

자료제공 : 2022. 03. 03.(목)

이 보도자료는 2022년 3월 3일 오전 10:20부터 보도할 수 있습니다.



## 보도자료

담당부서 : 도시계획국 도시계획과

도시계획과장	조남준	2133-8305 010-8337-4069
종합계획팀장	신현석	2133-7747 010-2082-7237
담당자	김현주	2133-8325 010-4266-1357
	장영준	2133-8323 010-8788-0399

사진없음  사진있음  쪽수 : 16쪽

### 서울시, 디지털 대전환시대 미래공간전략 「2040 서울도시기본계획」 발표

- 서울시 최상위 공간계획...미래상 '살기 좋은 나의 서울, 세계 속에 모두의 서울'
- 사회여건 반영, 도시계획 유연성 강화, 시민생활공간 단위에도 주목·6대 공간계획 제시
- 주거용도 위주 일상공간 전면 개편해 도보 30분 내 자립생활권으로 '보행일상권' 개념 도입
- 수변 중심 도시공간 재편하고, 3도심(서울도심·여의도강남) 기능 고도화해 도시경쟁력 강화
- 경직된 도시계획 대전환해 용도지역제→비온드 조닝 전면개편, 35층 높이규제 삭제
- 지상철도 단계적 지하화, 자율주행, 도심항공교통 등 미래교통 인프라 도시계획적 확충

서울시가 디지털 대전환시대 미래공간전략을 담은 「2040 서울도시 기본계획」(안)을 발표했다. 서울시가 추진할 각종 계획의 지침이 되는 최상위 공간계획이자 「국토계획법」에 따른 법정계획이며, 향후 20년 서울이 지향할 도시공간의 미래상을 담은 장기계획이다.

○ 이번 계획은 1990년 최초의 법정 도시기본계획이 수립된 이후 다섯 번째로 수립되는 계획이다. 「국토계획법」상 5년마다 재정비해야 하는 규정에 따라 2014년에 수립된 「2030 서울플랜」을 대체하는 계획이다.

- 시는 110명의 전문가, 시민 등의 의견을 고려하여 다음 세대를 위한 사회적·환경적 지속가능성을 담아내는 등 우리 주변을 둘러싼 사회 여건을 반영했다. 또한 기존의 경직적·일률적 도시계획 규제에서 탈피하여 다양한 미래의 도시모습을 담을 수 있는 유연한 도시계획 체계로 전환한다. 시민들의 일상생활공간 단위에 주목하여 시민 삶의 질을 높이고 서울의 도시경쟁력을 강화하는 데에도 무게를 더했다.
  
- 시는 이를 공간적으로 구현할 6대 공간계획을 제시했다. ①‘보행 일상권’ 도입 ②수변 중심 공간 재편 ③중심지 기능 강화로 도시경쟁력 강화 ④다양한 도시모습, 도시계획 대전환 ⑤지상철도 지하화 ⑥미래교통 인프라 확충이다.
  
- 우선, 주거·업무 등 공간경계가 사라지고 ‘나’ 중심의 라이프스타일이 강해진 디지털 대전환시대를 맞아 ‘보행 일상권’ 개념을 새롭게 도입한다. 주거 용도 위주의 일상공간을 전면 개편해서 서울 전역을 도보 30분 범위 내에서 주거·일자리·여가를 모두 누리는 공간으로 만든다.
  
- 또한, 서울 전역에 고르게 분포돼있는 61개 하천의 잠재력을 이끌어내 수변을 시민의 일상을 풍요롭게 하는 생활공간으로 만든다. 특히, 안양천·중랑천·홍제천·탄천 등 4대 지천은 특화거점을 찾아 명소화하고 접근성을 강화한다.

- 성장이 둔화된 3도심(서울도심·여의도·강남)은 기능을 고도화하여 서울의 도시경쟁력을 높인다. 특히 서울도심의 경우 보존 중심의 규제, 정비사업 제한으로 떨어진 활력을 되살리기 위해 정책방향을 재정립하고, 남북 4대 축(광화문~시청 ‘국가중심축’, 인사동~명동 ‘역사문화관 광축’, 세운지구 ‘남북녹지축’, DDP ‘복합문화축’)과 동서 방향의 ‘글로벌 산업축’의 ‘4+1축’을 중심으로 서울도심 전체를 활성화한다.
- 도시를 주거와 공업, 산업, 녹지로 구분하는 ‘용도지역제’는 새로운 도시계획 패러다임인 ‘비온드 조닝(Beyond Zoning)’으로의 전면 개편을 준비한다. 용도 도입에 자율성을 부여하고 복합적인 기능 배치를 가능하게 하는 새로운 도시계획체계다. 일률적이고 절대적인 수치기준으로 작용했던 ‘35층 높이기준’도 삭제하여 보다 유연하고 창의적인 건축이 가능한 스카이라인 가이드라인으로 전환한다.
- 지상철도는 지하화해 신 도심활력을 이끄는 새로운 공간으로 전환한다. 또한, 자율주행 등 새로운 미래교통 인프라를 도시계획적으로 확충한다. 서울 전역에 ‘모빌리티 허브’를 구축하고 서로 연계해 입체적인 교통도시 서울을 완성한다.
- 서울시는 이런 내용을 골자로 한 「2040 서울도시기본계획」(안)을 발표했다. 2040년을 목표로 시가 추구할 도시변화의 기준점이 될 서울의 미래상은 ‘살기 좋은 나의 서울, 세계 속에 모두의 서울’이다.
- 최근 급변하는 사회 여건에 대한 면밀한 빅데이터 분석과, 시민 1천

명을 대상으로 한 설문조사, 도시·건축·환경·교통 등 100명이 넘는 분야별 전문가의 치열한 논의과정을 거쳐 수립했다.

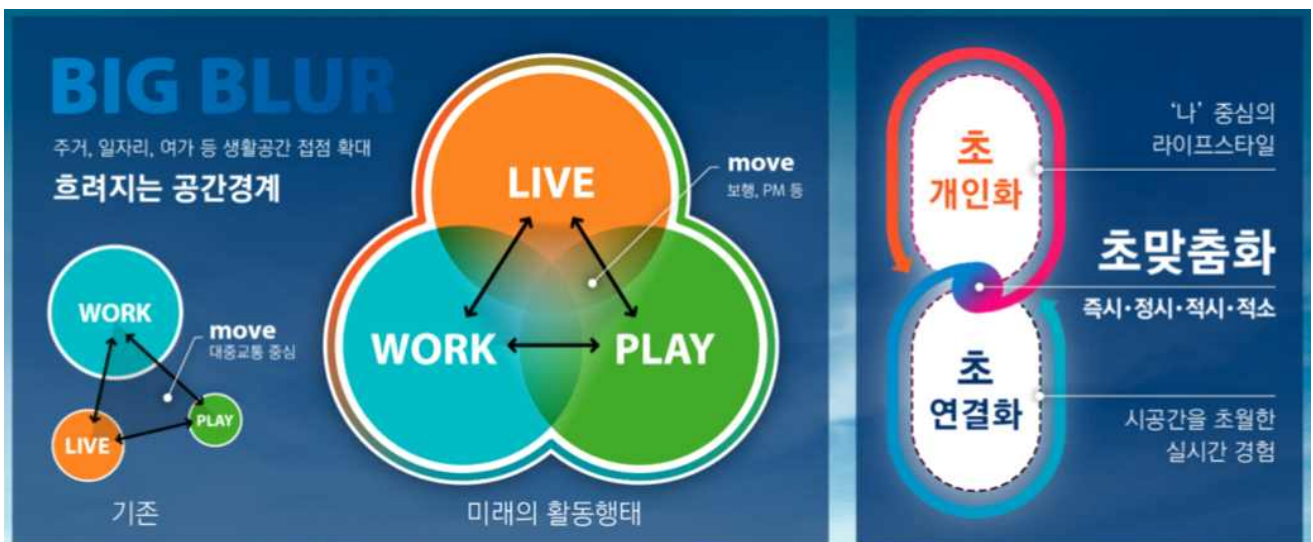
- 서울시민 1,000명을 대상으로 실시한 설문조사에서 ‘시민들이 생각하는 「2040 서울도시기본계획」의 핵심가치’를 묻는 질문에 응답자 34.4%가 ‘삶의 질’을, 25.8%가 ‘도시경쟁력’이라고 응답해 1~2순위로 꼽혔다.



<2040 서울도시기본계획 미래상>

①보행 일상권 : 주거용도 위주 일상공간 전면 개편해 도보 30분 ‘자립생활권’으로

- 첫째, ‘보행 일상권’은 디지털 대전환과 코로나19 팬데믹으로 업무공간의 시공간적 제약이 사라지고 주거가 일상생활의 중심공간으로 부상하면서 달라진 라이프스타일을 반영한 새로운 개념의 도시공간이다.



<팬데믹, 반강제적 디지털화에 따른 미래 생활양식의 변화>

- 기존에 ‘주거’ 위주로 형성된 일상생활공간을 전면 개편해 도보 30분 이내 보행권 안에서 일자리, 여가문화, 수변녹지, 상업시설, 대중교통 거점 등 다양한 기능을 복합적으로 누리는 자립적인 생활권으로 업그레이드한다. 서울 어디에 살든 수준 높은 생활환경을 누릴 수 있어 시민 개인의 삶의 질 향상은 물론, 지역균형발전도 기대된다.
- 이를 위해 시는 도시공간을 지역별로 분석해서 지역에 부족한 시설과 필요한 기능을 찾아내고, 이를 보완하기 위해 유연한 용도지역을 부여해 공간 효율성을 극대화한다. 예컨대, 생활편의시설이 부족한 주거 밀집지역의 경우 업무·상업 기능 도입을 위한 용도지역을 부여하는 식이다.



<다양한 기능을 복합적으로 갖추고 있는 자립적 생활권인 보행일상권>

②수변 중심 공간 재편 : 서울 전역 61개 하천 잠재력 활용해 시민생활 중심으로

- 둘째, 시민의 삶의 질을 높일 대표공간으로 ‘수변’에 주목한다. 서울 전역에 흐르는 61개 하천 등 물길과 수변의 잠재력을 이끌어내 지역과 시민생활의 중심으로 만드는 도시공간 재편을 본격화한다.
  
- 각 수변의 매력을 드러낼 수 있는 명소를 조성하고, 이렇게 조성한 수변명소로 사람들이 모여들 수 있도록 좋도록 보행, 대중교통 등 접근성을 높인다. 나아가, 수변명소와 수변명소를 연결하는 네트워크를 구축하고, 수변과 수상 활용성도 높여나간다.

  - 서울시에는 한강과 안양천·중랑천 등 국가하천, 탄천·도림천 등 지방하천 등 총 61개 하천이 25개 자치구 전역에 고르게 분포되어 있다. 그러나 일상생활 공간과 단절돼 있어 접근이 어렵고, 공간 활용 역시 녹지·체육공간 등 단순하고 획일적인 수준에 머물러 있다.

- 특히, 시는 하천의 크기와 위계에 따라 ▲소하천·지류 ▲4대 지천 (안양천, 중랑천, 홍제천, 탄천) ▲한강의 수변 활성화 전략을 마련했다.

  - 소하천·지류 : 수변테라스 카페, 쉼터, 공연활동 등을 통해 시민의 일상을 풍요롭게 하는 수변친화 생활공간을 조성한다.
  - 4대 지천 : 특화거점을 찾아 명소로 조성하고 배후주거지와와의 접근성을 높여 수변을 활성화한다.
  - 한강 : 수변과 도시공간 간 경계를 허물어 한강과 일체화된 도시공간을 조성하고, 업무·상업·관광의 중심으로 자리매김시킨다. 특히, 여의도·압구정 등 한강변 대규모 정비사업과 연계해서 계획 단계부터 반영될 수 있도록 할 계획이다.



<수변의 규모·입지에 따른 수변 활성화 단계별 추진>

**③중심지 기능 강화**: 3도심 기능 고도화해 도시경쟁력↑...서울도심 '4+1축'으로 활력 확산

- 셋째, 기존 중심지 체계(3도심 7광역중심 12지역중심)는 유지하되, 3도심(▲서울도심 ▲여의도 ▲강남)을 중심으로 그 기능을 고도화해 서울의 글로벌 도시경쟁력을 강화한다.
- **서울도심** : 수도 서울의 상징적인 공간임에도 지난 10년 간 유연성 없는 보존 중심 정책에 따른 정비사업 제한으로 활력을 잃고 성장이 정체된 '서울도심'은 기존 정책의 한계를 넘어선 새로운 정책방향을 재정립한다.
- 더불어, 남북 방향의 4개 축(광화문~시청 '국가중심축', 인사동~명동 '역사문화관광축', 세운지구 '남북녹지축', DDP '복합문화축')과, 동서 방향의 '글로벌 상업 축'의 '4+1축'을 조성해 서울도심에 활력을 확산하고,

첨단과 전통이 공존하는 미래 도심으로 재탄생시킨다.

- 이를 실현하기 위한 도시계획적 전략으로 도시규제를 합리적으로 완화한다. 기존의 획일적인 높이규제를 유연화하고, 다양한 인센티브를 통해 용적률을 상향한다. 소규모 필지 위주 개발에서 지역 여건에 맞는 체계적이고 규모있는 개발로 전환한다.



<서울도심 조성방향>

- 여의도 : 글로벌 금융중심으로 육성 중인 ‘여의도’는 용산정비창 개발을 통한 국제업무 기능과 연계해 한강을 중심으로 한 글로벌 혁신 코어로 조성한다. 용산정비창 개발로 확보되는 가용공간 등을 활용해 여의도의 부족한 가용공간 문제를 해소한다는 계획이다. 또한, 노들섬을 ‘글로벌 예술섬’으로 조성하고, 신교통수단 도입 등을 통해 수상 활용성과 연결성도 강화한다. 셋강, 올림픽대로의 입체적 활용과 노량진 일대의 가용지 활용도 추진한다.



□ 강남 : 테헤란로를 따라 업무기능이 집적·포화된 ‘강남’은 경부간선 도로 입체화, 국제교류복합지구 조성 등과 연계한 가용지 창출을 통해 중심기능을 잠실, 서초 등 동-서 방향으로 확산시킬 계획이다.

□ 이밖에도, 19개 중심지(7광역중심 12지역중심)를 산업과 연계, 집중 육성하여 「서울비전 2030」에서 제시한 4대 신성장 혁신축을 활성화시킬 수 있는 주요 거점으로 만든다.



<4대 신성장 혁신축>

④경직된 도시계획 대전환 : 용도지역제-비온드 조닝으로 전면개편, 35층 높이규제 삭제

□ 넷째, 급속하게 변화하는 다양한 도시의 모습을 담아내기 위한 도시 계획의 대전환을 추진한다. ▲용도지역제 ▲스카이라인 관리기준의 대대적인 개편이 핵심이다.

□ 우선, 산업화 시대에 처음 만들어져 지금까지 경직적으로 운용되고 있는 ‘용도지역제’를 전면 개편하는 ‘비온드 조닝(Beyond Zoning)’을 준비한다. 주거·업무·상업 등 기능의 구분이 사라지는 미래 융복합 시대에

맞는 서울형 新 용도지역체계다. 용도 도입의 자율성을 높여 주거·업무·녹지 등 복합적인 기능을 배치함으로써 빠르게 변화하는 미래 도시를 유연하게 담아낼 수 있는 체계를 구축한다는 목표다.

○ ‘용도지역제’는 도시 공간의 기능이 중복되지 않도록 땅의 용도와 건물의 높이, 용적률 등을 규제하는 제도다. 서울에는 크게 주거·상업·공업·녹지지역이 있다. 현행 제도는 대도시 서울의 특수성과 무관하게 전국에 동일한 허용용도·밀도가 적용되고 있어 자율성과 유연성 측면에서 한계가 있다. 특히 다양화되는 라이프스타일에 따라 업무·여가·상업·주거 등으로 복합화되는 도시공간 창출에 제약으로 작용하고 있다.

□ 시는 새로운 용도지역체계인 ‘비온드 조닝(Beyond Zoning)’을 선제적·주도적으로 구상하고, 중앙정부, 학계, 전문가 등과의 공감대 형성과 공론화를 통해 「국토계획법」 개정 등 법제화를 추진한다. 실현 단계에 접어드는 2025년부터는 서울 전역에 단계적으로 적용해나갈 계획이다.



<도시계획의 패러다임 대전환, “Beyond Zoning”>

- 그동안 서울 전역에 일률적·정량적으로 적용됐던 ‘35층 높이기준’을 삭제하고, 유연하고 정성적인 ‘스카이라인 가이드라인’으로 전환한다. 구체적인 층수는 개별 정비계획에 대한 위원회 심의에서 지역 여건을 고려하여 결정함으로써 다양한 스카이라인을 창출한다.
- 35층 높이 기준이 없어진다고 해도 건물의 용적률이 상향되는 것은 아니기 때문에, 동일한 밀도(연면적·용적률) 하에서 높고 낮은 건물들이 조화롭게 배치될 수 있다.
- 이렇게 되면 한강변에서 강 건너를 바라볼 때 지금까지 칼로 자른 듯한 천편일률적인 스카이라인이 아닌, 다채로운 스카이라인이 창출된다. 또한, 슬림한 건물이 넓은 간격으로 배치되기 때문에 한강 등 경관 조망을 위한 통경축이 확보되고 개방감도 높아진다.



<도시경관 관리를 위한 스카이라인 가이드라인(안)>

## ⑤지상철도 지하화: 단계적 지하화로 도심의 새로운 활력공간으로 전환 가용지 부족문제 해소

- 다섯째, 도시공간 단절, 소음·진동 등으로 지역활성화를 막고 생활 환경을 악화시키고 있는 지상철도를 단계적으로 지하화한다. 지역의 연결성을 도모하고, 다양한 도시기능을 제공할 새로운 활력공간을 확보한다는 취지다. 서울의 중심부에 새로운 공간을 창출해 가용지 부족문제 해소에 일조할 것으로 기대된다.
- 서울은 철도를 중심으로 성장하면서 지상철도 대부분이 서울 중심지를 관통하고 있다. 현재 서울에는 101.2km, 4.6km<sup>2</sup>에 달하는 지상철도 선로부지와 차량기지가 입지하고 있다.



〈서울 내 지상철도 및 차량기지 현황〉

- 시는 지상철도 부지가 가지고 있는 높은 토지가치를 적극 활용, 공공기여 등을 활용해 공공재원 부담을 최소화한다는 계획이다. 또한, 지하화보다 철도 상부에 데크를 설치하는 것이 더 효율적인 구간은

데크를 통한 입체복합개발을 추진해 새로운 공간을 창출한다. 시는 장기적·단계적 추진을 위한 정부와의 논의구조를 마련해 실현성을 높일 계획이다.

**⑥미래교통 인프라 확충: 자율주행 등 미래교통 인프라 확충, 모빌리티 허브 서울 전역에 구축**

- 여섯째, 도시의 미래에서 빠질 수 없는 요소인 ‘미래교통’ 정착을 위해
  - ▲ 자율주행 ▲ 서울형 도심항공교통(UAM\*) ▲ 모빌리티 허브 ▲ 3차원 新물류네트워크 등 미래교통 인프라 확충을 도시계획적으로 지원한다.
- 자율주행은 도로 및 주차장 수요를 크게 감소시켜 신규 도시공간을 창출할 것으로 기대된다. 또한, UAM은 공항과 수도권의 광역 연결성을 높여 도시공간에 큰 변화를 가져올 것으로 전망된다.

\*UAM(Urban air mobility, 도심항공교통)

- 자율주행은 본격적인 자율차 운영체계를 마련하는데 역점을 두어 추진하고, 서울형 도심항공교통(UAM)은 2025년 기체 상용화에 맞춰 도심형 항공교통 기반을 마련한다. 특히, 도시계획적 지원을 통해서 대규모 개발시 옹적률 인센티브를 주는 등 확충방안도 추진한다.
- **자율주행** : 2021년 11월 상암에서 시범운행을 시작한 데 이어서, 마곡, 강남, 여의도 등으로 시범 운영지구를 확대해 거점별 특성에 맞는 다양한 이동 서비스를 상용화한다. 자율주행버스를 대중교통수단으로 정착시켜 시민들의 이동편의도 높인다. 이를 뒷받침하기 위해 현재 상암강남 등 211km 구간에 설치된 자율주행 인프라를 2026년까지 2차로 이상 모든 도로(총 5,046km)로 확대한다.

- 서울형 도심항공교통(UAM) 기반 마련 : 2025년 기체 상용화에 맞춰 노선을 확보하기 위해 김포공항~용산국제업무지구 등의 시범노선을 운영한다. 용산·삼성·잠실 등 대규모 개발지구에 UAM 터미널 설치도 추진한다. 또한, 민간에서 대규모 개발 시에 UAM 인프라를 확보할 경우 용적률 인센티브를 제공하는 방식으로 기부채납을 유도하고, 활용도가 낮은 도시계획시설 부지를 적극 발굴하는 등 도시계획적 지원방안도 가동한다.



<UAM 상용화 노선(안)>

- UAM 등 미래교통수단과, GTX, PM(개인이동수단) 등 다양한 교통수단을 연계하는 복합환승센터 개념의 ‘모빌리티 허브’를 서울 전역에 조성한다. 공간 위계에 따라 유형별(광역형·지역형·근린형)로 설치해서 교통수단 간 접근과 환승을 지원하고 공공서비스·물류·업무·상업 등 다양한 도시기능을 복합적으로 제공해 입체교통도시를 완성한다는 목표다.



광역형	지역형	근린형
<ul style="list-style-type: none"> <li>• GTX, UAM 등 연계 미래형 복합환승센터 구축</li> <li>• 공공, 상업 등 도시서비스 제공 스마트 물류 플랫폼 구축</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 4개 권역 중심 간선통행거점, 물류거점 조성</li> <li>• 공영주차장, 차고지 등 기존교통시설 입체화</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 개인 이동장치 (PM) 등 주차 및 공유 교통시설 조성</li> <li>• 소규모 주차장, 정류소 등 교통편의 서비스 접목</li> </ul>
<p>UAM 이착륙장 UAM 대합실 주차장·충전소 지하화도로 접근 도시철도 환승시설 광역거점환승센터</p>	<p>지역환승센터</p>	<p>스마트쉼터</p>

<공간위계에 따른 유형별 모빌리티 허브 조성>

- 드론 배송(공중), 자율형 물류로봇 배송(지상), 지하철 활용 배송체계(지하) 등과 같이 공중-지상-지하를 활용한 ‘3차원 물류 네트워크’ 구축도 내년부터 시작한다.
- 서울시는 이번에 수립한 「2040 서울도시기본계획」(안)에 대해 공청회, 국토교통부 등 관련 기관·부서 협의, 시의회 의견청취, 도시계획위원회 심의 등을 통해 각계각층의 의견을 청취하고 시민 공감대를 형성해 연말까지 최종 계획안을 확정한다는 방침이다.
- 오세훈 서울시장은 “공간 간 기능의 경계가 사라지는 디지털 대전환의 시대에 공간은 시민의 삶을 규정하고 도시의 미래를 좌우한다.”며 “향후 20년 서울시정의 이정표 역할을 할 이번 「2040 서울도시기본

계획」에는 비대면·디지털전환 및 초개인·초연결화 등 최근의 다양한 사회적 변화와 요구를 수용하는 동시에 한 걸음 더 나아가 미래지향적인 고민 또한 충분히 담아냈다. 차질 없이 실행해서 서울시민의 삶의 질과 도시경쟁력을 높이겠다.”고 말했다.