

신흥국 도시에서 도로 개발이 커뮤니티와 도시형태 변화에 미치는 영향*

- 베트남 다낭을 중심으로 -

원세형

서울주택도시공사 서울시정책수출사업단

I. 서론

새로운 도로 인프라스트럭처의 건설은 지역 경제성장을 이끄는 요소로 간주되어 왔으며(Cervero, 2009; Kelly, 1994; Polzin 1999), 도시 공간을 형성하거나 확장시키면서 도시형태를 변화시키고 있다(Madanipour, 2006; Southworth and Owens, 1993). 그럼에도 불구하고, 도로 개발이 주변의 사람과 주변 환경에 미치는 직접적인 효과에 대한 연구는 잘 알려지지 않았다. 도시화가 빠르게 진행 중인 아시아 신흥국의 상황에 맞는 좋은 도시 환경을 조성하기 위해서는 도로 개발이 커뮤니티와 도시형태 변화에 미치는 효과를 파악하고, 이를 공간계획에 반영하기 위한 도시데이터 기반의 실증 연구가 필요한 시점이다.

II. 연구방법

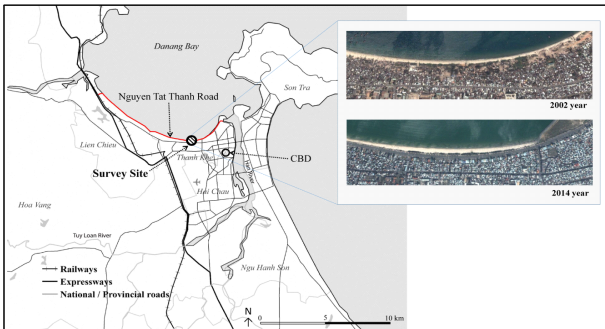


그림 1. 연구 대상지 지도

본 연구는 최근 도시 인프라를 활발하게 확충하며, 빠른 도시화와 높은 경제성장(IMF, 2017)을 이루고 있는 베트남 다낭의 도시환경 변화를 주목했다. 그 중에서도 2003년에 다낭만을 따라 개통된 폭 40m, 길이 12km의 Nguyen Tat Thanh 도로 주변이 연구대상지로 선정되었다. 도로 개발이 주변 사람과 물리적 환경 변화에 미치는 영향을 파악하기 위하여 도로주변에 살고

있는 건물주인 혹은 직계 가족 총 460명을 대상으로 도로 개발을 전후로 사람들의 사회경제적 변화에 대한 심층인터뷰가 이루어졌으며, 이용하는 공간의 특징이 조사되었다. 그리고 도로 개발 후 도로에 인접하여 형성된 다섯 개의 신시가지 조성 프로젝트에 대한 건설과 진행과정, 형태와 디자인의 특성 등이 분석되었다. 마지막으로 다낭과학기술대학 건축학과 교수진과 다낭시 도시계획 공무원, 민간 개발자에 대하여 전문가 인터뷰가 실시되었다. 이를 통한 논문의 세부 목적은 다음과 같다.

- 1) 도로개발이 주민과 근린에 미치는 전반적인 효과 파악
- 2) 이동성 변화의 특성과 도시 경관에 주는 영향 분석
- 3) 도로개발에 따른 도시형태 변화의 특징 추정

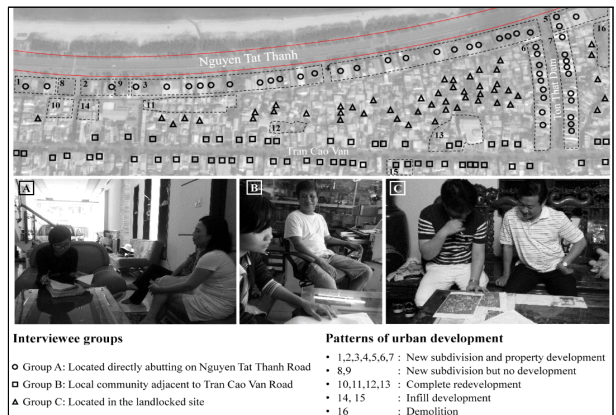


그림 2. 도로개발의 효과 파악을 위한 세 개의 인터뷰 그룹

III. 연구결과

1. 인구유입 촉매이자 원주민 정착유도 장치로서의 도로건설, 접도에 따른 사회경제·물리적 차이 발생

이 지역에서 도로 개발의 결과는 주택 개발, 건물 밀도 및 용도, 소득 수준, 출퇴근 거리 및 직업 유형을 포함하여 시간 경과

*: 본 내용은 서울대학교 박사학위 논문을 요약한 것임.

에 따라 상당수의 도시 변화와 밀접하게 관련이 있었다. 이 변화는 새로운 도로에 인접한 지역에서 더욱 두드러졌다. 거주민 중 약 46%의 사람들이 도로건설 후에 유입된 이주민들이었는데, 이들 중 상당수가 새로운 도로에 인접하여 정착했기 때문이다. 상대적으로 경제적 여유가 있는 이주민들은 도로에서 떨어진 다른 지역과 비교하여 비교적 큰 규모의 상업 용도를 수용함으로써 토지를 자본화했다. 이와는 달리, 블록 내부 영역은 도로 개발 후 주거 지역을 더욱 살기 좋은 근린 환경으로 유지하고자 하는 원주민들에 의해 필지단위에서 작은 규모의 공간이 변화된 도시환경에 적응 가능한 형태로 활발하게 재이용되면서 근린 환경이 변화되었다.

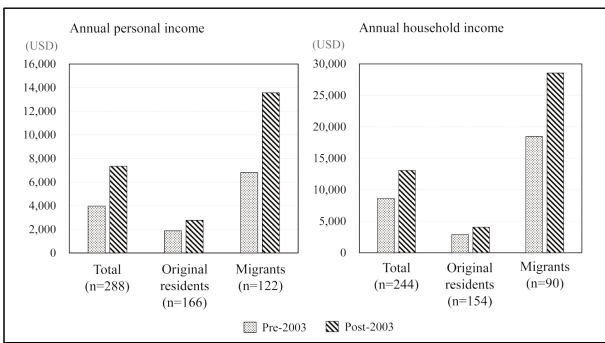


그림 3. 도로개발 전후 소득변화 비교

2. 원주민과 이주민별 이동성 활용 방식 차이 발생, 이에 따른 공간의 규모와 용도 결정

도로개발로 인하여 전반적인 이동성이 향상되었음에도 불구하고, 그 효과는 원주민과 이주민에게 다르게 작용했다. 분석 결과, 원주민들은 이주민보다 더 긴 통근 거리를 감내했으며, 이는 도로 개발 후 일자리가 크게 분산되는 것과 관련이 있었다. 원주민과 비교했을 때, 이주민들은 종종 직주균형을 이룬 혼합용도의 커뮤니티를 형성하며, 새로운 도로 가까이에 정착했다. 그러나 이들은 통근과 관련 없는 이동에서는 원주민보다 훨씬 긴 거

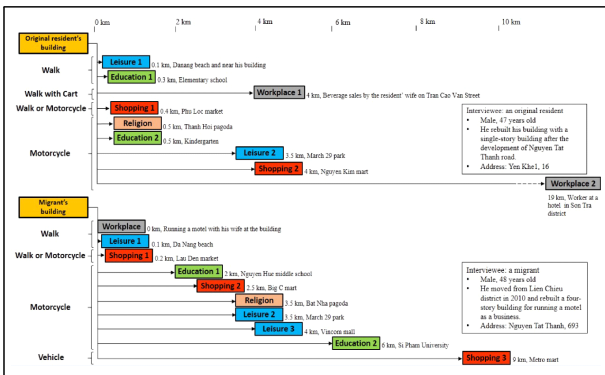


그림 4. 도로개발에 따른 원주민과 이주민의 이동성 비교

리를 이동했다. 도시 공간 이용의 측면에서 원주민들은 개인 소유의 옥외 공간을 소규모로 변형시켜 일상적 삶의 공간을 개선했다. 반면에 이주민들은 규모가 큰 숙박 시설과 고급 주거용 건물을 소유하여 이 지역의 상업가로 형성에 기여했다.

3. 관습적 도시형태의 진화와 중심공공공간으로서 그늘진 구간

도로와 인접하여 진행된 다섯 개의 도시개발 프로젝트 분석결과, 도시개발과정에서 관습적 도시형태가 일상에서 더 많은 공공공간 이용에 편리한 구조로 진화중임을 확인할 수 있었다. 이 과정에서 의도되거나 우연히 형성된 그늘진 구간(shaded paths)은 가로 공간의 활발한 이용을 위한 핵심적인 요소였다. 그럼에도 불구하고, 도시브랜딩을 위한 대규모 도시개발 사업의 마스터플랜은 부동산 투자를 위한 수단으로 전락했고, 승인된 계획안이 빈번하게 변화되면서 과도한 공기 지연과 도시 공간의 질 하락에 영향을 미치고 있었다.

IV. 결론

이 연구는 다음의 시사점을 갖는다. 인프라건설과 개발 사업이 거의 동시에 이루어지는 신흥국의 도시 환경에서 개발의 이익을 다양한 주체가 조화롭게 공유하면서 도시 공간의 질을 담보하기 위해서는 개발이 주변에 미치는 효과를 예측하고, 이용자 행태가 근린이나 지역계획 수준에서 충분히 고려된 커뮤니티 니즈 기반의 정교한 계획과 설계가 이루어져야 한다. 그리고 국내외의 자본에 의해 이루어지는 다양한 도시개발사업을 성공적으로 이끌기 위해서는 공공이 개발에 대한 뚜렷한 비전을 수립하고, 공공과 민간의 역할이 매우 구체화된 상태에서 개발이 진행되어야 한다.

참고문헌

1. Cervero, R.(1996) Jobs-housing balance revisited: Trends and impacts in the San Francisco Bay Area. Journal of the American Planning Association 62(4): 492-511.
2. IMF(2017) Regional Economic Outlook: Asia and Pacific, 2017.
3. Kelly, E. D.(1994) The transportation land-use link. Journal of Planning Literature 9(2): 128-145.
4. Madanipour, A.(2006) Roles and challenges of urban design. Journal of Urban Design 11(2): 173-193.
5. Polzin, S. E.(1999) Transportation/land-use relationship: Public transit's impact on land use. Journal of Urban Planning and Development 125(4): 135-151.
6. Southworth, M. and P. M. Owens(1993) The evolving metropolis: Studies of community, neighborhood, and street form at the urban edge. Journal of the American Planning Association 59(3): 271-287.