

호남고속철도 개통과 KTX네트워크 구축, 그리고 광주·전남 지역발전과제



정 하 욱
광주발전연구원, 도시기반연구실장
hwjung@gji.re.kr

1. 호남고속철도 개통과 KTX네트워크 구축

2015년 4월 호남고속철도가 개통되면 호남축의 고속철도시대의 개막과 더불어 전국이 호남과 경부의 양대축을 근간으로 KTX네트워크가 구축되고 순차적으로 확대될 것으로 예상된다. 이는 KTX를 통한 도시간 접근성이 대폭 향상되어 반나절 생활권이 가능하며, KTX 정착역 중심의 연계교통망 구축 여부에 따라 실질적인 철도 수혜지역 범위의 확대를 가져온다. 서울(용산)~광주의 경우, 통행시간이 기존 2시간 39분에서 약 1시간 50분대에서 120분대 정도가 소요되는 등 접근성이 향상되고, 도시간 교류가 활발하게 이루어질 것으로 전망된다. 또한 주요 대도시가 KTX네트워크로 연계됨에 따라 인적 물적 교류가 증대되고, 경쟁력 제고를 위해 바야흐로 도시간 활동인구를 대상으로 본격적인 도시마케팅이 진전될 것으로 예상된다.

철도중심의 고속교통시대를 맞이하여 고속철도수단을 어떻게 지역발전과 연계시키고, 지역내 인적, 물적 서비스의 자원을 최대한 보유하면서 지속적으로 성장·관리할 것인가, 지속적인 KTX 이용확대를 통하여 어떻게 지역발전을 견인할 것인가에 초점이 맞추어지면서 많은 관심과 주목을 받고 있다.

따라서 지역차원에서는 호남고속철도 개통을 계기로 KTX개통 환경과 풍부한 유동인구를 광주·전남 지역발전에 적극 활용하여 성장동력으로 연계될 수 있도록 체계적인 대응전략과 서비스경쟁력 제고방안을 마련하는 일이 무엇보다도 중요한 핵심과제라 할 수 있다.

한편 전국 KTX네트워크 구축은 지난 2004. 4 경부고속

철도 1단계 개통과 동시에 호남 KTX 개통을 비롯하여, 2010.11 경부고속철도 2단계 개통, 2015년 호남고속철도 1단계 등이 순차적으로 추진되고 있다.

- 2004년 4월 경부고속철도 1단계 개통, 호남KTX 개통
- 2010년 11월 경부고속철도 2단계 개통(동대구~부산)
- 2010년 12월 경전선 진주간 KTX 개통



〈그림 1〉 호남축 및 경부축 KTX 네트워크 구축

〈표 1〉 호남축 ktx 이용자의 통행목적 비교

(단위: 건, %)

노선조사 방법	빈도수	업무/출장	통근	통학	학원수강	가족/친지/친구	관광/휴가	쇼핑	병원진료	문화시설 이용	기타 목적
경부축	5,575	32.9	1.8	2.7	0.6	45.0	13.1	0.7	1.8	0.8	0.7
역사조사	2,507	27.7	0.8	2.8	0.4	50.4	14.6	0.3	1.9	0.6	0.6
탐승조사	3,068	37.2	2.6	2.6	0.7	40.5	11.9	1.0	1.8	0.9	0.7
호남축	2,673	25.7	1.8	1.6	0.9	51.1	14.1	0.9	2.2	0.6	1.0
역사조사	1,329	21.6	1.1	1.4	1.1	55.8	15.1	0.8	1.4	0.8	1.1
탐승조사	1,344	29.8	2.5	1.9	0.8	46.5	13.2	1.0	2.9	0.4	0.9

자료: 「2014 KTX 경제권 특성화 개발 연구」중 'KTX이용특성 및 영향권 조사분석', 한국교통연구원

- 2011년 10월 전라선 익산-여수간 KTX 개통 운행
- 2015년 4월 호남고속철도 1단계(오송~광주)¹⁾
- 2016년 수도권 고속철도 개통 예정(수서~평택)
- 2017년 호남고속철도 2단계 광주~목포간 개통 예정

전국적으로 KTX네트워크와 정차역 중심의 연계교통망이 확충되면 향후 2020년에 고속철도의 수혜범위의 1시간 30분대가 전체 인구의 84%, 국토공간의 82%범위까지, 2시간대 이상의 서비스 범위는 인구의 98%, 국토공간의 95% 수준으로 확대될 것으로 전망된다.²⁾

최근 한국교통연구원에서 조사한 결과(2014)에 따르면 전국 KTX네트워크가 구축되어 경부축과 호남축의 주요 정차역에서 KTX를 이용한 통행목적은 가족/친지 등 개인 용무가 경부(45%), 호남(51%)가 제일 높고, 다음으로 업무출장이 경부축(32.9%), 호남축(25.7%), 관광휴가 목적이 경부축(13.1%), 호남축(14.1%) 순으로 나타나고 있다. 이는 KTX네트워크를 활용한 지역발전 차원에서 KTX 이용시민과 출향민, 근로자, 관광객을 대상으로 입체적 홍보와 더불어 체계적인 도시마케팅이 필요함을 시사한다.

□ 경부고속철도 사례의 시사점

경부고속철도 1단계(서울-대구, 2004년 4월) 및 2단계(대구-부산, 2010년 11월)가 개통됨에 따라 먼저 대구, 부산 등 300km 이상 장거리 통행구간에서 KTX 중심으로 교통수단 분담체계가 재편되고, 주변지역과 연계교통망

확충으로 KTX 교통거점화가 형성되고 있다.

현재 이러한 교통부문을 제외한 대부분 문화·관광, 의료, 유통·쇼핑 등의 분야에서는 국내의 KTX 개통기간이 절대적으로 짧고 개통영향 요인과 여타 경제, 사회적 요인이 혼재되어 KTX 요인에 의한 효과분석은 어려운 상태이나, 향후 대구, 부산, 경주, 울산 등 각 KTX 정차도시별, 분야별로 장기간에 걸쳐 서서히 효과가 나타날 것으로 예상된다.

국내 KTX 고속철도시대 개막 이후 부산, 대구, 대전 등 KTX 정차도시의 국제회의 개최 건수가 2003년 대비 2008년에 5배 증가한데서 보듯이 KTX를 활용한 문화·관광분야, 전시, 컨벤션 등 MICE분야의 성장가능성을 보여 주고 있다.

지난 2004년 4월, 2010년 11월 1,2단계 경부축 KTX 개통 이후 서울 수도권의 영향권이 확대되는 가운데 대구, 울산 등 KTX 정차도시의 의료, 쇼핑 등 개통으로 인한 서울 수도권 및 타 대도시로의 직접적 역류효과는 관찰되지 않고 있다. 그러나 장래 있을지도 모를 상황에 대비하여 KTX 지역경쟁력 강화를 위한 지속적인 대응전략 마련이 요구된다.

과거 KTX 개통 때마다 빨대효과 논란이나 기존 버스와 항공, 승용차 이용한 구매자들이 KTX로 전환하는데 따른 착시효과 요인, 유통·쇼핑 채널의 다양화, 온라인 구매로 해당도시의 직접방문 구매가 축소되는 경향, KTX 개통 전에도 특수 증증질환 환자의 타 지역으로 전문병원 진

1) 국토교통부(2015. 2.5 보도자료)에 따르면 영업시운전은 '15. 1.26~3.31 동안 시행하고, 2015.4월초에 개통될 예정임
2) 국토교통부 (2010. 8.31보도자료)의 미래 녹색국토를 위한 KTX 고속철도망의 구축 전략에 관한 참고자료 참조

〈표 2〉 경부축 정치도시의 개통관련 연구사례

대상(연구자/연도)	연구분야	주요 분석 및 내용	비 고
대구(곽종무/’09)	KTX 개통 5년후 대구지방경제 파급효과	<ul style="list-style-type: none"> • 개통 1년후 컨벤션 및 관광 분야 긍정적 효과 (2005) • KTX 개통 5년후 파급효과 분석결과 관광·의료·유통·교육·문화예술등 긍/부정적 요소 혼재 (2009) • 개통 5년후 이전보다 긍정적 항목이 감소된 것으로 추정 	’04.4월 : 경부고속철도 1단계 KTX개통 (동대구역)
부산(이은진/’10)	경부고속철도2단계 개통에 따른 대응방안	<ul style="list-style-type: none"> • 서울 KTX영향권 확대 전망 • 울산, 경주 등 동남권역 부산영향권 확대 (관광, 쇼핑, 의료, 교육, 공연문화등 개통전 응답자 3.6%→ 개통후 9.8% 2.7배 증가) • 분야별 경쟁력 평가에서 관광 및 레저, 쇼핑, 공연 예술 경쟁 우위 	’10.10월 : 경부고속철도2단계개통(부산역)
울산(정현욱/’11)	KTX개통 효과 분석연구	<ul style="list-style-type: none"> • 개통전에는 의료, 교육 등 부정적 영향 전망 • 개통 1년후 KTX개통영향 불분명하나 부정적 요인은 나타나지 않은 것으로 추정 	’10.10월 : 경부고속철도 2단계 KTX개통(울산역) KTX 수요증가, 항공수요감소
대전(임병호/’10)	KTX 개통에 따른 대전역세권 토지이용 변화	<ul style="list-style-type: none"> • KTX 개통으로 인한 역세권토지이용변화가 일부 업종에서 부분적으로 발생 • 기간이 짧아 KTX 영향인지 불확실 	’04.4월 : 경부고속철도 1단계 KTX개통(대전역)

주) 해당 지자체별 연구원의 발간자료를 참고하여 요약·정리한 것임

료가 이루어진 바 있다. 이러한 부정적인 역류효과에 대한 KTX 정책모니터링을 통한 추적조사를 통하여 복합적인 요인을 함께 고려하여 판단할 필요가 있다.

KTX 2단계 개통후 경부축 KTX 정치도시 간 교류 증대 및 공간영역의 확대로 서울·수도권과 타 대도시간의 경쟁력 제고를 위해 부산의 경우, 관광·레저, 쇼핑, 예술·공연, 울산의 산업경제(비즈니스, 자동차관련 전시 등)의 강점분야를 강화하고, 상대적으로 대전, 대구, 경주 등 타 정치도시와의 경쟁에 있어서 상대적인 우위 전략을 구사하는 등 각기 해당 도시의 강점요인의 극대화 전략을 추진하는 점을 들 수 있다.

2. 호남고속철도 개통의 정책적 의미와 영향 전망

과거 압축성장기 동안 대표적인 국토공간의 개발소외 지역으로 인식되던 호남축에 고속철도가 개통되면 미래 국토공간구조의 재창조의 기반이 된다는 점, 그리고 지역 차원에서 다음 몇 가지 의미를 지닌다고 할 수 있다.

첫째, 호남축 KTX 네트워크 상의 광주대도시권은 호남권의 중추거점지역으로 위상을 갖고 있으며, 다핵공간구조 개편의 기회와 더불어 서남권의 대표적인 첨단산업, 문화·예술·관광 선도 역할을 담당하고 있다. KTX 네트워크 구축에 따라 아시아문화중심도시, 국제교류도시로서의 기반을 구축하고 글로벌 광주의 위상을 제고할 수 있는 여건이 성숙되며, KTX 정차역과 역세권을 중심으로 광주 KTX 경제권의 형성을 촉진의 계기가 될 수 있다.

둘째, 전국 KTX 네트워크를 통하여 광주권과 타 지역 간 특성화 발전을 통한 시너지효과를 거둘 수 있으며, 광역권간 상호 교류 증대와 상생 발전이 촉진될 수 있다는 점이다. KTX정차역과 주변지역에 이용객을 비롯한 유동 인구가 집중되고, KTX 정차역사 및 역세권을 거점으로 경제활동이 집적화되어 개발잠재력이 성숙되며 입지매력도가 높아질 것으로 예상된다.

셋째, 호남축 광주대도시권의 중추거점도시인 광주와 주변 나주 혁신도시와 같이 동반발전을 위한 중추기능의 연계성과 보완작용, 토지이용과 연계교통에 의해 KTX정차역과 그 주변의 공간구조가 역동적으로 결합될 수 있는 기회가 될 수 있다. 이러한 지역발전 기반 위에서 선순환

구조를 정착시키기 위해 지속적으로 KTX이용객의 증가를 유도하고, 역세권과 거점지구의 개발잠재력을 극대화할 필요가 있다. 그리고 무엇보다도 지자체의 KTX네트워크를 활용한 지역경제 활성화 및 공간적 활동과 연계한 지속적 투자가 선결과제라 할 수 있다.

□ 공간과 교통부문 변화 전망

국내외의 경우 각기 국가마다 고속철도 개통환경과 개별 도시 여건이 각기 다른 것은 물론, 국내의 경우 KTX 고속철도가 도입된지 기간이 짧아 영향과 효과를 전망하는데 많은 한계와 제약이 따른다.

먼저 공간적 측면에서는 호남축, 전라축 KTX네트워크 구축에 따라 광주·전남의 KTX 광주송정역의 경우 영향권 범위가 향후 연계교통망 확충 정도에 따라 광주권 전역을 포함한 반경 50km-70km에 이를 정도로 범위가 더욱 확대될 것으로 예상된다.

또한 기본적으로 KTX를 이용한 유출입인구의 활동목적의 조사분석을 통하여 향후 개략적인 교통활동 패턴변화와 유출입 영향 정도를 어느정도 파악이 가능할 것으로 예상된다.

지난 2014년 한국교통연구원(2014)에서 시행한 조사결과에 의하면 광주송정역의 경우 이용객의 주통행목적은 가족/친지/친구방문이 48.9%로 제일 많고, 업무/출장이 37.1%, 관광/휴가 11.0% 순으로 나타나고 있다. 향후 개통 후 2015. 7월 광주하계유니버시아드대회, 2015. 9월 국립아시아문화전당 개관, 광주디자인비엔날레 등의 변수를 제외하면 2012년 조사결과와 유사한 것으로 나타나 당분간 이러한 통행목적의 분포패턴은 유지될 것으로 전망된다.

또한 2012년 한국교통연구원 조사결과에 의하면 2012년 기준 광주송정역 이용객은 4,931인/일에서 2015년 개통 후 12,493인/일, 목포역은 2012년 1,973인/일에서 2015년 3,157인/일로 증가할 것으로 전망된다.

□ 긍정적 영향

호남고속철도가 개통되면 광주권과 서울·수도권, 대도시 간 만나질 생활권 형성으로 문화·예술, 관광 특성화 전략에 따른 우호적인 여건이 조성될 것으로 예상된다. 특히 지방 KTX 정차도시의 국제회의 개최횟수 증가에 따라 MICE 산업의 성장발전 가능성 있다고 보여진다. 또한 KTX 정차역을 중심으로 교통거점화를 위한 제반 노력이 뒤따른다면 KTX 역사 및 역세권 등의 주변 지가상승과 상권매출도 상대적으로 증가할 것으로 전망된다.

대체적으로 KTX 정차역사와 주변 역세권과 연계한 도시환경개선 등 도시재생사업의 추진 동기가 부여될 수 있고, 도시관문으로서 도시이미지 개선에 긍정적 영향을 나타낼 것으로 전망된다.

□ 부정적 영향

반면에 부정적 영향이 예상되는 분야는 통행시간 단축에 따른 만나질 생활권 형성으로 단시간 관광 및 무숙박 당일 방문객 증가로 숙박·음식업 매출에 부정적 영향을 초래할 수 있다. 아울러 제약적인 추정이기는 하지만, KTX와 경쟁수단인 광주공항의 김포노선 수요는 53.5% 정도가 KTX로 전환되어 감소할 것으로 전망된다.

또한 고속버스의 경우에도 기존 이용객의 37.6%가 KTX로 수단 전환될 것으로 예측되어 운송업체의 틈새시

〈표 3〉 호남축 주요 ktx역의 도착 이용자의 통행 주목적

(단위: 건, %)

노선조사방법	빈도수	업무/출장	통근	통학	학원수강	가족/친지/친구	관광/휴가	쇼핑	병원진료	문화시설 이용	기타 목적
광주송정	356	37.1	0.8	0.3	0.0	48.9	11.0	0.6	1.1	0.0	0.3
역사조사	135	35.6	0.7	0.7	0.0	50.4	12.6	0.0	0.0	0.0	0.0
탐승조사	221	38.0	0.9	0.0	0.0	48.0	10.0	0.9	1.8	0.0	0.5
목포	344	30.8	1.7	0.6	0.3	42.4	22.4	0.0	0.9	0.0	0.9
역사조사	163	25.8	3.1	0.0	0.6	42.9	25.8	0.0	0.6	0.0	1.2
탐승조사	181	35.4	0.6	1.1	0.0	42.0	19.3	0.0	1.1	0.0	0.6

자료: 「2014 KTX 경제권 특성화 개발 연구」중 'KTX이용특성 및 영향권 조사분석', 한국교통연구원

〈표 4〉호남고속철도 개통 이후 호남축 일평균 역사 이용객 전망

익산역		정읍역		광주송정역		목포역	
현재	장래	현재	장래	현재	장래	현재	장래
2,858인/일	3,758인/일	1,231인/일	1,730인/일	4,931인/일	12,493인/일	1,973인/일	3,157인/일

자료 : 「2012 KTX 경제권 특성화 개발연구」 중 「KTX 이용특성 분석 및 변화 전망」, 한국교통연구원

장 진입을 통한 할로모색이 요구된다. 물론 이용자가 자신의 최종목적지까지의 교통수단별 총통행 소요시간과 통행요금, 교통편리성 등의 비교를 통하여 수단선호도가 따라 결정되므로 수송분담률은 가변적이라 할 수 있다.

한편, 특수 중증질환 환자의 서울 및 타 지역 의료기관 이용 증가, 고급·고가의 명품 소비 품목의 서울 등 타 지역 쇼핑 증가 등 소위 역류효과가 발생할 우려가 있을 수 있다. 그러나 중증질환 및 특수 환자를 제외한 일반 질환은 과거에 비하여 지역 의료수준이 발달하고 몇몇 진료 과목은 경쟁력을 갖추고 있어서 전체적으로 총량 대비 관외지역의 유출환자는 미미한 수준을 보일 것으로 전망된다. 또한 유통·쇼핑의 경우에도 과거에 비하여 유통·쇼핑 채널이 다양화되고 지역에도 S사, L사 등 국내 유명 대형백화점이 입지하는 등 호남고속철도가 개통되더라도 이전과 큰 차이는 보이지 않을 것이라 전문가 의견도 있다. 이는 이미 고속철도 개통 이전에 항공과 자가용 수단을 이용한 이용객들과 중복되는 경향이 많으며, 순수한 고속철도를 이용한 원정쇼핑 이용객은 한정될 것이라는 부분적 의견도 있어 미리 특정하기는 어려울 것으로 판단된다.

궁극적으로 KTX네트워크 환경에서는 세분야별 도시

간 경쟁력에 따라 언제든 고객의 증가와 감소현상이 있을 수 있다. 따라서 지속적인 모니터링과 원인분석이 요구되고, 향후에도 이용객과 관광객을 유치하기 위한 우수한 품질관리와 서비스 제고전략이 요구된다고 하겠다.

3. 광주·전남 지역발전 방향과 주요 과제

□ 추진방향

호남고속철도 개통에 따른 광주·전남의 KTX 환경과 보유자원을 지역발전으로 활용하기 위해서는 다음 세가지로 목표를 설정할 수 있다.

첫째, KTX 정차역사와 역세권을 중심으로 광역적 측면에서 접근할 필요가 있다. 이는 호남권의 중추성장거점도시로서 광역적 연계성을 견지하면서 광주대도시권(빛고을생활권)을 범위에 두고 KTX 경제권 거점으로서 도시공간기능 강화를 통한 주변지역과의 동반성장 전략을 구상³⁾할 필요가 있다.

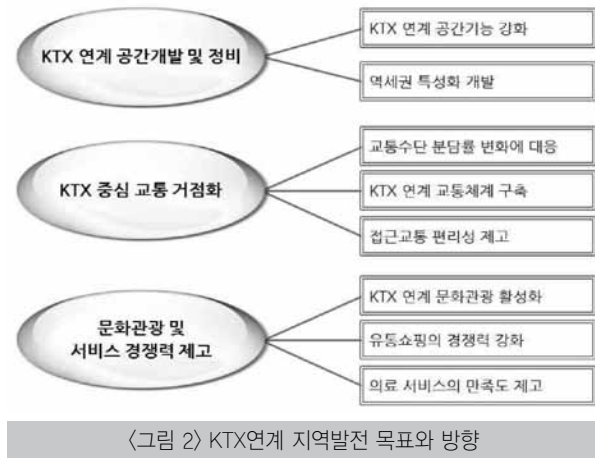
둘째, KTX 역세권 공간을 중심으로 교통거점화를 통하여 KTX 이용객과 대규모 유동인구와 연계활동을 집적화하고 영향권을 확대하여 광주·전남 발전의 성장모멘텀

〈표 5〉호남고속철도 개통 이후 교통수단 전환률 전망

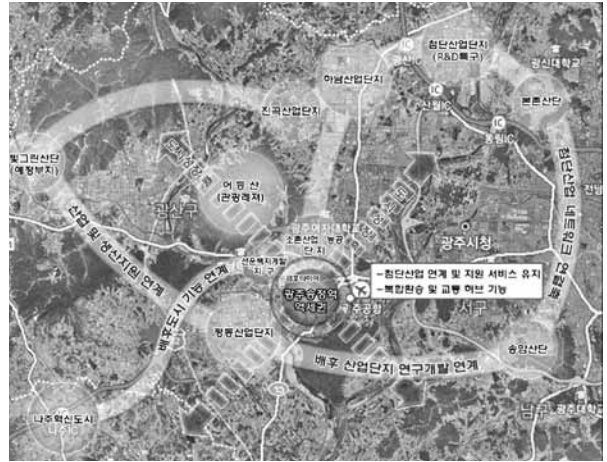
구분	버스 → KTX로의 전환률 및 인원			항공 → KTX로의 전환률 및 인원		
	전환률	연간 전환량	일 평균 인원	전환률	연간 전환량	일 평균 인원
서울 - 익산	35.0%	328,712인	901인	-	-	-
서울 - 정읍	32.5%	182,222인	499인	-	-	-
서울 - 광주	37.6%	2,475,488인	6,782인	53.5%	284,516인	779인
서울 - 목포	49.5%	432,139인	1,184인	-	-	-

※ 정례 KTX와 버스, 항공의 통행 시간 및 비용을 제시하고, 이용자들의 선호도(SP)조사 결과를 바탕으로 추정하였음.
 자료 : 「2012 KTX 경제권 특성화 개발연구」 중 「KTX 이용특성 분석 및 변화 전망」, 한국교통연구원

3) 광주대도시권의 위상과 공간기능을 2011년 당시의 호남광역경제권 개념과 다르게 범위를 축소하여 빛고을생활권 발전전략의 위계에 맞추어 문화·예술, 관광, 첨단산업 중심의 지역특화 발전에 초점을 둘 필요가 있음



〈그림 2〉 KTX연계 지역발전 목표와 방향



〈그림 3〉 광주송정역 역세권 기능 연계 구상안

로 활용할 필요가 있다.

셋째, 지역경제의 활성화 차원에서 문화관광, 유통쇼핑, 의료, 교육 등 대주민서비스 만족도 및 서비스경쟁력 제고에 주안점을 두고 세부방안들을 설정할 필요가 있다.

이러한 목표하에서 세부적인 방향은 광주대도시권의 KTX 광주송정역을 중심으로한 역세권 공간기능 강화와 역세권 특성화를 위한 공간개발·정비사업에 주안점을 두어야 할 것이다. 또한 KTX 교통거점화를 위해서는 KTX 정차역 중심의 연계교통체계 구축을 통한 도로와 철도시설을 비롯하여 접근교통 편의증대와 대중교통체계 개선에 초점을 둘 필요가 있다. 끝으로 문화·관광 활성화 및 서비스경쟁력 제고를 위해서는 국립아시아문화전당과 같은 광주·전남에 소재한 문화관광자원을 연계 활용하고, 문화관광형 특성화의 전통시장 육성, 중증질환 치료를 위한 전문병원 특성화와 의료서비스 만족도 제고 등에 주안점을 두어야 할 것이다.

▣ 분야별 지역발전과제

○ KTX 역세권 특성화를 위한 공간개발·정비

호남권 중추성장권역으로서 광주권 KTX의 공간거점화 일환으로 KTX 광주송정역 명소화를 비롯하여 역세권 개발 분야에 주안점을 두어야 할 필요가 있다.

세부적으로는 KTX 정차역 역세권개발 포럼을 비롯한 광주송정역 역세권개발 추진, 광주송정역 주변 주거환경 개선사업, KTX 정차역 주변 공·폐가 정비 등의 사업을 추

진할 필요가 있다. 또한 광주송정역 주변 5개 구역을 대상으로 2019년까지 주거환경 개선사업을 추진하는 등, 도시재생과 연계하여 지역발전 차원에서 접근할 필요가 있다.

○ 지역자원을 활용한 KTX 연계 문화·관광 활성화

KTX 개통에 따른 문화·관광 활성화 전략은 KTX 연계한 관광객과 유동인구를 위하여 KTX 정차역사 및 역세권, 문화관광거점지구 등에 수요자 중심의 문화관광 특화상품 개발, KTX 연계 문화관광 인프라를 확충하고, KTX 관광거점네트워크 구축에 주안점을 둘 필요가 있다. 세부적으로는 체류형 관광숙박을 위하여 야간관광 활성화를 추진하고, 아시아문화전당과 연계한 고품격 브랜드공연상품의 개발, 패밀리형 관광상품 개발, 동구·광산구에 아시아문화음식지구를 조성할 필요가 있다. 또한 관광객을 위한 종합안내시스템과 KTX 시티패스 도입, KTX 연계한 시티투어 운행체계 개선, 남행열차 개발 운영, 중저가 숙박시설을 확충할 필요가 있다. 한편, 광역적 문화관광네트워크 구축의 일환으로 민·관·공공이 협력하여 홍보, 마케팅 전략을 수립·운영하고, 광역문화관광 시티투어를 운영하고, MICE산업을 적극 육성할 필요가 있다.

○ 지역특성과 연계한 유통·쇼핑분야의 경쟁력 제고

KTX 개통에 따른 유통·쇼핑 분야의 경쟁력 제고를 위한 발전전략은 지역내 이용객과 외부방문객 등 고속철도 유동인구를 대상으로 KTX 정차역사 및 역세권, 문화관광

거점지구 내외의 전통시장의 문화관광형으로 특성화, 수요자 중심 구매편의 제공, 지역백화점 및 대형 프리미엄 아울렛·복합쇼핑몰 확충 등 경쟁력 강화에 주안점을 둘 필요가 있다.

○ 전문의료 특성화 및 공동협력 강화

KTX 개통에 대비한 의료서비스 경쟁력 제고전략은 기본적으로 광주권내 지역주민의 관내 의료기관 이용을 유도하고, 전문 특화병원의 확충 및 홍보를 통하여 지역의 의료기관의 이용을 최소화하는데 주안점을 둘 필요가 있다.

구체적으로는 질환별 특성에 맞는 전문·특화병원을 확충하고, 빛고을노인건강타운 내에 퇴행성관절전문병원, 전남대병원에 권역응급의상센터 설치 등 환자중심의 의료서비스를 제공해야 할 것이다.

○ 교통거점화를 위한 KTX 접근성 개선과 연계교통체계 구축

교통부문의 발전전략은 KTX 개통에 따른 지역간 교통수단 분담률변화에 탄력적으로 대처하고, 대중교통 노선망 개편과 광주송정역 복합환승센터의 연계교통 기능 강화를 위한 실천에 주안점을 둘 필요가 있다.

세부적으로는 KTX 정차역사로의 접근교통 편의를 위해 각급 미개설 도로망을 확충하고 나주 혁신도시 및 거점 지역간 광역대중교통 노선을 구축하고, 현재 시행이 지연되고 있는 복합환승센터 조기 추진, 당면과제인 KTX 운행횟수 증편과 교통요금 인하 등 교통거점화 전략을 적극 수행할 필요가 있다. 또한 KTX 광주송정역 복합환승센터의 조기추진, 시내버스노선 신증설 및 대중교통 환승체계 구축, 광천동 시외버스터미널 서남부권 버스노선정류소 이전, 시외·고속버스의 노선조정, 광주·전남 연계 광역도로망 구축, 송정시가 지 우회도로 개설 등 KTX 연계교통 구축에 주안점을 두어야 할 것이다.

○ 체계적인 KTX 모니터링 및 정책 추진체계 구축·운영

KTX 모니터링 체계를 구축하여 지역내외의 교통수단 유출입 및 이용실태 등을 지속적으로 관찰하고, KTX 개

통환경을 정책에 연계하여 반영될 수 있도록 추진체계를 구축·운영할 필요가 있다.

지난 2010년 11월에 개통된 경부고속철도 2단계의 KTX 정차도시인 울산시와 KTX울산역에 대한 KTX 모니터링 정책 하나의 사례가 될 수 있다. 울산시에서는 KTX 개통이후 최근까지 지속적인 KTX 모니터링 결과⁴⁾를 시정에 반영하여 KTX 이용객을 위한 지역발전정책을 추진하고 있다. 이러한 울산시의 KTX 모니터링정책은 지속적인 도시간 경쟁에서 우위를 점하기 위한 지속적인 노력의 일환으로 설명될 수 있으며, 주요 조사내용은 다음과 같다. 예컨대 최대이용객 규모 파악을 위하여 KTX 울산역 일일 용객수 파악을 비롯 울산역 이용실태 및 특성, 이용객 통행목적 및 연계교통수단, 리무진버스 이용 현황, 접근 및 대시시간, KTX 이외 타 수단의 이용실태(수송분담률 동향), 이용객 불편사항 점검 등을 조사분석하여 반영하고 있다.

4. 맺음말

지난 2004년 4월 국내 고속철도시대가 개막된 이후, 지난 10여년 동안 생활양태가 다양하게 변화하고, 특히 KTX 네트워크의 대도시간 연계에 따라 이전보다 고속철도 개통을 지역발전의 기회로 삼아 적극적으로 정책에 반영하려는 지자체들도 생겨나고 있다. 광주를 비롯한 전북과 전남, 충청 등 광역 및 기초에 이르기까지 각기 장단기 전략을 마련하고 속속 세부 추진방안을 공표하고 있다.

하지만 그간 압축성장기 동안 대표적인 개발소외지역인 광주·전남지역의 고속철도 개통에 대한 여론은 여전히 기대 반 우려 반이다.

여기서 분명한 점은 호남권 KTX는 경제수요 논리대신 고속교통서비스를 수반한 국책사업의 병행 추진을 통한 균형발전전략과 시·도민의 교통복지 차원에서 추진하고 있다는 사실이다.

광주·전남이 가지고 있는 강점요인과 기회요인을 KTX개통환경에 접목시켜 문화, 관광, 예술, 철도친화적

4) KTX 개통 4년 울산역 이용실태 분석결과(울산광역시 교통정책과, 2014. 11)

인 물류특송, 각종 회의 전시 등 MICE 산업 활성화, 새로운 연관 서비스관련 산업 등 지역특성에 맞는 성장모멘텀을 만들어 내는 일이 중요하다.

호남고속철도 KTX가 개통되면 원하던 원치 않든 광주와 서울·수도권지역간 상호간에 교류활동은 끊임없이 전개되며, 그 결과는 도시경쟁력과 매력도 수준으로 나타날 것으로 예상된다. 이러한 광주권의 지역발전 효과와 도시경쟁력을 제고하기 위해서는 각종 중대형 지역발전사업의 지속적인 추진과 더불어 광주공동체 구성원의 적극적인 참여, 의회 및 지자체, 민간 등 주체간 협력이 병행될 때 비로소 가능하다는 점을 상기할 필요가 있다. ☺

♣ 참고문헌

- [1] 광종무, KTX 개통이 대구지역 경제에 미친 파급효과, 대구경북연구원, 2009
- [2] 국토교통부 외, 미래 녹색국토를 위한 KTX 고속철도망 구축 전략, 2010
- [3] 박주선의원·광주발전연구원, 호남고속철도 개통에 따른 광주·전남지역의 대응방안 세미나 자료집, 2015
- [4] 이은진 외, 경부고속철도 2단계 개통 대응방안, BDI포커스, 제72호, 2010
- [5] 임병호, 고속철도 개통과 대전시 공간구조 변화, 대전발전연구원, 2008
- [6] 정봉현, 사회간접자본과 지역발전, 전남대 출판부, 2010
- [7] 정하욱 외, 「호남고속철도 개통 대비 광주 지역발전전략 연구」, 광주발전연구원, 2011
- [8] 정현욱, KTX 울산역 개통에 따른 도시경쟁력 강화방안 연구, 울산발전연구원, 2011
- [9] 최진석, 호남고속철도 개통에 따른 교통체계 변화, 한국교통연구원 월간교통 2월호, 2015
- [10] 최진석, KTX 10년의 성과와 시사점, 한국교통연구원, 2014
- [11] 한국교통연구원, 「2012 KTX 경제권 특성화 개발연구 중 호남축 KTX 경제권 개발 구상」, 2012
- [12] 한국교통연구원, 「2012 KTX 경제권 특성화 개발연구 중 KTX 이용특성 분석 및 변화 전망」, 2012
- [13] 한국은행 광주전남본부, 호남고속철도 개통에 따른 광주·전남경제 발전전략 세미나자료집, 2015