

Cover Story

위기 의 대책사업 - 뉴패러다임의 모색

호남고속철도 건설 - 정부의 추진 의지가 관건이다

- 서해안시대의 새로운 성장 축, 경부고속철보다한 단계 앞선 기술력 보유 -



호남고속철도 사업은 1994년부터 본격화되었다. 그런데 당시 지자체와의 협의 등에서 호남고속철도는 서울시, 경기도, 충청도, 충청남도, 대전광역시, 전라북도, 전라남도, 광주광역시 등과 관련되어 있었다. 서울시의 경우에는 출발역과 노선 문제가 있었으나, 경기도는 중간역이 없었으므로 특별히 주목할 내용은 없었다. 충청북도는 당시 경부고속철도의 오송역 건설을 앞당길 수 있는 것에 더 관심이 많았으나 대전시와 함께 오송역을 거쳐 현재의 계룡산 앞에 있는 박정자과 그 주변을 통과하라는 요구가 있었다. 충청남도의 경우에는 특별한 반응과 요구 없이 현재의 천안아산을 거쳐 달라는 것이외의 관심은 보이지 않았다.

그런데 경부고속철도 사업의 진행과 함께 충청북도의 오송 분기에 대한 요구가 정치권을 통해 나타나고 사업에 대한 지자체간 요구가 심해지면서 사업 자체의 기본적인 사항에 대한 결정을 할 수가 없어서 사업 자체가 국가계획으로 확정되지 못하였다.

사업의 경제성 확보할 수 있어

경부고속철도와의 연계 문제는 호남고속철도 자체의 사업 수행을 가능할 수 있게 하는 주요한 지렛대로 작용하고 있다. 또한, 이로 인해 노선 대안의 지자체간 대립과 같은 양상을 가져온 원인 이 되고 있다. 즉, 호남고속철도가 독립적인 노선으로 그 경제성 등을

확보하지 못한다는 것 때문에 기존의 경부고속철도를 일부 분할하여 어느 정도의 수요가 나타나고, 이후 정부 축의 수요가 많아지는 상황을 고려해 이를 독립적인 노선으로 해야 한다는 것이다. 하지만 이는 호남고속철도가 장래 독립적인 노선으로, 그리고 수도권과 직결할 수 있는 노선을 확보하는 데 장애가 되고 있다.

호남고속철도 사업의 경제성은 수송 수요 측면에서 정부 축에 비해 적은 인구 등으로 인해 경부고속철도의 1/3 수준이며, 건설해야 할 노선의 연장이 약 320km에서 350km 정도로 한꺼번에 건설하는 것은 경제성을 확보하기 어렵다는 주장이 제기되고 있다. 그러나, 호남축은 정부 축과 함께 한반도를 대표하는 생활권이라는 점과 경부고속철도 건설을 위해 도입하고 익힌 고속철도 관련 기술들을 활용하기 위해 이 지역의 고속철도 건설이 불가피하다고 본다면 사업의 경제성을 확보할 수 있는 방안이 있다. 그 방안으로서는 경부고속철도와의 공유, 기존 호남선의 활용, 일부 구간의 신설 등으로 단계적이 될 수밖에 없을 것이다.

호남고속철도 건설의 추가적 효과

경부고속철도 건설의 경우 수도권에서 광명역을 건설하고 서울역과 용산역을 활용하는 것으로 되어 있으나 용산역과 서울역에 연결되어 있는 노선은 기존의 경부선을 활용

하고 있는 노선뿐이다. 경부고속철도 사업을 계획할 때 독립적인 노선을 건설하는 것으로 결정하였으나 비용, 정차역의 입지와 함께 한강 하저 통과, 통과 노선 주변 주민 반발 등으로 무산이 되었다. 따라서, 경부고속철도 노선과 함께 호남고속철도를 동시에 연결할 수 있는 새로운 시설의 문제가 대두됨에 따라 새로운 노선 건설은 반드시 해야 할 사업으로 나타났다. 호남고속철도 건설의 계획안에 따르면 이를 해결할 수 있는 대안으로서 서울 강남권에 기존에 검토된 내용에 따라 새로운 고속철도 정차역을 건설한다는 것이다.

한편, 호남선과 전라선은 익산에서 갈라지고 있다. 따라서, 차량의 중련 편성 등으로 수도권에서 익산까지 운행하여 익산에서 중련 차량을 분리하여 전라선과 호남선으로 운행하는 것은 호남 지역 전체에 고속철도의 효과를 누릴 수 있게 하는 방안으로 철도의 특성 상 망을 이루고 있는 경우 이를 활용할 수가 있다는 점에서 추가적인 효과를 나타내고 있다.

개통 초기의 수요로 성패 가름할 수 있으나

경부고속철도 건설이 2004년 4월에 1단계 사업과 함께 기존 경부선을 활용하는 것으로 개통되었다. 그런데 여러 가지 문제점을 내포하고 있다는 것은 이미 알려진 사실이다. 알려진 사실 가운데 수송 수요와 관련

된 문제는 당초 예상 수요를 넘지 못하고 있다는 점에서 고속철도 사업의 대표적인 문제로 지적하고 있다.

그러나, 이러한 문제는 외국의 예에서 보아도 일시적인 문제라고 볼 수 있다. 그럼에도 불구하고 사업 전체 문제로 비화되고 있다는 점에서 향후 호남고속철도 사업에도 영향을 미치고 있다. 일본의 경우에도 고속철도 개통 초기에는 수송 실적이 당초 사업을 계획하는 단계에서 예측한 수송 수요의 50%를 넘지 못하였으나 개통 7년이 지난 후에 예측된 수요를 넘어섰다. 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, 그 효과를 누릴 수 있게 해야 할 것이다.

또한, 호남고속철도와 같이 국가 기간 교통 시설은 가능하면 직결이라는 것을 염두에 두고 건설되어야 한다. 철도 시설의 특성만이 아니라 이러한 국가 기간 교통 시설의 경우 수도권을 중심으로 방사 형태의 노선을 설정하고, 그 다음으로 환상 형태의 연결이 일반적인 순서라는 점을 고려한다면 호남고속철도는 수도권과 호남 지역을 가능한 한 빠르게 연결할 수 있는 노선으로 선정하는 것이 가장 바람직할 것이다.

환경 문제 비화 가능성 있어

호남고속철도와 관련된 환경 문제는 1999년 기존 계획을 검토할 때에 계룡산 국립공원의 터널 통과 문제를 깊이 있게 다루지 않았다. 그러나, 경부고속철도 사업을 시행함에 있어, 그리고 타 국가 기간 시설 사업을 수행함에 있어 나타난 점들을 충분히 고려하여 계룡산 국립공원을 피하는 노선을 찾아볼 수는 있지만 일부 구간 대안별 노선의 형태적 문제를 지적받을 수가 있다. 또한, 새로운 국가 계획으로 떠오른 행정수도

미니인터뷰

김동철 국회의원(열린우리당)

“호남고속철은 2세기 한국의 새로운 성장축”

최근 여야 의원 상당수가 호남고속철도의 조기 착공을 촉구하고 있습니다. 호남고속철도의 조기 착공이 왜 필요하다고 보시는지요?

호남고속철도는 참여정부의 국정 지표인 국가 균형 발전과 21세기 한국의 새로운 성장축을 마련한다는 측면에서 반드시 필요합니다. 1970년대 초에 건설된 경부고속도로가 공변해 주듯이 SOC는 공급이 수요를 창출합니다. 낙후된 지역에 기업과 사람이 몰려들어 발전해 나가기 위해서는 먼저 SOC가 건설되어야 합니다. 따라서, 국가 균형 발전을 위해서는 SOC 건설이 선행되어야 하는 것입니다. 더욱이 20세기까지 우리는 수도권과 경부축 중심의 불균형 성장 전략을 통해 중국 수준으로 도약하는데 성공했습니다만, 이제는 한계를 나타내고 있습니다. 이제 중국은 우리의 최대 교역국으로 부상하고 있습니다. 서해안 중심의 새로운 성장축 형성은 21세기 선진국 진입을 위한 유일한 선택입니다. 당장의 경제성보다는 이러한 전략 목표에 따라 호남고속철도는 조기에 건설되어야 할 것입니다.



호남고속철 사업 추진으로 인한 부채를 다음 세대에 전가시킨다는 주장에 대해서는 어떠한 견해를 갖고 계신지요?

호남고속철도 건설에는 약 15조원이 필요할 것으로 보고 있습니다. 물론 국가 재정에 커다란 부담이 아닐 수 없습니다. 그러나, 면밀히 따져 보면 재정 부담이 감당할 수 없는 정도는 아니라고 보며, 호남고속철도 건설에 따른 시너지 효과를 감안한다면 재정 부담을 상쇄하고도 남을 투자 효과를 얻을 수 있고 또 후세에 계승될 수 있다고 봅니다. 지금 고속철도를 건설하는데 국가가 부담하는 비중은 45% 정도로 호남고속철도의 경우 약 7조원입니다. 10년에 걸쳐 건설할 경우 연간 7,000억 원 정도만 부담하면 되는 것입니다. 이제 투자 한계에 이른 국도에 매년 5조원을 투입하는 것과 비교하면 결코 크지 않다고 봅니다. 일본 신칸센의 경우 3,300억 엔을 들여 건설했는데, 건설 후 10년 간 물류비 절감 효과만 1조 3,000억 엔에 이르는 것으로 조사됐습니다. 호남고속철도도 재정에 부담이 되고 당장의 경제성에 문제가 있을 수 있겠지만 지역 개발, 물류비 절감 등을 통해 비용을 압도할 정도의 시너지 효과가 있을 것으로 봅니다.

호남고속철도 건설 사업이 경부고속철도 등 이전의 국책 사업의 전철을 밟지 않고 성공한 사업으로 추진되기 위해서는 어떠한 노력이 전제되어야 할까요?

경부고속철도는 사업 추진 과정에서 잦은 계획 변경과 사업비 증가, 지역이 거주와 이익 집단의 갈등 등 많은 문제점을 노출했습니다. 하지만 경부고속철도 건설 자체가 잘못됐거나 실패한 사업이라는 데는 결코 동의할 수 없습니다. 따라서, 사업 자체는 평가하면서 시행 과정에서 나타난 문제점들에 대한 개선 방안을 마련하는 것이 올바른 접근 방법일 것입니다. 일본과 프랑스의 경우 고속철도 계획을 세우는 데 60%의 기간을 할애했는데, 우리는 40%의 기간밖에 할애하지 않았습니. 이러한 졸속 계획으로 실제 집행 과정에서 다른 나라의 2~3배에 이르는 기간이 소요되고 아울러 비용도 증가했습니다. 이러한 정부의 대형 국책사업 추진 방식을 근본적으로 개혁해야 합니다. 치밀한 사전 검토와 준비를 통해서 시행착오를 줄이고 선택과 집중의 원칙에 따른 투자 효율성을 높여야 합니다.

이제 국책사업도 추진 방식의 패러다임을 바꿔야 한다는 목소리가 높습니다. 국책사업의 원활한 추진을 위해 향후 어떠한 입법 활동을 하실 계획인지요?

지금까지 환경영향평가나 타당성 검토는 국책사업 추진을 위한 하나의 명분 쌓기로 형식적으로 이루어진 면이 없지 않습니다. 계획 수립과 환경영향평가 및 타당성 검토 단계에서부터 이해 당사자의 다양한 의견이 반영될 수 있도록 함으로써 갈등 요인을 미연에 방지하도록 해야 할 것입니다. 사업 추진 이전에 갈등 요인을 대부분 해소함으로써 일단 시작된 사업은 전 국민의 지지와 협력 속에 진행되도록 해야 하는 것입니다. 아울러 대형 국책사업에 대한 정부의 국민 홍보를 강화하고 일단 발표된 것들을 조기에 효율적으로 해소하기 위한 갈등 관리 시스템을 만드는 것도 필요합니다. 이러한 내용 중 법률에 반영될 수 있는 사항을 발굴해서 입법 활동을 전개할 것입니다. ☎

Cover Story

‘위기’의 국책사업 - 뉴패러다임의 모색

문제도노선대안의변수로나타나고있다.

환경 문제가 가장 극명하게 나타나는 대안은 오송역분기대안으로서충북선과의연계와함께문제점을나타내고있다. 또한, 대전역 분기 대안도 호남 지역과의 연결을 위해서는 대규모 장대 터널이 불가피할 것이고, 이를 피하기 위해서는 기존의 주거지역을 통과해야 하는 문제가 야기될 것으로 보인다. 문화재 문제의 경우 실제 현상을 확인한 후 이를 현장의 전문적인 관점에서 검토하고 논의해야 한다. 피상적이고 막연한 개념에 의한 논의는 피해야 할 것이다.

지역 개발, 서비스공유 가능한 노선 설정을

경부고속철도사업은 우리나라 역사 이래 최대의 사업이라는 점에서 많은 경험을 쌓게 하였지만 동시에 흠도 많았다. 지금까지 이러한 대형 사업을 한 경험이 없을 뿐만 아니라 빠른 시설을 가져보지도 못했다는 점에서 1단계 사업 개통 이후 많은 문제점을 토해놓고 있다. 세계 5번째라는 기록을 달성하기 위하여 정치적으로 경제적으로 많은 문제를 노정하였다.

그러나, 이러한 시도가 없었다면 호남고속철도사업의 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, 계획을 수립해야 할 것이다. 따라서, 호남고속철도사업은 기존의 호남선이 가진 문제를 최소화하는 방안으로 가능한 한 수도권과의 직결과 독립적인 노선 확립, 기존 호남선의 노선 일부 활용, 경부고속철도 노선의 공유, 기존 호남선과 전라선의 활용, 차량편성의 가변성, 수도권과의 교통 문제 해결 대응이 가능하고 장래 대륙 철도 등과 연계를 고려한 역입지 검토, 경부고속철도와 교차 운행 등으로 시설 활용 극대화, 타철도 노선들과 연계를 충분히 고려할

수 있는 역입지와 노선 선정 등을 동시에 검토해야 할 것이다. 이러한 내용을 바탕으로 지역 개발과 철도의 서비스가 공유 가능한 노선 등이 설정되어야 할 것이다. 그렇지 못할 경우 추가적인 시설에 대한 투자가 새로운 문제를 일으키게 될 것이다.

최신의 기술 활용에 건설해야

경부고속철도 건설 추진 과정에서 가장 큰 문제는 고속철도 건설을 시행할 정도의 기술력을 가지지 못하고 있다는 것이었다. 그래서 외국의 기술을 도입하여 추진하는 과정에서 많은 문제점을 나타내었고, 이를 소화하는 과정이 매우 짧았다. 그러나, 이제는 초기 과정에서 나타난 문제들이 대부분 해결되었다는 점에서 완전한 토착화가 이루어진 것으로 볼 때 기술적인 측면에서 새로운 시대를 수용하는 것이 필요하다. 무엇보다 경부고속철도 사업이 시작된 것은 1980년대 후반이라는 점에서 볼 때 경부고속철도사업의 기술들은 대부분 1980년대 기술이라는 것을 알 수가 있다. 특히, 차량을 포함한 하부시설의 기술적 내용들은 최근에 첨단화된 운영 시스템에 의해 많은 변화를 가져왔다는 것을 인식해야 할 것이다. 따라서, 호남고속철도 건설 사업에 있어 최신의 기술들을 활용하여 보다 한 단계 앞선 기술력을 보여줘야 할 것이다. 호남고속철도사업은 이러한 점에서 고속철도 기술의 새로운 장을 열 뿐만 아니라 경부고속철도보다 한 단계 앞선 기술력에 의해 건설되고 계획되어야 한다.

검토는 철저히, 사업 추진은 강력하게

호남고속철도 건설은 관련 지역들의 요구에 대해 정치적인 대응으로 해결하는 것보다 반드시 국가의 기간 교통망을 건설하기 위한 철학을 가진 계획이 수립되어야 할 것이다. 관련 지자체들이 요구하는 것들이 타당성이 있는 것인지에 대해 면밀한 분석으로 이를 설명하고 설득해야 할 것이다. 그리고 관련

지자체에서 주장하는 대안들에 대해서는 비용으로 계상하여 동일한 상황에서 검토하여 그 결과를 제시해야 할 것이다. 그렇지 않으면 향후 시간의 경과와 함께 추가적인 투자 의 비효율성을 야기할 것이다. 따라서, 호남고속철도는 수도권과 호남권을 직결하고 독립적인 교통 시설을 건설한다는 것을 기본 철학으로 한 검토가 되어야 할 것이다. 기술적인 측면에서도 기존의 경부고속철도보다 한 단계 성장한 기술력을 가지고 대응해야 할 것이며, 전문적인 식견보다 정치적인 측면에 의존하는 것은 새로운 문제를 일으킨다는 것을 반드시 고려해야 할 것이다.

기존의 경부고속철도 사업에서 나타난 사업 추진의 결과에서 볼 때 사업 추진 주체가면서 사업을 추진하는 정부의 강력한 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 문제에 대한 충분한 검토를 통해 확실한 추진 의지를 가지고 시행될 필요성이 있다.

호남고속철도 건설 사업은 행정수도 입지 선정과 상호 관련이 있다는 점에서 검토가 필요하나 직접 관련이 없는 고려 사항에 대해서는 되도록 빠른 결단이 필요하다. 특히, 호남고속철도사업의 필요성은 사업의 특성상 수도권과의 교통 문제 대책 · 고속철도사업의 기틀 확립, 그리고 호남고속철도사업에 대한 국가의 추진 의지 표시 등의 측면에서 볼 때 시급히 추진되어야 한다. 호남고속철도사업과 같이 대규모의 국책사업은 사업 추진에 있어 불필요한 비용을 최소화하고 빠른 사업 추진으로 국가 경쟁력 강화 효과를

보다 확실하게 할 수가 있기 때문이다. 



서광석
한국철도대학 철도시설토목과 교수