

호남고속철도 분기역 무엇이 문제인가

김용웅 | 충남발전연구원장 · 도시계획학 박사

호남고속철도 분기역 선정을 위한 민간전문가 집단의 평가결과가 발표되면서 호남과 대전·충남지역의 주민 및 시민단체는 물론 일부 철도전문가들조차 평가결과에 대한 불신과 불만을 표출하고 있다.

지난 15년 동안 수차례에 걸친 분기역 선정 결과가 공식으로 확정되지 못한 것은 선정결과에 대한 지역간 갈등과 이해대립 때문이었다. 지역간 갈등을 사전에 방지하기 위해서는 이해당사자가 합의하는 절차와 과정을 지키는 것이 가장 중요하다. 그래서 이번 분기역 평가연구에서는 평가과정의 공정성과 객관성을 확보하는 데 치중해 왔다. 그러나 실제 추진과정에서는 이같은 기본정신이 지켜지지 못하여 평가결과에 불복과 이로 인한 지역갈등이 오히려 증폭되고 있다.

첫째, 이번 호남고속철도 분기역 평가는 최소한의 평가절차상 공정성마저 확보하지 못했다. 이번 평가과정에서는 전국 15개 시도를 대표하는 민간전문가가 모두 참여하여 불공정성의 시비를 배제하기로 합의했다. 그러나 실제 평가과정에서는 광주, 전북, 전남 및 충남의 민간전문가가 참여하지 않은 상태에서 평가가 이루어졌다. 일부에서는 호남권과 충남의 전문가들이 일방적으로 평가참여를 포기했기 때문에 절차적 정당성이 있다고 주장하나 형식적 논리만으로 지역간 이해조정과 갈등이 해소될 수 없음을 간과해서는 안 된다.

둘째, 호남고속철도 분기역 평가는 편향된 정보를 바탕으로 이루어졌다. 공정한 평가가 이루어지기 위해서는 중립적이고 객관적인 정보의 제공이 필수적이다. 그러나 금번 평가과정에서는 호남고속철도의 전체 노선의 경제성과 사업성 분석 결과가 아닌 부분적인 대안노선에 대한 분석결과만을 제시했다. 이렇게 되는 경우 전체 노선 차원에서는 교통 효율성과 경제성이 떨어지는 노선대안의 선정이 가능하게 된다. 편향된 자료만을 근거로 추진된 평가 결과는 처음부터 특정지역을 배려한 불공정한 평가라는 비난을 면키 어렵다.

셋째, 분기역 대안 평가의 기초가 되는 호남고속철도 수요예측이 잘못됐다. 이번 호남고속철도 수요추정은 기존의 경부고속철도의 이용률을 기초로 하고 있다는 점이다. 행정중심도시, 기업도시 공공기관 이전을 통한 혁신도시 건설 그리고 지역균형발전에 따른 교통수요가 제대로 반영되지 않아 2047년경에 수요가 충족되는 것으로 과소 추정됐다. 철도전문가들의 주장에 따르면 오송 분기역 노선은 2017-2020년이면 포화 상태가 되어 호남고속철도가 완공된 후 곧 바로 추가 노선의 신설이 불가피하다는 것이다. 이렇게 될 경우 추가 노선건설에 막대한 비용이 추가로 소요되고 경부고속철도의 효율적 활용을 불가능하게 하여 장기적으로 국민적 부담을 가중시키고, 물류비용을 증대시키는 결과를 초래하게 된다.

이밖에도 이번 평가결과는 그동안 15년 동안 수 십 억원의 예산을 들여 정부주도로 이루어진 전문연구기관의 연구결과를 전면 부정하고 있다는 점이다. 그 동안의 연구는 무엇이 잘못되어 전면 부정이 되었는지에 대한 납득할 만한 설명조차 없어 국민적 의구심만을 키우고 있다. 분기역 평가결과 발표이후 대전·충청권 시민단체 등은 평가의 구체적 내용과 평가 자료의 공개를 요구하고 있으나 책임있는 조치가 이루어지지 않고 있다. 대화와 설득이 없는 정책결정이 국민적 합의를 얻기는 불가능하다. 정책결정을 일방적으로 밀어붙일 수는 있으나 정책실현에 10년 이상의 장기간이 요구되는 대형 국책사업의 경우 효율적인 추진까지 보장되지 않는다.

그동안 수많은 국책사업의 파행적 추진으로 국력을 낭비해온 잘못을 되풀이해서는 안된다. 수많은 의혹과 비판에 대한 납득할 만한 해명없이 분기역 선정을 일방적으로 결정하려는 안이한 행정편의주의적 발상은 버려야 한다. 그같은 정책 결정이 국가백년대계 차원에서 국론분열을 초래하고 국가이익을 저해한다는 사실을 명심했으면 한다.