

역세권 중심의 역세권 종합개발계획 수립을 위한 국외출장 결과보고

2026. 7.



글로벌사업본부 글로벌개발처

□ 목 적

- 정부 핵심 정책과제(오송역 종합개발) 추진 강화
 - 국토부 국정과제로 추진 중인 “오송역 종합개발”의 체계적 추진을 위해, 국내외 철도자산 개발사례를 다각적으로 분석하여 최적 전략 수립 필요
 - ※ [관련문서]국토부 철도정책과 - 2262호(2026.06.02.), 오송역 환승센터 복합개발 관련
- 공단-지자체 공동협력 기반 “오송역 종합개발 협의체” 실행력 제고

<주요 추진경위>

- ('25. 3.) 오송역 중심의 종합개발을 위한 업무협약 체결 (공단 ↔ 충북도 ↔ 청주시)
- ('25. 4.) 공동용역 추진을 위한 공동용역 협정서 체결 (공단 ↔ 충북도 ↔ 청주시)
- ('25. 7.) 오송역 중심의 종합개발계획 수립 공동용역 착수 (공단40% 충북도 30%청주시 30%)
- ('26. 4.) 오송역 중심의 종합개발계획 1단계 기본계획 및 타당성 결과 도출
- (계 속) 오송역 중심의 종합개발계획 검토

□ 출장개요

- (출장기간) : 2026. 6. 22.(월) ~ 2026. 6. 27.(토), 4박 6일
- (출 장 지) : 미국(뉴욕, 버지니아)
- (출 장 자)

소 속		직위/직급	성 명
국가철도공단	글로벌개발처	처장	유승현
		부장	이동욱
		과장	고세원
충청북도	건축문화과 등		
청주시	교통정책과 팀장 등		

※ 에이치케이종합건축사사무소(공동용역 수행사) 동행

□ 출장일정

일 자	장소	업무수행 내용		비 고
6.22(월)	인천→ 뉴욕	출국	○ 인천공항 출발(10:00 AM)	항공 (KE081)
	뉴욕		○ 뉴욕 JFK공항 도착(11:10 AM)	
	뉴욕	답사	○ Grand Central Terminal ○ Grand Central Madison	
			○ One Vanderbilt	
6.23(화)	뉴욕	기관 방문	○ 뉴욕·뉴저지 항만청 - (Port Authority of Newyork and New Jersey)	미드타운 버스터미널 사무실
		답사	○ Port Authority Bus Terminal	
			○ World Trade Center Transportation	
6.24(수)	뉴욕 → 워싱턴 DC → Alexan dria	기관 방문	○ 버지니아 철도청 - (Virginia Passenger Railway Authority) - (Virginia Railway Express)	철도 (Armtrak) (VRE)
		답사	○ 워싱턴Union Station–Alexandria (VRE 탑승)	
6.25(목)	뉴욕	답사	○ Moynihan Train Hall(철도수요 확장 대응)	AECOM 현장미팅
			○ Penn Station(역시설 현대화, 고밀도 역세권개발)	
			○ Hudson Yard (철도 차량기지 상부개발)	
			○ High Line(철도 유휴부지 활용)	
6.26(금)	뉴욕	답사	○ JFK공항 제5터미널 TWA호텔	
6.27(토)	인천→ 기내	입국	○ 뉴욕 JFK공항 출발(13:20 PM)	항공 (KE082)
	기내→ 인천		○ 인천공항 도착(17:50 PM)	

① 뉴욕·뉴저지항만청(The Port Authority of New York and New Jersey)

가. 방문내용

- (목 적) 뉴욕·뉴저지항만청의 공공자산 소유권을 활용한 다양한 개발방식 조사 및 규제완화를 통한 전략적 민간 유치사례 조사
- (참석자) Director, Matthew Pedersen / Manager, Goldman Todd

나. 기관개요

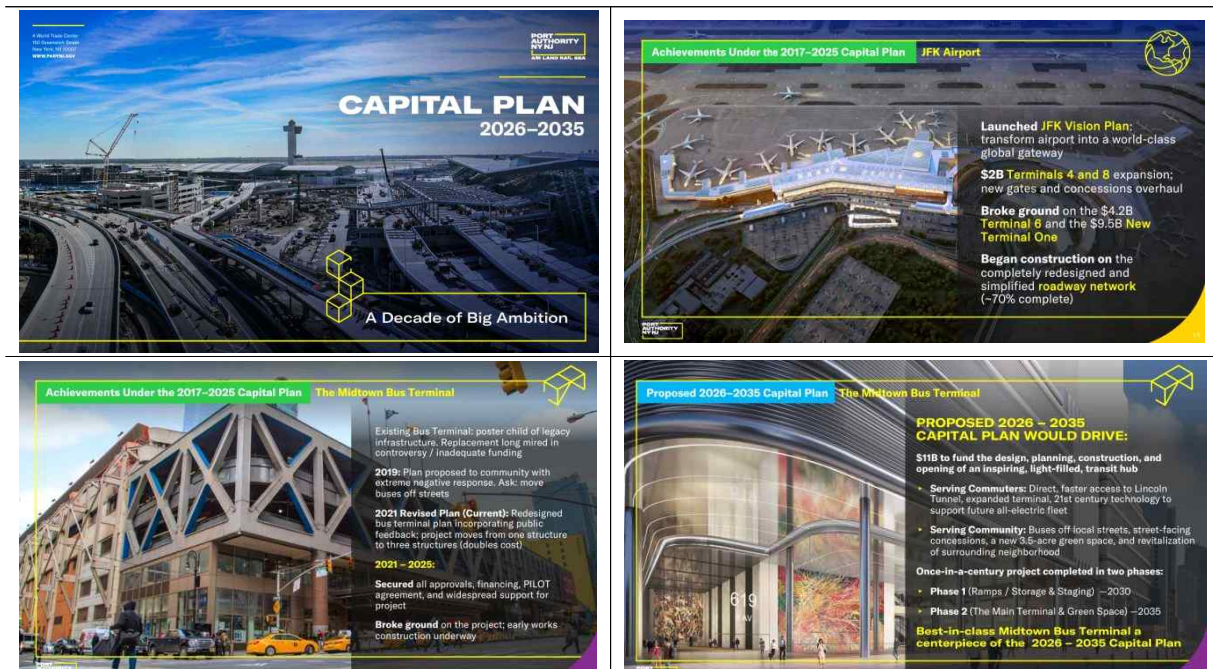
- (설립연도) 1921년 설립된 미국 최초의 주(州) 합동법인
 - * 양 주지사가 각각 6명씩 임명하는 총 12명의 위원회가 의사결정
- (기관역할)
 - 뉴욕과 뉴저지 양 주(州) 대도시권 내 항공, 항만, 터널, 교량, 철도 등 핵심 교통 인프라의 건설·유지관리·운영을 통합 수행
 - 공공소유 토지를 장기임대하고 민간 사업자의 자본·운영역량을 결합하는 방식으로 공항, 터미널, 세계무역센터(WTC) 등 대규모 복합개발 추진



- * 항공 : 5개 (JFK, 뉴어크, 라과디아, 스투어트, 테더보로 공항)
- * 항만 터미널 : 5개 (포트 뉴어크, 엘리자베스, 포트 저지, 하울랜드 혹은 그린빌 야드)
- * 교량 : 4개 (조지 워싱턴 브리지, 바운 브리지, 고델스 브리지, 아우터브리지 크로싱)
- * 터널 : 2개 (홀랜드 터널, 링컨 터널)
- * 철도(PATH) : 14마일(약 22.5km)

○ (재원조달 및 예산현황)

- 주(州) 정부나 지자체의 세금지원을 받지 않고, 통행료·공항사용료·임대료·항만사용료·PATH 운임 등 자체 운영수입과 자체신용에 기반한 채권발행 등으로 자체 재원조달
- 공항·항만·교량·터널 등 수익시설의 수입을 PATH, 버스터미널 등 공공성이 높거나 수익성이 낮은 시설의 운영·투자에 연계하는 포트폴리오 방식의 자산운영 구조
- 2025년 기준 총 영업수익은 약73억 달러(약 10조 9천억)이며, 이 중 부동산 및 시설 임대료 수익은 약24억 달러(약 3조 6천억원) 수준
- 2026년 예산편성 규모 총 100억 달러(약 15조원)이며, 2026~2035년 중장 계획을 수립하여 JFK 재개발, 뉴욕 AirTrain, 미드타운 버스터미널, PATH 현대화, 교량·터널 성능개선 등에 약450억 달러(약 67조 5천억원) 투자 계획 수립



다. 뉴욕 개발 환경

○ 공중권(개발권) 거래를 통한 고밀도 개발

- 뉴욕은 도시계획상 허용된 용적을 중 사용하지 않은 잔여 용적을 개발권(Air right)으로 인정하고 이를 인접부지 또는 다른 부지로 이전할 수 있는 개발권 이전제도(TDR) 운영

- 이를 통해, 역사적 건축물 보전, 공공·교통시설 확충 및 대규모 복합개발의 사업성 확보를 도모하고 있으며, 그랜드센트럴역, 하이라인 등이 대표적 사례

○ PILOT(Payment in Lieu of Taxes, 세금을 대신하는 납부금)을 통한 공공부지 민간개발 촉진

- 공공기관 소유부지는 원칙적으로 일반 재산세 면세부지이며,
- 공공기관 소유부지에 민간자본을 유치하여 개발사업을 추진하는 경우, 지자체와의 협약을 통해 민간에게 부과하는 일반 재산세를 대신하는 PILOT를 적용함으로써 민간사업자의 부담조정 및 공공개발 강화

민간사업자	→	공공기관	→	뉴욕시
(PILOT납부)		(일부 재원활용)		(잔액 전달)

다. 주요내용

○ (지자체와 운영 및 협의체계)

- PANYNJ는 주(州) 공공기관으로서 소관 부동산 개발, 공사 시 지자체의 복잡한 인허가 절차를 거치지 않고 시설의 공사·사용승인(인허가 승인권) 절차를 직접 운영

일반적 민간개발	민간사업자 → 뉴욕시 건축국(DOB)에 건축허가 신청 → 공사 → 사용승인(Certificate of Occupancy)
PANYNJ 사업	PANYNJ → 자체 공사승인 및 사용승인 절차 운영

- PANYNJ 자체 엔지니어링 및 건축계획 기준 보유하고 있으며, 지자체 코드 준수 또는 상회하도록 지침 작성

○ (개발대상지 선정)

- 노후시설 개선, 교통·물류 수요, 자산의 활용 가능성 등을 고려하여 내부적으로 개발 후보지를 선정
- 검토된 사업은 중장기 계획에 반영하고, 사업의 추진단계와 규모에 따라 이사회 승인 절차를 거쳐 시행

○ (PANYNJ의 공공부지 개발방식)

- 공공자산의 성격과 핵심 교통인프라의 필요성 등에 따라 직접개발, 민관 공동개발, 장기임대, 유희시설 재생 등 성격에 따라 다양한 개발방식 활용
- 공항·항만 등 핵심 교통시설은 소유권을 유지한 채 민간에 개발·운영권을 부여하는 장기임대 방식이 주류

개발방식	운영·사업구조	주요사례
직접개발· 공공운영	PANYNJ가 자체 운영수입, 채권 및 연방보조금 등을 활용하여 기반시설을 건설하고 직접 운영	· WTC Transportation Hub · 공항 공용 기반시설
장기임대· 민간운영	PANYNJ가 토지·기반시설의 소유권과 관리권을 유지하고 민간사업자에게 장기간 개발·운영권을 부여	· Elizabeth 항만의 터미널 · JFK 민간 터미널, · WTC 일부 오피스타워
민관협력 (PPP)	민간이 설계·건설·자금조달·운영·유지관리를 통합 수행하고 PANYNJ는 공공서비스 기준과 사업이행을 관리·감독	· 라과디아 Terminal B 재개발
공공+민간 개발	공공이 교통시설을 건설·운영하고, 민간은 상부·인접 부지의 상업개발을 담당 (임대수입 등을 공공시설 재원으로 연계)	· 미드타운 버스터미널

○ (민간사업자 평가)

- 민간 참여가 필요한 경우 일반적으로 RFQ(사업수행능력·자격심사)를 통해 사업수행역량을 심사 후, RFP(기술·가격·재무제안)를 통해 구체적인 기술, 사업수행능력, 가격 평가
- 또한, 공모 단계부터 필요한 핵심 가치를 반영하기도 하며, 대표적인 예로 TWA Flight Center 개발사업의 경우 역사적 가치를 보전하는 범위에서 개발의 규모와 범위가 부합해야 한다고 공모지침서에 명시

○ (임대기간 산정)

- 일률적인 임대기간 산정기준은 없으며, 사업별 투자규모와 운영조건, 토지사용 가능기간 등을 종합적으로 고려하여 설정
- JFK여객터미널과 같은 대규모 민간투자 사업은 항만청의 공항 임차기간을 고려하여 최대 2050년까지 계약기간 설정
 - * JFK공항부지는 뉴욕시 소유부지를 PANYNJ가 장기간 임차
- WTC는 민간에 장기간 안정적인 개발·운영권을 부여하기 위해 99년을 공모조건으로 설정

○ (장기임대 리스크 관리)

- 사업별로 임대료 조정, 의무투자, 시설 유지관리, 계약해지 및 반환조건 등을 사업별 계약에 반영
- 장기임대 리스크 해소를 위하여 인플레이션에 임대수입의 실질가치 하락방어를 위해 매년 소비자물가지수(CPI)나 고정비율을 반영해 임대료 매년 상향
 - * CPI 적용: Port Newark, 기본임대료 단계적 조정 : WTC
- 자산관리 및 시설검사를 위해 임차인이 시행하는 신축·변경공사는 TCAP를 통해 설계단계부터 검토하고, 공사단계 검사와 준공 후 사용 승인 절차를 적용
 - * TCAP(Tenant Construction and Alteration Process) : 임차인 신축·시설변경 관리절차

○ (WTC 99년 장기임대 추진배경 및 이점)

- 911테러로 소실된 기존 WTC 쌍둥이 빌딩(1973년 개장)은 PANYNJ가 직접 개발하여, 이후 30년간 오피스, 상업시설을 직접 소유·운영
- 1980년대 PANYNJ는 WTC의 자산가치와 운영 효율성 제고를 위해 매각, 장기임대, 자산관리 위탁 등을 검토를 통하여 토지와 자산 소유권을 유지하면서 민간의 전문성을 활용할 수 있는 장기임대 방식 채택
- 이후, 1988년 국제경쟁입찰을 통하여 2001년 Silverstein Properties와 Westfield에 기존 WTC 오피스 및 상업시설의 운영권을 99년간 부여

- 계약 체결 약 두 달 후인 2001년 911테러로 기존 WTC가 붕괴하면서, 기존 시설의 운영을 목적으로 했던 장기임대계약은 새로운 WTC를 재건을 위한 개발·금융구조로 조정
- 재건과정에서는 PANYNJ가 전체 부지와 교통·공공기반시설을 조성하고, Silverstein Properties가 장기임차권을 바탕으로 3·4 WTC 등 상업타워를 개발하는 등 시설별로 공공과 민간의 역할을 분담하였으며, 1 WTC는 뉴욕·뉴저지항만청과 Durst Organization이 공동으로 개발



- 99년 장기임대 방식은 민간사업자에게 투자비 회수와 금융조달에 필요한 안정적인 사업기간을 제공하고, PANYNJ은 토지소유권과 통제권을 바탕으로 직접적인 상업시설 운영 부담을 줄이면서 임대수입을 확보

※ [참고] WTC 배치도 현황



○ (미드타운 버스터미널 개발관련 이용객 편의)

- 출퇴근버스, 시외버스를 터미널 내부에 수용하여
- 별도의 버스 대기·주박시설과 링컨터널 직결 진입램프를 설치하여 버스가 주변 도로에서 대기하거나 배회하는 것을 줄이고, 터미널 진·출입 효율 개선
- 공사 중에도 임시터미널을 활용하여 기존 버스운행 최대한 유지하고, 사업완료 후에는 다이어 애비뉴 상부공간을 공원으로 조성하여 터미널 주변의 보행환경 및 공공공간 조성



② 버지니아 여객철도청(Virginia Railway Express)

가. 방문목적

- 철도역 중심의 대규모 역세권 개발사업 추진과정과 민관 역할분담, 관계 기관 협력체계를 조사하여 기관 간 협업모델 검토 등
- 참석자

소속	직위/직급	성명
Virginia Railway Express (VRE)	CEO	Katie Choe
	Director of Government Affair	Joe Swartz
	Senior Project Manager	Dagmawie Shikurye
Prince William County	Potomac District Supervisor	Andrea Bailey
	Deputy County Executive for Community Development	Wade Hugh
Virginia Passenger Rail Authority (VPR)	Chief Operation Officer	Michael McLaughlin
Virginia Department of Rail and Public Transportation (DRPT)	Director	Mariia Zimmerman
	Senior Transit Planning and Policy Manager	Jennifer Monaco

나. 기관개요

○ Virginia Railway Express(VRE)

- 1992년 설립
- 버지니아 북부와 중부지역을 연결하는 통근철도 서비스 운영
- NVTC와 PRTC 등 2개 교통위원회를 모기관으로 운영
- 운영위원회는 지방정부 선출직 공무원과 주 교통기관 관계자로 구성

○ Virginia Passenger Rail Authority (VPRA)

- 버지니아주가 2020년 설립
- 'Transforming Rail in Virginia' 재원을 활용한 철도 인프라 사업을 통해 버지니아주 내 여객·통근철도 서비스 확대
- 버지니아주가 지원하는 Amtrak 서비스 관리

○ Prince William County

- 인구 약 48만 2천 명으로 버지니아주에서 두 번째로 인구가 많은 카운티
- 7명의 지역구 위원과 1명의 의장으로 구성된 감독위원회가 행정 운영
- PRTC 및 VRE 운영위원회에 참여
- VRE의 참여 지방정부로서 매년 운영보조금 분담

○ Department of Rail and Public Transportation (DRPT)

- 과거 버지니아주 교통부 소속 부서였으나 1992년 독립기관으로 분리
- 대중교통·철도·통근교통 프로그램에 주정부 재원 배분
- 여객철도 및 화물철도 관련 계획과 정책 수립·제안

A Message from Prince William County Executive Chris Shorter



A message from
County Executive
Chris Shorter

INTRODUCTIONS



Virginia Railway Express

- Established in 1992
- Commuter rail service connecting Northern and Central Virginia
- Two parent commissions: NVTC and PRTC
- Operations Board comprised of local elected officials and state transportation agency officials



Virginia Passenger Rail Authority (VPRA)

- Established by the Commonwealth of Virginia in 2020
- With Transforming Rail in Virginia funds, responsible for expanding the availability of passenger and commuter rail in the Commonwealth through infrastructure projects
- Manages state-sponsored Amtrak service in Virginia



Prince William County

- Virginia's second most populous county, with 480,000 residents
- Governed by a Board of Supervisors (7 supervisors, 1 Board Chair)
- Representation on PRTC and VRE Operations Board
- Contributes an annual subsidy to VRE as a jurisdictional member



Department of Rail and Public Transportation (DRPT)

- Formerly a section of the Virginia Department of Transportation, but a separate department since 2010
- Distributes state funding for public transportation, rail, and commuter programs
- Develops planning recommendations and policies for passenger and freight rail

다. 포토맥 쇼어(Potomac Shores) 프로젝트

○ 사업개요

- 기존 노선에 Potomac Shores VRE역 신설과 함께 이를 중심으로 주거·업무·상업·공공편의시설·공원 등 다양한 기능을 보행권 내에 배치하는 교외형 대중교통지향개발(TOD)

* 2030년 Potomac Shores Station House의 평일 예상 승차인원은 약 150~200명으로 전망

○ 위 치

- 미국 버지니아주, 프린스 윌리엄 카운티 덤프리스(Dumfries, Prince William County, Virginia), 워싱턴DC 남쪽 약48km 이내 위치

○ 부지규모

- 약2,000에이커 (약245만평/여의도면적의2.7배)



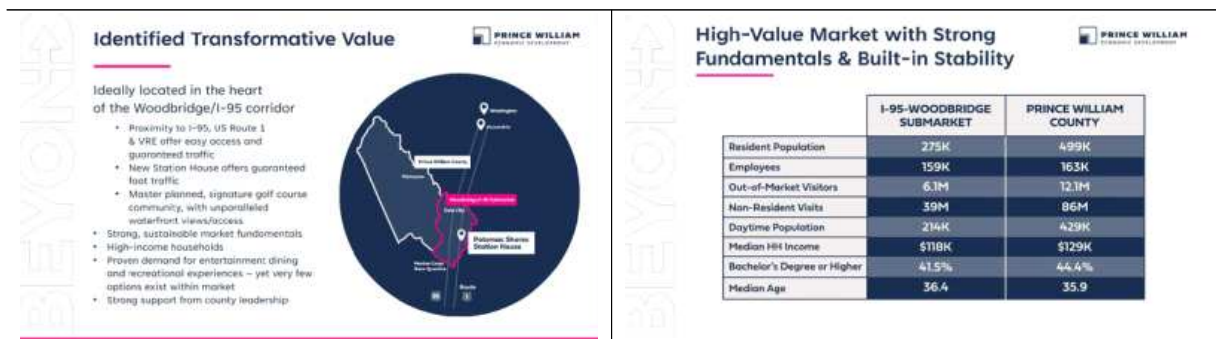
○ 주요 개발계획

- 신규 Potomac Shores VRE역과 역사를 중심으로 주거·업무·상업·공공편의시설 및 오픈스페이스를 상호 연계
- 역세권 중심의 보행 가능한 복합용도 환경을 조성하여 승용차 의존을 줄이고 지역 내 교통 선택권을 확대
- 철도역과 타운센터를 연계하여 지역주민뿐 아니라 외부 방문객이 이용하는 상업·문화·여가 목적지로 육성
- I-95, US Route 1 및 VRE에 대한 접근성과 Potomac River 수변환경,

골프장 및 계획도시 기반을 주요 입지 경쟁력으로 활용

[개발규모]

- * (주거) 3,800세대 이상의 단독주택, 타운하우스, 콘도미니엄 / 2,500세대 이상 분양완료
- * (상업 및 업무시설) 약170만 평방피트(약4만 7천평) 규모의 업무시설, 메디컬 캠퍼스, 판매시설
- * (교통인프라) VRE(Virginia Rail Express, 버지니아 통근철도)역 신설(2027년 말 개통예정), 350대 규모 복합환승주차장, 22,000평방 피트 규모의 스테이션하우스(2025년완공).
- * (레저 및 교육) 잭 니클라우스 시그니처 18홀 골프장, 주민 커뮤니티센터(TheShoresClub), 카누클럽(포토맥강선착장), 단지 내 공립초·중학교각1개소 운영중



○ 사업 재원조달

- 민간사업자가 역세권 내 주거·업무·상업시설 개발과 함께 신규 VRE역의 역사·주차장·승강장 등에 대한 재원조달·설계·시공 담당
- 공공기반 인프라(도로·교량·상하수도 등)는 특수목적 공공 금융기구 (Cherry Hill Community Development Authority)를 설립하여 개발구역 내 부동산 소유자에게 특별세 부과하고 이를 기반으로 채권을 발행해 재원조달

○ 기관별 주요역할(공공)

- 프린스윌리엄카운티(지방정부)는 토지이용 및 개발계획 수립, 기반시설 인허가와 지역개발을 총괄하고 민간사업자와 철도 관계기관 간 사업계획 및 추진일정을 조정
- VRE는 역사·승강장 등 철도시설의 설계·안전·운영기준 검토와 열차운행을 담당

- VPRA는 주(州)정부 철도기관으로 주 차원의 여객철도 인프라 확충 및 신설 포토맥쇼어스 역사의 건설과 준공승인 담당
- DRPT는 교통정책 수립과 주정부 재원배분 담당

○ 기관별 주요역할(민간)

- Biddle Real Estate Ventures(BREV) : 마스터개발사로서 프로젝트 총괄 기획 및 마스터 플랜 수립을 담당하는 시행사로 전체적 토지 조성 및 인프라구축, 브랜드관리주도
- KLNБ : 상업전문 부동산 기업으로 포토맥 쇼어스 워터프론트 타운센터의 리테일 매장 유치 및 상업용 부동산 임대/관리 전담
- 주요건설사(Homebuilders) : StanleyMartinHomes, RyanHomes 등은 마스터개발사(BLEV)로부터 부지를 매입하여 단독주택, 타운하우스 콘도 등 주거 상품 시공 및 분양

라. 주요내용

○ VRE 통근철도 운영현황 공유

- VRE는 Manassas Line과 Fredericksburg Line을 통해 버지니아 북부·중부지역과 워싱턴 D.C.를 연결하고 있으며, 출퇴근시간대 방향별 수요에 대응한 집중 운행체계를 적용
- Long Bridge 공사에 필요한 작업시간을 확보하면서 일부 오전열차를 Alexandria역에서 종착시키는 등 철도시설 확충공사와 기존 운행서비스를 병행하고 있음.

○ 다기관 협력형 역세권 개발사업 추진체계

- VRE가 열차운행과 역사사업을 담당하고, VPRA가 주정부 차원의 여객철도 인프라 확충, DRPT가 교통정책과 재원배분, 프린스윌리엄카운티가 지역개발·기반시설 및 재정지원 역할을 수행
- 포토맥 쇼어 사업에는 민간개발회사, VRE, VPRA, 프린스윌리엄카운티 및 기존 철도시설 관계기관인 CSX 등이 참여하고 있어, 철도역과 역세

권 개발을 위해 관계기관 간 장기적인 협의와 역할분담이 필요한 사업
으로 확인

○ 선(先)개발·후(後)철도 개통에 따른 대응

- 주거시설 입주가 Station House와 VRE 승강장 완공보다 먼저 이루어짐에 따라, 철도시설 공백기간에도 TOD에 대한 관심과 개발가치를 유지한 전략이 주요 질의사항으로 제시
- 철도역 개통 전 입주민의 통근·환승수요를 어떻게 처리했는지, 향후 철도서비스와 지역교통을 어떻게 연계할 것인지가 핵심 논의과제로 확인

○ 역세권 개발과 지역 성장전략 연계

- 프린스윌리엄카운티는 포토맥 쇼어를 단독 주택개발사업 외 고용·상업·관광·여가수요를 연계형 개발 추진
- 철도역과 타운센터를 연계하고 주변의 고용시설, 쇼핑시설, 관광지 및 수변공간을 활용하여 철도 이용자 외에도 지속적인 방문수요를 확보 목표
- 철도 접근성 확대, 승용차 의존도 감소, 온실가스 배출 저감 및 지역 간 연결성 강화를 사업의 주요 정책목표로 설정



③ AECOM (펜스테이션)

가. 방문목적

- 교통중시설 중심의 부동산개발 경향 파악 및 글로벌 인프라 컨설팅사의 뉴욕 내 수행 프로젝트 조사
- 참석자 : Jae Rhee / Senior Associate·Project Manager
※ 펜스테이션 현장답사 동행

나. 기관개요

○ 사업분야

- 교통·도시·건축·환경·수자원 등 인프라 전 분야에서 자문, 계획, 설계·엔지니어링, 사업·건설관리 서비스를 제공하는 글로벌 종합 인프라 컨설팅 기업

○ 뉴욕 내 주요 프로젝트

- One World Trade Center : 건설사업관리(CM)
- Penn Station Redevelopment Project : 마스터플랜 설계 및 사업관리
- One Vanderbilt : 건설사업관리(CM)

[글로벌 주요 프로젝트]

- Crossrail-Elizabeth Line(London, UK) : 프로그램·사업관리, 조달 및 엔지니어링 관리
 - Hong Kong West Kowloon Station(Hong Kong) : 고속철도 복합환승센터 기본·상세설계
 - Hong Kong International Airport Terminal 2(Hong Kong) : 총괄 컨설팅 터미널 설계 및 사업관리
 - Sydney Metro Northwest(Sydney, Australia) : 기술자문, 철도시스템·역사계획 및 계약관리
 - Riyadh Metro Lines 1-2(Riyadh, Saudi Arabia) : 도시철도 노선·역사 건축 및 엔지니어링 총괄설계
-

다. 주요내용

○ 광역철도망을 활용한 거점 분산개발(Hub-and-Spoke)

- 도심에 집중된 개발기능을 광역철도로 연결되는 주변 역세권으로 분산하고, 각 역세권을 새로운 지역거점으로 육성하는 개발방식
- 뉴욕은 과거 맨해튼 중심업무지구에서 집중됐던 개발수요가 광역 철도망 확충과 함께 브롱스·뉴저지 등 배후지역의 신설 역세권으로 점차 확대되는 추세
- AECOM은 Penn Station Access와 연계된 브롱스 Metro-North 4개 신설역(Co-op City, Morris Park, Parkchester/Van Nest, Hunts Point) 주변의 교통·주거·상업·공공공간을 연계하는 TOD 계획에 참여 중
- 도심 접근성은 확보하면서 상대적으로 토지가격이 낮은 외곽

에 신설 역세권 개발을 통해 지역개발과 철도 이용수요를 함께 창출하는 개념으로, 오송역도 청주·세종을 연결하는 광역권의 주요 거점으로서 차별화된 기능 설정 필요

○ 교통거점과 특화산업을 결합한 역세권 개발

- 최근 역세권 개발은 일반적인 업무·상업시설의 공급보다 지역의 기존 산업기반과 성장 가능성을 고려하여 바이오·생명과학, 첨단연구, 의료 및 물류 등 특화산업을 교통거점과 연계하는 방향으로 전환
- AECOM이 참여하는 Gateway Program과 Portal North Bridge 등 뉴욕·뉴저지 간 철도용량 확충은 맨해튼 접근성을 개선하는 동시에 뉴저지 지역의 주거·산업입지 경쟁력을 높이는 기반으로 작용
- 오송역은 기존 바이오·보건의료 산업기반과 KTX·SRT의 전국적 접근성을 갖추고 있으므로, 범용 오피스·상업시설보다 바이오 연구개발, 기업지원, 국제교류 및 관련 생활지원 기능을 결합한 특화형 역세권 개발 검토 필요

○ 지상 인프라의 입체화 및 지하화 비용 절감 전략

- 글로 벌 부동산 자본은 토목 엔지니어링 단계에서 '지하 공사' 비용을 대폭 줄이고, 지상 공간을 민간 상업 개발에 유리하도록 입체적으로 설계하는 혁신적 마스터플랜에 투자
- Denver Union Station 사례는 철도·버스·보행시설의 배치와 공사방식을 조정하여 기반시설 비용을 절감하고, 확보된 지상공간을 공공광장과 민간 복합개발에 활용한 교통시설 중심 도시재생 사례
- 오송역 개발에서도 기존 철도시설과 선상·선하·인접부지를 입체적으로 연계하고, 기반시설 투자비와 민간개발 가능성을 종합적으로 검토 필요

○ 오송역 종합개발 협의체 역할 및 실행력 강화

- "포토맥 쇼어 프로젝트"는 지방정부와 철도관련 공공기관이 역할을 구체적으로 세분화하여, 민간사업자가 안정적으로 개발사업을 추진할 수 있도록 사업여건 조성
- 오송역 종합개발 추진 시도 국가철도공단·충청북도·청주시 간 역할과 의사결정 절차를 세분화 및 구체화하고, 민간사업자 유치를 위한 철도시설·도시계획·기반시설계획을 공동으로 조정하는 협력체계 강화

○ 규제완화를 통한 개발여건 마련

- 뉴욕시는 허드슨야드 일대의 용도지역을 변경 등 행정지원을 통해 철도차량기지과 주변의 복합개발(주거·업무·상업시설)을 허용하였으며,
- 원 밴더빌트는 대중교통·보행시설 개선을 조건으로 개발밀도를 완화하여 민간개발과 공공시설 확충을 함께 추진
- 도시관리계획 변경 등 행정지원을 적극 검토하고, 개발이익을 환승센터, 환승통로, 역광장, 보행광장 및 주변 기반시설 등 지역주민과 철도이용객의 편의를 위한 시설조성을 통해 민간의 사업성과 공공성 확보 필요

○ 공단 자산개발사업 방식 다각화 검토

- 뉴욕·뉴저지항만청은 WTC·TWA호텔 등 공공부지 개발 시 토지를 매각하지 않고 소유권과 관리·감독 권한을 유지하면서, 민간사업자에게 장기간 개발·운영권을 부여하여 전문적인 민간투자 유치
- WTC는 공공기관 소유토지에 대해서는 일반 재산세를 면제하되, 민간이 장기임대하여 사용하는 오피스·상업시설에는 일반 재산세 대신 PILOT를 적용하여 공공토지의 성격과 민간의 상업적 이용을 함

께 고려

- 최근 부동산 경기 위축으로 개발사업에 대한 민간투자가 감소하고 있으며, 특히 지방 개발사업은 사업성과 투자비 회수에 대한 부담이 더욱 큰 상황이므로, 민간의 안정적인 투자·운영기간을 확보할 수 있도록
- 공단의 점용허가 방식에서 발전한 개발모델 및 점용허가 기간(최대 50년)에 대한 개선점 검토

○ 환승센터와 주변 도로를 분리하는 교통처리계획 검토

- 미드타운 버스터미널은 링컨터널과 터미널을 전용램프로 연결하고 별도의 버스 저장·대기시설을 설치하여 버스의 진입·대기·회차가 주변 도로에서 발생하지 않도록 계획
- 오송역 환승센터도 버스·택시·승용차의 진입 및 승하차 동선을 구분하고, 주변 도로를 거치지 않고 환승센터로 직접 진입하는 전용램프 등 입체적인 차량동선을 검토하여 교통혼잡과 주변 도로에 미치는 영향 최소화 필요

○ 오송역 환승수요 증가에 대응 가능한 환승체계

- 펜스테이션은 기존 선로·승강장을 유지하면서 인접함 모이니한 트레인홀을 확장 대합실로 조성 및 개량하여 철도운영에 지장 없이 이용객 증가에 대응
- 장래 오송역 이용수요 증가에 대비하여 단순 시설확장을 지양하고, 환승센터·대중교통 및 보행동선이 체계적이고 효율적으로 연계된 환승체계 검토 지속