

I. 서울시 도로정비기본계획 수정계획의 개요

1. 도로정비기본계획 수정계획의 수립배경
2. 도로정비기본계획 수정계획의 주요내용

1. 도로정비기본계획 수정계획의 수립배경

1.1 도로정비기본계획 수정계획의 위상

- 서울시는 도로법 제 23조 (1999년 2월 8일)에 의거하여 서울시가 관리하고 있는 도로를 대상으로 제1차 도로정비기본계획을 2002년 수립 운영 중에 있다.
- 도로정비기본계획은 10년 단위로 계획을 수립하여 2011년을 목표년도로 운영 중이다. 도로와 관련한 여건변화가 있을 경우 5년마다 도로정비기본계획 수정계획을 수립하도록 하고 있어 본 계획은 2002년 수립된 제1차 서울시 도로정비기본계획의 수정계획으로서의 위상을 지닌다.
- 도로정비기본계획 수정계획의 시간적 범위는 목표연도를 2011년으로 하고, 공간적 범위는 서울시 행정구역 내의 도로로 구성된 1차적 범위와 경기도, 인천 등 서울과 접하는 수도권 광역지역(서울시 외곽순환고속도로 이내)으로 하는 2차적 범위로 서울시 도로정비기본계획과 동일하다.

1.2 도로정비기본계획 수정계획의 수립배경

배경 1. 서울시 도로 관련 주요 상위계획의 수립 및 진행

- 서울시는 2006년에 『2020 서울도시기본계획』을 수립 확정하였고, 동 계획에서 1도심, 5부도심을 중심으로 하는 서울시 공간구조체계를 정립하였다.
- 아울러, 2020 서울도시기본계획에 의거한 구체적 실행계획으로서 『도시기본계획 주요 집행계획(권역별 발전계획)』을 수립하도록 하고 있어, 본 계획에서는 1도심 5부도심간의 도로연결성 확보 및 5대 생활권역의 도로지원 방안을 모색하고 있다.



〈그림 1-1〉 서울시 공간구조체계 (2020 서울도시기본계획)

※ 『도시기본계획 주요 집행계획(권역별 발전계획)』의 목적

- 2020년 도시기본계획의 정책방향을 권역별로 구체화하여 체계적인 발전을 도모하기 위한 권역별 발전계획을 수립하고자 함.
- 특히, 권역별로 여건을 반영하여 공간구조 및 산업경제, 토지이용 및 도시정비, 교통체계, 공원녹지체계 등 물적 계획 측면에서 도시기본계획의 정책목표를 실현하기 위한 발전방향을 제시함.
- 이를 통하여 서울시 차원의 도시기본계획과 차지구에서 수립되는 각종 개발 및 정비사업을 연계하는 중간단계의 권역별 계획을 마련함으로써 도시기본계획-권역별계획-도시관리계획의 도시계획체계를 마련함.

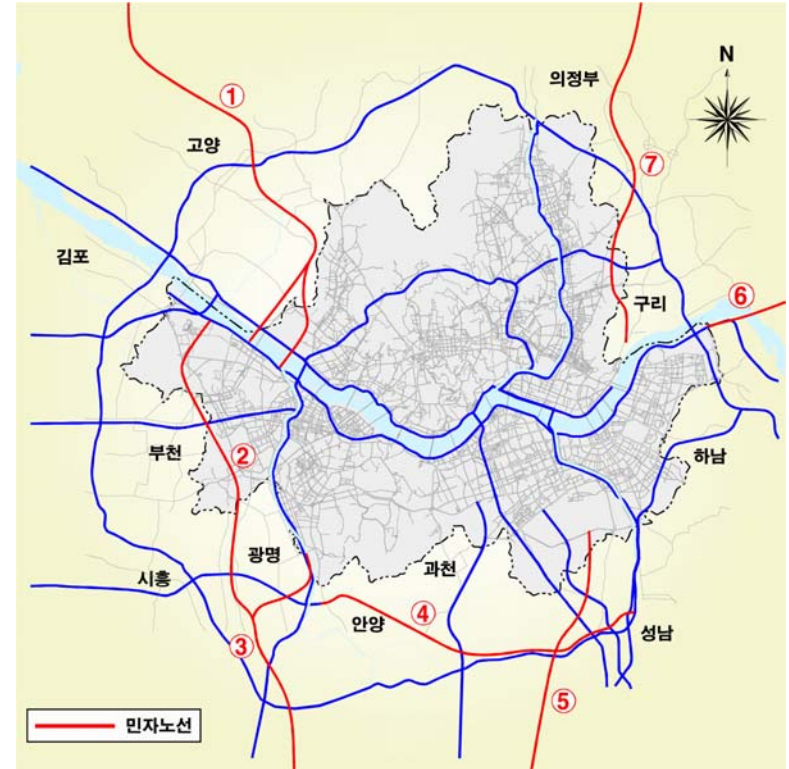
- 또한, 국가 상위계획인 『제4차 국토종합계획 수정계획(정부, 2005)』, 『국가기간교통망계획(건설교통부, 2007)』 및 『건교부 도로정비기본계획 수정계획(건설교통부, 2005)』이 수립되었으며, 현재는 『경기도 도로정비기본계획 수정계획』이 진행 중에 있다.
- 이로써, 이러한 국가 상위계획과 인접 지자체 도로정비기본계획 등과 서울시 도로정비기본계획과의 연계성 및 중복성 등을 검토할 필요가 대두되었다.

배경 2. 수도권 민자도로 계획의 급증

- 정부 일반회계에서의 SOC 예산 삭감으로 최근들어 도로건설사업은 민간투자사업방식으로 전환되고 있다.
- 그리하여 교통수요가 급증하고 있는 수도권 지역에서는 민간투자 도로사업이 활성화되고 있다. 이들 민자제안 도로사업의 대부분은 전체 수도권 도로 네트워크의 기능성 차원보다는 교통수요측면에서 제안되고 있어 이를 서울시 간선도로네트워크 계획과 조화를 이룰 수 있도록 노선대와 접속위치, 접속방법 등을 조율할 필요성이 대두되었다.

<표 1-1> 서울시 주변 건교부 주관 민자사업

번호	사업명	차로수	연장(km)
1	서울~문산간 고속국도 건설(파주시내포리~서울시강서구)	4~6	34.7
2	광명~서울간 고속국도 건설(강서구가양동~광명시가학동)	4~6	19.8
3	수원~광명간 고속국도 건설(수원시호매실~광명시소하동)	4~6	26.4
4	제2경인연결 고속국도 건설(안양시석수동~성남시여수동)	4~6	21.9
5	용인~서울간 고속국도 건설(용인시영덕읍~강남구세곡동)	4~6	22.9
6	서울~춘천간 고속국도 건설(강동구하일동~춘천시동산면)	4~6	61.4
7	서울~포천간 고속국도 건설(구리시토평동~포천군신북면)	4~6	53.0



<그림 1-2> 서울시 주변 건교부 주관 민자사업

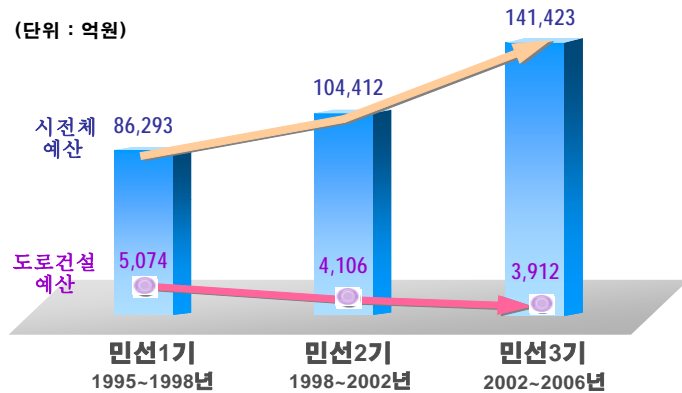
배경 3. 서울시 민선 4기 도로사업 기초의 변화

- 서울시 도로사업은 최근들어 예산규모 및 사업추진실적 면에서 지속적으로 감소하고 있다. 특히 일반회계에서의 도로건설비용이 줄어들고 있는 반면 유지관리 예산은 증가추세에 있다.
- 즉, 서울시 도로정비사업 기초가 도로건설 중심에서 기존 도로의 효율적 이용과 유지관리 중심으로 변화하고 있음을 알 수 있다.

- 최근 서울시는 세계 10위권의 경쟁력 있는 도시를 목표로 복지, 문화, 행정, 환경 등 다양한 분야에 걸쳐 서울을 쾌적하고 아름다운 도시로 탈바꿈시키기 위해 노력하고 있다.

이처럼 변화하는 서울시에 걸맞은 환경을 위해서는 시민이 항상 이동하면서 체감할 수밖에 없는 도로환경의 개선이 우선적으로 고려되어야 하고, 도로 관리에 있어서도 이러한 시대적 흐름에 맞게 보다 능동적이고 전향적인 새로운 도로관리체계를 확립해야 한다.

- 도로정비사업 유형면에서는 교통과 환경분야의 정책 패러다임변화를 도로 정비측면에서 수용해야 하는 시대적 사명이 요구되고 있다.



<그림 1-3> 서울시 예산 변화

- 2006년 7월 출범한 민선 4기의 시정운영 4개년 계획(2006~2010년)에서 주요한 도로정비사업으로서 도시고속도로 진출입체계 개선사업을 제시하고 있어 이를 추진하기 위한 도로정비사업의 새로운 방향 및 유형 개발이 요구되고 있다.
- 시정운영 4개년 계획상의 도시고속도로 진출입체계 정비 관련 내용은 다음과 같다.

시정운영 4개년 계획(2006~2010)

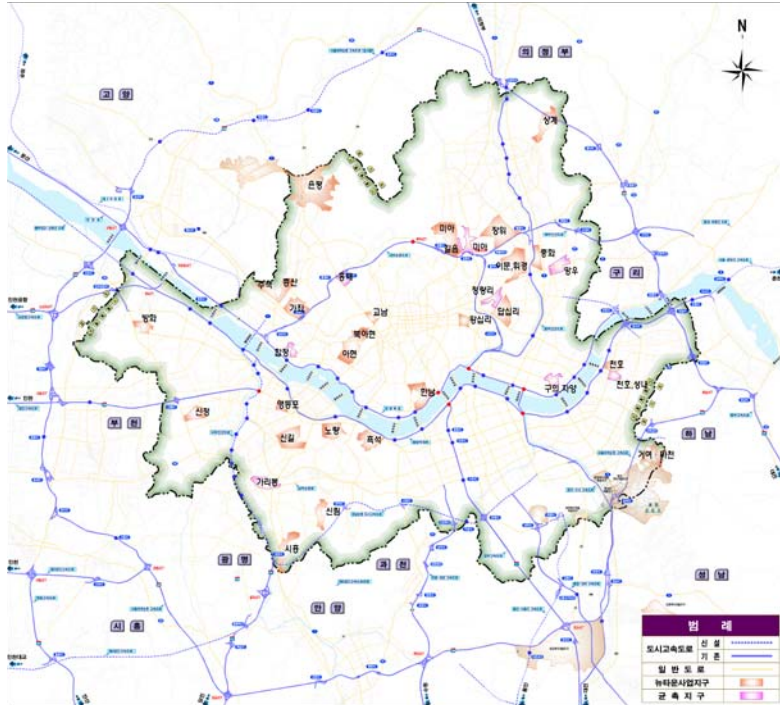
4-9 도시고속도로 진출입체계 정비

- 실태 : 도시고속도로와 일반도로 진출입 구간 만성적 교통정체 현상 발생
 - 도시고속도로와 일반도로는 진출입이 원활하지 못함으로 인하여 도시고속도로 본선 및 주변 일반도로 소통기능을 저하시켜 만성적 교통 정체현상을 유발시키고 있음
 - 고속도로의 본래 기능을 회복시키고 일반도로와의 네트워크 차원의 도로 이용을 추구하기 위해서는 알기 쉽고 명확한 진출입체계 구축이 필요
- 추진계획 : 도시고속도로 구간별 교통수요 파악 및 시설 구조개선
 - 도시고속도로와 일반도로의 진출입도로 설계수준 및 교통운영지침을 설정
 - 설계수준에 미흡한 진출입시설을 대상으로 도로정비 및 교통규제
 - 진출입체계 개선을 통해 중장걸 통과교통은 도시고속도로가 수용
 - 2007년 현장조사 및 대상사업 선정

배경 4. 서울시 균형발전사업, 재정비촉진사업이 적극 추진 중임

- 서울시는 민선 3기부터 처음 도입된 뉴타운 지구사업과 균형축진 지구사업을 시작으로 민선 4기 시정에서도 서울시 재정비촉진사업 및 균형발전 사업을 시정 핵심사업으로 추진하고 있다.
- 2006년에 제정된 『도시재정비 촉진을 위한 특별법』은 법적지원 하에 도시 재정비사업을 적극 추진하고 있다.
- 이 법은 도시의 낙후된 지역에 대한 주거환경개선과 기반시설의 확충 및 도시기능의 회복을 위한 사업을 광역적으로 계획하고 체계적이고 효율적으로 추진하기 위하여 필요한 사항을 정함으로써 도시의 균형발전을 도모하고 국민의 삶의 질 향상에 기여함을 목적으로 한다.

- 재정비촉진 사업은 사업시행자가 재정비촉진계획의 비용분담 계획에 따라 분담하지만 동법 제24조에 따라 시·도지사 또는 시장·군수·구청장은 재정비촉진사업을 촉진하고 기반시설의 설치지원 등을 위하여 지방자치단체에 재정비촉진특별회계를 설치할 수 있다.



<그림 1-4> 서울시 균형발전사업 현황도

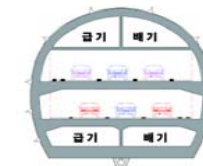
배경 5. 도로교통의 도시 경쟁력 확보 필요성

- 서울시는 동북아 중심도시, 관광객 1,200만 명을 목표로 하는 일류국제도시로서 발돋움하고 있다. 하지만 서울시 주재 외국인들의 한결같은 지적은 교통문제를 첫 번째로 꼽고 있다.
- 2007년 다보스포럼에서도 메가시티의 경쟁력 요소로 교통 인프라가 1위로 선정되었듯이 도시에서의 자유로운 이동성은 불가결한 요소다. 또한, 도로사업 정책에 있어서 도로의 기능을 서비스 기능과 이동성 기능으로 분화시켜 이를 구현하는 새로운 도로정비 개념이 요구되고 있다.
- 국제공항 등 주요 거점시설은 주어진 시간대에 통행할 수 있는 신뢰도가 도시경쟁력에서 주요 요소로 등장하고 있다.
- 이미 서울시 주요 방사 간선축상에는 중앙버스 전용차로가 운영 또는 계획 중에 있고 도로를 축소(Diet)하여 녹지를 확충하는 도로재생사업이 시작되고 있어, 지상부 일반도로는 점점 자동차의 이동성 기능이 약화되고 있다. 이러한 교통패러다임의 변화를 도로정비 차원에서 지원하기 위해 지하도로의 논의가 필요한 시점이고 이에 대한 구상과 계획 수립절차에 대한 논의가 시급하다.

Slow
[지상]



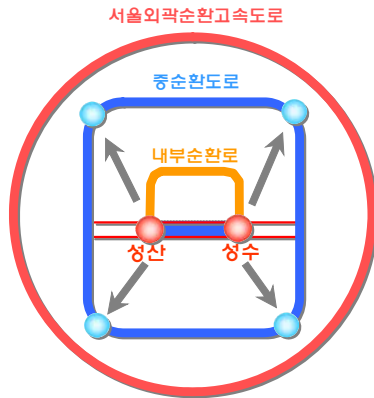
Quick
[지하]



<그림 1-5> 지상부 일반도로 및 지하도로 개념도

배경 6. 서울시 내부통과 광역교통 우회처리를 위한 순환도로체계 보강 필요성 대두

- 서울시의 경우 순환도로 정비수준이 외국 대도시에 비해 열악하여 통과 광역교통이 방사축 간선도로를 이용하여 올림픽대로 및 강변북로의 성산, 성수 지역에 집중된다.
- 그러므로 서울시 내부로 유입되는 지역간 광역교통이 우회할 수 있도록 중순환도로망을 정비하여 올림픽대로 및 강변북로의 성산, 성수지역에 집중되는 교통수요를 외곽 4개의 결절지점으로 분산 처리하여 전체 네트워크의 효율성을 높이도록 한다.



〈그림 1-6〉 광역교통의 우회처리를 위한 중순환 도로체계 개념도

2. 도로정비기본계획 수정계획의 주요내용

2.1 주요내용

- 도로교통 현황 및 여건변화 전망
- 서울시 도로정비수준 평가
- 서울시 도로정비 기본방향 및 정비수준 설정
- 세부시책사업
- 합리적인 도로운영
- 합리적 도로행정체계

2.2 도로정비기본계획 수정계획 중점 검토사항

- 수도권 광역교통의 서울시 내부통과 배제를 위한 우회도로망 체계의 구축
 - 계속되는 수도권의 공간적 확장과 승용차 이용수요의 급증으로 기존 성산, 성수, 한남지역을 경유하여 이용하는 수도권 광역 통과교통을 보다 외곽에서 우회처리하는 방안을 검토한다.
- 기존도시고속도로 자원의 효율적 이용방안의 적극 모색
 - 신규 도시고속도로 건설의 한계성을 인식하고 기존 도시고속도로의 효율적 이용을 위한 도로정비 방법을 적극적으로 모색한다.
- 강남북 균형발전과 뉴타운, 도시재정비사업을 지원하기위한 생활권 기반 도로체계 확충방안 검토
 - 『2020 서울도시기본계획』에서 구축한 1도심 5부도심 11개 지역중심체계를 도로계획 차원에서 지원할 수 있는 방안을 검토한다.
 - 도심활성화계획, 도시재정비사업, 뉴타운사업을 지원하는 생활기반 도로망 확충방안을 5대 생활권역별로 검토한다.

- 서울시 도시고속도로망과 지역간 고속도로의 유기적 연계성 검토 및 정비 방안 검토
 - 신설 또는 개통 예정인 지역간 고속도로와 기존 서울시 도시고속도로와의 효율적 연계를 위한 정비대안을 모색한다.
- 도심, 부도심을 지원하는 도시고속도로 정비 수준 검토
 - 도심, 부도심 활성화 지원을 위한 도시고속도로 정비체계를 평가하여 정비대안을 모색한다.
- 지하도로망 검토
 - 서울시에서 기수립된 지하공간 종합기본계획에 대한 지하도로 노선대를 검토한다.
- 지속가능한 교통체계 구축을 위한 환경 친화적 서울시 도로재생사업방안 검토
 - 지금까지의 자동차 중심 도로구조에서 다양한 도로사용 주체의 이용 욕구를 반영한 새로운 구조의 도로재생사업 방안을 검토한다.
- 서울시 도로정비기본계획 수정계획 관련 『제4차 국토종합계획 수정계획(정부, 2005)』, 『국가기간교통망계획(건설교통부, 2007)』, 『건교부 도로정비기본계획 수정계획(건설교통부, 2005)』 및 『경기도 도로정비기본계획 수정계획』 등에서 제시된 민자도로, 국도, 지방도, 광역도로 등의 서울시 연계방안 검토
 - 건교부에서 추진 중에 있는 수도권 민자도로에 대하여 서울시 도로망 정비계획 차원에서 검토한다.
 - 경기도 도로정비기본계획 수정계획에서 제시된 노선과 서울시 관련 도로사업의 연계방안을 검토한다.
- 합리적인 도로 유지관리 체계 구축방안 검토
 - 도로건설 후 40년 이상 경과된 도로와 구조물이 대다수를 차지함에 따라 향후 예상되는 도로관리의 중요성에 대처하기 위한 선진 도로 유지-

- 관리 방안 및 소요예산 수요를 검토한다.
- 효율적 도로망 이용과 교통류관리 지원을 위한 도로지능화 방안의 기본 방향 모색
 - IT 고도화, 초고속/고용량 이동통신시대에 부응하는 교통정보체계 구축 기본방향과 이에 부응하는 서울시 도로지능화 방안을 제시한다.
- 합리적인 도로행정체계 구축방안 제시
 - 민원 등 NIMBY 현상으로 지연되거나 사업수행이 불가능한 현행 도로계획 및 행정체계를 선진국 도로계획체제로 재구축하는 방안을 모색한다.
 - PI(Public Involvement) 기법, 사회실험 등 새로운 사용자 참여방식의 사업추진체계 도입방안을 검토한다.