

광주시 민선 3·4기 사회기반시설 결산

사통팔달 제2순환도로 17년만에 개통

쌍 도로망 확충

17년만에 개통



제2순환도로가 착공한 지 17년 만에 지난해 말 완전 개통됐다. 민선 3·4기 대표적인 사회기반시설인 제2순환도로의 완전 개통으로 광주 시내·외로의 접근성이 크게 향상됐다. 사진은 제2순환도로 휴덕 나들목 인근. <광주일보 자료사진>

민선 3·4기를 연인한 박광태 시장은 재임 기간 기간 도로망과 교통시스템 구축에 가장 주력했으며 괄목할 만한 성장을 보였다. 이러한 기반시설 덕에 광주의 산업 경쟁력은 크게 향상돼 수출 100억 달러를 달성했고, 시민들은 자신의 거주지 또는 직장에서 목적지로

의 이동에 걸리는 시간이나 에너지를 크게 줄일 수 있게 됐다. 살기 편리함의 기준이 되는 도로·교통 분야는 따라서 그 자체가 도시 경쟁력을 의미하고 있다. 이에 광주일보는 기간도로·하천·교통시스템 등으로 분야를 나눠 그 성과를 살펴봤다.

도시의 동맥 또는 신경망이라고 할 수 있는 도로·교통 분야에서 가장 비약적인 발전을 이룬 것은 지난 2002년부터인 민선 3기 출발시점과 맥을 같이하고 있다. 당시 광주시는 구도심에 한정돼 있던 시가지가 외곽의 택지개발을 통해 본격적인 확장을 거듭하면서 이들 신규 택지를 아우를 수 있는 제2순환도로 개통에 매진하고 있었다. 민선 1·2기에 제2순환도로 일부 구간을 민간자본을 유치해 추진하면서 지나친 수익보장 등이 문제점으로 부각되자 3·4기에서는 국비와 시비를 통해 이를 마무리하는데 총력을 기울였다. 또 광주와 인접하고 있는 장성·화순·담양·나주를

능을 갖추게 된 것이다. 이로 인해 광주 어디에서든 제2순환도로를 이용해 시내·외로 진출입이 가능해지면서 효율성이 크게 향상된 것은 물론이다. 광주의 구도심과 신도심, 택지지역을 연결하는 제2순환도로에 이어 광주와 인접한 장성·화순·담양·나주를 연결하는 광주순환고속도로(제3순환도로)도 오는 2019년 완공될 예정이다. 3구간(진원~대덕, 17km)이 이미 개통됐으며, 1구간(승촌~본량, 14.85km), 2구간(본량~진원, 19.55km)은 각각 공사중이거나 타당성을 조사중이다. 나머지 4구간(대덕~화순, 32km),

이다. 여기에 투입되는 예산만 모두 2조1천717억원에 달한다. 먼저 교통량에 비해 차선이 좁아 지·정체 및 사고가 빈발한 도로를 대상으로 확장공사가 이뤄진다. 오는 2015년 완공되는 일곡~용전간 도로는 광주 북부의 교통요충지이고, 2013년 완공되는 광주~화순간 도로는 통행량에 비해 차선이 좁아 602억원의 들여 각각 2차로에서 6차로, 4차로에서 8차로로 확장된다. 또 송정~나주 간 5.7km 구간도 오는 2014년까지 4차로에서 6차로로 넓어진다.

광주의 동북부에 해당되는 하남산 입단지와 진곡산입단지의 인접을 남북으로 연결하는 외곽도로가 각각 2015년과 2013년 완공된다. 총 연장은 각각 5.5km, 6.0km로, 공사가 마무리되면 산입단지 간 물류 수송이 한층 원활해 질 전망이다. 제3순환도로나 호남고속도로와 직접 연결되면서 수송 편의도 향상될 전망이다.

2015년 완공되는 북부순환도로는 일곡지구 등 북부의 주택단지와 망월동을 이어주며, 올해 말 완공되는 첨단산입단지(2단계) 진입도로는 호남고속도로를 통해 광산나들목으로 진입했던 차량을 분산시켜, 북광주나들목을 활성화시킬 것으로 보인다.

◇광주~서울 2014년엔 1시간대로
=오송~광주(송정)를 연결하는 호남고속철도 1단계 구간(182.2km)이 2014년 말 개통한다. 호남고속철이 개통하면 용산~광주 간 운행시간이 기존 2시간39분에서 1시간33분으로 66분 단축된다. 2단계 광주~목포 구간(48.5km)까지 2017년 완전 개통되면 용산~목포 간 운행시간이 3시간5분에서 1시간46분으로 79분 줄어들게 된다.

광주시 관계자는 “민선 3·4기 8년간 광주의 대동맥이 갖춰지면서 산업·문화·경제·사회 등 각 분야에서 의 기능이 놀랄 정도로 향상됐다”며 “이후 이들 도로들이 순차적으로 완공될 경우 명실상부한 호남의 중추도시로서 자리를 잡을 수 있을 것”이라고 말했다.

/윤현석기자 chadol@kwangju.co.kr

3순환로 건설 메트로폴리탄 가시화 산단·전남 연계 간선도로 속속 구축 도심 운행속도 7대 광역시중 1위로

연결하는 제3순환도로 건설을 통해 신(新) 메트로폴리탄 계획을 구체화 시켰으며, 광주~완도 간 고속도로 건설, 호남고속철도 건설 등도 이 기간에 착공했다. 하남산입단지 외곽도로 개설, 일곡~용전 간 도로 확장, 북부 순환도로 개설, 첨단 2단계·진곡산입단지 진입도로 공사 등으로 도시권 내부에 대한 도로망도 차츰 완성돼 가고 있다.

◇제2순환도로 17년 만에 개통=한국도로공사에서 추진중인 호남고속도로 문흥나들목이 지난해 말 개통되면서 호남고속도로와 제2순환도로가 완전히 연결됐다. 지난 1992년 10월 제2순환도로 2구간 공사가 시작된 지 정확히 17년 만의 일이다. 그동안 제2순환도로를 통해 동광주나들목을 이용할 경우 문화사거리의 극심한 교통체증으로 그 기능을 발휘하지 못했으나, 완전 개통으로 문흥나들목을 통해 서울방향의 진출과, 부산·순천방향의 진·출입이 가능하게 돼 순환기

5구간(화순~승촌, 17.46km)이 계획대로 건설될 경우 전체 100.86km의 광역교통망이 갖춰져 광주와 전남 간의 소통이 비교할 수 없이 원활해질 전망이다. 이러한 기간도로망의 확충에 따라 광주의 도심 평균운행속도가 지난 2008년 현재 시간당 32.7km로 7대 광역시 중 가장 빠르며, 도로 혼잡비용 증가율 역시 29.4%로 가장 높은 대구시(68.6%)에 비해 2.5배 이상 낮아졌다.

◇도시 내·외의 ‘동맥’, 간선도로망 구축=임방울대로와 북부순환도로를 비롯한 광주의 간선도로들이 속속 완공되거나 조만간 개통될 예정이다. 새 도로들은 그동안 기반시설이 빈약했던 곳이나 화물 등 산업물류가 집중되는 산업단지, 광주와 인접한 전남 시·군 연계지역 등에 개설된다.

광주시에 따르면 오는 2019년까지 10년간 광주에 들어설 기간도로는 올해 말 완공을 앞두고 있는 첨단산입단지(2단계) 진입도로 등 모두 10곳

“도시는 막힌데 없이 돌아가야 성장 광주·화순·나주 경전철로 연결돼야”

■ 박광태 광주시장

“SOC분야는 애초 계획했던대로 거의 이뤄져왔다고 자부합니다. 다만, KTX(호남고속철)가 조기완공되지 못한 부분은 아쉬움이 남습니다.”

박광태 광주시장은 5일 광주시청에서 가진 인터뷰에서, 8년간의 재임 기간 동안 도로를 비롯한 광주지역 SOC확충사업이 효율적으로 추진됨으로써 서울을 비롯한 전국 6대 광역시에서 SOC가 가장 잘 갖춰진 도시로 평가받게 된 데 보람을 느낀다고 밝혔다.

다음은 박 시장과 일문일답.
-지난 8년간 시정에서 SOC확충에 많은 노력을 기울여왔는데.

▲SOC없이 도시의 발전도 없다. SOC는 도시 발전의 근간이며 핵이다. 광주가 살기 좋은 도시, 부자도시가 되기 위해선 도로와 교통시설 등



SOC가 먼저 확충돼야 한다는 생각을 갖고 있다.

-재임 기간동안 SOC사업분야의 성과를 평가한다면.

▲처음 생각한대로 거의 모든 사업이 차질없이 마무리됐거나 추진중이

다. 무진로와 빛고을로, 제2순환도로 완공을 비롯해 현재 진행중인 지하철 2호선, 3순환로 건설사업 등이 좋은 예다. 이 가운데 무진로와 빛고을로에는 각별한 관심을 쏟았던 만큼 많은 애정을 갖고 있다. 전체적으로 SOC의 성과를 판단할 수 있는 교통손실금의 경우 광주가 8천억원대에 불과, 전국 광역시 가운데 가장 적다는 점에서 보람을 느낀다. 한가지 아쉬움이 있다면, KTX 조기완공이 이뤄지지 않았다는 점이다.

-앞으로 광주 SOC가 어떤 방향으로 가야한다고 생각하는지.

▲신 광주메트로폴리탄이 완성돼야 한다. 광주와 나주 혁신도시, 화순이 경전철로 이어지고, 제3순환도로와 연결을 통해 인구 200만명의 메트로폴리탄을 형성해야 한다는 얘기다. 도시는 막힌 부분 없이 돌아가야 계속 성장해갈 수 있다.

/홍행기기자 redplane@kwangju.co.kr

신문을 읽은 사람이 그날 대화를 주도한다



신문을 읽는 사람은 대화의 주체가 되고 대화를 주도한다. 신문은 대화의 시작이다. 신문은 대화의 핵심이다. 신문은 대화의 중심이다. 신문은 대화의 원동력이다.



한국신문협회 전국신문인쇄부회