

# **용산의 잠재력: 서울의 글로벌 관문이 될 것인가?**

2008. 3. 24 제8호

김상일 / 서울시정개발연구원 연구위원

## **〈 목 차 〉**

### **요약**

- I. 글로벌 도시들의 새로운 시도
- II. 전략거점으로서 용산의 잠재력
- III. 서울시의 대응 전략

## 요 약

세계 주요 도시들은 저마다 글로벌 도시의 위상을 선점하기 위해 전략거점 개발을 추진하고 있다. 서울 역시 도심, 강남, 여의도 등 기존의 업무 중심지가 포화상태로 새로운 돌파구 마련이 필요한 때이다. 마침 용산의 미군기지 이전과 철도차량기지 개발로 인한 큰 변화는 서울을 글로벌 도시로 업그레이드하기 위한 새로운 기회를 제공하고 있다.

글로벌 도시를 향한 성공적인 전략 거점 개발사업의 공통점은 1) 개발에 필요한 충분한 가용토지 2) 해외시장과 내수시장에 대한 접근성 확보를 위한 기반시설, 3) 공공부문의 선도적인 리더십, 4) 랜드마크와 차별화된 어메니티 등을 들 수 있다. 이러한 관점에서 볼 때 용산은 서울시가 글로벌 도시로 도약하기 위한 전략거점으로서 최적의 요건을 갖추고 있다.

우선 미군기지 이전과 철도차량기지 개발로 개발 가능한 토지가 풍부하고 인천국제공항과 김포국제공항을 연결하는 공항고속철도와 경부고속철도, 그리고 다양한 지하철 노선까지 국제적·국내적·광역적으로 탁월한 접근성을 가지고 있다. 여기에 더하여 한강의 워터프론트 입지와 광대한 용산 공원 등 어메니티 측면에서도 손색이 없는 환경을 제공하고 있다.

그러나 현재와 같이 개별적인 부동산 개발을 중심으로 용산개발이 추진될 경우 용산은 국제적 비즈니스 거점으로서 위상을 확보하기 어려울 전망이다. 특히 국지적으로 고립되어 있는 입지적 한계를 극복하고 용산이 국제업무 중심으로 자리매김하기 위해서는 거시적이고 통합적인 비전과 목표를 설정하고, 특별법 제정을 통해 통합적인 추진체계를 구축할 필요가 있다. 아울러 계획과 조정기능만으로는 더 이상 공공의 리더십을 발휘하기가 어렵다는 점에서 재원조성과 인프라 선투자를 통해 민간개발을 선도하고 민간의 자본투자를 촉진할 필요가 있다.

무엇보다도 도심과 용산이 하나의 중심처럼 기능할 수 있도록 ‘도심-용산 Dual Core 구조’를 형성해야 한다. 이를 위해서는 한강로를 따라 도심기능이 용산까지 전이될 수 있도록 개발축을 마련하고 개발 가능지 확보를 위해 한강로변의 용산공원 경계를 조정할 필요가 있다.

여의도와 강남을 직결하는 교통체계 또한 아직 미흡하다. 용산공원을 가로질러 용산지역을 씨·날줄로 엮어 짜는 교통체계를 구축하고, 간선도로 간 연결성을 높일 필요가 있다. 서울역과 용산역 간 철도노선 상부를 입체적으로 활용하는 방안도 검토할 만하다. 세계 유수의 도시와 경쟁하는 서울이 글로벌 도시로 도약할 수 있도록 하는 마지막 카드인 용산에 대한 긴 호흡과 원대한 리더십이 절실한 시점이다.

## I. 글로벌 도시들의 새로운 시도

### 세계 주요 도시들은 전략적 거점 개발에 치중

□ 글로벌 도시 선점을 위해 세계 주요 도시들은 전략적 거점을 적극 개발

- 세계의 주요 도시들은 전략적 거점 개발을 통하여 도시의 이미지와 위상을 제고하고, 국제적인 인적·물적 자본을 유입하며, 도시 경제의 활력을 제고하고자 노력
- 중국은 2020년까지 선전과 홍콩의 중간지대인 툽마저우 지구를 금융·과학기술·물류 단지로 개발하여, 양 도시 간에 인력·물자·자금이 자유롭게 왕래할 수 있는 특수구역으로 조성
- 양 도시를 쌍둥이 도시로 통합하고, 나아가 선전-홍콩-주하이-마카오를 하나의 경제생활권으로 육성하고자 시도

#### 선전은

중국의 경제특구 1호로서, 세계 500대 기업 중 100개 기업 이상이 투자하고 있는 도시. 2006년 현재 1인당 GDP가 8800달러로 중국 도시 중 1위이며, 컨테이너 물량은 세계 4위의 도시

- 마카오는 코타이 지역 간척지 50ha에 총 120억 달러를 투자하여 미국 라스베이거스 스트립을 본 딴 '코타이 스트립'을 개발
- 향후 코타이 스트립은, 1만 개 객실을 갖는 7개의 리조트 호텔과 1만 5000명을 수용하는 초대형 컨벤션센터, 객석 2만 석 규모의 극장 8개소 등 전대미문의 컨벤션·카지노·휴양 도시로 변모
- 상하이는 황포강 동쪽에 동방명주를 건설하고 푸동을 개발하기 시작하였으며, 현재는 진마오 빌딩을 비롯한 마천루가 즐비한 도시로 발전
- 이들 전략거점 개발의 성공은 전략적 입지, 풍부한 토지, 탁월한 기반시설에 공공부문의 리더십과 선도적 투자 및 지원이 뒤따랐기 때문

## 서울도 성장 한계로 새로운 거점이 절실한 상황

- 기존 도심과 부도심인 여의도 및 강남도 포화상태에 직면
  - 도심은 재개발 가능성이 열려 있기는 하나, 도시환경정비사업을 원활히 시행할 수 없는 상황
    - 그러나 도심에 대한 적극적인 개발 유도 정책은 도심 고유의 특성과 상충할 가능성 농후
  - 상암, 문정, 마곡 등지에서 진행되고 있는 대규모 개발사업은 3대 업무 중심지에 집중된 오피스 수요를 분담하는 데는 한계
- 행정중심복합도시 건설 및 공공기관 지방이전에 따라 도심 중추기능은 심각히 약화될 것으로 우려
  - 2005년 정부는 서울 및 수도권에 집중된 중앙행정기관을 지방으로 이전하는 계획을 확정
    - 외교부 등을 제외한 12부 4처 2청 중앙행정기관이 서울에서 이전할 예정
    - 공공기관 지방이전도 추진되고 있어, 서울이 지닌 공공행정서비스 부문의 경쟁우위는 약화될 것으로 우려
- 미군기지 이전에 따른 외국기업 및 외국인 이전 가능성도 증대
  - 용산 미군기지 이전은 용산 일대에 입지한 외국기업과 거주 외국인의 서울 이탈을 야기할 가능성
    - 외무부의 도심 잔류로 각국 주한대사관이 도심 입지를 포기할 가능성은 낮음. 하지만 주한미군 관련 기업체 및 종사자의 이전은 용산 일대의 인구, 산업, 고용, 상권 등에 상당한 영향을 미칠 것으로 전망

- 또한, 남북분단 상황에서 비상 시 소개 가능성을 중요시하는 외국인의 주거지 선택에도 영향을 미침으로써, 외국기업 지사가 모여 있는 도심과 외국인 주거지가 형성된 용산 지역의 매력이 크게 저하

## 용산을 중심으로 도심 내 역학 구도에 큰 변화 예상

### □ 미군기지 이전에 따른 대규모 가용지 발생

- 2004년 이전에 확정된 용산 미군기지는 본체에 해당하는 메인 포스트와 사우스 포스트 267ha, 그 주변에 산재한 캠프킴·유엔사·미군수송단 등 18ha으로 구성
- 국방부, 전쟁기념관, 국립중앙박물관, 용산가족공원 등 인접 시설부지 22만 평을 더하면 총 359ha의 거대한 면적

### □ 철도차량기지 부지에 대한 국제업무지구 개발 가시화

- 부채비율을 낮추기 위한 한국철도공사의 용산 철도차량기지 매각 추진으로 국제업무지구 개발 논의 촉발
- 서울시는 한국철도공사와 용산 철도차량기지 개발을 합의하고 민관합자로 컨소시엄을 구성하여 철도차량기지 및 주변 지역 개발을 추진 중

### □ 용산 미군기지 이적지 공원화와 철도차량기지 개발에 대한 기대 증가로 주변 민간개발사업 활성화

- 서울시는 U-Turn 프로젝트 등을 발표하고 한남 뉴타운지구를 지정하는 등 용산지역 발전에 정책적인 노력 경주

- 특히 용산 미군기지 서측에서는 도시환경정비사업과 특별계획구역 내 민간개발사업으로 주거복합건물 등의 신축이 활발

□ 세계적 비즈니스 거점으로 용산의 위상을 재정립할 필요

- 글로벌 도시 선점을 향한 도시 간 경쟁이 본격화하고 있는 시점에서 서울시가 세계적인 도시경쟁력을 갖추기 위해서는 전략적인 거점개발이 필요한 시점



자료: 서울특별시(2006) 용산 군 이적지 주변 합리적 관리방안, p.62

[그림 1] 용산 일대 현황 및 계획 종합

## II. 전략거점으로서 용산의 잠재력

약 410ha에 이르는 대규모 가용지

- 대규모 이전에 따라 용산 일대 풍부한 가용토지 확보 가능
  - 전략적 도시개발이 지속적인 도시성장으로 이어지기 위해서는 충분한 가용 토지 공급이 필수
  - 중국 상하이 푸동의 면적은 5만 5600ha로 서울시 전체 면적에 육박하며, 개발 가능지는 1만 2400ha에 이릅니다.
  - 런던 도크랜드 개발이나 호주 시드니 달링하버 개발 사례의 경우에도 대규모 유희토지를 활용
  - 국제업무지구로 조성될 철도차량기지 일대는 약 56만 6800㎡의 나대지로서, 삼성동 코엑스(60만 5221㎡)에 육박하는 대규모 면적임.

<표 1> 세계 거점 개발사업의 규모

도시개발 사례	국가	도시	면적	비고
용산국제업무지구	대한민국	서울	57ha	금융, IT, 관광 복합단지
포츠다머 플라츠	독일	베를린	15ha	업무 50%, 주거 20%
배터리 파크 시티	미국	뉴욕, 로어 맨해튼	41ha	업무(금융) 11%, 주거 40%, 공공 용지 49%
KLCC & 페트로나스 타워	말레이시아	쿠알라룸푸르	15.8ha	업무, 상업
그랜드 콤플렉스	일본	도쿄, 시나가와	13.9ha	금융, 주거
두바이 국제금융 센터	두바이		45ha	금융
루지아쭈이 금융 존	중국	상하이, 푸동	3,000ha	금융, 무역
카나리 워프	영국	런던, 도크랜드	108ha	금융, 주거, 상업

자료: 서울특별시 (2006) 용산 군 이적지 주변 합리적 관리방안, pp.124~126

- 미군기지 이전 시 가용 토지는 360ha에 이르며, 공원화로 가닥을 잡은 본 기지 이외의 토지만도 92ha에 이릅니다.

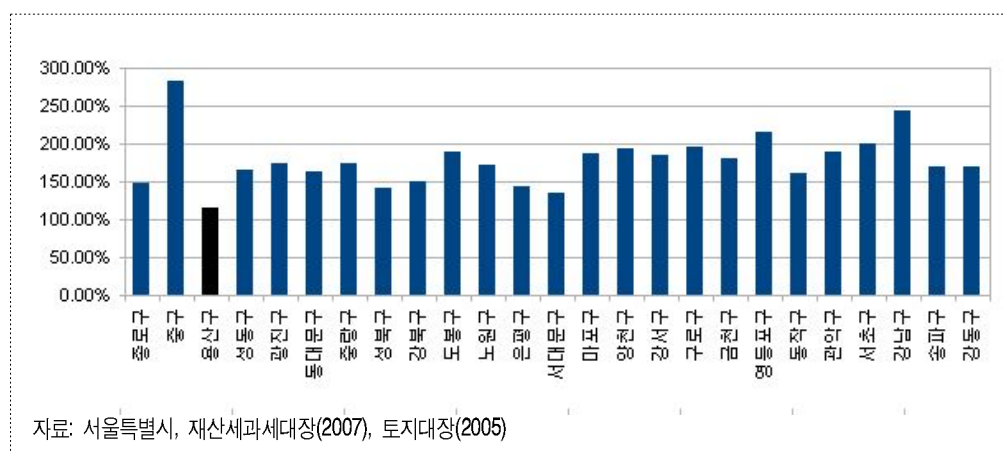
<표 2> 이전대상 미군기지 및 인접시설 면적

구 분		면적(ha)
계		360.0
미군 이적지 본체	계	267.8
	메인 포스트	79.3
	사우스 포스트	188.4
주변 산재 부지	계	18.4
	캠프 킴	5.2
	유엔사	5.3
	미군수송단	8.0
인접 시설 부지	계	73.4
	국방부	27.8
	전쟁기념관	11.6
	국립중앙박물관	26.4
	용산가족공원	7.6

자료: 서울특별시(2006) 용산 군 이적지 주변 합리적 관리방안, p.29

## □ 도심 인접성에도 불구하고 토지이용의 낮은 밀도

- 용산구의 평균 순용적률은 119%로 서울시 내 자치구 중 가장 낮음.
- 2007년 재산세과세 자료로 추계한 용산구의 건축물 연상면적은 약 123ha
- 건축 가능한 지목인 대지, 공장용지, 학교용지만으로 집계한 시가화용지는 약 106ha
- 이는 남산과 한강으로 차단되고 철도와 용산 미군기지로 나뉜 용산의 고립성과 단절성 때문에 도심 기능이 용산지역으로 전이되지 못했기 때문임.



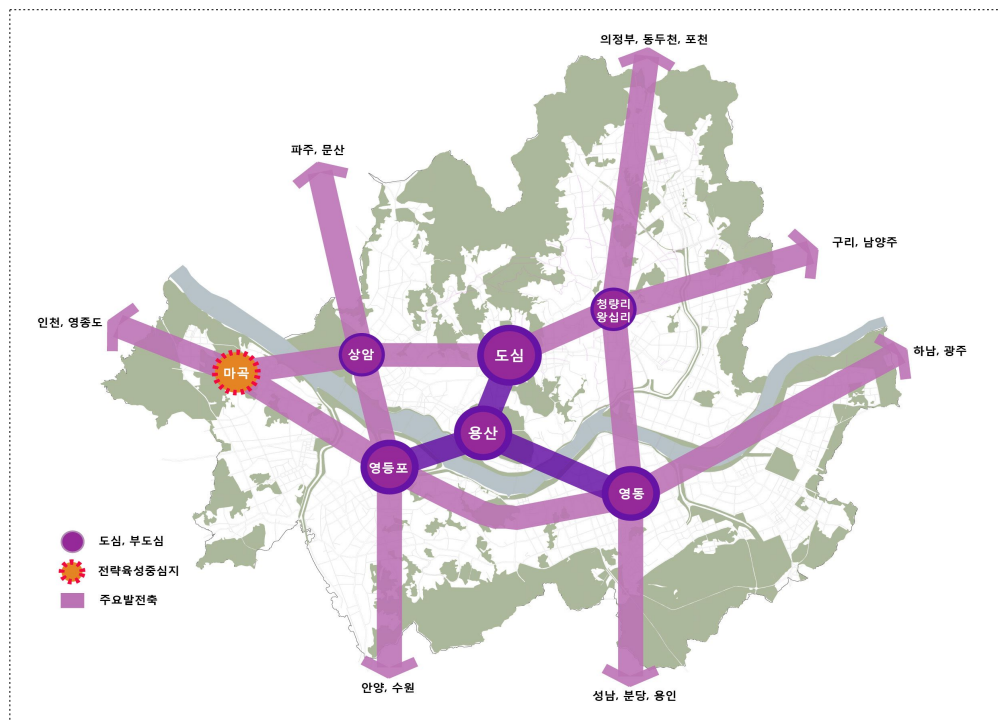
[그림 2] 자치구별 평균 용적률



## 사통팔달의 교통 중심지: 글로벌 게이트웨이, 내셔널 노드

### □ 도심, 여의도, 영동 부도심을 연결하는 지리적 중심

- 용산은 서울의 지리적 중심으로서, 5km 반경 내에 도심, 여의도, 강남이 위치하고 있어 분절적으로 성장해 온 3개 중심지를 긴밀하게 연계할 수 있는 입지
- 2020 도시기본계획에서도 용산을 중심으로 도심, 영등포 부도심, 영동 부도심을 방사상으로 연결하는 공간구조를 구상

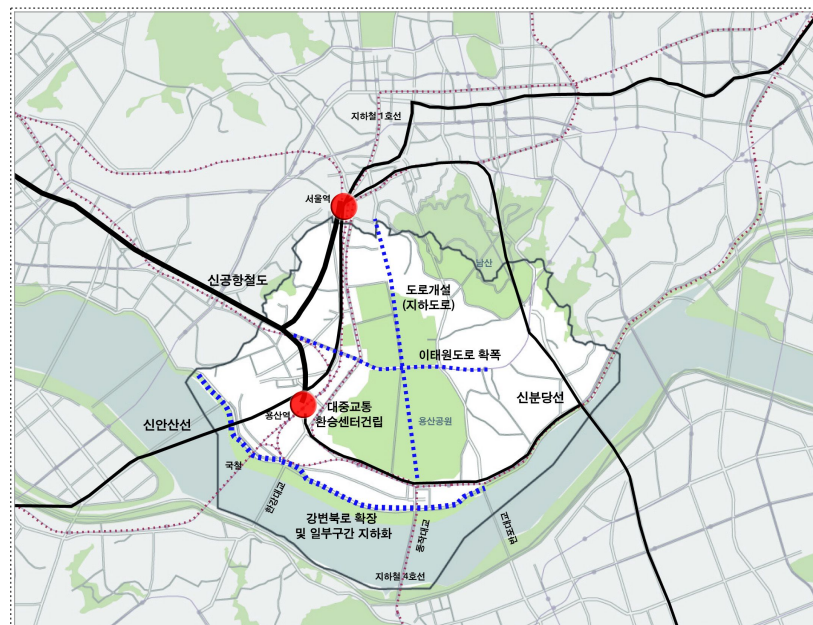


[그림 3] 2020 도시기본계획 상 도시공간구조 개념

### □ 국제적 관문이자 사통팔달의 교통 인프라를 구비

- 국내외적 접근성을 보장하는 기반시설은 전략적 도시개발의 성패를 좌우하는 가장 중요한 요건

- 홍콩-주하이-마카오를 잇는 강주아오 대교 건설이 본격화되고 있음.
- 강주아오 대교는 총 길이 약 40km의 Y자형 해상교로서, 2015년까지 300억 위안이 투자될 예정임. 강주아오 대교 건설로 홍콩-주하이-마카오 간 이동시간은 기존 1시간에서 15~20분으로 단축될 것으로 기대
- 선전과 홍콩을 통합하기 위하여 중국은 홍콩 선전만 대교(길이 5.5km, 폭 38.6m, 홍콩 북단 위엔랑-선전시 서커우)를 건설함. 또한 선전 바오안 공항과 홍콩 첵랍콕 공항을 17분에 연결하는 고속전철을 개설할 계획
- 서울시의 지리적 중심인 용산지역은 국제적·광역적 접근성을 보장하는 기반시설이 잘 갖추어져 있으며, 지속적으로 보강될 예정
- 인천국제공항을 시점으로 김포국제공항을 경유하는 인천공항철도 노선이 용산역을 종점으로 건설되고 있으며, 2010년 개통될 예정임. 강변북로와 올림픽대로, 그리고 이와 연결된 영종고속도로를 통해 자동차 통행으로도 공항 접근성을 확보



[그림 4] 용산 주변 기반시설 현황 및 확충계획

- 전국적으로는 경부선과 호남선 철도, 경부고속전철(KTX)이 용산을 기점으로 출발하거나 인근 서울역에서 출발하여 용산을 통과, 한남대교를 통해 경부고속도로에 접속할 수 있을 뿐만 아니라, 제물포로·경인로·시흥대로를 통해 인천이나 서해안고속도로에도 접근 가능
- 지하철 1·4호선이 용산역을 관통하고, 현재 건설 중인 신안산선과 신분당선 또한 용산을 기점으로 삼고 있어 용산지역의 광역접근성을 크게 개선할 전망

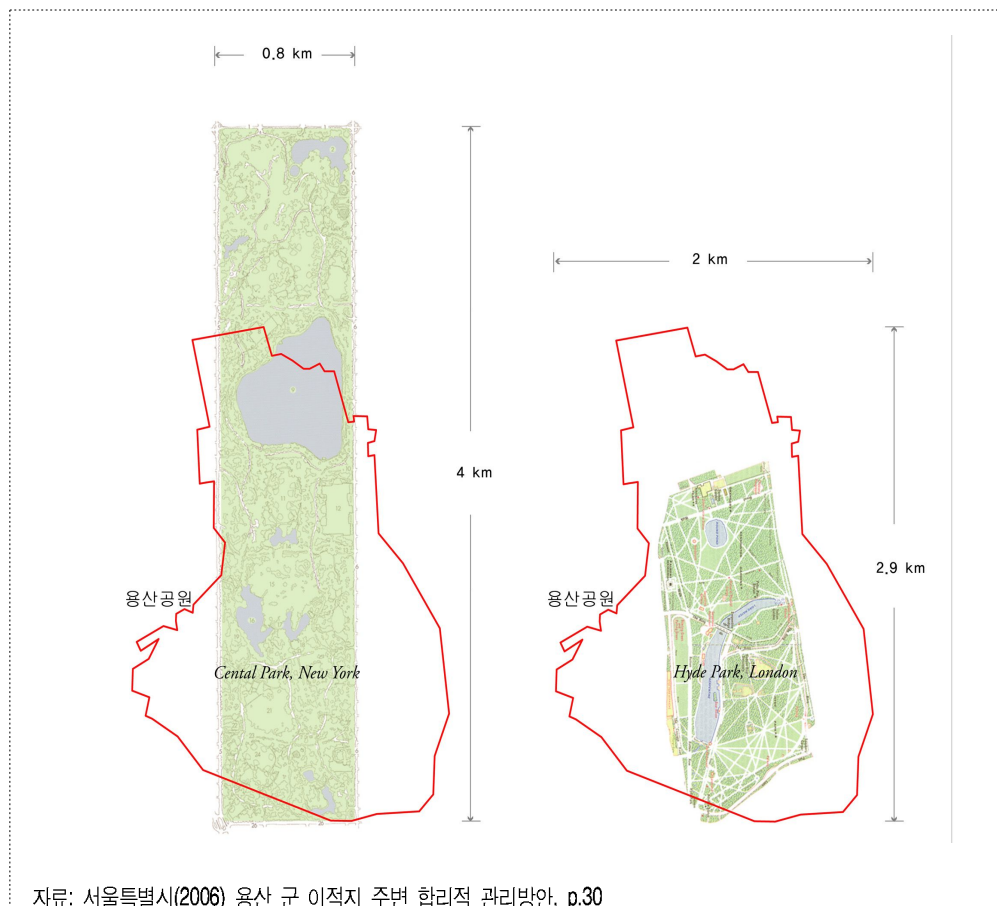
### 어메니티와 랜드마크: 한강 워터프론트와 용산 공원

#### □ 전략적 도시개발의 이미지를 창출하는 워터프론트

- 중국 상하이 푸둥, 호주 시드니 달링하버, 영국 런던 도크랜드, 일본 동경 임해부도심, 요코하마 미나토 미라이 21 등 상당수 전략개발은 워터프론트를 적극 활용
- 해안에 입지한 호주 시드니 달링하버 개발 시, 시민의 수변 접근성을 100% 보장하기 위해 수변에 크루즈 여객선 승강장과 수상레저를 위한 마리나를 배치하여 워터프론트를 전략적 개발의 핵심적인 어메니티 요소로 활용
- 용산 역시 한강에 면하고 있어 워터프론트를 이용한 차별적인 도시환경 조성이 가능
- 용산국제업무지구 개발(안)에서는 강변북로를 지하화하고 상부를 슈퍼뱅크로 조성하여 보행을 통한 시민의 한강 접근성을 확보
- 국제여객터미널과 아트센터 등을 한강변에 배치하고, 레인보우 폭포 등을 설치하여 적극적으로 워터프론트를 활용할 계획

## □ 대규모 용산 공원과 지역 자원

- 미군기지 이적지에 조성될 용산공원은 미국 뉴욕 맨해튼의 센트럴 파크에 버금가는 대규모 녹지공간으로 활용 가능
- 용산지역에는 국립중앙박물관과 전쟁기념관 등 국가적인 상징성을 지닌 대규모 시설이 입지
- 남산과 인근 노들섬에 건립할 예정인 오페라하우스 등도 용산 개발의 브랜드가치를 높이는 지역 자원으로 활용 가능



[그림 5] 용산공원과 센트럴파크 및 하이드파크 규모 비교

□ 랜드마크 타워 건립 예정으로 지역의 대표성 확보

- 전략적 도시개발 시 마천루를 세워 랜드마크로 활용하고 브랜드화하는 경향은 일반적임.
- 두바이에서는 160여 층(810m) 높이의 '부르주 두바이' 건설을 통해 두바이의 브랜드 가치를 높이고 두바이를 알리는 홍보에 활용
- 푸둥 지역 입구에 방송 중계 및 관광용으로 설립한 468m 높이의 동방명주(東方明珠電視塔)는 아시아에서 가장 높은 TV 타워로서 푸둥 지구의 개발을 상징. 1999년에 완공된 88층(421m)의 진마오빌딩(金茂大廈)은 세계에서 세 번째로 높은 건물
- 용산국제업무지구에도 높이가 130층(620m)에 이르는 물방울 형상의 랜드마크 타워 건립 계획 추진 중



자료: 서울특별시

[그림 6] 용산 국제업무지구 조감도

### Ⅲ. 서울시의 대응 전략

#### 새로운 미래 성장기반을 담을 수 있는 도시공간 마련 필요

##### □ 서울의 새로운 성장 동력을 적극 발굴해야 할 시점

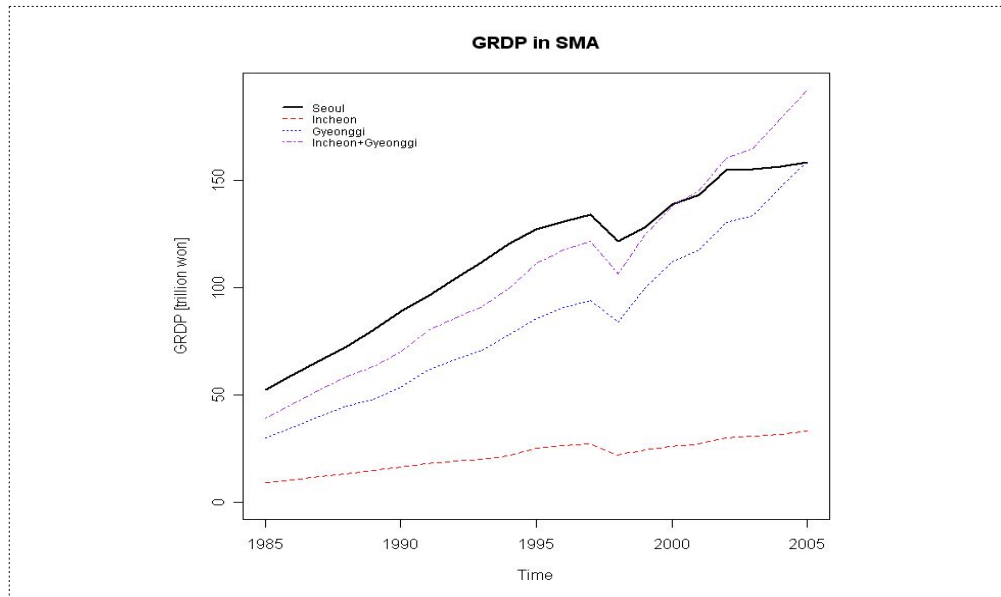
- 서울의 종사자 수는 1995년 387만 명에서 2005년 384만 명으로 1995~2000년 10년 동안 0.8% 감소한 반면, 인천·경기의 종사자 수는 같은 지난 10년 동안 35.4% 증가

<표 3> 서울 대도시권 종사자 수 변화

(단위: 명)

종사자수	1995년		2000년		2005년		증감률 (1995-2005)
서울 대도시권	6,186,063	(100.0%)	6,657,802	(100.0%)	7,637,127	(100.0%)	23.46%
인천,경기	2,801,466	(45.3%)	3,082,978	(46.3%)	3,794,117	(49.7%)	35.43%
서울시	3,874,597	(54.7%)	3,574,824	(53.7%)	3,843,010	(50.3%)	-0.82%
인천시	681,840	(11.0%)	666,896	(10.0%)	728,042	(9.5%)	6.78%
경기도	2,119,626	(34.3%)	2,416,082	(36.3%)	3,066,075	(40.1%)	44.65%

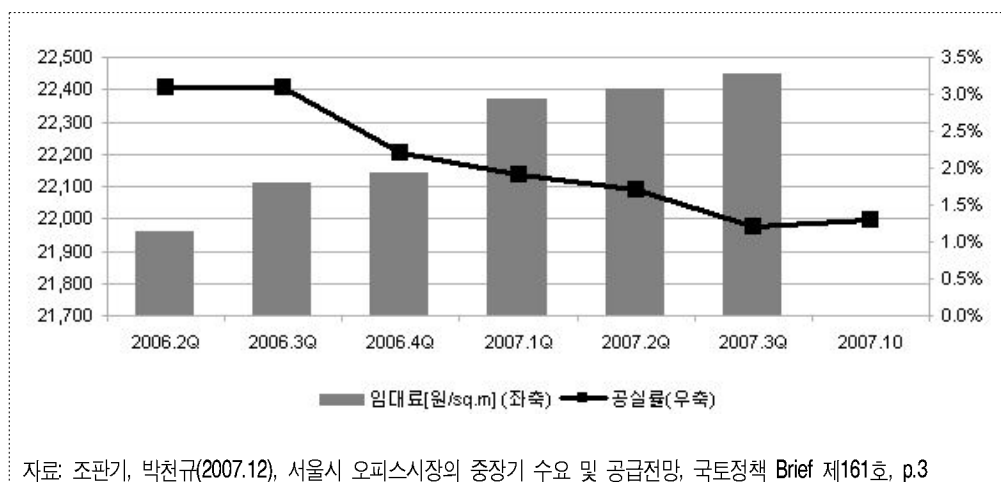
- 2005년 서울의 지역내총생산(GRDP)은 158조 원으로 1995년 대비 25% 증가하였으나, 인천·경기의 지역내총생산은 192조 원으로 1995년에 비해 73% 증가
- 민선4기 시정은 서울의 새로운 성장원을 창의와 문화에 두고 있는데, 이를 가시화할 수 있는 물리적 실체 필요



[그림 7] 서울대도시권 지역내총생산(GRDP) 변화

□ 오피스 시장 포화상태에 대한 돌파구 마련도 필요

- 2007년 말 현재 서울시 오피스 시장은 수요 초과상태임. 도심·강남·여의도의 공실률은 1% 대까지 떨어져 있으며, 임대료는 지속적으로 상승하고 있음. 공급부족은 향후 2~3년간 지속될 것으로 전망



[그림 8] 도심권 오피스 시장 임대료 및 공실률 추이

## GATE CITY 용산에 대한 거시적 안목과 통합적인 접근이 필요

### □ 국제적 관문이자 국가적 결절로서의 그랜드 비전 수립

- 세계적인 도시 간 경쟁이 국가의 발전과 직결되고 있는 현실에서 용산개발은 서울의 관문(Gate City)이자 국가적 결절(National Node)이라는 관점에서 추진될 필요가 있음.
- 용산이 국제적 관문이자 국가적 결절이라는 공감대 위에 그랜드 비전 수립 필요
- 오세훈 서울시장은 용산국제업무지구 조성사업이 한강르네상스를 실현하는 중심축이며, 강북 활성화의 시발점이자 대규모 관광수요를 창출하는 경제문화의 허브, 서울이 세계 10대 도시로 나아가기 위한 토대라고 규정
- 현재 서울시가 용산개발에 전체에 대한 조정기능과 계획기능을 수행하고는 있으나, 이해가 일치하지 않는 여러 주체가 서로 다른 개별법에 근거하여 서로 다른 시점에 사업을 추진하고 있어 조정에 어려움 예상
- 용산의 변화를 주도하고 있는 주요한 사업은 서로 다른 주체에 의하여 개별적으로 추진되고 있음. 대규모 사업부지를 제외한 기타 용산지역에 대해서는 도시관리 차원의 지구단위계획 이외에는 별다른 계획이 마련되어 있지 않은 실정

#### 용산 개발의 다양한 주체

- 용산국제업무지구: 드림허브컨소시엄(용산역세권개발(주))
- 미군기지 이전적지: 국무조정실(국방부), 건설교통부, 서울시
- 한남뉴타운: 서울시(계획), 민간
- 도시환경정비사업, 지구단위계획구역 내 특별계획구역: 민간



□ 특별법 제정을 통해 관련 주체 간 통합적 추진체계 형성

- 용산의 발전이 여러 개발사업의 단순함으로 결정되는 것은 경계할 필요가 있음. 따라서 물리적 부동산 개발사업 위주로 진행되는 것은 지양
- 용산 개발의 관건은 외국의 인력·정보·자본을 얼마나 용산에 유치하는가에 달려 있으며, 이에 필요한 규제완화나 재정지원은 서울시의 정책 의지와 노력만으로는 미흡
- 용산개발의 비전, 목표, 범역, 주체, 개발방식, 규제완화, 자원조달, 재정지원 등을 규정한 특별법을 제정하여 용산개발에 대한 통합적인 추진체계를 구체화
- 서울시가 주도하되 중앙정부의 지원과 민간의 협력이 원활하게 이루어질 수 있도록, 관련 주체 간 역할을 분명히 할 필요
- 물리적인 도시개발 추진 및 관리뿐 아니라 외국 인력·정보·자본유치에 필요한 규제완화, 개발권 부여 등의 이해조정과 의사결정을 수행하도록 하는 방안을 적극 검토할 필요

**공공 이니셔티브와 리더십 필요**

□ 인프라 선투자를 통해 공공부문에서 선도적인 리더십을 발휘할 필요

- 공공의 이니셔티브와 리더십은 계획과 조정기능만으로는 충분히 발휘되기 어려운 상황
- 재원을 조성하고 인프라 선투자를 통해 민간 개발을 선도하고 민간 자본 투자를 촉진

- 각종 기금 등 재무적 투자자의 투자를 주선하고, 채권 발행 등을 통하여 용산 개발의 잠재적 위험을 민간과 분담하는 적극적인 의사결정도 필요
- 기반시설 투자가 개발에 후행하여 문제해결 방식으로 이루어질 경우, 개발을 바람직한 방향으로 촉진하는 인프라 공공투자의 효과는 낮아지고 더욱 큰 재원이 소요

#### 민간 도시개발의 한계

- 전략적 도시개발에서 민간 이니셔티브는 한계에 직면. 과거 대규모 이전적지가 발생한 영등포역 주변은 민간 개발자에 의해 주거 위주로 개발되었으며, 도시공간구조 상 부도심이라는 중심지 위계에도 불구하고 여의도에 밀집한 업무공간을 영등포 지역에까지 연장하는데 실패함.
- 획기적인 기반시설 투자나 장기적인 발전 비전이 제시되지 않은 청량리와 왕십리 부도심의 경우에도 도심과 구별되는 차별적인 포지셔닝에 실패. 이 지역에서 이루어진 대형 개발사업은 부도심 기능 수행에 불충분한 상태이며 도심권의 영향권 하에서 미미한 역할분담을 수행

## 도심과 용산의 연계망 확충이 성공의 열쇠

### □ 도심-용산 Dual Core 구도 형성

- 글로벌 관문도시가 되기 위해 도심과 용산의 연계는 필수
- 도심은 고유한 역사성을 바탕으로 중추의사결정과 창의·문화산업의 중심으로, 용산은 도심의 역사성을 보전하면서 현대적인 업무공간을 공급하는 비즈니스 중심으로 역할을 분담하는 Dual Core 방안이 합리적

### □ 서울역-용산역 간 한강로변 토지의 상업적 개발을 통한 도심-용산 연담화 및 활성화

- Dual Core 도심-용산이 마치 하나의 중심처럼 기능할 수 있도록 하기 위해서는 도심-용산 간 연결성을 현격히 개선할 필요

- 도심에서 용산에 이르는 도로 노선을 증설하고, 한강로 주변을 교통축에서 개발축으로 설정하여 업무상업기능의 연담을 꾀할 필요
- 용산국제업무지구에 포함되지 않은 한강로 주변 토지는 재개발과 불합리한 공원경계를 조정하여 일정 폭의 개발가능지를 확보할 필요
- 용산의 개발 잠재력을 고려한 합리적 공원 조성 논의 필요
- 서울시는 국무조정실, 건설교통부와 협의하여 용산 미군기지 268ha를 모두 공원화하는 데 합의한 바 있으며, 그 내용은 '용산 민족·역사공원 조성에 관한 특별법(안)'에 규정
- 공원 면적 총량을 유지하는 선에서 대토나 정비사업을 통하여 불합리한 경계를 조정하고 도시조직 상 효율성을 높여야 함. 용산의 비전이나 개발 잠재력, 대규모 민족·역사공원 조성의 의미를 균형감 있게 바라보는 관점이 중요

#### □ 용산의 국지적 고립과 단절 극복을 위한 교통망 확충

- 여의도 및 강남과 도로 및 대중교통 직결체계를 구축
  - 광역적 관점에서 용산은 탁월한 연결성과 접근성을 지니게 될 것이나, 국지적으로는 고립적임. 용산을 중심으로 도심, 여의도, 강남의 3핵이 유기적으로 기능하기 위해서는 직결·급행 교통네트워크 개선 노력을 지속
- 용산 공원을 관통하는 지하도로를 건설
  - 용산 공원은 용산의 대규모 어메니티 자원임과 동시에 용산과 서울을 동·서와 남·북으로 분할하는 지장물임. 용산 공원을 통해 상암-용산-청량리·왕십리와 도심-용산-동작대교-동작·서초를 연결하는 지하도로를 건설할 필요

- 서울역-용산역 간 지상 철도노선으로 나뉜 의한 동서 단절을 극복할 대책 마련
  - 용산역에서 서울역에 이르는 철도는 용산 서부를 단절시켜 정상적인 도시 성장을 장애
  - 기존 철도노선을 지하화하거나 상부에 인공대지를 조성하여 입체적으로 이용함으로써 철도노선 동서를 연결하고 도심에서 용산까지 기능을 연장하는 방안도 고려

김상일 | 서울시정개발연구원 연구위원  
02-2149-1089  
urbnplnr@sdi.re.kr