

도시와 시민에게 열려있는 **광주선 철도부지의 미래를 상상한다**

효천역-남광주역-광주역-송정역을 잇는 완벽한 푸른길을 위한 모색

도시와 시민에게 열려있는 광주선 철도부지의 미래를 상상한다

배경과 필요성	1
과거의 논의	2
광주권의 철도계획 변화	3
광주선과 주변경관 현황	4
도심철도 지하화, 공원화 사례	5
광주선 활용 3개의 대안	6
공원화 가능 구간의 특성과 공원조성예시	7
공공공간으로서 철도부지와 만나는 방법	8
제언과 공유와 논의	9

1. 배경과 필요성

왜, 지금인가?

여주역

극락역

광주선 13km

광주역

푸른길 8.2km

서광주역

서광주역

- 1922 송정리역에서 분기하여 광주역까지 14.9km 철도 개통
동구 계림동 구광주역사 영업개시
- 1930 광주~여수 간 155.5km 완공(남조선철도주식회사)
- 1934 경전선 개통
- 1936 조선총독부에 의해 국유철도로 편입(경전서부선으로 개명)
- 1956 광주선으로 개칭
- 1967 중흥동 현 위치로 광주역사 이전
- 1968 순천-진주간 80.5km 개통으로 광주선과 진주선(삼랑진~진주)연결
- 1995 도심철도 이설계획(1979)에 따라 경전선 이설구간 공사착수
- 2000 광주역-효천역 10.8km 폐선
- 2004 푸른길공원 첫 구간(조대정문-남광주교차로) 준공
- 2013 푸른길공원 마지막 남광주역 구간 완공

1920년대 초 일제에 의해 광주에 철도가 들어온 지 100년...

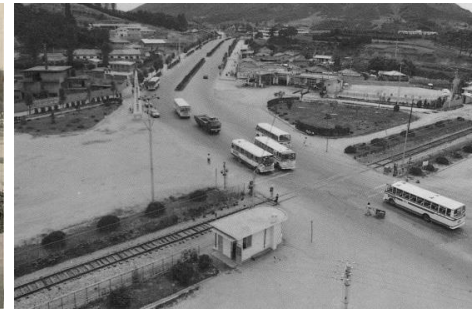
철도는 내륙의 식량과 물자의 수탈통로, 농촌인구의 도시이주, 전라남도 중심도시로서 타지역과 광주를 잇는 교통로가 되어주면서, 광주의 위상과 확장의 기반시설로서 지대한 영향을 미쳤다.

그러나 최초의 도시규모에 맞춰 놓여진 철로는 시가지 확대에 따라 곧 도심을 관통하게 되었고 자동차 교통량 증가에 따라 많은 사고와 환경피해 및 도시단절의 직접적 원인이 되었다. 일찍이 1970년대부터 확장적 도시계획과 정비가 이루어지면서 철도이전과 폐쇄는 50년 이상 이설계획의 대상이 되어왔다.

대상이 된 송정~효천역 27km 중 1단계인 광주역~효천역 13km 구간은 2000년에 폐선되어 전국 최초로 푸른길로 만들어져 지역주민의 삶의 질 개선과 주변지역의 활성화를 뒷받침하는 도시재생의 모델이 된 반면, 당초 2단계로 추진 예정이었던 광주역~송정역의 14km 구간은 광주역 기능유지와 KTX 시대의 도래와 함께 광주선 철도부지 해법의 또 다른 변수가 되고 있다.

인접한 지역주민의 공간개선 요구가 여전히 존재하는 가운데, 최근 전국 대도시를 중심으로 제기되는 도심철도의 지하화 추세는 이 부지에 대한 논의의 새로운 국면전환이 되고 있다.

이 토론회는 광주역~송정역 구간의 변화에 대해 예측하고 시민들과 공유함으로써, 철도부지의 미래를 상상하고 푸른길을 이어가고자 하는 시도이다.

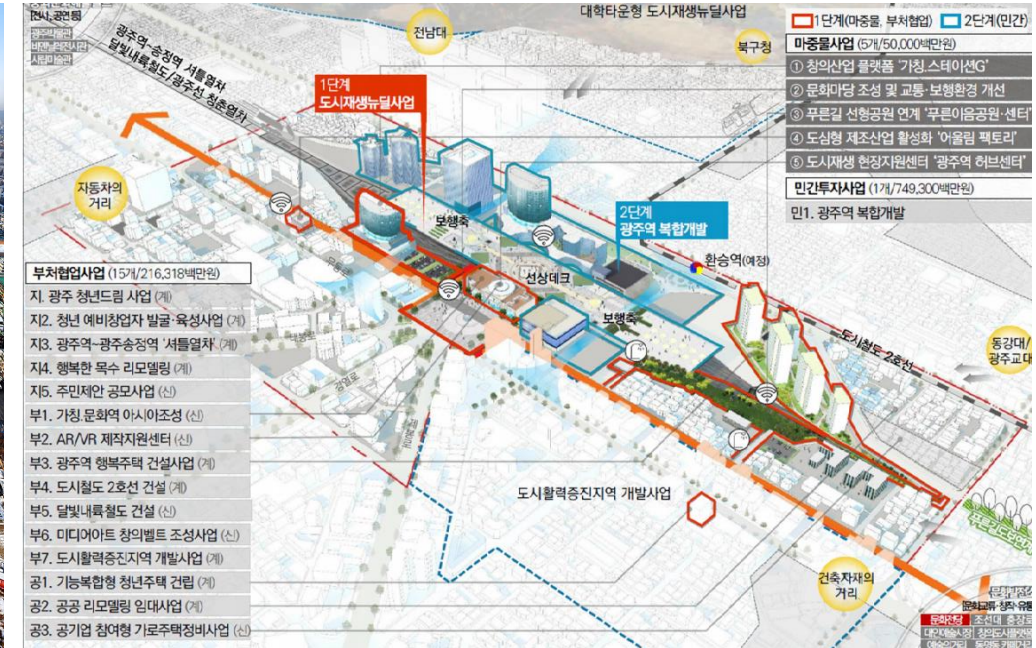


개역 100주년을 맞는 광주역



경전선 도심철도구간 1단계 이설과 폐선(2000년)후 철도청 의견에 따라 존치되어, 2006년 이후 KTX 종착역으로 운행되었다. KTX 호남선 완공에 따라 통과역이 광주송정역으로 일원화(2015년)되면서 새마을호 4편과 무궁화호 6편 및 송정역을 잇는 통근 열차(2020.1.1부터 CDC디젤동차 1시간 간격 15회 운행, 소요시간 15분)만 남기고 역 기능이 대폭 축소되어 2020년 기준 1일 이용객 851명에 머물고 있다.

이용객,유동인구 급감과 침체된 광주역 일원의 지역상권을 되살리기 위해, 창업 및 기업성장 지원시설 건립, 창업자의 주거지원, 녹지 및 환경개선, 주거,상업,유통,업무 등 지역 거점시설로 육성하는 경제기반형 도시재생뉴딜사업(2018년 선정)이 진행중이다.



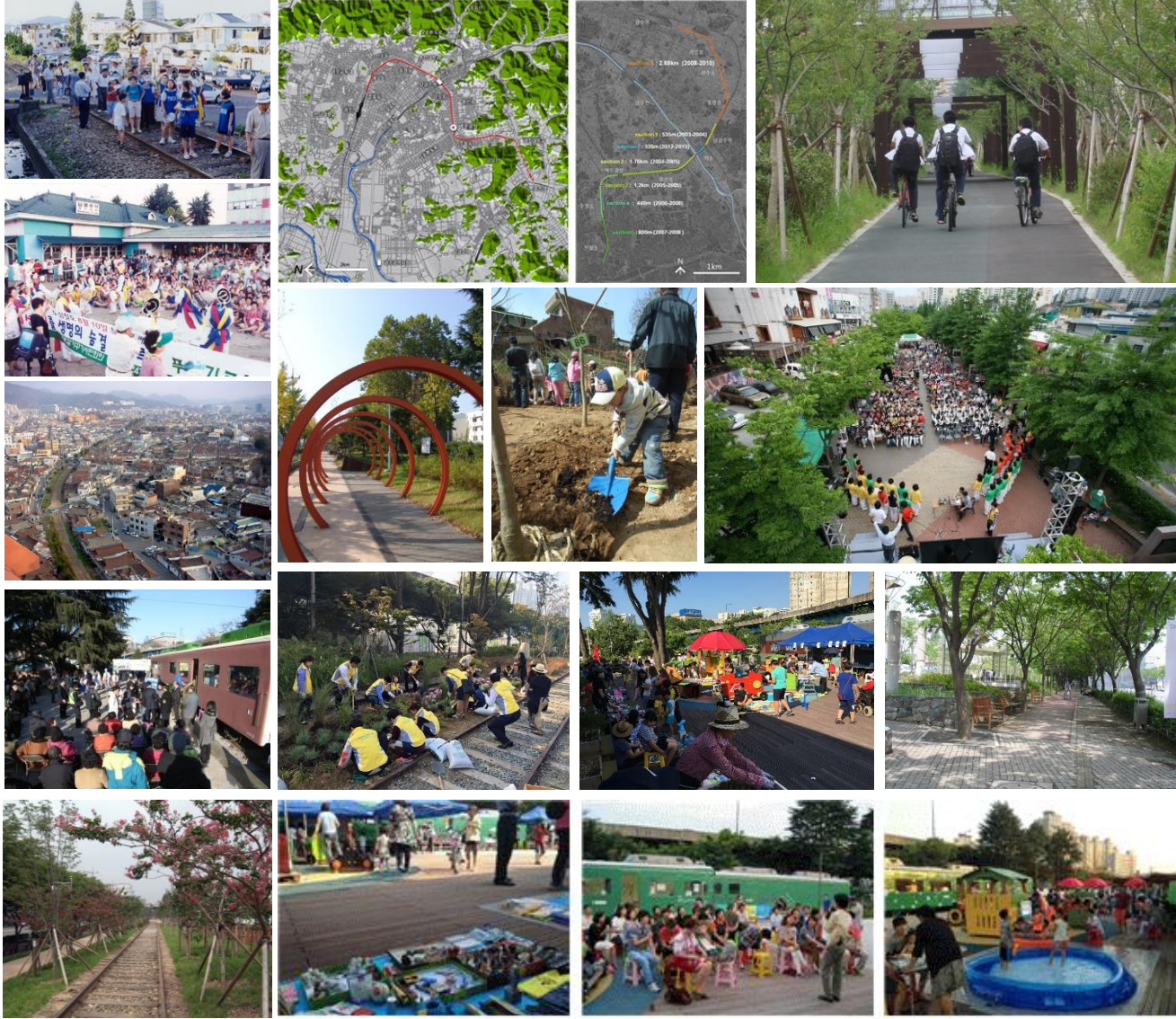
광주역-효천역 구간 도심철도폐선부지



푸른길 푸른길 20년

사단법인 Gwangju Greenway

도시숲을 잇다 . 사람을 잇다 . 마을과 도시를 잇다



푸른길에 대해 알고 싶으세요?

푸른길의 친구 사단법인 푸른길을 소개합니다

130여 명의 회원으로 구성된 푸른길은 '힐'의 의미를 담아, 마을을 잇는 푸른길을 만들기 위해 활동하는 시민단체로, 시민들과 함께 푸른길의 개발을 추진하고, 시민들의 참여를 이끌어내는 활동을 하고 있습니다. 생태문화적 삶과 도시의 재성을 위해 활동합니다.

푸른길 핵심시를 소개합니다

푸른길의 핵심시 및 마을을 소개할 함께 힐링에 참여하세요. 푸른길의 힐링 시는 힐링의 의미를 담아 푸른길 핵심시를 소개합니다. 푸른길의 힐링 시는 힐링의 의미를 담아 푸른길 핵심시를 소개합니다.

(사)푸른길 회원가입지원센터 문의
광주광역시 중구 서문로 17번길 7-302호 3층 355호 푸른길회원지원센터
전화번호: 010-534-2644 / 7-902-5484-5484
홈페이지: www.greengway.or.kr / 페이스북: @greengway1999



푸른길공원

한강의 푸른길-남강주변-광주대교와 인근 8.6km(약 2~26) / 면적은 11.36km²
푸른길공원은 광주에서 남강주변에 푸른길 8.6km를 연결, 시민들이 힐링을 할 수 있는 공간으로, 2009년부터 2015년까지 7년간 조성되어 왔습니다. 그 동안 푸른길은 푸른길의 의미를 담아 푸른길공원을 조성하고, 시민들의 참여를 이끌어내는 활동을 하고 있습니다. 푸른길공원은 푸른길의 의미를 담아 푸른길공원을 조성하고, 시민들의 참여를 이끌어내는 활동을 하고 있습니다.

시민이 함께 만들어 온 푸른길

시민들이 함께 만들어 온 푸른길
푸른길공원은 시민들이 함께 만들어 온 푸른길입니다. 푸른길공원은 시민들이 함께 만들어 온 푸른길입니다. 푸른길공원은 시민들이 함께 만들어 온 푸른길입니다.

푸른길 애입사가 주관하는 푸른길 반박동네

A 재미있는 마을 만들기

마을에 재미와 활력을 더하기 위해서는 푸른길의 의미를 담아 푸른길공원을 조성하고, 시민들의 참여를 이끌어내는 활동을 하고 있습니다. 푸른길공원은 푸른길의 의미를 담아 푸른길공원을 조성하고, 시민들의 참여를 이끌어내는 활동을 하고 있습니다.

- 푸른길공원
- 광주대교
- 남강주변

B 푸른길 반박동네

마을에 재미와 활력을 더하기 위해서는 푸른길의 의미를 담아 푸른길공원을 조성하고, 시민들의 참여를 이끌어내는 활동을 하고 있습니다. 푸른길공원은 푸른길의 의미를 담아 푸른길공원을 조성하고, 시민들의 참여를 이끌어내는 활동을 하고 있습니다.

- 남강주변
- 광주대교
- 푸른길공원

C 푸른길 열매의 향연

마을에 재미와 활력을 더하기 위해서는 푸른길의 의미를 담아 푸른길공원을 조성하고, 시민들의 참여를 이끌어내는 활동을 하고 있습니다. 푸른길공원은 푸른길의 의미를 담아 푸른길공원을 조성하고, 시민들의 참여를 이끌어내는 활동을 하고 있습니다.

- 남강주변
- 광주대교
- 푸른길공원

D 푸른길 열매의 향연

마을에 재미와 활력을 더하기 위해서는 푸른길의 의미를 담아 푸른길공원을 조성하고, 시민들의 참여를 이끌어내는 활동을 하고 있습니다. 푸른길공원은 푸른길의 의미를 담아 푸른길공원을 조성하고, 시민들의 참여를 이끌어내는 활동을 하고 있습니다.

- 남강주변
- 광주대교
- 푸른길공원

E 푸른길 열매의 향연

마을에 재미와 활력을 더하기 위해서는 푸른길의 의미를 담아 푸른길공원을 조성하고, 시민들의 참여를 이끌어내는 활동을 하고 있습니다. 푸른길공원은 푸른길의 의미를 담아 푸른길공원을 조성하고, 시민들의 참여를 이끌어내는 활동을 하고 있습니다.

- 남강주변
- 광주대교
- 푸른길공원

F 푸른길 열매의 향연

마을에 재미와 활력을 더하기 위해서는 푸른길의 의미를 담아 푸른길공원을 조성하고, 시민들의 참여를 이끌어내는 활동을 하고 있습니다. 푸른길공원은 푸른길의 의미를 담아 푸른길공원을 조성하고, 시민들의 참여를 이끌어내는 활동을 하고 있습니다.

- 남강주변
- 광주대교
- 푸른길공원

G 푸른길 열매의 향연

마을에 재미와 활력을 더하기 위해서는 푸른길의 의미를 담아 푸른길공원을 조성하고, 시민들의 참여를 이끌어내는 활동을 하고 있습니다. 푸른길공원은 푸른길의 의미를 담아 푸른길공원을 조성하고, 시민들의 참여를 이끌어내는 활동을 하고 있습니다.

- 남강주변
- 광주대교
- 푸른길공원

H 푸른길 열매의 향연

마을에 재미와 활력을 더하기 위해서는 푸른길의 의미를 담아 푸른길공원을 조성하고, 시민들의 참여를 이끌어내는 활동을 하고 있습니다. 푸른길공원은 푸른길의 의미를 담아 푸른길공원을 조성하고, 시민들의 참여를 이끌어내는 활동을 하고 있습니다.

- 남강주변
- 광주대교
- 푸른길공원

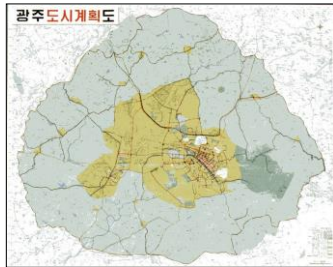
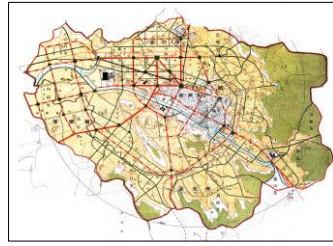
2. 과거의 논의

광주 도시계획 연혁 속에서의 광주선

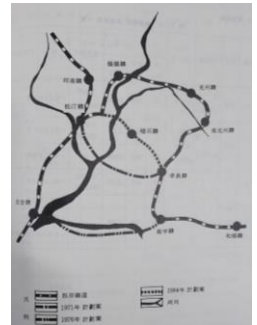
연혁안	배경	내용(안)
광주시가지계획 1939년		대인동 역사로 진입하는 철도노선을 변경하여 증흥동의 신역을 중심으로 하는 정형적 시가지 구상
광주 도시종합계획 1971년		신설안 : 효천역-송정역 폐지안 : 효천역-남광주역-광주역-북광주역-극락강역-송정역 (23.7km)
광주 도시재정비계획 1976년	도시 중심을 둘러싸며 3면을 통과하는 철도는 1922년(당시 인구 2만) 부설하여 시가확장에 따른 도시교통과 도시개발에 저해 요인으로 진단됨	30.3km의 기존 철도 중 23.7km(송정역~효천역)을 폐지하고 광주역을 이전하는 안을 철도청에 제안
도심철도 이설계획 1979	광주시가 철도청에 도심철도 이설 계획안 건의(송정리역~광주역~효천역 23.7km 폐선) 광주시 건의에 따라 철도청과 광주시 조정협의	1단계(안) : 광주역 ~ 효천역 10.8km 폐선 2단계(안) : 광주역 ~ 송정리역 12.9km 폐선
광주 장기종합개발 계획 1981		경전선 도심순환구간 철거 역사이전 및 여객, 화물역 기능 분리(안) (여객전용 : 하남역, 화물전용 : 송정리역) 기존 시내 철도망을 이용한 도시 지하철 구상
광주 도시기본계획 1984년	광주 시가지 중심부를 관통하는 철도 이설은 불가피하나 철도 및 역사 이전에는 막대한 재원이 소요되므로 장래 두번 다시 이설하는 일이 없도록 장기적 안목에서 계획	경전선 시가지 구간(송정~광주역~효천) 폐지 서석역 신설
광주 도시기본계획 1990년		광주역을 폐지하고 시가지내 철도계획 제외 송정리역과 하남역 계획
광주 도시기본계획 변경 1995년		도심철도 이설 1단계 추진 광주역 존치 (철도청 의견 수용)
광주 중기 교통종합계획 1999년		광주역~송정역 구간 13km 폐선(안) 2006~2016년 KTX 광주역 존치

光州驛 移轉 추진
40여 투입 78년 철도공사 계획

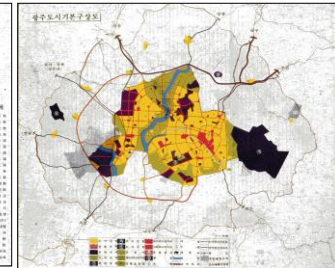
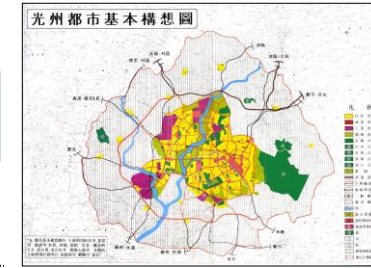
광주驛의 移轉 추진은 1979년 도시종합계획에서부터 본격적으로 추진되어 왔으며, 1981년 도시재정비계획에서 구체적으로 제시된 바 있다. 그러나 당시 도시계획은 도로 위주의 개발을 지향하고 있어, 철도노선의 변경이 쉽지 않았던 실정이다. 1976년 도시재정비계획에서는 도시 중심을 둘러싸며 3면을 통과하는 철도노선을 변경하여 증흥동의 신역을 중심으로 하는 정형적 시가지를 구상하는 안을 철도청에 제안하였다. 이 안은 1979년 도시기본계획에서 구체적으로 반영되어, 1981년 도시종합개발계획에서 도심순환구간 철거와 역사이전 및 여객·화물역 기능 분리를 위한 계획을 수립하였다. 1984년 도시기본계획에서는 기존 시내 철도망을 이용한 도시 지하철 구상을 제시하였으며, 1990년 도시기본계획에서는 광주역을 폐지하고 시가지내 철도계획을 제외하는 안을 제시하였다. 1995년 도시기본계획에서는 도심철도 이설 1단계 추진과 광주역 존치를 결정하였고, 1999년 중기 교통종합계획에서는 광주역~송정역 구간 13km 폐선(안)과 2006~2016년 KTX 광주역 존치를 결정하였다.



광주역 이전에 관한 상공회의소(안) 1965



광주도시계획연혁(1971~1999)



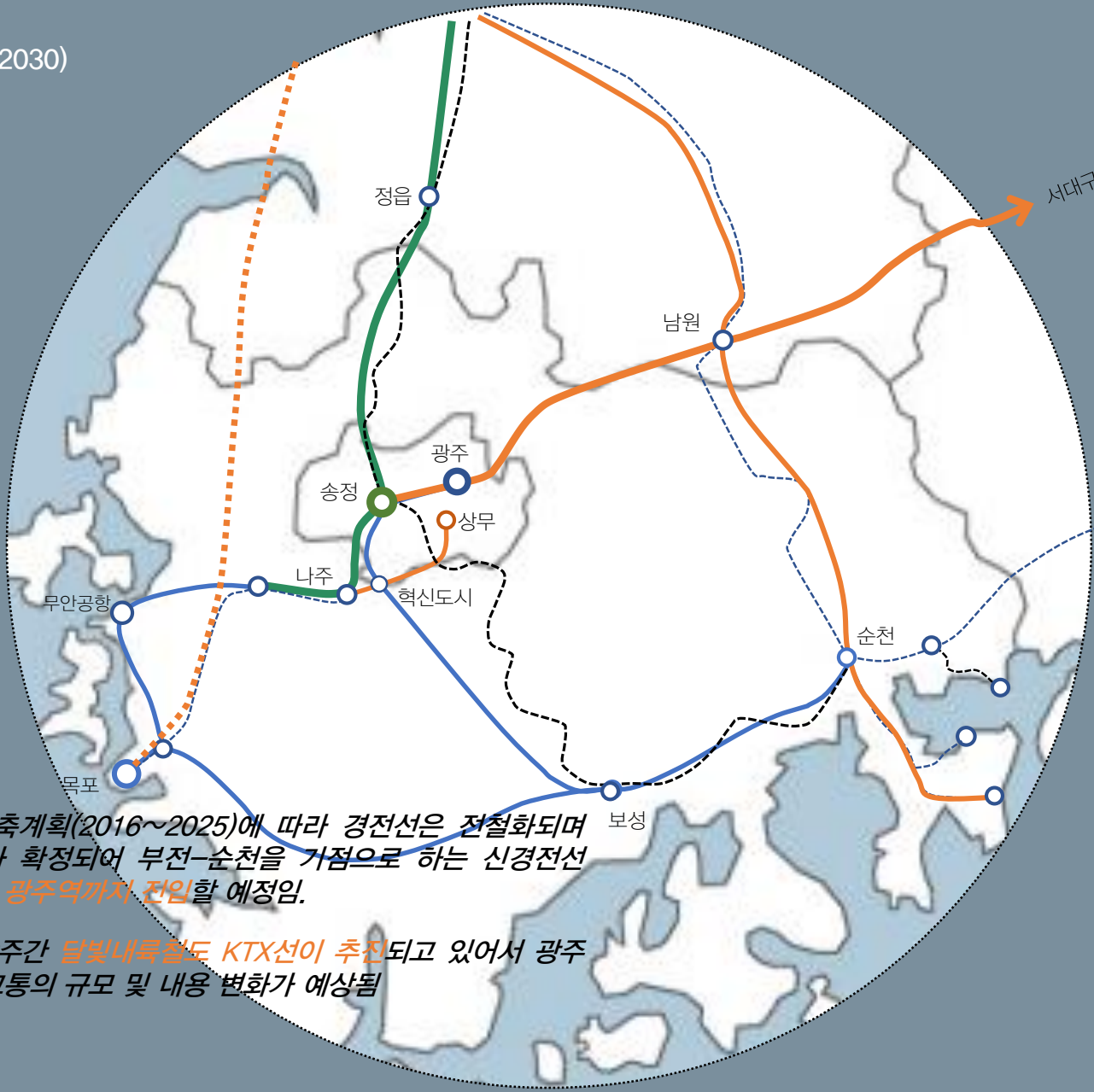
3. 광주권 철도계획 변화

제4차 국가철도망구축계획(2021~2030)
2030 광주도시기본계획



신광주권 철도망

- 고속철도
- - - 일반광역철도
- 시행중
- 신규반영사업
- - - 추가검토사업



- 호남고속철(1,2단계)
- 제3차 국가철도망구축계획(2016~2025)에 따라 경전선은 전철화되며 나주혁신도시 경유가 확정되어 부전-순천을 거점으로 하는 신경전선 122km KTX-이음이 광주역까지 진입할 예정임.
- 이와 함께 대구와 광주간 달빛내륙철도 KTX선이 추진되고 있어서 광주역에 연결되는 철도교통의 규모 및 내용 변화가 예상됨
- 경전철 : 광주-화순
- BRT : 상무-혁신도시



- 이러한 상황에서 가장 난제가 되는 현황으로서는 광주선이 단선철도로서, 교행운행만이 가능하다는 점이다. 단선은 선로 운용 및 효율 측면에서 복선철도보다 효율이 떨어질 수밖에 없고, 더군다나 화물열차 및 여객열차, 그리고 통근열차도 1일 30회 썩 운행 중이라 현재도 선로 부하가 상당한 편이다.
- 광주선 철도 주변은 이미 대부분 도시개발이 이루어져 도시구조상 지상복선화가 매우 힘들며, 지하화가 불가피한 상황이다.
- 지역정치권은 경전선 사업확장에 따라 광주구간은 지하화, 지상은 시민들이 원하는 방향으로 모색하며, 달빛내륙철도 사업시 극락역~광주역~문흥동까지 지하화 하는 인을 제시하고 있다. 기본적으로 철도로 인한 도시단절을 해소한다는 방향이지만 아직 확정안은 없다.
- 광주선은 최소한 도심 시가지 구간의 지하화가 절실한 상태이며, 영산강 주변의 자연녹지와 생산녹지에 접하는 개방 구간에서는 철도교통의 성격과 도시경관 조망가능성을 고려해 지상철로를 유지하는 안도 검토될 수 있다.

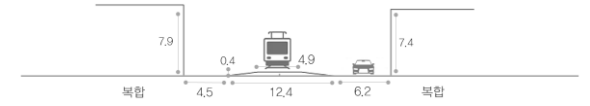
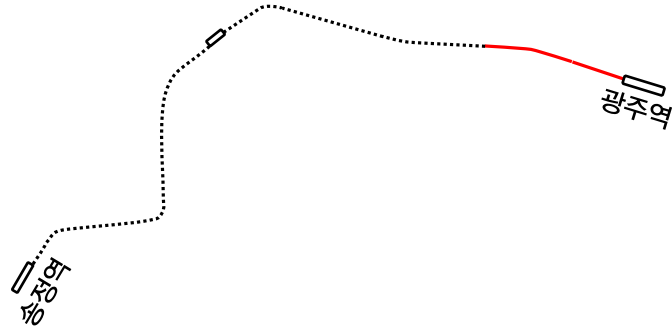
4. 광주선과 주변경관 현황



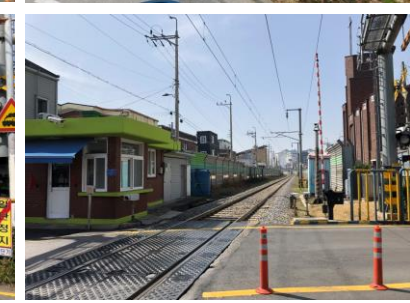
소유 용도 : 국유지 / 철도 완충녹지
구간규모 :
 광주역으로부터 송정역까지 12.9km / 약 230,000m²
 광주역-극락천교 6.21km
 신가동-송정역 6.69km

- A1 신안골다리-신안철교 구간 840m
- A2 신안철교-동운고가 900m
- B1 운암동 구간 1.3km
- B2 운암지하차도-빛고을로 구간 1.18km
- C1 동림동-극락철교구간 1.83km
- C2 신가동-극락강역 구간 740m
- D1 극락강역-우산동 구간 4.3km
- D2 경전선분기점-송정역 구간 1.65km

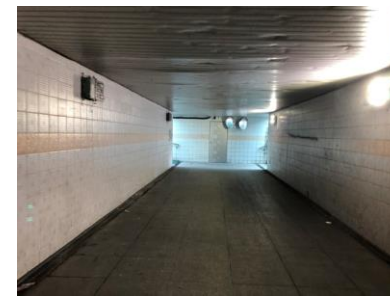
광주역(신안동) ~ 동운고가(운암동)



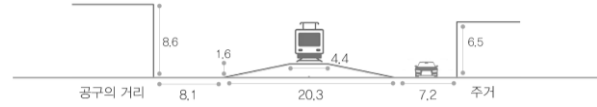
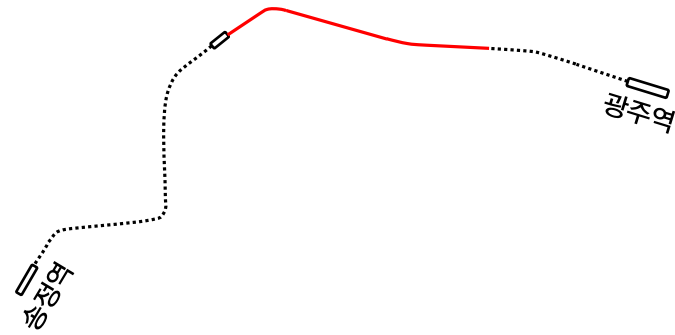
광주역-신안철교 : 철로가 주변지역보다 4미터 정도 높아 남북간 시각적, 물리적으로 단절되며 3개의 굴다리로 연결된다. 1980년대 이후 형성된 주택들의 전용주거지역이 북측에, 남측에는 준주거지역으로 소규모 공장, 사업장이 연속된다. 폭 4.5~6m의 소로가 접하며 인접한 주거지역의 주차공간으로 활용된다.



운암동 구간 : 철로가 주변지역과 동일한 높이로 통과하며 건물목 1개소, 지하보도 1개소, 2개의 고가도로와 교차하며 3~4미터의 방음벽으로 막혀 있다.



운암동-동림동 - 극락강역(신기동) 구간

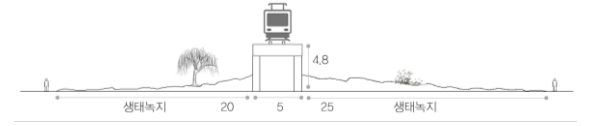
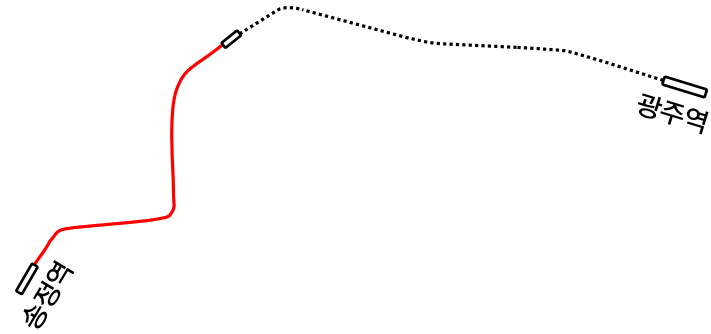


운암동-빛고을로 교차구간 : 철로는 주변지역 지면과 같은 높이로 2개 지하차도 및 2개 고가도로를 통해 남북지역이 연결된다. 운암시장과 북측에 일부 주거지역과 접하면 남측은 준주거지역이 이어진다. 서영대 고가차도 주변에는 광주 학생의거의 발발장소였던 운암역(북광주역으로 개명)이 존재했다. 운암산공원이 근접한 도시공원이며, 대마산의 자연녹지가 유일한 주변녹지이다.

동림동-극락철교-극락강역 구간 : 빛고을로 하부를 통과한 후 생산녹지로 바뀌면서 산업시설과 자원순환 수집장들 사이로 농지의 패취가 전개된다. 극락철교를 지나면서 영산강 수경축과 체육시설이 가시된다. 극락강역에는 시멘트 저장시설이 압도적이며 극락강역은 과거건 축형태로 남아있다.



운암동-동림동 - 극락강역(신기동) 구간



월곡동, 우산동구간 : 영산강 일대의 개방적인 생산 녹지를 통해 무등산과 도시 쪽으로의 원경 조망이 이어진다. 우산동 일대는 공공주택의 고밀도 인공경관이 증가하고 방음벽으로 단절되어 동서 지역 간 경관인상이 대조적이다.

신촌동, 소촌동 구간 : 경전선 분기점 일대는 우산동 화훼단지 비닐하우스 등이 어수선한 편이지만 말미산이나 송정공원의 녹지가 완충적인 역할을 한다. 송정역으로 진입하기 전 건널목이나 호남선과의 사이의 소촌동 400~500번지 일대 저지대도 독특한 경관이다.



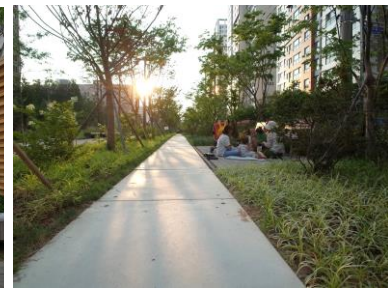
5. 도심철도 지하화.공원화 사례

경의선숲길

총 면적 약 101,668 m² 총 연장 6.3 km, 폭 10~60 m

2004년 문산~용산(경의중앙선과 경의선) 복선전철화 사업이 추진되면서 철도가 지하화 되었고, 지상부를 무상으로 받은 서울시가 2011년부터 457억원을 투입해 공원을 조성하였다.

2009년 시작되어 2012년 대흥동 구간 970m 이후 2016년 전 구간이 완공되었다. 경의선 숲길은 기존 철로를 지하에 넣는 것이 아니라 단선 철도를 복선 전철화하는 사업이었기 때문에 지하화 공사비(4357억원)는 전액 국가철도공단이 부담하였다.



5. 도심철도 지하화 사례

수인선 수원 구간 2.9km

1937년부터 1995년까지 운행된 수원-인천간 협궤철도가 폐선된 후 2020년 복선 전철화되어 수원분당선(수원-분당-청량리)과 연결된 전장 108km의 광역전철로 태어났다. 수원시 구간 2.9km와 화성시 0.5km가 지하화되어 지상부는 공원화가 추진되었다. 수원시 지하와 구간의 공사비 455억 원은 지자체가 부담하였다.



원주-강릉선 강릉 도심구간 2.6km

복선전철화로 9.8km중 도심구간 2.6km를 지하화하고 강릉역은 반지하로 건설하였으며 사업비 4600억원은 중앙정부가 부담하고 이중 10%를 지자체가 부담하였다. 월화거리 등 테마공원을 조성하여 증가하는 관광객을 유치하고 있다.



5. 도심철도 지하화 사례

주요 대도시의 도심철도 지하화 요구

전국의 대도시들의 도심부에서 철도가 통과하는 것은 공통된 현상이었으며 대부분 도심구간의 지하화를 요구하고 있다. 막대한 예산이 투입되어야 할 사업으로 반영 여부는 정치.사회.경제적 여건과 관련되지만, 시간의 문제일 뿐 단계적으로 추진이 예상된다.



울산 지구단위 재정비계획 안 ▶



서울시

서울역~삼각지~울산~한강으로 이어지는 경부선 지하화를 전제로 울산 지구단위계획 재정비결정안(2021)으로 지상부를 공원화 하고 동쪽으로는 조성예정인 용산공원과 녹지축을 잇고 서쪽으로는 경의선 숲길공원을 연계하는 개발계획 수립.

부산시

2018년 말 경부선 철도 지하화 연구용역비로 국비 35억 원을 확보해 연구용역에 착수(지하화 공사비 1조5천810억원 예상).



▲ 부산 경부선 도심구간 지하화(안)

대전시

경부선(13km)과 호남선(11km) 지하화를 정부에 지속적으로 건의하면서 지자체 차원의 연구용역을 발주(2021)하고 신탄진역, 대전조차장, 대전역, 서대전역, 가수원역 등 역세권 개발과 지역연계 활용방안을 마스터플랜 수립

▼ 대전 경부선, 호남선 도심구간 지하화(안)

대구시

2019년말 경부선 대구도심 통과구간 지하화를 위한 사전타당성 용역비 국비 20억 원을 확보.



경기도 (윤석열 경기지역 공약사항)

경부선 당정~서울역 구간 32km (16조 700억원)
 경인선 구로~도원역 구간 22.8km (4조 7340억원)
 경원선 청량리~도봉산 구간 13.5km (3조 510억)



보스턴 도심간선도로 지하화사업과 지상부 그린웨이 BIG DIG project

Boston Central Artery / Tunnel Project, 1982~2007

보스턴 외곽과 도심 사이의 약 26km를 연결하는 6차로 도로를 8~10차선으로 넓히고, 고가 도로를 철거한 후 지하도로로 대체하는 메가인프라 프로젝트이다. 이 프로젝트에는 테드 윌리엄즈 터널(I-90을 로간국제공항까지 확장), 찰스강을 가로지르는 Leonard P. Zakim Bunker Hill Memorial 다리 이전, I-93번 고가도로, 보스턴의 두 주요 기차역을 연결하는 철도까지 포함하는 것이었다.



로즈 핏제랄드 케네디 그린웨이는 약 2.4km 길이의 공원과 공공부지로 93번 고속도로가 지하화된 후 조성된 마지막 구간이었다. Greenway는 케네디 가문의 가장인 Rose Fitzgerald Kennedy의 이름을 따서 명명되었으며 2004년 7월 26일에 공식적으로 헌정되었다.

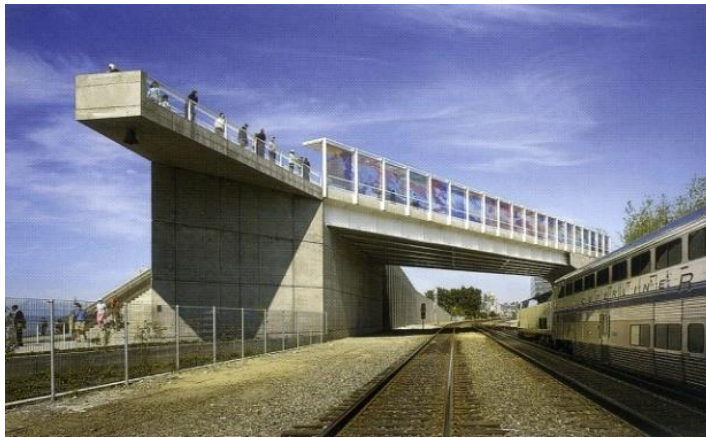
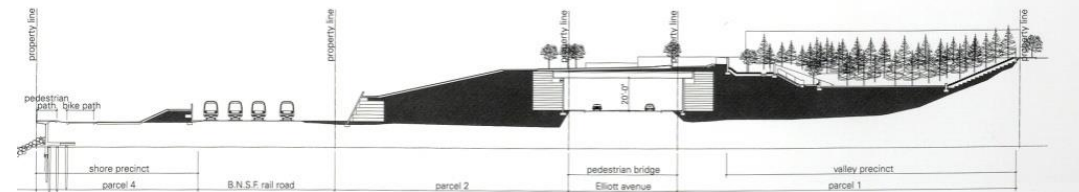
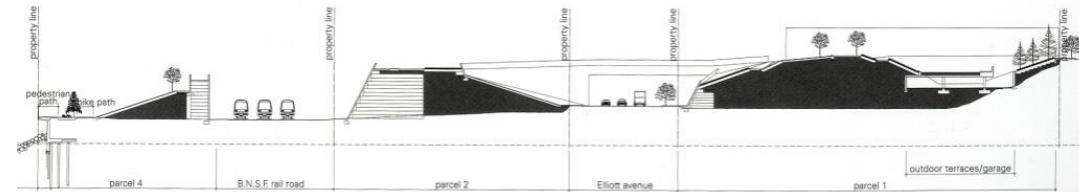


시애틀 올림픽 조각공원

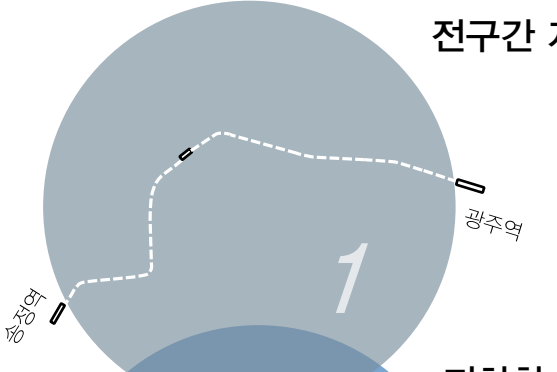

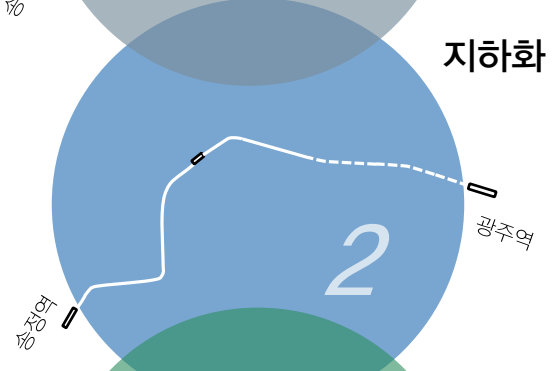
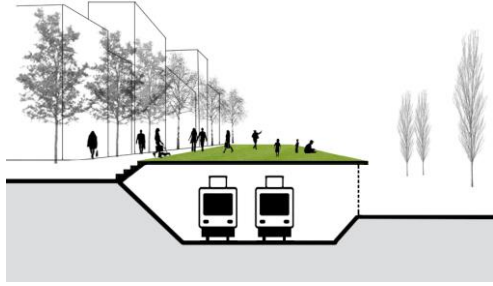
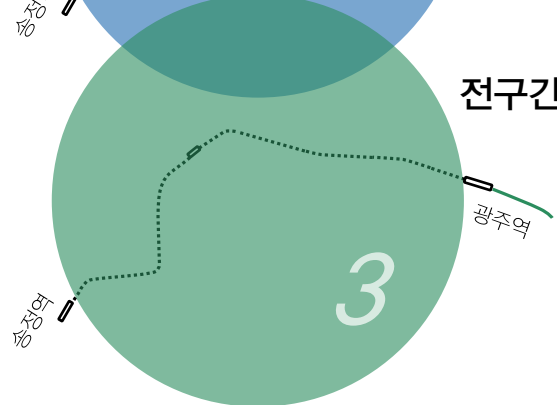

철로와 고속도로를 넘어 대지로의 회귀

Seattle Olympic Sculpture Park, 2007

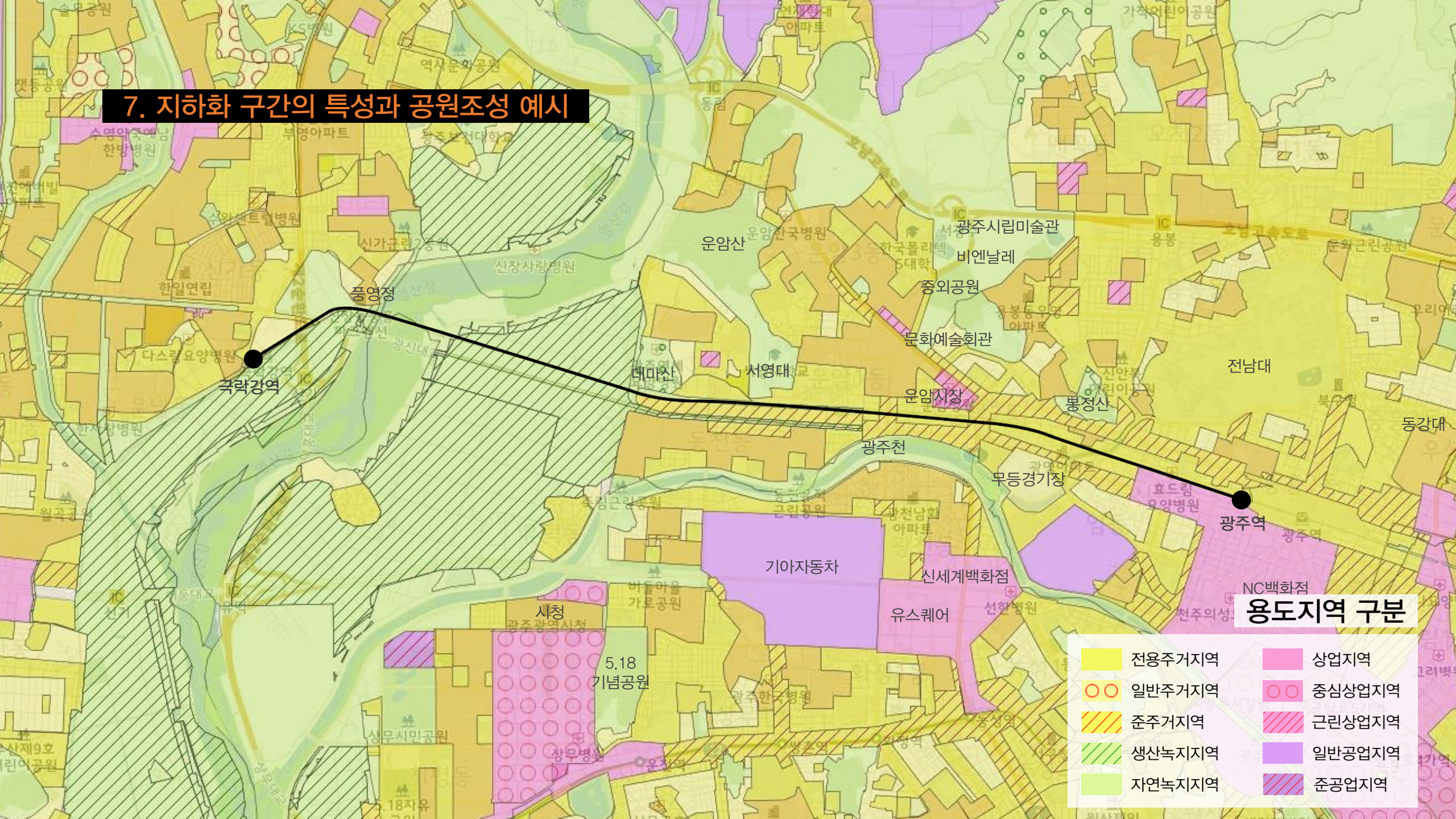
시애틀 서측 엘리엇트만에 접한 부지이며 해안을 따라 앨리스칸웨이 고속도로와 산타페 철도가 통과하고 1970년대까지 석유가스회사가 점유하여 오염된 브라운필드로 남아있었다. 시애틀미술관의 주도과 기금으로 고속도로와 철도 사이 공간 및 상부를 활용하여 미술관 및 옥상조각공원, 해변생태복원 사업들이 추진되었다.



6. 광주선 활용 3개의 대안

적용 구간	개념	내용	장단점
 <p>1</p>	<p>전구간 지하화</p> 	<ul style="list-style-type: none"> 달빛내륙철도(KTX) 도심구간 지하화 협소한 철도용지폭을 고려해 지하층 분리 공공공간 운용에서 주체 	<ul style="list-style-type: none"> 전 구간 공원화 가능 전국 추세에 맞춰 중앙부처사업화 기대
 <p>2</p>	<p>지하화 + 저상철로 + 고가철로</p> 	<ul style="list-style-type: none"> 달빛내륙철도(KTX) 도심 전구간 지하화 상대적으로 공간점유가 적은 경전철은 저상 오픈컷 방식 또는 입체 고가구조화 	<ul style="list-style-type: none"> 지하화 상부 공원화 상부를 데크화하거나 입체 고가구조화하여 산책로, 자전거도로, 영산강 일대 및 무등산 조망공간으로 활용
 <p>3</p>	<p>전구간 폐선</p> 	<ul style="list-style-type: none"> 광주의 과거도시계획 의도 반영 푸른길과 도시의 관계 일관성 유지 폐선 후 공원화할 경우 성토 지형이나 철교 등의 요소를 살리면서 선형공원화 가능 	<ul style="list-style-type: none"> 달빛내륙철도(KTX) 종착역을 광주역으로 하거나 송정간 노선위치 재검토 광주시 자체사업에 따른 용지매수 부담 발생

7. 지하화 구간의 특성과 공원 조성 예시



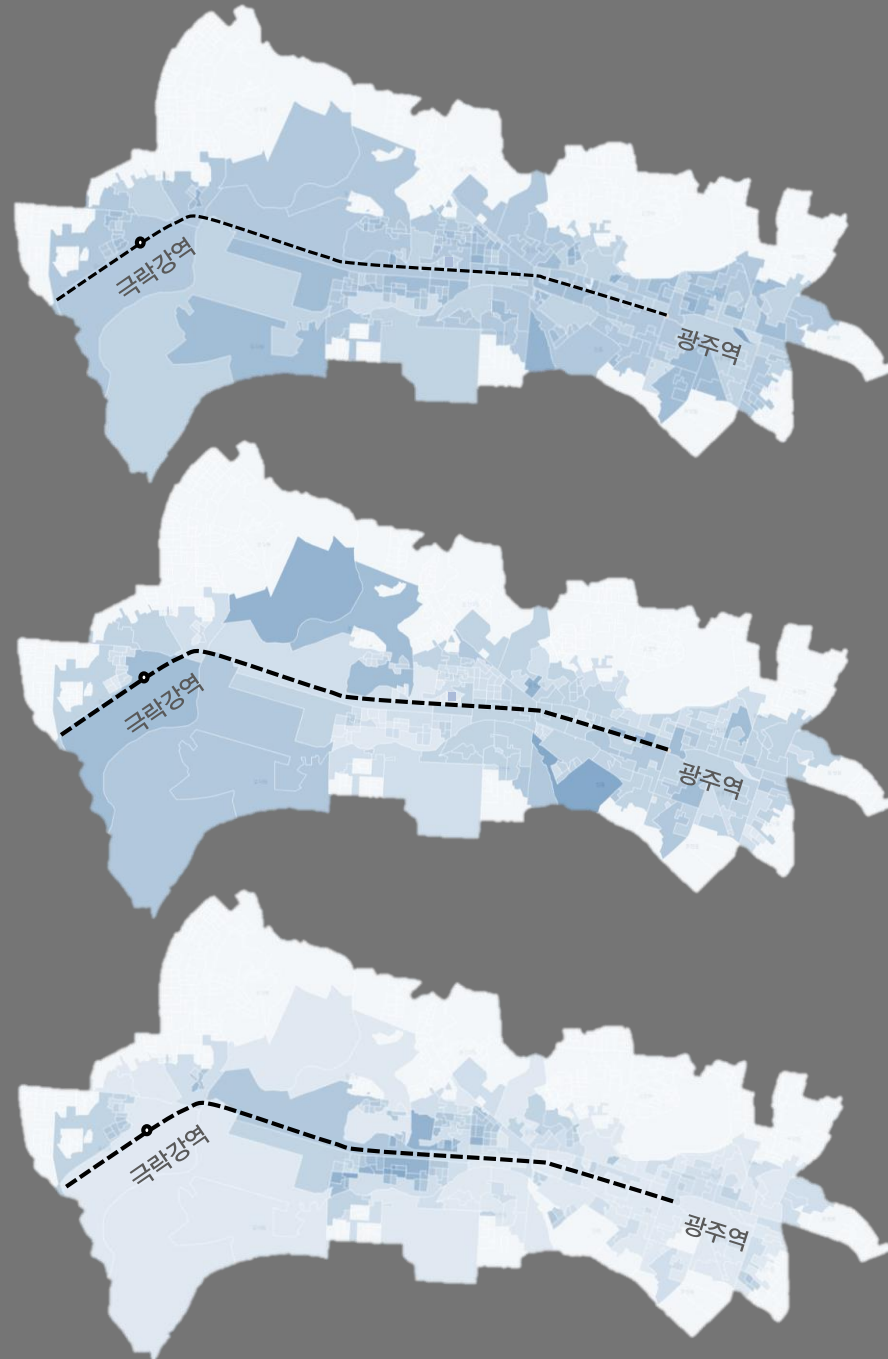
용도지역 구분

	전용주거지역		상업지역
	일반주거지역		중심상업지역
	준주거지역		근린상업지역
	생산녹지지역		일반공업지역
	자연녹지지역		준공업지역

7. 공원화 가능 구간의 특성

철로주변은 다른 지역과 인구분포가 분리된 편으로
고령화율도 높게 나타난다.

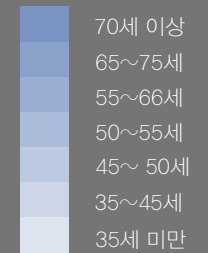
동림동 아파트 단지를 중심으로 청소년 인구가 많은
편이며, 철도부지가 선형공원화 될 경우, 운동 및 도
시내 보행로로 활용될 가능성이 높다.



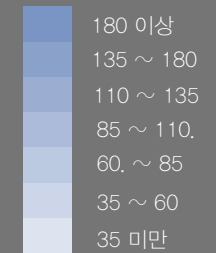
인구분포



평균 연령



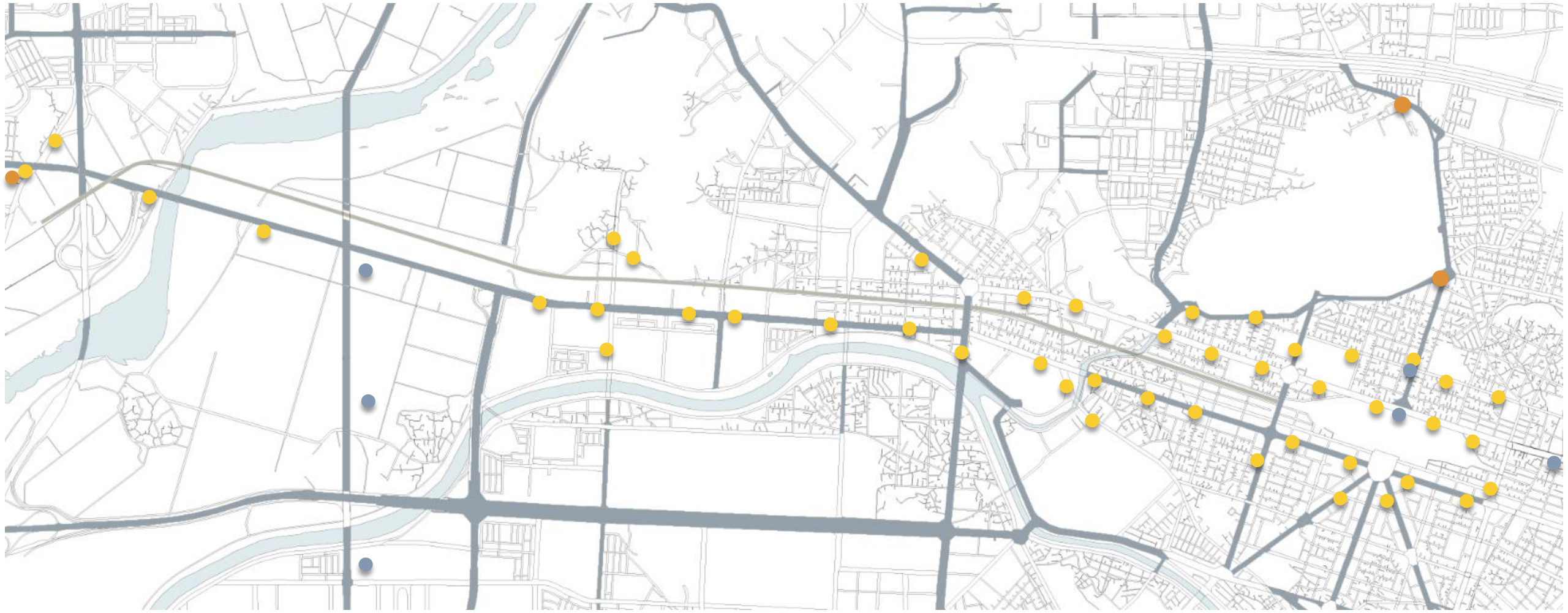
5~19세 분포



7. 공원화 가능 구간의 특성

교차도로와 교통 인프라

■ 광로 대로 ● 지하철 2호선 1단계 (2023완공예정) ● 지하철 2호선 2단계 (2024완공예정) ● 버스정류장

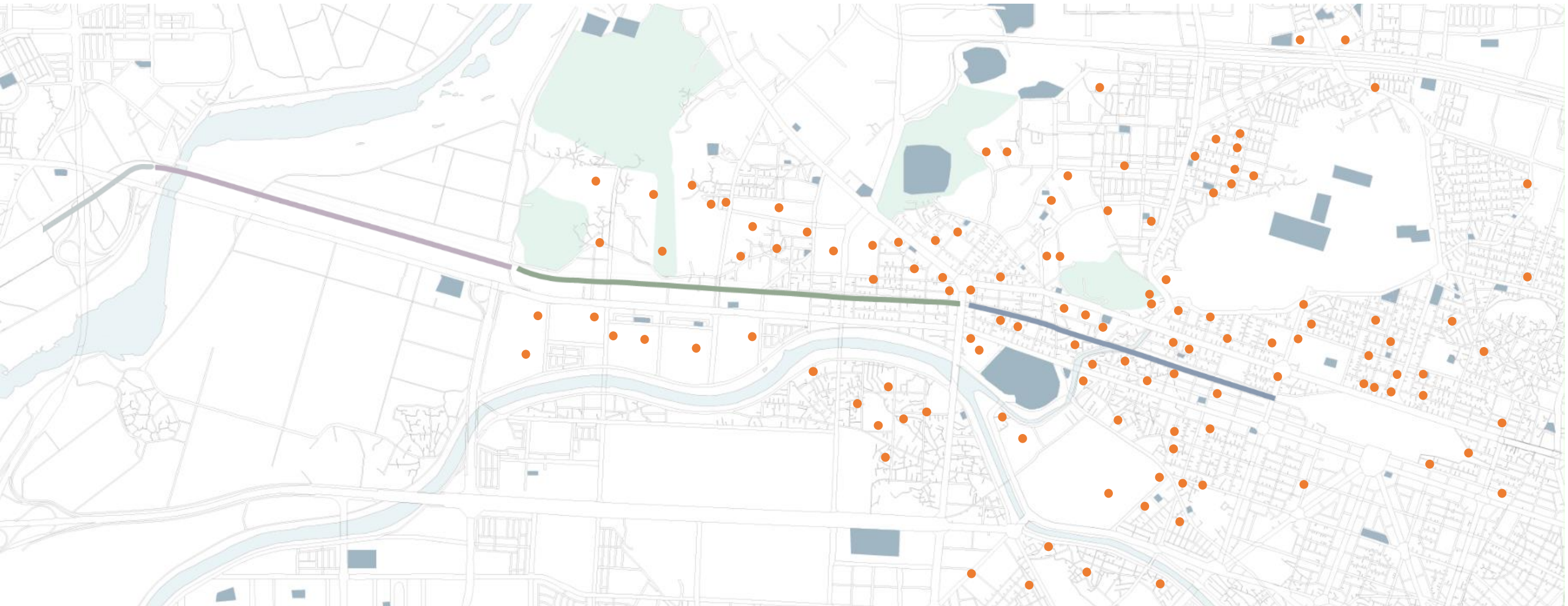


7. 공원화 가능 구간의 특성

사회문화시설 분포현황

● 경로당 복지시설 (아동센터, 노인복지센터, 사회복지기관)

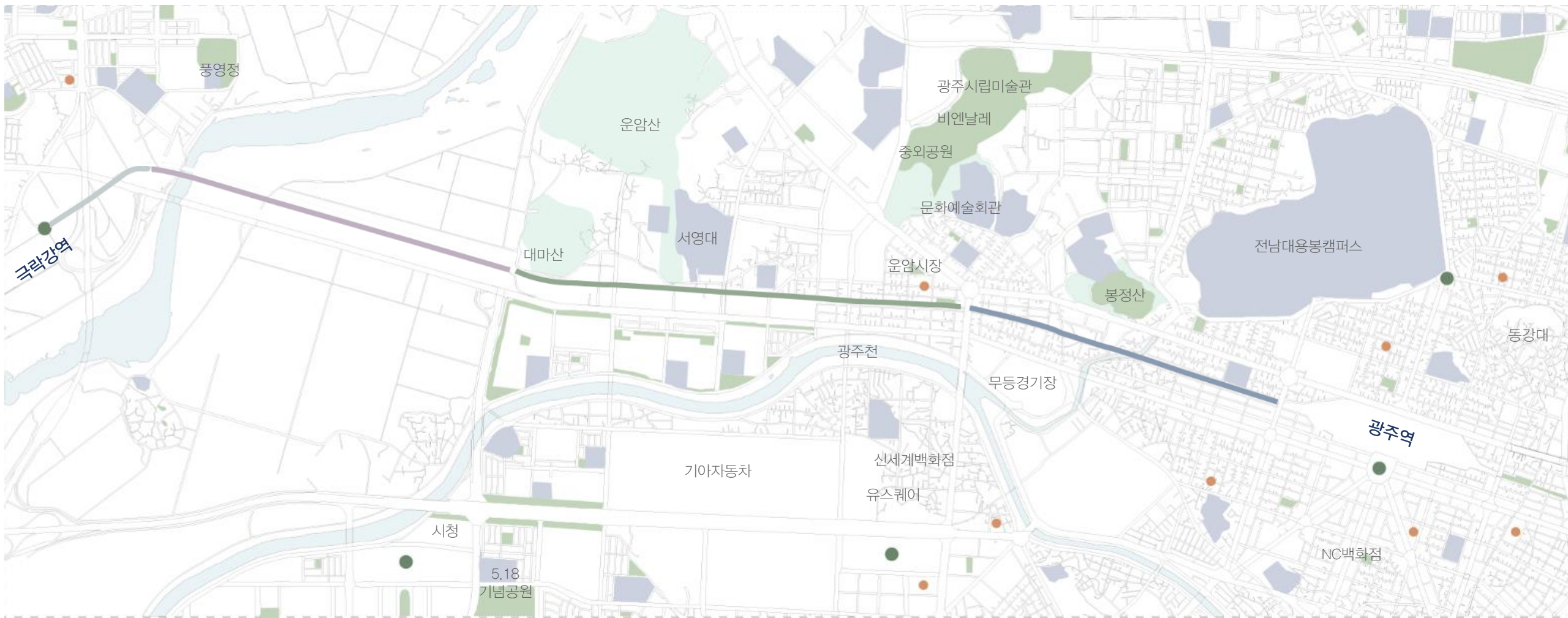
■ 문화시설 (영화관, 미술관, 박물관, 체육 단련장, 공연장, 도서관)



7. 공원화 가능 구간의 특성

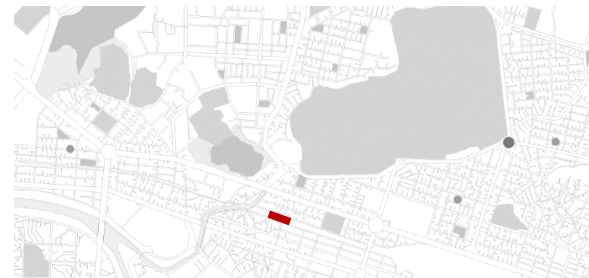
주변 거점시설

- 시장, 대형마트
- 광장
- 학교
- 공원



7. 지하화 구간의 푸른길 조성 예시

신안동 503번지 일대부터 광주역 쪽 신안굴다리까지는 이전의 단선구간(폭 10미터 내외)과 달리 복선구간으로 넓어져 최대 30미터 이상의 폭에 달한다. 주변지역에 비해 3~4미터 높고 경사면과 옹벽 외에는 별도의 방음벽이 설치되어 있지 않다. 북측에 6미터 폭의 소로와 남측에 4~5미터의 소로가 철로와 병행하며 옹벽하부는 주민들의 주차공간으로 이용된다. 2층 주택지와 소규모 공장이 분포하고 중도다이하빌 아파트(15F)로부터 철도부지와 제매산 일대가 조망된다.



주변 도시재생이나 생활거점시설 유치시 공원부지와 입체적으로 계획하여 주민접근이 쉽도록 배려

성토지형의 장점을 살려 한적한 숲길이 되도록 하고 도로에서 경사로나 계단 연결

선로는 가능한 보존하고 보행공간, 정원, 물공간의 디자인요소로 활용



8. 공공공간으로서 철도부지와 만나는 방법

Rail Road Re:PUBLIC

전국적으로 도심 철도의 지하화와 지상공간의 공공적 활용이 대세(?)가 되고 있다. 폐선부지나 지하화를 통해 확보되는 부지를 공공적으로 활용하기 위해서는 사업비 확보의 문제 뿐 아니라 도시활성화에 어떻게 작동하지, 그 공간을 이용하는 시민과 어떻게 관계할지 등 운영관리의 문제도 중요하다. 표면적으로는 공원이나 숲길 등 시민에게 편익을 제공하는 공간으로 돌려주는 것 같지만 기존의 공원과 같은 개념만으로는 부족하다. 도시와 시민의 일상과 연결되어 행정에 의해서만 조성되고 관리되는 방식이 아닌 새로운 공공성에 다시 주목할 필요가 있다.

도시에는 다양한 공공공공 공간(파블릭 스페이스, Public space)이 존재하며, 이용과 운영주체에 따라 official, common, open의 세 가지 유형으로 나눌 수 있다. 예를 들면 도로나 기반시설과 같은 공공공간은 시민의 자유로운 접근이나 자율적인 관리와는 거리가 있는 반면 공원은 운영, 관리에까지 자율성이 허용되는 경향이 있다.

Official Space : 주로 행정이 해야 할 활동, 관리적인 업무로서의 공공공간

Common Space : 참가자가 공유하며 이해관계가 존재하는 공공성, 주민과 시민들이 공유하는 복지로서의 공공공간

Open Space : 누구나 접근이 가능하며, 거부되지 않는 공간이나 정보로서의 공공공간

우리가 '공공'이라고 표현하는 개념은 이들이 애매하게 섞여있다. 오픈스페이스가 오피셜 스페이스처럼 취급되거나 오픈스페이스이기 때문에 관리가 부실하게 방치된 경우도 있다. 그 차이를 의식하고 구분하여야 공공공간이 보인다. 새로운 공공자원관리의 시대에는 그 관계를 맺는 방법에 따라 적당한 질서를 갖고 살아있는 공공성이 발생한다.

다양한 도시공간을 통과하던 철도부지가 푸른길과 같은 공원화된 공간으로 열리면, 그 선형적 특징 때문에 거기에는 다양한 잠재력이 존재한다. 특히, 오피셜과 오픈의 중간 정도인, 커먼의 개념에 그 잠재력을 여는 열쇠가 보일지도 모른다. 우리는 미래시대에 어울리는 다양한 공공공간을 발명하는 상상력을 발휘해야 한다.

9. 제언과 공유와 논의



- 광주철도100년 + 미래 100년 **도시내 철도교통의 위상과 도시와의 공존**
- 광주선의 위상변화가 있는 지금, **도심 기능회복을 위한 공론화의 적기?**
- 단순한 공간확보 이상으로 **도시환경.생활복지를 위한 철도부지의 공공적 활용**
- 공공부지와 시민과의 새로운 관계방식에 의한 **지역활성화**
- 민선8기 광주시와 시의회 **지속가능한 개발인식 제고와 실천역량 점검**

참고자료

광주광역시 (1992) 광주 도시계획연혁

국토교통부(2021) 제4차 국가철도망 구축계획(2021~2030)

순천시 (2021) 경전선 전철화사업 순천시 대안 검토 연구 최종보고서.

내 손안의 서울 “서울 지상철도 지하화 어떻게 진행되나?” _ <https://mediahub.seoul.go.kr/archives/2003968>

대전광역시 행정정보 공개_ <https://www.daejeon.go.kr/drh/>

지자체 뉴스로 “수인선 개통 1년, 편리하고 편안해진 서수원…시민 휴게공간 조성” _ <https://www.newsro.kr>

광주광역시(2019) 광주역 경제기반형 도시재생뉴딜사업 도시재생 활성화계획(안)

공간정보오픈플랫폼_ <https://map.vworld.kr/map/maps.do#>

통계지리정보서비스_ <https://sgis.kostat.go.kr/view/index>

공공데이터포털_ <https://www.data.go.kr/data/3073420/fileData.do>

국가공간정보포털_ <http://data.nsdg.go.kr/organization/a05001>

감사합니다