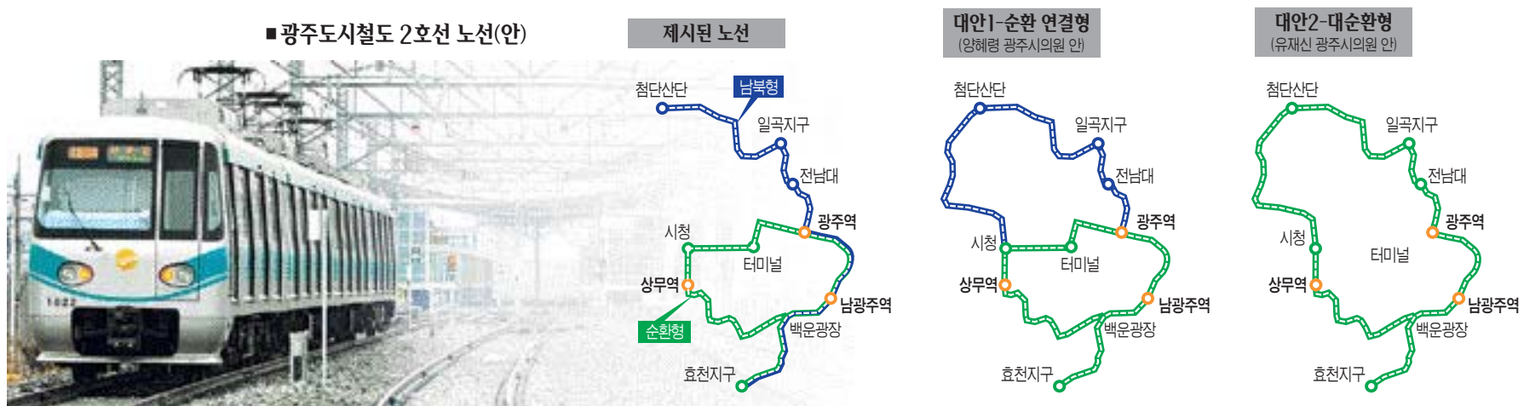
올스톱 위기 몰린 광주도시철도 2호선



‘갈등 노선’ 대신 ‘발전 노선’ 찾아야

신·구도심 연결 순환형 광역 노선 필요
3호선과 동시 착공땐 시너지 효과 기대

광주시의 대형 현안들이 정치적 이해관계에 묶여 표류하고 있다. 옛 전남도청 별관 철거논란으로 아시아문화전당 건립 공사가 장기 중단된데 이어 도시철도 2호선 건설 사업도 노선안에 대한 지역민들의 반발에 발목을 잡혀 올스톱 될 처지에 놓인 것이다.

특히 도시철도 건설 사업은 대형 토목공사를 동반해 지역경제 활성화와 일자리 창출의 호재로 기대되고 있지만, 내년 지방선거를 앞두고 정치적 이해가 맞물리면서 자칫 1~2년 허송세월 할 위기에 놓여 있다.

전문가들은 “도시철도 2호선 노선으로 제시된 ‘순환형’과 ‘남북형’은 둘 다 모순과 문제점을 내포하고 있어 지역갈등만 야기할 우려가 있다”며 “장기 도시발전을 기약할 수 있는 제3의 대안을 찾아야 한다”고 지적한다.

◇ ‘순환형’·‘남북형’은 갈등만 부추겨= 광주시가 제시한 도시철도 2호선 노선은 ‘순환형’과 ‘남북형’ 등 2개 안이다. 전문가들은 2개안 모두 문제가 많다고 지적한다.

기존 ‘순환형’ 대신 ‘남북형’을 선택하면 첨단·일곡지구 등 도시여건의 변화는 일부 충족할 수 있지만 터미널·시청·월드컵경기장 등 주요시설이 모두 빠져 도시철도의 주요 역할인 대량 수송의 의미가 사라지게 된다. 또 기존 노선에 포함됐다가 제외된 금호·풍암지구의 반발도 만만치 않아 사업 추진에 큰 애로로 작용할 전망이다.

순환형의 경우 신개발지역인 첨단·일곡지구가 빠져 변화된 도시여건을 제대로 수용하지 못하는 점이 한계로 지적된다. 또 광주 도심 중심의 근거리 구간 운행으로 건설비용에 비해 효과가 미흡하다는 지적이다.

전문가들은 이 같은 지적은 3호선 계획을 고려하지 않은데서 발생한다고 말한다. 도시철도가 제 기능을 하기 위해서는 광주의 발전축을 모두 연결하는 도심 원거리 교통망까지 포함해야 한다는 것이다. 그래야만 도시철도 활용도가 높아지고 늘어만 가는 대중교통 적자폭(지하철 1호선 300억원, 버스준공영제 290억원, 순환도로 보조금 300억원)도 줄여 나갈 수 있다는 주장이다.

◇대안은 없나=전문가들과 광주시의원들은 그 대안으로 ‘순환 연결형’과 ‘대순환형’을 제시하고 있다.

양혜령 광주시의원이 제안한 ‘순환 연결형’은 지난 2005년 예비타당성 조사결과 최적안으로 제시된 총연장 27.4㎞의 순환선(백운광장~광주역~터미널~시청~금호·풍암지구~백운광장~효천역)을 먼저 착공하고, 이 순환선을 축으로 서북지역 14.88㎞를 연결하는 3호선(광주역~전남대후문~일곡·첨단~수완·운남~시청)을 동시에 추진하자는 것이다.

이 안은 시청·터미널·광주역·월드컵경기장 등 주요시설을 모두 경유하고, 80여만명의 주거 인원과 터미널·시청·대학 등 상시 유동인구도 많아 적합하다는 것이다. 여기에 2024년 5조7천억원이 투입되는 아시아문화중심도시 건설 사업이 마무리되면 외국인 등 외지인들의 광주 방문이 급증할 텐데 이들의 관광 편의에도 크게 기여할 것이다는 분석이다.

또 경제위기 상황 극복을 위해서는 대형 건설사업을 서둘러야 한다는 ‘현실론’도 담겨 있다. ‘순환형’과 ‘남북형’을 놓고 소모적 논쟁을 펼 것이 아니라 준비가 돼 있는 순환형을 먼저 착공하고, 동시에 북부지역을 연결하는 노선에 대해 예비타당성조사 등을 사업추진에 들어가자는 것이다.

2조1천억원으로 예상되는 건설비용도 국비 60%·지방비 30%·공채 10%로 나눠 지기 때문에 광주시 재정규모로 충분히 감당할 수 있다고 주장한다.

또 다른 대안으로는 유재신 광주시의원이 제안한 ‘대순환형’으로 남북형(효천역~백운광장~조선대~광주역~저남대후문~일곡~첨단)과 장기 검토 노선인 3호선(첨단~수완·운남~시청~금호·풍암~월드컵경기장~백운광장)을 2·3호선으로 나눌 것이 아니라 두 노선을 합쳐 2호선으로 하자는 주장이다.

이 안은 총 연장길이 42.28㎞로 1조8천억원의 공사비가 소요될 것으로 예상된다. 중·장거리 교통량 수요를 충족할 수 있고, 광주 최대 택지개발지역인 수완·운남지구와 금호·풍암지구 등 주요 거주지와 시청·월드컵경기장 등 주요시설을 모두 경유, 이용 환경이 좋다는 것이다. ‘순환 연결형’보다 3천억원 가령 건설비용도 적게 든다는 이점이 있다. 반면 터미널을 경유하지 않아 도시철도-시내버스 환승체계를 갖춰야 하는 불편이 뒤따른다. /박정욱기자 jwpark@

나주 혁신도시 땅값 전국 최저 수준

‘진천·음성’ 이어 2번째로 낮아
“조성원가 더 낮춰야 투자 유치”

나주에 조성중인 광주·전남 공동혁신도시의 부지 조성원가가 전국에서 2번째로 낮은 것으로 나타났다.

하지만, 이전 중추기관인 한국전력을 비롯한 17개 이전 공공기관이 아직까지 부지매입을 미뤄 이전추진에 차질을 빚고있어 해당 기관들의 조속한 부지매입이 요구되고 있다.

8일 전남도 혁신도시 건설지원단에 따르면 혁신도시에 들어설 공공청사와 이전 공공기관 용지에 대한 조성원가는 평당 149만6천원이다.

이는 혁신도시 건설사업 지역 중 전국 최고의 부지 조성원가를 기록한 울산(300만원)보다 크게 낮은 금액으로 충북 진천·음성(127만원)에 이어 2번째로 낮은 금액이다.

광주·전남 공동혁신도시 부지 조성원가가 이처럼 낮은 것은 혁신도시가 비교적 지가가 낮은 농촌지역에 들어서기 때문으로 전남도는 분석했다.

그러나 농촌지역에 건설되는 점을 감안하면 인근 산업단지에 비해 상대적으로 혁신도시 부지 보상비와 조성비가 비싸고 실제로 공급받는 면적인 유상 공급면적이 작다는 인식이 팽배해 있다. 이에 따라 전남도 혁신도시 건설지원단은 공공기관의 이전 부담을 줄이고 기업의 투자유치 활성화를 위해 조성원가를 더 낮추는 방안을 검토하고 있다.

전남도는 이를 위해 중앙정부에 사업시행사가 추진할 기반시설비 연결도로 2개 노선 276억원과 상·하수도 시설비 553억원을 지원해 주도록 건의했다.

나도팔 전남도 혁신도시건설지원단장은 “국회와 정부 등을 통해 조성원가를 더욱 낮추려고 다각적인 노력을 기울이고 있다”며 “조성원가가 낮아지면 이전 기관 및 기업투자 유치가 유리해 혁신도시건설사업이 더욱 탄력을 받게 될 것”이라고 말했다.

/최권일기자 cki@kwangju.co.kr

지난 7일 오후 무안군 승달문화예술회관에서 열린 ‘남해안 발전 정책토론회’에서는 획기적인 지역발전을 위한 미래 비전이 제시됐다.

“수도권 필적할 경제권 조성 남해안을 동북아 요충지로”

박재완 국정기획수석 ‘남해안… 토론회’ 기조연설

박재완 청와대 국정기획수석은 지난 7일 “남해안을 수도권에 버금가는 거대 경제권으로 발전시켜 세계 경제의 중핵으로 부상 중인 동북아 지역의 전략적 요충지로 육성하겠다”고 말했다

박 수석은 이날 오후 무안군 무안읍 승달문화예술회관에서 ‘국회 남해안시대를 위한 의원 연구모임’(공동대표 정의화·김성곤·이주영 의원) 주최로 열린 ‘남해안 발전을 위한 정책토론회’ 기조연설을 통해 이같이 밝혔다.

그는 “수도권 단일핵으로는 부담이 가기 때문에 수도권에 필적하는 거대 경제권으로 남해안을 변모시켜야 한다”며 “세계 경제의 중핵으로 부상 중인 동북아 지역의 전략적 요충지로 남해안을 육성해야 한다”고 강조했다.

박 수석은 이를 위한 남해안 선벨트 개발 5대 방향으로 생태자연환경을 경제적으로 가치화하는 지속 가능한 개발, 기간산업을 고도화하고 문화·자연자원을 신성장 동력화하는 신산업화, 아시아의 지중해화, 항구와 경제자유구역을 통한 거점개발, 인프라와 지역간 협력체제 구축 등을 제시했다. 박 수석은 “프로젝트는 5월 기본구상을 마치고 하반기 개발계획을 발표하게 될 것”이라고 밝혔다.

남해안 선벨트 개발계획이 가시화되면 서남권에서 추진되고 있는 기존의 서남해안 관광레저도시 조성사업(J프로젝트), 목포·무안·신안을 중심으로 물류, 관광, 신산업을 포괄하는 신발전지역 종합발전구역 개발 계획과 맞물려 시너지 효과가 극대화될 것으로 전망된다.

박 수석은 “세상이 너무나 빠르게 변하므로 지금까지 해오던 방식과 경험을 통해 새로 생기는 문제를 해결하려고 해서는 안 된다”며 “남해안 선벨트 방안은 이와같은 국가발전 구상의 하나로 추진될 것”이라고 말했다.

그는 또 “격변기를 거치고 난 후 세계는 국가와 거대기업의 위상과 순위가 재편될 수 밖에 없다”면서 “특히 전남도는 녹색성장의 잠재력이 큰 지역으로 개발의 보고”라고 강조했다.

최영국 국토연구원 녹색국토·도시연구본부장은 주제발표에서 “남해안은 기존의 산업단지, 문화산업, 국제화 분야에서는 수도권에 비해 열악하지만 이명박 정부의 개발 구상인 녹색성장의 기준으로는 오히려 수도권보다 낫다”고 평가했다.

최 본부장은 “남해안에 접해 있는 35개 시·군·구를 경제 성장의 전진기지로, 수도권 대극의 신경제권으로, 영호남 국민 통합의 상징 지대로서 개발해야 한다”고 제안했다.

하동만 전남발전연구원장은 “전남 서남권 개발방안과 정부의 남해안 선벨트 구상을 연계해 부산·광주·경남·제주를 동북아의 해양관광 녹색산업 물류거점으로 육성해야 한다”고 제시했다.

토론회에는 국회내 연구모임 소속 정의화·김성곤·이주영 의원 등 국회의원 10명과 박 수석, 박준영 전남지사, 무안·신안·고흥군수, 지역 기관·단체장, 주민, 공무원 등 1천여명이 참석했다.

연구모임은 여·야 국회의원 35명으로 구성된 국회 연구단체로 지난해 7월 출범해 작년 12월 경남 하동에서 1차 토론회를 연 바 있다.

토론회 참석 의원들은 8일 신안 압해 조선타운과 새천년대교, F1대회 경주장 건설공사 현장 등을 둘러봤다.

/최권일기자 cki@kwangju.co.kr