해결 가능한 부분은 법으로 규제 하지 않음
- 건축법 제60조, 건축조례의 ‘건축물의 높이 제한’, 건축법58조 ‘대지안의 공지’
- 도시 및 주거환경정비법 제 42조 ‘건축법 등의 적용특례’에서 건축법 등의 적용특례를 주거환경개선사업외의 사업도 가능

□ 주거 및 근린생활시설의 복합 및 다양화

주택법에서 주택용도와 복합을 금지하는 숙박시설, 위락시설, 공연장, 공장이나 위험물 저장 및 처리시설 기타 사업계획승인권자가 주거환경에 지장이 있다고 인정하는 시설을 제외하면 일반주거지역에 설치되는 1,2종 근린생활시설(유해영업시설제외)은 모두 복합가능하다. 그럼에도 불구하고 이러한 복합건축이 활발히 계획되지 않는 근본적인 이유는 가로와의 단절, 복합용도에 따른 건축물 모듈설정의 어려움에 기인한다. 또한 주택단지 내부에서 거주자 프라이버시를 위해 아파트 저층부 구조를 규제하고 있으므로 주택단지에서 시설복합을 기대하기 어렵다. 한편 근린상가의 설치 면적은 세대당 6m²이하로 규정하고 있으므로 기성주거지처럼 폭넓게 설치하기 어려운 상황이다. 따라서 가구단위 정비사업에서는 중요 생활가로의 연속된 저층부 조성을 위하여 요구되는 근린생활시설 면적을 충족하기 위하여 설치기준을 재고하여야 한다.

- 주택건설기준 등에 관한 규정 제 50조 ‘근린생활시설 등’의 설치기준 변경(세대당 면적보다 가구면적비율, 위치 및 용도로 규정)

[표 5-26] 중저층 고밀 주거지 유형 다양화를 위한 관련 법제도

개 선 방 향	관련제도
<p>공동주택 인동간격확보기준 차별화</p>	<p>1) 인동간격의 완화</p> <p>■ 도시재정비촉진을 위한 특별법시행령 제86조(일조등의 확보를 위한건축물의 높이제한)</p> <p>② 법 제61조제2항에 따라 공동주택은 제1항에 따른 기준에 적합하여야 할 뿐만 아니라 다음 각 호의 기준에 적합하여야 한다.</p> <p>2. 같은 대지에서 두 동(棟) 이상의 건축물이 서로 마주보고 있는 경우(한 동의 건축물 각 부분이 서로 마주보고 있는 경우를 포함한다)</p> <p>⇒ 계획적 차별화를 통해 채광조건을 해결 가능하다면 법적으로 제한 할 필요 없음</p> <hr/> <p>1) 도로사선에 의한 건축물의 높이제한과 건축선지정에 대한 특례설정</p> <p>■ 도시 및 주거환경정비법 제42조(건축법 등의 적용특례)</p> <p>③사업시행자는 주거환경개선구역안에서 다음 각호의 1에 해당하는 사항에 대하여는 시·도조례가 정하는 바에 의하여 그 기준을 따로 정할 수 있다.</p> <p>1. 「건축법」 제44조의 규정에 의한 대지와 도로의 관계 (소방활동에 지장이 없는 경우에 한한다)</p> <p>2. 「건축법」 제60조 및 제61조의 규정에 의한 건축물의 높이제한 (사업시행자가 공동주택을 건설·공급하는 경우에 한한다)</p> <p>⇒ 주거환경개선사업외의 사업도 가능하도록 명시</p>
<p>중저층주거 및 근린생활시설의 복합</p>	<p>2) 가로변 시설용도 복합 및 다양화를 위한 근린생활시설 규정 특례적용</p> <p>■ 주택건설기준등에 관한 규정 제50조(근린생활시설 등)</p> <p>① 주택단지에 설치하는 근린생활시설 및 소매시장·상점(이하 "근린생활시설등"이라 한다)을 합한 면적(부대시설의 면적을 제외하며, 같은 용도의 시설이 2개소 이상 있는 경우에는 각 시설의 바닥면적을 합한 면적으로 한다. 이하 이 조, 제53조 및 제55조에서 같다)은 세대당 6제곱미터의 비율로 산정한 면적을 초과하여서는 아니된다. 다만, 그 비율로 산정한 근린생활시설등의 면적이 500제곱미터 미만인 경우에는 당해 근린생활시설등의 면적을 500제곱미터로 할 수 있다.</p> <p>⇒ 가구단위 정비방안에서는 세대당 면적규정보다 위치, 용도, 가구면적의 비율로 설정하는 것이 합당하며 최대치의 면적기준보다는 최소기준으로 설정하여 충분한 생활가로의 형성을 유도</p>

다양한 형태의 중소규모 가구단위 개발에서는 유사한 세대수를 포함하고 있는 사업 단위일지라도 특정 생활가로변의 길이가 다양하게 설정될 수 있으므로 근린생활시설의 설치면적이 특정가구에서는 다른 가구보다 과도하게 요구될 수도 있다. 이러한 경우 세대당 근린생활시설의 면적을 규정하는 현 제도로서는 기성시가지에서 볼 수 있는 연속된 근린 생활가로의 실현이 불가능 할 수 있다. 또한 근린생활시설면적이 최대치에 근거하므로 사업성 확보를 위하여 기준치보다 협소하게 계획될 수 있으므로 규정을 최소치로 변경하는 것이 합당하다.

제6장 결론

1. 연구의 요약 및 제도개선 방향
2. 연구의 한계 및 향후 추진과제

1. 연구의 요약 및 제도개선 방향

본 연구는 도시공간조직을 유지하면서 중층고밀의 다양한 중소규모 가구단위로 구성된 정비방안에 대한 계획방향제시가 목적이었다. 그 지역의 고유한 도시공간조직은 사회경제적인 메카니즘과 맞물려 문화적인 정체성을 함유하는 고유의 문화자산임에도 불구하고 대규모개발과 수익성 위주의 고층개발로 인하여 급격하게 도시조직이 파괴되는 현실을 극복하기 위하여 도시공간조직에 대응하는 것이 무엇인가에 대한 정의와 그 가치를 규명하고 도시공간조직에 대응방법론을 규명하였다.

또한, 기성시가지의 도시공간조직과 정비현황에 대한 실증적인 비교분석을 통하여 대응방법별 도시공간조직에 대응하는 기본계획방향을 구체화하였으며 3차원적 정비모델제시를 통하여 대응방법들이 어떻게 가시화되는지를 보여주었다. 이러한 3차원적 도시공간조직이 실현되려면 어떠한 측면의 제도적 뒷받침이 필요한지 개선방향을 제시하였다.

도시공간조직에 대응하는 것에 대한 방법론을 이론 및 사례조사를 통하여 도출하였으며 도시의 유기적 연결체계를 확보하기 위하여 중소규모의 가구단위들로 구성된 커뮤니티시설과의 연결체계를 확립하는 것이다. 도시경관과의 조화를 위해서는 경사지형과 어울리는 저층주거지와 중층고밀의 주거지형성을 필요로 하며 통일된 가로공간의 경관규제가 요구된다. 이미 존재하고 있는 도시구조의 보존과 지속성을 위해서는 주요가로, 가구 및

필지체계는 존중되어야 하며 가로대응형의 주거지유형과 근린생활가로의 다양성을 확보하기 위하여 지역의 다양한 계층과 도시구조의 특성에 맞는 주거유형의 다양성과 근린시설 용도의 장소적 특성은 유지되어야 한다. 도시공간조직에 대응하기 위한 정비방안의 전제 조건은 주변지역과의 연계성, 역사성 그리고 거주환경의 다양성이 확보되어야 한다.

□ 가로 및 공공시설의 다양성과 공익성 확보

기반시설의 설치부담의 사업시행자부담과 기부채납으로 인한 인센티브제도에서 비롯된 과도한 용적률 상향은 주거환경의 악화를 초래하였으므로 향후 정비사업에서는 공공주도의 기반시설 지원체계를 확립해야 한다. 생활권에 기반을 둔 커뮤니티의 시설의 공익성을 확보하기 위하여 도시계획시설사업으로 기반시설설치비용을 선투자 한 다음 사업단위별 사업시 분담하는 것이 합당하다. 또한 대상사업의 계획추진이전에 존재하던 광역체계에서 필요한 공공시설 설치비용은 공공에서 설치비용을 부담해야 한다.

단계적 위계로 구성된 소로의 공공성을 확보하고 근린생활가로의 구현을 위해서는 현 대규모 단지중심의 개발에서 탈피해 도로설치는 도시계획시설사업 위주로 추진해야 하며 구역 별 상가 및 복리시설을 배치하는 폐쇄적 계획체계에서 벗어나 지구에 적합한 통합적 근린생활가로 형성을 위한 규제방식이 요구된다. 또한 소규모 가구단위들과 공공성이 확보된 다양한 위계의 도로를 필요로 한다. 중 상향에 의한 밀도에 대응하기 위한 도로정비 시 과도한 설치비용에 대한 부담을 줄일 필요성이 제기된다. 이의 실현을 위하여 기존 도로정비의 경우 공공부담으로 하고 기존가구내로 확폭된 곳의 인도는 민간부담방식으로 추진하는 민관협력방식이 요구된다.

공공시설의 배치형태와 쓰임새는 생활권과 지역커뮤니티 공간의 장소형성을 위해 중요하지만 정비사업 시 대규모로 조성된 구역별 평균 기반시설분담률과 설치의무 제도에 의해 사유화되거나 생활권 반경에 적합한 유기적인 가로체계에 연결되지 못하는 결과를 초래하였다. 공공시설은 구역계의 조건과 관계없는 공공성을 요하는 지구전체의 활용성을 위하여 배치되어야 한다. 따라서 구역 별로 과도한 기반시설부담률을 초래할 경우 초과분을 공공에서 부담함으로써 생활권별로 적합한 반경과 규모를 갖춘 기반시설 배치를 유도해야 한다. 구차원에서는 도시계획시설사업을 통한 과도한 기반시설설치부담을 감당하기 어려우며 시차원에서 제도적으로 확보된 재정지원체계가 요구된다.

□ 소규모 사업단위의 주거지 정비를 통한 도시구조의 보존

수익성에 기반을 둔 대규모의 사업단위, 사업성을 고려한 도시계획도로의 최소화 그리고 기존가구체계를 단절하는 구역계 경계설정은 기존도시구조의 역사성을 파괴하였으며 유기적인 가로체계가 단절된 도시를 초래하였다. 하지만 중소규모가구들로 구성되는 구역에서 다수의 도시계획도로가 발생함으로서 요구되는 높이규제를 완화하기 위한 조치도 필요하다. 또한 구역에 속한 시행지구들이 하나의 사업단위가 가능하여 정형화된 2-3개의 시행지구들을 중심으로 단계적으로 개발되는 순환형 개발이 요구된다.

인보구의 보행친화적인 반경에 속하는 대략 20,000m²이하의 가구단위가 하나의 사업단위가 가능하도록 개발하고 가구의 노후도와 과소 필지현황에 따라 필지구조 보존, 개량, 소단위합필에 의한 부분철거, 철거신축 등 다양한 정비 방식이 요구된다. 30,000m²이상의 최소 촉진구역규모는 개선되어야 한다. 도시공간조직에 대응하는 필지구조유지를 통한 공동개발과 소단위 합필개발을 통하여 도시구조를 특성을 유지할 수 있지만 건축인허가와 주택건설사업에 의해 진행되는 주택의 개량과 신축은 난개발과 공용시설의 부재가 문제점으로 대두된다. 거주환경의 공용시설과 생활권에 맞는 근린생활구조를 갖추려면 필지단위의 세대수 기준에 의한 관리규제 방식에서 벗어나 주변환경까지 포함한 가구 및 구역단위에서의 지구단위계획 수립이 요구된다.

□ 중층고밀 주거지 실현을 통한 주변 도시경관과의 조화

조감도 중심의 수직적이고 슈퍼블록에 의한 획일성에서 탈피하여 8층이하의 중저층 고밀로 구성된 인간중심의 소규모 가구공동체가 조합된 수평적인 도시가 요구되며 입지, 지형, 도시구조의 특성에 따라 다양한 배치유형이 요구된다. 현 제도적인 여건은 사선제한, 이격 등의 규제로 인하여 중층고밀단지의 사업성을 충족하기 어려우며 아파트 중심의 단지개발로 인하여 서민들의 다양한 주거선택권이 상실되었다.

가로대응형과 요구되는 밀도의 실현을 위하여 중층과 고층이 혼합된 경우 단지총량에서 부분적인 사선제한의 완화도 필요하다. 과소필지가 밀집된 노후도가 심한 곳은 가구단위의 아파트 또는 도시형생활주택 건립이 유리하다. 2-3인이 공동지주로 구성된 합필의 경우 다세대, 연립주택, 원룸형도시형 생활주택이 가능하며 3개 이상의 필지합필로 구성된 중규모 필지에서는 5층으로 제한된 300세대미만의 도시형 생활 주택을 건립을 유도함으로써 주거지유형의 다양화를 이끌어 낼 수 있다. 결합개발방식에 의하여 테라스,

중정형, 조합형, 판상형 등 다양한 배치방식과 중저층과 고층의 밀도조합이 가능한 주거지가 요구된다.

□ 생활권 단위와 도시조직의 공간구성단위에서 도시형태의 기본 골격 마련

개별 정비구역 별 사업단위로 영향을 받는 기반시설 및 도시경관계획의 한계를 극복하기 위하여 지구 전체에서 요구되는 도시골격의 기본방향을 마련하는 것이 필요하다. 이러한 계획과정을 통하여 발생하는 사업단위 별 불이익을 해결하기 위한 공공의 참여와 재정적 지원이 필요하다. 법정계획의 틀에서 기반시설계획과 비법정 계획에서의 도시조형계획이 필요하며 도시 관리계획과 정비기본계획에 반영할 수 있는 수단이 되어야 한다.

2. 연구의 한계 및 향후 추진과제

본 연구에서는 실증적인 사례조사와 이론을 바탕으로 도시조직에 대응하는 것에 대한 기본계획방향을 제시했지만 현실적인 실현 가능성의 측면에서는 아직 미흡하다고 판단된다. 향후 연구에서는 도시공간조직에 대응하는 정비모델의 제시에서 볼 수 있는 다양한 주거지 유형 별로 사업성의 측면에서 보다 현실적인 검증이 필요하다. 특히, 소단위 합필개발과 필지구조를 유지한 공동개발에서 도시공간조직에 대응하는 원칙을 규명하기 위해서는 기존 공간현황에서 보다 심층적인 건축물의 형태 및 공간에 대한 진단과 유형의 대안이 필요하다. 또한 생활권에 적합한 커뮤니티 시설의 원활한 공급을 위하여 도시계획 시설사업의 구체적 대안이 요구된다.

참고문헌

- 국토해양부(2008), “주택업무편람”
- 국토해양부(2010), “주택업무편람”
- 서울특별시(2007), “도시 관리 계획 환경성검토 업무지침”
- 서울특별시(2011), “단독주택의 정비유형 모델개발”
- 서울특별시(2010), “신정재정비 촉진지구 재정비 촉진계획 결정도서”
- 건축도시공간연구소(2008), 「장소 가치향상을 위한 공공건축 통합화 방안 연구」
- 건축도시공간연구소(2009), 「기성주거지 공간관리 수요변화에 대응하는 정비방식 다양화 방안」
- 대한주택공사(2001), 「산지 구릉지 택지개발 사례 및 계획기준 조사연구」
- 서울시정개발연구원(2006), 「서울시 일반주택지내 과다열 가구 밀집지역의 가구단위 정비모델 개발 연구」
- 서울시정개발연구원(2009), 「서울의 도시 형태 연구」
- 한국토지주택연구원(2009), 「주민자력의 주거환경개선을 위한 주거모델 개발 및 지원방안 연구」
- 한국과학기술연구소, 지역개발연구소(1980), 「주거단지의 계획과 평가」
- 환경부(2007), “도시계획의 환경성 검토기준 설정에 관한 연구”
- 김문일(2008), “건축물 높이 규제에 관한 연구”, 서울시립대 박사학위논문
- 권혁삼(2011), “도시조직에 대응하는 주거지 계획 방안 연구”, 중앙대학교 박사학위논문.
- 성기수(2009), “공동주택 적주성 지표에 관한 연구”, 성균관대학교 박사학위논문.

- 양승우(1994), "조선후기 서울의 도시조직 유형 연구", 서울대학교 박사학위논문.
- 조준범(2003), "도시건축제도와 서울 북촌도시조직의 변화", 서울시립대학교 박사학위논문
- 정우근(2008), "노후불량주거지 정비사업시행의 문제점과 개선방안에 관한 연구", 전남대학교 석사학위논문.
- 양승길(2008), "서울시 주택재개발사업으로 공급된 어린이공원의 입지특성에 관한 연구", 서울시립대학교 석사학위논문.
- 김찬욱(2009), "가구형 집합주택의 외부공간계획에 관한 연구: 독일 IBA, 일본마쿠하리 베이타운을 중심으로", 성균관대학교 석사학위논문.
- 고세범, 안건혁(2010), "우리나라 주택유형 비율의 변화 특성에 관한 연구", 「대한건축학회 논문집 계획계」, 제26권 제262권, pp.45-54.
- 손세관, 권혁삼(2001), "우리나라에 적용가능한 중층 고밀 공동주택의 모델 개발에 관한 연구", 「한국도시설계학회지」 제2권 제1호 3월, pp.23-39.
- 손세관, 한기정(2006), "서울시 주거지에서의 블록형아파트 적용가능성에 관한 연구", 「한국도시설계학회지」 제7권 제2호 6월, pp.147-164.
- 손세관 외(1996), "가로체계 및 필지조직을 중심으로 한 서울의 도시조직 변화과정에 관한 연구", 「대한국토도시계획학회지」, 제31권 3호, pp.21-36.
- 신중진, 임희지, 김태엽(2002), "저층밀집주택지 환경개선사업의 소규모 공동주택 도입방안 연구", 「대한건축학회논문집 계획계」, 22권 1호(통권 207호) 1월, pp.187-194.
- 양승우, 주종원(1995), "조선후기 서울 도심부 필지의 형태적 특성에 관한 연구", 「대한국토도시계획학회지」, 제30권 제4호, pp.75-92.
- 여흥구, 어정연(2010), "장소개념에서의 장소가치에 대한 논의", 「대한국토도시계획학회지」, 제45권 6호, pp.21-36.
- 원세용, 김주열, 김태영(2007), "필지 간 공동개발에 의한 주택모델시안 연구", 「대한건축학회논문집 계획계」, 제23권 제4호, pp.29-36.
- 조인숙 외(2010), "공동주택 계획을 위한 지속가능한 커뮤니티 평가요소에 관한연구", 「한국주거학회 논문집」, pp.161-169.
- 한상국, 홍현진, 양우현(2007), "대규모 집합주택 단지의 소규모 블록화 가능성 검토와 블록형 집합주택 모델 제안", 「한국도시설계학회」, 제8권 제3호, pp.5-20.
- 한기정, 손세관(1995), "도시조직에 대한 형태학적 접근방법에 관한 연구", 「대한건축학회논문집 계획계」, 제12권 제6호, pp.221-226.
- 공동주택 연구회(2000), "한국 공동주택 16제", 토문.
- 대한국토도시계획학회(2001), "도시설계", 보성각.
- 양윤재(1991), "저소득층의 주거지 형태 연구", 열화당.
- Jon Lang(1996), 조철희·김경준 공역, 「건축이론의 창조」, 도서출판국제.

- John Macsai F.A.I.A.외(1982), "HOUSING", New York: John Wiley & Sons.
- Alexander, Christopher(1979), *The Timelessway of Building*, Oxford University Press.
- Aldo Rossi (1978), *Das Konzept des Typus*, in Arch+ No.37.
- Carlo Aymonino(1978), *Die Herausbildung des Konzepts der Gebaeudetypologie*, in Arch+ No.37.
- Colin Rowe, Fred Koetter(1986), *Collage City*, Mit Press(the third printing).
- Dhiru A. Thadani(2010), *The language of towns & cities*, Rizzoli.
- Frei Otto(2009), *Occupying and connecting*, Edition Axel Menges.
- Fridrich Spengelin, Gunter Nagel, Hans Luz(1984), "Wohnen in den Staedten", berlin.
- Gerhard Curdes (1997): *Stadtstruktur und Stadtgestaltung*, W. Kohlhammer.
- Grahame Shane(1976), "Contextualism", Architectural Design.11/76.
- Groth + Graalfs Wohnbau GmbH(1987), "Wohnen am Tiergarten", berlin
- Jean Castex, Jean-Charles Depaule, Philippe Panerai(1975), "Principes d'Analyse Urbaine", ADROS/CORDA.
- Kevin Lynch(1960), "The Image of City", The M.I.T Press.
- Larry S. Bourne(1982), "Urban Spatial Structure: An Introductory Essay On Concept and Criter", Oxford University.
- Leon Krier(1978), "Architecture Rationelle", Bruessel.
- Manfredo Tafuri(1978), "Das Konzept der typologischen Kritik", in Arch+ No.37.
- Michael Braum(2003), "Berliner Wohnguartere Dietrich Reimer Verlag", Berlin.
- Nikolaus Kuhnert(1980), "Zur Konstitutionsproblematik des staedtischen Raumes", in Arch+ No.50.
- N.J. habraken, SAR 73, Eindhoven(1973), N.J. Habraken(1981), "The Grunsfeld Variations", MIT Press.
- Panerai, Philippe(1999), "Analyse Urbaine", Parenthèses.
- Panerai, Philippe(2005), "urban forms", architectural press.
- Panerai, Philippe(1980), "Typologien", Arch+ 50.
- Peter Neal(2003), "URBAN VILLAGES and the Making of Communities".
- Ray Gindroz외(2003), "The urban design handbook", NORTON & CO.
- S. Malfroy(1986), "kleines glossar zu saverio muratoris stadtmorphologie", in Arch+85.

Vernez Moudon, Anne(1994): "getting to know the built landscape: typomorphology, in K.A. Frank and L.H. Schneekloth (eds), Ordering Space: Types in Architecture and Design, New York: Van Nostrand Reinhold.

Wayne Copper(1967), "The Figure Grounds", Ithaca in CAJ 2.

Study on the Residential Renewal to respond to Urban Spatial Tissue

Oh, Chu Hyoung
Kim, Eun Hee
Seo, Soo Jeong

Chapter 1. Introduction

Urban spatial tissue existing for a long time is the urban form having its values as the cultural asset. This contains not only the value of physical form but also common memory accumulated for ages, such as varied lives, local economic system, and the images which the residents have shared as time goes by. Destruction of urban spatial tissue means the loss of local history and place, the erosion of socioeconomic mechanism, and the loss of memory about the local residents' hometown.

Despite the loss of such values, most residential renewal projects underway have been carried out as land clearance redevelopment and the newly inserted layout of apartment buildings has got rid of diversity in housing environment of existing urban area, such as organic connection system and various opportunities. Most redevelopments have focused on large sized district, closed and unsuitable for the sites in terms of both function and form.

On this background, the main objective of this study is set for the purpose of introducing the basic direction of renewal planning as the implementing way of residential renewal for residential area consisting of small-and medium sized units with low-medium rise and high density. The detailed objective proposes a practical alternative securing street network system and urban morphologic responding method to improve the connectivity to the surrounding area; publicness of development of small and medium sized units and infrastructure; various housing types of medium

rise and high density and neighborhood street.

Case study for the comparative analysis of urban spatial tissues between existing urban area and renewal area is carried out on renewal promoted district or redevelopment district where large sized district development is underway. The area is composed of concentrated multiplex housings and multi-family housings with well-preserved existing plot system and designated as the second residential zone.

Specific action plan should seek considering analysis methodology of urban spatial tissue such as the system of street structure, plot structure, and configuration of the building layouts, and the relationships between the system and buildings.

The difference from the previous studies is the attempts to identify the corresponding factors to urban spatial tissue in detail. Also empirical comparative analysis and diagnosis of current situation is made to find the cause and this leads the proposal of the practical renewal model and principles corresponding to the urban spatial tissue of renewal promoted district with the consideration of institutional improvement for the realization.

Chapter 2: Concept of residential renewal corresponding to the urban spatial tissue

In order to provide the basis of residential renewal way corresponding to urban spatial tissue Problems are defined focused on such factors as relationship with the surrounding area and disturbed harmony, failed relationship with the streets, privatization of the residential district, uniform land use plan and residential types, and low resettlement rate of the original residents in terms of socio-economic viewpoint.

In order to identify the correspondence to urban spatial tissue, it is required to define the theory and concept of urban spatial tissue. Conceptual definition of urban spatial tissue is specified from connectivity, continuity, diversity to connectivity to the surrounding area, continuity in urban history, and diversity of living conditions. Analysis and response methodology for the comparative analysis of the real site is defined by considering analysis methodology for understanding urban spatial tissue,

prevailing in Europe and urban morphology in terms of urban context, and approach methodology considering urban spatial tissue.

According to the documentary survey, urban spatial tissue is defined as the composition system of street, plot, household and building at the level of urban spatial composition unit with the structural and functional characteristics. Analysis factors are derived in terms of relationship between components. This helps the meaning and value corresponding to urban spatial tissue be more specifically identified as securing urban organic connectivity, harmony with the urban landscape, sustainability of urban structure, conservation of the value of the place, diversity of housing types, ensuring the utilization of neighborhood street defined as meaning a more detailed response from the meaning of these corresponds to a plan to refine the case study was conducted on the conditions. Case study about the planning condition is carried out in order to specify the application methods.

Seventeen application methods are identified; building up connection system with major public facilities, plotting for small-and medium-sized household units, maintaining the height of surrounding street space and the line of building frontage, creating low and medium rise residential area with high density, re-allocation of plots with the conserved main road network system, unit level co-development through the conserved plot structure, forming household through small sized lot merging, diversity in the housing types, hierarchy in road system, diversity in the roadside building type, and mixed use of roadside neighborhood facilities. Main directions for the renewal model is proposed based on those application methods, and more detailed principle is specified in model suggestion for each application method.

Chapter 3: Current Status of the domestic residential renewal projects and related laws

Survey about current situation of domestic residential renewal projects aiming the improvement of aging living condition of detached housing area and insufficient infrastructure reveals that housing renewal projects are spreading from the metropolitan area and metropolis to the local districts.

The implementation process is to be reviewed such as the law for the

residential renewal project and related urban and residential environment maintenance, and special law for urban renewal promotion. Difference between two laws is analyzed by comparison.

In particular, legal system is reviewed such as building codes controlling building distance, building length, and height in order to solve the problems caused by the mixed layout of city planning road in the residential area with small sized units; regulations containing provisions for residential construction standards regulating welfare facilities within the complex.

Chapter 4. Problem diagnosis of residential renewal projects through the case study of existing urban spatial tissue

Three sample sites are selected for the comparison of existing residential area and diagnosis of current situation of renewal. Imun renewal promoted district; unmediated and atypical road network. Sinjeong renewal promoted district; mixed road system of grid network planned by land readjustment and unmediated network. Anyang Howon renewal promoted district; grid network system. Documentary survey about the general features of urban spatial tissue in domestic existing residential area is carried out in order to ensure objectivity in case study.

The problem found in the comparative analysis of the change before and after the renewal is the altered street network system. Existing neighborhood street is entirely cleared and city planning road installation is minimal in order to increase the profit of the high-rise oriented project and to minimize the spending on the infrastructure. This aims to increase efficiency in land use and business value. Existing plot system in the redevelopment promoted district is totally lost and the destruction of urban spatial tissue is serious and in the worst case, adjacent unit is severed in order to meet business requirements for designation. Regional characteristics such as terrain and streets are ignored in order to reduce the risk and construction costs through the homogeneous housing types.

The characteristics of the roadside neighborhood street are inconsistently designed according to the condition of promoted district and the type of buildings in close contact to the street is not to found. These problems lead some improvement

issues in the size of a district, boundary condition of the district, standards for planning of community facilities and infrastructure installation and cost sharing ratio, and height and setback controls.

Chapter 5. Residential renewal model corresponding to the urban spatial tissue

In chapter 5, renewal models for sixteen urban spatial tissues are provided based on the concept definition, empirical case study, and diagnosis of current situation about the factors corresponding to the urban spatial tissue, such as theories about the urban tissue, and urban form analysis methodology.

In order to ensure publicness in the infrastructure installation, in principle, road, park and greens are purchased and invested by the public institution first, and each implementation body shares the cost when the project is carried out according to the cost sharing ratio. District boundary is set along the road surrounding the concentrated area of homogeneous housing types.

Road system is designed with the hierarchy from 6m to 16.5m and main public facilities are connected along the pedestrian network for the pedestrian-friendly environment.

Small and medium sized housing planning system ranging between 5000m² and 15,000m² is proposed and large sized district planning is to be improved. Neighborhood housing is suggested by planning both neighborhood facilities and collective housing in divided plots in the same project site.

Relaxation of setback regulation from road width is required in order to realize diverse street-contact medium-rise high density housing types in harmony with the surroundings. Also the regulation controlling distance between buildings can be relaxed if practical day lighting condition is satisfying the regulation.

Chapter 6. Conclusion

In order to enhance the urban identity by conserving or keeping the cultural

properties of existing urban area, more research should be conducted on existing urban spatial tissue with proper respect. Also the residential renewal accompanied by existing urban tissue should be carried out very carefully. Most of all, public interest of a project should be recovered in order to secure the diversity and publicness of roads and public facilities. This requires the establishment of public support system and public-private partnership at city level.

Instead of infrastructure supply relying on district-based project promoter-oriented, guideline covering the whole district facilitates the realization of small scale residential renewal projects. Even small scale merging lots developments require planning and financial support at the level of urban environmental publicness. Relaxation of building height regulation is required in order to realize diverse street-contact medium-rise high density housing types. Also it is required to make legal public facilities planning securing publicness not reliant on the site boundary and informal urban forma planning.

Keyword: urban spatial tissue, residential renewal, diagnosis of current situation of renewal