

2023년 제3회 교통정책자문회의 회의록

일 시	2023. 3. 29.(수) 10:00	장 소	재난회의실
회의명칭	2023년 제3회 교통정책자문위원회		
참 석 자	위원장(구청장), 소관 국·과장, 외부자문위원 등 12명	배석자	교통정책팀장 외 직원 1명
진행흐름	개회 ⇒ 참석자 소개 ⇒ 회의안건 설명 ⇒ 토의 및 자문 ⇒ 폐회		
주요내용(발언요지)			
발언자	발언내용		
1. 반여3-1 재건축정비사업에 따른 교통영향평가 자문			
○○○	<ul style="list-style-type: none"> ● 왕자맨션 자리는 예전에 원동램프 조성 전에는 굉장히 정체되는 구간인데 BRT가 조성되면서 버스중앙차로가 되었고, 원동 방향에 있는 버스 배이는 환승이나 반여 농산물시장에서 나오는 차들이 주로 이용함 ● 지금 원동IC 방향으로 3개 노선이 지나가는 버스배이가 있는 곳이 있는데 이곳이 현재 해운대구가 도로 확장을 준비하고 있고 우회전차량의 원활한 소통을 위해 도로 효율적인 측면에서 위치 이동 검토 ● 부출입구 이용차량이 많기 때문에 부출입구 진출진입이 1개씩인데 진입을 1개 더 추가 확보 검토 ● 인근 초등학교 보행로 안전시설을 경찰과 협의하여 확충 검토 		
○○○	<ul style="list-style-type: none"> ● 버스정류장은 현재도 버스 정차에 의한 차량 소통이 문제가 되고 있어 사전에 시 버스운영과와 협의 결과 시 의견도 3개 노선이 운영 중인 해당 버스정류장 이설을 검토하였으나 기존에는 도로 폭이 협소하여 버스배이 설치가 힘들어 이설을 하지 못했다고 함. 해당 사업으로 도로 확장이 되고 해당 지점에 버스배이를 설치할 수 있다면 버스정류장은 이설이 타당하다는 시 버스운영과 구두 의견을 들었음 ● 부출입구는 진입이 1개 차로로서 일부 방문자 정차 공간 위주로 추가적으로 만들고 방문자들의 차량 진입 안 될 때는 회전교차로를 통해서 나갈 수 있도록 정차공간을 만들 수는 있는데 1개 차로를 추가로 설치하는 부분은 공간이 부족해서 교통영향평가 심의 때 추가적으로 마련하도록 검토하겠음 ● 어린이통학로 안전시설은 경찰 협의해서 보완하도록 하겠음 		
○○○	<ul style="list-style-type: none"> ● 버스정류장은 이전하되 버스배이를 조성해서 이전하길 바람 ● 주차장 램프 끝부분을 살짝 돌려서 운전자가 준비 후 지상도로로 올라올 수 있도록 검토 		
○○○	<ul style="list-style-type: none"> ● 주차장을 곡선형 램프로 변경해서 반영하도록 건축과 협의해서 반영하도록 하겠음 		
○○○	<ul style="list-style-type: none"> ● 사업지 주변 버스정류소는 적절하게 수요를 고려하여 위치를 조정하고 주변이 복잡해지지 않도록 위치 조정 검토 ● 부출입구 주변 드롭존 인근 공간이 너무 협소하므로 대기공간 확장 검토 ● 지하주차장 1층 102동 쪽이 안전시설로 방향 분리를 하였으나 폭원이 4M로 차량이 유턴해서 가는데 어려움이 예상되므로 기하구조 개선 검토 		

발언자	발언내용
○○○	<ul style="list-style-type: none"> ● 지하주차장 기둥을 조정해서 최대한 폭을 넓게 조치하겠음 ● 드롭존은 지하주차장 유출차량과 상충이 안 되도록 최대한 공간 확보하겠음
○○○	<ul style="list-style-type: none"> ● 내부에서 램프의 끝단 부분이 평지로 연결되는데 구조물을 설치해서 직선으로 뺄 필요가 없으므로 차량의 선형을 원활하게 조정 요청 ● 세대수가 늘고 차량도 많이 보유하여 유발교통량이 증가하므로 사업지 서측 원동IC 사거리에서 해운대로 진입 구간을 일부 정비하여 경찰청과 협의하여 차선 확보방안 검토 ● 사업지 주출입구 앞 신설교차로의 직·우 신호 운영 시 우회전방향 진입차량의 불편 가중 및 차량정체가 심각히 예상됨에 따라 대안 검토 요청
○○○	<ul style="list-style-type: none"> ● 사업지 서측은 사업주가 할 수 있는 부분이 아니기 때문에 개선방안을 제시해서 관련부서와 협의해서 사업주체가 비용부담을 한다든지 건의 해보겠음
○○○	<ul style="list-style-type: none"> ● 실제 세대수는 500세대에서 800세대로 300세대만 증가하여 수요가 폭발적으로 증가한 것은 아니지만 반여1동의 도로체계에 문제가 있어 인근 도로 여건상 선수촌로의 부담이 크고, 반여1동 3만명이 넘는 주민 차량으로 선수촌로의 출퇴근 정체가 심하고 센텀2지구가 들어오면 엄청나게 막힐 것임 ● 사업지 주출입구상 진출은 가능하나 진입은 선수촌로의 부담을 더욱 가중하기 때문에 원동IC방면의 완충녹지와 접한 도로의 활용을 검토 건의함. 현재 원동IC방향 끝 차로는 화물차만 불법주차하고 있어 제 기능을 못하고 있기 때문에 변영로에서 바로 해당 사업지로 진입만 하는 것을 건의함. 교통공학체계상 간선도로에 진입도로를 만드는 것이 부정적일 수도 있지만 공동주택으로 고정수요만 진입하므로 건의함 ● 원동IC사거리 102동 앞 8번 구역의 도류화되어 있는 지점은 2개 차로인데 보행자 입장에서 횡단보도 이용이 위험하여 신호등 설치를 요청하지만 신호등 설치 시 인근 횡단보도와 연동해야 하므로 굉장히 긴 시간이 필요하여 엄청나게 막힐 것이고, 신호가 없으면 끊임없이 문제제기가 예상됨. 현재는 보행량이 적지만 사업 완료 후 보행량이 많을 것으로 예상됨에 따라 이 부분에 대한 고민 필요
○○○	<ul style="list-style-type: none"> ● 사업지 서측 완충녹지부분에 출입구를 조성하는 것은 사업자 입장에서 완충녹지로 도시계획상 결정되어 있는 부분을 변경하기 위해서 별도 절차가 필요하고, 사업지 서측 완충녹지구간에 진입구를 둔다면 해당 도로는 교통량이 많기 때문에 좌회전·우회전 차량 간에 상충 위험성이 있어서 안전상 문제가 우려되고 위험성이 있음 ● 버스정류장은 이전할 것이고, 센텀 쪽에서 오는 차선이 3개 차선인데 받아주는 차선도 3개 차선인데 본선에서 위빙을 하게 되어 있음. 區에서 사업지 남측으로 한 차선을 확장하면 본선은 그대로 3개 차로를 유지하고 부가차로에서 위빙을 하는 구조가 되어 대기행렬이 좀 줄어들고 차량 상충도 줄어들지 않을까 생각됨 ● 오전 첨두시간을 살펴보면 좌회전보다 우회전차선에서 대기차량이 발생하기 때문에 그 부분이 해소가 된다면 사업지 진출입구는 현 체계상에서 기존 방향이 더 합리적인 위치가 아닐까 생각됨

발언자	발언내용
○○○	<ul style="list-style-type: none"> • 사업지 인근에 위치한 SK, KCC스위첸이 들어서기 전에도 낮에는 괜찮지만 출근 시간대 사업지 주출입로(선수촌로) 도로는 엄청나게 막힘 • 현재 KCC스위첸은 입주를 했고, SK도 입주하게 되면 선수촌로로 모든 차량이 다니게 됨 • 현재 사업지 주변의 오래된 아파트는 세대별 차량 보유대수도 작고 빈집도 있고, 선수촌로의 이동량이 인근 아파트 완공 후에 비해 많지 않은데도 편도 1차로가 막히는데 해당 사업이 완공되면 편도 2차로로 확대한다 해도 선수촌로의 정체는 굉장히 심해질 것이고 차량 정체는 해소되지 않음
○○○	<ul style="list-style-type: none"> • 현재 주출입구 도로는 일방통행 3개 차로가 4개 차로가 되어 1개 차로가 확장됨 • 해당 도로는 우회전차량과 좌회전차량을 위한 차선인데 차로를 늘인다 해도 받아주는 차선이 2개 차선이며, 4개 차선도 남은 상황으로 본선을 늘이지 않는 이상은 차량 정체 해소는 어려움 • 왕자맨션 교차로는 신호에 의해 움직이기 때문에 사업지 주출입구가 있는 2번 구역에도 신호를 설치하여 왕자맨션 교차로와 동일한 3현시로 운영되고. 주변 개발에 의해 유발되는 교통량을 소화하면서 이 사업지에서 할 수 있는 도로 확장은 최대한 반영하였다고 생각됨
○○○	<ul style="list-style-type: none"> • 건축과 교통이 같이 진행된다면 교통은 건축에 따라오기 때문에 이 도면이 흔들릴 수 있기 때문에 이 도면으로 얘기하는 것은 문제가 있음
○○○	<ul style="list-style-type: none"> • KCC스위첸, SK, 삼익그린아파트, 현대아파트까지 개발되면 해당 도로(선수촌로)는 주차장이 될 것임
○○○	<ul style="list-style-type: none"> • SK뷰, KCC스위첸, 삼익맨션까지 개발되면 선수촌로는 계속 정체가 심해지기 때문에 부산지방경찰청에서 말씀하신 완충녹지구간에 부출입구를 다시 한번 검토해주길 바람 • 현재 센텀파크1차도 주 간선도로인 수영강변도로에 부출입구가 있으니 해당 사례를 검토 바람
○○○	<ul style="list-style-type: none"> • 완충녹지는 부산시도시계획위원회에서 결정하는 사항으로 왕자맨션을 위해 완충 녹지를 무너뜨리고 출입구는 만드는 것은 불가능한 사항으로 도시계획위원회에서 허용 안 됨. 원동램프에 진입구를 만드는 것은 교통 측면에서는 반대이고 만약 도시계획위원회를 진행한다 하더라도 몇 년이 걸려도 안 될 사항이며, 이런 사례가 허용된다면 다른 사례에서 적용이 될 수 있기 때문에 원동램프의 완충녹지에서 진출입구를 하는 것은 안 된다고 생각함 • 반송에서 유입되는 교통량을 해결하기 위해서는 향후 해운대터널을 만들지 않으면 전체적인 해결이 안 되고, 이 문제의 해결을 위해서는 市의 역할이 큼 • 市에서 민간가본을 유치해서 해결해야 되는 것으로 1개 아파트에서 해결할 수는 없음

발언자	발언내용
○○○	<ul style="list-style-type: none"> • 도로에는 기능적 위계가 있어 서로 만나야 할 상하위 클래스가 차례대로 만나야함 • 해당 도로는 도시고속도로에 접속하는 램프기능을 하는 A급 도로로서 이미 위빙이 일어나고 있는데, 좌회전으로 들어가는 진입을 만들면 빠져나가는 차량들이 전부 방해로 받아 엄청난 차량 정체를 유발할 것이고, 이로 인해 더 큰 문제를 일으켜 충렬로까지 과급효과가 있을 것임. 부득이 차선택이지만 현재 출입구밖에 없을 것으로 생각됨
○○○	<ul style="list-style-type: none"> • 사업지 남측 완충녹지를 도로로 확대할 수 있는 방안이 있는지 문의
○○○	<ul style="list-style-type: none"> • 사업부지가 아니어서 사업자는 시행이 불가하고 부산시 부지이며, 사업지 남측 완충녹지를 도로를 1차로 확대하는 방안은 구에서 검토하고 있는 것으로 알고 있음
○○○	<ul style="list-style-type: none"> • 완충녹지는 부산시도시계획위원회에서 결정하는 사항으로 왕자맨션을 위해 완충녹지를 무너뜨리고 출입구는 만드는 것은 불가능한 사항으로 도시계획위원회에서 허용 안 됨. 원동램프에 진입구를 만드는 것은 교통 측면에서는 반대이고 만약 도시계획위원회를 진행한다 하더라도 몇 년이 걸려도 안 될 사항이며, 이런 사례가 허용된다면 다른 사례에서 적용이 될 수 있기 때문에 원동램프의 완충녹지에서 진출입구를 하는 것은 안 된다고 생각함 • 반송에서 유입되는 교통량을 해결하기 위해서는 향후 해운대터널을 만들지 않으면 전체적인 해결이 안 되고, 이 문제의 해결을 위해서는 市의 역할이 큼 • 市에서 민간자본을 유치해서 해결해야 되는 것으로 1개 아파트에서 해결할 수는 없음
○○○	<ul style="list-style-type: none"> • 도로에는 기능적 위계가 있어 서로 만나야 할 상하위 클래스가 차례대로 만나야함 • 해당 도로는 도시고속도로에 접속하는 램프기능을 하는 A급 도로로서 이미 위빙이 일어나고 있는데, 좌회전으로 들어가는 진입을 만들면 빠져나가는 차량들이 전부 방해로 받아 엄청난 차량 정체를 유발할 것이고, 이로 인해 더 큰 문제를 일으켜 충렬로까지 과급효과가 있을 것임. 부득이 차선택이지만 현재 출입구밖에 없을 것으로 생각됨
○○○	<ul style="list-style-type: none"> • 사업지 남측 완충녹지를 도로로 확대할 수 있는 방안이 있는지 문의
○○○	<ul style="list-style-type: none"> • 사업부지가 아니어서 사업자는 시행이 불가하고 부산시 부지이며, 사업지 남측 완충녹지를 도로를 1차로 확대하는 방안은 구에서 검토하고 있는 것으로 알고 있음
○○○	<ul style="list-style-type: none"> • 우측 8번 구간의 선형을 개선하여 1차로를 확보했지만 회전반경을 추가 확보하여 차량 용량을 조금이라도 확보할 수 있는 방안을 강구해주길 바람
	<ul style="list-style-type: none"> • 기하구조를 개선해서 선형을 개선하겠음

2. 우동3구역 주택재개발 정비사업에 따른 교통영향평가(2차 변경심의)	
○○○	<ul style="list-style-type: none"> • 교통정책자문위원회에서 변경심의를 하는 것은 처음임. • 변경내용은 당초보다 주차 대수가 1,660대 증가하여 6,325대의 주차면이 되는데, 한 구역에서 6천대의 교통량이 나온다는 것은 해운대를 마비시킬 우려가 있음 • 종합개선안도 주차대수에 보면 대형주차와 이중주차를 설치한 것은 반드시 삭제하고 확장형으로 만들어야 함 • 사업지 남측 도로와 해리단길을 확장하는 것은 좋으나 집결지가 해운대로로서 40-50미터 간격의 4개 교차로를 만드는 것은 경찰청과 교통체계를 검토할 필요가 있음 • 해리단길을 확장하고 사업지 내에 주차장을 만들어 제공한다는 것은 협약서를 작성한다고 해도 입주자들이 반대할 수도 있으므로 1세대당 2대 이상인 주차면을 줄이는 방안을 조합과 협의 바람
○○○	<ul style="list-style-type: none"> • 이중주차면은 주차대수에는 포함되어 있지 않아서 제외하더라도 상관없으며, 대형 버스 주차면은 확장형으로 수정하겠음 • 해운대로로 연결되는 4개 교차로는 교통영향평가심의에서 나온 의견을 받아서 경찰청과 협의해서 진행하도록 하겠음. 현재 세대 당 주차대수는 2.6대 정도임
○○○	<ul style="list-style-type: none"> • 교통행정과에서는 아이파크나 마린시티의 세대 당 차량대수를 고려해서 참고 바람
○○○	<ul style="list-style-type: none"> • 교통영향평가심의에서 이중주차면을 표시한 것은 처음임. 실제로 동원비스타, 롯데캐슬스타에서 실제 이중주차선을 그어 고발이 들어와 행정지도를 하였으나 마찰이 발생함. 애초에 이중주차선은 삭제 바람
○○○	<ul style="list-style-type: none"> • 교통영향평가심의내용 작성 시에는 이중주차 내용은 삭제하겠음
○○○	<ul style="list-style-type: none"> • 건축위원회 심의를 그쳤으나 2년이 지나 실효가 되었기 때문에 교통영향평가는 계속 이어지지만 건축심의를 완전 실효가 되어 사실상 처음과 마찬가지로 자문을 올리게 되었음. • 공공보행통로의 준공 후 유지관리 계획에 대해 명확히 해주길 바라고, 사업부지 밖에 있는 F구간의 계획도부분의 개설계획이나 개설시기를 언급해주길 바람
○○○	<ul style="list-style-type: none"> • 중로2로 344호선으로 도시계획시설로 지정되어 있고, 사업구역 외 사업으로 협의해서 사업 준공시점 전까지 개설할 계획임
○○○	<ul style="list-style-type: none"> • 보상절차를 거쳐 준공 전까지 하는 것이 맞기는 하지만 공사기간 중에도 문제가 될 소지가 있기 때문에 준공은 뒤에 하더라도 개설을 빨리하는 것이 맞지 않나 생각함
○○○	<ul style="list-style-type: none"> • 착공해서 개설하는 방향으로 조합 측과 얘기해보겠음
○○○	<ul style="list-style-type: none"> • 공공보행통로에 대한 유지관리계획을 구체적으로 언급해주길 바람
○○○	<ul style="list-style-type: none"> • 공공보행통로는 분양할 때부터 분양계획서상에 표기를 하고 공공보행통로라는 것을 알 수 있도록 따로 패턴을 바꾸고 표지를 세워 입주민들이 막을 수 없도록 하겠음
○○○	<ul style="list-style-type: none"> • 표지석 등 영구적인 시설로 해주길 바람

발언자	발언내용
○○○	<ul style="list-style-type: none"> • 주차장 출입구2 지점의 횡단보도가 보행공간 위로 길게 위치함에 따라 차량 진출입시 횡단보도를 가로질러 차량이 지나감으로써 횡단보도를 굉장히 오래 점유하게 되므로 교통섬 방향을 조정하여 횡단보도 개선방안 검토 • B-B' 구간 사업부지 밖의 횡단보도 2개가 겹쳐서 되어 있는데 보도를 라운드로 채워서 보행공간이 충분히 확보될 수 있도록 하고, 경찰청과 협의해서 검토 바람 • 폐선된 동해남부선 측에 있는 신호가 없는 횡단보도는 교통심의는 통과되었지만 경찰청과 협의가 필요해 보임. 이 측을 연결해야 되는지, 전체 교통흐름에 영향을 다 미칠 것이 우려됨에 때문에 교통 전체적인 측면에서 협의를 부탁드립니다
○○○	<ul style="list-style-type: none"> • 이 위치의 횡단보도는 인근 버스정류장 때문에 설치되었고, 이 교차로를 포함해서 전체적인 교차로는 경찰청과 협의해서 실시설계에 반영할 수 있도록 하겠음 • 동해남부선이 폐선되면서 보행구간의 보행 측을 연결하다보니 횡단보도 위치가 이렇게 된 것으로 고민해보겠음
○○○	<ul style="list-style-type: none"> • 세대수를 줄이고 주차장을 확보한 부분이 변경심의의 관건임. 주차장을 200% 이상 확보한 경우를 거의 본적이 없고, 주변에 미치는 부정적 영향이 없다는 전제 하에 남은 주차장을 지역사회를 위해 환원할 수 있는 아이디어 검토가 필요해보임 • 획일성보다 다양성, 주민 편의성 확보가 중요하고 부산이라는 특수성을 감안하여 다양한 형태의 주차 형태가 있음. 이렇게 넓은 공간을 주민들의 다양한 니즈를 반영할 수 있도록 주차공간을 활용하여 편의시설 차원에서 접근하여 다양하게 제시해 줄 것을 검토 요청함
○○○	<ul style="list-style-type: none"> • 조합에서는 사업부지 밖 도로 개설에 따른 협의에 문제가 없는지, 다른 계획은 없는지, 어려움은 없는지 문의함
○○○	<ul style="list-style-type: none"> • 이 부분은 철도청 부지에 도로를 개설해야 하는 부분이 있어서 철도청과 협의를 진행해야 하는 부분으로 조합에서 매입해서 진행하려고 준비함
○○○	<ul style="list-style-type: none"> • 사업자 지정을 하면 조합에서 철도청과 협의할 것인지 문의
○○○	<ul style="list-style-type: none"> • 그러함
○○○	<ul style="list-style-type: none"> • 교통 분야와는 다른 이야기로 교통영향평가를 하고 나서 건축심의를 함 • 건축 분야는 계획도로에서 통경축*을 안 할 수가 없는데 주 간선도로에서 봤을 때 열어주는 부분으로 대지 내에서 열어주더라도 다른 지역에 있는 대지에서의 건축 형태가 가리고 있는 부분이 많아서 전체적으로 효과가 떨어질 것으로 예상되므로 도로를 중심으로 열어두는 것이 맞음 • 만약 건물을 열어주라는 내용이 나온다면 주차장에 미치는 영향이 어떨지 검토 필요함
○○○	<ul style="list-style-type: none"> • 통경축에 대한 내용은 검토 중에 있으며 검토가 종료되면 지하주차장 검토 예정
○○○	<ul style="list-style-type: none"> • 건축이 결정이 안 되면 건축 변경에 따라 실내외 주차가 다 변경되므로 건축이 먼저 선행되어야 교통정책자문위원회 자문의견이 힘이 실림 • 건축계획이 변경되면 교통은 또 변경되어야 됨에 따라 건축계획 심의를 먼저 하는 것이 원칙이지 않나 생각됨

발언자	발언내용
○○○	<ul style="list-style-type: none"> ● 교통영향평가를 하는 이유는 사업 착수의 신호임 ● 건축심의를 통해 엄청나게 많이 삭제되고 변경되며, 그에 따라 교통영향평가도 다시 변경 심의함으로써 내용은 다 바뀌게 됨 ● 사업주가 사업을 시행한다고 보고 교통영향평가를 먼저 해서 사업지 앞에 있는 도로를 어떻게 개설할 것인가 보는 것인데, 해당 사업지는 그 과정이 매우 어려울 것임 ● 사업지 내부는 건축·경관위원회에서 심의를 하면 되고, 교통정책자문위원회에서는 사업지 외부에 있는 도로를 어떻게 할 것인가를 봐야 함 ● 해당 사업지는 사업주가 사업 착공 때까지 도로는 개설한다고 했지만 착공 때까지 절대 도로 개설은 어렵고, 사업 준공할 때까지 완공하라고 해도 협상이 어려울 것임 ● 교통정책자문위원회에서는 자문을 하기 때문에 사업지 접근 도로에 대한 논의가 필요하고 건축물에 대한 것은 건축위원회에서 심의하면 됨
○○○	<ul style="list-style-type: none"> ● F- F' 구간의 도시계획시설을 결정한 것이 區에서 패소한 것인지 문의
○○○	<ul style="list-style-type: none"> ● 해당 구간은 도시계획시설이 지정되기 전에 건축허가가 먼저 나 있었음. 건축허가 이후 착공하기 전에 도로가 도시계획시설로 지정됨에 따라 건축과가 착공을 계속 반려했어서 그 부분을 패소했고, 패소에 대한 후속조치로 손해배상 청구를 했는데 손해배상 청구가 인용이 되어 건축과에서 현재 항소를 해 놓은 상태임 ● 해당 사업을 위해 계획 도로선을 사업자가 건의했고 그 부분이 받아들여진 것으로 보이기 때문에 건의자가 해당 도로를 개설하는 것이 타당하다고 보여짐
○○○	<ul style="list-style-type: none"> ● 센트럴푸르지오 앞 신설 횡단보도 인근에는 변압기 6개, 환풍기가 있어 이 자리가 나올지 의문임. 차량 회전반경을 고려하고, 우회전을 했는데 횡단보도가 또 나오는 이상한 경우가 되기 때문에 원래 횡단보도 자리로 가는 것이 맞을 거 같음
○○○	<ul style="list-style-type: none"> ● 신설 횡단보도 인근에 환풍구가 있고 변압기가 있는 점과 우회전이 수월해지도록 현재 위치를 검토해서 변경하겠음
○○○	<ul style="list-style-type: none"> ● F-F' 구간 관련해서 사업시행자 측에서 제대로 된 계획서를 제출해주길 바람
○○○	<ul style="list-style-type: none"> ● 참고로 아파트를 지어보며 조건으로 붙은 계획 도로들이 있는데 사업자 측에서 입주민원을 이유로 즉각적인 입주를 요구하면서 區에 상당한 압력을 넣고 도로 개설은 안 하고 방치해놓고 있음 ● 도로 개선을 당장 할 수 없기 때문에 입주민을 보호해달라고 하여 입주를 하고 나면 도로 개설은 영원히 안하기 때문에 사업계획서를 작성할 때 도로 조성계획서를 반드시 제출해주길 바람
○○○	<ul style="list-style-type: none"> ● 입주가 되면 말이 달라지고 하나의 세력이 되어버림. 건물이 들어서기 전과 후가 달라지기 때문에 미리 정확하게 해주시길 바람
○○○	<ul style="list-style-type: none"> ● 사업계획서 제출하도록 하겠음