

SEARCH

검색

- 커버스토리
- 시장연구
- 도시정보
- News

지난호 보기

2009년 12월 호

웹진 구독신청하기

컬럼 :

경인 아라뱃길 개통과 주변지역 개발 방향



인터뷰 :

인천환경운동연합 조강희 사무국장과와의 만남



I/D/I/소/식



'인천명품 꽃게산업 발전을 위한 정책토론회' 개최
우리 연구원(원장 어윤덕)은 인천지역 내 거버넌스 조직으로 산·학·연...

행/사/정/보



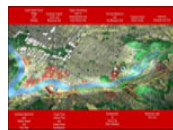
다양한 현안과제에 관한 행사정보
◆[행사] '임양특례법 개정을 위한 공청회' 개최 (12.29):한국여성정...

Zoom INcheon



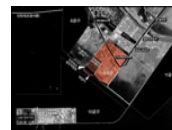
일백개의 성왕국-웅진군
웅진군은 164.28km² 면적에 18천명의 인구가 사는 서해에 산재한 1...

도시동향



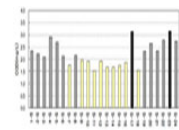
워싱턴 D.C 아나코스티아 워터프론트
아나코스티아강은 총 연장 58km로서 메릴랜드주의 포토맥강과 합류되며, ...

IDI연구



인천대교 송도작업장 관광자원 활용방안
인천대교 송도작업장 현황 ○ 일반현황 - 인천광역시 연수구 송도동 12...

인천지표



인천광역시 연안오염 지표
연안오염을 정량적으로 파악하기 위하여 사용되는 다양한 물리적, 화학적....

- 커버스토리
- 시장연구
- 도시정보
- News

지난호 보기

2009년 12월 호 ▾

웹진 구독신청하기

경인 아라뱃길 개통과 주변지역 개발 방향

국토연구원 국토계획·지역연구본부 김태환 연구위원



국토연구원 국토계획·지역연구본부 김태환 연구위원

한강과 서해를 연결하는 경인아라뱃길이 2011년 개통을 목표로 건설 중이다. 경인아라뱃길 개통을 계기로 이를 주변지역 발전의 기회로 활용하고 이를 통해 경인운하의 활용도도 높일 수 있도록 경인아라뱃길 주변지역의 효율적인 활용에 대한 요구가 높아지고 있다. 수도권 서부지역은 기존의 경인축을 제외하고 상대적으로 개발이 손길이 덜 미친 곳이기도 하다. 아라뱃길 주변지역에 대한 장기적 구상은 경인아라뱃길 개통이라는 기회요인 이외에 수도권 전체 및 국가경쟁력 차원에서 그 잠재력을 확인하는 것부터 시작되어야 할 것이다.

18km에 이르는 경인아라뱃길의 주변지역은 현재 인천시 서구-계양구, 경기도 김포시-부천시, 서울시 강서구 등이 포함되는 곳이다. 이미 경인아라뱃길 주변의 지방자치단체에서는 주변지역의 효율적인 활용을 위해 주거, 관광레저, 여가공간 등 다양한 제안들을 하고 있는 실정이다. 경인아라뱃길 건설을 계기로 주변지역의 장기적 발전과 지역전체의 통합적인 발전을 도모하기 위해서는 개별 자치단체의 범위를 넘어 수도권 또는 국가경쟁력 제고 차원에서 접근할 필요가 있다.

경인아라뱃길 주변지역은 대내외적 여건변화를 감안할 때 상대적으로 우수한 입지적 잠재력을 보유하고 있다. 경인아라뱃길 주변지역은 동북아시아와 국토통일시대를 대비하여 대외교류의 관문지대로서 발전가능성이 큰 것으로 판단된다. 경인아라뱃길을 활용한 물류·관광기능의 개발을 통해 수도권의 대외 개방거점으로 활용할 수 있으며 향후 북한지역과의 연계·협력력을 위한 발전의 교두보로서도 기능할 수 있다.

또한 경인아라뱃길 주변지역은 환황해권의 부상에 대응하여 최근 활발한 발전이 기대되는 서해안권 개발축과 경제활동의 중심지 서울을 연결하는 수도권의 새로운 성장벨트로 성장할 수 있는 입지를 보유하고 있다. 수도권의 신발전축으로서 인천경제자유구역 등과 연계하여 국제기능을 집적하고 네트워크화를 통한 시너지효과를 기대할 수 있다.

즉 경인아라뱃길 주변지역은 수도권 경인축의 대외교류거점 기능의 강화에 중요한 역할을 수행할 수 있다. 경인아라뱃길에 위치한 인천터미널과 김포터미널은 환황해권 및 남북통일시대의 서해안 개발에 대비한 환서해안고속도로(영종-강화-개성), 해주연결도로(김포-강화), 경기만고속도로(충남당진, 경기평택, 화성-대부도-영종도-북한개성)를 연계하는 광역물류네트워크의 중심에 위치하고 있다.

관광측면에서도 경인아라뱃길 주변지역은 전략적인 중요성을 가지고 있다. 한강주변을 문화·상업·업무·엔터테인먼트 등 워터프런트형 복합공간으로 개발해 세계적인 관광명소로 만들겠다는 한강르네상스 프로젝트는 물론 강화-옹진-인천국제공항-영종도-전곡항으로 이어지는 국제해양관광 및 수상레저축을 연계하면 국제적인 레저관광의 게이트웨이로서 자리잡을 수 있을 것이다.

경인아라뱃길 주변지역에 대한 장기적 발전구상을 수립함에 있어 주변여건을 면밀히 검토하는 것도 중요하다. 경인아라뱃길 인근지역에는 현재 대규모 국책사업들이 다수 추진 중에 있다. 인천경제자유구역 개발사업이 2020년을 목표로 2005년의 규모로 추진되고 7만여가구를

수용하는 검단신도시 조성사업도 2014년을 목표로 조성중이다. 또한 김포터미널 주변에는 서울시에서 추진하고 있는 마곡신도시(2012년 목표) 및 김포한강 시네폴리스(2016년 목표) 등이 한참 추진 중에 있다. 이러한 경인아라뱃길 주변지역 인근의 대규모 개발사업의 추진은 경인아라뱃길 주변지역 개발에 기회요인이자 제한요인으로 작용할 수 있다.

경인아라뱃길 주변지역의 개발구상에 있어서 고려되어야 할 사항으로 여러 가지 제도적 한계도 존재한다. 주변지역은 대부분 개발제한구역으로 지정되어 개발에 제약 받고 있다. 경인아라뱃길에 인접해서는 18km중 약 14.2Km(73%)에 걸쳐 개발제한구역으로 둘러 쌓여있다. 또한 경인아라뱃길 남측 지역은 대부분 수도권정비계획법에 의한 과밀억제권역으로 지정되어 있다. 과밀억제권역에서는 대규모개발사업이 수도권정비위원회의 승인을 받는 등 제약이 따르고, 공업지역지정은 법령으로 금지되어 있는 한계를 보인다. 이외에 항공법 및 군사시설보호법 등으로 시설물 설치 및 개발행위가 제한되는 지역이 포함되어 있다.

이상의 경인아라뱃길 주변지역의 잠재력과 한계 등을 종합할 때 경인아라뱃길 주변지역에 대한 개발구상은 다음과 같은 방향설정이 필요하다. 첫째, 국제적으로 비즈니스거점화를 위한 경쟁심화와 국내적으로 국제기능유치를 위한 경쟁이 가속화되는 현실을 고려할 때, 국제교류지대로서의 입지적 이점은 활용하되 단계적이며 인근의 개발사업과 차별적인 접근이 필요하다. 둘째, 운하로 인해 새로 창출된 수변공간을 장소마케팅의 핵심요소로 활용해야 한다. 즉 운하주변에 차별화된 랜드마크와 대규모 투자를 통해 운하의 매력도를 높이는 전략이 필요하다. 셋째, 개발제한구역이나 인천터미널 북쪽에 위치한 수도권매립지 등의 여건을 고려하여 적극적인 친환경기조를 유지할 필요가 있다. 환경보존 및 관리를 핵심과제로 선정하여 최소한의 개발로 절약적인 토지이용방향을 설정하여야 한다. 넷째, 이러한 관점에서 주변지역내 접근성이 높은 지역 등에 전략적이고 선별적인 개발전략이 강구되어야 한다. 즉 중단기적으로 운하기능과 연계한 터미널 주변지역이나 공항철도·고속도로로 연계되는 주요 역세권 등에 한정할 필요가 있다. 마지막으로 환경해경제권의 발전주이, 남북한 경제협력의 진전, 인천경제자유구역 등 동북아중심국가 추진상황 등 대내외의 유동적인 여건 변화를 고려하여 장기적인 관점에서의 접근이 필요하다.

한강과 서해를 연결하는 경인아라뱃길이 2011년 개통을 목표로 건설 중이다. 경인아라뱃길 개통을 계기로 이를 주변지역 발전의 기회로 활용하고 이를 통해 경인운하의 활용도도 높일 수 있도록 경인아라뱃길 주변지역의 효율적인 활용에 대한 요구가 높아지고 있다. 수도권 서부지역은 기존의 경인축을 제외하고 상대적으로 개발이 손길이 덜 미친 곳이기도 하다. 아라뱃길 주변지역에 대한 장기적 구상은 경인아라뱃길 개통이라는 기회요인 이외에 수도권 전체 및 국가경쟁력 차원에서 그 잠재력을 확인하는 것부터 시작되어야 할 것이다.

경인 아라뱃길 사업, 장기적이고 미래지향적인 접근 필요

- 커버스토리
- 시장연구
- 도시정보
- News

지난호 보기

2009년 12월 호

웹진 구독신청하기

경인 아라뱃길 사업 장기적이고 미래지향적인 접근 필요

인천발전연구원 웹진 '아트리에' 41호에서는 인천환경운동연합 조강희 사무국장을 만나 경인아라뱃길 사업의 추진배경부터 경인운하 건설에 따른 우려사항과 이를 대비한 정부의 대책, 인천시와 우리 연구원의 역할 등까지 경인 아라뱃길 사업의 면면을 들어보았다.



인천환경운동연합 조 강 희 사무국장

80년대 말 굴포천에 큰 홍수가 나면서 치수를 목적으로 굴포천 방수로 건설사업이 제기되었습니다. 그렇게 방수로 건설사업이 추진되던 중 현대건설이 중심이 된 경인운하주식회사가 '운하'라는 역제안을 하면서 초기 계획보다 운하폭과 규모, 공사비가 커지고, 운하의 물을 일괄 서해로 방류하는 시스템을 도입하려는 움직임이 생겼습니다. 그러나 한편으로는 환경적인 문제뿐만 아니라 경제적으로 타당한 사업인지에 대한 논란도 불거지게 되었습니다. 시민환경단체를 중심으로 환경적, 경제적 이유 등으로 운하 건설이 적절치 못하다는 반발이 있어 2001년 경인운하 공사가 일시 중단되었고 2003년 1월 인수위에서 경인운하 백지화 선언 및 반복 등 우여곡절 끝에 감사원 감사결과, 2003년 9월 경인운하 사업은 사업추진 과정의 문제로 사업을 추진하던 관련 공무원이 징계를 받으면서 일단 중단되고 방수로 공사만 진행하게 되었습니다. 그러나 2005년 정부가 네덜란드 DHV사에 용역을 발주, 경인운하의 타당성을 재검토하고자 하면서 정부, 시민환경단체, 전문가로 구성된 협의회가 1년간 운하와 관련된 논의를 하였으나 끝내 협의회는 무산되고 이명박 정부 들어서 경인 아라뱃길 건설이 선거 공약화 되면서 본격적으로 올초부터 경인아라뱃길 건설사업이 착수된 것입니다.

Q 경인 아라뱃길은 주변지역 개발, 물류, 관광 등에 대해서 긍정적인 효과가 있을 것으로 얘기되고 있는 반면, 환경적인 측면에서는 여러 가지 우려가 있는 것도 사실입니다. 경인운하 건설에 따른 우려사항과 이에 대한 정부의 대책으로는 어떤 것이 있습니까?

초기 경인 아라뱃길은 물류를 중심으로 계획되었으나 현재는 관광, 수변공간 조성, 주변지역 개발 등으로 그 범위가 확대되었습니다. 인천시는 초기 경인 아라뱃길 사업의 중심에 있지 않았지만 지금은 운하 주변의 관광이나 개발에 관심을 두고 적극적으로 의견을 제시하고 있습니다. 그러나 관광이나 주변지역 개발이 원활히 이루어지기 위해서는 운하의 환경적인 부분이 전제되어야 하는 것으로 운하내 수질오염, 연안 해양오염, 수생태계 교란 등에 대한 문제 제기에 대해서 아직까지 명확한 해답이 없는 것도 사실입니다. 경인 아라뱃길 환경관리를 위한 마지막 보루로 여겼던 환경부에 의한 환경영향평가 심의가 심의기간이 채 두 달도 안 되는 짧은 시간에 마무리 된 것을 보면 시민단체들이 제기하였던 여러 가지 우려 사항들이 어떻게 해결될 수 있을 지가 여전히 과제로 남아있다고 생각됩니다.

Q 추가로 이미 경인 아라뱃길 공사가 시작된 현 시점에서 특히 고려되어야 할 사항이나 향후 운영과정에서 우리가 생각해야 할 사항은 무엇이 있겠습니까?

초기에 계획되었던 물류가 원활히 이루어지지 못한다면 수익 악화가 현실적으로 드러날 수밖에 없고 무엇으로 수익을 확보할 수 있는지가 의문인 현 상황에서는 일단은 공사를 천천히 하면서 환경적인 문제들을 검토하고 대비할 방법을 찾기 위한 노력이 필요하다고 봅니다. 환경영향평가 심의과정에서 경인 아라뱃길 운영시 수질변화에 대하여 여러 가지로 의견이 분분했던 만큼 시간이 오래 걸리더라도 파일럿 플랜트 등을 만들어서 경인 아라뱃길 수질변화를 시뮬레이션하여 수질이 어떻게 변화할 지를 정확하게 예측하고 대책을 모색해야 한다고 봅니다. 어차피 물길이 생긴다면 수질 악화를 최소화해야 하므로 지금이라도 이러한 것들을 준비하고 계획해야 하지 않을까 하는 의견을 갖고 있습니다. 이러한 일들은 전문가들의 역할이고 뭉이라 생각됩니다. 또한 경인 아라뱃길에 대한 환경적 대책과 운영계획이 확실하게 마련되지 못한 현 상황에서 경인 아라뱃길 운영과정에 대한 언급과 조언은 시기상조라 여겨집니다.



Q 마지막으로 경인 아라뱃길 건설에 있어서 인천시나 연구원의 역할로는 어떤 것이 있겠습니까?

수자원공사나 인천시의 오픈 마인드가 필요하다고 봅니다. 경인운하의 건설은 현재 인천항과 물류부문에서 역할이 분산될 수밖에 없고 인천시의 경우 인천항과 여객터미널의 경제적 토대가 흔들릴 수 있는 사업이어서 고민을 해야 한다고 봅니다. 환경적인 부분에서도 운하 주변의 그린벨트를 해제하고 지역주민의 요구에 부응하려는 데만 관심을 갖고 경인 아라뱃길이 인천시 연안과 환경에 미치는 영향에 대한 검토가 미진한 것은 매우 안타까운 현실입니다. 또한 초반의 물류를 성장시키려던 계획이 뜻대로 되지 않고 운하의 폭이 정해진 객관적 토대에 유람선과 요트, 수상택시까지 운행하려고 하지만 이는 현실적으로 많은 어려움이 예상되는 만큼 전문가들의 체계적인 접근을 통해서 충분히 검토해 나가야 된다고 생각합니다. 인천시는 근시안적 시각으로 주변지역 개발 측면에서 접근하기 보다는 장기적이고 미래지향적인 관점으로 문화적, 환경적, 경제적 차원에서 경인 아라뱃길 사업에 접근하여야 한다고 생각합니다.

■ **대답 : 윤하연(도시환경연구실 연구위원)**

■ **기록 : 장순지(시정연구협력센터)**

인천발전연구원 웹진 '아뜨리에' 41호에서는 인천환경운동연합 조강희 사무국장을 만나 경인 아라뱃길 사업의 추진배경부터 경인운하 건설에 따른 우려사항과 이를 대비한 정부의 대책, 인천시와 우리 연구원의 역할 등까지 경인 아라뱃길 사업의 면면을 들어 보았다.



인천 명품 꽃게산업 구조 고도화 논의의 장
「인천 명품 꽃게산업 발전을 위한 정책토론회」개회



우리 연구원(원장 어운덕)은 인천지역 내 거버넌스 조직으로 산학·연관의 활발한 교류를 주도하여 온 인천지역혁신협의회(의장 박호군)와 공동으로 지난 11월 27일 오후 3시, 하버파크호텔에서 "인천 명품 꽃게산업 발전을 위한 정책 토론회"를 개최했다. 이번 정책 토론회에서는 꽃게자원을 활용하여 고부가가치 명품 산업으로 발전시키기 위한 전문가들의 다양한 진단과 방안이 구체적으로 제안되었다.

인천 꽃게의 생산현황 및 산업화 과제로 첫 번째 주제발표에 나선 인천수산증묘배양연구소의 구자근 연구사는 "인천꽃게는 2008년 생산량이 2004년의 최저 생산량(209만톤) 보다 5배가 많은 1,120만톤으로 꽃게어획의 전성기이던 2003년의 789만톤 보다 142%가 증가 돼 꽃게 자원이 회복된 상태인 것으로 인천 꽃게의 생산현황을 진단했다. 이어 가천의과대학교 황유진 교수는, '꽃게 식품의 기능적 특성과 고부가 활용방안'이라는 주제를 통해서 '꽃게는 고단백 및 고영양가를 함유하고 있다는 장점'을 언급하고 "꽃게가 가진 영양소의 기능성을 살려 의약품, 화장품의 원료물질을 얻을 수 있는 가능성"이 있다고 강조했다. 마지막 주제발표에 나선 한국식품연구원 김영명 책임연구원은 '꽃게자원의 고부가가치 활용을 위한 정책과제'를 통해 기존의 학술자료를 통한 꽃게의 식품영양학적 가치에 대한 소개와 함께, 원료공급의 불안정성과 각종 기술적 기초자료의 불비 등 문제점과 이의 해결을 위해 필요한 정책적 연구대상 과제들을 제안했다. 이날 토론자로 나선 김종만(인천시 해양수산과 과장), 백동현(웅진 수협 상임이사), 손동원(인하대 교수), 서형철(국립수산과학원 연구사), 이상욱(삼강농수산 대표)씨 등은 이날 토론을 통해 꽃게산업에 대한 다양한 의견을 나눴다.

한편, 국산 꽃게의 품미 우수성 규명을 위한 각종 연구, 유통 안정화 및 소재화와 고부가가치 활용을 위한 가공기술 개발연구 등이 포함되었으며 일본과 미국 등의 각종 상품화 사례 등도 소개됐다.

■ 베트남 호치민개발연구원과 MOU 체결

우리 연구원(원장 어운덕)이 베트남 호치민개발연구원(Hochiminh Institute for Development Studies)과 베트남 현지시각으로 지난 4일 오후 2시30분 연구협력 양해각서를 교환했다. 호치민개발연구원은 지난 2008년 호찌민시가 설립한 '경제개발' '사회문화' '도시개발' 분야 등의 공공연구기관으로, 연구원 90명 규모이며, 우리 연구원과 마찬가지로 지역 현안과 시정에 대한 자문 역할을 수행하고 있다. 앞으로 두 기관은 국제 학술 프로젝트에 공동 참여하고, 학술서적과 출판물을 교환하는 등 지속적인 협력관계를 유지하기로 했다.



■ 제10회 기초자치단체장에게 듣는다 조윤길 웅진군수 초청 연찬회

우리 연구원은 지난 17일 오전 10시 30분, 대강당에서 제10회 기초자치단체장에게 듣는다'를 주제로 조윤길 웅진군수를 초청해 강연 및 연찬회를 가졌다. 조윤길 웅진군수는 강연에 앞서 웅진군을 한눈에 살펴볼 수 있는 영상물을 제시했다. 조 군수는 전략과제로 '저탄소 녹색성장의 그린 웅진을 만들겠다'는 포부를 밝히면서 '백령도가 국내에서 공기가 가장 맑고 깨끗한 곳으로 평가된 만큼 친환경조성과 신성장동력 창출에 힘쓰겠다'고 말했다. 더불어 웅진을 수도권 최고의 해양관광 휴양지로 조성하기 위한 주요 내용과 추진 분야 등을 설명했다. 또한 웅진군과 인발연의 협력과제로 각 섬의 자연생태, 역사문화 자원에 기반한 고유한 관광매력 확충 및 주제 발굴, 쾌속선 증편과 해양레저스포츠 시설 등의 확충 등 관광활동 여건 및 접근체계 개선방안 등을 제안했다. 조윤길 군수는 마지막으로 인천의 비전을 제시하고 중장기 계획 수립에 애쓰는 연구원들의 노고에 감사한다면서 앞으로 살기 좋은 도시로 발전시켜 달라고 당부했다.



- 커버스토리
- 시장연구
- 도시정보
- News

다양한 현안과제에 관한 행사정보



◆[행사] '입양특례법 개정을 위한 공청회' 개최
(12.29):한국여성정책연구원 02-3156-7000◆[행사]
'여객·화물 O/D 신뢰도 제고를 위한 워크숍' 개최
(12.30):한국교통연구원 031-910-3114

지난호 보기

2009년 12월 호 ▼

웹진 구독신청하기

우리나라에서 가장 공기 좋은 백령도가 있는 곳, '일백개의 섬 왕국', 웅진

웅진군



백령도 두무진

우리나라에서 가장 공기 좋은 백령도가 있는 곳 “일백개의 섬 왕국, 웅진”

웅진군은 164.28㎢ 면적에 18천명의 인구가 사는 서해에 산재한 100여개의 도서로만 형성되어 있는 군으로써 청정해역에서 생산되는 수산물과 비옥한 토양에서 생산되는 농산물은 수도권 2,000만 시민에게 각광을 받고 있다. 또한 수심이 얕고 간만의 차이가 심하여 수산업에 유리한 입지조건으로 황금어장을 이루고 있고, 천혜의 아름다운 자연경관과 천연해변 등 풍부한 관광자원이 많아 앞으로 동북아 서해안시대를 맞아 활기찬 도서관광개발이 기대되고 있다.

특히 서해 최북단에 위치한 백령도는 “우리나라에서 공기가 가장 맑은 곳”으로 실향민의 애환을 달랠 수 있는 안보관광지로 벌써부터 관광객이 줄을 잇고 있음은 물론 무한한 수산자원의 어업전진기지로써 눈부시게 발전하고 있다.

북도면은 “신도”와 “시도” 그리고 조각공원이 있는 “모도”는 바다에 따로 떠 있지만 섬을 연결하는 연도교가 있기 때문에 왕래가 가능하며, 해변과 야산을 넘나드는 “쪽길”을 따라 섬을 구경하는 맛은 이 섬들에서만 느낄 수 있어 “슬픈연가”, “플하우스” 등 드라마 촬영 세트장으로 각광 받을 만큼 훌륭한 장소로 드라마를 시청한 해외관광객들 사이에 관광코스로 반드시 들르는 곳이기도 하며, 어느 어부의 그물에 인어 한 마리가 걸렸는데 불쌍히 여겨 산 채로 놓아주었더니 그때부터 만선을 이루었다는 전설이 내려오는 섬 “장봉도”가 있다.



선상 갈매기

장봉도 인어상

수기 해변

슬픈연가 세트장

연평면은 한때 “조기의 섬”으로 알려진 섬으로 더 이상 조기가 잡히지 않아도 사람들은 이 섬에 오면 조기를 떠올린다. 마을 안쪽에 옛 영화를 말해주는 조기탑이 서 있는 탓이다. 조기잡이가 한창일 때는 부두 전체가 배들로 붐벼 배 위를 걸어서 가까운 섬까지 갔고 개들도 돈을 물고 다녔다는 전설 아닌 전설이 전해온다. 이제는 조기보다 꽃게로 더 유명한 섬이다.





백령면은 더 이상 복상할 수 없는 군사분계선을 머리에 인 채 최북단에 홀로 떠 있는 백령도 이곳은 바다의 종착역이다. 수정같이 맑은 바닷물과 고운 모래, 형형색색의 자갈들로 펼쳐진 해안은 이 곳의 자랑이며, 천연기념물 제391호 세계에서 한곳 밖에 없다는 곳으로 유사시 비행기의 이착륙이 가능한 “사곳 천연비행장” 등과 명승 제8호 “서해의 해금강”이라고 불리는 “두무진”은 용맹한 장군들이 머리를 맞대고 회의를 하는 것 같은 모양이라 해서 붙여진 이름의 해안가 등 문화재와 “심청전”과 관련된 지명이 섬 내에 산재되어 있다.



대청면은 백령도 가는 길목에 “대청도”가 있으며 섬 전체가 해변이라고 할 만큼 고운 백사장이 널려있으며 물도 차가우려니와 파도가 높고 소리가 우렁차서 동해안에 있는 착각을 불러 일으키는 섬으로 대청도를 빗갈로 표현하라면 그것은 감청빛이다. 하늘의 색도 바다의 빛도..... 또한, 섬 속의 또 다른 섬 1908년 처음 불을 켜 소청도 등대가 있는 “소청도”가 있다.



덕적면은 웅진군에서 가장 많은 섬 들로 구성된 곳으로 한때 웅진의 해변하면 으레 “덕적도”를 떠올릴 만큼 유명한 곳 서포리 해수욕장은 경사가 완만한 30만평의 넓은 백사장에 수령 200년이 넘는 울창한 해송 숲과 해당화가 한데 어우러진 천혜의 휴양지가 있는 섬이며, 우리나라 등대중 가장 높은 곳에 있는 선미도 등대, 소야도의 장군바위, 그리고 애닭은 사랑의 전설이 깃든 3개 바위의 선단여와 꿈을 닮은 곰 바위 등은 꼭 보고와야 할 명소가 있는 곳.



자월면은 바다에 떠 있는 “검붉은 달” “자월도”와 썰물이면 보였다가 밀물 들면 사라지는 바다위 신기루 “풀등”이 있는 곳 으로 “대이작도”와 “소이작도”가 함께 있는 형제 섬 이작도, 봉황이 하늘로 올라가는 듯한 모양새에서 이름이 붙여진 “승봉도”가 있다.



영흥면은 섬 아닌 섬으로 총길이 1.25km의 영흥대교를 자동차로 넘나드는 이웃 동네 섬으로 이곳으로 가다보면 해변의 굴곡이 아름답고 물이 맑아 선녀들이 내려와 먹을 감았다고 해서 붙여진 “선재도”가 있으며, 어촌체험마을, 영흥화력 에너지파크, 해양수산 체험학습관, 수산종묘배양연구소 등 다양한 체험학습공간이 있다.



웅진군은 164.28㎢ 면적에 18천명의 인구가 사는 서해에 산재한 100여개의 도서로만 형성되어 있는 군으로써 청정해역에서 생산되는 수산물과 비옥한 토양에서 생산되는 농산물은 수도권 2,000만 시민에게 각광을 받고 있다. 또한 수심이 얕고 간만의 차이가

심하여 수산업에 유리한 입지조건으로 황금어장을 이루고 있고, 천혜의 아름다운 자연 경관과 천연해변 등 풍부한 관광자원이 많아 앞으로 동북아 서해안시대를 맞아 활기찬 도서관광개발이 기대되고 있다.

- 커버스토리
- 시장연구
- 도시정보
- News

워싱턴 D.C 아나코스티아 워터프론트

워싱턴 D.C 아나코스티아 워터프론트

도시계획연구실 기 윤 환 책임연구원

아나코스티아강은 총 연장 58km로서 메릴랜드주의 포토맥강과 합류되며, 이 중 연장 11km, 유역면적 98km²(17%)가 워싱턴 시계에 속한다. 1997년 수도계획위원회에서 21세기 수도계획을 제안하면서 포토맥강 수변공간은 관광객을 위한 공간으로, 아나코스티아 수변공간은 수변공원과 복합용도로 개발할 것을 제안하였다.

아나코스티아강 기본계획은 2000년 3월 워싱턴 윌리엄스 시장의 주도로 낙후된 아나코스티아 강변을 세계적인 워터프론트로 발전시키기 위해 주변의 20개 연방기관·주정부·시관계기관이 상호이해각서 체결하고 이를 기반으로 워싱턴시 도시계획국에서 3년간 5,000여명의 인력을 투입하여 8개 지역의 주요 전략 지역을 포함한 기본계획을 수립하였다. 아나코스티아 수변도시 기본계획은 30년 계획으로 추진되었으며, 100억 달러를 투자하여 아나코스티아강 주변의 수변도시 및 관광지 개발, 강변공원 및 산책로 조성, 수질개선 등을 목표로 진행되고 있는 중이다. 이러한 계획은 빈부격차 해소, 일자리 창출, 세수 증대의 경제적 발전, 인구의 교외유출 방지, 쾌적한 자연환경 제공 등의 효과를 기대하고 있다.

〈그림〉 아나코스티아 워터프론트 기본계획



아나코스티아 주변지역을 공간적 특성에 따라 8개 전략지역으로 구분하고 각각의 지역마다 특성화된 마스터플랜을 수립하였는데, 워싱턴 메모리얼 광장과 연계한 상업, 위락, 주거 활동 증진을 위한 South Capital Street Corridor, 워싱턴 해협 및 아나코스티아강을 따라 23에이커의 토지와 30에이커의 수변지역을 대상으로 수변도시를 조성하는 Southwest Waterfront, 미국내 가장 발전 가능성이 높은 지역으로 상업 및 복합 레저시설을 중심으로 주거시설, 문화시설을 갖춘 상징적 공원과 게이트웨이가 조성되는 Poplar Point, Near Southeast 지역의 공공 접근성을 복원하는 Near Southeast, 워싱턴 DC의 동측 50에이커의 낙후된 주거지역을 재개발하여 수변도시로 변화시키는 Hill East Waterfront, East of the River Gateways, 20mile의 보행 및 자전거 겸용의 산책로 조성 Anacostia Riverwalk and RiverParks 등이다.

아나코스티아 워터프론트 기본계획은 수변도시조성을 통한 관광벨트화와 아나코스티아강의 수질개선을 동시에 추구하면서 대형 유람선 운행, 관광객 유치, 상업 및 업무시설 조성, 산책로 및 수변공원 조성 등으로 워싱턴 DC의 관광산업을 활성화하고 주거환경을 개선시키는데에서 국내 최초 운하인 경인아라뱃길 건설에 시사하는 바가 크다.

아나코스티아강은 총 연장 58km로서 메릴랜드주의 포토맥강과 합류되며, 이 중 연장 11km, 유역면적 98km²(17%)가 워싱턴 시계에 속한다. 1997년 수도계획위원회에서 21세기 수도계획을 제안하면서 포토맥강 수변공간은 관광객을 위한 공간으로, 아나코스티아 수변공간은 수변공원과 복합용도로 개발할 것을 제안하였다.

- 커버스토리
- 시장연구
- 도시정보
- News

지난호 보기

2009년 12월 호

웹진 구독신청하기

인천대교 송도작업장의 관광자원 활용방안

도시경영연구실 조혜정 책임연구원

I. 인천대교 송도작업장 현황

○일반현황

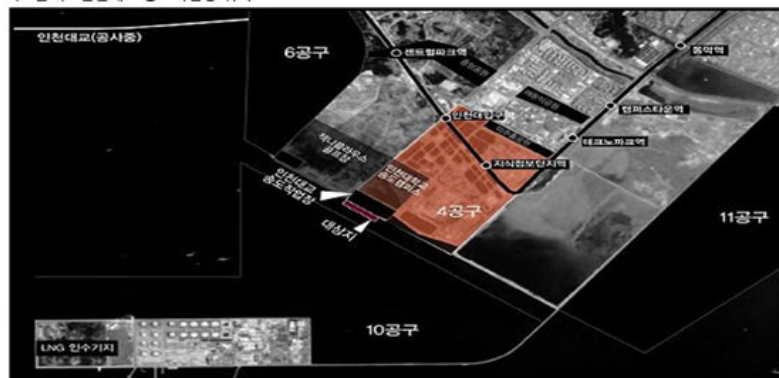
- 인천광역시 연수구 송도동 12-1번지 일원으로 인천경제자유구역 송도지구 국제업무지구 4공구 공유수면에 위치하고 있음.
- 2003년 6월 인천대교 민간투자사업 실시협약을 체결하고, 인천대교 사업을 개시할 때 인천시가 사업시행자에게 영종측 및 송도측의 임시작업 공간 및 진입로 등의 작업장 부지를 제공함.
- 작업장 제공기간은 2004년 9월에서 2009년 10월까지로 되어 있으며 영종측 작업장 포함하여 총 26,030백만원의 사업비가 들어 2005년 5월 시공기반시설 준공함.
- 현재 작업장은 삼성JV(Joint Venture)에서 2004년부터 현장사무실, 육상 B/P, 철근가공장, 접속교고가고, 충돌방지공 제작, 자재야적장 등으로 사용하고 있음.
- 작업장의 부지면적은 121,589㎡이며 영종측 작업장 124,283㎡를 포함하여 총 26,030백만원의 사업비가 소요되었음.
- 2009년 8월부터 2010년 8월(13개월)까지 삼성건설에서 인천 신항 케이스 제작용 부지로 인천대교에서 사용 중인 송도작업장 부지 중 일부를 사용하기로 협의함.

〈표 1〉 인천대교 송도 작업장 일반현황

구분	내용
위치	· 인천광역시 연수구 송도동 12-1번지 일원
작업장 규모	· 작업장 부지 121,589㎡ · 접안시설(부두) L=400M, 황로 B=60m 및 정박지 준설 · 송도작업장 인천대교 부지 간섭 면적 : 75,874㎡
대상지 규모	· 길이 400m, 폭 33.7m 면적 13,480㎡(약 4,085평)
사용현황	· 삼성JV에서 현장사무실, 육상 B/P, 철근가공장, 자재야적장 등으로 사용
사용기간	· 2004. 9 ~ 2009. 10
사업비	· 26,030백만원(영종측 작업장 부지 124,283㎡ 포함)

자료 : 인천경제자유구역청(2009), 인천대교 송도작업장 내부 자료를 토대로 연구자 제작성

〈그림 1〉 인천대교 송도작업장 위치도



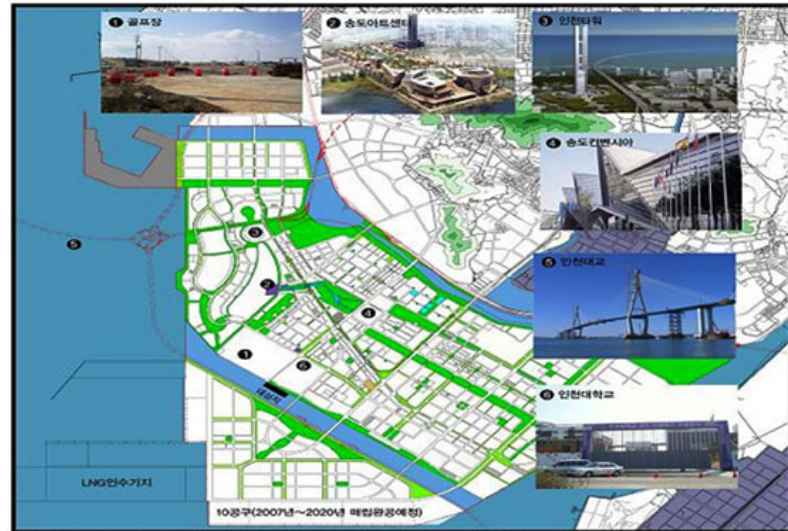
○주변현황

- 대상지가 포함되는 수변공간은 친수공간으로 대상지로부터 반경 500m~1km 이내에 책니클라우스 골프장과 솔찬공원, 소규모의 포켓파크 등이 조성 중이거나 계획예정임.
- 대상지로부터 1km이상 떨어진 지점에 송도아트센터와 송도지구의 랜드마크 및 전망기능을 하는

151층의 인천타워, 문화-집회시설 및 전시장으로 활용할 예정인 트라이 보울과 전시 및 컨벤션 기능을 하는 송도 컨벤시아, 최근 개통한 인천대교 등이 있음.

- 2009년 8월부터 2010년 8월(13개월)까지 삼성건설에서 인천 신항 케이스 제작용 부지로 인천대교에서 사용 중인 송도작업장 부지 중 일부를 사용하기로 협의함.

〈그림 2〉 송도지구 관광 및 문화환경 현황



자료 : 인천광역시(2008), 인천경제자유구역 송도지구 개발계획(변경)을 토대로 연구자 재작성

II. 관광자원화의 필요성

○인천대교 건설 현장으로서의 장소적 가치

- 인천대교 송도작업장은 인천국제공항 및 영종하늘도시와 송도국제도시를 연결하고 국내 최장 대교량으로 길이는 세계 6위 규모를 가지는 등 인천의 랜드마크인 인천대교를 건설한 작업장으로서의 장소적 가치를 가지는 공간임.

○인천경제자유구역 순환 및 연계 활성화를 통한 도시관광 활성화

- 인천대교 개통으로 영종~송도~청라지구간 연계 및 상호유인을 통한 순환관광의 거점기능 수행이 가능하므로 연계활성화를 위한 관광상품 및 프로그램 개발 필요.

- 송도 컨벤시아, 송도아트센터, 인천타워 등 주요 문화관광시설과 인천경제자유구역 등을 방문하는 국내외의 바이어 및 관광객을 대상으로 유인하여 인천의 상징성을 보여주는 인천대교와 갯벌, 바다, 낙조 등의 자연자원 등을 홍보하는 출발지점으로서의 가능성을 가짐.

- 인천대교 송도작업장은 수변지역으로 전망경관과 송도 신도시 접근성이 우수하며 인천대교 준공 및 인천방문의 해 추진 등에 따라 인근 자원과의 연계를 통한 관광자원화의 필요성이 있음.

○따라서 송도작업장은 수변공간을 활용한 송도지역의 문화관광의 거점으로서의 잠재력이 높기 때문에 전면철거보다는 적절히 활용할 필요가 있음.

○인천대교 송도작업장이 관광자원화의 거점으로 활용되기 위해서는 하드웨어 및 소프트웨어의 개발과 인접지역과의 네트워크 형성 등의 전략이 필요한 것으로 판단됨.

III. 기본방향

○자원의 순환, 확장, 생성이라는 계획의 기초를 통해 이용객들에게 보다 높은 가치를 부여하는 공간으로 조성함.

- 순환 : 고여 있고 막혀있는 정체된 공간을 에너지가 순환하는 공간으로

- 확장 : 바다와 갯벌을 조금 더 가깝게 만나기 위해 조금 더 내딛고, 조금 더 높아지는 공간으로

- 생성 : 바다를 중심으로 새로운 감성을 일깨우는 공간으로 함께 만들어나가는, 함께 이야기하는 공간으로 인천방문의 해 추진 등에 따라 인근 자원과의 연계를 통한 관광자원화의 필요성이 있음.

○전략구조는 기존 대상지의 정비를 통한 이용객 편의증진, 대상지 자체의 매력도 향상을 위한 시설

〈그림 3〉 전략체계



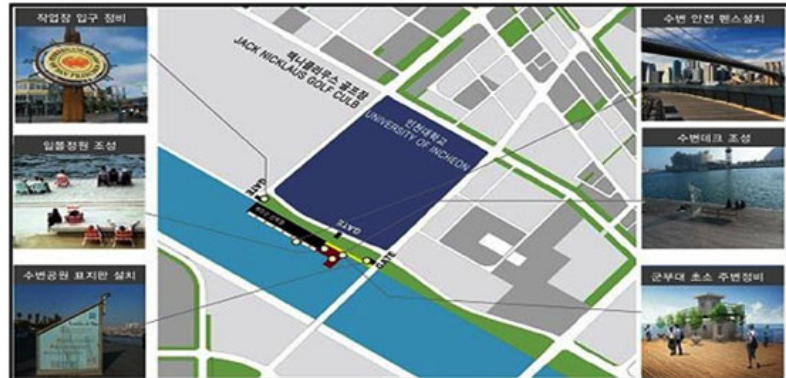
및 프로그램 개발, 인근 자원과의 연계성 강화 및 접근성 향상에 초점을 두고 제시함.

IV. 주요전략

○작업장 정비사업 추진

- 작업장 정비사업은 다소 빠른 시간 내에 추진되어야 할 사업들로 현재 관광자원으로 활용하기 어려운 정도의 환경을 지닌 기존의 작업장, 방파제, 선착장등의 기본적인 물리적 시설들을 정비하는 것을 주요 사업으로 제안함.
- 특히, 송도국제도시를 방문하는 일반 방문객 및 투자유치자를 위한 전망데크 및 선착장으로 활용되기 위해서는 수변안전성 강화사업, 작업장 입구 정비사업, 편의시설 및 군부대 초소 정비사업 등은 우선적으로 진행되어야 하며 이를 바탕으로 향후 10년 이내에 순차적으로 이루어지도록 제안함.

〈그림 4〉 작업장 정비사업 추진 예시도



〈그림 5〉 인천대교 수변공원 매력도 강화사업 예시도



○인천대교 수변공원 매력도 강화

- 대상지의 자연적 지리적 매력을 극대화하는 사업전략으로 작업장 관광자원화의 핵심이 되는 매력 있는 사업들을 추진하는 것을 중심으로 함.
- 대표적인 사업으로는 포트컴플렉스, 플로팅 사우나 아레나, 인포메이션 포인트, 이벤트 플레이스 및 필 놀이터 등이 있음. 이들 시설은 포트컴플렉스를 중심으로 인접지로 확장가능한 사업들로 대상지가 송도지구 워터프론트의 거점으로 활용될 수 있도록 하는데 구심적 역할을 하게 될 것임.

○교육체험 콘텐츠 및 프로그램 개발

- 물리적 정비사업 및 관광자원화 시설들의 설치를 기반으로 관광매력도를 더욱 증대시키고 또한 관광객 뿐만 아니라 지역민의 레저 및 나눔공간으로 공간을 더욱 풍부히 활용할 수 있도록 하는 프로그램 위주의 사업을 구상하는 전략을 제안함.
- 프롬나드 콘서트, 스쿨오픈마켓, 일몰걷기대회, 인천대교 투어상품 개발 등을 중심으로 제안함. 이는 향후 토지이용계획변경 및 지역여건의 변화에 보다 유연하게 대처할 수 있도록 하는데 중점을 두어 프로그램의 추가적인 개발이 이루어 질 수 있도록 제안한 것임.

○접근로 개선 및 관광문화 네트워크 구축

- 대상지로의 접근로, 연계교통체계 및 자전거 택시 등의 연계수단 개발을 통해 관광자원화의 밀거름이 되는 작업으로 이는 대상지뿐만 아니라 송도지구 전체 혹은 인천경제자유구역 전체의 관광인프라 조성과 함께 추진되어야 할 전략임.
- 접근성을 개선하기 위한 물리적 환경의 정비에서 시작하여 송도지구 전체를 순환하는 투어버스 및 자전거 택시 등이 모여 그리고 관광인프라 네트워크 서위에 이르기까지 단계별 사업추진전략이

인접한 구역의 조성 구역과 인접구역과 연계하여 관광에 연계하여 사업을 추진할 필요가 있음.

V. 단계별 추진계획 및 기대효과

○단계별 추진계획

- 목표연도는 대상지 일부 철거가 시작되는 2009년 8월(실제 사업추진은 11월 가능)부터 송도지구 내 10공구 매립완료 예상시점인 2021년까지 약 12년을 4단계로 구분하여 단계적으로 개발.

<그림 5> 인천대교 수변공원 매력도 강화사업 예시도

도입기		발전기	성숙기
1단계(초단계계획) 2009년 11월 ~2010년 8월	2단계(단기계획) 2010~2012년	3단계(중기계획) 2013~2017년	4단계(장기계획) 2018~2021년
· 작업장 일부 활용 · 수변환경정비	· 대상지 전부 활용 (작업장 전면 철거 시점) · 선도 프로젝트	· 10공구 매립완료 예상시점 · 관광기반환경 안정	· 송도지구 전체 수변문화조성 · 향후 여건변화에 대응

○기대효과

- 제시된 송도작업장 관광자원화 방안을 바탕으로 사업이 진행된다면 대상지 및 인접지는 송도의 레저, 환경, 교육, 휴식 등의 기능이 복합된 지역의 명소로 거듭날 것으로 예상됨.

인천대교 송도작업장 현황 ○ 일반현황 - 인천광역시 연수구 송도동 12-1번지 일원으로 인천경제자유구역 송도지구 국제업무지구 4공구 공유수면에 위치하고 있음. - 2003년 6월 인천대교 민간투자사업 실시협약을 체결하고, 인천대교 사업을 개시할 때 인천시가 사업시행자에게 영종측 및 송도측의 임시작업 공간 및 진입로 등의 작업장 부지를 제공함.

- 커버스토리
- 시장연구
- 도시정보
- News

■ 지난호 보기

2009년 12월 호 ▾

■ 웹진 구독신청하기

인천광역시 연안오염 지표

인천광역시 연안오염 지표

도시환경연구실 김 성 우 연구위원

연안오염을 정량적으로 파악하기 위하여 사용되는 다양한 물리적, 화학적, 생물화학적 지표 중에서 해수질에 대해서는 통상적으로 수소이온농도(pH), 화학적산소요구량(COD: Chemical Oxygen Demand), 용존산소량(DO: Dissolved Oxygen), 총대장균군수, 총질소, 총인, 각종 중금속 및 유해화학물질 농도 등이 지표로 사용된다. 또한 해저퇴적물에 대해서는 화학적산소요구량, 총황(TS: Total Sulfur), 강열감량(IL: Ignition Loss), 각종 중금속 등이 통용된다.

이 중에서도 해수질의 오염 지표로 화학적산소요구량을 나타내는 COD가 사용되는 경우가 많은데 이는 물속에 포함된 유기물질을 화학적으로 산화시키기 위해서 필요한 물속 산소량을 말하며 COD가 높으면 물의 오염이 심함을 나타낸다.

해수질의 경우 생활환경기준을 I 등급부터 III 등급까지 3등급으로 구분하여 법률로 정하고 있다. 해역이 III 등급의 수질일 때 COD 수치로는 4mg/L를 초과하는 오염된 바다에 해당하며 I 등급일 때는 1mg/L이하의 깨끗한 바다라고 볼 수 있다. I 등급은 참돔 방어 및 미역 등의 양식과 해수욕에 적합한 수질이며 II 등급은 그 외 수산물의 양식과 관광 및 여가선용이 가능한 수질을 말한다.

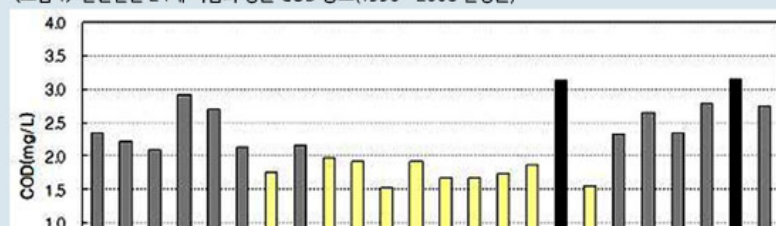
인천연안은 해수질기준 유지를 위하여 등급별로 해역이 지정되어 있는데 강화군 및 옹진군을 포함한 대부분의 도시는 한강하구와 함께 전 연안이 I 등급으로 지정되어 있으며 영종도 및 팔미도를 경계로 해안선과 가까운 연안은 II 등급으로 지정되어 있다.

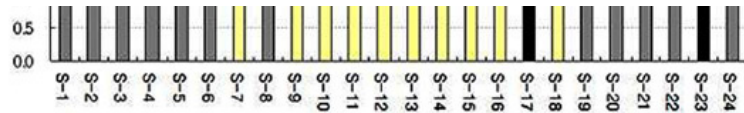
인천연안으로 유입되는 오염물질의 과반수가 한강수계를 통하여 유입되고 있어 인천연안의 해수질은 상당부분 수도권의 수질오염을 반영하고 있으며 수도권의 연안이라는 지정학적 여건으로 입지하게 된 임해공업단지로부터 많은 공장폐수가 유입되고 있다. 이러한 이유로 육역과 가까운 해역은 COD 기준으로 III 등급 수질을 나타내고 있으며 비교적 먼 해역들은 II 등급 이상의 수질을 보인다.

이러한 수질특성은 육상으로부터 유입되는 담수가 해수보다 많은 유기물을 함유하고 있기 때문이며, 특히 강화도 연안해역은 한강담수의 유입이 가장 큰 원인으로 판단된다. 따라서 인천연안의 오염 정도는 내륙과 연안지역에서의 오폐수 처리능력과 수질오염 관리정책의 효율성에 따라 결정된다고 할 수 있다.

지난 수년간 인천연안의 해수수질은 COD기준으로 볼 때 큰 변화가 없었으나 덕적도 등 비교적 먼바다 해역이 점차 II 등급화 되어 가는 등 인천연안 전체가 II 등급화 되어가는 현상을 보이고 있으며, 총 질소(T-N)의 경우에도 II 등급을 상회하는 수준으로 전반적으로 증가하고 있는 상태를 보이고 있다.

〈그림 1〉 인천연안 24개 지점의 평균 COD 농도(1996~2008 연평균)





자료: 인천광역시보건환경연구원(2009)

또한 인천연안에서 해저퇴적물의 COD는 득량만(전남 고흥과 보성사이의 해역)의 평균 COD 5,711.5mg/kg, 새만금 갯벌의 2,183mg/kg과 비교해 볼 때 상대적으로 오염도가 높은 것으로 나타난다(평균 7144.8mg/kg). 이는 만석부두부근 등과 같이 반폐쇄성 지역특성을 보이는 해역으로 유기물 함량이 높은 각종 생활하수와 폐수 등이 유입되면서 외해와의 교류가 활발하지 않아 나타난 결과로 보인다.

연안오염을 정량적으로 파악하기 위하여 사용되는 다양한 물리적, 화학적, 생물화학적 지표 중에서 해수질에 대해서는 통상적으로 수소이온농도(pH), 화학적산소요구량(COD: Chemical Oxygen Demand), 용존산소량(DO: Dissolved Oxygen), 총대장균군수, 총질소, 총인, 각종 중금속 및 유해화학물질 농도 등이 지표로 사용된다. 또한 해저퇴적물에 대해서는 화학적산소요구량, 총황(TS: Total Sulfur), 강열감량(IL: Ignition Loss), 각종 중금속 등이 통용된다.