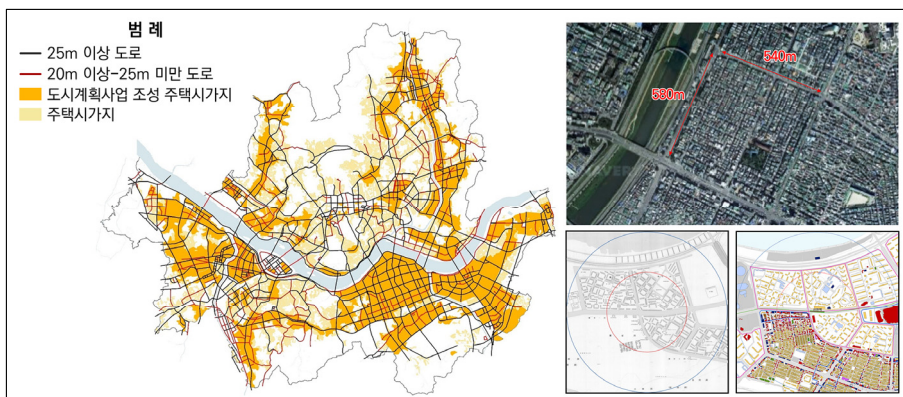


요약

아파트단지형은 도시성 개선에 중점 포함해 슈퍼블록 주택지 유형별로 진화방향 찾아야

서울시내 주택시가지 중 슈퍼블록 주택지는 364개소로 약 60% 차지

현재 서울시내 전체 시가지 중 주택시가지는 약 58%를 차지하며, 급격한 도시 확장과 함께 계획적으로 조성된 주택시가지가 과반수를 차지한다. 1960년대부터 1970년대까지는 주로 토지구획정리사업에 의하여 단독주택용지를 공급하였고, 역사도심 주변 면목, 신촌, 영동, 화곡 일대에 주택시가지가 조성되었다. 1980년대부터는 택지개발사업에 의해 아파트단지를 중심으로 단독주택용지를 일부 혼합해 조성하였고, 목동, 상계, 중계, 개포, 고덕 등지에 조성되었다. 최근에는 은평, 상암, 마곡, 문정 일대에 아파트단지 중심으로 도시개발사업이 추진되었다. 구릉지 중심으로 자연발생적으로 형성된 주택시가지를 제외한 서울의 전형적인 주택지의 모습으로 알려진 곳들이다. 서울시내 계획시가지는 모두 페리(Perry)의 근린주구이론을 적용해서 조성되었다. 근린주구이론은 언윈(Unwin)의 최초 전원도시를 시작으로 래드번(Radburn)을 거쳐 정립된 주거계획이론으로서, 자동차로부터 안전한 보행 중심의 근린을 형성하기 위해 간선도로로 둘러싸인 자족적인 슈퍼블록 단위의 근린 모델을 제시하였다. 근린주구이론은 일제강점기에 처음 도입되어 적용되어 왔으며, 서울시내 슈퍼블록 주택지는 364개소로, 전체 주택시가지의 약 60%를 차지하는 것으로 파악되었다.



[그림 1] 도로에 의한 서울시 주택시가지의 슈퍼블록 주택지

슈퍼블록 주택지 중 소형주택지는 단지성, 아파트단지는 도시성 미흡

서울시내 슈퍼블록은 소형주택지형이 92개소로 25%, 아파트단지형이 140개소로 40%, 혼합형이 132개소로 35%를 차지해 각각 고르게 분포하는 것으로 나타났다.

하지만, 생활권 형성 특성은 유형별로 다르게 나타났다. 소형주택지 슈퍼블록은 보행가능거리(800m)를 벗어나게 구획된 곳도 약 6% 정도 있으며, 소형주택지에 적절한 인구밀도 450인/ha 이상이 절반을 넘고, 보행보다는 차량 중심으로 도로망이 구성된 것으로 나타났다. 중심지를 포함해 계획된 곳도 76%로 많고, 대부분 간선가로변에 자연적으로 상가가 형성되어 있으며, 학교와 커뮤니티시설도 적절히 배치된 것으로 나타났다. 아파트단지 슈퍼블록은 대부분 보행가능거리(800m) 이내로 구획되었고, 건폐율이 낮고 용적률이 높은 고층주택유형에 적합한 밀도로 개발되었다. 또한 보차분리와 통과교통제한이 고려되었고, 녹지와 학교가 적절하게 배치된 것으로 나타났다. 다만, 중심지 비율이 낮고, 상가 건물로 조성되어 중심지에 대한 고려는 미흡한 것으로 나타났다. 혼합형 슈퍼블록은 소형주택지와 아파트단지가 혼합되어 소형주택지와 아파트단지 슈퍼블록의 중간 특성이 나타나는 것으로 확인되었다. 보행가능거리를 벗어나 구획된 곳이 약 15%로 다소 높았고, 인구밀도는 소형주택지와 유사한 것으로 나타났으며, 용적률은 소형주택지보다 다소 높았다. 중심지는 약 75%가 포함된 것으로 나타났으며, 학교가 포함된 지역은 67%로 다른 유형에 비해 다소 낮았다.

페리(Perry)가 제시했던 슈퍼블록 주택지 모델과 래드번(Radburn)을 비교해서 종합해보면, 슈퍼블록 유형별로 적용양상이 서로 다르게 나타나고 있는 것을 확인할 수 있다. 소형주택지는 슈퍼블록의 형태만 유사할 뿐, 녹지나 보행, 보차분리 등 단지 차원의 계획적 고려가 거의 이루어지지 않았다. 또한 다소 높은 계획밀도 아래 다세대주택 재건축과 상업화가 진행되어 열악한 주거환경이 심화되고 있는 것으로 나타났다. 아파트단지는 보행으로 이동 가능한 규모에 통과교통을 허용하지 않는 도로망을 중심으로 보차분리 개념을 적용하여 고층고밀의 아파트 주거유형에 맞는 적정밀도로 개발된 것으로 나타났다. 다만, 주변지역과의 연결, 중심지의 형성 등 도시성에 대한 고려가 부족한 것으로 나타났다. 혼합지역은 소형주택지와 아파트단지 혼합정도를 파악하여 특성을 검토할 필요가 있는 것으로 나타났다.

[표 1] 슈퍼블록의 생활권 형성특성 종합

소형주택지형 슈퍼블록 92개

규모 (ha)	소규모(10ha 미만)	중규모(10~30ha)	중대규모(30~70ha)	대규모(70~100ha)	거대규모(100ha 이상)
인구밀도 (인/ha)	12 (13%)	44 (48%)	30 (33%)	3 (3%)	3 (3%)
	저밀(250 미만)	중밀(250~450)	고밀(450~650)	초고밀(650~850)	초초고밀(850 이상)
	20 (22%)	19 (21%)	48 (52%)	5 (5%)	0 (0%)
용적률 (%)	100 미만	100~150	150~200	200~250	250 이상
	2 (2%)	13 (14%)	43 (47%)	35 (38%)	9 (10%)
건폐율 (%)	15 미만	15~25	25~35	35~45	45 이상
	0 (0%)	0 (0%)	1 (1%)	5 (5%)	86 (94%)
도로분포	4m 미만	4~10m 미만	10~16m 미만	16~20m 미만	
	92 (100%)	92 (100%)	76 (83%)	18 (20%)	
용도 및 커뮤니티시설	중심지(상업 및 준주거)	학교	커뮤니티 모두 포함	커뮤니티 모두 불포함	
	70 (76%)	39 (72%)	5 (5%)	6 (7%)	

아파트단지형 슈퍼블록 140개

규모	소규모(10ha 미만)	중규모(10~30ha)	중대규모(30~70ha)	대규모(70~100ha)	거대규모(100ha 이상)
인구밀도 (인/ha)	저밀(250 미만)	중밀(250~450)	고밀(450~650)	초고밀(650~850)	초초고밀(850 이상)
	2 (1%)	20 (14%)	65 (46%)	47 (34%)	6 (4%)
용적률 (%)	100 미만	100~150	150~200	200~250	250 이상
	8 (6%)	9 (6%)	17 (12%)	46 (33%)	62 (44%)
건폐율 (%)	15 미만	15~25	25~35	35~45	45 이상
	9 (6%)	113 (81%)	16 (11%)	2 (1%)	0 (0%)
도로분포	4m 미만	4~10m 미만	10~16m 미만	16~20m 미만	
	31 (22%)	88 (63%)	90 (64%)	57 (41%)	
용도 및 커뮤니티시설	중심지(상업 및 준주거)	학교	커뮤니티 모두 포함	커뮤니티 모두 불포함	
	62 (44%)	96 (69%)	1 (1%)	39 (28%)	

혼합형 슈퍼블록 132개

규모	소규모(10ha 미만)	중규모(10~30ha)	중대규모(30~70ha)	대규모(70~100ha)	거대규모(100ha 이상)
인구밀도 (인/ha)	저밀(250 미만)	중밀(250~450)	고밀(450~650)	초고밀(650~850)	초초고밀(850 이상)
	14 (11%)	35 (27%)	70 (53%)	13 (10%)	0 (0%)
용적률 (%)	100 미만	100~150	150~200	200~250	250 이상
	3 (2%)	7 (5%)	20 (15%)	40 (30%)	62 (47%)
건폐율 (%)	15 미만	15~25	25~35	35~45	45 이상
	0 (0%)	3 (2%)	24 (18%)	36 (27%)	69 (52%)
도로분포	4m 미만	4~10m 미만	10~16m 미만	16~20m 미만	
	50 (38%)	128 (97%)	132 (100%)	117 (89%)	
용도 및 커뮤니티시설	중심지(상업 및 준주거)	학교	커뮤니티 모두 포함	커뮤니티 모두 불포함	
	99 (75%)	89 (67%)	7 (5%)	8 (6%)	



[그림 2] 슈퍼블록 주택지 모델과 서울시 슈퍼블록 주택지의 비교

소형주택지는 고밀화·상업화, 아파트단지는 폐쇄성 개선이 주요 과제

슈퍼블록 유형별로 좀 더 면밀하게 특성을 파악하고, 지속가능한 도시근린으로서 진화시켜나가기 위한 과제를 도출하기 위하여 유형을 세분화하였다. 소형주택지는 중심지 유무, 인구밀도에 따라 4개로 세분화하고, 아파트단지는 층수, 인구밀도에 따라 7개로 구분하였으며, 혼합형은 주택지의 혼합, 인구밀도에 따라 5개로 구분하여 살펴보았다.

소형주택지는 계획 당시 미흡했던 녹지 확보 및 보행화 등 단지개념을 보완하는 것이 공통적으로 필요한 것으로 나타났다. 또한, 계획 당시 과다열의 고밀블록 비중을 높여 고밀로 계획되었던 지역뿐 아니라, 고밀 집합주택인 다세대주택이 확산되면서 중저밀지역도 고밀화가 진행되어 대책이 필요한 것으로 확인되었다. 그리고 서비스시설이 필요한 상업·준주거지역이 포함된 슈퍼블록의 경우, 주거용도가 상업용도로 변하는 상업화율이 평균 32%로 주거지 내부까지 확산되어 관리가 필요한 것으로 나타났다. 주거지역의 고밀화와 상업화가 새로운 과제로 등장하면서, 전용주거지역과 1종 일반주거지역 등 양호한 주거지를 보호하는 것도 필요한 것으로 나타났다.

아파트단지는 조성시기에 따라 특성과 과제가 조금씩 다름에도 비교적 선명하게 나타났다. 고층화로 확보된 여유 공간을 활용해 녹지와 보행공간을 마련하여 양호한 주거환경을 조성하였으나, 공통적으로 간선가로의 활성화 및 주변지역과의 연결 등 도시적 교감이 결핍되어 있는 것으로 나타났다. 최근 저층아파트들이 21층 이상 고층고밀로 재건축되면서 새롭게 등장한 슈퍼블록을 보면, 지상부가 전면 보행화되는 거주성 개선과 함께 프라이버시가 강조되어 아파트 슈퍼블록의 폐쇄성은 오히려 심화되고 있는 것으로 나타났다. 재건축 시 간선가로변의 활성화 및 도시지원시설 확보, 주변 도로 및 보행체계 연결 등을 적극적으로 검토하여 도시적 교감을 높여 도시의 활력과 자족성을 높일 필요가 있는 것으로 나타났다. 그리고 택지개발사업으로 조성된 중저층 중밀 아파트단지의 경우 대단지 차원에서 조성된 보행전용도로가 주요 특징으로 나타났으며, 재건축 시 보행전용도로를 유지하는 방안이 검토될 필요가 있는 것으로 나타났다. 또한, 서울 시내에 2개소가 남아있는 저층저밀 아파트단지의 경우 단지의 보전과 노후화 개선을 위한 방안을 조심스럽게 검토해볼 필요가 있는 것으로 확인되었다.

혼합형은 소형주택지와 아파트단지의 우세 정도에 따라 해당지역의 특성과 문제가 그대로 나타나는 것으로 확인되었다.

계획단위인 슈퍼블록 단위로 주택지 개선하는 정책적 접근법이 필요

슈퍼블록은 단순히 간선도로에 의해 둘러싸인 형태를 갖고 있으나, 근린중심지와 초등학교와 공원을 갖춘 반자족적인 주거단위를 형성하는 주거지 계획의 기본단위로서 의미를 갖는다. 따라서 주거지를 관리해나가는 데 있어서도 슈퍼블록을 단위로 살펴보고 방향을 정하는 것은 매우 중요한 의미를 갖는다. 주차문제와 녹지부족으로 난맥상에 있는 소형주택지와 나홀로 폐쇄적인 주택단지로 재정비하는 아파트단지를 지속가능하도록 바꾸어가기 위하여 애초에 근린주구이론이 적용된 계획단위인 슈퍼블록을 놓고 중장기적인 그림을 그려보는 것은 바람직한 접근방법일 것이다. 슈퍼블록을 단위로 소형주택지가 필요한 단지적 구성과 아파트단지가 수용해야 할 도시성을 포용해 지속가능한 근린으로 만들어갈 수 있는 계획적 수단과 사업적 장치들이 마련되어야 한다.

주거지 인구밀도 기준, 초고밀지구 관리 위한 제도적 근거 마련해야

최근 구축된 공간정보자료를 바탕으로 인구센서스 자료를 연결해 서울시내 인구밀도 현황 분석이 가능해지면서 주거지의 밀도계획이 좀 더 면밀하게 이루어질 수 있는 기반이 마련되었다. 본 연구에서 슈퍼블록을 경계로 처음 파악된 서울시 주택지의 인구밀도는 소형주택지 200인/ha~600인/ha, 아파트단지 500인/ha~800인/ha에 집중 분포된 것으로 나타났다. 현황 분석을 토대로 앞으로 지속적인 연구와 논의를 통해 주택지 유형별 적정 인구밀도 기준이 마련될 필요가 있다. 그리고 수용 가능한 의미의 적정 인구밀도를 넘어서는 소형주택지에서는 과밀지구 개념의 초고밀지구, 소형주택지에 비해 밀도가 높은 아파트단지에서는 과도하게 높은 초고밀지구의 밀도 관리를 위한 근거가 제도적으로 마련될 필요가 있다. 본 연구에서는 소형주택지는 600인/ha 이상, 아파트단지는 800인/ha 이상을 초고밀지구로 판단했다. 적정 인구밀도에 대한 기준과 같이 초고밀지구에 대한 기준도 후속 연구와 전문가 논의과정을 거쳐 제도적 근거가 마련되어야 할 것이다. 물론 인구밀도 기준은 각종 주거지 정비 및 재건축 시 도로 및 공용시설 설치 등의 기준을 차등화하는 기준으로 활용될 수 있다.

소형주택지 슈퍼블록, 새로운 재생모델 개발·지구단위계획 적용 필요

자동차에 점령된 지 오래인 소형주택지를 개선하기 위하여 가로주택정비사업 및 주거환경관리 사업 도입 등 다양한 노력을 기울여 왔으나, 개선의 실마리를 찾지 못하고 있는 상황이다. 본 연구에서 확인된 것처럼, 다세대주택의 확산으로 고밀화가 심화되고, 상업화가 심화되어 주거 환경이 더욱 악화되어 가고 있어 관리와 정비가 동시에 필요한 것으로 나타났다.

녹지 확보 및 보행화, 주차문제 해소, 과밀 완화, 상업화 관리, 양호한 주택지 보호 등 소형주택지에 대한 종합적인 관리계획을 수립하고, 정비를 포함한 재생사업 추진이 요구된다. 그동안 상세한 계획이 가능한 지구단위계획이 중심지에 치중해 왔으나, 느슨한 용도지역지구제로 관리하기에는 한계가 있는 상황에서 소형주택지에 대한 주거지형 지구단위계획을 시범적으로 추진할 필요가 있다. 건축물보다는 단지차원의 개선을 진행해야 하는 소형주택지는 뉴타운 방식의 전면재정비는 부적절하며, 기존에 추진하는 자생적 접근의 재생사업이 아닌 블록단위 정비 등을 포함한 정비적 접근의 재생사업이 적절할 것으로 판단된다. 지구단위계획과 연계하고, 주택지를 정비하면서 도시근린을 지향하는 새로운 재생모델 개발이 마련되어야 한다.

아파트단지 슈퍼블록, 거주성보다 도시성 개선하는 재건축기준 세워야

재건축이 추진되면서 주변지역과 단절이 심화되어 가고 있는 아파트단지가 도시 및 지역사회와 교감할 수 있도록 만들어가는 것이 중요한 과제이다. 소형주택지 상업화 비율 약 30%를 참조하여 가로변을 활성화하면서 도시와 교감하는 시설(가칭 도시지원시설)을 포함하여 복합 개발할 수 있는 용지를 5%~10% 이상 확보할 수 있도록 인센티브기준을 마련하고, 주변지역에 기형성된 도로와 보행체계를 고려하여 계획할 수 있도록 계획기준을 제시해야 한다. 그리고 택지개발사업으로 조성된 대규모단지에는 지역 중심지와 연결되는 보행전용도로가 대부분 조성되어 있다. 보행전용도로를 보호하면서 개별적으로 재건축하거나 보행 전용축을 지역기반시설로 조성하면서 재건축할 수 있도록 계획기준을 제시하는 방안도 검토할 필요가 있다. 아파트 재건축은 주민들 중심의 민간사업 성격이 강하므로, 아파트 통합 기준을 수립·배포하여 심의를 통하여 관리해나가는 것이 바람직한 방법이다.