



1 광주~나주 광역철도

상무역에서 나주역까지 26.5km 구간 잇는 노선 2021년 사업 요청, 2023년 예타조사 사업 선정 산업·행정 중심지 연결...통근·통학 핵심 교통축 조만간 있을 기재부 예타 심사 통과 지역민 열망 광주·전남·인접 6개 시군 건설 강력한 지지



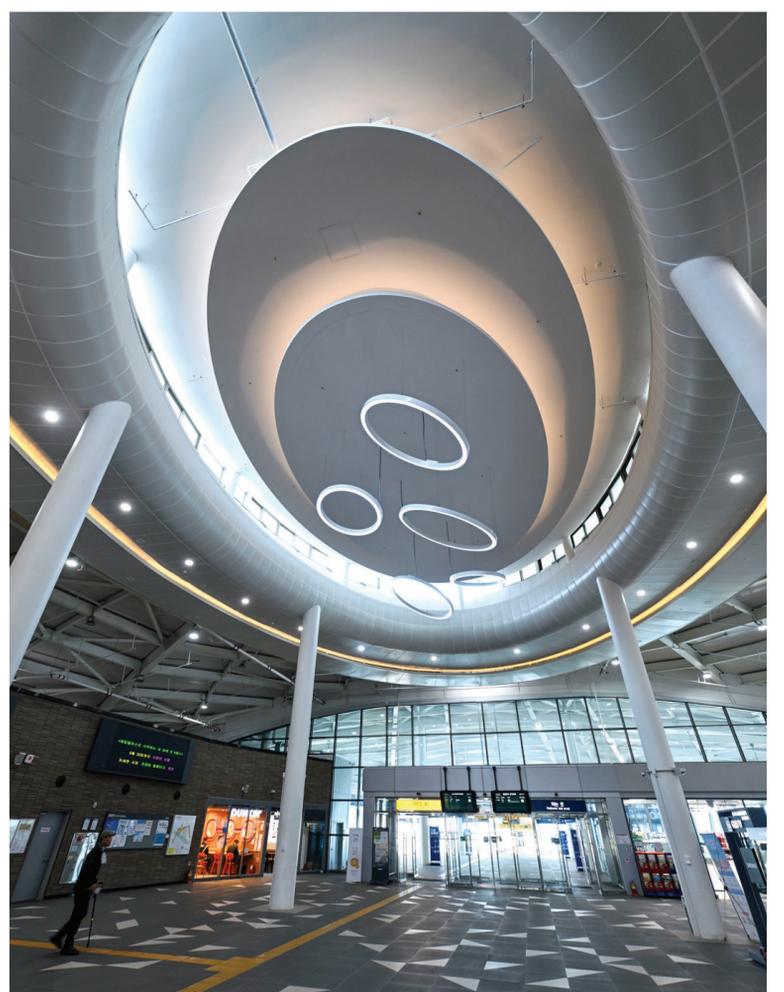
나주역과 빛가람혁신도시, 남평, 광주상무역을 잇는 '광주~나주 광역철도'(26.5km)는 기획재정부의 예비타당성 조사를 앞두고 있다. 이 노선이 놓이면 빛가람혁신도시 주민과 광주시민, 전남도민들 삶의 질이 상승할 것으로 기대된다. 나주역 전경.

혁신도시 활성화·광주 전남 상생 이끌 핵심 인프라

광주-전남은 수도권, 영남권 등 타 지역보다 도로, 철도, 공항, 항만 등 사회간접자본(SOC)이 부족하다. 중앙정부는 해방 이후 수도권을 중심으로 재정을 투입했고, 광주-전남은 영남권과 충청권 등에도 밀려 도시 성장 기반을 제대로 갖추지 못하고 있다. 이 같은 정부 정책은 산업과 사람 모두 수도권으로 집중되는 현상을 초래했고, 광주-전남은 인구마저 수도권으로 빼앗기며 인구유출에 시달리고 있다. 지방자치가 도입되면서 광주와 전남은 각각의 광역자치단체로의 모습을 갖추고 나뉘어 졌지만, 지역민들에게는 지금까지도 광주와 전남은 시공간을 초월한 하나의 큰 권역으로 생각되고 있다. 그러나 시와 시, 군과 군 사이를 오가는 길을 여전히 좁고 구불구불하고, 철길이 닿지 않은 곳도 많다. 정부가 '전국 1일 생활권'을 주창하면서 많은 예산을 투입하고 있지만, 광주와 전남에서는 그 효과를 느낄 수 없는 실정이다. 지역 발전을 위해서 무엇보다 중요한 SOC. 그러나 정부의 장기 SOC 계획만 보면 호남 '홀대론'이 여전하다는 지적이 나올만하다. 전남도는 민선 7기에 들어서 지역속원 SOC 사업을 착공하거나 국가계획에 반영시키면서 민선 8기에 이르러 다양한 성과를 내고 있지만, 아직까지 지역민이 만족할만한 결과를 내지는 못했다. 당장 전남도가 '6·3 조기대선'을 앞두고 대선 공약 과제에 수많은 SOC 사업을 담아낸 것도 이 같은 이유다. 광주일보는 전남에 들어섰거나 착공한 주요 기반 시설과 반드시 필요한 기반시설들을 점검한다. 이번 시리즈에서는 6개의 철도, 3개 고속도로, 4개 공항 등 모두 13개 기반시설을 소개한다. 광주전남공동혁신도시인 빛가람혁신도시는 지난 2014년 국토균형발전을 목표로 나주시 빛가람동 일원에 조성됐다. '혁신의 에너지로 광주전남 새 천년 글로벌 성장거점 조성'을 목표로 한국전력을 비롯한 10여개의 공공기관이 입주해 지역에 활기를 불어넣을 것으로 기대됐다. 그러나 목표인구(5만여명)는 10년 넘게 달성하지 못하고 있고, 수도권에 기반을 둔 이전 공공기관 임직원들의 정주율도 기대보다는 낮은 실정이다. 지역 인프라 부족

문제도 있지만, 제대로된 교통망이 없다는 점도 광주 및 주민 불편을 야기한다는 비판을 받고 있다. 전남도는 나주역과 빛가람혁신도시, 남평, 광주상무역을 잇는 '광주~나주 광역철도'가 들어선다면 빛가람혁신도시 및 광주-전남 발전에 변곡점을 맞을 것으로 판단하고 있다. 전남도는 지난 2021년 정부에 '광주~나주 광역철도'를 제4차 국가철도망 구축계획에 반영해달라고 요청했다. 전남도와 나주시, 광주시 등 관계기관 협의를 통해 노선안이 확정됐으며, 2023년 예비타당성조사 사업에 선정됐다. 조만간 있을 기획재정부의 예타 심사를 앞두고 '광주~나주 광역철도' 예타 통과를 바라는 지역민들의 열망은 커지고 있다. 이 노선을 통해 지역 경제를 살리고 시도민의 교통환경을 개선하자는 게 지역민들의 중론이다. '광주~나주 광역철도'는 상무역에서 나주역까지 26.5km 구간을 잇는 노선이다. 광주시 서구 상무지구와 에너지밸리, 빛가람혁신도시를 경유해 도심과 산업·행정 중심지를 유기적으로 연결하는 지역 간 통근·통학 핵심 교통축 역할을 할 수 있다. 전남도는 이 노선 구축으로 시도 경계를 넘어 출퇴근하는 시민들의 시간 단축과 대중교통 혼잡을 해소할 수 있을 것으로 기대하고 있다. 전남도에 따르면 광주~나주 광역철도가 구축될 경우 현재 상무지구에서 빛가람혁신도시까지 이동하는 데 소요되는 시간이 절반으로 줄 것으로 전망된다. (1시간→25분) 특히 철도의 경우 도로 혼잡 상황과 상관없이 정시성을 확보할 수 있고, 타 교통수단 대비 사고 발생률이 낮다는 점에서, 출·퇴근하는 지역민은 물론 모든 광주 전남 시민들의 삶의 질 향상에 기여할 것으로 기대된다. 또 광역철도는 대량 수송이 가능한 교통수단으로 탄소 배출 저감 효과까지 갖춘, 교통망 이상의 역할이 예상된다. 전남도는 이 노선이 빛가람혁신도시와 에너지밸리 내 기업들의 정주여건도 개선시킬 수 있다고 확신하고 있다. 광주전남공동혁신도시의 접근성 향상으로 인한 파급효과는 상당할 것으로 예상된다. 특히 수도권 중심 사회에서 조금이나마 지방으로의 인구, 자본 이전에 효과를 나타낼 것으로 보인다.

무엇보다 광주~나주 광역철도는 광주시와 전남도 두 광역 자치단체가 공동 추진 중인 사업이라는 점에서 의미가 크다. 그만큼 이 노선에 대한 지역민의 관심이 큰 상황이다. 당장 경제성이 떨어질 지라도 이 노선이 갖는 상징성과 지역 상황을 감안했을 때 예비타당성 통과는 당연하다는 게 지역의 목소리다. 이 노선에 대한 지역민의 관심이 얼마나 큰지는 다양한 지표와 주민 결집도로 짐작할 수 있다. 당장 전남도가 지난 3월 실시한 설문조사에서 주민 91%는 '광주~나주 광역철도'의 필요성에 대해 '매우 그렇다'고 응답했다. 이들이 광역철도를 이용하는 사유로는 '대중교통 이용 편의'가 47%, '통행시간 감소'가 42%로, 현재 불편하고 부족한 교통망에 대한 개선 기대감이 큰 것으로 나타났다. 나주시는 민간공동위원회를 출범시키는가 하면, 나주시 읍·면·동 이·통장 협의회를 구성해 사업 추진을 위한 지역 주민의 의견을 하나로 모으는데 힘을 쓰고 있다. 나주시는 더불어민주당 지역위원회와의 간담회에서도 이 노선의 정상 추진 방안을 요청한 바 있다. 또 전남도와 나주시는 한국철도학회와 공동으로 '광주~나주 광역철도' 인프라 추진현황 및 발전전략 공청회를 갖고 이 노선의 시급성과 필요성을 공유했다. 지자체별 이익 갈등이 심각한 상황에서도 광주와 전남 자치단체들은 한 뜻으로 이 사업을 지지하고 있다. 광주시와 전남도를 비롯한 이 노선 인접 6개 시·군은 공동번영을 위한 수단으로 '광주~나주 광역철도' 건설을 지지하고 있다. 이밖에도 광역철도 건설 캠페인 및 퍼포먼스, 공청회 등을 실시해 이 노선에 대한 지역민의 열망을 보여주고 있다. 나주시 이·통장 협의회는 "광주~나주 광역철도는 단순한 교통망 구축을 넘어, 지역 간 상생과 미래 산업기반 조성을 위한 핵심 사업이다"며 "국가 차원의 균형발전과 혁신도시 완성도 제고, 그리고 지속 가능한 도시구조 재편을 위해 반드시 예비타당성조사를 통과해 본격 추진돼야 한다"고 말했다. /김민석 기자 mskim@kwangju.co.kr /사진=김진수 기자 jeans@kwangju.co.kr



나주역은 1913년 호남선 개통에 따라 나주시에 들어섰다. 호남선 복선화 부분 개통으로 나주시청 인근으로 이전했으며, 2020년 호남고속철도 2단계 산업의 일환으로 새롭게 지금의 역사가 마련됐다. 나주역사 내부 모습.

Advertisement for KSA (Korean Standards Association) featuring the slogan "고객에게는 신뢰와 만족" (Trust and Satisfaction for Customers). It lists contact information for branches in Seoul, Suwon, and Busan, along with the ISO 21388 certification logo and the company name '국제보청기' (International Hearing Aids).