

호남고속철도 개통에 대비한 광주권 고속철도(KTX)역의 운영 및 역세권 개발방향

정 봉 현*

본 연구의 목적은 고속철도 개통과 철도역세권의 이론을 고찰하고 광주권 고속철도역의 운영방안을 정립하여, 이를 토대로 고속철도 역세권의 중요한 개발방향을 제도·정책적 입장에서 강구하는 데 있다. 연구내용은 고속철도 개통과 철도역세권의 기본이론, 호남고속철도계획과 광주권 고속철도역의 운영방안 및 광주권 고속철도역의 역세권 개발방향 등으로 구성된다. 논문은 관련문헌의 이론적 고찰, 기존 통계·행정자료의 분석, 연구보고서의 검토와 전문가 의견청취 등의 방법으로 수행되었다.

호남고속철도는 총11조 3,382억원이 투입되는 대형국책사업으로 충북 오송 - 광주·목포에 이르는 230.9km 구간에서 건설된다. 호남고속철도 광주권의 정차역은 기본계획에서 광주송정역이 가장 적합한 것으로 제시되었다. 대안1(광주송정역 통합운영)과 대안2(광주역-광주송정역 분리운영)를 설정하여 분석하면 대안2가 대안1보다 유리한 것으로 판단된다. 따라서 광주권 고속철도역은 광주역과 광주송정역으로 이원화하여 역세권을 개발하는 것이 바람직하다.

KTX 역세권의 개발전략은 역세권의 범위별로 구분하여 토지이용의 특성별로 도입기능을 선정하고 개발전략을 강구한다. 광주역 역세권에는 역사부지에 복합테마유통시설과 지식기반산업, 1차역세권에 백화점 및 기존기능의 확대, 2차역세권에 비즈니스파크와 레지던스 등의 기능을 도입한다. 광주송정역의 역세권은 역사부지에 대형할인점·전문상가, 1차역세권에 물류·유통시설과 특화연구단지, 2차역세권에 전문상가 등의 기능을 배치한다. 광주역 역세권 개발사업은 도시환경정비사업, 광주송정역의 역세권은 도시정비차원에서 개발한다. 역세권개발사업의 효율적인 추진을 위해서는 관련제도의 정비와 정비비가 필요하며, 이에는 역세권 관련특별법의 제정, 역세권·도시개발의 일체화 추진 등이 포함되고 있다.

주제어: 호남고속철도, 광주권 고속철도(KTX)역의 운영, 고속철도역 역세권의 개발방향, 광주역, 광주송정역

I. 서 론

고속철도(KTX)는 열차가 주요구간을 시속 200km 이상 운행하는 철도로서 국토해양부장관이 그 노선을 지정·고시한다. 고속철도의 운행은 국민생활, 국토공간 및 인구이동 등에 크게 영향을 미치고 다양한 변화를 수반한다. 교통체계의 측면에서 고속철도의 운행은 접근교통시간의 변화, 1일 통행시간의 단축, 통학·통근권역의 변화, 지역별 교통수단이용의 변화 등에 영향을 미친다. 호남고속철도는 건설은 총11조 3,382억원이 투입되는 대형국책사업으로 충북 오송에서 공주, 익산, 정읍, 광주 및 목포에 이르는 230.9km에서 건설된다. 오송-광주송정간 182.3km의 제1단계 구간은 2014년말 완공할 계획이고, 광주송정-목포(48.6km)를 연결하는 제2단계 구간은 2017년말 완공할 목표이다. 고속철도 시대에 정차역은 단순한 열차의 정차역에 국한되지 않는다. 선진국에서 고속철도역은 기반시설과 정보시스템을 잘 활용하여 승객·화물수송의 효율화를 도모하는 경제·사회활동의 기지가 되고 있다. 호남고속철도 시대에 광주권의 고속철도역은 역세권을 중심으로 지역경제의 활성화 및 국가의 균형발전을 유도하는 중요한 시점에 있다. 호남고속철도의 광주시에 교통체계, 지역경제, 지역개발 및 관광문화의 측면에서 다양한 영향을 미친다¹⁾. 최근 광주시에 당면한 최우선적인 정책과제는 광주권 고속철도역의 운영방향을 결정하고 고속철도역의 역세권을 개발하여 도시·지역경제성장의 거점으로 활용하는 것이다.

* * 전남대학교 경제학부 지역개발학전공 교수, Tel: 062-530-1565, Email: bhjeong7@hanmail.net

1) 조남건(2005), pp.13-15.

상기한 배경 하에 연구의 목적은 호남고속철도의 운행에 대비하여 광주권 고속철도역의 운영방향을 정립하고, 이를 토대로 고속철도역의 역세권 개발방향을 정책적·종합적으로 제시하는 데 있다. 연구의 중요 내용은 고속철도 개통과 철도역세권의 기본이론, 호남고속철도 계획과 광주권 고속철도역의 운영방안, 및 광주권 고속철도역의 역세권 개발방향 등으로 구성되어 있다. 본 논문은 관련문헌의 이론적 고찰, 기존 통계자료의 분석, 연구보고서의 검토·해석과 전문가 의견청취 등의 방법으로 수행되었다.

II. 고속철도 개통과 철도역세권의 기본이론

1. 고속철도 개통과 정착도시의 과제

1) 고속철도 개통과 정착도시의 영향

교통체계 측면에서 고속철도는 정착역의 통행인구를 증가시키며 역세권 개발 및 도시정비사업을 촉진시킨다. 정착역 주변은 교통혼잡이 가중되고, 이에 대비한 연계교통체계의 구축과 지역교통체계의 개선이 필요하다. 지역경제를 보면, 물류비 절감으로 지역산업구조의 변모 및 지역특화산업의 발전에 영향을 미친다. 수도권과 정착역간에 접근성이 향상되어 수도권 기업의 지방이전에도 영향을 미친다.

지역개발의 시각에서 수도권 인구의 지방분산 효과가 발생한다. 정착도시의 접근성과 결절기능이 강화되어 역세권 개발 및 도시정비사업을 더욱 활성화시킨다. 정착역을 중심으로 지방인구가 정착되면, 광역생활권 및 세력권이 확대될 전망이다. 정착역이 관광기능의 거점역할을 수행하며, 수도권과의 접근성이 강화되어 학술행사 및 문화공연의 참여를 점차 확대시킨다.

<표 1> 고속철도 개통과 정착도시의 영향

부 문	세부적 영향의 내용	영향강도	기 간
교통체계	• 고속철도역 통행수요의 증대	악영향	단기
	• 역세권 개발과 도시정비사업의 활성화	순영향	중기, 장기
	• 정착역 주변 교통혼잡의 가중	악영향	단기, 중기
	• 지역교통체계 개선사업의 진행	순영향	단기, 중기
지역경제	• 물류비용 절감과 지역산업구조의 개편	순영향	단기, 중기
	• 지역특화산업의 발전, 기업유치의 증진	순영향	중기
	• 수도권의 집중도 점차 강화	악영향	중기, 장기
지역개발	• 수도권 인구분산의 촉진	순영향	중기, 장기
	• 토지이용의 고도화 및 역세권의 개발	순영향	중기, 장기
	• 정착도시 생활권·세력권의 확대	순영향	중기
관광문화	• 정착역 중심의 관광권역 조성	순영향	단기, 중기
	• 학술행사·문화공연의 참여·확대	순영향	단기

자료: 문경원(2001); 정봉현(2005)

2) 문경원(2001), pp.53-55; 정봉현(2005), pp.438-448.

2) 고속철도 개통과 정차도시의 발전과제

고속철도가 국토공간상에 접근성을 향상시켜 해당 도시의 토지이용 변화를 초래한다. 이 변화는 지역도시의 인구규모, 토지이용 형태 및 통행인구에 영향을 미쳐 해당 도시에 다양한 물리·시설적 변화를 수반한다. 이에 대비한 정차도시의 발전과제는 크게 역세권의 개발, 지역교통체계의 구축 및 지역개발효과의 극대화 등으로 제시되고 있다³⁾. ① 도시의 고속철도역을 중심으로 역세권 개발계획을 수립하고 도시정비 및 도시개발사업을 도모한다. ② 고속철도역을 중심으로 내부 동선체계와 주변 연계교통체계를 포함하는 지역교통 체계망을 확립해야 한다. ③ 고속철도의 개통에 따라 도시의 지역개발효과를 극대화하기 위한 전략을 마련하는 것이 중요하다.

<표 2> 고속철도 개통과 정차도시의 발전과제

주요과제	과제별 세부사항
역세권의 개발	<ul style="list-style-type: none"> • 기존역 중심개발 - 지역특성 반영과 내부 도시경쟁력의 강화 • 기존 도심과 상생적 발전, 주민참여형 역세권 개발
교통망체계 확립	<ul style="list-style-type: none"> • 내부 동선체계와 주변 연계교통체계 • 역세권 보행교통망의 구축, 환승센터의 설치, 주변 연계교통망의 형성
지역개발효과 극대화	<ul style="list-style-type: none"> • 도시철도 정차도시 - 도시성장 효과의 강화, 인구유입의 효과 • 정차역과 유리지역 - 성장저하 및 인구유출 효과, 지역도시 발전노력

자료: 박병호(2004); 이성우(2004); 정봉현(2005)

2. 고속철도 역세권의 개념, 범위와 개발유형

1) 고속철도역의 개념과 역할

고속철도역은 교통네트워크가 시작, 집중되는 결절점으로 도시의 물리적 공간이다. 고속철도역은 열차의 도착방식에 따라 종착역, 환승역, 통과역, 개발범위를 기준으로 통합역사와 복합역사 등으로 구분한다. 오늘날 고속철도역은 도시의 중요 공공기반시설이며 지역의 산업·문화·교류의 장소로서 인식된다. 이에 따라 고속철도역의 역할을 이용자, 운영자, 지역사회 및 정부의 측면에서 사회경제적 변화를 반영하여 재정립할

<표 3> 고속철도역의 역할

주요역할	세부 종류	이용자	운영자	지역사회	정부
철도운송 지원	<ul style="list-style-type: none"> • 수송기능 역할 • 열차운행기능 	통행의 편리·안전성	수송의 원활성 증대	효율적 열차운영	효율적 수송체계
도시활동 지원	<ul style="list-style-type: none"> • 도시상징성과 복합기능 • 내외부 체재공간 제공 • 교통터미널의 접근성 	통행의 편리성 증대	수익증대와 시설개선	도시활동의 촉진	국제교통 연결기능
종합교통 센터	<ul style="list-style-type: none"> • 종합교통센터화 • 도시관문의 역할 • 교통약자 접근성 확보 	환승의 편리성 및 접근성 향상	이용객 증가와 서비스 개선	교통처리의 효율·원활화	교통처리의 효율·원활화

자료: 문대섭(2002); 정봉현(2007)

3) 박병호(2004), pp.25-29; 이성우(2004), pp.29-31.

필요가 있다⁴⁾. 고속철도역은 철도운송의 지원, 도시활동의 지원과 종합교통센타의 역할을 가지고 있다.

고속철도역의 역할은 결국 통과하는 정차도시의 특성에 부합되는 전략을 수립하여 추진하면 제고된다. 고속철도역은 정차도시의 중심적 토지이용에 부응하는 광역교통기능의 체계화가 요구되는 지역에 입지한다. 이를 통하여 도시 중심부의 단순 교통기능은 물론 도시문화의 거점이며 지역발전의 촉진제 역할을 수행한다. 이따로 고속철도역사 및 역세권은 지역의 산업·문화·교류의 장소이며, 정차도시의 도시정비와 경제성장에 크게 기여한다.

2) 고속철도역 역세권의 범위

역세권은 역사가 위치하여 형성되는 세력권 또는 역의 지배력이 미치는 물리적인 거리이다⁵⁾. 역세권은 이용 세력권, 물리적 거리, 접근성, 토지이용 등의 측면에서 일정한 공간범위를 형성한다. 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 있다⁶⁾. 철도 부지는 기존 역사를 중심으로 한 철도시설 부지이며 공간반경은 200m이다. 직접역세권의 공간 반경은 1km로 역과 인접한 보행으로 10분 이내 접근이 가능한 지역이다. 간접역세권은 역 중심으로 도보기준 10분 이상 소요되거나, 1차 교통수단을 이용하여 접근가능한 범위로서 공간반경은 5km미만이다.

3) 고속철도역 역세권의 개발유형

역세권의 개발유형은 철도정비, 입지 및 역사규모 등에 따라 다양하다⁷⁾. 과거 철도정비는 소관부처의 주도 하에 역사 및 부대시설 위주로 주로 시행되었다. 최근에는 고속철도의 개통에 따라 역사건설, 시사지 정비계획 및 대도시권 도시기능의 다핵화 차원에서 역세권이 개발되고 있다. 개발사업의 입지는 도심지, 점이지역, 부도심 또는 지구 중심에서 다양하게 발생한다. 역세권 개발은 역사규모에 의해서 도심역사 재활형, 도심역사 확대강화형 및 신역사 개발형 등으로 구분한다.

<표 4> 고속철도역 역세권의 개발유형

기준	기준별 세부유형	주요 특성
철도 정비	기존철도형/철도선행형	• 철도 정비사업의 우선 / 시가지 기능고려 철도의 정비
	시가지 정비형	• 철도정비와 주변시가지, 도시정비사업의 병행
	병행형	• 철도중심의 신시가지, 신도시 및 다기능 복합역사 개발
역사 입지	도심지역	• 업무·판매기능의 집적, 지하시설의 배치, 대형상가 개발
	점이지역	• 환승센타 및 공영주차장 건설, 주변지역 보행체계 개선
	부도심지	• 혼합기능의 중심지, 지역기능 특성 고려의 연계개발
	지구중심	• 판매·서비스 기능강화, 배후권역의 중심지, 연계교통의 요충
개발 형태	도심역사 재활형	• 철도 위 지상·하 공간개발, 역사기능과 조화된 소규모개발
	도심역사 확대강화형	• 역세권 연계의 재개발, 역사의 도시성장거점화, 중규모 개발
	신역사 개발형	• 신역사의 복합개발, 지역특성 연계개발, 신기능중심 중소규모

자료: 부산광역시(2004); 광주광역시 광산구(2005)

4) 김현웅·문대섭(2004), pp.380-385.

5) 정봉현(2007), pp.82-83.

6) 광산구(2005), p.70.

7) 광산구(2005), pp.74-76.

III. 호남고속철도 계획과 광주권 고속철도역의 운영방안

1. 호남고속철도사업과 광주권 고속철도역 계획

1) 호남고속철도사업의 개요

호남고속철도는 호남지역의 발전을 유도하고 국가균형발전의 차원에서 추진되는 국가 기간교통사업이다. 이것은 서남권에서 신교통수요의 창출, 지역개발의 활성화 및 지역경제의 성장에 기여할 것이다⁸⁾. 호남고속철도 건설사업은 충북 오송에서 목포까지 230.9km를 고속철도로 연결하는 사업으로, 1단계 오송-광주(182.3 km), 2단계 광주-목포구간(48.6km)으로 나뉘며 총사업비만 11조 3,382억원이 소요된다. 1단계 공사는 2014년 말 완공예정이고 2단계는 무안국제공항과 나주역 경유 등 지역현안사항을 고려해 2017년 완공할 계획이다. 호남고속철도가 완공되면 서울 용산에서 광주까지 소요시간이 1시간33분으로 66분 단축되고, 2단계 광주~목포구간 공사가 끝나면 서울~목포간 소요시간도 1시간47분으로 단축되어 호남축 수송능력의 증대와 물류비용 해소에 기여할 것이다. 사업기간내 지역경제 파급효과는 생산유발 20조 7,000억원, 임금유발 4조 2,000억원, 고용유발 17만 2,000명으로 예상하고 있다⁹⁾.

호남고속철도사업과 연관되어 해결해야할 과제도 많다¹⁰⁾. 전남도가 요구하는 호남고속철도 무안공항 경유는 물론, 광주-목포구간 노선도 확정되지 않았다. 이에 따라 국토해양부는 무안국제공항과 나주역 경유 등 지자체 의견을 반영한 새로운 노선선정을 위해 타당성 조사용역을 벌이고 있다. 호남고속철도 관련 예산도 관건이다. 호남고속철 연차별 투자계획에는 정부와 한국철도시설공단이 총 9450억원을 투자하도록 돼 있으며 이중 정부는 50.8%인 4801억원의 예산을 투입하도록 돼 있다.

<표 5> 호남고속철도사업의 개요

구 분	주요 사업내용
전체구간	• 오송-목포 230.9km, 1단계:오송-광주(182.3km), 2단계:광주-목포(48.6km)
사업비용	• 113,382억원(국고출현 50%), 차량비 7,536억원 포함
주요역사	• 오송역, 공주역, 익산역, 정읍역, 광주송정역, 목포 임성리역
공사기간	• 2006-2017년, 1단계: 2006년 착공 2014년 완공, 2단계: 2017년 완공
운행시간	• 서울용산-광주송정: 1시간 33분, 서울용산-목포: 1시간 47분
교통수요	• 2015년: 446백명/1일, 2017년: 567백명/1일 전망
열차운행	• 총350량(1편성 10량, 43회/일), 속도: 300km/h • 오송-광주 총330량, 광주-목포 총20량 투입

자료: 국토해양부-<http://www.mltm.go.kr/>

8) 조남건(2005), pp.2-5.

9) 세계일보(2009.12.4)

10) 광남일보(2009.12.4)



자료: 국토해양부-<http://www.mltm.go.kr/>

<그림 1> 호남고속철도 노선도

2) 광주권 고속철도역의 선정과 계획검토

호남고속철도 광주권 정차역은 도시공간구조와 지자체의 정차역 입지의견을 반영하여 기존 송정역, 하남역, 상무대역의 3개 입지를 다시 검토하였다. 분석 결과, 광주권 정차역은 광주송정역이 적합한 것으로 제시되었다¹¹⁾. 최근 국토해양부와 한국철도공사는 광주송정역을 호남고속철도의 주정차역으로 결정하였다¹²⁾. 다만 광주역을 이용하는 시민의 통행불편을 완화하기 위하여 광주역과 광주송정역 구간에 무료 셔틀전통열차의 운영을 검토할 예정이다.

광주권 고속철도역으로 광주송정역 1원체계는 교통수요, 철도역운영, 철도운영, 재원조달, 도시개발 및 교통체계 측면에서 많은 문제점을 갖고 있다¹³⁾. 이 결정은 광주시의 통행특성, 교통체계 및 도시개발특성을 크게 검토하지 못한 정책적 판단이다. 광주송정역의 1원 편성체계는 중장기적으로 철도승객과 철도운임의 감소, 역사입지의 협소, 도시의 불균형 발전, 시민의 접근성 저하, 교통혼잡의 악화 등의 측면에서 문제점이 예상된다. 따라서 광주권 고속철도역은 광주역과 광주송정역으로 이원화하여 역세권을 개발하는 것이 바람직하다. 광주역은 장차 거점·중착역으로서 광주-대구 및 광주-부산간 고속철도 건설 혹은 경전선 전철화를

11) 국토연구원(2005), p.18.

12) 광주일보(2009.12.4)

13) 한국철도공사(2007), p.93; 최동호(2008), pp.75-77; 최완석(2009), pp.27-29.

<표 6> 광주권 고속철도역의 장래 이용규모

구 분		2016년			2025년			2045년			비고/ 증가율
		호남	일반	합계	호남	일반	합계	호남	일반	합계	
출발선 (하행)	열차회수	25	25	50	29	29	59	33	31	64	0.9%
	소요선수	1	2	3	1	2	3	1	2	3	
도착선 (상행)	열차회수	25	25	50	29	29	59	33	31	64	0.9%
	소요선수	1	1	2	1	1	2	1	1	2	
1일 이용 인원	철도역	승차	하차	합계	승차	하차	합계	승차	하차	합계	
	광주역	3,312	3,134	6,446	3,446	3,265	6,711	4,258	4,117	8,375	0.9%
	광주송정역	4,348	4,437	8,785	4,539	4,629	9,178	5,865	5,932	14,240	1.7%
	소계	7,660	7,571	15,231	7,985	7,894	15,879	10,123	10,049	20,172	1.0%

자료: 건설교통부(2006); 정봉현(2008)

위하여 호남선의 여유용량을 확보하는 효과가 있다. 도시철도 1호선과 광주송정역, 도시철도 2호선과 광주역간 환승체계를 고려하여 종합적인 역세권 개발방안을 준비하는 것이 좋다. 2014년 호남고속철도 오송-광주 구간이 완공되면, 열차 상·하행선 운행회수는 각각 2016년 50회에서 2045년에는 64회로 연평균 0.9% 증가할 전망이다. 동기간에 고속철도 광주역과 광주송정역의 1일 이용인원은 각각 연평균 0.9% 및 1.9%의 증가할 것이다.

2. 광주권 고속철도역의 현황 및 이용실태

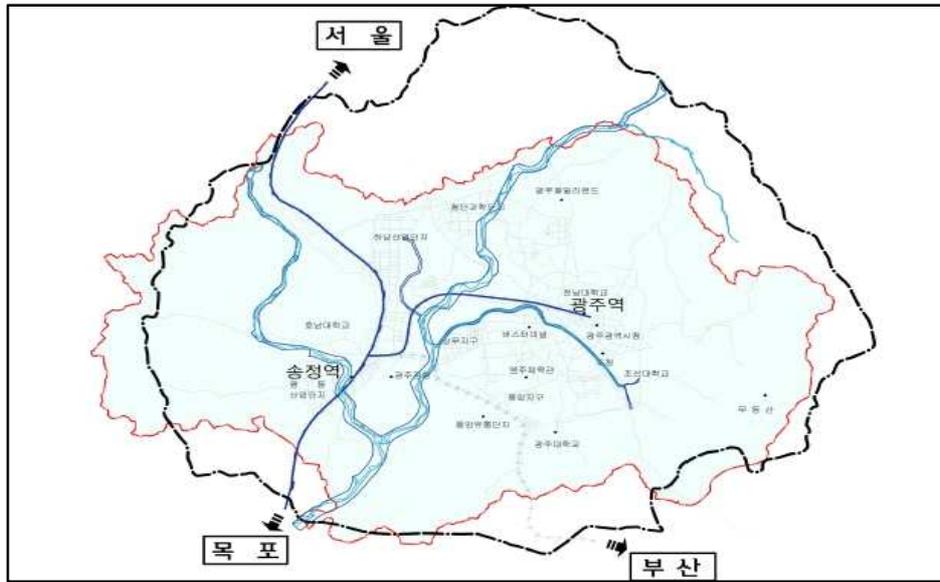
1) 광주권 철도노선망

철도는 호남선이 남측 광주송정역을 통과하며, 송정역은 경전선의 기점으로서 비교적 용이하게 대도시와 연결되고 있다. 경전선은 시가지 외곽으로 이설하여 도시내부 통과교통과 마찰을 최소화한다. 광주역까지 호남선철도의 연결지점이 불합리하게 곡선구간으로 운행되어 이용객 감소의 원인으로 작용하고 있다. 현행 고속도로망이 많이 구축되기 전에는 대량화물과 여객을 운송하여 광역교통의 주축을 이루고 도시발전에 기여하였다. 그러나 지금은 지역간 통행시간이 비교우위에 있지 못하여 철도이용객이 감소하고 있다.

<표 7> 광주권 철도노선의 현황

노 선	구 간	노선연장(Km)	선로형태	1일 운행회수	
				여 객	화 물
호남선	익산 ~ 광주송정역	97.8	복선	20회	5회
	광주송정역 ~ 목포	70.6	복선	16회	4회
경전선	광주송정역 ~ 순천	135.3	단선	6회	13회
	순천 ~ 광양	9.2	단선	11회	18회

자료: 광주광역시(2004)



<그림 2> 광주권 철도망 노선도

<표 8> 광주역의 문제점, 요구기능과 주변전경

구 분	세부적 내용	
문제점	<ul style="list-style-type: none"> 역사의 도시중심기능 미약 역사 남북간 도로망의 단절성 역사 남북간 보행체계의 취약 	<ul style="list-style-type: none"> 대중 교통환승센터 기능의 미약 역사 자전거도로망 체계의 미비
요구기능	<ul style="list-style-type: none"> 도심·도시균형발전의 중심기능 역사주변 녹지·휴식문화 기능 	<ul style="list-style-type: none"> 대중교통 환승센터의 기능 역사주변 보행·자전거의 동선체계
개선방향	<ul style="list-style-type: none"> 광주역 남북간 보행동선체계 개선 역사 남북연결 지상·지하차도 건설 	<ul style="list-style-type: none"> 복합다기능 철도역사의 개발 역사주변 녹지·휴식공간의 확충



자료: 철도청(2001); 한국철도공사(2007); 네이버지도 <http://www.naver.com>

2) 광주역의 입지현황과 문제점¹⁴⁾

광주역은 북구 중흥동에 위치하며 2004년 4월 KTX 운행과 더불어 광주권 KTX 종착역과 거점역으로 기능하고 있다. 광주역 북서측은 중외공원, 서측에 무등경기장과 종합버스터미널, 남측에 국립아시아문화전당, 금남로와 충장로가 위치한다. 광주역의 반경 1km 영향권에는 용봉·중흥 초교, 북성중 및 전남대 등 다수 교육시설과 홈플러스, 현대백화점 및 씨너스 등 상업시설도 입지하고 있다. 광주역 반경 1km 영향권의 인구는 계림1동과 용봉동을 제외하고 2000-2008년 동안에 다소 감소하였다. 광주역 주변의 토지이용을 보면, 중흥1동과 중앙동 일대는 일반상업지역, 신안동 및 중흥2·3동 지역은 일반주거지역이 대부분이다. 광주역의 남측 전면은 5종 미관지구, 일반상업지역 전체에 고르게 1·2종 미관·방화지구가 지정되어 있다. 광주역을 경계로 동·서측과 남·북측에 15-17층 층고제한의 최고 고도지구가 지정되어 있다.

가로망 체계를 보면, 광주역의 남측은 교통광장 1호를 기준으로 교통광장 436호가 전형적인 방사형으로 가로망을 형성하여 광주역의 접근성은 양호하다. 그러나 광주역 전면부 교통광장을 중심으로 5개 도로망이 연결되어 교통혼잡이 심하고 광주역의 남북간 연결망은 단절되어 있다. 광주역의 북측은 역과 인접하여 동서간 도로 대로가 12호 교통광장과 직각으로 교차하는 격자형 가로망을 형성하고 있다.

<표 9> 광주송정역의 문제점, 요구기능과 주변전경

구 분	세부적 내용	
문제점	<ul style="list-style-type: none"> 역사부지의 협소와 확장한계 생활권 부도심기능의 취약 	<ul style="list-style-type: none"> 교통환승센터기능의 미약 보행·녹지·자전거통행 공간의 미비
요구기능	<ul style="list-style-type: none"> 부도심의 중심지 기능 상업·업무·주거·숙박 기능 필요 	<ul style="list-style-type: none"> 역세권 개발의 중심지 기능
개선방향	<ul style="list-style-type: none"> 부도심 생활권 중심기능 철도역사의 확장성 판단 	<ul style="list-style-type: none"> 복합다기능 철도역사의 개발 역사주변 녹지·휴식공간의 확충



자료: 철도청(2001); 한국철도공사(2007); 네이버지도 <http://www.naver.com>

14) 광주광역시 건축주택과(2009), pp.2-14; 박준필(2009), pp.69-72.

3) 광주송정역의 입지현황과 문제점¹⁵⁾

광주송정역은 경전선의 종착역이며, 호남고속철도의 환승역으로 광산구 송정2동에 위치하고 있다. 광주송정역의 서측에는 평동공단, 북측에 어등산과 광주여대, 동측에 극락강이 입지하고 있다. 2008년 4월 광주도시철도 1호선의 완공으로 송정역의 접근성이 향상되었다. 광주송정역 영향권의 인구는 2000-2008년 동안에 약간 증가하였다. 토지이용을 보면, 송정역의 전면부 일반상업지역에 분포되어 지역중심을 형성하며, 5종 미관·방화지구가 지정되어 있다. 광주송정역의 남동방향은 일반주거지역, 북서방향은 공업지역이 지정되어 있다. 도시계획시설은 대부분 교통시설과 도시공간시설로 구성되고 도시계획도로는 소로가 대부분이다. 가로망 체계를 보면, 광주송정역 전면부 교통광장 44호를 중심으로 광로3-1호선과 도시철도 1호선이 병행하여 광주도심지와 연결하는 주간선도로망을 형성한다. 기존 송정생활권내에는 대로급 격자형 가로망체계를 구성하여 교통소통이 원활한 상황이다.

4) 광주역 및 광주송정역의 이용실태

광주역은 2009년 1일 왕복 46회, KTX 20회, 광주송정역은 왕복 50회 및 KTX 18회가 운행되고 있다. 2004년 고속열차 운행 이후로 광주역과 광주송정역의 철도여객은 2004년 3,098천명에서 2007년에는 3,554천명으로 연평균 4.7%의 증가세를 기록하였다. 광주역과 광주송정역의 여객 구성비는 2004년 63.8% 대 36.2%, 2007년에는 65.6% 대 34.4%를 보여 광주역의 비중이 다소 높아지고 있다.

<표 10> 광주권 고속철도역의 이용실적

구 분		광주역	광주송정역
위 치		북구 중흥동	광산구 송정동
부지면적		205,760㎡	93,854㎡
운행횟수		왕복 46회(KTX 18회)	왕복 50회(KTX 18회)
철도 여객 (천명)	2004	3,098	1,975(63.8%)
	2005	3,591	2,311(64.4%)
	2006	3,702	2,430(65.6%)
	2007	3,554	2,333(65.6%)
	증가율	3.5%	4.3%
			1,123(36.2%)
			1,280(35.6%)
			1,272(34.4%)
			1,221(34.4%)
			2.1%

자료: 정하욱(2009); 박준필(2009)

3. 광주권 고속철도역의 운영방향

1) 기존 관련연구의 검토

근년에 광주시는 경전선 도심철도 이설사업, 송정-목포간 복선화사업, 호남선 고속전철화 등으로 광주권 철도노선의 운영환경이 크게 변화하였다. 2014년 호남고속철도의 개통에 대비하여 광주역의 역할과 정비방향에 대하여 다양한 논의가 전개되어왔다. 광주역-광주송정역간 철도노선이 광주 남북간 도로건설의 곤란, 도시발전의 저해 등을 이유로 광주역의 이전 및 광주송정역과의 통합을 요구하는 자치구도 있었다. 이에 반대하여 도심 공동화의 가속, 철도이용객의 감소 및 도시발전 효과 측면에서 광주역의 존치·개발을 주장하

15) 박준필(2009), pp.68-70.

<표 11> 광주권 철도역 운영방안관련 기존 연구내용

수행기관	연구제목	제안사항
철도청(2001)	광주권 철도역운영효율화	광주역, 광주송정역 2원화 운영
광주광역시(2004)	광주도시기본계획	광주역, 광주송정역 2원화 운영
건설교통부(2006)	호남고속철도 기본계획조사연구 보완	광주권 주고속철도역 송정역
한국철도공사(2007)	광주권 고속철도 정차역의 운영방안	광주역, 광주송정역 2원화 운영
광주광역시(2007)	도시교통정비기본계획	광주역, 광주송정역 2원화 운영

자료: 각 보고서

는 자치구도 존재하였다. 2014년 호남고속철도의 개통에 따라 광주권 고속철도역의 기능과 방향을 결정하는 것은 광주광역시 및 한국철도공사의 중요한 정책과제가 되고 있다.

건설교통부의 보고서(2006)는 광주송정역을 호남고속철도의 광주권 주정차역으로 설정하고 있다. 그러나 철도청(2001) 및 한국철도공사(2007)에서 발간한 광주권 철도역의 운영방안은 광주역과 광주송정역의 2원 편성체계를 제시하였다. 광주시 도시기본계획(2004) 및 도시교통정비기본계획(2007) 등의 도시법정계획에서는 광주역과 광주송정역의 상호 발전방안과 2원화 운영방안을 제안하였다. 이러한 상황 속에 최근 국토해양부에서 광주송정역을 고속철도의 주정차역으로 결정한 것은 광주시의 교통성격과 도시개발특성을 고려하지 않고 기존의 연구·도시법정계획의 내용을 변경하는 논란을 제공하고 있다. 중앙정부의 결정에도 사전에 과학적인 조사와 합리적인 정책적 대응을 하지 못한 광주광역시의 교통정책에도 문제가 있다.

2) 대안의 종류와 평가방법

광주권 고속철도역은 장래 도시공간변화의 적합성, 도시공간상 접근성, 철도운영의 효율성, 철도교통수요, 철도부지의 확장성, 도시균형발전 등을 고려하여 대안을 설정해야 한다면 대안의 종류는 광주송정역 통합운영(대안1) 및 광주역-광주송정역 분리운영(대안2) 등으로 설정할 수상 접근 이들 2개 대안을 대상으로 평가 기준을 설정하여 종합적인 자료조사 및 정성적·정량적 분석을 토대로 대안평가와 최적대안의 선정이 필요 하다면 그러나 학술연구의 성격상 비용, 시간 등의 한계간상 어, 종합분석 및 평가간상선행된 기존 연구계획의 결과를¹⁶⁾ 정성적·정책적 입장에서 판단하여도 보편타당성이 있다고 인식된다.

3) 광주권 고속철도역의 운영방안¹⁷⁾

고속철도의 1일 수송수요는 2015년에 대안1(광주송정역 통합운영)이 대안2(광주역-광주송정역 분리운영)보다 적어 1일 기준 15%의 승객이 감소할 것이다. 철도의 운영측면을 보면, 철도의 운영비용은 대안1, 철도의 운영수익은 대안2가 양호한 것으로 전망된다. 철도운영·재원을 보면, 대안1은 철도부지의 확장가능성, 열차운행의 관리, 광주시 통합관련 재정부담, 철도승객의 감소 등의 입장에서 한계점들이 존재한다. 반면에 대안2는 선로용량의 여유, 열차운행관리의 효율화, 하남-광주간 전철화비용 재정부담 등의 기준으로 보면 유리하다. 도시개발 특성에서 보면, 대안2은 대안1보다는 도심지 개발추세와 연결성이 강한 것으로 사료된다. 역세권의 개발여건은 부지의 확장과 규제측면에서 대안2가 대안1보다 양호하다. 도시의 균형발전 효과 및 시민의 공간상 접근성 기준에서도 대안2가 대안1보다 편익이 높은 것으로 예측되고 있다. 특히 광주시민

16) 철도청(2001); 광주광역시(2004); 한국철도공사(2007); 광주광역시(2007) 등의 연구결과 내용.

17) 철도청(2001), pp.157-178; 한국철도공사(2007), pp.63-80; 최동호(2008), pp.75-77.

<표 12> 광주권 고속철도역 운영대안의 비교

평가기준 / 운영대안		대안1: 광주송정역 통합	대안2: 광주역 · 광주송정역 분리
운영	1일 철도승객수요	▽	△
	철도의 운영비용	△	▽
	철도운영의 수익성	▽	△
운행	열차운행의 통제관리	▽	△
	철도선로의 여유용량	▽	△
행정	광주시의 재정부담	▽	△
	시민의 수용성	▽	△
	기존연구 · 계획의 내용	▽	△
	중앙정부의 결정	△	▽
도시	도심지역의 개발특성	▽	△
	도시균형개발의 효과	▽	△
교통	철도교통사고 발생	△	▽
	시민의 통행접근성	▽	△
개발	개발행위의 규제	▽	△
	역사부지의 확장성	▽	△
종합적 판단		▽	△

비고: △ - 유리, ▽ - 불리함을 의미함.

자료: 철도청(2001); 광주광역시(2004); 한국철도공사(2007); 광주광역시(2007)

이 철도역에 접근하는 총통행시간과 비용은 대안2가 대안1보다 유리한 것으로 분석되고 있다.

따라서 광주권의 고속철도 역사체계를 광주역과 광주송정역으로 이원화하여 정비·개발하는 것이 타당하다. 광주역은 광주철도역의 중심지로서 여객중심의 도심중착역 기능강화로 접근성을 개선하며 광주역 화물기능의 축소 및 복합역사의 개발이 요구된다. 광주역은 거점역으로서 장차 광주-대구선, 광주-부산선 고속열차의 신설건설/경전선의 전철화를 위하여 호남선의 여유용량을 확보하는 효과도 있다. 광주송정역은 호남선과 고속전철 등의 환승역으로 이용하며, 장차 승객수요의 증가에 대비하여 접근성을 개선한다. 특히 주변 공업단지와 지역간 통행을 연계한 화물중심의 물류역으로 역할을 강화하며, 호남고속철도의 개통시에 환승센터의 역할을 수행한다. 도시철도 1호선과 광주송정역, 도시철도 2호선과 광주역의 환승체계를 고려한 종합적인 역세권 개발방안을 마련하는 것이 시급하다.

IV. 광주권 고속철도역의 역세권 개발방향

1. 정부의 고속철도(KTX)경제권 및 역세권 개발방향

1) KTX 경제권 개발계획과 전략

국토해양부는 2009년 5월 'KTX 경제권 개발 추진계획'에서 고속철도(KTX) 역세권을 지역경제발전의 기폭제로 삼겠다는 정책을 발표하였다. KTX 역세권이 지역산업 전략과 연계되어 지역별 특성화와 고밀도

<표 13> 전국 KTX 역세권개발의 추진방향

KTX 역명	개발방향	
동대구역	<ul style="list-style-type: none"> 대구경북경제자유구역 조성 연계 국가산업단지, 국제교육벨리 연계 	
광주역 광주송정역	<ul style="list-style-type: none"> 환황해권 생산·문화거점 광산업, 신재생에너지 생산거점 	
대전역	<ul style="list-style-type: none"> 철도산업의 메카 조성 상업·업무·주거·문화·의료 복합단지 	
울산역	<ul style="list-style-type: none"> 물류유통 거점, 첨단산업단지 선사·역사문화관광권과 연계 	
광명역	<ul style="list-style-type: none"> 주거·상업·업무복합단지 복합환승시설 사업추진 	
충북 오송역	<ul style="list-style-type: none"> 친환경첨단 생명과학·의료 거점 	
전북 익산역	<ul style="list-style-type: none"> 전주혁신도시, 새만금배후도시개발 	
전북 정읍역	<ul style="list-style-type: none"> 방사성융합기술클러스터 거점 	
김천 구미역	<ul style="list-style-type: none"> 정보기술산업클러스터 거점 	
신경주역	<ul style="list-style-type: none"> 국가연구개발(R&D)단지 조성 	

자료: 서울경제(2009.11.9); 매일경제(2009.11.9)

복합개발을 통하여 전국을 “단일도시권”으로 형성하는 핵심적인 거점역할을 수행할 전망이다. 전략의 기본 방향은 “지역특화발전, 도시문제 해결 및 녹색교통의 활성화”를 기본방향으로 설정하고 있다. 이에 검토할 주요 정책과제들은 KTX 연계 지역별 특성화 발전전략의 준비, KTX 역세권의 고밀도 복합개발, KTX 경제권 도시발전전략의 수립 및 KTX 연계 교통체계의 구성 등으로 제시되어 있다¹⁸⁾. KTX 역사 주변은 역사 부지, 1차역세권, 2차역세권 등 3개 구역으로 개발된다. 역세권의 입지 등에 따라 대전, 동대구, 부산, 광주 등은 기존도시형, 광명·오송·김천역 등은 신시가지형으로 구분하여 차별화 개발전략과 기법이 적용된다. 2010년 상반기에 ‘KTX 역세권 종합발전계획’을 수립하고 가칭 ‘KTX 역세권 개발촉진특별법’의 제정도 검토할 수 있다.

최근 국토해양부는 전국 16개 KTX역세권을 지역의 광역경제권별 특성화 발전전략 등과 연계해 개발하기로 함에 따라 KTX 역사주변이 지방도시의 신성장거점으로 등장하게 된다¹⁹⁾. 16개 역세권은 업무·교육·의료·관광·쇼핑 등의 기능을 갖춘 복합 거점지역으로 만들어진다.

2) 광주권 KTX 역세권개발의 SWOT 분석

SWOT 분석은 기업·사업의 환경분석을 통해 기업·사업의 강점(strength)과 약점(weakness), 기회(opportunity)와 위협(threat) 요인을 규정하고 이를 토대로 마케팅 전략을 수립하는 기법이다. 이를 통하여 강점 및 기회의 요인을 최대한 활용하고 약점 및 위협요인을 최소화하는 광주권 KTX 역세권 개발전략이 수립되어야 한다.

18) 국토해양부(2009), pp.5-9.
 19) 조선일보(2009.11.10)

<표 14> 광주권 KTX 역세권개발의 SWOT 분석

강점(Strengths)	약점(Weaknesses)
<ul style="list-style-type: none"> • 광역경제권발전 연계 광주권 KTX역세권 개발의 우호적 환경조성 • 고속교통 기반형 신동력·아시아문화중심도시 조성 등 국책사업의 추진 • 광주권 위상강화 및 국내·외 도시교류의 증대 	<ul style="list-style-type: none"> • 산업·생산기반 취약과 수출증가 및 민간참여 개발여건의 미흡 • KTX역 중심 지역도시간 연계철도망 미흡 • 기존 역사부지의 부족과 개발용이성 저하 • 철도역세권의 접객기능과 기반시설의 취약
기회(Opportunities)	위협(Threats)
<ul style="list-style-type: none"> • 경제·교통통합 거점화 및 미래형 도시공간구조의 개편·발전 • 도심지개발 및 도시재생사업의 활성화 • KTX역사 중심의 경제권 비즈니스 모델 창조 • 대중교통지향형 교통환승체계의 조성 	<ul style="list-style-type: none"> • 수도권집중화 및 KTX역세권 개발지체, 역기능 발생우려 • 역세권개발업자와 경제권사업자간 조화곤란 • 역세권 개발제도 및 제반지원대책의 미비 • 역세권 개발지연시 도시시설의 입지 분산우려

자료: 정하욱(2009); 노경수(2009)

3) 광주권 KTX 역세권 개발의 방향과 전략

광주 KTX 역세권 개발의 특성화 비전은 호남광역경제권의 발전비전과 광주의 미래도시 목표를 감안하여 4가지 기본방향을 제시할 수 있다²⁰⁾; ① 역세권 특성화개발은 도시위상과 기능에 적합하게 역사중심으로 입지와 시설을 배치하고 사회경제·공간적 특성을 감안하여 도입기능을 검토한다. ② KTX 역세권은 광주역, 광주송정역을 중심으로 장래 광역경제권의 특성, 도시공간구조와 토지이용체계의 변화를 전망하여 고속철도시대에 적합한 도시발전의 차원에서 접근한다. ③ 호남광역경제권의 중추 성장거점도시, 아시아문화중심도시를 지향한 국제교류도시로서 역세권을 미래지향적 도시의 관문·교통거점 및 지역경제의 핵심거점지구로 육성한다. ④ 특성화된 역세권개발을 위하여 역세권내 주거·상업·유통기능 외에 지역의 특화·선도산업 연관기능을 도입하고 역세권간 경제적 네트워크를 구축한다. 이상의 방향하에 KTX 역세권의 특성화

<표 15> 광주 KTX 역세권 특성화 기능과 개발전략

구분	반경범위	기능과 개발전략	역세권 개발모형
역사부지	역사	<ul style="list-style-type: none"> • 입체복합역사, 복합환승센터, 대중교통연계 	
1차 역세권	500m 이내 도보 5분	<ul style="list-style-type: none"> • 고밀도 복합개발 • 업무·판매·호텔·면세점·주상 복합시설 • 문화예술·관광·문화정보산업·문화 마케팅 시설 	
2차 역세권	1km 이내 도보 10분	<ul style="list-style-type: none"> • 중고밀 복합개발 • 도심·부도심 입지 첨단녹색산업지원, 문화산업시설 및 지원기능 	
배후 지역	2-5km 대중교통 5-10분	<ul style="list-style-type: none"> • 중저밀 복합개발 • 신재생에너지지원, 신성장동력산업 연계 지원시설 • 문화·스포츠 복합 및 연계시설 	

자료: 한국교통연구원(2009); 정하욱(2009)

20) 정하욱(2009a), pp.46-48

개발전략은 역사부지, 1차역세권, 2차역세권, 배후지역으로 구분하여 역세권의 도입기능과 개발전략을 설정한다. 이를 테면, 호남광역경제권의 선도산업, 신성장 동력산업, 지역특화산업, 문화·예술기능을 역세권의 개발모형에 적용하여 역세권별로 제시할 수 있다²¹⁾.

2. KTX 역세권 도입기능의 선정

1) 도입기능의 검토방향²²⁾

역세권의 도입기능을 선정하려면 광주권 KTX 역세권의 위상을 확인하는 것이 필요하다. 광주역 역세권 및 광주송정역 역세권의 특화기능을 선정하며, 이를 위하여 국내의 역세권의 사례분석을 통한 벤치마킹을 고려한다. 이의 보완책으로 주민 및 전문가 의견을 반영하는 기능선정도 좋다. 도입기능 선정에 필요한 방향을 설정한 후에 개발방향을 정립하는 것이 중요하다. 우선적으로 역사부지를 중심으로 역세권 도입기능을 파악하는 것이 효과적이다. 도입기능은 도시공간구조상 역세권의 위상, 고속·도시철도망의 연계성, 역세권 개발사례의 벤치마킹 및 도시의 발전미래상 측면에서 검토한다²³⁾. 도입기능은 토지이용의 특성별로 상업, 업무, 연구·생산, 관광 및 여가·문화 등 제분야에서 종합적으로 선정하는 것이 타당하다.

2) 광주권 KTX 역세권의 도입기능²⁴⁾

광주역과 광주송정역사의 부지는 고밀도 개발을 통해 중심상업·업무기능을 담당하는 랜드마크 복합단지

<표 16> 광주 KTX 역세권별 도입기능의 방향

용도/역세권	역사부지		1차 역세권		2차 역세권	
	광주역	광주송정역	광주역	광주송정역	광주역	광주송정역
상업·여가	복합테마 유통시설	대형할인점 전문상가	백화점, 아울몰	물류유통시설	비즈니스파크	전문상가 물류유통단지
교통	복합환승·역무시설	복합환승·역무시설	-	-		
업무	단체·협회 회의시설 공공시설	단체·협회·외국 지사 회의실	금융, 증권	병의원	오피스텔, 사무실	오피스텔 종합병원
연구·생산	지식기반산업	벤처기업시설	기존기능 확대	특화연구단지	-	특화연구단지
관광	호텔, 관광지원시설	비즈니스호텔 관광지원시설	레지던스		레지던스	-
문화	전시관, 문화홍보관, 교양센터, 테마광장	전시관, 문화홍보관, 교양센터, 테마광장	박물관, 복합스포츠센터, 연주홀	기념관 음악홀	-	영화관
주거	-	-			공동주택	공동주택

자료: 정봉현(2007); 광주시 건축주택과(2009); 박준필(2009)

21) 정하욱(2009b), pp.1-15.
 22) 정봉현(2007), pp.95-96.
 23) 광주광역시 건축주택과(2009), pp.29-32.
 24) 광주광역시 건축주택과(2009), pp.29-32; 박준필(2009), pp.81-87.

로 조성한다. 구체적으로 광주역사는 복합테마 유통시설, 복합환승·역무시설, 단체·협회 회의시설, 지식 기반산업, 호텔, 관광지원시설, 전시관, 문화홍보관, 교양센터 및 테마광장 등의 기능을 도입한다. 광주송정역사는 대형할인점 및 전문상가, 복합환승·역무시설, 단체·협회·외국지사의 회의실, 벤처기업시설, 비즈니스호텔, 관광지원시설, 전시관, 문화홍보관, 교양센터 및 테마광장 등을 구비한 복합용도 건물로 건축한다. KTX역 도보5분, 반경 500m 이내 1차역세권에는 고밀도 복합개발을 추진한다. 광주역 1차역세권에는 백화점, 아울렛몰, 금융·증권, 레지던스, 박물관, 복합스포츠센터, 연주홀 등의 기능도입과 기존기능을 확대한다. 광주송정역사 1차역세권에는 물류·유통시설, 병원, 특화연구단지, 기념관 및 음악홀 시설을 배치한다. 2차 역세권은 중고밀 복합방식으로 개발한다. 광주역 2차역세권에는 비즈니스파크, 오피스텔, 사무실, 레지던스 및 공동주택 등의 시설을 입지시킨다. 광주송정역 2차역세권에는 전문상가, 물류·유통단지, 오피스텔, 종합병원, 특화연구단지, 영화관 및 공동주택 등의 시설을 유치한다.

3. 광주권 KTX 역세권별 환승체계 구축

1) 광주역 환승체계의 구축방안

북측광장을 개설하고 환승주차장을 건설하며, 대중교통 수단간 환승을 촉진하기 위하여 광주역-도심지 도시철도역·버스터미널 간 연계버스 노선을 개편한다. 1호광장 전면부 보행자신호체계를 개선하고 자전거보관소·대여소를 건설한다. 장기적으로 지상 입체도로망의 건설, 지상·지하간 환승체계 구축 및 대로 1-35호 연결도로망을 건설한다. 하남역-극락간 구간을 복선화하고 광주역 부지에 시외버스터미널 기능을 부여하며 도시철도 2호선역을 광주역사 부지에 설치한다. 광주역 5거리에 지하보도를 개설하고 광주역에 교통·관광안내센터를 운영한다. 광주역사는 복합기능을 구비한 신축역사로 건축하며, 교통·관광안내센터를 설치하여 이용자에게 종합정보를 제공한다.

<표 17> 광주역 환승체계의 구축방안

교통수단/기간	단기	중장기
승용차	<ul style="list-style-type: none"> 북측광장의 개설 환승주차장 건설 	<ul style="list-style-type: none"> 지상·지하 교통수단환승체계 지상 입체도로망 건설 대로 1-35호 연결도로망
대중교통	<ul style="list-style-type: none"> 도심철도역 연계버스노선 버스터미널 연계버스노선 	<ul style="list-style-type: none"> 하남-극락간구간 복선화 역사부지 시외버스터미널 기능 도시철도 2호선과 환승체계 구축
보행, 자전거	<ul style="list-style-type: none"> 1호광장 전면부 횡단보도 신호개선 자전거보관소·대여소 설치 	<ul style="list-style-type: none"> 광주역 5거리 지하보도화
기타	<ul style="list-style-type: none"> 관광·교통정보센터 설치 	<ul style="list-style-type: none"> 복합기능 신축역사 건설 도심지 활성화 기여

자료: 철도청(2001); 한국철도공사(2007)

2) 광주송정역 환승체계 구축방안

광주송정역이 협소하므로 금호타이어 부지를 철도용지로 확보하여 주차시설과 교통시설을 확충하고, 대로 3-6호선으로 광주공항 연결도로망을 구축한다. 도시철도 1호선 및 버스운행에 대한 종합교통정보를 제공하고 도심지 연결 버스노선을 보강한다. 승객의 통행접근성을 향상하기 위하여 도시철도역-철도역간 지하통

<표 18> 광주송정역 환승체계 구축방안

교통수단/기간	단기	중장기
승용차	<ul style="list-style-type: none"> 주차시설의 확충 대로3-6호선 공항연결도로 	<ul style="list-style-type: none"> 하남산단 연계도로 대로1-8호선 연결 지상 입체도로망 건설 대로 1-35호 연결도로망
대중교통	<ul style="list-style-type: none"> 도심연결 버스노선의 개편 도시철도·버스 환승정보제공 	<ul style="list-style-type: none"> 환승주차장 확충
보행, 자전거	<ul style="list-style-type: none"> 도시철도역-철도역 지하통로 자전거보관소·대여소 설치 	<ul style="list-style-type: none"> 철도역 보행·자전거 동선체계 확보
기타	<ul style="list-style-type: none"> 관광·교통정보센터 설치 	<ul style="list-style-type: none"> 복합기능 신축역사 건설 역사전면부 지구단위계획 시행

자료: 철도청(2001); 한국철도공사(2007); 최동호(2008)

로를 개설하고 역사에 자전거보관소·대여소를 확충한다. 장기적으로 하남산단 연계도로인 대로 1-8호선 및 대로 1-35호선과 연결도로망을 구축하고 역사 전면부에 지상 입체도로망을 건설한다. 통행자를 위한 환승주차시설을 확대하고 지하·지상 보행 및 자전거 동선체계를 확보한다. 광주송정역사는 복합기능을 구비한 신축역사로 건설하며, 역사 전면부는 지구단위계획을 활용하여 역세권 개발사업을 시행한다.

4. 광주권 KTX역세권 개발사업의 추진방안

1) 접근방법과 개발방안

광주역 및 광주송정역 역세권사업을 시행하기 위하여 계획차원에서 정비 및 개발사업을 고려할 수 있다. 관리계획의 차원에서는 공공시설 정비 및 시가지 환경정비를 위한 지구단위계획을 수립하고 개별사업으로 추진한다²⁵⁾. 정비사업에는 크게 도시환경정비사업, 주거환경 개선사업과 주택재개발사업이 가능하고 개발사업은 도시개발사업으로 시행가능하다. 광주역 역세권은 도시환경정비사업을 활용하고 광주송정 역세권개발은 기존 시가지가 대부분이어서 도시정비차원의 접근전략이 요구된다. 공장부지의 이전 시 대규모 신시가지 조성이 가능하여 도시개발법의 적용을 검토할 수 있다.

광주역 및 광주송정역 역세권의 공간적 입지규모와 계획여건을 검토하면 주거환경개선사업, 주택재개발사업, 도시환경정비사업 및 도시개발사업의 적용이 가능하다²⁶⁾. 도시관리 차원에서 광주송정역 역세권에 제 1종 지구단위계획을 수립하여 토지이용의 합리화, 기반시설의 정비 및 도시서비스 능력의 향상으로 도시관리의 계획화를 도모하는 것도 좋다.

2) 참여주체의 역할과 협력방안

광주역 및 광주송정역 역세권 개발의 사업주체는 공공개발, 민간개발 및 제3섹터 방식으로 구분할 수 있다. 공공개발은 적극적인 지원자의 기능이 강하며, 정부투자기관 및 공사 측면에서는 민간과 공공간의 연계를 강화하는 기능도 필요하다. 민간기업은 공적기능 수행, 주민은 사업추진관련 조력자로서 역할이 강조된다. 참여주체의 역할은 광주역 및 광주송정역의 역세권을 효율적으로 개발하기 위하여 명확히 설정하는 것

25) 문경원·김홍태(2005), pp.123-126.

26) 광산구(2005), pp.139-140.

<표 19> 역세권 개발 참여주체의 역할

참여주체	참여기관	주요역할	참여유형
공공부문	광주광역시청 자치구청	<ul style="list-style-type: none"> • 사업의 시행자, 중재자의 역할 • 사업의 협력자, 사업추진기획과 지원 	① 공공·정부투자기관·지방공 사형 ② 공공·민간기업형-민간제안지 원, 민간의 공공기능 ③ 공공·주민형-주민의사반영과 의견개진
정부투자기관 지방공사	한국철도공사 광주도시공사	<ul style="list-style-type: none"> • 사업의 시행자와 대행자 가능 • 우선적 공공사업 시행, 민간과 협력 	
민간기업		<ul style="list-style-type: none"> • 사업의 대행자-사업제안과 실질시행 • 시공사 및 자본대여자, 공적기능 	
주 민		<ul style="list-style-type: none"> • 사업추진 최대이해관계인 - 토지제공 • 사업추진 조력자 	

자료: 광산구(2005); 정봉현(2007)

이 중요하다. 그리고 참여주체의 협력유형은 공공과 정부투자기관·공사형, 공공과 민간기업형, 공공과 주민형으로 구분할 수 있다. 역세권 개발사업이 계획적·효율적으로 추진되기 위해서는 참여주체별 상호신뢰를 바탕으로 주체간의 협력강화가 요청된다.

3) 역세권 관련제도의 정비방안

철도의 역세권은 도시철도법, 철도건설법, 한국철도시설공단법 및 도시재정비촉진 특별법 등에 의하여 개발할 수 있다. 이러한 역세권 개발은 철도이용의 편의, 도시기능의 회복 차원에서 주로 상업·업무기능 등을 도입하고 있다. 이것은 고속철도 역세권개발과 광역경제권을 연계하는 역세권 및 도시개발을 추진하기에는 제도적으로 미비된 점들이 있다. 이따므로 KTX역세권 중심의 고밀복합개발전략을 추진하려면 가칭 “KTX 역세권 도시개발 및 산업단지건설 특별법”을 제정해야 한다²⁷⁾. 이 법에 의하여 중앙부처 지식경제부와 국토해양부, 시행주체인 철도공사, 철도시설공단 및 지방자치단체간 제도적인 조정, 협력 및 추진이 수월하게 진행된다. KTX 역세권 개발은 고속철도의 건설과 도시개발이 일체화되어 진행되는 통합적 추진방안을 강구하는 것이 중요하다. KTX 역세권 개발을 촉진하기 위해서는 개발주체가 토지수용권, 토지선매권을 확보하는 제도적 개선이 필요하다. 이를 테면, 일본의 일체형 토지구획정리사업 또는 프랑스의 협의정비구역제도(ZAC) 등을 고려할 수 있다. KTX 역세권 개발을 활성화하기 위하여 행·재정적 인센티브와 개발절차의 간소화 혜택을 제공해야 한다. KTX 역세권 종합개발계획을 수립하도록 관련 조항을 개선한다.

V. 결 론

본 연구의 목적은 고속철도 역세권의 이론을 문헌적으로 고찰하고 광주권 고속철도역의 운영방안을 정립하여, 이를 토대로 고속철도 역세권의 개발방향을 제도적·정책적 입장에서 강구하는 데 있다. 연구의 중요내용은 고속철도 개통과 철도역세권의 기본이론, 호남고속철도 계획과 광주권 고속철도역의 운영방안 및 광주권 고속철도역의 역세권 개발방향 등으로 구성되어 있다. 논문은 관련 연구문헌의 고찰, 기존 통계·행정자료의 분석, 연구보고서의 검토와 전문가 의견청취 등의 방법으로 수행되었다

27) 성현곤(2009), pp.16-17.

고속철도의 운행은 정차도시에 교통체계, 지역경제, 지역개발 및 관광문화 등의 부문에서 영향을 미치고, 도시에 토지이용·시설적 변화를 수반한다. 고속철도역의 정차도시는 역세권의 개발, 교통망체계의 확립 및 지역개발효과의 극대화 등의 발전과제를 가진다. 도시의 주요 기반시설인 고속철도(KTX)역은 철도운송 및 도시활동의 지원과 종합교통센터의 역할을 수행한다. 고속철도 역세권은 역사, 제1역세권, 제2역세권 및 배후지역으로 구분하며 철도정비, 역사입지 및 규모에 따라 다양한 유형으로 개발된다.

호남고속철도는 총11조 3,382억원이 투입되는 대형국책사업으로 충북 오송에서 공주, 익산, 정읍, 광주 및 목포에 이르는 230.9km 구간에서 건설된다. 오송-광주송정간 182.3km의 제1단계 구간은 2014년, 광주송정-목포(48.6km)를 연결하는 제2단계 구간은 2017년말 완공할 계획이다. 호남고속철도 광주권 정차역은 기본계획에서 광주송정역이 가장 적합한 것으로 제시되었다. 그러나 광주송정역의 1원체계는 교통수요, 철도역운영, 철도운영, 재원조달, 도시개발 및 교통체계 측면에서 많은 문제점이 있다. 광주권에는 경전선과 호남선이 있으며 광주역은 호남선의 종착역과 거점역, 광주송정역은 호남선의 환승역과 경전선의 종착역으로 기능한다. 북구에 위치한 광주역은 도시중심기능의 미약, 역사 남북간 도로·보행동선의 단절 및 교통환승체계 미약 등의 문제점을 가지고 있다. 광주송정역은 광산구에 입지하고 역사부지의 협소, 부도심 기능의 취약과 환승센터기능의 미약 등 취약점을 갖고 있다. 광주역과 광주송정역의 여객수는 대략 6.5대 3.5의 구성비를 보여준다. 기존 대부분의 연구 및 광주법정계획에서 광주권 철도역의 운영방안은 광주역과 광주송정역의 2원 편성체계를 제시하였다. 2014년 호남고속철도의 개통에 따른 광주송정역의 1원 편성운영은 광주시의 교통 및 도시개발특성을 고려하지 못한 것이다. 대안1(광주송정역 통합운영)과 대안2(광주역-광주송정역 분리운영)를 설정하여 운영, 운행, 행정, 도시, 교통, 및 개발의 측면에서 정성적으로 기존연구를 토대로 비교·분석하였다. 전반적으로 대안2가 대안1보다 유리한 것으로 판단되었다. 따라서 광주권 고속철도역은 광주역과 광주송정역으로 이원화하여 역세권을 개발하는 것이 더욱 바람직하다.

최근 국토해양부는 전국 16개 KTX역세권을 지역의 광역경제권별 특성화 발전전략 등과 연계하여 개발하기로 계획하였다. 광주 KTX 역세권 개발의 특성화 비전은 호남광역경제권의 발전비전과 광주의 미래도시 목표를 감안하여 4가지 기본방향을 제시한다. KTX 역세권의 개발전략은 역사부지, 1차역세권, 2차역세권, 배후지역으로 구분하여 토지이용 특성별로 상업, 업무, 연구·생산, 관광 및 여가·문화 등 분야에서 종합적으로 도입기능을 선정하고 개발전략을 강구한다. 광주역 역세권에는 역사부지에 복합테마유통시설과 지식기반산업, 1차역세권에 백화점·아울렛몰 및 기존기능의 확대, 2차역세권에 비즈니스파크와 레지던스 등의 기능을 도입한다. 광주송정역 역세권을 보면 역사부지에 대형할인점·전문상가와 벤처기업시설, 1차역세권에 물류·유통시설과 특화연구단지, 2차역세권에 전문상가와 물류유통단지 등의 기능을 배치한다. 광주역의 역세권 개발사업은 도시환경정비사업을 활용하고 광주송정역의 역세권 개발사업은 도시정비차원의 접근전략 등이 요구되며, 참여주체는 공공부문의 개발방식을 우선적으로 고려한다. 역세권개발을 효율적으로 추진하기 위해서는 관련제도의 정비가 필요하다. 이에는 역세권관련 특별법의 제정, 역세권·도시개발의 일체화 추진, 행·재정적 인센티브 제공 등이 포함되고 있다. 본 논문에서는 광주권 고속철도역 역세권 개발 모형의 개발, 대안별 평가방법의 강구 등의 측면에서 심층적인 연구가 필요하다.

참 고 문 헌

- 광산구, 송정 역세권 개발 타당성 조사, 광주광역시, 2005. 12.
- 광주광역시 건축주택과, KTX 역세권 개발방안, T/F팀 2차 회의자료, 2009. 11.
- 건설교통부, 호남고속철도 기본계획 조사연구 보완용역, 국토연구원, 2006. 4.
- 권창기, 경부고속철도 울산역 유치에 따른 도시발전방안, 고속철도 역세권 개발과 지역발전에 관한 심포지엄 자료, 울산광역시, 울산발전연구원, pp.141-159, 2005. 6.
- 국토연구원, 호남고속철도 기본계획 조사연구 보완용역 공청회 자료, 2005. 12.
- 국토해양부, KTX 경제권개발 추진계획, 2009. 5.
- 김대웅·유영근·최한규, 지하철 도보역세권 설정방법과 적용에 관한 연구, 국토계획 제37권 제5호, 대한국토도시계획학회, 2002.
- 김경철, 고속철도와 수도권 역세권 개발, 도시문제 제31권 334호, 대한지방행정공제회, pp.9-23, 1996.
- 김경철, 도시철도론, 노해출판사, 2001.
- 김종남, 천안·아산역세권 개발사례, 고속철도 역세권개발과 지역발전, 경부고속철도 울산역 역세권개발관련 심포지움 자료, 울산발전연구원, pp.55-72, 2005. 6.
- 김현, 일본의 신칸센 역세권 개발현황과 및 효과, 월간 교통 제136권, 한국교통연구원, pp.20-27, 2009. 6.
- 김홍관, 고속철도와 부산광역시의 역세권 개발, 도시문제 제31권 334호, 대한지방행정공제회, pp.65-76, 1996.
- 곽노상, 고속철도 개통과 도시전망 및 과제: 고속철도 역세권 전망과 개발방안, 도시문제 39권 426호, 대한지방행정공제회, pp.41-57, 2004.
- 권장기, 울산의 역세권 개발사례, 고속철도 역세권개발과 지역발전, 경부고속철도 울산역 역세권개발관련 심포지움 자료, 울산발전연구원, pp.141-159, 2005. 6.
- 노경수, 광주송정 역세권의 개발방향, 광주연구, 통권 제6호, 광주발전연구원, 2009년 가을호, pp.51-66.
- 문경원, 경부고속철도 개통이 대전에 미치는 영향 및 대응방안, 대전발전연구원 정책세미나, 대전시청 회의실, 대전발전연구원, 2001. 12. 12.
- 문경원, 대전역세권 개발사례, 고속철도 역세권개발과 지역발전, 경부고속철도 울산역 역세권개발관련 심포지움 자료, 울산발전연구원, pp.75-126, 2005. 6.
- 문 채, 특집: 고속철도 시대의 이슈와 대응방안 4: 고속철도 역세권 개발과 도시정비 방향, 월간 국토 268권, 국토연구원, pp.38-49, 2004.
- 박병호, 고속철도 개통과 지방도시 전망 및 과제, 도시문제 2004년 5월호, 대한지방행정공제회, pp.21-29, 2004. 5.
- 박준필, 역세권 개발을 위한 신축역사의 도입기능에 관한 연구, 광주연구 통권 제6호, 광주발전연구원, 2009년 가을호, pp.67-88.
- 배경화, 고속철도 역세권 중심의 혁신클러스터 조성방안 연구, 교통정책연구 제12권 2호, 교통연구원, pp.69-98, 2005. 12.
- 부산광역시, 사상 역세권개발 기본계획, 2004. 12.
- 서울시정개발연구원, 역세권에 대한 도시계획차원의 대응방향, 시정연 97-R-06, 1997.
- 성현곤, KTX 역세권 고밀 복합개발 및 관련제도 정비방안, 월간 교통 제136권, 한국교통연구원, pp.12-19, 2009. 6.
- 신종서, 철도정거장 역세권을 효율적으로 개발하는 방향, 학술발표회 논문집 4권, 대한토목학회, 대한토목학회, pp.401-403.
- 수도권 교통조합, 환승시설 업무편람, 2005. 12.
- 오덕성, 고속철도 대전역의 역세권 개발방향과 주요과제, 도시문제 제31권 334호, 대한지방행정공제회, pp.34-49, 1996.
- 이영근·오덕성, 도시철도 역세권의 개발방향에 관한 연구: 대전광역시 도시철도 역세권을 중심으로, 지역개발논총 제

- 7권, 충남대 지역개발연구소, pp.197-212, 1995.
- 이정인, 고속철도와 대구광역시의 역세권 개발, 도시문제 제31권 334호, 대한지방행정공제회, pp.50-64, 1996.
- 오재학, KTX 역세권 개발전략, 월간 교통 제136권, 한국교통연구원, pp.6-11, 2009. 6.
- 이창윤, 21세기 국가 교통체계와 지역성장을 위한 고속철도의 역할, 고속철도 역세권 개발과 지역발전에 관한 심포지엄 자료, 울산광역시, 울산발전연구원, pp.31-49, 2005. 6.
- 이현주, 프랑스 수도권의 다핵구조화: TGV 역세권 개발과의 관계를 중심으로, 월간 국토 272권, 국토연구원, pp.52-63, 2004.
- 전명진, 역세권 개발의 도시공간구조 파급효과: 고속전철의 대구 역세권을 중심으로, 국토계획 제32권 3호, 대한국토도시계획학회지, pp.51-66, 1997.
- 정봉현, 호남고속전철의 개통에 따른 광주·전남지역의 영향과 발전방향, 새로운 철도교통시대 광주·전남지역 발전방향 세미나 논문집, 광주·전남발전연구원, 2004. 3. 19.
- 정봉현, 호남고속철도 정차역의 역세권 개발방향 -광주시 송정리역을 중심으로-, 지역개발연구 제39권 제1호, 전남대학교 지역개발연구소, pp.79-104, 2007. 6.
- 정봉현, 고속철도역의 역세권 개발실태와 발전방향, 광주연구, 통권 제6호, 광주발전연구원, 2009년 가을호, pp.1-18.
- 정석희, 고속철도 역세권의 개발방향, 도시문제 제31권 334호, 대한지방행정공제회, pp.24-33, 1996.
- 정석희·신동진, 철도역세권 개발제도의 도입방안에 관한 연구, 공청회 자료, 국토연구원, 2003. 6.
- 정준호·허문구·변창욱, 고속철도시대의 균형발전 정책방향, 산업연구원, 2005. 3.
- 정하욱, 광주 KTX 역세권 특성화 개발전략과 현안과제, 광주연구, 통권 제6호, 광주발전연구원, 2009년 가을호, pp.38-50.
- 조남건, 고속철도가 국민생활 및 국토공간에 미치는 영향, 월간 교통 제71호, 교통개발연구원, 2004. 1.
- 조남건, 고속철도시대의 국토 및 지역균형 발전, 고속철도와 국가균형발전 부산·울산·경남지역 정책토론회, 국토연구원·부산발전연구원, 부산광역시, 2004. 6.
- 조남건, 고속철도의 지역 파급효과와 고속철도 역세권 개발방향, 고속철도 역세권 개발과 지역발전에 관한 심포지엄 자료, 울산광역시, 울산발전연구원, pp.2-27, 2005. 6.
- 조남건·진시현, 일본의 고속철도 역세권 개발사례, 월간 국토 287권, 국토연구원, pp.114-123, 2005.
- 최도석, 고속철도를 활용한 지역발전 및 역세권 개발방안, 고속철도와 국가균형발전 부산·울산·경남지역 정책토론회, 국토연구원·부산발전연구원, 부산광역시, 2004. 6.
- 최동호, 광주권 철도역의 조정과 역간 환승체계 구축방안, 전남대 지역개발연구소, 교통학회 호남제주지회 춘계학술세미나 논문집, pp.63-85, 2008. 3.
- 최완석, 도시철도와 KTX의 효과적인 연계방안, 광주연구, 통권 제6호, 광주발전연구원, 2009년 가을호, pp.19-37.
- 최자령, 일본의 역세권 개발사례, 고속철도 역세권개발과 지역발전, 경부고속철도 울산역 역세권개발관련 심포지움 자료, 울산발전연구원, pp.127-137, 2005. 6.
- 한국교통연구원, 교통으로 여는 녹색미래, 2009.
- 홍석진, 프랑스 TVG 역 중심 개발유형과 사례, 월간 교통 제136권, 한국교통연구원, pp.6-33, 2009. 6.
- Pol. P.M.J., The economic impact of the high-speed train on urban regions, Paper presented to the 43rd ERSA Congress, Jayvakyta Finland, August 27-30, 2003.
- Schutz, E., Urban development by high-speed train, Herft 6, pp.369-383, 1998.

<Abstract>

The Operation and Development Policy of KTX Railway Station's
Surrounding Zone for the Opening Honam High-speed Train.
— The Case of Gwangju Metropolitan Area in Korea —

Bonghyun Jeong

Professor, Department of Regional Development, Chonnam National University

This study deals with the operation of and policy direction for the development of KTX Railway Station's Surrounding Zone(KRSSZ) in Gwangju, Korea. This study aims to review a basic theory about high-speed train(HST) and RSSZ interaction, to analyze the Honam HST construction project and the operation plan of KTX railway stations in Gwangju metropolitan area(GMA), and to present the significant policy directions for developing the KRSSZ there in preparation for the 2014 opening of Honam high-speed train. This study was mainly based upon the analysis of secondary data and a content analysis of the research reports and papers. The development policy directions are mainly associated with establishment of the basic development direction of KRSSZ, selection of land use and development functions in KRSSZ, the construction of comprehensive transportation transfer system and a preparation for the implementation strategy for efficient KRSSZ development plan.

Key Words: Honam High-speed Train, Operation of KTX Railway Stations in Gwangju, Development Directions of KTX Railway Station's Surrounding Zone, Gwangju Railway Station, Gwangju Songjeong Railway Station

논문접수일 : 2009.12.21.

심사완료일 : 2009.12.31.