

‘가로망계획 수립에 관한 지침’의 개정 방향

이종민 부연구위원, 오성훈 선임연구위원, 임유경 부연구위원, 이민경 부연구위원

배경 및 목적

- 자동차 중심에서 인간 중심으로 도시·교통계획의 패러다임이 변화하고 있는 반면 현재 ‘가로망계획 수립에 관한 지침’은 그 변화를 수용하지 못하고 있어, 국내외 가로 관련 정책·사업 동향과 지침의 내용을 비교 분석하여 그 개정 방향을 제시하고자 함
- 국내외 가로 관련 주요 정책·사업에서는 가로를 자동차 중심이 아닌 보행자 또는 다양한 교통수단(자전거, 개인교통수단 등)이 안전하고 편리하게 통행하는 것을 목표로, 주변 지역 특성을 고려하여 가로의 정의 및 유형 분류 기준이 변화되고 있음
- ‘가로망계획 수립에 관한 지침’의 목적은 어디에서든지 차량의 접근이 가능하도록 배치하는 것을 원칙으로 하고 있으며, 가로 폭원 중심의 가로 유형 분류, 보행 및 대중교통과 연계 부족, 일률적인 대규모 블록 형성이 문제점으로 도출됨

정책제안

- ‘보도계획 및 설치지침’, ‘보행자전용도로 계획 및 시설기준에 관한 지침’ 등 유관 지침과의 통폐합을 통해 다양한 교통수단의 안전 및 편의성 증진을 위한 가로 관리계획 및 종합계획으로서 하나의 지침 또는 규칙으로 운영·관리될 필요가 있음
- 기존 도시의 가로(도로)를 개선하는 것은 현실적 어려움이 많기 때문에 보행권·대중교통중심가로 및 권역을 설정하고, 적용 가능한 요소들을 도출하여 우선적으로 적용하는 전략적 접근이 필요

1 배경 및 목적

■ 가로·도로에 대한 도시계획 및 관리 패러다임 변화

- 이동성에 초점을 둔 ‘자동차 중심’의 도로와 교통체계에서 접근성에 초점을 둔 ‘인간 중심’의 도시 및 교통계획으로 정책적 패러다임이 변화되고 있음
- ‘보행환경’으로서 가로가 국민의 안전과 건강, 행복 등 삶의 질은 물론 도시 공동체의 매력과 경쟁력, 지속가능성과 직결되는 중요한 사회적 자산으로 인식되면서, 자동차 위주로 조성·운영되어 온 도시공간과 도로 및 교통체계가 인간 중심으로 전환되고 있음

■ 교통시설 및 사회적 변화에 대응 필요

- 도시 분야에서 가로망계획 등의 교통 부문 설계기준과 용어에 대한 설명이 1980년대 이후로 변경 없이 사용되고 있음
 - 가로망의 설계를 비롯하여 차로 수 및 차로 폭 등의 규정, 자전거도로 시설 등에 대한 수립지침과 기준이 현실 상황과 정책적 기조 변화에 따른 여건 변화를 수용하지 못한 채, 도시개발 및 도시재생에서도 가로망에 대한 설계기준의 변화를 반영하지 못하는 실정임

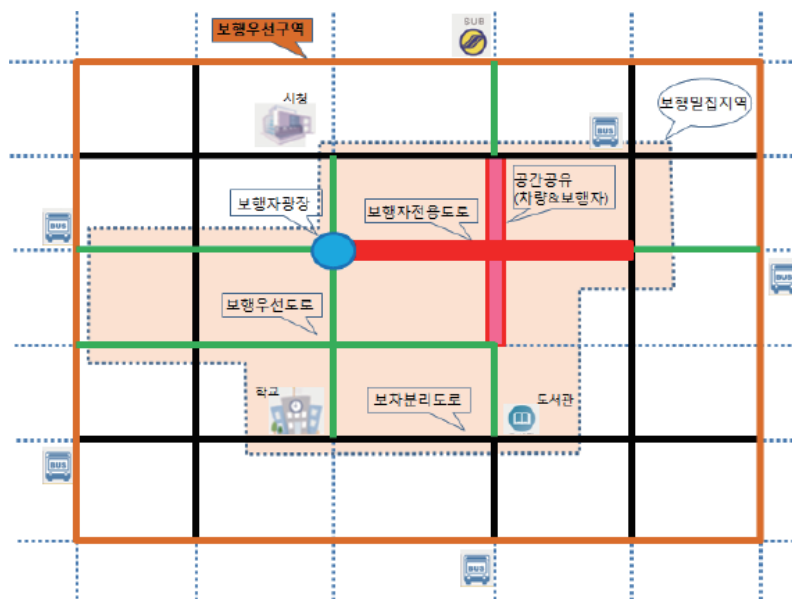
■ 국내외 가로 관련 정책·사업 동향 분석을 통한 개정 방향 마련

- 최근 국내외 가로 관련 정책·사업의 목표, 주요 설계전략 등에 대한 분석 결과를 토대로 ‘가로망계획 수립에 관한 지침’의 개정 방향을 제시하고자 함
 - 개별 가로의 환경 개선을 위한 소규모 사업에서부터 교통체계 정책까지 다양한 위계에서 가로 개선 및 관리의 목표, 전략 등을 분석하고, ‘가로망계획 수립에 관한 지침’과 비교 분석하여 지침의 개정 방향을 마련하고자 함
 - 국내 정책·사업으로는 보행자우선구역 시범사업, 보행자우선도로 사업, 생활권 도로다이어트 사업, 해외 사례로는 Link & Place, Complete Street, 영국의 PPG13, 네덜란드의 ABC Location policy를 대상으로 정책·사업의 목표, 가로의 정의 및 유형 분류 기준의 차이점을 중심으로 분석

2 국내외 가로설계기법 및 교통정책의 추진 현황

■ 국내 가로 관련 정책 · 사업 현황

- 자동차 통행 중심에서 보행자의 안전하고 편리한 통행을 우선하는 보행우선구역 시범사업, 보행자우선도로 사업, 생활권 도로다이어트 사업 등 추진
 - (보행우선구역 시범사업) 「교통약자의 이동편의 증진법」에 따라 차보다 보행자의 안전하고 편리한 통행을 우선하고, 보행자의 주요 통행 경로가 구역 내 주요 시설 및 장소를 유기적으로 연결하도록 보행자 중심의 생활구역을 조성하는 사업
 - (보행자우선도로 사업) 이면도로에서 교통사고 위험 및 보행의 불편을 해소하기 위해 도로 전 구간을 차도로 인식하게 하는 시설물 설치를 최소화하고, 보도포장 및 재질을 개선하여 보행자가 보호 받는 도로환경을 조성하고 있음



보행우선구역 개념도

※ 출처 : 김기용 외(2011), 「2011년도 보행우선구역 시범사업 연구」 국토해양부, p.5.

- (생활권 도로다이어트 사업) 도로다이어트는 도로 전체 폭은 변화시키지 않으면서 차로 수 및 차로 폭을 줄이고, 남은 공간에 회전차로 · 자전거도로 · 보도 등을 설치하는 기법으로 ‘걷는 도시, 서울’ 사업의 일환으로 일상생활권의 걷기 좋은 보행 문화 확산을 위해 2016년부터 추진되고 있는 사업이며, 버스정류소의 협소한 대기 공간 확장, 제한속도 대폭 하향, 녹지 및 휴게시설 조성, 시간제 통행 제한 등 지역 특성을 고려한 개선안으로 시행되고 있음



- 사업대상지 : 강동구 아리수로82길 고덕초등학교 앞 200m
- 차로 줄임(9m → 4m), 일반통행으로 차로 운영을 변경하였으며 보도 신설, 등하교 시간대에 시간제 진입금지 시행



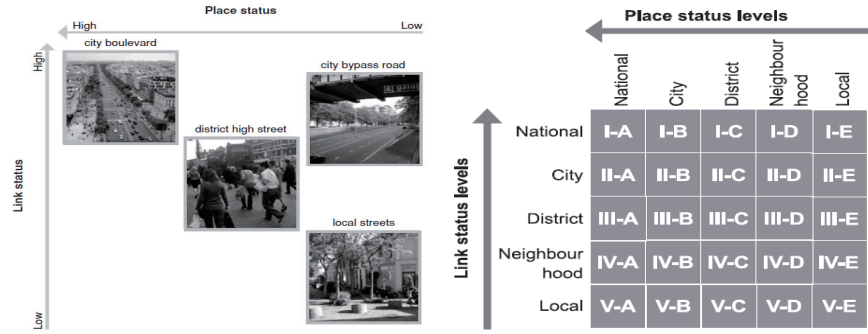
- 사업대상지 : 용산구 녹사평대로26길 8~51 200m 구간
- 보도 확장(1.5m → 3.2~4.0m) 및 차로 축소(10.8~11.3m → 7.0m) 시행, 주민안전을 위해 제한속도를 60km/h → 30km/h로 대폭 하향

생활권 도로다이어트 사업 시행 전(좌) · 후(우)

※ 출처 : 서울특별시청 홈페이지, “주민이 체감하는 생활권 도로다이어트 20곳 조성”,
http://traffic.seoul.go.kr/archives/31993?tr_code=sweb.

■ 국외 가로 설계 동향

- (Link & Place) 가로를 차량의 신속한 이동을 위한 공간뿐만 아니라 사람이 머무르면서 이용하는 공간으로 조성하기 위해, 도시가로와 용도지역 특성(Place)을 반영하여 도로의 형태(폭원, 이용용도, 차량 및 보행환경 등)와 기능(Link)에 따라 각 지역의 특성에 부합하도록 가로를 유형화함
 - Link의 수준을 I, II, III, IV, V 다섯 단계, Place의 수준을 A, B, C, D, E 다섯 단계로 구분하여 총 25개의 가로 유형을 제시



Link & Place의 가로 분류 5 X 5 매트릭스

※ 출처 : Jones et al(2007), *Link and Place: A Guide to Street Planning and Design*, Lanor Press, London.

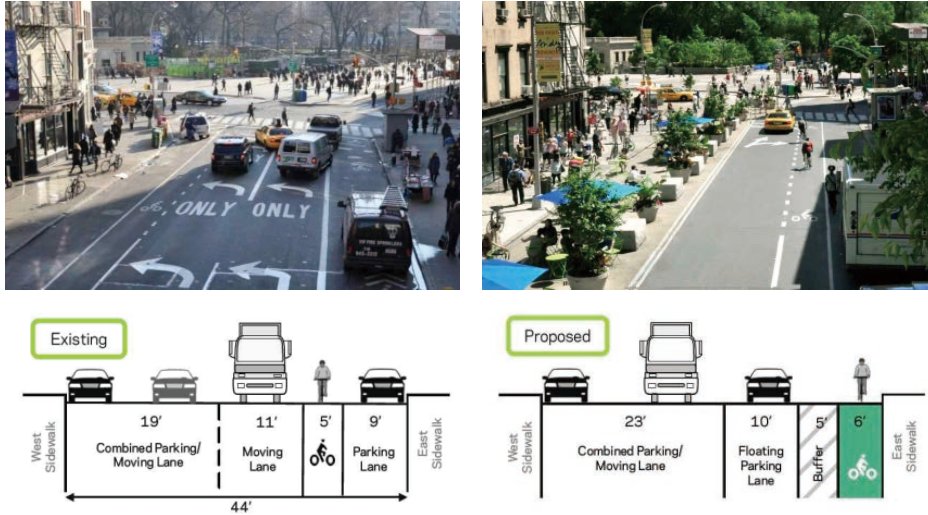
- Link의 수준이 V < IV < III < II < I의 순으로 높아질수록 이동성이 중요한 가로이며, 주로 도시고속도로 및 주간선도로가 해당됨
- Place의 수준이 E < D < C < B < A의 순으로 높아질수록 사회·경제적 활동이 활발하고 보행활동 유발요인이 많은 지역임
- Link & Place 개념에서는 도시 내 같은 폭원을 갖는 가로라 하더라도 가로의 위치, 기능, 시설물의 배치 형태와 이용용도에 따라 다르게 설계 및 운영될 수 있음
- **(Complete Street)** 2003년 미국에서 처음 등장한 개념으로 기존의 자동차를 포함하여 대중교통 및 자전거 이용자, 보행자, 장애인 등 모든 도로교통수단 이용자를 배려하기 위해 고안된 설계방법임

[Complete Street의 주요 전략]

- (1) 향상된 보행자 관련 시설 제공(예: 적정 위치에 설계된 횡단보도, 보행자 횡단섬, 고원식 횡단보도, 차도 폭을 적절히 줄여 보도 폭을 확대한 bulb-outs 시설 등)
- (2) 보행자 및 대중교통 대기자를 위한 보행자 편의시설 제공
- (3) 향상된 자전거 시설 및 편의 시설 제공(예: 자전거도로, 자전거 보관소 및 주차공간 등)
- (4) 확장된 길어깨 폭
- (5) 주도로 및 간선도로의 교통 신호 연동화
- (6) Bus pullouts 또는 버스우선차로 제공
- (7) 보행자와 대중교통 정류장과의 안전하고 편리한 연결
- (8) 쾌적한 주변 환경 시설 제공(예: 가로수 및 식재, 유색 포장 등)
- (9) 중앙 분리대 제공
- (10) 최소화된 차량 진·출입구
- (11) 교통정온화 기법과 같은 차량 속도 저감 기법 제공

※ 출처 : 정경욱 외 2인(2011), “안전도로(Complete Streets) 구현 방안 연구”, 한국교통연구원, pp.12-13.

- 미국 브로드웨이 17번가의 경우 모든 보행자의 자유로운 이동성 및 안전성 확보를 목적으로 주민 커뮤니티 공간 형성, 가로의 공공성 확보, Complete Street 인접 지역 재개발 촉진 등 뉴욕의 주요 정책과 함께 추진한 결과, 자전거 통행량 증가(주중 16%, 주말 33% 증가), 횡단거리 및 대기시간 감소(24.9초 → 13.8초), 교차로 인근 공공공간 확보를 통한 지역 활력 증진 등의 효과가 나타남



브로드웨이 17번가 Complete Street 사업 전(좌) · 후(우)

※ 출처 : NYC DOT(2011), *Broadway: Union Square*.

■ 국외 교통체계 관련 정책 동향

- (네덜란드 ABC Location policy) 도심 교통 혼잡과 환경오염 문제를 해결하기 위해 도입된 계획으로, ‘적절한 장소에 적절한 기업(the right business at the right location)’을 목표로 대중교통 이용량을 늘리고 자동차의 의존도를 줄이고자 계획 과정에서 토지 이용, 교통, 환경을 통합하여 제도화함
 - ABC Location policy는 크게 접근성(accessibility)과 이동성(mobility) 측면에서 지역 특성을 세 유형(A, B, C)으로 구분
 - 접근성 측면에서 A지역은 대중교통이 발달한 지역, B지역은 교외 철도역 또는 경전철역이나 간선버스 정류장이 있는 지역, C지역은 대중교통이 없으며 고속도로 IC 부근의 지역으로, 대중교통의 존재 유무에 따라 지구별 위치 특성을 분류
 - 이동성 측면은 이용자의 편의와 연관되어 있으며, A지역의 특성으로는 대중교통 이용이 편리하지만 교통 혼잡과 주차 문제가 심각하며, B지역은 대중교통이 편리하지는 않지만 비교적 접근이 쉬운 지역, C지역은 자동차 이외에 다른 교통수단의 이용이 어려운 지역으로 분류
 - 입지의 다양성 때문에 세 가지 유형만으로 분류하는 것은 한계가 있으며, 이를 보완하기 위해 부차적으로 AI(A-Local)입지와 R입지 유형을 추후 도입하였으며, R유형은 대중교통 및 자동차 접근성이 어려운 지역으로 농업시설의 입지로 적합한 지역으로 분류

ABC Location policy의 입지 특성

유형		A지역	B지역	C지역
접근성 (위치 특성)		- 대중교통이 발달한 지역과 도시 중심부 - 대중교통 주요 역과 주변	- 교외 철도역 주변 - 중소도시는 LRT 역과 간선버 스 정류장 주변	- 고속도로 IC 부근
이동성 (이용자 특성)		- 대중교통은 편리하지만 교 통이 혼잡하고 주차 문제가 있음	- 차량과 대중교통 이용이 편리	- 차량 이외의 다른 교통수단 이 용이 어려움
기업 유형	시설	- 3차 산업과 문화시설(좁은 면적에 종업원·방문객이 많지만 물류·업무 관련 차 량이 적음)	- 생산 및 유통, 병원 및 대학 (종업원 수와 물류·업무 차량 이용이 중간 정도)	- 제조업, 도매업, 운송업 등 (종 업원·방문객이 적고 물류와 사람이 다 도로에 의존)
	고용 밀도	≤ 40㎡/명	40㎡/명 < and ≤ 100㎡/명	< 100㎡/명
주차 규제	란트 스타트	1대/10명	2대/10명	기준 없음
	그 외	2대/10명	4대/10명	기준 없음

※ 출처 : 최동호(2012). “네덜란드 ABC정책 집행의 평가분석과 시사점 연구”, 『한국지역개발학회지』, v.24(1), p.27.

- (영국 교통부문 계획정책지침 PPG13) 토지이용계획과 교통을 연계하여 지속 가능한 교통체계 구축을 목적으로 사람들이 대중교통·보행·자전거 등으로 직장·쇼핑·여가시설·기타 서비스에 보다 안전하고 쉽게 접근할 수 있도록 하는 것을 원칙으로 하고 있음

- 교통 수요는 도시지역에서 제공되는 각종 서비스 시설이나 도시 활동의 규모 및 밀도에 의존하므로 이를 감소하기 위해서는 대중교통에 의해 이들 시설이나 활동에 대한 접근이 용이하도록 하는 한편, 지구 중심지에는 도보나 자전거에 의한 통행이 용이하도록 하는 계획을 수립할 것을 강조

■ 시사점

- (가로 정의의 변화) 자동차의 이동성, 접근성 중심의 가로에서 주변 지역의 특성(용도 지역, 토지이용계획 등)을 고려하여 가로를 하나의 공간으로 인식하고 있음
 - 가로에는 자동차뿐만 아니라 보행, 자전거 등의 다양한 이동행태가 공존하고 있으며, 이와 더불어 휴식과 같은 개인적 활동과 사회적 활동이 일어나는 공간으로 조성하고 있음
- (가로 유형 분류 기준의 변화) 기존 가로는 폭원 중심의 자동차 이동 목적에 따라 분류되었지만, 최근에는 주변 지역과의 관계에 따라 가로가 분류됨
 - 가로가 주거지역·상업지역·업무지역 등 어떤 지역에 위치하고 있는지에 따라 동일 폭원의 가로라도 사람들의 이용행태가 달라질 수밖에 없으며, 그 결과 가로의 유형이 다르게 분류될 수 있음

- (가로계획 및 관리 목표의 변화) 그간 가로가 차량의 원활한 교통 흐름을 위해 계획되고 관리되어 왔지만, 최근 차량뿐만 아니라 대중교통·보행·자전거 등 다양화된 교통수단 이용자에게 안전하고 쾌적한 환경을 제공하고자 가로를 계획·관리하고 있는 추세임
 - 특히 도시부에서는 지역 활성화를 위해 가로를 중심으로 정비하는 등 가로는 더 이상 ‘통로’가 아닌 ‘생활공간’으로 간주되고 있음

국내외 가로설계 및 관련 정책의 목표 및 주요 내용

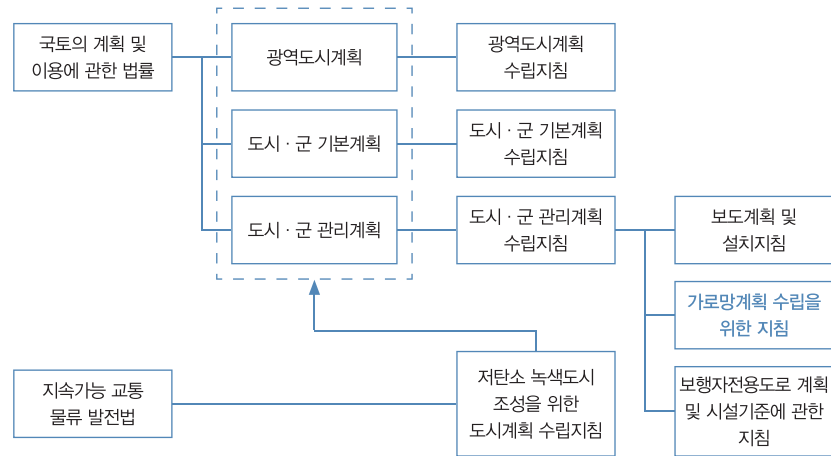
구분	정책 및 이론	목표	주요 내용 및 특징
국내 사업	보행우선구역 시범사업 보행자우선도로 사업	차보다 보행자의 안전하고 편리한 통행을 우선하도록 보행환경 개선을 통한 관심 제고	보행네트워크 선정을 통해 보행환경, 교통환경, 주차환경, 교통안전, 대중교통, 교통약자 시설 등의 문제점을 분석하고 이에 대한 개선 방안 제시
	도로다이어트 사업	보행문화 확산을 위해 기존 차도를 축소하여 보행자를 위한 안전하고 쾌적한 보도 확충	도로 전체 폭은 변화시키지 않은 채 차로 수를 줄이고 남는 공간에 회전차로, 자전거 도로, 보도 등 설치
가로 설계	Link & Place	도시가로와 용도지역 특성을 반영	도로의 형태(폭원, 이용용도, 차량 및 보행환경 등)와 기능에 따라 각 지역 특성에 부합하는 등급화 개념 제시
	Complete Street	다양한 교통수단 이용자가 편안하고 안전하게 가로를 이용	보행자, 대중교통 및 자전거 이용자, 장애인, 자동차 이용자 등을 위한 편의시설 및 차로, 주변 환경 시설 등에 대한 설치 방법 및 전략 제시
교통 체계	ABC Location policy (네덜란드)	토지이용과 교통계획의 통합	대중교통과 자동차의 접근성을 중심으로 지역을 구분하고 승용차 교통유발 수요 관리
	PPG13(영국)	토지이용계획과 교통을 연계하여 지속가능한 교통체계 구축	지속 가능한 교통 선택 촉진, 서비스 접근성 제고, 승용차 통행 필요성 감소

3 '가로망계획 수립에 관한 지침'의 분석

■ 가로망계획 수립에 관한 지침의 위상 및 구성

- ‘가로망계획 수립에 관한 지침’은 도시·군관리계획의 기반시설계획 중 일반도로의 가로망계획 규정에 해당하며, 도로에 관한 도시·군관리계획을 수립·정비 시 필요한 사항을 제시하는 가이드라인 역할을 수행하고 있음
 - ‘가로망계획 수립에 관한 지침’은 「국토의 계획 및 이용에 관한 법률」에 따른 ‘도시·군관리계획수립지침’의 [별첨5]에 해당하는 지침으로서, 가로망계획에 대해서는 본 지침을 따르도록 명시되어 있음
 - 도로에 관한 도시·군관리계획을 수립 또는 정비하는 경우, 「도시·군계획시설의 결정·구조 및 설치기준에 관한 규칙」 제10조(도로의 일반적 결정기준) 외에, ‘가로망

계획 수립에 관한 지침’에서 토지이용계획과의 상관관계, 교통발생 및 집중량과 교통기관별 분담 상태, 기존 도로망에 대한 유기적인 연결과 적정한 형성 등 추가적인 검토 사항을 제시하고 있음



도시계획 부문 가로(도로) 관련 계획 및 지침의 구성

- ‘가로망계획 수립에 관한 지침’은 총 10개 장으로 구성되어 있으며 가로망 구성 일반원칙, 가로의 기능정의, 가로망 구성 예시도, 가로의 시설기준, 가로의 교차 방법, 교차로 소요면적 기준 등을 제시

가로망계획 수립에 관한 지침의 구성

장	제목	주요 내용
1	가로망계획 수립에 관한 지침	가로망계획 수립의 일반원칙
2	가로망 구성 일반원칙	간선가로, 집산도로, 국지도로의 구성형식 및 연결방법
3	가로의 기능정의	주간선도로, 보조간선도로, 집산도로, 국지도로, 특수도로 등의 용어 정의
4	가로망 구성 예시도	주간선도로, 보조간선도로, 기간도로 또는 지역간선로의 구성 및 교차 예시
5	가로의 시설기준	가로의 배치간격, 도로율, 차선 수, 자전거전용도로, 보행자전용도로의 조성 기준 제시
6	가로의 교차방법	교차로의 기본형식 및 교차방법 제시
7	교차로 소요면적	교차로 소요면적 기준 제시
8	주간선도로 교차시설 계획서	주간선도로 교차시설 계획서 양식 및 작성방법 제시
9	주요교통지표	인구, 면적, 시가화면적, 자동차 대수, 자동차 보유율, 도로연장, 도로보유율 등 주요 교통지표 제시
10	도로시설집행계획서	도로시설집행계획서 양식 및 작성방법 제시

출처 : 국토교통부훈령 제839호, ‘도시·군관리계획수립지침’ [별첨 5] 가로망계획 수립에 관한 지침

■ 다양한 교통수단에 대한 배려 필요

- ‘가로망계획 수립에 관한 지침’의 목적은 2장 ‘가로망 구성 일반원칙’에 ‘어디에서든지 차량의 접근이 가능하도록 배치’하는 것으로 명시되어 있으며, 3장 ‘가로의 기능정의’에서도 차량의 접근성과 이동성의 측면에서 가로를 분류하고 있음
 - 자동차의 접근성과 이동성 측면을 주로 고려하고 있는 ‘가로망계획 수립에 관한 지침’은 ‘폭원’을 중심으로 가로를 분류하고, 이에 대한 가로망 구성 원칙을 제시하고 있음
- 가로가 자동차의 전유물이 아닌 보행, 자전거 등의 다양한 이동수단을 수용하는 것을 목적으로 설정하는 것이 바람직하며, 이를 통해 향후 더욱 다양해질 이동수단에 대한 수요에도 유연하게 대응할 수 있음

■ 지역 특성에 따른 다양한 규모의 블록 형성 필요

- ‘가로망계획 수립에 관한 지침’에 제시되어 있는 가구(블록)의 규모는 대블록으로, 지역 특성에 따라 참조하여 반영할 수 있는 다양한 규모의 블록 단위 설계기법 등이 제시될 필요가 있음
 - 지침에서는 주간선도로의 배치 간격이 1,000m 내외, 보조간선도로의 배치 간격은 500m로 최소 블록 크기가 500m임
 - 대규모 블록 설계 및 예시만을 제시하고 있어 도시개발, 도시관리, 도시재생 등의 실무에서 대규모 블록 단위의 단지설계로 편향될 우려가 있음

■ 가로 폭원 중심의 가로 유형 분류 기준 개선 필요

- ‘가로망계획 수립에 관한 지침’에서는 가로를 폭원 중심으로 분류하고 이에 따라 가로의 기능을 부여하고 있어 향후 다양화되는 교통수단 변화에 유연하게 대응하기 어려움
- 보조간선도로, 집산도로, 국지도로 등 동일 가로 유형이라도 지역 여건 및 주변 토지이용계획에 따라 가로의 기능이 달라지기 때문에 가로가 위치하고 있는 지역의 특성에 따라 가로의 성격이 규명될 필요가 있음
 - 가로는 통행뿐만 아니라 생활공간의 기능도 있기 때문에 기존의 폭원 및 자동차 중심의 도로 분류체계와 더불어 형태, 규모, 용도지역 및 토지이용계획을 고려하여 가로의 설계 및 관리 방안을 마련할 필요가 있음

- 주변 토지이용의 특징을 반영하고 도심 및 생활권 내부의 통과 여부를 고려하여 가로 유형을 재분류할 필요가 있으며, 가로 기능별 다양한 이용 주체를 고려한 가로 단면상의 공간 배분에 대한 고려가 필요함

■ 보행 및 대중교통과의 연계에 대한 고려 필요

- ‘가로망계획 수립에 관한 지침’에서는 차량의 원활한 소통을 위한 속도 규정을 명시하고 있어 보행친화, 도시부도로 속도 규제에 대한 대응은 미비한 실정임
 - 지침에서 차량주행속도에 대해 주간선도로는 60km/h 이상을 유지하도록 규정하고 있으며, 보조간선도로 50~60km/h, 집산도로 40~50km/h, 국지도로 30~40km/h의 차량주행속도를 유지하도록 하고 있음
- 국가 차원에서 대중교통 중심의 개발 및 교통체계 운영을 유도하고 있지만, ‘가로망계획 수립에 관한 지침’에서는 대중교통과의 연계에 대한 사항이 거의 없음
 - 지침에서 “보행자전용도로는 보행자가 가급적 목적지에 직행할 수 있도록 하며, 안전하고 적절하게 보행할 수 있는 구조로서 대중교통수단과의 연결성을 감안한다”라고 명시하고 있지만, 그 외 내용에서는 대중교통에 대한 언급이 전혀 없으며 구체적 세부 내용도 제시되어 있지 않음

4 ‘가로망계획 수립에 관한 지침’의 개정 방향

■ 개정의 기본 방향

- 최근 교통과 토지이용 등 주변 지역과의 연계성 강화에 대한 필요성이 대두되면서, 바람직한 교통체계와 도시성장관리체계 구축에 대한 요구가 높아지고 있음
- 최근 국내외 가로 관련 정책·사업을 분석하여 지역 특성 반영, 소규모 생활권 조성, 보행 및 대중교통과의 연계 편의성 증진을 지침의 기본방향으로 제안함
 - 그간 폭원 중심으로 분류되었던 가로 유형에 대해 주변 지역특성(용도지역 및 토지이용계획 등)과의 연계 등 총체적인 관점에서 유형 세분화가 필요
 - 보행 중심의 가로환경 조성을 위해 주간선도로와 보조간선도로로 형성되는 대규모 생활권을 소규모로 조성될 수 있는 방향 제시 필요
 - 보행자의 안전성과 쾌적한 가로환경 조성을 위한 교통정온화 및 대중교통 중심으로의 전환 필요

■ 정책 제언

- 다양한 교통수단의 안전 및 편의성 증진을 위한 종합계획 수립 필요
 - ‘가로망계획 수립에 관한 지침’의 개정 방향에 부합하기 위해서는 「국토의 계획 및 이용에 관한 법률」에 따른 ‘도시·군관리계획 수립지침’, ‘보도계획 및 설치 지침’, ‘보행자전용도로 계획 및 시설기준에 관한 지침’, ‘도로의 구조·시설 기준에 관한 규칙’ 등의 관련 지침 및 규칙 개정이 수반되어야 함
 - 법 위계상 지침 상호간 유기적으로 연계되어 동시에 개정되기 어려운 실정이며, 특히 지침이 근거하고 있는 법률이 상이하고 소관 부처가 다를 경우에는 더욱 어려움
 - ‘가로망계획 수립에 관한 지침’을 주변 토지이용계획과의 연계, 소규모 생활권 조성, 보행 및 대중교통 연계 중심으로 개정할 경우 지침의 전면 개정과 유관 지침 및 규칙의 개정이 불가피한 상황이기 때문에, 이를 종합계획으로 수립하고 하나의 지침 또는 규칙으로 운영·관리할 필요가 있음
- 기존 도시에 대한 보행권 설정 및 대중교통 중심 권역 등 장소 중심의 전략적 접근 필요
 - ‘가로망계획 수립에 관한 지침’은 ‘도시·군관리계획 수립지침’의 일부로 도로의 계획보다는 관리 목적이 크며, 신도시보다는 기존 도시의 가로와 네트워크에 대한 관리를 목적으로 하고 있음
 - 기존 도시의 가로를 중심으로 한 공간구조·가로망체계 및 가로공간을 조성 및 개선하는 것은 현실적인 어려움이 많기 때문에, 각 지역의 여건을 반영하여 보행권·대중교통 중심 가로 및 권역을 설정하고 권역(장소) 중심의 적용 가능한 요소들을 도출하여 우선적으로 적용하는 등 전략적 접근이 필요

이종민 부연구위원 (044-417-9697, leejm@auri.re.kr)

오성훈 선임연구위원 (044-417-9650, oshud@auri.re.kr)

임유경 부연구위원 (044-417-9615, yklim@auri.re.kr)

이민경 부연구위원 (044-417-9836, mkleee@auri.re.kr)

