

선형 공원에 있어서 산책활동과 구간 특성의 관계

- 광주 푸른길 공원을 중심으로 -

박현경* · 조동범**

*전남대학교 대학원 조경학과 · **전남대학교 조경학과

I. 서론

1. 연구의 배경과 목적

도시공원은 쾌적한 도시환경을 형성하고 시민의 휴식과 정서함양에 기여하기 위해 도시관리계획으로 결정·조성하는 도시녹지 기반시설¹⁾로 정의되지만, 형태와 조성배경이 다양화하는 현대 도시에서는 녹지의 의미를 넘어 새로운 활동을 창출하고 경제활성화를 유발하는 매개공간으로 의미가 확장되고 있다(민철기, 2009). 공원이 일상생활과 보다 밀접하게 관련될 필요성이 강조되는 가운데 특히 건강한 삶에 대한 추구는 여러 공원 활동 중에서도 걷기와 달리기를 위한 공원 수요를 낳으며, 산책로나 탐방로 등 선형공간의 중요성을 부각시키고 있다.

이러한 관점에서 본 연구에서는 선형의 이용패턴이 두드러지는 도시공원에서 구간별 산책활동의 차이를 조사 분석하고 활동에 영향을 미치는 선형공간 및 주변지역에 대한 인식을 고찰하는데 목적을 두었다. 선형 공원의 연구대상지로 선정된 광주 푸른길 공원은, 산책로가 주 시설이면서 생활권이 서로 다른 긴 구간에 걸쳐 분포하고 있어 구간의 길이, 주변여건, 녹지 조성 상황 등 구간별 여건과 활동 간에 의미있는 관계를 나타내줄 것으로 보인다.

전국적으로 철도의 복선 전철화나 선형 개량 등에 따라 장항선, 경춘선, 중앙선, 대구선, 호남선 등 전국적으로 폐선부지가 발생되고 있으며²⁾, 광주의 폐선부지 푸른길 공원은 다른 지방 자치단체에서 공원화의 선형적 사례가 되고 있다(푸른길 전국 네트워크, 2007). 특히, 광주 푸른길 공원은 도심을 통과하는 철도였던 특성상 도로와 공원의 교차가 빈번한 반면 접근루트가 다양하고, 과거 공원밀도가 낮았던 지역의 주민들이 주 이용자가 되고 있어 조성 이후 주변지역의 변화와 일상생활공간에서 공원의 역할에 대한 의식을 파악하는 것은 다른 지역에서의 폐선부지 공원화 방향 설정에 참고가 될 것으로 보인다.

2. 광주 푸른길 공원의 조성경위와 의의

광주 푸른길 공원은 1920년대 개설된 경전선 철도의 도심부

통과구간이 2000년 8월 폐선된 후 폐선부지를 활용하여 공원으로 재생된 도시공원이다. 광주시 북구 중흥동 광주역으로부터 남구 효천역까지 전체 폐선구간의 길이는 10.8km이지만 공원으로 결정된 것은 남구 동성중-효천역 구간을 제외한 7.9km였다. 광주천과 백운광장 등 주요 결절점에 따라 크게 3구간으로 구분될 수 있지만 조성은 소구간으로 나뉘어 진행되어, 2003년 조선대학교 앞 구간(L=535m)의 공사가 시작된 후 남구 대남로 구간(L=1.7km), 주월-진월동 구간(L=2.4km)로 이어진 후, 2010년 1월에는 동구 구간(L=2.88km)이 완공됨으로써, 남광주역 구간 300m를 제외한 전 구간이 개통되었다.

폐선 이전 철도 주변은 1950, 60년대 농촌지역으로부터 인구가 급격하게 유입되면서 저층주택이 늘어나고 1960년대 말부터 구획정리사업에 의해 도로가 확산되면서 철도 내외부의 시가화가 급속하게 진행된 지역이다. 기차통과에 따른 환경, 인명 피해를 호소하며 1980년대부터 폐선 요구와 더불어 폐선 후에도 부지 활용을 둘러싸고 사회적 갈등을 겪었던 지역이기도 하다(조동범, 2007; 대한민국토·도시계획학회, 2010). 광주 푸른길 공원이 성립하는데 있어서는 지역주민들의 동의를 발판으로 시민참여가 결정적 역할을 하였는데, 그것은 공원 밀도가 낮은 도심부에서 도심을 환상으로 둘러싸는 간선녹지축이 되면서 도심 내의 공원을 연결하는 녹지네트워크로서의 잠재적 의의를 강조할 수 있었기 때문이다(전경숙, 2009). 이러한 배경과 의의는 공원의 조성에서 시민참여 설계, 현수운동, 시민참여 의숲 직접조성 등 시민참여의 다양한 바탕이 되었고, 조성이후 시민참여에 의한 관리방안 모색으로 이어지고 있다(박미영, 2009; 광주푸른길가꾸기운동본부, 2010).

II. 연구내용 및 방법

1. 조사구간의 특징과 주변지역의 토지이용

푸른길 공원은 크고 작은 도로에 의해 단절되면서 구간 간의 연계성이나 소구간별 산책활동의 패턴이 달라지기도 하며, 공원이 전 구간에 걸쳐 주거지와 접하면서 공원로의 접근은 이 도로들에 의해 이루어지기도 하지만 경우에 따라서는 골목길

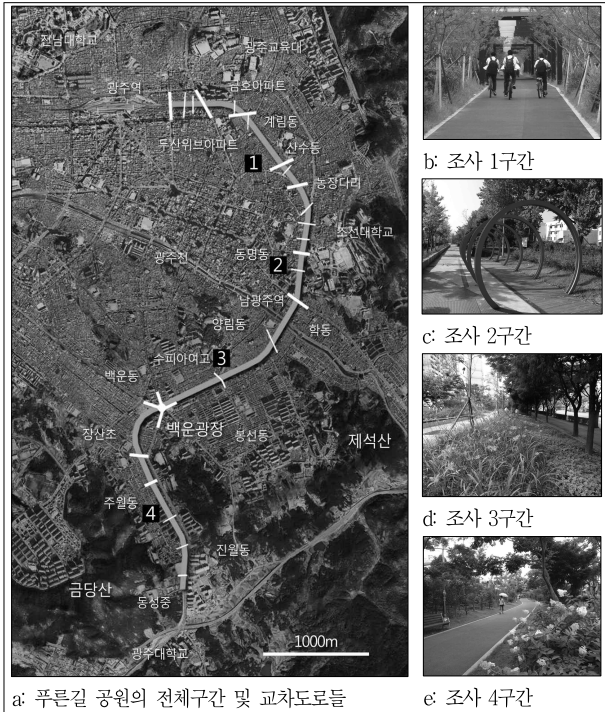


그림 1. 푸른길 공원의 위치와 조사구간 및 각 구간의 경관

과 같은 소로들을 통해 이루어지는 등 다양한 유형을 찾아볼 수 있다. 본 연구는 조사구간을 도로교차 및 조성시기³⁾에 따라 4개의 구간으로 구분하였다(그림 1 참조).

조사 1구간(2.88km)은 광주역-조선대학교 정문 구간으로 가장 최근에 완공되었다. 주변지역(계림동, 산수동, 동명동)은 주택지나 생활도로 정도만 접해있어 비교적 교통소음이 없는 지역이다. 대부분 주거환경개선사업이나 재개발이 예정된 단독주택지와 도시정비사업을 통해 건설된 3개의 고층아파트 단지가 접해 있다.

2구간(535m)은 조선대학교 정문-남광주역 구간으로 가장 먼저 조성된 구간이다. 인접하여 6차선 도로가 접해있으며 서석동 단독주택지(현지 개량형 주거환경개선사업지구)와 전남대학교 병원의 주차건물과 녹지가 접해 있다.

3구간(1.7km)은 광주천 남광주교-백운교차로 구간으로 대남로 6차선도로와 인접하며 반대 측은 양림동 주거환경개선사업지구 공동주택단지와 함께 백운동의 주택지가 10m 도로를 사이에 두고 입지하고 있다. 대남로변은 병원, 상가들이 위치하고 있으며 봉선동 택지개발지구가 1km 반경 내에 입지하고 있다.

4구간(2.4km)은 백운광장-동성고 구간으로 남문로 측으로는 상가나 연립주택들이 인접해 있으며 서쪽으로는 2차선도로와 단독주택지, 아파트 단지가 금당산을 배경으로 위치하고 있다.

2. 조사내용 및 분석방법

4개의 구간에서 통행량조사와 설문조사를 실시하였다. 통행

표 1. 푸른길 공원의 장점과 단점에 대한 평가항목(응답비율 %)

구분		1	2	3	4	전체
장점	공원진출입이 편하다	47.5	39.0	29.2	37.1	38.0
	나무와 그늘이 더 많다	26.2	37.3	56.9	48.6	42.7
	휴게시설과 편의시설이 더 많다	13.1	13.6	6.2	5.7	9.4
	주변지역의 경관이 다양하다	3.3	3.4	4.6	7.1	4.7
기타		9.8	6.8	3.1	1.4	5.1
단점	좁고 단조로운 경관	14.8	20.0	9.2	15.7	14.8
	인접한 도로 등 주변소음	9.8	30.0	69.2	30.0	35.2
	휴게시설 부족	19.7	1.7	7.7	22.9	13.3
	그늘 부족	19.7	5.0	1.5	14.3	10.2
	운동시설 부족	14.8	5.0	0.0	4.3	5.9
	편의시설 부족	4.9	18.3	3.1	2.9	7.0
기타		16.3	20.0	10.0	13.7	13.7

량 조사는 주중과 주말을 구분하여 산책활동이 주로 이루어지는 시간대인 아침(7시 30분~8시 30분)시간, 오전(10시~11시) 시간, 오후(15시~16시)시간, 저녁(19시~20시)에 실시하였으며 총 4시간 동안 통과하는 이용자수를 측정하였다. 설문조사는 1구간 61부, 2구간 60부, 3구간 65부, 4구간 70부로 총 256매의 설문을 수집하여 빈도 및 순위 등을 분석하였다.

III. 연구결과 및 고찰

1. 선형공원에 대한 인식의 구간별 특징

푸른길 공원은 2000년 8월 폐선 이후 10년에 걸쳐 조성돼 왔기 때문에 공원과 주변의 변모에 대한 인식도 희박해졌을 가능성이 있다. 그러나 철도였다는 사실을 알고 있다는 응답이 91.8%로서 대부분은 인식하고 있는 것으로 나타났으며, 이용자 중 지역 거주기간이 긴 원주민, 노인층이 많다는 점도 한 요인인 것으로 판단되었다. 그러나 알지 못하고 있다는 비율도 10% 가까이 달해 공원안내시설의 배분이 필요함을 보여주었다.

푸른길 공원이 다른 공원에 비해 좋은 점은 전체적으로 <수목과 그늘의 양>과 <공원 진출입의 편리함>을 지적하고 있어서, 폭은 좁지만 선형공원의 특징이 반영되었음을 알 수 있었다(표 1 참조). 공원의 장점으로 평가되는 항목 순위가 구간에 따라 다르다는 점은 구간의 특징이 반영된 결과로 볼 수 있었는데, 1구간의 경우 과거 철도 옹벽 등이 남겨져 있는 반면 다른 구간에 비해 단절구간이 많다는 점과 골목길과 같은 소로에서 직접 진입할 수 있다는 점이 영향을 미친 것으로 판단되었다. 3구간에서는 공원과 병행하는 대남로의 가로수가, 4구간에서는 시민참여 식재구간의 밀도 있는 다층식재와 지피류 식재방식이 영향을 미친 것으로 볼 수 있었다.

다른 공원과 비교해 부족한 점은 전체적으로 <인접한 도로

등 주변소음>, <좁고 단조로운 경관>, <휴게시설 부족>을 들고 있어서 폭이 좁고 긴 선형 공간의 특징이 반영되고 있음을 알 수 있다. 공원과 도로가 인접해 있는 2, 3, 4 구간은 인접한 도로로부터의 소음을 가장 높은 비율로 지적하고 있으며 특히 대남로 구간에서는 69.2% 정도로 매우 높게 나타나 산책활동을 하는데 소음이 큰 방해 요소임을 알 수 있었다.

2. 선형공원에서의 산책활동의 특징

구간별 통행량을 시간대별, 산책방향에 따라 조사된 결과는 표 2와 같다. 특히 저녁시간의 산책량이 많기 때문에 공원의 녹지량, 그늘, 주변 경관은 인식되지 않을 가능성도 있었다. 또한 산책활동에 있어 반환점을 정해두고 돌아온다면 그 이유에 대한 응답결과는 표 3과 같았다. 구간별 차이는 있지만 전반적으로 <정하지 않고 적절한 지점에서 돌아온다>로 응답해 특별한 물리적 한계나 경관요소에 의한 요인보다는 개인적인 활동시간의 범위를 중시하고 있음을 알 수 있었다. 선형공원은 산책로가 1차원적이며 선택의 여지가 적지만 접근루트나 시작점은 다양하기 때문에 특정 지점이 반환지점이 되기보다 개인적으로 계획한 산책시간에 좌우되는 것으로 보이며, 구간별로 휴게시설이 집약된 소광장 등의 장소가 있음에도 불구하고 산책 구간을 결정하는데 크게 작용하지 않음을 알 수 있었다. 따라서 산책활동상 필요한 단시간의 체류공간과 그 주변의 주민들이 사용하는 휴게공간은 구분되는 것이 필요할 것으로 사료되었다.

1구간은 다른 구간에 비해 길이가 길며 교차도로가 많은 편이어서 연속적성에 저해가 될 것으로 보였는데, 시점부 쪽에서 중로와 교차하는 것 외에는 구간의 중심부는 소로가 주로 분포해 비교적 도로를 건너는 불편함을 크게 인식하지 않은 것으로 볼 수 있었다. 다른 구간에 비해 병행하는 차도가 없는 상태가 이어져 조용한 환경을 가지는 편인데 그 환경조건이 변화되는 지점을 반환점으로 인식한 것으로 볼 수 있었다.

2구간은 구간 길이가 짧아 시종점부가 반환점이 되기보다는 비교적 연계성이 높은 1구간으로 이어지면서 단절교차로에서 돌아오는 비율이 가장 적은 것으로 나타났다. 2구간의 하행통행량이 1구간의 하행 통행량에 비해 절반에 미치지 못하는 것으로 보아 조선대학교 앞의 교차로의 신호대기로 인해 두 구간이 단절되었음을 알 수 있었으며, 1구간에서 반환지점을 결정하는 이유로 인접한 도로나 주변 분위기를 들고 있는 비율이 높게 나타난 점이 그 결과를 뒷받침해 주고 있다.

4구간은 1구간에 비해 단절부가 적음에도 불구하고 교차로에서 돌아온다는 응답과의 차이가 가장 적었다. 이는 구간 단말부에 위치하는 교통광장인 백운교차로가 결정적으로 작용한 것으로 보이며 이를 통해 전 구간을 산책 구간으로 이용하고 있는 것으로 추정할 수 있었다.

표 2. 구간별 이용지수(통행지수, 인)

구간	교차로의 수*			아침	오전	오후	저녁
	대로	중로	소로	상행/하행	상행/하행	상행/하행	상행/하행
1	-	4	9	160/276	107/131	108/118	443/443
2	-	2	-	120/131	54/45	71/89	94/112
3	1	1	2	330/405	167/181	173/161	345/325
4	1	1	6	379/239	97/121	94/157	582/550

*: 대로(25~40m), 중로(12~25m), 소로(12m 미만)로 구분하였으며, 구간 사이를 통과하는 도로는 각 구간의 교차수에 각각 포함.

표 3. 산책 활동시 반환지점을 결정하는 이유(응답비율 %)

구간	적당한 거리에서 돌아온다	교차로가 있어 건너기 불편해서 돌아온다	인접한 길이나 주변 분위기로 결정	공원 내의 수목그늘이나 휴게시설로써 결정
전체	49.2	24.2	13.7	12.9
1	50.8	21.3	23.0	4.9
2	55.0	13.3	15.0	16.7
3	52.3	26.2	9.2	12.3
4	40.0	34.3	8.6	17.1

3. 산책활동을 통한 주변지역의 변화에 대한 인식과 공원의 미래에 대한 의식

철도 폐선부지의 공원화 과정에서 논의의 대상이 되었던 점 중 하나는 좁은 선형의 공간적 제한을 어떻게 극복하는가(녹지 위주로 조성하는가 아니면 보행과 자전거를 위한 통로 위주로 활용하는가)의 문제와 철도통과가 지역의 노후의 원인이 되면서 폐선 후 공원조성이 되었을 때 <주변과 어떻게 연관을 맺는가>였다(광주시민환경연구소, 2001). 선형의 공원이기 때문에 그 지역의 거주자가 아니더라도 산책을 통해 주변지역의 상황이나 변화를 인식할 수 있다는 점을 근거로 하여, 공원 주변지역은 공원 조성 이후 어떻게 변화되었는지 혹은 변화하고 있는지를 질문한 결과 <이용자 증가에 따라 안전한 장소로 변모>를 가장 높게 응답하였다(그림 2 참조). 도시정비사업지구로 예정된 지역이 많고 거주율이 저하되면서 골목 등의 통행량이 줄어드는데 대한 우려가 상대적으로 공원이용자의 증가를 통해 보완되고 있음을 보여주었다. 특히 4구간에서는 주변 가로의 상가 활성화가 뚜렷하게 관찰되고 있지만 이에 대한 인식은 약하게 나타났으며, 추후 용도변화와 토지이용변화에 대해 구체적으로 분석할 필요성이 있었다.

푸른길 공원 주변지역이 앞으로 어떻게 변화하여야 하는지에 대해서는 푸른길을 연결하거나 확대하는 녹지로 연결되도록 하여야 한다는 녹지중심적 인식이 나타나고 있어 선형적 녹

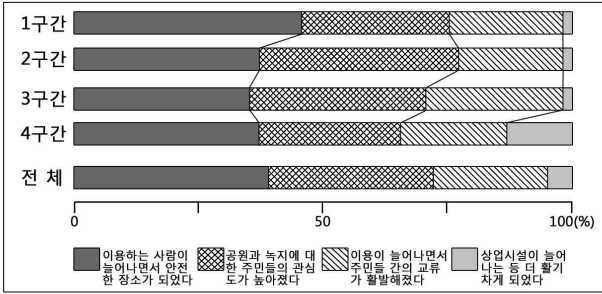


그림 2. 공원조성 이후 주변지역의 변화에 대한 인식

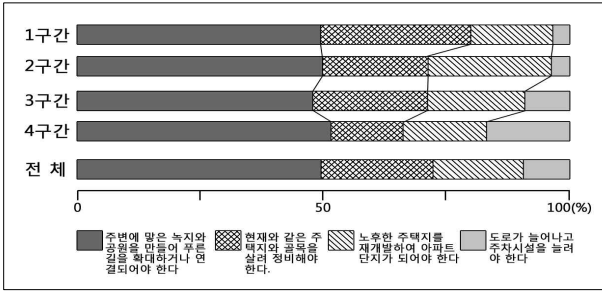


그림 3. 주변지역의 바람직한 미래모습에 대한 의식

지네트워크의 필요성이 강조된 것으로 볼 수 있었다(그림 3 참조). 현재의 주택지나 골목을 살려 정비해야 한다는 응답도 높은 순위를 차지해 아파트 위주의 도시정비사업과 공원·녹지의 단절에 대한 우려가 드러나고 있었다.

아울러 푸른길 공원이 앞으로 어떠한 공원이 되어야 하는지에 대해 (복수)응답한 순위는 <나무와 풀이 많아 숲길을 걷는 느낌의 공원>, <산책이나 통학을 위해 편한 공간>, <우범지대가 없고 안전한 공간> 순으로 나타났다(표 4 참조).

이를 통해 전반적으로 현재의 공원의 이용을 중시할 필요가 있으며, 특히 안전한 숲길로서의 공간형성을 위해서는 지형이나 식재 등의 배려가 필요(木村千晶과 熊谷洋一, 2005)할 것으로 생각되었다. 광장이나 운동, 휴게시설 등 편의시설에 대한

표 4. 앞으로의 푸른길 공원에 대한 의식(응답비율 %)

구간	나무와 풀이 많아 숲길을 걷는 느낌의 공원	산책이나 통학을 위해 편한 공간	우범지대가 없고 안전한 공간	광장이나 운동 시설이 풍부한 공간	휴게 시설이 많은 공간	공원과 전시 등 문화 행사가 더 많은 공간	자전거 타기에 좋은 길이 있는 공원
전체	25.6	21.0	19.3	12.4	9.6	6.6	5.5
1	24.3	18.9	23.1	11.8	11.2	4.1	6.5
2	27.8	24.1	18.5	11.7	8.0	6.8	3.1
3	22.5	20.7	18.9	13.6	6.5	10.7	7.1
4	28.1	20.3	16.3	12.4	13.1	4.6	5.2

요구는 비교적 낮게 나타났으며, <공원과 전시 등 문화행사가 더 많은 공원으로의 변화>에 대해서도 우선순위를 높게 두지 않았는데, 이는 공간적 제약이나 주변 도로의 소음과 같은 제약상 부적절한 프로그램으로 인식하기 때문이라 판단되었다.

IV. 결론

광주의 폐선부지 푸른길 결정과 공원조성 이후, 다른 자치단체에서도 폐선부지 공원화에 의지를 보이고 있으며 자치단체의 역량에 따라 공원조성 성과가 가시화 되는 경우도 있었다(민철기, 2009). 하지만 대부분의 자치단체는 재정문제상 토지매입의 어려움을 겪고 있으며, 전국적인 네트워크를 모색하며 국가적인 지원을 위한 법적 근거 마련을 모색하고 있다(푸른길 전국네트워크, 2007). 철도폐선부지의 공원화는 녹지의 증가라는 면뿐 아니라 도시녹지네트워크 형성과 과거 사람의 접근이 허용되지 않았던 부지에서 공원화를 통해 노후화된 주변지역을 묶는 도시 재생의 실마리로 작용할 잠재력이 있다는 점에서 평가되어야 할 것이다. 그 가능성은 선형이라는 공간성과 개방적이라는 접근성에 찾을 수 있으며, 그러한 점에서 선형공원에서의 이용자의 산책이나 통행의 패턴을 분석하는 것은 의미가 있다고 할 수 있다.

본 연구는 광주 푸른길 공원을 대상으로 조성시기와 단절구간을 중심으로 구간을 나눠 선형 공간에서의 산책활동의 특성이나 주변지역의 변화 등에 대한 인식을 분석하고 몇 가지 의미 있는, 특히 선형 공원이라는 점에서 고찰할 수 있는 결과를 얻을 수 있었다. 최근 걷기의 중요성이 인식되면서 건강을 위한 워킹이나 애완견 산책 등 수요는 점차 늘어나고 있다. 여가 시간을 보내는 방법에서 워킹이라는 활동의 부가가치에 더해 자연과 도시가로의 관찰이 늘어남을 지적되고 있는 것은 산책이 단순한 보행이 아니라 즐겁게 걷는 것, 즉 사람과 걷는 환경과의 관계가 중요함(末江眞와 包滿博之, 2005)을 시사한다는 점에서, 선형의 공원뿐 아니라 면적 공원에서의 선형공간, 주택지의 가로와 같은 공간에서도 의미를 확대할 수 있을 것으로 보인다.

- 주 1. 국토의 계획 및 이용에 관한 법률, 도시공원 및 녹지 등에 관한 법률.
- 주 2. 한국철도시설관리공단 자료에 의하면 전국적으로 87.3km, 2,100km²의 폐선부지가 2012년 이후까지 지속적으로 발생할 예정이다.
- 주 3. 2010년 현재 설계중인 남광주역 구간은 제외.

인용문헌

- 1. 광주시민환경연구소(2001) 광주도심철도 폐선부지 토지이용 방향설정을 위한 연구.
- 2. 광주푸른길기후운동본부(2010) 전환-조성에서 관리로 정기총회자료집.
- 3. 대한국토·도시계획학회(2010) 광주푸른길-세계의 도시디자인. 보성각. 346-351.

4. 민철기(2009) 매개공간 개념을 적용한 도심 속 유희부지 내 공공 공간 계획 -경춘선 폐선부지를 중심으로-. 홍익대학교 대학원 석사학위논문.
5. 박미영(2009) 도시공원의 이용실태 및 운영관리방안. 광주발전연구원 정책연구집.
6. 전경수(2009) 지속가능한 도시 재생 관점에서 본 광주광역시 폐선부지 푸른길 공원의 의미. 12(3): 1-13.
7. 조동범(2007) 푸른길과 옛 기차길 동네. 나무도시.
8. 푸른길 전국네트워크(2007) 푸른길만들기 국제심포지엄자료집.
9. 末江眞, 包清 博之(2005) 도시에 있어서 사람들의 산책활동으로부터 본 주거환경의 정비조건에 관한 기초적 연구. 란드스케이프研究 68(5): 829-832.
10. 木村千晶, 熊谷洋一(2005) 녹도공간에 있어서 식재와 범죄불안감에 관한 연구. 란드스케이프研究 68(5): 825-828.