

단기적으로 실현 가능한 프로젝트에는 어떤 것들이 있나

- 서울~행정중심복합도시 고속도로, 동서순환철도, 도시재정비사업, 테마형복합 신도시 등 제안 -

1인당 국민소득이 2만 달러 이상인 국가 경쟁력과 삶의 질 달성, 지역균형발전을 이룩하기 위해 수행 가능한 빅 프로젝트에는 어떤 것이 있을까? 아마 부문별보다 다양한 프로젝트를 제안할 수 있을 것이다. 하지만 본고에서는 단기적으로 실현 가능하면서도 앞의 세 가지 목표 달성에 기여할 수 있는 몇 가지 프로젝트를 제안하고자 한다.

국토 균형 발전을 위한 교통 인프라 구축

기존 경부고속도로와 중부고속도로가 있음에도 불구하고 서울-대전간의 교통체증은 날로 심화되고 있다. 특히, 서울-천안전철개통으로 천안지역 마저 수도권으로 편입되고 있어 이 지역의 유동인구는 더욱 늘어나고 있는 실정이다. 이에 중앙정부 및 수도권 지방자치단체들은 기존 경부고속도로의 우회도로 및 확장, 복층화 등 다양한 대안을 제시하고 있는 상황이다.

그러나, 「행정중심복합도시특별법」이 국회를 통과하면서 공주 연기 지역은 새로운 행정복합도시로 건설될 예정이다. 과천, 대전 등으로의 정부부처 이전에서도 보았듯이 새롭게 조성된 행정중심복합도시에는 서울 및 수도권과의 많은 유동인구의 교류를 유발할 것으로 예상된다. 그렇다면 기존 경부축의 교통체증과 새롭게 조성된 행정복합도시의 유동성 증대를 동시에 해결할 수 있는 빅 프로젝트를 하나 제안할 수 있을 것이다. 그것이 바로 서울과 행정중심복합도시를 직접 연결하는 고속도로의 건설이다.

이 고속도로는 환경친화적이고 에너지절

감형의 차세대 도로 시스템을 지향해야 할 것이다. 우선 새로운 행정중심 복합도시의 접근성을 높이기 위해 시속 200km/h 초고속 주행이 가능한 도로로 건설해야 할 것이다. 이 도로가 건설되면서 서울과 행정중심복합도시의 약 1시간 대로 가까워진다. 또한, 향후 자동차 산업의 발전이나 수도권권의 국제적인 경쟁력 향상을 고려할 때 물리적인 시간의 단축은 높은 부가가치를 창출할 것이다. 둘째, 도로의 반지하화, 생태 통로(echo-tunnel) 등 환경 친화적인 설계를 적용해야 할 것이다. 그렇다면 과거 경부고속도로 건설이 우리나라 경제에 미쳤던 많은 파급효과 못지않게 서울-행정중심복합도시 고속도로도 21세기 우리나라 발전에 또 다른 획을 그을 수 있을 것으로 전망된다.

두 번째 프로젝트는 동서순환철도이다. 현재 우리나라의 철도는 국토지형상의 문제와 경제발전축 등에 의해 동서보다는 남북방향이 발달되어 있다. 그리하여 동서로의 이동에는 대부분 자동차를 이용하는 상황이다. 그러나, 강원도 등의 수도권 동쪽 지역은

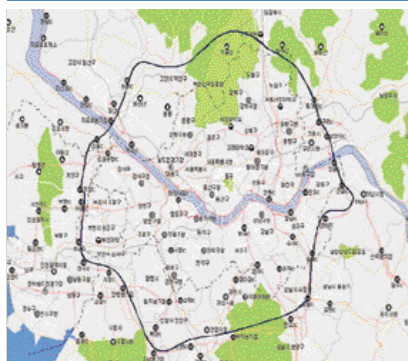
기후적인 요소와 지형적인 요소로 인해 겨울에 폭설이 내리면 사실상 교통이 마비된다. 이러한 제약 요소는 강원도 지역의 경제발전을 늦추는 원인으로 작용한다.

한편, 주5일제 시행, 소득의 증가 등으로 여가시간을 활용하려는 레저인구는 빠르게 늘어나고 있다. 특히, 자연경관이 수려한 강원도 지역은 이러한 레저인들이 즐겨 찾는 목적지가 되고 있다. 따라서, 국토의 동서를 연결하는 철도 건설은 사회경제적인 측면에서 그 필요성이 모두 갖춰진 프로젝트라고 할 것이다. 기존의 경춘선과 연계해 순환철도를 계획하여 단계적으로 정비한다면 이 역시 대형 프로젝트가 될 것이다.

도시 재정비 사업 통한 도시 경쟁력 향상

일반적으로 재정비사업이라고 하면 단편적으로 주택재개발사업을 떠올리는 사람들이 많을 것이다. 하지만 도시재정비사업은 물리적인 측면만이 아닌 도시의 경제적인 재생도 담고 있어 매우 다양한 수단을 적용할 수 있다. 이미 선진국들은 1980년대부터 이

서울 외곽 순환 철도



수도권 저밀도 주거 단지형 신도시



러한 재정비 사업을 착수하였다. 그러나, 1990년대 이후 재정비 사업은 또 다른 목표가 추가된 상황이다. 세계화, 경제 블록화 추세와 함께 각기 자국의 도시들을 세계적 인도시로 만들려는 글로벌 시티 경쟁이 그것이다.

국제공항 및 항만과의 접근성 향상은 물론, 세계대국적기업들을 앞다투어 유치하려는 경쟁도 일고 있다. 더 나아가 선진국의 도시들은 도시의 상징성을 부각시켜 경제 및 문화적인 경쟁력을 갖추는 노력을 지속하고 있다.

한편, 도시 재정비 사업은 탈산업화 이후 빠르게 진행되고 있는 산업과 도시 구조에 대한 대응 방안이기도 하다. 산업구조의 변화로 기존 도심의 산업용지는 그 기능을 상실하였다. 침체된 도시 토지는 더욱 황폐해지고 점차 도시의 활력을 떨어뜨리는 주범이 되고 있다. 이에 각 도시들은 변화된 도심의 토지를 새롭게 개발하는 노력을 기울이고 있다. 대표적으로 도심철도시설이나, 대규모 운동장시설, 군부대 이전지 등이 그것이다. 때마침 우리나라도 미군의 재배치가 이루어지면서 서울 도심에 10만평이 넘는 대규모 미개발지를 획득하게 된다. 또한, 청계천 복원, 고가도로 철거 등이 완료되면서 도심의 토지 이용 제고에 대한 압력이 한층 높아진 상황이다. 이런 상황은 비단 서울뿐만이 아니다. 지방대 도시 역시 도심의 대규모 철도 부지에 대한 처리를 고심하고 있다. 따라서, 이러한 도심 재정비 사업은 서울 수도권에 한정한 단발성 사업이 아닌 것이다.

쾌적하고 자족적인 주거 환경의 완성

최근 수도권 2기 신도시 건설이 한창이다. 그러나, 신도시 개발은 여전히 주거 위주의 베드타운이며 주택 유형 역시 아파트로 과거와 달라진 것이 없다. 한편, 「기업도시개발특별법」의 통과로 민간 중심의 복합



신도시 개발이 본격적인 시대를 맞고 있다. 이에 삶의 질 향상을 위한 도시의 자족성과 쾌적성 확보를 위한 ‘테마형 복합 신도시’ 프로젝트를 제안할 수 있을 것이다. 우선 전국적으로 주택 보급률이 100%를 넘어서고 서울의 행정 기능이 지방으로 이전하는 만큼, 수도권 2기 신도시의 하나쯤은 ‘아파트가 없는 신도시’로 계획하면 어떨까? 많은 사람들이 아파트를 선호하면서도 향후 소득이 하락된다면 아담한 단독 주택 하나쯤을 소유하기를 바라고 있다. 따라서, 현행 단독 주택의 안정성과 편의시설, 땅값 문제 등을 해결한다면 충분한 수요가 있을 것으로 예상된다. 이에 수도권에 아파트가 없는 단독 주택 중심의 신도시 건설 프로젝트를 제안한다.

두 번째로는 「기업도시개발특별법」과 지방으로의 공공 기관 이전에 부응하여 혁신 거점형 기업도시에 또 다른 테마를 부여하는 복합 도시 개발을 제안한다. 정부의 기능을 뿔뿔이 나누어 이전하는 것이 아니라 관련 부처와 산업을 함께 연계해 도시의 경제적 활력을 불어넣는 테마형 신도시를 개발하는 것이다. 이는 현재 진행 중인 산업 클러스터 정책과 기존의 공공 기관 이전, 지역 균형 발전 등을 모두 유기적으로 연결시킬 수 있는 좋은 수단이 될 것이다.

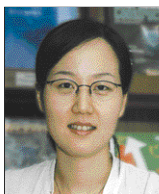
과거 경부고속도로 건설이 우리 경제에 미친 영향 못지않게 서울 행정 중심 복합 도시 고속도로가 건설될 경우, 21세기 국가 경제 발전에 큰 획을 그을 것으로 기대된다.

마지막으로, 도심 노후 체육 시설의 리모델링 및 재건축을 통한 쾌적한 여가 공간의 제공이다. 최근 건강에 대한 관심이 증대되는 만큼 근린 체육 시설 및 복합 체육 시설에 대한 수요도 꾸준히 증가하고 있다. 이는 올림픽, 월드컵 등 대규모 국제 행사를 경험한 우리나라의 경우 기존 체육 시설을 리모델링하거나 적절히 활용해 대응할 수 있는 이점이다.

보다 미래 지향적인 개발 컨셉 표방해야

최근 정부는 집값 안정 의지를 표명하였음에도 불구하고 국가의 또 다른 목표 달성을 위한 각종 개발 계획을 계속 쏟아내고 있다. 그러나, 이러한 수많은 지역 개발의 이슈는 자칫 국토의 난개발과 부동산 투기를 부추길 우려가 커매우 조심스러운 접근이 필요하다. 따라서, 사회 경제적 여건의 빠른 변화와 물리적 공간에 대한 다양한 수요를 감안할 때 좀 더 미래 지향적인 개발 컨

셉을 표방할 필요가 있을 것이다. 



김현아
한국건설산업연구원 연구위원
hakim@cerik.re.kr