

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 행정복합도시를 중심으로 입지해야 하며, 호남주민의 접근성을 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 서해안권의 개발을 고려해야 한다. 따라서 호남고속전철의 분기역은 천안역이 타당하다.

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

저 착공할 필요가 있다.

오송역 유치의 타당성에서 X축 연계발전방안은 타당성이 낮다.

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

단국대학교 토목공학과 교수 김동녕

분기역 선정에서 철도노선이 반드시 직선일 필요는 없으며, 공사비의 가감, 통행시간 등은 호남고속철도 전체 노선을 고려할 때 우선순위는 아니다. 오히려 고속철도로의 접근시간이 중요하다.

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

특히 행정복합도시와의 연결성은 매우 중요한

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

또한 총사업비의 절감은 국가경제에도 도움이 되므로 경제성을 고려해야 한다. 결론적으로 천안분기역이 장래 대전-천안간 이용량을 고려할 때 타당하다고 판단되며, 분기역에 관한 단일안뿐만 아니라 복합적인 안도 다시 한번 검토해보아야 한다.