

도심활성화를 위한 용도별 지역연계 공영주차장 계획특성에 관한 연구 -산타바바라시의 공영주차장 비교를 중심으로-

오준걸*

¹서울과학기술대학교 건축학부

A Study on District Respectable Public Parking Planning for Urban Revitalization -Comparison of Santa Barbara Public Parking System-

Joon-Gul Oh*

¹School of Architecture, Seoul National University of Science & Technology

요약 본 연구는 도심활성화를 위한 기본적 인프라인 공영주차장의 특성과 역할을 도시, 건축적 관점을 통하여 도시의 일반적 용도인 상업업무지역, 문화관광지역, 판매시장지역의 세 가지 유형으로 구분하고 지역과 연계를 통하여 분석하였다. 공영주차장의 문제점과 계획전략을 산타바바라시의 사례와 국내사례의 비교를 통하여 다음과 같은 결론을 도출하였다. 첫째, 공영주차장의 입지와 배치계획은 도시와의 연계성을 존중하여 출입구를 배치하여야 한다. 둘째, 공영주차장은 지역의 특성과 사용의 편의성에 중점을 두어야 한다. 공공에서의 공영주차장 설치도 중요하지만 지역의 공공과 민간 협력에 의한 공영주차장의 계획은 산타바바라시의 사례처럼 보다 성공적인 결과를 나타낸다. 셋째, 공영주차장의 성공적인 계획은 대상지역의 가로와 보행공간의 활성화로 이어진다는 점이며 이는 지역 경제와 도심활성화로 귀결된다.

Abstract This study defines three types of public parking for commercial business, cultural tours, sales and market areas. We compared the Santa Barbara parking system with Korean examples for use in urban revitalization with a proper planning strategy based on district-specific public parking. The results are as follows: 1. The layout and location of public parking entrances need to consider the urban grid and linkages. 2. Public parking should place emphasis on respecting a district's character and user convenience. 3. The success of public parking extends to revitalization of pedestrian paths at target areas.

Keywords : Public Parking, Urban Revitalization, Santa Barbara

1. 서론

1.1 연구의 배경과 목적

현재 우리나라는 도시팽창으로 공공청사와 터미널 등 대규모 인프라는 신도심으로 옮겨 가고 구도심은 활기를 잃어가지만 이전이 어려운 문화유산, 전통시장 등은 구도심에 계속 자리하고 있다. 또 과거 개인교통수단이 부재하던 시대에서 자동차와 아파트 문화에 적합한 신도시 위주의 도시구조 변화를 만든다. 현대라이프 스타일에서 상업, 구매, 여가 문화 활동을 위해 자동차로 이동하는

빈도와 시간이 늘어나는 현상은 도시와 건축계획에 미치는 영향이 크다. 특히 도심의 자동차 접근과 주차는 이용 배반적인 현상을 낳는다. 즉 도심혼잡의 정책적 측면에서는 주차상한제의 도입으로 자동차의 접근을 억제해야 하지만, 개인의 입장에서는 자동차 운행으로 얻어지는 시간 단축과 육체의 편리함을 쉽게 포기하기는 어렵기 때문이다. 이에 본 연구의 목적은 도시, 건축적 관점에서 도심활성화를 위한 기본적 인프라인 공영주차장 주변의 용도별 지역특성을 존중한 상업업무지역, 문화관광지역, 판매시장지역의 유형으로 구분하고 공영주차장의 기능,

이 연구는 서울과학기술대학교 교내 학술연구비 지원으로 수행되었습니다.

*Corresponding Author : Joon-Gul Oh(Seoul National University of Science & Technology)

Tel: +82-2-970-9016 email: jgoh@seoultech.ac.kr

Received August 17, 2015

Revised (1st February 19, 2016, 2nd March 2, 2016)

Accepted March 3, 2016

Published March 31, 2016

역할을 각 지역과의 연계를 통하여 특성에 따른 문제점과 계획전략을 도출한다.

1.2 연구의 방법과 범위

2장은 도심활성화, 공영주차장 관련 선행연구와 이론적 고찰을 분석하며 3장에서는 도심활성화를 위한 기본 공공시설로써 공영주차장의 긍정적 역할에 대해 미국 산타바바라시 도심부 공영주차장의 특성을 분석한다. 이를 바탕으로 국내 도시의 용도별 지역연계 공영주차장의 사례를 유형별로 분석, 문제점과 계획전략을 비교한다.

다만 본 연구의 한계는 공영주차장의 주차량이나 주차장의 부동산 가치, 입지 등의 정량 연구보다는 용도와 지역적 특성에 따른 공영주차장의 관계에 중점을 둔 계획 연구임을 밝힌다.

2. 공영주차장과 도심활성화

2.1 선행연구 고찰

공영주차장의 선행연구는 대부분 주거지의 주차부족 문제를 해결하기 위한 연구가 주를 이룬다. 다음으로는 공원이나 학교 등의 공공시설을 활용한 공영주차장의 입체화 방안에 관한 연구들로 이 역시 주거지역에 집중되어 있다. 반면 서수정(2008)[1]의 ‘공공공간을 매개로한 원도심 활성화 방안’에서는 공공공간 중심으로 즉 가로나 광장, 공원 등을 이용한 국내 도심활성화 사업들에 대한 평가를 하였다. 여기에서 재래시장 활성화와 주차장에 대해 논하지만 공공공간의 일부분으로 다룬다. 하지만 본 연구에서는 도심 내 상업, 관광지역의 활성화를 위한 지역적 용도의 특성이 반영된 공영주차장의 계획적 방법과 문제점에 대하여 연구한다.

2.2 공영주차장 제도와 상황

주차장법 제12473호(2014. 3. 18. 일부개정) 제1장 제2조 1에 의하면 ‘노상주차장은 도로의 노면 또는 교통광장의 일정한 구역에 설치된 주차장으로 일반의 이용에 제공되는 것이며 노외주차장은 도로의 노면 및 교통광장 외의 장소에 설치된 주차장으로서 일반의 이용에 제공되는 것’으로 정의되어 있다. 그리고 서울시 주차장 설치 및 관리조례 제5761호(2014. 10. 20 개정) 제1장 제6조에 의하면 시장이 설치한 노상주차장 및 노외주차장을

“공영주차장”이라 한다. 한편 공영주차장이 필요한 곳은 각 건축물의 부설주차장이 있지만 주차용량이 부족, 공공에서 보완이 필요한 경우나 개별건축물에 주차장을 설치할 수 없는 지역이나 상주인구보다 방문자의 수가 훨씬 많은 경우에 공영주차장이 필요하다.

서울시의 주차장 확보를 위한 사업을 살펴보면[2] 주택가 및 공공시설 공영주차장 건설추진사업으로 시와 자치구가 공동부담으로 사업을 추진한다. 대상지 선정과 사업계획을 자치구에서 수립하면 시에서는 타당성과 투자심사, 시비 보조금을 지원하여 자치구에서 주차장 건설과 운영을 하게 된다. 하지만 이 사업의 경우 1996년부터 2015년 3월까지 총 246개 사업 중 주택가 공동주차장이 183개 사업을 차지한다.[3] 또 서울시 공영주차장을 유형별로 보게 되면 1. 역 부근에 설치하는 환승주차장 2. 고가도로 밑을 포함한 노상주차장 3. 그 외 공공시설이나 대규모 건물과 연계한 노외주차장으로 나뉜다.[4] 따라서 공영주차장은 주로 주거지에 설치되고 도시맥락적인 입지에 대한 규정과 계획조건은 명시되어 있지 않음을 알 수 있다.

2.3 도심활성화: 상업지역과 mobility

도시팽창, 인구이동, 행정구역의 통합 등으로 도청, 시청, 기차역, 버스터미널 등의 도시 인프라가 시 외곽으로 확장 이전하는 동시에 시 외곽에 공동주택을 포함한 신도시가 조성되는 도시구조 변화 현상은 우리나라 대도시뿐만 아니라 중소 도시에서도 최근 급격하게 진행되었다.

홍지학(2012)은 교외의 조건으로 첫째, 이질적 환경을 수용하는 ‘밀집공간’의 부재(不在) 둘째, 장소를 만드는 ‘맥락’의 부재 셋째, 공간소통에 있어 ‘근접성’의 부재를 꼽고 있다.[5] 이것은 교외가 가지는 부재는 반대로 도심이 가지는 장점으로 볼 수 있다. 도심은 밀집공간이며 맥락을 가지며 공간소통에 있어 근접성을 지닌다. 따라서 도심활성화의 실천적 방법은 이런 특성을 활용하여 도심에 관심거리를 만들어 내는 것이다. 이것은 문화, 관광, 쇼핑과 연계된 상업시설과 관광지역, 전통시장을 활성화하기위해 무엇보다 쉬운 접근성을 기반으로 해야 한다. 따라서 공영주차장은 도심에 사람들을 모을 수 있는 직접적이며 기본적인 편의장치이다.

한편 오준걸(2013)은 구도심에서의 이전과 노후화된 건축의 유희공간의 역할에 주목하여 도시재생에서 주차

장은 1차적 재생의 쉬운 목표로 삼게됨을 주장한다. 즉 Fig.1에서 주차장은 유희공간을 어반보이드로서 기능을 단순하게 사용하는 첫 단계로서 주차장으로의 활용에 주목한다.[6] 공영주차장은 미확정된 용도의 단지 비어 있는 공간을 넘어선 상업공간으로의 보다 편리한 접근을 제공한다. 공공용지의 본격적 개발에 앞서 임시 공영주차장으로 활용하는 경우에는 도시재생 유보지의 역할이 강조된다. 이는 4.3의 “서울약령시 공영주차장 및 한방산업 진흥센터” 사례에서 확인할 수 있다.

이미 공영주차장은 도심에서 도로, 공원, 공개공지 등과 함께 공공공간으로 작용한다. 따라서 이러한 도시재생의 유보지로서 활용도를 높이기 위한 공영주차장의 개발은 주차장 본연의 기능을 지속적으로 확보하기 위한 입체적 복합 주차 건물로 개발을 하거나 경제적 개발의 논리가 앞선 상황에서는 공공 건축물로의 도시재생이 이루어진다.

이에 본 연구에서의 “용도별 지역연계 공영주차장”이라 함은 주변 지역의 용도특성을 반영하여 공공용지에 단순히 주차장 기능의 충실함을 넘어선 도심활성화의 적극적인 수단으로 쓰인 공영주차장계획을 의미한다.

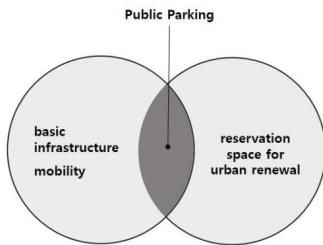


Fig. 1. Roles of Public Parking in aspect of urban context

3. 산타바바라시 공영주차장의 특성

3.1 산타바바라 도심특성

산타바바라시는 미국 캘리포니아주 LA에서 북쪽으로 약2시간거리에 위치하며 산타바바라 카운티는 약43만, 산타바바라시는 약 9만명 정도의 인수로 관광, 휴양이 주를 이룬다. Fig2에 나타났듯이 도시중심부는 쇼핑과 공공청사, 미술관과 공공도서관 그리고 소규모 상가 등이 혼재되어 있다. 이는 다른 미국도시의 CBD (Central Business District)와 문화, 주거영역의 분리와

는 달리 산타바바라시 중심부 소규모 지역에 거주민들과 방문객들이 혼재되어 다니게 된다. 즉 산타바바라는 도시의 기본적인 기능이 스테이트 가(State Street)를 중심으로 상업, 업무, 판매, 문화의 기능이 몰려 있는 관광도시로 분석된다.



Fig. 2. Downtown Public Parking, City of Santa Barbara, <http://www.santabarbaraca.gov/gov/depts/pw/dtp/default.asp>, 2015. 10.

3.2 도시조직과의 연계성

산타바바라 시내 중심부는 주 가로인 스테이트 가를 따라 격자형의 일방통행으로 이루어져 있다. 특히 공영주차장 2번부터 12번이 위치한 중심부는 해변접근이 용이하여 관광객들에게는 쇼핑과 관광이 일어나는 곳이며, 거주자들에게도 상업활동, 일반 공공업무와 문화 활동을 함께 할 수 있는 핵심적인 지역이다. 공영주차장의 위치는 Fig. 3[7]에서처럼 스테이트 가에서 양쪽으로 1 블록 이내에 위치하여 주차 후 가로로 접근이 매우 편리한 곳에 위치한다.

또 공영주차장의 가장 중요한 점은 파세오(paseo: 산책길)라는 좁은 전통 골목길의 보전과 복원을 강조하였다. 공영주차장의 위치와 크기 역시 파세오와 접해 도시의 연계성을 보이는데, 도심의 전통맥락인 파세오의 재생이 공영주차장과 배치, 연계되어 나타남을 초기의 계

획 디자인 가이드라인인 Fig.4에서 확인할 수 있다. 즉 디자인 가이드라인에 나타난 산타바바라의 중심도시계획의 전략에 도시초기의 전통적인 파세오 복원계획과 공영주차장이 밀접한 연계성을 가짐을 알 수 있다.



Fig. 3. Partial map of Downtown Public Parking, City of Santa Barbara, 2013

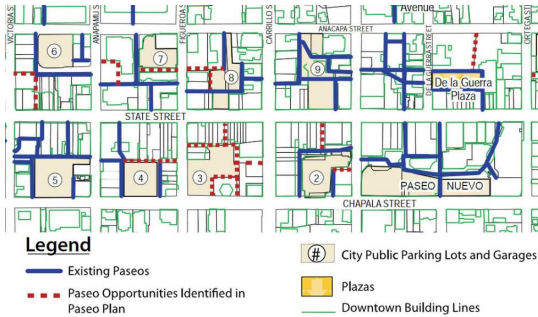


Fig. 4. Layout of SB Downtown Public parking based on Paseo and Building, El Pueblo Viejo Design Guidelines 2009, City of Santa Barbara Community Development Department, 3rd ed. p.40, Partial plan

또 산타바바라 공영주차장 관리사무소에서 제공한 Table1 자료에서는 시가 공영주차장을 60년대부터 2006년까지 지속적이며 순차적으로 확보하여 노면 주차장뿐만 아니라 주차건물을 운영함으로써 보다 적극적인 주차난의 해결과 복합적 도시의 프로그램으로써 제공한다는 점이 드러난다. 또 통근을 위한 2곳에 361면의 주차장을 시내에 별도로 설치하였다.

Fig.5는 중심가로에서부터 십여미터 떨어진 주차장으로 편리한 접근을 보여준다. 특히 Fig.6과 7은 노면주차장과 주차건물의 두가지 방식을 나타내는데 주차건물의 경관은 산타바바라 시내의 전통적 건축물 양식을 따른다.

Table 1. City of Santa Barbara Downtown Public Parking

lot	Space	Address	Yr. Built	Sq. Ft.	Type
Lot 2	568	914 Chapala	1988	215,000	Structure
Lot 3	164	17 W. Figueroa	1960's	55,383	Surface
Lot 4	122	1120 Chapala	1960's	44,421	Surface
Lot 5	192	1220 Chapala	1960's	63,507	Surface
Lot 6	565	1221 Anacapa	2006	214,500	Structure
Lot 7	266	1115 Anacapa	1969	122,400	Structure
Lot 8	104	1015 Anacapa	1960's	43,882	Surface
Lot 9	264	921 Anacapa	1977	126,043	Structure
Lot 10	546	621 Anacapa	1988	181,000	Structure
Lot 11	187	523 Anacapa	1988	75,900	Surface
Lot 12	95	11 W. Gutierrez	1990	32,100	Surface
Depot	160	209 State Street	1999	40,000	Surface
total	3,233	total		1,214,136	



Fig. 5. Entrance of parking :directly related to Paseo



Fig. 6. City Lot 4: surface type



Fig. 7. City lot 10: structure type

3.3 주차의 편의성과 가로 활성화

산타바바라시의 공영주차장의 요금은 2015년 첫 75분은 무료이며 그 다음은 시간당 1불50센트이고 다운타

운 커뮤니티와 공동으로 운영된다. 비록 밀도가 낮은 특성을 보이는 중소도시이지만 주차의 편의성은 내외부인에게 쇼핑, 방문의 편의성을 제공한다. 그리고 다운타운의 편리한 주차시스템으로 모든 사람들이 쉽게 도시에 접근할 수 있는 환경으로 중심가로인 스테이트가는 Fig. 8과 같이 쾌적한 보행환경을 제공한다.

이상과 같이 산타바바라 공영주차장의 계획에는 다양한 도심의 기능인 관광, 업무, 상업 문화 등을 수용하는 도심활성화 공영주차장의 계획적 특성이 나타난다.



Fig. 8. View of State Street Pedestrian path

4. 국내도심 공영주차장의 유형과 계획 특성 분석

4장에서는 3장의 산타바바라의 공영주차장의 특성을 바탕으로 선행연구의 분석과 국내의 현실과 상황에 맞추어 다음의 3가지 용도별 유형으로 구분하였다. 즉 도심활성화와 공영주차장 연구에 초점을 맞추어 주거용도를 제외한 도심 내에 존재하는 상업업무, 문화관광, 판매시장의 용도별 주변지역특성을 중심으로 공영주차장 계획특성을 분석한다. 이를 바탕으로 용도별 지역연계 공영주차장의 특성과 도심활성화를 위한 문제점과 전략을 분석한다. 즉 용도별 유형에 따라 공영주차장을 활용한 도심활성화를 위한 전략과 계획의 차별성이 나타난다.

4.1 상업업무지역

상업업무지역은 회의, 업무, 쇼핑, 식사 등의 행위와 더불어 단시간 주차가 예상되며 비교적 목적지가 명확하다. 서울시 홈페이지에 의하면 서울시설공단이 직접 관리하는 주차장은 5개의 급지로 분류되어 57개소이며 총 13,407면을 운영하고 있다. 서울시 전체 공영주차장은

총141개소 17,817면이 설치되어 있다.[8] 또 상업, 업무 활동이 빈번한 서울시 종로구는 직영8곳, 위탁6곳을 운영 중이며, 중구는 총 45곳을 운영 중이다. 이들 주차장은 공공건축물이나 대규모 건물의 주차장과 연계하여 운영하거나 주로 도로변이나 고가도로 밑 등의 유휴공간을 활용하는 것으로 분석된다.

반면 중소 도시인 충주시의 경우 대도시보다는 지가가 낮아 시유지를 활용한 도심 내 공영주차장이 비교적 균등히 분포되어 있다. 이는 주간에는 도심방문자 특히 인근의 젊음의 거리 방문자들과 야간에는 주택지의 거주자를 위한 주차장으로 활용되는 특성을 보인다. Fig.9, 10[9]은 1992년에 충주시 성서동 일대 충주천을 복개하여 공영주차장으로 사용하였는데 최근 충주천의 복원으로 2014년 7월 새로운 3곳으로 공영주차장의 이전과 3개의 대체 주차장을 표시한 것이다. 이는 산타바바라와 같이 격자형이나 선형의 가로로 물을 형성시키지 못하고 인근 노후화된 주택이나 수용이 용이한 지역을 대상으로 주차장을 편입, 보상하여 조성한 것으로 분석된다. 다만 충주시내에는 관광, 상업, 쇼핑이 혼재되어 일어난다는 점에서 산타바바라와 매우 유사한 특성을 지닌다.

비교적 중소 도시에서의 관대한 공영주차장 정책으로 여유로운 주차의 확보와 넓은 가로는 도심활성화를 위한 잠재적인 요소로 분석된다.

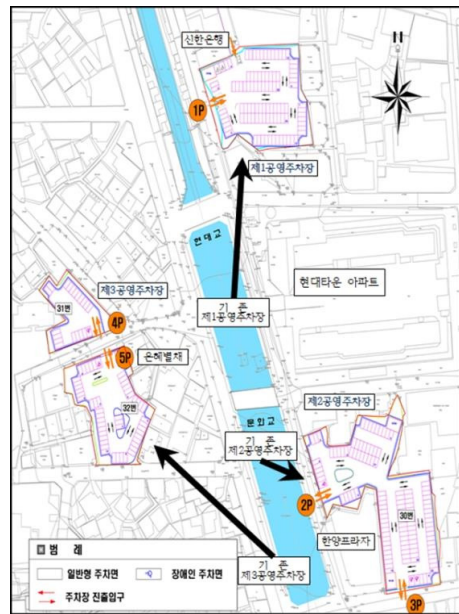


Fig. 9. Relocation map of Chungju downtown public parking



Fig. 10. Using public parking: Before Chungju-cheon recovery

4.2 문화관광지역

문화관광지역은 구도심에 오랫동안 자리를 지켜왔던 문화적 가치들을 활용하여 머무름과 방문을 유도하는 도심활성화 전략이 필요하다. 즉 해당도시의 내부인보다는 외부인의 방문과 관광객의 유입을 기대하는 지역이다. 다만 용적율이 낮고 오래된 건물이 대다수임에 개별 주차장의 확보가 어려우며 지역의 경계가 분명하고 관광의 시작이나 끝 지점에 공영주차장의 배치가 보다 효과적이다. 즉 일단 주차 후에 도보로 이동하며 관광이 끝난 후에 다시 주차장으로 돌아와야 한다는 점에서 Fig.11의 전주한옥마을과 같이 지역의 형태를 고려한 순환도로 체계가 공영주차장과 적합하게 연계되어야 한다. 또 산타바바라시에서 나타나듯이 지역 내에서 개별건물의 주차를 제한시키거나 차 없는 거리로 보드나 통행의 연속성을 지켜주는 것이 활성화에 도움이 된다. 이는 공공의 역할과 막대한 재원이 필요하다.



Fig. 11. Map of CheonJu Hanok Village, <http://tour.jeonju.go.kr>

인천 차이나타운의 경우, 인천시 중구 시설관리공단이 193면의 차이나타운 공영주차장을 운영 중인데 이 지역은 차이나타운과 더불어 중구청 앞쪽의 근대건축전시관, 인천개항박물관 등과 더불어 차이나타운의 입구 쪽 공영주차장과 중구청의 주차장이 서로 반대편 끝에 위치하여 관람동선을 고려한 배치는 양쪽의 지역 연계성을 드러낸다. 하지만 이마저도 인근 송월동 동화마을과 연계된 방문자의 급증으로 주차의 포화 상태는 가로변에 불법주차를 일으킨다.[10]

따라서 이 유형은 지역형태, 가로체계와 관광동선이 공영주차장 계획의 주요요소이다.

4.3 판매시장지역

여기에서 의미하는 판매시장 용도는 도심 내에서는 전통시장지역으로 한정된다. 백화점이나 일반적 대형마트의 경우 서구식의 단일건축물이 주를 이뤄 도시와의 연계성은 전통시장보다 떨어진다. 그리고 대부분의 중소도시의 구도심에는 노후화된 단독주택들과 함께 형성된 전통시장이 그대로 남아있다. 전통시장의 가장 큰 불편사항이 주차장인데, 중소기업청 2015년 4월1일 보도자료에서 “개성과 매력이 넘치는 편리한 쇼핑공간으로 전통시장이 새롭게 태어난다.” 총869억원을 투입하여 121곳에 주차장건립(그 중 106곳에 공영주차장 설치)과 주차장 공유 및 이용보조금을 지원한다고 밝혔다. 그 지원 사례 중 16년 1월기준 약 10만4천여명의 중소도시인 보령시 중앙시장의 경우, Fig.12[11] 에서와 같이 2008년 1월 대전역의 이전으로 중앙, 중부, 한내, 동부시장 등이 구도심을 이루는 핵심으로 남게 되었다.



Fig. 12. Planning of Securing Public Parking at downtown area, Strategy of Boryung city mid-term development, CDI, 2007, p.106, Fig. II-1-6



Fig. 13. Aerial Site View of Yakreong city oriental medicine Promotion Center

따라서 보령시는 주거와 시장의 혼재로 주차장의 수요가 증가됨을 예측하여 그에 맞는 계획을 수립하였다. 하지만 시장의 특성상 밀도가 매우 높은 공간이 대부분이며 균집을 형성함에 비워진 유휴공간이 드물다. 하지만 시장 건축물의 노후화에 따라 재개발을 고려한 다음 사례와 같은 입체적인 공영주차장의 계획이 요구된다.

2014년 6월 서울시 동대문구의 “서울약령시 공영주차장 및 한방산업진흥센터 건립설계 용역”의 설계공모 지침서[12]에는 공영주차장 195면, 한방산업진흥센터, 약선홍보관 및 보제원의 복합시설물로 용도로 구성하였다. 즉 약령시 공영주차장은 원래 주차장 용도로 사용되는 유휴공간을 공공에서 매입하여 저층에는 공영주차장과 함께 한방산업진흥센터를 계획하는 복합입체적인 프로젝트이다.[13] 따라서 이 경우 공공이 현재 임시로 사용하는 노외주차장과 인근 노후 건축물을 매입하여 프로젝트를 진행하였다는 점에서 도심활성화와 함께 시장 재

개발의 수단으로 공영주차장을 활용하였다는 점에서 의미가 크다. 또 판매시장지역의 방문목적은 다른 유형에 비해 비교적 단순 명확하지만, 방문자와 시장상인 동선과 상품이동의 편의성 관점에서 문화관광형보다는 공영주차장의 입지가 한정적이며 내부동선과 교통체계도 복잡하다.

4.4 소결

이상과 같이 공영주차장을 지역용도별 세가지 유형으로 분류하여 그 특성, 도시와의 연계성등을 분석하여 Table 3에 정리하였다. 국내의 세 유형 모두 공영주차장의 입지를 도시, 건축적으로 분석하여 결정하기 보다는 철거나 매입이 용이한 곳을 대상으로 결정하는 것으로 분석된다.

상업업무지역은 비교적 짧은 주차와 방문지가 명확하나 경계가 모호하며 새로운 주차공간을 만드는 것 보다는 도심 내에 버려져 있는 유휴공간의 활용과 노상주차에 중점을 두고 있다. 따라서 보다 적극적으로 공공공간과의 복합개발이나 대중교통과 연계한 도심 환승주차에 역점을 두어야 한다.

문화관광지역은 기존의 도시구조가 보존되어 있으며 저층지역으로 방문자와 거주자의 차량동선이 분리되지 못한 문제점이 있다. 또 내부가로의 차량 통행과 개별 주차장의 설치로 보행자의 가로통행에 방해를 준다. 이에 방문자의 공영주차장은 시작이나 끝부분에 계획하고 내부가로는 주말에는 차량 통행을 최대한 차단하는 것이 활성화를 위한 전략으로 분석된다.

Table 2. Characteristics & Strategy of public parking based on type

type	commercial business	cultural tour	sales & market
behavior	short term parking with clear destination	stop several visits after parking	need to carry stuff and to load, unload
major characteristics	- unclear district boundary - regard as public space with unspecific user - High density & land value	- low-rise area - respecting urban grid - clear district boundary	- clear district boundary - limited user to market - high land value - linear path type or block type
problem	depending on abandoned space to make parking lot	uncomfortable: mix-up with visitor & resident vehicles	difficulty of obtaining land for parking lot
planning strategy	- provide complex development with public space & bldg. - provide transfer parking lot	- provide continuity of pedestrian path - provide separation of pedestrian and car	- provide variety of programs & complex parking structure
case	ChungJu City Downtown	CheonJu Hanok Village, Incheon Chinatown	Small & Medium Business Administration's Traditional Market Environment Improvement Projects

판매시장지역은 가로중심의 선적인 형태이거나 블록 단위의 그리드 형식으로 나눌 수 있는데 한쪽지역에 치우쳐 주차장을 배치하기 쉽다.

이와같이 공영주차장은 입지적으로 노후건축물의 개발이나 인접부지에 설치되는 경우가 대부분이다.

5. 결론

이상과 같이 각 지역별 유형에 따라 공영주차장 특성과 도시의 연계성에 대하여 분석하여 다음과 같은 결론을 도출하였다.

첫째, 공영주차장의 입지와 배치계획은 도시와의 연계성과 지역의 특성을 존중하여 출입구를 배치하여야 한다.

둘째, 공영주차장은 지역의 특성과 사용의 편의성에 중점을 두어야 한다. 공공에서의 공영주차장 설치도 중요하지만 지역의 공공과 민간 협력에 의한 공영주차장의 계획은 산타바바라의 사례에서처럼 도심활성화의 성공적인 결과로 이어진다.

셋째, 공영주차장의 성공적인 계획은 대상지역의 가로와 보행공간의 활성화로 이어진다는 점이며 이는 지역경계와 도심활성화로 귀결된다.

하지만 본 연구의 한계로서 각 유형에 따른 개발방식의 상관관계분석과 경제적 효과의 분석이 도시, 건축, 부동산의 통합적 측면에서 향후 후속 연구가 필요하다.

References

- [1] Seo, Soo Jeong, Ko, Eun Jeong, Evaluation of Public Spaces as Catalyst for Urban Regeneration, AURI, 2008. 12
- [2] <http://traffic.seoul.go.kr/archives/1559>, Introduction of Seoul City Social Work for expanding Public Parking, 2015. 4. 22.
- [3] <http://traffic.seoul.go.kr/archives/1890>, Planning of Public Parking at Residential area & public Building, 2015. 3. 24.
- [4] <http://traffic.seoul.go.kr/archives/153>, Seoul City public parking, 2015. 3. 24.
- [5] Jihak Hong, Architectural Suburbanity in the Urban Commercial Complexes, p.52, Seoul National University Ph. D Dissertation, 2012. 08.
- [6] JoonGul Oh, A Study on the 'Reciprocal Publicity'-based Space Renewal of Industrial Sites, p.108-130, Seoul National University Ph. D Dissertation, 2013. 02.

- [7] City of Santa Barbara, A Guide to Downtown Public Parking & Shuttle Service, 2013
- [8] <http://traffic.seoul.go.kr/archives/153>, as of end of February 2014. data
- [9] Chungju City Homepage, www.cj100.net Today news, Opening of No.3 Public parking at Chungju-cheon, 2014. 12. 12
- [10] Seola Yoon, Chinatown 'People half, Car half' Kyeongin ilbo article, 2015. 5. 4
- [11] Chungnam Development Institute, Strategy of Boryung city mid-term development, 2007. 10. p.106, Fig. II-1-6
- [12] Dongdaemun Gu, Architectural Design Competition Guideline for Seoul Yakreong city Public Parking & Oriental Medicine Promotion Center, 2014. 06.
- [13] <http://dongdaemun.go.kr/info/policyNameView.jsp?pid=31>
- [14] JoonGul Oh, A Study on the 'Reciprocal Publicity'-based Space Renewal of Industrial Sites, p.49, Seoul National University Ph. D Dissertation, 2013. 02.
- [15] JoonGul Oh, Soon-Sub Choi, Renewal Methods of Public Space Using Abandoned sites in Works of 'European Prize for Urban Public Space', Journal of the Korea Institute of Ecological Architecture and Environment, p. 62, 2012. 12.
- [16] Dongdaemun Gu, On Site Architectural Competition Orientation for Seoul Yakreong city Public Parking & Oriental Medicine Promotion Center, 2014. 06. 11
- [17] City of Santa Barbara Community Development Department, El Pueblo Viejo Landmark District Design Guidelines, 2009. 3rd ed.
- [18] www.brcn.go.kr
- [19] www.cj100.net
- [20] www.icjgss.or.kr
- [21] www.santabarbaraca.gov
- [22] www.sisul.or.kr
- [23] <http://tour.jeonju.go.kr>

오 준 곁(Joon-Gul Oh)

[정회원]



- 2013년 2월 : 서울대학교 일반대학원 건축학과 (공학박사)
- 2010년 9월 ~ 현재 : 서울과학기술대학교 건축학부 교수

<관심분야>

건축설계, 유희공간, 친환경건축