

목동 신시가지 계획

- 중심지구 도시설계 -

1989. 9. 30

주식회사 서울건축

제 1 장 과업의 내용

1. 과업의 배경
2. 과업의 범위 및 내용
3. 과업의 진행

제 2 장 목동 신시가지 개발계획 요약

1. 목동 신시가지 개발기본계획 (1983. 11. 서울특별시 목동지구 개발계획안) 내용 요약
2. 목동 신시가지 계획 (1984. 서울특별시) 내용 요약

제 3 장 계획수립후 현재까지
변경된 주요사항

1. 계획 지역
2. 토지이용계획
3. 교통계획 및 교통체계
4. 주거지역 사업실행 결과
5. 중심지구 개발
6. 기타 도시계획사업

제 4 장 교통계획 재검토

1. 현황조사 및 분석
2. 교통순환 체계 분석
3. 각종별 개선 방안
4. 교통체계 개선
5. 장기 구상안

제 5 장 목동 신시가지 계획 (1984. 서울특별시)중
중심지구 도시설계안 및 검토

1. 도시설계 대장구역 및 내용
2. 도시설계 의 방향
3. 상권분석 연구결과 요약
4. 토지이용계획
5. 도시공간구조 (SKYLINE) 계획
6. 환경계획
7. 교통계획
8. 건축규제계획
9. 조경계획
10. 공공시설 계획

제 6 장 도시설계안의 조정

1. 가로망 조정
2. 블록별 용도 조정
3. 블록별 도시설계 조정
4. 개발예시도
배치도 및 ISOMETRIC

제 7 장 중심지구 도시설계 시행계획 (조정안)

1. 공공부분 조성리침
2. 민간부분 시행리침

부 록

1. 목동신시가지계획 (1984. 서울특별시)중, 중심지구 도시설계안의 시행계획
2. 통영기간중 개최된 과론회의 내용
3. 통영기간중 도시설계 시행사항에 대한 협의내용
4. 작업진행일지

제 1 장

과업의 내용

1. 과업의 배경
2. 과업의 범위 및 내용
3. 과업의 진행

1. 과업의 배경

- 목동 신시가지 개발은 이 지역을 우리시대의 가장 모범적인 주거단지와 서부지역 대생활권의 중심지역으로 개발하고자 최초의 공영개발방식으로 서울시에 의해서 추진되었다.
- 목동 신시가지 개발계획은 현상 설계, 당선안을 중심으로 마련된 개발계획안에 의해서 기본골격이 1984년에 확정 발표되었으며, 이에 의해서 구체적인 사업이 시행되었다.
- 목동 신시가지 개발은 사업 시행과정에서 오목로도로의 선형, 중심축 연결도로의 동행체계, 정비지구 개발계획 등 개발계획 내용의 부분적인 변경이 많이 있었다.
- 또 목동 신시가지 개발은 개발계획이 수립된 이후 5년여의 시간이 경과하였으며 그동안에 주거지역이 먼저 개발되어 완공된 반면에 중심지구는 기반시설만 완공된 채 거의 개발되지 않고 있는 실정이다.
- 이와같이 목동 중심지구 부분은 1984년 원래의 개발계획이 수립된 이후 전혀 개발되지 않고 있었던 것에 비하여, 중심지구 주변의 지역은 물리적 환경은 물론, 시간의 경과에 따른 사회, 경제적 여건의 변화가 매우 심하였고, 또 이미 건설된 주거지역의 입주민들은 중심지구 중 몇몇 불려의 용도에 대해서 원래 계획과는 다른 의견을 제시하고 있기도 하다.
- 따라서 이제 중심지구를 본격적으로 개발하려는 현 시점에서 그동안에 있었던 개발계획 내용의 변 물론 중심지구의 개발여건의 변화등을 고려하여, 중심지구의 개발방안을 재검토하는 작업이 필요하게 되었다.

2. 과업의 범위 및 내용

■ 본 과업보서의 구성

중심지구 도시인계 및 주거지역 계획설계를 다룬 "목동신시가지 계획" (1984)은 그동안의 목동 건설사업의 기본으로 사용되어 왔으며 이제, 주거지역의 건설이 완료되었으므로 본 보고서에는 앞으로 개발할 중심지구를 주로 다루게 된다. 본 과업보서에는 다음과 같이 내용을 구성하였다.

- 시에서 마련한 원래의 개발계획들의 내용을 요약 하였고,
- 주거지역에 관해서는 원래 계획과 시행 결과의 비교 검토내용을 주로하여 수록하였으며,
- 주로 중심지구를 대상으로 하여 사업시행과정에서 변경한 사항들 및 변화된 여건들을 검토하여 중심지구의 개발방향을 과검토·분석하고, 이에 의거하여 중심지구 도시인계의 변경내용을 수록하였다.
- 이를 위해서 시행한 교통계획의 과검토, 상권 및 마켓분석은 별책으로 제작하며 본 책과에서는 요점과 결론만 수록하였다.
- 기타 중심지구 보행과 전통도로의 조성설계지침 또는 교통계획 정비 보완에 따라 바뀌어야 하는 도로 및 가로시설물등의 설계도서들은 별도로 마련하기로 한다.

■ 과업의 범위

- **목동 중심지구 도시설계 검토 보완**
 - 목동 중심축상에 있는 20개의 블록
 - 면적 : 794,905 M²(240,459평)
- **중심지구내 블록들의 개발방안 재검토**
 - 특히 원래 복합시설지구로 계획되었던 4개의 블록(2, 4, 17, 19블록)에 대한 용도 재검토
 - 면적 : 105,522 M²(31,920평)

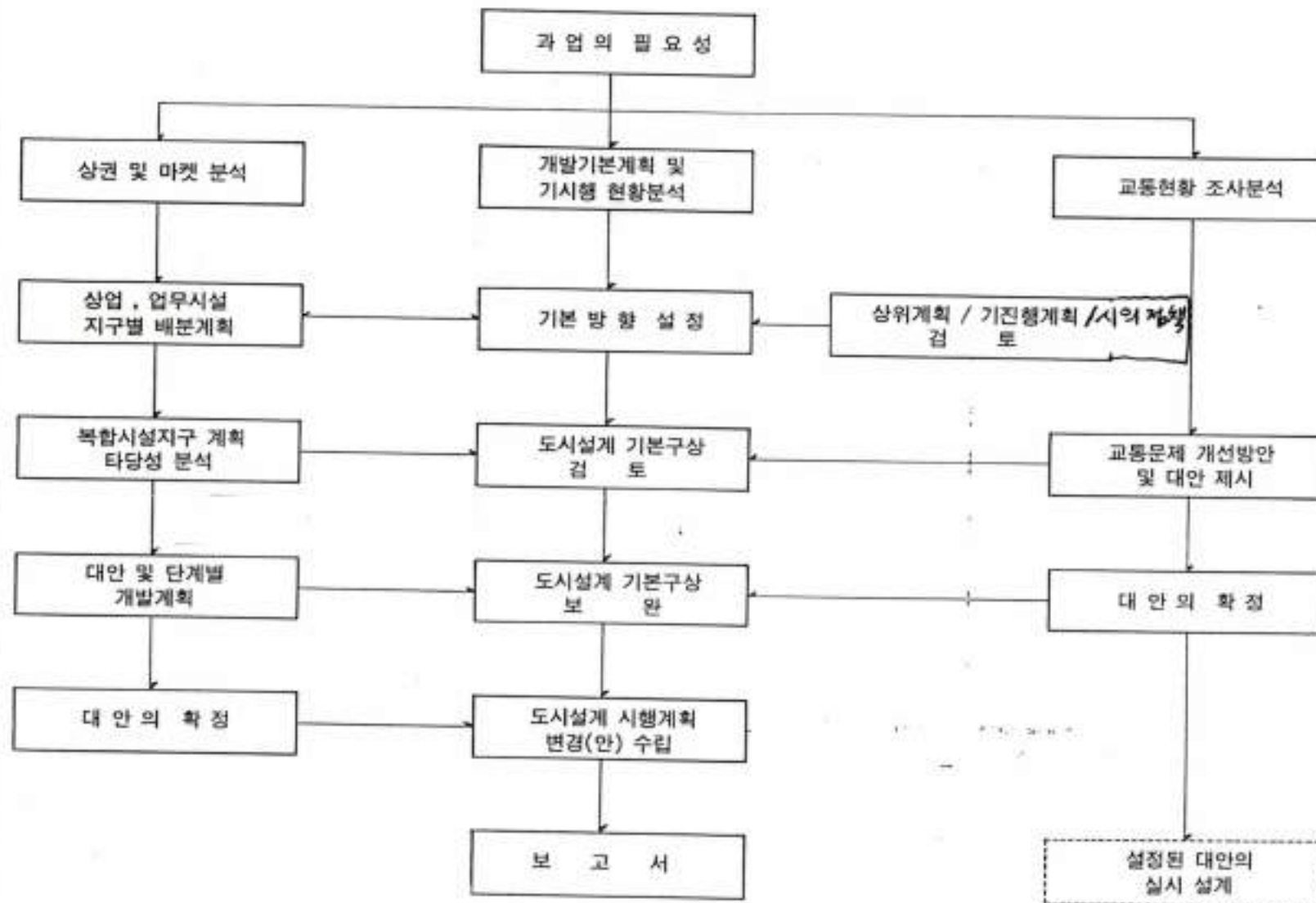
■ 목동 중심지구



■ 과업 내용

- **교통계획 검토**
 - 목동지구 일원에 대한 교통량 증대에 대한 방안 (일방통행에 대한 재검토 포함)
 - 통행방법의 대안 설정 및 평가
 - 교차로의 안전대책, 주차계획 등의 검토개선
 - 개선 부분에 대한 도로및 시설물등의 실시설계
- **중심지구 토지이용 계획 재검토**
 - 중심지구내 상업시설 적정 용도 및 규모 재검토
 - 블록별 개발 방안의 설정
 - 복합시설 블록의 타당성 검토 및 개발방안 연구
- **중심지구 도시설계 재검토**
 - 도시설계 수립후 시행과정에서 변경한 사항에 대한 검토
 - 토지이용 계획 재검토에 따른 도시설계 내용의 보완
 - 교통계획의 검토에 따른 해당 부분의 보완

■ 과업의 진행



3. 과업의 진행

- 본 연구에서는 우선 목동 중심지구의 개발방안을 재검토하는 전반적인 작업을 수행하였으며,
- 사업시행 과정의 변경 사항 및 문제점 등을 조사 분석하고, 이어서 목동지구의 전반적인 교통계획 검토 및 중심지구 토지이용계획 재검토를 위한 경제마켓분석 등을 수행하였다.
- 이와같은 검토를 거쳐서 발견된 문제점과 재정립된 개발 방향을 기초로해서 도시설계 기본구상을 검토하여 보완한 다음, 도시설계 시행계획 변경(안)을 부문별로 나누어 작성하였다.
- 이와같은 과업은 수행과정에서 교통, 경제 부문은 물론 도시설계와 관련된 유관 부서 및 관련 전문가들과 지속적인 협의를 거쳐면서 수행되었다.

제 2 장

목동 신대기리 개발기초계획 요약

1. 목동 신대기리 개발기초계획 (1983. 11.
서울시 목동지구 개발 계획단) 내용 요약
2. 목동 신대기리 계획 (1984. 서울특별시)
내용 요약

1. 목동 신시가지 개발 기본계획 (1983.11,
서울시 목동지구 개발 계획안) 내용 요약

이 계획안은 서울시가 목동신시가지 개발계획
현상설계 (1983.5 ~ 1983.7)를 실시한 후
당선한 5개 (삼육기독교단, 서울건축, 우성건설,
현성건설, 국민대학교)를 중심으로 하여
서울시 목동지구개발계획안 (단장-서재용,
계획위원-김수현, 강병기, 강영환, OSWALD
NAMER)에서 작성 (1983.11) 확정한
것으로, 그 후 계속 진행된 주거지역
계획설계, 중심지구 도시설계, 단지기본시설
관련 기본설계 등의 - 지침으로
사용된 것이므로 그 내용을 간략하게 요약
하기로 한다.

1) 계획 기초

■ 개발의 목적

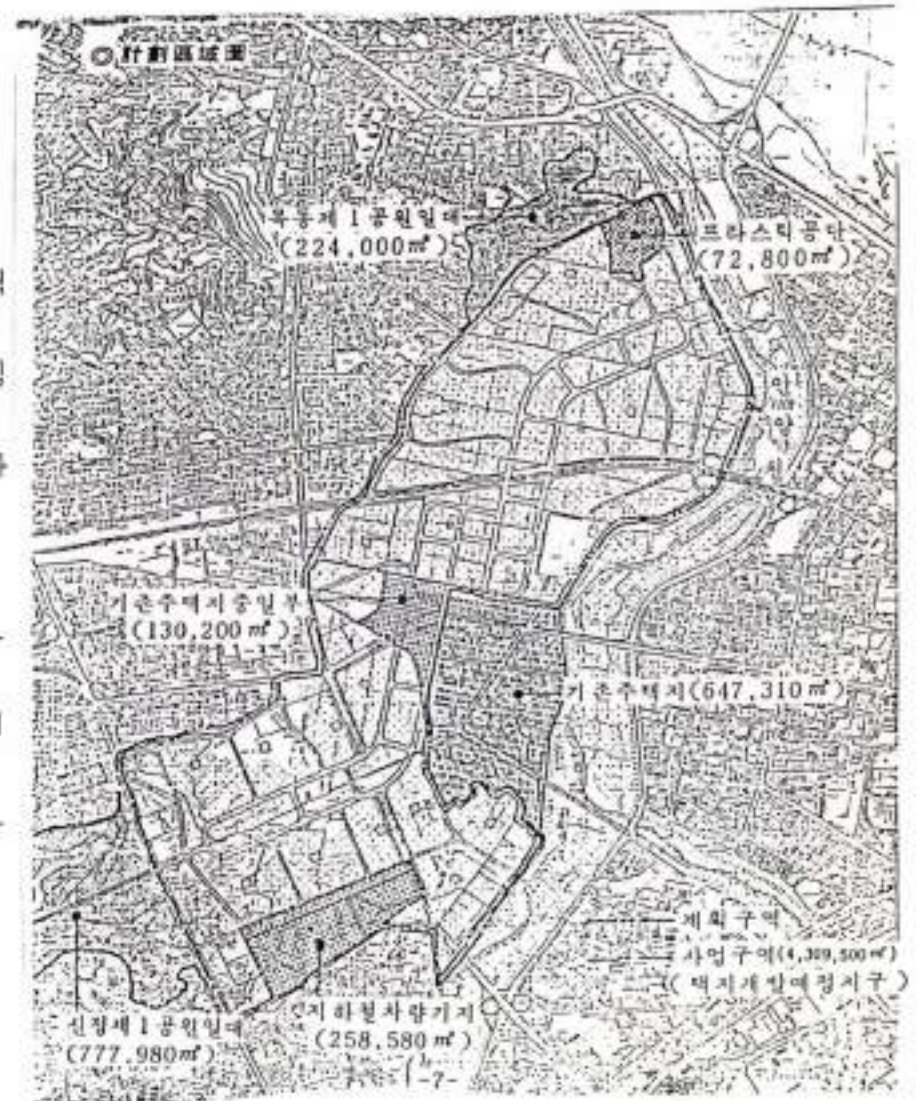
- 과다한 도시 집중 기능을 선별적으로 수용하여 다핵
도시 구상을 구체화
- 200만 서부지역 대생활권의 중심으로 개발하여 침
체된 지역발전의 활성화 유도
- 모범적 고밀도 주거단지의 조성으로 주택난의 완화
및 주택 가격의 안정화 도모

■ 개발의 필요성

- 서울시의 증가 인구 수용을 위한 미개발 상태의 토
지자원에 대한 개발압력 가중
- 주변 화곡, 영등포 지역의 기계화로 목동지구의 개
발 필요성 증대
- 토양오염으로 인한 농지로서의 기능 상실로 타용도
로 토지 이용 전환이 불가피

■ 개발의 범위

- 계획구역 : 5,773,060㎡ (1,746,340평)
- 택지개발예정지구 (사업구역) :
4,309,500㎡ (1,303,620평)
- 북단 목동 제1공원 일대 : 224,000㎡
- 기존 프라스틱 공단 : 72,800㎡
- 기존 주택지 중 일부 : 130,200㎡
- 남단 신정공원 일대 : 777,980㎡
- 지하철 차량기지 : 258,580㎡
- 정비지구 : 2,388,060㎡ (722,385평)
- 기존 주택지 : 647,310㎡ (195,810평)
- 안양천 일대 : 1,740,750㎡



■ 개발의 방법

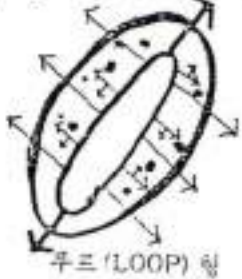
- 전면 매수 방법에 의한 공영개발 방식 도입. 중심축의 상업업무지구는 도시설계 기법에 의한 개발유도
- 개발이익의 공공환수로 임대주택의 건설

2) 지구내 도시구조

- 도시내 신도시로서의 독자성 부각
- 주변 화곡지역과의 연담화 방지
- 영등포 도심기능 보강 및 자체경제기반 조성
- 택지의 안정 공급. 및 중심시설의 도보권 유도
- 강서 대생활권의 중심 상업업무 시설을 집중 배치하여 서부 서울의 미비된 중심기능 보완

(NEW TOWN IN CITY)

● 쾌적한 지구내 도시구조



- 중심기능효율증강
- 간선도로부하감소
- 주거지역연계

3) 인구 및 생활권 계획

■ 인구계획

區分 住宅形態	宅地面積		世帯數			計劃人口	
	ha	%	小計	事業地區	周計地區	人	人口密度(人/ha)
計	249.8	100	27,300	25,000	2,500	117,000	470
住地							
聯立住宅(3層)	16.8	6.7	1,800	-	1,800	7,800	464
低層아파트(5層)	42.0	16.9	4,400	4,400	-	19,000	452
高層아파트(12~15層)	190.2	76.4	21,300	20,600	700	90,200	474
中心商業地	10	-	1,100	1,100	-	5,000	500

- * 가구당 인구: 4.3인 기준
- * 중심상업권은 복합용도내 주거인구



■ 생활권 계획

- 地域-地區-住區-分區의 位階構想
- 中心軸(CENTRAL SPINE)을 中心으로 日常生活圈의 住區(NEIGHBORHOOD)形成
- 生活圈別階層構造에 依한 近隣施設을 配置

生活圈의 階層構造

區分	圈數	性 格	設定基準	人 口
木洞地域(中生活圈)	1	計劃對象全域	-	10-12 萬
地 區(小生活圈)	4	主要幹線道路에 依한 區分	800 ~ 1,200m	3-4 萬
住 區	10	日常生活圈	400 ~ 800 m	1-1.5 萬
分 區	21	日用雜貨利用圈	200 ~ 300 m	4-7 千

4) 주택공급 계획

■ 기본방향

- 블록 단위의 확실적인 밀도 배분을 지양하고 다양한 층수의 혼합 배치.
- 지역냉난방「시스템」을 도입. 효율적인「에너지」관리로 건물의 다양한 향배치 유도.
- 적도조정과 평면의 체계화로 자원절약형 주택양산화 방안 강구.
- 양질의 주택제공 및 주택외관의 다양성을 통한 통일된 도시미의 창출.

■ 계획지표

- 가구당 인구: 4.3인 기준
- 가구당평균방수: 3실
- 평균세대규모: 35평형 기준 (20~55평형)

■ 주택유형별 계획

구분	전체		지구내		지구외	
	세대수	구성비(%)	세대수	구성비(%)	세대수	구성비(%)
계	27,500	100	25,000	100	2,500	100
연립주택 (3층)	1,600	5.8	-	-	300	12
저층아파트 (5층)	4,400	16	4,400	17.6	-	-
고층아파트	21,500	77.5	20,600	82.4	900	36

■ 평형별 공급주택수 (단위: 세대)

평형별	20평	27평	35평	45평	55평	계
방수	2	2.3	3	4	5	-
주택소계	3,750	6,250	9,000	3,250	2,750	25,000세대
공급분양	2,750	3,250	6,000	2,250	2,750	17,000세대
수임대	1,000	3,000	3,000	1,000	-	8,000세대
구성비	15%	25%	35%	13%	12%	100%

5) 토지이용 계획

- 中心商業業務機能을 南北帶狀의 線形 中心軸으로 形成하고 外廓은 共同住宅 團地化
- 地域의 性格, 機能, 規模等 立地條件에 適合한 施設 用途 配分
- 土地利用 相互間의 連繫性을 圖謀

■ 용도지역별 토지이용계획 (단위:㎡)

구분	전체		지구내		비고
	면적	구성비(%)	면적	구성비(%)	
계	5,773,060	100	4,309,500	1,463,560	
주거지역	3,804,380	65.9	3,397,920	406,460	학교용지 도로용지 소방서등시설 용지
상업지역	710,780	12.3	535,780	175,000	유통「센터」·주 치장·「쇼핑몰」 방원· 시내버스 정류장
준공업지역	150,150	2.6	77,350	72,800	「플라스틱」공단 열병합발전소
자연녹지지역	1,107,750	19.2	296,450	809,300	근린공원·종량 운동장·유수지

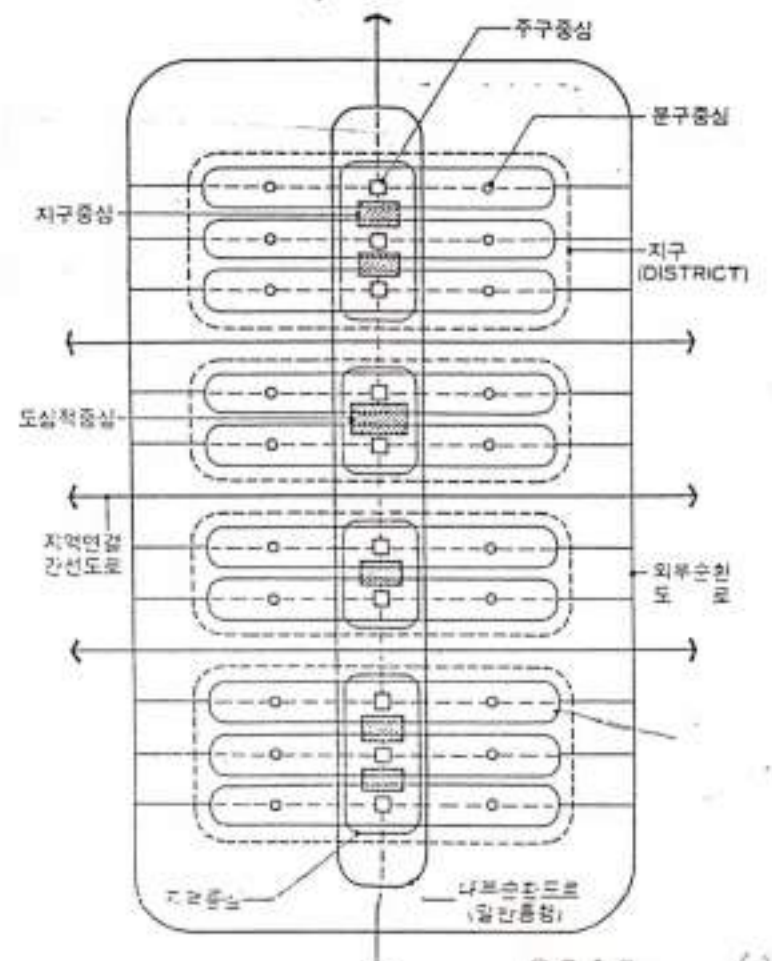
○ 用途地域計劃圖



■ 中心地區機能配分



■ 기본계획 구상도



6) 교통 계획

- 내·외부 LOOP형 순환도로 계획
내부-중심지구 연결 (ONE WAY SYSTEM)
외부-주거단지 접근
- 경인고속도로 기점 위치를 신월동 I.C로 변경하고 계획지구내 기존도로는 일반도로화
- 지역간 연결 간선도로는 기존 도로를 최대한 활용하여 계획지구 가로망과 연계

■ 가로망 계획

도	로	명	노	선	수	연	장 (m)
계			46			35,020	
광	로	2	트	40m		577	
대	로	소	계	26		23,770	
		2	류 (30m)	6		4,690	
		3	류 (25m)	20		19,080	
중	로	2	류 (15m)	19		9,750	



7) 공원 녹지 계획

• 도시정관제

각공원은 총체적인 상호보완적 이용 형태가 가능하도록 녹도로서 연계성을 제고.

④ 계획지구 주변의 주요 근린공원을 지구내에 포함시켜 적극적 활용 및 강서지역의 지구 공원화를 도모.

⑤ 안양천 고수부지를 하천공원화하여 시각적 수림대조성 및 운동, 「리크리에이션」활동을 충족시킬 수 있는 시민 휴식공간 형성.

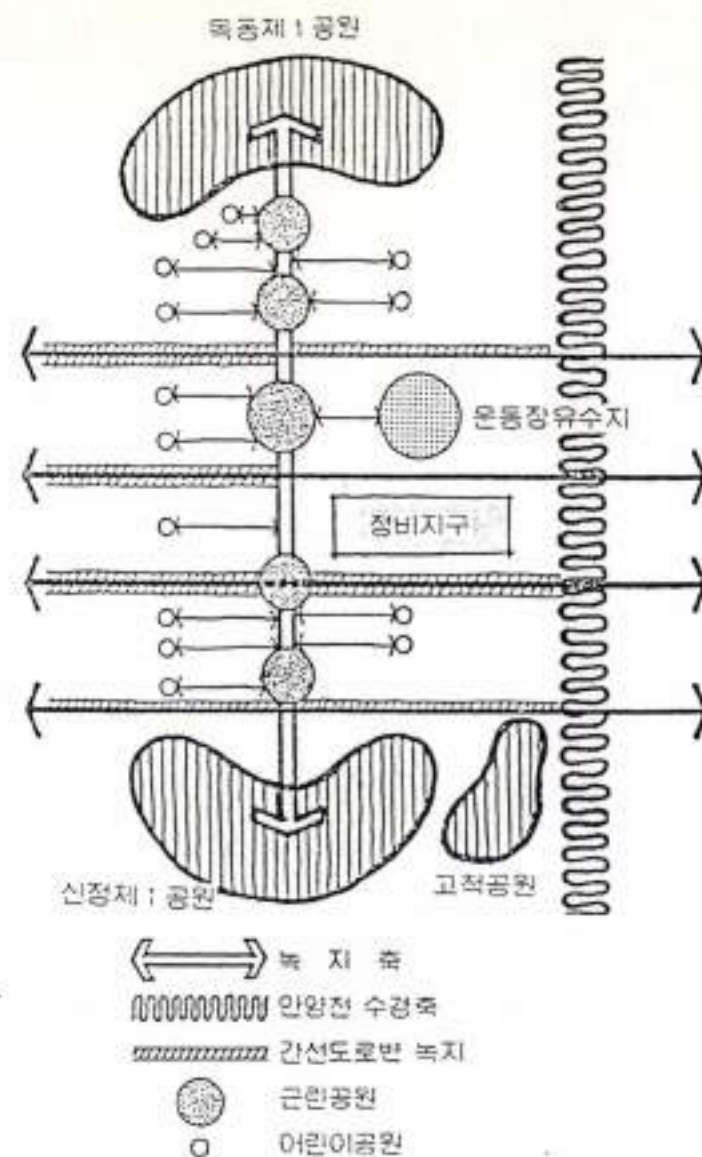
• 주요 간선도로변과 유수지변은 소음, 악취, 시각적 저해방지를 위한 차폐완충녹지대 설치로 주거환경보호.

⑥ 중심축 (CENTRAL SPINE) 내에 상가, 공공건물, 공원과 연결되는 유보녹도 및 「쇼핑·물」의 구성으로 가로공원의 성격부여.

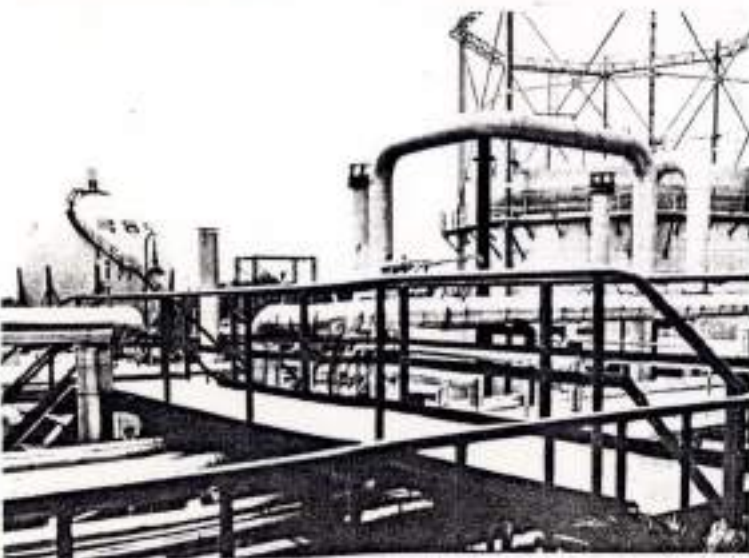
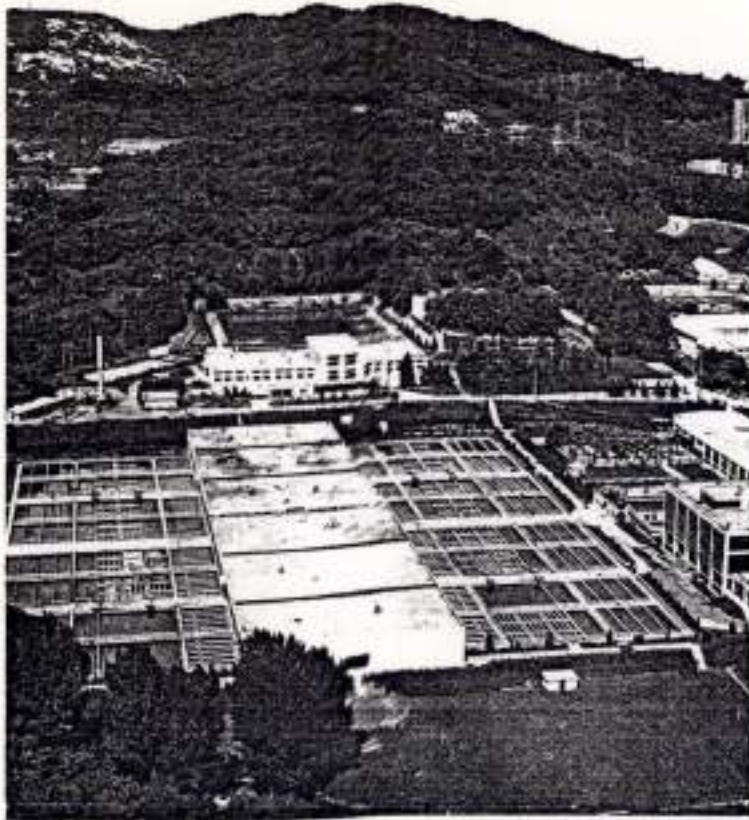
⑦ 각 가구별 이용 중심지에 녹도와 연결된 어린이공원을 설치하여 유치원, 국민학교 등과 기능적 연계도모.

■ 공원녹지계획

구 분		개 소	면 적	비 고
종합운동장		1	157,600㎡ (47,670평)	
근린	도 보 권	2	809,300㎡ (244,810평)	목동제1공원 신정제1공원
	공원	4	96,090㎡ (29,070평)	중심축내
어린이공원		21	42,000㎡ (12,700평)	주거단지내어린이놀이터 아동공원 병설
시설	간 선 도 로 변	L = 5.0km	95,200㎡ (28,800평)	W = 20m 기준
녹지	인터체인지시설	7	17,820㎡ (5,390평)	
	녹 지 기 타			
유 수 지		2	140,850㎡ (42,600평)	



■ 공원녹지체계도



8) 공급처리시설 계획

■ 상수도 계획

- 급수인구 : 117,000인
- 급수원 : 영동포 수원지
- 1인 1일 급수량 : 520ℓ/인/일
- 계획급수량 : 84,400ℓ(상업, 공업, 공공용수 감안)

■ 하수도 계획

- 우수는 자연배수를 원칙으로 하며 홍수 시는 우수지를 활용, 배수펌프로 강제배수
- 오수는 안양천 차집관거에 연결, 하수 처리장으로 유하시켜 우수와 분류
- 계획지구내 양수량은 신정 제1유수지로 집수처리
- 지구 남단의 고지수로는 별도 유수지를 신설(제3유수지)처리
- 계획 강우 빈도는 30년 빈도를 기준

■ 공동구 계획

- 하부 공급시설은 공동구에 수용함을 원칙으로 한다.
- 간선은 중심축 순환도로 지하에 매설
- 수용시설
전력선, 상수도, 통신「케이블」, 냉난방관

9) 집단에너지 공급 계획

■ 계획목적

- 「에너지」이용 효율 제고
- 공해감소로 쾌적한 생활환경 조성
- 경제적인 시설투자과 저렴한「에너지」공급
- 열원의 집중관리로 방재효과 기여

■ 공급범위

- 전기「에너지」(열병합 발전 및 한전전기)
- 지역난방(70~120℃온수)
- 지역냉방(3~7℃냉수)
- 도시「가스」
- 상수도

- 쓰레기 수거, 소각처리(폐열「에너지」자원화)

■ 기본 방향

- 장기 전망에 의한「에너지」수급 계획 수립
- 「에너지」종합이용「시스템」(TOTAL ENERGY SYSTEM)을 국내 최초로 주거단지에 도입
- 집단「에너지」공급지역으로 지정 건설
 - 열병합 발전식 지역난방 도입
 - 쓰레기 및 폐물을「에너지」자원화
 - 각종「에너지」절약형 기자재 도입, 설치
 - 아파트 및「빌딩」을「에너지」절약형으로 설계, 건설
 - 「에너지」이용에 따른 공해물 발생 최소화와 완전 처리
- 각종 편익시설 사용 요금관리를 전산일원화

■ 집단 ENERGY PLANT 위치

- 강서구 목동 190번지 일대 77,350㎡

10) 단지 조성 계획

■ 기본 방향

- 단지내 배수(우수, 오수)는 자연유하를 원칙
- 배수구의 저면고는 방류 하천의 고수위와 저수위의 중간에 설치
- 하수관거 공사비와 매립 공사비를 비교 검토하여 경제적인 단지조성 계획고를 결정

■ 단지 조성 계획

- 조성면적 : 4,309,500㎡
- 현 평균 지반고 : 6.35m
- 평균계획 지반고 : 8.10m
- 평균 성토고 : 1.75m
- 총 성토량 : 7,500,000㎡

평균계획지반고	성 토 고	성 토 량	배수구배	평균유속
EL=7.00m	1.5m	6,450천㎡	0.4%	1.0m/sec
EL=8.10m	1.75m	7,500천㎡	0.7%	1.5m/sec

1) 기라

본계획서에는 앞에서 요약한 분야 이외에도 주변지역경비, 환경 및 재정계획 등이 포함되어 있다.

2. "목동 신시가지 계획" (1984. 서울특별시) 내용 요약

이 보고서는 앞의 "목동 신시가지 개발 기본계획"을 구체화하기 위하여 서울시가 용역 시행하였던 결과물로서 기본 계획서를 기본으로 작성된 주거지역 계획상제와 중심지구 도시상제가 취급되어 왔다.

이 보고서는 지침으로 하여 '아파트 단지 군'과 중심지구 로지용도 등이 결정되게 되었다.

중심지구 도시상제 분야는 새로이 조정·보완되는 내용과 함께 위에서 상대적 다른 것이므로, 여기서는 "목동 신시가지 계획" 보고서 중에서 총론, 지역현황분석부분 및 부록은 생략하고 종합결과와 주거지역 계획상제부분만을 요약 하기로 한다.

1) 기본계획의 수정 보완

"목동 신시가지 개발 기본계획" 내용을 다음과 같이 분야별로 검토·연구·보완하여 위의 도면과 같은 로지이용계획, 교통계획, 공원녹지 계획 등을 마련하여 주거지역 계획상제 및 중심지구 도시상제의 기초 삼았다.

(1) 기본구조

검토: 목동신시가지 개발계획은 기존도시내부에 있는 미개발 상태의 대규모 토지를 필요성에 따라 계획에 의거, 체계적인 신시가지로 조성하여 기존 도시구조속에 수용하는 동시에 "도시내 신도시"로서 독자성을 확보 하도록 되어있다. 기본계획에 의한 도시구조는 하나의 "신도시"로서 독자적인 지역성을 유지할 수 있을 것으로 보이나, 상대적으로 기존 도시구조와는 구분되는 형태를 하고 있다. 전체적인 목동의 위치는 자족적인 일반 주거단지 조성에 그치는 것이 아니라 그것을 배경으로 강서대생활권의 도심기능을 보완 활성화 하는 것이며 이를 위해서는 좀더 효율적인 주변 지역과의 연 계가 고려되어야 한다.

보완: 영등포와의 도심기능 보강을 위해서는 간선도로를 통한 접속이 강화되어야 할 필요성이 있으며, 또한 목동의 중심을 거의 관통하고 있는 정비지구는 오목로를 중심으로 기존 시가지가 형성되어 앞으로 계속 발전할 것으로 전망되므로 짜임새있는 재개발계획을 통하여 신시가지 중심지구 및 주거지역과 유기적으로 연결되어야 하고 중심지구를 보완하는 지원시설이 요청된다.

(2) 토지이용

■ 중심지구의 기본개념

검토: 기본계획의 도시구조는 대상(帶狀)으로 중심지구 전반에 걸쳐 지구중심, 지구중심, 도시적 중심이 균 일하게 (HOMOGENEOUS) 배치되어 초 고밀화된 도심의 축을 이루도록 되어 있으나, 전체공간의 수요량이 중심지구 전반적인 토지 이용을 고밀화 할 만큼 충분 하지 못하며, 중심지구 내에서도 위치에 따라 기능적 인 특성이 구분되어 있으므로 균일한 고밀도의 중심축 은 형성되기 어렵다.

보완: 중심지구의 가능배분에 따른 지구적 특성을 강 화하며 목동 CBD를 정점으로 밀도의 효율적인 배분을 하여 위계적인 도시의 축으로서 최적 개발을 유도한다.

■ 「블럭」의 구획

검토: 중심지구 「블럭」의 구획은 주거지역과의 교통처 리에 치중하였기 때문에 「블럭」크기가 일정치 않고, 시 설수요를 고려한 「블럭」별 특성화가 이루어지지 못하 고 있다.

특히 지구「센타」에는 중심이 되는 구심적 공간이 형 성되지 못하고 이를 활성화할 수 있는 융통성도 부족 하다.

보완: 교통처리를 원활히 하도록 하면서 「블럭」크기를 200-300m 길이로 가능한 정형화하며, 지구「센타」는 주거지역과의 연계를 고려하여 적절히 분할 조정한다.

1) 기본계획의 수정 보완

2) 주거단지 계획상제

3) 교통처리

■ CBD의 도심기능 보강

검토: 목동중심지구 CBD에 대한 외부에서의 접근은 직접적으로 이루어지지 못하며 경인고속도로 및 오목로에서 중심지구 순환도로를 우회하여야 가능하다. 그러므로 목동 CBD의 도심기능 보강을 위해서는 기존 도심에서의 접근성이 보다 강화되어야 한다.

보완: 일반적 접근이 용이하도록 하기 위해서는 지하철과 같은 대중교통 수단의 연계가 필요하나 구체적인 지하철 계획이 확정되지 못한 상태이다.

간선도로에 의한 기존도심과의 연계는 기본 골격을 유지하는 한도내에서의 유수지축 중심지구 순환도로를 오목로 및 외부 순환도로와 연결하여 보완하도록 한다.

■ 보행체계의 미흡

검토: 목동도시구조의 근간을 이루는 보행체계는 기본 계획의 주거지역과 중심지구, 목동외곽의 안양천 공원 및 신정공원등과 유기적으로 연결되지 못하며 실제로는 각각 분절된 상태에 있다. 특히 중심지구 「블럭」의 구획에 따른 구체적인 보행공간과 주거지역과의 연결에 대한 고려가 미흡하다.

보완: 「블럭」의 위치 조정시 주거지역과 중심지구의 보행체계를 원활히 연결하며, 중심지구를 연장하여 북단의 안양천 공원으로 접근을 용이하도록 한다. 남단 신정공원과의 연계는 교통처리의 문제가 있으므로, 기본 계획안을 유지하며 남단 진입도로의 연변에 녹지대 및 공원을 확보하도록 한다.

■ 중심지구 연결도로의 조정

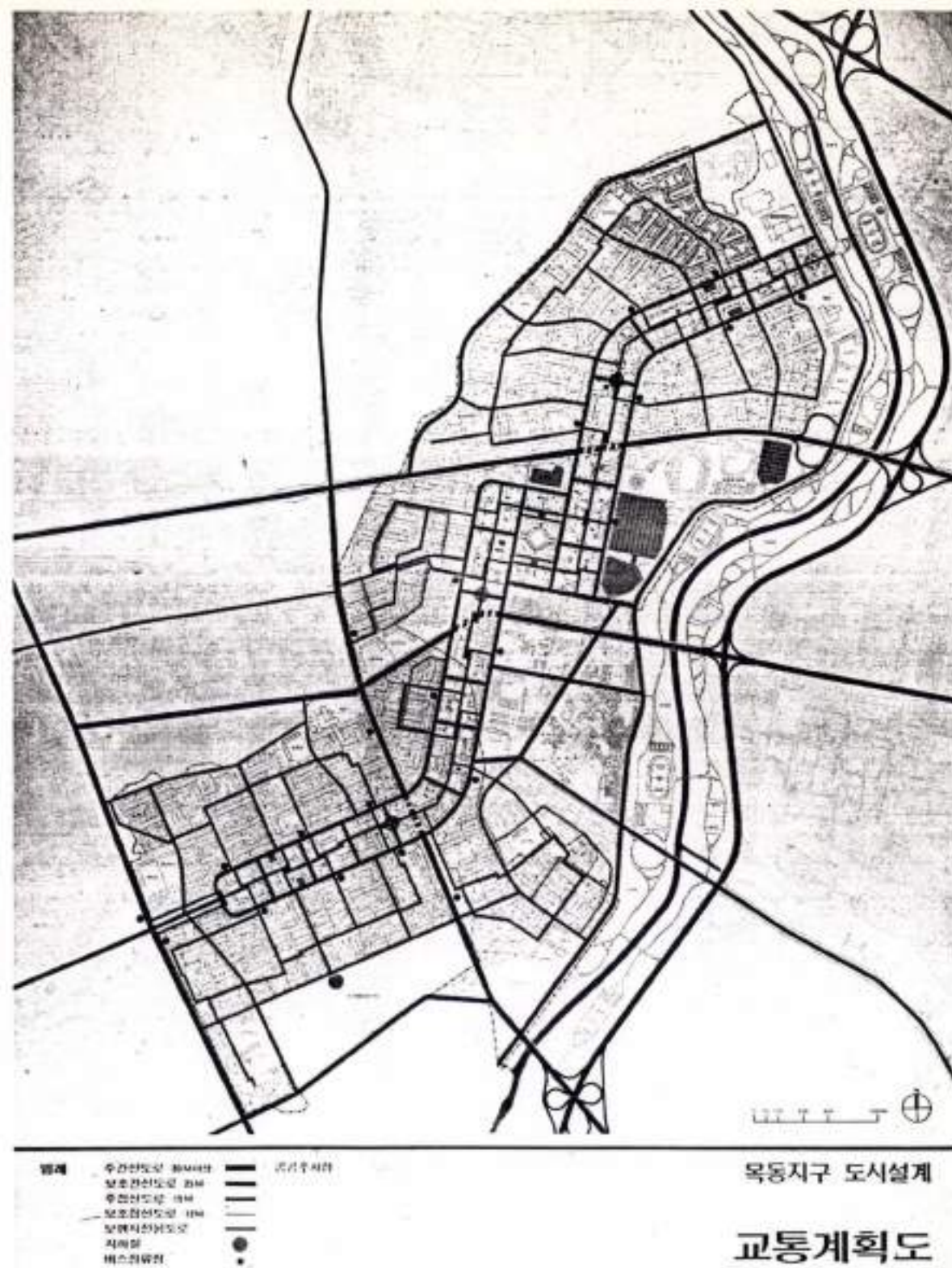
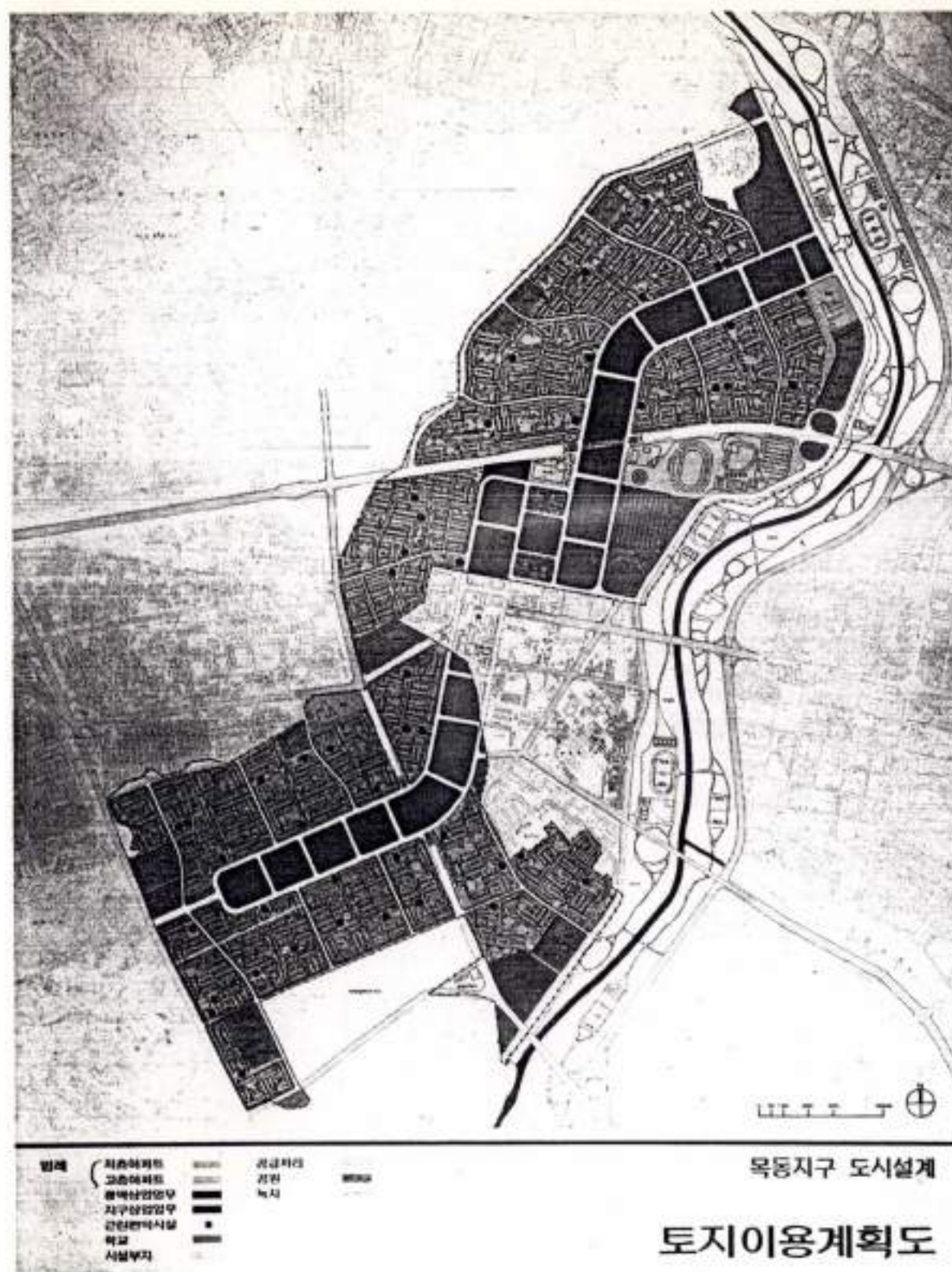
검토: 중심지구 순환도로는 일방통행으로 교통 처리가 원활하여 질수 있으나 300-400m 마다 연결도로가 있어 불필요한 우회교통이 발생할 가능성이 많다.

보완: 블럭의 길이를 200-300m로 정형화 하면서 연결도로를 확충하며, 연결도로 양단에 U-TURN을 설치하여 우회교통량을 가능한한 줄인다.

4) 생활권 계획

검토: 기본계획의 도시구조는 대상(帶狀: LINEAR PATTERN)으로 선형(線形)의 중심지구(CENTRAL SPINE)에 의해 주거지역이 양분되어 있으며, 중심지구 남·북 양단에 지구 중심을 두고 주요 간선도로에 의해 구분된 4개의 지구와 중심지구 순환도로를 경계로 하여 주구대(住區帶)를 구성하여 주거의 생활중심이 실질적으로 중심지구에 형성되기 어렵고 중심지구에 비해 양분된 주거지역의 융합이 미흡하다.

보완: 인구규모, 중심지구의 주요기능, 주요간선도로등을 고려하여 경인고속도로 북쪽에 북지구 및 지구중심, 등촌로 남쪽에 남지구 및 지구중심, 그리고 그 사이의 CBD 및 정비지구를 포함한 중 지구로 구분된 3개의 지구로 생활권을 구분하고 중심축에 생활중심을 갖는 축방향의 SLICE형 주구를 구성하여 여러 근린주구를 융합하는 중심지구가 되도록 하고, 인구 2만인정도로 동단위 행정구역 경계를 고려 적절하게 재편성한다.





목동지구 도시설계

공원녹지계획

명칭
 보행자친화도로
 근린공원
 지역공원
 자연녹지
 시설녹지
 문화경
 용수지



목동지구 도시설계

공급처리계획

명칭
 2500㎡
 5000㎡
 10000㎡
 20000㎡
 50000㎡
 100000㎡
 200000㎡

2) 주거지역 계획 체계

(1) 생활권과 인구계획

■ 생활권 구성

목동지역은 서울시 생활권 구분 기준으로 볼 때 중생 활권에 속하며 주요간선도로를 경계로하여 3개의 소생 활권(지구)으로 다시 분류된다.

본 계획에서는 이와같은 소생활권을 검토 발전시켜 주민들의 실질적인 일상생활범위인 근린생활권(주구, 분구)을 계획의 기본단위로 하여 계획설계에 반영,구체 화 한다.

- 기본 단위로서의 근린주구의 규모는 거주자의 활동 이 근린의식을 이룰수 있는 일상생활권과 교육시설 이용권을 감안하여 설정하고,토지이용 및 가로「패턴」을 고려하여 구분하되 행정 동단위를 기준으로 한다.
- 독자적인 주거단지로서의 기능과 주거생활의 자족성 을 갖게하기 위하여 근린생활권을 보호하는 지구중 심(COMMUNITY CENTER)을 설정, 주거를 포함한 복합용도 「블럭」으로 계획한다.
- 도시계획 가로로 둘러싸여진 최소규모의 일용잡화 이 용권을 고려한 근린분구를 설정한다.

■ 생활권 체계

- 지구 및 지구중심(COMMUNITY & COMMUNITY CENTER)
지형적인 여건 및 간선도로에 의해 경인 고속도로 로 북쪽의 북지구, 경인고속도로와 등촌로 사이의중 지구, 등촌로 남쪽의 남지구등 3개 지구로 구분하고 목동 CBD가 계획되어 있는 중지구를 제외한 남·북 2 개 지구에는 지구중심을 설치한다.

• 주구

각 지구는 2개씩의 근린주구로 나뉘어져 모두 6개 의 근린주구로 구분된다.

- 북지구 : 제 1 근린주구, 제 2 근린주구
- 중지구 : 제 3 근린주구, 제 4 근린주구
- 남지구 : 제 5 근린주구, 제 6 근린주구

• 분구

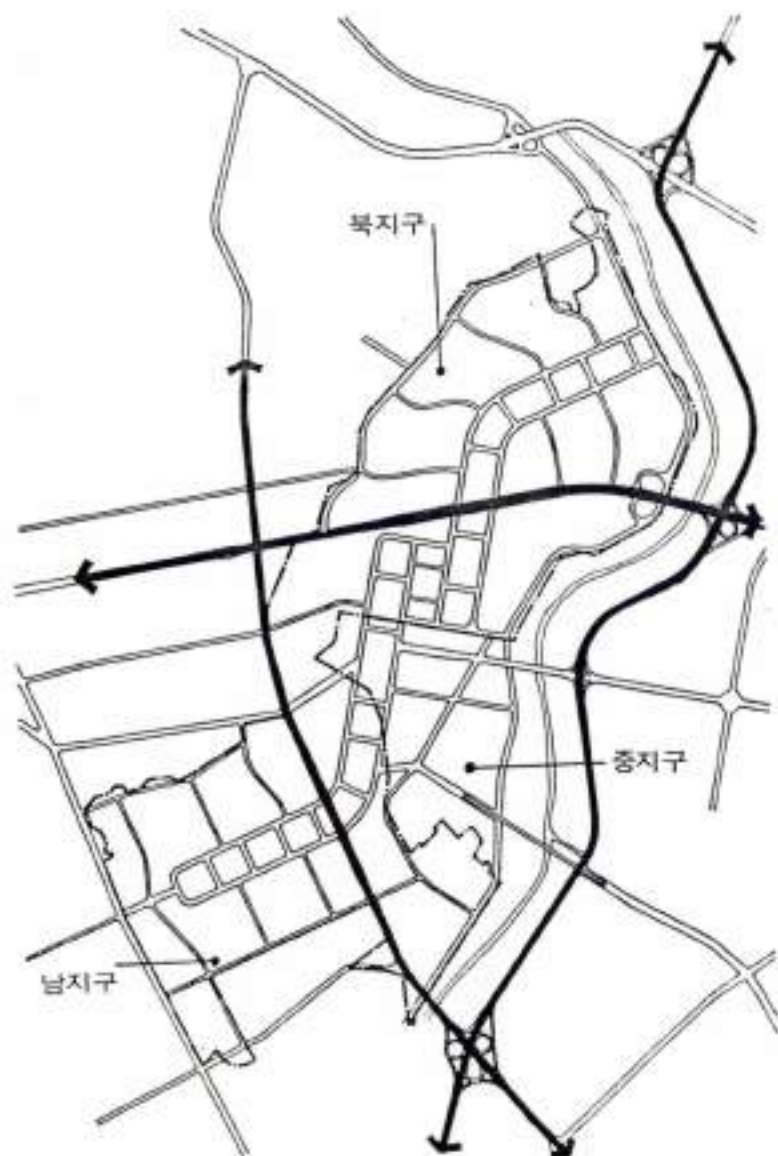
각 주구는 생활반경 200-300m 정도의 20개 분구로 세분된다.

구 분	개소	성 격	생 활 반 경	인구 (인)	소요시설
목동지역 (중생활권)	1	계획대상 전역		10-12만	
지 구	3	북지구 중지구 남지구	800-1200	4-5만	중·고교 쇼핑센터
주 구	6	중심축에 생활중심을 갖는 근린 생활권	400-800	2만	국민학교 근린공원 쇼핑센터 동사무소
분 구	20	일용잡화 이용권	200-300	7천	일용잡화점 유치원 어린이공원

■ 생활권과 중심축

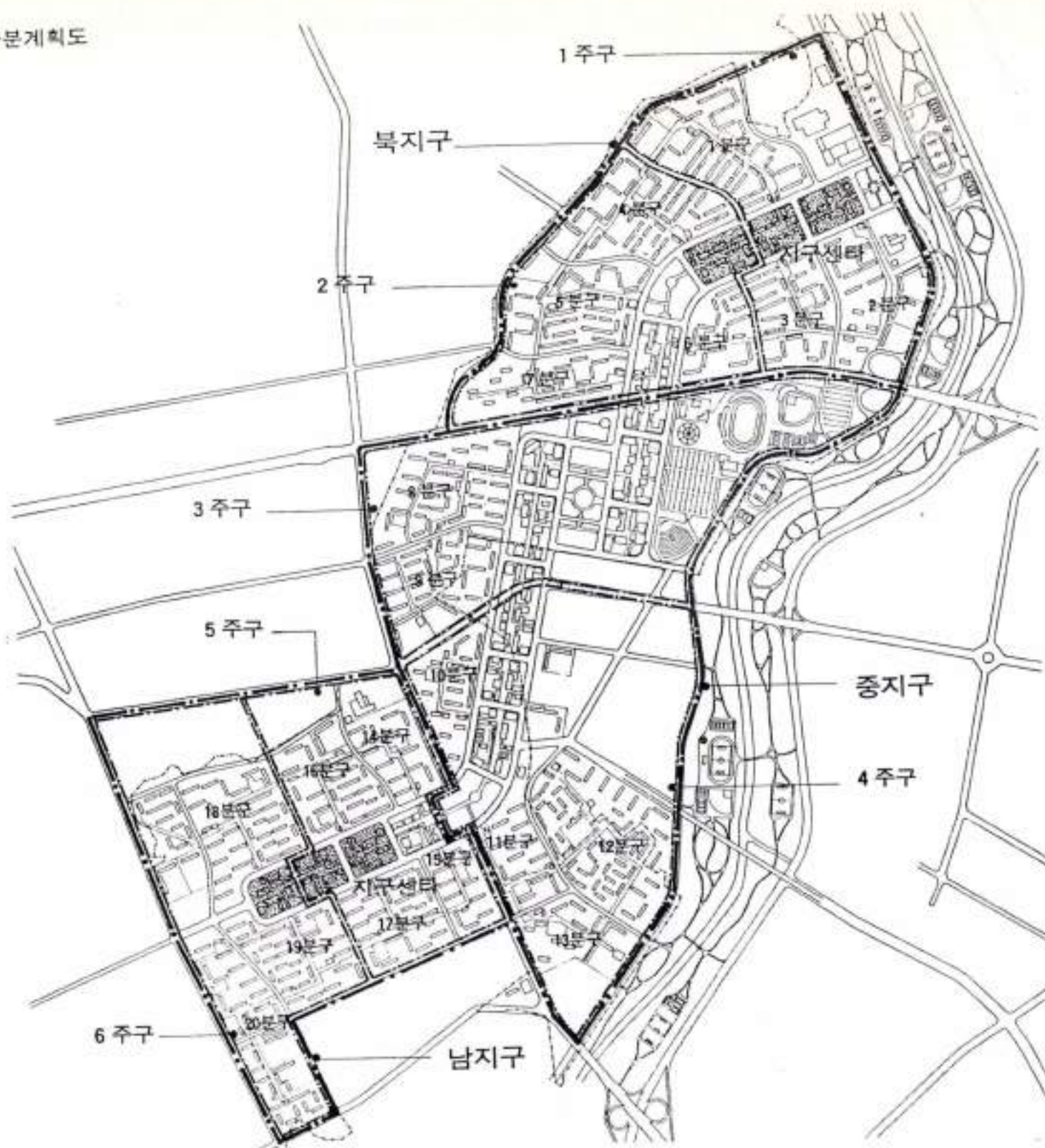
목동의 주거지역은 중심축(CENTRAL SPINE)의 상 업지역에 의하여 양분되어 있으나, 중심축의 공공편익 및 상업시설에 의해 기능적으로 융합됨으로써 중심축 을 중심으로한 근린주구대로 구성된다.

따라서 중심축을 순환하는 순환도로(RING ROAD)는 각 생활권을 연결하며, 주거단지와 중심축의 보행전용 도로의 연계 체계를 구성한다.



■ 목동 소생활권(지구) 분류

■ 생활권 구분계획도



■ 생활권별 인구 배분계획

목동 주거단지에 계획되는 2만5천세대의 주택과 수용인구 12만명은 생활권이란 범위 안에서 재편성된다.

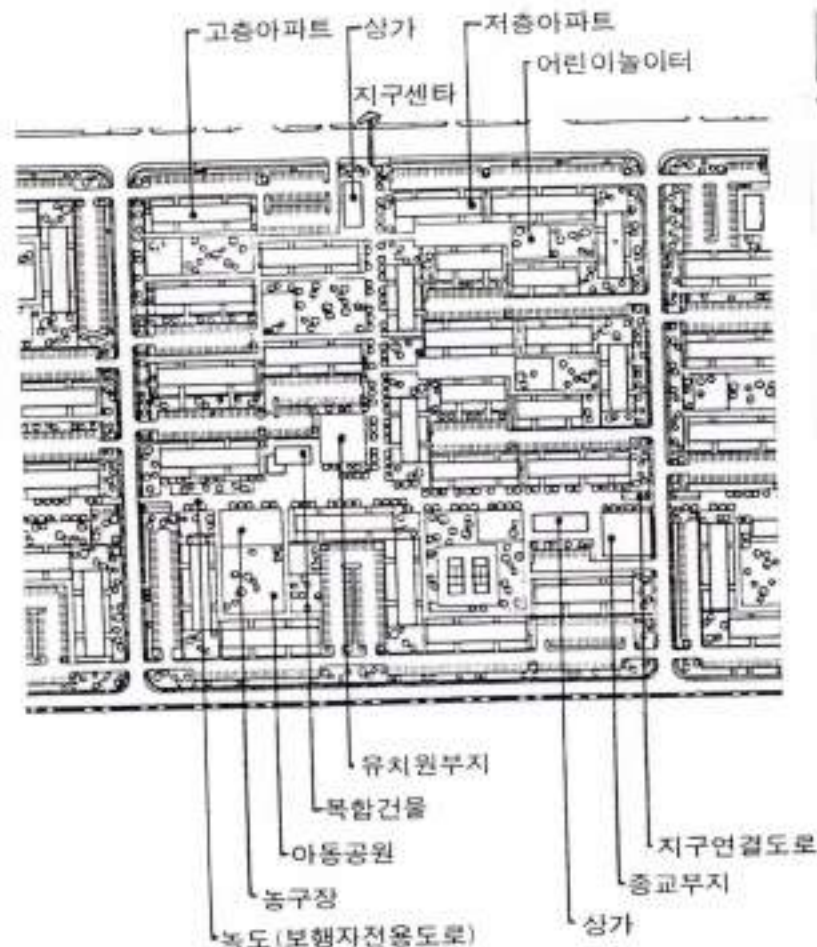
각 생활권별 세대수 및 인구 배분 계획은 다음 표와 같다.

● 생활권별 인구 배분

생활권별 지 구	주 구	주 거 지 역				중 심 지 구		인구계 (인)
		면 적 (ha)	세대수 (세대)	인 구 (인)	인구밀도 (인/ha)	세대수 (세대)	인 구 (인)	
북지구	1	40.36	4,252	18,170	447	646	2,480	20,650
	2	48.69	5,450	23,902	490	646	2,480	26,382
	소계	89.32	9,702	42,072		1,292	4,960	47,032
중지구	3	23.75	2,216	10,532	445			10,532
	4	36.00	4,050	15,466	430			15,466
	소계	59.75	6,266	25,998				25,998
남지구	5	35.56	4,462	19,426	546	494	1,860	21,286
	6	46.76	4,570	20,317	435	494	1,860	22,177
	소계	82.32	9,032	39,743	988	988	3,720	43,463
총 계		231.39	25,000	107,813	466	2,280	8,680	116,493

- 인구산정은 34평 기준 세대당 4.3인으로 산출
- 동일 생활권역 내에 포함되는 계획지구 밖의 지역은 제외

■ 주거단지 배치예시



(2) 주택공급계획

본 계획에서는 다음과 같은 기본방침하에 주택공급 계획을 수립하였다.

- 인구밀도 470인/ha, 세대당 평균 34평기준 총 25,000 세대를 공급한다.
- 평형별 배분은 20평형 16%, 27평형 24%, 35평형 36%, 45평형 13%, 그리고 55평형 11%로 한다.
- 공동주택의 층수는 5층, 12층, 15층, 20층으로 하되, 총 호수중 5층 아파트 25%, 12-15층 아파트 66%, 그리고 20층 아파트 10%로 한다.
- 여러 규모의 주거유형을 가급적 한 건물에 혼합배치 한다.
- 총 주택 호수 중 70%는 일반분양주택, 30%는 임대 장기분할 분양주택으로 하되, 5%를 동거주택으로 한다.
- 일반분양주택, 임대주택 및 동거주택을 가급적 같은 건물내에 혼합하여 배치한다.

(3) 근린생활시설

- 필수적인 최소한의 기본 생활시설들을 분구내에 유치한다.
- 공공행정, 보건 및 사회복지, 유통 시설등 주거권에 해당되는 근린생활 시설들은 중심지구(CENTRAL SPINE)내에 수용한다.
- 판매 및 전문물점 등 제 「커뮤니티」(COMMUNITY) 시설들은 지구중심에 유치하여 주거지역과 융합되도록 한다.
- 용도 지역지구에 적합하게 하고 기존의 서울시 아파트 단지에 사용되어온 통계와 목동 도시구조가 갖는 특수성을 고려하여 배치한다.
- 아파트 단지로서 공공녹지의 충분한 확보, 항구적인 「커뮤니티」의 구성 등 그 특성을 고려하여 시설의 적정수준을 설정한다.

(4) 공간배치 + 48

■ 주거배치

- 단지내부는 통과교통을 배제하고 보행자등선과 차량 등선을 분리한다.
- 주거지역을 소음으로부터 보호한다.
- 「블록」단위의 획일적인 밀도 배분을 지양하고 다양한 층수의 「아파트」를 혼합 배치 한다.
- 건물은 가급적 정남향과 동남향으로 배치하되, 지역 냉난방「시스템」의 도입에 따른 효율적인 에너지 관리를 활용 다양한 함배치를 고려한다.
- 건물 외관의 다양성과 조화를 통한 통일된 도시미를 창출한다.
- 저층 「아파트」에 큰 규모, 고층 「아파트」에 작은 규모의 주거형태를 배치하여 일반적인 고층 「아파트」 선호 사상을 개선하고 소득 계층이 아닌 가족수등에 따른 실수요 세대의 입주가 가능하도록 한다.
- 「아파트」의 각층에도 적고 큰 주거형태를 적절하게 혼합배치하여 분양에 유리하도록 하고, 사회계층간, 장·노년 세대간의 사회적 융합을 자연스럽게 유도한다.
- 동거주거 형태를 도입한다.

● 외부공간 구성 및 건물배치 방안

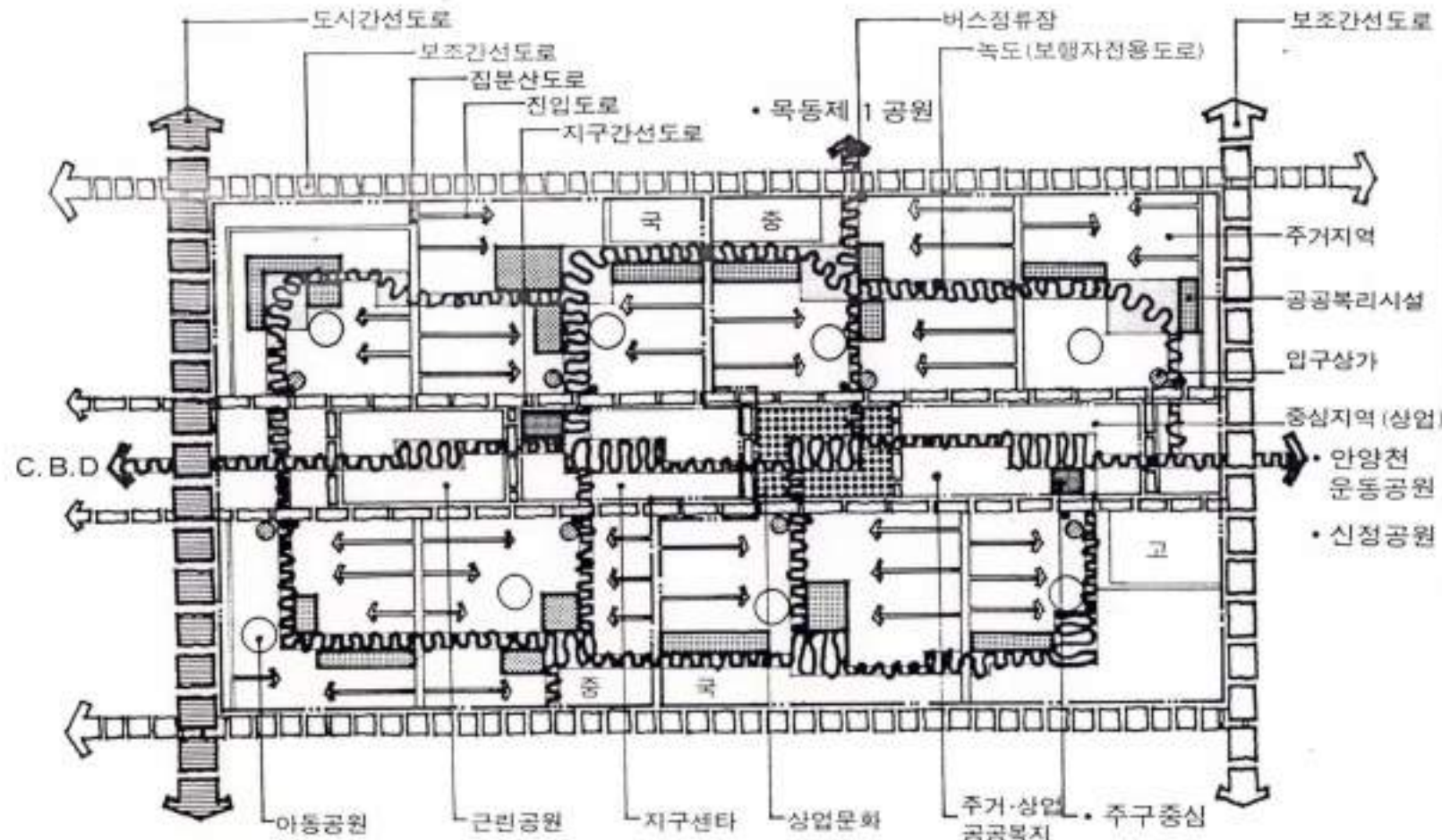
- 「스카이라인」: 중심축변에 저층 「아파트」, 외각부분에 고층 「아파트」를 배치하여 단지의 성격과, 방향성을 명확히 하고 요소 요소에 TOWER형 고층 「아파트」를 배치하여 강한 IMAGE를 부각시킨다.
- 건물은 획일적인 배치를 지양하고 종류별, 층별 및 옥외 공간의 적절한 크기와 활용을 고려한 건물군(CLUSTER)으로 혼합배치하여 다양하고 변화있는 주거환경을 조성한다.
- 각 주거는 「프라이버시」가 침해되지 않는 범위에서

이웃간의 자발적인 교류가 이어지도록 각 단위 주거의 개인 영역과 분구 단위의 공동 영역, 주거지 전체의 공공영역등을 명확히 구분하여 배치한다.

즉, 공동의 집회소나 옥외 생활공간을 주위에 배치하여 단위 주거간의 과도한 격리를 피하고 이웃간의 친밀감을 느낄 수 있는 주거공간을 형성한다.

- 어린이 놀이터는 각 주거에서 쉽게 접근할 수 있는 곳에 배치한다.
- 「아파트」의 진입은 양쪽에서 가능하도록 하되 주입구는 가로공원 또는 보행자 전용도로에서, 부입구는 주차장에서 진입하도록 하여 건물의 전·후면이 불명하도록 계획한다.

■ 지구단위 생활권구성 개념

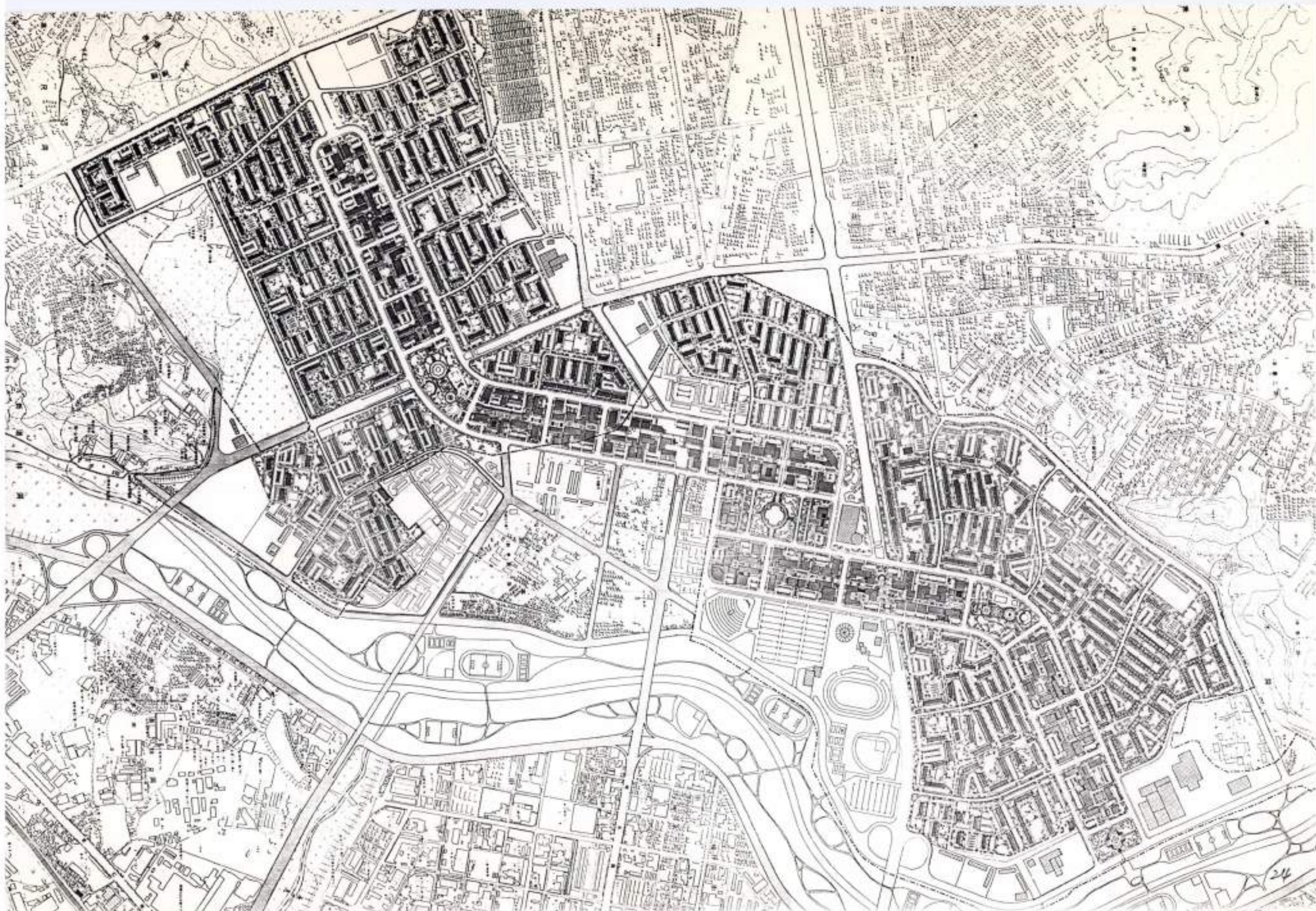


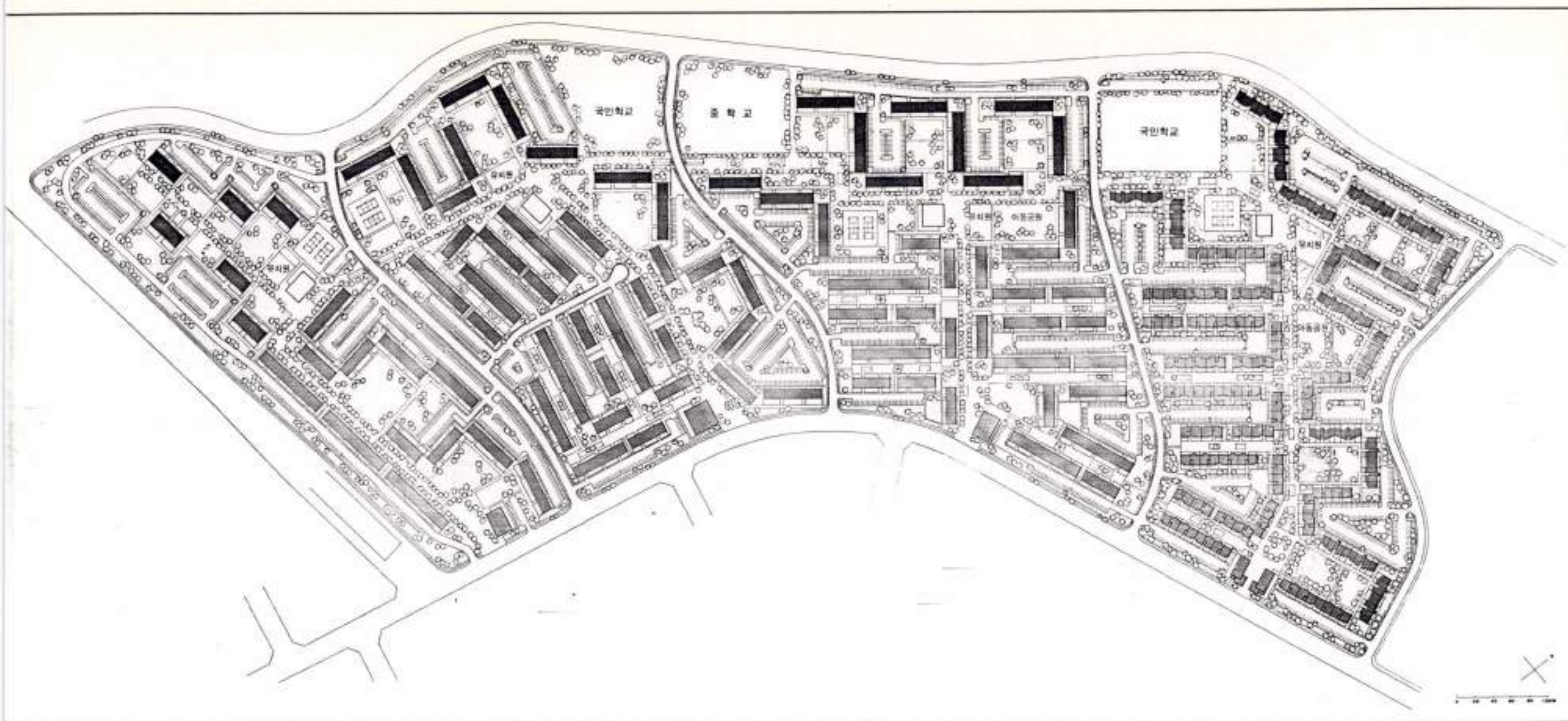
■ 교통체계

- 주거지내 통과교통을 적극적으로 배제하여 주거환경을 보호하고 연관기능의 인접배치로 지구내 교통 발생량을 최소화 하며 주거지내 일상 활동을 보행위주로 하여 단순한 기동성의 층대가 아닌 접근성의 향상이 이루어지게 한다.
- 차도와 보행로를 명확히 구분하여 옥외 공간을 「서비스」 공간 및 녹도(보행자전용도로) 등으로 성격을 명확히 부여한다.
- 차도는 지구의 지형적특성, 가구의 규모, 중요 시설 배치등을 고려하여 구성하되 주변도로망과 연결되도록 하고 위계가 높은 도로는 가능한한 정연하게 하여 소통의 원활을 기하며, 위계가 낮은 도로는 주구 및 분구 여건에 따라 자연스럽게 형성되도록 한다.
- 주보행자 전용도로는 각 단지 및 중심축 보행자 전용도로와 연결시켜 접근성을 높이고 목동지구 전체의 독립된 보행체계를 형성케 한다.
- 녹도변에는 상가, 공원, 유치원, 체육시설, 학교 등 근린편익시설을 배치하여 휴식과 위락을 즐길 수 있는 공간이 되게 하고 그 기능에 따라 여러가지 시설물들을 설치하여 주민의 옥외 활동등을 증진시키며 가로 공원과도 연결, 녹지의 연속적인 체계를 형성한다.

■ 생활권(분구 및 주구)별 주택배분계획

지 구	주 구	분 구	면 적 (ha)	세대수 (세대)	인구수 (인)	평형별 세대수					층별 건물 동수 및 세대수							
											5 층		12 층		15 층		20층	
						20	27	35	45	55	동 수	세대수	동 수	세대수	동 수	세대수	동 수	세대수
1 (북지구)	1	1	16.72	1,882	8,176	240	432	845	197	168	35	700	6	504	8	678	6	834
		2	12.21	1,362	5,084	594	240	288	144	96			8	528				
		3	11.70	1,008	4,910		240	426	136	204	19.5	390	5	288	3	330		
	소 계		40.63	4,252	18,170	834	912	1,569	479	468	54.5	1,090	19	1,320	11	1,008	6	834
	2	4	15.91	1,640	7,787		360	766	323	191	29.5	590	4	240	8	810		
		5	15.12	1,588	7,170		600	616	153	219	30.5	610	5	298	6	690		
		6	7.22	840	3,798		240	408	129	63	10.5	210	2	120	5	510		
		7	10.44	1,382	5,147	594	240	328	124	96	10	200	3	168	2	180		
	소 계		48.69	5,450	23,902	594	1,440	2,118	729	569	80.5	1,610	14	816	21	2,190	6	834
	계		89.32	9,702	42,072	1,428	2,352	3,677	1,208	1,037	135	2,700	33	2,136	32	3,198	12	1,668
2 (중지구)	3	8	15.98	1,666	7,693		600	604	192	270	17	340	8	456	8	870		
		9	8.17	550	2,839			346	88	116	15.5	310	4	240				
	소 계		23.75	2,216	10,532		600	950	280	386	32.5	650	12	696	8	870		
	4	10	9.39	1,233	3,948	693	280	210	30	20	13	260					7	973
		11	9.04	1,068	4,758	120	240	408	204	96			3	168	9	900		
		12	11.11	814	3,459		240	496	78		21.5	430	2	144	2	240		
		13	6.46	935	3,301	495	200	96	48	96			4	240			5	695
	소 계		36.00	4,050	15,466	1,308	960	1,210	360	212	34.5	690	9	552	11	1,140	12	1,668
	계		59.75	6,266	25,998	1,308	1,560	2,160	640	568	67.0	1,340	21	1,248	19	2,010	12	1,668
	3 (남지구)	5	14	7.64	1,065	4,538	240	240	336	198	96			4	240	8	840	
15			5.99	1,008	3,673	240	600	48	24	96			3	168	7	840		
16			10.44	1,096	5,034		360	440	160	136	18.5	370	2	96	6	630		
17			11.49	1,278	6,181		240	606	258	174	15	300	5	288	7	690		
소 계		35.56	4,462	19,426	480	1,440	1,430	610	502	33.5	670	14	792	28	3,000			
6		18	21.13	1,896	8,500	240	240	841	293	242	29.5	590	6	336	9	930		
		19	12.90	1,382	6,076	240	240	575	135	192	22	440	4	192	7	750		
		20	12.73	1,332	5,741	240	240	544	187	121	13.5	270	5	312	7	750		
소 계		46.76	4,610	20,317	720	720	1,960	615	555	65	1,300	15	840	23	2,430			
계		82.32	9,032	39,743	1,200	2,160	3,390	1,225	1,057	98.5	1,970	29	1,632	51	5,430			
총 계			231.39	25,000	107,813	3,936	6,072	9,227	3,073	2,692	300.5	6,040	83	5,016	102	10,638	24	3,336
						15.7%	24.3%	36.9%	12.3%	10.8%								





-  5층아파트
-  12, 15층 아파트
-  20층 아파트
-  상가
-  복합건물

구 분		1분구	4분구	5분구	7분구
세 대 수	대지면적 (ha)	16.72	15.91	15.12	10.44
	20평형	240	-	-	594
	27평형	432	360	600	240
	35평형	645	766	616	328
	45평형	197	323	153	124
	55평형	168	191	219	96
계		1,882	1,640	1,588	1,382

목동 주거지역 계획설계
분구별 배치계획도

1, 4, 5, 7분구

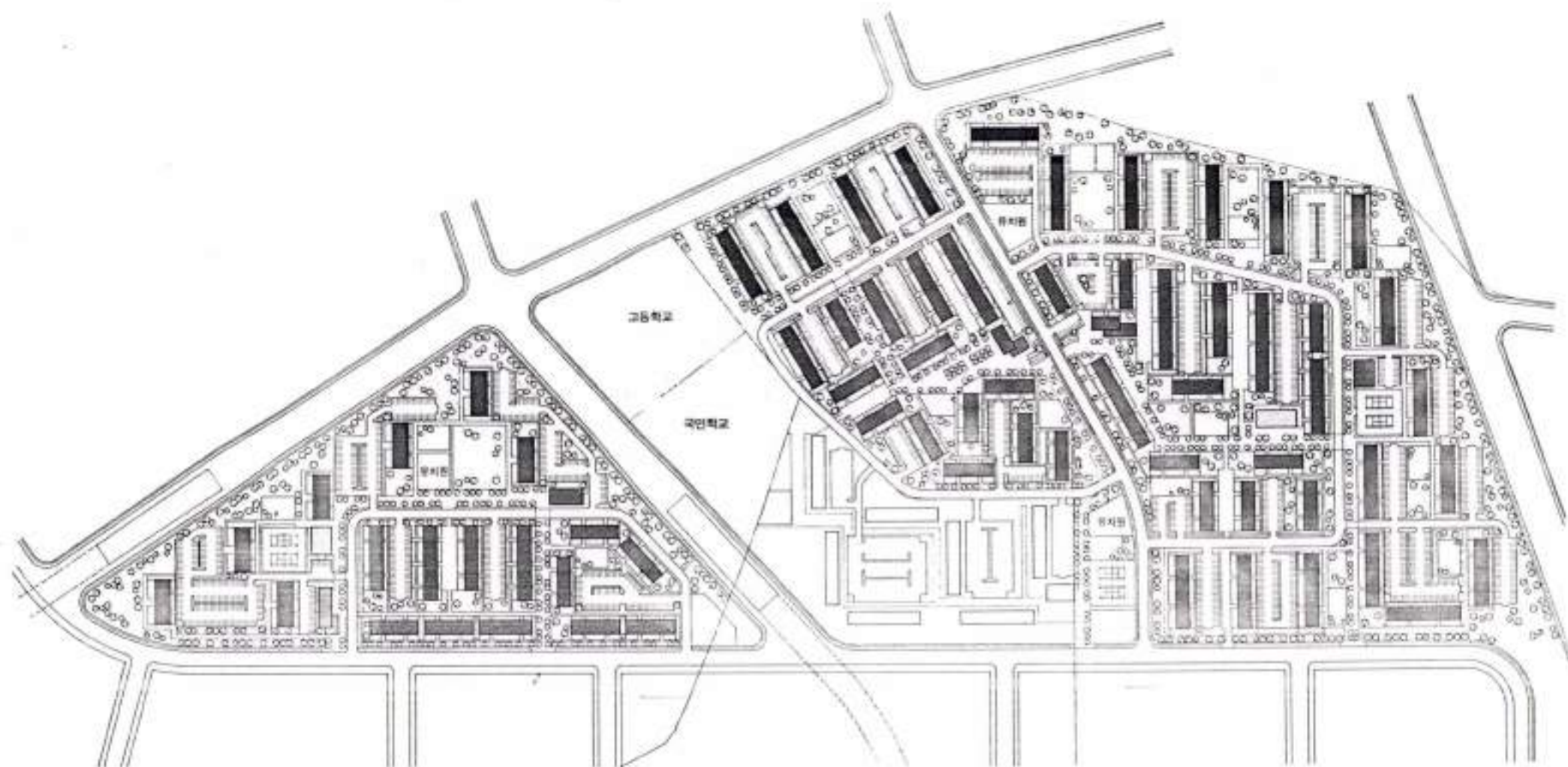


-  5층아파트
-  12, 15층 아파트
-  20층 아파트
-  상가
-  복합건물

구 분		2 분구	3 분구	6 분구
대지면적 (ha)		12.21	11.70	7.22
세 대 수	20평형	594	-	-
	27평형	240	240	240
	35평형	288	426	408
	45평형	144	138	129
	55평형	96	204	63
계		1,362	1,008	840

목동 주거지역 계획설계
분구별 배치계획도

2,3,6 분구

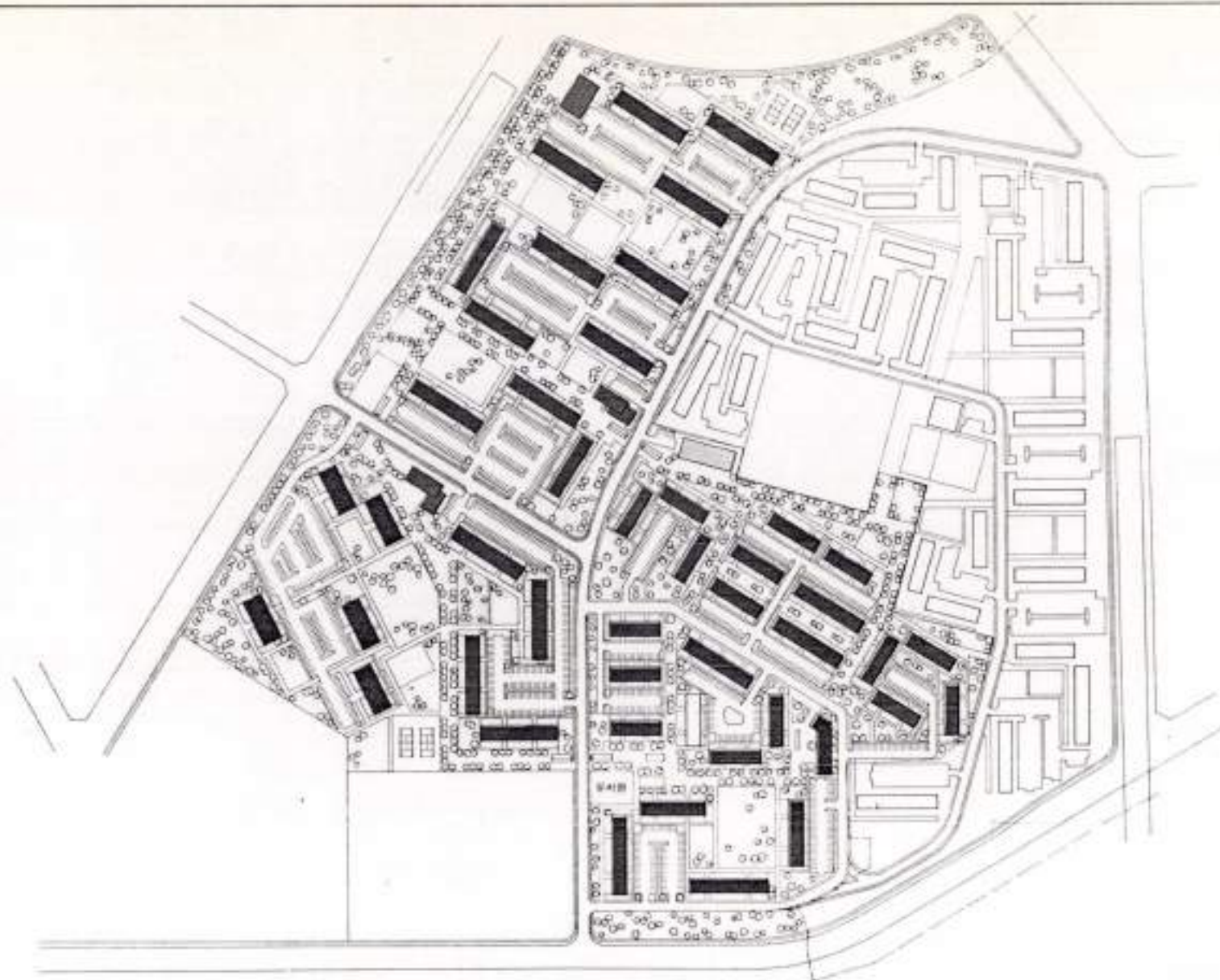


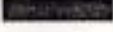
- 5층아파트
- 12, 15층 아파트
- 20층 아파트
- 상가
- 복합건물

구 분		8 분구	9 분구	10분구
대지면적 (ha)		15.58	8.17	9.39
세 대 수	20평형	-	-	693
	27평형	600	-	280
	35평형	604	346	210
	45평형	192	88	30
	55평형	270	116	20
계		1,666	550	1,233

목동 주거지역 계획설계
분구별 배치계획도

8, 9, 10분구

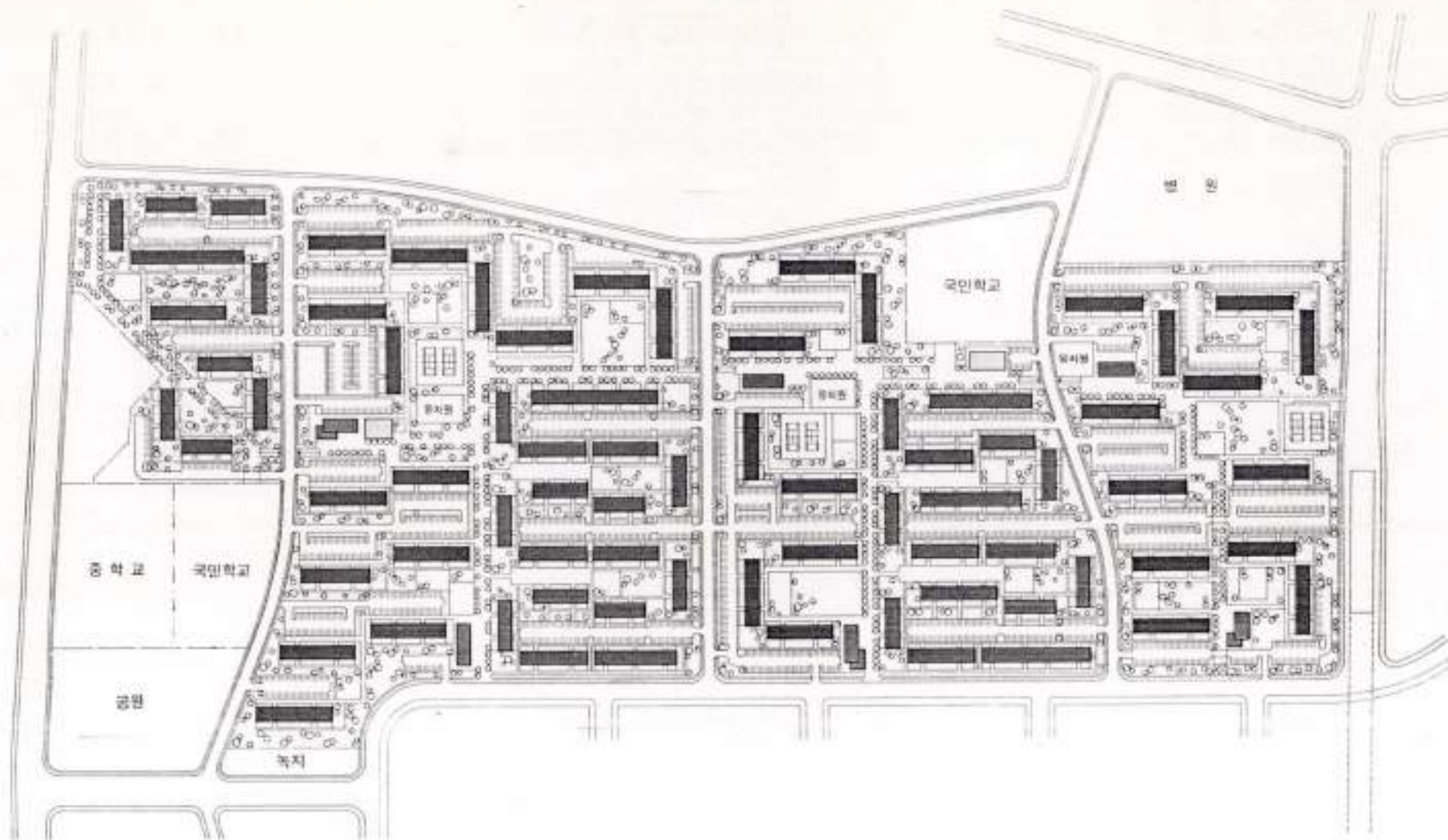


-  5 층아파트
-  12, 15층 아파트
-  20층 아파트
-  상 가
-  복합건물

구 분		11분구	12분구	13분구
대지면적 (ha)		9.04	11.11	6.46
세 대 수	20평형	120	-	495
	27평형	240	240	200
	35평형	408	496	96
	45평형	204	78	48
	55평형	96	-	96
계		1,068	814	935

목동 주거지역 계획설계
분구별 배치계획도

11, 12, 13 분구

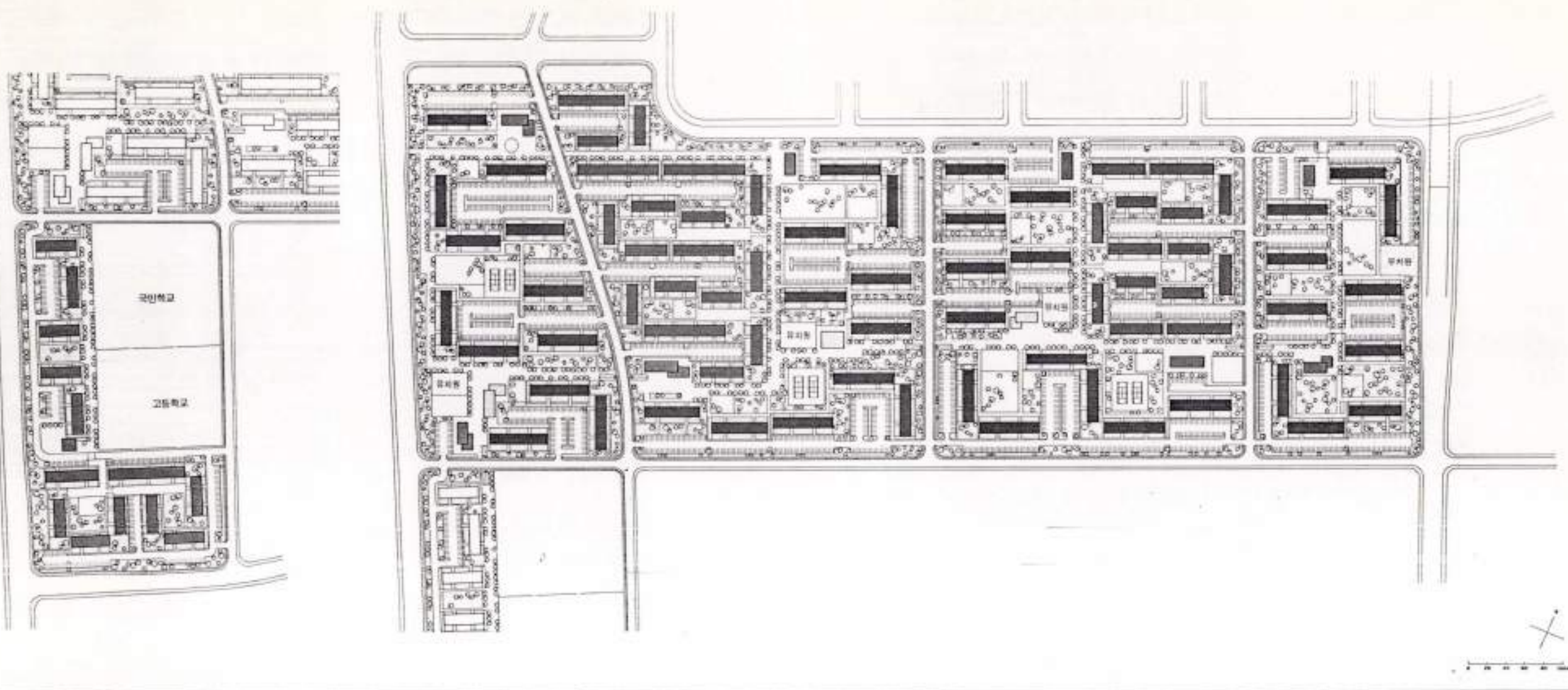


-  5층아파트
-  12, 15층 아파트
-  20층 아파트
-  상가
-  복합건물

구분		14분구	16분구	18분구
대지면적 (ha)		7.64	10.44	21.13
세대수	20평형	240	-	240
	27평형	240	360	240
	35평형	336	440	841
	45평형	168	160	293
	55평형	96	136	242
계		1,080	1,096	1,856

목동 주거지역 계획설계
분구별 배치계획도

14, 16, 18 분구

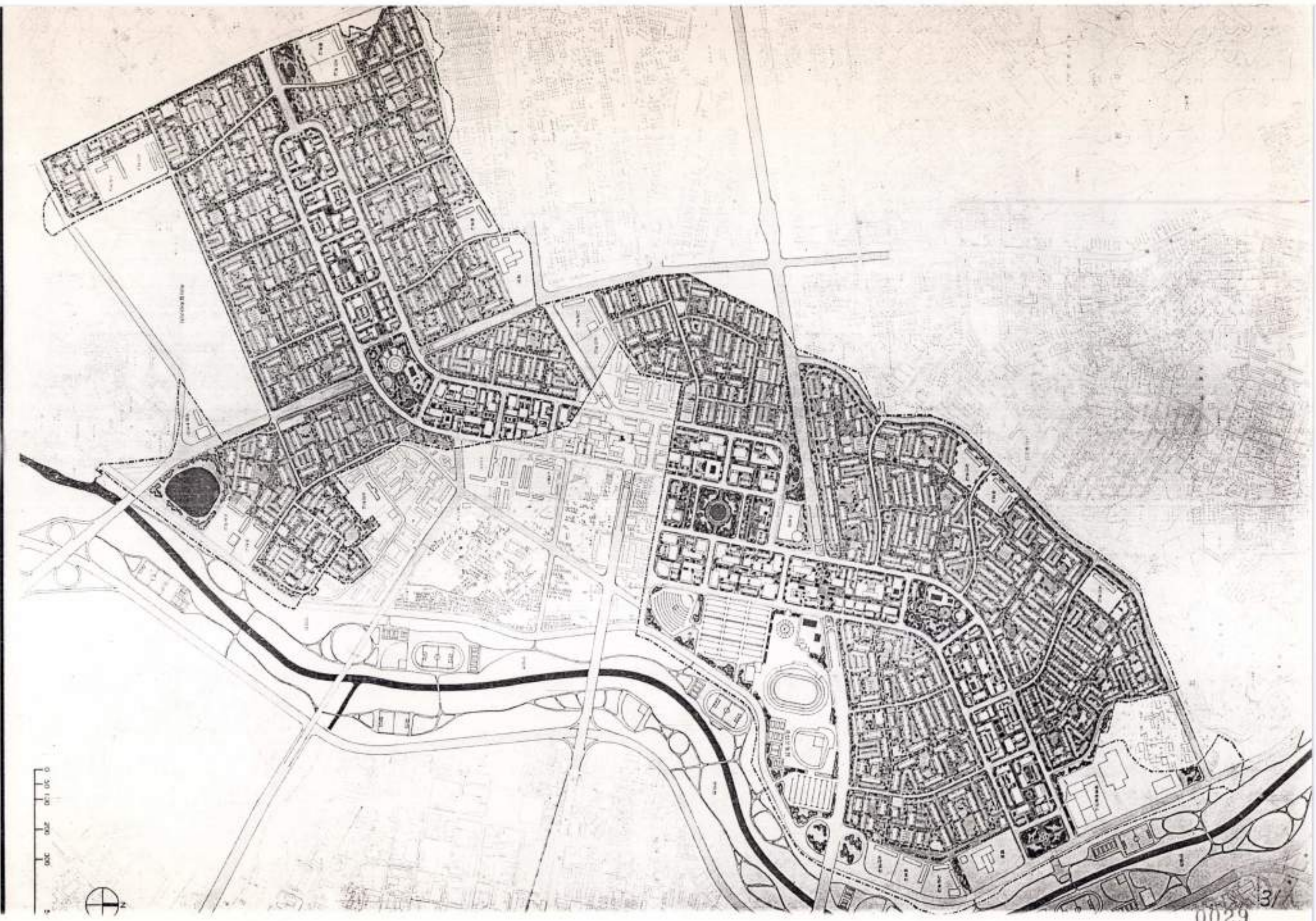


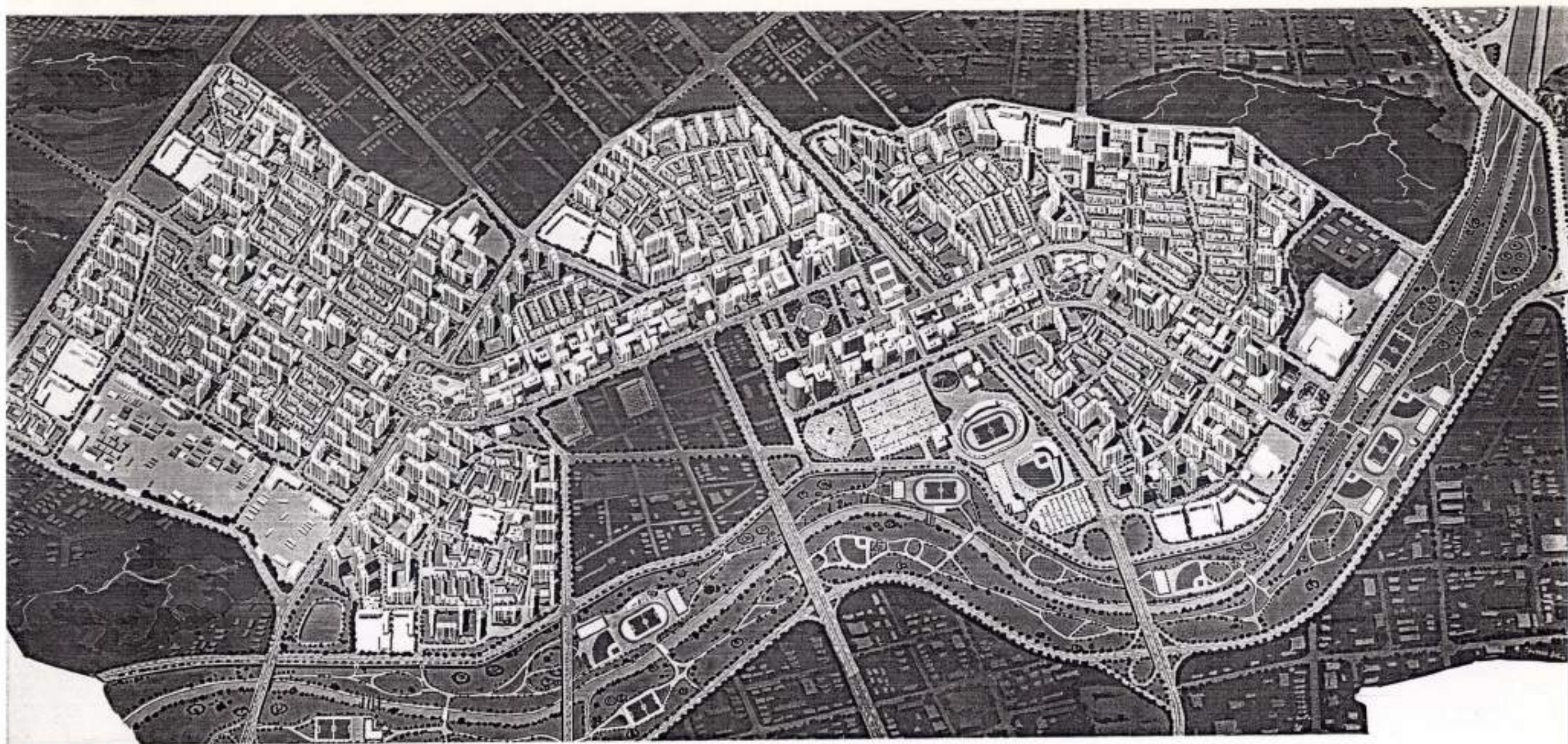
-  5층아파트
-  12, 15층 아파트
-  20층 아파트
-  상가
-  복합건물

구 분		15분구	17분구	19분구	20분구
대지면적 (ha)		5.99	11.49	12.90	12.73
세 대 수	20평형	240	-	240	240
	27평형	600	240	240	240
	35평형	48	606	575	544
	45평형	24	258	135	187
	55평형	96	174	192	121
계		1,008	1,278	1,382	1,332

목동 주거지역 계획설계
분구별 배치계획도

15, 17, 19, 20 분구





제 3 장

계획 수립 후 현재까지 변경된

주요 사항

1. 계획 지역
2. 토지이용 계획
3. 교통 계획 및 교통 체계
4. 주거지역 사업시행 결과
5. 중심지구 개발
6. 기타 도시계획 시설

1. 계획 지역

■ 계획 대상범위의 구분



앞의 내용으로 확장된 개발 기본계획안은 구체적인 실무적 검토 및 수정을 거쳐 1985년 9월에 택지개발 계획으로 고시되었고, 이에 의하여 구체적인 사업이 집행되었다. 또, 이 택지개발계획은 사업을 집행하는 과정에서도 부분적인 수정이 가해져서 1987년 7월에 건설부에 의해서 변경고시되었다.

이상과 같은 과정에서 변경된 내용들은 원래의 개발계획안과 기본골격에 있어서는 큰 차이가 없으나, 부문별로 살펴보면 약간의 차이를 발견할 수 있고 그 주요한 내용들 중 우선 계획지역의 확대를 들 수 있다.

1) 원래의 계획구역

- 원래의 개발계획안에서는 택지개발예정지구 이외에도 계획구역의 중앙에 위치한 정비지구 및 이운한 주변지역까지를 포함한 약 200여만평을 대상구역으로 하는 포괄적이고 종합적인 계획안이었다.

2) 사업시행구역

- 그러나 실제로 택지개발계획이 수립되어 사업이 추진된 지역은 130여만평의 택지개발사업지구로 지정된 지역뿐이며, 나머지 목동 제1공원 일대, 기존 프라스틱 공단, 기존주택지중 일부, 신정공원 일대, 지하철 차량기지 등은 개별사업으로 분리되어 대부분의 사업이 아직 추진되지 않고 있다.

(도판 : 계획 대상범위의 구분, 참조)

1) 원래의 계획구역

2) 사업시행구역

2. 토지이용계획

1) 토지이용계획의 변경

- 목동 개발계획안에 의해서 사업이 시행된 지역은 당시에 택지개발예정지구로 지정되어 있던 지역뿐이며, 따라서 본 연구에서는 원래 개발계획안의 토지이용계획과 최종 변경고시된 택지개발계획 토지이용계획의 면적을 비교하였다. (표 1 개발계획안과 택지계획의 토지이용계획, 참조)

■ 전체 계획구역 면적의 비교

- 택지개발계획의 계획구역 면적은 원래 개발계획안의 계획구역 면적의 1.1%에 불과한 46,361 M²의 증가가 있었는데, 이는 계획구역 주변에 인접한 도로 또는 학교 등 도시계획시설의 정확한 구역 설정을 위한 행정적 처리를 위하여 위해진 것들이다.

개발계획안과 택지개발계획의 토지이용계획 비교

구 분		원래 개발계획안		택지개발현황		비 고
		면 적(M ²)	구 성 비 (%)	면 적(M ²)	구 성 비 (%)	
총 계		4,309,500	100.0	4,355,861	100.0	46,361 증가
주거용지		2,151,450	49.9	2,082,801	47.8	68,649 감소
상업용지		395,450	9.2	432,564	10.0	37,114 증가
소 계		1,762,600	40.9	1,840,496	42.2	77,896 증가
공	도로	718,330	15.9	696,955	16.0	103,547 감소
	공원	264,600	6.1	161,053	3.7	
	종합운동장	157,600	3.7	152,346	3.5	
	유보 녹지	-	-	32,146	0.7	
	시설 녹지	-	-	112,584	2.6	
공	학교	200,970	4.7	239,972	5.5	39,002 증가
	방원	54,500	1.3	59,223	1.4	
	유수지	140,850	3.3	151,422	3.5	
	제방	134,730	3.1	100,098	2.3	
	발전소	77,350	1.8	77,269	1.7	
용	변전소	-	-	7,706	0.2	8,170 감소
	소방서	4,300	0.1	4,300	0.1	
	직업훈련원	11,300	0.3	3,130	0.1	
	공용의정사	-	-	7,160	0.2	
	수로	-	-	25,050	0.5	
지	공동구	-	-	10,080	0.2	증가
	주차장	30,350	0.7	-	-	

1) 토지이용계획의 변경

2) 중심지구 용도의 변경

■ 주거용지 면적의 비교

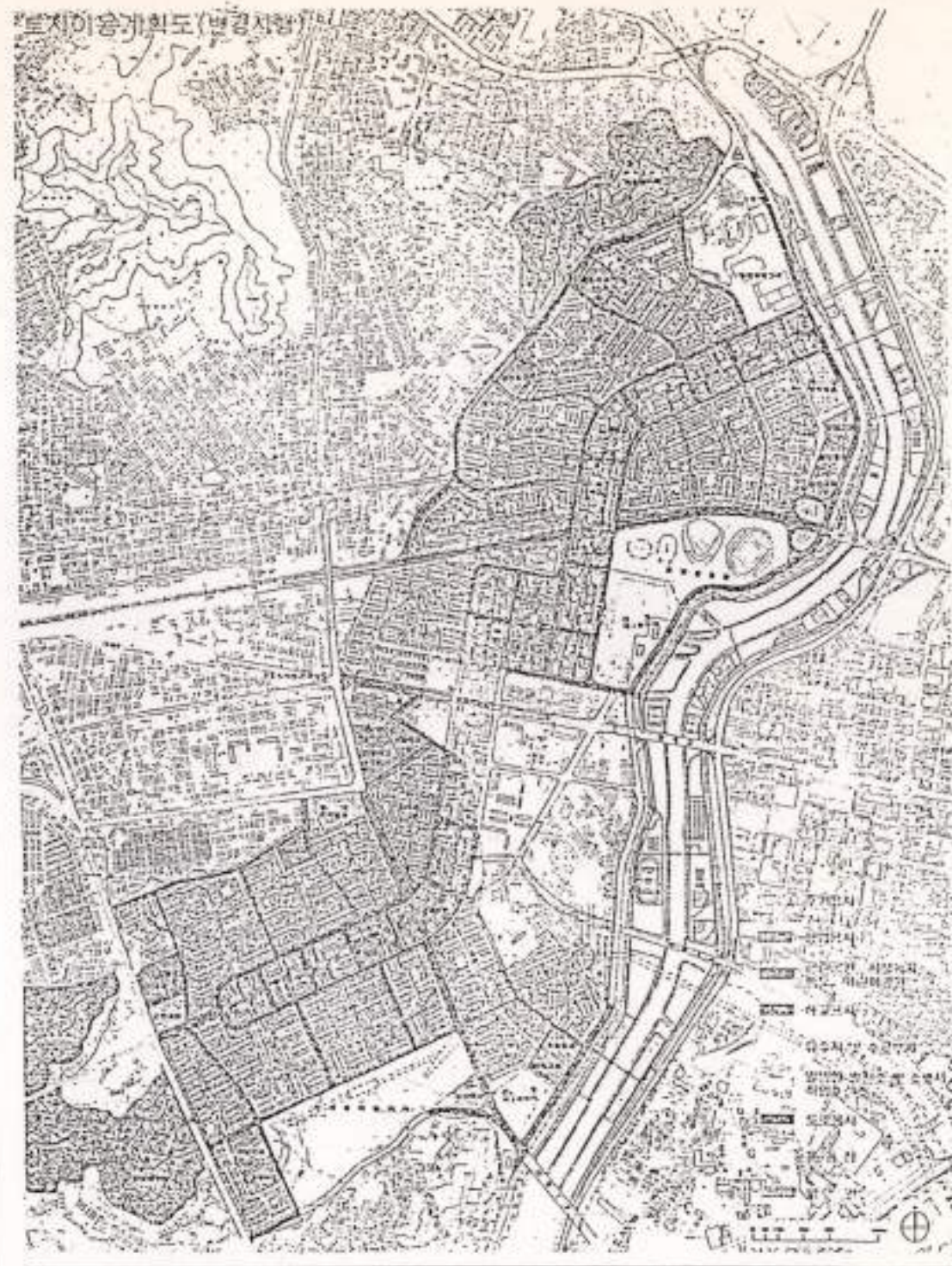
- 택지개발계획의 주거용지 면적이 원래 개발계획안보다 다소 감소한 것은 토지이용계획상의 변경에 의한 것이 아니고, 원래의 개발계획안에서는 단순히 주거지역으로 분류되었던 수로, 공동구 등의 면적이 최종 택지개발계획에서는 공공용지로 분류되어 주거용지 면적에서 빠졌기 때문이다.

■ 상업용지 면적의 비교

- 상업용지 면적은 중심지구의 9, 10블럭 왼쪽에 있던 주차장 부지가 원래의 개발계획안에서는 주차장으로 분류되어 공공용지에 속해 있었으나, 최종 택지개발계획에서는 상업용도로 변경되어 상업용지에 속했기 때문이다.

■ 공공용지 면적의 비교

- 택지개발계획에서 공공용지 면적이 증가한 것은 원래의 개발계획안에서는 단순히 주거지역이나 상업지역에 속해 있던 변전소, 공용의 청사, 수로, 공동구 등이 택지개발계획에서는 토지이용계획이 실제 기능에 맞게 세분화되면서 공공용지에 편입되었기 때문이다.
- 공원의 면적이 감소한 것은 원래 개발계획안의 공원 면적중의 일부가 최종 택지개발계획에서는 유보녹지, 시설녹지 등으로 세분되어 계산되었기 때문이다.
- 학교시설 면적이 증가하고 직업훈련원 면적이 감소한 것은 원래 개발계획안에서 지하철 하량기지 부근에 있던 직업훈련원 부지의 일부에 택지개발계획에서는 국민학교 1개교(활산국교)가 신설되었기 때문이다.



토지이용계획도

3. 교통계획 및 교통체계

1) 교통계획의 변경

원래의 개발계획안과 가장 큰 차이점을 보이는 것은 교통분야이다. 이 중에서 중요한 내용을 살펴보면 다음과 같다. (도면: 원래계획 및 변경시행된 교통계획도, 참조)

■ 오목로 선형의 변경

- 원래의 개발계획안에서는 오목로를 '주변 간선도로'의 위계를 고려하여 같은 도로 위계인 신월로에 연결시켜 지하차도화하고, 그 상부에는 녹지시설을 계획하였다.
- 최종 택지개발계획에서는 기존 오목로의 도로 선형을 고수하여 지하차도화하고, 그 상부에는 불력구획도로인 연결도로를 병행설치하도록 계획이 변경되었다.

■ 14단지 진입도로와 순환도로와의 연결

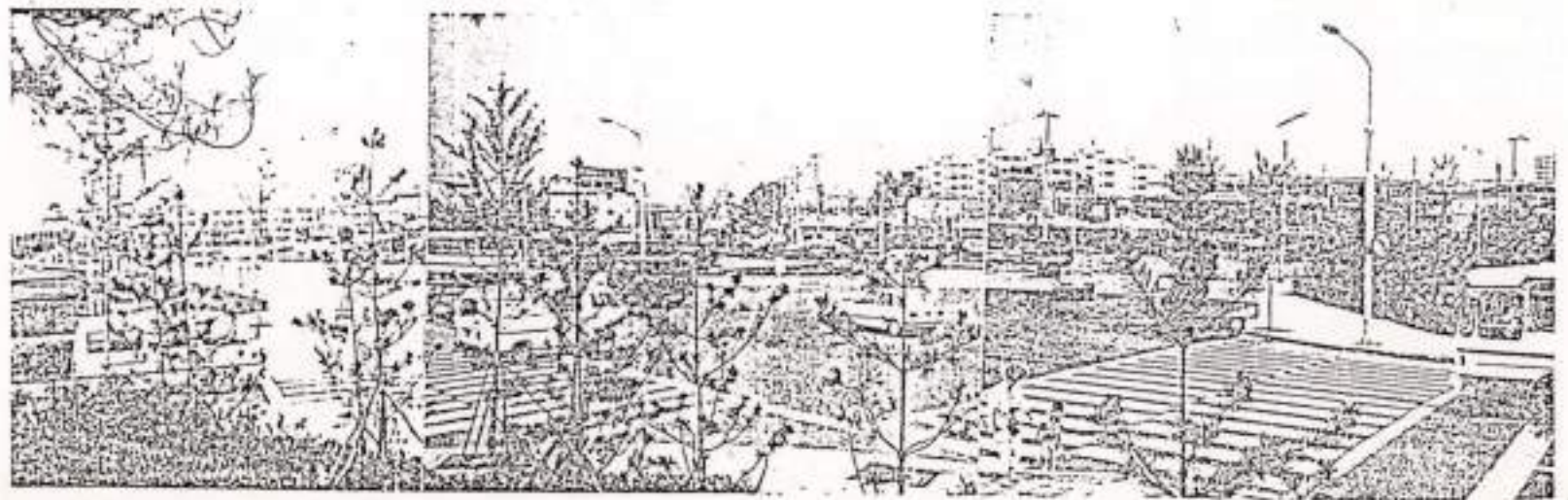
- 원래의 개발계획안에서는 14단지 진입로를 중심지구의 순환도로에 연결하지 않고 기존도로의 선형에 맞추어서 정비지구내에 있는 가로에 연결하도록 되어 있었다.
- 실제 개발과정에서는 이 도로가 중심지구의 순환도로와 연결되어 십자형의 교차로가 생겼고, 이 때문에 이곳에 원래의 개발계획안의 교통운영체계와는 달리 신호등을 설치하여 운행하고 있다.

■ 중심지구 북단 양평교신설

- 중심지구 순환도로와 양평동 및 서부간선도로를 직접 연결하는 또 하나의 교량이 안양천에 설치되도록 변경되었다.

1) 교통계획의 변경

2) 교통체계의 변경 및 사업시행



교통계획도(변경사항)



- 주간선도로 (30M이상)
- 보조간선도로 (25M)
- 주합선도로 (15M)
- 보행자전용도로
- 지하철정류장

목동지구 도시설계

교통계획도

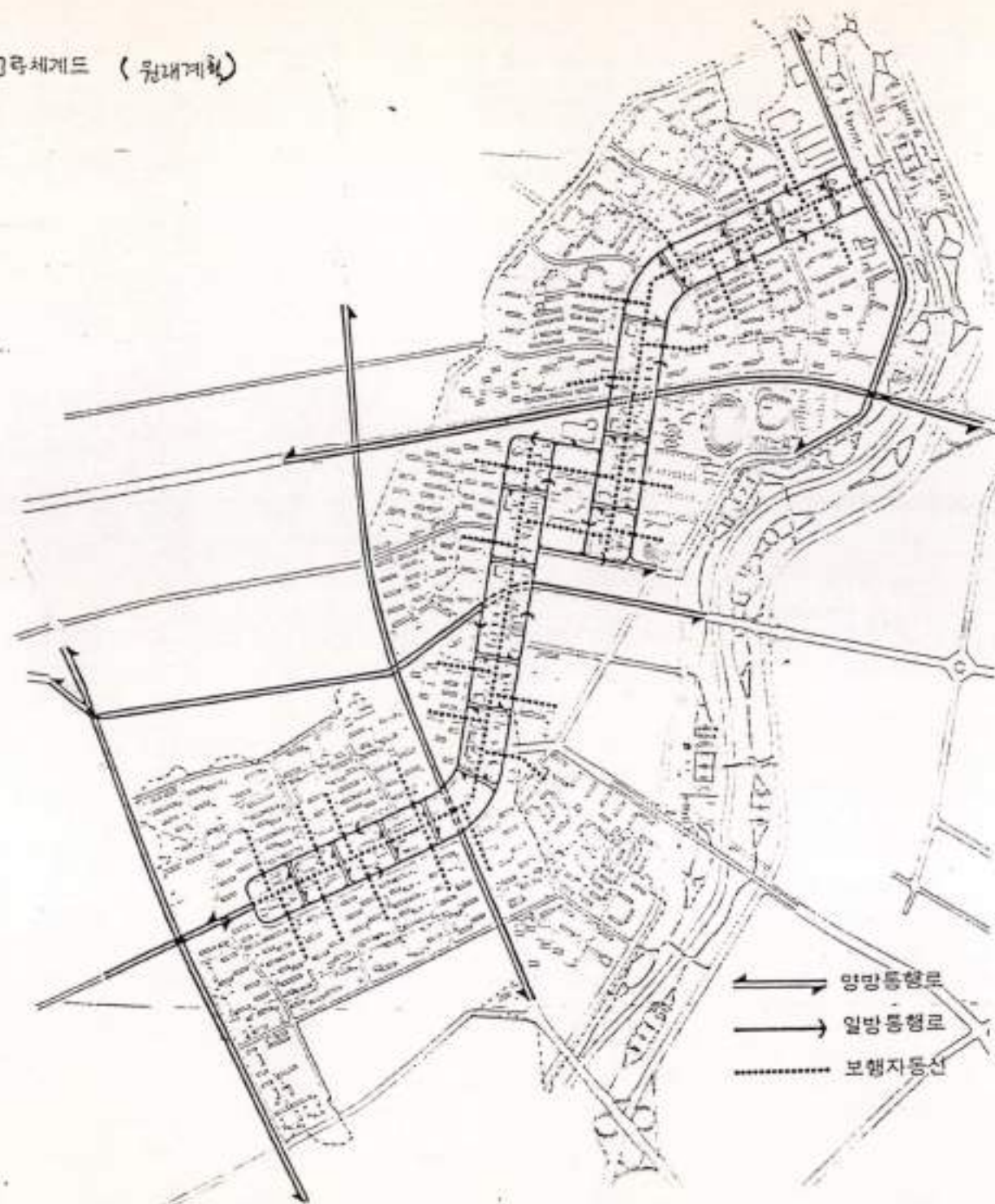
2) 교통 체계의 변경 및 사업 시행

북동 선식가지의 중심지구 순환도로는 서해 반대
방향의 일방통행 체계이며 양쪽의 순환도로를
연결하는 분죽과 분죽사이의 도로들에서는, 도로중앙에
분리대를 설치하여 차량이 좌측통행하는 양방통행
체제로 계획되어 있었다.

그러나 시행해본 결과, 이 좌측통행 방식은
교통안전에 어긋나 혼선, 사고등이 잇달았고
교통 운영기관(경찰)의 반대, 또 건설부의
도시설계 승인을 받는 과정에서도 보완, 변경의
필요성이 과각되었다.

이에 따라 현재는 도면과 같이 연결도로만
한 분죽씩 교대로 반대방향의 일방통행 체제로
바뀌었다. 그러나 원래 도로 및 교통시설물의 건설은
원래 교통 체계에 맞추어져 있으므로, 바뀐 체계에
맞도록 설계 변경 및 수리 공사가 요구된다.

도 10-10 도로체계도 (원래계획)



도 10-11 도로체계도 (변경계획)



4. 주거지역 사업시행 결과

주거지역은 앞에서 살펴본 개발계획안의 골격에 따라서 주거단지 계획설계를 수립하고, 이 원칙에 의거하여 세운 시행계획에 따라 구체적 건설사업이 추진되어 1988년 말에 이미 주민들의 입주가 완료되었다.

완성된 주거지역의 사업시행 현황을 살펴보면 전체적으로는 개발계획안의 골격과 큰 차이가 없으나, 생활권별로 살펴보면 몇가지 차이점을 발견할 수 있다.

■ 목동 생활권(지구) 분류



1) 생활권 및 인구현황

■ 생활권 구성

- 주거지역 종합계획의 가장 기본적인 개념은 전체지역이 3개의 생활권을 형성하게 하는 것이었다. 이 개념은 목동지역을 북지구, 중지구, 남지구 등 3개의 소생활권으로 나누고, 각각의 소생활권이 독자적인 주거단지로서의 기능과 주거생활의 자족성을 갖게하기 위하여 주거지역의 가운데 있는 중심축(CENTRAL SPINE)에 지구중심(COMMUNITY CENTER)을 설정하도록 되어 있으며, 이 각각의 지구 중심에는 각 생활권에 필요한 생활편익시설과 서비스시설을 두도록 계획되어 있었다.
- 목동 주거지역은 개발계획의 시행순서에 따라 북지구가 가장 먼저 개발되었고 이어서 중지구, 남지구의 순서로 개발되었으나, 중지구의 경우에는 택지개발계획 구역에 제척되어 있던 정비지구가 개발되지 않은 상태 그대로 남아 있어 원래 의도대로의 주거지역이 형성되지 못하고 있다.
- 생활권개념에 따라 주거지역이 이미 완성된 북지구와 남지구의 경우에는 중심지구의 개발이 이루어지지 않아 지구중심시설이 전혀 형성되지 않았고, 따라서 필요한 생활편익시설이나 서비스시설을 주변지역에 의존하고 있는 실정이다.

■ 인구수 및 인구밀도

- 전체적으로 보면 현재의 세대수는 원래의 개발계획안보다 약 1,600세대가 늘어났으나, 목동 전체의 인구수는 원래 개발계획안보다 1,600명 정도 늘어나는데 그치고 있어 인구수에 있어서는 기본계획안과 큰 차이가 없다. 이와같이 세대수가 많이 증가하였음에도 불구하고 인구수가 많이 늘어나지 않은 것은, 계획 당시에는 세대당 인구수를 4.3인으로 추정하였으나 현재는 세대당 인구수가 4.1인으로 감소하였기 때문이다.
- 현재의 인구밀도는 전체적으로 보면 원래의 계획안

1) 생활권 및 인구현황

2) 아파트 건물 현황

보다 다소 늘어난 것에 불과하지만, 이를 생활권별로 보면 중지구, 남지구의 인구밀도는 크게 증가하였음을 알 수 있다. 이는 중지구, 남지구의 경우에는 원래의 개발계획안보다 주거지역의 실제 면적이 감소 했음에도 불구하고 세대수 증가에 따라 인구수는 계획보다 많이 늘어났기 때문이다.

■ 지구별 인구밀도·비교

구 분		기 본 계 획	개 발 현 황
주거지역 면 적	총 계	231.3 ha	224.0 ha
	북 지구	89.3 ha	90.7 ha
	중 지구	59.8 ha	55.7 ha
	남 지구	82.3 ha	77.6 ha
세 대 수 (인구수)	총 계	25,000세대(107,500인)	26,629세대(109,179인)
	북 지구	9,702 (41,719)	9,702 (39,778)
	중 지구	6,266 (26,944)	7,002 (28,708)
	남 지구	9,032 (38,837)	9,925 (40,693)
호수밀도 (인구밀도)	총 계	108세대 / ha(465인 / ha)	119세대 / ha(487인 / ha)
	북 지구	109 (467)	107 (439)
	중 지구	105 (451)	125 (515)
	남 지구	110 (472)	128 (524)

주) *주거지역면적은 주거지역 전체의 총대지면적임

*기본계획의 인구수는 당시의 계획안에 의해 세대당인구수를 4.3인으로 추정, 현재의 인구수는 기존 통계자료에 의해 세대당인구수를 4.1인으로 산정.

2) 아파트건물 현황

■ 층별현황

- 원래 개발계획안의 저층과 고층의 비율은 60 : 40의 비율로 저층위주로 개발하고자 했으나, 현재는 저층과 고층의 비율이 40 : 60의 비율로 나타나, 목동아파트 개발이 원래 의도보다는 고층위주로 개발되었음을 알 수 있다.
- 이를 지구별로 보면 세 지구 모두 고층의 비율이 증가하였지만, 이 중에서 특히 중지구와 남지구의 경우에는 고층아파트의 비율이 각각 83%, 63%에 이르고 있어 원래의 계획의도와는 약간 달라진 것을 알 수 있다.

구 분		기 본 계 획		개 발 현 황	
		동 수	비율(%)	동 수	비율(%)
총 계	저 층	300 동	58.9	157 동	40.7
	고 층	209 동	41.1	229 동	59.3
북 지구	저 층	135 동	63.7	89 동	53.0
	고 층	77 동	36.3	79 동	47.0
중 지구	저 층	67 동	56.3	14 동	17.5
	고 층	52 동	43.7	66 동	82.5
남 지구	저 층	98 동	55.1	54 동	37.5
	고 층	80 동	44.9	90 동	62.5

■ 임대아파트 비율

- 원래의 개발계획안에 의하면 무주택자를 위해 소형 평수의 임대아파트를 많이 공급하도록 되어있었으며, 실제 개발현황을 살펴보면 임대아파트의 비율은 30.5%의 비율로 나타나고 있어 기본계획상의 의도인 32%에 근접하는 것을 알 수 있다.
- 그러나 이를 지구별로 나누어 보면 처음에 개발된 북지구의 경우에는 임대아파트가 전혀 없는 반면에, 나중에 개발된 중지구와 남지구의 경우에는 그 비

율이 각각 59%, 41%로 늘어나 지구별로는 임대아파트의 비율이 불균형을 이루고 있다.

구 분		기 본 계 획		개 발 현 황	
		세대수	비 율 (%)	세대수	비 율 (%)
총 계	분양세대수	17,000	68.0	18,512	69.5
	임대세대수	8,000	32.0	8,117	30.5
북 지구	분양세대수	-	-	9,702	100.0
	임대세대수	-	-	0	0.0
중 지구	분양세대수	-	-	2,940	41.9
	임대세대수	-	-	4,062	58.1
남 지구	분양세대수	-	-	5,870	59.1
	임대세대수	-	-	4,055	40.9

■ 평형별 세대수

- 개발현황의 평형별 세대수를 살펴보면 국민주택규모 이하의 비율이 58.3%로 나타나고 있는데, 이는 원래의 개발계획안과 비교하여 볼 때 국민주택규모 이하의 비율이 18%정도 늘어난 것임을 알 수 있다. 이것은 저소득층 주택공급이라는 정책에 맞추어 개발과정에서 작은 평수의 아파트 비율을 크게 늘렸기 때문이며, 이로 인해 목동아파트 평균평수는 32평으로 낮아져, 원래 계획안의 평균평수인 35평보다 낮아졌음을 알 수 있다.
- 그러나 이것을 지구별로 나누어 보면, 처음에 개발된 북지구의 경우에는 국민주택규모 이하의 비율이 기본계획과 비슷한 41%수준이었으나, 나중에 개발된 중지구, 남지구의 경우에는 각각 72%, 66%로 크게 늘어나 지구별로 불균형을 나타내고 있음을 알 수 있다.

구 분		기 본 계 획		개 발 현 황	
		세대수	비율	세대수	비율
전 체	국민주택규모이하	10,008	40.0	15,525	58.3
	국민주택규모이상	14,992	60.0	11,104	41.7
북 지구	국민주택규모이하	3,780	38.9	3,981	41.0
	국민주택규모이상	5,922	61.1	5,721	59.0
중 지구	국민주택규모이하	2,868	45.8	5,030	71.9
	국민주택규모이상	3,398	54.2	1,972	28.1
남 지구	국민주택규모이하	3,360	37.2	6,514	65.7
	국민주택규모이상	5,672	62.8	3,411	34.3

* 생활권별 인구수 및 인구밀도 현황

1988

지 구	주 구	단 지	면 적 (ha)	세대수 (세대)	인 구 (인)	인구밀도 (인/ha)	비 고
북지구	1	1 단지	16.71	1,332	7,716	462	
		5 단지	19.87	1,343	7,577	381	
		6 단지	10.00	1,362	5,584	558	
		계	46.58	5,037	20,877	443	
	2	2 단지	16.01	1,640	6,724	420	
		3 단지	15.33	1,533	6,511	425	
		4 단지	12.63	1,332	5,666	447	
		계	44.02	4,505	18,901	429	
	합 계		90.60	9,542	39,778	439	
중지구	3	7 단지	22.09	2,550	10,455	473	
		8 단지	9.00	1,352	5,543	616	
		계	31.09	3,902	15,998	515	
	4	14 단지	24.64	3,100	12,710	516	경비지구
		계	24.64	3,100	12,710	516	
	합 계		55.73	7,002	28,708	515	
남지구	5	9 단지	17.90	2,030	8,323	463	
		13 단지	17.33	2,230	9,348	538	
		계	35.23	4,260	17,671	500	
	6	10 단지	18.68	2,160	8,856	474	
		11 단지	10.75	1,595	6,540	603	
		12 단지	12.77	1,360	7,626	596	
		계	42.20	5,115	23,022	545	
	합 계		77.46	9,375	40,693	525	
	총 계		223.83	26,629	109,179	488	

출처 : 목동사업소 자체자료, 아파트 단지별 건립현황, 1988

인구수는 세대당 인원수를 4.1 인으로 산정

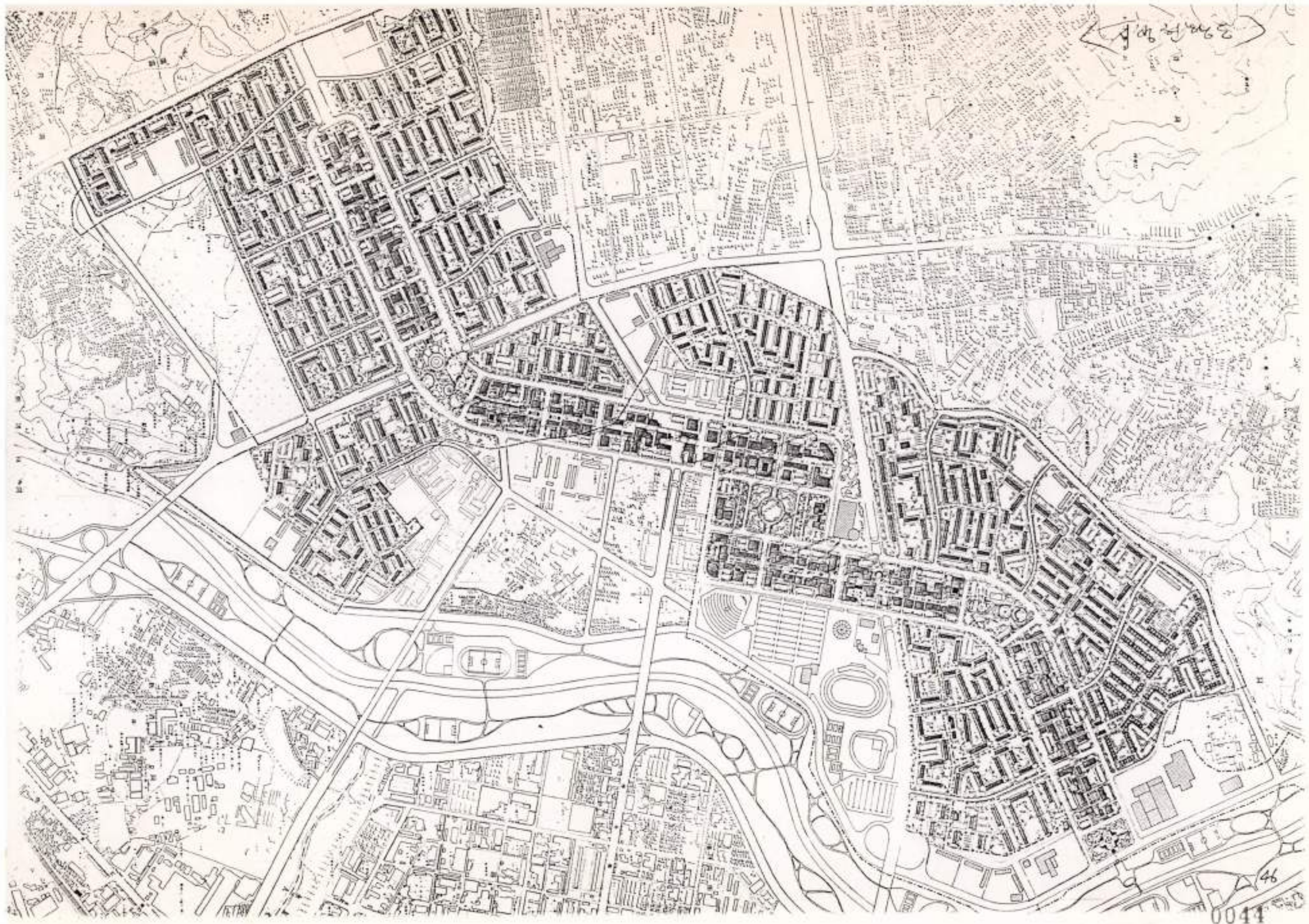
* 생활권별 아파트건립 현황

지 구	주 구	단 지	문 앞 세 대 수					안 내 세 대 수				합 계	평 균
			20평형	27평형	35평형	45평이상	계	20평형	27평형	35평형	계		
북 지구	1	1	240	502	775	365	1,882	-	-	-	0	1,882	35.4
		5	-	525	789	534	1,848	-	-	-	0	1,848	33.8
		6	594	240	233	240	1,307	-	-	-	0	1,307	30.4
		계	834	1,267	1,852	1,139	5,092	-	-	-	0	5,092	35.3
	2	2	-	400	726	514	1,640	-	-	-	0	1,640	39.1
		3	-	646	570	372	1,588	-	-	-	0	1,588	37
		4	594	240	323	220	1,387	-	-	-	0	1,387	30.4
		계	594	1,286	1,624	1,106	4,610	-	-	-	0	4,610	35.8
	합 계		1,428	2,553	3,476	2,245	9,702	0	0	0	0	9,702	35.5
	3	7	420	1,030	630	-	2,130	300	120	-	420	2,550	27.7
		8	-	-	-	-	0	834	273	240	1,352	1,352	24.6
	계		420	1,030	630	0	2,130	1,134	393	240	1,772	3,902	26.6
중 지구	4	14	-	-	600	210	810	720	1,270	300	2,290	3,100	30.4
		계	0	0	600	210	810	720	1,270	300	2,290	3,100	30.4
	합 계		420	1,030	1,230	210	2,940	1,354	1,668	540	4,062	7,002	23.3
	5	9	240	621	669	500	2,030	-	-	-	0	2,030	35.3
		13	240	304	696	540	2,280	-	-	-	0	2,280	32.3
		계	480	1,425	1,365	1,040	4,310	-	-	-	0	4,310	34.3
	6	10	270	234	663	343	1,560	300	285	15	600	2,160	31.3
		11	-	-	-	-	0	760	335	-	1,095	1,095	23.7
		12	-	-	-	-	0	470	1,390	-	1,860	1,860	25.2
		계	270	234	663	343	1,560	1,530	2,510	15	4,055	5,615	27.4
	합 계		750	1,709	2,028	1,383	5,870	1,530	2,510	15	4,055	9,925	30.4
총 계			2,598	5,342	6,734	3,338	18,512	3,384	4,173	555	8,117	26,629	31.7

출처 : 목동사업소 자체자료, 아파트 단지별 건립현황, 1988

평균평수 산정방법 : (각 평형별세대수 * 평형면적) / 총 세대수

평형면적은 문앞면적과 기준을 삼.



392.465

5. 중심지구의 개발

중심지구는 4개의 공원블럭 중에서 3개의 공원블럭이 주거지역 개발과 같은 시기에 조성되었고, 중심상업업무구역에 있는 중앙공원의 개발은 현재 추진중에 있다. 그밖의 나머지 블럭에는 공공시설과 종교시설 부지가 확정되어 일부 개발되었을 뿐이고, 나머지 대부분의 부지는 개발계획이 세워진지 4년여의 시간이 지나도록 전혀 개발이 이뤄지지 않은 상태이다.

■ 중심지구 토지이용계획도



1) 시설별 개발현황

2) 사업시행의 문제점

1) 시설별 개발현황

현재까지 개발되어 있는 시설의 총 연면적은 59,640 M²로서, 이는 원래의 개발계획 수립시 작성된 시설수요 예측면적의 5%에 불과한 면적이다. 이를 다시 시설별로 살펴보면 다음과 같다.

■ 공공업무시설

- 공공업무시설은 주거지역의 개발과 더불어 목동아파트 주민 및 양천구 주민의 행정수요에 필요한 시설이 우선 개발되어, 원래 공공업무시설 예상추정 연면적의 41%에 해당하는 면적이 건립되어 있다.

■ 원래의 예상과 실제개발면적과의 비교

(기준 : 건축연면적, M²)

시설구분	당초의 예상	실제개발면적		비고
	면적	개발완료	개발추진	
공공업무시설	115,000	47,225(41.0%)	565(12.7%)	- 53,210
문화복지시설	174,000	12,415(7.1%)	32,787(18.8%)	- 128,798
일반업무시설	450,000		140,000	미정
상업시설	211,000			미정
주거시설	250,000			미정
합계	1,200,000	59,640(5.0%)	187,352(15.6%)	

주) *개발연면적은 1988년 말의 목동사업소 자료를 정리한 것임.

*개발이 추진되고 있는 시설의 연면적은 대지에 예상개발밀도를 곱한 수치임.

- 현재 건립되어 있는 시설들을 살펴보면 행정업무구역에 신정경찰서, 한전 강서지점, 변전소 등의 3개 건물과 문화복지구역에 국제우체국, 전화국 등의 2개 건물이 있고, 그밖의 시설로는 복지구에 2개의 작은 규모의 동, 파출소를 들 수 있을 뿐이다. 앞으로는 현재 개발이 추진되고 있는 양천구청, 보건소 및 구의회, 출입국사무소 등이 더 들어설 전망이다.

■ 문화복지시설

- 문화복지시설은 원래에는 강서 대생활권 주민을 대상으로 하는 시설을 수용할 계획이었으나, 목동 주민을 위한 극히 일부의 문화복지시설만이 들어선 형편이고 따라서 현재 건립되어 있는 문화복지시설의 면적은 원래 시설수요 추정면적의 7.2%에 불과한 실정이다.
- 현재 건립되어 있는 문화복지시설을 살펴보면 문화복지구역인 6블럭에 들어선 청소년 회관과 그밖에 북지구와 남지구에 건립된 3개의 종교시설을 들 수 있으며, 앞으로는 현재 개발이 추진되고 있는 목동 도서관, 구민회관, 사회체육센터 등의 시설과 몇 개의 종교시설이 더 들어설 전망이다.

■ 기타시설

- 일반업무시설과 상업시설은 부지가 일반에게 아직 매각되지 않아서 전혀 개발되지 않았으며, 다만 중심상업업무구역의 일부 블럭에 일반업무시설인 전기통신공사와 기독교방송국의 부지만이 확정된 실정이고, 나머지 부지는 아직 전혀 개발계획이 세워져 있지 않다.
- 북지구와 남지구에 있는 4개의 복합시설블럭에는 원래는 근린공공시설과 주거시설을 함께 수용하는 복합용도의 아파트단지를 건립할 계획이었으나, 현재는 전혀 사업이 시행되지 않은 상태이다.

2) 사업시행의 문제점

목동지구 개발사업은 실제 사업시행과정에서 대상구역의 축소, 중심지구 개발의 지연 등에 의해서 다음과 같은 문제점이 발생하게 되었다.

■ 정비지구내 계획도로 개설의 지연

- 정비지구는 목동지구의 중간부분에 위치한 부분으로서, 그 중 중심축에 해당되는 지역은 목동지구 개

발계획에 맞추어 개발계획이 세워져 있고 이에 의해서 사업을 시행키로 하였으나, 실체는 택지개발사업구역에서 제외되어 있어 시행되지 못했다.

- 이에따라 이 지역내에 포함되어있는 중심지구 순환도로가 개설되지 못하여, 목동지구가 남, 북으로 단절되어 있는 실정이고, 또 이 지역내에 있는 오목 지하차도도 현재 개설되지 않아서 교통 소통상에 큰 혼란을 초래하고 있다. 따라서 최소한 이 지역내에 있는 기본적인 도로시설만이라도 시급히 시행되어야 할 것이다.

■ 지구중심블럭의 개발지연

- 원래는 각 생활권의 중앙에 있는 중심축에 지구중심블럭을 계획하고, 이 곳에는 각 생활권을 대상으로 한 생활편익시설 및 서비스시설을 수용하여 지구별로 자족적 생활권을 이루도록 계획되어 있었다.
- 그러나 개발 추진과정에서 주거지역이 우선 개발되고 중심지구의 개발은 지연되어 지구중심블럭이 개발되지 않았으며 이에따라 원래 의도했던 자족적 생활권이 이루어지지 않았다. 이에따라 필요한 생활편익시설 및 서비스시설의 절대부족으로 주변에 있는 기존 주변상가를 이용하고 있는 실정이며 따라서 지구중심의 개발이 시급히 요청되고 있다.



■ 아파트 단지 주민의 이해집단 형성

- 원래의 목동신시가지 개발은 자족적 신도시 개발 개념을 도입하여 주거지역에 아파트단지만을 개발하는 것이 아니라, 중심축에는 서부대생활권의 중심시설들 이외에도 아파트와 상가 및 근린공공시설 용도 등이 복합된 복합용도 아파트단지를 건설하도록 되어 있었다.
- 그러나 아파트단지만이 우선 개발됨으로써, 개발 우선순위의 기록권을 갖게된 목동주민들은 목동지구 개발을 아파트단지만의 개발사업으로 인식하게 되었으며, 이에따라 복합시설분류의 주거시설 계획을 반대하는 민원을 제기하고 있다. 이와같이 아파트주민들은 중심지구 개발계획상의 일부 시설의 개발을 거부하는 등의 집단 민원을 형성할 수 있게 되어 중심지구 개발의 새로운 외부 변수로 등장하게 되었다.

■ 상위계획에의 반영 미비

- 강서대생활권의 중심상업기능, 영등포 부심의 보완기능, 지하철과의 연결방안 모색 등 원래 목동 개발계획이 갖고 있던 개발목표 및 기본구상 등이 상위계획에 반영되지 않고있다.
- 예를들면, 목동지구 계획의 상위계획인 양천구(강서구) 생활권계획이라든지, 서울시 장기 구상계획안 및 장기 교통망계획 등에 목동 개발계획의 기본적인 구상이 전혀 반영되어 있지 않은 실정이다. 따라서 앞으로 서울시에서는 관련계획 및 상위계획의 수립시에 이와같은 점을 고려하여 체계적이고 종합적인 계획이 수립되도록 하여야 할 것이다.

■ 정비지구(재개발)의 문제

- 정비지구 중에서 중심축에 해당하는 부분은 중심지구 토지이용계획상 가장 중요한 중심상업구역에 해당하는 부분이다. 따라서 당초에는 이 지역에 대형규모의 상업시설이나 업무시설을 배치하도록 계획되어 있었다.

그러나 이 지역은 ^{결론} 일단은 ^{정비지구} 주택지정사업에의하여 개발되고 ^{결론} 진척이 진행되지 않았을 뿐만 아니라 사업시행을 위한 준비과정에서 개발계획 내용도 당초 의도와는 다르게 변경되었고, 이 변경된 계획조차도 주민들과의 합의가 이루어지지 않아 언제 시행될 수 있을지 그 개발시기가 요원한 형편이다.

6. 기타 도시계획시설

주거지역 및 주변지역에 계획되어 있던 도시계획시설 중에서 중요한 시설의 개발현황을 살펴보면 다음과 같다.

1) 도로시설

- 개발현황에 나타난 도로망은 원래 계획안과 비교해 볼 때 오목로의 선형변경 등 일부 도로에 차이가 발생하였으나, 그밖의 도로는 거의 원래 계획안과 큰 변동없이 개발되었다.
- 그러나 앞에서도 살펴본 바와같이 정비지구내에 속해 있던 오목지하차도 등의 계획도로는 아직 전혀 시행되지 못하여 현재는 기존도로를 이용해서 통행하고 있으며 중심지구 순환도로도 개통되지 못하고 있다.
- 또한, 경인 지하차도 구간은 아직 공사중이어서 현재는 6블럭 하단과 9,10블럭 상단에 임시로 조성된 도로로 통행되고 있으며, 이에따라 중심지구 외곽 순환도로는 완전히 남북으로 분리되어 연결되지 못하고 있는 실정이다.

2) 학교시설

- 학교시설은 계획수립 당시보다 국민학교는 1개교(14단지 옆의 칼산국교)가 늘어나서 국민학교 8개교, 중학교 5개교, 고등학교 4개교 등이 건립되도록 계획되어 있다.
- 이와같은 개발계획 내용중에서 국민학교와 중학교의 경우에는 주거지역의 개발과 시기를 맞추어 모두 건립되었고, 고등학교의 경우에는 중지구에 있는 1개교(진명여고)가 아직 건립되지 않고 있는 실정이다.

3) 종합의료시설 및 사회복지시설

- 종합의료시설인 종합병원은 원래는 북지구와 남지구에 각 1개씩 2개가 들어서도록 계획되어 있었으나, 아직 하나도 건립되지 않고 있다.
- 사회복지시설인 직업훈련원은 원래의 계획안에 의하면 지하철 차량기지 부근에 약 11,000평 규모로 세워질 계획이었으나, 최종 계획에서는 3,000여평으로 규모가 축소되었으며 아직 건립되지 않은 상태이다.

4) 열병합 발전소 및 소방서

- 목동의 북단에 있는 약 77,000 M²의 부지에 열병합발전소가 주거지역의 개발과 시기를 맞추어 건립되어 이미 공동구를 통해 목동전역에 지역난방을 공급하고 있다.
- 열병합 발전소 옆에는 면적 4,300 M²의 부지에 소방서가 건립되어 있다.

5) 유수지

- 종합운동장 부근에 있는 신정 제1유수지는 안양천의 범람에 대비하여 기존의 유수지를 확장하여 108,146 M²의 면적으로 조성되었고, 지하철 차량기지 옆에는 43,276 M² 규모의 신정 제2유수지가 새로 계획되어 완공되었다.

6) 종합운동장

- 신정 제1 유수지 북측에는 총 부지면적 152,346 M²의 종합운동장 시설이 계획되어 있으며, 현재 메인 스타디움을 포함하여 야구장, 실내체육관, 실내빙상경기장 등의 대규모 체육시설이 건설중에 있다.

1) 도로시설

2) 학교시설

3) 종합의료시설 및 사회복지시설

4) 열병합발전소 및 소방서

5) 유수지

6) 종합운동장

■ 개발현황도



- | | |
|-----------|--------|
| 이웃단지 조성 | 유수지 |
| 근린상업시설 완공 | 용도확정부지 |
| 공원 | |
| 보행자전용도로 | |
| 도로 | |

목동지구 도시설계

개발현황도

좌측 그림에서 보는 바와 같이 현재의 목동신시가지도

- 주거단지는 개발완료 (아파트, 단지에 근린상업시설, 보행자전용도로 등)
- 중심지구는 공원은 공사완료, 일부 상업시설은 개발 진행 중이거나 완료
- 기타 학교, 종합운동장, 유수지 등 도시계획시설은 완료 되었거나 사업시행중이다.

특히 이 지역 한 복판은 파괴하고 있는 정비지구
부분의 전체계획과 연계되는 개발이 이루어 지지
않고 있는 상황이다.

제4장

교통계획 개 검토

1. 현황조사 및 분석
2. 교통순환체계 분석
3. 지리별 개선안
4. 교통체계 개선
5. 장기구상안

1. 현황조사 및 분석

1) 현황조사 및 분석

목동 신시가지의 가로망 현황은 원래의 계획대로 완전하게 완성된 것이 아니고 아직 미완성된 상태이지만, 본 연구에서는 현재의 상황을 면밀히 조사하여 장래 예상되는 문제점을 최소화하기 위하여 현황조사

를 실시하였다.

목동 중심지구의 교통계획에 대한 여러가지 문제점을 검토해 보기 위해서, 중심지구 순환도로의 교통소통 문제는 물론, 주변지역과 연결되는 지점의 교통문제까지를 모두 포함하여 조사하였으며, 자세한 조사방법 및 항목은 다음과 같다.

조 사 구 분	조 사 방 법	조 사 항 목	조 사 내 용	비 고
교 통 량 조 사	· 훈련된 조사원을 동원 현장파견	· 시간대별 교통량 · 방향별 교통량 · 방향별 교통량(대·소형)	· 조사지점: 16개소 · 조사시간(7시간) 오전첨두(3시간) 오후첨두(2시간) 비 첨두(2시간)	07:00~10:00 18:00~20:00 14:00~16:00
신 호 운 영 조 사	· 훈련된 조사원을 동원 현장파견	· 방향별 녹색시간 · 정지차량 대수 · 자동, 수동, 점멸등 구분	· 조사지점: 혼잡 6개소 · 조사시간(8시간)	
주 차 조 사	· 현장방문 설문조사 · 계획도면 참조	· 주차면수 · 주차대수 · 첨두시 주차대수	· 관공서: 3개소 · 아파트단지: 11개단지	
보 행 량 조 사	· 훈련된 조사원을 동원 현장조사	· 방향별 보행량 · 시간대별 보행량	· 조사지점: 9개소 · 조사시간(6시간) 오전첨두(3시간) 비 첨두(3시간)	07:00~10:00 13:00~16:00
대 중 교 통 조 사	· 훈련된 조사원을 동원 현장조사	· 노선번호, 승하차인원 · 재차인원, 배차간격 등	· 조사지점 · 시간대별 통과노선 · 시간대별 승하차인원	
속 도 조 사	· speed gun을 활용한 현장조사	· 차량속도(KPH)	· 조사지점: 25개소 외곽지점: 9개소 내부지점: 16개소	
교통시설물조사	· 훈련된 조사원이 장비 (굴림대)지참 현장조사	· 도로폭, 보도폭, 차선수, 차선폭 · 가로통행 방법 · 도류화, 도류설 · 표지, 주차Bay등	· 목동단지내 전구간 및 교차로 구 간: 1 / 1200 교차로: 1 / 600	
가 구 설 문 조 사	· 우편함설문배포 · 경비실, 관리 사무실에서 회수 · 전입주가구대상	· 평행별, 승용차보유현황 · 출발시간, 교통수단 · 통행경로 · 접속지점 및 최종목적지 · 교통불편사항	· 배포: 18,626개(88년 9월 현재 입주완료대상) · 회수: 2,028매 · 유효: 1,980매	회수율 11% 유효표본율 10.8%

- 1) 현황조사 및 분석
- 2) 장래 교통수요예측

■ 주요교차로 및 단지 내부도로 교통량 현황



(1) 교통량조사

본 연구에서는 현재의 교통소통 상태를 파악하기 위해서 계획대상지역의 주요지점에서 주요 시간대별로 교통량 조사를 실시하였다.

■ 주요교차로 교통량현황

• 목동단지의 교통량 첨두시간(교통량이 가장 많은 시간)은 오전 08:00~09:00로 나타나고 있으며, 이 중에서 특히 교통량이 가장 많은 교차로는 오목교차로로 4,574 PCU / 시이며 다음으로는 목동5거리 교차로가 4,010 PCU / 시, 목동4거리 교차로가 3,930 PCU / 시 등의 순서를 보이고 있다.

교차로별 첨두시 유입교통량 (08:00~09:00)

지 점	소 형	대 형	계	
			계	P.C.U.
양 화 교	2,734	500	3,234	3,734
목 동 입 구	3,356	190	3,546	3,736
열 병 합 발 전 소	1,184	134	1,318	1,452
이 대 병 원	3,223	178	3,401	3,579
오 목 교	3,704	435	4,139	4,574
목 일 중 학 교	2,005	116	2,121	2,237
관 - 감 산 국 교 앞	1,878	231	2,109	2,340
계 남 국 교 남 측	2,636	586	3,222	3,808
신 서 중 학 남 측	2,572	359	2,931	3,290
진 명 여 고	2,489	202	2,691	2,893
목 동 5 거 리	2,940	535	3,475	4,010
목 동 4 거 리	2,659	657	3,273	3,930
4 단 지 앞	621	101	722	823
신 목 중 학 앞	1,259	69	1,328	1,397
월 촌 국 교	1,291	102	1,393	1,495

주) PCU : passenger car unit, 소형차 1, 대형차 2로 환산

■ 단지 내부도로 교통량 현황

- 단지 내부의 일방통행로중에서 교통량이 가장 많은 구간은 6블럭 하단의 연결도로로 1,006 PCU / 시이며, 다음으로는 13블럭 하단의 연결도로로 896 PCU / 시 이다. 6블럭 하단의 연결도로에 교통량이 많은 것은 곰달래길을 통해서 접근한 차량이 경인 고속도로 또는 안양천 좌안으로 통행하고자 하는 차량과 3, 4단지에서 나온 차량이 영등포방면 또는 강북방면으로 통행하고자 하기 때문이며, 13블럭 하단의 교통량은 오목교에서 서부화물터미널 방향으로 통행하고자 하기 때문이다. 그러나 이와같은 교통흐름은 아직 목동지역내의 중심지구 순환도로가 개통되지 않아서 생기는 일시적인 현상으로 볼 수 있다.

(2) 주차현황조사

■ 중심지구 주차현황

- 중심지구에 현재 완공되어 있는 4개의 공공건물에 대한 주차현황을 조사하여 보면, 양천구청의 주차시설은 옥외주차장 120면으로 첨두시간은 10:00-11:00 시, 14:00-15:00 시 사이에 형성되는데 이때 점유율은 약 80% 정도이다. 그러나 입찰, 회의 등 내방객이 급증하는 시간에는 주차장이 부족하여 구청외부에 주차하는 경우가 발생하고 있다.
- 신정경찰서는 약 100면의 주차장을 확보하고 있으나 실제 Marking을 하여 이용하고 있는 주차면은 20면에 불과한 실정으로, 민원인이 가장 많이 물리는 월요일 14:00-15:00시대의 주차장 점유율은 확보하고 있는 전체 주차장의 약 50%에 불과한 실정인으로서 현재 주차로 인한 문제는 발생하지 않고 있다.
- 국제우체국은 양천우체국과 같이 사용되고 있는데 주차시설은 옥외 50면, 옥내 40면 등 90면을 확보하고 있으나 주거단지의 일부 미입주, 중심지구의 미

개발 등으로 자체 차량 30면을 제외하고는 이용율이 미미한 실정이다.

- 전신전화국은 옥외 40면, 옥내 10면 등 50면의 주차장을 확보하고 있으나 민원인이 거의 없어 자체 차량 30대만이 주차장을 활용하고 있다.

중심업무지구내 주요 공공기관의 주차장현황

기 관 명	부지면적	주차면수	최대점유율
양천 구청	23,074	120	80
신정경찰서	6,782	100	50
국제우체국	9,315	90 옥외(50) 옥내(40)	44
목동전화국	7,703	50 옥외(40) 옥내(10)	60
계	46,874	260	-

■ 주거지역 주차현황

- 아파트단지내 주차면수는 총 13,076면으로 이는 1988년 9월 현재 입주완료된 단지 전체 가구수(18,626가구)에 대한, 주차장 확보율은 71.8%에 불과한 실정이다.
- 반면 아파트단지 입주가구의 승용차 보유대수는 11,682대로 전체 가구수에 대한 승용차 보유율은 62.7%이며, 단지 전체의 승용차 보유대수를 기준으로 한 주차장 확보율은 현재 111.9%를 보이고 있어 현재는 문제가 없으나 승용차 증가추이를 감안할 때 2-3년 내에 주차난을 겪을 것으로 예상된다. 특히 2단지와 4단지는 현재 주차가능 대수보다 승용차 보유대수가 각각 119대, 96대를 초과하고 있어 이미 일부 단지에서는 주차난이 발생하고 있는 실정이다.

단지별 승용차보유대수 및 주차장 현황

단지명	가구수	주차면수	승용차 보유대수	보유율	주차장 확보율(%)
1 단 지	1,882	1,340	1,246	66.2	107.5
2 단 지	1,640	1,221	1,340	81.7	91.1
3 단 지	1,588	1,199	1,107	69.7	108.3
4 단 지	1,382	8,733	829	60.0	88.4
5 단 지	1,848	1,444	1,239	67.0	116.7
6 단 지	1,362	771	620	45.5	124.4
7 단 지	1,285	617	563	41.6	109.6
8 단 지	1,970	1,466	1,150	56.7	127.5
9 단 지	1,522	1,411	1,024	65.6	137.8
10 단 지	2,211	1,625	1,364	59.8	119.1
13 단 지	1,695	1,249	1,200	70.5	104.1
14 단 지	18,385	13,076	11,682	62.7	111.9

주) 14단지, 미입주(20, 20-1공구) 630면 제외

(3) 차량 속도조사

본 연구에서는 교통안전측면과 관련하여, 일정속도 이상으로 주행함으로써 인해 생기는 교통안전의 저해요인이 발생하는가를 알아보기 위해서, Speed Gun을 이용하여 일정지점을 통과하는 관측차량들의 산술 평균속도를 조사하였다.(속도 조사지점 및 결과는 다음 페이지 도면 및 표 참조)

- 조사결과에 의하면 60KPH이상을 보인 구간은 열병합발전소앞 구간으로 나타났으며, 55KPH이상인 구간은 안양천 좌안도로의 전구간, 단지내 일방통행 구간에서는 2단지 동측구간, 9-10단지 남측구간 그리고 칼산국교-등촌지하 차도구간 등으로 나타났다. 일방통행로의 제한 속도는 40KPH로 되어있으나 관측차량중 40KPH의 제한속도 이하로 주행하는 차량은 거의 발견되지 않았다.

- 이와같이 차량속도가 빠른 것은 아직 중심지구가 개발되지 않은 관계로 인해 차량의 수가 적어서 생기는 일시적 현상이며, 중심지구가 개발되기 시작하여 차량의 수가 증가하면 과속으로 인한 문제점은 감소될 것으로 예상된다. 그러나 중심지구가 완전히 개발될 때까지는 과속을 방지하는 안전대책이 필요할 것으로 판단된다.

(4) 교차로 소통분석

■ 분석개요

- 오전 철두시간(08:00-09:00)의 통행량을 기준으로 교차로 소통상태 분석 및 최적 신호제어 도출 package인 TRANSYT-7F를 이용하여 현재 소통현황을 분석하였다.

■ 현황

- 열병합발전소와 이대병원앞 교차로는 목동단지 방향으로 일방통행이 실시되는 관계로 진입과 진출이 분리된 독특한 형태의 3지 교차로로서 3현시로 운용되고 있다.
- 목동오거리 교차로는 교차로 형태의 특이성으로 주 통행방향인 남북교통류만 좌회전-직진 순으로 운영되고 타방향은 동시신호로 처리하고 있다.

■ 혼잡교차로 소통 현황

- 목동사거리 : 곰달래길 진입로 두 곳의 포화율이 1.0 이상으로 노폭 10m인 두 접근로의 교통소통이 불량하다.
- 진명여고 앞 : 등촌지하차도→신정동 방향, 신정동→목동오거리 방향의 좌회전이 포화상태이다.
- 목동입구 : 플라스틱공단→양화교방향이 2차선 용량을 초과하는 포화상태이고, 열병합발전소→플라스틱공단 방향의 좌회전 허용으로 신호운영이 비효율적이다.
- 계남국교 남측 : 칼산→고척동 방향의 좌회전이 포

■ 속도 조사지점



■ 지점속도 조사표(14:00-16:00)

(단위: KPH)

지점	관측회수	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	평균
열병합발전소 앞 (A)		38	59	68	75	66	58	50	54	59		60.8
양정고교 앞 (B)		50	52	57	58	69	66	65	50	63	54	58.4
신정유수 앞 (C)		47	55	59	65	58	70	60	42	51	53	56.0
오목교-신정1교 (D)		71	41	49	48	57						53.2
신정1교-신정2교 (E)		46	52	67	57	59	58	67	55	51	76	58.8
프라스틱공단 앞 (F)		42	41	50	48	47	43	46	54	44	50	46.5
프라스틱공단-월촌국교 (G)		41	51	63	61	57	46	55	51	58	55	53.8
월촌국교-신목중교 (H)		41	42	43	49	53	45	42	38	43		44.0
3단지서측 (I)		45	46	47	44	40	47	40	43	46	50	44.8
3단지동측 (J)		52	48	52	45	79	62	61	54	41	41	53.5
2단지동측 (K)		68	47	62	59	41	66	56	60	47	46	55.3
1단지동측 (L)		43	50	51	59	60	51	56	46	66	54	53.6
목동사업소 앞 (M)		40	47	63	64	46	53	48	45	52	62	52.0
6단지북측 (N)		52	69	45	49	40	49	43	44	58	78	52.7
5단지북측 (O)		58	66	57	45	46	52	51	49	49	47	52.0
5단지북서측 (P)		57	46	36	40	64	58	47	39	51	65	51.9
파리공원 남측 (Q)		47	35	45	40	55	46	42	53	51	37	45.1
등촌지하차도위 (R)		36	45	66	52	53						50.4
구청 북측 (S)		62	57	44	42	60						53.0
9단지남측 (T)		39	66	65	44	49	53	47	60	53	62	55.4
10단지남측 (V)		43	44	75	56	78	62	50	50	66	45	56.9
12단지북측 (V)		50	49	51	55	51	52	53	47	42	40	49.0
12, 13단지북측 (W)		45	54	48	49	44	57	64	51	40	55	50.7
13단지북측 (X)		55	86	45	57	46	44	55	52	44	53	53.7
갈산국교 동측 (Y)		66	46	41	72	61	44	67	64	72	56	58.9

화이다.

- 오목로타리: 목동오거리→영등포 방향의 직전과 양 화교→영등포 방향의 좌회전이 포화이다.

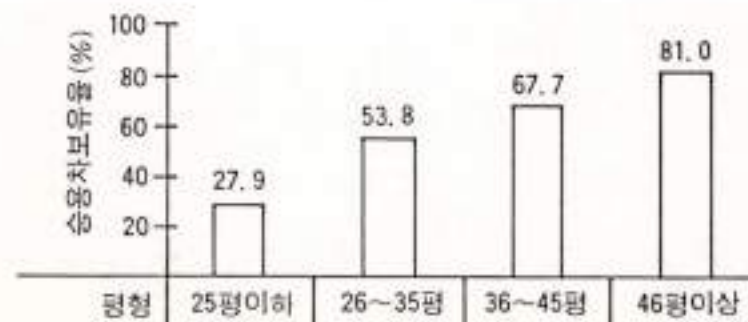
(5) 주민설문조사

본 연구에서는 실제 거주하는 주민들의 통행행태 및 교통 불편사항을 파악하기 위해서 주민 설문조사를 실시하였으며 이 중에서 중요한 사항은 다음과 같다.

■ 아파트 평형별 승용차 보유현황

- 목동입주 주민의 총 보유차량대수는 1,237대로 유효 표본 1,980가구 기준으로 62.5%의 보유율을 나타내고 있으며 차량을 보유하고 있는 1,163 가구 중 6.4%인 74가구는 2대를 보유하고 있는 것으로 나타났다.
- 한편 평형별 보유율을 살펴보면 25평 이하가 27.9%, 26~35평이 53.7%, 그리고 36~45평이 67.7%이며 46평이상 가구의 차량보유율은 81%로 나타나 아파트 평형에 따른 차량보유율은 평형이 클수록 높은 것으로 분석되었다.

아파트 평형별 승용차보유율



평형별 승용차보유율 비교

평형	25평이하	26~35평	36~45평	46평이상	계
전체 세대수	213(100.0)	815(100.0)	716(100.0)	216(100.0)	1,980(100.0)
무	166(72.1)	277(46.3)	221(32.3)	41(19.0)	817(41.3)
유	1대	62(26.6)	421(51.7)	151(69.9)	1,089(55.0)
	2대	2(1.3)	17(2.1)	24(11.1)	74(3.7)
	소계	65(27.9)	438(53.8)	485(67.7)	1,163(58.7)

■ 교통수단별 분담율

- 유효표본 1,980가구의 총 통행자는 4,464인으로 1가구당 통행인구는 2.25인으로 조사되었으며 통행인구의 교통수단별 분담율은 다음과 같다.
- 목동주민의 교통수단별 분담율은 버스가 전체의 55.1%를 차지하여 가장 높으며 다음으로는 승용차로 27.8%, 택시 8.5% 순으로 나타났다. 이러한 분담율은 1987년 교통개발연구원에서 수행한 서울시 교통정비 기본계획에 관한 연구에서 조사된 분담율과 상이한 결과를 보이고 있는데 이는 지역의 특성 및 소득수준의 차이에 기인하는 것으로 분석된다.

교통수단별 분담율 비교

	버 스	승용차	택 시	지하철	기 타	계
목 동	55.1	27.8	8.5	-	8.6	100
서울시평균	44.6	15.5	15.7	12.7	12.7	100

주) 1) 목동현지조사 1988. 9

2) 서울시 교통정비기본계획 수립에 관한 연구 KOTI, 1986

■ 교통 불편사항

주민들이 거주 또는 통행하면서 느낀 불편사항을 기재한 것으로 그 중요한 내용을 요약하면 다음과 같다.

- 첫째, 시내버스노선이다. 현재는 37개 노선의 332대의 버스가 운행되고 있으나, 정비지구로 인한 도로의 단절과 경인고속도로 지하차도의 미개통으로 원활한 교통서비스가 제공되고 있지 못하다. 따라서 주민들은 이에 대한 대안으로 단지를 순환하는 셔틀버스의 운행을 원하고 있다.
- 둘째, 차량소음이 크다. 특히 9-14단지 앞의 일방통행로 지역에서 많이 발생하고 있으며, 이는 주로 서부 화물터미널행 화물차량이 단지 내부를 통과하기 때문이다.
- 셋째, 교통운영의 개선이 요망된다. 교통안내 표지판의 부족차량의 과속 및 보행자의 안전 등을 고려한 여러가지 교통운영개선이 미흡하다.

2) 장래 교통수요예측

(1) 사업 미시행시 수요예측

- 목표년도 2001년을 기준으로 중심지구 미개발시의 교통량 증가는 서울시의 각 가로별 교통량 증가 및 강서구, 양천구의 통행량 증가를 감안하여 목동 외곽지역은 5%, 단지내는 3%의 연평균 증가율을 적용한다.

(2) 중심지구 개발에 따른 수요예측

■ 활동인구 예측

- 목동 중심지구의 개발가능 연면적 1,200,000 M²중 목표년도인 2001년 까지 약 70%가 개발된다고 가정하여 840,000 M²에 대하여 단위 면적당 원단위를 적용하여 활동인구를 추정한다.

■ 원단위 추정 및 유발인구 추정

- 계획지구가 업무시설 및 강서 생활권시설로 계획되어 있으며 대단위 아파트 단지의 배후지구로 형성되어 있어, 상근인구는 1000 M²당 40인, 이용인구는 1,000 M² 당 200인을 적용한다.
- 따라서 상근인구 33,600인, 이용인구 168,000인으로 추정되어 총 유발인구 1일 201,600인으로 예측된다.

■ 교통수단별 활동인구

- 1987년 교통개발연구원의 서울시 도시교통정비 기본계획 수립에 관한 연구 및 (주)선진엔지니어링의 서울시 도시 고속화도로 타당성조사 자료를 감안하여 교통수단별 분담을 추정한다.

교통수단별 통행량

	통행량(인)	버 스	택 시	승용차	보행및기타
상근인구	33,600	19,286	4,368	5,342	4,604
이용인구	168,000	89,040	15,120	33,600	30,240
계	201,600	108,326	19,488	38,942	34,844

■ 2001년 가로별 교통량



■ 교통수단별 유발교통량

- 전술한 활동인구는 1일 전체의 유입인구로 시간대별 이용율을 유사건물의 경우를 감안하여 침투 1시간 교통량을 추정한다.
- 상근인구의 유입침투는 08:00-09:00에 형성되며 유출은 10:00 이후에 형성되고
- 이용인구의 침투는 14:00-15:00에 형성되어 활동인구의 유입침투는 14:00-15:00에 형성한다.

■ 침투시 발생교통량

- 차종별 대당 탑승인원을 승용차 2인/대, 택시 1.8인/대, 버스 20인/대로 가정하면 1일 총유발 교통량은 버스 제외시 30,298대로 예측되며 침투 14:00-15:00의 유입차량은 4,583대, 유출은 4,051대로 추정된다.
- 중심지구의 침투시간은 14:00-15:00 이지만 목동단지내부 기존교통량의 시간대별 분포가 08:00-09:00에 형성되므로, 본 연구에서는 주변지역 침투시간을 기준으로 교통수요를 예측한다.
- 장래 중심지구 개발시 08:00-09:00 침투 1시간의 유입교통량은 버스제외시 3,655대, 유출교통량은 1,704대로 예측된다.

■ 가로별 교통량

- 목동지구 전체를 4개의 대블럭(2, 3, 4), (7, 8, 11-1, 11-2), (12, 13), (17, 18, 19)으로 구분한 후 16개 유출입 지점으로 단순화하여 교통량을 추정하였다.
- 유출교통량 기준으로 교통량이 최대인 지점은 오목교 안양천교로 각각 7,102 PCU, 6,477 PCU로 전망된다.
- 염창교는 3,587대로 현재 1차선 접근로의 포화가 예상되며, 양화교 진입램프 및 계획중인 양평교는 각각 4,216과 3,968 PCU로 추정된다.
- 단지내 일방통행로는 중심지구 개발후 급속한 교통량 증가가 예상되어 6단지 앞이 3,932 PCU, 1단지 앞이 2,681 PCU로 추정되나 4차선 일방통행로로 구성되어 교통 처리상 문제는 없을것으로 예상된다.

2. 교통 순환체계 분석

1) 일방통행체계의 특징 및 현황

(1) 특징

■ 장점

- 용량증대, 속도향상, 주정차관리 등이 용이하다.
- 신호등 연동시 효과가 크다.
- 정면충돌, 사각충돌 사고 등이 예방된다.

■ 단점

- 통행거리가 증대된다. 그러나 통행거리의 증대는 주행속도 상승으로 소동이 원활하고 통행시간이 감소되므로 일방통행에 익숙해지면 호의적인 반응을 나타내게 될 것이다.

(2) 현황

- 남북간 4km에 이르는 목동 중심지구의 둘레에는 반시계 방향의 일방통행 순환도로가 완성되어 있고, 그 사이사이에 약 200~400m 간격으로 블럭간 연결도로가 개설되어 있으며, 이 블럭간 연결도로의 통행방향은 동→서의 방향과 서→동의 방향이 한 블럭씩 교차하도록 되어 있다(제2장의 교통계획 현황도 참조).

2) 일방통행체계의 통행 대안 검토

(1) 연결도로 통행방향의 역방향 타당성 검토

■ 배경

- 현재 연결도로의 통행방향은 중심지구의 북단인 제1블럭과 2블럭 사이의 통행방향이 동→서의 방향으로 되어 있고, 그 나머지는 남쪽으로 내려오면서 한 블럭간씩 교차하도록 되어 있다.
- 그러나 이 통행방식에 의해서 제2블럭과 3블럭간, 그리고 제3블럭과 4블럭간 등의 십자형 교차지점에서 연결도로 상의 차량이 직접 주거지역의 단지간도로로 진입하려는 흐름이 발생하고 있으며, 이 문제의 해결을 위해서 역방향 통행의 타당성을 검토해 보고자 한다.

■ 방향을 반대로 할 경우에 대두되는 특성

- 블럭 7과 8 사이의 연결도로 통행 방향과 8블럭 하단의 중심지구 순환도로의 방향이 겹치게 되어(Overlapping) 일방통행 쌍(pair)의 형성이 이루어지지 않아 순환교통의 우회거리가 증대된다.(도면: 연결도로 통행방향의 역방향 대안, 참조)
- 4단지 거주자의 안양천 좌안도로에 접근하기 위한 주행거리가, 우회거리의 증가로 480m 길어지는 단점이 발생한다.
- 주거단지에서 중심지구 순환도로와 블럭간 연결도로를 통해 반대편 중심지구 순환도로를 이용할 경우 현재는 최대 1블럭만 우회하여도 되나 본 대안으로 시행될 경우 2블럭 이상을 우회하는 경우가 발생하여 전체적으로 통행거리가 증가한다.

■ 분석결과

- 따라서 블럭간 연결도로의 역방향은 순환체계형성과 주민의 주행거리 측면에서 적절하지 않은 것으로 판단된다.

- 1) 일방통행체계의 특징 및 현황
- 2) 일방통행체계의 통행대안 검토
- 3) 정보체계의 개선안
- 4) 화물차의 단지통과에 대한 개선안

■ 연결도로 통행방향의 역방향 대안



(2) 3개 지하차도 상부의 양방향통행 타당성 검토

■ 배경

- 단지와 연결된 주요 간선도로인 경인고속도로, 오목로, 등촌지하차도 상부 교차부를 양방향통행으로 할 경우의 타당성을 검토한다.
- 양방향통행 실시로 인해 발생하는 편익은 공행거리 단축이며, 이에 따라 소요되는 비용은 신호등 설치로 인한 차량지체로 판단된다.
- 3개 지하차도 중 경인고속도로의 경우를 실제로 하여 편익, 비용을 분석한다.

■ 편익비용분석

● 편익

- 통행거리의 단축으로 발생함
- 경인지하차도 상부에서 발생하는 우회거리가 감소함.
 - 인천 → 목동1단지 : $0.3\text{km} \times 800\text{대} / \text{시간} = 240\text{대km} / \text{시간}$
 - 목동1단지 → 서강대로 : $0.3\text{km} \times 2400\text{대} / \text{시간} = 720\text{대km} / \text{시간}$
 - 서강대로 → 목동 CBD : $0.4\text{km} \times 1600\text{대} / \text{시간} = 640\text{대km} / \text{시간}$
 - 목동CBD → 인천 : $0.4\text{km} \times 2400\text{대} / \text{시간} = 960\text{대km} / \text{시간}$
 - 합계 2,560대 km / 시간

● 비용

- 일방통행시 불필요하던 신호등 설치로 인한 지체가 발생함.
- 지체량을 대당 신호주기 120초의 절반으로 가정함.
 - 목동접근로 : $3\text{차선} \times 2\text{방향} \times 2400\text{대} / \text{차선} \times 60\text{초} / \text{주기} \times 30\text{주기} / \text{시간} = 7200\text{시간}$
 - 경인고속접근로 : $1\text{차선} \times 2\text{방향} \times 2400\text{대} / \text{차선} \times 60\text{초} / \text{주기} \times 30\text{주기} / \text{시간} = 2400\text{시간}$
 - 합계 : 9600 시간

■ 분석결과

- 우회거리 감소로 발생한 2,560대km/시간의 편익을 연

료소모 비용으로 환산하면 다음과 같다.

$$-2,560\text{대km} / \text{시간} \div 10\text{km} / \text{liter} \times 400\text{원} / \text{liter} = 102,400\text{원} / \text{시간}$$

-편익과 비용이 같은 경우 시간비용 산출

$$102,400\text{원} \div 9,600\text{시간} = 10.7\text{원} / \text{시간}$$

- 차량이용자의 시간가치를 2,000원으로 가정할 경우 위의 시간당 가치는 매우 낮은 수준으로 양방 통행으로 인해 발생하는 지체비용이 우회거리 단축의 편익보다 매우 높다.
- 같은 방법으로 분석한 결과 3개 교차로 상부의 양방향통행 타당성은 없는 것으로 판단된다.

(3) 오목지하차도 상부의 일방통행로 폐쇄 타당성

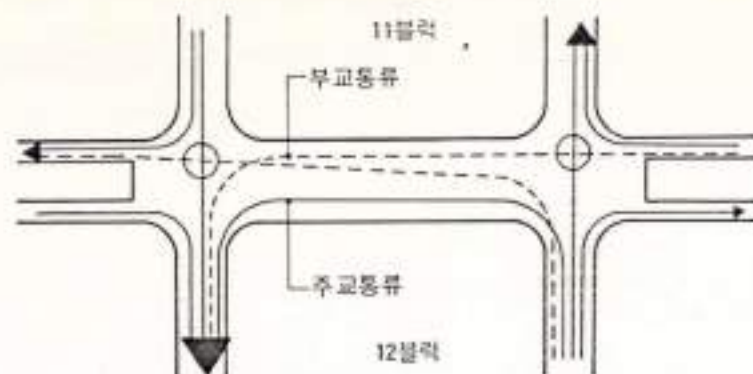
■ 배경

- 목동단지를 경유하는 간선도로인 경인고속도로와 등촌지하차도는 단지 일방통행도로와 평면 교차하지 않는 반면에 오목지하차도 상부의 연결도로는 오목로 간선도로와 연결되어 있어 전체 가로망 체계상 예외적 현상이 되어 운전자에게 혼란을 초래할 것으로 판단된다.
- 오목로 교통이 불력간 연결도로를 경유하여 좌회전할 경우에 중심지구 순환도로의 교통과 연결도로의 교통이 상호 직각으로 교차하는 교통 마찰류가 발생한다.
- 연결도로의 교통이 목동 5거리로 유출시 중심지구 순환도로의 차량과 직각으로 교차하는 교통마찰류가 발생한다.

■ 개선안 검토

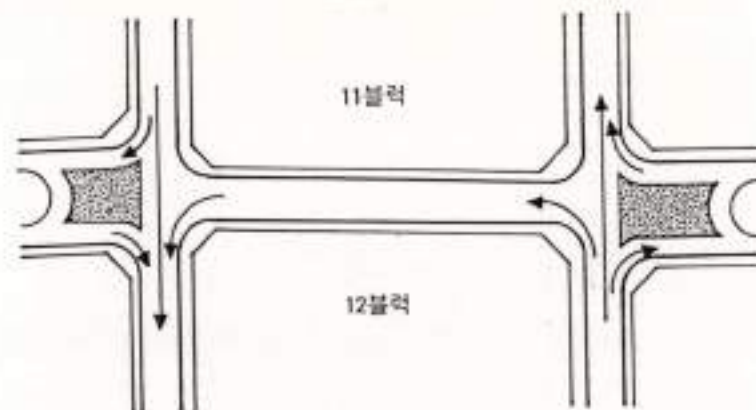
- 대안1 : 연석시설물 (Traffic Barrier) 설치
 - 연석시설물은 기능이 높은 간선도로와 기능이 낮은 도로가 교차할 때 기능이 낮은 도로의 직진 또는 좌회전으로 인한 교통마찰을 제거하기 위한 것

■ 오목 지하차도 상부의 예상 교통마찰류



으로, 여기서는 중심지구가 개발되고 나면 오목로와 중심지구 순환도로가 유사한 교통량과 역할을 담당하게 됨으로 효과적이지 못하다.

■ 대안1의 예시도



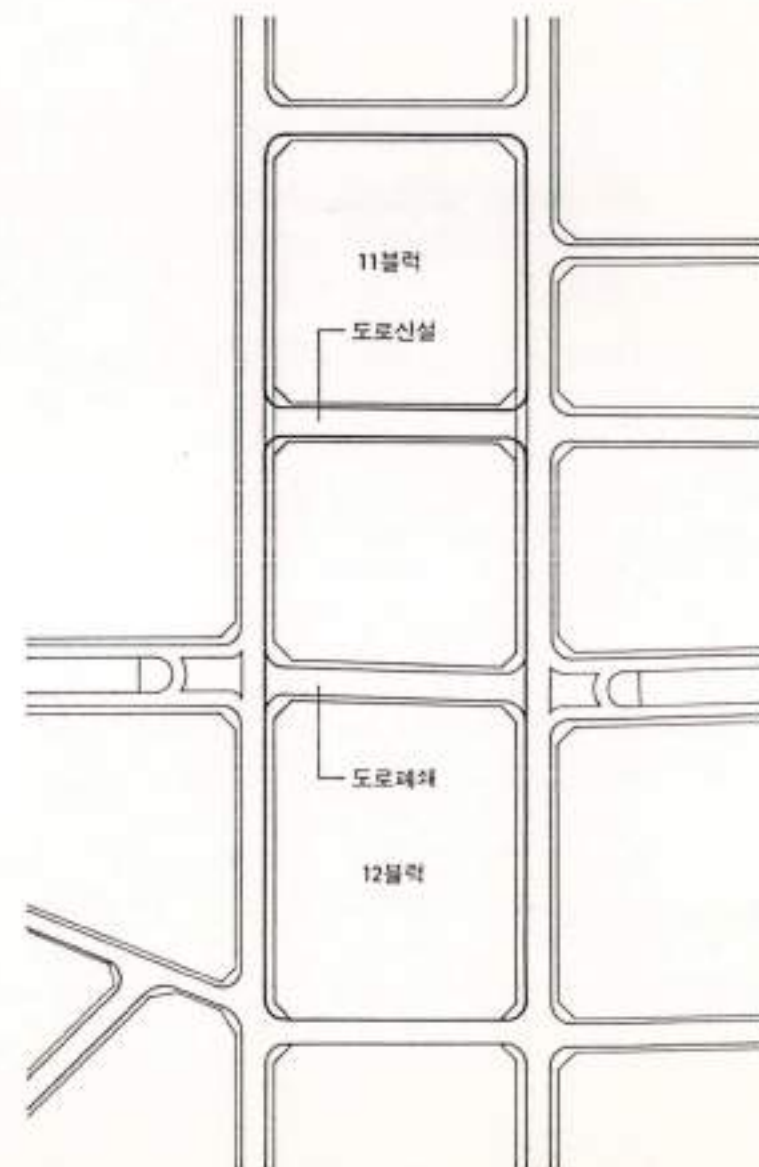
■ 대안2: 신호등의 설치

-신호등 개설시 오목로 상부도로는 양방통행운영이 바람직하나 다른 도로와 비교해 볼때 도로의 운영상의 일관성이 없는 점과 신호등에 의한 신호대기로 일방통행로상에 교통류의 지체가 수반되는 단점이 있다.

■ 대안3: 11블럭 상부의 기존 수로부지에 도로신설

-이안은 기존 오목로 상부도로를 폐쇄하고 11블럭 상부에 있는 기존 수로부지에 도로를 신설하는 안으로서, 목동 단지내 일방통행의 일관성 유지 및 교통소통과 안전측면에서 최적으로 판단된다.

■ 대안3의 예시도



■ 13블럭의 도로신설에 따른 대안



(4) 13블럭내 새로운 블럭 신설 및 순환체계 역방향

■ 새로운 블럭체계 및 순환체계

- 오목지하차도와 인접한 11블럭 상하 연결도로의 순환체계를 반시계 방향으로 고정하고
- 지하차도의 북측의 블럭은 동→서 방향 남측은 서→동 방향으로 일관성을 유지하기 위해 새로운 순환체계를 고려한다.

■ 타당성 검토

- 등촌 지하차도 남측에서 양천구청 방면 및 북측에서 목동 CBD 방향의 통행거리가 단축된다.
 - 통행거리 단축 A
 - $90m \times 300veh + 250 \times 300veh = 102,000veh \cdot m$
- 등촌지하차도 서측 주거단지로 진입하거나 진출하는 5방향의 교통류는 통행거리가 증대된다.
 - 통행거리 증가 B
 - $200m \times 300veh + 200m \times 100veh + 200m \times 200veh + 60m \times 300veh = 138,000veh \cdot m$
- 오히려 통행거리의 증가를 유발하므로 타당성이 없다.
- 간선유입 교통의 단거리 차선변경으로 간선 일방통행로상의 직진교통류에 차단 현상과 함께 소동과 안전에 위해하므로 타당성이 없다.

(5) 일방통행체계와 관련된 도로시설물 개선

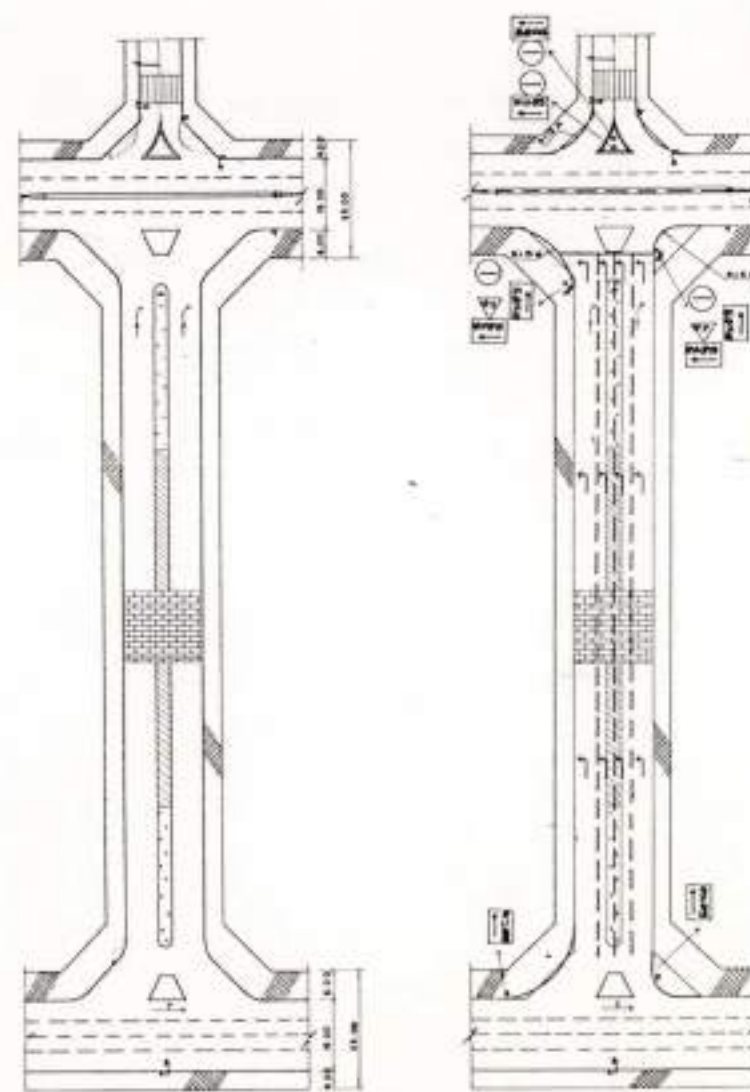
■ 블럭간 연결도로의 도로시설물

- 블럭간 연결도로의 경우 도로중앙에 중앙분리대가 있는 경우와 없는 경우가 양립하고 있어 전체적으

■ 연결도로의 도로시설물 개선안(+자형 교차지점)

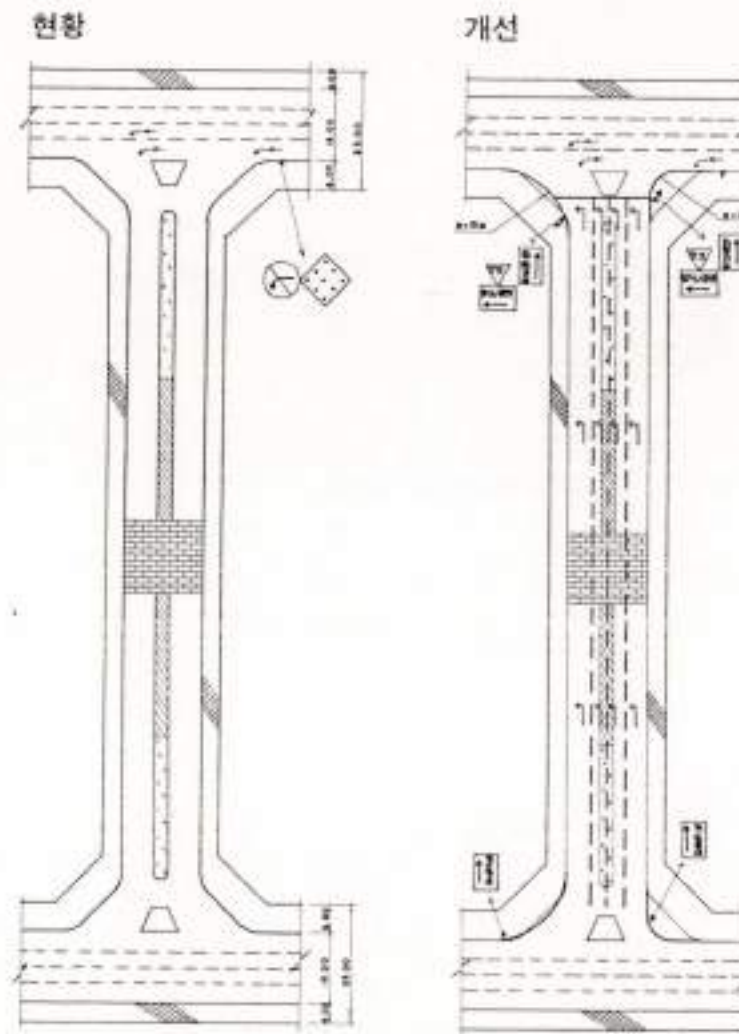
현황

개선



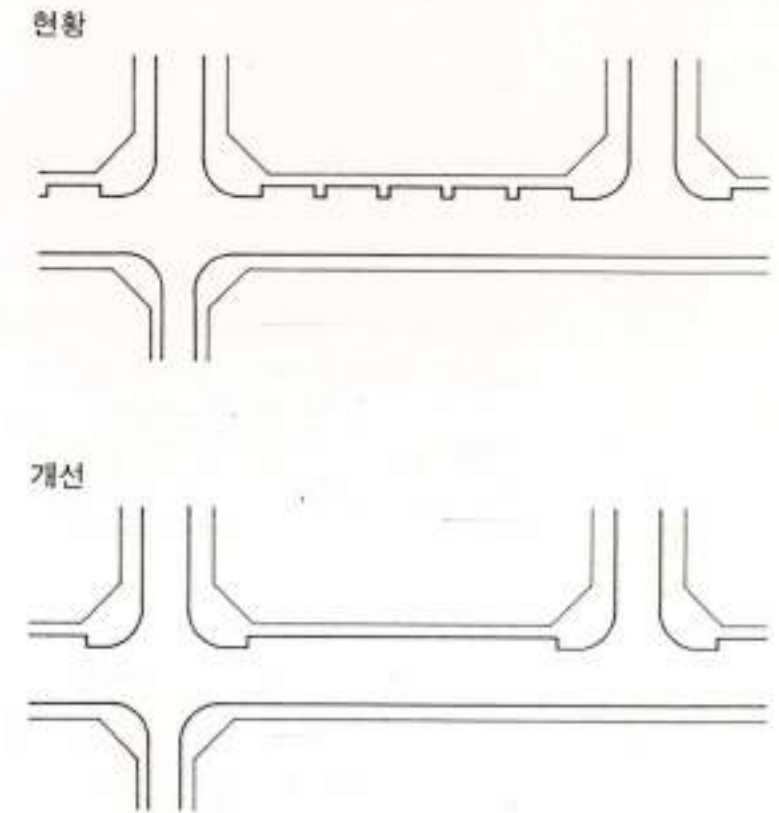
로 일관성을 유지하지 못하고 있음뿐 아니라 분리대의 존재로 도로가 양방향체계로 운영되는 것처럼 운전자에게 오해되어 혼란을 초래하므로 분리대를 제거해야 한다.

■ 연결도로의 도로시설물 개선안(T형 교차지점)



■ 순환도로변의 주차시설물

- 현재 순환도로의 중심지구측 보도변에는 주차를 위한 공간이 마련되어 있고, 또 2대의 주차공간이 돌출되어 있는 도로시설물에 의해 구분되어있고, 가로수가 심어져 있다.
- 그러나 이 도로시설물은 주차 진출입에 방해만 될 뿐 주차에 도움을 주지 못하므로, 이를 철거하고 다음과 같은 개선안을 제안한다.



3) 정보체계의 개선안

(1) 단지내 순환도로와 연결도로의 교차지점

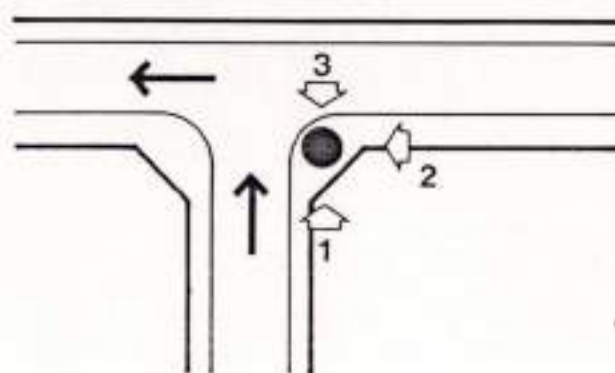
■ 문제점

- 일방통행체계 자체의 생소함과 연결도로가 200~400m 간격으로 교대로 실시되고 있는 상황이 운전자에게 전혀 전달되지 못함.
- 분리대가 있는 경우 양방 통행체계로 오해되어 대향교통류 발생으로 혼란이 가중된다.

■ 표지판 설치지점



정보체계 개선안



1



2



3

■ 일방통행 정보체계 개선

- 연결도로의 중앙분리대는 제거하고, 중심지구 순환도로와 붙여간 연결도로가 만나는 곳마다, 진입가능 또는 진입불가능의 정보를 전달하는 표지판을 세운다.
- 특히, 진입이 불가능한 지점은 교통소통 및 안전에 문제점이 있는 곳이므로 다음 그림과 같은 3방향의 정보가 복합설치된 표지판을 세운다.
- 이 정보체계 개선안에 의하면 붙여간 연결도로에서 중심지구 순환도로로 나가려는 운전자에게 '중심지구 순환도로의 통행방향' 정보와 '양보'라는 정보를 동시에 전달한다.
- 또, 중심지구 순환도로에서 진입이 금지된 붙여간 연결도로로 진입하려는 운전자에게는 '붙여간 연결도로의 일방통행' 정보와 '진입금지' 정보를 동시에 전달한다.



(2) 가로안내표지

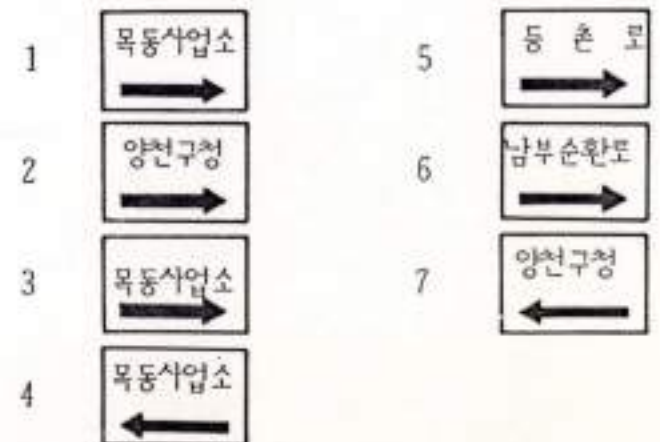
■ 문제점

- 목동 CBD 지역은 남측 중심지구 순환도로와 북측 중심지구 순환도로가 직선으로 연결되지 않아 운전자가 가로망체계를 따라 진행할 경우 목적지를 찾지 못하고 미로속을 헤매게 될 수가 있다.
- 교통류의 주방향이 좌(우)회전 교통량일때 직진 가로가 회전가로와 같은 차선폭을 가질 경우 운전자는 회전을 하지 않고 직진하려는 경향이 있다.

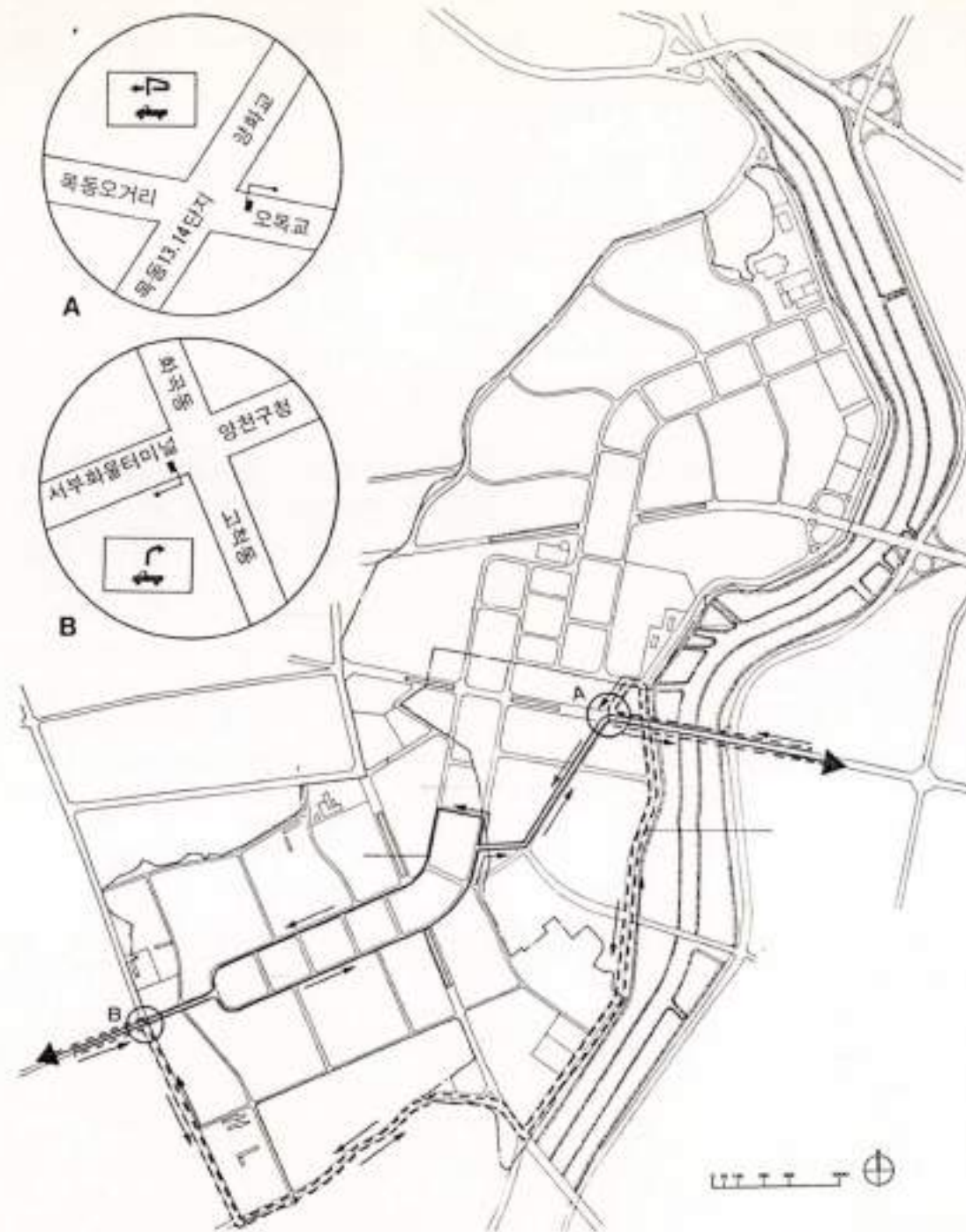
■ 개선

- 다음 그림의 지점 2,3,4,6,7,8의 회전반경을 30M로 확대하여 주교통류 방향으로 회전반경 및 안내표지를 제공하여 교통류를 유도한다.
- 주교통류 방향의 회전지점에 Land mark가 될 관공서 또는 가로명을 표시하여 차량을 유도한다.

■ 가로안내 표지판 설치지점 및 예시도



■ 화물차의 단지통과 현황 및 개선안



4) 화물차의 단지 통과에 대한 개선안

■ 현황 및 문제점

- 목동신시가지 서측에 서부화물터미널이 위치함에 따라 목동 단지내를 경유, 터미널에 접근하는 대형화물차량의 통행이 빈번하여 9-10단지 주거의 쾌적성이 저하된다.
- 대형차량 과속으로 소음이 발생하고, 보행안전이 저해된다.

■ 개선대안

- 오목 로타리에서 우회하여 안양천 좌안도로를 이용하는 우회로를 이용하도록 유도한다.
- 정보체계로 화물차의 우회를 유도한다.

3. 지점 별 개선안

1) 교차로 개선안

목동단지 내부 및 외부 연결지점중 TSM기법 적용

시의 효율적인 교차로 운영을 기할 수 있는 6곳의 교차로를 대상으로 개선대안을 도출한다.

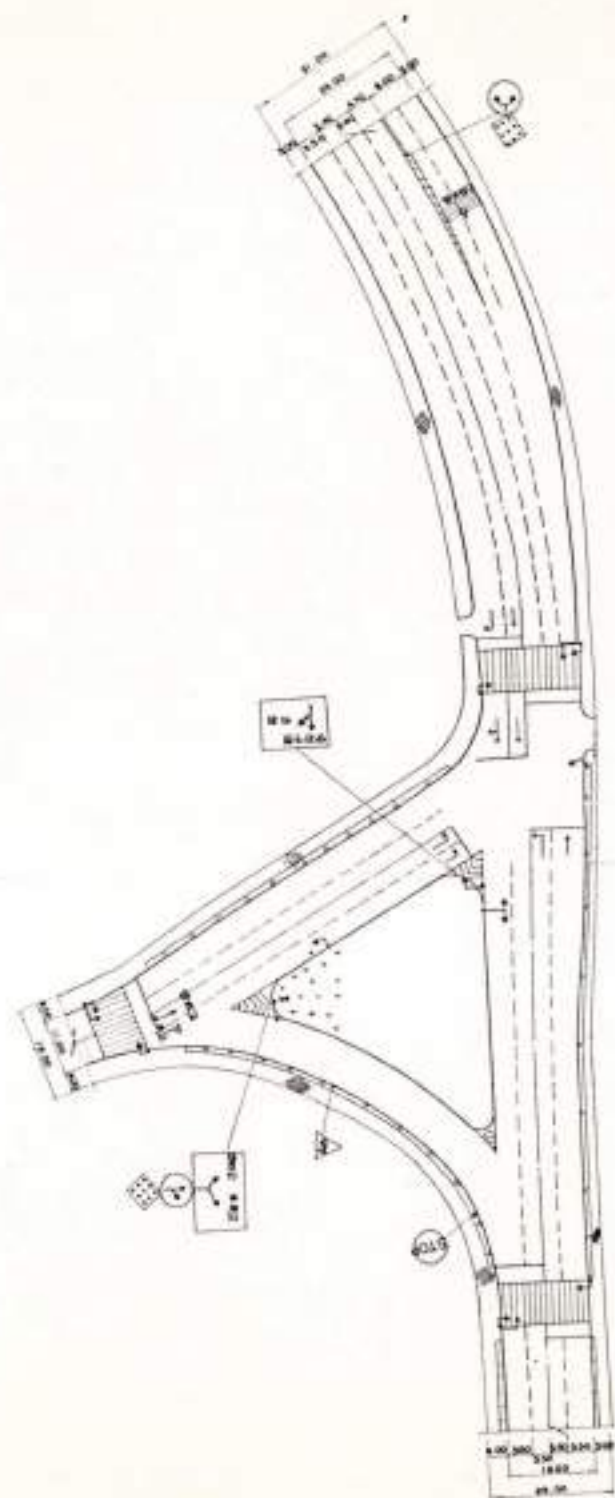
지 점	현황 및 문제점	개 선 안 내 용	개 선 효 과
목 동 입 구 (프라스틱 공단복측)	· 곰달래길방향 접근로 대기차량의 과다 · 오목교→곰달래길 불필요한 좌회전 phase로 신호운영의 비효율 · 목동입구→양화교 횡단보도에 신호등이 없어 사고위험성 내재 · Y형 교차로로써 교차로 크기의 장대	· T형 교차로로 기하구조 개선 · 오목교→곰달래길 좌회전금지 및 양화교방면 횡단보도 폐쇄로 신호주기를 2phase로 조정 · 목동입구→양화교 ramp차선을 3차선으로 확장 · 목동입구→오목교횡단보도를 차량정지선 앞으로 이동, 신호등설치	· 최적화 차선 증설로 용량증대 · 보행안전 증대 · 효율적인 신호체계 운영
일방통행 복단 (일명합 발전소 -이대병원)	· 짝수차선제로 인한 도로 이용의 효율성저하 · 일방통행에 대한 정보의 불확실한 전달	· 오목교→양화교 방향을 3차선으로 하여 교통량과 차선배정을 일치 · 교차로 단축 · 일방통행예고 및 시스템 순환체계 안내표지 신설	· 소통증대 · 안전제고 · 가로망 운영체계에 대한 정보제공
안양천교 서측 IC	· 오목교→서부간선로방향 교통량의 통행거리 장대화 및 그에 따른 turn 및 좌회전으로 사고 위험성 내재	· 남측 clover형 ramp에서 진입좌회전 허용 · 시거 미확보로 현행체계 유지	
한전동측	· 중심지구내 일방통행로와 오목교-갈산 구도로의 +자형 교차 · 신호등의 모호한 위치로 시인성저하 및 사고 위험 내재	· 중심지구 내 회전 교통량의 직진금지 및 신호등 제거 · 일방통행로의 일관성 유지	· 교차로 구조의 단순화 · 불필요한 신호등 제거로 소통증대
일방통행 남단	· 중심지구내 일방통행로의 남측 시점으로 일방통행으로 분기 및 합류 · 일방통행에 대한 정보 부족으로 소통저하	· 일방통행 유출입부의 도류화 체계 개선 · 목동일방통행 체계에 대한 안내표지신설	· 일방통행 반대방향 흐름의 진입억제 · 목동지구 일방통행에 대한 정보제공
신서중학 및 곰달래길 입구	· 교차로의 장대 · 횡단보도로 인한 2중 정지선	· 정지선 단일화 · 교차로 단축	· 보행안전, 추돌사고 예방 · 소통증진

1) 교차로 개선안

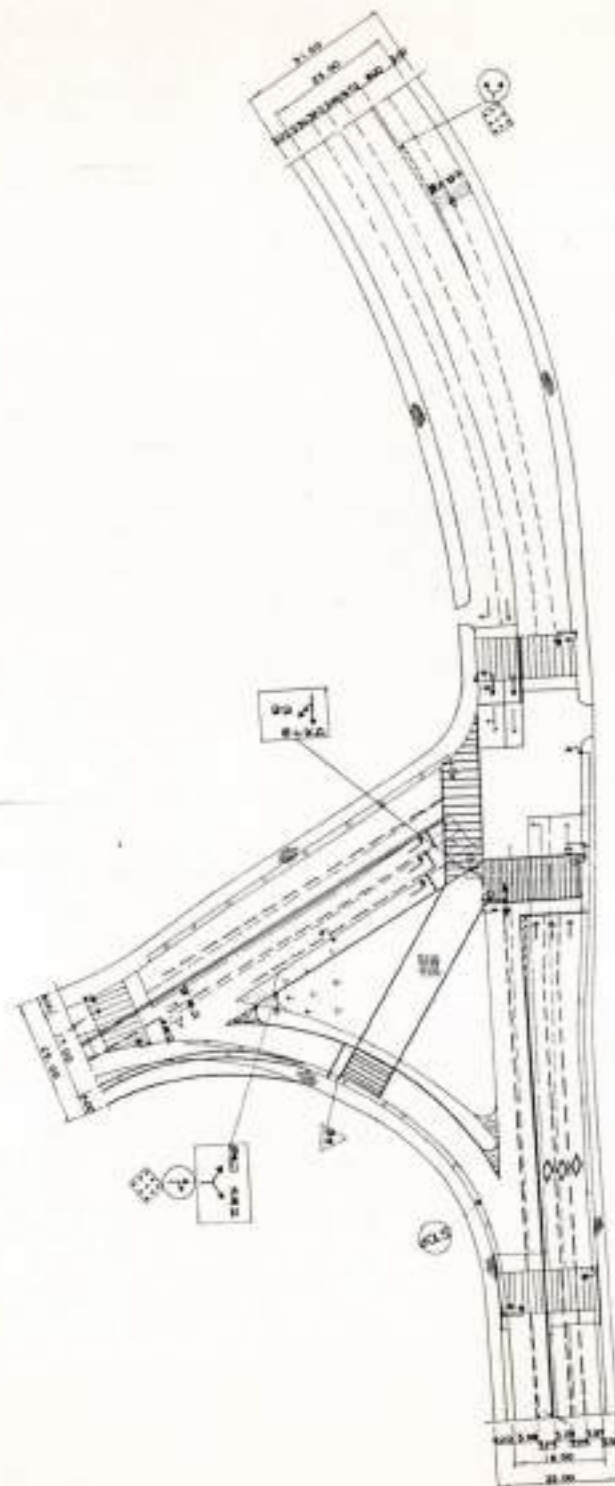
2) 십자형 교차로 개선안

■ 목동입구

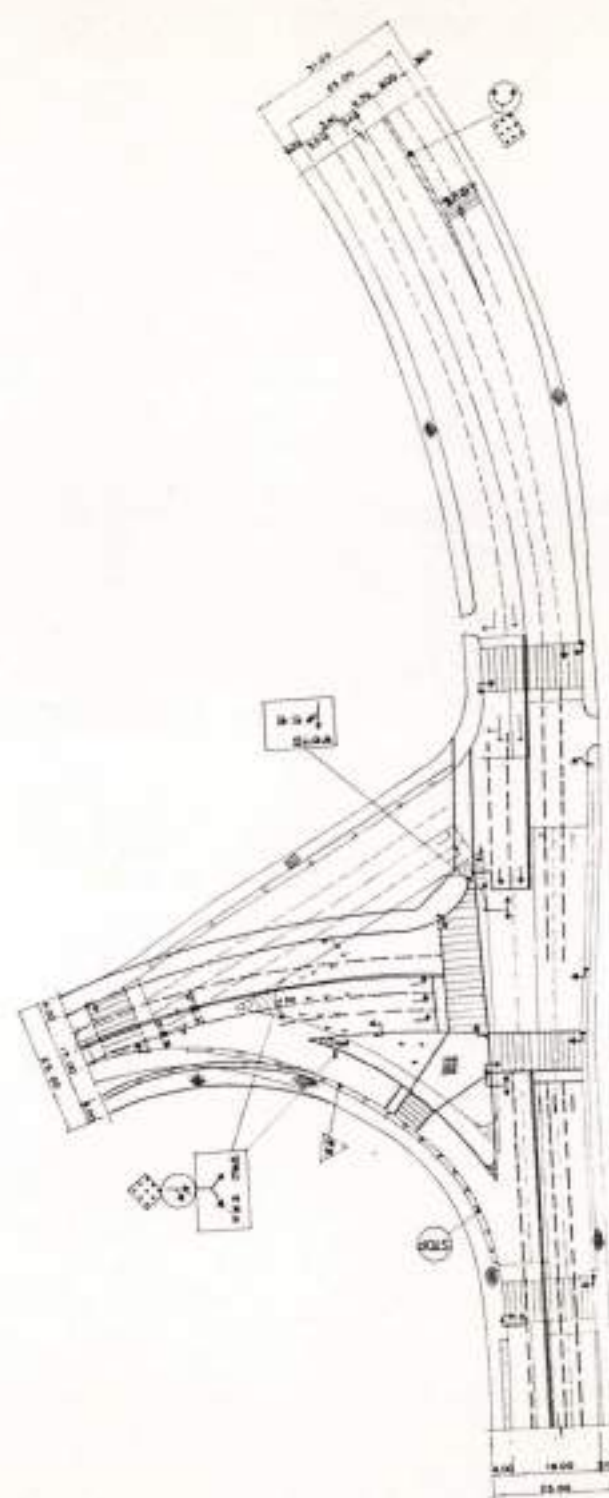
현 황



대 안 1



대 안 2



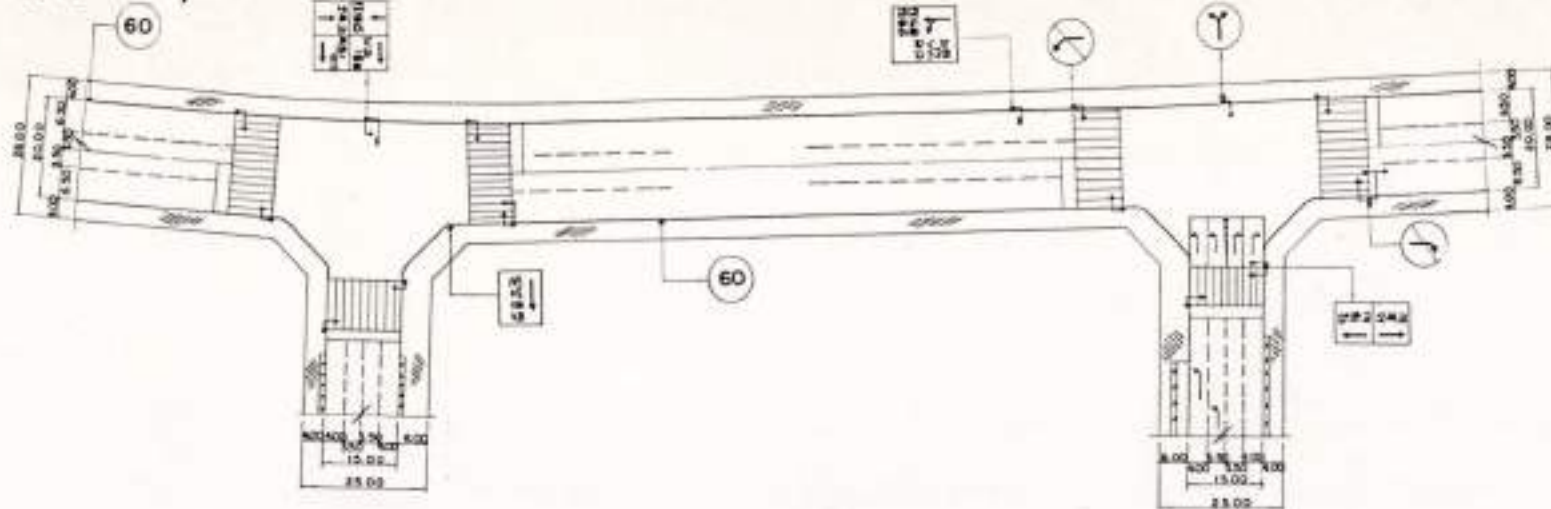
KEY PLAN



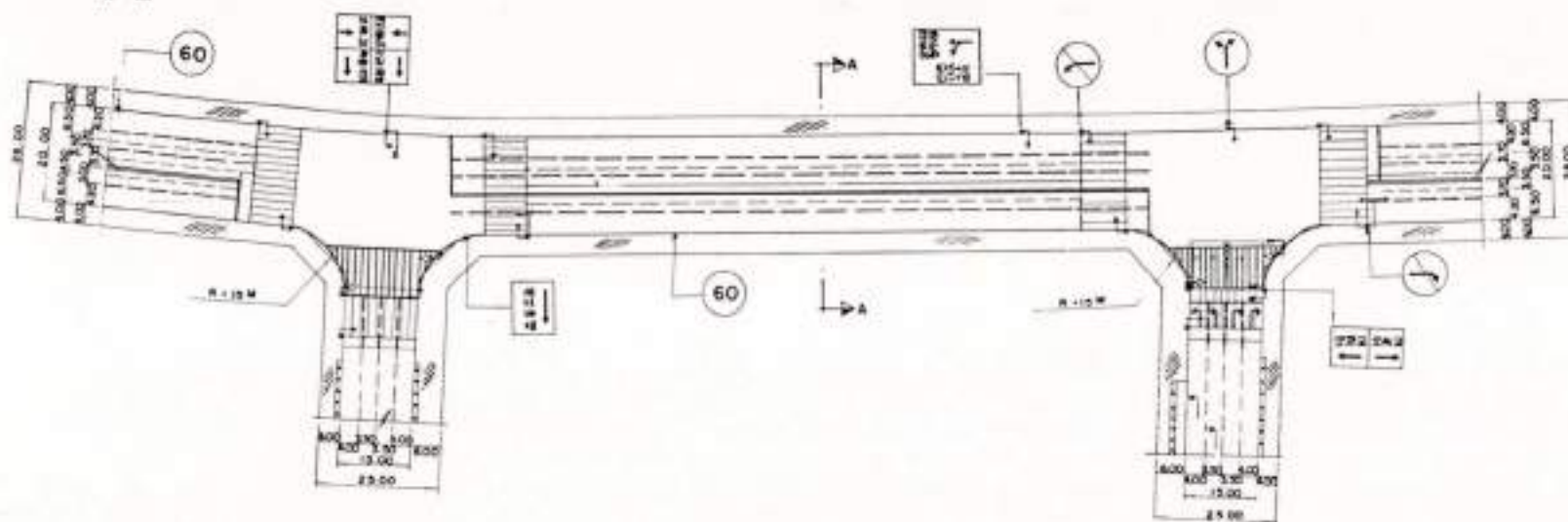
법 계	
	신 호 등
	정 단 보 도
	교 통 정
	일 반 버 스
	좌 석 버 스
	택 시
	지 하 도
	보 도
	양 전 표 지 (주의)
	양 전 표 지 (규제)
	양 전 표 지 (지시)
	양 전 표 지

■ 일방통행로복단

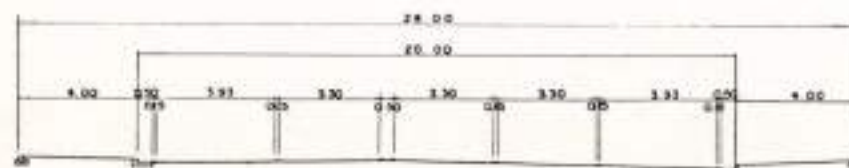
현 황



개 선



A-A 단면 차선도색 표본도
S+1:100



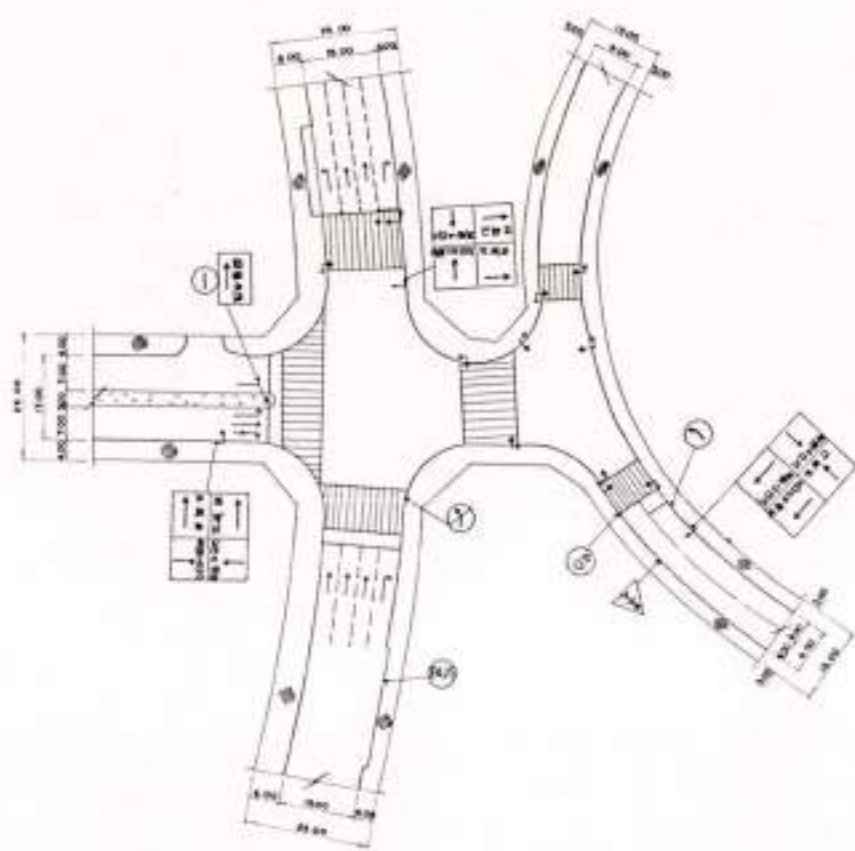
KEY PLAN



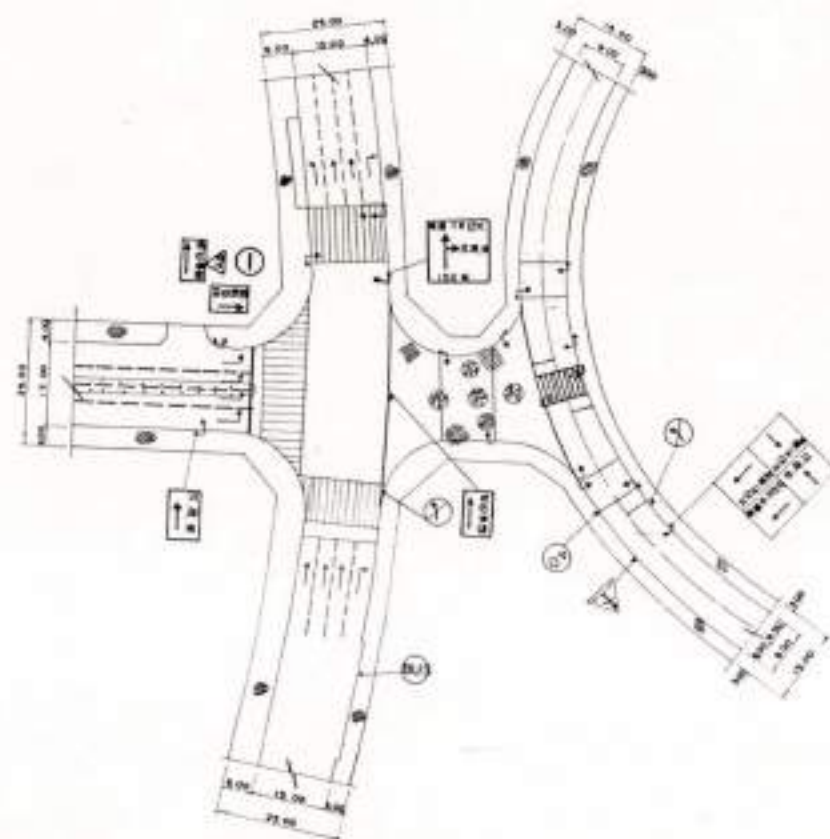
방 레	
신호등	차 하 도
횡단보도	보 도
교통 표지	안전표지 (주의)
일반버스	안전표지 (규제)
고속버스	안전표지 (지시)
택 시	안내표지

■ 한전동측

현 황



개 선

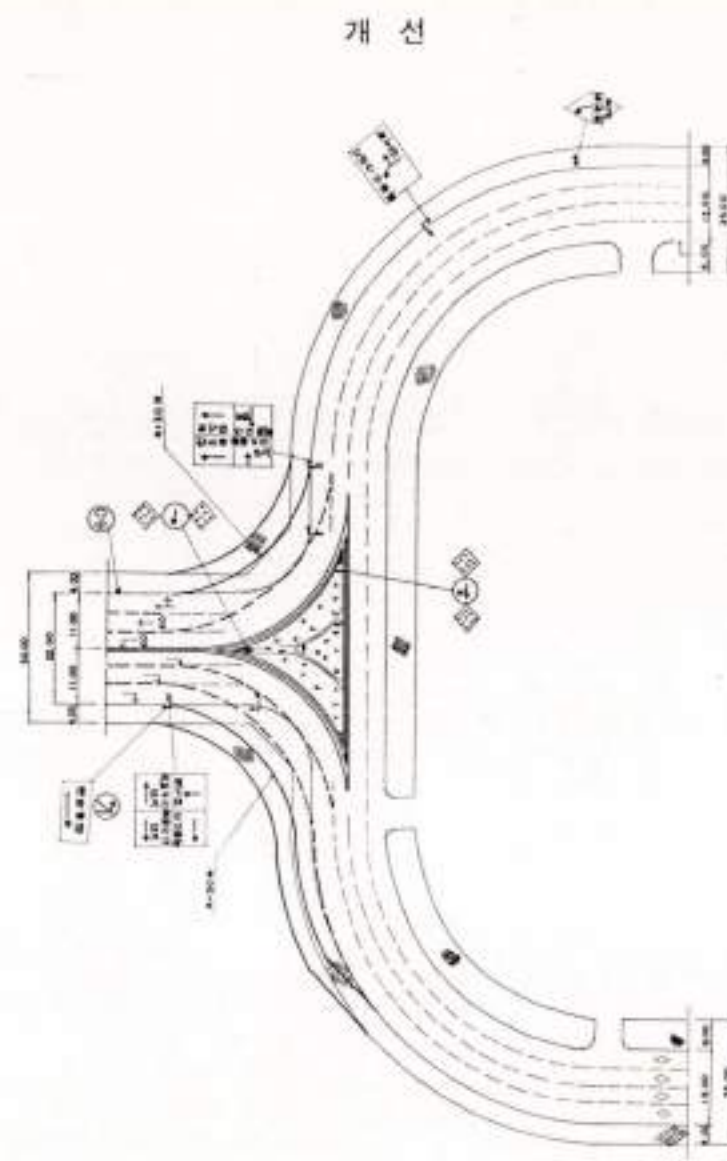
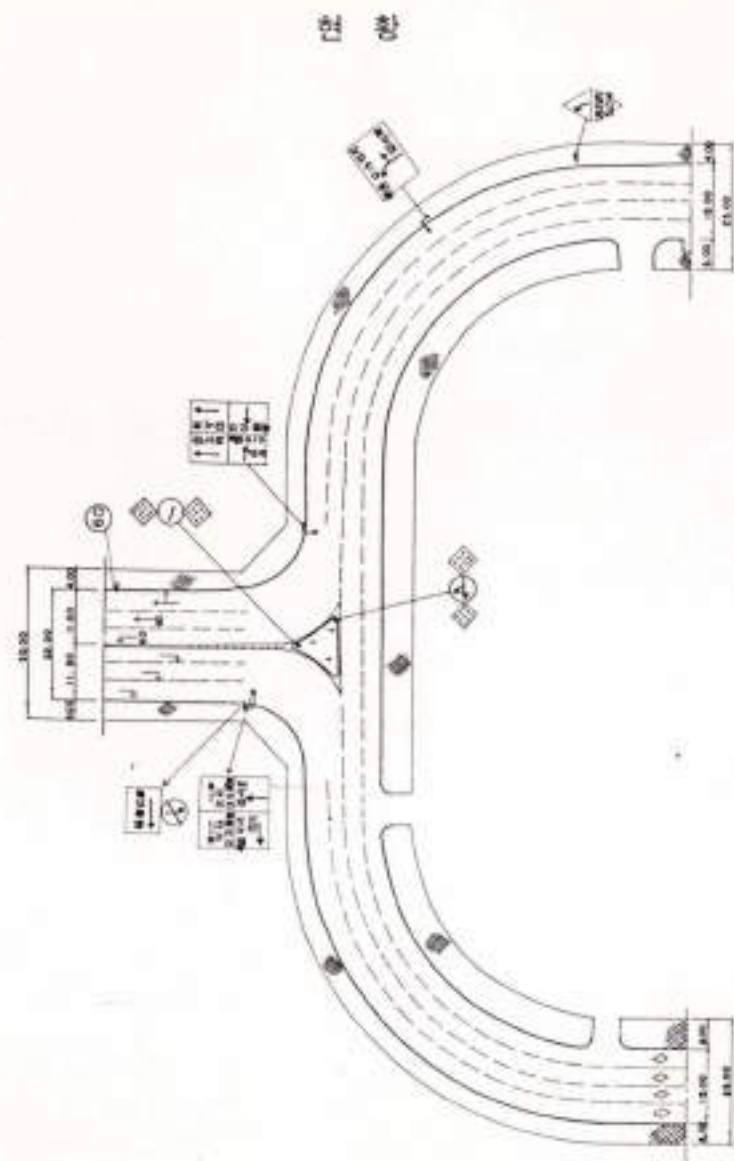


KEY PLAN



법		견	
	신 호 등		지 하 도
	버스 전용차선		보 도
	고 통 설		안전표지 (주의)
	일반버스		안전표지 (규제)
	화석버스		안전표지 (지시)
	택 시		안내표지

■ 일방통행로 남단

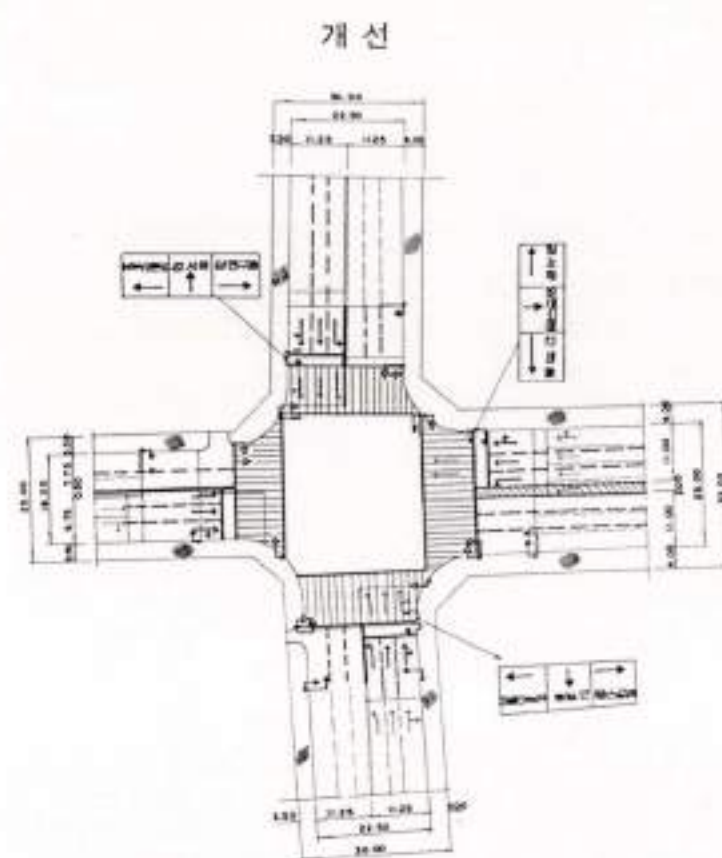
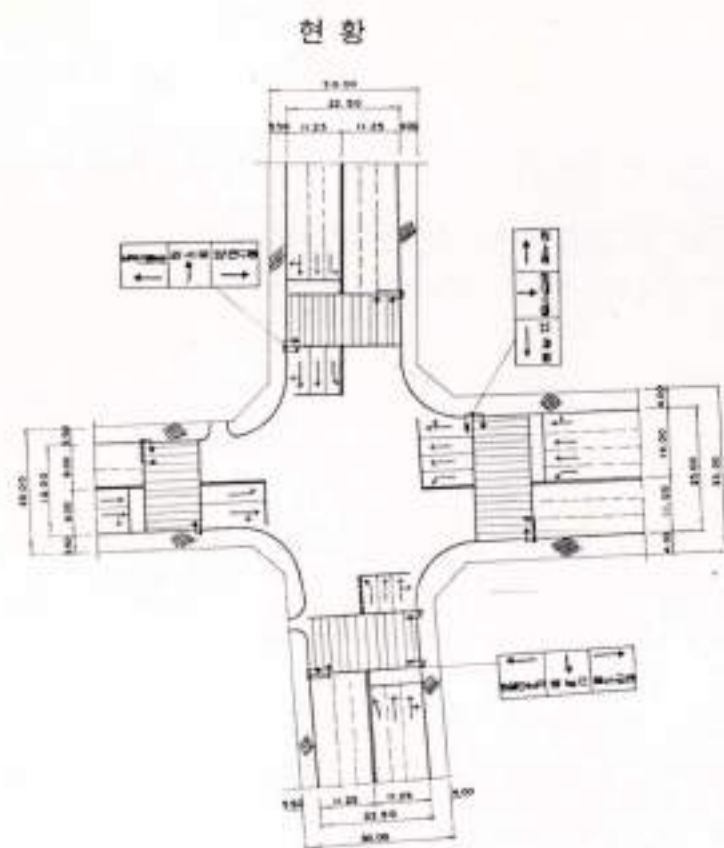


KEY PLAN



범례	
신호등	지하도
회전교차로	도로
교통표지	안전표지 (주의)
일반버스	안전표지 (규제)
좌석버스	안전표지 (지시)
택시	안내표지

■ 신서종 남측

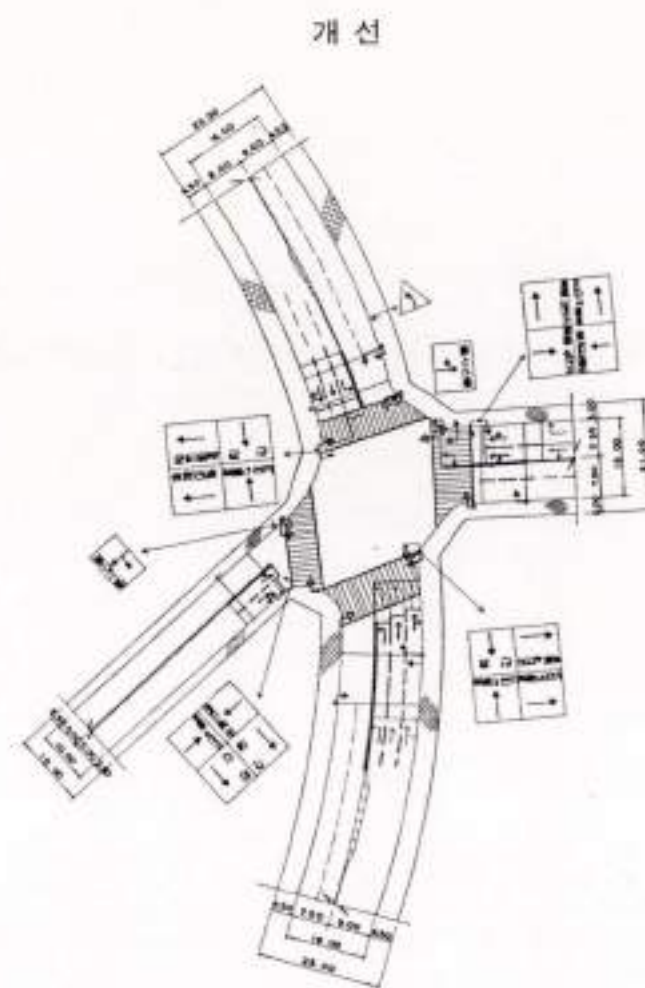
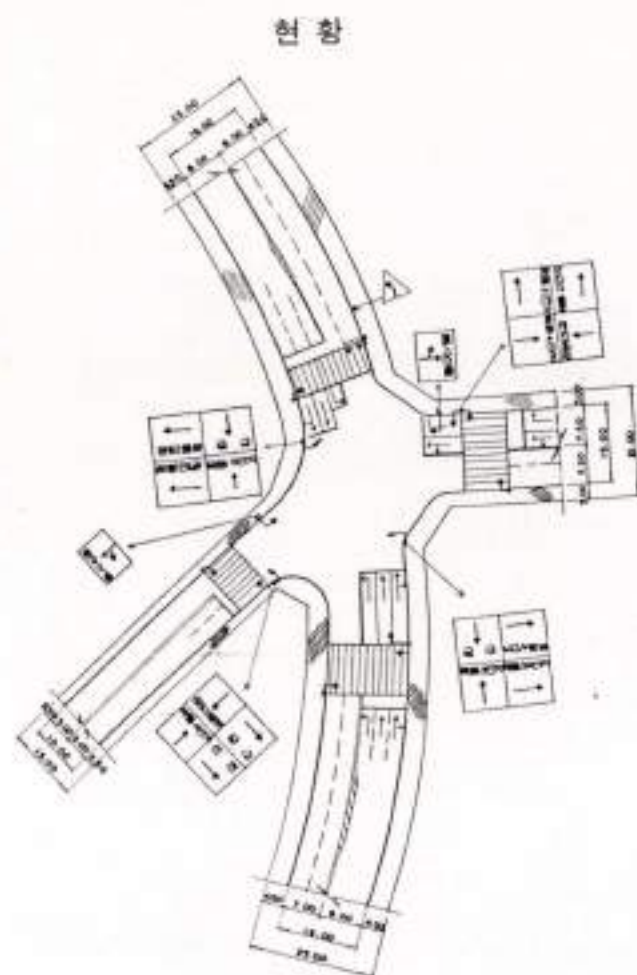


KEY PLAN



범	례
 신호등	 지하도
 횡단보도	 보도
 교통신	 안전표지 (후의)
 일방버스	 안전표지 (금제)
 하향버스	 안전표지 (지시)
 택시	 안내표지

■ 곰달래길입구



KEY PLAN



법	례
신 호 동	지 하 도
횡단보도	보 도
교 통 정	안전표지 (주의)
일반버스	안전표지 (규제)
화석버스	안전표지 (지시)
택 시	안내표지

2) 십자형 교차로 개선방안

■ 배경

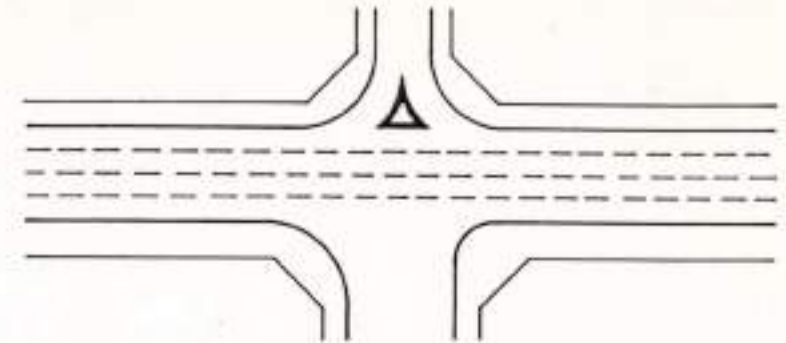
- 중심지구의 주변에 있는 일방통행의 내부순환도로와 불턱간을 연결하는 연결도로가 십자형으로 교차하는 곳이 발생하고 있으며, 이에 따라 연결도로에서 아파트 단지로 진입하려는 차량이 일방통행의 순환도로를 횡단할 가능성이 높은 2단지, 6단지 및 오목로 남단의 3개 교차로에 합당한 대안을 평가한다.

■ 개선대안검토

• 대안 I

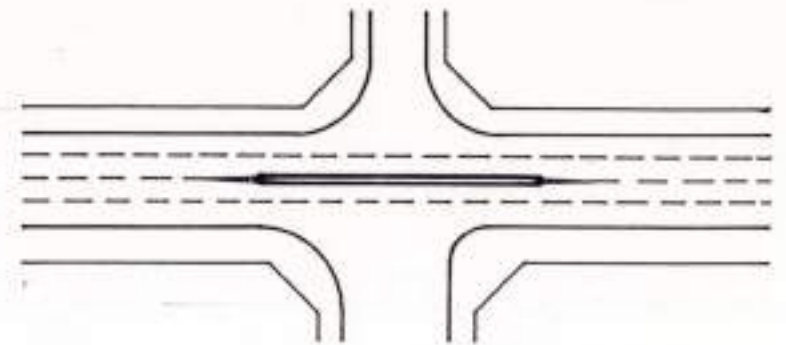
- 분리대가 진입금지 역할이라는 본래의 목적을 위해 존재하지만 그에 따른 부작용을 제거하기 위해

분리대를 제거하는 대신에 부도로에 도류설을 설치한다.



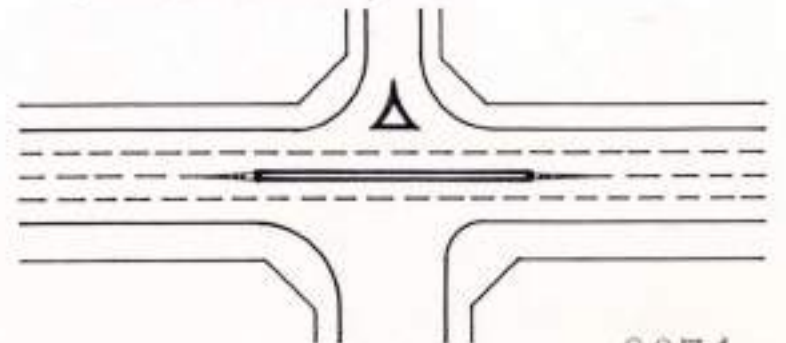
• 대안 II

- 현재의 분리대를 그대로 두고 눈에 잘 띄게 한다.



• 대안 III

- 분리대를 존치하면서 눈에 잘 띄게 하고, 동시에 부도로에 도류설을 설치한다.



■ 대안평가

항목	대안 I	대안 II	대안 III
소통 측면	· 간선일방통행로의 기본구간차선 수유지로 운전조작용이	· 간선일방통행로를 간헐적으로 2차씩 양분하므로 운전시 불편 및 용량감소	· 간선일방통행로를 간헐적으로 2차씩 양분하므로 운전조절불편 및 용량감소
안전 측면	· 횡단가능성이 높아 측면사고 위험성이 높으나 대안II와 같은 위반차량과 분리대간의 충돌위험은 제거됨	· 간선일방통행로상에서는 현재보다 시인성이 증가하나 분리대의 측면에서는 시인성저하로 야간 사고위험성 내재	· 무단 직진을 고수할 경우 충돌 위험성 내재
횡단 가능성	· 도류화 및 정보체계 강화로 무단횡단 방지가능	· 무단횡단차량의 통행억제효과가 높음	· 무단직진 가능성을 2중으로 방지
공사비	저	중	고

4. 교통 체계 개선

1) 지하철연계 셔틀버스 구상안

- 오목로를 기준으로 북측인 1-7 단지는 영등포구청역과 당산역과의 연계비중이 높고 남측인 8-14 단지는 문래역 신도림과 연계성이 높다.
- 현재 연계상황에 맞는 셔틀버스 노선을 운영한다.
- 중심지구 개발시 7단지 중심지구를 연결하는 새로운 노선은 수요패턴에 따라 대처한다.

■ 지하철 연계 셔틀버스 노선 구상안



1) 지하철연계 셔틀버스 구상안

2) 신정유수지 주차장 확보안

3) 교통 시설을 운영 개선안

2) 신정유수지 주차장 확보안

(1) 계획의 필요성

■ 입지 및 교통여건

- 인근 북측지역에 총 43,267명 수용규모의 운동장이 건설중이며 서측에는 중심업무지역의 중심부분인 7,8블럭이 입지해 있다.
- 현황조사에서 살펴본 바와 같이 대중교통 서비스가 매우 불량하여 향후 대중교통수단의 목동지구내 도입은 불가피할 것으로 판단되며 대규모 교통유발시설인 운동장이 인접해 있어 중심지구와 인접한 신정유수지 방면으로는 노선통과가 필요하다.
- 지하철의 인근통과시 대규모 환승센터로 활용 가능하다.

(2) 수요 공급 분석

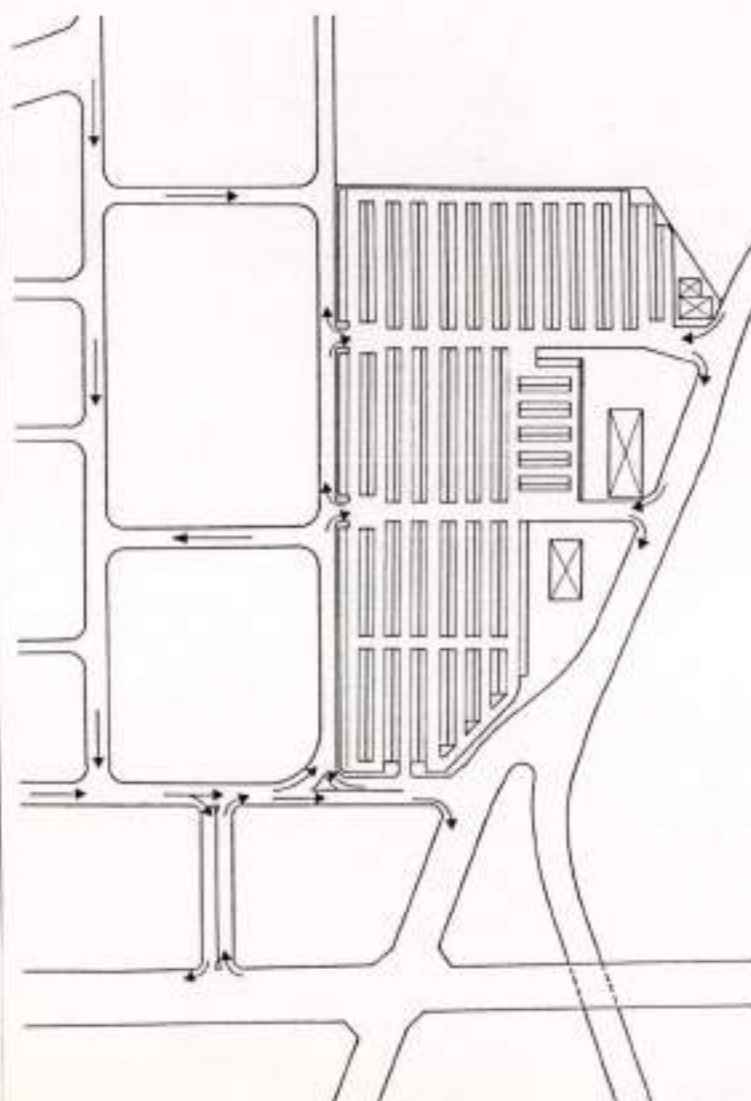
■ 수요추정

- 경기장 규모
- 주경기장을 대상으로 유사시설인 잠실 종합운동장의 주차실태 자료를 감안하여 주차수요를 추정한다.
 $\text{수용인원}(20,437\text{명}) \times \text{승용차 분담율}(15\%) + \text{평균 탑승인원}(1.6\text{인/대}) = \text{수요}(1,916\text{면})$
- 경기장의 주차계획면수 456면을 약 1,450면 상회하므로 공급방안을 강구한다.

■ 경기장별 개요

용도및구분	층 수	연 면 적 (MF)	건축면적 (MF)	수용인원 (명)	비 고
주 경기장	지상 3층	22,194.96	10,791.41	20,437	
아구경기장	지하 1층	19,144.50	8,722.40	16,818	
	지상 3층				
실내체육관	지하 1층	11,426.30	5,534.70	6,012	
	지상 3층				
아이스링크	-	-	-	-	
계	-	52,765.76	25,048.51	43,267	소형: 440대 대형: 25대

■ 주차장 유출입 동선계획도



■ 공급추정

- 신청유수지 총면적 108,146 M²
- 활용가능면적 : 91,000 M² (관리사무소 및 시설물 제외)
- 도로 및 조경면적 30% 제외시 실제주차장 활용 가능면적은 1,900여면
- 수요추정의 37% 여유분을 확보한다.

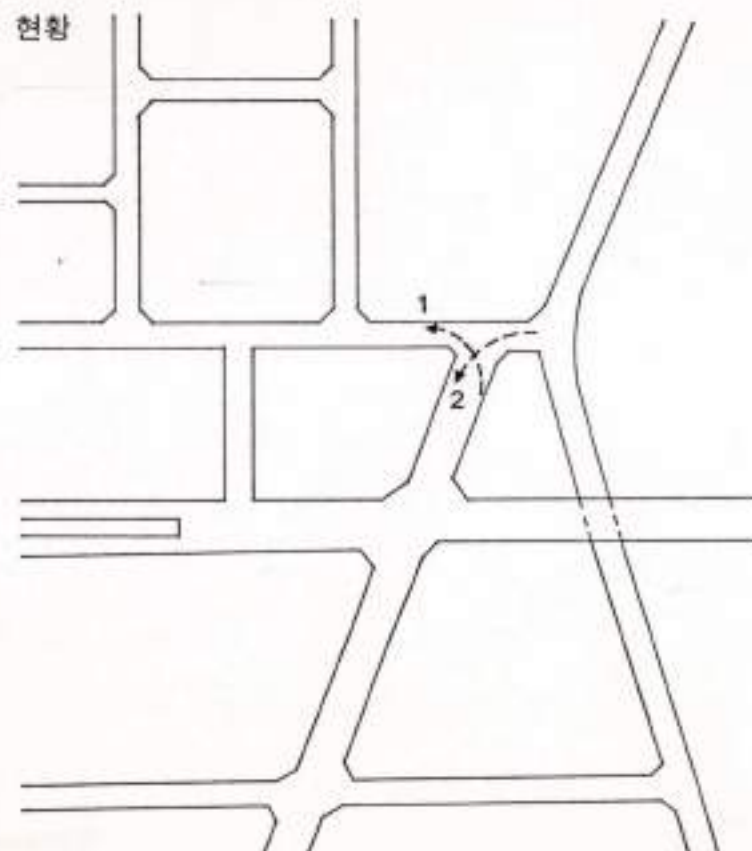
(3) 유출입 동선 계획

■ 유출입 분산에 의한 동선처리

- 청두시에는 2,000대의 주차 수요추정으로 주변가로 소통에 지장을 줄 수 있다.
- 유출입구를 5개소로 하여 교통량을 분산 처리한다.

■ 주차장 주변의 통행체계 개선안

현황



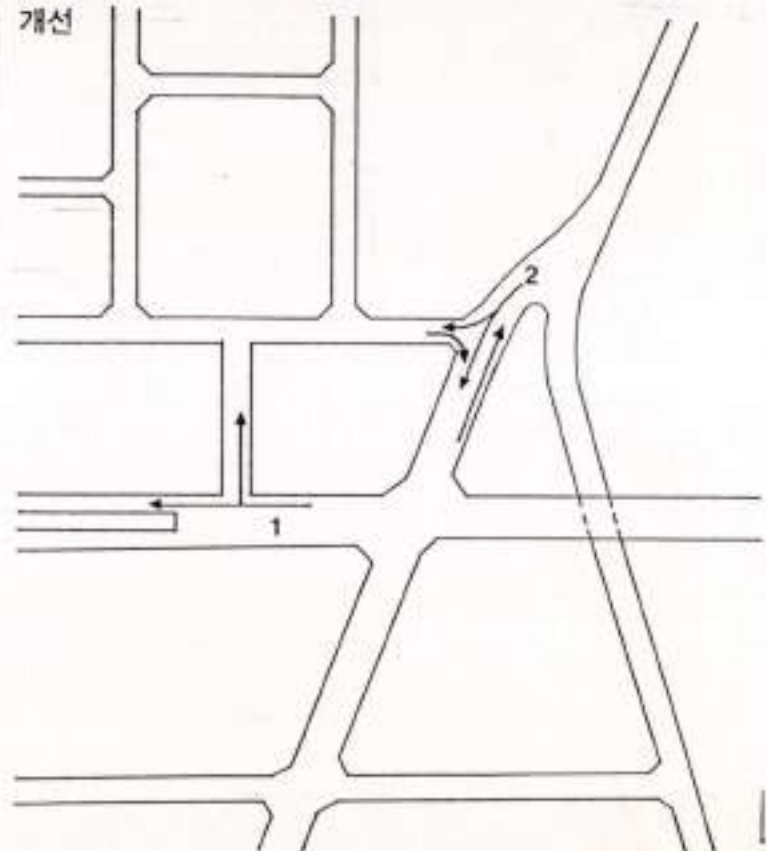
■ 가로망 신설 및 교차로 운영체계 개선에 의한 동선 처리

- 중심지구와 오목로를 연결하는 폭 30M의 양방 6차선 도로를 개설한다.
- 오목사거리 북측 교차로의 좌회전을 폐지하면 오목사거리의 혼잡도 가중을 방지할 수 있다.
- 좌회전 폐지로 인한 우회처리는 오목로타리 남단의 우회로를 활용한다.

■ 주차장 주변의 통행체계 개선

- 주차장 유출입 동선처리와 오목로타리 및 지점 A의 좌회전 금지로 인한 교통소통 대책을 겸한 가로망 신설 및 교통류를 처리한다.
- 현재 주차장 하단의 교차로에서 이루어지는 좌회전 교통류(---→)를 주변도로를 이용한 우회교통류(—→)로 변경하도록 한다.

개선



3) 교통시설물 운영개선안

(1) 신호체계 개선

■ 배경

- 현재 목동단지와 외곽 연결로상의 교차로에서 운영되는 신호체계는 14 개소에서 독립교차로 형태로 운영되고 있어 중심지구가 미개발된 현재와 같이 교통량이 다소 한산한 상황에서는 목동사거리, 오목로타리, 진명여고 세 곳을 제외하고는 대체로 소통이 원활하나 장래 모든 기반시설의 개발이 완료된 목표 년도에는 현재의 신호체계로서는 증가하는 교통량을 감당하기에는 어려움이 많을 것으로 예상된다.

■ 최적신호체계의 도출

- 최적신호체계의 도출을 위한 모델인 TRANSYT-7F에 의해서 검토해 보면, 목동입구와 진명여고 앞의 신호체계 개선이 소통증진에 현격한 효과가 있다.
-목동입구: 오목교→프라스틱 공단의 좌회전 폐지 및 신호주기를 70초로 조정함.
-진명여고: 현재의 dual 체계를 4방향 모두 동시신호로 변동함.

(2) 차량신호등

■ 현황

- 현재 24개소에서 차량을 위한 신호등설치를 운영하고 있다.

■ 신호등 설치 기준

- 도로 및 교통조건이 아래에 제시한 기준 중에서 하나 혹은 그 이상의 조건을 만족시키면 신호기를 설치한다.
-아래기준을 초과하는 시간이 8시간 이상일때(연속적 8시간이 아니어도 무방)

접근로 차선수	주도로 교통량 (양방향) [대/시간]	부도로(교통량이 많은 쪽) [대/시간]
주도로	부도로	
1	1	500
2 이상	1	600
2 이상	2 이상	600
1	2 이상	500

-보행자 교통량

차량교통량(양방향) Peak 1 시간	횡단보행자(자전거 포함) 교통이 빈번한 8시간 (명/시간)
90대 이상	150

-통학로: 학교앞 300m 이내에 신호기가 통학시간에 차량통행 교통량이 900대 이상(양방향)인 경우

■ 사고기록

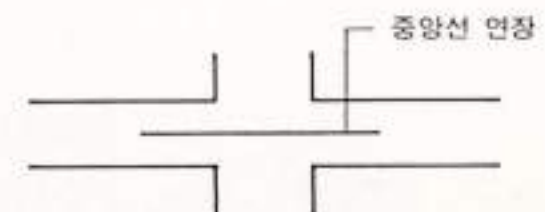
-신호등 설치 예정지점으로 부터 50m 이내 구간에서 교통사고가 연간 5회 이상 발생하여 신호등 설치로 사고방지 효과를 얻을 수 있다고 인정되는 경우

■ 개선

다음 그림의 A, B, C, D, E, F 는 신호등 설치기준에 위배된다.

• A, C, D 지점

-도로의 역할과 기능상 간선도로에서 부도로로 좌회전을 금지하고 간선도로횡단을 방지하기 위해 중앙선을 연장한다.



■ 신호등 설치현황 및 개선지점



-신호등은 점멸등으로 사용하고 신호등 설치기준에 맞는 시점에서 신호등을 운영한다.

• B 지점

-주도로와 부도로의 기능이 간선도로의 역할이 아니고 같은 기능을 지닌다.
-신호등 운영을 점멸등으로 하고 신호등 설치기준에 부합되는 시점에서 신호등을 정상운영한다.

• E 지점

-지점별 개선안에서 제시된 바대로 두 도로를 분리한다.
-신호등을 제거하고 폐쇄된 도로공간을 휴식공간으로 활용한다.

• F 지점

-안양천 좌안도로의 차량고속 주행으로 사고의 위험성을 내재하고 있다.
-교통량이 현 시점에서 신호등설치 기준에 부합되지 않으므로 현재대로 점멸등으로 운영하고 교통량이 설치기준에 부합되는 시점에서 신호등으로 운영한다.

(3) 보행자 신호등

■ 현황

- 15개소에서 보행자 신호등을 운영하고 있다.
- 다음 그림의 A, B 지점은 보행자 교통량의 설치 기준에 위배된다.

■ 개선

• A 지점

-목동입구부터 A지점까지 연결된 도로가 경인고속도로와 연결될 예정이나 현재는 경인고속도로의 공사관계로 cul-de-sac의 역할을 한다.
-경인고속도로와 연결될 경우 교통량이 설치기준에 부합될 것으로 예상되므로 설치기준에 부합되는 시점에서 신호를 운영한다.

• B 지점

-안양천교 입체교차로의 출구로부터 100M 이내 지점에 위치하여 횡단보도설치 금지구역에 위치한다.
-보행자 신호기와 횡단보도를 램프 출구로부터 100m 후방이 되는 지점으로 옮기고 목동종합경기장 출입구 횡단보도와 200m 간격을 유지한다.

(4) 횡단보도

■ 현황

총 73개소에 설치되어 있다.

■ 횡단보도 설치기준

- 보행자 수가 시간당 50명 이상일때

-신호기가 있는 교차로
-신호기가 없는 교차로
-단일로

- 횡단보도 설치금지 장소

-커브길, 오르막길, 내리막길
-인터체인지, 램프 및 터널 출입구로부터 100m 지점 이내
-사고발생 위험지점 (시계물량지점 등)
-인접 횡단보도, 육교, 지하철 등 횡단시설과 상호 200-300m 이내
• 횡단보도간의 거리가 멀거나 또는 금지장소라 하더라도 부득이한 경우 예외적으로 설치할 수 있다.

■ 개선

- C, D는 횡단보도가 인접해 있어 C를 제거한다.
- D는 녹도로 인한 보행체계의 연결지점이므로 보행동선의 연결에 적합하다.

■ 보행자 신호등 설치현황 및 개선지점



■ 과속 방지턱 설치지점



(5) 보행자 안전대책

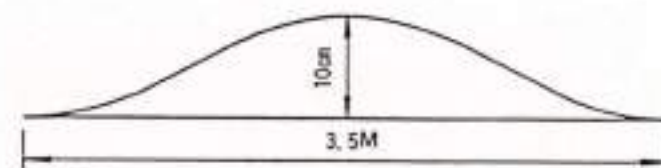
■ 현황

- 중심지구내 간선 일방통행로의 교통량이 적고 도로가 4차선 일방통행인 관계로 주행속도가 제한 속도인 40 KPH를 상회하는 과속으로 보행자 안전에 위해요소로 작용한다.
- 현재 9단지 앞 횡단보도에 과속 방지턱이 2개소 존재하나 다음 그림의 과속방지턱은 횡단보도 후방에 위치하여 본래의 기능을 상실하고 있다.

■ 개선

- 일방통행과 적은 교통량으로 인한 과속방지 및 단지 전체 구간의 적정속도를 유지하기 위해 유입부 시점에 해당하는 파리공원 앞과 신정경찰서 앞에 과속 방지턱을 신설하여 보행자 안전도모 및 제한 속도 이상의 과속 주행을 방지할 수 있다.
- 현재 횡단보도 후방에 설치된 과속 방지턱을 횡단보도 전방으로 이전한다.
- 과속방지 목적에 부합되면서 승차감을 저하하지 않는 교통공학적 과속 방지턱을 설계한다.

■ 과속 방지턱 단면



5. 장기 구상안

1) 가로망 체계 개선

- 공달래길 확장: 강서생활권과 목동단지의 연결 가로망이 현재 노폭 10M에 불과하여 확장이 불가피하다.
- 목동오거리의 단순화: 신정5동 방향의 유출 금지로 4지 형태의 교차로로 운영한다.

■ 지하철 역 위치 제안



1) 가로망 체계 개선

2) 주변 간선도로에 대한 검토

3) 지하철 역 위치에 대한 제안

2) 주변간선도로에 대한 검토

- 목동단지의 교통처리시 단지내부의 통행체계는 일방통행으로 구성되어 일방통행 자체에 대한 생소함을 제외하고는 별다른 문제점을 내포하지 않고 있으나 단지와 주변 간선도로의 연결 지점에서 교통혼잡이 발생되며 이에 대한 검토가 필요하다.

3) 지하철 역 위치에 대한 제안

- 지하철 노선계획은 상위계획인 서울시 도시기본계획에서 거시적으로 검토되어야 하며, 따라서 본 연구에서는 구체적인 지하철 노선에 대해서는 언급하지 않으며, 다만 목동지구 지하철 개발기본계획의 개념을 고려하여 볼때 지하철역이 입지해야 할 주요한 위치만을 제안한다.
- 목동지구 개발기본계획의 개념을 고려한다면 다음과 같은 3개의 위치에 지하철역이 입지하는 것이 바람직하며, 이 중에서 특히 중심상업업무구역에는 반드시 지하철역이 입지해야 한다고 판단된다.

■ 북지구와 남지구의 지구중심 구역내에 각 1개소

- 목동아파트 단지 및 인접 주거지역의 생활권 중심으로 지구 중심의 상업시설 입지

■ 중심상업업무구역내 1개소

- 강서대생활권의 중심상업, 업무시설 지역으로 고밀개발 예상 지역(개발예상 연면적 187,000평)
- 목동종합운동장, 지역중심 쇼핑 몰, 백화점 등 인구집중시설 입지
유수지 부지를 활용한 대단위 공공주차장(약 2,500~3,000대 규모) 건설 예정

제 5 장

목동신시가지 계획 (1984. 서울특별시) 중
중심지구 도시설계안 및 검토

1. 도시설계 대상구역 및 내용
2. 도시설계의 방향
3. 상권분석 연구 결과 요약
4. 토지이용 계획
5. 도시공간구조 (SKY LINE) 계획
6. 획지 계획
7. 교통 계획
8. 건축 규제 계획
9. 조경 계획
10. 공공시설 계획.



서울의 도심과 비교해 본 목동 신시가지의 크기

이 장에서는 1984년 "목동 신시가지 계획"에서 제시된 도시설계 부분을 소개하고, 그 후 현재까지 여러가지 여건 변경에 따라 조정이 필요한 부분은 찾아별로 검토하기로 한다.

원래의 중심지나 도시계획안은 1987년 서울특별시 자치 건축위원회에 심의를 거쳐, 1988. 8. 29 교통계획중 교통체계 복원, 연방개발에 관한 사항 등의 검토 보완과 더불어 조건복은 건설부의 승인을 득하여 확정되었다.

그러나 건설부 승인 제출시 까지 서울시의 사정으로 많은 변경을 하였으므로 (예; 학지변경, 공공시설부지의 변경, 1층 미관지대로 지정되어 있던 2.4.19.19 문적에 대해 2층 미관지대로 변경하는 것 등) 이 승인은 이미 원래만리는 많은 차이가 있었으며, 그 후에도 시에서는 여러가지 형편상 계속 수정을 하여 모듬이 이르고 있어 이를 재검정 조정 하고자 하는 것이다.

또한 도시개발계획의 보완을 위하여 순에서 취급한 교통계획 재검토와 더불어, 새로운 마켓백의 면적을 시행 하였고 (별책) 그 목적을 여기에 수록 한다.

1. 도시설계 대상구역 및 내용

원안

1) 위치

- 개발대상구역 (사업구역) 중 상업지역으로 고시된지역
- 정비지역은 장차 재개발을 고려하여 계획에 포함 함

2) 면적

구 분	면 적 (m ²)	비 고
사 업 지 구	551,311	도시설계 대상구역
정 비 지 구	55,600	기존주택지중 일부
계	606,911	(도로면적 제외)



1) 위치

2) 면적

3) 세부 도시설계 내용

3) 세부도시설계 내용

설 계 대 상		설 계 내 용
건 물 배 치	배 치	• 건축한계 • 인통간격 • 벽면의 위치 등
	형 태	• 건물높이 • 용 적 • 규 모 • 색채·지붕형태 등
	기 능	• 용도 (주용도·부용도) • 공중공간
건물이외의 외부 공간	대지내공지	• 공 지 용 • 사 용 - 주차장 (크기·위치·진입로) - 공공조경 - 공공공지 - 대지내조경 • 용도별 위치 • 시설물 배치·종류
	대지외공간	• 규 모 • 조성방식 • 포 장 • 식재 (조경) • 가로시설물 • 용도 (길·광장·공원)
전체공간 구조계획	SKYLINE (도시공간 구조)	• SKYLINE에 의한 고도한계선 • BLOCK별 공간구조
	ZONNING	• BLOCK별 특성 • 수용기능
	획 지 계획	• 대지규모·형상·크기

경로

- 위치 및 세부 도시설계 내용은 변경없고
- 사업시행 중 광비지구 관리과목에서 면적이 변경되어 건설부 승인을 득하였고
- 설계구역 밖에 있던 기존 공공주차장 시설부지가 일반상업용도부지로 변경되어 도시설계 구역에 포함 되므로써 도시설계 대상구역 면적이 다음과 같이 증가·조정되었다.

구 분	면 적 (㎡)	
	건설부승인시	최종 변경
사업지구	543,044.7	565,985.3
광비지구	61,692.1	61,592.1
계	604,736.8	627,577.4

* 도로면적은 제외



■ 도시설계 구역 변경도

2. 도시설계의 방향

(1) 설계 목표

- 쾌적한 환경 ;
환경의 질적수준 향상을 통한 쾌적한 환경 조성
- 적절한 토지이용 ;
중심지구 전체에 대한 잠재력의 파악과 이에 따른 효율적인 개발밀도의 배분
- 포괄적인 계획 ;
주거지역과의 연계를 고려한 목동지구 전체의 총체적인 기본적 체계의 수립
- 기본구조의 유지 ;
목동 신시가지 기본계획의 골격을 유지
- 계획의 융통성 ;
장래 여건 변동에 따른 상황을 수용하고 과도한 개발 제한 요소의 배제 및 자생적 개발의 유도

(2) 접근방법

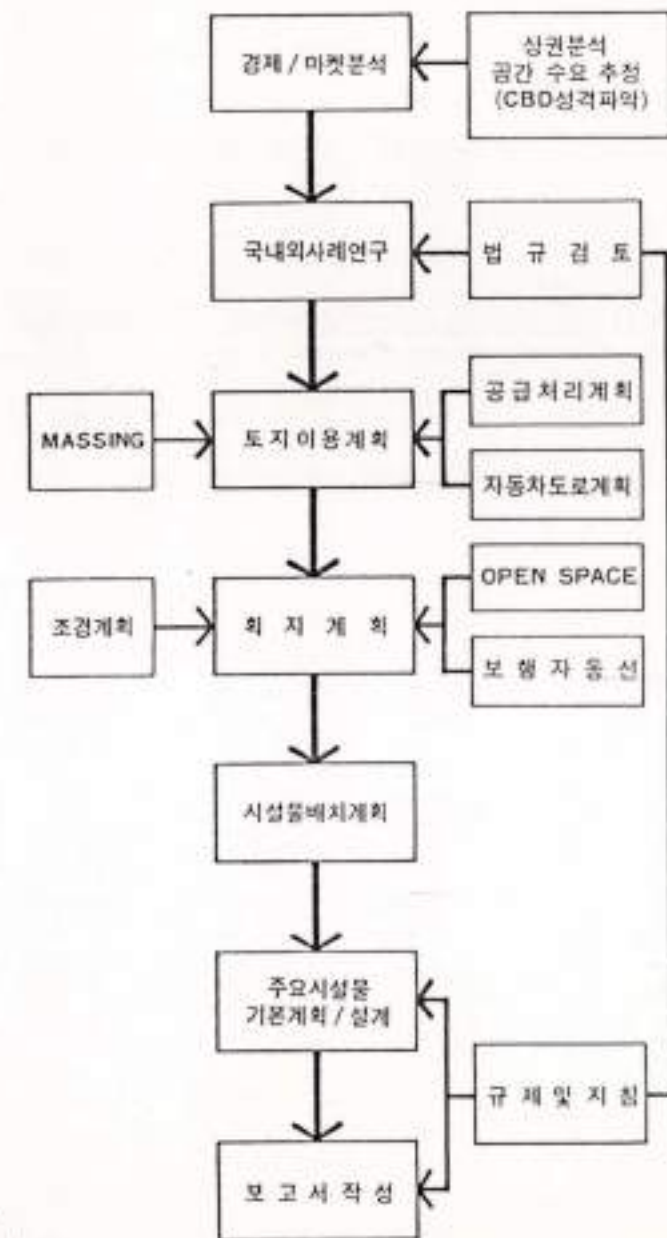
중심지구는 기본계획에 의하여 목동CBD, 근린 또는 지구의 종합 상업중심지, 공공시설 및 복지시설 등이 입지할 지구로 크게 구분되어 있다. 따라서 목동중심지구는 목동 전 지역을 「서비스」하는 상업 및 공공·업무기능과 전 서울시를 영역권으로 하는 여의도, 영등포, 목동의 부도심으로서의 기능, 전 강서 대생활권을 「서비스」하는 시설의 기능을 수행하는 것으로 보며, 이러한 설정된 기능을 충분히 수행할 수 있도록 하기 위하여 먼저 목동 중심지구 개발에 필요한 시장 분석을 통하여 각 시설의 규모를 추정하고 국내외의 개발 사례를 중심으로 유치시설 및 개발유형을 추정하여 그 구체적인 계획을 수립하도록 한다.

중심지구를 구성하는 각 「블럭」은 도시전체구조에서의 역할과 그 기능이 각각 다르다.

또한 각 획지는 「블럭」의 특성을 부여받으면서 「블럭」내에서의 역할과 기능을 갖는다.

따라서 본 도시설계는 중심지구전체, 중심지구를 구성하는 개개 「블럭」, 「블럭」을 형성하고 있는 각각의 획지에 관한 성격을 고려하여 여기에 부합되는 설계를 수행해야 하며 이를 위한 계획의 과정을 살펴보면 다음과 같다.

■ 도시설계 진행과정



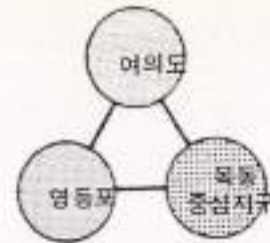
1) 설계 목표

2) 접근 방법

3) 중심지구의 성격

4) 도시설계의 방향

3) 중심지구의 성격



- 강력하고 기여도 높은 도심으로서의 활성화



- 영등포 부도심의 기능보완



- 강서지역의 중심기능, 자족성 (SELF-HELP) 부여



4) 도시설계의 방향

■ 토지의 효율적 활용

- 토지가 가지고 있는 개발의 잠재력을 최대한으로 이용할 수 있는 효율적인 계획의 수립.
- 중심지구의 성격과 공간수요추정에 의거 전체 중심 지구에 대한 적정 용적율을 설정하고 전체 공간구조를 감안하여 개발밀도의 범위를 설정.
- 개발을 촉진할 수 있도록 획지를 성격에 따라 대형, 중형, 소형의 적정한 규모로 분할.
- 행정업무지구의 동공화 방지와 지구「센타」의 자생적 개발을 유도하기 위해 소규모 획지를 선형(線形) 배치.

■ 보행공간의 쾌적성 유지

- 전 「블럭」을 보행자 전용도로로 연결하여 차량을 배제한 안전한 보행공간 조성.
- 모든 획지에 보행인과 차량의 접근이 편리하도록 동선체계 확립.
- 인접건물과 이격된 사이의 공간을 적극 개발하거나 소형건물인 경우 연벽하도록 권장하여 보행의 연속성 유지.

■ 충분한 공공공간의 확보

- 중심지구내 보행자 전용도로를 확보하여 가로공원으로 조성.
- 체계적인 옥외공간이 형성될 수 있도록 보행자 전용도로와 광장, 공원 등을 주거지역의 보행로와 연계하여 계획.
- 중심지구내 유발되는 대단위 주차의 해결을 위해 지구「센타」와 CBD 인접지역에 충분한 공공주차장을 설치.
- 중심지구 순환도로의 중심축측 인도 녹지대에 노상 주차를 제공함으로써 상업지역에 부족한 주차공간 확보.

3. 상권분석의 연구 결과 요약

중심지구(특히 원계영안에서 복합시설지구라고
명명하여 블록단위의 개발을 예정하였던
2.4.17.19 블록)의 용도를 재검정하기 위하여
본 과업과 병행하여 별도로 수행한 순수

마케팅 측면에서 다른 "목동 중심지구 마켓 분석"
(별령)의 결과만을 수록하기로 한다.

이 분석결과는 중심지구 토지이용 계획상의
용도별, 블록별 공간수요 예측의 참고로 사용되었다.

1) 상권분석 및 상업시설 공간수요 산정 결과

		중심 상업지구 (11.12. 13블럭)		북측 지구중심 (3 블럭)		남측지구 중심 (18 블럭)	
		업소수	면적(M ²)	업소수	면적(M ²)	업소수	면적(M ²)
소 매 점 포			36,100		4,040		4,130
지역 분산 업종	대 중 을 식 점	385	27,310	19	1,385	20	1,418
	사 설 감 습 소	22	3,240	46	6,620	47	6,777
	독 서 실	11	2,580	3	730	3	747
	의원(한 의 원)	24	4,020	11	1,818	11	1,858
	교 회	12	7,430	6	3,927	6	4,020
	목욕탕(사우나)	7	3,400	2	1,200	2	1,230
	소 계		47,980		15,680		16,050
지역 밀집 업종	전 문 을 식 점	60	11,468	3	550	3	562
	유 흥 을 식 점	109	15,544	3	446	3	456
	다 방	65	9,243	8	1,120	8	1,148
	유 기 잠 업	36	6,975	2	364	2	374
	여 관	10	15,050				
	인 채 소	9	565				
	소 계		58,845		2,480		2,540
대형 업종	부 동 산	2	3,245				
	종 합 병 원						
	금 융 기 관	5	3,400	2	1,600	2	1,640
	유 치 원	3	1,420				
	위 락 시 설	8	7,835				
	소 계		15,900		1,600		1,640
특수 업종	부 동 산	17	565	26	860	26	880
	전 문 사 무 실	24	2,270				
	일 반 사 무 실	31	4,530	14	2,060	15	2,120
	주 유 소	2	1,365				
	대차량서비스	2	855				
	소차량서비스	6	490	1	60	1	60
	소 계		10,075		2,980		3,060
총 합 계			168,900		26,780		27,420

1) 상권분석 및 상업시설 공간수요 산정결과

2) 블록별 상업서비스시설 개발 편성검토결과

3) 블록별 개발 방향제안

2) 분락별 상업서비스시설 개발 면적 검토 결과

구분	블럭	비 고
북측	2	일반상업시설로 개발하기 힘들, 적정용도 분석 및 유지필요
근린	3	적정연건평 8,103평 / 개발예정연건평 9,062평으로 다소과다하나 큰문제는 없음.
상권	4	일반상업시설로 개발하기 힘들, 적정용도분석 및 유지필요
중심상업지구	6	다소 과다하나 주위 공공건물 보완업종이 개발될 것으로 큰 문제는 없음.
	7	약간 서어비스시설이 들어갈 수 있으나 과대 계상되었음.
	8	약간의 근린시설이 들어갈 수 있으나 과대 계상되었음.
	11	문제 없음.
	12	문제 없음.
	13	과대 계상되었으나 블럭간 조정 및 유흥블럭의 기타 시설개발이 가능하므로 큰 문제는 없음.
	14	원칙적으로 과대 계상되었으나 대부분 공공시설이 유지되고 이를 보완시설이 유지될 것이므로 별 문제는 없음.
북측근린시설	16	다소 과대 계상되었으나 유지확정 공공시설의 보완업종이 들어설 것이므로 전혀 문제가 없음.
	17	과대 계상되었음, 그러나 구정을 보완하는 시설로 상당한 건물이 개발될 수 있음.
	18	적정연건평 8,293평 / 개발예정 연건평 8,280평으로 문제없음.
	19	일반상업시설로 개발하기 힘들, 적정용도 분석 및 유지필요

3). 블록별 개발방향 제안

(1) 2블럭

- 개발수요에 의하면 북지구의 근린상권에 수용할 상업시설의 총 연면적은 26,780M² 정도로서, 이는 지구중심블럭인 제3블럭에 모두 수용될 수 있는 규모이다.
- 따라서 제2블럭은 복합시설블럭의 개발방안에서 살펴본 바와 같이 국민주택규모의 아파트단지로 개발하는 것이 바람직하나, 목동계획의 관점에서는 개발시점이 시급한 것이 아니므로 개발을 유보할 수도 있다. 따라서 구체적인 개발시점은 서울시에서 정책적으로 결정해야 한다.
- 개발규모의 추정
 - 아 파 트 : 20평형 : 158 가구 내외
 - 27평형 : 248 가구 내외
 - 30평형 : 44 가구 내외
 - 합 계 : 450 가구 내외

근린상업시설 규모추정

업 종	업 소 수	연 면 적(평)
수 퍼	1	150
기타소매점포	5	75
대중음식점	5	100
의 원	2	50
사설강습소	3	120
부 동 산	2	30
합 계	18	525

-상 가 : 450가구의 소비수요 및 이대부속병원의 창출수요를 고려하여 연면적 약 525평 규모의 근린상가를 남서측 하단에 개발할 수 있다.

(2) 3블럭

- 3블럭은 원래 목동 북측지구의 근린중심지구로 계획되었으나, 5블럭이 공원으로 되어있고, 6블럭부지의 대부분엔 공공시설이 유치된 점과, 상권 위계 구조를 고려하여 볼때, 목동 북측지구의 근린중심블럭을 4블럭으로 변경하는 것이 바람직한 것으로 판단되며 따라서 3블럭은 2블럭과 마찬가지로 국민주택 규모의 아파트 단지로 개발할 수 있다.
- 개발규모의 추정
 - 아 파 트 : 20평형 : 158 가구 내외
 - 27평형 : 248 가구 내외
 - 30평형 : 44 가구 내외
 - 합 계 : 450 가구 내외
- 상 가 : 450가구의 소비수요를 감안하고 제2지구와 근린 중심지역으로 개발될 제 4지구와의 경쟁관계를 고려하여 약 400평의 근린상가를 북서측 상단에 개발하는 것이 타당할 것이다.
근린상가의 세부내역은 아래와 같다.

근린상업시설 규모 추정

업 종	업 소 수	연 면 적(평)
수 퍼	1	100
기타소매점포	7	105
대중음식점	3	60
의 원	1	30
부 동 산	2	30
주인서어비스 시설	5	75
합 계	19	400

(3) 4블럭

- 4블럭은 북지구의 근린중심블럭으로 개발하는 것이 바람직하며, 그 개발 규모는, 개발수요추정에서 살펴보았듯이 약 26,780 M²의 상업시설을 유치할 수 있다.

(4) 6블럭

- 주변지역 여건 및 6블럭에 유치될 수 있는 시설규모를 고려하여 볼때 6블럭에 수용할 수 있는 상업시설의 규모는 9,250M²정도이며, 이는 남아있는 부지면적의 절반을 밑도는 개발규모이다.
- 따라서 수요추정에서 남는 부지에는 문화복지구역의 본래 토지이용 의도를 달성키 위해서 기 계획되어 있는 청소년회관, 도서관 등과 관련된 문화시설과 상업시설을 적극 유치하도록 하는 것이 바람직하다.

상업시설 규모추정

업종	업소수	연면적(평)
수퍼	1	200
소매점포	20	180
대중음식점	20	300
의원	7	168
시설강습소	5	160
교회	1	150
다방	7	250
유기장업	4	160
사무실	30	900
부동산	5	75
은행	1	250
합계	101	2,793

(5) 7블럭과 8블럭

- 이 블럭들은 일반상업지구로 개발하기는 어려우며 따라서 업무중심블럭으로 개발하는 것이 바람직하다. 업무용 시설이 유치되는 경우에는 주로 8블럭과 7블럭의 하단에 입지하는 것이 바람직하며, 그 개발 예상 연면적은 7블럭이 12,700 M², 8블럭이 28,900 M²정도이다.
- 그러나 이는 블럭 전체개발가능 연면적의 일부에 지나지 않는 규모이므로, 원래 개발계획에 부합되도록 서울시에서는 지하철과 같은 대중교통을 연결하거나, 정부산하 공공기관을 유치하는 등의 업무시설을 적극적으로 유치하는 방법을 마련하여야 한다.

상업시설 규모추정

업종	업소수	연면적(평)
소매점포	50	750
전문음식점	5	350
대중음식점	20	600
유흥음식점	10	500
다방	20	800
유기장업	7	280
금융기관	2	360
부동산	7	70
목욕탕(사우나)	1	250
인쇄소	3	51
합계	125	4,011

(6) 10, 11, 12, 13블럭

- 이 블럭들은 명실공히 목동 중심지구의 가장 중앙에 위치한 중심상업업무구역으로서 총 16,890 M² 정도의 상업시설이 개발될 수 있다.

■ 19블럭의 상업시설 규모추정

업종	A 부지	
	업소수	연면적(평)
수퍼	2	280
소매점포	20	260
사설강습소	4	160
의원(한의원)	4	160
대중음식점	6	120
부동산	4	48
주민서비스	10	100
시설		
합계	50	1,128

- 11블럭 남단, 혹은 12블럭 북단이 이 지역 최고의 요지로서 중소형 백화점 혹은 GMS(종합 양판점 : General Merchandise Store)가 연면적 약 13,200~16,500 M² 정도로 개발될 수 있다.
- 그러나 11블럭 하단과 12블럭은 목동 중심지구의 가장 좋은 부지라고 할 수 있으나, 이들 지역은 택지개발사업지구가 아닌 관계로 개인 소유의 작은 필지로 나뉘져 있어서 개발여건이 불리하므로 서울시가 정책적인 차원에서 중심상업업무구역을 아래와 같이 조정하는 것도 바람직하다.
- 가시권 및 교통 여건이 양호한 10블럭과 국제 회의장 북측의 삼각형 대지 약 25,000M²를 중형 백화점 혹은 GMS(종합 양판점)로 연면적 약 13,200~16,500 M² 정도로 개발하면서
- 이와함께 10블럭의 전기통신공사 부지 약 22,800 M²와 11블럭의 상부에 약 26,500 M²를 중심 상업지구로 계획하여 4~5층 규모로 개발한다.
- 13블럭은 중심상업지구와 격리되어 있으나 11블럭과 12블럭을 연계시키면, 남측의 유효수요 및 14블럭의 공공시설 보완 업종으로 충분히 개발될 수 있다.
- 이렇게 볼 때 목동 중심상업업무구역은 백화점 / GMS를 포함하여 연면적 약 ~~13,200~~ 19,000 M² 정도의 규모로 개발될 수 있을 것이다.

(7) 14블럭

- 이 블럭에는 일부 공공시설이 완공되었고, 남은 부지에는 평균 2~3층 정도의 상가 및 3~5층 정도의 업무용 빌딩이 들어설 수 있다.
- 한편, 14블럭에 있는 행정예비부지는 13블럭과 연계하여 소형의 복합빌딩(상가+소규모 오피스건물)으로 활발히 개발될 가능성이 있으므로, 굳이 행정예비부지로 유보할 필요가 없을 것으로 예상된다.

(8) 16블럭

- 16블럭의 경우 대부분의 부지에 이미 구청, 경찰서 등 공공시설이 유치되어 이들 공공건물로 부터 파생되는 사무실 및 서어비스 시설의 수요가 상당하나 잔여 부지로는 그 수요를 충족시킬 수 없으며, 따라서 일부는 17블럭에 개발되게 될 것이다.
- 잔여부지에는 3~5층 규모의 상가 / 사무실 복합건물을 유치함이 적당하며, 지하실 및 1층에는 음식점, 다방 등 서어비스 시설이 유치되고 상층부에는 사무실이 유치될 수 있을 것이다.

(9) 17블럭

- 17블럭에는 앞으로 약 4,800 M²의 구민회관과 7,000 M²정도의 사회체육센터가 들어서도록 되어 있으며, 나머지 부지에는 이들 시설을 지원하는 상업시설을 수용할 수 있고, 16블럭에서 수용하지 못한 개발 수요의 일부를 수용할 수 있다.

(10) 18블럭

- 18블럭은 남지구의 지구중심블럭이며, 개발수요 추정에 의하면 총 27,400 M²의 상업시설 개발수요가 있어서 부지면적이 다소 과대하나, 장래 수요를 고려한다면 큰 문제는 없다.

(11) 19블럭

- 19블럭은 북지구의 2, 3블럭의 경우와 마찬가지로 국민주택 규모의 아파트단지로 개발하는 것이 바람직하며, 그 개발규모는 아파트 450세대 내외를 예상할 수 있고, 상업시설의 수요는 450가구의 소비수요 및 주변여건을 고려하여 총 3,700 M²의 근린상가를 유치할 수 있다. (표 : 19블럭의 상업시설 규모추정, 참조).

■ 블록별 개발방향의 요약

블록별	현 황	재 정 비 방 향
2	교회, 파출소, 확정	· 남측에 연면적, 1,740M ² 상가 개발 가능 · 기타 부지 아파트 개발 혹은 개발 유보
3		· 북단에 연면적, 1,320M ² 근린상가 개발 가능 · 기타부지 아파트 개발 혹은 개발 유보
4	대각회, 동사무소, 파출소확정	· 목동 북측 근린 중심지구로 개발 가능 · 연면적 26,780M ² 각종 상업시설 유치 가능
6	도서관 / 교회 / 전화국 청소년회관 / 우체국 확정	· 북측 7,058M ² , 남측 2,175M ² 상가개발 가능 · 기타부지 문화복지시설, 정책적 유치 필요
7	기독교 방송국 확정	· 연면적 12,700M ² 오피스빌딩 유치 가능하나 · 일부는 공공 / 사회시설 정책적으로 유치 필요
8		· 연면적 28,700M ² 정도의 오피스빌딩 개발 가능
10, 11, 12, 13		· 11, 12, 13블록중 민간부지는 개발여건이 열악하고 전기통신공사가 10블록 으로부터 이전하면 10, 11블록이 백화점과 연계되어 중심상업지구의 기능 을 수행할 것임. 그렇지 않은 경우에는 백화점과 연계되어 7, 8블록이 활 성화될 가능성이 있다.
14	제반 공공시설 확정	· 미확정부지 평균 2-3층 상가개발 가능 · 14-10부지는 3-5층 규모 오피스빌딩 개발 가능 · 행정예비부지는 13블록과 연계되어 3-4층 상가 건물유치가 가능 · 14-10부지는 3-5층 규모 오피스빌딩 개발 가능
16	대부분 공공시설 확정	· 미확정 16-1 및 16-2 부지에 3-5층 규모의 상가 / 사무실 복합건물, 유치가능
17	한국교회 확정	· 구민회관, 사회체육센터 등이 들어서고 나머지는 이들 시설을 지원하는 상 업시설유치
18		· 목동 남측 근린 중심지구로 개발 가능 · 연면적 27,420M ² 각종 상업시설 유치 가능
19	교회, 파출소 확정	· 북단과 남단에 각각 연면적 3,700M ² 근린상가 개발가능 · 기타부지, 아파트 개발 혹은 개발 유보
20		· 연면적 13,200~16,500M ² 의 중형 백화점 혹은 GMS개발 가능

4. 토지 이용 계획

원안:

1) 시설수요 추정

본 지역의 수요추정을 함에 있어서 상업시설은 상권별 이용인구를 추정하고 가구당 월평균 소매지출을 기준으로 하여 총 구매력을 산출하였으며 총 구매력에 대한 각 입지별(CBD, 지구센터, 분산점포등) 배분율과 각 점포당 BREAK-EVEN 평당 매장액 등을 기준으로 하여 적정 시설의 규모를 추정하였으며 업무시설은 총 고용인 수 중 목동 배분율을 추정하고 이중 사무실에 일하는 사람의 비율에 의하여 전체 사무실 근무자 수를 구하고 여기에 1인당 사무실 점유면적을 곱하여 총 사무공간 면적을 구하였으며 행정업무시설은 이미 각 부처로부터 부지할애 요청을 받은 자료를 참고로 하여 행정지원시설 등을 감안하여 시설수요를 추정하였고 문화복지 시설은 부지할애 요청이 있는 시설 이외에 목동지구에 필요하다고 판단되는 문화복지시설 등을 감안하여 그 시설의 수요를 추정하였다. 그리고 중심지구내의 토지이용도를 높이고 직주근접을 도모하기 위하여 약 2500세대 규모의 고층아파트를 배치하는 것으로 하였다.

■ 시설수요 총괄

시설구분	수요상면적(m ²)	비고
상업시설	211,000 (49,000)	
일반업무시설	450,000	
문화복지시설	174,000 (16,000)	
공공업무시설	115,000 (7,000)	
주거시설	250,000	2,500세대
계	1,200,000 (72,000)	

()는 근린생활시설로서 면적에 포함될 수치임.

검토: 시설수요의 변경 및 조정

■ 공공업무 시설

- 공공업무시설의 원래 총 책정면적은 계획수립당시에 부지요청이 있었던 시설 면적과 수요증가 예측면적(부지요청 면적의 55%)을 합한 값으로 115,000 M²이었다. (표: 공공업무시설의 비교분석, 참조)
- 그러나 개발이 완료된 시설과 현재 개발이 추진되고 있는 시설의 면적은 원래의 책정면적의 55.9%에 해당되는 64,250 M²이다.
- 여기에 장래 수요를 위한 증가분을 개발 / 추진 현황면적의 25%로 보아서 총 시설 수요면적을 80,350 M²로 축소 조정한다.
- 이에 따라 추가로 필요한 공공업무시설부지 면적은 부지가 미확정된 시설과 장래 수요증가를 위한 면적의 합에서 이미 행정예비부지로 확보된 면적(8,734 M²)을 제외한 면적으로서 그 결과 9,826 M²의 예비부지 확보가 필요하다.

- 1) 시설수요 추정
- 2) 중심지구 기능의 분류
- 3) 불특정 다수 수용기능의 설정
- 4) 토지 이용 총괄

■ 문화 복지 시설

- 문화복지 시설의 총 책정면적은 당시에 부지요청이 있었던 시설의 면적과 수요증가 예측면적(부지요청면적의 50%)을 합한 값으로 172,500 M²이었다.
- 그러나 개발이 완료된 시설과 현재 개발이 추진되고 있는 시설의 면적은 원래 책정면적의 31.9%에 불과한 55,102 M²이다.
- 여기에 장래 수요를 위한 증가분을 개발추진 현황의 25%로 보아 총 시설수요면적을 68,877 M²로 축소조정한다.
- 이에따라 추가로 필요한 문화복지시설부지의 면적은 부지가 미확정된 시설의 면적과 수요증가예측면적의 합으로서, 그 결과는 23,675 M²이다.
- 이중 시설이 확정되어 추가 요청된 구민회관 및 사회체육센터 부지 약 12,000 M²를 확정하고 나머지 약 11,000M²의 예비부지 확보가 필요하다.

■ 상업, 일반업무시설

- 상업시설은 본 연구의 경제마켓분석 재검토 결과를 그대로 적용하며, 이에따라 상업시설의 예상면적은 원래의 예상 면적을 약간 초과하는 233,100 M²가 된다.
- 일반업무시설은 현재로서는 대규모 업무시설의 개발 잠재력이 미약하나, 지하철 유치 등의 적극적인 개발 전략과 장기적 측면에서의 업무수요 증대에 대비하여 원래 시설수요 예측면적을 그대로 수용한다.

일반업무시설의 비교분석

(1983년말의 목동사업소자료 정리, 단위:M²)

시설 구분	당초계획안	개발 현황	조 정 안	비 고
상업 시설	211,000	-	233,100	10% 상향조정
일반업무시설	450,000	(140,000)	450,000	원안수용
합 계	661,000		683,100	

주) *원래 계획안의 면적은 '84 기본계획안 수립시의 시설수요예측 면적임.

* ()에 있는 수치는 부지가 확정된 전기통신공사, 기록보관소 등의 예상개발면적임.

■ 총괄 시설수요의 조정

이상의 결과를 수용하여 다음과 같이 각 시설의 시설수요를 조정한다.

- 공공업무시설은 원래 시설수요추정의 70%로 축소 조정한다.
- 문화복지시설은 원래 시설수요추정의 40%로 축소 조정한다.
- 상업시설은 원래 시설수요추정의 110%로 상향 조정한다.
- 일반업무시설은 원래 시설수요추정을 그대로 유지한다.
- 주거시설은 개발유보지로 하여 장차 발생하는 새로운 수요에 대처하여 개발을 유보한다.
- 이상의 결과를 종합하여 총 시설수요면적을 원래의 70%로 축소 조정한다.

시설수요예측과 개발 현황 비교분석

시설 구분	당초의 예상	개발 현황	조 정 안	비 고
공공업무시설	115,000	61,790	80,350	70% 축소조정
문화복지시설	174,000	45,202	82,650	50% 축소조정
상업 시설	211,000	-	233,100	10% 상향조정
일반업무시설	450,000	(140,000)	450,000	원안수용
주거 시설	250,000	-	-	원안유보
개발 유 보				
합 계	1,200,000	106,992	846,100	70% 축소조정

주) *원래계획안의 면적은 기본계획안 수립시의 시설수요예측 자료임.

*개발추진현황의 면적은 1988년 말의 목동사업소 자료를 정리한 것임.

■ 공공업무시설의 비교분석

(1980년말의 목동사업소자료 정리, 단위: M²)

시 설 구 분	당초의 예상		개 발/ 추 진 현 황		비 고	
	예상 연면적		개 발 현 황			
	개 수	면 적	개 수	면 적		
양 천 구 청	1	12,000	1	7,600	-	부지확정
전 화 국	1	5,200	1	12,855	-	개발완료
한전감서지점	1	7,700	1	4,459	-	개발완료
우 체 국		2,830		15,827	-	개발완료
특 허 청	1	15,000		-	-	
남부지원지청	1	23,000		-	-	
등, 파 출 소	5	3,300	3	2,494	1 660	부지 미확정
우 체 분 국	2	1,000		-	-	
보 건 지 소	2	1,000	1	1,980	-	부지 확정
세 무 소	1	2,920		-	-	
신정경찰서		-	1	9,814	-	개발완료
변 전 소		-	1	2,640	-	개발완료
출입국사무소		-	1	4,121	-	부지 확정
구 의 회		-		-	1 1,800	부지 미확정
부지요청면적		74,000		61,790	2,460	64,250 (당초 책정 면적의 55.0%)
수요증가예측		41,000		16,100		기확보 유보지
		(부지요청면적의 55%)		(개발추진 현황의 25%)		8,734 M ²
책 정 면 적		115,000		80,350		추가필요면적
				(당초 책정 면적의 70%)		9,826 M ²

주) *원래 계획안의 책정면적은 '84년 기본계획안 수립시의 시설수요예측 면적임.
*개발현황의 연면적은 개발이 완료되었거나 부지위치가 확정된 시설의 면적임.
(개발이 완료되지 않은 시설의 연면적은 부지면적에 용적률 100%를 적용하여 산정)
*추가요청된 면적은 본 용역중에 요청이 들어온 시설의 면적임

■ 문화복지시설의 비교분석

(1988년말의 목동사업소자료 정리, 단위: M²)

시 설 구 분	당초의 예상		개 발/ 추 진 현 황		비 고
	예상 연면적		개 발 현 황	추 가 요 청	
	개 수	면 적	개 수	면 적	
청 소 년 회 관	1	24,000	-	-	개발완료 부지확정 부지확정 부지확정 부지확정 일부 개발완료 부지 미확정 부지 미확정
중 합 복 지 센 타	1	20,000	-	-	
근린청소녀회관	1	10,000	1	5,024	
공 공 도 서 관	1	6,000	1	6,629	
한국여성개발원	1	10,000	-	-	
복 지 시 설	1	13,000	-	-	
국 제 회 의 장	1	8,000	1	8,000	
문 화 회 관	1	9,000	1	9,000	
기타지역문화시설	1	15,000	-	-	
종 교 시 설	-	-	7	16,369	
구 민 회 관	-	-	-	1 3,300	부지 미확정
사 회 체 육 센 타	-	-	-	1 6,600	부지 미확정
부 지 요 청 시 설 면 적	115,000		45,202	9,900	55,102 (당초 책정면적의 47.9%)
증 가 예 측 면 적	59,000		13,775		
(부지요청면적의 55%)		(개발추진 현황의 25%)			
책 정 면 적	174,000		68,877		추가필요면적
		(당초 책정 면적의 40%)		23,575 M ²	

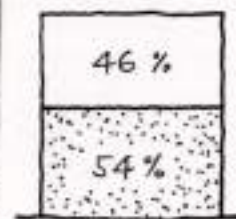
주) *원래 계획안의 책정면적은 '84년 기본계획안 수립시의 시설수요예측 면적임.
*개발현황의 연면적은 개발이 완료되었거나 부지위치가 확정된 시설의 면적임.
(개발이 완료되지 않은 시설의 연면적은 부지면적에 용적률 100%를 적용하여 산정)
*추가요청된 면적은 본 용역중에 요청이 들어온 시설의 면적임

수정
매지, 랑라후 수정예정!

■ 책정되어 있는 건물 연면적과 실수요 연면적의 비교 (개발예상 밀도)

구 분	중심상업업무구역 11, 12, 13블럭	북측지구중심 3 블럭	남측지구중심 18 블럭	비 고
순수대지면적(M ²)	95,525. ³	17,746	18,248	
가능건축면적(M ²)	47,762. ¹⁰	10,647. ⁴	10,948. ⁸	
용적률(%) 가정	250~400	200	200	지역별로 다르게 가정
개발가능연면적(M ²)	314,238. ¹⁰	35,492	36,495	
연면적(M ²)	168,900	26,780	27,420	마켓분석 상의 수리

Diagram



△ : 5,000M²

▨ : 마켓분석면적

□ : 잔여면적

· 주) * 중심상업업무구역의 7, 8블럭 : 업무시설 부지로 개발 타당
9블럭 : 공원 및 문화복지시설 부지
10블럭 : 전기통신공사 부지

■ 상권분석 통한 도로로 한 개발 밀도의 분석

일반적인 신개발지의 계획에 있어서는 마켓분석에서 추정된 공간수요 밀도의 면적을 상업지역으로 확보하는 것이 보통이다. 목동에서는 이미 상업지역의 면적이 설정되어 있으므로, 각 설정되어 있는 계획 대상지의 개발가능 연면적과 각 상업지구별로 추정된 공간수요를 비교하여, 본 계획지의 예상 개발밀도를 추정하여 보았다.

■ 중심상업업무구역(11, 12, 13블럭)

- 마켓분석에 의한 개발수요는 책정된 계획 대상지 면적을 기준으로한 개발가능연면적의 54%에 불과하므로, 계획대상지역의 면적이 과대하게 책정되어 있었음을 알 수 있다.
- 그러나 이것은 상업시설만의 개발수요이므로, 여기에 원래 의도대로 업무시설을 유치하게 되면 책정된 부지면적의 개발에는 문제가 없을 것으로 판단된다.

■ 남북측 지구중심구역(3, 18블럭)

- 마켓분석에 의한 개발수요는 책정된 계획대상지 면적을 기준으로한 개발가능연면적의 75%에 해당하므로, 계획대상지역의 면적이 약간 과대하게 책정되어 있었음을 알 수 있다.
- 그러나 이것은 장기적으로 볼 때 개발여유의 확보라는 측면에서는 큰 문제가 없는 것으로 판단된다.

■ 왼쪽의 도는 예상 건축연면적을 추정해 본 것이지만, 이는 건축에 필요한 대지로 환산하더라도, 목동중심지구의 상업 서비스 시설의 대지로서는 여유있게 충분히 책정되어 있음을 알 수 있다.

2) 중심지구 기능 및 분류

원안:

본 중심지구는 그 도시적 성격상 상업업무 시설, 공공업무시설, 문화복지시설등을 수용 하여야 할것이며 그 지리적인 성격상 배후 주거지의 중심시설 및 주거시설을 수용하여야 할것이다.

전체 골격상 전자는 목동의 CBD에 그리고 후자는 지구「센타」에 배치한다.

구	분	수용기능
지구「센타」	복합지구	주거 및 근린생활시설
	지구「센타」	근린생활시설
목동CBD	업무지구	업무중심시설 및 상업시설
	상업업무지구	업무시설 및 상업시설
	공공업무지구	정부 및 공공업무시설 및 지원시설
	문화복지지구	문화복지를 위한 제시설 및 지구기능 보완시설
공원·녹지		지역적 기능과 도시적 기능의 공원·녹지·체육 시설등

검토: 복합지구 수용기능

지구「센타」의 복합지구는 상권분석에서 살펴본 바와같이, 복합형태의 아파트는 타당하지 않으며 오히려 독립 아파트 단지와 근린생활시설로 개발하거나 또는 장래의 수요를 대비하여 개발을 유보하도록 하는것이 바람직하다.

그러나 시행과정에서 상권분석의 과시(과입지 '89. 7. 10)에 의해 일부분락에 원래의 계획과는 달리 교육시설(학교)이 지정되었다.

「블럭」별 수용기능의 설정

원안

중심지구내 수용될 각 기능들을 구체적으로 각 「블럭」의 입지적 특성 및 성격을 고려하여 다음과 같이 배치한다.

2. 4. 17. 19 「블럭」 - 복합지구

주변 주거지와 인접한 곳으로 도시구조상 고층 건물의 입지가 바람직한 곳

3. 18 「블럭」 - 지구「센타」

배후 주거지의 지리적인 중심이 되는 곳으로 저층 건물의 입지가 바람직한 곳

8. 10 「블럭」 - 업무중심지구

주변지역과의 접근이 양호하고 주거지와 어느정도 떨어져 있으며 고층건물의 입지가 가능한 중심지구의 중앙부.

7. 11. 12. 13 「블럭」 - 상업업무지구

업무중심지구와 더불어 중심지구의 핵을 형성하는 지역으로 외부에서의 접근이 양호하고 고층 및 중층 건물의 입지가 가능한 곳

14. 16 「블럭」 - 공공업무지구

강서권 이용민구가 쉽게 접근할 수 있고 중층건물의 입지가 바람직한 곳

6 「블럭」 - 문화복지지구

강서권 이용민구 및 서울 시내에서 접근이 양호하며 중층건물의 입지가 바람직한 곳

1. 5. 9. 15 「블럭」 - 공원 녹지

CBD와 지구「센타」의 완충공간의 역할을 할 수 있고 주변 주거지에서 접근이 균등한 곳

경로

- 3. 19 블록 - 아파트 또는 유보부지

주변 주거지와 인접한 곳으로 도시구조상
고층아파트의 입지가 가능한 곳.

- 2. 17 블록

입지적 특성이나 사업의 성격상 바람직하지 않은
교육시설(학교)이 각 블록에 지정

- 4 블록 - 지구센터

3 블록의 지구센터를 북지구의 중심이 되는
4 블록으로 위치 조정.

- 20 블록 - 상업업무부지

사업추진과정에서 대형 주차장을 상업업무부지로
용도를 변경.

4) 토지이용 총괄

원안

도시설계 구역의 토지이용은 크게 도시전체의 골격을
형성하는 도시계획도로와 공원 및 일반대지로 구분
되며 도시계획도로는 본 계획대상에서 제외된다.

계획의 구체적 범위가 되는 간선도로로 계획된 「블
록」 내부의 토지이용은 민간부분인 대지와 공공부분인
공원, 녹지, 공공주차장, 보행자 전용도로 등으로 구
성되며 그 내용은 다음과 같다.

(단위: m²)

구분	계획지구	정비지구	계
대지	403,164	45,955	449,129
MALL및 도로	40,136	6,240	46,376
공공주차장	4,176	-	4,176
시설녹지	4,240	3,385	7,625
공원	99,565	-	99,565
소계	551,311	55,600	606,911

경로

- 시설수요, 용도 및 위치변경으로 조정된
토지이용 내용은 다음과 같다.

(단위: m²)

구분	계획지구	정비지구	계
대지	414,344.4	54,324.9	468,669.3
MALL및 도로	43,157.9	2,267.2	50,425.1
공공주차장	4,896.0	-	4,896.0
공원·녹지	103,587.0	-	103,587.0
소계	565,985.3	61,592.1	627,577.4

5. 도시공간구조 (SKY LINE) 계획

원안

주변의 목동 제1공원 일대의 야산과 매봉산, 신정공원 일대의 산, 칼산 등 자연적 경관을 보존하여 원경으로 도입하고 「랜드마크」가 되게 한다.

건축군으로 형성되는 도시의 전체공간 구조는 리듬, 절충, 변화, 「랜드마크」등 가로변의 공간이 중심으로 절충되는 변화를 주며 주위 건축물과의 관계를 고려하여 계획한다.

1) 주요 경관지점에서의 단면분석

주요 경관지점으로는 목동지구 전체를 볼 수 있는 곳으로 선정하고 이 지점에서의 자연경관을 분석해보고, 이를 토대로 전체 SKYLINE을 계획한다.

2) 보조간선 가로변의 도시공간구조

- 입구부분은 「랜드마크」의 도시경관을 도입하여 지구의 식별성 및 방향성을 높인다.
- 중심부는 목동지구의 도심으로서 고층 대형건물군으로 하여 도시의 「이미지」를 높인다.
- 입구와 중심부 사이는 중심부로 향하여 점진적인 상승의 효과를 주어 도시공간의 「이미지」를 창출한다.

3) 간선도로변 도시공간 구조

- 2, 3, 4 및 17, 18, 19 「블럭」은 목동지구의 입구로서 수직적 요소를 강조한다.
- 5, 6, 13, 14, 15, 16 「블럭」은 도시의 과정적 공간으로 층수 규제로 점증되게 한다.
- 8, 10 「블럭」은 목동의 중심지역(지리적)으로 대형고층화 하여 도시 「이미지」를 주고 지역전체의 「랜드마크」가 되게 한다.
- 1, 5, 9, 15 「블럭」은 공원 예정지역이다.

4) 「블럭」별 공간구조

- 주요 자연경관 보존 계획과 간선도로변 도시공간구조 계획에 의하여 지역전체의 공간구조 계획을 작성한다.

- 도시적 기능과 지역적 기능 사이는 경관축지, 공원등을 형성하여 불균형을 완화한다.

5) 경관지점별 SKYLINE 구상

경 관 지 점	경 관 요 소	SKY LINE 구상
성산대교입구	• 원경으로신정공원일대의 64.7고지와 77.9고지 및 그사이의 능선 • 목동입구부의고층건물(목동공원과의 BALANCE)	• 10, 11「블럭」일부의 고층건물배제 • 2, 4「블럭」의 고층화
경인고속도로입구	• 화곡공원의81.5고지와 68.1고지및 그사이의 능선 • 원경으로매봉산(98.8)의 정상부(80m 이상)를 배경으로 함 • 화곡공원과 건물의 BALANCE 유지	• 3「블럭」의 저층화 • 2, 4「블럭」은 고층 • 5「블럭」은 OPEN SPACE • 7, 8, 9, 10, 11「블럭」의 고층건물 및 대형「매스」
오목교입구	• 양화산의 50m 능선 • 화곡공원의 주능선 • 신정공원 주능선	• 3「블럭」저층화 • 5및 6「블럭」일부 저층화 • 14「블럭」일부 중층이하
신림로입구	• 화곡공원 일대 • 신정공원 일대	• 6「블럭」일부 중층건물 • 4「블럭」중층건물 • 3「블럭」저층화 • 19블럭 중층건물
등촌로입구	• 화곡공원 일대 • 신정공원 일대	• 9「블럭」저층건물 • 7「블럭」일부및6「블럭」중층화

1) 주요경관지점에서의 단면분석

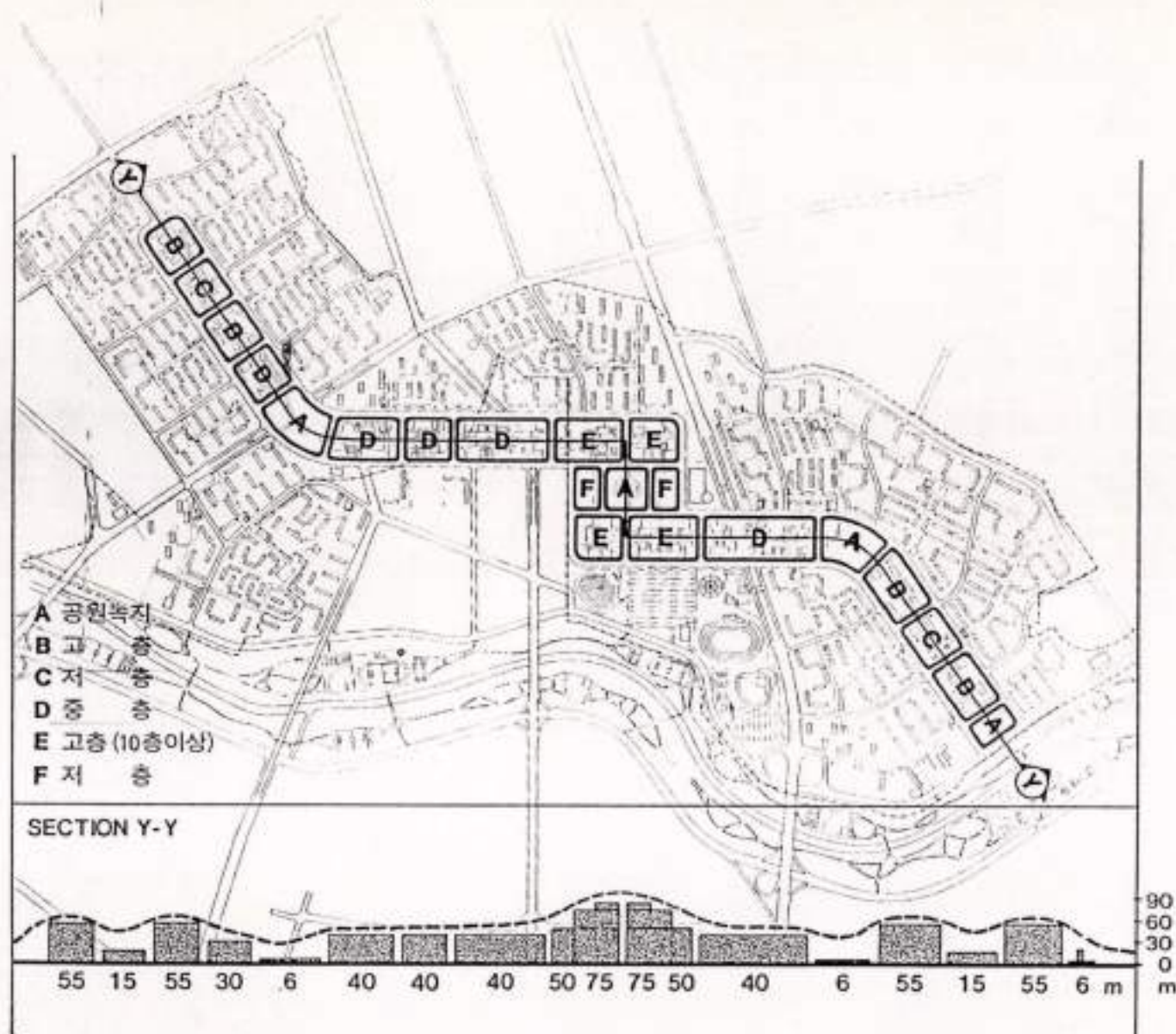
2) 보조간선 가로변의 도시공간구조

3) 간선도로변 도시공간구조

4) 블럭별 공간구조

5) 경관지점별 SKY LINE 구상

■ 「불러」발 SKYLINE 계획



■ 주요 전망 지점에서의 SKY LINE 계획



6. 획지계획

1) 획지의 특성분석

2) 획지기준

3) 획지배분

■ 획지유형별 특성

특성구분		획지유형							비고
		X	Y	Z	XY	YZ	XZ	XYZ	
도시경관 (미관)	간선도로변	⊙			⊙	⊙		⊙	
	MALL		⊙		⊙		⊙	⊙	
미관기여도낮음				⊙					
「블럭」의 MAGNET (「블럭」의 특성)		⊙			⊙		⊙	⊙	
임지의 경제적 잠재력		⊙	⊙		⊙		⊙	⊙	
MALL의 활성화 (다양성·복합성 선비성)			⊙		○		⊙	⊙	
접근성	차량	⊙			⊙	⊙	⊙	⊙	
	보행자	⊙	⊙		⊙	⊙	⊙	⊙	
장소감 (공간감)			⊙		⊙				

⊙ 는 관계 깊은 획지를 표시함

○ 어느정도 영향을 미치는 획지

원안

본 중심지구는 그 폭이 150m이며, 그 중앙부에 보행자 전용공간이 설정되어 그 공간을 통하여 지구의 활동이 이루어 지도록 계획되어 있어 기본적인 획지의 깊이가 깊어진다. 이 획지의 깊이는 일반개발지에서 보는 획지의 깊이에 비해 무척 큰 편이다.

획지의 크기는 그 폭과 깊이에 따라 정해지며 폭과 깊이의 비례가 지나치게 크면 상대적으로 그 대지의 효용은 떨어지게 되며, 건축적인 이용에 많은 제약을 받게되므로 본 계획에서는 깊이에 대한 폭의 비례 즉, 세장비가 2 이하가 되는 범위에서 기본획지의 규모를 설정하고 획지의 위치별 잠재력과 연결가로의 성격 및 「블럭」별 주용도등을 감안하여 대형 및 소형의 획지를 배치한다.

1) 획지의 특성 분석

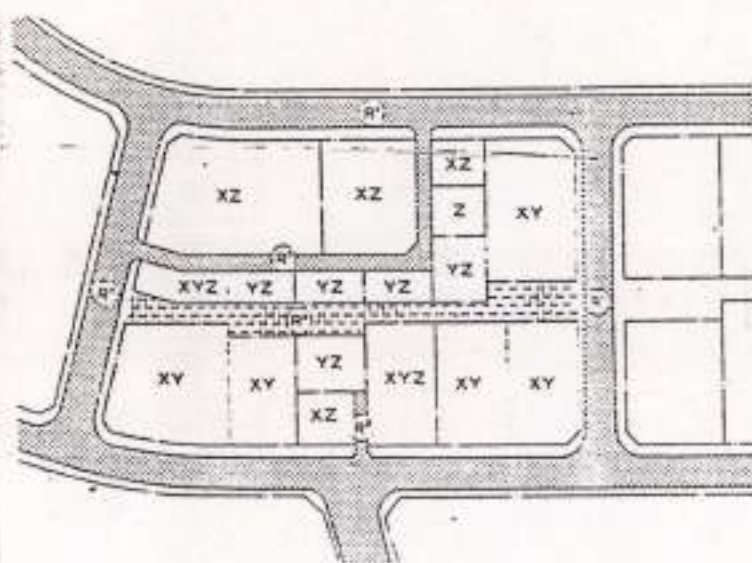
• 개발의 잠재력과 장소의 동질성(특성)은 대지가 면하고 있는 가로의 성격에 따라 구분되며 대지의 특성 및 역할이 다르게 된다. 따라서 통제의 내용과 그 정도도 달라질 수 있다.

그러므로 대지를 가로와 연관지어 구분 하여 계획하는것이 바람직하다.

• 도로와의 관계를 고려하여 분할 가능한 획지의 임지를 분석해 보면 대체로 7가지의 특성을 달리하는 획지 유형을 추출할 수가 있다.

• 추출된 7개 유형의 획지는 도시경관에 미치는 영향, 활동의 기여도, 「블럭」의 성격 등에 대한 기여도가 각각 다르다.

■ 획지의 입지별 구분



- R1 : 지구내 간선도로 (순환도로, 연결도로)
 R2 : 보행자 전용도로 (MALL)
 (보행자 전용도로, 보행전용통로)
 R3 : 차랑「서비스」도로
 (CUL-DE-SAC 또는 LOOP)
 X : R1에만 면한대지
 Y : R2에만 면한대지
 Z : R3에만 면한대지
 XY : R1, R2에만 면한대지
 YZ : R2, R3에만 면한대지
 XZ : R1, R3에만 면한대지
 XYZ : R1, R2, R3에 면한대지

2) 획지기준

■ 대형 획지

4,500㎡ 이상의 획지로서 잠재력이 높고 시각적 지표물로서 대형건물의 입지가 바람직한 중심업무지구, 문화복지 시설지구 및 국가 및 지방행정업무 시설 등에 대형획지를 할애한다.

대형획지의 규모는 획지의 기본 길이와 기존 서울시 재개발구역의 일반적 획지규모인 1,500㎡~6,000㎡를 기준으로 하며 특수한 시설들은 부지할애 요청면적등을 감안하여 설정한다.

■ 중형 획지

1,500㎡~3,500㎡ 범위의 획지로서 CBD내의 일반획지 규모가 되며, 중심지구의 폭 150m에서 중앙에 설치된 10m 폭의 가로공원의 폭을 제하고 발생한 70m 길이의 대지에 세장비가 2를 넘지 않는 범위의 폭인 36m가 중형획지의 기본이 된다. 각 「블럭」별로 보행자 전용도로의 위치 및 성격에 따라 다양한 크기의 획지가 조성된다.

■ 소형 획지

제1종 미관지구의 최소 대지규모인 600㎡를 기준으로 하여 CBD내의 다양한 시설과 요구를 충족시키기 위한 소규모의 저층 건물의 입지가 가능케 배려된 것이며, 주로 주거지와 연결되는 보행로에 면하여 조성되는 경우와 관공서 건물의 MALL측에 대상으로 형성되는 경우가 있으며 지구「센타」는 CBD와 달리 입지할 업종의 성격상 소형획지를 많이 할애한다.

3) 획지배분

각 「블럭」별 성격 및 입지에 따른 획지의 규모별 배분 기준은 다음과 같다.

- 「모퉁이」의 X 및 XY 입지의 대지는 대형획지로 한다.
- 행정업무, 문화복지 지구등은 요청시설을 감안 성격 및 규모에 맞는 획지로 한다.
- 주거지의 보행로와 중심지구의 보행자 전용도로 연결 통로변은 중형 혹은 소형 획지로 한다.
- 차랑「서비스」도로와 보행자 전용도로 사이는 소형획지로 한다.
- 기타 획지는 중형으로 한다.

■ 형별 획지기준

획 지구 분	규모(㎡)	최소길이(m)		형상	세 장 비
		폭	길이		
대 형	4500이상	45	45	정형	1 : 2 이내
중 대 형	2500~3500	36	36	"	"
중 소 형	1500~2500	27	27	"	"
소 형	200~1000	9	9	"	"

검토

- 가로망의 위치, 블럭의 기능등이 원래와는 다르게 많은 부분이 변경되었으므로 획지의 전반적인 재조정이 필요하다.
- 특히 정비지구 부분은 중심상업업무 구역에 해당하는 곳에서 중대형 획지 이상 큰대지 19개 정도로 나누었으나 현재는 소규모 행정편의(관리계획 실현이 용이하도록)를 위하여 약 40개 정도의 중소형 이하의 작은 대지로 되어있어 개발이 비반려 이루어 질수는 있겠으나 원래 도시계획에서 의도한 도시공간구조의 변화가 있는 것으로 우려된다.

7. 교통계획

원안

1) 기본방향

중심지구의 교통처리에 관한 계획은 이미 기본 계획에서 그 골격과 원칙이 결정되고 기본설계 과정에서 구체적인 교통 계획이 수립되었으므로 본 도시설계에서는 이미 설정된 틀 속에서 자동차와 보행인들을 어떻게 수용할 것인가 하는 문제와 도시간선도로(도시계획도로)를 제외한 보행자 전용도로, 보행전용통로, 「서비스」도로 등을 확보하는 방안과 각 교통공간에 대한 노면처리기준 및 방법, 그리고 가로의 활동을 원활하게 수행할 수 있도록 도와주는 제 교통시설물의 설치 계획에 관한 사항에 대하여 언급하기로 하며 차량과 보행자 동선에 관한 기본방향을 다음과 같다.

■ 차량 동선

- 중심지구의 외곽을 순환하는 25m 폭의 일방 통행로와 「블럭」의 경계를 형성하면서 순환도로를 연결하는 같은 폭의 2방향 도로가 전체의 골격을 형성한다.
- 주차장은 순환도로에서 진입을 허용하여 순환도로에 면한 측에 설치한다.
- 차량「서비스」는 순환도로에 면한 측에서 이루어지게 하여 「블럭」내부의 보행자 전용도로와는 완전 분리되도록 한다.
- 비상시를 대비하여 중앙의 보행자 전용도로에도 차량이 진입 가능토록 최소폭 4m를 확보하여 장애물의 설치를 금한다.
- 모든 회지에 차량의 「서비스」가 가능토록 한다.

■ 보행자 동선

- 차도의 양측은 보도를 설치하여 보차의 접근성을 높인다.
- 「블럭」의 중앙에 15~20m 폭의 보행 전용공간을 설정하여 중심지구의 주활동이 이루어지게 한다.
- 중앙의 보행전용 공간과 주거지 보행자 동선과의 유기적인 연결을 위하여 폭 9m 정도의 보행 전용통로를 설정한다.
- 보행자 전용도로와 보행전용통로가 만나는 부분에는 소광장을 설치하여 보행의 상충을 피하고 중심지구 활동의 결절점 역할을 하게 한다.
- 중앙의 보행자 전용도로와 안양천변 녹지의 연결은 입체화하여 보행동선 체계의 연속성을 유지 한다.
- 모든 회지에 보행자 전용도로가 면할 수 있도록 한다. (일부 행정업무 시설은 제외)

검론

- 중심지구 원형도로는 중앙에 분리대를 갖는 2개의 도로로, 전회전 하도록 계획하였으나 공사 원인과 임의단계에서 중심지구 원형도로의 좌측통행이 통행관계상 불가능하다는 교통관계분석의 지적으로, 수회에 걸친 전문가의 자문 및 합동회의를 거쳐, 1개 블록씩 연결되는 일방 통행도로로 도로계획을 변경하였다. (제3장의 3. 변경배경 교통체계도 참조)
- 분리중앙의 보행자용 공간은 12~18m, 보행자용통로는 6m로 강변북로 등인거리에서 축소·조정 되었다.

1) 기본방향

2) 교통공간의 확보

3) 노면처리

4) 교통시설물 계획

2) 교통망간의 확보

(1) 보행자 전용도로 (PEDESTRIAN MALL)

원안

- 기능: 중심지구의 주활동 공간으로서 이동을 위한 통로, 휴식, 비상차량의 진입, 조정 및 SHOPPING 활동등의 성격을 갖는다.
- 기준: 일반중심지구 - 18m폭 및 20m폭
지구센터 - 15m폭
- 확보방안: 중앙에 공공부담으로 10m폭원의 (지구센터: 8m) 보행자 전용도로를 확보하고 건축한계선 지정에 의한 공개공지를 확보한다.
- 통제방식: 각 최지에 건축한계선 설정
보행에 방해가 되는 시설물의 설치금지.
주보행로면과 단차를 두지 아니한다.

검토

벽면지랑선에 의한 공개공지 4m를
개인소유의 부지에 부과하는 것은 불합리하다는
지적으로 건설부 승인시 1m로 축소 조정되어
일반중심지구의 기준폭이 12m로 변경되었으나
이의 개선은 완료한 공공행정시설이 면한 부분은 당초
계획대로 15m - 18m로 지정되어 있다.

(2) 보행자 전용 도로

원안

- 기능: 주거지의 보행동선 체계와 중심지구의 보행동선체계를 연결하여 중심으로 지구전체의 보행동선체계를 확립하고 중심지구의 활력을 제공한다.
- 기준: 일반중심지구 - 8m폭
- 확보방안: 보행자 전용 도로가 필요한 부분은 건축한계선 지정에 의하여 양측 각 4.5m폭을 공개공지로 확보한다.

- 통제방식: 필요한 부분의 각 최지에 건축 한계선을 지정하여 공개공지로 한다.
보행에 방해가 되는 시설물의 설치를 금지한다.
보행로 상호간에 단차를 두지 아니한다.

검토

건설부 승인과정에서 4.5m 폭이 3.0m로
축소 조정됨에 따라 일반중심지구 보행도로의
기준폭이 6.0m로 변경되었다.

(3) 「서비스」 도로

원안

- 기능: 모든 최지에 차량의 진입과 「서비스」가 가능케 함으로서 토지의 효율성을 높이고 보차분리 체계를 확립한다.
- 기준: 차량의 양방향 통행이 가능한 6m 이상으로 하며 차량 우선 도로로 하고 별도의 보도는 설치하지 않는다.
행정업무지구: 8m폭
기타 지구: 6m폭
- 확보방안: 공공부담으로 전 공지를 확보한다.

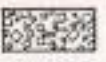
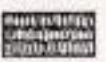
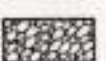
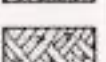
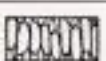
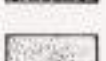
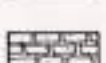
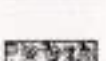
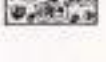
3) 노면처리

원안

(1) 기본방침

- 보행노면을 장식적으로 하여 경관상의 기여와 보행의 쾌적성을 높인다.
- 보행의 안전을 해치는 돌출물, 홈 등을 없앤다.
- 주변건물과의 조화를 고려한다.

■ 포장재료 특성표

구 분			특 성
연질재	쇄석		- 울퉁불퉁하거나 연한 포장재료는 장애자들에게 매우 불편.
	흙		- 「휠체어」나 작은 바퀴가 부착된 것에 부적합.
	잔디		- 통행량인 많지 않은 보도에 적합 (「리크리에이션」지역, 공원, 자연보존지역)
	돌		- 설치 비용저렴, 유지관리 비용고가.
	소일시멘트		
가변재	조약돌		- 울퉁불퉁하거나 넓은 이음새가 있는 포장재료는 장애자들에게는 매우 불편.
	동화원자갈		- 구두뒷축, 얇은 바퀴 등이 빠진다. 이음새는 매우 도록 하며 최소 넓이는 1.3cm.
	판석		- 「휠체어」나 작은 바퀴가 부착된 것에 부적합.
	모래위 벽돌갈기		- 얼음이나 적설을 제거하는데 표면이 상할 위험성이 있음.
	판목		- 설치비용 보통, 유지관리비용 보통.
경질자재	아스팔트		- 견고하거나 균형잡힌 포장재료는 걸거나 바퀴가 움직이기에 쉽다.
	콘크리트		- 이음새 최소로 유지, 1.3cm 미만으로 매운다.
	타일 / 벽돌		- 표면을 상하게 하지않고 얼음이나 적설제거 용이.

- 공간의 특성에 따라 동질성을 줄 수 있는 재료를 선정한다.
- 공간의 성격과 기능을 고려하여 재료의 질감, 색채, 포장「패턴」, 크기등을 구분해 준다.
- 내구성이 큰 재료를 사용한다.
- 모든 교통공간을 대상으로 한다.

(2) 포장구분

각 공간의 성격에 따른 포장의 구분은 크게 일반포장구분과 특별포장구분으로 구분하며, 일반포장구분은 전 가로에 걸쳐 공통적으로 동일한 재료, 색채, 질감의 재료를 사용하여 가로의 연속성을 강조하는 부분이며, 특별포장구분은 지역적 특성을 고려하여 재료 및 색채 질감 크기등에 변화를 줄 수 있는 부분이다.

포장「패턴」	교통공간	사용구분	설 계 기 준
일반포장구분	내부순환도로	차 량	• 전가로에 공통되는 「패턴」을 사용한다.
	순환도로	"	• 동일재료를 사용하되 「패턴」 및 색에 변화를 준다.
	도로	차량우선	
	보 도	보 행 자	
특별포장구분	보 행 자 전용도로	보 행 자	• 「블럭」및 임지의 특성에 따라 「패턴」의 변화를 준다.
	보 행 전용도로	"	• 재료, 색채, 질감, 크기등에 변화를 준다.
	소 광 장	"	
	횡단보도	보 행 자 우 선	

(3) 통제방식

- 도시계획도로 및 공공소유의 교통공간은 일괄계획에 의거 포장한다.
- 공공공지의 개별포장은 전체포장 기준을 수립하고 그 기준에 적합하도록 권장 및 유도한다.
- 공공공지의 포장을 의무화한다.

4) 교통시설물 계획

(1) 기본방침

- 교통의 안전성을 위해 시설물이 교통의 장애요소가 되지 않게 적정 위치 및 높이를 고려한다.
- 이용의 편리성을 위하여 필요 시설을 갖추고 편리한 장소에 입지시킨다.
- 교통정보를 쉽게 찾고 읽을 수 있게 한다.
- 가로의 미관을 증진시킬 수 있도록 도안 한다.

(2) 교통시설물의 분류

교통시설물은 차량을 위한 시설과 보행자를 위한 시설로 크게 구분되며 교통시설물의 규모, 형태, 정보의 종류가 다르게 된다.

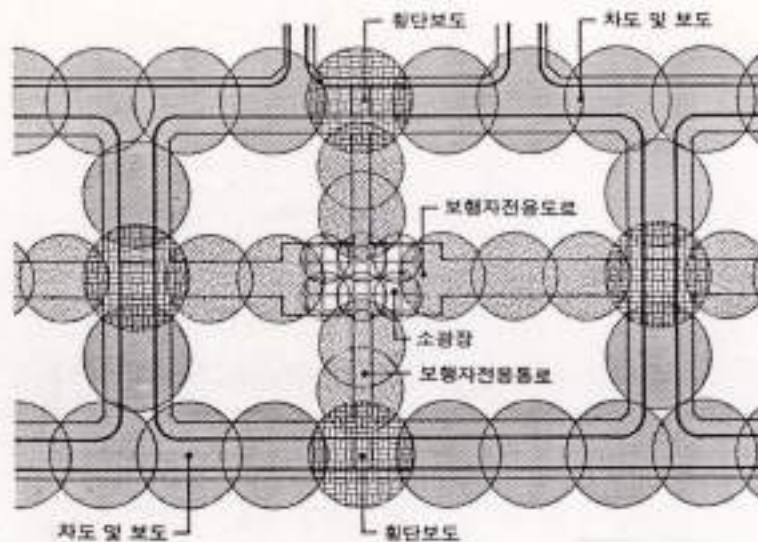
교통시설물의 분류는 다음과 같다.

시 설 의 대 상	교 통 시 설
보행자를 위한 시설	「버스」및 「택시」정류장 (SHELTER) 「가드레일」
보차를 위한 시설	교통표지판, 안내판 신호등, 가로등
차량을 위한 시설	주차장, 분리대

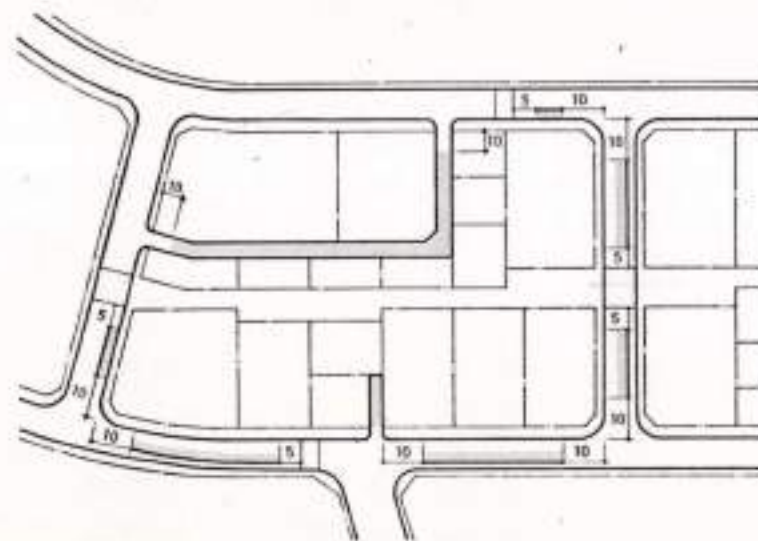
(3) 시설별 설치기준

■ 「버스」 및 「택시」정류장 (SHELTER)

- 위치는 보행자와 접근이 편리한 곳을 택한다.
- 보행로와 차도가 만나는 지점이나 타 교통기관과의 유기적인 연결이 가능한 지점을 택한다.
- 주차한 차량에 의한 주행차량의 시야방해 방지를 위해 횡단보도 전후 30m 이상 이격된 지점에 설치한다.
- 정류장의 SHELTER는 자연에서 보호될 수 있는 지붕을 갖추게 한다.
- 보행자를 위한 가로 시설물을 집합적으로 설치한다.
- 주변건물 및 포장과 조화를 이루게 한다.



■ 조명의 장소성 부여



■ 주차진입 허용구간

■ 교통표지판, 안내판

- 표지판은 즉각적으로 인지되도록 하며, 하나의 지지물에 여러가지 정보를 체계적으로 설치하고 다른 구조물이나 나무에 의한 시선 차단을 방지한다.
- 보도에서의 표지판은 돌출부가 사람의 키(약 2.0m)이 상으로 한다.
- 통행에 장애가 되지 않는 위치에 설치한다.
- 가능한한 잘알려진 「심볼」과 표준적 활자체를 이용한다.
- 형태적 통일성이 있게 한다.
- 정보를 읽고 대비하기에 충분한 거리에 배치한다.
- 야간에도 잘 보이게 한다.

■ 가로등

- 자동차 및 보행자의 안전한 통행과 범죄를 예방할 수 있는 충분한 밝기로 한다.
- 장소의 특성에 따라 가로등의 형태, 배치방식, 광원 등을 특성화 한다.
- 형태는 주위와의 조화를 고려한다.

■ 교통공간별 조도수준 및 고려사항

(단위: lux)

교통공간	최저조도수준	고려사항
내부순환도로 순환도로 연결도로 보도	44	• 섬광에 의한 운전자 시야 방해 제거 • 충분한 밝기
보행자전용도로 보행 전용통로	22 10	• 보행활동에 친근감을 주는 조명방식, 밝기
횡단보도	32	• 식별성을 주기위한 빛의 색 및 밝기의 변화
광장	100이상	• 분위기에 따른 조도, 빛

■ 주차장

- 주차 1대의 면적은 폭 2.5m 길이 6m를 기준으로 한다.

- 옥외주차장의 비율은 가능한 줄인다.

- 지구「센타」(3.18「블럭」)의 외 소형화지 구역은 전체 소요대수의 25% 정도를 수용할 수 있는 공영주차장을 설치하여 임대하여 층으로서 소규모 토지의 이용 효율을 증대시킨다.

- 주차장의 출입은 가급적 순환도로측에 면하게 하고 위계가 낮은 도로와 동시에 접한 대지의 경우는 위계가 낮은 도로에서 출입을 허용한다.

- 도로의 모퉁이에서 10m 이내 지역에는 주차진입을 불허한다.

- 횡단보도의 경우 좌우 5m 이내 지역에는 주차진입을 불허한다.

- 자동차「서비스」도로에 편한 대지는 「서비스」도로를 주차통로로 이용하여 주차를 할 수 있도록 허용한다.

경도

- 구와 1대당면적은 현재는 법에서 정하는 대로 확립적으로 적용하고 있으나 앞으로는 차의 크기, 종류별로 차이를 두어 적용량이 바람직할 것이다.

8. 건축 규제 계획

1) 기본방향

원안

건축물은 도시공간 형성의 주요소로서 공공 옥외공간(PUBLIC OPEN SPACE)의 벽을 형성하며 한 장소의 성격형성과 거기에 담기는 활동의 내용에 중요한 역할을 하므로 본 도시설계에서는 각 획지별 건축물의 상호간에 기본적인 질서가 유지될 수 있는 규범을 제시하며 공중의 이용에 제공되는 사유공간(私有空間)에 대한 공공성의 정도를 높이기 위하여 다음과 같은 기본방향을 설정한다.

- 도시경관상 의도된 외부공간 형성이 필요한 곳은 벽면선을 지정하여 적극적으로 규제한다.
- 층수 및 높이의 지정은 전체 공간구조 개념에 의거 「블럭」 및 획지단위로 규제한다.
- 지구의 특성에 부합되도록 용도규제를 「블럭」 및 획지별 입지특성에 따라 시행한다.
- 벽면선 및 건축선을 지정하여 각 획지의 공공성을 확보한다.
- 공공공지 및 공공조경에 의해 동선체계 및 도시전체의 녹지조경체계에 일관성을 부여한다.

2) 적용범위

원안

가로의 미관향상과 환경의 저해요소를 배제하기 위하여 건축규제의 대상물을 중심지구내에 건축되는 건축물과 대지에 모두 적용하며 그 구체적인 행위 및 규제사항은 대지내의 공공조경, 공공공지의 확보, 건축물의 높이(층수), 벽면의 위치, 용도 등으로서 지구전체의 경관, 가로변의 미관, 지구활동의 특성, 환경오염 등 공공환경에 관련되는 개인 및 공공의 대지내 행위를 말한다.

규 제 목 적	규 제 대 상	규 제 내 용
도시경관 및 가로변의 미 관	• 「스카이라인」 • 가 로 벽 • 건물외관 • 조 경	• 층수 및 높이 • 벽 면 선 • 건축한계선 • 색채 및 재료 • 공공조경
활동 및 환경 저해요소방지	• 「블럭」별활동의 특성 • 적정용도 • 동 선	• 「블럭」별 허용용도 • 공공공지

1) 기본방향

2) 적용범위

3) 부문별규제계획





3) 부문별 규제계획

원안

(1) 건물의 규모(높이 및 용적율)

■ 기본방침

- 시설소요추정에 의한 적정용적율을 개발 밀도의 기준으로 하되 무리한 규제를 피함으로서 개발에 융통성을 기한다.
- 상업지역 및 제 1종 미관지구로서 중심지구 전체의 높이 용적율 등에 대한 획일적인 규제를 지양하고 개개의 대지별 특성에 의한 규제를 하도록 한다.
- 「블럭」단위의 규제를 통하여 지구전체의 공간구조 개념에 의한 「스카이라인」을 형성하도록 한다.
- 대지의 잠재력에 따른 개발밀도를 「블럭」별 입지특성에 따라 비슷한 유형의 기존 시가지 개발밀도를 기준으로 하여 효율적인 배분을 한다.

■ 「블럭」별 입지의 특성표

블럭구분	성격	입지특성 및 계획개념	예상개발밀도
2. 4 17. 19 3. 18	주거 및 근린생활시설의 복합지구로서 목동인구를 대상으로 한 근린생활 및 근린 공공시설이 입지한다.	• 지구의 진입부로서 GATE의 역할을 하게 한다. • 수직 및 수평요소로서 활동의 내용을 수용하고 LAND MARK 역할을 하게 한다.	250%
6	문화복지기능을 가지며 중생활권 및 대생활권 시설의 성격을 갖는다.	• 진입부를 지나 목동도심으로 공간점층의 효과를 기하기 위하여 중·대규모의 건물로 중층의 SKYLINE을 설정한다.	250%
14. 16	행정업무 기능을 가지며 중생활권 및 대생활권을 대상으로 한다.		200%
12. 13	상업 및 일반업무 기능을 가지며 강서중심 및 영등포 부도심의 보완기능을 갖는다.		250%
7. 11	상업 및 일반업무 기능을 가지며 강서중심 및 영등포 부도심의 보완기능을 갖는다.	• 도시적 성격의 공간을 한층 끌어올려 도심의 도입공간의 「이미지」를 줄 수 있는 고층부를 형성시킨다.	400%
8. 10	일반업무 기능을 담당하며 도시적 성격을 갖는다.	• 목동 도심의 핵으로서 강한 도시적 「이미지」를 주며 LAND MARK로서의 성격을 부여한다. • 대형고층건물로 계획한다.	500%
9	공원 및 문화시설을 수용하며 도시내 OPEN SPACE로서 과밀한 도시 「이미지」에 공간감을 부여한다.	• 저층, 대형매스로 하여 주변의 고밀환경과의 대비를 강조하고 공간감을 준다. • 공원의 식재에 의해 공허감을 완화하고 녹지를 형성한다.	60%

■ 규제기준

- 현행법규내에서 상업지역의 용적율 규제, 사선제한, 옥외주차 및 조경면적의 확보등으로 어느정도 건물규모의 규제가 가능하며(부록 6. 참조), 각각 획지별 크기 및 위치에 따라 경제적으로 타당성있는 규모의 건물이 자생적으로 발생할 것으로 예상된다. 그러므로 가능한 개발의 융통성을 위하여 최대용적율 또는 절대층수에 의한 규제는 없는 것으로 하며, 시설소요 추정에 의한 개발 밀도를 최소한 유지할 수 있도록 최저층수 제한만 하도록 한다.
- 본 계획지구가 제 1종 미관지구이므로 최저 층수는 5층 이상으로 되어 있으나, 기존시가지 밀도 및 중심지구 공간 구조를 기준으로 3층, 5층, 7층, 12층으로 「블럭」별, 획지별 특성에 따라 적절히 구분하여 규제한다.

(2) 용 도

■ 기본방침

- 도시공동화 현상을 방지하고 주야의 밀도있는 사용을 위하여 혼합용도를 설정한다.
- 동일건물내에서의 수직적인 용도 규제를 한다.
- 획일적인 규제를 지양하고 같은 「블럭」의 획지도 그 입지의 특성과 잠재력을 고려한다.
- 용도간의 상충을 최소화 한다.
- 중앙의 보행자 전용도로와 보행자 전용통로가 지구의 주활동공간이 되게 한다.

■ 「블럭」별 규제기준

- 각 「블럭」은 자체의 특성을 나타낼 수 있는 시설을 모든 획지에 허용한다.
- 상업활동 시설은 전 블럭에 허용하여 특정용도에 의한 야간의 도시 공동화 현상을 방지하여 경제적인 토지이용이 되게 한다.

■ 용도설정을 위한 대지의 입지적 특성

- 각 「블럭」의 모퉁이 대지 (대지 1)

가장 경제성이 높고 순환도로변에 면하므로 도시 경관상 중요한 역할을 하며 「블럭」의 특성은 이 대지의 건물성격에 따라 좌우될 수 있다.

- 「블럭」의 중간부분의 대지 (대지 3)

대지 1 보다 경제성은 떨어지나 보행자 전용도로 (MALL)를 면한 대부분의 대지로서 MALL의 활성화를 위해 중요한 위치를 갖는다.

- 보행전용도로에 면한 소형대지 (대지 4)

주거지의 보행로와 직접 연결되며 MALL의 활성화와 주거지역의 생활편익시설의 입지상 중요한 대지이다.

- 보행자 전용도로에만 면하는 소형대지 (대지 5)

행정업무지구로 설정된 대지로서 행정시설의 입지로 인하여 MALL의 활성화가 저해될 것을 우려하여 MALL에 면하여 설정된 소형대지로서 MALL의 성격 형성에 중요한 대지이다.

- 순환도로 및 순환도로 연결도로의 교차부 (대지 2)

대지 1 과 비슷한 성격을 갖는 대지이나 MALL의 활성화에 기여하기 힘든 대지로서 MALL과 분리를 요하는 시설의 입지가 가능한 대지이다.

■ 획지별 규제기준

- 모든 획지의 지하 1층 및 지상 1 - 2층은 상업활동 시설의 입지를 허용한다.
- 국가기관 및 지방자치단체의 행정업무시설, 문화복지 시설 및 주요상업시설의 입지를 지정하여 개발의 촉진제 역할을 하게 한다. (행정업무시설, 종합「쇼핑센터」, 「호텔」, 지구「센터」, 문화복지시설 등)
- 지구전체규제 및 「블럭」규제 범위 안에서 허용한다.
- 가로환경에 부정적 기여요소 (전면처리 불량요소, 형오감 유발요소, 가로점유주차 유발요소)는 지상층의 유치를 배제한다.
- 허용용도를 입지별 층별로 규제함으로써 용도규제를 세밀하게 한다.

(3) 벽면지정선

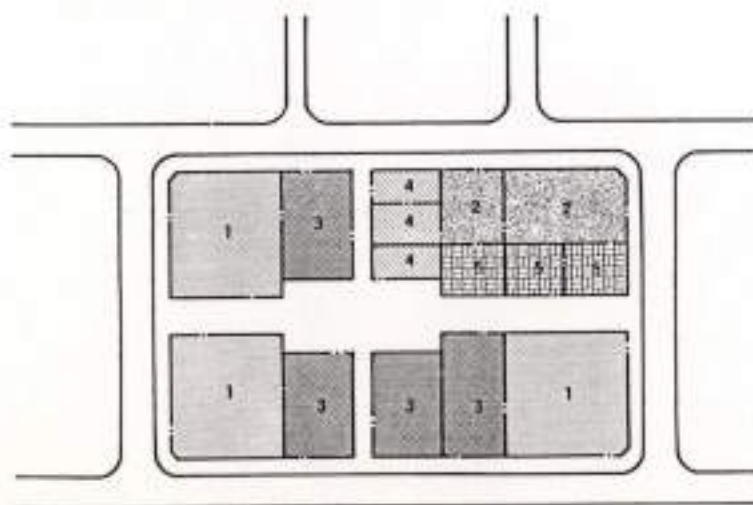
■ 기본방침

- 가로경관에서 건축벽면의 시각적인 연속성을 유지하기 위하여 2-3층 벽면의 위치지정을 고려한다.
- 배치된 건물의 규모를 고려하여 설정한다.
- 대지의 2면 이하로 벽면지정선을 설정하여 건축행위의 용통성을 부여한다.
- 보행자 전용도로를 우선하여 설정하고 모퉁이 획지는 「블럭」전체의 짜임새를 줄 수 있는 건축물이 입지케 한다.

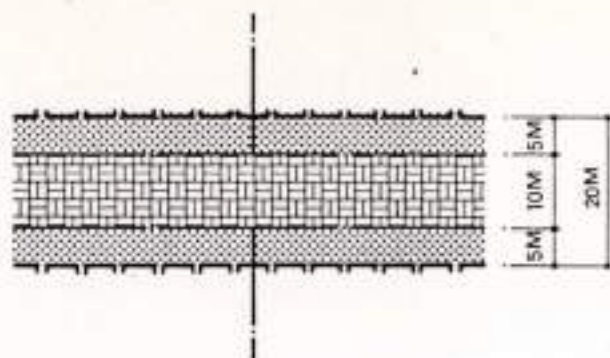
■ 규제기준

- 보행자 전용도로 (MALL)에 면한 대지의 건축외벽은 대지경계에서 일반적으로 4m후퇴한 선에 벽면지정선을 설정한다.
- 지구「센터」(3, 18「블럭」)의 대지중 소형대지는 보행

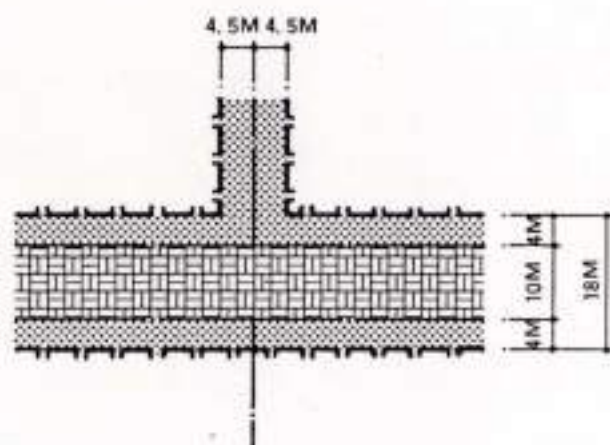
■ 「블럭」내 획지의 입지구분



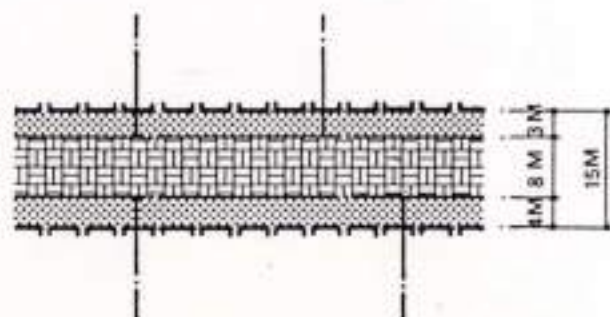
■ 목동 CBD



■ 일반상업지구



■ 지구「센타」



자 전용도로에 면하더라도 토지이용의 영세성을 배제하기 위해 대지경계에서 3m 후퇴한 선에 벽면지정선을 설정한다.

- 대형건물이 입지할 (7, 8, 10, 11 「블럭」) CBD의 대지는 대지경계에서 5m 후퇴한 선에 벽면지정선을 설정한다.
- 보행자 전용통로에 면한 대지의 건축외벽은 대지 경계선에서 4.5m 후퇴한 선에 벽면지정선을 설정하여 통로의 절대폭을 확보한다.
- 「블럭」의 모퉁이 대지는 보행자 전용도로와 연결도로에 면한 부분을 벽면지정선으로 한다.
- 모퉁이 대지중 보행자 전용도로, 보행자 전용도로, 연결도로로 3면이 면한 경우는 보행자 전용도로와 보행자 전용통로에 면한 부분에 벽면 지정선을 설정한다.

(4) 대지내 공지

■ 기본방침

- 건축선 후퇴 또는 벽면선 지정을 통하여 공공공지를 확보한다.
- 전면공간의 처리지침을 통하여 개인의 공간을 가로 일부로서 공공화 하며 보행의 쾌적성을 유지하도록 한다.
- 가로의 연속성을 위하여 건물과 건물사이의 측면 이격공간은 가능한 캐채시키거나 옥외공간으로 적극적인 활용을 한다.
- 공공화된 개인의 공간은 조경면적으로 고려하는 보상을 한다.

■ 규제기준

- 벽면선 지정으로 확보된 공공공간을 포함하여 보행 공간의 폭을 목동 CBD에서는 20m, 기타 상업지구에서는 18m, 지구「센타」에서는 15m로 유지한다.
- 주거지역의 보행로와 연결되는 부분의 회지는 인접 회지 사이에 9m 폭의 보행자 전용통로를 확보하여 공공공간화 한다.

- 소형회지는 공동개발 형식을 취하여 인접건물과 연벽할 수 있도록 허용하고, 연벽개발이 어려운 경우 법규에 의한 최소 이격만을 허용하여 차폐하도록 한다.
- 법규에 의하여 3m 이상의 측면 이격 거리가 필요한 경우는 인접건물 사이의 이격된 공간을 보행자 전용도로 또는 조경으로 개방하여 공공화 한다.

(5) 공공조경

■ 기본방침

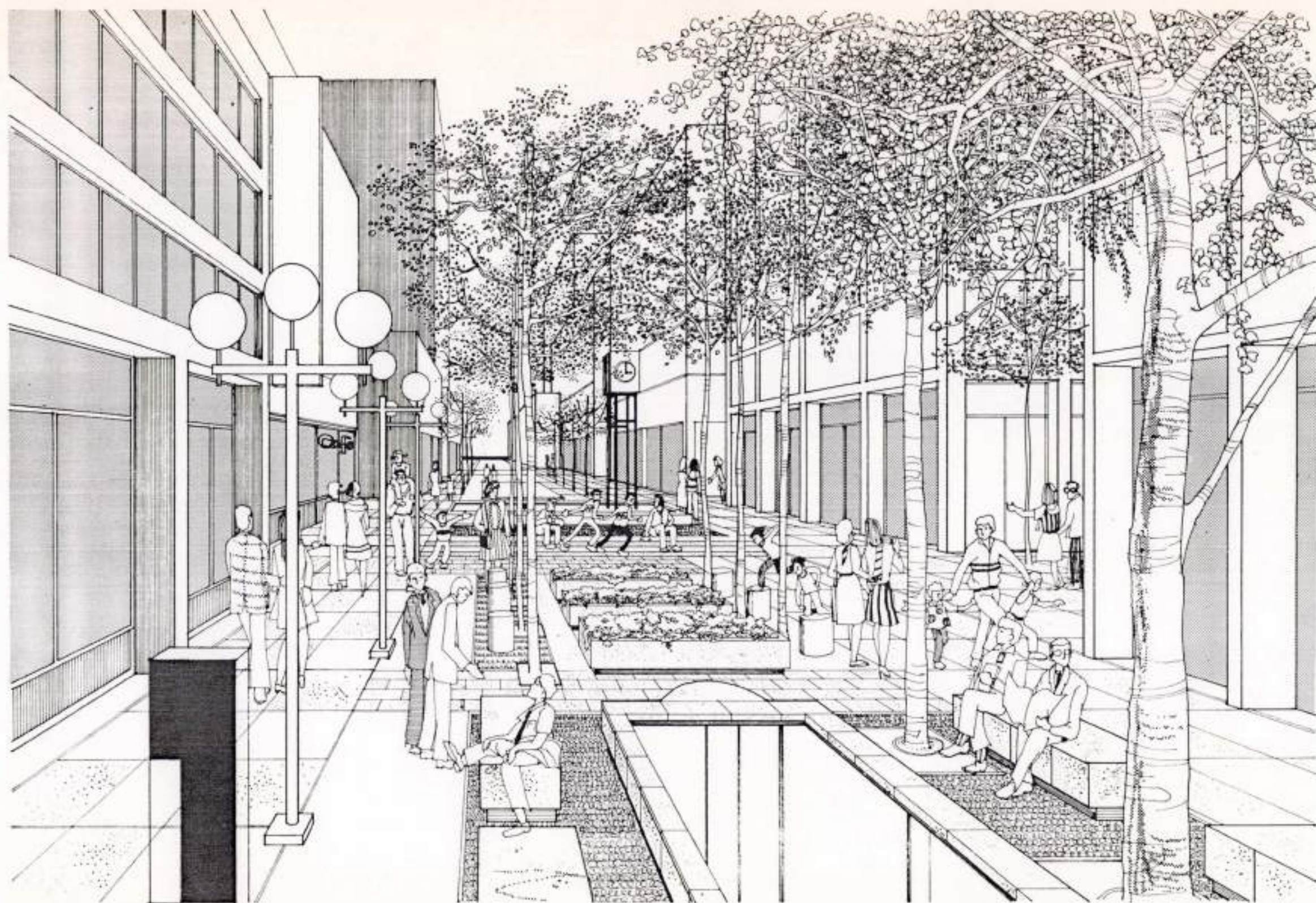
- 조경의 위치 및 조경방법을 규제함으로써 전체적으로 통일된 녹지체계를 갖추게 한다.
- 보도와 주차장 사이등 차폐가 필요한 곳은 조경을 의무화하여 도시미관을 증진시킨다.
- 식재는 교목 및 관목을 적절히 사용하고 수종은 권장사항으로 한다.

■ 규제기준

- 순환도로와 연결도로변에 면한 대지는 공공공지가 지정된 경우를 제외하고 대지경계선에서 3m 후퇴한 선에 건축한계선을 설정하고 후퇴한 부분에 공공조경을 한다.
- 벽면지정선이 지정되어 있는 경우는 건축되는 건물 벽면의 길이를 제외한 부분만큼을 규제기준에 의해 조경한다.
- 주차장 부분은 차폐조경을 한다.

(6) 건축물의 외벽처리, 색채, 담장 등

- 건축물의 모든 외벽은 전면과 동일한 재료를 사용하거나 미관을 저해하지 않도록 처리하여야 한다.
- 외벽은 재료자체의 자연색을 그대로 나타내는 것을 원칙으로 하되 미관에 지장이 없는 경우 외벽을 도장할 수 있다.
- 건축물의 색채는 주조색과 부차색 그리고 강조색으로 구분하여 사용하고 색채사용 기준에 적합하도록 한다.



검토

- (1) 건축규제 계획의 원칙은 원안을 준수하였고
- (2) 단지 건설부 승의시 지적되었던 대리정계선으로 부터 벽면외장선까지의 폭외거리 등은 변경하였다.
- (3) 획지별 허용용도
 - 원안에서는 이 지역이 주로 중상업업무지역이기 때문에, 가로변의 성격은 세밀히 고려하여 그에 맞는 상업업종은 세분화 분류 방법에 의해서 허용용도를 지적 하였었다.
 - 그러나 현실적으로, 행정적으로, 개발이 완료될 때 까지, 또는 그후까지 계속적으로 일관성있게 규제하기가 상당히 어려운 것으로 판단되어
 - 조례안에서는 최대한 원래의 계획개념을 수용하여 건축법의 규정에 의한 용도 분류 방식을 적용하기로 하였다.

9. 조경계획

1) 기본방향

원안

새로 조성되는 목동 신시가지의 중심지구로서 상징과 특색을 나타낼 수 있도록 경관을 조성하여 도시의 발전적 「이미지」를 부각시킬 수 있도록 다음과 같은 기본방향을 설정한다.

- 지구 전체의 환경과 유기적 관계를 가질 수 있는 식재계획 및 조경구조물 계획을 한다.
- 인접 주거지와 녹지체계가 연속성을 가지게 하며 접근성을 높인다.
- 장소별 기능 및 성격을 분석하고 장소에 부합되는 조경계획을 수립한다.
- 「블럭」 또는 지구별로 조경에 의한 특성을 부여하여 전체적으로 변화있는 통일감을 갖게 한다.
- 대지내의 조경은 도시설계에 의해 조경의 위치, 조경면적, 방법 등에 일체성을 갖게 한다.

■ 조경대상 장소 및 활동특성분석

장 소 구 분		활 동 특 성 및 기 능	주 이 용 자
대지	대 지 내 조 경	녹 지	대지소유자
	공 공 공 지 공공조경용지	「쇼핑」, 이동, 산책 차폐, 경계	전연령층 —
교통 공간	보행자전용도로	이동, 「쇼핑」, 휴식, 산책	전연령층
	보행전용통로	이동, 「쇼핑」, 산책	전연령층
	소 광 장	이동, 「쇼핑」, 휴식	청소년, 성인층
	주 차 장	주차, 운전자휴식	차량 운전자
	간 선 도 로 「서 비 스」 도로	차량 및 보행자의 이동 차량 「서비스」	차량및전연령층 차 량
공원 녹지	공 원	휴식, 운동, 산책, 놀이	전연령층
	시 설 녹 지	차 폐	
	놀 이 터	어린이놀이, 휴식	유아, 소아

2) 식재계획

원안

(1) 식재의 목적별 분류

■ 경계 및 차폐식재

- 대지의 경계지역에 치밀한 수림으로 완충녹지 조성
- 적정수종-목백합, 현사시, 은단풍, 잣나무, 화백 등

■ 경관식재

- 산책로 주변 및 단지내 넓은 녹지공간에 조성하여 녹음을 주게하고 중소대 교목이 적절하게 어울려 자연적인 분위기를 풍기며 우세경관을 형성케 한다.
- 적정수종-은행나무, 벧나무, 꽃사과, 백목련, 섬잣나무 등

■ 차폐 및 경관식재

- 주차장 주변 및 간선도로변에 면한 대지경계에 치밀한 수림조성
- 적정수종-벧나무, 홍단풍, 잣나무, 화백 등

■ 경관 및 조화식재

- 시설녹지, 소광장, MALL동에 관상효과가 큰 수종 및 관목류 등을 식재
- 차분하고 정리된 분위기 조성
- 좁은 녹지공간의 경관효과를 크게 한다.
- 적정수종-백목련, 홍단풍, 박태기, 꽃사과, 회양목, 철쭉, 진달래, 섬잣나무 등

■ 차단 및 녹음식재

- 어린이 놀이터, 소광장 및 MALL의 휴게공간에 무단출입방지 및 녹음제공을 위해 조성
- 낙엽교목, 및 관목류의 생물타리 조성
- 적정수종-느티나무, 개나리, 쥐똥나무, 사철나무 등

(2) 수종선정

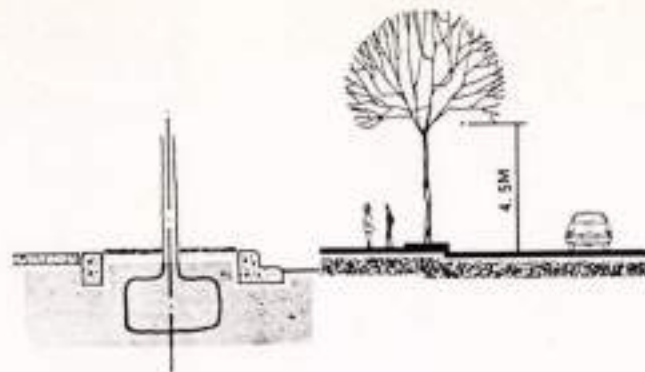
중심지구 조경에 적합한 수종은 생장력이 강하고 내한, 내공해 및 이식에 강한 수종이어야 하며 식재의 목적과 장소에 따라 적절한 수종을 선정하여야 한다.

1) 기본방향

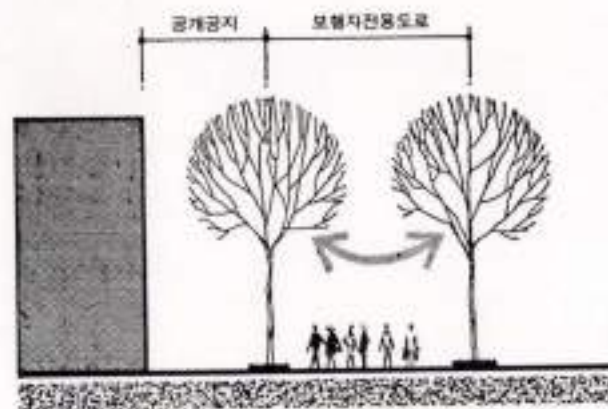
2) 식재계획

3) 가로시설물 계획

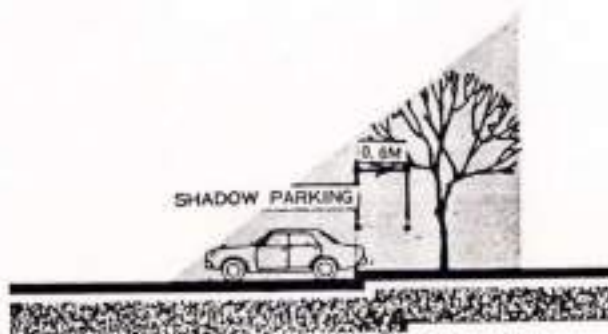
4) 부문별 조경계획



가로수의 식재



보행자 전용도로의 식재

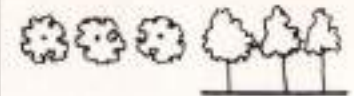


주차장 주변의 식재

■ 식재방법

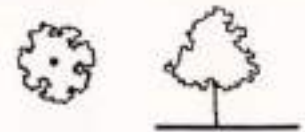
• 정형규칙식재

가로변 등 공간이 선적인 장소 및 물타리를 조성하기 위한 외주부



• 고립식재

광장 등 상징성과 경관을 필요로 하는 곳

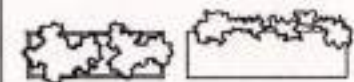


• 녹음식재

휴식공간, 공원 등 비교적 넓은 곳



• PLANTER에 의한 화초류 식재

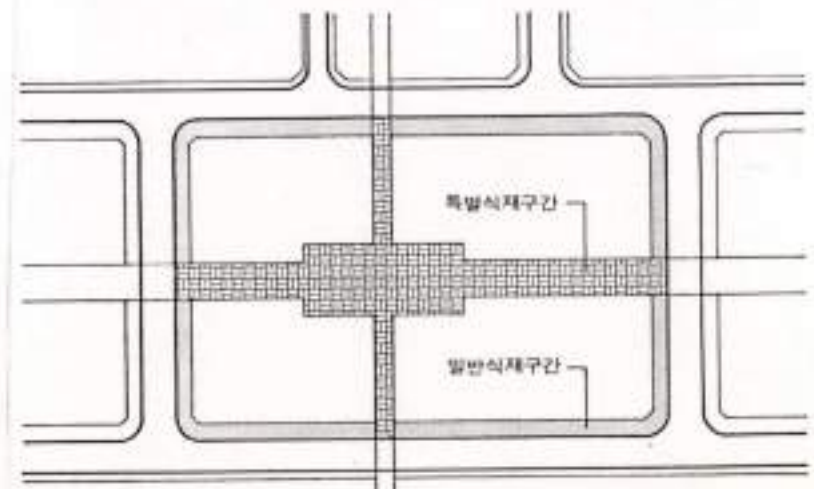


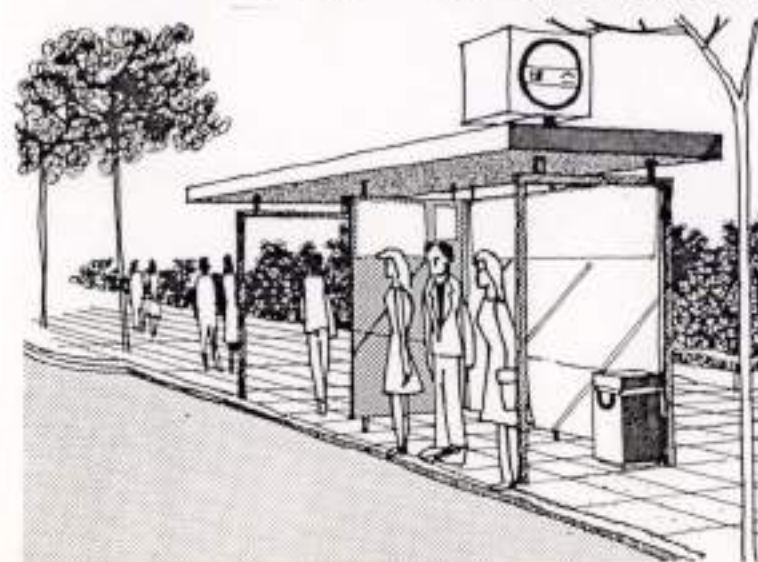
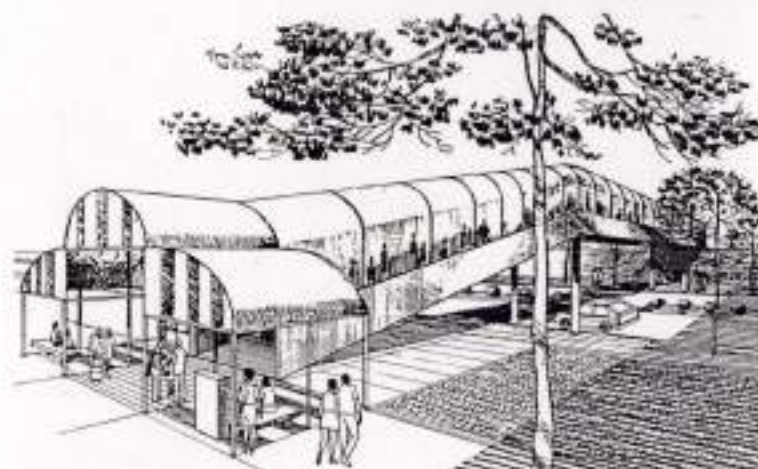
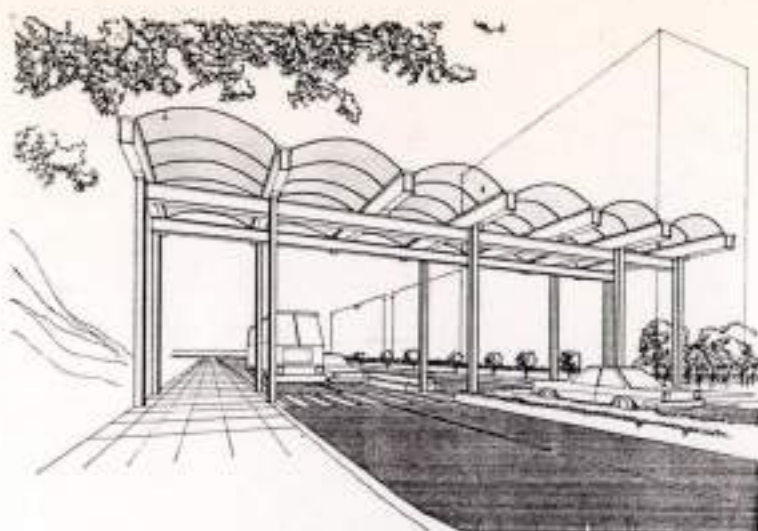
• 밀식식재

주차장차폐, 생물타리 등이 필요한 곳



• 식재는 일반식재구간과 특별식재구간으로 구분하여 변화와 통일을 추구한다.





3) 가로시설물 계획

(1) 가로시설물 (STREET FURNITURE) 의 분류

중심지구의 가로시설물은 활기있고 변화있는 중심지구의 분위기를 조성하고 이용자들에게 편의와 쾌적함을 제공해 주기 위한 필수적인 시설들로서 편의상 다음과 같이 분류할 수 있다.

미관유지시설	휴지통, 재떨이
장 식 시 설	식수대 (PLANTER), 나무, 연못, 분수, 폭포, 조각, 「아퀴」, 기념비, 행사용무대, 가로등, 조명기구
휴 식 시 설	「벤치」, 의자, 「테이블」, 「파고라」
건강위생시설	세면대, 음수대, 공중변소
편 의 시 설	자동판매기, 수화물보관함, 우편함, 공중전화, KIOSK
정보전달시설	안내판, 표시판, 게시판, 광고탑, 전열대, 시계탑, 간판
교 통 시 설	PARKING METER, 공중보도 (SKYWAY), 계단, 경사로, 정류장, BOLLARDS, 횡단보도
방 재 시 설	소화전, 화재경보기

(2) 시설물 계획기준

- 각 장소의 기능에 부합되는 시설을 설치한다.
- 모든 시설물의 크기, 형태, 재료 등을 주변의 건물 및 포장 기타 조경시설물과 조화되는 「디자인」으로 한다.
- 가로시설물을 체계적으로 집합시켜 상호보완적 기능을 갖게한다.
- 보행에 방해가 되지 않도록 위치, 높이, 크기 등의 규제를 한다.
- 인간척도에 맞도록 하고 지체부자유자의 이용을 고려한다.
- 쉽게 파괴되지 않는 재료를 쓴다.

4) 부문별 조경계획

(1) 보행자 전용도로, 보행전용통로 및 소광장

■ 기본방침

- 비상시의 비상차량의 진입은 허용한다.
- 보행자 전용도로는 절대폭 18m (지구「센타」 15m) 이상을 유지하고 공공공지내의 보행장애물 설치를 금한다.
- 다양한 조경으로 「불력」별 또는 지구별 특성을 부여한다.

■ 보행자 전용도로의 공간성격

체계적인 조경계획을 위하여 MALL 을 이용 형태별로 구분하여 보면 다음의 4 가지로 구별되며 각각의 공간은 그 기능을 달리하므로 그에 따른 조경계획이 수립되어야 한다.

- PASS ZONE - 보행자의 이동과 비상시 차량의 접근으로 사용되는 공간으로 가로 시설물이나 식재가 금지되어야 하며 바닥의 포장도 다른 공간과 구별되며, 차량의 진입에도 손상되지 않는 재료를 사용하여야 한다.
- GALLERY ZONE - WINDOW SHOPPING 등 상업 활동이 주로 일어나는 공간으로 건축물의 전면면 한 부분이 추가 된다.
- TERRACE ZONE - 도심의 LIVING SPACE로서 휴게공간이 되며 가로시설물이나 식재가 집중되게 한다.
- SYMBOL ZONE - 보행자 공간의 표적이 되며, 그 분위기에 독자성을 준다.

(2) 주차장

- 가로변이나 보행로에서 시야를 차단한다.
- 녹음에 의해 주차한 차량을 자연 (햇빛) 으로부터 보호한다.



- 식재는 주로 주차장의 외주부 및 분리대에 행한다.
- 주로 주차장의 차폐 및 녹음식재가 된다.
- 차폐를 위한 수종은 수엽이 치밀하고 아래가지가 잘 자라지 않고 유지관리가 용이한 수종으로 한다.
- 녹음을 위한 수종은 수관이 크게 확장되고 잎이 큰 활엽수나 꽃, 열매 등이 아름다운 것으로 한다.

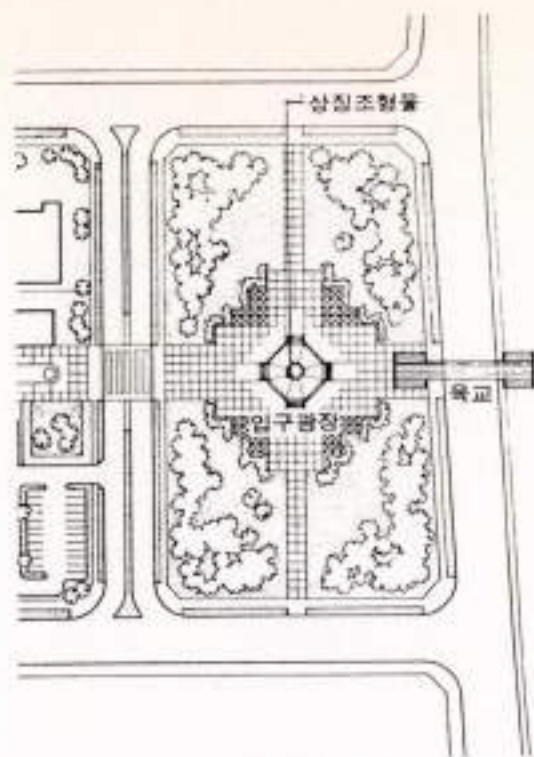
(3) 일반도로

- 전체적으로 통일된 통일 조경방식으로 한다.
- 가로의 모퉁이 부분은 시야확보를 위해 밀식을 금한다.
- 주로 중앙분리대, 완충녹지대, 공공조경용지 등에 식재한다.
- 식재에 의해 가로의 경관을 제고하고 보도의 녹음을 제공하며 공해 및 소음의 차단(FILTER) 효과를 갖는다.
- 수종은 병충해 및 공해에 강하고 2~2.5m 이상의 지하고(枝下高)를 유지하며 계절감이 잘 나타나는 수종으로 한다.

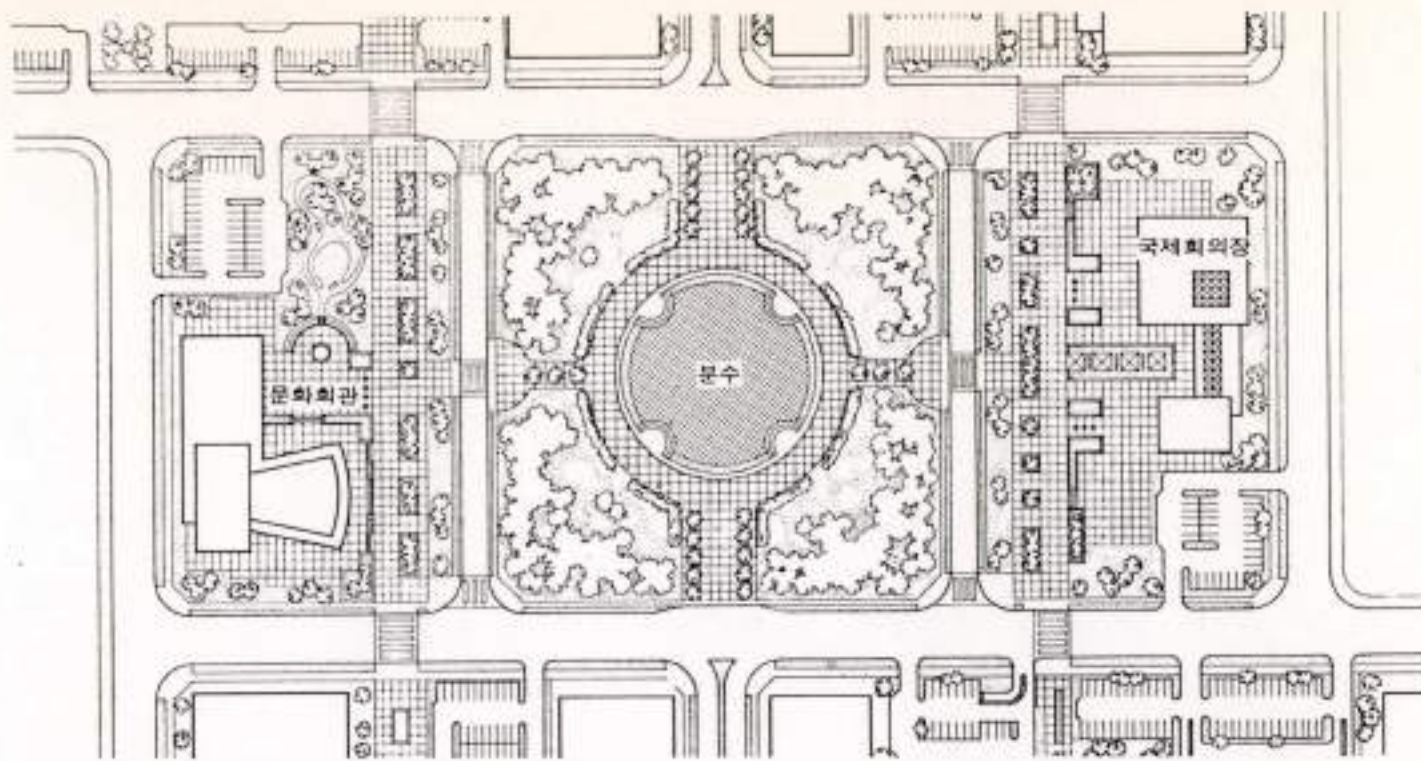


(4) 공 원

- 근린주민 및 중심지구 이용자의 휴식, 「리크레이션」 운동 등의 활동을 수용한다.
- 중심지구의 「오픈스페이스」로서 도시공간에 푸르름을 제공한다.
- 넓은 공간에 다양한 공원시설을 배치하여 이용의 편의성을 높인다.
- 보행로, 광장, 공원 시설물 등을 제외한 전지역에 식재한다.
- 녹음식재, 경관식재 및 조화식재를 행한다.
- 수종은 관상효과가 큰 관목류를 주로 한다.
- 상록수와 활엽수를 적정 배분한다.
- 공원의 외주부, 도로변, 운동공간에 정형규칙 식재를 한다.
- 소광장, 방향전환지점, 보행로나 산책로의 결절점은 고립식재를 한다.
- 휴게공간을 위한 적정공간은 녹음식재를 한다.
- 공원내의 주차장 주변은 밀식식재를 한다.



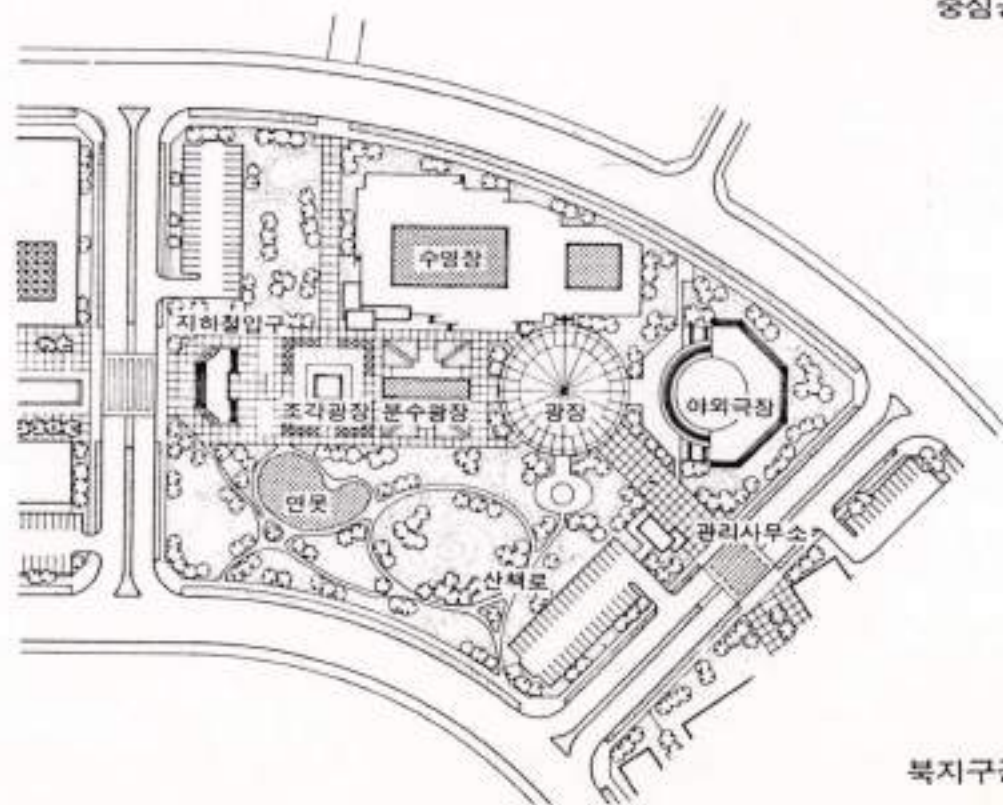
북단공원 (1블럭)



중심공원 (9블럭)

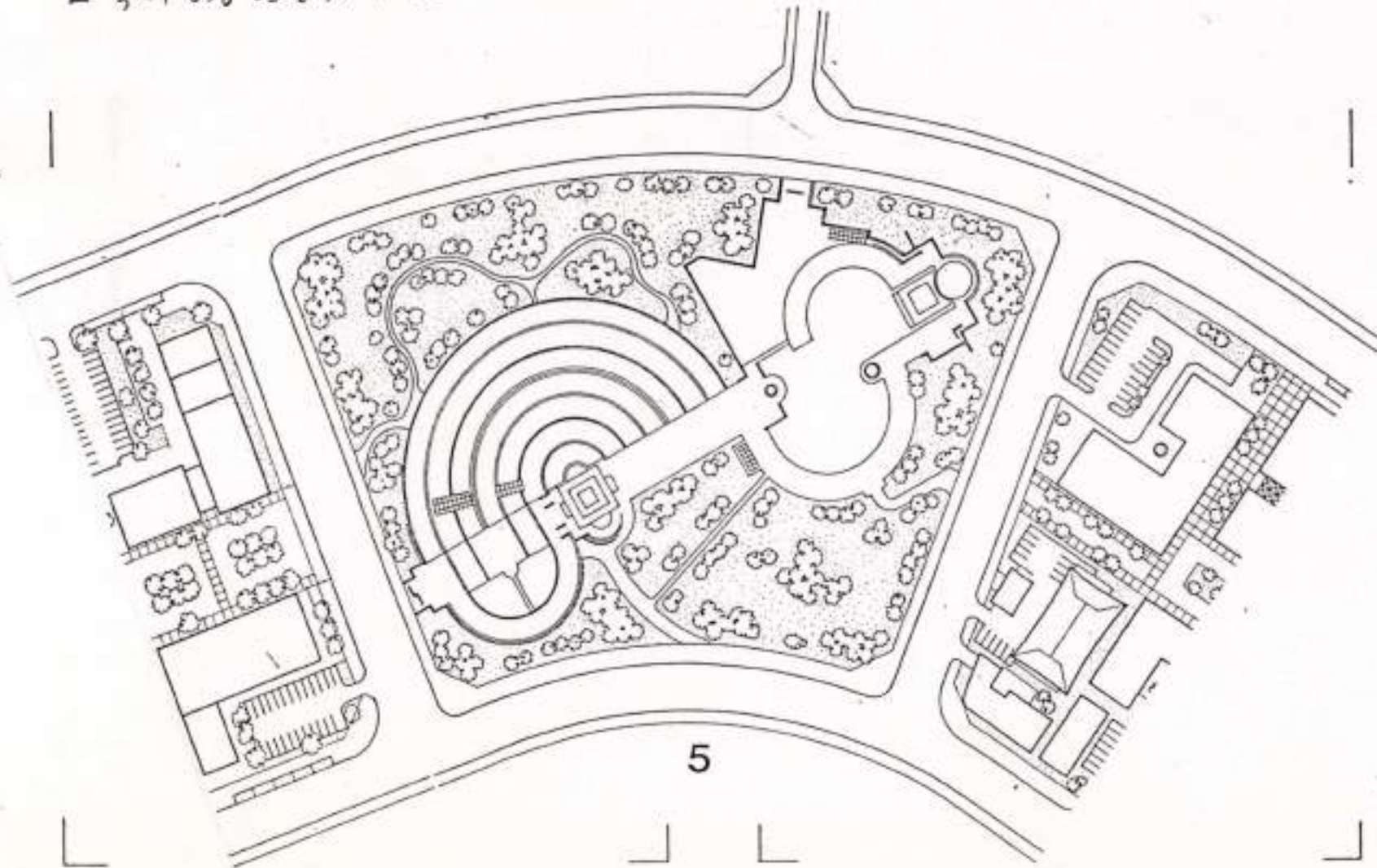


남지구공원 (15블럭)



북지구공원 (5블럭)

■ 복지구 공원 (5블럭) 예시도



검토

- 옥동리구의 조경시설은 최초로 공공기관에서 시범적으로 조성하게 되며, 장래 개발된 여러 유사계획의 표본이 될수 있으므로 이 분야는 매우 중요하게 취급되어야 한다.
- 옥동의 경우 약 4 KM에 달하는 중심지구 내의 보행자 전용도로는 통일감 있고 변형있게 조성하기 위한 구체적인 설계지침은 마련하여 별책으로 제작한다.
- 특히, 복지구 공원 (5블럭)은 개발이 완료되었으나 옥동리구 전체계획에서 시중 강조하고 있는 구노령통로의 원활한 연결을 무시한 공원이 된 아쉬움이 있다.

10. 공공시설계획

1) 계획의 전제

원안

(1) 기본방향

본 중심지구는 그 성격상 목동지역의 중심일 뿐 아니라 인근 강서 대생활권의 중심이 되어 영등포 부도심의 보완기능을 갖는 바, 근린 지구민들의 근린 공공시설을 비롯하여 중생활권 및 대생활권을 위한 공공시설까지도 수용하여야 한다.

근린 공공시설은 생활권 개념체계에 의해 적절히 분산배치하여 이용의 편의성을 높이고 대생활권을 위한 공공시설은 외부에서의 접근성과 상호 기능 관련을 고려하여 계획한다.

(2) 계획의 범위

구 분	계 획 기 준	내 용
근린공공시설	기존 서울시의 기준 준용	동사무소, 파출소, 소방서, 우체국, 공회당, 노유자시설, 청소년회관
국가또는 지방자치단체시설	기존 서울시 기준 및 요정부서의 계획검토, 반영	국가 또는 지방자치단체의 정책에 따라 유치를 요망한 시설들 및 필요한 공공업무 및 문화복지시설

(3) 배치계획

■ 근린 공공시설

주위 주거지로부터 접근의 형평성을 고려하여 지구 「센타」와 복합지구인 2, 3, 4, 17, 18, 19 「블럭」에 배치한다.

■ 국가 또는 지방자치단체 시설

- 공공업무시설 : 강서지역 및 주변지역에서의 접근성이 양호한 곳으로서 14, 16 「블럭」
- 문화복지시설 : 6 「블럭」 및 중심지구 중앙부의 9 「블럭」

2) 계획기준

원안

목동중심지구의 공공시설은 목동주거 생활에 필수적으로 필요로 하는 근린 공공시설과 대 또는 중생활권 시설이나 목동에 입지를 원하는 국가 또는 지방자치단체의 공공업무시설 및 생활을 윤택하게 하는 문화복지시설로 구분한다.

(1) 근린공공시설

■ 시설별 계획기준

시 설 구 분		설치기준 (인)	목 동 소요개소	개 소 당 면 적
근린공공 시 설	동사무소	2 - 3만	5	660㎡
	파출소	6만	2	300㎡
	우체국 보건지소	3 - 6만	2	500㎡
문화복지 시 설	청 소 년 회 관	3 - 6만	2	
	노 유 자 시 설	3 - 6만	4	
	도서분관	3 - 6만	2	

■ 배치기준

- 동사무소, 파출소, 우체국, 보건지소는 집합하여 배치한다.
- 노유자 시설은 청소년회관 및 도서분관 등과 유기적인 관계를 맺도록 한다.

시 설 계 획	시 설 면 적	배 치 위 치
도서분관 및 노유자시설	2,500㎡	2, 19 「블럭」
청소년회관 및 노유자시설	2,500㎡	4, 17 「블럭」
동 파출소 및 보 건 지 소	1,500㎡	4, 17 「블럭」
동 파출소 및 우 체 분 국	1,150㎡	2, 19 「블럭」

1) 계획의 전제

2) 계획기준

3) 조치계획



(2) 국가 또는 지방자치단체시설

■ 시설별 계획기준

단위: m²

시 설 구 분	개소	소요바닥면적*	대지면적**	요 청 부 서	
공공	강 서 구 청	1	10,312	5,518	강서구청
업무	전 화 국	1	10,000	9,500	전기통신공사
시설	한전감시지점	1	7,700	7,700	한국전력
	우 체 국	1	(2,880)	1,800	체신부
	세 무 서	1	2,935	2,754	국세청
문화	청 소 년 회 관	1	52,900	7,367	부녀청소년과
복지	종합복지센터	1	(20,000)	9,315	보건위생과
시설	공공도서관	1	(5,000)	4,287	계 획
	문 화 회 관	1	(9,000)	13,803	"
	국 제 회 의 장	1	(8,000)	13,803	"

* : 소요바닥면적은 각 부처의 요구면적임

소요바닥면적중 ()는 추정하여 계획한 수치임

** : 소요대지면적은 바닥면적을 기준으로 용적률·층수·건물의 성격
을 고려하여 산정한 수치임

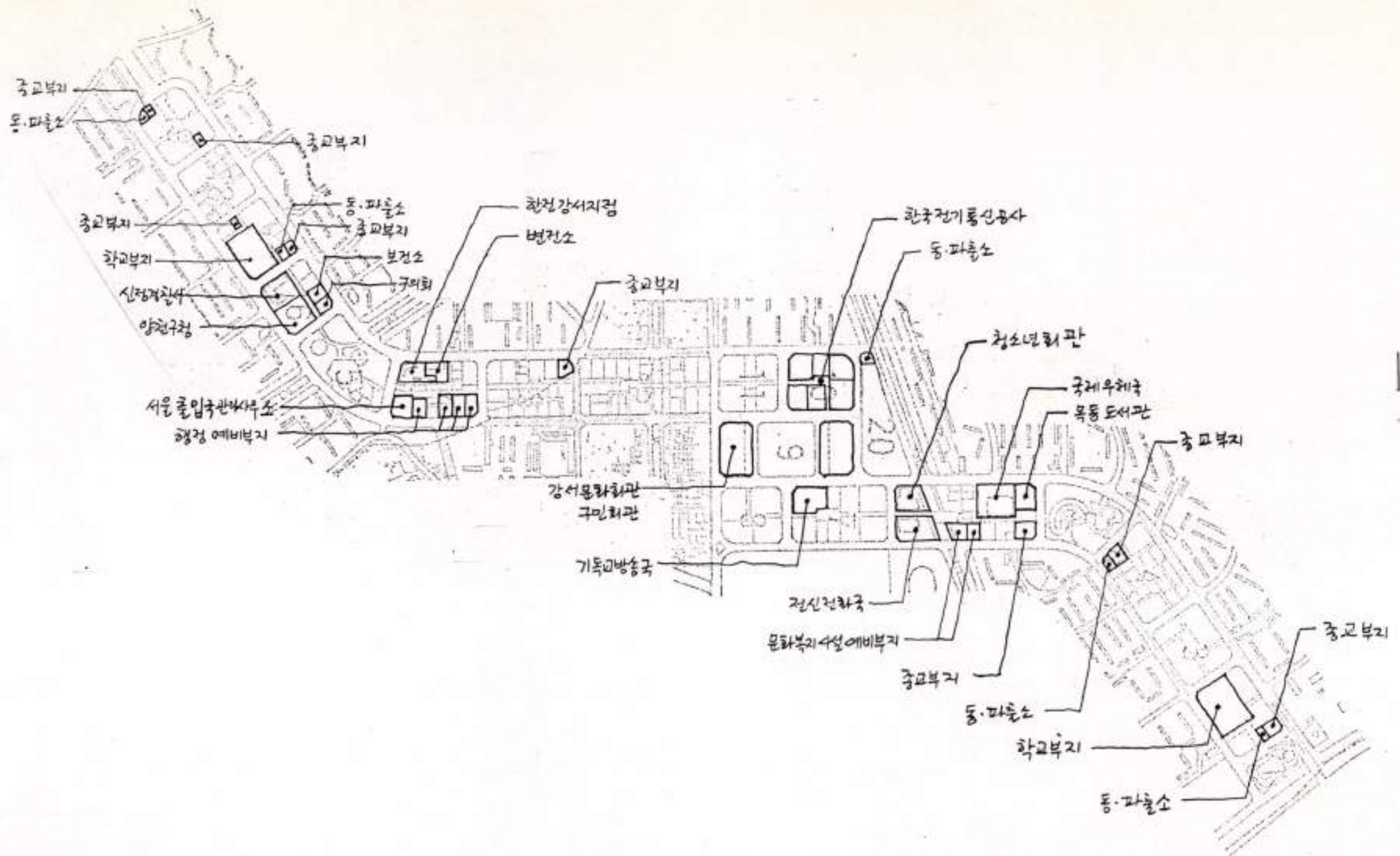
■ 배치기준

- 공공업무시설은 신정로 및 동촌로에 의한 강서지역에서의 접근이 양호한 14.16「블럭」에 배치한다.
- 문화복지시설은 오목교와 경인고속도로에서 접근이 양호한 6「블럭」에 배치하고 문화회관 및 국제회의장은 중심지구 중앙부의 9「블럭」에 배치한다.

3) 조치계획

- 시설별 소요대지면적을 적정위치에 확보하고 연차계획에 의해 건설이 가능하게 한다.
- 건축의 융통성을 기하기 위해 획지의 합필 가능성을 부여하고 공공시설은 우선 분양에 의해 필요 대지를 확보케하여 전체 개발계획에 차질이 없도록 한다.

1989년 8월 현재 용도 확립된 대지



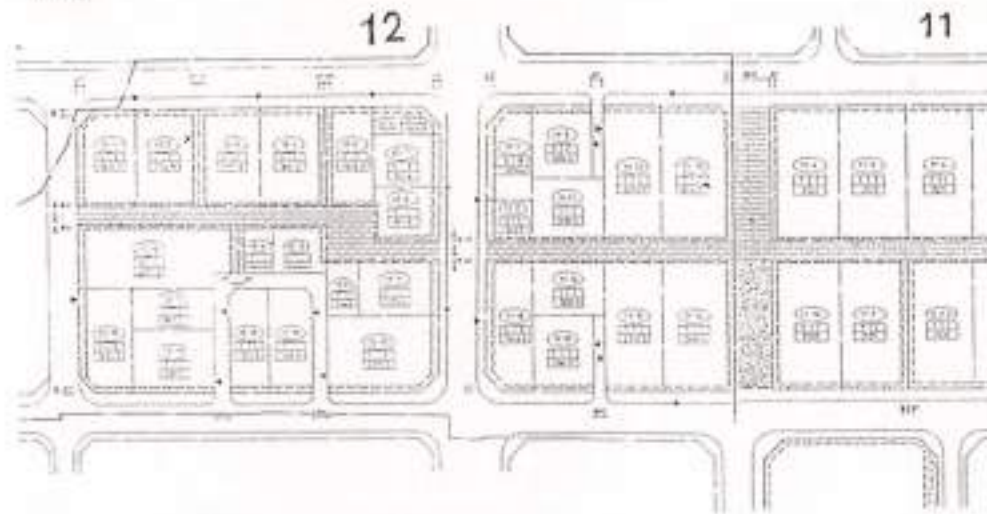
제 6 장

도시설계안의 조정

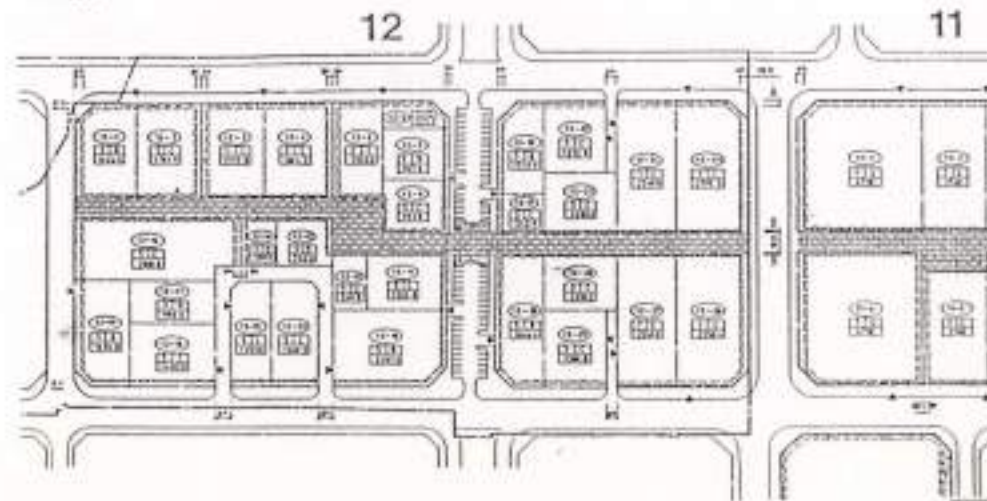
1. 가로망 조정
2. 블록별 용도 조정
3. 블록별 도시설계 조정
4. 개발예시도

1. 가로망 조정

현황



제안



- 1) 11, 12블럭 사이의 도로 위치 변경
- 2) 신설 가로망 제안

1) 11, 12블럭 사이의 도로 위치 변경

● 현황 및 검토

- 경인지하차도와 등촌지하차도의 상부에는 녹지나 공원을 설치하도록 계획하였으나, 오목지하차도의 상부에는 기존 오목로의 도로선형을 그대로 유지한 채 블럭간 연결도로를 설치하도록 계획되어 있다.

- 오목지하차도 상부에 계획되어 있는 연결도로는 중심지구 순환도로와 십자형의 교차형태를 이루게 되어 교통통행에 문제점이 발생할 것이다.

(제4장, 교통계획검토 참조)

- 이 연결도로는 기존에 사용되던 오목로와 동일하므로 과거의 통행습관에 익숙한 통행자들에게 혼란을 줄 것으로 예상된다.

- 오목로를 통과하는 대중교통 수단은 오목지하차도를 통해 지하로 통과하게 되어 있어, 지상에 있는 중심상업구역은 대중교통수단과의 접근성이 떨어진다.

● 제안

- 기존에 계획되어 있던 연결도로를 폐지하고, 이에 대한 대안으로 11블럭의 상부에 있는 기존수로 부지에 연결도로를 신설하는 대안을 제안 한다.

- 이 대안은 교통 소통 측면에서 발생하는 여러가지 교통문제도 해결할 수 있을 뿐아니라 토지이용 측면에서도 대중교통수단을 중심상업구역과 원활히 연계할 수 있는 장점이 있다.

- 따라서 11, 12블럭의 형태, 크기 및 편각이 달라지게 된다.

2) 신식 가로망 제안

■ 경인고속도로 진입구간과의 접속도로 개설

● 현황 및 검토

- 계획구역을 동서로 가로지르고 있는 경인고속도로 진입구간은 개발계획 수립 당시에는 고속도로 구간이었으나, 사업추진 과정에서 고속도로 구간은 지하도로화되고 그 양편에 개설된 지상도로는 일반도로화 되었다.

- 현재의 가로망 형태는 경인고속도로를 통해서 목동 중심상업지구 및 남지구로 진입, 진출하는 것이 유희거리가 너무 길어 접근성이 매우 나쁜 상태이다.
- 부천 및 화곡동방면에서의 원활한 진출입을 위해서는 경인고속도로와의 접근로의 보강이 필요해진다.

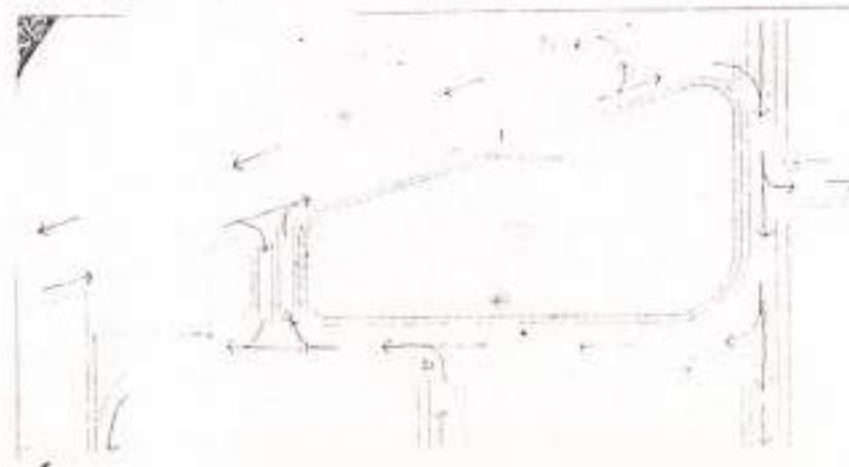
● 제안

- 10블럭 상부의 기존 주차장 부지위에 경인고속도로와 중심지구 순환도로를 연결하는 접속도로의 신설을 제안한다.

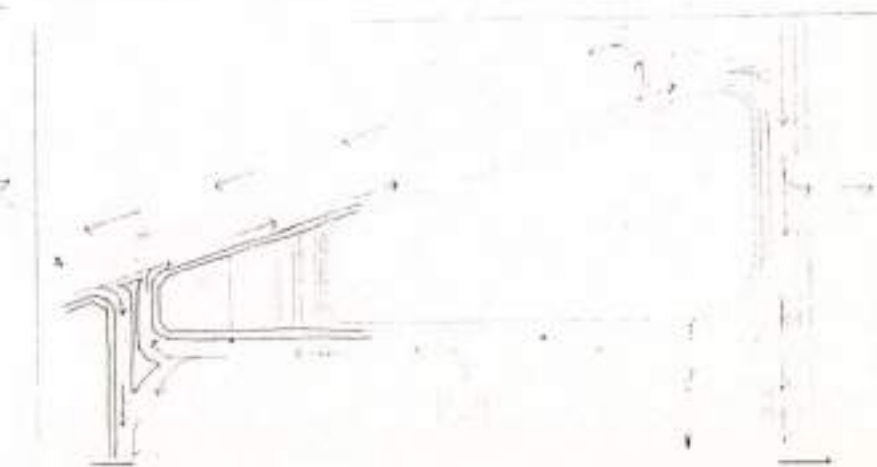
■ 가로망 개선도



대안 A.



대안 B



■ 경인고속도로 진입구간 접속도로 검토

대안	장점	단점
A	• 인접상업지구 외부에서 목동 중심지로 접근하기 편리함.	• 경인고속도로에서 인접상업지구로 진출입 도로의 접속이 되지 않아 목동 중심지로 접근하기 불편함. • 인접상업지구 외부에서 목동 중심지로 접근하기 편리함. • 인접상업지구 외부에서 목동 중심지로 접근하기 편리함.
B	• 경인고속도로에서 인접상업지구로 진출입 도로의 접속이 되지 않아 목동 중심지로 접근하기 불편함. • 인접상업지구 외부에서 목동 중심지로 접근하기 편리함. • 인접상업지구 외부에서 목동 중심지로 접근하기 편리함.	• 경인고속도로에서 인접상업지구로 진출입 도로의 접속이 되지 않아 목동 중심지로 접근하기 불편함. • 인접상업지구 외부에서 목동 중심지로 접근하기 편리함. • 인접상업지구 외부에서 목동 중심지로 접근하기 편리함.

■ 참고자료

- 대안 A : 인접상업지구 개발 계획도.
- 대안 B : 경인고속도로 진출입 지점의 도로망의 정비계획도.

■ 오목로와의 접속도로 확장

●현황 및 검토

- 영등포방면에서 오목로를 통해 목동 중심상업구역과 북지구로 가기 위해서는 오목지하차도 상부의 중심지구 순환도로에서 우회전 해야만 한다.

- 중심지구 순환도로를 통한 진출입은 우회거리가 너무 길어진다.

- 오목사거리에서 우회전하여 진입하는 방식은 바람직하지 않은 것으로 이미 검토되었다. (교통부문 분석결과)

- 따라서 진입거리의 단축 및 교통량 분산의 측면에서 접근로 보강이 필요하다.

●제안

- 8블럭 하단의 정비지구에 있는 기존 도로를 확장하여 오목로와의 새로운 접속도로로 활용하는 방안을 제안한다.

■ 외곽 순환도로와의 접속도로 개설

●현황 및 검토

- 신정유수지 부지에 약 2,500여대의 대규모 주차장 설치 계획을 추진중임.

- 대형주차장 주변에는 목동 중심지구의 핵심부인 중심상업구역과 대단위 인구집중시설인 종합운동장시설이 밀집되어 있다.

- 외곽 간선도로에서 이 곳으로 진입할 수 있는 방법은 신정유수지 밑으로 우회하는 길 밖에는 없다.

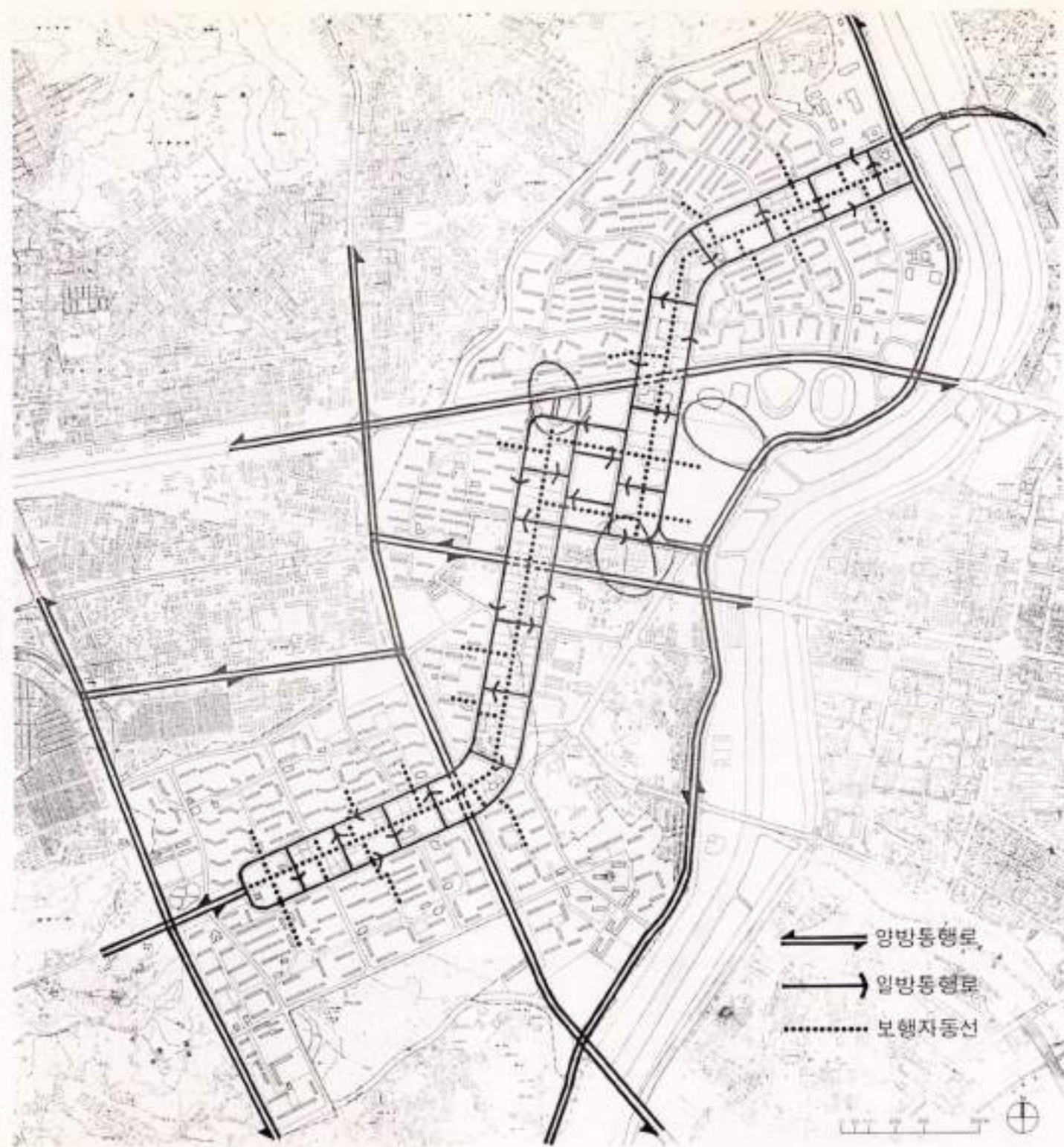
- 대규모주차장의 출입구를 설치할 수 있는 위치는 매우 한정되어 있는 실정이다.

- 외곽 순환도로에서의 진입거리의 단축 및 교통량 분산 등의 측면에서 진입로의 보강이 필요하다.

●제안

- 주차장이 설치되는 신정유수지 상단에 외곽 순환도로와 중심지구를 잇는 새로운 접속도로의 신설을 제안한다.

- 이 접속도로에 대형주차장의 출입구를 설치하면, 외곽 순환도로에서의 접근성 향상은 물론 주차출입구의 분산효과도 얻을 수 있다.



● 교통은 어떻게 개선

- 중심지구의 교통처리에 관한 계획은 원래의 기본 계획에서 그 골격과 원칙이 결정되었고, 기본설계 과정에서 구체적인 교통 계획이 수립되었으며, 당시 도시설계에서는 이미 설정된 틀 속에서 자동차와 보행인들을 어떻게 수용할 것인가 하는 문제와 도시간선도로(도시계획도로)를 제외한 보행자 전용도로, 보행전용통로, 서비스도로 등을 확보하는 방안과 각 교통공간에 대한 노면처리기준 및 방법, 그리고 가로의 활동을 원활하게 수행할 수 있도록 도와주는 제 교통시설물의 설치 계획에 관한 사항에 대하여 기본방침 및 조성지침이 수립되어 있다.

(제42호 교통계획대행조례)

2. 블록별 용도 조정

1) 20블록의 신설 (공공주차장 시설부지의 용도변경)

• 현황 및 검토

- 원래안에서는 경인고속도로와 중심지구의 9, 10블록 사이에 있는 삼각형 모양의 부지는 공공주차장 시설부지로 지정되어 있었다.

• 그런데 현재

- 신정 제1유수지를 활용하여 대형주차장을 설치하는 안이 추진중이므로, 이 부지에 대한 새로운 활용방안의 연구가 필요하게 되었다.
- 이 부지는 중심상업지구내에 인접하여있고, 또 일반도로화된 경인고속도로 진입구간을 통해서 인천 및 화곡동방면에서의 접근성이 뛰어난 위치에 있는 부지이고

- 중심상업구역의 기능을 보장하는 전략적시설을 유치할 수 있는 부지이므로, 공공주차장 부지가 아닌 일반 상업용도로 전환하였다.

- 본 도시설계에서는 이를 그대로 수용하기로 한다.

2) 복리우센터 블록의 위치조정

• 현황 및 검토

- 지구중심구역은 항상 3개블록으로 구성되어 중앙에 지구센터를 두고 2양쪽에 복합시설블록을 배치하였었다.
- 이에따라 복리우센터는 3블록에 위치하고 있었다.
- 그런데 마켓분석결과 복합시설블록 (2,4블록)은 개발이 유보된것으로 판단된다.

• 제안

- 개발이 유보된 복합시설블록은 블록 2,3블록으로 한정시키고, 지구센터는 복리우의 지리적 중심이 되는 4블록으로 이동하여 주민의 이용에 편리한 도로 하과한다.

3) 17, 19블록의 용도

- 17블록은 19블록과 더불어 복합시설블록으로 계획되어 있었으나, 사회체육센터등의 행정서비스시설부지의 수요증대에 따라, 문화복지 또는 행정업무기능이 위치하는 블록으로 성격이 바뀌고, 19블록은 유보지로 남게된다.

4) 유보지 (2, 3, 19블록)의 개발방향

마켓분석결과 이 지역들은 원래의 안대로 주거 및 상업건물등이 혼합되는 복합시설 지구로의 개발은 예측하기 힘들고, 독립된 아파트단지, 오피스텔등의 개발을 유리하거나 중요한 용도가 생길때까지 개발을 유보하는 것이 옳은것으로 판단되었다.

1) 20블록의 신설 (공공주차장 시설부지의 용도변경)

2) 복리우센터 블록의 위치조정

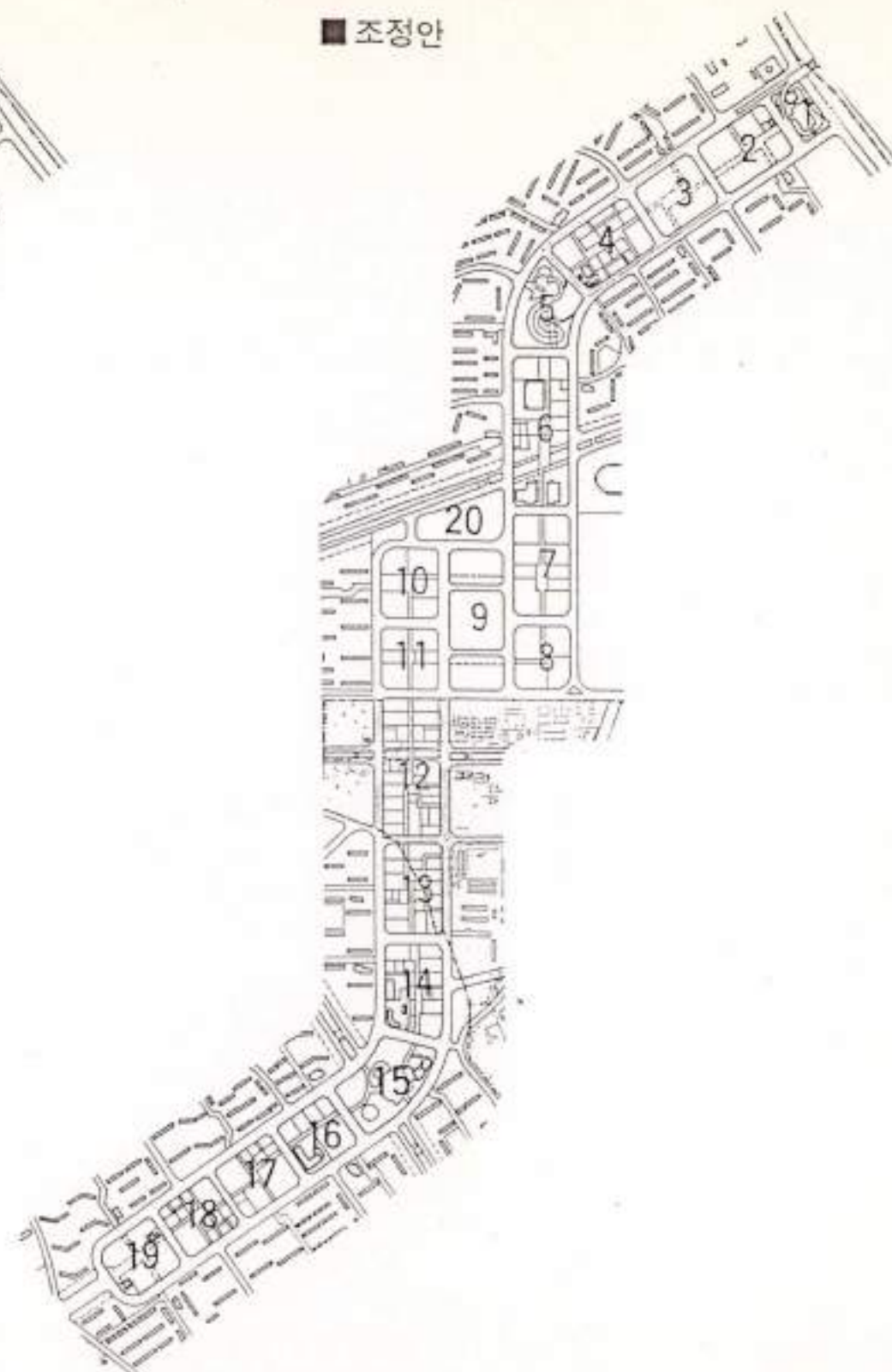
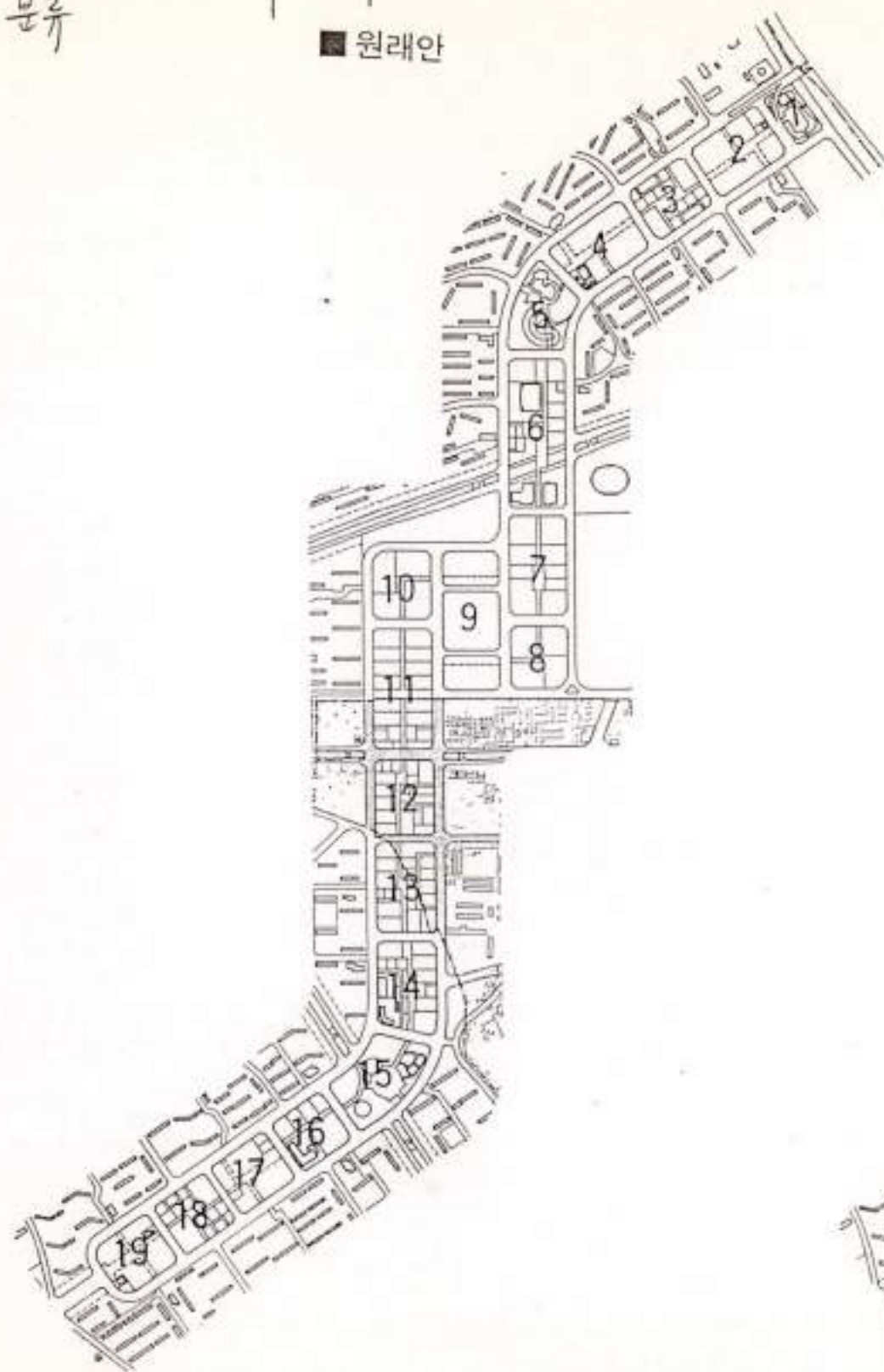
3) 17, 19블록의 용도

4) 유보지 (2, 3, 19블록)의 개발방향

■ 중심지구의 용도변 분류

■ 원래안

■ 조정안



3. 블록별 도시설계 조정

1) 1 블록

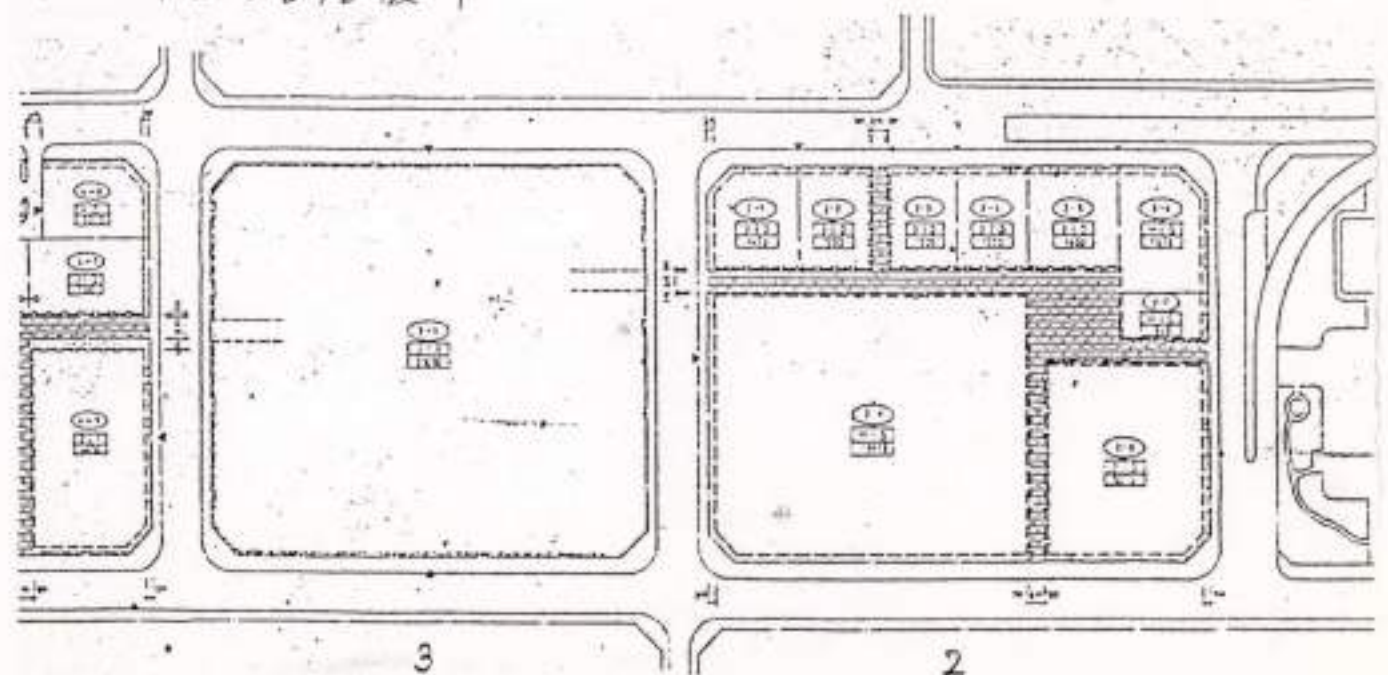
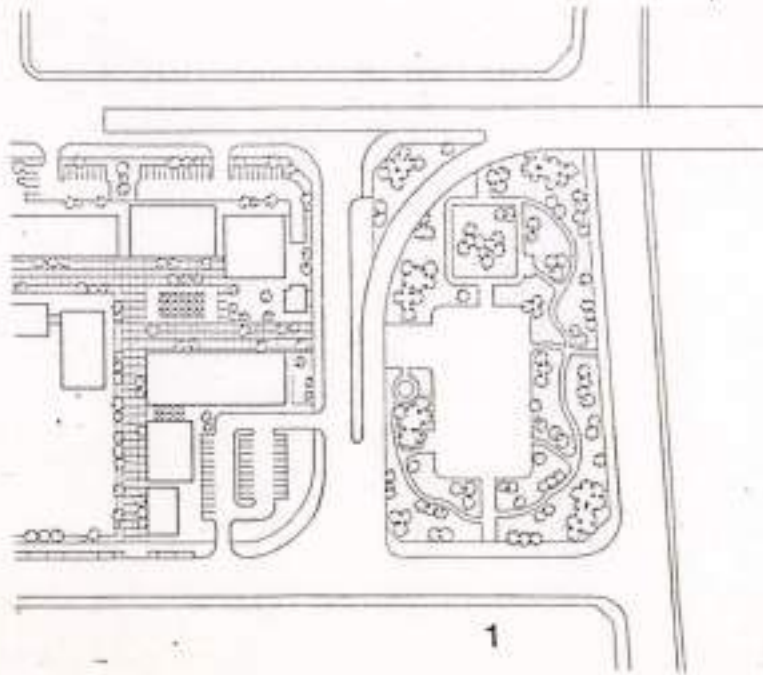
- 이 블록은 선시가지 북단 공원으로 계획된 블록으로서 남쪽으로 부터 계속 연장되어온 중심지구를 관통하는 보행자 권용도로의 종착점인 동시에 다시 안양천 공원으로 연결시키는 위치이며, 목동의 입구 역할을 갖는 상점의 공원으로 계획되어 있었다.
- 그러나 열병합 발전소와 공원사이의 중심지구 순환도로가 연장되어 양평교와 연결 되므로 이 공원은 면적, 형태, 성격이 달라지게 되어 여기에 적합한 새로운 설계가 필요하다.

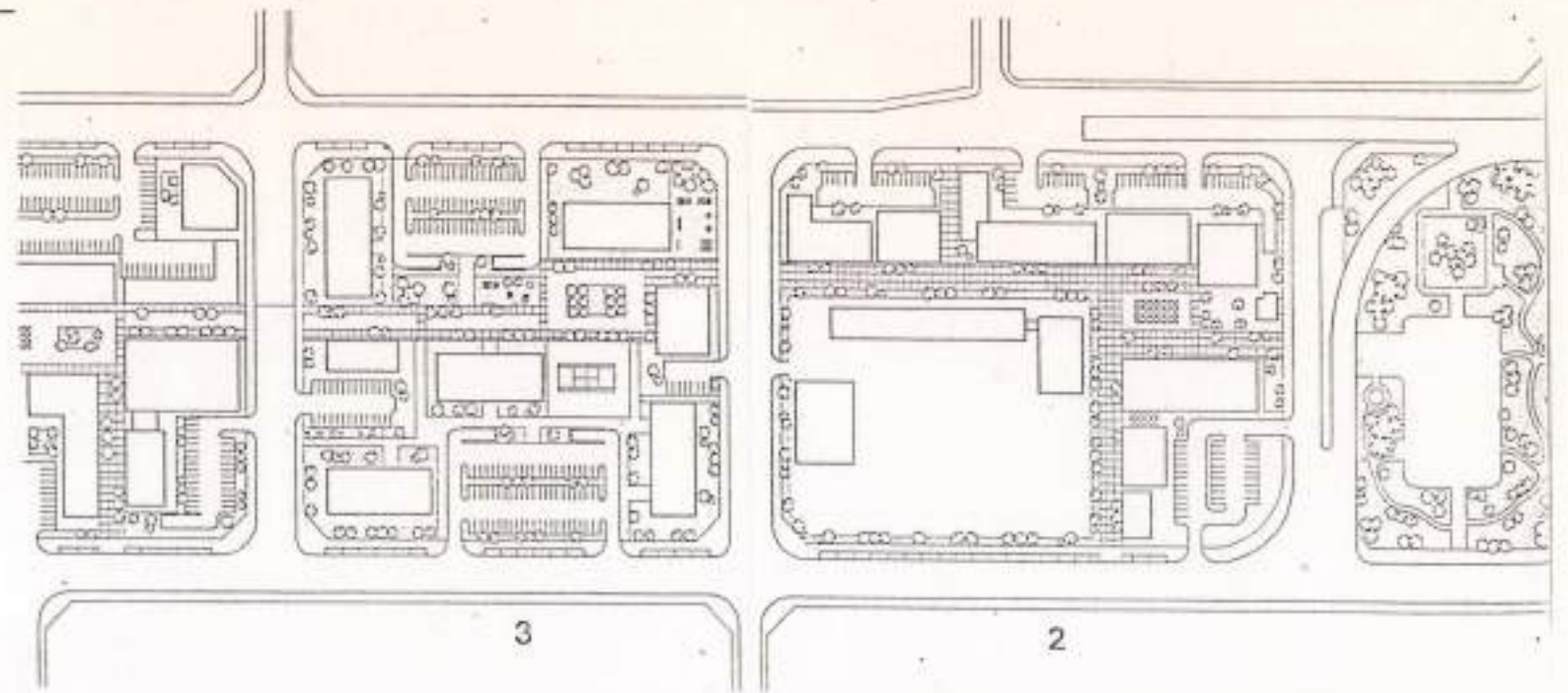
2) 2, 3 블록

- 이 블록들은 원래 2, 4 블록에 위치하여 복리구 중심선타움에서 주거와 상업건물들이 같이 들어서는 복합시설지구로 계획되었던 블록들이었으나

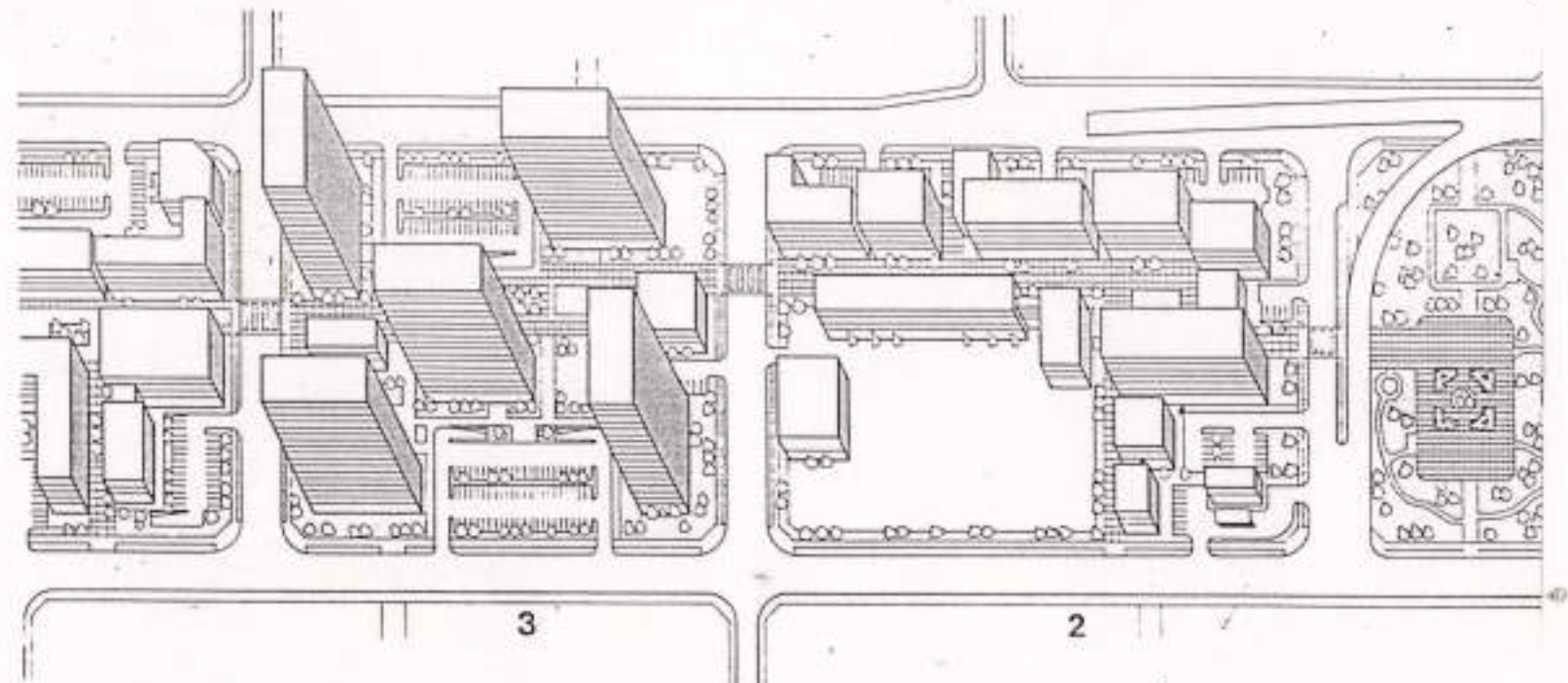
금번의 연구결과, 복합시설지구가 아닌 아파트 단지로 개발하거나 개발유보지로 남겨두는 것이 타당하다고 판단되어 중심지구의 외곽으로 칸대 모아 2, 3 블록을 재지하게 되었다.

- 금번 조정안에서는 이미 들어선 공공시설을 제외하고 우선은 대지 용도를 고층주거와 근린시설이 들어설수 있는 아파트 단지로 가정하여 계획안은 마련하여 놓고 진요한 새로운 용도가 생길때 까지 개발을 유보하면 될것이다.
- 아파트 이외 용도의 개발은 블록별 개발지침부분에서 언급 한다.
- 인접된 블록들과 주 보행로를 연결하여 계획하도록 강조하고, 공공조정의 위치, 주차장입구등만 계획한다.

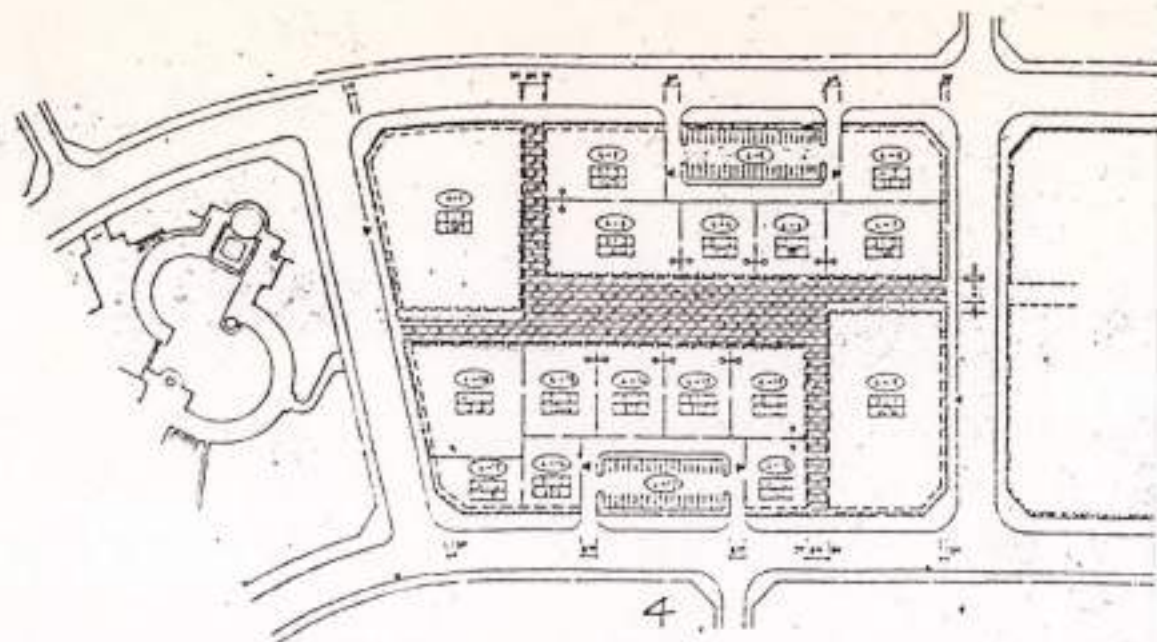




배치 예시도 1



ISOMETRIC

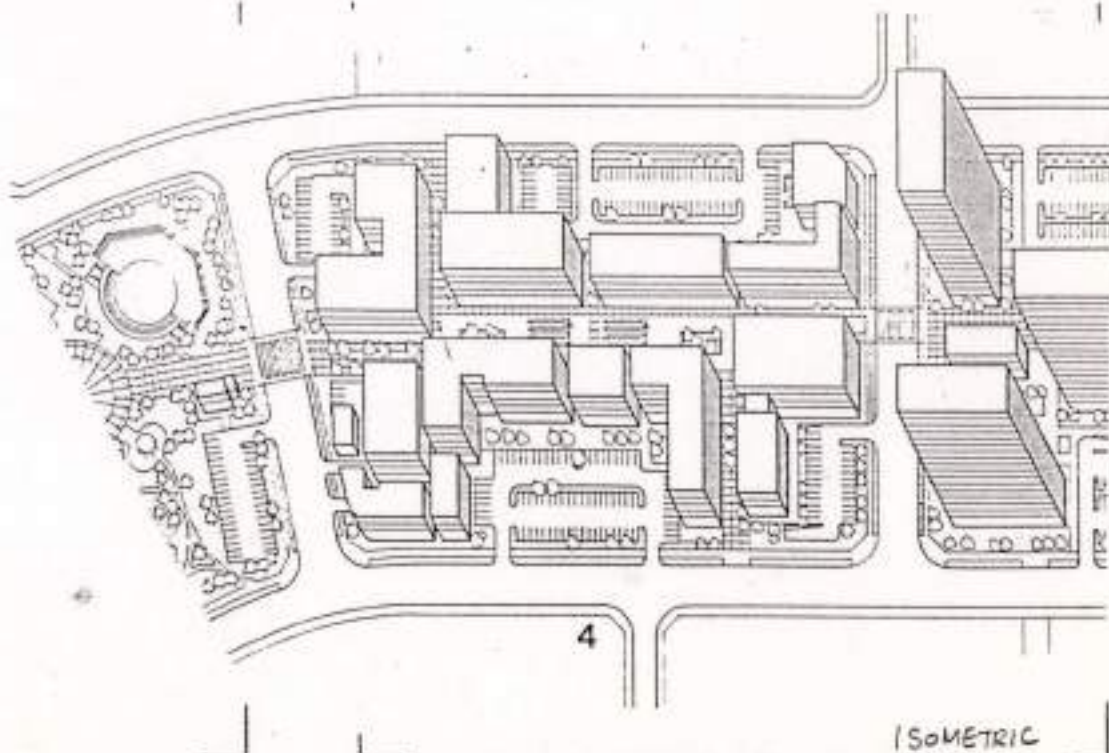


3) 4블록

- 이 블록은 원래의 3블록에 위치하였던 북쪽의 지구센터 블록으로서 북쪽의 지리적 중심인 4블록으로 옮겨진 것이다.
- 블록의 면적은 약간 증가하였으나 원래 예정되었던 공공시설(동·파출소) 총과설은 이미 개발되었으므로 그대로 수용하고 원래 3블록, 지구센터 도시설계 개념을 그대로 옮겨 설계안을 작성하였다.



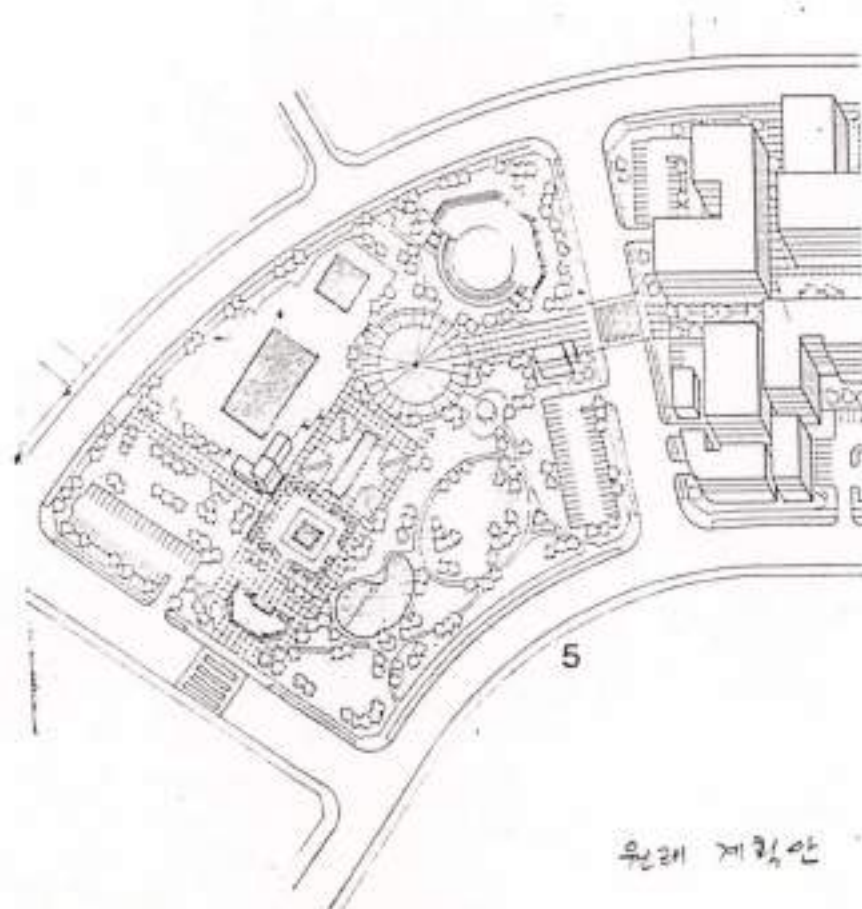
배치면세도

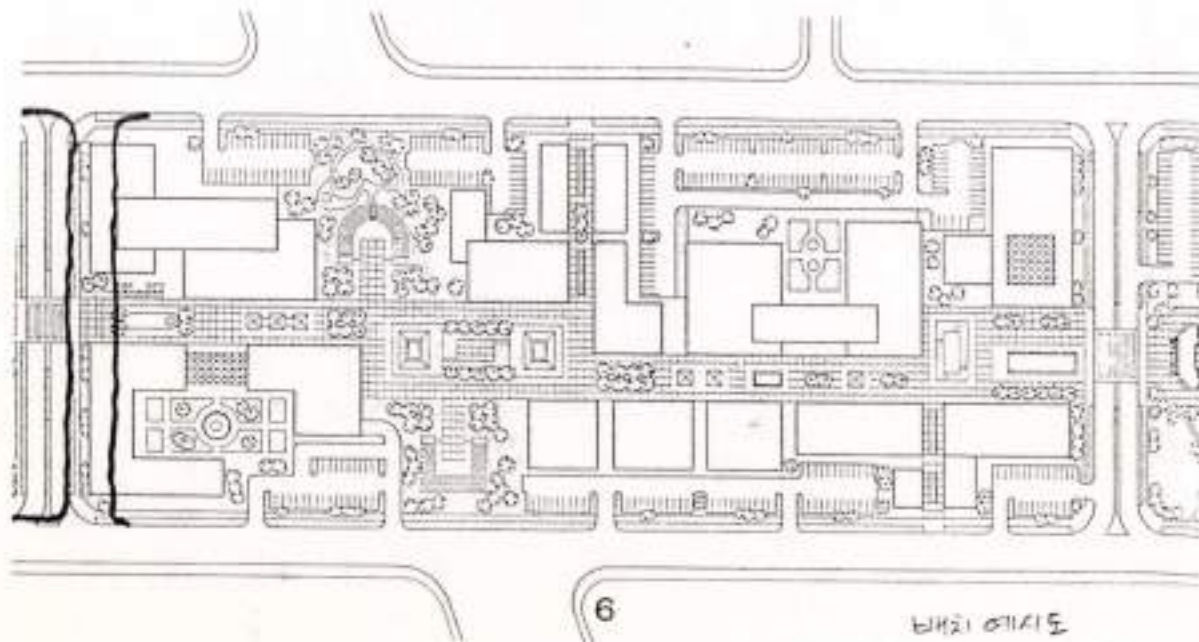
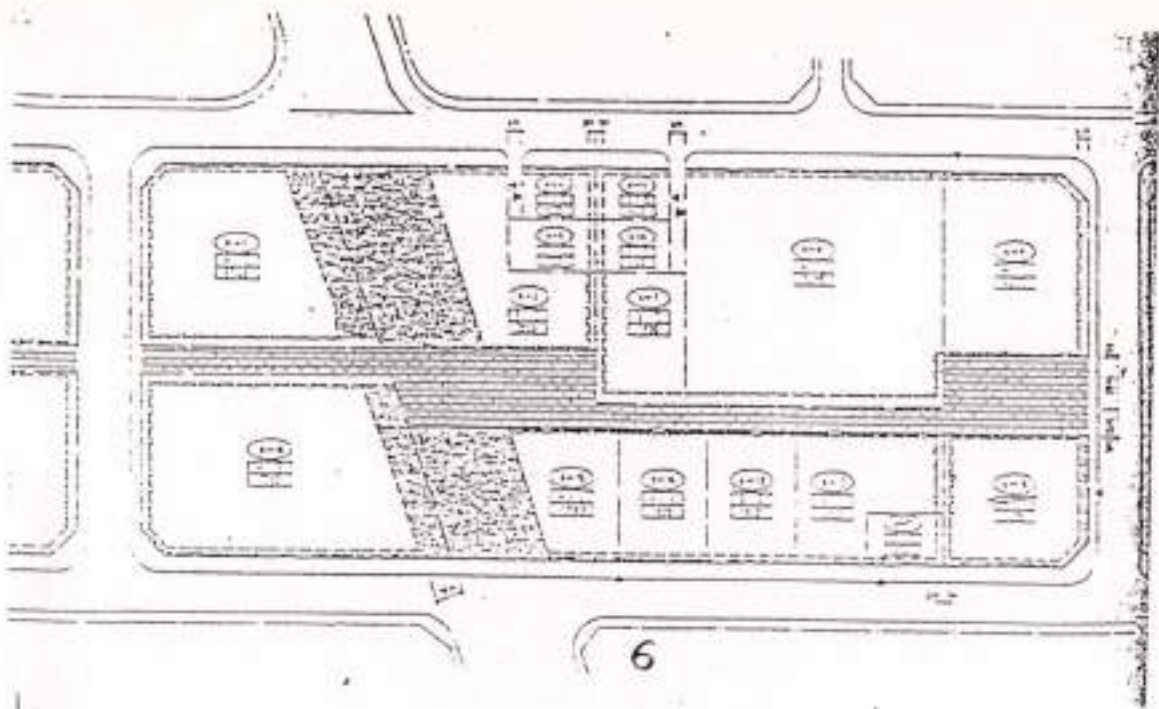


ISOMETRIC

4) 5 블록

• 개발 완료 (파리공원)

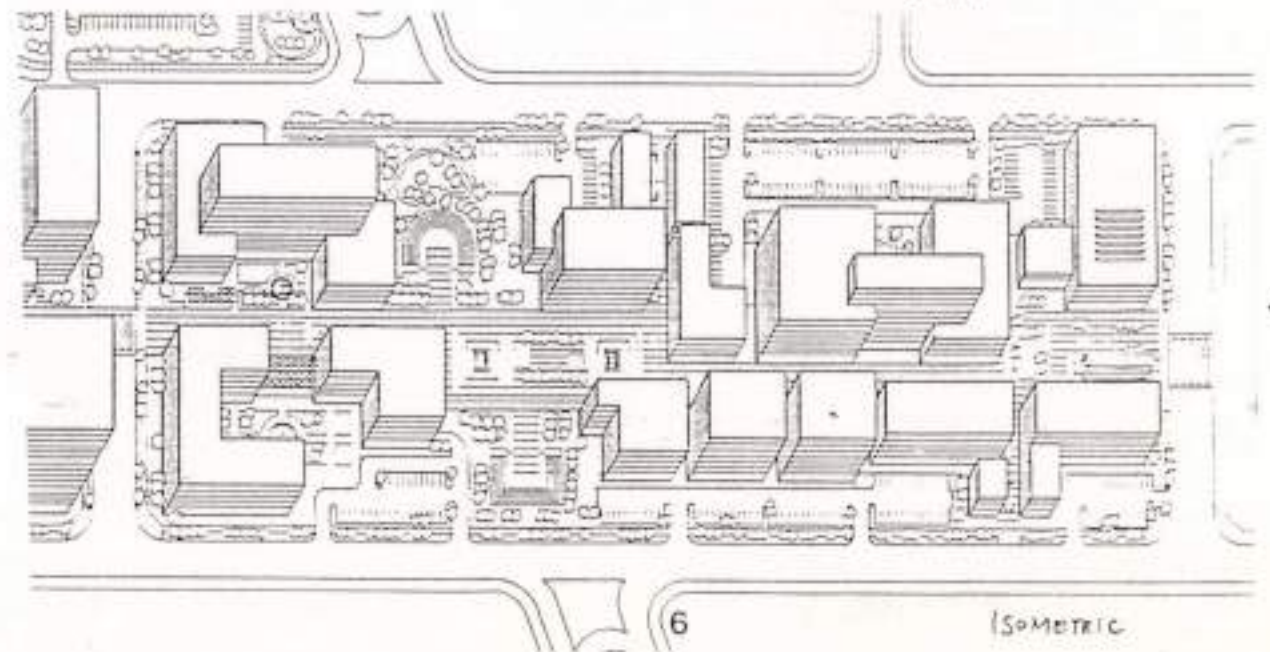




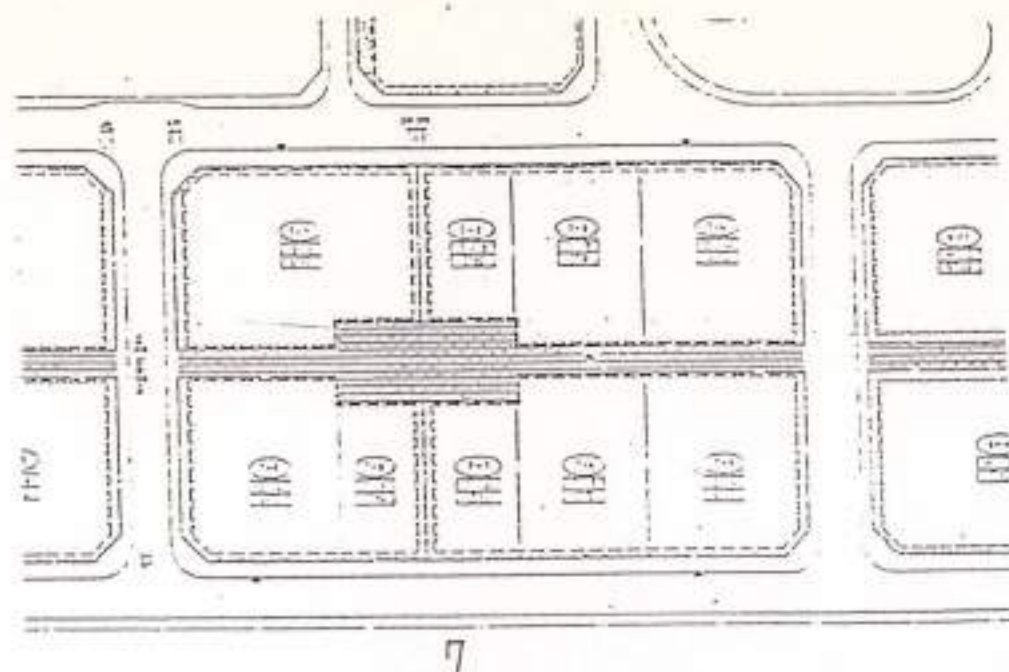
바리 에사도

5) 6 블록

- 이 블록은 원내 문화복지블록으로 계획되어 청소년 문화회관, 종합복지센터, 공공도서관, 정화국 등이 들어설 예정이며
- 종합복지센터 부지에 채제공이 이미 건설 되므로 부지가능은 약화되었다.
- 획의 수는 17개에다 16개로 줄어들었으며,
- 보행과 권용도로변의 공개공리는 폭이 4m에서 1m로 축소 조정되었으나 그중 이미 건설이 완료된 부분은 원내대로 수용하였다.
- 일반 획의 "C" 용도는 문화시설 부에 국한하여 많은 지각, 서비스시설이 들어설 수 있으므로 이를 밀폐할 수 있도록 "D" 용도로 조정하였으며 특히 문화기금이 보안을 위하여 2개 획만을 문화시설 예비부지로 지정하였다.

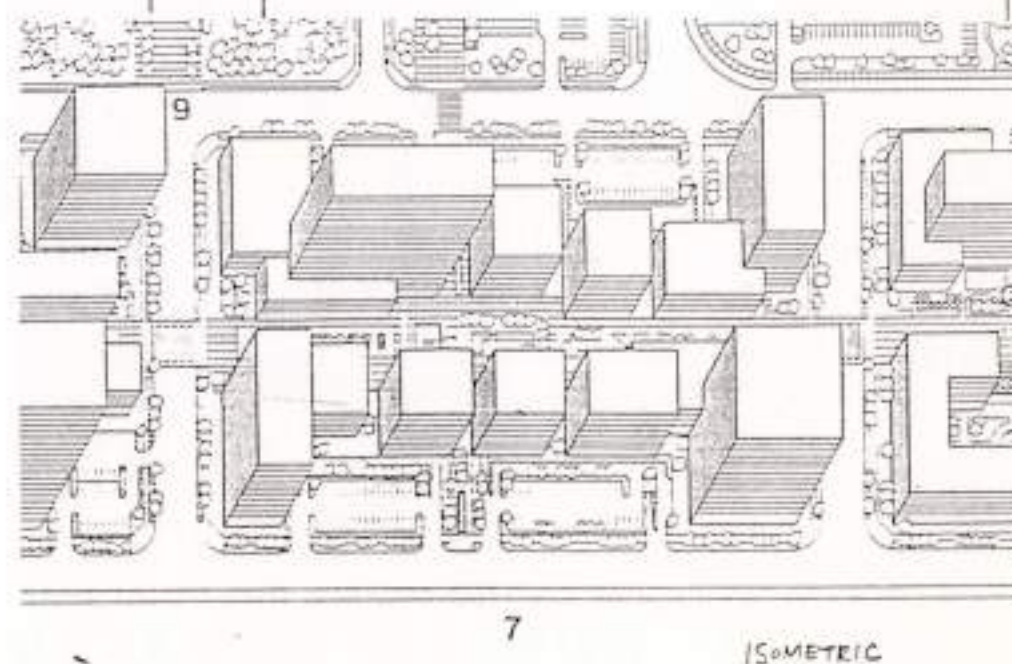
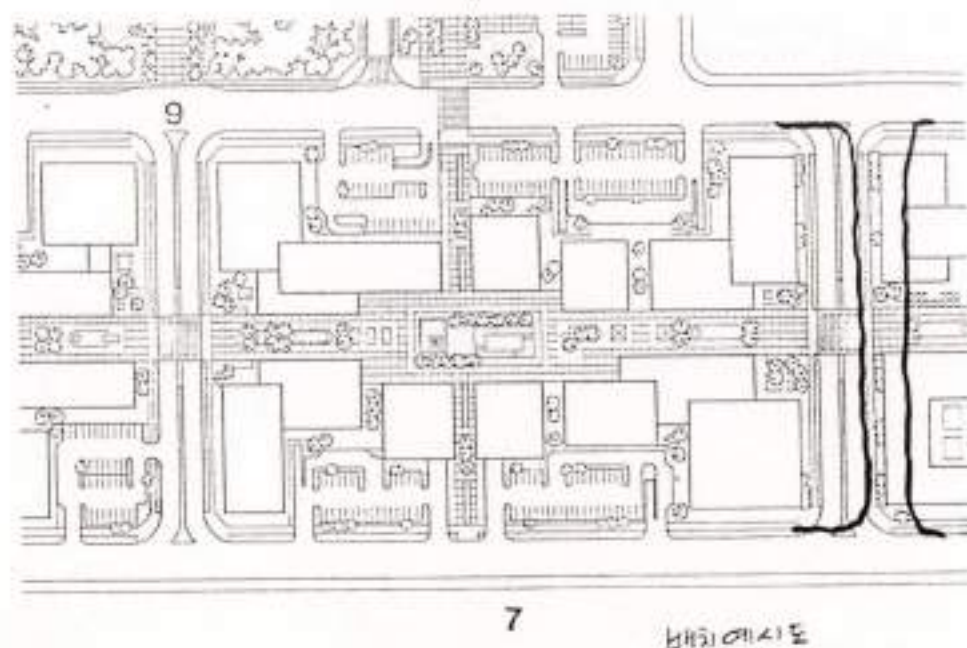


ISOMETRIC



6) 7 블록

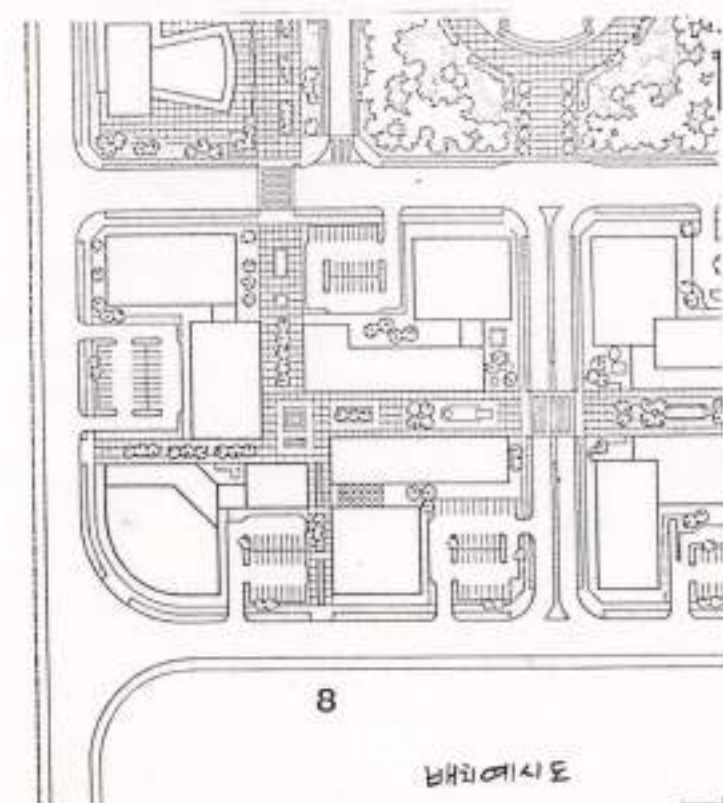
- 이 블록은 중심상업지구 구역 (CBD) 중 일반 상업블록으로 계획되어 있었으며, 그중 1개 획의 4의 모수로 호텔부지로 가입되어 있었다.
- 현재는 이 부지가 기차고 방음벽에 제공되어 있다.
- 주변 사방의 마켓분석 결과 일반상업시설은 11, 12, 13 블록과 도록로변의 기존시설의 면적이면 충분할 것으로 판단되어 이 블록에 예정하였던 상업, 오락기능을 줄이고 업무위주 기능이 되게 하였다.
- 건축물의 외부공간에 대한 처리는 다른 블록과 같이 하였다.



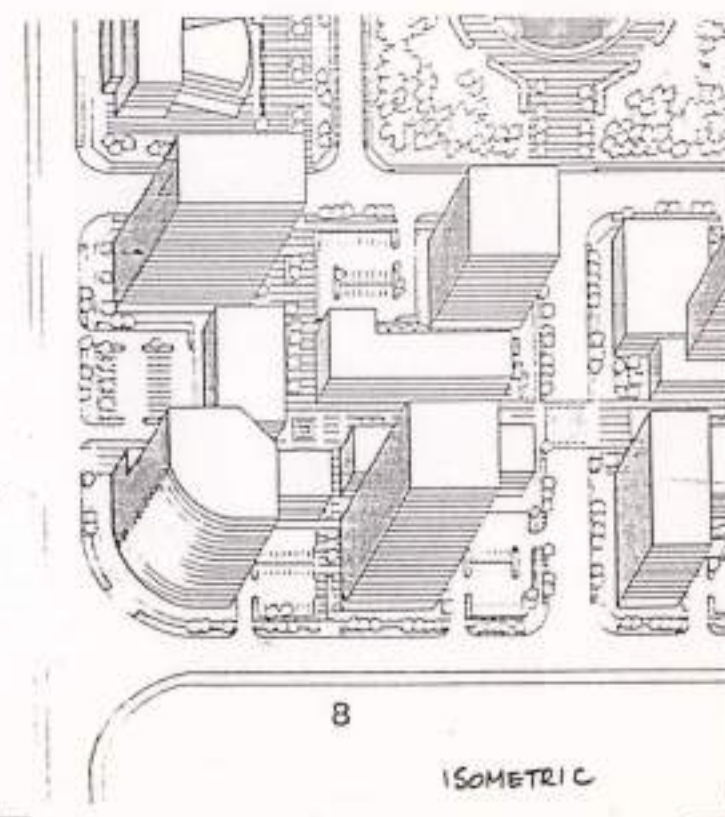


7) 8 블록

- 이 블록은 중심상업업무구역 (CBD) 중 업무중심 블록으로 계획되어 있었으며 기능의 변경은 없고 벽면 외형선, 건축한계선 등의 후퇴거리, 공개공간의 폭 등은 타블락과 같이 규정하였다.



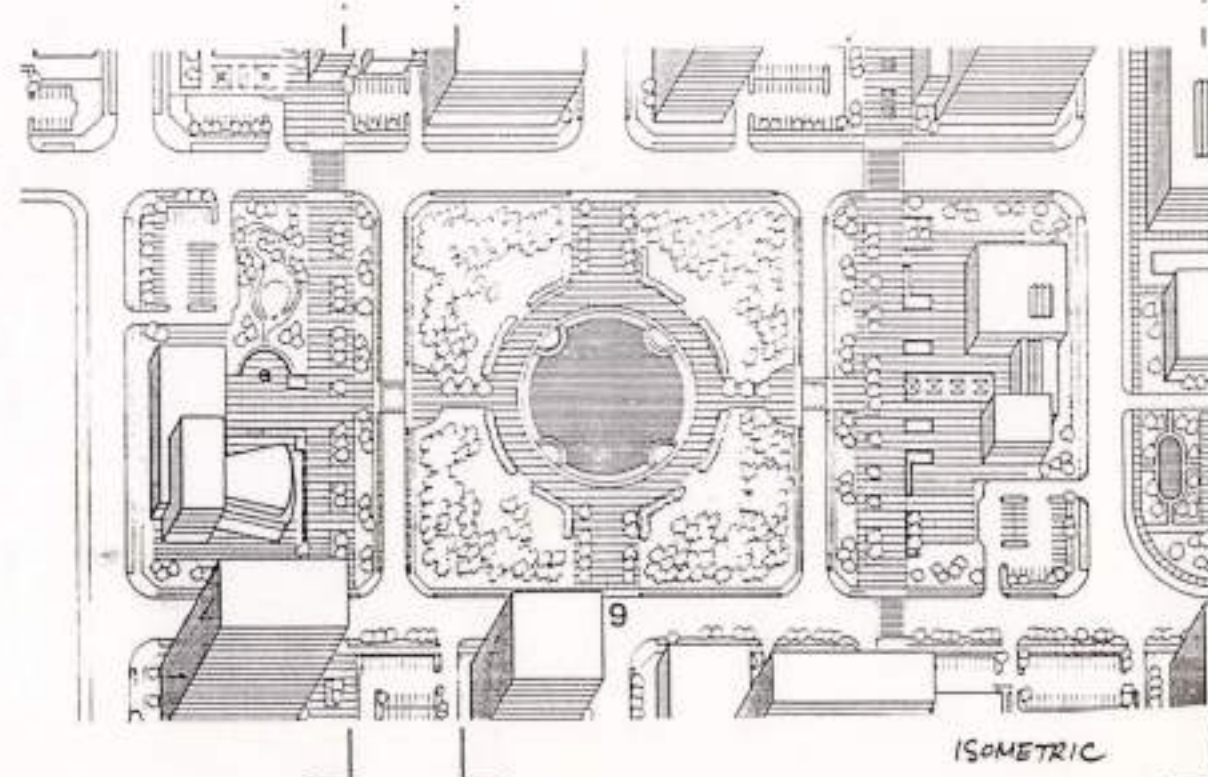
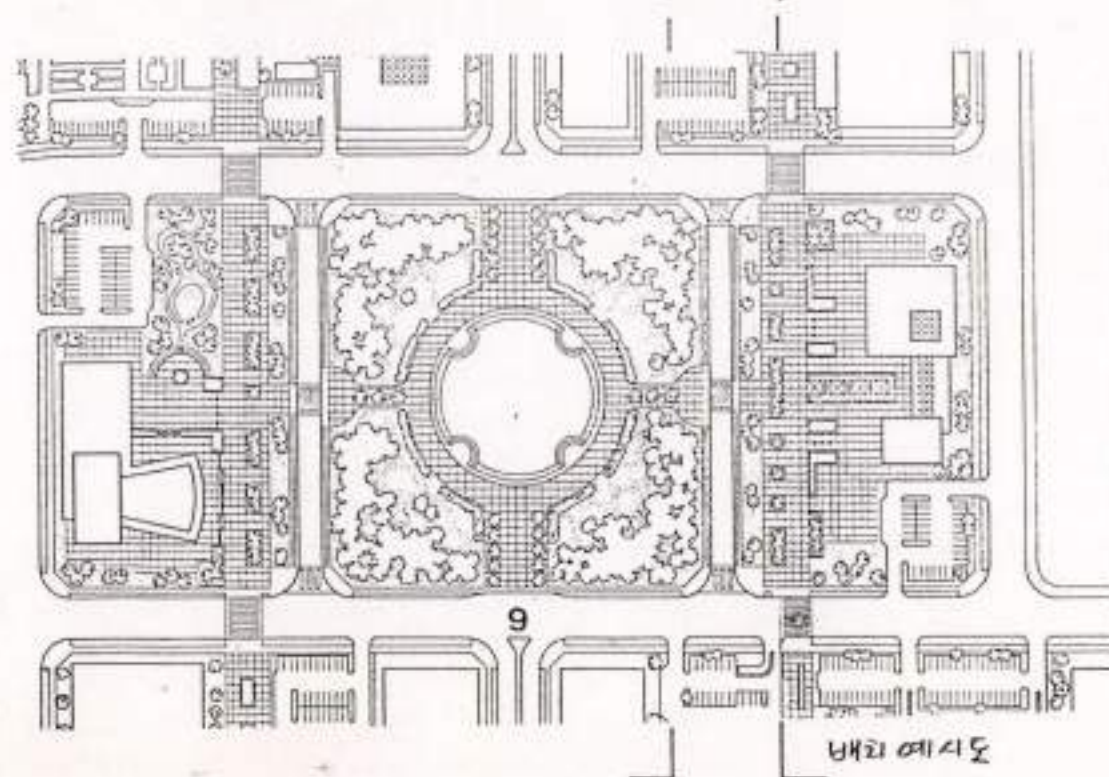
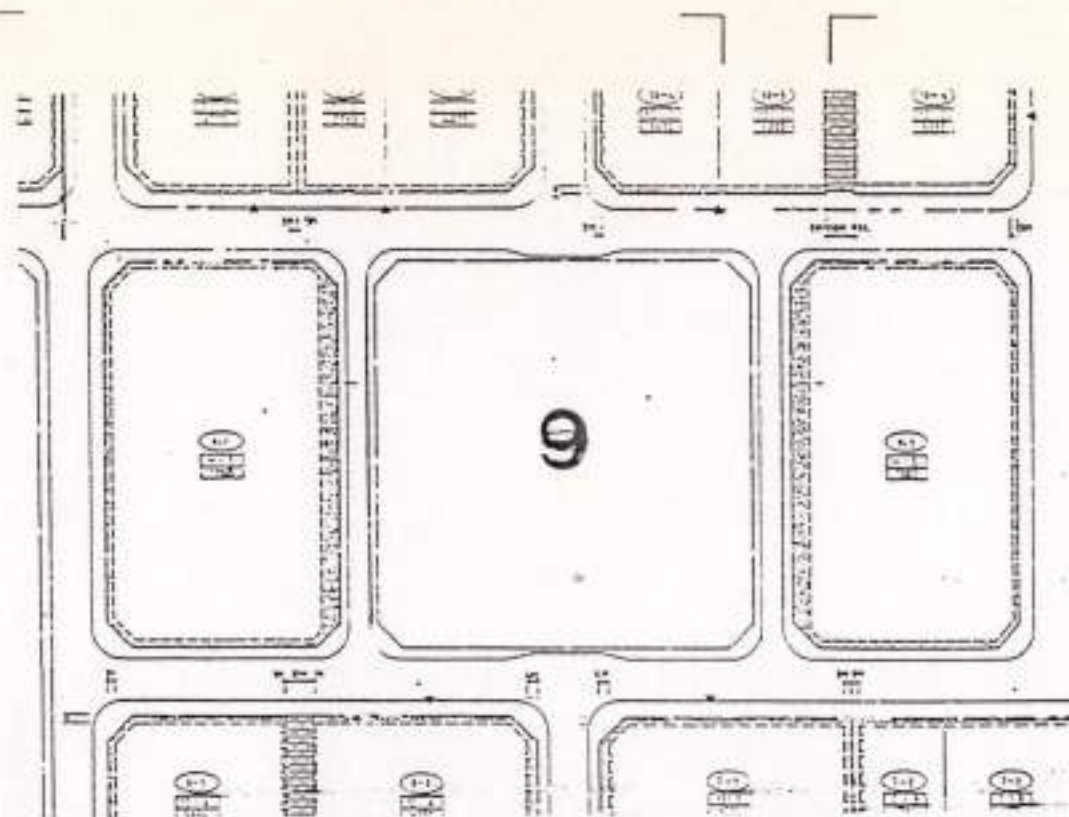
배치면도



ISOMETRIC

8) 9 블록

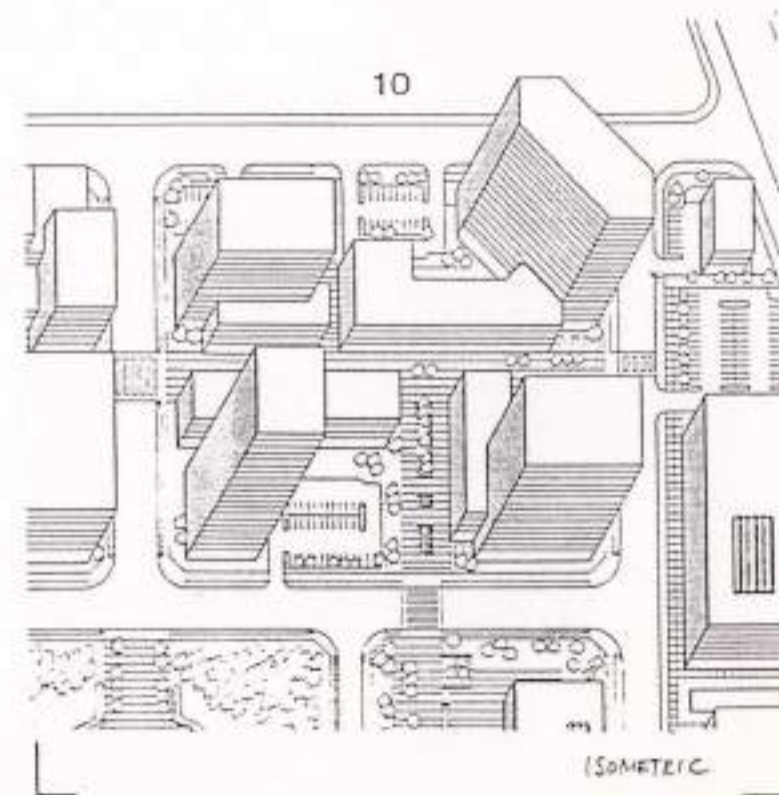
- 북동의 중심공원인 이 지역은 가운데 부분은 설계완료되어 공사중이고, 양측은 국제 회의장, 문화회관, 도서관, 미술관, 박물관, 음악당 등 공원의 분위기에 맞는 시민을 위한 적절한 문화시설을 공공기관에서 건설하도록 한다.



9) 10블럭

- 이 블럭은 원래 8블럭과 같은 성격으로 대형 사무용건물이 입지 할수 있도록 계획된 지역이었으나, 그 인접북쪽에 거대한 상업블럭 (20블럭)이 새로 생기고 인접 남쪽의 상업기능 (11블럭)과 서로 연결되도록 일반상업블럭의 기능을 갖게 하는것이 더 자연스럽게 되었다.
- 원래는 블럭 전체가 전기통신공사 소유로 되어있어 전기통신공사 교육기능의 건물들만으로 채워진다면 이 블럭에는 일반 대중의 접근이 필요없게되어 보행과 전용도로 체계의 변경이 불가피하며 블럭간 상업지역 연결도 단절 되게 된다.

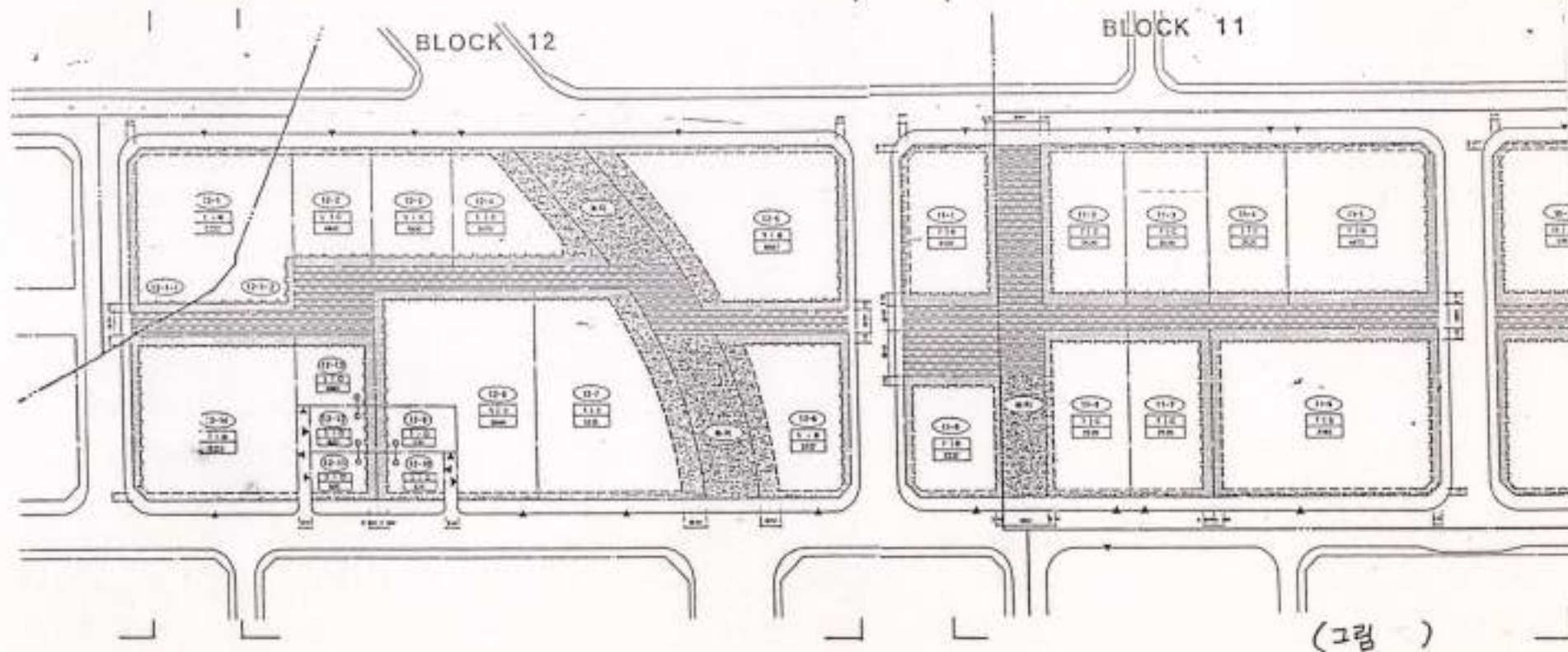
- 그러므로 가장 바람직스러운것은 전기통신공사를 만 곳으로 이전하는 것이며, 그렇지 않으면 소목라에 관제없이 건물의 용도들은 상업업무기능이 되어야 된다.
- 따라서 일반상업기능이 입지하기 쉽도록 회리의 가로 및 용도차이를 조정하였다.



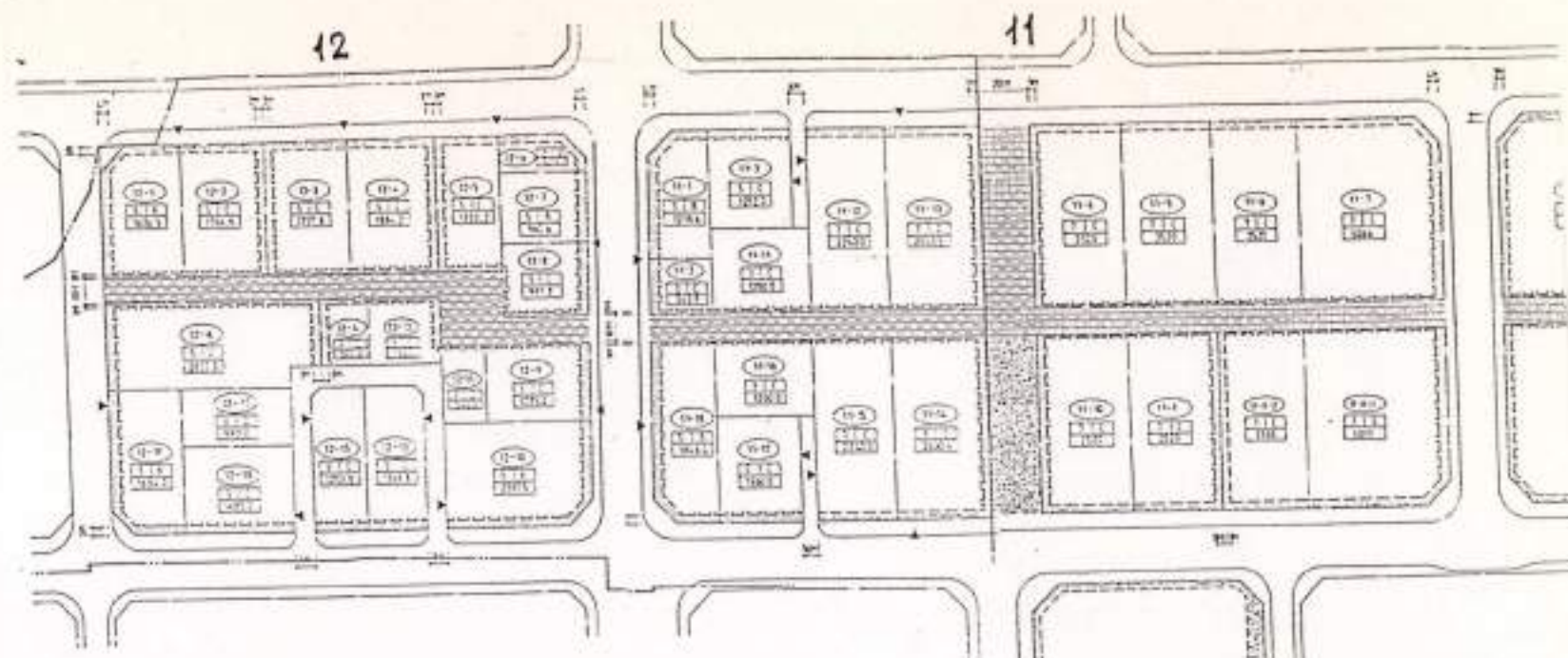
10) 11, 12 블록

- 원래 이 지역은 오목로를 확장하면서 선형을 변경하여 12블록의 개화를 수선방향으로 관통하여 선월로와 연결되도록 되어 있었고, 블록의 구획도 그림과 같았었다. (그림 1)
- 2후 시의 수정으로, 오목로는 선형의 변경없이 기존도로 방향으로 12블록을 수직으로 관통하게 계획이 변경되어 블록의 구획이 바뀌게 되었고 (그림 2)
- 급변 전반적인 교통분야 대책으로 연구 결과 11, 12블록 사이의 도로는 현재의 위치로 바뀌는 것이 타당하다고 판단되어 다시 블록의 구획도 바뀌게 되었다. (그림 3)

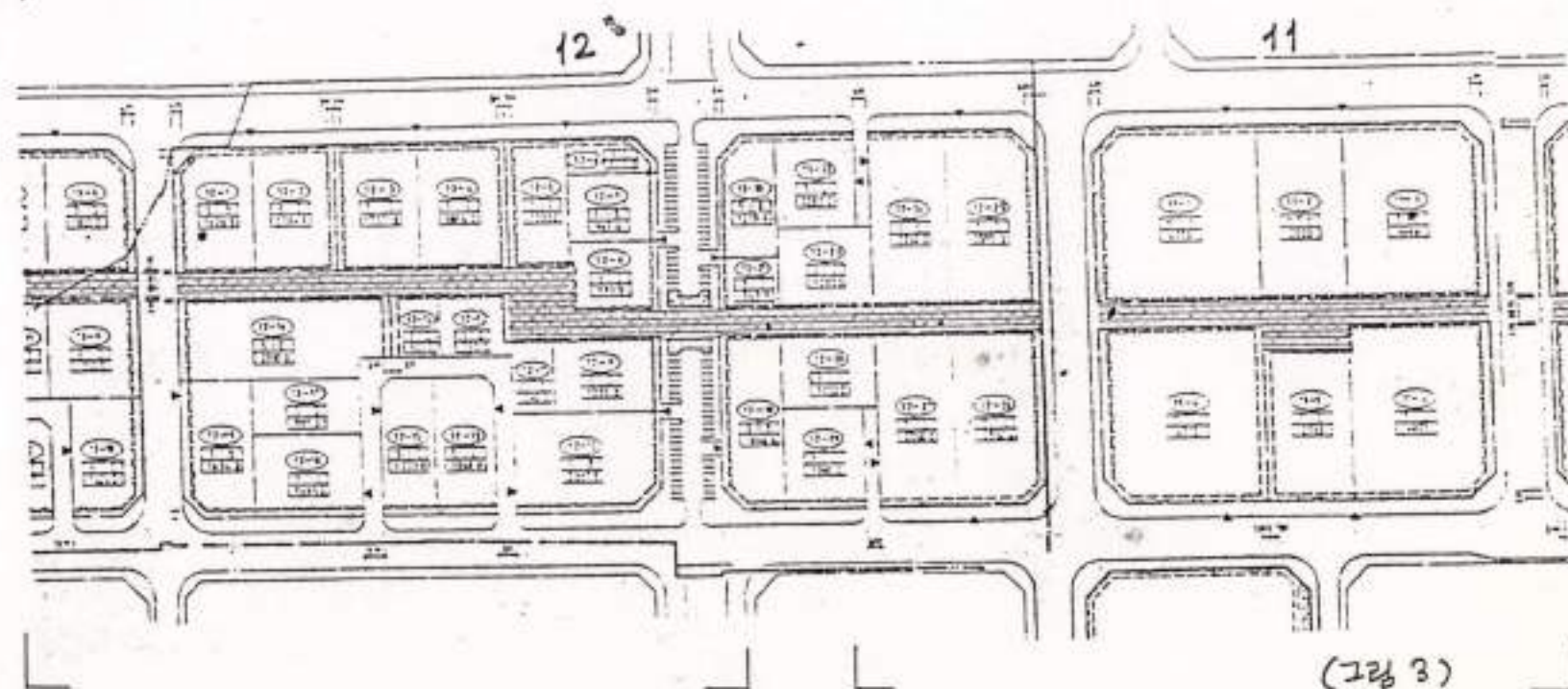
- 이 지역은 당초부터 일반상업시설로 계획되어 있는 지역이다.
- 11블록은 원래 시의 요청으로 백화점부지로 지정되었던 부지는 백화점 입지로 더 적합한 20블록 상업지역이 선석되었으므로 일반도로로 전환하였다.
- 특히 12블록은 경비지역으로서 시에서는 이지역의 기존주민들과 편의에 의한 방법으로 대지를 정리하고자 하는 행정방침 때문에 그 편이는 위하여 획기유도를 당초계획보다 작게 조정하였다.
- 이 블록들도 건축규제는 다른 블록들과 동일하게 적용한다.



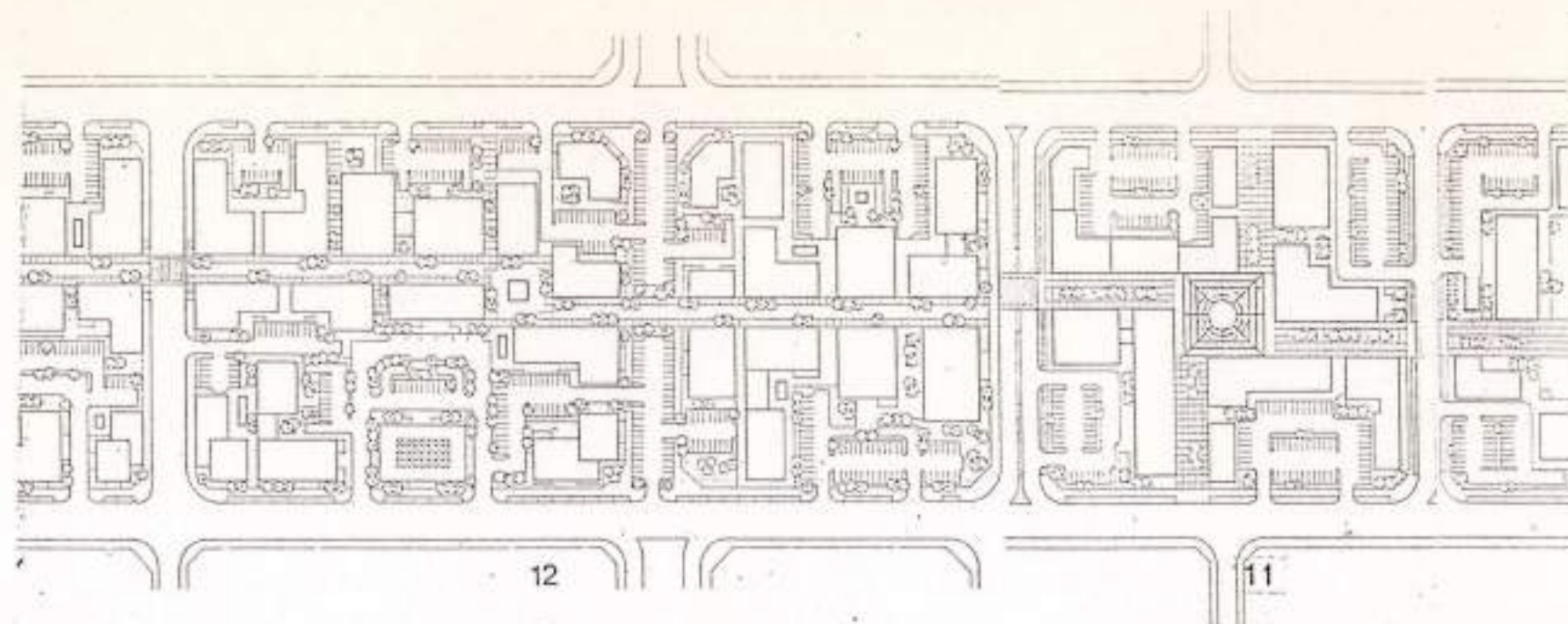
(그림)



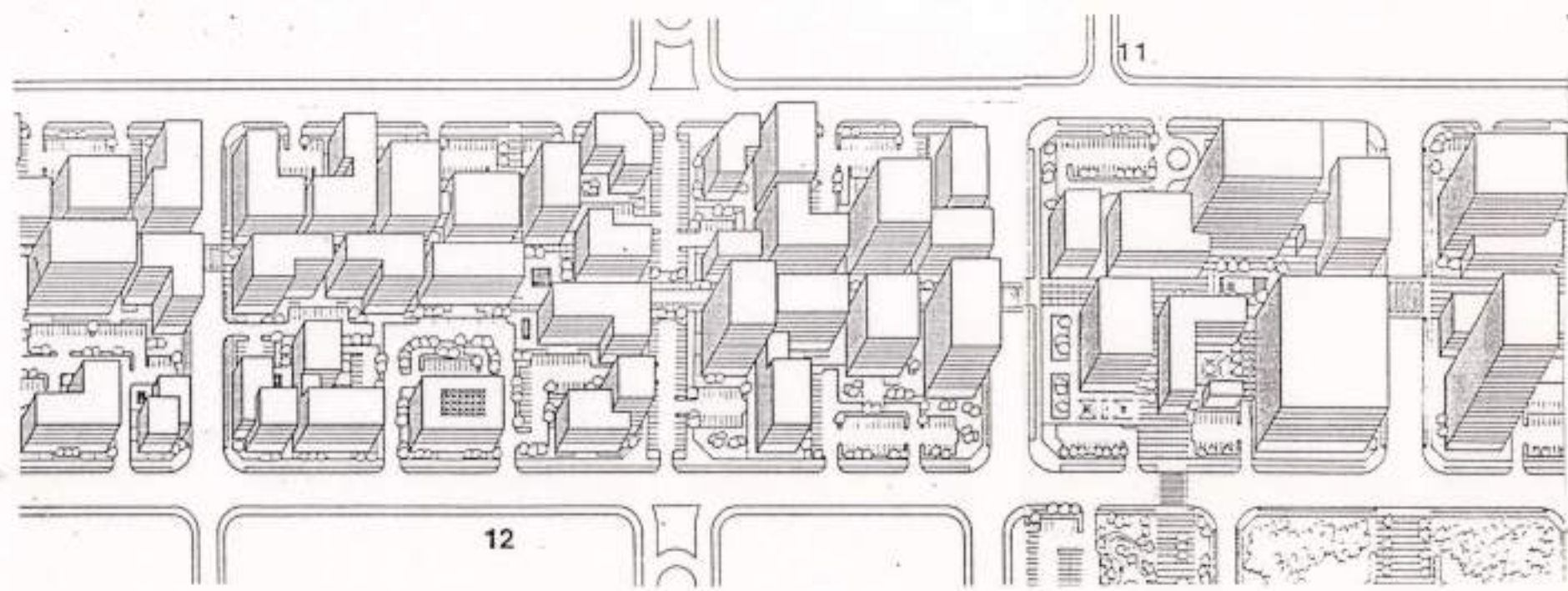
(그림 2)



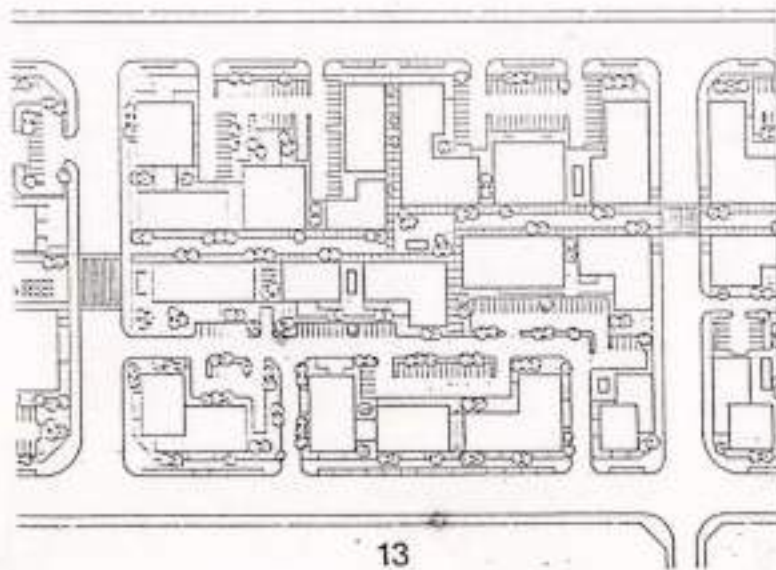
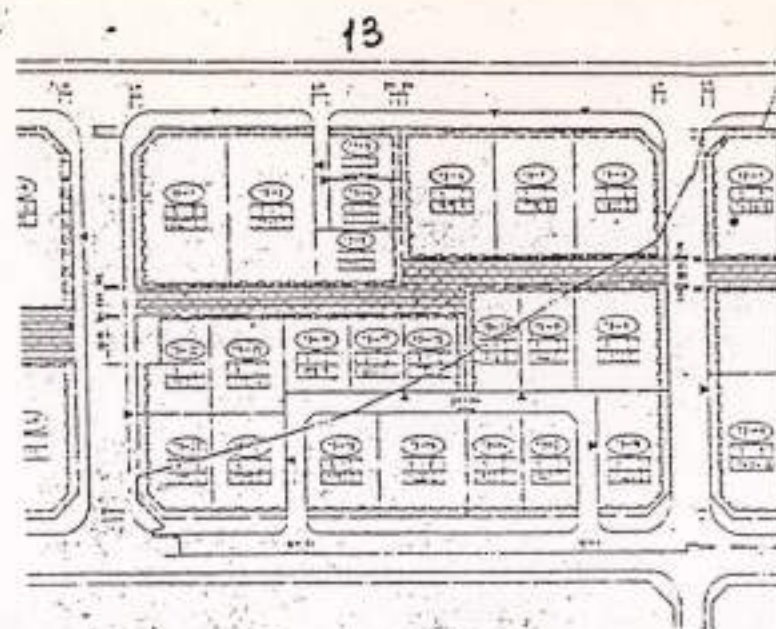
(그림 3)



배치계획도



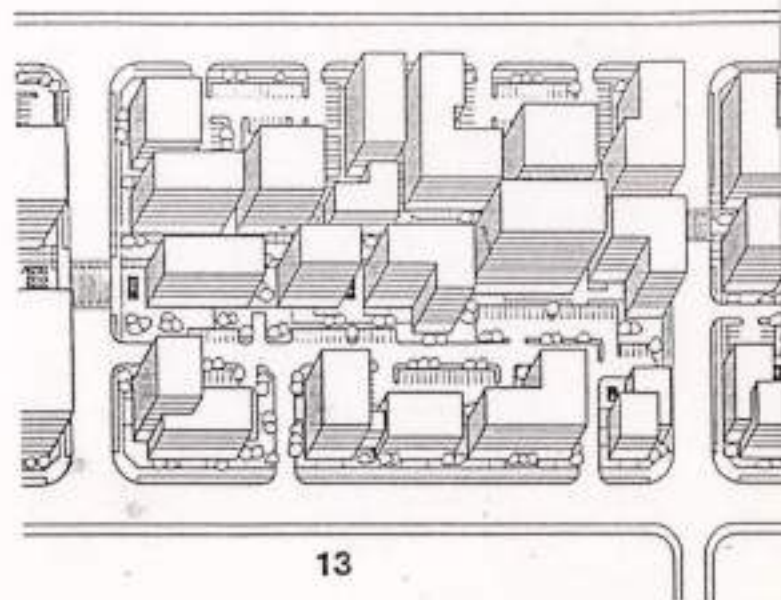
ISOMETRIC



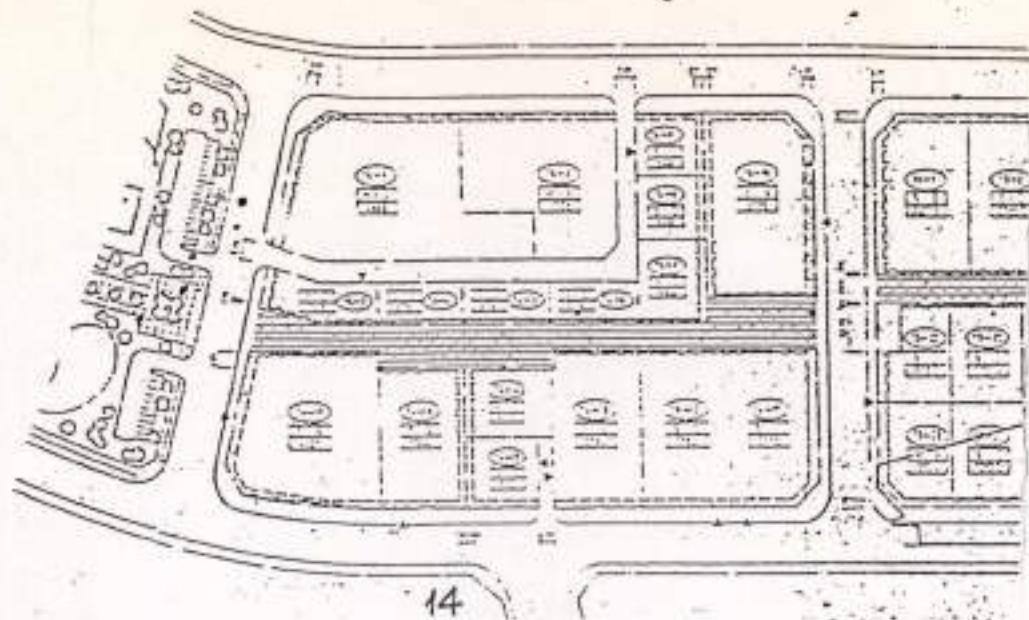
배치 배치도

11) 13 블록

- 시에 의해서 블록의 위치 및 크기가 원래안과는 변동되었다.
- 이 블록의 일부분은 경비지역으로서 12블록과 같이 원래안 보다는 화지의 크기가 매우 작게 분할되어 시의 환경정정이나 개발촉진에는 도움이 되겠지만 원래 계획대로, 도심부분에는 큰 건물을 배치하여 했던 개념과 차이가 날수 있다.
- 경비지역의 환경정정이나 개발이 늦어지더라도 그외 부분은 새가로를 우선개발하여 개발할수 있도록 내부가로망을 그림과 같이 조성하였다.

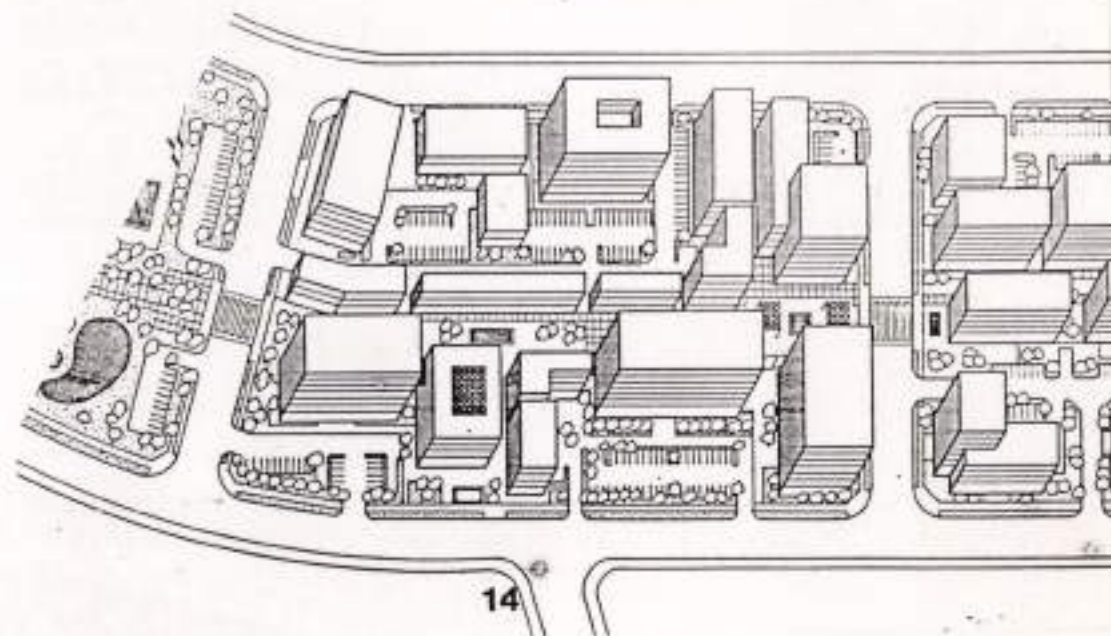
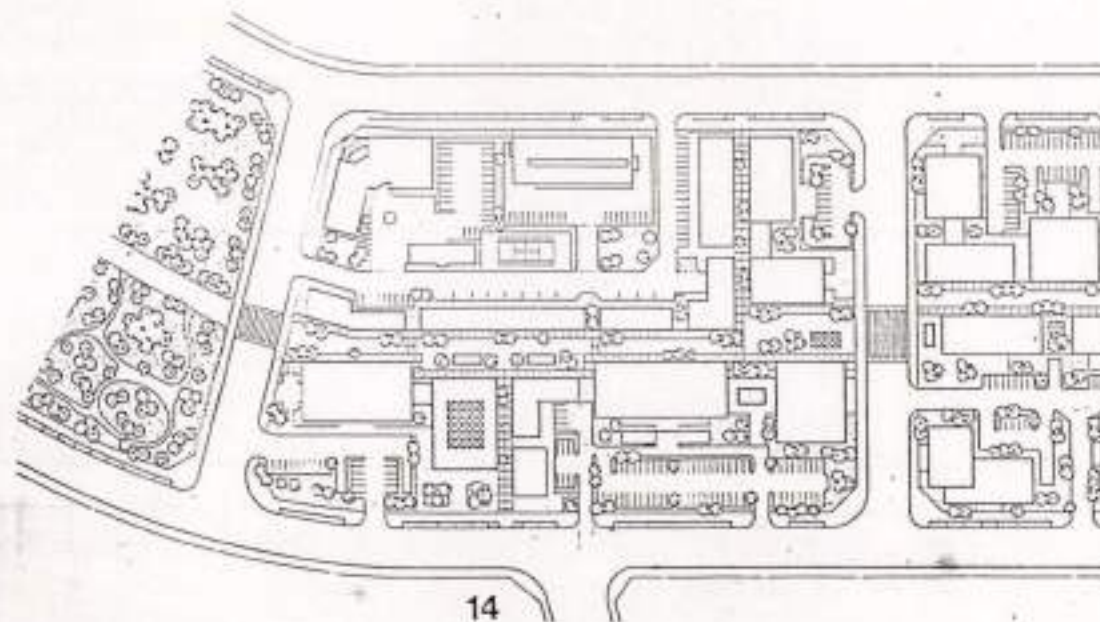


ISOMETRIC



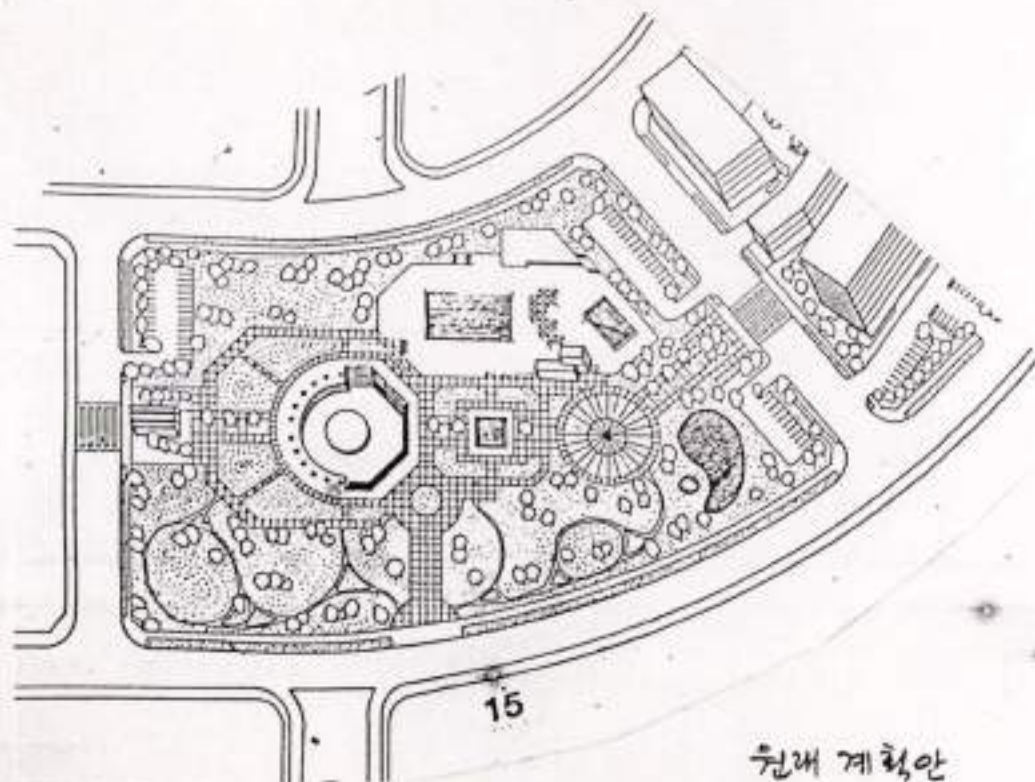
12) 14 블록

- 이 블록은 원래 16블록과 함께 행정업무구역으로 마련되어 공공행정사설과 행정지원시설 부지 등이 있었으며, 한편 강서외곽 및 변전소, 특허청 부지가 지정되어 있었다.
- 그 외에도 현재는 출입국 관리사무소 부지와 행정 예비부지 4개 획지가 추가 지정되어 있다.
- 건축규제계획은 타블록과 같이 조립하였다.

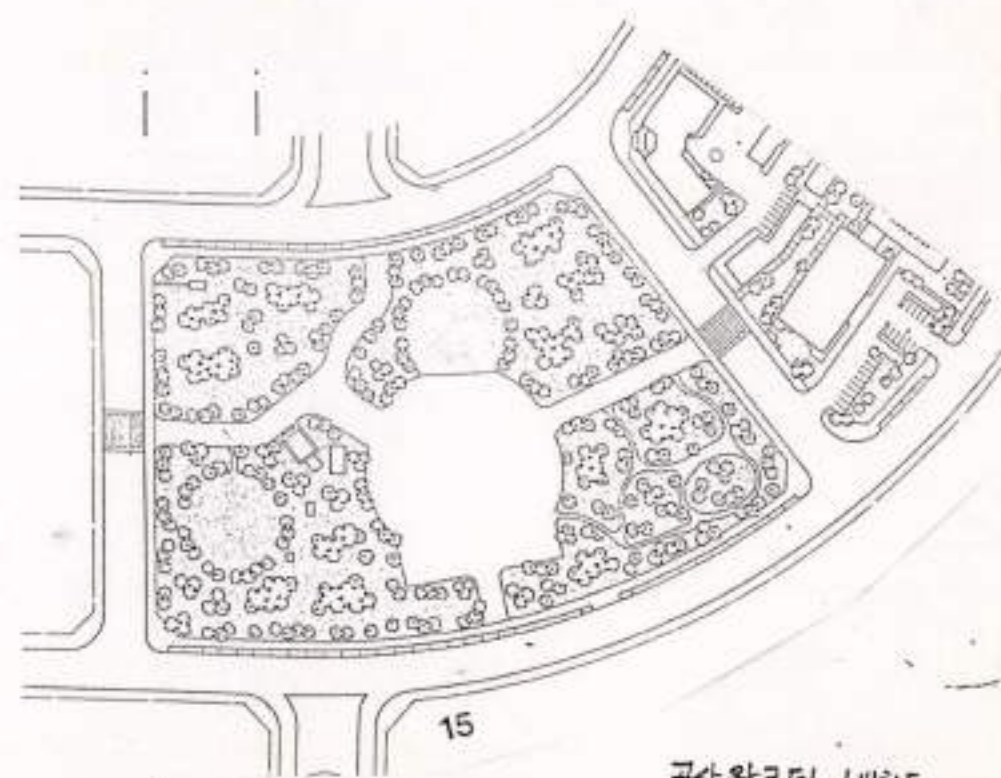


13) 15 블록

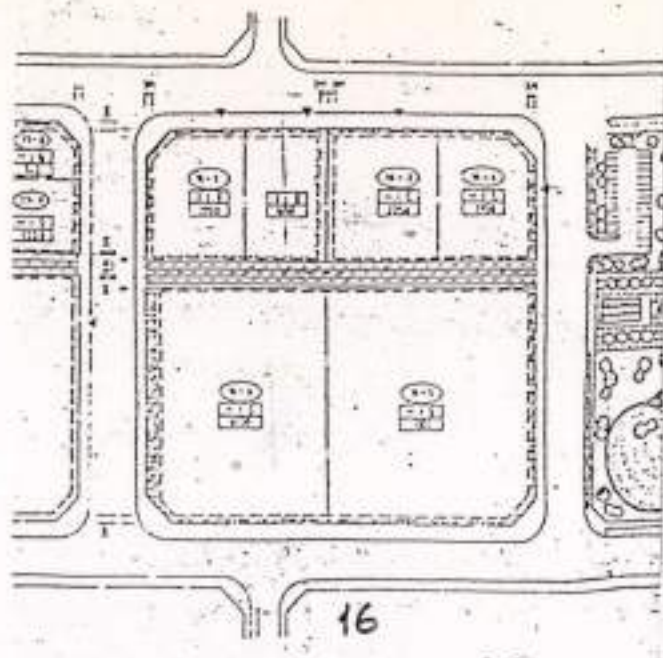
- 남지구 공원으로 개발 완료하였으나 도심 한복판
만여평의 넓은 면적을 단지 인공 구릉과 관덕,
나무로만 값싸게 처리해 버린 느낌이다.
- 좀더 많은 투자를 해서 시민이 적극 활용할수있는
유용하고 짜임새있는 도심공원으로서의 기능을
반회할수있는 자원으로 만들어야 할 것이다.



원래 계획안

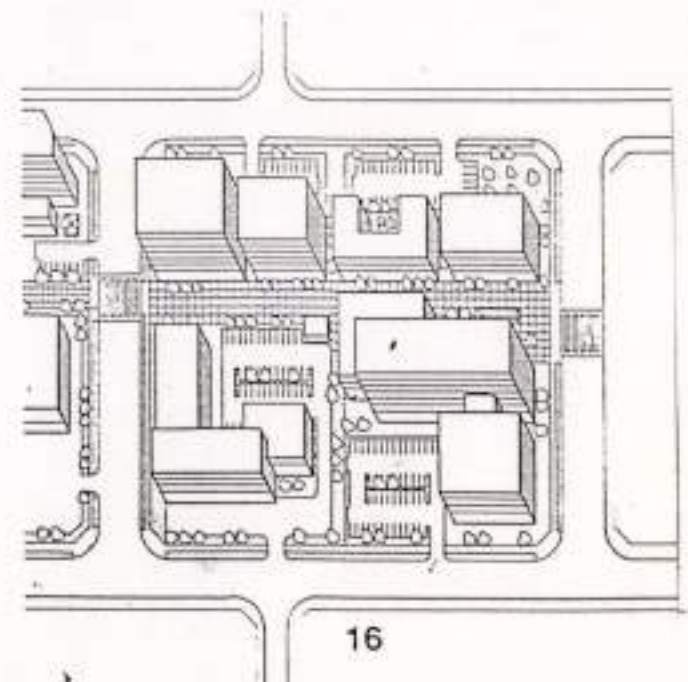
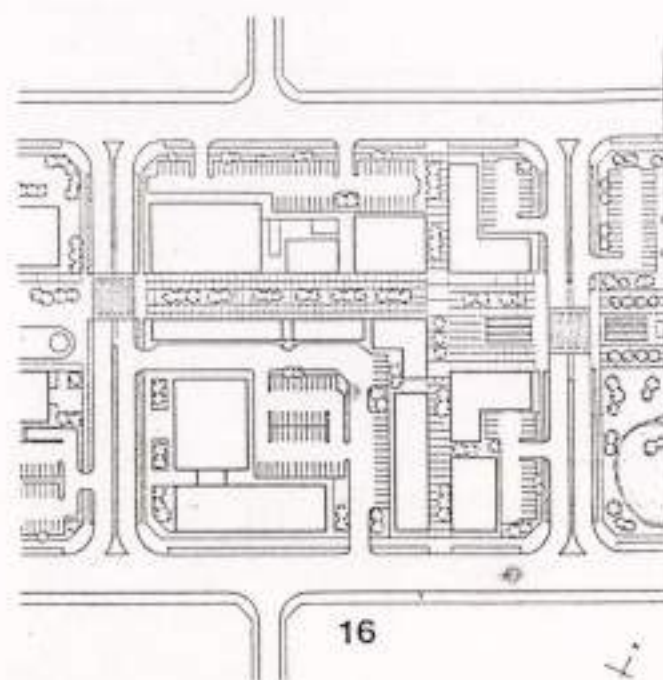


공사 완료된 배치도



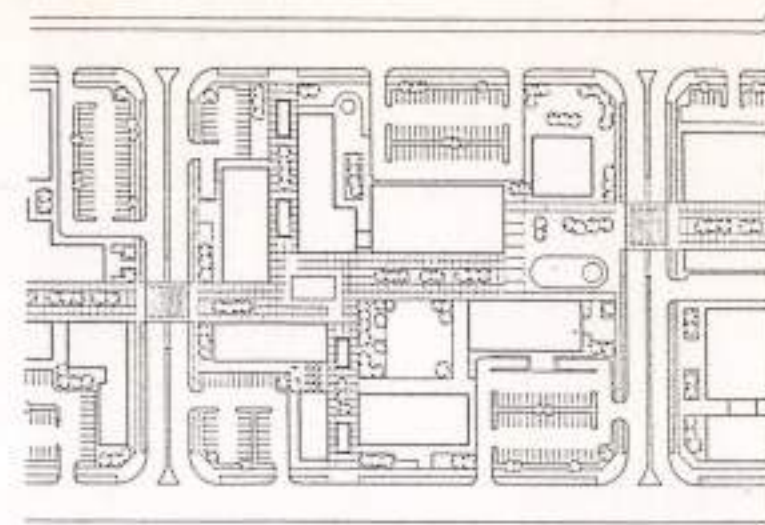
(4) 16 블록

- 이 블록의 계획은, 구형과 세무서 등은 배리하고 규모가 큰 공공시설은 관공서의 성격상 보행과 전용도로가 활성화되기 못할것에 대비하고, 꼭 필요한 관공서의 보조 시설 상업기능 등은 보행과 전용도로 변에 관공서를 포위 하듯이 배치하여, 추야로 보행과 전용도로가 활성화 되도록 하고자 하는 것이었다.
- 그런데 현재는 위에서 그림과 같이 획리및 용도를 이미 결정하였기 때문에 여기서는 건축구제계획만 조정하였다.



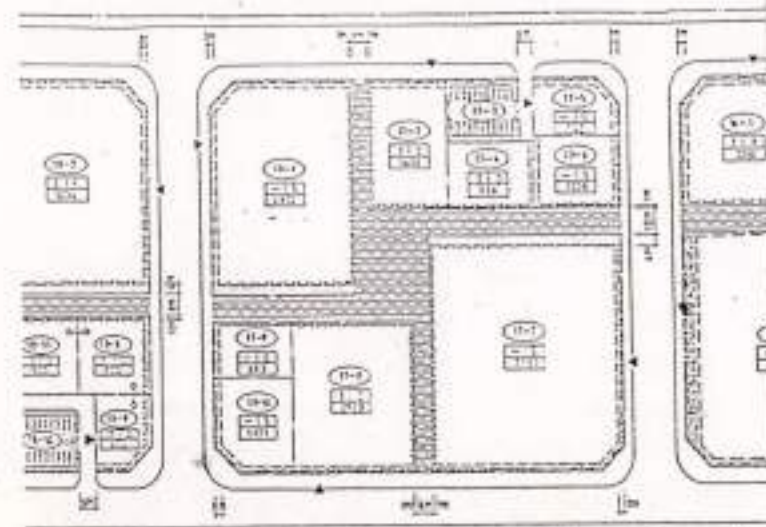
15) 17 블록

- 이 블록은 원래 방직구센타의 일부를 이루는 복합시설지구이었고, 사회체육센타등의 시설을 수용하는 문화복지블록으로 시에서 변경하였다.
- 이에 따라 사회체육센타, 구민회관, 세무서 부지를 지정하고, 나머지 땅기는 일반상업시설이 들어선수 있도록 하였다.
- 건축구체계획은 타블럭과 같이 적용하였다.
- 본과업수행 도중 (89. 7. 10) 추가과업 2년 받은대로 중 고교 학교 용지를 시에서 정한대로 수용하고 도시설계안을 만든다면 다음과 같이 된다.



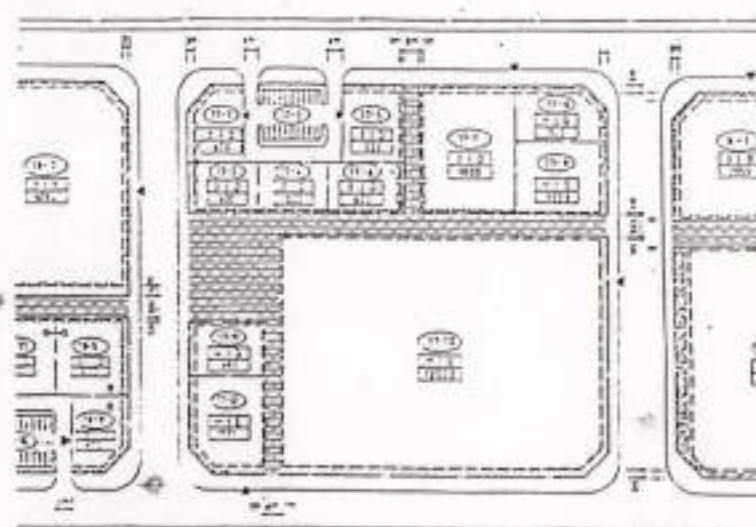
17

방직구센타



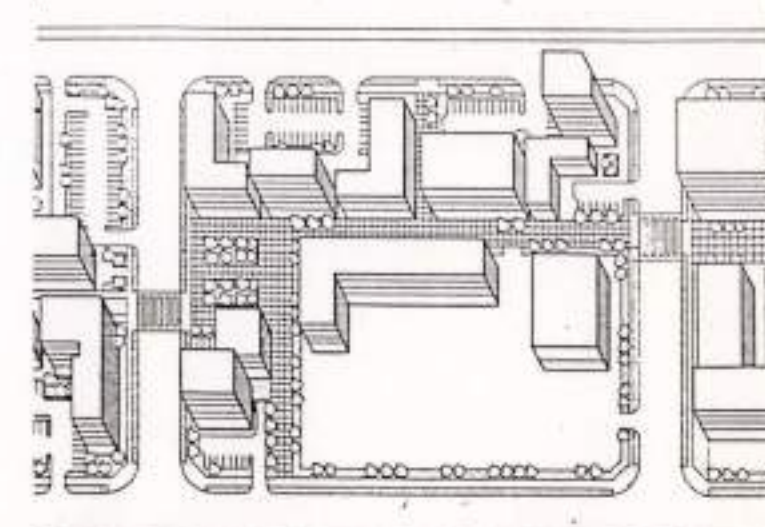
17

(원래계획안)



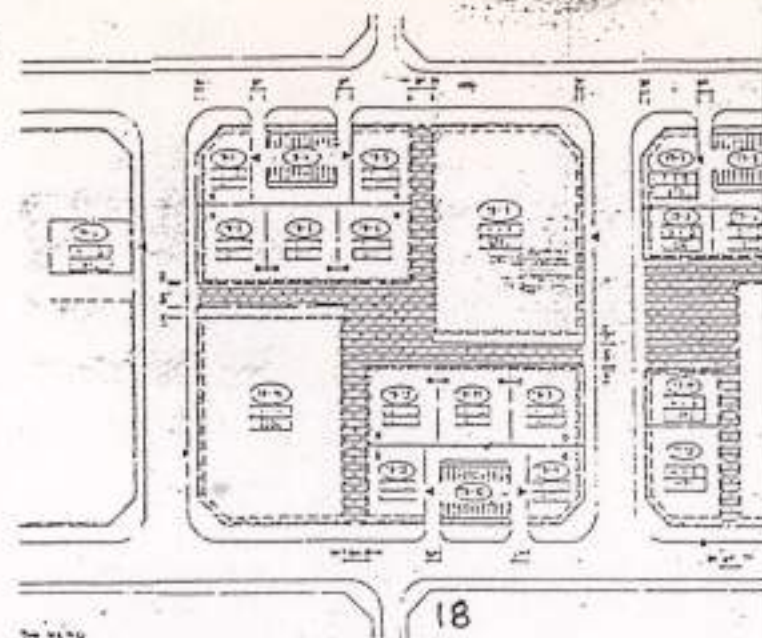
17

(변경계획안)



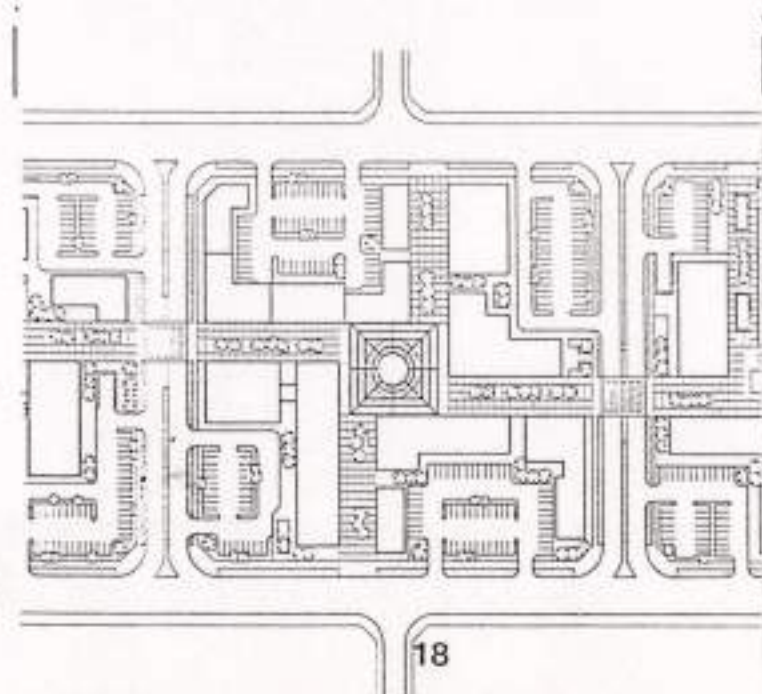
17

ISOMETRIC

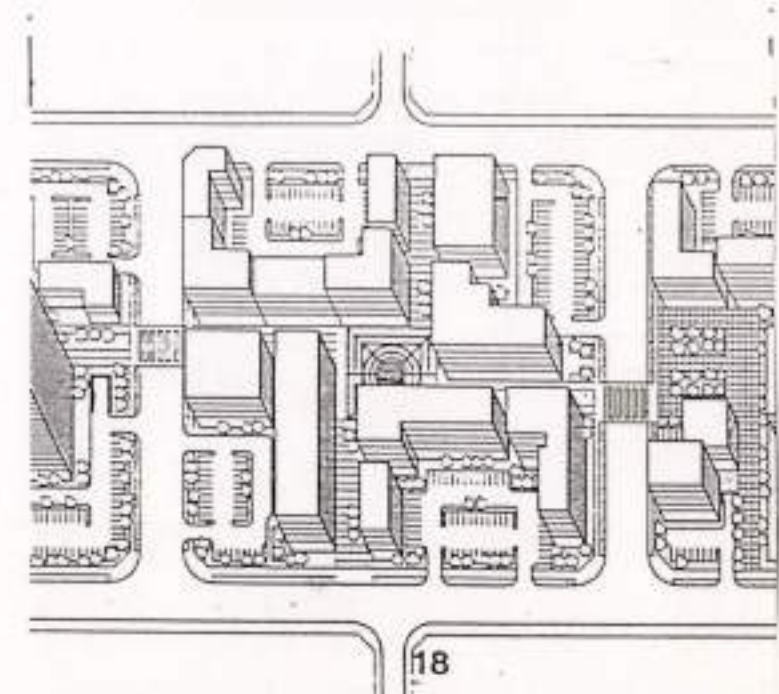


(6) 18블록

- 남측의 지구센터 블록으로서 원래안이 변경되기는 않았으나, 타블럭들과 같이 벽면리장선, 공개공지 등이 조정되었다.

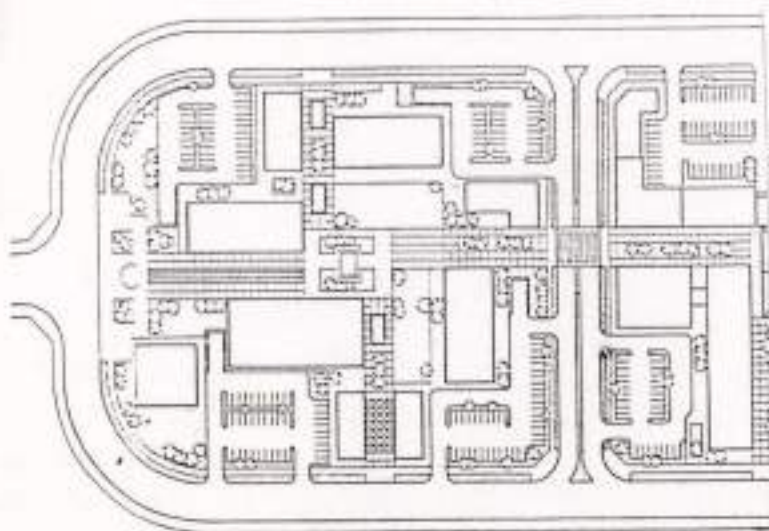
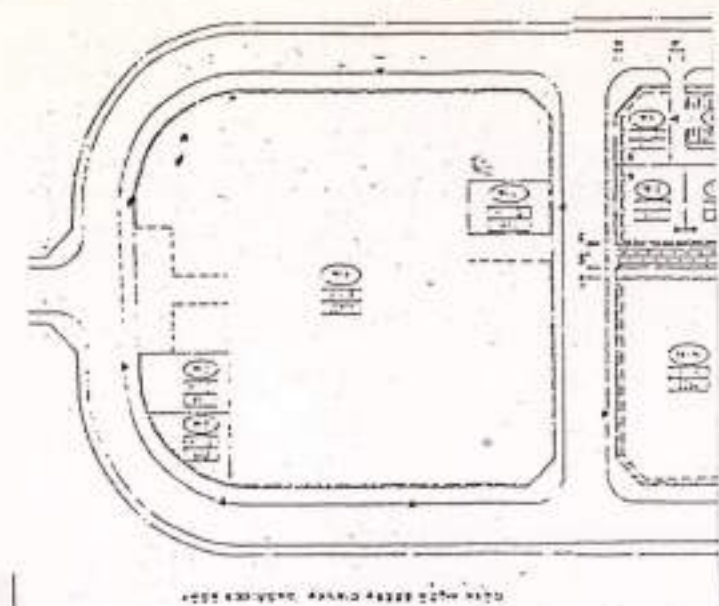


바리예이션



ISOMETRIC

0147

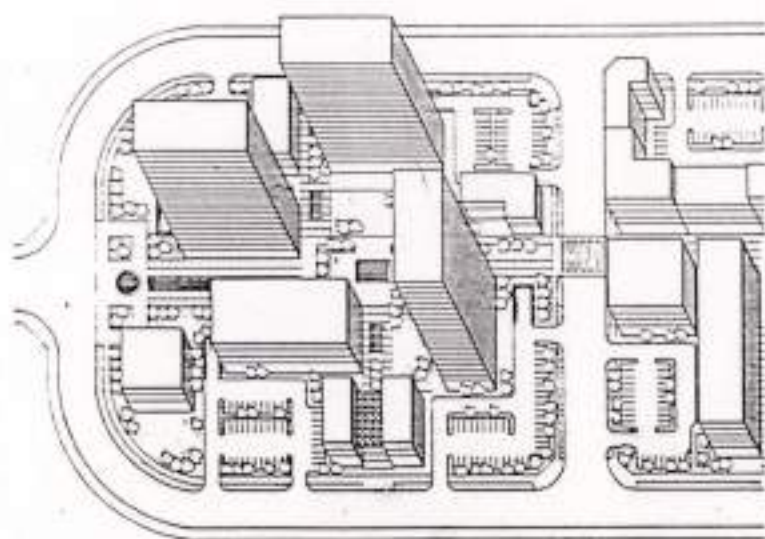


19

배치 예시도

17) 19 블록

- 2, 3 블록과 같이 원래는 복합시설지구로 계획되었으나 지금은 유보지로 분류된 과목이다.
- 금번 조정안에서는 이미 들어선 공공시설만 제외하고 우선은 아파트 단지로 가정하여 거래안은 마련하여 놓기로 하고, 광화문도가 생기면 "블록별 시행리침"에 따라 개반한다.



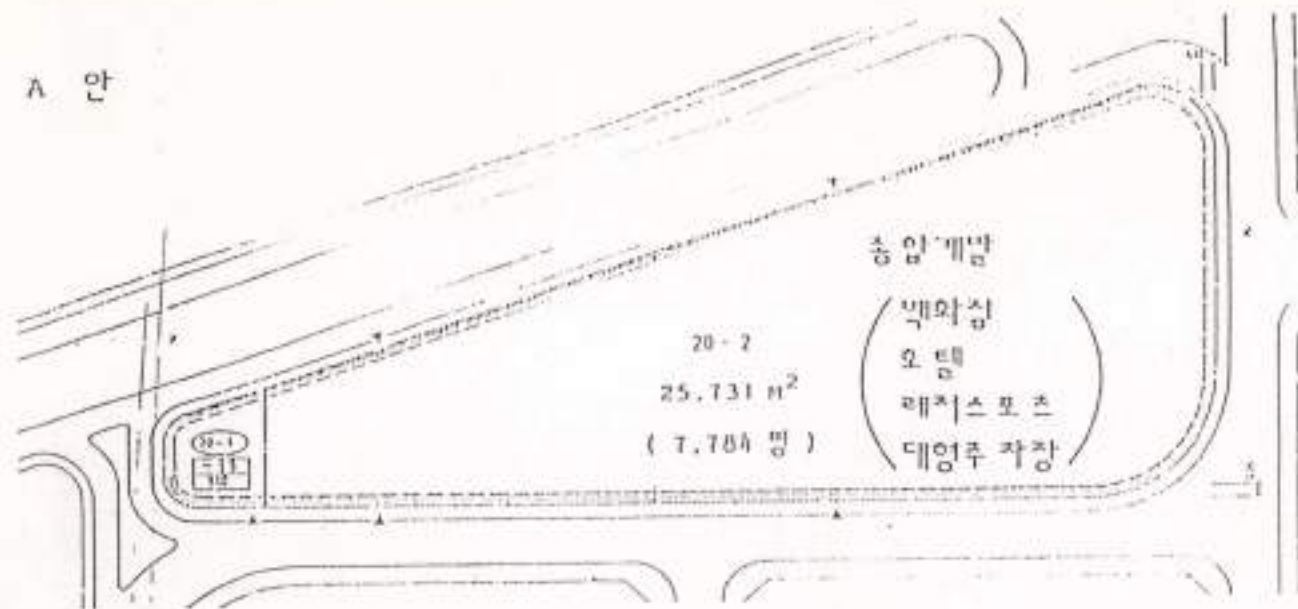
19

ISOMETRIC

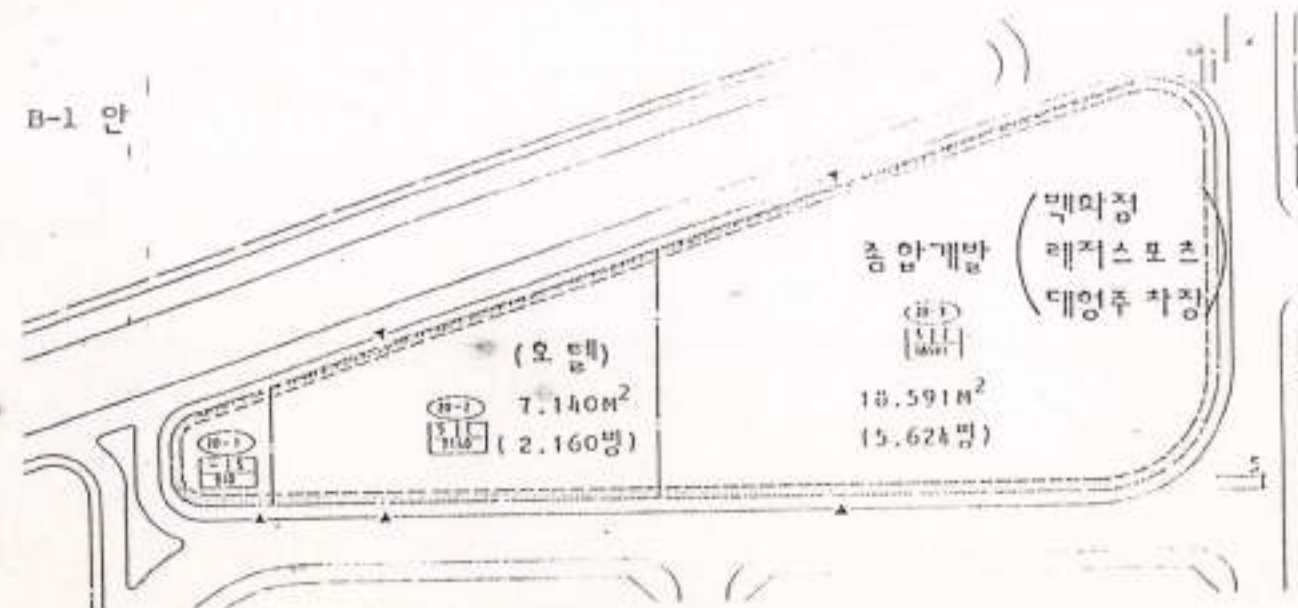
18) 20 블록

- 20블록은 원래 계획에서는 목동 중심지구의 광대 주하수로는 충당하기 위한 대규모의 공공주차장 예정부지였으나, 서울시가 사업시행과정에서 일반상업지구로 변경한 지역이다.
- 이 지역의 성격은 10블록과 함께 13, 12, 11블록으로 부지 계속되어 오는 일반상업지역이 연속 확장되는 것이 가장 바람직스럽다.
- 또한 이 지역은 목동 중심지구에서는 독립된 성격을 지니므로 목동의 특징인 보행자도로의 연계는 쇠약하다.
- 지리적으로 매우 독립적인 20블록은 타블록과 같은 쇼핑목개념의, 보행자연계가 없는, 일반적인 독립상업지역 블록으로 개반하는 것을 고려할 수 있다. 목동의 경우에는 이미 충분한 길이의 쇼핑목이 형성되어 있으므로 자형적으로 외곽인 이곳 한 블록 정도는 다른 도시의 일반블록과 같은 형태로 개발되어도 무방한 것으로 사료되어 일반적인 건축한계선, 공개공지, 공공조정만 제한하였다.
- 서울시에서는 목동지역에 대규모 백화점의 크기 개반을 원하였으므로 금번에 2상업계획적인 타당성과 건립시키는 검토하였고 새로 상업지역이 된 이 지역도 그 후보대리의 하나로 고려하였다.
- 금번 하켓분석에서 검토한 목동신사가리 내의 백화점의 규모는 유통사업의 경영측면에서만 판단한다면 중형정도 (연건평 4,000-5,000평)가 적당하다고 판단되었고, 순수하게 백화점 건물만은 건립하기 위한 적절할 부지의 크기는 건축설계상 일반적인 토리이용률로만 판단한다면 3,000평 정도면 가능하다.

A 안



B-1 안



· 획지계획

(A 안) 전체를 1개 획지로 하는 안

7-1 에 예정되었던 호텔 부지를 기록로 방송국이 선점하였으므로, 그곳에 예정되었던 호텔과 함께, 백화점 기능, 또 이와 유사 연계될 수 있는 레저스포츠 시설과 당초 계획했던 대단위 주차장등을 종합적으로 개발 가능하도록 대형 획지로 계획하는 안.

- 장 점 :
 - 목동 중심지구의 개발촉진과 개발의 선도 역할
 - 목동 중심지구 개발 잠재력을 높여주므로 도심기능 보강
 - 일일복합 체계가 갖고있는 교통의 불편 (각 지점별 접근성의 차이)을 획지내에서 해결할 수 있음.
- 단 점 :
 - 현재로서는 개발가능성을 착신할 수 없음. (사업자)
 - 사업규모가 대규모이고, 건물 용도에 따른 허가관서들이 상이하여 개발이 지연될 수 있고 민간의 입력이 있음.
 - 민간이 개발할 경우 개발의도의 변경이 올 수 있음. (토지가격 상승을 노린 고의적인 개발지연 입력)
 - 넓은 대지를 한꺼번에 매각하면 단위면적당 가격이 낮아질 입력이 있음.

(B 안) 획지를 분할하는 안

(B-1 안) 2개 획지로 분할하는 안

7-1에 예정되었던 호텔 기능의 적정획지를 공급하고, 나머지는 주용도를 백화점으로 하되 레저스포츠 등을 포함하여 개발이 가능하도록 2개의 대형획지로 계획하는 안.

- 장 점 :
 - 백화점 용도의 여유있는 부지공급으로 유사기능 수용등의 융통성이 확보됨.
 - 백화점과 호텔이 별도 획지이므로 개발의 실현 가능성이 높음.
- 단 점 :
 - 20-2 획지의 남측에 10블럭이 위치하고 있어 항, 조방, 식별성 등에서 호텔 입지로는 부적합 함.
 - 20-3 획지는 오목로변으로 부터의 차당 접근시 우회거리가 길어짐으로 백화점 부지로는 접근성이 다소 불리함.