

[논문]

# 도심 가로교통시설변 녹화 및 미관(경관) 개선 프로그램 사례연구 - 미국 사례를 중심으로 -

## Case Study for Landscaping & Aesthetic Enhancement Programs of Urban Transportation Corridors in USA

목 정 훈\*

### 목 차

- |               |                  |
|---------------|------------------|
| I. 머리말        | IV. 시사점의 도출 및 논의 |
| II. 사적(史的) 고찰 | V. 맺는말           |
| III. 사례연구     |                  |

### ABSTRACT

Jeong-Hun Mok

Seoul metropolitan government currently has an environmental policy such as 'the increasement of 302,500㎡ green space around communities' in Seoul. In addition, Seoul drives many big projects such as the restoration of Chung-gea stream through downtown, new plaza construction at front of Seoul city hall, and the revitalization & movement of Yong-san US military base. These policies and new projects may affect green network system or street landscape of Seoul. Therefore, efforts to increase green space around communities should be considered based on the future street image and green system in Seoul.

In this paper, researcher studies US federal laws and programs related to streetscape improvement and environmental management along transportation corridors and also studies states' landscaping and aesthetic enhancement programs. Findings from this study can give us suggestions through reviewing and comparing our policies to advanced administrative laws and programs in United States. In addition, desirable ways to establish appropriate programs or administrative laws to increase green space along transportation corridors and to improve streetscape are also discussed in this study based on Seoul's former experience and future changes in Seoul.

키워드(Key Words): 가로경관, 경관도로, 미관개선 프로그램, 녹지체계,  
Streetscape, aesthetic enhancement program, green network

\* 서울시정개발연구원 도시설계연구팀 초빙부연구위원

## I. 머리말

서울시 ‘생명의 나무 1000만 그루 심기’ 사업은 과거 공원·녹지 위주의 녹화사업에서 벗어나 도로 및 철도연변, 학교, 공공기관 등 가능한 모든 도시 공공시설의 여지에 나무를 심어 실질적으로 도시 녹지량을 늘린다는 점에서 커다란 의의가 있었다고 하겠다. 한편 현 민선시정의 ‘생활권 녹지 100만평 늘리기’ 환경시책과 그 세부 29개 사업과제는 한발 더 나아가 녹지를 확보함에 있어서 보다 구체적으로 어디에 어떤 식으로 도시 녹지공간을 조성할 것인가에 대한 방향성을 제시하고 있다. 하지만 앞으로 서울 도심공간구조는 청계천 복원, 시청 앞 광장조성, 그리고 용산 미군기지의 이전 등과 같은 굵직굵직한 시책사업들이 예정되어 있는 형편이고 그 결과에 따라서 미래 서울 도심 공간구조 역시 커다란 변화를 예고하고 있는 실정이다. 따라서 서울 도심 가로변 녹지공간 조성을 위한 지속적인 노력은 향후 서울의 가로미관(경관) 및 녹지체계(green network)에 영향을 끼칠 수 있는 중요한 과제라 보겠다. 이 연구는 서울이 당면하고 있는 이러한 문제인식과 필요성 아래 미국의 도심 가로 교통시설변 가로녹화 및 미관개선 관련 프로그램들을 살펴보고 그 시사점을 점진함으로써 서울의 주어진 환경과 비교 검토해 보고자 하였다.

따라서 이 연구에서는 서울과 미국의 가로환경 및 가로경관 관련 사적(史的) 고찰을 통해서 연대별 도시가로환경의 변천을 알아보고 현재 서울과 미국의 도시들이 당면하고 있는 문제점들과 중점사업분야 등을 검토해 보았다. 그리고 미연방법상 가로환경개선 관련법규 및 프로그램과 미국의 3

개 대표주(州)인 New York, California, Texas의 가로환경개선제도와 가로녹화 및 미관개선 프로그램들을 조사하였다. 이렇게 조사해 본 프로그램들의 운영사례에 대한 검토를 통하여 우리의 현실에 바탕한 시사점을 도출해 보고 향후 서울의 경우 가로녹화 및 미관개선 관련해서 제도화하여야 할 부분과 제도운영상의 효율성을 높이기 위한 재정계획 및 주민참여를 유도할 다양한 방안들의 필요성을 지적하였다.

## II. 사적(史的) 고찰

### 1. 서울 가로환경 및 가로경관관련 사적(史的) 고찰

#### 1) 가로망의 건설과 정비 (1930-1960)

서울 시가지계획령이 수립되어 가로망이 최초로 고시된 건 1936년의 일이며 이는 일제말기 조선총독부 도심부 소개정책 아래 일부 신규 도시계획도로의 건설 및 확충을 위한 것이었다. 6·25 전쟁은 당시 서울 상업지대의 대부분을 소실 또는 파괴시켰으며 사변 후 토지구획정리사업을 통한 가로망의 변경과 확충은 어느 정도 실현할 수 있었다. 하지만 서울 가로망계획의 기본 골격은 1960년대에야 비로소 형성되었고 이 기본골격 역시 사회여건 변화와 다양한 도시개발사업에 따라 수 차례에 걸쳐 변경이 불가피하였다. 1970년대 도심집중이 가속화되고, 도심의 교통혼잡도가 심화되어 이를 완화시키면서 동시에 서울 도시공간구조를 생활권을 토대로 한 다핵도시구조의 가로망체제로 전환하였다. 그리고 이때 자동차 전용도로와 도심 우회 순환도로 등이 건설되었다. 위에

서 살펴본 바와 같이 일제 말기부터 1970년대 후반까지 서울의 가로망계획은 주로 신규가로의 건설과 재정비의 시기였다고 볼 수 있다.

## 2) 미관지구의 지정 (1960-1980)

가로망계획과 더불어 가로경관관리의 시초가 된 것은 1962년 도시계획법 제정시 용도지구의 하나로 미관지구가 포함된 것이라 하겠다. 즉, 1966년 건설부고시에 따라 소공동에서 남대문을 거쳐 을지로 입구까지의 13만 1,539㎡를 남대문 집단미관지구가 최초로 지정되었고, 같은 고시로서 중앙청 앞 광장에서 서울역전 광장 등 4개 노선 총 연장 4,548m에 대하여는 1종 미관지구로, 또 서울역전 광장으로부터 김포가로 기점까지와 의주로 2가에서 지금의 양화대교까지 2개 노선 총 연장 약 13.7km에 대하여는 2종 미관지구로 지정되었다. 이후 미관지구의 추가지정과 부분적인 조정은 현재까지 지속되고 있다. 당시 미관지구의 지정은 집단미관지구와 노선미관지구의 형태로 지정되었고, 주요 규제사항으로는 용도제한, 대지면적의 최소한도, 대지의 최소폭, 건축물의 앞면과 옆면의 최소한도 등이 포함되어 있었다. 그러나 도로변 가로녹화와 가로환경부분은 미관지구의 관리항목이 아니었다. 2001년 12월 기준으로 서울시의 미관지구는 일반미관지구, 중심미관지구, 그리고 역사문화미관지구로 구분되어 관리되고 있다(서울시 도시계획국, 2001).

## 3) 지구단위계획(중전 도시설계·상세계획)에서의 경관계획 (1980년대 이후)

도시설계는 서울도심부 주요간선가로변 도시기능과 미관증진을 목표로 1980년 건축법에 의해 제

정되었고 당시 주요 간선가로변(세종로·태평로지구, 종로지구, 을지로지구) 도시설계가 이루어졌다(한국도시설계학회, 2001). 도시설계의 대상범위는 1980년대 도심부 또는 간선도로변 등을 중심으로 하던 것이 1991년 도시설계의 법적 체제정비를 통해 ‘도시의 기능 및 미관의 증진을 위하여 필요할 구역’으로 확대되었고 1999년 법개정을 통해서도 도시 등의 개발사업구역 등을 포함하는 대상으로 크게 확대되었다. 도시계획법에서는 유사한 성격의 제도로써 상세계획이 1991년 도입되었고, 1994년 상세계획지침이 제정되었다. 현재는 2000년 7월 종전 도시설계·상세계획제도가 도시계획법 전면개정에 따라 지구단위계획제도로 통합되어 운영되고 있다(이희정, 2002). 종전 도시설계와 최근 통합된 지구단위계획에서 경관계획 관련 내용상 큰 차이점은 기존 도시설계에서는 구역·주변지역 조정계획이던 것이 지구단위계획에서는 경관계획으로 확대 개편되었다. 그러나 지구단위계획 공공부문 계획요소의 하나로 볼 수 있는 가로녹화 및 미관(경관) 개선 등은 지금까지 지구단위계획 공공부문계획 실현의 미흡함과 부족한 도시공공시설 투자 등으로 인해 제한적이었다.

## 4) 서울시 가로녹화사업과 조망가로 조성사업계획 (1990년대-현재)

1990년대에 들어서 제2기 서울시정의 공약사항인 ‘생명의 나무 1000만 그루 심기’는 1998년 7월부터 4년간 연간 식수 목표량을 정하여 놓고 공공부문과 민간부문에서 각각 시행되었다. 그 중 가로변, 한강·철도연변 녹화가 대표적인 가로교통시설변 녹화사업이라 하겠다. 이 사업의 목표는 가로변 유휴공지와 도시구조물을 녹화하여 녹음

이 풍부한 가로환경을 조성하고, 가로별로 특색 있는 녹지대를 조성하여 아름다운 경관을 형성하고, 나아가 단절된 공원과 녹지를 녹도와 생태통로로 연결하고자 함이었다. 제3기 현 민선 시정에서는 종전의 ‘생명의나무 1000만 그루심기’에서 ‘푸른서울 가꾸기-생활권녹지 100만평 가꾸기’로 명칭을 바꾸고 공원녹지 부족지역에 새로운 공원 녹지를 확충해서 공원녹지의 지역 간 균등화를 도모하고 택지개발·도로건설에 의해 단절된 녹지 체계를 복원하고자 하는 정책목표를 제안하고 있다(서울시, 2002). 녹지체계관련 현 서울시의 시정목표는 다음과 같다.

- 2006년까지 청계천복원과 함께 창경궁~종묘를 잇는 녹지축, 청계천 중랑천 한강을 연결하는 수경녹지축의 연결 및 서울시 녹지축기본 계획수립

한편, 1999년 서울시는 조망가로 기본계획 및 기본설계를 통하여 도시개발에 따른 도시 자연경관들이 시각적으로 차단되는 문제점을 극복하기 위하여 서울시내 가로 중 자연경관으로의 조망성과 경관성이 우수하고, 접근성이 좋고 위계가 있는 조망가로를 선정하고 우선적인 시범가로를 선

정하여 그 시범가로에서 조망대상으로의 가시성 확보를 위한 경관제어 및 정비지침 작성, 물리적인 가로정비계획, 조망포켓 조성계획 수립, 그리고 각 조망가로에 대한 기본계획 및 기본설계를 시행한 바 있다. 그러나 이 조망가로조성 사업을 실행할 제도적 장치나 법적 근거가 미비하였고 사업비 마련을 위한 재정계획이 제시되지 못함으로써 조망가로 조성사업의 단계별 사업추진이 이행되지 못하고 있는 실정이다.

#### 5) 경관도로의 지정현황

현재 우리나라의 도로분류 체계상 경관도로 또는 풍치도로(scenic byways)는 구분되어 있지 않다. 서울시의 경우 서울시설관리공단이 도시고속도로변 환경친화형 도로경관을 조성하고 시민들에게 아름답고 쾌적한 도로경관을 제공하고자 교목 및 관목의 보식, 꽃길조성 등의 사업을 시행하고 있다(<그림 1> 참조). 한편 전라남도에서는 우리나라 최초로 영광 백수해안도로 등 경관도로 10여 곳과 진도 셋방넙터 등 조망지점 130여 곳을 지정하여 연차적으로 총 사업비 10억원 가량을 투자해 예고표지판, 지점표지판, 경관해설 안내판, 주차장, 갓길 등의 시설을 설치·개선하여 경관도로를



방음벽 녹화 및 꽃길 조성



결주지역에 교목 및 관목 보식

<그림 1> 서울시설관리공단의 도시고속도로변 녹지관리

관광자원화하겠다는 계획을 발표하였다. 그밖에 강원도의 아름다운 동해안 만들기과 제주도해안 경관도로 계획 등에서 도로경관자원의 관리와 계획에 대한 노력을 기울이고 있다. 그러나 이 역시 지속적이고 체계적인 도로변 녹화사업 및 도로경관관리·개선을 위한 경관도로의 지정과 운영체제는 갖추지 못한 실정이다.

## 2. 미국 가로환경 및 가로경관 관련 사적(史的) 고찰

### 1) 자동차의 급속한 보급과 도심 기간 도로의 확충 (1900-1950)

1900년대 초기 자동차의 급속한 보급은 종전 도시민의 통행패턴, 도시형태, 삶의 모습 등을 바꾸기 시작했고 동시에 기하급수적으로 늘어난 차량을 수용하기 위한 신규도로의 건설과 주차공간의 확보라는 새로운 문제에 직면하게 됐다. 이 시기에 도시와 도시간 또는 외곽지역과 도심과의 도로 확충과 개선을 위한 다양한 활동이 전개되었는데 대표적인 것이 good roads movement와 parkways의 건설이라 하겠다. 특히 parkway는 19세기 도심공원들과 가로들을 연결하기 위해 건설된 boulevards의 변화된 형태로서 도로의 양변으로 넓은 폭의 공지를 갖고며 주위의 풍치를 보전하기 위한 노선설계와 지형에 부합하는 형태를 띠고 계획되었다. 이는 1920년대에서 1930년대에 뉴욕, 워싱턴, 뉴저지 등의 미 동부지역에서 많은 parkway들이 건설되었으며 이들은 추후 도심 공원들과 parkways간을 연결하는 하나의 도심 교통망으로까지 발전되었다(<그림 2, 3> 참조). 한편 미국 도시 내 Park System의 표준이라 할 수



〈그림 2〉 George Washington Pkwy. in Washington DC



〈그림 3〉 Grand Central Pkwy. in New York City



〈그림 4〉 Olmsted's Boston Park System 안(案)

있는 Boston Park System은 19세기말 Olmsted에 의해서 계획되었는데 그 안(案)을 보면 도심내 5개의 주 공원이 parkways와 riverside paths 등에 의해서 완벽하게 연결되는 것이었다(Newton, 1971)(〈그림 4> 참조).

### 2) 고속도로 건설의 시대 (1950-1980)

2차 세계대전 후 1950년대 초반부터 국가의 주요 골격이 되는 Superhighways가 주와 주, 도시와 도시 등을 연결하기 위해 건설되기 시작했다. 한

편 interstate highway들의 체계적 건설은 1956년 Highway Act법에 기반하여 운행속도, 교통량, 안전 등을 우선하여 설계되었다. 미국의 경우 1990년 이미 95%의 highways 건설이 완료된 상태이다(Pregill and Volkman, 1993).

### 3) 친환경적 교통환경 건설로의 전환 (1990년대)

1991년 미 의회는 모든 교통시설들을 보다 경제적이고 에너지 효율적이고 친환경적 교통환경으로 거듭나게 하기 위해서 Intermodal Surface Transportation Efficiency Act(ISTEA)를 입법화했고 1997년 9월 만료된 ISTEA를 Transportation Equity Act for the 21st Century(TEA-21)로 전환하여 2003년까지 연장하도록 하였다. 가로녹화 및 경관관련해서 ISTEA와 TEA-21에 특기할 만한 것은 Transportation Enhancement(TE) 프로그램인데, 그 TE의 구체적인 12개 세부 분야는 다음과 같다.

- (1) 보행자 및 자전거 시설 확충
- (2) 보행자 및 자전거 안전대책과 교육
- (3) 풍치 및 역사환경 보존을 위한 토지 수용
- (4) 풍치 또는 역사탐방도로 프로그램 및 관광 안내소 설치
- (5) 녹화 및 미관개선(Landscaping and Scenic Beautification)
- (6) 역사환경 보전
- (7) 역사적 구조물, 시설물, 또는 기념건물 등의 운영 및 복원
- (8) 버려진 철도의 보전 및 활용
- (9) 옥외 광고물의 관리
- (10) 고고학적 계획 및 연구

(11) 야생동식물의 연결로 제공 및 도로 유수의 수질관리

(12) 교통박물관의 건설

TE 프로젝트의 비용은 최대 80%까지 연방 TE fund에서 지원받을 수 있으나 적어도 20%는 시행자가 자체적으로 부담해야 한다. TE fund는 기본적으로 state agencies, local governments, metropolitan planning organizations(MPOs), school districts, 그리고 transit operators 등과 같은 비영리 공공단체에게만 신청자격이 주어지며 공개경쟁 과정을 통해서 결정되는 것을 원칙으로 하고 있다.

## III. 사례연구

### 1. 미 연방법상 가로환경개선 관련법규 및 프로그램

#### 1) Transportation Enhancement(TE) 프로그램

ISTEA는 Surface Transportation 프로그램을 통해 10%의 연방 funds가 각 주에 배분되도록 명문화했으며 법조항 23 USC 133(b)(8)에 따라 모든 transportation enhancement projects들은 Surface Transportation Program 기금에 속한다고 하였다. 한편 TEA-21은 종전 ISTEA보다 약 40%의 추가적인 transportation enhancement 기금을 2003년까지 증액시켰다. 이렇게 해서 1991년 이래 대략 2조 8천억원의 자금이 미 전역에서 12,000개 이상의 가로환경개선 프로젝트에 투자되었다. 이중 2000년까지 약 6,600억원의 연방 TE 자금이 가로녹화 및 미관개선(landscaping and

scenic beautification) 프로젝트를 지원하는데 이용되었다. 이 금액은 연방 TE funds 지출 순위상 상위 3번째로 지출규모가 큰 사업분야이다.

## 2) Context Sensitive Design/Solutions(CSD/CSS)

특히 ISTEA는 가로의 건설 또는 정비시 주변 환경의 맥락적 고려(Context Sensitive Design)를 강조하였는데 특히 주변경관과 역사성 등을 고려한 커뮤니티의 가치 회복을 강조하였다. 이런 새로운 가치들에 대한 계획 및 설계지침이 1995년 법 조항 23 USC 109(c)에 의해 National Highway System Designation으로 명문화되었고, 1997년 Federal Highway Administration (FHWA)는 'Flexibility in Highway Design'이라는 책자를 통해 안전하고 친커뮤니티적인 도로·가로환경 건설을 위한 전략적 목표들을 제시하였다. 1998년 American Association of State Highway and Transportation Officials (ASSHTO)에 의해 Context Sensitive Design/Solutions을 위한 디자인 설계기준이 제정되었고 CSD/CSS는 도로 및 가로계획·설계에 있어서 안전, 통행, 환경, 미관, 역사, 주민참여, 자전거 및 보행 교통 등을 종합적이고 체계적으로 고려하는 하나의 접근방법으로 미국 5개 시범 주에서 시행되었고, 2003년 현재 총 13개 task force주가 CSD/CSS의 구체적 실행을 준비하고 있다.

## 3) National Scenic Byways Program

The National Scenic Byways 프로그램 역시 1991년 ISTEA에 의해 시작되었고 1998년 TEA-21에 의해 지속되고 있다. 미 교통부는 미국 내 특정도로들에 한해서 그 도로와 관련된 고고학적,

문화적, 역사적, 자연적, 여가적, 그리고 경관적 가치를 살리기 위해 국가 경관도로의 지정을 인식하게 되었고 32개 주에서 대략 72개의 경관도로를 지정·계획하였다. 현재 federal highway administration이 경관도로의 선정과 프로젝트의 재정지원을 맡고 있다. 이 프로그램 역시 연방이 각 주의 경관도로 프로젝트 비용의 최대 80%까지 지원할 수 있다. 프로젝트의 선정은 TEA-21 (section 1219)에 의하여 이루어지며 2003년의 경우 총 318억원의 연방예산이 책정되어 있다. 아래의 표에서는 미 연방 법규상 가로교통환경개선 관련 주요 법 조항과 그 프로그램들을 요약 기술하여 정리하였다(<표 1> 참조).

<표 1> 가로환경개선 관련 미 연방법규 및 프로그램

법규적 근거	프로그램	개요
ISTEA:	Transportation Enhancement (TE) Program	이 프로그램은 총 12개의 세부 활동분야로 구성, 그중 하나가 가로녹화 및 미관개선분야이고 이는 연방 TE 예산 지출 순위상 3번째 부문이다.
1991~1997. 9 (Public Law 102-240)	Context Sensitive Design/Solutions (CSD/CSS)	도로 및 가로계획·설계에 있어서 안전, 통행, 환경, 미관, 역사, 주민참여, 자전거 및 보행 교통 등을 종합적이고 체계적으로 고려하고자 함. 1998년에 5개 시범 주에서 시행됐으며 현재는 총 13개 task force 주가 그 구체적 시행을 준비중.
TEA-21: 1997. 10~2003. 10 (Public Law 105-178)	National Scenic Byways (NSB) Program	특정도로들에 한해서 그 도로와 관련된 고고학적, 문화적, 역사적, 자연적, 여가적, 그리고 경관적 가치를 보전하기 위해서 국가 경관도로의 지정과 정비시 재정지원.

## 2. 주(州)별 가로환경개선 관련 프로그램

미국에서도 도로 및 가로변 녹지조성은 도로의

신규건설이나 확장공사시 공정의 후반부에 수반되어 건설되어 온 것이 일반적이었다. 그러나 1980년대 말에서 90년대 초반부터 대부분의 주에서 도로공사와는 무관하게 가로변 녹지조성이나 미관개선을 통한 경관개선 프로젝트를 일련의 프로그램을 통해서 지속적으로 전개되어 오고 있다. 따라서 이 연구에서는 연방정부의 가로환경개선 관련 프로그램 외에 미국의 3개 대표주인 New York, California, Texas의 가로환경개선 제도와 가로녹화 및 미관개선 관련 프로그램들을 살펴보기로 했다. 일반적으로 미국 대도시의 주간선 도로들은 주(州) 교통부(Department of Transportation)의 규정과 지침을 따르므로 각 시(市)의 프로그램보다는 주(州) 정부 차원의 프로그램들을 살펴보기로 했다.

#### 1) State of New York(NY)

New York Department of Transportation (NYDOT)은 주(州) Transportation Enhancement 프로그램을 두고 있으며, 그 운영과 집행은 연방 TE 프로그램의 규정과 지침을 따르고 있다. 또한, NYDOT은 1997년 FHWA가 제시한 안전하고 친

커뮤니티적인 가로환경 조성이라는 전략적 목표의 일환으로 1998년 environmental initiative를 채택하였고 2000년 6월에는 environmental initiative guidelines and procedures를 채택하여 도로환경개선 프로젝트 개발과정에서 CSD/CSS의 구체화를 도모하고 있다(<그림 5> 참조). 현재 뉴욕주는 미국 내 13개 CSD/CSS task force주 중 하나이다. 또한 뉴욕주는 State Scenic Byways 프로그램을 운영하고 있다. Scenic byways의 대상이 되는 도로는 로컬, 카운티, 주 도로 등 모두가 가능하며 경관도로의 선정 주제는 연방 Scenic Byways 프로그램상의 6가지 주제를 따르고 있다. 그 6개 경관도로의 선정 분야는 다음과 같다.

- (1) Scenic themes: 인상적이거나 기억에 남을 만한 시각적 경험을 제공하는 자연 및 문화 경관. 예를 들어, 독특한 지형지세, 수계, 식생 패턴 및 식생지역 등
- (2) Natural themes: 강, 호수, 습지(wetlands), 해안, 야생 동식물 서식처 등
- (3) Recreational themes: 자연공원, 스키, 수변 레크리에이션 지역, hike trails 등
- (4) Cultural themes: 일련의 인간활동과 관련



Before



After

<그림 5> 뉴욕주의 CSS프로젝트 예시 (Route 9 in NY)



된 주요요소. 예를 들어 교회, 박물관, 교육 기관, 시민회관, 농장, 목장 등

(5) Historial themes: 중요한 역사적 사건이 발생한 장소, 역사적 구조물이나 건축물 또는 도로나 길 그 자체 등

(6) Archaeological themes: 고고학적 가치를 지니는 사냥터, 묘지, 유적지 등

그밖에 Adopt-a-highway 프로그램이 있는데, 이 프로그램은 Texas에서 시작한 실험적인 프로그램으로서 시민 또는 민간 및 지역 단체 등의 협력을 통하여 가로변 자투리 필지를 확보하고 자체 커뮤니티별로 도로변 미관증진을 위한 청소나 미화작업을 벌이는 혁신적인 프로그램이었다. 뉴욕주에서는 1990년에 입법되었고 현재까지 약 2,400여건의 adopt-a-highway가 성사되었다.

## 2) State of California(CA)

California Transportation Department(Caltrans) 역시 주(州) Transportation Enhancement 프로그램을 운영하고 있는데 뉴욕주와 달리 2002년까지 statewide 프로그램 형식이 아니라 Environmental Enhancement & Mitigation Program의 한 part로

운영하고 있다. 하지만 그 운영과 집행은 연방 Transportation Enhancement의 법과 지침을 따르고 있다. 1998년부터 2004까지 6개년간 약 4,332억원의 연방 TE funds가 California주(州)에 배정되어 있으며 다른 주(州)와는 달리 이 금액을 지방 transportation planning agencies가 75% 그리고 Caltrans이 25%를 각기 공유하고 있다. 또한 2001년 11월에 FHWA의 CSD 정책과 가이드라인을 수용하기로 하고, 현재 CSD task force주로서 여러 실험적 프로젝트들을 시행 중에 있다. 특히 CSD 계획방법을 활용하여 활기차고 견고 싶은 main streets 가꾸기와 커뮤니티 활성화를 꾀하고 있다. CSD의 계획목표 달성을 위해 가장 중요한 것이 여러 계획 주체와 각 이해관련 당사자들간의 파트너십이라고 2001년 7월 발행된 보고서에서 밝히고 있다. California Scenic Highway 프로그램은 다른 주(州)의 State Scenic Byway 프로그램과 달리 1963년 주(州) 입법에 의해 프로그램화되었으며 주법 Streets and Highways Code, Section 260에서 그 구체적 시행 규칙 등을 다루고 있다. 현재 이 프로그램을 위한 주(州) 차원의 특별한 예산은 책정되어 있지 않고 TEA-21의 Scenic Byway funds를 지원 받도록 권고하고 있다



Arroyo Seco Historic Parkway

〈그림 6〉 캘리포니아주의 Scenic Highway 예시

(<그림 6> 참조). 따라서 Caltrans이 주체적으로 경관 도로의 지정 및 관리·운영을 맡고 있다. California도 뉴욕주와 마찬가지로 지원자(volunteers) 중심의 Adopt-a-highway 프로그램을 1989년부터 운영하고 있는데, 다른 주(州)와는 달리 보다 다양한 내용으로 운영하고 있다. 예를 들어 Caltrans내 조경부서의 승인 아래 교목, 관목, 야생초 심기와 잡초관리 등과 같은 것들이라 하겠다.

### 3) State of Texas(TX)

Texas Department of Transportation(TxDOT) 역시 Statewide Transportation Enhancement 프로그램을 두고 있으며, 그 운영과 집행은 연방 TE program의 규정과 지침을 따르고 있다. 2002년에 217개의 프로젝트에 총 1,860억의 TE funds가 지원되었다(<그림 7> 참조). 또한, TxDOT은 Adopt-a-Highway for Litter Control 프로그램의 후속으로 Adopt-a-Highway for Landscaping 프로그램을 운영하고 있다. 이 프로그램에서는 Caltrans의 Adopt-a-highway 프로그램과 같이

TxDOT 조경부서의 승인 아래 교목, 관목, 야생초 심기와 잡초 관리를 포함하고 있다. 식수된 수목의 관리는 일반적으로 각 참여그룹들이 2년 동안 유지하는 것으로 하고 있다. 이 프로그램은 특별한 지원이 없는 주민 자발참여형의 프로그램이다. 하지만 도로표지판이나 signs 등의 보수에는 주(州) 예산을 지원하고 있다.

그밖에 Texas는 다른 주(州)와 달리 독특한 두 개의 프로그램을 갖고 있는데, 하나는 Landscape Cost Sharing Program(LCSP)이고, 다른 하나는 Incentive Awards Program(IAP)이다. Landscape Cost Sharing Program은 개인사업자, 시민단체 또는 지방정부의 가로변 녹화 및 미관개선 프로젝트의 개발부터 건설·관리단계까지 총괄적으로 지원하기 위해 1989년 텍사스주(州) 교통위원회에 의해 만들어진 프로그램이다. 현재 텍사스주(州) 행정조례 43조 2.62-2.65항에 의해 시행중이고 가로변 녹화 및 미관개선 프로젝트 비용의 총 50% 한도 내에서 일년에 프로젝트별로 최대 약 12억원 까지 2년 동안 지원할 수 있게 하고 있다. 이 프로



Before



After

<그림 7> 텍사스주의 TE 프로젝트 예시 (Mineola, TX)

그램에 의한 재정 지원을 받고자하는 프로젝트는 시(市)나 카운티(county) 등 지방 정부의 청원에 의해 이루어지며 제출서류에는 반드시 민간 녹화 사업자 또는 시민단체의 참여를 명기하도록 하고 있다. Incentive Awards 프로그램은 Keep Texas Beautiful(KTB) 운동과의 협조 아래 1986년부터 시작되었다. 텍사스의 도시들 중 도시 미화, 쓰레기 수거 및 재활용 등을 통한 도시환경개선 분야

에서 상을 받은 도시는 가로변 녹화 및 미관개선 프로젝트에 TxDOT이 디자인과 녹화 등을 지원하고 있다. Incentive Awards 프로그램에 의한 녹화 및 미관개선 프로젝트의 지원규모는 수여 대상 도시의 인구규모에 비례하여 책정하고 있다. 총 12억원의 예산을 이 프로그램을 위해 운영하고 있으며, 인구규모 25만 이상의 도시에는 대략 3억2천만원 정도의 재정지원이 가능하다.

〈표 2〉 NY, CA, TX의 가로환경개선 관련 프로그램

	New York (NY)	California (CA)	Texas (TX)
대표적인 프로그램	<ul style="list-style-type: none"> <li>• State TE program</li> <li>• CSD/CSS program</li> <li>• State scenic byways Program</li> <li>• Adopt-a-highway</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• State TE program</li> <li>• CSD program</li> <li>• State scenic highways program</li> <li>• Adopt-a-highway</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• State TE program</li> <li>• Adopt-a-highway landscaping program</li> <li>• Landscape cost sharing program</li> <li>• Incentive Awards</li> </ul>
State별 특이사항	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 현재 CSD/CSS task force주(州)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Caltrans의 TE 프로그램은 environmental enhancement &amp; mitigation 프로그램의 한 part로 운영하고 있으며, 주에 배정된 연방 TE funds를 주와 지방정부가 일정비율에 따라 배분</li> <li>• 현재 CSD/CSS task force주(州)</li> <li>• Caltrans 독자적으로 State scenic highways 프로그램 운영</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Adopt-a-highway의 최초 시행 주(州), 현재 그 프로그램 후속으로 adopt-a-highway landscaping을 운영중</li> <li>• CSD/CSS 준비중</li> <li>• 다른 주(州)와는 달리 LCSP라는 독특한 재정 지원프로그램 운영</li> <li>• 가로환경관련 독자적인 awards 프로그램 운영: 재정 지원은 도시 인구 규모에 따라 차등 지원</li> <li>• State scenic byway 프로그램 운영하지 않음</li> </ul>
공통사항	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 각 주(州)의 TE 프로그램 집행 및 운영은 연방 TE의 지침을 준수하고 있다.</li> <li>• 연방정부의 가로환경개선 프로그램들을 대부분 주(州) 단위의 프로그램으로 수용하여 각 州의 실정에 맞게 보완하여 운영하고 있음.</li> </ul>		

<표 2>에서는 지금까지 살펴본 New York, California, 그리고 Texas주(州)의 가로환경개선 제도와 가로녹화 및 미관개선프로그램을 요약해 보았고 각 주(州)별 프로그램 운영상의 독특한 점과 공통사항에 대해서 기술하였다.

#### IV. 시사점의 도출 및 논의

##### 1. 사례연구를 통한 시사점의 도출

여기서는 그동안 미 연방법상 가로환경개선 관련법규 및 프로그램 등과 New York, California, Texas주(州)의 가로환경개선제도와 가로녹화 및 미관개선 프로그램들의 운영사례 검토를 통해서 그 시사점들을 도출해보고자 한다. 주요 시사점으로는 크게 ① 연방정부 차원의 친환경적 교통환경 정책 수립 아래 구체적인 세부 실행 프로그램의 하나로서 가로녹화 및 미관개선 프로그램들이 운영된다는 점, ② 가로경관개선과 관련해서 다양하게 집행됐던 사업 아이템들의 프로그램화를 통해 사업들이 지속될 수 있도록 한다는 점, ③ 다양한 재정지원 방안을 마련하여 사업의 실제적 집행을 높인다는 점, ④ 주민 또는 민간단체의 참여 의무화 및 활성화를 통하여 사업의 실효성을 높이고 민간부문의 재정 지원을 유도한다는 점, ⑤ 새로운 환경정책이나 녹화사업 아이템 등이 하나의 제도로 도입되기까지 검증 및 여과과정을 거쳐 제도 도입 후 실제 집행단계에서 발생할 수 있는 착오들을 최소화한다는 점 등이라 하겠다. 이와 같은 시사점들을 요약 정리하면 다음과 같다.

1) 친환경적 교통정책의 수립: 1991년을 기점

으로 미국의 교통환경 정책은 친환경적이며 에너지 효율적이고 경제적인 방향으로 일대 전환을 하였다. 미연방 또는 주(州) 정부의 가로변 녹화 및 미관개선 프로그램들 역시 그러한 큰 정책변화의 틀 속에서 찾아 볼 수 있다(TEA-21 내의 TE 프로그램과 그 세부 12개의 활동분야 참조).

- 2) 제도화를 통한 지속적이고 체계적인 접근: 가로환경개선과 가로녹화 및 미관개선을 위한 다양한 아이템들과 물적, 인적, 재정 지원 방안이 제도로써 도입되어 지속적이고 체계적인 계획이 가능하다.
- 3) 다양한 재정지원 방안: 가로환경개선과 가로녹화 및 미관개선 사업들의 재정부담은 중앙부처와 지방부처간 분담을 원칙으로 하고 있으나, 그 분배 비율과 기금운용방식은 각 주(州)의 사정에 따라 약간씩 다르게 운영하고 있다(캘리포니아주의 TE 프로그램 운영방안 참조).
- 4) 주민·민간단체 참여 의무화 또는 활성화: 시민, 시민단체, 민간 녹화사업자 등 다양한 그룹의 참여 의무화 또는 활성화 방안을 명문화하고 있으며(Texas의 Landscape Cost Sharing 프로그램), 프로젝트 비용의 일부 또는 전부를 민간부문의 기증이나 참여로 대체하는 방안을 운영하고 있다(Caltrans Adopt-a-Highway 프로그램 참조).
- 5) 단계적 시행과 검증을 통한 제도화: 새로운 정책이나 접근방법 등이 제도로써 도입되기까지 검증과 테스트과정을 통하여 실제 집행 단계에서 발생할 수 있는 착오들을 최소화하고 있다(CSD/CSS의 단계별 시행 참조).

또한 위에서 조사해본 미국의 사례에 관한 종합적인 관점에서 미국 연방정부, 州정부, 그리고 자치정부의 역할과 특징에 대해서 알아본다면 다음과 같다. 우선 연방정부는 거시적이고 장기적인 안목에서 미래지향적인 교통환경정책을 정한다. 수립된 정책은 검증단계를 거쳐 법규와 제도로써 도입되고 이 제도에는 재정계획이 포함되어 재원의 확보와 연차별 집행계획을 결정한다. 보통 마련된 재원은 州가 연방에 납부한 교통관련 세금 비율에 따라 각 주에 배분되고, 州정부는 그 연방 재원을 사업의 필요성에 입각한 자치정부간의 공개경쟁을 통해 구체적 사업을 결정하는 것이 일반적인 과정이다. 그러나 그 과정은 제도의 종류와 州정부 기준에 따라 다르게 운영될 수 있다. 한편 州정부(또는 자치정부)는 연방정부에서 수립된 가로환경개선 관련제도와 프로그램에 따라 州정부 차원의 법규와 제도를 마련하고 그 기반 위에서 구체적 가로환경개선 또는 녹화 및 미관개선사업들을 작성한다. 이때 사업비는 연방기금에서 보조

받는 연방기금과 州정부(또는 자치정부)의 몫에 따라 재정계획을 수립한다. 이때 지역주민들로부터의 기부와 참여로서 부족한 일정 재원을 대체하거나 원활한 의사결정과정의 요구되며 따라서 사업 아이템의 발굴부터 계획·집행에 이르기까지 주민참여와 주민합의는 사업의 성공적 집행을 위해 필수 불가결한 요소로 작용한다. 이를 표로 요약하면 <표 3>과 같다.

## 2. 분석 및 논의

서울시의 가로망 골격은 미국이 1920-1930년대에 이미 good road movement나 parkways등의 조성으로 어느 정도 개선된 체계를 바탕으로 가로망 골격이 이루어질 수 있었던 점에 비해 가로환경측면에서 상대적으로 열악한 바탕으로 출발했다고 보겠다. 하지만 서울도 1990년대에 들어서는 가로녹화 및 미관개선, 조망가로조성사업 등의 시책에 관심을 기울이기 시작했고, 현재 다양한 녹화사업 등을 전개하고 있다. 그리고 일부 지방정부에서는 관광자원개발의 측면에서 경관도로의 지정을 준비하고 있는 단계에 있다고 하겠다. 하지만 아쉽게도 이들 사업들이 그 어떤 법규나 제도의 기반 아래서 시행되고 있기보다는 민선 시장이나 지방자치단체의 공약사업 형태로 추진되고 있는 형편이다.

따라서 서울시는 녹화가로사업이나 가로변 미관개선사업을 보다 체계적이고 지속적으로 수행하기 위해 지금까지 시행된 관련사업들에 대한 종합적인 검토를 바탕으로 제도로써 구체화하기 위한 연구가 필요하겠다. 그렇게 잘 짜여진 제도의 기반 하에 서울시 녹지체계계획을 전제로 가로환

<표 3> 가로환경개선 관련 미국 연방정부, 주정부, 자치정부의 역할 및 특징

구 분	역할 및 특징
미 연방정부	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 거시적이고 장기적인 안목에서 미래지향적인 교통환경정책 수립</li> <li>○ 정책검증단계를 거쳐 법규와 제도로써 시행 기틀 마련</li> <li>○ 재원 확보와 연차별 집행계획 수립</li> <li>○ 연방 재원의 배분 및 연방사업 결정</li> </ul>
州정부 및 자치정부	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 연방정부에서 수립된 가로환경개선 관련제도와 프로그램에 따라 州정부차원의 법규와 제도 마련</li> <li>○ 가로환경개선 또는 녹화 및 미관개선사업 기획 및 기본방향 설정</li> <li>○ 연방정부와 州정부 기준에 따른 구체적 사업 결정</li> <li>○ 지역주민들의 기부와 참여 유도</li> <li>○ 사업의 집행 및 관리를 위한 행정·재정지원</li> </ul>

경개선과 가로녹화 및 미관개선사업의 기획 또는 기본방향이 결정되어야 하겠다. 여기서 서울시 녹지체계계획은 서울시 도시기본계획, 경관기본계획, 교통계획 등과 같은 상위 및 관련계획과의 관

〈표 4〉 가로녹화 및 미관개선 프로그램 관련 중앙정부, 서울시, 구청의 역할 및 특징

	역할 및 특징
중앙정부	<ul style="list-style-type: none"> <li>○환경친화적 교통환경 정책수립 및 과제발굴 (교통환경개선, 경관도로, 보행자 안전 프로그램 등)</li> <li>○가로환경개선 관련 시범사업의 시행 및 사업평가</li> <li>○사업평가를 바탕으로 세부 프로그램 및 제도계획 (보행가로, 녹화 및 미관개선, 역사환경보존 등)</li> <li>○기존 제도정비 및 법적 기틀 마련</li> <li>○재원확보와 연차별 집행계획 수립</li> <li>○중앙정부 사업결정 및 자치정부로의 재원 배분</li> </ul>
서울시	<p><b>초기단계</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○환경친화적 교통·가로환경 정책 수립 및 프로그램 개발</li> <li>○환경친화적 가로환경개선관련 시민 아이디어 공모 및 발굴</li> <li>○가로환경개선관련 재원확보와 연차별 집행계획 수립 (중앙정부와의 협조를 바탕으로 재정계획부문 수립)</li> <li>○기존 제도의 정비 및 법적 기틀 마련</li> </ul> <p><b>도입단계</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○서울시 도시기본계획 녹지체계부문 계획 수립</li> <li>○친환경적 가로환경개선 프로그램 중 하나로서 가로녹화 및 미관 개선 프로그램 제도 정비(지금까지의 녹화가로사업, 조망가로사업, 가로미관·경관개선 관련사업 등의 종합평가를 바탕으로)</li> <li>○서울시 가로녹화 및 미관개선 사업기획 및 기본방향 설정</li> <li>○가로녹화 및 미관개선 디자인 가이드라인 및 관리지침 수립</li> <li>○주민 기부제, 인센티브제 등 지역주민 참여방안 검토</li> </ul> <p><b>관리·운영단계</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○중앙정부와 서울시 기준에 따른 구체적 사업 결정</li> <li>○사업의 집행 및 관리를 위한 재정 및 행정 지원</li> <li>○사업후 평가를 통한 제도 및 법규 보완</li> </ul>
구청	<ul style="list-style-type: none"> <li>○자치구별 가로환경개선 사업계획 및 대상지 선정</li> <li>○지역주민들의 참여와 주민 인적·물적 기부를 위한 행정 지원</li> <li>○사업의 집행 및 관리를 위한 자치구 차원의 재정 및 행정 지원</li> </ul>

계 속에서 위상과 역할이 결정되고 계획될 필요가 있다. 서울시는 투자우선순위와 배분원칙에 따라 녹화가로 및 미관개선사업지구를 지정하고, 가로위계 및 가로유형별 녹화 및 미관개선을 위한 디자인가이드라인 또는 관리지침작성이 필요하다.

한편, 녹화사업 아이템의 기획, 가로지정, 디자인, 사업재원 등의 부문에서 시민, 민간단체 및 민간사업자들의 참여 의무화 또는 활성화를 위한 제도가 요구된다. 나아가 보다 종합적인 차원의 가로경관과 미관관리를 위하여 경관도로의 구분 및 지정도 필요하다고 하겠다. 서울시가 이와 같은 가로환경개선과 가로녹화 및 미관개선 관련프로그램을 도입하기 위한 단계별 추진방안과 중앙정부, 서울시, 그리고 기초 자치구청의 기능과 역할에 대해서 정리해보면 <표 4>와 같다.

## V. 맺는말

현재 서울시가 추진중인 녹지 늘리기 환경시책은 시민들이 일상생활에서 자주 접하는 도시공공공간들과 밀접히 관련된 정책으로 그 미치는 파급효과가 크다고 하겠다. 따라서 일시적인 사업추진보다는 서울시 도시가로미관과 녹지체계(green network)와 연계된 장기적이고 종합적인 안목에서 접근되어야 할 필요성이 있다고 하겠다. 한편 서울 도시 가로의 위계와 역할은 그동안 부도심 생활권들이 성장과 변화함에 따라 같이 바뀌어왔고, 따라서 서울시의 가로녹화 및 미관개선은 이와 같은 도로 기능의 변화에 대응하는 가로유형과 위계에 따른 가로녹화 및 미관개선에 대한 방향과 관리지침이 제시될 필요성이 있다고 하겠다.

이러한 관점에서 볼 때 주로 1990년대 초반부터

가로환경개선의 한 일환으로 이미 제도화된 형태의 가로녹화 및 미관개선 프로그램을 시행하고 있는 미국의 사례는 선행사례로서 검토될 의의가 있다고 하겠다. 특히, 서울시의 경우 미국의 사례에서 새로운 환경정책이나 녹지시책 등이 하나의 제도로서 도입되기까지의 과정을 면밀히 검토할 필요가 있겠다. 이와 같은 정책의 채택에서 제도도입까지의 단계별 시행과 검증은 향후 제도로서 도입 후 집행단계에서 발생할 수 있는 착오들을 최소화해 줄 것이라 여겨진다. 한편, Texas주의 Landscape Cost Sharing 프로그램과 같이 가로녹화 및 미관개선을 위한 독특한 재정지원방안과 민간 녹화사업자 또는 시민단체를 의무적으로 끌어들이는 시민참여촉진 방안 그리고 도시 인구규모에 따라 가로녹화 조성비용 또는 설계용역 등을 차등 지원하는 Incentive Awards 프로그램 등과 같은 다양한 제도의 발굴과 운영이 요구된다.

## 참고문헌

- 이회정, 2002, 『서울시 지구단위계획 운영평가와 개선방향 연구』, 서울시정개발연구원
- 한국도시설계학회, 2001, 『지구단위계획: 제도의 이해와 계획수립방법』
- Newman, Timothy R. 2002, "Context-Sensitive Design-The Path Forward", *A Regional Workshop on Context Sensitive Design*, Seattle, Washington. available at <http://www.wsdot.wa.gov/biz/csd/regionalworkshop.htm>
- Newton, Norman T., 1971, *Design on the Land : The Belknap Press of Harvard University Press*, Cambridge, Massachusetts
- Pregill, Philip and Volkman, Nancy, 1993. *Landscape in History: design and planning in the western tradition*: Van Nostrand Reinhold, New York
- Sillan, Seppo, 2002. "What is Context-Sensitive Design?"

- A Regional Workshop on Context Sensitive Design*, Seattle, Washington. available at [http://adopt-a-highway.dot.ca.gov/\(Caltrans Adopt-A-Highway Program\)](http://adopt-a-highway.dot.ca.gov/(Caltrans Adopt-A-Highway Program))
- <http://dotweb2.dot.state.ny.us/istea/index.html>(ISTEA Works in New York)
- [http://green.seoul.go.kr/\(푸른서울가꾸기-생활권 녹지 100만평 늘리기\)](http://green.seoul.go.kr/(푸른서울가꾸기-생활권 녹지 100만평 늘리기))
- <http://memory.loc.gov/annem/award97/mhsdhtml/olmsted.html>(Frederick Law Olmsted: Boston's Emerald Necklace)
- [http://seoul600.visitseoul.net/\(서울 육백년사\)](http://seoul600.visitseoul.net/(서울 육백년사))
- <http://urban.seoul.go.kr/pds/pds6.htm#1>(서울시도시계획국, 도시계획통계: 시정주요지표 2001년 12월 31일 현재)
- [http://www.byways.org/community/program/The Federal Highway Administration's National Scenic Byways Program](http://www.byways.org/community/program/The_Federal_Highway_Administration's_National_Scenic_Byways_Program)
- [http://www.dot.ca.gov/hq/LandArch/\(Caltrans Landscape Architecture\)](http://www.dot.ca.gov/hq/LandArch/(Caltrans Landscape Architecture))
- [http://www.dot.ca.gov/hq/LandArch/scenic\\_highways/scenic\\_hwy.htm](http://www.dot.ca.gov/hq/LandArch/scenic_highways/scenic_hwy.htm)(Caltrans Scenic Highway Program)
- [http://www.dot.ca.gov/hq/TransEnhAct/\(Caltrans Transportation Enhancements\)](http://www.dot.ca.gov/hq/TransEnhAct/(Caltrans Transportation Enhancements))
- <http://www.dot.state.ny.us/design/css/cssdes.html>(NYDOT Context Sensitive Solutions)
- <http://www.dot.state.ny.us/eab/envinit.html>(NYDOT Environmental Initiative)
- <http://www.dot.state.ny.us/progs/adopt/adopt.html>(New York State Adopt-a-Highway)
- <http://www.dot.state.ny.us/progs/tea21/whattea.html>(WHAT IS TEA-21?)
- <http://www.dot.state.ny.us/progs/tep.html>(NYDOT Transportation Enhancements)
- <http://www.dot.state.ny.us/scenic/sponsor.html>(New York State Scenic Byways)
- <http://www.dot.state.tx.us/DES/landscape/adopt.htm>(TxDOT Adopt-A-Highway For Landscaping Program)
- <http://www.dot.state.tx.us/DES/landscape/csp.htm>(TxDOT

Landscape Cost Sharing Program)

<http://www.dot.state.tx.us/DES/landscape/gcaa.htm>(TxDOT  
Incentive Awards Program)

<http://www.dot.state.tx.us/des/step/introduction.htm>(Texas  
Statewide Transportation Enhancement Program)

<http://www.fhwa.dot.gov/environment/istea.htm>(Intermodal  
Surface Transportation Efficiency Act of 1991)

<http://www.fhwa.dot.gov/environment/tea2.htm>(Transportation  
Enhancements Overview)

[http://www.metro.seoul.kr/kor2000/vision/vision2/2\\_0.html](http://www.metro.seoul.kr/kor2000/vision/vision2/2_0.html)  
(비전 서울 2006, 서울시정 4개년 계획, 과제 7: 생활  
권 녹지 100만평 늘리기사업)

<http://www.scenic.org/roads.htm>(Context-Sensitive  
Highway Design)

[http://www.sisul.or.kr/installation/installation\\_body8-5-2.  
html](http://www.sisul.or.kr/installation/installation_body8-5-2.html)(서울시설관리공단, 도시고속도로 녹지관리)

<http://www.wsdot.wa.gov/biz/csd/regionalworkshop.htm>