

호남고속철도 사업의 현황과 과제

호남고속철도 사업의 현황과 과제

서광석 | 한국철도대학 철도시설토목과 교수

이날 세미나에서 서광석교수는 '호남고속철도 사업의 현황과 과제'라는 주제로 논문을 발표하였는데, 서론 부분인 호남고속철도 관련 기 수행내용 검토와 본론 부분인 호남고속철도 사업을 위한 과제부분은 생략하고 결론부분인 이 사업을 위해 고려되어야 할 것과 결론부분을 요약하여 전제한다.

1. 효율적인 사업을 위해 고려되어야 할 것들

1) 기간철도로서의 역할

경부고속철도건설이 2004년 4월에 1단계사업과 함께 기존경부선을 활용하는 것으로 개통하였다.

그런데 여러 가지 문제점을 내포하고 있다는 것은 이미 알려진 사실이다. 알려진 사실 가운데 수송수요와 관련된 문제는 당초 예상한 수요를 넘지 못하고 있다는 점에서 고속철도사업의 대표적인 문제로 지적하고 있다.

그러나 이러한 문제는 외국의 예에서 보아도 일시적인 문제라고 볼 수 있음에도 불구하고 사업전체문제로 비화되고 있다는 점에서 향후 호남고속철도 사업에도 영향을 미치고 있다.

예로서 일본의 경우 고속철도가 개통한 초기에는

수송실적이 당초 사업을 계획하는 단계에서 예측한 수송수요의 50%를 넘지 못하였으나, 개통 7년이 지난 후에 예측된 수요를 넘어서는 것을 알 수가 있다.

아직 우리나라에서 고속철도 사업의 성패를 언급하는 것은 시기상조로 볼 수밖에 없다는 것이다. 오히려 고속철도에 대한 이용을 높이려는 대책을 강구하여 고속철도의 건설에 대한 효과를 국민들에게 알려야 하고 그리고 그 효과를 누릴 수 있게 해야 할 것이다.

호남고속철도와 같이 국가기간 교통시설의 경우는 가능하면 직결이라는 것을 염두에 두고 건설되어야 한다.

현재 경부고속철도의 경우에도 지적받을 수가 있는 것은 서울과 부산을 연결함에 있어서 경주를 통과하는 것은 어느 정도 지적을 받을 수가 있는 부분이다. 경주와 같은 경우에는 경주, 포항, 울산이

요대상도시로 하는 것을 바탕으로 하고 있고 또 경주라는 세계적인 문화유적이 있어 대표성을 가지고 있는 도시가 위치하고 있다는 것도 노선 선정에서 무시할 수는 없었지만, 건설에서 그리고 운영에서 지적을 받을 수도 있다는 것이다.

이와 같이 국가기간 교통시설의 경우 가능하면 시점과 종점을 연결함에 있어서 빠르게 운행이 가능하게 연결할 수가 있어야 한다는 것이다. 철도시설의 특성만이 아니라 이러한 국가기간교통시설의 경우 수도권권을 중심으로 방사형태의 노선을 설정하고 그 다음으로 환상형태의 연결이 일반적인 순서라는 점을 고려한다면, 호남고속철도는 수도권과 호남지역을 가능한 한 빠르게 그리고 짧은 노선으로 선정하는 것이 가장 바람직할 것이다.

또한 호남지역과 수도권권을 독립적인 연결을 염두에 두어야 한다. 방사형의 국가기간 교통망을 형성할 경우 독립적이지 못하고 종속적인 경우 어느 한 쪽의 문제로 인해 시설 모두가 문제가 되는 것이 현재 호남선 또는 호남고속도로의 경우를 보면 알 수가 있다.

따라서 새로운 노선을 건설하더라도 독립적으로 건설하거나 가능하면 종속적인 부분을 최소화하는 방안을 선택하고 있다. 이러한 예는 기존의 교통시설 가운데 서해안 고속도로의 경우에서 그 결론적인 부분으로 대체될 수가 있다는 것이다. 따라서 수송교통량도 당초 예측한 수송수요보다 더 많았다는

점이 그 효과를 대변해주고 있다.

2) 환경문제, 타 시설들에 대한 영향 등에 대응

호남고속철도와 환경문제는 1995년도의 기존 계획을 검토할 시에 계룡산국립공원의 터널 통과문제를 깊이 있게 다루지 않았다. 그러나 경부고속철도 사업을 시행함에 있어 그리고 타 국가기간시설 사업을 수행함에 나타난 것들을 충분히 고려하여 계룡산국립공원을 피하는 노선을 찾아 볼 경우, 분기역 대안별 노선의 형태적 문제를 지적받을 수가 있다.

또한 새로운 국가계획으로 나타난 행정수도문제에서도 이를 피하는 방안에 있어 대응도 필요할 것으로 보인다. 이러한 문제가 가장 극명하게 나타나는 대안이 오송역 분기 대안으로서 충북선과의 연계와 함께 문제점을 나타내고 있다.

또한 대전역 분기대안도 호남지역과 연결을 위해서는 대규모 장대터널이 불가피할 것이고, 이를 피하기 위해서는 기존의 주거지역을 통과해야 하는 문제도 야기될 것으로 판단된다.

문화재 등과의 문제도 실제 현상을 확인하고 그리고 이를 현장의 전문적인 관점에서 검토되고 논의되어야 할 것이다. 그렇지 못하고 피상적이고 막연한 개념에 의한 논의는 피해야 할 것이다.

호남고속철도 사업의 현황과 과제

3) 호남고속철도 노선이 갖추어야 할 조건

고속철도와 같은 국가기간 교통시설은 전술한 바와 같이 노선은 독립적이고 사업지역간은 직결된 노선이어야 한다는 것이다.

하나의 예로서 기존의 호남선 철도가 경부선과 대전에서 연결되어 있어 독립적이지 못하여, 호남선이 가지고 있는 기능을 제대로 못하고 있다는 것을 알 수가 있다. 그러나 서해안 고속도로와 같이 독립적이고 수도권과 직결되어 있는 시설은 이용의 원활함과 함께 이용자들이 선호하는 시설로 각광을 받고 있다.

이러한 점에서 호남고속철도는 독립적인 노선과 수도권과의 직결하는 노선으로 되어져야 할 것이다. 물론 호남고속철도 대상지역이 가지고 있는 인구 등에서 문제가 있더라도 이를 고려한 계획이 수립되어야 한다.

즉, 고속철도가 가지고 있는 기능을 충분히 발휘할 수가 있는 노선을 검토하되, 단계별로 그 기능을 유지하면서 최종노선을 확보할 수가 있는 계획의 수립이 요구된다는 것이다.

따라서 미래의 노선을 바탕으로 한 노선계획이 되어야 할 것이고, 그 근본은 독립적이고 직결하는 노선이 되어야 한다는 것이다. 또한 다른 철도노선과의 연계는 가능한 한 고속철도시설의 기능을 확보하는 범위내에서 시행되어져야 할 것이다.

그렇지 못할 경우 추가적인 투자가 시간의 경과와 동시에 이루어질 것이다. 만약 이러한 것을 염두에 두고 검토할 것이라면 초기부터 비용으로 산정하여 동일한 수준에서 검토와 평가가 수행되어야 할 것이다.

4) 기존시설을 최대한 이용과 문제점의 최소화

경부고속철도 사업은 우리나라 역사 이래 최대의 사업이라는 점에서 우리에게 많은 경험과 함께 흠도 많았다.

지금까지 이러한 대형 사업을 한 경험이 없을 뿐 아니라 빠른 시설을 가져보지도 못했다는 점에서 1단계 사업 개통이후 많은 문제점을 토해놓고 있다.

세계 5번째라는 기록을 달성하기 위하여 정치적으로 경제적으로 많은 문제를 노정하였고, 그리고 도전을 하였다는 점에서 새로운 시대로의 변화를 국민들에게 열어주고 있다. 그러나 이러한 시도가 없었다면 호남고속철도 사업의 검토도 없었을 것이라는 점에서, 그리고 기존에 가지고 있는 호남선의 문제를 경험했다는 점에서 이를 활용하고 개선하는 방안을 검토해야 한다.

이를 발전이라고 한다면 발전된 사고의 틀 속에서 관심과 시행을 검토하고, 그리고 이를 위해 계획을 수립해야 할 것이다.

그래서 호남고속철도사업은 기존의 호남선이 가

진 문제를 최소화하는 방안으로 가능한 수도권과의 직결과 독립적인 노선확립, 기존호남선의 노선을 일부 활용, 경부고속철도 노선의 공유, 기존호남선과 전라선의 활용, 차량 편성의 가변성, 수도권 의 교통문제 해결 대응이 가능하고 장래 대륙철도등과 연계를 고려한 역입지 검토, 경부고속철도와의 교차운행 등으로 시설활용의 극대화, 타 철도노선들과 연계를 충분히 고려할 수 있는 역입지와 노선 선정 등을 동시에 검토해야 할 것이다.

그러나 이러한 것을 바탕으로 무엇보다 지역의 개발을 그리고 철도의 서비스를 공유 가능한 노선 등이 설정되어져야 할 것이다. 그렇지 못할 경우 추가적인 시설에 대한 투자가 새로운 문제를 일으키게 될 것이다.

5) 기술적 측면에서의 개선방안

경부고속철도 건설에 있어 추진과정에서 가장 큰 문제는 우리나라가 고속철도 건설을 시행할 정도의 기술력을 가지지 못하고 있다는 것이었다. 그래서 외국의 기술을 도입하여 추진하는 과정에서 많은 문제점을 나타내었고 그리고 이를 소화하는 과정이 매우 짧았다. 그러나 이제는 초기과정에서 나타난 문제들에 대해서 대부분 해결되었다는 점에서 완전한 토착화가 이루어진 것으로 볼 때, 기술적인 측면에서 새로운 시대를 수용하는 것이 필요하다는 것이다.

무엇보다 경부고속철도 사업이 시작된 것은 1980년대 후반이라는 것에서 볼 때 경부고속철도 사업의 기술들은 대부분 1980년대 기술이라는 것을 알 수 있다. 특히 차량을 포함한 하부시설의 기술적 내용들은 최근에 첨단화된 운영시스템에 의해 많은 변화를 가져 왔다는 것을 인식하여야 할 것이다.

따라서 호남고속철도 건설 사업에 있어 기술적인 측면들은 최신의 기술들을 활용하는 것으로 보다 한 단계 앞선 기술력을 보여줘야 할 것이다.

호남고속철도 사업은 이러한 점에서 고속철도 기술의 새로운 장을 열뿐 아니라 경부고속철도 보다 한 단계 앞선 기술력에 의해 건설되고 계획되어야 한다.

2. 결론

호남고속철도 건설 기본계획을 작성하는 과정에서 직접 호남고속철도건설 사업과 직간접으로 관련이 되거나 그렇지 못한 사항들에 대한 것들이지만, 향후 호남고속철도 사업을 수행해 가는 과정에서 반드시 고려되어야 할 사항들을 정리해 보면 다음과 같은 것들이 있다.

우선은 비용과 관련하는 것들로 사업비로 고려된 것이지만 사업이 완료될 때까지 계속적으로 고려되어야 할 사항들이다.

특히 사전조사, 항공측량 등을 거쳐 지금까지 경험

호남고속철도 사업의 현황과 과제

한 대규모국책사업의 경험을 바탕으로 사업비의 정확성을 높이도록 시행하였으나 예상할 수 없는 변수는 항상 존재한다는 점에서 고려되어야 할 것이다.

현재 사전환경성 수준의 환경관련 조사를 시행하였으나 사업을 구체적으로 시행하는 과정에서 보다 상세하게 검토할 경우, 환경과 관련되는 사업비용의 증가와 함께 노선에 대한 통과 가능성에 대한 문제까지 대두될 것이다. 특히 경부고속철도 사업과 같은 대형 국책사업의 그 추진과정에서 발생한 환경문제로 인해 추진의 어려움이 곳곳에서 발생되고 있다는 점에서 호남고속철도 사업의 경우에도 예외는 아닐 것으로 판단된다.

장대터널이 예상되는 수도권 노선이 그 대상이 될 것으로 보이며, 이로 인해 사업의 추진 일정과 비용의 문제가 동시에 발생할 것이다.

그 다음으로는 사업의 추진을 위해 지자체 협의에서부터 실제 건설에 이르기까지의 과정에서 발생하는 민원관련의 문제이다.

민원 문제의 경우는 대부분 비용과 관련되는 것이며 사업추진의 가장 큰 난제 중에 하나이다. 국책사업으로 인한 개인의 재산 등이 침해된다는 문제로서 향후 추가적인 사업비용의 증대와 함께 사업기간을 제한하는 문제점이 예상된다.

사업비는 향후의 국내 경제여건을 고려해서 볼 때 항상 증가하는 양상을 가지고 있다. 이는 본 호남고속철도 사업과 같이 장기적이고 대규모의 지역

에 걸쳐 수행할 뿐만 아니라 대도시에 설치하는 역의 경우와 같은 건설에 있어서 실질적인 사업의 시행과 계획시의 지가 등에 의해 많은 변동이 예상된다. 이러한 사업비와 사업기간의 변동은 향후 신속적인 대응으로 보다 효율적인 사업추진이 될 수 있는 방안의 강구가 요구된다.

경부고속철도 사업에서 나타난 바와 같이 사업을 시작할 시에는 많은 민원 등으로 사업에 대한 반대와 함께 여러가지 어려움을 나타내었지만, 향후 추가 중간정차장 건설과 같은 문제로 당초의 계획과 차이를 나타내는 문제점이 예상될 수가 있다.

이러한 점들을 위해서는 사전에 충분한 검토를 하고 그리고 관련 지자체 등도 사업에 참여한다는 것을 고려해야 한다. 또한 경부고속철도건설 사업을 수행한 경험을 바탕으로 호남고속철도건설 사업을 추진할 시 선형적인 경부고속철도 사업에 비례해서 새로운 사업이 아니라는 점에서 기술적 측면의 보다 성숙한 사업의 추진이 필요하다.

따라서 호남고속철도건설 사업의 시행은 경부고속철도건설 사업에서 경험한 시행착오를 최소화하는 방안의 대책이 요구된다.

호남고속철도가 완성되어 운행될 때까지 설계, 시공, 감리, 구매, 시운전 등의 제(諸)과정에서 발생 가능한 기술적 문제점들을 최소화하는 방안을 사전에 강구해야 한다. 즉, 시행초기부터 사업관리와 같은 과정을 사업초기부터 동시에 시행하여 사업관리

의 책임 하에서 지속적인 기술적 지원이 이루어질 수 있도록 해야 할 것이다.

또한 우리가 경험하지 못한 부분인 정차역의 도시중심화·교통센터화 등을 위한 방안에 대해서도 철도 또는 도시개발 등에 있어서 경험이 많은 선진 국가들로부터의 경험을 도입할 수 있는 방안도 함께 강구되어야 한다.

이러한 점에서 볼 때 호남고속철도 건설을 위한 방안으로는, 관련지역들의 요구에 대해 정치적인 대응으로 해결하는 것 보다 반드시 계획이라는 관점에서 국가의 기간교통망을 건설하기 위한 철학을 가진 계획수립이 되어야 할 것이다.

관련지자체들이 요구하는 것들이 타당성이 있는 것인지에 대해 면밀한 분석으로 이를 설명하고 설득해야 할 것이며, 단순한 그 지역에서 주장하는 것이 반드시 타당하다는 논리는 없다는 점에서 검토가 이루어져야 할 것이다. 그리고 관련지자체에서 주장하는 대안들에 대해서는 비용으로 계상하여 동일한 상황에서 검토하여 그 결과를 제시하여야 할 것이다. 그렇지 않으면 향후 시간의 경과와 함께 추가적인 투자의 비효율성을 야기할 것이다.

따라서 호남고속철도는 수도권과 호남권을 직결하고 독립적인 교통 시설을 건설한다는 것을 기본 철학을 바탕으로 한 검토가 되어야 할 것이다. 또한 기술적인 측면에서도 기존의 경부고속철도보다 한 단계 성장한 기술력을 가지고 대응해야 할 것이

며, 전문적인 식견보다 정치적인 측면에 의존하는 것은 새로운 문제를 일으킨다는 것을 반드시 고려해야 할 것이다.

마지막으로 기존의 경부고속철도 사업에서 나타난 사업추진의 결과에서 볼 때 사업추진 주체이면서 사업을 추진하는 정부의 강력한 사업에 대한 추진 의지가 가장 중요하다.

고속철도 사업과 같이 종합적이고 투입되는 비용이 대규모인 사업, 여러 지역을 거치므로 해서 관련되는 지역이 많은 경우에는 많은 민원과 의견이 제시될 수 있으므로, 이러한 것에 대한 충분한 검토로 확실한 추진의지를 가지고 시행할 필요성이 있다. 따라서 호남고속철도건설 사업은 행정수도입지 선정과 상호관련이 있다는 점에서 고려되어야 할 사항들과 함께 검토되어서 추진되어야 하지만, 직접관련이 없는 부분에 대해서는 되도록 빠른 추진이 필요하다.

특히 본 호남고속철도사업의 필요성 또는 사업의 특성상 수도권의 교통문제대책·고속철도사업의 기틀확립 그리고 호남고속철도 사업에 대한 국가의 추진의지 표시 등의 측면에서 볼 때 서울(수서)~향남구간과 함께 우선추진 사업에 대해서는 시급히 추진되어야 할 것이다.

이렇게 호남고속철도사업과 같이 대규모의 국책 사업은 사업추진에 있어 불필요한 비용을 최소화하고 빠른 사업추진으로 국가경쟁력 강화에 그 효과를 보다 확실히 할 수가 있다.

호남고속철도 노선의 합리적 선정방법

호남고속철도 노선의 합리적 선정방법

이정록 | 전남대학교 교수, 대한지리학회장

이날 세미나에서 이정록교수는 '호남고속철도 노선의 합리적 선정방법'라는 주제로 논문을 발표하였는데, 서론 부분인 호남고속철도 건설의 특징과 쟁점과 본문 부분인 분기역 선정의 쟁점부분은 생략하고 결론부분인 합리적 노선 선정을 위한 고려사항과 결론부분을 요약하여 전제한다.

1. 합리적 노선 선정을 위한 주요 고려사항

1) 지금까지 논의된 주요 평가항목

일반적으로 입지선정은 평가항목별로 점수를 부여하고, 그 점수를 합산함으로써 이루어지며, 이 과정에서 평가항목의 선정, 평가항목의 점수부여방식, 평가항목에 대한 가중치 부여가 행해진다.

그리고 평가항목의 구성은 계층적 위계가 있는 경우와 없는 경우로 구분되지만, 대부분 계층적 위계방법을 원용하고 있고, 2 3단계의 위계설정 방법이 있지만, 주로 2단계의 계층구분법이 많이 통용되고 있다.

분기역 선정과정 또한 기본평가항목과 세부평가항목의 2단계 계층구분방식을 채택할 것으로 예상된다.

- 기본평가항목이란 분기역이 갖추어야 할 기초

적인 필요조건을 중심으로 구성되며, 일반인들이 쉽게 이해하고 평가할 수 있는 것이 특징이다.

- 세부평가항목이란 각 기본평가항목을 적절히 대표할 수 있는 항목으로, 대상지에 대한 변별력, 항목간 중복성, 자료수집 가능성 등을 고려하여 항목을 설정하는 것이 중요하다.

분기역 선정에 필요한 평가항목은 '분기역평가기준위원회'에서 검토하고 결정될 사항이지만, 지금까지 논의된 내용 중에서 기본평가항목을 보면, 고속철 용역과 관련된 각종 연구성과에서 제시된 교통 및 사업성, 건설 용이성, 환경성 등은 기본평가항목에 포함시킨다는 방침이다.

국토연구원이 당초에 제시한 기본평가항목은 국가균형발전효과, 충청권 개발대안과의 연계발전효

과, 환경성, 교통 및 사업성, 건설의 용이성 등의 5개 항목이다.

- 환경성, 교통 및 사업성, 건설의 용이성 등은 고속철건설의 각종 연구용역에서 공통적으로 사용한 항목이다.
- 충청권 개발대안과의 연계발전효과는 신행정수도 위원결정에 따라 추가된 항목이다.
- 이들 5개의 기본항목을 전제로 세부평가항목이 각각 도출될 예정이다.

전술한 기본평가항목은 여건변화에 따라 조정될 수 있는 데, 최근에 상기의 5개 항목이 일부 조정된 것으로 알려지고 있다.(표 1 참조)

- 5개의 평가항목에서 국가균형발전 효과와 충청권 대안 연계 발전효과가 하나의 항목을 형

성하고, 교통 및 사업성이 2개로 분리된다.

한편 세부평가항목 중에서 국토 및 지역균형발전 효과의 경우, 행정중심복합도시 건설계획과 관련해 여러 항목이 추가될 수 있으며, 특히 행정중심복합도시와의 접근성과 연계성, 충북 및 강원권의 내륙지역을 고려한 요인 등이 추가될 수도 있을 것으로 전망된다.

분지역 선정에서 가장 중요한 기본평가항목에 대해서는 이견이 많지 않지만, 각 기본항목별 세부항목의 수와 선정기준, 항목별 가중치 부여방법, 정성적 평가 및 정량적 평가방법 등에 관해서는 이견이 표출될 개연성이 많다.

표 1. 분지역 선정관련 기본항목의 변경

초기의 평가항목	
기본평가항목	세부평가항목
국가균형발전효과	지역경제, 분산효과 등
충청권 개발대안과의 연계발전효과	충청권발전효과 등
환경성	생태계, 문화재 등
교통 및 사업성	교통접근성, 경제성 등
건설의 용이성	철도기술, 시공기술 등

최근의 변경된 평가항목	
국토 및 지역균형발전효과	국가균형, 분산효과, 충청권발전효과 등
환경성	생태계, 문화재 등
교통성	전국교통망, 접근성 등
사업성	교통수요, 경제성 등
건설의 용이성	철도기술, 시공기술 등

호남고속철도 노선의 합리적 선정방법

2. 결론 및 제언

호남고속철 분기역 선정과 관련하여, 충남도는 천안을, 충북도는 오송을, 대전광역시에는 대전역을 각각 분기역으로 지정해 줄 것을 수년째 정부에 요구하고 있으며, 이들 지자체들은 민간주도 또는 민·관합동유치위원회를 구성해 여론 조성과 함께 다각적인 유치 활동을 전개하고 있다.

그러나, 분기역의 선정은 단위지역의 영역성에서 탈피하여 국토공간이라는 거시적인 관점에서 접근해야 하며, 중심지 기능을 효율적으로 수행할 수 있는 지점이 대안으로 결정되는 것이 바람직하다.

결론적으로, 호남고속철의 분기역 선정은 어떤 정치적 논리에도 휘둘리지 말고 전문가 집단이 참여한 객관적인 평가결과에 근거하여 최적의 대안을 선정하는 가장 중요하며, 자칫 분기역의 유치를 둘러싼 충청권의 지역갈등이 오히려 호남고속철 조기착공을 저해하는 요인으로 작용해서는 안될 것이다.

그러나 분기역의 선정보다도 더 중요한 사항은 호남고속철건설이 조기에 착공(2007년)되어, 오는 2015년에 1단계 사업이, 그리고 2020년에 2단계 사업이 완료되어야 한다는 명제에 있다.

호남고속철도 건설사업은 국가균형발전에서 매우 중요한 사업이며, 참여정부의 대선 핵심공약으로 국토기본계획과 국가재정운용계획에 임기내 착공을 명시하고 있지만 일부에서 다른 주장이 제기되고 있다.

호남고속철도가 단순히 수도권과 영남권에 집중된 불균형 정책에 대한 보상 차원이 아니라, 국가균형발전과 새로운 성장축 발굴 차원에서 조기착공은 매우 중요함에도 이러한 인식은 중앙정부와 지방정부, 그리고 지역주민간에 약간의 차이가 있다.

반면에 호남지역 주민들은 호남고속철의 건설이 예정대로 시행될 수 있는지에 대해 우려하고 있는데, 그 결정적인 이유는 최근의 이해찬 국무총리 발언 때문이 아니라 호남선의 복선화사업이 30년 이상 소요되었다는 사실이 암시하는 것과 같이 SOC의 투자우선순위에서 호남권은 차별을 받았다는 사실이다.

동시에 지금까지 정부는 호남고속철 개통시 발생하는 승객수요의 부족과 그에 따른 운영적자, 그리고 막대한 건설비용 확보의 어려움 등의 경제적 측면을 강조하면서 호남고속철 조기착공에 회의적인 입장을 견지하고 있는 데, 호남고속철의 건설시기는 비용편익이라는 수리적 평가에만 의존해 결정될 성질이 아니고, 정책적 측면과 국민통합성의 정치적 측면도 고려해야 한다고 사료된다.

토론자 주요내용

광주·전남발전연구원 선임연구위원 조상필

호남고속철도는 중요한 인프라 자원이나 충청권의 분기역 선정에 대한 갈등과 대립으로 노선과 분기역이 아직 결정되지 않았다. 이와 같은 호남고속철도의 착공 지연은 호남권 주민의 불만으로 발전하고 있다.

호남고속철도의 주 이용자 즉, 호남주민의 편익과 이익이 우선적으로 고려되어 호남고속철도의 노선과 분기역이 선정되어야 바람직하다.

호남고속철도의 주 이용객이 호남인이라고 할 경우, 3개 분기역 후보지의 문제점은 다음과 같다.

- 천안역이 분기역이 될 경우, 수도권 과밀화의 연속선상이 될 수 있다.
- 오송역이 분기역이 될 경우, 호남권은 호남고속철도의 노선이 신설노선이기를 기본전

제로 하고 있기 때문에 정부선 활용 논의는 지역의견과 차이가 있다. 또한 X자형 고속철도망 주장은 호남권의 입장에서 남해안축을 고려하지 않았기 때문에 타당하지 않다.

- 대전역이 분기역이 될 경우, 최근에 경제성(수익성) 부분에서 검토 중이다.

광주상공회의소나 지역 구청장들은 천안역을 선호하며, 특히 직선노선, 신설노선에 대한 요구가 크다.

충청권의 통일된 대안이 최종적으로 의결되어야 하며, 행정수도 결정 후 분기역 입지라는 결정사항의 이행에 관한 합의와 상생의 방법론이 도출되어야 한다.

호남고속철도 분기역 선정을 위한 전국 전문가 대토론회

대구·경북개발연구원 연구위원 이춘근

고속철도의 가장 큰 장점이 시간절약이기 때문에 객관적인 측면에서 천안역, 직선노선이 가장 바람직하다.

그러나 지역간 상생의 논리측면에서 기존 노선 이용이나 신설노선 등 복합적인 대안 모색도 필요하며, 정치적인 논리는 부작용이 크기 때문에 경제적이고 합리적인 결정안을 도출하여야 한다.

도출되어진 결정안에 대해서는 모든 지자체들이 승복하는 자세가 필요하고, 선정요인에 관한

세부적인 기준방안이 검증되어야 한다.

경부고속철도 사업시행에 있어서의 시행착오를 반복하지 않는 호남고속철도 사업시행방안도 함께 연구되어 분기역 결정과 병행되어야 한다.

분기역 결정 이후, 역세권 개발방안에 대한 연구와 광역노선망의 연결체계구축에 관한 계획 수립이 필요하며, 결론적으로 호남고속철도의 분기역 선정은 호남지역이나 호남고속철도의 주 이용객을 고려한 선정안이 바람직하다.

충청남도의회 호남고속철도특위위원 최민기

오송역 유치 주장에서 호남고속철도와 충북선 직렬 연계방안은 과도한 사업비 지출이 예상되기 때문에 경제적인 측면에서 천안역에 비해 비용이 더 소요되는 어려움이 있다.

오송역 유치 타당성에서 X축에 의한 경북, 충북, 강원도의 연계방안은 현재 건설교통부에서 중부내륙철도와 동서고속철도 사업계획이 검토 중에 있기 때문에 사업성이 낮다.

날로 심화되어가는 경부축의 교통체증을 해소시키기 위해서는 천안분기역이 가장 타당하다.

또한 최소의 비용으로 최대의 효과를 창출해야 하고, 빠른 착공을 통한 수요자의 이용을 고려할 때 천안 분기역이 타당하다.

그리고 조속히 분기역을 확정하지 않으면 지자체간 갈등과 분열이 일어날 수 있으므로 정부의 추진 의지가 요구된다.

호남지역의 수요자들에게 빠르게 이용할 수 있는 혜택이 부여되도록 하는 원칙이 실행되어야 한다.

천안분기역이 확정될 경우 경제적인 측면에서 오송역에 비해 상당한 액수가 절감된다.

정치적인 논리를 배제하고 전문가들의 의견과 호남지역 수요자들이 원하는 분기역을 호남고속철도 분기역 선정시 가장 존중되어야 한다.

호남고속철도의 최대 수요자인 호남권의 조기 개발과 여망에 부응하기 위해 불필요한 논의는 중단하고, 조속히 착수될 수 있도록 노력해야 한다.

대전발전연구원 책임연구원 이재영

호남고속철도의 분기역 결정은 감정이나 정치적인 배려와 같이 비과학적인 방법을 배제하고, 타당한 지표와 기준 그리고 객관적인 분석방법에 의거한 합리적인 의사결정 과정이 전제되어야 한다.

따라서 평가기준과 분석방법 그리고 의사결정과정, 분기역 결정 이후 갈등 조정방안에 의하여 언급하면, 5가지 기준 중 균형발전효과는 수도권 집중억제와 지방경제의 활성화로 요약된다.

그러나 인구분산효과는 3개 대안 모두 뚜렷한 차별이 없으므로 호남고속철도의 수혜자인 호남지역과의 공간경제 연계성을 고려한 경제적 보완관계 여부가 중요하다.

사업성 측면에서 최소의 비용으로 사업을 시행

해야 하며, 낮은 수요와 높은 비용으로 계획이 추진될 경우 고속철도 추진자체가 어려워질 수 있다.

낙후지역의 균형발전에 대해서는 자본과 노동을 고려한 성장가능성을 분석하여야 한다.

호남고속철도 노선과 분기역에 관한 국민의견수렴이 필요하고, 국토연구원의 연구결과에서 계획의 과정과 방법에 문제가 없다면 이의 결과에 승복하겠다는 약속이 필요하다.

분기역 결정 이후, 탈락된 두 지역에 대해서는 중앙정부차원에서 고속철도와 관련된 지역숙원사업을 우선적으로 지원해 주는 등 갈등 봉합작업이 필요하다.

충북개발연구원 연구위원 원광희

호남고속철도의 분기역 선정은 참여정부의 국토균형발전, 혁신도시 건설, 기업도시 건설 등과 같은 국정기조가 반영되어야 한다.

또한 분기역 선정에 대한 접근의 시각적 인식이 서울이나 수도권 중심적인 시각에서 새로운 연계성을 모색할 수 있는 방향으로 전환되어야 한다.

천안시 분기역의 경우, 환경성의 문제와 백제의 역사적 고도인 공주를 관통해야 하는 현실에 직면하고 있기 때문에 지표조사가 필요하며, 경

우에 따라서는 호남고속철도 착공 자체가 불가능할 수도 있다.

현재 천안시는 서울에서 전철이 연결되어 있기 때문에 수도권화가 진행되고 있다. 따라서 교통수요적인 측면에서 천안 분기역은 사업성이 없다.

호남고속철도 개발은 대형 국책사업으로 특정지역이 아닌 균형적인 발전을 도모해야 하는데, 낙후지역인 호남권, 경북 북부권, 강원권과의 연계 발전 측면에서 천안 분기역은 타당하지 않다.

호남고속철도 분기역 선정을 위한 전국 전문가 대토론회

호남고속철도의 분기역 선정은 행정복합도시
를 중심으로 입지해야 하며, 호남주민의 접근성
을 고려해야 한다.

서울시정개발연구원 연구위원 김순관

호남고속철도의 건설은 비용과 기간이 오래 걸리는
국책사업으로 지역적인 측면보다는 국가적인
큰 틀에서 접근해야 한다.

지역균형발전의 측면에서 앞으로 서해안축이
발전한다면 장기적으로 대중국 교역을 포함한 서
해안권의 개발을 고려해야 한다. 따라서 호남고
속전철의 분기역은 천안역이 타당하다.

호남고속철도의 실제 수요는 서울과 수도권 이
용인구의 영향을 받을 것으로 예상되기 때문에
분기역 선정과 관계없이 서울이나 수도권에서 먼

저 착공할 필요가 있다.

오송역 유치의 타당성에서 X축 연계발전방안
은 타당성이 낮다.

미래지향적인 관점에서 호남고속철도는 북한
과, 일본, 중국과의 연계를 고려해야 하며, 현재
대전은 국토의 중심부로서 핵화되어 있고, 천안,
광주는 거점도시로서 기능을 수행하고 있는 바,
오송의 분기역 선정은 오히려 핵화된 도시를 분산
할 수 있는 요소를 내포하고 있다. 또한 오송은 대
전과 인접하기 때문에 천안 분기역이 바람직하다.

단국대학교 토목공학과 교수 김동녕

분기역 선정에서 철도노선이 반드시 직선일 필
요는 없으며, 공사비의 가감, 통행시간 등은 호남
고속철도 전체 노선을 고려할 때 우선순위는 아니
다. 오히려 고속철도로의 접근시간이 중요하다.

철도노선이 분기역 선정은 분기역을 중심으로
하는 수용력을 고려해야 하며, 기본적인 선정기
준은 경제성, 균형발전, 환경성이 중심이 되어야
한다.

특히 행정복합도시와의 연결성은 매우 중요한

데, 인구규모에 비례한 국가적 차원에서 서울, 인
천공항에서의 행정도시로의 연결성도 고려해야
한다.

또한 총사업비의 절감은 국가경제에도 도움이
되므로 경제성을 고려해야 한다. 결론적으로 천
안분기역이 장래 대전-천안간 이용량을 고려할
때 타당하다고 판단되며, 분기역에 관한 단일안
뿐만 아니라 복합적인 안도 다시 한번 검토해 보
아야 한다.