



호남고속철도, 건설 기본계획 확정

경부축에 이어 호남축의 중추 대동맥 역할을 하게 될 호남고속철도 건설방안이 확정됨에 따라 혁신도시 및 기업도시 등 현재 추진 중인 국토균형발전시책과 함께 상대적으로 낙후된 호남축의 발전에 일대 전환점이 될 것으로 기대된다.

건설교통부는 2017년까지 오송 ~ 목포간 고속철도 건설을 내용으로 하는 “호남고속철도 기본계획”이 SOC건설 추진위원회(위원장 : 기계처 장관) 심의를 통과(8.23)함에 따라 정부안이 최종 확정되었으며, 아울러 대전·대구 도심구간 통과방식을 지하노선에서 지상노선으로 변경하고, 중간역을 추가신설(오송, 김천·구미, 울산)하는 내용을 골자로 하는 경부고속철도 2단계 기본계획 변경도 최종 확정되었다고 밝혔다.

SOC건설추진위원회는 고속철도·신공항 건설 등에 관한 기본계획 및 중요정책 등을 심의·조정하기 위한 위원회로 관계부처 장관, 관계 지자체장, 철도시설공단 이사장 등 30명 이내로 구성되어 있다.

호남고속철도 건설이 완료되면 서울에서 광주간은 현재보다 60분 단축(153분 → 93분)된 1시간 33분안에 이동이 가능하게 되고, 서울에서 목포간은 현재보다 79분 단축(185분 → 106분)된 1시간 46분에 이동이 가능하게 되며 경부고속철도 2단계 사업이 완료되면 서울에서 부산간은 1단계 사업 개통('04.4)으로 82분이 단축(250분→168분)된데 이어 또다시 추가로 38분 단축(168분→130분)이 가능하게 되어 2시간 10분 안에 이동이 가능하게 된다.

경부고속철도 대전·대구 도심구간은 사업비, 안전성, 유지관리 용이성 등을 고려하여 지자체와의 협의를 거쳐 기존 지하노선 계획을 지상 노선으로 변경하였으며, 추가로 설치하는 중간역(오송, 김천·구미, 울산)은 '03.11월 발표한 정부 방침에 따라 해당 지자체에 역사설치 비용의 일부(20%)를 부담토록하여 수요자 부담원칙을 공식화하는 계기를 마련하였다.

이처럼 호남고속철도 기본계획 수립 및 경부 2단계 기본계획변경이 완료됨에 따라 오는 2017년이 되면 경부축에 국한된 반나절 생활권이 실질적인 전국 반나절 생활권으로 바뀌게되어 국민의 삶의 질이 대폭 향상되게 되었으며 사람과 물류의 이동이 고속화되어 국토의 경쟁력이 한층 강화되고 국토균형발전 및 국가경쟁력 제고에 큰 도움이 될 것으로 기대된다.

건설교통부는 기본계획 고시절차가 완료되는 대로 기본설계에 착수하는 등 계획된 로드맵에 따라 차질 없이 공사를 완료하여 국토의 경쟁력을 조기 향상시켜 나가겠다고 밝혔다. **물류**

