

역세권개발과 기존 인프라와의 연계의 필요성



천승환 서울대학교 환경대학원 석사과정
(solarcrown89@snu.ac.kr)

1 서론

도시계획분야에서는 압축성장과 TOD에 관한 관심이 상당하다. TOD는 Transit Oriented Development의 약자로서 대중교통지향형 개발을 일컫는다. 이 개념은 Calthorpe가 처음 주창한 것으로 대중교통서비스를 유지할 수 있을 정도의 고밀도를 유지하고, 역 주변에 주거·상업·업무 시설 등을 설치함으로써 대중교통 및 보행 중심의 개발을 지향하는 것이다. 이러한 TOD의 대상지는 대중교통이 집결하는 지역인 철도역, 지하철역 등이 대표적이다.

이러한 도시계획의 추세를 따라 역세권을 중심으로 한 도시개발사업 및 도시재생사업이 좀 더 주목받을 것이라 예측되는 가운데, 본 고에서는 역세권 개발을 시행함에 있어 기존 상권이나 인프라와 어떻게 연계를 할 것이며, 그를 통해 어떠한 효과를 낼 수 있을지에 대해 국내의 역세권 재생사업신청서와 국외 사례를 통해 소개하고자 한다.

2 본문

2.1 영등포 도시재생

영등포는 1900대 철도가 개통하면서 지역이 활성화되기 시작하였고 1910-1970년대에 경성방직, 조선맥주, 대선제분, 방림방직 등의 섬유 및 식품산업이 입주하면서 본격적으로 발전되기 시작했다. 또한 1970년대 이후 철공소들이 하나둘씩 들어오면서 1970-1980년대는 우리나라를 대표하는 철공단지로서 발전하였다. 또한 여의도를 중심으로 금융산업도 성장하여 영등포는 호황을 맞았다. 하지만 1990년대 이후 공장이 이전되고

빈 자리에 주거·상업이 들어섰고 2005년 이후로는 한국거래소가 부산으로 이전하고 금융본사들이 명동으로 이전해가면서 영등포의 경쟁력은 약해지게 되었고, 중세 영세업체 중심의 제조업 및 기존 상권의 쇠퇴를 겪고 있으며 철공소, 집창촌 등 도심 부적격시설이 입지되어있어 도심의 쇠퇴가 가속화 되고 있는 실정이다.

영등포 도시재생은 영등포역을 중심으로 영등포 역세권과 경인로변 일대 743,000㎡를 대상지를 선정하고 있으며 역세권의 특징과 이점을 살려 '서울대도시권 서남부 성장을 견인하는 신 산업과 창조문화의 중심지, 영등포 도심권'이라는 비전을 제시하고 있다. 비전에서 살펴볼 수 있듯 영등포 도시재생은 경제성장을 목표로 하며 그 파급력이 서울 서남부에 미칠 수 있는 대규모의 도시재생을 추구하고 있다.

영등포 도시재생활성화지역 신청서에서는 도시재생의 목표를 크게 세 가지로 선정하고 있다. 첫 번째는 토착산업과 ICT, 문화산업이 융복합된 신 산업생태계 구축이다. 이는 산업핵심기능 도입, 업무시설 및 비즈니스 시설을 도입하겠다는 이러한 계획은 영등포 도시재생의 핵심이다. 그리고 현재 서울시에서 시행하는 '2030 역세권 청년주택'과의 연계를 통해 젊은 노동력을 영등포로 끌어오는 방안을 마련하고 있다. 영등포는 역사전후면간 전혀 다른 분위기를 띄며 단절을 크게 느낄 수 있는데, 이를 기능연계 및 철도상부 데크화를 통해 역사전후면 통합재생을 계획하고 있다.

두 번째는 산업문화예술이 결합된 창조적 문화 플랫폼 구축 및 거점연계이다. 문래예술창작촌은 낮은 임대료를 찾아 이주해온 몇몇 예술인들을 통해 문화예술을 이용한 도시재생이 일어나고 있었다. 서울문화재단의 지원을 받아 아트팩토리

사업을 시행하거나 문래예술공장을 운영하는 등 2009년 이후로 공공의 지원을 받게 되었고 문화예술을 이용한 도시재생사업으로 시행되고 있다. 한편 그로 인해 매매가나 전세가가 오르고 없었던 바닥 권리금이 생기게 되면서 문래동의 도시재생을 만들어 온 장본인들이 쫓겨날 위기에 처하게 되었다.

세 번째는 보행친화 네트워크, 핵심기반시설의 정비 등을 통한 지속가능한 발전이다. 사람들의 왕래로 가장 붐비는 영등포를 보행중심가로 조성하여 보행친화적인 환경을 만드는데 초점을 맞추고 있으며, 고가도로 정비를 통해 교통정비와 녹색인프라 확충을 목표로 한다.

2.2 광주송정역 도시재생

광주송정역은 광주시 도시재생활성화지역에 선정되어 있으며 근린재생형 활성화계획으로서 사업의 규모와 대상지의 면적(410,000㎡)이 영등포 도시재생보다 작다. 광주의 원도심인 광주송정역 일대는 외곽지역인 수원, 상무, 하남, 선운지구에 대규모 신시가지 개발 등으로 인해 공동화현상이 심해졌고, 건축물 노후화와 재래시장 상권침체라는 문제를 안고 있다. 한편, 2015년 4월 2일 광주송정역의 KTX선이 개통되었고, 이러한 기회를 이용하여 지역경제활성화를 계획하고 있다.

비전으로는 '전통의 맛과 멋이 한마당 되는 활기찬 광주송정역세권 재생'으로 광주송정역 앞에 위치하는 전통시장의 경쟁력과 활력을 강화하고, 지역 커뮤니티를 강화하는 것에 계획의 초점을 맞추고 있다.

광주송정역 도시재생활성화계획은 크게 세 가지 목표를 가지고 있다. 첫 번째로 광주송정역과 연계를 통한 도시활력제고이다. 이를 위해 역

전 누리길 조성사업으로 광주송정역과 전통재래시장인 송정 5일시장과의 연계성을 강화시키고, 광주송정역에서 송정 5일시장을 보다 쉽게 이용할 수 있도록 주차타워 및 송정 5일시장 종합정보안내시스템을 설치할 계획이다. 도시재생 프로그램 운영을 통한 지속적 도시재생도 추진하려고 한다.

두 번째는 재래시장 활성화를 통한 지역경제 활성화이다. 광산 FOOD스튜디오를 통해 빈 점포를 매입 또는 임대하여 지역특산품의 홍보와 판매, 제빵교육프로그램 등을 운영하여 마을기업 추진 및 지역경제 활성화를 추구하고 있다. 또한 광주송정역과 송정 5일시장의 연계성을 강화하는 것도 재래시장 활성화를 위한 방안이 될 수 있다.

마을기업을 추진하는 이러한 사업은 세 번째 목표인 주민참여와 거버넌스 체계구축을 통한 지속적 도시재생과도 연계된다. 세 번째 목표를 위해서 커뮤니티 스테이션 조성사업을 통해 주민참여 도시재생 프로그램 운영과 창작활동을 지원하고, 소통·교류의 네트워크를 구축하려는 목표를 가지고 있다. 또한 역전 문화공방 조성 및 역전빈집 고치기 사업, 역전 해피하우스 등을 통해 주민들이 필요한 복지시설 확충과 주민들의 커뮤니티 공간으로 활용할 계획을 가지고 있다.

2.3 릴-유럽 역세권 도시재생

릴은 파리에서 226km 떨어진 곳에 위치한 플랑드르 지방의 수도로서 영국에서 유럽대륙으로 들어가는 관문 역할을 하는 곳이며, 유럽지역 고속철도망의 결절중심지 역할을 하는 곳이기도 하다. 릴-유럽 역세권의 개발목표는 고속철도역사 유치에 따른 잠재력을 활용하여 지역경제를 활성화 시키겠다는 것이다. 기존의 '릴 플랑드르'역과

새 역인 '릴-유럽'역 사이의 네트워크 확보에 중점을 두었으며, 기존의 타일, 탄광산업에서 탈피하여 고속철도 역사개발을 적극적으로 유치하며 업무 및 국제회의 도시로서의 도시이미지 혁신과 지역경제 활성화와 도시공간의 재구조화에 성공하였다.

릴 시는 역세권 정비를 추진하기 위하여 유라릴 메트로폴이라는 민간회사를 설립하였다. 이 회사는 역세권 정비 기본구상에서 건물의 크기뿐 아니라 건물의 질적인 수준에 대해 깊은 관심을 가졌으며, 다양한 집단으로 구성된 위원회가 매월 모여 건축가를 선정한 뒤 건물의 질적인 문제를 검토하고 전략을 만들어 나갔다. 선형의 역사건물과 그 위에 각기 다른 고층건물을 세웠고, 두 역사의 공간적 분리를 막기 위해 역사사이에 대규모 업무, 상업시설과 주거를 조성하여 두 역사 간의 연계성을 강화하였다. 또한 유럽 고속철도의 결절점으로서의 개발뿐만 아니라 릴 시 주변의 환승교통과의 체계적인 연계로 인해 접근성을 확보하려는 노력을 하였다.

릴-유럽 역세권 도시재생의 핵심사업으로는 유라릴센터와 컨벤션센터, '릴 2004프로젝트'를 들 수 있다. 유라릴센터는 상가, 아파트, 사무실, 학교를 포함한 복합상업지구로서 프랑스 최고의 실업률을 가졌던 릴에 5000개의 일자리를 제공하였으며 자본금의 100배에 이르는 투자가 유치되었다. 한편 기존 도심의 상권을 황폐화시키지 않으려는 의도로 유라릴 상가에 입주하려는 사업가에게는 기존 도시의 상가를 철수하지 않는다는 조건을 걸었다. 컨벤션센터는 TGV역사 위에 고층빌딩으로 건설되어 업무지구, 회의장, 공연장 등으로 활용된다. 한편 '릴 2004 프로젝트'는 17,800여명의 지역예술가, 자원봉사자가 모여 직

접 창작활동을 한 것으로 도시에 문화적 분위기를 확산시켰다. 특히 폐공장이나 버려진 문화유산을 개조해 전시, 공연할 뿐만아니라 교류 공간으로 활용함으로써 창작활동을 독려했다. 이후 '릴 3000'이라는 타이틀로 매년 하나의 테마를 선정해 진행할 수 있게 되었는데, 시민들의 자발적 참여와 사업의 지속성이 문화도시를 가꾸기 위한 주요 요인이 되었다고 분석한다.

3 결론(맺음말)

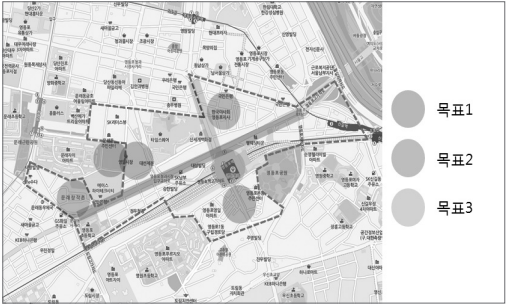
위의 사례들의 경우 철도 역사의 유치, KTX 개통과 같이 새로운 기회를 이용하여 역세권 개발을 계획하거나 기존의 침체된 역세권을 재활성화시킨다는 계획을 가지고 있다. 이러한 과정을 진행함에 있어 역세권의 기존 상권들이나 인프라와 유기적으로 연계하는 방안이 필요하다. 이는 효율성 뿐만 아니라, 시설물간의 유기적인 연계로 인해 사람들의 철도 접근성 및 이용률의 증가또한 예상할 수 있다.

얼마 전 동대구역의 복합환승센터가 개장하였다. 이로 인해 동대구역의 유동인구가 두 배가 증가했다는 소식이 있다. 이렇게 역세권 중심의 개발은 그 지역의 상권과 교통편에도 큰 영향을 미친다. 그러나 주변 교통 인프라를 고려하지 않음으로 인해 개장이후 동대구역 인근에 교통대란이 일어날 것이라는 우려도 존재하고 있다. 또한 환승시설과의 연계성이 가능하도록 지역주민에 필요한 기능을 복합적으로 개발해야 함에도 불구하고 동대구역 주변은 복합환승센터와 관련된 개발 계획이 수립되지 않아 도심의 난개발이 가중될 것이라는 전문가의 예측도 존재한다. 이렇듯 역세권 개발은 큰 파급력을 미치기 때문에 기존 지역과의

연계성을 고려한 계획을 세워야 함은 아무리 강조해도 지나치지 않다.

영등포 도시재생의 경우 광주송정역에 비해 도시재생사업의 목표간·지역간의 유기적인 연계가 부족함을 확인 할 수 있다. 대상지들이 위치적으로 연속되지 않을 뿐만 아니라 사업의 연계성 또한 부족했다. 즉, ①기반구축(새로운 기능의 도입·창출) ②지역적 접근(지역역량의 강화, 지역자원의 활용)이라는 도시재생의 문제해결방식을 충족하기 위해 각 사업들을 끼워 넣은 느낌이 강하게 들었다.

예를 들어 광주송정역의 경우, 광주송정역과 재래시장을 연계하는 사업들을 통해 도시활력제고 및 지역 경제를 살리는 방안을 생각하고 있으며, 커뮤니티 스테이션, 역전 문화공방 등의 사업은 지역경제 활성화와 주민참여라는 복합적인 목표를 가지고 유기적으로 연계되어 있었다. 그러나 영등포의 경우 신 산업생태계 구축(목표1)과 문화예술창작촌 및 음식문화특화공간(목표2)은 별 연관성이 없으며 영등포를 보행중심가로 조성하는 사업(목표3)은 앞의 목표에 조금의 물리적 영향을 미칠 뿐 각 사업이 연계되어 있다고는 보기 힘들다. 물론 모든 사업이 다 유기적인 연관성을 가질 필요는 없지만, 사업들 간에 유기적인 관계에 있을 때 더 큰 시너지를 낼 수 있을 것이다.



[그림 1] 영등포 도시재생 목표별 사업지역

이러한 점을 영등포의 도시재생에 적용해 본다면 영종로와 음식문화특화공간을 연계하여 이곳을 찾는 사람들이 쇼핑과 외식을 좀 더 편하게 접근할 수 있도록 조성할 수 있을 것이다. 또한 ‘릴

2004 프로젝트’와 같이 문래동 철공소 및 예술가의 역사·문화적 이미지를 영등포역세권 전반으로 확대하여 영등포에 역사·문화적 분위기를 확산시킬 수 있을 것이다.



참고문헌

1. “영등포도심권 도시재생활성화지역 신청서,” 서울특별시 영등포구
2. “광주송정역세권 재생사업구상안,” 광주광역시 광산구
3. 이병대, 심재승(2013), “역세권 재생사례를 통한 지방 구도심 활성화 방안 연구.” 한국지적정보학회지, 제 15권, 제 1호, pp.77-95.
4. 김진아, 박용서(2014), “복합환승센터 개발계획안의 적정성 검토를 위한 예비 고찰-동대구역 복합환승센터 사례를 중심으로,” 대한건축학회 학술발표대회 논문집, 제 34권 제 2호, pp.67-68.