

도시철도 2호선에 의해 30년 만에 푸른길이 다시 철길로...?

1 도시철도 2호선의 건설 방식과 구조

- 알려진 바와 같이 도시철도 2호선은 당초 고가도로 방식에서 지하로 변경되어 추진되고 있으며, 기존 지하철과 달리 저심도 방식이다.
- 기본계획¹⁾에 의하면 지하 7~8m에, 정거장은 지하 1층 깊이에 건설되며, 차량 크기가 작기 때문에 최소규모로 굴착을 한다는 것을 개요로 하고 있다.
- 당초 추진되었던 고가건설 방식은 도시미관 저해 및 생활환경 악화로 인해 도시공간을 효율적으로 활용하지 못하고 도시발전 저해로 시민들의 삶의 질 저하가 우려된다는 된다는 점을 들어 기존 지하철에 비해 공사비를 줄이고 고가건설 방식에 제기되는 경관문제를 해소하는 저심도 지하철 방식으로 변경하여 타당성을 확보하겠다는 것이다²⁾.
- 저심도 지하철도 방식을 적용하기 위해 기존 토지이용과 상충되는 문제나 공사과정, 이후의 영향을 고려하여 대부분 도로 중앙부의 지하부를 굴착하는 것으로 하고 있다.
- 그러나 순환선³⁾의 1단계 구간(17.06km) 중 대남로 및 필문로(조선대앞-백운광장) 구간에서는 백운광장 지하차도와의 관계 및 환승 등을 이유로 푸른길공원 하부를 통과하면서 상당한 수준에서 공원을 훼손하거나 수목생육환경을 저해하는 것으로 나타나 도시철도의 목적(도시공간의 효율적 활용과 시민의 삶의 질)을 심각하게 벗어나는 것으로 나타났다.



2호선 노선도, 정거장개념과 도입차량(한국형표준경량 전철시스템K-AGT, 2량 114명 수송최고 시속 70km)

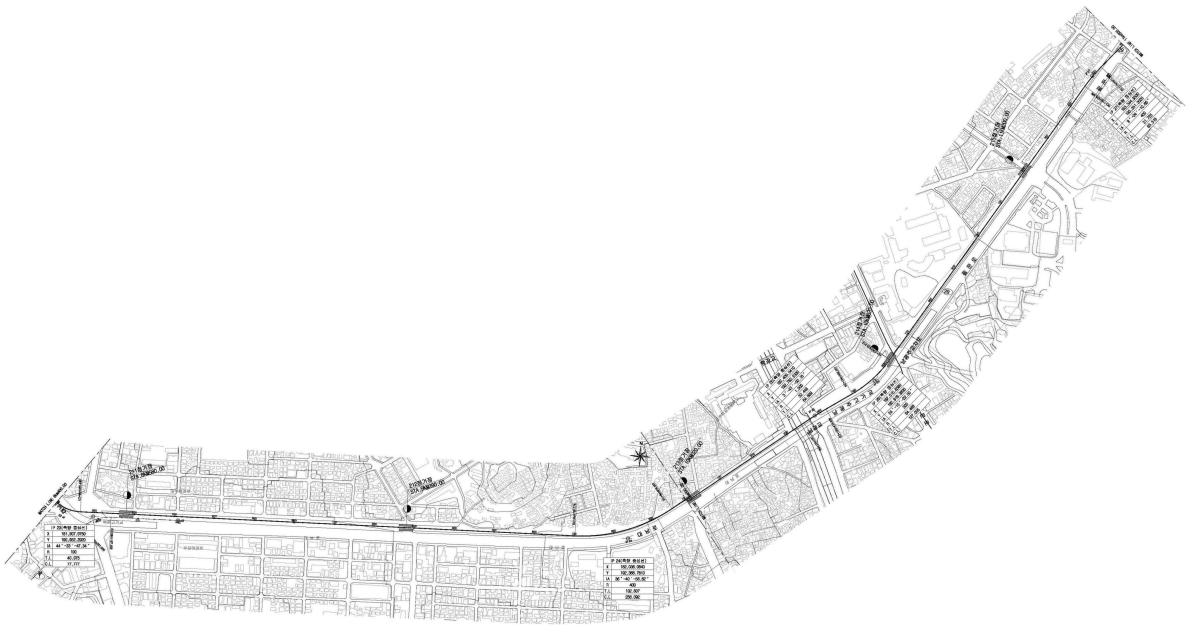
1) 광주도시철도 2호선 기본계획변경(광주광역시, 2014.1)

2) 기존 지하철보다는 공사비가 적지만 고가도로 건설 방식보다는 1,600억원 정도 증가한 것으로 분석되어 있다.

3) 광주시청-월드컵경기장-백운광장-조선대학교-전남대학교-일곡-첨단-수완-광주시청

2 푸른길을 잠식하는 도시철도 2호선의 개요

- 기본계획 변경계획에서 도시철도 2호선은 대남로와 필문로 구간의 3km에 걸쳐 푸른길공원과 중첩되고 있다.
- 이 구간에서 5개의 정거장(211-215)계획되며 도로 반대 측(봉선동, 조선대 쪽)으로부터 접근하는 이용자는 도로를 건너 정거장을 이용하는 것으로 되어 있다.



- 도시철도 2호선 계획에 따르면 이 구간에서 푸른길공원 쪽으로 계획하고자 하는 이유를 다음과 같은 사항으로부터 도출하고 있다.

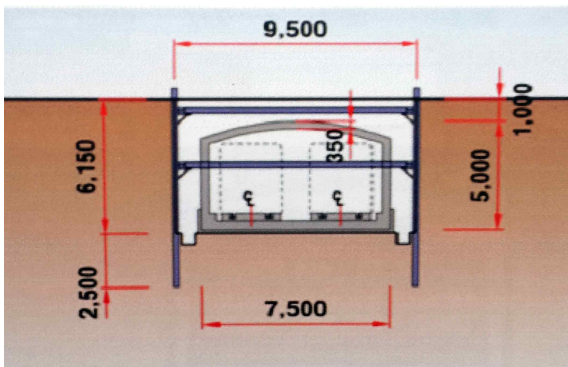
백운광장 : 순환선과 효천선간의 원활한 운영계획 검토, 백운지하차도와의 동시시공 고려
남광주역 : 1호선과의 환승 및 이용객 편의고려, 공법에 따른 경제성 및 시공성 고려

- 그러나 백운광장 지하차도와 도시철도 2호선이 동시 시공 된다면 철도가 도로 하부에 건설되어도 공사비 차이는 없다고 보고 있기 때문에⁴⁾, 상황에 따른 대응이 아니라 기본적으로는 지하 1층에 정거장을 고수하기 위한 편의적 발상으로 보인다.

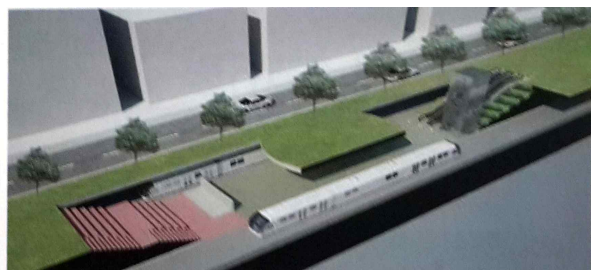
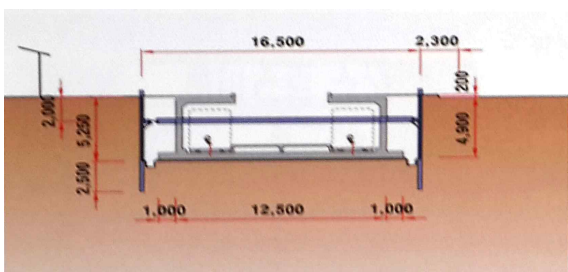
4) 지하차도의 도로환경과 관리를 위해 상부개방형으로 하는 방식은 검토되지 않고 있으나 상부개방인 경우 지하철이 차도 하부로 가야 한다.

3 푸른길을 모두 파헤치고 그 전체 폭을 차지하는 정거장 규모

- 대남로-필문로 구간의 도시철도 2호선의 푸른길 점유 내용(도화엔지니어링 설명자료)에 의하면 푸른길 지하 깊이 3m에 폭 9.5m의 주행구간이 지나며 정거장에서는 불과 30cm 아래에 구조물의 상부가 설치된다.
- 정거장은 폭 16m, 길이는 승강장 25m를 포함해 70m 정도에 달하는데, 푸른길 공원의 폭만으로도 16m가 되지 않기 때문에 푸른길의 전체 폭을 잠식하며 보행연결은 불가능하게 된다.
- 아울러, 구조물 위에 복토를 한다고 하더라도 30cm 정도의 토심은 잔디의 최소생육 심도에 해당되기 때문에 정류장 일대는 포장만 가능하고 식재는 불가능하다.
- 토심이 3m가 된다고 하는 주행구간에서 지면 아래에 구조물 상부가 존재하며 구조물 보호를 위해 수목식재를 제한한다면 대남로 구간은 가로수 식재마저 불가능하다.
- 지하철 공사기간 중 이 구간내의 가로수 및 푸른길에 심어진 수만 주의 수목은 이식되어야 하는데 관목류를 제외한 교목류는 토심이 확보되지 않기 때문에 원상태로의 회복은 불가능하다. 대형수목의 경우 이식비용도 상당하지만 고사율이 높아 도시숲 훼손과 함께 결국 막대한 예산 낭비가 된다.
- 대남로 구간 및 필문로 구간의 푸른길이 지하철도로 바뀐다면 기존의 푸른길 공원의 기능을 회복하지 못하고 결국 도시공원에서 해제되어야 한다. 그 면적은 약 20,000㎡에 해당되며, 대남로 구간에 그치지 않고 푸른길의 가장 중요한 의미인 도시녹지축으로서의 본질이 사라지기 때문에 전체 푸른길을 훼손하는 셈이다.



주행구간의 단면(좌)과 정거장(상부가 개방된 선큰 타입의 정거장)의 규모(아래)



3 도시철도 2호선 계획 수립자는 푸른길의 구성에 대해 기본적인 이해라도 하고 있나?

- 조선대학교 앞에서 백운광장까지 3km의 푸른길 구간은 10년 전인 2003년 조선대앞~남광주 교차로 550m를 시작으로 푸른길 구성이 시작된 곳이다. 그에 앞서 1980년대부터 도심철도 이설을 주장하는 지역주민들의 민원과 함께 1995년 도심철도 이설이 결정되고 2000년 경전선이 폐선된 후 푸른길로 결정되기까지는 지역주민의 열망 뿐 아니라 광주 시민들의 희망과 참여가 뒷받침되었다.
- 푸른길은 조성 초기부터 시민참여가 보장되어 행정과 시민단체, 지역주민의 협의체를 통해 조성방향이 논의되어왔다. 푸른길의 나무 한그루 한그루는 시민들의 열망이 담겨져 있을 뿐 아니라, 광주의 미래를 위해 자신의 주머니를 털어 헌수기금을 내어준 시민들의 다양한 사연들이 담겨져 있는 곳이다.
- 도심철도의 폐선으로부터 공원화, 그 이후의 관리에 이르기까지 과정은 푸른길이 단순한 공원이나 가로수길이 아니라 노후한 도심의 재생의 실마리가 되어줄 가능성이 있기에 시민참여에 의한 공원화 사례 및 도시재생의 사례로 전국적으로 주목을 받는 곳이다.
- 대남로-필문로 구간의 조성비용만으로도 95억 4천만원에 달하며, 시민참여 기금은 이 구간에 약 1억 4천여만원이 투여되었다(시민참여는 개인의 정성과 기억을 포함하는 부분이어서 액수로 따질 수 있는 것이 아니다).

- 조선대학교~남광주4거리 535m(2003. 5~2004. 5) / 13억 6천만원
- 광주천변~백운광장 1,760m/ 2003. 8~2005. 7 / 29억원
- 푸른길 옛 남광주구간 /2010. 2~2013. 2 / 25억
- 남광주테마파크 / 2010. 2 ~ 2013. 2/ 15억 8천
- 남광주 보행교 /2009. 4 ~ 2010.5 / 약 12억

4 도시철도 2호선으로 사라지는 것들

- 1989년 대남로 조성 당시, 심었던 느티나무는 현재 광주의 가로수 길을 대표하고 있으며, 도시철도 2호선 공사에 의해 대부분 훼손될 것이다. 현재 수목의 크기는 이식한 후 다시 심을 수 없을 정도로 성장하였다.
- 2003~2005년에 심어진 푸른길 공원의 수목들도 10년 이상 성장하여 현재의 공간에 안정

적으로 정착하였을 뿐 아니라 본격적으로 성목 단계에 진입하였다. 이식할 경우 최소생존
만이 가능하며, 도시철도 구조물 상부에 확보되는 최대 3m의 토심으로는 교목류 이상의
수목종류는 식재가 불가능하기 때문에 도시숲길은 사라진다.

- 1930년 경전선 개통으로 만들어진 남광철교의 교각은 2호선 공사로 인해 사라지게 되며
그 광주천 바닥 50cm 아래로 도시철도가 지난다.
- 2010년 완성된 남광보행교 역시 사라진다.
- 무엇보다도 시민들의 정성이 담긴 내나무들과 푸른길의 희망이 사라진다.



5 푸른길 대남로-필문로 구간의 도시철도 노선이동을 요구하며, 도시철도 2호선 건설에 본질적인 의문을 제기한다.

- 저심도 지하철도 방식으로 도시철도 2호선이 건설된다고 하더라도, 푸른길 대남로-필문로 구간은 다른 구간과 같이 도로 중앙의 지하로 이동하여야 한다. 고가도로나 지하차도와의 관계 등 문제점은 그 안에서 해결하여야 하며 장기적인 도로교통 및 대중교통 수요예측을 거쳐 해결하여야 한다.
- 푸른길과의 관계에서만 보더라도 도시철도 2호선은 막대한 문제점을 드러내고 있다. 다른 구간에서는 또 다른 문제점이 없는가를 심층적으로 검토하여야 하며, 10여년에 걸쳐 장기적으로 추진함에 있어 예상되는 다른 문제점은 없는지, 미래지향적인 대중교통 수단으로 과연 적합한지 재검토할 필요가 있다.
- 도시철도 2호선의 전체 노선에서 대남로와 필문로 조선대 앞 구간은 푸른길과 접하는 유일한 구간이다. 접하는 구간에서 일부도 아닌 전체를 푸른길을 이용하겠다는 계획내용을 두고 도시철도 구상 초기단계부터 푸른길을 지우겠다는 의도적인 발상이 그 바탕에 있었다고 의문을 갖지 않을 수 없다.
- 도시철도 2호선 기본계획 변경에 따르면 도시철도2호선에 도입할 차량검토 대상으로 신형 트램(노면전차)이 포함되어 있다. 알려진 바와 같이 건설비용을 크게 낮출 수 있고 쾌적성과 관광목적을 병행할 수 있으며 차량 변경에 따르는 적응성이 높다. 같은 비용으로 더 많은 노선을 설치할 수 있기 때문에 경제적 타당성이 무엇보다 우선이 광주시로서는 보다 적극적이고 심도 있게 검토했어야 할 내용이다.

도시철도2호선 기본계획에서의 신형트램(노면전차) 시스템 소개자료

- 도로에 부설되어 있는 일반지하철보다 급곡선, 급구배 주행이 가능하며, 도로여건, 교차로의 신호, 짧은 정거장 간격 때문에 도심지에서는 약 15km/h의 낮은 편임(성능상의 최고속도는 70~80km)
- 최근에는 전용노선의 확보, 고성능 저상차량의 도입으로 수송력, 신속성, 정시성, 쾌적성 등 서비스가 개선되어 대량 수송기관과 버스의 중간 수송능력을 가짐
- 지하철과 비교하여 수송력, 속도 등은 떨어지지만 도로부지 등을 이용하기 때문에 정거장 설비, 인프라구조물, 신호보안시스템 등을 쉽게 설치할 수 있어 건설비용을 크게 낮출 수 있는 장점이 있음



- 이미 국내의 다른 도시(수원, 울산 등)에서는 그 실현을 위해 적극적으로 검토하고 있을 뿐 아니라 문화도시를 표방하는 유럽의 주요 도시들이 도심의 대중교통으로 확대하고 있다. 문화도시를 표방하는 광주에서 트램의 도입을 선구적으로 적극 검토해야 하는 시점은 바로 지금일 것이다.
- 가뜩이나 녹지가 부족한 도심에서 대남로의 가로수길과 푸른길은 그나마 허파역할을 하며 시민의 눈을 식혀주는 녹지축이다. 대남로-필문로 도로 위를 느긋하게 트램을 타고 푸른길과 나란히 달리는 미래 광주를 기대한다.

