# 88 서울올림픽 준비와 도시고속도로 네트워크 태동 시기 (1980년대 중반~1990년대 중반)

이광훈 서울연구원 명예연구위원

## 88 서울올림픽 개최 준비를 위한 도로정비

88 서울올림픽은 서울시 도로정비 역사에 큰 동기부여가 되었다. 잠실벌에 위치한 올림픽 경기장의 접근성을 높이기 위한 도로정비 뿐만 아니라 88 서울올림픽을 계기로 선진국 수준의 대도시 도로정비 개념인 도시고속도로 건설을 추진하게 된 것이다. 서울시는 88 서울올림픽 유치 결정 후 1982년 서울시 도로정책의 기본방향을 ‘도심 집중 교통 완화를 위한 도심 우회 외곽간선도로 확충, 지하철 연결 도로 네트워크 구축, 간선도로 기능 제고를 위한 교차로 개선 및 병목구간 해소, 올림픽 경기장 연결도로 확보’ 등으로 설정하고 올림픽 대비 도로사업 계획을 확정했다. 추진된 도로사업은 남부순환도로 연장과 워커힐-시계 간 등 간선도로의 확장, 주요 교차로의 고가차도·지하차도 건설, 주요 교량 입체교차로(IC)의 정비 등이었다.

▶ 88 서울 올림픽을 위한 도로 정비 기본방향 및 주요 사업

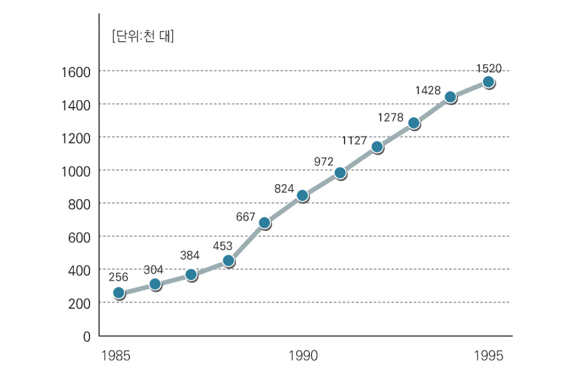
<table>
<tr><th>도로 정비 기본방향</th><th colspan="2">주요 사업</th></tr>
<tr><td rowspan="8">• 교통의 도심집중 완화를 위한 도심 우회 외곽간선도로의 확충<br>• 올림픽경기장 연결도로 확보<br>• 기존 간선도로 기능 제고를 위한 주요 교차로 개선 및 병목 정체구간 해소<br>• 지하철 연결도로망 구성<br>• 시민 보행 편의 증진 및 도시경관 조성을 위한 도로 수요 향상<br>• 체계적이고 과학적인 도로 유지 관리</td><td rowspan="2">주요 간선</td><td>천호대로 확장</td></tr>
<tr><td>올림픽대로 건설</td></tr>
<tr><td rowspan="2">외곽 간선</td><td>서부외곽</td></tr>
<tr><td>양재대로</td></tr>
<tr><td rowspan="4">입체 시설 개선</td><td>영동교 북측 I. C</td></tr>
<tr><td>답십리 굴다리</td></tr>
<tr><td>월계지하차도</td></tr>
<tr><td>용산지하차도</td></tr>
</table>

88 서울올림픽을 계기로 도심교통의 우회처리 기능도 보강되었지만 지역간을 빠르게 이동하기 위한 고속화도로 네트워크 구축에도 큰 발전이 있었다. 동부 및 서부간선도로, 양재대로, 남부순환도로 연장 등 교통신호가 없거나 제한적인 자동차전용도로가 정비된 것이다.

무엇보다도 최초의 도시고속도로라고 할 수 있는 올림픽대로가 이 시기에 정비되었다. 올림픽대로 개통 이전에도 서울에는 한강을 따라 동서로, 남북에 강변도로가 있었지만 도로 정비 수준에 있어서는 도시고속도로 수준에는 못 미쳤다. 올림픽대로는 행주대교-암사동 간 36km 6~8차선 도로로 건설되었는데, 성산대교-암사동 간 26km 구간은 기존 4차선 강변도로를 8차선으로 확장한 것이었다. 올림픽대로 개통으로 김포공항과 올림픽 주경기장이 30분에 연결되었다. 88 서울올림픽의 핵심 교통대책은 지하철 이동을 중심으로 한 대중교통 이용이었기에 지하철·전철역을 도로로 연계하는 사업도 추진되었다. 신도림-대림역, 영등포역-신길 구간의 도로가 건설되고 용산역 연계를 위한 용산지하차도도 건설되었다.

88 서울올림픽 이후 서울시 교통체계에는 큰 변화 요인이 생겼다. 다름 아닌 자가용 승용차의 급증이다. 이른바 마이카 시대가 도래한 것이다. 대출을 해서라도 자가용 구입을 장려하던 시대였다. 자가용 승용차는 하루가 다르게 늘어 갔고 1985년 25만 6천 대에서 불과 6년여 만에 4배인 100만 대를 돌파했다.

▶ 서울시 자가용 승용차 증가



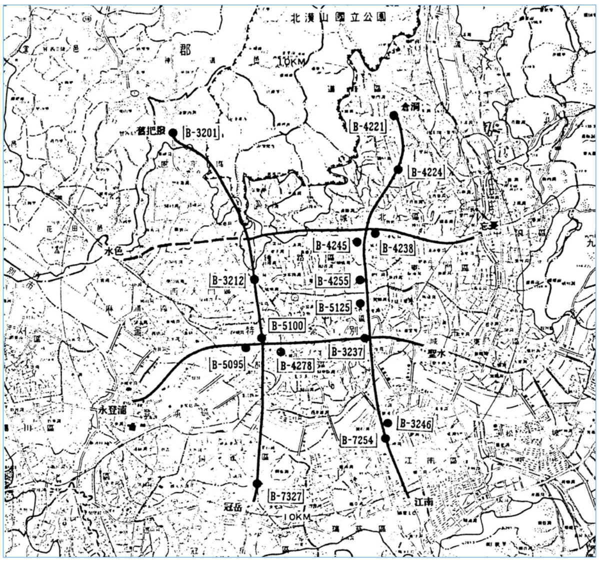

## 도시고속도로 네트워크의 구축

88 서울올림픽으로 자동차 시대가 도래하자 서울시는 1988년 2월 「서울시 도시고속화도로 타당성조사」 용역을 발주하게 된다. 타당성조사 용역에서 제시된 서울시 도시고속도로의 미래상은 총 304km의 네트워크이며, 이는 신설 160km, 기존 간선도로 보완 57km, 기존 고속화도로 87km로 구성되었다.

서울시의 도시고속화도로 타당성조사 결과로 자동차전용도로 건설의 필요성은 높아져 갔고 1992년 서울시는 국토개발연구원(現 국토연구원)이 작성한 보고서에 따라 4개 축

59km에 이르는 지하격자형 도시고속도로(안)을 발표하였다. 1990년대 이미 서울시 대부분 지역에서 시가화가 진행되어 지상에 새로운 간선도로 건설이 불가능한 상황이었다. 그러나 고육지책으로 나온 격자형 지하도시고속도로망은 이해원 시장의 적극적인 추진 의지에도 불구하고 지하도로 내에서의 교통사고 시 방재·안전에 대한 기술적 한계 등으로 전문가와 여론의 질타를 받았고, 결국 기본설계 과정에서 기본계획을 재검증하는 차원에서 무산되고 말았다.

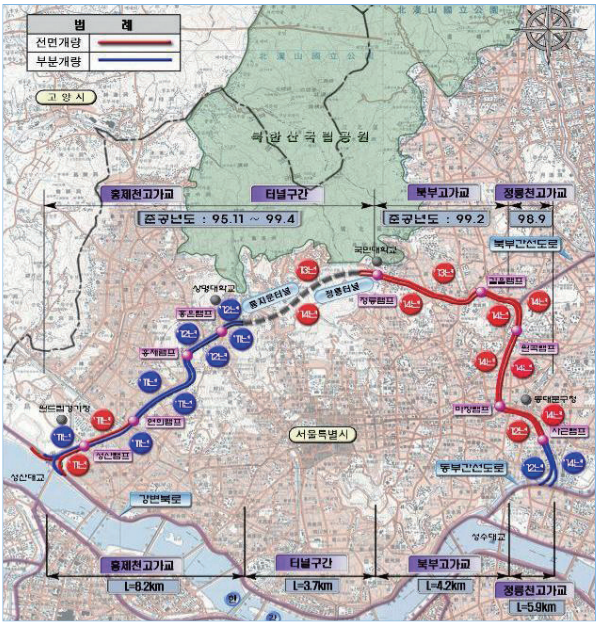
▶ 격자형 지하고속도로망




지하도시고속도로망 계획의 무산에도 불구하고 서울시 도로정책은 도시고속도로 건설에 초점이 맞추어져 있었다. 신규 도시고속도로의 노선대는 자연히 기존 시가지가 아닌 서울의 주요 하천변으로 결정되었다. 가장 먼저 1989년 착공된 내부순환로가 1999년 2월 개통되었다. 내부순환로는 홍제천 구간에서 유진상가 철거 문제로 추진에 어려움이 있었으나 대부분 지역을 하천과 도로 지상구간, 단지 등으로 연결함으로써 민원을 최소화하고자 노력하였다. 무엇보다도 내부순환로는 서울 외곽순환고속도로와 함께 서울시 도시고속도로 네트워크의 내부순환도로기능으로 자리매김되어 도심 통과교통의 우회처리에 크게 기여하였다. 고가도로와 터널 중심의 내부 순환로 건설은 서울시 도로 건설기술의 발전을 가져왔고 이후 본격화된 도시고속도로 정비의 시금석이 되었다.

▶ 주요 하천변에 건설된 도시고속도로

▶ 내부순환도로




내부순환도로가 한창 건설 중이던 1994년 서울시는 또 하나의 순환도시고속도로 계획을 추진하였다. 강북지역을 위한 순환도시고속도로로서 내부순환도로가 필요했던 것처럼 도시개발이 활발히 진행 중인 강남지역을 위한 순환도시고속도로 필요성을 인지하였던 것이다. 개념적으로는 올림픽도로와 강변북로라는 두 동서도시고속도로를 중심으로 8자형의 순환도시고속도로망 개념을 적용하였다. 1994년 강남순환도시고속도로 타당성조사 및 기본계획이 시작되었고 곧 착공될 듯이 보였으나 당초 기존 남부순환도로에 고가차도로 건설 예정이었던 구간이 고가차도 반대 민원으로 인해 관악산을 터널로 관통하는 노선으로 변경되었다. 노선변경은 또 다른 민원을 발생시켰다. 이번에는 서울대학교 정문 앞에 위치한 진출입 나들목(Interchange)의 위치가 문제가 되었다. 우여곡절 끝에 강남순환도시고속도로는 2007년에 착공되었다.

이광훈 _ going08translee@gmail.com

**참고문헌**

1. 서울특별시시사편찬위원회, 2000, <서울교통사>
2. 서울특별시, 2002, <서울시 1차 도로정비기본계획>
3. 서울특별시, 2009, <서울시 간선도로 정비계획>