광주 잇는 '희망 동그라미' 2025년 완공 목표 '착착'

시청-상무역-월드컵경기장-백운광장-조선대-광주역
총 41㎞ 중 1단계 17㎞…차량기지·20개 정거장 설치
저심도 공법 2019년 9월 착공…현재 공정률 22% 순항
2·3단계 정부와 총사업비 협의 후 바반기 공사 발주 예정

16년 장기 숙원 사업이었던 광주 도시철도 2호선이 시민 주도의 공론화 방식이라는 협치 행정으로 마침내 2019년 9월 착공했다.

다양한 토론과 학습을 거쳐 대화와 협치로 해결한 도시철도2호선이 단순히 승객을 실어나르는 운송수단을 넘어 광주시민의 꿈과 희망을 싣고 달리는 '명품지하철' 탄생이 머지 않은 것이다.

앞서 국토교통부 대도시권광역교통위원회는 지난 8일 내년 1조원의 예산을 들여 광역교통 인프라를 대폭 확충한다고 밝혔다. 이에 따라 내년도 정부 예산안에 편성된 대도시권광역교통위원회 예산은 1조7억원으로 철도·도로 분야에 9천288억원이 반영됐다.

특히 광주도시철도 2호선 예산은 올해 2천240억원에서 내년 2천750억원으로 늘어난데다, 현재 공정률 22.6%를 보이며 순조로운 완공을 기대할 수 있게 됐다.

도시철도 2호선 건설 사업은 광주시청을 출발해 백운광장-광주역-첨단을 거쳐 다시 시청으로 연결되는 41.843㎞ 구간이다.

차량기기 1개소와 44개의 정거장으로 만들어지는 지하 저심도 방식이며, 한 바퀴를 도는데에는 1시간2분여 정도가 소요될 것으로 예상된다.

이중 1단계는 시청을 출발해 상무역, 금호지구, 월드컵 경기장, 백운광장, 남광주역, 조선대를 거쳐 광주역까지 17.003㎞ 구간으로 차량기지와 20개소 정거장이 만들어지는 공사다.

현재 2019년 9월 착공해 ▲1공구 차량기지-상무역 (공정률 31.4%) ▲2공구 ▲금호지구입구 사거리-풍금사거리(〃 20.9%) ▲3공구 월드컵경기장-무등시장(〃 20.3%) ▲4공구 남구청-양림휴먼시아(〃 22.7%) ▲5공구 남광주역-지산사거리(〃 20.8%) ▲6공구 두암지구입구사거리-광주역(〃 19.3%) 등 제1순환도로를 따라 동·서·남·북구 관내에 2025년 단계적 완공을 목표로 공정별 공사가 진행되고 있다.

이어지는 2단계는 광주역을 시작해 전남대, 일곡지구, 본촌, 첨단·수완·운남지구를 거쳐 시청까지 이어지는 20㎞(정거장 18개소) 구간이다. 3단계는 백운광장에서 시작해 진월지구를 거쳐 효천역까지 이어지는 4.84㎞(주박기지 1개소·정거장 6개소) 구간이다.

2단계는 중앙정부와의 총사업비 협의가 끝나면 올 하반기에 발주할 계획이다.

현재 도시철도는 도시 내 교통수요 다발지역을 통과하고 있어 공사장에 물이 집중돼 주변 시설물에 대한 피해와 각종 민원이 뒤따르는 실정이다.

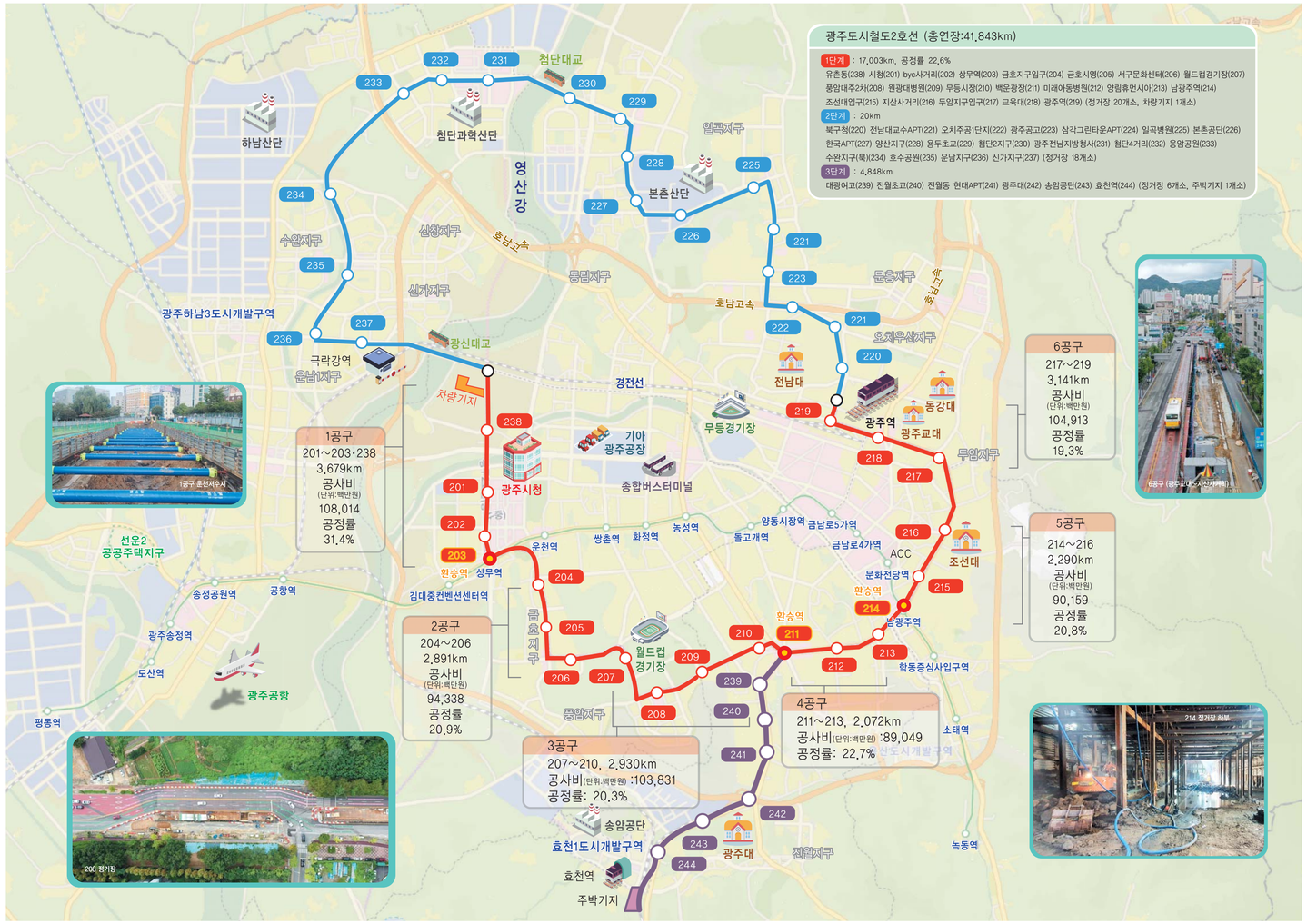
특히 공공용지인 도로 밑을 지나게 되고, 도로 위 치상 계곡부가 많아 지반 여건이 열악하다. 시민 피해가 뒤따를 수 있는 만큼 도로 기능 유지와 교통 장애 최소화, 안전하고 완벽한 시공이 관건이다.

도시철도 2호선이 완공되면 1호선과 연계돼 그동안 교통 수혜를 받지 못했던 지역의 도시철도 이용시민이 대폭 늘어나게 될 것으로 예상된다.

광주 전역을 달리는 도시철도를 중심으로 시내버스 노선 개편과 정거장별 자전거길 연결 등을 통해 양질의 대중교통 서비스 제공과 친환경 교통체계 전환도 기대해 볼 수 있다.

/오승지기자

광주 시민의 16년 장기 숙원인 광주도시철도 2호선의 1단계 공사가 22.6% 공정률을 보이며 순항중이다. 사진은 214 정거장 공사 모습.



공사구간 불편 감내 시민에 감사

정대경
광주시도시철도건설본부장

자동차를 몰고 도심을 지나다보면 거대한 골격기둥이 우뚝 서서 위용을 뽐내고 있고 도로를 점유하여 놓인 각종 장비와 구조물들을 보호하기 위해 둘러쳐진 가림판을 옆을 지나가게 된다. 복공판으로 덮인 곳도 지나고, 도로 굴착 후 아스팔트로 임시 포장된 울퉁불퉁한 곳도 지난다. 어느 정도 익숙해졌나 싶었는데 어제와 달리 갑자기 차선이 바뀐 곳도 지나기도 한다. 공사로 인해 임시로 옮긴 버스 정류장도 지나친다. 4-5차선 도로가 2차선으로만 운행되고 있고 나머지 공간은 공사장이 차지하고 있다. 불편하다. 정말 불편하다.

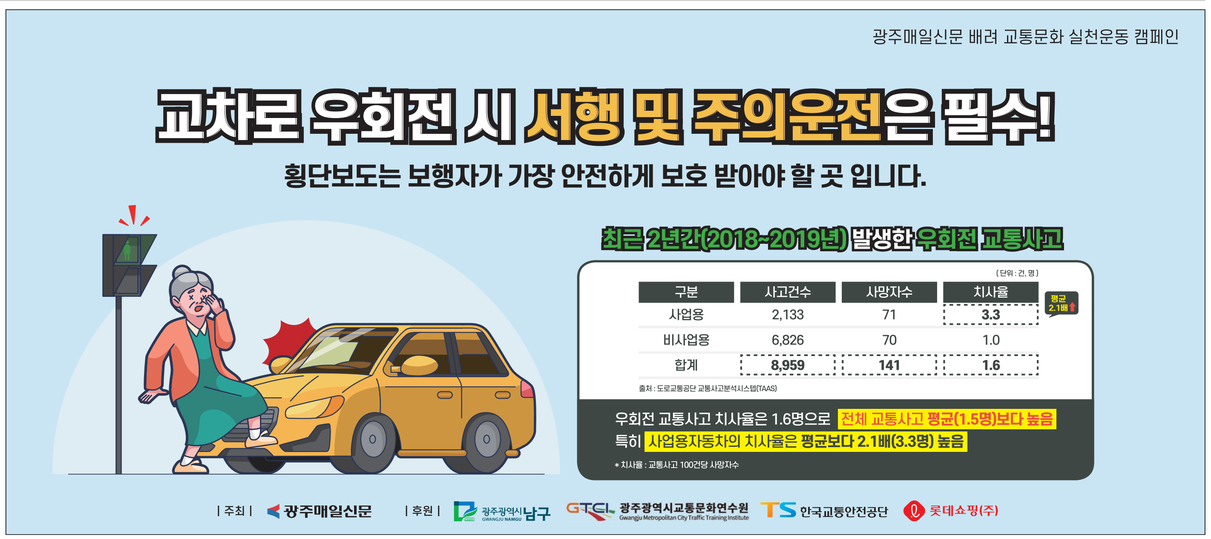
도시철도 2호선 공사가 진행되는 구간을 지나는 모든 운전자들이 한결같이 느끼는 기분일 것이다. 필자가 느끼는 기분도 그러한데 다른 운전자나 보행자들이야 오죽 하겠는가. 그런데도 상당히 많은 분들이 그 불편을 기꺼이 감내해주시는 모습을 보면서 왜 그럴까를 생각해 보았다. 필자야 이 공사를 담당하는 당사자이니 그러려니 할 순 있겠지만 많은 분들이 불편하고 힘든 상황에도 불평보다는 이해를, 짜증보다는 인내를 선택한 이유는 무엇일까? 그것은 도시철도 2호선에 대한 기대감이 마음 한편에 자리 잡고 있어서 그런 것이 아닌가 생각된다.

아시는 것처럼 도시철도 2호선이 지금까지 진행되어오는 과정엔 참으로 우여곡절이 많았다. 2002년 최초의 기본계획이 수립된 이후 2010년 예비타당성조사까지 마쳤지만 지역 내에서는 도시철도 2호선 건립의 찬반을 둘러 싼 원론적인 문제에서부터 다양한 문제들로 대립하고 논쟁했다. 갈등의 주요 원인으로는 막대한 공사비와 유지관리비가 소요되는 도시철도를 꼭 건립해야 하는지, 건설한다면 건설공법을 어떤 방식으로 할 건지, 효율성 등 검토를 위한 시간이 더 필요하다는 주장들이었다. 각 주장별 갈등으로 인해 민선 4기부터 6기를 거치는 동안 '시행계획 발표 취소 원점 재검토'를 반복하며 마치 폭탄 돌리기 하듯 다음 시장에게로 계속 공이 넘겨졌다.

민선7기 들어서도 도시철도 2호선은 뜨거운 감자 중 하나였다. 그때 시민단체에서는 새로 취임한 이용섭 시장에게 행정기관의 독단 결정보다는 '시민참여형 숙의조사'를 통해 시민들의 의견을 듣고 추진할 것을 제안했고, 이용섭 시장은 이를 적극 수용했다. 그래서 지금까지 추진하던 모든 용역을 일시 중지하고 2018년 9월 공론화위원회를 구성하여 공정하고 최대한 객관적으로 진행되도록 노력했다. 그 결과 시민 여론조사, 종합 토론회, 설문조사 등을 거쳐 도시철도 2호선 건설에 찬성한다는 의견이 78.6%로 나타나 그동안의 논란과 갈등에 종지부를 찍고 도시철도 2호선 건립을 재개한다는 결정을 하게 되었다. 그리고 2019년 9월5일 기공식을 개최함으로써 마침내 2002년 최초 기본계획 수립 이후 17년 만에 본격적인 공사에 들어가게 되었던 것이다.

그런 우여곡절을 거쳐 시작된 사업이다 보니 도시철도 2호선에 대한 광주 시민들의 마음도 남다르고 그 기대감도 더 커진 것 같다. 그래서 그 수많은 불편과 힘든 여건에도 불구하고 묵묵히 감내하며 함께 그 열매를 누리기 위한 인고의 시간을 보내고 있지는 않는가 생각된다.

도시철도 2호선은 지하저심도 공법으로 결정되어 유덕동 차량기지를 출발하여 시청, 월드컵경기장, 백운광장, 조선대, 광주역 뒤편, 전남대, 첨단, 수완지구를 지나 다시 차량기지로 돌아오는, 광주의 주요 지점들을 한 바퀴 도는 순환형으로 시공하게 된다. 총 길이 41.843㎞에 정거장 44개소가 건설된다. 우리는 이 노선을 '광주를 잇는 희망 동그라미'라고 부른다.

도시철도건설본부에서는 희망찬 미래를 기대하며 현재의 불편을 묵묵히 감수해주시며 응원해주시는 시민들의 성원에 부응하고자 최선의 노력을 다하고 있다. 시공과정에서 안전과 최상의 품질 확보를 위해 노력하는 것은 물론 시민들이 겪어야 하는 불편을 조금이라도 줄이기 위해 교통처리TF를 구성해 공사 구간마다 문제점들을 점검해 보완하고 있으며, 공사 진행과정을 정기적으로 홈페이지에 올려 많은 분들이 확인할 수 있도록 하고 있다. 그리고 공사 구간마다 담당자를 정해 공사 현장을 살피고 보행자 입장에서 문제가 없는지도 점검하고 있다.

며칠 후면 민족의 명절인 추석이다. 코로나19로 인해 만나고 싶은 가족들조차 다 만날 수 없는 어려운 시기를 보내고 있지만 '이 또한 지나가리라'는 넉넉한 마음으로 참고 이겨낸다면 더 좋은 날이 찾아올 것이다. 명절을 맞아 공사로 인한 많은 불편함을 묵묵히 감수하시며 도와주시는 그 귀한 마음에 감사를 드리며, 시민 여러분께 최상의 품질과 안전한 도시철도 2호선, 희망의 동그라미를 멋지게 완성시켜 돌려드리겠다고 다시 한번 다짐해본다.