

철도 불균형과 무관심



노승만 강원발전연구원 선임연구위원
(rsm@gdri.re.kr)

강원도 철도 연장은 우리나라 철도의 8.3%에 해당하는 386km의 연장을 유지하고 있으며, 10개 노선중 경춘선만 복선화(복선화율 7.4%)되어 있어 전국 평균에 비해 매우 열악한 수준의 시설로 운행되고 있다.

특히 산악지형이 강원도 면적의 83%를 차지하고 있어 청정교통수단인 철도교통이 가장 적합하지만 아직까지 국가철도망계획에서는 노선만 그 어진체 장기계획 검토노선으로 설정되어 있는 현실이다.

우리나라 철도가 타 분야에 비해 정부의 관심도나 예산 배정이 매우 미흡하듯 강원도의 철도 교통망은 우리나라 다른 지역에 비해 아직도 교통의 사각지대라 할 수 있을 정도로 네트워크가 부족한 상황이다.

강원도내 교통망 네트워크는 일부 구간 단절로 인해 효율성이 매우 반감되고 있는 실정이다. 기간교통망의 경우 네트워크화 되지 않으면 간선 기능으로서의 역할이 상실되나, 강원도 철도망의 대부분은 일부 구간만 개통된채 중단된 상태로 남아있다. 철도의 경우 올림픽 노선으로 원주~강릉 간 철도가 건설되고 있으며 동서고속화철도가 추진되고는 있으나 두 노선을 연결하는 동해선 노선과 원주~춘천을 연결하는 내륙철도는 계획조차 되지 못하고 있다. 동해북부선 단절구간인 강릉역~제진역(110km)구간을 연결하여 금강산과 원산의 마식령 스키장을 연계하여 평화올림픽 실현과 물동량이 많은 부산, TSR 축을 연계하자는 제안도 논의조차 없다. 동해안축의 국민들은 아직도 현 정부가 선언한 유라시아 이니셔티브를 믿고 있는데 정부의 태도가 너무나도 평온하고 미온적이다. 다행히 경춘선의 연장선상인 동서고속화철도는 30년만에 추진하기로 결정했으나 구체적 시행

계획은 아직도 강원도민들의 신뢰를 얻지 못하고 있는 실정이다.

우리나라 철도가 일제 강점기의 철도망에서 크게 변화되지 못했다는 반성에도 불구하고 아직도 철도정책은 국가기간교통망으로서의 역할을 충분히 수행해 내지 못하고 있다 해도 과언은 아니다. 중국의 일대일로 정책이나 러시아의 신동방정책에 대응하고 선도해야겠다는 북방경제 정책은 차치하고라도 우리나라 현 정부의 정책기조인 국가경쟁력 강화, 유라시아이니셔티브의 시발이 되는 첫 사업으로서 철도에 대한 정부의 애정과 관심은 너무나도 초라한 상황이다. 다행히 몇 달 전 청와대 무역투자진흥회의에서 철도사업은 지역 경제에 활력을 불어넣는 새로운 성장동력으로 사업의 시너지 효과를 고려해야 한다는 긍정적 언급이 있었다고 하니 좀 더 지켜봐 줘야 할 상황이다. 그러한 관심의 표현속에서 결정된 춘천~속초간 동서고속화철도는 향후 동해북부선을 통해 TSR·TCR 및 북극항로로 연결되어 러시아(유럽)·중국과의 관광활성화는 물론, 유라시아 연결되는 올림픽 로드로서 자원 교역에도 큰 역할을 할 것으로 기대된다.

지금까지 정부가 수립하고 집행한 국가철도망 구축계획을 살펴보면 강원도 철도사업은 총 30여 개 사업이 반영되었으나, 장기적으로 국가철도망 구축은 통일 및 북방시대를 대비한 강원도의 철도망 구축에 좀 더 적극적인 관심과 투자가 필요하리라 판단된다.

국가철도망 구축계획의 목적은 국가의 장기적 발전 측면을 고려하여 철도시설의 효율적 투자와 단계적 실행을 위한 것으로 단기적 측면의 경제성 뿐만 아니라 장기적 측면의 네트워크 연결성 등을 고려한 계획이 수립되어야 한다. 따라서 기존

국가철도망 구축계획은 중국, 러시아 등 주변국들의 상황을 고려하여 좀 더 적극적으로 추진하고 정부의 재정 상황과 정책의 변화에 상관없이 국가 철도망 계획은 일관성 있게 추진되어야 한다.

철도는 복지 예산을 갹아먹는 낭비 사업이 아니라 백년대계 국가 경쟁력을 향상 시키는 사회기반시설(SOC)이며, 교통약자들을 위한 이동권 확보차원의 또 다른 복지이기 때문이다. 또한 2%대 경제성장을 우려하는 정부 정책 입안자 입장에서도 철도공사로 인한 단기적 경기부양과 장기적 국가경쟁력을 향상시키는 정책중에 철도만한 사업이 또 있겠는가.

