

# 광주권 고속철도역 주변지역의 효과적 개발방안

## : 송정리역을 중심으로

Effective development plan of the High Speed Reaiway neighboring area:Focusing on the Songjeongri Station, Gwangju

이 학 래

(전남대학교 지역개발학과 석사과정)

변 장 섭

(전남대학교 지역개발학과 석사과정)

정 건 용

(전남대학교 지역개발학과 박사과정)

정 봉 현

(전남대학교 지역개발학과 교수)

### 목 차

I. 서론	IV. 송정리역 주변지역의 효과적 개발방안
1. 연구의 배경 및 목적	1. 송정리역의 역세권 범위설정
2. 연구의 범위 및 방법	2. 송정리역의 특성을 반영하는 개발전략 분석
II. 선행연구 고찰	3. 송정리역 주변지역의 효과적인 개발방안
1. 고속철도역의 개념 및 역할	V. 결론
2. 고속철도역 역세권의 범위설정	참고문헌
3. 고속철도역 주변지역의 역세권 개발 사례	
III. 송정리역 주변지역의 개발현황	

## I. 서론

### 1. 연구의 배경 및 목적

우리나라는 2004년 4월 고속철도 개통을 통한 통행시간 단축이라는 공간거리의 장벽이 무너지면서, 국토공간이 일체화되어 가고 있다. 또한 고속철도 연계지역은 대부분이 반나절 생활권이 가능하여 지역간 교류 및 지역경제 활성화에 기여할 것으로 예상됨으로 고속철도가 정착하는 역과 그 주변지역의 활용방안이 관심사가 되고 있다. 이제 고속철도 정착역은 교통의 결절점을 넘어서 하나의 중요한 산업문화교류의 장소이며, 지역사회의 중심역할까지도 담당하기에 이르렀다.

이러한 고속철도 시대의 정착역이 개통되면, 지방도시의 경우 입지매력도가 증가될 것으로 기대되며, 역 주변지역의 도시개발 및 정비에 직접적인 영향을 미칠 것이다.

이는 단순한 환경개선 차원에서 벗어나 향후 도시의 이미지 제고나 경쟁력 강화와도 직결되

고 있으며, 그 예로 일본의 고속철-신칸센의 개통은 수송체계의 정비 및 개선과 대용량의 고속교통 시스템의 필요성에 따라 건설되어 중간역이나 그 주변지역에서의 도시기능의 확대와 산업활동을 통한 고용기회의 증가, 정보이용의 향상, 사회·문화적 시설의 확대, 교육기관의 질적·양적 개선을 가져왔다.

현재 호남고속철도 광주권 정착역은 도시공간구조와 지자체의 정착역 입지의견을 반영하여 기존 송정리역, 하남역, 상무대역의 3개 입지를 다시 검토, 분석한 결과 광주권 정착역은 철도 및 도로 네트워크와의 연계성이 우수한 송정리역이 적합한 것으로 제시되어 있다.<sup>1)</sup> 이러한 점에 미루어 본 연구에서는 고속철도 정착역의 역세권 이론 및 지역개발을 문헌적으로 고찰하고, 다가오는 호남고속철도의 시대적 변화에 따라 광주시 고속철도역인 송정리역을 중심으로 고속철도역 주변지역의 개발 방향에 효과적으로 대체할 수 있도록 하기 위함이다.

1) 정봉현, 호남고속철도 정착역의 역세권 개발방향, 지역개발연구 제39권 제1호, 2007.6, p 92

연구의 중심내용은 고속철도역의 개념 및 역할, 고속철도역 주변지역의 역세권 개발사례 분석과 송정리역 주변지역의 개발 현황 및 지역 특성을 반영하는 개발사례 분석을 통해 지역발전전에 기여하고 나아가 국가균형발전정책에 기여할 수 있도록 하는 개발 방안을 모색하고자 한다.

## 2. 연구의 범위 및 방법

현재 호남고속철도 광주권 정차역의 주변지역 개발을 송정리역을 중심으로 하였으며, 연구의 방법으로는 첫째, 고속철도역의 개념 및 역할, 고속철도역 역세권의 범위설정을 문헌을 통해 조사하였다. 둘째, 고속철도역 주변지역의 역세권 개발을 국내와 외국의 사례를 통해 시사점을 알아보았다. 셋째, 이러한 시사점을 통해 송정리역 주변지역의 개발현황의 분석을 통한 송정리역 주변지역의 효과적 개발방안에 대해서 조사·분석하였다.

## II. 선행연구 고찰

### 1. 고속철도역의 개념 및 역할

고속철도역은 교통네트워크의 결절점 의미를 넘어서 도시의 중요 공공시설이며, 지역의 산업·문화·교류의 장소로서 인식된다. 이에 따라 고속철도역의 역할을 이용자, 운영자, 지역사회 및 정부의 측면에서 사회경제적 변화를 반영하여 재정립할 필요가 있다.<sup>2)</sup> 고속철도역은 철도운송의 지원, 도시활동의 지원과 종합교통센터의 역할을 가지고 있다.

또한 고속철도역은 기존 도시의 공간구조를 유기적, 혁신적으로 변화하게 하는 촉매제 역할을 하고, 시간단축으로 인하여 사회·문화지리적 측면에서 신속한 정보전달이 가능하게 되어 전국이 동시간적인 생활패턴을 향유하게 하며, 도시내에서도 독립적인 별도의 정주생활권으로서 자리하여 공간구조의 재배치를 유도할 수 있게 한다.

고속철도역의 역할은 결국 통과하는 정차도시의 특성에 부합되는 전략을 수립하여 추진하면 제고된다. 고속철도역은 지역간·지역내 교통의 결절공간으로 각종 교통수단과의 환승이 발생

하고 접근성이 확보되는 도시의 기반시설이 되고 있다. 그래서 고속철도역은 정차도시의 중심적 토지이용에 부응하는 광역교통기능의 체계화가 요구되는 지역에 입지한다. 이를 통하여 도시 중심부의 단순 교통기능은 물론 도시문화의 거점이며 지역발전의 촉진제 역할을 수행하게 되므로 고속철도역의 역세권 개발은 매우 중요하다.<sup>3)</sup> 이러한 고속철도역은 지역의 산업·문화·교류의 장소이며, 정차도시의 도시정비와 경제성장에 기여한다.

<표 1> 고속철도의 역할

주요 역할	세부 종류	이용자	운영자	지역사회	정부
철도 운송의 지원	•수송기능 역할 •열차운행가능	•통행의 편리, 안전성	•수송의 원활성	•효율적 열차운행	•효율적 수송체계
도시 활동의 지원	•도시의 상징성 •복합기능 제공 •내외부 체체공 간 제공 •국제교통터미널의 접근	•통행의 편리성	•수의 증대와 시설개선	•도시 활동의 촉진	•국제 교통 연결기능
종합 교통 센터	•타교통수단 중심고려 •종합교통센터화 •도시관문역할 •교통약자 접근성 확보	•환승의 편리성과 접근성 향상	•이용증가와 서비스 개선	•교통 처리의 효율, 원활화	•교통 처리의 효율, 원활화

자료: 정봉현(2007)

### 2. 고속철도역 역세권의 범위설정

역세권은 역사가 위치하여 형성되는 세력권 또는 역의 지배력이 미치는 물리적인 거리이다.<sup>4)</sup> 역세권은 이용 세력권, 물리적 거리, 접근성, 토지이용 등의 측면에서 일정한 공간범위를 형성한다.

역세권의 범위는 각각의 역마다 다르고, 도시에 따라서도 다양하게 나타날 수 있다. 또한 역세권은 도로, 철도 등의 교통시설, 하천, 공원 등의 지형지세 및 행정구역 등의 입지에 따라

3) 정봉현, 호남고속전철의 개통에 따른 광주·전남 지역의 영향과 발전방향, 새로운 철도교통시대 광주·전남지역 발전방향 세미나 논문집, 광주·전남발전연구원, 2004. 3.19

4) 서울시정개발연구원, 역세권에 대한 도시계획차원의 대응방향, 시정연 97-R-06, 1997.

2) 김현웅·문대섭, 전계논문, 2004, p 380-385

실질적인 세력권이 달라질 수 있다.

현행 철도관련법에서는 개념적 규정으로 역세권의 범위를 설정한다. 이것은 단순히 역세권 개발계획의 승인과 관련된 공간적 범위를 개념적으로 설명한 것이다. 역세권의 범위는 철도부지, 직접역세권과 간접역세권으로 구분할 수 있다.<sup>5)</sup> 철도 부지는 기존 역사를 중심으로 한 철도시설 부지이며 공간반경은 200m이다. 직접역세권의 공간반경은 1km로 역과 인접한 보행으로 10분 이내 접근이 가능한 지역이다. 간접역세권은 역 중심으로 도보기준 10분 이상 소요되거나, 1차 교통수단을 이용 접근 가능한 범위로서 공간반경은 5km미만이다.

미국의 철도관련기관 등은 이미 건설되어 있는 철도역을 정점으로 하여 반경 0.25마일(약 400m)내의 지역을 의미하고 있다. 이는 역세권 개발의 환경설계인 편하게 걸을 수 있고, 전철같은 대중교통을 강화하면서 혼합 토지이용개발로 open space를 보존할 수 있는, 보다 집약된 도시형태를 갖게 하는, 소위 pedestrian pockets(보행자 소공간)의 범위(약 400m의 편만한 보행거리)와 그 맥을 같이 하는 것이라 할 수 있다.

### 3. 고속철도역 주변지역의 역세권 개발 사례

#### 1) 국내 사례

우리나라는 2004년 4월 이후 고속철도 건설이 계획된 이후 각 자치단체에서 많은 역세권 정비 움직임이 나타나고 있다. 우선, 1995년 고속철도 노선이 처음 확정된 이후 부산을 비롯한 대구, 대전 등 고속철도역이 입지하는 각 도시에서 역세권 정비계획을 대규모로 추진하였다. 그리고 추가적으로 고속철도의 정차가 결정된 경주도 역세권 정비계획을 수립하였으며, 최근 들어 고속철도 개통을 목전에 두고 새롭게 고속철도 정차역으로 결정된 오송, 김천, 구미, 울산도 고속철도 개통에 따른 대규모 역세권계획을 수립하고 있거나 수립할 예정이다.<sup>6)</sup> 이처럼 우리나라의 고속철도 정차가 결정된 도시는 도시 간 접근성의 향상으로 도시의 관문이 될

고속철도역 주변지역에 대한 개발수요가 크게 증가하여 토지의 가치도 상승될 것이며, 역세권의 개발은 통합역사의 시설과 병행하여 역세권 전반의 공간적 통합과 기능적 조화를 도모하여 일체적인 도시개발을 유도해야 할 것이다.<sup>7)</sup>

<표 2> 국내 주요 고속철도역의 역세권 개발사태

역명	면적 (km <sup>2</sup> )	공간체계	특성	비고
서울 역세권	67.8	백화점, 복합 상업기능	기존 역사 연계개발	핵심시설 개발형
부산 역세권	1,580	중심업무 및 국제교류기능	동북아 경제권의 중추기능 확보, 주변 지역과의 연계개발	핵심시설 개발형
대전 역세권	876	고속철도와 기반시설, 주택건설과 도심활성화 지원	주택건설사업 도시정비사업	기존 도심 재개발형
광명 역세권	1,955	중심상업, 테마형 산업주거단지, 복합단지 및 주상복합단지	주택단지, 상업기능, 도시지원 시설 유보지, 공공시설용지	신 도시 개발형
천안 아산 역세권	26,249	역중심 상업/업무지구 개발	단독주택지 조성, 지구 외곽부 배치	신 도시 개발형

자료: 광노상(2004), 부산광역시(2004), 광산구(2005)

#### 2) 외국 사례

고속철도의 건설 및 운영을 경험한 선진국의 경우 고속철도 건설에 따른 국토공간의 파급효과는 다양하게 나타나고 있다. 일본의 경우는 신칸센 역세권 개발을 통해 도쿄 등의 대도시와의 시간거리가 단축된 중소도시에서의 인구가 현저히 증가했으며, 지역 간 연계 강화로 인한 생활권 확대, 서비스산업 발전의 촉매역할 수행 등의 긍정적 영향과 함께 대도시 의존 증대, 지방 중·소도시의 경쟁력 약화 등의 부정적 영향도 미치고 있다.

프랑스는 TGV를 통해 기존의 화물 및 여객선로가 포화상태에 이르자 철도수단간 경쟁력 제고라는 기치아래 1983년 파리-리옹구간의 동남선(TGV Sud-Est)의 개통을 통해 고속철도 이용 시 시간편익이 높아 항공수송에 대한 대체 수송수단으로 지역개발과 경제발전이 일부 영향을 미쳤고, 기존교통망에서는 불가능했던

7) 정봉현, 호남고속철도 정차역의 역세권 개발방향, 지역개발연구 제39권 제1호, 2007.6, p 86

5) 광산구, 송정 역세권 개발 타당성 조사, 광주광역시, 2005, p.70

6) 문채, 고속철도 역세권 개발과 도시정비 방향, 국토연구원 연구위원, 2004

많은 지역에서의 파리로의 출퇴근을 가능하게 함으로써 주요 거점도시로 유입되는 집중화 현상을 보여주기도 했다.<sup>8)</sup>

독일의 ICE(Inter City Express)는 독일의 도이체 반에서 운행하는 대표적인 고속철도로 초기목적은 기존 물류시스템이 겪고 있던 병목현상(Bottleneck)을 해결하기 위한 것이었으나 통일과 함께 양 진영간 분리되었던 핵심 시설들의 연결망 형성과 새로운 기간 구축을 통한 경제적 효과를 극대화 하는 방향으로 전환되었다. 독일의 철도는 기 구축된 철도를 그대로 활용하여 속도를 높였다는 점을 통해 대도시권 주변으로의 이주를 통해 부분적으로 인구 분산효과와 대도시권 통근자의 통근시간 단축에 따른 대도시로의 집중이라는 양면성을 나타내고 있으며, 중간정차역의 경우에는 인구가 감소하고, 시종착역에서는 인구가 증가할 것으로 예측되고 있다는 점에서 독일 고속철도는 인구에 대한 파급효과가 집적과 분산이라는 논리가 미약하게나마 드러나고 있다는 점이다.

스페인의 AVE(Alta Velocidad Espanola)는 1992년 바르셀로나 올림픽과 세비아 엑스포 그리고 안달루치아 지역개발 촉진 등 국내 수송 애로해결을 위해 고속철도를 도입하게 되었다. AVE의 개통역은 모두 스페인의 중심도시를 통과하기 때문에, 집적의 경제효과를 높일수 있었으며, 시종착역들인 대도시로 인구가 유입되는 동기를 가져왔다.

### 3) 시사점

일본, 프랑스, 독일 그리고 스페인 등 고속철도를 시행하고 있는 국가들의 사례에서 알수 있듯이 고속철도의 도입에 따른 경제적, 사회적, 문화적인 파급효과는 지역별로 다르게 나타나고 있다. 외국의 고속철도 역세권 개발을 통해 다음과 같은 시사점을 도출할 수 있다.

첫째, 역세권 개발을 통한 방문승객이나 통과승객 등 고속철도역의 이용자의 증가로 기본여건인 여객수요를 확보하며, 수익성이 높은 부동산 개발형태를 통해 산업이나 경제 활성화를 가져와 도시 경쟁력을 제고하고 있다.

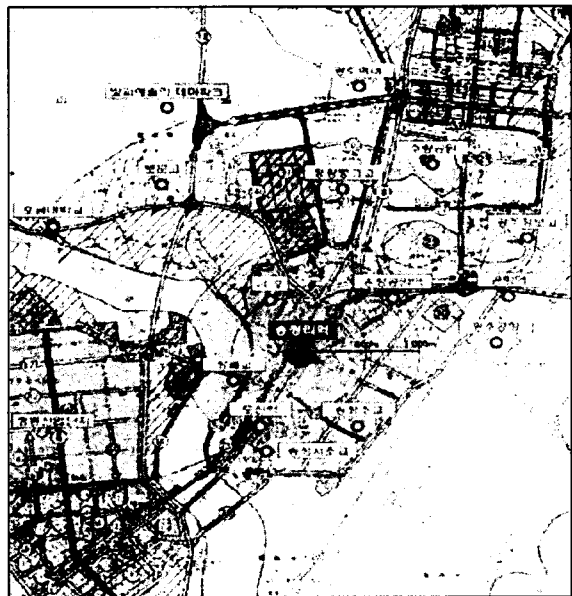
둘째, 역세권 개발을 통한 기존의 고속철도역이 입지하고 있는 기성시가지인 경우 대부분 자

연발생적인 도시로서 좁은 도로나 부족한 주차장, 열악한 가로환경 등 많은 도시문제를 가지고 있어 도시 내에서 상대적으로 낙후되었는데 역세권 정비를 통해 역주변의 환경개선이 이루어져 도시공간구조 재편의 계기로 활용할 수 있다.

셋째, 이러한 역세권 개발은 고속철도역의 정차역에 대한 접근도의 개선으로 추가적인 인구 유입과 이용자에게 도시 시각적 이미지를 향상 시킴으로서 도시의 홍보효과를 가져올 수 있는 랜드마크(landmark)적 성격으로 활용할 수 있다.

### III. 송정리역 주변지역의 개발현황

송정리역은 전면의 간선도로와 후면(서측)에 금호타이어 공장이 위치하고, 철도부지와 접하고 있으며 아파트와 여관 건물들이 근접하여 부지확보가 곤란하고 장소가 협소하고 진입부의 건물 및 지하차도 등 지장물이 산재하여 선로확장 건설시 어려움이 예상되는 위치이지만 차량기지를 이용하여 회차가 가능하다. 또한 호남선, 경전선과 직접 연계가 가능하여 철도수송 기능이 양호하며 광주시 도시철도 1호선 송정역이 국철 송정리역과 직접 환승되고 본 역과 접하여 간선도로체계가 구성되어 있어 대중교통연계가 양호하다.



<그림 1> 호남고속철도 송정리역 위치

8) 이성우, 고속철도 시대의 지역개발 방향, 고속철도 시대의 이슈와 대응방안2, 국토연구원, 2004. p.20

<표 3> 송정리역 주변지역 현황

구분	세부현황	
토지 이용 형태	가로망 체계	<ul style="list-style-type: none"> <li>역전 교통광장 44호를 중심으로 광로 3-1호선이 도시철도 1호선과 병행(지하화)하여 광주중심지와 연결하는 주간선축을 형성하고 있으며, 기존의 송정리 생활권내에서는 대로급 격자형 가로망체계를 구성하여 원활한 교통흐름을 보여주고 있음</li> </ul>
	용도 지역	<ul style="list-style-type: none"> <li>송정리역을 중심으로 전면부에는 광산구 생활권을 지원하는 일반상업지역이 선형으로 광범위하게 분포되어 지역중심을 형성하고 있으며, 또한 남측 하단부에는 일반주거지역과 공업지역을 지원하는 근린상업지역이 30,000㎡ 결정되어있음</li> </ul>
	용도 지구	<ul style="list-style-type: none"> <li>일반상업지역에 5종 미관지구와 방화지구가 결정되어 있을 뿐 별도의 용도지구는 없음</li> </ul>
건축물 이용 형태	형태	<ul style="list-style-type: none"> <li>대로 3-6호선을 경계로 우측은 저층과 중층이 혼재되어 있는 주택군을 형성하고 있으며, 서측은 상업행위와 주거행위가 혼재하는 건축형태를 보임</li> </ul>
	노후도	<ul style="list-style-type: none"> <li>주택 : 단독주택은 20년 이상 매우 노후된 양상을 보이나, 공동주택은 광산구 전체가 최근 5년 전후로 상당히 많은 건축물이 공급되어 대부분 양호하다고 판단하여도 무리는 없음</li> <li>상업 : 택지개발에 따른 급격한 인구증가로 최근 이를 지원하는 상업건축물이 건축되었는바, 양호한 건축물이 매우 많은 비율을 보이고 있음</li> </ul>
	층수	<ul style="list-style-type: none"> <li>송정리역 주변은 인근 공항이 입하는 관계로 고도제한을 적용받는 바, 대부분 저층(5층) 형태로 형성되어 있음</li> </ul>
입지 기능	주요 기능	<ul style="list-style-type: none"> <li>도시공간구조상 3부도심 중 하나(송정부도심: 산업·유통중심)로 광주광역시 대도시권의 생산기능을 담당하고 있음</li> </ul>
	미약 기능	<ul style="list-style-type: none"> <li>교통의 요충지에 입지하면서도 지역 특성화를 가미한 거점성 확보가 미약한 바, 이를 보완하기 위한 전원주거기능과 휴식·산업관광 기능보충이 요망됨</li> </ul>
주요 시설	학교	<ul style="list-style-type: none"> <li>송정리역을 중심으로 반경1km이내에 초등학교 2개소, 중학교 1개소, 고등학교 2개소가 입지하여 현재까지는 고른 형태를 보이고 있음. 단, 송정여자중·고등학교는 상업지역내에 입지하여 학업환경에는 매우 열악한 형태를 보이고 있음</li> </ul>
	공공 기관	<ul style="list-style-type: none"> <li>동측 : 500m지점 상업지역에 광산구청이 있으며, 1.2km지점에 광주공항이 있음</li> <li>서측 : 1.5km지점에 평동산업단지와 도시철도 1호선 옥동차량기지가 있음</li> <li>북측 : 2km지점에는 최근 조성된 하남택지개발지구가 있음</li> </ul>
	기타	<ul style="list-style-type: none"> <li>송정리역세권 활성화를 위해서는 역과 접하고 있는 서쪽의 금호타이어(일반공업지역)공장 이전과 또한 공항이전을 통한 건축물 규제 완화가 선행되어야 할 것으로 판단됨</li> </ul>

#### IV. 송정리역 주변지역의 효과적 개발 방안

##### 1. 송정리역의 역세권 범위설정

호남고속철도 송정리역 역세권의 범위는 파급효과, 도보 이동거리와 배후지역의 개발특성을 고려하여 설정한다. 목포행 호남고속철도 중간역의 입지 및 장래개발, 광주권의 집산역 기능을 감안하여 설정하는 것이 중요하다. 역세권의 개발은 배후 주거단지의 개발과 도시정비를 유도하는 구역을 고려해서 선정한다. 이상의 요소를 토대로 송정리역 역세권의 범위는 공간상 금호타이어 이전부지와 배후지 주거단지를 포함하고, 철도부지와 직접역세권을 중심으로 역사에서 반경 1km 이내로 면적은 대략 1,200km<sup>2</sup> 정도이다.



<그림 2> 송정리역 역세권의 범위

## 2. 송정리역의 특성을 반영하는 개발전략 분석

송정리역 역세권은 호남고속철도의 광주권 거점역할을 담당하고 교류중심지로서 광주시 도시발전을 유도해야 한다. 또한 광주시 부도심의 활성화·광역화를 도모하고 새로운 개발 수요를 유발하는 것이 좋다. 송정리역 역세권은 광주시의 상징적인 공간으로 성장하며, 세계화·정보화·복합화에 대응하는 미래 도시기능을 담당해야 할 것이다. 따라서 송정리역 역세권은 도시기반시설 확충에 따른 도시서비스와 도시중심기능을 강화하기 위해서 개발해야 한다. 그리고 송정리역 배후 주거지역 정비와 개발을 유도하며, 차별화된 도시서비스 기능을 창출하는 개발전략을 수립하는 것이 요구된다.

송정리 역세권 개발은 5~10년 정도의 중장기적 도시개발사업으로 광주광역시·광산구청 공동의 노력으로 역세권 개발계획을 수립하여 효과적으로 집행하는 전략이 필요하다.

역세권의 개발은 연계교통체계 구축, 환승주차시설의 확충 및 부동산개발도 중요하지만, 무엇보다도 지방자치단체의 개발의지, 시민의 공감대 형성, 상주인구 정착기반의 조성 등을 포함하는 것이 필요하다.

고속열차의 정차역을 이용하여 지역경제 활성화를 도모하는 지방자치 단체·철도청·부동산회사·시민단체·전문가 등의 공동협력과 이해가 절실한 실정이다.

<표 4> 송정리 역세권의 범위와 개발전략

항목	세부 특징과 내용
개발 구역의 설정	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 철도부지, 직접역세권과 장래 개발가능지 금호타이어 부지 포함</li> <li>• 역세권 개발의 3차 확산지역에 대한 계획적·단계적 정비계획의 구상</li> <li>• 공간적 범위는 역사 반경 1km 이내, 면적은 대략 1,200km<sup>2</sup> 추정</li> </ul>
개발 방향과 전략	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 정보교류의 중심지, 부도심기능의 활성화 및 신수요의 창출</li> <li>• 광주권의 상징성 역할과 미래의 도시기능의 수행</li> <li>• 도시기반 확충에 따른 도시서비스와 도시중심기능의 강화</li> <li>• 배후 주거지역의 개발과 차별화된 도시서비스기능의 강구</li> </ul>

자료 : 광주광역시 광산구(2005), 정봉현(2007)

## 3. 송정리역 주변지역의 효과적인 개발 방안

### 1) 송정리역 역세권의 토지이용방안 강구

역세권의 토지이용계획은 송정리역 종합환승체계의 구축과 중심기능 유지 차원에서 도시의 구조적 변화를 수반해야 한다. 송정 부도심의 복합서비스 기능을 확대하고 역세권의 유통·상업기능을 증진하기 위하여 상업·업무·문화기능을 집중적으로 배치한다. 금호타이어 이전 역세권 개발계획의 차원에서 물류·연구생산 기능을 입주시켜 역세권의 자족성을 강화할 필요가 있다. 이러한 토지이용계획의 기본구상안이 성립되면 관련기관 협의, 주민공청회, 및 전문가 자문을 거쳐 토지이용계획을 수립한다.

<표 5> 송정리역 역세권의 용도별 토지이용계획

용도별 토지이용	세부적 이용계획과 배치구상
상업·업무용지	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 역세권의 전면부 → 복합개발과 특화시설의 배치</li> <li>• 간선도로변 → 대형 유통센터 및 공용주차시설의 확충</li> </ul>
주거용지	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 송정리역 배후지역 → 고밀도, 활로강변 → 저밀도 지속가능 주거지</li> <li>• 주거단지 배치 → 역세권 중심의 방사형 계획</li> </ul>
공공시설 용지	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 공공청사 → 기관상구청 유지, 경찰서 이전부지 → 공원과 복합용도</li> <li>• 종합환승센터의 지역유치, 공공시설 → 접근성, 편리성 및 환경고려</li> </ul>
물류, 연구용지	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 물류시설 → 철로주변 인접, 연구·생산시설 → 금호타이어 부지</li> </ul>
공장이전 부지	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 도시개발방식의 저밀·고밀도의 주거단지, 물류·연구업무시설</li> <li>• 상업시설 입지, 활로강변 환경친화적 수변공간의 조성</li> </ul>

자료: 광산구(2005), 정봉현(2007)

용도별 토지이용계획은 송정리역 역세권의 토지이용을 용도별로 구분하여 계획하는 것이다. 상업·업무시설은 송정리역 역세권의 전면부에 복합개발과 특화센터의 조성으로 배치하며, 간선도로변에 대형 유통센터와 공용주차장을 확보한다. 송정리역 배후지역의 주거단지는 고밀도, 활로강변 주거지는 저밀도로 개발하고, 주거단지의 배치는 역세권을 중심으로 방사형

으로 계획한다. 공공시설용지는 접근성, 편리성 및 환경성을 고려하여 배치한다. 공공청사는 현재 광산구청을 유지하고 경찰서 이전부지는 공원과 복합용도로 개발하며 지역대중교통센터를 유치한다. 물류시설은 접근성의 입장에서 철로주변에 유치하고, 연구·생산시설은 금호타이어 부지에 배치하여 역세권의 자족성을 강화한다. 금호타이어 이전부지는 도시개발사업에 의한 저밀·고밀도의 주거단지, 물류·연구업무시설, 상업시설 및 수변공간을 환경친화적인 시각에서 배치한다.9)

<표 6> 용도별 토지이용실정과 도입가능

구분	면적 (km <sup>2</sup> )	도입가능
A 지구	160	문화, 업무, 판매, 숙박, 유통기능
B 지구	46	의료, 판매, 전시, 공공기능
C 지구	97	주상복합, 근린상업
D 지구	130	주거, 교육기능
E 지구	475	주거, 상업, 물류, 연구생산기능
기타	300	도시기반시설(역사, 철도, 도로)
합계	1,200	16개 토지이용용도

자료: 정봉현(2007)

## 2) 송정리역 역세권의 교통·환경계획의 수립

### (1) 송정리의 환승체계 형성

호남선 고속열차의 운행에 따라 서민을 위한 광역 교통수단의 확충과 교통시설의 개선이 필요하며, 특히 송정리역과 광산구 내부지역간에 원활한 환승체계의 구축이 중요하다.

이를 테면, 2008년의 개도예정인 도시철도 1단계 2구간인 서구 마륙동-광산구 옥동 8.14km가 완공되면 송정리역에서 도시철도와 고속철도간에 환승을 위한 통로설치 및 환승안내판의 구축 등을 포함하는 대중교통 환승체계의 구비가 절실하다.

9) 정봉현, 호남고속철도 정차역의 역세권 개발방향, 지역개발연구 제39권 1호, 2007

송정리역 - 광천동 버스터미널 간에 순환버스노선을 신설하고, 송정리역 광장에 주요 방면별 버스정류장의 설치가 요청되고, 송정역 주변의 보도시설의 정비 및 보행자 네트워크의 구축이 요청된다.

### (2) 송정역 주변도로망 개선

송정리역과 시내 주요지역간의 도로망의 연계화로 접근성을 증대시키는 것이 필요하고, 송정리역 주변의 도심교통난 해소와 간선도로 연결성을 제고시키는 것도 고려해야 한다.

송정리역-국도 13호선간 도로개설, 송정리역 주변 시가지와 광주공항간 도로망의 확충, 고속철도·항공교통간 연계 활성화를 위한 내상도로 도로개설의 계획이 요망된다.

송정 시가지 병목구간 650m 도로확장으로 도심통과 교통량을 분산·처리하기 위하여 동곡로 도로를 확장하고, 광주-전남지역간 접근성을 향상시키기 위하여 광주시 제3차 순환도로망체계의 조속한 진행이 중요하다.

### (3) 송정역 대중교통망 개선

광천동 여객터미널 - 광주역·송정리역간에 통행연계성 증진을 위한 버스노선의 조정과 버스-고속철도 통합운행 계획을 통한 연계교통망의 구축이 절실하다. 도시철도와 버스교통과의 연계성을 증진시키기 위한 광주공항과 광주역 및 송정리역 간에 연계수송체계의 방안장구가 중요하다.

### (4) 송정리의 교통연계성 증대

송정리역에 버스 및 택시와의 환승이 가능하도록 교통시설의 정비가 요구된다. 또한 도시철도 및 고속철도 이용승객과 역세권의 이용인구를 감안하면 송정리역에 버스정류장 및 택시승강장을 개선하며, 이를 위한 보행자도로, 버스안내 정보판 설치, 보행동선체계의 정비 등의 대책이 요구된다.

도시철도가 통과하지 않는 소외지역 주민들 위해서 대체교통수단을 확보하기 위하여 현재 광산구에서 운행하는 마을버스를 확대하고, 마을버스의 운행간격 단축, 마을버스 운행안내 제공 및 마을버스 운영체계 등의 개선방안을 마련해야 한다.

지구교통계획을 도입하여 교통광장의 신설, 보행노선의 개선, 환승주차장의 건설, 자전거 주차장의 확보, 버스연계 안내정보판 설치 등이 필요하다.

## V. 결론

본 연구는 다가오는 호남고속철도의 운행에 따른 광주시 고속철도역인 송정리역을 중심으로 고속철도역 주변지역의 효과적 개발방향에 대해 다루고 있다. 고속철도가 정차하는 역과 그 주변공간인 역세권 지역은 단순히 여객의 승하차나 역무시설을 지원하는 곳이 아니라 도시에 교통체계, 지역경제 개발 및 관광, 문화 측면에서 다양한 영향을 미치며, 지역발전을 유도할 수 있는 다목적 복합공간으로 주목받고 있다.

우리나라는 2004년 경부고속철도의 개통으로 고속철도역이 정차하는 대부분의 도시는 역세권 정비계획을 수립하고 있지만, 지나치게 사업성 위주의 기능 및 시설들을 중심으로 개발되고 있어, 고속철도역을 이용하는 이용객과 역세권 내 서비스 시설 이용자 간의 혼잡을 유발시키고 있고, 지역특유의 역 주변 특성을 잘 나타내지 못하고 있다. 일본은 주로 민간주체인 지역주민이나 민간전문가를 활용하는 각종 정비조직을 통한 주민의 합의형성을 이루며, 각종 보조금의 지원이나 인적지원, 세금우대 등 다양한 지원제도를 활용하여, 도시의 이미지지고, 거점형성, 기능갱신, 환경개선, 현안문제 등을 처리한다. 프랑스는 철도청 및 지방자치단체가 중심이 되어 민간개발회사 설립을 통한 역세권 정비의 내용을 결정하기 위한 기본구상을 수립하여 복합상업지구 및 고층빌딩으로 건설된 업무지구, 회의장, 전시장, 공연장 등으로 구성되는 컨벤션센터를 짓는 복합개발 방식으로 개발하였다.

호남고속철도는 2006년 8월 호남고속철도 기본계획을 확정하고, 제 1단계 오송-광주 구간은 2015년까지, 제 2단계 광주-목포 구간은 2017년까지 오송-목포간 230.9km에 걸쳐서 2006-2017년 동안 총 10조 979억원의 예산으로 건설될 계획이다. 현재 호남고속철도 광주역 정차역은 철도 및 도로망과의 연계성이 좋은 송정리역이 적합한 것으로 제시되어 있으며, 2016년에 송정리역은 열차 상·하행선 운

행횟수가 50회, 고속철도 1일 이용승객도 8,765명으로 추정되고 있다.

따라서 송정리역을 중심으로 본 효과적 주변개발 방안은 지역발전 및 경쟁력 제고의 새로운 전기로 삼을 수 있는 지역적 특성을 최대한 활용하는 개발구상이 되어야 할 것이다.

첫째, 송정리역의 차별화된 발전 잠재력 분석을 기초로 역세권 및 주변지역 개발전략을 수립하여야 한다. 둘째, 송정리역의 지역실정에 부합하는 역세권 개발 및 주변지역 개발에 있어 공통적으로 추진하여야 하는 과제를 지역특성을 반영하여 구체화하여야 한다. 셋째, 송정리역의 기능제고를 위해 역세권 토지이용 및 기능의 고도화와 복합화를 통한 선정방향을 결정하고, 주변지역 고려요소와 내용을 파악하여 도입기능을 도출한다. 넷째, 송정리역과 주변지역의 토지이용계획 방향을 검토하여, 주변지역과 연계방안이 되고, 개발비전의 실현방안이 강구되어야 한다. 다섯째, 역세권의 교통·환경계획의 종합적, 일체적 정비에 의한 주변지역과의 보행 네트워크화를 도모할 필요가 있다. 마지막으로 송정리역 역세권 및 주변지역의 개발을 위한 지방자치단체 및 행정기관의 주도과 주민참여에 의한 정비계획의 합의형성이 필요하다고 할 수 있다.

본 논문은 2017년 다가오는 호남고속철도 시대에 광주시의 고속철도역인 송정리역의 역세권 및 주변지역의 개발 방향에 대한 정책, 정성적인 관점에서 강구하고 있으며, 앞으로 송정리역의 역세권 개발 모형의 선정, 주변지역의 토지이용계획 및 개발 방향에 따라 보다 심층적인 연구가 요망된다.

### <참고문헌>

- 곽노상, 고속철도 개통과 도시전망 및 과제: 고속철도 역세권 전망과 개발방안, 도시문제 제 39권 426호, 대한지방행정공제회, 2004
- 광산구, 송정 역세권 개발 타당성 조사, 광주광역시, 2005
- 권영덕, 역세권에 대한 도시계획차원의 대응방향, 서울시정개발연구원, 1998
- 김민영, 최재원, 서영우, 최무혁, 고속철도역사의 공간계획에 관한 연구, 대한건축학회



- 학술발표논문집 제24회 2호, 2004
- 김신, 신태현, 방연근, 고속철도 역세권 개발과 그 영향에 관한 연구, 한국유통과학회, 동계학술대회 발표논문집, 2006
- 김현웅, 김현기, 철도역구내의 유휴부지 활용방안 연구, 한국철도학회, 추계학술대회는 논문집, 2003
- 김형진, 고속철도 역사와 환승 교통시설 계획 방향, 대한건축학회논문집, 제12권 6호, 1996
- 대한교통학회 교통계획위원회, 교통계획의 이해, 청문각, 2001
- 문채, 고속철도 역세권 개발과 도시정비 방향, 국토 제268권, 국토연구원, 2004
- 박병호, 고속철도 개통과 지방도시 전망 및 과제, 도시문제 39권 426호, 대한지방행정공제회, 2004
- 박병호, 지역균형발전의 핵심사업인 X자형 고속철도망, 국토계획 제42권 3호, 한국토·도시계획학회, 2007
- 부산광역시, 사상 역세권개발 기본계획, 2004
- 서광석, 일본 고속철도 운행 변화, 한국철도학회, 추계학술대회논문집, 2002
- 서울시정개발원, 역세권에 대한 도시계획차원의 대응방향,
- 송성재, 황희연, 고속철도 역세권 도입기능의 중요도 평가지표 개발 및 오송역세권 사례 적용, 한국도시지리학회지 제9권 2호, 2006
- 아베 세이지, 일본 고속철도의 미래, 한국철도학회지 제10권 1호, 2007
- 안용모, 김홍연, 고속철도의 합리적인 광역도시 통과방안, 한국철도학회, 춘계학술대회는 논문집, 2005
- 오덕성, 고속철도 대전역의 역세권개발 방향과 주요과제, 도시문제 31권 334호, 대한지방행정공제회, 1996
- 원제무, 도시교통론, 박영사, 1999
- 이경철, 고속철도와 도시 발전의 해외사례, 도시문제 39권 426호, 대한지방공제회, 2004
- 이번송, 도시교통정책의 경제론, 박영사, 1998
- 이성우, 고속철도 시대의 지역개발 방향, 고속철도 시대의 이슈와 대응방안2, 국토연구원, 2004.
- 이재경, 고속철도개통이 한국경제의 여건변화에 끼친 영향, 한국철도학회, 춘계학술대회논문집, 2005
- 이정인, 고속철도와 대구광역시의 역세권개발, 도시문제 제31권 334호, 대한지방행정공제회, 996
- 이창운, 광주권 도시발전을 위한 지역간 철도시설의 정비 방향, 비전21 제32호, 광주전남발전연구원, 2002
- 정봉현, 21세기 지방대도시 현대교통정책, 전남대학교 출판부, 2005
- 정봉현, 호남고속철도 정차역의 역세권 개발방향, 지역개발연구 제39권 1호, 2007
- 정봉현, 호남고속전철의 개통에 따른 광주·전남지역의 영향과 발전방향, 새로운 철도교통시대 광주·전남지역 발전방향 세미나 논문집, 광주·전남발전연구원, 2004
- 정하욱, 고속열차역사 적정입지 논의와 향후 정책방향, 비전21 제32호, 광주전남발전연구원, 2002
- 조남건, 고속철도 개통에 따른 국토공간 구조의 변화전망 및 대응방안 연구, 국토연구원, 2003
- 조남건, 고속철도와 지방행정: 고속철도와 지방발전의 극대화 방안, 지방행정 53권 606호, 대한지방행정공제회, 2004
- 조남건, 일본의 고속철도 역세권 개발사례, 국토 287호, 국토연구원, 005
- 조남건, 이훈기, 진시현, 고속철도 개통에 따른 빨대효과 분석:쇼핑통행을 중심으로, 국토연구 제47권, 2005
- 채원호, 일본의 신칸센 개통과 지역발전, 지방행정 제53권 606호, 대한지방행정공제회, 2004
- 한국철도공사, 광주권 고속철도 정차역의 운영방안, 2007