

공업지역의 오픈스페이스 조성을 통한 다기능화

- 덕천로 48번길을 중심으로 -

이윤정 · 최현철 · 이사벨라
서울대학교 환경대학원 환경조경학과

I. 서론

1. 연구 배경 및 목적

1960년대 초부터 불기 시작한 경제개발계획의 시행과 더불어 시작된 산업단지 개발은 산업화를 뒷받침하는 주요한 수단으로 국토의 균형발전과 지역경제 활성화 및 국가경제발전의 중추적 역할을 수행하였다. 지난 50여 년 동안 경공업에서 중화학공업, 첨단산업, 지식기반산업, 녹색성장산업으로 끊임없이 변모하며, 국가 주력산업의 핵심적 역할을 수행하였다. 하지만 이러한 국가산업단지는 노후화라는 위기에 봉착해 있다. 착공한지 20년이 경과했을 때 노후화됐다고 판단하는데 공업단지의 경우 약 70%(28개)가 노후산업단지인 것이다. 현재 노후한 공업단지들이 떠나고 지식산업센터의 새로운 모습으로 탈바꿈되어 가고 있다. 특히 주거지역, 공업지역과 상업지역이 삼원화 되어 공존하는 한 도시의 단절된 공간을 선정하여, 지역 사회와 노후한 공간을 좀 더 밀착되게 연계를 모색하고, 새로운 개발을 통해 산업단지의 경쟁력을 제고한다. 또한 지역주민과 공업지역의 근로자들의 환경을 개선하고, 공업단지에 오픈스페이스를 통한 기능 다각화를 만들어 도시 재생을 실현하여 지역경제 재활성화를 촉진하고자 한다.

2. 연구방법

본 연구의 대상지는 '경기도 안양시 만안구 덕천로 48번길'로 정하고, 공업지역의 출퇴근길 근로자들이 몰려 이동의 어려움이 산재하는 길이며, 안양천으로 연결되어 있는 만안구와 동안구를 잇는 산책로, 교통과 이용객들에게 중요한 핵심이 되는 도로이다. 촬영기기로 규칙적으로 촬영하여 교통의 흐름과 근로자들의 이동하는 경로를 파악한다.

시간대별 이용자수와 요일별 이용객수를 분석하고, 주거지역의 지역 주민과 공업지역의 근로자들의 대화와 접촉을 통하여 이용자 행태와 설문 조사의 연구를 통해 공업지역에 보다 현실적이고, 다기능적인 용도의 오픈스페이스를 조성하여 합리적인 설계를 제안한다.

II. 본론

1. 대상지 소개와 니즈 분석

60년대만 해도 대부분의 지역이 농경지였다. 명학역과 주립지하도에 이르는 경부선 철도변은 아카시아 동산이었다. 산업화의 물결을 타고 안양냉동, (주)삼풍, 대영모방, 동화약품 등 크고 작은 공장들이 속속 들어서면서 덕천마을 남쪽은 공업지대로 변하였다. 아파트를 비롯한 다세대 주택들이 많이 건축되면서 공업과 상업 주거지역이 공존하기 시작했다.

'덕천로 48번길'은 안양시 만안구의 명학역과 안양천을 잇는 동서 520m의 길로 이 길의 하부에는 수리산으로부터 철길을 건너 안양천으로 흘렀던 물길이 존재하지만, 90년대부터 차차 복개되면서 도로와 주차장으로 바뀌어 현재는 그 모습을 찾을 수 없다. 1977년 경인공업지대(안양) 조성 초기쯤은 농수로로 사용되었으며, 1992년 일부 구간이 복개되면서 주차장으로 이용되었다. 전체 구간이 복개되고 전체가 주차장으로 이용된 건 1990년대 중반이다.

주로 이용객들은 만안구, 동안구, 안산, 의왕, 시흥, 군포 등 다양한 주변 도시에서 접근하고, 도보는 45.5%로 이동하며, 지하철은 33.3%로 대중교통과 도보이용의 합계가 84.8%로 자가 이용(15.2%)보다 이용수치가 높다. 그럼에도 부족한 주차공간, 근로자들 쉼터, 산책로, 공원 등 오픈스페이스 부재, 특정 시간대 보행자와 차량의 충돌 현상으로 혼잡하고 위험하여, 공업지역과 교통 위주의 단편적이고 도로로 사용하고 있다.

야간 시간대 조도차는 덕천로 48번길 외에 이면도로 및 안양

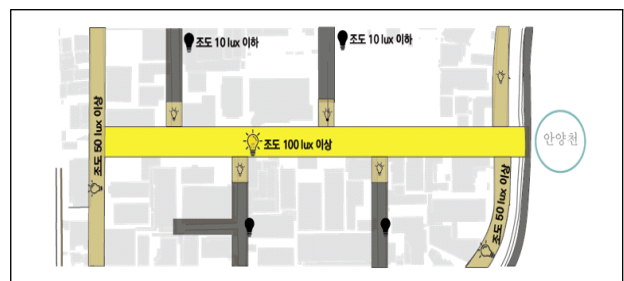


Figure 1. 야간 시간대 조도차

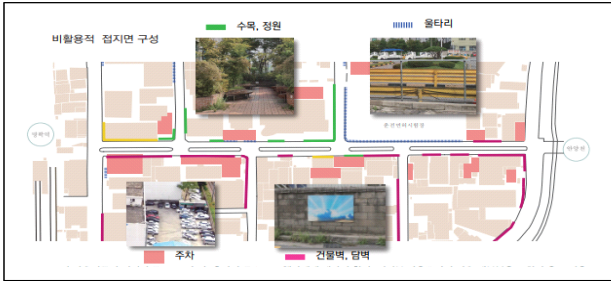


Figure 2. 도로 접지면

천변 조명 시설 미비로 조도 10lux 이하로 어두워서 야간 시간대 활동이 부적합한 환경이다.

도로 사유지들의 접지면 중 78% 가벽, 울타리 등으로 보행자에게 배타적인 환경이었고, 전면부 가용공간의 경우, 대부분 주차장용 도로로 이용 중이다.

III. 디자인 프로세스 및 마스터플랜

계획의 구분 구상은 중앙 통로의 도로가 유기적인 형태로 다시 디자인된다. 가장 시급한 주차 문제 해소를 양측 편재 도로를 한쪽으로 통합하고, 민간 공개공지 연계 오픈스페이스 조성이다. 각 건물의 옥상주차와 안양 시청의 공개공지 매입으로 주접 지하차도 옆 주차장 조성(안양 7동 212-3 번지 일원)사업 구성 중인 곳으로 흡수되어 어느 정도 주차 해소가 될 수 있다. 이면도로의 노상 주차장 제거를 통한 넓은 보도와 자전거 도로를 확보한다.

오픈스페이스 조성으로 네 개의 파트로 나뉘게 된다.

첫째, '연결'존(zone)으로 명학역에서 덕천로 48길을 잇는 입체육교 및 승강기가 도입이 되어, 특히 출퇴근길 안전 및 이동성 확보, 보행 환경 개선이 될 수 있다.

둘째는, 와이파이존(zone)으로 지역 자원을 활용한 방법으로 LG 사옥과 연계하여 와이파이를 사용하며, 누구나 설 수 있는 컴퓨터와 퍼스널 모빌리티의 플랫폼을 만든다.

셋째는, '활동'존(zone)은 넓은 광장을 중심으로 자연 녹지를 조성함으로써 지역 주민과 공장 근로자들의 건강을 위한 힐링장소와 소통의 공간으로 만든다.



Figure 3. 마스터플랜

넷째는, 내이쳐존(zone)으로 안양천으로 연결되는 산책로로서 자연으로 이어지는 생태 통로를 조성한다.

단계적 프로세스로는 도로 체계 개편을 통한 가로수 식재를 통해 현재 직사광선에 노출된 공간에 그늘을 만들어 주고, 신재생에너지(태양광 발전) 패널을 활용한 퍼골라(Pergola)를 존(zone)별로 설치해준다. 또한 조명이 탑재된 스트리트 퍼니처를 이면도로에 설치함으로써 야간의 낮은 조도를 올려줌으로써 이면 도로의 안전을 유지한다. 이곳저곳 존치되어 있는 오래된 벽돌 건물과 박공지붕의 역사적 문화 가치가 있는 건물을 살리고 보존하여 공업지역의 특성을 살린다. 지역사회에 활용가능한 문화자원을 통해 지역주민의 문화적 욕구 충족은 물론 경제성 창출도 꾀할 수 있다.

따라서 공업단지의 새로운 역할이 요구되고 있는 현실을 고려하여 기존 공단의 운영 및 시설 측면을 포함한 산업단지 재활성화의 중요성이 더욱 높아지고 있다.

공업단지 내에 오픈스페이스 조성을 통해 주변 건축물의 리모델링과 녹지, 도로 등 인프라가 형성이 되면 일자리, 지역의 가치상승, 기반시설의 확보 등 긍정적인 효과를 가져오길 기대한다.

참고문헌

1. 한연오, 양승호, 박태원(2016) -노후산업단지 재활성화 계획요소와 우선순위 선정에 관한 연구:한국도시계획학회지.
2. 김인선, 김영실, 서정훈, 최왕돈(2010) -도시재생을 위한 컬러노믹스적 접근에 관한 연구:문래동 성화지역을 중심으로, 대한건축학회 논문집 계획계.