

대구경북 철도 현실과 과제



권 태 범 대구경북연구원 연구위원
(tbkwon@dgi.re.kr)

최근의 국가교통정책은 철도 중심의 친환경 녹색교통 중심으로 재편되고 있으며, 그에 따른 녹색교통 이용분담률 즉, 철도는 2007년 15%→2013년 22%→2030년 30%로 제시하고 있다.¹ 특히, 기후변화협약 및 탄소배출권 등 세계적 환경 관련 이슈의 등장으로 대표적 저탄소 녹색교통수단인 철도에 대한 투자확대가 계획되고 있다.

그리고 우리나라 철도정책은 향후 HEMU-430X의 실용화 및 500km/h급 HEMU-500X의 기술개발과 나아가 초고속자기부상의 핵심기술 개발 등을 추진할 계획이다.

이와 같은 고속철도 기술개발을 통해 세계 고속열차의 속도경쟁 시장에 대응하고 초고속 간선 녹색교통시스템 구축으로 환경부하를 최소화할 것이다. 또한 공간거리를 획기적으로 단축시켜 전국 주요거점을 일상 통근시간대인 1시간대로 연결하는 등 전국을 하나의 도시권으로 통합하여 국가경쟁력을 한층 높일 계획이다.

하지만 대구경북 지역에서의 철도 서비스는 수년간 제자리걸음을 하고 있다. 제대로 운영되고 있는 철도노선은 경부선이 유일하며, 이마저도 포화상태에 이르러 주말에는 KTX 예약이 어려운 실정이다. 나머지 대부분의 노선은 단선으로 운영되어 관광철도 정도로만 이용될 뿐 일상생활 및 경제활동과 연계된 출근, 통학, 업무 등의 통행을 하기에는 제 기능을 못하고 있는 실정이다.

2015년 4월 2일 경주~포항 구간의 KTX 직결선이 개통됨으로써 서울~포항 간 통행시간이 2시간 15분으로 기존 통행시간보다 2배 이상 줄어들었다. 2004년 경부선 KTX 개통 이후 유일한 지역 내 철도서비스의 변화이자 수혜지역의 확대로 큰 의미를 갖는다. 이처럼 대구경북 지역에서는 철도망이 형성되지도 않았지만 개선 속도는 매우 느리다.

1. 국토교통부, 국가기간교통망계획 제2차 수정계획(2001~2020), 2011.1

국가에서는 철도 건설의 경제적 파급력을 말하지만 지역에서는 아직 느껴보지도 못한 수준이다.

국가철도망구축계획에는 지역 내 철도사업이 많이 포함되어 있다. 현재 제3차 국가철도망구축 계획까지 수립이 되었지만, 경부선 KTX 사업과 2단계 도심구간 사업 등 몇몇 사업을 제외하면 대부분 공사 중 또는 계획 단계에 있다. 게다가 제1차 국가철도망계획에 포함된 울진~분천 간 사업은 2차 계획에서는 제외되어 지역민들은 제3차 계획에 반영하기 위해 노력하였으나 포함되지 못했다. 지역에서는 철도를 이용 못하지만 계획에 반영된 것으로도 기대감을 갖고 기다려왔지만 이마저도 기대할 수 없는 상황이 된 것이다.

국가에서는 초고속, 친환경 철도정책을 말하지만 지역에서는 철도서비스 개선이 아닌 최소한의 소통을 말하고 있는 수준이다. 그리고 대구경북 지역의 주력 산업축은 구미~대구~포항 축으로 구미~대구~경산 구간에 경부선 여유용량을 활용한 광역철도 사업이 추진 중에 있어 다행스럽지만 영천에서 포항으로의 연결선은 없다. 제1차 국가철도망계획에 포항직결선(영천~안강~포항)이 있었지만 2차 계획에서부터 제외되었다. 대구경북 지역의 철도사업은 큰 계획 아래 진행되고 있지 않다는 생각을 들게 한다.

철도 건설에는 많은 비용이 소요되므로 경제성을 충분히 고려해야겠지만 경제성을 중심으로 사업의 실현가능성을 따진다면 향후 비효율적인 노선과 지역의 불균형만을 초래할 지도 모른다.

최근의 교통에 있어서 대표적인 특징은 3가지가 있는데, 첫 번째가 광역교통에 대한 수요가 많고, 두 번째가 급증하는 교통약자에 대한 배려가 많이 요구되며, 마지막 세 번째가 기후변화협약에 의거 친환경 녹색교통에 대한 기술개발과 보급이

중요시되는 것이다.

대구경북 지역도 이러한 특징과 무관하지 않다. 포항KTX 개통으로 동해안 지역의 광역수요는 급격히 증가하였고, 동대구역은 서울역 다음으로 통행인구가 많다.

그러나 지금까지 철저히 철도수혜 지역에 소외된 교통약자들 즉, 지방의 지역민들에 대한 배려는 없는 것 같다. 인구고령화는 국가적 문제이기도 하지만 경북 지역에서는 일부 지자체들이 초고령사회에 진입했을 정도로 심각한 수준이다.

그리고 기후변화협약에 의해 우리나라도 의무감 축국 대상에 포함되어 앞으로 2020년까지 교통부문에서 온실가스배출량을 BAU 대비 33%에서 최고 37%까지 감축하는 것을 목표로 하고 있다. 따라서 현재의 화석연료 중심의 교통시스템을 친환경 녹색교통 중심으로 전환할 당위성이 매우 높아졌으며, 이를 실현하기 위해 다양한 기술개발과 현실성 있는 보급방안이 필요한 때이다. 그러나 단순히 철도 통행수요만을 고려한 철도정책은 대구경북 철도 정책에 새로운 대안을 제시하지 못할 것이다.

중앙정부에서 국가정책을 말할 때 국가경쟁력은 지역경쟁력의 합이라고 말하지만 지역에서는 아직 지역경쟁력은 SOC투자사업과 비례한다고 말한다. 즉, 지역에서는 SOC기반시설이 지원되지 않으면 발전할 수 있는 기틀을 마련하기 어렵기 때문에 그토록 국책사업 유치에 사활을 걸 수 밖에 없는 것이다.

최근 세종시로 행정수도 이전과 안동으로 경북도청이 이전되면서 한반도 허리경제권이라는 새로운 국토발전축을 말하고 있다. 그 발전축 중심에 동서내륙철도(서해안~세종~안동~동해안)가 포함되어 있다. 지역에서 계획 중인 대부분의 철도망을 동서로 연계시켜 주는 사업으로 대구경북

지역 철도계획의 큰 획을 그을 것으로 기대된다. 물론 현재 추진 중인 철도사업들이 계획대로 추진되었을 경우에 가능할 것이다.

그런데 아이러니하게도 지역에서는 20년 가까

이 철도망 확충을 기다려왔지만 국가는 다시 수십 년 이상을 기다려야 하는 철도망 계획을 하고 있다. 향후 대구경북 지역에서도 하루빨리 양질의 철도서비스가 제공될 수 있는 날을 기약해 본다.

