

서울시 생활권 교통개선사업 추진방안

A Study on the Implementation of Transportation
Improvement Projects for Neighbourhood Units
in Seoul

이광훈

2013-PR-17

서울시 생활권 교통개선사업 추진방안

A Study on the Implementation of Transportation
Improvement Projects for Neighbourhood Units
in Seoul

연구진

연구책임	이광훈	교통시스템연구실 선임연구위원
연구원	홍우식	교통시스템연구실 연구원

이 보고서의 내용은 연구진의 견해로서
서울특별시의 정책과는 다를 수도 있습니다.

요약 및 정책건의

1 연구의 개요

1.1 연구의 배경

- 서울과 같이 자동차시대 이전에 토지구획정리사업 등으로 주택지가 형성된 생활권에서는 자동차를 수용할 공간이 마땅치 않아 자동차의 주정차는 대부분 생활권 도로상에서 이루어지고 있다. 이로 인해 오랜 기간 생활권에서 옥외공간은 자동차의 주정차 때문에 원래의 도로기능을 상실하였거나 도로공간의 질적 구성면에서 열악하게 되었다.
- 이 연구는 이러한 맥락에서 자동차의 주정차 공간으로 전락해버린 생활권 도로공간을 주민의 정주공간으로 되돌려주기 위한 전략과 전술을 생활권 교통의 관점에서 고려하였다.

1.2 연구의 목적

- 이 연구의 목적은 크게 세 가지로 다음과 같다.
- 첫째는 생활권 교통개선이란 새로운 개념의 개선사업에 대한 실체를 명확히 정립하는 것이다.
- 둘째는 생활권에서의 도시 활동을 다시 활성화시키고 안전하고 쾌적한 교통환경 구현을 위한 전략을 개발하는 것이다.
- 셋째는 생활권 교통개선사업이 서울시 교통개선사업의 한 유형으로 지속적으로 생활권 전 지역에서 순차적이고 체계적으로 추진될 수 있도록 기본계획 수준의 사업 추진체계를 제시하는 것이다.

2 주요 연구내용 및 연구방법

2.1 주요 연구내용

- 생활권 교통환경 진단 및 주요 이슈 분석
- 생활권 교통개선사업의 적정 공간적 범위, 중점개선사업 대상범위 및 중심가로 선정
- 생활권 도로의 이용실태 및 활성도, 공공성 정도 분석
- 거주자우선주차제를 중심으로 한 생활권 주차실태 및 민간 주차공급 실태 파악
- 중심가로 주변 건축물의 주차장 공급실태 및 개선여지 파악
- 건축물+생활권 도로 일체정비 방법
- 노상주차를 노외주차로 전환시킬 수 있는 주차정비 프로그램 개발
- 공공부문에서 생활교통 개선에 기여할 수 있는 제 방법 검토

2.2 연구방법

- 현재 서울시 대부분 생활권에서 근본적 문제로 대두되고 있는 노상주차와 불법주차 문제를 이 연구의 핵심 이슈로 선정하고 노상주차와 불법주차 수요를 노외주차로 전환시키는 방법을 개발한다.
- 그리고 노상주차의 노외주차 전환으로 확보된 도로공간에 대해 지구도로 교통개선과 함께 옥외공간에서 주민의 삶의 질 향상을 위해 건축물, 공공공지 등과의 일체적 도시설계 방법을 개발한다.

3 생활권 교통개선사업의 성격

- 지구교통개선사업은 폭발적으로 늘어나는 자동차와 지구교통 수요를 지구도로 정비를 통해 수용하는 자동차와 도로가 중심이 된 도로정비사

업이다.

- 반면에 생활권 교통개선사업은 생활권에서의 교통을 적정수준으로 조절하고 자동차교통과 생활공간이 조화를 이루는 ‘삶’이 중시되는 교통 개선사업이다. 아울러 생활권 교통개선사업은 생활권 도로와 연접한 건축, 공공공간 등을 일체적으로 생활교통 개선을 추구하는 조화되고 통합된 개선사업이다.
- 1990년대 중반 서울시가 시도한 지구교통개선사업이 생활권 도로에서 자동차를 수용하면서 보행자와 생활공간을 배려했다면 이 연구에서 제시하는 생활권 교통개선사업은 자동차를 어느 정도 배제하면서 우선적으로 보행과 생활공간을 확보하는 생활교통 순화형 사업으로 정의할 수 있다. 따라서 이 사업은 지구도로 정비와 같은 토목사업이 중심이 되기보다 주차정비를 중심으로 하는 소프트웨어 프로그램이 중심이 되고 자연스럽게 주민 협의가 중시되는 상향식(bottom-up) 접근방식을 가진다.

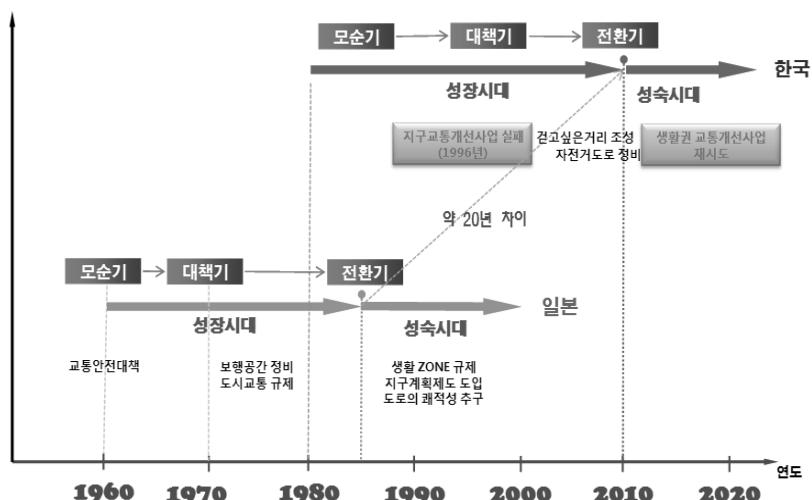


그림 1 자동차사회의 전개와 생활권 교통개선사업의 시기적 도래

표 1 생활권 교통개선사업과 지구교통개선사업의 비교

구분	지구 교통개선사업	생활권 교통개선사업
철학	자동차와 인간 공존	자동차 적극배제, 인간 중시
사업 성격	도로를 대상으로 한 물리적인 환경개선사업	저예산사업 중심의 프로그램 (사회실험)
사업 대상	도로	도로+건축_공공공간+공공시설
사업 추진방법	관주도+주민설명회	민간협동 맞춤형 프로그램
사업 기간	2년 내외	3~8년

- 생활권 교통개선사업과 기존 교통개선사업 유형들의 차이점은 크게 세 가지이다. 첫째, 하드웨어가 아닌 소프트웨어, 즉 저예산 사업을 추구한다는 것이다. 둘째, 최근의 트렌드이기도 한 주민과 함께 하는 마을만들기 차원에서 사업이 시행되어야 한다는 것이다. 셋째, 교통개선사업이지만 도시설계, 건축 등 교통기능 회복과 정주공간의 재창출이라는 융합적 관점에서 추구한다는 것이다.

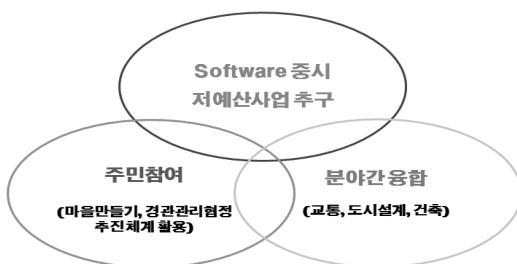


그림 2 생활권 교통개선사업의 성격

- 보다 구체적으로 생활권 교통개선사업을 규정하자면, 현 시점에서 추구해야 하는 생활권 교통개선사업은 먼저 거주자우선주차제로 악화되어 왔고, 거주자우선주차제의 왜곡된 주차가격정책으로 인해 생활권 주차질서의 개선여지마저 없는 현 상황을 고려하여 노외주차 중심의 새로운 생활권 주차정책을 정립하는 것을 1차 목표로 한다.

- 1차 목표를 통해 그동안 자동차로 인해 잃어버렸던 마을이라는 정주성과 생활공간을 재확보하고 커뮤니티 재형성을 통한 거리의 활성화를 도모하는 것으로 현 시점에서 생활권 교통개선사업의 성격을 부여할 수 있다.

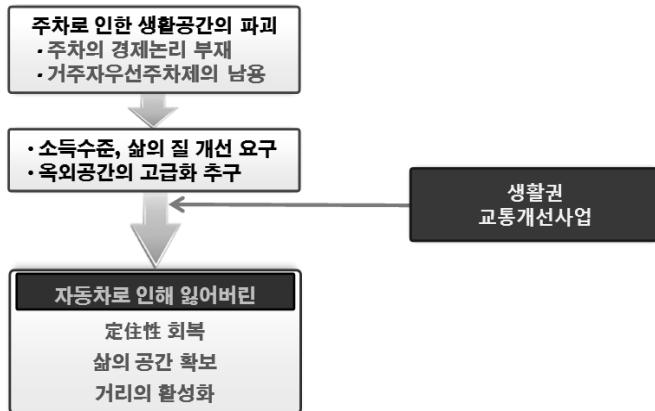


그림 3 생활권 교통개선사업의 기본개념

4

생활권 교통개선사업의 추진전략

- 생활권 교통개선사업은 먼저 노상주차, 불법주차 정비를 하고 후차적으로 생활권 도로를 정비하는, 다시 말하면 유럽과 일본에서 활성화된 커뮤니티 교통개선사업을 시도하기 위한 전 단계 사업으로 규정할 수 있다.
- 문제는 지금의 생활권 주차문제가 수급 불균형은 물론 생활권 도로가 거주자우선주차제를 통해 사유재산화까지 된 상태이기 때문에 선(先) 노상주차, 불법주차의 노외주차 전환에는 많은 노력 및 시간과 비용이 요구된다. 이런 점을 고려할 때 생활권 교통개선사업은 선행사업인 노상주차의 노외주차 추진전략(PART I)에 60~70%의 비중을 두고 추진되어야 한다.

- 상대적으로 노상주차, 불법주차로 황폐화된 생활권 도로를 커뮤니티 도로로 재생시키는 방법(PART II)은 이미 많은 부분의 정비기법, 설계 등이 정립되어 있기 때문에 일부 도시설계, 건축물 전·후면부 일체개발 분야만 보완하면 된다.

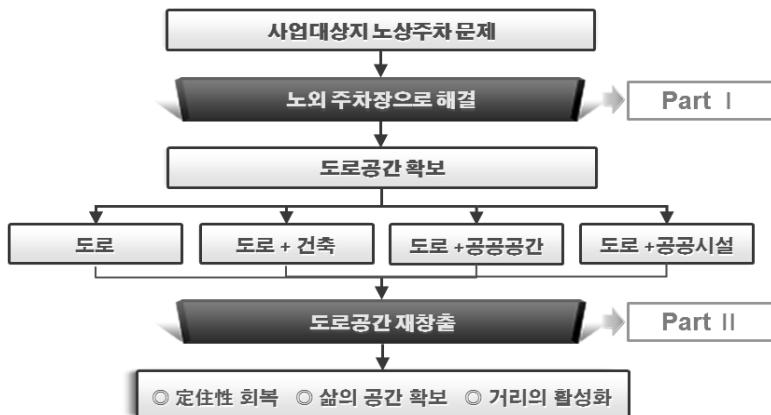


그림 4 생활권 교통개선사업의 추진방법

- 생활권 교통개선사업은 먼저 노상주차를 노외주차로 전환시키는 것부터 시작된다.
- 물론 생활권 도로의 대부분을 차지하는 6m 이하 도로는 노상주차 행위가 일어나더라도 보행자가 거의 없는 사유공간이 많아 생활권 도로 전부를 개선사업의 대상으로 할 필요는 없다. 당연히 전체 생활권 도로 중에서 중점적으로 노상주차 문제를 해결해야 하는 곳을 선정할 필요가 있다.
- 그림 5는 생활권 도로에서 노상주차를 노외주차로 전환시키는 프로세스를 나타낸 것이다.

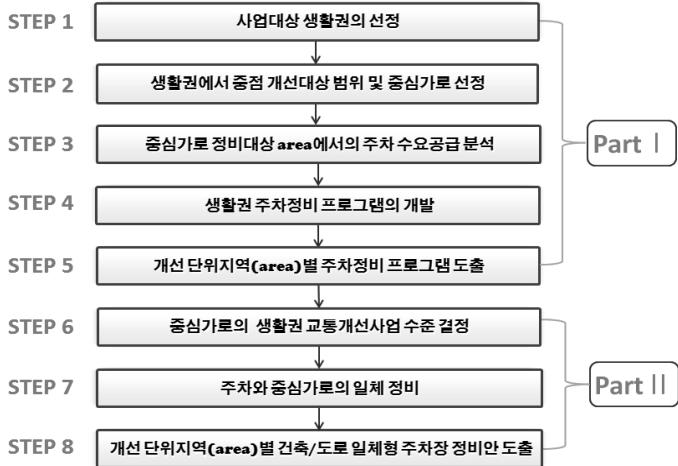


그림 5 노외주차 전환 프로세스

5

생활권 교통개선사업의 구현방안

- 노상주차 및 불법주차의 수요를 노외주차로 전환시킨다는 것이 현재의 생활권 주차환경을 고려할 때 결코 쉬운 일은 아니다.
- 기존 거주자우선주차제를 이용하고 있는 주민들을 대상으로 집 앞에 주차하던 차량들을 인접 노외주차장으로 옮기도록 설득해야 하고 음식점, 가게 등도 손님의 주차불편을 감수해야 한다. 결국 이들을 움직이게 할 인센티브나 동기부여가 있어야 하고 지역 전체 차원의 공동체의식도 필수적이다.
- 자연스럽게 생활권 교통개선사업은 관의 주도로는 불가능하며 주민과 이해당사자(건축주, 세입자, 거주자우선주차제 이용주민 등), 공공기관, 자치구가 함께 개선체계를 구축해야 한다.
- 이러한 접근은 최근 도시정비분야의 트렌드로 마을만들기 사업이나 경관관리협정제도와 비슷한 맥락이다. 주민들의 합의가 없으면 사업추진 자체가 어렵기 때문에 주민합의를 이끌어내는 시스템이 필요하고 협의 도출에서는 당연히 채찍과 당근 역할을 하는 도구들이 필요하다.

5.1 거주자우선주차제도의 개편

5.1.1 노외 거주자우선주차제 공급의 활성화

- 노상주차 중심의 거주자우선주차제를 점진적으로 축소, 폐지하고 기존 노상주차수요를 인접한 지점에서 노외주차장으로 대체하는 거주자우선 주차제를 확대해야 한다.
- 거주민의 주차장 임대업 활성화를 유도하고 공공기관, 공공건물, 나대지 등을 주차장으로 임차하여 공영 노외유료주차장을 확충하고 이를 거주자우선주차제로 활용할 필요가 있다.

5.1.2 건축물 부설주차장의 이용도 제고를 통한 여유 주차면의 활용

- 인허가 당시 무리한 주차구획선 설정과 기계식 주차장 도입으로 실제로는 주차장 기능을 하기 어려운 주차면이 상당수 존재한다.
- 진출입동선이 열악하고 주차방법도 어려워 건물소유자는 물론 방문자도 이용을 외면하고 상대적으로 편리한 노상주차나 불법주차를 선택한다.
- 채찍(단속, 이행강제금 부과 등)과 당근(주차면 정비 보조금 지원, 임차 및 외부공개 유도 등)을 병행한 건축물 부설주차장의 기능 제고가 필요하다.
- 기능 복원된 주차면의 일부를 거주자우선주차제로 활용해야 한다.
- 주차장특별회계에서 건축물 부설주차장 기능제고를 위한 예산지원방안 강구도 필요하다.

5.1.3 노상 거주자우선주차면의 탄력적 운영

- 공동이용개념의 노상주차방식이 도입되어야 한다.
- 근린생활시설에 입주한 2~3개 사무실이 공동으로 이용 가능한 노상주 차구획선 운영을 공동(쿠폰주차)으로 활용할 필요가 있다.
- 주차장 확보가 안된 요식업체가 공동으로 이용하는 노상, 노외 주차장을

운영해야 한다.

- 주간방문자가 많은 지역의 거주자우선주차면을 외부방문자에게 유료노상주차장으로 개방해 운영해야 한다.
- IT 기술과 주차관리원을 이용한 탄력적 운영 지원이 필요하다.
- 일정구역을 전담하는 주차관리원을 배치하고 IT 기술을 접목한 주차면의 효율적 운영이 바람직하다.

5 1 4 선별적, 점진적인 거주자우선주차제의 개선

- 노상주차를 점진적 축소, 폐지하고 노외주차장으로 대체할 때 대상도로 또는 지역을 공공성이 강하며 주민 및 외부방문자의 이용빈도가 높은 곳을 선별적으로 선정해야 한다.
- 노외주차장의 신규 공급과 노상주차 폐지를 연계하여 생활권 주차개선을 추진하며, 이를 위해 도로구간 위주에서 탈피하여 개선지역 중심의 면적 개선을 추구할 필요가 있다.
- 거주자우선주차제의 요금체계를 점진적으로 개편하여 노상은 월이용료를 인상하고 노외거주자우선주차제 이용요금은 노상요금의 60~70%선에서 책정하는 것이 바람직하다.

5 2 자치구 주차관리계정의 활용방안

5 2 1 공영주차장 건설비중을 축소하고 민간부문에서의 노외주차장 확충을 위한 보조·용자 비중 증대

- 주차장 공급 효율성이 극히 낮은 공영주차장 정비사업을 점진적으로 축소하고 민간분야에서의 노외주차장, 부설주차장 사업을 확대시킬 수 있도록 현실성 있는 보조·용자제도를 명확히 하고 활성화시켜야 한다.
- 또한 민간부문 주차정비 기능을 촉진시키기 위해 주차관리계정에서의 보조·용자 이외에 세제상의 특별조치는 물론 관련 사업 단위에서도 별도

의 보조가 강구되어야 한다.

5.2.2 주차관리계정과 연계된 자치구 중기 종합주차정비계획의 수립·운영

- 주차관리계정의 문제는 예산의 규모나 자율성에 비해 비계획적이고 소극적인 예산 집행력에 있다. 이는 자치구에 구체적인 중기 주차정비계획이 수립되어 있지 않으며, 일괄성의 예산집행에 따른 것이다.
- 자치구 특성에 부합한 주차정비 프로그램을 다양하게 개발하고 예산세입에 근거한 연차별 중기종합주차정비계획을 수립·운영함으로써 실효성 있는 생활권 주차정비와 주차관리계정을 연동화시켜야 한다.

5.2.3 주차장 확충이라는 직접적인 단일사업 목적보다는 생활권 교통개선사업이나 마을만들기 등 포괄적이고 간접적인 사업으로 주차관리계정의 사용목적을 확대 적용

- 지금처럼 대형 공영주차장 건설사업이 특정지역에 수혜적으로 돌아가는 것을 지양하고 사업효과 범위가 넓고 일반성을 가지기 위해서는 마을 만들기 사업, 생활권 교통개선사업과 연계하여 주차관리계정을 집행하는 방안이 강구돼야 한다.
- 또한 이를 위해 시 또는 자치구 주차관리과의 단독 예산 집행보다는 교통기획 운영, 도시정비 분야와 연계된 사업모델을 개발하고 매칭펀드 개념으로 집행방법을 다각화해야 한다.

5.2.4 신규 주차장 건설보다는 기존 주차장의 활성화를 위해 주차관리계정을 인센티브로 활용

- 건축물 부설주차장으로 인가받고 이행을 안 하고 있는 주차장 기능을 회복시키기 위해서는 건축물 부설주차장 리모델링 비용 일부를 인센티브 성격으로 지원하는 것이 필요하다.

- 새롭게 회복된 주차기능의 일부를 공공에 임대하여 생활권 주차수급 프로그램의 추진동력으로 활용할 수 있다.
- 건축물 부설주차장으로 인가받고 이행을 안 하고 있는 주차장 기능을 회복시키기 위해 건축물 부설주차장 리모델링 비용을 보조하거나 민간 소유의 노외주차장 확충을 유도하고자 할 때 주차관리계정을 인센티브로 적극 활용함이 필요하다.
- 아울러 기존 주차장 기능 복원으로 확충된 노외주차장을 공공에서 민간으로 임대하고 임대비용 등을 주차관리계정에서 지원하도록 한다.

6 결론 및 정책건의

6.1 결론

- 이 연구에서는 생활권 교통개선사업을 서울시가 체계적으로 추진하기 위한 틀을 구축하였다.
- 이 연구에서 규명한 생활권 교통개선사업의 실체는 다음과 같다.
 - 생활권 교통개선사업은 도로를 주대상으로 한 교통개선사업의 성격보다 주택가에 만연한 노상주차를 노외주차로 우선 전환시키는 것에서부터 시작되어야 한다.
 - 생활권 교통개선사업은 생활권에서 교통기능 개선만을 위해 추진하기보다 노상주차가 원인이 되어 황폐화된 정주공간을 복원시킨다는 차원과 도시만들기의 차원에서 교통+건축+도시설계가 융합되는 형태로 추진되어야 한다.
 - 이 사업을 추진하기 위해서는 주민참여가 필수적인데 주민의 합의를 도출하려면 주차관리계정에서 민간으로의 응자, 보조가 활성화되어야 하고, 도시관리공단 등 기존의 공공적 기능 역시 함께 가지고 가야 한다.

정책건의

- ‘서울특별시 주차장 설치 및 관리조례’, ‘서울특별시 민영주차장 설치자금 응자규칙’ 및 ‘서울특별시 교통사업특별회계 설치조례’ 등에 의해 지금도 활용 가능한 자치구 주차관리계정을民間분야에 응자 및 보조형태로 적극 활용하여야 한다.
- 생활권 교통개선사업이 성공하기 위해서는 융합적인 사업추진체계의 구축이 필수적이다.
- 뉴타운사업이 답보상태에 빠진 현 상황에서 주민합의에 의해 뉴타운 지정이 철회된 지역을 생활권 교통개선사업의 우선사업 대상으로 선정함으로써, 생활권 교통개선사업이 뉴타운 출구전략으로 추진될 것을 건의 한다.

차례

I	연구의 개요	22
1	연구의 배경 및 목적	22
2	연구의 범위	23
3	주요 연구내용 및 연구방법	24
3 1	주요 연구내용	24
3 2	연구방법	24
II	생활권 교통개선사업의 위상 정립	28
1	생활권 환경개선에 대한 주민의식	28
2	생활권 교통개선사업의 성격	29
III	생활권 교통개선사업의 추진전략	34
1	선(先) 노상주차, 불법주차의 정비전략	35
1 1	서울시 생활권 주차실태와 문제점	35
1 2	노상주차의 노외주차 전환 프로세스	39
2	후(後) 생활권 도로 및 건축물 전·후면부 개선전략	67
2 1	STEP 6. 중심가로의 생활권 교통개선사업 수준 결정	67
2 2	STEP 7. 주차와 중심가로의 일체 정비	69
2 3	STEP 8. 개선 단위지역(area)별 건축/도로 일체형 주차장 정비안 도출	71
IV	생활권 교통개선사업의 구현방안	76
1	거주자우선주차제도의 개편	77
2	자치구 주차관리계정의 적극적 활용	79

2 1	자치구 주차관리계정 현황	79
2 2	자치구 주차관리 계정의 문제	80
2 3	자치구 주차관리계정의 활용방안	82
3	임대형 민간 노외주차장 등과 공영 노외주차장의 경제성 비교	84
V	결론 및 정책건의	88
1	결론	88
2	정책건의	89
	참고문헌	92
	부록	94
	Abstract	100

표차례

표 2-1	서울시 전체 교통사고 사망자 및 이면도로 보행자 교통사고 사망자 현황	29
표 2-2	생활권 교통개선사업과 지구교통개선사업의 비교	31
표 3-1	서울시 연도별 주차장 확보율	35
표 3-2	서울시 건축물 부설주차장 단속결과	36
표 3-3	2012년 서울시 자치구별 주택가 주차장 확보율	37
표 3-4	서울시 거주자우선주차 구획면수의 추이	38
표 3-5	서울시 거주자우선주차제 월 정기권 요금	38
표 3-6	사업대상 생활권의 선정을 위한 평가(서울시 성북구)	41
표 3-7	중점개선대상 범위 선정을 위한 조사항목	42
표 3-8	중점개선대상 범위 선정을 위한 현장조사 결과	43
표 3-9	중심가로 선정을 위한 조사항목	44
표 3-10	부설주차장의 설치대상 시설물 종류 및 설치기준(서울시 조례)	48
표 3-11	주차장의 주차구획 및 차로 너비 기준(주차장법)	50
표 3-12	장위 2생활권 A지역의 주차원단위법에 의한 주차수요	51
표 3-13	생활권의 주차정비 프로그램 체계	54
표 3-14	장위2동 A지역의 실질적 주차공급 현황	60
표 3-15	장위2동 A지역의 주차수요 현황	60
표 3-16	장위2동 A지역의 주차정비 프로그램을 통한 주차공급대수	62
표 3-17	장위2동 C지역의 실질적 주차공급 현황	64
표 3-18	장위2동 C지역의 주차수요 현황	64
표 3-19	장위2동 C지역의 주차정비 프로그램을 통한 주차공급대수	66
표 3-20	중심가로의 생활권 교통개선사업 수준(성북구)	68
표 4-1	서초구청 주차관리계정 지출내역(2012년)	80

표 4-2	주차관리계정에서의 도시관리공단 운영지원비 추세	80
표 4-3	서울시 공영 노외주차장의 주차 1면당 개략 소요비용	81
표 4-4	민간 노외주차장 및 건축물 부설주차장의 정비비용	85
표 4-5	서울시 공영 노외주차장의 주차 1면당 개략 소요비용	85
표 4-6	공영 노외주차장과 민간 노외주차장 등의 리모델링 비용 비교	86

그림차례

그림 1-1 생활권의 공간적 범위	24
그림 1-2 생활권 교통개선사업의 추진방법	25
그림 2-1 지역주민 의견조사 결과(동선 지역생활권)	28
그림 2-2 자동차사회의 전개와 생활권 교통개선사업의 시기적 도래	30
그림 2-3 생활권 교통개선사업의 성격	31
그림 2-4 생활권 교통개선사업의 기본개념	32
그림 3-1 생활권 교통개선사업의 추진방법	34
그림 3-2 서울시 연도별 자동차 등록대수, 주차면수 추이	36
그림 3-3 서울시 장위동 일대 거주자우선주차 구획선 분포도	39
그림 3-4 노외주차 전환 프로세스	40
그림 3-5 장위 2생활권의 공간적 범위	42
그림 3-6 장위 2생활권의 중점개선대상 범위	43
그림 3-7 장위 2생활권의 중심가로	44
그림 3-8 장위 2생활권의 중심가로 전경	44
그림 3-9 성북구 6개 생활권의 중심가로 선정 결과	45
그림 3-10 생활권 노상주차의 노외주차 전환 프로그램	46
그림 3-11 장위 2생활권의 중심가로 정비대상 지역	47
그림 3-12 장위 2생활권의 A, C지역의 중심가로 정비대상 지역	47
그림 3-13 제3종 일반주거지역에서 근린생활시설 건축 시 주차장 필요대수 예시	49
그림 3-14 평행 및 직각 주차형식의 주차장 설치 예시	49
그림 3-15 평행 및 직각 주차형식의 주차장 설치 예시	50
그림 3-16 대구광역시 삼덕동의 주차장	52
그림 3-17 대구광역시 삼덕동의 주차장 유형	53

그림 3-18 쿠폰 주차장 제도	55
그림 3-19 도시관리공단 임대 노외 거주자우선주차장 제도	56
그림 3-20 맞춤형 노외주차장 제도	57
그림 3-21 다양한 주차유형에 대응한 주차 표지판	58
그림 3-22 주차관리요원의 활용	58
그림 3-23 장위2동 A지역의 현황	59
그림 3-24 장위2동 A지역의 주차공급 및 불법주정차 현황도	59
그림 3-25 장위2동 A지역의 주차정비 프로그램	61
그림 3-26 장위2동 C지역의 현황	63
그림 3-27 장위2동 C지역의 주차공급 및 불법주정차 현황도	63
그림 3-28 장위2동 C지역의 주차정비 프로그램	65
그림 3-29 생활권 교통개선사업 수준(level) 1	68
그림 3-30 생활권 교통개선사업 수준(level) 2	69
그림 3-31 생활권 교통개선사업 수준(level) 3	69
그림 3-32 생활권 교통개선사업 수준(level) 1의 정비기법	70
그림 3-33 생활권 교통개선사업 수준(level) 2의 정비기법	70
그림 3-34 생활권 교통개선사업 수준(level) 3의 정비기법	70
그림 3-35 건축물 부설주차장에서 진출입로가 건축물 전면부에 위치한 경우	71
그림 3-36 건축물 부설주차장을 방치한 경우	72
그림 3-37 건축물 부설주차장의 공동 진출입로 정비	72
그림 3-38 통합 개방형 자주식 주차장 정비	73
그림 3-39 담장 철거를 통한 부설주차장 통합 정비	73

| 연구의 개요

- 1 연구의 배경 및 목적
- 2 연구의 범위
- 3 주요 연구내용 및 연구방법

| 연구의 개요

1 연구의 배경 및 목적

자동차가 생활필수품이 되면서 자연스럽게 자동차는 집과 함께 거주공간을 구성하는 주요 요소가 되었다. 서울과 같이 자동차시대 이전에 토지구획정리사업 등으로 주택지가 형성된 생활권에서는 자동차를 수용할 공간이 마땅치 않아 자동차의 주정차는 대부분 생활권 도로상에서 이루어지고 있다. 이로 인해 오랜 기간 생활권에서 옥외공간은 자동차의 주정차 때문에 원래의 도로기능을 상실하였거나 도로공간의 질적 구성 면에서 열악하게 되었다.

최근 소득수준이 높아지고 도시 재정비를 통해 명품공간이 속속 등장하면서 자동차에게 빼앗긴 정주공간을 되살려 보려는 노력이 시도되고 있다.

이 연구는 이러한 맥락에서 자동차의 주정차 공간으로 전락해버린 생활권 도로공간을 주민의 정주공간으로 되돌려 주기 위한 전략과 전술을 생활권 교통의 관점에서 고려하였다.

이 연구의 목적은 크게 세 가지로 다음과 같다.

첫째는 생활권 교통개선이란 새로운 개념의 개선사업에 대한 실체를 명확히 정립하는 것이다. 즉 기존의 지구교통개선사업과의 차이점과 이 시점에서 요구되는 생활권 교통개선사업의 성격은 물론 공간적 범위와 사업규모 등을 제시하는 것이다.

둘째는 생활권에서의 도시 활동을 다시 활성화시키고 안전하고 쾌적한 교통환경 구현을 위한 전략을 개발하는 것이다. 외국과 다른 생활권 교통 환경, 특히 자동차의 주정차를 생활권 도로에서 수용하는 매우 큰 차이점은 서울시와 외국의 생활교통 개선을 위한 전략과 개선방법에서 찾

을 수 있다. 이 연구에서는 서울시 주거 생활권의 교통여건을 충분히 인식한 상태에서 이를 극복하기 위한 개선전략을 하드웨어는 물론 소프트웨어까지를 포함한 전략으로 개발하려고 한다.

셋째는 생활권 교통개선사업이 서울시 교통개선사업의 한 유형으로 지속적으로 생활권 전 지역에서 순차적이고 체계적으로 추진될 수 있도록 기본계획 수준의 사업 추진체계를 제시하는 것이다.

2

연구의 범위

이 연구는 공간적 범위를 결정할 때 서울시가 수립하고자 하는 민선 5기 주요시책사업인 ‘생활권 계획’에서의 생활권을 공간적 베이스로 하고 있다.

서울시는 2013년에 발표한 ‘생활권 계획’에서 서울시를 140여개의 생활권으로 구성하고 성북구를 사례로 구체적 공간적 범위를 제시하였다. 이 연구에서는 시범사례 지역인 성북구 ‘생활권 계획’의 결과를 토대로 생활권 교통개선사업 성격에 부합되는 생활권의 일부지역을 사업대상의 공간적 범위로 정립하였다. 사업대상의 공간적 범위를 ‘생활권 계획’과 일치시키지 않은 것은 ‘생활권 계획’에서의 생활권의 공간규모가 매우 크고 생활의 의미가 서울시 전체와의 관계까지를 광의적으로 포함하고 있어 정주환경 개선을 추구하는 생활권 교통개선사업의 공간적 범위로는 크다고 보았다.

따라서 지하철, 전철역 등을 중심으로 한 대중교통 개선, 도로체계 개선 등 광의적 생활교통 개선은 서울시 ‘생활권 계획’에서 다루고 본 사업 범위에서는 주차와 생활권 도로를 중심으로 한 협의적 생활교통개선만을 위한 공간적 범위로 설정하였다.

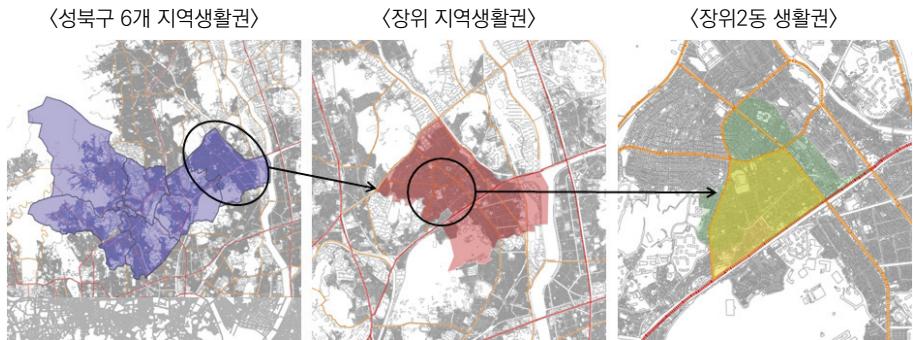


그림 1-1 생활권의 공간적 범위

3 주요 연구내용 및 연구방법

3.1 주요 연구내용

- 생활권 교통환경 진단 및 주요 이슈 분석
- 생활권 교통개선사업의 적정 공간적 범위, 중점개선사업 대상범위 및 중심가로 선정
- 생활권 도로의 이용실태 및 활성도, 공공성 정도 분석
- 거주자우선주차제를 중심으로 한 생활권 주차실태 및 민간 주차공급 실태 파악
- 중심가로 주변 건축물의 주차장 공급실태 및 개선여지 파악
- 건축물+생활권 도로 일체정비 방법
- 노상주차를 노외주차로 전환시킬 수 있는 주차정비 프로그램 개발
- 공공부문에서 생활교통 개선에 기여할 수 있는 제 방법 검토

3.2 연구방법

현재 서울시 대부분 생활권에서 근본적 문제로 대두되고 있는 노상주차와 불법주차 문제를 이 연구의 핵심 이슈로 선정하고 노상주차와 불법주

차 수요를 노외주차로 전환시키는 방법을 개발한다. 이 과정에서 생활권 교통개선사업의 공간범위는 생활권 도로에 그치지 않고 생활권 도로에 인접한 건물군까지를 면(area)적으로 포함한다.

그리고 노상주차의 노외주차 전환으로 확보된 도로공간에 대해서 지구 도로 교통개선과 함께 옥외공간에서 주민의 삶의 질 향상을 위하여 건축물, 공공공지 등과의 일체적 도시설계 방법을 개발한다.

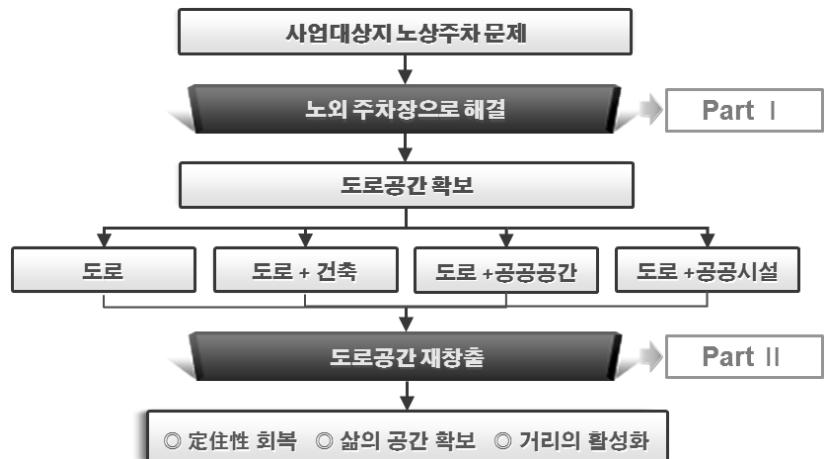


그림 1-2 생활권 교통개선사업의 추진방법

II 생활권 교통개선사업의 위상 정립

- 1 생활권 환경개선에 대한 주민의식
- 2 생활권 교통개선사업의 성격

II 생활권 교통개선사업의 위상 정립

이 장에서는 새로운 유형의 교통개선사업으로서 자리매김하는 생활권 교통개선사업의 실체와 위상에 대해 규정한다.

1 생활권 환경개선에 대한 주민의식

서울연구원에서 수행한 ‘주민참여형 생활권 중심의 도시계획 실현방안 연구 및 시범계획 수립(2013년)’ 연구에서 실시한 지역주민 의견조사 (동선 지역생활권에 속하는 보문동, 안암동, 동선동의 통장 총 58명을 대상으로 함) 결과를 살펴보면 거주만족도는 좋은 편과 매우 좋은 편을 합하여 92.8%로 매우 높았고, 교통환경 만족도도 80.4%로 높게 나타났다. 생활권의 장점으로는 외부와의 교통 편리성이 70.7%로 가장 큰 비중을 차지하고 있다. 하지만 생활권의 단점과 요구되는 개선사항을 보면 주차장 부족과 주차로 인한 보행불편 문제가 제기되고 있다. 다시 말하면 생활권 외부지역으로의 교통환경은 편리하나 정작 거주하는 생활권 내부에서의 교통환경은 열악함을 보이고 있다.

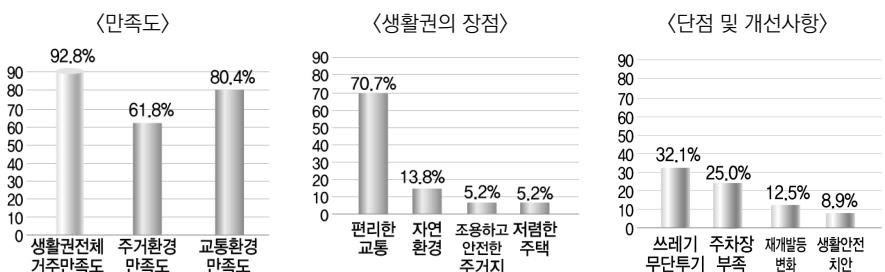


그림 2-1 지역주민 의견조사 결과(동선 지역생활권)

자료 : 서울연구원, 주민참여형 생활권 중심의 도시계획 실현방안 연구 및 시범계획 수립, 2013년

실제로 서울지방경찰청에서 발표한 자료에 따르면 2012년 서울시 전체 교통사고 사망자 중 54%가 이면도로 상에서 사망하였다.

이처럼 높은 이면도로 교통사고 이면에는 주정차 차량으로 인한 시야문제가 제기되고 있고, 이러한 주야간 주정차는 절도, 폭행 등의 범죄를 야기시키는 등 생활권에서 부정적 기능을 보여주고 있다.

표 2-1 서울시 전체 교통사고 사망자 및 이면도로 보행자 교통사고 사망자 현황

연도별 구 분	총계		2010		2011		2012	
	전체	이면도로	전체	이면도로	전체	이면도로	전체	이면도로
교통사고 사망자(명)	1,273	669 (52%)	424	231 (54%)	430	210 (48%)	419	228 (54%)

자료 : 서울지방경찰청, 보도자료, 2013년

아울러 생활권의 미래상으로 깨끗하고(18.2%), 안전한(15.64%), 즐길거리가 많고 활력 있는(23.5%) 동네를 희망하고 있는 것으로 파악되었다.

2 생활권 교통개선사업의 성격

민선 6기 서울시정에서 추구하고자 하는 생활권 교통개선사업은 기본철학에서 1990년대 중후반 시행되었던 지구교통개선사업과 차별화된다. 지구교통개선사업은 폭발적으로 늘어나는 자동차와 지구교통 수요를 지구도로 정비를 통해 수용하는 자동차와 도로가 중심이 된 도로정비사업이다.

반면에 생활권 교통개선사업은 생활권에서의 교통을 적정수준으로 조절하고 자동차교통과 생활공간이 조화를 이루는 ‘삶’이 중시되는 교통 개선사업이다. 아울러 생활권 교통개선사업은 생활권 도로와 연접한 건축, 공공공간 등을 일체적으로 생활교통 개선을 추구하는 조화되고 통합된 개선사업이다. 시기적으로는 지구교통개선사업을 20년이 경과된 현 시점에서 단순히 다시 시도하는 것으로 보일 수 있으나 문제의 인식과

추진방법에서는 매우 다른 접근을 하고 있다.

1990년대 중반 서울시가 시도한 지구교통개선사업이 생활권 도로에서 자동차를 수용하면서 보행자와 생활공간을 배려했다면 이 연구에서 제시하는 생활권 교통개선사업은 자동차를 어느 정도 배제하면서 우선적으로 보행과 생활공간을 확보하는 생활교통 순화형 사업으로 정의할 수 있다. 따라서 이 사업은 지구도로 정비와 같은 토목사업이 중심이 되기보다 주차정비를 중점으로 하는 소프트웨어 프로그램이 중심이 되고 자연스럽게 주민 협의가 중시되는 상향식(bottom-up) 접근방식을 가진다. 따라서 개선사업에 걸리는 시간도 지구 교통개선사업이 일제적이고 전면적인 반면, 생활권 교통개선사업은 선별적이고 단계적 절차에 따른 비교적 긴 소요기간을 요한다.

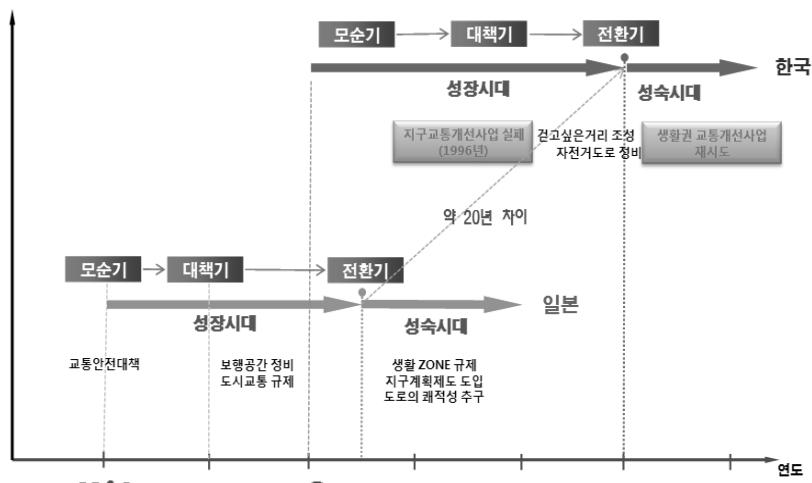


그림 2-2 자동차社会의 전개와 생활권 교통개선사업의 시기적 도래

표 2-2 생활권 교통개선사업과 지구교통개선사업의 비교

구분	지구 교통개선사업	생활권 교통개선사업
철학	자동차와 인간 공존	자동차 적극배제, 인간 중시
사업 성격	도로를 대상으로 한 물리적인 환경개선사업	저예산사업 중심의 프로그램 (사회실현)
사업 대상	도로	도로+건축_공공공간+공공시설
사업 추진방법	관주도+주민설명회	민간협동 맞춤형 프로그램
사업 기간	2년 내외	3~8년

그림 2-3은 생활권 교통개선사업의 성격을 나타낸 것인데, 이 사업과 기존 교통개선사업 유형들의 차이점은 크게 세 가지이다. 첫째, 하드웨어가 아닌 소프트웨어, 즉 저예산 사업을 추구한다는 것이다. 둘째, 최근의 트렌드이기도 한 주민과 함께 하는 마을만들기 차원에서 사업이 시행되어야 한다는 것이다. 셋째, 교통개선사업이지만 도시설계, 건축 등 교통 기능 회복과 정주공간의 재창출이라는 융합적 관점에서 추구한다는 것이다.

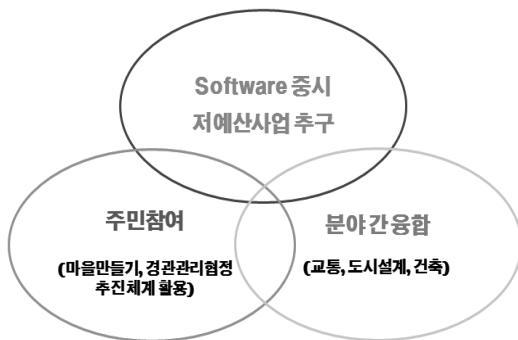


그림 2-3 생활권 교통개선사업의 성격

보다 구체적으로 생활권 교통개선사업을 규정하자면, 현 시점에서 추구해야 하는 생활권 교통개선사업은 먼저 거주자우선주차제로 악화되어 왔고, 거주자우선주차제의 왜곡된 주차가격정책으로 인해 생활권 주차

질서의 개선여지마저 없는 현 상황을 고려하여 노외주차 중심의 새로운 생활권 주차정책을 정립하는 것을 1차 목표로 한다.

1차 목표를 통해 그동안 자동차로 인해 잃어버렸던 마을이라는 정주성과 생활공간을 재확보하고 커뮤니티 재형성을 통한 거리의 활성화를 도모하는 것으로 현 시점에서 생활권 교통개선사업의 성격을 부여할 수 있다.

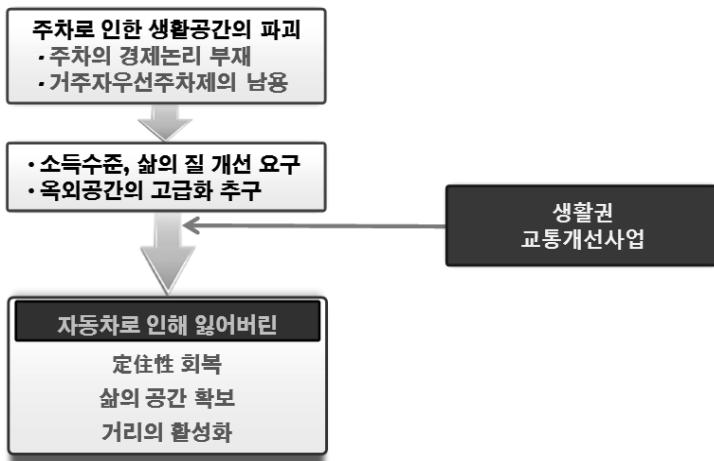


그림 2-4 생활권 교통개선사업의 기본개념

III 생활권 교통개선사업의 추진전략

- 1 선(先) 노상주차, 불법주차의 정비전략
- 2 후(後) 생활권 도로 및 건축물 전·후면부 개선전략

III 생활권 교통개선사업의 추진전략

‘II 생활권 교통개선사업의 위상 정립’에서 제시된 바와 같이 생활권 교통개선사업은 먼저 노상주차, 불법주차 정비를 하고 후차적으로 생활권 도로를 정비하는, 다시 말하면 유럽과 일본에서 활성화된 커뮤니티 교통 개선사업을 시도하기 위한 전 단계 사업으로 규정할 수 있다.

문제는 작금의 생활권 주차문제가 수급 불균형은 물론 생활권 도로가 거주자우선주차제를 통해 사유재산화까지 된 상태이기 때문에 선(先) 노상주차, 불법주차의 노외주차 전환에는 많은 노력 및 시간과 비용이 요구된다. 이런 점을 고려할 때 생활권 교통개선사업은 선행사업인 노상주차의 노외주차 추진전략(PART I)에 60~70%의 비중을 두고 추진되어야 한다.

상대적으로 노상주차, 불법주차로 황폐화된 생활권 도로를 커뮤니티 도로로 재생시키는 방법(PART II)은 이미 많은 부분의 정비기법, 설계 등이 정립되어 있기 때문에 일부 도시설계, 건축물 전·후면부 일체개발 분야만 보완하면 된다.

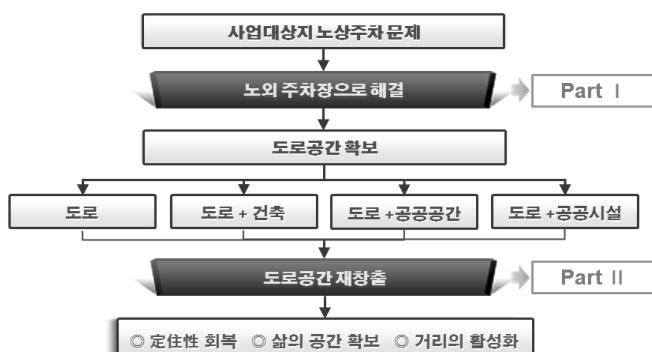


그림 3-1 생활권 교통개선사업의 추진방법

선(先) 노상주차, 불법주차의 정비전략

서울시 생활권 주차실태와 문제점

‘서울통계’에서 제시된 서울시 주차공급실태를 살펴보면 2006년부터 주차공급면수가 자동차 등록대수를 상회하고 있는 것으로 나타났다.

표 3-1 서울시 연도별 주차장 확보율

연도	자동차 등록대수(대)	주차면수(면)	주차장 확보율(%)
1983	314,777	108,358	34.4
1984	377,220	127,196	33.7
1985	445,807	157,511	35.3
1986	521,521	198,936	38.1
1987	631,794	311,068	49.2
1988	778,940	326,533	41.9
1989	991,290	359,897	36.3
1990	1,193,633	406,730	34.1
1991	1,374,677	582,641	42.4
1992	1,569,399	676,455	43.1
1993	1,750,880	848,528	48.5
1994	1,932,233	1,020,881	52.8
1995	2,043,458	1,123,832	55.0
1996	2,168,182	1,224,631	56.5
1997	2,248,567	1,447,877	64.4
1998	2,198,619	1,566,473	71.2
1999	2,297,726	1,581,226	68.8
2000	2,440,992	1,658,535	67.9
2001	2,550,441	1,927,313	75.6
2002	2,691,431	2,333,470	86.7
2003	2,776,536	2,568,838	92.5
2004	2,779,841	2,631,460	94.7
2005	2,808,771	2,759,689	98.3
2006	2,856,857	2,884,707	101.0
2007	2,933,286	3,035,616	103.5
2008	2,949,211	3,115,186	105.6
2009	2,954,704	3,279,967	111.0
2010	2,981,400	3,404,346	114.2
2011	2,977,599	3,595,750	120.8
2012	2,969,184	3,584,262	120.7

주 : 주차장 확보율=(자동차 등록대수/주차면수)×100

자료 : 서울시, 서울통계, 2013년

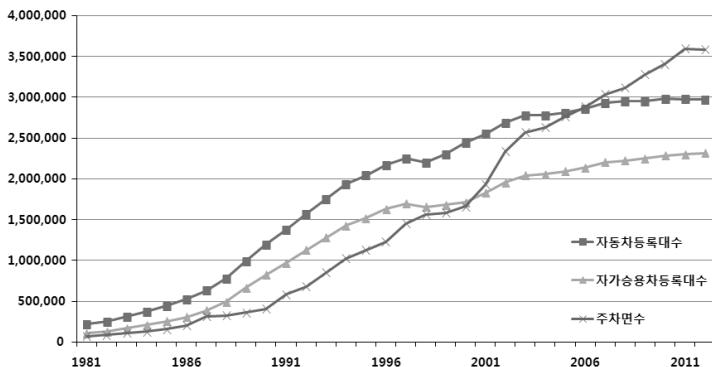


그림 3-2 서울시 연도별 자동차 등록대수, 주차면수 추이

자료 : 서울시, 서울통계, 2013년

또한 표 3-3에서 보는 바와 같이 서울시 자치구별 주택가 주차장 확보율은 자치구별로 차이가 있으나 평균 99% 수준에 도달하여 일견 생활권에 주차문제가 심각하지 않은 것처럼 보일 수 있다.

하지만 주택가 주차공급실태를 자세히 들여다보면 노상주차장이 노외주차장보다 3배나 많고 민간부문의 노외유료주차장 공급이 절대적으로 부족함을 알 수 있다.

특히 건축물 부설주차장이 전체의 91.7%에 달해, 주택가 주차공급의 대부분을 차지하고 있지만, 서울시에서 주기적으로 실시하는 건축물 부설주차장의 이행실태조사 결과를 보면 과연 건축물 부설주차장의 몇 % 정도가 실제로 주차장으로 기능하고 있는지 아무도 모르는 실정이다.

표 3-2 서울시 건축물 부설주차장 단속결과

총 적발건수(건)	기능 미유지(건)	용도 변경(건)
28,228	18,071(63%)	10,157(37%)

주 : 2012년 7월 현재 25만개소 중 67%를 점검한 결과임

자료 : 서울시, 도시교통본부 주차계획과 내부자료, 2012년

표 3-3 2012년 서울시 자치구별 주택가 주차장 확보율

자치구	자가용승용차	주택가주차장				주택가주차장 확보율
		계	노상	노외	건축물부설	
종로구	37,716	36,201	2,483	1,049	32,669	96.0
중구	45,937	34,254	1,435	1,920	30,899	74.6
용산구	63,584	65,971	4,167	1,604	60,200	103.8
성동구	68,651	59,848	6,984	2,225	50,639	87.2
광진구	73,857	77,465	4,274	2,451	70,740	104.9
동대문구	69,682	89,050	4,963	1,917	82,170	127.8
중랑구	75,781	73,787	8,066	1,649	64,072	97.4
성북구	93,667	92,650	7,939	1,150	83,561	98.9
강북구	56,764	60,776	3,708	1,355	55,713	107.1
도봉구	71,630	81,087	4,725	1,170	75,192	113.2
노원구	124,097	127,475	2,304	1,019	124,152	102.7
은평구	95,720	109,729	5,237	1,273	103,219	114.6
서대문구	62,656	36,795	5,592	1,248	29,955	58.7
마포구	87,134	86,987	5,298	1,408	80,281	99.8
양천구	116,443	108,970	2,821	3,050	103,099	93.6
강서구	132,343	143,916	5,557	2,545	135,814	108.7
구로구	98,273	94,290	3,839	1,557	88,894	95.9
금천구	54,877	44,838	3,583	1,364	39,891	81.7
영등포구	101,750	75,221	6,548	2,708	65,965	73.9
동작구	82,655	83,347	3,338	2,293	77,716	100.8
관악구	94,855	100,779	7,224	1,485	92,070	106.2
서초구	140,543	146,325	6,169	2,135	138,021	104.1
강남구	186,302	193,057	10,416	3,536	179,105	103.6
송파구	173,654	163,233	15,735	6,092	141,406	94.0
강동구	109,282	110,468	9,460	1,639	99,369	101.1
서울시	2,317,853	2,296,519	141,865 (6.2%)	49,842 (2.2%)	2,104,812 (91.7%)	99.1

주 : 주택가 주차장 확보율=(자가용승용차 등록대수/주택가 주차면수)×100

자료 : 서울시, 서울통계, 2013년

1996년 도입되어 2003년부터 서울시에서 본격 공급하기 시작한 거주자우선주차제는 2013년 현재 10만여면이 공급되어 생활권에서 대표적 주차유형으로 자리 잡고 있다.

표 3-4 서울시 거주자우선주차 구획면수의 추이

연도	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
개소	-	-	2,232	3,040	44,276	-	12,950	19,777	68,622
면수	182,880	174,805	165,261	160,821	151,381	-	138,792	132,913	129,876

자료 : 서울시, 서울통계, 2013년

하지만 거주자우선주차제는 너무 싼 월이용료로 인해 오히려 생활권 주차경제 질서를 저해하고 있는 실정이다.

표 3-5 서울시 거주자우선주차제 월 정기권 요금

구분	전일	주간	야간
5급지 요금(원)	40,000	30,000	20,000

주 : 시장은 주차요금을 지역실정에 따라 50% 범위 안에서 조정할 수 있음

자료 : 서울시, 서울특별시 주차장 설치 및 관리조례, 2013년

실제로 서울시 자치구 중 많은 자치구에서 기존 거주자우선주차제 이용자가 주차요금을 선납하면 기간을 계속 연장할 수 있어 생활권 도로를 개인의 사유화된 주차공간으로 인정하는 결과를 초래하고 있다.

거주자우선주차제의 거의 대부분이 노상에 주차구획선을 설정함으로써 오는 부작용은 불법주차의 만연으로 이어진다. 원칙적으로 최소의 범위에서 노상주차를 허용해야 하나, 생활권 도로 대부분에서 노상에 거주자 우선주차 구획선을 설치함으로써 구획선이 없는 생활권 도로에서까지 불법주차가 대부분 만연하고 있고 단속도 거의 이루어지지 않고 있다.



그림 3-3 서울시 장위동 일대 거주자우선주차 구획선 분포도

12

노상주차의 노외주차 전환 프로세스

생활권 교통개선사업은 먼저 노상주차를 노외주차로 전환시키는 것부터 시작된다.

물론 생활권 도로의 대부분을 차지하는 6m 이하 도로는 노상주차 행위가 일어나더라도 보행자가 거의 없는 사유공간이 많아 생활권 도로 전부를 개선사업의 대상으로 할 필요는 없다.

당연히 전체 생활권 도로 중에서 중점적으로 노상주차 문제를 해결해야 하는 곳을 선정할 필요가 있다.

그림 3-4는 생활권 도로에서 노상주차를 노외주차로 전환시키는 프로세스를 나타낸 것이다.

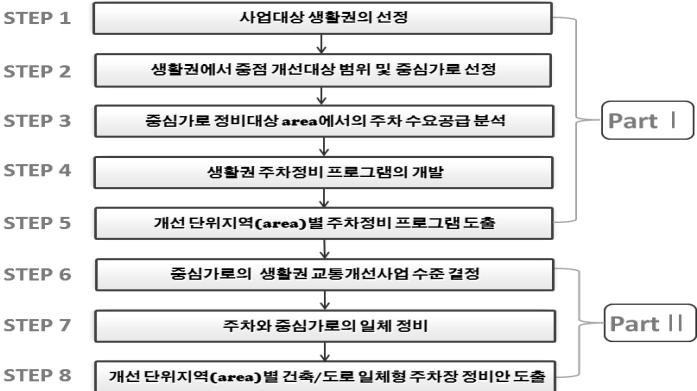


그림 3-4 노외주차 전환 프로세스

121 STEP 1. 사업대상 생활권의 선정

이 연구의 사업대상 생활권 선정을 위해 서울연구원에서 수행한 ‘주민참여형 생활권 중심의 도시계획 실현방안 연구 및 시범계획 수립(2013년)’ 연구에서 이미 지정된 성북구를 대상으로 사업대상지의 우선순위를 평가하였다.

사업대상지의 우선순위 선정을 위한 고려요소는 다음과 같다.

- 가구형태(아파트, 단독주택, 연립주택 등) : 단독 및 연립주택 비율이 높은 지역
- 입지형태(평지, 구릉지, 산지 등) : 평지 비율이 높은 지역
- 근린생활시설 : 근린생활시설 인접 여부 및 그 활성도
- 도로망체계 : 대상지 주변의 간선도로 유무 및 대상지 내 도로폭 원이 다양할 것
- 지하철역 : 지하철역의 인접도
- 기타 : 개선여지가 높은 지역, 토착민 비중이 높은 지역, 뉴타운 추진 여부 등

이러한 고려요소를 통해 사업대상 생활권의 선정을 위해 실제 성북구를 대상으로 평가한 결과는 표 3-6과 같다.

표 3-6 사업대상 생활권의 선정을 위한 평가(서울시 성북구)

지역생활권	행정동	단독,연립 비중	평지비중	근린 생활시설	도로망 체계	지하철역	우선순위
성북 생활권	성북동	○	×	△	×	△	3순위
	삼선동	○	○	○	○	○	1순위
	돈암2동	×	×	×	×	△	3순위
동선 생활권	동선동	○	○	○	○	○	1순위
	안암동	△	△	○	○	○	2순위
	보문동	○	○	○	○	○	1순위
정릉 생활권	정릉4동	△	×	△	×	×	3순위
	정릉2동	△	×	△	×	×	3순위
	정릉3동	○	×	×	×	×	3순위
	정릉1동	△	○	○	×	×	3순위
월곡 생활권	월곡1동	×	○	○	○	×	3순위
	월곡2동	△	×	○	△	○	3순위
	종암동	×	×	○	○	○	3순위
길음 생활권	돈암1동	×	×	×	×	△	3순위
	길음1동	×	○	○	○	○	3순위
	길음2동	△	○	○	○	○	2순위
장위 생활권	장위1동	○	△	×	○	×	3순위
	장위2동	○	○	○	○	○	1순위
	장위3동	○	○	○	○	△	2순위
	석관동	○	○	○	○	○	3순위

연구진은 1순위로 선정된 삼선동, 동선동, 보문동, 장위2동 중 개선여지, 토착민 비중, 뉴타운 추진 여부 등을 고려하여 장위2동을 사례연구 대상지로 최종 선정하였다.

122 STEP 2. 생활권에서 중점 개선대상 범위 및 중심가로 선정

1장의 연구 범위에서 언급하였지만 생활권 교통개선사업의 공간적 범위는 역세권의 한 권역으로 구성된다. 행정동으로 구획될 수도 있지만 대부분은 행정동을 기준으로 간선도로로 둘러싸인 지역이 대상 생활권이 된다.

그림 3-5는 사례연구 대상지인 성북구의 장위2동 생활권을 나타낸 것이다.

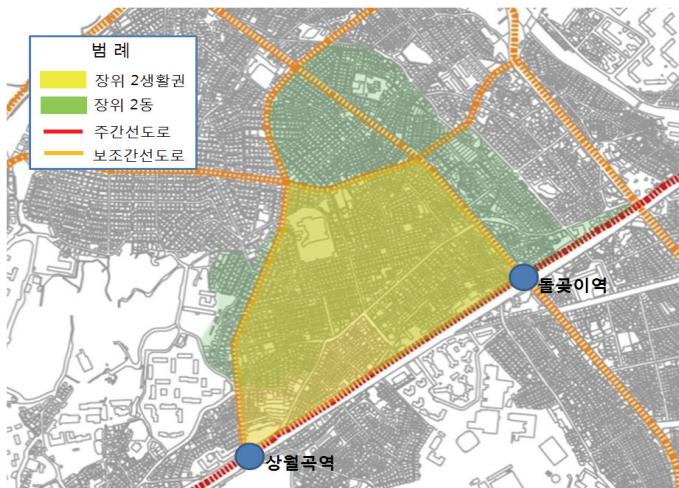


그림 3-5 장위 2생활권의 공간적 범위

개선대상 지역 내에는 4~15m의 다양한 생활권 도로가 존재한다. STEP 2에서는 개선대상 생활권에서 중점개선대상 범위와 중심가로를 선정한다. 기본적으로 전체 생활권 도로에서 중점개선대상 범위와 중심가로 선정은 도로 기능의 공공성과 활력도의 관점에서 이루어지게 되며, 이를 위해 기존 자료 수집 및 분석을 하게 된다.

중점개선대상 범위를 선정하기 위한 조사항목은 표 3-7과 같다.

표 3-7 중점개선대상 범위 선정을 위한 조사항목

도로 주변의 활력도	주차공간 확보 가능 유무
<ul style="list-style-type: none"> ■ 교통량 <ul style="list-style-type: none"> - 보행자, 자전거, 오토바이 기타 차량 등 ■ 주차대수 <ul style="list-style-type: none"> - 거주자우선주차, 불법주차 등 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 인접 나대지 및 자투리땅 유무 ■ 노후건물 철거 가능 여부

표 3-8은 장위 2생활권의 중점개선대상 범위 선정을 위한 현장조사 결과의 일부를 보여준다.

표 3-8 중점개선대상 범위 선정을 위한 현장조사 결과

도로 구간 번호	주차대수(대/15분)					교통량(대/15분)					나대지 유무	노후 건물 유무
	거주자 우선 차량	불법 차량	불법 조업	불법 오토바이	소계	차량	오토바이	자전거	보행자	소계		
1-1	9	2	1	0	12	9	2	2	6	19	x	x
1-2	0	17	0	3	20	9	3	6	21	39	x	○
1-3	1	15	0	2	18	3	3	6	15	27	x	x
1-4	0	14	0	0	14	3	2	3	12	20	x	x
1-5	2	14	0	0	16	12	2	6	15	35	○	x
3-1	0	16	0	0	16	81	12	1	21	115	○	x
3-2	0	12	0	0	12	70	10	2	25	107	x	x
3-3	0	0	0	7	7	54	15	1	60	130	x	x
3-4	0	4	1	0	5	42	15	3	33	93	x	x
3-5	0	3	0	0	3	37	9	2	30	78	x	x
3-6	0	4	1	0	5	51	12	12	57	132	x	x
3-7	0	2	0	0	2	93	30	6	48	177	x	x
5-1	6	2	0	1	9	9	1	3	12	25	○	x
5-2	4	0	0	1	5	11	0	2	9	22	○	x
7-1	3	1	0	1	5	11	20	1	8	40	x	x
7-2	4	2	0	1	7	12	21	0	12	45	x	x
7-3	4	3	0	1	8	15	25	0	14	54	x	x

이러한 조사결과를 통해 선정된 중점개선대상 범위는 그림 3-6과 같다.

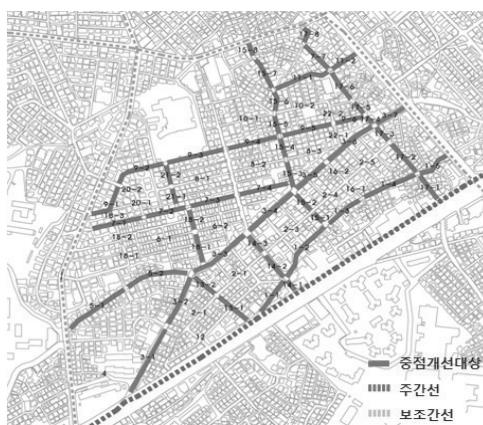


그림 3-6 장위 2생활권의 중점개선대상 범위

중점개선대상 범위에서 중심가로를 선정하게 되는데 중심가로는 생활

권 교통개선사업의 기준선이 된다.

이러한 중심가로를 선정하기 위한 조사항목은 표 3-9와 같다.

표 3-9 중심가로 선정을 위한 조사항목

도로 주변의 공공성	도로의 기능
■ 인접 건축물의 근린생활시설 비중 - 근린생활시설 비중이 높은 가로 선정	■ 도로의 위계 ■ 도로의 폭원
■ 인접 건축물의 노후건축물 비중 - 노후건축물 비중이 높은 가로 배제	

그림 3-7은 장위 2생활권의 중심가로를 나타내고, 그림 3-8은 중심가로의 전경을 보여준다.

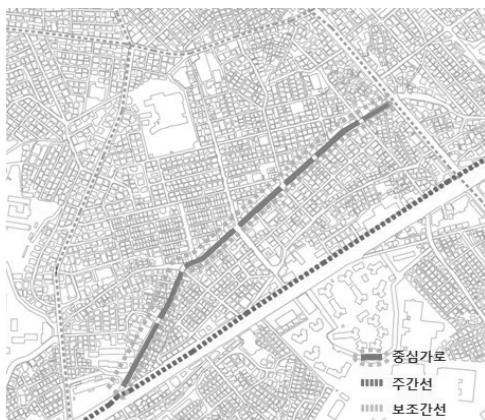


그림 3-7 장위 2생활권의 중심가로



그림 3-8 장위 2생활권의 중심가로 전경

그림 3-9는 성북구의 6개 생활권을 대상으로 중심가로를 선정한 결과를 예시한 것이다.

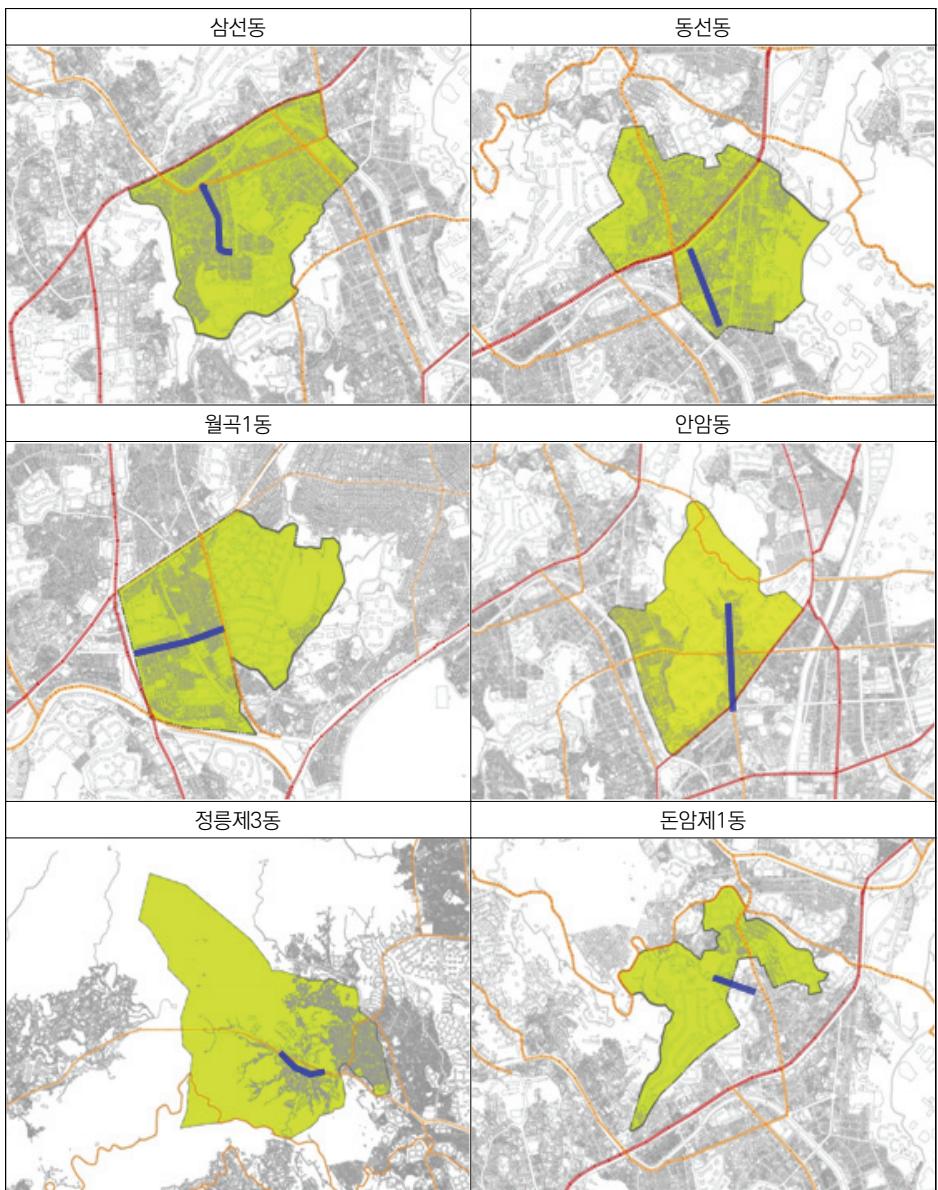


그림 3-9 성북구 6개 생활권의 중심가로 선정 결과

STEP 3. 중심가로 정비대상 지역에서의 주차 수요공급 분석

중심가로를 중심으로 선적이 아닌 면(area) 단위의 정비대상을 선정한다.

정비대상을 생활권 도로와 주변 건축물, 나대지 등까지 포함하는 면(area) 단위로 선정하는 이유는 노상주차의 대안을 노외주차장 및 나대지와 건축물 부설주차장에서 찾을 수 있기 때문이다.

정비대상 지역의 구획 설정범위는 유동적이나 주차수급 현황과 주차행태 특성을 반영한 주차공급프로그램과 연계되어 탄력적으로 조정할 수 있다. 정비대상 지역이 선정되면 대상지역에서의 주차수요와 현 시점에서 실질적으로 공급되는 주차공급 현황을 조사, 분석한다.

그림 3-10은 중심가로에서의 주차수급 분석에 의한 노외주차(및 건축물 부설주차) 전환프로그램을 나타낸 것이다.

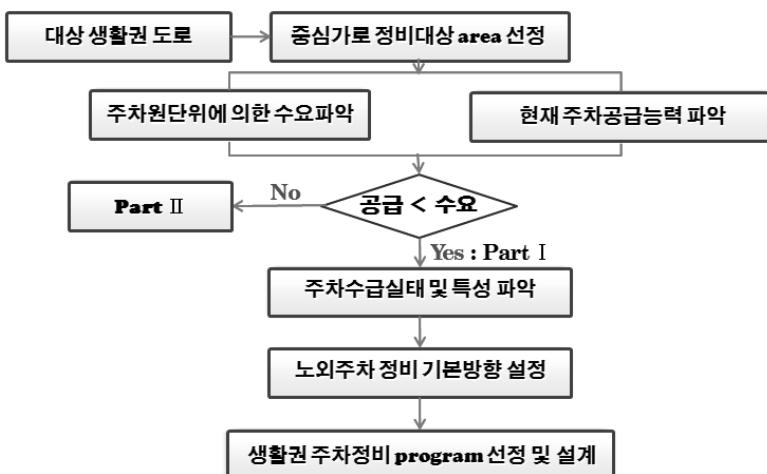


그림 3-10 생활권 노상주차의 노외주차 전환 프로그램

그림 3-11은 장위 2동의 중심가로를 기준으로 설정된 5개소의 정비대상지역을 보여준다.

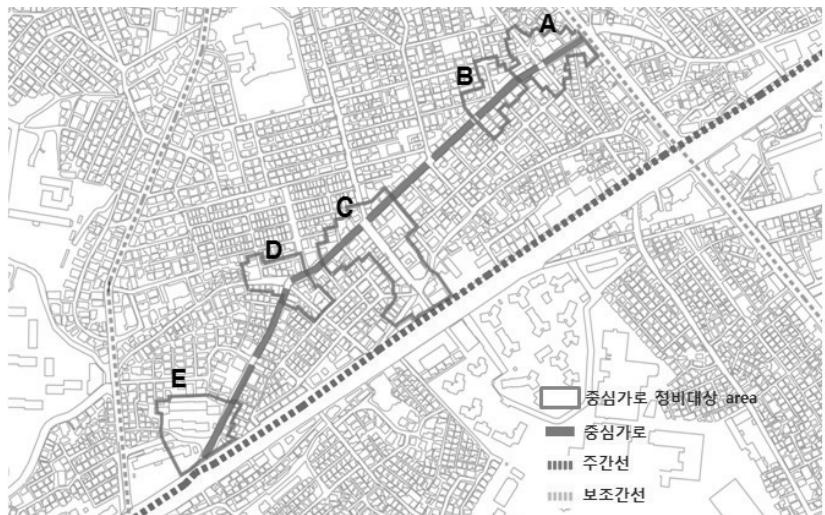


그림 3-11 장위 2생활권의 중심가로 정비대상 지역

그림 3-12는 장위 2생활권의 5개 정비대상 지역 중 A, C지역을 예시한 것이고, 이 지역을 대상으로 노상주차를 노외주차(및 건축물 부설주차)로 전환하는 프로그램을 예시하도록 한다.

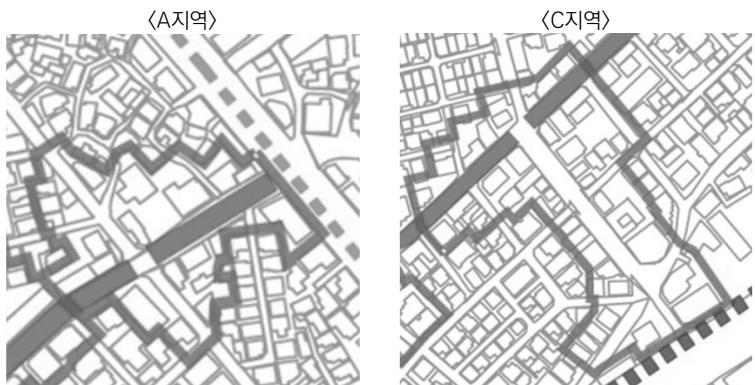


그림 3-12 장위 2생활권의 A, C지역의 중심가로 정비대상 지역

주차공급대수의 산정은 현 시점에서 실질적으로 사용 가능한 주차면수

만을 인정하였다.

실제로는 제2종 및 제3종 일반주거지역에서 근린생활시설을 건축하기 위해서는 ‘서울특별시 주차장 설치 및 관리조례’의 ‘부설주차장 설치대상 시설물 종류 및 설치기준’에 따라 시설면적 134㎡당 1대의 주차장이 공급되어야 한다.

표 3-10 부설주차장의 설치대상 시설물 종류 및 설치기준(서울시 조례)

시설물	설치기준
1. 위락시설	시설면적 67㎡당 1대
2. 문화 및 집회시설(관람장 제외), 종교시설, 판매시설, 운수시설, 의료시설(정신병원·요양병원 및 격리병원 제외), 운동시설(골프장·골프연습장 및 옥외수영장 제외), 업무시설(외국공관 및 오피스텔 제외), 방송통신시설 중 방송국, 장례식장	시설면적 100㎡당 1대
2-1. 업무시설(외국공관 및 오피스텔 제외)	일반업무시설 : 시설면적 100㎡당 1대 공공업무시설 : 시설면적 200㎡당 1대
3. 제1종 근린생활시설 제2종 근린생활시설, 숙박시설	시설면적 134㎡당 1대
4. 단독주택(다가구주택 제외)	시설면적 50㎡ 초과 150㎡ 이하 : 1대, 시설면적 150㎡ 초과 : 1대에 150㎡를 초과하는 100㎡당 1대를 더한 대수 [1+{(시설면적-150㎡)/100㎡}]
5. 다가구주택, 공동주택(외국공관 안의 주택 등의 시설물 및 기숙사 제외) 및 업무시설 중 오피스텔	「주택건설기준 등에 관한 규정」 제27조제1항에 따라 산정된 주차대수(다가구주택, 오피스텔의 전용면적은 공동주택 전용면적 산정방법을 따른다)로 하되, 주차대수가 세대당 1대에 미달되는 경우에는 세대당(오피스텔에서 호실별로 구분되는 경우에는 호실당) 1대(전용면적이 30제곱미터 이하인 경우에는 0.5대, 60제곱미터 이하인 경우에는 0.8대) 이상으로 한다. 다만, 주택법시행령 제3조 규정에 의한 도시형 생활주택 원룸형은 「주택건설기준 등에 관한 규정」 제27조의 규정에서 정하는 바에 따른다.
6. 골프장, 골프연습장, 옥외수영장, 관람장	골프장 : 1홀당 10대 골프연습장 : 1타석당 1대 옥외수영장 : 정원 15인당 1대 관람장 : 정원 100인당 1대
7. 수련시설, 공장(아파트형 제외), 발전시설	시설면적 233㎡당 1대
8. 창고시설	시설면적 267㎡당 1대
9. 그 밖의 건축물	◦ 대학생기숙사: 시설면적 400㎡당 1대 ◦ 대학생기숙사를 제외한 그 밖의 건축물 : 시설면적 200㎡당 1대

가령, 제3종 일반주거지역에서 대지면적 400m²에 근린생활시설을 5층으로 짓고자 하면 ‘서울특별시 도시계획 조례’에 의해 건폐율 및 용적률이 각각 50%, 250% 이하이어야 하므로, 그림 3-13에서 보는 바와 같이 7대의 건축물 부설주차장이 공급돼야 한다.

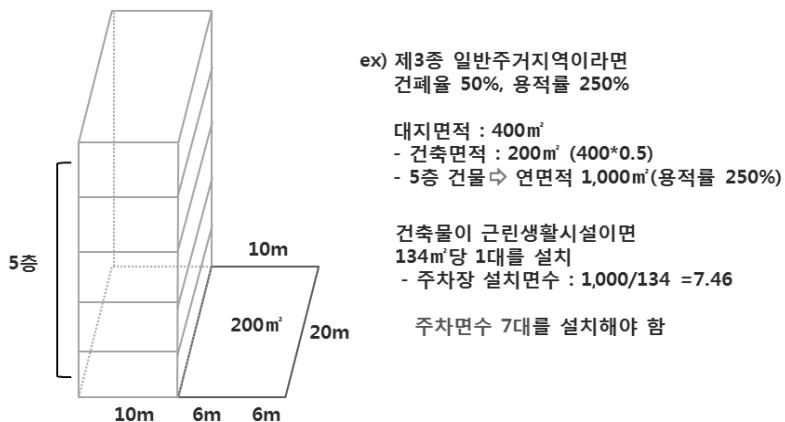


그림 3-13 제3종 일반주거지역에서 근린생활시설 건축 시 주차장 필요대수 예시

그림 3-13의 예는 자주식으로 7대를 공급하는 데 있어 평행주차형식이나 직각주차형식 모두 주차장법상 수용하기는 어려운데, 이를 그림 3-14에 나타냈다. 표 3-11은 주차장법상 평행 및 직각 주차형식에서의 주차구획 및 차로 너비 기준을 보여준다.

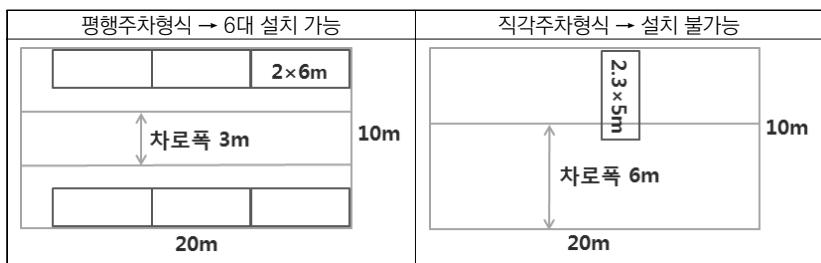


그림 3-14 평행 및 직각 주차형식의 주차장 설치 예시

표 3-11 주차장의 주차구획 및 차로 너비 기준(주차장법)

주차형식	주차구획(일반형)		부설주차장의 차로 너비 (8대 이하 지평식)
	너비	길이	
평행	2.0m 이상	6.0m 이상	3.0m 이상
직각	2.3m 이상	5.0m 이상	6.0m 이상

대부분의 지역에서 기계식 주차장을 비롯한 건축물 부설주차장을 건축 승인 당시 주차면으로 공급하였으나 실제 기계식 주차장의 상당수가 사용하지 않고 노후·방치되어 있다. 기타 건축물 부설주차장 역시 점포의 적재공간 등의 타 용도로 사용하고 있거나 실질적으로 주차 자체가 어려운 곳이 많다.



그림 3-15 평행 및 직각 주차형식의 주차장 설치 예시

따라서 생활권 교통개선사업에서 주차정비안을 도출할 때 현장 실사가 필히 요구되며 건축물별 주차 공급현황이 파악되어야 한다.

이 연구에서 주차수요는 주차원단위법에 의해 추정하였는데, 주차원단위법은 용도별 건축물의 상면적당 주차발생량을 산출하고 이를 원단위로 하여 주차수요를 추정하는 방법이며 구체적인 수식은 다음과 같다.

$$P = \frac{U \times F}{1000 \times e}$$

여기서, U : 피크시 건물 연면적 1,000m²당 주차 발생량(대/1,000m²)

F : 건물 상면적(m²)

e : 주차이용 효율

위의 수식에서 주차이용 효율은 1로 가정하며, 주차 원단위인 U값은 한국교통연구원에서 수행한 '주차원단위 수요분석 등 연구(2006년)'에서 제시한 기준값을 적용하였다.

장위 2생활권 A지역의 주차원단위법에 의한 주차수요 추정 결과값은 표 3-12와 같다.

표 3-12 장위 2생활권 A지역의 주차원단위법에 의한 주차수요

건물번호	층별 면적 (m ²)	층수	층별 용도					주차수요 (대)
			1층	2층	3층	4층	5층	
1	53.78	3	근린	위락	근린	-	-	1.47
2	127.72	2	근린	근린	-	-	-	2.36
3	251.11	3	근린	근린	근린	-	-	6.96
4	227.93	5	근린	근린	위락	근린	근린	10.45
5	204.26	3	근린	근린	근린	-	-	5.66
6	103.28	1	자동차	-	-	-	-	1.98
7	118.84	2	근린	근린	-	-	-	2.2
8	107.35	3	근린	근린	근린	-	-	2.98
9	82.94	3	위락	근린	근린	-	-	2.27
10	63.56	3	근린	단독	단독	-	-	1.58
11	279.12	5	근린	근린	근린	근린	근린	12.9
12	122.66	2	근린	단독	-	-	-	2.09
13	91.63	2	단독	단독	-	-	-	1.43
14	82.99	2	근린	근린	-	-	-	1.53
15	139.21	2	근린	근린	-	-	-	2.57
16	44.53	3	근린	단독	단독	-	-	1.11
17	55.98	5	근린	단독	단독	단독	단독	2.26
18	93.67	2	근린	단독?	-	-	-	1.6
총 합계	2250.56							63.4

STEP 4. 생활권 주차정비 프로그램의 개발

자동차의 박차 대부분은 자가(自家)가 위치한 생활권에서 발생한다. 따라서 생활권의 주택지에서 주·박차 수요는 업무중심지에 못지 않다. 넘쳐나는 생활권의 주·박차 수요는 도시재정비가 늦어지고 있는 자치구에서 더욱 심각하다.

대규모 지하 공동주차장을 확보한 아파트단지와 달리 대부분 주차공간을 거주공간 내에서 확보하지 못한 단독주택 중심 생활권에서의 주·박차는 생활권 도로에서 행해지고 있다. 부족한 생활권 도로의 주·박차 공간은 근린생활중심지역에까지 파고들어 혼잡하고 불안정한 생활공간을 만들고 있다.

생활권 내에서도 주차의 이용특성, 수요특성이 다양하기 때문에 다양한 유형의 주차공급이 필요하다. 대구광역시 도심부에 인접한 주거 중심의 생활권 삼덕동의 사례가 좋은 예이다. 삼덕동의 주차정책을 보면 생활권 도로의 주차공간을 제한된 지역에서만 유료화하고 나머지는 다양한 노외주차로 대응하고 있다. 노외주차장의 규모, 운영방법도 부지면적과 입지에 따라 다양하다. 그림 3-16과 그림 3-17은 대구광역시 삼덕동 생활권의 주차장 유형과 사진을 나타낸 것이다.



그림 3-16 대구광역시 삼덕동의 주차장



그림 3-17 대구광역시 삼덕동의 주차장 유형

대구광역시 사례에서 알 수 있듯이 생활권에서 주차수요 특성에 부응하는 다양한 주차정비 프로그램이 요구됨을 알 수 있다.

생활권에서 만연하고 있는 노상주차를 노외 및 건축물 부설 주차로 전환시키는 것은 시장경제 논리만으로 할 수 없는 매우 어려운 일이다.

이는 앞서 언급하였듯이 공공에서 제공하는 거주자우선주차제가 너무 싼 값에 그것도 노상중심으로 공급이 이루어지고 있기 때문이다. 결국 싼 값에 노상에 주차하는 행위를 불편한 노외로 전환시키기 위해서는 단속과 같은 채찍도 필요하지만 공공의 지원 등 당근도 필요한 것이다.

여기서는 공공과 민간이 함께하는 생활권 주차정비 프로그램의 개발을 제시한다. 특히 서울시 자치구 대부분의 주차장 관리 및 운영을 담당하고 있는 도시관리공단(또는 시설관리공단)을 주차공급 주체로 활용한다.

표 3-13은 주차유형과 주차장 운영방법, 주차장의 소유권별로 나누어서 본 생활권에서 공급 가능한 주차정비 프로그램을 제시한 것이다. 이를 통해 총 18개 유형이 주차수요와 형태 특성에 따라 맞춤형으로 공급 될 수 있음을 알 수 있다.

너무 많고 복잡한 주차정비 프로그램은 자칫하면 이용 혼란을 야기시킬 수 있으나 대부분의 주차정비 프로그램이 정기적 계약(월, 분기, 반기, 년)으로 운영되기 때문에 문제의 소지는 없다. 일부 시간제 주차장 유형도 현지에 상주하는 주차관리요원이 실시간으로 맞춤형 주차서비스를 하기 때문에 가능할 수 있다.

표 3-13 생활권의 주차정비 프로그램 체계

주차유형 1	주차유형 2	주차유형 3	시간	요금	Code	주차관리자	공급주체	원소유자
일반주차	노상	Ticket	시간제	유료	I - 1	유	도시관리공단	공공
		쿠폰	시간제	무료 (가맹자가 가입)	I - 2	유	도시관리공단	공공
		단기주정차	30분 이내	무료	I - 3	유	도시관리공단	공공
		거주자 우선주차	월정	유료	I - 4	무	도시관리공단	공공
	노외	거주자 우선주차	월정	유료	II - 1	무	도시관리공단	공영
			월정	유료	II - 2	무	도시관리공단	민간노외 주차장
			월정	유료	II - 3	무	도시관리공단	건축물부설 주차장
		공영(공공) 주차	시간제	유료	II - 5	유	도시관리공단	공공부지
	민간주차장 (신고)	월정	유료	III - 1	무	민간	민간	민간
		시간제, 일일제	유료	III - 2	유	민간	민간	민간
		Ticket	시간제	유료	III - 3	유	도시관리공단	공공
		쿠폰	시간제	무료 (가맹자가 가입)	III - 4	유	도시관리공단	공공
조업주차	노상	건축물 부설주차	-	무료	IV - 1	무	민간	민간
		시간제	유료	IV - 2	유	도시관리공단	민간	민간
		2륜차 주차	월정	유료	V - 1	무	도시관리공단	민간
	1톤 미만 화물차 주차	1시간 미만	무료	VI - 1	유	도시관리공단	공공	공공
		1시간 미만	무료	VI - 2	유	도시관리공단	공공	공공

이 연구에서 제시하는 18개 유형의 생활권 주차정비 프로그램 중 민간이 주차장 영업신고에 의해 운영되는 민간주차장(code III-1, III-2)과 민간소유 건축물 부설주차장을 건축주가 전부 이용하는 건축물 부설주

차장(code IV-1) 등 3가지 유형을 제외하고 나머지 유형은 공공에서 어떤 형태로든 지원 및 보조가 필요한 방식이다.

따라서 이들 유형을 생활권에서 운영하기 위해서는 공공부문의 예산이 필요하다. 운영비에는 주차안내에 필요한 예산과 상주 주차관리원의 인건비도 포함된다.

표 3-13에서 제시한 주차정비 프로그램 중 생활권의 노외주차 정책으로 새롭게 제안된 주요 프로그램을 소개하면 다음과 같다.

1) 쿠폰 주차장 제도

생활권 중심으로 주변에서 노상주차가 억제됨에 따라 지역의 생활권 경제활동이 위축될 수 있다. 이러한 점을 보완하기 위해 생활권에 위치한 요식업체와 오피스, 상점 등이 사전에 도시관리공단으로부터 비교적 저렴한 가격으로 쿠폰을 구입하고 이를 방문자(이용자)에게 무료로 제공하는 것이다. 무료 쿠폰을 받은 방문자(이용자)는 가까운 곳에 위치한 쿠폰 주차장을 일정 시간대 내에서 사용할 수 있다.

쿠폰 주차장은 주차이용행태 특성상 방문지(이용지)의 50~100m 이내 거리 안에 위치하는 것으로 한다.

쿠폰주차장은 자치구 전체 공동으로 사용 가능한 무료주차 쿠폰으로 무료쿠폰 주차장에서 사용할 수 있다.

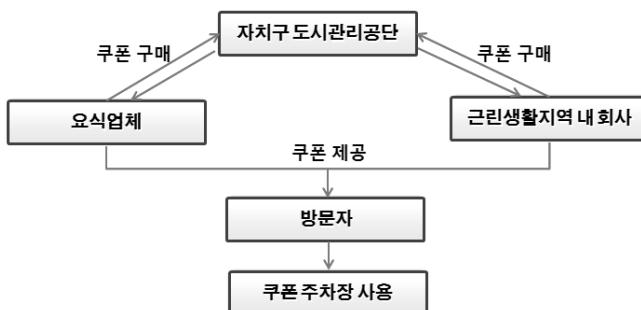


그림 3-18 쿠폰 주차장 제도

2)

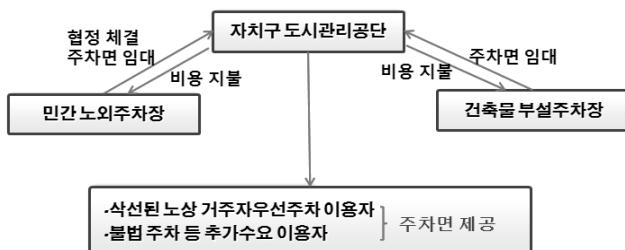
도시관리공단 임대 노외 거주자우선주차장 제도

도시관리공단이 민간으로부터 민간 소유의 주차면을 임대하고 이를 다시 기존의 노상 거주자우선주차제 이용자에게 다시 분양하는 노상 거주자우선주차의 노외주차장 전환 프로그램은 생활권 주차정책의 핵심이다.

자치구 도시관리공단은 자치구로부터 주차관리계정의 일부를 지원받아 생활권 내의 건축물 부설주차장 소유자와 민간 노외주차장 사업자에게 일부 주차면을 임대계약으로 확보한 후 시장가격보다 저렴한 요금수준 또는 기존의 노상 거주자우선주차제 요금의 70% 수준에 공급한다.

분양우선대상자는 중심가로 주변에서 생활권 교통개선사업으로 인해 주차구획선이 삭선된 거주자우선주차제를 이용하는 주민으로 한다. 이 때 건축주나 민간노외 주차장 사업주의 동참을 이끌어내기 위해 주차장 개보수에 필요한 사업자금을 보조 또는 융자할 수 있다.

노외 거주자우선주차장으로 기존의 노상 거주자우선주차장을 이용하면 수요를 전환시키기 위해서는 먼저 노상 거주자우선주차면의 삭선대상을 선정하고 대체 주차장으로서 노외 거주자우선주차장을 제공하거나 주차요금 정책을 통해 노상과 노외 거주자우선주차제의 월정 이용요금 차이를 점진적으로 확대시켜야 한다.



※ 협정체결을 area 단위로 주차수급 특성을 반영한 채찍과 당근으로 추진

그림 3-19 도시관리공단 임대 노외 거주자우선주차장 제도

3) 맞춤형 노외주차장 제도

맞춤형 노외주차장은 노외주차 유형 중 일부를 대상으로 수요에 탄력적으로 대응하고 노외주차장 사업을 활성화시키기 위한 프로그램이다. 대구광역시 사례와 일본의 생활권 주차 프로그램에서 벤치마킹할 수 있듯이 생활권에서 민간의 노외주차장 역할은 매우 크다. 조그만 여유부지만 있어도 주차구획선을 설정하고 주차장 영업을 할 수 있으며 노외주차장 사업의 사업성을 담보하기 위한 다양한 노외주차장 운영방법이 강구될 수 있는 것이다.

특히 중대형 규모의 교회주차장 부지, 공공기관 부지 등 노외주차장으로 제공되거나 야간만이라도 박차공간으로 공유될 수 있을 것이다. 생활권 교통개선사업에서는 맞춤형 노외주차장을 주차경제에만 맡기지 말고 주차관리계정을 활용하여 보다 탄력적이고 적극적으로 추진될 수 있도록 공공부분의 예산 지원을 함께 고려할 수 있다.

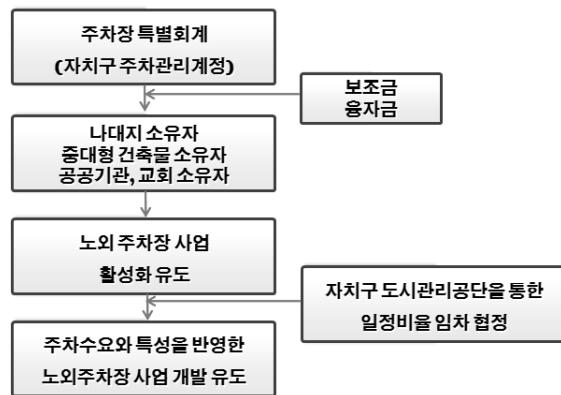


그림 3-20 맞춤형 노외주차장 제도

4) 새로운 유형의 생활권 주차 프로그램의 지원 시스템

생활권에서 거주자우선주차제 이외에는 별다른 주차정책이 없는 상황에서 생활권 교통개선사업은 다양한 맞춤형 주차 프로그램을 제안하고

있다. 다양한 유형의 이러한 주차 프로그램이 원활히 운영되기 위해서는 주차장의 유형과 이용방법을 알리는 주차안내표지판의 신규 도입이 필요하다. 또한 시간제 또는 실시간 대응이 가능한 주차 프로그램의 운영을 위해서는 개선사업 대상지역에 상주하는 2~3명 내외(2교대)의 주차 관리요원이 필요하다. 아울러 주차관리요원의 효율적 활용을 위해 IT 기술을 이용한 주차관리요원을 부르는 콜 시스템이 요구되며, 주차관리 요원은 주차운영 관리 이외에도 불법주차단속 등의 사법적 권한 역시 함께 갖는 것이 필수적이다.



그림 3-21 다양한 주차유형에 대응한 주차 표지판

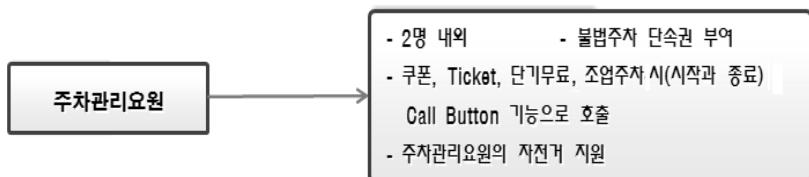


그림 3-22 주차관리요원의 활용

125

STEP 5. 개선단위지역(area)별 주차정비 프로그램 도출

연구진은 사례지역인 장위2동의 중심도로를 대상으로 개선단위지역을 5개소로 구분하였다. 이 중 A지역과 C지역을 사례로 개선단위지역 (area)별 주차정비 프로그램 도출과정을 소개한다.

1) A지역 주차정비 프로그램 도출사례

A지역은 그림 3-23에서 보는 바와 같이 중심가로의 동쪽 끝에 장위2동 주민센터가 위치하고, 균린생활시설이 다수 위치한 비교적 교통량이 많은 지역이다. 그림 3-24는 A지역의 건축물 용도, 나대지, 주차공급 면수 및 불법 주정차 면수 등을 도면화한 것이다. 이 지역은 불법주차가 많은데, 특히 이륜차와 조업을 위한 불법주차가 50%에 근접한다.



그림 3-23 장위2동 A지역의 현황

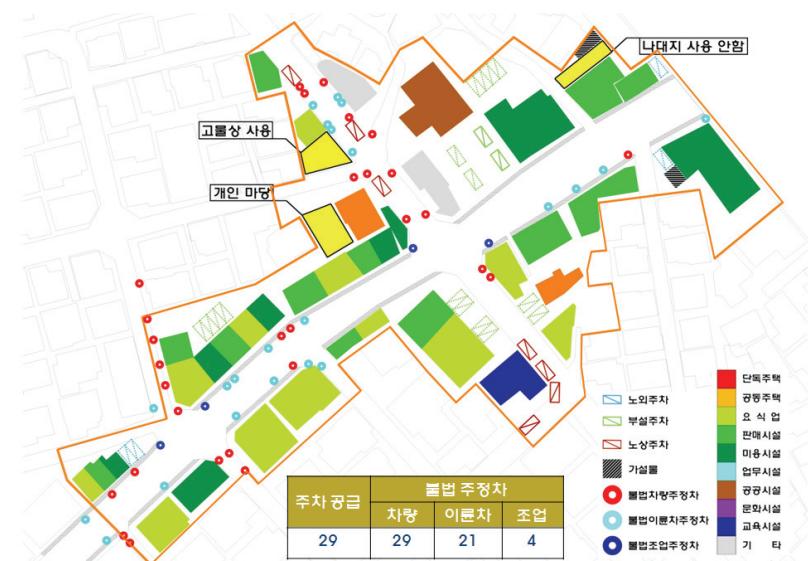


그림 3-24 장위2동 A지역의 주차공급 및 불법주정차 현황도

A지역의 실질적 주차공급 현황을 살펴보면 표 3-14와 같이 자주식 건축물 부설주차장이 62.1%로 과반수에 달하였고, 그다음으로 노상 거주차 우선주차장이 24.1%, 나대지 및 자투리땅이 13.8%를 차지하였다. 실질적 주차공급이란 앞에서도 언급하였듯이 건축물대장 상에는 인허가 당시의 주차면이 있는 것으로 되어 있더라도 실제 주차장으로 제 기능을 못하면 주차공급대수에서 제외한다는 개념이다. 또한 기계식 주차장도 설치는 되어 있으나 실제 사용을 하지 않으면 주차공급대수로 인정하지 않는 것이다.

표 3-14 장위2동 A지역의 실질적 주차공급 현황

주차유형 1	주차유형 2	공급대수(대)	공급비율(%)
노상	거주자우선주차장	7	24.1
노외	거주자우선주차장	0	0.0
	공영주차장	0	0.0
	민간주차장	0	0.0
	나대지 및 자투리땅	4	13.8
건축물부설	자주식	18	62.1
	기계식	0	0.0
공급 합계		29	100

A지역의 주차수요는 주차 원단위법에 의해 분석한 결과, 표 3-15에서 보는 바와 같이 근린시설이 82.0%로 대부분을 점유하였고, 그다음으로 단독주택이 12.4%를 차지하였다.

표 3-15 장위2동 A지역의 주차수요 현황

시설 용도	수요대수(대)	수요비율(%)
근린시설	73	82.0
단독주택	11	12.4
공동주택	0	0.0
위력시설	3	3.4
창고	0	0.0
자동차관련 시설	2	2.2
수요 합계	89	100

A지역의 주차수급 분석결과, 수요가 89대, 공급이 29대로 주차면이 턱 없이 부족한 것으로 나타났다.

하지만 현행 주차법상 시설면적당 주차수요를 추정하는 방법은 주차수요 특성이 제각각인 근린생활시설에 적용하기에는 한계가 있다. 따라서 주차수요 분석결과를 참고하면서 주차수요 특성과 주차이용 행태 분석 결과를 고려하도록 한다.

A지역의 주차수요 특성과 주차이용 행태분석을 통해 본 주차정비 기본 방향은 다음과 같다.

- 건축물 부설주차장 기능 활성화
- 방문자를 위한 단기 주차시스템 공급
- 불법 주차수요를 대체할 노외주차장의 확보
- 단기 조업주차 지원시스템의 공급

설정된 기본방향에 따른 A지역의 도출된 주차정비 프로그램을 그림 3-25에서 도식화하였다.

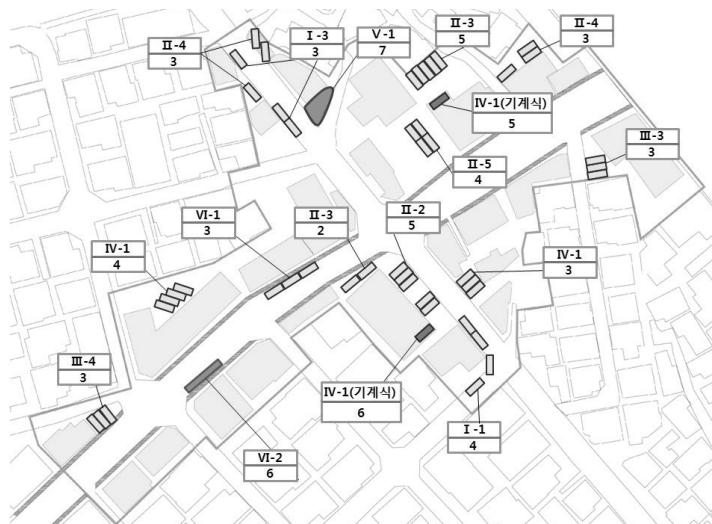


그림 3-25 장위2동 A지역의 주차정비 프로그램

실제 주차정비 프로그램을 통해 공급할 수 있는 유형별 공급규모는 표 3-16과 같다. 총 주차 공급대수는 기준의 29대에서 69대로 40대가 증가하였고, 이는 주차수요(89대)의 77.5%로 현저하게 주차 공급대수가 증가하였음을 알 수 있다.

표 3-16 장위2동 A지역의 주차정비 프로그램을 통한 주차공급대수

주차유형 1	주차유형 2	주차유형 3	시간	요금	Code	주차공급대수
일반주차	노상	Ticket	시간제	유료	I - 1	4
		쿠폰	시간제	무료 (가맹자가 가입)	I - 2	0
		단기주정차	30분 이내	무료	I - 3	3
		거주자 우선주차	월정	유료	I - 4	0
노외	거주자 우선주차	월정	유료	II - 1	0	
		월정	유료	II - 2	5	
		월정	유료	II - 3	7	
		월정	유료	II - 4	6	
	민간주차장 (신고)	공영(공공) 주차	시간제	유료	II - 5	4
		민간주차장 (신고)	월정	유료	III - 1	0
	Ticket	시간제, 일일제	유료	III - 2	0	
		Ticket	시간제	유료	III - 3	3
		쿠폰	시간제	무료 (가맹자가 가입)	III - 4	3
	건축물 부설주차	-	무료	IV - 1	18	
		시간제	유료	IV - 2	0	
	2륜차 주차	월정	유료	V - 1	7	
조업주차	노상	1톤 미만 화물차 주차	1시간 미만	무료	VI - 1	3
		2륜차 주차	1시간 미만	무료	VI - 2	6
합계						69

2) C지역 주차정비 프로그램 도출사례

C지역은 그림 3-26에서 보는 바와 같이 중심가로를 기준으로 북쪽으로는 비교적 규모가 큰 장위 전통시장이 위치하고 남쪽으로는 활발한 상행 위가 일어나는 상점가가 위치하고 있다. 특히 중심가로의 남쪽 도로구간

은 폭원이 넓고 자동차 및 보행 교통량 모두 많은 활기찬 생활공간으로 자리 잡고 있다. 장위 전통시장은 방문하는 수요도 많고 주변에 병원, 파출소, 은행을 비롯한 공공기관도 산재해 있어 방문자 수요가 많은 곳이다. 그림 3-27은 C지역의 건축물 용도, 나대지, 주차공급 면수 및 불법 주정차 면수 등을 도면화한 것이다.



그림 3-26 장위2동 C지역의 현황



그림 3-27 장위2동 C지역의 주차공급 및 불법주정차 현황도

C지역의 실질적 주차공급 현황을 살펴보면 표 3-17과 같이 자주식 건축물 부설주차장이 58.9%로 과반수에 달하였고, 그다음으로 노상 거주자우선주차장이 32.1%, 나대지 및 자투리땅이 8.9%를 차지하였다.

표 3-17 장위2동 C지역의 실질적 주차공급 현황

주차유형 1	주차유형 2	공급대수(대)	공급비율(%)
노외	거주자우선주차장	18	32.1
	거주자우선주차장	0	0.0
	공영주차장	0	0.0
	민간주차장	0	0.0
	나대지 및 자투리땅	5	8.9
건축물부설	자주식	33	58.9
	기계식	0	0.0
공급 합계		56	100

C지역의 주차수요는 주차 원단위법에 의해 분석한 결과, 표 3-18에서 보는 바와 같이 근린시설이 80.7%로 대부분을 점유하였고, 그다음으로 단독주택이 14.1%를 차지하였다.

표 3-18 장위2동 C지역의 주차수요 현황

시설 용도	수요대수(대)	수요비율(%)
근린시설	109	80.7
단독주택	19	14.1
공동주택	6	4.4
위락시설	0	0.0
창고	1	0.7
자동차관련 시설	0	0.0
수요 합계	135	100

C지역의 주차수급 분석결과, 수요가 135대, 공급이 56대로 주차면이 매우 부족한 것으로 파악되었다.

C지역의 주차수요 특성과 주차이용 행태분석을 통해 본 주차정비 기본 방향은 다음과 같다.

- 보행자몰 조성을 위해 남북쪽 도로 진입부에 유료주차장의 충분한 확보
- 재래시장 방문자를 위한 시간제 노외주차장 공급
- 요식업체 이용자를 위해 쿠폰주차 시스템의 확보
- 주변 건축물 부설주차장 기능 회복을 통한 노외주차장 확보

설정된 기본방향에 따른 A지역의 도출된 주차정비 프로그램을 그림 3-28에서 도식화하였다.

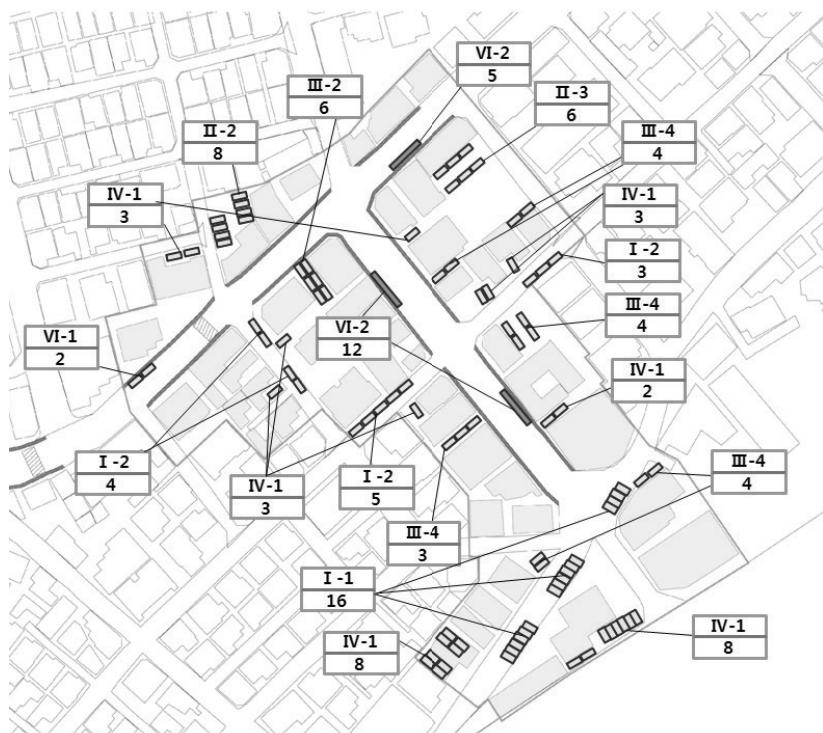


그림 3-28 장위2동 C지역의 주차정비 프로그램

실제 주차정비 프로그램을 통해 공급할 수 있는 유형별 공급규모는 표 3-19와 같다. 총 주차 공급대수는 기존의 56대에서 109대로 53대가 증가하였고, 이는 주차수요(135대)의 80.7%로 주차 공급대수가 크게 증가하였음을 알 수 있다.

표 3-19 장위2동 C지역의 주차정비 프로그램을 통한 주차공급대수

주차유형 1	주차유형 2	주차유형 3	시간	요금	Code	주차공급대수
일반주차	노상	Ticket	시간제	유료	I - 1	16
		쿠폰	시간제	무료 (가맹자가 가입)	I - 2	12
		단기주정차	30분 이내	무료	I - 3	0
		거주자 우선주차	월정	유료	I - 4	0
조업주차	노외	거주자 우선주차	월정	유료	II - 1	0
			월정	유료	II - 2	8
			월정	유료	II - 3	6
			월정	유료	II - 4	0
	노상	공영(공공) 주차	시간제	유료	II - 5	0
		민간주차장 (신고)	월정	유료	III - 1	0
			시간제, 일일제	유료	III - 2	6
		Ticket	시간제	유료	III - 3	0
		쿠폰	시간제	무료 (가맹자가 가입)	III - 4	15
		건축물 부설주차	-	무료	IV - 1	27
			시간제	유료	IV - 2	0
		2륜차 주차	월정	유료	V - 1	0
		1톤 미만 화물차 주차	1시간 미만	무료	VI - 1	2
		2륜차 주차	1시간 미만	무료	VI - 2	17
합계						109

후(後) 생활권 도로 및 건축물 전·후면부 개선전략

STEP 6. 중심가로의 생활권 교통개선사업 수준 결정

서울시 전역에 ‘생활권 계획’상 140여개 지역생활권이 확정될 예정이고, 1개의 지역생활권에 생활권 교통개선사업의 대상지역이 3~4개 선정된다고 할 때 500여개의 사업대상지역이 되고 중심가로 역시 500여개소에 이르게 된다.

자치구마다 도시 정비수준과 도시 개발의 시점이 달라 중심가로의 도시 정비실태는 매우 다양하다.

중심가로에서의 생활권 교통개선사업 수준 결정의 의미는 중심가로의 연도 정비수준에 부합되도록 교통개선사업의 질적 수준을 정함에 있다. 중심가로의 생활권 교통개선사업 수준은 크게 3가지 수준(level)으로 편의상 구분한다. 수준(level) 1은 저예산 정비로 거치식 화단 등에 의한 간단한 보차분리와 간이포장 수준을 말하고, 수준(level) 2는 과거 지구 교통개선사업에서 지구도로를 커뮤니티 도로정비 기법에 근거하여 정비한 수준을 의미한다. 즉 포장, 보차분리 이외에도 각종 교통규제 및 운영, 교통안전을 위한 지구도로 정비기법이 함께 적용된 수준이다. 수준(level) 3은 수준(level) 2에 연도에 인접한 건물과 생활권 중심가로를 일체적으로 함께 정비하는 수준을 뜻한다. 즉 도로와 건물을 테라스형의 데크로 정비하거나 건물 전면부를 도로와 일체적 사용이 가능하도록 정비하는 방법이다.

생활권 중심가로의 정비수준을 결정할 때 다음의 요소들을 참고할 수 있다.

- 중심가로의 유무
- 중심가로의 활력도
- 중심가로 주변 건물의 노후도

표 3-20은 성북구의 지역생활권 내 행정동별 생활권 교통개선사업 수준 결정 결과를 보여준 것이다.

표 3-20 중심가로의 생활권 교통개선사업 수준(성북구)

지역생활권	행정동	중심가로 유무	활력도	건물 노후도	Level
성북 생활권	성북동	×	-	-	-
	삼선동	○	△	△	2
	돈암제2동	○	△	○	2
동선 생활권	동선동	○	○	△	2
	안암동	○	○	○	3
	보문동	○	×	△	1
정릉 생활권	정릉제4동	○	○	○	3
	정릉제2동	○	△	×	1
	정릉제3동	○	×	×	1
	정릉제1동	○	×	△	1
월곡 생활권	월곡1동	○	×	×	1
	월곡2동	○	○	△	2
길음 생활권	종암동	○	×	△	1
	돈암제1동	×	-	-	-
	길음제1동	○	△	○	2
장위 생활권	길음제2동	×	-	-	-
	장위제1동	×	-	-	-
	장위제2동	○	△	△	2
	장위제3동	×	-	-	-
	석관동	○	×	△	1

그림 3-29~31은 정비 수준(level)별 중심가로 정비 이미지 사례를 제시한 것이다.



그림 3-29 생활권 교통개선사업 수준(level) 1

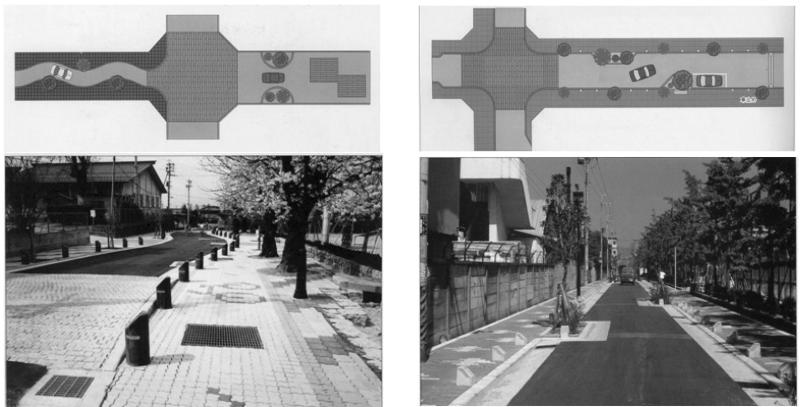


그림 3-30 생활권 교통개선사업 수준(level) 2



그림 3-31 생활권 교통개선사업 수준(level) 3

2.2 STEP 7. 주차와 중심가로의 일체 정비

생활권 교통개선사업 대상지에서 주차정비 프로그램이 확정되고 중심가로의 교통개선사업 수준이 결정되면 사업대상지의 중심가로를 근간으로 하여 사업대상지 내의 생활권 도로와 연도 건축물, 공공대지, 공원, 나대지 등을 일체적으로 포함한 교통개선사업 정비를 위한 설계가 이루어진다.

생활권 교통개선사업이 노상주차를 노외주차 및 건축물 부설주차로 전환하는 것에 큰 비중을 두고 있기 때문에 당연히 생활권 교통개선사업의 설계대상도 도로에 국한되지 않고 노외주차장, 건축물 부설주차장과 도로, 인접 나대지, 공원, 기타 공공대지와 도로가 일체적으로 정비되는 다

양한 설계에 의해 생활공간이 창출된다.

생활권 도로와 인접 생활공간의 일체적 정비는 위에서 언급한 것과 같이 수준별로 구분될 수 있고 이에 따른 정비기법이 조금씩 다르게 적용될 수 있는데, 그림 3-32~34는 생활권 교통개선사업 수준별 정비기법을 예시한 것이다.

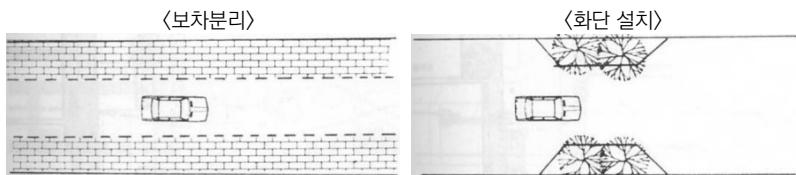


그림 3-32 생활권 교통개선사업 수준(level) 1의 정비기법

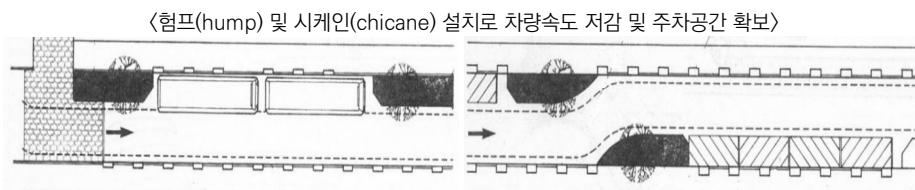


그림 3-33 생활권 교통개선사업 수준(level) 2의 정비기법



그림 3-34 생활권 교통개선사업 수준(level) 3의 정비기법

STEP 8. 개선 단위지역(area)별 건축/도로 일체형 주차장 정비안 도출

자연스럽게 각 개소의 생활공간 창출과 생활권 도로의 정비는 이 사업만의 독특한 정비방법으로 정립되고 지금까지와 또 다른 생활권 도로정비 방법으로 완성된다.

다음의 정비사례는 생활권 교통개선사업에서 생활권 이면도로, 공공용지, 나대지 등과 노외 및 부설 주차장을 일체적으로 정비하는 방법을 제시한 것이다.

정비사례 1 : 건축물 후면부에 위치한 건축물 부설주차장의 공동 진출입로 정비

대부분 근린생활 건축물은 토지이용 효과를 높이기 위해 도로 전면부에 건축물이 많이 접하고 건축물 후면에 주차장을 확보하도록 설계하는 것이 보편적이다.

이 경우 후면부 주차장 진출입로를 건축물 전면부에 확보하게 되는데, 이때 건축물 옆에 진출입로를 두는 방법과 건물 내에서 진출입로를 확보하는 방법의 두 가지로 나누어볼 수 있다.



그림 3-35 건축물 부설주차장에서 진출입로가 건축물 전면부에 위치한 경우

이 두가지 모두 보도를 통해 주차장을 진출입해야 하고, 부지규모가 작으면 회전반경 확보가 안 되어 건축 승인 뒤에는 사진 3-36과 같이 사용

하지 않고 방치되는 경우가 대부분이다.



그림 3-36 건축물 부설주차장을 방치한 경우

이렇게 사용되고 있지 않은 건축물 후면부의 자주식 부설주차장 이용을 정상화시키는 방법이 중요한데 건축물군의 형태나 인접 생활권 도로의 존재 유무에 따라 정비방법이 달라질 수 있다.

인접한 3~4개의 건축물 모두 후면부에 자주식 부설주차장을 방치하고 있고 후면부 주차장 뒤편에 차량 통행이 가능한 생활권 도로가 있다면 실제 정비방법으로서 후면부 주차장 진출입을 위한 공동 진출입로를 개설하는 방법이 고려될 수 있다.

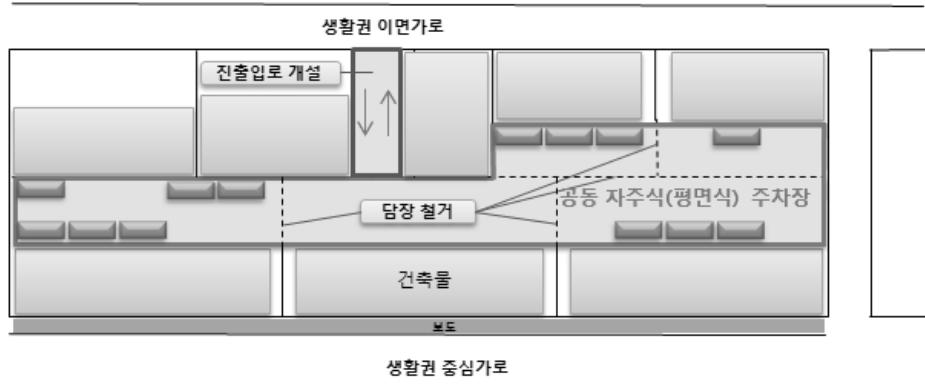


그림 3-37 건축물 부설주차장의 공동 진출입로 정비

232 정비사례 2 : 건축물 후면부에 위치한 건축물 부설주차장 등과 인접 생활권 이면도로를 통합한 개방형 자주식 주차장 정비

건축물 후면부 주차장 부지가 너무 작고 쓸모가 없는 경우가 많은데 이 경우 건축물 후면부 주차장에 인접하여 생활권 이면도로가 있다면 벽을 허물어 개방형 공동주차장으로 정비하는 방법이 고려될 수 있다.

이 방법은 좁은 건축물 부설주차장의 진출입 기능을 생활권 이면도로를 이용하여 하게 되므로 주차장 확보 시 그 효용성을 높일 수 있는 장점을 가지고 있다.

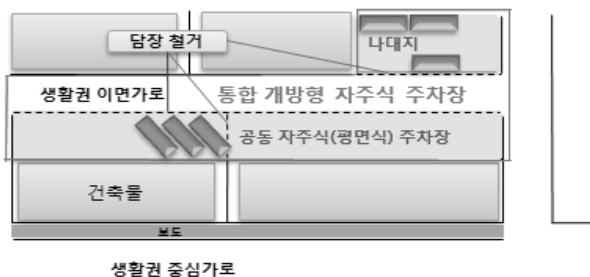


그림 3-38 통합 개방형 자주식 주차장 정비

233 정비사례 3 : 소규모 건축물 부설주차장의 담장을 허물어 진출입로를 공동 이용하고 부설주차장을 통합 관리·운영함으로써 주차장의 이용 회전율을 높이는 방법도 고려될 수 있다.



그림 3-39 담장을 허물어 진출입로를 공동 이용하는 통합 정비

IV 생활권 교통개선사업의 구현방안

- 1 거주자우선주차제도의 개편
- 2 자치구 주차관리계정의 적극적 활용
- 3 임대형 민간 노외주차장 등과 공영 노외주차장의 경제성 비교

IV 생활권 교통개선사업의 구현방안

생활권 교통개선사업은 2장에서 정의한 사업의 성격과 위상에서 알 수 있듯이 단순한 토목사업이 아니다.

이 연구에서 선결과제로 제시하고 있는 노상주차 및 불법주차의 수요를 노외주차로 전환시킨다는 것이 현재의 생활권 주차환경을 고려할 때 결코 쉬운 일은 아니다.

기존 거주자우선주차제를 이용하고 있는 주민들을 대상으로 집 앞에 주차하던 차량들을 인접 노외주차장으로 옮기도록 설득해야 하고 음식점, 가게 등도 손님의 주차불편을 감수해야 한다. 결국 이들을 움직이게 할 인센티브나 동기부여가 있어야 하고 지역 전체 차원의 공동체의식도 펼 수적이다.

자연스럽게 생활권 교통개선사업은 관의 주도로는 불가능하며 주민과 이해당사자(건축주, 세입자, 거주자우선주차제 이용주민 등), 공공기관, 자치구가 함께 개선체계를 구축해야 한다.

이러한 접근은 최근 도시정비분야의 트렌드로 마을만들기 사업이나 경관관리협정제도와 비슷한 맥락이다. 주민들의 합의가 없으면 사업추진 자체가 어렵기 때문에 주민합의를 이끌어내는 시스템이 필요하고 협의 도출에서는 당연히 채찍과 당근 역할을 하는 도구들이 필요하다.

이 장에서는 생활권 교통개선사업 구현을 위한 방법으로 3장에서 제시한 추진전략과 함께 병행해야 할 핵심사항으로 기존 거주자우선주차제의 개편방안과 주차법에서 주차환경개선을 위해 특별회계로 편성하는 주차장특별회계(서울시의 경우 주차관리계정)의 효율적 집행방안에 대해 제시한다.

이 외에도 앞서 언급하였듯이 주민 중심의 협의체가 다양한 형태로 필요하다. 마을만들기 등에서 주민과 함께 하는 사업추진방법은 이미 구체화

되어 있기 때문에 이 장에서는 구체적으로 언급하지 않는다.

1

거주자우선주차제도의 개편

1996년 폭발적으로 증가하는 주택가 자동차 주차수요에 대처하기 위해 한시적 성격으로 도입된 거주자우선주차제도는 2003년 시장방침으로 서울시 전 지역으로 손쉽게 확대되어 지금은 포화 안정된 상태에 있다. 하지만 거주자우선주차제도는 다음과 같은 문제점을 지니고 있다.

- 일부 주민이 생활권 도로를 개인 주차장으로 사용화(私用化)
- 너무 저렴한 월사용료로 인해 생활권 내 민간주차장사업의 진출 제지
- 합법적 노상주차로 인한 주변에서의 불법노상주차 만연
- 건축물 부설주차장 및 이미 보유하고 있는 노외주차장의 방치, 이용 외면
- 생활환경 악화 및 주차된 차량으로 인한 범죄, 어린이 교통사고 유발 등

생활권 교통개선사업 구현과정에서 노상주차를 노외주차로 전환시키는 중점사업으로 먼저 거주자우선주차제를 개편할 필요가 있다.

거주자우선주차제의 개선방향은 다음과 같다.

1) 노외 거주자우선주차제 공급의 활성화

- 노상주차 중심의 거주자우선주차제를 점진적으로 축소, 폐지하고 기존 노상주차수요를 인접한 지점에서 노외주차장으로 대체하는 거주자우선주차제를 확대해야 한다.
- 거주민의 주차장 임대업 활성화를 유도하고 공공기관, 공공건물, 나대지 등을 주차장으로 임차하여 공영 노외유료주차장을 확충하

고 이를 거주자우선주차제로 활용할 필요가 있다.

- 2) 건축물 부설주차장의 이용도 제고를 통한 여유 주차면의 활용
 - 인허가 당시 무리한 주차구획선 설정과 기계식 주차장 도입으로 실제로는 주차장 기능을 하기 어려운 주차면이 상당수 존재한다.
 - 진출입동선이 열악하고 주차방법도 어려워 건물소유자는 물론 방문자도 이용을 외면하고 상대적으로 편리한 노상주차나 불법주차를 선택한다.
 - 채찍(단속, 이행강제금 부과 등)과 당근(주차면 정비 보조금 지원, 임차 및 외부공개 유도 등)을 병행한 건축물 부설주차장의 기능 제고가 필요하다.
 - 기능 복원된 주차면의 일부를 거주자우선주차제로 활용해야 한다.
 - 주차장특별회계에서 건축물 부설주차장 기능제고를 위한 예산지원방안 강구도 필요하다.

- 3) 노상 거주자우선주차면의 탄력적 운영
 - 공동이용개념의 노상주차방식이 도입되어야 한다.
 - 근린생활시설에 입주한 2~3개 사무실이 공동으로 이용 가능한 노상주차구획선 운영을 공동(쿠폰주차)으로 활용할 필요가 있다.
 - 주차장 확보가 안된 요식업체가 공동으로 이용하는 노상, 노외 주차장을 운영해야 한다.
 - 주간방문자가 많은 지역의 거주자우선주차면을 외부방문자에게 유료노상주차장으로 개방해 운영해야 한다.
 - IT 기술과 주차관리원을 이용한 탄력적 운영 지원이 필요하다.
 - 일정구역을 전담하는 주차관리원을 배치하고 IT 기술을 접목한 주차면의 효율적 운영이 바람직하다.

- 4) 선별적, 점진적인 거주자우선주차제의 개선
- 노상주차를 점진적 축소, 폐지하고 노외주차장으로 대체할 때 대상도로 또는 지역을 공공성이 강하며 주민 및 외부방문자의 이용빈도가 높은 곳을 선별적으로 선정해야 한다.
 - 노외주차장의 신규 공급과 노상주차 폐지를 연계하여 생활권 주차개선을 추진하며, 이를 위해 도로구간 위주에서 탈피하여 개선 지역 중심의 면적 개선을 추구할 필요가 있다.
 - 거주자우선주차제의 요금체계를 점진적으로 개편하여 노상은 월 이용료를 인상하고 노외거주자우선주차제 이용요금은 노상요금의 60~70%선에서 책정하는 것이 바람직하다.

2

자치구 주차관리계정의 적극적 활용

2 1

자치구 주차관리계정 현황

주차장법에 따라 1992년부터 자치구는 주차장을 효율적으로 설치 및 관리·운영하기 위해 특별회계로 주차관리계정을 운영 중이다.

특별회계의 세입은 크게 공영주차장의 주차요금, 거주자우선주차제 월 이용료 수입, 주차위반 과태료 등으로 구성되고 세출은 공영주차장의 설치, 운영, 관리가 주가 되나 주차환경 개선에 필요한 사업이라면 제약이 없다.

자치구청장이 독립적으로 운영하는 특별회계임에도 불구하고 주차관리계정은 초창기부터 주차장부지 매입에 의한 주차장 건설에 치중하여 주차장 정비효과가 미흡하고 적정 사업부지가 없을 경우 예산집행률이 매우 낮고 차기연도로 이월되는 문제가 꾸준히 지적되어 오고 있는 상황이다.

서울시 25개 자치구의 최근 주차관리계정 사용내역을 보면 주차장 정비 확충이라는 본래의 특별회계로서의 취지보다 인건비, 부대사업비, 단속

및 관리비, 도시관리공단(또는 시설관리공단) 운영지원비 등 일반회계 성격으로 변질되고 있으며 일부 자치구는 일반회계로 전용하는 경우도 있다.

표 4-1 서초구청 주차관리계정 지출내역(2012년)

항목	세부항목	지출내역(원)	비율(%)
주차장 건설	주택가 공동주차장 건설 그린파킹 조성	27,646,372,530	75.9
주차시설 정비/관리	건축물 부설주차장 관리 공영주차장 시설물 관리 거주자우선주차 설치/관리	1,571,056,110	4.3
불법주정차차량 단속	불법주정차 단속 관리 건인보관소 운영/지원 단속 CCTV 설치/보수 위반과태료 징수관리 공익요원 관리	3,597,342,780	9.9
행정운영경비	인력운영비 기본경비	3,597,693,050	9.9
계		36,412,464,470	100

주 : 예비비 17,111,237,000원은 익년도 이월

자료 : 서초구청, 서초구청 홈페이지 결산현황, 2013년

표 4-2 주차관리계정에서의 도시관리공단 운영지원비 추세

(단위 : 천원)

도시관리공단	2008년	2009년	2010년	2011년	2012년
성동구	930,000	1,070,000	1,278,258	1,611,263	1,695,000
노원구	-	1,660,819	2,080,006	2,319,262	2,549,339
마포구	2,257,000	2,970,000	2,852,000	2,777,000	3,656,000

주 : 일부 자치구의 경우 시설관리공단임

자료 : 서울시 자치구, 서울시 자치구 내부자료, 2013년

22

자치구 주차관리 계정의 문제

221

주차장 확충 사업효과 저조

사업 초창기부터 주차관리계정을 토지 매입에 의한 공영주차장 건설에

집착하여 주차면 1대를 공급하는데 1억~1억 5천만원 규모의 예산이 소요되어 주차장 공급 효과가 극히 미미한 실정이다.

또한 좁은 부지에 무리한 지하주차장 건설로 주차장 정비보다 균린공원, 주민지원센터 등 선심성 부대사업으로 변질되는 경우도 있는 상황이다.

표 4-3 서울시 공영 노외주차장의 주차 1면당 개략 소요비용

종류	건설비	부지매입비	소요비용
지하식	5천만원	5천만원	10천만원
공장물식	3천만원	5천만원	8천만원
기계식	3천만원	5천만원	8천만원
지상 평면식	1천만원	5천만원	6천만원

2.2.2 주차장 정비사업 방법의 경직

‘서울특별시 교통사업 특별회계 설치조례’에서는 주차환경 개선에 필요한 사업이라면 예산을 사용할 수 있도록 하고 있음에도 예산의 50% 이상을 공영주차장 건설에 투입하고 그린파킹 사업(담장허물기) 등 기획성 주차장 정비사업은 미흡하고 활성화되지 못하고 있다.

서울시의 보조사업으로 그린파킹 사업 등 몇몇 주차장 정비사업이 추진되었으나 자치구 특성에 부합하는 자체 주차장 정비사업 유형 개발 노력이 없어 돌파구를 찾지 못하고 있는 상황이다.

2.2.3 주차관리계정과 연계된 종합적인 자치구 주차장 정비계획의 부재

토지 매입에 의한 공영주차장 건설에 주력하다 보니 예산집행률이 불안정하고 예비비 편성비율이 매우 높은 편이다.

‘주차장법’에 자치구청장은 주차장 수급실태를 조사하고 주차장 확보율이 일정비율 이하인 경우 주차환경개선지구로 지정 고시하여 주차환경 개선지구 지정·관리계획을 수립할 수 있도록 되어 있으나 주차관리계정과 연계된 종합적인 주차정비계획을 수립·운영하는 자치구는 없다.

민간분야에서의 주차관리계정 활용실적 전무

‘서울특별시 주차장 설치 및 관리조례’, ‘서울특별시교통사업특별회계 설치조례’ 및 ‘서울특별시 민영주차장 설치자금 융자규칙’에 주차관리 계정에서 민간 노외주차장 및 건축물부설주차장을 설치·운영하거나 관리에 필요한 비용을 보조 및 융자할 수 있도록 되어 있으나 지원 실적은 전무하다. 이는 민간사업자가 사업신청을 해야 익년도 예산에 반영하는 구조로 되어 있어 실질적인 지원이 안 되고 있는 것이다.

주차비용이 싸고 불법주차가 용이하다는 점을 고려하면 민간분야의 노외주차장사업 활성화를 위한 보다 강력한 지원이 필요하다.

주차관리계정 집행 다양화를 위한 주민밀착형 주차정비 노하우 부재

‘서울특별시교통사업특별회계설치조례’에도 특별회계 성격에 부합된 목적으로 예산을 집행할 수 있도록 개방하고 있음에도 불구하고 25개 자치구 집행내역이 대등소이하다.

자치구에서 직접 시행하는 공영주차장 건설사업에 집착하다 보니 민간분야 지원을 통한 다양한 신규사업 발굴 노력이 부족하여 주민밀착형 주차정비사업보다 대형 한건주의식 사업으로 변질되고 있는 것이 현실이다.

자치구 주차관리계정의 활용방안

공영주차장 건설비중을 축소하고 민간부문에서의 노외주차장 확충을 위한 보조·융자 비중 증대

주차장 공급 효율성이 극히 낮은 공영주차장 정비사업을 점진적으로 축소하고 민간분야에서의 노외주차장, 부설주차장 사업을 확대시킬 수 있도록 현실성 있는 보조·융자제도를 명확히 하고 활성화시켜야 한다.

또한 민간부문 주차정비 기능을 촉진시키기 위해 주차관리계정에서의

보조·용자 이외에 세제상의 특별조치는 물론 관련 사업 단위에서도 별도의 보조가 강구되어야 한다.

232 주차관리계정과 연계된 자치구 중기 종합주차정비계획의 수립·운영

주차관리계정의 문제는 예산의 규모나 자율성에 비해 비계획적이고 소극적인 예산 집행력에 있다. 이는 자치구에 구체적인 중기 주차정비계획이 수립되어 있지 않으며, 일괄성의 예산집행에 따른 것이다.

자치구 특성에 부합한 주차정비 프로그램을 다양하게 개발하고 예산세입에 근거한 연차별 중기 종합주차정비계획을 수립·운영함으로써 실효성 있는 생활권 주차정비와 주차관리계정을 연동화시켜야 한다.

233 주차장 확충이라는 직접적인 단일사업 목적보다는 생활권 교통개선 사업이나 마을만들기 등 포괄적이고 간접적인 사업으로 주차관리계정의 사용목적을 확대 적용

지금처럼 대형 공영주차장 건설사업이 특정지역에 수혜적으로 돌아가는 것을 지양하고 사업효과 범위가 넓고 일반성을 가지기 위해서는 마을 만들기 사업, 생활권 교통개선사업과 연계하여 주차관리계정을 집행하는 방안이 강구돼야 한다.

또한 이를 위해 시 또는 자치구 주차관리과의 단독 예산 집행보다는 교통기획 운영, 도시정비 분야와 연계된 사업모델을 개발하고 매칭펀드 개념으로 집행방법을 다각화해야 한다.

234 신규 주차장 건설보다는 기존 주차장의 활성화를 위해 주차관리계정을 인센티브로 활용

건축물 부설주차장으로 인가받고 이행을 안 하고 있는 주차장 기능을 회복시키기 위해서는 건축물 부설주차장 리모델링 비용 일부를 인센티브 성격으로 지원하는 것이 필요하다.

새롭게 회복된 주차기능의 일부를 공공에 임대하여 생활권 주차수급 프로그램의 추진동력으로 활용할 수 있다.

건축물 부설주차장으로 인가받고 이행을 안 하고 있는 주차장 기능을 회복시키기 위해 건축물 부설주차장 리모델링 비용을 보조하거나 민간 소유의 노외주차장 확충을 유도하고자 할 때 주차관리계정을 인센티브로 적극 활용함이 필요하다.

아울러 기존 주차장 기능 복원으로 확충된 노외주차장을 공공에서 민간으로 임대하고 임대비용 등을 주차관리계정에서 지원하도록 한다.

3. 임대형 민간 노외주차장 등과 공영 노외주차장의 경제성 비교

생활권 주차정비 프로그램에서 제시하고 있는 18개 주차유형 중 대부분은 주차 하드웨어 정비에 비용이 거의 들지 않는 주차안내와 주차관리요원 등의 소프트웨어 프로그램이다.

하지만 기존 민간소유 노외주차장과 건축물 부설주차장은 노외 거주자 우선주차면으로 공공이 임대하기 위해서는 소유자와 협정도 필요하고, 프로그램에 참여시킬 동기 부여 또한 필요하다.

이 연구에서는 민간소유 노외주차장과 건축물 부설주차장의 리모델링 비용을 자치구 주차관리계정에서 일정부분을 무상 보조하고 필요시 용자를 제안하고 있다. 따라서 두가지 유형의 주차정비 프로그램은 신규 공급 임대주차면을 확보하기 위해 초기투자비용이 필요하다.

표 4-4는 이 연구에서 제시하고 있는 민간소유 노외주차장과 건축물 부설주차장의 리모델링과 일정비율의 공공 임대를 고려한 정비비용을 나타낸 것이다.

표 4-4 민간 노외주차장 및 건축물 부설주차장의 정비비용

구분	리모델링 비용	임대비율	임대보조금 (20년 기준/1면)	신규 공급 임대주차면 단가(1면)
민간소유 노외주차장 리모델링	1식(공공임대 주차장 5면 기준) : 평균 1,500만원 1면당 300만원	30%	600만원	900만원
건축물 부설주차장 리모델링	1식(공공임대 주차장 5면 기준) : 평균 3,000만원 1면당 600만원	30%	600만원	1,200만원

표 4-5에서 보면 리모델링 초기비용과 20년 임대보조를 기준할 때 민간 소유 노외주차장 리모델링에 의한 신규 노외 거주자우선주차면 1면에 소요되는 비용은 900만원 정도이고 건축물 부설주차장 리모델링에 의한 신규 노외 거주자우선주차면 1면에 소요되는 비용은 1,200만원 정도이다. 이는 서울시가 서울시 주차관리계정과 자치구 주차관리계정을 통하여 주택가에서 주차정비 시책사업으로 추진한 담장허물기(그린파킹) 사업의 1면당 평균 주차정비 지원사업비인 700만원(성북구 기준, 강남구의 경우 800만원)의 129%, 171% 수준이다.

표 4-5 서울시 공영 노외주차장의 주차 1면당 개략 소요비용

구분	담장허물기 (그린파킹)사업	민간소유 노외주차장 리모델링	건축물 부설주차장 리모델링
금액	700만원	900만원	1,200만원
그린파킹사업 대비 금액비율	100%	129%	171%

아울러 기존 자치구의 주차관리계정을 통해 정비하는 대표적 노외주차장 정비유형인 공영 노외주차장의 주차 1면당 개략 소요비용과 비교하면 지하식 공영 노외주차장의 10% 내외이고, 공장물식 및 기계식 공영 노외주차장의 15% 이내이며, 지상 평면식 공영 노외주차장의 20% 이내이므로 민간 노외주차장 및 건축물 부설주차장의 리모델링에 의한 정

비가 타당함을 알 수 있다. 이러한 비용으로 신규 노외 임대주차장을 공급할 수 있다는 것은 같은 비용으로 공급을 5~10배 정도 더 할 수 있다는 의미가 되는 것이다. 이는 민간소유 대지를 활용함으로써 부지매입비가 필요하지 않기 때문이다.

표 4-6 공영 노외주차장과 민간 노외주차장 등의 리모델링 비용 비교

서울시 공영 노외주차장 1면당 소요비용	민간 노외주차장 리모델링 비용	건축물 부설주차장 리모델링 비용
지하식 10천만원(100%)	900만원(9%)	1,200만원(12%)
공장물식 8천만원(100%)	900만원(11%)	1,200만원(15%)
기계식 8천만원(100%)	900만원(11%)	1,200만원(15%)
지상 평면식 6천만원(100%)	900만원(15%)	1,200만원(20%)

V 결론 및 정책건의

- 1 결론
- 2 정책건의

V 결론 및 정책건의

1 결론

이 연구에서는 생활권 교통개선사업을 서울시가 체계적으로 추진하기 위한 틀을 구축하였다.

이 연구는 가칭 생활권 교통개선사업이라고 하는 서울시가 추진하고자 하는 사업을 대상으로 사업 추진을 위한 기본계획 수립의 성격이 있으나 실제로는 생활권 교통개선사업에 대한 개념이 추상적이고 전무한 상태에서 기본계획 성격보다 사업의 본질을 규명하고 사업을 효율적으로 추진하는 전략을 개발하는데 연구의 역량을 집중하였다.

이 연구에서 규명한 생활권 교통개선사업의 실체는 다음과 같다.

- 생활권 교통개선사업은 도로를 주대상으로 한 교통개선사업의 성격보다 주택가에 만연한 노상주차를 노외주차로 우선 전환시키는 것에서부터 시작되어야 한다.
- 1990년대 중반에 시도된 지구교통개선사업과 유럽, 일본에서 시행 중인 커뮤니티 교통개선사업 등과 같이 지구(block) 전체를 대상으로 하는 지구도로의 교통운영, 교통안전 개념의 교통개선사업은 현 시점에서는 불가능하고, 이 사업은 일부 선정된 도로구간을 대상으로 여타 도로, 지역으로는 점진적으로 확산되도록 추진돼야 한다.
- 생활권 교통개선사업은 생활권에서 교통기능 개선만을 위해 추진하기보다 노상주차가 원인이 되어 황폐화된 정주공간을 복원시킨다는 차원과 도시만들기의 차원에서 교통+건축+도시설계가 융합되는 형태로 추진되어야 한다.

- 생활권 교통개선사업의 주내용이 노외주차장 및 건축물 부설주차장의 확충에 있으나, 실제 생활권 내의 대부분을 차지하는 건축물 부설주차장은 민간 소유이다. 따라서 이 사업을 추진하기 위해서는 주민참여가 필수적인데, 주민의 합의를 도출하기 위해서는 주차관리계정에서 민간으로의 응자, 보조가 활성화되어야 하고, 도시관리공단 등 기존의 공공적 기능 역시 함께 가지고 가야 한다.

2

정책건의

- 생활권에서의 교통환경은 서울의 여타분야 정비수준에 비해 매우 열악하고 후진적이다. 주민이 소유한 자동차의 박차문제가 자가나 노외에서 해결이 안 되는 상태에서 생활권의 교통환경을 균원적으로 해결하기는 매우 어렵다.
- 생활권 주택가 도로에서의 노상주차 문제를 해결한다는 것은 매우 큰 의미가 있는 사안이다. 이를 위해 서울시는 보다 과감하고 획기적인 대응이 필요하다.
- ‘서울특별시 주차장 설치 및 관리조례’, ‘서울특별시 민영주차장 설치자금 용자규칙’ 및 ‘서울특별시 교통사업특별회계설치조례’ 등에 의해 지금도 활용 가능한 자치구 주차관리계정을 민간분야에 응자 및 보조형태로 적극 활용하여야 한다. 또한 자치구에서 보다 적극적으로 민간 노외주차장 정비를 활성화시킬 수 있도록 서울시도 자치구 주차관리계정에 신규 개발된 주차정비 사업 단위별로 매칭펀드를 서울시 주차관리계정에서 지원해야 한다.
- 생활권 교통개선사업이 성공하기 위해서는 융합적인 사업추진체계의 구축이 필수적이다. 지금까지 생활권 교통개선사업이라고 하면 서울시 교통운영과가 자치구 및 경찰과 함께하는 추진사업으로 되어 있다. 이 사업의 성격과 추진배경에서 볼 때 생활권에서의 정주환경 파괴라는 문

제의 발단은 무분별한 노상주차에 기인하고 있기 때문에 일단은 주차정책을 주관하는 주차관리부서도 함께 할 필요가 있다. 노상주차의 노외주차 전환과정에서는 건축물과 나대지, 공공대지 등이 통합적으로 대상이 되기 때문에 건축, 도시설계 분야 등에서의 정비도 중요하다. 따라서 생활권 교통개선사업의 관련 부서가 함께 하는 TFT(Task-Force-Team) 형태로 추진되어야 함이 필수적이다.

- 생활권 교통개선사업은 면적인 사업이나 사업대상지 전체를 개선사업 대상으로 하지는 않는다. 중심가로와 연계되는 일부구간을 개선사업 대상으로 하지만 기존에 스쿨존(School Zone), 실버존(Silver Zone), 아마존 등 유관 개선사업 대상지가 있을 경우에는 이들 지역과 전략적인 연계방안을 모색할 필요가 있다.
- 생활권 교통개선사업을 서울시 전 지역에서 동시에 추진한다는 것은 불가능하다. 우선적으로 추진되어야 할 곳은 생활권 도로에서 주차문제가 심각한 곳이고 이들 대부분은 도시재정비가 늦어지고 있는 강북의 뉴타운 지정지역들이다.
- 뉴타운사업이 답보상태에 빠진 현 상황에서 주민합의에 의해 뉴타운 지정이 철회된 지역을 생활권 교통개선사업의 우선사업 대상으로 선정함으로써, 생활권 교통개선사업이 뉴타운 출구전략으로 추진될 것을 건의 한다.

참고문헌

참고문헌

- 국토해양부·한국교통연구원, 2006, 「주차원단위 수요분석 등 연구」.
- 양재섭, 2013, 「주민참여형 생활권 중심의 도시계획 실현방안 연구 및 시범계획 수립」, 서울연구원.
- 이창, 2012, 「서울시 기존 주차공간의 효율적 이용방안 연구」, 서울연구원.
- 여혜진·임희지·맹다미, 2009, 「도시 준공공공간의 보행활성화 방안」, 서울시정개발연구원.
- 이주일, 2008, 「주민자율형 소규모 시가지정비수법 도입방안」, 서울시정개발연구원.
- 목정훈, 2006, 「주거지 환경개선을 위한 마을만들기 활성화방안 연구」, 서울시정개발연구원.
- 이광훈·권역덕, 2005, 「재개발·재건축 지역에서의 도로체계 및 교통개선 방안」, 서울시정개발연구원.

http://stat.seoul.go.kr/	서울통계
http://www.kosis.kr/	국가통계포털
http://www.kostat.go.kr/	통계청
http://www.moleg.go.kr/	법제처
http://legal.seoul.go.kr/	서울특별시 법무행정 서비스
http://www.seoul.go.kr/	서울시청
http://www.gangnam.go.kr/	강남구청
http://www.seocho.go.kr/	서초구청
http://www.sd.go.kr	성동구청
http://www.nowon.kr/	노원구청
http://www.mapo.go.kr/	마포구청
http://www.seongbuk.go.kr/	성북구청

부 록

자치구 관할 생활권 주차운영 실태조사 양식

자치구 관할 생활권 주차운영 실태조사 양식

안녕하십니까?

저희 서울연구원은 서울특별시 산하의 지방자치단체 출연 연구원으로서, 거대 도시화에 따른 도시문제와 서울특별시 행정에 필요한 제반 정책과제를 체계적으로 조사·연구하는 역할을 수행하고 있습니다.

다음의 내용은 서울특별시에서 추진하고 있는 “서울시 생활권 교통개선사업”의 주요 핵심정책 사항인 생활권역의 주차운영 개선과 관련하여 귀 자치구 및 도시(시설)관리공단의 주차 담당자 여러분께 관련조사를 실시하고자 합니다.

본 조사지 파일은 sdi.webhard.co.kr(ID: wshong, PW: 1234!@##\$)에서 다운받으시면 됩니다. 그리고 실태조사 답변은 다운받은 파일에 작성하시어 8월 30일까지 이메일(wshong@si.re.kr)로 보내주시면 감사하겠습니다.

본 조사와 관련되어 의문사항이 있으시면 아래로 연락해 주시기 바랍니다.

* 이광훈 선임연구위원 Tel : 02-2149-1091, e-mail : kwlee@si.re.kr

* 홍우식 연구원 Tel : 02-2149-1166, e-mail : wshong@si.re.kr

담당자분의 소속기관/성함/직책/연락처/이메일을 기재해 주시기 바랍니다.

이 연구결과는 “서울시 생활권 교통개선사업” 및 귀 자치구의 주차운영 관리에서도 개선효과가 클 것으로 기대되는바, 질의사항에 대해서 구체적으로 답변해주시면 감사하겠습니다.

2013. 08.

서울연구원

1. 귀 자치구에서 거주자우선주차제에서의 자격 갱신방법은 무엇입니까?

예) 거의 갱신 안 됨(요금 선납으로 자동 연장), 기간 만료 시 추첨에 의한 재배정, 기타

2. 거주자우선주차면의 신규 설치는 어떠한 경우 어떠한 절차로 진행 됩니까?

예) 유형 : 민원, 인근 주택 등의 건축, 기타
절차 : 조정위원회, 내부 결정 등

3. 기존 거주자우선주차면의 삭제는 어떠한 경우 어떠한 절차로 진행 됩니까?

예) 유형 : 민원, 인근 주택 등의 건축, 기타
절차 : 조정위원회, 내부 결정 등

4. 귀 자치구의 생활지역 도로에 노상주차 구획선이 없거나, 신설을 안 하는 곳이 있으면 그러한 곳은 어떤 지역입니까?

예) 중심도로 등

5. 귀 자치구의 주차사업 중 신규 주차공급 정책방향에 대하여 말씀해 주십시오.

예) 노상주차의 증설, 노외 혹은 공영주차장의 증설 등

6. 이미 분양된 거주자우선주차면을 주차수요가 많은 곳에서 효율적으로 운영하는 방법을 시행하고 있다면 기재하여 주십시오.

7. 담당자로서 주차수요가 많은 지역에 거주자우선주차면을 효율적

으로 운영할 수 있는 아이디어가 있으시면 기재하여 주십시오.

8. 과거 5년간(2008~2012년) 주차장특별회계의 집행현황에 대하여 작성해 주십시오.

	2008년	2009년	2010년	2011년	2012년
항목 1					
항목 2					
항목 3					
항목 4					

※ 집행 세부항목별로 금액을 작성해주시기 바랍니다.

9. 과거 5년간(2008~2012년) 그린파킹의 추진실적에 대하여 작성해 주십시오.

	2008년	2009년	2010년	2011년	2012년
주차면수(면)					
생활도로(m)					
소요금액(원)					

10. 끝으로 귀 자치구에서 주차관리 운영 시스템 중 특이한 제도나 운영방법이 있으면 소개하여 주십시오.

Abstract

Abstract

A Study on the Implementation of Transportation Improvement Projects for Neighbourhood Units in Seoul

Kwanghoon Lee · Woosik Hong

There are not enough parking areas in neighbourhood units of residential areas formed before Implementation of Land Readjustment Projects in Seoul. So most of parking lots in these neighbourhood units are on streets. Street parking deteriorates functions of street and living space.

The purpose of this study is as follows.

Firstly, the meaning of Transportation Improvement for Neighbourhood Units will be examined in order to set up the fundamental concept of it.

Second is development of major strategies for safe and pleasant transportation environment in neighbourhood units.

Third is establishment of propulsion procedure and implementation plan of Transportation Improvement Projects for Neighbourhood Units.

This study examines a way to change parking system from street parking and illegal parking to off-street parking.

Moreover, the system integrated with building and street space reserved by changing from street parking and illegal parking to off-street parking is established.

The conclusions of this study are as follows.

The first consideration should be the process of switching from street parking system in residential areas to off-street parking system.

Transportation Improvement Projects for Neighbourhood Units should be

integrated with transportation, architecture and urban design instead of the improvement of transportation function.

Resident participation is essential. In order to get agreement process, loan and subsidy should be invigorated from Special Account of Parking.

The integrated system for the project is indispensable to accomplish Transportation Improvement Projects for Neighbourhood Units.

It would be an alternative for Newtown at a standstill that the district retracted from Newtown as a site is selected.

Table of Contents

- Chp. 1 Introduction**
 - 1 Background and Purpose of the Study
 - 2 Definition of Research Area
 - 3 Main Contents and Research Methods
- Chp. 2 Major Characteristics of Transportation Improvement Projects for Neighbourhood Units**
 - 1 Residents' Perceptions of Transportation Improvement for Neighbourhood Units
 - 2 Major Characteristics of Transportation Improvement Projects for Neighbourhood Units
- Chp. 3 Promotive Strategies of Transportation Improvement Projects for Neighbourhood Units**
 - 1 Promotive Strategies for Off-street Parking
 - 2 Integrated Transportation Improvement Strategies for Streets and Buildings in Neighbourhood Units
- Chp. 4 Implementation of Transportation Improvement Projects for Neighbourhood Units**
 - 1 Reorganization of Residential Parking Permit Program
 - 2 Active Utilization of Special Account of Parking
 - 3 Economical Efficiency Comparison of Off-street Parking Lots
- Chp. 5 Conclusions and Policy Recommendation**
 - 1 Conclusions
 - 2 Policy Recommendation

서울연 2013-PR-17

서울시 생활권 교통개선사업 추진방안

발행인 이창현

발행일 2013년 11월 30일

발행처 서울연구원

137-071

서울특별시 서초구 남부순환로 340길 57

전화 (02)2149-1234 팩스 (02)2149-1319

값 8,000원 ISBN 978-89-8052-576-8 93300

본 출판물의 판권은 서울연구원에 속합니다.