

현행 “제도도시설계”의 解體와 도시설계의 새로운 定義

金 基 浩*

〈목 차〉	
I. 머릿말 : 1980년대 도시설계	IV. 새로운 도시설계과정에서의 예상되는 주요 작업대상
II. 도시설계 관련 법 개정과 새롭게 출현하는 도시설계	V. 맺음말
III. 도시설계의 새로운 定義와 설계대상	

I. 머릿말 : 1980년대 도시설계

1992년 6월 1일 전면 개정된 건축법은 우리나라의 도시설계가에게 새로운 희망과 새로운 도전을 제공하면서, 동시에 도시설계분야 발전을 위한 하나의 새로운 학문적 지평선(Academic Horizon)을 펼쳐주고 있다. 지난 1980년에 제정된 도시설계에 관한 “최초의” 입법을 토대로 해서 지난 10년동안 시행되었던 제도 도시설계 실무와 관행은 우리나라에서 도시설계기법에 대한 사회의 잘못된 인식과 도시설계에 대한 심도깊은 불신감을 심어놓고 있었다. 그러므로 이번의 도시설계관련법 개정은 그동안 침체상태에 있던 도시설계분야에 신선한 돌파구(Breakthrough)를 제공했다고 할 수 있다. 지난 10년동안 도시설계관련제도가 올바르게 제정되어 있지 않음으로써, 그동안 한국의 도시설계가는 도시설계를 하고싶어도 올바른 도시설계를 할 수가 없었다. 마침내 지난 6월 1일 도시설계제도가 커다란 변신과 개혁을 하게 됨으로써, 새로 개혁된 도시설계제도는 적어도 도시설계가로 하여금 어느정도 도시설계를 시작할 수 있도록 허용하고 있기 때문이다.

사실 지난번의 제도도시설계는 설계대상이 너무 광역적으로 다루어졌기 때문에 마치 도시전체를 설계해야 한다는 느낌마저 들 정도이었다. 서울의 기존 도심에서 도시설계구역의 평균면적이 400,000평 정도가 되고, 또한 도시설계구역의 평균 길이가 5km가 된다. 신도시도 아니고, 기존 대도시의 중심도시에서 이런 정도규모의 도시공간을 인간이 계획이나 설계를 통해서 다룰 수 있다고 생각하는 발상부터 잘못됐다고 할 수 있다. 결국 이러한 잘못된 발상에서 출발했기 때문에 개정되기전의 제도도시설계는 표준가로설계와 유사

* 서울大學校 環境大學院 副教授

한 도시설계로 성격이 규정되어질 수 밖에 없었다(송영섭, 1988). 또한 대지내에서 건물의 층수나 건물의 배치에 관한 도시설계지침의 경우에 있어서도, 도시설계의 규제에 의해서 민간개발에 발생되어지는 손해에 대한 보상을 정부가 제공하지 않음으로서 정부에 대한 도시설계내용 조정신청 민원(Appeals)이 많이 제기되어 왔다. 말하자면 도시설계를 하기 위한 “막대기”(Stick)는 있었으나, 이것을 유도할 수 있는 “홍당무”(Carrot)를 제공할 수 있는 제도적장치가 마련되어 있지 못했다.

이와같이 지난번의 제도도시설계가 허용했던 도시설계는 내용측면에서 보아도 대상구역의 성격과 관계없이 매우 단순한 2차원적인 표준설계의 성격을 가졌고, 실천성 측면에서 보아도 보상을 전제로 하지않은 규제지침이 민원을 야기시킴으로서, 실제로 도시설계 내용이 건축에 적용되어질 수가 없었다. 결과적으로 이러한 모든 것이 도시설계와 도시설계제도에 주어졌던 공신력(Public Trust)의 추락을 낳게했다고 할 수 있다. 도시설계에 대한 이와같은 공신력의 추락은 시민과 전문가 사이에서 도시설계에 대한 “냉소”(Cynicism)와 “도시설계 경시현상”을 유발시켰다고 할 수 있다. 이러한 도시설계에 대한 사회의 인식은 더 나아가서 한국의 작금의 도시개발과정에서 요구되어지는 도시설계의 필요한 사회적기능마저도 부인하는 상태에까지 오게 되었다고 할 수 있다.

한편, 이렇게 곤경에 빠진 1980년대의 한국도시설계 실무는 그간 대학의 도시설계교육에도 커다란 부담을 주지 않을 수가 없었다. 그중에서도 특히 어려웠던 것은 한국의 정치, 사회, 경제, 문화적 배경속에서 한국 도시설계의 올바른 학문적 파라다임을 구축하기가 어려웠다. 그 주된이유는, 특히 건축, 조경, 도시계획, 도시설계와 같은 현장과학에서 설계교육과 설계실무는 불가분의 관계를 맺고있기 때문에, 설계실무와 실무의 질이 추락했을때, 이와 관련한 여러가지 이유때문에, 도시설계교육이 정상적으로 운영되어지기 어렵기 때문이다.

지난 1980년대는 실무분야나 학문분야에 있어서 도시설계가 새롭게 도입된 시기였고, 도시설계 관련제도가 처음으로 만들어졌던 시기였다. 그러나 도시설계제도가 잘못 만들어짐으로써 도시설계의 실상이 우리나라 사회에서 올바르게 받아들여지지 못하게 되었고, 이런 과정에서 도시설계실무와 도시설계교육이 올바르게 수립될 수가 없었다.

II. 도시설계 관련 법 개정과 새롭게 출현하는 도시설계

이번에 새롭게 개정된 내용중에서 특별히 여기서 언급하고 싶은 것이 몇가지가 있다. 그 첫째는, 도시설계가 “도시계획에 의한 도시계획시설 및 토지이용계획등을 구체화” 하는 것이라는 개념에서 벗어났다는 것이다(개정건축법 시행령 제60조).

두번째는, 도시설계작성시 “도시계획에 따른 토지이용계획에 적합할 것”이라는 내용이삭

제되었다는 것이다.

세번째는, 도시설계를 5년 이내마다 다시하도록 하게 함으로써, 도시설계가 장기계획이라는 개념에서 벗어났다는 것이다.

네번째는, 도시설계가 계획한 공공시설을 공공개발가가 우선적으로 설치하도록 함으로써 그간 공공부문이 공공도시개발과정에서 “무임승차자”(Free Rider)로서 주어진 공공개발가로서의 직분을 다하지 못했던 과거의 상황에서 벗어나서, 공공부문에 공공시설설치의 의무와 책임을 담당하도록 조항을 신설했다는 것이다.

다섯번째는, 건축물안에도 도시설계가 실내 공공시설을 설치할 수 있도록 허용하고 있다. 이 내용은 도시설계의 대상이 건축물내의 공공공간이 될 수도 있다는 것을 시사하고 있다.

여섯번째는, 도시설계에 의해서 건축물이 제한을 받을때 그것을 보상하기 위해서 건축기준을 완화시켜 줄 수 있는 조항을 신설하고 있다(개정건축법 시행령 제108조).

일곱번째는, 도시설계지구안에 특별설계구역을 지정할 수 있도록 함으로써, 좀더 심도깊고, 좀더 구체적인 건축적스케일에서, 건축과 도시설계가 “서로 만날수 있는”(Interface) 이른바 “건축적 도시설계”(Urban Design with Architectural Considerations)를 할 수 있도록 한 것이다.

여덟번째는, 도시설계지구안에서는 주차장법에 불구하고 건축물 부설 주차장을 대지 밖에 단독 또는 공동으로 설치할 수 있도록 한 것이다.

아홉번째는, 사람들이 많이 모이는 5,000M² 이상의 상업/업무시설등에는 대지면적의 10% 범위내에서 공개된 공공공간을 제공하도록 한 것이다.

이번에 새롭게 개정된 도시설계의 성격을 과거의 제도도시설계와 비교해서 언급해 보면 다음과 같다고 할 수 있다.

우선 첫째로, 도시설계대상구역의 크기측면에서 볼 때 새로운 도시설계는 과거의 제도도시설계에 비해서 훨씬 더 작아지게 될 것이다. 이번에, 법률적 용어에 있어서도 도시설계구역에서 도시설계지구로 바뀐 것이라든지, 또는 도시설계지구내에서 특별설계구역을 만든 것이라든지, 또는 공공공간을 설치하는데 대지내에서 건축물의 외부 뿐만 아니라 내부에도 설치할 수 있다고 한 것 등은 도시설계의 주대상이 거시적 스케일에서 미시적 스케일로 이동하고 있다는 것을 강하게 시사하고 있다 하겠다.

두번째로, 도시설계의 내용측면에서 볼때, 새로운 도시설계는 지난번 제도도시설계에 비해서 좀더 3차원적 측면이 강조되고 있다고 하겠다. 지난번 제도도시설계는 표준가로설계 또는 토지구획정리사업과 유사한 도시계획과 같은 2차원적인 계획이었는데 반해서, 새로운 도시설계는 개발프로그램, 동선/주차계획, 매싱(Massing)등과 같은 3차원적인 설계를 포함할 수 있게 되어있다.

세번째로, 도시설계의 법적인 성격측면에서 볼때, 지난번 제도도시설계는 일반 용도지역

지구(Ordinary Zoning District)내에다 도시설계구역을 지정했는데 반해서, 이번에는 도시설계에 특별용도지역지구(Special Zoning)를 적용할 수 있게 했다.

도시설계에 실제로 이러한 법적성격이 부여됨으로써, 앞으로는 도시설계가 도시계획에 영향을 주게 되었고, 또한 도시설계가 건축에 영향을 제공하게 되었다고 하겠다. 지난번에는 반대로 도시계획이 도시설계에 영향을 주었고, 도시설계가 건축에 영향을 줄 수가 없었다.

네번째로, 도시설계의 실천수단측면에서 볼때, 지난번 제도도시설계에서는 도시설계 구역내에서 도시설계지침을 따르게 하기 위한 인센티브가 제공되지 않았는데 반해서, 이번에는 인센티브를 제공하기 위해서 건축기준과 주차장기준을 완화시킬 수 있게 되었다. 따라서 새롭게 개정된 도시설계는 실제로 “막대기”와 “홍당무”를 함께 갖추게 됨으로서, 도시설계의 현실적인 실천능력이 크게 높아졌다고 할 수 있다.

다섯번째로, 도시설계의 형태측면에서 볼때, 지난번 도시설계가 2차원적인 도시계획의 성격을 갖춘 도시설계의 모습을 가졌다고 한다면, 이번의 도시설계는 3차원적인 건축적인 도시설계의 형태를 갖게 된다고 할 수 있다.

Ⅲ. 도시설계의 새로운 定義와 설계대상

위에서 언급한대로 개정된 도시설계의 내용과 성격을 분석해 볼 때, 새로운 도시설계는 도시설계분야에 새로운 도전과 동시에 새로운 책임을 제공하고 있다고 할 수 있다. 개정된 법하에서 새로운 도시설계를 한다는 것은 개정되기 전의 제도도시설계를 작성하는 것 하고는 매우 다를 것이다. 또한 새로운 도시설계를 한다는 것이 단일건물을 설계하는 것이나, 한 단지 안에서 몇개의 건물을 배치하고 설계하는 것과는 매우 다를 것이다. 또한 새로운 도시설계는 재개발구역에서 도시계획을 하는 것과는 매우 다를 것이다. 이번에 개정된 도시설계제도에 의해서 도시설계의 새로운 도시설계대상이 새롭게 출현하고 있다고 하겠다.

개정되기 전의 제도도시설계에서는 도시설계구역의 특성과 여건의 차이에도 불구하고 도시설계규제의 내용과 수준이 거의 유사하므로 어느곳에나 적용이 가능했다고 할 수 있다. 다시 말해서 도시설계의 해답을 一般解로서 생각했었다고 할 수 있다. 개정된 새로운 도시설계에서는 도시설계구역의 특성과 여건에 따라 구체적인 개발목표를 세워서 그 구역의 성격에 적합한 特殊解를 만들 수 있도록 허용하고 있다.

지난번 제도도시설계에서는 도시설계를 작성시 주로 도시설계구역의 물리적 측면에서의 생각을 가지고 개인의 재산권에 커다란 영향을 줄 수 있는 규제내용이 결정되었기 때문에, 도시설계의 내용을 시민과 이해당사자에게 설득하기가 힘들었다. 그러나 새로운 도시설계에서는 물리적 측면뿐만 아니라, 사회적, 경제적, 문화적, 역사적 측면에서의 좀 더 심도깊은 분석을 통해서 도시설계제안을 할 수 있도록 허용하고 있다고 할 수 있다. 개정전의 제도

도시설계에서는 도시설계의 설계대상이 주로 2차원적인 도시계획 사항이었는데 반해서, 새로운 도시설계는 도시환경의 3차원적인 공간구성을 다루게 될 것이다. 건물의 매스, 공공공간(Public Space)과 건물과의 관계, 건물의 저층부분처리, 건물과 공공공간과 인접 도시컨텍스트(Context)사이의 공간적 관계등이 도시설계작업대상이 되도록 허용되고 있다.

개정전의 제도도시설계에서는 도시설계구역내에서 단순히 도시의 기본적인 공공시설을 확장하는 것을 목적으로 해서 도시설계를 했다. 다시말해서, 도시설계구역내에서 무엇을 하는 것이 공익(Public Interest)을 구현하는 것인가, 또한 도시설계구역내에서 어떠한 사익들(Private Interests)이 존재하고 있는가 등을 파악하지 못하고 도시설계작업을 했었다고 할 수 있다. 그러나 새로운 도시설계에서는 도시설계구역내의 민간이 소유하고 있는 대지내에서 건축물의 내부공간과 외부공간에 공공이 적극적으로 개입할 수 있도록 허용하고 있다. 공공이 민간개발에 개입하려고 한다면 어떤 분명한 공적인 명분이 있어야 한다. 이런 공적인 명분에 해당할 수 있는 것이 바로 공익이라고 할 수 있다. 도시설계가 사회적기능을 사회로부터 부여 받으려고 하면, 도시개발과정에서 예상되는 민간개발과 관련해서 공익과, 공익을 구현시킬 수 있는 구체적인 설계적 방법을 사회에 제시할 수 있어야 한다. 따라서 새로운 도시설계에서는 도시설계구역내에서 공익을 파악할 수 있어야 하고, 공익과 사익(私益)의 상관관계에 대해서도 구체적으로 정의(定義)할 수 있어야 한다.

이번에 개정된 법에 의해서 만들어진 새로운 도시설계의 설계대상에 대해서 요약해 보면 다음과 같다.

그 첫째는 앞으로의 도시설계는 다양한 설계대상을 과거와 같이 일반적으로 다루는 것이 아니라, 도시설계대상의 특성을 고려하면서, 설계대상을 개별적으로 다루면서 특수해를 구하는 것이다.

두번째는, 새로운 도시설계는 과거와 같이 광역의 대상구역을 다루는 것이 아니라, 도시설계구역내의 건축물과 공공공간을 3차원적으로 “편리하게 다룰 수 있는” 규모의 비교적 작은 구역을 대상으로 한다.

세번째는, 새로운 도시설계의 대상구역은 과거와 같이 기존 대도시의 중심도시의 많은 부분을 포함하는 정도에 이르는 방대한 면적이 되는 것이 아니라, 미래 도시개발전략에 의해서 선별적으로 그리고 제한적으로 지정되어 질 것이다.

네번째는, 도시설계내에서 공공부문이 추구해야 할 구체적인 공공개발목표를 수립해야 한다. 미래의 전반적인 개발의 모습이 어떠해야 하고, 특히 민간개발과 공공개발과의 관계가 어떠해야 하는가 등에 대한 구체적인 생각을 도시설계가 만들어 내야 한다. 여기서 도시설계구역내에서 성취되어야 할 공공이익이 무엇이고, 예상되는 민간이익이 무엇인가가 파악이 되어야 한다.

다섯번째로, 개정된 도시설계에서는 도시설계가 도시설계구역내에서 공공이익을 추구하

는 과정에서 대지내의 건축물과 공공공간 설계에 직접적으로 개입하게 되기 때문에 도시설계는 과거와는 달리 좀더 건축적 고려를 많이 해야한다.

IV. 새로운 도시설계과정에서의 예상되는 주요 작업대상

앞에서 언급한 새롭게 만들어지고 있는 설계대상을 고려해 볼 때, 도시설계가는 그들에게 주어진 새로운 임무를 좀더 책임있게 수행하기 위해서 3차원적설계(3-Dimensional Design)를 하기 위한 좀 더 높은 수준의 설계기술(Design Skills)을 개발하여야 한다. 3차원적으로 설계하는데는 설계과정(Design Process)의 여러단계에서 새로운 작업이 요구되어진다. 그중에서 몇가지 예상되는 중요한 작업대상을 열거하면서 작업의 내용을 파악해 보면 다음과 같다.

1. 개발프로그램

개발프로그램은 도시설계를 하기 위한 하나의 중요한 기초(Foundation)가 된다고 할 수 있다. 도시설계가가 좀더 사회적으로 설득력있는 도시설계를 수립하기 위해서 도시설계과정에서 꼭 필요한 단계가 개발프로그램 수립단계이다. 개발프로그램에는 공공개발계획과 민간 개발계획이 포함되어야 한다. 도시설계의 개발프로그램에 민간개발계획이 포함되는 이유는 다음과 같다. 도시설계는 기본적으로 공공부문이 어느 특정한 대상구역에서 공익을 지키기 위해서 그 대상구역에서 발생하는 민간개발에 개입하려고 할 때 사용되는 좀 더 적극적인 제도적 장치이다. 따라서 그 특정한 대상구역에 대해서 예상되는 민간개발에 관한 어떤 구체적인 생각없이 공공개입(Public Intervention)의 내용과 수준을 결정할 수 없는 것이다. 그러므로 도시설계 개발프로그램 수립과정에서 반드시 민간개발계획을 작성하게 된다. 일반적으로 민간개발계획 수립시 경제/마켓분석을 수행해 주는 Consultant의 도움이 필요하게 된다.

개발프로그램 수립과정에서 민간개발계획이 작성되고 나면, 이러한 민간개발 위에서 공공의 목표(Public Objectives)를 성취하기 위한 공공개발계획을 수립하게 된다. 이렇게 공공개발계획을 수립하는 과정에서 실제적으로 민간개발과 공공개발사이에 조정(Coordination)이 발생하게 된다.

이렇게 서로 조정된 민간개발계획과 공공개발계획을 토대로 해서 3차원적인 도시설계계획(Urban Design Plan)이 만들어질 때, 도시설계가 해당 민간개발가나 사회에 대해서 좀더 신뢰감을 제공할 수 있는 도시설계 결과물을 제시할 수 있을 것이다.

2. 토지이용계획

도시설계구역내에서 토지이용계획이 중요하게 된 이유는 법개정이 도시설계구역내에서 도시설계로 하여금 용도지역을 바꿀 수 있도록 했기 때문이다. 다시말해서 도시설계 지구

내에서 특별용도지역지구(Special Zoning)가 허용되고 있다. 도시설계가 탄생하게 된 역사적 배경의 하나로서 도시의 특정지구에 있어서 혼합토지이용(Mixed Use)의 필요성의 대두라는 시대적 요청을 생각할 수 있기 때문에, 도시설계지구내에서, 이번에, 그 지구에 적합한 토지 이용의 결정을 도시계획이 아닌 도시설계에 “위임”한 것은 온당하다고 하겠다.

도시설계지구의 용도를 결정해야 하는 도시설계에 주어진 새로운 책임은 앞으로 한국적 상황에서 “미시적인 토지이용계획”을 어떠한 방법으로 접근해야 하는가 하는 문제를 도시설계분야에 제기해 주고 있다. 외국의 경우를 볼 때, 앞에서 언급한, 개발프로그램을 수립하는 과정에서 도시설계지구에 적합한 토지이용계획을 수립하고 있다.

이러한 방법은 일종의 Bottom-Up Approach로서, 앞으로 우리나라의 계획/설계분야에서 좀 더 적극적으로 연구/개발이 되어져야 한다고 생각이 된다.

3. 공공공간(Public Space) 설계

도시설계의 주요 설계대상은 도시설계지구내에서의 공공공간이라고 할 수 있다. 원래 도시설계의 중요한 목표 중의 하나는 도시환경내에서 보행환경의 질(質)을 높이는 것이다. 도시의 보행환경형성에서 가장 중요한 공간은 바로 공공공간이라고 하겠다. 이번 법 개정에서 중요한 대목은 공공공간이 민간대지 내에서 건축물 내부와 외부, 공히 발생할 수 있다는 것을 인정한 것이다.

여기서 도시설계가 대지내에서 공공공간을 설계하게 될 때 도시설계와 건축설계와 조경설계가 서로 만나게 되는(Interface) 경우가 발생하게 될 것이다. 대지내에서 공공공간이, 건축물 내부 또는 외부에서, 발생하게 될 때, 그 공간의 규모와 그 공간의 질(質)이 도시환경에서의 보행환경의 질과의 직접적인 상관관계를 만들게 된다고 하겠다. 또한 이 공공공간의 설계가 대지내에서 건축물의 설계에 직접적인 영향을 제공할 수 있다고 하겠다.

4. 저층부분(Lower Levels) 설계

건축물의 저층부분은 대지내에서 위에서 언급한 공공공간과 공간적으로 직접 연계되는 부분이라고 할 수 있다. 어떤 경우에는 저층부분내에 공공공간이 들어갈 수도 있다. 도시설계가 특히 건축물의 저층부에 관심을 갖는 이유는 건축물의 저층부에서 많은 경우에 사익(Private Interests)과 공익(Public Interest)이 만나고 있기 때문이다. 단일 도시환경내에서 건축물의 저층부분에서 사익과 공익이 잘 조화될 수 있다고 하면, 그 건축물은 도시보행환경에 적극적으로 도움을 주는 건물이라고 할 수 있다. 우리는 바로 그런 건축물을 “도시건축”이라고 부를 수 있을 것이다.

또한 건축물의 저층부분이 도시보행환경에 기여를 하기 시작할 때, 그 건축물의 저층부분이 가로경관(Streetscapes) 형성에도 직분을 담당하게 된다고 생각할 수 있다. 저층부분의 설계는 도시설계에서 “매스”(Mass)를 결정하는데도 중요한 역할을 한다. 도시설계에서 좀 더 의미있는 “매스” 연구를 위한 스케일은, 필요할 경우, 1/300스케일 이하까지 내려갈 수

있다고 생각이 된다. 그렇게 될때 우리는 대지내에서의 공공공간과 저층부분과 가로환경과의 공간적 관계를 좀더 면밀하게 연구하게 될 수 있다고 생각이 된다.

5. 자동차동선/주차계획

민간 대지로의 주접근지점이 어디가 되어야 하고, 주차공간의 규모가 어느정도 되어야 하고, 또한 주차공간의 위치가 어디가 되어야 하는가 등이 도시설계의 내용에 지대한 영향을 주고 있다. 따라서 교통계획은, 앞에서 언급한, 개발프로그램과 더불어서, 도시설계를 하기 위한 또하나의 중요한 기초가 된다고 할 수 있다.

자동차 동선계획이 앞으로의 도시설계에서 특히 중요하게 되는 이유는 다음과 같다. 우리가 자동차 동선을 고려할 때 중요하게 생각하는 것은 도시설계지구내에서 보행환경을 보호하는 것이다. 자동차와 자동차동선을 수용하지(Accommodate) 못하면서, 보행자 동선계획을 수립할 수 없기 때문이다. 또한 도시설계지구내에서 도시설계가 도로를 다시 계획할 수 있게 허용이 되므로 교통계획이 도시설계과정의 한 단계인 획지계획에 지대한 영향을 끼칠 것이다. 또한 개별 대지로의 자동차의 접근성문제, 주차공간의 위치 등의 문제가 건축물의 매스(Mass) 처리문제와 건축물의 저층부분설계, 건축물의 내부/외부에 위치하게 될 공공공간(Public Space)설계에 커다란 영향을 제공할 것이다. 이러한 이유 때문에 앞으로 “미시적 스케일 교통계획”은 도시설계과정에서 매우 중요한 역할을 담당하게 될 것이라고 생각이 된다.

V. 맺 음 말

1980년도 제도도시설계는 1990년대에 들어와서 마침내 해체되고 있다. 제도도시설계의 붕괴의 가장 근본적인 원인은 제도도시설계가 추구했던 도시설계 개념이 도시설계의 본질적인 성격(Inherent Nature)에 반(反)했기 때문이다.

우리나라의 도시설계가와 도시설계분야는 지난 10년 동안의 제도도시설계의 관행에서 발생하고 있는 우리 도시설계가들의 시야(Perspectives)를 가로막고 있는 여러가지 제한과 제약으로부터 스스로 벗어나기 시작해야 한다고 생각이 된다.

이번에 개정된 건축법은 우리나라의 도시설계가들에게 그동안 부당하게 막혀있었던 도시설계 본래의 지평선을 열어놓았다고 할 수 있다. 이렇게 우리나라 도시설계가들에게 새롭게 펼쳐진 도시설계의 새로운 지평선과 그 결과로 도시설계분야에 주어진 새로운 도전을 우리 도시설계가들은 담대하게 받아들여야 할 것 같다.

이러한 새로운 도전에 올바르게 대처하기 위해서 도시설계가는 새로운 설계대상을 설계하기 위한 좀더 높은 수준의 설계기술을 새롭게 연마해야 할 것이다. 새롭게 출현하는 도시설계는 미시적 스케일의 도시설계이고, 3차원적인 도시설계이고, 특별한 설계이고, 특별한 설계대상을 위한 특수해를 추구하고 있기 때문이다. 마지막으로, 도시설계과정에서 미시적

토지이용계획과, 미시적 교통계획과 경제/마켓 분석 등 여러 분야의 Consultant로서의 도움은 도시설계 결과물의 대사회적 설득력과 도시설계의 생산력을 높여줄 수 있기 때문에, 이들 분야의 학문적 패러다임도 함께 새롭게 개발되어야 한다고 생각이 된다.

〈참 고 문 헌〉

〈논 문〉

1. 강병기, 건축법상의 도시설계에 의한 지구환경제어의 영향, 도시문제, 1982. 6.
2. 김기호, 도시설계와 지구계획, 도시개발과 지구계획제도의 도입을 위한 세미나 논문집, 1981.
3. 김기호, 도시설계의 개선방향에 대한 생각, 공간 제204호, 1984. 6.
4. 김기호, 우리나라 도시(재)개발의 근본적 문제점과 그 문제점의 소재에 대한 생각, 공간, 1983. 12.
5. 김기호·백운수, 한국도시설계의 유형과 발전방향, 환경논총 제29호, 서울대학교 환경대학원, 1991. 12.
6. 김기호·백운수, 현행도시설계의 재조명, 공간 제269호, 1990. 1.
7. 변영진, 도시설계의 제도적 개선방향에 대하여, 도시문제, 1987. 5.
8. 송영섭, 건축법 제 8조의 2에 의한 도시설계에 관한 연구, 서울시 시정연구 제 8 권, 1988.
9. 양윤재, 도시설계의 개념과 제도로서의 도시설계, 공간 제204호, 1984. 6.
10. 주종원, 한국도시설계의 현황과 문제의 해결방향, 공간 제204호, 1984. 6.
11. 최병선, 현행 도시설계의 평가, 공간 제204호, 1984. 6.

〈보고서〉

1. 건설부, 도시설계의 작성기준에 관한 연구, 1981.
2. 건설부, 지구계획제도의 도입을 위한 연구, 1981.
3. 국토개발연구원, 도시설계 (VOL. I-III), 1982.
4. 서울대학교 환경대학원, 한국도시의 미래와 도시설계의 역할, 세미나 논문집, 1979.
5. 서울특별시, 건축행정편람, 1984, 1986, 1987.
6. 서울특별시, 서울특별시 주요간선도로변 도시설계, 한국종합기술개발공사, 1983.
7. 서울특별시, 을곡로·대학로 도시설계, 서울대학교 환경대학원 환경계획연구소, 1985.
8. 서울특별시, 테헤란로 도시설계, 서울대학교 환경대학원 환경계획연구소, 1984.
9. 한국토지개발공사, 양동 제4·5지구 재개발사업 기본계획, 서울대학교 환경대학원 환경계획연구소, 1984