

청계천 광교/장교구간 : 도시계획 아이디어와 공간형태

김기호*

1. 서론

도시는 사람들의 필요와 생각의 산물이라고 말할 수 있다. 그래서 사람들의 생각과 요구가 변하면 도시도 따라서 변해간다고 한다. 이러한 변화의 결과가 매우 극명하게 드러나는 것은 아마도 도시의 물리적 공간환경이라고 할 수 있다. 이전까지 존재하던 물리적 공간환경을 지우개로 지우듯이 깨끗이 지우고 각각의 시대의 요구와 사상에 따라 새로운 도시계획 아이디어에 의하여 새로 도시를 조성하는 경우도 있으나 대체로 도시의 물리적 공간환경은 한 번 만들어지면 그 관성이 대단하여 상당히 오랜 시간동안 사람들의 생활을 담게 된다. 이러하기에 누군가가 “사람이 집(도시)을 만들지만 집(도시)은 다시 사람을 만들게 된다”고 하는 지도 모른다. 실제로 오늘 이 시대를 사는 사람들은 대체로 그 앞의 시대의 사람들이 만들어 놓은 도시(집)속에 살게 마련이다.

오랜 역사를 통해 형성되어 온 서울, 그리고 그 중심부에 자리잡고 있는 청계천변 광교/장교구간도 역시 앞에 말한 도시형성 및 변화과정의 산물이라고 할 수 있다. 특별히 서울이라는 매우 빠른 변화를 겪고 있는 도시의 중심부에 위치한 이 지구에는 그 동안의 도시 환경조성에 대한 생각들이 여러 층으로 누적되어 있다. 흔히 도시갱신¹⁾이라고 부르는 행위들을 통하여 계속적으로 새로움을 향한 쇄신을 거듭하여 온 것이 바로 이지구이다.

본 연구에서는 청계천 광교/장교구간의 ब्ल럭에서 일어난 도시환경조성의 아이디어를 비교하여 살펴보고 그 의미를 고찰해 보고자 한다. 청계천변의 공간환경연구를 청계천로를 중심으로 보기보다는 그를 둘러싸는 ब्ल럭의 연구를 통하여 하고자 하는 것은 첫째, 우리가 도시에 길을 만들지만 정작 도

* 서울시립대 건축도시조경학부 교수

시의 쓰일 곳은 블럭(내 필지들)이기 때문이라는 생각과, 둘째, 역사적으로 청계천(변)은 블럭을 형성하는 능동적인 전면(前面)이 아니라 종로나 을지로등 다른 주도로에 의하여 형성된 도시토지이용의 후면을 형성하였다는 점 때문이다.

2 도시가구의 조성배경

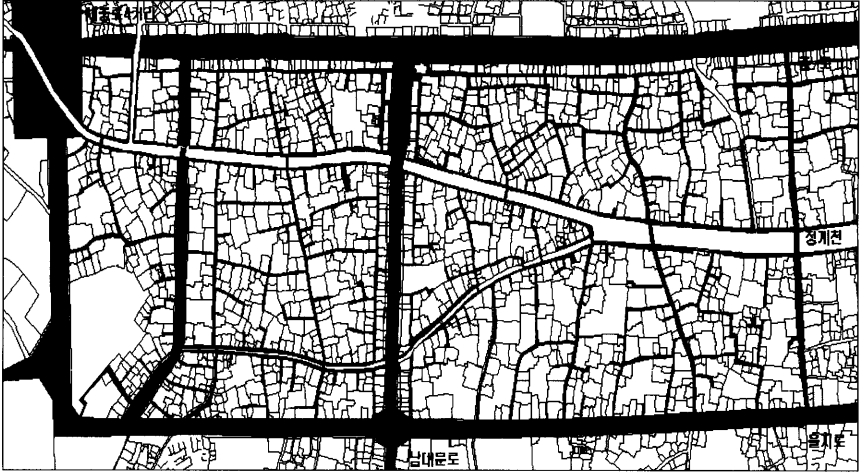
본 연구에서 청계천 광교/장교 구간이라고 하면 대체로 오늘의 세종로(청계천로의 서측끝)에서 삼일로가 있는 네거리까지 청계천을 남/북으로 에워싸는 범위이다.

이 구간은 조선시대 남대문을 통해 도성내로 들어오는 중요가로인 남대문로가 청계천과 만나는 곳에 만들어진 광교(넓은 다리)의 동서양측 구간으로서 그 이후로도 도심에 속하는 곳으로서 도심내의 위치의 중요성을 의미하듯 청계천의 복개도 이 구간부터(1958년) 이루어지게 된다.

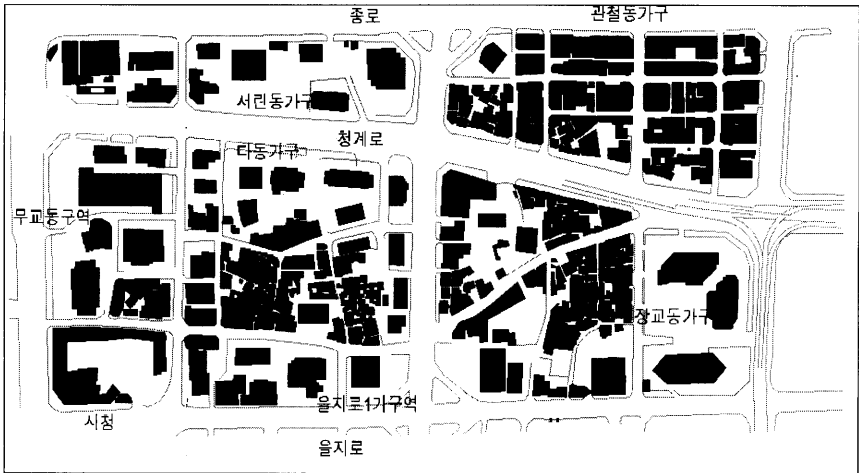
1960년대 삼일로가 청계천의 장교부근을 통과하며 새로 개설된 것이 오늘날의 가구(街區)²⁾모습을 결정하게 되었으며 광교를 중심으로 동북측의 관철동가구로 부터 시계 반대방향으로 서린동가구, 무교/다동가구, 삼각/장교동가구의 4개 가구가 있다. 이들 가구들은 조선시대에 이루어진 자연발생적인 부정형한 내부구조이었으나(그림 1)³⁾ 1950년대부터 시기별로 각각 다른 도시계획 아이디어에 의하여 도시경신이 이루어지며 오늘에 이르고 있고 그 과정은 현재에도 진행중이라고 할 수 있다.(그림 2)

-
- 1) 도시경신이란 용어는 도시의 환경조건을 개선해 나가는 여러 가지 행위를 포괄적으로 표현하는 용어로 사용된다. 흔히 도시재개발이라고 부르는 철거형 재개발도 도시경신의 한 종류라고 할 수 있다.
 - 2) 가구(街區)란 길로 둘러싸인 일정한 토지구획을 말한다. 예전에는 가구의 크기가 100m내외의 x 100m내외의 정도로 작았으나(우리나라의 주거지의 경우 30-50m x 80-120m정도) 자동차(마차)시대의 도래이후 도로의 위계가 생기며 기존의 작은 가구를 여러개 포함하는 대가구(大街區, superblock)가 나타나게 된다. 본연구에서는 대가구/가구를 구분하여 사용하지 않으나 문맥상 그것이 지칭하는 것을 알 수 있을 것이다.
 - 3) 조선시대까지 진행된 서울의 도성내 구조를 보면 도시는 몇 개의 주요가로와(성문과 주요시설을 연결하여 주는 역할) 중요시설로 이루어져 있는 것으로 파악할 수 있다. 오늘날과 같이 도시가 일련의 가구를 통하여 이루어 진다는 생각은 발견하기 어렵다. 물론 개념적으로는 주례의 조방제(條坊制)등이 알려져 있었으나 그것이 현실 도시조성에서 구체화되지는 못했던 것으로 볼 수 있다.

〈그림 1〉 광고/장교구간 필지구조 (1914년 제작지도에 의함)



〈그림 2〉 오늘날의 광고/장교구간 가구 및 필지구조

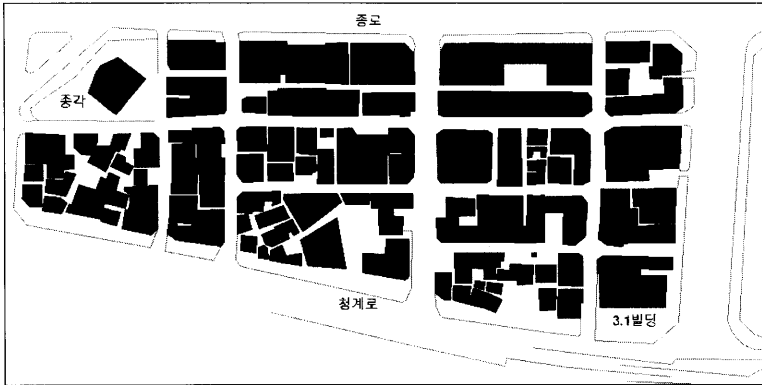


1) 관철동 가구 : 구획정리에 의한 가구건축형 가구

관철동가구는 1952년(10.27. 실시계획인가) 채 전쟁이 끝나지 않은 때에 선도적으로 전후 복구 사업의 일환으로 토지구획정리를 통하여 이루어진 곳으로 여러 가지 우여곡절을 거쳐 1962년에 환지가 확정되고 등기되었다.⁴⁾

일제의 경성부는 이미 1928년에 경성도시계획조사서라는 이름의 보고서를 통하여 종로를 중심으로 북측(현 울곡로까지)과 남측(을지로까지)의 구역을 세종로 네거리부터 현재 종로4가까지 5개구역으로 나누어 시급히 구획정리가 요구되는 지역으로 정하고 그 구획정리의 안을 제시한 바 있다(그림4, 그림5).

<그림 3> 관철동가구의 도시평면

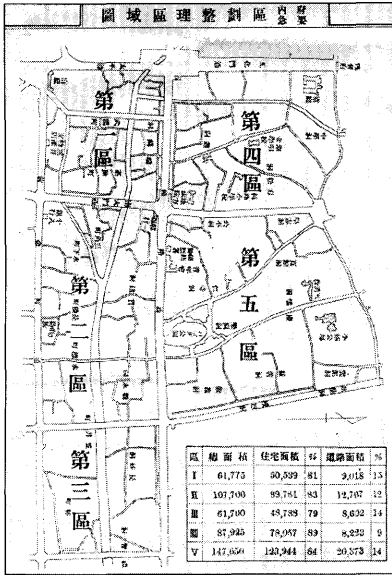


1952년의 구획정리는 가구의 크기나 형태, 가구건축형태, 도로의 폭등에서 일제시대의 구획정리 수법을 매우 충실히 따르고 있다. 해방이후 일제시대에 쓰던 시가지계획령을(오늘의 도시계획법의 성격) 그대로 쓰고 있고 시간적으로 새로운 기술의 접촉이나 축적이 제한적일 수밖에 없었던 당시로서는 일제시대에 만들어 놓았던 계획안이나 방식을 사용하는 것이 유용한 방법이 있을 것으로 생각된다.

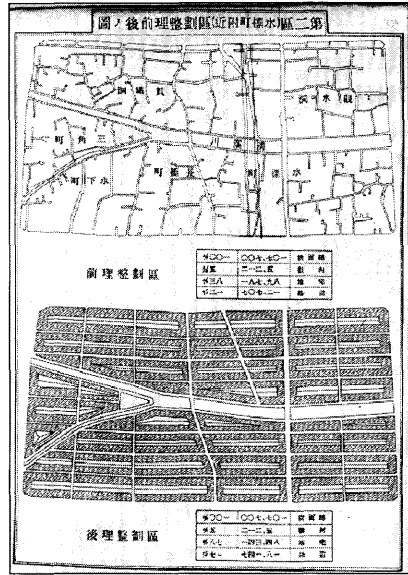
4) 서울특별시, 1990, 『서울 토지구획정리 백서』, 181-198쪽

이러한 가구건축형(periphery block)의 도시조성은 유럽의 전형적인 시가 지블력을 그 모델로 하고 있는 것으로 생각된다. 그러나 유럽은 비슷한 시기 전후복구사업에서(2차대전) 20-30년대의 근대건축가(도시계획가)들이 답답하고 일조, 채광, 통풍에서 문제가 된다고 낙인찍은 가구건축형 도시조성으로부터 해방되어 당시 새로운 시대의 새로운 도시조성방법으로 선전되던(가구형태에서 해방된) 개방적인 도시건축을 시도하고 있었다(그림 6). 그러나 이런 움직임도 결국은 70년대로 들어서서는 다시 대부분 전통적인 가구건축형으로 되돌아가고 만다.

〈그림 4〉 종로변의 구획정리 필요구역도 (1928, 경성도시계획조사서)

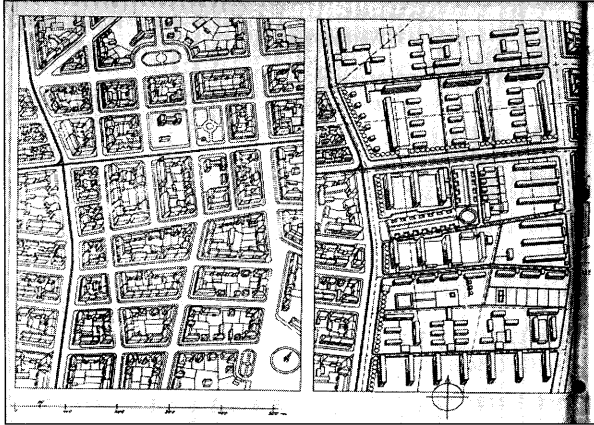


〈그림 5〉 관철동가구 주변의 구획정리예 (1928, 경성도시계획조사서)



우리에게 이러한 가구로부터(도시적 맥락으로부터) 해방된 개방적 도시건축은(앞의 가구건축형에 대비하여 자유건축형으로 부르기로 함) 바로 다음에 설명하게 되는 1970년대의(실행은 주로 80년대 이후) 도시재개발에서 나타나게 되어 오늘까지 도시조성의 유일한 방법처럼 굳어져 왔다.

〈그림 6〉 가구건축형(좌측)에서 자유건축형(우측)의 가구로 (W.Schwagenscheidt, Die Raumstadt, 1949)



2) 서린동, 다동 가구: 재개발에 의한 자유건축형 가구

서린동가구는 1973년에 재개발구역으로 지정되고 1976년 사업계획의 결정을 거쳐 각각의 지구마다 건축계획을 수립하여 착수/완공되고 있는 곳으로 종각 서측 건너편의 영풍빌딩의 경우 1988년에 착수하여 1992년에 완공이 되고 있으며 주변에는 현재에도 공사가 진행중인 지구들이 있다.

〈그림 7〉 서린동, 다동가구의 도시평면



다동가구도 서린동가구와 같은 시기에 구역지정 및 사업계획이 결정되고 구역내에 각 지구마다 건축물이 건설되고 있으며 가구를 둘러싸는 주변부는 대체로 건축물이 완성된 상태이나 가구의 내부에는 아직 조선시대의 도시구조가 남아 있는 상황이다.

서린동 및 다동 가구의 재개발에서 보여지는 도시조성의 방식은 근대주의 건축운동이 주장하던 원칙을⁵⁾ 충실히 실현하는 것으로 보인다. 근대건축가들(도시계획가)에게는 일조와 채광 그리고 통풍의 확보가 매우 중요한 도시조성의 목적이었으며 그를 통하여 위생적인 쾌적한 도시를 만들 수 있다고 믿었다. 물론 그 당시(1930년대) 서서히 등장하고 있던 자동차도 중요한 고려요소중의 하나 이었다.

이에 따라 도시는 넓은 도로, 넓은 오픈 스페이스, 큰 건물로 구성되며 가구의 형태와는 무관하게 자유롭게 개방적으로 배치되는 건축물들로 드러나게 되었다. 건축물은 이제 길(가로공간)과는 관계없이 독립적이고 자유로운 존재가 되었다. 길은 이제 단지 건축물이나 시설로 들어가는 통로의 역할로만 취급되게 되었으며 그 대신에 건축물사이의 넓은 개방적 오픈 스페이스가 도시외부공간으로 등장하게 되었다.

서린동, 다동, 삼각/장교동가구는 모두 이런 도시이상의 전형적 모습이라고 할 수 있다. 도시계획적 목적과는 별도로 몇 번의 경제개발 5 개년계획의 성공적 성취를 통하여 근대화의 가치를 높이 세운 당시의 권력에게 이와 같은 도시개발방식은 바로 그 성공을 가시적으로 보여주는 중요한 상징적 수단이 되었을 것으로 생각한다.

3) 장교동 가구: 재개발에 의한 단지건축형 가구

장교동가구는 삼각/장교 재개발구역의 한 부분으로 서린동, 다동보다는 약간 늦게 1977년에 재개발구역으로 지정되고 1978년에 사업계획이 결정되었

5) 여기서 말하는 것은 주로 CIAM이나 그들이 만들어낸 아테네헌장 등을 지칭한다. 이들의 대표적인 건축/도시계획가로는 꼬르뷔지에나(Le Corbusier) 루드비히 힐버자이머(Ludwig Hilberseimer) 등을 들 수 있다.

으며 그 이후 각각의 지구마다 건축물의 신축을 통하여 재개발사업이 완성되고 있는 상황이다. 삼각/장교구역의 가장 동측의 16/17지구는 주택공사에 의하여 하나의 통합된 가구로(단지)로 설계되어 1983년도에 사업착수하여 1988년에 완성을 하였다. 1997년에는 역시 주택공사가 그 옆 서측의 가구들을 모아 통합적으로 개발하려는 현상설계가 있었다.

〈그림 8〉 삼각/장교동가구의 도시평면



삼각/장교동가구도 앞에 설명한 서린동, 다동가구와 비슷한 도시조성의 방식과 원칙에 의하여 조성된 곳이나 한가지 특징적인 면을 보여 주고 있는 곳이다. 이 특징이 드러나는 곳은 가구 최동측의 소위 16/17지구의 뽕랭땅백화점이 있는 블록이다.

서린동, 다동이나 삼각동의 여타 재개발사업계획이 가구별, 필지별로 개별적 개발을 위주로 구성되어 각 자구간에(결국은 각 건물간에) 거의 아무런 관계가 없이 도시가 조성될 수밖에 없는 상황인데 반하여 장교지구의 경우 통합적인 개발을 통하여 건축물간의 관계를 다시 소생시켜가려고 하는 시도를 하고 있다.

이런 시도는 단순히 건축물과 건축물간의 관계뿐만 아니라 가구와 건축물간의 관계 및 건축물과 가로와의 관계의 설정에도 변화를 내포하고 있다. 이

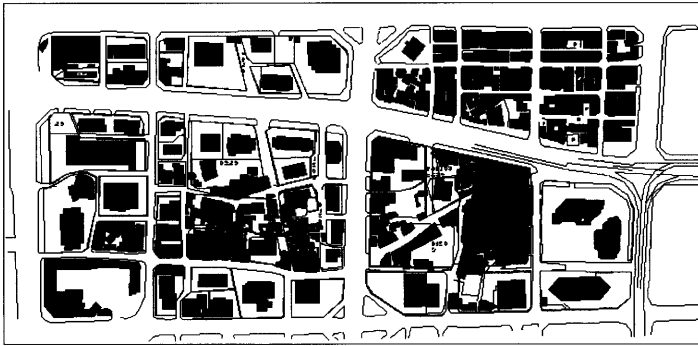
런 흐름은 약간은 낚앙스가 다르나 유럽에서 있었던 개방적 도시건축에서 (자유건축형) 가구건축형으로의 회귀와 견주어 볼 수 있을 것 같다.

어쨌거나 사람들은 도시에서 점점 잃어버려져가는 활발하고 생기 넘치며 편안한 외부공간(가로공간 또는 광장)을 그리워하고 있는 것 같으며 이에 대한 모색중의 하나가 장교동에서 이루어진 시도라고 볼 수 있다.

3. 도시계획 아이디어와 공간형태

1) 도시평면--보행 도시에서 자동차 도시로

〈그림 9〉 광고/장교구간의 도시평면 (재개발완성의 경우)



- 가구의 크기

기존의 소형의 일반적 도시가구를 포함하는 대가구(수퍼 블록)의 출현과는 별도로 도시의 일반적 가구들은 점점 커지고 있다. 연구대상구역내에도 관철동의 가구가 대체로 30-40m×90-110m 의 크기인 것에 비하여 서린,다동,삼각동의 재개발구역의 가구는 80-100m×150-200m 정도의 크기로 그 규모가 커지고 있는 것을 알 수 있다. 장교구역의 경우는 150m×150m 정도의 매우 큰 블록의 출현을 보여주고 있다. 기존의 소가구, 대가구와 구별하여

이를 중형가구로 부를 수 있을 것이다.

대체로 가구크기의 변화는 필지크기(건물크기)의 변화나 도로에서 필지(건물)로의, 또는 가구전체의 진입방법의 변화를 내포하고 있다.

- 도로배치패턴 및 도로폭

기본적으로 모두 격자형 도로패턴을 추구하고 있으나 관철동에 비하여 재개발구역의 도로패턴은 부정형하며 세분화되지 못한 모습을 보여 주고 있는 바, 이는 재개발에 따른 권리관계의 고려, 가구크기의 증가에 따른 결과로 생각된다. 장교구역의 경우는 몇 개 소가구정도를 통합하여 중형가구가 되면서 가구외곽도로외에는 도로가 없는 모습을 보여주고 있다. 이는 자동차와 보행자의 철저한 분리를 위한 도로배치패턴이라고 할 수 있다.

도로의 폭은 관철동이 4-8m정도인데 비하여 재개발 구역은 12-15m로서 자동차에 의한 가구내 접근을 중요하게 고려하고 있다고 볼 수 있다.

- 가구의 배치 형태

가구는 주로 동서방향이 긴 장방형가구의 배치가 이루어지고 있다. 그러나 재개발구역에서는 남북으로 긴 장방형도 등장하고 있는 바, 이는 가구의 형태를 방위에 의한 향뿐만아니라 도로(가구외곽 도로)에 대한 향도 고려하여 구성하고 있는 것을 보여준다. 가구내의 필지분할은 관철동이 모두 곁필지분할인데 비하여 재개발구역은 대체로 홑필지로 분할되고 있다. 특히 가구외곽 도로에 면한 가구들은 재개발구역의 경우 모두 홑필지로하여 소위 이면도로를 갖게 되어 그를 통하여 자동차의 출입이 이루어져 전면도로의 교통소통을 원활하게 하려는 의도를 드러내고 있다.

- 공공시설

관철동의 경우 가구내의 도로가 유일무이한 공공공간으로서 진입, 가로내 체류 및 다양한 행위등 모든 공적인 활동이 이루어지는 곳이다. 재개발구역

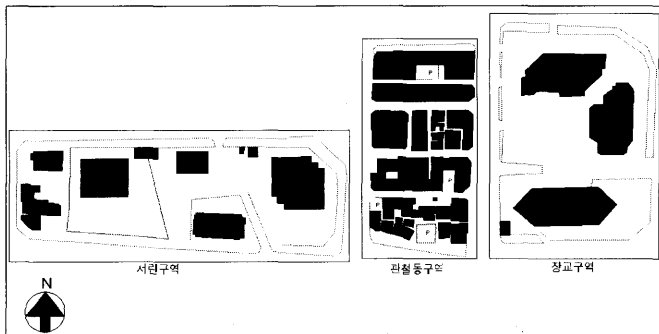
의 경우 이는 기능적으로 분화되어 도로외에 주차장, 공원(광장)등이 등장한다. 이는 가구내의 도로를 대체로 자동차용으로 보며 보행자들의 다양한 행위등은 공원이나, 개인의 사유지에 등장하게 되는 오픈스페이스에서 이루어질 것을 상정하는 기능주의적 도시계획사고를 드러내는 것으로 볼 수 있다.

2) 가구의 형태와 건축형태--도시적 맥락에서 건축적 맥락으로

- 가구의 용적률

그동안의 건축법을 토대로 볼 때 관철동같은 소폭의 도로에 면한 소규모 필지에서 이를 수 있는 용적률은 300-400%정도가 최대치이다 (건폐율 80%, 건물층수 3-5층, 전면도로폭 8m 가정). 이러한 필지들이 모여 이루는 가구의 용적률은 잘해야 300%에도 미치지 못할 것이다. 더 높은 용적률(개발규모)을 이루기 위해서는 기존의 소형 가구의 해체는 필수적일 수 밖에 없다. 재개발구역의 평균적인 용적률은 약 600-700%정도가 된다. 이러한 높은 용적률을 달성하기 위해서는 전면도로가 넓어지거나 필지규모가 커지고 건축물이 주변의 가로나 필지로부터 점점 더 거리를 많이 두어야 하는 것이 필연적이다. 관철동가구의 모습과 재개발구역(서린구역, 장교구역) 가구의 모습의 차이는 바로 그 결과를 잘 보여주고 있다(그림10).

〈그림 10〉 관철, 서린, 장교구역 평면도



- 외부공간의 형성

관철동의 경우 공공의 공간(주로 도로)과 개인의 공간(필지)의 구분은 매우 엄격하다. 도로이외의 외부공간이 개인필지내에 조성되어 있다고 하더라도 이는 가구의 구성상(가구건축형) 건축물의 뒷부분에 만들어 질 수밖에 없으며 이는 매우 개인적인 사용에 한정될 수밖에 없다.

그러나 재개발 구역에서는 건축물이 대규모 필지의 가운데에 위치하게 되며 건물주변에 많은 외부공간을 생성하게 된다. 이들은 주차장으로, 진입로로 또는 소위 조경이라는 것으로 채워지게 된다.

이공간은 소유는 개인적이되 사용은 제법 공공적이라고 할 수 있는 애매한 성격을 가지고 있다. 장교지구같은 경우는 이러한 개인소유의 외부공간을 적극적으로 조성하여 공공적인 성격의 공간으로 자리매김하려고 시도하고 있다.

- 가구내 건축물의 배치, 건축물간의 관계

가구내 건축물의 배치는 가구건축형에서 자유건축형으로 변하고 있다. 이에 따라 건축물간의 관계도 가구건축형에서는 건축물 좌/우측면의 상호관계가 중요하였으나 자유건축형에서는 상호 별로 관계가 없는 것으로 되고 있다.

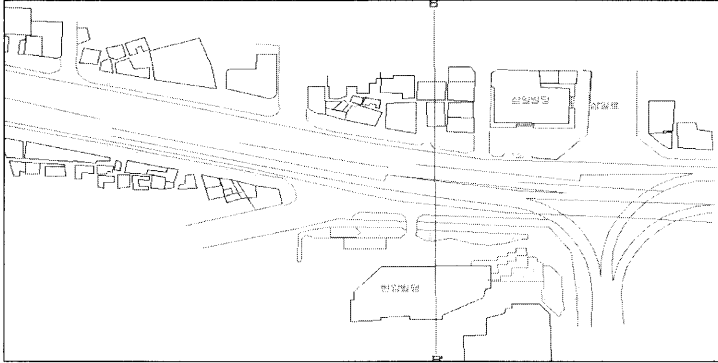
개별 건축물은 가구건축형에서는 파사드만이 주로 인지되던 것이 자유건축형에서는 건축물 4면이 모두 인지되는 것으로 변하고 있다. 건축물들이 좌우에 꼭 붙어서 형성되고 있는 가구건축조직의 한 부분으로 서로 존중하고 고려하여야 하는 것에서 해방되어 각각의 건축물이 4면이 모두 잘 보여지는 개인적, 개별적 건축으로 변하였다.

이는 한편으로 다양성을 나타내고 있지만 다른 한편 혼란스런 모습으로 다가오기도 한다. 이런 점을 충분히 인식한 접근이 장교동에서 일어난 소형가구통합을 통한 중형가구내의 단지형 건축이라고 할 수 있다.

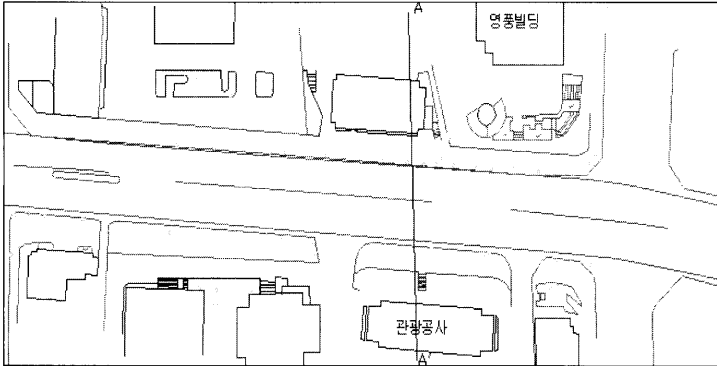
여기서 건축물들은 가구형태에 직접 구속되지는 않으나 건축물상호간의 질서를 조성하는 것에 의해 새로운 도시공간 및 경관을 만들어 가고 있다.

3) 필지(건축물)와 전면도로와의 관계--건물/도로 일체형에서 분리형으로

<그림 11-1> 관철지구/장교지구 사이의 도시평면



<그림 11-2> 서린지구/다동지구 사이의 도시평면



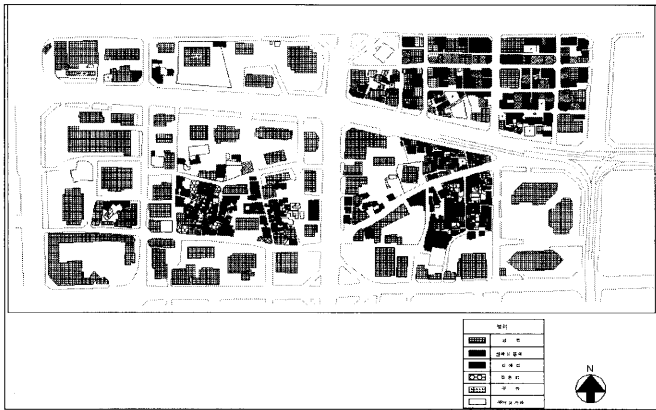
- 건축물과 전면도로

가구/필지의 대형화, 건축물의 대형화로 건축물배치가 가구내, 필지내에서 변화된 것을 이미 설명하였다. 이러한 변화는 결국 건축물과 전면도로와의 관계에도 변화를 초래하였다. 관철동의 경우가 도로와 건축물이 일체가 된 것으로 보행밀접대응형이라면 재개발구역의 경우는 건축물과 도로의 사이에

완충적인 공간이 설정된 보행간접(차량밀접)대응형이라고 할 수 있다. 이 완충적인 공간은 차량의 건물접근공간으로 쓰이며, 그렇지 않은 경우라도 보행자는 건축물과 제한된 입구를 통하여 접촉할 수밖에 없다.

이 같은 경향은 건축물의 용도와도 밀접한 관계가 있어 건축물의 1층 용도가 관철동의 경우 보행자와 직접 대응하는 것을 생명으로 하는 판매/유흥음식인 점에 비해 재개발 구역은 주로 업무용도이다.

〈그림 12〉 1층 용도현황



- 필지의 크기 및 세장비

관철동구역의 경우 가구들은 주로 2-3열로 분할되며 필지의 전면폭이 깊이보다 작은(세장비, 1.0이하) 모습을 보여주고 있다. 이는 가구건축형의 가구에서 고밀도의 토지이용을 위해 (공공용지비율의 감소등) 취하는 일반적 방법으로 도심에 위치한 관철동구역의 사정을 잘 나타내고 있다.

무교/다동구역에서는 필지의 형태가 가로폭이 깊이와 비슷하거나 오히려 넓은 모습을 보여주고 있다 (세장비, 1.0이상). 이같은 세장비의 변화는 재개발구역의 건축물의 용도가 주로 업무용건물이며 이들의 평면이 장방형인 경우가 많고(중복도,코아형) 이런 건물이 전면도로에 평행하게 배치되는 것을 설정한 것에 영향을 받은 것이다(그림 9).

- 가로공간의 비례

가로공간의 단면비례는 대체로 건축법의 전면도로폭에 의한 사선제한의 비례인 1(도로폭) : 1.5(건물높이)에 의하여 크게 영향을 받게 마련이다. 그러나 조성된 환경을 결과적으로 볼 때 관철동과 같이 소폭의 가로에 면한 소규모필지의 건축물들은 대체로 3-5층내외로서 어느정도 통일적인 가로공간의 비례를 보이고 있는 반면⁶⁾ 재개발구역의 가로공간의 비례는 필지내 건축물 배치의 임의성/자유성이 증가하여 가로공간단면의 비례가 매우 다양하게 된다. 이는 결국 통일성있는 정연한 가로경관의 창출을 어렵게 하게 된다. 이와같은 결과에는 가구건축형과 자유건축형이라는 블럭건축형식의 차이도 기여하게 된다.

4. 결론 및 고찰 : 청계천로변의 공간구성

- 청계천로변에는 그동안의 도시조성과정에서 크게 3가지유형의 도시계획 아이디어가 적용된 것을 알 수 있다. 그것은 가구건축형의 도시조성, 자유건축형의 도시조성, 그리고 단지형의 도시조성이다.

- ① 가구건축형-- 보행중심, 보차혼용, 건축물/가로간의 밀접한 관계, 통일성 있는 가로경관,
- ② 자유건축형-- 차량중심, 보차혼용, 건축물/가로간의 소원한 관계, 다양성 있는 가로경관,
- ③ 단지건축형-- 차량중심, 보/차분리, 건축물/가로간의 소원한 관계, 통일성 있는 가로경관

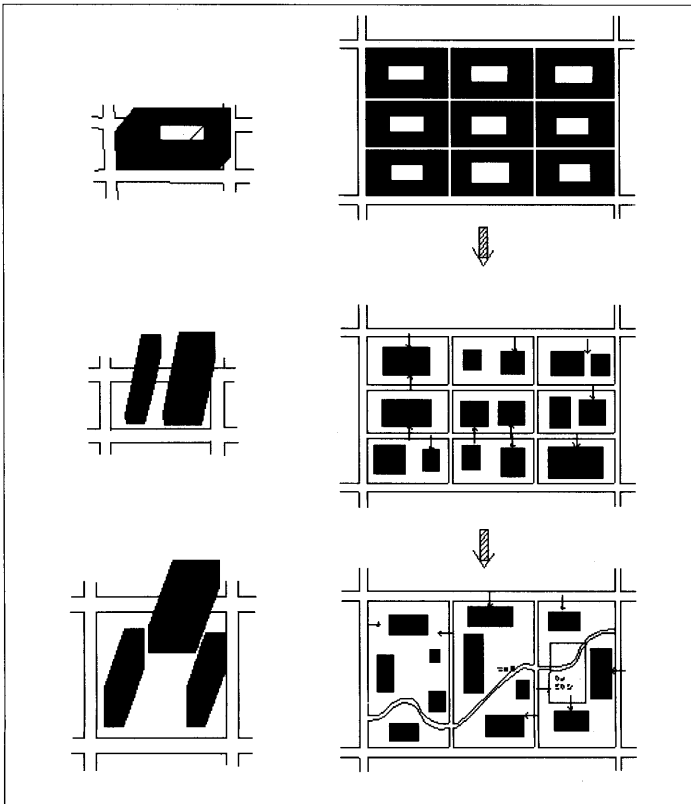
- 청계천변의 그동안의 환경조성은 결국 청계천을 중심으로 형성된 것이 아니라 각각의 가구를 중심으로 형성된 도시조성의 결과물이 청계천변으로 나타난 것으로 볼 수 있다. 이에 따라 청계천변에는 청계천로와 깊은 관계를

6) 건축물을 가로에 바짝 면하여 배치하는 것은 관철동의 경우 토지의 고도이용을 위해 다른 선택의 여지가 없는 유일한 방법이다.

갖지 못하는 가로환경이 형성되어 왔다고 할 수 있다.

- 청계천이 뱀새나는 하천이었을 때에 청계천은 종로나 을지로의 뒷부분으로서 스스로 중심이 되어 전면이 되어 얼굴의 모습을 드러낼 기회를 갖지 못하였다. 그러나 근년의 재개발은 청계천이 복개된 이후 도로로 사용되는 상황에서 이루어진 것이어서 청계천로에 대한 관심과 배려가 있을 수 있으나 많은 건물들이 자기 대지/건물중심적이기에 청계천변은 이번에도 중심적인 주제가 아니라 주변적 신세를 면치 못하게 된다.

<그림 14> 도시계획 아이디어의 변화



- 서울의 시가지는 기성시가지나 신시가지나 대체로 대가구(500m내외 x 500m내외)로 분할되고 있으며 이를 둘러싸는 도로를 간선도로라고 부르고 있다. 대가구내에는 그동안 소형의 가구들이 빼곡히 들어차 있어 왔으나 장교동의 경우와 같이 중형가구가 등장하기도 한다. 많은 아파트단지들도 결국 대가구속에 들어가 있는 중형가구라고 볼 수 있다.

이와 같은 서울의 상황을 생각할 때 청계천로변의 가구의 고찰은 다음과 같은 과제를 우리에게 던져 주고 있다.

첫째, 청계천로같은 넓은 간선도로변은 어떤 성격을 가져야 하며, 가질 수 있는가? 종로가 그 모델일 수 있는가? 또는 테헤란로가 그 모델일 수 있는가? 종로가 매우 사람들이 붐비는 가로인데 비하여 테헤란로 같은 유형은 전면도로보다는 이면도로가 매우 붐비는 모습을 보이고 있다.

둘째, 전면도로(간선도로)와 이면도로의 구분과 그에 면한 필지의 용도와 의 관계는 어떠해야 하는가? 재개발구역같이 대가구내 거의 모든 가구(필지)가 업무용도화 하는 경우와 강남의 대가구 같이 전면도로변은 업무이되 이면도로변에는 상업이 그리고 더 깊숙히는 주거가 배치되는 경우의 차이는 무엇인가?

셋째, 장교지구와 같은 중형가구는 간선도로로 둘러싸인 대가구의 문제를 (예를 들어 보행의 쾌적성확보, 차량의 진입/주차해결, 외부공간의 형성등) 해결하는 대안인가? 보행전용공간의 확보로 간선도로변은 더욱 썰렁해지는 것은 아닌가? 소위 이면도로라고 불리던 것의 상실로 도시공간의 차별성, 다양성등이 사라져 버리는 것은 아닌가?