

## [별첨 5]가로망계획 수립에 관한 지침

### 1. 가로망계획의 원칙

가. 가로망계획은 토지이용계획과 교통계획의 접점에 위치하는 계획으로서 장래 시군의 인구배분, 산업입지 및 토지이용계획과의 상호관련성을 고려하여 계획 대상지의 이동성과 접근성을 확보하기 위해 가로를 배치하는 물리적 계획이다.

나. 가로망은 가로의 체계로서 다양한 기능과 규모의 가로의 조합과 배치를 통해 구성되며, 도시내 교통수요의 예측결과 및 도시의 발전방향을 고려하여 구성되어야 하며, 각 가로의 기능별 시설기준은 제4장을 따른다.

다. 가로망체계를 수립하기 위해서는 각 도시내 교통수요를 권역별, 지구별로 예측하고, 이를 분담하기 위한 교통체계를 승용차, 대중교통, 자전거, 보행자 등 다양한 교통수단의 균형을 고려하여 구성하여야 한다.

라. 가로별 위계에 따라 다양한 교통수단을 적용하고 가로에 인접한 도시공간의 토지이용의 활성화와 도시교통체계의 효율성, 환경성, 경제성, 편의성 등을 종합적으로 고려하여야 한다.

마. 각 가로는 해당 가로의 이동성과 접근성 수준에 따라 주간선도로, 보조간선도로, 집산도로 및 국지도로로 구분한다. 이러한 분류체계는 교통량의 수용, 처리를 위한 기능적 분류이며, 수용되는 교통수단에 따라 도로의 실제 폭원은 다양하게 조성될 수 있다.

바. 계획인구 100만 내외 대도시에서는 주간선도로를 도시고속도로와 주간선도로로 세분하고, 계획인구 2만 내외 소도시에서는 주간선도로와 보조간선도로로 세분하지 않는다. 가로의 기능과 정의는 제2장을 따른다.

사. 가로망은 다음과 같이 시·군의 규모에 따라 주간선도로 또는 보조간선도로 이상의 도로로 그 골격을 형성하도록 하며, 이를 간선도로망이라고 칭한다. 간선도로망은 간선급행버스(BRT), 트램 등과 같은 신교통체계, 자전거 등 대중교통체계 등을 가로내에 적극적으로 도입하여 자동차 중심 교통체계의 기능적, 물리적, 환경적 한계를 보완한다.

- (1) 계획인구 100만 정도 : 도시고속도로, 주간선도로
- (2) 계획인구 5만이상 : 주간선도로, 보조간선도로
- (3) 계획인구 2만~5만 : 주간선도로, 보조간선도로
- (4) 계획인구 2만 정도 : 보조간선도로

아. 각 가로 상호간의 교차지점에 대하여는 해당 가로의 기능과 장래교통량, 주변의 토지이용상황 및 지형조건 등을 감안하여 계획하여야 한다. 이 경우 안전하고 쾌적하며, 활기찬 가로의 조성을 위해 보행자와 자전거, 자동차의 통행을 모두 고려하여 교차지점을 조성해야 하며, 특히 보행자의 안전을 위한 시설을 충분히 설치하여야 한다.

자. 가로계획을 수립할 때에는 제5장의 양식과 같이 주요 교통지표를 작성하여 과거의 추세와 장래의 전망

을 파악할 수 있도록 함으로써 해당 가로망계획의 적합성이 제시되도록 한다.

차. 가로계획을 수립할 때에는 제6장의 양식과 같이 가로시설 집행계획서를 작성하고 계획이 시행단계까지 연결되도록 강구함으로써 해당 가로계획의 실효성이 확보되도록 한다.

카. 축척 1/5,000 이상의 원면에 표시되는 각 도로의 노선(국지도로 제외)은 해당가로의 폭원과 기능이 동시에 식별될 수 있도록 그 표기방법을 아래에 예시와 같이 표기한다.

<예시>

예 시 도	비 고
	주간선도로 광로 1류 1호선
	주간선도로 대로 1류 2호선
	보조간선도로 대로 2류 3호선
	도시고속도로 대로 3류 4호선
	집산도로 중로 2류 7호선

타. 도로에 관한 도시·군관리계획을 입안할 때에는 「도시·군계획시설의 결정·구조 및 설치기준에 관한 규칙」 제10조 각 호의 사항 및 아래 사항을 검토한다.

- (1) 토지이용계획과의 상관관계
- (2) 교통발생 및 집중량과 교통수단별 분담계획,
- (3) 다양한 교통수단을 고려한 종합적 교통체계계획
- (4) 인근 도시 및 지역과 연계한 광역교통체계와의 일체성
- (5) 기존 도로망에 대한 유기적인 연결과 적정한 형성
- (6) 교통수요에 대한 균형적·체계적인 적용
- (7) 보행자, 자전거 이용자 등의 안전성 제고
- (8) 환경의 보전과 창조
- (9) 시설을 위한 자금조달 능력과 시행방법

## 2. 가로의 기능정의

#### 가. 주간선도로

- (1) 주간선도로는 시·군내 주요지역간, 도시간 또는 주요지방간을 연결하는 도로로서 대량 통과교통의 처리를 목적으로 하는 시·군의 골격을 형성하는 도로이며, 대량의 통과교통처리를 위한 광역적인 대중교통체계가 도입되는 도로를 포함한다.
- (2) 주간선도로중 특히 교차로를 완전 입체화하여 차량만의 고속주행을 목적으로 하는 도로를 도시고속도로라 하며 도시순환도로를 포함한 고속도로와 기타의 자동차전용도로가 이에 속한다.
- (3) 주간선도로상에서의 평균이동거리는 3km 이상, 도시지역에서 이동속도는 50km/h 이하를 유지한다.(도시고속도로의 경우는 제외한다)

#### 나. 보조간선도로

- (1) 보조간선도로는 도시내 근린주구와 주간선간, 근린주구간 또는 주간선과 주간선을 연결하는 도로로서 도시교통의 집산기능을 하는 도로이다.
- (2) 보조간선도로는 보통 근린주구의 경계를 이루고 시·군내 주요 교통유발시설간을 연결하며 평균이동거리는 1~3km, 이동속도는 50km/h 이하를 유지한다. 대도시 주변의 다른 지역과 연결되는 도로중 주간선도로 이외의 도로, 계획인구 2만이하의 읍급도시에서 다른 지방과 연결되는 도로도 이에 속한다.

#### 다. 집산도로

- (1) 집산도로는 주간선과 보조간선간 또는 보조간선간의 도로로서 도시교통의 집산기능을 하는 도로이며, 대중교통체계와의 연계, 환승을 고려한 자전거 등 대체교통수단의 도입이 필요한 도로를 포함한다.
- (2) 집산도로는 근린주구내 간선도로로서의 기능을 담당하며 보조간선도로와 국지도로간 또는 보조간선도로간을 연결하고 근린주구내의 주요 인근시설과 연결되어 근린주구내의 교통을 집산한다. 집산도로상에서의 평균이동거리는 500m~1km, 이동속도는 30~50km/h이다.

#### 라. 국지도로

- (1) 국지도로는 가구간을 연결하는 도로로서 가구내의 교통을 처리하기 위한 도로이다. 특히 보행자의 안전성과 쾌적성이 적극적으로 고려되어야 한다.
- (2) 국지도로는 집산도로로부터 분리되어 가구간을 연결하는 최종단계의 도로로서 평균이동거리는 500m 이하, 이동속도는 30km/h 이하이다.

마. 특수도로 : 보행자·자전거 등 자동차이외의 교통에 공용되는 도로이다.

### 3. 가로망 구성의 기준

가. 가로망은 토지이용계획을 바탕으로 추정된 교통수요를 체계적으로 수용할 수 있도록 다양한 교통수단의 이동성과 접근성을 고려하여 종합적 교통체계로 구성한다.

나. 가로망은 가로망을 구성하는 각 가로에 대하여 장래 교통수요를 예측하고 교통수단별로 배분하여 가로의 성격과 특성, 폭원 등을 결정하며, 각 가로의 장래교통량이 해당 가로의 교통처리능력(교통용량)과 균형을 이루도록 계획한다.

다. 간선가로망의 물리적 구성형식은 자연적·사회적 여건을 고려하며 격자형 가로망, 방사환상형 가로망 등

을 기본으로 구성하되 이동성과 접근성을 적절히 확보하고 과도한 통행속도의 제어, 교통사고 및 교통 혼잡의 예방 등 기능적 고려를 우선한다.

라. 집산도로의 구성형식은 일반적으로 토지용도에 따라 다르나 구역분할의 편리상 보통 격자형으로 구성하며, 안전성과 쾌적성을 고려하여 구성하되 주거지역에서는 과도한 통과교통이 발생하지 않도록 한다.

마. 국지도로의 구성형식은 가로주변 건축물 및 시설에의 접근성을 우선적으로 고려하며, 보조간선도로 및 집산도로와의 연계방법도 고려하여야 한다. 국지가로망을 입안할 때에는 대중교통체계와 보행자, 자전거 등의 이용편의를 적극적으로 고려하며, 특히 주거지역에서는 양호한 주거환경의 유지, 상업지역에서는 자동차 교통과 보행자 교통의 적절한 균형을 통한 가로의 활력도 및 매력도의 유지, 공업지역에서는 자동차교통의 안전하고 원활한 처리에 유의한다. 국지도로에서는 교통정온화 기법(7장 참조)을 적극적으로 도입하여 보행자의 안전과 편의를 확보하도록 하여야 한다.

바. 가로망은 각 도로의 기능과 수용되는 교통수단을 고려하여 상호 유기적인 연결(각 기능을 단계적으로 연결하여 교통의 흐름이 연속성을 유지할 수 있도록 체계화한 것)이 이루어지도록 하고, 다른 교통수단에의 환승시설 및 주요 가로변 시설과도 일체성을 유지(상호 연결이 원활하여 이용에 편리)하도록 구성한다.

사. 신시가지 또는 신도시 건설시는 당해 구역내의 가로망구성에 국한할 것이 아니라 인근 기존 시가화구역내의 가로망과의 연계성과 가로의 기능별 배치 등을 충분히 고려하여 가로망을 계획하여야 한다.

아. 가로를 유기적으로 연결하여 교통의 흐름이 연속성을 유지하기 위해서는 다음의 연결방법을 원칙으로 하되, 가로별 성격·특성에 따라 다르게 적용할 수 있다. (예: 대중교통 중심의 간선도로의 경우, 자전거나 보행자 접근성을 고려하여 집산도로·국지도로와 연결 가능)

- (1) 주간선도로 상호간 연결
- (2) 주간선도로와 보조간선도로 연결
- (3) 보조간선도로 상호간 연결
- (4) 보조간선도로와 집산도로 연결
- (5) 집산도로 상호간 연결
- (6) 집산도로와 국지도로 연결
- (7) 국지도로 상호간 연결

자. 기존 가로망으로 인하여 불가피한 경우를 제외하고는 4지 이상의 다지 교차를 금한다.

차. 가로망을 구상할 때에는 교통신호처리 등을 고려하여 간선도로상에 잦은 교통신호로 교통이 정지되어 지체되지 않도록 한다. 또한 가로별 규제속도를 고려하여 가로망에 요구되는 교통수요에 대한 합리적 배분이 이루어지도록 한다.

카. 동일기능을 가진 가로는 동일노선으로 계획하고 부분적으로 도로폭원 등을 변화시킴으로써 교통소통에 혼잡이 야기되지 않도록 한다.

타. 가로망을 구상할 때에는 여객자동차정류장, 유통업무설비 등 각종 교통유발시설 및 그 인근지역의 교통

처리계획을 고려하여 원활한 교통소통이 이루어지도록 한다.

과. 가로망은 시·군의 규모, 토지이용계획 및 장래 교통수요 등을 고려하여 적정수준의 도로율과 도로연장이 확보되도록 계획한다.

하. 통과교통을 담당하는 국도 등은 환상도로 또는 우회도로로 처리하여 통과교통이 도심부에 유입되지 아니하도록 계획하되, 도시 내외에서 도로가 무리없이 연결되도록 한다.

거. 지역간 도로로서 도시지역을 통과하는 기간도로(고속도로, 일반국도, 지방도 이하 기간도로라 함)는 읍급 도시를 제외하고는 원칙적으로 주간선도로로 계획하되, 도로법상의 도로관리청과 사전에 협의하고 기존의 기간도로계획을 변경하는 경우에는 종전계획보다 기능이 저하되지 아니하도록 하고, 계획구역밖의 기간도로와 원활히 연결되도록 계획한다. 녹지폭은 「도시공원 및 녹지 등에 관한 법률 시행규칙」에 따르되 당해 도로변의 토지이용계획, 지형상황 등을 고려하여, 소음, 진동 등 공해의 방지와 간선도로 이하 도로의 접속을 억제하여 기간 도로의 기능이 충분히 발휘될 수 있도록 계획하여야 한다(다만, 「도로법」에 의한 접도구역이나 방음벽 등 다른 대체시설로 그 기능을 대신할 수 있는 경우에는 기준을 완화하여 계획할 수 있다). 또한 노선번호를 노선의 시종점 및 중간지점에 표시하여 도상에서 일반 시가지도로와 쉽게 구별되도록 한다.

너. 가로의 폭원을 계획할 경우에는 당해 가로의 자동차교통량, 타교통수단의 교통량을 고려하여야 하며 특히 보도는 보행자통행량을 고려하여 충분한 유효보도폭이 확보될 수 있도록 한다.

더. 시·군의 규모와 인구, 자연환경, 사회경제적 여건, 교통거리에 따라 대중교통, 자전거, 보행자 등 다양한 이동수단을 고려하여 적합한 가로망체계를 구성한다. 이 경우 자전거 전용도로, 보행자전용도로, 보행자우선 도로 등 다양한 도로의 적용을 고려하여 차량 이외 교통수단의 연결성을 충분히 확보하여야 한다.

(1) 자전거전용도로 : 통근·통학·산책 등 일상생활에 필요한 교통처리를 위하여 일반도로 부분의 차도 우측에 자전거전용차선 또는 자전거도로를 확보하도록 결정한다. 자전거가 교통수단으로서 유의미한 분담률을 확보하기 위해서는 자전거전용도로, 또는 분리된 자전거 차로를 확보한다.

(2) 보행자전용도로

(가) 보행자전용도로는 차량통행으로 인하여 보행자의 교통에 장애가 클 것으로 예상되는 지역 또는 시·군의 발전 및 환경개선을 위하여 보행자의 안전성과 쾌적성이 요구되는 지역에 결정한다.

(나) 보행자전용도로는 보행자가 가급적 목적지에 직행할 수 있도록 하며, 안전하고 적절하게 보행할 수 있는 구조로서 대중교통수단과의 연결성을 감안한다.

(다) 상업지역에서의 보행공간은 입체적 전용과 시간적 전용, 공업지역에서는 시간적 전용을 보행자전용도로의 결정과 관련하여 고려할 수 있다.

(3) 보행자우선도로

(가) 보행자우선도로는 보행자와 차량의 통행이 분리되지 않은 도로로서 보차분리를 위한 도로 폭원이 부족하거나 가로의 이용특성상 보행자의 우선적인 통행이 요구되는 경우 주요 상업가로 및 주거지역 등 보행자의 안전성과 쾌적성이 요구되는 지역에 결정한다.

(나) 보행자우선도로는 보행자가 가급적 가로의 전체 폭원을 이용할 수 있도록 하며, 안전하고 쾌적하게 보행할 수 있는 가로환경을 조성함으로써 자동차의 서행, 주의운전을 유도한다.

(다) 상업지역의 보행자우선도로는 자동차의 통행 속에서도 가로에서의 다양한 보행활동을 수용하도

록 조성하고, 주거지역에서는 교통정온화의 취지를 적극적으로 고려하여 안전성과 편의성을 고려하여 조성한다.

러. 다양한 교통수단을 수용하도록 가로망을 구성함에 있어 자동차 이외 교통수단의 안전성과 통행권을 확보할 수 있도록 가로를 조성하여야 한다. 특히 보행자의 안전하고 쾌적한 통행이 가로의 이용 및 지역의 활성화에 직접적인 영향을 미친다는 점을 고려하여 다음과 같은 보행안전과 편의를 고려한 요소를 충분히 확보하여야 한다.

- (1) 보도상 차량진출입의 억제 및 보행자보호시설 확보(보도내 안전성 제고)
- (2) 횡단보도 및 교차로의 고원식 처리 등을 통한 안전성 확보(차로내 안전성 제고)
- (3) 대중교통과의 연결성제고 및 보행자휴식을 위한 가로시설물 확보(환승편의성, 보행편의성 제고)
- (4) 보행자의 원활하고 편리한 이동을 위해 안내표지 등을 확보(경로탐색 및 시인성 제고)

며. 대중교통시설결절점과 연결되는 도로 등 가로활동이 중요시되는 도로에서는 교통정온화 기법(7장 참조)을 적극적으로 도입하여 보행자의 안전과 편의를 확보하도록 하여야 하며, 교차방법으로 회전교차로를 우선적으로 검토하여야 한다.

#### 4. 가로의 시설기준

##### 가. 가로의 배치간격

구 분	배 치 간 격
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 주간선도로와 주간선도로간</li> <li>○ 보조간선간도로 또는 주간선도로와 보조간선도로간</li> <li>○ 주간선도로 또는 보조간선도로와 집산도로간, 집산도로 상호간</li> <li>○ 국지도로</li> </ul>	1,000m내외 500m내외 250m내외 장축 : 90~150m내외 단축 : 25~60m내외

- (1) 시·군의 장래 외곽부에서는 주간선도로간의 배치간격을 2,000m 또는 그 이상, 보조간선도로간 또는 보조간선도로와 주간선도로간의 배치간격을 1,000m 내외로 계획할 수 있다.
- (2) 보조간선과 집산도로간의 배치간격은 도심지에서는 상업·업무지역의 효율적인 이용을 위하여 배치간격을 100m까지 좁힐 수 있으며, 외곽부에서는 500m까지 넓힐 수 있다.
- (3) 공업지역에서는 공장의 규모에 따라 배치간격을 달리할 수 있다.
- (4) 새로이 주거·상업·공업지역으로 용도변경(편입)할 경우에는 장기적인 안목에서 가로의 폭 및 배치간격을 고려하고 규정상의 배치간격이 반드시 준수되도록 한다.

##### 나. 용도지역별 도로율

구 분	합 계	간선도로	간선도로외의 도로	비 고
주거지역	15~30%	8~15%	7~15%	일반 단독주택지역 기준
상업지역	25~35%	10~15%	15~20%	
공업지역	8~20%	4~10%	4~10%	

- (1) 위 표에서 간선도로라 함은 주간선도로와 보조간선도로를 말함
- (2) 도로율이란 시가화 면적에 대한 도로면적의 백분율임

(도로면적 = 도로폭 × 도로연장)

- (3) 위의 용도지역별 도로율의 기준은 일반적으로 특별시·광역시·특별자치시·인구 50만 이상의 대도시로서 상업지역 및 공업지역이 집단화된 경우에 적용되는 기준이며, 그 외의 시·군에 대해서는 당해 시·군의 주거지역·상업지역·공업지역의 전체 도로율이 위 표의 주거지역 도로율 이상 확보되도록 계획함
- (4) 주거지역과 상업지역 또는 공업지역과의 경계를 이루는 도로는 도로율 계산 시 각각 동 도로를 상업지역 또는 공업지역내의 도로로 간주하여 도로율을 산정함
- (5) 가로망 계획시에는 상기 용도지역별 도로율을 반영토록 한다. 다만 위 도로율은 「도시교통정비촉진법」 제15조에 따른 교통영향분석, 건축물의 용도·밀도, 주택의 형태 및 지역여건 등에 따라 적절히 증감할 수 있다.

#### 다. 도로

도로의 설계속도·종단구배·곡선반경·차선수 및 차선폭 등은 「도로의 구조·시설 기준에 관한 규칙」을 따른다.

#### 라. 자전거도로

본 지침에서 정하지 않은 자전거도로의 설계속도·폭·곡선반경 등은 「자전거 이용시설의 구조·시설 기준에 관한 규칙」을 따른다.

#### 마. 보행자전용도로

보행자전용도로의 유형·폭·시설기준 등은 보행자 전용도로 계획 및 시설 기준에 관한 지침(별첨 6)을 따른다.

#### 바. 보도

본 지침에서 정하지 않은 보도의 설계기준·폭·횡단경사 등은 "보도 설치 및 관리 지침"을 따른다.

#### 사. 보행자우선도로

- (1) 보행자우선도로는 보행자와 차량의 영역을 명확하게 구분되지 않도록 하여 상황에 따른 가로이용이 가능하도록 한다. 특히 중앙부분이 차도로 인식되지 않도록 노면포장 및 가로단면 구성에 주의하여야 한다.
- (2) 운전자가 일반적인 차도로 인식하지 않고 서행, 주의운전을 유도할 수 있도록 보행친화적인 가로환경을 적극적으로 조성하여야 한다.
- (3) 보행자우선도로의 시점과 종점에는 보행자우선도로 표지 및 별도의 포장패턴 등을 적용하여 일반도로와 구분되도록 하며, 보행자우선도로의 교차로 및 주요 보행자 유발시설 전면에도 별도의 포장패턴으로 통행하는 보행자 및 운전자의 주의를 환기시킬 수 있어야 한다.

## 5. 주요교통지표

구분	단위	기준년도 10년 전	기준년도	도시관리 계획상	증가율	
					기준년도로 부터 10년 전~기준년 도	기준년도~ 목표년도
○ 인구	인					
○ 면적	km <sup>2</sup>					
○ 시가화 면적	km <sup>2</sup>					
○ 자동차 대수	대					
○ 자동차보유율	대/천인					
○ 도로연장	km					
○ 버스전용차로연장	km					
○ 자전거도로연장	km					
○ 도로보유율	km/천인					
○ 도로보유율	km/천대					

- (1) 도시·군관리계획상의 난에는 도시·군관리계획, 목표년도의 인구, 면적, 자동차 대수의 추정치와 도시·군관리계획에 반영되어 있는 도로의 연장 및 보유율을 기입함
- (2) 증가율은 인구와 자동차대수에 대하여 10년간의 연평균 증가율을 %단위로, 면적과 시가화면적에 대하여는 10년간에 증가된 면적을 km<sup>2</sup>단위로, 기타 사항에 대하여는 10년간의 연평균 증가량을 단위란에 주어진 단위로 표시함
- (3) 면적은 일반적으로 당해 시·군의 행정구역 면적이며, 소수점 아래 1단위까지 표시함
- (4) 시가화면적은 위의 면적에서 녹지지역(개발제한구역면적 포함)·관리지역·농림지역 및 자연환경보전 지역 면적을 제외한 시가화 계획구역의 면적이며, 소수점 아래 1단위까지 표시함
- (5) 도로연장은 폭 4m이상의 도시·군계획도로 연장임
- (6) 버스전용차로연장은 「도로교통법 시행규칙」 별표1에 따른 버스전용차로의 연장임
- (7) 자전거도로연장은 「자전거 이용 활성화에 관한 법률」 제3조에 따른 자전거도로의 연장임



## 6. 도로시설집행계획서

구분		단위	기준년도(%)	기준년도 이후 5년(%)	목표년도(%)
○ 도로연장계		km			
폭원 별	광 로	km			
	대 로	km			
	중 로	km			
	소 로	km			
기능 별	주 간 선	km			
	보조간선	km			
	집산도로	km			
	국지도로	km			
○ 도로밀도		km/km <sup>2</sup>			
○ 포장도로연장		km			
○ 버스전용차로연장		km			
○ 자전거도로연장		km			
○ 포 장 율		%			
○ 도로면적 계		km <sup>2</sup>			
폭원 별	광 로	km <sup>2</sup>			
	대 로	km <sup>2</sup>			
	중 로	km <sup>2</sup>			
	소 로	km <sup>2</sup>			
기능 별	주 간 선	km <sup>2</sup>			
	보조간선	km <sup>2</sup>			
	집산도로	km <sup>2</sup>			
	국지도로	km <sup>2</sup>			
도 로 율		%			

- (1) 도로연장과 도로면적에 대해 기준년도 현황(기준년도 현황자료가 없는 경우 전년도말을 기준으로 가능)과 기준년도로부터 장래 5년 및 10년(목표년도) 이후까지의 집행계획을 폭원과 기능별로 구분하여 명시하고 그 아래에 각각의 연장과 면적 비율을 괄호로 표시함
- (2) 인구 2만~5만 이하의 도시에서는 주간선도로와 보조간선도로를 구분하지 않고 이를 "간선도로"란으로 한다.
- (3) 도로면적은 4m이상의 도시·군계획도로에 대하여 보도끝(또는 길어깨끝)에서 보도끝(또는 길어깨끝)까지의 도로폭에 도로연장을 곱한 면적의 합임
- (4) 도로밀도는 가로망의 보급 정도를 나타내는 지표로서 도로의 총연장을 시가화구역의 면적으로 나눈 것임
- (5) 도로의 연장 및 면적에 대한 집행계획은 도시현황에 따라 가능한 범위내에서 아래의 기준이 연도별로 확보되도록 계획한다.

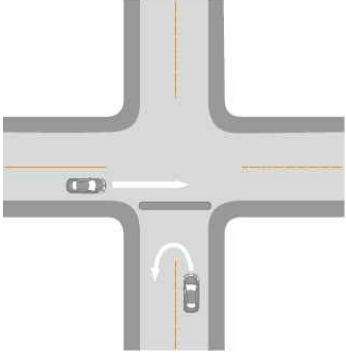
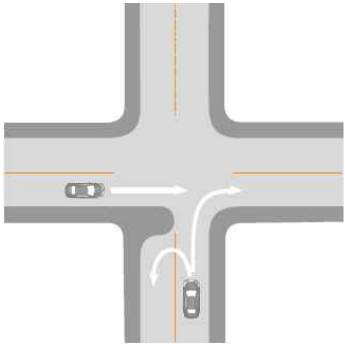
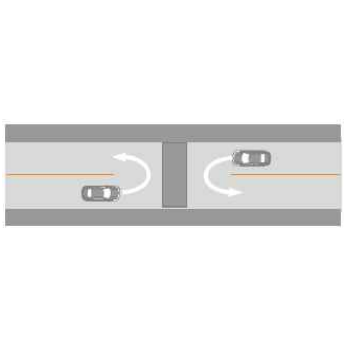
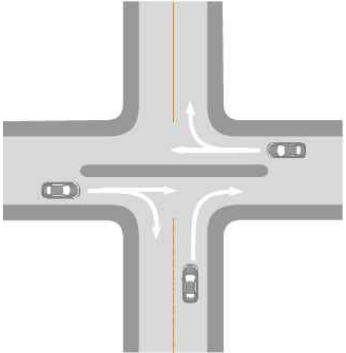
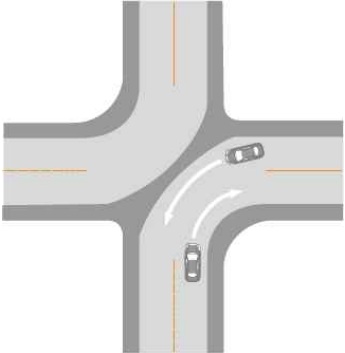
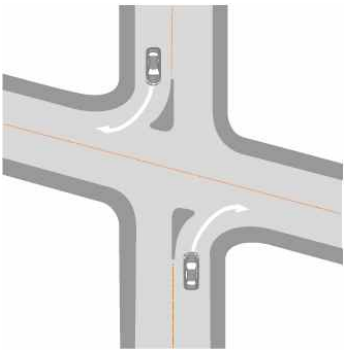
## 7. 교통정온화 기법

(1) 교통정온화 기법 구분

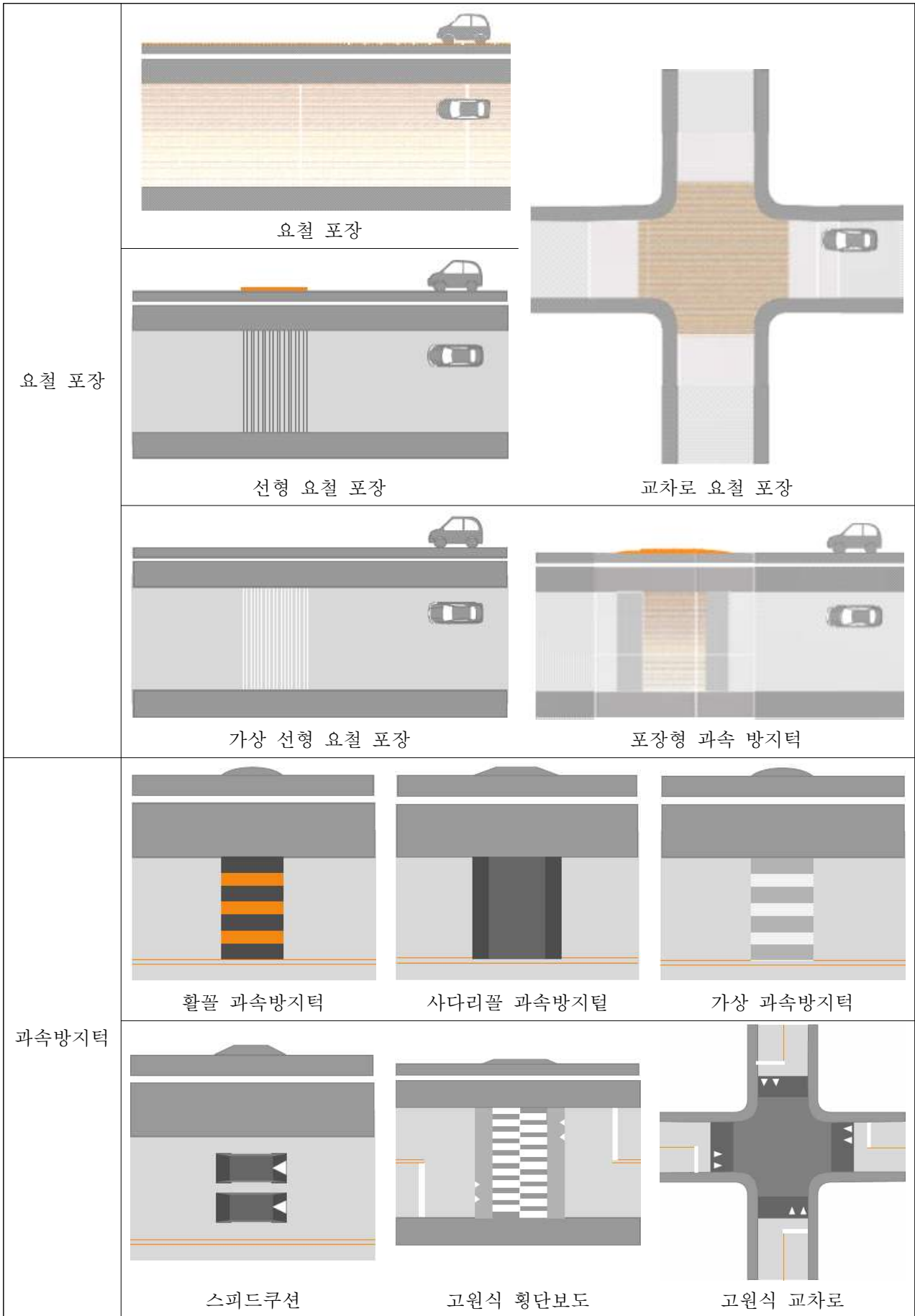
구분		내용
비물리적	속도 규제	최고속도 규제와 단속을 통해 지구 내 자동차의 주행속도 규제
	교통흐름 규제	자동차의 진입을 차단 또는 통제하여 지구 내 교통량 억제
물리적	교통량 억제	기로서설물, 포장 등을 활용하여 자동차의 진입을 차단, 통제하여 지구내 교통량 억제
	도로 선형 왜곡	차도의 선형을 의도적으로 변형하여 운전자들이 직선주행을 할 수 없게 함으로써 감속 유도
	차도좁힘	차도의 폭을 좁히거나 시각적으로 좁아보이게 함으로써 감속 유도
	요철포장	포장면에 요철을 형성하여 통과차량에 마찰과 진동, 충격을 가함으로써 감속 유도
	과속 방지턱	노면에 수직적인 단차를 설치하여 고속으로 통과하는 차량에 충격을 가함으로써 감속 유도

자료 : 보행도시, 건축도시공간연구소, 2011년

(2) 교통정온화 기법 예시도

기법	예시도		
교통량 억제	 <p>완전 차단</p>	 <p>부분 차단</p>	 <p>중도차단</p>
	 <p>중앙분리대</p>	 <p>대각선분리대</p>	 <p>강제 도류 교통섬</p>

<p>도로 선형 왜곡</p>		
	<p>차도굴절</p>	<p>차도굴곡</p>
	<p>포트</p>	<p>이미지 포트</p>
	<p>눈가림 차도 좁히기</p>	<p>회전교차로</p>
<p>차도 좁힘</p>		
	<p>전체 차도 좁힘</p>	<p>부분 차도 좁힘</p>
	<p>교차로 좁힘</p>	<p>노면표시</p>
	<p>중양분리대</p>	<p>보행섬</p>



자료 : 보행도시, 건축도시공간연구소, 2011년