

집합주택단지 생활가로 조성 사례의 활용과 계획적 의미 분석

Empirical Analysis and Planning Implications for Community Street in Housing Complexes

김진성*
Kim, Jin-Sung

이현진**
Lee, Hyun-Jin

양우현***
Yang, Woo-Hyun

Abstract

In Korea, open spaces of urban housing do not serve residents as "regular living areas". We carried out research on the "streets" of urban housings in that the meaning of traditional "streets", playing roles which are not only means of passage but also boundary of life, cannot include present meaning of "streets" of the urban housing. This research is to propose the direction of planning Community Streets for the recovery of the public- and communal urban housing's streets, researching the present employment condition of Community Streets that were prepared recently. Working with 3 complexes which have been completed since 2000, We studied the present employment condition and planned significance, according to the conditions of their surroundings, the physical conditions of Community Streets, and the relationship among main apartment buildings, open spaces, and facilities. From this study, We came up with several suggestions that can present the planning line of Community Streets. Therefore this research is to create the Community Streets for the activity of the streets, the recovery of the community, and improvement of ambulatory environment.

Keywords : Community Street, Street-Vitalization, Community-Space, Life Space, Complex Plan

주요어 : 생활가로, 가로활성화, 커뮤니티공간, 생활공간, 단지계획

I. 서론

1. 연구의 배경

본 연구는 우리나라 공동주택단지의 가로와 주거동 주변 공간이 거주자들의 일상적인 생활공간으로서 기능하지 못하고 있다는 문제의식에서 출발하였다. 특히 통행뿐만 아니라 생활영역인 '길'의 의미가 집합주택단지 도로에서는 퇴색되어 있다는 점에 유의하였다.

오늘날 우리나라 대표적인 주거형식이 된 집합주택단지는 대부분 외부에 대해 폐쇄적인 자체 완결적 영역으로 계획되었다. 또 단지로의 접근과 통과 기능을 담당하여 많은 차량교통이 발생하는 단지 외곽도로는 단지의 폐쇄성을 주도하여 도시와 절연된 거주환경을 형성하는 직접적인 원인이 되었다. 이런 폐쇄성을 우리나라 집합주택단지의 한계로 인식하면서 1990년 초 뉴어버니즘(New Urbanism)과 같은 계획이론의 영향으로 차량 위주의 거주환경에서 탈피하고자 하였다. 즉, 보행환경과 공동체 의식을 중시하고 계층별 격리이나 무차별 재개발, 시가지 확산을 방지할 수 있는 사회경제적, 물리적으로 안정된 거주환경을 형성하려는 노력에 관심을 가지게 되었다.

이러한 계획이론의 변화로 최근 몇 년간 MA설계나 현상설계에서 단지내 생활가로 구현이라는 구체적인 개념으로 표현하기에 이르렀다. 이에 집합주택단지의 거주환경 변화를 주도하는 개념인 생활가로는 실제적으로 어떻게 조성되었고 어떻게 활용되고 있으며 거주활동에 미치는 영향은 무엇인지에 대한 면밀한 검토가 필요한 시점이라 하겠다.

2. 연구의 목적과 방법

이 연구는 첫째, 과거 우리나라의 대표적인 집합주택단지의 단지내 활동가로의 특성과 활성화 요소를 파악하고, 생활가로는 연관된 국내외 사례나 이론을 참고하여 우리나라에 적용된 생활가로의 개념을 정리하고자 하였고, 둘째, 생활가로는 계획되고 실제 조성된 단지를 사례로 계획 내용과 활용 특성을 분석하여 생활가로 활성화 요인을 해석하고, 마지막으로 이를 근거로 집합주택단지에서 생활가로의 계획적 의미를 찾아보고자 한다.

연구방법은 관련 문헌을 통한 이론연구로 생활가로 개념을 정립하고, 도면 분석과 현장 조사를 통하여 국내 대표단지의 가로 특성을 도출하였다. 그리고 생활가로 계획 사례는 도면 정리와 자료조사 후 3회에 걸친 현장답사를 통하여 실측, 행태 관찰, 면담조사의 방법으로 활용 상태를 분석하였다.

*정회원(주저자), 중앙대학교 대학원 건축학과 박사과정, 대한주택공사 연구원
**정회원, 중앙대학교 대학원 건축공학과 석사과정
***정회원(교신저자), 중앙대학교 건축학부 교수

II. 우리나라 집합주택단지 중심활동가로의 특성

1. 주거지 가로의 의미

가로(street)는 도시구성의 필수 요소로, 차량소통을 목적으로 하는 도로(road)와 달리 도시생활 환경의 형태와 규모를 규정하는 주요 옥외생활공간이다. 한편 20세기 근대 도시계획은 효율성 위주의 도로계획이 강조되면서 가능한 보차를 분리하고 직선으로 계획하는 도로를 선호하는 경향이 있었다. 그러나 1980년대 이후 보차공존, 보행우선의 기치 아래 안전한 보행이 중시되는 가로가 계획되어, 길은 사회적 활동이 가능하고 경관요소로 작용하는 도시공간이 되었다. 특히 주거지에서의 가로는 차량접근 이외에도 근린활동과 사회적 접촉 등 다양한 활동이 일어나는 장소로서의 가치가 증대하여, 주택과 외부공간과 적극적인 관계를 형성하여 연계공간으로 활용하기 위한 다양한 계획기법이 연구되고 있다.

2. 국내 집합주택단지의 활동가로 고찰

생활가로의 개념이 적용되기 이전 우리나라 집합주택단지에서도 생활가로와 유사한 개념의 단지 내의 도로가 존재하였다. 대표적인 대규모 집합주택단지들을 분석한 결과 네 가지 개념의 가로가 중요한 활동공간으로 계획되고 사용되었음을 알 수 있다.

1) 노선상가

- 동부이촌동 한강아파트(1966~1971)

한강변 동서방향의 장방형 단지로 단지를 관통하는 중심도로에 면한 3개 주동의 1~2층에 상가를 배치하여 노선상가 형식으로 계획되었다. 이 상업복합 주동은 지구 전체의 편익기능을 담당하도록 계획되었다.

- 반포 주공1단지(1972)

도시성 구현을 위한 실험적 단지로 중심가로에 면한 주동 저층부를 상가로 계획하였다. 이 도로변 상업기능은 주거와 도시 공간을 자연스럽게 연결하고 가로 활성화를 도모하는 장치로 활용되었다.

표 1. 노선상가 사례

사례	배치도	활동가로
동부 이촌동 한강 아파트		
반포 주공 1단지		

2) 생활권 통학길

- 잠실 주공아파트(1975)

생활권 개념을 적용하여 단지를 구성한 단지로, 독립적

인 생활권인 소단지들을 조합 배치하여 전체적으로 대가구의 집합주택단지를 형성하였다. 생활권별로 배치된 학교시설을 접근하기 위한 주요 도로는 통학길이 되었고 이 도로가 자연스럽게 활동가로로 기능하게 되었다.

- 과천 주공아파트(1979)

도시단위의 생활권을 처음 고려한 단지로, 중심상업지구 중심을 선형의 중앙공원과 보행자도로를 연계하는 네트워크가 적용되었다. 중심 보행자가로는 자연환경을 도시의 공공공간으로 활용할 목적으로 관악산을 지향점으로 녹도로 계획하였고, 차도와 입체로 분리하여 안전한 통학길로 기능할 수 있게 계획되었다.

표 2. 생활권 통학길 사례

사례	배치도	활동가로
잠실 주공 아파트		
과천 주공 아파트		

3) 단지연결 상업가로

- 목동 신시가지(1984)

주거지 전체를 관통하는 중심축을 전체 시가지의 중심 생활공간으로 계획하였다. 중심축에는 상업시설과 공원이 배치하고 주변 단지의 보행공간인 루프(loop) 형식의 녹도와 연계하여 보행체계를 구성하였다.

- 상계 신시가지 주공아파트(1986)

시가지를 관통하는 도로를 중심축으로 양쪽에 주거단지를 배치한 사례로, 이 중심가로변에 상가블록을 배치하여 주거지를 활성화하고자 하였다. 그리고 주공 1, 2단지는 가로변 주동 저층부에 상가를 계획하여 생활공간화를 시도하였다.

표 3. 단지연결 상업가로 사례

사례	배치도	활동가로
목동 신시가지		
상계 신시가지		

4) 보행전용도로

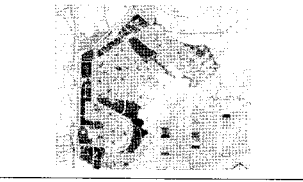

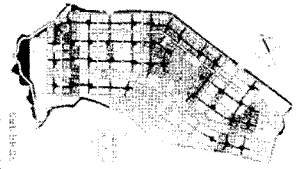
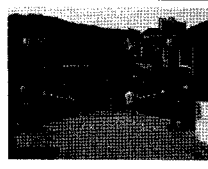
• 분당 신도시(1992)

단지들의 생활권이 중첩되도록 중앙공원을 녹지공간의 중심점에 배치하고, 보행 접근을 용이하도록 보행전용도로로 연결하였다. 또 주요 역세권을 생활권의 거점이 되도록 상업시설을 집중 배치하였고, 주거단지 중심축에 보행전용도로, 자전거전용도로, 입체가로를 계획하였다.

• 일산 신도시(1992)

일반상업지구와 근린상업지구를 관통하는 강력한 남북방향 녹도축을 형성하고, 이와 연계하여 안전한 보행전용도로를 계획하였다. 호수공원을 중심으로 한 녹도체계는 지구 전체를 조직하고 방향감을 주는 장치로 활용하였다.

표 4. 보행전용도로 사례

사례	배치도	활동가로
분당 신도시		
일산 신도시		

이상에서 2000년 이전에 계획된 주요 집합주택단지의 활동가로 특성과 활성화 요소를 요약하면 다음 표와 같다.

표 5. 주요 집합주택단지 활동가로의 특성과 활성화 요소

가로 특성	사례 단지	활성화 요소
노선상가	동부이촌동 반포 주공1	· 도로변에 상가를 연속 배치 · 편의기능으로 활성화
생활권 통학길	잠실 주공 과천 주공	· 학교 등 지향점을 연결 · 생활권의 중심 활동공간화
단지연결 상업가로	목동 상계동	· 상업기능 집중화로 축 형성 · 상업기능을 통해 주거지와 연계
보행전용도로	분당 일산	· 공용공간과 시설을 연결 · 접근성이 좋은 안전한 가로

III. 생활가로의 개념과 구분

1. 외국의 생활가로 개념

우리나라 생활가로 개념의 기원을 탐색하기 위해 외국의 보차공존가로와 통행 이외 기능이 추가된 가로 개념을 검토하였다. 대표적인 사례로는 네덜란드의 본엘프(Woonerf), 독일의 보차공존구간(Michflächen), 일본의 커뮤니티 도로를 들 수 있다.

네덜란드 델프트(Delft)시에서 처음 시도된 본엘프는 처음에는 통과 차량의 폐해를 줄이고 보행권을 확보하고자

주민들이 차량통행 방해물을 배치하는 것에서 유래하였다. 보행환경을 월등하게 개선한 이 개념은 이후 보차공존도로를 의미하게 되었고, 독일의 보차공존구간도 같은 목적의 가로계획이라 할 수 있다. 일본은 주거지 계획에서 커뮤니티도로라는 명칭으로 서구의 보차공존도로 개념을 도입하였는데, 주로 보행우선도로의 의미로 사용된다. 주거지 MA설계에서 시도한 커뮤니티 도로는 주동 저층부와 가로와의 관계를 개선하는 가로활성화 기법으로 활용하였는데 우리가 사용하는 생활가로 개념과 유사하다. 또 최근 미국에서 뉴어바니즘 이론의 영향으로 보행환경 개선을 목적으로 여러가지 형식의 가로를 계획하는 것도 생활가로 개념과 유사하다고 할 수 있다.

2. 우리나라의 생활가로 도입

생활환경으로서 가로의 의미를 고찰하고 주동과 도로와의 적극적인 연계를 시도한 것은 차량소통 목적의 주거지 도로체계 문제를 해결하려는 노력의 일환이라 할 수 있다. 단지계획 전문가들이 언제부터 생활가로라는 용어를 사용하였는지는 정확히 알 수 없으나, 자료를 근거로 하면 2000년 대한주택공사에서 시도한 용인신갈 새천년 주거단지의 MA설계에서 해외 선진사례를 모범으로 가로활성화 방안을 시도한 것이 생활가로 도입의 기원이라 할 수 있다.¹⁾

3. 생활가로의 의미와 조건

생활가로의 개념은 명확히 정의된 것은 없으나 신도시, 집합주택단지에서 시도된 생활가로계획을 유추하면 다음과 같은 개념적, 형태적 정의가 가능하다.

1) 개념적 정의

공동주택 연구회의 연구에서는 ‘집합주택 계획에서의 생활가로 계획은 가로공간을 일상적 생활공간화 한다는 것을 의미한다’고 하였다. 즉, ‘가로공간이 단순한 통행공간이 아니라 거주자들의 일상생활을 담은 공간이 되어 주변단지 또는 도시공간과 융합하는 공간을 만들기 위함’이라고 설명하였다.²⁾ 또 백혜선(2003)은 생활가로와 유사한 의미로 집합주택단지의 일상생활공간을 정의하였는데, 그는 ‘일상생활이란 평소의 생활 등의 사전적 의미 이상의, 하나의 단위세대 또는 단지 내부에서 행해졌던 가사, 놀이, 여가, 휴식 등의 사적 행위와 이웃과 교류 및 커뮤니티 형성 등을 구성하는 사회적 행위의 두 행위의 결합으로 정의할 수 있고 이러한 행위가 공적공간인 가로 등에서 자유로이 일어나는 것이 일상생활 공간화’라 정의하였다.³⁾ 한편 제인 제이콥스(Jane Jacobs)는 가로공간의 활성화를 위해서 첫째, 가로가 안전하려면 공공 공간과 사적

1) 대한주택공사 주택도시연구원, 『용인신갈 새천년주거단지 설계 기록』, 대한주택공사, 2001
 2) 공동주택연구회, 『일본의 현대하우징』, Spacetime, 2002. p. 12
 3) 백혜선, 공동주택단지 옥외공간의 일상생활공간화에 관한 연구, 연세대 박사학위논문, 2003, p. 32

공간의 확실한 경계가 있어야 하며, 둘째, 가로는 관찰할 수 있어야 하고, 셋째, 가로는 이용자가 지속적으로 있어야 한다는 3가지 조건을 제시하였다.⁴⁾

2) 형태적 의미

국내외 사례에서 발견되는 생활가로의 물리적 특징을 분석하면 공통적으로 공용기능의 시설과 공간이 가로변에 배치되고 이곳이 생활공간으로 활용된다는 점이다. 즉, 가로에서 많은 행위가 유발될 수 있도록 공용 시설과 공간이 가로변에 배치되고 그 곳으로 향한 접근점이 많다는 특성이 있다. 특히 주동 저층부에 상점이나 휴게 공간, 집합 장소 등 커뮤니티시설이 연계 또는 복합되어, 전면 가로는 보차공존, 주민공용의 사회공간 역할을 하고 있다.

3) 생활가로의 정의와 조건

우리나라에서 사용하는 생활가로는 ‘집합주택단지에서 가로의 공공성 회복하고 커뮤니티 공간을 확보하기 위한 수단으로 사적 공간과 공적 공간의 관계 형성을 위한 접점 공간인 보차공존 형식의 가로’라고 요약할 수 있다. 결국 생활가로는 거주자들의 일상생활과 공동체 형성을 위해 개방적이고 쾌적한 조건을 갖춘 생활공간이다.

이런 정의를 기초로 본 연구에서는 생활가로의 조건으로 다음 세 가지를 규정하였다. 첫째, 차량 소통이나 목적이 아닌 보행친화적인 가로이고, 둘째, 가로와 연계하여 공용 시설과 공간이 배치되고 가로에서 직접 출입이 가능하여야 하며, 셋째, 주민들의 커뮤니티 활동이 가능하도록 조성된 가로여야 한다는 점이다. 이상에서 생활가로의 정의와 조건을 요약하면 다음 그림과 같다.

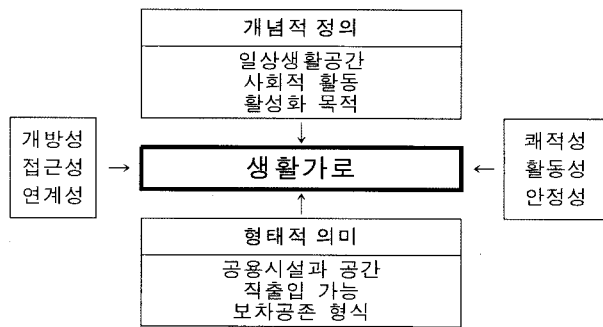


그림 1. 생활가로 개념

4. 생활가로의 유형

집합주택단지는 일반적으로 단지 규모와 세대수에 의해 블록(block) 크기가 정해지고 이에 따라 공용시설과 학교 위치, 도로 위계, 가로 형식과 위치, 방향 등이 결정된다. 보통 세대수 1,500 내외를 개별 블록의 규모 기준으로 삼고 있으나 최근에는 가로 활성화를 목적으로 블록 크기를 줄이는 경향이 있다.

생활가로는 조성되는 위치는 단지 규모와 도시계획도로

여부, 입지와 기성시가지와의 관계 등을 근거로 구분할 수 있다. 즉, 하나의 소규모 단지로 내부에 단지내도로가 있는 경우와 도시계획도로로 구획된 여러 블록으로 구성된 대규모 단지로 구분할 수 있고, 각각은 외부 시가지와 관계를 어떻게 맺느냐에 따라 생활가로의 성격을 여러 가지로 구분 가능하다. 그러나 실제 우리나라 집합주택단지의 형성 양상과 생활가로 형성 위치와 목적을 복합적으로 고려한다면 다음 세 가지 대표적인 유형으로 분류 가능하다.

① 소규모단지 내부생활가로형

소규모 단지의 내부에 생활가로를 조성하는 유형으로 보통 단지내도로를 생활가로로 계획한 경우이다. 일반적으로 단지 외부에 위치한 도시 공공공간이나 시설과 연계할 목적으로 단지 내부에 보차공존도로를 계획한다.

② 단지의외곽부 생활가로형

단지가 기성 시가지와 접하는 외곽도로에 생활가로를 조성하는 유형이다. 기존 가로는 상업기능이 이미 형성되어 있어서 활성화 요인이 현저할 경우, 단지내도로를 이 상업기능과 연관시켜 계획함으로써 자연스럽게 단지의외곽도로가 활성화되는 경우이다.

③ 대규모단지 중심생활가로형

대규모 주거단지를 계획할 경우 여러 블록을 연계할 목적으로 활동 집적이 예상되는 중심의 도시계획도로를 생활가로로 계획하는 유형이다.

표 6. 생활가로의 구분



IV. 생활가로 활용과 계획적 의미 분석

1. 사례 선정

1) 사례선정 기준

사례는 개발 주체가 대한주택공사이고 서울시와 경기도 내에 위치한 집합주택단지로 2000년 이후 계획되고 입주한⁵⁾ 중고밀 단지를 대상으로 하였다. 전술한 생활가로의 기준에 적합하게 생활가로는 조성된 단지를 선택하였고 주상복합으로만 이루어진 단지는 대상에서 제외하였다.⁶⁾

5) 집합주택단지에서 생활공간과 생활가로의 개념이 적용된 시점을 기준으로 하였다.

6) 최근의 주상복합건축물이나 단지에서는 저층부에 상업기능을 배치하고 이와 관련하여 전면도로를 생활가로화하는 경우가 많으나, 집합주택단지 고유의 생활환경과 생활가로의 의미를 고려하여 연구대상에서 제외하였다.

4) Jane Jacobs, 『The Death and Life of Great American Cities』, Vintage, 1961, p. 35

2) 사례 선정

선정기준에 맞추어 1차로 선별한 단지는 9개 단지⁷⁾이었으며, 그 중 생활가로 유형의 특성이 명확한 대표 사례 세 개를 선정하였다. 사례 단지의 현장 답사는 2006년 1월부터 5월까지 각 사례별로 3차례 답사⁸⁾를 시행하였다. 세 사례와 생활가로의 특성은 다음과 같다.

표 7. 사례 단지의 개요

구분*	천연동 주공뜨란채	등촌동 주공11단지	용인신갈 주공그린빌
준공 시기	2006. 1	2004. 6	2004. 7
블록수	1	1	6
소유 구분	임대+분양	분양	임대+분양
세대수(동수)	1,008 (15)	566 (4)	3,533 (51)
단지 규모	중규모	소규모	대규모

① 천연동 주공 뜨란채(소규모단지 내부생활가로형): 단지내부도로 주변의 주동 저층부에 상업, 노인시설, 유아시설 등을 설치하고 생활가로로 계획하였다.

② 등촌동 주공11단지(단지외곽부 생활가로형): 단지 외곽의 주동 저층부에 상업기능이 복합되어 외곽부가 생활가로화되어 활성화되고 외부의 근린공원과 연계된다.

③ 용인신갈 주공그린빌(대규모단지 중심생활가로형): 주거단지의 공공성 회복을 목적으로 블록들을 연결하는 중심가로를 '새천년기념가로'로 칭하고 생활가로화 하였다.

2. 분석의 틀

1) 분석의 주관점

본 연구는 최근 집합주택단지가 과거와 다르게 주변 환경과의 연계를 통하여 개방적인 가로 영역이 생활공간화 된다는 점에 주목하였다. 따라서 생활가로 공간을 분석하기 위해 기존 연구에서 제시하는 주거지 공간질서 개념⁹⁾을 참고하고, 가로공간에 초점을 맞추어 분석의 틀을 재구성하였다. 특히 과거 단지의 자체완결적 성격의 해체를 통해 도시와 주거단지 사이의 유기적 관계가 형성되고 결국 도시성과 공공성을 회복한 집합주택단지의 생활공간화 실현에 주관점을 두었다.

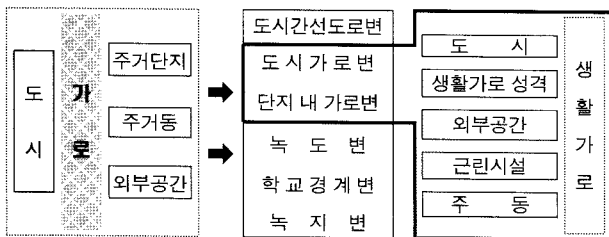


그림 2. 분석의 틀

7) 상갈 주공, 휘경동 주공, 철산도덕타운 주공, 월곡동 두산위브, 등촌동 주공11단지, 신갈 주공그린빌, 상도동 삼성레미안3차, 천연동 주공 뜨란채이다.

8) 답사는 2006년 1월~3월에 1차, 4월에 2차, 5월에 3차로 실시하였다.

2) 분석 항목

생활가로의 일상생활공간화의 궁극적 목적은 첫째, 가로의 공공성 회복을 통한 활성화, 둘째, 가로변으로 외부공간과 공용시설들을 연계하여 주민들의 공동체를 형성, 셋째, 집합주택단지의 공적, 사적 영역의 점점 공간으로 생활환경 조성, 세 가지라 할 수 있다.

표 8. 분석 대상, 목적, 항목

분석 대상		분석 목적	분석 항목	
성격	위계 형태	· 물리적 특성 · 가로체계 · 위치, 성격	가로 형태, 폭, 방향	
		· 계획방향의 특성 · 주변부 토지이용 · 단지의 의미, 성격	주변 토지용도, 가로상황 단지 규모, 형태 특성	
관계	도시	· 가로와의 연계성 · 커뮤니티성 확보 여부 · 다른 시설과의 관계	중심 외부공간과의 관계 시설의 위치와 이용도	
	외부공간		· 프라이버시, 쾌적성 · 타시설 복합가능성 · 동선체계, 접근성	주동과 시설 복합 내용 주거로 직출입 여부, 방법
	주동			상업시설의 위치, 형식 공용시설의 위치, 접근 알파룸 등 시설과 활용
근린시설	· 상업시설 · 공용시설 · 알파룸	· 주변 시설과의 관계 · 접근성, 동선체계 · 연결 / 차단 장치		

이 세 가지 목적을 평가하기 위해서는 기본적으로 생활가로의 물리적 성격과 생활가로와 다른 개체와의 관계를 분석하여야 하며, 구체적으로는 도시, 외부공간, 주거동, 근린생활시설과의 관계이다. 이를 근거로 분석에 활용된 분석 대상과 목적, 항목을 요약하면 <표 8>과 같다.

또한 주거단지에서의 일어날 수 있는 생활행위들에 대한 구분¹⁰⁾에 관한 선행연구를 인용하여 행위분석을 시도하였다.

3. 사례단지의 생활가로 현황

1) 천연동 주공뜨란채

소규모 내부생활가로형 사례로 경사지에 위치하여 생활가로변 주동 1층이 부분적으로 복합화 되어있다.

2) 등촌동 주공11단지

기성시가지에 남북방향 생활가로를 중심으로 단지와 근린공원이 인접해 있는 단지외곽부 생활가로형으로 가로변 주동 1층이 복합화 되어있다.

9) 하브라켄(N. J. Habraken)의 단계개념은 주거지 체계를 생활단계로 구분하고 이들간의 관계영역을 정의하였다. 이와 유사하게 박광재(1999)도 집합주택단지를 도시·주거단지·주거동·단위주택으로 구분하였다.

10) 백혜선, 전계서, 2003, p. 53 정리

분류	놀이	이동	휴식	활동
내용	· 어린이 놀이	· 단순 보행	· 서서대화	· 친교/사녀와 놀이
	· 기구이용 놀이	· 목적 보행	· 앉아서 대화	· 정원 가꾸기
	· 뛰어놀기	· 산책	· 책임기, 음악감상	· 물건 구매
	· 운동	· 통행출입	· 일광욕	· 레저 /조깅

3) 용인신갈 주공그린빌

교외에 위치한 대규모 복합단지 중심생활가로형 사례로 주변 녹지에 인접하고 생활가로변에 중심공원과 광장이 배치되어 있다.

표 9. 사례 생활가로의 성격과 관계

사례	천연동	등촌동	용인신갈
유형	소규모단지 내부생활가로형	단지외곽부 생활가로형	대규모단지 중심생활가로형
방향	· 북 → 남	· 남 ~ 북	· 서 → 동
단지성격, 특징	· 기성 시가지 · 경사지	· 기성 시가지 · 근린공원, 학교 인접	· 교외 주거지 · 녹지인접, 학교 인접
외부공간과의 관계	· 소규모 놀이터 산재	· 주동 앞 소규모 마당	· 단지전체 중심공원 · 블록별 중심광장
주거동과의 관계	· 수평+직각 배치 · 주동 기능복합	· 'C'자 배치 · 주동 기능복합	· 수평 배치 · 부분 주동 기능복합
근린시설과의 관계	· 상업: 가로변 1층 주동과 복합 · 관리동: 단지중심, 가로 인접 · 알파룸, 복지시설	· 상업: 가로변 1층 주동과 복합 · 관리동: 단지측면, 주동 복합 · 알파룸, 복지시설	· 상업: 단지 입구 집중 배치 · 관리동: 블록별, 주동 저층부 · 알파룸, 복지시설
배치도			

(2) 단지계획과 생활가로

사례단지는 1,000세대 규모의 중규모 단지로 길이에 비해 폭이 좁은 형태로서 경사지 지형적 특성을 이용하여 생활가로의 동쪽부분 주동 저층부분을 주차장으로 계획하고 상부는 옥외공간으로 활용하고 있었다. 생활가로의 주요 공간은 단지의 중심에 위치해 전체 세대가 균일하게 사용하도록 배치하였으나 현장조사결과, 단지의 끝부분에 위치한 주동의 거주자들은 단지의 중심부분보다는 입구에 위치한 근린생활시설을 이용하고 있었다. 즉 세장비가 큰 형태의 단지에서는 생활가로의 위치와 형태에 따라 단지 전체 주민의 활용도와 밀접한 관계를 맺는다고 판단된다.

단지가 경사지라는 지형적 조건으로 인해 폭 8m의 좁은 가로에서 거주자들은 보도와 차도의 구분 없이 가로를 이용하고 있었다. 이러한 현상이 나타난 이유는 단지의 차량 동선이 단지의 양쪽에서 더 이상 내부로 침투하고 있지 않기 때문에 생활가로 중심부분의 교통량은 상대적으로 적을 수 밖에 없고 안정성의 결과라 할 수 있다.

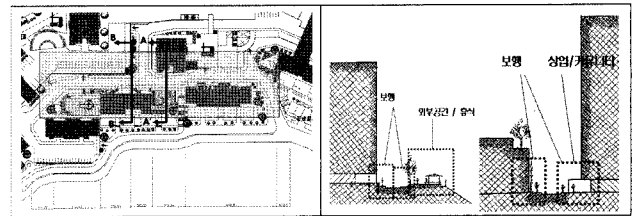


그림 4. 생활가로의 배치와 형식

4. 생활가로 활용과 계획적 의미 분석

1) 천연동 주공뜨란채

(1) 주변 여건

생활가로(S4)는 기존 가로체계(S1)와 400m 이격되어 있고 경사지라는 지형 특성으로 인해 입구에서 점적으로 접하고 있다. 단지의 주변이 일반주거지로 둘러싸여 있기 때문에 생활가로는 물리적·시각적으로 개방되었다. 이점은 단지의 근린생활공간 기능을 높이고 있다.

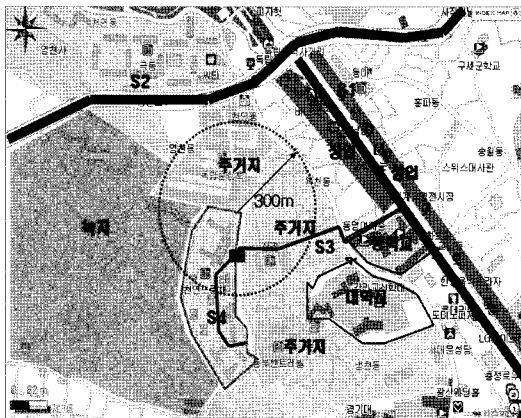


그림 3. 주변 여건과 상업가로와의 관계

(3) 생활가로는 외부공간과의 관계

단지의 중심부에 위치한 소광장은 파고라와 주동 저층부의 근린시설이 연계되어 높은 이용을 보였다. 한편 이곳은 단지가 경사지로 이루어졌기 때문에 중심광장이 생기기 어려워 소규모 외부공간이 분산되어 배치되어 있다. 이곳에 위치한 세 개의 놀이터 중 생활가로와 연계되어 가장 활발히 이용되는 곳은 제일 낮은 레벨에 위치한 놀이터이며, 이용이 저조한 두 곳은 가로 레벨에서의 접근이 어려운 상태이다. 즉 가로에서 직접적인 접근이 외부공간 활용¹¹⁾의 중요한 요인 중 하나로 판단된다.

(4) 생활가로는 주동, 근린시설과의 관계

주동 저층부가 시설과 복합된 곳은 2곳으로 단지 중심에 위치해 있다. 중심 T자형 가로에 위치한 주동의 1층에 상점, 헤어샵, 정육점, 부동산 등이 위치하고 타워형의 주동에는 어린이집과 관리사무소가 위치하고 있다. 그래서 생활가로의 폭이 좁고 보행가로에 별다른 계획요소가 없음에도 불구하고 상업시설과 그 옆에 인접한 쉼터에서

11) 외부공간의 활용은 관측지점(2곳)에서 2회(동일시간대, 30분씩) 조사를 실시하였다. 이 이때 생활가로 외부공간에서 발생하는 활동의 빈도를 체크하여 <그림 10>의 분포도를 작성하였다.

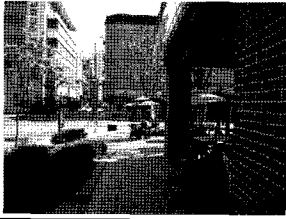

놀이터는 주민의 활용을 고려해 단지 내부 생활가로에 계획된 시설물¹⁴⁾들과 연계되어 배치시켰다. 이것은 관찰결과 거주자들의 자연스런 교류를 높이는 요인으로서 작용한 것으로 판단되었다. 또한 단지 내에 보육시설과 노인 휴게실, 야외무대 등 주민들이 교류할 수 있는 시설들을 계획하여 활성화를 얻고자 한 것으로 보인다. 그러나 현장조사 결과 외부공간의 이용비율은 아래 <표 10>과 같이 나타났다.

표 10. 외부공간의 계획적 의도와 활용 현황

외부공간	계획적 의도	실제 활용	이용자수 (비율 %) ¹⁵⁾
중앙광장(놀이터)	놀이, 휴식	놀이위주	28명 (18.8)
중앙가로(보행가로)	보행	보행	9명 (6.1)
중앙광장(휴식용정자)	휴식, 친교	휴식, 놀이	12명 (8.1)
쌈지광장(북쪽)	휴식, 대기, 친교	휴식, 대기, 친교, 놀이	14명 (9.4)
중앙가로(가로변)	보행, 통행	보행, 놀이, 대화	6명 (4.0)
쌈지광장(남쪽)	보행, 휴식, 친교	상업, 보행, 휴식, 친교	30명 (20.1)
1105동 앞 생활가로	보행	놀이, 보행	13명 (8.7)
1102동 앞 생활가로	상업, 보행	상업, 보행, 휴식	37명 (24.8)

단지 양쪽에 있는 입구 광장의 경우 같은 규모의 광장임에도 불구하고 남쪽에 위치한 입구광장의 밀도가 높는데 그 이유는 첫째, 광장의 위치에 따른 향(일조)과의 관계이고 둘째, 편의점의 파고라 배치로 상업과 휴식이 함께 발생하기 때문이다. 이 두 가지에 따라, 이용자의 연령층은 남측광장의 경우 젊은 학생들과 청년이 많은 반면 북측광장은 노인들이 휴식장소, 대기 장소로서 이용되고 있었다.

표 11. 광장의 위치·시설·향에 따른 이용 현황

단지 남측	단지 북측
 <ul style="list-style-type: none"> - 대부분 일조 양호 - 시설: 편의점, 파고라 - 이용자: 비교적 젊은 계층 	 <ul style="list-style-type: none"> - 오후이후 상당부분 그늘 - 시설: 파고라, 돌벤치 - 이용자: 노인들이 다수

생활가로의 중앙 외부공간은 서로 마주한 1103동의 노인정과 1105동에 위치한 어린이집의 연계로 자녀들과 노

14) 휴식용 정자, 야외무대, 헬스기구, 산책로

15) 외부공간 이용상태와 연령대별로 활동시간을 분석하고자 2006년 4월~6월 평일(오후 2시~6시), 주말(오후 1시~3시)에 각각 2회씩 관찰조사와 면담조사를 실시하였다. 이용비율(%)은 평일과 주말의 관찰 조사시 10분마다 이용자수를 측정하여 2시간동안 총 12번에 걸친 이용자수 평균의 합(총 149명) 중 각 시설 이용자수의 상대적인 비율을 의미한다.

인들이 함께 활동하는 공간으로 활용되고 있었다.

(4) 생활가로와 주동, 근린시설과의 관계

주동의 형태는 단지 내부로 터진 빗형으로서 생활가로에 연도해 있고 저층부는 상업시설과 복합되었다. 남북방향 가로에 대응하는 주동의 경우, 저층부가 상업시설로 계획되어 오후시간대부터 동쪽방향으로 음영이 생기게 되어 물건을 전시하는 가게의 경우 장점으로 작용하고 있다. 이때 가로에 면한 주거동의 가로로의 직출입 유무는 생활가로 계획의 중요한 조건으로, 가로에서 직출입이 가능하게 하지 않고 측면과 후면에 입구를 배치하였다. 이렇게 함으로써 단지의 내부는 중심적인 공간이 창출되어 커뮤니티공간의 형성에도 긍정적 요인으로 작용한다.

주거동에서는 생활가로와 연계된 데크 상부 휴게공간과 시각적으로 연결된 중정, 커뮤니티 활성화를 위한 공중가로 등이 계획되어 교류를 의도하였으나 3차례의 답사 결과 2층에 연결된 공중가로 휴게공간은 이용되지 않고 있었다. 이유는 2층이라는 특정층에 위치하고 있으면서 복도 공간의 계획은 통행의 목적에 맞게 계획되었기 때문에 다른 층의 거주민들이 사용하기 어렵고, 주민들의 생각은 이 공간의 성격을 애매한 공간이라고 인식하고 있어 주민들과의 친교를 나누기에 적합하지 않다는 것을 주민과의 면담¹⁶⁾을 통해 알 수 있었다.

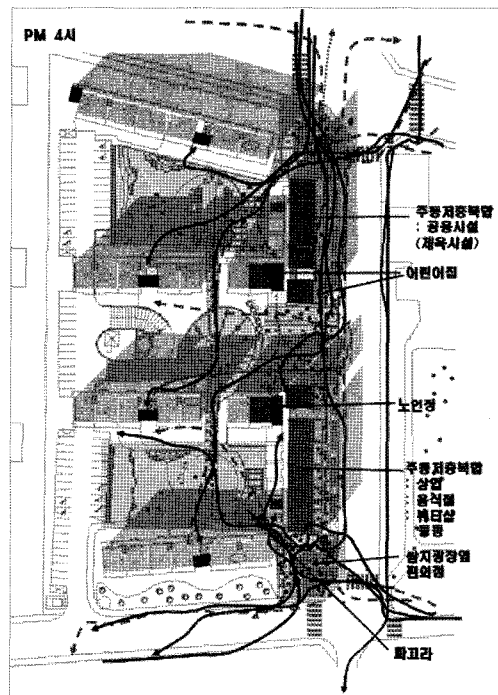


그림 9. 생활가로변 시설과 보행자 동선, 행태

16) 1102동 5층에 거주하는 K주부(32)와의 면담내용은 다음과 같다. “보통 엘리베이터를 타고 다니고, 2층에 특별히 아는 주민도 없고 해서 이용하지는 않는다. 아이들이 잘 노는지를 지켜 볼 때는 그냥 복도 난간에 기대서 지켜보곤 한다. 2층에 있는 휴게 공간(공중가로 휴게 공간)이 차라리 1층에 위치해 있었으면 이용했을지도 모른다”.

생활가로의 또 다른 역할은 공적공간과 사적영역을 이 어주는 접점공간으로, 등촌동 주공의 경우 단지 양쪽 교 차로 쌈지광장이 그 역할을 수행하고 있었다. 상업시설의 기능과 효과를 분석하기 위해 1102동 저층부 남측에 위 치한 쌈지광장의 이용자를 분석해 본 결과(표본-총 30명) 16.6%(5명)는 단지 외부의 근린공원을 이용한 후 잠시 쉬 는 사람이었고, 40%(12명)는 편의점을 이용하기 위해서 온 것임을 면접조사를 통해 알 수 있었다. 이로 판단하면 쌈지 광장의 활성화 요인 중 상업시설의 복Dd화가 생활 가로의 이용률에 큰 영향을 미치는 것을 알 수 있었다.

북측 주동에는 커뮤니티시설(생활체육시설)이 계획되었 으나 제한적인 출입제한으로 거의 활용되지 못하였는데 이것은 계획의도와 다르게 사용되는 관리의 문제라 할 수 있다.

남측 주동과 복합된 상업시설의 경우 주동의 저층부 아 케이드 통행(계획동선)을 의도하였지만 상점주에 의해 주 동의 공적공간부분이 사적공간으로 활용되고 있어 보행자 는 주동의 50%만 공적공간으로 이용하고 아케이드와 단 차가 있는 좁은 인도(사적공간)를 이용(실제동선)할 수밖에 없게 되었다. 이것은 생활가로의 본래 취지를 저해하 고 있다고 볼 수 있다.

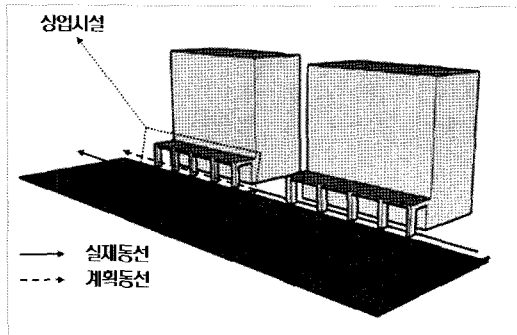


그림 10. 생활가로의 계획 동선과 실제 동선

3) 용인신갈 주공그린빌

(1) 주변 여건

교외단지라는 특성상 이웃단지와의 교류보다는 단지 자체적으로 기본생활의 필요한 부분을 제공하도록 계획하였

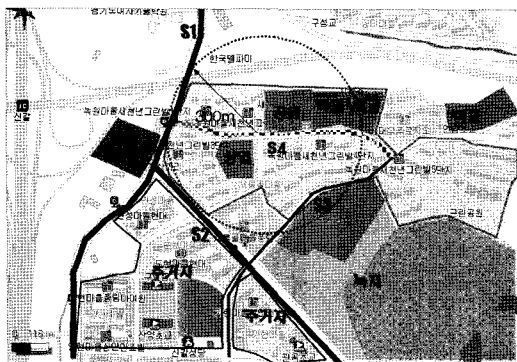


그림 11. 주변 여건과 단지내 공용시설과의 관계

다. 따라서 주변지역보다는 단지 자체의 용도와 시설의 위치가 생활가로의 활용에 영향을 끼쳤다고 판단된다. 생활가로(S4)에 상업밀집지역, 교육시설, 공원 등이 연계되고 있다. 일부 블록에 상업을 밀집시켜 특정 시간대에 교통이 집중되지만 전체적으로 차량의 흐름은 원활하다.

(2) 단지계획과 생활가로

사례단지는 일정규모의 단지가 모여 복합되어 있는 곳 으로 총길이 650 m의 생활가로에는 4개 단지가 연결되어 있다. 상업시설은 가로의 중심부분에 밀집시켜 놓았고 생활가로의 끝부분에 위치한 단지 주민들은 차량을 이용해 상업시설을 이용하고 있었다.

용인신갈 주공단지의 생활가로는 MA설계 당시부터 새 천년기념가로라는 명칭으로 계획된 동서 방향으로 계획된 가로이다. 이 생활가로에 많은 계획요소를 집중적으로 사 용하였는데, 우선 교차로 부분에 광장을 설치하여 단지의 중심광장이라 느낄 수 있도록 2개단지 입구를 상징적으로 연결하였고, 다양한 디자인의 바닥패턴을 사용하여 가로를 휴식, 보행, 자전거통행으로 구분하였다. 그러나 좁게 계획된 자전거도로로 인해 가로는 구분이 없이 이용되고 있다. 가로의 폭은 타 단지과 비교했을 때 넓은 계획되었 고¹⁷⁾ 이곳에서의 활동은 조깅, 서서 대화, 인라인 스케이 트, 뛰어놀기 등으로 구분할 수 있다. 학교를 중심으로 한 생활가로의 일부구간에 초등학교 학생들의 안전을 위해 물리적으로 보호간을 설치하였지만 난간이 끝나는 시점 에서 무단횡단이 이루어지고 있었다. 이것은 생활가로의 활성화를 해서 불필요한 요소임에도 불구하고 안전을 위 해 불가피하게 설치된 요소라 할 수 있다.

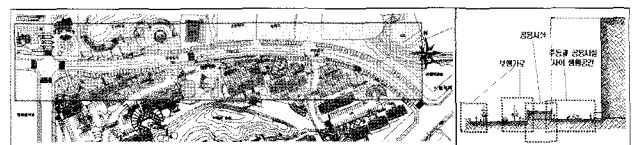


그림 12. 생활가로의 배치와 형식

(3) 생활가로는 외부공간과의 관계

생활가로에 반영된 가로 활성화 요소는 보행가로는 가 각부에 계획된 분수대, 광장, 보행가로에 설치된 조각설치 물, 어린이들을 위한 환경설치물, 교차광장과 연계된 근린 공원, 생활가로변과 주동 사이에 위치한 놀이터, 가로변 체육시설이 있다.

A구간은 2단지, 4단지, 근린공원, 상업시설의 교차공간 으로서 이곳에 입구광장, 분수대, 조형물 등을 계획하여 각 블록간의 연계성을 도모하고 마을 시장과 공동행사 등 커뮤니티 활동이 이루어지도록 계획하였다. 실제로 4단지 의 각각광장에서 놀고 있는 어린이들과의 인터뷰를 통해 2단지의 어린이들도 함께 어울리고 있다는 것을 알 수 있

17) 차도(10 m)+양쪽보도(12 m)= 22 m: 이것은 폭이 제일 넓은 곳을 기준으로 측정된 수치임

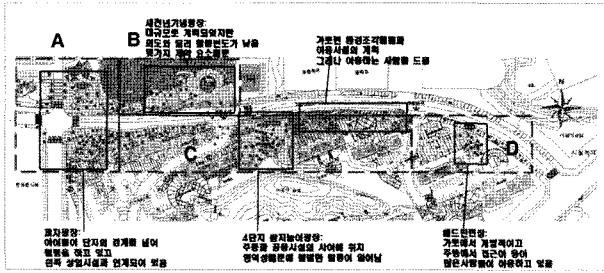


그림 13. 생활가로 주요 외부공간의 활용 행태 및 이용밀도

었다. B구간의 경우 새천년기념광장으로 계획되어 다른 외부공간과 비교했을 때 넓은 공간이지만 상대적으로 적은 이용률을 보이고 있었다. 이것은 광장에 특별한 시설이 없고 이용가능시간대에 일조가 없다는 점이 크게 작용하고 있기 때문이다. 특히 이곳의 놀이터와 C구간의 놀이터는 이용률¹⁸⁾에서 4배 이상의 차이를 보이는데 그 원인은 C구간의 놀이터 바로 옆에 어린이집이 위치해 있어 상대적으로 아이들이 친숙하고 안전한 공간으로 인지하기 때문이라 할 수 있다. 이처럼 생활가로의 외부공간계획은 아이들의 경우 활동영역이 거주영역 혹은 생활영역 내로 한정되어 있다는 점을 알 수 있다. D구간은 가로레벨에서 시각적으로 인지가 쉬운 체육시설이 위치해 있었고 편리한 접근과 시각적 개방으로 인해 주민들이 자주 이용하는 장소로서 확인¹⁹⁾되었다.

(4) 생활가로와 주동, 근린시설과의 관계

주동의 배치형식은 생활가로에 연도한 병렬배치를 이루고 있다. 특히 단지 전체의 주 진입구인 남측 가로변의 활성화를 위해 1층에 필로티 및 커뮤니티 시설을 배치하였고 주출입구 부분의 가각을 타 단지와의 교차공간을 고려하여 휴게공간으로 적극적으로 계획하여 주민들의 활용도를 높이고 있었다.

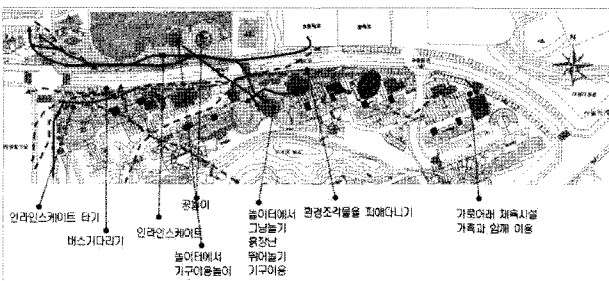


그림 14. 생활가로변 시설과 보행자 동선, 행태

4단지 주동은 저층부에 2층 높이의 필로티를 확보함으로써 쉽게 보행로로 접근할 수 있도록 계획되었으며 필로피 공간은 휴게공간과 자전거 보관소 등의 공간으로 활

18) 어린이들이 활발히 외부활동을 하는 주말 오후시간대에 1회에 걸쳐 측정하였고 이용자(어린이)과의 인터뷰를 통해 확인하였다. B구간 이용자수(2명), C구간 이용자수(17명)

19) 체육시설 인근에 위치한 아파트 관리인과의 인터뷰를 통해 얻은 사실

용 되고 있었다. 생활가로의 또 다른 특징은 주동의 저층부에 알파룸과 어린이집, 노인정과 같은 시설을 도입하여 사적공간과 공적공간의 접점공간을 계획했다는 것이다. 반면 부대시설과 친수공간이 함께 어울리도록 계획하였으나 현재는 물을 뺀 상태였다. 즉 계획의도에 따라 관리가 되고 있기 않기 때문에 활용도가 낮다고 볼 수 있다.

실제로 4단지의 생활가로와 연계되어 있는 시설은 부분적으로 1층 세대의 놀이방이나 학습공간으로 이용되고 있으나 이들을 알파룸으로 인식하기에는 조금 어려웠다. 다만 이들이 복지시설과 커뮤니티 시설 및 기타 휴게 공간으로의 접근이 용이함에 따라 가로의 활성화를 도모하고 있음을 알 수 있다. 또한 4단지의 버스정류장앞 주동의 저층부 필로티 공간에 현금지급기를 설치하여 생활의 편리성을 도모하고 있었다.

위의 세 사례에서 나타난 생활가로와 주변여건, 단지계획, 외부공간, 주동, 근린시설과의 관계에서 나타난 특성에 따른 활성화 요소를 종합해 보면 다음 <표 12>와 같다.

표 12. 사례 생활가로의 특성에 따른 활성화요소

사례	천연동	등촌동	용인신갈	
유형	소규모단지 내부생활가로형	단지의과부 생활가로형	대규모단지 중심생활가로형	
공정관계	주변여건	· 생활가로의 물리적 · 시각적 개방	· 학교 통학로로 이용에 따른 활동성 고려	· 단지 자체적으로 기본생활조건 충족
	단지계획	· 주차동선과 보행 동선의 침범 최소화	· 생활가로의 넓은 폭	· 각 단지로부터의 접근의 용이
	외부공간		· 생활가로에 계획 된 시설물과의 연계 · 광장의 위치(남쪽) 에 따른 일조 양호	· 주동에서 인접한 곳에 위치 · 외부공간의 개방 화로 인한 안정성
	주동, 근린시설	· 시설과 주동의 복합화와 승터의 인접 · 상업시설의 배치	· 주동 저층부의 상 업시설과 복합화 · 상업시설에 따른 주거동선의 출입 동선 구분 · 공적공간과 사적 공간의 완충공간 으로서의 역할	· 생활가로에 면한 주동의 필로티 계획 · 공용시설과 외부 공간의 인접배치 · 주출입구 부분의 휴게공간 활용 · 생활가로에 계획 된 생활편의 시설

5. 계획적 의미 분석

생활가로는 가로의 공공성과 공동성의 회복을 목적으로 거주자들에게 개선된 보행환경을 제공하고 필요한 시설과 공간을 적절하게 계획하여야 한다는 접근에서 사례들을 분석한 결과는 다음과 같다.

1) 단지의 주변여건과 생활가로의 물리적 조건

첫째, 생활가로는 접근성이 가장 중요한 요소이므로 단지의 규모와 밀도, 세대수를 고려하여 각 세대에서 접근이 용이한 위치에 배치하고, 보행의 연속성을 위해 교차로의 수를 줄이는 것이 중요한 계획기준이 된다.

둘째, 생활가로 내 조경시설(벤치·조각물·조경·바닥패턴)이 여기활동(휴식·산책·놀이)을 위한 용도로 계획되지 않는다면 시각적 요소로만 작용하고 커뮤니티 활동

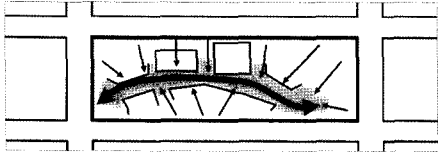


그림 15. 접근성을 고려한 생활가로 위치 선정

을 유발시키지 않는다.

셋째, 생활가로에 배치되는 조경시설물은 보행량과 이용자 패턴을 고려하여 분산 배치하되 통행에 방해되지 않도록 설치해야 한다.

2) 생활가도와 외부공간, 주동, 근린시설과의 관계

첫째, 시설의 배치는 생활가로의 방향과 관계가 있다. 남북방향으로 배치될 경우 남향 주동에 직각으로 공용시설과 상가를 배치하는 것이 바람직하고, 동서방향일 경우 넓은 보도와 연관하여 주동의 저층부를 활용한 상가와 공용시설을 배치하는 것이 상가 활성화에 영향을 끼친다.

둘째, 어린이도서관, 유아원, 노인정과 같은 공용시설과 외부공간 구성요소는 인접하게 배치시키고 전체 생활가도에서 주동과 가까운 곳에 배치하는 것이 생활가로 활성화에 긍정적으로 작용하여 이웃과의 교류를 증진시킨다.

V. 결 론

본 연구는 현재 우리나라 집합주택단지의 가로 공간을 단순한 길이 아니라 생활공간으로 활용하기 위한 방법을 모색하기 위한 연구로, 최근 조성된 집합주택단지의 생활가도를 대상으로 실제 활용현황을 조사하고 분석함으로써 생활가로 계획의 자료와 근거를 제시하고자 하였다.

생활가도가 조성된 세 개 사례의 활용 현황을 조사 분석한 결과 기성 시가지의 경우 생활가로의 형성은 주변과의 밀접한 관계가 있었으며, 대규모 단지의 경우 생활가로의 단지 내에서의 위치와 방향, 주변 공간과 시설에 따라 활용도가 차이가 나는 것으로 분석되었다. 그 중 상업시설은 생활가로의 활성화와 높은 관계성을 보였으며 조경시설의 배치도 중요한 계획요소로 분석되었다. 단지 외부공간요소의 배치도 생활가도와 밀접한 연관을 보이며

각 주동에서의 접근성 제고를 위해서는 시각적인 연계가 중요하다고 분석되었다.

종합적으로 현재까지 조성된 집합주택단지의 생활가로는 계획적 측면에서 이전의 집합주택단지와는 다른 도시적 속성을 갖추고 있었고 생활공간으로 활용되는 정도도 높아서 긍정적인 계획으로 판단되었다. 그러나 주민의 생활을 담는 장소로서 역할하기에는 아직 부족함이 있었는데, 그것은 이용자들의 행동과 거주민의 활동 특성에 대한 심층적인 배려가 부족하여 활용도가 떨어지는 부분과 계획내용이 발견되었고, 보행환경 조성을 위한 시설과 단지의 공간과의 연계가 아직은 부족한 실정이었다.

본 연구는 실제 완공된 생활가로 사례를 대상으로 한 제한된 분석을 한 기초적인 연구라는 단점을 가지고 있으나, 생활가도가 집합주택단지의 거주성을 제고할 수 있는 우수한 계획요소라는 점은 인정할 수 있었다. 생활가도에 대한 연구는 집합주택단지의 활성화를 위해 지속적으로 진행되어야 할 것이며 앞으로 시공될 사례를 근거로 계획의 불합리한 요소를 파악하고 개선할 수 있는 계획방향을 연구하는 노력도 병행되어야 할 것이다.

참 고 문 헌

1. 백혜선(2003), 공동주택단지 옥외공간의 일상생활공간화에 관한 연구, 연세대 박사학위논문.
2. 유혜연(2005), 공동주택 단지의 생활가로 설계 방안에 관한 연구, 대한건축학회.
3. 정동훈(2005), 공동주택단지 생활가로 유형과 활용에 관한 연구, 아주대 석사학위논문.
4. 김남훈(2005), 가도에 대응한 주거단지의 계획기법에 관한 연구, 서울시립대 석사학위논문.
5. 박광재(1997), 집합주거단지의 공간질서와 계획기법 연구, 대한건축학회.
6. 정은옥(2002), 상업가로 활성화 요소와 계획방향, 중앙대학교 석사학위논문.
7. 공동주택연구회(1999), 『한국공동주택계획의 역사』, 세진사.
8. 공동주택연구회(2002), 『일본의 현대하우징』, Spacetime.
9. 대한주택공사 주택도시연구원(2001), 『용인 신갈 새천년 단지 설계기록』.

(接受: 2007. 10. 24)