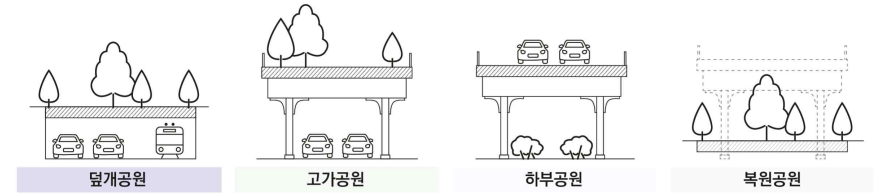
	<b>보 도 자 료</b>	
	작성	도시연구본부 심지수 부연구위원(044-960-0329)
	배포	홍보출판팀 이유설 행정원(044-960-0443) 홍보출판팀 박순업 팀장(044-960-0428)
보도일시	■ 즉시 보도 가능	

**“도로·철도가 공원이 되는 방법: 도로·철도 시설을 활용한 선형공원”**  
국토研, 워킹페이퍼(WP 22-13호) 발간

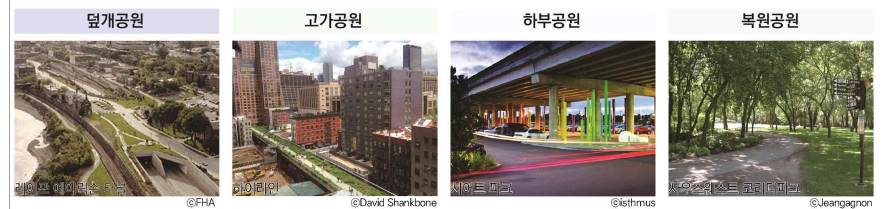
- 국토연구원(원장 강현수) 도시연구본부 심지수 부연구위원은 워킹페이퍼 『도로·철도가 공원이 되는 방법: 도로·철도 시설을 활용한 선형공원』에서 교통시설을 활용한 선형공원의 개념 및 유형을 정립하고 유형별 주요 사례를 정리했다.
  - 도로·철도와 같은 교통시설을 활용한 공원 조성은 도로로 단절되었던 지역을 연계하고, 주변 지역의 경제를 활성화하며, 이용자의 정신적·신체적 건강 증진에 기여
- 도로·철도 등 교통시설을 활용한 선형공원(Linear park, 線形公園)은 공원 분류체계에서 형태로서는 선형인 공원을 의미하고, 개념적으로는 도시 내 녹도인 그린웨이(Greenways)이며, 기능적으로는 선형산책로(Trails, 이하 트레일)에 해당한다.
  - 물리적으로 도로·철도 등 교통시설을 활용한 선형공원은 폭과 길이의 비율에 차이가 있는 공원으로 폭이 길이보다 좁은 형태이며 교통시설물 상부 등이나 교통시설로 이용된 부지에 조성한 공원을 의미
  - 개념적으로 선형공원은 인근 지역과 거주지를 연결하는 오픈 스페이스로서 녹도의 성격을 공유
  - 기능적으로 선형공원은 폭이 길이보다 좁아서 공원 내에서 단체 활동보다 개인 활동이 추가되며 산책, 달리기, 자전거 타기 등을 목적으로 방문하는 비중이 높다는 점에서 트레일의 기능을 수행
- 선형공원의 유형은 선형공원의 네 가지 물리적 요소에 따라 사례를 분류하고 각 주요 선형공원의 사례가 공유한 특성을 고려하면 ① 덮개공원, ② 고가공원, ③ 하부공원, ④ 복원공원으로 구분할 수 있다.

[그림 1] 선형공원의 유형



- 덮개공원은 교통시설을 덮고, 상부에 공원을 조성하는 경우에 해당하며, 기존 교통시설을 이용하면서 상부는 별도로 공원으로 이용한다는 점에서 해당 부지를 최적으로 사용하고 도로와 철도의 입체활용 취지에 부합
- 고가공원은 기존에 고가로 이용된 시설의 차량 통행을 금지하고 고가 시설을 공원으로 조성하는 것으로 기존 시설의 기능인 지점 간 연결과 통행은 유지하나 통행의 주체가 기차 혹은 자동차에서 사람으로 변화
- 하부공원은 주로 방치되는 공간인 고가 시설의 하부 공간을 공원으로 조성하는 것으로 자투리 공간 활용과 어메니티의 제공 등에서 의미가 있음. 지금까지는 그늘 등 시설의 한계를 극복하지 못했으나 최근 기술 등의 발달로 인해 등장하기 시작
- 복원공원은 기존 교통시설을 철거하고 남은 부지를 공원으로 조성하는 것으로 부지의 생태적 복원 등의 의미가 있음

[그림 2] 선형공원의 주요 사례



※ 자세한 내용은 워킹페이퍼 본문 16~17쪽 참조

- 유희 도로·철도 시설에 조성된 공원의 변천은 크게 1970~1980년대, 1990년대, 2000년대, 2010년 이후의 네 단계로 구분할 수 있으며 시기별로 공원의 조성 원인, 특성, 기대효과 등에서 차이가 발생한다.
  - 첫 번째 시기인 1970~1980년대는 고속도로 상부를 덮는 형태의 덮개공원(Lid park)이 등장한 시기로 당시 덮개공원은 고속도로로 인한 소음과 공해를 완화하고 고속도로로 인한 경관을 개선하는 효과를 기대



- 두 번째 시기인 1990년대에도 덩개공원은 계속 조성되었고, 도로의 상부를 활용한 덩개공원과 달리 버려진 고가 철도시설 상부를 활용한 고가공원(Elevated park)이 등장
- 세 번째 시기인 2000년대에는 고가공원이 계속 조성되었고, 이전에 철도나 고가로 이용하던 시설을 철거하고 해당 부지를 공원으로 전환하는 방식으로 공원을 조성
- 네 번째 시기인 2010년대 이후 교통시설을 활용한 공원으로는 콤팩트 도시로의 전환에 대응하는 방안으로 고가 하부에 공원을 조성하는 방식이 주로 등장

□ 도로·철도의 입체 활용과 노후화에 대한 대응으로서 선형공원 계획은 오랫동안 도로와 철도 등 교통시설로 어려움을 겪은 지역의 경제적 활성화와 연결성 회복, 어메니티 제공, 별도의 공원부지 매입 비용 절감 등의 효과를 창출할 것으로 기대된다.

- 도로·철도 등 시설의 상부 활용을 통한 공원의 공급은 별도의 부지를 확보하지 않고도 어메니티를 제공할 수 있다는 장점이 있어 고밀 압축 개발의 공간 효율성 증대에 기여
- 노후시설에 대한 유지관리 방안으로 선형공원의 조성을 통한 지역 명소화는 지역의 경제 활력 개선에 기여

□ 정책적 시사점으로 도로·철도 등 교통시설을 활용한 선형공원을 조성할 때, 교통시설의 특성과 입지를 고려하여 덩개공원, 고가공원, 하부공원, 복원공원의 다양한 유형으로 조성할 수 있으며, 일반 공원과 차별되는 선형공원 고유의 특성을 고려한 공원 계획이 필요하다.

- 선형공원의 물리적 특성에 따라 구분한 네 가지 공원화 유형은 유형별 특징이 있으므로 교통시설을 활용한 공원을 조성하는 의사결정 시, 선형공원의 유형별 특징과 인근 지역의 맥락을 고려한 공원화 방안 결정이 필요
- 선형공원은 형태적 특성으로 인해 넓은 면적이 필요한 단체 활동보다 개인의 신체적 활동인 산책, 달리기 등의 활동이 발생하기 때문에 공원 내 프로그램을 계획할 때 개인의 활동을 주 기능으로 고려할 필요
- 선형공원이 갖는 물리적 요소를 고려한 특화 계획이 필요하며 사회적 변화에 따라 유연하게 공원을 운영할 수 있는 설계가 필요
  - 예를 들어, 전염병으로 인한 사회적 거리두기가 필요한 경우, 선형공원 내 통행 방향을 통제하는 방식으로 사회적 거리두기를 유지하며 공원 내 활동이 가능하도록 운영

		보도자료와 관련하여 보다 자세한 내용이나 취재를 원하시면 국토연구원 홍보출판팀 이유설 행정원(☎044-960-0443)에게 연락주시기 바랍니다.
---	---	---