

고층주거단지 내 보행공간의 유형 및 계획특성에 관한 연구

- '90년대 공영아파트 설계경기 당선안을 중심으로 -

A Study on the Characteristics and Types of Pedestrian Space in High-Rise Multi-Family Housing

- A Case Study on Prizewinners in the Design Competitions in 1990s -

전 수 현* · 김 형 진** · 박 찬 규***
Jun, Su-Hyun · Kim, Hyung-Jin · Park, Chan-Kyu

Abstract

Because of giving the first consideration primarily to planning interior spaces and parking areas in multi-family housing, the pedestrian space, although an important factor, has come to be neglectful. Nevertheless, the design competitions introduced for the first time in 1980s have played significant roles in developing the fresh ideas and concepts in housing design. Because pedestrian spaces have been respectable modification as a result of generalizing, it is important to review the types applied in competitions until now. In this context, the goal of this study is to classify the types of pedestrian space and analyze their design characteristics in the proposals of housing design competitions in 1990s.

I. 서 론

1. 연구의 배경 및 목적

1970년대 이후 급격한 도시화 및 인구집중 현상으로 야기된 주택 부족 문제를 해결하기 위해 대 단위의 아파트 단지들이 새로운 주거 양식으로 등장하게 되었고, 보편화되기 시작하였다. 그러나 단시간 내 많은 양의 주택을 공급하고자 주거의 질적인 면보다는 양적인 면에 치중하게 되었고, 이러한 물량 위주의 주택 공급 정책은 결국 우리의 주거 환경을 획일적이고 무미건조하게 만들 수 밖에 없었으며 우리의 주거 환경을 도외시

하는 결과를 초래하였다.

주거 단지의 보행 공간은 휴식, 오락, 산책, 운동, 아이들의 놀이 장소, 사회적 교류 등 공동 사회 생활의 활동공간으로서 거주자에게 다양한 경험과 활동의 가능성을 부여하는 중요한 계획 요소이다. 그럼에도 불구하고 대부분의 고층 아파트 계획이 건물의 내부 공간과 주차장 계획에 치중한 나머지 보행 공간은 부차적인 고려 대상으로 등한시되고 있어 그 역할을 다하고 있지 못한 형편이다.

그러나 1980년대 중반에 몇 개의 공영 아파트가 현상 설계 방식으로 구현되었고 그 결과 과거의 한정된 패턴에서 탈피한 여러 가지 새로운 계획 기법들이 시도됨으로 새로운 발전 계기를 맞게 되었다. 그 이후에도 설계 경기 응모안들은 여러 가지 새로운 계획 기법들-보행물의 적극적 사

* 충남대학교 대학원 건축계획 석사과정

** 충남대학교 대학원 건축계획 박사과정

*** 충남대학교 건축공학과 교수, 공학박사

용, 마당 개념(중앙광장, 진입광장, 소광장)의 도입, 보행물과 광장의 결합, 보차의 입체적 분리등을 적극적으로 시도함으로써 부차적으로 고려되었던 보행 공간이 적극적으로 고려되기 시작하였다. 그러므로 우리의 주거 단지에서 적용되고 있는 보행 공간의 다양한 설계 기법과 최근의 동향을 현상 설계 당선안들을 통해 살펴보는 것은 의미있는 일이라 할 수 있다.

이러한 배경하에 본 연구는 1990년 이후에 실시된 현상 설계 경기 당선작들을 분석하여 우리나라의 주거 단지 설계에 적용된 보행 공간의 유형과 설계 특성을 파악하고 정리함으로써 향후 주거 단지 설계에 도움이 될 수 있는 기초 자료를 제공하고 보다 나은 계획 방향을 탐색하려는 데 그 목적을 둔다.

2. 연구의 범위와 방법

본 연구는 1990년~1999년 사이에 실시된 국내의 고층 주거 단지 현상 설계 경기에서 당선된 작품 중 총60개의 단지를 대상으로, 각 사례들에서 나타난 보행 공간을 유형화하고 각각의 설계 특성을 정리하였다. 보행 공간은 일차적으로 그 구성 패턴에 따라 유형을 분류하고, 다시 이들을 구성 패턴을 이루는 요소들과 결부시켜 세분하였으며, 각 유형의 보행 공간별로 도로율, 건폐율, 용적율, 평균세대수, 녹지율 등을 비교함으로써 보행공간별 단지 특성을 파악하였다. 또한 설계 기법의 경향을 알아보기 위해 90년대 전반기(1990년-1994년)와 후반기(1995년-1999년)로 나누어 각각의 유형들을 통계적으로 비교하였으며, 단지 규모별, 경사도에 따른 설계 수법과 추세를 알아보기 위해서도 동일한 방법을 사용하였다.

II. 보행공간의 유형분류(사례분석1)

1990년대 현상 설계 당선안의 보행 공간¹⁾ 유형

1) 보행은 항상 개개의 이동에 수반되는 가장 기초적인

은 그 구성 패턴에 따라 (1) 독립형, (2) 선형, (3) 혼합형의 3가지 기본 유형으로 분류될 수 있다. 그리고 이것을 각각의 구성 패턴을 이루는 요소들과 결부시켜 보면 표-1과 같이 분류될 수 있다.

표 1. 보행 공간의 유형 분류

기본유형	세부유형	비고
유형분	• 독립형 ① 분산형 ② 다핵형	* +기호는 두 유형이 하나로 통합된 경우를 말한다. 즉, 선형+분산형, 분산형+혼합형과 분산형이 하나의 단지내에 존재하는 경우를 가리킨다.
유형태	• 선형 ① 보행물형 ② 보행물+핵형	
유형태	• 혼합형 선형+분산형 핵형+분산형	① 보행물형+분산형 ② (보행물+핵형)+분산형 ① 단일핵+분산형 ② 다핵+분산형

표 2. 독립형의 개념도 및 단지

유형	개념도	단지
독립형	유형 1 분산형	중촌, 거여, 군포산본, 창동2, 시흥시화, 상계3지구B, 대구대곡, 해운대, 화북1,2BL, 월계6, 방화1, 월계4
	유형 2 다핵형	서울천연, 공릉2지구6, 거여1

소규모보행공간: 핵: 보행물: 주동:

(1) 독립형은 유사한 형태의 보행 공간들이 독립적으로 존재하는 유형으로 각각의 공간을 단지 내에 고루 분산시키는 유형이다. 이 유형의 보행



교통수단으로서, 통근·통학·쇼핑·업무·레크레이션 등을 목적으로 하는 교통에 이용(이양재, 1997)되는데, 이러한 보행을 수행하는 장소가 보행공간이다. 즉, 보행공간은 인간이 행동의 주체가 되어 활동하는 공간이며, 동시에 인간의 활동에 적합하게 계획되고 설계된 공간으로 다양한 보행행위 즉, 이동·휴식·위락·집회 등을 수용, 촉진시키는 공간이다.(한국토지공사, 1989)

기존의 선행연구(이득림, 1998; 박전자, 1993; 윤인석, 1997; 이현주, 1995)를 분석해보면, 아파트 단지내의 외부공간 구성에 영향을 주는 많은 요인들은 크게 보행공간과 비보행공간의 2가지 유형으로 구분될 수 있는데, 보행공간에는 보행자와 차량의 이동, 거주민의 다양한 사회적 활동을 위한 가로공간, 성인의 운동과 어린이 유희를 위한 놀이공간, 그리고 다목적 행위를 수용할 수 있는 광장 및 보행물 공간이 포함되며, 주차공간, 녹지공간 등 그 이외의 공간은 비 보행공간에 포함된다.

공간을 그 구성 패턴을 이루는 요소들과 결부시켜 볼 때, 그것은 크게 2가지 즉, 1)분산형²⁾과 2)다핵형³⁾으로 나눌 수 있다.

(2) 선형은 기다란 보행물을 따라 유치원, 어린이 놀이터, 노인정, 유치원 등과 같은 시설들을 위치시켜 오픈 스페이스의 활성화를 도모하고자 하는 유형이다. 이것은 구성 요소에 따라 1) 보행물⁴⁾로만 이루어진 경우와 2) 보행물과 핵이 결합된 형태의 2가지 유형으로 세분될 수 있다. 전자와 후자 모두 보행물에 여러 시설들을 배치하여 시설과 외부 공간을 하나로 통합시킬 수 있다. 또한 후자는 보행물 자체에도 다시 공간의 위계를 부여하여 거주자에게 다양한 공간감을 제공할 수 있는 이점이 있다. 이러한 보행물은 단지 입구와 같이 단지 일부에 형성되기도 하고 단지 전체를 가로지르는 보행축이 형성되기도 한다.

표 3. 선형의 개념도 및 단지





유형	개념도	단지
선형	유형 3  보행물형	신정1, 수서4, 가양6, 가양8, 신정2, 거여3, 공릉2지구8단지
	유형 4  보행물+핵	양산물금, 기흥상갈A, 대구신천, 안양임곡, 서울취경, 상계2지구5단지, 공릉2지구9단지

(3) 혼합형은 독립형과 선형 또는 그 밖의 유형들이 하나의 단지내에 조합되어 사용된 경우로 1) 보행물형+분산형, 2) (보행물+핵)형+분산형, 3) 단일핵형+분산형, 4) 다핵형+분산형의 세부 유형으

- 2) 단지내 보행 공간이 단지 전체를 지배할 만한 중심 공간의 성격이 강하지 못하며, 이러한 공간들이 독립적으로 분산되어 있는 경우 이를 분산형으로 보았다.
- 3) 광장 등과 같이 주 통행로의 성격보다는 정적인 성격을 가지며, 단지 전체를 지배할 만한 중심 공간의 성격이 강한 경우 이를 핵으로 구분하여 유형화하였다.
- 4) 단순한 통과 보도의 역할을 할 경우 이를 보행물로 구분하지 않고, 상가, 유치원, 놀이터, 소공원 등이 보행로와 복합적으로 연계되어 다양한 행위를 유도하는 경우만을 보행물로 구분하였다.

로 분류할 수 있다. 전자의 두 유형은 독립형과 선형의 장점인 거주자의 활동을 한 곳에 집중시켜 근린성이나 이용의 편리성을 도모할 수 있고, 보행 공간을 적절히 단지 외곽에 분산시킴으로 외부 공간을 균등하게 배분할 수 있는 장점을 모두 가진다. 또한 후자의 두 유형 역시 두 가지 이상의 유형이 한 단지내에 존재함으로써 거주자에게 자유로운 활동을 유도할 수 있다.

표 4. 혼합형의 개념도 및 단지

유형	개념도	단지
혼합형	유형 5  보행물형+분산형	상계2지구2,3, 화북3BL, 신림2-1, 기흥상갈B
	유형 6  (보행물+핵)형+분산형	화정, 구평C, 신내9, 진주신안, 구평A, 개신, 송현, 양주 덕정, 방화5,6, 광주 문남, 방화2지구, 방화지구2단지
혼합형	유형 7  단일핵+분산형	구평B, 신내1,4, 수서6, 광주상무, 대구칠곡, 신투리A(5단지), 신투리A(1단지), 쌍용, 대전용운, 광명철산, 신내5, 신투리B
	유형 8  다핵+분산형	대전성남2, 화곡, 대구이천

III. 사례 단지의 분석(사례 분석2)

1. 보행 공간별 단지 특성

조사 대상지에서 나타난 보행 공간 유형은 전체 조사 단지(60개 단지) 중 유형1, 유형6, 유형7이 12개 단지(전체의 20.0%), 유형3, 유형4가 7개 단지(11.7%)로 비교적 많은 단지에서 적용되었고, 그 밖의 유형들이 소수 적용된 것으로 분석되었다.(표5) 즉, 분산형, 단일핵+분산형, (보행물+핵)형+분산형의 형태가 단지 계획시 가장 선호되고 있다.

단지내 보행 공간별로 도로율, 건폐율, 용적율, 평균세대수, 녹지율을 산출⁵⁾하여 비교하면 다음 표6과 같다.

표 5. 유형별 구성비

유형	단지수	구성비	유형	단지수	구성비
유형1	12	20.0%	유형6	12	20.0%
유형2	3	5.0%	유형7	12	20.0%
유형3	7	11.7%	유형8	3	5.0%
유형4	7	11.7%			
유형5	4	6.7%	계	60	100%

표 6. 보행공간별 단지 특성

구분	단지수	도로율	건폐율	용적율	평균세대수	녹지율
유형1	12	22.03	21.30	210.15	771.17	28.17
유형2	3	20.25	22.95	234.91	917.00	30.81
유형3	7	19.67	22.80	228.21	769.57	34.00
유형4	7	18.50	21.42	234.45	1159.71	34.57
유형5	4	15.28	18.28	217.80	956.30	28.43
유형6	12	17.90	17.99	210.85	1481.36	23.55
유형7	12	16.99	18.65	210.35	1501.80	24.36
유형8	3	20.42	25.22	265.86	563.00	37.01

도로율은 선형 및 선형과 결합된 혼합형에서 비교적 낮은 것으로 나타났는데 이것은 보행물이 단지 중앙을 통과할 경우 상대적으로 도로패턴은 단지 외곽에서 소극적으로 적용될 수 밖에 없기 때문으로 판단된다.

여기서 특징적인 것은, 이론상 도로율이 낮으면 반대로 녹지율이 증가할 것으로 기대되는데, 실제로는 반드시 그렇지 않다는 사실이다. 즉, 도로율이 낮은 유형5, 유형7, 유형6의 순으로 녹지율이 높아야 하는데 실제로는 유형8, 유형4, 유형3의 순으로 높게 나타났다. 이러한 분석 결과를 볼 때, 단지내의 녹지율은 동선 패턴과 도로율도 어느정도 영향을 미치긴 하지만, 외부 공간 구성 수법과 주차장 계획 방법 등과 같은 다른 계획 요소들이 보다 큰 영향을 미친다고 볼 수 있다.

단지내 보행공간별 용적율은 유형1(분산형), 유형7(단일핵+분산형), 유형6((보행몰+핵)형+분산형), 유형5(보행몰+분산형), 유형3(보행몰형), 유형4(보행몰+핵형), 유형2(다핵형), 유형8(다핵+분산형)의 순으로 증가하고 있다. 즉, 분산형은 저밀 단지에, 다핵+분산형은 고밀 단지에 주로 계획된 것으로 볼 수 있는데 이것은 분산형이 90년대 전반기에,

다핵+분산형은 90년대 후반기에 거의 모든 사례가 계획된 것에 보다 근본적인 원인이 있다. 즉 90년대 후반기에 접어들면서 90년대 전반기보다 더욱 고층, 고밀화되어짐으로, 보행공간 유형은 밀도보다는 시기에 좀 더 밀접한 관련을 맺고 있다고 할 수 있다.

한편, 보행 공간별 세대수는 유형8, 유형3, 유형1, 유형2, 유형5, 유형4, 유형6, 유형7의 순으로 높게 나타났는데, 세대수가 증가할수록 2개 이상의 유형이 결합된 유형(보행몰+핵, 선형+분산형, 핵형+분산형)이 더욱 선호되고 있는 것이다. 즉, 단지의 규모가 커질수록 단지 전체를 지배할 만한 중심 공간과 보행몰을 계획하여 공간에 위계를 부여하거나 보행자 중심의 공간 체계를 우선적으로 계획하고, 부차적으로 소규모의 보행공간들을 필요에 따라 적절히 분산시키고자 한 결과라 할 수 있다.

2. 보행공간의 패턴 변화

1) 시기별 보행공간의 계획 특성 변화

보행 공간을 시기별로 구분하여 비교해 보면, 전반부(1994년 이전)에서 후반부(1995년 이후)로 넘어 오면서 유형1, 유형3은 점차 감소하고 유형5는 변화가 없는 것으로 나타났다. 또한 유형6, 유형7, 유형2는 크게 증가하고 있으며, 유형4, 유형8과 같은 새로운 유형들도 현상설계를 통해 적극적으로 도입되고 있음을 알 수 있다.(표7) 이러한 이유는 1990년대 후반에 접어들면서, 휴식, 오락, 운동, 사회적 교류 등 공동 사회 생활의 욕구가 증대하면서 획일적이고 단조로운 소극적 공간에서 점차 공간의 위계를 가지고 다양한 행위를 수용할 수 있는 적극적 공간이 중요시되었기 때문이라 여겨진다.

5) 여기서의 모든 값들은 단지들의 값을 평균한 것이다.

표 7. 유형별 구성비

유형	시기	단지수	구성비	유형	시기	단지수	구성비
유형 1	90전반기	11	18.3 %	유형 5	90전반기	2	3.3 %
	90후반기	1	1.7 %		90후반기	2	3.3 %
	소계	12	20.0 %		소계	4	6.7 %
유형 2	90전반기	1	1.7 %	유형 6	90전반기	4	6.7 %
	90후반기	2	3.3 %		90후반기	8	13.3 %
	소계	3	5.0 %		소계	12	20.0 %
유형 3	90전반기	4	6.7 %	유형 7	90전반기	3	5.0 %
	90후반기	3	5.0 %		90후반기	9	15.0 %
	소계	7	11.7 %		소계	12	20.0 %
유형 4	90전반기	0	0 %	유형 8	90전반기	0	0 %
	90후반기	7	11.7 %		90후반기	3	5.0 %
	소계	7	11.7 %		소계	3	5.0 %

2) 규모별 보행공간의 계획특성 변화

보행 공간을 규모별로 구분하여 비교해보면, 20000㎡ 이하의 단지에서는 유형3(보행물형)과 유형1(분산형)이 다른 유형에 비해 많은 단지에서 적용되었는데, 그 이유는 소규모의 단지를 보행물을 중심으로 하나의 공간으로 통합시키기 용이하고(유형3) 보행 공간을 적절히 분산시켜 토지를 효율적으로 이용하는데 용이하기(유형1) 때문일 것이다. 90년대 전반기에는 유형1과 유형3의 두 패턴만이 적용되고 있었으나 90년대 후반기로 갈수록 유형1과 유형3의 패턴은 현저히 감소하고 있으며, 점차 새로운 유형의 보행 공간이 적극적으로 시도되고 있음을 알 수 있다. (표8)

표 8. 단지 규모별 구성비 ()는 95년 이후의 단지수

단지규모	유형	단지수	구성비	유형	단지수	구성비
20000㎡ 이하	유형1	4 (0)	6.7 %	유형7	2 (2)	3.8 %
	유형2	1 (1)	1.7 %	유형8	2 (2)	3.8 %
	유형3	6 (4)	10.0 %			
	유형4	2 (2)	3.8 %	계	17단지	28.3 %
	유형1	3 (1)	5.0 %	유형6	3 (2)	5.0 %
20000㎡ ~ 40000㎡	유형2	2 (1)	3.8 %	유형7	2 (1)	3.3 %
	유형3	2 (1)	3.8 %	유형8	1 (1)	1.7 %
	유형4	1 (1)	1.7 %	계	14단지	23.3 %
	유형1	4 (1)	6.7 %	유형6	6 (3)	10.0 %
	유형3	1 (0)	1.7 %	유형7	5 (4)	8.3 %
40000㎡ ~ 60000㎡	유형4	2 (2)	3.3 %	계	17 단지	28.3 %
	유형1	1 (1)	1.7 %	유형6	1 (1)	1.7 %
	유형3	1 (0)	1.7 %	유형7	3 (2)	5.0 %
	유형4	3 (3)	5.0 %			
	유형5	2 (1)	3.3 %	계	12단지	20.0 %

한편, 20000~40000㎡의 경우 유형1과 유형6이,

40000~60000㎡에서는 유형6이, 60000㎡ 이상의 대규모 단지에서는 유형7과 유형4가 단지 계획에서 가장 선호되고 있는 것으로 나타났다. 소규모 단지가 후반기에 이르러 거주자의 다양한 행위를 수용할 수 있는 새로운 공간의 형태가 새롭게 시도되었던 데 반해 20000㎡ 이상의 중, 대규모 단지에서는 90년대 전반기부터 다양한 형태가 적극적으로 적용되기 시작하였음을 알 수 있다.(표8) 이것은 일정규모 이상의 경우, 많은 거주자들의 다양한 행위를 수용하고자 공간에 위계나 성격을 부여하고, 공간들을 적절히 통합하거나 분할할 수 있는 보행물과 중심광장의 활용이 90년대 초반부터 활발히 시도되었음을 알려주는 것이다.

3) 경사도에 따른 보행공간의 계획특성 변화

경사도에 따라 보행공간의 계획특성을 분석해 본 결과 4% 미만의 평지에서는 분산형(38개 단지 중 10개 단지)이, 4%~10%의 단지에서는 분산형, 보행물형, 단일핵+분산형(10개단지 중 각각 2개단지)이, 10%~20%에서는 분산형(4개단지중 2개단지)이, 20% 이상에서는 (보행물+핵)형+분산형 및 단일핵+분산형(9개단지중 각각3개단지)이 선호되는 것으로 나타났다.

표 9. 단지 규모별 구성비 ()는 95년 이후의 단지수

경사도	유형	단지수	구성비	유형	단지수	구성비
4%미만(평지)	유형1	10 (3)	16.7 %	유형6	7 (3)	11.7 %
	유형2	2 (1)	3.3 %	유형7	7 (4)	11.7 %
	유형3	4 (1)	6.7 %	유형8	2 (2)	3.3 %
	유형4	4 (4)	6.7 %			
	유형5	2 (1)	3.3 %	계	38	63.3 %
4%~10%	유형1	2 (0)	3.3 %	유형6	1 (1)	1.7 %
	유형3	2 (2)	3.3 %	유형7	2 (2)	3.3 %
	유형4	1 (1)	1.7 %	유형8	1 (1)	1.7 %
	유형5	1 (1)	1.7 %	계	10	16.7 %
	유형1	2 (0)	3.3 %	유형6	1 (0)	1.7 %
10%~20%	유형4	1 (0)	1.7 %	계	4	6.7 %
	유형2	1 (1)	1.7 %	유형6	3 (3)	5.0 %
20%이상	유형4	1 (1)	1.7 %	유형7	3 (3)	5.0 %
	유형5	1 (0)	1.7 %	계	9	15.0 %

분산형은 전 범위에 걸쳐 고르게 계획되는 것으로 보아 모든 경사도에 적용이 유리한 유형이

라 할 수 있다. 한가지 특이한 점은 20% 이상의 급경사지에서는 레벨차이로 인해 단지를 가로지르는 보행몰이 형성되기 어려움에도 불구하고, 유형6이 가장 많은 단지에서 적용되고 있다는 것이다. 이것은 보행몰과 도로를 입체적으로 처리함으로써 도로에 의해 보행몰이 단절되는 단점을 해결한 결과이며, 특히 이러한 경향은 90년대 후반기(3단지중 3단지)에 두드러지고 있었다. 즉 90년대 후반에 접어들면서 새로운 계획 개념들이 현상설계를 통해 적극적으로 도입되고 있음을 알 수 있다.

IV. 결 론

지금까지 본 연구는 1990년~1999년 사이에 실시된 공영 아파트 현상 설계 당선안에 나타난 보행 공간 패턴을 분석함으로써 90년대에 적용된 계획 기법들과 그 경향들을 조명해 보았다.

주거 단지내 보행 공간 유형은 그 구성 패턴에 따라 1) 독립형, 2) 선형, 3) 혼합형으로 나누고 그것들을 각각의 구성 패턴을 이루는 요소들과 결부시켜 그 유형을 9가지 세부 유형으로, 즉 독립형은 분산형, 다핵형의 2가지 유형으로, 선형은 보행몰형과 보행몰+핵형의 2가지 유형으로, 혼합형은 보행몰형+분산형, 단일핵형+분산형 등 4가지 유형으로 분류하여 대표적인 사례를 중심으로 각각의 보행자 공간 패턴을 분석했다.

단지내 보행 공간은 유형1(분산형), 유형7(보행몰+핵)형, 분산형), 유형8(단일핵+분산형)이 가장 많은 단지에서 적용되었다. 그러나 전반부(1994년 이전)에서 후반부(1995년 이후)로 갈수록 유형1은 점차 감소하고 유형7, 유형8은 크게 증가하였으며, 새로운 유형들도 현상 설계를 통해 적극적으로 도입되고 있었다. 이것은 1990년대 후반에 접어들면서 휴식, 오락, 운동, 사회적 교류 등 공동 사회 생활의 욕구가 증대되면서 획일적이고 단조로운 소극적 공간에서 점차 공간의 위계를 가지

고 다양한 행위를 수용할 수 있는 적극적 공간이 중요시되고 있음을 시사한다고 할 수 있다.

단지의 규모와 보행 공간 패턴도 관계가 있는 것으로 나타났는데, 20000㎡ 이하의 소규모 단지에서는 토지의 효율성을 높이거나, 보행몰을 중심으로 단지 전체를 하나의 공간으로 통합시키기 위해 유형1, 유형4와 같은 한정된 패턴만이 90년대 전반기에 적용되었으나 90년대 후반기로 갈수록 점차 새로운 유형이 적극적으로 시도되고 있었다. 반면 20000㎡ 이상의 중 대규모 단지에서는 90년대 전반기부터 거주자의 다양한 행위를 수용하기 위해 보행몰과 중심 광장을 활용한 새로운 보행자 공간의 형태가 적극적으로 적용되기 시작하였음을 알 수 있었다.

추후 현상설계를 통해 건설된 주거 단지를 평가하고 검증하는 작업이 수반되어야 하는데, 이러한 유형화의 작업과 경향분석은 그러한 작업의 기초 자료로서 작은 의미를 찾을 수 있지 않을까 생각된다.

참 고 문 헌

1. 김형진, '90년대 공영 아파트 설계 경기 당선안의 설계 수법 및 유형별 특성에 관한 연구, 충남대 석사 논문, 1999
2. 김형진, 박찬규, 고층주거단지의 주동형태와 배치패턴에 관한 연구, 대한건축학회논문집 제16권12호 통권146호, 2000년12월
3. 이현주, 공동주택 단지내 주동배치에 따른 외부공간 특성에 관한 연구, 서울대 석사논문, 1995
4. 이득림, 박재승, 아파트 외부공간 구성에 관한 계획적 연구, 대한건축학회논문집 제14권4호 통권114호, 1998년4월
5. 윤인석, 커뮤니티 형성을 위한 아파트 단지 외부공간계획에 관한 연구, 인하대 석사논문,

1997

6. 한국의 현대 건축, 공동주택, 산업도서출판공사, 1998
7. 건축설계경기시리즈4, 아파트공동주택, 건축도서출판공사, 1995
8. 박전자, 주거단지 계획의 원리 및 방법론, 세진사, 1993
9. 이양재 역, 도시 조성과 보행공간, 기문당, 1997
10. 한국토지공사, 보행자 전용도로의 계획과 설계, 1989