

명품 도시철도 건설을 향한 기대



오 상 근
광주광역시도시철도공사 차량팀장
osgpark@hanmail.net

대한민국의 지하철 역사는 1971년 서울역과 청량리역을 잇는 구간의 운행을 시작으로 출발하였다. 1968년 11월 지상전차를 없앤 지 3년만의 일이었다.

서울에 지하철이 생긴 이래 지하철은 대중교통수단으로써 우수성을 인정받아 부산, 대구, 인천에서도 건설됐으며, 1990년 교통부는 6대 도시 지하철을 비롯한 대중교통 체계종합대책을 수립했다. 이 계획에 의해 광주지하철 타당성조사가 대전지하철과 함께 실시되었고 1994년 11월 제1호선 기본계획이 확정되었다.

한편, 광주 도시철도 1호선 기본설계와 실시설계 과정에서 최초 설계대비 10km를 단축하도록 한 설계변경안을 반영하여 1996년 8월 착공한 후 8년간의 공사 끝에 2004년 1호선 선로 중 제1구간 소태동 용산~상무구간 1공구 구간을 완공되었다. 그 후 4년 뒤 2008년 4월에 20.5km 전 구간이 완공되어 광주시민의 안전한 대중교통으로 자리매김한지 벌써 11년을 맞이하게 되었다.

광주도시철도는 2002년 11월 설립하여 광주광역시로부터 위임받아 운영되고 있으며, 수익성보다 교통약자 등 많은 시민들에게 안전한 대중교통으로써 본연의 역할 수행을 위해 최선을 다하고 있다. 그로 인해 국내에 운영되고 있는 여느 지하철 운영기관처럼 수송원가에 턱없이 못 미치는 요금을 수송요금으로 책정하는 등의 이유로 적자를 면치 못하고 있는 것이 사실이다.

이러한 1호선 적자와 시 재정여건 등이 어렵지만 다수의 시민들이 2호선 건설의 필요성을 공감하여 2014년에 <표 1>과 같이 광주광역시의 원안대로 국내 최초 저심도 공법으로 2호선 건설을 확정하였으며, 2015년 5월 1단계

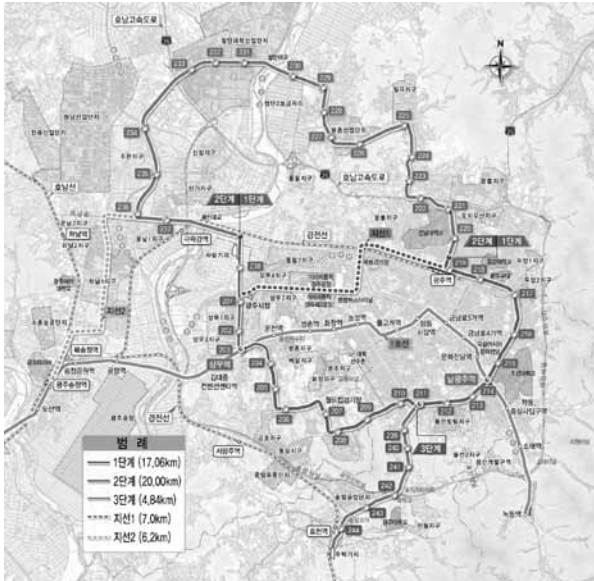
<표 1> 광주도시철도 2호선 사업개요

구 분	내 용
위 치	시청~백운광장~조선대~일곡~첨단~수완~시청
사업규모	L=41.9km, 정거장 44개소, 차량/주박기지 각 1개소
건설방식	저심도 경량전철
사업기간	2013~2024(12년, 3단계 사업)
총사업비	1조 9,053억원(2011년도 기준)

기본설계 용역을 완료 하고 실시설계를 준비 중에 있다.

2025년 2호선 3단계까지의 사업이 완공되면 시민이 누리는 간접교통비 경감이나 시간절약 이외에도 1호선 승객이 2만명 이상 증가하고 2호선 승객만 해도 22만 9천명에 달해 운영적자 또한 크게 개선 될 것으로 예측 하고 있다.

광주도시철도 2호선은 공사비를 줄이기 위해 2011년 지상고가 경전철 방식을 채택하기로 고시했으나, 기존 지상고가방식의 사례에서 나타난 도시미관 저해, 소음, 진동 등 많은 문제점을 개선하고자 기존 지하철의 장점은 유지한 채 공사비만 줄일 수 있는 공법인 저심도 지하공법을 도입하였다. 저심도 지하공법은 지하 깊이 10m 이내로 시공할 수 있어 일반지하철보다 건설비가 적게 투입되며, 도시미관이나 소음문제 해결은 물론 버스, 택시와의 환승 및 접근성이 용이하다. 또한 무인운전시스템과 무인역사로 운영되어 인건비가 절감되는 등 경제성 뛰어난 시스템으로 평가되고 있다. 특히 화재 등 비상시 대피가 용이하고



〈그림 1〉 도시철도 2호선 계획노선도

자연채광 및 환기가 우수하여 안전과 친환경 측면에서도 장점을 갖고 있다.

국내에서는 저심도공법이 최초로 도입되지만 저심도 공법으로 건설되어 운영되고 있는 해외 사례를 보면 저심도 공법에 대한 안전성을 알 수 있다. 1896년 세계에서 두 번째, 그리고 세계 최초 전기방식의 헝가리 부다페스트지하철 1호선과 전체노선 중 80% 가량이 저심도 구간으로 건설되어 운영되고 있는 프랑스 리옹 메트로 D선 등 유럽 각 도시, 또한 가까운 일본 도쿄 지하철 1호선 아카부사 선과 4호선 마루노우치선 등이 저심도 공법으로 건설되어 안전하게 운영되고 있다.

광주광역시에는 2015년에 세계하계유니버시아드대회 개

최, 아시아문화전당 개관, 호남선 KTX 개통 등 큰 행사들을 목전에 두고 있다. 이러한 다수의 대규모 행사가 원활하게 진행되기 위해 광주지하철 역할이 매우 크지 않을 수 없다. 만약 이미 2호선이 개통되어 운영되고 있다면 행사를 위해 광주를 방문하는 많은 사람들에게 더 좋은 이미지의 광주를 선물할 수 있지 않았을까 하는 아쉬움이 있다.

그동안 언론을 통해 2호선 관련 내용이 많이 보도되었고, 구체적인 사업 일정이 확정됐으나 이제 고작 2호선 건설을 위해 첫발을 내딛은 수준이다. 앞으로 2호선 건설이 마무리되어 개통될 때까지 어떻게 준비하는가가 명품 2호선이 될지, 아니면 애물단지 2호선으로 전락할지 결정될 것이다. 광주시의 1호선 건설 경험과 10년 이상 1호선을 안전하게 운영해 온 광주도시철도공사의 노하우를 바탕으로 학계, 시민단체 등 각계각층의 전문가들이 머리를 맞대 미래의 우리 후손들에게 물려 줄 안전하고 쾌적한 세계 최고의 지하철이 되도록 꼼꼼히 검토하며 건설을 추진해야 할 것이다. 아울러 최고의 지하철을 이용할 우리 시민들도 선진 시민의식으로 무장해야 할 것이다. 아무리 좋은 최첨단 시스템이 도입된다 하더라도 시스템을 이용한 이용자들의 의식수준이 낮다면 시스템의 효율성은 낮을 수밖에 없다.

도시철도 2호선이 완성되면 1호선과 2호선이 광주 대중교통의 중심이 될 것이며, 이와 연계되어 현재 지방분권화에 의한 전남나주 혁신도시와 화순읍 지하철 등 새로운 교통망이 구축될 것이다.

철저한 준비와 검증을 통해 명품 도시철도 2호선 건설되어 시민들이 안전하고 편리하게 이용할 수 있는 미래의 녹색교통도시 광주의 모습을 기대해 본다. ☺