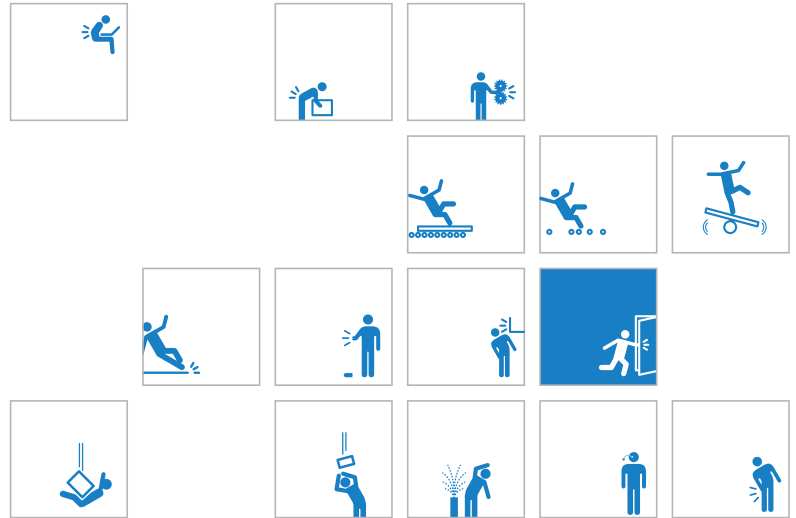


건축과 도시공간

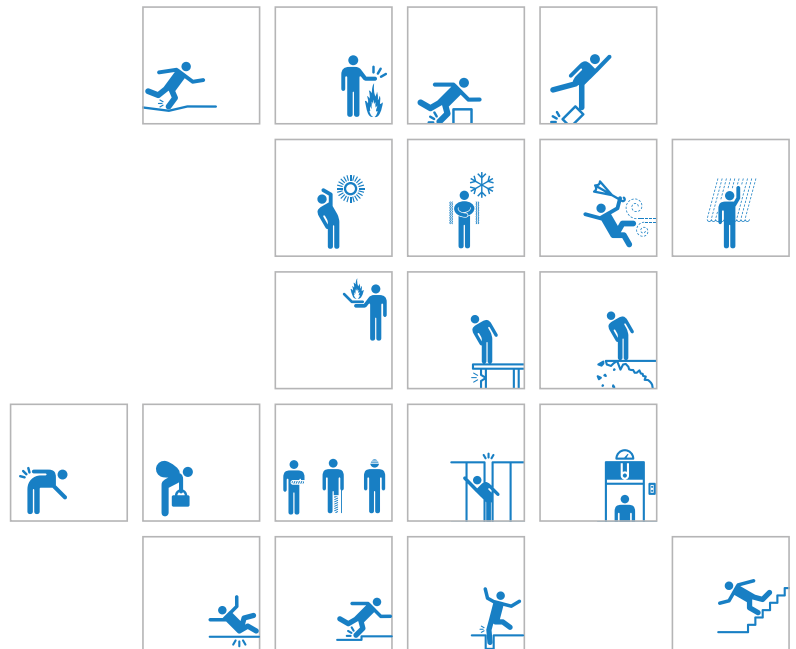
건축도시공간연구소가 만드는
건축도시정책 전문저널

Vol.14 - Summer 2014



주민이 안심하고
살 수 있는
마을만들기

자아실현의 상위욕구를 충족하기 위해서는
기초적인 생존을 위한 생리적 욕구와 더불어
신체 및 심리적 안전의 욕구의 충족이
선행되어야 한다. - 매슬로의 '욕구단계이론' -



(auri)

OVERVIEW

사회안전망 구축 방안으로써
범죄예방 환경설계 도입의 필요성
p.014

기후변화와 재해로부터
안전한 건축과 도시
p.022

주민주도형 안심마을
만들기 사업 추진 방향
p.027

보행안전과 마을 만들기
p.008

'신진 건축사 설계공모'의
성과와 한계
p.060

주민주도형 안심마을 만들기
시범사업의 추진 현황과 과제
p.032

랜드마크 ;
도시들 경쟁하다

김중업박물관
- 천 년 문화 지층 위에 세워진 건축
p.092

랜드마크 ;
도시들 경쟁하다
p.122

우리는 '파랑새'를 보면서 꿈과 이상 그리고 그것을 향하고 추구하는 인간의 모습을 떠올리곤 합니다. 이렇듯 이상과 의지의 색이라 할 수 있는 파란색에 <건축과 도시공간> 14호의 주제와 내용을 담았습니다. 이번 호에서 우리는 우리가 행복한 삶을 펼칠 수 있는 이상적인 마을 공간과 환경의 요건을, 그리고 그것을 어떻게 만들어 나갈 것인가에 대한 실천방법을 함께 고민해 나가게 될 것입니다.

2014 제2회

AURI 건축도시포럼 개최

p.129

스마트 시티를 향한

런던시의 포석

p.048

28,000 TECHNOLOGY FIRMS LONDON HAS THE 6TH MOST JOBS IN THE WORLD LONDON HAS MORE TOP RANKING UNIVERSITIES THAN ANYWHERE IN THE WORLD #1

63% LONDON ADULTS OWN A SMARTPHONE 91% USE THE INTERNET AT LEAST ONCE A WEEK

OVER 450 TRANSPORT APPS HAVE ALREADY BEEN CREATED USING OPEN DATA DATASTORE RECEIVES OVER 30,000 VISITS A MONTH

THE NEW DIGITAL HUB DUE TO OPEN IN 2015 ON THE OLYMPIC SITE WILL CREATE 7,500 JOBS £460 million IN GDP TO THE UK ECONOMY

WIFI AT 150 TUBE STATIONS BY 2014 £1 million FREE WIFI FOR LONDON GALLERIES & MUSEUMS \$24 million AFFORDABLE FIBRE BROADBAND FOR SMES \$22 million MAYOR OF LONDON HAS CREATED A FUND FOR TECHNOLOGY GROWTH COMPANIES

지도로 보는 수도권

신도시계획 50년 1961-2010

p.120

지도로 보는 수도권 신도시계획 50년 1961-2010
50 Years of Planned Cities in Seoul Metropolitan Area 1961-2010

오성훈·임동근

부산 중구 대청로 - 근현대 숨결 품고

문화예술의 거리로 태어나다

p.108

투게더 노쓰저지의 웹 기반

시민참여형 지도만들기와 범죄예방 계획

p.053

호주 뉴사우스웨일스주 에핑타운센터

도심활성화지구 계획안 발표

p.078

서울시 최초의

대중교통전용지구

- 신촌 연세로

p.069

Vol.14 - Summer 2014

건축과 도시공간

발행

2014년 6월 30일

발행처

건축도시공간연구소

디자인

디자인인트로

발행인

제해성

경기도 안양시 동안구

시민대로 230 B-301

편집부 031.478.9600

팩스 031.478.9608

02.2285.0789

www.gointro.com

편집책임

임유경

www.auri.re.kr

information@auri.re.kr

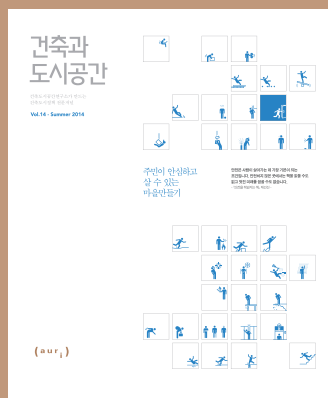
편집

고효진, 박선희

ISSN

2288-2332

표지



한 공간에서, 그 안의 사람들은 얼마나 안전할까요?
우리 삶의 터 안에서 우리는 자연재해 · 범죄 · 잘못된
보행환경 등 생각보다 다양한 측면의, 또 많은
수의 위험에 노출되어 있습니다. 이번 호의 의미
있는 논의를 통해 우리는, 안전 곧 우리 삶의 질을
높이는 데 가장 기본적인 요건에 대해 제대로 인식할
것입니다. 그리고 이를 통해 단단하고 또 든든한
공간을 세워 나갈 것입니다.

〈건축과 도시공간〉에 수록된 모든 사진과 그림자료는
저작권자와의 사전 협의를 거쳤습니다.

본 연구소에서는 모든 도판의 출처 및 저작권자를
찾아 명기했으며, 정상적인 절차를 밟아 사용하기 위해
최선을 다했습니다. 일부 착오가 있거나 빠진 부분은
추후 저작권상의 문제가 발생했을 시 절차에 따라
허가를 받고 저작권 협의를 진행하겠습니다.

〈건축과 도시공간〉에서는 독자여러분의 원고를
기대합니다. 정책이슈 및 건축도시 동향을 포함한 모든
부분에 투고가 가능하며, 심의를 거쳐 원고가 채택된
분들께는 소정의 원고료를 드립니다. 또한 본지에서
다루었으면 하는 주제 및 기획에 대한 의견이나
필진으로 참여할 의사가 있는 분들은 메일을 통해
제안하시면 적극 반영하겠습니다.

CONTENTS

정책이슈 : 주민이 안심하고 살 수 있는 마을만들기

08	보행안전과 마을 만들기	정 석
14	사회안전망 구축 방안으로써 범죄예방 환경설계 도입의 필요성	이경훈
22	기후변화와 재해로부터 안전한 건축과 도시	이석민
27	주민주도형 안심마을 만들기 사업 추진 방향	이범준
32	주민주도형 안심마을 만들기 시범사업의 추진 현황과 과제	김은희

통계자료실

42	노후 주거지에 있는 기초생활 인프라 시설들은 얼마나 가까이에 있을까?	성은영
----	--	-----

건축도시동향

48	<u>해외동향</u>	스마트 시티를 향한 런던시의 포석 ‘스마트 런던 플랜’	유승호
53		투게더 노쓰저지의 웹 기반 시민참여형 지도만들기와 범죄예방 계획	김혜열
60	<u>국내동향</u>	‘신진 건축사 설계공모’의 성과와 한계	김용수
64		녹색건축 활성화 정책의 현황과 과제	김승남
69		서울시 최초의 대중교통전용지구 - 신촌 연세로	남궁지희
78	<u>국내외 단신</u>	호주 뉴사우스웨일스주 에핑타운센터 도심활성화지구 계획안 발표 외 건축물 안전을 위한 설계 · 시공 상시 모니터링 및 유지 · 관리 대책 활성화 외	

장소탐방

92	김중업박물관 - 천 년 문화 지층 위에 세워진 건축	박재유
108	부산 중구 대청로 - 근현대 숨결 품고 문화예술의 거리로 태어나다	강동진

신간소개

120	〈지도로 보는 수도권 신도시계획 50년 1961-2010〉	임동근
122	〈랜드마크 ; 도시를 경쟁하다〉	송하엽

auri 소식

126	2014 상반기 협동 및 수시 과제 소개
129	포럼 및 세미나
132	연구소 단신
134	연구소 행사 안내

정책이슈

최근 안전을 경시한 탓에 일어난 인명 사고들이 잇따르면서, 우리는 우리 사회의 고질적인 문제인 위험 불감증이 얼마나 위험한지 다시금 상기했다. 그리고 하루가 다르게 뉴스를 타고 전해지는 소식에서 우리는 자연스레 이런 생각을 떠올릴 수 있다. 나와 나의 가족이 살고 있는, 나의 삶의 터전은 과연 안전한가?

이러한 사회적 이슈와 관심에 발맞추고 ‘안전’은 주민의 행복과 질 높은 삶을 위해 충족되어야 할 가장 기본적인 것이라는 생각으로, 이번 호에서는 ‘안전한 마을 만들기’의 필요성과 방향성, 그리고 실현 방안 등에 대해 논의해보고자 한다. 자연재해, 범죄, 보행 중 사고 등 주민들이 자신의 안전을 위협 받을 수 있는 요소와 이를 예방하기 위한 대책에 대해 생각을 나누어 본다. 또한 지역 주민이 주체가 된 자율적이고 실천적인 주민주도형 마을 만들기를 나아갈 방향으로 제시하고자 한다.

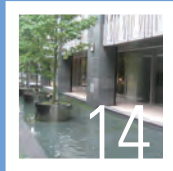
주민이 안심하고 살 수 있는 마을만들기

COMMUNITY BUILDING
PROJECT FOR RESIDENTS'
SAFETY



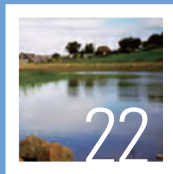
보행안전과 마을 만들기

아파트 단지 내, 주택가 골목길, 시장길, 학교에 오고가는 통학로, 대학 캠퍼스 같은 이른바 '생활도로'의 보행환경은 여전히 열악하다. 지난 20년 '길고 싶은 도시 만들기'를 위해 애써왔다면, 이제는 '걷고 싶은 마을 만들기'에 눈을 돌리고 힘을 모을 때다.



사회안전망 구축 방안으로써 범죄예방 환경설계 도입의 필요성

국민이 행복한 사회를 구현하고 먹고 자고 하는 생리적 욕구 외에 최소한 범죄 불안에 떨지 않을 권리를 보장해 주는 것은 안전한국을 지향하는 현 정부에서 해결해 주어야 할 가장 중요한, 그리고 가장 기초적인 복지 문제라고 할 수 있다.



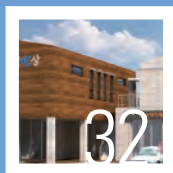
기후변화와 재해로부터 안전한 건축과 도시

최근 들어 기후변화의 급속한 진행과 기상이변의 빈도와 강도가 일상화되어가는 추세에 있다. 지금까지 기상이변에 대응하기 위한 구조적인 문제점의 개선에도 불구하고, 지속적으로 피해 발생가능성이 높아짐에 따라 근본적인 문제 진단과 체계적 관리를 통한 피해저감 정책을 지속적으로 추진할 필요가 있다.



주민주도형 안심마을 만들기 사업 추진 방향

주민들이 안전위해요인을 직접 눈으로 확인하였다면 행정기관이 해결해 줄 때까지 기다리지 않고 마을의 주인으로서 안전위해요인들을 직접 관리해 나가는 것이 더 효율적이다. 안심마을 만들기 사업은 그러한 관점에서 시작되었다.



주민주도형 안심마을 만들기 시범사업의 추진 현황과 과제

안심마을의 지속이란 물리적 공간환경의 개선에 앞서 지역사회의 자발적 활동이 지속됨을 의미하는 것으로, 사회안전망 시스템과 같은 보다 유연한 운영체계에 대한 국가의 관리와 지원을 요하는 것이기도 하다. 그리고 이는 무엇보다 안심마을 만들기의 주체인 주민들의 적극적인 참여로부터 비롯된다.

보행안전과 마을 만들기

정석

서울시립대학교 도시공학과 교수

보행권 운동 20년 - 성과와 한계

보행권 운동이 시작된 지 20년이 넘었다. 1993년에 시민단체들이 당시로서는 생소하게 들리기까지 하던 '보행권 운동'을 처음 시작하였다. 이후 1995년 7월 지방자치제도 부활에 따른 민선 지자체의 출범과 더불어 보행권을 존중하고 보행환경을 개선하기 위한 노력들이 본격화되었다. 1997년 초 서울시의회의 보행조례 제정이 보행권 운동의 새로운 전기를 마련하면서 걷고 싶은 도시 만들기가 전국으로 확산되어 오늘에 이르고 있다.

20년을 지나오면서 보행권에 대한 시민의 인식이 크게 바뀌었다. 과거에는 낯설고 생경하던 보행권이나 보행환경이란 말들이 이제는 당연한 것으로, 또 아주 친숙한 일상으로 받아들여지고 있다. 그럼에도 불구하고 여전히 문제들은 남아 있다. 아직도 보행권은 충분히 존중되지 못하고 있고, 우리의 보행환경 또한 여전히 부족함을 드러내고 있다. 특히 문제가 심각한 곳은 '우리 마을'과 '우리 동네'들이다. 우리가 매일매일 살아가는 우리의 생활공간인 우리 마을의 보행 여건이 여전히 열악하다는 뜻이다.

서울 정동 덕수궁길을 시작으로 서울과 전국 주요 도시들의 도심부에 이제는 보행우선거리들이 당연한 것처럼 구성되어 있다. 차 없는 거리도 늘었고, 주말이나 특별한 날 시내 주요 가로의 차량통행을 막고 시민에게 길을 돌려주는 행사도 확대되고 있다. 그러나 도시 구석구석 속살을 들여다보면 예나 지금이나 크게 달라지지 않았다. 아파트 단지 내, 주택가 골목길, 시장길, 학교에 오고가는 통학로, 대학 캠퍼스 같은 이른바 '생활도로'의 보행환경은 여전히 열악하다. 지난 20여 년 동안 '걷고 싶은 도시 만들기'를 위해 애써 왔다면, 이제는 '걷고 싶은 마을 만들기'에 눈을 돌리고 힘을 모을 때다.

우리 생활공간의
보행환경

우리 마을 보행환경 실태

1997년 초에 서울시 보행조례가 제정되고, 조례의 규정에 따라 1998년에 서울시 최초의 보행환경 기본계획이 수립되었다. 보행환경 기본계획에는 시민의 보행권을 증진하고, 보행환경을 개선하기 위해 서울시가 해야 할 일들이 ‘보행환경 개선 10대 과제’의 형태로 제시되어 있었다.

10대 과제의 내용을 보면 ‘기초 보행환경 개선’을 위한 3개 사업, ‘대중교통 관련 보행환경 개선’을 위한 2개 사업, ‘보행공간의 확대’를 위한 3개 사업, ‘장애인 보행여건 개선’을 위한 2개 사업으로 구성되었다. 이 가운데 기초 보행환경 개선사업에 ‘우리 동네 보행환경 개선사업’이 포함되어 있었다. 서울의 보행환경을 개선하는 일을 우리 동네에서부터 차근차근 시작해 나가자는 취지에서였다. 그러나 민선2기의 걷고 싶은 서울 만들기 사업이 구체화되는 과정에서 우리 동네 보행환경 개선사업은 누락되었고, 대신 ‘걷고 싶은 거리 시범사업’이 새롭게 추가되었다.

걷고 싶은
거리 시범사업

보행환경 개선의 출발이 우리 동네에서 시범거리로 바뀌게 된 데에는 그만한 사정이 있었다. 당시 서울시로서는 자동차 위주의 보행환경을 사람 위주로 바꾸는 초기단계에 있어서 뭔가 눈에 띄고 파장이 큰 전략적 접근이 필요하였다. 눈에 잘 띄지 않는 수많은 동네의 보행환경을 개선하는 것보다는 서울시와 자치구의 인지도가 높은 대표적 거리를 상징적으로 바꾸는 것이 더 효율적이고 효과적이라고 판단한 것이다. 그에 따라 서울시 시범거리로서 돈화문길이 선정되었고, 자치구들도 시범거리를 하나씩 선정하여 보행환경을 개선하는 사업을 추진하였다.

걷고 싶은 거리 시범사업은 나름의 성과를 거두었다. 차도를 좁히고 보도를 넓혀 보행자를 더 우선적으로 배려하고, 보도 위에 난립해 있던 보도시설물들도 체계적으로 정비하여 보행자의 편의를 증진하고 쾌적성을 높였다. 거리의 변화를 보면서 시민들의 감수성과 생각도 함께 바뀌어 왔다. 보행자의 권리에 대해서, 또 보행환경의 중요성에 대한 인식이 점차 높아졌다.

그러나 우리 마을의 보행환경은 크게 나아지지 않았다. 동네 골목길들은 대부분 거주자 우선주차구역으로 지정되었고, 주차된 차량들 사이 좁은 공간으로 보행자들은 힘겹게 걷고 있다. 그리 넓지 않은 동네 길을 지나기 위해서는 한참을 걸어야 횡단보도를 만나게 되고, 횡단보도에 서서도 아주 긴 시간을 기다려야 보행자 신호를 받아 길을 건널 수 있다. 대학 캠퍼스나 아파트단지처럼 자동차보다는 사람을 더 배려해야 할 곳에서도 여전히 차가 우선이고 사람은 뒷전이다. 차들은 뽕뽕 속도를 내어 달리고, 사람을 위한 보행공간은 아주 비좁게 웅색하게 마련되어 있을 뿐이고, 그나마 없는 곳에서는 차도 위를 위협스럽게 걸어야 하는 실정이다.

우리 마을이야말로 가장 사람을 배려해야 할 곳이어야 한다. 아이들이 뛰놀고, 학교에 오고가는 곳이니 가장 안전하게 걸을 수 있고, 가장 편안하게

걸을 수 있도록 보행환경이 조성되어야 할 곳이다. 그럼에도 우리 마을의 보행환경은 여전히 후진적이다. 20년 전이나 지금이나 크게 달라지지 않았다.

걷기 힘든 마을, 세 가지 원인

마을의 보행환경이 열악한 데에는 몇 가지 구조적인 원인이 있다. 그 가운데에서도 아주 중요한 원인을 꼽으라면 세 가지를 들 수 있다. 자동차에 빼앗긴 마을공간이 첫 번째 원인이고, 길 건너기를 힘들게 하는 횡단보도가 두 번째다. 그리고 보행자에 대한 배려가 부족한 운전자들, 즉 우리의 마음과 운전 행태가 세 번째 원인이다.

우리가 살고 있는 마을의 길들을 유심히 살펴보면 길의 대부분을 자동차가 차지하고 있다. 일반 주택가도 그렇고 아파트 단지도 예외는 아니다. 동네의 넓은 길, 좁은 길 할 것 없이 대부분을 차도와 주차공간으로 내어준 데다 좁은 길까지 차가 오가는 바람에 어디 한 곳 편안히 걸을 수 없다.

반면 선진국에서는 요즘 ‘차 없는 주거단지(car-free housing)’ 만들기가 유행이다. 주거지를 만들 때 처음부터 승용차 없이 살겠다는 사람들이 함께 모여 자동차로부터 해방된 주거단지를 만들고, 필요할 경우에는 셔틀버스나 렌터카를 이용한다.

거주자우선주차제도

마을의 보행환경을 가장 심각하게 침해하고 있는 것은 ‘거주자우선주차제도’다. 이 제도는 도심의 심각한 주차난 해소를 위해 주택가 이면도로에 주차 구획을 긋고, 주민들에게 저렴한 사용료를 받아 주차공간으로 제공하기 위해 시작되었다. 1996년에 서울시 일부 지역에서 처음 실시된 이후 2002년부터 서울시와 전국의 여러 도시에서 시행되고 있다. 얼핏 보면 부족한 주차공간을 손쉽게 확보할 수 있게 한 매우 합리적인 제도다. 그러나 속을 들여다보면 문제도 많다. 아이들의 놀이공간이자 주민들의 생활공간이기도 한 주택가 골목길을 자동차에게 다 내어주었다는 점에서 균형을 잃은 조치라 할 수 있다. 더 큰 문제는 공유공간의 사유화에 있다. 주택가 골목길과 이면도로는 특정인의 땅이 아니라 우리 모두의 땅이고, 함께 써야 할 공유공간이다. 거주자우선주차는 이러한 공유공간을 마치 개인공간처럼 쓰게 했다는 점에서, 또 공유공간을 사유화하는 것이 당연한 일인 듯 인식하게 했다는 점에서 심각한 후유증을 남겼다.

우리 마을을 걷기 힘든 곳, 걷고 싶지 않은 곳으로 만든 두 번째 원인은 횡단보도에서 찾아볼 수 있다. 횡단보도는 찾길을 안전하게 건너게 해주는 매우 긴요한 시설이다. 따라서 횡단보도는 필요한 곳마다 설치되어야 하고, 보행자들이 편안하게 길을 건널 수 있도록 세심하게 설계되고 운영되어야 한다. 하지만 우리 마을을 둘러보면 횡단보도가 제대로 설치되지 않았거나, 횡단보도는 있어도 신호나 세부설계상의 문제들로 인해 보행자를 불편하게



안전섬 없는 횡단보도(서울 태평로)



안전섬 있는 횡단보도(영국 런던)

하는 경우가 많다.

교차로마다 모든 방향에 횡단보도가 설치되어야 함에도 불구하고 두 곳이나 세 곳만 설치되어 있어 길 건너기가 불편한 곳이 많다. 네거리에는 네 곳, 삼거리에는 세 곳 모두 횡단보도를 설치해야 하고, 보행자의 통행이 많은 곳에는 대각선 횡단보도를 설치해서 한번에 길을 건널 수 있게 해주어야 한다. 도로의 폭이 넓은 곳에는 횡단보도 중간에 안전섬을 설치해야 함에도 불구하고 안전섬이 설치된 횡단보도를 찾아보기 어려운 것이 우리의 현실이다.

횡단보도의 보행신호가 충분하지 않거나, 신호주기가 길어 한참을 기다려야 하는 경우도 부지기수다. 특히 교차로와 교차로 사이에 있는 단일로 횡단보도의 경우 교차로와 같은 신호주기를 적용하여 보행자신호를 받으려면 한참을 기다려야 한다. 도로 폭 20여m 내의 횡단보도의 신호주기를 일반 교차로처럼 150여 초로 설정할 경우, 녹색 보행신호는 불과 30초 남짓이고 나머지 2분은 적색신호여서 오래 기다려야 한다. 몇몇 지방자치단체에서 이런 문제를 해결하기 위해 신호주기를 짧게 하고 있기는 하나 서울을 비롯한 우리나라 대부분의 횡단보도 신호는 여전히 자동차 위주로 운영되고 있다.

자동차들이 마을공간의 대부분을 차지하고, 또 횡단보도마저 자동차 위주로 운영되는 데다 자동차를 운전하는 사람들마저 사람 우선인 마을공간에서 보행자를 세심하게 배려하지 않아 마을에서 걷는 일이 더더욱 힘들어지고 있다.

운전을 할 때, 특히 아파트 단지나 주택가 골목길에서 운전을 할 때 속도계를 살피지 않는 운전문화가 아쉽다. 보행자우선구역에서는 보통 시속 30km 이내로 운전해야 한다. 시속 30km는 생각보다 느린 속도다. 아파트 단지 안이나 주택가 골목길에서 이 속도로 운전하는 차량은 아주 드물다. 대부분의 차량은 그보다 훨씬 빠른 속도로 운전을 하고 있다. 자기 차량의 속도를

보행자를 불편하게
하는 횡단보도

보행자를 배려하지
않는 운전 행태



차도 좁기



진입구 좁히기

인식하지 못한 탓이다.

마을공간에서의 주행속도뿐만 아니라 보행자를 배려하지 않는 운전 행태는 아주 많다. 보행자를 향해 경적을 울리거나, 빗길에 보행자 곁을 지날 때 감속하지 않고 달리는 경우는 거의 일반화되다시피 하였다. 횡단보도에서 길을 건너려는 보행자를 보고 차를 멈추는 운전자도 거의 없다. 차에서 내리면 누구나 보행자이고, 길을 걷는 아이들과 어른신이 자신의 아이이고 부모가 될 수도 있는데, 자동차 핸들을 잡기만 하면 너나없이 거칠고 난폭하게 운전을 한다. 결국 우리 자신이 우리 마을을 걷기 힘든 곳으로 만들고 있는 셈이다.

걷고 싶은 마을 만들기, 어디서부터?

걷고 싶은 마을 만들기는 '나'부터 시작하고 '우리'가 함께 해야 한다. 내가 살고 있는 우리 마을에서 시작해야 한다. 운전자보다는 보행자의 입장에서 마을공간을 두루 살피고, 걷는 데 불편을 주거나 안전을 위협할 수 있는 보행환경의 문제들을 볼 줄 알아야 하며, 문제해결을 위해 행동해야 한다. 우리의 마을에서 누구나 쉽게 할 수 있는 일들 몇 가지를 제안하면서 글을 마치고자 한다.

첫째, 우리 마을공간의 보행화(pedestrianization), 즉 마을공간을 조금씩 조금씩 보행자공간으로 바꾸어 가는 일이다. 코펜하겐 시는 1962년에 도심부 보행화 사업을 처음 시작하였다. 도심부의 주차장 일부를 보행광장으로 바꾸고, 도로의 일부 구간을 차량통행을 제한하는 차 없는 거리로 만든 뒤, 매년 이런 보행자구역을 점차 늘려갔다. 1962년 당시 도심부 전체 면적의 1%에 불과하던 보행자구역은 점차 늘어 현재에는 10%를 상회하고 있다.

마을공간도 세심하게 살피면 보행자구역으로 바뀌어갈 여지가 있는 곳이

우리 마을공간의
보행화

많다. 아파트 단지 내 도로 중에는 차량통행을 제한해도 지장이 없는 곳이 많고, 주택가 골목길과 이면도로에서도 차도와 주차공간을 줄이고 보행공간을 늘릴 여지가 있는 곳이 많다. 서울 인사동처럼 보행자의 통행이 많은 시간대에 차량통행을 제한하는 '시간제 차 없는 거리'를 운영하는 방안도 있다. 마을은 차보다는 사람이 우선인 곳이다. 마을공간을 보행자 우선으로 바꾸어가는 일, 그것이 걷고 싶은 마을 만들기 시작이다.

시간제 차 없는 거리

둘째, 마을에서부터 '횡단보도 개혁운동'을 시작할 필요가 있다. 우리나라처럼 횡단보도 설치에 인색한 나라도 없다. 미국과 일본·영국 등 선진국들은 대부분 횡단보도 설치에 관한 법규와 기준들이 상세히 마련되어 있다. 교차로에는 당연히 횡단보도가 설치되는 것이 원칙이고, 주택가의 경우에는 어디든 건널 수 있도록 일부러 횡단보도 표시를 하지 않는 경우까지 있다. 차보다는 사람을 우선시하도록 법으로 정해 두고, 횡단보도의 다양한 유형과 상세한 설계기준을 마련해 두고 있다.

횡단보도 개혁운동

우리나라는 아직도 횡단보도 설치에 대해 소극적이다. "200m 이내에 횡단보도, 육교, 지하도를 병행 설치하지 말라"는 법조항(「도로교통법 시행규칙」 제11조)은 여전히 바뀌지 않은 채 있고, 안전점 없는 횡단보도가 다반사다. 횡단보도의 보행신호 또한 기준으로 지켜지지 않는 경우가 많다.

횡단보도를 필요한 곳마다 설치하고, 신호주기나 보행자 신호시간을 보행자 위주로 개선하는 일을 주민운동 차원에서 전개해야 한다. 커다란 마을지도를 만들어 들고 다니면서, 어린이와 청소년들이 함께 우리 마을의 보행환경을 진단하고, 횡단보도가 필요한 위치를 찾아 경찰청에 건의하는 운동을 벌이는 것도 한 방법이 될 수 있다. 우리 동네 횡단보도의 신호주기와 보행신호시간의 길이를 직접 측정해 보고, 개선을 촉구하는 운동을 벌일 수도 있다.

셋째, 시민 스스로가 '보행자를 배려하는 운전(보배운전)'을 생활화하는 일이다. 꽤 오래전에 텔레비전 프로그램에서 몰래 카메라로 바른 운전을 하는 사람을 찾아 상을 주었던 적이 있다. 그때처럼 보행자를 배려하는 '보배운전' 캠페인이 필요한 때다. 마을 공간에서 보행자를 배려하는 운전을 하지 않는 사람들 중에는 보배운전의 중요성을 인식하지 못해서, 또 보배운전의 구체적인 방법에 대해 몰라서 그러는 경우가 많을지 모른다. 알면서도 하지 않는 게 아니라 잘 몰라서 할 줄 모르는 것일지 모른다.

보행자를 배려하는 운전

횡단보도 정지선 지키기, 횡단보도에서 보행자에게 양보하기, 보행자에게 정적 울리지 않기, 단지 내와 골목길에서 30km 속도지키기, 노란 버스 추월 않기 등등 보행자를 따뜻하게 배려하는 '보배운전 10계명' 같은 것을 만들어 운전자들에게 널리 알리고 함께 지키는 운동을 벌일 때다.

걷고 싶은 마을 만들기는 나부터, 지금 바로, 우리 마을에서 시작되어야 한다.

사회안전망 구축 방안으로써 범죄예방 환경설계 도입의 필요성

이경훈
고려대학교 건축학과 교수

범죄예방의 중요성

최근 우리 사회는 마치 헤어날 수 없는 수렁에 빠진 듯이 허우적거리고 있다. 2014년 4월 16일 아침 발생한 세월호 침몰 참사로 인해 많은 희생자가 발생되었다. 특히 이번 사고 희생자의 대부분이 제주도로 수학여행을 가던 안산 단원고의 어린 학생들로, 아들과 딸을 잃은 유족은 물론 온 사회가 미처 꿈을 펼쳐 보지도 못하고 스러진 어린 생명들에 대한 깊은 애도와 함께 비탄에 잠겨 있다.

이러한 사건을 계기로 다시 한 번 각종 안전에 대한 대책 강구에 사회 전체가 떠들썩한 분위기다. 국가적으로 모든 유형의 안전에 대한 대책을 총괄 지휘할 ‘국가안전처’ 신설이 기정사실화되고 있으며, 각 지자체에서도 각종 재난 및 생활안전에 대한 대책 마련에 골몰하고 있다.

홍수, 태풍, 지진, 산사태와 같은 자연재해나 화재, 폭발, 붕괴, 각종 사고 등 인적재난은 발생 시 많은 희생자가 발생하지만 상대적으로 매우 드물게 발생한다. 반면 범죄는 우리의 일상생활 속에서 상대적으로 빈번히 발생하며, 그래서 우리에게 더 크게 영향을 미치는 ‘안전 위협요인’이다.

경찰청이 국회 안전행정위원회 김현 의원에게 제출한 ‘5대 범죄 범죄시계 발생현황’^{*}에 따르면 2013년 1월에서 7월까지 발생한 5대 범죄는 모두 33만 9,186건으로 54초마다 1건 꼴로 발생하였다. 이를 범죄 종류별로 구분하면 살인은 545건으로 9시간20분24초에 한 건, 강도는 1,200건으로 6시간 14분 24초마다, 강간·강제추행은 1만 2,234건으로 25분 12초마다, 절도는 16만 2,267건으로 1분 53초, 폭력은 16만 2,940건으로 1분 52초마다 일어나는

^{*} 경찰청, ‘5대 범죄 범죄시계 발생현황’, 국정감사 제출자료, 2013

것으로 나타났다. 격년마다 실시하는 사회통계조사에서 ‘범죄발생’이 왜 매년 가장 주된 사회불안요인으로 꼽히는지를 보여주는 통계숫자다. 그뿐 아니라 범죄로 인해 지출해야 하는 사회적 비용 역시 막대해서 약 20조 원에 이르며, 이 중 범죄의 결과로 발생하는 경제적·신체적·정신적 손실 비용은 약 3조 7,234억 원으로 추정*되어 화재나 재해로 인해 발생하는 사회적 비용을 훨씬 웃도는 것으로 나타나고 있다.

미국의 행태심리학자인 에이브러햄 매슬로는 인간에게는 가장 원초적이고 기본적인 ‘생리적 욕구’에서부터 ‘안전에 대한 욕구’, ‘소속과 애정의 욕구’, ‘존경의 욕구’, ‘자아실현의 욕구’에 이르기까지 5단계의 욕구가 있으며, 하위 단계의 욕구가 충족되지 않으면 다음 상위 단계의 욕구가 발생하지 않는다고 주장하였다.

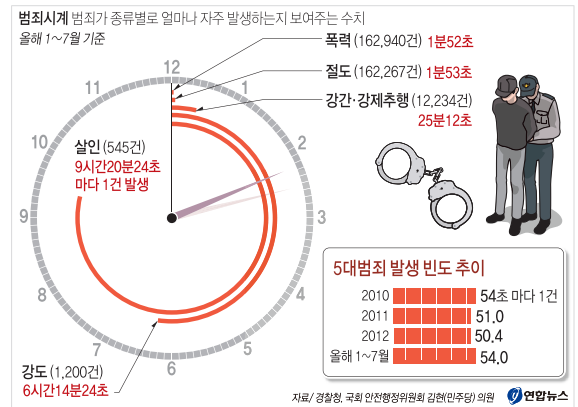
일상생활 속에서 기초적인 안전에 대한 욕구가 충족되지 않는데 사회에 대한 소속감을 느끼고 자아실현을 위한 욕구가 발생하기를 기대할 수 있을까? 이런 점에서 국민이 행복한 사회를 구현하고 먹고 자고 하는 생리적 욕구 외에 최소한 범죄 불안에 떨지 않을 권리를 보장해 주는 것은 안전한국을 지향하는 현 정부에서 해결해 주어야 할 가장 중요한, 그리고 가장 기초적인 복지 문제라고 할 수 있다.

범죄예방 환경설계의 대두 배경 및 필요성

최근 수년 간 마스크의 사회면을 장식한 강력사건을 보면 여성·아동·노인 등 사회약자에게 현대의 도시·건축 환경이 얼마나 큰 위협요인을 제공하는지를 새삼 느낄 수 있다. 이처럼 범죄발생, 혹은 이로 인해 발생하는 범죄 불안감은 우리의 일상생활 행위를 위축시키고 생활의 질을 저하시키는 큰 요인으로 작용한다. 시급히 해결해야 하는 사회적 문제인 것이다.

* 서울대 산학협력단, 「범죄의 사회적 비용 추정 연구」, 2009

5대 범죄 범죄시계 발생 현황



(자료 : 연합뉴스, 2013년 9월 9일)

매슬로의
욕구단계이론

전통 범죄학에서는 ‘왜 범죄자는 범죄를 저지르는가?’가 주된 연구문제이며, 그 답을 사회적·심리적·유전적 요인에서 찾으려고 하였다. 따라서 전통 범죄학에서는 모든 연구의 초점을 범죄자에게 맞추고 있으며, 범죄에 대한 대응방안 역시 범죄의 근본적 원인을 개선하는 것에 두고 있다. 그러나 실업·결혼가정·빈곤 등 범죄의 근본적 원인을 개선하기 위한 사회적 노력은 무한한 시간과 막대한 비용을 요구하며, 범죄자를 체포하고 교화시키려는 검찰·경찰 등 사법기관의 지속적 노력에도 불구하고 우리 사회의 범죄는 계속 증가하고 있다.

반면 1980년대에 대두된 환경 범죄학에서는 ‘범죄자는 어떤 환경에서 범죄를 저지르는가?’가 주된 연구문제이며, 범죄가 집중해서 발생하는 환경의 특성을 규명해서 이를 변화시키려는, 보다 현실적이고 구체적인 대응방안을 추구한다. 이러한 환경 범죄학에 그 이론적 토대를 두고 대두된 범죄예방 환경설계(Crime Prevention through Environmental Design)는 우리가 생활하는 일상적 도시·건축 환경에서 손쉬운 범죄 기회를 제공하는 상황적 요인을 규명하여 그러한 기회요인을 제거하는 방향으로 도시·건축 환경을 변화시킨다는 접근방법을 의미한다.

따라서 범죄예방 환경설계의 논리는 ①자연적 감시(natural surveillance) ②영역성 강화(territorial reinforcement) ③행위지원(activity support) ④접근통제(access control) 등의 전략을 통해 범죄의 기회구조가 제거되도록 도시·건축 환경을 변화시킴으로써 일정량의 범죄를 예방할 수 있다는 것이다.

범죄예방 환경설계의 기본원리 및 디자인 사례

앞에서 언급한 범죄예방 환경설계의 원리를 우리나라 전통 촌락의 공간구조 사례를 들어 설명하면, 우리의 전통 촌락에서는 마을 내부를 관통하여 다른 마을로 연결되는 관통도로가 존재하지 않는다. 이러한 공간구조는 마을 내부로 외부인의 불필요한 진입을 자연적으로 통제(access control)해 준다는 의미가 있다. 또한 진입로를 통해 마을로 들어오는 사람은 진입로 입구에서 천하대장군과 지하여장군을 만나게 되는데, 이러한 장승은 마을의 영역으로 들어오는 입구에서 영역의 변화를 상징적으로 전달(territorial reinforcement)한다. 이제부터는 특정 집단(마을의 주민)이 소유하고 관리하는 영역으로 들어감을 예고함으로써 그 집단의 공통적 사회규범에 따라야 한다는 것을 외부인에게 상징적으로 암시한다.

진입로를 따라 들어오면 초입에는 정자나무 밑에 노인들이 장기를 두고 있거나 시냇가에서 동네 아낙네들이 빨래를 하고 있는데, 이는 정보교환의 장소이기도 하지만 외부인에 대한 자연적인 감시의 눈 역할(activity support, natural surveillance)을 하게 된다. 즉 마을 내부로 들어온 외부인은 정자나무

밀의 노인이나 빨래터의 아낙네들의 눈길을 피할 도리가 없는데, **한국 전통촌락의 공간구조** 범죄자에게는 현대도시에서의 CCTV처럼 상당히 강력한 심리적 범피억제 효과를 발휘하게 된다.

그뿐 아니라 마을 내 도로구조 역시 방어공간적 특성을 갖는다. 마을 내 도로는 진입로에서 나뭇가지가 뻗어나가듯 골목을 형성하고, 나뭇가지에 나뭇잎이 달려 있는 형상처럼 몇 채의 주호가 골목을 중심으로 그루핑되어 있다. 골목을 중심으로 소수의 주호가 그루핑된 공간구조는 그루핑된 주호 간의 밀접한 사회적 네트워크를 가능하게 하며, 동시에 공용공간이 일단의 주호에 의해 위요(圍繞)됨으로써 공용공간에 대한 영역적 행위를 강화(territorial reinforcement)해 주고 주호 상호간의 자연적 감시를 용이(natural surveillance)하게 해 주는 역할을 한다.

현대도시의 공간구조는 전통 촌락의 공간구조와 판이하게 달라졌으나 이러한 방어공간적 특성, 혹은 범죄예방 환경설계의 기본 전략은 얼마든지 현대적으로 재해석되어 적용될 수 있다. 기본 원리별로 그 개념과 디자인 사례를 살펴보면 다음과 같다.

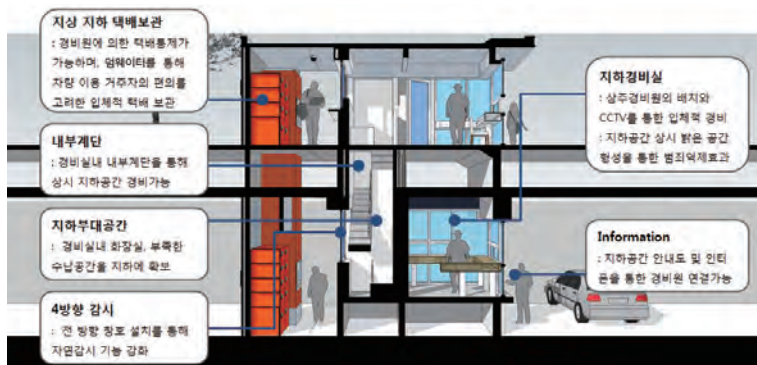
1) 자연적 감시

자연적 감시란 건축물이나 시설물 계획 시 자연적 감시기회가 최대한 확보되도록 배치 및 설계하는 것으로, 인위적인 순찰을 통한 감시보다 일상생활을 유지하며 자연스럽게 외부인의 침입 여부를 감시하는 등 예방과 억제에 위한 중요한 요소로 작용하는 개념이다. 아래 그림은 최근 건설되는 공동주택 지하주차장이 주동통합형으로 설계되어 많은 사람들이 지하에서 바로 주동 출입구로 진입되게



(자료: 이경훈, Chap 3, 영역성과 방어공간, '건축공간론, 기문당, 2010)

지하주차장의 자연적 감시기회 확대를 위한 디자인 사례



(자료: 이경훈, 「대림 e-편한세상 공동주택 범죄예방 환경설계 연구보고서」, 2011)

되어 있는 데 반해 경비실은 지상에만 설치되는 문제점을 해결하고자 경비실을 복층형으로 설계하여 지하주차장에도 감시 및 안내를 제공하도록 한 디자인 사례다. 지하주차장은 흔히 거주 기능이 없어서 범죄불안감이 높은 장소 중 하나이지만 경비실이 지하에 존재한다는 사실 자체가 불안감을 저감시키는 효과를 가져올 수 있다.

2) 영역성 강화(territorial reinforcement)

영역성 강화란 공적 영역-반공적/사적 영역-사적 영역 간의 위계를 명확히 하는 방향으로 공간을 디자인함으로써 구성원에게는 사적 영역에 대한 책임과 관리의식을 강화하고, 외부인에게는 'keep out'이라는 사인을 주는 전략을 의미한다. 아래 그림은 필로티형 주동의 주동출입구가 필로티 하부를 통과하는 사람들에게 잘 인식되지 않고 필로티 하부공간이 제대로 관리되지 않는 문제를 해결하고자 게이트 월(gate wall)을 디자인하여 주동 출입구의 인지성을 높이는 동시에 주동 출입구 전면의 공간에 영역성을 강화해 주민들의 관리의식을 높이려고 시도한 디자인이다.

3) 행위지원(activity support)

'거리의 눈(eyes on the street)'에 의한 감시효과를 높이기 위한 방안으로

필로티형 주동출입구의 영역성 강화를 위한 디자인





(자료 : 이경훈, 『개별3동 주민참여형 재생사업 지구단위계획 수립 용역 범죄예방 환경설계 보고서』, 2013)

(자료 : Be All Osaka Otemae Tower, 직접 촬영, 2009)

공공장소에 가급적 다양한 활동을 유발할 수 있는 시설 및 공간을 배치하여 사람들의 활발한 사용을 유도한다. 자연스러운 감시기회를 증대하는 방안으로, 위 그림과 같이 옹벽으로 인해 단절된 공간에 계단을 조성하고 조경을 하여 위 공간과 아래 공간을 연결함으로써 외진 공간의 통행량 증대를 꾀하고 이를 통해 보다 안전한 환경으로 변화케 한 사례가 있다.

4) 접근통제(access control)

접근통제란 불필요한 접근을 디자인에 의해 자연스럽게 통제하는 전략으로, 인위적 접근통제로 인한 게이트드 커뮤니티(gated community)의 부작용을 최소화하면서 범죄를 억제할 수 있는 개념이다. 위 그림은 저층 가구로 침입하거나 가스배관을 타고 기어오르려는 절도범의 접근을 통제하기 위해 주동 외벽 주변에 수공간을 조성한 사례로, 보행자를 일정거리 이격시켜 저층 가구의 프라이버시를 확보해 주는 효과와 불필요한 접근을 통제해 주는 효과를 노릴 수 있다.

사회안전망 구축을 위한 방안으로서 범죄예방 환경설계 활성화를 위한 제언

앞에서 범죄예방 환경설계 도입의 필요성과 기본 개념, 그리고 어떻게 디자인을 통해 범죄를 예방할 수 있는지 살펴보았다. 우리나라는 과거 신도시와 신시가지 위주의 개발정책과 도시경제의 구조개편에 따른 전통적 도시산업의 사양화로 인해 구도심의 쇠퇴 및 공동화 현상이 나타나고 있다. 대부분의 쇠퇴한 구도심에서는 범죄가 심각한 지역 문제이며, 따라서 이러한 구도심을 재생시키기

위해서는 범죄 문제의 해결이 필수적이다. 또한 과거의 하향식 도시개발이 아니라 커뮤니티를 활성화하고 모든 의사결정에 주민이 참여하는 상향식 접근방식의 도시재생이 되어야 한다는 점에서도 범죄예방 환경설계의 도입은 반드시 필요하다. 이를 통해 커뮤니티의 안전을 확보하고 침체된 도심 주거지의 활력을 재생시킴으로써 도시주거의 부가가치를 높여주는 대안이 될 수 있기 때문이다.

최근 각 지자체에서 범죄예방 환경설계에 대한 관심이 고조되고 다양한 사업이 시행되고 있다. 그러나 기반이 제대로 구축되지 못한 국내 현실에서 아직까지 많은 문제점이 존재한다. 가장 기초적인, 그리고 최소한의 복지 문제로서 범죄로부터의 사회안전망을 구축하기 위해서는 범죄예방 환경설계가 활성화되어야 한다. 이를 위해서는 다음과 같은 점이 선결되어야 할 것으로 판단된다.

1) 법적·제도적 기반 구축

최근 수년 동안 범죄예방 환경설계에 대한 관심이 높아지면서 경기도와 부산시 사상구 등 몇몇 지자체에서 산발적으로 범죄예방 환경설계를 의무화하는 방향으로 조례를 제정하는 등의 법적 기반을 구축하기 위한 움직임이 있어 왔다. 2014년 5월에는 「건축법」 제53조 제2항에 ‘대통령령으로 정하는 건축물은 국토부장관이 정하여 고시하는 범죄예방 기준에 따라 건축’하도록 명시하는 개정안이 통과됨으로써 법적 기반이 어느 정도 구축되기도 하였다.

또한 LH공사 공동주택 현상설계 평가기준에서 범죄예방 환경설계의 반영 여부를 배점에 반영하고, 서울시에서는 재정비촉진구역 내 사업승인 시 범죄예방 환경설계 반영 여부를 연계하고 있다. 민간에서도 한국셰드트학회의 범죄예방 환경설계 인증제도가 정착되는 등 제도적 기반도 서서히 구축되고 있다.

그러나 아직 범죄예방 환경설계 전문가의 인적 인프라가 충분하지 않은 가운데 범죄예방 환경설계 반영의 의무화만 성급하게 이뤄질 경우 건축가의 부담만 증대될 뿐 정작 충분한 범죄예방 효과를 기대할 수 없는 바람직하지 않은 방향으로 전개될 가능성도 있다. 따라서 법적·제도적 기반의 효과적인 정착을 위해서는 건축물 심의 등에 범죄예방 환경설계 전문가의 참여가 의무화되어야 한다. 다만 전문가 인프라가 충분히 구축되기까지는 심의 시 범죄예방 환경설계를 평가할 수 있는 명확한 심의기준과 매뉴얼 등이 개발되어야 한다.

2) 공무원 및 실무자 교육 및 홍보

현재 법무부에서는 공무원을 대상으로 범죄예방 환경설계에 대한 기본 개념을 교육하기 위해 한국형사정책연구원에 법문화진흥센터를 설립하여 운영할 계획이며, 공무원의 교육 이수율을 지자체 평가지표로 활용할 계획을 추진 중이다. 범죄예방 환경설계에 직간접적으로 연관된 업무에 종사하는 모든 공무원이 범죄예방

환경설계의 기본 개념을 이해하는 것은 매우 중요한 일이다. 그러나 정책을 추진하고 인·허가 업무를 담당하는 공무원뿐 아니라 실제로 도시·건축공간의 디자인을 담당하는 건축사 등 건축실무자의 교육 역시 매우 시급한 일이다.

이와 관련해 한국셉테드학회에서는 지난 2010년부터 매년 건축실무자 교육을 통해 건축실무자에게 범죄예방 환경설계에 대한 교육을 시행해 왔다. 그러나 교육인원의 제한 등으로 파급 효과가 그다지 크지 않았다. 이미 「건축법」 개정으로 범죄예방 환경설계 반영이 의무화된 시점에서 교육의 효과를 높이기 위해서는 건축사들이 5년간 60시간을 이수해야 하는 실무교육에 범죄예방 환경설계 과목을 포함시키는 등의 방안도 고려해 볼 필요가 있다.

3) 범죄예방 디자인의 개발

현재 LH공사에서 시행하는 공동주택 현상설계 심사에서는 범죄예방 환경설계 계획을 제출하도록 하고 있으며, 이를 부분적으로 평가에 반영하고 있다. 그러나 건축설계사무소에서 제출하는 계획안을 보면 매우 개편적이고 원론적인 계획을 내놓고 있을 뿐 실질적인 디자인 개발이 제대로 이루어지지 않고 있다.

해외 여러 나라에서 다양한 범죄예방 디자인이 개발되어 건축물에 적용되고 그 효과성에 대한 평가도 이루어지고 있으나 우리나라에서는 아직까지 현실적으로 적용 가능한 디자인의 개발이 매우 미미한 수준이다. 이를 개선해 디자인 개발을 장려하기 위해서는 심의나 평가 시 새로운 디자인 개발에 가산점을 주는 등의 장려책을 마련할 필요가 있다.

4) 효과성에 대한 지속적 사후 평가

범죄예방 환경설계의 효과성 평가는 단기간에 이루어지기 어렵다. 범죄예방 환경설계를 적용하기 전과 적용한 후 각각 최소 3년 정도의 기간에 발생한 범죄를 대상으로 엄밀한 비교·분석을 통해서만 그 효과성을 검증할 수 있다. 국내에서는 실제 범죄예방 환경설계가 적용되기 시작한 시점이 1~2년에 불과해 아직 효과성에 대한 의미 있는 평가가 이루어지기 어렵지만 지속적인 모니터링을 통해 범죄예방 환경설계 기법의 효과성을 검증할 필요가 있다.

해외에서 효과성이 검증된 범죄예방 환경설계 기법이라고 해도 주거문화가 다른 우리나라에서는 그 효과성이 나타나지 않을 수 있다. 일례로 막다른 환형도로 형태의 쿨드삭(cul-de-sac)은 외국에서는 도로를 둘러싼 주택 간의 상호 감시가 용이해서 어느 정도 범죄예방 효과가 있다는 것이 검증되었으나 주택을 담장으로 둘러싼 우리나라에서도 동일한 효과가 있을지는 의문이다. 이처럼 국내 현실에서 범죄예방 효과가 있는 디자인 기법을 규명하기 위해서는 지속적인 사후평가가 이루어져야 한다.

기후변화와 재해로부터 안전한 건축과 도시

이석민

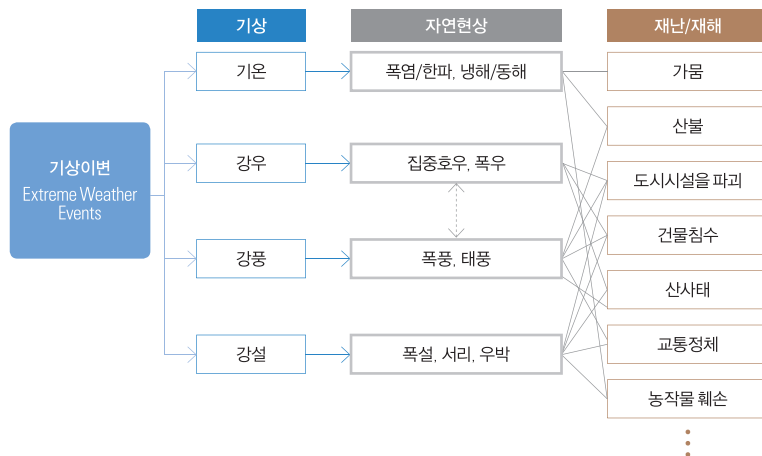
서울연구원 안전환경연구실 연구위원

기상이변에 따른 자연재해의 증가

과학자들이 21세기 초에 극복할 수 있을 것으로 예상한 자연재해는 인간의 노력을 바닷듯이 세기말인 지난 1990년대부터 전 세계적으로 그 피해 규모가 점점 커지고 있다. 특히 기상이변으로 인한 자연재해가 지구촌 곳곳을 때를 가리지 않고 위협한다. 최근 발생하는 기상 관련 자연재해들은 발생빈도와 규모가 점점 커지고 있으며, 자연재해 가능성도 높아지고 있다. 그 원인은 기후변화에 따른 기상이변에 의한 것으로 알려지고 있다.

기상이변에 따른 자연재해는 홍수·태풍·집중강우에 의한 도로와 주택의 침수, 산사태, 지반과 축대 등의 붕괴, 토양유실을 비롯하여 가뭄에 의한 농작물 피해, 폭설에 따른 교통혼잡과 시민들의 안전 문제, 폭염에 의한 노약자들의 인명피해 등 여러 유형으로 구분할 수 있다.

도시에서 일어날 수 있는 기상이변 및 재해발생 모식도



(자료 : 이석민(2010))

국내에서는 기상이변에 따른 홍수·폭설·폭염·강풍 등이 특정지역에 국한되지 않고 전국 곳곳에서 발생하고 있으며, 일부 지역에서는 기상관측 이래 최고치를 경신하고 있다. 자연재해로 인한 피해액은 1970년대 대비 2000년대에는 약 10.4배 증가하였으나, 인명피해는 1970년대 대비 2000년대에는 약 78%(358명 → 80명) 감소한 것으로 나타났다. 과학기술의 발전으로 방재기술은 급속도로 향상되고 있으나 대규모 자연재해 발생 시 여전히 많은 인명 및 재산 피해가 발생하고 있는 실정이다.

최근 들어 기후변화가 급속히 진행되면서 기상이변의 빈도가 늘어나고 강도는 더욱 세지는 추세에 있다. 지금까지 기상이변에 대응하기 위한 구조적인 문제점의 개선에도 불구하고, 지속적으로 피해 발생 가능성이 높아짐에 따라 근본적인 문제 진단과 체계적 관리를 통한 피해저감 정책을 지속적으로 추진할 필요가 있다. 이에 세계의 많은 대도시는 기후변화에 적응하고 기상이변에 안전한 도시를 만들기 위한 새로운 도시방재의 개념을 도입하고 있다.

기후변화 적응을 위한 외국 도시의 방재대책 사례

영국은 2000년대에 들어 기후변화에 적응하기 위한 핵심적인 수단으로 국토·도시계획체계를 대폭 개편하면서 계획 및 개발과정에서 홍수방어를 위한 최상위 계획정책지침인 PPS 25(Planning Policy Statement)를 작성하였다. PPS 25는 공간계획 수립 과정에서 홍수 위험을 고려함으로써 보다 안전하고 지속가능한 개발의 달성을 목표로 하고 있으며, 계획 과정에서 기후변화에 따른 홍수 위험 적응대책 선정 시 민감도 검증(Sensitivity Testing), 적응적 관리(Adaptive Management), 탄력적이고 복원력을 갖춘 설계(Resilient Design), 순차적 검증 적용(Applying Sequential Testing)을 고려해야 할 원칙으로 제시하고 있다.

특히 집중호우에 의한 내수배제 불량 해결을 위하여 지속가능한 도시배수체계(SUDS: Sustainable Urban Drainage Systems)를 적용함으로써 홍수 위험을 최소화하고 있다. SUDS는 30년 빈도 강우에 대응한 하수관을

영국 PPS 25의
'지속가능한 도시
배수체계(Sustainable
Urban Drainage
System)'

지속가능한 도시배수체계



SUDS 적용 전



SUDS 적용 후

(자료 : 이석민(2010))

설치하고, 30년 빈도를 초과하는 강우는 건물이 없는 지역으로 유도하여 건물침수 피해가 없도록 하며, 저류지 등에는 퇴적물 처리시설을 설치하여 그 지역에서 처리하도록 하고 있다. 또한 SUDS는 투과성 포장을 늘리고 배수되는 빗물의 양을 줄이기 위하여 주요 실천수단으로 지상에서 투수성 포장과 함께 생태수로·생태저류지·연못·습지 등을 조성하고, 지하에는 침투 트렌치와 관거 등을 설치하도록 하고 있다.

네덜란드 로테르담은 공간계획을 활용하여 기후변화 위험에 대응하고, 매력 있는 도시 조성 등의 기회로 활용하고자 7개의 프로젝트 추진을 통하여 기후변화에 대비한 방재체제를 구축하였다.

로테르담 시의 기후적응 전략은 홍수관리, 수변 접근성, 기후변화 적응 건물, 도시 물 시스템, 도시 기후변화 적응의 네 가지 주제에 대하여 하구 도시들의 연결, 국가 물관리센터, 부유형 건물(floating pavilion), 스마트 항구 도시, 세계 엑스포, 시장 및 경제 개발, 로테르담 적응 전략과 같은 7개 프로젝트로 진행되고 있다.

주요 세부 대응 대책으로는 기후변화에 따른 침수를 고려한 도시 공간 계획수립, 건물 옥상 녹화를 통한 우수의 저류 및 도시 열섬효과 감소, 도심 공원 및 주차장의 저류시설 활용, 대규모 자연형 방재 제방 설치 및 제방을 이용한 상업시설 설치 등이 있다.

국내 도시에서 우선 수행되어야 할 방재대책

지금까지 자연재해 피해를 저감하기 위한 다양한 대책들이 지속적으로 제시되어 왔으나 최근 변화되는 방재대책 중 국내 도시에서 우선적으로 수행되어야

로테르담 기후적응 전략에 따른 방재 대책



기후변화를 고려한 공간계획



제방과 도시계획의 연계



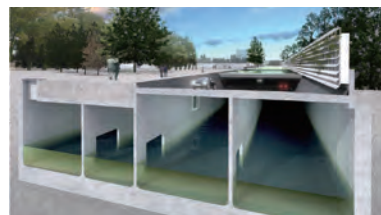
건물 옥상 녹화



자연형 방재제방



공원우수저류



지하 저류조

(자료 : 이석민(2011))

할 내용으로 지역특성을 고려한 맞춤형 방재대책, 재해위험도 평가에 기반한 도시공간 조성, 시민 참여와 자율방재 능력 향상, 모니터링 및 예·경보체계 확대·고도화 등에 대하여 간단히 소개하고자 한다.

행정구역이 아닌 유역과 지형특성을 중심으로 맞춤형 방재대책 수립이 필요하다. 예를 들어 홍수 및 침수 방지를 위해서는 지형특성에 따라서 상류지역인 고지(高地)에서는 홍수 유출량 저류, 중류지역인 유지(流地)에서는 침투 홍수량 조절을 위한 지체, 하류지역인 저지(低地)에서는 홍수 유출량이 원활히 배제되는 배수에 초점을 맞춘 지역 맞춤형 방재대책이 마련되어야 한다. 또한 상습침수지역과 반지하주택 같은 침수 취약시설에는 풍수해보험 가입을 유도하여 침수피해 발생에 대비하여야 한다. 이 같은 지역별 방재 안전에 대한 지표를 작성하여 평가한 후 인증하는 방재인증제도를 도입하여 지역별 취약성을 파악해서 이에 적합한 대책을 수립하여야 한다.*

지역특성을 고려한
맞춤형 방재대책 수립

방재인증제도 도입

계획단계에서부터 재해위험도와 취약도를 고려한 공간계획 수립이 진행되어야 한다. 각종 정비사업·개발사업, 개별 개발행위(건축, 형질변경 등) 추진 시 재해위험도를 사전에 분석·평가하여 계획에 반영될 수 있도록 하는 제도의 개선이 필요하다. 특히 계획단계에서 재해측면에서의 사전검증이 취약한 개별적인 건축이나 형질변경 등 개발행위에 대한 관리를 강화하여야 한다.

재해위험도 평가에
기반한 도시공간 조성

이외에 재해실적, 재해 발생 가능성, 취약성 등에 관한 정기적이고 체계화된 상세한 조사체계를 강화하고, 조사된 정보를 지도 등의 형태로 구축하여 보급하도록 한다. 기반시설, 개별 건축물 등을 재해위험도와 취약도를 고려하여 배치하고 토지를 효율적으로 이용해야 재해가 발생해도 피해가 없는 도시공간을 조성할 수 있다.

재해위험도 평가에 기반한 도시공간 조성의 개념

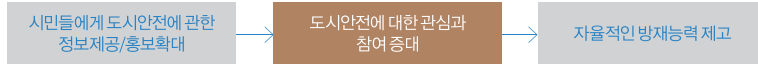


재해에 대한 행정기관의 책임에 더하여 시민·기업의 역할과 책임을 대폭 강화할 필요가 있다. 현재 지나치게 관 주도의 안전관리와 책임성이 강조되고, 시민들의 참여와 역할이나 책임은 부족한 실정이다. 따라서 제도적인 기반 하에 시민 참여와 자율적인 방재능력을 강화하기 위해 정보 제공, 홍보, 교육 과정과 연계한 교육프로그램 개발, 풍수해보험 등 재해보험 활성화 등을 검토하여야 한다. 특히 인터넷, SNS, GIS 등 정보기술을 시민 참여 활성화에 적극적으로 활용하여야 한다.

시민참여와
자율방재능력 강화

* 소방방재청, 2010

시민들의 자율방재능력 강화를 위한 발전단계



모니터링 및
예·경보체계
확대·고도화

시민과 재난관리부서가 기상 및 재해 관련 정보를 전달받아 행동계획에 참조할 수 있도록 실시간 예·경보체계 구축이 필요하다. 특히 홍수에 취약한 중·소 하천 중에서 시민들이 많이 이용하는 하천과 상습침수지역의 복개하천 등에 실시간 자동측정 및 예·경보 시스템을 단계적으로 구축할 필요가 있다. 아울러 인명과 재산에 직접적인 피해를 줄 수 있는 산사태 및 토사재해를 방지하기 위한 토사예측 및 관리 시스템 구축을 중장기적인 관점에서 수행하여야 한다. 이외에 장기적으로 지자체 중심의 자체적인 강우레이더 도입을 통한 기상 예측·예보 시스템 구축도 필요하다. 이들 모니터링 시스템 구축을 통하여 시민들에게 침수상황 정보, 침수 취약지역 정보, 대피정보 등을 온라인 지도와 휴대폰을 비롯한 모바일 정보전달채널로 적극 제공하여야 한다.

홍수피해 저감을 위한
도시계획 및 건축물
방재대책 강화

기상이변에 의해 나타날 수 있는 자연재해는 태풍·홍수·호우·폭염·폭설 등 다양하지만, 그중 인명·재산 피해를 가장 많이 발생케 하는 자연재해는 태풍·홍수·호우에 의한 풍수해가 대표적이다. 즉 각각의 자연재해 유형에 따라 구조적·비구조적 방재대책은 달라져야 한다.

우선 홍수피해 저감을 위해 홍수위험도를 고려한 도시계획을 수립해야 한다. 유수지의 확보와 유수지 내 시설물 설치를 금지하는 등 방재계획을 세우고 이를 반영하여 지구단위계획을 수립할 필요가 있다. 투수성 보도포장재의 사용, 도로의 빗물받이 개선 등을 통한 홍수 유출수 저감을 지향하고, 친수시설물 설치 시 범람방지 시설 기준을 강화하는 등 홍수에 대비한 도시시설물 계획도 필요하다. 홍수에 대비한 건축물을 세우기 위해 침수예상 지역과 산사태 위험지역인 경사면에서의 건축물 설치 기준을 강화하는 계획이 수립되어야 한다. 홍수 시 붕괴 우려가 큰 건축물을 우선 해소하는 등의 노력 또한 필요할 것이다.

참고문헌

- 1 기상청, 「2010 이상기후 특별보고서」, 2010
- 2 소방방재청, 「기후변화를 고려한 도시방재 성능 목표 설정방안 연구」, 2010
- 3 소방방재청, 「지구단위 홍수방어 기준」, 2010
- 4 이석민, 「기상이변에 대한 서울시 취약지역 대응방안」, 서울연구원, 2010
- 5 이석민, 「기상이변에 대비한 서울시 방재패러다임 설정 연구」, 서울연구원, 2011

주민주도형

안심마을 만들기 사업

추진 방향

이범준

안전행정부 생활안전과 사무관

들어가는 말

지난 6월 4일 치러진 지방선거의 최대 화두 중 하나는 주민들의 안전이었다. 세월호 참사를 계기로 안전에 대한 국민들의 관심이 그 어느 때보다 높아지고, 세월호 참사 이후에도 계속 발생하는 각종 사건·사고들로 인해 '누구나 피해자가 될 수 있다'는 불안감이 확산되고 있기 때문이다. 국민의 생명과 재산을 지키려는 국가와 지방자치단체의 노력이 더욱 필요하다는 요구도 갈수록 높아지고 있다.

박근혜 정부 출범 직후인 2013년 3월에 안전행정부가 실시한 국민 안전체감도 조사 결과 우리 사회가 '안전하다'고 느끼는 국민의 비율은 겨우 26.5%로 나타났다. 이에 따라 정부는 안전한 사회 구현을 핵심 국정목표로 정하고 국민들의 생활 주변에서 가장 심각하게 안전을 위협하고 있는 21개 요인에 대한 안전관리대책과 이러한 대책을 효과적으로 실현하기 위한 국민안전대책을 수립하였다.

주민주도형 안심마을 만들기 시범사업은 국민안전대책의 세부추진과제와 2014년 국가안전관리집행계획의 중점추진과제로 포함되었다.

핵심 국정목표로
국민안전대책 수립

안심마을의 개념

안심마을은 지역 주민들이 거주지 인근의 여러 안전위험요인을 스스로 관리해 나가고 행정이 이를 뒷받침하여 안심하고 살아갈 수 있는 환경을 지속적으로 조성해 나가는 마을을 말한다.

생활의 근거지인 마을 내에서는 지형이나 위치, 사회적 특성에 따라 대규모·집단적 재난위험요인은 물론 소규모·개별적으로 발생할 수 있는 안전사고 위험요인이 무수히 많으며, 국민들은 항상 이러한 위험요인으로부터 불안을 느끼며 살고 있다.

그러나 국가와 지방자치단체의 노력만으로 다양한 장소에서 다양한



로고



현판



역촌동 현판 제막식

원인·형태로 발생하는 모든 안전사고를 예방하고 국민들의 불안감을 낮추는 데는 한계가 있기 마련이다.

대규모·집단적 재난위험은 국가와 지방자치단체가 투자, 규제, 엄격한 관리·감독을 통해 사고를 예방할 수 있다. 하지만 거주지 인근에서 발생하는 수많은 안전사고들은 행정기관의 물리적 투자를 통한 시설 개선이나 규제 외에도 주민들 스스로가 주의와 관심을 기울여야 예방할 수 있다.

특히 주민들이 안전위해요인을 직접 눈으로 확인하였다면 행정기관이 해결해 줄 때까지 기다리지 않고 마을의 주인으로서 안전위해요인들을 직접 관리해 나가는 것이 더 효율적이다. 취약한 안전 인프라의 투자 우선순위나 위치를 직접 결정하는 등 주민들이 주도적 역할을 해 준다면 효과와 만족도가 높아지면서 불안감은 낮아질 것이 뻔하다. 안심마을 만들기 사업은 그러한 관점에서 시작되었다.

추진경과

안전행정부는 주민주도 방식을 통해 지역사회의 안전수준을 높이기 위하여 2013년 7월 2일부터 8월 9일까지 읍·면·동 주민자치회 시범지역 31개소*를 대상으로 공모를 벌였고, 서면심사 및 현장방문을 통한 인터뷰를 거쳐 9월 초 10개소의 시범지역을 최종 선정하였다. 이와 함께 「재난 및 안전관리 기본법」(2013년 8월 6일 개정, 2014년 2월 7일 시행) 제66조의 10**을 신설하여 향후 안정적 추진을 위한 기반을 마련하였다.

올해 1월에는 안전 인프라 개선사업 지원을 위한 특별교부세를 교부하였고, 현재 대부분의 지역이 실시설계를 마치고 착공 단계에 있다.

「재난 및 안전관리
기본법」

* 안전행정부는 「지방분권 및 지방행정체제 개편에 관한 특별법」 제29조 제4항에 따라 주민자치회의 설치 및 운영에 참고하기 위하여 전국 공모를 거쳐 31개 주민자치회 시범지역을 선정하였다.

** 제66조의 10(안전사업지구의 지정 및 지원)
① 안전행정부 장관은 지역사회의 안전 수준을 높이기 위하여 시·군·구를 대상으로 안전사업지구를 지정하여 필요한 지원을 할 수 있다.

안심마을 10개소 현황

	지역명	유형
수도권(3)	서울특별시 은평구 역촌동 13 · 14통	도시지역
	경기도 김포시 양촌읍 양곡1 · 5 · 6 · 7 · 9 · 10리, 구래4 · 5리	특정지역
	경기도 수원시 송죽동 3 · 8 · 16 · 21통	도시지역
영남권(2)	부산광역시 연제구 연산1동 연동시장, 연동초 · 연신초 · 연상중 일대	특정지역
	경상남도 거창군 북상면 전체	농촌지역
호남권(2)	광주광역시 남구 봉선1동 봉선시장 주변 주택밀집지역	도시지역
	전라남도 순천시 중앙동 154번지 일대	도시지역
충청권(2)	충청북도 진천군 진천읍 읍내4리 · 성석리	농촌지역
	충청남도 천안시 원성1동 1 · 3 · 4 · 5 · 10 · 11 · 12통	도시지역
강원(1)	강원도 고성군 간성읍 신안리 · 하리 · 상리	농촌지역

안심마을 만들기의 구성요소 및 사업 내용

안심마을의 지역적 범위는 읍·면·동 이하다. 지역적 특성 때문에 면 전체를 대상으로 하는 거창군을 제외하면 수 개의 자연마을이 묶여 하나의 안심마을로 구성되어 있다. 현재 시범사업을 추진 중인 곳은 10개소이며, 유형별로는 도시지역(5개소), 농촌지역(3개소), 특정지역(2개소)으로 구분할 수 있다.

안심마을 사업추진 주체는 주민을 중심으로 한 다양한 단체·기관의 안전공동체와 지방자치단체다.

주민들은 마을의 골목골목을 직접 돌며 다양한 안전위해요인들을 찾아내고 주민들의 의견을 수렴하여 마을안전지도를 그린 후 이를 바탕으로 무엇을 할 것인지를 결정하고 실행에 옮긴다. 현재 야간 범죄안전을 위한 순찰부터 여성·어린이의 안전귀가를 위한 동행, 가족단위 심폐소생술 교육, 독거노인·장애인 가정 안부확인, 반찬나눔 등 지역별로 다양한 활동을 추진하고 있다.

안심마을 사업
추진 주체

주민안전공동체 활동 모습



야간순찰(은평)



청소년 돌봄(연제)



경로당 심폐소생술(천안)

수원시 안심 등·하교길 조성계획 시안



- 1. 통학로 사인**
시인성 높은 사인 계획으로
등하교길 통학로 만들기
- 2. 펜스**
보도 이용자의 안전을 고려해
펜스 설치
- 3. 보도**
등하교길 인도 설치로 안전한
보도 계획

통학로 확보(도로 포장), 스쿨존 미끄럼 방지시설, 안전 펜스 설치, 수목 가지치기 등을 통해 교통사고 방지하여
안심하고 걸을 수 있도록 조성

지방자치단체는 유관기관·단체와의 협업을 통하여 주민들의 안전공동체
활동에 필요한 행·재정적 지원 및 범죄예방 환경디자인, 보행환경 개선,
교통사고 예방, 노인·어린이·여성 등 안전사고 취약계층을 위한 보조시설
개선 등 주민들이 직접할 수 없는 물리적 인프라를 개선해 나간다. 물론
필요한 안전 인프라의 종류와 위치 등은 주민들이 결정한다.

중앙정부의 역할

안전행정부는 안심마을 안전 인프라 개선사업을 위한 예산을 지원하였고,
시범사업을 통해 성공모델을 발굴하는 한편 전국의 지방자치단체가
자체적으로 추진할 수 있는 가이드라인을 제시할 예정이다.

성공모델의 발굴 및
가이드라인 제시

공공기관·민간기업 사회공헌활동 모습



한국전기안전공사, 천안 원성1동 노후전기시설 교체



삼성서울병원, 김포읍 무료방문진료

주민들과 담당공무원의 워크숍 등 교육을 통한 역량강화를 위해 노력하고 있고 전문연구기관의 컨설팅 및 모니터링을 병행하여 사업추진 과정에서 나타나는 시행착오를 수정해 나가고 있다.

또한 주민들이 주도하는 안심마을 만들기 사업을 긍정적으로 평가하는 공공기관·민간기업 등 15개 기관*이 안심마을과 1:1 결연 또는 공동협약을 통해 안심마을에서 사회공헌활동을 펼칠 수 있도록 지원하고 있다.

맺음말

내년 이후에는 각 지역이 사업계획 수립과정에서 안전공동체 활동과 안전인프라 구축을 효과적으로 진행할 수 있도록 밀착 지원할 수 있도록 중간지원조직을 구축하는 등 지원체계를 새롭게 정비하려고 한다.

의사결정 과정에서 주민들 또는 주민과 지방자치단체 간 갈등도 발생할 수 있는 만큼 전문적인 퍼실리테이터(facilitator)의 지원도 필요하다.

안심마을에서 외연을 확대하여 다양한 지역사회 단체들과도 함께할 수 있는 사업모델을 발굴·제시하는 한편 사업추진 과정에서 활용할 수 있는 수단을 만들어 제공할 필요도 있다.

시범사업은 금년 10월께 종료된다. 그때까지 현재 진행 중인 지역별 사업내용의 분석 및 평가를 통해 다양한 문제점을 발굴하고 개선방안을 도출할 예정이며, 이를 바탕으로 중장기 발전전략을 수립할 계획이다.

최근 일부 지방자치단체가 현재 시범사업 중인 안심마을 만들기의 과정을 벤치마킹하여 이미 자체적으로 사업을 추진 중이라는 사실은 앞으로 사업의 전국적 확산 및 지속적 발전가능성을 엿보게 한다.

사업의 전국적 확산 및
지속적 발전

그동안 정부가 바뀔 때마다 정책의 우선순위도 변화되어 왔다. 그러나 안전은 국민의 생명·재산에 직접적인 영향을 미치는 사항으로 가장 상위에 있어야 할 정책이다. 박근혜 정부 출범 후 지금까지 역대 어느 정부보다 중요성이 강조되고 있는 국민안전정책이 지속적으로 체계화되고 발전되기를 희망하며, 이 과정에서 주민주도형 안심마을 만들기 시범사업이 국민들이 안심하고 살 수 있는 나라를 만드는 데 마중물의 역할을 할 수 있기를 기대한다.

*

한국가스안전공사, 한국전기안전공사, 한국농어촌공사,
한국전력공사, 안전보건공단, 대한적십자사,
한국승강기안전관리원, 한국지역정보개발원,
한국지역진흥재단, 지방공기업평가원, 한국지방재정공제회,
한국지방행정연구원, 삼성서울병원, LG전자, 삼성에스원

주민주도형 안심마을 만들기 시범사업의 추진 현황과 과제

김은희
건축도시공간연구소 부연구위원

주민이 참여하는 안심마을 만들기

1) 안전문제의 인식

최근 발생한 세월호 침몰사고는 특정 개인의 과오와 윤리의 문제를 넘어 우리 사회가 지닌 총체적인 부조리, 무기력을 여실히 드러내주었다. 특히 국민의 생명과 직결되는 안전작동체계의 불통은 국가와 사회에 대한 불신으로 이어졌고, ‘나’를 포함한 사회적 관계와 상호 책임에 대한 깊은 자성의 시간을 가지게 하였다.

돌이켜보면 우리 사회의 안전불감증과 안전관리체계의 부실, 그리고 허술한 사회적 관계망에 대한 반성은 비단 어제 오늘의 일이 아니다. 성수대교 붕괴, 월드컵 침몰사고, 삼풍백화점 붕괴, 화성 씨랜드화재, 대구지하철 화재 등 최근 20여 년간 발생해 왔던 굵직한 사건들이나 일상생활에서 발생하는 수많은 사건사고를 접할 때마다 우리는 스스로 반성의 목소리를 내고 국가는 대안을 마련하는 듯하였다.

그러나 국민의 생명을 위협하는 요소들은 사회 곳곳에 여전히 산재해 있고, 이렇듯 엄청난 충격과 상실을 동반한 대형 사고는 그간 정부 중심의 대응체계가 지닌 맹점을 가시화해 놓았다. 문제의 원인은 ‘정부의 부실한 안전관리시스템’이 일차로 지목될 것이나 실체는 그에 앞서 안전문화에 대한 국민 모두의 인식과 공감 부족을 먼저 지적해야 한다. 최근 대두되고 있는 안심마을 만들기 사업은 이러한 문제인식과 공감 확산을 위한 작은 출발이라 할 수 있다.

2) 안전문화 확산을 위한 안심마을 만들기 시범사업

지금까지 안전문제 해결을 위한 국가의 노력은 지속적인 제도정비와 범국민적 안전문화운동의 확산에 대한 지원이라고 할 수 있다. 그러나 우리가 겪어온 각종 안전사고의 결과는 이러한 제도와 실천운동의 문제점을 반증한다. 이는 그

안전문화에 대한
인식과 공감 확산

내용의 허점이나 다각적 관계에 대한 충분한 검증 및 관리부실에 우선하지만, 무엇보다 이를 운용하는 인적 자원과 지속적인 관리 대책, 그리고 국민의 적극적인 관심과 참여가 미진하기 때문일 것이다.

2013년부터 안전행정부가 새롭게 추진해 오고 있는 안심마을 만들기 시범사업은 이러한 국가적 안전문화 확산을 위한 실천의 일환으로, 국민 스스로가 주체가 되어 이웃과 더불어 안심하고 살 수 있는 생활환경 구축과 국민 공감대 형성의 목적에서 출발한 정책사업이다. 이제까지의 안전관리체계가 관주도의 하향식 전달체계로 작동하였다면, 안심마을 만들기는 안전사고의 직접적인 대상이라 할 수 있는 지역사회와 주민이 문제의 원인을 분석하고 대안을 찾으며 공공의 지원을 요청하는 양방향 협력체계에 기반을 둔다.

이는 점차 다양해지는 안전사고의 규모와 유형에 대응할 수 있는 국가의 안전관리시스템을 보완하고, 주민이 스스로 안전네트워크를 구축·운영함으로써 지역사회의 안전을 지속적으로 유지·관리한다는 점을 전제하고 있다. 또한 지자체와 관련 단체들이 협업함으로써 지역사회의 자율적 안전망 구축의 효과를 기대할 수 있다.

지역사회의 자율적
안전망 구축

안심마을 만들기 시범사업의 주요 내용

1) 안심네트워크

안심마을 만들기 시범사업은 지역별 재난 및 안전사고 발생 현황에 근거하여 각각의 주체와 세부사업안이 구성되었다. 사업내용은 앞서 설명한 바와 같이 안심마을 만들기의 전제조건에 대응하여, 크게 주민참여 및 협력네트워크 활동인 ‘안심네트워크 사업’과 지역안전문화 정착·확산의 공간환경으로써 ‘안전인프라 사업’으로 이루어진다.

안심네트워크는 지역주민들이 직접 해당지역의 안전문제를 발견하고 일상생활에서 협력 및 교육 등을 통해 안전한 거주환경을 자발적으로 구축해 나가는 주민활동과 일련의 소통체계를 일컫는다. 범죄예방, 교통·재난·생활 안전을 위한 각종 활동과 실행 프로그램이 그것이다. 특히 어린이, 노인, 여성, 장애인 등처럼 사회적으로나 신체적으로 불리한 대상자에 대한 보호와 배려에 관한 내용을 많이 담고 있다.

주민활동과의 소통체계

2) 안전인프라

안심네트워크가 주민주도의 프로그램과 활동이라면 안전인프라는 정부 주도의 공간 및 시설계획이라 할 수 있고, 따라서 보다 체계적인 사업기획 및 예산계획을 필요로 한다. 그러나 안전인프라의 세부사업 대상 또한 주민들에 의해 선택·제안된다는 점에서 여타의 사업과 차별성이 있고 주민 활동의 배경으로써

정부주도의 공간 및
시설계획

안전인프라(안전한 공간환경)



경사로 보행안전 길 개선(고성군 간성읍)



우범 골목길 환경 개선(고성군 간성읍)



주택가 주변 주차장 정비 및 안전한 보행로 확보, 벽화 조성(광주 남구 봉선1동)



초등학교 앞 스쿨존, 과속방지턱 설치(광주 남구 봉선1동)



독거노인 화장실 손잡이 설치(천안시 월성1동) 야간 방범등 설치(광주 남구 봉선1동)



방치된 공폐가 발굴(천안시 월성1동) 안심마을 거점조성, 안심허브센터 신축(순천시 중앙동)

안심네트워크(주민활동)



주민 소통을 위한 문화행사



어린이 안전교육



찾아기는 심장사랑학교



차 없는 거리 시민행사



안전지도 제작

(자료 : 해당 안심마을 시범사업 대상지의 사업계획서)

CPTED 개념 도입하여
사고 방지시설 및
장치 설치

안심네트워크의 연장선상에 있다.

이러한 안전인프라라는 범죄, 교통사고, 재난사고, 생활 안전사고 등 사고 유형에 따라 시설물 설치, 공간 정비 및 공간 조성의 방식으로 구현된다. 범죄예방의 경우 CPTED 개념을 도입하여 자연감시기능과 범죄심리 차단을 주요 전략으로 하며, 교통사고 예방은 피해 대상자의 보행안전을 우선으로 각종 사고 방지시설 및 장치를 설치하게 된다. 재난사고의 예방은 태풍·폭설 등의 자연재해나 화재 등에 대비하기 위한 기반시설 및 위험요소를 정비하며 미끄러짐이나 충돌 등의 생활안전사고는 각종 재료 및 보조시설물 등을 설치하게 된다. 이와 더불어 주민 공동체의 지속적 기획, 운영, 교육 등 각종 활동의 실행 장소로써 건물 등의 거점공간 조성도 포함된다.

3) 안심네트워크와 안전인프라 사업의 특징

이상의 내용을 종합하면 안심마을 만들기 시범사업은 ‘범죄예방’, ‘교통안전’, ‘재난안전’, ‘생활안전’을 목표로, 안심네트워크와 안전인프라 사업으로 구분하여 추진되며, 해당 지역의 안전문제 현안에 근거하여 세부사업의 대상을 선정하고 계획하는 것으로, 비록 지역적으로 일부 차이가 있으나 대체로 다음과 같은 일반적 양상을 보이고 있다.

안심네트워크의 경우 여성과 어린이의 안전한 귀가, 청소년 우범 방지를 위한 방법 활동이 많고, 교통안전은 어린이 통학 도우미와 불법주차 단속 등이 다수 계획되어 있다. 재난안전의 경우 일부 사업에 제설작업반 등을 구성하였으나 재난에 대한 실제 생활 체감 정도가 낮아 대부분의 사업이 이를 크게 고려하지 않았고, 화재피해 예방을 위한 소방교육 등이 일부 제시되었다. 생활안전은 일상생활에서 발생할 수 있는 인적·물적 피해에 대한 각종 교육이나 노인돌봄 등의 프로그램이 공통적으로 나타났다.

안전인프라의 경우 범죄예방은 자연감시보다 단기간에 설치가 용이한 CCTV나 야간 보안등의 계획이 많았고, 교통안전을 위한 인프라는 ‘학교 가는 길 정비’, ‘스쿨존 설치’, ‘과속방지턱 설치’, ‘보행로 정비’, ‘가드레일 설치’ 등이 계획되었다. 재난안전은 장마철 침수방지를 위한 배수로 정비나 화재사고 대응을 위한 노후주거지 차량진입로 확보, 골목길 정비, 소화전 설치 등이, 생활안전은 경사로 바닥 미끄럼 방지를 위한 마감재 설치나 핸드레일 설치와 지저분한 거리 정비 등의 계획이 많이 제시되었다. 일부 지역에서는 독거노인의 안전사고 발생 방지를 위한 화장실 핸드레일 설치 등 사적 영역도 사업 내역에 포함하고 있다. 마지막으로 안전네트워크 거점으로 주민행복센터, 안심허브센터 등의 건축물 신축 또는 공폐가 리모델링이 계획되어 있다.

안심마을 만들기 시범사업의 세부사업 내용

구분	은평구 역촌동		수원시 송죽동	광주남구 봉선1동	순천시 중앙동
안심네트워크 (주민 안전 활동)	범죄 예방	<ul style="list-style-type: none"> 마을안전지킴이 및 안전모니터 운영 여성, 어린이 안심귀가 스카우트 운영 	<ul style="list-style-type: none"> 행복마을 한 바퀴 순찰대 운영 안심귀가를 위한 SOS 국민안심 서비스 	<ul style="list-style-type: none"> 부영이 네트워크 100 운영 안심마을 치안순찰대 운영 	<ul style="list-style-type: none"> 안전마실 및 보듬이 차량 운영
	교통 안전	<ul style="list-style-type: none"> 바른주차 봉사대 			
	재난 안전	<ul style="list-style-type: none"> 위킹스쿨버스 운영 	<ul style="list-style-type: none"> 어린이 등하교 프로그램 운영 안전지킴이 봉사단 운영 노인 스쿨존 안전지킴이 운영 건강한 마을 만들기 	<ul style="list-style-type: none"> 5분대기 안전활동 조직 및 운영 119행복나눔 Festival 13-13 안전 프로젝트 노들 안전문화, 행복나눔 확산 100%주민 안전교육 마을 안전 가이드, 디자인맵 제작 	<ul style="list-style-type: none"> 재난대비 물 길 찾기 햇라인 신고
	생활 인프라거점	<ul style="list-style-type: none"> 마을 safe존 운영 	<ul style="list-style-type: none"> 아동 안전지킴이 집 지정 운영 쓰레기 무단투기, 분리수거 단속 투명 우산 나눔 		<ul style="list-style-type: none"> 한솔밥(취약계층) 분과별 전문가 지정
안전인프라 (안전한 공간 환경)	범죄 예방	시설 설치	<ul style="list-style-type: none"> CCTV설치 보안등설치 우민하우스 케어 방범서비스 지원 		
		공간 조성 및 정비	<ul style="list-style-type: none"> 범죄예방 환경디자인 주민과 함께 아름다운 우리동네만들기사업 송죽행복정원만들기사업 범죄예방 환경디자인 사업추진 	<ul style="list-style-type: none"> 어린이공원 안전환경 개선 보행통화로 안전환경개선 	<ul style="list-style-type: none"> 범죄예방 디자인
	교통 안전	시설 설치	<ul style="list-style-type: none"> 유치원, 학원 차량승강장 설치 		
		공간 조성 및 정비	<ul style="list-style-type: none"> 골목길 정비 교통 및 안전시설 설치 보행위험물정비 및환경정비 	<ul style="list-style-type: none"> 어린이 안심하고 걷는 등하교길 만들기 	<ul style="list-style-type: none"> 봉선초등학교 주변 통학안전 강화 모아아파트 주변 교통보행환경 개선
	재난 안전	시설 설치	<ul style="list-style-type: none"> 골목소화전설치 가정용 방재장비 설치 	<ul style="list-style-type: none"> 상습침수주택 침수방지시설 설치 	
		공간 조성 및 정비	<ul style="list-style-type: none"> 배수로 정비 	<ul style="list-style-type: none"> 대형사고 예방 노후주택 주거환경개선 사업 소규모 공동주택 안전점검 	
	생활 안전	시설 설치		<ul style="list-style-type: none"> 봉선중길 경사로 보행안전시설 설치 독거노인을 위한 안전시설설치 	
		공간 조성 및 정비			
	안전인프라 거점		<ul style="list-style-type: none"> 주민행복쉼터 조성 		<ul style="list-style-type: none"> 안심허브센터 구축

천안시 원성1동	거창군 북상면	진천군 진천읍	고성군 간성읍	김포시 양촌읍
	<ul style="list-style-type: none"> 안심모니터 봉사단운영 자율방범 실천 결의대회 및 캠페인 전개 	<ul style="list-style-type: none"> 주민방범대 운영 안전지도 제작 	<ul style="list-style-type: none"> 포순이 지점 지정 및 운영 	<ul style="list-style-type: none"> 방법예방 순찰대 자율방범대 방범지원 아동 성폭력, 가정 폭력 예방 교육 학교 폭력 청소년 보호 활동 실시
	<ul style="list-style-type: none"> 농기계 야광관 부착 및 경광등 설치 겨울철 제설작업반 운영 		<ul style="list-style-type: none"> 포순이 교통안전 지킴이 운영 	<ul style="list-style-type: none"> 교통안전 지킴이
<ul style="list-style-type: none"> 심장사랑 학교 운영 지역 안전리더 육성 안전지도 작성 안전 자원봉사 운영 	<ul style="list-style-type: none"> 독립가옥 경보시설 설치 재난구조 봉사 및 취약지역 복지서비스 제공 재난대비 안심차량 운영 취약세대 소화기보급 	<ul style="list-style-type: none"> 안전시설 일제점검단 운영 		<ul style="list-style-type: none"> 안심마을 지킴이 상인봉사대 운영 이웃1촌 맺기 안전문화 운동추진
	<ul style="list-style-type: none"> 독거어르신 안부확인 서비스 	<ul style="list-style-type: none"> 주민참여 봉사프로그램 운영 	<ul style="list-style-type: none"> 행복안심네트워크 협의회 구성 및 운영 주민 행복 지킴이 본부 운영 청소년 놀이문화 지원사업 주민안심 동아리방 운영 	<ul style="list-style-type: none"> 취약 가정 돌보미
<ul style="list-style-type: none"> 범죄예방지역 CCTV 설치 안심방법등 설치 	<ul style="list-style-type: none"> 취약지역 CCTV 설치 	<ul style="list-style-type: none"> 안전취약시설 정비 		<ul style="list-style-type: none"> CCTV 설치 우범지역 보안등 설치 야산 경계펜스 설치 블랙박스 설치
<ul style="list-style-type: none"> 이면골목길정비 범죄예방 환경개선사업 우범지역 공원 범죄예방환경 조성 CPTED 활용 골목길 환경조성 		<ul style="list-style-type: none"> 전제민촌 정비사업 	<ul style="list-style-type: none"> 안심공원 조성사업 안심거리 조성사업 안심벽화사업 즐거운 학교 가는 길 조성사업 	<ul style="list-style-type: none"> 안심지역 내 폐쇄형 펜스 철거 및 정비 안심마을벽화조성 간판디자인 시범사업 추진
<ul style="list-style-type: none"> 과속방지턱 설치 	<ul style="list-style-type: none"> 사고위험지역 점멸등설치 커브길반사경설치 위험도로변 가드레일 설치 및 디자인사업 사고 다발지역 선형 개선 	<ul style="list-style-type: none"> 교통사고 예방시설 구축 		
<ul style="list-style-type: none"> 교통사고 지역 차 없는 거리 조성 		<ul style="list-style-type: none"> 취약계층 안전시설 정비 	<ul style="list-style-type: none"> 안심 어린이 교통환경 개선사업 	<ul style="list-style-type: none"> 자연감시체계확보 및 보행환경개선을 위한 안심마을길 정비 고원식교차로설치 어린이보호구역 정비 양곡사거리 도로 및 교통시설물 정비
<ul style="list-style-type: none"> 재해 등 위험지역 환경개선 				
<ul style="list-style-type: none"> 재해 등 위험지역 환경개선 			<ul style="list-style-type: none"> 안심 비상벨 설치 	
	<ul style="list-style-type: none"> 복합 안심센터 신축 			

안심마을 만들기 시범사업의 문제점과 대응방향

이번 안심마을 만들기 시범사업의 목적은 일차적으로는 사업대상 지역의 생활 속 안전관리체계를 구축하는 것과 공간환경을 정비하는 것이고, 나아가 해당 성과를 토대로 범국민적 안전문화 인식을 제고하며 안전하고 건강한 국민생활환경을 구현하는 것이다. 그 선례로써 안심마을 만들기 시범사업은 큰 의의를 갖는다. 다만 향후 지속적인 사업추진 및 확대를 위해 현재 추진되고 있는 시범사업의 몇 가지 문제점을 지적하고 개선 방향을 모색해 보고자 한다.

우선 대다수 시범사업이 제시한 세부사업의 근거와 타당성이 불충분하다는 점을 들 수 있다. 일차적으로 지역의 인문·사회·경제·자연환경 등 안전문제에 대한 종합적 조사와 분석이 미흡하고, 단순 사고통계나 일부 주민들의 의견만으로 사업내용이 결정되어 해당 지역의 실질적인 안전문제와 그 해결안이라는 신뢰도를 떨어트린다. 세부사업은 안전리스크와 주어진 기간 및 예산여건 등을 고려하여 타당한 사업을 선택하고 그 우선순위로 결정해야 한다. 특히 물리적인 안전인프라의 경우 초기 사업계획에 따라 오랜 시간 지역 사회의 공간환경이 결정되므로 보다 신중한 접근과 대안이 필요하다.

유사한 맥락에서 이번 시범사업의 안전인프라 세부내용들은 해당 지역의 상위 도시관리계획 및 사업들과의 상관성이 부족하다. 공간환경 개선사업에 예산투입 비중이 높은 안심마을 만들기의 경우 지역의 건축·도시 마스터플랜과 연계함으로써 도시 전체와 조화될 수 있어야 하며, 이에

상위 도시관리계획 및
사업과의 상관성

기초현황 분석 일부(수원 송죽동)



(자료 : 수원시정연구원, 송죽동 안심마을 표준모델 구축 중간보고회 자료, 2014)

안전인프라 종합계획도(은평 역촌동) : 대상지역 전면도로 재시공



(자료 : 은평구 안심마을 시범사업 주민설명회 자료, 2014)

기반하여 예산계획도 수립되어야 한다. 다수의 사업에서 광범위한 영역에 안전인프라가 점적으로 분산 배치되는 현상은 이러한 측면에 대한 계획적 검토가 부재함을 반증하는 것이다.

한편 안심마을 만들기 시범사업의 취지에 부합하지 못하는 계획내용들도 다수 있다. 간판 정비, 벽화 그리기, 문화사랑방 보수, 북카페 조성 등은 여타의 생활환경정비사업이나 공공디자인사업 등과 성격 구분이 명확하지 않다. 또한 배수로·전기·가스시설 정비 등은 지자체가 지속적으로 관리해 나가야 할 도시기반시설 사업으로, 주민참여형 안심마을 만들기 시범사업으로서의 적절성 논란이 제기될 수 있다. 계획 대상은 동일하더라도 안전에 초점을 둔 사업으로의 전환과 안심마을 만들기 시범사업의 취지 및 예산 범위에 부합하는 시설로 조정할 필요가 있다.

또 다른 문제로 지적되는 사항은 본 사업으로 인해 기존 도시공간 요소의 활용 가치가 저하되거나 새로운 불편이 유발되는 점이다. 일부 사업에서 보도와 차도 등 기존 공공시설에 대한 전면적인 교체를 제안하였지만 물리적으로 상태가 양호하거나 안전사고와 상관성이 낮은 시설에 대한 과도한 교체 및 변경으로 인해 예산 낭비를 초래할 수 있다. 또한 미끄럼 난간, 가드레일, 방범등 등은 개별 목적의 수단이 될 수 있으나 동시에 보행 및 차량 통행의 불리함, 사생활침해 등 또 다른 주민불편을 초래할 수도 있다. 따라서 안심마을 만들기는 세부사업별 효과분석에 따른 세심한 검토와 주민협의 및 동의가 필요하다.

마지막으로 주민주도의 안심네트워크와 안전인프라 계획의 연계성 부족을 들 수 있다. 주민자치회 중심으로 추진되는 본 시범사업의 경우 지역생활과

안심네트워크와 안전인프라 계획의 연계

밀착된 안전위협 요소를 발굴하고 대처 방안을 계획함에 있어 보다 실질적인 효과를 기대할 수 있으나, 앞으로 사업종료 후에도 지속적인 주민활동 활성화에 대한 전략적 접근이 필요하다. 안전인프라를 안심네트워クの 거점으로 활용함으로써 지역 안전에 대한 주민의 관심과 참여를 상기할 수 있고, 각종 교육 활동에서 발생될 예산 대처 방안으로 이용할 수 있다.

주민주도형 안심마을 만들기의 지속과 확대

결국 주민주도형 안심마을 만들기는 해당 지역의 생활주체로서 개인과 공동체가 자발적으로 안전한 공간환경을 구축해 가는 것이고, 이를 토대로 국가의 안전망 구축 패러다임의 변화를 시도하는 것이기도 하다. 이번 시범사업을 시작으로 향후 주민주도형 안심마을 만들기의 지속과 확대를 위한 발전방향을 정리하면 다음과 같다.

도시·건축 분야의
유기적이고 통합적 계획
수립

첫째, 여타의 ‘마을 만들기’ 사업처럼 안심마을 만들기 또한 도시·건축 분야의 다양한 관점에서 유기적이고 통합적인 계획수립이 선행되어야 한다. 주민활동이 주축이 된 안심네트워クの 기획 및 유지·관리는 안전인프라의 계획과 함께 수립되어야 한다. 또한 안전인프라, 즉 보안등·야간조명·보행안전시설·응급의료시설 등 각종 안전시설은 건축 및 도시설계·토목·기계·전기 등 일반적인 도시 기반시설과 연계하여 통합적으로 계획되어야 한다.

조직적 추진체의 지정

둘째, 주민이 주체가 되는 안심마을 만들기는 지속적인 공간관리를 위한 주민협정, 주민자력의 관리계획 등을 필요로 한다. 관주도의 사업과 달리 주민주도의 사업에서 발생될 수 있는 다양한 분쟁을 소화하고 유연한 협력체계를 구축·유지하기 위한 조직적인 추진체의 지정과 운영에 대한 전략적 접근이 필요하다. 또한 민·관을 포함한 지역사회의 다양한 공동체 협력 거버넌스를 구축함으로써 사업추진의 효율을 도모하고 자구적인 예산확보 등을 위한 주민 협력방안도 갖추어야 한다.

사업 특성에 따른
재정 지원

셋째, 사업 기획 및 지원 주체는 사전조사 비용이나 공간계획수립 비용과 안전인프라 조성, 안심네트워ク 형성을 위한 프로그램 사업을 구분하고 각각의 특성을 고려하여 재정을 지원하여야 한다. 2013년 시범사업의 경우 별도로 사전조사 비용과 공간계획수립 비용을 책정하지 않아 개별 프로그램이 상호 유기적으로 결합되지 못하고 분산·파편적으로 시행됨으로써 사업 전반의 시너지 효과가 미흡하였다. 그러나 장기적인 관점에서는 이러한 초기 기획업무를 기반으로 적절한 사업범위와 예산을 수립하고 전문가의 점검과정을 거쳐 각각의 사업비용을 책정하고 지원할 수 있어야 한다.

장소중심의 통합적
사업으로의 발전

넷째, 안심마을 만들기의 시행 주체는 타 부처 사업과 연계성을 고려하여 장소중심의 통합적 사업으로 발전시켜 나가야 한다. 국토교통부의

도시재생선도지역사업을 비롯하여 문화부·환경부·농림부 등에서 추진하는 장소만들기 사업과 연계하여 사업내용의 내실화와 예산운용의 효율화를 이룸으로써 상호 시너지 효과를 극대화할 필요가 있다.

마지막으로 '주민'이 주체가 되어 '안전'문제를 해결하겠다는 안심마을 만들기 사업은 기존의 여타 사업과 차별화된 새로운 지원방식의 도입도 고려할 필요가 있다. 안심마을의 지속이란 물리적 공간환경의 개선에 앞서 지역사회의 자발적 활동이 지속됨을 의미하는 것으로, 사회안전망 시스템과 같은 보다 유연한 운영체계에 대한 국가의 관리와 지원을 요하는 것이기도 하다. 그리고 이는 무엇보다 안심마을 만들기의 주체인 주민들의 적극적인 참여로부터 비롯된다. 따라서 지역 여건과 주민공동체에 대한 이해를 전제한 실현가능한 사업추진 전략과 장기적 지속화 방안을 우선 고민해야 한다.

장기적 지속화
방안 고민

참고문헌

- 1 거창군 안심마을 조성 시범사업 세부 사업 계획, 2013
- 2 고성군 안심마을 조성 시범사업 세부 사업 계획, 2013
- 3 광주남구 안심마을 조성 시범사업 세부 사업 계획, 2013
- 4 김포시 안심마을 조성 시범사업 세부 사업 계획, 2013
- 5 서울시청, 안전도시동구백서, 2013
- 6 소방방재청, 「방재시범마을 조성을 위한 연구」, 2008
- 7 순천시 안심마을 조성 시범사업 세부 사업 계획, 2013
- 8 신상영, 「주민참여형 안전한 마을만들기 구현방안」, 서울연구원, 2012
- 9 연제구 안심마을 조성 시범사업 세부 사업 계획, 2013
- 10 엄철호 외, 「지자체 건축·도시 관련 중앙정부 공모사업의 효율적 운영을 위한 정책방안 연구」, 건축도시공간연구소, 2013
- 11 은평구 안심마을 조성 시범사업 세부 사업 계획, 2013
- 12 이상민 외, 「국토환경디자인 시범사업 성과분석 및 홍보방안 마련연구」, 2013
- 13 이왕건 외, 「일본의 방범형 안전도시·마을 만들기 사례」, 국토연구원, 2012
- 14 조한숙, 「안전도시 구축 및 발전방안에 관한 연구 : 삼척시 안전도시 구축을 중심으로」, 강원대학교, 2012
- 15 진천군 안심마을 조성 시범사업 세부 사업 계획, 2013
- 16 천안시 안심마을 조성 시범사업 세부 사업 계획, 2013
- 17 한국행정연구원, 안심마을자료집, 2014

노후 주거지에 있는 기초생활 인프라 시설들은 얼마나 가까이에 있을까?

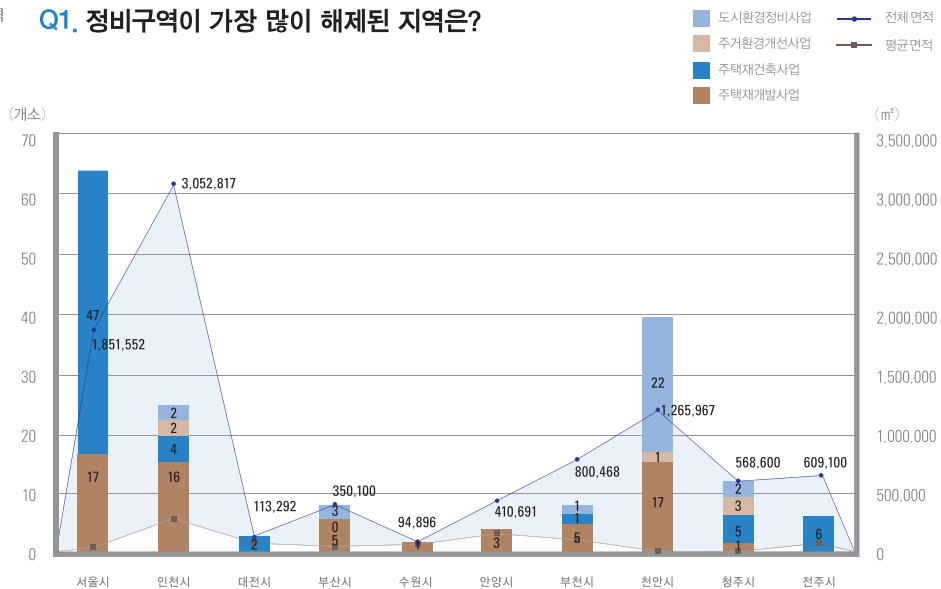
성은영

「노후 주거지의 기초생활
인프라 공급 현황 및 수준 분석」,
건축도시공간연구소, 2013

노후 주거지의 영역을 해제된 정비구역으로 한정하고, 최근 3년 동안(2011~2013) 해제된 「도시 및 주거환경 정비법」에 의한 정비사업구역(176개 구역) 중에서 임의로 설정된 도보근린권의 범위(3만~16만㎡)에 해당하는 76개 구역 내 각 주택에서 용도별 최단거리에 있는 기초생활 인프라 시설에 이르는 평균거리를 분석하였다.

각 지역 내 정비구역
해제구역 수 및
평균면적

Q1. 정비구역이 가장 많이 해제된 지역은?



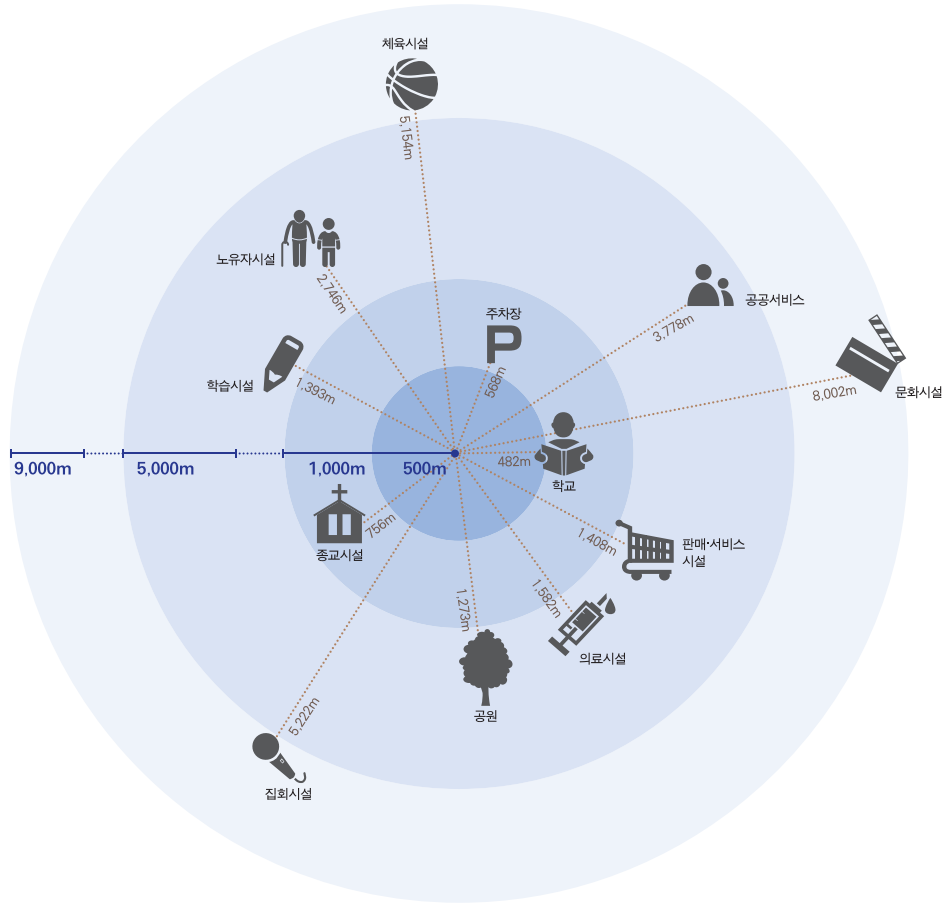
A. 최근 3년간 전국 176개, 면적 920만㎡에 해당하는 정비구역 해제

지역별로는 서울시(64곳)와 천안시(41곳)에서 해제된 정비구역수가 많았으며, 인천시에서는 가장 넓은 면적(305만 2,817㎡)이 해제되었다. 또한 안양시(13만 6,897㎡)와 부천시(11만 4,353㎡)에서 해제된 정비구역들은 비교적 구역당 면적이 넓었으며, 서울시의 경우 작은 규모(2만 8,931㎡)의 정비구역들이 다량 해제되었다.

* 기초생활 인프라 시설 : 도시주인의 생활편의를 증진하고 삶의 질을 일정한 수준으로 유지하거나 향상시키기 위해 필요한 시설(「도시재생 활성화 및 지원에 관한 특별법」 제2조)

Q2. 노후 주거지에서 가장 가까운 거리에 있는 시설은?

대표용도별
시설 도달거리



세부시설
용도별 도달거리

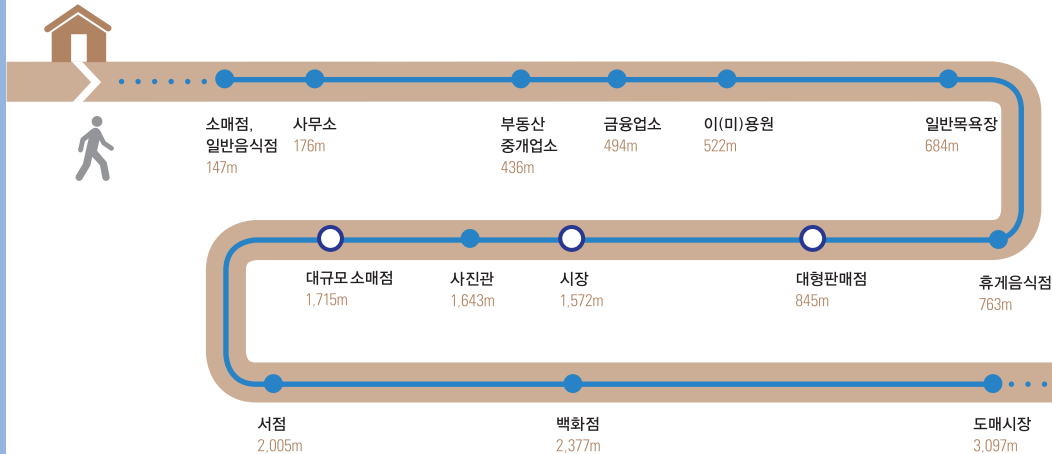


A. 대표용도별로는 학교(482m),

세부용도별로는 소매점(147m)과 교회(232m)

노후 주거지 내의 각 주택에서 학교와 주차장, 종교시설 등이 500m 내외를 상회하는 거리에 있다. 「건축법」시행령의 시설 세부용도별로는 소매점과 음식점, 교회 등이 150m 내외로 인접해 있다. 반면 공연장이나 체육관 등은 노후 주거지에서 10km 내외 거리에 있다.

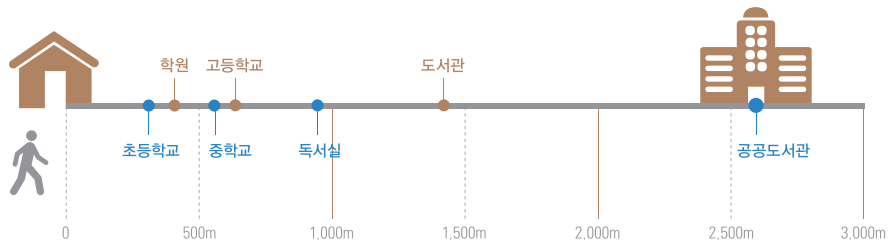
Q3. 시장이 가까울까, 대형마트가 가까울까?



A. 시장과 대형마트 접근성 유사

‘대형마트’는 「유통산업발전법」 제2조 제3항의 ‘대규모 점포’에 해당되는 연면적 3,000㎡ 이상의 점포집단(식품, 가전 및 생활용품을 중심으로 점원의 도움 없이 소비자에게 소매)이므로 「건축법」시행령 별표1의 건축물 용도상 ‘대규모 소매점’에 해당한다. 노후 주거지에서 시장은 1.6km 내외, 대형마트는 1.7km 내외로 접근 여건이 유사하다. 또한 단일 용도의 소매점인 대형판매점의 경우 각 주호에서 평균 845m 이동 시 접근이 가능하다. 따라서 최근 논란이 되고 있는 근린 내 기업형 슈퍼마켓(SSM)이나 대형마트는 지역 내 근린 시장과 입지여건이 매우 유사한 것으로 나타났다.

Q4. 공공도서관에 걸어서 갈 수 있을까?



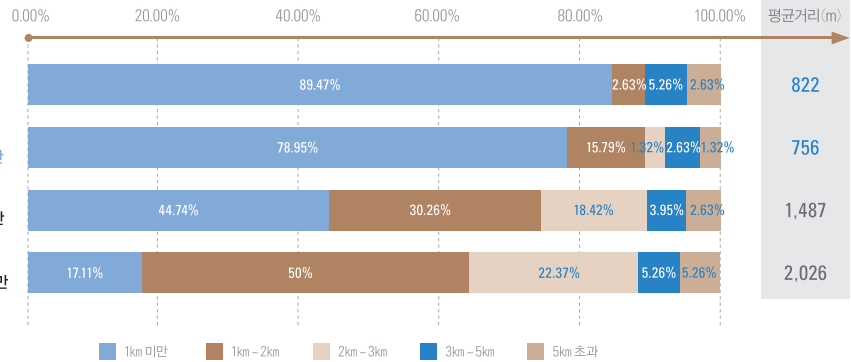
A. 공공도서관 접근성 낮아

학교 시설의 경우 전 지역에서 평균 482m 거리로 접근이 가능하다. 그러나 공공도서관은 노후 주거지에서 평균 2.6km를 이동해야 한다. 이는 시속 4km의 평균 도보속도로 40분가량 걸어야 하는 거리다. 일반적인 도서관도 1.3km 내외의 거리에 있다. 그러나 학원은 평균 404m로 초등학교와 유사하다.

공원규모별
도달거리 비율
(거리반경별
해당구역수 비중, %)

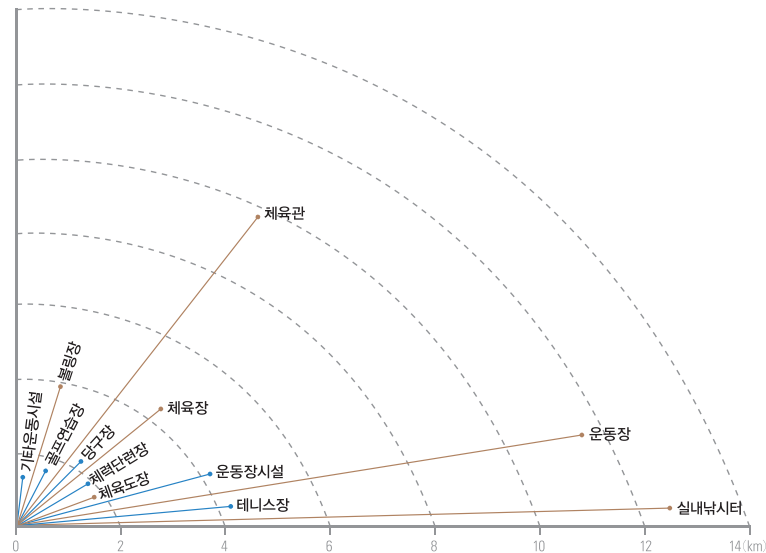


Q5. 운동이나 산책하러 어디로 갈까?



A. 공원으로로서의 접근성은 1.2km 내외

이 중 소공원, 어린이공원 등에 해당하는 1,500㎡ 이하의 공원들은 약 90% 지역에서 1km 이내에 접근이 가능하다. 그러나 도시공원법에 의한 도보권 공원의 유치 기준(3만㎡ 이상, 1km 이하)에 못 미치는 지역이 다수 분포하고 있으며, 5km 이상 이동해야 하는 지역도 공원 규모별로 5% 내외 존재한다.

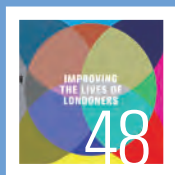


A. 체육시설로의 접근은 더욱 요원

골프연습장이나 체육도장, 기타 사설 운동시설들은 2km 이내에서 접근이 가능하지만, 규모가 커질수록 10km를 상회하고 있다.

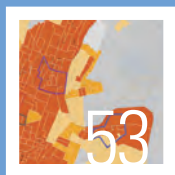
건축도시동향

해외에서는 점차 거대해지는 도시를 운영하는 데 있어 효율성을 제고하기 위한 방안을 모색 중에 있다. 영국과 미국은 각각 스마트 런던 플랜을 전개하고, 안전한 마을 만들기를 위한 웹 기반의 활용 기술 개발에 몰두하며 새로운 정보통신 기술의 도입을 열심으로 삼고 있다. 국내에서는 신진 건축사 육성 정책과 녹색건축, 대중교통전용지구의 도입 등을 통해 도시와 건축에 새로운 활력을 불어넣고 있다.



스마트 시티를 향한 런던시의 포석 '스마트 런던 플랜'

스마트 런던 플랜은 런던시가 인터넷 기반의 기술혁신이 시민의 도시생활과 시정운영에 어떤 영향을 줄 수 있는지를 고민한 첫 번째 시도로, '도시 관리의 효율성 증대, 기술 혁신 산업의 육성, 삶의 질 확보'라는 명확한 목적을 설정하고 통합적 대응방안을 제시하고 있다.



투게더 노쓰저지의 웹 기반 시민참여형 지도만들기와 범죄예방 계획

웹 기반의 시민참여지도는 범죄예방과 관련된 기관 간의 정보 교환과 통합적 정보 제공의 측면에서 지역의 안전 문제의 경각심을 불러일으키고, 어떤 문제가 가장 심각한지에 대해 주민 스스로가 고민할 수 있는 계기를 제공한다.



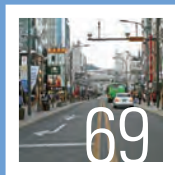
'신진 건축사 설계공모'의 성과와 한계

'신진 건축사 설계공모'는 공모 참여자격을 '공모 공고일 현재 만 45세 이하의 건축사사무소 개설 신고자'로 제한한 일종의 제한 설계공모로, 2012년부터 국토교통부의 주관 아래 지자체 등 공공발주기관이 함께 시행해 왔다.



녹색건축 활성화 정책의 현황과 과제

건물 부문의 에너지 및 온실가스 감축을 위한 정책적 접근방식은 정책 적용대상과 방식에 따라 크게 신축건물의 에너지 성능 기준을 강화하는 방식과 기존건물의 성능을 개선하는 방식으로 구분된다.



서울시 최초의 대중교통전용지구 - 신촌 연세로

서울시는 대중교통전용지구의 도입을 통해 단순히 통과하는 '길'을 넘어 '걷고 즐기고 꿈꾸는 거리'를 만들고자 하였으며, 이를 계기로 지역 고유의 자생적 문화와 상권을 되살리고 도시 전체에 활력을 불어넣기를 기대하고 있다.



국내외 단신

- 호주 뉴사우스웨일스주 에핑타운센터 도심활성화지구 계획안 발표 외
- 건축물 안전을 위한 설계 · 시공 상시 모니터링 및 유지 · 관리 대책 활성화 외

스마트 시티를 향한 런던시의 포석 ‘스마트 런던 플랜’

유승호

런던대학교(UCL) 도시계획학과 박사과정

스마트 시티(Smart City)의 배경과 의미

21세기에 들어서면서 전 세계의 도시화와 도시집중화 현상은 갈수록 심화되고 있다. 유엔개발계획(UNDP)의 조사에 따르면, 세계인구는 2050년까지 96억 명에 이를 것으로 예상되고, 그중 60% 이상인 65억 명이 도시에 거주할 것으로 전망된다*.

급격한 도시인구의 증가는 도시지역 인구밀도의 증가를 의미할 뿐 아니라, 교통·에너지 등을 포함한 도시 기반시설의 확충과 일자리 창출, 의료서비스 등 경제·사회적 분야에 새로운 시스템을 도시에 요구하고 있다. 이와 함께 이산화탄소 배출량의 증가와 같은 환경오염 문제, 2025년까지 세계 GDP의 65%를 도시지역에서 만들어 낼 것으로 예상되는 경제적 양극화 등은 현대 도시가 직면하고 있는 문제들로, 그 심각성이 커지고 있다**.

그러나 도시의 문제를 해결하기 위한 정부의 예산 지출 필요성은 비약적으로 증가하는 데 비해서 가용예산은 한정되어 있기 때문에 이를 위한 합리적인 해결방안이 요구되고 있다. 세계의 주요 국

가와 도시들은 당면한 도시문제의 해결과 효율적인 도시 관리를 위해서 무선통신(Wireless), 클라우드(Cloud), 실시간 데이터 수집(Real-time sensing), 대단위 데이터 처리(Big data) 등 디지털 정보통신 기술을 기반으로 하는 도시 시스템, 이른바 스마트 시티(Smart City)에 대한 정책개발과 투자를 진행하고 있다.

스마트 시티는 정보 통신 기술이 도시 운영의 효율성 증대, 빈곤 및 사회적 차별의 감소, 삶의 질 향상에 어떤 영향을 줄 수 있을 것인가에 논의의 중심을 두고 10여 년 전부터 학계와 산업계에서 꾸준히 진행되어 왔다***. 그러나 도시의 다양한 분야에 적용되고 있는 각기 다른 기술과 데이터를 통합·운영할 수 있는 기술에 대한 투자 부족과**** 이들 기술이 효과적으로 도시에 적용될 수 있을 것인가에 대한 의구심과 인식부족은 스마트 시티의 현실화에 큰 걸림돌이 되어 왔다*****.

그러나 정보통신 기술 분야의 비약적인 발전에 따라 관련 기

*

United Nations, Department of Economic and Social Affairs, Population Division. *World Population Prospects: The 2012 Revision, Key Findings and Advance Tables. Working Paper No. ESA/P/WP.227*. United Nations, 2013

**

G. Falconer and S. Mitchell. *Smart City Framework: A Systematic Process for Enabling Smart+Connected Communities*. CISCO, 2012

C. Harrison et al. *Foundations for smarter cities*. IBM Journal of Research and Development, 2010, 54:1-16

M. Batty et al. *Smart Cities of the Future*. UCL Working Paper Series 188, Centre for Advanced Spatial Analysis, 2012

G. Falconer and S. Mitchell. *Smart City Framework: A Systematic Process for Enabling Smart+Connected Communities*. CISCO, 2012.

술의 통합적 운영이 구체화되고, 스마트폰 등 디지털 기기의 대중화에 따른 도시정보화의 수요와 필요성이 증가함에 따라서 스마트 시티는 도시 운영체계와 국가 정책지원의 중요한 화두가 되고 있다. 특히 스마트 시티와 관련된 기술산업이 도시경쟁력의 중요한 지표로 부각되면서, 시카고 · 뉴욕 · 스톡홀름 · 바르셀로나 등 세계의 주요 도시들은 이 산업 분야의 선점을 위해 정책개발과 연구 투자에 박차를 가하고 있다.

영국의 스마트 시티 전개 상황

영국은 도시운영의 효율성 증대와 차세대 산업육성 측면에서 스마트 시티에 대한 관심을 가져왔다. 정부는 지난 2013년 1월 30개 도시의 경쟁을 통해서 글래스고(Glasgow)를 향후 2,400만 파운드(약 415억 원)를 지원하는 영국 최초의 스마트 시티로 선정하고, 교통 · 환경 · 에너지 · 의료 시스템 등의 개선을 지원하고 있다*. 기업 혁신 기술 부처(Department for Business, Innovation and Skills)는 스마트 시티에 대한 구체적인 정부 대응 방안으로써 스마트 시티에 대한 배경과 방향, 산업적 가치, 세계의 스마트 시티 현황에 대한 3개의 보고서를 2013년 10월 발행하고 스마트 시티에 대한 지원을 본격화하였다**.

이들 보고서에 따르면, 영국 정부는 2020년까지 세계의 스마트 시티 산업이 4,000억 달러(약 408조 원) 이상의 가치를 지닌 산업으

로 성장할 것으로 예상하고, 영국 도시와 산업계가 약 10%의 시장을 차지해야 한다고 주장하고 있다***. 이를 위해서 스마트 시티 포럼(Smart Cities Forum)을 설치하고, 대학 과학부 장관(Universities and Science Minister)과 도시부 장관(Cities Minister)이 중심이 되어서 학계 · 산업계 · 도시정부 간의 협력관계를 만들어 나가기로 결정하였다****.

또한 스마트 시티에 대한 연구 지원을 강화하기 위해서 영국 연구진흥기관(Research Councils UK)을 통해 9,500만 파운드(약 1,640억 원)의 스마트 시티 연구비를 지원하고, 이와 별도로 지능화 교통시스템, 의료시스템 첨단화 작업, 스마트 미터(Smart Meter)의 도입 등에 대한 투자도 2020년까지 진행할 예정이다*****.

그러나 영국 정부의 스마트 시티 산업 육성 및 지원정책은 유럽을 비롯한 다른 선진국에 비해서 뒤처지는 것으로 평가되고 있다. 대표적인 예로 영국은 2000년 3G 이동통신망을 유럽 국가 중에서 가장 먼저 도입하였지만, 4G 이동통신망은 사업자 선정의 문제 등으로 인해 도입이 지연되면서 이동통신 시장의 성장과 어플리케이션 연구 및 투자에 장애가 되었다. 또한 영국 정부와 도시들의 스마트 시티에 대한 낙장대응은 관련 기업과 산업 분석연구소들의 비판 대상이 되고 있다. SAP와 Ovum은 “세계의 다른 도시들은 스마트 시티에 대한 투자와 기술혁신에 막대한 투자를 하면서 영국 도시들을 앞서 나가고 있다”고 지적하고, “영국 국민들에게 많은 일자리와 혜택을 만들어 줄 스마트 시티 분야가 영국 정부의 정책적 방관에 의해서 외면당하

*

Glasgow City Council. *Glasgow wins £24 million future cities competition*. Glasgow City Council, 2013 (<http://www.glasgow.gov.uk/index.aspx?articleid=9647>)

**

1) Department for Business, Innovation and Skills. *Smart Cities background paper*, Department for Business, Innovation and Skills, 2013, 2) Department for Business, Innovation and Skills. *BIS RESEARCH PAPER NO. 135. Global Innovators: International Case Studies on Smart Cities Smart Cities Study - Case Studies*, Department for Business, Innovation and Skills, 2013, 3) Department for Business, Innovation and Skills. *BIS RESEARCH PAPER NO. 136. The Smart City Market: Opportunities for the UK*, Department for Business, Innovation and Skills, 2013

Department for Business, Innovation and Skills. *Smart Cities background paper*, Department for Business, Innovation and Skills, 2013

Department for Business, Innovation and Skills. *New initiative to support \$40 billion smart cities in the UK*. Department for Business, Innovation & Skills, 2013 (<https://www.gov.uk/government/news/new-initiative-to-support-40-billion-smart-cities-in-the-uk>)

Department for Business, Innovation and Skills. *Smart Cities background paper*, Department for Business, Innovation and Skills, 2013

고 있으며, 영국 도시들의 혁신과 기술발전은 선진국의 대도시뿐 아니라 중국과 인도의 도시들에마저 뒤떨어진다”고 비판하였다*.

스마트 런던 플랜의 배경

런던의 인구는 2011년에서 2021년 사이에 100만 명 가까이 증가할 것으로 예상되고 있으며, 2030년에는 뉴욕보다 앞서 인구 1,000만 명의 도시가 될 것으로 런던시 정부는 내다보고 있다**. 이와 함께 급격히 증가하는 인구는 최소 64만 1,000개의 새로운 일자리와 80만 가구의 주택을 필요로 하고, 출퇴근 시 대중교통을 통해 이동하는 인구도 60만 명이 더 증가할 것이며, 상·하수 처리, 쓰레기, 에너지, 의료서비스 등의 도시 기반시설 수요와 요구도 빠르게 증가할 것으로 예상되고 있다**.

런던시는 런던시민에게 더 좋은 도시환경과 일자리를 제공하고, 기업들이 요구하는 기반시설 및 도시 서비스를 확충하기 위해서는 스마트 시티 시스템의 도입이 필수적이라 판단하고, 런던시장의 정책 지원기구인 스마트 런던 위원회(Smart London Board)를 2013년 3월 설립한 뒤 스마트 시티를 향한 첫 번째 장기적 계획인 ‘스마트 런던 플랜’을 2013년 9월 발표하였다.

스마트 런던 플랜의 개념



(자료 : Greater London Authority, *Smart London Plan*, p18, Greater London Authority, 2013)

스마트 런던 플랜의 내용과 의미

이번 스마트 런던 플랜을 통해서 런던시가 추구하는 목표는 도시 관리의 효율성 증대, 기술 혁신 산업의 육성, 삶의 질 확보 등 세 가지로 요약할 수 있다. 런던시는 급격한 인구 증가와 제한된 예산 속에서 이 세 가지의 목적을 이루어 나가기 위해서 총 7개의 정책 방향을 설정하고, 미래 런던에 대한 밑그림과 전략을 제시하고 있다. 7개의 정책방향 중에서 세 가지는 효율적인 도시관리에 대한 내용을 포함하고 있으며, 혁신 기술을 보유한 중소기업의 지원, 그리고 디지털 기술의 확산과 지역 커뮤니티 중심의 시장 참여 증

진은 보고서 전체에 걸쳐서 반복적으로 강조되고 있다.

비록 54페이지에 불과한 짧은 문서지만, 이 계획은 런던시의 향후 정책추진에 있어 네 가지의 중요한 의미를 포함하고 있다.

첫째, 스마트 런던 플랜은 향후 런던시의 스마트 시티화 정책이 지속적이고 체계적으로 진행될 수 있도록 주요 정책의 목적과 발표시기를 규정하고 있다. 대표적인 예로 공공데이터의 향후 운영방식과 데이터 표준화 방안 등의 내용을 포함하는 장기적 기반 시설 투자계획(Mayor's Long Term Infrastructure Plan)을 2014년

*

D. Preez, *SAP: Austerity is stifling smart city innovation in the UK*. *Computer World UK*, 2013 (<http://www.computerworlduk.com/news/applications/3427806/sap-austerity-is-stifling-smart-city-innovation-in-the-uk/>)

**

Greater London Authority. *Smart London vision*. Greater London Authority, 2013 (<https://www.london.gov.uk/priorities/business-economy/vision-and-strategy/smart-london>)

스마트 런던 플랜의 세부 분야 및 주요 내용

스마트 런던 플랜 세부 분야	주요 내용
Londoners at the core	- 의료, 교육을 포함한 도시 서비스 개선을 위한 디지털 기술의 적극적 사용 - 디지털 기술 보급과 활용을 통한 런던 시민의 시정 참여 유도
With Access to open data	- 런던 데이터스토어(London Datastore)를 통한 공공데이터 개방 증대 - 공공데이터의 투명성과 신뢰도 확보 - 다른 기관들과의 협력관계 강화와 데이터 표준화 작업 진행
Leveraging London's research, technology and creative talent	- 런던을 유럽의 디지털 기술 중심도시로 육성 - 대학, 연구기관, 기업의 지원 강화
Brought together through networks	- 기존의 스마트 시티 활동들과 새로운 프로그램의 융합 추진 - 런던의 중소기업과 지역 커뮤니티 지원
To enable London to adapt and grow	- 도시 기반시설 운영의 첨단화 추진 - 도로환경 개선과 시민안전을 위한 기술개발
And City hall to better serve Londoners' needs	- 런던시 산하 기관들의 데이터 공유확대 - 런던시 시정 운영에 데이터 활용 극대화 - 공공 분야 사업에 중소기업 진출 확대
Offering a 'Smarter' London experience for all	- 디지털 화폐의 도입과 활용 - 공공장소에서 초고속 무선 접속장치(Wifi) 운영 등 생활 환경에서 디지털 기술 도입 강화

(자료 : Greater London Authority, *Smart London Plan*, p18, Greater London Authority, 2013)

여름까지 발표할 것으로 설정하였으며, 2016년까지 2,400만 파운드를 투자해서 종사자 250명 이하의 중소기업 2,200개가 고속 인터넷 기반시설을 갖출 수 있도록 지원할 것도 명시하였다.

둘째, 공공데이터의 개방을 가속화하면서 시정부의 정책설정과 결정과정에 적극적으로 데이터를 도입할 것을 권장하고 있다. 스마트 런던 플랜은 공공데이터의 개방 및 운영에 대한 정책이 체계적·연속적·다차원적으로 진행되어야 한다고 보고, 이에 대한 목표와 운영방침을 제시하고 있다. 구체적인 방안으로 런던시의 공공데이터를 제공하고 있는 런던 데이터 스토어(London Datastore)가 2016년까지 세계적 공공데이터 플랫폼으로 성장할 수 있도록 지원하며, 런던시와 각 구청 간의 협력을 확대해 나갈 예정이다. 더 나아가 바르셀로나를 포함한 유럽연합 내 도시들과

데이터를 공유할 수 있는 iCity 프로그램을 추진해 더 많은 시민들이 공공데이터의 혜택을 볼 수 있는 방안을 준비하고 있다*.

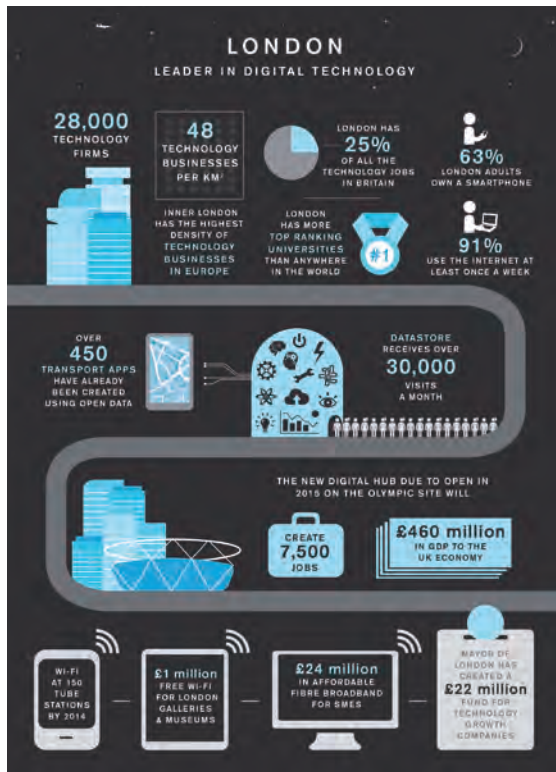
또한 런던의 움직임을 한눈에 파악할 수 있는 런던 대시보드(London Dashboard)를 개선해 나가고, 적극적으로 홍보해서 런던 대시보드의 사용자 수가 2018년까지 2배로 증가할 수 있도록 지원하기로 하였다**.

셋째, 스마트 시티를 위한 협력 네트워크의 필요성을 강조하였다. 스마트 시티에서 중요하게 다루어질 디지털 혁신기술, 데이터 처리, 기반시설의 첨단운영 등은 학계·산업계·공공기관의 협력관계가 이전보다 훨씬 중요해질 것으로 예상되고 있다. 스마트 런던 플랜은 지금까지의 협력 관계들을 더욱 공고히 하고, 조직 간의 교차 협력을 강화해서 빠르게 변화하는 도시상황에 효과적으

*
Greater London Authority, *Smart London Plan*.
P25. Greater London Authority, 2013

**
London Dashboard Homepage (<http://data.london.gov.uk/london-dashboard>)

스마트 시티산업이 런던에 미치는 영향



(자료 : Greater London Authority, Smart London Plan, p29, Greater London Authority, 2013)

로 대응할 수 있는 시스템을 만들어야 한다고 강조한다.

런던시는 스마트 런던 혁신 챌린지(Smart London Innovation Challenge)를 설립하고, 기업·연구기관·시민들 간의 협력을 통해 런던의 성장과 동반하여 발생할 수 있는 문제들의 해결책을 모색하기로 하였다. 그리고 런던에 이미 존재하고 있는 지역 네트워크와 새로 조성되는 네트워크의 융합 효과를 위해 스마트 런던 혁신 네트워크(Smart London Innovation Network)를 조직하여 중소기업들과 런던의 지역 커뮤니티들을 지원하기로 하였다.

그러나 스마트 런던 플랜의 궁극적인 목적은 런던 시민들의 생활환경을 지원하고, 이들의 목소리를 실시간으로 반영해서 생활만족도를 높이는 것에 있다. 디지털 기기로 무장한 시민들은 스마트 시티에서 기본적인면서도 가장 중요한 요소로서, 시민들의 호응과 참여가 없는 정책은 그 한계가 명확하다는 인식을 기반으로 이 계획은 작성되었다.

따라서 교통혼잡과 느장 처리되는 공공서비스 등 시민들의 일상생활 속 불편한 요소를 개선해 나가는 한편 시민참여의 폭을 확장시켜서 이들의 의견이 시정운영에 반영될 수 있는 기회를 늘리도록 하였다. 모든 런던시민이 디지털 기기를 사용할 수 있도록 학교와 공공기관을 중심으로 시민들의 디지털 교육을 강화하고, 런던 시민들이 주요 정책에 대해서 런던시장에게 의견을 전달할 수 있는 소셜미디어 겸 온라인 커뮤니티 Talk London을 개설하였다*.

도시 공간의 지능화 사업도 동시에 추진하여서 시민들이 안전하고 편리한 스마트 시티공간을 체험할 수 있도록 퀸 엘리자베스 올림픽 공원(Queen Elizabeth Olympic Park)을 2016년까지 개선한 뒤 시범운영하도록 하였다.

맺음말

런던시는 지금까지 새로운 기술환경에 대한 많은 자산을 보유하고 있지만, 디지털 기술, 데이터 활용 등에 대한 정책들은 개별적·부분적으로만 진행되어 왔다. 스마트 런던 플랜은 런던시가 인터넷 기반의 기술혁신이 시민의 도시생활과 시정운영에 어떤 영향을 줄 수 있는지를 고민한 첫 번째 시도로, '도시 관리의 효율성 증대, 기술 혁신 산업의 육성, 삶의 질 확보'라는 명확한 목적을 설정하고 통합적 대응방안을 제시하고 있다. 스마트 시티를 향한 런던시의 행보는 다른 도시들의 통합적 스마트 시티 계획에 시사점을 던져주고 있으며, 향후 세계 대도시들의 정책 설정에 중요한 기준이 될 것으로 보인다.

*

Talk London Homepage (<http://talklondon.london.gov.uk/>)

투게더 노쓰저지의 웹 기반 시민참여형 지도만들기와 범죄예방 계획

김혜열
러트거스 뉴저지 주립대학교
도시계획 및 정책 석사

개요

최근 국내외에서 ‘안전한 마을 만들기’에 대한 관심이 증대되고 있다. 지역의 안전은 도시재생 과정에서 지역을 지속적으로 개선하고 발전시키기 위한 기본적 요소로 작용한다. 최소한의 안전이 보장되어야 지역주민들이 지역의 장점을 개발하고 단점을 개선하는 발전의 과정에 적극적으로 참여할 수 있다.

국내에서도 행정안전부와 서울시 등에서 안전한 지역을 조성하여 지속적인 발전을 도모하기 위한 안심마을 시범사업, 안전마을 공모사업 등의 다양한 사업을 추진하고 있다. 안전마을·안심마을 만들기는 크게 지역주민들의 공동체 의식을 함양하여 거주지의 안전을 스스로 지키도록 하는 것과 행정당국에서 안전을 위해 필수적인 치안시설 조명 CCTV 등의 안전시설의 수요를 파악하고 공급하는 두 가지 방법으로 추진된다.

이러한 안전마을·안심마을 만들기를 위한 계획이 성공을 거두기 위해서는 지역 내의 위험한 지역을 효과적으로 파악하고, 지역주민들의 공동체 의식과 안전 인식을 개선하는 과정이 필요하며, 많은 조직들에서 보다 효과적인 사업 추진을 위한 방법을 마련하기 위해 노력 중이다.

미국 뉴저지 주의 지역개발을 위해 설립된 투게더 노쓰저지(TNJ, Together North Jersey)에서는 지속가능한 지역 만들기를 위한 CPTED 기술을 도입하고 보급하고 있다. 특히 최근에는 기존 CPTED 워크숍의 효율성을 향상시키기 위해 웹 기반의 시민참여형 지도만들기 툴을 접목시키고 있다.

시민참여형 지도만들기 툴은 지역주민들의 참여를 통한 데이터

구축을 가능하도록 하여 범죄예방을 위한 지역내 위험요소 파악을 보다 정확하게 할 뿐만 아니라 지역내 공동체 의식을 증진시키는 데 도움이 되고 있다.

Safe Growth/CPTED Training Program

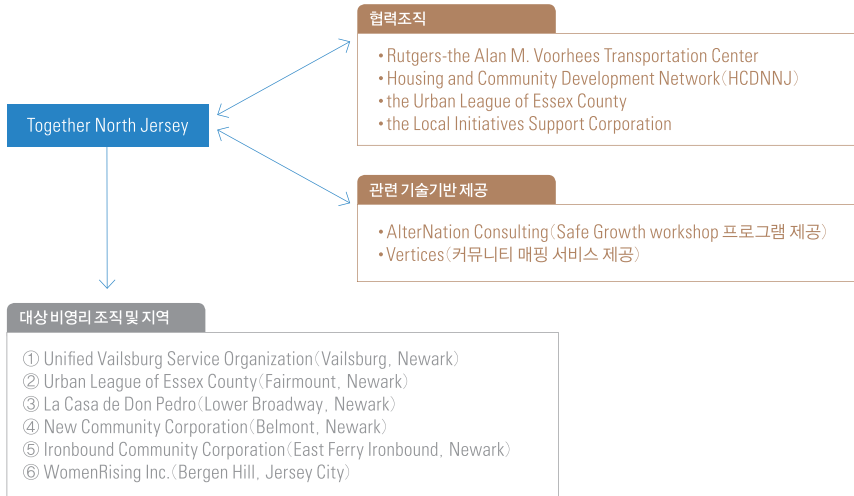
TNJ는 최근 뉴저지 내 뉴와크와 저지시티 내에 위치한 6개 문제 지역을 대상으로 웹 기반의 시민참여형 지도 만들기를 활용한 범죄예방 계획 수립 과정 방법을 ‘안전한 발전을 위한 범죄예방형 환경설계 훈련(Safe Growth/CPTED Training)’을 통해 제공하고 있다.

이와 같은 프로그램은 TNJ가 미국 정부(HUD)의 ‘지속가능한 커뮤니티 지역계획 보조 사업(Sustainable Communities Regional Planning Grant program)’으로 지원받은 보조금을 기관이 다시 ‘비영리기관 소규모 자금 제공 프로그램(NGO Micro-Grant Program)’을 운영함으로써 통해 제공된다.

비영리기관 소규모 지원금 제도는 뉴저지 북쪽 지역의 지속가능한 지역개발에 공헌하는 비정부 기관들에 금융지원을 제공하기 위해 마련되었으며, 이를 통해 TNJ가 커뮤니티 개발 조직(CDO, Community Development Organization)과 사회복지기관 등 다양한 커뮤니티 기반의 비영리기관들이 추진하는 지역발전 사업들에 함께 참여할 수 있는 계기를 마련한다.

지속가능한 발전의 첫걸음이 되는 안전한 지역 만들기를 위해 TNJ는 2014년에 CPTED 관련 기술 제공 프로그램(Safe Growth/CPTED Training)을 ‘비영리기관 소규모 자금 제공(NGO Micro-Grant

Safe Growth/CPTED Training Program 관련 조직



Program)’의 세부 프로그램으로 운영하고 있다.

Safe Growth/CPTED Training 프로그램은 지역 비영리기관 등에 웹 기반의 시민참여형 지도만들기를 접목한 범죄예방계획 수립 방법을 제공한다. 이 교육과정은 지역 주민들의 관심을 극대화할 뿐만 아니라 주민참여를 통해 지역의 위험요소들을 구체적으로 파악할 수 있도록 한다.

TNJ는 프로그램의 기획단계, 기술기반 구축 단계, 사업 수행 단계에서 다양한 조직들과 연계하여 효과적인 훈련과정을 제공하고 있다.

우선 사업 기획단계에서 TNJ는 지역대학 연구소, 비영리기관 협력조직, 지역계획 관련 비영리기관 등과 협력하여 프로그램 운영 방법 등을 포함한 전반적인 교육과정 기획과 실제 대상 조직 및 대상 지역의 선정 등을 함께한다.

이러한 다양한 기관 간의 논의과정은 이번 워크숍 기획과정에서 범죄예방을 위한 환경계획 워크숍과 웹 기반의 시민참여형 지도만들기 과정을 접목할 수 있는 계기를 제공하였다.

웹 기반의 시민참여형 지도만들기 과정은 CPTED 워크숍에 필수적인 지역 안전위험요소에 대한 주민들의 의견을 수렴하고 지역주민들 간의 관련 정보를 공유하는 과정이 보다 효과적으로 이루어질 수 있도록 돕는다.

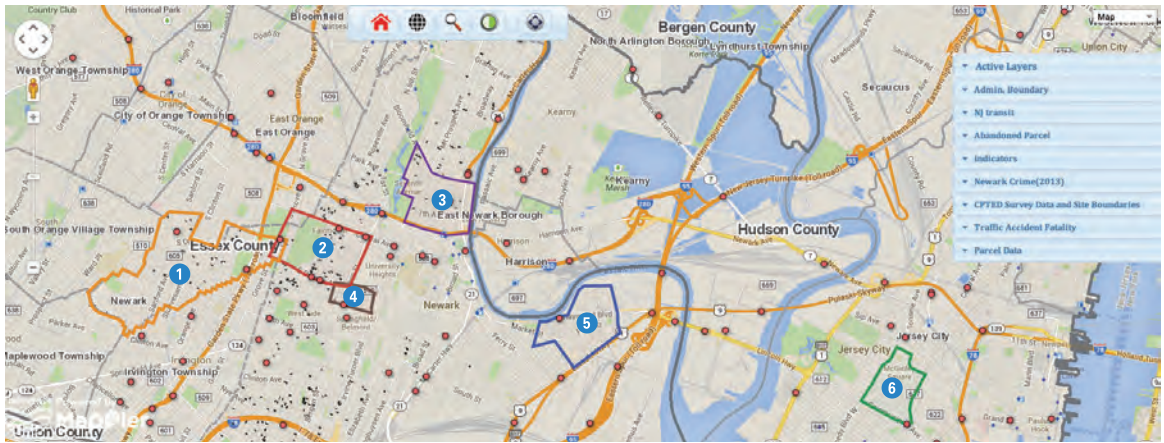
Safe Growth/CPTED Training 프로그램은 TNJ의 프로그램 기획을 바탕으로 실제로 CPTED 워크숍과 웹 기반의 시민참여형 지도 만들기 분야의 전문 기관들로부터 기술기반을 요청하여, ‘웹 기반의 시민참여형 지도 만들기를 통한 CPTED 워크숍’의 통합적인 패키지로 각 커뮤니티에 제공된다*.

마지막으로, 이 프로그램은 각 커뮤니티와 긴밀한 연계를 갖

*

‘The Safe Growth/CPTED workshops’은 뉴저지주 내 패터슨시의 전직경찰관이자 도시계획가인 Gregory Saville가 운영하는 Alternation LLC에 의해 제공되며, 웹기반의 시민참여형 지도만들기는 뉴저지주를 기반으로 참여형 지리정보 서비스를 제공하는 Vertices, LLC (대표, 임완수 박사)에 의해 제공된다.

Safe Growth/CPTED Training Program 시범 대상지



- ① Vailsburg, Newark - Unified Vailsburg Service Organization
- ② Faimount, Newark - Urban League of Essex County
- ③ Lower Broadway, Newark - La Casa de Don Pedro

- ④ Belmont, Newark - New Community Corporation
- ⑤ East Ferry Ironbound, Newark - Ironbound Community Corporation
- ⑥ Bergen Hill, Jersey City - WomenRising Inc.

고 있는 커뮤니티 개발 기관들(CDC, Community Development Corporations)에 제공된다.

2014년 프로그램에는 뉴왁과 저지시티를 기반으로 수년간 운영된 6개 조직이 선정되었으며, TNJ와 기술기반을 제공하는 Alternation LLC(CPTED 부문), Vertices, LLC(웹 기반의 시민참여형 지도 만들기 부문) 등은 이 조직들과 자원봉사자들을 대상으로 The Safe Growth/CPTED 워크숍을 제공하고 있다*.

안전한 마을 만들기를 위해서 지역주민들의 참여가 가장 중요한 요소인 만큼 지역 주민들과 지속적으로 신뢰를 쌓아온 CDC들이 직접 주민들을 만나 워크숍을 진행하도록 하는 것이다. 이때 TNJ는 CDC들이 워크숍 진행에 필요한 정보와 기술기반을 협력조직들과 관련 기술을 제공하는 기관들로부터 제공받을 수 있도록 하는 역할을 수행한다.

*

전체 워크숍은 약 6-8주에 걸쳐 진행되며, 이틀에 걸친 조직별 워크숍과 전체 기관을 대상으로 하는 질의응답 화상 회의 등을 주기적으로 제공한다.

워크숍 대상

뉴왁과 저지시티는 북부 뉴저지 지역 중 가장 위험한 곳이다. 미국 연방수사국(FBI)이 살인, 강간, 무장강도, 가중 폭행, 빈집털이, 소매치기, 차량절도 등의 범죄기록에 따라 작성하는 지역 범죄 인덱스(the Neighborhood Scout Crime Index)에 따르면 뉴왁의 안전도는 미국 전 지역 중 9%, 저지시티는 26%에 머무는 것으로 나타난다.

실제로 뉴왁 시에서는 인구 1,000명당 연간 0.34명이 살해당하고, 약 4건의 폭력사건이 발생하여 미국 전체 평균(0.05명, 2.4건)에 비해 굉장히 높은 범죄율이 나타나고 있다. 또한 면적(Square mile)당 범죄 발생 건수도 뉴저지 주 평균 85에 비해 약 6배에 달하는 535건이 발생하고 있어 지역 발전에 심각한 저해 요소로 작용하고 있다.

이에 따라 TNJ는 뉴왁과 저지시티를 대상으로 CPTED Program을 시범적으로 운영하고 있다.

세부 대상으로 선정된 CDC들은 뉴왁과 뉴저지 지역의 주민들을 대상으로 다양한 사업을 추진해오고 있는 조직들이다. 각 조직들은 지역 전반의 소외계층과 저소득층을 대상으로 주거안정 프로그램, 교육 프로그램 등 다양한 프로그램을 제공하면서 지역주민들과 긴밀한 관계를 맺고 있다*. 본 교육 프로그램은 시범사업으로 운영되어 각 조직들이 중점적으로 고려하는 세부지역을 선정하여 실시되었다.

워크숍 세부 내용

TNJ에서 제공하는 Safe Growth/CPTED Training Program에 대해 첫째 CPTED 워크숍 내용, 두번째 시민참여형 지도만들기 과정을 데이터 구축과정, 그리고 마지막으로 웹을 활용한 데이터의 공유와 활용 등 세 가지 측면에서 살펴보았다.

CPTED 워크숍 내용

범죄예방형 환경계획 설계(CPTED)는 설계 과정에서 고려해야 하는 항목에 따라 1세대에서부터 1.5세대, 현재는 2세대까지 발전해 오고 있다**. CPTED 워크숍에서는 이와 같은 항목들을 고려하여 지역의 안전 계획이 수립될 수 있도록 하는 지속가능한 안전마을 만들기 계획(Safe Growth Plan) 수립 과정***을 제시한다.

계획 수립 과정은 계획목표설정 - 문제 도출 - 문제 분석 - 전략 수립 - 평가의 단계를 거친다. 이와 같은 지속가능한 안전마을 만들기 계획 수립은 다른 지역 계획 수립 과정에 비해 지역주민과의 적극적인 협조가 더욱 강조된다. 무엇보다도 범죄예방을 위한 환경설계는 지역주민들의 공동체 의식과 안전의식을 함양한 안전한 마을만들기가 최우선된다. 그렇기 때문에 안전지도 만들기 계획과 관련된 모든 과정에서 지역주민들과 함께하는 자산지도 만들기, 공개 의견 수렴, 디자인 워크숍, 범죄 매핑, 대상지역 조사 등의 다양한 방법들이 제시되고 있다.

범죄예방형 환경설계 과정 및 주요 내용

구분	세부목적	추진방법
01 계획 목표 설정	지역 발전 방향 설정	<ul style="list-style-type: none"> 지역자산매핑 자문위원회 운영 탐색 컨퍼런스 텔파이 연구 주민 공개 의견수렴
02 문제 도출	지역 문제와 장애 인지	<ul style="list-style-type: none"> 커뮤니티 서베이 환경 조사 자문위원회 운영 디자인 샷렛
03 문제 분석	데이터 수집 및 분석	<ul style="list-style-type: none"> “위험 평가 매트릭스”에 따른 위험 분석 범죄 분석 범죄 매핑 안전 검토 집중대상지역 방문 사회적 분석
04 전략 수립	데이터를 바탕으로 한 전략 수립	<ul style="list-style-type: none"> 분석결과를 바탕으로 한 전략 수립 보고서 작성 상호작용 프리젠테이션 준비
05 평가	전략 평가 및 개선방향 도출	<ul style="list-style-type: none"> 다양한 방법을 통해 시민들에게 전략을 알림

시민참여형 지도 만들기 기술을 활용할 관련 데이터 구축 과정

웹 기반의 시민참여형 지도 만들기는 시민참여 과정에서 인터넷과 GIS를 사용하여 일반인이 지도와 GIS 분석을 통하여 지도를 제작하고, 공간의사 결정 과정에 참여할 수 있도록 하는 것을 말한다.(Rowe and Frewer, 2000; 오충원, 2013)

단순히 지도 만들기 과정에 참여하도록 유도하게 하던 기존의 1·2세대 참여형 GIS와는 달리 최근에는 사용자 중심의 지도 만들기

*

New Community Corporation, La Casa de Don Pedro 등이 추진하는 지역 재생 사업에 대해서는 지난 〈건축과 도시공간〉 “CDC를 중심으로 한 미국 뉴어크(Newark)시 도시재생”에서 소개되었다.

**

세대별 CPTED 고려사항
 - 1세대 CPTED : 영역성, 접근관리성, 이미지, 자연감시를 중심적 고려
 - 1.5 세대 CPTED : 주변 토지이용, 이동 예측가능성, 도시활동강화, 배치 등
 - 2세대 CPTED : 도시 용량, 지역 연계성 및 상호관계성, 주변과의 연계성, 도시 문화 등

Gregory Saville, Instructional Manual-Crime Prevention Through Environmental Design, Alternation Consulting

가 가능하도록 클라우드와 소셜네트워크 서비스 등을 활용한 3세대 참여형 GIS가 제시되고 있다. 이는 지도를 통해 지역주민들이 지역과 사회 이슈에 대해 인지하고, 지역 문제에 참여하며, 데이터 구축과 의사결정 과정까지 참여한다는 점에서 ‘커뮤니티 매핑’이라고 불리기도 한다.

이러한 웹 기반의 시민참여형 지도 만들기는 특정한 사회적 이슈와 문제에 대한 일반적인 정보를 담은 웹사이트를 제공하여 이 웹사이트에 시민들이 해당 데이터를 능동적으로 제공하여 더 큰 사회적 관심을 일으킴으로써 결과적으로 공간의사 결정 과정에서 해당 사항이 실제 반영되도록 돕는다.

본 프로젝트에서는 ①기존의 지역 및 범죄 관련 데이터를 관련 기관들과 주민들에게 공유토록 하고 ②지역 주민들이 위협을 느끼는 요소들에 대해 설문조사 형식으로 조사한 사항을 지리정보와 함께 공유하도록 하고 있다.

실제 지역의 안전 및 범죄 등에 관한 자료들은 지역 · 교통 등 위치 정보와 더불어 지역의 소외 계층 및 빈곤층 정보, 범죄 및 교통사고 위치 정보 등을 제공한다. 또 위의 데이터들은 기존 TNJ와 해당 지자체, 경찰청 등 다양한 조직들이 각각 구축하고 관리하고 있어, 기관 간의 데이터 교류가 원활하지 않았지만, 해당 프로젝트를 계기로 지역 안전 및 범죄와 관련된 정보들을 통합적으로 볼 수 있게 되었다.

기존 지역 및 범죄 관련 데이터로 제공된 사항은 다음과 같다.

기존 범죄 및 안전 관련 제공 데이터 항목

- 지역 정보 : 카운티 및 시 경계와 필지구획 현황
- 교통 정보 : 기차역 및 기차선로 등
- 빈집 정보 : 경찰관들이 확인한 버려진 주거 및 공터 등
- 소외 계층 및 빈곤층 정보 : 빈곤 계층 인구, 편모가정 수, 차량 비소유 주거 수, 노인 인구, 장애인 인구 등
- 범죄 정보 : 2013년 각종 범죄 발생 장소 정보
- 교통사고 정보 : 2011년과 2012년에 발생한 교통사고 장소 정보 등

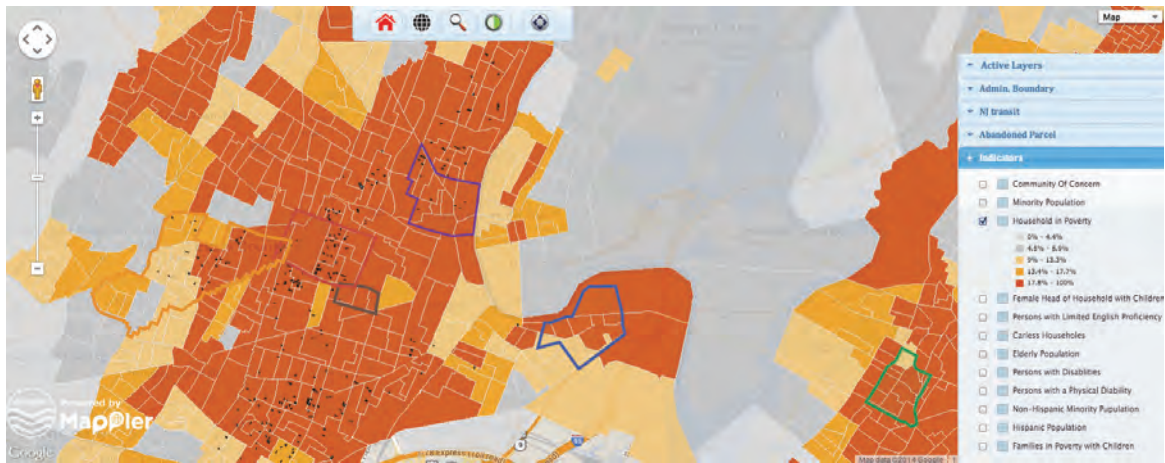
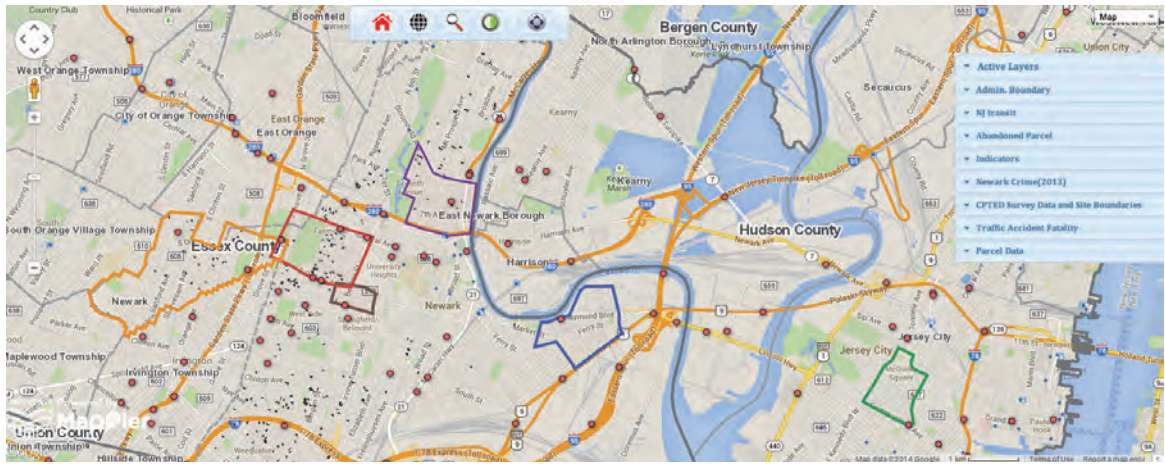
이와 더불어 각 기관들과 해당 주민들이 지역 내 위험요소에 대해 해당 위치와 요소의 세부적 사항들을 업데이트할 수 있도록 하고 있다. 조사 항목들은 기존의 CPTED 워크숍에서 개별 설문조사 형식으로 조사되던 것들을 온라인 기반의 시민참여형 지도 만들기 형식으로 조사할 수 있도록 변형한 것이다. 이것은 안전 및 범죄와 관련된 기존의 통계 데이터와 더불어 주민들이 안심할 수 있는 환경을 만들기 위해 최우선적으로 해결되어야 하는 실질적인 정보를 제공하도록 한다.

주민을 대상으로 세부적으로 조사되는 항목은 다음 14가지 카테고리 분류되며, 카테고리별 조사 내용은 아래 표와 같다.

주민대상 지역 위협 및 안전요소 관련 설문조사 항목 및 주요 내용

카테고리	조사내용
기본 항목	위치, 입력자 정보, 조사일자 및 시간
조명	적절한 조명 시설이 설치 여부
안내시설	위급한 상황에 필수적으로 인지되어야 하는 위치정보, 안전시설정보, 장애인시설위치정보, 출구정보 등이 제공 여부
시각적 개방성	해당 장소가 공개적으로 오픈되어있는지, 은속한 장소가 있는지 조사
시각적 고립	조사 대상 장소에 이동하는 사람들이 얼마나 되는지
청각적 고립	도움을 청할 수 있는 알람, 응급 전화 등이 설치 되어있는지, 경찰 등의 경찰 구역에 속하는 지 등
움직임 예측 가능성	다른 사람들의 움직임을 어느 정도 쉽게 파악할 수 있는지, 범죄자 등 위험요소가 숨을 수 있는 장소가 있는지 등
함정 장소	건물 내외부에 잠겨져있지 않은 숨겨진 장소가 있는지
주변 토지 이용	주변지역의 토지이용이 상가, 오피스, 가게, 공장, 공원, 통행집중구역, 주차장, 주거 등 어떤 것에 해당하며, 이에 따라 조사자가 안전하게 느끼는지, 그리고 해당지역을 관리하는 사람이 명확하게 인지되는지 등
커뮤니티성	해당 장소가 다른 지역에 비해 좀더 관리되는 것으로 느끼는지 또는 버려진 장소로 느껴지는지와 그 이유
유지관리	해당 장소가 잘 관리되고 있는지, 쓰레기가 방치되거나 수리가 필요하진 않은지 등
지역 연계성	대상 장소가 손쉽게 이해할 수 있고, 길을 잘 찾을 수 있도록 되어있는지
사회적 결속력	해당 장소에 문화적 사회적 활동이 발생하고 있으며, 관련 기관들이 조직되어 장소를 잘 관리하고 있는지
기타	해당 지역의 안전문제를 해결하기 위한 개선 방향 제안 등

웹 기반의 지역 안전지도



(자료 : <http://mappler.info/cpted/>)

특히 위 데이터들은 구글 맵을 바탕으로 한 웹 서비스로 제공되어, 데이터의 편리성을 최대화한다. 기본적으로 사용자가 이동과 확대 및 축소 기능 등이 가능하도록 하여 정보를 쉽게 인식할 수 있도록 하고 있다. 또 기존의 정보들이 항목별로 별도 작성되어 지역별 통합적 정보 파악이 어려웠던 것에 비해 웹 형식의 데이터 제공의 편리성으로 인해 각 세부 지역에 대한 해당 정보를 통합적으로 볼 수 있다.

웹 기반 시민참여형 지도 만들기를 통한 범죄예방 환경설계

본 워크숍에서 진행되는 지역 안전 및 위험에 관련한 모든 데이터와 지역주민들의 의견은 하나의 웹사이트로 통합되어 모두에게 제

공된다.

이러한 웹 기반의 시민참여 지도는 범죄예방을 위한 환경설계에 있어 시너지 효과를 창출할 수 있다. 무엇보다도 범죄예방과 관련된 기관 간의 정보교환과 통합적 정보 제공의 측면에서 지역의 안전 문제에 대한 경각심을 불러일으키고, 어떤 문제가 가장 심각한지에 대해 주민 스스로가 고민할 수 있는 계기를 제공한다.

또 범죄예방형 환경설계 워크숍에서 제시되는 항목들을 지역 주민과 관련 기관들에게 교육시켜 지역의 안전 문제를 개선하기 위해 고려해야 하는 점들을 제시한다.

마지막으로 수적으로, 그리고 질적으로 취합된 데이터들은 실제 관련 정부 기관들이 안전 관련 계획을 수립할 때 공간적인 근거

를 제시하여 우선적으로 해결해야 하는 문제점을 알려줌으로써 효과적이고 효율적으로 사업을 추진할 수 있는 근거를 마련해 준다.

맺음말

TNJ에서 실시하고 있는 본 프로젝트는 올해 시작하여 아직 진행 중으로, 향후 본 기술 기반을 교육받은 6개의 비영리기관들이 시범사업 대상지뿐만 아니라 지역 전체를 대상으로 하는 사업을 추진할 때 사업의 성과를 이야기할 수 있을 것이다. 하지만 이러한 교육프로그램은 사회 전반에서 안전마을, 안심마을 등 다양한 이름으로 추진되는 안전마을 만들기 사업의 추진방향에 몇 가지 시사점을 제공한다.

첫째는 기존에 지역 주민들과 긴밀한 관계를 맺어온 조직들이 마을의 자산과 위험요소를 주민들과 함께 찾을 수 있도록 한다는 점

이다. 지역주민들은 지역을 지속적으로 나은 방향으로 변화시키려고 노력하고 도움을 주고 있는 조직들과 신뢰관계를 형성하고 있기 때문에 안전마을 만들기에 더 적극적으로 참여하게 된다.

둘째는 웹 기반 주민참여형 지도 만들기 툴의 적극적인 도입이다. 시민들이 손쉽게 관련 데이터에 접근하고, 데이터를 구축할 수 있도록 한다. 또 웹 기반의 지도 만들기 과정은 기존의 단순한 교육 방식의 워크숍을 상호작용이 가능한 워크숍 형태로 전환해 주민들이 좀 더 능동적으로 참여하도록 하는 데 도움이 되었다.

셋째는 관련 전문기관들과의 협업 시스템이다. 지역의 문제를 면밀히 알고 있는 지역 전문가들과 관련 기술에 대한 전문가들을 하나의 팀으로 구성하여 기존보다 더 나은 형태의 워크숍이 마련 되도록 하고, 그 결과 더 나은 안전마을 만들기가 실행될 수 있도록 하였다.

참고문헌

- 1 <http://www.neighborhoodscout.com/>
- 2 <http://togethernorthjersey.com/>
- 3 <http://mappler.info/cpted/>
- 4 <http://www.lisc.org/section/resources/publications>
- 5 오충원, 「인터넷 환경에서 참여형 GIS에 대한 연구」, 『한국지도학회지』, 13권 1호, 2013

‘신진 건축사 * 설계공모’의 성과와 한계

김용수

국토교통부 건축문화경관과 사무관

신진 건축사 육성정책 추진 배경

‘물이 고이면 썩는다’라는 격언에서 알 수 있듯이 어떤 분야든지 잠재력을 겸비한 ‘젊은 피’의 끊임없는 도전이 없다면 지속가능한 발전을 기대할 수 없다. 이러한 신진들의 도전정신은 기성세대 주도의 기존 무대에 활력이 됨은 물론이고, 이를 통해 우수한 신진들 스스로가 해당 분야의 소중한 미래자산으로 성장해 나갈 수 있다. 이렇듯 신진의 적극적인 발굴과 육성은 비단 ‘감성적으로 옳은 것(right thing)’이기 때문만이 아니라 ‘전략적으로 옳은 것(smart thing)’이기에 반드시 필요하다.

어느새 우리나라 산업계 전반에는 소위 ‘승자 독식(The winner-take-all)’ 현상이 고착화되고 있다. 이는 건축설계업계에서도 예외는 아니어서 직원 수 100인 이상의 대형 업체가 전체 매출의 절반 가까이 차지하고 있고, 이러한 불균형 상황은 나날이 심화되고 있는 실정이다. 이렇게 기득권이 공고한 독과점의 폐해는 여러 가지인데, 그중에서도 높은 진입장벽으로 인해 신진들의 역량과 가능성이 사장(死藏)되는 것은 해당 산업뿐만 아니라 국가적으로도 큰 손실이라 할 수 있다. 따라서 국토교통부는 ‘파레토 법칙(Pareto’s law)’과 ‘롱테일 법칙(Long tail theory)’의 공존을 통한 건축설계업의 건강한 성장을 목표로 수년 전부터 신진 건축사 육성정책을 본격 추진하고 있다.

신진 건축사 육성을 위한 해외 정책 사례

상대적으로 자유방임을 추구하는 신자유주의로 인한 소수 기득권의 시장 주도는 우리나라만이 아니라 어느 정도는 전 세계적으로 보편화된 현상이다. 다만 이에 따른 부작용을 최소화하는 등 이를 극복하기 위한 국가적 고민과 노력 측면에서는 상당한 차이가 있을 수 있는데, 건축 분야 역시 예외는 아니다. 유럽과 일본 등 건축 선진국에서는 비교적 오래전부터 그 필요성에 대한 인식하에 장기적 안목으로 다양한 신진 건축사 육성정책을 펼쳐왔다.

근대 이후 사실상 세계 건축설계 흐름을 주도하고 있는 유럽의 경우 약 20년간 진행해 온 프랑스의 PAN(Programme Architecture Nouvelle) 설계경기를 계승하여 1988년부터 40세 이하 신진 건축사 대상 설계공모인 유로판(Europen)을 유럽 전체로 확대하여 개최해 오고 있다. 최근에는 유로판 수상자로 주축을 이룬 MVRDV, S333 등이 세계적 설계사무소로 성장하는 등 유로판은 신진 건축사 지원 정책의 적극 펼쳐야 하는 필요성을 입증하는 대표적인 사례다.

세계적 건축 강국인 일본도 지난 1989년 ‘일본 건축가협회 신인상’을 제정한 후 매년 뛰어난 재능과 진지한 노력을 겸비한 우수 신진 건축사 발굴을 위해 많은 노력을 해오고 있다. ‘건축계의 노벨상’으로 불리는 프리츠커(Pritzker Architecture Prize) 수상자를 여섯 차례나 배출한 일본 건축 저력의 비결에는 여러 가지 요소가 있겠지

*

정부는 다양한 해외사례 분석 및 관련 전문가와의 협의·자문 등을 통해 ‘신진’의 기준을 ‘연령’으로 정하였다. ‘업계 활동기간’을 기준으로 하자는 소수의견이 있었으나, 중장기적으로 신진 건축사 육성·발전의 근본 취지를 살리기 위해서는 일정 연령 이하로 하는 것이 타당하다는 것이 중론이었다. 다음으로 기준연령을 정하였는데, 해외 선례를 기반으로 군복무 기간 등 우리나라만의 특수한 상황을 종합적으로 고려하여 ‘만 45세 이하’로 최종 결정하였다.

만, 무엇보다도 젊은 건축가들의 실험정신을 존중하는 분위기가 그 밑바탕이 되었다*.

이 밖에도 소위 건축문화 선진국들은 일찍부터 YAYA(영국, Young Architect of the Year Award), 미스반데로에 상(유럽, Mies van der Rohe Award)과 같은 수상전을 지속적으로 개최하는 등 우수한 신진 건축사 발굴을 위해 다양한 노력을 해오고 있다.

그간의 추진 경위

우리나라는 국가 건축문화 진흥 등을 목적으로 지난 2007년 「건축기본법」을 제정, 동 법을 근거로 제1차 건축정책기본계획을 수립(2010.5.)하였다. 본 건축정책기본계획에서는 창조적 건축문화 실현 등을 목적으로 다양한 추진전략과 실천과제를 제시하고 있는데, ‘신진 디자이너 대상의 설계공모를 통한 신진 우수 설계자 육성’이 ‘건축산업 발전 기반 마련’을 위한 주요 세부과제로 정해진 바 있다. 이처럼 우리나라도 신진 건축사 육성을 국가 건축정책의 주요 과제로 설정하였음은 물론이고, 이를 뒷받침하기 위한 다양한 정책사업 발굴에 힘을 쏟고 있다.

현재 국토교통부가 추진 중인 신진 건축사 육성정책의 구체적 세부사업으로는 ‘신진 건축사 설계공모’, ‘신진 건축사 아이디어 공모’, ‘신진 건축사-건축전공 대학생 멘토링 프로그램’, ‘신진 건축사 대상(大賞)’ 등이 있다.

이들 사업 중 ‘신진 건축사 대상’은 국토교통부가 주최하며, 준공작 평가를 통해 그해 가장 큰 잠재력을 보여준 신진 건축사를 선정하는 수상전으로 올해 2회째 추진하고 있다. ‘신진 건축사-건축전공 대학생 멘토링 프로그램’은 ‘신진 건축사 대상’에서 상을 받은 신진 건축사와 건축 전공 대학생 간의 연계를 통해 신진 건축사에게는 단기 인력 총원 및 경험 전수의 기회를 제공하고, 대학생에게는 실무 수련과 미래 직업에 대한 이해를 증진할 수 있는 장을 마련해 주기 위해 올해 처음 시행하는 시범사업이다. 또 ‘신진 건축사 아이디어 공모’는 공공기관의 중장기 추진 예정사업에 대해 사업기획·디자인 콘셉트 등을 제출받아 최종 선정자에게 해당 사업의 설계권 대신 소정의 상금을 수여하는 공모전이다.

이러한 세부사업 중에서 신진 건축사들을 비롯해 건축계의 가장 큰 관심을 받는 사업이 바로 ‘신진 건축사 설계공모’다. ‘신진 건축사 설계공모’는 공모 참여자격을 ‘공모 공고일 현재 만 45세 이하의 건축사사무소 개설 신고자**’로 제한한 일종의 제한 설계공모로, 2012년부터 국토교통부의 주관 아래 지자체 등 공공발주기관이 함께 시행해 왔다.

사실 ‘신진 건축사 설계공모’는 응모 참여자의 풀(Pool)을 제한하는 것이기 때문에, 가능한 많은 응모 참여자를 원하는 해당 발주기관 입장에서는 일견 본 사업에 대한 참여 인센티브가 적을 수 있다. 따라서 시행 초기임에도 본 설계공모가 성공적으로 추진할 수 있던

* “건축은 문화 … 일본, 141년 전 이미 알았다”,
중앙일보 (2014.4.3)

** 설계공모 참여 공공기관의 사정 등에 따라 세부
자격조건에는 일부 차이가 있을 수 있다.

데에는 해당 발주기관인 지자체 등 각 공공기관의 참여의지가 원동력이 되었다. 본 설계공모의 취지 및 의미에 공감한 많은 공공기관의 적극적인 협조하에 그간 추진된 사업현황은 아래 표와 같다.

‘신진 건축사 설계공모’는 2012년 8건, 2013년 7건 등 올해까지 3년간 20건(2014년 예정사업 포함) 내외의 사업을 대상으로 하였다. 특히 주로 연면적 1,500㎡에 공사비 30억 원 내외 정도로, 상대

국토교통부 주관 주요 신진 건축사 설계공모 사업

공모연도	발주기관	사업명	건축연면적(㎡)	예산공사비(백만원)	설계비(백만원)
2012	경북 포항시	해동동 노인복지회관	825	1,829	77
	한국도로공사	평택제천선 동충주영업소	562	2,200	112
	한국수자원공사	경산 자인정수장 리모델링	926	1,644	100
	한국토지주택공사	청라 공공도서관	2,000	4,200	240
		영종 공공도서관	2,500	5,200	297
		대구테크노폴리스 공공임대아파트	4,819	82,502	1,299
	서울특별시 SH공사	공릉동 대학생기숙사	324	490	111.7
역삼동 공공원룸		810	1,280		
2013	부산광역시	청사포마을회관	350	800	59
	서울특별시 양천구	목동 보건지소	676	1,592	82
	경상북도 영주시	장애인종합복지관체육관	3,000	6,000	257
		노인종합복지관	2,500	5,000	206
	한국토지주택공사	대덕특구 문화여가복지시설	1,200	3,200	179
		청라국제도시 야외음악당	1,800	4,000	187
	한국수자원공사	합천댐관리단사옥	2,150	5,754	223
2014	경상북도 포항시	오천읍 복지회관	1,500	3,500	152
	한국수자원공사	대불정수장 환경개선사업	1,362	1,570	84
	충남개발공사	내포신도시복합커뮤니티시설	2,800	3,149	137
평균(※ 가장 큰 값과 작은 값 제외)			약 1,500	약 3,000	약 156

※ 2014년 사업은 현재(5월)까지 확정된 것에 한함. 하단의 평균값은 공사비 평균수치를 크게 상회하는 2012 대구테크노폴리스 제외



대덕특구 문화여가복지시설



인천청라야외음악당

적으로 규모는 작지만 건축사가 자신의 참신성을 담아낼 수 있는 성격의 공공건축물을 설계대상으로 하여 추진되어 왔다.

성과 및 한계

‘신진 건축사 설계공모’ 성과와 관련한 일차적이고 직접적인 이해당사자는 해당 발주기관일 것이다. 결론부터 말하자면, 한국수자원공사 등 본 사업에 적극적으로 참여 중인 공공기관 담당자와의 인터뷰를 통해 확인한 만족도는 상당히 고무적이라 할 수 있다. 정부 정책 동참으로 유발되는 해당 사업에 대한 무무형의 홍보효과는 논외로 하더라도, 공공기관 입장에서 ‘신진 건축사 설계공모’ 진행으로 여러 성과를 거뒀다. 그중 대표적인 것이 ‘공모참여율 제고 및 이로 인한 최종 성과물 품질향상’이다.

사실 공공기관에서 발주하는 중소 규모 설계공모의 경우 현실적으로 기성 건축가 입장에서 큰 관심의 대상이 아닌 사례가 많다. 따라서 이러한 사업의 공모를 신진 건축사들이 자신의 역량을 마음껏 펼칠 수 있는 장으로 제공함으로써 오히려 기존보다 해당 공모에 대한 참여율을 크게 높일 수 있는 계기가 되었다. 실제로 2013년에 시행한 서울 양천구 ‘목동 보건지소’ 설계공모의 경우 약 8,000만 원이라는 비교적 낮은 설계금액에도 불구하고 70개사가 공모에 참여하여 큰 호응 속에 진행된 바 있다.

이렇게 기존 공공건축물 설계공모를 ‘그들만의 잔치’로 여겼던 우수 신진 건축사들의 높은 참여도는 자연스럽게 공모 당선작의 수준 향상으로 이어졌다. 영주시 ‘장애인종합복지관’ 공모에는 2013

년 ‘신진 건축사 대상’ 수상자인 디자인그룹 오즈건축의 최재원 소장이, ‘노인종합복지관’ 공모에는 2012 ‘한국건축문화대상’ 등을 수상한 보이드아키텍트의 장기욱 소장이 당선되었으며, 한국토지주택공사의 대덕특구 문화여가복지시설 공모에서는 서울시 신진 건축가 출신의 시담건축 김시원 소장이 최우수작에 선정되는 등 향후 우리 건축계를 이끌어 갈 많은 신진 건축사들이 ‘신진 건축사 설계공모’에 활발히 참여하였고, 최종 심사 때 여러 전문가로부터 아주 좋은 평을 받았다.

이러한 나름의 성과와 달리 ‘신진 건축사 설계공모’에서 대두될 문제점으로는 기존에 활동 중인 일반 건축사들에 대한 역차별을 들 수 있다. 실제로 정책 현장에서는 이와 관련한 민원이 간혹 제기되곤 한다. 하지만 앞서의 추진 경위에서 보는 것처럼 연간 ‘신진 건축사 설계공모’ 추진 건수는 전체 공공건축 설계공모 규모와 비교할 때 양적으로 큰 비중을 차지하지는 않는다. 따라서 기득권 과보호로 인한 신진들의 고사(枯死) 현상을 개선하자는 사업의 근본취지 등을 감안할 때, 일부에서 우려하는 문제는 우리가 대응적으로 충분히 감내하고 극복할 수 있는 것이라 판단된다.

‘신진 건축사 설계공모’는 지난 2012년에 처음 시행되어 올해로 세 번째 추진 중인 사업이다. 따라서 현 시점에서 그 성과와 한계 및 발전방향 등을 본격적으로 논하기에는 다소 시기상조일 수 있다. 하지만 현재까지의 추진 경과만으로도 그 지속시행의 필요성은 상당 부분 입증되었으며, 이제는 본 ‘신진 건축사 설계공모’의 안정적 추진을 위해 관련 내용의 법제화에 대한 적극적 논의가 필요한 시점이라고 판단된다.

참고문헌

1. 엄철호 외, 「건축설계 발주제도 개선방안 연구」, 건축도시공간연구소, 2012
2. 『2013 신진건축사 설계 및 아이디어공모 작품집』, 국토교통부, 2013

녹색건축 활성화 정책의 현황과 과제

김승남
건축도시공간연구소 부연구위원

녹색건축 활성화 정책의 추진 배경

온실가스가 지구온난화의 주요 원인으로 지목되면서 온실가스 감축을 위한 국제사회의 노력이 다각적으로 이루어지고 있다. 우리나라에서도 지난 정부에서부터 '저탄소·녹색성장'이라는 캐치프레이즈를 내세워 온실가스 감축정책을 적극적으로 시행해 오고 있다. 지난 2009년에는 '배출전망치 대비 30% 감축'이라는 국가 온실가스 감축 목표를 자발적으로 확정하고, 이를 제15차 기후변화 당사국 총회에서 국제사회에 천명하였다. 이어 2011년에는 이를 달성하기 위한 부문별 감축목표 및 이행방안을 발표하였다(온실가스 종합정보센터 외, 2011; 김승남·유광흥, 2014).

이번 정부 들어서도 온실가스 감축을 주요 국정과제 중 하나로 채택하고, 국가배출권 할당계획 및 배출권거래제 등 감축목표의 효과적 이행을 위한 정책 방안을 마련 중에 있다. 이에 따라 건물 부문에서도 2020년까지 배출전망치 대비 26.9% 감축목표가 할당되었으며 이를 달

성하기 위한 녹색건축물 활성화 정책이 적극 추진 중에 있다.

그 일환으로 지난 2013년 「녹색건축물 조성 지원법」이 제정되었다. 이 법안은 녹색건축물 지원 및 시범사업, 관련 제도 및 기준 정비, 기금마련(개정안), 정보체계 구축, 전문인력 육성, 조성기술 개발 등 녹색건축 활성화에 관한 제반 사항을 포괄적으로 다루고 있다. 또한 이 법안은 위와 같은 사항에 대한 정책방향과 전략을 종합적으로 제시하는 '녹색건축물 기본계획'과 각 전략의 지역별 시행계획을 담은 '지역녹색건축물 조성계획'의 수립을 명시하고 있다. 이에 따라 2014~2018년을 목표로 하는 제1차 녹색건축물 기본계획과 시·도별 조성계획(서울, 경기, 충남)이 수립 중에 있다.

본고에서는 제1차 녹색건축물 기본계획의 주요 정책과제를 비롯해 이미 추진 중이거나 계획 중인 국내 녹색건축 정책을 개괄적으로 검토하고, 향후 정책방향을 논하고자 한다.

국가 및 건물 부문 온실가스 감축목표

	2007년 배출량 (백만 TCO ₂ eq)	2020년 BAU (백만 TCO ₂ eq)	2020년 목표 감축량 (백만 TCO ₂ eq)	감축률
국가 전체	610,00	813,00	243,90	30,0%
건물 부문	138,10	178,96	48,05	26,9%
주거	70,50	87,44	23,62	27,0%
비주거	67,60	91,52	24,43	26,7%

※ 자료 : 정부부처합동 보도자료, 2020년 저탄소 녹색사회 구현을 위한 로드맵, 2011년 7월 12일

건물 부문의 에너지 절감 및 온실가스 감축을 위한 정책적 접근방식의 유형 및 사례

정책적 접근 방식의 유형		제도 및 정책 사례
신축건물 설계기준 강화	강제적 규제 (지역, 용도, 규모에 따라 차등 적용)	<ul style="list-style-type: none"> • 건축물 에너지 절약 설계 기준 강화 <ul style="list-style-type: none"> － 단열기준 강화 － 에너지 절약 계획서 시행 및 대상 확대 • 에너지소비 총량제 • 친환경주택의 건설기준 및 성능(그린홈 인증제도) • 주택성능등급 표시제도(2013년 7월 통합 · 폐지)
	자율적 강화 유도 (인증을 통한 인센티브 부여 / 가이드라인 등)	
기존건물 성능 개선	강제적 규제 (지역, 용도, 규모에 따라 차등 적용)	<ul style="list-style-type: none"> • 온실가스 · 에너지 목표관리제 • 공공기관 그린리모델링 의무화 • 건축물 에너지 절약 설계 기준(기존건물 용도변경 시 적용)
	자율적 개선 유도 (제도 및 재정적 지원 등)	

※ 자료 : 김승남 · 유광흠(2014, p.83)과 제1차 녹색건축물 기본계획(안)을 참고하여 재정리

녹색건축 활성화 정책의 유형 및 주요 내용

건물 부문의 에너지 및 온실가스 감축을 위한 정책적 접근방식은 정책 적용대상과 방식에 따라 크게 신축건물의 에너지 성능 기준을 강화하는 방식과 기존건물의 성능을 개선하는 방식으로 구분된다. 또한 각각은 다시 강제적 규제 방식과 인센티브 및 재정지원을 통한 자율적 유도 방식으로 구분할 수 있다.

가장 대표적인 신축건물 대상 정책은 건물의 주요 에너지 소비원인 난방 에너지 절감을 위해 단열 기준을 강화하는 것이다. 열손실이 가장 큰 창호의 열관류율 기준은 종전 3.84W/m²k에서 2008년 3.0, 2010년 2.4, 2012년 1.5로 단계적으로 강화되었으며, 2017년에는 선진국(독일) 수준인 0.8W/m²k까지 강화될 예정이다. 외벽의 연관류율 기준도 여덟 차례의 개정을 통해 1979년 1.04W/m²k에서 2003년 0.27로 4배 가까이 강화되었으며, 2017년까지 선진국(독일) 수준인 0.15W/m²k로 추가적인 강화가 이루어질 예정이다. 2017년 이후에는 에너지 절약 설계 기준이 에너지 소비 총량제로 일원화되면서 500m² 이상 전체 건물의 에너지 소비 총량이 법적으로 제한된다.

신축건물의 에너지 성능 강화를 위한 또 다른 정책 유형은 인증 제도의 운영이다. 건축물 인증제도는 에너지 성능에 대한 직접적 규제가 아니라 인증획득 시 인센티브를 부여하는 방법을 통해 자발적으로 에너지 성능을 강화하거나 개선하도록 유도하는 간접적 에너지 성능 개선방식이라고 볼 수 있다(김승남 · 유광흠, 2014). 실제로 규정 개정을 통해 인센티브 제공 수준과 범위가 점차 확대되고 있으며, 아울러 인증 기준이 엄격해지고 의무 인증대상의 범위가 확대되고 있어 인증제도를 통한 온실가스 감축효과가 점차 증가할 것으로 예상된다(김승남 · 유광흠, 2014). 대표적 인증제도로는 녹색건축 인증제도, 건축물 에너지효율등급 인증제도, 신재생에너지 이용 건축물 인증제도가 있다.

정부는 이러한 정책을 통해 2017년까지 주거용과 비주거용 신축건물의 에너지 소비량을 2009년 대비 각각 60%와 30% 감축하고, 2025년까지 모든 건물을 '제로에너지화' 하는 매우 적극적인 목표를 발표했다.

신축건물 에너지 성능 강화 목표

	2012년	2017년	2020년	2025년
주거용	30% 감축	60% 감축		제로에너지 의무화
비주거용	15% 감축	30% 감축	60% 감축	제로에너지 의무화

※ 자료 : 제1차 녹색건축물 기본계획, 제2차 에너지기본계획, 제2차 녹색성장 5개년 계획

기존 건물의 에너지 성능을 규제하는 대표적 정책으로는 온실가스·에너지 목표관리제가 있다. 이 제도는 에너지 소비가 큰 업체(대형 건물)가 정부와의 협의를 통해 에너지 사용 목표를 정하고 이행실적에 따라 페널티 또는 인센티브를 부과(부여)받는 제도로서, 2010년 35개에서 2013년 53개까지 대상 업체가 점차 확대되고 있다. 목표관리제 이행실적에 대한 지속적인 측정·보고·검증(MRV)을 위해 2015년부터 목표관리제 모니터링 체계가 구축될 예정이다.

기존 건물 부문의 경우 상대적으로 자발적 유도 수단이 다양하다. 그중 대표적인 정책은 그린리모델링 활성화를 위한 이자비용 지원 사업이다. 현재 그린리모델링 창조센터를 중심으로 시범사업이 추진 중에 있으며, 2014년 20억 원을 시작으로 단계적으로 재원이 확대될 예정이다. 또한 향후에는 그린리모델링사업의 전국 확산을 위해 지역 녹색건축 조성계획의 수립을 통해 지역 녹색건축 기금 설치 및 운용을 의무화할 예정이다. 이 밖에도 민간 부문의 자발적 그린리모델링 활성화를 위해 그린카드와의 연계를 통한 금전적 혜택 부여, 건물 가치상승 반영을 위한 감점평가 기준 마련, 건축물 에너지 평가서 민간 공개 등의 정책이 계획되어 있다.

녹색건축 활성화 정책의 평가와 과제 : 도시계획 차원의 역할을 중심으로

건물 부문 온실가스 감축목표의 재설정 필요

녹색건축 정책의 시행에 앞서 이를 통해 달성하고자 하는 목표의 적정성에 대한 고민이 필요하다. 정책효과의 측정이 어려운 행태개선 부문은 논외로 하더라도, 신축 및 기존건물 부문에 할당된 목표의 적정성은 기 추진 정책의 예상 효과를 대입함으로써 어렵지 않게 평가가 가능하다. 우선 신축 부문에 할당된 목표의 적정성은 건물 용도별 신축성능 강화목표와 향후 신축물량 추정결과를 활용해 쉽게 예측

감축 수단별 온실가스 감축목표(단위: 백만 TCO₂eq)

	주거	비주거	합계
신축	4,66	7,41	12,07
기존	14,11	9,79	23,9
행태개선	4,85	7,23	12,08
합계	23,62	24,43	48,05

※ 자료 : 국토해양부 녹색건축과, 2012 업무계획, 2012, p.20

할 수 있다. 제1차 녹색건축물 기본계획에 따르면, 향후 지속적인 신축 물량 감소를 감안하더라도 에너지 성능 기준 강화만으로 신축 부문에 할당된 목표는 비교적 쉽게 달성할 수 있다. 반면 기존건물 부문의 경우 현재 수준의 그린리모델링 효율을 감안할 때, 주거용 건물의 90%와 비주거용 건물의 65% 이상에 그린리모델링을 적용해야만 목표 달성이 가능하며, 이를 위해 소요되는 재원도 100조 원 이상으로 예측된다. 따라서 현재 정책 여건과 기술수준, 자원 상황 등을 고려해 신축 및 기존건물 부문에 할당된 감축목표를 현실적인 수준으로 재설정할 필요가 있다. 신축성능 강화목표만으로도 신축 부문에 할당된 목표의 추가 달성이 가능하고, 인증제도 등의 유도 정책으로 그보다 더 효율이 높은 건물이 증가할 경우 신축 부문에서의 감축량은 더욱 증가할 것으로 예측되므로, 신축 부문에 할당된 목표를 증가시키는 대신 기존 부문 목표를 줄이는 것이 바람직하다.

토지이용규제 수준 및 지역여건을 고려한

차등화된 신축 규제 마련 필요

상기한 바와 같이 건물 부문 국가 온실가스 감축목표를 달성하기 위해서는 신축건물 부문에서의 추가적인 감축이 요구된다. 그러나 인구증가 둔화로 신축물량이 점차 감소하고 있어 추가 감축을 위해서는 패시브 건축 수준의 에너지 효율 개선과 신재생에너지 도입을 통한 신축건물 '제로에너지화'가 필수적이다. 그러나 정부의 신축건물 에너지 성능 강화목표는 현실적으로 많은 한계를 지니고 있다.

우선 건물 유형에 따라 에너지 소비 특성이 다름에도 불구하고 정부의 신축건물 에너지 성능 강화목표는 주거와 비주거용 단 두 유형으로 구분되어 있다. 각 유형에 포함되는 모든 건물 유형에 대해 동일한 기준을 적용할 경우 규제 수준의 형평성이 훼손될 수밖에 없다.

제로에너지 달성을 위해서는 필수적으로 신재생에너지 생산시설이 도입되어야 한다. 즉 제로에너지 수준까지 규제가 강화되면, 신축건물에 대한 성능규제는 사실상 효율규제가 아닌 총량규제가 된

다. 각 필지의 토지 면적과 허용 개발밀도에 따라 신재생에너지로 충당 가능한 에너지의 양과 비율이 달라지므로, 토지구요 및 개발밀도에 따라 신축 성능규제(제로에너지)의 난이도 또한 달라진다. 예를 들어 현 기술 수준으로 1종 전용주거지역에서 단독주택을 건설할 경우, 신재생에너지 설비 도입을 통해 제로에너지 건축이 가능하다. 반면 3종 일반주거지역에서 아파트 단지를 건설할 경우, 단지 내 비건폐 공간과 옥상면적만으로는 단지 전체에서 필요로 하는 신재생에너지 생산이 불가능하다(조상규 · 이진민, 2010). 즉 제로에너지 건축은 해당 건물이 위치하는 용도지역의 규제 수준에 따라 달성 가능성이 달라지며, 심지어 특정 용도지역에서는 애초에 달성이 불가능한 규제라 할 수 있다*.

따라서 제로에너지 목표를 달성하기 위해서는 높은 가치를 갖는 토지에 허용밀도 이하로 건축행위를 하는 수밖에 없으며, 그 경우 이론적으로는 모든 도시공간이 제로에너지가 가능한 적정밀도 이하로만 개발되어야 한다. 그러나 토지이용의 경제적 효율성을 고려할 때, 중심지역과 교외지역 규제 수준이 같아서는 안 된다. 환경적 부담을 감안하더라도 고밀개발이 필요한 곳에서는 그것을 허용해 줄 필요가 있다. 따라서 토지 가치와 성격을 고려하지 않은, 모든 건물에 대한 일괄적 규제는 필연적으로 경제적 효율성을 저해하는 과잉 규제가 될 수밖에 없다.

제로에너지의 달성 수단에 대한 고려도 필요하다. 상기한 바와 같이 제로에너지만 달성된다면, 신축건물 부문에 할당된 온실가스 감축목표는 저절로 달성될 수 있다. 그러나 국내 여건을 고려할 때, 제로에너지라는 목표 자체가 결코 쉽지 않은 목표다. 그에 반해 이를 달성할 수 있는 수단은 한정적이다. 건물 단위의 개별성능을 규제할 경우, 달성 수단은 해당 건축물 내에서 에너지를 절감하거나 신재생 에너지를 생산하는 것으로 매우 한정적이다.

반면 필지 또는 지구 단위의 집단성능을 규제할 경우, 건물 외부에서 생산한 신재생에너지를 반영할 수 있으며, 보다 적극적이고 다양한 유형의 신재생에너지 시설의 도입이 가능하다. 또한 필지(지구) 내에 여러 건축물이 존재할 경우, 에너지 감축의 선택과 집중이

가능하며 건물 간 에너지 및 열교환을 통해 보다 다각적으로 규제에 대응할 수 있다.

식재를 통해 조경공간 확보와 온실가스 흡수라는 두 가지 효과를 거둘 수도 있다. 즉 건축물단위의 개별성능 규제를 필지(지구) 단위의 집단성능 규제로 전환할 경우, 규제 달성 수단을 다양화함으로써 규제의 강도를 완화하고 규제 수준의 현실성을 제고하는 효과를 얻을 수 있다.

지금까지 논한 바를 종합할 때 신축건물 에너지 성능 규제는 건물 유형, 입지, 지역 특성, 토지 가치 등을 전혀 고려치 않아 토지이용의 효율성을 저해하는 일괄적 규제이자 특정 용도지역에서는 이론적으로 달성이 불가능한 과잉규제라 할 수 있다. 따라서 건물에 대한 규제 수준을 결정하기 위해서는 그에 앞서 건축행위(개발 유형 및 강도)를 규제하는 토지이용 규제에 대한 고려가 필요하다. 즉 현행 토지이용 규제 내에서 해당 건축 규제가 가능할지에 대한 사전적 검토가 필요하다. 결과적으로 도시계획 차원의 접근을 통해 토지이용규제 수준 및 지역여건을 고려한 차등화된 신축 규제 마련이 필요하다.

이를 위해 기존 용도지역제와의 접목을 고려할 수 있다. 국가의 용도지역지구제와 광역자치단체에서 정한 용도별 용적률 규제 수준은 사전에 각 개별 필지에 대한 성격과 가치를 규정하고 그에 적합한 허용 용도와 개발 강도를 규정한 것으로서, 이를 고려해 건축물 에너지 성능 규제 수준을 결정하는 것은 모든 건물 유형에 동일한 규제 수준을 정하는 것에 비해 합리적이고 효율적이다. 따라서 '용도지역별 이론적 온실가스 감축 수준'을 토대로 건축물 성능규제를 토지이용 성능규제로 전환할 필요가 있다.

녹색건축물에 대한 입지규제 완화규정 현실화 방안 필요

녹색건축물 활성화를 위해 녹색건축물 인증제도와 건축물 에너지효율등급 인증제도는 최대 12%, 신재생에너지 이용 건축물 인증제도는 최대 3%까지의 입지규제(용적률, 최대 높이, 조경면적) 완화 기준을 가지고 있다. 이는 입지규제 완화를 통해 녹색건축물 조성을 유도하는 제도적 장치라고 볼 수 있다. 그러나 건축법에서 인증 건축물

* 물론 영국과 미국 등 해외 선진국에서도 제로에너지를 목표로 녹색건축 정책을 추진 중에 있다. 그러나 상대적으로 개발밀도가 높은 국내 도시에서는 제로에너지 달성이 난망하며, 건물 기저부하를 고려할 때 패시브 건축 수준(90% 감축) 달성도 결코 쉽지 않다.

에 대해 법정 허용 용적률을 초과하여 인센티브를 부여할 수 있는 근거를 마련해 두고 있는 반면 국제법상에서는 녹색건축 인증에 따른 용적률 초과 부여 특례조항이 마련되어 있지 않아 용적률 인센티브의 집행이 잘 이루어지지 않고 있다*. 또한 공개공지 공급 등 다른 조항에 의해 획득한 인센티브만으로도 법정 허용 용적률을 확보할 수 있어, 상대적으로 비용이 높고 절차가 복잡한 건축물 인증제도의 선택이 낮은 상황이다. 결과적으로 녹색건축물 조성 유도 측면에 있어서, 건축물 인증제도의 실효성이 크지 않다고 볼 수 있다.

따라서 인증제도의 실효성을 높이기 위해서는 국제법 개정을 통해 건축물 인증 시 법정 허용 용적률을 초과하여 용적률 인센티브를 부여할 수 있도록 특례 조항을 신설할 필요가 있다. 또한 보다 근본적으로는 각 인센티브 조항이 본래 의도한 유도효과를 가질 수 있도록 용적률 인센티브 체계를 개편(통폐합) 할 필요가 있다.

더 나아가 입법 예정인 입지규제 최소화지구와의 연계성을 통해 녹색건축물 조성을 보다 적극적으로 유도할 수 있다. 이 제도에 의해 지구로 지정될 경우, 기존의 획일적 입지규제에서 벗어나 건축물 층수 제한, 용적률, 기반시설 설치기준 등을 완화 또는 배제할 수 있다(국토교통부, 2014). 본래 이 제도는 도심 내 쇠퇴 지역을 복합용도 지역으로 개발하기 위한 목적으로 도입될 예정이었으나 지구 지정을 조건으로 해당 지구 내 신축건물의 에너지 성능 기준을 패시브 건축 수준까지 조기 강화(냉·난방 에너지 90% 절감)하는 것과 기존 건물의 그린리모델링을 의무화함으로써 녹색건축물 조성을 유도하는 정책으로도 활용될 수 있다.

그린리모델링 활성화를 위한 제도적 지원체계 마련 필요

제1차 녹색건축물 기본계획에 따르면, 신축건물 에너지 성능기준 강화를 통해 신축 부문에서 목표 이상으로 온실가스를 감축한다 하더라도 온실가스 감축목표 달성을 위해서는 기존 건물의 2/3 이상에 그린리모델링을 적용해야만 한다. 그러나 현재 시행되고 있는 대형건물 중심의 목표관리제와 공공건축물 중심으로 시범사업이 진행되고 있는 그린리모델링 이차지원사업만으로는 이처럼 높은 목표 수준을 달성하기에 한계가 있다. 즉 온실가스 감축목표 달성을 위해서는 무엇보다 기존 건물의 성능개선을 위한 정책 방안이 시급히 요구되는

상황이라 할 수 있다.

전체 기존 건물의 2/3 이상에 그린리모델링을 적용하기 위해서는 80조 이상의 재원이 필요하다. 따라서 기존건물 부문의 온실가스 감축목표 달성을 위해서는 예산이 이미 확보되어 있는 기존 사업과의 연계가 절실히 요구된다. 따라서 노후 공공임대주택 시설개선사업, 사회취약계층 주택개·보수사업, 가로주택정비사업, 도시재생사업(이상 국토부), 저소득층 에너지효율 개선사업, 에너지이용합리화 자금 지원 사업/ESCO 투자사업(이상 산업부), 농어촌 주택개량 사업, 농촌마을 리모델링 시범사업(이상 농림부), 건물에너지효율화 사업(서울시) 등 유관 부처 및 지자체 단위에서 추진 중인 주택개·보수 및 정비사업과 연계하여 국가 예산의 중복 투자를 최소화하고 에너지 성능 개선효과를 극대화할 필요가 있다.

또한 민간 사업자의 재정 부담을 줄이고 자발적 참여를 유도하기 위해 그린리모델링을 통한 온실가스 감축량을 배출권거래제를 통해 판매할 수 있도록 함으로써 사업성을 개선할 필요가 있다. 2015년부터 목표관리제 대상 업체를 중심으로 배출권거래제를 도입할 예정이지만 배출권거래제의 효과를 극대화하기 위해서는 적용 대상을 전체 건물(또는 필지)로 확대할 필요가 있다. 이는 앞서 언급한 필지 단위 신축규제의 원활한 시행을 위해서도 반드시 필요하다. 아직까지 개별 건물이나 필지 단위로 배출권거래제가 도입된 국가는 많지 않다. 그러나 현재 세계 최초로 '국가 건물 에너지 통합 관리시스템'을 구축하고 있기 때문에, 이 시스템이 완성되는 시점부터는 국가 전체 건물을 대상으로도 이 제도를 확대해 나갈 수 있을 것이다.

참고문헌

- 1 2012년 업무계획, 국토교통부 녹색건축과, 2012
- 2 입지규제 최소화지구 도입, 국토교통부 보도자료, 2014.2.19.
- 3 김승남·유광훈, 「친환경건축물인증제 및 건축물에너지효율등급제의 에너지 및 탄소저감 효과 분석: 서울시 공동주택 단지를 중심으로」, 『도시설계』, 2014, 15(2): 81-102
- 4 오성훈 외, 「제1차 국가 녹색건축물 기본계획」, 국토교통부, 2014
- 5 2020년 저탄소 녹색사회 구현을 위한 로드맵, 정부 부처 합동 보도자료(온실가스 종합정보센터 외 6개 부처), 2011.7.12.
- 6 조상규·이진민, 「저탄소 에너지절약형 공동주택 디자인을 위한 정책방향 연구」, 건축도시공간연구소, 2010

*

지자체 조례에 의한 허용 용적률 이상으로는 가능하나 법정 최대 허용 용적률을 초과할 수 없음

서울시 최초의 대중교통전용지구 - 신촌 연세로

남궁지희
건축도시공간연구소 연구원

들어가며

연세로는 지하철 2호선 신촌역이 있는 신촌오거리에서 연세대사거리까지 신촌 지역을 관통하는 폭 20m, 길이 약 550m의 가로다. 홍대입구와 함께 젊은 세대의 소비 성향과 문화를 대표하는 상업지역인 신촌은 한때 높은 인지도와 접근성, 풍부한 유동인구와 문화적 자원을 바탕으로 타 지역과 차별화되는 경쟁력을 유지해 왔다. 그러나 많은 시민들이 즐겨 찾는 공간에 어울리지 않는 열악한 보행환경과 고질적인 교통 정체, 상권 침체 등의 문제를 겪으면서 2000년대 이후 지역 차원의 쇠신과 대응 방안이 지속적으로 요구되어 왔다.

신촌 연세로가 서울시 최초의 대중교통전용지구로 다시 태어났다. 2014년 1월 6일 서울시는 신촌 연세로 대중교통전용지구의 시작을 알리는 개통식을 열고, 공사기간 중 우회 운행하던 시내버스 11개 노선과 마을버스 3개 노선의 통행을 재개하며 본격적인 운영에 들어갔다. 서울시는 대중교통전용지구의 도입을 통해 단순히 통과하는 ‘길’을 넘어 ‘걷고 즐기고 꿈꾸는 거리’를 만들고자 하였으며, 이를 계기로 지역 고유의 자생적 문화와 상권을 되살리고 도시 전체에 활력을 불어넣기를 기대하고 있다. 본고에서는 연세로 대중교통전용지구의 조성 과정과 내용을 간략히 소개하고, 정책적 함의와 향후 확산 가능성을 고찰하고자 한다.

신촌 연세로 대중교통전용지구 조성사업의 배경

연세로 보행 및 교통환경 현황

서울시가 2009년 실시한 유동인구 조사 결과에 따르면, 연세로의 보행량은 하루 평균 3만 명 내외이며 첨두시(가장 혼잡한 시간)에는 시간당 2,000~3,000명을 상회하였다. 이는 서울시 전체 조사지점 평균의 7~10배에 달하는 수준이었다*. 그러나 보행량에 비해 보도 위의 보행공간은 턱없이 부족하였다. 보도 전체의 폭은 3~4m였지만 33개의 분전함, 38개의 노점, 각종 가로시설물과 적치물 등으로 가로막힌 공간을 제외하면 실제 보행자의 통행에 이용할 수 있는 유효 보도폭은 1~2m에 불과한 곳도 많았다. 등하교나 점심시간 등 많은 사람들이 모여드는 시간대에는 비좁은 보도에서 부분적인 정체가 발생하였다. 꽉 막힌 보도, 북적이는 사람들 틈에서 보행 속도나 방향을 마음대로 조절하기 어려웠고, 잠시 멈춰서 쉬거나 주위를 둘러보는 여유를 찾아보기란 거의 불가능했다.

교통 여건도 좋지 않았다. 연세로는 서울 도심과 서쪽 지역을 연결하는 동서 방향의 주요 노선인 신촌로와 성산로를 연결하는 길목으로, 가로변 상업시설이 유발하는 국지적 교통수요와 통과교통이 중첩되어 시간당 약 1,200대의 차량이 몰리는 상습 정체구간이

* 연세로에서 유동인구가 가장 많은 신촌약국 앞 조사지점의 하루 평균 유동인구는 2만 9,408명(주중 3만 3,581명, 주말 2만 1,056명)이며, 첨두시 유동인구는 오전 2,032명, 점심 2,959명, 저녁 2,750명이다. 서울시 전체 조사지점 평균을 100점으로 환산한 점수는 703~989점이다. 조사기간은 2009년 8월부터 11월까지이고, 총 1만 개의 조사지점에 대해서 시간대는 오전 7시부터 오후 9시까지 매일 14시간씩 1주일간 조사하였다. <http://stat.seoul.go.kr/>에서 제공하는 지능형 도시정보시스템을 통해 조화가 가능하다.



신촌 연세로 보행공간의 개선 전후 모습



었다. 개선 전 연세로에는 양방향의 2~4개 차로(편도 1~2차로)가 각각 5~6m 폭으로 형성되어 있었는데, 통과속도가 10km/h에 불과할 정도로 심한 정체가 하루 종일 계속되었다. 연세로의 남쪽 끝은 5갈래의 도로가 만나는 비정형 교차로로 정상적인 신호 운영이 불가능하였으며, 신촌로의 소통에도 부정적인 영향을 미쳤다. 연세로와 명물거리가 교차하는 중간지점에는 많은 유동인구를 수용하기 위해 모든 방향의 보행신호가 동시에 들어오는 대각선 횡단보도가 설치되어 있었는데, 이곳의 신호주기와 대기시간 역시 해당 구간의 통과속도를 떨어뜨리는 데 영향을 미쳤다.

연세로에 위치한 3곳의 버스정류장에는 13개 노선의 시내버스와 3개 노선의 마을버스가 오갔다. 신촌 지역을 출발지 또는 도착지로 하는 사람들에다 지하철 환승객까지 더해져 매일 수많은 대중교통 이용자들이 연세로를 경유하였다. 그러나 딱 막힌 1차로에 늘어서 있는 차들 때문에 버스가 가로변 버스정류장에 정차하였다가 다시 주행차로로 끼어들기가 쉽지 않았다. 버스의 주정차와 차선 변경으로 인한 병목현상은 교통 여건을 더욱 악화시켰다. 또한 거북이 운행과 배차간격 지연으로 대중교통 서비스의 정시성·효율성·편의성이 떨어지면서, 잠재적 이용자들에게 대중교통을 기피하는 원인을 제공하였다.

보행과 자동차, 대중교통을 이용하는 많은 방문객들이 접근과 이동 과정에서 불편을 경험하였다. 이는 신촌 지역의 경쟁력과 발전 가능성을 위협하는 심각한 문제로 인식되었다. 신촌변회(상인회)를 비롯하여 지역 차원에서 이에 대한 공감대가 형성되고 있었다. 지역상권 침체의 장기화에 따른 우려와 위기의식은 지역 활성화

화 방안에 대한 강한 기대와 열망으로 표출되었고, 적극적 문제 해결과 변화를 촉구하는 목소리가 이어졌다. 이러한 여건은 시범사업 추진 과정에서 지역 이해관계자들의 긴밀한 참여와 원활한 소통을 이끌어내어 단기간에 협의를 이룰 수 있는 배경이 되었다.

보행친화도시 서울: 사람 중심의 교통 정책

자동차 위주의 도시환경과 교통정책을 근본적으로 개선하여 사람 중심의 교통체계를 만드는 것은 서울시에서 가장 중점을 두고 있는 시정 목표 중 하나이다. 이에 자동차 교통 수요를 억제하고 보행, 자전거, 대중교통을 활성화할 수 있는 다양한 정책들을 추진하고 있다. 이 중에서도 보행과 관련하여 2012년 6월 ‘보행친화도시 서울’이라는 새로운 비전을 제시하고, 공론화와 협의 과정을 거쳐 2012년 12월에는 이를 더 구체적인 목표와 사업계획으로 뒷받침한 종합계획을 발표하였다. 이는 “우리가 길을 걸으면서 한번쯤 불편하거나 위험하다고 생각했던 것에 대한 성찰에서 비롯”된 것으로 “부지불식 자동차에 종속되어 있던 도시 체질을 천천히 바꿔 시민 모두가 걸어서 해결하고, 걷는 데서 해답을 찾는” 시도이다*.

*

서울시 보도자료, 「서울시, ‘보행친화도시 서울 비전’ 발표」, 2013.1.22. 중에서 박원순 서울시장의 발언 재인용.

‘보행친화도시 서울 비전’은 ‘쾌적하고, 안전하고, 편리하고, 이야기가 있는 거리’를 만들기 위한 종합적이고 구체적인 추진 전략을 담고 있다. 대중교통전용지구의 조성은 보행친화도시 서울을 위한 10대 주요 사업 중에서 지역 특성에 따라 차별화된 ‘보행친화구역’을 확대 조성한다는 전략과 관련된 4개 세부사업 중 하나로 포함되어 있다.

보행친화도시 서울 10대 사업

걷는 즐거움의 재발견, 쾌적한 서울 거리	① 보행전용거리 확대 추진
	② 보행친화구역 조성
차는 천천히, 사람은 편안히, 안전한 서울 거리	③ 생활권 보행자우선도로 도입
	④ 어린이 보행전용거리 시행
	⑤ 도심부/생활권 이면도로 차량 제한속도 강화
장애물 없이 어디로든 통하는 편리한 서울 거리	⑥ 교통약자 보행환경 종합 개선
	⑦ 보행자를 배려한 신호체계 개선(녹색시간 연장)
	⑧ 도심권 횡단보도 전면 설치
문화와 역사가 살아 숨 쉬는 곳 이야기가 있는 서울 거리	⑨ 보행친화도시 서울 걷기대회 개최
	⑩ 도심보행길(프롬나드) 조성

‘보행친화도시 서울’은 사람을 가장 우선시한다는 기본원칙을 바탕으로 ‘사고는 줄이고, 만족은 더하고, 교통약자와 함께 걷는’ 서울을 만들겠다는 의지를 전면에 내세웠다. 이는 지금까지 자동차 중심으로 추진되어 온 도시 교통정책의 패러다임에 근본적인 전환을 의미하는 것이었다. 보행자와 보행을 자동차 교통의 후순위가 아니라 우선순위로 고려하고, 개별적 접근을 넘어 도시·도로·교통·주거를 아우르는 종합적 접근을 지향하며, 제한적 이동권을 넘어 보편적 접근권을 보장해 주는 방향으로 보행친화도시를 조성하기 위해서는 교통정책의 기본 전제부터 접근방법까지 모두 달라져야 했다.

연세로 대중교통전용지구 추진 경위

‘대중교통전용지구(transit mall)’는 지구 내 도로에서 자동차 통행을 제한하고 대중교통과 보행자를 우선적으로 배려하는 설계기법이다. 대중교통을 이용한 접근성과 이동 편의를 보장하면서 교통수요 관리와 가로 이용의 활성화를 도모할 수 있다는 점에서, 자동차의 통행을 완전히 금지하는 보행자전용지구의 단점을 보완할 수 있는 일종의 절충적·대안적 설계기법으로 인식된다. 북미의 경우 미니

애플리스(Minneapolis)의 니콜렛몰(Nicollet Mall, 1968)에 처음 도입된 이후 밴쿠버와 포틀랜드 등의 도시에서 널리 활용되고 있다. 국내에서는 2009년 대구 중앙로에 최초로 도입되어 대중교통 이용객 증가, 지역상권 활성화, 도심 교통수요 억제, 대기질과 소음 개선 등의 성과를 거두었다. 2009년 국토부 시범사업으로 선정되어 계획 및 협의 과정을 거쳐 온 부산 서면의 동천로에도 2014년 상반기 준공을 목표로 공사가 진행 중이며, 대전과 인천 등지에서도 논의된 바 있다.

‘사람 중심의 교통 정책’으로의 전환을 선언한 서울시의 관점에서 대중교통전용지구 조성은 변화의 방향과 의지를 상징적으로 보여줄 수 있는 수단이었다. 이미 2012년 3월부터 대중교통전용지구 종합계획을 통해 시범사업 추진 방안에 대한 구체적 논의가 진행되고 있었다. 초기에 검토 대상에 오른 10개의 후보지 중에서 유동인구와 상권, 대중교통 현황과 인지도 등을 종합적으로 고려하여 2012년 8월 연세로를 첫 대상지로 선정하였다. 이후 기본 및 실시계획 단계에서는 지역 주민 및 관계기관과 긴밀하게 협의하는 소통형 사업으로 추진하였으며, 물리적 환경과 교통체계 개선뿐 아니라 지역상권 활성화 방안에 대한 논의도 함께 이루어졌다. 교통개선 대책에 대한 검토 및 실무 협의를 거쳐 2013년 4월 교통 심의를 통과하였으며, 2013년 8월 지구 지정에 대한 공고를 게시하였다. 9월부터 12월까지 약 3개월 동안 구간 내 모든 차량 통행을 전면 금지하고 도로 및 시설물 정비공사를 실시하였으며, 2014년 1월 6일 공식 개통식을 가졌다.

사업의 주요 내용

교통체계의 변화

서울시 최초의 대중교통전용지구로 지정된 연세로에서는 일반 차량의 통행이 전면 금지된다. 이를 위반할 경우 승용차 4만원, 승합차 5만원의 범칙금이 부과된다. 보행자와 자전거, 16인승 이상 승합차와 긴급차량에 한하여 구간 내 상시 통행이 가능하며, 택시는 대중교통 서비스 이용 불편 시간대인 0~4시 사이에만 허용된다. 가로변 영업을 위해 통행이 불가피한 조업차량은 사전에 허가받은 차량에 한해 오전 10~11시와 오후 3~4시에만 통행할 수 있으며, 노상 주차차는 금지된다. 또한 지구 내 감속 및 배려 운전을 유도하고 이용자의 안전을 보장하기 위해 모든 차량에 30km/h 이하의 속도 규제가

신촌 연세로 대중교통전용지구 추진 경위

2012.1.9.	‘희망서울 시정운영계획’, 5대 목표와 15대 중점과제 발표 : 사람 중심의 교통 정책의 일환으로, 대중교통전용지구 조성방안 포함
2012.3.2.	‘서울시 대중교통전용지구 종합계획 수립 및 시범지역 기본 및 실시계획 용역’계약 체결(~ 2013.6.28. 약 16개월)
2012.8.31.	대중교통전용지구 첫 시범사업 대상지 선정결과 발표 : 신촌 연세로 : 소통형 사업-지역상인, 시민단체, 대학교, 학생 등이 참여하는 사업추진위원회 구성 : 물리적 환경개선과 함께 상권 활성화 방안 병행 추진(상가마을공동체 지원 등)
2012.10.16.	주민설명회 개최 : 신촌 부활프로젝트 마스터플랜, 연세로 대중교통전용지구 조성 및 추진계획 발표
2013.3.	신촌 상권 활성화를 위한 거버넌스 구축 방안 논의(서대문구청) : 신촌번영회, 주민자치위원회, 연세대학교, 신촌기독교연합, 신촌상생협의회 등 참여 : 6월 11일 주민주도형 거버넌스 추진계획 발표
2013.4.	‘연세로 간판이 아름다운 거리’ 조성사업 병행 추진(서대문구청) : 4월 19일 사업자 공모, 9월 1일 정비시작, 11월 말까지 조성 완료
2013.4.23	서울지방경찰청 ‘교통안전시설 심의위원회’ 통과 : 도로교통공단, 관할 경찰서, 교통 전문 용역사 등과 실무협의, 현장점검, 시뮬레이션 등을 거쳐 대중교통전용지구 도입의 핵심인 교통체계 개선 및 운영방안 논의 확정
2013.8.1	대중교통전용지구 지정 공고
2013.9.24	착공 및 교통통제 안내 : 도로점용-공사장 교통소통대책 협의(서울지방경찰청) : 9월 28일 오후부터 모든 차량 진입 전면 통제(버스 노선 우회 포함) : 9월 29일~12월 31일 3개월간 공사 시행
2014.1.6.	대중교통전용지구 개통식 : 버스 운행 재개, 일반차량 통제 및 30km/h 속도제한 실시

대중교통전용지구 내 통행제한에 대한 세부사항

구분	근거 및 정의		통행시간
상시 통행	승합차(16인승 이상)	자동차관리법 제3조 2항 및 동법 시행규칙 제2조	24시간
	긴급자동차	도로교통법 제2조 22항	
시간대 통행	자전거	자전거 이용 활성화에 관한 법률 제2조	00:00~04:00 10:00~11:00 15:00~16:00
	택시	여객자동차운수사업법 제3조 및 동법 시행령 제3조 2항	
	조업차량	사전허가차량	

신촌 대중교통전용지구 교통체계 개선 대책

구분	내용
교차로 신설 및 좌회전 허용	경의선 신촌역 골다리 입구 교차로 신설: 명물거리 → 성산로(연세대 정문 방향) 좌회전 허용 신촌오거리 광흥창역 → 동교동 삼거리 방향 좌회전 허용
교차로 꼬리물기와 버스 정차에 따른 병목현상 해소	연세대사거리 세브란스병원 → 연회C 방면 직진신호 연장: 구간 통행속도 19.9 → 25.8km/h로 약 6km/h 개선 기대 세브란스 응급실 앞 좌회전 차로 연장 / 이대부속중 앞 버스정차공간(버스베이) 설치
이면도로 통행체계 정비	동서 간 통행 허용 및 일방통행 시행: 연세로7길(동-서), 연세로12길(서-동)
보행로 연결 증진	연세대 정문 서측 횡단보도 신설 / 골다리 내부 보도 신설



신촌 연세로 대중교통전용지구의 전경(연대-신촌역 방향)

적용되는 ‘존(Zone) 30’을 지정하였다. 또한 대중교통전용지구 지정으로 인해 기존에 연세로를 이용하던 차량이 주변 지역을 우회하면서 발생하는 혼잡과 정체, 불편을 최소화할 수 있도록 신촌 일대의 교통체계에 대한 개선대책을 함께 발표하였다.

보행자와 대중교통 위주의 도로 운영에서 한발 더 나아가 서울시는 1월 18일부터 주말마다 연세로 대중교통전용지구의 통행 제한 범위를 대중교통에까지 전격 확대 적용하여 ‘주말형 보행전용거리’로 운영하고 있다. 매주 토요일 오후 2시부터 일요일 오후 10시까지 연세로를 경유하는 모든 노선의 버스는 우회 운행하며, 평소 자동차가 다니던 도로가 오로지 보행자들만 자유롭게 거닐 수 있는 공간으로 바뀐다. 앞으로 시범운영 결과에 대한 지속적인 모니터링과 함께 시민들의 의견을 충분히 수렴할 예정이며, 장기적으로는 완전한 ‘보행자전용지구’로 전환·정착시키는 방안까지 고려하고 있다.

아울러 서울시는 지하철역과 대학 주변 등 주요 통행로를 중심으로 공공자전거 서비스를 제공하는 방안도 검토 중이다. 생활권 단위의 단거리 통행에서 자전거 이용을 활성화함으로써 주민과 방문객들의 이동 편의에 도움을 주기 위해서다. 장기적으로는 보행과 대중교통, 자전거가 상호 보완적으로 작용하면서 자동차 교통수요를 대체하여 지역 차원의 교통체계를 더 지속가능한 구조로 개편하는 효과를 기대할 수도 있다.

물리적 공간과 시설물의 변화

대중교통전용지구 조성에 따라 그동안 차량 통행 위주로 이용되어 온 도로 공간을 보행자를 위한 공간으로 개선헌 수 있는 여지가 마련되었다. 기존에 2~4차로로 운영되던 도로를 2차로로 줄이고 차로 폭도 5~6m에서 3.5m로 축소하는 대신 3~4m의 보도 폭은 최대 8m



확장된 보행공간과 버스정류장



단차 없는 보차도 경계와 가로시설물

까지 늘어났다. 또한 공간을 차지하던 분전함을 한국전력과의 지속적인 협의를 통해 모두 이전하였고, 가로시설물들은 보도의 경계 쪽 가로수가 있는 영역에 통합 설치하였다. 보행공간의 폭이 넓어지고 통행에 지장을 주던 시설물들이 모두 정비되면서 이전보다 훨씬 쾌적하고 여유로운 보행이 가능해졌다.

도로공간의 수평적인 배분만 달라진 것이 아니다. 보행경로 상의 수직적 단차도 제거되어 대중교통전용지구 전 구간이 보도와 차도가 단차 없이 같은 높이로 연결되는 무장애 공간(barrier-free zone)으로 조성되었다. 이는 주말과 향후 차 없는 거리 시행 가능성을 염두에 두고 전체 도로공간을 하나의 통합된 공간으로 이용하기 위한 것이었다. 이로써 단차를 오르내리지 않고도 쉽게 길을 건널 수 있고, 교통약자들의 통행에도 편리한 환경이 조성되었다. 버스정류장에는 이용객들의 승하차 편의를 위해 단차 있는 승강장을 설치하고, 도착시간을 알려주는 전자식 단말기를 설치하였다.

대중교통전용지구의 성공을 위해 매력적인 가로경관을 가꾸는 것도 중요한 목표였다. 매년 가을이면 보도에 떨어지는 열매 때문에 불편을 주던 아몬드 은행나무 가로수를 베어내고 넓어진 보도 경계를 따라 어린 빛나무 150여 그루를 새로 심었다. 가로수 사이사이에는 보행자들이 앉아서 쉴 수 있는 의자와 화분을 놓았다. 관할 서대문구청은 지역 상인들과 협력하여 '연세로 간판이 아름다운 거리 조성사업'을 대중교통전용지구 조성기간 중 병행 추진하여 가로환경 개선과 지역 활성화의 상생 효과를 극대화하고자 하였다.

지역 문화 활성화 방안

연세로의 대중교통전용지구 조성은 사업을 추진한 초기부터 지역 차원의 장기적인 발전 전략과 밀접한 연관을 가지고 논의되었으며, 계획 내용에서도 지역의 특색을 살리고 고유의 자생적인 문화를 키워 나가기 위한 방안들을 비중 있게 다루었다. 일례로 명물거리사에서 연세로를 가로지르는 통행이 금지되면서 교차로 양쪽에 막다른 길이 형성되는데, 이 공간을 활용하여 다양한 문화공연이나 행사를 위한 공간, 보행자를 위한 쉼터 역할을 할 수 있는 광장을 조성하였다. 또한 신촌을 대표하는 서점인 '홍익문고' 앞에는 국내 유명작가 15명의 핸드프린팅과 글귀를 새겨 넣은 동판을 설치하여 '문학의 명소'라는 특색을 강조하였다.

물리적 공간과 교통체계의 변화로 조성된 새로운 환경을 채워나가기 위한 문화적인 콘텐츠의 중요성을 고려하여 여러 지원 전략이 마련되었다. 서울시는 주말형 보행전용거리가 실시되는 토요일마다 노상에서 '열린예술극장'을 운영하는 등 새롭게 달라진 공간을 활용하여 각종 문화행사, 공연, 축제 등을 적극적으로 유치하고 있다. 또한 어렵고 복잡한 절차를 거치지 않고도 원하는 시민들이 누구나 자유롭게 찾아와 즉석 거리공연 등을 선보일 수 있도록 일정 공간을 비워 두기로 하였다. 이로써 공공공간의 활용 방식에서 지역 고유의 자생적인 문화가 작동하고 뿌리내릴 수 있는 기반을 만들어 나가는 한편 이용자들에게 더욱 풍부한 볼거리와 즐거움을 제공하고 있다.



차도 쪽으로 돌출하여 설치된 승강장

정책적 의의와 향후 과제

연세로에서는 가로공간 전체를 통합적으로 이용할 수 있도록 보·차도 영역의 단차를 없애고 주말에는 완전한 보행전용거리로 전환하는 등 보행환경 활성화의 관점에서 기존의 대중교통전용지구에 비해 한층 더 적극적인 기법을 활용하고 있다. 국내 최초로 대중교통전용지구를 도입한 대구 동성로의 경우에는 상대적으로 엄격한 보·차도 구분을 유지하고 있는데, 여기에는 통과하는 버스 노선의 수가 90여 개에 이를 정도로 도심 교통체계에서 중요한 구간이라는 점, 버스 운행속도 향상 문제가 중요하였다는 점, 도로를 기준으로 양쪽 상권이 서로 독자적으로 형성되어 있다는 점 등이 영향을 미쳤을 것으로 보인다. 이러한 차이는 어느 한쪽이 더 좋고 나쁨의 문제

이기보다는 대상지마다 각자의 특성과 여건에 적합한 고유의 해법을 찾으려는 새로운 접근과 시도의 중요성을 시사한다.

대중교통전용지구는 차량 통제로 인한 통행 불편 문제, 접근성 저하에 따른 매출 감소와 상권 침체에 대한 우려, 영업용 택시와 조업차량의 생계 문제 등 민원과 갈등을 유발할 가능성도 적지 않다. 이해관계가 복잡하게 얽혀 있어 추진하기 어려운 사업이다. 연세로의 경우에도 지역 차원에서 많은 쟁점들이 중첩되어 있었고, 특히 3개월 간 도로를 전면 통제하고 공사를 시행하는 것에 대한 부담이 컸다. 서울시는 지역 주민과 소통을 중시하는 적극적인 갈등 관리 전략을 택하였다. 지역의 이해관계자들을 포함한 사업추진위원회 운영과 수십 차례에 걸친 협의과정을 통해 약 1년에 불과한 짧은 기



주말형 보행전용거리 전경

간에 원만한 합의에 이르렀고 전체 사업 일정을 차질 없이 마무리할 수 있었다. 이 사업의 추진과정에 대해 서울시는 ‘시의 정책 의지와 지역 발전에 대한 기대와 열망이 만나 성공적인 갈등관리 사례를 만들어 냈다’는 긍정적인 평가를 내리고 있다.

연세로 대중교통전용지구 개통 이후 원활한 운영과 시민들의 호응에 힘입어 현재 서울시는 대중교통전용지구 확대 조성을 위한 두 번째 대상지 선정을 앞두고 있다. 이처럼 연세로 대중교통전용지구 조성사업의 의의는 단일 가로, 단일 지역의 교통 여건과 상권을 개선하는 차원에 그치지 않는다. 자동차보다 사람, 대중교통과 보행자가 우선시되는 보행친화도시의 개막을 알리고 지속가능한 도시교통체계의 전환을 상징하는 사례로, 연세로에서 얻은 성과와 경험은 앞으로 이와 같은 정책의 정착과 확산에 중요한 밑거름이 될 것이다.

그러나 일각에서는 서둘러 장소를 늘려가는 것보다 기존 사업

에 대한 관리운영방안이 제대로 자리 잡을 때까지 신중하게 지켜봐야 한다는 의견이 제기되기도 하였다*. 통행금지 위반 차량의 단속 문제, 장애인 택시의 진입 제한에 따른 교통약자의 이동권 문제, 비공식적 횡단 증가에 따른 보행자의 안전 문제, 우회 차량에 따른 이면도로의 교통난 문제 등 연세로가 현실에서 풀어가야 할 과제들은 지금도 산적해 있으며, 앞으로도 시간의 흐름에 따라 새로운 과제들이 계속 제기될 것이다. 이에 대응하는 과정에서 연세로만의 특성이 어떤 방향으로 구체화될지, 진정한 지역 차원의 ‘자생적’ 역량을 축적해 나갈 수 있을지 귀추가 주목된다.



도로공간을 활용한 전시와 문화활동

참고문헌

- 1 서대문구청 보도자료, 연세로, 간판이 아름다운 거리 탈바꿈, 2013.5.7.
- 2 서울시 도시교통본부 보행자전거과, 『2013년도 정책자료집 - 보행친화도시 조성』, 서울시
- 3 서울시 도시교통본부 교통정책과, 『서울시 대중교통전용지구 종합계획 수립 및 시범지역 기본 및 실시계획 용역 보고서』, 서울시
- 4 서울시 온라인 뉴스 블로그 '서울톡톡', 2012.8.31; 2013.9.24.; 2014.1.16, <http://inews.seoul.go.kr/hsn/main/V4/index.jsp>
- 5 서울시청 보도자료, 신촌 연세로 서울시 최초 대중교통전용지구로 지정, 2013.8.1.
- 6 서울시청 보도자료, 서울 첫 대중교통전용지구 신촌 연세로 6일(월) 개통, 2014.1.2.
- 7 서울시청 보도자료, 신촌 대중교통전용지구, 지역 문화 및 경제 거점으로 재탄생, 2014.1.7.
- 8 서울시청 보도자료, 신촌 대중교통전용지구, 주말에는 보행전용거리로, 2014.1.17.
- 9 신춘타임즈 블로그, <http://cafe.naver.com/theshinchontimes/>

*
김영주 기자, 시민들 “장소 늘리기보다
보행자 안전이 우선” - 서울시 '보행전용거리' 확대 추진에,
문화일보, 2014.3.18.

01

호주 뉴사우스웨일스주 에핑타운센터 도심활성화지구 계획안 발표

호주 뉴사우스웨일스주 계획·환경부는 에핑역으로부터 반경 800m에 해당하는 에핑타운센터 도심활성화지구의 계획안을 공개하였다. 에핑타운센터는 에핑역을 중심으로 한 교통의 요충지이며, 인구증가를 대비한 '시드니 대도시 전략(안)'에서 주거지 확보를 위한 개발적지이기도 하다. 아울러 이 지역은 주거 개발에 대한 강한 수요와 주변 편익시설 개발에 대한 기대 수요 증가로 지역경제의 발전가능성도 높았다. 이에 주 정부는 해당 지역을 관할하는 혼스비, 파라마타 자치구 위원회와 관련 이해당사자 집단과 함께 논의하여 개발 계획안을 마련하게 되었다.

2011년부터 수행한 이번 개발계획은 온·오프라인상의 지역사회 컨설팅을 통해 교통, 건축물 높이 및 밀도, 공공공간, 건축자산, 교육 및 건강관련 기반시설 등 해당 지역의 주요 이슈를 도출할 수 있었다. 계획안의 내용은 지역사회 컨설팅에 대한 응답이라고 할 수 있다. 계획안을 살펴보면 우선 지역의 약 22%에 해당하는 지역(약 54헥타르)을 재조

정함으로써 3,750가구의 거주지를 공급하기로 하였다. 무엇보다 대중교통 및 일자리와의 접근성을 우선으로 하여 시드니 시내의 거주압박에 대응하고자 하였다. 더불어 에핑역 400m 반경 안에 있는 건축물은 8층부터 22층 높이까지 주상복합 건축이 가능하도록 하였다. 그러나 혼스비 관할의 주거지역은 혼스비 지역환경계획(LEP: Local Environment Plan)에 의거하여 5층 높이까지 건축할 수 있다. 전쟁 중 또는 전쟁 이후의 주거형태 전형을 간직하고 있는 건축자산보존지구는 현재보다 확대하기로 하였다.

앞으로 주 정부는 혼스비와 파라마타 위원회와의 협업을 통해 기금을 조성하고 개선방안을 마련하고자 한다. 두 위원회 역시 개발조정계획을 마련하여 보다 세부적인 계획안 작성을 위해 힘을 것이라고 밝혔다.

<http://www.planning.nsw.gov.au/epping>



에핑타운 로슨스트리트(Rawson St.), 옥스퍼드 스트리트(Oxford St.) 개선(안)



샌프란시스코, 보행안전을 위한 포크 스트리트 가로 디자인(안) 공개

샌프란시스코의 도시개발부와 도시개발공사, 교통국이 협력하여 작성한 포크 스트리트 개선안이 대중에 공개되었다. 포크 스트리트는 바트지역과 연결되는 샌프란시스코의 대표적 대중교통 유니 버스 19노선이 지나가는 가로로, 교통량이 비교적 적은 곳이지만 다른 지역에 비해 보행안전사고가 빈발하는 지역이었다.

이에 도시 대중교통 정책 제1원칙에 따라 보행자와 대중교통 및 자전거 이용자를 중심으로 한 가로환경 개선안을 마련하기로 하였다. 사업예산은 방치된 낙후도로와 긴급한 개선이 필요한 가로환경을 재정비하는 데 사용하도록 조성된 도로개선 및 가로안전 채권(Road Repaving & Street Safety Bond)으로부터 공급받았다.

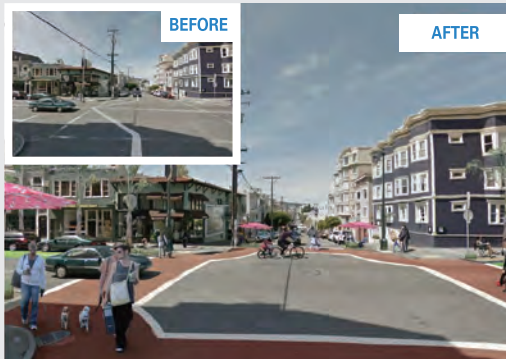
디자인의 중심 목표는 안전한 보행환경의 조성, 자전거 및 대중교통 이용자의 이동성 향상, 가로를 중심으로 한 지역

경제 활성화다. 디자인이 적용된 구체적인 대상지는 맥앨리스터 스트리트부터 유니온 스트리트까지 이어지는 교차로 및 가로공간이다.

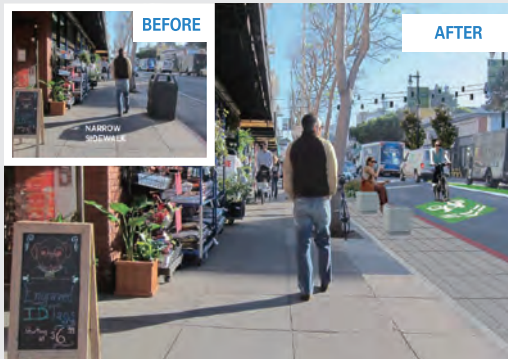
디자인(안)을 살펴보면 교차로와 횡단보도 디자인 개선, 자전거 전용도로와 자전거 전용 교통신호 마련, 연속된 조명과 녹지 확보, 도로포장 개선 등 보행 안전성 향상과 보행 어메니티 구축을 위한 다양한 전략이 나타난다.

도시개발부는 해당 사업을 진행하는 과정에서 다각도의 의견을 수렴하고 참여를 독려하기 위한 다양한 프로그램을 마련해 왔다. 디자인(안)을 공개하는 것 역시 공공의 의견을 들어 추후 세부 설계에 반영하기 위함이다.

<http://www.sf-planning.org/index.aspx?recordid=242&page=3418>



보행자 안전을 위한 교차로 디자인 개선 방안



가로 폭 확장 및 자전거 전용도로 신설 방안

03

지자체 개발역량 강화를 위한 영국의 전원도시 지원 계획 발표

전원도시 개발을 모색하고 있는 영국의 지방정부는 앞으로 중앙정부의 지원을 받을 수 있다. 영국의 지역사회·지방자치부는 지난 4월 지자체 주도의 전원도시 개발과 관련한 투자설명서를 발간하면서 지원 의사와 구체적인 지원 사항을 밝혔다.

새로운 지역사회를 육성하는 양질의 주거지는 건강한 경제와 공정한 사회를 만드는 데 필수적이며, 지자체 주도의 대규모 주거지 개발은 국가적 차원에서 중장기 주택공급을 이끌 수 있다. 따라서 영국 정부는 점차 확장되는 도시화에 따른 국가적 주택문제의 대안으로 지자체 주도의 전원도시 개발계획을 적극 지원하고자 한다.

이전의 에코타운 계획과 달리 지자체 주도의 전원도시 계획은 철저히 아래로부터의 계획, 즉 지자체의 의지와 지역문제 해결에 초점을 둔다. 난개발을 억제하고 개발 적지를 통합적 시각에서 결정하도록 한다. 정원, 녹지, 공공 오픈스페이스와 커뮤니티 시설 등 공공서비스를 보장하는 것을 원칙으로 삼고 있다. 광역교통체계 구축, 브라운필드 개발 등 보다 장기적이고 광역권의 지역 요구 설계 또한 요청한다. 투자규모는 6년간 대략 10억 파운드(약 1조 7,000억 원), 목표는 2015년부터 2020년까지 신규 주택을 25만 호까지 확

충하는 것이다.

정부의 지원 사항은 우선 관계부처 및 이해관계자와 함께 개발계획을 진행할 수 있도록 중개하며, 주택·지역사회국의 대규모 개발계획 자문팀을 통해 계획과 설계과정 전반을 지원한다. 아울러 정부의 기존예산에서 자금을 조달할 수 있는 한도를 제시하며, 각종 기금으로의 접근 및 활용이 용이하도록 중개한다. 무엇보다 지자체의 자율적이고 탄력적인 운영을 존중하며 필요한 사항에 대해 적극적으로 응답할 계획이다.

현재 정부는 새로운 버전의 전원도시 1호인 엡스플리트(Ebbsfleet) 개발을 위해 지방의원, 의회, 주민과 협의하여 전담 도시개발공사를 조직하기 위한 계획에 착수하였다. 엡스플리트는 런던 도심으로부터 19분가량 떨어진 외곽지로 오랜 시간 개발의 요충지로 주목받았으나 10년간 투자 및 개발진행이 정지된 상태였다. 정부는 해당 지역의 개발을 다시 진행하기 위해 투자를 조정하고 강력한 작동기구를 조직할 방침이다.

<https://www.gov.uk/government/news/government-offers-support-for-locally-led-garden-cities>

미주리주 도시위원회, ‘건축물 안전의 달’ 선언

미국 미주리주 도시위원회는 5월 정례회의를 통해 2014년 5월을 ‘건축물 안전의 달(Building Safety Month)’로 선포하였다. 개발지원부의 허가·검사팀은 위원회로부터 선언문을 전달받았다. 2014년도 ‘건축물 안전의 달’의 큰 주제는 회복탄력성의 최대화, 위험의 최소화(Maximizing Resilience, Minimizing Risks)였다. 이 주제는 모든 미국인들에게 건축물 안전과 건설의 지속가능성, 화재예방 및 재해완화, 에너지 효율성과 신기술 개발 등의 중요성을 알리는 계기가 되었다.

주지사는 건축물 안전의 달을 계기로 우리가 살고, 배우고, 일하고, 노는 모든 공간이 안전하고 지속가능할 수 있도록 적절한 조치를 취하겠다고 밝혔다. 또 5월 한 달 동안 주의 공무원들은 시민들의 일상적 삶과 자연재해라는 특수한 상황 전반에 이르는 안전과 에너지 효율성, 회복 탄력성의 주요 문제를 널리 알렸다.

아울러 건축물 안전성을 보장하기 위해 중앙정부 및 지자체 뿐 아니라 건축가, 엔지니어, 건설업자, 기타 건설 관련 이해관계자 등 여러 분야 전문가들이 노력을 기울였다. 시민들은 각종 재해로부터 보호장치 역할을 할 수 있는 현대 건축물 코드(modern building codes)를 따를 것을 권고받았으며, 공무원들은 이를 위해 시청을 방문하는 시민들에게 안전 관련 자료집을 제공하였다.



건축물 안전의 달(Building Safety Month)

국제코드위원회(International Code Council)가 추진하는 건축물 안전인식 캠페인. 개인, 가정 및 기업에 안전하고 지속가능한 건축물 구조를 만들고 유지하기 위해 필요한 사항을 알리고자 한다. 아울러 현대 건축물 코드의 활용 및 유지를 위한 효율적인 시스템, 전문 인력 확보 등의 필요성을 강조한다.

(<http://www.iccsafe.org/BSM/Pages/default.aspx>)

http://www.yourhoustonnews.com/fort_bend/news/city-council-declares-may-building-safety-month-in-missouri-city/article_8afa7d4e-b5e4-5410-a6a9-a6bae02e0244.html

01

건축물 안전을 위한 설계·시공 상시 모니터링 및 유지·관리 대책 활성화

마우나 리조트 붕괴사고, 아산 테크노밸리 내 기울어진 오
피스텔 철거조치 등 생활안전을 위협하는 건축사고가 잇따
르면서 설계·시공 과정에서의 부실건축 문제, 노후 건축
물의 유지·관리 문제 등이 쟁점화되고 있다. 이에 중앙정
부와 지자체는 관련 제도를 마련·시행함으로써 건축물 안
전문제에 보다 적극적으로 대응하고 안전 예방에 대한 인식
을 강화하고자 한다.

부실건축 설계·시공 상시 모니터링 실시

국토교통부는 부실건축에 대한 예방 조치로 건축물이 건축
법규에 따라 안전하게 설계 및 시공되고 있는지 불시에 점검
하고, 위반 시 공사 중단 조치와 관계자 처벌 등을 통해 이를
시정하는 '건축기준 모니터링 사업'을 6월부터 연중 사전에
고 없이 실시한다고 발표했다.

모니터링의 대상은 국토교통부가 건축허가를 받아 공사 중
인 사업으로, 건축물의 용도·규모·입지지역 등을 고려
하고 무작위로 선정한다. 선정된 대상 사업은 국토교통부가
지정할 건설전문기관과 관할 자치단체에서 합동으로 모니
터링을 실시한다. 올해는 주로 건축법령에서 정한 구조계산
서·구조도면 등의 적정성을 검토하여 내진설계 등 건축구
조기준 여부를 확인하며, 건축현장에서 직접 샌드위치 패널
시료를 채취한 후 시험성능을 거쳐 품질을 확인한다.

부실이 적발된 경우는 시정될 때까지 공사 중단 조치하고,
위법 사업자·시공자·설계자·감리자·생산업체 등은
벌점 부여, 업무 정지, 인증 취소 등 관계 규정에 따라 처벌

조치한다. 내년부터는 전반적인 구조설계, 에너지 성능설계
등 건축기준 전체 분야로 모니터링 사업을 확대 시행할 계획
이다. 아울러 모니터링 사업의 실효성을 강화하기 위해 불법
건축 관계자의 정보공개, 입찰 불이익 조치 등의 제도 개선
을 추진하겠다고 밝혔다.

현재 건축물의 설계·시공 인허가는 지자체 차원에서 감독
되고 있으며, 전문성과 인력이 부족한 상황에서는 관련 전
문가가 제출한 보고서에 의존할 수밖에 없어 부실 설계·시
공 행위가 적발되는 경우가 드물다. 이에 따라 수익을 늘리
기 위한 의도적인 불법행위가 지속되고 있다.

이번 건축기준 모니터링 사업을 계기로 이와 같은 불법행위
를 예방할 뿐 아니라 건축 소비자의 피해도 사전에 예방하고
자 한다.

2014.05.13. 국토교통부 건축정책과

특수구조 건축물 구조안전기준 및 유지·관리

개선대책 마련, 안전점검 지원

마우나 리조트 붕괴사고를 계기로, 특수구조 건축물에 대한
제도상의 취약점을 개선하고 폭설 등 변화하는 기후환경에
대응해야 한다는 논의가 지속되고 있다. 이에 국토교통부는
'건축물 안전강화 전문가 TF'를 통해 특수구조 건축물에 대
한 안전강화대책을 마련하였다.

먼저 폭설 등 기상이변에 대비해 습설하중을 반영하고 건축
물 지붕 경사도를 고려하고자 건축기준을 개선하였다. 그리
고 특수구조 건축물의 심의기준 및 안전관리를 대폭 강화하

였다. 건축 관계자의 역할과 책임 또한 강화된다. 감리자는 건축공사 감리업무 세부기준에 따라 건축 자재의 제작 및 반입 과정을 확인하여야 한다. 건축 과정에서의 위법 행위에 대한 처벌을 건축주와 관계 전문 기술자까지 확대하였다. 그리고 이번에 발표한 대책 외에도 건축주의 지붕 제설 의무화에 관한 입법, 다중이용 건축물 외 특정관리대상시설물의 확대 등을 추진 중이며, 일부 지자체는 건설업 면허대여 등 위법행위 단속을 강화하고 있다.

대책에 따른 구체적인 이행상황을 살펴보면, 현재 전국 PEB 건축물 전수현황조사 및 샘플점검을 마치고 안전점검에 착수한 상태다. 샘플점검 결과, 일부 건축물에서 접합부의 상태 및 황하중을 견디기 위한 보강재 설치 미흡 등의 문제점이 발견되어 추가 정밀점검이 필요한 것으로 나타났다. 추가 정밀점검이 필요한 시설에 대해서는 지원 조치방안이 마련될 계획이다.

2014.04.03. 국토교통부 건축정책과, 2014.05.22. 국토교통부 녹색건축과

지자체별 건축물 유지·관리 점검 착수

2012년 건축물 유지·관리 점검의 실효성을 강화하고자 「건축법」이 개정되었다. 사용승인일로부터 10년 이상 된 건축물은 가능 및 안전 유지, 수명연장 등을 위해 2년마다 정기점검을 받아야 하며, 부칙에 제시된 점검기한에 따라 사용승인일로부터 20년 이상의 건축물은 올해 7월까지, 10년 이상 20년 미만의 건축물은 내년 1월까지 점검을 완료하여야 한다. 이에 따라 각 지자체는 기한 내에 점검을 이행하기

위해 올해 4월부터 제도의 실시방법 및 절차 이행을 위한 교육 및 안내를 실시하고 있다.

점검 대상은 불특정 다수인이 수시로 이용하여 안전사고 발생 시 많은 인명·재산 피해가 우려되는 건축물로, 문화 및 집회시설·종교시설·종합병원 등 다중이용건축물, 연면적 3,000㎡ 이상인 집합건축물, 시·군 조례로 정한 다중이용업소 등이다. 점검항목은 대지, 높이 및 형태, 구조안전, 화재안전, 건축설비, 에너지 및 친환경 관리 등 6개 대항목을 중심으로 36개의 소항목, 50개의 세부항목이 있다. 점검자는 관리주체와의 면담, 건축물 유지·관리 여부의 점검, 개선방안 제시 등 전반적인 컨설팅을 담당하는데, 건축사사무소·감리전문회사·안전진단전문기관에 소속된 건축전문가 중 소정의 교육을 이수한 후 건축행정 전산 시스템인 '세움터'에 등록을 필한 자여야 한다.

점검기한 내에 점검을 실시하지 않을 경우 건축물 소유자에게는 과태료가 부과된다. 따라서 각 지자체는 점검대상 건축물이 누락되지 않고 기한 내에 실시해 건축물을 안전하게 유지·관리하도록 안내와 홍보를 강화할 계획을 밝혔다. 아울러 건축물 유지·관리 제도의 정착 및 체계 확립을 통해 건축물 안전사고로 인한 인명·재산 피해를 사전에 예방하고자 한다.

02

공사 중단 건축물 정비

본격 시행

공사가 중단된 채 장기간 방치된 건축물은 안전사고의 위험을 지니고 있을 뿐 아니라 도시미관을 저해하는 등의 문제를 발생시킨다. 그러나 사유재산인 까닭에 지자체 차원에서 공사 재개나 철거를 강제할 수 없었다. 이에 지난해 2년 이상의 장기간 공사 중단 건축물의 정비를 가능하게 하는 「공사 중단 장기방치 건축물의 정비 등에 관한 특별조치법」이 제정되었고, 올해 4월에는 관련 시행령이 국무회의를 통과하였다. 따라서 올해부터는 이와 같은 법적 근거를 토대로 장기간 방치된 공사 중단 건축물의 공사재개 지원 및 체계적 정비가 본격화될 전망이다.

법령에 따라 정부는 공사 중단 건축물의 중단 원인, 안전상태 등 현황파악을 위해 2년마다 실태조사를 실시할 계획이다. 실태조사를 토대로 정부는 공사 중단 정비계획 수립방향 및 재정지원 계획이 담긴 정비기본계획을 수립하고, 시·도지사는 건축물별 정비여부·방법 및 자원조달 계획 등 실효적 정비를 위한 정비계획을 수립한다.

법에서 정한 주요 정비방법은 철거명령, 공사비용 보조·융자, 분쟁조정, 조세감면 및 취득 후 정비 등이다. 시·도지사는 건축물별 정비에 가장 적합한 방법을 선택·적용하여 사업을 추진할 수 있다.

국토교통부는 올해 하반기 1~2곳의 시·도를 대상으로 시범 실태조사를 실시, 공사 중단 건축물 실태조사 효율화 방안을 마련하고, 내년에 전국단위 실태조사를 완료할 예정이다.

2014.04.29. 국토교통부 건축문화경관과

03

소규모 개량형 정비사업

활성화를 위한

「도시 및 주거환경정비법」 개정

「도시 및 주거환경정비법」이 일부 개정됨에 따라 향후 주거환경관리사업과 가로주택정비사업과 같은 소규모 개량형 정비사업이 활성화될 전망이다. 국토교통부는 해당 개정 내용을 조례제정이 필요한 일부를 제외하고 공포 즉시 5월부터 시행한다고 발표했다.

개정안에 따르면 주거환경관리사업의 경우 구역 지정대상이 확대돼 재건축·재개발 정비예정구역에서 해제된 곳도 지정 가능하다. 또한 기존에는 도로, 주차장 등 기반시설 계획에 한하여 비용의 일부를 지원받았으나, 앞으로는 놀이터·마을회관 등 공동이용시설을 건축할 경우에도 지원을 받을 수 있게 되었다. 공익을 위해 사업구역 내 공동이용시설을 사용할 경우 지방자치단체장이 사용료를 면제할 수 있도록 하고, 구체적인 공익 목적의 기준과 사용료 면제 대상 등은 시·도 조례로 정하도록 하였다. 사업시행자는 철거되는 주택의 거주자 이주대책을 의무적으로 수립해야 한다.

가로주택정비사업의 사업요건 및 기준도 완화되었다. 가로주택정비사업 조합 설립인가 신청에 필요한 토지 등 소유자의 동의율이 90% 이상에서 80% 이상으로 낮춰졌다. 또한 건축법상 대지면적 가운데 조경면적으로 확보해야 하는 면적의 기준을 완화할 수 있도록 하였다.

기타 제도개선 사항으로, 재건축사업과 가로주택정비사업에 시장·군수가 선정한 1인 이상의 감정평가업자를 참여하도록 정했고, 조합이 총회를 소집할 경우에는 총회 개최 7일 전까지 회의의 목적과 안건, 일시, 장소 등을 조합원에게 통지해야 한다.

2014.04.29. 국토교통부 주택정비과

지자체 건축 인·허가 불만 해소를 위한 ‘건축민원 전문위원회’ 구성

건축물의 인·허가 과정에서 지자체가 자의적으로 판단하는 유권해석이 사실상 건축법령과 조례보다 강한 규제로 작용하는 경우가 상당한 것으로 나타났다. 이에 국토교통부는 중앙건축위원회 위원 등으로 구성된 ‘건축민원 전문위원회’를 만들어 민원에 대한 심층검토, 해당 기관에 올바른 유권해석의 방안 제시 등 지자체의 건축 인·허가 과정에서 발생하는 건축민원을 해결할 방안을 마련할 계획을 밝혔다. ‘건축민원 전문위원회’는 현장 위주의 민원 검토를 위한 전문기구로, 시·도 및 시·군·구에 각각 설치하고자 「건축법」 개정을 추진 중이다. 법률이 개정되어 정착되기 이전까지는 국토교통부에서 시범 운영한다.

지난 3월 열린 첫 회의에서는 출판·인쇄소의 근린생활시설 판단 여부, 공원을 낀 건축물의 허가 문제 등을 집중 논의하고 해결책을 제시하였다. 논의 결과, 출판·인쇄소도 발생 폐수를 전량 위탁 처리하는 경우 제2종 근린생활시설로 구분한다. 이에 따라 귀금속·장신구 제조업소 외에 자동식 사진처리시설과 김치제조업소 등의 제조시설도 제2종 근린생활시설로 적용받게 된다. 공원을 낀 건축물은 하나의 대지가 공원으로 분리됐을 경우 지방건축위원회가 일조 확보 등에 문제가 없다고 인정한다면 대지경계선을 공원에 인접한 대지 사이의 중심선으로 적용하기로 하였다.

2014.04.10. 국토교통부 건축정책과

「한옥 등 건축자산의 진흥에 관한 법률」 제정·공포

한옥을 비롯한 우리 건축자산의 보전과 활성화를 위해 마련된 「한옥 등 건축자산의 진흥에 관한 법률」 제정안이 지난 6월 3일 공포되었다. 이 법률은 우리 고유의 한옥 건축 및 한옥마을 조성을 촉진하기 위한 내용을 담고 있으며, 그 밖에 문화재 등록·지정을 위한 요건에는 못 미치나 사회적·문화적 가치를 지니거나 지역의 정체성 형성에 기여하는 근·현대 이후의 건축물, 공간환경, 기반시설 등의 우수 건축자산을 행정적·재정적 지원을 통해 체계적으로 관리·보전하기 위한 내용을 포함한다.

법률의 세부내용은 다음과 같다. 우선 심의를 통해 등록 결정된 우수 건축자산에 대해서는 증·개축 등 인·허가 시 건폐율, 높이, 건축선, 조경, 공개공지 등 관련 규제를 완화 적용하여, 불가피하게 철거 등 훼손되는 사례를 방지한다. 일정 범위 내 건축자산이 밀집된 지역의 경우 ‘건축자산 진흥구역’으로 지정하여 집중 육성하게 된다. 또한 여타 건축물과 동일하게 일률 적용해 온 건축법 일부 조항에 대해 한옥만의 특성을 반영하여 별도 기준을 마련하도록 하였고, 한옥산업 전문인력 양성, 기술개발 및 정보구축 등에도 지방자치단체와 함께 국가가 적극 나서게 된다.

국토교통부는 내년 상반기 중 여러 지원방안을 구체화하는 「한옥 등 건축자산의 진흥에 관한 법률」 시행령·규칙을 마련하여 내년 6월에 시행할 계획이다.

2014.06.02. 국토교통부 건축문화경관과

06

경기도 · 서울시, 범죄예방디자인사업 추진 현황

우리나라에서 범죄예방디자인 시범사업은 2005년 경기도 부천시에서 처음 시도되었다. 범죄예방디자인기법(CPTED : Crime Prevention Through Environmental Design)이 서구에 비해 비교적 늦게 시작되기는 했지만, 도입된 이후 실제 해당 지역의 범죄 발생이 상당부분 줄어들어 그 효과를 입증할 수 있었다. 이에 따라 관련 이론 및 인증제도가 구축되었고 후속 사업 또한 활성화되고 있다. 최근에는 경기도와 서울특별시에서 범죄예방디자인 사업의 추진계획과 결과 및 후속 조치사항을 발표했다.

경기도, 범죄 예방 환경디자인 사업 본격 추진

경기도는 4월부터 디자인을 통해 취약지역 환경을 개선하여 범죄를 예방하는 셉테드 시범사업을 본격 추진한다고 발표했다. 도는 지난해 말부터 도시환경 설계로 범죄를 예방하기 위해 「범죄 예방을 위한 환경디자인 조례」를 제정해 셉테드 시범사업을 공모하였으며, 구체적인 사업추진 대상으로 안양시와 고양시 뉴타운사업 해제구역 등 2곳을 선정한 바 있다.

셉테드 시범사업이 본격 추진됨에 따라 안양시와 고양시는 4월부터 전문가 자문과 지역주민 설명회를 실시하며, 7월에 착공하여 연말에 준공할 예정이다. 도는 각 지자체가 설계부터 준공까지 도에서 지정한 디자인 자문관의 조언을 받도록 하여 사업의 완성도를 높이고 효과성을 확보하고자 한다고 전했다.

현재 안양시는 6개 학교 학생들이 등·하교하는 안양3동 양화로 일원의 주요 취약지역에 벽화 가림막으로 방치된 빈집 입구를 막고, 범죄 사각지대를 없애며, 시야 확보를 위한 담장 철거 및 투명 담장 설치, CCTV 및 범죄예방 블루조명, 화단 등을 설치할 계획을 밝혔다. 고양시는 고양경찰서, (사)한국셉테드학회와 협약을 체결해 상호 협력관계를 유지함으로써 안전 분야의 전문성을 보다 강화하고자 한다고 전했다.

2014.04.01. 경기도 디자인담당관

서울시 '싱글여성·시장·외국인 밀집지역'

범죄예방 디자인

서울시는 2013년 범죄예방 디자인 시범사업을 통해 환경 개선이 완료된 지역 세 곳을 지난 4월 발표하였다. 서울에서 여성비율이 두 번째로 높고, 특히 20-30대 싱글 여성 1인 가구가 절반에 육박하는 관악구 행운동은 LED 방법등, 후면 240도까지 보이는 반사경, 비상부처와 경광등을 가로 곳곳에 설치했다.

재래시장 밀집지역인 중랑구 면목동 일대는 15개의 주민 미담사례를 벤치나 캐노피, 핸드레일로 접할 수 있는 '미담길'을 구성하였다. 가로에서 만나는 미담사례에 시선이 사로잡히면 그만큼 범죄 심리가 위축된다.

다양한 국적의 외국인이 모여 사는 용산2가동에는 지역문제 및 갈등현황조사를 바탕으로 '쓰레기 무단투기 방지 양

부산시 '빈집정비 민·관 협력사업'

심거울' 등을 개발하여 설치하였고, 폐·공가지역의 환경 개선에 주력하였다.

이번 사업은 시의 기획 및 진행과 더불어, 주민 참여와 기업의 사회공헌이 큰 역할을 하였다. ADT 캡스, KT 링커스, 포스코 강판, 삼화페인트, 코리아 세븐 등의 기업이 환경개선을 위해 후원하였다.

서울시는 사후조치 위주였던 기존의 범죄대책에서 벗어나 디자인을 통해 환경적 문제점을 사전에 해결하는 예방책으로 전환함으로써 환경적 취약성에 의한 각종 범죄의 발생률을 낮추고자 한다. 아울러 이로 인해 연간 20조 원의 사회적 비용을 절감할 것으로 기대하고 있다. 향후 시범사업의 평가 및 보완을 통해 사업을 지속적으로 지원할 계획이며, 적용 사례집을 발간해 범죄예방 디자인 사례들의 공통 원칙과 해결방안을 공유하고자 한다.

2014.04.02. 서울특별시 문화관광디자인본부 디자인정책과

부산시는 2008년부터 '폐가 없는 부산 만들기'를 시정의 주요 과제로 정해 빈집정비 사업을 추진해 왔다. 2013년에는 「빈집 정비 지원 조례」 제정을 통해 보다 효율적인 빈집 정리 및 정비 지원계획을 세워 빈집정비 사업의 윤곽을 드러냈으며, 그 결과 지난해까지 시비 173억 원을 들여 2,000여 동을 정비하였다. 그러나 이러한 노력에도 불구하고 도심공동화의 가속화, 사회적 여건 변화 등으로 빈집 정비에 대한 수요가 지속적으로 발생하는 추세이며, 기존 공공주도의 예산 지원을 통한 철거 방식에는 한계가 있다는 점이 대두되었다. 따라서 올해부터 빈집 정비에 대한 사회적 책임의식을 공유하고 소통과 협력으로 해결방안을 모색하기 위해 '빈집정비 민·관 협력사업'을 추진한다고 발표하였다.

사업 추진을 위해 우선은 선정된 재개발구역을 대상으로 부산시와 구·군, 재개발조합, 시공사 등이 참여하여 '민·관 협력사업 추진팀'을 구성해 재개발구역 내 빈집실태 조사를 벌인다. 그리고 이를 바탕으로 재개발조합은 빈집 정비에 따른 소유자를 설득·독려하고, 시공사는 철거하는 데 필요한 재능과 재원을 기부하는 방식으로 상호 협력체계를 구축한다. 시는 지난 1월 팀을 구성하고 실태조사 및 사업설명회를 마쳤으며, 38개 재개발 구역 내 465동을 민·관 협력방식으로 정비하기로 하였다. 연말에 실적이 우수한 업체에는 표창을 주는 방식으로 참여를 유도하고, 이후 우수사례 발굴과 문제점 분석을 거쳐 이와 같은 방식을 확대해 나간다는 방침이다.

2014.04.10. 부산광역시 도시정비담당관

08

덕수궁길 점심시간 보행전용거리 시범운영

서울시는 지난 5월 21일부터 23일까지 3일 동안 덕수궁길이 시작되는 대한문부터 정동교회 앞 원형분수대까지 310m 구간을 점심시간에 한해 보행전용거리로 시범 운영하였다. 운영시간은 시민 보행이 많은 오전 11시30분부터 오후 1시 30분까지 점심시간대 2시간이다.

시는 2012년 서울시 유동인구 조사 자료에 근거하여 점심시간대 덕수궁길의 보행 인구가 시간당 5,530명으로 다른 시간에 비해 집중되는 특성을 보인다는 점을 확인하였다. 주변에 관공서, 주요 기업 등 건물이 밀집해 직장인들이 산책길로 이용하고 있는 것이다. 그러나 보도 폭이 좁은 구간, 특히 대한문 옆 진입부의 보도 폭은 0.8m에 불과해 사람이 몰리는 점심시간에는 차도를 지나서 사람과 차량이 뒤엉키곤 한다. 이에 시에서는 이 구간을 보행전용거리로 시범 운영하여 쾌적하고 안전한 보행환경을 조성하고자 하였다. 현재는 임시로 운영하지만 향후 보행량, 주변 교통상황, 만족도 등을 종합적으로 검토해 상시 보행전용거리로 조성하는 방안을 추진할 계획이다.

아울러 이 구간은 구 러시아공사관, 중명전, 배재학당, 정동교회 등이 자리 잡고 있어 역사자원 또한 풍부한 곳이다. 따라서 시는 이 구간을 향후 문화적 요소들과 연계하여 서울의 대표 도보관광 거리로 조성할 계획이라고 밝혔다.

2014.05.15. 서울특별시 도시교통본부 보행자전거과

09

서울시 · 수원시 · 용인시, 녹색건축물 조성 지원 활성화

지난해 「녹색건축물 조성 지원법」 제정 이후, 정부는 건축물 온실가스 배출량을 줄이고 건축물의 에너지 효율을 높임으로써 저탄소 녹색성장을 실현하고자 다양한 지원방안을 모색하고 있다. 지난 3월 중앙 정부는 지난해에 이어 두 번째로 공공건축물 그린 리모델링 시범사업 대상을 선정하여 사업기획, 공사비 지원, 사후 모니터링 등의 계획을 발표하였다. 아울러 각 지자체 내에서도 지구온난화와 에너지 위기에 능동적으로 대처하고자 녹색건축물 조성을 위한 다양한 지원양상을 보이고 있다.

서울시, 다중이용시설 에너지 자립비용 10억 지원

서울시 에너지통계연보에 따르면, 건물 부분의 에너지 소비가 전체의 56%를 차지하고 있다. 이에 서울시는 공공시설부터 솔선수범하여 에너지 수요 감축과 에너지 생산을 실천하는 방안을 마련, 자치구 보건소와 체육센터 등 주민들이 많이 이용하는 시설 6곳을 선정하여 총 10억 원을 지원할 계획을 발표했다.

지원대상은 건축 전문가의 현장조사와 심사선정위원회의 심사를 거쳐, 다수의 주민이 이용하고 에너지 시설개선과 생산이 시급하다고 판단되는 공공시설을 우선으로 선정하였다. 구로구 · 노원구 보건지소, 동대문구 종합사회복지관, 영등포구청 별관 등을 포함한 6개의 공공시설은 친환경 자재, 자연 채광, 옥상녹화 등 친환경적 건축기법을 도입하고, 연료전지 및 태양광 발전시설을 설치함으로써 그린 리

모델링을 시행하게 된다.

시는 이들 공공시설에 대해서는 사업완료 후 2년간 에너지 절감량과 생산량을 모니터링하여 공공시설 에너지 사용실태와 손실요인 등을 파악하여 효율적으로 관리할 계획이다. 관계자는 이러한 시도가 건물에너지 관리의 모범사례가 되어 민간 부분 건물까지 확산되기를 바란다고 전했다.

2014.04.29. 서울특별시 기후환경본부 녹색에너지과

수원시 녹색건축물 조성지원사업에

수원지역건축사회 자문 서비스 제공

수원시는 지난해 「녹색건축물 지원조례」를 제정하고, 에너지 효율 향상을 위해 증축 또는 리모델링을 진행하는 15년 이상 된 노후주택에 대해 최대 50%까지 예산을 지원하는 ‘녹색건축물 조성지원사업’을 시행해 왔다. 시는 지난해에 이어 올해에도 이 사업을 실시하며, 특히 대한건축사협회 수원지역건축사회와 녹색건축물 조성지원사업 협약을 체결함으로써 보다 전문적이고 효율적인 지원 대책을 마련하고자 하였다. 협약 내용에 따라 수원건축사회 소속 16명의 건축사는 지원 대상인 42가구와 1대1 매칭 방식을 통해 자문 서비스를 제공한다. 자문 서비스는 건물 공사 등에 대한 기술 조언을 비롯해 설계, 시공, 감리, 내역서 검토 등 공사 전 과정을 살펴보고 잘못된 사항은 개선하도록 도움을 주게 된다.

지난 4월 협약식에서는 수원시 관계공무원과 수원지역건축

사회 건축사 등이 함께 에너지 효율 향상을 위해 각자 해야 할 역할에 대해 논의하는 시간을 가졌다. 이와 관련해 시 관계자는 시민들이 전문적인 도움말을 받아 친환경적 건축물 조성을 차질 없이 진행할 수 있도록 노력하겠다고 전했다.

2014.04.01. 수원시 건축과

녹색건축물 보급 활성화를 위한 용인시 건축조례 개정

용인시는 녹색건축물 보급 활성화를 위해 「녹색건축물 조성 지원법」에 의거, 녹색건축물 건축의 활성화 대상 건축물(녹색건축 인증을 받은 건축물, 에너지효율등급 인증을 받은 건축물, 녹색건축물 조성 시범사업 대상으로 지정된 건축물 등)의 건축기준을 대폭 완화하는 건축조례 개정안을 지난 5월 공포, 시행한다고 발표했다.

이번에 개정된 조례에 따르면, 녹색건축물 최우수 및 우수 등급을 받은 건축물과 1등급에서 3등급까지의 신재생 에너지 이용 건축물 등급인증을 받은 건축물은 법에서 허용하는 기준의 최대 15%까지 가산해 용적률 및 건축물의 높이제한을 완화받을 수 있다. 더불어 조경면적은 법적 조경면적의 최대 15% 범위 내에서 완화받아 축소 설치 가능하다. 이에 해당하는 건축주는 개정 조례에 따라 허가 전 인증기관에서 예비인증을 받은 후 건축위원회의 심의를 거치면 된다.

2014.05.02. 용인시 건축행정과

장소탐방

건축과 도시는 '공간'의 개념과 떼려야 뗄 수 없지만 동시에 '시간'도 함께 담고 있다. 한 공간에 또한 여러 시간 속에서 존재하는 것이 건축과 도시의 특성이기 때문이다. 그리고 때때로 이러한 특성이 어떤 건축과 도시를 더욱 특별하게 만든다. 20세기 초의 옛 공장 터, 그보다 더 이전의 것인 안양사 문화재 터 그리고 현재의 건축물이 공존하는 김중업박물관은 하나의 건축물이 아우를 수 있는 수많은 시간과 그 의미에 대해 깨닫게 해준다. 우리나라의 근대사를 고스란히 담고 있으면서 여전히 현재 사람들의 생활공간이기도 한 부산 대청로에는 과거와 현재가 함께 녹아들어 있다. 이제 이 두 공간은 현재에 존재하고 시간 속에 적응하며 깊이와 참신함을 함께 획득하고 있다.



김중업박물관
- 천 년 문화 지층 위에 세워진 건축

최초로 건축가의 이름을 딴 김중업박물관의 의미는 남다르다고 생각한다. 앞으로 도시와 건축이 빈 땅에 새로 만들어지지 않는 이상 '김중업박물관'의 건립이 시간이 흐를수록 쌓여질 건축적 · 문화적 지층을 어떻게 활용하고 만들어 나갈지에 대한 질문과 논의의 출발점이 되었으면 한다.



부산 중구 대청로
- 근현대 숨겨진 문화예술의 거리로 태어나다

대청로 일대는 '살아 있는, 또 지속적으로 진화 · 발전하는 생활문화지대'라는 특성을 지닌다. 광복기의 의지, 임시수도기의 정신, 1960년대 이후의 민주정신과 문화예술 및 실용 따위 시대 가치들이 공존하는 신개념 '문화특별지대'로서의 잠재력도 크게 부각된다.

장소탐방 01

김중업박물관

천 년 문화 지층 위에
세워진 건축

박제유
제이유건축사사무소 대표





프랑스의 르 코르뷔제 사무실에서 3년간 근무하고 수학한 건축가 김중업이 귀국한 바로 이듬해인 1957년 유유산업 공장의 설계를 맡게 된다. 1941년 설립된 (주)유유제약은 6·25전쟁 이후 종합비타민과 결핵약을 제조·보급하면서 급성장함에 따라 안양에 부지를 매입하여 공장을 짓기로 하고 김중업에게 설계를 맡겼다.

건립된 유유산업 공장은 건축가 김중업의 초기 작품에 해당하는 것으로, 그의 대표작으로 볼 수는 없다. 그러나 그가 근대건축을 받아들이고 지향한 20세기 초 서구 근대건축의 특징이나, 실제 일하며 사샤한 르 코르뷔제의 영향을 읽을 수 있는 작품이다. 우리가 보통 김중업의



1960년대 유유산업 공장 전경(자료: 안양시청)





현상공모 시 조감도(자료: 제이유건축사사무소)

김중업박물관 주변 전경(©윤준환)



대표작으로 떠올리는 프랑스대사관이나 제주대학 본관의 조형적인 이미지와는 거리가 있다. 하지만 명료한 구조체계, 상이한 재료의 사용, 엄격한 비례에 따른 벽면의 분할, 투명한 벽체 등 서구 근대건축의 특징 중 많은 부분들이 이 작품에 반영되고 있어 우리 근대건축의 초기모습을 보여주는 작품으로의 가치는 충분하다고 볼 수 있을 것이다. 1959년 준공된 유유산업 공장은 연구소(현재의 김중업관)가 먼저 착공되고 이어서 작업장(현재의 문화누리관의 일부)과 수위실이 증축되어 모습을 갖추게 된다. 이후에 공장은 꾸준히 확장된다. 시간이 흐르면서 덧붙은 건물 중 일부는 김중업이 설계한 디자인과 유사하게 지어졌지만 많은 부분들은 그런 고려 없이 김중업의 의도와 무관하게 마구잡이로 증축돼서 2000년대에 이르러서는 총 19동의 건물로 채워지게 되었다.

유유산업 공장 부지의 재탄생

2003년 유유산업은 더 이상 확장이 어려운 상태에서 제천 산업단지의 공장 이전을 추진하였고, 이에 안양의 시민단체와 건축가들이 “안양시가 부지를 매입하여 근대건축물을 ‘건축박물관’으로 활용해야 한다”고 요청하게 된다. 부지 매입을 위한 투융자 심사를 거쳐 부지를 확보한 안양시는 이 부지를 활용하기 위한 ‘활용방안’ 연구용역을 문화관광광역연구원에 의뢰하였고, 이어 2008년 10월에 ‘안양 복합문화관 리모델링’이라는 명칭으로 설계 공모를 하기에 이른다.

당시 부지 주변 삼성천 일대는 ‘안양예술공원’이 꾸며져 시민을 위해 공공예술 프로젝트를 활발하게 진행하고 있었는데, 시는 이를 더욱 활성화할 전초기지가 필요했다. 즉 유유산업 부지를 안양예술공원과 연계된 각종 전시와 공연 등의 실내 활동을 지원할 공간으로 활용할 생각이었다. 이러한 의도로 유유산업공장 19개 건물들 중 무질서하게 덧대어진 일부만 철거하고 대부분을 활용하는 지침을 가지고 공모전이 시행되었는데, 김중업 설계의 건물은 원형을 유지·복원하고 그 나머지 건물들에 대해서는 자유로운 리모델링을 제안하는 방향이 제시되었다.

당선된 필자의 안은 김중업이 설계한 4개 동(연구소, 작업장, 보일러실, 수위실)은 최대한 원형을 유지·복원시키고 이들과 연결되거나 덧붙은 건물들에 대해서는 최대한 중성적이고 비물질적인 느낌을 주어 김중업 건물을 부각시키도록 제안하였다.

역사공간으로서의 문화재(중초사지 당간지주 등) 영역 위에 김중업



삼성천에서 본 문화누리관(©윤준환)

건축과 더불어 존재한 유유산업 부지, 우리나라 산업 근대화의 상징적 장소가 새로운 문화공간으로 전환되는 지금 기억해야 할 의미와 감성들이 융해된 ‘시간의 풍경(time-SPACE)’이라는 개념을 흔적(Trace)과 경계(Edge), 그리고 맥락(Context)으로 풀어내고자 의도하였다. 당선안을 가지고 안양시와 협의하면서 계획 및 기본 설계를 마무리하던 중 ‘안양사’ 터를 입증하는 유물이 나와 설계를 중단해야 하는 상황이 발생하였다. ‘안양’이라는 이름의 유래가 된 ‘안양사’ 터로 밝혀짐에 따라 설계는 중단되고, 결국 2년의 시간을 들여 발굴을 하고 유적을 복원하게 된다. 고려시대 초기에 건립된 것으로 추정되는 ‘안양사’의 실체는 안양의

역사를 1,000년 전으로 끌어올리는 커다란 의미를 갖게 되었고 이에 시와 문화재청은 안양사 터의 유적을 복원시키도록 최소한의 건물만 남기기로 결정하였다. 김종업 건물로서 복원하기로 한 4개 동의 건물과 안양사 유물을 전시할 수 있도록 창고 건물과 어울마당(보일러동)의 지원용 건물 둘만 남기고 나머지는 모두 철거하기로 결정하였다. 그리고 안양시는 한양대 팀에 ‘유유산지 활용 문화공간 건립 기본계획’ 연구용역을 시행한 후 설계자인 필자 측 제이유건축에 다시 변경 계획안을 의뢰하게 되었다.



철거건물의 기둥 흔적(©윤준환)

김중업박물관의 설계 방향

김중업박물관의 부지, 즉 유유산업 공장부지를 살펴보면 북쪽으로 삼성산을 기댄 편평한 대지에 안양천과 만나기 직전의 삼성천이 바로 옆에 있다. 예로부터 돌이 많고 지반이 단단하며 안양천이 가깝게 있어 좋은 물을 써야 하는 제약회사가 들어서기에 아주 적절한 땅이었다. 물론 제약회사에만 좋은 조건이 아니다. 주변을 둘러싼 산세에 넓지도 좁지도 않고 맑은 물이 흐르는 양지바른 이 부지는 통일신라 때부터 이용되었다. 부지 뒤쪽에 있는 신라 말에서 고려 초에 새긴 것으로 보이는 ‘마애석종’과 유유산업 입구에 서기 827년에 건립되었다는 ‘중초사지 당간지주’가 이를 뒷받침한다.

중초사 이후에는 고려시대 큰 절인 ‘안양사’가 있는데, 극락정토를

의미하는 이 절의 이름은 현재 시 이름의 유래가 되었다. 절은 고려 태조 때 세워진 것으로 추정된다. 상당한 규모의 안양사는 이후 조선 시대를 거치면서 쇠퇴하였고, 이후 유유산업이 들어서기 직전에는 포도밭이었다고 한다. 이처럼 1,200년이 넘는 문화적 지층의 역사를 가진 부지에 김중업박물관이 들어선 것은 자못 의미심장하다.

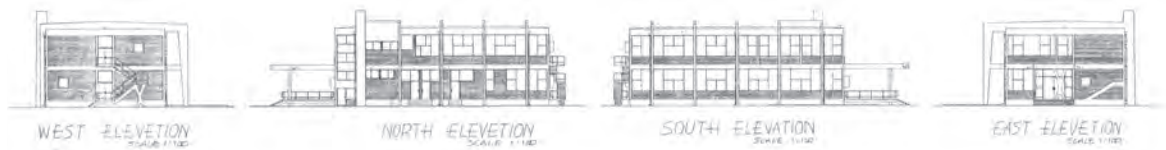
건축에 있어 최종적으로 남게 된 6개의 건물들과 무허가 물탱크 건물로써는 필요한 프로그램의 대폭적인 축소가 불가피하게 되었고, 이는 부지 전체의 성격이 당초 ‘안양복합문화관’에서 ‘안양천년문화관’으로 ‘안양사’ 터의 비중이 더 크게끔 바뀌게 된 이유이기도 하다. 개관에 맞춰 ‘안양천년문화관’에서 ‘김중업박물관’으로 건축박물관으로서의 성격이 강조된 것이 그나마 다행이다.

문화지킴소(수위실)

부지 입구의 동그란 수위실은 원형의 평면으로 되어 있는데, 넓게 튀어나온 지붕과 처마로 삼성천 입구 쪽에서 눈에 띄는 건물로서 김중업박물관 입구의 역할을 톡톡히 하고 있다. 설계 당시에는 문화지킴소로서 유류산업 공장의 역사와 자료를 전시하는 곳으로 계획되었으나 현재 수위실로 사용하는 것이 못내 아쉽다. 유류산업 공장 건물은 비록 이것이 건축가 김중업의 대표작이 아니고 작품성이 여타 작품에 비해 떨어진다고 하나 우리나라 근대 초기의 공장 건물로서는 드물게 건축가가 설계한 점 등이 높이 평가되어야 한다고 생각하기 때문이다.

김중업관

입구에 들어서면 대지 한편의 김중업관은 유류산업 공장 최초의 건물로, 노출된 구조체가 강렬하면서도 개방적인 느낌을 준다. 노출된 구조체뿐만 아니라 입구의 돌출 캐노피와 Y자를 응용한 기둥, 후면 외부계단의 우아하고 독창적인 디테일, 그리고 내부 복도 벽의 창문패턴과 문의 스케일 등은 건축가 김중업의 유려한 조형성을 여지없이 보여주기에 부족함이 없다. 법적·시공적 어려움에도 불구하고 이러한 디테일을 최대한 유지하고 원래와 다르게 교체 설치된 창문도 초기 설계도면에 따라 원형 복원하도록 설계를 진행하는 데 중점을 두었다.



김중업관(©윤준환)





김종업관 내부(©윤준환)



김종업관 전시실 내부(©윤준환)



문화누리관(©윤준환)





문화누리관 내부 계단(©윤준환)

문화누리관

대지 오른쪽의 문화누리관은 2층을 캔틸레버 구조로 살짝 드러낸 좀 더 큰 규모로, 김종업관과는 건축언어를 다르게 하여 두 건물을 확실히 대비시켰다. 이는 연구소와 작업장(공장)이라는 기능의 차이에서 기인한다고 볼 수도 있고 음·양의 디자인적 대비효과를 고려한 것처럼 보였다. 조각가 박종배의 모자상과 파이오니아상이 설치된 직각으로 파낸 모서리, 창문에 덧댄 철제 루버창, 연통구멍을 막는 원형 덮개 등 공장 건물로서는 흔치 않은 디테일한 디자인 요소를 곳곳에 간직한 건물이다.

그러나 문화누리관은 원래 제약회사 공장(작업장) 건물이었기 때문에 기존 평면은 마치 미로를 연상시키는 무척 복잡한 복도와 방의

평면을 갖고 있다. 이를 전시·체험 공간으로 전환하기 위해 기존의 주된 복도들을 유지하면서 많은 내부 벽체들을 철거해야 하였고, 중앙 부분에 빛우물을 두어 수직적인 연결과 공간감을 확보하고자 하였다. 기존의 3층은 박공 형태의 지붕을 하고 있었고, 일부분은 매우 허름한 합판으로 지어진 가건물로서 상태가 몹시 나빴다. 새로운 기능이 요구됨에 따라 상당한 리모델링이 필요한 상황이었고, 김종업의 초기 증축 안에서 보이는 평지붕을 고층·채택하여 현재와 같이 설계한 것이 해석의 차이에 따른 논란의 여지가 있었지만 김종업의 의도에 부합함은 물론 김종업관과도 어울리는 결과를 가져왔다고 생각한다.



어울마당과 굴뚝(©윤준환)



어울마당 부대시설(©윤준환)

어울마당

김종업관 뒤편에 위치한 '어울마당'이라는 건물은 기존에 보일러실로 사용되던 건물이었다. 층고가 높고 상부의 목조트러스가 아름다운 건물로, 이곳을 작은 공연과 이벤트를 할 수 있는 공간으로 활용하기로 하였다. 준비실, 분장실, 화장실 같은 부대공간이 없어 오른편의 창고 건물을 형태만 유지한 채 전면 리모델링하여 사용케 하

고, 이 두 건물을 새로운 회랑으로 연결하고자 하였다. 공연장으로 사용하기 위해 조명·음향장치 등의 설치를 해야 하였고, 그 하중을 견디기 위해 철제구조물을 목재 트러스 하부에 보강할 수밖에 없어 본래의 목재 트러스 구조물의 아름다움을 원형 그대로 유지하지 못한 점은 못내 아쉬움으로 남는다.



안양사지관(©윤준환)



안양사지관 2층 로비(©윤준환)



안양사지관 내부 계단(©윤준환)



밤에 본 안양사지관(©윤준환)

안양사지관

맨 안쪽에 자리 잡은 건물이 이번에 리노베이션으로 새로이 단장하여 안양사 박물관이 된 '안양사지관'이다. 다른 김중업 건물들과 다른 이질적인 재료와 형태를 사용하였지만 띄엄띄엄 들어선 건물들과 대지 안쪽에 자리 잡은 때문인지 든든한 배경 역할을 해주고 있는 것처럼 보인다. 이 건물은 90년대에 창고로 지어진 것으로 현상공모 시에는 부지 전체를 아우르는 에메니티 시설로서 휴게와 체험을 중심으로 꾸미려고 하였다. 외장은 값싼 샌드위치 패널이었지만 골조가 철골조로 튼튼하고, 층고가 높아 여러 용도에 적합한 건물이었다. 하지만 안양사 유적이 발굴되면서 그에 대한 역사관으로 그 성격이 변하게 되어 명칭 공모를 통해 '안양천년관'으로 명명되었다가 최종적으로 현재의 '안양사지관'으로 변경되었다. '안양천년관'이란 명

칭처럼 이 건물에 시간의 무게감을 부여하고 싶었는데 원래의 규모와 기둥의 모듈이 우리 전통 건축의 보물인 '종묘'와 유사하였고, 종묘가 갖는 시간의 무게감이 안양천년관의 상징성에 딱 부합하는 것으로 다가왔다. 종묘의 이미지를 모티브로 삼아 1,000년의 시간이 축적된, 장중하지만 현대적인 모습을 살려 이 부지가 갖고 있는 고대(안양사터), 근대(김중업관 등 4개 동), 그리고 현대(안양사지관)를 아우르는 건축의 지층을 보여주하고자 하였다.

철거된 건물들의 일부는 골조를 남겨 다른 활용 가능성을 모색하였으나 결국 일부 외곽 기둥만 남기는 것으로 마무리 되었고, 현재 이 기둥들은 조경의 일부로서 과거의 흔적을 보여주고 또 예술작품의 대상으로 활용되기를 기다리고 있다.



김중업관 후면 계단(©윤준환)



글을 마치며

처음 유류산업 공장 건물을 보았을 때 받은 감동이 아직도 생생하다. 명쾌하게 드러난 구조 입면의 비례, 창호의 구성, 계단과 난간의 디테일 등등이 정말 아름다웠다. 자연스레 리모델링 작업은 김종업 건물에 대해서는 최대한 원형을 유지·복원하고 리노베이션 건물은 최대한 중성화해 배경처럼 만들어야겠다고 생각하였다. 대가의 작품에 손댄다는 것 자체가 큰 부담이지만, 의미 있는 작업이라 생각하고 최선을 다해야 한다고 말이다.

이제 김종업박물관은 개관하였고, 우리나라에 최초로 건축가의 이름을 딴 박물관이 생겼으며, 개관 후 많은 사람들이 다녀갔고 호응도 좋다고 한다. 그것을 필자가 설계하였다는 것에 뿌듯한 마음도 들지만, 한편으로는 아쉬운 마음을 떨쳐 버리지 못하는 것 또한 사실이다. 주관은 시에서 하는 사업이지만 시민단체와 문화재청이 관련되어 있었고, 자문위원회도 많았다. 게다가 리모델링의 특성상 감리를 해야 하였는데 방법이 없어, 설계자로서 틈틈이 시간을 내어 시공과정을 살펴보고 의견을 제시하는 수준이었다. 시공 중에 공무원의 지시에 디자인과 재료가 바뀌기도 하고, 자문위원단 이야기에 의도치 않은 계획을 하기도 하였다.

돌이켜보면 이 모든 부분을 책임 있는 건축가로서 분명한 주관을 가지고 좀 더 적극적으로 끈기 있게 끌고 나갔어야 하였다는 반성을 하게 된다.

최초로 건축가의 이름을 딴 김종업박물관의 의미는 남다르다고 생각한다. 앞으로 도시와 건축이 빈 땅에 새로 만들어지지 않는 이상 ‘김종업박물관’의 건립은 시간이 흐를수록 쌓여질 건축적·문화적 지층을 어떻게 활용하고 만들어 나갈지에 대한 질문과 논의의 출발점이 되었으면 한다. 또한 김종업박물관은 안양 문화예술공원의 작은 일부에 지나지 않지만, 앞으로 건축가들에게 많은 생각을 던져주고 일반인들에게 건축가의 존재를 알리고 다가갈 수 있도록 만드는 초석이 되기를 간절히 바란다.



초량왜관과 연향대청 사이의 대청로(숲이 있는 담장길) * 겸재 정선의 동래부시왜접도(연향대청의 연회)

부산 중구 대청로

근현대 숨결 품고
문화예술의 거리로 태어나다

강동진
경성대학교 도시공학과 교수



대청로의 전차길(대청정선)과 가로경관(©부산시)

2013년도 국토환경디자인시범사업

*부산일보 2011.8월 15일자 / 김열규 교수의 '내 부산, 내 옛 동지' 19
 부산의 부두 네 곳(4부두)은 결정적인 구실을 맡았다. 유엔군의 탱크, 대포들을 비롯한 각종 무기, 전쟁 물자를 전방으로 수송하는 기지였던 부산 부두가 없었더라면 결과는 어떻게 됐을까? '부산 부두가 없다면 우린 이 전쟁에서 못 이길 거요' 미군의 한 장교는 마침 통역을 하고 있던 나(김열규교수)에게 이렇게 말하면서 겹지와 중지로 V자를 그려 보였다. 그 V자는 한국현대사의 크나큰 고비에서 부산이 갈당해낸 구실에 바쳐진 것이었다.



광복 후, 귀환 동포의 대청로 행진 모습(©부산시)



전쟁 후 1952년의 중양동 일대(©부산시)

대청로가 걸어 온 길

대청로는 16세기 이후의 조선시대에 초량왜관(치외법권지역)과 비치외법권지역을 구분하던 경계 역할을 담당했던 담장 길이었다. 이 때문에 대청로 주변에는 동래부사와 부산첨사 등이 일본사절에게 연회를 베풀던 연향대청이 자리 잡고 있었고, 길을 중심으로 용두산과 마주한 야산(북병산)에는 북병막이라는 왜인을 감시하던 초소가 있었다. 연향대청은 ‘고명(高明)의 문화국이 미개인을 제어한다’는 의미를 가진 유원능통(柔遠能通)에서 유래한 이름인 유원관(柔遠館)으로 불렸던 것으로 보아 이곳 대청로는 조선시대 유원능통의 자주적 외교의 실효를 거두었던 첨단의 기지였다.

그러나 개항 후, 일인들이 초량왜관 터에 모여들면서 대청로는 일인들의 전관거류지로 사용되었다. 그들은 이곳을 대륙 침략의 근거지로 삼으면서 자연스레 근대 문명을 인입시켰고, 교통(전차), 전기(부산발전소), 통신(부산우체국), 항만(1,2부두), 수도(북병산배수지), 행정(부산부청, 경남도청, 동양척식주식회사 등) 등

근대의 각종 인프라와 시설들을 대청로와 그 일대에 조성했다.

1945년 8월 15일, 광복은 부산에 있어 부산의 중심가를 되찾는 일이었다. 대청로와 연결되던 제1부두는 퇴각하는 일인들의 처참함을 지켜보던, 또 강제 동원되었던 귀환 동포들의 유입구로 사용되었다. 이때의 부산은 조국 광복을 최전방에서 누린 도시였고, 대청로 또한 대한민국 광복의 교두보 역할을 담당했다.

한국전쟁은 대청로의 역할을 완전히 전환시켰다. 대청로는 두 차례에 걸쳐 총 1,023일간 대한민국의 임시수도로 기능했다*.

대청로 시점부에 입지한 옛 경남도청은 대한민국의 임시수도 정부청사로, 도청관사는 대통령관사로 사용되었고 국회의 기능도 주변에 수용되었다. 즉, 당시 대청로는 대한민국 임시수도의 국가간 선로 기능했고, 부산은 패할 수밖에 없었던 전쟁을 반전시키게 했던 기지의 역할을 담당했다.

1차 수도 : 1950년 8월 18일~10월 27일 / 70일

2차 수도 : 1951년 1월 4일~1953년 8월 15일 / 953일



보수동책방 골목의 전경(©강동진)



대청로에서의 학생민주화운동(©부산시)

패망과 함께 본국으로 철수하는 일인들의 물건과 적기(赤崎)의 창고에 보관돼 있던 온갖 군수물자들을 팔며 ‘뒤편 시장’으로 불리던 국제시장은 전쟁 후 국가상업유통의 대표적인 시장으로 기능이 발전했다. 당시 대청로 주변에는 국제시장 외에도 부평동 강통시장, 보수동책방골목, 자갈치시장, 제2부두(5만 부두노동자의 생계지원처), 충무동 시외버스터미널, 40계단을 중심으로 하는 피난민촌 등 피난시설의 생계유지와 국가 재건의 기반이 되었던 다양한 생산과 생활지원 공간들이 산재하여 있었다.

60년대에 접어들며 대청로는 부산의 정치행정기능(부산지방법원, 경남도청 등)과 물류여객산업기능(1, 2부두, 연안부두, 부산역)을 동서로 연결하던 소통 장으로서, 또 피난민의 주거지인 산복도로일대와 부산 원도심(광복동, 자갈치시장 등)을 남북으로 연결하는 생활거점지대로서의 역할을 담당케 된다. 70~80

년대의 대청로는 군사독재시절 항거했던 부산 민주운동의 성지였다. 부산 민주화운동의 근거지였던 중부교회와 최성목목사(1972~1992)의 활동과 보수동책방골목(협동서점), 부산카톨릭센터 등의 입지 때문이었다.

1998년 부산시청의 연산동 이전은 광복동과 남포동을 비롯한 중구 일대의 원도심 쇠퇴현상을 본격화시켰고, 대청로 또한 큰 타격을 입게 된다. 2003년 부산근대역사관이 개관과 근대이후 대청로의 아이콘이었던 보수동책방골목이 해체 위기를 넘기면서 대청로의 정체성은 어느 정도 유지되었지만, 전반적인 침체 현상은 피할 수 없는 상태이다. 다행히 광복로 가로환경개선사업(2007년) 후 광복로가 활력을 되찾기 시작했고, 2009년부터 시작된 산복도로 르네상스와 관련된 각종 도심재생사업이 주변부에 집중되면서 대청로는 새로운 변화의 길을 맞고 있다.

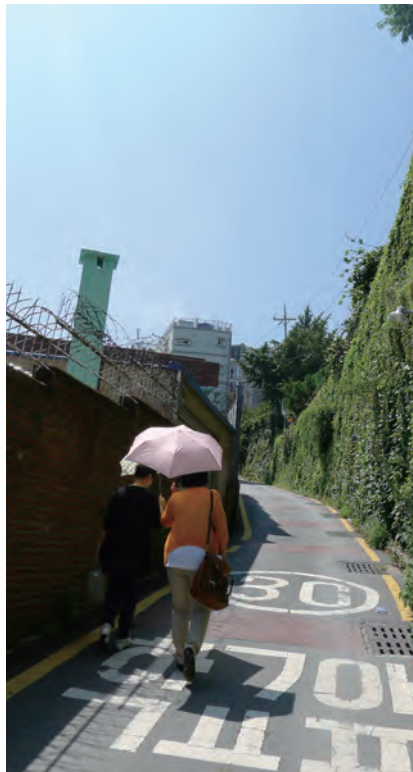


대청로의 전경들

대청로라는 곳

짧게 살펴본 대청로의 변천사를 종합해 보면 세 가지의 특성으로 정리 가능하다. 첫째 특성은 대청로가 조선시대 외교 국방의 최고의 첨단기지 역할을 담당했던 초량왜관의 터로써, 개항 후 전개된 다양한 근대사의 현장으로써 ‘대한민국 최초 개항도시의 근대화를 실천했던 장소’였다는 점이다. 둘째는 질곡의 근대사 속에서 대청로는 지방도시 중 최고 근대문명의 태동지로, 광복의 기쁨

을 누린 기념지로, 또 피난의 아픔을 떠안은 고통지로 시대적 역할을 담당했던 ‘국가 근대사 발현의 보고(寶庫)’라는 특성이 다. 세 번째는 대청로를 중심으로 한 원도심은 지난 60여 년 동안 구릉정주지대(산복도로)와 항만지대라는 생산과 생활의 직주근접체제를 지탱해 왔다. 이에 대청로 일대는 ‘살아있는 또 지속적으로 진화·발전하는 생활문화지대’라는 특성이다.



대청로 일원의 골목길들과 주요 가로

이러한 특성들은 대청로 변신의 다양한 실마리를 제공하고 있다. 첫째는 대청로가 대한민국의 근대사를 표출하는 ‘근대생활 박물관 Modern Living Gallery’으로 기능할 수 있다는 기대감이다. 또한 광복기의 의지, 임시수도기의 정신, 60년대 이후의 민주 정신과 문화예술과 실용 등의 시대 가치들이 공존하는 신 개념의 ‘문화특별지대’로서의 잠재력도 크게 부각된다. 사실 근대역사에 근거한 대청로의 가치는 오래전부터 인지되어 왔다. 하지만 대청로 일대의 가장 큰 매력은 ‘골목길과 골목문화’다. 약 60여개 소의 크고 작은 골목길들이 대청로에 연결되어 있고, 특히 영선고갯길, 논치길, 백산거리(일본인거리), 각종 재래시장길, 보수동책방골목, 인쇄골목 등을 부산의 대표골목길로서의 가치를 보유하고 있다. 그러나 보수동책방골목 외에는 골목길의 성격 자체가 매우 모호하고, 단순한 통과형 이동로나 소규모의 영세상점들이나 열린 이면가로의 성격에서 벗어나지 못하고 있는 실정이다.

대청로는
대한민국의
근대사가 발현되는
보고이자
지속적으로
진화·발전하는
생활문화지대
이다.





미래 변화의 실마리가 될 대청로의 문화형 작은 가게들

하지만 대청로의 골목길들은 싹틔죽처럼 연결되어 대청로의 존립의 근거가 됨으로써, 장차 지역 공동체와 함께 작동한다면 골목경제 활성화의 근거가 될 수 있는 충분한 잠재력을 보유하고 있는 것으로 판단된다. 따라서 대청로의 다양한 골목길들은 근현대 역사 및 생활문화자산을 바탕으로 한 '슬로우 근대 타운리조트'(Slow Modern Town Resort)로서의 가능성을 확장시키는데 결정적인 역할을 담당할 것으로 생각한다.

대청로 일대의 가장 큰 매력은 '골목길과 골목문화'다.

약 60여 개소의 크고 작은 골목길들이 대청로에 연결되어 있다.



근대풍으로 옷을 갈아입은 대청로 가로풍경



카니발과 공연이 펼쳐지는 용두산 아트힐 플라자

미리 가본 2030 대청로

상상을 해본다. 종절모와 고전적인 양장이 더 어울리는 회색빛 대청로임에도 영화인을 꿈꾸는 많은 젊은이들이 끊임없이 이곳으로 몰려든다. 골목길마다 1930년대 대청동과 광복동을 휩쓸었던 하이 스타일이 재현된 양복점, 이발소, 양장점, 빵집, 단팔죽집, 구듯방, 담배가게 등 근대기 신사숙녀의 라이프스타일을 체험할 수 있는 작은 가게들이 줄 지어 서있다. 단순한 복고풍의 재현이 아니라, 대청로는 지역과 밀착된 라이프스타일 산업이 번성 중인 살아있는 창조경제의 생활지대다. 그래서 그런지 대청로와 골목길에는 다양한 목적을 가진 사람들이 기웃거리며 느리게 움직인다. 근대역사관과 마주한 가로의 합벽건축물들은 근사하게 근대풍으

로 옷을 갈아입었다. 또 백산거리의 금생약국건물, 청자다방건물, 삼우당화랑 등의 근대건축물들도 옛 스타일로 자리 잡았다. 얼마 전부터 전차*가 다니기 시작했다. 조만간 북항 쪽으로 연결되어 원도심 교통의 새로운 실험이 시작될 것이다. 복원된 전차 때문에 대청로는 근대풍의 고전적 이미지와 저에너지 녹색교통이라는 첨단의 이미지를 동시에 갖춘 매력적인 길이 되어 가고 있다. 전차는 대청로를 느리게 만들고 있다. 국제시장에 장을 보러가고 부산역을 가기위해 스치며 지나던 대청로가 아니라 시민들이 대청로에 머물 수 있는 이유를 제공했다.

* 대청로의 전차는 1910년 한국와사전기(주)가 장수통(광복동), 신정통(창선동), 토성정(토성동)을 거쳐 대청정(대청동)을 경유하면서 시작된다. 1915년 11월 1일 부산우체국 ~ 동래 온천장 간 전차 운행이 본격화 된 후 장수통과 대청정을 경유하는 시내 전차선을 건설했고, 1916년 9월 22일에 총 연장 1,488m에 이르는 대청정선(총 연장 1,488m/부산역 ~ 부산우체국

~ 대청정2정목(대청로2가) ~ 보수정(보수동) ~ 보수정2정목(보수동2가), ~ 부성교(현토성교) ~ 토성정(조선와사전기 사옥 앞)이 개통된다. 이후 대청정선은 1953년 즈음에 선로를 폐지하고 운행을 중지한 것으로 추측한다(표웅수, 부산 전차운행의 발자취를 찾아서, 2009, 91쪽).



복원된 전차가 다니는 대청로

대청로는 지역과 밀착된 라이프스타일 산업이 번성 중인 살아있는 창조경제의 생활지대다. 대청로와 골목길에는 다양한 목적을 가진 사람들이 기웃거리며 느리게 움직인다.

2013년에 우연히 조우했던 '문화행동'이라는 거리공연단체와 함께 '거가거가(巨歌巨街)'라는 재미난 '용두산 아트힐 카니발'을 개최한지 벌써 15년째를 맞는다. 그동안 생각을 해보면 즐거운 일이 많았다. 근대풍의 카니발 거리라는 새로운 여가문화를 시민들에게 선사했고, 주말이면 용두산으로 올라가는 길을 막고 벌어지는 '거가거가(巨歌巨街) 공연'은 이제 시민들의 일상이 되었다.

또 한 가지 특별한 일은 한국은행이 문헌금융단지로 이전 한 후, 부산시가 이를 부산시기념물로 지정하고 거금을 들여 매입하여 '대청문화공연장'으로 문을 연 것이다. 젊은 문화예술인들과 시민들이 대청로에 항상 넘쳐나고 있다. 이들로 인해 대청로의 골목골목은 늘 경쾌한 발자국소리와 그들이 내는 웃음소리가 끊이지 않는다.



거가거가(巨歌巨街) 용두산 아트힐 카니발 풍경(2013.11.10)



대청로의 꿈

이처럼 상상만으로도 즐거운 곳이 대청로다. 150여년의 역사가 누적된 곳이기엔 하얗고 싱싱한 알맹이가 몇 겹의 껍질 속에 숨어있는 양파 마냥 대청로는 다듬어지지 않은 부산의 원석(原石)이다. 이런 곳은 늘 하듯 급히 다루거나 하드웨어만을 바꾸거나 채워서는 안 된다. 느리면 느릴수록, 섬세하면 섬세할수록 빛이 나는 곳 이 이런 곳이다.

대청로와 그 주변부는 미약하지만 이미 꿈틀거리기 시작했다. 산복도로가 천덕꾸러기 달동네에서 부산의 소중한 근대정주대로 변신을 하고 있고, 보수동책방골목과 부평동강동시장의 활성화로 인해 대청로를 찾는 발걸음이 점차 늘어나고 있다. 또 2013년 여름부터 올 봄까지 국토디자인시범사업에 따른 실시계획(300미터 구간)이 마련되었고, 작년 가을 시민들이 매우 즐거워했던 巨歌巨街 용두산 아트힐 카니발도 지속될 것이다. 하지만 긍정적인 일만 있는 것은 아니다. 공공에서는 여전히 부족한 예산 때문에 힘

들어 한다. 아무리 좋은 아이디어인들 돈 없이는 불가능하다는 애기다. 하지만 상황 타개의 묘책도 있다. 바로 꾸리짜바의 레르네르 사장이 늘 주장했던 ‘창의성과 예산론’이다. “창의성은 예산에서 0 하나를 뺄 때 비로소 탄생된다. 두 개의 0을 뺄 수 있다면 그 도시는 진정한 창의도시가 될 수 있다.” 분명 대청로의 꿈은 돈이 좌우하지 않을 것이다. 계속 꿈을 꾸어 가면 좋겠다. 헝클어진 실 뭉치에서 한 올 한 올 실타래를 풀어가듯 대청로가 조금씩 조금씩 창의적으로 움직여가길 기대해 본다.

대청로는 다듬어 지지 않은 부산의 원석과도 같다. 다루기를 느리면 느릴수록, 섬세하면 섬세할수록 빛이 나는 곳이다.

지도로 보는 수도권 신도시계획 50년 1961-2010

임동근
매핑 및 모델링 연구소 소장

오성훈 · 임동근, 건축도시공간연구소, 2014.

1953년 6·25전쟁이 끝난 후 두 세대가 지난 오늘날, 수도권은 상전벽해의 변화를 겪었다. 250만 명 남짓한 수도권 인구는 2,000만 명을 넘어섰으며, 도시환경 또한 그 변화를 나열하기도 힘들 만큼 변화였다. 대한민국의 경제성장을 증명하는 수도권의 도시환경 변화는 우리의 지난 역사가 담긴 거대한 문서고이며, 국토 및 도시계획 분야의 지식과 열정의 궤적을 추적할 수 있는 교과서다. 본 <지도로 보는 수도권 신도시계획 50년>은 지난 50년간의 신도시계획을 지도를 통해 일괄하여, 독자들에게 수도권의 발전사를 확인할 수 있는 계기를 제공하고자 하였다.

일반적으로 수도권 신도시계획을 논할 때 주택문제에서 시작하여 1980년대 말 진행된 ‘수도권 제1기 신도시계획’부터 논의되지만, 본 책에서는 1960년대 초 수도권 광역계획 및 서울의 도시계획이 체계화되던 시기부터 살펴보았다. 그 이유는 신도시 계획뿐만 아니라 국토의 계획 및 관리의 기본 법체계인 도시계획법, 국토건설종합계획법이 1960년대에 제정되었고, 이에 따라 수도권의 공간정책이 집행·발전되었기 때문이다. 또한 50년의 개괄을 통해 백지 위의 신도시계획이 아닌 수도권 발전의 연속된 흐름 또한 짚어 보고자 했다.

책의 구성은 연대기별로 5개의 장으로 구성된다. 전쟁 후 수도권 계획의 밑그림이 되는 1960년대(제1장)에는 대한민국의 경제재건을 위해 그려진 수도권의 공간구조들과 이를 위한 노력들을 담았다. 대부분의 국토에 계획이 적용되지 않던 시기인 1960년대에는 서구의 지역계획 및 국토계획의 흐름 속에서 서울을 중



일반적으로 수도권 신도시계획을
논할 때 주택문제에서 시작하여 1980년대 말
진행된 ‘수도권 제1기 신도시계획’부터 논의되지만,
본 책에서는 1960년대 초 수도권 광역계획 및
서울의 도시계획이 체계화되던 시기부터
살펴보았다.

심으로 하는 광역계획의 이상이 제시되었다. 구체적으로는 서울 순환고속도로와 위성도시 건설 등 지역계획의 기본 구상들을 볼 수 있고, 도시별 계획인구 설정 및 기능 부여를 통해 유기적인 지역공간구조를 추구했음을 알 수 있다. 하지만 이 시기는 급변하는 시대상황과 정부조직의 틀이 갖춰지지 않은 상황에서, 수도권 공간계획은 아직 일관된 형태로 등장하지 못하였고, 현실적인 고려가 부족한 규범적인 계획이 제시된 시기였다.

1970년대(제2장)는 가파른 경제성장과 함께 수도권의 제조업화가 빠르게 진행되는 가운데 서울의 비대화, 특히 공업기능의 도심 집중과 이를 해결하고자 하는 정책 노력들이 가시화되는 시기다. 성남·반월(안산)·과천 등의 신도시계획은 서울 외곽에 신시가지보다 규모가 큰 하나의 도시를 만들 수 있다는 인식을 보여주는 계획이었다. 성남의 경우 미실현 계획이었지만 도시계획법체계하에서 도시계획시설을 확보하는 토지구획정리사업을 진행시키고자 하였으며, 반월은 서울의 공업 기능을 재입지시키는 목적으로 진행된 수도권 유일의 신공업도시계획이었다. 과천 신도시는 1970년대 말 수도권인구집중 방지책의 일환으로 서울의 행정기능을 분산시키고자 하였고, 계획기법 및 정부의 정책의지로 1980년대 초 빠르게 도시화가 진행되었다.

반면 1980년대(제3장)는 과천신도시계획을 제외하고는 새로운 신도시계획이 진행되지 않다가 1989년 수도권 주택난을 계기로 1기 신도시계획이 발표되었다. 이때는 택지개발촉진법의 시행이 본격화되면서 수도권 서남부의 중소 택지개발을 통한 도시화가 진행된 시기였으며, 서울 외곽뿐만 아니라 서울 내부에도 신시가지 건설이 빠르게 진행되던 시기였다. 이전의 서울 반포·잠실 개발과 함께 개포·목동·상계지구가 개발되었으며, 1988년 올림픽 준비를 계기로 서울의 낙후지역 개발이 늘어났다. 따라서 추가의 신도시계획은 없었지만 도시개발의 측면에서 신도시 건설의 사회적 갈등이 표면화됨과 동시에 경제적·기술적 발전이 이루어진 시기이기도 하다. 특히 이 시기는 토지공사와 주택공사 등 공공기관들의 역량이 강화되고, 도시계획 분야의 전문가들이 본격적으로 교육되던 시기였다고 할 수 있다.

수도권 제1기 신도시가 계획 건설되는 1990년대(제4장)는 이전 시기의 계획기법들, 특히 계획 규범이었던 근린주구와 생

활권 계획을 뛰어 넘어 공공·문화·교통·에너지 시설 등등이 체계적으로 계획에 적용되면서 실질적인 도시화가 가능한 다양한 시설들을 계획 조성하였다는 의미를 갖는다. 수도권 제1기 신도시는 당시 주택 및 도시건설을 주도한 한국토지공사와 대한주택공사가 민간 건설업체와 함께 다수의 신도시를 동시에 건설하는 도시개발의 기술적 발전을 증명한다. 또한 분당·일산과 같은 거대 신규 개발뿐만 아니라 기존 도시에 인접하여 개발된 산본·평촌·중동 신도시는 계획을 토대로 기존 도시의 공간구조를 변화시키고 공공시설들을 확충하는 전례가 되었다.

수도권 제2기 신도시가 진행된 2000년대(제5장)는 기존 도시 주변으로 진행되던 중소 규모의 택지개발을 확장시킨 신도시계획이 주종을 이루었고, 지방자치제도의 출범 이래 분권화된 도시계획 아래서 중앙정부의 개입이 진행되었다는 특징을 갖는다. 그 결과 일관된 수도권 공간정책으로서 같은 시기에 계획된 신도시가 아니라, 2000년대 전 기간에 걸쳐 도시별로 다양해진 신도시계획이 작성되었다. 수도권 제2기 신도시는 제1기 신도시와 비교하여 낮은 인구밀도와 생태 경제적 고려가 증가하였지만, 반면 수도권의 연담도시화가 진행되어 수도권의 도시 확산을 유발하기도 하였다. 이는 앞으로 지방자치시대 중앙정부의 계획절차 수립을 뛰어넘어 중앙정부 차원에서 수도권 공간구조의 효율화를 진단하는 새로운 기술적 노력이 필요함을 보여준다고 하겠다.

50년이라는 긴 시간을 훑어보는 본 책은 시간과 지면의 제한으로 신도시별로 많은 도면을 수록할 수는 없었다. 각 장에서 시대별로 공간구조를 개괄할 수 있는 종합도면과 도시별로 토지이용계획, 가로망계획 등 대표적인 도면들을 지도화하여 보여주고자 하였다. 특히 계획백서에서 일반적으로 볼 수 있는 계획구역에 한정된 시각을 극복하기 위해 주변 도시의 발전 및 시가화 현황을 함께 도면화하였고, 이를 통해 계획이 진행되던 시기의 공간구조를 보여주고자 하였다.

끝으로 이 책은 자세한 연구 결과를 종합한 것이 아니라 ‘지도’의 형태로 계획도시들의 개괄을 시도함으로써 수도권 신도시계획에 대한 연구를 촉발하는 데 의의를 둔 책이다. 앞으로 본 책에서 다루지 못한 지금까지의 계획이 남긴 유산들을 냉철히 평가하는 후속 연구를 기대하며, 우리나라의 계획 분야 지식이 더욱 발전하는 데 이 책이 일조하기를 바란다.

랜드마크 ; 도시들 경쟁하다

송하엽 저, 효형출판, 2014.

송하엽
중앙대학교 건축학부 교수



기존의 랜드마크가 높이를 통해 20세기의 자본력을 보여주며 기업의 가치와 고층 주거의 매력을 강조하였다면, 이미 고층건물이 즐비한 현대 도시에서 21세기형 랜드마크는 여백의 공간인 길과 땅에서 시민을 위한 존재로 새롭게 태어나고 있다.

랜드마크(landmark)는 랜드(땅)와 마크(이정표)의 합성어이고, 말 그대로 풀이하자면 ‘멀리서도 보이는 땅에 세워진 대상’이다. 문명화 이전에는 산과 커다란 나무·바위 등의 자연물이 원시인의 이정표 역할을 했고, 이들은 종종 그 특별한 형태가 환기하는 이미지에 따라 재미있는 이름을 얻기도 했다. 또한 고대에 랜드마크 역할을 한 자연물은 믿음의 대상으로 추앙받기도 했는데, 산이 대표적이다. 영산(靈山)은 지역과 문화를 떠나 보편적으로 존재했다.

기원전부터 인간은 영산과 비슷한 ‘높은 구조물’을 만들기

시작했다. 피라미드, 중국의 탑, 유럽의 성당, 그리고 현대의 마천루 모두 어마어마한 높이로 위용을 뽐낸다. 하늘에 신성한 존재가 있다는 믿음과 남보다 높은 위치에 오르고자 하는 인간의 본성은 랜드마크를 더 높이 솟아오르게 하였다. 이 높이 경쟁은 지금까지도 계속되고 있다.

이 책에서는 도시의 스카이라인에 묻히지 않으면서 도시의 독특한 프로필을 형성하는 결정적인 건물부터 아주 작은 도시의 장치이지만 사람들이 즐겨 찾는 공유의 장까지 다양한 랜드마크를 소개한다.

높은 랜드마크들이 지금까지 한 사회를 가시적으로 보여주는 엑스레이 역할을 해왔다면, 과연 21세기에도 통할까? 21세기는 기존의 문명과는 다른 양상을 띤다. 21세기의 코드는 ‘역습’이다. 21세기에 들어서 지구의 역습, 자본의 역습, 동물의 역습, 식물의 역습, 젊은이의 역습 등 개발의 시대였던 20세기에는 관심 밖이었던 비판적 관점들이 재조명을 받으면서 우리 삶의 목표에도 수정이 불가피해졌다.

그중 가장 큰 변화는 환경에 대한 관심이다. 친환경과 지속가능성에 대한 관심은 가치 척도까지 바꾸고 있다. 지금까지는 엔진 크기에 따라 자동차 세금을 부과했는데 앞으로는 이산화탄소 배출량에 따라 부담금이 추가된다고 한다. 모든 가치 척도가 환경 중심으로 바뀌고 있는 것이다.

랜드마크 역시 한 시대의 엑스레이로서 진화하고 있다. 기존의 랜드마크가 높이를 통해 20세기의 자본력을 보여주며 기업의 가치와 고층 주거의 매력을 강조하였다면, 이미 고층건물이 즐비한 현대 도시에서 21세기형 랜드마크는 여백의 공간인 길과 땅에서 시민을 위한 존재로 새롭게 태어나고 있다.

최근 들어 공공 공간을 만드는 조경디자인과 건축을 융합하는 다양한 시도가 이루어졌다. 서울의 세종로 광장, 청계천, 한

강둔치, 선유도공원 등에도 건축과 조경이 융합된 환경이 조성되어 많은 사람이 여가를 즐긴다. 해외에서도 설치미술 작업과 건축, 조경이 융합된 환경이 소위 ‘핫스팟’으로 부상하고 있다. 또한 최근에는 개발 논리에 밀려 사라진 옛 정취를 복원하는 등 감성적인 부분까지 세심하게 배려하며 도시를 가꾸는 추세다. 근대화 과정에서 만들어진 많은 공장과 시설을 재활용하여 새로운 공간으로 탈바꿈하기도 한다.

이런 태도는 친환경성과 무관하지 않다. 산업쓰레기로 버려 환경에 부담을 주는 대신 재활용하면 쓰레기도 줄이고 시간의 흔적도 느낄 수 있기 때문이다. 오래된 것들의 역습이라고 할까?

21세기형 랜드마크는 20세기처럼 개발 의지를 표현하기보다는 더 많은 이용자가 공감할 수 있는 공간을 창출하는 데 주력하고 있다. 높아지기보다는 땅과 길에서 낮고 길어지면서 많은 사람이 사회적인 메시지를 주고받을 수 있는 환경을 제공하려는 것이다. 이렇게 사람이 만든 역사는 점점 공유의 장으로 바뀌어 가고 있다.

잠시 관점을 돌려, 우리의 도시에서 최근의 랜드마크에 대해 예를 들어보자. 지난 3월 DDP 개장 이후 DDP에 대한 언론의 관심과 그 변화는 무쌍하다. 오세훈 전 서울시장의 추진한 ‘디자인 서울’은 TIMES에도 광고로 등장했으며, 서울디자인재단도 그의 집권 시 만들어졌다. 건축계에 디자인계의 발전은 나쁜 소식은 아니며 동반상승의 가능성도 충분하다. DDP가 개장 이후 두어 달이 흐른 지금, 언론의 의견도 다양하며, 마치 ‘에펠탑효과’처럼 현재 DDP가 없어진다면 그 또한 이상한 상황이 될 것이다.

현재 DDP에 대한 원론적인 비판은 서울의 역사성을 고려하지 못하였다는 점에 쏠린다. 동대문운동장의 역사를 적극적으로 살리지 못했다는 것이다. 사실 가타부타 논하기 쉽지 않다. 역사는 계속 흘러가며, 일상적 기대와 기억을 만들기 때문이다. 박제화된 성곽과 도감의 기초가 얼마만큼 역사를 기록할 수 있을까? 군데군데 떨어져 있는 모습 때문에도 역사적 재현이 쉽지 않다. 그러나 과연 예전 모습을 그대로 지키는 것 또한 무슨 의미가 있을까? 그만큼 호랑이 담배 피우던 시대의 이야기일 수도 있다.

문제는 살아 있는 역사의 기록과 형성이다. 동대문과 성곽은 역사의 선후관계를 알려주는 좋은 장치다. 동대문운동장보다 가치 있는 우리 선조들의 작업이기도 하지만, 현재 남아 있는 성곽

과 도감들의 기초는 역사적 DNA의 촉매는 되지만, 시간의 흐름을 알려주는 액세서리일 수도 있다. 현재 ‘살아 있는’ 동대문 지역의 DNA는 뭘까? 천과 식물에 관련된 상품들의 시장과 사람들 간의 교환이다. 한밤에 가서 옷과 패션 아이템 등을 살 수 있는 곳, 중국 관광객들의 밤 코스로 각광받는 곳, 동대문운동장은 없지만 스포츠용품 도매가 이루어지는 곳이다.

이런 볼거리가 큰 역사적 의미 없이 진행될 것이라면, DDP는 다른 방식으로 동대문 DNA를 이끌어 갈 주체다. 그 주체는 전통적인 생산방식에 기대지 않으며, 생각하지 못했던 방식으로 문화콘텐츠를 이끌어 갈 싱크탱크다. 하디드는 특강에서 그녀의 건축의 공공성은 실내에서도 충분히 이룰 수 있다고 하였다. 그러나 동대문의 기운은 DDP 실내에서만 이룰 수 없다. 그만큼 동대문의 DNA는 유기적이기 때문에 DDP 하나가 크게 바꿀 수 있는 것도 아니다. 기존의 자잘한 동대문의 생산과 유통의 힘이 있는 곳에서, 전혀 새로운 책임인 디자인의 부흥이 생성하기를 기대하고 있는 것이다. 그 기대는 낯선 DDP라는 괴물의 힘을 믿고 싶은 것이다.

이 괴물은 그냥 놓아두지 말고 닦아 문드러질 때까지 이용해야 한다. 그 넓고 거리와 단절시키는 선 큰 개구부, 조경, 보행로 등이 어떤 역사를 창출할 수 있을까? 감각광활한 실내와 실외공간은 엑스포 전시장처럼 짧은 시간에 대규모 인원의 관람을 위한다기보다는, 단지 몇 명이 이용하더라도 디자인에 관련된 창조적인 작업이 일어나게끔 하여야 한다.

새 술은 새 부대에 담아야 하는 것은 맞는 말이다. 그러나 DDP는 달린 부대에 가두기보다는 그 넓은 공간에 ‘도시의 게릴라’와 같은 ‘창조부대’에 의해 점령되어야 한다. 기생이든 공생이든 돌파구가 마련되어야 한다. 비정형적인 DDP와 현재의 황량함은 예전의 동대문과 성곽의 위치에서처럼 다양한 창조작업이 일어나는 난장의 터가 되어야 한다. 그래야만 그 안에도 터라고 이름 지은 곳들이 빛을 발하게 된다.

〈랜드마크: 도시들 경쟁하다〉는 랜드마크에 대하여 지속적으로 기대하며 새롭게 만들어 나가자는 의도 아래 전문인과 일반인들이 읽을 수 있도록 지어진 유행화가 힘든 책이다. 이런 보편적인 언어를 통한 접근이 부디 학계의 연구방향도 보다 사실적이며 건강한 담론으로 이끌었으면 한다.

auri 소식



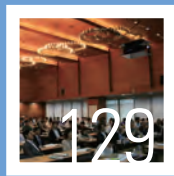
건축도시공간연구소의 신규과제를 소개하고 건축도시포럼, 한옥포럼, 세미나 등의 다양한 활동내용을 정리하여 수록하였다.





2014 협동 및 수시 과제 소개

- 협동 과제
- 수시 과제



포럼 및 세미나

- 2014 제2회 AURI 건축도시포럼 개최
- 2014 auri 국가한옥센터 제1차 한옥포럼 개최
- 제1차 AURI 해외초청강연회 개최



연구소 단신

- 건축도시정책연구네트워크 행사 개최
- 국가한옥센터, 2014 대한민국 한옥공모전 사전행사 워크숍 개최
- 건축도시공간연구소, '국가공공건축지원센터' 지정



연구소 행사 안내

- 2014 auri 국가한옥센터 제2차 한옥포럼
- 2014 auri 보행도시포럼

2014년도
협동 및 수시 과제 소개

구분	과제명	연구책임
협동 과제	주거지원센터 구축 및 운영방안에 관한 연구	서수정
수시 과제	건축진흥원 설립 타당성 및 운영방안 연구	유광흠
	주민주도형 안심마을 조성 시범사업 모니터링 및 운영 지침 마련 연구	김은희
	공공건축물의 에너지 성능 제고를 위한 설계 발주제도 개선 방안	엄철호
	공사 중단 장기방치 건축물의 정비 등을 위한 실태조사 합리화 방안	임유경
	범죄예방 환경설계 매뉴얼 개발 방안 연구	유광흠

협동 과제**01 주거지원센터 구축 및 운영방안에 관한 연구**

최근 주택정책의 흐름이 주택공급에서 재고주택의 관리와 재생으로 전환됨에 따라 사회적 취약계층의 주거환경이나 노후 단독주택의 낮은 주거수준을 개선하기 위한 정책과 사업이 다양하게 추진되고 있다. 또한 이러한 정책과 사업을 지원하기 위한 중간지원조직, 즉 「장애인·고령자 등 주거약자 지원에 관한 법률」의 주거약자 주거지원센터, 「건축법」의 주택관리지원센터 등 각종 센터를 설립하기 위한 법령이 마련되었다. 이와 함께 최근에는 「도시재생 활성화 및 지원에 관한 특별법」의 제정(2013.12.)으로 장소 중심의 복합적 도시재생사업 추진을 위한 도시재생지원센터 등이 설치·운영되고 있으며, 사업 추진이 본격화되는 올 하반기에는 더욱 확산될 것으로 예상된다.

이처럼 각 법령에 의한 다양한 형태의 지원센터 설립 움직임이 강화되고 있는 시점이지만, 구체적인 실행 및 지원방안 부재로 주거지원 관련 정책의 분산과 지원대상의 중복지원 등 혼란이 예상된다. 따라서 체계적이고 복합적인 주거지원 정책 추진을 위해 관련 조직 간의 역할 정립과 연계 방안을 고려한 중간지원조직으로서의 주거지원센터가 갖춰야 할 조직체계 및 운영방안 마련이 필요하다.

이에 본 연구는 주거지원센터 관련 조직 간 거버넌스 구축방안 및 주거지원센터의 세부조직 운영방안을 마련하고, 센터의 안정적 정착을 위한 중·장기 추진전략 및 제도적 지원방안을 모색하고자 한다.

서수정

수시 과제**01 건축진흥원 설립 타당성 및 운영방안 연구**

2014년 6월 시행을 앞두고 있는 「건축서비스산업 진흥법」의 실효성을 제고하기 위해 「건축서비스산업 진흥법」에서 규정하고 있는 개별 정책들에 대해 구체적인 추진 방안이 필요하다. 「건축서비스산업 진흥법」 제25조에서는 건축서비스산업의 진흥을 위하여 건축진흥원을 설립하거나, 관련 기관을 건축진흥원으로 지정할 수 있도록 하고 있다. 일반적으로 진흥원은 관련 분야의 '산업 진흥법'을 제정·시행하는 경우 관련 산업 전반에 대하여 산업을 진흥하고 지원하기 위한 업무를 총괄적으로 수행하는 기관으로서의 역할을 담당하게 된다.

본 연구는 건축서비스산업 진흥사업을 효율적이고 체계적으로 시행하기 위하여 관련 업무를 전담할 전문기관의 필요성이 제기되는 상황에서, 재정이 투입되기 위해서 요구되는 관련 산업 분야의 중요성에 대한 근거와 관련 산업 분야를 지원·육성하는 방안을 제시하기 위한 전략수립을 목적으로 하고 있다.

유광흠

02 주민주도형 안심마을 조성 시범사업 모니터링 및 운영 지침 마련 연구

본 연구는 2013년부터 안전행정부가 시행하고 있는 10개 주민주도형 안심마을을 조성 시범사업의 기획 및 추진 절차를 모니터링하고 향후 사업 확대·지속을 위한 체계적 운영지침을 마련하는 것을 목적으로 한다. 주민주도형 안심마을 조성 시범사업은 국가의 안전관리 대상이 대규모 재난뿐만 아니라 다양한 원인과 형태의 일상생활 안전사고로까지 확대되고 있는 상황에서, 주민이 주도하여 안전한 지역 생활환경을 만들어 가는 정부차원의 지원사업이다.

현재 시행 중인 시범사업은 도시·농촌·특정지역을 포함하여 총 10개 사업으로 구성되며, 읍·면·동 단위의 주민자치회를 주축으로 해당 지자체가 협력하는 방식으로 실시되고 있다.

사업의 주요 내용은 크게 안전한 공간환경(안전인프라) 구축과 주민들의 안전지킴 활동(안심네트워크)으로 나뉜다. 본 연구는 그중에서도 특히 공간환경에 대한 세부사업과 사업추진방식, 실시설계를 모니터링함으로써 문제점과 개선방안을 제시하고, 체계적 사업운영을 위한 지침을 마련하려 한다.

김은희

03 공공건축물의 에너지 성능 제고를 위한 설계 발주제도 개선 방안

국내 에너지소비의 20% 이상을 차지하는 건축물 에너지소비량의 절감을 위해 정부는 「녹색건축물 조성 지원법」 제정을 포함하여 신축 공공건축물의 녹색건축 인증취득 의무화, 건축물 에너지효율 1등급 취득 의무화 등 녹색건축 활성화를 위한 다양한 제도와 정책을 추진하고 있다. 특히 공공건축물의 에너지 성능 제고를 위해 설계자 선정을 위한 발주단계에서 설계지침서에 에너지 효율 등급을 고려하도록 하거나, 신재생에너지 사용 등 에너지 절감 대책을 설계에 반영하도록 유도하고 있다. 그러나 공모안 등이 상대적으로 외형적인 디자인에 치중되면서 에너지 절감에 대한 고려는 대부분 설비적인 부분에 집중되는 경향을 보이고 있다. 따라서 공공건축물의 보다 효율적이고 근본적인 에너지 성능 제고를 위해서는 설계발주 단계에서 친환경 건축물의 설계를 유도하고, 친환경적인 고려가 잘된 설계안이 선정될 수 있는 평가기준과 설계지침을 마련할 필요가 있다.

본 연구에서는 녹색건축 활성화 정책, 「건축서비스산업 진흥법」 시행 등 최근의 관련 제도·정책 현황을 살펴보고, 우수 녹색건축물을 포함한 설계 발주사례에 대한 조사·분석을 통해 에너지 성능이 우수한 공공건축물의 설계 유도를 위한 설계 발주제도의 개선방안을 도출하고자 한다.

염철호

04 공사 중단 장기방치 건축물의 정비 등을 위한 실태조사 합리화 방안

2013년 하반기 기준, 전국적으로 공사가 중단된 후 2년 이상 지난 건축물은 총 880개 동(현장 수 기준 478곳)이며, 그중 89.32%에 이르는 786개 동은 공사 재개 또는 철거 조치가 취해지지 않은 채 방치되고 있는 것으로 나타났다. 장기방치 건축물은 각종 범죄 장소로 이용되거나 청소년들의 비행·탈선 장소로 활용되는 등 사회 문제를 발생시키는 요인이 된다. 특히 이미 설치된 구조물과 건축자재에 대한 관리가 제대로 이루어지지 않을 경우 안전 사고 발생 우려도 크다.

「공사 중단 장기방치 건축물의 정비 등에 관한 특별조치법」 제정(2013.5.22.)은 장기방치 건축물 문제에 대한 공공 개입의 제도적 기반을 마련하는 계기가 되었다. 특별조치법에 따르면 국토교통부는 실태 조사를 실시하고 방치건축물 문제에 대한 국가의 정책방향과 재정지원계획 등을 포함한 정비기본계획을 수립해야 하며, 시·도지사는 정비계획을 수립해야 한다. 이 중 국토교통부가 2년마다 실시하는 실태조사는 방치건축물의 현황과 문제를 진단하고 이후 정비기본계획과 정비계획 수립 방향을 설정하기 위한 기초 자료를 구축하는 단계다.

본 연구는 공사 중단 장기방치 건축물 실태

조사 시행을 앞둔 시점에서 조사 세부 항목과 조사 방법, 조사 진행을 위한 인원 구성과 소요 예산 등에 대해 사전 검토하여 실태조사의 효율성을 제고하기 위한 목적으로 시작되었다. 본 연구에서는 특정 지역을 대상으로 시범 실태조사를 실시하여 향후 전국 단위의 합리적 전수 조사를 위한 방법론을 제시하고, 더 나아가 정비기본계획 및 정비계획 수립 방향을 설정하기 위한 시사점을 도출할 수 있을 것으로 기대한다.

임유경

05 범죄예방 환경설계 매뉴얼 개발 방안 연구

2013년 1월 국토교통부의 「건축물의 범죄예방 설계 가이드라인」이 고시된 후 같은 해 3월 서울시에서 「범죄예방 환경설계(CPTED) 가이드라인」이 발표되는 등 정책적 지원과 제도적 기반 구축에 대한 논의가 빠르게 확산되고 있다. 그리고 실제 환경을 디자인하는 현장 실무자나 이를 행정적으로 지원하는 공무원들이 참고하기에 적합하고, 국내 현실이 충실하게 반영되어 실무자들이 손쉽게 이해하고 적용할 수 있는 매뉴얼의 개발에 대한 수요가 제기되고 있다. 본 연구는 건축·도시공간을 조성하는 데 있어 고려하여야 하는 주요한 범죄예방 환경설계 요소를 도출하고, 기존의 각종 가이드라인, 매뉴얼 등을 조사·분석하여 범죄예방 환경설계를 위해 실무자들이 활용할 수 있는 매뉴얼의 개발 방안을 도출하는 것을 목적으로 하고 있다. 또한 본 연구의 제안을 토대로 '실무자를 위한 범죄예방 환경설계 매뉴얼'을 개발할 예정이다. 개발된 매뉴얼은 실무자들이 범죄예방 환경설계를 적용하는 과정에 다양한 정보를 제공함으로써 창의적인 아이디어를 도출하는 데 기여하게 될 전망이다. 행정을 담당하는 공무원들의 이해를 높임으로써 사업에 대한 적극적인 지원을 이끌어 내는 데도 기여할 것으로 기대된다.

유광훈

포럼 및 세미나

건축도시포럼

2014 제2회 AURI 건축도시포럼 개최

○ 건축도시공간연구소는 지난 6월 3일 오후 2시 서울 명동 포스트타워 대회의실에서 「건축서비스산업 진흥법」의 시행과 공공건축 설계발주제도의 개편」을 주제로 '2014 제2회 AURI 건축도시포럼'을 열었다.

이번 포럼은 「건축서비스산업 진흥법」이 6월 5일부터 시행됨에 따라 지자체 등 공공기관 발주 담당자, 건축설계사무소 등을 대상으로 새로이 개편되는 공공건축 설계발주제도의 내용을 공유하고 앞으로의 과제에 대해 논의하기 위해 마련되었다.

첫 주제발표는 김상문 과장(국토교통부 건축정책과)을 대신하여 김유진 사무관이 「건축서비스산업 진흥법」의 의의와 주요 내용이라는 주제로 진흥법의 제정 배경과 입법 과정 및 주요 내용(실태조사, 설계공모의 활성화, 사업계획서 사전검토, 공공건축 지원센터 지정 등)을 소개하였다.

이어 박인수 대표(파크이즈건축사사무소)가 '좋은 공공건축을 위한 과제와 건축서비스산업 진흥법에 거는 기대'를 주제로 발표하였다. 박 대표는 「건축서비스산업 진흥법」 시행 이전과



이후의 건축 관련 법령의 변화와 건축의 위상을 설명하면서, 앞으로 「건축서비스산업 진흥법」의 과제를 제시하였다.

마지막으로 염철호 연구위원(건축도시공간연구소)은 「공공건축의 질적 향상을 위한 설계발주제도의 개선」을 주제로 발표하였다. 염 연구위원은 그동안 이어온 건축 관련 법령과 그 법령이 현장에 미치는 영향력, 해외 발주제도 등을 소개하는 등 「건축서비스산업 진흥법」의 주요 제정 의의를 짚어 보았다. 이번 진흥법에 따라 개편되는 설계발주제도의 절차와 내용에 대해서도 살펴보았다.

이후 이어진 토론에서는 이충기 교수(서울시립대 건축학부)를 좌장으로 김주경 소장(오우재건축사사무소), 박근우 주무관(서울시 도시기반시설본부), 이정면 대표(범건축종합건축사사무소)와 주제발표자들이 패널로 나섰다. 짧은 토론에 이어 사전



에 청중으로부터 받은 질의서와 의견 제출서를 바탕으로 패널과 청중들의 자유로운 질의응답도 진행되었다.

패널과 청중들은 건축서비스산업 발전의 지원 토대를 마련하기 위한 건축서비스산업 진흥법의 제정 의의를 이해하면서도 세부법령의 제정 및 시행이 다양한 관계기관의 협의를 바탕으로 해야 하며, 타 관련 법과의 관계도 정리될 필요성이 있다고 강조하였다.

이날 세미나에는 「건축서비스산업 진흥법」의 시행을 앞두고 개편될 공공건축 설계발주제도에 관심 있는 공공기관의 발주담당자, 건축설계사무소, 학협회 관계자 등 150여 명이 참석하여 진흥법의 올바른 정착과 개선 방안을 논의하였다.

한옥포럼

2014 auri 국가한옥센터

제1차 한옥포럼 개최

○ 건축도시공간연구소 국가한옥센터가 주최한 '2014 auri 국가한옥센터 제1차 한옥포럼'이 4월 22일 서울 명동 포스트타워 10층 대회의실에서 개최되었다. 한옥포럼은 올해 '신기술로 만나는 한옥'이라는 주제로 총 4회에 걸쳐서 진행될 예정이며 이번 행사는 그 첫 번째로 '편리한 한옥

짓기'라는 주제하에 발표와 토론이 진행되었다.

주제 발표에 앞서 이강민 센터장(건축도시공간연구소 국가한옥센터)이 2014년 한옥포럼의 대주제인 '신기술로 만나는 한옥'의 선정 배경과 4개의 세부 주제에 대해 간략히 소개했다.

이어진 주제발표에서는 첫 번째 발제자인 황진하 대표(별터건축사무소)가 '한옥에 편의성을 더하다'라는 주제로 한옥의 유지관리 문제점 및 개선사항에 대하여 발표하였다. 계동 배령가옥, 이태준 가옥, 해화동 주민자치센터 등 직접 시행한 기존 한옥의 개·보수 사례를 중심으로 기능과 사용자의 편의성 요구에 따라 다양하게 변화한 모습을 보여주었다.

두 번째 발표자인 이현구 사무국장(행복전통마을)은 '고택, 어디까지 개조해야 하나?'를 주제로 SK기업이 안동시, 경상북도, 문화체육관광부와 업무협약을 통해 진행하고 있는 안동고택사업을 소개하였다. 고택을 활용하여 숙박시설로 개·보수한 진행 과정과 전통미를 고려한 현대적 편의성 증진방안에 대해 발표하였다.

마지막으로 김수암 선임연구위원(한국건설기술연구원)은 '생활 패턴에 따른 한옥평면의 변화'를 주제로 전국 7개 지역의 246가구 한옥 평면 조사·분석을 통해 지역 및 거주자의 생활양식과 거주 패턴에 따른 다양한 한옥의 평면구성에 대해 발표하였다.





이후 이어진 토론에서는 김영섭 교수(성균관대학교 건축학과)를 좌장으로 김용미 대표이사(금성건축사사무소), 김정희 과장(국토교통부 건축문화경관과), 이강민 센터장, 이용완 대표(dism21), 이은복 과장(문화체육관광부 지역전통문화과), 전상인 교수(서울대학교 환경계획학과)가 패널로 참석하여 한옥이 어디까지 편리해야 하는지, 한옥에서의 편리함과 불편함의 의미, 변화하고 있는 한옥에서의 정통성, 한옥의 현대적 정의 등에 대해 활발한 논의를 벌였다.

2014년에 첫 번째로 진행된 이번 포럼에는 관련 전문가를 비롯하여 각계각층의 많은 사람들이 참석하여 한옥에 대한 높은 관심을 보여주었다. 이어지는 제2차 한옥포럼은 '오래 가는 한옥짓기'를 주제로 개최될 예정이다.



강연회

제1차 AURI 해외초청강연회 개최

○ 건축도시공간연구소는 2014년 제1차 해외초청강연회를 지난 5월 7일 연구소 대회의실에서 열었다.

이번 해외초청강연회는 '신도시·지속가능한 신도시계획과 중국에서의 적용사례'라는 주제로 중국 베이징에서 ISA 도시계획사무소를 운영하고 있는 장야진 박사의 강연으로 진행되었다. 장 박사는 유럽의 신도시 계획을 소개하는 한편 중국의 신도시 개발의 변천과정에 대하여 다양한 실무경험을 토대로 연구진에게 강연하였다.

강연은 두 개의 테마로 진행되었다. 첫 번째로 유럽지역(영국, 네덜란드, 독일)의 시대별 주거지 변천사 사례를 소개하였으며, 두 번째로는 중국의 지속가능한 신도시 계획 및 개발 목적에 대하여 시대별로 지역적 사례를 설명해 가며 들려줬다.

중국의 도시개발의 변천과정을 살펴보면 1949년부터 1979년(30년간) 도시화가 이루어지지 않았으며, 공업지역과 주거지역만으로 존재하였다. 이어 1979년부터 1992년까지(15년간)는 도시계획 없이 무분별한 개발이 이루어졌으며, 1979년 경제자유화로 인하여 농촌 양극화 및 도시 기반시설의 노후가 찾아왔다. 이러한 문제점은 사전에 도시계획 없이 도시화를

진행한 이유 때문에 발생하였다.

1992년부터 2011년까지 중국에서는 10개의 신도시가 만들어졌다. 신도시는 도심지로부터 15-60km 이내에 위치해 있으며, 신도시 개발로 경제적 기능이 성장하였다. 중국의 신도시 개발은 주거문제를 해결하기 위한 수단인 것이 아니라 경제적 성장을 제1의 목표로 하고 있으며, 신도시 개발에 있어 서양의 도시계획을 지향하면서도 중국 본연의 이미지를 강조한다. 또한 중국의 신도시 개발은 대지비용이 저렴하고, 대량화가 가능하다. 그러나 신도시 개발 자체가 실거주자가 아닌 다른 사람에 의해 계획되고 짧은 기간에 조성됨으로써 도시의 활력 및 다양성은 존재하지 않는다고 한다.

따라서 중국의 신도시 개발은 친환경적이며 인구밀도를 고려한 체계적인 계획이 필요하다고 장아진 박사는 지적하였다.

강연 이후 진행된 질의응답 시간에는 신도시 계획 이후 발생된 지역주민이동에 대한 이야기가 오갔다. 신도시 개발에 따른 고밀도 건축물의 관리와 한국 도시계획 사무소의 중국시장 진출에 대한 의견교환도 활발히 이루어졌다.

AURI 해외초청강연회는 연구원에게 다양한 지식함양의 기회를 제공하고 연구역량을 강화하기 위해 연중 비정기적으로 개최된다.

연구소 단신

건축도시정책연구네트워크 행사 개최

(제1차 「건축문화기반의 도시재생」)

○ 건축도시공간연구소는 지역발전연구원과의 협력과 소통을 도모하고자 올해 처음으로 건축도시정책연구네트워크 행사를 마련하였다. 전주코아리베라호텔에서 개최된 이번 행사는 5월 22일(목)부터 23일(금)까지 1박2일 동안 진행되었다. 1일차는 '건축문화기반의 도시재생'을 주제로 건축문화 자산을 활용한 창조적 장소재생의 실현과 지역 공동체 문화의 형성 그리고 안정적인 삶의 터전을 조성하기 위한 방안을 논의하는 자리가 마련되었고, 2일차에서는 전주 도시재생사업 R&D 테스트베드 지역과 전주 한옥 마을을 답사하였다. 건축도시정책연구네트워크는 이번 제1차 행사를 시작으로 매년 1~2회 정기적으로 개최될 예정이며 건축도시와 관련한 지역의 현안과 제도적 개선 방안에 대해 논의하는 기회가 될 것을 기대한다. 연구소는 본 행사를 통해 모아진 의견을 정부에 전달하고 필요한 제도와 정책을 제시하는 구심점 역할을 수행하고자 한다.





국가한옥센터, 2014 대한민국 한옥공모전 사전행사 워크숍 개최

(주제 : 한옥설계의 이해)

○ 건축도시공간연구소 국가한옥센터는 2014 대한민국 한옥공모전(국토부 주최) 계획 부문 참가 예정자들과 한옥에 관심이 있는 대학생 및 일반인들의 한옥설계방법에 대한 이해를 증진시키기 위해 한옥공모전 계획부문 워크숍을 개최하였다. 5월 29일 페럼타워에서 개최된 이번 행사는 한옥공모전의 취지에 대한 강연과 함께 한옥관련 특강, 2013년 공모 수상사례, 2014년 공모진행에 대한 질의응답으로 진행되었다. 한옥관련 특강은 올해 계획 부문 공모대상인 한옥 공공건축물에 초점을 맞추어 한옥 공공건축물의 정의 및 시설물의 범위(신치후 부연구위원, 건축도시공간연구소), 한옥 설계방법 계획부문(조정구 소장, 구가 도시건축사사무소), 한옥설계방법 구조부문(류성룡 교수, 계명대학교)에 대한 강의를 마련하였다.

대한민국 한옥공모전은 '누구나 누리는 한옥'이라는 주제로 계획부문(작품접수 8.28-9.2), 준공부문(작품접수 7.29-8.1)과 사진부문(작품접수 7.28-8.1)으로 나누어 진행된다. 올해 네 번째로 개최되는 대한민국 한옥공모전은 한옥에 대한 국민적 관심에 부응하고 한옥의 공공성 및 저변확대의 가능성을 모색할 수 있는 장으로서의 역할을 하고자 한다.

건축도시공간연구소,

‘국가공공건축지원센터’ 지정

○ 건축도시공간연구소는 「건축서비스산업 진흥법」 시행에 따라, 지난 6월 23일 국토교통부로부터 ‘국가공공건축지원센터’로 지정받았다. 국가공공건축지원센터는 「건축서비스산업진흥법」에서 규정한 설계용역비가 고시금액(2억 3천만원) 이상인 공공건축물을 대상으로 사업규모와 예산의 적정성, 발주방식 및 디자인 관리방안의 효율성, 공공적 가치 제고방안 등에 관한 사업계획서 사전검토 업무를 수행하게 된다. 또한 공공건축 조성사업의 내실화 및 공공건축 정보체계 구축을 위하여 발주기관의 요청에 따른 자문, 공공건축 DB 구축 및 관계자 교육 등의 업무를 수행할 예정이다.

국유재산 총액 중 건물재산은 35조 2,814억 원으로 전체의 약 11%를 차지하고 있으며, 전국 지자체가 보유하고 있는 건축물 공유재산 규모는 24조원으로 전체 공유재산(246조)의 약 10% 수준이다. 또한 대한건설협회의 건설수주동향에 의하면 국내 건설 수주액 중 공공부문 건축수주액은 2010년부터 매년 증가 추세인 것으로 나타났다. 2013년 공공부문 건축수주액은 16.1조 원으로 전체 건축공사 수주액인 61.4조 원의 26.2%를 차지하고 있었다.

발표로 서울시 한옥조성팀 이기봉 팀장이 '한옥수선 가이드라인 들여다보기'라는 주제로 서울시의 오랜 노하우가 축적된 한옥 수선 가이드라인을 소개한다. 두 번째로는 (사)한국목조건축협회의 최규철 본부장이 '100년 주택을 향한 목조건축 품질인증제'를 주제로 서양식 목조건축의 품질보증을 위해 시행되고 있는 5-star 품질인증제의 기준과 방법에 대해 설명한다. 마지막으로 국가한옥센터 이강민 센터장이 한옥의 고유한 특성을 보전하면서 현대적 성능을 담보하는 '한옥건축 인증제도의 도입방안'을 제안한다.

주제발표에 이어서 한남대학교 건축학부 한필원 교수를 좌장으로, 국토교통부 건축문화경관과 김정희 과장, 수원시정연구원 도시환경연구부 안국진 연구위원, (주)엑토종합건축사사무소 정기황 이사, 한국토지주택공사 주택기술기준처 황하진 수석연구원 등이 한옥의 품질 및 성능확보를 위해 마련되어야 할 한옥건축의 기준에 대해 토론을 진행한다.

국가한옥센터는 이번 포럼을 통해 "한옥의 고유한 아름다움을 잃지 않으면서 안전하고 오래가는 한옥을 짓기 위한 제도적 방안들을 함께 고민하는 자리가 되었으면 한다."고 전했다.

2014 auri 보행도시포럼

건축도시공간연구소와 서울시가 공동으로 주최하는 2014 auri 보행도시포럼이 7월 8일(화) 오후2시, 서울역사박물관 1층 강당에서 개최된다.

'보행자를 위한 도시, 정책 현안과 과제'라는 주제로 개최되는 이번 포럼은 도시정책의 우선순위가 사람 중심, 보행자 우선으로 전환되어야 한다는 인식이 확산되면서 추진되어온 시범사업의 성과에 대해 정리하고 널리 공유함으로써 보행자 중심의 도시 공간에 대한 공감대와 지지기반을 확산하기 위해 마련되었다.

기조발제로 건축도시공간연구소 오성훈 본부장이 '보행도시 조성을 위한 정책적 과제'라는 주제로 보행자우선도로 및 아마존 사업 등 보행관련 공공정책 현황 및 건축도시공간연구소 보행환경 관련 연구동향에 대해 소개하며, 이후 각 시범사업과 관련 법제 현황 및 개선사항을 주제로 3편의 주제발표가 이어진다.

먼저 서울대학교 공학연구소 심한별 연구원과 건축도시공간연구소 남궁지희 연구원이 각각 '아마존 시범사업'과 '보행자우선도로 시범사업'의 추진현황 및 효과, 향후 과제에 대해 발표한다. 그리고 이어서 아주대학교 건축학과 김지엽 교수가 '보행자 관련 법제 현황과 개선방향'에 대

해서 논의할 예정이다.

주제발표 이후에는 서울대학교 건축학과 박소현 교수를 좌장으로, 국토교통부 도시정책과 최임락 과장, 서울시 보행자전거과 이원목 과장, 성북구 교통행정과 교통개선팀 김종식 팀장, 도로교통공단 교통공학연구실 김중호 선임연구원, 건축도시공간연구소 공간문화정책연구본부 오성훈 본부장 등이 보행관련 정책과 시범사업, 보행관련 제도의 개선방안에 대해 토론을 진행한다.



건축도시공간연구소 연구보고서 안내

건축도시공간연구소에서는 연구 성과의 공유 및 확산을 위해 연구보고서를 발간하고 있습니다.

홈페이지(www.auri.re.kr)에서 보고서를 검색할 수 있으며, 발간물 구입에 관해서는 건축도시공간연구소 자료실로 문의 바랍니다.

자료실 (031)478-9640, information@auri.re.kr

auri 연구보고서(2013)

AURI-기본-2013-1
보행중심도시 조성정책 및 제도 연구
10,000원

AURI-기본-2013-2
지자체 건축·도시 관련 중앙정부
공모사업의 효율적 운영을 위한 정책방안
연구 22,000원

AURI-기본-2013-3
가로단위 공간관리 수단으로서의
특별가로구역 제도 연구 29,000원

AURI-기본-2013-4
공공건축 활용성 증대를 위한 관리 정책
연구 24,000원

AURI-기본-2013-5
건강개념에 대응하는 근린환경 조성 정책
연구 23,000원

AURI-기본-2013-6
도시공원 정책 수립을 위한 공원 평가
모델 개발 연구 16,000원

AURI-기본-2013-7
생활환경 개선을 위한 주민주도형
건축협정 제도 연구 25,000원

AURI-기본-2013-8
창조경제 실현을 위한 건축서비스산업의
해외시장 진출 제도 개선 연구
21,000원

AURI-기본-2013-9
녹색건축 정책수립을 위한 건축물
온실가스 배출량 통계 구축 및 분석
21,000원

AURI-기본-2013-10
건축자산의 목록구축 및 활용을 위한
제도 연구 28,000원

AURI-기본-2013-11
한국도시의 경관경쟁력 평가 연구
20,000원

AURI-기본-2013-12
중소도시 쇠퇴지역 재생정책 합리화를
위한 근린단위 연구 30,000원

AURI-정책-2013-1
지역활성화를 위한 지방하천 정비사업
개선방안 연구 11,000원

AURI-정책-2013-2
국립어린이집의 양적 확충 및 질적
향상을 위한 제도개선 연구 8,000원

AURI-정책-2013-3
창조경제 기반구축을 위한 중소기업
건축설계산업 육성방안 연구 8,000원

AURI-정책-2013-4
건축서비스산업 진흥을 위한 제도 기반
연구 8,000원

AURI-정책-2013-5
여건변화에 따른 경쟁력 제고를 위한
건축사 제도 개선 8,000원

AURI-정책-2013-6
공사중단 장기방치건축물 정비를 위한
체계 및 제도 기반 연구 12,000원

AURI-정책-2013-7
도시재생 활성화를 위한 자원체계 구축
및 운영 사례 연구 13,000원

AURI-정책-2013-8
노후 주거지의 기초생활인프라 공급 현황
및 수준 분석 13,000원

AURI-정책-2013-9
국가사회적 여건변화에 대응하는
건축정책 발전방안 연구 12,000원

AURI-협동-2013-1
저소득층 주거환경개선센터 구축 및
운영방안에 관한 연구(1) 20,000원

AURI-한옥-2013-1
한옥의 규모와 형태에 따른 목재비용
산출 조사 연구 6,000원

AURI-한옥-2013-2
기존 한옥 리모델링 시공과정의 사례
9,000원

AURI-한옥-2013-3
2013 전국 한옥분포 현황조사-대구 및
전주편 30,000원

AURI-한옥-2013-4
한옥의 특성을 고려한 인증제도 도입
방안 연구 31,000원

AURI-한옥-2013-5
2013 한옥건축산업 동향 14,000원

AURI-한옥-2013-6
한옥 전문인력 교육 및 자격 인증방안
연구 18,000원

AURI-한옥-2013-7
한옥활성화를 위한 신한옥 모델개발
연구(2) 38,000원

AURI-한옥-2013-8
한옥문화의 세계화를 위한 인문학적 가치
발굴(2) 20,000원

AURI-보행-2013-1
보행환경과 행태: 조사분석 보고서(1)
33,000원

auri 연구보고서(2012)

AURI-기본-2012-1
가로주택 정비사업 적용을 위한 제도방안
8,000원

AURI-기본-2012-2
건축행정정보의 정책적 활용 및 건축통계
개선방안 연구 7,000원

AURI-기본-2012-3
근린 재생을 위한 도시 내 유휴공간 활용
정책방안 연구 16,000원

AURI-기본-2012-4
도시공간개선사업의 저탄소 계획요소
적용에 관한 연구 13,000원

AURI-기본-2012-5
저층주거지 유지·관리를 위한
지원시스템 구축 및 제도 개선방안
17,000원

AURI-기본-2012-6
도시 공공공간 확보 및 질적 향상을 위한
공개공지 제도 개선방안 연구 13,000원

AURI-기본-2012-7
공공건축 디자인품질관리시스템
시범적용 및 제도화 연구 11,000원

AURI-기본-2012-8
상업가로 활성화를 위한 도시설계 방안
연구 22,000원

AURI-기본-2012-9
소규모 주택사업 다양화를 위한 주택관련
제도 유연화 방안 연구 12,000원

AURI-기본-2012-10
SOC 시설의 복합적·입체적 활용을
위한 제도 개선방안 연구 17,000원

AURI-기본-2012-11
주거단지의 도시성 구현을 위한
공간구조모델 및 제도개선 연구
13,000원

AURI-기본-2012-12
장소중심의 공간계획을 위한 인터넷 사전
정보 활용 방안 17,000원

AURI-정책-2012-1
건축기획업무 내실화를 위한 정책
개선방안 연구 11,000원

AURI-정책-2012-2
개발제한구역 취락지구 내 한옥 보급
방안 연구 10,000원

AURI-정책-2012-3
농어촌 경관관리체계 개선을 위한
정책방향 연구 8,000원

AURI-정책-2012-4
건축설계 발주제도 개선방안 연구
7,000원

AURI-정책-2012-5
최근 한옥입주자 특성 및 한옥수요 조사
연구 8,000원

AURI-정책-2012-6
다세대주택의 규모 규제완화
방안에 관한 연구 7,000원

AURI-정책-2012-7
범죄예방을 위한 환경설계 지침 연구
7,000원

AURI-정책-2012-8
녹색건축물 기본계획 수립을 위한
사례 연구 9,000원

AURI-정책-2012-9
근린생활환경 향상을 위한 건축물 규제
개선 기본방향 연구 8,000원

AURI-정책-2012-10
한옥학교의 운영실태 및 교육현황
조사 연구 6,000원

AURI-협동-2012-1
국가 공공건축 지원센터 구축 및
운영방안 연구(2) 19,000원

AURI-일반-2012-1
한옥문화의 세계화를 위한 인문학적 가치
발굴 연구(1) 18,000원

AURI-일반-2012-2
수요창출에 기반한 한옥시장 활성화를
위한 정책방향 연구 17,000원

AURI-일반-2012-3
한옥활성화를 위한 신한옥 모델개발
연구(1) 18,000원

AURI-일반-2012-4
기존 한옥의 보전·관리를 위한 제도개선
및 정책방안 연구 20,000원

auri 연구보고서(2011)

AURI-기본-2011-1
주거문화 진단 및 주택정책 방향설정
연구 10,000원
(부록 - 주택정책의 새로운 비전
10,000원)

AURI-기본-2011-2
한국 도시설계에 적용된
서구도시건축이론의 재고 20,000원

AURI-기본-2011-3
주거지 재생의 공익성 향상을 위한
공공의 역할 18,000원

AURI-기본-2011-4
도시공간조직에 대응하는 주거지
정비방안 연구 15,000원

AURI-기본-2011-5
수변도시 재생에 대응하는 수변경관
조성방안 연구 23,000원

AURI-기본-2011-6
건축의 품격 향상을 위한 건축물
형태규제 개선방안 연구 23,000원

AURI-기본-2011-7
도시 생활밀착형 공공공간 조성방안 및
매뉴얼 개발 연구 10,000원
(별책 - 도시 생활밀착형 공공공간 사례
10,000원)

AURI-기본-2011-8
중소도시재생을 위한 공공건축 및
공공공간 활용방안 17,000원

AURI-기본-2011-9
건축문화 저변 확산을 위한 기초건축교육
실태방안 연구 17,000원

AURI-기본-2011-10
단독주택지내 생활중심시설의 공급 방안
연구 13,000원

AURI-기본-2011-11
건축관련 법제의 체계적 정비방안 연구
9,000원

AURI-정책-2011-1
도로·철도·복합환승센터 및
마리나항만 경관관리의 이해와 활용 방안
7,000원

AURI-정책-2011-2
녹색건축을 활성화를 위한 제도기반 구축
방안 연구 7,000원

AURI-정책-2011-3
건축서비스산업 진흥법의 제정방안 연구
7,000원

AURI-정책-2011-4
해피차일드 정책지원방안 12,000원

AURI-정책-2011-5
필지단위 주택정비 활성화 방안 연구
7,000원

AURI-정책-2011-6
블록형 집합주택의 주거성능 평가 및
제도개선 방안 연구 6,000원

AURI-정책-2011-7
신도시 단독주택지 공간구조
개선방안 연구 10,000원

AURI-협동-2011-1
친환경 근린개발 평가인증체계의 개발 및
적용방안 연구(2) 9,000원

AURI-협동-2011-2
국가 공공건축 지원센터 구축 및
운영방안 연구(1) 17,000원

AURI-일반-2011-1
한옥 주거현황 조사 및 정보 구축 방안
연구 15,000원

AURI-일반-2011-2
한옥활성화를 위한 지원방안 및 법제도
개선 연구 15,000원

AURI-일반-2011-3
한옥마을 지원정책을 통한 역사문화가로
경관 조성방안 18,000원

AURI-일반-2011-4
한스타일 공공건축물 공급 방안 연구
20,000원

auri 연구보고서(2010)

AURI-기본-2010-1
공공건축의 디자인 품질 관리시스템 구축
연구 10,000원

AURI-기본-2010-2
공공청사 건축디자인 기준 설정방안 연구
10,000원

AURI-기본-2010-3
단독주택지 재생을 위한 주택관리 및
정비 지원방안 12,000원

AURI-기본-2010-4
지속가능성을 고려한 U-City
실험방안 연구 8,000원

AURI-기본-2010-5
수변공간 활성화를 위한 도시계획 및
설계방향 15,000원

AURI-기본-2010-6
공동주택의 정주환경개선을 위한 디자인
강화방안 연구 15,000원

AURI-기본-2010-7
저탄소 에너지절약형 공동주택 디자인을
위한 정책방향 연구 8,000원

AURI-기본-2010-8
녹색성장을 위한 건축 관련
법·제도 정비에 관한 연구 -
지식서비스산업으로의 구조개편을
중심으로 10,000원

AURI-기본-2010-9
SOC 시설의 디자인 향상 방안 연구
15,000원

AURI-정책-2010-1
특별건축구역의 효율적 운영방안
연구 7,000원

AURI-정책-2010-2
도시형 생활주택 계획현황 진단 : 서울시
단지형 다세대주택 사업승인 사례를
중심으로 7,000원

AURI-정책-2010-3
건축/건설 정보체계 구축을 위한 기초
환경조사 7,000원

AURI-정책-2010-4
사용자 중심이론에 기반한 보육시설
공간환경 디자인 방향설정 연구
7,000원

AURI-정책-2010-5
건축법의 체계적인 정비를 위한 기본방향
연구 7,000원

AURI-정책-2010-6
경관향상을 위한 도시특성별 건축물 높이
관리 방안 연구 7,000원

AURI-협동-2010-1
중국의 탄소저감 정책동향 및 도시규모별
대응전략 연구 비매품

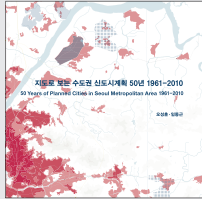
AURI-협동-2010-2
친환경 근린개발 평가인증체계의 개발 및
적용방안 연구(1) 10,000원

건축도시공간연구소 단행본 안내

건축도시공간연구소에서는 건축·도시 관련 분야에 대한 다양한 주제를 가지고 단행본을 발간하고 있습니다.

단행본 소개 및 자세한 사항은 연구소 홈페이지(www.auri.re.kr)를 통해 확인하실 수 있으며, 온라인 서점을 통해 구매가 가능합니다.

문의 : 건축도시공간연구소 출판·홍보팀 (031)478-9640, information@auri.re.kr



지도로 보는 수도권
신도시계획 50년 1961-2010
오성훈, 임동근
20,000원



보행자를 위한 도시설계1
오성훈, 남궁지희
20,000원



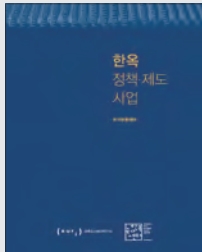
보행도시
오성훈, 남궁지희
50,000원



보행환경 조사분석 매뉴얼
오성훈, 이소민
10,000원



건축·도시설계를 위한
척도연습
오성훈, 김원경
10,000원



한옥 정책·제도·사업
건축도시공간연구소
국가한옥센터
비매품



한옥 고치는 책 I -대청과 방
건축도시공간연구소
국가한옥센터
비매품



한옥 짓는 책
건축도시공간연구소
국가한옥센터
비매품



유비쿼터스 건축·도시공간
고일두
7,000원



아파트를 새롭게 디자인하라
최두호, 한기정
9,000원



건축과 도시, 공공성으로 읽다
이영범, 염철호
8,000원



황금빛 양동마을, 그 풍경
속에 담긴 삶
강동진
10,000원



주거지재생 패러다임의 전환
김찬호, 서수정
8,000원



한옥의 진화
윤재신
12,000원



옥상의 공간사회학
전상인, 김미영
7,000원

자료회원 가입안내

건축도시공간연구소 자료회원과 메일링서비스 회원에 가입하시면,
건축도시공간연구소에서 발간하고 있는 발간물들을 다양한 형태로 받아보실 수 있습니다.

문의 : 건축도시공간연구소 출판·홍보팀 (031)478-9640, information@auri.re.kr

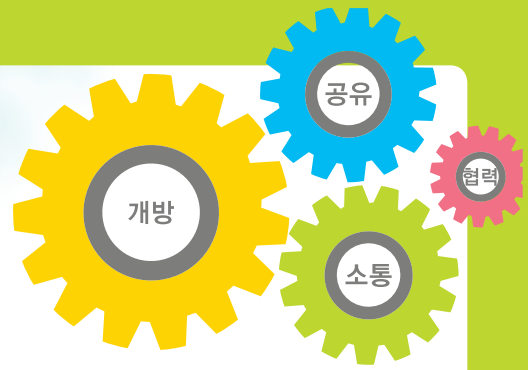
회원의 종류	받으실 자료	연회비
자료회원	당해연도 연구보고서 auri brief(격주간) 한옥정책 brief(월간) 건축도시정책동향(월간) 건축과 도시공간(계간)	개인 10만 원 기관 20만 원 *가입기간 : 가입일로부터 1년 (자료우송료 연구소 부담)
메일링서비스 회원	세미나 등 행사소식 안내 간행물 발간 안내	무료

◆ 가입방법

- ◇ 자료회원 : 연구소 홈페이지(www.auri.re.kr) [참여공간] ▶ [자료구입 안내]에서 신청, 회원비 납입 확인되면 회원등록 완료
- ◇ 메일링서비스 회원 : 연구소 홈페이지(www.auri.re.kr) [참여공간] ▶ [메일링 서비스]에서 신청

행복한
대한민국을 여는

정부 3.0



[개방 · 공유 · 소통 · 협력]

국민의 기대와 희망을 모아 새로운 변화를 시작합니다.
국민 한 분 한 분을 위해 특별한 내일을 준비합니다.
개인의 행복이 커질수록 함께 강해지는 새로운 대한민국
그 희망의 새 시대를 정부3.0이 함께 열어하겠습니다.



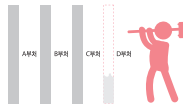
국민 모두가 행복해지는 정부3.0



공공정보 공개확대로
「국민의 알권리」충족



국민의
정부정책 참여확대



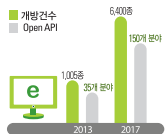
정부 내 칸막이 제거로
통합적 행정서비스 제공



개인맞춤형 서비스 제공



정보 취약계층
서비스 접근 제고



공공데이터 민간활용으로
새로운 일자리창출



정보공유와 디지털협업으로
더 나은 행정서비스 제공



데이터에 기반한
과학적 행정구현



창업과 기업활동
지원 강화



새로운 정보기술을 활용한
맞춤형 서비스 제공