Journal of the Korea Academia-Industrial cooperation Society
Vol. 18, No. 10 pp. 785-793, 2017

https://doi.org/10.5762/KAIS.2017.18.10.785
ISSN 1975-4701 / eISSN 2288-4688

미사강변도시 단독주택지의 주차공간과 가구의 특성에 관한 연구

황용운
동양대학교 건축실내학과

A Study on the Parking Space and Space of Detached Housing Area in Misagangbyeon-City

Yong-Woon Hwang
Department of Architecture & Interior, Dongyang University

요 약 미사강변도시 단독주택지에 적용되는 지구단위계획지침이 지역의 특성을 고려하지 않은 부분과 기존의 자치조례에 준하고 있어 이로 인하여 단독주택지의 환경을 악화시키고 있는 것으로 조사되었다. 조사결과 1)미사강변도시의 경우 지역 내의 공동주택(아파트)에 대한 디자인 가이드라인은 디테일하게 규정하고 있는 반면에 단독주택지의 주택건축에 대한 디자인 가이드라인이 계획되어 있지 않다. 2)공동주택과 다가구주택에 대한 주차대수 산정에 대한 형평성과 다가구주택이 단독주택으로 분류됨에 따른 주차장 법규의 미비로 인한 문제로 주거환경이 악화되고 있다. 3)지구단위계획지침에 따라 1층 근생의 외벽재료를 유리로 규정하고 있고 협소한 주차공간으로 유리외벽에 인접하여 주차하는 경우 위험성에 대한 대비가 필요하다 4)초등학교, 유치원이 위치하고 있음에도 불구하고 주차부족 등 차량의 혼잡도가 높아 통학 학생들에게 많은 위험성이 있다. 5)주차장 넓이를 고려하지 않은 가구계획과, 지역의 특성을 고려하지 않은 주차장법 적용으로 여러 문제점이 발생하고 있다. 6)보행자 전용도로가 보행자의 동선을 고려하지 않고 계획되어 타용도로 전용되고 있다.

Abstract The guidelines for the district unit planning(DUP) of detached houses in the area of Misagangbyeon-City (MISA) do not consider the characteristics of the region. Therefore, this study was conducted to analyze the relationship between the blocks and parking lots of the detached houses area. The research resultscanbe summarized as follows: 1) Detailed design guidelines are provided for apartment homes in MISA, but not for detached houses. 2) Apartment home and multi-family house parking lot equivaluation calculations exist in the DUP guidelines, however there are no regulations related to detached houses and the problem of parking for these residents is worsening which causes tension. 3) The DUP guidelines stipulate that the outer wall material of multi-family houses must be glass, however this is a dangerous material for use on the first floor, because cars that park close to this wall. 4) There is a significant risk to elementary and kindergarten students who must walk along the road in the inner blocks where cars are driving quickly. 5) There are a number of issues involved when planning parking lots without considering the characteristics of the area. The local government uses the traditional parking lot codes without considering the current regional characteristics, whereas the number of cars has dramatically increased. 6) The pedestrian mall is not currently being used for pedestrians, because it is full of parked cars due to the lack of parking space.

Keywords : Detached House, District Unit Plan, Misagangbyeon-City, Multi-family House, Parking Space,

1. 서론

1.1 연구의 배경 및 목적

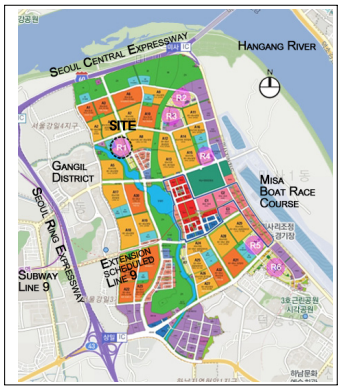
택지개발은 1966년 토지구획정리사업법을 시작으로 1980년에 저렴한 택지의 안정적 확보를 위한 택지개발 촉진법 제정까지 대단위 택지가 도심외곽에 조성하는데

본 논문은 2016년 동양대학교 학술연구비 지원으로 수행되었음
*Corresponding Author : Yong-Woon Hwang(Dongyang Univ.)
Tel: +82-54-630-1206 email: ywhwang1@nate.com
Received July 27, 2017 Revised (1st September 7, 2017, 2nd September 14, 2017)
Accepted Octobet 13, 2017 Published Octobet 31, 2017

기여하게 된다. 그러나 결과적으로 주택지의 모습은 획일적이고 경직된 모습으로 변했고 심각한 주거환경문제를 발생시켰다.[1] 그리고 수도권을 중심으로 계속 증가하는 인구에 대한 주택난 해소와 부동산투기를 잠재우기 위하여 서울 인근지역에 대단위 신도시가 1980년 말부터 분당을 시작으로 계속 개발되었다.[2] 이러한 목적으로 개발된 거의 모든 택지개발지구에는 많은 인구가 입체적으로 거주할 수 있는 공동주택(아파트)중심으로 개발이 이루어져 왔다. 반면에 상대적으로 단독주택지는 택지개발업무처리지침(2016. 10. 18) 제14조(주택건설용지의 배분 등)에서 1.수도권 및 부산권 : 아파트 용지 60%이상, 연립 및 다세대용지 20%이하, 단독주택용지 20% 이하를 제시하고 있지만 형식적인 계획과 운영으로 단독주택지로서의 기능이 상실되고 있다. 또한 단독주택지에 건설되는 상가겸 주택건축물 1층에 입점한 소규모 상업시설(식당, 소매점 등)들이 주거시설과 혼재되어, 거주자를 위한 여유공간(조경 등) 없이 주거환경이 악화되고 있을 뿐 아니라 상업시설을 찾아온 차량의 주차공간 부족으로 보행자 공간을 더욱더 열악하게 만들고 있다. 이런 이유에서 택지개발지구 내의 단독주택지의 문제점들을 개선·해결하기 위해서 단독주택지의 가구·필지계획에 부설되는 주차 및 조경공간 등에 대한 분석과 검토가 요구되어 진다. 그리고 이와 같은 내용을 규제하고 있는 지구단위계획 내용 역시 재검토되어야 할 것이라 판단된다. 이에 본 연구에서는 미사강변도시의 지구단위계획에 대한 내용을 기준으로 단독주택지의 가구구조의 유형과 필지 그리고 건축물과 주차 및 조경공간 등의 특성을 살펴보고 앞으로 개발될 택지개발지역의 지구단위계획 지침에 필요한 기초자료를 제공하고자 한다.

1.2 연구 범위 및 방법

연구대상지의 범위는 하남시 강변미사지구 내의 6개 단독주택지(R1~R6) 중 현재 가장 많은 건축물이 준공되었고 많은 사람들의 관심이 집중되었던(R1~R6의 일반분양 평균경쟁률이 146:1 이었지만 이 중에 R1-⑫-1(Fig. 2)이 2,674:1 의 경쟁률로 가장 높았다.) R1 단독주택지를 대상으로 하였다. 그리고 이곳에 입점하고 있는 1층 상가와 주거의 가치는 미사지구 이주자단독택지 6개 중 인지도가 가장 높고 현재 가장 많은 유동인구가 모이는 지구이기도 하다. 연구방법은 관련 문헌을 중심으로 이론적 자료를 분석한 후 현장을 직접 방문(3차례 방문 :



◀Site map R1~R6.

The Site is connected to the Seoul Central Expressway to the northward and to the Seoul Ring Expressway to the westward. So It is convenient to use wide area traffic. because the site well-connected to the outskirts of Seoul.

Fig. 1. Land-use planning map of Misa

2017년 7월 7, 10, 14일)하여 현장조사가 이뤄졌다. 그리고 하남시청에서 건축물대장을 수집하여 가구의 건축 및 가구의 특성을 비교 · 분석하고, 이론적 배경과 현장조사 내용을 비교·종합하여 대상지의 가구, 건축물, 주차 및 조경공간의 특성을 분석하였다.

2. 본론

2.1 이론적 배경

본 연구에서 사용되는 용어가 일반인들이 사용하고 있는 용어들과 유사성으로 인하여 명확한 개념과 이해에 혼동 있을 수 있기에 본 연구에서 사용되는 용어를 정의하고자 한다. 1)가구 : 도로에 의해 구획되는 하나의 토지단위로서 보통 여러 필지로 구성되어 지는 것을 의미하며 본 대상지에는 15개의 가구로 구획되어 있다. 2)필지(획지) : 건축물의 구조와 형태를 달리하는 개별 단위로서의 토지이며 개발이 이루어지는 최소 단위로 대상지에는 총 104개의 필지로 이루어져 있다. 3)구획도로 : 일단의 가구를 둘러싸고 있는 도로로서 주거진입 차량 외에 통과차량의 통행도 고려하여 계획된 8m이상의 폭원을 갖는 도로이다. 4)내부접근로 : 가구의 진입에 사용되어지는 도로로서 자동차의 접근이 가능하며 4m이상의 폭원을 갖는다. 대상지에서는 12m, 15m, 12.5m의 접근로 계획되어 있다.[1] 본 대상지에서는 진입로가 없고 모든 필지는 내부접근로에 의해 각 필지로 진입이 이루어지고 있다. 5)세대(가구) : 라 함은 독립된 주거생활을 영위할 수 있는 주거공간 단위를 말한다. 6)국토교통부 훈

령 제835호「지구단위계획수립지침(개정 2017, 05. 01)」에 의하면 “1-2-1.지구단위계획은 당해 지구단위계획구역의 토지이용을 합리화하고 그 기능을 증진시키며 경관·미관을 개선하고 양호한 환경을 확보하며, 당해 구역을 체계적·계획적으로 개발·관리하기 위하여 건축물 그 밖의 시설의 용도·종류 및 규모 등에 대한 제한을 완화하거나 건폐율 또는 용적률을 완화하여 수립하는 계획이다. 1-2-7. 지구단위계획은 향후 10년 내외에 걸쳐 나타날 시·군의 성장·발전 등의 여건변화와 향후 5년 내외에 개발이 예상되는 일단의 토지 또는 지역과 그 주변지역의 미래모습을 상정하여 수립하는 계획이다. 7)「하남미사 공공주택지구 지구단위계획 시행지침」에 의하면 “점포주택”이라 함은 건물의 일부를 근린생활시설(이하 근생) 용도로 사용하는 주택으로 주거 이외의 용도로 사용되는 부분으로 점포는 1층 또는 지하1층에 한하고 규모는 바닥면적의 합계가 총 연면적(지하층포함)의 40% 를 초과 할 수 없다. 또한 주차 등을 이유로 조성된 1층 피로티 부분에 대한 타 용도로의 전환은 일체 불허한다.[4] 라고 규정하고 있다. 위의 내용을 기준으로 본 연구대상 지구에는 15개의 가구로 구성되어 있고 각 가구는 적게는 2개의 필지(①가구)와 많게는 12개 필지(⑤가구)로 구성되어 있으며 가구를 나누는 구획도로는 8, 12, 12.5 15m로 계획되어 있다.(Fig. 2)

2.2 다가구용 단독주택의 정의와 고찰

다가구용 주택의 형성에는 단독 주택지 내의 일반적인 주거형태와 관계가 깊다. 60년대 이후 도시의 고밀화와 인구집중으로 인한 주택난으로 단독주택에 다세대가 거주하는 것이 빈번하였고, 이를 제지할 만한 행정력 또한 부족하였다. 따라서 현실을 인정하고 주거환경을 좋게 만들어보자는 측면과 제한된 택지를 효율적으로 사용하자는 의도에 의해 1985년 다세대주택이 출현하게 된다. 그 후 90년대에 주택 200만 호 건설계획에 의해 규제가 대폭 완화된 다가구용 단독주택이라는 소규모 임대주택형식의 주거유형을 개발하여 주거안정과 주택부족현상을 해결하고자 하였다.[5] 이는 분양을 목적으로 한 연립주택 내에 임대 가구와 임차가구의 합리적 공존을 위한 대안으로 연구된 주거형태이다. 그래서 연립주택과 다가구주택 두 가지 주거형식은 규모에 있어서는 동일(660㎡ 기준)하며, 소유형식에 있어서 차이가 있을 뿐 다세대 거주의 동일한 개념 안에서 형성된 것으로 다가구 주택이 다세대 주택에서 분화된 개념이라고 볼 수 있다. 건축법 시행령(제3조의5-별표1)에서 규정하고 있는 ‘다가구’란 한 개의 단독주택에 여러 가구의 세입자들이 전세나 월세 개념으로 거주하는 주거용 건축물로서 가구별 별도의 방, 부엌, 화장실을 갖추고 구분소유 및 분양으로 가구별 소유가 불가능한 3층 이하인 건축물을 의미한다. 그러나 본 대상지의 건축물 형태는 지구단위계획지침의 획지형 단독주택용지에 언급된 된 내용에 따라 전체 건축물이 4층 이하로 규제하고 있다. 이와 같이 4층으로 정한 이유는 건축법 시행령〔별표1〕‘용도별 건축물 종류’(제3조의 5)에서 다가구 주택을 단독주택으로 분류하고, 다가구 조건을 1)주택으로 쓰는 층수(지하층 제외)가 3개 층 이하일 것. 다만, 1층 전부 또는 일부를 필로티 구조로 하여 주차장으로 사용하고 나머지 부분을 주택 외의 용도로 쓰는 경우에는 해당 층을 주택의 층수에서 제외한다. 2)1개 동의 주택으로 쓰이는 바닥면적의 합계가 660㎡이하일 것 3)19세대 이하가 거주할 수 있을 것으로 규정하고 있기 때문에 현재 본 지구에 기 건축된 건축물 1층을 모두 근생으로 계획하여 주거공간에서 제외하고 2, 3, 4층(3개 층)을 주거공간으로 계획하고 있어 전축법 시행령 및 지구단위계획 지침 규정을 준수한 계획으로 이루어져 있다.

2.3 미사강변도시의 현황

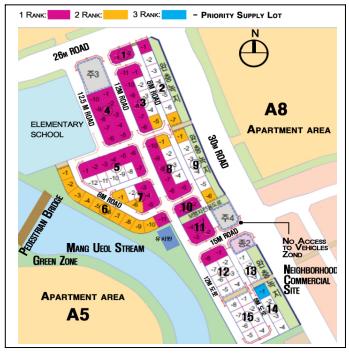
"미사"의 뜻은 "아름다운 물결과 모래로 이루어진 섬"에서 유래했고, 기존에는 한강에 위치한 독립된 섬이며 상습 침수지역으로 1971년에 개발제한구역으로 지정되어 매매와 개발이 제한된 곳이다. 그 후 1982년부터 시작된 한강종합개발사업으로 인해 육지와 연결되었고 2009년 5월 11일 ‘보금자리주택시범지구’선정으로 개발제한구역에서 해제되면서 본격적으로 개발을 시작하였다. 이후 2010년 12월 보상공고가 발표된 후 이듬해인 2011년 조성공사를 착공하였고 2013년 보금자리주택정책 수정에 따라 일부 계획을 수정하게 되었다. 이에「하남미사보금자리」에서「미사강변도시」로 변경하였다. 지리적인 위치는 경기도 하남시 망월동, 풍산동, 선동, 덕풍동 일대의 그린벨트를 해제하여 조성하는「보금자리주택 조성 사업」으로 이루어진 곳이다.

"창을 열면 한강, 문을 열면 서울"이라는 표어로 개발되었고, 개발기간은 개발제한구역에서 해제되는 2009년부터 2015년까지이며 현재(2017)에도 곳곳에서 아파트

및 상업시설들의 공사가 진행 중이다. 도시 면적 5,462,689㎡이며, 3만6천여 세대 (9만5천여명)를 수용할 수 있는 규모로 개발되고 있다.[6] 그리고 개발구역의 두 면이 한강과 미사리 조정경기장이 인접해있어 수변시설이 특화되어있으며, 친환경 요소를 보완하여 개발 중이다. 기존에는 주택공급이 목표인 보금자리주택사업으로 추진되었으나 감사원의 재검토 통보로 인해 일부 계획을 수정하여 도시기능형성과 쾌적성에 중점을 두고 진행하게 되었다. 용적률은 민간아파트의 경우 210%, 보금자리 주택의 경우 210~ 220% 수준으로 지정되었다. 도시 내의 공동주택은'하남미사지구 디자인 파트너링'[7]에서 주동, 부대시설, 주차장, 옥외시설물, 색체디자인에 관한 디자인 가이드 라인을「지구통일성(Unity) +단순(Simple)+아이덴티티(Identity)」로 제시하고 있어 단지별 통일성과 구별성을 가지고 디자인되고 있지만 단독주택지의 경우에는 지구단위계획 지침에 의해 규제될 뿐 디자인 파트너링에서 제시하고 있는 것과 같이 건축물 디자인에 대한 구체적인 내용은 제시하지 않고 있다.

2.4 단독주택지의 현황

하남시 통계연보의 주택 현황(2014. 12)을 살펴보면 전체 주택수 48,479호 중 단독주택이 17,501호로 약 36%로 아파트 59%(28,463호)다음으로 많았다. 그리고 단독주택의 호수는 감소추세이지만 단독주택에 포함되는 다가구주택은 2010년(14,349호)이후 조금씩 증가(2014년 14,604호)추세에 있다. 본 연구대상지인 R1지구 역시 다가구주택이 허용된 단독주택지이다. R1을 중심으로 동쪽으로 30m도로 건너에 아파트, 근린상업시설과 주민센터가 위치하고 지구 내에는 유치원과 초등학교가 위치하고 있다. 서쪽으로는 대규모 아파트(강일지구)가 위치하고 있어 아파트 거주자의 접근성이 뛰어날 뿐 아니라 서쪽에는 망월천 보행교가 설치되어 있어 아파트(강동 리버파크)인구까지 유입할 수 있는 유리한 위치이다.(Fig. 2) 이곳의 광역적인 교통접근로는 북으로 서울중앙고속도로와 연결되고 서쪽으로는 서울외곽순환도로와 연결되어 지역 간 간선도로의 접근성이 뛰어나기에 다른 단독주택지보다 광역적 교통이 유리한 곳이다.(Fig. 1) R1지구는 15개의 가구(Fig. 2) 로 나누어져 있고 각 가구에서 분할된 필지는 총 104필지로 이 중에 63필지는 원주민 1, 2, 3순위에 우선분양하고 일반분양은 41개 필지로 일반 수요자에게 분양되었다.



◀R1 Detached Housing area map

63 of 104 lots supply priority in R1 area

Fig. 2. Each block map of site R1

필지의 면적은 최저 238㎡(72평)이며 최고 265㎡(80평)로 분할되어 있어 필지별 면적의 차이는 27㎡내외로 큰 차이는 없다. 그리고 각 필지에 기 건축된 건물들의 층수는 모두 4층이다. 건폐율은 최저 58.07% 최고 59.97%로 계획되어 있고 용적률은 최저187.04% 최고 199.87%로 지구단위계획에서 제한한 건폐율 60%와 용적률 200%를 거의 모두 채운 상태로 계획되었다. 다가구의 1층은 모두 근생이고 그 외 2, 3, 4층(3개층)은 모두 주거공간으로 최소 4가구에서 최대 6가구로 계획되었다. 주차공간은 모두 옥외주차장(1곳 제외)으로 가구수와 1층 상가에 대한 주차대수를 고려하여 최저 5대 최고 6대로 주차공간이 계획되어 있다. 지구 외곽으로는 동 · 북면으로 폭 30m와 26m도로에 둘러싸여져 있고 지구 내의 도로는 30m에서 진입하는 도로가 폭 15m이고, 북쪽의 26m에서 진입하는 도로는 폭12m(12.6m) 두 곳이며 그 외 지구 내의 도로는 8m 폭으로 이루어져 있다. 남쪽에 흐르는 망월천에는 보행자 전용 보행교와 수변공원으로 이루어져 A5지역의 거주자 뿐 아니라 R1지역 거주자의 접근성이 높고 도시 내의 산책공원으로 인기가 높은 곳이다. 필지의 개발현황은 우선공급대상지 필지(Fig. 2)는 대부분 개발 된 상태이고(Fig. 3) 일반 분양된 필지 중 ⑫,⑬,⑭,⑮가구를 제외하고 나머지는 2017년 7월 현재 거의 개발이 되지 않은 채 공지로 남아있다. 공지는 104필지 중 32필지(약 31%)이다. 필지와 함께 주차공간은 다른 지역 역시 마찬가지겠지만 택지개발지구의 계획된 단독주택지에 필요한 주차공간보다 여유있게 계획되는 공동주택(아파트)에 비해 주차문제는 심각한 실정이다. 특히 단독주택지 내부도로에 무단 주차한 차량 때문에 거주자의 활동을 위축시킬 뿐 아니라 주거환경에 악영향을 끼치고 있는 상황이다. 본 대상지에서도 1층은 대부분 음식점과 소매점인 근생시설로 평상시 많

은 사람들이 유입되는 곳이기 때문에 차량의 왕래가 빈번한 곳이다. 오후시간에는 거의 대부분 불법주차가 이루어지고 이로 인하여 순조로운 차량통행이 어렵고 보행공간을 잠식한 실정이다.

이와 같은 주차문제 발생의 주원인은 차량의 증가이겠지만 거기에 소득의 증가와 더불어 라이프 스타일의 변화에서 오는 차량의 이용증대, 도심의 높은 주거밀도를 해결하기 위한 방책으로서 다세대 · 다가구 주택의 건립에 따른 주택지 공지율의 감소 등을 들 수 있다. 또한 법적 제약의 미비(주차대수 산정에 대한 형평성)도 주차문제를 가중시키는 요인으로 작용하고 있다.[8]

2.5 단독주택지의 지구단위계획의 법적 규제

본 지역은 제1종일반주거지역으로 지구단위계획 지구에 속한다. 지구단위계획 지침에서 각 필지별 건폐율은 60%, 용적률은 200%로 높이는 4층 이하로 그리고 한 필지 내의 가구수는 6가구 이내와 1층을 근생으로 제한하고 있다. 또한 1층에 위치한 근생들은 지구단위계획 지침 제20조(건축물의 형태 및 외관에 관한 사항)에서 점포겸용주택 건축물의 1층 전면부의 외벽면은 50%이상 투시형 벽면(주거용일 때는 제외)으로 하고 셔터는 투시형 셔터를 설치해야한다. 점포주택인 경우에는 담장 설치를 불허하는 것으로 규정하고 있다. 이에 현장 조사 시 모든 건축물 1층이 점포(근생)인 만큼 담장은 없었고 1층 벽면 대부분이 유리문 · 유리벽으로 설치되어 있었다. 주차장과 관련해서는 지구단위지침 제12조(주차장 설치기준)에서 ①주거용도의 건축물에 대한 주차대수 설치기준은‘하남시 주차장조례’에 의하여 확보하여야 하는 대수 이상 설치한다. ②점포주택에 대한 주차대수 설치기준은 ①항의 규정에 의한 설치대수에‘주차장법’ 및 ‘하남시 주차장조례’에 의한 근생시설의 연면적에 따라 확보하여야 하는 주차대수 이상을 설치한다.라고 규정하였고 구체적인 면적과 대수에 대해서는 규정하지 않고 있다. 획지형 단독주택용지에서 언급하지 않는 근생의 주차와 관련하여 주차장법을 살펴보면 주차장법 시행령 〔별표1〕 의 부설주차장의 설치대상 시설물 종류 및 설치기준에 의하면 제1종 근생(건축법시행령 제3호 바목 및 사목은 제외)과 제2종 근생시설, 숙박시설은 시설면적 200㎡당 1대로 규정하고 있으며, 하남시 부설주차장 설치기준 〔별표2〕 (제17조 제1항)조례에는 앞에서 언급된 시설면적 134㎡당 1대로 규정하고 있다.

3. 사례지역 건축과 가구의 특성

3.1 조사대상지의 개요 및 특성

대상지 위치는 하남시 미사강변북로 24번길, 30번길, 30번 안길에 위치한 단독주택지 R1으로 필지규모는 15개의 가구(block)로 각 필지는 238㎡(72평)~265㎡(80평)로 총 104개로 분할되어 있다. 2014년 12월 하남시 인구[9]는 150,645명에 59,551세대이므로 150,645÷59,551=2.53명/1세대이고 1필지당 6가구로 제한한 것은 감안한다면 법적으로 최대 수용 가능한 가구수는 624가구(104필지×6가구/1필지)이며 수용인구는 약 1,580명(624가구×2.53인)으로 추정된다. 건축물 층수는 모두 4층으로 제한되어 있고 지하층이 있는 건축물은 조사대상 건축물 73곳 중 5곳 밖에 없다. 건폐율(용적률)은 지구단위계획에서 지정한 60% (200%)범위 내에서 모두 건축되었다. 30m도로에 접하는 지역에는 완충녹지가 계획되어 주택지 내의 차량 등 소음을 차단하고 있으며, 지구내에는 남북으로 8m, 12m도로가 동·서로 15m, 12m가 지구내의 구획도로(주택건설 기준 등에 관한 규정 제25조(진입도로) 300세대이상 500세대만은 8m이상, 500이상 1천미만은 12m이상으로 규정)로 계획되어 있다. 그리고 동서로 보행자 전용도로가 3곳 계획되어 있고 북쪽 보행자 전용도로는 보행교와 연결되어 망월천 넘어 주거단지와 연결되도록 계획되어 있다. 기 건축된 건축물 1층의 용도는 미개발지(31필지)를 제외한 73필지 중 1종 근생인 소매점 18 필지(24.7%), 2종 근생인 음식점 51필지(휴게음식점 4필지 포함) (69.9%) 소매점과 학원, 사무소 용도의 복합용도 4필지(5.5%)로 단독주택지가 약 70%의 음식점으로 이루어져 있어 주거환경이 열악한 것으로 조사되었다.

특히 망월천과 인접한 가구⑥(Fig. 2)경우 좁은 8m 구획도로에 접하여 1층이 모두 음식점으로 이루어져 차량을 이용한 방문객의 주차문제와 주차된 차량으로 인하여 보행자에게 많은 불편함을 주고 있다. 가장 큰 문제는 가구⑥에 초등학교와 유치원이 인접하여 위치하고 있어 충분한 보행공간과 안전이 확보되어야 할 것으로 판단된다. 이와 같이 단독주택용지 전역에 다가구주택이 건립됨으로써 시가지 전체의 단독주택용지가 다가구화 되는 과정을 겪거나 토지소유자가 단독주택을 짓고 싶어도 단독주택을 건립할 수 없는 상황이 연쇄적으로 일어나게 되고 다가구주택이 밀집된 형태로 발전하게 된다.[10]

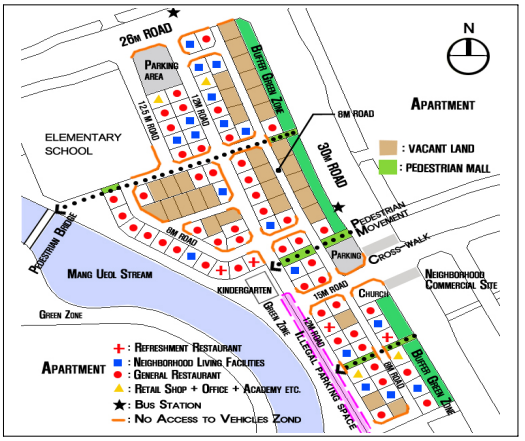


Fig. 3. The usage classification of first floor map in R1 detached House area

3.2 조사대상지의 주차와 가구의 특성

하남시는 다가구의 경우 「주택건설기준 등에 관한 규정」 제27조 제1항에 준하여 다가구주택 및 오피스텔의 전용면적은 공동주택의 전용면적 산정방법에 따르되 세대당(가구, 호, 실) 1대에 미달하는 경우는 1대(다만, 세대당 전용면적이 60㎡이하인 경우는 0.7대)이상으로 한다. 라고 규정하고 있다. 이런 기준에 의해 현재 조사 대상지 필지별 주차대수는 5~6대(평균 5.3대)로 계획되어 있다. 즉, 1층을 제외하고 2층 이상은 층별로 2가구(1가구)로 구성되어 있고 층별 전체 평균 바닥면적은 125.36㎡이므로 1가구당 62.68㎡이지만, 계단 또는 엘리베이트 홀(6㎡이상, 조사대상 건축물은 모두 승용승강기 1대가 설치되어 있음)면적을 제외한다면 1가구당 전용면적은 60㎡이하이므로 가구당 0.7대 주차장으로 계획된다. 5(6)가구의 경우에는 0.7×5(6)가구=3.5(4.2)대로 4(5) 대이면 법적으로 주차면수가 충족된다. 여기에 1층 근생(대상 건축물 1층의 평균면적은 127.48㎡이며 하남시 부설주차장 설치기준-제1, 2종 근생은 134㎡/1대로 규정하고 있고 1대 미만은 1대로 한다.)을 위한 주차 대수 1면을 더하면 필지별 주차장은 5(6)면만 계획하면 된다. 그래서 필지별 건축물은 지구 내에 규정된 최대 건폐율(60%)에 거의 가까운 건축물로 계획하고 건축선 이격거리(Fig 7)에 법적 주차공간만을 충족시키는 방법으로 계획하였다. 이로 인해 근생을 이용하는 차량에 대한 주차를 고려하지 않아 주차장 부족현상 뿐 아니라 지구 내의 주차환경을 악화시키고 있다. 그러나 주차장 설치기준에 대해서는 미사 공공주택지구 지구단위계획 시행지침에 별도로 규정하지 않고 제12조에서 지방자치단체 조례 기준에 준하도록 규정하고 있다. 하남시 세대당 인구는 2.53명, 주차 가구당 인구는 자가용기준 2009년 50,022대(0.34대/1인)로 2014년 에는 55,629대(0.37대/인)로 111.2% 증가했고 2.7인당 1대의 차량을 소유하는 것으로 조사되었다. 즉 하남시 평균 1세대/2.53인 것을 고려한다면 1대/1세대를 소유 하고 있는 것으로 추정된다. 그러므로 60㎡이하라고 해도 1가구당 1대의 주차계획으로 수정되어야 할 것으로 판단된다. 현재 대상지 내의 모든 건축물의 주차대수는 조례에서 규정하고 있는 법정주차만을 충족시키고 있어 실제 필요한 주차공간을 확보하지 못하고 있는 실정이다. 특히 지구단위계획 지침의 제12조(대지내 공지에 관한 용어의 정의) 2.경계부 처리 가.전면공지는 연접한 보도 및 도로(보도가 없을 경우)와 높이 차가 없이 조성하며, 전면공지와 보도에는 차량 출입 및 주 · 정차를 금지한다. 다만, 맹지 등 부득이한 경우와 필지형 단독주택용지에서 피로티 하부 주차장을 조성하는 경우는 예외로 한다. 라는 규정은 건축물 일부를 피로티로 하는 경우 보도와 단차이를 주지 않고 보도를 주차장으로 계획할 수 있다는 의미로 해석될 수 있다. 이로 인하여 조사대상 지구의 건축물의 차량출입은 별도 지정되지 않고 있어 보도를 점령하여 주차하고 있는 것으로 조사되었다.

Fig. 4. The case that Parking violate the sidewalk-Parking lot prevent entrance of shop and pedestrian

다시 말해 보행자보다 차량 우선인 다가구주택지로 계획되어 있었다. 그리고 주차장법시행규칙 제11조(부설주차장의 구조 · 설비기준) 4.주차대수 5대 이하의 주차단위구획은 차로를 기준으로 하여 세로로 접하여 배치할 수 있다.라고 규정하고 있다. 이를 기준으로 대상지의 주차방식을 조사한 결과 1Type-각 필지 좌우측면에 4대까지 겹쳐 주차하고 나머지 1대를 전면에 주차 방식 2Type-상가전면에 세로로 모두 주차하는 방식 3Type-필지 좌우측면에 2대(씩)주차 나머지를 건축물 전면에 세로(가로)로 1~4대 나누어 주차하는 방식 4Type-필지의

각 측면(3면)에 1~2대 나누어 주차하는 방식으로 구분될 수 있다. 이로 인하여 1Type과 같이 4대 겹쳐 주차하는 경우는 두 필지가 만나는 부분에서 4대씩 겹쳐 8대가 2대씩 겹쳐 주차하는 방식(Fig. 5)인 경우가 24필지로 조사되었다.

Table 2. The parking type classification of detached house area

Parking Type	1)Type	2)Type	3)Type	4)Type	Total
Number of lot	24	9	25	15	73
%	32.9	12.3	34.2	20.6	100

* Calculated based on the completed building in 73 lot.

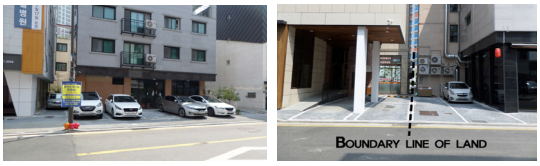


Fig. 5. Typical Parking Style - Parking type in front of shop and Parking type beside of shop

이와 같이 대지의 측면을 주차장으로 계획하는 방식은 지구단위계획에서 「건축선 및 건축물의 배치에 관한 사항」에서 주차 출입구를 필지와 필지사이의 경계선으로 한정하였기 때문에 건축물의 각 측면 부지를 많이 이용하게 된 것으로 판단된다.(Fig. 7) 그리고 법적 최소 주차대수 만을 충족시키고 있는 상황에서 부족한 주차공간은 보행자 동선이 연결되지 않는 보행자 전용공간을 주차공간으로 사용하고 있는 것으로 조사되었다.(Fig. 6)

Fig. 6. Above right · left : The Parking lots are using another purpose/ Below right : Pedestrian mall has changed parking lots. /Below · left : The sidewalk is using parking lots

보행자 전용공간의 경우에는 지구단위계획 시행지침 제40조(보행축에 관한 사항) ②각 보행경관축의 특성에 따라 휴게, 조망, 위락 기능을 가질 수 있도록 조성한다. 라고 규정되어 있고 차량 진출입이 금지된 곳(Fig. 3)이지만 본 대상지의 보행자전용 공간은 지구를 둘러싸고 있는 30M 도로로 인하여 단절되어 있고 행단보도와 연결되지 않아 보행자전용도로가 주차장으로 변해가고 있는 것으로 조사되었다. 그리고 모든 주차타입에서 건축물의 전면에 주차하는 방식은 차량이 건축물의 입구를 막기 때문에 주차용도로 사용하지 못하고, 출입을 위한 공간 또는 외부상품 진열 등 다른 용도로 전용되고 있어(Fig. 6)주차환경을 더욱 악화시키고 있다. 그리고 ⑫, ⑮ 가구(Fig. 2)의 경우 좌측에는 가구가 형성되어 있지 않고 보행공간만 계획되어 있고 12M도로로 연결되어 있지만 현재 부족한 주차공간으로 인하여 맞은 편 보행공간이 불법주차 공간(Fig. 3)으로 변해있었다. 조경의 경우(하남시 건축조례 제26조(대지안의 조경)) ①200제곱미터 이상인 대지에 건축하는 건축물로서 연면적이 1,000㎡미만인 건축물은 대지면적의 5%이상(본 대상지는 12㎡이상)을 권장하고 이런 공간의 조경은 양 측 필지의 건축물 사이의 공간에 계획하는 것을 권장하고 있다. 그러나 각 필지의 양측면에는 주차공간으로 계획되어 조경공간이 양측면 공간의 가장 뒤쪽에 계획됨으로써 관리나 햇볕을 받기 어려운 공간인 동시에 인간과 동떨어진 조경공간으로 계획된 것으로 조사되었다. 즉 도시에 녹지공간을 제공하겠다는 의미보다 단지 법적 규정에만 적합하게 계획하는 것으로 조사되었다.

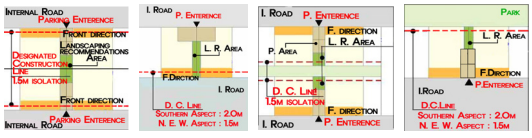


Fig. 7. The restriction types of construction line, park entrance and landscape space by District Unit Plan

이런 상황에서 지구단위계획에서 정해놓은 건폐율 최대한도 60%(평균 59.58%)를 거의 채우고 용적률(평균 189.25%) 역시 200%를 거의 채우고, 건축지정선에 맞추어 건축을 계획하다 보니 주민들을 위한 여유공간은 계획할 수 없는 것으로 조사되었다. 다시말해 원래 건축선에서 이격되어 지정된 건축선에 맞추어 건축하고 지정

선과 도로와의 여유공간에 주차공간을 계획하므로 1필지 내에 여유공간인 조경공간 등이 부족한 것은 필연적이다. 특히 유치원과 초등학교와 연결되는 지구내의 도로의 경우 폭 8m의 도로이지만 이격거리 내에 직각주차로 인하여 보도를 점유한 상태이므로 도로로 보행이 이루어질 수밖에 없는 상황이고 이로 인하여 많은 사고가 발생할 가능성이 높다. 사례로 본 사업대상지의 최소 넓이인 약 240㎡ 대지(15m×16m)를 기준으로 위의 Fig. 7에서 제시한 지구단위계획 규정에 따라 건축한계선에서 뛰어야할 거리 1.5m를 띄우고(1.5m×15m=22.5㎡), 건폐율 60% (144㎡)와 주차대수 5대(평균 5.3대) 주차면적(2.5m×5m×5대=62.5㎡) 조경면적 5%(12㎡)를 모두 더하면 241㎡로 240㎡를 초과하는 면적으로 나타난다. 즉 본 대상지에 적용되는 지구단위계획은 처음부터 거주자를 위한 여유공간을 계획할 수 없도록 작성된 지침인 것으로 판단된다. 즉, 미사강변도시 단독주택지에서도 지역에 따른 특성(상가시설 등)이 고려된 사항을 지구단위계획 지침에서 제시하지 못하고 있다는 것이다. 본 사례지구에 접근하기 위한 대중교통 역시 버스가 유일하며 버스정류장(Fig. 2, 지구에 접한 경우가 1곳, 30m도로 건너편과 26m도로 건너편 1곳)도 조사 대상지로의 접근성에 제한되어 자가용 이용이 편리한 곳이다. 이를 위해 지구 내에 공영주차장이 2곳 계획되어 있지만 모두 상가와 같이 지어진 옥내주차장으로 설치되어 있어 지구를 찾는 차량이 이용하기에는 불편하여 이용률이 떨어진다. 그래서 대부분 근생(식당)을 찾은 차량은 각 음식점 앞에 주차하기를 원하고 각 음식점 앞에는 거주자 주차와 방문객 차량이 혼재되어 열악한 주차환경이 이루어지고 있다. 이와 같이 급격한 주차수요의 증가에도 불구하고 주차시설을 여유있게 계획하지 못하는 이유는 대상지의 지가가 높고(초기 분양가격은 265㎡(80평)이 580,410천원으로 약 220만원/㎡) 상가시설 면적을 최대한 높여 임대수익을 높이려는 건축계획 때문에 분양필지 내에서 주차를 위한 공간 확보가 어렵고 부설주차장 규모는 법정 주차대수만 충족시키는 실정이다. 이와 같은 지구단위계획구역 지정의 본 목적인 토지이용의 합리화 양호한 환경확보, 체계적인 개발계획지구 내의 건축물에 대한 주차수요 및 향후 10년 내외의 성장・발전 등의 여건변화 변화를 예측하여 지역의 특성을 고려하여 보다 양호한 주거환경을 조성하기 위하여 지역의 특성 등이 고려된 지구단위 지침으로 규정되어야 함에도 불구하고 기존의 건축법규 및 주차장법으로 규제함으로써 도리어 주거환경 및 도로경관을 악화시키고 있는 것으로 조사되었다.

4. 결론

본 조사 대상지에 적용되는 지구단위계획 지침은 지역의 특성을 고려하지 않고 기존의 자치조례에 준하고 있어 다음과 같은 문제점이 발생하는 것으로 조사되었다. 1)미사강변도시의 경우 지역 내의 공동주택(아파트)에 대한 디자인 라인은 디테일하게 규정하고 있는 반면에 단독주택지의 경우 지역의 특성이 고려된 디자인 가이드라인이 규정되어 있지 않고 지구단위계획지침과 기존의 지자체 조례에 준하고 있다. 2)공동주택과 다가구주택에 대한 주차대수 산정에 대한 형평성과 다가구주택이 단독주택으로 분류됨에 따른 주차장 법규의 미비로 인한 주거환경이 악화되고 있다. 3)지구단위계획지침에 따라 1층 근생의 외벽재료를 유리로 규정하고 있고 협소한 주차공간은 유리외벽에 접하여 주차되는 등 건축물의 특성이 반영되지 않았다. 4)초등학교, 유치원이 위치하고 있음에도 불구하고 주차부족 등 차량의 혼잡도가 높아 통학 학생들에게 많은 위험성이 있는 것으로 판단된다. 5)주차장 넓이를 고려하지 않은 가구계획이 이루지고, 지구단위계획지침 역시 주차 및 차량에 대한 규정을 조례로 위임하고 있지만 지방자치단체에서는 지역의 특성을 고려하지 않고 기존의 주차장법을 적용하고 있어 여러 문제점이 발생하고 있다. 6)보행자 전용도로 역시 이웃한 지구의 보행자의 동선 등과 연결성이 고려되지 않은 계획으로 인하여 타용도로 전용되고 있다. 7)지구내의 조경과 보행자공간이 거주자의 특성과 동선의 연계성이 고려되지 않고 계획의 편리성만을 고려하여 계획된 공간으로 방치되고 있다. 이와 같이 지구단위계획 지침과 지자체의 규정이 지역의 특성을 고려하지 않고 적용되고 있는 실정이다. 이에 다음과 같은 제안을 하고자 한다. 1)거주환경의 악화는 접근성이 가장 우수한 1층 공간을 최대한 상업화함으로써 더 많은 이익을 얻을 수 있다는 이점 때문에 주차공간과 여유공간 계획이 어려워지고 있다. 이에 최소한 건폐율과 용적률을 지침대로 유지하고 현재 근생을 연면적의 40%로 규제하기보다 대지면적 대비 1층 면적 기준으로 규제하여 주차장, 조경공간을 위한 여유공간을 규제하는 방안이 강구 되어야 할

것을 판단된다. 2)주차계획은 건축물의 입구, 전면부, 인도에 주차할 수 없도록 규제하고 공용주차를 상가주차장의 옥내주차장으로 계획하는 상업적 논리보다 적정 위치의 필지를 노상주차장으로 계획하여 근생을 방문하는 방문객의 주차 편의성을 제공하는 방안을 제시하여 가로경관과 보행자의 위험성을 미연에 방지하여야 할 것으로 판단된다.

References

[1] S. H. Yu, H. J. Park, J. M. Ha, *An Analysis of Block Type Lot Pattern of Detached Housing Area in Dae-gu,* Conference of the Architectural Institute of Korea, 10. p. 474, 2005.

[2] Y. W. Hwang, *The Understanding of Residential architecture,* publication SEOWOO, pp. 107-108, 2012.

[3] Ministry of Land, Infrastructure and Transport, *Guidelines for Site Development Management,* vol. 10. 18 no. 767, 2016.

[4] Hanam City, *Guidelines for Public housing district of District Unit Plans in HaNam & Misa.* 12. p. 3, 2016.

[5] I. H. Lee, M. S. Rim, N. C. Kim, *A Study on the Arrangement and Outdoor Space in the multi-family house*, Conference of the Architectural Institute of Korea, p. 11, 2001.

[6] Wikipedia, https://ko.wikipedia.org 2017. 7. 20

[7] Korea Land & Housing Corporation, *HANAM MISA DISTRICT PARTNERING*, 2011. 12

[8] Y. E. Choi, Y. B. Han, W. H. Hong, J. M. Ha, *A study on the parking Factors in Individual Residential Area with their Characteristics,* Journal of the Architectural Institute of Korea, 3, p. 87, 1993.

[9] Hanam City homepage : http://www.hanam.go.kr/

[10] Ministry of Land, Infrastructure and Transport, *The Multi-family House & Multi-household house of Management plan in Detached Housing Area*, 2008. 12.

황 용 운(Yong-Woon Hwang) **[정회원]**

- 1992년 2월 : 서울대학교 환경대학원 환경조경학과 (석사)
- 2006년 8월 : 연세대학교 공과대학원 건축공학과 (건축학박사)
- 1992년 1월 ~ 1998년.2월 : 토문 / 창조 건축사사무소
- 1998년 3월 ~ 현재 : 동양대학교 건축실내학과 교수
- 건축사

<관심분야>
근대건축 및 현대주택건축의 공간분석(Space syntax), 전통건축기법 등, 농촌주택 및 마을의 건축공간 등