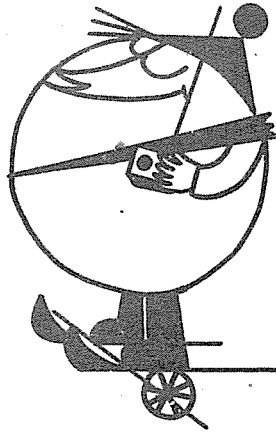


다시 고개 든 英佛海底터널의 꿈



英佛間을 잇는 海底터널은 당사국 뿐 아니라 世界人의 관심이 된지 오래다. 첫 제의가 있었는지 거의 2백년이 흐르도록 극히 미미한 진전을 보인채 中斷된 이 해저터널의 꿈은 프랑스의 미테랑 정부가 들어서면서 또다시 부풀어지고 있다.

개통될 경우 런던-파리間을 4時間 半에 주파하게 될 이 터널이 과연 뚫릴 것인지 그들의 속 사정을 알아본다. <편집자주>

나폴레옹이 1802년 軍事目的으로 英佛海峽 밑에 터널을 뚫자고 제의한 이래 이 海峽을 낀 양쪽 政治家들과 기술자들은 모두가 이 구상을 심심찮게 들먹여왔다. 올해에도 이 꿈은 다시 살아나고 있다.

중건의 계획은 액운으로 그치고 말았으며 1974년에는 당시 英國勞動黨 政府가 재정적인 이유를 들어 이 계획을 취소하므로 이미 쌍굴터널은 3백야드 이상 뚫린 채 중단되어 버렸다.

1978년 英國交通相인 윌리엄·로저즈가 파리에서 프랑스交通相 로엘·르·뤼올과 만나 다리를 놓을까 또는 터널을 팔까 하는 토의를再開했다.

며칠후 國營의 英國鐵道가 프랑스鐵道와 공동으로 운용할 單線鐵道터널을 뚫기 위한 본격적인 妥當性調查資金을 모색하고 있다고 발표했다. 이밖에도 여러 그룹들이 15억달러에서 76억달러에 이르는 계획을 제안했다.

△ 유럽議會가 부채질 △

주로 자문역할을 하는 유럽議會는 現在의 열광의 불길을 부채질하고 있다. 지난 5월 스트라스 부르크소재의 유럽議會는 이 英佛海峽의 橫斷은 「유럽共同體의 근본적인 목적에서 볼 때 信義의 솔직한 행위」로 본다는데 뜻을 같이 했다.

유럽議會는 어느 한 계획에 치우치지 않고 유럽共同市場理事會가 財政지원의 가능성을 검토하라고 요청했다.

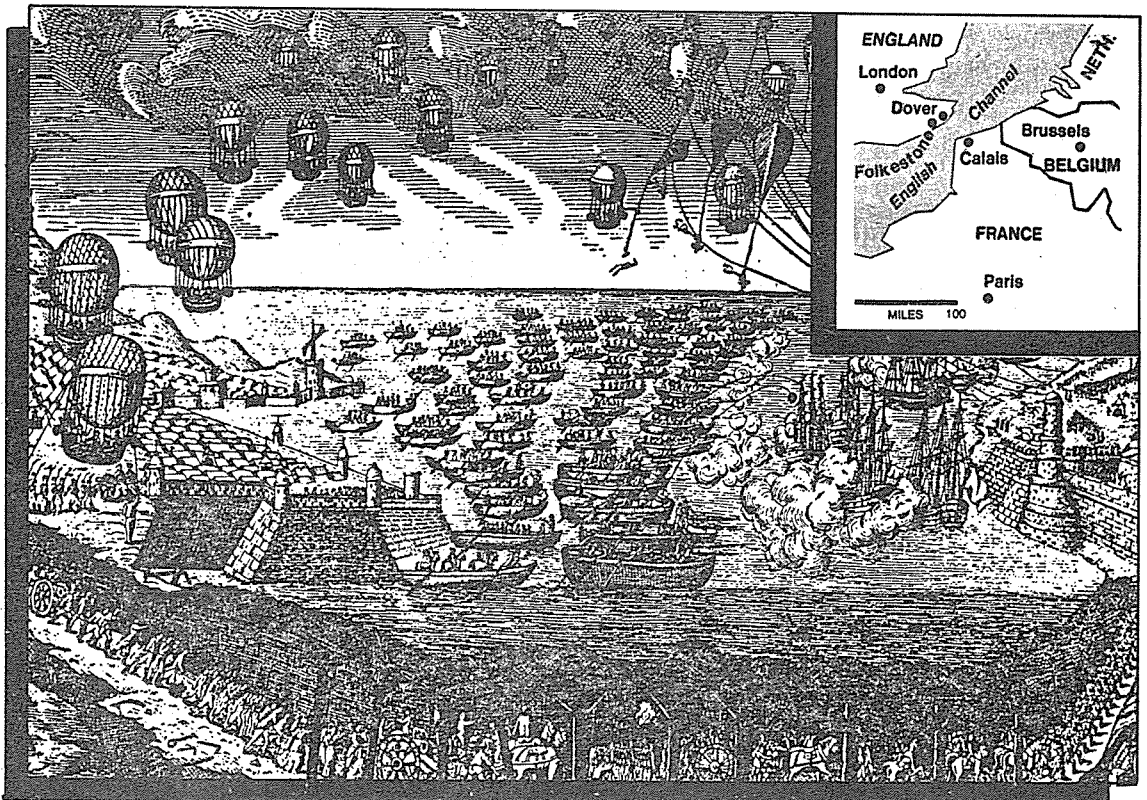
英國에서는 지난해 이 계획의 가능성을 검토하기 위해 議會가 특별위원회를 구성했다. 交通相 노먼·포올러는 이 위원회에서 계획에 찬성하며 빨리 사업을 진행시켰으면 좋겠다고 말했다. 그러나 이 사업은 民間資本으로 추진되어야 하며 英國정부는 비용을 지불할 가능성이 전혀 없다고 그는 잘라 말했다. 그런데 英國鐵道가 앞으로 30년간(1982~2011년)을 예측한 바에 의하면 이 사업의 收益率은 인플레이션을 고려하더라도 연간 9.5%나 되어 잠재적인 投資家들을 부추기고 있다.

다른 하나의 지원가능성은 지난 5월 프랑스와 미테랑씨가 프랑스大統領으로 선출되므로서 생겼다. 그는 道路와 鐵道로 英佛海峽을 연결시키는 계획을 지원할 것으로 널리 알려져 있다. 이 사업으로 프랑스의 가난한 北部地方에 일자리와 번영을 가져올 것으로 믿고 있기 때문이다.

한편 英國은 터널에 관해 미테랑政府와 아직도 협의를 하지 않았으나 어떤 그룹이 터널建設을 추진하느냐에 관해 81년말까지 포올러가 발표하기에 앞서 협의를 가질 계획이다.

현재 고려중인 8개의 계획은 크게 5개 그룹으로 나눌 수 있다. ① 객차와 화물차만 나르는 單線鐵道터널 ② 객차와 화물차용의 複線鐵道터널을 만든 뒤 승객과 화물을 싣고 운반하는 道路交通 ③ 도로교량과 터널鐵道を 종합한 것 ④ 道路와 鐵道用 튜브를 海底에 가라 앉히는 것 ⑤ 道路교량

지난 해 英國의 쿠퍼즈·앤드·라이브랜드社와 프랑스의 SETEC 이코노미社는 브뤼셀의 유럽理事會에서 이 모든 제안이 긍정적인 경제성을 내포하고 있다고 말했다. 複線터널은 가장 이익이 크지만 單線터널도 잠정적으로 「꽤 이익이 많은 代案」이라고 이들은 말했다. 이 보고는 앞으로 50년간에 걸쳐 연간 複線鐵道터널의 실질적인 收益率은 15퍼센트나 될 수 있다고 비쳤다.



△ 人工섬에 高架橋 세워 △

지금까지의 제안중에 가장 웅대한 것은 유로·루트 그룹의 道路 및 鐵道計劃이다. 이 계획에 따르면 바다 속에 특별히 만든 섬들에 雙高架橋를 세워 이것을 두개의 2次 高速道路로 묶는다는 것이다. 이밖에도 물 속에 잠긴 튜브·터널 속으로 鐵道가 달리게 한다.

이 야심적인 계획은 신임 英國鋼鐵公社회장인 아이언·맥그레저에게서 나온 것이다. 그러나 이 구상에 대한 비판도 적지 않다. 이미 너무 많은 通行量을 가진 이 海峽運行에 위협을 준다는 것이다. 環境운동자들은 이 프로젝트가 시작될 英國南端의 켄트지방은 이 계획으로 어쩔 수 없이 늘어날 과의 교통량으로 전달 수 없게 될 것이라고 걱정하고 있다. 그런데 이 계획은 西紀 2000년까지 乘客 2천만명과 1천3백만톤의 화물을 처리할 능력을 갖추기로 되어있다. 한편 이 계획은 항구와 연락선운영에 대한 독점적인 위협으로 보고 있는 켄트지방의 政治家들로부터도 비난을 받고 있다.

가장 조심성있는 계획은 직경 19.6피트의 單一 튜브터널과 직경 14.7피트의 서비스·터널을 가진 英國鐵道會社의 案이다. 이 계획에 따르면 西紀 2000년까지 승객 8백만명, 화물 8백만톤을 나르게 되어있고 켄트지방의 포오크스톤 근처 홀리웰에서 프랑스의 깔레근처의 보상위를 묶는다.

이 계획은 “英國鐵道の 쥐구멍”이라고 깔보는 사람들도 있으나 이것은 1974년 겪었던 수난을 되풀이 하지 않기 위해 일부러 규모를 되도록 작게 한 것이다. 터널이 너무 좁아서 貨車에 트럭도 실을 수 없고 또 카·페리列車도 다룰 수 없어 英國의 既得利權을 침범하지 않을 것이다. 列車은 시속 75마일로 달려 런던-파리間은 4시간 반 걸리게 된다.

△ 런던-파리間을 4시간 半에 △

英國鐵道の 이 “장식없는” 제안은 가장 앞선 계획이라고 생각하고 있으나 여러가지 어려움에 부딪치고 있다.

英國下院의 특별위원회는 당초에는 鐵道만 다니는 22.4피트의 單一터널을 만들고 뒤에 列車운반의 トラック交通을 다룰만큼 넓히는 안에 찬성하고 있다.

한편 銀行家들은 시장의 상황이 3~4년 내에 어떻게 될 것인가 말하기에는 아직도 때가 너무 이르기 때문에 계획내용을 상세하게 설명할 수 없으나 이 사업을 위한 民間위험자본을 모으는데 별 문제가 없을 것이라고 생각하고 있다. 일부의 자금은 유럽共同市場의 보증으로 美國의 公債나 민간금융시장을 통해서 들여 올 가능성이 크다.

유로·루트·그룹의 金融諮問인 라자드·브로스社의 대변인은 『우리 계획이 4년간에 걸쳐 40억달러나 들고 英國과 프랑스간에 그 비용을 분담하는 사업이기는 하지만 이것은 현재 北海에서의 투자보다 훨씬 적은 연간 5억달러의 투자에 지나지 않는다』고 평하고 있다.

지난 달 傭피社와 타맥社 등 2개의 英國건설 회사들이 합병하여 海峽터널開發會社를 만들었다. 이 회사는 複線터널 건설을 제창하고 있다. 傭피의 대변인은 『합병한 우리 회사를 당해 낼 수 없을 것이다. 타맥은 수에즈運河터널을 만들고 페루에서 50마일의 관개용터널을 건설했다. 傭피는 새로운 材料와 기술을 시험하는 英國최대의 민간연구소를 갖고 있다』고 자랑하고 있다.

鐵道터널계획에서 英國鐵道會社는 틀림없이 관리자의 역할을 하게 될 것이며 따라서 英國정부는 본의가 아니게 이 계획에 관련될 것이 분명하다.

〈N. Y. T. June 21, 1981〉 玄源福訳