

정책리포트

제362호 2022. 11. 21



—
**서울시 생활도로의 실태와
개선방안**

신상영

선임연구위원

남현정

연구원

서울연구원 정책리포트는 서울시민의 삶의 질을 향상하고
서울의 도시 경쟁력을 강화하기 위해 도시 전반의 다양한 정책 이슈를 발굴하여 분석함으로써
서울시의 비전 설정과 정책 수립에 기여하고자 작성된 정책보고서입니다.

제362호

서울시 생활도로의 실태와 개선방안

발행인 박형수

편집인 양재섭

발행처 서울연구원

06756 서울특별시 서초구 남부순환로 340길 57

02-2149-1234

www.si.re.kr

ISSN 2586-484X

발행일 2022년 11월 21일

※ 이 정책리포트는 서울연구원의 연구보고서 「서울시 생활도로 관리실태와 개선방안」을 바탕으로 작성되었습니다.

※ 이 정책리포트의 내용은 연구진의 견해로 서울특별시의 정책과 다를 수 있습니다.

서울시 생활도로의 실태와 개선방안

신상영 선임연구위원 남현정 연구원
02-2149-1293 02-2149-1183
syshin@si.re.kr 90480410@si.re.kr

요약	3
I. 서울시 생활도로의 현황과 실태	4
II. 생활도로에 대한 시민 인식 및 관계 공무원 의견	7
III. 해외 도시의 생활도로 환경개선 사례	9
IV. 정책제언	13

요약

생활도로는 일반적으로 보차분리가 되지 않은 폭 9~12m 미만의 소로이며, 좁은 '골목길'이나 '통로(셋길)'도 많다. 생활도로는 구도(區道)가 대부분이고, 강북지역 구시가지에 특히 많이 분포해 있다. 생활도로는 막대한 물량과 자치구 재정력의 한계로 시설환경이 열악한 곳이 많다. 시민들의 일상생활의 질과 안전에 직결되는 생활도로에 대해 지역균형발전의 관점에서 접근할 필요가 있고, 우선적으로 대처해야 할 위험요소와 중점적으로 관리·정비해야 할 시설환경을 설정해 개선할 필요가 있다.

주민들의 일상생활과 직결된 생활도로, 시설환경이 열악한 곳 많은 편

2019년 말 현재 서울의 전체 도로 중 폭 12m 미만 소로는 연장 기준 76.8%를 차지하고, 폭 12m 미만 도로 중에서 소방도로에 미달하는 폭 4m 미만 도로도 연장 기준 24%를 차지한다. 생활도로는 강북지역을 비롯한 구시가지에 많이 분포해 있으며, 재정력이 낮은 자치구일수록 비중이 높다. 현장조사 결과, 불법 주정차, 노상적치물, 쓰레기 투기 등은 모든 생활도로에서 공통적으로 보이는 현상이며, 빗물받이 막힘, 보행로 또는 보행 구역 부족, 과속방지시설 및 경사지 미끄럼방지장치 부족 등 보행자의 안전과 관련된 문제도 많이 발견되었다.

시민들은 불법 주정차 및 노상적치물 단속, 보행자 시설 확충 등 필요성 높게 인식

서울시민 1,000명을 대상으로 실시한 설문조사 결과에 따르면, 시민들이 체감하는 생활도로 안전도 점수는 5점 만점에 2.9점으로, 보통 정도의 수준으로 나타났다. 시민들이 생각하는 생활도로 위험요소는 교통사고, 재난·사고 신속대응 곤란, 넘어짐·미끄러짐·추락, '노상' 범죄 등이며, 개선 필요성이 높은 시설환경으로 불법 주정차 및 노상적치물 단속, 보행자 편의·안전시설 확충, CCTV 증설 등을 꼽았다.

생활도로에 대해 보다 적극적으로 관리·정비하되, 우선순위를 정해 추진

중점적으로 개선해야 할 생활도로 시설환경은 도로를 접거하고 있는 불법 주정차 및 노상적치물 문제를 비롯해 보행자 안전·편의시설, 사각지대 CCTV, 쓰레기 투기 및 청소, 경사지 미끄럼 방지, 빗물받이 정비, 어두운 야간조명(특히 폭 4m 미만 주택가 도로) 등이다. 생활도로 정비·관리를 위해서는 공통의 표준적인 유지관리 매뉴얼 마련, 종합계획 수립, 지원사업 추진, 도시정비사업과 연계 등이 필요하다. 재정력이 약한 자치구를 위한 서울시 및 중앙정부의 예산 지원과 다양한 재원확보 방안이 필요하다. 또한, 생활도로 시설물의 실태, 권리관계(특히 소유자가 공공이 아닌 비법정 사실상 도로), 혼잡도 등에 대한 대규모 조사도 필요하다.

I. 서울시 생활도로의 현황과 실태

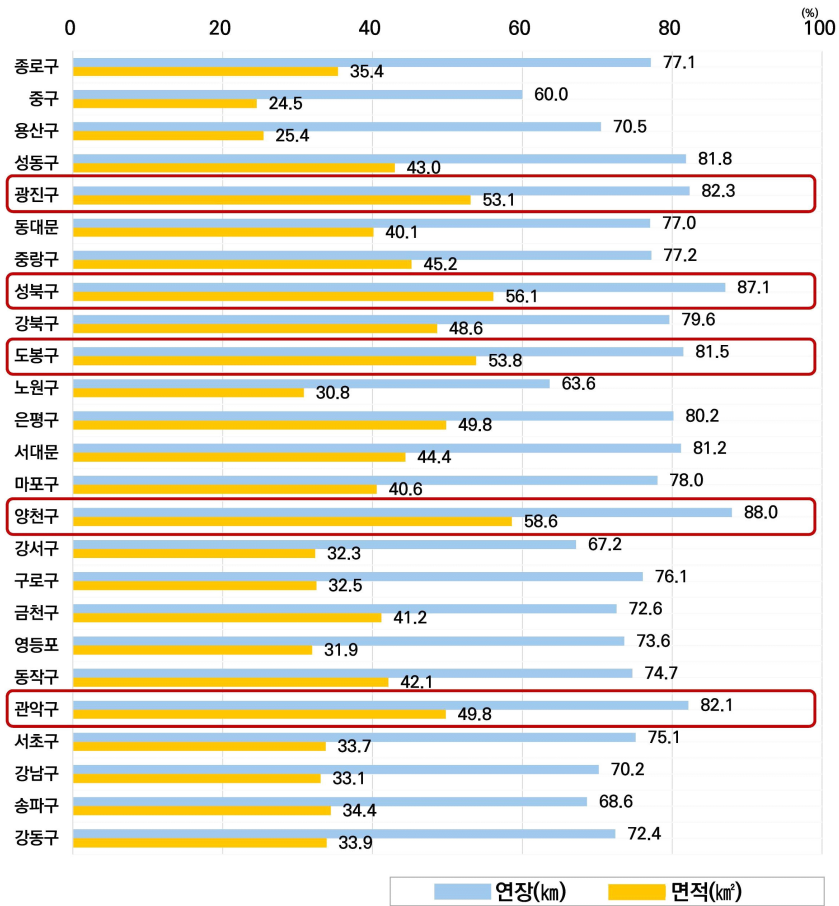
I 주민들의 일상생활과 직결된 생활도로, 시설환경 측면은 미흡한 편

생활도로는 폭 9~12m 미만의 좁은 소로이며, 자치구가 관리하는 구도(區道)가 대부분

- 생활도로의 개념은 법률적 개념은 아니나, 도로교통 분야에서 널리 통용되는 개념
 - 일반적으로 보차분리가 되지 않은 폭 9~12m 미만의 소로나 이른바 ‘골목길’이 해당되며, 기능적으로는 국지도로와 집산도로의 일부가 생활도로에 해당
 - 경우에 따라 ‘이면도로(裏面道路)’라는 용어도 사용
- 보차분리가 되어 있지 않아 보행자 불편, 교통사고 위험, 주정차 문제, 재난 시 긴급대응 곤란
 - 생활도로에는 소방차 통행이 어려운 폭 4m 미만의 좁은 ‘골목길’과 ‘통로(셋길)’도 포함
 - 자치구가 관리하는 구도(區道)가 대부분이며, 자치구의 관심과 재정력에 따라 정비 및 유지 관리 수준에 큰 차이
 - 생활도로에는 불특정 다수인이 도로로 사용하고 있지만 사유지인 비법정 ‘사실상 도로(현황도로)’가 다수 포함되어 있어, 통행권과 재산권을 둘러싼 마찰과 법적 다툼, 지자체의 도로포장 등 정비에 애로
- 교통관리 측면에 비해 시설물 관리 측면은 정책적 관심이 미흡한 편
 - 지금까지 생활도로와 관련된 정책은 ‘보행친화도시’, ‘안전속도 5030’ 등 보행자의 안전과 편의를 위한 교통관리 측면이 주류
 - 교통사고뿐만 아니라 생활안전사고(낙상, 추락 등), ‘노상’ 범죄 등 위험요소로 작용할 수 있는 물리적 환경을 살펴보고, 시설물 측면의 개선방안을 마련함으로써 시민 생활의 질과 안전 체감도를 높일 필요

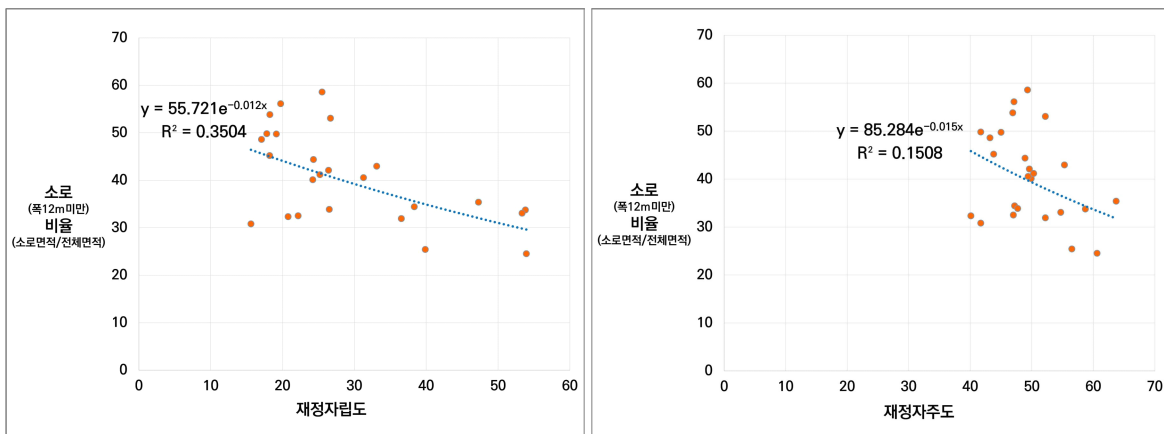
강북지역을 비롯한 구시가지, 재정력이 낮은 자치구에 생활도로가 광범위하게 분포

- 구시가지 저층 주택가, 상가밀집지역에 주로 분포
 - 2019년 말 현재 서울의 전체 도로 중 생활도로에 해당하는 폭 12m 미만 소로는 연장 기준 76.8%, 면적 기준 41.3% 차지(서울시, 「2020년도 도로통계현황」 자료)
 - 서울시 내에 산재된 전체 도로는 연장 8,282.1km, 면적 83.0km²이며, 이 중 폭 12m 미만 소로는 연장 6,357.7km, 면적 34.3km²
 - 폭 12m 미만 도로 중에서 소방도로 폭원에 미달하는 폭 4m 미만 도로는 연장 기준 24.0%, 면적 기준 11.3% 차지



[그림 1] 서울시 자치구별 폭 12m 미만 소로의 구성

- 재정력이 낮은 자치구일수록 폭 12m 미만 생활도로의 비중이 높으며, 도로·교통부문의 예산지출 비중 또한 낮은 경향
 - 이는 현재의 생활도로 관리의 재정적 어려움을 말해주고 있고, 생활도로 문제는 곧 지역 균형발전 문제와 결부되어 있음을 시사



[그림 2] 서울시 자치구별 재정력과 소로율(소로면적/도로면적) 간의 관계(좌: 재정자립도, 우: 재정자주도)

Ⅰ 강북지역을 비롯한 구시가지 생활도로의 시설환경 상대적으로 열악

불법 주정차, 노상적치물, 쓰레기 투기 등은 모든 생활도로에서 공통적인 현상

- 쾌적하고 질서 있는 환경을 저해할 뿐만 아니라, 긴급 재난 대응에도 장애
 - 서울의 생활권역별로 5개 사례지역(용산구 효창공원 인근, 강북구 미아역 인근, 은평구 구산동 일대, 강서구 까치산역 인근, 서초구 양재역 인근)을 선정해 시설환경에 대한 현장 조사 실시
 - 불법 주정차는 사례지역 모두에서 광범위하게 나타났으며, 노상적치물과 쓰레기 투기는 상업적 용도가 발달된 구간에서 특히 심각
- 보행자 안전과 편의를 위한 시설물 정비가 가장 시급
 - 빗물받이 막힘, 보행로 또는 보행구역 부족, 과속방지시설 및 경사지 미끄럼방지장치 부족 등 보행자의 안전과 관련된 문제가 가장 많이 발견
 - 정보 제공 및 안내 측면에서 필요한 각종 안내표지 및 노면표시가 무질서하게 되어 있어 표준화되고 질서 있는 표시체계가 필요함을 시사



[그림 3] 사례지역 내 빗물받이가 막혀 있거나 덮여 있는 경우

생활도로의 시설물 관리상태는 시가지의 역사와 노후도, 자치구 재정력 등과 관련

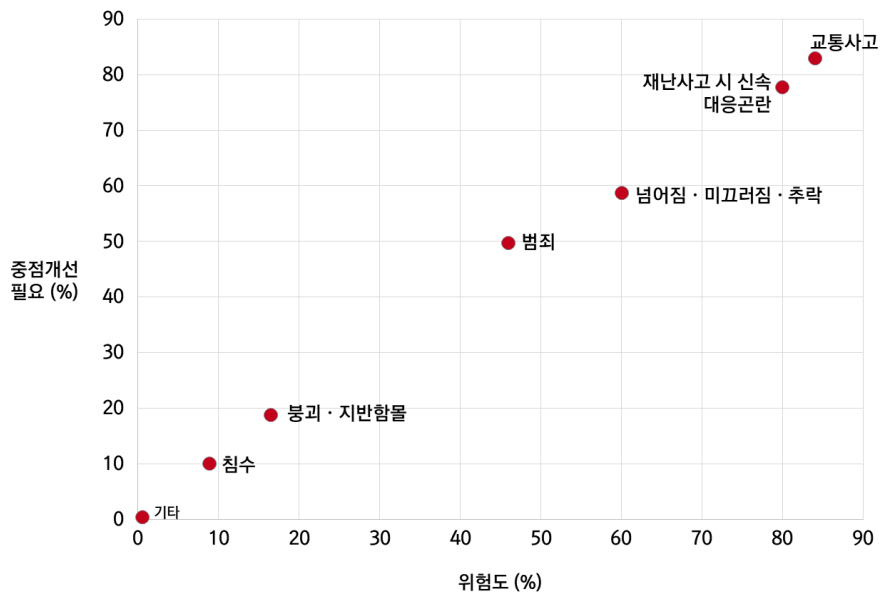
- 전반적으로 강북지역에 위치한 사례지역에서 시설물 관리상태가 상대적으로 열악
 - 따라서 생활도로의 시설물 상태 개선을 위해서는 재정력이 약한 자치구에 대한 재정 지원, 노후시가지 기반시설 정비 등 균형발전 관점에서 접근해야 함을 시사

II. 생활도로에 대한 시민 인식 및 관계 공무원 의견

I 서울시민들, 교통사고, 재난·사고 신속대응 등에 우선순위

넘어짐·미끄러짐·추락, 노상범죄 등에 대한 위험도와 개선 필요성 또한 높게 인식

- 시민들이 체감하는 생활도로 안전도 점수는 5점 만점에 2.9점으로 보통 정도의 수준
 - 만 15세 이상 서울시민 1,000명을 대상으로 생활도로에 대한 인식 및 요구사항 설문조사 실시
 - 2021. 3. 16 ~ 3. 31 중 온라인 설문조사
 - 30~40대 연령층, 서울의 동북권 및 서북권 거주자, 단독·다가구주택 및 비주거 건물 내 주택 거주자들이 생활도로에 대해 상대적으로 위험하다고 인식하는 경향



[그림 4] 시민들의 생활도로의 위험요소에 대한 위험도 및 개선 필요성 인식

불법 주정차 및 노상적치물 단속, 보행자 편의·안전시설 확충, CCTV 증설 등 요구도 높아

- 생활도로 시설환경 중 불법 주정차 및 노상적치물, 보행자 편의·안전시설, 경사지 미끄럼방지시설 등이 상대적으로 불량하거나 부족하다고 인식
 - CCTV 확충, 청소 및 쓰레기 투기 단속 등도 높은 요구도
 - 도로포장, 배수시설, 야간조명, 안내표지, 과속방지시설 등은 보통 수준으로 인식

Ⅰ 관계 공무원들, 생활도로 시설물 안전관리 표준지침 필요성 제기

생활도로 내 시설물 관리는 다양한 부서들에 분산 담당

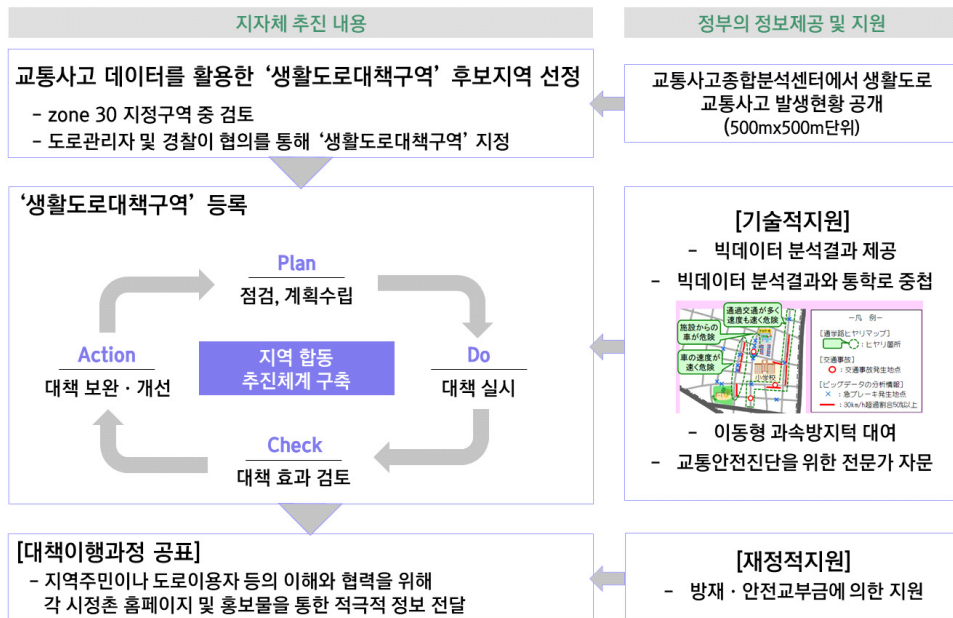
- 생활도로에 대한 별도의 시설물 안전점검 및 유지관리에 관한 지침이나 업무 프로세스가 없음
 - 강북지역과 강남지역 2개 자치구(강북구, 서초구)의 관계 공무원을 대상으로 생활도로 관리업무 현황을 조사하고 의견 청취
 - 생활도로 관리 업무는 「도로법」 및 「도로교통법」 등 관련 법령 및 조례를 비롯해 국토교통부, 행정안전부, 경찰청, 서울시, 각 자치구에서 자체적으로 마련한 지침이나 매뉴얼을 참조해 이행
 - 시설물 유지관리는 안전점검(정기, 수시)을 비롯해 신고, 민원 등을 통해 문제가 발생한 시설물에 대해 대체로 사후적으로 실시
 - 시설물에 따라 내구연한 및 교체주기가 현실에 맞지 않는 사례도 발견
- 급격히 늘어나고 있는 CCTV의 경우 설치 및 유지관리에 관한 별도의 세부적인 지침 미비
 - 한편, 실시간 영상관제, 양방향 네트워크시스템 등 첨단화 추세가 급격히 진행되는 데 비해 시설물 설치 및 유지관리를 위한 제도적 기반은 이를 따라가지 못하는 경향
- 생활도로에 대한 최신의 정확한 실태 파악과 시설물 이력관리 부족
 - 생활도로 시설물의 일부 정보는 서울시의 ‘도로관리시스템’, ‘포장도로관리시스템’, ‘교통안전시설물관리시스템’ 등을 통해 관리되고 있으나, 시설물에 따라 엑셀(Excel) 등의 형태로 관리되는 경우가 많아 생활도로에 대한 체계화된 정보관리 미흡
- 생활도로 시설물별 설치 및 유지관리에 관한 표준 및 업무매뉴얼, 실무자 교육프로그램 등이 필요하다는 의견 제시
 - 한편, 생활도로에 많이 포함되어 있는 사유지인 사실상 도로(현황도로)의 경우, 도로포장 등 시설물 설치 및 유지관리에 어려움이 있으므로 개선이 필요하다는 의견도 제시

Ⅲ. 해외 도시의 생활도로 환경개선 사례

Ⅰ 일본, 생활도로 우선순위 설정해 종합적으로 정비·관리

중앙정부(국토교통성) 차원에서 지자체의 생활도로 보행안전을 위한 대책 지원

- 빅데이터를 활용해 보행자 교통사고 위험이 높은 생활도로 구간을 선정해 지원
 - 중앙정부 차원에서 교통안전과 관련된 중장기 정책인 「교통안전기본계획」에서 생활도로에 대해서는 ‘사람이 우선하는 안전·안심 보행공간 정비’의 정책기조 아래 보행자·자전거 안전에 중점
 - 중앙정부는 생활도로에서 발생한 교통사고 통계를 제공하고, 지정된 생활도로구역(生活道路ゾーン)에 대해 빅데이터 분석결과 제공, 통학로와 중첩 분석결과 제공, 이동형 과속방지턱 대여, 도로 전문가 기술자문, 방재·안전교부금 배정을 통한 재정지원 등 시행



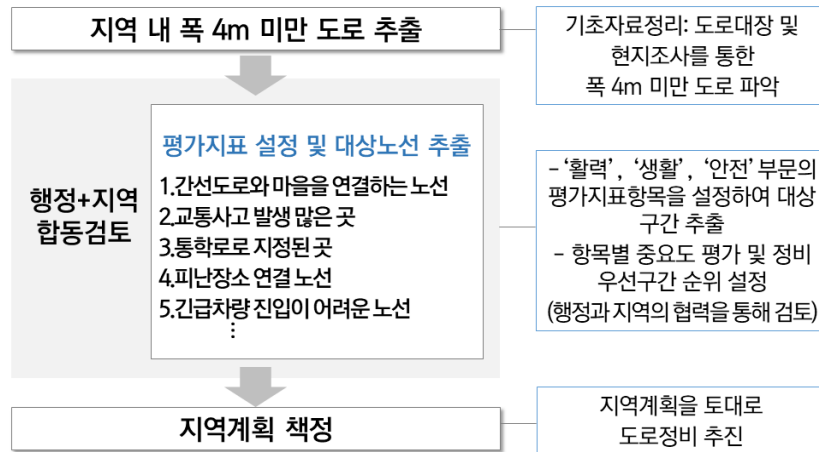
자료: 국토교통성, 제11차 교통안전 기본계획(第11次交通安全基本計画)

[그림 5] 일본의 생활도로구역 지정 및 정비 프로세스

가메야마시(亀山市)는 「생활도로 정비지침」을 마련해 운영

- 폭 4m 이하 생활도로 정비사업에 대해 지역주민과 행정이 협동해 추진
 - 정비 필요성이 높은 생활도로 구간을 선정해 정비효과를 조기에 얻을 수 있는 도로정비를 추진하되, 시민참여와 협력을 바탕으로 지역계획을 수립해 추진

- 생활도로 정비를 위한 대책은 사업 효과를 신속히 내기 위해 장기, 중기, 단기로 구분해 추진
 - 장기: 3년 이상을 대상으로 대상 구간 전체를 용지매수해 확폭
 - 중기: 1~3년을 대상으로 부분적인 용지매수 및 도로개량
 - 단기: 1년 이내에 용지를 매수하지 않고 비교적 적은 예산으로 교통안전대책 실시



자료: 가메야마시(亀山市) 산업건설부, 생활도로 정비지침 가이드라인(生活道路整備指針)

[그림 6] 가메야마시의 생활도로 정비를 위한 지역계획 책정

니혼마쓰시(二本松市)는 생활도로 정비 보조금 제도 운영

- 폭 2m 이상 연장 20m 이상 생활도로를 포장·개량 등 정비하는 경우 필요한 경비 보조
 - 지원대상 생활도로는 「도로법」에서 정한 도로 이외의 공용으로 이용되는 생활도로, 시(市)가 관리하지만 「도로법」에 의거해 관리되지 않는 비법정 생활도로, 개인이 관리하는 도로 중에서 지원조건에 맞고 정비 필요성이 높은 도로
 - 생활도로 정비 보조금 지원대상은 신청 도로에 접하는 주택이나 이용 세대수(호수), 도로에 생활 관련 시설이 면해 있는 정도, 도로를 이용하는 고령자나 초등학교 이하의 인구수 등을 고려해 선정

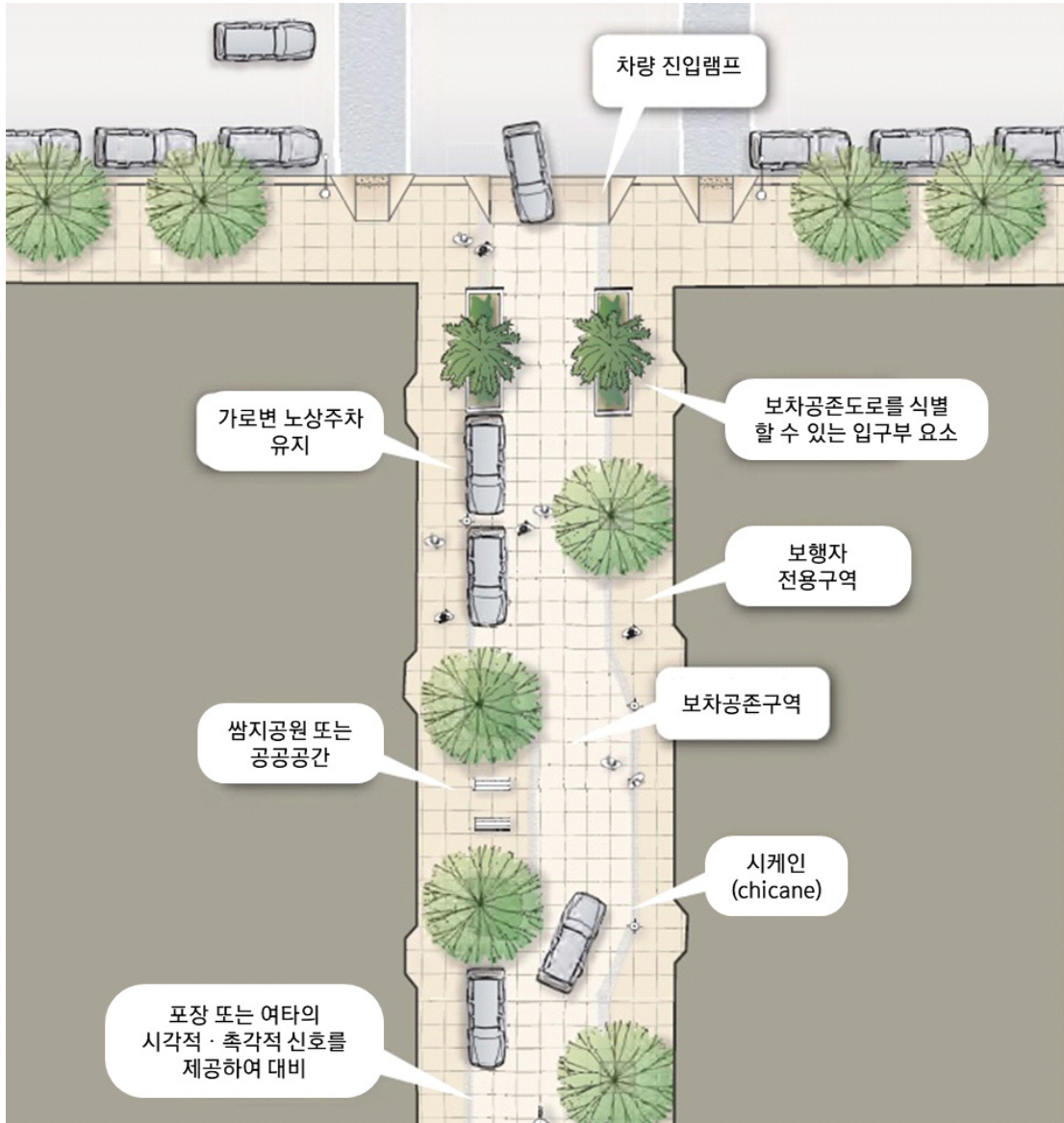
I 미국, 보행자 등 안전·편의 중심의 생활도로 환경 개선

전국적인 차원의 민간주도 도로환경 혁신 캠페인 ‘Complete Streets’

- 보행자, 자전거, 차량, 환경 등 모두에게 공평하고 안전하고 편리하고 쾌적한 도로환경 조성
 - 미국에서 생활도로는 shared street, pedestrian priority street, residential street, neighborhood street, alley 등으로 불리는 도로유형이 밀접하게 관련되며, 자동차보다는 보행자의 편의와 안전에 우선권을 둔 교통진정화대책(Traffic Calming)의 주된 대상
 - 비영리기구 National Complete Streets Coalition은 Complete Streets와 관련된 정책 및 모범사례 개발·전파, 전문적인 교육훈련 및 기술지원 등 플랫폼 역할 수행
 - 각 도시는 도시 특성에 맞는 정책을 개발하고 지침이나 매뉴얼을 마련해 배포하고 다양한 사업들에 적용
 - 예컨대, 뉴욕시 「NYC Street Design Manual」, 샌프란시스코시 「San Francisco Better Streets Guide」 등
 - 한편, 최근에는 급격히 증가하는 개인이동수단(자전거, 전기자전거, e-스쿠터 등), 도로상·하부에 급격히 늘어나는 다양한 용도와 형태의 정보통신설비, 코로나19 확산 등에 대응해 도로환경 차원에서의 정비·관리에 관한 사항 추가

보차공존도로(shared street)에서의 보행자 전용구역 등 보행환경 조성

- 보행자에게 우선권을 두되 자전거, 개인이동수단, 저속 차량 등의 이용을 허용
 - 폭 15피트(4.6m) 이상인 도로에서는 별도의 포장, 조경, 또는 어메니티(amenity)를 사용해 보차공용 도로부와 구분되는 보행자 전용구역(pedestrian-only zone) 마련
 - 도로 내 보행자 전용구역과 보차공존구역을 구분할 수 있도록 포장 또는 여타의 시각적·촉각적 장치를 통해 보행자에게 신호 제공
 - 보행자 우선도로 입구 부분을 인접한 보도 높이까지 높이고, 도로 전역에 대해 다른 도로와 구분될 수 있도록 가급적 특수한 포장으로 처리
 - 도로배수는 저영향설계(LID: Low Impact Design)를 도입해 친환경적인 빗물관리시설을 설치
 - 한편, 정보통신의 발달에 따른 WiFi, IoT, 교통안내, 미터기 등 정보통신설비, 개인이동수단 및 전기자동차의 급격한 증가에 따른 노상 충전시설 등의 설치에 관한 사항이 도로설계지침에 포함되는 것도 특기할 만한 사항
 - 도로 특성에 맞는 유지보수 및 관리를 위해 지역주민, 지역사회조직 등 참여



자료: <https://www.sfbetterstreets.org/>

[그림 7] 보차공존도로에 대한 설계방식 예시

IV. 정책제언

I 시민들의 일상생활과 직결된 생활도로 적극 개선 필요

우선적으로 대처해야 할 위험요소와 중점적으로 개선해야 할 시설환경을 설정해 개선

- 생활도로에서 우선적으로 대처해야 할 위험요소
 - 생활도로에서 우선적으로 대처해야 할 위험요소는 보행자와 차량 등의 혼재로 인한 교통사고, 불법 주정차 및 소방도로(폭 4m 이상)가 확보되지 못한 도로에서의 신속한 재난·사고 대응의 어려움, 경사지 도로 및 도로포장 불량구간에서의 넘어짐·미끄러짐·추락·깔림·압사 등 안전사고, '노상' 범죄(폭행·상해, 강간·성추행·성희롱, 절도, 손괴, 강도 등)
- 중점적으로 개선해야 할 생활도로 시설환경
 - 도로를 점거하고 있는 불법 주정차 및 노상적치물 문제를 비롯해 보행자 편의·안전시설, 사각지대 CCTV 증설, 쓰레기 투기 및 청소, 경사지 미끄럼 방지, 빗물받이 정비, 어두운 야간조명(특히 폭 4m 미만 주택가 도로) 등

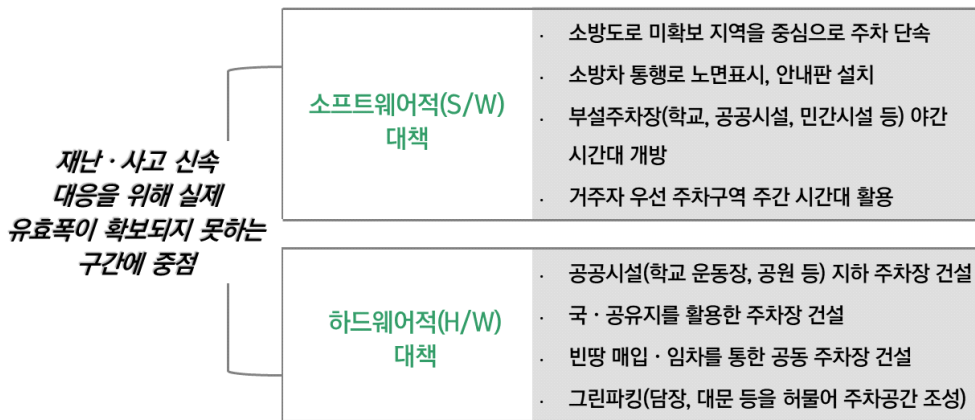
주요 추진전략

주요 과제	추진전략
생활도로 중점관리 시설물을 선정해 개선	- 도로여건을 고려한 주정차 대책 마련 - 보행자 안전·편의시설 확대 - '노상' 범죄 예방을 위한 환경 정비 - 빗물받이 막힘·덮임 문제 관리
생활도로 정비·관리를 위한 사업 추진	- 생활도로 정비·관리를 위한 공통의 표준적인 매뉴얼 마련 - 생활도로 정비·관리를 위한 종합계획 수립 - 생활도로 정비·관리를 위한 지원사업 추진 - 정비사업을 통한 생활도로 정비
생활도로 정비·관리를 위한 제도적 기반 마련	- 자원 확보 및 예산 지원 - 실태조사 및 정보관리체계 구축, 교육훈련

I 생활도로 중점관리 시설물을 선정해 개선

도로여건을 고려한 주정차 대책 마련

- 소프트웨어적(S/W) 관리대책과 하드웨어적(H/W) 정비대책을 구분해 장·단기적으로 추진
 - 단기적으로는 주차단속 강화와 함께 현재 실시하고 있는 소방차로 노면표시 또는 안내판 설치 확대, 부설주차장(학교, 공공시설, 민간업무시설 등) 및 거주자 우선 주차구역의 시간대에 따른 탄력적 활용 등 추진
 - 국·공유지나 공공시설을 활용한 주차공간 확보 시 현재 추진 중인 생활SOC사업, 소규모 주택정비사업(‘모아주택’ 및 ‘모아타운’) 등을 활용해 공공의 지원과 자원을 적극 활용



[그림 8] 생활도로 주정차 문제 해소를 위한 대책

보행자 안전·편의시설 확대

- 폭 4~5m 이상 도로에서 보행자 우선 도로환경을 위해 보행로 표시 또는 보행자 전용구역 구분
 - 보행자 안전·편의시설 개선은 보행량과 차량 교통량이 많은 구간, 교통사고 발생 이력이 있는 구간, 어린이보호구역·노인보호구역 등을 중심으로 안전대책과 배리어프리(Barrier-free) 대책 마련
 - 경사로 미끄럼 방지를 위해 미끄럼 저항기준(「서울형 보도포장 미끄럼 저항기준」, 2011) 적용, 럼블스트립(rumble strip) 노면처리, 보행로 계단 설치, 가드레일·핸드레일 등 확대
 - 폭우 대비 노면 물 고임 예상구간, 폭설 대비 노면 결빙 예상구간, 측구, 빗물받이, 우수관거 등에 대해 우기 또는 폭설에 대비해 안전점검 및 정비



[그림 9] 생활도로 보행자 전용구역 또는 보행로 표시 사례

‘노상’ 범죄 예방을 위한 환경 정비

- 생활도로의 특성을 반영한 ‘노상’ 범죄에 대한 범죄예방디자인(CPTED) 가이드라인 마련
 - 범죄취약지역 및 사각지대·음영지대를 파악해 야간조명(가로등·보안등), CCTV, 비상벨, 반사경 등 설치
 - ‘깨진 창문 이론(Broken Windows Theory)’에 근거해 대상지역을 깨끗하고 질서 있게 유지하기 위한 청소, 쓰레기 무단투기 신고 등 환경 정비 및 유지관리 활동 강화
 - 자율방범순찰 운영지역, 여성안심귀가지역, 범죄발생·취약지점을 알리는 표지판 설치

빗물받이 막힘·덮임 문제 관리

- 행정기관의 안전점검 외에도 지역주민단체와 건축물 소유자·관리자의 참여 유도
 - 건축물 소유자·관리자를 대상으로 빗물받이 점검 및 청소에 대한 관심을 유도하기 위해 ‘내 집 앞 빗물받이 살피기’ 캠페인 실시
 - 악취가 심한 지역을 중심으로 비가 오지 않을 때는 닫혀 있어 빗물받이 내부에서 발생하는 악취가 밖으로 새어나오지 못하게 하고, 비가 오면 도로의 빗물을 신속하게 배제하도록 설계된 빗물받이용 악취차단장치 설치를 단계적으로 확대

I 생활도로 정비·관리를 위한 사업 추진

생활도로 정비·관리를 위한 공통의 표준적인 매뉴얼 마련

- 25개 자치구에 공통적으로 적용하고 업무를 가이드할 매뉴얼 마련
 - 매뉴얼은 생활도로의 정비 및 관리에 관한 원칙 및 방향성 제시와 함께 도로포장, 보행안전시설, 배수시설, 안내표지 및 표시, 조명, CCTV, 주차, 노상 점유물 또는 적치물, 청소, 각종 설비 등 생활도로의 상·하부에서 이루어지는 크고 작은 모든 시설, 설비, 행위 등을 대상으로 함
 - 생활도로의 특성에 맞는 설치·교체·제거, 점검 및 유지관리 등에 관한 세부적이고 실무적인 사항을 포함

생활도로 정비·관리를 위한 종합계획 수립

- 생활도로의 정비 및 관리를 위한 정책방향과 우선순위 설정
 - 생활도로 유형별·분야별 정비·관리방안, 사업비 추산 및 단계별 추진계획, 지원방안 등에 대한 종합적인 로드맵 마련
 - 종합계획은 자치구별로 소관 계획을 받아서 종합 및 조정을 통해 수립

생활도로 정비·관리를 위한 지원사업 추진

- 자치구 생활도로 정비사업에 대해 서울시 지원사업 추진
 - 지원사업은 생활도로 정비·관리대책의 유형에 따라 소프트웨어적(S/W) 프로그램, 하드웨어적(H/W) 환경 정비, 또는 종합적 정비·관리 등으로 구분해 지원

정비사업을 통한 생활도로 정비

- 생활도로의 각종 문제 해소를 위한 장기적이고 근본적인 대책은 정비사업 추진
 - 도로를 비롯한 기반시설과 건축물이 노후·불량해 시가지의 종합적이고 구조적인 변화가 필요한 구시가지와 정비사업 해제지역을 중심으로 추진
 - 노후도와 기반시설 여건에 따라 주택재개발사업, 주거환경개선사업, 도시환경정비사업, 소규모주택정비사업 등 추진

Ⅰ 생활도로 정비·관리를 위한 제도적 기반 마련

재원 확보 및 예산 지원

- 재정력이 약한 자치구에 대해 생활도로 정비·관리를 위한 서울시 및 중앙정부 지원 필요
 - 생활도로 정비·관리를 위한 자치구 지원사업을 새로이 마련해 공모를 통해 선정된 자치구 생활도로 사업에 대해 사업비의 일부를 시가 지원
 - 생활SOC사업과 연계해 생활도로의 주차문제 해소를 위한 주차장사업 등에 중앙정부 및 시의 지원 강화
 - 재난관리기금을 주민들의 안전과 직결되는 생활도로의 정비 및 관리에 사용할 수 있도록 「재난관리기금의 설치 및 운영 조례」상의 기금 용도 확대
 - 정부와 서울시의 균형발전 특별회계 예산을 재정력이 약하고 열악한 생활도로 비중이 큰 자치구를 중심으로 생활도로에 대한 지원 확대
 - 교통시설 특별회계의 대상을 생활도로를 비롯한 시도·군도·구도로 확대하는 한편, 도로의 신설뿐만 아니라 유지관리 부분을 강화하는 방향으로 사용할 것을 정부에 건의
 - 새로이 제정된 「지속가능한 기반시설 관리 기본법」과 연계해 생활도로에 대한 실태조사, 관리계획 수립, 유지관리 및 성능개선을 위한 사업 등에 대해 중앙정부의 지원을 받는 방안 강구

실태조사 및 정보관리체계 구축, 교육훈련

- 생활도로 시설물에 대한 대규모 실태조사 실시, 정비 및 유지관리를 위한 정보관리체계 구축
 - 생활도로의 물량과 분포, 각종 도로시설물의 현황, 관리, 권리관계(비법정 사실상 도로), 혼잡도 등에 대한 정확한 실태조사를 실시해 데이터를 구축하고 도로정비 및 유지관리를 위한 정책과 사업에 활용
- 생활도로의 정비 및 유지관리업무에 관한 교육프로그램 개발·운영
 - 생활도로 정비 및 관리를 위한 매뉴얼 개발과 연계해 마련
 - 특히, CCTV를 비롯해 센서·네트워크 기반의 정보통신장비가 늘어나는 추세에 부응해 정보통신장비 및 시스템 사용, 관제업무, 개인정보관리 등에 전문적인 교육프로그램을 반드시 포함

06756
서울특별시 서초구
남부순환로 340길 57

02-2149-1234
www.si.re.kr