

崔相哲 (서울工大教授)

목 차

- I. 본작업의 성격
- II. 계획구상의 전개
- III. 수도권개발 구상
- IV. 서울 도시계획구상
 - 1. 성장단계와 전망
 - 2. 도시구조 및 기능배치에의 기본방향
 - 3. 교통체계의 구상
 - 4. 토지이용체계의 보완
 - 5. 도시하부구조
 - 6. 기존시가지역의 정비방향
- V. 기존도심부 교통체계 구상
 - 1. 교통체계의 입체화
 - 2. 제 1순환선의 「Ring-Road」화를 위한 로선장비
 - 3. 고가도로체계의 연장 및 접속성 증대
 - 4. 전용보도체계의 정비

I. 본작업의 성격

본 작업은 서울도시기본계획수립을 위한 계획구상을 제시하는데 있다.

계획구상을 위한 도시구조와 「패턴」, 공간적 배분에 대한 「생각의 틀」을 마련하는데 있다.

「생각의 틀」은 하나의 방향설정으로 이해되어야 할 것이며 기존체제를 근본적으로 받아 들이는 대안적 개발방향을 제시하는 것이다.

II. 계획구상의 전개

1. 도시란 창조하는 것이 아니다. 스스로 성장하는 것을 계획적으로 유도할 수 밖에 없는 것이다.

서울은 신도시건설이 아니라 기존도시 구조를 주어진 것으로 받아들여져야 하는 경직성을 지녔다고 볼때 기존계획과 현재의 도시구조를 최대한 수용하려고 하였다.

2. 국토공간체계로 볼때 서울과 그 주변지역을 포함하는 수도권에 가진 도시체계는 커다란 변동이 없을 것이며 시간거리의 단축등으로 공간적 확산은 불가피하겠지만 우리나라 수위도시로서 서울과 수도권에 가진 역할은 계속될 것이다.

3. 계획구상은 시간적 차원에서 3단계로 나누어 표현하려고 하였다.

제 1단계는 1980년 초반까지, 제 2단계는 1990년대, 제 3단계는 2000년대로 보고 각각 단기, 중기, 장기로 나누어 전개하였다.

4. 계획구상의 대상지역은 좁은 의미의 서울이 아니라 서울광역도시권으로 보되 거시적인 수도권 계획구상에서 서울도시계획 구역내로, 다시 기존 시가지지역의 재정비로, 끝으로 기존 도심부개발에 대한 미시적인 대안제시라는 형식을 취하였다.

5. 도시구조를 결정하는 근본적 요인으로서 지형적 여건을 최대한 고려하려고 하였으며 도시가 스스로 내재하고 있는 확대 확산추세를 도시구조 개편을 위한 역동적인 것으로 활용하는 방향을 취하였다.

6. 인구규모 및 경제구조에 대한 과학적 지표의 제시 는 본 작업의 영역 밖으로 보았다. 서울의 인구 및 산업의 집중억제 및 분산을 위한 정책수단이 주요할때까지의 시차를 감안할때 1980년대 초반까지는 현재 추세가 연장될것으로 보았으며, 그 이후에는 인구의 절대적 감소현상은 나타나지 않는다 하더라도 인구증가율이 둔화되면서 정태적 안정기로 나갈것으로 보았다.

정태적 안정인구를 서울은 약 900만으로 상정하되 수도권 전체로서 1,200만 정도로 보았다.

이를 다시 강북과 강남으로 나눌때 강북에 450 만, 강남에 450 만으로 상정하되 수도권내로 확대할때 강북500 강남 700 만으로 상정하였다.

강 북	강 남
1976 486 만	239 만
1986 450 만	350 만
2000 450 만(500 만)	450 만(700 만)

7. 이상과 같은 인구배분을 토지적기반과 관련하여 고려해보면 현재 수도권내 도시계획의 적용을 받고있는 도시들의 시가화 가능면적(도시계획구역~녹지지역)의 강남북 분포를 보면

강 북 254km²(서울강북, 의정부, 벽제, 금곡)
 강 남 566 km²(서울강남, 성남, 안양, 과천, 반월, 수원, 인천, 부천, 수암, 소래)로서
 ha당 인구밀도 150 인으로

지구및도시	시가화가능면적	인 구(2000)
영 동	135.2km ²	150 만
영 등 포	137.5km ²	150
여 타 지 역	293.3km ²	
과 천	-	15
안 양	-	25
관 교	-	15
반 월	-	20
수 원	-	30
인 천	-	100
부 천	-	20
성 남	-	25
(농촌및기타소도읍)	-	150
계	566 km ²	1,200

생각하더라도 강북은 총 수용가능인구 381 만을 초과하고 있으며, 강남지역은 상대적으로 여유를 가지고 있다.

이와 같이 적정인구 배분을 토지적 조건에서만 따진다는 것은 커다란 의미가 없겠으나 강북의 개발억제와 강남 개발을 촉진시켜 나가야 할 것이다.

8. 수도권내 제도시간의 인구배분은 강남 총인구를700 만으로 볼때 다음과 같이 상정해 보았다.

9. 서울의 경제적 구상은 제조업부분의 상대적 감소에도 불구하고 서비스 및 업무기능과 관련된 경제활동은 더욱 고도화 형태로 더욱 확대될 것이다.

Ⅲ. 수도권개발구상

1. 서울은 이미 도시계획구역을 넘어서서 시가화가 이루어지고 있으며 지도(수도권내 계획된 시가화 예정지역)에서 보여주는 바 같이 개발제한구역의 설정에도 불구하고 서울~인천간, 서울~수원간, 예는 연합도시화(conurbation)가 실질상 일어나고 있는 것이다.

2. 이러한 추세는 서울이 커감에 따라 더욱 가속화될 것으로 예상되며 서울의 광역도시화현상(metropolitanization)은 도시성장의 자연적 역동관계로 받아 들여져야 할 것이다.

이러한 흐름에 역행하는 개발과 계획은 바람직하지도 못하고 현실성도 없다고 보여진다.

3. 따라서 연합도시화 및 광역도시화 현상을 적극적으로 받아들여 서울로 부터의 인구와 산업의 집중억제 및 분산을 기하고 서울 도시구조 개편을 위한 힘을 이용해야 할것이다.

서울은 이미 서울도시계획 구역내에서 문제해결의 근본적 실마리를 찾기에는 너무 비대해진 것이다.

서울로 집중하고 있는 인구와 산업을 수도권외로 이전 또는 분산하기 전에 수도권내 기존도시의 재정비및 신도시의 건설을 통한 체계적인 개발이 필요하다.

4. 지도(서울광역도시체계 현황)에서 보여주는 바와 같이 서울을 둘러싸고 있는 위성도시들이 하나같이 종로와 중구로 대표되는 중심업무지구와 직접적인 연계 및 종속관계를 형성하고 있다.

현 서울의 도심부는 서울내의 주변지구에 대한 핵일뿐 아니라 서울을 둘러싼 인접 위성도시들의 중심으로서 이중적부담을 지닌 단핵도시이다.

5. 이와같이 단핵도시적 도시구조를 다핵도시로 개편하기 위해서는 서울 도시내부의 가로망체계와 기능의 재배치도 중요하지만 서울을 둘러싼 위성도시들의 접속관계를 재편성함으로써 다핵도시로 유도할 수 있을것 같다.

이러한 구상과 연관하여 다음과 같은 노력이 뒷받침되어야 할 것이다.

(1) 이미 부도심내지 기능적으로 중심 업무지구로서 역할을 수행하고 있다고 생각되는 영등포와 기능적 일체성을 띠고있는 화곡, 김포지구, 개봉지구, 부천, 인천및 수원, 안양, 시흥지구와의 관계를 더욱 강화시키면서 영등포의 업무 및 상업기능을 보완시켜야 할 것이다.

나아가서 현재 도심부에 의존하는 성향을 띠고있는 신림, 대방지구와 영등포간의 접속성을 높여야 할 것이다.

(2) 강남에 있어서 입지로 보아거나 토지적 조건으로 보아 도시적 핵으로 유리한 조건을 갖춘 영동지구의 개발을 촉진하고 현 도심부에 직접적으로 접속되어 있는 성남과 잠실지구를 영동에 기능적으로 통합시켜 주는 가로망 체계의 수정이 필요하다.

이와 더불어 현재 수원→안양→영등포→도심부로 연결되는 도시개발의 축을 수원→안양→과천→영동축으로 개발을 유도해 나아가야 할 것이다.

이를 뒷받침하기 위해 안양→과천→영동간 간선가로의 신설, 영동, 안양간 계곡의 시가화를 촉진하기 위해 개발제한구역의 일부해제가 바람직한 것이다.

3. 서울의 다핵화를 위한 강남지역의 토지이용 및 가로망체계의 근본적인 수정 및 개편을 장기적으로 보아 수도권내 광역도시체계의 개편이 전제되어야 할 것이다.

서울 광역도시는 자연지형 지세로 보아 서울강북의 동부지역→잠실→영동→과천→안양→반월로 연결되는 축과 천호→성남→판교→수원→아산만으로 연결되는 축과 서울강북의 서부지역→김포→화곡→부천→인천으로 연결되는 거의 평행적인 3개의 축으로 나누어 생각할 수 있다.

이러한 동남방으로 흘러가는 3개의 축을 남북으로 보강하고 있는 것이 서울도심부→영동→판교 축과, 수원→안양→영등포 축이 있으며 임해공업벨트로서 개발의 잠재력을 지닌 아산만→반월→인천→김포를 연결하는 해안 축이 있다.

이상과 같은 동남방으로 뻗어가는 3개축과 남북으로 뻗어가는 3개축의 교차지점에 입지한 기존도시의 정비와 신도시의 건설을 통해 수도권 도시체계를 안전성있게 구축해야 할 것이며 이러한 도시들 간의 기능분담을 통하여 서울로의 인구와 산업집중을 도모할 수 있을 것이다.

(지도 〈서울광역도시체계 개발구상〉 참조)

IV. 서울도시계획구상

1. 성장단계와 전망

(1) 서울은 하나의 유기적 생명체로 본다면 아직 신체적으로나 정신적으로 격동하는 장년기에 있다고 본다.

이조의 도읍이 되면서 동양적 정체사회속에서 서울은 도시로서 오랜 유년기가 있었으며 서구와의 해후가 있는 다음 즉, 구 한말로 부터 1950년대 중반에 이르기까지 불행하고 왜곡된 소년기를 넘긴 셈이다.

서울은 소년기로서 꿈과 스스로의 생동력을 기르지 못한채 급격한 도시화의 과정속에 체구에 비해 정신적 바탕도 약하고 영양도 결핍된 채 장년기를 맞게 되었으며 이에 따른 도시적 병리가 오늘날 서울도시문제의 발원적 배경을 이루고 있다.

서울은 아직도 장년기로서 필수적으로 거쳐야 하는 고민과 과거로 부터 물려받은 불행하였던 소년기의 유산들이 중적으로 극복해야 하는 단계에 있다고 본다.

그러나 서울은 앞으로 10년내지 20년동안 장년기적 성격이 계속될 것이며, 2000년에 가까워 오면서 서서히 완숙한 단계로 들어갈 것이며 그 자체로서 안정적 성장과자기 완성의 길을 걸을 것으로 판단된다.

인구적 측면에서 본다면 강력한 정책적 결단이 없는한 1990년대까진 오늘날보다 둔화되겠지만 인구는 계속하여 증가할 것이며 2000년대에 가서 서서히 900~1000만 정도의 인구로서 정태적 안정기조를 이룰 것으로 전망된다.

이상과 같은 배경에서 볼때 서울의 도시구조는 서울과 서울을 둘러싸고 있는 위성도시를 포함하여 1200만 정도의 인구를 상정할 수 있으며 이를 수용한 토지적 교통체제적 기초를 만들어가야 할 것이다.

(2) 서울의 공간적 확대와 인구분포의 중심의 변이를 살펴보면 극히 느리지만 점진적으로 남하하는 경향을 보여주고 있다.

1960년 초만 하더라도 시청근처에 있었으나 1975년 현재 서울인구분포의 중심은 서울역 근처로 나타났다.

그러나 강남지역의 본격적 개발이 추진되고 인구와 산업의 분산이 이루어질 것으로 본다면 서울의 중심이 용산을 거쳐 한강의 주변으로 이동할 것이며 이때야 비로서 안정적 완숙기에 들어간다고 보아야 할 것이다.

따라서 서울은 한강을 중심으로 남북으로 개발이 될 것이며 그것이 바람직한 서울의 미래상일지도 모른다.

한강을 가운데 끼고 북에 현 도심부가 있고 남에는 영등포와 영등포가 삼각으로 정립할 때가 올 것이다.

(3) 서울은 현재 대한민국의 수도이지만 통일된 대한민국의 수도로서 공간적위치를 점하고 있으며 기능적 역할을 수행해야 할 것이다.

다만, 공산정권의 도전적 위협이 상존하고 다시 한번 민족적 비극의 가능성을 줄이기 위해 남한의 수도로서 기능의 일부를 수도권 밖으로 이전시킨다 하더라도 그것이완숙으로 향하고 있는 서울의 도시구조에 근본적 영향을 미치지 않을 것이다. 나아가서 서울은 도시계획적으로 통일된 조국의 수도로서 골격을 만들어 나가야 할 것이다.

2. 도시구조 및 기능배치에의 기본방향

(1)전술한 바와 같이 서울의 안정적 도시구조는 한강을 중심으로 한 다핵적 도시「패턴」이다.

영국의 「런던」이나 프랑스의 「파리」가 각각 「테임즈」강과 「세-느」강을 가운데 두고 안정적 성장「패턴」이 이루어지기까지 300~400년이란 시간이 소요되었다.

「런던」이나 「파리」는 초기단계에 역시 강의 한쪽에만 개발이 이루어지기 시작했다.

한강을 가운데 두고 기존도심부 영동, 영등포가 거의 동일한 역학관계를 갖고 정립되도록 유도해야 할 것이다.

(2)서울의 동서를관류 하는 한강은 대도시에게 필요한 자연적「오픈 스페이스」로서, 환경정화의 유보지로서 강의 양안은 대도시 교통의 흐름을 수용할 수 있는 대동맥 간선의 수용지로서, 수원지로서 의미를 지니고 있다.

서울의 남북으로 북악산-창덕궁-종묘-남산-용산군용지-국립묘지-관악산으로 이어지는 자연녹지체계를 그대로 살릴 수 있는 구조로 개발되어야 할 것이다.

(3)종로와 중구를 중심으로 개발된 현 도심부는 현재 수준이상의 신개발을 지양하며 단핵도시적 도시구조를 기능적 분담을 피하면서 영동, 영등포를 다핵도시로 개발한다.

(4)현 도심부를 둘러싸고 있는 제 2순환선과 기간 방사선의 교차점에 있는 신촌, 홍제동, 미아리, 청량리, 왕십리, 한남동 일대는 「컴퓨터 센터」로서 계속 보강시키며 이러한 「컴퓨터 센터」외곽에 수색, 역촌동, 쌍문동 면목, 중화동, 천호동에 지구센터」를 배치한다.

영동핵을 중심으로 반포지구, 사당동, 양재동, 청담동, 잠실지구에 지구중심을 영등포핵을 중심으로 하여 화곡동, 시흥동, 신림동, 개봉동에 지구「센터」를 구상하였다.

(5)현 도심부에는 관광 위락 금융기능을 계속 존치시키며 도매업, 교육, 관리, 업무기능과 교통 운수기능은 영동핵으로 유치한다. 영등포핵은 주변지역을 지원하는 일반「서비스」기능과 제조업 및 사회복지기능을 집중적으로 입지시킨다.

3. 교통체계의 구상

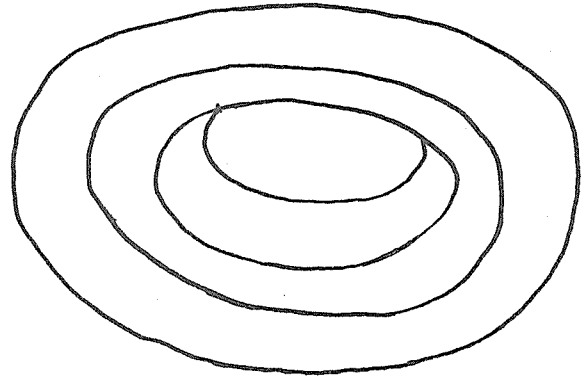
(1)강남 일부방사간선(특히 영동-성남간, 영동-과천간)의 수정을 제외하고 현재 계획된 순환방사체계를 그대로 받아 들인다.

그러나 현재 계획된 제 1순환선과 제 2순환선 사이에 새로운 제 2순환선을 추가하였다.

독립문-원남동간은 제 1순환선과 중복되지만 원남동-삼선동-창신동-신당동-보광동-삼각지-마포-신촌-로타리-봉원동-독립문으로 접속되는 순환계통을 정비하여 현재의 제 1순환선과 제 2순환선사이의 새로운 제 2순환선을 계획하였다.

즉 4개순환선 개념의 도입이다.

(지도〈서울교통망계획 구상도〉)



(2)서울의 기존 시가지역을 통과하는 철도로선의 이설과 서울역의 이전토록 하였다.

현재 경의선 철도와 마포 당인리, 신촌으로 통과하는철도로선을 폐지하고 구로동에서 영등포 공업지역을 통과하여 양평동→망원동→수색으로 우회전시킴으로서 도심부를 통과하는 로선때문에 발생하는 평면교차를 최대한으로 제거한다.

이러한 2개로선의 폐지가 전제된다면 서울역을 반드시 현재 위치에 둘 필요가 없으며 현 서울역부지와 대등한 면적을 가지고 있는 용산역 일대에 서울역을 이전함으로써 철도대문에 양분되어진 용산과 마포일대의 토지이용의 동질성과 균제성을 기할 수 있으며 용산역을 전철의 종점으로 하고 용산역~서울역간을 지하화 함으로써 철도대문에 단절된 도시구조를 재편성할 수 있다.

(3)고속 대중교통수단으로서 전철과 지하철체계를 계속 확립해 나가야할 것이며 새로운 지하철로선으로는 이미 서울시가 구상한바 있는 순환지하철로선을 문래동~동교동간에 일부 수정을 가한다면 그대로 받아들여도 큰 무리는 없을 것 같다.

문래동~동교동간은 한강을 넘어가는 교량을전술한 철도로선과 일치시키기 위해 불가피한 조정이다.

(4)앞으로 세계적도시로서 서울은 항공교통의 량이 대폭 늘어날 것인바 공항과 기존도심부, 영동, 영등포와의 접속성을 높이기위해 순환지하철의 영등포 통과구간에「모노레일」을 접속시킴으로서 공항에서 유발되는 교통 수요뿐만 아니라 화곡동 일대의 대중 교통수단으로 역할을하며 화곡동과 영등포간의 기능적 통합을 촉진시켜주는 역할을 할 수 있을것이다.

(5)이미 대중교통수단으로서 전철화가된 서울~수원, 서울~인천, 청량리~성북역간 이외에 용산~청량리간을도시대중교통수단으로서 전철화를 촉진한다.

4. 토지이용체계의 개편

(1)남산에서 한강에 이르는 군사용지는 통일된 조국의 「민족공원」후보지로서 계속 유보해두어야 할 것이며 도심부에 넓은 면적에 걸쳐있는 군사용지를 타지역으로 이전

할 경우 이 지역은 서울역 이전 및 용산역~서울역간의 지하철화가 이루어진다면 새로운 차원에서 도시재개발이 이루어져야 할 것이다.

(2)중량천상류의 공업지역을 폐지하고 서울의 강북 동부지역에는 북도에 무공해 경공업지역으로 존치시켜 이 지역의 고용창출을 도모하며 서울강북의 서부지역에는 난지도를 준공업지역으로 개발함으로써 이 지역에 취업의 터전을 제공한다.

기존영등포일대 공업지역은 집단화된 지역을 제외하고 폐지한다.

(3)상업지역은 기존 도심부에 있어서 종로 북측은 보전적 기능으로 정화하기위해 폐지하며 영동의 기존상업지역의 일종의 로선 상업지역의 확대된 형태를 취하고 있으나 이를 집단화시켜 현 도심부에서 이전되거나 새로이 유치되는 상업 업무기능을 보다 계열화시켜 집적의 이익을 꾀할 수 있도록 해야 할 것이다.

영등포 중심 상업지역은 여의도 상업 및 업무지역과 일체성을 살릴 수 있도록 개발 확대시켜 나간다.

(4)녹지지역은 기존체계를 크게 변화없이 받아들여 영동~과천간의 폐지, 천호~잠실의 외곽지역은 오히려 녹지지역으로 편입시키는 것이 도시교통체계를 고려할때 바람직하다.

(5)한강하류에 「댐」을 건설함으로써 도시관류하천을 호수화하여 도시의 경관을 조성하고 수자원의 이용율을 높인다.

한강남부 수도권의 집중적개발에 따른 생활용수 및 공업용수원을 확보할 수 있다. 팔당「댐」에 용수원을 가진 광역상수도체계의 포화시 한강하류부에 새로운「댐」을 건설하는 것은 제 4순환선 체계의 완성에 즈음하여 이루어져야 할 것이다.

5. 도시하부구조

(1)공업지역을 집단화시켜 공장폐수는 그 지역 자체로서 처리케하며 생활하수의 처리는 한강하류부에「댐」건설을 전제로 한다면 중요 지류하천(안양천, 양재천, 탄천, 중량천, 불광천, 옥천등)의 하천 하류부에 오수처리시설을 건설하는 것이 불가피할 것이다.

(2)김포공항의 확장과 초음속 대형항공기의 운행을 전제할때 김포공항일대의 주거지역 폐지와 소음영향권내 토지이용의 정비가 있어야 할것이다.

6. 기존시가지의 정비방향

(1)인구와 기능의 집중을 억제할 뿐만아니라 도심부의 혼잡도를 줄이고 기능을 순화하기 위하여 적극적인 기능분산을 동시에 추진한다.

(2)기존 C.B·D는 금융, 관광, 위락, 중심으로서 계속 보전토록하며 제조업, 교육, 도소매업, 교통운수 기능은 축소시켜 나간다.

(3)도시정비의 목적 및 수법과 관련하여 지구보전 지구재개발, 지구개선으로 구분하여 개발을 추진한다.

①지구보전……이조의 궁궐, 궁원 및 전통적인 건축양식을 대표할 수 있거나 역사적 유적들이 집중적으로 입지하는 창경원, 성균관, 종묘, 창덕궁, 제동, 삼청동, 경복궁, 덕수궁, 을 포함하는 지구가 여기에 속한다.

(예 : 중앙청 철거 주변지역 정화)

②지구재개발……기존정된 재개발지구를 포함하여 도시경관을 극히 저해하는 지구와 도심부 과밀화의「보틀·넥크」로 되어 있는 남대문, 동대문, 평화, 방산시장지구

를 점진적으로 철거 이전토록 한다. 지구재개발은 민간자본이 동원될 수 있을 만큼 지가가 높다든가 지구로서 충분한 매력을 갖추었을때 가능하다.

이러한 의미에서 지구재개발의 규모는 스스로 제한된 개발방법이다.

특히 남대문~소공동 일대의 재개발은 도심부 교통 동선의「보틀넥크」로서 고층화를 최대한 억제하며 오히려 한국은행 앞 광장을 중심으로 서울의 성장과정에서 한 시대적 특색을 전승시킬수 있는 보존지구로 지정하고 개발을 억제하도록 해야 할 것이다.

그리고 명동지구는 보행자 전용지구로 하되 일체의 자동차 진입을 억제토록 한다.

③지구개선……재개발수법을 적용하기에는 엄청난 재산상의 손해가 수반되거나(명동일대) 자연발생적인 대규모 주거지역으로 만성적으로 불량화된 지역(정능동, 삼양동일대, 신림~봉천동일대, 옥수~금호동일대, 남·북가좌동일대, 상계동일대)는 기본적인 도시시설 간선가로의 정비. 왜소한 토지분할의 억제 및 통폐합을 촉진시켜 지구개선으로 재정비하도록 유도하며 이에 대한 별도의 계획이 필요할 것이다.

④도심부 녹지공간을 확대하고 이용을 증진시키기위해 소공원 및 근린공원의 적정배치와 이용도가 제한되어 있는 종묘, 덕수궁을 문화재로서 보존기능을 손상하지 않는 범위 속에서 개방하는 것도 고려해 보아야 할 것이다.

⑤제 1순환선 및 제 2순환선과 방사간선 및 지하철과의 접속지점에 토지이용을 정화시키고 유통공간(주차장, 로선버스의 정차장등)을 계획적으로 개발시키며 그러한 가능성이 있는 공지를 장기적으로 유보하여야 할 것이다.

V. 기존도심부 교통체계구상

도심부 교통문제는 도시구조의 개편 및 기능의 분산과 다핵화가 이루어지지 않고서는 근본적 해결책을 마련한다는 것은 한계점이 있다고 본다.

그럼에도 불구하고 이미 집중되어 있는 적응공간을 지원하고 교통의 흐름을 원활히하기 위해서는 다음과 같은

다원적 대책이 이루어져야 할 것이다.

1. 교통체계의 입체화

① 기존도심부 교통체계는 크게 세 가지로 나누어 볼 때 평면, 고가, 지하, 회로공간으로 구분할 수 있다. 고가도로는 자동차 교통만을 처리하는 회로공간이며, 지하는 지하철로선을 제외하고는 자동차교통과 보행자 흐름간의 평면교차를 막기 위한 지하도 지하상가 등으로 이루어져 있다.

평면회로공간(도로)은 자동차교통과 보행자교통이 무질서하게 교차함으로써 자동차와 보행자의 흐름에 커다란 혼란을 야기시키고 있다.

② 그러나 이상 세 가지 회로공간이 그 자체로서 체계화되어 있지 않고, 일관화되어 있지 않음으로 인해 효율성을 저하시키고 있을 뿐만 아니라 교통혼잡을 가중시키는 경우도 없지 않다.

따라서 부분적으로 이루어진 회로공간의 입체화 및 지하화를 체계적으로 연결시키면서 차도와 보도를 분리시키며 지구간 교통과 교통의 흐름을 원활히 할 수 있어야 할 것이다.

기존 중심 시가지의 규모는 동서 4km, 남북 2km의 장방형을 이루고 있다.

③ 기존 가로망 체계에 대한 근본적 수정을 가하지 않고 제 1순환선을 자동차중심의 「링 로드(Ring Road)」로서 수행하기 위해 일부구간의 로폭확장(특히 독립문~원남동간) 및 중요 방사선과의 평면교차점을 입체화 한다.

남북 2km 중심시가지의 양측에는 퇴계로, 원남로가 있으며 도심부까지 이미 진입되어 있는 고가도로를 이상의 순환선 체계에 접속시킴으로써 자동차교통문제의 해결을 도모한다.

④ 제 1순환선내에 진입한 자동차교통과 보행자교통간의 상충을 막기 위해서 부분적인 지하보도 및 고가보도를 일체화시킴으로써 입체화 한다.

(도 <제 1순환선 입체화 및 고가도로체계 구상도> 참조)

2. 제 1순환선의 「Ring Road」화를 위한 로선정비

제 1순환선과 중심시가지에서 외곽으로 나가는 중요 방사선과의 교차지점의 입체교차화하여 이미 입체화되어 있는 지점에 대한 보다 효율적 교통처리를 위해 보완검토가 필요하다.

특히, 동대문, 을지로 6가, 세종호텔에서 서울역구간, 독립문에서 중앙청간, 한국일보에서 한남동 로타리구간의 입체화 및 로폭의 확장을 통해 도심부 진입교통 도심부 통과 교통의 처리를 원활히 한다.

3. 고가도로의 연장 및 접속성 증대

장안평으로 부터 진입하는 청계천 고가도로가 현재 광교 및 삼일로 남방에 종점을 두고 있으며 일부 남산제 1호 「터널」을 통해 강남지역으로 연결되고 있으나 기존의 고가도로 체계를 연장 보강함으로써 전체적인 접속성을

늘려야 할 것이다.

첫째, 청계천 고가도로를 삼일로 북방으로 분기연장하여 낙원 「아파트」 2층내지 3층을 통과하여 천도교회관에서 제 1순환선과 접속시킨다.

둘째, 청계천 고가도로에서 삼일로 남방으로 진입하여 용산, 마포, 서울역 뒤로 향하는 교통량이 모두 이미 지구간 교통으로 포화되어 있는 세종호텔~서울역구간에 가중됨으로써 교통혼잡이 극심한 형편에 있다.

따라서 지구간 교통과 청계천 고가때문에 유도되고 있는 통과 교통을 분리시키기 위해 청계천고가에서 남산으로 진입하는 로선을 일부 전 KBS 앞~남산음악당을 통과 서울역일대 고가도로체계와 접속시킴으로써 세종호텔~서울역간의 교통혼잡을 경감시킬 수 있을 것이다.

나아가서 서울역 후면에서 내려온 교통을 아현동 고가도로에 접속 시킴으로써 서울의 동부지역에서 도심부를 통과하여 서부지역으로 나가는 교통의 흐름을 일괄성있게 처리할 수 있을 것 같다.

4. 전용보도체계의 정비

서울의 중심시가지에서 이미 부분적으로 지하도 지하상가가 건설되었으며 보행자 위주의 도로가 있다.

그러나 이러한 보행자를 위한 보도체계가 단편적 이고 보행자의 흐름을 지나치게 지하에서 지상으로, 지상에서 지하로 유인함으로써 나타나는 불편과 자동차 교통과의 상충을 야기시키는 사례가 많다.

따라서 기존의 지하도 지하상가를 일괄성있게 연결시키며 자동차 교통이 전면적으로 통제된 보행자 전용도로를 신설시킬 필요가 있다.

첫째, 중심시가지를 남북으로 관통할 수 있는 지하 및 고가 보도를 건설한다.

우선 3개 로선으로써 전천후 지하보도로서 신세계백화점에서 화신백화점간, 광희동에서 종로 5가간 및 종로 4가에서 중구청간을 상정할 수 있으며 고가전용보도로서 세운상가의 3층 「deck」를 정비함으로써 자동차교통의 흐름에 구애되지 않고 쾌적한 보행을 할 수 있는 전용보도의 개발이 필요하다.

둘째, 중심시가지를 동서로 관통할 수 있는 보행자 전용도로의 구상이다.

이미 서울에는 자연발생적인 보행자 중심의 가로가 존재하는 편이나 이를 보다 정비하고 접속성을 높여줌으로써 보행자 전용도로로서 기능을 살릴 수 있을 것이다.

시청앞 지하철로 부터 조선호텔앞 지하도, 명동 및 충무로 입구 지하도를 거쳐 충무로로 연결되는 가로를 남부전용도로로 개발하며 북부에는 시민회관에서 수송동→인사동→낙원동→묘동→효제동→동대문에 이르는 보전적 기능과 관련된 활동을 수용할 수 있는 전용보도로서 개발이 바람직할 것이다.