

# 광주·전남 ‘교통망 재편’ 개별사업 넘어 ‘통합 생활권’으로

행정통합 ‘전남광주특별시’  
발전방안 및 제언  
(6) 광역교통망 재정비



광주·전남의 광역교통망 재정비가 개별 사업을 넘어 하나의 구조적 과제로 떠오르고 있다. 광주송정역 복합개발, 광주~나주 광역철도, 광주~완도(강진) 고속도로는 각각 다른 시점과 배경에서 추진돼 왔지만, 최근 들어서는 이들 사업을 하나의 광역 교통·생활권 전략으로 묶어내는 방향으로 수렴하고 있다.

특히 광주·전남 행정통합 논의가 임박 단계에 접어들면서 교통망 재편은 더 이상 선택의 문제가 아니라 통합을 전제로 한 필수 조건으로 자리 잡고 있다.

우선 광주~나주 광역철도는 광주 상무역을 기점으로 효천역과 대촌동, 남평역을 거쳐 나주 혁신도시와 나주역을 잇는 총연장 28.77km 노선이다. 이 가운데 광주 구간은 14.31km, 나주 구간은 14.46km로 사실상 동일한 비중을 차지한다. 총사업비는 1조6543억원으로, 국비 1조1580억원과 지방비 4963억원이 투입되는 대형 SOC 사업이다. 지방비는 광주시가 2469억원, 전남

다. 현재 3600㎡에 불과한 광장은 하루 4만명에 육박하는 유동 인구를 수용하기엔 구조적 한계가 뚜렷하다. 동대구역과 비교하면 역사 면적은 5분의 1, 광장 면적은 7분의 1 수준에 불과하다. 환승 체계 역시 열악하다. 택시 승강장은 16면에 그치고, 버스 승강장은 대로변에 위치해 상습 정체를 유발하고 있다.

광산구가 광주송정역 광장을 약 1만3120㎡ 규모로 확장하는 국가사업을 제안한 배경도 여기에 있다. 보행과 녹지, 환승 기능을 갖춘 광역 관문으로 재정립하지 않으면 송정역은 ‘스쳐 가는 역’에 머물 수밖에 없다는 판단이다. 광역철도와 고속철, 도시철도가 만나는 결정점으로서의 기능을 제대로 수행하려면 역세권과 광장의 전면적인 재설계가 불가피하다.

광주~완도 고속도로는 광역교통망 재정비의 또 다른 축이다. 광주 서구에서 강진을 거쳐 해남·완도로 이어지는 총연장 90km, 사업비 3조5450억원 규모의 국책 사업으로, 30년에 가까



광주송정역·광주~나주 철도·광주~완도 고속도로 등 핵심

철도·도로·공항 접근성 맞물려야 행정통합 효과 체감 가능

개별 SOC 넘어선 핵심 인프라 재편 과제…관건은 ‘실행력’

도와 나주시가 각각 1247억원씩 분담하도록 설계돼 있다.

하지만 이 사업은 지난해 정부 예비타당성조사에서 경제성 부족과 관계기관 간 이견을 이유로 문턱을 넘지 못했다. 광역철도의 운영 방식과 운영비 분담 문제 역시 실시단계 이전에 별도 협약으로 정해야 할 과제로 남아 있다. 이 지점에서 광주·전남 행정통합은 새로운 해법으로 주목받는다. ‘전남광주특별시’ 체제로 전환될 경우 광주~나주 광역철도는 광역단체 내부 사업으로 성격이 바뀌고, 비용 분담과 운영 주체를 둘러싼 갈등 역시 구조적으로 단순화될 수 있다. 통합이 교통망 구축의 현실적 장벽을 낮추는 셈이다.

광역철도가 현실화될 경우 파급 효과는 적지 않다. 상무권과 효천권의 생활권은 나주까지 확장되고, 혁신도시 접근성은 크게 개선된다. 나주역을 통한 철도 환승 편의도 높아진다. 광주와 나주를 오가는 통근·통행 구조가 바뀌는 것은 물론, 광역 행정과 산업 배치의 전제가 되는 공간 구조 자체가 재편될 가능성이 크다.

광주전남이 통합되면 광주 송정역은 교통의 핵심지 역할을 할 수 있는 복합환승센터 개발이 절실하다.

송정역 복합역사와 환승터미널, 환승 주차장 등을 갖추게 되면 KTX를 이용해 지역을 찾는 외지인들은 송정역에서 지하철과 시내버스 등 대중교통으로 광주 도시를 손쉽게 접근할 수 있고, 또 전남을 찾는 방문객들도 시외버스 이용이 가능한 전국 최고의 복합환승센터 개발을 적극 고민해야 할 때다.

1913년 호남선 개통과 함께 문을 연 송정역은 호남고속철도 개통 이후 이용객은 급증해 하루 평균 2만7000명을 넘어섰고, 평택~오송 복선화가 완료되면 3만7000명 이상으로 늘어날 전망이다. 광주시 용역에서는 2035년 주중 이용객 4만명, 주말 4만6000명까지 증가할 것으로 예측했다.

문제는 급증하는 교통 수요를 감당할 공간과 기능이 턱없이 부족하다는 점이다. 2028년으로 예정된 역사 증축 계획은 역사 면적을 두 배로 늘리는 데 그칠 뿐, 광장 확장은 포함돼 있지 않

운 논의 끝에 전 구간이 분개도에 올랐다. 인구 감소와 낮은 물동량으로 수차례 예비타당성조사의 벽에 막혔지만, 국가균형발전이라는 정책적 판단이 결국 사업을 진전시켰다. 완공되면 광주~완도 이동 시간은 기존 2시간 10분에서 1시간 10분으로 대폭 단축된다.

이 가운데 광주~강진 고속도로는 광주~해남~완도를 잇는 고속도로 건설 사업의 1단계 구간이다. 광주 서구 벽진동에서 출발해 강진군 성전면에서 남해고속도로 분기점과 연결되는 총연장 51.1km 구간으로, 2017년 8월 착공 이후 잔여 공사비 1336억원이 최근 국비로 전액 확보되면서 마무리 단계에 접어들었다. 올 12월 개통이 되면 광주와 강진 간 차량 이동 시간은 기존 1시간대에서 30분대로 줄어든다. 단순한 이동 시간 단축을 넘어 광주와 전남 남부권을 하나의 생활·경제권이 된다.

의료·교육·문화 접근성은 확대되고, 해남·완도의 농수산물과 관광 자원은 광역 시장으로 연결된다. 광역철도와 송정역, 고속도로가 맞물릴 때 비로소 광주·전남 통합 생활권의 실체가 완성된다.

광주 군·민간공항 이전과 무안국제공항 활성화 논의 역시 이 교통 구조와 분리해 접근하기 어렵다. 공항 이전은 행정적 결정으로 가능하지만, 이용 편의성을 좌우하는 접근성은 교통망 구축 없이는 담보될 수 없다. 송정역을 중심으로 한 철도망과 광주~완도 고속도로, 광주~나주 광역철도가 유기적으로 작동하지 않는다면 공항 이전 이후의 효과는 제한적일 수밖에 없다.

결국 광역교통망 재정비는 개별 SOC 사업의 문제가 아니다. 광주·전남 행정통합이 추진되는 현 시점에서 교통망은 통합의 명분이자, 그 결과를 동시에 증명해야 할 핵심 인프라다. 통합 특별시 논의가 제도 설계에 머문다면 교통망은 다시 흔들릴 수 있다. 반대로 교통망 재정비가 실질적으로 작동할 경우 행정통합은 시민들이 체감하는 현실로 다가오게 된다.

이승훈 기자 photo25@gwangnam.co.kr

이현규 기자 gnnews1@gwangnam.co.kr

호남고속철도 노선도



광주~완도 고속도로 전경

