

- 수신 : 언론사 경제부·정치부·사회부·시민사회담당
- 발신 : 경실련 도시개혁센터(운영위원장 백인길, 대진대)
- 문의 : 도시개혁센터(남은경국장 02-3673-2147/ 010-3730-1275)
- 시행 : 2019. 07. 19.(총 3매)

시민과 소통 없이 정치 시간표에 맞춘 졸속·토건 광화문광장사업을 중단하라

-차도로 단절된 보행광장-

-과밀개발과 투기 부추기는 토건광장-

-때 되면 갈아엎는 공원 말고 미래 청사진 만들라-

서울시는 지난 1월 말 세종문화회관 앞 차로를 광장으로 편입하고 경복궁 앞 역사광장을 조성하여 '21년에 새로운 광화문을 시민에게 돌려주겠다고 밝혔다. 2개월 만에 국제설계공모를 실시해 당선작을 확정하고 5개월 후 도시계획 변경에 이어 8월 착공할 계획이다. 광화문 율대 조기 복원과 의정부 터 연내 발굴 등 2년 후 광장 완공에 맞추기 위한 속도전 양상이다. GTX-A노선 변경과 역사 신설, 광화문~동대문 지하보행길 건설 등 주변지역도 함께 개발할 구상이다.

광화문은 600년 대한민국 수도 서울의 중심이며 부패한 권력을 촛불의 힘으로 무너뜨린 시민광장의 역사와 가치를 만들어낸 곳이다. 역사성과 민주적 가치를 시민에게 돌려주고 중심성을 회복하려는 시도가 여러 번 있었지만 성공하지 못한 이유는 단기간 내 성과를 내기위한 단편적 토건사업의 한계를 넘지 못했기 때문이다. 광장 재편 논의는 서울의 도심부를 '차량'과 '개발'에서 '사람'과 '보행' 중심으로 가치를 전환하고 그 실천방안을 모색해야 지난 실패를 반복하지 않을 것이다.

그러나 이번 광화문광장 조성안 역시 차량과 토건사업을 위한 단편적 설계로 개발 패러다임에서 벗어나지 못했다. 시민과의 소통도 부재한 독단적 행정이라는 비판에도 박원순시장 임기 내에 가시적 성과를 내겠다는 무리한 목표를 설정해 사업의 속도를

경실련은 비영리·공익성·비당파성·자율성의 원칙과 실사구시로 "맘 흘러 일하는 모두가 잘사는 사회"를 실현합니다. 1

내고 있어 과거 실패를 되풀이할 것이라는 우려도 제기된다. 시민이 누릴 편익은 크지 않은 반면 주변부 과밀개발과 투기, 예산낭비가 우려되는 토건 광화문광장사업을 즉각 중단해야 한다. 지역적인 개발 논의에서 탈피하여 도심부의 차량 통행을 줄이고 보행과 대중교통 편의를 확대하는 종합적인 계획 수립과 사회적 논의를 시작할 것을 촉구한다.

개발패러다임에서 벗어나지 못한 토건광장이다.

광화문광장 재조성안 역시 차량으로 인한 보행단절성 문제를 극복하지 못했다. 서울시는 광장조성으로 차량중심에서 보행과 대중교통 중심으로 바꾸겠다고 하지만 차도를 줄여 보행공간을 늘렸을 뿐 광장의 중앙부를 통과 차도가 관통하고 있어 여전히 차량 중심체계를 유지하고 있다. 버스노선체계 개편 등 대중교통 접근성을 높이는 방안도 없이 보행 및 차량이용자 모두의 불편과 혼선이 예상된다. 대상지역을 광화문을 포함한 도심부까지 확하고, 도심 내 차량통행을 줄이고 보행과 대중교통을 확대하는 패러다임 변화가 아니라면 한계가 분명하다.

광장활성화를 위한 주변 건물의 고밀개발 허용과 광화문 복합역사 신설은 개발주의 시대 방식을 답습하는 것이다. 광장 조성으로 차량과 건물로 가득 찼던 지상공간을 비우고 시민에게 돌려주겠다고면서 인접 건물과 지하는 집중과 과밀을 야기하는 고밀개발을 허용하는 것은 상호 모순이다. 부동산 가격과 개발압력을 키워 민원도 잠재우고 일시적 활성화 효과를 내려는 전략이겠지만 부동산 투기와 젠트리피케이션을 방지할 수 있는 제도적 장치가 전무한 상황에서 부작용만 키울 것이다. 청계천복원사업이 사실상 주변 재개발을 위한 마중물 사업이었던 것처럼 광장조성사업도 주변부와 지하개발을 위해 내세운 명분이라는 의심을 떨쳐내기 어렵다.

광화문 재구조화 논의는 도심부 교통체계를 전면 개혁하고 역사와 문화, 사람이 중심이 될 수 있도록 지속가능한 밀도와 규모로 관리하겠다는 원칙과 방향에 대한 사회적 합의를 만든 후 시민과 소통하며 민족문화의 유산이며 시민혁명의 시발점인 광화문을 어떻게 발전시킬 지 논의해야만 한다.

선심용 GTX-A 광화문역사와 주변 고밀개발은 예산낭비와 투기를 부추긴다.

수도권 서북부와 동남부를 연결하는 광역급행철도인 GTX-A사업은 2017년 말 노선이 선정되었다. 시정역을 경유하는 도심 우회노선과의 경쟁에서 2,000억원 낮은 사업비로 선정되었다. 광역급행철도 사업은 사업추진 절차와 안전성문제로 논란 중이며, 역사가 신설되는 지역은 부동산 가격상승 등 투기문제가 불거지고 있다. 그런데 서울시가

경실련은 비영리·공익성·비당파성·자율성의 원칙과 실사구시로 "맘 흘러 일하는 모두가 잘사는 사회"를 실현합니다. 2

광장 활성화를 위해 결정된 GTX-A노선을 변경해 역사를 신설하려는 것은 절차상 문제뿐만 아니라 약 2,000억 원의 추가 재정 부담과 속도 저감에 따른 비효율 문제 등 논란이 불가피하다. 대중교통은 이용자 편의와 안전, 효과를 고려해 결정되어야 한다. 정치적 목적을 위해 주민 신심용으로 왜곡하는 구태를 중단해야 한다.

시민공감대 없이 정치 시간표에 맞춘 토건 광화문광장사업 중단하라.

시민을 위한 사업이지만 추진과정에서 시민과의 소통, 참여는 배제되었다. 서울시는 광화문광장조성의 시민참여를 위해 외부 인사들로 구성된 광화문포럼을 구성했지만 폐쇄적이며 형식적 운영으로 의견수렴과 공론화 창구가 되지 못했다. 현 광장조성안의 방향을 누가 어떤 논의를 통해 결정하고 당선작으로 선정했는지 공개적 논의와 검증은 이루어지지 않았다. 서울시가 일방적으로 결정하고 밀어붙였다는 의심을 지울 수 없다.

공모사업 당선작에 대한 검증과 공론화 과정 없이 그대로 실시계획을 진행하고 5개월만에 도시계획변경까지 마치는 등 8월 공사착공과 2년 후 완공을 위해 사업을 강행하고 있다. 대한민국의 랜드마크가 될 광화문광장조성계획을 불과 몇 개월 만에 시민과 소통도 없이 결정하고 공사를 무리하게 강행하는 것은 박시장의 대권도전을 위한 정치적 시간표에 맞춘 졸속 계획이라는 비판을 피하기 어렵다. 형식적 절차는 거쳤을지 모르지만 평소 '소통'을 강조했던 박원순시장의 시정운영 원칙과도 배치된다.

광화문을 시민에게 돌려주어야한다는 명제에는 동의하지만 왜 지금 이러한 방식인가에 대한 열린 토론과 공감대 형성은 없었다. 시민적 합의 없이 정해진 시간표에 따라 서울시가 사업을 강행한다면 박원순시장의 광화문광장은 얼마 못가 다시 갈아엎는 실패한 사업이 될 것이다. 시민 혈세만 낭비하는 성급한 삼질을 중단하고 긴 안목으로 600년 서울 도시를 지속가능하게 발전시킬 수 있도록 신중하게 검토할 것을 다시 한번 촉구한다. “끝”

2019년 7월 19일

경제정의실천시민연합