

점포겸용 단독주택지 미래형 모델

우리도시 주거지의 모습은 어떠한가?

우리나라 도시에서 주거지는 크게 공동주택지와 단독주택지로 나눌 수 있다. 그리고 단독주택지는 한 필지에 한 세대가 단독으로 거주하는 단독주택과 여러 세대가 거주하는 다가구·다세대주택으로 세분할 수 있다.

공동주택지는 오랜 시간 축적된 설계 노하우와 시장의 요구에 기민하게 반응하며 진화를 거듭하고 있다. 또한 건축물의 배치, 형태, 경관 등 다양한 도시설계요소와 특화지침 등 좋은 공간을 만들기 위한 노력과 관심이 많다. 소위 '마당 있는 집'이라 불리는 단독주택은 경제적으로 여유가 있는 중산층 이상의 전용주거지로 우수한 건축디자인과 내·외부 조경이 잘 어우러져 별도의 도시설계요소나 가이드라인이 없어도 개성 있는 장소성을 만들어 낸다.

그에 반해 다가구·다세대 주택이 밀집되어 있는 단독주택지의 모습은 여러모로 아쉬움이 많다. 우선 토지구획정리사업 등에 의해 1980년대 전후로 지어진 다가구주택이 밀집된 단독주택지는 주차공간이 없어 도로에 차량이 가득하다. 그 후 신축을 통해 필로티구조로 법정 주차대수는 확보하였지만 동시에 부지 내 녹지공간이 사라져 나무 한 그루 심을 수 없게 되었다. 그럼에도 불구하고 여전히 주차공간은 부족하여 도로변에는 불법 주차된 차량들로 인해 보행환경과 가로경관 모두 좋지 못하다.

특히 점포주택에 분위기 좋은 카페나 맛집 등으로 입소문 난 '핫 플레이스'가 생기면 외부 방문객으로 인한 주차문제가 더욱 심각해지고 그로 인한 거주민들과의 마찰 등 다양한 도시문제를 야기하게 된다.

좋은 도시공간을 만드는 핵심은 주차공간이다.

이제는 당연하게 생각하지만 약 20년 전만 하더라도 아파트 단지 내 지상공간을 오픈스페이스로 조성하고 지하에 주차공간을 만드는 것은 매우 파격적인 시도였다. 지하공간을 더 많이 확보하는 만큼 공사비는 증가하여 주택의 가격은 상승하지만, 사람들은 기꺼이 더 많은 돈을 지불하고 지상부 오픈스페이스를 선택하였다.

'마당 있는 집'이라 불리는 단독주택은 보통 1~2대의 주차공간만 확보하면 되기 때문에 지상부 공간구성에 여유가 있다. 또한 이들이 모여 있는 단독주택지에는 조성 당시 공공에서 창의적으로 주차공간을 확보할 수 있는 장치¹⁾를 마련하는 경우도 있어 공간의 장소성을 더욱 높여 준다.

이 두 공간의 공통점은 양질의 오픈스페이스를 확보할 수 있다는 점이다. 물론 좋은 도시공간이 오픈스페이스 확보만으로 이루어지는 것은 아니다. 하지만 오픈스페이스는 녹시율을 높여주며, 외부활동을 유발하게 되어 사람들이 교류하고 소통할 수 있는 계기를 만들어 준다. 오픈스페이스 확보가 가능하게 된 것은 지상부 주차 문제를 해결할 수 있기 때문이다.

결국 다가구·다세대 주택으로 구성된 단독주택지도 지상부의 차량을 정리하고 그 공간을 오픈스페이스로 쓸 수 있다면 얼마든지 좋은 공간이 될 수 있다는 결론에 이른다.

1) 일산동구 마두동 정발중학교 주변 단독주택 시범단지, 판교 백현동 일원 '클러스터형 단독주택지' 등

스마트기계식주차로 단독주택지 내 지상공간의 차량을 정리하다

일반적으로 신도시 혹은 신규개발지에서 점포주택 등 다가구 주택으로 구성된 단독주택지를 계획 할 때 주차문제를 고려하여 단독주택지 내 주차장 용지를 확보한다. 하지만 그 면적이 협소하며, 점포주택 내 분위기 좋은 카페나 맛집 등이 생겨날 경우 효과적으로 대응 할 수 없다. 또한 거주민들은 누구나 내 집 앞에 주차를 하고 싶어 한다.

따라서 단독주택지 내 스마트 기계식주차시스템을 제안하고자 한다. 지금도 사용되고 있는 수직순환식 주차시스템으로 비교적 좁은 공간에서도 설치가 가능하다. 여기에 스마트 기능을 더하여 통합주차 플랫폼(어플리케이션)을 통해 단독주택지 내 실시간으로 주차현황을 파악하여 외부 방문객을 안내 할 수 있게 된다. 또한 자율주행이 일반화 되는 시점이 오게 되면 효율성과 편리성이 더욱 높아질 것이다.

하지만 현재는 단독주택지 내 건폐율, 용적률, 높이 등의 조건 때문에 물리적으로 기계식주차장을 계획 하는 것이 쉽지 않다. 따라서 실행력을 담보하기 위해서는 여러 가지 규제 완화가 필요하다. 먼저 단독 개발의 경우 현재 통상 60%로 결정되어 있는 건폐율을 70%로 완화하여 건축바닥면적을 최대한 확보해야 한다. 또한 용적률 산정 시 주차타워의 연면적을 제외하여 기준용적률을 최대한 확보 할 수 있는 방안이 마련되어야 한다. 물론 완화에 대한 의무 사항으로 주차대수를 법정주차대수 3배이상으로 하며 1층부에는 가로활성화용도 또는 생활형SOC를 의무적으로 도입하여 가로의 활력을 도모하고자 한다.

여기서 한걸음 더 나아가 2필지 공동개발에 대한 규제완화도 제안하고자 한다. 단독개발의 경우 협소한 대지면적으로 인해 오픈스페이스까지 만들어 내는 것은 어렵다. 때문에 2필지를 공동으로 개발 할 때 1개의 공동주차장만 확보하여 나머지 공간을 '개방형정원'이라 불리는 오픈스페이스로 조성하는 것이다. ('개방형정원'은 현재 서울시에서 운용중인 '개방형녹지'²⁾ 개념을 차용한 대지 내 녹지공간이다.)

오픈스페이스 확보를 위해 건폐율은 60%미만으로 하며, 단독개발과 마찬가지로 주차타워 연면적은 용적률에서 제외하며 1층부에는 가로활성화용도 또는 생활형SOC를 의무적으로 도입하여야 한다. 이러한 조건을 모두 수용 시 높이를 최대 5층까지 완화하여 단독주택지 내 녹지공간을 확보하며, 3~4층 이하의 일률적인 높이에서 벗어나 입체감 있는 다양한 스카이라인을 만들 수 있는 장점도 있다.



법정주차대수
3배 이상
확보 시
인센티브 부여

건폐율 완화 60%→70%

단독개발

- 건폐율 10% 완화
(통상 점포주택 단독주택지 건폐율 60%)
- 1층부 가로활성화용도 or 생활형 SOC 의무 도입
*1층 면적의 50% 이상

용적률 완화 주차타워 연면적 제외

단독개발

- 용적률 산정 시 주차타워 연면적 제외
(단, 기준용적률 준수. 통상 180%)
- 1층부 가로활성화용도 or 생활형 SOC 의무 도입
*1층 면적의 50% 이상



높이 완화 최대5층 (조건 준수시)

공동개발 (2필지)

- 건폐율 60% 미만. *개방형 정원 조성.
- 기준용적률 준수(용적률 산정 시 주차타워 제외)
- 1층부 가로활성화용도 or 생활형 SOC 의무 도입
*1층 면적의 50% 이상

2) 민간대지 내 지상부 중 공중(公衆)이 자유롭게 이용 할 수 있는 상부가 개방된 녹지공간으로서 도시계획위원회 심의에서 인정받은 공간으로 「2030 서울특별시 도시·주거환경정비기본계획[도시정비형 재개발부문]」에 녹지와 빌딩이 어우러진 쾌적한 녹색도시 조성을 위해 새롭게 제시된 개념이다.

자동차가 없는 지상부, 도시공간의 새로운 바람을 불어넣는다.

스마트기계식주차시스템을 도입에 따른 장점을 크게 물리환경인 측면, 사회적 안정성에 관한 측면, 경제적 측면 3가지로 구분할 수 있다.

먼저 도시공간이라는 물리환경적인 측면에서 보면 도로변 불법주차 및 필로티구조로 인해 지상에 주차된 차량마저 사라지게 되고, 그 자리에 '개방형정원'이라는 오픈스페이스가 생겨나 도시경관 및 보행환경이 크게 개선된다. 기존의 획일적인 규모 및 구조, 높이에서 벗어나 단독주택지 내 단독개발과 공동개발이 자연스럽게 발생하면서 주택의 규모, 공간, 높이가 다양해짐에 따라 보다 풍성한 장소성을 가진 도시공간으로 차츰 변모 될 것이다.

필로티로 인한 자동차가 가득 차 있던 1층부에 가로활성화용도와 생활형 SOC가 들어간다는 것은 중요한 사회적 의미를 가진다. 우선 '도로위의 눈(eye's on the street)' 효과로 인해 동네의 안전성이 높아지며 커뮤니티 거점이 됨과 동시에 국토부에서 발표한 'n분 생활권'³⁾ 실현이 가능해진다.

마지막으로 경제적인 측면이다. 공공의 입장에서 단독주택지 내 별도로 주차장 용지를 확보 할 필요가 없어 그 공간을 단독주택지로 분양 할 경우 사업성을 조금이나마 높일 수 있다. 공익적 차원에서 공원으로 활용하면 그만큼 단독주택지의 장소성이 공간의 가치가 높아진다. 입주민의 입장에서는 남은 주차대수를 외부인 유료주차장으로 활용하여 별도의 수익을 창출 할 수 있다.

아래의 이미지는 동탄2신도시 중 특정 공간을 임의로 시범사업 대상지로 지정하여 시뮬레이션을 해 본 결과로 단일개발, 2필지 공동개발 중 개방형정원 미 확보 시와 확보 시 높이완화 등 여러 가지 상황을 검토해 보았다. 토지주의 제반 상황에 맞게 여러 가지 프로토타입이 나올 수 있으며 2필지 공동개발의 실현성 제고를 위하여 LH, GH 등 공기업에서 시범사업으로 선도하는 방법, 민간과 공공이 합작하여 개발하는 방법 등 다양한 실현방법을 모색 할 수도 있다.



3) 2023년 1월 국토부에서 발표한 도시계획 혁신방안 중 하나로 직주근접형 산업공간을 선호하는 지식노동 중심의 4차산업 생태를 고려, 일상에서 직장·여가·문화·주거 생활을 누리는 '15분, 30분 생활권' 조성

도시공간혁신을 위한 제도개선 필요

단독주택지 내 주어진 건폐율, 용적률, 높이 등 물리적인 조건을 맞추며 기계식주차장을 도입하는 것도 어렵지만 보다 더 근본적인 문제는 현행법과 지침으로는 단독주택지 내 기계식주차장을 설치하는 것이 거의 불가능하다는 것이다.

기계식주차장 설치에 관한 지자체의 주차장 조례가 조금씩 차이는 있지만 크게 3가지로 구분 할 수 있다. 첫 번째는 기계식 주차장을 설치 할 수 있는 용도지역을 제한하는 경우로 1종이나 2종 일반주거지역에서는 기계식 주차장을 설치 할 수가 없다. 두 번째는 주차대수에 제한을 두는 경우로 법적 주차대수의 10~30%정도만 기계식주차장을 허용하는 경우가 있다. 마지막으로 연면적 기준을 두는 경우가 있는데 보통 연면적 3천㎡~5천㎡ 이상의 건축물에 한해 기계식주차장을 허용한다. 또한 동탄2, 김포한강, 위례, 판교, 광고 등 대부분의 신도시는 지구단위계획을 통해 단독주택지의 경우 자주식 주차장만 허용이 가능하도록 시행지침에 명시되어 있다.

때문에 본 제안이 가능하기 위해서는 먼저 법과 제도를 먼저 변경해야 한다. 물론 자주식 주차에 비해 기계식주차가 조금 더 위험하고 고장 등의 문제가 발생할 수는 있다. 하지만 과학기술이 급격히 발달하고 있는 현시대에 우리가 조금만 더 관심을 가진다면 충분히 해결 할 수 있다고 판단된다.

규제완화와 기술의 발전으로 인해 다가구 · 다세대 주택 중심의 단독주택지의 거주환경이 가시적으로 개선된다면 공동주택, 단독주택(한 세대 거주)이외에 또 하나의 주거공간에 대한 선택지가 생겨 삶의 다채로운 경험과 양질의 주거복지를 실현 할 수 있다고 생각한다.

