1. **2040 서울도시기본계획의 의미 요약**

2040 서울도시기본계획은 대도시 서울의 특성에 맞게 재구성된 도시·군기본계획으로, 국토의 계획 및 이용에 관한 법률과 도시·군기본계획수립지침에 근거하여 수립됩니다. 이 계획은 한정된 자원을 효율적이고 합리적으로 활용하여 시민들의 삶의 질을 향상시키고, 지속가능한 서울시의 발전을 위한 정책 방향을 제시하며 장기적인 도시 발전을 위한 종합계획입니다.

2040 서울도시기본계획에서는 디지털 전환, 팬데믹, 인구 변화 등 미래 도시공간 변화에 대비하기 위해 7대 공간목표를 설정하였습니다. 또한 부문별 전략계획을 통해 계획체계를 개선하여 실현 가능성 있는 계획을 수립하였으며, 토지이용계획의 지침적 성격을 강화하였습니다. 이를 통해 지속가능하고 발전 가능한 도시 구조를 구축하기 위한 기반과 방안들이 제공됩니다.

1. **범위**

공간적 범위: 도시계획구역 605.96㎢

공간적 범위는 서울시 행정구역과 일치하는 서울시 도시계획구역 전체로 하며, 그 면적은 605.96㎢ 이다. 계획과제를 도출하기 위한 현황 및 여건 분석과 공간구조 개편구상에서는 서울과 주변 수도권 지역을 포함한 서울 대도시권을 대상으로 설정하였다.

1. **서울의 토지적성평가 결과**

토지적성평가는 토지의 환경생태적·물리적·공간적 특성을 고려하여 환경적·사회적 가치를 평가하여 환경친화적이고 지속가능한 개발을 보장하고 개발과 보전의 조화를 도모하기 위한 조사이다.

2040 서울도시기본계획에서는 본 토지적성평가의 결과를 토대로 도시공간구조와 도시관리계획에

기초자료로 활용하여 합리적이고 효율적인 토지이용계획의 방향성을 제시하였다.

- 서울시 토지적성평가는 2020년 4월 기준으로 주거·상업·공업지역을 제외한 서울시 녹지지역 전역에 대한 평가 진행

종합적성값과 표준화값(Zi)에 따른 필지별 토지적성평가 결과, 서울시는 평가대상지 전체면적

234.59㎢(63,867필지) 중 가등급 지역이 91.19㎢(6,232필지), 나등급 지역이 54.16(19,279필지),

다등급 지역이 52.58㎢(21,461필지), 라등급 지역이 31.36㎢(14,067필지), 마등급 지역이 5.30㎢

(2,828필지)로 분석되었다.

**<서울토지적성평가 이미지>**

텍스트, 지도, 아틀라스, 도표이(가) 표시된 사진

자동 생성된 설명

**-즉 녹색이 많은 곳은 개발하기 좋다는 것**

1. 세계 대도시와 비교해서 부족한 생활 녹지인프라

2014년 기준 서울의 1인당 공원면적은 16.2㎡로 런던의 33.4㎡에는 미치지 못하지만, 싱가포르,

베이징, 뉴욕 등과 유사한 면적이며, 파리보다 큰 편이다.3)

- 서울은 2020년 기준 16.87㎡로 1인당 공원면적이 다소 증가. 단, 북한산 및 도시자연공원 등 산지 면적을 제외하면 1인당 공원면적은 5.71㎡로 감소

디지털 전환과 팬데믹을 거치면서 여가공간에 대한 시민수요가 급증하고 있으며 특히, 생활권 내

공원녹지와 오픈스페이스의 양·질적인 수요변화에 적극적 대응이 필요하다.

3) 서울연구원 서울연구데이터서비스 생활인프라 공원녹지 부문 참조해 재가공

텍스트, 스크린샷, 폰트, 도표이(가) 표시된 사진

자동 생성된 설명

1. 시가지 공간의 포화, 개발 가용지의 부족

새로운 도시공간에 대한 수요 대응과 성장동력 확보 한계

서울의 녹지지역을 제외한 대부분의 개발 가용지는 고갈된 상태이며, 남은 공간은 주택공급을 위주로 개발하고 있다.

- 서울시에서 개발제한구역 25%를 제외하면 65%에 해당하는 시가화면적 366㎢ 중 미개발지는 거의 없는 상태

외연적 팽창이 아닌, 선택과 집중을 통한 콤팩트 시티로의 공간구조 재편을 지향하고 복합 개발을 통해 약해진 도시경쟁력 강화가 필요한 시점이다.

1. 늙어가는 서울, 도시 정비의 정체에 따른 환경 악화

정비사업 추진동력 저하, 쾌적한 도시환경에 대한 요구 증대

2038년 서울시 기반시설 노후화 비율은 2018년 대비 2.7배 급증, 1960~70년대 집중 조성된 기반

시설의 노후화에 따른 시설 안전성 확보가 필요하다.

- 2040년, 서울 전체 주택 중 노후 물량 50%로 추정

때문에, 쾌적한 도시환경 구축을 위해서는 노후 기반시설로 인한 안전성 검토와 개선비용 증가에

따른 선제적인 대응이 필요하다.

1. 경직된 서울, 도시계획 규제 완화에 대한 요구 증대

지역특성과 미래변화를 고려한 유연한 도시계획 요구

과도한 도시계획 규제로 인해, 미래 융복합 시대에 급속하게 변화하는 미래 도시환경을 담아내기에는 자율성·유연성 등의 측면에서 한계가 있다.

서울의 고질적인 주거난과 주거비 부담 해소, 도심 속 활력 증진을 위해서는 과거 과도한 도시계획 규제에 대한 완화 검토가 필요한 실정이다.

텍스트, 스크린샷, 폰트, 번호이(가) 표시된 사진

자동 생성된 설명

**1. 걸어서 누리는 다양한 일상, ‘보행일상권 조성’**

1) 배경

**반강제적 디지털 전환으로 가속화되는 주거·업무·여가기능의 융복합 현상**

디지털 전환에 따라 시·공간의 경계를 극복하는 ‘초연결화’ 현상과 ‘초개인화’ 현상이 결합되어 ‘내가 살아가는 지금의 공간과 시간’이 가장 중요한 ‘초맞춤화’ 시대를 열었다.

갑작스러운 팬데믹으로 인하여 재택근무와 이러닝, 온라인 상거래 현상이 가속화되면서 일상 생활권은 주거중심에서 다양한 도시기능을 포함하는 복합공간으로 진화하고 있다.

**뉴노멀 시대 변화하는 생활양식을 담을 새로운 도시공간 요구**

현재의 도시는 스마트 플랫폼 산업에 의해 동네 구석구석까지 새로운 일자리가 만들어지고 있고,

공간의 제약 없이 24시간 어디서든지 여가문화를 향유하고자 하는 욕구가 늘어나며, 자율주행 및

개인형 이동장치(PM: Personal Mobility) 등 새로운 이동패턴의 수요가 늘고 있다.

개인이 선택하는 유연한 근무시간과 업무공간, 스마트 기술로 인하여 늘어나는 여가시간의 활용,

업무·쇼핑·교육·문화의 중심으로 부상하는 복합주거공간 등 변화하는 미래 생활양식을 담을 수

있는 새로운 공간이 필요하다.

**안전하고 쾌적하게 보행으로 도시기능을 해결하는 ‘보행일상권’ 조성**

뉴노멀시대 미래 서울은 초연결과 용도복합이 이루어지는 ‘융복합 도시’, 보행과 PM 등 저탄소 미래 교통수단이 중심이 되고 내가 살아가는 장소가 도시공간의 중심이 되는 ‘마이크로시티’ 경향에 대응해야 한다.

주거, 업무, 여가 기능이 통합·연계하여 변화된 생활양식을 동네 보행권 단위에서 누릴 수 있도록자족적인 생활권을 구성하는 ‘보행일상권’이 미래 변화된 삶의 양식을 담을 그릇이 될 것이다.

이를 위해서는 생활권의 특성과 수요에 따라 특화 기능 및 공급 서비스 계획, 주거환경 개선,

공공공간 조성, 접근성 확보, 안전한 생활환경 조성 등에 대한 선별적인 고려가 필요하다.

**보행일상권의 개념**

‘보행일상권’이란 내가 사는 집을 중심으로 주거를 비롯한 업무·소비·여가·문화 등 다양한 활동을 도보 30분 내로 걸어서 누릴 수 있는 자족적인 생활권을 의미

디지털 대전환과 팬데믹으로 시공간의 제약이 사라지고 주거가 일상생활의 중심으로 부상하면서 달라진 시민 생활양식을 반영한 도시공간의 새로운 개념으로, 더 이상 멀리 이동하지 않고도 ‘나’의 생활반경 안에서 다양한 기능을 누릴 수 있도록 하는 것

기존에 수립한 116개 지역생활권을 기준으로 주거·상업·업무·여가문화 기능이 융복합 하도록 재구성하여 자족적이고 탄소 중립적이며 감염병에 안전한 새로운 서울형 생활권 단위를 의미

2) 추진전략

**다양한 기능을 복합적으로 갖춘 자립적 생활권 형성**

도보 30분 반경에서 주거·일자리·여가·상업 등 다양한 도시생활을 일상에서 누릴 수 있도록 자립적 보행일상권을 서울 전역에 조성한다.

이를 위해 ‘주거용도’ 위주로 형성되어 있는 시민의 일상생활 공간을 전면 개편하여 다양한 도시 기능을 보행권 안에서 누릴 수 있도록 한다.

- 인간 삶의 기본인 ‘주거’공간을 다양한 형태로 복합·기능하는 양질의 공간으로 조성하여 업무·교육· 쇼핑·여가 등 다양한 활동을 수행하는 생활의 중심공간으로 확장

- 교통 여건이 양호한 역세권을 중심으로 자유로운 원격 근무가 가능한 업무환경을 조성해 멀리 이동하지 않고도 보행일상권 내에서 근무할 수 있는 업무거점을 조성

- 공원녹지·수변과 같은 자연환경과 문화시설을 연계하여 자연·문화시설에 도보로 쉽게 접근할 수 있으면서도 안전하고 쾌적한 도심 속 여가환경을 조성

**누구나 이동이 편리한 보행 중심의 통합형 네트워크 구축**

대중교통 결절점을 중심으로 생활권 전반에 걸쳐 안전하고 쾌적한 주거환경을 지원하기 위한 시설 및 서비스 기능을 집적하여 지역의 특성과 주민의 수요에 대응할 수 있는 일상생활 중심지이자 생활권으로 조성한다.

걸어서 누리는 보행일상권인 만큼 ‘보행’을 중심으로 근린 모빌리티(자전거, PM 등)를 통합한 교통

네트워크를 구축하고, 고령자·장애인·임산부 등 교통약자를 배려한 무장애 보행환경을 조성하여 모든 시민의 편리하고 안전한 이동환경을 보장한다.

- 생활권 내 이동 네트워크는 녹지, 수변, 문화시설과 연계하여 다양하고 쾌적한 여가활동을 누릴 수 있도록 조성

도로, 철도 등 도시기반시설을 재정비하여 지상부는 보행중심의 공간으로 조성하고 지하공간은

빠르고 안전하게 이동할 수 있는 공간으로 조성한다.

**탄소중립도시 구축을 위한 보행일상권 단위의 자립적인 자원순환 체계 마련**

기후변화에 대응하기 위해 탄소중립도시 구축을 목표로 보행일상권 단위에서부터 제로 에너지 도시를 실천하는 지역단위의 자원순환 체계를 구축한다.

특히 지역 내에서 발생한 폐기물을 자체적으로 처리함으로써 외부 의존도를 낮추는 방향으로 분산형 복합자원순환시설을 확충하여 선순환적인 공간체계를 마련한다.

자원재활용 체계의 최소단위인 가정에서 생활권까지 공간단위에 따른 적합한 자원처리시설을 설치하고 관리할 수 있는 체계를 구축한다.

**보행일상권의 실현은 이전에 수립된 지역생활권의 재정비를 통하여 추진**

보행일상권 실현은 기존에 수립된 지역생활권계획을 기반으로 추진한다.

- 역세권을 중심으로 다양한 도심복합기능을 집적하고 물류거점 및 생활SOC 등을 설치하여 생활 거점으로서의 중심기능을 강화

- 주거지는 향후 양질의 주택을 공급하며, 도심형·체류형 주거, 스마트하우징 기법을 활용한 모듈형 주거 등 다양한 미래수요 대응형 주거기능 도입

- 생활권 전체를 녹지와 수변이 어우러진 오픈스페이스로 구성하여 다양한 여가수요에 대응

지역특성을 반영한 다양한 유형의 보행일상권 조성을 위한 차별화된 모델을 제시한다.

- 일자리 중심, 문화여가 중심, 산업공간 중심, 주거 중심 등 지역생활권 특성을 반영

- 서울시 전역을 100여 개 이상의 작지만 강한 자족적인 일상 생활권으로 조성하도록 유도

**유연한 용도지역 계획으로 공간 효율성 극대화**

보행일상권 실현을 위해서는 지역에 대한 면밀한 분석을 통해 부족한 시설과 필요한 기능을 찾아내고, 유연한 용도지역을 부여하여 공간 효율성을 극대화한다.

자립적인 생활권을 조성하기 위해 생활권 계획과 연계하여 주민과 자치구 중심으로 지역이 보유한 풍부한 자원과 잠재력6)을 활용함으로써 시민 개개인의 삶의 질 향상은 물론 지역 균형발전을 도모한다.

6) 서울은 360여 개의 역세권과 100여 개의 공공 보건시설, 1,000여 개의 지역 보건센터와 같은 공공의료 시스템, 1,000여 개의 공공/지역문화시설과 400여 개의 공연장과 같은 문화시설, 2,900여 개의 공원녹지와 423km의 하천을 보유 중

텍스트, 스크린샷이(가) 표시된 사진

자동 생성된 설명

**<보행일상권 개념 내용 정리>**

1. 코로나19를 기점으로 반강제적 디지털 전환이 가속됨
2. 이로 인해 내가 살아가는 지금의 공간과 시간이 가장 중요한 초맞춤화 시대가 시작됨.
3. 따라서 일상 생활권이 도시기능을 포함하는 복합공간으로 진화 중.
4. 도시가 스마트화 됨에 따라 동네 구석까지 새로운 일자리가 만들어지고 있고 어디서든지 여가문화를 누리고 싶은 욕구 증가, 개인형 모빌리티 등 새로운 이동패턴 수요도 덩달아 증가하고 있음.
5. 이로 인해 서울 도심도 복합 주거공간 같은 변화하는 미래 생활양식을 담을 수 있는 공간이 필요함
6. 서울시에 진행하는 보행일상권을 조성하려면 생활권에 따른 주거환경 개선(사람들이 거주하기 좋은 집), 공공 공간 조성(문화시설/편의시설/공원 등), 접근성 확보(역에서 가깝다던지 아니면 교통 입지가

좋은 곳), 안전한 생활환경(범죄율이 낮은 곳) 등에 대한 고려가 필요함.

1. 보행일상권이란 내가 거주하는 곳을 중심으로 주거 포함 업무, 소비, 여가, 문화 등 다양한 활동을 도보 30분 내로 걸어서 누릴 수 있는 것을 의미함.
2. 보행일상권을 조성하려면 주거용도 위주로 형성 되어있는 일상공간을 전면 개편할 필요가 있음. 바꿔 말하면 노후빌라나 노후주택을 허물어 복합용도 건물(오피스텔+업무공간(공유오피스)+쇼핑)로 바꿔야 할 필요가 있음. 또한 주변 자연환경이나 문화시설을 연계해서 쾌적한 도심 속 여가환경 조성할 필요가 있음
3. 보행일상권인 만큼 "보행"을 중심으로 근린 모빌리티(자전거, personal mobility등)을 통합한 교통 네트워크 구축 필요.
4. 교통 네트워크는 가급적 녹지, 수변 시설과 연계화

어떻게 해야 해당 정책이 잘 자리잡을 수 있을까?

1.일상권 내에 여가/편의시설이 잘 자리 잡아야함 2.보행 인프라(자전거,pm등) 구축이 잘 되어 있어야함. pm같은 경우 사설업체가 이미 많이 선점해있기 때문에 사설업체와 연계하면 더 좋은 시너지 효과를 낼 수 있으리라 예상(보행일상권에 거주하는 것을 인증하면 추가 할인 제공한다는 등) 3.홍보 효과를 내기 위해 각 지자체별 홍보 필요 4.

텍스트, 스크린샷, 지도, 도표이(가) 표시된 사진

자동 생성된 설명

<상세내용은 2040 서울플랜 pdf파일 112~119p 참조>

**결론은 똥글뱅이 쳐진 곳 제외한 나머지가 보행일상권 개발 대상 도시라고 보면 된다.**

<53지구중심 및 역세권> -> 똥글뱅이 쳐진 곳 제외한 나머지를 지칭

지구중심 및 역세권은 주민 생활편의를 증진하는 생활권 중심지로 기능

도심-광역중심-지역중심-지구중심의 중심지 체계와 함께 역세권 중심의 공간구조로 5개 권역별

직주균형을 강화하여 자족도시를 실현하고 지역균형발전을 달성한다.

지구중심은 자치구 단위 혹은 자치구 내 생활권의 중심지이자 주민의 일상생활 편의를 지원하기 위한 근린생활시설 밀집지역으로 관리한다.

역세권은 대중교통 결절점을 중심으로 한 생활편의기능의 집적 지역으로서 생활권 중심지의 역할을 역세권과 중심기능의 잠재력을 가진 곳으로 확장한다.

보행일상권 실현을 위하여 지구중심 및 역세권의 다기능 복합개발 추진

지구중심과 역세권을 중심으로 도보로 접근할 수 있는 직주근접의 압축 도시인 ‘보행일상권’을 실현한다.

- 시민활동이 집중되는 지구중심·역세권을 중심으로 용도지역체계를 유연하게 적용하여 고밀 입체복합 개발을 유도하고 지역에 필요한 생활SOC를 공급

텍스트, 지도, 아틀라스, 스크린샷이(가) 표시된 사진

자동 생성된 설명

**<지도 정보: 서울도시계획포털 지도서비스>**

**파란색 선:** 개발 제한 구역 / **녹색 선:** 도시자연공원구역

필요한 데이터

1. 서울시 인구데이터(수치)
2. 서울시 지도데이터(공간)
3. 서울시 수변 및 강 데이터(공간)
4. 서울시 인구밀도 데이터(수치)
5. 서울시 상업지역(건물) 데이터(공간)
6. 서울시 공원 위치 데이터 ->ok
7. 서울시 개발제한구역 위치 데이터(공간) ->ok
8. 서울시 편의/여가시설 데이터
9. 서울시 법정동 데이터(merge용)
10. 서울시 상주인구 공간데이터 ->빅데이터 캠퍼스에 있음
11. 서울시 1인가구 데이터 ->빅데이터 캠퍼스에 있음
12. 서울시 사업체 수 데이터
13. 서울시 공공체육시설 데이터 ->빅데이터 캠퍼스에 있음
14. 서울시 자전거 편의시설 위치 데이터 ->빅데이터 캠퍼스에 있음
15. 서울시 주요시설 및 집객 시설 데이터 ->빅데이터 캠퍼스에 있음
16. 서울시 생활환경 만족도 통계 ->서울 열린데이터 광장에 있음