

# 요약

## 서울역은 국제적 관문 위상에 걸맞은 역할 수행이 바람직

서울역은 과거 60·70년대 산업발전을 이끈 근현대사의 구심점이자 서울로 사람과 물자가 이동하는 관문 역할을 수행하였다. 현재는 하루 39만 명이 이용하는 환승 교통의 중심이자 국제공항으로 연결되는 철도가 개통된 국제적인 관문으로서, 이러한 위상에 맞는 역할의 수행이 필요하다.

## 서울역 주변지역, 도로·철도로 분리돼 ‘통합 연계장치’ 필요

서울역 일대는 철도 및 도로로 인하여 지역이 공간적·물리적으로 단절되어, 상대적으로 낙후된 서부지역과 발전이 진행된 동부지역(도심)으로 나뉘어 있다. 동시에 보행 접근성 결여, 사업 간의 연계성 부족 등 여러 문제점이 나타나고 있다. 이를 타개하기 위해서는 단절된 지역을 통합적으로 연계하기 위한 매개 장치가 필요하다.

## 서울역 고가도로를 보행공간으로 재활용은 세계적인 추세

도시가 사람을 위한 보행 중심으로 전환되는 것은 세계적인 추세로, 서울시도 이러한 추세를 반영하여 도심 교통 환경을 차량 중심에서 사람 중심으로 전환하는 정책을 추진하고 있다. 이러한 정책의 하나로 서울역 고가도로가 노후화되어 철거 대상이 됨에 따라, 보행 및 휴식공간으로 새롭게 재활용하는 방안을 발표하였다(2014년 9월 22일).

## ‘서울역 고가 재활용’ 시민·전문가의 찬성의견이 절반 넘어

서울역 고가도로를 보행 및 휴식 공간으로 재활용한다는 서울시의 발표에 대한 언론보도를 접한 결과, 여론은 도심쉼터 또는 관광명소가 될 것이라는 기대와 함께 교통 문제 등 여러 문제점에 대한 우려를 표명하면서, 신중

하게 진행해야 한다는 의견이 많았다.

이 연구에서는 더 세부적인 의견 수렴을 위하여 인근 지역 주민, 서울 시민, 전문가 등 세 개 그룹을 대상으로 설문조사를 진행하였다. 설문을 집계한 결과, 지역 주민은 53.4%, 일반 시민은 54.0%의 찬성으로 찬반여론이 팽팽한 가운데, 전문가는 찬성이 66.0%로 찬성 의견이 우위를 보였다.

고가도로 재활용 시 가장 고려해야 할 사항으로 인근 주민과 시민은 “주변 지역의 재생 및 활성화”를 중요하게 생각하였고, 전문가들은 “도심 속의 여유공간의 확보”를 우선적으로 고려해야 한다고 생각하는 것으로 나타났다.

반면 시민, 인근주민, 전문가 모두가 교통체증 심화에 대한 대책 마련이 시급하다는 의견을 내놓았고, 다음으로 공원 조성 및 유지 관리에 소요되는 예산, 치안 및 안전상의 문제 등이 우려되는 사항으로 지적되었다.

### 고가 재활용은 역사문화·경관조명 등 6개 분야에 중점둬야

서울역 고가도로의 재활용에서 중점적으로 고려해야 할 사항으로 아래와 같이 6개 분야의 방향을 도출하였다.

**[역사문화]** 부분에서는 서울역 고가도로를 도심근대화 및 산업화의 주요한 기록유산으로서 역사적 의미와 가치에 대한 재고가 필요하다. 철거 중심으로 역사를 지우는 것이 아닌 근대 도시의 흔적을 남기는 방향으로 다시 생각해 볼 필요가 있다.

**[경관조명]** 부분에서는 일반적인 공공공간에서 접할 수 없는 새로운 경관 포인트라는 주요한 특징을 가지고 있으며 이를 위해 고가도로의 경관적인 가치에 대한 의식의 전환이 필요하다.

**[교통보행]** 부분에서는 고가도로가 단순히 도심으로의 통과차량을 위한 것 이 아닌, 인간 친화적 도시환경과 공공성 회복을 위한 보행가로 역할을 할 수 있도록 추진하여야 한다.

**[환경조경]** 부분에서는 서울역 고가도로의 보행 공간 조성과 함께 공중 공간을 활용한 녹지공간을 조성하여 새로운 공공공간을 조성하고 도심 속의 부족한 녹지 및 여유공간을 확보할 수 있도록 추진하는 것이 필요하다.

**[상생자생]** 부분에서는 서울역 고가도로의 보행화를 통하여 단절된 동·서 지역을 연계하고, 주변 지역에서 개별적으로 진행되고 있는 다수의 사업을 연계할 수 있는 기반을 마련하여, 지역 격차를 해소하고 주변 지역의 자생 및 활성화를 유도할 수 있는 방향으로 추진하는 것이 필요하다.

**[이용활용]** 부분에서는 주변의 특성과 연계되는 장소성과 매력 있는 공간을 창출하고, 다양한 지역 밀착형 프로그램을 개발·도입하여 머물고, 쉬고, 즐길 수 있는 산책형 보행공간으로 구성할 필요가 있다.

## 동·서지역 상생발전, 도심관광 네트워크 형성 등 5대 효과 기대

서울역 고가도로를 재활용하여 보행 및 휴식공간으로 조성하면 다음과 같은 5가지의 효과가 기대된다.

첫째, 보행연계 및 활성화 측면에서 효과가 기대된다. 보행 시뮬레이션 분석 결과, 최대 15분까지 도심으로의 이동 시간을 단축시킬 수 있고, 보행량 (182%)과 주변 지역은 활성화도가 증가하는 것으로 나타났다.

둘째, 지역의 상생발전 측면에서 효과가 기대된다. 도보권 내 다양한 민관 사업 및 계획이 상호 연계될 수 있는 기반 및 경제 활력 요소의 창출로 낙후되었던 서부지역의 환경 개선과 활성화를 유도할 수 있을 것으로 전망된다.

셋째, 새로운 도심관광 네트워크의 형성 측면에서 효과가 기대된다. 서울역 인근의 도보권 내에 있는 많은 역사문화 및 관광자원을 연계한 도심관광의 명소로 재탄생될 수 있을 것으로 예상된다.

넷째, 녹지체계의 연결 측면에서 효과가 기대된다. 서울역 인근에 위치하고 있는 크고 작은 공원들과 남산을 연계하는 녹지축 형성의 기점이 마련되고, 도심과 주변의 환경 친화적 연계의 거점이 될 것으로 생각된다.

다섯째, 사회적 편익이 높은 경제적 효과가 기대된다. “시민이 생각하는 기대치의 정도”를 판단하기 위한 예비적 조사를 한 결과, 30년간 총 편익은 약 3,887억 원, 사업비를 포함한 예상 총비용은 2,124억 원으로 집계되어, 사회적 비용보다 사회적 편익이 더 큰 사업이 될 것으로 전망된다.

### 교통개선, 치안확보 등 지속적인 대책 마련이 사업성공 ‘관건’

주변 지역의 장소적 특성에 기반을 둔 니즈(needs)를 파악하고, 장기적인 안목에서 지역의 통합적 재생 방향을 설정하여, 사업이 단계적이고 지속적으로 원활하게 진행되기 위한 발판을 마련하는 것이 필요하다.

우선, 과정을 시민과 공유할 수 있는 계획 체계를 수립하여야 한다. 인근 지역 주민을 비롯한 관계자들의 의견을 지속적으로 수렴하고 반영하여 공감대를 형성해 나가고, 각 주체의 역할과 체계를 정립하여 추진해야 한다.

다음으로 지속적인 교통 대책 마련 및 기존 교통체계의 변화에 따른 영향권 범위에 대한 심층 조사가 이루어져야 한다. 현재 제시된 대안 외에 시민과 인근 주민이 납득할 수 있는 절충안을 지속적으로 마련하여야 한다.

또한 노후화된 고가도로를 재활용하는 만큼, 구조 보강 및 차후 관리에서 안전 문제와 지속적으로 제기되고 있는 노숙자 및 시위대 첨거, 자살방지 등 치안에 대한 대책이 마련되어야 한다.

마지막으로 “서울역고가 7017 프로젝트”는 현재 추진되고 있는 “서울역 역세권 도시재생활성화계획”과 연계되는 마중물 사업으로서, 서울역의 위상 변화 및 시대적 여건 변화를 고려하여, 역세권 차원에서 주변의 관련 계획과 조정 또는 조율하는 것이 필요하다.