

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 수도권을 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 수도권을 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 되어져야 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.