

요약

‘구도·시도 구분’ 판단프로그램 개발 적용절차 등 실무적 운영방법 제시

도로예산 문제로 자치구도를 서울시도로 전환하라는 요구 늘어

대규모 주택개발사업 등으로 인해 기존 자치구도의 확장 또는 신설 수요가 발생되나, 해당 자치구의 도로예산으로는 감당이 불가하여 자치구도의 서울특별시도로의 전환 요구가 증대하고 있다.

이는 2009년 서울시 보조금 지급대상사업 선정 조례를 개정하는 과정에서 보조금사업 대상으로 구도 지원이 명시되지 않아 도로예산이 급감한 것에 기인한다.

현행 「도로법」 상에 해당 도로관리청이 도로정비와 관련된 모든 책임을 원칙적으로 지게 되어 있어 자치구에서는 무리하더라도 예산소요가 큰 도로사업을 대상으로 시도 전환을 요구하고 있다.

시도·구도 구분에 적용할 수 있는 객관적 판단프로그램이 필요

시도와 구도를 구분하는 현행 서울시 내부 기준과 절차로는 이슈화되고 있는 시도로의 전환 요구를 객관적으로 판단하는 데 한계가 있다.

그러므로 실무자가 시도와 구도를 구분하기 위해 손쉽게 적용하고 판단할 수 있는 정량적이고 객관적인 간이 판단 프로그램의 필요성이 대두되고 있는 상황이다.

시도로 전환 추진 중인 32개 도로 대상 간이 판단프로그램 개발

자치구에서 시도로의 전환을 요청하여 서울시에 접수되어 처리되었거나 진행 중인 32개 노선을 대상으로 도로전문가의 입장에서 시도와 구도를 구분할 수 있는 간이 판단 프로그램 개발을 추구하였다. 간이 판단 프로그램은 원칙적으로 도로의 기능성을 중시하여 판단요소를 개발하였다.

판단요소별 선정방법과 판단요소의 가중치 및 표준값의 범위 등을 설정하고, 판단 프로그램을 통해 계산된 값과 기존 서울시에서 판단한 결과를 비교하였고 이 과정을 통해 판단요소의 가중치 및 표준값의 범위 등을 수정하였다.

아울러 시도와 구도의 판단 경계가 어려운 사례를 집중 분석하여 판단 기준값의 범위를 설정하였고, 심층 판단과정이 요구되는 협의도로 개념을 도입하였다.

【표 1】 시도/구도 구분을 위한 판단요소 및 표준값

| 판단요소 | | 평가항목 | 표준값 | |
|--------------------------|-------------------------------|-------------|------------------------|-----|
| 접속도로 | 도로 1 | 주간선도로, 측도 | 0~40 | 20 |
| | | 보조간선도로 | | 15 |
| | | 집산도로 | | 10 |
| | | 국지도로 | | 0 |
| | 도로 2 | 주간선도로, 측도 | | 20 |
| | | 보조간선도로 | | 15 |
| | | 집산도로 | | 10 |
| | | 국지도로 | | 0 |
| 네트워크 교차도로 (1km 이내) | 도로 1 | 주간선도로, 측도 | 0~20 | 10 |
| | | 보조간선도로 | | 5 |
| | 도로 2 | 주간선도로, 측도 | | 10 |
| | | 보조간선도로 | | 5 |
| 판단노선 내 교차도로 | 도로 1 | 주간선도로, 측도 | 0~30 (편측 접속은 ½값) | 10 |
| | | 보조간선도로 | | 5 |
| | 도로 2 | 주간선도로, 측도 | | 10 |
| | | 보조간선도로 | | 5 |
| | 도로 3 | 주간선도로, 측도 | | 10 |
| | | 보조간선도로 | | 5 |
| 판단노선 | Km당 교차로 수 | 3개 미만 | 0~20 | 10 |
| | | 3개 이상 5개 미만 | | 5 |
| | | 5개 이상 | | 0 |
| | 중앙분리대 | 유 | | 10 |
| | | 무 | | 0 |
| | 험프, 고원식 교차로 및 속도제한(50km/h) | 유 | | -10 |
| | | 무 | | 0 |
| | | | | 무 |
| 도시고속도로의 진출입 주경로 | | 유 | 0~10 | 10 |
| | | 무 | | 0 |
| 합계 | | | 0~120 | - |

- 40점 이하 : 구도 - 40점 초과 ~ 60점 미만 : 협의도로 - 60점 이상 : 시도

시도·구도 판단 주요과정-적용방법 상술한 운영매뉴얼도 제공

프로그램 운영 매뉴얼에서는 간이 판단 프로그램의 적용방법을 설명하고 이에 대한 이해도를 증진시키기 위해 시도/구도 판단의 주요 과정을 상술하였다.

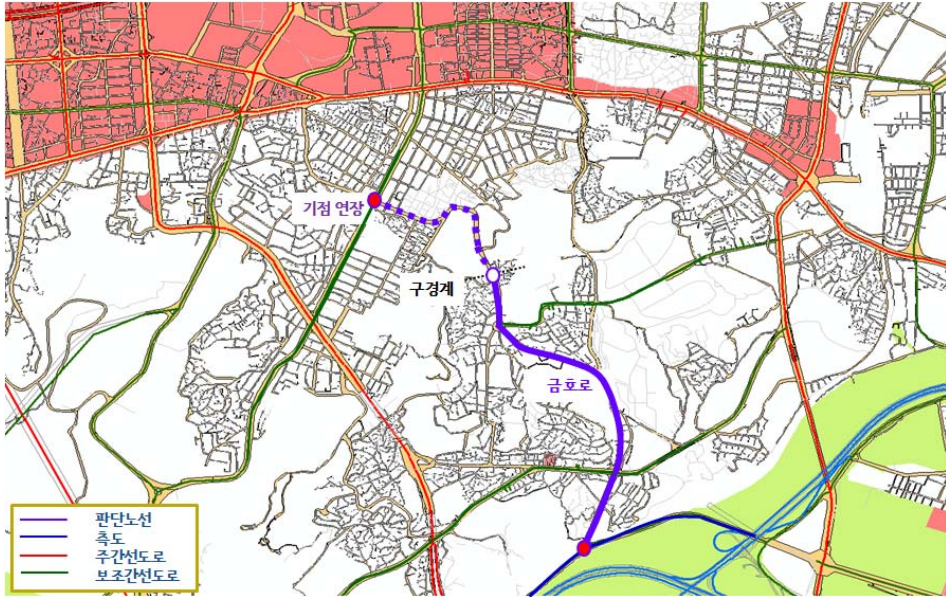
간이 판단 프로그램의 적용에 의한 결과 도출은 물론 도출된 결과를 해석하고 운영하는 방법과 협의과정을 제시하였다.



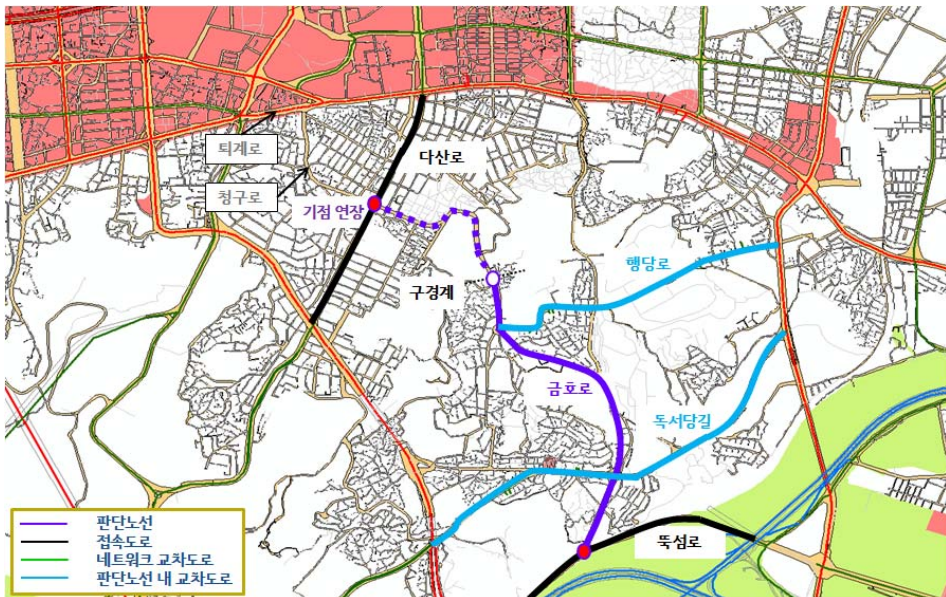
[그림 1] 시도/구도 판단의 주요 과정

유용한 사례 제시로 판단 프로그램 실무 운영자 이해에 도움 줘

자치구에서 시도로의 전환을 요구했거나 진행 중인 32개 도로 노선 중 판단 프로그램을 이해하는 데 있어 유용한 사례를 선정하여 판단 프로그램에서의 판단요소와 매뉴얼상에서 제시한 절차를 상술하였다.



[그림 2] 시도로 전환 요구 중인 금호로 주변 도로 기능별 네트워크 현황



[그림 3] 판단요소를 적용하여 구분한 네트워크

[표 2] 금호로의 판단 프로그램 적용결과와 표준값

| 판단요소 | 평가항목 | 표준값 |
|-----------------|------------------------|------|
| 접속도로 | 측도 | 20 |
| | 보조간선도로 | 10 |
| 네트워크 교차도로 | 무 | 10 |
| 판단노선 내 교차도로 | 보조간선도로 1.5개 | 7.5 |
| 판단노선 | 교차로 수 : 13개/2.5km | 0 |
| | 중앙분리대 : 일부 | 0 |
| | 험프, 고원식 교차로 등 속도제한 : 무 | 0 |
| 도시고속도로의 진출입 주경로 | | 10 |
| 합계 | | 52.5 |

협의로도로 선정 시 ‘시도·구도 최종결정’ 보완적 합의절차 제시

판단 프로그램 적용 결과 협의로도로로 선정된 경우, 시도/구도의 최종 결정을 위한 보완적 합의 절차를 제시하였다.

협의로도로의 판단요소로서 도로의 신설 및 확장의 원인자, 자치구의 도로예산 및 자립도 등을 고려하여 탄력적 운영방안을 제안하였다.

중장기적으론 도로예산의 매칭펀드 체계를 정책방향으로 제안

미래의 서울시 도로자원의 합리적 관리를 위한 도로 관련 예산 및 수입 요인을 정립하고 선진국의 벤치마킹을 통해 서울시 도로관리 방향을 제시하였다.

중장기적으로 중앙정부, 서울시, 자치구가 일체적으로 도로 정비와 도로 관리를 할 수 있도록 하는 도로예산의 매칭펀드 체계를 발전방향으로 제시하였다.