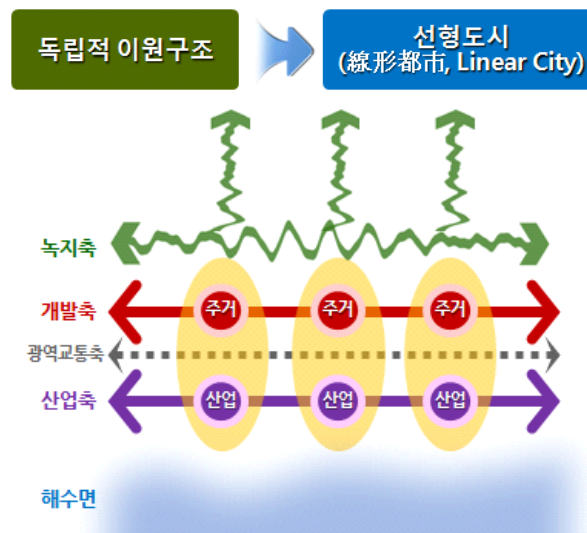


2. 공간구조 개편

2.1 기본방향

○ 산업도시의 이상적인 도시공간패턴인 선형도시 구조로 개편

- 직장과 주거를 근접배치하여 교통거리 및 통근시간을 감소시켜 효율적인 도시 구조로 전환



(그림 II- 10) 선형도시 개념도

○ 개발이 불리한 북측의 산악지형의 여건상 해안선을 따라 도시공간이 선형으로 발달되어 있어 자연순응형 도시공간구조를 형성함

○ 해안선을 따라 도시공간을 형성함으로써 원도심과 신도심을 연담개발하여 공간적 통합을 유도함



(그림 II- 11) 공간구조 개선 기본방향

1.2 도시공간구조 설정

가. 개발축 설정

■ 선형1축(광역도시발전축 및 자족거점도시성장축)

- “황금” ~ “광양” ~ “덕례”를 연결하고, 외부적으로 경제자유구역 “신대” 지역을 연결하여 광역도시발전축 설정
- “황금” ~ “중마” ~ “광영” ~ “신금”을 연결하여 도시의 자족적 기능을 강화하는 자족거점도시성장축 설정

■ 선형2축(성장동력산업축)

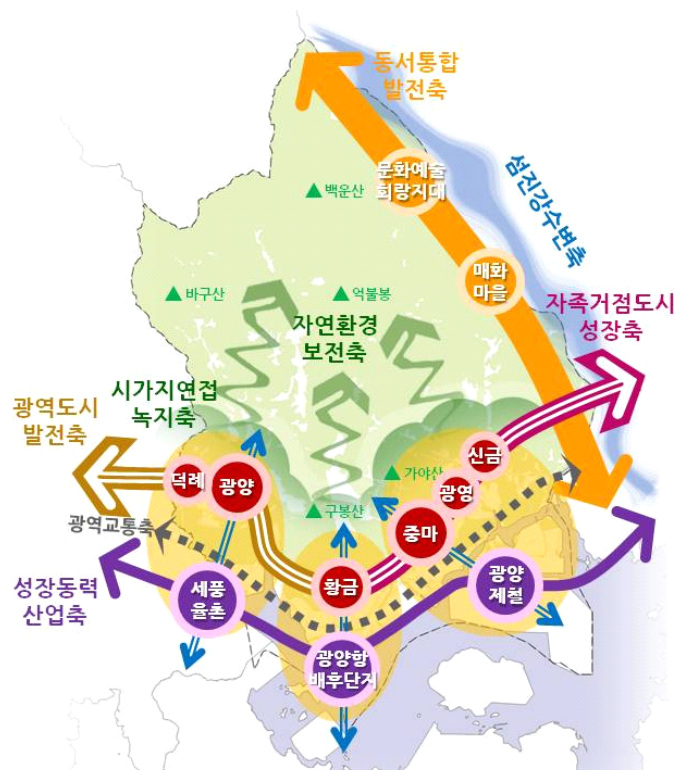
- “광양제철” ~ “광양항/배후단지” ~ “세풍/울촌”을 연결하여 산업·물류기능을 강화하는 성장동력산업축 설정

■ 동서통합발전축

- 섬진강을 중심으로 “섬진강문화예술회랑지대”와 매화마을, 하동, 구례를 연계하여 영호남 문화거점으로 육성할 동서통합발전축 설정

■ 보전축

- 백운산을 중심으로 자연환경보전축을 설정하고 시가지연접지역의 녹지기능을 강화하기 위해 시가지연접녹지축 설정
- 섬진강을 중심으로 수환경 보호와 수변공간이용의 효율적 이용을 위해 섬진강수변축 설정



(그림 II- 12) 도시공간구조 구상도

나. 중심지체계 설정

2025년 도시기본계획

3도심 10지구중심 6개면 지역중심



2030년 도시기본계획

2도심 2특화거점 8지구중심 5지역중심

(그림 II- 13) 중심지체계 개편방향

■ 2도심 : 광양(읍), 중마

○ 도심기능을 회복하고 도심의 자족성 증진 및 도시경쟁력 강화 도모

■ 2특화거점 : 광양항 배후거점(골약), 동서통합거점(다압)

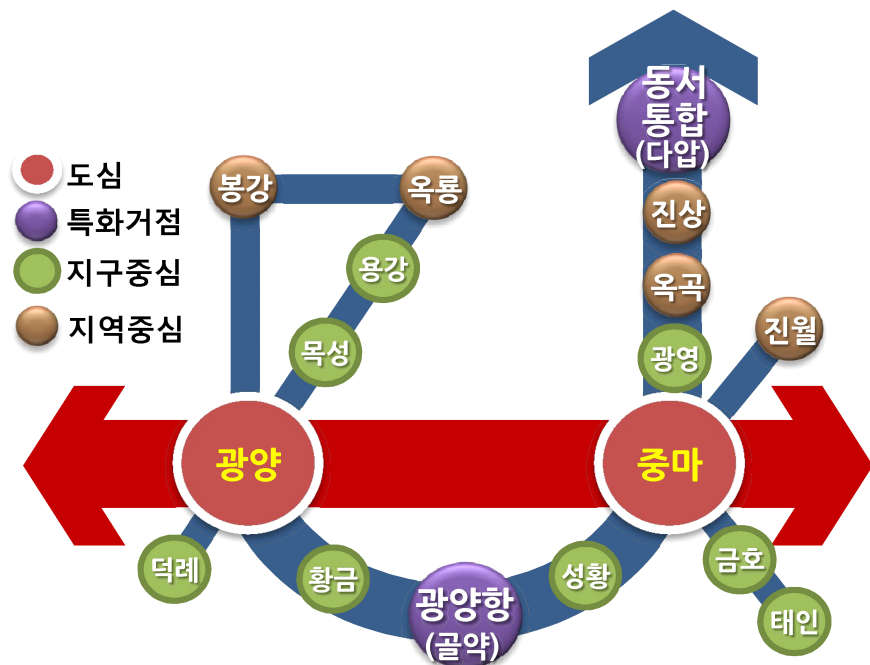
○ 광양항 배후거점(골약)을 중심으로 산업, 물류기능을 특화하고, 동서통합거점(다압)을 중심으로 동서화합과 신성장동력 육성

■ 8지구중심 : 덕례, 목성, 용강, 황금, 성황, 광영, 태인, 금호

○ 농촌지구 및 근린주구 중심의 지역별 거점으로 각 지구별 근린생활 거점으로 육성

■ 5지역중심 : 봉강, 옥룡, 옥곡, 진상, 진월

○ 면지역으로 농촌지역별 중심 거점으로 육성하여 각 지역별 특화기능 부여



(그림 II- 14) 중심지체계 구상

1.3 압축형 도시공간구조 적용방안

가. 성장한계선 설정 검토

■ 성장한계선 설정의 필요성

- 도시의 외연적 확산의 방지
 - 성장한계선 지정으로 도시의 무질서한 확산(Urban Sprawl) 방지
- 토지의 효율적 이용
 - 성장한계선 지정을 통해 고밀개발 유도, 미개발 시가화용지 우선 개발, 기반시설 집적 등 토지의 효율적 이용 도모
- 장기적으로 지자체 재정 부담 감소
 - 도시확산에 따른 신규 기반시설 공급 억제를 통해 기반시설 설치 및 유지·관리 비용 절감으로 지자체 재정 부담 감소

■ 성장한계선 설정시 관리방안

- 성장한계선 내부와 외부를 구분하여 각 부분별 관리방안 제시

< 표 II- 23 > 성장한계선 설정시 관리방안

성장한계선 내부	- 미개발 시가화용지의 우선개발 추진 - 기존시가지의 정비 및 원도심의 도시재생사업 추진 - 시가화에정용지 물량의 계획적 개발 추진 - 용도지역, 용도지구, 지구단위계획구역 등 도시관리계획 수립을 통한 체계적·입체적 관리
성장한계선 외부	- 도시지역(주거·상업·공업) 신규 편입 억제 - 신규 택지개발을 지양하여 시가지 외부 확산 방지 - 기존 시가화용지의 저밀도 개발 유도 - 비도시지역 성장관리방안 수립을 통한 난개발 방지

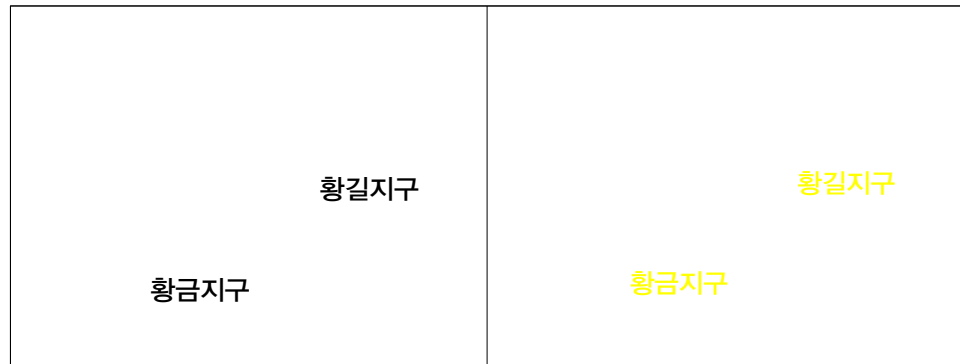
■ 광양시 여건에 따른 성장한계선 설정 방안

- 광양시 여건
 - 지속적인 산업수요 증가 및 인구 증가로 인해 산업단지 조성 및 택지개발사업 등 개발수요 증가
 - 광양복합업무단지, 웰빙카운티단지 등 광양만권경제자유구역 개발사업 추진 등으로 신규 시가화용지 필요
- 성장한계선 설정 방안
 - 지속적인 개발수요 증가로 인해 현 시점에서 성장한계선 설정시 민간투자 감소, 기업유치 어려움이 예상되며 이에 따른 경제성장의 둔화가 예상됨
 - 따라서, 향후 도시성장이 안정기에 접어들 경우 도시의 외연적 확산 방지를 위해 성장한계선을 설정함

나. 시가화용지 유희부지 우선 활용방안

■ 시가화용지 유희부지 우선개발

- 도시의 외연적 확산방지를 위해 시가화용지내 유희부지 우선 개발(황금지구, 황길지구 및 주변지역 등)



(그림 II - 15) 미개발시가화용지 현황

- 계획적 개발 유도
 - 대규모 유희부지에 대해 도시개발사업 등 계획적 개발로 난개발 방지
- 기반시설 정비를 통한 개발 유도
 - 도로, 상·하수도, 통신 등 기반시설 정비를 통해 유희부지 개발 유도

다. 대중교통과 집약된 거주지 연계방안

■ 정의

- 교통시스템을 고려하여 대중교통 결절점에 고밀도 복합 토지이용을 구축하여 승용차 이용을 대중교통 및 비동력 교통수단으로 전환하는 대중교통 지향형(TOD : Transit Oriented Development) 도시개발

■ 적용원칙

- 개선된 접근성과 환경성(Enhanced Accessibility and Environment)
 - 대중교통거점(터미널, 역 등)으로부터 보행거리 내 주거, 상업, 직장, 공원, 공공시설 설치
- 친 보행자적 공간배치(Pedestrian Friendliness)
 - 지구내에는 걸어서 목적지까지 갈 수 있는 보행친화적인 가로망 설치
- 개선된 정주환경 확보(Improved Suburban Living)
 - 질의 자연환경과 공지 보존, 대중교통 중심의 지역 재개발 촉진
- 공공안전, 치안의 개선(Public Safety)
 - 고밀도 집적 개발로 인한 안정성 있는 도시활동

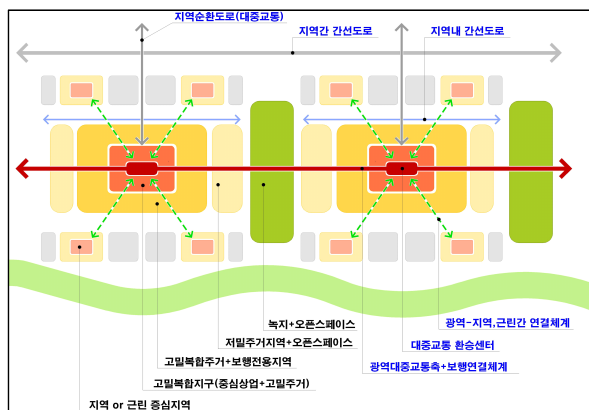
■ 세부 실천방안

○ 교통계획과 토지이용계획과의 연계

- 대중교통지원 시설 확보
- 비대중교통 시설의 제한
- 환승센터 주변 복합시설 입주(고밀 상업 및 주거)
- 대중교통거점주변 지원시설 배치(보행자, 자전거, 버스 및 환승이용자등을 고려한 계획)

○ 대중교통중심의 교통체계 강화

- 대중교통환승 효율화
 - 주요 대중교통 결절점에서 대중교통간 환승 강화(환승센터 및 환승정류장 등 환승시설 개선)
- 연계수단과의 환승 효율화
 - 자전거, 보행과 대중교통간의 환승 강화(자전거 이용시설 및 보행환경 개선)



(그림 II- 16) 압축형 도시공간구조상
대중교통체계 개념도

○ 보행자 중심의 교통환경 조성

- 기존 보행로의 정비
- 보도의 연속성 유지, 교통약자를 위한 시설 확충(편리한 이동을 위한 보행자 중심의 교통환경 조성)
- 보행시설 추가 확보
 - 보행자 전용공간 확대, 안전시설 및 보행 편의시설 확보, 여유있는 보도폭 확보

○ 통합적인 자전거체계 구축

- 자전거 교통활성화 및 자전거 보급을 확대하기 위한 노력
- 자전거 도로의 연속성, 쾌적성, 안정성 확보
- 대중교통수단과의 긴밀한 연계를 위한 시설 개선

■ 교통수요관리(TDM) 강화

○ 교통 및 주차 특성별로 지역을 구분

- 경우에 따라 최소한의 주차면수만 확보

○ 제도적 규제를 통한 승용차이용 감축

- 기업체 교통수요관리, 승용차 부제운행 확대, 혼잡통행료 부과 등