
광주선푸른길을 위한 국내외 철도부지 활용사례와 시사

- 일시: 2022. 9. 28.(수) 15:00
- 장소: 광주광역시의회 4층 대회의실



광 주 광 역 시 의 회
광주선푸른길더하기시민회의
지역문제해결플랫폼

광주선푸른길더하기 월례포럼 [9월]

광주선푸른길을 위한 국내외 철도부지 활용사례와 시사

- 일시: 2022년 9월 28일(수) 15:00 ~ 17:00
- 장소: 광주광역시의회 4층 대회의실

구분	내용	비고
개회	개회 및 인사말	
	좌장 : 최지현(광주광역시의원)	
주제 발제	광주선푸른길을 위한 해외 폐선부지 활용사례와 시사 정성구 / 도시콘텐츠연구소 UCL 대표	
토론	1.최동호(광주대학교 도시계획학과 교수)	
	2.김광훈(광주기후위기비상행동 집행위원장)	
	3.조준혁((사)푸른길 사무국장)	
	전체 토론	
폐회	폐회	

목 차

● 주제발제

광주선푸른길을 위한 해외 폐선부지 활용사례와 시사

정성구 / 도시콘텐츠연구소 UCL 대표

● 토론

1. 최동호(광주대학교 도시계획학과 교수)
2. 김광훈(광주기후위기비상행동 집행위원장)
3. 조준혁(사. 푸른길 사무국장)

주 제 발 제

광주선푸른길을 위한
해외 폐선부지 활용사례와 시사

정 성 구

(도시콘텐츠연구소 UCL 대표)

광주선푸른길을 위한 해외 폐선부지 활용사례와 시사

2022.09.28

정성구 (dr.jeong@groupecs.kr)

UCL 도시콘텐츠연구소
Urban Contents Lab

차례

광주선 푸른길을 위한
해외 폐선부지 활용사례와
시사

01 논의의 틀

02 폐선부지 공원화 사례

1. 뉴욕 하이라인 파크
 - 개요
 - 주변 주요자원
 - 주요장소들
 - SWCD : Special West Chelsea District
 - Friends of the High Line
 - 시사점
2. 파리 프롬나드 플랑테
 - 위치
 - 개요
 - 주요장소들
 - 시사점

03 마무리

- **광주선 푸른길을 위한 해외 사례 조사와 시사점 제시**
 - 해외사례 : 뉴욕 하이라인파크, 파리 프롬나드 플랑테 (고가철도 활용)
 - 국내사례 : 경의선숲길 (지하화에 따른 지상부 활용), 경춘선숲길
 - ※ 폐선부지 활용사례 중 공원화 사례만 검토 하였으며 국내사례는 검토중 제외함
- **하이라인의 민간단체 활동과 성과, 주변 지역과의 통합계획 검토**
 - 하이라인친구들 (Friends for High Line)
 - SWCD (Special West Chelsea District) 지정 및 TDR 활용

준비중 추가 요청사항

- 건설비 총당방안 포함 (예. 수인선은 수원시에서 부담 등)
 - 경의선숲길 사례 : 철도시설부지 무상사용 (이에 따른 단점도 존재)
- 도시통과구간의 지하화가 국가지원사업이 될수 있는지 검토
 - 4개 광역시 도심구간 철도 지하화 추진 현황



02 패션부지 공원화 사례 _뉴욕 하이라인 파크

■ 개요

- 총 길이 2.33km, 높이 약 9m
- 맨해튼 허드슨강변 공업지대 관통
- 1847. 허드슨강변과 10번가 11번가에 위치한 공장과 물류창고를 연결하기 위해 로어 웨스트사이드에 설치한 화물 전용 지상철도
 - Life Line of NY
- 1925. 빈번한 사고 및 교통체증에 따른 운송 지체로 지상철로를 고가철도로 변경 결정
- 1933. 공중철로 완공, 1934. 개통
- 기존 맨해튼 서부 허드슨 강변의 창고와 공장들은 고가철로와 바로 연결되는 체계
- 1980 유지보수문제로 인해 운행 중단
- 1991 w12번가 북쪽 5개 블록(첼시마켓 지역) 철거, 폐쇄된 하이라인은 우범지대화



02 패션부지 공원화 사례 _뉴욕 하이라인 파크

■ 단계별 개장

- 오랫동안 방치되었던 패션부지는 2009년부터 단계적으로 개장하였으며 2014년 마지막구간 완공
- 총 3단계로 공사 진행
 - 구역1: 남단의 Gansevoort st, ~20번가, 2009 개장
 - 구역2: 2011년 개장
 - 구역3: 2014 하반기 완공
- 이를 통해 미트패킹, 웨스트첼시, 클린튼 지역이 하나로 연결
- 세계적으로도 성공한 도시재생의 사례
- 패션부지 재활용이라는 단순한 의미를 넘어 디자인적으로도 매력적인 공간으로 자리잡음



02 패션부지 공원화 사례 _뉴욕 하이라인 파크

■ 주요 장소들

- 14번가 동로
- 저녁에는 비디오편 상영



- 선데과 인공수로
- 14th St.와 15th St. 사이
- 하이라인이 텅빈 철로였을 때 물이 고인 곳
- 어린이들이 가장 좋아하는 장소



02 패션부지 공원화 사례 _뉴욕 하이라인 파크

■ 주요 장소들

- 하이라인 남쪽 끝 발코니
- 서쪽으로 휘트니뮤지엄과 FHL 사무실 위치
- 90년대에 12st. 북측 철거된 지점



- 갠스부트 우드랜드
- Gansevoort St.와 13th St. 사이



02 패션부지 공원화 사례 _뉴욕 하이라인 파크

주변 주요자원



02 패션부지 공원화 사례 _뉴욕 하이라인 파크

주요 장소들

- 첼시마켓 동로
- 15st.과 16st. 사이



- 10TH AVENUE 광장과 전망대
- 17st
- 거리로 이어지는 이 특별한 조망창은 철도구조의 강철 빔을 제거하여 만들어짐
- 공개공연과 아래거리의 사람들을 구경하는 장소



02 폐선부지 공원화 사례 _뉴욕 하이라인 파크

■ SWCD : Special West Chelsea District

- 웨스트체스터 특별지구의 전반적인 근린특성과 환경을 보존하기 위한 제도
- 고가철도였던 하이라인을 접근성이 높은 열린공간으로 디자인하고 인접 건축건축물의 용도와 형태가 하이라인과 연계되게 하여 지역성을 강화하기 위함
- 하이라인 공중가로형 공공디자인의 조성을 촉진하는 주요 공공정책의 틀
- 민관의 심의와 합의를 통해 하이라인 주변부 관리제도의 필요성과 제도 필요성 설정

• 주요 묘지

1. 하이라인 연결필지의 공중권에 대한 개발이양
2. 접근편의성을 위한 기부채납시 용적률 완화
3. 특정소득층을 위한 주택정책 (신규개발의 30% 이상을 특정소득계층이 합리적 비용으로 거주할 수 있는 주택 포함)

으로 특별지구 내 총 용적률(FAR) 완화와 특별지구 지정전 주차, 차량관련시설 및 산업시설의 주거상업 예술 복합용도로 전환될 수 있게 함

- TDR (개발권이양제, Transfer of Development Right)



HLTC(High Line Transfer Corridor) 구역내 건물주들이 각자의 건물 개발권을 시에 양도하는 대신 기존 건물의 용적률에 준하는 특별지구내 지정된 공간을 그들에게 제공

- 2005. 인접필지 소유자의 공중권을 TDR을 통해 보상
- 필지에 허용되는 최대 건축연면적인 개발권을 역사건물, 공공외부공간, 문화자원 보존을 위해 이양하는 TDR을 통해 하이라인 연결필지의 공중권을 다른 필지로 양도 및 이전
- 용도구역 변경시 최종환경영향평가서 작성을 통해 조닝변경에 대한 규정 및 인센티브에 대한 객관적 자료 제공
- 민관 의견수렴과정을 거쳐 표준토지이용 심의 → 하이라인 주변지역의 용도구역 변경을 위한 공식 절차 진행

12

02 폐선부지 공원화 사례 _뉴욕 하이라인 파크

■ 주요 장소들

- 22.st 좌석계단
- 피크닉장소로 인기
- 인근건물의 연례 벽화 등 예술설치물 관람



- 이외 장소들

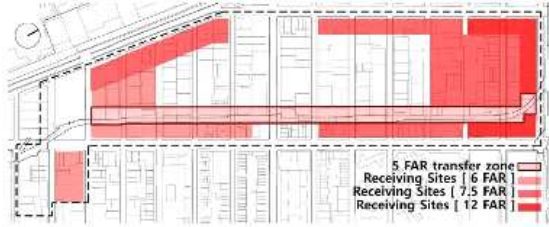


11

02 패션부지 공원화 사례 _뉴욕 하이라인 파크

■ SWCD : Special West Chelsea District

- 웨스트첼시 특별지구의 용적률 완화지역



- 12FAR: 중심지 상업용도지역으로 고밀의 주거-상업 복합용도 건물로 구성
- 7.5, 6FAR: 도로경계선에 근접하여 높은 건폐율을 갖는 중층고밀의 주거 용도 구성
- 지역의 물리적, 사회적 맥락의 보존 및 규제와 동시에 500~1200%의 다양한 용적률 인센티브 부여하여 복합개발 유도
- 지구 중심부의 M1~5 지역의 경우, 기존 저층의 창고 및 공공업용도의 건물을 예술, 문화 관련된 직주거용공간(living-work quarters)으로 이용가능하도록 허되 별도의 용적률 인센티브 없음 : 기존 지역의 특성 유지와 효율적 개발을 병행

• 시사점

- 이러한 제도, 정책적 지원은 도심 철도부지를 도시 공공 자원으로 보존, 활용할 수 있게 하고,
- 하이라인이 지나는 연접블록과 인근지역을 특별목적지구로 지정하면서 공공-공중공원 중심으로 일대의 토지 이용 및 용도변경과 도시경관 개선을 도모
- 개발권 이양제, 용도구역 변경, 용적률(FAR)완화, 복합 용도 전환 등의 구체적 통합관리방안을 계획초기부터 수립하여 관리함

13

02 패션부지 공원화 사례 _뉴욕 하이라인 파크

■ Friends of the High Line



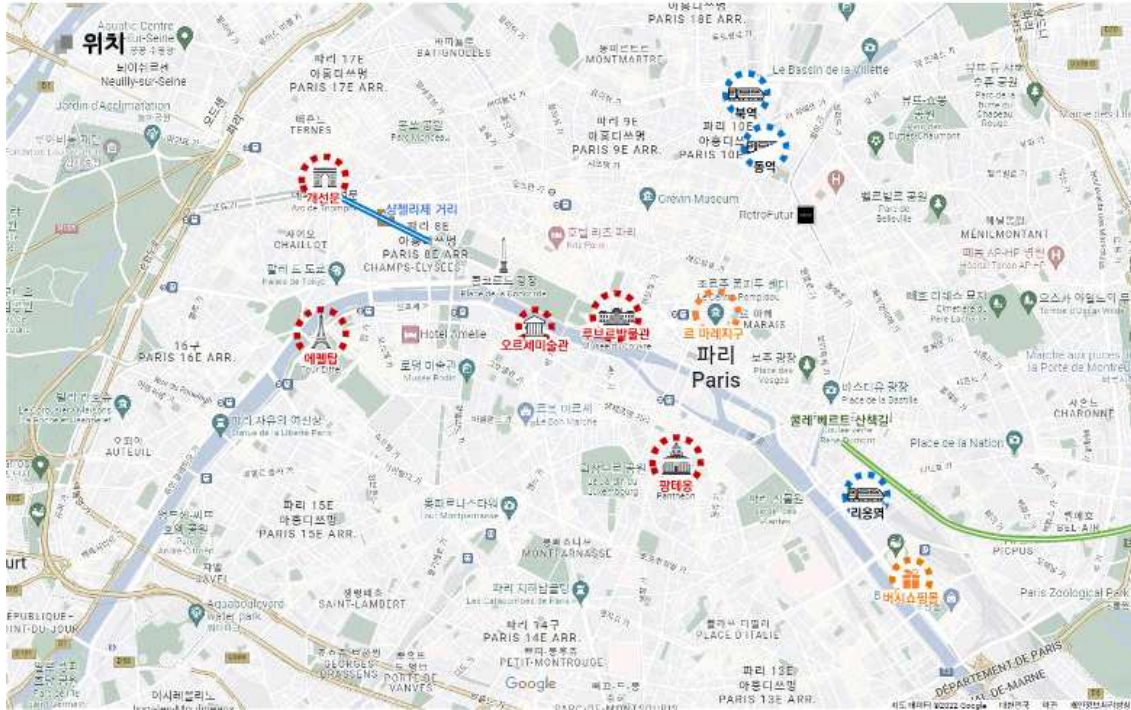
- 1999 설립되어 철거예정이던 하이라인의 역사성, 잠재성, 경제성을 다양한 수단을 통해 입증함으로써 2002 뉴욕시를 설득하고 하이라인을 시민들을 위한 공공공간으로 재탄생시킴
- DTPS와 협업 : 하이라인 종합계획 수립
 - 공공디자인의 질을 향상시키고 이를 통해 소통지향의 공공디자인을 제안하는 비영리조직
 - Designing the High Line이라는 국제현상설계공모를 통해 구제화 (36개국, 720팀 참여)
- 하이라인 친구들은 하이라인 보존운동을 시작으로 그 가치에 대한 홍보를 위해 뉴욕예술인협회(NYAA), 건축가협회(AIA), 미국계획가협회(APA), 공공공간디자인트러스트(DTPS) 등의 지지와 후원단체들을 모집하고 공공적지지 확산시킴
- 이를 통해 소송을 진행하고 소송 승리 후 하이라인 프로젝트를 위해 아이디어 공모전, 전시 등을 통해 하이라인의 공적 가치를 지속적으로 홍보

• 시사점

- 지역주민과 시민운동가들의 사회, 경제, 정치적 요소들의 복합적 요구에 의해 이루어진 장기프로젝트이며, 하이라인 친구들이라는 지역사회 공동체이자 시민단체가 주체로서 추진한 공공프로젝트의 모범
- 민(하이라인친구들)과 관(뉴욕시)의 유기적인 협력체계
- 계획과 운영은 커뮤니티 주도, 지자체가 제도적 장치 지원
- 공공프로젝트의 이익이 주민, 토지소유자, 산업체, 뉴욕시가 공유할수 있도록 함
- High Line의 연간 예산의 거의 100%를 자체조달 (강소대여, 기부, 기업지원 등)

14

02 패션부지 공원화 사례 _파리 프롬나드 플랑테



02 패션부지 공원화 사례 _파리 프롬나드 플랑테

■ 개요

- 바스티유광장 근처 폐쇄된 고가철도 활용하여 상부 산책로 및 공원 조성, 하루 아틀리에 및 상업, 문화공간 활용
 - Promenade Plantée '식물이 있는 산책로' 라는 뜻으로 불렸다가 파리 농학자 르네 뒤몽의 이름을 따서 쿨레베르트 르네 뒤몽 Coulée verte René-Dumont으로 불림
- 현재 4.5km로 확장되어 바스티유 오페라에서 동쪽 끝의 뱅동공원까지 파리 12구 거의 전체를 지남
- 1859 바스티유지역과 뱅센지역을 잇기 위한 철로가 다니던 고가다리가 만들어졌고, 지하철 건설로 기능을 잃으면서 1969 운행 중단
- 1980년대 중반까지 방치되고 흉물로 전락
 - 지상 10m의 철길과 이를 지탱하는 아치형 구조물 64개를 철거하기 위해서는 막대한 예산이 소요. 점차 슬럼화
- 프랑수아 미테랑 대통령의 그랑프로제 : 1981 취임 직후 프랑스혁명 200주년 기념해 문화예술시설 확충프로젝트인 그랑프로제 발표
- 이 과정에서 1984 바스티유역을 철거하고 그 자리에 오페라극장을 건립하면서 인근 프롬나드프랑테도 주목
- 100년간 사용되던 이 다리는 바스티유역사 폐쇄와 함께 무용지물이 되어 버려졌던 것을 1993 녹색산책로로 탈바꿈



02 폐선부지 공원화 사례 _파리 프롬나드 플랑테

■ 주요 장소들

- 프롬나드 플랑테



17

02 폐선부지 공원화 사례 _파리 프롬나드 플랑테

■ 주요 장소들

- 프롬나드 플랑테



02 패션부지 공원화 사례 _파리 프롬나드 플라망테

■ 주요 장소들

- 예술의 고가다리 (Viaduc des Arts)
 - 1990 붉은 벽돌아치의 분위기를 유지한채 1.5km에 이르는 하단부 아치형 구조물은 상점가로 개조, 비아딕데 자르로 탈바꿈
 - 중세부터 공예품을 제조하던 지역의 역사성을 살려 파리 수공업자들의 작업공간으로 활용하는 것을 전체
 - 50여개의 악기, 보석, 가구 등 수공예 아틀리에와 매장, 갤러리, 카페, 레스토랑 등 설치
 - 프롬나드의 고가(高架)부분은 바스티유 오페라에서 Reuilly 경원까지 약 1.5km이며, 이 아랫 부분에 보행육교상가가 위치



19

02 패션부지 공원화 사례 _파리 프롬나드 플라망테

■ 시사점

- 도시의 이야기를 보존
 - 그것이 보여주고 싶은 것이든 아니든 도시의 역사적 이야기는 미래세대에게 중요한 자산이 되고 기억되어 도시의 정체성과 역사적 뿌리를 형성
- 오히려 적절한 개발로 역사적 자산을 잘 보존할 수 있음을 보여줌
 - 보존 위주의 바라다보기만 하는 대상에서 벗어나 시민들이 직접 이용가능한 방법을 모색함으로써 경제적 부가가치를 유발하는 것은 도시의 흔적을 효과적으로 유지하는 것임
- 파리의 까다로운 법조항과 포화된 도시공간에서 녹지공간 확보
 - 상부는 산책로 및 정원으로, 하부는 예술가들과 수공업자들의 작업공간으로 활용되어 전혀 다른 개념의 두 공간이 한 공간 내에 입체적인 공간으로 탄생
- 상가임대를 통한 공공자금 투입의 최소화와 유지관리비용의 지속적 확보
 - 현재 SEMAEST에서 18년 동안 파리를 대신해 작업공간에 대한 임대, 상업화 관련 공간관리, 배치 등에 대해 운영·관리



20



03 마무리

- **도심 철도부지는 새로운 활력을 불어넣을 수 있는 중요한 자원**
 - 지역에서 필요한 문화, 관광, 교육 등 다양한 분야의 수요를 먼저 파악하고 지역의 특성에 맞게 개발하여 일자리 창출 및 지역경제 활성화에 기여
- **도시전체 또는 인접한 도시간의 녹지네트워크로 발전방향을 수립**
 - 철도부지는 선형 특성으로 인해 선형 공원으로 많이 활용되나, 폐선부지 자체만 활용하게 될 경우 단절을 극복하지 못함
- **계획단계부터 시민사회의 주체적 참여를 바탕으로 최선의 부지활용 방안을 탐색해야 함**
 - 도심철도로 인해 훼손된 지역공동체의 회복과 도시 공공공간의 활성화 방향은 시민참여주체의 사회, 경제, 정치적 요소들의 복합적 요구와 주도적 참여에 의해 명확해짐
- **주변 시설 및 주요 거점공간과의 연계를 위한 통합계획**
 - 이를 체계적으로 장려하고 관리할 수 있는 도시계획 및 설계 차원의 접근 요구
 - 특히 부지 활용에 대한 논의가 가시화될수록 주변지역 고층화 및 난개발에 대비하여 폐철도 부지와 주변지역이 지속적으로 상생할 수 있는 방안 도출이 중요 (하이라인 사례)
 - 하이라인 사례에서 보듯이 주변지역과 통합계획을 수립하고 기존 지역의 특성 유지와 효율적 개발을 병행함으로써 지역의 양적, 질적 발전을 함께 도모
 - 단순한 지구단위계획이 아니라 연밀한 검토를 통한 상세계획 수립으로 정체성과 경관 확보

토 론

-
1. **최동호(광주대학교 도시계획학과 교수)**
 2. **김광훈(광주기후위기비상행동 집행위원장)**
 3. **조준혁((사) 푸른길 사무국장)**

철도부지 활용사례 < 철도 활용사례에 대한 상상(想像)>

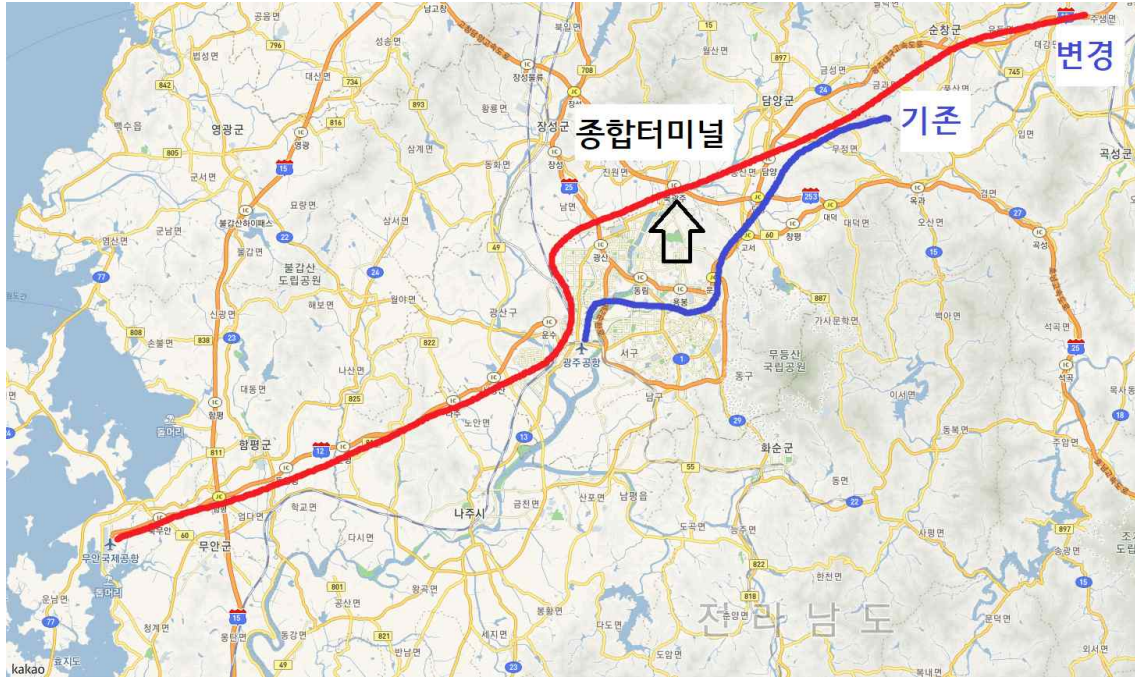
김광훈(광주기후위기비상행동 집행위원장)



① 광주와 인근지역을 연결하는 철도교통망의 현재와 계획노선



- ① Kwangju~Hwasun Area Line Operation Method
- ② Kyeongjeon Line Bypass Route



- ① 달빛내륙철도 노선 및 변경노선
- ② 철도와 버스(시내외 및 고속)의 연계 방안 구상

폐선에 대한 두려움을 떨쳐내야 한다. 역이 사라진다면 추후에 활용가치가 있으니 없애는 것은 안 된다는 생각을 떨쳐내지 않으면 폐선은 되지 않는다. 사실 역세권 상승효과를 얼마나 봤는지는 모르겠으나 유동인구가 더 많이 다니는 광주지하철1호선 역 주변을 지켜볼 필요가 있다. 걷는 인구가 많아야 경제적 효과가 있다는 자료들은 많다. 이는 차도를 다이어트하고 보행길과 자전거길을 넓혔을 때 가능하다는 내용인데 여기서 철길도 포함되어야 한다. 이미 남구 중심의 푸른길공원의 사례가 있기에 살펴보면 된다.

북송정역 앞 약 80,000㎡ 삼각지를 아는가? 광주역 이야기에서 상대적으로 소외된 지역이 이곳이다. 송정도서관 앞을 비롯한 주변지역을 돌아본다면 이동에 따른 불편함은 많다. 기차길에 의한 단절이다. 위로 밑으로 다니는 현재다. 편성이 적은 탓과 주변 지역으로 대규모의 주거지가 없다 보니 그러할 수도 있다. 그러나 초등학교 정문과 맞닿아 있는 현실이다.

광주역~서방천까지 900m거리의 성토구간으로 마을간 단절을 비롯하여 방음벽에 의한 단절도 심각하다. 인공시설이 아닌 숲으로 차단을 만들면 어떨까? 평탄화가 된다면 접근성

또한 좋아질 것이다. 고가 및 지하차도 동운고가, 광암고가, 운암지하차도 등 차량의 흐름 또한 원활함을 찾는 계기가 된다. 철도건널목도 사라진다. 사고우려도 더불어 사라진다. 고가도로를 모두 지하로 한다면? 이동은 단순해야 한다. 특히나 걷거나 자전거 타기가 그러하며 대중교통에 접근하는 방법도 마찬가지다.

현재 단선으로 운영되는 광주선 구간이 제대로 이동의 수단으로 활용되려면 복선이 되어야 하나 가능성은 있는가. 달빛내륙철도든 도심형 철도 역할이든 소통과 신속성을 담보하기 위해서는 단선으로는 안 된다. 철도는 사람에 대한 이동도 있지만 물류에 대한 이동까지 담아내야 하는데 지하화까지 완공되는 시점에는 이동 수단은 변화되어 있다. 미래형 이동 방식까지가 이야기되어야 한다. 칙칙폭폭 증기기관차 이야기가 아님을 기억하자.

푸른길 토론회

최동호 교수(광주대 부동산학과)

1. 프롬나드 플랑테와 하이라인 파크

프롬나드 플랑테는 나무가 심어진 산책로라는 뜻으로 세계의 여러 도시들에 버려진 철도를 산책로 공원 부지로 바꾸도록 영감을 주었다. 특히 뉴욕의 폐선부지였던 하이라인 파크가 선형공원으로 탈바꿈하는 데 결정적인 영향을 주었다. 프롬나드 플랑테가 고가 아래 상가를 예술가들의 공방이나 카페 등으로 임대하여 공원 운영 및 관리비를 자체적으로 충당하는 것은 광주 푸른길에도 시사점을 제공해준다. 하지만 프롬나드 플랑테는 규모, 형태, 계획 및 정책 결정 과정에서 미테랑 정부의 관 주도로 이루어짐으로써 주변 이해당사자들의 낮은 참여로 인해 하이라인처럼 주변 환경에 큰 영향을 미치지 못한 것으로 알려졌다.

하이라인 파크는 2019년에는 하루 최대 6만 5천명이 다녀갈 정도로 뉴욕 시민과 관광객들이 찾는 뉴욕의 명소가 되었다. 한 해에 약 8백만명 정도가 이용하는 산책로가 된 것이다. 본래 낙후했던 인근 지역에 고급 아파트와 상가가 들어서면서 지가와 임대료가 급격히 인상하게 되어 이를 감당할 수 없었던 기존 주민들과 상가 임대인들이 다른 곳으로 내쫓기는 젠트리피케이션 부작용이 나타나기도 하였다. 하이라인 친구들이라는 시민단체의 “아무것도 하지 않고 멍때리기”라는 기획 의도대로 하이라인 파크는 벤치에서 편안히 쉬고, 지나가는 사람과 뉴욕의 빌딩 숲을 바라다보며 사람과 사람 사이에 소통하는 공간으로 거듭나고 있다. 그렇게 볼거리와 즐길 거리가 넘치는 2.33km 길이 고가 위 공원인 하이라인 파크는 보행자가 걸거나 아무것도 하지 않고 맨해튼의 풍경을 즐기면서 쉴 수 있는 공간을 제공함으로써 인근 주민뿐만 아니라 국내외 관광객들이 뉴욕의 필수 코스로 즐기는 세계적인 명소가 되었다. 하이라인 파크는 미국 시카고의 블루밍데일 트레일 (Bloomingdale Trail) 등을 비롯한 세계 여러 도시에서 폐선부지 활용하는데 영감을 주고 있다.

2. 중앙역이 도시 중심에 있어야 하는 이유

파리는 매년 3천만 명 이상의 관광객을 받고 있다. 이 때문에 파리의 육로와 항공 모두 세계 최고의 교통망을 자랑하는 도시 중 하나다. 여기에는 3개의 공항과 7개의 기차역이 도심 가까이에 위치한다. 파리의 7개역 중 노르역을 비롯한 4개 역은 고속철도인 TGV를 유럽 지역과 연결하고 있다. 지역 간 열차인 RER이 지하로 파리 시내를 관통하며 지하철과 노선을 공유하며 주요 관문역을 연결하고 있다. 또한, 14호선의 지하철이 싹틔출처럼 도심을 연결하기 때문에 파리의 주요역이 부도심에 존재해도 대량의 철도 통행수요를 감당하고 있는 것이다.

반면 광주광역시 경우 도시철도 2호선을 공사하는 중이고, 광주송정역에서 시내로 진입하는 통행 대부분이 승용차에 의존하고 있어서 탄소중립을 지향하는 광주시에 큰 부담이 되고 있다. 또한,

지역간 철도는 국가교통 간선망이어서, 국가철도망계획과 연동해서 광주역을 바라봐야 한다. 광주역은 제3차국가철도망계획의 경전선 종착역이고, 제4차국가철도망계획의 달빛내륙철도 종착역으로 계획되어 있다. 주요 국가 간선 철도망의 종착역은 사람의 몸으로 말하면 동맥이라 할 수 있으므로 될 수 있으면 국가 간선철도망을 끊는 것은 바람직하지 않다. 프랑스 파리의 경우처럼 철도망을 지하화해서 광주 시내를 관통하게 하는 방법도 대안이라 할 수 있다. 이렇게 지하화한다면 현재 광주 송정에서 광주역까지의 기존 광주선의 지상부를 푸른길로 활용하면 어떨까? 경의선 지하화가 광주 푸른길에 모범사례가 되길 바란다.(아래 지도에서 빨간선이 TGV 고속철도 노선)



3. 조성과정에서의 거버넌스의 중요성

프롬나드 플랑테가 미테랑 정부의 관 주도하에 이루어진 폐선부지 공원화 도시재생 사업이지만 하이라인 파크는 시민단체 주도의 상향식 도시재생 사업이라 할 수 있다. 하이라인 파크의 경우 공원 조성과정에서 눈에 띄는 것이 도심에 방치되어 흉물로 남아있던 폐선부지를 시민단체, 뉴욕시, 철도회사, 주변 건물주, 지역 주민 등 다양한 이해당사자들이 함께하여 성공적인 공원 조성과 운영에 성공한 거버넌스의 모범사례이다. 특히 ‘하이라인의 친구들(Friends of the Highline)’이라는 시민단체의 역할이 공원 조성에 절대적으로 이바지했다는 점에서 상향식 도시재생의 사례로서 손꼽히고 있다. 블룸버그 뉴욕시장이 자칭타칭 최고 업적이라고 자부하는 하이라인 파크는 자립 공원으로 조성되었다. 뉴욕시가 공원조성 기금 2억3천8백만 달러 중 대부분을 부담하고 ‘하이라인의 친구들’이 18%를 부담했다. 비록 시 소유의 공원이지만 공원 운영은 ‘하이라인의 친구들’이 공원 관리

비의 95%를 기부금에 의존하면서 뉴욕시의 개입 여지는 그렇게 많지 않은 것 같다.

4. 광주광역시 푸른길에 시사점

입체고가형 하이라인과 프롬나드 플랑테의 경우 인접 필지 내에 승강기·계단 설치를 장려함으로써 기존 보행환경을 보호하면서 입체고가로의 보행연결성 및 접근성을 높이도록 적극적으로 권장하고 있다. 따라서 푸른길 주변 지역에서 푸른길로 쉽게 걸어서 접근하도록 보행 네트워크의 조성이 필요하다. 또한, 푸른길이 평면상 위치하다 보니 푸른길과 교차하는 도로상의 교통사고 위험성이 남아있다. 푸른길과 교차하는 교차로의 교통사고를 최소화하기 위한 교통정온화 기법을 활용하여 횡단 차량의 속도를 제어할 필요가 있다.

발제 사례인 2개의 공중선형공원이 입체적으로 공원 양측 부지를 분리하고 있지만 광주 푸른길은 평면상에 위치하여 주변 지역과의 연계가 훨씬 수월하다는 장점이 있다. 선형공원 인접 필지가 연계되면서 부지 주변의 건축물 용도 변화가 촉진하여 부지 주변 지역 활성화에 이바지하고 있다. 선형공원 인접 필지들의 보행 접근성이 대폭 향상되면서 부지 주변의 상권이 살아나고, 주변 건물들이 푸른길을 향해 재개발되는 등 토지이용의 변화가 긍정적인 방향으로 진행되고 있다. 푸른길과 주변 토지이용이 조화롭게 개발되도록 현재 지구단위계획이 만들어져 있다. 하지만 지구단위 계획만으로 부족한 부분을 도시관리계획, 건축법 등의 관련법을 활용하고, 민관학 거버넌스를 구성하여 푸른길 주변 지역의 난개발을 막을 방법을 찾아야 한다고 본다.

광주선 푸른길 더하기 9월 월례포럼 토론문

조준혁 (푸른길 사무국장)

푸른길은 경전선 도심구간 중 광주역~효천역 10.8km를 외곽으로 이설하고, 폐선부지를 도시공원으로 조성한 사례이다. 푸른길은 좋은 공원이 도시와 시민의 삶을 어떻게 바꾸었는지 보여주고, 광주에 또 다른 푸른길을 조성이 필요하다는 것을 증명하고 있다.

1. 푸른길은 폐선부지 마을과 주민의 삶을 바꾸었다.

기차길이라는 단어가 낭만적으로 들리지만 마을과 주민에게는 여러 가지 어려움을 주는 원망의 대상이었다. 철로가 지나가는 공간은 기본적으로 폐쇄적이고 양안의 단절을 불러온다. 마을 복판에 지나가지 못하는 철로 장벽(지금은 방음벽이지만 당시에는 그물펜스)이 생기고, 양안의 이동에 굴다리, 육교가 강제되어 물리적 장벽과 더불어 심리적 장벽이 생겨 마을의 발전을 저해한다. 과거에는 지금보다 더한 소음과 진동으로 인한 피해는 물론 인명사고도 심심찮게 일어나는 원망의 대상이었다.

폐선부지가 푸른길로 바뀐 지금 어두웠던 기차길은 하루 삼만 명이 이용하는 열린 공간이 되었고, 매일 주민들은 앞마당 같은 푸른길에서 이웃을 만나고, 여가생활을 누린다. 단순히 공원하나가 생긴 것이 아닌 주민의 정주성과 삶의 질이 극적으로 개선되었다고 말할 수 있다. 계림, 산수동 같은 원도심 주거지에는 노후화를 막는 완충 기능으로 정주성을 강화하고, 동명, 백운동에는 상권 발달을 촉진시켜 도심 활성화에 기여하였다. 푸른길은 공원경계가 출입구로 이용자의 접근성이 매우 높고, 공원 자체가 동선 및 평면 구조로 도보 이동권 확보와 이웃 마을로의 이동과 소통에 용이한 소통의 공간이다. 시쳇말로 도시재생의 공간적 기반이 되었다. 이러한 공간적 변화는 행정이 다양한 사업을 추진할 수 있는 동력이 되어 푸른길 조성 각종 도시재생사업, 새뜰 사업, 마을 만들기 등이 진행되었다.

2. 푸른길은 도시경관을 개선하고, 녹지축 확보에 기여하였다.

광주는 공원녹지의 대부분이 비도시화지역에 위치하여 실제 시민 가까이에서 공원녹지가 부족한 도시이다. 동구와 남구 모두 도시화지역내 공원 비율이 4%도 되지 않는데, 계획개발이 안된 원도심의 어려움이라 본다.

푸른길은 부족한 원도심에 공원녹지를 공급하고, 도심부 경관을 개선하였다. 기존 가로수와 연계한 녹지네트워크를 형성하였는데, 필문로와 대남로 가로숲과 신규 발생 소공원(재개발로 인한 기부채납)

등을 푸른길과 연결하는 전략을 취하여 효과를 높였다. 이는 높은 지가와 녹지 조성 부지확보가 어려운 원도심에 연장 8km의 공원을 확보하는 놀라운 성과이며, 원도심의 공원서비스 소외지역을 획기적으로 줄였다는 의의도 있다.(공원면적과 유치거리를 감안시 푸른길의 공원서비스 지역은 약 22 km²)

3. 푸른길은 시민 참여를 통한 공간 조성의 모범이다.

푸른길이 여타의 도시재생이나 녹지 조성 사례들과 구분되는 점은 도시의 공간을 시민이 결정하였다는 점이다. 푸른길은 폐선부지라는 도시의 공간을 푸른길이라는 공원으로 시민들이 결정하였다. 1998년~2001년까지 광주의 여러 이해 당사자들이 치열하게 토론하고 논의하면서 푸른길로 결정하였고, 이를 10년에 걸쳐 조성(2013년 완성)과정에 시민현수운동, 시민참여의숲 조성 등은 시민참여와 민주주의의 관점에서 시사하는 바가 크다. 현재도 이러한 뜻을 이어가려는 (사)푸른길 같은 시민사회가 푸른길의 시민참여관리와 행정 모니터링을 진행하고 있다.

4. 푸른길의 업그레이드를 바라며

현재 대한민국에서 폐선부지를 잘 활용하는 곳은 많다. 서울 경의선숲길, 경춘선숲길, 부산 그린라인파크, 대구선 공원, 목포 웰빙공원, 강릉 월화거리공원, 포항철길숲 등 폐선부지를 활용한 여러 공원과 도시숲이 존재하지만 그 시작은 푸른길이고, 그렇기에 더 잘해야 할 것이다.

푸른길의 랜드마크화를 위하여 노력하여야 한다. 각 지자체의 폐선부지 공원은 조성 후 도시를 대표하는 공원이나 랜드마크화를 위한 노력을 계속 중이지만 광주시는 푸른길에 대한 홍보와 자원화가 부족한 편이다. 광주를 대표하는 도시공원으로서 지속적 리뉴얼과 홍보가 필요하다.

푸른길의 확장이 필요하다. 푸른길의 확장은 현재 시민사회가 진행중인 광주선 푸른길 더하기를 바탕으로 한 광주선과의 연결, 주요 가로숲이나 보행자전용도로 조성을 통한 광천터미널, 전남대 방향으로 확장 등 기존에 제안된 노선 등을 검토하여 광주의 녹지와 보행네트워크를 함께 해결할 수 있는 방향으로 나아가한다.

광주선푸른길터하기시민회의

포럼의 자료집은 광주환경운동연합
홈페이지(<http://gj.ekfem.or.kr>)에서
다운로드 받으실 수 있습니다.