

II. 도로정비기본계획의 개요 및 추진실적

1. 도로정비기본계획의 개요
2. 계획대비 실적
3. 도로정비기본계획 추진상의 한계

1. 도로정비기본계획의 개요

- 2002년에 수립한 도로정비기본계획의 목표는 크게 세 가지로 구분할 수 있다. 첫 번째로 도시고속도로 네트워크를 조기에 구축하고, 둘째로 도시고속도로와 연계되는 주간선도로의 기능을 재정비하고, 마지막으로 도로기능에 부합하는 도로 공간을 재창출하는 것을 목표로 한다.
- 이러한 목표를 달성하기 위한 정비기본방향은 다음과 같다.

- 목 표**
- 1) 도시고속도로 네트워크의 조기구축
 - 2) 도시고속도로 네트워크와 연계한 주간선도로의 재정비
 - 3) 도로기능에 부합하는 도로 공간 재창출

목 표	정비 기본방향
1) 도시고속도로 네트워크의 조기구축	<ul style="list-style-type: none"> ■ 도시고속도로 네트워크의 구축 ■ Networking (결절점 정비) ■ 정체구간 정비 ■ 연계도로 정비 ■ 도시고속도로 지원도로 정비
2) 도시고속도로 네트워크 와 연계한 주간선도로 의 재정비	<ul style="list-style-type: none"> ■ 주간선도로의 고규격도시고속도로화 ■ 환상(순환)도로의 정비 ■ 지역도로망 확충 및 기능 향상
3) 도로기능에 부합하는 도로공간 재창출	<ul style="list-style-type: none"> ■ 환경친화적 도로정비 ■ 기존도로의 폭원 재구성 ■ 기존 고가차도의 재정비 사업 ■ 도시부 도로설계기준 재정립

1.1 도시고속도로 네트워크의 조기구축

■ 도시고속도로 네트워크 구축

- 서울시 도시고속도로 중에서 도로망 차원에서 끊겨있는 다수의 Missing Link 와 기능이 높은 도로에서 기능이 낮은 도로로 직결됨으로 해서 발생하는 기능상 단절구간을 보완한다.
- 광역교통수요의 급증과 광역철도 정비의 지연으로 인해 도시고속도로 네트워크의 확충은 매우 시급한 사항이 되고 있다. 이에 따라 도시고속도로 네트워크의 망밀도를 고려한 신설 도시고속도로 노선의 확충, 도로 기능상으로 단절상태인 구간의 연결을 통한 네트워크 확충을 모색한다.

■ Networking (결절점 정비)

- 도시고속도로 네트워크로서 기본적인 기능을 발휘할 수 있도록, 원칙과 정비 가능성을 고려하여 연결이 되지 않는 결절점에 대한 연결성 증진 및 직결화를 최대한 정비하도록 한다.

■ 병목구간 정비

- 도시고속도로 네트워크의 기능을 향상시키면서, 효율성의 극대화를 추구하기 위해서는 기존 도시고속도로 네트워크의 불합리한 설계 및 용량부족으로 인한 만성정체구간 등에 대한 차로확장, 부가차로의 설치 등의 정비를 지속적으로 추진한다.

■ 연계도로체계 정비

- 중장거리 광역교통을 도시고속도로로 적극 유도함으로서 지역내 접근교통과의 상충을 최소화시키기 위해서는 서로 다른 기능의 두 네트워크간에 자유로운 연계가 가능해야한다. 이를 위해서 도시고속도로 네트워크와 주간선도로 네트워크간의 연계도로체계를 정비하도록 한다.

■ 도시고속도로 지원도로 정비

- 용량확대 및 구조개선 등의 목적으로 현재 계획 또는 진행되고 있는 도시고속도로 주변의 주간선도로 정비사업들에 대해 측도 정비의 관점으로 확대하여 사업들을 연계·추진함으로써 도시고속도로의 측도(Frontage Road)로 기능하도록 정비한다.

1.2 도시고속도로와 연계한 주간선도로의 재정비

■ 주간선도로의 준도시고속도로화

- 도시고속도로 네트워크의 균형적인 적정 망밀도의 확보는 반드시 전제되어야 하므로, 이러한 경우 기존의 주간선도로에 대해 연속입체화 등 축기능 향상을 위한 정비를 통해, 주간선도로를 준도시고속도로 수준으로 기능을 향상시켜 도시고속도로 네트워크로서 기능하도록 한다.

■ 환상(순환)도로의 정비

- 서울시의 도심집중 방사형 도로망 체계를 보완할 수 있도록 순환기능의 환상도로를 정비하여 방사환상형 네트워크 체계를 구축함으로써, 주간선도로 네트워크로서의 기능을 회복하도록 한다.

■ 지역도로망 확충 및 기능향상

- 구조적으로 잘못 설계된 주간선도로 및 보조간선도로들 상에 존재하는 병목구간 및 용량부족구간과, 도심 및 부도심간을 연결하는 주간선도로와 소규모의 권역간을 연결하는 보조간선도로들 상에 단절구간이 존재하여 지역내 도로망을 구축하지 못한 경우가 상당수 존재한다.
- 이러한 병목구간 및 용량부족구간, 구조적 불량구간 등을 정비함은 물론, 네트워크상의 단절구간을 연결함으로써, 주간선도로 네트워크가 통과교통의 처리 및 지역서비스 기능을 극대화할 수 있도록 정비한다.

1.3 도로기능에 부합하는 도로공간의 재창출

■ 환경친화적 도로정비

- 유휴공간을 이용하여, 보도 확폭 또는 환경식수대를 적용하거나, 식재형 중앙분리대, 교통섬 식재 등 도로식재 확충방안 등을 효과적으로 적용함으로써 환경친화적 도로로 정비하도록 한다.
- 또한, 통행량이 증가함에 따라 연도변의 차량소음이 생활환경에 큰 장애가 되고 있으므로, 방음효과가 뛰어나고 주변환경과 조화되는 방음시설을 보다 적극적으로 확충하고, 투수성 저소음포장을 서울시 도로에 적용함으로써 쾌적한 연도변 도로환경을 창출할 수 있도록 정비한다.

■ 기존도로의 폭원 재구성

- 효과적인 차로폭 및 차로수 재정비를 통해 도로횡단구성을 재조정하여 도로공간을 효율적으로 활용함으로써, 연도의 토지이용과 조화되는 다양한 도로기능을 창출하도록 도로를 정비하는데 주력한다.

■ 기존고가차도의 재정비 사업

- 이처럼 교통소통 및 도로환경의 관점에서 재검토가 요구되는 비효율적인 기존 고가시설물에 대해, 교통량 처리능력 및 기능, 주변 토지이용 및 도시환경, 쾌적공간을 등을 종합적으로 고려하여 그 존속유무에 대한 타당성을 검토하도록 한다. 타당성 검토 후, 불합리한 고가차도는 폐쇄 또는 지하차도화함으로써, 고가차도로 인해 불합리했던 교통체계의 개선과 함께 도시경관의 향상을 꾀할 수 있도록 한다.

■ 도시부 도로설계기준 재정립

- 서울시의 다양한 연도환경과 교통특성 등을 고려하여 용도지역별로 그 특성을 반영하는 도시부 도로설계기준을 수립함으로써, 보다 효율적으로 도로를 활용할 수 있는 제도적 근거를 마련하고, 향후 서울시 도로를 정비할 때 이를 활용하여 도로기능과 연도특성에 부합하는 도로공간을 창출하도록 한다.

2. 계획대비 실적

- 2002년 도로정비기본계획에 제시된 65개 사업 중에서 주요 핵심사업인 도시고속도로 네트워크의 조기구축 사업에 대한 각 세부사업별 진행상황은 다음과 같다.

〈표 2-1〉 도시고속도로 네트워크 구축사업 진행상황

No	대상 도로사업	연 장 (km)	사업 진행상황
1	강남순환도시고속도로 건설	34.80	건설 중
2	강남순환도시고속도로 연장(양재~암사대교)	18.00	-
3	동부간선도로 고가화	16.90	-
4	사가정길~암사대교간 도로개설	7.90	건설 중
5	서북간선도로 건설 (고양시 원흥동~내부순환로)	9.30	-
6	인천국제공항철도 도로교 건설	14.60	-
7	제2성산대교 건설(월드컵대교)	2.99	착공 예정
8	중앙간선도로 건설	14.30	-
9	중앙간선도로~서울외곽순환도로 연결도로	3.40	-
10	청담대교 연결지하차도 건설	3.70	-
계		125.89	

〈표 2-2〉 Networking 사업 진행상황

No	대상 도로사업	연 장 (km)	사업 진행상황
1	내부순환도로~동부간선도로 직결고가차도(램프) 설치	2.17	-
2	내부순환도로~북부간선도로 직결고가차도(램프) 설치	3.87	-
3	반포대교 남단 IC 정비	0.40	-
4	반포대교 북단 IC 정비	0.40	-
5	방화대교 남단 접속도로 건설	3.44	-
6	성수대교 북단 램프 신설	1.70	완공
7	성수 JC 구조개선	2.15	완공
8	수서 IC 정비	8.50	-
9	영동대교 남단 및 청담대교 남단 IC 정비	0.65	-
10	천호대교 북단 IC 개선	0.11	완공
11	행주대교 남측 도로망 종합개선	0.90	착공예정
계		24.24	

〈표 2-3〉 병목구간 정비사업 진행상황

No	대상 도로사업	연 장 (km)	사업 진행상황
1	강변북로 확장(성산대교~반포대교)	11.90	-
2	강변북로 확장(청담대교~성수대교)	3.00	완공
3	강변북로 구조개선(성산대교~한남대교)	12.90	완공
4	동부간선도로 확장(상계교~월계1교)	4.86	착공 예정
5	동부간선도로 확장구간 연장(상계교~동부간선시점)	4.90	착공 예정
6	올림픽대로 용량확대(행주대교~천호대교)	34.20	-
계		71.76	

〈표 2-4〉 연계도로체계 정비사업 진행상황

NO	대상 도로사업	연장 (km)	사업 진행상황
1	가양 IC 및 공산 IC 연계도로체계 정비	0.70	-
2	강변북로 → 원효로 진입연결로 설치	0.46	완공
3	공항로(강서구청 입구) 교차로 개선	0.42	-
4	내부순환로(홍은동~정릉동) 구조개선	1.27	완공
5	능동로 확장	1.82	완공
6	동부간선도로~의정부시계간 도로개설	0.33	완공
7	동작대교 남단 IC 정비	1.20	-
8	동호대교 남단 IC 정비	0.20	-
9	성산대교 남단 연결도로 정비	0.45	-
10	성수대교 남단 교차로 구조개선	0.40	-
11	신내IC~구리시계간 도로확장	0.55	완공
12	여의교 IC 정비	0.70	-
13	여의상류 IC 정비	0.12	-
14	여의하류 IC 정비	0.30	-
15	염창·양화 IC 정비	0.40	-
16	원효대교 북단 도로확장	0.04	-
17	자양사거리교차로 구조개선	0.30	완공
18	정릉천변 도시고속도로~광나루길 연결도로 건설	1.86	-
19	천호대교 남단 올림픽대로 접속도로 정비	0.66	완공
20	천호대로 병목구간 확장	1.10	-
21	청담대교 남단 IC 및 연계도로정비	0.25	-
22	한남대교 남단 IC 정비	0.50	-
23	행주대교남단 접속도로 건설	1.37	완공
24	화랑교차로 입체시설 설치	0.42	-
계		15.82	

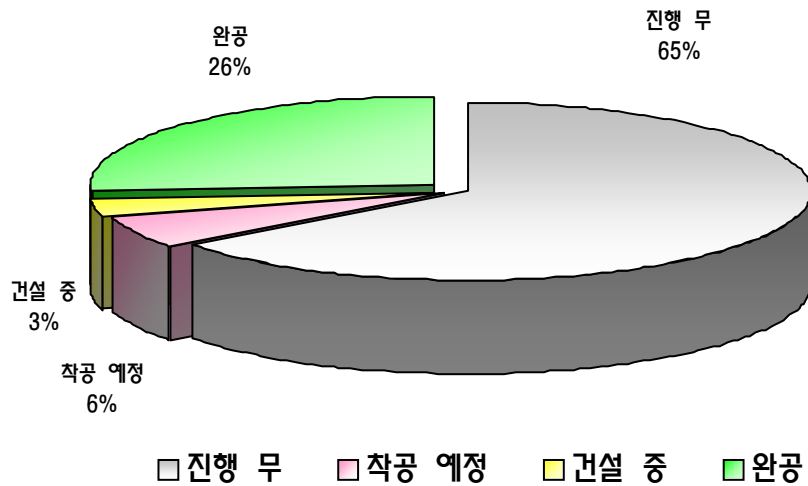
〈표 2-5〉 도시고속도로 지원도로(Frontage Road) 정비사업

구분	NO	대상 도로사업	연 장 (km)	사업 진행상황
강변북로	1	강변북로 확장에 따른 기존도로 측도화 정비	11.90	-
	2	뚝섬길 정비 및 연결도로 개설	8.68	완공
	3	뚝섬길~올림픽대교간 도로정비	6.80	-
	4	반포대교~보광동간 도로개설	2.05	완공
	5	옥수역~금호동간 도로개설	1.07	완공
	6	올림픽대교~천호대교간 도로정비	0.90	완공
올림픽대로	7	올림픽대로 확장에 따른 기존도로 측도화 정비	34.20	-
내부순환로	8	마장램프~하월곡램프간 도로정비	7.68	-
	9	용비교~행당여중간 도로개설	1.88	-
	10	행당여중~마장램프간 도로정비	2.60	-
동부간선도로	11	마들길 단절구간 연결 및 측도화 정비사업	7.78	-
	12	성수2가~용답동 238간 도로개설	2.37	-
	13	행당여중~장안교간 도로개설	1.20	-
서부간선도로	14	강남순환도시고속도로 개통에 따른 기존 서부간선도로 측도 활용을 위한 도로정비	9.80	-
계			86.73	

- 도로정비기본계획(2002~2006)의 사업 추진실적을 분석한 결과, 주요사업 추진율은 35% 수준을 나타냈으며, 도시고속도로 지원도로(Frontage Road) 정비사업의 경우 사업 추진율이 29%로서 가장 저조한 실적을 나타냈다.
- 또한 도로정비기본계획의 전체 사업 추진실적을 살펴보면, 완공된 사업이 26%, 건설 중 및 착공 예정인 사업이 각각 9%를 차지하여 전체적으로 35%의 사업이 추진되고 있는 것으로 나타났다.

〈표 2-6〉 도로정비기본계획상 주요 핵심사업 추진실적

주요사업	주요사업별 총사업건수	사업 진행상황			사업 추진율 (착공예정 포함)
		착공예정	건설중	완공	
도시고속도로 네트워크 구축사업	10	1	2	0	30%
Networking 사업 (결절점 연결성 향상)	11	1	0	3	36%
병목구간 정비사업	6	2	0	2	67%
연계도로체계 정비사업	24	0	0	8	33%
도시고속도로 지원도로 (Frontage Road) 정비사업	14	0	0	4	29%
합 계	65	4	2	17	35%



〈그림 2-1〉 도로정비기본계획(2002~2006) 사업 추진율

3. 도로정비기본계획 추진상의 한계

3.1 서울시 전체예산 편성 기조의 변화

- 국가예산 기조와 동일한 현상이나 사회기반시설 특히 도로건설 관련 예산은 매년 감소하고 있는 반면에 국가예산 증액과 이에 따른 지자체의 매칭펀드(Matching Fund)로 인해 복지분야 예산은 매년 증가되고 있다. 상대적으로 도로 등 기반시설 관련 예산은 지속적 감소를 나타내고 있다.

3.2 민간자본에 의한 도로정비사업 추진 미흡

- 서울시는 우면산터널, 용마산터널, 강남순환고속도로 3개의 도로사업을 민간자본에 의한 사업으로 수행 또는 계획 추진 중에 있다.
- 하지만 우면산터널 사업의 예에서 알 수 있듯이 과거 민간투자법에 의해 최저수익 보전을 위한 보조금이 지급되고 있어 이후 민간자본에 의한 도로정비사업이 활성화되고 있지 못하고 있는 상황이다.

3.3 민선 시정의 도로·교통정책 패러다임의 변화

- 과거 관선시정과는 달리 민선시정에서 도로·교통문제의 해결을 공급보다는 수요관리정책으로 전환하였고 승용차이용과 중심에서 대중교통, 보행자 중심으로 전환되고 있다.
- 따라서 교통정책 문제는 공급력 차원에서 해결하려는 노력보다는 교통수요 관리와 대중교통정책 쪽에 치중하고 그에 대한 예산이 많이 늘어나고 있으며 민원에 대응하는 도로건설사업 선호도가 낮아지고 있다.

3.4 NIMBY 시설로서의 도로

- 생활 도로를 제외한 간선도로에 대하여 통과노선지역 주민들의 민원이 심각하다.
- 특히 도로 신설로 인한 소음과 대기오염 등 환경적 차원에서의 반대 민원이 날로 심각해지고 있어 도로계획에서 건설까지의 기간이 장기화되고 있는 원인이 된다.
- 또한, 통과교통처리를 위한 고가차도, 지하차도 건설이 어려워지고 있다.

3.5 도로기능 향상을 위한 도로정비사업 추진 미흡

- 신규 노선의 계획 및 건설이 점점 어려워지고 있고, 상대적으로 기존 도로 체계의 효율성 극대화를 위한 도로정비 차원의 기능개선사업 수요가 늘고 있다. 그러나 앞에서 도로정비기본계획의 추진실적을 살펴본 바와 같이 주요 핵심사업인 도시고속도로 네트워크 구축사업, Networking 사업, 병목구간 정비사업, 연계도로체계 정비사업, 도시고속도로 지원도로 정비사업 등의 사업 추진율이 평균적으로는 35%로 사업추진이 저조한 실정이다.