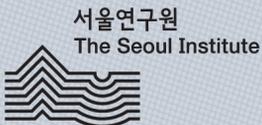


2013-PR-26

작은 연구 좋은 서울 05

서울시 사대문 안 ‘주차 전용 건축물’에 대한 기초 연구

이윤희



2013-PR-26

서울시 사대문 안 ‘주차 전용 건축물’에 대한 기초 연구

연구진

연구책임	이윤희	이화여자대학교 건축학과 교수
연구원	황민혜	공주대학교 건축학과 시간강사
	최시인	이화여자대학교 건축학과 학석사 통합과정

이 보고서의 내용은 연구진의 견해로서
서울특별시의 정책과는 다를 수도 있습니다.

차례

I	연구개요	8
1	연구의 배경 및 목적	8
1 1	연구의 배경	8
1 2	연구의 목적	9
2	연구의 범위	10
2 1	지역의 선정	10
2 2	주차장의 선정	11
3	연구의 흐름	12
II	주차 전용 빌딩의 역사	16
III	한양도성 내부의 주차 전용 빌딩 현황 및 특징	20
1	기존 주차 전용 빌딩 사례조사	20
1 1	종로구 공영 주차장	21
1 2	종로구 민영 주차장	21
1 3	중구 공영 주차장	22
1 4	중구 민영 주차장	22
2	기존 주차 전용 빌딩 분석 및 주요 특징	23
2 1	종로구	23
2 2	중구	24
IV	주차장 기본계획의 방향	36
1	기본 주차장에서의 일반적인 고려사항	36

2	기본주차장 분석결과에 따른 ‘사대문 내’ 새로운 주차장 디자인 제안 요소	37
V	국외 주차장 사례	40
1	파사드 디자인 사례	40
11	스크린 파사드(screen facade)	40
12	의사소통의 파사드(communication facade)	41
13	모바일 파사드	44
2	언더그라운드 주차장	46
	참고문헌	48

표차례

표 2-1	주차 전용 빌딩의 역사(1800~1950)	16
표 2-2	주차 전용 빌딩의 역사(1951~2000)	17
표 3-1	종로구 공영 주차장	21
표 3-2	종로구 민영 주차장	21
표 3-3	중구 공영 주차장	22
표 3-4	중구 공영 주차장	22
표 3-5	종로구 주차장	23
표 3-6	중구 주차장	24
표 3-7	타입 01 주차장	29
표 3-8	타입 02 주차장	32
표 3-9	타입 03 주차장	33
표 5-1	비 물질성 표현의 사례 건물	40
표 5-2	패턴 표현의 사례 건물	42
표 5-3	정보전달 표현의 사례 건물	43
표 5-4	지역성 표현의 사례 건물	43
표 5-5	형태적 움직임 표현의 사례 건물	45
표 5-6	상호작용에 의한 움직임 표현의 사례 건물	45
표 5-7	언더그라운드 주차장	46

그림차례

그림 1-1	서울시 전역의 형태와 용산구, 중구에 걸쳐 있는 성곽의 경계	11
그림 1-2	이 연구의 흐름	13
그림 3-1	서울시 문화재 분포도	20
그림 3-2	주차장과 대지의 관계에 따른 분류	23
그림 3-3	성곽 내에서 세종 주차장의 위치(좌), 세종 주차장 지적도(우)	25
그림 3-4	세종 주차장 주변 환경	25
그림 3-5	세종 주차장 실내 사진	26
그림 3-6	세종 주차장 평면도	26
그림 3-7	세종 주차장 3D 이미지	26
그림 3-8	성곽 내에서 우성 주차장의 위치(좌), 우성 주차장 지적도(우)	27
그림 3-9	우성 주차장 주변 환경	27
그림 3-10	우성 주차장 실내 사진	28
그림 3-11	우성 주차장 평면도	28
그림 3-12	우성 주차장 3D 이미지	28
그림 3-13	타입 01 (지상)주차장 위치	29
그림 3-14	성곽 내에서 명륜 주차장의 위치(좌), 명륜 주차장 지적도(우)	30
그림 3-15	명륜 1가 공영 주차장 주변 환경	31
그림 3-16	명륜 1가 공영 주차장 내부 사진	31
그림 3-17	명륜 1가 공영 주차장 평면도	32
그림 3-18	명륜 1가 공영 주차장 3D 이미지	32
그림 3-19	타입02 (지상+지하)주차장 위치	32
그림 3-20	타입 03 (지하)주차장	33
그림 4-1	서울홍보광고와 연계; 다른 프로그램과 조합; 파사드 자체를 마케팅 수단으로 이용; 주차장 전면을 다른 프로그램과 조합; 공공의 지하 영역을 활용	37

I 연구개요

1 연구의 배경 및 목적

2 연구의 범위

I 연구개요

1 연구의 배경 및 목적

1.1 연구의 배경

“It-Architecture!”라고 부를 수 있을 만큼 이 시대에 세계적 건축 트렌드로 신선하게 등장하고 있는 건축물은 바로 ‘주차장’ 관련 건축물일 것이다. 통시적으로 시대마다 시대를 대표하거나 그 시대에 새롭게 부각되는 건축물이 있다고 보았을 때, (예를 들어 중세시대는 성당, 르네상스는 팔라쪼 등) ‘주차장’을 이 시대의 바로 그것이라고 볼 수 있는 것이다. 사실 주차장은 도시공간이 자동차 산업 발전의 결과물을 수용하면서부터 항상 문제가 되어 왔던 건축 소재이다. 특히 2차 대전 종전 이후인 1950년대부터 자동차가 일반 대중들에게 본격적으로 보급되었다. 하지만 대중화된 자동차 문화의 단순한 부산물로서가 아니라, 이제는 적극적이고 능동적인 대응물로서의 ‘주차장’이 등장할 때이다.

이러한 트렌드에 힘입어 이 연구는 ‘주차장’을 도시공간의 활력과 새로운 소통의 공간으로 부각시켜야 함을 주장하고자 한다. 특히 이 연구가 소재로 삼은 ‘주차전용 빌딩’은 어두컴컴한 우범 지역으로 인식되어 지나치기 꺼려지는 공간으로 인식되고 있는 것이 현실이며, 실제 범죄발생 구역으로 손꼽히는 장소이다. 이에 따라 긍정적인 문화의 중심으로 변모하기 위해 적극적인 대안 마련이 시급하다.

이와 더불어 주차전용 빌딩은 특성상 건물에 단열을 할 필요가 없어 오히려 건물 외관을 얼마든지 자유롭게 꾸밀 수 있는 점이 특징이며, 값비싼 재료를 쓰지 않고도 특징이 있는 건축물을 만들어 낼 수 있으므로 얼마든지 랜드마크가 될 수 있는 무한한 가능성이 있기 때문에 흥미로운 건축 소재가 아닐 수 없다.

하지만 서울의 주차 정책과 연구는 주차장의 양적인 증가에만 치중되어 있는 것이 현실이다. 정책적으로는 그린 파킹 사업, 주택가 및 공공시설 공영주차장 건설 지원 사업, 부설주차장 야간개방 활성화 사업, 관광버스 주차장 확충 사업, 전통시장 주변 주차공간 확보 사업 등이 있다. 이들은 주택가를 포함해 도심 관광지의 주차난을 해소하기 위해 서울시에서 2013년 현재 시행하고 있는 주차 관련 사업들이다. 양적인 증가에 치중되어 있는 한계를 보인다. 연구 추세도 마찬가지이다. 1970년대 이후 주차장과 관련된 대부분의 연구는 주차정책 및 제도개선 방향과 주차장의 실태 및 수요추정을 주요 주제로 다루고 있다. 주차장의 디자인이나 질적인 문제에 대한 연구는 드물다.

1.2 연구의 목적

이에 따라 이 연구의 목적은 다음과 같다.

첫째는 주차장의 질적 변화 요구에 대한 인식을 정립한다. 특히 서울 한양도성 내의 도시 콘텍스트(맥락)에 주목하여 이 지역의 주차 전용건축물에 대한 질적 변화 요구 인식을 성립시킨다.

둘째는 통시적 접근을 통한 주차전용 건축물의 변화 과정을 이해한다. 주차 전용 건축물은 자동차 문화의 발전에 적극적으로 대응하는 건축물의 한 형태이다. 1900년대를 전후로 현재까지 주차 전용 건축물의 역사를 고찰함으로써 주차 전용 건축물이 어떻게 인식되어 오고 발달했는지를 알아본다.

셋째는 공시적 접근을 통한 주차전용 건축물의 세계적 트렌드를 이해한다. 세계적인 디자인 트렌드를 분석하고, 도시 내의 주요한 하나의 건축물로 자리 잡고 있는 주차 전용 건축물을 인식함으로써 주차장의 질적 변화 요구를 재고해 본다.

넷째는 리서치 작업 및 데이터 정리를 통해 기존 주차장의 분석을 시도

한다.

마지막 다섯째는 각 연구 단계의 목적을 수행하면서 디자인 전략을 마련한다. 도시 지형 등을 고려한 몇 가지 타입의 주차 전용 건축물의 디자인 전략을 계획한다. 아울러 도출되는 디자인 전략은 도시 환경의 음울한 사각지대로 작동했던 주차기능의 건축물을 활용하여 적극적인 도시 콘텍스트의 일부가 되게 하는 데 목적이 있다.

2

연구의 범위

2.1

지역의 선정

이 연구의 대상 지역은 서울 한양도성 18.2km 구간 내부(現 중구와 종로구 일대)로 한정한다. 서울시 한양도성 내부의 교통 및 주차 문제는 심각하다. 서울 성곽을 경계로 그 내부는 조선 한양이라는 고도였으며, 특히 요즈음은 근대 문화유산에 대한 인식도 높아 한양도성은 우리 문화를 고스란히 담고 있는 공간으로 여겨지고 있다. 더불어 사대문 안의 골목 하나하나를 우리 과거의 역사를 간직한 중요한 공간으로 인식되어 맛집, 카페 및 작은 상점들로 하나의 문화 공간을 형성한다. 하지만 대형 빌딩 뒤편이라는 이유 하나만으로 이러한 곳에 위치한 주차 빌딩은 어두컴컴한 우범 지역으로 인식되어 지나치기 꺼려지는 공간으로 인식되고 있는 것이 현실이다. 주차 빌딩에 대한 적극적 대안이 마련되어야 할 때이다. 그러므로 이 연구의 대상 지역은 행정구역상으로 서울의 한양도성 내에 포함되는 종로구와 중구를 선정했다. 'KAL 파킹빌딩'이라는 최초의 주차전용 건축물도 이곳에 생겼을 뿐 아니라, 고대로부터 행정의 중심이었으며, 서울의 행정은 물론 대한민국의 중심으로 여전히 여겨지기 때문이다. 또한 고궁이라는 관광자원이 밀집되었을 뿐 아니라, 금융, 패션, 상업의 역할을 복합적으로 수행하기 때문에 여전히 인구밀도가 높은 지역이며, 그만큼 대중교통이 아무리 발달한 지역이라고 해도 주차난 또한

무시할 수 없는 지역이기 때문이다.

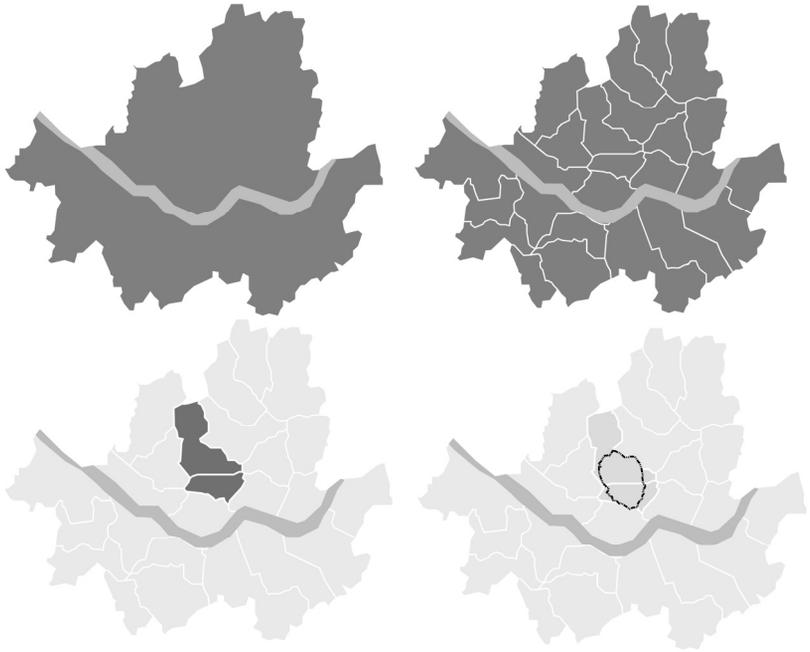


그림 1-1 서울시 전역의 형태와 용산구, 중구에 걸쳐 있는 성곽의 경계

2.2 주차장의 선정

이 연구의 주차장은 노외주차장 중 ‘자가식 주차 전용 빌딩’을 대상으로 하였다.

주차장에는 노상주차장, 노외주차장, 부설주차장이 있다. 노상주차장은 도로의 노면 또는 교통광장의 일정한 구역에 설치된 주차장으로 일반의 이용에 제공되는 것이다. 이 연구는 주차수요 해결을 목적으로 하는 것이 아니라, 건축물을 활용한 주차장의 질적 개선에 관한 것이므로 노상주차장은 이 연구에서 제외하였다. 노외주차장은 도로의 노면 및 교통광장 외의 장소에 설치된 주차장으로 일반의 이용에 제공되는 것이다. 그

러므로 이 연구는 노외주차장 중 ‘주차 전용 건축물’을 대상으로 하며 기계식이 아닌 자주식 주차를 대상으로 한다. 노외주차장은 부설 주차장과 달리 일반 대중을 대상으로 하여 ‘주차수요를 유발하는 시설’보다 ‘주차수요를 유발하는 주변 환경’의 영향을 받으므로 좀 더 도시 콘텍스트와 관련지을 수 있기 때문이다. 또한 주차장 자체가 목적이 되는 건축물이기 때문에 이 연구의 주제와도 부합한다. 주차를 중심으로 공간을 이야기할 수 있기 때문이다. 즉, 이 연구는 도시 환경의 음울한 사각지대로 작동했던 주차기능의 건축물을 활용하여 적극적인 도시 콘텍스트의 일부가 되게 하는 데 목적이 있다. 부설주차장은 법규에 따르면 건축물, 골프연습장, 그 밖에 주차수요를 유발하는 시설에 부대하여 설치된 주차장으로 해당 건축물·시설의 이용자 또는 일반의 이용에 제공되는 것이다. 하지만 이 연구에서 비록 ‘주차 전용 건축물’을 다룬다 하더라도 ‘부설주차장’은 제외하였다. 이는 철저히 특정 해당 건축물의 부속시설물로서 일반 대중을 대상으로 하거나, 도시 콘텍스트보다 ‘주차 수요를 유발하는 시설’의 콘텍스트의 영향을 받기 때문이다.

3 연구의 흐름

주차 빌딩은 일상에서 중요한 공간이자 새로운 시대의 상징이 될 수 있다. 특히 한양도성 내부의 주차 빌딩은 앞서 언급했듯이 지형적으로 문화적으로 특별한 지형적 위치에 놓여 있다. 이에 따라 이 연구는 서울 사대문 안에서 보이는 여러 가지 주차 형태 중 주차 빌딩의 실태를 조사하고 특징을 분석하여 미래적 가능성과 대안을 디자인의 형식으로 제시하고자 한다. 이상의 내용을 바탕으로 정리한 이 연구의 흐름은 다음과 같다.

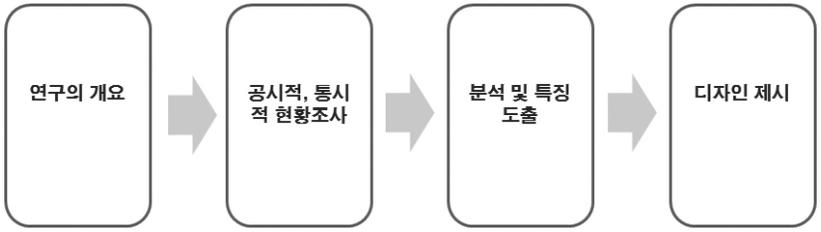


그림 1-2 이 연구의 흐름

II 주차 전용 빌딩의 역사

II 주차 전용 빌딩의 역사

‘주차전용건축물’은 100년의 역사를 보이고 있다. 우선 한국보다 50년 앞서 자동차 산업이 발전한 미국과 유럽의 사례를 중심으로 정리해보았다.

표 2-1 주차 전용 빌딩의 역사(1800~1950)

연도	사례 설명
1897/1898	<ul style="list-style-type: none"> • 뉴욕의 전기자동차회사(1897) 그리고 시카고의 일리노이즈 전기교통회사가 미국 최초의 주차장으로 기록되었다.
1908~1915	<ul style="list-style-type: none"> • 미국의 사설 자동차클럽이고 첫 번째 대규모 주차장으로서 자동차정비센터, 세차와 차고의 기능을 겸하였다.
1920년대	<ul style="list-style-type: none"> • 외관은 주로 아파트나 백화점 같은 외관을 갖추고 있었으며, 엘리베이터나 주차보조원에 의해 운영되고, 차량정비와 주유설비를 함께 갖추고 있는 경우가 많았다. 반면, 엘리베이터보다 경사로나 차량 이동에 더 효율적이라는 것이 증명되면서, 경사로를 일반적으로 설치하게 되었다.
1930년대	<ul style="list-style-type: none"> • 주차건물의 다양한 유형이 실험되기 시작한 시대였다. 주차건물의 보편적 형태로 현재까지 사용되고 있는 오픈 데크 주차장이 등장하였고 백화점 등의 상업건물에는 옥상주차장이, 그리고 혼잡한 도심에는 대규모 지하주차장이 본격적으로 건설되었다.
1942	<ul style="list-style-type: none"> • 1,700대의 자동차를 수용하는 샌프란시스코 유니온스퀘어 주차장이 성공함으로써 로스앤젤레스와 시카고에도 2천대가 넘는 규모로 지하주차장이 건설되기 시작되었다. 지하주차장은 도심 교통체증을 완화시키고 주차장 상부의 부지를 공원으로 활용할 수 있는 등의 여러 장점이 있지만 과도한 건설비용 때문에 도심의 대규모 개발에만 제한적으로 적용했다.

한국의 ‘주차 전용 건축물’(기계식 주차장 제외)은 1990년대 이후 비로소 등장하게 되었다.

표 2-2 주차 전용 빌딩의 역사(1951~2000)

연도	사례 설명
1967	건축법에 주차장 설치 기준이 1967년부터 신설된 것으로 보아 1967년 당시 자동차 보유대수는 6만대 정도이고 건축물 부설 주차장을 이용하는 승용차의 보유대수도 약 2만 5천대로 주차장 문제는 야기되지 않았으나 장래 증가 추세를 감안하고, 건축물 내 각종 보유 차량의 주차에 필요한 주차 면적을 규정하기 위하여 신설된 것으로 생각된다.
1970	<ul style="list-style-type: none"> • 1970년 1월 19일 대한민국 최초의 주차장 빌딩 “KAL 파킹빌딩”(서울 남대문로 2가 한진 빌딩 뒤)이 오픈 / 1969년 6월 착공하여 높이 40m의 11층 주차 전용 건축물로 연건평 1천 7백 54평으로 각 층에 15대를 주차할 수 있다.
1989	<ul style="list-style-type: none"> • 1989년 12월 1일까지 서울 시내 주차 전용 빌딩은 총 4동으로 1990년 중에 서울의 구마다 1동씩 건설할 계획이다(한겨레 1989.12.1.).
1990	<ul style="list-style-type: none"> • 1990년 4월 30일자 매경에 따르면 “주차 전용 빌딩의 신축을 유도하기 위해 부대 사업의 검토편도 검토할 수 있지 않느냐고 업계는 조심스럽게 입을 열고 있다.”는 보도가 있었다. 또한 1990년 8월 19일자 매경에 따르면 “1990년 7월 말 서울시 자동차 등록대수는 이미 1백12만대에 이르며 민자 유치 주차장 건설 사업으로 종로광장 등 10곳에 8천 1백 24대 규모의 지하주차장 및 유수지, 하천복개 주차장 등을 건설하고 있다. 아울러 중구 등 민간차원 주차 전용 빌딩이 급증하였는데 이는 건축 법규 완화에 의한 것이다. 용도 지역에 관계없이 건폐율 90%, 용적률 1,300%, 대지최소면적 45㎡, 주차구획 2.2x5.5m로 법규가 완화되었다. 여기에는 주차 빌딩을 비롯하여, 원통형 주차장 방식, 파킹타워도 포함이 된다.”고 보도했다. • 한겨레 1990년 1월 31일 일자 신문에 따르면 “중구청은 30일 도심주차난 해소를 위해 올해 안에 모두 4천9백대를 수용할 수 있는 주차장 97곳을 건설키로 했다. 중구청은 8억 원의 구 예산을 들여 구청 후문 앞(민원인 전용)과 다동에 50대 규모의 주차타워 2곳을 시범적으로 짓기로 했다. 또 태평로 1가 코오롱빌딩 옆(1백대), 신당동 779 흥인시장 옆(4백대), 서소문 122삼성빌딩 옆(4백대) 등 3곳의 자투리땅에 민자 유치 주차장을, 태평로 1가 코리아나 빌딩 옆(3백대)과 총무로5가 삼성생명보험(2백50대)에 민영주차장 건립을 유도키로 했다. • 이밖에 4곳에 노상주차장(1백40대)과 5곳의 노외주차장(1백90대), 78곳의 건축물 부설주차장(4백20대)이 새로 생기며 목정·의주로 공원과 동대문운동장 등 3곳에 공공용지 지하주차장(2천6백대)건립공사가 착공된다.”고 보도했다.
1997	<ul style="list-style-type: none"> • 1997년 8월 8일자 경향 신문에 따르면 선진국 형태의 주차 빌딩이 일산에 들어섰다.

III 한양도성 내부의 주차 전용빌딩 현황 및 특징

- 1 기존 주차 전용 빌딩 사례조사
- 2 기존 주차 전용 빌딩 분석 및 주요 특징

III 한양도성 내부의 주차 전용 빌딩 현황 및 특징

1 기존 주차 전용 빌딩 사례조사



그림 3-1 서울시 문화재 분포도

서울시 전역에 산재한 국보(2개), 보물(6개), 등록문화재(41개), 지방문화재(47개) 등 총 96개 중 36개가 한양도성 내에 위치해 있다.

종로구 공영 주차장

표 3-1 종로구 공영 주차장

주차장 이름	주소	특징
명륜 3가 공영 주차장	• 서울특별시 종로구 명륜3가동 산1 1번지 29호	• 비탈길에 위치하고 주거지로 둘러싸여 있으며 옥상 진입, 1층 진입이 모두 가능
명륜 1가 제2공영 주차장	• 서울특별시 종로구 혜화동 명륜1가동 7번지 69호	• 비탈길에 위치하고 학교와 면해 있으며 옥상 진입, 1층 진입이 모두 가능
동숭 공영 주차장	• 서울특별시 종로구 이화동 산1 31번지 35호	• 비탈길에 위치하고 주거지에 있으며 단층의 지붕이 있는 반지하 주차장 형태
이화 공영 주차장	• 서울특별시 종로구 이화동 25번지 5호	• 도심의 평지에 있고 완전히 닫힌 박스 형태의 건물의 형태를 띠고 있으며, 1층으로 진입
신교 공영 주차장	• 서울특별시 종로구 청운효자동 산1 66번지	• 평지에 위치하고 깔끔한 외관의 박스 건물 형태를 띠고 있으며 내부에서 램프를 통해 올라가는 타입

종로구 민영 주차장

표 3-2 종로구 민영 주차장

주차장 이름	주소	특징
금미주차장	• 서울특별시 종로구 종로5,6가동 174번지 14호	• 평지에 있고 가설 건물처럼 철물 프레임으로 구성된 옥상 포함 3층 규모의 주차장
관훈 주차장	• 서울특별시 종로구 관훈동 112-4	• 평지에 있고 2층 규모에 단순한 가벽과 기둥 구조를 보이며 창문이 없는 가설 타입
건국 주차장	• 서울특별시 종로구 종로1,2,3,4가동 산1 280번지	• 평지에 있고 옥상 포함 4층 규모에 철물 프레임으로 구성된 주차장
종묘 지하주차장	• 서울특별시 종로구 훈정동 100-1	• 평지에 있고 도심 가운데에 위치하며 주위 환경적 여건 때문에 지하에 건설

중구 공영 주차장

표 3-3 중구 공영 주차장

주차장 이름	주소	특징
초동 공영 주차장	• 서울특별시 중구 을지로동 64번지 11호	• 평지에 있고 주변에 오피스가 대부분이며 박스 건물 형태의 옥상 포함 총 4층 규모로 옥상 주차 가능
장충 공영 주차장	• 서울특별시 중구 장충동 193번지 39호	• 평지에 있고 총 3층 규모이며 1층 진입의 박스 건물 형태의 주차장이고 옥상 주차 없음
필동 공영 주차장	• 서울특별시 중구 필동 62번지 12호	• 평지에 있고 1층 진입의 박스 건물 형태 주차장으로 총 3층 규모이며 옥상 주차 없음
훈원공원 지하 주차장	• 서울특별시 중구 을지로동 40번지 3호	• 평지에 있고 주거지와 오피스가 공존하는 지역의 공원 지하에 자리

중구 민영 주차장

표 3-4 중구 공영 주차장

주차장 이름	주소	특징
우리 주차타워	• 서울특별시 중구 을지로동 산1 272번지 2호	• 평지에 있고 주변에 오피스와 저층의 상업 건물이 많으며 총 4층 규모의 박스 건물 형태
동문타워 주차장	• 서울특별시 중구 광희동 산1 148번지 15호	• 평지에 있고 주위에 상업, 오피스 건물이 많으며 옥상 주차를 포함하여 총 5층 규모의 박스 건물 형태
아일 주차장	• 서울특별시 중구 회현동 산1 53번지 2호	• 경사지에 위치하고 저층의 주택가에 있으며 가파른 비탈길을 올라 옥상을 사용할 수 있게 되어 있고 1, 2층 개별 접근 방식
칼 파킹빌딩	• 서울특별시 중구 남대문로 2가	• 평지에 위치하고 고층의 오피스가 밀집한 지역에 있으며 총 11층 규모의 대형 주차 빌딩
정동 주차장	• 서울특별시 중구 소공동 산1 1번지 48호	• 평지에 위치하고 비교적 한적한 상업가로에 있으며 총 4층 규모의 철물 프레임으로 이루어진 가설 타입 주차장
동국제강 주차장	• 서울특별시 중구 명동 산1 50번지	• 고층의 오피스 빌딩이 많은 평지에 있고 2층의 철물 프레임으로 된 평탄한 형태를 보이는 주차장
대문 주차장	• 서울특별시 중구 회현동 산1 194번지 27호	• 저층의 상업 빌딩이 많은 평지에 있고 넓고 낮은 형태를 보이는 2층짜리 철물 프레임 구조와 단순 노외 주차장의 혼합 형태
충무로 주차빌딩	• 서울특별시 중구 충무로3가	• 상업 빌딩이 많은 도심 속 평지에 있고 총 9층 규모의 벽돌 박스 건물 형태의 주차장
미디센터 주차장	• 서울특별시 중구 광희동 산1 70번지 12호	• 평지에 있고 저층부의 상업 빌딩이 뻗어있는 골목길 1층에서 진입 가능한 총 5층 규모
두산타워 목정사업소	• 서울특별시 중구 광희동 산1 21번지	• 평지에 있고 도심 속이지만 공원 주변이라 비교적 한적한 편이며 지하에 위치함

기존 주차 전용 빌딩 분석 및 주요 특징

위에서 조사한 구별 주차장들은 크게 형태적으로 세 가지 타입으로 구분할 수 있다. 아래의 그림 3-2를 참고하면, 지상 위에 온전한 건물이 서 있는 형태와 대지에 절반가량이 묻혀 있어 1층과 옥상 위 두 군데로의 출입이 가능한 형태, 그리고 지하에 묻혀 있는 지하주차장 형태 등 총 3가지로 구분할 수 있다.

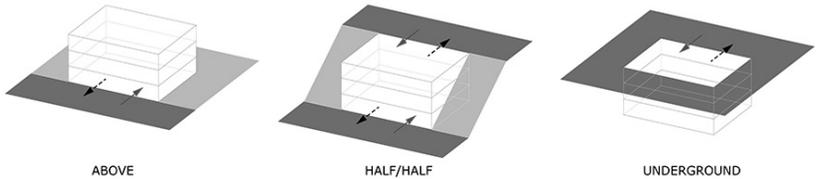


그림 3-2 주차장과 대지의 관계에 따른 분류

종로구

표 3-5 종로구 주차장

주차장 이름	형태, 주차 방식
명륜 3가 공영 주차장	• 비탈길에 위치하고 주거지로 둘러싸여 있으며 옥상 진입, 1층 진입이 모두 가능함
명륜 1가 제2공영 주차장	• 비탈길에 위치하고 학교와 면해 있으며 옥상 진입, 1층 진입이 모두 가능함
동승 공영 주차장	• 비탈길에 위치하고 주거지에 있으며 단층의 지붕이 있는 반지하 주차장 형태
이화 공영 주차장	• 도심의 평지에 있고 완전히 닫힌 박스 형태의 건물의 형태를 띠고 있으며 1층으로 진입
신교 공영 주차장	• 평지에 있고 깔끔한 외관의 박스 건물 형태를 띠고 있으며 내부에서 램프를 통해 올라가는 타입
금미 주차장	• 평지에 있고 가설 건물처럼 철물 프레임으로 구성된 옥상 포함 3층 규모의 주차장
관훈 주차장	• 평지에 있고 2층 규모에 단순한 가벽과 기둥 구조를 보이며 창문이 없는 가설 타입
건국 주차장	• 평지에 있고 옥상 포함 4층 규모에 철물 프레임으로 구성된 주차장
종묘 지하주차장	• 평지에 있고 도심 가운데에 위치하며 주위 환경적 여건 때문에 지하에 지어짐

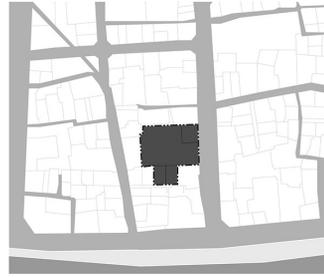
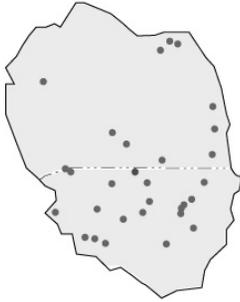
표 3-6 중구 주차장

주차장 이름	형태, 주차 방식
초동 공영 주차장	• 평지에 있고 박스 건물 형태의 옥상 포함 총 4층 규모이며 옥상 주차가 가능함
장충 공영 주차장	• 평지에 있고 총 3층 규모이며 1층 진입의 박스 건물 형태의 주차장이며 옥상 주차는 없음
필동 공영 주차장	• 평지에 있고 1층 진입의 박스 건물 형태 주차장으로 총 3층 규모이며 옥상 주차는 없음
훈원공원 지하 주차장	• 평지에 있고 주거지와 오피스가 공존하는 지역의 공원 지하에 자리함
우리 주차타워	• 평지에 있고 주변에 오피스와 저층의 상업 건물이 많으며 총 4층 규모의 박스 건물 형태
동문타워 주차장	• 평지에 있고 주위에 상업, 오피스 건물이 많으며 옥상 주차 포함 5층 규모의 박스 건물 형태
아일 주차장	• 경사지에 위치하고 저층의 주택가에 있으며 옥상을 사용할 수 있게 되어 있고 1, 2층 개별 접근 방식
칼 파킹빌딩	• 평지에 위치하고 고층의 오피스가 밀집한 지역에 있으며 총 11층 규모의 대형 주차 빌딩
정동 주차장	• 평지에 위치하고 비교적 한적한 상업가로에 있으며 총 4층 규모의 철물 프레임으로 이루어진 주차장
동국제강 주차장	• 고층의 오피스 빌딩이 많은 평지에 있고 2층의 철물 프레임으로 된 평탄한 형태를 보이는 주차장
대문 주차장	• 저층 상업 빌딩이 많은 평지에 있고 2층짜리 철물 프레임 구조와 노외 주차장의 혼합 형태
충무로 주차빌딩	• 상업 빌딩이 많은 도심 속 평지에 있고 총 9층 규모의 벽돌 박스 건물 형태의 주차장
미디어센터 주차장	• 평지에 있고 저층부의 상업 빌딩이 뻗뻗한 골목길 1층에서 진입 가능한 총 5층 규모
두산타워 목정사업소	• 평지에 있고 도심 속이지만 공원 주변이라 비교적 한적한 편이며 지하에 위치함

○ 타입 01 - 지상 (ABOVE)

이 타입은 대부분의 주차장 형태를 보여준다. 건물형태와 프레임을 엮어 만든 가설 타입의 두 가지 형태로 크게 분류되고 모두 1층에서만 진입이 가능하며 내부 램프를 이용해 다른 층으로 이용하게 된다는 공통점을 보인다.

1) 사례 1 - 세종 주차장



세종 주차장

그림 3-3 성곽 내에서 세종 주차장의 위치(좌), 세종 주차장 지적도(우)

주소	• 서울특별시 종로구 관수동 155-1
규모	• 4층
대지면적	• 1,830m ²
건축면적	• 1,680m ²
주차대수	• 238대

세종 주차장은 서울 도심부의 상업 시설이 가득한 평지에 위치해 있다. 1층 한 방향만으로 진출입이 모두 이루어지며 안쪽 일부 공간은 노외로 구성되어 있지만 1층 레벨의 주차 모듈이 2층에서 4층까지 모두 같은 방식으로 올라간다. 중심부의 램프를 통해 올라가는 길과 내려오는 길이 하나로 되어 있다.



그림 3-4 세종 주차장 주변 환경



그림 3-5 세종 주차장 실내 사진

세종 주차장의 장점은 도심에 고밀도의 주차 공간을 확보해 상당히 많은 차량을 수용할 수 있게 되어 있고, 비교적 널찍한 모듈 배치로 주차에 큰 어려움이 없는 공간 활용을 보여준다는 점이다. 하지만 단점은 Free-standing 건물임에도 불구하고 넓고 큰 단일 바닥으로 되어 있어 실내 조도가 굉장히 낮아 대낮임에도 음침한 분위기라는 점이다. 또한 활기찬 상업가로 중간에서 외관에 전혀 신경을 쓰지 않아 녹슬어 가는 철판 마감재가 경관을 해치고 있다는 점도 단점으로 들 수 있다.

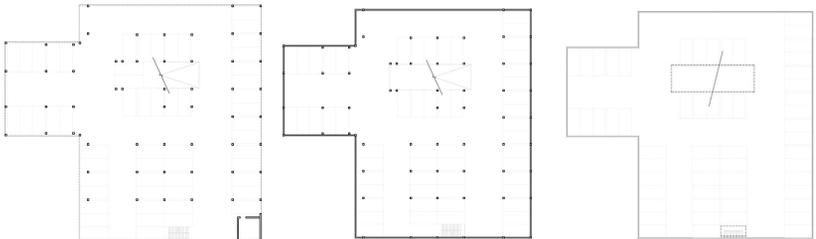


그림 3-6 세종 주차장 평면도

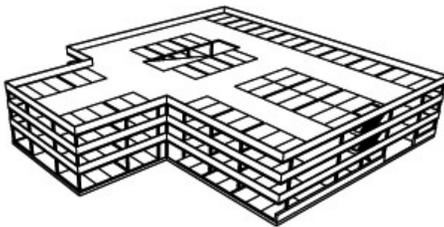


그림 3-7 세종 주차장 3D 이미지

2) 사례 2 - 우성 주차장



그림 3-8 성곽 내에서 우성 주차장의 위치(좌), 우성 주차장 지적도(우)

주소	• 서울특별시 중구 회현동 산1 82번지
규모	• 1층(지하 포함 총 2개 층)
대지면적	• 1,640m ²
건축면적	• 980m ²
주차대수	• 52대

우성 주차장은 높은 오피스, 저층의 숙박업소 등이 많은 성곽 가장자리에 위치하고 있으며, 노상 주차와 건물 내부 주차의 두 가지가 혼합되어 있다. 경사를 따라 두 개의 층이 입구가 분리되어 있어 개별 진입이 가능하다. 1층에 관리 사무실이 있으며 안쪽에는 외부 주차공간으로 이어지는 경사로가 오픈되어 있다. 2층에는 주차 공간과 작은 창고로 보이는 공간이 함께 있으며 진입로는 램프로 되어 있다.



그림 3-9 우성 주차장 주변 환경



그림 3-10 우성 주차장 실내 사진

우성 주차장의 장점은 층별로 진입로가 따로 되어 있고 입구 폭과 모듈 사이 간격이 넓어 진출입이 용이하다는 점이고, 단점은 외관이 많이 노후화 되어 주변 경관에 상당히 좋지 않은 영향을 미친다는 점과 경사지에 위치했지만 옥상 주차가 불가능하며, 공간 활용도가 다른 주차장들에 비해 떨어진다는 점을 들 수 있다. 또한 1층은 한쪽이 기둥 모듈로 되어 있어 비교적 자연광 유입이 잘 되는 반면, 2층은 닫힌 건물 형태로 매우 어둡다.

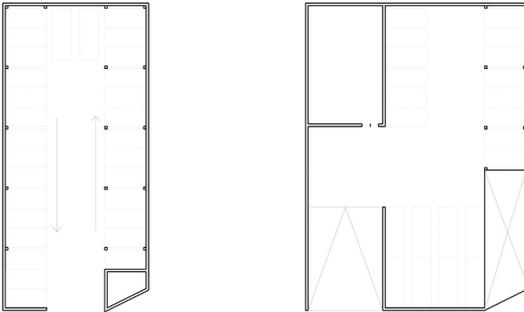


그림 3-11 우성 주차장 평면도

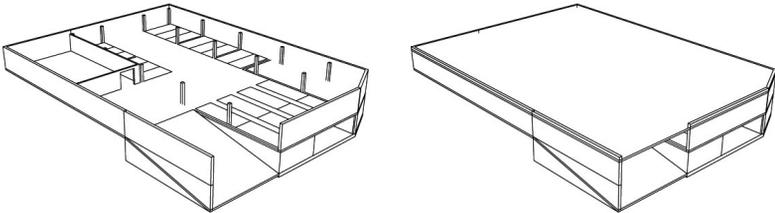


그림 3-12 우성 주차장 3D 이미지

3) 그 외 기타 사례

표 3-7 타입 01 주차장

주차장 이름	주소
1 이화 공영 주차장	• 서울특별시 종로구 이화동 산1 25번지 5호
2 신교 공영 주차장	• 서울특별시 종로구 청운효자동 산1 66번지
3 관훈 주차장	• 서울특별시 종로구 종로 1,2,3,4가동 산1 112번지 4호
4 건국 주차장	• 서울특별시 종로구 종로 1,2,3,4가동 산1 280번지
5 세종 주차장	• 서울특별시 종로구 종로 1,2,3,4가동 산1 155번지 1호
6 우리주차타워	• 서울특별시 종로구 을지로동 산1 272번지 2호
7 초동 공영주차장	• 서울특별시 중구 을지로동 산1 64번지 11호
8 동문타워 주차장	• 서울특별시 중구 광희동 산1 148번지 15호
9 장충 공영주차장	• 서울특별시 중구 장충동 산1 193번지 39호
10 필동 공영주차장	• 서울특별시 중구 필동 산1 62번지 12호
11 칼 파킹빌딩	• 서울특별시 중구 남대문로 2가
12 삼성생명 일보빌딩 주차장	• 서울특별시 중구 소공동 산1 58번지 10호
13 우성 주차장	• 서울특별시 중구 회현동 산1 82번지
14 총무로 주차빌딩	• 서울특별시 중구 필동 산1 58번지 10호
15 미디센터 주차장	• 서울특별시 중구 광희동 산1 70번지 12호
16 (주)하이파킹-명동역 주차장	• 서울특별시 중구 총무로2가 62-12
17 삼우 주차타워	• 서울특별시 중구 광희동 산1 19번지 8호
18 정동 주차장	• 서울특별시 중구 소공동 산1 1번지 48호
19 동국제강 주차장	• 서울특별시 중구 명동 산1 50번지
20 대문 주차장	• 서울특별시 중구 회현동 산1 194번지 27호
21 금미 주차장	• 서울특별시 종로구 종로 5,6가동 산1 174번지 14호

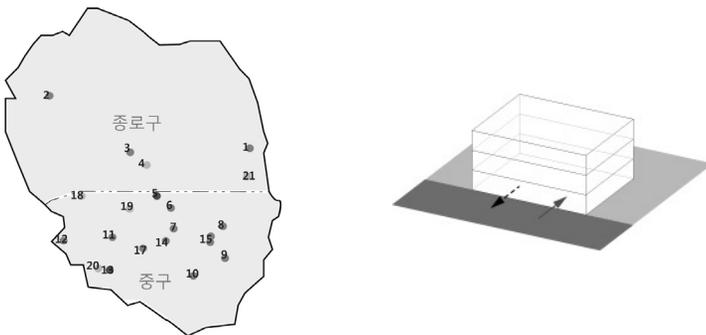


그림 3-13 타입 01 (지상)주차장 위치

○ 타입 02 - 지상 + 지하(HALF/HALF)

이 타입은 경사지에 위치하게 되어 생기는 경우이며, 반은 대지에 묻혀 있고 반은 드러나 있는 형태이다. 노출된 옥상 공간으로 바로 차량이 진입할 수 있다. 1층과 옥상으로 동시에 진입하는 경우와 1층만으로 진입하는 경우로 나뉜다.

4) 사례 01 - 명륜 1가 공영 주차장



그림 3-14 성곽 내에서 명륜 주차장의 위치(좌), 명륜 주차장 지적도(우)

주소	• 서울특별시 종로구 혜화동 명륜1가 5번지 14호
규모	• 3층
대지면적	• 1,170m ²
건축면적	• 900m ²
주차대수	• 52대

이 주차장은 학교 근처에 위치하고 있으며 주변이 대부분 저층의 주거지로 구성되어 있다. 이는 경사지에 파묻힌 형태로 성곽길 가장자리에 위치한 자연적 환경으로부터 기인한 것으로 보인다. 옥상 포함 총 3개 층으로 옥상에도 주차가 가능하며 도로 레벨과 맞닿아 있지만 차로 직접 진입하는 것은 불가능하다. 1층의 출입구로 들어가 램프를 통해 올라가야 하며, 옥상에는 자동차가 아닌 사람만 출입할 수 있는 작은 출구가 있다.



그림 3-15 명륜 1가 공영 주차장 주변 환경



그림 3-16 명륜 1가 공영 주차장 내부 사진

이 주차장의 장점은 램프 안쪽의 공간에 평지를 만들어 좁은 공간이지만 주차 보행자가 옥상부분에서 지하로 내려가지 않아도 밖으로 나갈 수 있는 길이 존재한다는 것이다. 단점은 1층 부분의 절반 이상이 땅에 묻히는 레벨이기 때문에 빛이 거의 들지 않아 매우 음침한 분위기를 풍긴다는 것이다. 그리고 옥상에서 보행자가 지하를 거치지 않고 밖으로 이동할 수 있게 되어 있는 반면, 자동차는 경사지라는 이점에도 불구하고 옥상에서 외부로 이동이 불가능하며, 1층을 통해서만 출입이 가능하게 되어 있다.

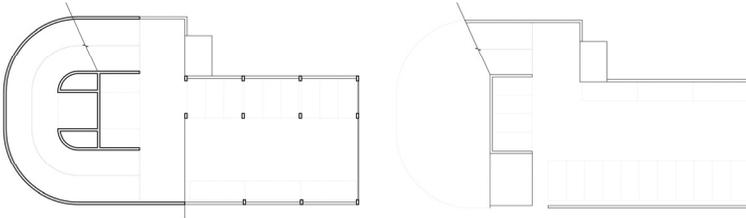


그림 3-17 명륜 1가 공영 주차장 평면도

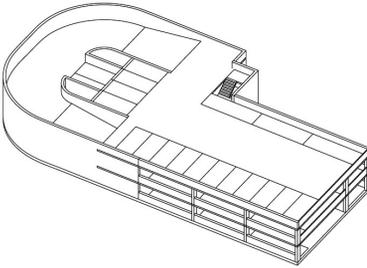


그림 3-18 명륜 1가 공영 주차장 3D 이미지

표 3-8 타입 02 주차장

주차장 이름	주소
1 동송 공영 주차장	• 서울특별시 종로구 이화동 산1 31번지 35호
2 아일주차장	• 서울특별시 중구 회현동 산1 53번지 2호
3 명륜 3가 공영 주차장	• 서울특별시 종로구 명륜3가동 산1 1번지 29호
4 명륜 1가 제1공영 주차장	• 서울특별시 종로구 혜화동 산1 5번지 14호
5 명륜1가 제2 공영 주차장	• 서울특별시 종로구 혜화동 성균관로 13길 30

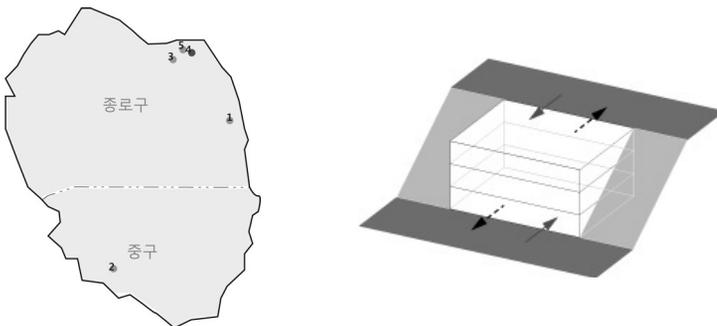


그림 3-19 타입02 (지상+지하)주차장 위치

○ 타입 03 - 지하 (UNDERGROUND)

이 타입은 도심에서 주로 나타나는 형태로 대지가 부족해 생겨나는 경우가 많은 지하주차장을 가리키며 공원 등의 지하를 활용하기 위해서도 많이 쓰인다.

표 3-9 타입 03 주차장

주차장 이름	주소
1 종묘 지하주차장	• 서울특별시 종로구 훈정동 100-1
2 광화문 오피시아빌딩 관리단 대표위원회	• 서울특별시 종로구 신문로1가 163
3 훈연원공원 지하주차장	• 서울특별시 중구 을지로동 산1 40번지 3호
4 두산타워 목정사업소	• 서울특별시 중구 광희동 산1 21번지

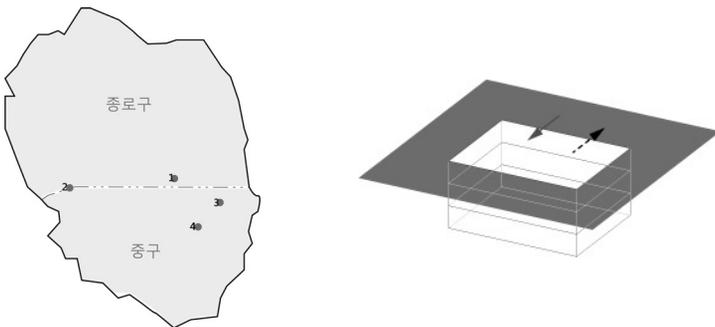


그림 3-20 타입 03 (지하)주차장

IV 주차장 기본계획의 방향

- 1 기본 주차장에서의 일반적인 고려사항
- 2 기본주차장 분석결과에 따른 '사대문 내' 새로운 주차장 디자인 제안 요소

IV 주차장 기본계획의 방향

1 기본 주차장에서의 일반적인 고려사항

주차전용 빌딩 디자인에 필요한 일반적인 고려사항은 다음과 같으며, 카테고리별로 구분하여 정리하였다.

- 파사드 디자인
경제적 효율성과 사용자 편의성을 유지하면서도, 지속가능한 디자인을 창출하여야 한다. 아울러 유지보수의 편의성을 도모해야 하며, 적절한 내부 조명을 설치해야 할 뿐 아니라, 눈/습기/먼지로부터의 효과적인 보호역할을 해야 한다.
- 건축적 고려사항
소방안전규제(불연성 혹은 내화성 재료)뿐 아니라 건물규제 및 주차법 규를 준수하여야 하며, 구조공법도 유의해야 한다.
- 사용자 및 운영자 편의를 위한 고려사항
적절한 조명은 필수이며, 비/눈/모래/먼지에 유의해야 한다. 아울러 최소한의 오염물질을 축적해야 할 뿐 아니라 날씨 및 부식에 대한 내성 등을 고려하여 외관의 내구성 및 지속가능한 설비 시설을 갖추는 등 유지보수의 편의성도 고려해야 한다.
- 그 외 디자인 고려사항
보행자를 위한 입구와 출구 및 주차장에서부터 이어지는 출구와 교차로가 적절한지를 검토해야 한다. 또한 주차장 엘리베이터/비상엘리베이터/보안엘리베이터의 설치도 미리 계획해야 한다.

기본주차장 분석결과에 따른 '사대문 내' 새로운 주차장 디자인 제안 요소

이상의 내용을 바탕으로 이 연구의 주제인 '사대문 내' 주차전용 빌딩에 적용할 수 있는 디자인 요소를 카테고리별로 제안해 보았다.

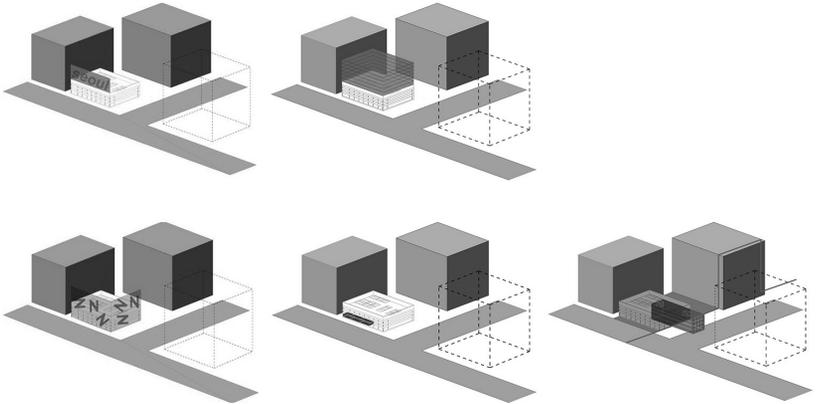


그림 4-1 서울홍보광고와 연계; 다른 프로그램과 조합; 파사드 자체를 마케팅 수단으로 이용; 주차장 전면을 다른 프로그램과 조합; 공공의 지하 영역을 활용(좌측 상단에서 시계방향으로)

- 파사드 디자인

도시의 시각적 인지시설로서 파사드 디자인을 브랜드 광고 및 서울홍보 광고에 적극적으로 활용할 수 있을 것이다. 혹은 테마가 있는 디자인 요소를 적용하는 등 고도의 마케팅 시설로 변화를 유도해 부가가치를 창출한다.
- 프로그램 조합

여러 가지 프로그램 등을 조합하여 주차장이라는 공간을 문화적으로 더욱 풍부하게 할 수 있다. 자동차 관련시설뿐 아니라, 편의점, 자전거/차 렌트, 인포메이션 센터를 설치할 수 있을 것이다. 더 나아가 한진, 테이 터 컴퍼니, 상하수도 사업부, 서울 시설관리공단 등의 공공사업 분야와 연계할 수도 있을 것이다.

V 국외 주차장 사례

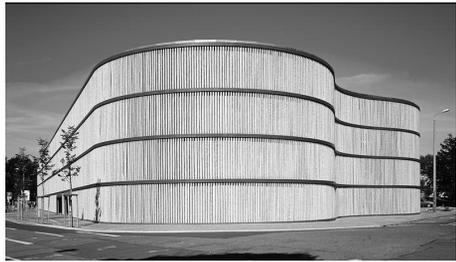
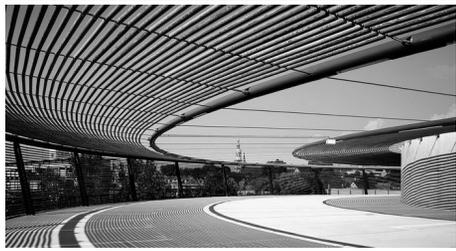
- 1 파사드 디자인 사례
- 2 언더그라운드 주차장

V 국외 주차장 사례¹

1 파사드 디자인 사례

1.1 스크린 파사드(screen facade)

표 5-1 비 물질성 표현의 사례 건물

사례 건물 사진	사례 건물 설명
	<p>Parkhaus zoo, Leipzig - Hentrich-Petschnigg & Partner</p> <ul style="list-style-type: none"> • 동물원이 상징하는 ‘원시 & 자연의 세계’를 반영하고 자연재료인 대나무 사용 • 직경 11cm의 대나무의 수직배열 <ul style="list-style-type: none"> - 대나무 사이에 자연스러운 틈새, 환기와 채광 가능 - 빛의 불규칙한 투과성 표현
	<p>Burda Car Park, Offenburg - Ingenhoven Overdik Architekten</p> <ul style="list-style-type: none"> • 지름 60m의 원형 강철구조가 조립식 콘크리트 바닥 지지 • 원형의 콘크리트 구조물을 감싸는 수평배열의 목재패널의 외피 <ul style="list-style-type: none"> - 내외부의 경계를 모호성 표현 - 빛의 투과성 표현
	<p>VMMTN : Mountain Dwellings, Copenhagen - BIG</p> <ul style="list-style-type: none"> • 알루미늄 타공판 : Mt. Everest image <ul style="list-style-type: none"> - 공기와 빛 유입 - 빛의 투과성을 이용한 낮과 밤의 Mt. Everest image 변화

출처 : 문은미, 2011, “주차건물 파사드의 인터페이스 디자인 표현 특성 연구”, 『한국실내디자인학회논문집』, 20(8), pp135-142 ; Simon Henley, 2007, “The architecture of parking”, New York : Thames & Hudson,

¹ 이 사례의 분류 및 연구는 문은미의 2011년 한국실내디자인학회 논문 “주차건물 파사드의 인터페이스 디자인 표현 특성 연구”의 내용을 중심으로 정리하였다. 마지막에는 ‘파사드가 없는’ 지하형 주차전용건축물을 추가하였다.

파사드는 레이어, 투명성, 비물질성이라는 주제로 현대건축의 중요한 쟁점으로 떠오르고 있는 주요 건축요소이다. 스크린(screen)은 주차건물이 외부세계로 향하는 ‘경계면’으로서 구조시스템과 구분되는 외피를 말하는데, 특히 스크린으로 이루어진 파사드는 공공미술이나 광고의 개념으로 공공주차장 건물의 외피를 이루는 경우가 많다. 목재 패널, 유리, 금속, 폴리카보네이트 등의 다양한 재료를 통해, 투명성·반사효과·패턴 표현을 노리며 보는 관점, 거리, 시간에 따라 다양한 시각적 효과도 노리기도 한다. 즉 건축 구조에 종속되지 않으므로 재료의 선택, 조정, 배열이 비교적 자유로와 대담한 표현이 가능한 것이 파사드의 특징이다.

12 의사소통의 파사드(communication facade)

주차 전용 빌딩의 파사드는 사용자와 지역주민 간의 유대감, 친밀감, 정보제공 수단으로 이용할 수 있는 디자인이다. 특히, 도시가로와 면한 주차건물의 파사드는 보행자/운전자와 의사소통을 유도하는 곳이며, 지역특성(지역 역사, 문화, 도시적 맥락, 자연환경)으로부터 파사드 디자인을 유도했을 경우 지역주민과의 소통과 친밀감을 유도할 수 있다.



Charles Street Car Park
- Allies & Morrison Architects

- 3,700개의 1.2m 정사각형 깔대기 모양의 알루미늄 단위패널
 - 4가지 다른 방향으로 교차배치
 - 개구부의 위치변화를 가지는 패턴
- 산화처리 알루미늄(외부) / 연두색 패널(내부)
 - 야간에는 조명등이 켜진 것처럼 내부 연두빛이 외부로 방출
- 추상적, 동적



Takasaki Parking - Kengo Kuma

- 기차역 앞에 위치하여 도시의 관문역할
- 철재골조 / 벽돌색 조립식 콘크리트 루버 / 간유리 루버의 불규칙한 배열
 - 루버의 재질과 방향은 건물의 안팎 상호관계(조망, 환기, 자연채광)에 따라 결정
- 반복의 개념, 생략된 리듬
 - 규칙적인 모듈 안에 불규칙하게 분포되고 방향이 틀어진 루버
 - 패턴화된 파사드 표현

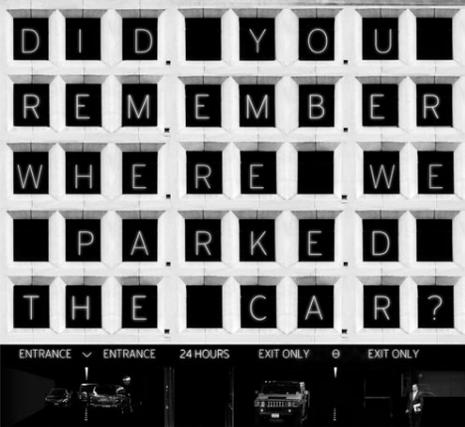


Santa Monica Civic Center Parking
- Moore Ruble Yudell Architects and Planners

- 공공건물로서의 쾌적함, 시각적으로 기억할 만한 디자인
- 자동차의 색, 형태, 움직임이 전체적인 디자인 전략
 - 줄무늬 콘크리트 패널, 움직이는 색유리 채널, 철망
- 색유리 루버의 반사와 투명성을 이용해 밤낮으로 변화하는 파사드

출처 : 위의 책

표 5-3 정보전달 표현의 사례 건물

사례 건물 사진	사례 건물 설명
	<p>Europark 1, Salzburg - Massimiliano Fuksas</p> <ul style="list-style-type: none"> • 3,000대를 수용하는 거대한 주차장 • 이중 유리면 외피 <ul style="list-style-type: none"> - 'EUROPARK' - 3차원 그래픽 효과, super graphic 효과 - 광고면으로 활용
	<p>13-17 East 54th St, New York (Sign System Design - Paula Scher)</p> <ul style="list-style-type: none"> • 그래픽 디자이너 Paula Scher <ul style="list-style-type: none"> - Sign System Redesign(네온 그래픽 파사드) - “당신은 우리가 어디에 주차했는지 기억합니까?” • 건물을 출입하는 사람들에게 주차지점 기억 유도

출처 : 위의 책

표 5-4 지역성 표현의 사례 건물

사례 건물 사진	사례 건물 설명
	<p>Avenue de Chartres Car Park-BPR</p> <ul style="list-style-type: none"> • 지역의 역사와 고유한 특성에 건물에 반영 • 오래된 성곽의 한계를 벗어나고자 <ul style="list-style-type: none"> - 개발과 확장이 진행되고 있는 도시를 새롭게 정의 - 옛 성벽을 연상하는 새로운 성벽벽돌 • 새 성벽 안쪽 3층의 실용적인 철제 데크 주차구조물 • 공공건물로서의 위상, 품위 <ul style="list-style-type: none"> - 도시의 과거와 현재 연결 - 성장하는 도시의 관문, 시민들의 산책로, 전망대 • 중세도시의 옛 성벽을 연상하는 벽돌 벽과 계단실타워의 주차건물



Avenue de Chartres Car Park-BPR

- 지역의 역사와 고유한 특성 건물에 반영
- 오래된 성곽의 한계를 벗어나고자
 - 개발과 확장이 진행되고 있는 도시를 새롭게 정의
 - 옛 성벽을 연상하는 새로운 성벽벽돌
- 새 성벽 안쪽 3층의 실용적인 철제 데크 주차구조물
- 공공건물로서의 위상, 품위
 - 도시의 과거와 현재 연결
 - 성장하는 도시의 관문, 시민들의 산책로, 전망대
- 중세도시의 옛 성벽을 연상하는 벽돌 벽과 계단실타워의 주차건물



1111 Lincoln Rd, Miami - Herzog & De Meuron

- 주차공간이 주변도시환경에 활기를 주는 공공 공간으로 격상
- 외벽이 없이 완전히 외부로 개방
 - 외부로 열린 구조 : 마이애미 기후
 - 내부공간에 충분한 빛과 공기 제공
- 명/암, 고/저층 간의 대조적인 시각효과
- 단순한 선의 조합(바닥판, 기둥) 강조를 위해 배관 및 조명 콘크리트 바닥과 일체화
- 도시조망과 자연경관을 담은 뷰프레임(view frame) 파사드



53 Albert St. Car Park

- Nettleton Tribe Architects(Public Art Design - Jennifer Marchant)

- 저층부의 주차공간 전면에 3층 높이의 공공미술작품 설치
 - '육지선(Ladlines, 2008)'
 - Main Rangedhk Cunningham's Gap의 등고선
 - 549개의 알루미늄 조각
- 낡은 건물에 건축적 정체성 부여
- 도시에 대한 새로운 관점 부여

출처 : 위의 책

13 **모바일 파사드**

모바일 파사드는 자동차의 속성인 움직임, 속도감을 연상시키는 조형적 디자인으로 표현한 것이다. 러시아 구축주의와 이태리 미래주의로부터 영향을 받은 모바일 파사드는 파사드의 미묘한 변화와 움직임을 보행자나 운전자가 여러 감각으로 지각하도록 표현한 것이다.

표 5-5 형태적 움직임 표현의 사례 건물

사례 건물 사진

사례 건물 설명



Cardiff Bay Car Park, Wales – Scott Brownrigg

- 굽이치는 차양의 랜드마크적 파사드
- 푸른색과 흰색의 조명을 설치
 - 파도처럼 움직이는 효과
- 카디프만의 굽이치는 물결의 형상화와 조명장치

Brisbane Domestic Terminal Car Park, Brisbane – Hassel Sydeny (Kinetic Art Deisgn – Ned Kahn)

- 호주 정부의 공공미술 프로젝트로 진행
 - 인공적인 주차건물과 자연환경 간의 직접적인 인터페이스 창조
 - 도시의 아이콘
- 장소 특정적 미술(site – specific art)
 - 파사드의 물결이 이 지역의 자연적 요소와 관련(Brisbane 강 물결)
- 25만개의 알루미늄 패널
 - 바람에 의해 매일 다른 파사드 연출
 - 알루미늄 패널 사이를 통해 들어온 빛과 그림자가 벽과 바닥에 투영

출처 : 위의 책

표 5-6 상호작용에 의한 움직임 표현의 사례 건물

사례 건물 사진

사례 건물 설명



Fifth Third Bank and Parking Complex at Fountain Square, Cincinnati (Op-art Design – Julian Stanczak)

- 공공미술작품 : 옵아트 파사드
 - 356개의 수직 알루미늄 튜브
 - 200개의 다양한 색으로 단면 색칠한 튜브 사선으로 배열되어 있음
- 움직임에 따라 변해 착시효과 경험 제공
 - 주변환경에 활기를 불어넣음

출처 : 위의 책

언더그라운드 주차장

이미 포화상태가 된 도심이나 더 이상의 개발이 불가능한 역사적 장소에 지하층을 활용한 주차장의 사례가 있다. 특히 유서깊은 유럽 도심의 역사적 건축물들이 현대의 도시 요구에 의해 기능을 변화시키면서 지하에 주차장을 설치하는 경우가 있다.

표 5-7 언더그라운드 주차장

사례 건물 사진

사례 건물 설명



Automated Underground Car Park for residents, Donnersbergerstrasse
- Munich City construction department

- 거주민들을 위해 도로 아래에 위치한 독립적인 지하 주차장
- 대지의 경계성
 - 기존의 주거단지에서 지상의 부족했던 주차공간을 지하로 확장



Franklin Multistorey Car Park, Budapest - W6 Studio Kft., Budapest

- 역사적인 건물들이 현대의 도시의 요구에 의해 기능이 변화
 - offices, services, tourism, homes, PARKING
 - 건물의 외관과 골조만 유지



Underfloor Garage, Via Mateotti
- Leonardo Gennari Architects & Associates, Crema

- 역사적인 건물들이 현대의 도시의 요구에 의해 기능이 변화
 - offices, services, tourism, homes, PARKING
 - 건물의 외관과 골조만 유지
- 전형적인 지하 기계식주차 시스템 적용
- 중정이라는 잉여공간의 입체적 활용

출처 : Eran Ben-Joseph, 2012, "Rethinking a lot : the design and culture of parking", Cambridge, Mass. : MIT Press

참고문헌

참고문헌

문은미, 2011, “주차건물 파사드의 인터페이스 디자인 표현 특성 연구”, 「한국실내디자인학회논문집」, 20 : 8, pp135-142.

문은미, 2006, “주차건물의 조형특성변화에 관한 연구”, 「기초조형학연구」, 7 : 4, pp229-239.

Jane Holtz Kay, 2001, “A Brief History of Parking : The Life and After-life of Paving the Planet”, Architecture Magazine

Simon Henley, 2007, “The architecture of parking”, New York : Thames & Hudson

Eran Ben-Joseph, 2012, “Rethinking a lot : the design and culture of parking”, Cambridge, Mass. : MIT Press

한겨레, 매일경제 등 신문기사

작은 연구 좋은 서울

2012

- | | | |
|----|---|-----|
| 01 | 특화거리조성사업의 성과와 과제 : 종로노점거리를 중심으로 | 홍인옥 |
| 02 | 도시의 빈 공간을 활용한 지역 공동체 활동거점 만들기 | 남지현 |
| 03 | 서울의 새로운 문화정책 의제 발굴을 위한 연구 | 이원재 |
| 04 | 커뮤니티디자인이 마을공동체 형성과 변화에 미치는 영향 연구 | 정문수 |
| 05 | 마을공동체사업에 따른 마을형 주거복지연계방안 연구 | 이주원 |
| 06 | 지역상권 활성화를 위한 우수 해외사례 연구 | 임화진 |
| 07 | 문래예술공단 환경조형물 제작 생태계 조사 연구 | 김 강 |
| 08 | 사회혁신채권(Social Impact Bond)의 서울시 사회경제정책 적용가능성에 대한 연구 | 문진수 |
| 09 | 개미이웃 | 이유정 |

2013

- | | | |
|----|--|-----|
| 01 | 노숙인 문화예술창작공간 설립의 타당성 연구 | 김지연 |
| 02 | 의료기관 CCTV 운영 및 오남용 실태조사 | 김준현 |
| 03 | 서울 학교 햇빛발전소 실태조사와 개선방향 연구 | 박규섭 |
| 04 | 서울시 문화공간의 담론적 구성 : 홍대 공간을 중심으로 | 김수아 |
| 05 | 서울시 사대문 안 '주차 전용 건축물'에 대한 기초 연구 | 이윤희 |
| 06 | 을지로 인쇄 제조업 집적의 구조와 생활세계 연구 | 김봉렬 |
| 07 | '강북형' 하자센터 설립을 위한 사전 연구 | 이부영 |
| 08 | 일본인 관광객 유치를 위한 일본인의 서울관광동향 분석 | 백리나 |
| 09 | 전통시장의 사업기반 안정화를 위한 토지협동조합 모델 연구 :
광진구 중곡제일시장 사례를 중심으로 | 조성찬 |
| 10 | 도쿄는 어떻게 원전 하나 줄이기에 성공했는가? | 이현석 |

서울연 2013-PR-26

서울시 사대문 안 ‘주차 전용 건축물’에 대한 기초 연구

발행인 이창현

발행일 2013년 8월 26일

발행처 서울연구원

137-071

서울특별시 서초구 남부순환로 340길 57

전화 (02)2149-1234 팩스 (02)2149-1019

비매품 ISBN 978-89-8052-554-6 93540

본 출판물의 판권은 서울연구원에 속합니다.