

호남고속철도 왜 조만간에서 완성해야 하느냐?



김 대 길
(金大吉)

충청남도
제1정책심의원

모든 길은 로마로 통한다
는 말이 있다.

이말은 우리나라의 서울에
도 예외는 아니라고 본다.

토끼와 노루같은 하찮은
산짐승들도 항시 다니는 고
정 길목이 있게 마련이다.
하물며 만물의 영장이라고
일컬는 우리 인간들이야말로
정확하게는 모르더라도 수렵
과 목축으로 인류문화가 형
성되었을 때부터 취락간 또
는 농경지간에 소로길이 생
기기 시작했을 것이다. 이와
같은 길은 사람이 사는 곳이
면 어느 곳이던 연결되게 마
련이다. 그러므로 길이란 인
간이 삶을 영위하는데는 필
수 불가결한 동맥과 같은 것
이다.

우리 주변에 거미줄 같이
많은 길을 자세히 살펴보면
몇가지 공통점을 발견할 수
있다. 먼저, 모든 노선은 목
적지까지 가장 빠르게 갈 수
있게 직선화를 추구하고 있
는 것이다. 요즘도 아파트 주
변에는 잘 포장되어 있는 보

도가 있음에도 한발짝이라도
단축하려고 잔디밭으로 샛길
이 자연스럽게 생기는 것을
보면 이를 단적으로 설명해
주고 있다.

다음은 어떤 길이란 가장
편하고 안전한 곳으로 뚫려
있다는 것이다. 높은 산, 깊
고 넓은 강을 피해서 그리고
가능한 한 양지쪽으로 만들
어져 있다. 그리고 사람이 많
이 다니고 통행량이 많은 지
역일수록 노폭이 넓어졌다.
또한 길이 뚫리면 주위에 많
은 사람들이 모여 들어 도시
화가 가속되었다. 그래서 모
든 길은 우리 지역을 거쳐야
한다고 외쳐대는가 보다. 근
래 정부·호남지역 모두가
고속철도와 고속도로가 전부
내 지역을 경유해야 한다고
목청을 높이는 것도 그런 까
닭인 것 같다.

교통개발연구원에서는 돌
아오는 8월 20일 서울에 있
는 교육문화회관에서 「호남
고속철도건설 기본계획수립
공청회」를 개최한다고 하더
니, 이도 무슨 연유인지 9월
이후로 연기한다고 한다.

여하튼 이 공청회의 논점은 노선선정 문제가 쟁점이 될 것이고 또한 논쟁도 격화될 것으로 예견된다.

호남고속철도의 노선선정 문제가 왜 이같이 지역마다의 관심사로 대두되어야 하는가?

그동안 호남고속철도의 추진경위를 잠시 더듬어 보고자 한다.

철도청에서는 90년 4월 호남선 고속전철화 방안을 수립하고 그해 10월 국토개발연구원으로 하여금 호남선 고속전철화 타당성 조사를 실시한 결과, 서울~천안은 경부고속전철을 공유하고 천안~공주~논산 구간은 신설하며, 논산~송정리 구간은 기존 철도를 개량하고 송정리~목포간은 기존 선을 복선으로 개량하는 것을 최적 노선으로 검토한 바 있다.

교통부에서는 93년 8월 서울~대전(경부선 공유), 대전~송정리(기존 철도 개량), 송정리~목포(복선 개량)선

을 1안으로, 서울~천안(경부선 공유), 천안~논산(신설), 논산~송정리(기존 철도 개량), 송정리~목포(복선 개량)선을 2안으로, 그리고 서울~천안(경부선 공유), 천안~공주~논산~송정리~목포(신설) 등 3개 노선안을 발표하였다.

건설교통부에서는 호남고속철도 계획노선을 서울에서 천안, 공주, 논산을 거쳐 호남으로 곧게 연결시켜 제3차 국토개발계획도까지 제작·보급한 바도 있다.

건설교통부에서는 그후 94년 9월 「호남선 고속철도 건설을 위한 타당성 조사의 보완 및 기본계획수립」용역을 교통개발연구원에 의뢰하여 용역이 진행중에 있는데, 96년 2월부터 갑자기 대전과 충북이 합세하여 호남고속철도의 분기점을 천안에서 충북 오송역으로 옮겨 오송에서 대전근교 공암(박정자)을 거쳐 논산으로 우회하는 안을 내놓고 대전시민회관에서 「호남고속철도 대전권 경유 타당성 전문가 토론회」를 열

고, 지난 6월 7일에는 서울에서 대한국토도시계획학회 주최로 「호남고속철도와 지역발전」에 관한 토론회를 개최하여 오송 분기와 공암 경유 노선의 타당성만을 대전과 충북쪽에서 강하게 주장하였으나, 여기에 참여한 충남과 호남지역 인사들의 강한 반론이 일자, 종합토론의 사회를 맡은 노용희 교수도 “오늘의 정답은 없다. 호남고속철도의 노선결정은 건설교통부의 몫이다”라고 말하고 결론을 지음으로써 토론회의 당초 목표는 무산되고 말았다.

그럼에도 대전·충북의 대표들은 중앙 관계 요로를 방문 건의하는 등 집요한 활동을 전개함으로써 호남고속철도건설 기본계획용역을 수행 중인 교통개발연구원에서조차 오송 분기안을 하나의 대안으로 수용하고, 지난 6월 19일 대전지방철도청 회의실에서 지역의견을 수렴한다는 명목으로 대전과 충남지역 관계기관, 학계, 관련단체 대표 등 각 12인씩을 초청하여 지역정책회의를 개최한 바

있다. 이때도 충남과 대전은 각각 천안 분기안과 오송 분기안에 대한 타당성만을 주장하고 각기 이견을 표출함으로써 교통개발연구원에서 어떠한 결과를 얻지 못하고 지역간 논쟁만 벌인 꼴이 되고 말았다.

교통개발연구원에서는 이 같은 지역정책회의를 청주와 광주·전주에서도 똑같이 갖고 지방의 의견을 수렴하였으나 결과는 뻔한 것이었다. 대전과 충북은 오송분기(공암경유)를 주장했고, 충남과 전북·전남·광주는 천안분기(공주·논산 경유)를 강하게 주장하기에 이르러 마치 지역의 세대결을 부추기는 혈국이 되고 말았다.

그런가하면 충북과 대전은 오송분기의 논리를 보강하기 위해서 7월 16일 청주 로얄관광호텔에서 오송역유치위원회 주관으로 「호남고속철도와 중부권 발전」이란 토론회를 개최하여 대전·충북·강원만이 참석한 가운데 시종일관 오송분기의 타당성만을 일방적으로 내세우는 데

급급하였다.

이 토론회의 사회를 맡아
본 서울대 김안제 교수도 결
론부분에서 “오늘의 토론회
가 본 주제와 관련이 있는
충남과 호남지역에서도 함께
참여하여 결론을 도출하였으
면 좋았을텐데, 충북과 대
전·강원쪽에서만 참여하여
아쉽다”는 말씀으로 결론을
맺었다고 한다.

그동안 우리도에서는 93년
부터 정부에서 천안분기 노
선의 타당성 검증결과를 발
표까지 한바 있고, 필자같은
비전문가들도 별표의 도면
한가지만 보더라도 호남고속
철도의 노선은 천안분기 공
주·논산 경유노선이 직선이
기 때문에 너무도 당연하다
고 믿고 오송분기 문제를 그
리 대수롭지 않게 생각했던
것이 사실이다. 그러나 상황
이 여기에까지 이르자 우리
충남에서도 그대로 가만이
앉아서 당할 수 만은 없었다.

우리 도는 그동안 행정논
리만으로 너무 안이하게 대
응한게 아니냐는 비판도 있
어 전문가들과 협의한 결과,

우리도 관련 시도가 전부 참여한 가운데 전문가 토론회를 개최하여 보다 객관적이고 학술적인 논리를 개발하여 적극 대응해야 하겠다는 결론을 얻고, 7월 30일 논산 건양대학교에서 충남발전연구원과 전북경제사회연구원, 광주전남발전연구원 공동 주관으로 「호남고속철도와 국토균형발전에 관한 전문가 토론회」를 개최하게 되었다. 이때에는 대전·충북·강원의 관계기관과 의회·학계 등 전문가들에게도 토론회 참여를 바라는 초청장을 발송하여 이해 당사자가 총 망라된 공개토론회를 개최하였던 것이다.

이 자리에는 대전을 대표
하여 이은규 대전시의회 호
남고속철도 대전경유대책특
위 위원장이 토론자로 등단
했으며, 충북에서도 이상록
오송역유치추진위원장도 참
석하여 열띤 토론에 참가하
였다.

이 토론회는 제1분과에서
서울대학교 환경대학원 김안
제 교수 사회로 「환경보호와

문화재보전 측면에서 본 호남고속철도」를 주제로 공주대 지리학과 조기호 교수, 배달환경연구소 정종관 연구위원, 공주대 사학과 이남석 교수 등 3명의 전문가가 주제발표를 하고, 공주대 강경원 교수, 이정록 전남대 교수, 임선빈 충남발전연구원 역사문화부장, 최 울 건양대 교수가 토론자로 나와 진지하게 토론을 벌였으며, 제2분과는 「지역개발측면과 수송수요, 경제성, 건설기술측면에서 본 호남고속철도」의 주제를 놓고 조선대학교 권준오 교수, 사회로 광주대 최완석 교수, 충남발전연구원 이강선 연구기획부장, 공주대 정상만 교수 등 3명이 주제발표를 하고, 박종철 목포대 교수와 이진철 광주전남발전연구원 지역개발부장, 이은규 대전광역시의회 호남고속철도 대전경유대책특별위원장, 이재형 전북대 교수 등이 토론자로 등단하여 열띤 토론을 전개한 바 있다.

이날 토론의 결과는 청주에서 발행되는 8월 1일자 충

청일보 1면 톱기사로 지역균형개발과 경제성, 환경보호 측면에서 천안~공주~논산~송정리간이 “호남고속철도 최적 노선”이라는 보도기사가 한마디로 웅변해 주고 있다.

이와같이 호남고속철도의 노선 선정을 위한 전문가 토론회가 대전·서울·청주에 이어 논산까지 무려 4차례나 열렸기 때문에 여기에서 발표된 연구논문집에는 호남고속철도 건설에 따른 모든 문제가 적나라하게 도출되었다고 본다.

먼저 대전·충북쪽에서 발표된 연구논문과 토론 내용의 쟁점만을 종합 정리·비교·검토해 보고자 한다.

대전과 충북측에서 거듭 주장해온 오송분기 공암(박정자)경유노선의 타당성은 크게 3가지로 집약할 수 있다.

첫째는 대전과 청주의 원활한 교통수요 처리와 제3정

부종합청사와 대덕연구단지 그리고 청주국제공항과의 연계교통망 구축을 위한다는 것이다.

둘째는 호남고속철도 건설비용의 절감과 교통수요 충족에 따른 경제성이 양호하다는 것이다.

셋째는 호남고속철도가 공주지역을 지나면 백제문화유적이 훼손되기 때문에 이의 보호차원에서 공암쪽으로 우회하여야 한다는 것이다.

먼저, 대전과 청주의 대도시 교통수요처리와 제3정부종합청사 등 주요시설과의 연계교통망 구축에 대하여는 기존의 교통망을 조금만 보완 활용한다면 충분히 해결된다고 본다. 현재도 경부·호남선철도와 고속도로가 모두 대전에서 분기되고 있기 때문이다. 여기에 호남고속철도까지 또 대전을 경유한다면 교통망의 밀집으로 교통수송보다는 체증만 더욱 가증될 것이 불보듯 뻔하기 때문이다. 요즈음도 연휴, 명절 때만 되면 청원에서 회덕분기까지는 교통체증 상습구간

으로 늘 보도의 대상이 되고 있다. 여기에 호남고속철도까지 대전근교로 끌어 들인다면 도심 교통까지 체증은 가속화 될 것이고, 뿐만 아니라 대전도시발전을 저해하고 있는 호남선 철도를 교외로 이전해야 한다고 주장하는 마당에 또 고속철도까지 대전근교로 끌어 들인다면 머지않은 장래에 또 후회를 면치 못할 것이다. 또한 청주의 국제공항도 당초 계획보다는 대폭 축소됨으로써 청주시세 성장에 맞춰 경부고속철도 오송역만 설치되면 모든 문제는 해소되리라 본다.

두번째 호남고속철도 신설구간이 짧으니까 건설비가 덜 들고 이용인구가 많으므로 경제성이 양호하다는 주장에는 현 시점에서는 이해가 간다. 그러나 호남고속철도는 국가기간교통망으로 적어도 100년 앞은 내다보고 건설해야 한다고 본다. 대전역이 처음 생길 때만 해도 당시 인구가 많아서 호남선까지 분기시키지는 않았을 것이다. 신설구간이 오송에서

논산까지(60km)로 천안분기(68km)보다 현재는 8km가 짧다고 하나 앞으로 경부고속철도가 개통되면 10년안에 천안에서 오송간(28km) 경부선과 공유구간이 포화상태로 다시 복복선으로 확장하여야 한다는 것이 전문가들의 판단이다. 10년내 천안~오송간 28km를 확장해야 한다면 오히려 1조원이라는 공사비가 추가된다는 것을 간과해서는 안된다는 것이다.

그리고 이용인구도 앞으로 대전이 200만, 청주가 100만으로 외견상 절대수요가 많다고 하나 대전의 경우 현재 대전 시내 중심에 위치한 서대전역 이용인구는 전체의 5%밖에 되지 않을뿐 아니라 시설이 양호하고 편리한 대전역을 옆에 두고 20여km 외곽에 설치될 박정자(공암)역을 이용하는 여객이 과연 얼마나 되겠는가?

반면, 공주·부여·논산·청양 등 백제문화권의 본격 개발과 도청이전이 전제된다면 오히려 공주지역의 이용인구는 100만 이상이 될 것

이다. 그리고 천안분기 공주로 직선화하면 오송분기보다 연장 20km와 시간 11.5분을 단축할 수 있다. 이로 인한 운임과 기회비용은 연간 2,300억원이나 절감된다고 한다. 그렇다면 장기적으로 볼 때 경제성 문제에서도 천안을 분기하는 것이 훨씬 유리하다고 본다.

세번째 문화재 보호 측면에서 공주지역을 지나게 되면 백제문화재가 많이 훼손되기에 보호차원에서 우회를 주장하나, 진정 문화재 보호를 위한다면 공암경유는 불가하다고 본다.

서울과 청주 토론회에서 대전·충북측 주장은 공주를 통과하면 169점의 문화재가 있고 공암을 경유할 때는 69점에도 못 미친다는 등 마치 호남고속철도가 산골짜기에 있는 광덕사, 마곡사 등 불교 문화재와 공주 시내 중심에 있는 무령왕릉이나 공산성, 박물관 등을 관통하는 양 문제를 비약시키고 있었으나 실제로 이와같은 문화재 밀집지역을 적어도 5~10km이

상 비켜감으로써 사적과 유형문화재 훼손에는 하등의 문제가 없다.

또 169점의 문화재속에는 박물관과 사찰소장 주요 동산문화재, 심지어는 무형문화재까지 총 망라하여 마치 온갖 문화재가 고속철도로 하여금 전부 말살되는 양 호도하고 있으나 사실은 그렇지 않다는 것이다.

오히려 공암이나 박정자에 역사를 설치한다면 옮길 수도 없는 공주지역 4대 사적의 하나인 학봉리 도요지는 물론 공암에 있는 충현서원과 서고청유적 나아가서는 상신리 솟대, 신도안의 민속문화재, 동학사 등 수많은 불교문화재 등의 손상은 피할 수가 없음으로 문화재 보존차원에서 공암역 설치의 불가능 하다는 것이다.

이와같이 대전·충북에서 강력히 제기하는 3가지의 타당성 주장을 심층 분석해 보면 허구와 과장으로 포장된 논리라고 밖에 볼 수 없다.

다음은 위에서 언급한 3가지 문제외에 충남측의 주장은 또 무엇이 있는건지 짚어 보기로 하자.

첫째 환경보전문제이다.

만일 공암이나 박정자에 고속철도 역사가 건립되면 역세권 신도시 형성과 계룡산 관통은 불가피하다. 그렇게 되면 공암의 지형은 폭 0.5km, 길이 2km에 불과하므로 계룡산 중턱까지의 훼손이 우려되며 계룡산의 자연생태계 훼손은 물론 이곳에서 배출되는 오폐수는 2km밖의 금강을 오염시킬 것은 미루어 짐작하고 남을 일이다.

계룡산과 금강은 충남의 상징이요 젖줄이다. 이는 충남뿐만 아니라 국민정서에도 위배된다고 본다. 일본의 식민지 잔재를 뿌리 뽑고 역사를 바로잡기 위해 옛 총독부를 헐고 북악산 쇠막대기를 뽑는 차제에 민족의 영산인 계룡산 천왕봉과 신도안, 계룡대를 관통한다는 데 누가 이를 용납하겠느냐 말이다.

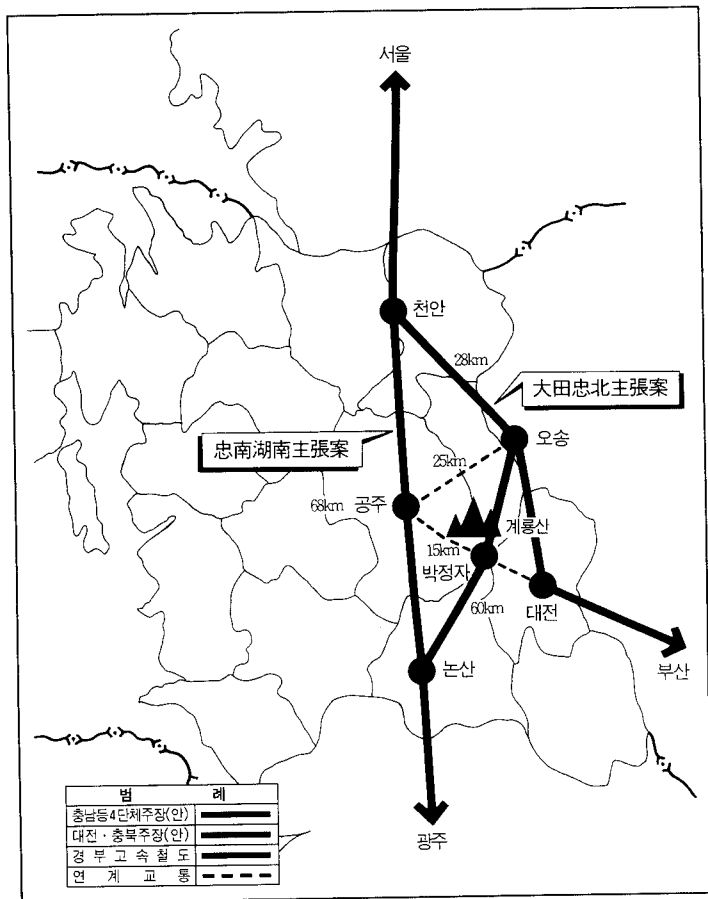
그것도 국도 23호를 따라

건설하기에도 용이한 천안분기의 직선화 노선이 있는데 불구하고, 20km나 우회해 가면서 계룡산을 뚫고 가야만 하는가? 대전MBC에서도 캠페인을 전개하고 있는 정기어린 국립공원 계룡산과 충남의 젖줄인 금강을 훼손·오염시켜야 되느냐 말인가?

주변환경을 보전하기 위해서 대전시는 대청댐 상류인 경부고속도로 금강휴게소 확장을 시민운동으로 제지한 바 있고, 충북도 속리산 주변 용화온천개발은 거도적으로 거부운동을 펼치면서 계룡산과 금강은 오염시켜도 괜찮다는 말인가?

왜 우리는 내앞과 현실에만 급급하고 자손만대 후손에 값진 유산을 물려 주어야 하는 책무는 망각하는지 아쉬울 따름이다.

그러므로 이러한 대단위 국책사업은 국가차원의 거시적 안목에서 원칙대로 과감하게 추진되어야 한다고 본다. 호남고속철도의 생명은 수도권과 호남지역을 가장



〈그림 1〉 호남고속철도 노선안 비교

빠르고 안전하게 유통시키는 데 그 목적이 있고 그 다음은 신라권과 경부권에 상대적으로 뒤진 백제권과 서해 호남권의 균형개발을 도모하는 데 근본 목적이 있다고 본다.

그렇다면 정답은 명백하다고 본다.

천안을 분기로 공주·논산을 거쳐 호남으로 막바로 직결되는 노선이야 말로 경제·사회·문화·환경적 측면에서 가장 타당성이 크고

호남고속철도를 건설하려는 정부의 의지나 취지에 적중된 최적의 노선이라고 본다.

그동안 본 노선결정을 둘러싸고 원래 한뿌리인 대전과 충남 그리고 충북이 첨예하게 대립되어 논리싸움을 벌여 행정력을 낭비한 것을 부끄럽게 생각하지 않을 수 없다. 이제는 정부의 명쾌한 결단만이 남아있지만 결과는 사필귀정이리라 본다.

우리 충남에서는 천안을 분기하여 공주·논산 경유 노선이 결정된다면 공주 부근역에 충북선(조치원에서 25km)과 대전도시철도(외삼역에서 15km)를 연장하여 연계 교통망체계가 구축되도록 제3차 국토개발계획에 적극 반영하여 인접시도, 백제권, 중부권, 호남권, 나아가서는 수도권까지도 공존공영을 도모하는 데 최선을 다하려 하고 있다.

아무쪼록 기본계획을 용역 받은 교통개발연구원과 건설교통부의 현명한 판단을 기대하는 바이다.