

국내 주거지 생활권 계획개념 및 사례분석

백 혜 선(대한주택공사 주택도시연구원 수석연구원)

1. 생활권 설정과 주거지 계획

전통적으로 역사적인 도시는 지역특성에 맞는 고유의 도시공간구조와 주거문화에 맞는 주택유형을 형성하면서 주거지에 필요한 기능을 자연스럽게 갖추어 왔다. 특히 고대 도시들은 자생적이며 유기적인 공간구조를 지니고 있으며 역사적 도시들도 각각의 지역 특성에 따른 가구(街區)를 형성하며 동서양 문화에 맞는 주거지가 조성되어 왔다. 주거지의 형태는 단순히 물리적인 힘이나 혹은 어느 하나의 우연한 요소의 결과가 아니고, 넓은 의미에서 본 포괄적인 범위의 사회문화 요소의 산물인 것이다.¹⁾

주거지는 문화적, 정신적, 사회적 측면 등을 포괄하는 거주자의 생활양식을 담은 물리적 공간이다. 사람들은 전체 마을 속에서 살고 주택은 그 한 부분에 지나지 않는다. 따라서 거주자의 생활양식은 주택을 벗어나 마을 전체, 도시공간들과의 상호작용에 의해 영향을 받게 된다. 이러한 사회적 상호작용을 전제로 하는 접촉과 영역을 위한 공간적 분리는 주거지 계획의 출발점이다.

통상적으로 주거지에서 생활권이란 행정 구역과는 무관하게 거주자들이 통학이나 출퇴근, 구매, 오락 등의 기본적인 일상생활을 영위하기 위해서 활동하는 공간적 범위라고 볼 수 있다. 이는 주거지 계획을 위한 생활권을 설정시 그 공간 내에서 거주하는 사람들의 생활 편의 지원 문제에 가장 우선을 두어야함을 의미한다.

이러한 의미에서 본다면 ‘생활권 설정’은 거주자들이 일상생활을 영위하기 위해서 필요한 행위들을 수용해 줄 수 있는 공간체계를 구성하기 위해서 요구되는 필요 특성에 따라 공간적 범역을 구분하는 공간계획행위라고 할 수 있다. 따라서 주거지 계획시 거주자들의 생활 내용을 수용하는 합리적인 생활권의 설정 문제는 합리적인 주거지 공간계획을 위한 첫 단계이며, 도시공간설계의 계획개념의 기본 단위가 바로 생활권 개념이라 할 수 있다.

최근 삶의 질 향상으로 건강에 대한 관심증대와 여가생활 및 문화에 대한 욕구 증대, IT기술의 생활화 등 사회문화환경 변화에 따라 기술적 합리성을 기준으로 형성된 도시공간의 기능주의적 단조로움에 대한 문제점이 제기되면서, 도시공공성 회복, 지역 커뮤니티 형성에 대한 필요성과 함께 도시공간을 지역문화 형성의 근원으로 이해하고자 하는 인식이 확산되고 있다. 그러나, 국내 대규모 주거단지를 비롯한 도시공간은 도시성 부재, 공공성에 대한 배려 결여로 인한 장소성의 상실, 비영역화라는 특징에서 벗어나지 못하고 있다.

1) Amos Rapoport 著, 이규목 譯, “주거형태와 문화”, 열화당, 1985, p.74.

기존의 공간계획방식대로 ‘생활권 개념’=‘공간적 구분’으로 이해하는 것이 과거와 달리 공간간의 이동성이나 공간간의 연계 및 중첩개념의 중요성이 주장되는 현 시점에서 유효하지 않다고 하더라도, 기존의 공간적 범위와 다른 차원의 생활권 개념설정이 가능하다면 그것이 무엇을 의미하고, 실질적으로 공간구성에 미치는 영향은 무엇인가? 만약 기존과 같은 생활권 계획개념이 그대로 유지되는 것이 현 상황에서 가장 현실적인 대안이라면, 이를 전제로 기존의 생활권 계획방식을 발전시킬 수 있는 지원시스템은 어떠한 것이 가능한가?에 대해서 논의할 필요가 있다.

2. 국외 주거지 생활권 계획의 흐름

생활권 개념이 처음으로 등장하게 된 것은 영국 산업혁명 이후 급속도로 팽창하는 도시공간 및 열악한 주거환경을 개선하기 위한 다양한 도시설계개념 및 계획안이 제시되면서부터이다. 19세기말 영국의 하워드(Ebenzer Howard)가 제시한 전원도시(Garden City) 개념은 대도시 주변에 전원도시의 성격을 지니는 자족적인 마을(autonomous villages)의 생활권 개념을 제안한 것이다. 이러한 전원도시 개념은 1920년대 미국에서 자동차가 급속도로 보급되면서 계획된 서니사이드 가든(Sunnyside Garden), 래드번(Radburn) 등의 대규모 주거지 개발에 영향을 주었으며, 1929년 페리(Clarence A. Perry)가 제안한 근린주구이론의 기초를 제공하였다. 미국의 페리(Clarence A. Perry)가 제시한 근린주구이론은 근린주구를 초등학교와 주민이 필요한 상업시설 및 레크리에이션 시설을 가지며, 간선도로에 의해 구획되어지는 공동체의 한 영역²⁾으로 정의하였다. 이후 근린주구가 주거지 계획에서 실질적인 기본단위가 되기 시작한 것은 1940년대부터 시작된 영국의 뉴타운 개발이다. 뉴타운 개발 초기에는 자족적인 근린주구 단위의 계획개념이 적용되었으나, 도시가 확장되고 교통 및 통신기술이 발달되면서 생활권을 연계하고 확대해 나아가는 개념으로 점차 변화하였다.

1960년대 이후에는 대규모 주거지 개발, 자동차 위주의 도시개발, 무질서한 도시의 확산(sprawl) 등의 근대적 도시개발방식에 대한 문제점 인식과 반성이 일어나면서 새로운 도시설계 개념을 모색하기 시작하였다. 그 후 이후 1980년대 영국의 어반빌리지(Urban Village), 미국의 뉴어바니즘(New Urbanism) 등의 최근 도시설계 개념에서는 보행 및 대중교통을 통한 생활권 연계, 복합용도 개발 등을 강조하는 계획개념이 적용되기에 이르렀다.

2) 페리의 근린주구 규모는 어린이들이 걸어서 통학할 수 있는 거리인 반경 약 400m(1/4mile)로, 총 거주인구는 초등학교 1,000명~1,200명을 기준으로 약 5,000명~6,000명을 제시하였다(안정근 외, 도시개발계획과 설계, 보성각, 2001, p.81). 페리는 근린주구이론에서 근린주구 내에는 학교, 공공편의시설을 중앙에 배치하고 1~2개의 상가를 주구 진입구에 배치하였으며, 컬데삭(cul-de-sac)과 루프 형태의 도로체계를 주구 내에 배치하여 주구 내 통과교통을 배제하는 계획을 제시하였다. 생활권 구성은 근린주구 생활권을 기본으로 몇 개의 근린주구가 모여 근린지구를 형성하고, 다시 몇 개의 근린지구가 모여서 도시의 생활권을 형성하는 방식으로 구성되었다. 이후 근린주구이론은 주거지 계획의 기본이 되는 계획기준으로 작용하면서, 주거지 내에 초등학교를 중심으로 각종 편의시설, 행정업무시설 등을 배치하기 위한 계획의 근거로서 현재 까지 사용하고 있다.

<표 1> 국외 생활권 계획개념 흐름 및 적용사례

구 분	사회환경변화	주요 도시설계 개념	생활권 계획개념 및 주요사례		특 징
			영 국	미 국	
1900	산업혁명 및 도시인구증가	자족적 커뮤니티 -전원도시론(1898)	1898 Garden City(E.Howard)		
			1904 Letchworth 1909 Hampstead		
1920	자동차생활 일반화	삼백만을 위한 도시(1922) 근린주구론(1929)	1919 Welwyn	1924 Sunnyside 1928 Radburn 1929 Neighborhood Unit(C.A Perry)	자족적 생활권 개념
1940	주택 대량공급, 고층 고밀화	근대건축운동 -CIAM 아테네현장 (1934) -La Ville Radieuse(1935)	1946~1950 제1기 New Town		
			1946 New Town Act 1947 Harlow		
1960	도시의 다양성, 지역성 요구 (포스트모더니즘)	근대건축운동 비판 -Team X(1950) -J.Jacobs(1960)	1951~1964 제2기 New Town		
			1955 Cumbernauld 1960 Hook 1965~1971 제3기 New Town 1966 Thamesmead 1967 Milton Keynes	1962 Reston	생활권개념 확대 및 중첩
1980	도시의 역사성, 장소성 재인식	유형학, 맥락적 도시설계 -A.Rossi, O.M.Ungers, Leon & Rob Krier	1973 Townscape School Essex Design Guide	1981 Seaside 1988 Kentlands	
			1993 Urban Village Forum 1993 Poundbury 1997 Greenwich Millennium Village	1993 Congress of the New Urbanism 1996 Chart of the New Urbanism 1996 Celebration 2000 Stapleton	지역 공동체 및 보행중심 생활권 개념
2000	지속가능한 주거환경 요구 (교토기후협약)	지속가능한 커뮤니티 -뉴어마니즘(미국) -어반벨리지(영국)			

3. 국내 주거지의 생활권 관련 제도 변화 및 분석기준

3.1 국내 주거지 생활권 설정 관련 법규

국내에서 주거지 계획의 생활권 설정기준과 관련된 최초의 법규는 1979년 5월에 제정된 “도시 계획시설기준에 관한 규칙”이다. 이는 초등학교가 근린주구의 중심시설이 되도록 하는 등 근린생활권에 관한 시설 및 규모 등의 기준을 규정하였으며, 2002년 12월 “도시계획시설의 결정, 구조 및 설치기준에 관한 규칙”으로 명칭이 개정되어 현재에 이르고 있다. 또한, 1979년에 제정되어 현재는 폐지된 “아파트지구개발기본계획에 관한 규정”에서 근린주구, 주구중심, 지구중심, 분구중심 등 근린주구 단위의 개발을 처음으로 명시하였다. 그리고 1980년에 제정된 “도시공원법시행규칙”에서는 도

보편 및 근린생활권에 근거한 근린공원의 배치 및 규모, 설치기준 등을 규정하였고, 이는 2005년 7월 “도시공원 및 녹지 등에 관한 법률 시행규칙”으로 명칭이 개정되었다.

<표 2> 생활권 계획 관련법규 및 주요내용

법규명	주요내용	비 고
도시계획시설기준에 관한 규칙(1979.5.21 제정) - 5조(토지이용계획의 기준) - 44조(광장에 대한 결정기준) - 85조(학교에 대한 결정기준) - 88조(도서관에 대한 결정기준)	· 근린주구 규모 제시(근린주구 반경 400m, 1,000~3,000세대 기준) · 근린공원 주구당 1개, 유치거리 500m · 초등학교 설치기준을 근린주구 단위로 지정 · 근린광장을 주구단위로 결정 · 규모 작은 도서관이나 분관을 근린주구(지역단위) 단위로 결정	
(1981.7.15 개정) - 85조(학교에 대한 결정기준)	· 신설개발지역의 근린주구는 2,500세대 기준	2006.12.30 폐지
(1987.12.19 개정) - 54조의 3(청소년시설에 대한 결정기준)	· 규모가 작은 청소년시설을 근린주구지역 단위로 결정	
(2000.8.18 개정) - 85조(학교에 대한 결정기준)	· 신설개발지역(재개발, 재건축 포함)의 근린주구 2,000~3,000세대 기준 · 인접 지역 개발 여건에 따라 2,000세대 미만 가능	
아파트지구개발 기본계획에 관한규정 (1979.10.31 제정) - 2조(용어의 정리)	· 근린주구구성 및 단계적구성 원칙 법적 강제 조항으로 편입 · 근린주구, 주구중심, 지구중심, 분구중심의 용어 제시	2006.6.12 폐지
도시공원법 시행규칙(1980.10.15 제정) - 4조(도시공원의 설치 및 규모의 기준)	· 근린공원이라는 명칭 등장 · 근린생활권 근린공원 : 500m, 도보권 근린공원 : 1,000m	
도시공원 및 녹지 등에 관한 법률시행규칙 (2005.12.30 제정) - 6조(도시공원의 설치 및 규모의 기준)	· 도시공원법 시행규칙 내용	법명변경 전문개정
도시계획시설의 결정, 구조 및 설치기준에 관한 규칙(2002.12.30 제정) - 89조(학교의 결정기준)	· 초,중,고등학교에 보행자전용도로, 자전거 전용도로, 공원 및 녹지축 연계설치	

3.2 분석대상 및 기준

국내 주거지 생활권 계획 방식 분석을 위해서 선행연구를 통해 주요 분석개념 및 기준을 선정하고 국내 주거지의 생활권 계획개념의 흐름과 주요사례를 파악하였다. 이를 토대로 생활권 계획개념과 공간구성특성이 구체적으로 보이는 사례를 분석 대상으로 선정하였다.³⁾ 이들 대상지의 생활권 계획 방식을 분석하기 위한 기준으로는 생활권 내의 근린공원, 학교, 상업시설 등의 배치관계와 대중교통 체계, 녹도, 보행전용도로 등의 연결관계를 기준으로 계획특성을 분석하고 거주자 이용실태를 파악하였다.

3) 분석 대상으로 선정한 사례 중에서 현재 건설되어 있고 재건축이 진행되지 않은 한강맨션아파트, 반포아파트(1단지), 과천신도시, 목동신시가지, 상계신시가지, 분당신도시, 일산신도시, 용인동백지구의 적용실태를 조사하였으며, 현재 재건축이 진행 중인 한강아파트(한강맨션아파트 제외), 잠실아파트 등은 기존 자료를 활용하였다.

<표 3> 국내 생활권 계획개념 흐름 및 분석대상지

구분	사회변화	생활권 계획개념 특성 및 주요사례	분석 대상지
1960	-아파트 최초 건설	근린주구론 도입 - 한강아파트(1966)	- 한강아파트(1966)
1970	-주거지 개발 확대	블록단위 생활권 - 반포아파트(1972), 잠실아파트(1975)	- 반포아파트(1972) - 잠실아파트(1975)
1980	-신시가지 조성	단계적·선형적 생활권 - 과천신도시(1980), 목동신시가지(1983)	- 과천신도시(1980) - 목동신시가지(1983) - 상계신시가지(1985)
1990	-제1기 신도시	가로 및 녹도중심의 생활권 - 분당, 일산, 평촌, 중동신도시(1989-1990)	- 분당신도시(1989) - 일산신도시(1990)
2000	- 제2기 신도시 건설 - 서울시 뉴타운 개발 - 그린벨트해제지구개발	생활가로 개념 - 길음, 은평, 왕십리뉴타운(2002) - 용인동백, 화성동탄, 성남판교, 수원이의, 김포 신도시(1999-2003) 대중교통중심개발 - 파주운정신도시(2003)	- 용인동백신도시(1999) - 화성동탄신도시(2001) - 의정부녹양지구(2002) - 길음뉴타운(2002) - 은평뉴타운(2002) - 파주운정신도시(2003)

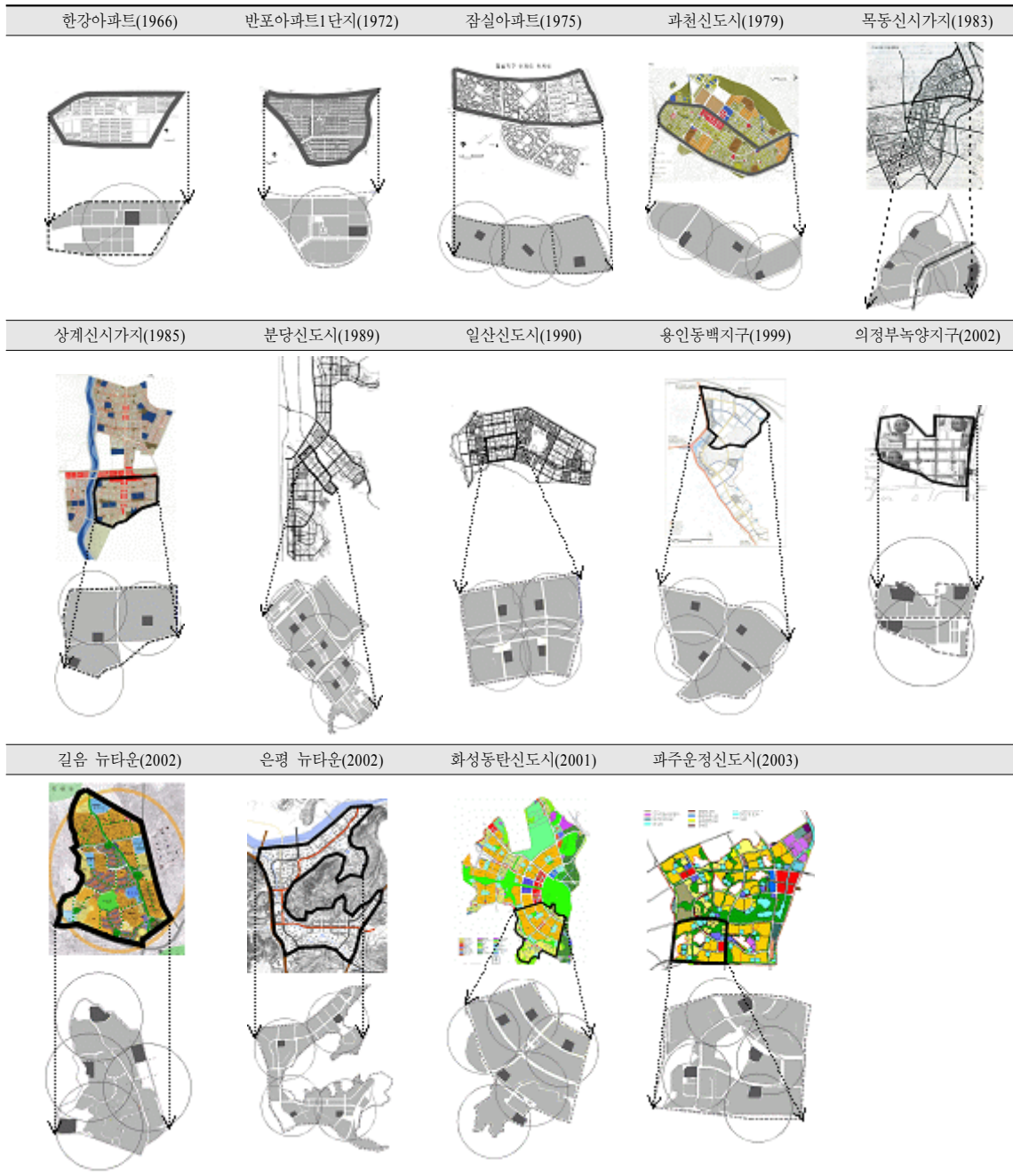
<표 31> 주요 분석대상 및 분석기준

분석대상	분석기준
생활권 시설배치 관계	학 교 상업시설 근린공원
생활권 연결 관계	대중교통체계 보행 및 녹도네트워크

분석 대상지의 규모, 밀도 등이 매우 다양하여 단순히 주거지 전체를 그대로 비교분석할 수 없기 때문에 초등학교를 중심으로 하는 근린주구 3~4개가 조합된 중생활권을 분석 대상으로 설정하였으며, 주거지 규모가 작은 한강아파트와 반포아파트는 전체단지를 분석대상으로 설정하였다. 사례별 분석대상 및 범위는 다음과 같다.4)

4) 근린주구의 크기를 산정하기 위해서는 1979년에 제정되어 현재 폐지된 “아파트지구개발기본계획에 관한 규정”에서 근린주구반경을 초등학교를 중심으로 400m로 규정하였고, 현행 “도시계획시설의 결정, 구조 및 설치기준에 관한 규칙”에서도 초등학교를 근린주구단위로 규정하고 있어, 초등학교를 중심으로 반경 400m를 근린주구 크기 산정의 기준으로 설정하였다. 은평뉴타운의 경우에는 기본계획에서 초등학교를 중심으로 반경 500m를 기준으로 근린생활권 영역이 설정되어 있어 이를 근린주구단위로 설정하였다.

<그림 1> 생활권 분석 대상 및 범위



4. 국내 주거지의 생활권 구성시스템 및 적용현황 분석결과

4.1 시설배치관계

생활권 구성시스템 중 시설배치관계를 분석하기 위해서 학교, 상업시설, 근린공원을 기준으로 시대별로 각 사례들의 생활권 구성방식을 분석하였다.

(1) 학교

주거지 계획에서 학교는 생활권의 기본단위가 되는 중심시설로서, 근린주구이론을 원론적으로 적용하여 계획된 한강아파트와 블록단위 생활권 계획개념을 적용한 잠실아파트 등의 1970년대 주거지에서는 근린생활권의 중심에 학교가 배치되었다. 이후 주거지 내에서 학교의 야간 공동화 현상, 운동장 소음 등에 대한 문제점이 발생되면서 가로변에 학교가 배치되기 시작하였다. 1980년대 목동신시가지를 비롯하여 1990년대 건설된 분당신도시, 일산신도시, 용인동백지구에서도 근린생활권 중심에 위치하고 있는 간선도로변을 따라 학교가 배치되었다.

<그림 2> 대상지의 학교 배치

구 분	사 례	적용실태
근린생활권 중심 (1970년대)	 반포아파트(1972) 잠실아파트(1975) 근린생활권 중심에 학교 배치	 반포아파트 단지내 학교 배치
생활권 외곽	 과천신도시(1979) 목동신시가지(1983) 의정부북양지구(2002)	 잠실아파트 단지내 학교 배치
가로변 (1980~ 2000 년대) 생활권 중심	 분당신도시(1989) 일산신도시(1990) 용인동백지구(1999) 화성동탄신도시(2001) 가로변을 따라 생활권 외곽 및 중심에 학교 배치	 상계신시가지(4단지) 단지내 학교 배치
복합커뮤니티 시설 (2000년대)	 길음뉴타운(2002) 판교신도시(2003) 학교를 비롯한 공공시설을 배치하여 복합커뮤니티 계획	 목동신시가지 간선도로변 학교 배치  용인동백지구 학교, 공원, 보행로 연계

대부분의 주거지 계획에서 생활권의 외곽이나 중심에 면하는 가로변을 따라 학교가 배치되었으며, 생활권 내에서 학생들이 안심하고 안전하게 자동차도로를 건너지 않고 학교에 접근할 수 있도록 자동차 도로와 만나는 부분은 육교, 언더패스 등을 설치하여 입체적으로 계획되었다.⁵⁾ 2000년대 이후에는 중심가로변에 학교를 배치하고, 학교와 공원, 녹지, 공공시설 등과 연계시켜 가로중심의 커뮤니티공간으로 조성하였으며, 학교를 한 곳에 집중적으로 배치하고 주민 편의시설을 학교 중심으로 복합화하는 지역커뮤니티센터를 계획하는 경향을 볼 수 초등학교가 생활권 범위설정의 기본단위로 작용은 하고 있으나, 과거와 달리 최근에는 초등학교가 생활권의 중심에 놓이기 보다는 인근 생활권, 지역커뮤니티 형성의 구심적의 역할을 할 수 있도록 안전성이 확보되면서 접근이 용이한 위치에 배치되는 경향을 보이고 있다. 특히 최근 계획된 신도시 지역의 경우에는 주거지 전체를 연결하는 보행로와 연계하여 초등학교가 배치되는 사례가 증가하고 있음을 알 수 있다(<그림 2>참조).

(2) 상업시설

주거지 계획에서 상업시설은 인접한 생활권을 연계하기 위해 가장 많이 활용되는 계획요소로서, 근린주구이론이 최초 도입된 1960년대 한강아파트, 반포아파트 등에서는 가로에 면한 노선상가가 시도되었다. 1970년대 근린주구이론이 본격적으로 적용되면서 블록단위의 생활권 계획개념에 따라 계획된 잠실아파트에서는 상업시설이 단지 내부에 배치되었다. 그러나 1980년대 이후, 잠실아파트의 폐쇄적인 블록단위계획방식에 대한 비판과 반성이 일어나면서, 주변 생활권간 연결을 위해 계획요소의 하나로써 상업시설을 활용하였다. 목동, 상계신시가지 등에서는 주거지 중심부에 선형의 중심상업시설구역을 배치하여 전체 주거지를 통합적으로 다루고자 하였으며, 분당신도시, 용인동백지구 등에서는 가로변에 상업시설을 배치하여 생활권을 중첩시키면서 생활영역을 확장시키고자 의도하였다.

최근 들어, 의정부북양지구, 은평뉴타운, 화성동탄신도시 등에서는 주거지 전체의 중심축에 생활가로를 배치하고, 생활가로변에 상업시설을 집중적으로 배치함으로써 자연스럽게 생활가로를 이용을 활성화시키고자 하고 있다. 실제 중심가로 주변에 상업시설이 집중배치되어 있는 경우, 거주자들이 활발하게 공간을 이용하고 있는 것을 볼 수 있다(<그림 3> 참조).

(3) 근린공원

주거지 계획에서 근린공원은 생활권을 연계하는 중요한 계획요소이며, 최근 쾌적한 주거환경에 대한 요구가 높아지면서 근린공원의 배치 및 계획방식의 중요성은 더욱 커지고 있다.

근린공원은 1970년대 이후 건설된 대부분의 대상지에서 근린생활권의 중심에 배치하는 경향이 나타났으나, 최근 들어 기존의 주변 자연자원과 연계하여 생활권 외곽에 근린공원을 조성하기 시작하였다. 1970년대 반포, 잠실 아파트 지구 등에서는 근린공원이 근린생활권의 중심에 위치하여, 해당 단지 거주자들을 위한 공간을 제공하는 것을 목적으로 블록별로 자체적인 소규모 공원을 배치하는 것이 일반적인 방식이었다고 할 수 있다. 이후 1980년대 과천, 목동 신시가지 등에서는 녹지공간을 전체 주거지 공간에서 배치하는 방식상에서 변화가 나타나, 녹지공간이 해당 지역주민들의 생활의 중심 장소로 사용될 수 있도록 의도하고자 하는 배치방식을 사용하고 있다. 따라서 주거단지 인근에 배치

5) 2002년 12월 제정된 “도시계획시설의 결정, 구조 및 설치기준에 관한 규칙”에서 초·중·고등학교에 보행자전용도로, 자전거전용도로, 공원 및 녹지축을 연계하여 설치하도록 규정하고 있다.

<그림 3> 대상지의 상업시설 배치

구 분	사 례	적용실태
<p>가로변, 생활중심 (1960~1970년대)</p>	 <p>한강아파트(1966) 반포아파트(1972) 과천신도시(1979)</p> <p>가로변에 상업시설을 배치, 생활권의 중심에 위치</p>	 <p>한강아파트 가로변 상업시설 배치</p>
<p>그린생활권 중심 (1970년대)</p>	 <p>잠실아파트(1975)</p> <p>근린생활권인 단지 내부에 상업시설</p>	 <p>상계신시가지 가로변 상업시설 배치</p>
<p>선형의 상업 시설 배치</p> <p>생활권 연계, 중첩 (1980 ~1990 년대)</p>	 <p>목동신시가지(1983) 상계신시가지(1985) 일산신도시(1990)</p> <p>선형의 상업시설계획으로 생활권의 연계 및 중첩 시도</p>	 <p>목동신시가지 선형의 상업시설 배치</p>
<p>생활권 중첩 부분 상업 시설 배치</p>	 <p>분당신도시(1989) 용인동백지구(1999)</p> <p>생활권이 중첩되는 가로변에 상업시설을 배치하여 생활권의 연계 및 중첩 시도</p>	 <p>분당신도시 생활가로변 상업시설 배치</p>
<p>주거지 전체의 생활가로변에 집중 배치 (2000년대)</p>	 <p>화성동탄신도시(2001) 길음뉴타운(2002) 은평뉴타운(2002)</p> <p>주거지의 중심축이 되는 생활가로변에 상업시설을 집중 배치하여 생활권 연계 및 중첩 시도</p>	 <p>용인동백지구 중심상업지역</p>

된 근린공원들을 통해서 인접 생활권으로까지 거주자들의 생활권이 자연스럽게 확장되는 결과를 가져왔다고 볼 수 있다. 2000년대 이후 계획된 용인동백, 과주운정⁶⁾ 등의 제2기 신도시에서는 주변의 자연환경과 주거지를 자연스럽게 연결시키기 위한 수단으로 근린공원과 녹도를 연결하는 계획 개념이 적극적으로 도입되었다(<그림 4> 참조).

<그림 4> 대상지의 근린공원 배치

구 분	사 례	적용실태
근린생활권 중심 (1970~1990년대)		 반포아파트 생활권 중심 근린공원
		
		
		
근린생활권 중심에 근린공원 배치		 목동신시가지 근린공원 연계
		
		
생활권 외곽 (2000년대)		 상계신시가지(2단지) 단지내 근린공원
		
		
		
중심가로변 배치 (2000년대)		 분당신도시 근린공원 연계
		
	중심가로를 따라 가로공원 계획	 용인동백지구 주변 자연환경 연계

6) 과주운정 신도시의 경우, 신도시 전체를 대상으로 하는 대규모 도시지역권 근린공원이 신도시 중앙에 위치하여 녹도로 연계되어 있으며, 이러한 도시지역권 근린공원과 연계된 도보권 근린공원 및 근린생활권 근린공원이 생활권 외곽에 배치되어 있다.

4.2 연결관계

(1) 보행 및 녹도 네트워크

주거지 계획에서 보행자전용로를 설치하고 녹도 네트워크를 구축하려는 계획개념은 1970년대 도시 차원의 생활권 설정을 처음으로 고려한 사례로 볼 수 있는 과천시도시에서 나타났다. 과천시도시에서는 중심상업지역을 중심으로 선형의 중앙공원을 배치하고 도시전체를 연결하는 보행자전용로를 설치하였다. 지역을 연결하는 간선교통은 우회하는 것을 계획원칙으로 하였으며, 보행자전용로가 자동차도로에 의해서 동선이 단절되지 않도록 지하보도를 설치하는 등 보행동선이 단절되지 않도록

<그림 5> 대상지의 보행 및 녹도 네트워크

구 분	사 례	적용실태	
보행 전용로 설치 (1979)	 과천시도시(1979)	 보행자전용로 노점상가 형성 과천시도시 관악산 등산로와 연계	
도시차원의 생활 공간계획을 전개한 과천시도시에서는 도시전체를 연결하는 보행전용로 및 녹도 조성			
보행 전용로 및 녹도 연계 (1980~ 1990년대)	 목동신시가지(1983)	 목동신시가지 상업지구 연계  상계신시가지 근린공원 연계  용인동백 근린공원 및 통학로 연계	
	 상계신시가지(1985)		
	 분당신도시(1989)		
	 일산신도시(1990)	 용인동백지구(1999)	 화성동탄신도시(2001)
학교와 보행 및 녹도축의 연계			
생활가로 조성 (2000년대)	 길음뉴타운(2002)	 용인동백 안전한 통학로	
	 은평뉴타운(2002)		
	 과주운정신도시(2003)		
주거지의 중심가로를 학교와 공원 등과 연계, 지구 내 녹도와 연결하여 가로 공원화			

입체적인 계획방식을 적용하였다.)

1980년대 이후, 주거지 전체를 보행 및 녹도 네트워크를 구축하여 하나의 생활권을 구성하는 계획방식이 정착되었다. 목동, 상계신시가지는 선형의 녹도 및 보행중심축을 바탕으로 근린공원, 상가 시설, 학교 등을 배치하고 각각의 주거단지에서 보행로를 통해 루프형식으로 연계되었다. 이후 분당, 일산 신도시에서도 중앙공원을 중심으로 보행자전용로와 녹도로 연결하는 생활권 계획개념이 적용되었다. 2000년대 이후, 주거지 계획에서는 생활중심축을 설정하여 중심가로변에 학교, 공공시설, 상업시설, 근린공원 등을 집중적으로 배치함으로써, 가로를 단순히 통행을 위한 공간이 아닌 일상생활의 공간으로 활용하려는 생활가로 계획개념이 적용되었다.)

최근 계획사례들의 경우에는 주거지 전체의 보행동선이 단절되지 않도록 근린공원, 녹지, 공공공지 등을 중앙공원과 연계하여 보행 및 녹도 네트워크를 구축하고 있으며, 이와 연계하여 자전거 전용도로를 설치하고 있다.) 특히, 각 생활권의 중심인 초등학교와 연계되는 보행자전용로에는 어린이가 자동차 도로를 건너지 않고 학교에 갈 수 있도록 보행육교를 설치하는 등 안전하고 쾌적한 보행환경을 조성하고 있다.

(2) 대중교통체계

대중교통을 중심으로 하는 생활권 계획방식은 과천시신도시에서부터 시작되었다고 볼 수 있다. 과천시신도시의 경우, 지하철역을 중심으로 반경 600m 범위를 지하철 이용권으로 설정하여 주거지를 계획하였다. 이후 1980년대 계획된 분당신도시, 일산신도시 등에서도 지하철역을 중심으로 하는 주거지 계획은 계속되었다.

그러나 지하철역을 중심으로 도시 전체를 하나의 생활권으로 연계하지 못하였으며, 지하철 이용권의 범위도 도보로 이동하기에는 거리가 적절하지 않게 설정되어 있어서 대중교통중심의 생활권 계획개념으로는 미흡하다고 할 수 있다.) 최근 들어 승용차 이용을 줄여 대도시 교통 혼잡을 해소하고 쾌적한 도시환경을 조성하기 위한 대중교통시스템 구축을 추진 중에 있다. 일산신도시에는 경기도에서 추진 중인 대중교통기반시설 확충사업의 일환으로 고양시와 서울시를 연결하는 간선급행버스(BRT) 시스템을 설치하였으며, 파주운정 신도시에서는 대중교통중심개발(TOD) 계획개념을 적용할 계획이다.)

7) 보행자전용로는 간선도로를 중심으로 지하철역에서부터 관악산 입구까지 연계되어 지역주민을 비롯한 외부의 등산객이 주로 이용하였으며, 반대쪽으로는 별양동 단독주택지역과 근린공원으로 연계되었다. 특히, 별양동 단독주택과 4, 5단지 사이에는 굴다리 재래시장(유도구역 노점상)이 설치되어 인근 지역주민의 이용이 높다. 그러나 재래시장 위생상의 문제를 제기하면서 재래시장을 철거하고 원래의 기능을 회복해 줄 것을 요구하는 민원이 발생하고 있기도 하다.


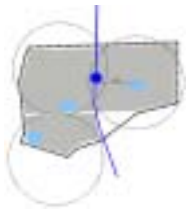


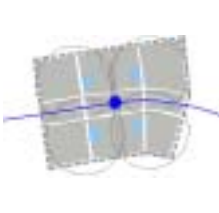





8) 2002년 12월 제정된 “도시계획시설의 결정, 구조 및 설치기준에 관한 규칙”에서 초·중·고등학교에 보행자전용도로, 자전거전용도로, 공원 및 녹지축을 연계하여 설치하도록 규정하였다.

9) 자전거 설치 관련 법규는 1995년 제정된 “자전거 이용활성화에 관한 법률”로서 자전거도로 및 자전거주차장 등 자전거 이용시설의 설치, 유지관리 등에 관한 사항과 자전거도로의 이용방법 등을 규정하고 있다.

10) 분당신도시의 경우, 지하철역을 중심으로 하는 주거지 계획이 되어있지만, 지하철역의 이용범위가 보행으로 이동하기 어려운 규모로 설정되어 있어, 결국 자동차 이용을 유발하는 있는 것으로 나타났다.

11) 파주신도시의 경우, 주거지에서 도보로 5분 이내에 접근할 수 있는 간선급행버스(BRT) 시스템을 구축하여

<그림 5> 대상지의 대중교통체계

구 분	사 례			적용사례
지하철역 중심 생활권 계획 (1980~2000년대)	 <p data-bbox="389 595 577 629">과천신도시(1979)</p>	 <p data-bbox="635 595 845 629">상계신시가지(1985)</p>	 <p data-bbox="900 595 1082 629">분당신도시(1989)</p>	 <p data-bbox="1129 555 1362 618">분당신도시 지하철역 입체가로 연계</p>
	 <p data-bbox="389 864 577 898">일산신도시(1990)</p>	 <p data-bbox="647 864 833 898">길음뉴타운(2002)</p>	 <p data-bbox="900 864 1082 898">은평뉴타운(2002)</p>	 <p data-bbox="1129 864 1362 927">분당신도시 지하철역과 마을버스 연계</p>
지구순환 교통중심 생활권 계획 (2000년대)	 <p data-bbox="357 1240 852 1274">화성동탄신도시(2001) 광주운정신도시(2003)</p>			 <p data-bbox="1145 1281 1347 1344">일산신도시 간선급행버스 운행</p>
	<p data-bbox="357 1281 1123 1379">광역버스정류장 중심의 생활권 계획(생활권 내 순환버스 운행) TOD개념 도입 및 지하철역 중심의 광역교통망과 지구 내 순환교통체계 구축(BRT 운행)</p>			

5. 결 론

본 연구에서는 국내 주거지의 생활권 계획 및 공간구조 특성을 파악하기 위해서 근린생활권을 기본 단위로 하는 중생활권 영역을 대상으로 생활권 구성방식을 비교 분석하였다. 특히, 학교, 근린공원, 상업시설 등의 배치관계와 보행을 중심으로 하는 생활권 연결관계를 중심으로 생활권 구성 시스템을 분석하였다. 분석결과, 국외 생활권 계획 흐름과 같이 자기완결적인 생활권을 구성하려는 계획방식에서 점차 인접 생활권으로의 개방, 연계의도를 통해 생활권의 범위를 보다 도시공간으로 확장하려는 경향을 보이고 있다. 특히, 최근 계획된 주거지에서는 과거와 비교하여 전체 주거지를 하나의

운정역에서 파주출판문화단지를 거쳐 서울도심까지 연결할 계획이며, 경의선 철도를 복선전철로 설치하여 서울도심까지 30분 만에 도착할 수 있는 직행열차를 운행할 계획이다. 또한, 운정역을 중심으로 상업 및 업무시설, 주거시설, 공원녹지 시설, 광장 등을 조성하고, 운정역에는 복합환승센터를 설치할 계획이다.

통합된 유기적인 생활공간으로 인식하고, 보다 친환경적, 친보행적인 주거지 공간을 구현하기 위해서 변화하고 있는 것으로 파악된다.

<표 5> 국내 주거지의 생활권 계획개념 및 적용실태 분석 종합

구 분	분석기준	1970년대	1980년대	1990년대	2000년 이후
생활권 시설 배치 관계	학교	근린생활권 중심 배치	가로변따라 생활권 외곽배치	가로변 따라 생활권 중심배치	지역 복합커뮤니티의 중심 으로 기능하도록 배치
	상업시설	가로변 생활중심 배치	선형상업축 배치 시도	생활권 중첩된 가로변에 상업시설 배치	주거지 중심 생활축에 상업 시설 집중배치
	근린공원	근린생활권 중심 배치 -자족적인 주거단지 계획	→		- 생활권 외곽 배치 : 주변환경과의 연계 고려 - 중심가로변 가로공원 계획
생활권 연결 관계	보행 및 녹도네트 워크	도시전체 연계 보행로 계획 구성 시도	보행전용로와 녹도축의 연계시도		생활가로조성-주거지 중심 가로를 학교, 공원등과 연계하여 가로공원화
	대중교통 체계	-	지하철역 중심의 생활권 계획		지구순환 교통 중심 생활권 계획
총 합	자족적 생활권 계획개념 유지	생활권의 연계 및 중첩을 통한 확장 시도			보행중심 및 대중교통 중심 생활권 계획개념 확산

향후 생활권 개념은 닫힌 공간의 범위로 인식하기보다는 거주자의 생활범위를 기준으로 거주자의 개별적인 생활의 범위를 수용하는 공간단위로 규정하는 것이 타당할 것이다. 흔히 우리의 일상생활들이 일어나는 공간들은 어떤 물리적인 경계를 기준으로 확연히 분류될 수 없다. 따라서 고정된 공간 범위를 대상으로 하는 생활권 개념보다는 다양한 특성을 가진 다수의 생활권간의 연계 및 중첩을 통해 유기적인 생활권 계획방식이 적용된다면, 이는 궁극적으로 거주자의 공간선택성의 증가로 이어짐으로써 거주자로 하여금 풍부한 공간적 체험이 가능하게 할 수 있을 것이다. 따라서 이를 위해서는 시설 배치기준, 연결관계 등의 측면에서 학교, 보행로 등의 여러 가지 계획요소들을 이용해서, 거주자들의 생활영역이 자연스럽게 주변 생활권으로 확장되고, 이를 통해 도시공간 전체가 하나의 일상의 생활 공간으로 인식될 수 있도록 계획해주는 것이 필요하다.

[참고문헌]

1. 오병록, 김기호(2007), “기성시가지내 뉴타운의 생활권계획에 관한 연구”, 한국도시계획학회지
2. 최정민, 양재섭, 김창기(2006), “서울시 생활권계획의 운영실태와 개선방향에 관한 연구”, 서울도시연구
3. 백혜선, 황규홍, 권혁삼, 정경일, 서수정, 정화진, 배용규(2006), “한국 주거지 계획에 적용된 도시 설계 개념 고찰-생활권 계획을 중심으로”, 대한주택공사 주택도시연구원

4. 고승용(2006), “대중교통중심개발에 의한 운정신도시 교통체계 구축계획”, 과주운정 도시개발 국제 워크숍
5. 김보아, 류중석, 배용규(2005), “신도시 근린생활권 변화에 관한 연구-분당신도시를 사례로”, 한국 도시설계학회 2005년 추계학술발표대회 논문집
6. 권성실, 오덕성(2004), “컴팩트 도시의 지속가능한 도시모형으로서의 가능성 연구”, 한국도시설계 학회지
7. 김영화, 박선경, 하재명(2003), “뉴어바니즘 도시의 공간구조 특성에 관한 연구”, 한국도시설계 학회지
8. 김영재, 한동수(2002), “도시 주거지 근린관계분석을 위한 방법론연구”, 대한건축학회지
9. 권영중, 오재학 외(2001), “대중교통지향형 도시개발의 추진과제와 전략”, 교통개발연구원
10. 강인호(2000), “주거지 계획에서 단계구성론의 형성과 전개에 관한 연구”, 대한건축학회지
11. 공동주택연구회(1999), “한국 공동주택계획의 역사”, 세진사
12. 손세관(1993), “도시주거 형성의 역사”, 열화당
13. Philippe Panerai, Jean Castex & Jean-Charles Depaule(2004), “Urban Forms”, Architectural Press
14. David Scher(2003), “City Comforts: How to Build an Urban Village”, City Comforts Inc
15. John A. Dutton(2000), “New American Urbanism”, SKIRA
16. Peter Katz(1994), “The New Urbanism: Toward an Architecture of Community”, McGraw-Hill