

서울시 주거지역 주차환경개선지구 관리방안

- | | |
|-----------------------|------------------|
| 1. 주차환경개선지구 관리의 필요성 | 4. 주차환경개선지구 지정방안 |
| 2. 서울시 주거지역 주차수급 현황 | 5. 주차환경개선지구 관리방안 |
| 3. 주거지역 주차환경개선지구 관리체계 | |

1. 주차환경개선지구 관리의 필요성

- 심각한 주거지역 주차난
 - 소득수준의 향상에 따라 자동차 보급이 급격히 증가하였으나 지역별로 주차장 공급이 뒤따르지 못해 주거지역 주차난이 극심한 지역이 많음.
 - 서울시는 이면도로 정비, 거주자 우선주차제, 주차문화 시범지구사업, 내집주차장 갖기 등 다양한 정책과 방안을 통해 주차공간을 확보하고 있지만 아직도 주차공간은 절대적으로 부족한 상태임.
- 효율적인 주차공급 정책 필요
 - 주차정책 방향이 공급중심의 확대지향에서 수요관리중심의 규제 패러다임으로 전환되는 가운데 일부 도심이나 상업지역을 중심으로 주차상한제를 적용하는 등 주차수요관리(억제) 정책이 시도되고 있음.
 - 그러나 주거지역에서의 주차형태가 보유목적의 주차(駐車)나 박차(泊車)라는 것을 고려한다면 아직까지도 주차공급정책은 필요한 실정임.
- 주차장법 개정을 통한 주차환경개선지구 지정 및 관리의 제도화
 - 정부차원에서는 2004년 7월 1일부터 주차장법 제4조를 신설하여 시장·군수 또는 구청장은 해당지역의 주차장확보율이 일정비율 이하인 경우에 주차환경개선지구로 지정·관리할 수 있도록 하고 있음.
 - 이는 주거지역에서의 주차관리에 대한 법적 책임을 구체화함으로써 주거지역 주차문제를 집중적으로 관리하고자 하는 것임.

2. 서울시 주거지역 주차수급 현황

○ 주차수요 현황

- 주거지역 주차수요는 주간보다 야간이 중심이 되는데, 야간의 주차수요는 일부 방문자차량을 제외하면 거주자차량의 박차가 대부분이므로 승용차등록대수와 상관관계가 높게 나타남.
- 서울시의 주거지역 주차수요를 승용차등록대수로 파악해 보면 <표 1>과 같은데, 2004년 기준으로 자가용승용차는 2,055,031대이고 세대당승용차대수는 0.57대이며, 세대당 주차면수는 0.47면으로 수요와 공급의 차가 294,961면으로 조사되었음.

<표 1> 서울시 자치구별 인구, 세대, 승용차등록대수 구성 및 비율

	인구	세대	승용대수	인구당 승용차 비율	세대당 승용차 비율		인구	세대	승용대수	인구당 승용차 비율	세대당 승용차 비율
서울시	10,308,138	3,780,305	2,055,031	0.21	0.57	서대문	357,715	136,146	62,101	0.18	0.48
종로	177,061	70,408	40,804	0.29	0.72	마포	389,299	153,994	76,403	0.21	0.52
중	136,356	54,419	36,572	0.28	0.70	양천	500,056	169,326	102,599	0.21	0.63
용산	239,152	94,788	54,797	0.23	0.59	강서	547,581	193,973	108,135	0.21	0.60
성동	344,940	128,964	62,822	0.19	0.51	구로	426,623	150,568	81,391	0.21	0.60
광진	383,856	145,430	68,209	0.18	0.48	금천	266,279	96,632	47,087	0.19	0.51
동대문	384,700	148,168	61,158	0.17	0.43	영등포	416,768	154,167	94,878	0.24	0.64
중랑	434,617	158,283	68,043	0.17	0.46	동작	417,249	154,625	74,093	0.18	0.49
성북	456,770	169,704	73,042	0.17	0.45	관악	537,177	214,261	86,297	0.17	0.42
강북	361,171	131,995	51,918	0.15	0.41	서초	410,757	148,608	126,437	0.32	0.87
도봉	384,283	131,129	67,912	0.19	0.56	강남	543,491	201,571	180,971	0.35	0.93
노원	628,984	212,531	116,384	0.20	0.58	송파	610,056	216,434	140,086	0.24	0.67
은평	479,960	177,305	79,523	0.17	0.47	강동	473,237	166,876	93,369	0.21	0.59

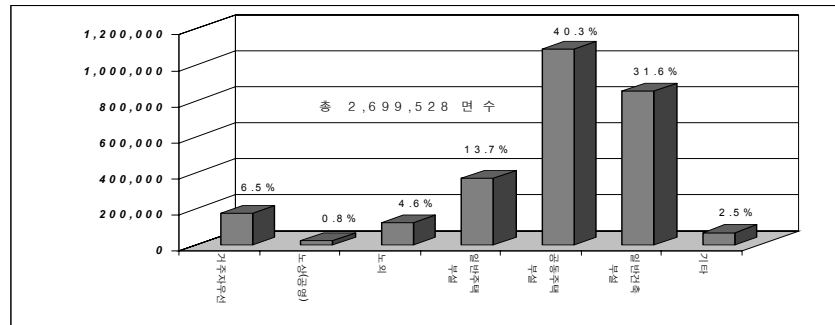
출처: 서울시 교통국 홈페이지

주) 인구 및 세대 자료는 2004년 4/4 분기, 승용차등록대수는 2004년 12월 31일 기준

○ 주차공급 현황

- 전체 주차시설은 2004년 기준으로 2,699,528면이며 거주자우선주차공간은 6.48%인 174,805면임((그림 1) 참조).

- 연도별 추이를 보면 부설주차장의 증가가 두드러지는데, 2003년에는 2,244,868면이었던 것이 2004년에는 2,312,538면으로 약 13만면 늘어났음(<표 2> 참조).



[그림 1] 서울시 주차시설 현황 (2004.12.31. 현재)

<표 2> 연도별 서울시 주차면수 변화 (연말기준)

(단위: 면)

구분	계	노상주차장	노외주차장	부설주차장	거주자우선주차
1996	1,214,631	26,491	75,852	1,112,288	-
1997	1,449,016	25,136	82,498	1,341,382	-
1998	1,649,227	26,296	93,751	1,378,938	150,242
1999	1,744,779	30,319	92,877	1,458,030	163,553
2000	1,825,516	44,550	97,937	1,516,048	166,981
2001	2,132,633	29,333	103,173	1,794,807	205,320
2002	2,333,470	28,661	117,453	2,001,604	185,752
2003	2,568,838	21,537	119,553	2,244,868	182,880
2004	2,631,460	21,227	122,890	2,312,538	174,805

출처: 서울시 주차계획과

주) 기타의 주차장은 연도별 자료가 없어 제외하였음.

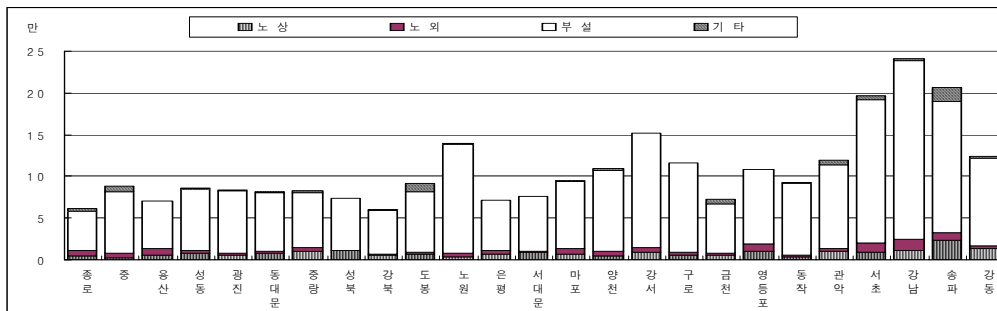
○ 주차장확보율 실태

- 주차장확보율은 수요대비 공급의 비율로 수요와 공급을 어떻게 산정하느냐에 따라 차이가 발생함.
- 크게 주거지역과 비주거지역으로 나누어 볼 때, 주거지역에 대해서는 일차적으로 야간 박차를 고려하여 자가용승용차 등록대수를 파악하고 방문차량 및 해당 주거차량을 제외한 불법주차 차량을 조사함으로써 보다 정확한 주차수요를 산정할 수 있음.
- 2004년 기준으로 서울시 주거지역 평균 주차장확보율은 85.6%이며, 자치구별로 50.9%에서 107.9% 사이에서 많은 편차를 보이고 있음(<표 3>, (그림 2) 참조).

<표 3> 서울시 자치구별 주차장확보율 (2004년 12월 31일 현재)

	전 체			주거지역			
	차량등록대수	주차면수	확보율	자가용	주차면수	부족분	확보율
서울시	2,779,841	2,631,460	94.7%	2,055,031	1,760,070	294,961	85.6%
종로	64,034	57,504	89.8%	40,804	20,780	20,024	50.9%
중	50,947	81,928	160.8%	36,572	24,217	12,355	66.2%
용산	71,279	69,960	98.1%	54,797	41,617	13,180	75.9%
성동	86,244	85,060	98.6%	62,822	53,326	9,496	84.9%
광진	91,401	82,531	90.3%	68,209	50,419	17,790	73.9%
동대문	86,754	80,762	93.1%	61,158	57,290	3,868	93.7%
중랑	100,876	80,349	79.7%	68,043	65,926	2,117	96.9%
성북	98,864	73,869	74.7%	73,042	54,674	18,368	74.9%
강북	73,459	59,686	81.3%	51,918	42,084	9,834	81.1%
도봉	93,386	81,156	86.9%	67,912	67,558	354	99.5%
노원	151,948	137,843	90.7%	116,384	113,604	2,780	97.6%
은평	109,338	71,894	65.8%	79,523	52,101	27,422	65.5%
서대문	82,995	75,453	90.9%	62,101	61,909	192	99.7%
마포	104,168	93,888	90.1%	76,403	55,389	21,014	72.5%
양천	136,190	107,027	78.6%	102,599	77,065	25,534	75.1%
강서	150,614	151,920	100.9%	108,135	99,028	9,107	91.6%
구로	118,894	116,009	97.6%	81,391	74,691	6,700	91.8%
금천	70,212	66,528	94.8%	47,087	34,623	12,464	73.5%
영등포	131,235	108,704	82.8%	94,878	84,395	10,483	89.0%
동작	93,924	92,861	98.9%	74,093	61,377	12,716	82.8%
관악	115,437	114,118	98.9%	86,297	85,059	1,238	98.6%
서초	160,932	192,412	119.6%	126,437	102,164	24,273	80.8%
강남	221,950	239,080	107.7%	180,971	140,885	40,086	77.8%
송파	186,605	190,232	101.9%	140,086	151,151	11,065	107.9%
강동	128,155	121,686	95.0%	93,369	88,738	4,631	95.0%

출처: 서울시 주차계획과



[그림 2] 서울시 자치구별 주차시설 현황 (2004년 12월 31일 현재)

3. 주거지역 주차환경개선지구 관리체계

○ 주차환경개선지구 관리프로세스

- 일정수준의 주차장확보율을 달성하지 못한 주거지역에서 해당지역의 주차환경을 개선하기 위해서는 주차환경개선지구 지정뿐만 아니라, 지속적으로 관리가 가능하도록 관리 프로세스를 설정할 필요가 있는데, 이러한 주차환경개선지구 관리 프로세스를 그림으로 나타낸 것이 (그림 3)임.



[그림 3] 주차환경개선지구 관리프로세스

○ 주차수급 실태조사 및 주차환경 분석

- 주차문제를 해결하는 첫 단계는 수급실태를 정확하게 파악하는 것이고, 주차수급실태에 영향을 미치는 요인들을 파악하기 위해서는 주차환경분석이 필요함.
- 주거지역의 주차수급실태 파악에서 주차수요는 거주자의 승용차등록대수로 파악하기도 하고 거주자의 등록차량 주차, 방문차량 주차 그리고 차고지증명에 대한 법적 의무가 있는 차량의 합법적 주차나 불법적 주차 모두를 수요로 보기도 함.
- 주차공급은 주차장종류별 면수로 파악하며 이와 함께 주차장형태, 주차요금, 운영 및 관리주체, 개방여부 및 개방시간, 주차장위치, 건축물 주용도와 부속용도 등에 대해 조사함.
- 주차환경분석에서는 일반현황(행정구역, 인구, 세대, 면적 등), 지역주민의 경제력(소득 등), 지형 및 토지이용 현황(토지의 용도, 지형 등), 주변도로여건(도로의 공급 등), 주거환경(주거밀도, 주택의 종류, 건물의 연면적, 건축물 노후도 등), 주차행태, 관련 제도 및 계획(주차장법, 주차관련조례, 주차정책, 상위계획, 관련계획, 주차단속 등)등 주차수급에 영향을 미치는 요인들에 대해 면밀히 조사·분석함.

- 주차환경개선지구 관리의 필요성 검토
 - 주차수급실태가 파악되면, 조례에 의해 주차장확보율이 일정기준이하인 지역에 대해 주차환경개선지구로 지정 가능한데, 자치구마다 지구를 지정하는 기준이 다를 수 있으므로 주차환경개선지구 지정의 근거를 제시하고 관리목적을 명확히 함.
- 주차환경개선지구 관리목표 설정
 - 주차난이 심각한 구역에 대해 주차환경개선지구 관리의 필요성이 제기되면 관리목표를 설정함. 관리목표는 주차장확보율 하나만으로 설정하거나 또는 다른 기준을 포함하여 설정할 수도 있음. 관리목표는 연차별계획과 병행하여 설정되어야 함.
- 주차환경개선지구 지정
 - 관리목표가 설정되면 주차환경개선지구를 지정하는 단계에 이르는데, 지정지표, 지정규모, 지정지구의 수 등을 종합적으로 고려하여 지정해야 함.
- 주차환경개선지구 관리전략 및 실행계획 설정
 - 주차환경개선지구가 지정되면 이를 효과적으로 관리하는 전략이 필요함. 관리전략은 주차문제를 총체적으로 분석하여 해결할 수 있는 방안을 제시하는 것이며, 관리전략이 설정되면 이를 실행하기 위한 계획을 수립해야 함.
- 주차환경개선지구 관리계획 실행 및 모니터링
 - 지정된 구역에 대해 관리목표가 달성될 수 있도록 효율적이며 효과적인 관리방안을 적용하고, 이를 지속적으로 모니터링해야 함. 모니터링의 내용으로는 주차수요 특성변화, 주차공급증감구역 확인, 주차환경개선비율 확인, 주민인식변화 등임.
- 평가 및 피드백
 - 주차환경개선지구에 대한 관리 모니터링이 이루어지면 다음으로 평가가 이루어져야 함.
 - 주차환경개선지구 지정에 따른 관리목표가 달성되었는지를 검토하고, 이에 따라 해당지역의 주차환경이 개선되었는지를 파악하며, 해당지역을 계속적으로 주차환경개선지구로 유지해야 하는지를 평가해야 함.
 - 관리목표가 충분히 달성되지 못한 경우에는 해당지역에 대한 주차환경의 재검토와 분석을 통해 관리목표를 재수정하거나 그 원인을 분석하여 피드백함으로써 관리목표가 달성되도록 실행방안을 새롭게 수립해야 함.

○ 주차환경개선지구의 해제 및 사후관리

- 일련의 과정을 통해 주차환경개선지구의 관리목표가 충분히 달성되면 해당지역의 주차환경개선지구 지정을 해제함.

4. 주차환경개선지구 지정방안

○ 지정기준을 위한 지표선정

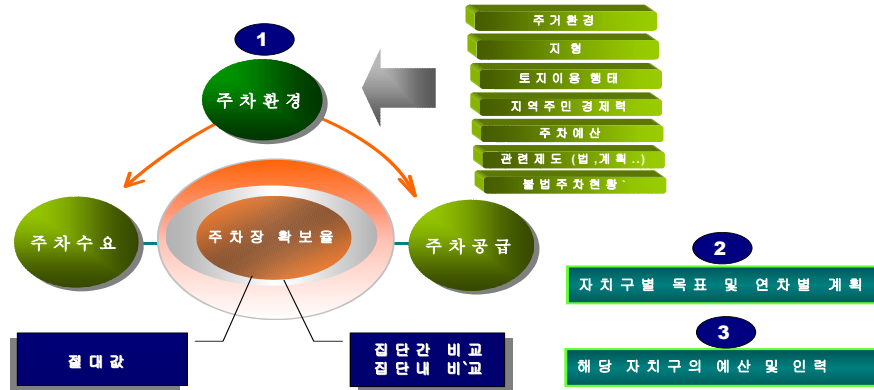
- 주차환경개선지구를 설정할 때 주차장확보율 등의 주차수급실태뿐만 아니라 주거환경, 지형, 토지이용행태, 지역주민경제력, 노상불법주차지수 등의 주차환경을 고려하고 이와 함께 자치구의 목표 및 연차별계획과 가용 예산 및 인력을 종합적으로 고려해야 함.
- (그림 4)는 주차환경개선지구 지정을 위한 지표선정 방법을 나타낸 것임.
- 현재 주차난심각도 지표로서 가장 널리 활용되고 있는 주차장확보율이 주차수급현황을 나타내는 중요한 지표이지만, 실제적으로 주차관리를 담당하는 주체인 자치구가 체계적이고 종합적으로 주차관리를 하도록 자치구 전체에 동일하게 적용할 기준지표가 필요한데, 이러한 것으로는 주차장활용률¹⁾과 노상주차지수²⁾가 있음.

1) 주차장활용률은 주차공간이 활용되는 정도를 나타내는 개념적 명칭임. 주차장 한면이 일정시간동안 한번만 사용된다는 가정 하에 일정구역의 주차장이 얼마나 사용되었는지를 나타내는 지표가 주차장이용률이며, 주차장 한면이 일정시간동안 여러번 사용된다는 가정에 맞춰 정도 출입이 되었는가를 나타내는 지표가 주차회전률임. 주차장이용률은 주거지역에서의 주차장 활용률로 사용하는 데 적합한 반면, 주차회전률은 상업지역에서의 주차장활용률을 나타내는 데 적합함.
(주차장이용률 = 어느 지점에서 주차된 차량의 총수 / 총 주차면수)
(주차회전률 = t시간대 주차차량수 / (총 주차면수 × 조사시간))

2) 노상주차지수란 주차난이 현상으로 나타나는 공간이 노상이라는 것을 주지하고 노상에서의 주차상황을 나타내기 위한 지표이며, 합법노상주차지수와 불법노상주차지수로 구분함.

$$\text{노상주차지수} = TR'_{ab} = \text{legal}TR'_{ab} + \text{illegal}TR'_{ab}$$

TR'_{ab} 는 시작지점 a 에서 끝지점 b 인 l 노상구간에서의 주차회전율이고, $\text{legal}TR'_{ab}$ 는 합법적 주차부분이며, $\text{illegal}TR'_{ab}$ 는 불법적 주차부분임. 이는 l 구간의 노상주차차량의 수를 l 구간의 면적으로 나누어 줄 것인지 또는 l 구간을 포함하는 구역전체의 면적으로 나누어 줄 것인지에 따라 다른 지표의 값을 가짐.



[그림 4] 지표선정 방법

○ 지정구역의 적정규모 설정을 위한 블록지정과 지구수 결정

- 지정구역의 적정규모 설정을 위해서는 조사블록, 분석블록, 지정블록의 개념 정립이 필요함.
- 조사블록: 주차관리를 위해 필요한 기초자료들이 지번별/필지별로 구축되어 있고, 이미 구축된 블록들이 일정기간 효율적 관리를 할 수 있는 경우가 아니라면, 조사를 위해 구축된 블록을 분석 및 주차환경개선지구 지정을 위해 사용하는 것은 효과적이지 못함. 조사블록별로 기초자료들이 집계되어 확정된다면 자료를 유동적으로 사용할 수 없기 때문에 분석시에도 그대로 사용할 가치가 없게 됨.
- 분석블록: 분석을 위한 블록설정시는 블록내부의 동질성 여부, 블록간 동질성이 있다 해도 실질적 경계가 되는 도로나 여타 구조물 등의 지형 또는 토지이용행태가 상이한지의 여부를 고려해야 함. 주차장법 시행규칙 제1조의 2(실태조사방법 등)에서는 조사구역 설정시의 기준을 제시하고 있는데, 이는 조사시보다는 분석시에 적용되어야 할 내용임.
- 지정블록: 분석블록 하나가 지정블록으로 선정될 수도 있고, 두 개 이상의 분석블록이 하나의 지정블록이 될 수 있음. 블록의 크기가 커서 두 개 이상으로 나누어져 있지만 블록을 합치는 것이 주차난을 해결하는 데 효율적이라 판단되면 이들을 하나의 지구로 선정할 수 있음.
- 지구의 지정수를 결정할 때에는 <표 4>와 같은 장단점을 분석하고 해당 구역에 맞는 규모를 선택할 수 있음.

<표 4> 지정지구의 적정규모 설정시 공간단위별 장단점

공간단위	상대적 크기	장 점	단 점
행정동 단위	가장 큼	- 행정동 단위로 명확	- 주차난발생 세부지역 집중관리 곤란
	- 해당 행정동의 면적이 작고 하나의 대블록으로 이루어져 있을 때		
블록단위	블록 크기	- 주차가능 반경을 고려 - 동질적 특성의 블록구분 가능	- 블록구분을 위한 시간과 노력 필요
	- 여러 개의 블록구분이 필요하고, 블록별로 상이한 주차관련 특성을 가질 때		
불법주차심각 도로구간	가장 작은 단위	- 도로구간 자체를 지정함으로써 매우 명확	- 지정지구의 수를 증대 - 주차환경변화에 민감해 수시로 바뀔 가능성이 있음
	- 특정 이면도로 구간이나 기타 장소에 주차난이 극심한 소구역이 있을 때		

- 한편 주차서비스 수준을 설정하고 지구지정수를 결정해야 하는데, <표 5>는 서울시 동별 주거지역 주차장확보율과 부족면수를 통해 지구지정 수의 적정성을 나타낸 것임.
- 각 자치구별 예산제약을 바탕으로 동별 주차장부족면수를 고려해 볼 때, 서울시의 경우 주차장확보율 60%미만 지역을 주차환경개선지구로 지정하는 것이 적절할 것으로 판단됨.
- 실질적으로 주거지역 주차환경개선지구의 지정·관리 주체는 자치구이고, 자치구마다 주차수급현황과 주차환경이 다르기 때문에 일률적인 선정기준을 제시할 수는 없지만 권장하는 기준을 제시하면 다음과 같음.

첫째, 일차적인 선정기준으로 주차장확보율이 60%미만인 블록을 대상으로 함. 둘째, 노상 주차지수를 통해 주차난이 심각한 지역을 선별함. 셋째, 주차장이용률과 주차회전율을 통해 노상주차관리시 이들이 주차장내부로 전환될 수 있는지 여부를 평가함. 넷째, 자치구별로 주차환경개선지구로 지정되는 블록수는 예산 제약, 연차별 계획 및 목표를 고려하여 선정함. 다섯째, 자치구의 주차환경특성과 블록의 특성을 고려함.

<표 5> 주차 서비스수준 설정과 지구지정의 수 결정

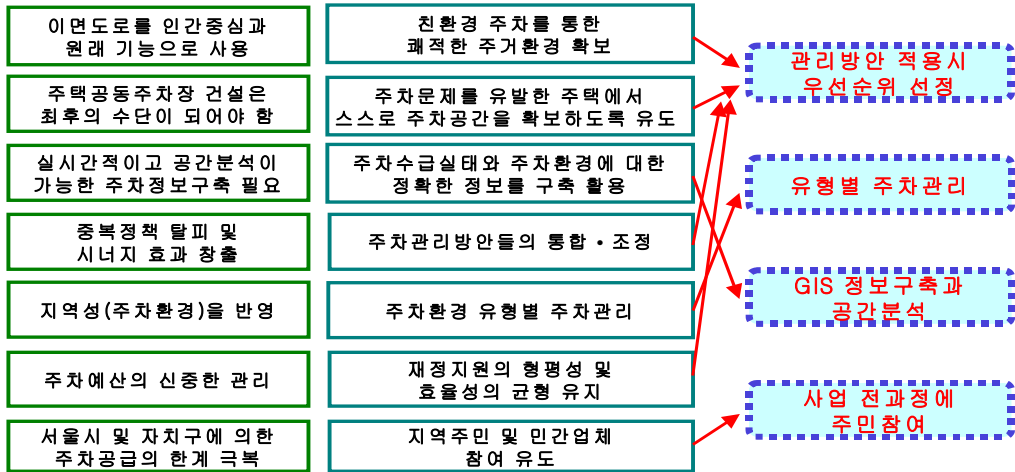
서비스 수준	동별 주차장 확보율	해당동 개수	동별 평균 자동차 등록대수	동별 평균 주차면수	동별 평균 주차장 부족면수
Green	100% 이상	173	5,426	7,217	1,791 잉여
A	90~99%	64	5,755	5,433	321
B	80~89%	83	5,989	5,078	911
C	70~79%	66	5,460	4,078	1,382
D	60~69%	62	4,279	2,733	1,546
E	50~59%	28	4,111	2,269	1,842
F	49% 이하	46	3,853	1,694	2,160

출처: 서울시 주차계획과 자료분석(2003년 기준)

5. 주차환경개선지구 관리방안

○ 주차환경개선지구 관리의 기본방향

- 주차환경개선지구 관리 기본방향의 핵심은 주차수요를 유발한 주택에 스스로 주차공간을 확보하도록 유도하는 것이며, 궁극적으로는 친환경 주차로 쾌적한 주거환경이 될 수 있도록 하는 것임.
- (그림 5)는 주차환경개선지구 지정 및 관리의 기본방향과 관리전략을 나타낸 것임.



[그림 5] 주차환경개선지구 지정·관리의 기본방향 및 관리전략

○ 주차관리전략

- 주차관리전략의 주요내용으로는 관리방안 적용시 우선순위 선정, GIS정보구축과 공간분석, 유형별 주차관리가 있음.
- 첫째, 관리방안 적용시 우선순위 선정의 기준은 효율성, 형평성, 실효성임. 효율성은 사회적 편익·비용분석을 통해 정책을 평가하는 것으로 도로나 지하철 건설 등의 사업에서는 이미 법제화되어 있음. 2004년도 서울시 전체의 주차예산이 약 4천여억 원이고, 이 중 주차장 건설분이 약 1,800억 원 가량 된다는 점을 감안할 때 주차사업 시행시 효율성평가는 반드시 필요한 것임.
- 주택가 공동주차장, 학교운동장 지하주차장, 공원 지하주차장 건설로 인해 수혜를 받는 지역이 극히 일부라는 것을 감안할 때 형평성 또한 사업시행의 주요 판단기준이 되어야 함.

- 효율성과 형평성을 만족시키더라도 해당사업의 효과가 실제 어느 정도 발생할 것인지를 예측한 후 사업을 선정할 필요가 있음. 가령, 2004년 현재 서울시 전체의 주택가 주차장의 부족분이 약 30만면인데, 주택가 공동주차장 등 주차장 건설을 통해 확보할 수 있는 주차면수는 1천면에서 3천면 정도에 지나지 않아 단기적 처방뿐만 아니라 5년 또는 10년의 중기적인 확보방안으로도 실효성이 적음을 알 수 있음.
 - 둘째는 GIS정보구축과 공간분석으로서, 현재는 주차장의 위치가 지번별로 개별화되어 있지 않아 실시간적으로 위치를 파악하는 것 자체도 불가능한 상태임. 공간적으로 확인이 불가능한 경우 주차수급 불균형에 대한 정보를 신속하게 파악하는 것이 현실적으로 거의 불가능해 불균형 해소뿐만 아니라 주차문제 자체를 해결하는 데 상당한 제한이 따르게 됨. 따라서 주차수급현황 자료의 수집과 더불어 여러 가지 주차환경에 관한 공간적 정보 구축이 필요한 실정임. 주차관리 GIS 정보구축을 통한 주요 정보분석을 제시하면 공간적 위치표시(주차수급현황, 단속현황, 주차장미확보자 등), 블록구분(조사블록 및 분석블록 설정), 유형화 분류를 위한 공간데이터 생성, 주차환경의 시간적·공간적 변화추이 분석, 주차관리 모니터링 등임.
 - 셋째는 블록별 및 주차환경 유형별 주차관리로서, 서울시 전체에 대해 동일한 주차관리 방법을 적용하는 것은 효과성이 떨어짐. 자치구 단위, 행정동 단위 내에서도 주차환경이 다른 블록들로 구분할 수 있고, 이들 유사한 블록들은 주차환경유형별로 그룹화될 수 있음. 그룹별 주차관리방안을 도출하게 되면 해당블록에 대한 최적의 주차관리방안이 가능해지기 때문에 지역성이 고려된 이상적인 주차관리방안 적용이 가능해짐.
 - 주차환경개선지구로 지정된 곳은 주차공급량이 절대적으로 부족한 곳이므로 주차공간 확보방안에 초점을 맞추도록 하고 유형별로 차별적으로 관리함.
- 주차공간 확보방안
- 거주자 우선주차공간의 최대한 확보: 보행자의 안전과 주거환경을 위해 이면도로 사용 제한이 필요하나 주차환경개선지구의 특성상 이면도로가 주차공간으로 실제 사용될 것이기 때문에, 거주자 우선주차제를 최대한으로 활용하는 것이 필요함. 현재 거주자 우선주차 공간은 그 사용권한자가 24시간 동안 독점적으로 사용가능한데, 주차환경개선지구내에서는 주간에는 그 사용을 누구에게나 허용하고 야간에는 사용권한을 가진 거주자가 전용하여 사용할 수 있게 이원화할 필요가 있음.

- 주차환경개선지구내의 담장허물기사업에 대한 지원 대폭 확대: 주차환경개선지구의 사업이 활성화되기 위해서는 우선적으로 지구내에서 시행되는 사업에 대해 건설비보조금을 대폭 인상할 필요가 있음. 아울러 담장허물기사업을 하더라도 이면도로와 면적이 겹치게 되는 경우는 이를 제한적인 거주자 우선주차로 보아 해당 거주자가 24시간동안 전용할 수 있도록 함.
- 야간시간대 도로 일정차선의 주차장 사용: 이면도로 사용을 통해서도 부족한 주차공간을 확보할 수 없을 시는 야간시간대(보통 24:00~06:00)에 주차환경개선지구와 인접한 도로의 일정구간을 주차장으로 사용하는 방안을 강구함. 현재 박차실태를 보면 불법으로 간주되는 형태가 많음. 주차공간으로 지정된 곳 이외에 주차를 하는 것을 불법으로 간주하는 폐쇄적 (Positive)방식으로 인해 더욱 많은 불법을 양산하고 있으므로, 이를 주차공간으로 사용할 수 없는 곳을 지정하는 개방적(Negative)방식으로 바꿀 필요가 있음.
- 주택가 공동주차장, 학교운동장 지하주차장, 또는 공원부지 지하주차장 건설은 최후 수단으로 주차환경개선지구에 대해서만 허용: 이들 주차장 건설은 막대한 자금이 소요되는 데 반해 확보가능 주차공간은 매우 제한적임. 따라서 어떤 수단을 통해서도 주차공간 확보가 불가능할 경우 주차환경개선지구에 대해서만 이들 방안을 최후수단으로 사용할 수 있게 함.
- 주차장 미확보자 일대일(1:1) 지원제 우선 실시와 미신고자에 대한 벌칙강화: 주차환경개선 지구는 타 지역보다 많은 재정지원과 인력투입이 따르기 때문에 반대급부로 혜택을 받는 차량과 이용자에게는 그 만큼의 제약이 가해져야 함. 주차장 미확보자가 이를 구청에 신고 하지 않고 불법주차하는 경우는 범칙금을 기중하여 부과하는 방안을 강구함.

이우승 | 서울시정개발연구원 연구위원
02-2149-1097
wooseung@sdi.re.kr