

철도공간의 역사문화관광 자원화와 지역재생



문 대 섭
한국철도기술연구원 책임연구원
dsmoon@krii.re.kr

우리는 지난 백여 년 동안 세계에서 가장 빠른 산업화와 도시화를 경험하였고, 동시에 탈산업화와 정보화도 진행되고 있어서 제 기능을 잃고 쓸모없는 것으로 방치되고 있는 유휴 공간과 시설이 많이 남아 있다. 유휴자원은 근대 문화유산과 산업유산 가운데 보존되지 못하거나 원래의 기능과 용도대로 활용되지 않은 채 방치되고 있는 것을 의미한다. 이는 과거 해당 지역에서 중요한 기능을 담당했던 곳으로서, 오늘날의 도시(지역)를 있게 한 '옛 흔적과 기억'이며, 현재는 쓰임없이 방치되어 있으나, 입지 지역의 장소성(sense of place)과 정체성(identity)을 회복할 수 있는 주요 자원인 것이다¹⁾. 유휴공간은 현재라는 시대에서 바라볼 때 도시환경의 악화요인으로 인식되어지기는 하지만 역설적으로 공간의 활용성에 있어 잠재력이 강한 지역이며, 다양한 시선에서 바라보는 새로운 공간 활용방안 계획을 통해 도심 속에서의 기능을 연결시키거나 특화시키는 것이 중요하다²⁾. 그러한 의미에서 도시(지역)에 활기를 부여하고 기능을 회복시키는 도시(지역)재생³⁾은 노후한 환경개선과 인프라 정비로 도시민의 삶의 질 향상과 고용창출 등의 긍정적인 효과가 있으며, 최근에는 단순 재개발을 넘어 지역의 경제와 사회 활성화를 도모하는 방식으

로 변화 중에 있는 것이다⁴⁾.

최근 이런 근대문화유산의 활용이 2000년대 중반 이후 화두로 떠오르며, 전국에 남아있는 개항 이후 근대기의 건축물과 철도⁵⁾, 토목, 산업시설들이 주목받았다. 대표적으로 인천의 창고건물들을 예술활동을 위한 시설로 탈바꿈했고, 대규모 담배공장은 문화산업단지와 예술창작공간으로 활용되기도 한다. 일찍이 서구에서는 산업시설의 재 활용에 관심을 갖고 다양한 활용 방안을 모색해왔고, 국내⁶⁾에도 많은 사례들이 소개되었다. 독일 탄광지역의 산업유산들은 세계문화유산이 되었고, 영국의 옛 발전소는 유명한 미술관이 되었다. 일본의 운하와 공장지역들은 영상에도 자주 등장하며 유명한 관광명소로 이름을 유지하고 있다⁷⁾.

특히 철도폐선부지는 복선전철화나 선형개량에 따라 열차운행이 끊긴 철도부지로, 현재 매각부지면적 78만8천㎡를 제외한 1149만㎡가 폐선 유휴부지로 방치돼 있다. 이 같은 철도폐선부지는 2013년 이후에도 경전선, 경의선, 중앙선, 동해남부선, 태백선 5개 노선, 연장 314km(면적 467만5천㎡)가 추가로 발생하고 있다. 이는 여의도 면적의 1.6배에 달하는 면적이다. 우리가 이와 같은 폐선부

1) 김성진, 유휴자원의 관광활용을 촉진하기 위한 정책추진방안, 한국문화관광연구원, 2013.7, p.13
2) 김지영, 도시재생 관점에서 바라보는 유휴공간의 활성화 방향 연구, 한국공간디자인학회 논문집 제8권 1호 통권 23호, p.76
3) 도시재생 활성화 및 지원에 관한 특별법안, 2013 참조
4) 박강아, 부활하는 도시의 비결, 도시재생, 삼성경제연구소, 제154호, 2012
5) 우리나라 철도유산은 2001년 제정된 「등록문화재 제도」에 의한 근대문화유산으로 지정되고 보존되고 있다.
6) 문화체육관광부는 2010년부터 폐선 철로 및 간이역을 관광자원으로 활용하기 위한 「유휴자원 관광자원화 사업」을 추진하고 있다.
7) 최호진, <http://blog.naver.com/prhojin?Redirect=Log&logNo=220037186250>, 2014.6.21

지를 철도로 단절됐던 도시공간을 하나로 엮는 오픈 스페이스로 활용한다면 지역 주민을 위한 커뮤니티 공간의 장(場)으로 발전될 것이다. 그러나 이러한 방안을 추진하기 위해서는 수익성과 공익성을 고려하여 개발가능 부지가 지자체와 공동 또는 단독으로 개발계획 수립 시행하고, 그 외 다른 부지는 장래 활용가능성을 고려한 사용허가, 매각을 통해 폐선부지 활용 적극 개선해야 할 것이다⁸⁾.

가. 해외 철도자원화 및 개발사례

폐철도시설을 이용하여 성공한 대표적인 사례로 가장 유명한 다음의 세 가지를 참조하기로 한다. 먼저 하이라인(High Line)은 뉴욕 시에 있는 길이 1마일(1.6 km) 공원이다. 폐허가 된 채 방치되었던 화물용 공중철도를 리사이클링한 이 공원은 개발업자들의 바벨탑과 같은 야심에 저항하는 뉴욕커들 ‘프렌즈 오브 하이라인(Friends of High Line)’의 멋진 KO승이었다⁹⁾고 회자되고 있다. 산업철도를 도시 속 산책로·공원 및 이벤트 공간으로 재활용하였는데, 과거 화물 고가철도였던 하이라인이 도심 속의 폐철도 부지를 산업유산으로 가치가 인식되어 재활용 자원을 보존하였고, 이를 중심으로 지역과의 공간관계 및 기능적 조직화를 구축했다. 공장과 창고건물들은 화랑·디자인 스튜디오 등으로 개조되면서 유연성 있는 어그리텍처(agri-tecture) 시스템을 도입, 산업시대의 교통체계를 탈산업시대의 ‘여가’라는 도구로 재정비되었다. 또한 2.3km의 고가 화물철로를 활용하여 보행자전용도로·생태공원·야외 이벤트 플라자 등을 설치함으로써 도시 내 생태복원 및 녹지 네트워크를 구축하였다.

한편, 철로 고가시설을 도시속 예술공간으로 재활용했다. ‘예술의 다리(Viaduc des Arts)’라 불리는 데자르느 리용역 동북측 가로인 아베뉴 도메닐(Avenue Daumesnil)의 9번지에서 129번지에 이르는 약 1km 구간에 이르는 파리

시 소유의 철로로 새로운 문화예술공간으로 재활용된 사례이다. 100여년 동안 철길로 사용되던 약 1km에 달하는 고가철도시설을 활용하여 최고의 장인거리(고급상가로 개조되어 미술품·패션·전시기획·조명가구·무대장치·귀금속·디자인용품 등의 판매·전시를 위한 아뜰리에로 사용)로 육성하였다¹⁰⁾.

영국의 도크랜드는 1880년대 런던의 항구로 개발되면서 1960년대까지 유럽의 가장 번성한 상업항구 중의 하나였다. 이후 정보화시대가 도래하면서 1960년대 후반부터 시설의 노후와 수송형태의 변화 등으로 인한 도크들의 폐쇄로 지역경제가 급속히 쇠퇴해 결국 폐허처럼 방치되었는데 세월이 흐르면서 쓰레기가 쌓이고 부랑자가 모여드는 등 여러 문제점이 발생했다. 이러한 쇠퇴한 지역경제의 활성화 요구 등으로 인해 1981년 런던도크랜드개발공사(LDDC)가 설립되면서 신도시의 개발을 촉진했으며, 정부주도의 대규모 용도변환을 통해 도시기능의 회복, 도시경쟁력을 가진 국제적 업무단지로 발전했다. 또한 정보보조 및 토지분양으로 조성된 비용의 상당 부분이 경전철(DLR)과 도로 등 교통시설에 집중 투입¹¹⁾하면서 도시재생을 이루게 되었다.

나. 국내 철도자원화 및 개발사례

우리나라의 경우, 강원도 정선의 레일바이크를 대표로 광주시 푸른길, 전남 나주 철도테마파크 등 관광자원, 공원시설 그리고 예술공간 등으로 재탄생되고 있다. 서울 문정동 폐철도는 서울 문덕초등학교에서 장지근린공원까지 길이 1.4km, 폭 20~40m 부지에 물·숲·흙을 테마로 하는 공원과 쉼터 등을 조성한 뒤 2006년 개장하여 시민이 많이 이용하고 있다. 이 밖에도 현재 경의선과 경춘선의 폐철도 부지 공원화 사업¹²⁾이 진행 중이다. 경의선 지하화로 서울 용산구민센터에서 가좌역에 이르는 6.3km

8) <http://blog.naver.com/greenews?Redirect=Log&logNo=130178415421>, 2013.10.23

9) http://www.nyculturebeat.com/index.php?document_srl=132143&mid=FunNY

10) <http://blog.travel00.co.kr/46>

11) <http://k1newsleader.co.kr/detail.php?number=20721&thread=22r12>

12) 다만, 현재 폐선부지의 활용방안이 지나치게 공원위주로만 진행되고 있다. 물론 도시에서 공원은 중요한 시설이기는 하지만, 폐선부지를 활용한 공원은 단점도 존재한다(오마이뉴스, 2012.2.26).

구간의 지상에 공원화 사업이 진행 중이며, 이 사업이 완료되면 한강·월드컵공원·효창공원·용산공원 등이 녹지축으로 연결된다. 경춘선의 폐철도 부지는 1939년 개통되었던 서울 성북역(현 광운대역)에서 서울시계까지 6.3km 구간으로 너비 11~80m에 규모는 여의도공원(22만 9539㎡)과 비슷하지만 도심을 따라 길게 이어지는 선형공원이기 때문에 이를 즐길 수 있는 지역의 범위가 훨씬 넓다. 2013년 착공식을 갖고 2015년 완공을 목표로 하고 있다.

① 군산 근대문화유산

해방이후 군산항의 쇠락과 함께 버려졌던 근대 문화유산에 대한 체계적인 관리가 시작된 것은 2000년대 이후라고 한다. 군산시는 임피향교와 임피역사, 히로쓰가옥, 해망굴, 옛 조선은행 등 군산의 문화유산을 개보수한 뒤 이를 관광자원으로 적극 활용하고 있다. 1936년 군산선의 철도역사로 건립돼 당시의 전형적인 건축양식을 보여준 임피역사와 일제강점기 때 일본식 가옥의 전형으로 그동안 영화촬영지로 주목받은 신흥동의 ‘히로쓰(일본인 농장주 이름)가옥’은 올해 안에 보수공사를 마치고 일반에 공개하고 있다.

② 봉화 산골역사

경북 봉화군은 ‘산골 철도역사 문화관광자원화사업’을 주관하고 영주시가 참여하고 있다. 산골 철도역사 문화관광 자원화 사업은 전국 자치단체 중 보기 드물게 많은 수준의 철도역을 가진 봉화군(13개)과 철도 교통의 중심지인 영주시(5개)가 힘을 합쳐 주요 기차역사에 옛이야기를 입히고 지역 향수에 맞게 역사를 리모델링해 관광객들에게 신선한 볼거리와 체험거리를 제공하고자 기획했다. 봉화군은 코레일과 협력하여 침체한 지역의 영동선을 활용하는 백두대간 협곡열차를 운행해 폭발적인 인기를 끌고 있으며, 증기기관 관광열차 운영을 주도적으로 준비하는 등 철도관광 메카로 도약하기 위해 노력하고 있다¹³⁾.

③ 곡성 기차마을

곡성군이 역점 추진하는 관광산업은 주로 섬진강변에 몰려 있다. 섬진강기차마을 관광개발사업이나 심청이야기마을, 기차마을 레일바이크, 장미공원 조성 등이 바로 대표적인 관광산업 육성사업들이다. 곡성기차마을 조성 사업이 핵심이다.

근대문화유산 건축물로도 지정된 옛 곡성역은 폐선 철로와 역을 코레일로부터 매입해 2005년 3월 30일 정식으로 섬진강 기차마을이 문을 열게 되었고, 증기기관열차는 기차마을에서 가정역까지 섬진강을 따라 매일 힘차게 달리고 있다. 섬진강 기차마을의 빼놓을 수 없는 즐거움을 전해주는 곳은 바로 레일바이크다. 철길 위를 달리는 자전거인 레일바이크는 곡성역 기차마을내 순환형이 1.6km 구간 장미원을 돌며 20분정도 탄다. 증기기관차에서 본 풍경을 그대로 만날 수 있다는 게 가장 큰 매력으로 관광객이 크게 늘어 중요 코스로 자리잡고 있다¹⁴⁾.

④ 안동 웅천역

웅천역은 일제시대인 1942년 7월 1일 보통역으로 출발해 영주댐 건설에 따른 중앙선 문수~마사간 철도가 이설돼 새로운 노선이 개통될 때까지 70여년이 넘는 세월을 서민들과 함께 해왔었다. 최근에는 국화테마역으로 가을철이면 노란색으로 물든 웅천역을 촬영하기 위해 전국의 많은 사진애호가들이 찾는 명소로 각광받고 있으며, 웅천역에 향토박물관을 건립하고 과거 그곳에 있던 우물을 활용해 인공폭포와 레일바이크 등을 조성할 경우 관광자원으로서 경쟁력이 있다는 주장이다.

철도이설에 따라 남은 폐선부지는 모두 10만㎡ 정도로 이설 비용을 수자원공사 측에서 부담함에 따라 시는 철도 시설공단과 한국수자원공사 측과도 폐선부지를 무상사용 또는 매입할 수 있는 방안을 협의해 나갈 계획이다¹⁵⁾.

⑤ 대구 아양철교

아양철교는 1935년 5월부터 대구선(대구~영천) 열차가 다니기 시작하여, 대구선이 도심에서 외곽으로 이설된

13) <http://blog.daum.net/ssu1471/16910041>, 2014.6.18

14) <http://blog.naver.com/namdokorea?Redirect=Log&logNo=20159737416>, 2012.6.12

15) <http://blog.naver.com/sts9400?Redirect=Log&logNo=186266541>, 2013.4.29

2008년 2월까지 70여년동안 사용되었던 다리이다. 2008년 2월 대구선이 이설되고 아양철교를 통행하던 열차도 이젠 사라져 아양철교를 철거해야한다는 의견도 있었지만, 아양철교가 관광자원으로서 보존가치가 있다고 판단하여 리모델링 사업을 통해 아양기찻길이라는 새로운 이름과 함께 대구시민들의 품으로 돌아가게 되었다. 대구 산업협회의 역사를 간직한 구 대구선의 유일한 철교로 아양철교가 지닌 역사성과 산업문화유산으로서의 가치를 보전하기 위해 철거대신 리모델링을 선택하였다. 금호강과 팔공산의 아름다운 경치와 함께하는 아양기찻길은 또 다른 새로운 볼거리를 제공하는 관광명소로 자리매김할 것으로 기대된다¹⁶⁾.

⑥ 경의선 숲길공원

오래도록 방치되어 이제는 달리지 않는 옛 철마의 흔적인 경의선 부지가 푸른 숲길과 공원으로 다시 태어났다. 북녘의 신의주와 용산을 오갔으나 2006년 경의선을 지하화하면서 지상에 남은 용산~가좌역 구간의 총 6.3km 철로를 공원으로 가꾼다. 경의선은 그 자체로 근현대사의 기억을 품은 소중한 문화유산이므로 시민들의 관심과 참여를 통해 잘 보존하고 그 가치를 높여야 한다. 이를 위하여 '경의선 숲길지기'라는 시민모임이 만들어져 부처 공무원과 조경업체, 시민단체와 시민들이 함께 모여 만들고 있는 것이다¹⁷⁾.

⑦ 통리 스위치백

2013년 영동선 통리역~도계역 간의 협준한 산악철도 취약점을 개량하기 위해 새로 터널(포아리굴 방식)을 뚫어 기존선로를 폐선하고 새로운 선로로 이설하였다. 일제 시대에는 통리-심포리간 '인클라인(강삭철도)'이라는 시설도 존재했었다. 즉 객차를 줄로 잡아끄는 건데, 객차를 한 칸씩 잡아끄는 동안 이 구간에서는 승객들은 모두 내려서 걸어 올라가야 했었다¹⁸⁾. 이설된 터널이 개통되면 통리역의 여객업무를 동백산역이 대신 취급하고, 통리역은 화

물만 취급하게 되며, 심포리역과 스위치백 구간의 흥전역, 나한정역 등 세 개역은 폐지된다. 이 역들이 폐지되면 기차를 타고 지그재그로 달리는 산악철도의 운치도 다시는 체험하지 못하고 동화 같은 옛이야기로만 남게 되었다¹⁹⁾. 그러나 이후, 국내에서는 마지막으로 남아있던 스위치백 철도를 포함한 (구)영동선 통리~도계구간을 활용하여 만들어지는 국내 최대의 철도 체험형 리조트를 개발하게 된다. 본래 "(주) 하이원스위치백리조트"로 사업을 개시하였으나 2014년 4월 '주식회사 하이원추추파크'로 명칭을 변경하였고, 2014년 9월 30일 임시개장하고 그해 10월 24일 정식 개장하였다. 체험시설로는 스위치백트레인, 인클라인트레인, 레일코스터, 스팀트레인 등이 있다.

⑧ 관사촌 사례 : 대전 소재동과 순천 조곡동

알려진 대로 대전은 철도가 키운 도시다. 경부선 부설 이후 1914년 호남선 철도까지 개통되면서 대전은 일약 근대 철도교통의 중심지가 됐다. 자연히 철도 관련 기술자들이 늘었고 대전역을 중심으로 거대한 관사촌이 형성됐다. 소재동 역시 그중 하나다. 당시에는 세 곳의 관사촌 중 하나인 '동(東)관사촌'이라 불렸다. 현재까지는 대략 40여 채의 관사가 남아 있는 것으로 파악된다²⁰⁾. 전국적으로 보기도 드문 규모의 관사촌으로서 역사적·문화적 의의가 커, 최근 들어 도보 여행지로 주목받고 있다. 소재동은 중국 쑤저우(蘇州) 지방의 호수에 견줄 만큼 아름답고 크다 하여 이름 붙은 소재호(蘇堤湖)가 있던 곳이다. 호수가 사라진 자리에 낚고 거친 지붕들이 회색빛 물결을 이루고 있다. 어떤 이들은 개발을 이야기하고, 어떤 이들은 문화공간으로 거듭나길 기대하며 작은 열정을 모으고 있다²¹⁾.

순천시는 철도 역사와 주민의 삶이 깃든 철도관사를 2018년까지 관광자원화 하였다. 조곡동 철도관사 마을은 1930년대 일제강점기 전라선 개통과 철도사무소가 들어선 순천에 철도국 직원의 주거 안정과 시설관리를 위해 공공임대 주택인 관사가 이곳에 지어져 형성됐다. 2015년도

16) http://blog.naver.com/daegu_news?Redirect=Log&logNo=50186408625, 2014.1.7
 17) <http://blog.naver.com/yamako05?Redirect=Log&logNo=220105371908>, 2014.8.28
 18) <http://jssel.egloos.com/viewer/2631459>, 2010.8.1
 19) <http://blog.chosun.com/blog.log.view.screen?logId=6155845&userId=bhs4801>, 2012.1.23
 20) <http://www.korea.kr/gonggam/newsView.do?newsId=01H9juNhMDGJM000>, 정책브리핑 공감
 21) http://app.visitkorea.or.kr/ContentView.do?method=getContentViewPage&cid=1880476&lang_code=K

문화체육관광부 관광자원개발사업에 조곡동 철도관사 마을 관광자원화 사업 선정으로 지원 받는 국비 40억원을 활용해 철도관사를 복원하고 철도마을 소통 공간을 조성할 계획이다²²⁾. ‘철도문화 마을 만들기’ 사업을 추진하고 주민 마음 모으기 워크숍과 철도벽화와 골목정원 조성을 위한 마을디자인 학교, 철도 우체통 만들기 등 다양한 프로그램을 운영했다²³⁾.

㉑ 서울역 고가도로 재생사업

서울시 또한, 17m 높이에 위치한 폭 10.3m, 총연장 938m 규모의 서울역 고가도로를 2016년 말까지 녹지공원으로 재생시키겠다는 계획을 수립하고 있다. 서울역 고가는 1970년 준공 이후 44년이 경과하면서 노후화돼 당초 2014년 말 철거 예정이었다. 서울시는 그러나 최근 계획을 변경, 서울역 고가 자체가 지니는 역사적 가치와 가능성을 재조명하기로 하고 철거보다는 원형을 보존하는 쪽으로 방침을 수정하고 있다. 그러면서 안전·편의 및 경관을 고려한 사람 중심의 공간으로 바꾸기로 결정한 것이다. 하지만 이 사업은 인근 상인과 주민들의 반발로 난항에 부딪히고 있다. 반대의 근거는 안전성 문제와 교통단절, 지역경제 침체 등 3가지이다²⁴⁾. 이러한 반대에도 불구하고, 서울시는 이 프로젝트 이름을 ‘서울역 7017 프로젝트’라 하고, ‘1970년 만들어져 2017년 다시 태어나는 고가도로’ ‘1970년 만들어진 차도가 17개 보행로로 재탄생한다’는 것을 의미한다고 밝혔다. 이 계획에 따르면 에스컬레이터 등으로 고가도로와 서울역광장을 수직 연결하고, 지하철 4호선 출구 인근과 빌딩 밀집 지역은 건물주의 자발적 참여로 빌딩 3~4층과 고가도로를 연결하며, 중립동 램프는 철거하고, 밑에 있는 청소 차고지는 녹지화한다는 것이다.

㉒ 기타 사례

광주광역시의 경우, 2000년 8월 경전선 도심구간 폐선 이후 2002년부터 사업이 시작되어 공원화되었다. 광주의 도심 철도 폐선부지 공원화 사례는 공무원과 시민단체, 지

역주민들이 힘을 합친 도시개발의 성공적 사례로 평가받고 있다. 마산시는 경전철 복 전철화 사업으로 생기는 경전선 약 9km 구간과 현재 주 2~3회 화물열차가 다니는 임항선 약 5.5km 구간 등의 철도 폐선부지를 활용해 기존에 조성되어 있는 임도와 연결되는 녹도(그린웨이)를 만드는 사업을 추진하고 있는 것이다. 진해시의 경우 열차이용 실적이 저조해 한때 폐선 위기에 처한 진해선을 활성화하기 위해 2006년 11월부터 경부선 동대구역이나 밀양역에서 KTX나 새마을호를 갈아탈 수 있는 환승열차를 투입해 하루 평균 300명이 넘는 사람들이 이용하고 있다. 또 작년부터는 진해의 균형제 기간에 경부선 KTX열차와 환승스케줄을 조정, 진해선 서틀열차(창원~진해간 통근열차)를 운행하고 있다. 이는 균형제 기간 매년 고심거리였던 극심한 도심 교통체증을 상당부분 해소했다는 평가를 받고 있다²⁵⁾.

포항시 또한 포항역~효자역구간 폐철도부지 공원화사업을 시행하고 있는데, 폐철도 공원화사업의 범위는 포항역(안포건설목)~효자역(지곡건설목) 구간으로 120,538㎡(약4km)이며, 선형적 입지여건을 고려한 개념설정, 이용행태, 공간적·문화적 특성이 반영된 창의적이고 다양한 배치계획 및 식재·시설물계획을 수립하고, 동해남부선 철도폐선부지의 장소적 정체성과 주변 맥락성을 창의적으로 해석하여 계획하고 있다.

경산시 남천면지역 경제 활성화와 관광객 유치에 위한 삼성역 그린스테이션사업의 주요 내용은 △교량을 빛의 터널로 리모델링 △빛나주 주변 관광객 쉼터 조성 △관사 리모델링을 통한 교육 및 전시공간 확보 △경전철연구소(모노레일)와 연계한 현장학습장 조성 △열차북카페, 레일가든, 소인국열차가든, 이색숙박시설, 전망데크 설치 등이다. 실행방안으로는 내년 문화체육관광부의 유휴자원 관광자원화 사업, 사진찍기 좋은 녹색명소 조성사업 등을 추진한다. 또 농림축산식품부 지역창의아이디어사업, 농어촌테마공원 조성사업, 지역발전위원회의 창조지역사업 등에 신청해 2015년 사업으로 선정될 수 있도록 민·관 및 한국철도공사가 공동 노력하기로 했다²⁶⁾.

22) http://www.hankookilbo.com/v_print.aspx?id=bd56a9402a1c47aeb9dd423e6cef9380, 한국일보 12.7

23) <http://www.asiae.co.kr/news/view.htm?idxno=2014120611471067502>, 아시아경제, 2014.12.6

24) http://www.newsis.com/ar_detail/view.html?ar_id=NISX20141006_0013213818&clID=10201&plD=10200

25) http://m.blog.daum.net/_blog/_m/articleView.do?blogid=0bJOK&articleno=1771

26) <http://daeguilbo.blog.me/40201486510>, 2013.11.25

다. 수운연계 관광자원화 : 경인아라뱃길

경인아라뱃길은 인천 서구 오류동에서 서울 강서구 개화동을 연결하는 우리나라 최초의 인공 운하사업으로 평상시에는 선박을 이용한 친환경 운송수단으로서 국가의 녹색물류를 선도하고, 홍수 시에는 굴포천 방수로로 활용해 수해를 예방하는 역할을 하게 된다는 것이다. 또한, 물길 주변으로 관광·문화·레저 친수공간을 조성해 국민관광지로 만들어 국가의 브랜드 가치를 높이는 것도 아라뱃길을 추진하게 된 목적이다.

관광·레저 활성화를 위해 유람선 선착장 추가 확보, 공항철도와 중간선착장 간 연계성 강화로 관광객을 유치하고, 접근성 향상, 편의시설 개선, 지역 문화행사 유치, 홍보 강화로 아라뱃길이 관광·레저 명소로 자리매김할 계획이다. 이와 함께, 요트스쿨, 카약, 수상자전거 등 다양한 수상종목을 운영하고 수상레저인구 저변확대를 위해 노력하고, 지역사회 소유의 문화콘텐츠를 아라뱃길 주변에 정착시켜 지역 문화 및 관광인프라로서의 역할을 기대한다. 이를 위해 정서진해넘이, 인천해양축전, 펜타포트 락 페스티벌 등 지역 대표행사를 지속적으로 개최하고, 작은 음악회, 색소폰 동호회 공연 등을 추진해 지역민의 자발적 이용을 유도하고, 지자체, 코레일, 관광공사 등과 지속적인 업무제휴를 통해 아라뱃길 활용을 적극 추진하며, TV 드라마와 광고 노출 등 홍보를 강화해 대중인지도를 향상하고자 노력하고 있다²⁷⁾.

라. PLZ 유산의 관광자원화

영국 BBC방송은 한국의 매력을 진정으로 볼 수 있는 4대 관광 매력 장소로 인천공항, 스키와 함께 개성관광, 김치를 선정했다. 이는 외래 관광객 유치를 위한 큰 이슈가 될 수 있는 내용으로 개성관광과 김치(연천 특산물)는 PLZ(Peace & Life Zone, 평화생명지대)에 포함되어 있고 인천공항은 인접하고 있어 PLZ 자체가 인천공항에서 출발하여 개성관광, 연천김치 등 외국인들이 한국의 매력을

볼 수 있는 상징지역으로의 부각이 가능하다.

또한 도라산 역과 신탄리역은 철마가 달리지 못하는 마지막 역이다. 파주의 도라산 역과 연천의 신탄리역은 남북의 대립으로 중단된 경의선과 경원선의 남측 최북단 역이지만, 향후 남북관계의 개선으로 철도가 다시 개통되면 TCR(중국횡단철도), TSR(시베리아횡단철도) 등과 연결하여 중국·시베리아·유럽 등 세계를 잇는 철도의 출발역으로서의 의미를 가지고 있다.

마. 접근성을 향상을 위한 교통체계 구축

사회가 고도화되면서 다양한 교통수요가 발생하고, 또한 관광산업이 발전하면서 세계 각국에서는 보다 다양한 목적으로 철도를 활용하려는 시도가 나타나고 있다. 우리나라 또한 이러한 관점에서 산악철도, 케이블카, 리프트, 증기기관차, 모노레일, 경량전철, PRT 등 다양한 교통시스템을 중요한 관광자원으로 활용해야 하며, 이는 다시 선박, 전기자동차 등과도 복합적으로 개발되어야 한다. 그간 소홀했던 다양한 역사문화자원을 관광과 교통시스템 기술을 연계하여 개발함으로써, 각 지역의 경쟁력과 브랜드 이미지 향상에 중요한 역할을 수행할 수 있는 것이다²⁸⁾.

바. 뱃음말

오늘날 가치관의 다양화, 라이프스타일의 변화, 여가시간의 증대 등으로 우리 주변이 풍요해지면서, 오랫동안 그늘에 가려진채 잊혀졌던 근대문화유산을 재조명하려는 움직임이 나타나고 있다. 특히 근대문화유산은 우리나라가 개항이후 근대화되어가는 과정에서 나타난 여러 문화현상의 결과물(건축, 토목, 교통, 산업, 생활자료 등)이며, 이러한 근대문화유산 중에는 철도와 관련된 문화유산이 우리나라 전국에 산재해 있다. 철도유산에는 역사(驛舍), 관사, 기관차고, 급수탑, 철도교, 터널, 레일, 기관차 등 철도관련시설뿐만 아니라 철도유물과 기록물도 포함된다.

27) <http://blog.naver.com/jun939a?Redirect=Log&logNo=30161484131>, 문화관광저널, 2013.3.4

28) 문대섭, 문화관광과 교통기술의 융복합, 문화와 융합 연속토론회, 한국문화관광연구원, 2013.9.27



〈그림 1〉 (구)송도역



〈그림 2〉 화본역

철도는 오랫동안 우리들의 근현대화에 공헌한 산업일꾼으로 혹은 근대화의 상징으로 여겨왔다. 철도유산의 다양한 구조물과 공작물은 당시의 교통과학기술의 발달과 수준을 보여주는 물적 증거로써 중요하며, 우리나라의 산업발전과 국토개발의 초석을 이루었다는 점에서 그 가치가 충분히 인정되기 때문에 보존·활용하여 다음 세대로 계승시킬 필요가 있다. 개발이론 앞에서 무력해지는 문화유산을 보존·활용하기 위해서는 먼저 근대에 대한 새로운 시각과 접근, 그리고 변신이 사회적으로 요구되고 있다. 시대에 맞는 새로운 보존·활용 아이디어를 발굴하기 위해서는 우선 철도관련기관과 문화재청, 지방자치단체, 시민단체 등 관련기관들의 유기적인 협조 체계 속에서 서로 머리를 맞대면서 고민해야 할 것이다²⁹⁾.

그러나 산업유산에 대한 전반적인 인식 변화와 폐철도 교통시설을 재활용한 성공적인 사례들이 등장하면서 우리의 기본 인식에 변화가 오고 있다는 것은 분명하다. 하지만, 급증하고 있는 폐철도 교통시설을 산업유산으로 다룰 수 있는 사회인식과 시스템이 정립되어 있지 못해 단지

새로운 관광의 대상으로만 소극적으로 이해하고 있는 것이 우리나라의 전국적 현실이다³⁰⁾.

따라서 철도를 비롯한 산업유산 재생이 도시 공간환경의 변화와 긴밀하게 연관된 공공의 사업으로서 현대도시의 공공영역 확장에 기여한다는 인식에서 출발하여, 이의 계획은 시민들의 실천과 참여에 기초해 이루어지는 공동의 디자인이어야 할 것이다. 즉 시민들의 참여와 개입은 프로젝트의 기획, 설계 및 운영, 관리 단계에 이르는 전 과정에서 이루어져야³¹⁾ 할 것이다. 즉 물리적 사업과 함께 경제·사회·문화 등 철도를 통한 도시와 지역의 종합적 재생을 지원하기 위한 공공 차원의 지원정책이 필요한 것이다³²⁾.

이러한 다양하고 적극적인 노력을 통하여 철도가 지역과 지역생활권의 단절과 토지이용의 제한적 요인을 극복하는 기회가 되고, 역사문화관광 자원으로서의 물론 도시와 지역재생과 대중교통중심 친화공간으로서의 활성화에 일조할 것으로 판단된다. ☺

29) http://blog.naver.com/g_dsong?Redirect=Log&logNo=110009640550, 문화재청뉴스2006.10.12., 일부편집

30) 강동진 외, 철도교통관련 산업유산의 재활용을 통한 지역재생 방법론, 한국도시설계학회지, 제2권제1호, 2011, p.106

31) 전영훈 외, 산업유산의 재생을 통한 공공영역 구축방식에 관한 연구, 대한건축학회논문집 제26권제9호, 2010, p.19

32) 국토교통부, 국가도시재생기본방침, 2013 참조