

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 지역균형 발전효과	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.