

방사축 도로 기능 강화와 시가지 외곽 확산을 지원하기 위한 도로정비 시기(1970년대 중반~1980년대 중반)

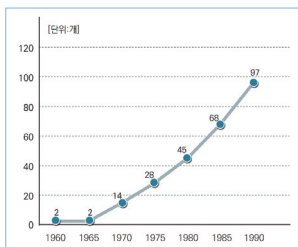
이 광 훈 서울연구원 명예연구위원

방사축 도로 기능 강화와 순환도로 체계의 보강

1970년대에 들어서도 도로건설 추세와 도로정책 방향은 1960년대 후반의 연장선에 있었다. 비록 지하철 건설 등이 교통난 완화책으로 제시되고 추진되고 있었지만 당면 교통문제를 해결하기 위해서는 도로 밖에 방법이 없다는 데 의견을 달리할 수 없었다. 이 시기의 도로정비 정책 기조는 도시의 외연 확산에 따른 기존 방사선도로의 연장 신설과 추가 순환도로의 건설이었다.

우선 기존 방사축 도로를 신설, 확장을 통하여 정비하였는데 방사축 도로의 교통수요를 도심부에서 원활히 처리하기 위한 도심지역 입체고가도로와 고가차도 건설도 이때 시작하였다. 서울에 처음 생긴 고가도로는 아현고가도로로 1968년에 준공되었다. 이후 1970년대 들어 고가도로, 고가차도 건설이 봇물을 이루었다. 1960년대 후반 서울시 총 차량 대수가 2만 5천여 대에 자가용이 4천대 밖에 없었는데도 고가도로, 고가차도의 건설은 도로계획에서 보면 과하다는 느낌이 들고 실제 청계고가도로 건설을 두고 실무진의 반대가 있었음에도 당시 김현옥 시장이 박정희 대통령의 위커힐 내왕을 쉽게하기 위해 무리하게 추진했다는 증언도 있다.

▶ 서울시내 누적 고가차도 수



▶ 옥수고가차도



고가차도는 고가도로와 달리 하나의 도로구간을 형성하지 않고 교차로와 같은 짧은 구간을 연결하는 입체도시시설물로서 남산육교가 고가차도로 처음 건설된 후 방사축 도로의 기능 개선을 위해 1970~80년대에 많이 건설되었다. 고가차도 건설의 목적은 교차로를 교통신호에 의한 정차없이 통과할 수 있도록 함으로써 방사 간선도로축의 도심 방면 교통기능을 증강시키는 것이었다. 당시 도심 집중으로 인한 도심지 주

변 교차로 교통정체가 심각했는데, 방사 간선도로와 교차하는 도로를 고가차도로 횡단함으로써 교차도로의 신호대기 시간을 줄이는 효과도 있었다. 이외에도 철도 건널목 사고를 원천적으로 예방하기 위해서도 고가차도를 건설하였다. 행당고가차도나 옥수고가차도가 대표적이었다.

고가차도가 건설되었던 1970~80년대는 교통운영 전문가도 없었고 교차로 설계 수준도 미흡해 교차로 교통정체 해결 방안으로 고가차도에 의존했던 시기로 보인다. 방사축 도로의 신설과 기능 보강은 도심 방면 교통소통에는 도움이 되었으나, 이 시기 이미 시 외곽으로 확산된 시가지로 인해 도심 이외의 교통도 빠르게 늘어나고 있었다. 방사도로에 의존하다 보니 서울시 전체 교통의 30%가 도심을 목적지로 하거나 통과교통이었고 도심 통과교통 문제는 도심 방사도로의 교통정체를 더욱 가중시켰다. 도심 주변에 너무 가깝게 정비된 기존 제1, 제2순환도로로는 역부족이었다. 서울시는 시 외곽을 크게 우회하는 제3순환도로의 필요성을 인식하고 ADB 차관을 활용해 건설에 착수하였다. 남쪽과 북쪽 지역에 각각 2개 노선으로 계획된 제3순환선은 북부지역은 행주대교-상계동-교문리를 연결하고 남부지역은 암사동-둔촌동-가락동-사당동-오류동-신월동-행주대교를 연결해서 총 58.7km로 계획되었다. 후에 남부지역은 남부순환로로 불리게 되었고 대부분 준공되었으나 강북구간은 정비가 미흡하여 반쪽짜리 순환도로가 되었다.

▶ 1970년대 초 도시재개발지구와 신부도심과 인구배분 및 토지구획정리계획도



시가지 확산 지원을 위한 강남북 연결 한강 교량의 건설

1980년 서울인구가 800만명에 달하자 서울의 도시공간은 빠르게 확대되어 갔다. 영동지구와 잠실지구의 대규모 개발

은 강남지역을 새로운 도시거점으로 부각시켰고 지금까지의 도심 단핵구조에서 도심과 영등포에 더해 강남 지역을 포함하는 3핵 도시구조로 발전하여 나갔다. 불과 10년 사이에 서울의 인구는 1.5배 늘어났고 폭발적인 인구 증가는 많은 도시문제를 가져왔다. 도시에 집중되는 기능 분산과 더불어 인프라 공급이 당면 과제였다.

1970년부터 1985년까지 서울시는 서울로의 인구집중으로 늘어난 주택수요를 해결하기 위하여 토지구획정리사업을 활발히 진행하였다. 19개 지구 6,419만㎡에서 토지구획정리사업이 행해졌다. 토지구획정리사업은 강남지역에서 활발히 진행되었는데 특히 지금의 강남이 있게 된 영동 제1, 제2지구 토지구획정리사업은 제3한강교 건설(1966~1969년)과 경부고속도로 서울-수원간 개통(1968년 12월)으로 빠르게 추진되었다. 한강 이남지역이 대대적으로 개발되면서 화곡, 영등포, 영동, 잠실지역을 도심으로 연결하기 위한 한강교량이 이 시기에 대부분 건설되었다. 남산 1, 3호 터널이 1970년대 준공되었고 터널 개통으로 동서축 중심이었던 도로체계에서 남북교통을 보완하였다.

▶ 성수대교 개통(1979)



▶ 남산 1호터널 개통(1970)



당시 제3한강대교로 불리던 한남대교는 경부고속도로와 함께 개통하였다. 경부고속도로가 개통하면서 강남 신시가지 개발을 목표로 영동 제1, 제2지구에 60만 인구를 위한 신시가지 계획이 발표되었고 계속되는 강남 개발로 강남지역이 동서로 넓어지자 한강 남북을 연결하는 교량도 속속 건설되었다.

1970년에는 잠실대교, 마포대교가 개통되었고 1973년에는 영동대교가 도심권 인구 분산과 영동지구 개발을 위해 일곱 번째 한강교량으로 건설되었다. 1976년에는 반포대교를 개통하였다. 국내 최초로 2층 교량으로 세워졌으며, 1층은 잠수교 2층은 반포대교로 명명하였다. 군사 목적으로 건설된 잠수교는 한강 수위가 올라오면 잠기도록 설계하였다.

연이은 한강 교량의 건설에도 강남북의 교통혼잡은 주요 교량을 중심으로 날로 심해져 갔다. 추가 교량 건설에 필요한 자금 동원이 마땅치 않자 서울시는 민간자본을 유치해서 교량 건설을 추진하였다. 1979년에는 영동 신도시 개발에 따른 서울 동부권의 균형 있는 발전을 도모하고 영동지역이 서울

부도심으로 자리매김하기 위해 성수대교를 건설하였다. 성산대교는 서울 도심에서 신촌을 경유하여 영등포와 경인고속도로를 연결하였다. 인접한 양화대교의 교통량이 늘어남에 따라 신촌 지역의 교통량을 서울의 남서 지역인 김포가도와 연결하기 위하여 건설한 것이다.

원효대교는 1981년 준공되었다. 한강대교 및 마포대교의 과중한 교통량을 분산 처리하는 것이 목적이었다. 원효대교는 보상비를 서울시가 부담하고 공사비 전액은 시공회사인 동아건설이 부담하는 형식으로 세워졌다. 동아건설이 20년간 통행료 징수권을 부여받았으나 유료 통행에 대한 시민 저항으로 유료화는 무산되었고 무료로 개통되었다.

동작대교도 1984년 완공하였는데, 동부이촌동과 반포를 연결하면서 과천지역과 강북지역을 이어주는 기능을 하였다. 동작대교는 지하철 4호선을 통과시키는 병행교로 철도교량과 도로교량이 병행되는 방식으로 건설되었다. 이 시기 한강 교량의 건설 실적은 단기간 유례를 찾아보기 힘든 성과였다.

▶ 한강 교량 건설

교량명	준공일자	교량명	준공일자
마포대교	1970.05.16	잠실철교	1979. 10. 30
잠실대교	1972.07.01	성산대교	1980. 6. 30
영동대교	1973.11.08	원효대교	1981. 10. 27
천호대교	1976.07.05	반포대교	1982. 6. 25
잠수교	1976.07.15	당산철교	1983. 12. 31
행주대교	1978.07.22	동작대교	1984. 12. 29
성수대교	1979.10.15	동호대교	1984. 12.31

1980년대 중·후반까지 도로는 빠르게 정비되어 갔다. 1980년대 중반 도로율은 16~17% 수준에 달하고 있었다. 한때 제5공화국의 안정 기조정책으로 인해 도로투자는 처음으로 전년도 대비 감소한 적이 있었지만 도로투자 감소도 잠깐 뿐 86아시안게임과 88서울올림픽의 유치로 도로는 다시 한 번 전성기를 맞이한다. 🍀

이광훈 . going08translee@gmail.com

참고문헌

1. 서울특별시 시사편찬위원회, 2000, <서울교통사>
2. 서울특별시, 1976, <시정개요>
3. 손정목, 2003, <서울 도시계획 이야기>