

광주 도시 철도 2호선

2015. 12. 17 광주도시철도 문제해결을 위한 시민.전문가 집담회

IDI

조동범 전남대학교 조경학과 교수
Landscape Design Laboratory
Chonnam National University, KOREA

CONTENTS

- **광주 도시철도2호선 기본계획**
- **도시철도2호선 논란의 경위 2012~2015**
- **도시철도2호선 5가지 대안**
- **도시철도 2호선의 문제점**
- **지금... 도시철도 사업의 본질을 재확인하자**
- **트램과 시민참여**

1. 광주 도시철도2호선 기본계획



- 구간(41.7km) : 시청-운천역-월드컵경기장-백운광장(-효천역)-조선대-광주역-전남대-일곡-첨단-수완-시청
- 정 거 장 : 44개소(환승 4개소) : 운천역, 남광주역, 광주역, 효천역
- 건설방식 : 지상고가 방식, 기존도로 중앙 점용계획(남광주역등 일부구간제외)
- 기 지 : 차량기지 1개소(서구 덕흥동), 주차기지 1개소(남구 입암동)
- 차량시스템 : 경량전철예상사업비 : 19,062억원 (국비60% 시비30% 공채10%)
- 사업기간 : 2011년 ~ 2022년(3단계 건설)

2. 도시철도2호선 논란의 경위 2012~2015

2012년
고가방식 재검토

2012년 1월~6월 도시철도 2호선 건설방식 논란

2012년 7월 : 건설방식 변경 방침 결정(지상고가 → 저심도)
저심도 건설 방식의 장점만 홍보

“고가 경전철과 소모예산은 비슷, 지하7.5m 굴착하여 접근 편리”



남광주 통과구간



백운광장 통과구간



**2014년
도시철도2호선 재검토**

2014년 7월~12월 : 민선6기 출범 후 도시철도 추진여부 논란

“ 2호선 추진시 매년 1500억원 적자... 광주시재정의 적신호 ”
안전성, 효율성, 대중교통정책 선진화 논의는 제외

2014년 12월 1일 : 운장현시장 도시철도 2호선 재추진 방침 결정



**저심도 공법, 노선과
관련된 공사비 문제 노출**

푸른길공원 잠식(백운광장~조선대학교 2.8km)

2000년 폐선부지 푸른길 결정 후

2002년 고가경전철 계획시 푸른길이 아닌 도로를 이용해 건설 결정하겠다”



사진으로 본
2015
도시철도 2호선
논란



푸른길지킴이를 위해 지난 한달 함께
해 주신 시민들입니다.
감사합니다

(푸른길지킴이 1인시위
1차-2015.4.16~5.15)

- 4월 16일 : 김재주, 최낙선, 강웅
- 4월 17일 : 기세현, 김인숙, 박병선
- 4월 20일 : 김종필
- 4월 21일 : 최지연, 김태중, 최홍업.
- 4월 22일 : 김광훈
- 4월 23일 : 배진하, 박원지
- 4월 24일 : 신석기, 윤희철, 오진희
- 4월 27일 : 정민기, 김경주,
- 4월 28일 : 김영은, 최준희,
- 4월 29일 : 이동문, 김광문, 심미광,
- 4월 30일 : 김경주, 이나라,
- 5월 4일 : 박지연
- 5월 6일 : 안경남
- 5월 7일 : 정은정, 임학진, 조동범, 이중국
- 5월 8일 : 정영석
- 5월 11일 : 서정문
- 5월 12일 : 김지수, 김주선, 전주희
- 5월 13일 : 박현경 외 1인
- 5월 14일 : 김영옥, 정성국
- 5월 15일 : 김한나, 문길주



2015년
저심도방식 공사비
발표.. 팩트는?

저심도 공법 적용시 4,000억원 증가
지하층 상층부 깊이가 2.5M→ 4.3M로 깊어짐

2015년 9월 : 민선5기 저심도 건설방식으로 변경해 사업비가
증가됨에도 불구하고 일부구간을 노면으로 변경해
사업이 증가가 없는 것처럼 계상함 (보도자료)

2015년
광주시
도시철도2호선 T/F
운영

푸른길공원 훼손 최소화
백운광장 출입구 확대 및 지하주차장 건설 1400억원
급행열차 도입, 차량 규모확대, 정거장 형식변경 2,600억원

총사업비 범위 내에서 선별적으로 반영여부 결정

2015년 12월중
광주시
도시철도2호선
건설방식 결정?

2차례 반쪽 자문회의
시민설명회 1회
시민의견 등 각계 의견 수렴

But Only!

3. 도시철도2호선 5가지 대안

1 원안(지하)중심 대안 : 저심도+노면+광주형 모델(반지하) 또는 지상고가 방식 조합



국도48호선(김포~강화) 장기지하차도(깊이 8m, 캔틸레버 양폭 6m)



국도48호선(김포~강화) 장기지하차도(편도2차선 B=17m)

2 지하+노면 조합형 : 1단계 지하+2,3단계 노면(차폭 협소구간 제외)

3 노면전차(트램)형 : 노면전차+지하(차로 좁은 곳)



4 모노레일 : 1,2단계 순환선 모노레일+ 3단계 노면



5 원한고수 : 지하 37.7km + 노면 4.2km



4. 도시철도 2호선 추진의 문제점

1 도시철도 2호선의 홍보 내용

- 건설 비용 저렴 : 1조 7,394억원(지상고가, 2009) vs 1조 9,053억원(저심도, 2011)
- 지상고가의 문제점 해결 : 도로차선 점유, 도시미관 저해, 소음·진동 등
- 공간활용에 대한 발상의 전환?
 - : 도시공간활용 극대화, 도시생활환경과 교통환경 개선
 - : 이용자 중심의 대중교통 구현을 실현

민선 5기, 공사비 증액 없다.
도시공간활용 극대화

But

공사비 눈가림
푸른길혜손
지하4.3m, 이용자 불편 가중

2 공개 없이 조용히 진행되어온 추진과정

- 건설방식에 대한 공론화 부족
- 시민이해 부족 : 시민들은 저심도 경전철의 수행성능에 대해 제대로 이해하고 있나?
- 전국 최초 저심도 경전철 방식에 대한 : 약 2조원 사업이 조감도 조차 공개하지 않고 기본설계가 진행되어도 관철은 것일까?
- 2014년 3월 푸른길공원 혜손 문제를 (사)푸른길이 지적하기 전까지 저심도 방식의 문제나 안전성에 대해 설명된 바 없음

3 도시철도 2호선 전략환경영향평가 생략

- 도시철도 2호선의 방식변경, 노선 변경에 따른 전략환경영향평가 생략
- 푸른길공원 훼손에 대한 환경적 영향 검토 생략

4 민선 5기의 졸속적 검토를 민선 6기에 반복

- 100년 광주의 미래를 1개월 만에 결정

5 대안은 들러리인가?

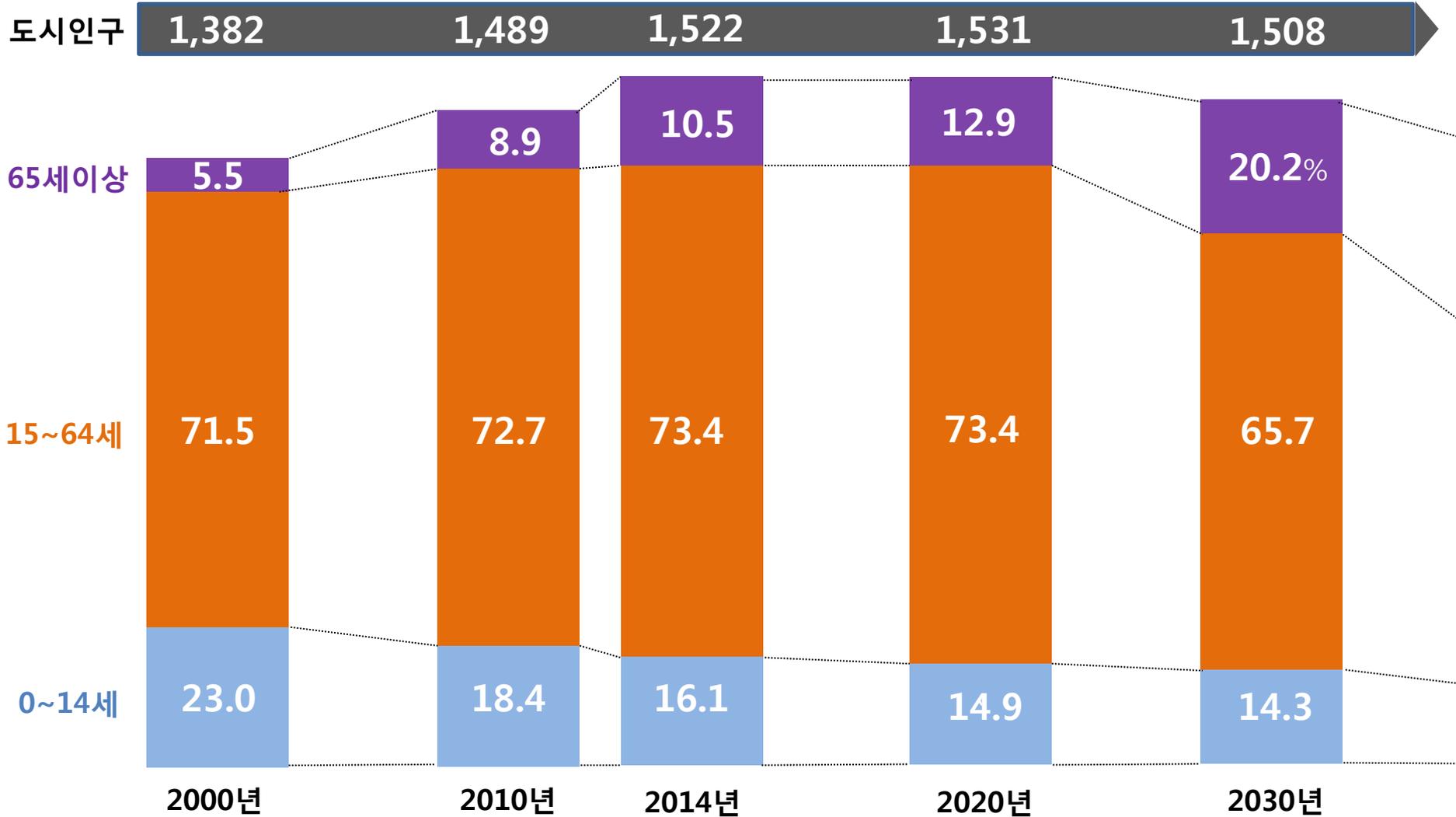
- 5가지 대안 제시, 형식적 검토
- 시민은 내용을 모르는데 시의회는 무조건 원안... 광주시는...?
- 시민에게 제대로 된 정보 공개, 과거의 오류를 되풀이하지 않는 논의방식 필요

5. 지금... 도시철도 사업의 본질을 재확인하자

도시에서 자동차가 많아지면 보행자 우선의
보행자가 우선 잘해오던 일들을 지속하며
잠재력은 강화하고
과감한 수정이 필요한 것은 전환한다

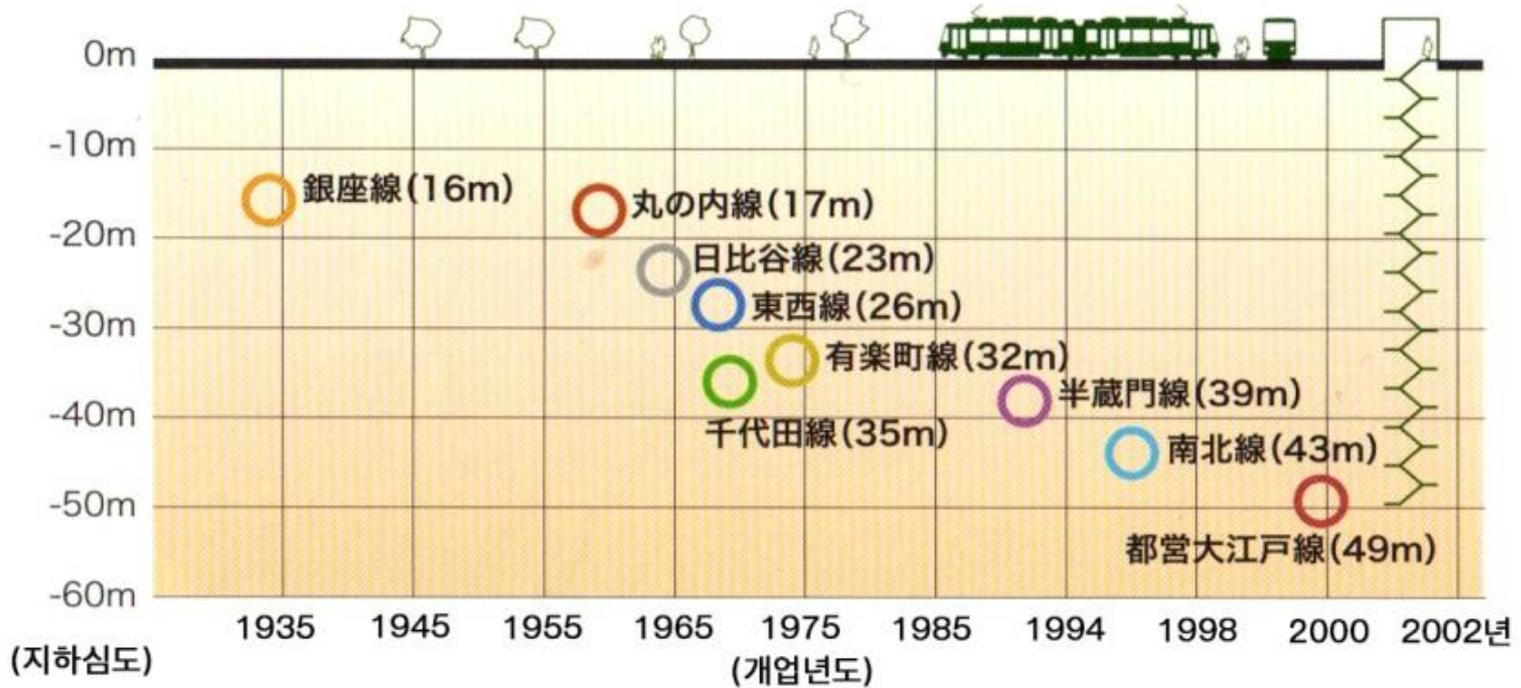
도심재생
고령화 사회의 도래

광주시 인구변화와 고령자 인구비율



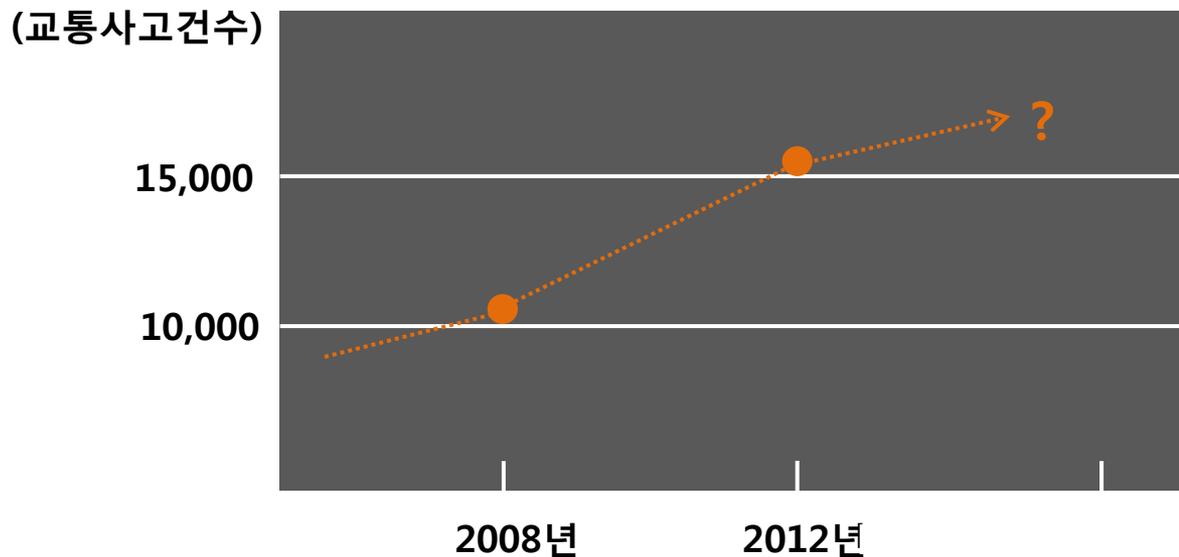
전국 기준 65세 이상 고령자비율은 2020년 25.8% 2025년 32.0% 2030년 40.1%이다.

도쿄의 지하철의 최대 지하심도의 추이와 노면전차

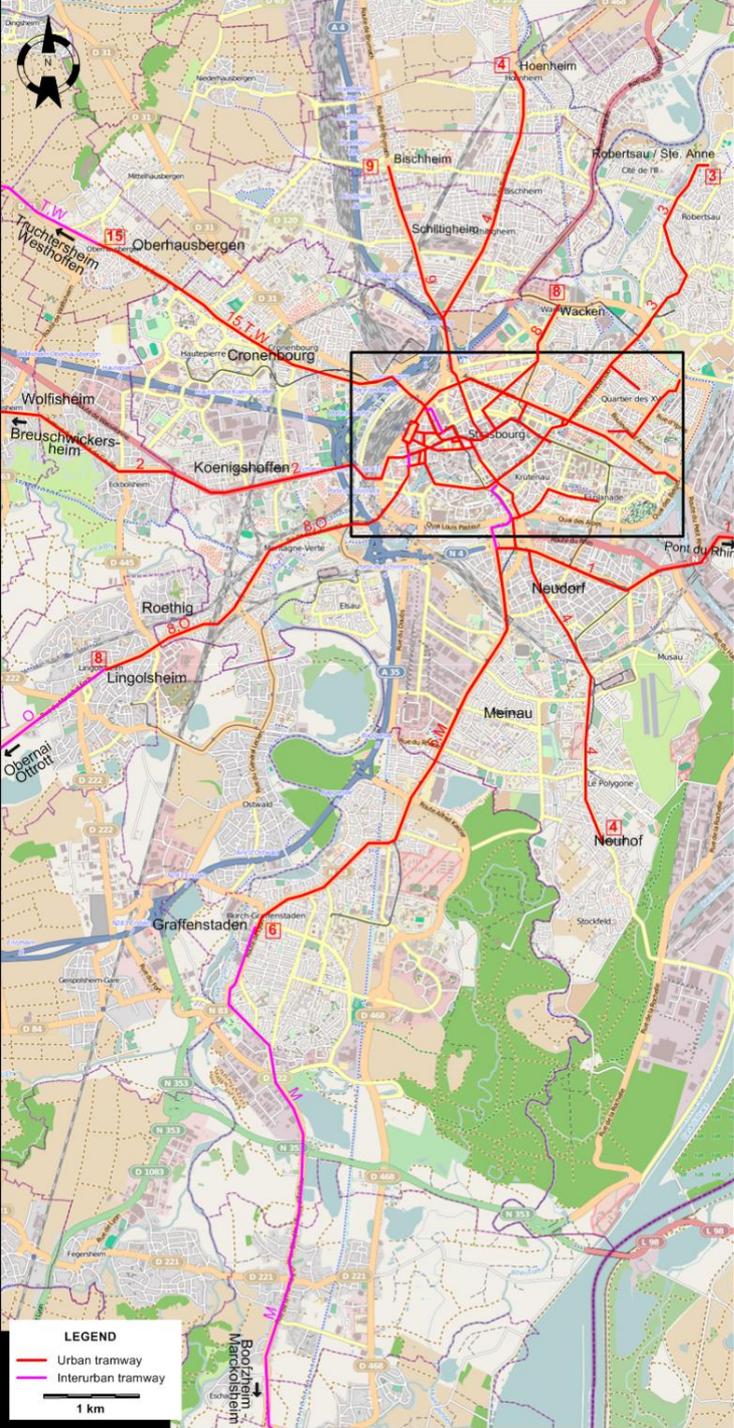


인구고령화에 따라 고령운전자의 교통사고율이 지속적으로 증가하면서 운전면허 회수나 자진 반납 비율이 점차 증가하게 된다

65세 이상 고령운전자 교통사고건수 증가추이



65세 이상 교통사고 사망 : 718명
점유율 13.3%
(최근 5년간 3.8% 증가)



트램은 도시재생과 새로운 도시디자인의 계기가 된다



Strasbourg의 트램 성공을 상징하는 옴므드페르(Homme de Fer) 광장

보도면 높이에서 승하차할 수 있는 낮은 차량높이

많은 사람들이 단시간에 승하차 가능한 커다란 개폐문

도시가로와 일체감을 느끼게 하는 커다란 차창



6. 트램과 시민참여... 프랑스 노면전차 도입 도시들의 선례



프랑스 도시들의 트램도입 성공에서 나타난 중요한 시사점... 트램 도입에는 시민참여가 필수적이었다

- 트램 자체보다는 도시에 있어 이동방식에 관한 사람들의 고정관념을 바꾸지 않으면 노면전차 부활의 궁극적 목표에 도달하지 못한다
- 이는 도시교통문제를 시민참여로 해결하는 흥미롭고 도전적인 영역이다
- 지금은 트램 성공이 검증되어 당연하게 받아들여지지만, 프랑스의 지방도시 의회와 자치단체장간의 쟁점이었다
- 교통에 관한 한 주민투표는 공평하지 않다...숫자로 보면 장애인이나 교통약자는 늘 배제되기 때문이다
- 그루노블시에서는 과반수 찬성을 얻어 도입이 된 후 완성 이후에는 90% 이상의 시민들이 찬성하였다
- 루앙시에서는 트램 도입 담당자가 주민설명회에 200회 이상 출석하여 책임있는 논의를 하면서 짧은 기간 내에도 믿기 어려운 정도의 노력을 기울였다
- 인구 100만명의 도시 리옹(Lyon)은 트램도입 시 한번에 40만부의 뉴스레터를 발행하기도 하였다

사람중심의, 가벼운 도시로 가자

HARD CITY

기능과 효율중심의 도시
건설과 산업중심의 도시
자동차 중심도시
속도지향 도시
역사와 전통으로부터 단절된 도시
전시행정과 보여주기 도시
권위와 업속주의 도시
에너지 과잉소비 도시
구조중심의 하드웨어 도시
고정된 결정체의 도시

SOFT CITY

인간중심의 도시
문화와 예술중심의 도시
보행자와 공공교통 중심도시
느리게 음미하는 도시
역사와 전통에 닿아있는 매력있는 도시
참여와 체험의 도시
재미있고 즐거운 창조도시
에너지 효율이 높은 도시
컨텐츠 중심의 소프트웨어도시
다양한 모습으로 유동적인 도시

단기간의 성과만 띄우고 그들이 자리를 떠나면 그만?

결정권을 가진 정책책임자가 없거나 역할을 못하고
주민 한 사람 한 사람의 생각을 바꾸지 못하는 한 자동차
중심 사회를 결코 바꾸지 못하고, 변화는 일어날 수 없다

감사합니다

