

커뮤니티 활성화를 위한 도시 단독주택지 가로공간 계획 Street Planning of Urban Detached Housing Area for Revitalization of the Community

김 묘 정* 하 재 명**
Kim Myo Jung Ha Jae Myung

abstract

The purpose of this study is to provide the information of street planning for revitalization of the community in urban detached housing area. This study was accomplished by observations and actual survey, and suggested several street planning methods; exclusion of the passing through car and control of the resident's car by one-way passage, protection of the parking area to inside individual lot by the 'Break down Fence' campaign in Daegu, and provide the common space for social contact and community. According to this program, the public street space can be changed into the semi-private space and the semi-public space as common territory.

키워드 : 도시단독주택지, 가로공간 계획, 커뮤니티 활성화

Keywords : urban detached housing area, street planning, revitalization of community

1. 서론

1. 연구배경 및 문제제기

우리나라 대도시의 단독주택지는 택지개발사업을 통하여 형성된 곳이 대부분이며, 그 조성과정에 있어서 필할 및 주택지내 가로망구조 계획에 치중하여 이루어져 왔다. 이러한 이유로 택지개발지구내 단독주택지는 거주자의 이용행태 및 주거생활을 바람직한 방향으로 유도하지 못하고 획일적인 공간으로 형성되고 있으며, 평면적이고 비영역적인 가로공간¹⁾ 계획으로 거주자의 행태

· 심리적인 특성을 고려하지 못하고 있다. 또한, 주택지내 가로는 차량의 통행이나 보행자의 이동, 그리고 거주자들의 주차공간으로 사용되는 것이 일반적이지만, 그로 인한 보행자의 안전사고와 이웃간의 갈등이 우려되고 있다. 특히, 단독주택지의 주차공간 부족현상은 비계획적으로 조성된 가로공간에서 가장 두드러지는 문제 중 하나이다. 더욱이, 단독주택지내 노상주차로 인한 가로공간의 축소는 거주자들의 다양한 행위를 방해하고 있어 가로공간의 기능을 제한하고 있는 실정이다. 최근 들어, 주거지내 가로공간을 거주자의 다양한 행위가 발생하는 주거생활공간 및 주거행위의 무대로 전환하려는 시각이 대두되면서, 가로계획의 초점이 차량 중심에서 인간중심으로 변화되어야 한다는

* 정회원, 경북대학교 대학원 건축공학과 박사과정

** 정회원, 경북대학교 공과대학 건축공학과 교수. 공학박사

1 가로공간은 사적영역과 공적영역으로 구분되는 동시에 두 공간에 대한 매개공간으로서의 역할을 하는 반사적·반공적 공간으로 분류된다. 이 때, 매개공간은 집단의 결속력과 사회적 교류를 활발하게 하는데 영향을 미친다(O.

Newman, 1972).

경향이 뚜렷해지고 있다(박광재 외, 1997 ; 민병호, 2002 ; Clarence Perry, 1999 ; Philip H. Lewis, JR. 1996). 이러한 연구경향은 단순히 차량의 통행이나 보행자의 이동에 초점을 맞춘 일원적인 계획에서, 사회적 교류의 기능을 포함하는 생활 전반을 위한 복합적인 계획개념으로 전환될 필요가 있음을 의미한다. 실제로 우리나라의 많은 도시에서는 현재, 거주자들의 커뮤니티를 활성화시킬 수 있는 방안으로 주거지내 가로공간을 활용하기 위한 노력이 주민들의 참여에 의하여 실현되고 있다(정석, 1999). 특히, 대구시의 '담장 허물기' 운동은 주택을 둘러싸고 있는 기존의 담을 허물고 가로공원을 조성함으로써, 주민 모두가 함께 공유할 수 있는 장소를 제공하여 지역의 커뮤니티 활성화에 기여하고 있다. 현재는 시민과 자치단체의 협력으로 인하여 범시민운동으로 확대되고 있으며, 쾌적한 주거환경조성에 이바지하고 있다는 평가를 받고 있다(대구광역시, 2002).

2. 연구목적

본 연구는 단독주택지 내부를 통과하는 외부차량을 통제하고 개별주차공간을 확보하여 활발한 가로활동이 이루어질 수 있는 가로공간을 제공함으로써, 도시 단독주택지내 커뮤니티를 활성화시킬 수 있는 계획안을 제시하려는 목적으로 이루어졌다.

특히, 개별 필지내 공지를 주차공간으로 확보하기 위하여 대구시 '담장 허물기' 운동을 활용하는 방안과 외부차량의 진입 및 통행을 제한하여 주거지내 거주자의 안전한 가로활동을 증대시킬 수 있는 공동공간조성에 관한 계획안을 모색해 보고자 한다.

II. 연구방법

본 연구를 위하여 대구시 택지개발지구(안심1지구)내 단독주택지의 가로를 대상으로 실측 및 관찰조사를 실시하였다. 이 때, 대상지의 가로유형과 연계성, 차량동선 및 주차현황, 가로활동 특성, 주택의 물리적 특성, 필지내 주택배치형태와 공지여부 등을 파악하였다. 조사대상 가로공간 현황에 대한 분석결과를 토대로 외부로부터 진입하는 통과차량의 제한 방법, 담장허물기를 통한 개별 주차공간의 확보, 거주자의 사회적 교류를 위한 공동공간조성 등을 중심으로 구체적인 계획안을 제시하였다. 마지막으로 이러한 가로공간 조성계획에 따른 기대효과를 공간의 영역성 측면에서 분석하였다.

III. 가로공간 계획 및 분석

1. 대상지 개요

대구광역시 동구에 소재하고 있는 안심1지구내 단독주택지의 가로는 대부분이 격자형이거나 이를 변형한 형태, 그리고 순환형 가로가 혼용되어 있는 양상을 보인다. 또한, 가로의 위계가 명확하여 주간선도로, 보조간선도로, 집산도로, 국지도로의 순으로 그 연계가 체계적이며, 특히 집산도로는 단독주택지 내부를 통과하면서 블록과 블록을 서로 연결해주고 있다(그림 1).

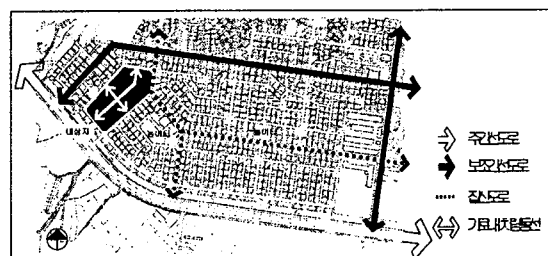


그림 1. 대상지 주변의 도로위계 및 차량동선

2. 가로공간 현황

조사대상 가로는 개별주택으로의 접근을 유도하는 폭 6m의 국지도로이며 통과형 가로이다. 거주자들의 주요 가로활동으로는 주차기능 외에 어린이의 놀이, 이웃간의 만남 및 대화 등이 이루어지고 있었다(그림 2).



그림 2. 다양한 활동이 이루어지는 가로공간

그러나 외부차량의 통행과 가로변의 노상주차는 가로공간을 축소시켜 지속적인 가로활동을 저해하고 있으며, 그로 인하여 가로공간을 충분히 활용하지 못하는 것으로 나타났다(그림 3).



그림 3. 외부차량의 통행과 노상주차 현황

조사대상 가로공간 내의 주택은 모두 27호로, 이 중 1층부를 상업용도로 이용하기 위하여 건축된 3~4층 규모의 다가구 주택이 8개인 것으로 조사되었다. 나머지 19개 주택은 순수 주거용도의 단독주택으로 2층 규모이며 총 94가구로 주호당 최소 2가구에서 최대 6가구까지 거주하고 있었다.

개별주택의 대문 및 현관, 그리고 외부계단 등을 살펴본 결과, 주택의 주출입구인 대문 이외에도 임대가구를 위하여 가로와 면한 별도의 출입구가 있는 주택이 대부분이었다. 또한, 1층부에서 2층으로 향하는 외부계단이 담장과 일체화 되어 가로와 면하고 있는 경우도 있었다(그림 4).

주택 필지내 공지여부는 그림 5와 같으며, 대부분의 주택에는 마당이 존재하는 것으로 조사되었으나, 그 공간을 조경이나 주차를 위한 공간으로 이용한 주택이 있는 반면, 일부 주택은 빈 공간으로 남겨둔 채 전혀 활용하지 못하는 곳도 있었다.

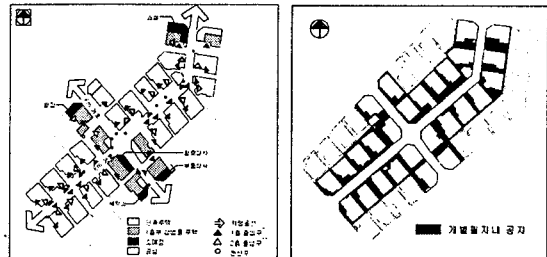


그림 4. 주택배치와 출입구 위치 그림 5. 필지내 공지 분포

개별필지내에 확보가능한 주차공간의 규모를 파악하기 위하여 주택별 차량소유 대수를 조사하였다. 한 주택에 여러 가구가 거주하고 있기 때문에 최소 1대에서 최대 6대의 차량을 소유하고 있었으며 27호, 94가구가 소유하고 있는 차량은 모두 73대로 대부분 노상주차를 하는 것으로 나타났다. 차고가 있는 주택은 모두 9호인 것으로 조사되었으나 그 중 주차 용도로 사용하지 않고 있는 곳이 4군데 있었다.

3. 가로공간의 계획

1) 외부차량의 통제방법

외부차량의 통행을 제한하기 위한 가로계획으로 조사대상 가로로 진입하는 모든 외부차량은 통제하되, 거주자 차량만 통행하도록 유도하는 방안을 고려해 볼 수 있다.

그림 6과 같이 가로 A, B, C; D로 진입하는 외부차량은 모두 통제하며, 거주자 차량은 B지점과 D지점을 통하여 진입한 후 개

* 주택의 주출입구인 현관 이외에 임대가구를 위한 별도의 1층 출입구를 모두 표시한 것임. ** 2층의 출입구로 진입하기 이전에 1층부에서 2층으로 향하는 계단의 방향을 표시한 것임.

별 주택내로 주차하게 된다. 또한, 블록 외부로 나가게 될 경우 A지점과 C지점으로 유출되도록 하는 일방향 통행을 유도한다. 이 경우 통과교통은 자연스럽게 지구내부를 경유하지 않고 외부도로를 이용하게 되는 결과를 가져온다.

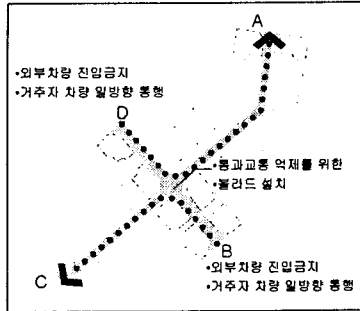


그림 6. 외부차량의 통제방법

2) 개별 주차공간 확보 및 가로공간조성
각 주택의 담장을 허물어 필지내 공지를 개방하고, 그 공지 내에 거주자 차량을 위한 주차공간을 확보할 수 있다. 그림 7과 같이 공지가 넓은 경우 차량의 직각주차가 가능하며 이 때, 대부분의 마당은 가로면과 20cm 이상의 단차가 있으므로 차량이 진입하는데 용이하도록 경사로를 설치한다.

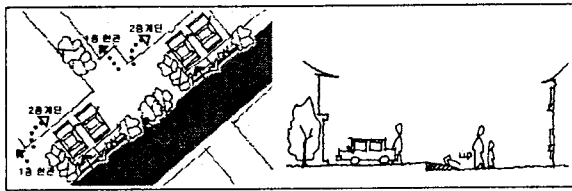


그림 7. 개별필지내 주차공간 확보

반면, 필지내 공지가 넓지 않거나 담장과 일체화된 외부계단이 있는 주택의 경우와 같이 개별주차공간을 확보하기가 어려우면 그림 8과 같이 가로폭의 일부를 주차공간의 일부로 활용하는 방법을 고려해 볼 수 있다. 이 경우 역시, 주택내 마당이 가로면보다 높다면 차량의 진입이 용이하도록 경사로를

설치하거나 높이를 조절한다.

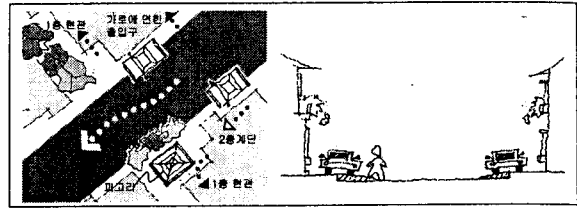
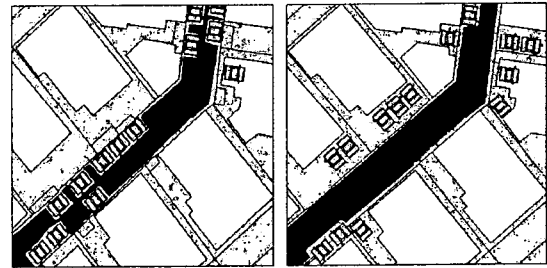


그림 8. 가로의 일부를 주차공간으로 활용

이와 같은 방법으로 개별주차공간을 확보했을 때, 전체적으로 변화 가능한 가로의 예상 모습은 그림 9와 같다.



a) 확보전

b) 확보후

그림 9. 주차공간 확보 전과 후의 가로공간

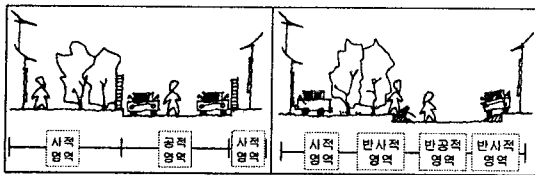
3) 가로공간의 위계 형성

외부차량 통행 및 노상주차, 그리고 담장 등으로 인하여 가로공간의 영역이 공적공간과 사적공간으로 이분된 장소라고 한다면, 외부차량을 통제하고 담장을 허물어 이웃과 공유할 수 있는 공간을 조성하게 됨으로써 공적 공간과 사적공간 사이에는 매개공간이라 할 수 있는 반공적 공간과 반사적 공간이 형성되어 영역의 위계가 자연스럽게 연계된다는 것을 알 수 있다(그림 10 참조).

기존의 가로공간에서는 담장을 기준으로 가로공간은 공적공간, 담장 내부의 정원 및 마당은 사적공간으로 그 영역이 구분될 뿐만 아니라, 이웃간의 교류가 쉽게 형성될 수 없는 조건을 만들게 된다. 즉, 기존의 가로공간은 외부차량이 통행하게 됨으로써 불특정 다수가 이용하는 공적공간이 되어, 거

주자들이 활용할 수 있는 공간이 부족한 상황이다. 그러나 외부차량을 통제하고 담장을 허물어 개별 필지내에 주차공간을 확보함으로써 가로와 개별주택의 마당 일부가 공유공간으로 조성되게 된다. 즉, 공적공간이었던 가로는 거주자들이 공동으로 사용하는 공용공간으로서의 반공적 공간이 형성되며, 사적공간이었던 정원 및 마당이 개방되어 공유공간으로서의 반사적 공간이 자연스럽게 형성되는 것이다.

따라서 반공적 공간은 집단의 결속을 돕고 이웃간의 사회적 교류를 용이하게 함으로써 사회적인 안정감을 느낄 수 있도록 하며, 반사적 공간은 소규모 집단에게 강한 일체감과 소속감을 느낄 수 있도록 하여 이웃간의 커뮤니티가 보다 활성화될 수 있음을 기대할 수 있다.



a) 개선전 b) 개선후
그림 10. 가로공간조성 후 형성되는 공간의 영역성

IV. 결론 및 제언

본 연구는 도시 단독주택지의 커뮤니티 활성화를 위한 가로공간 계획안을 제시하기 위하여 이루어졌으며, 분석결과를 토대로 결론을 제시하면 다음과 같다.

제시된 가로공간계획에 따른 기대효과를 분석한 결과, 단독주택지내 주차공간을 정비하고 비상시 소방차의 출입을 원활하게 할 수 있으며, 기존 가로를 커뮤니티 공간으로 그 기능을 전환시킬 수 있게 되었다. 또한, 거주자의 소속감 및 결속력을 증대시킬 수

있는 반공적 공간과 반사적 공간으로서의 매개공간이 자연스럽게 형성되었다. 이는 거주자들의 사회적 교류가 훨씬 원활하고 적극적으로 형성되어 그들의 커뮤니티 활성화에 큰 영향을 미치게 될 것이다. 현재, 대구시에서 시행하고 있는 담장허물기 운동에 참여하는 주택³⁾은 그리 많지 않기 때문에, 담장을 허물어 정원 및 마당을 개방하고, 가로공원을 조성한 곳은 매우 부분적이라고 할 수 있다. 그러나 본 연구의 계획안에서는 서로 이웃한 주택들이 연속적으로 담장 허물기를 시행하고 나아가 조경 작업을 실현함으로써, 훌륭한 가로공원 조성의 가능성이 내제되어 있다.

본 연구는 주민들 스스로 그들의 커뮤니티 활성화를 위하여 가로공간을 활용할 수 있는 방안들을 모색하려는 의지와 참여의식이 지속적으로 증대되고 있는 시점에서 가로공간조성에 대한 기초 계획안을 제시하였다는데 의의가 있다.

참고문헌

1. 민병호·윤택용. 아파트 단지 가로의 주민이용행위 분석. 대한건축학회논문집 18(1). 2002.
2. 신남수·김종선·오세규. 도시 주거지역 “길”에서의 주민행위 특성에 관한 연구. 대한건축학회논문집 17(2), pp3-10. 2001.
3. 정석. 마을단위 도시계획 실현기본방향. 서울시정개발연구원. 1999.
4. Philip H. Lewis, JR. Tomorrow By Design ; A Regional Design Process for Sustainability. New York: John Wiley & Sons, Inc. 1996.
5. Peter Katz. The New Urbanism : Toward an Architecture of Community. McGraw Hill. 1994.

3) 2001년 12월 현재, 총 176개 참여시설 중 27개 주택이 담장 허물기 운동에 참여했다.