광주·전남 광역경제권 앞당길 호남권 첫 광역철도망

5 광주~나주 광역철도

광주와 나주를 잇는 광역철도의 종착역인 나주역. 광주시가 광주~나주 광역철도의 기존 노선에 효천역 등을 포함시키자는 의견을 내놓으면서 완공 시점이 2032년에서 2034년으로 조정될 전망이다.

빛가람혁신도시 조성 계기 건설 논의 시작
2017년 광역교통 계획에 건설사업 포함

2021년 제4차 국가철도망 구축계획 초안
광주~화순 제외, 광주~나주 구간만 반영

효천역 경유 등 노선 조정 늦어져
완공 시기 2034년으로 2년 지연 될 듯

광역시의 인구와 경제 규모, 지위를 갖고 있는 광주는 전남의 중심도시이면서 호남의 중핵도시다. 따라서 이 광역시를 중심으로 주변 지역을 촘촘하게 도로·철도 등으로 엮으면서 수도권과 외부 주요 도시로의 접근성을 높이는 것이 지역 개발의 근간이 된다. 광역시가 보유하고 있는 상업·편의시설, 주변 중소도시와 농어촌의 자연·문화·역사자원들이 편리하고 신속한 교류를 통해 그 가치를 공유할 수 있다면, 경제 요소의 순환에 의한 다양한 부가가치, 일자리 등이 양산될 수 있다.

하지만 광주·전남·전북의 광역도로망은 광주와 인접 시·군을 잇는 수준에 불과하고, 대량운송수단으로 사업 규모가 커 그에 따른 전후방 효과가 큰 광역철도망은 한 구간도 없다. 호남선, 전라선, 경전선, 남해선 등 간선철도망이 여전히 20세기 수준에서 벗어나지 못하면서 이를 개선·정비하는데 전력을 기울였기 때문이다. 우선순위에 밀려 있던 광주와 그 주변 광역철도망 구축이 언급되기 시작한 것은 2010년대 후반이다. 나주에 빛가람혁신도시가 2014년 2월 조성되면서 한국전력 등 공공기관들이 속속 이전, 광역교통시설이 시급하다는 지적이 제기된 이후다.

이후 2017년 1월 제3차 대도시권 광역교통 시행계획(2017~2020)에 '광주~나주 간 광역철도 건설사업'이 포함됐다. 광주시와 전남도는 2020년 초광역협력사업으로 나주부터 광주를 거쳐 화순까지 경전선 및 광주지하철을 연계한 광역철도 건설 추진에 나섰다. 당시 양 시·도는 광주~나주(연장 32.6㎞, 사업비 1조3692억원), 광주~화순(12.4㎞, 5225억원) 2개 구간의 광역철도 45.0㎞를 잇는데 모두 1조8917억원의 사업비가 필요할 것으로 추정했다. 광주~나주 구간은 광주 상무역, 서광주, 나주 남평, 나주빛가람혁신도시, 나주역, 동신대, 광주 평동역까지를, 광주~화순 구간은 광주 소태역, 화순읍, 화순전남대병원을 잇는 것이다. 당시 전남도는 나주시와 화순군의 의견을 모아 노선을 확정하고, 광주전남연구원·한국교통연구원 등 철도전문가를 포함한 12명으로 자문위원회를 구성하기도 했다.

1930년 12월 영업을 시작한 효천역은 나주, 목포, 광주송정을 오가는 무궁화호가 하루 4차례 오가고 있다. 사진은 효천역 전경.

그러나 2021년 4월 제4차 국가철도망 구축계획에 대한 공청회와 초안에서 광주~나주 광역철도만 반영되고, 광주~화순 광역철도는 제외되었다. 충청권 반석~조치원~충주공항(49.4㎞, 2조1022억원) 등 4개 노선 총연장 119.5㎞, 부산·울산·경남 부산 노포~울산역(50.0㎞) 등 2개 노선 총연장 101.4㎞, 대구·경북 서대구~의성(61.3㎞, 2조444억원) 등 3개 노선 89.2㎞ 등 타 권역에 비하면 크게 왜소한 수준이다. 광역권 성장·발전에 핵심 시설인 광역철도에서도 호남권은 푸대접을 받았다고 해도 과언이 아니다.

지난 2023년 5월 국토교통부가 광주-나주 광역철도 등 지방 5대 광역철도 선도사업을 예비타당성조사 대상으로 선정하면서 신속하게 진행되는듯 했던 이 사업은 같은 해 9월 광주시의 노선 변경 검토로 다시 암초를 만났다. 서광주역에서 나주 남평역으로 향하는 기존 노선에서 효천역, 도시첨단산업단지 등 2곳을 포함시키자는 것이 광주시의 의견이었다. 노선의 경제성을 높이면서 도시철도 2호선과의 연계성도 감안하자는 취지다. 이렇게 되면 국비 1874억원, 광주시 602억원, 전남도 200억원 등의 예산 증액이 불가피하고 예비타당성조사 역시 중단될 수밖에 없어 전남도는 우선 반대 입장을 보였다. 전남도는 기존 안의 예타 결과를 본 다음 노선 변경을 검토해야 하며, 변경에 따라 사업비가 상승하면 비용편익(B/C)이 낮아져 사업 자체를 무산시킬 수도 있다고 우려한 것이다.

논의를 이어가던 광주시와 전남도는 사업비 증액을 최소화하면서 효천역을 경유할 수 있는 방안으로 광주~나주 광역철도를 기존 복선에서 단선으로 바꾸고, 경전선 폐선을 재활용하는 방안을 마련해 정부에 공동신청하는 방안을 검토하기 시작했다. 특히 전남도는 광주시가 효천역 경유의 경제성이 입증되면 이를 수용하겠다는 전향적인 입장을 내놓으면서 양측의 갈등이 진정된 것이다.

올 1월 윤석열 대통령의 '교통 분야 3대 혁신 전략' 33개 추진 과제에 광주~나주 광역철도가 포함되면서 일단 정부의 추진 의지는 변함 없음이 확인되었지만, 사업 완공 시기는 최대 2년 이상 늦어질 전망이다. 광주시가 국토부에 예타 조사를 일시 중단해 줄 것을 공식 요청하고, 효천역 경유안이 경제성이 있는지에 대해 자체 조사에 들어가기로 했기 때문이다. 이에 따라 광주상무역~남평~혁신도시~나주역(26.46㎞)을 1조5192억원을 투입해 오는 2032년 완공하겠다는 당초안은 변경이 불가피할 것으로 보인다. 노선, 예산이 달라지는 것은 물론 이에 따라 완공 시점도 2034년까지 늘어날 수 있다는 것이다.

광주~나주 광역철도는 광주·전남이 공동 조성한 광주, 빛가람혁신도시, 나주를 하나로 이으면서 통행 시간을 대폭 단축하는 것은 물론 도시철도 1·2호선과 연계돼 광주·나주 시민들의 철도 접근성이 대폭 개선되는 효과를 가져올 것으로 예상된다. 다만 이러한 기반시설이 신속하게 설치돼 그 효과를 충분히 발산할 수 있노록 하는 노력도 필요할 것으로 보인다. 전남도는 광주시의 효천역 경유 경제성 검증 조사를 지켜보면서 정부에 서둘러 예타 조사 및 통과, 설계 및 착공 등에 나서줄 것을 요청할 방침이다.

전남도 관계자는 "광주시가 효천역 경유 의견을 국토부에 제출한 이상 이를 지켜봐야하며, 경제성 검증 조사에 필요한 예산을 추경에 반영해야 하기 때문에 전체적으로 일정이 다소 늦춰질 것"이라며 "현재까지 효천역 경유 시 B/C는 0.63 정도로, 최소 0.7은 넘어야 타당성이 있을 것으로 보인다"고 설명했다.

/윤현석 기자 chadol@kwangju.co.kr
/사진=김진수 기자 jeans@kwangju.co.kr

광주·전남은 광역시이자 호남 중핵도시인 광주와 전남 인접 시·군을 신속하게 연결하는 철도망을 하나도 갖추지 못하고 있다. 사진은 전남도의 핵심 도시로 성장하고 있는 나주 빛가람혁신도시 전경.

"고객에게는 신뢰와 만족"
KSA 한국표준협회
ISO 21388
보청기적합관리 인증센터
국제보청기
since 1982
필요한 소리만 똑똑히 들립니다.
작은 사이즈로 착용시 거부감이 없습니다.
정직한 우수상품 가격부담이 없습니다.
본 점 서석동 남동성당 옆 062) 227-9940 062) 227-9970
서울점 종로 5가역 1층 02) 765-9940
순천점 중앙시장 앞 061) 752-9940