

# 경부고속철도 완전개통의 의의



노 병 국

한국철도시설공단 충청본부장  
rohbk@kr.or.kr

지난 8월 1일, 420km에 이르는 경부고속철도의 마지막 공사구간인 대전·대구도심 통과구간이 개통되었다.

이로써 2004년 1단계 서울~동대구간, 2010년 2단계 동대구~부산간을 개통하며 우리나라 육상교통에 혁명을 일으켰던 단군 이래 최대의 국책사업인 “경부고속철도 건설사업”이 모두 마무리된 것이다.

최초 경부고속철도 건설의 필요성이 제기된 1970년대 당시, 서울~부산간의 경부축은 우리나라 전체 인구·지역생산의 70%가 집중되어 있었고 교통량 역시 여객의 60%, 화물의 70%가 집중되어 있었으나, 여객과 화물의 운송이 전적으로 경부고속도로와 기존 경부선 철도에 의존하고 있는 실정이었다. 또한, 매년 여객은 3.6%, 화물량은 4.3%씩 증가하여 고속도로와 기존 철도 모두 용량한계에 부딪힐 것으로 예상하였다.

이에 정부는 1983년부터 2년간 “서울~부산축의 장기교통투자 및 고속전철 건설 타당성조사 연구용역”을 통해 새로운 고속철도가 최적의 대안임을 제시하였고, 약 10년 뒤인 1992년 6월 30일 충남 아산에서 역사적인 기공식을 개최한 지 23년 만에 경부고속철도를 모두 완성한 것이다.

그러나, 고속철도에 대한 경험과 사전지식이 전무한 상태에서 시작된 경부고속철도 건설사업은 막대한 재정 부담 뿐만 아니라 노선 선정, 용지 보상, 차량 선정, 건설방식, 환경문제 등 어느 것 하나 수월하게 진행되는 것이 없을 정도로 많은 어려움이 있었다.

특히, 이번에 완공된 대전·대구 도심통과구간은 지상화나 지하화냐에 대한 지자체와의 이견으로 실제 착공까지 20년 가까운 긴 시간이 소요되었다.

대전광역시 대덕구 오정동에서 충청북도 옥천군 옥천읍 삼청리까지 18.2km의 구간과 경상북도 칠곡군 지천면 신리에서 대구광역시 동구 율하동까지 27.1km의 구간에 고속철도를 신설하는 대전·대구 도심 통과구간은 약 420km에 이르는 경부고속철도 전체 노선 중 고속전용선이 없어 일반철도와 함께 사용하는 유일한 구간이었다. 그로 인해 도심구간 진출입 시 상습적인 열차 병목현상이 발생해 왔고, 이는 배차간격 증가와 열차 지연의 주요원인으로 작용하였다.

따라서, KTX를 포함한 철도 이용객들이 보다 자주, 그리고 빠르게 열차를 이용할 수 있도록 하기 위해 도심구간에 고속전용선을 건설하는 것은 최초 계획 수립 당시부터 반드시 필요한 것으로 검토되었다.

1991년 6월 경부고속전철 기술조사용역에서 대전과 대구 정거장은 지하노선으로 선정되었으나, 재정 부담을 줄이기 위해 1993년 6월 지상화로 수정되었다. 그러나 지역주민과 지자체의 지속적인 건의로 1995년 4월 건설방식은 지하화로 다시 변경되었으며, 결국 13년이 지난 2004년에서야 철도변정비사업을 전제로 한 현재의 지상화 방식으로 최종 확정되었으며, 본격적인 공사가 시작된 것은 또 다시 5년이 지난 2009년 3월, 경부고속철도가 첫 삽을 뜬지 16년 9개월만의 일이었다.

대전·대구도심구간의 KTX 전용선 완공은 2004년과 2011년, 경부고속철도 1·2단계가 개통되었을 당시의 사회·경제적 파급효과보다는 크지 않으나, 철도운영자, 이용객, 그리고 지역주민 모두에게 큰 혜택으로 작용할 것은 분명하다.

철도 운영자와 이용객의 입장에서 고속 전용선의 건설은

빠르고 편리한 이용을 보장한다. 즉, 고속열차와 일반열차가 동일한 선로를 이용하면서 발생했던 병목현상이 해소되고 최소 4분 간격의 열차 운행이 가능해지며, 상습적으로 발생하던 열차 지연문제에 대한 근본적인 해소도 기대되기 때문이다. 이는 좌석이 없어 불편을 겪던 이용객들이 주말에도 보다 수월하게 KTX를 이용할 수 있게 되는 것은 물론, 다른 교통수단을 이용하거나 열차가 지연되어 발생하던 사회적 비용을 방지할 수 있다는 것을 의미하기도 한다.

그러나, 대전·대구 도심구간의 개통으로 인한 이와 같은 표면적 효과 이외에, 사업 과정에서 추진된 다양한 지역과의 상생·협력방안도 살펴볼 필요가 있다.

철도 횡단시설, 측면도로, 완충녹지 등을 건설하는 정비사업에 총 1조 1,386억원(대전 4,758억원, 대구 6,628억원)을 투입함으로써 2조 3,901억원의 생산 및 임금유발효과와 18,454명에 달하는 고용유발효과 등 직·간접적으로 막대한 지역경제 파급효과를 창출함은 물론, 철도 본선과 직하부를 제외한 나머지 구간은 지자체에 위탁하여 지역업체가 공사를 직접 수행하도록 함으로써, 낙수효과 또한 지역민들에게 돌아가도록 했다.

또한, 정비사업을 통해 철도변에 95,940㎡의 대규모 완충녹지(대전 46,640㎡, 대구 49,300㎡)를 신설하고, 약 16km의 측면도로(대전 7.9km, 대구 8.1km)를 개설함은 물론, 지하차도 상부에 투명형이나 혼합형 방음벽을 설치하는 등 수십년간 낙후되었던 지역의 주거환경과 도시미관을 크게 개선하였다.

뿐만 아니라, 건널목, 육교 등 노후된 기존 횡단시설을 철거하고 35개소의 횡단시설(대전 17개소, 대구 18개소)을 확장·신설함으로써 차량과 사람의 안전한 통행을 확보하였으며, 이로 인해 상습적인 시내 교통체증도 근본적으로 해소되고 철도로 단절되었던 지역간 교류 활성화도 기대된다.

대전도심 구간은 이외에도 홍도육교 지하화와 대전역사 증축공사 등 지역주민과 철도이용객의 편의 증진을 위한 사업들이 다각적으로 추진되고 있다.

대전 동구 홍도동과 삼성동간 경부고속철도 상부를 가로지르는 홍도육교는 1984년 개통 이후 대전 동서지역을 연결하는 주요 간선기능을 담당하여 왔으나, 왕복 4차로로 하루 8만대가 넘는 통행량을 수용하지 못하고 있고, 교량안전등급도 C등급으로 매우 낮아 32t 이상 차량의 통행을 제한하는 등 개량이 시급한 실정이다. 이에 금년 7월부터 기존 육교를

철거하고, 바로 밑에 왕복 6차로의 지하차도와 접속도로를 2단계에 나누어 건설하는 지하화 사업을 추진하고 있으며, 2020년까지 1,368억원(국비 397억원, 시비 971억원)이 추가로 투입된다. 이 공사가 완료되면 주변의 소음민원 해소는 물론 원활한 교통소통과 대전 동서지역간 균형 발전에도 큰 도움이 될 것으로 기대된다.

그리고, 이용객에 비해 면적이 턱없이 좁아 불편을 초래하였던 대전역사는 증축공사를 통해 서비스 수준을 B등급으로 개선할 계획이며, 대전시에서는 이와 연계하여 대전역을 중심으로 도시재정비촉진지구(887천㎡)를 지정하고 기반도로 시설, BRT 복합환승센터, 상업시설, 아파트 등을 건립하는 역세권 개발사업을 추진하는 등 철도변 정비사업이 정비사업 자체로 끝나는 것이 아니라 원도심 활성화의 기폭제로도 작용하고 있다.

이렇듯 경부고속철도 대전·대구도심구간 사업은 단순히 고속철도 전용선 건설로 열차 운행간격을 단축하고 철도 운영자와 이용객에게 혜택을 제공하는 본래의 사업목적 외에 지자체, 지역주민과 상생하는 협력방안을 병행함으로써 그동안 정거장 이외에는 기피되던 철도건설사업의 이미지 개선에도 큰 영향을 미쳤다는 점에서 매우 모범적인 사례라 할 수 있을 것이다.

1899년 노량진과 제물포를 연결하는 경인선 개통은 지역간 교류라는 새로운 지평을 열었고, 2004년 경부고속철도의 개통은 전국을 하나로 묶는 반나절 생활권을 이룩하였다. 이렇게 철도는 그 시대 국민들의 삶의 방식을 결정하는 중요한 육상교통으로 자리매김하였고, 언제나 지역의 발전과 함께 해왔다.

이 땅에 철도가 뿌리내린 지 116년, 고속철도가 만들어진 지도 11년이 지났다. 이제는 그간 철도가 주었던 그 혜택 만큼 지역민들로부터 인정받을 수 있는 시설이 될 수 있도록 철도인 스스로가 그 방안을 고민해야 할 때이며, 그 국민들이 현실로 실현될 때 비로소 지역과 하나가 될 수 있을 것이다.

그리고 더 나아가 철도를 통해 연결된 하나하나의 지역들이 또 다른 하나로 통합될 때 철도는 교통수단 그 이상의 의미를 가질 수 있을 것이다.

멀기만 했던 서울과 부산을 KTX가 하나로 묶었듯 언젠가 TCR과 연결된 우리 고속철도가 신의주, 단동을 거쳐 중국과 유럽까지 하나로 묶는 그 날을 손꼽아 기대해본다. ☺