

뉴어버니즘의 실제: 미국 켄틀랜드의 사례

Reality of New Urbanism
: The Case of Kentlands, the U.S.A

김홍순 한양대학교 도시공학과 부교수

※ 주요단어: 뉴어버니즘, 켄틀랜드, 신전통주의

목 차

- I. 서론
 - 1. 연구의 배경
 - 2. 연구의 방법 및 구성
- II. 뉴어버니즘의 개념과 주요 논제
 - 1. 뉴어버니즘의 개념
 - 2. 국내에서 이루어진 선행연구
 - 3. 논제의 확인
- III. 켄틀랜드 개관
 - 1. 켄틀랜드의 사회경제 현황
 - 2. 단지계획
 - 3. 켄틀랜드 개발 프로젝트의 진행경과
- IV. 켄틀랜드에서 나타난 뉴어버니즘의 실현 양태
 - 1. 자족성
 - 2. 교통체계
 - 3. 환경적 측면
 - 4. 경관적 측면
 - 5. 사회적 측면
 - 6. 주민참여
 - 7. 켄틀랜드에서 실현된 뉴어버니즘의 양태 종합
- V. 결론

I. 서론

1. 연구의 배경

1980년대 후반 미국에서 시작된 뉴어버니즘 운동은 그 참신한 슬로건으로 인해 언론의 많은 주목을 받아왔다¹⁾. 언론의 주목은 학계의 관심을 불러 일으켰고, 15년 이상의 시간 동안 적지 않은 경험적 연구결과가 제시되었다(e.g. Robins. 1998; Ford. 1999; Talen. 1999; Kim. 2001; Day. 2003; Lee and Ahn. 2003). 다수의 건축가들이 뉴어버니즘의 슬로건과 설계개념(design concepts)을 실현 불가능한 이상론이나 선정적 마케팅 문구 정도로 폄하하는 가운데(Robins. 1998; Pollard. 2001; Day. 2003), 다수의 대중들은 뉴어버니즘에 열렬한 지지를 보내고 있다. Kayden (2005: p1)이 지적한 것처럼 이제 뉴어버니즘을 지지하는가 또는 반대하는가는 도시계획에 있어서 가장 중요한 이슈가 되었다.

새로운 도시개발의 패러다임을 모색하고 있는 우리나라에서도 뉴어버니즘은 적지 않은 관심의 대상이 되고 있다. 최근 우리나라에서는 과거 개발연대의 물량 위주 토지개발 및 주택공급 방식에서 삶의 질을 중시하는 방식으로 개발방식에 있어서 패러다임의 전환이 이루어져야 한다는 주장이 제기되고 있다. 건설교통부의 '지속가능한 신도시 계획기준'이나 국가균형발전위원회의 '살기 좋은 지역 만들기'는 그 구체적인 제안이라 할 수 있다²⁾. 주목할 만한 측면은 이들 사업과 기준이 제

시하는 비전이 뉴어버니즘의 그것과 상당 부분 중복된다는 것이다. 환경(생태), 경관, 공동체, 자족성, 대중교통 등의 슬로건은 미국의 뉴어버니즘이 이미 20년 전에 제시한 비전들이다.

이제 도시계획 분야에서 뉴어버니즘에 대한 논의는 회피할 수 없는 논제가 되었다고 해도 과언이 아니다. 하지만 국내에서 이루어지고 있는 뉴어버니즘에 대한 연구는 아직도 개념적 소개 차원의 연구가 주종을 이루고 있는 것이 현실이다(박영춘·류중석. 2000; 박영춘·임경수. 2000; 박환용. 2005). 본 연구는 뉴어버니즘이 내세우고 있는 슬로건과 개념들이 현실에서 어떻게 수용되었고 어떻게 굴절되었는지에 대해 살펴보는 것을 목적으로 한다. 이를 통해 뉴어버니즘의 실체가 무엇이고 뉴어버니즘이 제시하는 슬로건 중 실현 가능한 것과 실현 불가능한 것을 구분해 보고자 한다. 본 연구의 이러한 시도는 뉴어버니즘이 정말 이상론이나 광고문구에 불과한지 아니면 현실에서 선택가능한 유력한 대안적 모델인지를 알아보는 데 중요한 정보를 제공할 것으로 기대된다.

2. 연구의 방법 및 구성

본 연구는 뉴어버니즘의 실체를 알아보기 위하여 뉴어버니즘 설계원칙에 의해 조성된 가장 대표적인 주거단지인 켄틀랜드(Kentlands)를 사례로 분석해 보고자 한다. 켄틀랜드를 사례로서 선택한 이유는 뉴어버니즘이 주로 주거단지에 적용되는 설계원칙인 바, 켄틀랜드가 최초의 뉴어버니즘에

1) Washington Post, New Yorker, Newsweek, Consumer Report, Wall Street Journal 등의 주요 언론이 앞다투어 뉴어버니즘을 도시문제의 새로운 대안으로 소개한 바 있다.

2) 구체적인 정책내용은 각 부처 홈페이지를 참고하시오.

의해 조성된 주거단지로서, 현재 사업이 완료된 상태에 있기 때문에 당초의 설계의도와 현실을 비교하는 것이 용이하다고 판단했기 때문이다.

연구자는 사례연구를 위해 메릴랜드(Maryland) 주 게이더스버그(Gaithersburg)시 소재 켄틀랜즈를 2006년 7월 16일~17일까지 답사하였다. 현장답사와 함께 시청 도시계획과 방문과 켄틀랜즈 소재 설계기관인 Duany & Plater-Zyberk(DPZ) Washington D.C. 분소 방문을 통해 관련자에 대한 면담을 병행하였다. 관련 기관에서는 지역주민과의 면담을 우선해주었고 관련 자료를 제공하였다. 면담이 이루어진 관련자는 도시계획과 공무원 2인, 지역주민 4인, 켄틀랜즈에서 직장을 갖고 있는 외부거주자 1인, DPZ 분소 책임자 1인 등 총 8명이다.

본 연구의 구성은 다음과 같다. II장에서는 뉴어버니즘의 개념과 우리나라에서 수행된 뉴어버니즘에 대한 선행연구를 검토해보고, 분석의 틀로서 본 연구가 논의하고자 하는 뉴어버니즘의 논제들에 대해 살펴보도록 하겠다. III장에서는 켄틀랜즈의 사회경제적 현황 및 개발내용 그리고 개발사에 대해 간략히 살펴보도록 하겠다. IV장에서는 뉴어버니즘, 특히 전통적 근린주구 개발(TND: Traditional Neighborhood Development) 접근의 슬로건이 켄틀랜즈라는 현실 프로젝트에서 어떻게 실현되거나 왜곡되었는지에 대해 살펴보도록 하겠다. V장에서는 연구결과를 요약하고 함의를 제시하도록 하겠다.

II. 뉴어버니즘의 개념과 주요 논제

1. 뉴어버니즘의 개념

뉴어버니즘은 미국에서 교외화에 대한 문제의식으로부터 출발한 설계원칙이며 사회운동이다. 기존 시가지의 평면적 확산을 지양하고 고밀도로 생활요소들을 집중시키는 대안적 도시개발 방식을 통해 주거와 직장 그리고 커뮤니티 시설(공공, 구매, 위락)을 근접시킨다는 것이 뉴어버니즘 설계의 기본적인 원칙이다. 뉴어버니즘의 이러한 원칙은 통행량을 감소시킴으로써 자동차 의존도를 줄이고, 토지자원의 무절제한 소비를 줄일 수 있을 것으로 기대된다(Adler, 1995).

또한 뉴어버니즘은 대형 할인점에 의해 고사 위기에 있는 주거지 내의 소규모 소매점들을 재생 시킴으로써 지역경제의 활성화와 다양한 공간창출, 통행량의 저감과 보행활동의 활성화를 모색한다. 통행에 있어서는 승용차 이용을 배제하지 않으나 대중교통과 보행, 자전거 이용을 중시하는 Transit-Oriented Development(TOD) 방식을 중요한 설계원칙으로 고려한다³⁾(Calthorpe, 1992, 1993).

뉴어버니즘의 일부 조류는 2차 대전 이전 미국 소도읍의 모습을 건축적으로 재현하고자 한다는 점에서 신전통주의(Neo-traditionalism)로 불린다(Hall and Porterfield, 2001; Katz, 1994; Talen, 1999). 본 연구가 사례로서 살펴보고자 하

3) 뉴어버니즘은 기본적으로 동부의 두아니(Duany)에 의해 주도되는 TND 접근과 서부의 칼슘(Calthorpe)에 의해 주도되는 TOD 접근으로 대별된다. TND 접근은 다양한 건물유형 및 형태의 조성을 통한 전통으로의 복귀와 공동체의식의 제고를 강조하는 반면, TOD 접근은 대중교통 체계의 구축과 역세권을 중심으로 한 고밀설계를 강조한다. 하지만 두 접근은 강조점이 상이할 뿐, 기본적인 접근방식과 현실인식은 동일하다고 할 수 있다.

는 캔틀랜즈는 신전통주의 설계에 의해 만들어진 대표적 마을이라 할 수 있다. 뉴어버니즘은 전후(戰後) 용도지역제가 야기한 교외의 획일적이며 단조로운 경관을 피하기 위해 건물유형의 다양한 혼합을 추구하는데, 이러한 건조환경의 조성은 지역사회 거주자들의 일체감과 친밀감을 제고함으로써 공동체 의식을 불러일으키고 이것이 교외화로 인해 만연되었던 인간소외를 극복하는 대안이 될 것으로 기대된다(Judge, 1997). 즉, 단순히 외관만 과거로 복귀하는 것이 아니라 사람들의 의식까지 교외화 이전으로 돌아가고자 하는 것이 뉴어버니즘이 추구하는 바라 할 수 있다. 뉴어버니즘은 이를 위해 사적인 공간을 축소하고 공공공간을 늘리기 위해 노력하는데, 이는 오픈스페이스를 늘리는 것 외에 주택을 가로에 가깝게 배치하는 것과 필지규모 및 건축선 후퇴(Setback)를 줄이는 것 그리고 주택의 현관(Porch)이 길에 바로 접하도록 하는 방식을 통해 이루어진다(Talen, 1999 : p1363).

전후에 개발된 교외가 비인간적 스케일(Scale)에 근거함으로써 걸을 수 없는 공간을 양산하였고 비판하는 뉴어버니즘은 인간적 스케일로의 복귀를 추구한다(Adler, 1995). 이는 일상적으로 필요한 모든 시설에 도보로 5분만에 접근할 수 있는 규모를 의미하는 것으로, 0.25mile 반경에 60~120acre의 면적을 갖는 규모다(Calthorpe, 1992: p27; Hall and Porterfield, 2001: pxx; Fleming, 1998: p159). 뉴어버니스트들은 이를 위해 기존 교외의 저밀 분산형 개발방식을 고밀 응집형 개발방식으로 대체하고자 한다.

이상의 내용에서 알 수 있듯이 뉴어버니스트들은 설계가 인간의 행태에 큰 영향을 미치므로 설

계를 통해 사회문제를 해결해야 한다는 인식을 갖고 있다(Krier, 1991; Burns et al. 1997; Harvey, 1997; Ford, 1999; Talen, 1999; Fainstein, 2000). 뉴어버니스트들이 관심을 갖는 사회문제는 인간소외의 문제, 계층 및 인종, 세대 간의 분리, 환경문제 등으로 그들은 이러한 문제들이 뉴어버니즘이 지향하는 설계원칙을 통해 해결이 가능하다고 생각한다. 특히 설계를 통한 공동체의 건설은 뉴어버니즘이 지향하는 사회적 지향의 핵심이라 할 수 있다(Harvey, 1997; Fleming, 1998; Talen, 1999).

뉴어버니즘 원칙은 또한 자원배분 기능을 통해 사회적 기여를 할 수 있는 것으로 평가된다. 예를 들어 주차장이나 도로와 같은 승용차를 위해 투자되는 개발비용을 줄임으로써 해당 비용을 복지부문으로 돌리는 효과를 거둘 수 있을 것으로 기대된다(Woodhull, 1992: p176). 상술한 원칙과 기법들이 일부 건축가들에 의해 아와니 원칙(The Ahwahnee Principles)과 뉴어버니즘 헌장(Charter of the New Urbanism)을 통해 발표되면서 뉴어버니즘은 언론의 주목을 받게 된다. 대표적인 설계사례로 씨사이드(Sea Side, Florida), 캔틀랜즈와 라구나 웨스트(Laguna West, California) 등을 손꼽을 수 있다.

2. 국내에서 이루어진 선행연구

국내에서 이루어진 뉴어버니즘에 대한 연구는 주로 그 개념을 소개하는 데 초점이 맞추어져 왔다. 흥미로운 것은 뉴어버니즘이 미국에서 주목을 받기 시작한 지 무려 10년이 지나서야 국내에서 그 개념이 처음으로 소개되었다는 사실이다. 개념

이 상대적으로 익숙하지 않은 관계로 연구의 방향 역시 소개 쪽으로 집중되었다고 판단된다. 최초의 연구는 박영춘·류중석(2000)의 연구로 뉴어버니즘의 개념, 의의, 한계를 소개하고 있다. 박영춘·임경수(2000) 역시 같은 연장에 있는데, 개념설명 외에 상술한 뉴어버니즘의 대표적 설계사례들의 개요를 소개하고 있다. 박환용(2005)은 뉴어버니즘 접근 중 신전통주의에 초점을 맞추어서 우리나라에 적용할 수 있는 시사점 도출을 모색하고 있다. 그는 시사점으로서 토지이용 분리 및 자동차 이용 중심의 설계로 일관해 온 기존의 주거단지개발 수법을 수정할 필요가 있다는 점과 이상적 커뮤니티를 설계하기 위해서는 일정한 가이드라인이 있어야 한다는 점을 지적하고 있다.

이들 선행연구들은 뉴어버니즘에 대한 인식이 부족한 국내에 뉴어버니즘의 개념을 소개했다는 점에서는 긍정적인 의미를 갖고 있지만 다음과 같은 한계를 갖고 있는 것이 사실이다. 첫째, 개념 소개 이상의 내용을 제시하고 있지 못하다. 즉, 뉴어버니즘의 실제 내지는 적용의 문제를 충분히 다루고 있지 못하다. 둘째, 원론적인 내용을 소개하는데 그침으로써 최근 뉴어버니즘의 변화양상을 반영하고 있지 못하다. 본 연구는 사례연구를 통해 뉴어버니즘의 실체를 검토함으로써 뉴어버니즘의 실제와 한계에 대해 살펴보려고 한다.

3. 논제의 확인

본 절에서는 뉴어버니즘이 제기한 논쟁적 슬로건을 여섯 가지로 나누어서 확인해보도록 하겠다. 본 연구는 이러한 논제를 전술한 국내 연구문헌 외에 건설교통부의 ‘지속가능한 신도시 계획기준’,

국가균형발전위원회의 ‘살기 좋은 지역 만들기’, 한국토지공사의 ‘살고 싶은 신도시 만들기’가 취하고 있는 접근 틀에 기초해서 정리하고자 한다. 이는 결국 우리 시각에서의 뉴어버니즘의 논점에 대한 고찰이라 할 수 있다. 본 연구의 이후 부분은 이러한 슬로건들이 현실에서 어떻게 구현되고 굴절되었는지에 대해 살펴보는 것에 할애될 것이다.

1) 자족성

자족성은 흔히 고용차원의 자족성과 소비차원의 자족성으로 대별된다. 뉴어버니즘은 두 가지 차원의 자족성을 모두 충족시키는 것을 목표로 한다. 주거지에 생활편의시설을 배치함으로써 소비차원의 자족성을 확보하고, 그 근무자들이 지역에 주거하는 방식을 통해 직주근접을 실현하고자 하는 것이 뉴어버니즘의 주된 접근방식이다. 본 연구는 켄틀랜드에서 두 가지의 자족성이 실현되었는지에 대해 살펴보도록 하겠다.

2) 교통체계

뉴어버니즘 도시설계는 승용차보다는 보행을 중심으로 한 통행체계를 강조한다. 이를 위해 보행권 내에 고밀의 주거단지를 조성하고 주거지에 혼합용도의 생활편의시설을 배치할 것을 제안한다. 본 연구는 뉴어버니즘의 이러한 슬로건이 켄틀랜드에서 어떻게 실현되었는지에 대해 살펴보도록 하겠다.

3) 환경적 측면

뉴어버니즘은 기존의 교외개발이 자연환경을 파괴하고 이루어졌다고 비판한다. 저밀의 평면적 시가지 확산, 대중교통과 보행보다는 승용차 위주

로 개발된 통행체계, 기존 지형을 무시한 기능주의적 설계는 뉴어버니즘이 기존의 교외개발을 비판하는 측면이다. 본 연구는 뉴어버니즘의 이러한 비판과 반성이 현실에서 어떻게 도시개발에 반영되었는지 살펴보도록 하겠다.

4) 경관적 측면

뉴어버니즘, 특히 신전통주의는 기존의 교외가 조닝에 의해 획일적인 경관을 가짐으로써 장소성과 장소에 대한 가독성(Legibility)을 상실했다고 비판하면서, 다양한 건물형태와 층수, 주거유형을 혼합함으로써 경관에 활력을 불어넣어야 한다고 주장한다. 본 연구는 켄틀랜즈 사례를 통해 경관의 다양성이 과연 이루어졌는지를 확인하고, 그 원인과 결과에 대해 살펴보도록 하겠다.

5) 사회적 혼합

뉴어버니즘은 기존의 교외가 인종, 소득, 세대간의 계층분리를 야기했다고 비판하면서 적극적인 사회적 혼합을 주창한다. 본 연구는 켄틀랜즈 사례를 통해 뉴어버니즘의 그러한 슬로건이 실현되었는지에 대해 살펴보도록 하겠다.

6) 주민참여

뉴어버니즘은 다양한 설계기법을 통해 공동체의식을 제고하는 것을 목표로 한다. 성숙된 공동체의식은 도시관리에 있어 적극적인 주민참여를 통해 표출될 것으로 기대된다. 본 연구에서는 제안된 설계요소에 의해 켄틀랜즈 주민들의 공동체의식이 제고되었는지, 그리고 제고된 공동체의식이 적극적인 주민참여로 표출되었는지, 적극적인 주민참여의 내용은 무엇인지 등에 대해서 살펴보

<그림 1> 게이터스버그시 위치도



도록 하겠다.

III. 켄틀랜즈 개관

1. 켄틀랜즈의 사회경제 현황

켄틀랜즈는 메릴랜드주 몽고메리 카운티(Montgomery County)의 게이터스버그시에 포함된 마을로서 워싱턴 D.C.에서 15mile 북서쪽, 볼티모어에서 35mile 서남쪽에 위치해 있다(<그림 1> 참조). 몽고메리 카운티는 미국의 3대 바이오 클러스터의 하나로서 게이터스버그시를 관통하는 I-270 고속도로 주변에는 500개의 바이오 벤처기업이 입지해 있다.

켄틀랜즈의 면적은 352acre이고 2006년 현재 거주인구는 5,573명(2,208세대)이다. 당초 356acre의 계획면적에 1,600세대의 주거단지를 의도했으나 계획보다 조금 더 고밀화되었다. 2006년 6월 현재 인구밀도는 15.17인/acre이고, 총 호수밀도는 6.01acre당 주거단위(Dwelling Units, du/ac)이며 순호수밀도는 7.51 du/ac다 (Gaithersburg, 2006a). 단독주택이 25%, 타운

<표 1> Kentlands의 인구 및 소득 현황

주거유형	호수(2006년)	인구(2006년)	중위소득(1999년, \$)
Single family detached	552(25.0%)	1,775(31.8%)	NA
Townhouses	402(18.2%)	1,130(20.3%)	
Multi-family	1,254(56.8%)	2,668(47.9%)	
Total	2,208	5,573	92,043

자료: Gaithersburg, 2006a, 2006b ; US Census Bureau, 2002.

하우스(Townhouse)가 18%, 아파트 등 다가구주택(Multi-Family Housing)이 57%로 파악되었다(Gaithersburg, 2006a). <표 1>은 켄틀랜드의 인구 및 소득현황을 정리한 것이다.

켄틀랜드의 1999년 가구당 중위소득(Median Income)은 9만 2,043달러다(US Census Bureau, 2002). 이는 2004년 메릴랜드주 가구당 중위소득 5만 7,424달러를 훨씬 상회하는 것으로 이 지역이 부유층 거주지역임을 알 수 있다(US Census Bureau, 2006). 켄틀랜드의 20세 이상 거주자 546명에 대한 Kim(2001)의 표본조사에 따르면, 대출 이상 학력자가 95.5%인 것으로 파악되었는데, 2004년 미국 전체평균은 27.0%, 메릴랜드주 평균은 34.8%, 인근 대도시인 워싱턴D.C.의 평균은 47.7%로 파악되었다(US Census of Bureau, 2006). 따라서 켄틀랜드 주민은 소득 외에도 학력 수준이 매우 높다는 사실을 알 수 있다.

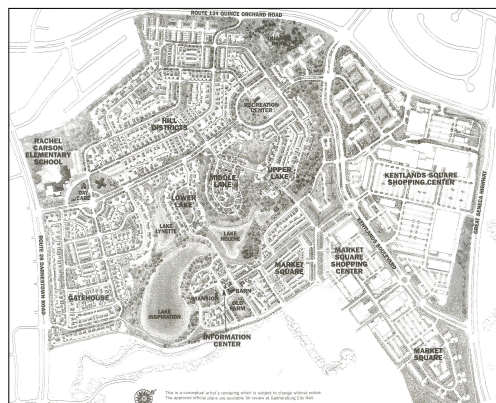
현지 조사결과 주택가격은 월 600달러 임대 아파트에서 100만 달러의 맨션까지 다양하지만, 대체로 가격대는 6만 달러에서 50만 달러 수준인 것으로 파악되었다. US Census Bureau(2002)에 따르면 2000년 켄틀랜드의 중위 주택가격은 28만 8,700달러인 것으로 나타났다. 반면에 2000년 메릴랜드주 주택의 중위가격은 14만 6천 달러이고,

미국 전체의 주택 중위가격은 11만 9,600달러로 파악되었다(US Census Bureau, 2006). 따라서 켄틀랜드의 주택가격이 미국은 물론 주택가격이 전반적으로 높은 메릴랜드주 평균치보다도 두 배 정도 높음을 알 수 있다.

2. 단지계획

켄틀랜드의 지역지구제상의 용도지역은 복합 용도개발지역(Mixed Use Development Zone)으로 주거와 상업용도를 모두 포괄하는 용도다. 공간구조는 각각 주거, 사무, 공공, 문화, 소매시설로 구성된 6개의 근린주구와 대형 쇼핑센터로 이

<그림 2> 켄틀랜드 단지계획



루어져 있다(<그림 2> 참조). 단지 내에는 100만 ft^2 의 사무공간과 120만 ft^2 의 소매공간이 포함되어 있다. 세 개의 크고 작은 호수가 단지 내에 위치하고 있는데, 그 전체면적은 13.48acre로 단지 전체면적의 3.8%에 해당된다. 총괄해서 전체 오픈스페이스 면적은 28%다. 3개 호수를 제외한 순밀도는 16.46인/acre(3,993인/ km^2)이고, 호수면적을 제외한 주거지역의 순밀도는 19.87인/acre(4,910인/ km^2)다.

단지계획에 있어서는 층수는 높지 않지만 작은 필지에 많은 동의 주거단위를 배치함으로써 공동체의식의 제고와 토지자원의 집약적 이용을 목표로 하고 있다. <그림 3>에서 볼 수 있듯이 저층의

<그림 3> 켄틀랜즈의 저층 고밀개발



건물을 좁은 공간에 집약적으로 배치하는 것이 켄틀랜즈 단지설계의 중요한 특징이다. 단지 내부도로는 왕복 2차선의 좁은 가로망체계를 갖고 있다. 또한 <그림 2>에서 볼 수 있듯이 미국 교외의 특징이라고 할 수 있는 컬데삭(cul-de-sac) 대신에 격자형 가로체계를 취하고 있는데, 이는 운전자에게 선택권을 부여함으로써 단지 내 통행량을 분산시

키기 위한 것이다. 켄틀랜즈는 쇼핑센터를 제외하고 종축은 15분, 횡축은 10분의 보행거리로 단지가 구성되어 있다(<그림 2> 참조).

3. 켄틀랜즈 개발 프로젝트의 진행경과

켄틀랜즈의 개발사는 켄틀랜즈 주민회의(Kentlands Citizens Assembly)에서 운영하는 홈페이지에 상세하게 기록되어 있다⁴⁾. 이후 내용은 홈페이지상의 내용을 정리한 것이다. 1987년 개발업자인 알판드레(Alfandre)가 352acre의 켄틀랜즈 농장을 구입하여 기존의 교외와는 다른 방식의 개발을 시도하였다(Jenkins, 1990). 1988년 두아니의 주도하에 2년 반 동안의 설계 샤프레(Charrette)가 진행되었는데, 이 작업을 통해 켄틀랜즈를 전통적 주거지와 소매시설 및 쇼핑센터가 통합된 지역으로 개발하기로 하고 용도지역을 새롭게 지정하였다. 가장 중요한 개발목표 중 하나는 켄틀랜즈 내 주거(住區)의 가로 네트워크와 소매기능을 도로로 연결시키는 것이었다. 마을과 소매기능의 연결은 보다 높은 밀도의 주거와 3층으로 고안된 '직주복합 건물(Live-Work Building)' 구상에 의해 제시되었다. 직주복합 건물은 3층에는 주거, 2층에는 업무, 1층에는 소매기능을 입지시킨 주상복합건물로서 거주자가 동일 건물에서 생업을 유지하는 것을 목적으로 고안되었다(<그림 4> 참조).

모든 기능들이 도로로 10분 이내의 거리에 위치하는 것을 목표로 설계가 이루어졌다. 건물배치에 있어서는 완만한 자연구릉지에 최대한 식생을

4) <http://kentlandsusa.com/history.php>.

<그림 4> 직주복합 건물군



보전하고 절성토를 피하고자 노력하였다(박영준·류중석, 2000). 빅토리아(Victoria)풍과 조지왕조 시대(Georgian)풍의 주택설계를 통해 조성된 낭만적 경관은 도보에 필요한 심리적 안정성을 제고하며 이를 통해 보행환경의 안전성 및 안정성을 제고하는 데 기여하고 있다(<그림 3> 참조).

<표 2> 켄틀랜즈 주민의 근무지 위치(2000년)

근무지	Montgomery County	여타 Maryland 지역	주의
비율(%)	68.3	7.1	24.6

자료: US Census Bureau, 2002.

1991년 부동산 경기의 급락으로 개발업자 알판드레가 파산하였다. 은행으로 토지소유권이 넘어가고 은행은 다수의 소규모 개발업자들에게 획지를 나누어서 판매하였다. 다수의 개발업자들이 자신들의 부지를 제각기 개발함으로써 경관에 있어 통일성보다는 다양성이 두드러지게 표출되고 당초 계획보다 밀도가 고밀화되는 결과가 나타났다. 1996년 2차 샤프레트를 통해 새로운 발전계획이 수립되었으며, 2002년 개발이 완료되었다. 현재 단지 바로 옆에 역시 DPZ에 의해 설계된 레이크랜즈(Lakelands)가 개발 중이다.

IV. 켄틀랜즈에서 나타난 뉴어머니즘의 실현 양태

1. 자족성

1) 고용 측면의 자족성

자족성은 교외가 단순한 침상도시로 전락하는 것을 막고 통행량을 저감시킴으로써 환경훼손을 방지한다는 측면에서 의의를 갖는다. 전술한 것처럼 자족성은 고용적 측면의 자족성과 소비적 측면의 자족성으로 나누어서 살펴볼 수 있다.

고용에 대한 자족성은 거주자들이 일자리를 어디에 갖고 있는가에 대한 조사를 통해 추론할 수 있다. 켄틀랜즈의 경우 일단 카운티 내에 근무하는 사람이 다수를 차지하고 있음을 알 수 있는데 (<표 2> 참조), 이는 앞서 지적한 바와 같이 몽고

메리 카운티가 미국의 3대 바이오 클러스터의 하나인 것에 기인하는 결과로 판단된다. 보다 구체적인 내용을 알아보기 위해 켄틀랜즈 설계기관인 DPZ 책임자에게 문의한 결과 켄틀랜즈 주민의 20~25%가 워싱턴에서 근무하며, 5% 미만이 볼티모어에 근무하는 반면, 카운티 내인 I-270 고속도로변에 직장을 갖고 있는 사람이 65% 정도이고, 켄틀랜즈 내에서 근무하는 주민은 10% 미만으로 추정된다는 답변을 들을 수 있었다.⁵⁾

카운티 내에 직장을 갖는 사람들은 일반적으로 44분 이내의 통행시간을 갖는 것으로 파악되었는

<표 3> 켈틀랜즈 주민의 근무지 통계(2000년)

근무지	30분 미만	30~44분	45~59분	60분 이상
대중교통 비율(%)	0.4	0.5	2.6	5.6
대중교통 외 수단 비율(%)	46.3	21.3	12.7	10.7

자료: US Census Bureau. 2002.

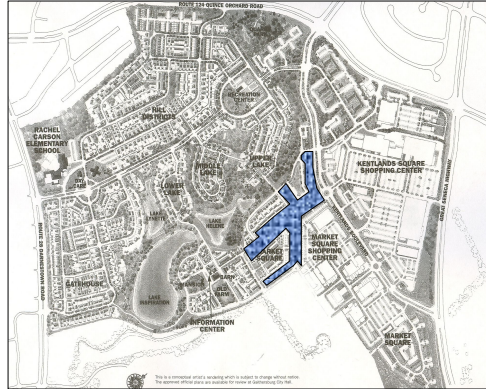
데(<표 3>), 게이터스버그 시민의 평균 통행시간은 30.9분인 것으로 파악되었다(Gaithersburg, 2006b).

따라서 켈틀랜즈의 고용자족성은 매우 낮다는 추론이 가능하다. 그런데, 여기서 주목해야 할 것은 켈틀랜즈의 규모다. 켈틀랜즈의 면적은 352acre로 1.42km²다. 결국 서울 시내 동 정도의 규모라고 볼 수 있다. 자족성이 강조되는 우리나라에서도 고용 자족성을 동단위로 요구하지는 않는다. 따라서 켈틀랜즈의 고용 자족성이 낮다고 평가하는 것은 무리라고 볼 수 있으며, 고용자족성 자체를 평가하는 것 자체가 부적절하다고 판단된다. 하지만, 전체 카운티 차원의 고용자족성이 어느 정도 확보되어 있다는 점은 인정되어야 할 것이다.

켈틀랜즈 개발의 독특한 요소는 직주복합 건물이다. <그림 5>는 직주복합 건물들의 입지를 보여주는데, 쇼핑센터와 연결해서 동측으로 약간 치우쳐서 위치해 있음을 알 수 있다. 직주복합 건물은 고용 및 소비 측면의 자족성을 동시에 제고하기 위한 방안으로 제시된 전략이다.

직주복합 건물은 높은 분양가에도 불구하고 모

<그림 5> 직주복합 건물 입지지역



두 분양되어서 현재까지도 대부분 최초 구매자가 보유하고 있다⁶⁾. 전체 50여 개의 점포 중 두세 개를 제외하고는 모두 영업이 이루어지고 있으며, 특히 두 개 업소는 매우 성업 중인 것으로 보고된다. 당초 구상과 달라진 부분은 근무자가 3층에서 거주하지는 않는다는 것으로 그것이 지나치게 이상주의적인 발상이었음을 추론케 한다.

지역사회 차원에서 고용원을 확보하기 위한 노력은 거의 이루어지고 있지 않다고 해도 과언이 아니다. 시에서는 관용적인 지역지구제의 운영과 ‘가능하면 수용하려는 전략(pay as you go)’을 취하고 있으나⁷⁾ 주민들은 업종 등에 있어서 까다로

5) DPZ 워싱턴D.C. 분소 책임자 면담(2006. 7. 17)

6) DPZ 워싱턴D.C. 분소 책임자 면담(2006. 7. 17)

7) 게이터스버그시 도시계획과 과장 면담(2006. 7. 17)

운 기준을 내세우고 있다. 주민들은 이러한 시각에서 월마트와 맥도날드의 입지를 저지한 경험을 갖고 있다. 이는 주민들이 대부분 중상류층이며 지역사회 밖에서 고용되어 있다는 점에서 지역사회 내의 고용창출에 큰 관심이 없기 때문에 나온 행동으로 이해된다.

2) 소비 측면의 자족성

지역 내에는 두 개의 대형 쇼핑몰과 다수의 분산된 소매시설이 입지되어 있다. 설계자인 두아니는 켈틀랜즈에 지나치게 많은 소매공간이 포함되었다고 평가한다(Jenkins, 1990a). 다양한 상업시설이 제공되기 때문에 주민들은 지역의 상업시설에 대해 큰 불만이 없는 것으로 파악되었다⁸⁾. 이러한 주민들의 만족감은 Kim(2001)의 켈틀랜즈 주민들에 대한 만족도 조사를 통해 확인되는데, 그의 연구에 따르면 켈틀랜즈 주민들이 가장 만족해 하는 시설은 소매시설인 것으로 분석되었다.

특히 켈틀랜즈만을 한정해서 보지 않고 게이터

스버그시 전체를 놓고 보았을 때, 2만 5천 ft^2 이상 규모의 쇼핑몰이 모두 17개⁹⁾ 입지해 있기 때문에(Gaithersburg, 2005), 상업시설이 양적으로나 질적으로 매우 충분하다는 판단이 가능하다. 이러한 측면에서 워싱턴이나 볼티모어로 구매활동을 위해 통행하는 주민은 거의 없는 것으로 파악되었다.¹⁰⁾

3) 자족성 종합

켈틀랜즈의 자족성은 상대적으로 높다고 평가할 수 있다. 특히 소비 측면의 자족성이 매우 높는데, 소매시설에 고용되어 있는 사람들은 대부분 외부에 거주하고 있는 것으로 파악되었다.¹¹⁾ 지역 사회 단위의 고용 자족성은 낮은 것으로 파악되었지만, 단지의 규모를 고려한다면 심각한 문제라고 보기는 어려울 것 같다. 고용원을 유치하고자 하는 노력은 매우 부족한데, 이는 주민들의 이해관계와 무관한 문제로 이해되기 때문에 나타나는 결과로 판단된다. 하지만, 외부에서의 통근이나 내부 거주자의 통근거리 단축 등을 고려한다면 내부

<표 4> 통행수단 분담률

교통수단	승용차			대중교통	보행·자전거	재택근무
	계	단독(alone)	카풀			
Gaithersburg(%)	82.3	73.8	8.4	12.0	3.6	2.1
미국 평균(%)	87.9	75.7	12.2	4.7	3.3	3.3

주: 게이터스버그시는 2003년 자료이고 미국 평균치는 2000년 자료
 자료: City of Gaithersburg, 2006a, US Census of Bureau, 2006.

8) 켈틀랜즈 주민 면담(2006. 7. 17).

9) 가장 큰 쇼핑몰인 Lakeforest의 면적은 110만 ft^2 이다. 17개 쇼핑몰의 전체 면적은 300만 ft^2 이다.

10) 켈틀랜즈 주민 및 DPZ 워싱턴D.C. 분소 책임자 면담(2006. 7. 17).

11) 게이터스버그시 도시계획과 공무원 면담(2006. 7. 17).

소매시설의 고용은 지역 내에서 이루어지는 것이 바람직하다고 볼 수 있다.

2. 교통체계

1) 승용차 의존

앞의 <표 4>에서 볼 수 있듯이 게이터스버그 시 전체가 매우 승용차 의존적임을 알 수 있다. 2003년 게이터스버그시의 평균 승용차 보유율이 1.7대/세대인 반면(Gaithersburg, 2006a), 2000년 미국 및 매릴랜드주 평균은 각각 1.25대/세대 및 1.31대/세대로 이 지역 승용차 보유율이 상대적으로 높음을 알 수 있다(US Census of Bureau, 2006). 게이터스버그시 전체는 워싱턴 D.C.의 교외지역으로서 승용차 의존적인 구조를 지니는 것이 당연하다고 할 수 있다. 그런데, 뉴어버니즘에 의해 설계된 켄틀랜즈 역시 시 전체 구조와 크게 다르지 않다는 것이 주민과 전문가의 의견이다¹²⁾.

뉴어버니즘의 원칙과 달리 켄틀랜즈 내에는 의외로 차량이 많았으며, 주차 문제로 고민하고 있었다(<그림 6> 참조)¹³⁾. 주구 내 가로 어디에서나 일렬로 세워진 차량들을 발견할 수 있었으며¹⁴⁾, 상점들은 상품구매 시 1시간만 주차할 수 있도록 주차시간을 제한하고 있었다.

월마트를 반대한 주민들의 표면적인 이유도 주차문제였다. 한 주민은 의외로 차가 많다는 연구자의 언급에 대해 “당신은 지금 전형적인 교외

<그림 6> 상점가에 도열한 승용차



주거지역을 보고 있는 거요”라고 응답했다¹⁵⁾. 승용차가 많은 것은 대부분의 거주자가 광역권에 직장을 갖고 있기 때문에 나타나는 현상으로 이해된다.

Kim(2001)의 켄틀랜즈 주민 546명에 대한 설문조사에 따르면 통근수단은 보행 3.4%, 승용차 80.9%, 버스 2.3%, 전철 11.4%, 기타 2%로, 시 전체 통행수단 분담률을 나타내는 <표 4>와 유사한 구조를 갖고 있는 것으로 파악되었다.

이는 켄틀랜즈의 승용차 보유율 역시 시 전체의 그것과 유사한 수준을 보일 것이라는 추론을 가능케 하는 자료다. 이러한 결과는 미국 전체평균보다는 승용차 이용 정도가 낮으며, 대중교통 이용도가 높은 수준임을 보여주는 것이나, 여전히 승용차에 대한 의존도가 매우 높음을 보여주는 자료이기도 하다.

2) 대중교통

12) 켄틀랜즈 주민 및 게이터스버그시 도시계획과 공무원 면담(2006. 7. 17).

13) 게이터스버그시 도시계획과 공무원 면담(2006. 7. 17).

14) 가로주차 자체는 뉴어버니즘의 중요한 특징이므로 문제라고 볼 수는 없다.

15) 켄틀랜즈 주민 면담(2006. 7. 17).

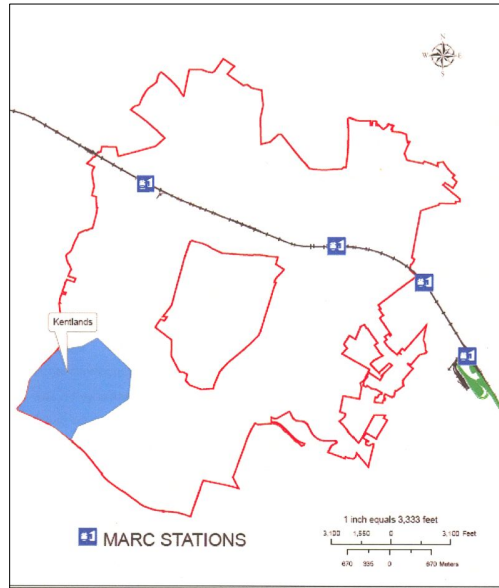
게이터스버그시에는 워싱턴까지 연결되는 메릴랜드 광역전철이 지나가고 있으며, 2개의 역사가 위치해 있다(<그림 7> 참조). 그러나 켄틀랜즈 지역 내에는 역이 위치하고 있지 않다. 가장 가까운 역도 켄틀랜즈에서 1mile이 넘게 떨어져 있어서 도보접근이 사실상 불가능하다. 켄틀랜즈에서 역까지는 정체가 매우 심해서 침두시에 차량을 이용해서 역까지 가는 데 20분 정도의 시간이 소요되는 것으로 보고된다¹⁶⁾. 배차간격은 출근시간대에 12~26분(9대)이고, 오후 퇴근시간대에 24~46분(6대)이다. 낮 시간대에는 3대의 차량이 배차되어 있다. 첫차는 5시 35분에 있으며 워싱턴까지는 35분이 소요된다. 역사 인근에는 유료주차장이 있으며, 역과 켄틀랜즈를 이어주는 셔틀버스는 없다.

워싱턴 광역권 버스가 켄틀랜즈 북쪽에 위치하고 있으며, 전철역과 켄틀랜즈를 연결해주는 버스 체계가 계획 중이다. 전체적으로 전철과 버스 등 대중교통을 통근수단으로 이용하는 비율은 켄틀랜즈 주민의 15% 미만으로 추정된다¹⁷⁾. 이상 살펴본 바와 같은 미흡한 대중교통체계가 승용차 이용을 더욱 부추기고 있음을 알 수 있다. 결국 켄틀랜즈가 뉴어버니즘이 이상으로 고려하는 교통체계에 이르고 있지 못함을 알 수 있다.

3) 보행체계

단지 내에는 보행로와 자전거통행로가 잘 갖추어져 있다(<그림 8> 참조). 단지 내의 모든 가로는

<그림 7> 게이터스버그시 전철노선도



차도와 분리된 보행로를 갖고 있다. 하지만 승용차 의존도는 여전히 높고 이를 대체하고자 하는 노력은 별로 없다. 주민들은 운동이나 여가를 위해서는 보행을 하지만 쇼핑이나 통근을 위해서는 차량을 이용하고 있다¹⁸⁾. 결국 보행은 필수가 아닌 가외적 통행수단으로 이용되고 있다고 할 수 있다. 이는 승용차 이용이 미국인들의 생활이므로 이를 대체하기는 쉽지 않을 것이라는 Harvey(1997)의 뉴어버니즘에 대한 지적이 옳았음을 보여주는 것이다. 켄틀랜즈가 여전히 승용차에 대한 의존도가 높고 보행중심적이지 않다는 연구자의 지적에 대해 시 담당공무원은 “켄틀랜즈의 장점은 선택권을 준 것이다. 켄틀랜즈는 차를 타

16) 게이터스버그시 도시계획과장 면담(2006. 7. 17).

17) 게이터스버그시 도시계획과 과장 면담(2006. 7. 17).

18) Lee and Ahn(2003)에 따르면 주민들은 쇼핑센터에서 대체로 0.36mile 반경 내에 거주하는 것으로 보고되는데, 이는 주민의 절반 이상이 일상적 도보권인 0.25mile을 벗어나고 있음을 의미한다.

<그림 8> 충분히 확보된 보행공간



고 싶은 사람에게는 차를 타고, 걷고 싶은 사람에게는 걸을 수 있는 선택권을 주었다. 다른 교외에서는 차 이외에는 선택권이 없다”는 말로 답변을 대신했다¹⁹⁾. 결국 켄틀랜즈를 뉴어버니즘이 지향하는 ‘보행중심 도시’로 평가하기는 어려워 보인다.

하지만 일부 사람들에게는 선택권을 준 것만으로도 많은 발전이 이루어진 것으로 이해될 수 있다. 특히 어린이, 노인, 장애인 등 교통약자의 경우, 승용차가 아닌 보행 등의 방법을 통해 필요한 활동을 할 수 있다는 것이 계획에 있어 큰 진전이 이루어진 것으로 해석할 수 있는 부분이다.

4) 교통체계 종합

켄틀랜즈가 뉴어버니즘이 자랑하는 녹색교통체계를 완벽하게 갖추었다고 보기는 어렵다. 여전히 주민들은 승용차 지향적이다. 대중교통은 이용이 어렵게 되어 있고 보행은 여가활동 정도로 치부되고 있다. 그러나 보행을 위한 선택권이 주어졌다는 차원에서 ‘반 발짝’ 정도의 진보는 이루어졌다고 평가할 수 있다. 현재 지역 밖에서 주로 이

<그림 9> 켄틀랜즈의 녹지자원 보전



루어지고 있는 고용이 지역 안으로 들어온다면 변화가 야기될 수도 있겠지만 그것은 무망해 보이고 교통체계 역시 한동안은 변화되기 어려울 것으로 판단된다.

3. 환경적 측면

뉴어버니즘은 친환경적 개발을 슬로건으로 내세우고 있다. 녹지면적의 적은 훼손, 충전식(infill) 개발, 친환경적 교통체계 등은 뉴어버니즘이 자랑하는 친환경적 개발의 개요다. 켄틀랜즈의 교통체계가 예상만큼 친환경적이지 않음은 이미 앞에서 살펴본 바 있다. 켄틀랜즈는 여느 교외와 마찬가지로 미개발녹지(Greenfield)에 대한 개발이다. 많은 비평가들이 뉴어버니즘을 뉴서버바니즘(New Suburbanism)이라고 비판하는데 그것은 뉴어버니즘이 기존의 교외개발을 비판했음에도 별로 바뀐 것이 없다는 측면의 지적이다(Burns et al. 1997). 켄틀랜즈는 전형적인 뉴서버바니즘의 전형이라 할 만하다. 물론 토지의 집약적인 개발을 통해 녹지훼손을 최소화하고 절성토를 피했다

19) 게이터스버그시 도시계획과 공무원 면담(2006. 7. 17).

는 평가가 있지만 (<그림 9>), 그것만으로 성공적인 뉴어버니즘의 작품으로 평가하기는 어렵다.

켄틀랜즈는 저층고밀이라는 뉴어버니즘의 원칙에 어느 정도 부합되는 개발사업으로 평가할 수 있다. Calthorpe(1993)에 의해 제시된 TOD 설계 지침은 도시에서의 순호수밀도가 18du/ac, 교외의 경우 순호수밀도가 8~11du/ac가 되어야 고밀 주거지 개발이라고 밝히고 있다.

앞에서 밝힌 것처럼 켄틀랜즈의 순호수밀도는 7.51du/ac로 이러한 기준에는 다소 못 미침을 알 수 있다. 그러나 일반적인 미국 교외 주거지의 밀도가 1~2du/ac인 점을 감안하면 일정한 수준의 고밀개발은 이루어졌다고 평가할 수 있다(Adler, 1995). 따라서 적어도 밀도 차원에서는 켄틀랜즈를 친환경적이라고 평가할 만하다. 그럼에도 불구하고 교외 주거단지로서 켄틀랜즈가 친환경적이나 하는 논제는 매우 논쟁적이다. '친환경'이란 지칭이 어느 정도의 수준을 일컫는 명칭인지가 불분명하기 때문이다. 주거단지 개발이 환경 자체를 파괴하지 않고서 이루어지기는 어렵다.

뉴어버니즘은 미개발 녹지상의 개발을 자제하고 기개발지의 재개발이나 충전식 개발을 바람직한 개발방식으로 제안한다. 켄틀랜즈는 전형적인 교외개발 프로젝트이지만 밀도는 상대적으로 높은 편이다. 그러나 보행과 대중교통보다는 승용차에 의존한 교통체계를 갖고 있다. 결국 켄틀랜즈는 환경 측면에 관한 한 절반의 성공을 이루었다고 평가할 수 있다.

4. 경관적 측면

켄틀랜즈가 다양한 경관을 가졌다는 것은 부인하기 어려운 사실이다(<그림 3>, <그림 9> 참조). 개별건물의 다양한 유형과 층수, 파사드(Facade), 색채, 텍스처(Texture)는 켄틀랜즈를 어느 교외 주거단지와 구분 짓는 뚜렷한 특징이다. 단적으로 켄틀랜즈에서는 어느 교외 주거지역과 달리 같은 블록 내에 다른 주택유형이 공존하는 경우가 드물지 않다. 하지만, 무엇이 켄틀랜즈가 현재와 같은 경관을 갖도록 한 힘인가에 대해서는 추가적인 논의가 필요하다.

이유는 세 가지로 설명이 가능하다. 첫째는 이상(理想)으로서, DPZ의 뉴어버니즘 설계와 노력이 그것이다. DPZ가 작성한 상세한 설계기준이 있었기에 다양한 경관이 가능했다는 사실을 부인하기 어렵다. DPZ는 개발이 이루어지는 과정에서도 분소를 켄틀랜즈에 두고 주민들과 교류하면서 자신의 설계원칙을 실현하고자 노력하였다. 둘째는 현실이다. 전술한 바와 같이 개발업자 알판드레는 켄틀랜즈를 개발하는 과정에서 파산하였고, 켄틀랜즈는 여러 중소 개발업자에게 분할되어 팔려나갔다. 재력이 충분치 않은 중소 개발업자들은 이미 만들어진 설계기준대로 획지를 개발했고, 구매자가 나서는 대로 그것을 팔아치웠다. 개발업자들에게 전체 경관에 대한 고려가 있을 리 없었다. 그 결과는 긍정적으로 표현했을 때 '다양한' 그리고 나쁘게 표현했을 때 '통일성이 부재한(Erratic)' 현재의 켄틀랜즈의 경관으로 나타났다²⁰⁾. 같은 맥락에서 Lee and Ahn(2003)은 켄틀랜즈의 경관이 다양하지만 체계성을 결여하고 있으며, 심지어 조야하기까지 하다고 지적한다. 셋

20) DPZ 워싱턴D.C. 분소 책임자 면담(2006. 7. 17).

<그림 10> 레이크랜즈 주거지



째는 시의 복합용도개발지역으로의 용도지역 지정이다. 결국, 이러한 세 가지 조건이 맞아 떨어져서 현재의 켄틀랜즈 경관이 만들어졌다고 할 수 있다.

켄틀랜즈와 접해서 현재 개발 중인 레이크랜즈의 경우 켄틀랜즈와 마찬가지로 신전통주의를 슬로건으로 내세우고 있음에도 불구하고 훨씬 통일된 경관을 갖추고 개발이 이루어지고 있다(<그림 10> 참조).

이는 DPZ의 설계에도 불구하고 단일 개발업자에 의한 확고한 개발방향성이 있기에 나타날 수 있는 결과다. 결국 켄틀랜즈의 다채로운 경관의 배경에는 개발업자의 파산이라는 돌발변수가 있었으며, 그로 인해 경관의 또 다른 중요한 가치인 통일성 확보에 있어서는 일정한 한계가 나타났다고 평가할 수 있다.

5. 사회적 측면

뉴어버니즘은 기존의 교외지역을 중산층 백인들만의 배타적 거주지역으로 평가하면서, 뉴어버니즘은 보다 다양한 사회계층들이 섞일 수 있는 공간을 지향한다고 주장한다(Harvey, 1997; Ford, 1999; Talen, 1999; Fainstein, 2000). 이러한 뉴어버니즘의 슬로건은 다양한 주택유형의 공급을 통해 실현될 것으로 기대된다.

그러나 켄틀랜즈는 앞서 살펴본 것처럼 주택가격이 몹시 비싼 지역이다. 켄틀랜즈 내 단독주택의 가격은 메릴랜드 주민의 평균 가구소득의 10년 치에 해당되는 높은 수준이다. 저소득층의 입주는 사실상 불가능하다고 볼 수 있다. 인종적 측면에서 있어서도 백인 비율(73.2%)이 매우 높은 것으로 파악되었다(<표 5> 참조). 전술한 것처럼 20대 이상 주민의 학력수준은 90% 이상이 대졸 이상인 것으로 파악되었다(Kim, 2001). 결국, 켄틀랜즈의 주민들은 대부분 백인 고소득층에 고학력자들이라고 볼 수 있다. 따라서 사회적 혼합은 애초부터 주택가격 때문에 이루어지기 어려웠고, 결과적으로도 이루어지지 않았다는 결론이 가능하다.

켄틀랜즈에서의 사회적 혼합은 소득이나 인종적 차원보다는 세대 간의 혼합이라는 차원에서 강조된다. 뉴어버니즘은 세대 간의 혼합을 통해 가

<표 5> 인구구성 비율(2000년)

구분	켄틀랜즈				워싱턴D.C. 광역권			
	백인	흑인	아시안	히스패닉	백인	흑인	아시안	히스패닉
비율(%)	73.2	4.0	13.7	5.5	56.1	26.0	6.7	8.8

자료: US Census Bureau, 2002.

<그림 11> Senior Housing



족과 공동체의 가치를 중시하는 세대 간의 이해와 협조를 모색한다(Judge, 1997). 켄틀랜즈에는 3대가 다른 주택유형에 사는 경우가 적지 않으며, 4대가 거주하는 가족도 있는 것으로 보고된다²¹⁾. 부모는 단독주택에 거주하고 자식은 아파트나 타운하우스에 거주하며 조부모는 ‘Senior Housing’에 거주하는 형태의 세대 간 혼합이 이루어지고 있다는 것이 시 도시계획과 과장의 설명이다. 노인 은퇴자들을 위한 주택으로서 Senior Housing에 대한 반응은 매우 긍정적인 것으로 파악되었다.²²⁾ 62세 이상 노인만 입주할 수 있는 4층 높이의 Senior Housing에는 동마다 엘리베이터가 있고 단지 내에는 간호사가 상주하고 있는 것으로 파악되었다(<그림 11> 참조).²³⁾

결국, 켄틀랜즈에서의 사회적 혼합이 세대 간의 사회적 혼합으로 왜소화됨으로써, 고소득층 주

거지역으로서 켄틀랜즈는 뉴어버니즘의 슬로건과는 일정한 차이를 보이고 있다는 평가가 가능하다.

6. 주민참여

공동체 의식에 기초하여 미국의 전통적인 마을을 만들겠다는 것이 뉴어버니스트들의 기본적인 발상이다(Harvey, 1997; Talen, 1999; Fainstein, 2000). 전술한 바와 같이 신전통주의적 접근은 여러 가지 물리적 설계를 통해 그러한 공동체 의식을 구현하고자 한다. 켄틀랜즈 역시 마찬가지다. 짧은 현관(Porch) 길이와 넓은 보도, 건축선 후퇴의 지양, 가로 전면이 아닌 후면에 차고 배치, 확고한 보행축의 형성, 주민들이 교류할 수 있는 공간조성 등의 설계를 통해 주민들이 서로 소통하고 교류할 수 있는 기회를 제공하고 있다.

현실적으로 켄틀랜즈에는 매우 높은 공동체 의식이 형성되어 있다. Kim(2001)의 조사에 따르면 켄틀랜즈를 주거지로 선택한 주민의 다수는 켄틀랜즈가 내걸고 있는 공동체의식을 주거지 선택의 가장 중요한 요인으로 고려한 것으로 나타났다.²⁴⁾ 또한 마을에 대한 주민들의 만족도는 매우 높은 것으로 파악되었는데, 그 만족의 주원인 역시 공동체의식으로 파악되었다(Kim, 2001). 주민들은 서로 만나고 모이는 것을 매우 좋아한다.²⁵⁾ 주민

21) 켄틀랜즈 주민 및 게이터스버그시 도시계획과 과장 면담(2006. 7. 17).

22) 켄틀랜즈 주민 면담(2006. 7. 17).

23) 켄틀랜즈 주민 면담(2006. 7. 17).

24) 그러나, 그러한 공동체의식이 물리적인 설계에 의해 형성되었다는 증거는 매우 약하다. 중요한 설계요인들이 공동체의식을 형성하는 데 얼마나 기여했느냐는 질문에 대한 응답이 부정적이기 때문이다(Kim, 2001).

25) DPZ 워싱턴D.C. 분소 책임자 면담(2006. 7. 17).

들은 만나서 무엇을 할까? 우선은 매우 활발한 주민참여를 예상할 수 있다. 월마트와 맥도날드의 진출을 저지한 것, 우편배달 서비스가 집집마다 이루어지도록 한 것 등은 매우 능동적인 주민참여의 결과로 볼 수 있다. 하지만, 켄틀랜즈에는 엄연히 할인점 케이마트(K-Mart)와 패스트푸드점 보스턴 마켓(Boston Market)이 있다. 그들의 이미지는 월마트나 맥도날드보다 나은 것이 없는 수준이다.

DPZ 분소의 책임자는 결국 그러한 시설들의 입지를 결정하는 것은 주민의 의지가 아니라 시장의 리더십 성향이라고 지적한다²⁶⁾. 그러한 시설들은 주민들이 뭐라고 해도 시장이 의지만 있다면 복합용도개발지역 내 어디에나 입지할 수 있다는 것이 그의 설명이다. 그는 도시계획 결정에 있어서도 주민들의 참여는 다른 도시와 크게 다르지 않다고 지적한다²⁷⁾. 도시계획 결정은 시 도시계획 위원회에서 이루어진다. 켄틀랜즈 주민들은 5명의 위원 중 하나의 몫을 갖고 있다. 그것이 전부다. 주민들이 특별히 도시계획에 더 많은 관심을 갖는 것도 아니고 더 많은 요구를 하는 것도 아니다. 미국인들의 평균적인 수준의 관심을 갖고 있을 뿐이다²⁸⁾.

DPZ 분소 책임자에 따르면 주민들은 정기적으로 회합을 갖는데 회합일은 흡사 파티와 같은 분위기라고 전한다²⁹⁾. 그렇다면 주민들은 모여서 무엇을 하는 것인가? 특별히 하는 것은 없다. 뉴어버

니즘의 강력한 옹호자인 건축평론가 스컬리(V. Scully)는 켄틀랜즈를 방문하고 이렇게 언급했다고 한다³⁰⁾. “뉴어버니즘 마을에 사는 사람들은 모이는 것을 좋아한다.” 결국 뉴어버니즘 마을의 공동체의식이 특별한 정향을 나타내리라는 예상은 켄틀랜즈에서 빗나가고 만다. Fainstein(2000), Harvey(1997, 2000), Puddifoot(1995) 등이 지적한 배타적 공동체의식으로 인한 사회적 병리현상도 발견되지 않는다. 켄틀랜즈에서 공동체의식은 사고모임 수준의 회합의 다른 표현일 뿐이다. 비슷한 소득 및 교육수준, 비슷한 인종으로 구성된 켄틀랜즈 주민들은 모여서 편안하고 즐겁기 때문에 모이는 것을 좋아할 뿐이다. 특별히 배타적이지도 않지만, 특별히 진보적이지도 않다. 뉴어버니즘 설계가 주민들이 친하게 지내는 마을을 만드는 것이 목표였다면 켄틀랜즈의 현재 모습이 바로 그것일 것이다. 하지만, 뉴어버니즘의 옹호자들에게 의해 흔히 제시되는 거창한 슬로건들처럼 더 나은 사회를 만드는 것이 목표였다면(e.g. Krier, 1991; Kunstler, 1994), 그것은 이루어지지 않았고 앞으로도 이루어지기 어려울 것으로 보인다.

7. 켄틀랜즈에서 실현된 뉴어버니즘의 양태 종합

켄틀랜즈에서 실현된 뉴어버니즘의 양태를 여섯 가지 분석 틀에 기초해서 종합해보면 다음과 같다.

26) DPZ 워싱턴D.C. 분소 책임자 면담(2006. 7. 17).

27) DPZ 워싱턴D.C. 분소 책임자 면담(2006. 7. 17).

28) DPZ 워싱턴D.C. 분소 책임자 면담(2006. 7. 17).

29) DPZ 워싱턴D.C. 분소 책임자 면담(2006. 7. 17).

30) DPZ 워싱턴D.C. 분소 책임자 면담(2006. 7. 17).

<표 6> 켄틀랜즈에서 실현된 뉴어버니즘의 양태

부문	실현된 요소	굴절된 요소
자족성	소비측면의 자족성, 광역적 자족성	고용원 유치 노력
교통체계	보행을 위한 선택권	승용차 의존적, 취약한 대중교통
환경	토지의 집약적 개발, 상대적 고밀	교외 녹지훼손, 승용차 의존적
경관	다양한 경관	통일성이 부족한 경관
사회적 혼합	세대 간 사회적 혼합	소득, 인종 간 혼합이 실현되지 못함
주민참여	높은 공동체 의식	목적의식이 불분명한 주민들의 교류

첫째, 자족성에 있어서 고용측면의 자족성은 통근 범위 내에서 어느 정도 이루어지고 있다고 판단된다. 또한 소비측면의 자족성 역시 충분히 이루어지고 있는 것으로 파악되었다. 그러나, 마을 내에서의 고용 자족성을 신장시키는 것이 환경을 위해 바람직하다는 함의를 얻을 수 있었다.

둘째, 교통체계에 있어서는 대중교통 이용 정도가 다른 교외지역보다는 높지만 만족할 만한 수준에 있지는 못함을 알 수 있었다. 여전히 승용차 지향적이며 보행은 부수적인 교통수단으로 기능하고 있었다. 긍정적인 측면은 ‘보행의 선택권’을 제공했다는 점이다.

셋째, 환경적 측면에 있어서는 절반의 성공과 절반의 미완성이라는 평가를 내릴 수 있었다.

넷째, 경관적 측면에 있어서는 경관의 다양성이 두드러진데, 이는 개발업자의 파산이라는 의도 하지 않았던 요인이 일정 부분 작용한 결과다. 그로 인해 다양성은 확보되었지만 경관의 다른 중요한 가치인 통일성이 훼손된 측면이 있다는 점을 지적할 수 있다. 또한 켄틀랜즈 이후에는 켄틀랜즈와 같은 다양한 경관을 갖춘 지역이 나오고 있지 않다는 점에서 지금의 켄틀랜즈 경관은 우연적 요소가 적지 않게 작용한 결과라는 평가를 내릴

수 있다.

다섯째, 사회적 혼합에 있어서는 소득계층 및 인종 간 혼합이 원천적으로 이루어지기 어려운 환경이었으며 결과적으로도 이루어지지 못했음을 확인하였다. 세대 간의 혼합이 적극적으로 고려되고 있지만 그것은 사회적 혼합에 있어서 부분적인 요인에 불과하다. 마지막으로 주민참여에 있어서 켄틀랜즈 주민들은 모이는 것을 좋아하지만 그것을 통해 무엇을 하거나, 무엇을 변화시키고자 하는 의도는 별로 없는 것으로 파악되었다. 그저 같은 계층들끼리 모이는 것을 좋아할 뿐이라는 평가가 가능한데, 그로 인한 주민참여는 어느 미국의 지역과 유사한 수준으로 평가된다. <표 6>은 상술한 켄틀랜즈에서 실현된 뉴어버니즘의 양태를 종합·정리한 것이다.

V. 결론

뉴어버니즘은 그 대외적인 명성에도 불구하고 만병통치약은 아니다. 본 연구는 뉴어버니즘이 대외적으로 표방하는 슬로건에는 현실에서 이를 수 있는 것과 없는 것들이 혼재되어 있음을 확인하였다. 켄틀랜즈 사례를 통해서 살펴 본 교외개발의

경우 뉴어버니즘이 자족성의 실현과 경관 및 환경적 측면의 질적 향상에는 적지 않은 기여를 하였지만, 교통 측면의 지속가능성에 있어서는 큰 기여를 하지 못하였음을 확인하였다. 더욱이 사회적 혼합은 슬로건에 불과하다는 것을 확인하였으며, 주민참여의 경우 아직까지는 그것이 뚜렷한 결과로서 연결되지 못하고 있다는 결론을 도출할 수 있었다.

새로운 도시개발의 패러다임을 모색하는 우리나라에서 뉴어버니즘의 실질적 의미는 적지 않다고 할 수 있다. 물론 그 의미는 긍정적 측면의 수용과 부정적 측면의 반성 모두를 의미하는 것이다. 첫째, 기존의 고층 판상형 아파트 위주에서 저층·응집형의 주거단지로 개발방식을 전환해 볼 필요가 있다. 미국에서는 고밀로 홍보되지만 현실적으로 우리의 입장에서는 중저밀 수준이므로 현재보다 저층·저밀개발이 쾌적한 환경을 확보하는 데 중요한 관건이라는 추론이 가능하다. 단순한 물량적 개발을 넘어서 질적인 측면을 고려한다면 지금이 저층·저밀개발을 시도해 볼 시기라고 판단된다. 둘째, 용도의 분리가 아닌 용도의 복합을 통해 짧은 통행거리의 편리한 주거지를 조성할 필요가 있다. 우리의 경우도 미국과 마찬가지로 대부분의 자연발생적인 구시가지들이 이러한 도시패턴을 갖고 있었으나, 근대적 계획도시에서 이러한 측면들이 모두 소멸된 경험을 갖고 있다. 따라서, 우리도 우리 식의 접근을 통해 과거의 복합용도 주거지의 복원을 시도해 볼 필요가 있다.

셋째, 성냥곽처럼 천편일률적인 건물모양이 경관의 질을 저해하고 있으므로 다양한 건축설계가 가능하도록 지구단위계획을 운용할 필요가 있다. 지구단위계획은 흔히 건축의 자유를 제한하는 규

제로 이해되지만 그 허용범위를 넓혀서 일정한 통일성과 조화가 확보되는 한에서는 건축의 자유를 허용해주는 방안이 모색될 필요가 있다. 넷째, 토지자원의 효율적 이용과 기존 기반시설의 활용을 위해 신개발보다는 충전식 개발과 재개발을 위주로 개발 패러다임을 이끌어갈 필요가 있다. 다섯째, 주거단지의 개발 시에는 대중교통 이용이 활성화될 수 있도록 연계교통 체계를 우선적으로 고민할 필요가 있다. 여섯째, 무리하고 인위적인 사회적 혼합은 오히려 주거만족도를 저하시킬 수 있으므로 보다 세심한 접근이 필요하다.

본 연구의 한계는 다음과 같다. 우선 본 연구는 단일 사례연구로서 일반론을 도출하는 데는 일정한 한계를 갖는다. 따라서 본 연구의 뉴어버니즘에 대한 평가는 잠정적이라고 할 수 있다. 외적인 타당성이 확보된 뉴어버니즘에 관한 일반론의 도출을 위해서는 더 많은 사례에 대한 비교·검토가 필요하다. 둘째, 정성적인 분석에 치중함으로써 정량적이고 객관적인 분석이 상대적으로 미흡하다. 따라서 주관적인 해석이 크게 작용할 위험이 내재되어 있다. 이러한 한계에도 불구하고 본 연구는 최근에 국내 도시개발에 있어서 중요시되고 있는 여섯 가지 기준을 근거로 뉴어버니즘의 대표마을인 켄틀랜즈를 분석함으로써 국내 도시개발에 일정한 함의를 제공했다고 평가할 수 있다.

참고문헌

- 박영춘 · 류중석. 2000. "뉴 어버니즘 도시설계의 가능성과 한계성에 관한 연구". 대한건축학회논문집 계획계. 제16권 5호 : pp77-86.
- 박영춘 · 임경수. 2000. "뉴어버니즘 도시설계에 관한 고찰". 한국지역개발학회지. 제12권 1호 : pp41-57.
- 박환용. 2005. "신진통주의 계획이론에 의한 주택단지 조성 방안 연구". 주택연구. 제13권 1호 : pp29-48.
- Adler, H. 1995. "Bye bye suburban dream". *Newsweek*. May 15 : pp40-53.
- Burns, C. et al. 1997. "Urban or suburban?". *Harvard Design Magazine* 1 : pp47-61.
- Calthorpe, P. 1992. The pedestrian pocket: new strategies for suburban growth. in Walter, B., Arkin, L., Crenshaw, R.(eds.). *Sustainable cities*. LA: Eco-Home Media : pp27-35.
- Calthorpe, P. 1993. *The next American metropolis*. NY : Princeton Architectural Press.
- Day, K. 2003. "New Urbanism and the challenges of designing for diversity". *Journal of Planning Education and Research* 23(1) : pp83-95.
- Fainstein, S. 2000. "New directions in planning theory". *Urban Affairs Review* 35(4) : pp451-478.
- Fleming, D. 1998. "The space of argument: urban design, civic discourse, and the dream of the good city". *Argumentation* 12 : pp147-166.
- Ford, L. 1999. "Lynch revisited: New Urbanism and theories of good city form". *Cities* 16(4) : pp247-257.
- Gaithersburg, City of. 2005. *City guide 2005-2006*.
- Gaithersburg, City of. 2006a. *Dwelling units and estimated population*.
- Gaithersburg, City of. 2006b. *2003 census update survey*.
- Hall, K. and Porterfield, G. 2001. *Community by design*. NY : McGraw Hill.
- Harvey, D. 1997. "The New Urbanism and the communitarian trap". *Harvard Design Magazine* 1 : pp1-3.
- Harvey, D. 2000. *Spaces of hope*. Berkeley: University of California Press.
- Jenkins, M. 1990. "The End of Suburban Blight". *Warfield's*. April : pp60-67.
- Judge, M. G. 1997. "The New Conservative attack on the suburbs". *The Weekly Standard*. March 10 : pp26-29.
- Katz, P. 1994. *The New Urbanism*. NY : McGraw-Hill.
- Kayden, J. 2005. "What's the mission of Harvard's urban planning program?". *Harvard Design Magazine* 22 : pp1-4
- Kim, J. 2001. "Sense of community in neotraditional and conventional suburban developments". Ph.D. University of Michigan.
- Krier, L. 1991. Afterward. in Duany, A. and Plater-Zyberk, E.,(eds). *Town and town-making principles*. NY : Rizzoli.
- Kunstler, J. 1994. *Geography of nowhere: the rise and decline of America's man-made landscape*. NY : Free Press.
- Lee, C-M. and Ahn, K-H. 2003. "Is Kentlands better than Radburn?". *Journal of the American Planning Association* 69(1) : pp50-70.
- Pollard, T. 2001. *Greening the American dream?*. Washington D.C. : Planners Press.
- Puddifoot, J. 1995. "Dimensions of community identity". *Journal of Community and Applied Social Psychology* 5 : pp357-370.
- Robins, E. 1998. "The New Urbanism and the fallacy of singularity". *Urban Design International* 3(1) : pp 3-42.
- Talen, E. 1999. "Sense of community and neighborhood form: an assessment of the social doctrine of New Urbanism". *Urban Studies* 36(8) : pp1361-1379.
- US Census Bureau. 2002. *Census 2000 summary*.
- US Census Bureau. 2006. (http://factfinder.census.gov/home/saff/main.html?_lang=en).
- Woodhull, J. 1992. How alternative forms of development can reduce traffic congestion. in Walter, B., Arkin, L., Crenshaw, R.,(eds.). *Sustainable Cities*. LA: Eco-Home Media. pp168-176.

- 논문 접수일 : 2006. 8. 28.
- 심사 시작일 : 2006. 8. 31.
- 심사 완료일 : 2006. 11. 17.

ABSTRACTS

**Reality of New Urbanism
: The Case of Kentlands, the U.S.A.**

Heung-Soon Kim Associate Professor, Dept. of Urban Planning, Hanyang Univ.

※ Key words: New Urbanism, Kentlands, Neo-traditionalism

This study compares the idea of New Urbanism with the reality through the case of Kentlands, MD. New Urbanism is not a panacea unlike its popular image. This study identifies that several things which are not able to be achieved in reality are included in its principle. New Urbanism may contribute to the attainment of self-containment and improvement of view and environmental aspects, judged from the example of Kentlands. Meanwhile, the approach does not seem very helpful in improving the sustainability of the transportation system. In addition, this study identifies that social mixing is nothing but a slogan and citizen participation has not produced some concrete products so far.