

서해안 철도망 구축방향

이재훈 | 한국교통연구원 연구위원

서해안 철도망 구축의 방향은 다음과 같이 요약할 수 있다.

1) 국가균형발전 추진으로 국토공간구조의 다변화

국가균형발전특별법, 지방분권특별법 등 국가균형발전을 위한 특별법의 제정으로 국토의 균형발전을 위한 토대가 마련되었다. 국가균형발전정책의 추진에 따라 국토개발축은 기존의 경부축과 더불어 서해축, 동해축, 남해축 등으로 다변화될 것으로 예상된다. 따라서 철도부문에서도 다핵 국토개발을 촉진시켜 국토의 공간구조 변화와 지역균형발전에 기여하는 투자의 시행이 필요하게 되었다.

2) 고속철도 개통에 따른 국가교통체계의 변화

고속철도 개통은 국토공간구조와 국가교통체계를 변화시키는 요인이 되고 있다. 특히 고속철도 개통은 교통부문에 많은 영향을 미쳐 중장거리 통행

에서 철도의 수송분담율이 크게 증가하는 등 지역 간 교통체계가 고속철도 중심으로 전환되고 있다. 그러나 고속철도가 서비스되는 지역은 호남축의 익산, 광주, 목포 등 지역에 한정되므로 고속철도 수혜지역의 확대를 위해서는 고속철도와 연계가 가능한 전라선(익산-순천) 복선전철화 사업이 보다 활발히 추진할 필요가 있다.

3) 국가물류체계의 효율화 추진

정부는 2004년 3월 동북아 물류중심 국가의 건설을 목표로 국가물류체계 개선을 위한 대책을 발표하였다. 이 대책의 주요 골자는 현재 도로중심의 화물수송체계를 대량수송이 가능하고 수송효율성이 높은 철도로 전환한다는 것이다. 이 대책에 따라 철도를 통한 물류체계를 효율화하기 위해서는 경전선, 전라선 등 기존선에 대한 투자확대와 함께 수송구조 다변화, 국토균형발전, 국제철도수송체계 변화 등에 대비할 수 있도록 국토연안축에서의 간선철도인 서해축에 대한 투자의 필요성이 증대되고

있다. 또한 화물의 일괄수송체계 구축을 위하여 간선철도망과 항만, 산업단지, 화물터미널 등을 연계하는 지선 또는 인입선의 건설이 함께 추진될 필요가 있다.

4) 남북한 교류협력 증진 및 남북교류확대의 가속화

2000년 6월 15일 남북정상회담을 계기로 남북한 간에 새로운 교류협력이 구체적으로 추진되고 있다. 철도부문에서는 경의선, 동해선 등 남북한을 연결하는 교통망의 복원을 눈앞에 두고 있다. 따라서 남북한 공동번영을 실현하고 궁극적으로 한반도와 유라시아 대륙과의 연결을 위한 전략적 투자의 필요성이 증대되고 있다.

5) 글로벌화에 따른 국제철도수송체계의 상호 연결 및 통합운영 추진

현재 동북아 국가간에는 교통시설의 상호연결 및 통합운영이 진행되고 있는데, 특히 러시아는 국가 발전전략 차원에서 한반도 종단철도(TKR)와 시베리아 횡단철도(TSR)의 연결을 추진하고 있다. 이로 인해 국제철도수송체계에 있어서 한반도 철도망의 전략적 중요성이 증대되고 있다. 따라서 한반도가 아시아·유럽대륙의 Gateway로 역할을 할 수 있

도록 국제철도와의 상호연결 및 통합운영을 위한 국제철도수송의 기반을 구축할 필요성이 증대되고 있다.

6) 친환경적인 교통체계 구축의 필요성 증대

2005년 2월 온실가스 배출을 규제하기 위한 교토의정서가 발효되었고, 1차 의무 감축대상국인 36개 국가는 2008년부터 2012년까지 온실가스 배출량을 1990년 대비 5.2% 감축해야 한다. 우리나라는 1차 감축대상국에 포함되지 않았지만 2차 의무 감축(2013-2017년) 대상국에 포함될 가능성이 매우 높으며, 이에 따라 친환경적 교통체계의 구축의 필요성이 증대되고 있다.

서해안 철도망 구축의 방향은 21세기 국가철도망 구축의 전체적인 비전과 일치하는 방향으로 구축되어야 한다. 『21세기 국가철도망 구축 기본계획 수립 연구(2004. 12)』에서는 21세기 국가철도망의 비전을 다음과 같이 선정하였다.

글로벌 교통(G-transportation)에 부응하고 다핵·분산형 국토발전, 친환경적 교통체계 구축, 고속형 국토형성, 산업활동에 기여하는 철도 건설

이를 구체화하면 다음의 5가지로 정리될 수 있으며, 서해안 철도망도 이러한 비전을 실현하기 위한 방향으로 구축되어야 한다.

- (1) 전국적으로 균등한 간선철도망 구축: 국토공간의 균형개발 촉진을 위한 지역간 접근시간의 균등화 추진
- (2) 간선철도망의 수송능력 증대: 간선철도의 복선화 비율을 제고하여 수송애로 구간 완전 해소
- (3) 고속철도 수혜지역 확대: 고속철도와 일반철도의 연계운영, 고속철도 정차역과의 접근성 제고
- (4) 물류체계의 효율화: 산업단지, 항만, 화물터미널과 연결철도망 구축으로 화물의 일관수송체계 추진 및 물류비용 절감
- (5) 남북 및 대륙철도 연결노선 완비: 수도권 지역 우회노선 및 대륙철도와의 연결 노선 확보

전국적으로 균등한 간선철도망을 구축하기 위해서는 경부축 중심으로 이루어진 철도망을 서해축 등으로 분산하여야 하며, 이는 현재 선로용량 한계에 도달하고 있는 경부선 서울-대전구간의 선로용량 부족을 해결하기 위한 대안으로서도 필수적이다.

또한, 시설수준이 낙후하고 선로사용률이 높은 전라선, 장항선, 군산선 등에 대한 복선전철화 사업을 조속히 마무리하여 간선철도망의 수송능력을 증대하여야 하며, 이를 통해 고속철도 수혜지역의 확대를 꾀할 수 있다.

물류수송체계의 효율화를 위해서도 광양항의 배후노선 기능을 담당하는 전라선의 수송능력증대 및 서해축의 개발이 필요하며, 향후 남북 및 대륙철도와의 연계를 위한 수도권 서측 우회노선의 확보가 동시에 요구된다.