

광주선푸른길더하기 포럼

광주선 푸른길 더하기, 전략적 선택은?

일시 : 2022년 12월 6일(화) 오후 2시~4시 30분

장소 : 광주광역시의회 대회의실(4층)



광주광역시의회
Gwangju Metropolitan Council

광주선푸른길더하기시민회의

우리 곁에

민기운 변화
광주지역문제해결플랫폼

문의 : 광주환경운동연합(062-514-2470)

식순

광주선푸른길더하기 포럼

광주선 푸른길 더하기, 전략적 선택은?

▶ 좌장 : 최지현 (광주광역시의회 시의원)

14:00~14:10 개회 및 참석·내빈소개

주제발표

- 14:10~14:40 발표 1. 푸른길 더하기? 전략적 선택은? / 조진상 동신대학교 도시계획학과 교수
14:40~15:00 발표 2. 경전선 순천도심구간 지하화 요구 활동 사례 / 김석 순천YMCA 사무총장

지정토론

- 15:00~15:10 ▶ 이진우 / 동신대학교 도시계획학과 교수
15:10~15:20 ▶ 노경수 / 광주대학교 도시계획부동산학과 교수
15:20~15:30 ▶ 황철호 / 광주광역시 정책보좌관
15:30~15:40 ▶ 박경섭/ 광주로 지역공공정책연구소 소장

종합토론

15:50~16:30 참여자 모두



목차

광주선푸른길더하기 포럼

광주선 푸른길 더하기, 전략적 선택은?

푸른길 더하기? 전략적 선택은?

조진상 동신대학교 도시계획학과 교수

경전선 순천도심구간 지하화 요구 활동 사례

김석 순천YMCA 사무총장

토론문

광주선푸른길더하기 포럼
광주선 푸른길 더하기, 전략적 선택은?

주제발표

푸른길 더하기? 전략적 선택은?



조진상

동신대 도시계획학과 교수, 광주환경운동연합 '모두를 위한 도시위원회' 위원장

광주선 푸른길 더하기, 전략적 선택은?

조진상 (동신대 도시계획학과 교수, 광주환경연합 모두를 위한 도시위원회 위원장)

목 차

1. 머리말	3
2. 대안선택의 주요 변수	4
가. 다양한 이용대안선택	5
나. 추진주체 · 이해관계자	14
다. 사업추진시기	15
라. 소요예산	19
마. 구간별 공간특성	25
3. 종합평가	29
4. 주요 쟁점	32
5. 요약 및 결론	38

1. 머리말

○ 기존 푸른길 (광주역-효천역) 구간 : 2차 단순방정식

- 논쟁 : 푸른길이나 도시철도나?
- 시기 : 1997-2000년 (3년)
- 논의 주체 : 주민/시민단체/전문가 (푸른길) 와 시 행정 (도시철도) 단순한 구조

○ 광주역-송정역간 푸른길 더하기 구간 : 고차 복합방정식

- 크게 주체/기능/시기/예산이 큰 변수 작용
- 다양한 이용 대안 선택 : 국가철도/도시철도/푸른길?
- 다양한 추진주체/이해관계자
- 대안별 다양한 사업추진 시기
- 다양한 소요자원 추정 및 자원조달 가능성
- 상이한 구간별 공간특성

- 9 -

2. 대안 선택의 주요 변수

- 대안 선택에 영향을 미치는 주요 변수로는 주체 (이해 관계자), 기능, 시기, 예산, 공간특성을 들 수 있음 <표> 광주선 철도 구간별 공간특성 비교

번호	구분	주요 쟁점
1	기능/대안선택	- 국가철도, 도시철도, 푸른길의 대안 선택
2	추진주체	- 정부, 광주광역시, 시민단체, 지역주민, 상인
3	추진시기	- 정부의 광주역 계속 존치 여부 결정 - 광주광역시의 도시철도 지하화 결정 여부
4	소요예산	- 정부 : 철로 지하화냐 노상이냐? 정부의 참여 여부? - 광주광역시 : 도시철도/푸른길 선택 여부, 기존 철도부지만 활용 또는 토지 추가 확보 여부, 도시철도 지하화냐 노상 활용이냐?
5	공간특성	- 지하화 가능 구간/노상 이용구간 - 구간별 특성 (광주역-극락강역, 극락강역-광주공항 입구, 광주공항 입구-송정역)

- 10 -

가. 다양한 이용 대안 선택

1) 전제와 배경

○ 어떤 기능을 부여? : 국가 철도 or & and 도시철도 or & and 푸른길?

- 이론적으로 8가지 대안이 가능.

- ① 국가철도, 도시철도, 푸른길 3가지 모두 선택
- ② 국가철도, 도시철도 2가지 선택
- ③ 국가철도, 푸른길 2가지 선택
- ④ 도시철도, 푸른길 2가지 선택
- ⑤ 국가철도 1가지만 선택
- ⑥ 도시철도 1가지만 선택
- ⑦ 푸른길 1가지만 선택
- ⑧ 아무 것도 안함

- 11 -

- ③ 국가철도와 푸른길만 선택하는 방안, ⑤ 국가 철도만 선택하는 방안, ⑧ 3가지 대안 모두 선택하지 않는 방안의 3가지는 실현가능성이 낮거나 광주 지역사회의 관심사항이 아니므로 금번 논의에서 제외.

○ 국가철도/도시철도를 같은 철도 공동이용 or 별도 설치

- 대규모 예산 소요, 추가 부지 확보의 어려움 측면에서 국가철도와 도시철도를 모두 설치하되 각각 설치하는 방안은 실현가능성 측면에서 설득력이 없음
- 국내 동시 이용 사례 : 수도권에서 (비 고속) 국가철도와 전철이 같은 철로를 이용하고 있음. 기존선 구간에 고속과 비고속 철도가 같이 이용하고 있음.
- 외국 도시 경우 공동이용 사례 많이 있음. 기술적 측면에서 큰 문제는 없을 것으로 판단됨.

- 12 -

○ 일부 구간 지하화 or 지상/고가 활용

- 근래 국내에서도 철도 지하화/지상 푸른길 사례 자주 발생
- 서울 경의선 서울역-신촌-연남동 구간 6.3km 구간
 - 2004년 문산-용산 복선전철화 사업 추진하면서 철도 지하화
 - 지상 단선철도를 복선 지하화하는 사업으로 **지하화 공사비 4,357억원**은 전액 국가가 부담. 지상부는 서울시가 2011년부터 457억원을 들여 경의선 숲길 공원 조성

■ 새창고개 구간 마스터플랜

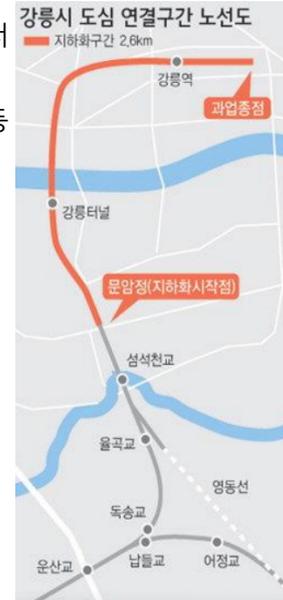


- 경기 수인선 수원 도심 2.9km구간
 - 1937년부터 1995년까지 운행된 수원-인천 구간 협궤 철도 폐선후 2020년 복선 전철화
 - 수원시 구간 2.9km와 화성시 0.5km가 지하화되어 지상부 공원화 추진.
 - 수원시 지하화 구간 공사비중 455억원은 지자체가 부담. 지상구간은 공원화해 금년 12월 개장.



- 강릉 도심 지하화 구간

- 강릉 구정면 남강릉~강릉역 구간 9.8km 가운데 문암정에서 강릉역까지 2.6km 구간 지하화하고 강릉역은 반지하화 건설
- **지하화 사업비 4,600억원중 10%를 강릉시가 분담**. 월화거리등 테마공원 조성해 관광객 증가 효과



- 외국 도시에서는 철도 지하화 사례 다수
- 일부 구간 지하화를 통해 지상구간 푸른길 확보 가능 (국가철도/도시철도/푸른길 Win-Win할 수 있는 유력한 대안)



2) 현 광주선 국가철도 이용 대안 : 광주역/광주선 존치

번호	선택 대안	구분	주요 내용
1	<대안1> 국가철도/도시철도/푸른길 모두 선택	장점	- 국가철도와 도시철도의 병행 이용시 광주광역시 도시철도 건설로 인한 비용 크게 절감 - 철도교통과 푸른길 동시 수용으로 시민만족도 증가
		단점	- 일부 구간 지하화 및 부지확장으로 정부의 많은 예산 소요 - 철도개설 의사결정 지연으로 실제 사업추진 여부 장기 표류 가능성 - 광주역-동광주구간 (약 4km) 간선도로 지하 통과로 고비용 소요
2	<대안2> 국가철도/도시철도만 선택 (철도 공동이용)	장점	- 철도의 공동이용으로 광주광역시의 도시철도 건설 예산 대폭 절감 - 도심 깊숙이 철도 운행으로 교통서비스 제고
		단점	- 현 철도 부지 지상구간 또는 지하구간을 철도로 활용하는 방안. 일부 구간 부지 폭 협소로 지상의 철도 왕복 동시 운행 곤란. 부지 추가 확보 필요 -> 고비용 구조. - 광주역-동광주구간 (약 4km) 간선도로 지하 통과로 고비용 소요 - 기존 철도로 인한 폐해 예를 들어 도시단절 현상, 슬럼화, 철도 소음 등 주민생활불편 미해소

3) 국가철도 광주 북측 우회 대안 : 광주역/광주선 폐지

번호	선택 대안	구분	주요 내용
3	<대안3> 도시철도 와 푸른길만 선택	장점	- 광주역 부지 도시재생 등 다른 목적으로 활용 잠재력 - 광주광역시의 철도 부지 취득에 대한 명분 증가
		단점	- 기존 철도 부지 협소로 인근 부지 추가 확보. 광주시 재원부담 증가 - 푸른길 구간의 대폭 축소 불가피 - 도시철도 운영으로 인한 도시단절, 슬럼화, 주민불편 등 지속
4	<대안4> 도시철도 만 선택	장점	- 광주 도시철도 운행 구간 확대 (3호선 성격) - 도시철도 이용자 확대 및 편의 제공
		단점	- 일부 구간 폭 좁아 양방향 철도 운행 곤란 - 기존 철도로 인한 도시단절, 슬럼화, 주민불편 등 지속. 운행횟수 증가로 주민 피해 확대 우려 - 광주광역시의 부지 확보 및 도시철도 건설 재원 확보 곤란시 부지 미 활용 상태 장기 지속 가능성
5	<대안5> 푸른길만 선택	장점	- 도시단절, 슬럼화, 주민불편 문제 등 근본적 해소 - 푸른길 조성으로 도시활력 증진 및 주민소통 증대 - 추가부지 확보 불필요 -> 광주시 예산 대폭 절감
		단점	- 도시철도 운행 축소 - 철도부지 취득 및 푸른길 조성 예산 조달 필요

- 17 -

4) 광주역 활용 관련 국가 철도 노선 대안의 장단점 비교

- 정부의 광주역/광주선 존치 또는 폐지 선택은 '푸른길 더하기'에서 가장 중요한 변수
- 정부는 달빛내륙철도 노선 결정에 있어서 광주역/광주선 존치 방안과 광주 북측 담양 우회 방안중 하나 검토 가능

번호	대안	구분	주요 내용
1	경전선, 달빛내륙철도 출발역으로서 광주역 - 광주역-동광주IC방향 철도 연결 간선도로 지하 활용 (선택 여 지 없음) - 광주선 일부 구간 지하화	장점	- 구도심 주민의 도시간 철도 이용 편리 - 국가 철도와 도시철도의 철로 병행 이용 가능 - 도시철도 건설 비용 절약 - 철도부지 별도 취득비용 절감. (다만 복선화시 일부 구간 추가 토지확보 필요)
		단점	- 광주역-동광주IC간 약 4km 구간 지하 철도 건설에 높은 건설비 소요. (외곽 건설 대비) - 푸른길, 도시철도로의 활용 제한 - 국가철도건설 사업추진 시기 장기화 우려

- 18 -

번호	대안	구분	주요 내용
2	광주역 출발역 포기. 송정역에서 광주 북부/담양 구간 통과	장점	<ul style="list-style-type: none"> - 광주역 부지와 철도 다른 목적으로 사용 가능 - 철도로 인한 도시단절 현상 해소 - 국가철도 제외한 푸른길/도시철도 사업대안 선택 용이 - 사업추진시기 앞당길 가능성
		단점	<ul style="list-style-type: none"> - 원도심 주민들 철도 이용 불편 - 국가철도와 도시철도 철로 병행 이용 대안 포기 - 국가철도 미활용에 따른 도시철도 설치 비용 광주광역시 가 전부 부담 (철도부지매입비용, 도시철도 건설 비용)

- 19 -

나. 추진주체·이해관계자

- 국가, 광주광역시, 지역주민, 시민단체, 상인

번호	이해관계자	주요 관심사
1	정부	<ul style="list-style-type: none"> - 광주역/광주선 존치 여부 - 도시간 철도 연결시 투자 비용 - 철도승객 확보 여부
2	광주광역시	<ul style="list-style-type: none"> - 도시철도건설과 푸른길간 대안 비교 - 광주역 존치 여부 / - 광주선 수스트램 (시장 공약) - 대안별 소요예산
3	지역주민	<ul style="list-style-type: none"> - 철도로 인한 도시단절/슬럼화/소음 등 불편/피해 해소
4	시민단체	<ul style="list-style-type: none"> - 공익 측면에서 어떤 대안이 더 바람직?
5	상인	<ul style="list-style-type: none"> - 수익발생/상권활성화 여부

- 20 -

다. 사업추진시기

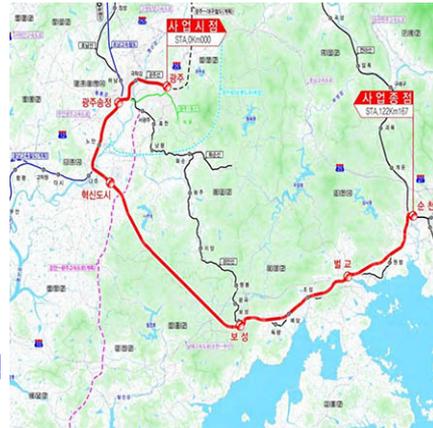
- 사업추진시기에 영향을 미치는 주요 변수

- ① 정부의 광주역/광주선 존치/폐지 여부
- ② 광주광역시의 도시철도 지하화 건설 결정 여부

1) 정부의 광주역/광주선 존치 여부 결정

○ 경전선 출발역으로서 광주역

- 현재 경전선 기본계획 수립중. 노선 결정이 핵심.
- 경전선 기본계획은 송정역-순천역 구간에 한정
- 순천역 경우 지하화 또는 도심 우회 노선 요구
- 최근 국힘당이 도심 우회 관심 표명
- 송정역-광주역 구간은 **현 상태 그대로 활용 계획인 것으로 추정**



- 21 -

○ 달빛내륙철도 출발역/경유역으로서 광주역

- 현재는 달빛내륙철도 출발역으로 자리매김
- 달빛내륙철도 운행시 다른 노선과의 연결 문제로 광주송정역까지 운행할 것으로 봄
- **광주역을 달빛내륙철도의 출발역/경유역 결정시 광주역-동광주IC 구간은 기존 간선도로 (동문대로) 지하 (약 4km)를 통과할 수 밖에 없음.** (다른 노선 선택 가능성 없음)
- 극락강역-광주역 구간 경우 철도 부지 협소로 양방향 원활한 통행 곤란
- 극락강역-광주역 구간중 전부 또는 일부 (약 4 km, 동천동 -광주역 구간)에 대해 기존 철도부지 지하 또는 인근 간선도로 (하남대로) 지하를 통해 지하화 필요



- 22 -

○ 소결

- 달빛내륙철도가 4차 국가철도망기본계획에 반영되었긴 하지만 BC 값이 낮게 나오고 기본계획을 언제 수립할지 예측하기 어려움. 상당기간 미결정 상태로 남아 있을 수도 있음
- 이 경우 푸른길, 도시철도 등 사업 논의가 구체화되지 못하고 장기화될 우려.
- 정부가 광주역 존치 위해서는 동천동-광주역-동광주IC까지 8km 구간 지하화 또는 광주역에서 하남역 회차 구간 지하화에 대한 공감대 형성이 전제되어야 함
- 광주광역시 광주선의 도시철도 공동 이용 요구함과 동시에 자원분담 필요
- 정부가 광주역을 존치할 의지가 있는지? 일부 구간의 지하화에 대한 의지가 있는지? 없다면 광주역과 광주선을 폐선할 의지가 있는지 확인 필요.
- 국가철도 입장에서 보면 달빛내륙철도 이용수요가 높지 않을 것으로 추정되므로 굳이 복선화 추진 필요성 낮음. 도시철도 입장에서는 복선화 필요.
- 정부 입장에서 볼 때는 서둘러 폐역/폐선을 결정해야 할 동기나 이유를 찾기는 어려워 보임. 달빛내륙철도 건설에 대한 논의가 본격화되었을 때 (기본계획을 수립할 때) 논의가 활발해질 수 있을 것임

- 23 -

2) 광주광역시의 도시철도 독자 추진 여부

- 정부가 일부 구간이라도 철도 지하화를 추진한다면 광주광역시는 도시철도 운행 여부, 자원분담 면에서 부담을 크게 덜 수 있음
- 그러나 정부가 광주역과 광주선을 폐역/폐선할 경우 광주광역시가 독자적으로 도시철도를 추진할 것인지 말지에 대해서 선택해야 하는 입장에 서게 됨
- 독자적 추진시 우선 철도 부지를 매입해야 함. 도시철도 건설시 노면트램으로 할지 지하경전철로 할지 결정해야 함.
- 노면 트램시 부지 협소 문제, 도시단절/슬럼화 등 기존 도시 문제 그대로 안고 가야 함. 트램 건설비도 무시할 수 없음.
- 국가철도는 운행횟수가 많지 않으므로 단선 철도 운행 여지. 달빛내륙철도도 단선으로 계획. 도시철도는 운행횟수가 빈번할 것이므로 단선 운행 불가. 기존 철도 부지에 추가 부지 확보해야 함.
- 도시철도 추가에 대한 사회적 논란 커질 것으로 보임 (도시철도공사 적자폭 확대 등 이유)
- 어떤 형태로든지 정부가 **광주역/광주선의 폐역/폐선후 광주광역시가 독자적으로 도시철도 추진시 사회적 합의 도출에 상당한 기간과 예산이 소요될 것으로 예상됨.**

- 24 -

라. 소요예산

번호	주체	내 용
1	정부	<ul style="list-style-type: none"> - 노선선정 (광주역 존치 또는 폐지)에 따라 정부 소요 예산 크게 달라짐 - 철도 지하화 또는 노면 활용에 따라 소요예산 크게 차이 - 철도 지하화는 지상 또는 고가에 비해 건설비 증가 요인 - 다만, 간선도로 지하화시 별도의 토지취득비용 불필요 (광주광역시와 협의 필요) - 국가철도와 도시철도가 철로 공동이용시 광주광역시로부터 지하화 추가건설비중 일부 분담으로 재정부담 경감
2	광주광역시	<ul style="list-style-type: none"> - 노선선정 (광주역 존치 또는 폐지)에 따라 광주광역시 소요 예산 크게 달라짐 - 광주역 폐지시 도시철도 추진방식 여부 (지하화냐 노면활용이냐?) 에 따라 예산 규모 크게 차이 - 국가철도 병행 이용 여부에 따라 예산 크게 좌우 - 국가철도와 도시철도 철로 공동이용시 지하화 건설로 인한 추가 건설비 일부의 자원분담만으로 단독 도시철도 건설시보다 현저하게 적은 예산으로 도시철도 운행 가능. 광주선 철도 부지 취득비나 대체 철로 건설비 불필요

- 25 -

○ 국가철도/도시철도 공동이용시 소요예산 추정

<표> 국가철도 건설 및 도시철도 공동이용시 광주시 예산부담 추정액

구분	세분	총사업비 추정액	광주시 10% 분담시 (억원)		광주시 20% 분담시 (억원)	
			국가	광주	국가	광주
총 사업비		2,800억원 ~6,000억원	2,520 ~5,400	280 ~600	2,240 ~4,800	560 ~1,200
국가철도 건설비	<대안1> 지상 복선 건설비	2,600억원	2,340	260	2,080	520
	<대안2> 일부 지하 (4km), 일부 지상 (9km) 복선 건설비	5,800억원	5,220	580	4,640	1,160
철도 부지매입비	기존 철도 부지 매입비	0원		0		0
	기존 철도 인접부지 매입비	200억원	180	20	160	40

※ 가정 : 지하구간 건설비 km당 1천억원, 지상구간 건설비 km당 200억원

- 광주광역시 입장에서 보면 광역철도 총사업비의 30%, 도시철도 총사업비의 40% 지자체 부담이므로 국가철도 공동 이용시 **10%~20% 부담이 합리적**. 강릉 지하화 경우 10% 지자체 부담 선례.

- **광주광역시의 도시철도 역사건설비, 차량구입비 등은 별도**

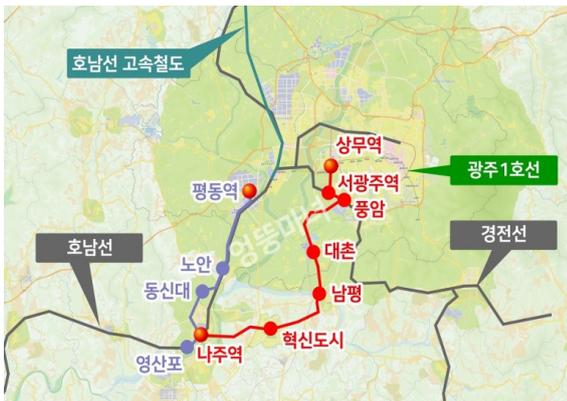
- 26 -

○ 광주광역시 도시철도 자체 추진시 예산 소요 추정액

- 광주광역시가 철도부지를 매입해야 한다면? 광주역과 광주선 철도 부지 면적은 23만m²? 부지 가격은 철도 부지는 m²당 20만원 인접 부지는 m²당 40만원으로 개략 추정.
- 대전 트램 건설비 : km당 400억. (당초 km당 200억-> 최근 400억원으로 상향 조정). 광주 도시철도 2호선 저심도 경전철 건설비 : km당 800억 추정
- 광주선 (광주송정역-광주역간 13km 구간) 도시철도 소요예산 추정
(※ 단순 가정에 의한 개략적 추정치임)

구분	세분	추정액	개략적 산출기초
총 사업비		5,860억원~ 1조 1,060억원	
도시철도 건설비	지상 트램 건설비	5,200억원	13km*400억원
	저심도 경전철 건설비	1조 400억원	13km*800억원
철도 부지매입비	기존 철도 부지 매입비	460억원	23만m ² *20만원
	기존 철도 인접부지 매입비	200억원	5만m ² *40만원

- 광주광역시가 도시철도를 자체 건설하려면? 정부지원과 자체 재원의 비중은?
- 도시철도 경우 국비:지방비 = 60:40. 도시철도 2호선 3조원중 1조 2천억원은 광주광역시 부담
- 광역철도 경우 국비:지방비 = 70:30. 4차 국가철도망 계획에 처음 반영. 광주 상무지구-나주역 구간 광역철도 반영.
- 광주역-광주송정역-나주역간 광역철도 반영 가능성은?



<표> 광주선 구간 도시철도/광역철도 국가계획 반영시 광주시 소요예산 추정액

구분	세분	추정액	도시철도 국가예산 반영시 (단위:억원)		광역철도 국가철도망계획 반영시 (단위:억원)	
			국가	광주	국가	광주
총 사업비		5,860억원~ 1조 1,060억원	3,120 ~6,240	2,740 ~4,820	3,640 ~7,280	2,220 ~3,780
도시철도 건설비	지상 트램 건설비	5,200억원	3,120	2,080	3,640	1,560
	저심도 경전철 건설비	1조 400억원	6,240	4,160	7,280	3,120
철도 부지매입비	기존 철도 부지 매입비	460억원		460		460
	기존 철도 인접부지 매입비	200억원		200		200

○ 소결

- 국가철도를 도시철도와 같이 이용하고 광주시 10% 사업비 부담시 광주시 재정부담은 ① 전 구간 지상복선시 280억원, ② 4km 지하 및 나머지 지상 복선시 600억원 소요
- 국가철도는 담양 우회하고 광주선에 도시철도 추진시 광주시 소요예산은 ① 도시철도 국가계획 반영시 총사업비의 40%인 2,740~4,820억원, ② 광역철도 반영시 총사업비의 30%인 2,220~3,780억원 소요.
- 따라서 **광주광역시 입장에서는 단독으로 도시철도를 추진하기 보다는 국가철도와 도시 철도를 공동이용하는 방안을 택하는 것이 재정적으로 유리.**
- 국가철도와 도시철도 공동이용 추진시 **1구간 (광주역-동림/동천동 구간)은 조기 폐선후 푸른길 조성하고 향후 건설될 철도는 간선도로 지하구간 활용.**

마. 구간별 공간특성

- 주변 지역 시가화 정도, 철도부지 확장 가능성 측면에서 공간특성 분석
- 공간 특성 분석은 국가철도, 도시철도, 푸른길 동시 추진 또는 일부 선택에 중요 요인
- 특히 철도지하화 구간 선정시 구간별 공간특성 적극 고려 필요

<그림> 광주선 세부 구간 구분



<표> 광주선 철도 구간별 공간특성 비교

번호	구간	연장	공간특성
1	1구간 광주역-동천/ 동림동	4.8km	- 도시단절/슬럼화 등 이유로 주민민원 가장 큰 구간 - 부지협소 (단선) - 양방향 시가화로 철도 부지 확대 불가. - 철도 지하화 추진시 가장 우선적으로 검토할 구간 - 푸른길 조성 통해 도시활력 증진에 효과 큰 구간
2	2구간 동천/동림동- 극락강역	3.0km	- 동서방향 철도. 영산강 통과 구간 - 영산강 동측 유덕동 구간은 철로 북측 농경지, 남측은 시가화 - 영산강 서측 신가동 구간은 서측 시가화 동측 농경지 - 철도/푸른길 병행시 부지 확대 가능성 있음
3	3구간 극락강역-광 주공항 입구	4.2km	- 남북방향 철도. 철도부지 서측 시가화, 동측 농경지 구성 - 철도/푸른길 병행시 동측 농경지로 부지 확대 가능성 있음
4	4구간 광주공항 입구-송정역	2.3km	- 광주공항 입구-송정공원역간 구간 부지폭 협소, 철로 양쪽 시가화. 부지 추가 확보 가능성 매우 낮음. - 송정공원역-송정역 구간 : 호남선 철도 중복 구간

<표> 광주선 철도 구간별 공간 특성 비교

번호	구간	연장	인접부지 확보 가능성	지하화 필요성	국가철도/도시철도/ 푸른길 동시 추진시 푸른길 조성 필요성
1	<1구간> 광주역 -동천/동림동	4.8km	매우 곤란 (양측 기 시가지화)	매우 높음 (인근 간선도로 활용 필요)	매우 높음
2	<2구간> 동천/ 동림동-극락강역	3.0km	가능	중간	높음
3	<3구간> 극락강역 -광주공항 입구	4.2km	가능	낮음	중간
4	<4구간> 광주공항 입구-송정역	2.3km	매우 곤란	중간	중간

3. 종합평가

가. 대안별 종합평가 항목

- 공공서비스 제공정도 등 5개 평가항목 설정.
 - 항목별 3점 부여 (양호 3, 중간 2, 불량 1) 총점 15점 만점
- ① 공공서비스제공 정도 : 국가철도, 도시철도, 푸른길 각 1점
- ② 추진주체의 다양성과 의사결정 정도
- 추진주체가 다양할수록 의사결정 어려움. 어려움 1점, 중간 2점, 쉬움 3점
- ③ 소요 시기
- 소요 시기 결정에 영향을 미치는 주 요인은 정부의 달빛내륙철도의 추진일정, 도시철도 추가 건설과 관련한 광주시의 재정여건과 이용수요추정임.
 - 단기 3점, 중기 2점, 장기 1점 부여

- 35 -

- ④ 소요예산
- 소요예산에 영향을 미치는 주 요인은 노선 지하화, 부지 추가확보 필요성, 시설의 조성, 조성후 유지관리 및 운영적자 여부.
 - 정부의 소요 예산 여부는 고려하지 않았음.
 - 대규모 예산 1점, 중규모 예산 2점, 소규모 예산 3점 부여
- ⑤ 공간특성 (부지추가 확보 필요성 여부) .
- 구간별로 도시단절 및 슬럼화 정도, 대안별 이용수요 등이 상이함
 - 특히 국가철도/도시철도 건설 경우 구간별로 부지추가확보가능성의 정도가 상이함
 - 본 평가에서는 추가부지확보가능성을 평가척도로 반영.
 - 필요없음 3점. 필요함 1점.

나. 평가 결과

- "<대안 5> 푸른길만 선택" 대안이 15점 만점중 13점으로 1위
- "<대안 1> 국가철도/도시철도/푸른길 모두 선택" 대안이 11점으로 2위
- "<대안 3> 국가철도와 도시철도만 선택" 대안이 15점 만점중 7점으로 가장 낮은 평가

- 36 -

<표> 이용대안별 종합평가

번호	이용대안	공공서비스 제공	추진주체/의사결정	추진 시기	소요예산		공간특성	종합평가
					정부	광주		
1	<대안1> 국가철도/도시철도/ 푸른길 모두 선택 (일부 간선도로 지하화)	많음	다수/ 어려움	장기	대규모	소규모	쉬움	11
		3	1	1	×	3	3	
2	<대안2> 국가철도/도시철도만 선택 (지상철도 공동이용)	중간	소수/쉬움	장기	대규모	소규모	부지추가	9
		2	2	1	×	3	1	
3	<대안3> 도시철도와 푸른길만 선택	중간	다수/ 어려움	중기	중규모	대규모	부지추가	7
		2	1	2	×	1	1	
4	<대안4> 도시철도만 선택	적음	소수/쉬움	중기	중규모	중규모	부지추가	9
		1	3	2	×	2	1	
5	<대안5> 푸른길만 선택	적음	소수/쉬움	단기	중규모	소규모	쉬움	13
		1	3	3	×	3	3	

4. 주요 쟁점

가. 쟁점 1

<대안1> 국가철도/도시철도/푸른길 3가지 모두 추진할 경우 푸른길 조성을 위한 대응방안은?

○ 장점

- 국가철도/도시철도/푸른길 공공서비스 동시 제공
- 광주광역시의 토지취득예산이 별도로 필요없게 됨.
- 도시철도 건설예산도 단독 추진과 비교해 대폭 줄일 수 있음.
- 도시철도 자체 추진에 따른 사업지연을 억제하고 건설 기간도 줄일 수 있음.
- 건설비 부담이 적게 들어 상대적으로 운영적자도 줄일 수 있음.
- 철도로 인한 고질적인 주민 민원을 근본적으로 해결함과 동시에 지상부 푸른길 조성을 통해 도시단절, 슬럼화, 소음문제도 개선할 수 있고 도시활력을 불어 넣을 수 있음.
- 광주역을 준치함으로써 북구와 원도심 일대 경제 및 상권 활성화를 도모할 수 있음.
- 정부 입장에서도 일부 구간 지하화를 통해 광주역 준치를 통해 북구와 원도심 주민 등

의 철도이용자를 보다 많이 확보할 수 있고 건설 재원 일부를 광주광역시와 분담할 수 있게 됨.

- 광주역-동광주IC 철도 노선이나 극락강역-하남역 등 호남선 직결 노선 경우 광주광역시의 협조를 받아 간선도로 지하를 이용함으로써 토지취득 예산이 필요없게 됨.

○ 단점

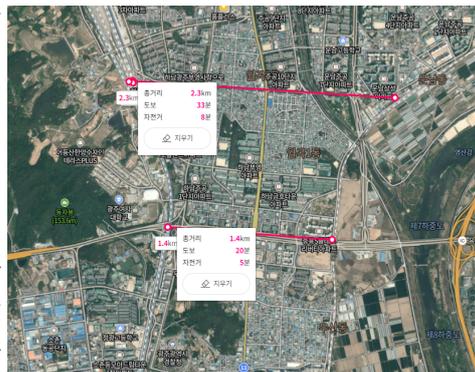
- 추진주체가 많아져 신속한 의사결정이 어렵고 장기 지연될 가능성이 높음
- 정부는 기존 부지 활용 단선철도만으로도 충분하다고 판단할 수 있음.
- 도시철도 공동이용 경우 의사결정 어렵고 광주시가 일부 분담하더라도 정부의 추가 예산 소요

○ 대응방안

- 1구간 (광주역-동천/동림동) 또는 2구간 (동천/동림동-극락강역) 철도 지하화 경우 지상은 푸른길 조성 가능.
- 3구간 (극락강역-광주공항 입구역) 경우는 철도 동측 농경지에 대해 토지 추가 확보시

철도와 푸른길을 동시 추진 가능. 토지 취득을 위한 예산 추가 확보가 관건임.

- 예산확보가 당장 어려울 경우 단계적으로 시차를 두고 푸른길 조성하는 방안도 검토가능.
- 이 경우 토지추가 확보를 위한 도시계획적 조치 (도시계획시설 지정) 병행 필요.
- 3구간과 4구간의 경우 목련로 (운남동 삼성아파트앞-하남역간 2.3km 구간)나 무진대로 (하남대로변 우산동 중흥리버티-광주여대 입구간 1.3km)를 경유해 호남선과 직접 연결하는 철도를 지하 또는 고가로 건설 경우 대부분의 기존 철도 부지에 푸른길 조성 가능. 정부입장에서도 위 대체노선의 신설로 광주역-동광주IC 구간 지하화 노선 필요성 낮아지고 이로 인해 철도건설비용 대폭 절감.
- 광주광역시는 초기에 정부와 철도 공동이용방안, 기존 철도부지 인근 간선도로 활용 지하화구간의 선정, 극락강역과 하남역과의 직접 연결 등 철도노선의 변경, 비용분담에 대한 논의 착수. 철도노선변경으로 불필요하게 된 철도부지의 조기 폐쇄후 푸른길 조성 논의 시작.



다. 쟁점 2

<대안 5> 광주역/광주선 폐지하고 푸른길 조성만 추진하는 것이 현실적으로 가능하고 타당한 것인가?

○ 광주역/광주선 폐지의 장점

- ① 정부 입장에서는 지하화가 불가피한 광주역-동광주IC 4km 구간 문제 해결 및 이로 인한 건설비 (약 4천억원 추정) 절감.
- ② 철도부지 추가 확보 불필요 -> 비용 절감. (최소 200억원 추정)
- ③ 고질적인 철도 민원 한꺼번에 해결할 수 있음. (도시단절, 슬럼화, 소음 피해 등)
- ④ 광주역과 송정역 2개의 역을 유지하지 않아도 됨.
- ⑤ 의사결정의 단순화 -> 장기 정책 표류 방지
- ⑥ 사업의 신속한 추진. -> 단기에 푸른길 공공서비스 제공 성과
- ⑦ 도시활력 증진 및 주변상권 활성화
- ⑧ 광주역 부지 혁신성장거점화 활용 가능

- 41 -

○ 광주역/광주선 폐지의 단점/문제점

- 광주역 폐지 및 송정역 통합 경우 국가철도 교통이용수요 감소. 그러나 경전선/달빛내륙철도 이용자가 그다지 많지 않을 것으로 추정되기 때문에 큰 문제는 아님.
- 도시철도 공공서비스 제공 곤란
- 달빛내륙철도 건설이 정부 입장에서는 그다지 중요하지도 시급하지도 않은 노선으로 볼 수 있음. 따라서 폐선/폐역을 조기에 결정해야 할 시급한 이유나 동기가 없음.
- 이 경우 푸른길 추진은 폐선 여부에 대한 미결정 상태아래 장기 표류 가능성.

○ 대응방안

- 광주시와 지역사회가 푸른길 조성에 대한 공감대 조기 형성
- 정부를 상대로 달빛내륙철도의 출발역을 광주송정역으로 통합시키고 광주역/광주선의 조기 폐지 요구
(※ 폐역/폐선경우 광주역-동광주IC 구간 노선 불필요로 정부의 예산 절감 효과 뚜렷)
- 폐선된 철도 부지에 푸른길 조성, 폐역된 광주역 부지 활용 도시성장거점기지화 공론화 착수

- 42 -

5. 요약 및 결론

- 90년대 후반 기존 광주역-효천역간 푸른길 논쟁은 경전철을 주장하는 광주시 행정과 푸른길을 주장하는 시민사회간 단순한 의사결정구조였음.
- 최근 시민사회에서 논의가 시작되고 있는 광주송정역-광주역 구간에 대한 푸른길 더하기는 푸른길, 국가철도, 도시철도의 선택을 둘러싼 고차방정식 논의구조를 띄고 있음.
- 본 주제발표의 대안선택에 영향을 주는 주요 변수로 ① 제공되는 공공서비스 유형, ② 추진주체, ③ 추진시기, ④ 소요예산, ⑤ 구간별 공간특성을 구분
- 현 광주선/광주역 부지를 국가철도가 이용하는 대안 2가지와 이용하지 않는 대안 3가지를 중심으로 5가지 영향요인을 개략적으로 추정·분석하였음.
- 평가 결과 푸른길만 조성하는 <대안 5>는 총점 15점중 13점으로 가장 높은 평가를 받았음. 공공서비스 제공 항목을 제외하고는 추진주체 의사결정의 용이성, 추진시기의 단축, 적은 소요예산, 전 구간 푸른길 조성 가능 측면에서 높은 평가를 얻었음.

- 43 -

- 푸른길만 조성하는 <대안 5>는 광주선 구간에 대한 낮은 교통이용수요와 광주시 재정여건상 도시철도의 단독추진이 사실상 어려운 점을 고려. 광주선 철도 구간에 대해 장기간 미결정 상태에서 사실상 유휴화상태로 방치 또는 소극적으로 이용하기보다는 광주역/광주선을 조기 폐지하고 푸른길 조성을 통해 도시활성화를 도모하는 것이 보다 현실적인 대안이라고 판단됨.
- 다음으로 국가철도/도시철도/푸른길 3가지를 모두 선택하는 <대안 1>은 15점 만점중 11점으로 2번째 높은 평가를 받았으며 국가철도와 도시철도의 철로공동이용과 광주역-동천동 구간의 지하화를 전제로 하였음. <대안 1>은 공공서비스 제공, 광주시 입장에서 낮은 소요예산, 부지확보 등 공간특성면에서 "양호" 평가를 받았으나 추진주체 의사결정의 어려움과 추진시기 지연 가능성 측면에 낮은 점수를 받았음.
- <대안 1>에서 국가철도와 도시철도가 실질적으로 추진되려면 여러 행정절차 (예비타당성 조사, 사업타당성 조사, 기본계획, 실시계획 등) 이행으로 인해 오랜 기간 소요될 예정임. 이 경우 광주역-동천동 구간 (1구간)만이라도 조기에 광주선 구간을 폐선하고 철도 개설시 인근 동천로 지하구간을 활용하되 폐선 구간은 푸른길로 조기 완공하는 방

- 44 -

안을 적극 강구할 필요가 있음. 이때 광주시는 국가철도와 도시철도의 철로 공동 이용 시 총 사업비의 10~20%를 분담할 의사를 분명히 할 필요가 있음.

- 광주광역시와 시민사회에서는 광주선/광주역 폐지와 관련해서 조기에 공론화 과정을 거칠 필요가 있으며 중장기 과제인 국가철도와 도시철도의 도입 여부와 관계없이 적어도 광주선 일부 구간 (특히 1구간)에 대해서는 조기 폐선후 푸른길 조성에 대해 적극적인 사회적 논의를 시작할 필요가 있음.

감사합니다

광주선푸른길더하기 포럼
광주선 푸른길 더하기, 전략적 선택은?

주제발표

경전선 순천도심구간 지하화
요구 활동 사례



김 석
순천YMCA 사무총장

순천도심구간
지상선로
유지계획

시민토론회

경전선전철화 이대로 좋은가?

2022

경전선전철화 순천도심구간지상통과반대 대책위원회

1

달라지는 철도 교통지도

- 국가철도망구축계획(2016)
- 2019 국가균형발전프로젝트
- 122.2km, 단선전철, 250km/h
- 1조7,569억
- 설계 3년, 시공 5년 - 2028년 개통
- 순천-보성 구간 우선 착공 예상

- 경전선 광주송정~순천 구간 : 예비타당성 심의 통과 : '19. 12. 19
- 보성~임성리 : 2022년 완공 목표

2

순천도심 구간, 기존 지상노선 유지

- 1일 운행 6회 → 46회, **소음공해 증가**
- 평면 교차로 10개소,
육상 교통정체 증가, 사고위험 증가
- 전차선 구조물 높이 7m, **도심3등분 심화**
- 전자파 발생



교통정책은 현재보다 더욱 편리성, 안전성, 신속성을 전제로 합니다.

교통정책의 기본방향과 어긋나며 오히려 후진적

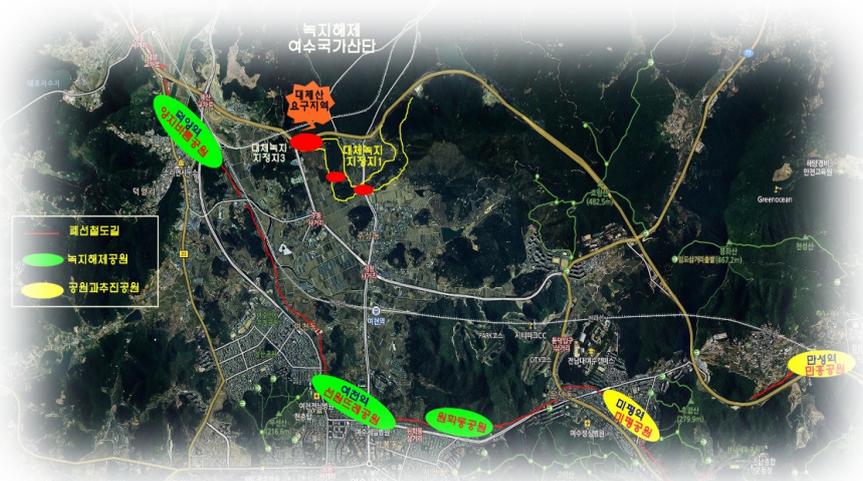
3

전철화, 왜 순천의 도심구간만 기존선로?

순천과 이웃한 중소도시 **남원, 광양, 진주시**

전철화 이후

도심부 관통 노선 → 외곽이설 → 남겨진 선로 역사 → 시민문화공간 활용



4

생태도시-도심숲



광주 푸른길

5



국토균형발전 위배- 지방차별?

국토교통부 -수도권 GTX건설, SRT 개통
도심부는 물론, 농림지역도 지중화선로

순천의 도심부 지상 구간(5Km)

수도권과 지방의 건설방식이 다른 이유?

6

나. 지역주민의 태도 등 외부여건

예비타당성조사

요약 p21

- 향후 본 사업 추진과정에서 경전선 열차 이용에 불편이 예상되는 화순군민을 중심으로 능주역 경유 대안과 같은 정거장 추가 설치 민원이 제기될 것으로 예상되지만, 본 사업에 대한 지역주민의 태도 등 전반적인 외부여건에 대해서는 상당히 높은 선호도를 보이는 것으로 검토됨.



국가재정법 관련 행정규칙

순천지역민 의사수렴 없었다- 행정절차 위배

「예비타당성 운용지침 및 예비타당성조사 수행 총괄지침(기획재정부지침제9999호)」
 「사업추진 여건(정책 일치성 등 내부 여건, 지역주민 사업 태도 등 외부여건 등)」 파악

< >

예비타당성조사

요약 p26



안전성의 무시

- ‘사업 추진과 해당 항목의 연관성’과 ‘효과의 크기’와 관련해서는 도로교통 사고감소, 철도운영 안전성 확보 모두 ‘철도 교통사고 감소’ 등의 궁극적인 안전성 개선 효과에 대해서 정량적 또는 구체적인 정성적 기술로 제시하고 있지 않음.
- 종합적인 효과 검토 결과는 다음과 같음.
 - 도로교통 사고감소 효과의 경우 사업 시행 시 폐선 구간의 도로 교통사고 문제는 해소될 것으로 기대되나, 기존선 활용구간은 도로 교통사고 문제가 악화될 가능성이 있음.
 - 철도운영 안전성 확보의 경우 본 사업 시행 시 급곡선과 급 기울기가 상당수준 감소하여 개선될 것으로 기대되며, 다만 주무부처는 이로부터 예상되는 ‘철도 교통사고 감소’ 등의 궁극적인 안전성 개선 효과를 제시하고 있지 않고, 본 조사 또한 구체적인 통계자료나 실증 연구를 파악하지 못한바, 이를 정량적으로 제시하지 못하는 한계가 있음.

도로.철도 부문 사업의 예비타당성조사 표준지침 위배여부

<요소-2>

예비타당성조사

요약p31~32



- 둘째, 주무부처는 공사 중 안전사고, 기존선 활용구간의 철도 교통사고 및 생활환경 문제를 최소화할 수 있도록 예방대책을 수립할 필요가 있음.
- 셋째, 주무부처의 덕하 차량기지 활용 계획과 관련하여 향후 추진과정에서 선행 사업과 본 사업 시행 시 추가 편성되는 차량에 대한 정비와 검수 계획을 포함한 상세한 차량기지 운영 계획을 수립할 필요가 있음.
- 넷째, 신설 구간(기존선 이격 또는 인접), 기존선 활용 구간 등 각 구간별 세부 공사 계획 수립과 편입용지조사 등을 통해 비용 추정의 불확실성을 완화하기 위한 노력이 필요함.

도로·철도 부문 사업의 예비타당성조사 표준지침 위배여부

<-3>

9

비용편의 **B/C = 0.88, AHP = 0.653**

경제성 분석 - 정책성 분석 - 지역균형발전 분석

그러나...
경제성?

국가균형발전 우선 - "수도권과 대도시외는 B/C 충족 불능"

인구밀집지역 교통인프라 집중 → 수도권 과밀화, 지방 소외 심화

지방 철도교통 인프라의 혁신적 확충 → 수도권 인구 분산, 국토 균형발전

- 부산 도시철도 양산선 : B/C 0.81, AHP 0.501
- 부산 도시철도 사상하단선 : B/C 0.87, AHP 0.503
- 춘천 속초 고속화철도선 : B/C 0.79, AHP 0.518
- 제천~영월 고속도로 : B/C 0.46, AHP 0.559
- 계양~강화 고속도로 : B/C 0.81, AHP 0.542

10

생태도시-비오톱



광주 푸른길

11

생태도시-녹지띠



북천 코스모스길

12

생태도시-생태문화



경춘선 숲길공원

13

생태도시-생태문화



춘천 김유정역

14

생태도시-생태문화



광양 와인동굴

15

대책위 구성

- 각계각층 참여
- 정부부처 민원제기
- 국토부 설명회 대응
- 순천시 대안연구 용역

천막광장 개설

- 시민의견 수렴
- 거리 토론설명회
- 문화활동 병행

중장기 활동

- 기본설계 결과여부
- 대안마련 공청회
- 시민주권 행동

어떻게 대응할까? -단기간의 일감

- 예비타당성조사-타당성조사-**기본설계**- 실시설계- 보상 - 발주 - 시공 - 사후평가

16



가야할 길 - 철도도시 순천의 자부심으로!



17



18

8년 후
순천을 그리자

감사합니다

(시민단체) 순천YMCA, 순천환경운동연합, 동사연, 순천경찰련, 순천언론협동조합, 순천평화나비, 순천YWCA, 순천YMCA아이콤플생협, 순천아이콤플생협, 순천의료생협

(주민단체) 순천시 이통장연합회, 순천시 주민자치협의회, 풍덕동주민자치회, 풍덕동통장협의회, 풍덕동통장협의회, 남제동주민자치회, 남제동통장협의회, 장천동주민자치회, 장천동통장협의회, 도사동주민자치회, 도사동통장협의회, 도사동청년회

(사회단체) 새마을지도자순천시협의회, 순천시자율방범대연합회, 순천시민주평화통일자문회의, 바르게살기운동순천시협의회, 한국자유총연맹순천시지회, 순천시 새마을부녀회, 순천시 남성의용소방대연합회, 순천시여성의용소방대연합회, 순천시마을기업협의회, 옷장변영회, 아랫장변영회, 순천소상공인연합회, 순천시사회적기업협의회, 순천시 노인회, 순천시 농민회, 한국부인회 순천시지회, 순천시 여성단체협의회, 순천시 자원순환리더협회, 순천시 여성친화시민참여단, 순천시자원봉사협의회, 순천시지체장애인협회, 순천시 농아인협회, 대한주택관리사협회 순천시지부, 전라남도 순천지역 건축사회

광주선푸른길더하기 포럼
광주선 푸른길 더하기, 전략적 선택은?

토론문

이진우(동신대 도시계획학과 교수)

노경수(광주대학교 도시계획부동산학과 교수)

황철호(광주광역시 정책보좌관)

박경섭(광주로 지역공공정책연구소 소장)

[토론문]

동신대학교 도시계획학과 이진우

○ 광주선 푸른길 더하기에 대한 이해

- ① 기존 푸른길 연장 ? ⇨ 기존 푸른길 + (광주역~송정역 구간 추가)
- ② 철도(국가철도, 도시철도 등) 계획 추진과 병행하여 조화롭게 푸른길 더하기

• 발제문 : 과거의 논의는 양자택일 논리였으나 지금의 논의는 고차 방정식이다의 의미?

○ 과거와 현재의 푸른길 조성 논의 여건의 차이

① 과거

- 광주역~효천 구간 폐선 및 경전선 우회 노선 건설 결정 후 폐선구간을 어떻게 활용할 것인가?
 - 도시철도 건설의 막대한 비용을 줄이기 위해 폐선 구간을 활용하여 도시철도를 건설하면 어떤가? 로 부터 시작된 논쟁의 성격이 강함
- 폐선 계획이 상위계획에 반영되고 추진되어 논점이 좁혀져 있는 상황이었으며, 추가로 고려하여야 하는 국가철도 계획 등의 사항이 제한적이었음

2011년 광주도시기본계획, (1995.3)	<ul style="list-style-type: none">• 송정역~광주역 존치, 광주역~효천구간 철거• 경전선 효천역~서석역~송정리역 연결 이설계획 추진• 도시철도 5호선 계획(1호선 동서선, 2호선 남북선)
-----------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

② 현재

- 기존 광주선의 비효율적 활용 한계와 광주역~효천 구간 철거 후 조성된 푸른길의 가치 경험은 푸른길 조성 필요성에 대한 긍정적 요소
- 2015년 호남고속철도 개통후 광주역 착발 ktx 운행이 중단된 후 2016년 12월부터 RDC 무궁화호와 2020.1.1.부터는 CDC 셔틀열차만 운행되고 있어 광주선(광주역~극락강역~송정역, 11/9km)의 기능 미약
- 2028년 개통예정인 광주 송정~순천구간 경전선 건설계획 + 제4차 국가철도망 계획에 반영된 광주~대구간 내륙철도(198.8km, 4.5조원) 계획 + 공사중인 광주 도시철도 2호선 지선 계획 등은 광주역~송정역 구간의 철도 인프라 필요성 부각
 - 경전선이 연결되는 경우 광주역이 도시철도와의 환승역 기능 수행 가능
 - ↳ 고차 방정식이 되는 이유
- 송정~광주역 구간을 철도망에 대한 대안 없이 기존 부지를 푸른길로 할 경우 노선과 관련된 국가계획, 광주광역시 상위 계획을 모두 변경해야하는 문제와 그에 따른 쟁점 충돌 발생은 제한적 요소 ↳ 고차 방정식이 되는 이유

광주 송정~순천구간 경전선 건설 계획 (2028년 개통예정)	<ul style="list-style-type: none"> • 설계속도 250km/hr의 단선전철 L=121.5km, 사업비 1조 7,703 억원(전액국비), • 사업구간은 (광주송정~나주혁신도시~보성~순천) 이나 운 행구간은 (광주역~광주송정역~순천) 이라는 점
제4차 국가철도망 계획에 반영된 광주~대구간 내륙철도 (198.8km, 4.5조원) 계획	<ul style="list-style-type: none"> • 낮은 경제성 (B/C 0.5)으로 향후 예비타당성조사, 예산확보, 설계, 시공까지의 후속조치 필요 등으로 착공 시기 예상하기 어려운 상황

○ **조진상 교수님 발제문 관련**

- 과거의 논의는 양자택일 논리였으나 지금의 논의는 여러 여건을 고려한 고차 방정식이다.
- 조진상 교수님의 발제문은 전체적으로는 다양한 형태의 대안을 열린 마음에서 검토하고 각 대안의 현실적 문제를 제시하고 있음. 이는 20여년 전의 단순 접근보다 발전된 형태의 접근 방식으로 이해됨
- 그럼에도 불구하고 결론부에서는 5개의 대안 선택변수를 통해 푸른길만을 조성하는 것이 최선이며, 현실적 안으로 제안하고 있음 < 다른 차원의 전략적 선택인지 모호하나 20여년 전의 논의로 회귀한 느낌, 푸른길을 1순위로 하는 공론화 논의 필요 결론은 다시 양자 택일의 문제로 변화시키는 느낌 > 고차 방정식의 의미 퇴색

<ul style="list-style-type: none"> • 추진주체 및 의사결정 변수와 조기 추진의 용이성 변수에 의해 푸른길이 1순위 그 이유로 낮은 철도 수요, 광주시 재정 여건으로 도시철도의 단독추진 곤란, 국가 계획 실현 시기가 불투명하여 장기간의 유휴상태 발생. • 국가차원의 철도계획이 진행될 경우를 고려 할 경우 광주역~동천동 구간만 푸른길로 조성하고, 국가 철도는 지하화 추진하여 및 국가철도와 도시철도 공동이용 • 광주광역시와 시민사회에서는 광주선/광주역 폐지와 관련해서 조기에 공론화 과정을 거칠 필요가 있으며 중장기 과제인 국가철도와 도시철도의 도입 여부와 관계없이 적어도 광주선 일부 구간 (특히 1구간)에 대해서는 조기 폐선후 푸른길 조성에 대해 적극적인 사회적 논의를 시작할 필요가 있음. < 결국 문제를 단순화 함이 아쉽다. 함께 검토되어야 한다.

- 발제문에서 제시한 5개(① 제공되는 공공서비스 유형, ② 추진주체 및 의사결정, ③ 추진시기, ④ 소요예산, ⑤ 구간별 공간특성)의 대안선택 변수로 이 문제와 관련된 대안의 우선순위를 결정할 수 있는가 하는 문제
- 각 대안의 미치는 단기적, 중기적, 단기적 파급효과에 대한 해석이 더 중요한 변수라 생각함. 각 대안의 실행될 경우의 도시의 공간구조와 교통체계, 생태환경적 완성성, 삶의 질의 변화에 대한 심도 있는 검토가 필요한 사항일 것임

○ **광주역~송정역 구간 철도 인프라 관련 검토**

- 건설중인 2호선 대순환 노선은 1,2단계 건설계획만 본다면 환승 기능에 한계가 있음
- 2호선 1단계 남부순환과 2단계 북부순환을 동서로 연결하는 철도 인프라 필요성이 부각 되는 상황이 발생할 수도 있음

<ul style="list-style-type: none"> - 도시철도 2호선 1, 2 단계 계획 <ul style="list-style-type: none"> • 1단계 구간(남부 순환 : 17km)과 2단계(북부순환 :20km(광주역~참단지구~시청)) 구간으로 구성

- 이 구간은 단선철도는 용량한계가 있으므로 복선화 추진이 필요 ◁ 국가철도+도시철도 고려시
- 복선화 구간전체를 지상화 할 경우 또 다른 도심 철도에 따른 문제 발생 소지 있으므로 지하검토도 필요
- 지상 단철도로로 운영 : 경전성 운행구간, 내륙철도 계획 유지
- 지상 단선철도를 복선 지하화 : 국가철도와 도시철도의 선로 공동 이용 가능성 검토
- 편도 지하화, 기존선 철도 + 푸른길 더하기
- 부분 지하화는 결합형 가능, 내륙철도도 노선 변경 않는 경우 도심 구간은 지하화 검토로 예상

○ 대안의 단순화 검토

구분	검토안	검토요약
1안 (발제문에서 지역사회 관심 사항이 아니며 제외한 안)	단기 경전선 운행구간 + 장기 광주~대구 내륙철도	<ul style="list-style-type: none"> • 국가 철도망 계획 유지, 비용 국가부담, 지상 단선전철 • 푸른길 조성 제한적 ◁ 국가계획 지하화 추진 요구 필요 • 광주~대구 내륙철도 도심구간은 현실적으로 지하화로 검토될 것으로 예상 ◁ 국비 추진 용이성 확보 • 광주역~송정역 구간 ◁ 국비 추진 어려움 예상 • 내륙철도 도심구간 우선 추진 ◁ 푸른길 시기 단축 • 노선이 폐선될 경우 다른 관점이 됨
2.안 (발제문 대안 4 노선의 일부)	도시철도만 운영 (발제문은 지상철도이나 지하화 전제)	<ul style="list-style-type: none"> • 2호선 1단계 남부순환선과 2 북부 순환선을 동서로 연결(기존 지선계획 반영) • 도시철도법에의해 지자체 건설비용 40%부담 • 복선화 및 도심구간 지하화 필요 <ul style="list-style-type: none"> -국가철도와 공용 추진시 비용 부담 협의 필요 -광주 대구선 도심 지하화 구간 비용 국비 부담 요구 가능 • 지상 구간 유희부지 및 폐선구간 푸른길 조성 가능 • 국가철도망간 연계 단절 (도시철도로 연계해야하는 문제) 문제는 감내
3안 (발제문 대안5)	푸른길만	<ul style="list-style-type: none"> • 국가철도망 계획 조정 필요 • 광주역 기능 재정립 필요 • 폐선부지 소유권 확보 비용 지자체 부담 • 국가철도 연결 여부 결정 및 대안 설정 필요
4안	결합형1	<ul style="list-style-type: none"> • 결합형에 도시철도가 반영되면 반드시 복선화 전제 • 추진 법 이원화 문제, 운행 다이어 문제, 운영주체 문제, 비용분담 문제 등 고차 방정식 검토 필요
5안	결합형2	<ul style="list-style-type: none"> • 지하 단선 + 지상 (단선 + 푸른길)

토 론 문

노 경 수(광주대 부동산학과 교수)

■ 광주역-송정역 구간의 전략적 선택

- 연구 토론보다는 정책결정이나 홍보하는 기술용역 포맷으로 구성
 - 관련 법규 및 관련 계획 검토·보완 필요
 - 대안 설정, 평가 기준, 평가과정이 연구자의 자의적 판단
 - 항목간 동일 비중으로 합산해서 순위를 산출하는 것은 가중치의 문제도 있고, 또 그러한 점수와 순위 자체가 일반인에게 편견을 줄 우려가 있음
 - 기반시설도 도시 삶의 질향상을 위한 시설은 가장 점수가 낮고, 생존, 생산, 생활에 필요한 시설은 점수가 높음

- 상위계획 검토 - 국토교통부
 - 제4차 국가기간철도망계획에서 광주-대구철도선은 송정역-광주역-대구역으로 가는 노선으로 계획
 - 일반철도 고속화사업
 - : 250km/h급 고속화 서비스를 확대하여 주요 거점 간 이동속도를 단축하고, 노선 간 연계성 강화를 위한 연결선 사업도 추진

② 주요 거점 간 고속연결 사업					
고속	서해선~경부고속선 연결선	화성~향남~경부고속선	복선전철(직결선)	7.1	5,491
일반	광주~대구	광주송정~서대구	단선전철	198.8	45,158
	평택부발선	평택~부발	단선전철	62.2	22,383
	원주연결선	원주~만종	복선전철(직결선)	6.6	6,371
	동해선	삼척~강릉	단선전철(고속화)	43.0	12,744
	전라선	익산~여수	복선전철(고속화)	89.2	30,357
	호남선	가수원~논산	복선전철(고속화)	17.8	7,415

- 광주역 존치 : 지상역/지하역?
- 광주역-송정역 구간의 국철은 국가계획에 어떻게 반영되어 있는가?
 - '존치'로 되어 있다면 국토부에 '폐지'를 요구해야 하는가?
 - 현재 광주역에 송정서들선 이외에 다른 열차가 운행하고 있는가?

○ **관련계획 : 광주역 복합개발 기본구상 및 철도시설 이전계획 수립(2020)**

- 수립주체 : 광주광역시+KORAIL, 내용 : 광주역 일부 존치 - 도시개발

○ 연구 결과, 푸른길만 조성하는 <대안 5>가 가장 높은 점수를 받음

광주역/광주선을 조기 폐지하고 푸른길 조성을 통해 도시활성화를 도모하는 것이 보다 현실적인 대안이라고 판단됨.

○ 추진방법

- 광주시 : 시민여론 수렴 후 제4차 국가기간철도망계획에서 광주선/광주역의 폐지를 위한 변경 신청 - 대구선을 송정역-장성남면 진원면으로 우회 선형 구상

- 광주역 폐지 시 시설이전비용의 부담 주체 : 광주시와 철도시설공단

: 누구의 필요에 의해서 폐지가 진행되는가?

: 보조급전구분소, 시설관리반, 수송원사무실, 전기실, 광주본부, 건축사업소 및 부속동, 철도아파트, 철도직원아파트, 승무원숙사, 차량사업소, 검수원 처소, 기관차 승무사업소 등

○ 철도 주변 주민의 소음, 진동, 수면방해, 지역 단절, 슬럼화 등 민원 제기

- 도시 내 시설입지간 갈등발생 시 첫 번째 원칙은 선점자 보호

- (구)광주역-송정선은 1차로 1930년 이전 개통, 광주역-무등경기장구간은 1970년 이전 개통 → 대부분 구획정리사업지구 내에서 철도용지 확보

→ 건축주가 토지를 매입하거나 건축할 당시 이미 철도가 지나가고 있었기 때문에 선점자는 철도용도

- 예를 들면 주거지역에서 주간 65dB가 넘으면 철도에서 방음벽이나 방음터널 등을 설치해서 소음을 낮춰야 할 책무는 철도에 있을 것 같으나, 그로 인해 이설을 강제할 수는 없을 것 같음

○ 광역교통의 중심지기능 - 사람을 집산하는 기능 상실 → 구도심의 주변 부도심화

○ 새푸른길의 추가기능

- 당초 푸른길 + 영산강의 양측, 즉 동안과 서안의 이용인구를 영산강으로 유도

- 서울의 한강처럼 영산강이 시민에게 사랑받는 도시의 수변·레저중심축 정립

→ 영산강 중심의 남북·동서 공간구조 형성

■ 순천경전선 지하화 추진

○ KTX의 서대전역 통과 노선 신설사례

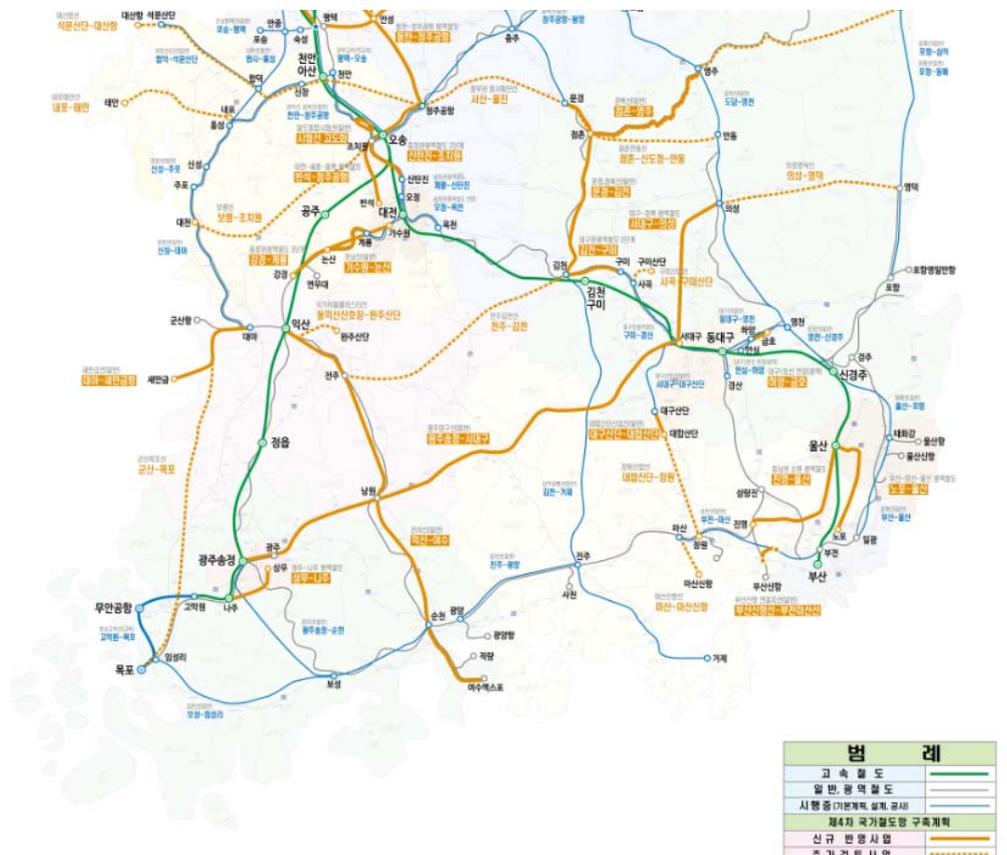
- 1도시 1역 원칙으로 경부선 대전역 설치
- 호남선 KTX가 익산-공주-오송으로 결정될 때에서 대전에서 문제 제기 없었음
- KTX 개통 후 서대전역의 급속한 쇠퇴에 따라 지역여론이 들끓기 시작
- 대전의 여·야 국회의원이 하나의 목소리로 유치 플랑카드 걸고 지역의 단결된 힘 과시 → 정치적으로 여·야가 대전에서 득표를 위해 서대전 통과노선 신설

→ 철도 도심노선의 지상 통과는 인간중심의 계획이념과 맞지 않고 시대착오적임

→ 대안 1)연속입체화 2)지하화 → 중앙정치를 움직이는 역량에 따라 결정

○ 제4차 국가기간철도망계획의 경전선 : 보성-광주송정역 구간에 대한 문제 제기

- 보성-노안으로 신선 계획 → 기존 철로구간 : 존치인가 폐지인가?
- 기존 노선이 폐지라면 비록 전남 구간이지만 광주시와 충분한 논의가 있었는가?
- 인구 5만명인 나주 혁신도시를 통과한다지만 철도 르네상스시대의 도래에 광주가 계속 철도를 밖으로 내몰아내는 정책이 타당한 것인지 검토 필요
- 광주행정구역인 효천역-서광주-송정역 구간에 대한 광주시의 대안?



광주선푸른길더하기포럼(2022.12.06.)에 대한 토론문

박경섭(지역공공정책플랫폼 광주로 연구소장)

1. <광주선 푸른길 더하기, 전략적 선택은?>

○ 광주선에 대한 상상과 주민 참여

- 광주선의 문제 혹은 새로운 상상은 보다 크게는 도시의 비전과 방향성 문제이기도 하며 좁게는 도심의 선형 공원 확장으로 발생하는 공익과 교통의 문제이기도 함
- 광주선과 관련된 주체의 측면에서 우선적으로 고려할 수 있는 것은 시민들의 필요와 욕구이며 이것이 대안 선택의 시급성과 시기의 문제와 관련되어 있다고 볼 수 있음
- 하지만 광주선은 실질적으로 광주역의 시민 이용률 지극히 낮아 (철도)교통의 문제와 무관하게 존재해왔고 도시의 라이프스타일의 측면에서는 일종의 장벽임. 이로 인해 광주선은 주민들에게 생활의 일부이면서도 삶과는 무관한 채로 상당기간 존속해왔기에 공간의 공공성과 다른 이용가능성에 대한 상상이 어려움
- 현장답사를 해보면 광주선 부지가 인근 주민의 삶에서 불편함을 야기해왔지만 주민들은 그 불편을 감내하지 못할 정도로 요구나 의지가 있는 것은 아닌 것으로 보임. 따라서 현재로서는 광주선의 변화를 자신의 문제로 생각하는 시민들은 많지 않을 것
- 더불어 발표문에서처럼 광주선의 변화를 둘러싼 대안 선택의 맥락에 있는 복잡성으로 인해 시민들은 명료하게 광주선의 변화를 이해하고 상상하기 어려움

○ 발표문의 쟁점과 논의의 핵심

- 대안 선택(국가철도, 도시철도, 푸른길공원)과 변화에 대한 상상의 맥락에서 광주선을 푸른길(공원)으로 조성할 것인지 대중교통의 확충으로 이해할 것인지를 둘러싸고 현재의 발표문은 다양한 대안과 전략적 선택가능성을 다섯 가지 변수(주체, 기능, 시기, 예산, 공간특성)를 충실하게 검토하고 있음
- 광주선이 담당해야 할 기능은 발표문에서처럼 광주역의 존치와 폐지라는 결정이 전제되어야 함. 따라서 대안 선택에서 일차적인 문제가 광주역 존치 혹은 폐지의 결정의 문제로 보이지만 결정의 주체는 형식적으로는 정부, 실질적으로는 광주시민의 요구일 것
- 광주역 존치를 전제로 철로를 지하화할 경우(서울의 경의선 사례) 지상부 공원화와 지하 철도 교통 기능 병존 가능. 하지만 광주선의 구간별 공간 특성이 상이하여 철

로 지하화와 푸른길공원 조성이라는 대안 선택의 세부 전략은 탄력적일 수밖에 없을 것. 전구간 푸른길 조성이 현실적으로 어렵다면 합리적인 대안 및 요구사항은 무엇인가?(일부 구간만 푸른길공원화만 이야기할 수 있을까?)

- 발표문의 대안 선택별 장단점을 고려하면 푸른길(공원) 조성 방향성은 크게 두 개로 선별될 수 있을 것
- 1. 광주역 존치를 전제로 일부 구간 지하화에 대한 공감대 형성 이후 푸른길공원 조성
- 2. 광주역 폐지를 확정하고 광주선과 달빛내륙철도 출발역으로 광주송정역으로 통합한 이후 푸른길공원 조성
- 여기에 대해 발표문에서는 광주선/광주역 폐지와 관련한 공론화 과정을 통해 조기 폐선(특히 1구간) 후 푸른길 조성에 대한 논의 제시

○ 대안 선택의 또 다른 맥락과 세부 전략

- 방향성에 대한 논의와 대안 선택이 불투명한 이유 혹은 현재 선택에 있어서 중요한 변수 3가지는 정부의 결정, 광주시의 의지, 시민의 필요와 요구
- * 정부의 결정(광주역 존치와 폐지, 달빛내륙철도의 노선 등)에 영향을 주기 위해서는 무엇이 필요한가?
- * 광주시의 광주선에 대한 세부 계획과 의지(예산 분담)는 어떻게 확인할 수 있는가?
- * 시민들은 광주선에 대한 대안 선택에 어떻게 참여할 수 있는가?
- 철도를 비롯한 대중교통에 대한 수요와 변화, 짧은 시간 수월하게 시내를 벗어날 수 있어 공원과 녹지에 대한 욕구는 표면적으로 높아보일지 모르지만 그러한 공간 조성에 적극적이지 않음
- 광주선에 대한 시민들의 관심과 참여 확대를 위한 우회적인 전략은 송정역 역세권 개발을 광주선과 연계시키는 것, 광주역 도시재생 사업의 확장 혹은 진화를 광주선에 연결하는 것. 즉 광주선의 공간특성에 따라 권역별로 이슈를 확장해가는 것을 고려하고 교통의 문제뿐만 아니라 기후위기 대응과 삶의 질 향상, 지속가능발전의 핵심 이슈로 삼는 것

2. <경전선전철화, 이대로 좋은가>

○ 발표문은 경전선전철화 순천도심구간지상통과반대 대책위원회의 활동 경과를 소개하고 있어 몇 가지 질문으로 토론문을 대신하고자 함

- 경전선 전철화 예비타당성조사에서 두드러진 문제는 안전, 교통사고, 생활환경문제 최소화 대책 미흡과 비용 추정 불확실로 나타남. 경전선전철화 순천도심구간지상통과반대 대책위원회의 활동과 관련하여 이미 실시된 예비타당성조사 표준지침 위배의 경우 대처 방안은 구체적으로 어떤 것이 있는지?

- 대책위 구성에서 시민단체뿐만 아니라 주민단체와 직능단체까지 결합하고 있는데 어떻게 이렇게 대책위 구성이 가능했는지?
- 대책위 활동 중에 눈에 띄는 것은 순천시 대안연구 용역에 대안 제안. 대안연구 용역이 구체화되고 있는지?
- 단체의 요구사항에 대해 순천시와 전라남도의 입장은?
- 순천의 대책위와 광주의 시민포럼이 연대하여 경전선에서 도심구간 지중화 요구가 어느 정도나 가능성이나 영향력이 있다고 생각하는지?