

# 주거지 재생사업 교통계획의 역할

**이 창**

서울연구원  
연구위원

서울연구원  
정책리포트  
220

2016. 11. 14

## 주거지 재생사업 교통계획의 역할

	요약	3
I.	주거지 재생사업 현황과 교통문제	4
II.	주거지 재생사업에 필요한 교통계획	12
III.	정책 제언	17

이 창

서울연구원  
연구위원

02-2149-1076  
changyi@si.re.kr



주거지 정비사업으로 정주환경의 질이 크게 개선되었다. 그러나 공동주택 위주의 재개발이 민간 자본의 주도로 추진되면서 상업성이 부각되었고, 원주민이 재정착하지 못하거나 지역 공동체가 해체되는 등의 부작용이 발생하였다. 이러한 한계를 극복하고자 2013년에 「도시재생 활성화 촉진에 관한 특별법」이 제정되어, 공동체 활성화가 포함된 주거지 재생사업이 추진되고 있다. 하지만 주거지 재생사업에서 빠질 수 없는 중요한 부분인 교통계획이 미흡하다는 한계가 지적되고 있다.

## 교통기반시설 정비도 주거지 재생의 중요한 축이지만 실질적인 정책수단과 법적 근거가 부족

도시재생사업은 쇠퇴한 지역에 활력을 불어넣어 경제를 활성화하고 유동인구와 거주인구를 유입시키는 데 중점을 두고 있다. 재생사업의 최종 결과물보다 주민공동체가 참여하면서 만들어내는 ‘과정 속의 산물’을 더 중요시한다. 이와 더불어 주차장 등 교통시설을 포함한 물리적 환경을 개선하는 것도 주거지 재생의 중요한 기반이다. 하지만 실제 사업을 진행하는 과정에서 적절한 교통기반시설을 확보할 수 있는 정책수단이 미약하다. 「도시재생 활성화 촉진에 관한 특별법」의 예산항목을 보면, 교통시설 정비를 포함하여 물리적 환경개선에 투자할 수 있는 근거가 없다.

## 불법주차 문제를 해결하는 것이 주거지 재생사업의 핵심과제

국가선도 재생지역으로 지정된 창신동 일대를 조사한 결과, 노후화된 주거지역 교통문제의 대부분은 골목길에 불법으로 주차된 자동차 때문이었다. 불법주차는 어린이의 안전을 위협하고 삶의 터전이 되어야 할 생활권이 제 기능을 못하게 만들고 있다. 또한 주차문제는 이웃 간 분쟁의 원인이 되어, 도시재생의 관건인 공동체 활성화를 저해하기도 한다. 뿐만 아니라 불법주차는 주택에 화재가 발생했을 때 화재진압을 방해하는 위험요소가 될 수도 있다. 결국 주차문제를 해결하지 않은 주거지 재생사업은 그 한계가 분명할 수밖에 없다.

## 교통 총괄계획가가 불법주차 해결에 초점 맞춘 지구교통계획 수립해야

노후주거지의 불법주차를 해소할 수 있는 계획을 수립하고, 동시에 교통시설 정비에 투자할 수 있도록 법을 개정할 필요가 있다. 그리고 사업대상지에서 교통기반시설 정비를 총괄하는 교통 총괄계획가 제도를 만들어 지구교통계획을 수립하는 것이 바람직하다. 주거지 재생사업을 성공적으로 추진하려면, 불법주차 문제에 초점을 맞추어 보행환경과 도로를 정비할 수 있는 구체적인 계획이 수립되어야 한다.

# I. 주거지 재생사업 현황과 교통문제

---

## 서울시, 도시재생특별법 제정으로 ‘도시재생’ 적극 도입

2013년 제정된 「도시재생 활성화 촉진을 위한 특별법」으로 도시재생의 개념을 정립

- 「도시 및 주거환경정비법」 등 기존 법률로는 균형 있는 도시재생에 한계
  - 과거의 법제화된 주거지 정비사업은 민간 자본의 주도로 상업성을 중요시
  - 물리적 환경개선에 초점을 맞춘 공동주택 위주의 재개발로 귀결
  - 많은 원주민이 재정착하지 못하여 지역공동체가 해체되는 등 후유증
- 도시재생특별법은 지역활성화를 위한 사업도 도시재생 범주에 포함
  - 문화시책, 보육사업, 마을기업 등 사회문제 대응책도 도시재생사업의 하나
  - 주택개량 지원 등 전면 철거방식 이외의 물리적 환경개선도 중요
- 쇠퇴한 지역의 물리적·경제적·사회적 측면을 통합적으로 고려해야
  - 노후화된 주거지역에서 주거기능을 회복하고 공동체 활성화에 기여할 수 있는 기초생활기반시설 확보가 필요
  - 지역경제에 활기를 불어넣어 상주·유동 인구를 늘리는 것도 주거지 재생의 목표
  - 재생사업의 최종 결과물보다 주민공동체가 적극 참여하여 주거기능을 회복시키는 ‘과정 속의 산물’을 중요시

현재 서울시에서는 27개 지역을 지정하여 도시재생을 적극 추진

- 2015년 선정된 27개 ‘서울형 도시재생 선도지역’ 중, 12개 지역이 노후주거지
  - 서울형 도시재생 선도지역은 ‘쇠퇴·낙후 산업지역’, ‘역사문화자원 특화지역’, ‘저이용·저개발 중심지역’, ‘노후주거지역’의 네 가지 유형으로 구분
  - 주거지 재생은 ‘지역의 특성을 고려한 주거환경 개선’, ‘현존하는 공동체 기반 소단위 점진적 정비’, ‘사회취약계층 생활기반시설 확충’을 정비 기본방향으로 설정
  - 저성장의 여파로 부동산 시장이 침체되어 있고 과거 뉴타운·재개발이 계획되었던 지역의 정비구역이 취소되고 있다는 점<sup>1)</sup>에서 노후주거지 재생이 시급

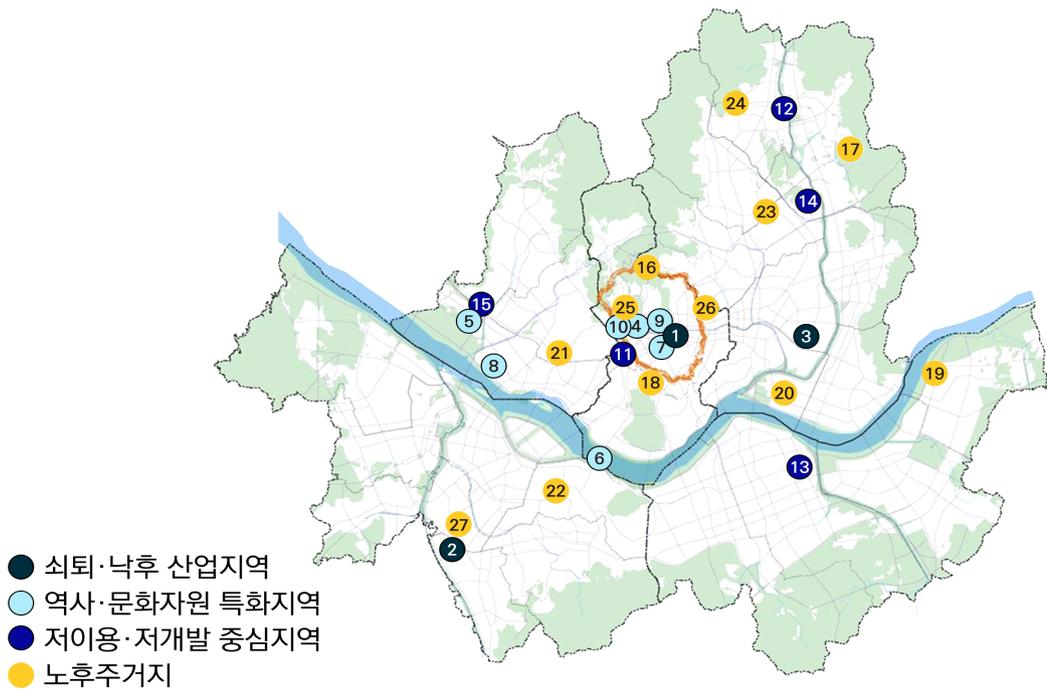


그림 1. 서울시 도시재생 선도지역

출처: 서울시, 2015, “서울시, 27개 서울형 도시재생 선도지역 선정” 보도자료

1) 683개 사업구역 중 245개 구역 해제

표 1. 서울형 도시재생 선도사업 대상지역

구분	번호	사업명
쇠퇴·낙후 산업지역 (3개소)	1	세운상가 일대 도심산업 재활성화
	2	서남권 준공업 지역(G-Valley)
	3	장안평 일대 자동차산업 재생
역사·문화자원 특화지역 (7개소)	4	세종대로 일대 역사문화 특화공간 조성
	5	마포석유비축기지 친환경 복합공간 조성
	6	서울과 한강의 미래를 꿈꾸는 노들섬 조성
	7	남산 예정자락 재생사업
	8	당인리 문화창작발전소 조성
	9	낙원상가·돈화문로 주변 재생
	10	돈의문 역사문화공원 조성(건축도시재생박물관 건립 등)
저이용·저개발 중심지역 (5개소)	11	서울역 역세권 주변 재생
	12	창동상계 일대 신경제중심지 조성
	13	코엑스~잠실운동장 일대 국제교류복합지구 조성
	14	광운대역 역세권 주변 재생
	15	상암DMC·수색 서북권 창조경제거점 육성
노후주거지 (12개소)	16	성곽마을 보전·관리(9개 권역, 22개 마을)
	17	백사마을 주거지 보전
	18	해방촌 지역특성을 고려한 맞춤형 도시재생
	19~23	서울형 도시재생시범사업(5개소): 암사1동, 성수1·2가동, 신촌동, 상도4동, 장위동
	24	북한산 주변 주거지 관리
	25	역사문화의 보고 서촌 재생
	26	창신·송인 도시재생 선도지역
	27	G-Valley를 품는 마을! 가리봉

출처: 서울시, 2015, “서울시, 27개 서울형 도시재생 선도지역 선정” 보도자료

---

## 교통문제를 해결해야 지속가능한 주거지 재생이 가능

### 지금까지의 주거지 정비사업에서는 교통계획이 미흡

- 주거지 정비사업이 교통에 미치는 영향을 평가하는 제도나 엄격한 절차가 부재
- 2008년 도시교통정비 촉진법이 개정되어 기존의 교통영향평가제도가 ‘교통영향분석 및 개선대책’ 수립으로 간소화
- 현재는 재개발 등 정비사업을 시행할 때 교통영향심의위원회를 거치지 않고, 건축심의에서 교통대책도 함께 점검
- 건축심의를 용도지역이나 용적률 등에 주안점을 둔 정비계획이 완료되고, 계획안이 잠정적으로 합의된 후에 진행하기 때문에 교통계획의 근본적 조정은 거의 불가능

### 주거지 재생의 탄탄한 기반을 마련하려면 교통기반시설 개선이 필수

- 도시재생의 사회·경제적 측면을 충족시키려면 적절한 교통기반시설 확보가 필요
- 도시재생의 주목적은 지역 경제를 활성화하고 사회통합에 기여할 수 있는 공간 창출
- 지역의 물리적 구조를 아우르는 교통기반시설이 주거지 재생의 밑바탕

---

## 주거지 재생사업 대상지의 교통환경은 열악

서울의 전형적인 노후주거지인 창신·승인지역은 2013년 도시재생 선도지역으로 지정

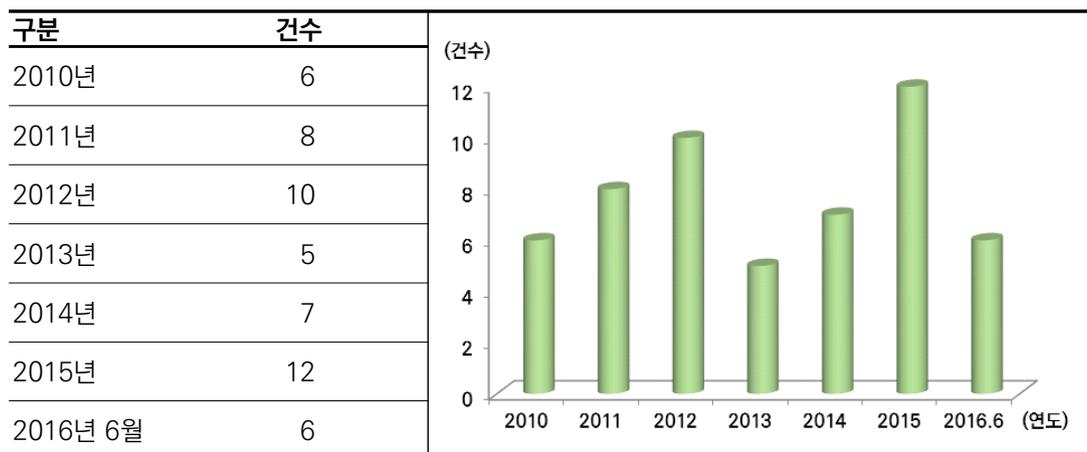
- 1990년대 주거환경개선사업 시행지구로 지정되었으나 교통시설 개선은 미약
  - 마을회관 건립, 어린이 놀이터 조성 등 소규모 사업 위주로 전개
  - 열악한 보행환경, 차량 소통, 주차문제가 심각하나 교통관련 사업은 노후도로 포장과 보수에 집중
- 2014년 창신·승인 도시재생 지원센터에서 수립한 계획은 소규모 사업 중심
  - 가로등 설치, CCTV, 녹화사업, 어린이 놀이방 건립 등 제안
  - 교통시설 개선은 보도와 계단보수, 도로포장 개선, 펜스 등 안전시설 설치에 치중
  - 불법주차를 해결하는 방안은 상대적으로 미흡
- 창신동 주거환경개선사업지구 조사결과, 전형적인 노후주거지 교통문제가 관찰
  - 가로망 연결성이 낮고 폭원이 4m 미만인 도로가 약 40%로 차량 소통이 곤란
  - 거주자우선주차공간은 72개인데 반해 차량은 243대로, 수요에 비해 주차공간이 부족하여 불법주차된 자동차가 골목길을 점령
  - 불법주차로 인해 보행환경이 열악하고 속도 저감시설이 부족하여 교통약자의 보행 안전 위협

# 불법주차 해결이 주거지 재생사업의 핵심 과제

## 주거지 재생사업 대상지 교통문제의 본질은 불법주차

- 노후주거지 교통문제의 원인은 결국 수요에 비해 부족한 주차공간
  - 전반적인 소득향상으로 노후주거지에도 1가구 1차량이 대세
  - 수요에 비해 턱없이 부족한 주차공간으로 불법주차가 만연
  - 아이들의 놀이터이자 주민들의 소통공간인 골목길 기능 상실
  - 골목길에 주차된 차량으로 어린이나 고령자의 보행안전 문제가 심화
- 불법주차로 사고의 가능성도 존재
  - 불법주차로 조사지역(창신동)의 1/3에 해당하는 필지에 소방차가 신속하게 접근하기 힘들어 잠재적인 화재위험에 노출
  - 소방방재청도 주택가 화재가 확대되는 사유로 ‘이면도로 불법주차’를 지적하고 있어, 방재위험은 노후주거지에서 보편적인 문제

표 2. 이면도로 불법주차로 인한 연소확대 사유(소방차량 현장진입 지연) 건수



출처: 국토연구원, 2015, 서울시 주거지 주차정책 현안과 과제, 주차정책 교육자료



그림 2. 창신동 주거환경개선사업 시행지구의 화재 위험 노출 지역 예시

- 주거지 재생사업 대상지에서 불법주차 문제는 주민들에게 큰 관심사
  - 창신·송인 이외의 노후주거지에서도 불법주차 문제는 일상화
  - 노후주거지 주차문제는 1990년대 ‘지구교통개선사업’에서부터 제기된 이슈
  - 지구교통개선사업에서 주민들의 가장 큰 요구사항은 주차공간 마련(그림 3 참조)
  - 주차문제는 공동체 활성화를 저해하는 이웃 간 분쟁의 소지가 다분

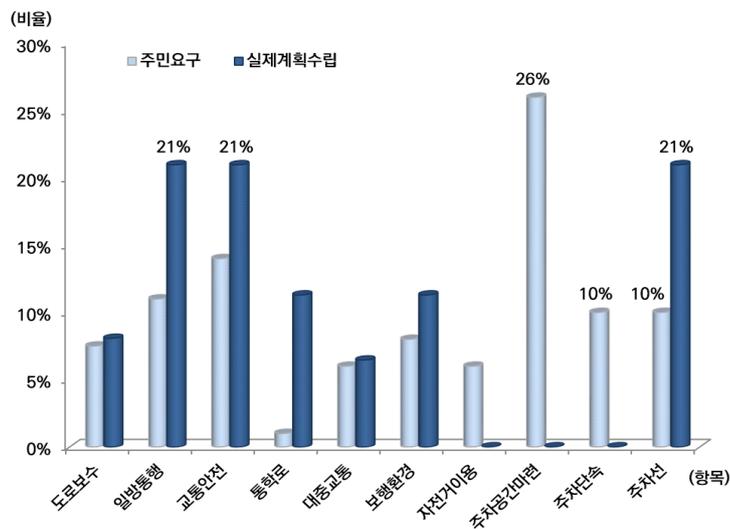


그림 3. 지구교통개선사업 주민의견

출처: 금기정·박민호, 1999, 지구교통개선사업의 사전·사후 평가를 통한 문제분석 연구

## II. 주거지 재생사업에 필요한 교통계획

### 생활권을 삶의 터전으로 환원하기 위해 불법주차 해결이 필요

성공적인 도시재생사업을 위해 생활권을 쾌적하고 안전한 보행공간으로 조성하는 것이 중요

- 생활권을 보행우선구역으로 만들어 공동체 활성화의 물리적 기반을 제공
- 생활권 내 제한속도를 시속 10km 이하로 제한하고 교통정온화 기법을 적극 도입하여 지역 내 전체 생활권을 'Zone 10'으로 계획하는 것이 필요
- 생활권을 보행우선 지역으로 만들기 위해서는 불법주차 문제 해결이 필수적



그림 4. 생활권 보행우선구역 정비방안(창신·송인 지역 예시)

# 불법주차 문제 해결하기 위해 지속해서 주차공간을 공급해야

주거지 주차문제를 해결하는 방안은 주차수요 관리, 주차장 공급, 주차공간 공유 등 다양

- 주차수요 관리는 서울시 주차정책의 ‘큰 틀’을 재설정해서 추진해야
  - 차고지증명제나 자동차 등록제 같이 자동차 소유를 제한하는 방식이 주차문제를 근본적으로 해결할 수 있는 방법
  - 그러나 재생사업 대상지에 한해서만 시행할 수는 없고, 서울시 전체의 주차정책 방향을 재설정해서 장기적으로 추진해야 할 전략
- 기존 주차공간을 공유하는 방법은 노후주거지에 부적합
  - 건물 부설주차장을 활용시간대를 달리해 주민에게 개방하는 정책이 가능
  - 그러나 노후주거지에는 상업·업무 등 주거 이외의 기능이 드물고 주차장도 소규모
- 주거지 내에 노상·노외 주차장을 조성하는 방식이 가장 현실적
  - 교행이 가능한 도로는 일방통행으로 운영체계를 변경하면 노상 주차장 조성이 가능
  - 지역 내 공공소유의 부지를 노외 주차장으로 활용
  - 지하 주차장은 건설비용이 많이 들어 지상에 기계식 주차장 도입이 현실적
  - 기존 도시조직과 가로를 변경하지 않고 주차문제를 해결할 수 있어, 현재 추진하고 있는 도시재생사업의 기본방향과도 일맥상통

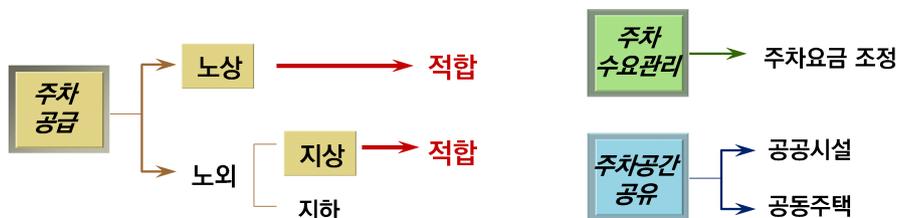


그림 5. 다양한 주차문제 해결방안 중 노상 주차장·노외 주차장 방법이 적합

---

## 블록별 주차관리 방안 중심의 지구교통계획 수립이 필요

주거지를 소규모 블록으로 나누어 주민공동체가 주도하는 주차관리방안이 필요

- 대상지역이 넓으므로 블록으로 구분한 주차관리가 효과적
  - 주민공동체가 원활하게 꾸려질 수 있는 규모로 블록을 설정
  - 토지이용이나 교통행태에 따라 대상지역을 소규모 블록으로 구분
  - 블록의 특성에 따라 차별화된 주차관리방안의 도출이 필요
  - 거주지와 가까운 곳에 주차하는 것이 가장 편리한 만큼 주민들도 선호하는 방식
- 블록별로 주민공동체를 구성하여 주차관리 해법을 모색하는 것이 바람직
  - 주민공동체가 적극 지구교통계획 수립에 참여하는 것이 성공의 열쇠
  - 서울시가 블록별로 주민공동체 구성을 유도하고 교통전문가의 참여도 장려해야

지구교통계획은 블록별 주차관리, 도로별 기능 구분, 보행우선 생활권의 3가지 원칙에 따라 수립

- 도로별로 기능을 세분화하여 전체적인 네트워크 운용방법을 재구성
  - 블록내부에서 노상 주차공간이 가능한 도로와 신규 노외 주차장 부지를 발굴
  - 지역의 골격을 이루는 도로가 일방통행의 지역 순환도로로 기능할 수 있는지 조사
  - 순환도로에 노상 주차장 조성을 검토
  - 순환도로를 일방통행으로 변경하면 주민들에게는 불편을 야기하지만, 불법주차를 해소하여 생활권을 안전하고 쾌적한 보행우선구역으로 만들 수 있다면 편익이 더 커

- 생활권 가로는 보행자 우선으로
  - 지역의 핵심적인 네트워크를 이루는 도로는 차량 운행과 노상 주차장으로 운용
  - 그 밖의 세가로는 거주자 차량에게만 진입을 허용하여 보행우선구역으로 정비
  - 주민의 안전을 위해 교통정온화 기법을 적극 도입하여 차량의 속도 감소 유도

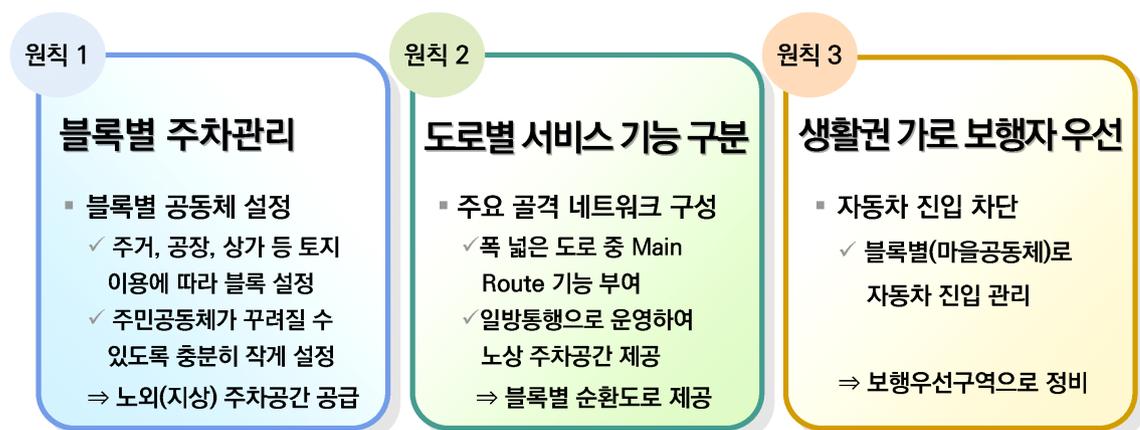


그림 6. 노후주거지 지구교통계획 기본원칙

창신동 사례대상지에 시범적용한 결과, 노상·노외 주차공간 공급으로 주차문제의 해소가 가능

- 순환도로에는 노상 주차공간을 계획
  - 순환도로 중 폭원이 충분한 구간에는 노상 주차공간 계획
  - 블록별로 약 10개 주차면은 상시 조업활동을 위해 조업전용 주차공간으로 계획
  - 봉제공장이 밀집한 블록에는 이륜차 통행이 빈번한 특성을 주차계획에 반영
- 공원, 공지 등 공공소유 부지에는 노외 주차장을 계획
  - 노외 주차장 조성이 가능한 필지에는 5층 구조로 약 10대가 주차할 수 있는 기계식 주차장 도입이 가능하다고 가정

- 기존 도시조직과 가로를 변경하지 않고 주차수요의 충족이 가능
- 지구교통계획에서 계획한 대로 주차공간을 공급하면, 대상지역 내 주차수요(315대 = 합법주차 72대 + 불법주차 243대)를 넘어서는 주차공급(349대)이 가능
- 주차문제에 초점을 맞춘 지구교통계획을 수립하면 주차문제 해소 가능성이 존재

### 그 밖에도 필지매입, 환지(換地), 나눔카 활성화 정책의 검토가 필요

- 주거지 내 필지를 매입하여 주차공간을 조성
  - 공공소유 부지 이외에 개인소유 필지를 서울시가 매입하는 방안 검토가 필요
  - 부동산 시장의 침체로 생겨나고 있는 ‘빈집’ 필지를 매입하여 주차장 조성이 가능
- 주차장 최적위치 필지와 주거지 내 공공소유 부지를 환지하는 방식
  - 주거지 내로 진입하는 도로 주변 필지 등이 최적의 주차장 위치
  - 이러한 필지와 공공부지를 환지하여 개인소유자에게 대토(代土)를 얻어내는 방법
  - 공공부지에는 개인소유자에게 개발을 허용하고 용적률 인센티브 부여로 환지유도
- 자동차를 소유하지 않고 차량을 이용할 수 있도록 주민에게 편의 제공
  - 노후주거지의 대표적인 주거유형인 연립주택 거주자가 전체 나눔카 사용자의 40%
  - 연립주택 거주자가 나눔카를 사용하면 소유한 자동차를 처분할 경향이 증가한다는 분석결과<sup>2)</sup>가 존재
  - 노후주거지에 나눔카를 적극 도입하면 차량 소유 감소 효과가 기대

2) 고준호, 2015, 공유도시 상징사업 나눔카 효과평가와 서비스의 운영방향, 서울연구원.

### III. 정책 제언

## 주차문제를 해결할 수 있는 주거지 지구교통계획 수립이 필요

### 노후주거지 재생사업에서 불법주차 해소 중심의 지구교통계획 수립 등 정책방향 설정

- 주거지의 불법주차 문제를 해소할 수 있도록 교통 총괄계획가(MP: Master Planner) 주도로 주민참여형 지구교통계획을 수립하고 도시재생 관련법의 개정도 필요
- 첫째, 주민공동체 참여중심의 지구교통계획을 수립
- 둘째, 노외 주차장 등 교통기반시설 정비에 투자할 수 있도록 도시재생특별법을 개정
- 셋째, 상위계획에서 주거지 지구교통계획 수립의 당위성을 제시
- 넷째, 주거지별로 지구교통계획 수립을 이끌어갈 교통 총괄계획가 선정

### 주요 추진전략

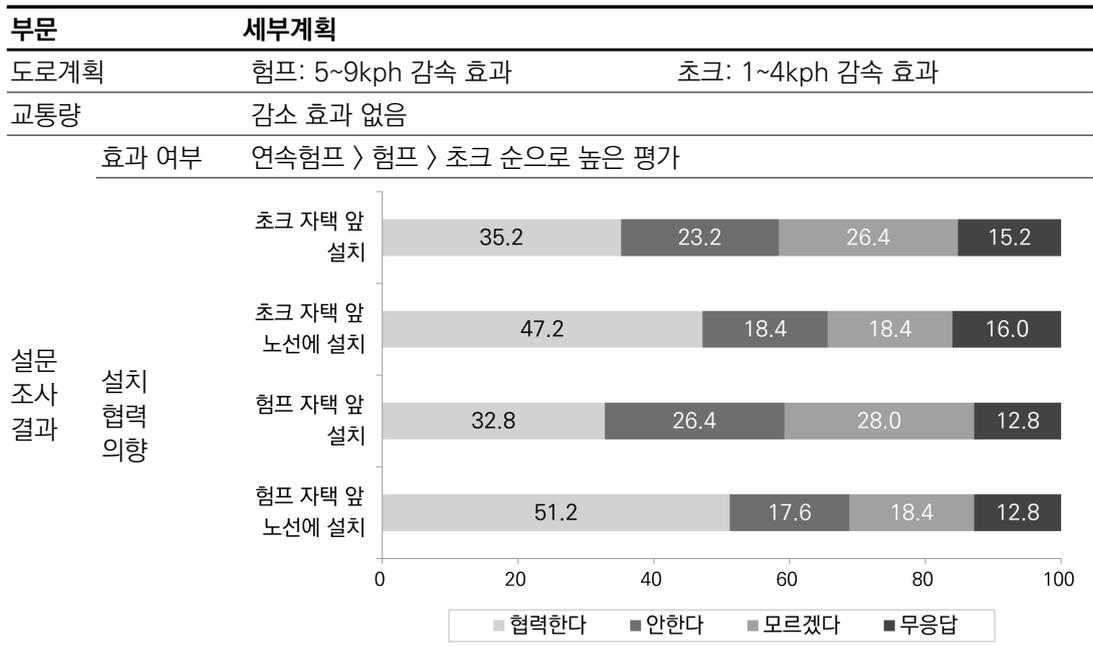
주요 과제	추진 전략
주민공동체 참여중심의 지구교통계획 수립	- 지구교통계획의 다양한 요소에 주민의견을 충분히 반영하고 사회실험방법 적용 - 서울시와 주민공동체 역할을 구분하여 접근
교통기반시설 정비에 투자할 수 있도록 도시재생특별법 개정	- 도시재생 특별회계에 교통기반시설 투자 근거 마련 - 도시재생사업 대상지의 주차장 설치기준 완화 특례는 재고
상위계획에서 주거지 지구교통계획 수립의 당위성 제시	- 도시기본계획과 생활권 계획에서 지구교통계획 필요성 제기
지구교통계획을 이끌어갈 교통 총괄계획가 선정	- 사업대상지별로 교통 총괄계획가가 지구교통계획 작성 주도 - 도시재생 활성화 계획에 노후주거지 지구교통계획 수립지침 마련 - 서울시 조례에 교통 총괄계획가를 선정할 수 있는 근거 삽입

# 주민공동체 참여 중심의 지구교통계획을 수립

## 지구교통계획에 주민 의견을 충분히 반영

- 지구교통계획의 다양한 요소에 주민의견의 반영이 필요
  - 도로정비계획에서 순환도로 지정, 마을기업 등 도시재생 앵커시설과의 연결성, 도로변 상가의 요구, 보차공존 도로 운영방법 등은 주민의 뜻이 중요
- 주민과 효과적으로 소통하고 참여를 장려하기 위해 사회실험방법이 유용
  - 새로운 교통규제, 도로이용 방식 변화, 교통정온화 시설과 같은 물리적 장치 도입을 추진하기 전에 장소와 시간을 정하여 실제로 시도해보고 평가한 후 계획을 수정·보완

표 3. 도쿄도 센고쿠 지구 사회실험 결과



출처: 계명대학교, 2013, 지구교통계획매뉴얼, p.40



그림 7. 영국 턴파이크 레인 대형차량 통과실험      그림 8. 축제처럼 진행되는 턴파이크 레인 실험  
출처: 오성훈·남궁지희, 2013, 보행자를 위한 도시설계 1, p.244

### 서울시와 주민공동체 역할을 구분하여 접근

- 서울시는 현실적인 교통계획안을 제시하고 주민참여를 유도하는 안내자 역할에 충실
  - 대상지역을 블록으로 구분하고 블록별로 주민위원회 설립 유도
  - 블록별로 주차문제에 초점을 맞추고 지구교통계획안 제시
- 계획안에 대해 충분히 논의하여 지구교통계획을 수립하는 것이 주민공동체의 역할
  - 블록별로 구성된 주민위원회를 중심으로 계획안을 논의
  - 주민투표와 같이 지구교통계획을 확정하는 절차를 마련

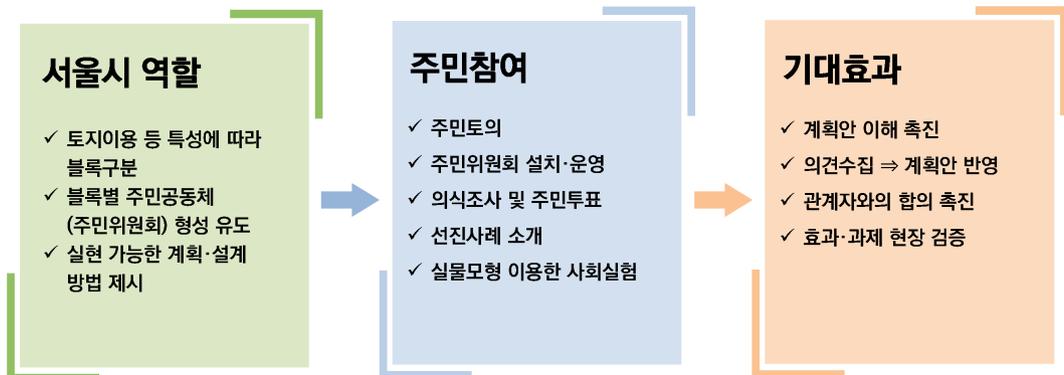


그림 9. 지구교통계획 주민참여 방안

# 교통기반시설 정비에 투자할 수 있도록 도시재생특별법을 개정

## 충분한 주차공간을 확보하고 교통기반시설에 투자할 수 있도록 관련법을 개정

- 「도시재생 활성화 및 지원에 관한 특별법」에 교통시설의 투자 근거가 부재
- 도시재생 특별회계에는 임대주택, 마을기업, 공공 건축물 등에 예산 투입이 가능하지만 교통기반시설 투자를 가능하게 하는 법적 근거가 결여
- 지자체에서 별도의 예산을 배정하지 않으면 교통기반시설 정비는 계속 난관에 부딪힐 것으로 예상
- 노후주거지 도시재생사업만이라도 교통기반시설 정비가 가능하도록 법 개정이 필요

표 4. 도시재생 특별회계 세출 항목 관련 법률

### 「도시재생 활성화 및 지원에 관한 특별법」 제5장 도시재생활성화를 위한 지원

#### 제28조(도시재생 특별회계의 설치 및 운용)

③ 도시재생 특별회계의 세출은 다음 각 호와 같다.

1. 도시재생사업을 위한 조사·연구비
2. 도시재생전략계획 및 도시재생활성화계획의 수립 비용
3. 도시재생사업에 필요한 비용
4. 도시재생활성화지역 내 임대주택 건설·관리 비용
5. 전문가 활용비 및 기술비
6. 도시재생 특별회계의 조성·운용 및 관리를 위한 경비
7. 도시재생지원센터의 구성비 및 운영비
8. 마을기업 등의 사전기획비 및 운영비
9. 공공 건축물의 보수 및 정비 비용 …

- 도시재생사업 대상지에서 주차장 설치기준의 완화 특례는 재고가 필요
  - 「도시재생 활성화 및 지원에 관한 특별법」에는 주차장법에서 정한 기준보다 완화하여 주차장을 공급할 수 있도록 특례가 마련
  - 주거지 재생사업의 핵심적인 문제가 불법주차라는 점에서 법에 의해 교통문제를 해결하는 것이 아니라 오히려 악화시킬 수 있는 가능성을 열어둔 셈
  - 주차문제가 주거지 재생사업의 핵심과업이라는 인식으로 특례조항 삭제가 바람직

**표 5. 주차장 설치기준 완화 관련 법률**

<b>「도시재생 활성화 및 지원에 관한 특별법」 제5장 도시재생활성화를 위한 지원</b>
<p>제32조(건축규제 완화 등에 관한 특례)</p> <p>② 전락수립계획권자 또는 구청장 등은 필요한 경우 「주택법」 및 「주차장법」에 따른 주차장 설치기준을 완화하는 계획으로 도시재생활성화 계획을 수립할 수 있다.</p>
<b>「도시재생 활성화 및 지원에 관한 특별법 시행령」 제5장 도시재생활성화를 위한 지원</b>
<p>제39조(건축규제의 완화 등에 관한 특례의 적용범위)</p> <p>② 법 제32조제2항에 따라 도시재생활성화지역에서의 주차장 설치기준은 「주차장법 시행령」 제7조제2항 각 호의 위치에 공용주차장이 설치되어 있는 경우 해당 지방자치단체의 조례로 완화할 수 있다.</p>

## 상위계획에서 주거지 지구교통계획 수립의 당위성을 제시

도시기본계획과 생활권 계획에서 노후주거지 지구교통계획의 필요성을 제기

- 모든 도시재생사업은 도시재생 전략계획에서 제시한 기본방향과 전략을 계승
- 최근 서울시는 '2025 서울 도시재생 전략계획'을 발표
- 도시재생 전략계획은 개별 도시재생사업을 안내하는 상위계획으로, 도시기본계획·생활권 계획과 일관성을 유지하도록 수립
- 주거지 재생사업에서 지구교통계획 수립의 추동력을 얻기 위해서는 서울시 상위계획에서 노후주거지 교통문제의 심각성을 명확하게 제기하는 것이 필요

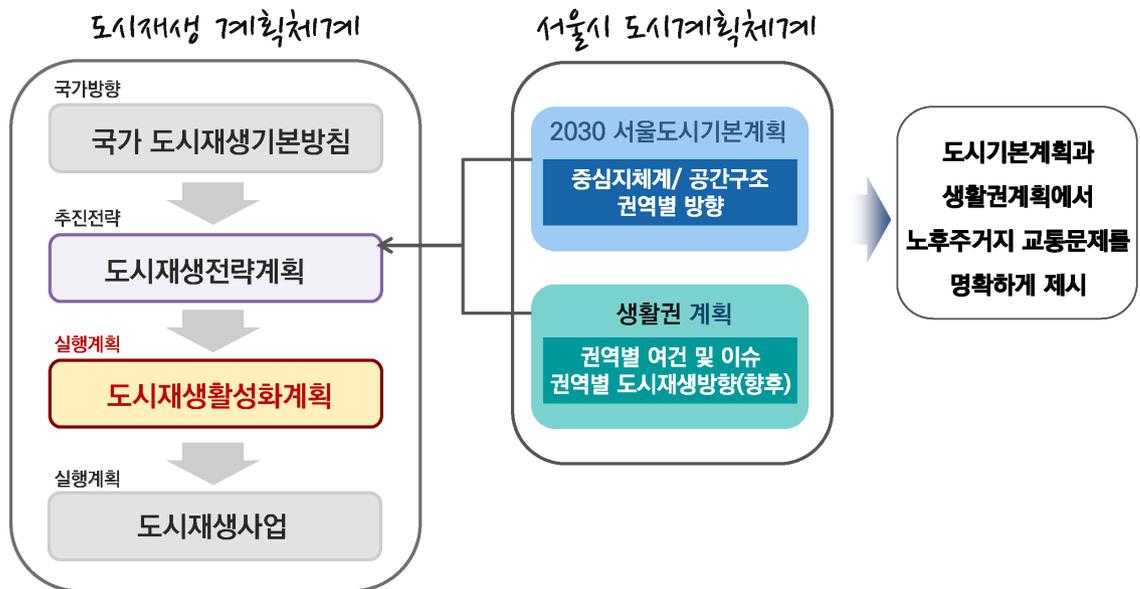


그림 10. 도시재생 계획체계와 서울시 도시계획체계

출처: 서울시, 2015, 2025 서울시 도시재생 전략계획(안) 추진방향, 도시재생전략계획 주민공청회 발표자료

---

## 지구교통계획 이끌어갈 교통 총괄계획가 선정

### 사업대상지별로 지정된 교통 총괄계획가가 지구교통계획 작성을 주도

- 도시재생 활성화계획에서 노후주거지에 적용할 지구교통계획 수립지침을 마련
  - 서울 노후주거지에 일관된 정책방향을 고수하기 위한 가이드로 기능
  - 수립지침에는 도로유형별 정비방향, 주차질서 확립방안, 보행자가 우선하는 생활권 계획을 반드시 포함
- 도시재생사업 대상지별로 교통 총괄계획가가 지구교통계획을 수립
  - 수립지침에 근거하여 교통 총괄계획가가 주거지의 특성을 반영한 지구교통계획 작성을 주도
  - 교통 총괄계획가는 지역경제와 공동체 활성화의 기반으로 교통기반시설 정비가 이루어질 수 있도록 주민의견을 세심하게 경청
- 서울시 조례에 교통 총괄계획가를 선정할 수 있는 근거를 마련
  - ‘서울특별시 도시재생 활성화 및 지원에 관한 조례’에 의하면 시장은 사업대상지별로 도시재생 총괄계획가인 도시재생지원센터장을 임명할 수 있는 권한을 보유
  - 교통 총괄계획가는 지역전반의 물리적 구조와 교통체계를 살펴볼 수 있는 전문성이 요구
  - 서울시 조례에 주거지의 교통기반시설 정비를 총괄할 교통 총괄계획가를 별도로 지정할 수 있는 근거 마련이 필요