

---

# 광주선푸른길더하기시민회의 결성식 및 토론회 자료집

---

2022. 4. 26(화) 15:00-17:00

전일빌딩 245 4층 시민마루

## 광주선푸른길더하기시민회의

광주역 철길 푸른길조성 주민대책위, 광주YMCA, 광주YWCA, 참여자치21, 지역공공정책플랫폼 광주주, (사)광주마당, (사)광주시민센터, 지역문화교류호남재단, 지역문화정책네트워크, 광주민주언론운동시민연합, 광주흥사단, 참교육학부모회, 광주여성민우회, 광주환경운동연합, 시민생활환경회의, 광주전남녹색연합, (사)숲해설가광주전남협회, 두바퀴레시피, 광주에코바이크, 광주기후위기비상행동, 기후행동비건네트워크, 가톨릭공동선연대, (사)푸른길, 우리농촌살리기운동본부, 광주전남귀농운동본부, 광주지역문제해결플랫폼, 라이브온뮤직, 광주전남불교환경연대

# 목 차

## [1부] 광주선푸른길더하기시민회의 결성식

- 1. 경과보고 . . . . . 5
- 2. 조직구성 . . . . . 7
- 3. 활동계획 . . . . . 9
- 4. 결성선언문 . . . . . 10

## [2부] 토론회 “광주선 푸른길 더하기, 어떻게 할 것인가?”

- 5. 주제발표 . . . . . 12
- 6. 토론문 . . . . . 28

# 진행순서

## [1부] 광주선푸른길더하기시민회의 결성식

- 인사말
- 축사
- 경과보고
- 향후 활동계획
- 결성 선언문 낭독

## [2부] 토론회 “광주선 푸른길 더하기, 어떻게 할 것인가?”

- 사회 : 조진상 (동신대 도시계획학과 교수)
- 주제발표 : 도시와 시민에게 열려있는 광주선 철도부지의 미래를 상상한다.
  - : 윤희철(지역공공정책플랫폼 광주로 이사)
  - : 조동범(전남대학교 조경학과 교수)
- 토론
  - : 최동호(광주대학교 도시계획부동산학과 교수)
  - : 윤현석(광주일보 부국장)
  - : 김현성(광주역철길푸른길조성주민대책위원회 간사)
  - : 이민철(광주지역문제해결플랫폼 집행위원장)

**[1부] 광주선푸른길더하기시민회의 결성식**

# 1

## 경과보고

- 1월~3월 광주선 철도부지와 지역내 철도계획망에 대한 소규모 학습활동 진행  
: 광주선 푸른길 활용방안 모색을 위한 기획팀 구성
- 3월 11일 광주선푸른길더하기 시민모임(준) 회의/ 시의회 1층 시민소통실  
: 광산구 시·구의원 등과 철도로 인한 문제점 공유
- 3월 15일 광주선푸른길더하기 시민모임 제안서 배포  
: 제안단체 - 광주환경운동연합, 지역문제해결플랫폼, 광주기후위기비상행동
- 3월 18일 [현장답사+간담회] 광주송정역~산수광장  
: 지역 주민, 6.1지방선거 후보자, 시민사회단체 활동가 등 참여
- 3월 26일 [현장답사+간담회] 광주송정역~산수광장  
: 지역 주민, 6.1지방선거 후보자, 시민사회단체 활동가 등 참여
- 3월 20일 [현장답사] 광주송정역~광주역, 자전거 답사  
: 시민 20여명 참여
- 3월 24일 참여단체 간담회(온라인)
- 4월 6일(수) [특강] 경의선 숲길, 광주 푸른길 / 전일빌딩 245 4층 중회의실  
: 광주선푸른길더하기시민회의 결성을 위한 준비위원회 구성(7개 단체)  
: 광주선푸른길더하기시민모임에서 광주선푸른길더하기시민회의로 명칭 변경  
: 결성식 준비 일정 논의
- 4월 15일 준비위원회 1차 회의
- 4월 19일 준비위원회 2차 회의
- 4월 23일 광주선 119 크리티컬 매스, 광주송정역~5.18민주광장 자전거 행진

---

광주선(光州線)은 광주송정역-극락강역-광주역을 잇는 철도 노선으로, 경전선의 지선이다.

- 1922년 7월 1일 : 광주선 송정리(현 광주송정역)~광주역 구간 개통
  - 1976년 11월 12일 : 경전선 도심철도구간 이설 관련 철도이설 관계관 회의 개최
  - 1979년 1월 12일 : 광주시와 철도청 도심철도 폐선 협의(송정리역~광주역~효천역 23.7km폐선)
  - 1984년 2월 광주시기본계획 : 송정역~광주역~효천역 폐지
  - 1990년 5월 광주시기본계획 : 광주역을 폐지하고 시가지내 철도계획 제외(송정리역과 하남역 계획)
  - 1995년 12월 : 도심철도구간 이설 1단계 공사 개시(광주역~남광주역~효천역)
  - 2000년 8월 10일 : 도심철도구간 이설 1단계 공사 완료
  - 2003년 도심철도 폐선부지 푸른길조성공사 시작
  - 2013년 도심철도 폐선부지 푸른길공원 전 구간 개방
-

## 2

## 조직구성(안)

### ○ 공동대표단(6-7인내외)

- 정성국 지역공공정책플랫폼 광주로 이사장
- 문기전 광주YMCA 사무총장
- 박미경 광주환경운동연합 공동의장
- 김경일 사단법인푸른길 이사장

※ 문화단체 1인, 주민대표 1인 모실 예정임.

### ○ 운영위원회(10인내외)

- 김광훈 광주에너지파크센터장
- 김현성 푸른길주민대책위원회 간사
- 안경남 두바퀴레시피 사무국장
- 유장석 문화활동가
- 이민철 광주지역문제해결플랫폼 집행위원장
- 김유빈 공공정책플랫폼 광주로 연구위원
- 조준혁 푸른길 사무국장
- 이경희 광주환경연합 사무처장

※ 추가 확대

### ○ 사무국

한채원(광주지역문제해결플랫폼)

### ○ 전문위원회

- 윤희철 한국지속가능발전센터 센터장
- 조동범 전남대학교 조경학과 교수
- 조진상 동신대학교 도시계획학과 교수
- 박홍근 건축사
- 박경섭 지역공공정책연구소 소장(전남대학교 5.18연구소 연구교수)

※ 추가 확대

### ○ 참여단체 (결성 이후 추가 확대)

광주역 철길 푸른길조성 주민대책위, 광주YMCA, 광주YWCA, 참여자치21, 지역공공정책플랫폼 광주로, (사)광주마당, (사)광주시민센터, 지역문화교류호남재단, 지역문화정책네트워크, 광주민주언론운동시민연합, 광주흥사단, 참교육학부모회, 광주여성민우회, 광주환경운동연합, 시민생활환경회의, 광주전남녹색연합, (사)숲해설가광주전남협

회, 두바퀴레시피, 광주에코바이크, 광주기후위기비상행동, 기후행동비건네트워크, 가  
톨릭공동선연대, (사)푸른길, 우리농촌살리기운동본부, 광주전남귀농운동본부, 광주지  
역문제해결플랫폼, 라이브온뮤직, 광주전남불교환경연대

※ 추가 확대

○ 참여 개인

광주선 푸른길더하기시민회의에 뜻을 함께 하는 개인

## 1. 조직 정비 및 확대

- 공동대표단 : 주민, 문화단체 대표 참여
- 운영위원회 : 시민사회, 직능단체 등 참여
- 전문위원회 : 지역내 다양한 분야의 전문가 참여

## ○ 조직운영의 정례화

- 공동대표단, 운영위원회 회의 정례화
- 참여단체 대표자 및 실무책임자 회의 등을 통해 소통과 연대 강화

## ○ 시민참여 확대

- 「광주선 푸른길더하기시민회의」에 동참하는 개인 및 단체의 참여를 위해 개방된 조직 구조로 운영

## 2. 6.1 지방선거의 쟁점화

- 정당별 후보자에게 질의서 발송 및 결과 공개
- TV토론회 등 토론 의제화

## 3. 시민 100인 원탁토론회

- 광주선의 미래, 도시의 미래를 주제로 시민토론
- 광주선 푸른길더하기 방안 마련

## 4. 정책 발굴활동

- 타시도(부산, 대구, 대전 등) 의 도심철도구간의 지하화, 폐선 요구 활동 조사
- 광주선 푸른길 조성 방안 정책 토론회
- 국회의원/시의회 등과 공동 토론회

## 5. 홍보활동

- 온라인/ 오프라인 홍보활동
- 카드뉴스, 전단, 영상 제작을 통해 폭넓은 시민 홍보활동 전개

## 6. 주민, 시민 간담회

- 광주선 철도부지 주민 간담회
- 각종 시민 모임, 시민사회단체, 직능단체 회원들과의 간담회

광주선, 푸른길을 더해서 광주와 시민의 삶을 바꾸자

송정역에서 광주역을 잇는 광주선 철길이 만들어진 지 100년, 우리는 지난 100년과 다른 광주 100년을 만들기 위해 오늘 이 자리에 모였다.

광주선 철길은 1969년, 대인동에서 중흥동으로 광주역이 이전함에 따라 신안동, 중흥동 지역을 관통하는 철길로 변화된 점 외에는 지난 100년간 변화가 없었다. 주민들과 시민들은 과거 엄혹했던 시절에도 철도로 인한 피해를 호소하고 철도의 이설을 요구했다. 이에 광주시도 함께 해 도심에 관통하는 철길의 이설이 이루어졌다. 그리고 전국 최초로 폐선부지 전 구간을 푸른길로 조성하는 사례를 만들었다. 폐선부지 푸른길공원은 도시의 녹색 허파가 되었고, 하루 3만여명의 시민이 찾는 푸른길과 주변 공간은 활력으로 넘쳐나고 있다. 푸른길은 광주의 녹지축이자 도시재생의 축, 문화의 축이 되었다.

오늘도 도심에 관통하는 철길은 소음과 진동속에 도시와 마을을 단절하고 있다. 높은 방음벽과 출입 제한으로 매일 철길 너머로 이동하기 위해 시민들은 건널목과 지하도나 고가도로, 육교를 이용해야 한다. 철길이 우선되면서 주변 마을과 도시는 철도에 맞춰야 했다. 그리고 희생을 강요당했다.

이제 강제된 희생을 거부하고, 그 철길에 미래의 가치를 담아야 할 시간이다. 철도가 필요하면 지하로 옮기고, 필요가 없다면 폐선을 하면 된다. 시민과 행정, 정치권이 함께 광주의 미래를, 그리고 광주선 푸른길을 요구할 때다.

광주선 철도부지는 이제 시민들에게 새로운 일상과 기회의 공간이 될 것이다. 시민의 다양한 요구를 담아 변화와 도시 혁신의 중심축을 만들 수 있다. 광주선에 푸른길을 더하고, 이곳에 문화, 역사, 교육, 복지의 새로운 생각과 공간을 연결하자. 미래는 고정된 것이 아니다. 이제 과거 100년에 발목잡히지 말고, 광주선에 푸른길을 더해 생명과 안전, 지속가능한 도시의 미래를 담자.

2022년 4월 26일

### 광주선푸른길더하기시민회의

광주역 철길 푸른길조성 주민대책위, 광주YMCA, 광주YWCA, 참여자치21, 지역공공정책플랫폼 광주로, (사)광주마당, (사)광주시민센터, 지역문화교류호남재단, 지역문화정책네트워크, 광주민주언론운동시민연합, 광주흥사단, 참교육학부모회, 광주여성민우회, 광주환경운동연합, 시민생활환경회의, 광주전남녹색연합, (사)순해설가광주전남협회, 두바퀴레시피, 광주에코바이크, 광주기후위기비상행동, 기후행동비건네트워크, 가톨릭공동선언대, (사)푸른길, 우리농촌살리기운동본부, 광주전남귀농운동본부, 광주지역문제해결플랫폼, 라이브은뮤직, 광주전남불교환경연대

**[2부] 토론회**

**“광주선 푸른길 더하기, 어떻게 할 것인가?”**

# 주제발표

도시와 시민에게 열려있는  
광주선 철도부지의 미래를 상상한다

: 윤희철(지역공공정책플랫폼 광주로 이사)

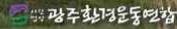
: 조동범(전남대학교 조경학과 교수)



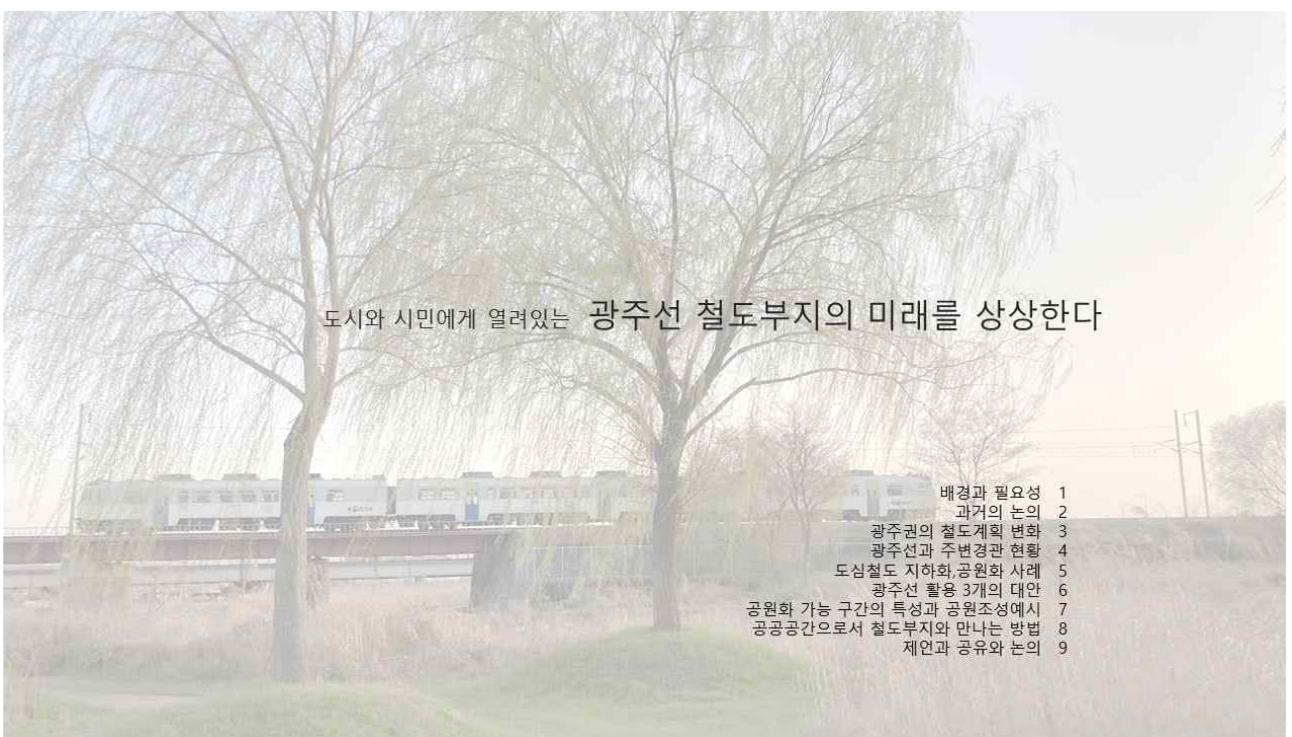
도시와 시민에게 열려있는 **광주선 철도부지의 미래를 상상한다**

효천역 남광주역 광주역 승정역을 잇는 완벽한 푸른길을 위한

광주선 푸른길여하기 시민회의 토론회 . 2022년 4월 26일

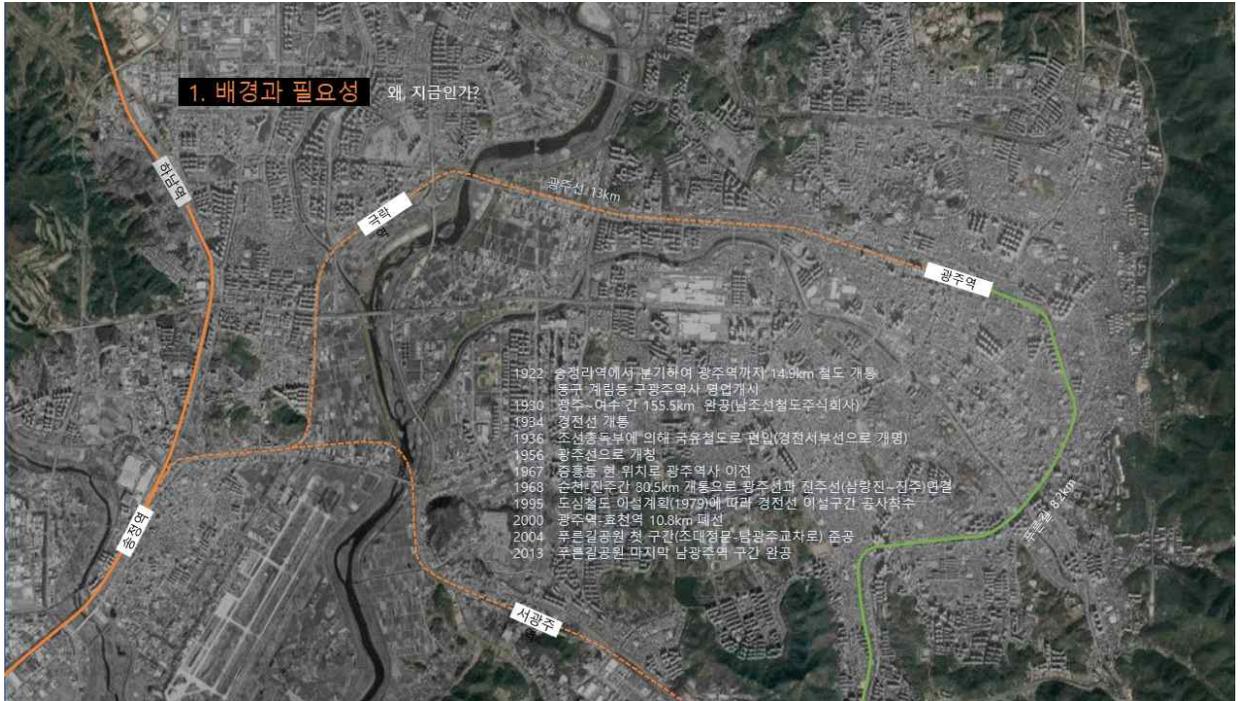


모두를 위한 도시, City for All



도시와 시민에게 열려있는 **광주선 철도부지의 미래를 상상한다**

배경과 필요성	1
과거의 논의	2
광주권의 철도계획 변화	3
광주선과 주변경관 현황	4
도심철도 지하화, 공원화 사례	5
광주선 활용 3개의 대안	6
공원화 가능 구간의 특성과 공원조성예시	7
공공공간으로서 철도부지와 만나는 방법	8
제언과 공유와 논의	9



### 1920년대 초 일제에 의해 광주에 철도가 들어온 지 100년...

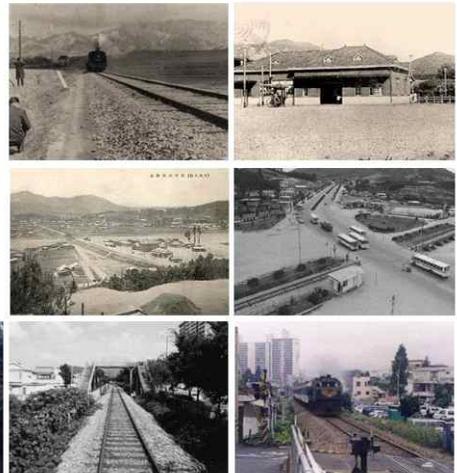
철도는 내륙의 식량과 물자의 수탈통로, 농촌인구의 도시이주, 전라남도 중심도시로서 타지역과 광주를 잇는 교통로가 되어주면서, 광주의 위상과 확장의 기반시설로서 지대한 영향을 미쳤다.

그러나 최초의 도시규모에 맞춰 놓여진 철로는 시가지 확대에 따라 곧 도심을 관통하게 되었고 자동차교통량 증가에 따라 많은 사고와 환경피해 및 도시단절의 직접적 원인이 되었다. 일찍이 1970년대부터 확장적 도시계획과 정비가 이루어지면서 철도이전과 폐쇄는 50년 이상 이설계획의 대상이 되어왔다.

대상이 된 송정~효천역 27km 중 1단계인 광주역~효천역 13km 구간은 2000년에 폐선되어 전국 최초로 푸른길로 만들어져 지역주민의 삶의 질 개선과 주변지역의 활성화를 뒷받침하는 도시재생의 모델이 된 반면, 당초 2단계로 추진 예정이었던 광주역~송정역의 14km 구간은 광주역 기능유지와 KTX 시대의 도래와 함께 광주선 철도부지 해법의 또 다른 변수가 되고 있다.

인접한 지역주민의 공간개선 요구가 여전히 존재하는 가운데, 최근 전국 대도시를 중심으로 제기되는 도심철도의 지하화 추세는 이 부지에 대한 논의의 새로운 국면전환이 되고 있다.

이 토론회는 광주역~송정역 구간의 변화에 대해 예측하고 시민들과 공유함으로써, 철도부지의 미래를 상상하고 푸른길을 이어가고자 하는 시도이다.



## 개역 100주년을 맞는 광주역



경전선 도심철도구간 1단계 이설과 패션(2000년)후 철도청 의견에 따라 존치되어, 2006년 이후 KTX 종착역으로 운행되었다. KTX 호남선 완공에 따라 통과역이 광주송정역으로 일원화(2015년)되면서 새마을호 4편과 무궁화호 6편 및 승정역을 잇는 통근열차(2020.1.1부터 CDC디젤동차 1시간 간격 15회 운행, 소요시간 15분)만 남기고 역 기능이 대폭 축소되어 2020년 기준 1일 이용객 851명에 머물고 있다.

이용객, 유동인구 급감과 침체된 광주역 일원의 지역상권을 되살리기 위해, 창업 및 기업성장 지원시설 건립, 창업자의 주거지원, 녹지 및 환경개선, 주거, 상업, 유통, 업무 등 지역 거점시설로 육성하는 경제기반형 도시재생뉴딜사업(2018년 선정)이 진행중이다.



광주역·로천역 구간 도심철도폐선부지



도시숲을 잇다. 사람을 잇다. 마을과 도시를 잇다



## 2. 과거의 논의

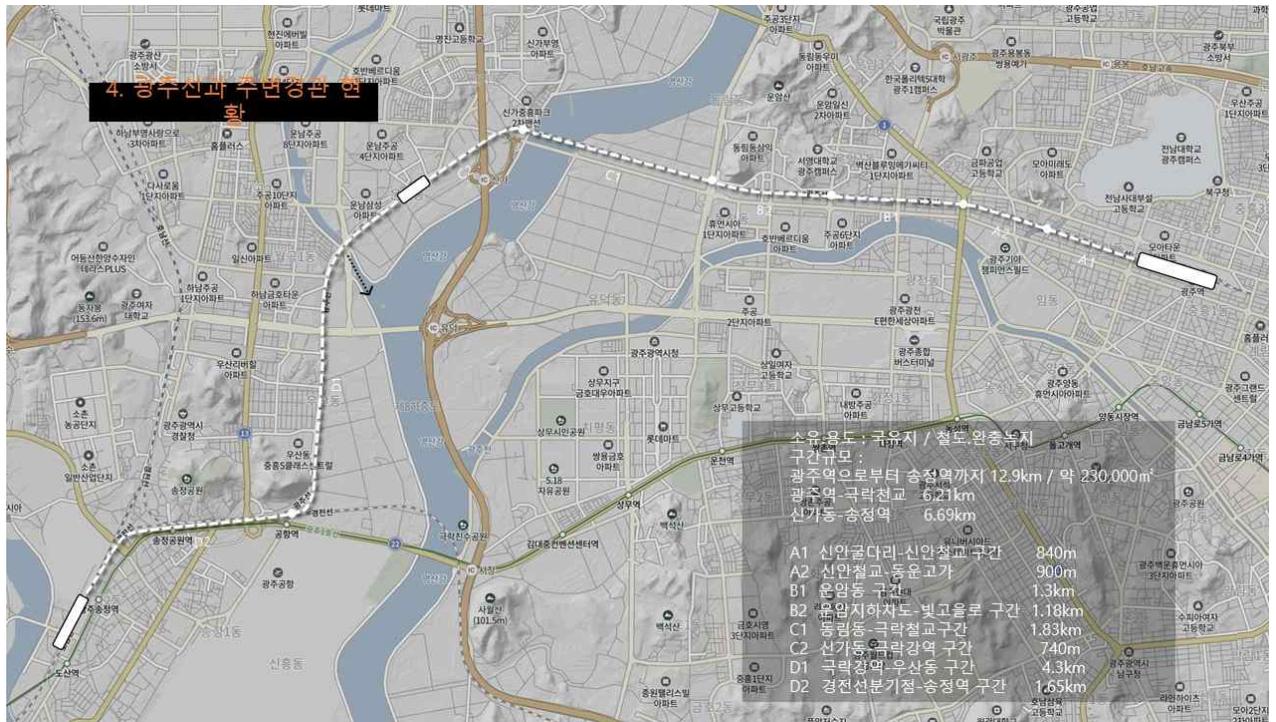
광주 도시계획 연혁 속에서의 광주선

연혁안	배경	내용(안)
광주시가계획 1939년		대인중 역사로 진입하는 철도노선을 변경하여 중흥동의 신역을 중심으로 하는 정형적 시가지 구성
광주 도시종합계획 1971년		신설안 : 효천역-송정역 폐지안 : 효천역-남광주역-광주역-북광주역-구라강역-송정역 (23.7km)
광주 도시재정비계획 1976년	도시 중심을 둘러싸며 3면을 통과하는 철도는 1922년(당시 인구 2만) 부설하여 시가확장에 따른 도시교통과 도시개발에 저해 요인으로 진단됨	30.3km의 기존 철도 중 23.7km(송정역~효천역)을 폐지하고 광주역을 이전하는 안을 철도청에 제안
도심철도 이설계획 1979	광주시가 철도청에 도심철도 이설계획안 건의(송정리역-광주역-효천역 23.7km 폐선) 광주시 건의에 따라 철도청과 광주시 조정협의	1단계(안) : 광주역 - 효천역 10.8km 폐선 2단계(안) : 광주역 - 송정리역 12.9km 폐선
광주 장기종합개발 계획 1981		경전선 도심순환구간 철거 역사이전 및 여객 화물역 기능 분리(안) (여객전용 : 하남역, 화물전용 : 송정리역) 기존 시내 철도망을 이용한 도시 지하철 구성
광주 도시기본계획 1984년	광주 시가지 중심부를 관통하는 철도 이설은 불가피하나 철도 및 역사 이전에는 막대한 재원이 소요되므로 장래 두 번 다시 이설하는 일이 없도록 장기적 안목에서 계획	경전선 시가지 구간(송정-광주역-효천) 폐지 서석역 신설
광주 도시기본계획 1990년		광주역을 폐지하고 시가지내 철도계획 제외 송정리역과 하남역 계획
광주 도시기본계획 변경 1995년		도심철도 이설 1단계 추진 광주역 존치 (철도청 의견 수용)
광주 중기 교통종합계획 1999년		광주역-송정역 구간 13km 폐선(안) 2006-2016년 KTX 광주역 존치

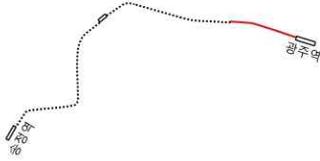




- 이러한 상황에서 가장 난제가 되는 현황으로서는 광주선이 단선 철도로서, 교행운행만이 가능하다는 점이다. 단선은 선로 운용 및 효율 측면에서 복선철도보다 효율이 떨어질 수밖에 없고, 더군다나 화물열차 및 여객열차, 그리고 통근열차도 1일 30회 쯤 운행 중이라 현재도 선로 부하가 상당한 편이다.
- 광주선 철도 주변은 이미 대부분 도시개발이 이루어져 도시구조상 지상복선화가 매우 힘들며, 지하화가 불가피한 상황이다.
- 지역정치권은 경전선 사업확장에 따라 광주구간은 지하화, 지상은 시민들이 원하는 방향으로 모색하며, 달빛내륙철도 사업시 극락역~광주역~문흥동까지 지하화 하는 인을 제시하고 있다. 기본적으로 철도로 인한 도시단절을 해소한다는 방향이지만 아직 확정안은 없다.
- 광주선은 최소한 도심 시가지 구간의 지하화가 절실한 상태이며, 영산강 주변의 자연녹지와 생산녹지에 접하는 개방 구간에서는 철도교통의 성격과 도시경관 조망가능성을 고려해 지상철로를 유지하는 안도 검토될 수 있다.

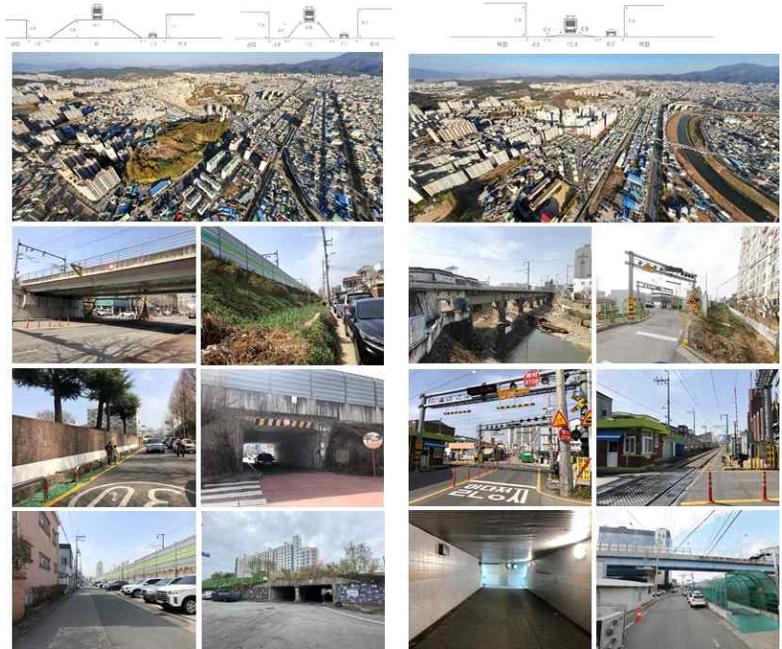


광주역(신안동)~등운고가(운암동)

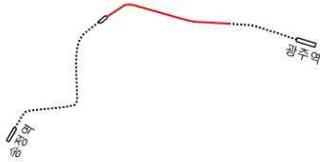


광주역-신안철교 : 철로가 주변지역보다 4미터 정도 높아 남북간 시각적, 물리적으로 단절되며 3개의 굽다리로 연결된다. 1980년대 이후 형성된 주택들의 전용주거지역이 북측에, 남측에는 준주거지역으로 소규모 공장, 사업장이 연속된다. 폭4.5~6m의 소로가 접하며 인접한 주거지역의 주차공간으로 활용된다.

운암동 구간 : 철로가 주변지역과 동일한 높이로 통과하며 건물목 1개소, 지하보도 1개소, 2개의 고가도로와 교차하며 3~4미터의 방음벽으로 막혀 있다.

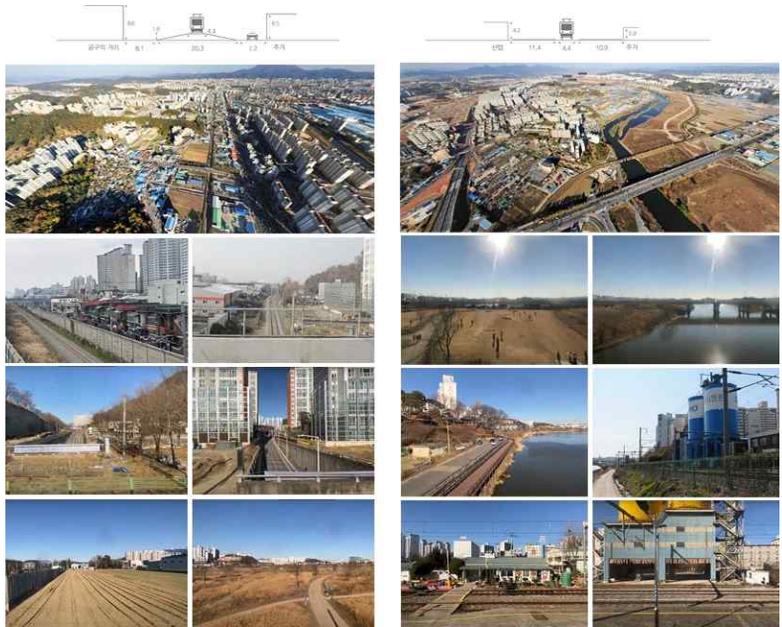


운암동-동림동-극락강역(신가동)구간

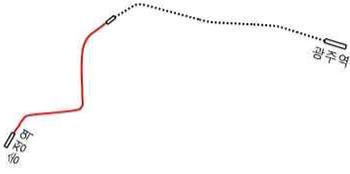


운암동-빛고을로 교차구간 : 철로는 주변지역 지면과 같은 높이로 2개 지하차도 및 2개 고가도로를 통해 남북지역이 연결된다. 운암시장과 북측에 일부 주거지역과 접하면 남측은 준주거지역이 이어진다. 서영대 고가차도 주변에는 광주 학생의거의 발발장소였던 운암역(북광주역으로 개명)이 존재했다. 운암산공원이 근접한 도시공원이며, 대마산의 자연녹지가 유일한 주변녹지이다.

동림동-극락철교-극락강역 구간 : 빛고을로 하부를 통과한 후 생산녹지로 바뀌면서 산업시설과 자원순환 수집장들 사이로 농지의 패취가 전개된다. 극락철교를 지나면서 영산강 수경축과 체육시설이 가시된다. 극락강역에는 시멘트 저장시설이 압도적이며 극락강역은 과거건축형태로 남아있다.



운암동-동림동-극락강역(신가동)구간



**월곡동, 우산동구간** : 영산강 일대의 개방적인 생산농지를 통해 무등산과 도시 쪽으로의 원경 조망이 이어진다. 우산동 일대는 공공주택의 고밀도 인공경관이 증가하고 방음벽으로 단절되어 동서 지역 간 경관인상이 대조적이다.

**신촌동** 소촌동 구간 : 경전선 분기점 일대는 우산동 화훼단지 비닐하우스 등이 어수선한 편이지만 말미산이나 송정공원의 녹지가 완충적인 역할을 한다. 송정역으로 진입하기전 건물목이나 호남선과의 사이의 소촌동 400~500번지 일대 저지대도 독특한 경관이다.



■연남동 구간 역사재현

5. 도심철도 지하화 공원화 사례

경의선숲길

총 면적 약101,668 m<sup>2</sup> 총 연장 6.3 km, 폭10~60 m

2004년 문산~용산(경의중앙선과 경의선) 복선전철화 사업이 추진되면서 철도가 지하화 되었고, 지상부를 무상으로 받은 서울시가 2011년부터 457억원을 투입해 공원을 조성하였다.

2009년 시작되어 2012년 대동동 구간 970m 이후 2016년 전 구간이 완공되었다. 경의선 숲길은 기존 철로를 지하에 넣는 것이 아니라 단선 철도를 복선 전철화하는 사업이었기 때문에 지하화 공사비(4357억원)는 전액 국가철도공단이 부담하였다.

■연남동 구간 역사재현



## 5. 도심철도 지하화 사례

수인선 수원 구간 2.9km

1937년부터 1995년까지 운행된 수원-인천간 협궤철도가 폐선된 후 2020년 복선 전철화되어 수원분당선(수원-분당-청량리)과 연결된 전장 108km의 광역전철로 태어났다.

수원시 구간 2.9km와 화성시 0.5km가 지하화되어 지상부는 공원이화 추진되었다. 수원시 지하와 구간의 공사비 455억원은 지자체가 부담하였다.



원주-강릉선 강릉 도심구간 2.6km

복선전철화로 9.8km중 도심구간 2.6km를 지하화하고 강릉역은 반지하로 건설하였으며 사업비 4600억원은 중앙정부가 부담하고 이중 10%를 지자체가 부담하였다. 월화거리 등 테마공원을 조성하여 증가하는 관광객을 유치하고 있다.



## 5. 도심철도 지하화 사례

주요 대도시의 도심철도 지하화 요구

전국의 대도시들의 도심부에서 철도가 통과하는 것은 공통된 현상이었으며 대부분 도심구간의 지하화를 요구하고 있다. 막대한 예산이 투입되어야 할 사업으로 반영 여부는 정치, 사회, 경제적 여건과 관련되지만, 시간의 문제일 뿐 단계적으로 추진이 예상된다.

서울시

서울역~삼각지~용산~한강으로 이어지는 경부선 지하화를 전제로 용산 지구단위계획 재정비결정안(2021)으로 지상부를 공원화하고 동쪽으로는 조성예정인 용산공원과 녹지축을 잇고 서쪽으로는 경의선 숲길공원을 연계하는 개발계획 수립.

부산시

2018년 말 경부선 철도 지하화 연구용역비로 국비 35억 원을 확보해 연구용역에 착수(지하화 공사비 1조5천810억원 예상).

대전시

경부선(13km)과 호남선(11km) 지하화를 정부에 지속적으로 건의하면서 지자체 차원의 연구용역을 발주(2021)하고 신탄진역, 대전조차장, 대전역, 서대전역, 가수원역 등 역세권 개발과 지역연계 활용방안을 마스터플랜 수립

대구시

2019년말 경부선 대구도심 통과구간 지하화를 위한 사전타당성 용역비 국비 20억 원을 확보.

경기도 (윤석열 경기지역 공약사항)

경부선 당정~서울역 구간 32km (16조 700억원)

경인선 구로~도원역 구간 22.8km (4조 7340억원)

경원선 청량리~도봉산 구간 13.5km (3조 510억)



**보스턴 도심간선도로 지하화사업과 지상부 그린웨이** BIG DIG project  
 Boston Central Artery / Tunnel Project, 1982~2007

보스턴 외곽과 도심 사이의 약 26km를 연결하는 6차로 도로를 8~10차선으로 넓히고, 고가도로를 철거한 후 지하도로로 대체하는 메가인프라 프로젝트이다. 이 프로젝트에는 테드 윌리엄즈 터널(1-90을 로건국제공항까지 확장), 찰스강을 가로지르는 Leonard P. Zakim Bunker Hill Memorial 다리 이전, I-93번 고가도로, 보스턴의 두 주요 기차역을 연결하는 철도까지 포함하는 것이었다.



로즈 피제랄드 케네디 그린웨이는 약 2.4km 길이의 공원과 공공부지로 93번 고속도로가 지하화된 후 조성된 마지막 구간이었다. Greenway는 케네디 가문의 가장인 Rose Fitzgerald Kennedy의 이름을 따서 명명되었으며 2004년 7월 26일에 공식적으로 헌정되었다.



**시애틀 올림픽 조각공원** 철로와 고속도로를 넘어 대지로의 회귀  
 Seattle Olympic Sculpture Park, 2007

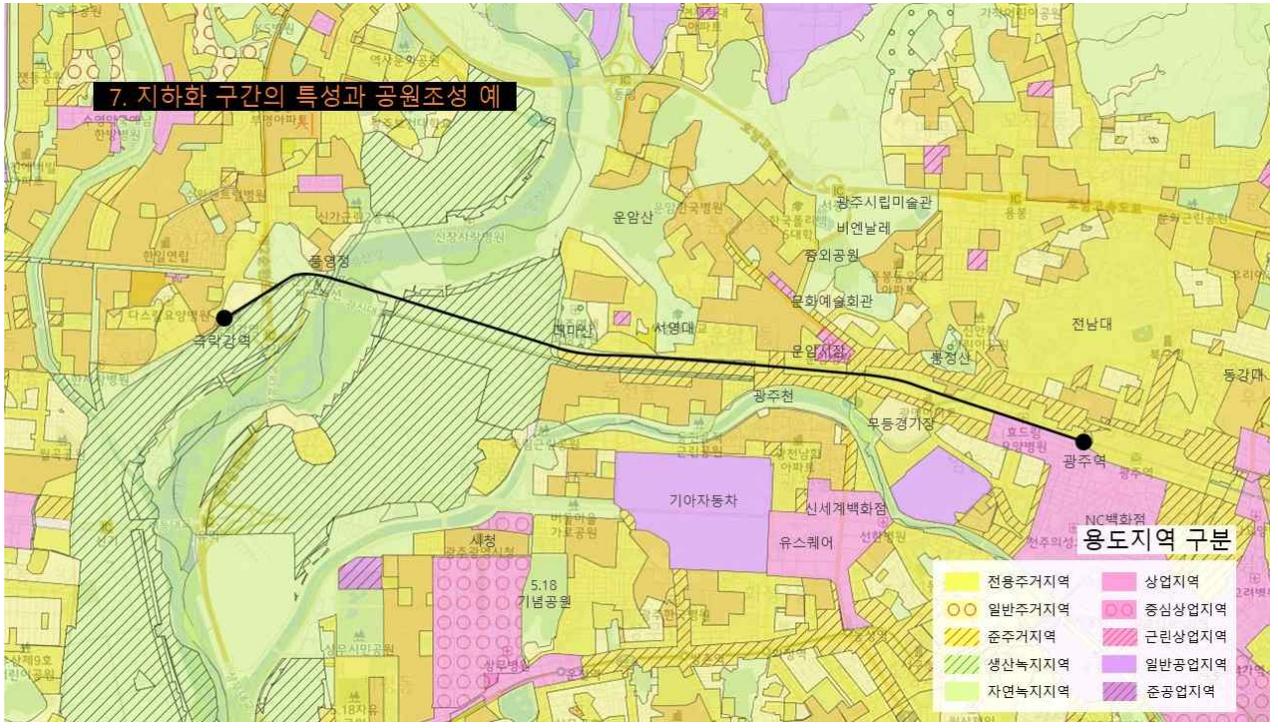
시애틀 서쪽 엘리엇만에 접한 부지이며 해안을 따라 앨리스캐슬이 고속도로와 산타페 철도가 통과하고 1970년대까지 석유가스회사가 점유하여 오염된 브라운필드로 남아있었다. 시애틀 미술관의 주도와 기금으로 고속도로와 철도 사이 공간 및 상부를 활용하여 미술관 및 옥상조각공원, 해변생태복원 사업들이 추진되었다.



## 6. 광주선 활용 3개의 대안

적용구간	개념	내용	장단점
1	전구간 지하화	 <ul style="list-style-type: none"> <li>달빛내륙철도(KTX) 도심구간 지하화</li> <li>협소한 철도용지폭을 고려해 지하층 분리</li> <li>공공공간 운용에서 주체</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>전 구간 공원화 가능</li> <li>전국 추세에 맞춰 중앙부처사업화 기대</li> </ul>
2	지하화 + 저상철로 + 고가철로	 <ul style="list-style-type: none"> <li>달빛내륙철도(KTX) 도심 전구간 지하화</li> <li>상대적으로 공간점유가 적은 경전철은 저상 오픈컷 방식 또는 입체 고가 구조화</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>지하화 상부 공원화</li> <li>상부를 데크화하거나 입체 고가구조화하여 산책로, 자전거도로, 영산강 일대 및 무등산 조망공간으로 활용</li> </ul>
3	전구간 폐선	 <ul style="list-style-type: none"> <li>광주의 과거도시계획 의도 반영</li> <li>푸른길과 도시의 관계 일관성 유지</li> <li>폐선 후 공원화할 경우 성토 지형이나 철교 등의 요소를 살리면서 선형공원화 가능</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>달빛내륙철도(KTX) 종착역을 광주역으로 하거나 송정간 노선위치 재검토</li> <li>광주시 자체사업에 따른 용지매수 부담 발생</li> </ul>

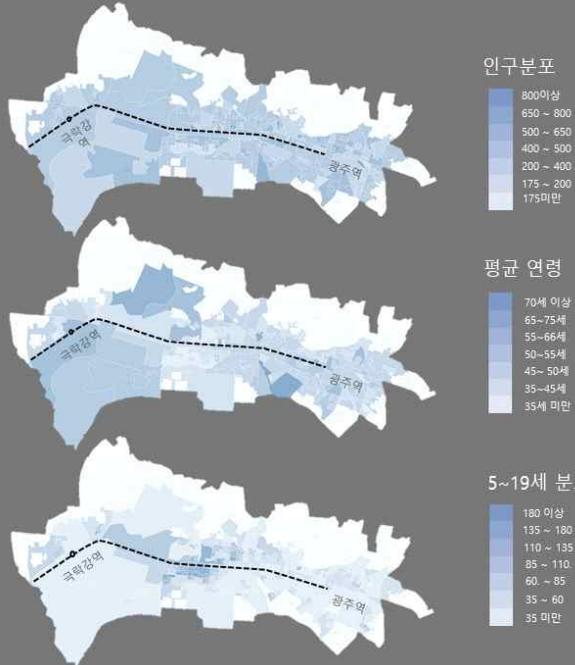
## 7. 지하화 구간의 특성과 공원조성에



**7. 공원화 가능 구간의 특성**

철로 주변은 다른 지역과 인구분포가 분리된 편으로 고령화율도 높게 나타난다.

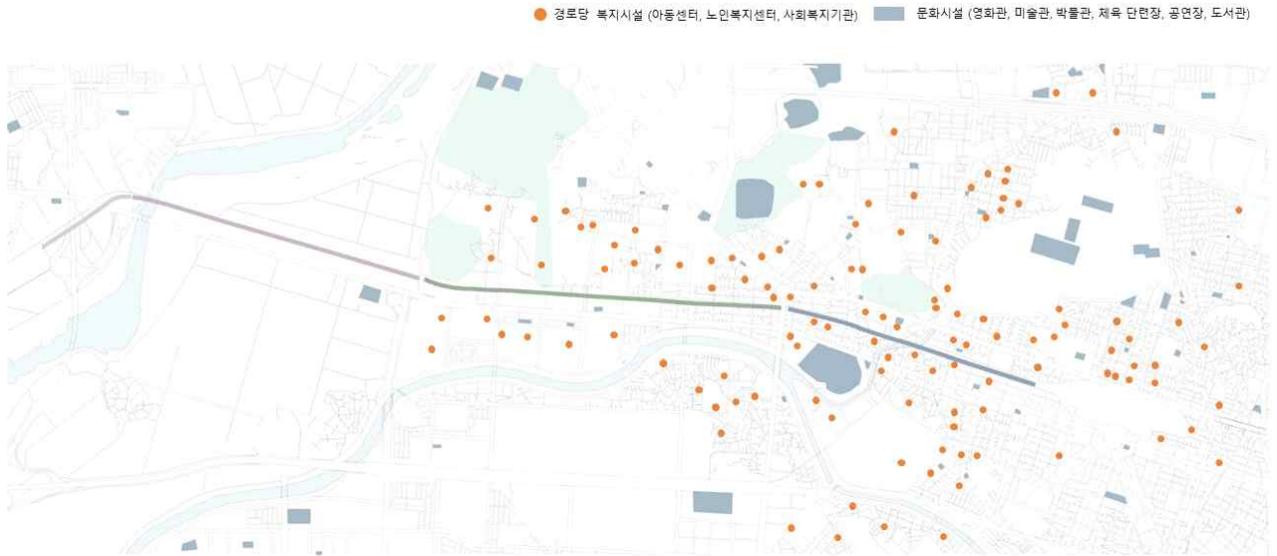
동림동 아파트 단지를 중심으로 청소년 인구가 많은 편이며, 철도부지가 선형공원화될 경우, 운행 및 도시내 보행로로 활용될 가능성이 높다.



**7. 공원화 가능 구간의 특성** 교차도로와 교통 인프라



**7. 공원화 가능 구간의 특성** 사회문화시설 분포현황



**7. 공원화 가능 구간의 특성** 주변 거점시설



## 7. 지하화 구간의 푸른길 조성

예시



## 8. 공공공간으로서 철도부지와 만나는 방 Rail Road Re:PUBLIC

전국적으로 도심 철도의 지하화와 지상공간의 공공적 활용이 대세(?)가 되고 있다. 폐선부지나 지하화를 통해 확보되는 부지를 공공적으로 활용하기 위해서는 사업비 확보의 문제 뿐 아니라 도시활성화에 어떻게 작동하지, 그 공간을 이용하는 시민과 어떻게 관계할지 등 운영관리의 문제도 중요하다.

표면적으로는 공원이나 숲길 등 시민에게 편익을 제공하는 공간으로 돌려주는 것 같지만 기존의 공원과 같은 개념만으로는 부족하다. 도시와 시민의 일상과 연결되어 행정에 의해서만 조성되고 관리되는 방식이 아닌 새로운 공공성에 다시 주목할 필요가 있다.

도시에는 다양한 공공공공 공간(파블릭 스페이스, Public space)이 존재하며, 이용과 운영주체에 따라 official, common, open의 세 가지 유형으로 나눌 수 있다. 예를 들면 도로나 기반시설과 같은 공공공간은 시민의 자유로운 접근이나 자율적인 관리와는 거리가 있는 반면 공원은 운영·관리에까지 자율성이 허용되는 경향이 있다.

- Official Space : 주로 행정이 해야 할 활동, 관리적인 업무로서의 공공공간
- Common Space : 참가자가 공유하며 이해관계가 존재하는 공공성, 주민과 시민들이 공유하는 복지로서의 공공공간
- Open Space : 누구나 접근이 가능하며, 거부되지 않는 공간이나 정보로서의 공공공간

우리가 '공공'이라고 표현하는 개념은 이들이 애매하게 섞여있다. 오픈스페이스가 오피셜 스페이스처럼 취급되거나 오피셜스페이스이기 때문에 관리가 부실하게 방치된 경우도 있다. 그 차이를 의식하고 구분하여야 공공공간이 보인다. 새로운 공공자원관리의 시대에는 그 관계를 맺는 방법에 따라 적당한 질서를 갖고 살아있는 공공성이 발생한다.

다양한 도시공간을 통과하던 철도부지가 푸른길과 같은 공원화된 공간으로 열리면, 그 선형적 특징 때문에 거기에는 다양한 잠재력이 존재한다. 특히, 오피셜과 오픈의 중간 정도인, 커먼의 개념에 그 잠재력을 여는 열쇠가 보일지도 모른다. 우리는 미래시대에 어울리는 다양한 공공공간을 발명하는 상상력을 발휘해야 한다.

## 9. 제언과 공유와 논의



- 광주철도100년 + 미래 100년 도시내 철도교통의 위상과 도시와의 공존
- 광주선의 위상변화가 있는 지금, 도심 기능회복을 위한 공론화의 적기?
- 단순한 공간확보 이상으로 도시환경.생활복지를 위한 철도부지의 공공적 활용
- 공공부지와 시민과의 새로운 관계방식에 의한 지역활성화
- 민선8기 광주시와 시의회의 지속가능한 개발인식 제고와 실천역량 점검

## 참고자료

광주광역시 (1992) 광주 도시계획연혁.  
국토교통부(2021) 제4차 국가철도망 구축계획(2021~2030)  
순천시 (2021) 경전선 전철화사업 순천시 대안 검토 연구 최종보고서.  
내 손안의 서울 “서울 지상철도 지하화 어떻게 진행되나?”\_ <https://mediahub.seoul.go.kr/archives/2003968>  
대전광역시 행정정보 공개\_ <https://www.daejeon.go.kr/drh/>  
지자체 뉴스로“수안선 개통 1년, 편리하고 편안해진 서수원...시민 휴게공간 조성”\_ <https://www.newsro.kr>  
광주광역시(2019) 광주역 경제기반형 도시재생뉴딜사업 도시재생 활성화계획(안)  
공간정보오픈플랫폼\_ <https://map.vworld.kr/map/maps.do#>  
통계지리정보서비스\_ <https://sgis.kostat.go.kr/view/index>  
공공데이터포털\_ <https://www.data.go.kr/data/3073420/fileData.do>  
국가공간정보포털\_ <http://data.nsdi.go.kr/organization/a05001>

감 사 합 니 다

# 토 론

- 최동호(광주대학교 도시계획부동산학과 교수)
- 윤현석(광주일보 부국장)
- 김현성(광주역철길푸른길조성주민대책위원회 간사)
- 이민철(광주지역문제해결플랫폼 집행위원장)

## 광주선 철도부지, 시민 행복.미래 발전.교통망 구축 관점에서 봐야

광주일보 윤 현 석

모든 도시에는 투자가 필요하다. 공공투자와 민간투자가 설 새 없이 돌아가야 도시의 경제가 성장하고 인구가 몰려들기 때문이다. 문제는 대규모 투자를 통해 유동인구를 끌어들이느냐 아니면 늘어나는 유동인구에 맞춰 투자를 하게 하느냐이다. 수도권과 같이 인구가 증가하는 지역에 민간투자를 중심으로, 호남권처럼 인구 정체 또는 감소지역에 대해서는 공공투자를 중심으로 해야 하는 이유는 여기에 있다.

문제는 국가의 재정정책은 이와는 정반대라는 점이다. 수도권광역철도는 당연히 민간투자를 통해 구축해야 한다. 반면 광주는 공공투자로 교통시스템을 완벽하게 구축해 유동인구를 최대한 끌어올려 상업시설들을 유인해야 한다. 따라서 기차역은 그 자체만으로 광주에서는 소중한 자산이다. 기차역을 통해 사람들이 이동하는 과정에서 제대로 소비하게 하며 지역에 생기를 돌게 하고 도시의 부를 늘려가야 하기 때문이다.

기차역을 사람과 물자의 이동이라는 교통기관 본연의 기능으로 한정시키는 것이 아니라 상업 및 전시.컨벤션 등을 복합적으로 배치해야 한다. 이러한 시설 복합과 기차, 버스, 도시철도 등 교통기능의 통합으로 기차역을 도시 거점으로 만들어야 한다는 의미다.

유럽의 기차역은 도시마다 특징이 있지만 대규모이며 웅장한 스케일이 아닌 도시의 역사와 문화를 상징하며 그 기능에 맞게 적재적소에 자리하고 있었다. 이와 함께 기차역 내부에 사람을 머물게 하고 소비하도록 하며, 교통기관의 본래 기능인 사람과 물자를 원하는 곳에 이동시키면서도 역만이 아니라 그 주변을 붐비게 하고 있었다.

외국의 사례를 좀 살펴보자. 네덜란드의 레이던(Leiden)의 경우 평일에도 불구하고 유리와 철골로 디자인된 역 앞 광장에는 젊은이들로 가득했다. 이들 젊은이들은 자전거나 버스를 통해 역에 오고 기차시간을 기다리며 책을 읽거나 삼삼오오 모여 수다를 떨었다. 역 앞의 거대한 자전거주차장, 가로등과 가로수, 광장 앞으로 펼쳐진 3~5층 규모의 정연한 건축물 등과 역은 마치 하나의 단지처럼 조화를 이뤘다. 광장을 지나 배치된 노천카페, 상점 등에는 손님들로 가득한 것은 물론이다.

덴 하그 중앙역 주변에는 역 주변의 변화상을 한 눈에 알아볼 수 있도록 사진과

건축도면 등이 전시돼 있었으며, 역내에도 유럽 중심역임에도 불구하고 30여개의 소규모 상점들이 1층과 2층에 배치돼 있었을 뿐이다. 룩셈부르크 역과 프랑스 메츠 (Metz ville)역은 중세건축물의 원형을 그대로 보존하고 있었으며, 역내에 설치된 스테인드글라스 장식품이나 예술품들이 눈길을 끌었다. 옆 앞 광장은 주변의 시설물과는 전혀 디자인이 다른 가로등이나 벤치, 공중전화 박스 등이 배치돼 있어 그 주변과의 차별성을 강조했으며 남녀노소, 각계각층이 모여들어 편안히 쉴 수 있는 공간으로 자리하고 있었다. 영국 에딘버러역도 2층의 중세건축물의 역사를 지금까지도 유지하면서 역내는 개찰구와 매표소 이외에 다른 시설은 찾아볼 수 없었으며, 규모가 큰 글라스고 퀸 스트리트(Glasgow Queen Street) 역에는 관광안내소, 카페, 선물점포 등이 즐비했으나 1층에서 곧바로 기차에 탈 수 있도록 비교적 간단한 시스템을 갖고 있었다. 파리 이스트(East)역과 리옹역에는 예술의 도시답게 파리시민혁명을 상징하는 대형 그림 등이 걸려 있었으며 외관 역시 산업화시대나 중세시대의 디자인을 그대로 간직하고 있다. 유럽 대표역인 독일 프랑크푸르트 역내는 유럽 곳곳으로 향하는 탑승구가 어지럽게 배치돼 있었으며, 수 백여 개의 노선 덕택에 기차시간을 기다리는 승객들을 위한 식당, 편의점, 선물가게 등 다양한 시설들이 집적해 있다. 유럽의 기차역은 모두 도시의 광장이자 소통의 핵심이 되고 있으며, 자연스럽게 사람들이 모여들고 흩어지는 기본적인 것에 충실하고 있다는 것을 알 수 있다.

광주로 다시 눈을 돌려 송정역은 호남선 개통(1914년 1월)으로 호남의 주요 역이 됐다. 중심도시인 광주가 아닌 광산군의 송정리 역사는 비용 최소화와 수탈 최적화의 산물이었다. 서울에서 개항한 목포를 최단기간에 연결하기 위해 역의 위치를 송정리에 잡은 것이다. 광주역은 이후 1922년 여름 광주선(송정~광주), 1922년 겨울 담양선(광주~담양), 1930년 광여선(광주~여수)이 각각 개통하는 등 일제에 의해 광주·전남의 철도시스템이 구축되면서 중심역이 됐다. 이 광주역은 광주의 대표 역이자 호남의 최대 역으로 성장을 거듭했으나 지난 2015년 광주송정역이 호남고속철도 정차역으로 일원화되면서 광주역은 보통역으로 전락하고, 그 주변은 공동화 현상을 겪고 있다.

5년 전 정부가 일원화 방침을 밝힌 뒤 1990년대 후반부터 지역 내에서 논의가 진행됐으나 당시 논의 과정은 정부의 결정에 대해 지역 내에서 의견을 수렴, 잘못을 지적하고 개선하도록 하는 것이 아니라 오히려 지역 내의 갈등을 부추기는 양상을 보였다. 광산구와 북구는 일원화가 각각 광주송정역, 광주역이 돼야 한다고 주장했으며, 지역 정치권도 둘로 나뉘어 다툼을 이어갔다.

이렇게 지역 내에서 의견이 갈려 논쟁만 계속되자 지난 2006년 8월 당시 건설교통

부가 호남고속철도 기본계획을 고시한 뒤 기본설계를 앞두고 2007년 6월 광산구 사전사업설명회, 같은 해 7월 광주시 토론회 등 단 2차례의 의견수렴을 거쳐 광주역을 정차역에서 제외한 기본설계 계획노선이 결정했다. 그 뒤 2009년 초부터 1단계(충북 오송~광주송정) 구간의 공사기간을 2015년에서 1년 앞당기는 것을 주내용으로 하는 기본계획 변경이 이뤄졌으나 이 때도 광주역 문제는 거론되지 못했다.

늦게나마 학계에서 일원화의 문제점을 지적하고 나섰지만 주목받지 못했다. 지역 문제에 대해 적극적으로 대응하지 못하고 정부부처의 결정에 의존하면서 이를 바로잡을 시기도 놓쳐버린 것이다.

이는 결국 광주역을 쇠락시키는 결과로 이어졌다. 사실 정부의 방침은 매우 잘못된 것이었다. 일원화는 광역시 가운데 광주에만 해당하는 것이었으며, 이는 철저히 일제의 논리 그 자체였다. 수도와 거점도시, 거점항구를 연결해 신속하게 연결하기 위해 철도를 종축으로만 주로 구축했다. 횡축, 국토의 동서를 가로지르는 국토의 기반시설(도로, 철도 등)은 방치한 것이다.

이제 광주역은 새로운 가능성을 가지고 도시재생의 거점으로, 다시 광역 및 도시 교통의 상징으로 거듭났으면 하는 바람이다. 이를 위해서는 지역 내 공감대를 형성하고, 이를 분명히 정부에 전달하는 노력이 필요하다. 지자체와 지역 공동체가 정부 방침만을 그대로 받아들이거나 정부가 가이드라인을 제시해 지역 내에서 갈등을 조장해서도 안 될 것이다.

광주역에 기존 교통 기능에 문화, 청년, 첨단산업, 행정 등의 새로운 기능을 추가해야 한다. 국립아시아문화전당, 광주송정역과 연계할 수 있는 랜드마크로 만들어 동구~광산구~북구를 잇는 새로운 광주 레일 벨트를 구축해야 한다.

달빛 내륙철도가 4차 국가철도계획에 반영돼 광주역은 송정역에서 출발해 대구로 향하는 철도가 경유하게 되며, 경전선(광주역-순천) 전철화 사업의 기점이기도 해 통폐합할 수는 없다. 또 도시철도 2호선이 개통되기 때문에 이 역시 감안해야 한다. 그러한 측면에서 기존 교통기능을 보완하면서 복합시설로서 재탄생시킬 필요가 있다는 것이다. 광주역에 전남 북부지역으로 연결하는 시외버스 노선까지 결합시키고, 자전거 역시 쉽게 이용할 수 있도록 해야 할 것이다.

광주역과 광주송정역을 잇는 방안은 현재 방식이 아니라 도시 내 노선을 지하화하고 지상 공간은 시민들에게 돌려주는 것이 낫다고 본다. 이미 경부선의 경우 도시 내 노선을 지하화하고 지상에 아파트단지를 조성할 예정인 만큼 호남선의 광주역~광주송정역까지 철로는 지하화하는 한편 지상은 푸른길을 연장해야 한다. 이 푸른길은 기존 푸른길의 업그레이드 버전으로, 단순히 시민들을 위한 걷는 공간만이 아니라 미래 세대를 위한 탄소중립, 즉 태양광 등 재생에너지를 곳곳에 배치하고, 걸

으면서 에너지를 생산할 수 있는 방안, 인공지능과 사물인터넷(IoT), 증강현실과 가상현실 등 광주의 미래기술을 총동원하는 미래 산업의 전시공간으로 하는 방안을 다양하게 적용됐으면 하는 바람이다.

## 광주역을 광주송정역과 통폐합이 답이고 광주선 철길을 공원으로 만들어 주민에게 환원하라!

광주역은 1969년 7월 현재의 중흥동으로 이전한 후 교통과 물류의 중심에 있었으나 2015년 KTX 운행이 중단된 후 현재 서틀열차를 제외하고 무궁화호와 새미을호를 합하여 하루 9편의 열차가 오가는 간이역으로 전락했다.

2015년 광주역에 KTX 운행이 중단된다고 할 때 광주역 인근의 주민들과 운암동 주민들은 주민대책위를 구성하여 광주역을 광주송정역과 통폐합하고 광주역과 철길 부지를 복합 행정타운과 공원으로 만들 것을 강력히 주장했다. 당시 여론은 뜨거웠고 민심 또한 광주역을 광주송정역과 통폐합 쪽으로 기울자 당리당락에만 눈이 먼 세력들은 주민들간 갈등을 유발시켰다.

하지만 당시 민주당 출신의 광주시장과 국회의원을 비롯한 광주의 유력 정치인들은 마치 광주역에도 KTX가 들어올 것처럼 주민들을 속이고 주민들 간의 갈등을 부채질했다. 심지어 광주역 인근 상인들에게는 광주역에도 KTX가 들어온다고 거짓 선동하여 주민들 간의 갈등을 조장하고 광주역과 광주선을 재활용할 수 있는 절호의 기회를 날려버렸다.

8년이 지난 지금 광주 민주당과 유력 정치인들이 말한 것처럼 지난 8년 동안 KTX가 광주역에도 들어왔고 광주역 주변의 도심 공동화는 해결됐는가?  
아마 당시 정치인들에게 이용당하여 광주역 존치를 주장했던 당시의 일부 상가 상인들은 어떤 심정인지 궁금하다.

자신들의 거짓 선동에 피해를 본 광주시민들께 먼저 머리 숙여 사죄하고 자신들의 주장이 잘못된 것이라 인정하고, 명명백백히 밝히는 것이 도리임에도 광주역 존치를 주장했던 자들은 광주-대구 간 고속철도 출발지를 광주역으로 하려는 계획을 세우고 있다고 하니 분노가 치밀어 오른다.

지난 수십 년간 철길 주변 주민들의 피해와 고통은 이루 헤아릴 수 없다.

철길 주변의 소음장벽이 가로막아 고령의 주민들은 높은 육교나 지하도를 오르내려 동사무소나 대중교통 이용을 해야 함은 물론 장을 보려고 해도 수백 미터 거리를 돌아다녀야 하는 피해를 보고 있다.

이뿐만이 아니다.

철길 주변 소음장벽 주변은 쓰레기 불법 투기와 주변 공동화의 원인이 되고 있고, 높은 소음장벽으로 공기 순환이 되지 않아 다른 지역에 비해 겨울에는 추위와 여름에는 더위 피해로 고통받고 있다.

하지만 문인 복구청장에 이 문제를 함께 해결하고자 면담을 요구한 지 2개월이 넘었지만 아무런 답변조차 없다. 이것이 주민을 위한 구청장의 태도인가?

또, 우리 대책위의 기자회견 후 광주시청 김00교통건설 국장이란 자는 우리 대책위의 정당한 주장을 ‘근시안적 주장’이라 폄하하고 광주공동체의 의견이 마치 광주역과 광주선 존치라고 자의적으로 내뱉었다.

또한 토건세력을 지지하는 일부 몰지각한 뉴스 회사들은 우리 후대들에게 물려주어야 할 개발을 명분으로 무등산 훼손을 정당화하고 시민들이 윤택한 삶을 누리는데 훼방을 놓는 주장을 거리낌없이 해대고 있다.

철길 존치의 명분 없이 시대에 뒤떨어진 정치 논리로 수십 년간의 고통을 계속 감내하라는 주장은 이제 멈춰야 한다.

광주역·철길 푸른길 조성 주민대책위는 광주역 인근의 주민을 넘어 송정역과 송정역 철길 주변의 주민들과 힘을 합쳐 도시 인근의 철길 문제 또한 인근 주민들의 피해를 최소화하는 방안을 찾기 위해 싸울 것이다.

끝으로 주민대책위는 광주시장 출마자를 비롯한 주요 정치인들과 정당들에 요구한다.

간이역으로 전락한 광주역과 광주선 철길을 없애고 미래지향적인 도시 개발과 50년간 피해를 본 주민들을 위해 토건세력의 눈치 보지 말고 올바른 방향으로 재생하라!. 그것은 광주송정역으로의 통합과 광주선 철길을 제2의 푸른길 공원으로 조성하는 것이 유일한 해법이다.

우리 대책위는 지방선거를 앞두고 시장 출마자를 비롯한 주요 정당에 우리의 입장을 강력히 전달할 것이고 우리의 입장에 동참하는 정당과 후보를 적극적으로 지지할 것

임은 물론 우리의 주장이 관철될 때까지 철길 인근 주민들이 대대적으로 참석하는 주민 결의대회 개최 등 모든 방법을 동원하여 광주역 통폐합, 광주선 철길 공원으로 만들 것이다. 끝.

# 광주선 철도부지 토론회

최동호(광주대학교 도시계획부동산학과)

## 광주광역시 교통현황

광주광역시의 자동차 등록대수가 2011년 12월 535,812대에서 2021년 12월 702,532대로 늘어나 연평균 2.7% 이상 증가율을 보였다. 같은 기간 동안 정체되거나 줄어드는 인구를 참작하면 자동차 증가율은 높은 증가율이라고 할 수 있다.

광주권 광역 축별 주요 가로망은 비교적 소통상태가 양호하나 연속 교통류와 단속 교통류가 만나는 시 경계부에서 첨두시 혼잡이 발생하고 있다. 광주권 광역축의 대중 교통 시설 및 서비스 부족 등으로 대중교통보다 승용차를 이용하기가 상대적으로 편리해 승용차 이용추세는 쉽게 꺾일 것 같지 않다. 특히, 재래선 철로를 이용하는 경전선, 호남선 등과 같은 광역철도가 승용차나 버스보다 시간 경쟁력에서 뒤쳐져서, 지역 간 광역통행 기능을 제대로 수행하고 있지 못한 상황이다. 다행히 제3차국가철도망계획에 4대 지역 간 철도 중 유일하게 전철화가 이루어지지 않은 경전선이 2025년까지 전철화하게 되어 어느 정도 철도 경쟁력 확보가 예상된다.

## 광주광역시권 미래 교통 전망

정보통신기술의 발달에 따라 C.A.S.E(Connected(연결성), Autonomous(자율주행), Electrification(전동화), Shared(공유))로 대변되는 미래 모빌리티 세계가 우리 앞에 펼쳐지고 있다. 특히 우리 눈앞에 닥친 기후변화 대응과 온실가스 감축을 위해 친환경 교통수단인 철도 이용률을 높이려는 다각적인 시도가 이루어지고 있다.

제3차국가철도망구축계획(2016~2025)에 따라 경전선은 전철화되며, 총 122.2km 구간에 설계속도 250km로 1조7703억 원이 투입될 예정이다. 신경전선은 나주혁신도시를 경유하며 광주역까지 진입할 예정이다. 제3차국가철도망구축계획 중에 신규반영사업 추가검토사업으로 대구~광주 간 달빛내륙철도 KTX 선이 포함되어서 철도교통과 광주역의 위상 변화가 예상된다.

## 광주선과 달빛철도에 대한 의견

기존 광주선 광주송정역~광주역 구간은 교통소통과 토지이용 단절 등의 문제를 해소하기 위해 최소한 도심 시가지 구간의 지하화가 필요하고, 영산강 주변은 지상철로 유지하는 방안 등을 다양하게 검토해야 한다.

만일 달빛철도역이 광주역까지 진입하게 된다면 이미 도시화가 이루어진 광주시 시내 구간에 지상으로 진입하게 될 가능성은 희박하고, 지하로 진입하는 것이 타당하다. 만일 광주역에 진입이 어려워 경춘선의 청량리역과 같이 시 외곽에 철도역을 설치해야 한다면, 광주역과 외곽 역을 도시철도로 연결해야 할 것이다. 파리의 도시철도 일부 지하 구간을 지역 간 철도인 RER과 도시철도가 같은 지하 구간을 공동으로 이용하는 것처럼, 광주역 진입 구간을 도시철도와 지역 간 철도가 같이 이용하는 방안도 고려해볼 필요가 있다.

이러한 도심 구간의 지하화에는 막대한 예산이 필요하므로 중앙정부의 지원이 요구되나, 경부선 지하화 사업(덕천~가야조차역 10.7km, 1조5천억)이 제4차 국가철도망 구축계획에서 제외되는 상황이라 향후 예산확보가 여의치 않아 보인다. 하지만 이미 원주-강릉선 강릉 도심 구간 2.6km과 수인선 수원 구간 2.9 km 등의 지하화에 국고 보조가 이루어진 점을 참작해보면, 국고 확보를 위해 우리가 서로의 지혜를 모아야 할 것이다.