

근린생활 건축물 부설주차장 활성화 방안

Improving of Parking Systems Annexed to Buildings



이광훈



홍우식

서론

근린생활지역에서의 주차 무질서는 서울의 일상적인 모습이 된 지 오래되었고, 서울시 전체 생활권 중심가로 어디에서나 쉽게 볼 수 있는 현상이다.

우리나라는 근린생활시설의 주차문제 해결방안으로 각각의 건축물에서 자체 건축물 부설주차장을 확보하도록 하고 있다. 일견 수요가 있는 곳에 공급이라는 현실성 있는 정책으로 보이나 실제 현상은 전혀 그렇지 아니하다.

‘주차장법’ 및 ‘서울특별시 주차장 설치 및 관리조례’에서 규정하는 건축물의 시설면적(또는 연면적)당 주차대수 확보의무가 없었던 시기에 건축된 근린생활시설도 많고 무엇보다도 건축심사와 준공 후 관리 이행과정에서 법 취지가 상당히 왜곡되어 있다.

이 연구는 서울시 생활권에서 핵심공간 역할을 하는 근린생활 중심가로에서의 무질서한 주차문제 배경에 건축물 부설주차장 문제가 있다고 보고 그

동안 공급된 건축물 부설주차장의 이용실태와 문제점을 파악하여 활성화를 유도하는 데 목적이 있다.

구체적으로는 제 기능을 못하는 건축물 부설주차장을 대상으로 단순히 공급을 확충하는 것이 아닌 현실적인 조정방안을 모색하고자 한다. 이를 위한 다각적인 활성화 프로그램을 하드웨어는 물론 소프트웨어 영역까지를 포함해 제시하고자 한다.

특히 물리적 정비의 한계와 근린생활지역 주차수요의 불균형 특성을 반영한 공유주차 개념을 적극적으로 활용하는 활성화 방안을 제안하고자 한다.

건축물 부설주차장 이용실태 및 문제점

1. 대지 규모를 고려하지 않은 획일적인 주차장 확보의무

서울시 근린생활시설의 건축 실태를 보면 대지면적 200㎡, 연면적 500-700㎡, 4층 내외 건물 이 주를 이룬다. 대지면적 200㎡ 규모는 일반 단

이광훈 : 서울연구원 교통시스템연구실, kwlee@si.re.kr, Phone: 02-2149-1091, Fax: 02-2149-1120

홍우식 : 서울연구원 교통시스템연구실, wshong@si.re.kr, Phone: 02-2149-1166, Fax: 02-2149-1120

표 1. 서울시 근린생활시설 연도별 건축물 특성

연도 구분	평균		건축물 개수 및 비율	
	지상층수	연면적(m ²)	개수	비율
~1968	1.7	238.1	15,269	36.7%
~1970	2.1	349.5	4,010	
~1976	2.2	346.7	10,366	
~1980	2.4	525.9	7764	
~1981	2.7	987.1	1,523	63.2%
~1991	3.3	684.3	32,265	
1992~	3.8	951.7	30,377	
평균	3.0	642.0	101,574	100%

자료 : 서울연구원 내부자료

독주택 부지를 약간 상회하는 면적으로 건폐율 50-60%를 고려하면 여유공간 규모가 매우 작다.

근린생활시설은 '서울특별시 주차장 설치 및 관리조례'에 의거, 시설면적(연면적) 134m²당 1대의 주차장을 확보하여야 되므로 주차장을 4-5면 설치하여야 하는데 지평식(지상 평면식) 주차장으로 확보하는 것은 매우 어려운 상황이다.

건축주는 인접 건축물과의 이격거리 확보, 건축선 후퇴 및 사선 규제 등을 적용받으면서 허가 용적률을 달성해야 한다. 결국 주차장 설계는 주차의 효율성보다 단순한 주차면의 숫자적 공급만이 고려되게 된다. 건축물 부설주차장은 근린생활시설의 사용 용도에 따라 절대적으로 필요할수도 있고, 필요 없을 수도 있다. 건축주 입장에서는 임대 또는 분양을 할 경우 주택과 달리 주차장이 제대로 기능하느냐 여부는 중요하지 않을 수 있다.

결국 근린생활시설에서의 건축물 부설주차장은 건축 인허가 단계에서만 주요한 사안이 되는 것이

표 2. 일본의 근린생활 건축물 부설주차장 설치기준

구분	일본	도쿄도
설치대상	연면적 2,000m ²	연면적 1,500m ²

다. 이렇게 공급된 근린생활시설 건축물 부설주차장은 실제 건물 사용여건과 건물입지에 따라 다양한 이용실태를 보여주게 된다. 극단적으로 방치되고, 심지어는 다른 용도로 전환, 임대되는 사례도 있는가 하면, 주차관리원을 두고서 주차 회전을 최대한 높이려고 애를 쓰는 경우도 있다.

서울시 전체 주차장의 90% 이상이 건축물 부설주차장인 점을 고려하면 실제 근린생활시설 주차장의 이용실태는 서울시 주차공급 현황 그 자체를 불안정하게 만드는 요소가 된다.

반면에 이웃 일본의 근린생활시설 건축물 부설주차장 정책은 우리나라와 다른 방향으로 시행되고 있다. 일본은 주차장법에서 건축물 부설주차장(일본의 법적 용어는 부치(附置)주차장)의 설치의무 대상 건물을 별도로 제시하고 있다.

일본의 근린생활시설 건축물 부설주차장의 정비방향은 일정 규모(1,500-2,000m²) 이상의 상업적 이용성격이 강한 건축물에 한해서 건축물 부설주차장 설치를 의무화하고 있는 것이다. 이러한 설치의무 기준을 서울시 근린생활시설 건축물에 적용할 경우 대부분이 건축물 부설주차장을 의무적으로 설치하지 않아도 되기 때문에 이것은 우리나라의 법 조항과 매우 상반되는 것이다.

일본의 건축물 부설주차장 정책을 조망해 보면 규모가 작은 건축물에서 무리한 자체 주차장의 설

<서울시 : 건물 전면부 자체 주차장>

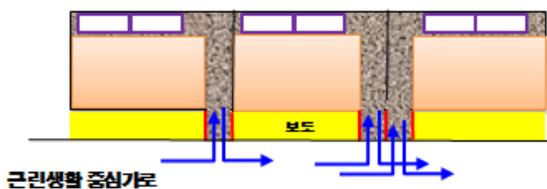
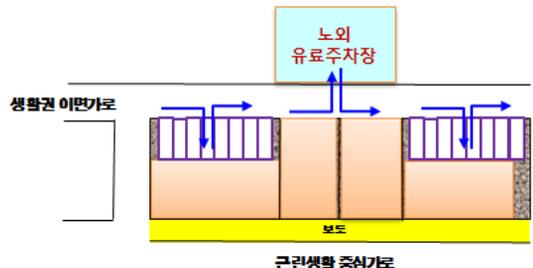


그림 1. 서울시와 도쿄도의 근린생활지역 토지이용 현황

<도쿄도 : 건물 후면부와 공동주차(노외 유료주차)>



치보다는 인접한 공용, 공동 주차장 이용을 장려하고 근린생활지역에서의 대지 이용을 효율적으로 하고자 하는 의도가 보인다.

실제로 건축물 부설주차장 설치의무 유무에 따른 서울시와 도쿄도의 근린생활지역 토지이용 패턴은 차이를 보이고 있다.

그림 1에서 보면 서울시는 개별 대지별로 주차장 진입로를 인접 도로에서 확보해야 되기 때문에 보행에 나쁜 영향을 주고 좁은 진입로로 인해 주차장 이용도 어려움이 있다. 결국 사용이 불편한 건축물 부설주차장은 이용도가 매우 낮다.

반면에 도쿄도는 근린생활시설 건축물 전면부를 적극 사용하면서 주차는 건축물 후면부로 유도하거나 인접 노의 유료주차장을 사용하도록 하고 있다.

2. 기존 건축물 부설주차장의 물리적 정비 한계

서울시 주택 시가지 정비는 대부분 지역은 1960년대 후반에서 1970년대 중반에 이루어진 토지구획정리사업에 의해 형성되었다.

당시는 서울이 아직 자동차시대를 맞이하기 이전으로 도로체계나 공간형태에서 자동차의 주행은 물론 주차, 박차 기능도 고려하고 있지 못하였다.

이러한 열악한 여건하에서 급증하는 자동차의 주차수요를 기존 토지이용패턴에서 수용하는 데에는 원천적인 어려움이 있었다고 볼 수 있다.

물리적 방법 즉, 기존 건축물 부설주차장을 재정비하여 사용하고자 할 때 원천적으로 존재하는 어려움은 다음과 같다.

첫째는 건축물 대지면적 규모가 협소하고 그나마도 주차장 설치의무가 없었던 시대에 지어진 건축물과 혼재되어 있다는 것이다.

건축물 대지면적 규모 자체가 협소하다는 점은 곧 견뎌울을 제외한 여유공간이 적다는 것으로 재정비를 위한 공간적 여유가 거의 없다는 것을 의미한다.

실제로 성북구 10개 근린생활 중심가로를 대상으로 조사한 결과, 전체의 58.1%가 주차장이 전혀 없는 패턴을 가지고 있었다. 이는 기존 건축물 인허가 당시 주차장이 있었지만 시간이 경과함에



그림 2. 2-3켜에 위치한 근린생활시설 건축물

따라 가설물 및 적치장 등의 불법 용도변경에 기인한 것이다.

둘째는 대지가 서로 연담화되어 있고 국지도로 또는 내대지 등의 여유공간이 거의 없다.

토지구획정리사업의 결과이긴 하지만 당시의 토지구획정리사업은 개별 대지 분할에 중점을 두고 토지 정산과정의 부산물인 자투리땅 등을 막다른 골목길로 존치시키는 방법을 택했고 이러한 패턴은 서울시 전 지역에서 보이고 있다.

블록 길이에 따라 틀리지만 대부분 10여개 정도의 대지가 서로 연담화되어 있고 국지도로 패턴도 보이지 않는다. 이는 기존 건축물 부설주차장 정비시 정비대안을 개별 대지별로 모색해야 되는 원천적 한계를 갖게 한다.

셋째는 기존 근린생활시설 대부분은 주택가의 근린생활 중심가로인 집산도로(8-14m) 전면에 위치하나 건축물 후면부가 이면도로에 직접 접속되는 경우는 거의 없고, 대부분 일반 주택이 2-3켜 정도 있는 상태에서 이면도로가 위치하는 형태를 띠고 있다.

이러한 정비행태는 후면부 도로를 이용한 건축물 부설주차장 진출입을 어렵게 하고 진입, 진출을 분리하여 기존 건축물 부설주차장을 정비할 때도 어려움으로 작용한다.

3. 노후화된 근린생활시설의 근원적인 주차장 정비방법 부재

서울시 전체 근린생활시설의 약 40%가 건축된 후 35년 이상이 경과된 노후 건축물이다. 강북지역은 더욱 심각하여 노후 건축물이 50% 이상을

차지하고 있다. 건축물 노후도가 심각하여 건축물 안전에까지 문제가 확대될 양상이다.

하지만 현장에서 재건축 현상은 보이지 않고 일부 리모델링만 이루어지고 있다.

근린생활시설의 노후화는 주거지역에서 활기찬 공간을 제공해야 할 근린생활 중심가로를 침체시켜 슬럼화 양상을 나타내게 하고 있다.

주거지역은 주택재개발사업이 이미 활성화되어 있고, 일부 불량 주거환경지역을 대상으로 도시환경정비사업이 시행되고 있다. 준주거지역 역시 용적률 상향에 따라 중고층 건물을 대상으로 재건축이 행해지고 있다.

하지만 주거지역의 근린생활시설만은 재건축을 위한 어떠한 환경도 조성되어 있지 않다. 특히 1980년 이전에 건축되어 건축물 부설주차장 설치 의무가 없었던 노후 근린생활시설 건축물은 재건축을 할 경우 건축물 부설주차장 설치의무까지 적용받아 현실적으로 현행 건축기준으로는 재개발 타당성이 있을 수 없다. 특히 근린생활시설 건축주는 대부분 임대사업으로 수익을 창출하고 있어 재개발, 재건축 제도의 적용이 매우 어려운 실정이다.

4. 노출형 수직 순환식 기계주차장 등의 문제

근린생활시설 건축물 부설주차장을 기계식 주차장으로 공급하는 경우도 볼 수 있는데 특징적인 것은 실제 이용측면에서 극단적 차이를 보이고 있다는 점이다.

일반적으로 기계식 주차장은 주차장 확보의무 대수가 6~8대일 경우 많이 설치되는데, 그림 3의 노출형 수직 순환식(일명 로터리식) 주차장이 근린생활시설 기계식 주차장의 대표 모델이다.

노출형 수직 순환식 주차장은 공작물로 분류되어 실제 건물 연면적에 포함되지 않는다는 점이 건축주에게 장점으로 작용한다.

하지만 실제 운영에서는 노출형 수직 순환식 주차장이 기계가 노출되어 운전자에게 불안감을 주고 로터리식으로 기계 전체가 돌아가야 하기 때문에 소음 및 전력 소모량이 과다하며, 시간 경과에



그림 3. 노출형 수직 순환식 주차장의 방치

따른 미관이 훼손되는 등의 문제로 대부분 사용하지 못하고 방치되고 있다.

수직 순환식 주차장 이외의 기계식 주차장도 관리운영자가 없거나 과거 형식승인이 최근의 외제 대형차와 R/V 차량을 수용하지 못해 사실상 제 기능을 못하는 경우도 있다.

이들 기계식 주차장은 주차기능을 못하는 문제를 넘어 공간을 쓸모없게 하거나 철거 자체도 쉽지 않아 건축물 자체에도 부담을 주고 있다.

근린생활 건축물 부설주차장 활성화 방안

1. 기존 건축물 부설주차장의 재정비방안

1) 효율적 사용을 위한 재정비 방안

근린생활시설 건축물 부설주차장은 대부분 자체 주차통로 확보가 어려운 관계로 건축물과 접한 도로를 이용해 부지 내 주차장으로 직접 진출입을 하게 된다.

따라서 보차분리가 된 경우 보도를 점용하게 되고 진출입을 따로 분리할 수 없기 때문에 동일 장소에서 진출입을 하여야 하는 어려움이 있다.

결국, 기존 건축물 부설주차장의 효율적 정비개념은 진입구와 진출구를 분리하고 인접한 건축물 부설주차장을 담장 철거를 통해 동일 공간으로 통합하는 것이다. 이 과정에서 주차장 부지 후면부에 이면도로가 있으면 진출입로 연결을 적극 모색하고 나대지, 지구도로 등도 포괄적으로 이용하는 것이다.

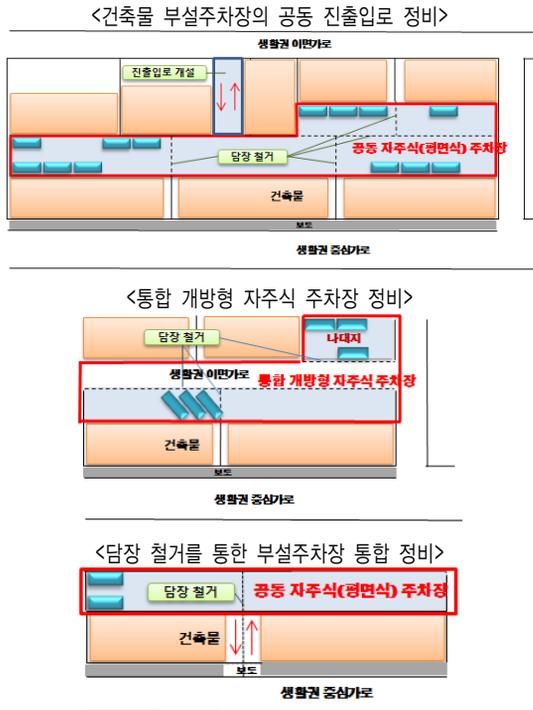


그림 4. 기존 건축물 부설주차장의 효율적 사용

2) 현실적 사용을 위한 재정비 방안

기존 건축물 부설주차장의 현실적 사용을 위한 재정비 방안은 정비 기본방향의 취지를 구현할 수 있는 물리적 정비, 건축주와 임차인, 시(자치구)가 협의할 수 있는 프로세스가 필요하다.

건축주나 임차인에게는 매력적인 공간인 건축물 전면부의 건축물 부설주차면을 노상 카페 등으로 전용하게 하고 삭막한 근린생활지역의 녹지공간 확충을 위해 적정한 주차면을 선정하여 도시 정원용 화단 등으로 조성을 유도하는 것이다.

이 과정에서 대상지 선정, 사업비 지원, 건축주와 임차인의 분담 등은 주민과 관이 협의회를 구성하여 조정하는 것으로 한다.

2. 건축물 리모델링을 통한 재정비 방안

근린생활시설 건축물의 대부분이 노후화되었지만 현실적으로 재건축은 매우 어렵고 실제 현장에서도 재건축보다 리모델링이 더 활성화된 상황이다.

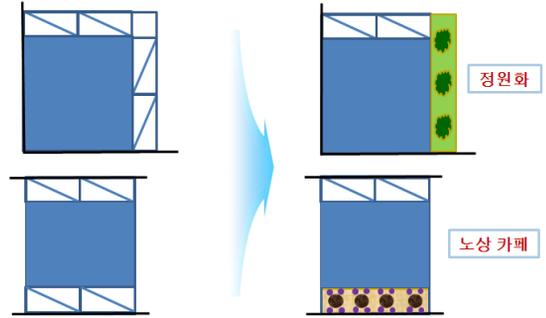


그림 5. 기존 건축물 부설주차장의 현실적 사용

리모델링을 통해 건축물 부설주차장을 정비하는 방법에는 1층부를 일부 필로티로 개조하는 등 주차면과 주차행위를 원활히 하는 방법도 있을 수 있으나 가장 대표적인 방법은 지평식 주차장을 승강기식 기계식 주차장으로 대체하는 것이다.

승강기식 기계식 주차장은 기존 노출형 수직 순환식 기계식 주차장에 비해 많은 주차대수를 수용할 수 있다.

지상부에 승강기식 기계식 주차장을 설치하는 사례도 있지만 부지가 협소할 때에는 지하공간을 활용한 승강기식 기계식 주차장을 설치하는 사례도 있을 수 있다.

3. 재건축(신축)을 통한 재정비 방안

건축 후 30-50년이 경과된 노후 건축물이 대다수인 서울시 근린생활시설은 건축물의 안전성 측면에서 재건축이라는 시대적 요구에 맞닥트릴 수밖에 없다.

현행 건축법이나 도시재정비 관련 법에서는 재건축을 위한 돌파구가 보이지 않으나 근린생활시설이 처한 특별한 법, 제도적 제약은 해결을 모색하지 않으면 안 될 상황이다.

재건축은 개별 건축물별로 철거 후 신축될 수도 있고 일정 구역을 사업구역으로 추진하는 과정에서 새로운 건축안으로 재건축될 수도 있다.

어떤 형태로 재건축이 되든 근린생활시설 건축물 부설주차장은 재건축을 할 수 있는 필요충분조건을 제공하여야 한다.

표 3. 근린생활 건축물 부설주차장의 설치의무 완화

현행	완화
- 모든 근린생활시설	- 연면적 1,000㎡ 이하 의무 강제조항 폐지: 특별지구만 해당 (건폐율 60% 선에서 규제)
- 연면적 134㎡당 1대 설치	- 근린생활 중심가로를 주차관리특별지구로 고시 후 다양한 맞춤형 주차공급 프로그램으로 대체

이를 위해 개별 대지별로 확보하도록 되어 있는 시설면적 기준의 건축물 부설주차장 설치의무가 완화되어야 한다.

서울시 모든 근린생활시설이 완화대상이 될 수는 없으나 특정 지역, 특정 사업단위에서 전체 차원의 근린생활지역 주차대책을 강구할 경우 설치의무 규정의 완화가 적용되어야 한다.

설치의무 완화의 의미는 설치의무에 대체하는 행위로 주차면이 필요할 경우 사업 대상지역 내에 위치한 주차장의 주차면을 확보하고 주차면이 필요치 않을 경우 사업대상 지역에 주차기금으로 납부하는 행태가 될 수도 있다.

다음으로 고려할 수 있는 재건축 시의 건축물 부설주차장 정비방안은 승강기식 기계식 주차장을 설치하는 것이다.

기존 근린생활시설 건축물을 기존 부지 내에서 재건축하면 승강기식 기계식 주차장 설치를 위한 공간이 나오는 경우는 많지 않다. 따라서 승강기식 기계식 주차장 설치가 활성화되기 위해서는 설치공간의 적정성 판단을 통해 2-3개 대지를 합필하여 정비유도를 고려할 필요가 있다.

현행 지구단위계획에서 시행하고 있는 공공 개발 의무 또는 권장제도를 주차장 정비에 적용해 보는 것도 한 방안이다. 이 경우 공동 개발의 인센티브를 강구해야 하는데 건폐율, 용적률은 물론 건축외관 측면에서도 승강기식 기계식 주차장의 높이 적용을 완화해 줄 필요가 있다.

개별 건축물의 재건축이든 특정 지역을 대상으로 재개발을 하든 근린생활시설 건축물 부설주차장의 현실적 대안은 승강기식 기계식 주차장이 될 수 있는 것이다.

승강기식 기계식 주차장은 기존 건축물에 신축

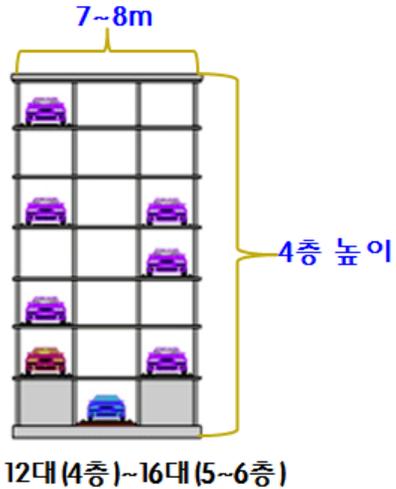


그림 6. 승강기식 주차장 적정규모

할 경우 우선 기존 부지 내에 건축하기 때문에 추가 부지 매입비가 안 들고 비교적 좁은 부지 내에서도 타워형으로 14-18대의 주차공간을 확보할 수 있다. 아울러 이용과 조작도 간단하여 관리 운영과 유지비용 차원에서도 장점이 있다.

문제는 민간에 의한 자발적 정비가 되어야 한다는 점인데, 확보되는 주차면을 공개하여 공유주차 개념을 도입하기 위해서는 위에서 제시한 인센티브 외에도 기계식 주차장 신축비용을 공공과 건축주가 분담하는 방안과 도입 후 관리 운영 및 유지비용에 대한 공공지원 방안도 모색되어야 한다.

4. ‘주차관리특별지구’ 지정에 의한 재정비

근린생활지역에서 주차문제는 개별 건축물 단위의 문제라기보다 근린생활 중심가로 전체에 해당하는 문제이다.

근린생활시설 건축물의 용도가 제각기 다르고 주차수요 유발 특성도 다양하다. 예를 들어 시설면적(연면적)과 상관없이 주차수요가 많은 건축물이 있는가 하면 주차수요가 없거나 적은 건축물도 있다. 주야간 주차수요가 다르고 주차를 하는 주체도 방문자, 임차인, 건축주 등으로 다양하다.

이렇게 복잡한 주차행태를 개별 건축물 단위의 건축물 부설주차장 정비로 해결한다는 것은 매우

어려운 일이다.

근린생활 중심가로 전체 도시공간을 쾌적한 공간으로 재창출하기 위해서는 특정 지역 전체를 대상으로 하는 개선방안이 강구되어야 한다.

현행 주차장법에 따라 '주차환경개선지구'를 시행하고 있으나 지금까지의 추진실적은 주로 주거 지역 주택가 주차문제에 집중되어 있고, 대상지역의 주차 공급 및 수요 실태를 조사 분석하여 주차수급을 행정적으로 관리하는 수준에 머무르고 있다.

특정 구간 또는 지역 전체를 대상으로 건축물 부설주차장을 정비한다는 발상은 각각의 건축주(임차인도 포함)가 자발적으로 참여하는 형태를 보여야 한다는 것을 의미한다.

유사 유형으로 주택 재개발과 같은 형태를 갖출 필요가 있다. 건축주들이 조합원이 되는 재정비조합을 형성하고 재정비 기본계획 수립 후 조합원 총회에서 의결을 거쳐 자치구, 시에 허가를 신청하는 프로세스가 있어야 한다.

주택 재개발에서 볼 수 있듯이 재개발을 유도하기 위해서는 개발에 따른 비용을 보상받는 인센티브가 제도적으로 담보되어야 한다.

주택 재개발의 경우 종상향과 용적률 등이 대표적이다.

근린생활 중심가로를 대상으로 하는 건축물 부설주차장 정비 중심의 일련의 도시 재정비사업도 다수의 프로젝트로 구성되어야 한다. 하지만 사업의 주된 역할은 주차장 재정비이어야 한다.

서울시는 주차장 재정비를 위해 기존 주차환경 개선지구 내에 '주차관리특별지구'를 새롭게 신설하고 주차장 정비 중심의 새로운 도시 재정비사업을 지원할 수 있는 근거를 마련해야 한다.

'주차관리특별지구'에 포함될 주요 내용은 다음과 같다.

- 서울특별시 주차장 설치 및 관리조례에 법적 근거 마련
- 제2종, 제3종 일반주거지역 근린생활시설의 건축물 부설주차장 설치 의무 규정의 예외 조치 마련

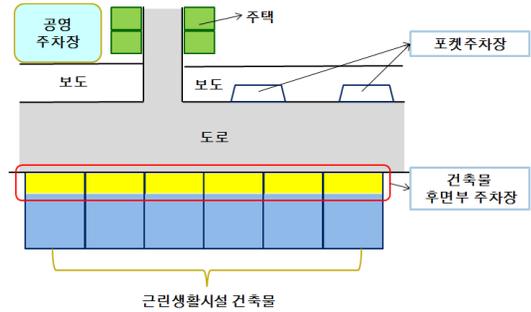


그림 7. 일원동 일대의 주차 및 가로 환경 정비사업

- 이 지구 내에서 기획되는 다양한 맞춤형 주차 공급 프로그램으로 주차장 설치의무를 대신
- 각종 주차장 정비 관련 사업의 주차관리계정 지원방법 제시
- 주차관리운영 근거 마련

'주차관리특별지구'로 조합원이 지구 지정을 신청하면 자치구 또는 시가 지구 지정을 심의하고 지구 지정이 되면 기존 주택 재개발조합과 유사한 행위로 진행하면 된다.

특히, 이 과정에서 적극적 주민참여가 요구된다. 이를 위해 서울시는 새로운 유형의 도시 재정비사업을 추진할 수 있는 법 제도적 환경을 구축해야 한다. 기존 '주차환경개선지구'는 대부분의 주택가 주차 수급문제를 대상으로 하고 있고 주차수급 실태조사를 중심으로 한 관리제도이므로 주차환경 개선지구 내에서 주차문제가 심각한 근린생활 중심가로를 '근린생활 주차관리특별지구'로 분리해 관리하는 것이 필수적이다.

강남구 일원동에 위치한 일원동 먹자거리에서 보이고 있는 일련의 주차환경 정비사업과 가로환경 정비사업은 제도적 뒷받침이 없는 상황에서도 유사한 정비결과를 보이고 있다.

5. 공유주차제 도입

근린생활지역 특유의 주차수요 특성에 대응하기 위해서는 각각의 건축물이 보유한 부설주차장과 해당 지역에 위치한 공영 및 공공 주차장을 공동

풀(pool)로 이용하는 공유주차제를 적극 도입할 필요가 있다.

근린생활지역에서의 공유주차제 개념은 단순히 주차장을 공유하는 차원을 떠나 주차장을 정비하는 단계에서부터 고려되어야 한다. 즉, 공공의 지원 또는 인센티브를 제공하는 조건으로 공유주차제 참여를 권장하는 것이다.

공유주차제는 지역 전체를 대상으로도 할 수 있지만 주야간 주차 특성 등을 고려하여 몇 개의 건축군이 소그룹을 형성하여 할 수도 있다.

공유주차제는 기존 주차면의 이용가치를 몇 배 증가시킬 수가 있어 현실적으로 주차면의 추가 공급이 어려운 근린생활지역에서 효과적 대안이 될 수 있다.

공유주차제의 개념은 건축물 부설주차장 활성화의 도구로 하드웨어, 소프트웨어 정책에 적절히 반영시킬 필요가 있다. 아울러 공유주차제의 운영 효율화를 위해 공공이든 민간이든 주차관리 운영시스템의 지원이 필요하다.

6. 주차관리 운영시스템의 지원

주차관리 운영시스템은 이미 일부 상권이 활성화된 근린생활지역에서 나타나고 있는 시스템이다. 이는 주차대행 서비스(valet parking)의 형태로 현재 기업화되고 있는 상황이다. 주차대행 서비스에 대한 일부 부정적 견해도 있으나 차를 가져온 사람이 비용을 지불해야 된다는 점에서 교통철학의 관점에서 보면 나쁠 것이 없다.

또한 그 지역 주차장을 잘 아는 전문 대리운전자가 주차대행을 함으로써 신속한 주차가 가능하다.

주차대행 서비스를 효율적으로 수행할 수 있도록 사업대상 지역 도로변이나 진입도로 초입에 주차대행을 위한 전용 정차대(valet bay)를 설치하고 귀가 시 전용 정차대에서 호출하는 시스템 구축도 가능하다.

주차대행 서비스를 포함한 불법주차 단속, 주차요금 징수, 기계식 주차장 관리 등을 포함한 일련

의 주차관리 운영시스템을 사업지구에도 도입하고 공공의 운영지원 방안도 적극 모색되어야 한다.

결론

근린생활지역에서의 주차공급은 근린생활시설의 주차수요와 무관하게 건축물의 시설편적 기준(134㎡당 1대 설치)으로 획일적으로 이루어지고 있었고 당연한 결과이지만 주차수요와 공급이 일치되지 않는 현상을 발생시키고 있다.

현행 서울시 주차정책 기조는 주차수요를 유발시키는 주체(건축물)가 주차수요에 대응하는 주차공급을 하도록 하여 개별 건축물 단위 중심의 주차정책을 전개하고 있다.

결국 근린생활지역에 주차장이 필요없는 지역 또는 건축물이 있는가 하면 주차장이 부족한 지역 또는 건축물이 있다. 이러한 상황은 주차수요가 많은 적든 불법주차로 이어지고 지역주민의 활기찬 공간이 되어야 할 근린생활 중심가로를 불편하고 무질서한 공간으로 변질시키고 있다.

근린생활지역의 주차문제 해결은 개별 건축물 단위의 주차장 정책으로는 한계가 있고 공유주차 개념을 통해 공공, 민간이 함께 해결방안을 모색해야 한다.

근린생활시설의 주차수요가 불균형적인 특성을 반영하여 개별 건축물별로 확보된 건축물 부설주차장을 공동(pool) 주차장으로 공개하고 시·공간적으로 효율적 사용을 위한 시스템이 마련되어야 한다. 이를 위해 공유주차, 공동(pool) 주차 시스템의 도입과 조기 정착을 위해 공유주차 공동(pool) 주차 개념이 건축주에게 매력(merit)이 될 수 있도록 다양한 인센티브가 제공되어야 한다.

근린생활시설의 주차 인프라 정비는 단순 민간 분야로 보기보다 서울시의 도시 인프라 확충 차원에서 새로운 개념의 도시정비사업 유형으로 추진되어야 하므로, '주차장법', '서울특별시 주차장 설치 및 관리조례', '건축법' 및 '서울특별시 건축조례' 등을 보완하고 개별 건축물은 물론 패키지형의 정비사업도 실제적으로 진행될 수 있도록 관련 법 및

조례를 지속적으로 모니터링할 필요가 있다.

‘주차관리특별지구’의 지정 없이 개별 건축물 또는 2-3개의 건축물이 자발적으로 주차장을 재정비 하거나 승강기식 기계식 주차장을 정비할 수 있도록 기본적인 지원방안을 마련하고, ‘주차관리특별지구’와 같이 특정 지역을 하나의 사업대상 구간으로 지정해 지구 전체를 대상으로 하는 주차정비 프로그램에 따라 정비하는 두 가지의 접근이 강구되어야 한다.

참고문헌

- 국토해양부, 한국교통연구원 (2006), 주차원단 위 수요분석 등 연구.
- 목정훈 (2006), 주거지 환경개선을 위한 마을 만들기 활성화방안 연구, 서울시정개발연구원.
- 양재섭 (2013), 주민참여형 생활권 중심의 도시 계획 실현방안 연구 및 시범계획 수립, 서울연구원.
- 여혜진, 임희지, 맹다미(2009), 도시 준공공공간의 보행활성화 방안, 서울시정개발연구원.
- 이광훈 (2011), 도시개발과 연계된 선제적 교통 개선대책수립방안 연구, 서울시정개발연구원.
- 이광훈 (2013), 서울시 생활권 교통개선사업 추진방안, 서울연구원.
- 이광훈, 권역덕 (2005), 재개발·재건축 지역에서의 도로체계 및 교통개선 방안, 서울시정개발연구원.
- 이주일 (2008), 주민자율형 소규모 시가지정비 수법 도입방안, 서울시정개발연구원.
- 이창 (2012), 서울시 기존 주차공간의 효율적 이용방안 연구, 서울연구원.