

# 통일 이후 철도시스템 기반의 도시공간재편전략에 관한 사례 비교연구\*

- 독일 베를린과 베트남 호치민을 대상으로 -

## Comparative Case Study on Urban Spatial Strategies based on the Railway System Between Berlin and Ho Chi Minh After Reunification

- Focused on Berlin in Germany and Ho Chi Minh in Vietnam -

정혜진\*\* · 신예경\*\*\* · Nguyen-Hoang-Long Truong\*\*\*\*  
Jung, Hye-Jin · Shin, Ye-Kyeong · Nguyen-Hoang-Long Truong

### Abstract

The goal of this study is to find implication of the urban spatial strategy, especially the railway system and railway station redevelopment, by examining the railway system reorganization plan of Berlin and Ho Chi Minh City after reunification. As the city center of the two countries which suffered through division and unification of the territory, the railway system reorganization case of Berlin and Ho Chi Minh City shows the significance of the urban infrastructure in establishing the urban space plan and strategy corresponding to the unification. In addition, the examples are appropriate to show expectation on the railway station and its surrounding area's urban public role. Therefore, by comparing and studying on the precedent of railway station centered urban core reorganization strategy in the capital or core city's countries with an experience of reunification can be a valid suggestion in building the urban space plan including the existing railway system's utilization and reorganization in preparing for Korea's future unification.

**키 워 드** ■ 도시공간전략, 철도시스템, 베를린, 호치민, 중앙역, 도심  
**Keywords** ■ Urban Spatial Strategy, Railway system, Berlin, Ho Chi Minh, Central Station, Urban core

## I. 서론

### 1. 연구의 배경 및 목적

통일을 대비한 남·북 철도의 연결 계획은 15,000

km에 이르는 철의 실크로드를 재건할 수 있는 중요한 시발점이다. 이는 단지 남한과 북한의 통일만을 의미하는 것이 아니라, 한반도 끝에서 유럽까지 지리적 통일을 목표로 하는 지구적 지리의 재편 기회가 될 것이다. 이를 위해 국토의 재통일을 계기로

\* 이 연구는 2011년도 한국연구재단 연구비 지원에 의한 결과의 일부임 (과제번호: 2011-0025587).

\*\* Namseoul University (first Author: mcarey7878@gmail.com)

\*\*\* Namseoul University (Corresponding Author: shinyekyeong@gmail.com)

\*\*\*\* Seoul National University (long.architect@yahoo.com)

한 철도시스템 중심의 국토 및 도시공간구조 재편의 선례를 살펴봄으로써 향후 한반도 통일 이후의 국토·도시 계획에 참고로 삼아야 할 것이다. 이 같은 배경에서 본 연구는 분단 시기를 거쳐 재통일을 이룬 국가로서 통일 이후 직면한 국토공간전략 수립의 필요성과 그러한 공간재편 전략에 있어서 철도시스템의 중요성을 보여준 독일과 베트남의 사례를 분석하고자 한다. 국토의 ‘재통일’을 경험한 국가의 수도 및 주요 도시에서 나타난 철도중심의 도시공간재편 전략의 선례를 비교 연구함으로써 향후 한반도 통일에 대비한 기존 철도시스템의 활용 및 재편에 수반하는 도시공간계획을 수립하는데 유용한 참고점이 될 수 있다. 특히, 베를린 시와 호치민 시의 철도시스템 재정비 사례는 도시공간계획과 전략 수립에 있어서 철도시스템과 같은 도시 인프라스트럭처의 중요성과 이에 수반하는 철도역과 그 주변 지역의 도시공공적 역할에 대한 기대를 보여주는 좋은 예이다. 따라서 본 연구는 재통일 이후 베를린 시와 호치민 시의 철도시스템 재정비 계획을 살펴봄으로써, 철도시스템과 그에 수반된 철도역 재개발을 중심으로 하는 도시공간재편 전략의 시사점을 찾고자 한다.

## 2. 연구의 대상 및 범위

연구의 범위는 통일독일의 수도인 베를린시의 중앙역 재개발과 이를 중심으로 한 철도시스템의 재편 사례와 베트남 남부의 중심도시인 호치민시의 철도 시스템 개편안과 그에 따른 시내 주요 역 신설 계획이다.

분단기간 동안 도시가 분할되어 있었던 베를린시의 사례는 이원화되어 있던 도시의 중심을 하나로 통합하고 단절되어 있던 철도 노선을 연결하는 시도였다. 이를 위한 철도시스템 정비와 이에 수반한

중앙역 재개발을 통해 도시의 실제적 교통의 중심이자 상징적 중심으로서의 철도역의 역할에 대한 기대와 실제적인 결과를 보여주는 사례로서 선정되었다. 한편 베트남은 재통일 이후 하나의 중심도시를 고려하기보다 본래 가능하고 있던 남부 호치민시와 북부 하노이시 각각의 도시개발에 주력하고 있는데, 그 중에서 호치민시는 대대적인 철도시스템 개편 및 그에 따른 역 신설 계획과 중앙역 이전에 대한 계획안이 수립되어 있어 비교대상으로 선정하였다. 베트남의 경우, 프랑스 식민지 시대에 건설된 철도시스템이 현재까지 큰 변동 없이 사용되고 있으나 시설 용량 부족 및 노후화가 큰 문제로 지적되고 있어, 향후 국토 및 도시발전 계획에 철도시스템 개편이 중심을 이루고 있다.

## 3. 주요 선행 연구

본 연구에 관련된 주요 선행연구는 많지 않은 실정이다. 독일 베를린의 통일 전후 철도 시스템 개편에 관한 국내 연구로는 “남북철도 연결에 있어서의 동·서독 철도통합의 시사점”, (최연혜, 대한토목학회, 2001), 국외 연구로는 “The production of urban space through mobility: The case of the Stadtbahn in Berlin”, (Paola Alfaro d’Alençon, 박사논문, 2011)를 검토하였다. 최연혜(2001)의 연구는 독일 통일 후 교통정책의 중심에 철도망 개편이 자리하고 있음을 정책안 분석을 통해 보여주었다. Alfaro.P.(2011)의 연구는 베를린 내 노선 단절과 통일에 의한 재연결의 변화를 겪은 고가선로 형식의 S-bahn 철로 주변 지역이 단지 교통공간으로서 서만이 아니라 도시의 공공공간으로서 고려되어야 한다는 점을 주장하고 있다.

베트남 철도시스템 혹은 호치민에 관한 국내 선행연구는 거의 없다고 봐도 무방하다. 그 이유는

베트남이 통일 이후 국토 및 도시계획을 철도시스템을 주요 요소로 고려하여 수립하고 있기는 하나, 아직 실질적으로 완성되어 나타난 새로운 시스템이 없기 때문이다. 따라서 현재 수준의 국내 연구는

“베트남 철도교통 발전계획과 전망”, (김현웅 외, 철도저널, 2010)과 같이 베트남 정부에서 수립한 계획안에 관한 검토사항 위주로 구성되어 있다.

표 1. 독일-베트남 철도시스템 현황

Table 1. Summary of Present Railway system in Germany and Vietnam

		Germany	Vietnam
Railway Network			
Opening Year		Opening NurenBerg–Fürth Line, 1835	Opening North–South Line during Colonial Period, 1936년
Main body of Operation		Federal Ministry of Transport & Digital Infrastructure / DB	VNR under Ministry of Transport / Ho Chi Minh Metro: The Management of Authority for Urban Railways
Total Track Length*		41,981 km	2,670 km
Number of Population*		80.62million / 2013	89.71million / 2013
GDP*		36,350 billion \$ / 2013	1,714billion \$ / 2013
Total Land Area		357,000Km <sup>2</sup> / 2013	331,000Km <sup>2</sup> / 2013
Passenger per Year**		1,970million / 2012	12.2million / 2012
Ratio of Electrification		59.43%(19,876Km) / 2013	0% / 2012 Ho Chi Minh Metro Line1 opening in schedule in 2018
Rail Transport**	Passenger	2,008million(person) 79,905million(Person-Km) / 2013	12.22million(person), 4558million(Person-Km) / 2012
	Cargo	390million(ton), 104,259million(ton-Km) / 2013	6.87million(ton) 3,959million(ton-Km) / 2012

\* The World Bank Data \*\* 독일 통계청 및 베트남 통계청

## II. 통일 전후 철도 시스템 변화 및 계획

### 1. 독일과 베트남 철도 시스템 현황

독일 및 베트남의 국가 단위의 철도 시스템 현황은 <표 1>과 같다. 독일은 전 세계적으로 가장 높은 밀도를 자랑하는 유럽 철도 인프라 네트워크의 일부이며 독일 내에서도 철도 이용객은 매년 사상 최고치를 경신하는 철도 르네상스의 현상이다<sup>1)</sup>. 그에 비해 베트남은 프랑스 식민지 시절 건설된 1,000mm 협궤의 남북(호치민-하노이)노선<sup>2)</sup>이 전쟁동안 파괴되었다가 재통일 이후 복원되었으나 시설 노후화와 속도 저하로 인해 사용률이 매우 저조한 실정이다.

### 2. 통일 전후 베를린 지역의 철도 시스템 변화

1882년 베를린 중심을 관통하는 동-서 방향의 도시철도 슈타트반(Stadtbahn, 이하 S-bahn)이 개통하였다. Schlesischer 역부터 Charlottenburg 역까지 동서방향의 12km의 노선으로, 4개의 선로가 731개의 고가 아치(viaduct arch)위에 높은 고가(viaduct) 형식의 선로였고, 고가 아치들은 교통 이외의 도시공공적 기능들(레스토랑, 상점, 시장 등)을 고가 하부 및 그 주변에 수용하였다. 1882년 이전까지 도심내부를 관통하는 도시철도가 전혀 없었다는 점을 생각하면 종착역들을 연결하는 슈타트반의 개통은 철도시스템에 기반한 베를린 도시계획의 초석이 되었다고 볼 수 있다.

한편, 독일의 정치적 분단으로 인해 베를린 도시 내부에는 장벽이 세워지며 급격한 도시공간구조변화를 겪었다. 도시 내 철도네트워크 또한 동

서베를린 정부에 의해 각각 나누게 되었으며 서베를린에서 출발한 열차가 동베를린 구간을 지나가는 경우에도 각 역들에 정차하지 않았기 때문에 이런 역들은 유령역(Ghost Station)으로 불렸다. 그러나 1989년 베를린 장벽 붕괴 이후 도시철도망은 빠르게 재편되었는데, 특히 1990년 재개통된 S-Bahn과 1992년 재개통된 남북라인이 서로 통합될 필요가 제기되었다. 그러나 통일이 요원해보였던 1980년대 초에 이미 동서베를린 정부는 ‘통일 이후’를 대비한 베를린 도시공간구조 재편전략을 수립한 바 있다. 특히 분단 이전에도 베를린은 단일한 중앙역 체계가 아닌 장거리 열차와 지역 열차가 도시의 사방에 위치한 종착역에 정차하는 다핵 체계를 갖고 있었다.(Peters, 2010:90-91) 따라서 이들 종착역을 연결하는 링반(Ring-Bahn)의 건설과 그 내부의 남북라인 연결은 베를린 장벽 붕괴 이후에야 비로소 실현될 수 있는 기회를 얻은 것이다. 따라서 베를린 철도시스템 재편과 그에 수반하는 중앙역 건설은 동-서 라인과 신설될 남-북 라인이 교차하는 지점을 교차환승역으로 삼는 동시에 다핵구조였던 통일 수도 베를린의 상징적 중심을 설정할 수 있는 중대한 기회였던 것이다.

### 3. 베를린 시의 도시공간전략 : 철도시스템 재편과 중앙역 건설



Figure 1. Old Leichter Bahnhof & Leichter Stadtbahnhof in Northern Area

Figure 2. Present Berlin Hauptbahnhof

표 2. 베를린 철도시스템과 도시공간구조의 변화  
Table 2. The Change of Spatial structure and Railway system

Original Urban Spatial Form of Berlin focused on Lehter Bahnhof (1871-1948)		
<ul style="list-style-type: none"> <li>-11 Terminus in Berlin</li> <li>-No connect line between terminus</li> <li>-the Lehter Bahnhof was one terminus.</li> <li>-the Lehter Stadtbahnhof was constructed near northern area of the Lehter Bahnhof and it connected East and West part of Berlin.</li> </ul>	<p>Stadt- und Ringbahn 1882</p>	
Change of Lehter Bahnhof after Division (1949-1989)		
<ul style="list-style-type: none"> <li>-the Lehter Bahnhof was destructed in WWII and S-bahn was severed.</li> <li>-the Lehter Stadtbahnhof came to a terminus of West Berlin.</li> <li>-Surroundings of both Lehter Bahnhof and Lehter Stadtbahnhof were undeveloped areas. Because of the Berlin Wall.</li> <li>-the Zoologischer Garten Bahnhof became a main transfer station in West Berlin and the Ostbahnhof became a main transfer station in East Berlin</li> </ul>		
Planning of Berlin Hauptbahnhof after Unification and Present Situation (1990-present)		
<ul style="list-style-type: none"> <li>-Owing to constructing Ring-Bahn, which connected 11 terminus, East and West Berlin was connected each other.</li> <li>-Constructing North-South Railway Line</li> <li>-Building Berlin Hauptbahnhof on the old Lehter bahnhof site connected South-North line and East-West line</li> <li>-Transferring the role of the main hub station from the Zoologischer Garten Bahnhof to the Berlin Hauptbahnhof and Restructuring urban space as a core center in both railway transfer system and urban space.</li> </ul>		

현 베를린 중앙역 부지에 있던 기존의 레아터역(Lehter Bahnhof)은 베를린 내 첫 11개 종착역(Kopfbahnhof) 중 하나였으며<sup>3)</sup> 슈타트반 개통 이후에 레아터역에 인접한 북쪽 고가선로(viaduct) 상에 레아터 슈타트역(Lehter Stadtbahnhof)을 새로 건설함으로써 이후 S-Bahn의 정거장으로 사

용되었다. 분단 이후 서베를린의 주요 역들이 폐쇄되었고 레아터역은 1959년 서북방향의 철도와 함께 완전히 철거되었다. 그러나 레아터 슈타트역은 서베를린 내의 S-Bahn 종착역으로서 계속 유지되었다.<sup>4)</sup> 1987년 베를린시는 레아터 슈타트역을 도시철도역사의 전형을 보여주는 문화재로 등

록하는 한편, 약 천만 도이치마르크를 들여 리노베이션하여 이 역의 도시공공재적 역할에 주목한 바 있다.<sup>5)</sup> 그러나 통일 이후 남북방향의 신규 철도 노선을 건설하려는 철도시스템 정비방안이 구체화되면서 레아터 역 부지는 동-서 방향과 남북 방향의 교차지점이라는 지리적 이점과 유휴부지로서의 개발유용성 측면의 이점을 이유로 새로운 베를린 중앙역 부지로 결정되었다. 1992년 연방정부, 베를린 주 및 시정부와 철도공무원들 간의 논의 끝에 연방정부는 ‘버섯컨셉(Pilzkonzept)’이라 불리는 철도네트워크 재정비안을 공식 채택하였다. 버섯컨셉 이전에 두 개의 주요 대안이 논의되었는데, 약센크로이츠(Achsenkreuz)안과 링컨셉(Ringkonzept)이 그것이다. 약센크로이츠는 ‘축(Achsen)의 교차(kreuz)’라는 단어의 의미와 같이 동서방향의 S반 라인에 남북방향의 터널노선을 신설하여 교차시키고, 교차지점에 중앙역을 건설하는 내용을 골자로 하고 있다. 링컨셉은 약센크로이츠 안에 반대 의견을 가진 전문가들에 의한 대안으로, 분단 기간 동안 단절된 도심의 내부순환노선(Ringbahn)을 리노베이션하고 기존 노선과 링이 교차하는 지점에 환승역을 만드는 계획이었다. 약센크로이츠 안은 기존에 다핵도시였던 베를린을 인위적으로 두 개의 주요 축으로 집중시키자는 아이디어였기 때문에, 반대자들은 이미 균형 있게 잘 작동하고 있는 도시 공간구조에 적합하지 않다고 지적했다. 또한 모든 교통순환이 두 개의 주요 축을 중심으로 작동하게 만드는 것은 막대한 비용과 과한 환경부담을 수반하며, 주요 축 어느 한쪽에라도 문제가 생길 시 도시교통망 전체에 큰 악영향을 미칠 수 있다는 것이었다.

링컨셉은 기존 베를린의 다핵구조를 유지하면서 단절된 남북 방향의 연결을 내부순환노선을 통해 해결하고자 한 대안이었으나, 이 또한 방대한 철로 건설이 필요하다는 점과 순환노선의 특성상 양



Figure 3. The “Mushroom concept”, DB Projekt GmbH, 2009

방향으로 동시에 진행되는 열차 시스템이 승객에게 잦은 혼선을 빚을 수 있다는 점, 그리고 진입지점에 따라 과도한 이동거리가 발생하는 점 등이 문제로 지적되었다.(Peters, 2010;91-92)

이 같은 과정에서 절충안으로 등장한 ‘버섯컨셉’은 베를린의 교통 인프라를 대대적으로 정비하여 통일 독일의 수도로서 위상을 정립하고자 하는 정치적 야심과 결부되어 ‘통일 독일 교통 프로젝트(Verkehrsprjekt Deutsch Einheit, 1992)’의 주요 계획으로 채택되기에 이른다. 버섯컨셉의 주요 골자는 다음과 같다. ①옛 레아터역 부지에 동서방향과 남북방향 노선을 교차·환승시키는 중앙역을 건설, ②새 중앙역과 남쪽 교차역인 슈드크로이츠(Suedkreuz)역을 연결하는 남북라인 터널 및 철도 건설, ③포츠다머 플라츠 역의 신설과 그 주변 개발계획, ④북쪽 링의 교차역인 게준트부르넨(Gesundbrunnen)역의 건설을 골자로 담고 있다. 이에 따라 남북방향의 잇는 대규모 인프라스트럭처 건설이 수반되었으며 새 중앙역에서 포츠담 광장을 지나 글라이스드라이에크 주변의 대규모 필지 개발까지 함께 고려하였다.

#### 4 통일 전후 베트남의 철도 시스템 변화 및 계획

표 3. 통일 전후 베트남 철도 시스템 및 계획  
Table 3. Vietnam's Railway system (Planning) Before & After Reunification

Under French Colonial Period (before 1954)	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Constructing a narrow gauge Railway (1000mm)</li> <li>-Hanoi-Dong Dang line (1902)</li> <li>-Hanoi-Kunming line (1910)</li> <li>-Saigon-Loc Ninh line (1933)</li> <li>-North-South line (1936)</li> </ul>
After Reunification (1975-present)	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Re-opening North-South line</li> <li>-Re-opening Hanoi-Kunming line for tourists (now, temporary suspension for China Railway)</li> <li>-Re-opening Hanoi-Dong Dang line / Connecting toward China for tour through Nanning</li> </ul>
Planning for Future	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Make North-South line to an Express railway line and Hanoi-Kunming line and Hanoi-Nanning line to High speed lines</li> <li>-Constructing Railroad for the purpose of connecting to Phnompenh in Cambodia and to Thakhek in Laos after 2020</li> </ul>

베트남 최초의 철도는 1881년 건설된 사이공(Sai Gon)과 미토(My Tho)를 연결하는 7km 구간의 철로이며, 1899년~1936년 사이 프랑스 정부는 호치민-하노이 및 주요 중심지와 중국으로 연결되는 남북방향의 협궤노선을 건설하였고 이 노선이 현재까지 유지되고 있다.

대부분의 베트남철도는 협궤(1m)의 단선, 非전철로서 남북 간 주요도시 중심부를 관통하는 관계로 속도제한과 시설 노후로 인해 이용율이 저조하며, 남부 메콩 10개성에서 인접 라오스와 캄보디아로 연결되는 철도인프라가 미부설되어 있는 상태이다. 또한 베트남의 교통수단 분담율(2012년 기준)을 보면 도로가 여객 73.23%, 화물 20.15%를 담당하는 반면, 철도는 각각 3.97%, 1.86%에 불과한데, 이는 일차적으로 협궤노선의 구조적 한계 및 노후화로 인한 속도 저하 때문이다.<sup>6)</sup> 베트남철도공사는 2007-2009년 동안 매년 여객과 화물 운송 두 부분의 회전율과 총 수송실적이 정부 목표인 9% 달성에 실패했으며 3개년동안 총 매출액 합이 8억 달러에 그치는 등 철도 시스템에 대한 대대적인 정비가 시급한 실정이다.(Kotra; 2010.9.20.)

이에 베트남 정부는 도로망에 치중된 교통 및 수송의 혼잡을 해결하는 동시에 철도수송의 이점을 활용하기 위하여 “2020년을 향한 베트남 국가 철도 개발 기본계획”을 수립하였고 그에 따라 기존 철도노선의 개량 및 신규 철도망 건설, 하노이-하이퐁 노선 전철화<sup>7)</sup>, 호치민 및 하노이 도시철도시스템 건설과 그에 따른 기존 철도역사 정비 및 철도역사 신축 개발 등을 계획하였다. 뿐만 아니라 동·서간 연결철도로 중부 향만 산업단지(Vung Ang, Dong Ha)와 라오스를 연결하는 철도 네트워크 개발계획을 수립하여 중국-캄보디아-라오스-태국-싱가폴에 이르는 국가 간 연결망에 대한 비전을 수립하고 있다. 이 계획이 실현된다면

표 4. 통일 전후 호치민 철도 시스템  
Table 4. Ho Chi Minh's Railway system (Planning) Before & After Reunification

Under French Colonial Period (before 1954)	
	-Saigon-My Tho line (1885) -Saigon-Loc Ninh line (1933) - Saigon-Hanoi line (1936) -Saigon Station was Central Station in Ho Chi Minh City ('Saigon' was old name of Ho Chi Minh)
After Reunification (1975-present)	
	-Rebuilt the Hoa Hung St. and use it as a Central Station in Saigon (1982) -Closing both the section of Saigon-Loc Ninh and Saigon-My Tho -Using a narrow guage railway (1,000mm)
Planning for Future	
	① Dong Nai District Connecting line : Hoa Hung-Trang Bom (39km) ② Hoa Hung-Can Tho city (174km) ③ Cambodia connecting line: Hoa Hung St.-Tây Ninh (139km) ④ Di An St. (Binh Duong city)-Loc Ninh St.(Binh Phuoc district, 128km) ⑤ Thu Thiem-Long Thanh New Airport (37km) ⑥ Connecting Bien Hoa city-Vung Tau city (54.6km)

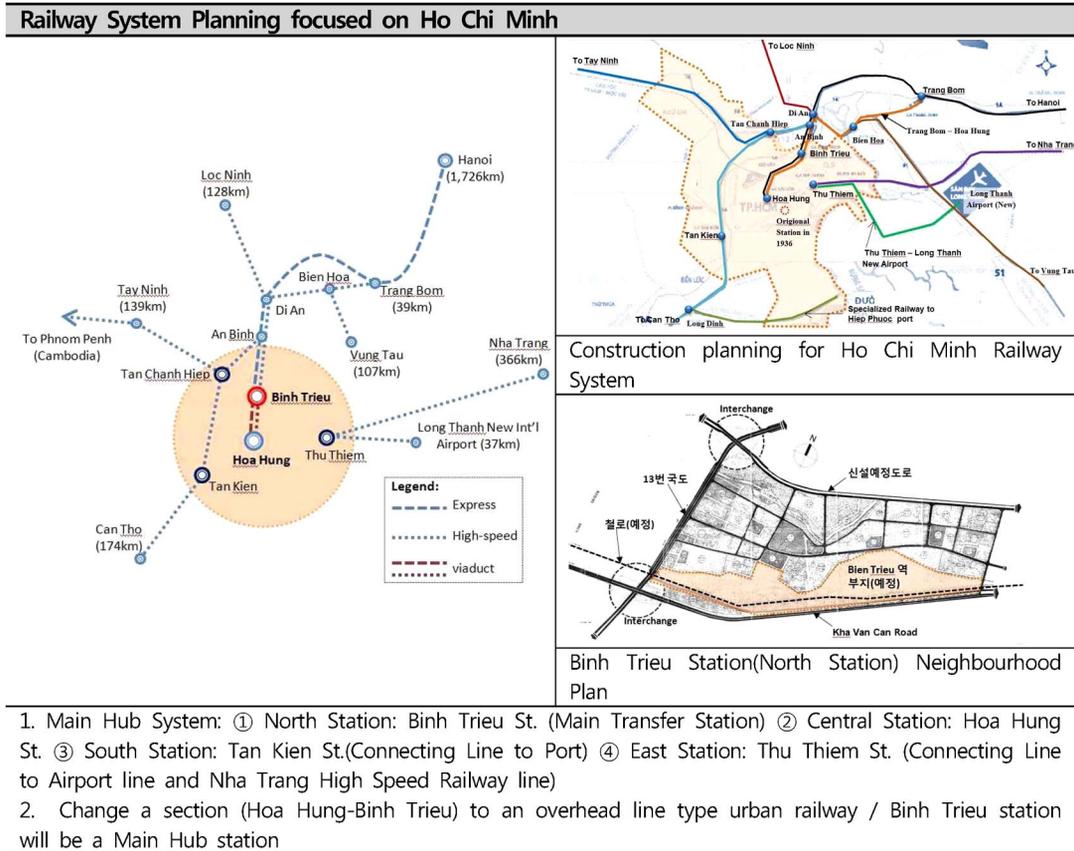
하노이는 중국으로의 주요 관문이며, 호치민은 캄보디아-라오스 및 베트남 항만으로의 주요 허브 도시가 될 전망이다.

### 5. 호치민 시의 도시공간전략 : 철도시스템 재편 및 중앙역 이전 계획안

베트남은 2019년 하노이 아시아게임을 앞두고 기존 바이크 중심의 도로교통을 대체할 대중교통 수단으로 도시철도를 선정하고 하노이와 호치민에 다수의 노선을 건설할 계획을 수립하고 있다. 이에 따라 호치민 시내 도시철도 및 지하철 건설, 고속철과의 환승연계, 광역철도 신설 등이 “2020년 호치민시 교통조절 개발계획 승인안”을 통해 계획되어 있다. 호치민 중앙역인 사이공 역은 사이공-미토 구간의 첫 역으로 건설되었으며(1885), 추후 사이공-록닌 구간과 사이공-하노이 구간이 이 역을 관통하였다. 1983년 시 당국은 중앙역을 사이공 역에서 현 화흥 역(Hoa Hung)으로 이전하였고 화흥 역은 현재까지 베트남 국토를 종단하는 남북철도의 가장 중요한 중심허브 역으로 기능하고 있다. 호치민시는 현 중앙역(화흥역)이 옛 도심에 자리 잡고 있어 혼잡과 협소함 그리고 철로 개선을 위해 요구되는 주변부지 확보의 어려움이 있다는 이유로 부지 확보가 용이한 시 외곽의 빈찌우(Binh Trieu)로 중앙역을 이전하는 방안을 고려한 바 있다. 또한 시내를 관통하고 있는 노후화된 협궤노선은 고가선로로 교체하여 도시철도로 운영하려고 계획하고 있는데, 복잡한 시내 도로망과 현 철로가 14개 지점에서 교차하는 등 극심한 혼잡을 겪고 있기 때문이다.

현재 호치민 중앙역에 관련한 가장 최근의 계획안인 “2020년 호치민시 교통조절 개발계획 승인안”은 빈찌우 역을 호치민시의 북 역으로 개발하

표 5. 호치민 철도시스템 계획과 도시공간구조의 변화  
Table 5. The Change of Spatial structure and Railway system Planning



고, 화흥 역을 중앙역으로 유지하되, 북(Binh Trieu)역-중앙(Hoa Hung)역-남(Tan Kien)역 구간은 고가도시철도(viaduct urban railway)로 재편하고, 북 역을 최대 규모의 역으로 개발하여 남북방향의 고속 철도시스템(호치민-하노이 노선)의 중심환승역으로 계획하는 내용을 골자로 하고 있다. 이에 따라 호치민 시는 북 역-중앙역-남 역 그리고 현재 새롭게 개발되고 있는 뚜띠엠(Thu Thiem)지구 내 뚜띠엠 역의 4개 주요 역을 중심으로 하는 철도교통체계를 갖게 될 것이며, 중앙 역은 옛 도심으로서의 역할을 유지하면서 도시철도노선의 중앙역 역할에 집중하게 되고, 나머지 3

개 역은 나머지 국토 및 인접 국가까지 연결하는 광역노선의 주요 종차역이자 환승역이 될 전망이다. 북 역은 하노이 및 중국과 연결되는 고속철과 호치민 도심에서의 도시철도가 교차하는 주요 환승역으로, 뚜띠엠 역은 나트랑 시와 앞으로 개발될 롱탄 국제 공항 만을 연결하는 종차역으로, 탄끼엔역과 탄간히엠 역은 캄보디아와 향만을 연결하는 환승역이 될 것이다.

즉, 호치민 시는 중앙역을 중심에 둔 옛 도심과 동·서·남·북에 신설될 역과 그 주변 지역을 개발함으로써 도심과 부도심을 갖는 다핵적 도시공간구조를 지향하고 있음을 알 수 있다.

### III. 베를린시와 호치민시의 철도시스템 기반의 도시공간구조 전략 비교

다핵구조의 베를린 시가 국토의 통일에 따른 철도 시스템 재편 및 중앙역 건설을 통해 실질적인 도시교통의 중심이자 상징적인 도심새롭게 만들려고 한 구심성의 전략이었다면, 매우 높은 도로 의존율과 옛 도시에 집중된 도로 및 철로 인프라의 혼잡을 해결하는 동시에 광역적 물류 인프라를 건설하여 향후 경제개발을 위한 기반으로 삼고자 하는 호치민 시의 전략은 다핵구조를 지향하는 원심성의 전략이라고 볼 수 있다.

#### 1. 베를린 시의 중앙역 재개발을 통한 도시공간전략의 시사점

우선, 베를린 시는 본래 여러 개의 종착역을 가진 다핵도시로서 도시의 상징적 관문으로 작동할 만한 중앙역이 부재한 상황이었다. 도시 내 종착역들을 동-서 방향으로 연결하는 S-Bahn과 분단 기간 동안 폐쇄된 링반(Ringbahn)이 있었으나 도시 내부를 가로지르는 남북방향의 노선이 없었기 때문에 링반 내부에 부재한 남북방향의 노선을 재정비하는 동시에 이들 노선들이 교차하는 중앙 지점을 상징적인 도시의 중심에 대한 요구가 통일 이후 도시 공간 재편의 주된 지향점이 될 수밖에 없었던 상황이었다. 따라서 실질적인 교통 시스템상의 교차환승역을 담당하는 상징적인 중앙역의 건설을 통해 통일독일의 수도로서 베를린의 위상을 재정립하고자 한 것이다.

그러나 앞서 악센크로이츠 안의 주된 단점이었던 ‘다핵 구조의 베를린에 새로운 중심에의 집중이 과연 효율적인가’ 라는 지적이 현재에는 유효

한 것으로 판명되고 있다.

또한 중앙역 부지 선정 과정에서도 레아터 역 부지는 논란의 대상이 되었는데, 당시 독일 교통부 장관이었던 귄터 크라우제를 비롯해 다른 많은 정치인들이 레아터 역 부지 선정을 반대하였다. 그 이유는 중앙역 건설과 남북노선 신설을 위한 터널공사가 통일 독일의 연방정부 청사가 베를린 슈프레 강변으로 이전하려는 계획에 걸림돌이 될 것을 우려한 것이다. 그에 더하여 도시계획가와 교통전문가들 또한 슈프레 강과 미개발지로 둘러싸인 레아터 역 부지의 고립적인 위치를 들어 우려를 표명한 것이다.

그러나 당시 통일 독일의 수도로서 베를린의 도시공간구조를 재편하려는 열망은 1999년 ‘도심부 재생계획(Planwerk Innenstadt)’ 마스터 플랜으로 나타났는데, 이 플랜의 전략적 핵심은 다핵적 구조의 베를린에서 각각의 중심지역을 강화



Figure 4. Regeneration plan for City Center: Berlin Hauptbahnhof Area



Figure 5. Present Situation near Berlin Hauptbahnhof (2008)

하고 활성화시키기 위해 노동·소비·교통·여가·주거 등을 복합시키는 것이었기 때문에 자연스럽게 철도역사와 같은 전통적인 공공공간이자 교통공간을 중심으로 하는 복합개발계획이 주된 고려 요소가 되었다. 이 같은 맥락에서 베를린 중앙역 개발은 기존 레아터 슈타트 역이 문화재로서 지니고 있던 도시공공적 상징성과 실질적인 베를린의 중심 지역이자 통일

독일 연방정부 청사에 인접하게 되는 지리적 중심성 그리고 철도교통의 주된 교차·환승 지점이라는 특성이 결합된 이상적인 도시의 중심이 될 터였다. 또한 ‘도심부 재생계획안’이 중요하게 다룬 ‘통합적 철도역사 개발’은 철도 역사 자체의 복합적 기능 수용이라는 문제뿐만 아니라 역 주변 지역 재생을 통해 철로에 의한 지역 단절과 분단에 의한 단절 또한 해결할 수 있는 열쇠로 여겨졌다. 베를린 중앙역은 현재 매일 약 30만 명이 이용하고 있으며 약 15,000㎡의 상업시설과 철도 이외 시설 근무자가 600여명에 이르는 대규모 복합교통 상업시설이다. 또한 중앙역과 남북터널 건설 이후에 베를린에서의 여행시간과 환승시간이 모두 크게 감소하여 철도교통의 효율성 측면에서는 비교적 성공적으로 보인다.(Klemm-Albert, 2009) 그러나 <그림 4.5>에 나타나듯이, 현재까지 중앙역 인근은 여전히 저개발 상태로 남아 있으며, 강과 철로에 의한 단절의 문제, 철도역사로의 보행 등의 접근성 문제 또한 여전히 해결되지 못하고 있다. 이는 복합기능의 역사 신축을 통해 주변 지역이 유동인구의 증가로 인해 자동적으로 개발될 것이라는 환상에서 비롯된 것이다.<sup>8)</sup> 오히려 거대한 철도역사 내부의 기능복합은 물리적으로 주변 도시가로 조직과 단절된 채 내향적이며 자족적인 상태로 이용되는 경향이 더 강하다. 이를 타개하기 위해 인근 광장에 이벤트 등을 유치하는 노력을 기울이며 단지 내부에서만 머물고 지나가는 관념적



Figure 6. Transport & Commercial Complex inside Berlin Hauptbahnhof

인 중앙역이 아니라 실질적인 도시의 중심부로 작동시키려는 시도가 계속되고 있다. 그러나 일상생활권과 연계된 보행상점가로의 형성이 어려운 현재의 대형필지규모와 철로·도로·강 등 도시조직을 단절시키는 요소들이 복잡하게 얽혀있는 부지의 특성상 이들 시도는 일상적 차원의 공공 공간 조성이나 회복 차원이라기보다 수도 베를린이라는 상징성을 관념적으로 천명하는 정책적 공공성을 강조하는 시도에 그치고 있다고 판단된다.

## 2. 호치민 시의 중앙역 재개발 및 철도시스템 정비 계획이 고려해야할 도시공간 전략적 문제

호치민시는 기본적으로 좁은 필지에 세장형(細長型)으로 구성되어 있는 베트남전통주택형식(tube house)에 의한 도시구조와 이 구조에 적합하게 선택된 보행과 모터사이클에 의한 도로중심의 교통구조 그리고 이러한 교통수단의 접근성을 고려한 가로형(街路型) 상점들이 지배적인 도시구조를 형성하고 있다. 또한 철로의 노후화에 따른 시설용량 및 속도 저하도 심각하여 기본적으로 철도교통의 중요도가 매우 낮은 실정이다. 도로의 극심한 혼잡으로 인해 철도교통의 대대적인 개선 및 개발의 필요성이 대두되는 상황이다.

현재 호치민 중앙역은 호치민 도심 중앙에 위치하고 있어 도시 중심으로서의 확고한 위상을 갖고 있으나, 시설 및 철로의 낙후와 주변 도로체계와의 잦은 교차(14개 지점에서 도로와 철로가 교차하고 있다)로 인해 철도의 속도 및 성능이 매우 저하되어 있어 더욱더 도로 교통의존도가 높아지는 악순환에 처해있다. 따라서 베트남 중앙정부나 호치민시 모두 현 상태의 도로문제 해결만을 최우선적인 과제로 여길 뿐만 아니라, 철도시스템의

Figure 7. World Tour 2012 in Central Plaza of Berlin Hauptbahnhof

신설 및 정비에 위한 재정 문제가 불투명한 관계로 장기 플랜 상에서 그 필요성만을 천명할 뿐 현재 공사 중인 시내도심철도를 제외하면 실질적인 실행까지는 아직 요원한 상황이다.

이를 해결하기 위해서는 철도시스템의 대대적인 정비와 함께 중앙역의 시설확장이 반드시 필요한데 현 중앙역이 도시 중심부에 위치하고 있기 때문에 여유부지 확보가 매우 어려운 상황이다. 이에 대한 대안으로 넓은 부지확보가 가능한 빈찌우역을 호치민시 최대 규모의 북 역으로 개발하고 현 중앙역과 빈찌우 사이의 노후화된 지상철로를 철거하고 고가철로를 신축하여 도시철도라인을 신설하려는 계획이 수립된 것이다. 즉 현 중앙역은 본래 도시 중심부로서의 역할을 지속하되 호치민시 내부의 도시철도 노선상의 교차환승역으로 이용하게하고, 도시 간 혹은 국가 간(북쪽: 하노이, 쿤밍 및 중국, 동남쪽: 항만으로의 물류노선, 서남쪽: 캄보디아, 방콕, 싱가포르까지) 광역철도 수요를 담당하는 환승역을 중앙역을 중심으로 북측, 남측, 동측에 새로 건설하려는 것이다.

다핵 구조의 베를린시가 새로운 상징적 중심을 만들어야했던 것과 달리, 중심 구조의 호치민시는 새로운 철도시스템 개발과 철도역사 신설을 통해 오히려 다핵 구조를 지향하고 있다. 기존 도심의 중심으로서 중앙역의 상징성은 유지하되 혼잡의 요인을 3방향으로 분산시키고 그에 동시에 시내내 부철도를 신설하는 등 통합적인 철도시스템 개발을 통해 중앙 집중적 도시공간구조의 문제를 해결하고자 하는 것이다. 그러나 베트남 정부 및 호치민시의 경제 상황은 이 같은 비전을 수행하기엔 아직 미흡한 실정이며,<sup>9)</sup> 현 단계의 교통인프라 계획은 세부적인 도시공간구조 및 그에 따른 개발계획을 결여하고 있다.<sup>10)</sup> 또한 현 수준의 교통 수량 예측의 요구<sup>11)</sup>는 지난 한국 근대화 시기와 마찬가지로 자동차 교통과 도로 확충 위주로 구성되

고 있는데, 현재 호치민의 도시공간구조는 매우 협소한 필지당 전면폭을 갖기 때문에 자전거·오토바이 등 소형교통수단에 의한 접근이 유용한 상황이다. 만약 자동차 위주의 도로확충에 나설 경우 심각한 주차난을 초래할 수 있다. 그런 면에서 대규모 재개발에 의한 도로망 및 필지구조 재편이 필연적이나 그러한 재개발로 인한 수많은 사회적 부작용-환경오염, 자동차 위주의 급격한 스케일 대형화에 의한 공동화, 기존 주민의 주거불안, 역사문화적 공공성의 문제 등-은 익히 알려져 있다. 현 시점의 한국에서 그러한 개발 시기를 거치며 자동차 위주의 도시개발과 확장이 가져온 부작용에 대한 반성과 대안으로 친환경 교통수단으로서 철도의 위상이 재고되는 것을 참고할 필요가 있다. 베트남 정부는 이 점을 고려하여 철도 기반의 국토 및 도시개발에 대한 가능성에 보다 무게를 두어야 한다.<sup>12)</sup> 뿐만 아니라 베를린 중앙역 개발의 선례를 통해 무리하게 도시의 중심을 인위적으로 설정하고 개발하려는 시도가 제대로 실현되기까지 요구되는 여러 복합적인 요인들을 파악하여 이를 고려하여야 한다. 특히 자전거와 오토바이, 보행등이 주된 교통수단으로 작동하고 있는 호치민시의 철도역사 개발 계획은 그러한 소형 개인교통수단과의 연계성이 중요할 것으로 보인다.

#### IV. 결론

국토의 분단과 재통일이라는 상황은 정치경제적으로뿐만 아니라 지리적으로 국토공간의 물리적 여건, 공간적 위계에 있어서도 커다란 변화를 수반한다. 기존 인프라스트럭처 시스템 측면에서 정치적 단절은 결과적으로 물리적 단절을 수반하며 따라서 통일 후엔 물리적 단절의 극복과 통합적 국토관리를 위해 공간재편 전략이 중요한 정치경

제적 과제가 될 수밖에 없다.

본 연구에서 살펴본 베를린과 호치민의 철도 시스템과 그에 따른 도시공간전략은 일괄적인 비교에 많은 한계가 있다. 그 이유는 오랜 기간 철도와 함께 성장하였고 분단 시기에도 동·서 노선이 단절되기는 했지만 그 내부에서는 여전히 도시민의 일상적 교통수단이자 공공공간으로 기능해왔으며, 통일 이후 대대적인 재편과 개발의 결과가 실현되고 있는 베를린과 달리, 호치민의 경우 많은 문제점에 대한 진단과 이를 해결하기 위한 대안적 계획안만이 존재할 뿐이며 또한 그 계획의 내용도 큰 방향성을 지시하는 골자만 있을 뿐 세부계획이 없고 실행을 위한 예산 확보 등이 불투명하기 때문이다.

그럼에도 불구하고 본 연구는 분단과 통일을 겪은 두 나라 독일, 베트남의 주요 도시의 사례를 통해 통일 이후 국토 및 도시공간재편 전략에 있어서 철도시스템이 갖는 중요성을 다시금 확인할 수 있었다. 다핵도시에서 중심성의 도시로의 전환이라는 베를린의 전략과 단핵도시에서 다핵도시로의 전환의 토대가 될 철도시스템 개편이라는 호치민의 전략은 결국 기존의 도시가 처해있는 여러 맥락의 차이-기존 교통 여건, 생활패턴, 경제 등으로부터 나타난 것이다. 또한 앞으로의 도시 공공적 장소의 개발은 교통 인프라 재편과 건설을 통한 교통 통합적 계획이 중요하다는 점을 확인할 수 있었다.

이러한 두 사례의 분석을 통한 시사점은 다음과 같다.

우선, 철도는 메가시티 및 그에 연계된 지역적 측면에서 물류 및 여객 수송 및 연계의 핵심적 인프라로서 통일 이후의 국토 및 도시 공간 재편전략의 기초적 고려사항이 될 수밖에 없다는 사실이다. 매우 활성화되어 있는 기존 철도시스템을 이미 갖고 있었던 베를린의 경우뿐만 아니라 유용한

철도시스템이 전무한 호치민 또한 국토 및 도시의 발전상을 철도시스템을 기반으로 계획하였다는 사실이 이를 뒷받침한다.

그러나 유동인구의 밀집이 발생하는 교통공간을 중심으로 하는 복합공간개발이 반드시 주변 지역의 경제적 활성화로 연결되거나 도시의 문화적이고 공공적인 장소로 작동하게 되지 않으며, 이는 내향적이고 자족적인 대형 철도역사 내부의 기능 복합만으로 도시의 문제를 해결할 수 있다는 지나친 낙관에서 비롯된다. 새로운 중앙역 개발을 통해 도시의 중심으로서 상징적인 장소를 만들고자 하였으나 고립된 위치 및 철도노선 상의 환승경로 등의 사용이 기존 다핵구조 중심의 일상생활 패턴을 수용하지 못한 채 단지 환승역 혹은 주말쇼핑센터로서만 작동하고 있는 한계를 보여주는 베를린의 사례가 이를 입증한다.

이 같은 문제를 해결하고자 베를린시는 중앙역 인근 부지의 역사적 상징성을 환기시키는 오픈스페이스 현상설계를 진행한 바 있다.<sup>13)</sup> 그러나 이 같은 공공성 고취를 위한 이벤트들은 분단 이전 시대의 레아티슈타트 역 부근의 일상적 공공성(도시조직 단절의 요소인 철로의 하부공간을 일상의 요구를 수용하는 상징들로 채웠던 S-Bahn 하부의 viaduct)을 회복시키긴 어렵다. 이미 도시공간조직의 구조가 정부청사 등에 적합한 대규모 필지조직으로 변화되었기 때문에 이전의 일상적 스케일의 가로 활력을 지닌 공공공간을 창출할 수 없기 때문이다. 이 때문에 역사적 상징성을 도입한 공공적 이벤트들의 개최는 일상적 공공성의 차원이 아닌, 정책적이고 상징적인 공공성을 지속적으로 홍보하는 것에 불과하다.

이 점은 호치민시의 새로운 인프라 건설과 도시공간조직 재편 계획에 중요한 시사점을 던져준다. 현재 세장형 튜브하우스와 이에 적합한 소형 개인교통수단 위주로 구성된 도시조직을 전면적으

로 고층아파트단지도 재개발하려는 계획은 한국이 지난 개발 시기 거쳐 왔던 정치·경제적 선택을 닮아 있다. 자동차 교통과 결부된 대규모 필지개발이 기존 도시조직과 함께 역사·지역·장소와 일상을 파괴하고 결과적으로 더 큰 도로혼잡과 환경오염을 불러온다는 문제로 인해, 유럽식 철도네트워크 기반의 보행·자전거 위주의 교통체계를 도입하려는 시도가 계속되고 있다. 이를 고려할 때 호치민 시의 철도시스템 개편계획은 친환경적 측면 뿐만 아니라 기존 도시조직과 관련된 문화적이고 공공적인 일상생활의 중요성을 간과해서는 안 될 것이다.

그럼에도 불구하고 분할된 지역의 공간적 재통합에 따른 새로운 철도 인프라의 건설은 새로운 지정학적 위치를 생성하며 따라서 필연적으로 통일 이후 공간적 위계의 변화는 기존 철도역사의 위상 및 기능 또한 변화시키게 된다. 그렇기 때문에 철도 시스템과 철도 역사에 관련된 복합개발계획은 반드시 주변 지역 뿐 아니라 해당 도시 및 국토의 맥락까지도 고려하는 통합계획이 되어야 한다. 특히 교통 인프라스트럭처는 그 특성상 공간적 단절과 고립의 원인이 되기 때문에 주변 지역의 현황과 개발 계획이 연계된 통합적 계획과 실천이 중요하다. 호치민시의 기본적인 전략은 도심에 집중된 과밀과 혼잡을 주변 지역으로 이전시키고 부도심을 활성화하고자 하는 것으로 중앙역의 기능 분산 계획은 이 같은 집중을 해소하는 동시에 도시의 문화적이고 경제적인 활동 또한 확대되기를 기대하는 것이다. 이는 지난 시기 서울시가 거쳐 온 부도심 및 신도시 개발 등의 전략적 방향과 유사하다. 따라서 이 경우 베를린뿐만 아니라 서울시의 선례를 바탕으로 한 호치민의 계획과 개발 추진에 국내 전문가들의 자문과 참여가 활발하게 이루어져야 할 것이다.

- 주1. 2012년 상반기 독일 철도(DB)의 실적 발표 결과, 전년도 대비 4% 증가한 약 10억 명에 달하는 승객수 기록. 이 같은 철도 이용객의 지속적 증가는 독일 철도의 다양한 마케팅의 결과로 해석되는데, ①과거 철도의 단점인 연착과 운행 취소 부문 대폭 보완(수치화된 정시출발율로 증명; 2010년 91.0%, 2011년 92.9%, 2012년 96.5% 기록하여 이용객의 불만을 최대한 줄였다고 독일 교통부 장관 Peter Ramsauer가 언급), ②마치 항공좌석과 같은 프로모션 기법을 적용하여 좌석 가격을 세분화해 다양한 할인율과 혜택을 제공한다는 점을 주요 요인으로 들고 있다. Kotra 함부르크 무역관 참고자료, 2012.08.21., <http://www.ois.go.kr/>
- 주2. 호치민-하노이를 연결하는 남북선은 1899-1936년까지 프랑스 식민정부에 의해 인도차이나 철도 시스템의 일부로 건설되었다. 제2차 세계대전 및 베트남 전쟁기간 동안 파괴되었으며 1954년 제네바 협정에 따라 Hiên Luong 다리를 기준으로 철도도 분단되었다가 1975년 통일 후 복구되었다.
- 주3. 레아터 역(Lehrter Bahnhof)은 1871년 베를린과 하노버 근교의 레아터를 잇는 239km의 철도노선 상의 베를린 종착역으로 건설되었다. Magdeburg Halberstadter railway company가 개발한 이 노선은 추후 독일에서 가장 중요한 동-서 방향의 주요 철도 노선이 되었다.
- 주4. 1930년 전기 선로화 작업 이후 슈타트반은 S-Bahn 네트워크의 일부로 포함되었다.
- 주5. 지정문화재였던 레아터 슈타트 역의 철거에 대한 많은 논란이 있었으나, 비슷한 시기의 전형적인 도시철도역의 양식을 보여주는 하케שמาร์ท(Hackescher Markt)역과 벨뷰(Bellevue)역이 그 역할을 대신할 수 있다는 이유로 결국 전면적으로 철거되기에 이른다.
- 주6. 호치민-하노이를 연결하는 철로는 1m 폭의 협궤 선로로서 현재 최고 속력이 급행열차의 경우에도 57km/h에 불과하다.
- 주7. 호치민시는 메트로 지하철 2호선 1단계(벤탄 시장~안승 버스 터미널)에 대해 2016년 초에 착공하겠다고 밝혔다. 2호선은 Cach Mang Thang Tam 대로에서 Troung Chin대로를 따라 1구, 3구, 10구, 12구, Tan Binh구, Tan Phu구를 연결한다. VIETJO(2014.9.26.)
- 주8. 실제 현실은 개발계획이 지연되거나 아예 불투명한 상황이며 중앙역 개발로 인한 부동산 시장의 영향 또한 미미하다. 중앙역 인근 토지 소유자인 비비코(Vivico)는 개발 사업성 혹은 토지매각의 적기를 기다릴 뿐 일시적 사용권이나 단기 임대에 대한 접근을 취하지 않고 있다. 역설적으로 DB와 비비코 모두 중앙역 인근 토지에 대한 투자자를

찾는 경쟁자가 되었다. Alfaro d'Alençon, 2010; pp.235-236 참고

주9. 지난 6일 지하철 1호선 Ben Thanh-Suoi Tien 구간 개통이 당초 예정보다 2년 늦은 2020년으로 연기될 예정이라고 현지 언론이 보도했다. 지연 이유는 해당부지 퇴거 지연과 벤탄시장 역의 재설계, 자금지원 지연 등이다. 또한 Japan Transportation Consultants, Inc.(JTC)의 수리 사건의 여파로 투자금 지급이 머물러 있는 것도 주요 이유로 호치민시는 JICA에 지불 재개를 요구하고 있지만, 아직 받아들여지고 있지 않고 있다. 이로 인해 컨설턴트 업무를 위한 비용을 지불하지 못해 많은 엔지니어가 떠나 프로젝트의 지연으로도 연결되고 있다.

VIETJO (2014.8.17.)

주10. 호치민시에서 작성한 "The Current situation and development planning for transportation of HCM city towards 2020"은 '무질서한 도시확산, 급격한 인구증가, 과밀한 인프라스트럭처, 옛 도심에 과도하게 집중된 공공문화기반시설, 주거지역에 침투한 산업시설, 그리고 도심과 부도심(위성) 개발 계획이 불투명한 점'을 현 도시공간구조의 큰 문제점으로 꼽고 있다.

주11. 'The Transport Development Strategy of Vietnam up to 2020'(2007)의 교통 요구량 예측은 2030년까지 철도교통량을 현 수준의 도로교통량으로 높이는 것을 목표(특히, 호치민 시의 경우 공공교통 수단-버스, 도심철도, 택시-5-60%, 개인교통수단-자동차, 오토바이 등- 35~45% 목표)로 하고 있다.

주12. 현재 베트남 정부는 주택난을 해결하기 위해 주택개발전략을 수립(Approval of national housing development strategy to 2020 and vision to 2030)하고 있는데, 주된 대안은 고층 아파트 건설이며 2020년까지 호치민 도심의 아파트 비율 90%에 도달하겠다는 목표이다.

주13. Ulap-Platz(2008) 현상설계는 1879년 월드컵페어가 열렸던 Universum-Landes-Ausstellungs-Park(ULAP)의 일부분으로 중앙역 철로와 Alt-Moabit Avenue가 교차하는 삼각형 부지를 공공공원으로 개발하는 것이었다. 철로와 도로의 교차로 인해 유흥지로 남게 된 부지의 역사성("the memory of the historic event")을 환기시켜 공공성을 고취하려는 목적으로 실행되었다.

<http://www.publicspace.org/en/works/f034-ulap-platz>

## 인용문헌

## References

1. 김현웅·이준, 2010. "베트남의 철도교통 발전 계획과 전망", 「철도저널」 13(3):.23-27.  
Kim Hyunwoong, Lee Jun, "Railway Transport Development Plans and It's Prospects in Vietnam", *Korean Society for Railway, Railway Journal*13(3):23-27
2. 노화래·문대섭, 2006. "베트남 철도의 발전계획과 한국철도의 진출방안 검토", Rail Webzine, 2006년 7·8월호 「한국철도 기술의 해외진출」  
[www.krri.re.kr/webzine](http://www.krri.re.kr/webzine), Roh Hakrae, Moon Daeseop, "The Development Plan of Vietnam Railway and Review for Progression Plan of Korean", Rail Webzine, 2006, 「Korean Railroad in Overseas Market
3. 신예경·김수현, 2014. "베를린 중앙역 재개발 사례를 통한 통일 후 베를린 시의 도시공간구조 재편 계획 연구", 대한건축학회 학술발표대회 논문집, 동명대학교: 대한건축학회.  
Shin, Ye-kyeong · Kim, Soo-hyun, 2014. "Research on Berlin's U rban Spatial Strategy through the Redevelopment of Berlin Central Station after Germany's Reunification Research on Berlin's Urban Spatial Strategy through the Redevelopment of Berlin Central Station after Germany's Reunification", Architectyral Institute of Korea, Journal of AIK Academic Conference, Dongmyung Univerisity: AIK.
4. 최연혜, 2001. "남북철도 연결에 있어서의 동·서독 철도 통합의 시사점", 「대한토목학회」 기획특집호, 49(1):18-22  
Choi Yeonhye, "Implications of Integration of German Railway for Unified Korean Railway", *Korean Society of Civil Engineering*, 49(1):18-22
5. Alfaro d'Alençon, P., 2010. "The production of urban space through mobility: The case of the Stadtbahn in Berlin", genehmigte Dissertation, Technischen Univerisat Berlin.

6. Dr. Katharina Klemt-Albert., 2009. "EFRTC General Meeting, Berlin 20<sup>th</sup> November 2009", DB Projekt GmbH, LBV\_O\_P.
7. The Prime Minister, 2007. "Decision No. 101/QD-TTg: Approving the Planning on development of communications and transport in Ho Chi Minh city up to 2020 and an after-2020 vision," (in vietnamese), Hanoi.
8. The Prime Minister, 2008. "Decision No. 1686/QD-TTg: Approving the strategy for development of Vietnamese railway transport up to 2020 with a vision toward 2050," (in vietnamese), Hanoi.
9. The Prime Minister, 2013. "Decision No. 568/QD-TTg: Approving the adjustment of transportation development planning of Ho Chi Minh city by 2020 with a vision after 2020," (in Vietnamese), Hanoi.
10. of Transport, 2013. "Decision No. 1556/QD-BGTVT: Approving the detailed plan of railway in the regional hub of Ho Chi Minh City," (in Vietnamese), Hanoi.
11. rime Minister, 2011, "Decision No. 2127/QD-TTg: Approval of national housing development strategy to 2020 and vision to 2030" (in Vietnamese), Hanoi

Date Received 2014-11-03  
Date Reviewed 2014-12-01  
Date Accepted 2014-12-01  
Date Revised 2014-12-03  
Final Received 2014-12-03