

# 강릉~제진 동해북부선 철도망 신규사업에 반영

## 3차 국가철도망계획안 발표

동서고속철도 등 노선 6개 포함  
오늘 공청회... 상반기 최종 확정

한반도 통일 시대 대동맥 역할을 할 강릉~제진 동해북부노선이 제3차 국가철도망구축계획안(2016~2025년)에 신규사업으로 포함됐다. 이 노선은 유라시아 대륙을 하나의 경제공동체로 묶는 유라시아 이니셔티브 선점 차원에서 도가 최우선 반영을 목표로 했던 사업이다. ▶관련기사 3면

국토교통부는 이 같은 내용이 담긴 '제3차 국가철도망구축계획안'을 3일 발표했다. 3차 철도망계획은 주요 도시 간 2시간대, 대도시권 30분 이내 이동을 목표로 하고 있다. 강릉~제진 노선은 한반도 통합 철도망 구축사업으로 추진되며 총연장 104.6km에 2조3,490억원의 사업비가 투입된다. 제진에서 북한 감호를 연결하는 구간에는 이미 철로가 만들어져 2007년 5월

## 동해북부선 철도 건설망



시험운행이 이뤄졌다. 하지만 남쪽의 제진과 강릉을 연결하는 구간에는 철로가 부설되지 않아 단절구간으로 남아있다.

이번 계획안에는 춘천~속초 동서고속화철도 사업도 포함됐다. 이 노선은

2차 계획에도 반영되었던 사업으로 현재 예비타당성 조사가 진행 중이다. 총연장 94km에 2조2,158억원이 투입되며 시속 250km급의 준고속철도 노선이다.

또 포항~동해(178.7km) 전철화사업, 동해~동해항(3.6km) 노선이 신규사업에 이름을 올렸다. 이미 시행 중인 여주~원주 철도와 백마고지~월정리 경원선 등 2개를 포함해 도내 노선은 총 6개가 이번 계획안에 담겼다. 이 밖에 추가 검토사업으로 원주~홍천~춘천선과 연천~월정리 경원선, 포항~강릉 복선전철화 등 3개 사업이 포함됐다.

국토부는 4일 대전 철도트윈타워에서 제3차 국가철도망구축계획안 공청회를 연다. 이 자리에서 제시된 의견을 반영해 올해 상반기 중에 최종 계획을 확정한다. 최원식 도 건설교통국장은 “도가 요청했던 핵심철도사업이 대부분 계획안에 담긴 만큼 최종 계획으로 확정될 수 있도록 적극 대응해 나가겠다”고 말했다. 이성현기자 sunny@

## ● 새얼굴 ●



### 최돈진 도아스콘공업협동조합 이사장

최돈진(63) 강원도아스콘공업협동조합 이사장은 “조합 역량 강화와 조합원사의 지원사업 확대를 최우선 목표로 정할 것”이라며 “조합원사들이 편하게 사업할 수 있도록 유관기관들과 긴밀하게 협력하는 것은 물론 권익보호에도 최선을 다하겠다”고 강조. 강릉고, 관동대 경영학과, 상지대 대학원을 졸업. 관동대 총동창회장을 역임.

현재 중소기업중앙회 강원지역회장, 강원중소기업단체협의회장, 삼정산업(주) 대표이사로 활동 중. 가족은 부인 최규너씨와 1녀. 취미는 골프.

/ 강릉~제진 구간 국가철도망계획 포함 기대효과 /

## 유라시아 연결 북방경제 선점 동서철도 연계 시너지 극대화

도가 제3차 국가철도망구축계획 안에서 가장 기대를 걸고 있는 사업은 강릉~제진 동해북부노선이다.

이 노선은 한반도종단철도(TKR)와 시베리아횡단철도(TSR)를 연결하는 가장 현실적 대안이라는 점에서 현 정부가 선언한 유라시아 이니셔티브 구상을 실현하는 핵심사업이다. 강릉~제진 구간만 연결하면 곧바로 동해안 등줄기를 따라 북한을 거쳐 유라시아까지 연결되는 최단 노선을 구축할 수 있다.

유라시아 이니셔티브는 부산을 시작으로 동해선을 따라 북한을 거쳐 러시아, 유럽 대륙으로 이어지는 물류 노선을 기반으로 하고 있다. 하지만 동해 노선에서 도내 구간은 단절돼 실질적인 북방경제의 혜택을 체감하지 못했다. 정부가 지난해 11월부터 러시아산 유연탄을 북한 나진항을 거쳐 국내 항구로 가져오

는 나진~하산 프로젝트에서 도만 제외된 것이 대표적 사례다.

동해항과 속초항은 나진항과 최단 거리이지만 이러한 지리적 이점을 전혀 살리지 못하고 있다. 동해북부선이 개통되면 유라시아 대륙의 물자가 직접 철도를 통해 강원도로 유입되는 길이 열려 동해항과 속초항의 활용 폭도 커지게 된다. 특히 현재 예비타당성 조사가 진행 중인 서울~속초 동서고속화철도와 연계하면 궁극적으로 동해와 서해축을 잇는 H자형 국가기간축이 완성돼 시너지 효과를 낼 것으로 기대하고 있다.

노승만 강원발전연구원 기획경영실장은 “철도는 기본적으로 네트워크를 기본으로 하고 있다”며 “동해안노선과 수도권 노선인 동서고속화철도가 교차되면 경제적 측면에서 과급력이 상당할 것”이라고 전망했다. 이성현기자

# 교통망·경기장 건설 '속도'... 대회 인프라 확보

2018년 2월9일 강원도 평창군 다관령면 횡저리에 들어선 올림픽 스타디움에서는 지구촌 겨울축제의 장인 2018평창동계올림픽이 개막된다. 세번의 도전 끝에 유치에 성공한 평창동계올림픽이 이제 2년 앞으로 다가왔다. 강원도는 올림픽 성공개최를 위해 총력전을 벌이고 있다. 대회 경기장도 서서히 모습을 드러내고 진입도로와 철도 등 교통망도 공정에 맞춰 속도를 내고 있다.

## # 평창동계올림픽

2018평창동계올림픽은 역대 최대 규모로 개최된다. '하얀 열정'을 슬로건으로 2월 9일부터 25일까지 17일간 평창과 강릉, 정선 일원에서 열리는 평창올림픽에는 85개국을 대표하는 선수들이 참가, 102개의 금메달을 놓고 경쟁을 벌인다. 알펜시아 스피드파크에서는 바이애슬론과 크로스컨트리, 스키점프, 봅슬레이, 루지 등 가장 많은 8개 종목이 열린다.

## 강원도, 신·개축 경기장 공사 모두 시작 진입로·철도·올림픽 프라자 조성 박차

평창 보광 휘닉스파크에서는 스노보드, 프리스타일 스키 등 2종목, 평창 올림픽리조트와 정선 알파인 경기장에서는 알파인스키가 개최된다. 아이스하키, 스피드스케이팅, 쇼트트랙, 피겨 등 빙상종목은 강릉에서 열린다.

대회 기간 세계 각국에서 5000여명의 선수단이 참가할 예정이며, 국제올림픽위원회(IOC)패밀리 등 대회에 직접 관련된 인원만 5만여명에 이른다. 경기 관객과 자원봉사자 등을 합치면 하루 평균 방문객이 14만명에 이를 전망이다.

## #평창동계패럴림픽

패럴림픽은 평창동계올림픽이 끝난 뒤 개최된다. 패럴림픽은 신체·감각적 장애가 있는 선수들이 이를 극복하고 참가해 기량을 겨룬다. 2018평창동계패럴림픽

은 12회 대회로 2018년 3월 9일부터 18일까지 평창동계올림픽 경기장에서 열린다. 45개국에서 선수와 임원 1700여명이 참가할 예정이다. 대회는 알파인스키 등 6종목, 8개 세부종목으로 치러진다.

## #대회 준비상황

도는 지난해 12월 컬링센터 개축공사 기공식을 끝으로 평창동계올림픽 개최를 위해 신·개축중인 경기장 공사를 모두 시작했다. 피겨·쇼트트랙 경기장인 강릉아이스아레나는 2014년 6월 착공했다. 지난해 말 현재 55.9%의 공정률로 올 11월 완공될 예정이다. 아이스하키경기장인 강릉·관동하키센터도 2014년 7월에 착공했다. 현재 58%(강릉)과 61.4%(관동)의 공정률로 2016년 11월 완공을 목표로 하고 있다. 슬라이딩 센터는 2016년



10월 완공예정이며, 현재 64.6%의 공정률을 보이고 있다.

중부 알파인 경기장은 지난 2014년 5월 착공해 현재 64%의 공정률을 기록하고 있다. 사후활용 등의 문제로 지난해 5월에서야 착공한 스피드스케이팅경기장은 현재 27.7%가 진행됐다. 기존 시설을 보완하는 스노보드경기장과 컬링경기장은 가장 최근

에 착공됐다. 스노보드경기장은 지난해 7월 착공했으며, 2017년 6월 완공 예정이다. 강릉컬링센터는 지난해 12월 가장 늦게 공사를 시작했다. 올 11월까지 리모델링공사를 마칠 계획이다. 개폐회식이 열리는 평창올림픽의 상징인 올림픽프라자도 논란 끝에 지난해 공사를 시작했다. 당초 사각형 형태에서 오른기를 상징하는 오각형

으로 변경됐다. 규모도 4만석에서 3만5000석으로 줄어들었다.

국제방송센터(IBC)는 지난해 12월 공사에 들어갔다. 2017년 4월 준공 예정이다. 600가구 규모로 3500명을 수용하는 평창선수촌은 지난해 9월 착공했다. 강릉선수촌·미디어촌은 한국토지주택공사(LH)가 건설하고 대회 후 일반 분양 또는 임대한다. 백오인

## 원주천담 건설 승인

원주시는 판부면 신촌리 일대에 추진중인 원주천담 건설 사업의 기본계획이 최근 강원도로 부터 승인받고 시됐다 3일 밝혔다.

이에 따라 원주천담 건설 규모는 높이 50m, 길이 265m에 저수용량 180만t으로 최종 확정됐다.

사업 기간은 오는 2020년까지며 총 사업비 486억원 중 90%를 국비로 투입하게 된다.

이번 기본계획 승인 고시로 시와 한국수자원공사는 오는 3월부터 기본 및 실시계획 용역과 보상에 착수할 예정이다. 시는 관련 절차들이 차질없이 진행됨에 따라 내년 3월 공사 착공에 들어갈 계획이다.

이에 앞서 원주천담과 함께 원주 대표 친수공간이 될 정지뜰 호수공원 조성 사업도 최근 정부의 우선투자사업에 선정되며 추진에 탄력을 받고 있다.

연내 하천기본계획이 고시되면, 내년부터 오는 2020년 완공을 목표로 480억원의 국비를 연차적으로 지원받아 기본 및 실시설계와 토지 보상에 들어갈 계획이다.

원주/정태욱 tae92@kado.net

# 철도 신설·개량 사업에 10년간 74조1000억 투입

## 3차 국가철도망구축계획 GTX 송도~청량리 등 81건

오는 2025년까지 경부선 평택~오송, 수도권광역급행철도(GTX) 송도~청량리, 남부내륙선 김천~거제 간 철도 건설 사업 등 81개 사업에 총 74조1000억원이 투입된다.

향후 10년간의 철도 신설·개량 투자로 2026년이면 철도연장은 5517km로 늘어나고 주요 도시간 2시간대, 수도권은 30분내 이동이 각각 가능해진다.

국토교통부는 이 같은 내용의 '제3차 국가철도망구축계획안(2016~2025)'을 확정하고 이에 대한 의견수렴을 위한 공청회를 4일 대전 철도트윈타워 대강당에서 개최한다고 3일 밝혔다. ▶관련기사 4면

국가철도망구축계획(이하 '철도망계획')은 향후 10년간 철도망 구축의 기본 방향과 노선 확충계획을 담고 있는 중장기 법정계획이다. 국토부 의뢰로 한국교통연구원이 지난 3년간 연구용역을 통해 초안을 짰다. 국토부는 이번 공청회

에서 제시된 의견을 반영해 상반기 중 최종계획을 확정·고시한다.

철도망계획안은 5대 기본방향으로 △철도 운영 효율성 제고 △지역 거점 간 고속이동서비스 제공 △대도시권 교통난 해소 △철도물류 활성화 △통일 대비 등을 제시했다. 이 기준에 따라 신규 사업 32개, 기존 시행 사업 49개 등 모두 81개의 사업이 선정됐다. 총투자비 74조1000억원은 국비 53조7000억원, 지방비 4조원, 민자 9조5000억원, 기타 6조9000억원 등으로 조달한다는 계획이다. 이재훈 교통연구원 미래교통전략연구소장은 "SOC 투자감축 기조 등 최근 재정운용을 감안해도 국고 조달은 충분히 가능할 것"이라고 전망했다.

3차 철도망 계획이 완료되면 철도운영 연장은 3828km(2014년)에서 5517km(2026년)로 늘고, 복선화율 68%, 전철화율 84%를 달성하게 된다.

이승호 국토부 교통물류실장은 "신규 사업에 따른 경제적 파급효과는 생산유발·임금유발 등 총 126조원으로 추산된다"고 말했다. 김태형기자 kth@

## 7대 건설근로자공제회 이사장에 권영순씨

건설근로자공제회를 이끌어갈 새 인물로 권영순 전 고용노동부 노동정책실장(사진)이 결정됐다.

공제회는 3일 서울시 강남구 공제회 본회에서 이사회를 열고 제7대 이사장을 선출했다.

권영순 후보는 이날 8명의 출석이사로부터 5표를 얻어 이사장에 올랐다. 다른 두 후보인 이정식 한국노총 사무처장, 천길주 전 현대건설 전무는 각각 1표를 득표했다. 나머지 1표는 기권표다. 이들 3명은 지난달 외부공모 방식으로 진행된 임원추천위원을 거쳐 최종 이사장 후보에 올랐다.

이날 이사장 투표에 참여한 이사는 김경선 고용노동부 노동시장 정책관(의장)과 고용부 추천인사 3명(이지만 연세대 교수·박지순 고려대 교수·노용진 서울과학기술대 교수), 이병훈 국토교통부 건설인력기재과장(대리참석)과 국토부 추천인사 1명(김한수 세종대 교수), 이용대 건설산업노조연맹 위원장, 이강본 공제회 전무이사 등이다.

퇴임한 이진구 전 이사장과 직접 후보에 오른 이정식 후보를 제외한 현 이사 10명 중 국토부 추천인사 2명이 이날 이사



회에 불참했다. 권 신임 이사장은 1986년 행정고시 29호로 공직에 입문한 후 30년간 고용노동부에서 근무했다. 서

울지방노동위원회 위원장, 고용평등정책관, 노동정책실장 등을 거쳤다.

지난해 11월 퇴직 전까지 고용부 노동정책실장으로 현 정부의 비정규직 대책 등을 추진했다.

이날 회의 진행 도중 민주노총 산하 건설산업노조연맹 관계자들이 회의장 앞에서 "낙하산 선임 반대"라고 쓰인 피켓을 들고 시위를 벌였다.

노동계 측 이사인 이용대 위원장은 의사진행 발언을 통해 "밖에 있는 건설근로자들이 이사회에서 발언할 수 있도록 기회를 주자"고 말했고, 실제로 시위를 벌이던 건설근로자가 이사회장에 들어와 "건설현장과 근로자를 대변할 수 있는 이사회장을 선출해 달라"고 말했다.

그 후 피켓 시위는 중단됐고 이사회는 속개됐다.

권 이사장은 4일부터 3년 동안 공제회를 이끈다. 윤석기자 ysys@

## 아하! 그렇구나

### 입찰에 참여한 공동수급체 구성원에게 입찰무효 사유가 있는 경우

**Q** 공동수급체를 구성하고 있는 구성원들 가운데 일부 구성원의 대표자가 변경되었음에도 불구하고 변경 등록을 하지 않고 입찰한 경우는 어떻게 되는가? 대표자 변경등록을 하지 않은 구성원이 속한 공동수급체 자체의 입찰은 무효가 되는가? 공동수급체를 구성하여 입찰에 참가하는 경우 구성원의 대표자가 변경된 경우에 그 구성원은 대표자가 변경된 사실을 등록할 의무가 있는가?

**A** 국가계약법 시행령 제39조 제4항은 '경쟁참가의 자격이 없는 자가 행한 입찰 기타 기획재정부령이 정하는 사유에 해당하는 입찰은 무효로 한다'고 규정하고 있고, 국가계약법 시행규칙 제44조 제6호의3 (나)목은 '입찰 등록 사항 중 대표자(수인의 대표자가 있는 경우에는 대표자 전원의 성명을 변경등록하지 아니하고 입찰서를 제출한 입찰을 무효로 한다'고 규정하고 있다.

이처럼 대표자 변경등록 해태를 입찰무효 사유로 규정한 것은 대표자를 정확히 등록함으로써 입찰 이후의 후속 절차에서 대표자 권한의 적법한 행사나 그 효력 등에 관한 다툼이 발생할 위험을 차단하고, 국가계약법 시행령 제76조에 따른 부정당 업자의 입찰참가

를 막는 한편 대표자가 같은 여러 법인의 중복 또는 사위 입찰을 방지하는 데 목적이 있다.

따라서 국가계약법 시행규칙 제44조 제6호의3 (나)목은 입찰의 공공성과 공정성을 현저히 침해한다고 볼 만한 정형적 사항을 규정한 것으로, 공동수급체를 구성하여 입찰에 참가하는 경우 구성원의 대표자가 변경된 경우에도 그 구성원은 이를 변경등록하여야 한다. 따라서 구성원의 대표자가 변경된 사실을 변경등록하지 않은 것은 입찰무효 사유에 해당한다.

그렇지만 공동수급체 구성원 중 일부에 입찰참가 무효사유가 있어 그 구성원이 입찰 절차에서 배제된다고 하여도 그러한 사유가 없다면 나머지 구성원의 입찰참가가 당연히 무효가 된다고 볼 수는 없다. 무효사유가 있는 구성원의 입찰만 무효가 되고, 그를 제외한 나머지 구성원들만으로 입찰의 효력 유무를 판단하여야 한다(대법원 2012.09.20. 자 2012마1097 결정).



길기관 법무법인 덕수 변호사

2018 평창동계올림픽 준비 상황은?

# 12개 경기장 평균 공정률 60%... SOC사업도 '속도'

(6곳 신설·3곳 보완·3곳 보수)

2018 평창동계올림픽이 오는 9일이면 D-2년, 731일 앞으로 다가온다. 12개 경기장 건설 공사는 계획 공정대로 순조롭게 진행되고 있다. 1월 말 현재 평균 공정률이 60%에 이른다. 보완 경기장의 공정률은 다소 낮다. 하지만 신설 공사가 아닌 만큼 올해 또는 내년까지 마무리하는 데는 차질이 없을 것으로 보인다. 고속도로, 철도, 경기장 진입도로 등 SOC(사회기반 시설) 사업도 속도를 내고 있다. 사업이 완료되면 강원도의 교통지도가 바뀌어 수도권 접근성이 크게 개선된다.

### 평창·강릉·정선에 12개 경기장

평창·강릉·정선에 12개 경기장이 건설된다. 6곳은 신설하고 3곳은 보완, 3곳은 보수를 사용한다.

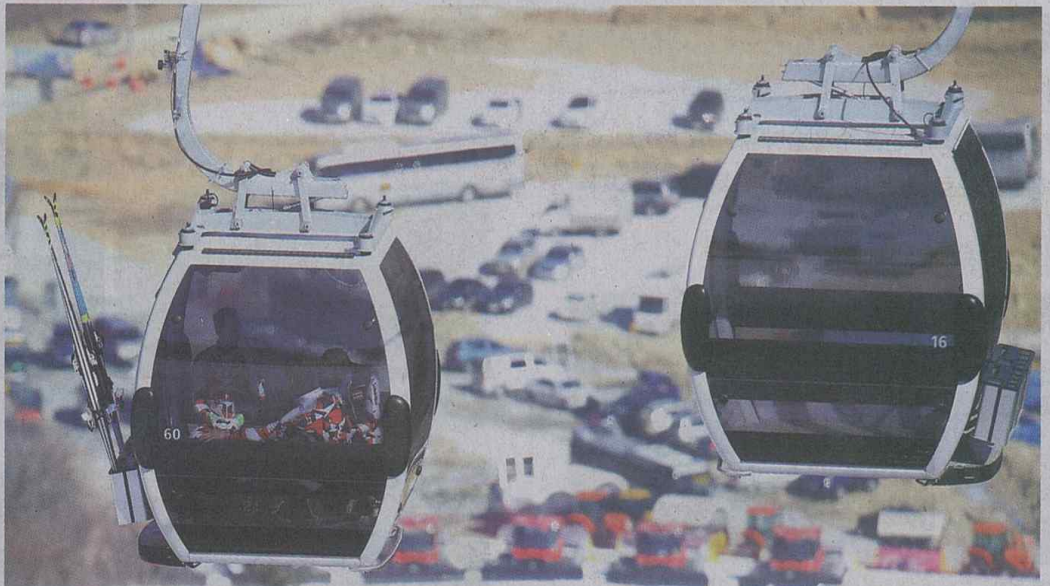
신설 경기장은 2014년부터 착공했으나 지난해부터 본격적으로 공사가 진행돼 1월 말 현재 평균 공정률은 60%이다. 정선 알파인경기장 64%, 알펜시아 슬라이딩센터 64.55%, 강릉 스피드 스케이팅장 27.7%, 강릉 아이스 아레나 55.9%, 강릉 하키센터 58%, 관동 하키센터 61.4%다.

정선 알파인 경기장은 급경사 지형인데다 산림 환경 인허가 문제로 지연돼 어려움을 겪었으나 인력을 증원하고 야간작업을 병행해 공정률을 정상 궤도까지 올리는 데 성공했다.

슬라이딩센터 건설도 순조롭다. 이 경기장은 국제올림픽위원회(IOC)가 선례로 볼 때 경기장 건설이 어렵다고 판단, 분산 개최까지 검토했다. 하지만 지난해 트랙 및 냉동플랜트 설치와 예비운전을 완료해 오는 29일부터 9일간 예비인증을 앞두고 있다. 10월 말에는 본 인증을 받고 우리나라 국가대표 선수들이 연습에 나선다.

강릉지역에 건설되는 빙상 경기장의 전체 공정률은 40%이다. 계획 대비 105%를 웃돌아 오는 12월부터 개최하는 종목별 테스트 이벤트는 물론 2017년 초 본 인증에 차질이 없을 전망이다.

보완 경기장 중 보광 스노경기장은 25.1%, 강릉 컬링경기장은 4.5%이며, 용평 알파인경기장은 설계 중이다. 스노 경기장은 사업비 확보 및 인허가 절차가 늦어져 지난해 7월에야 겨우 착공했지만, 작업을 서둘러 3개월여 만인 11월 슬로프 조



3일 오후 강원도 정선 알파인 스키장에서 '2016 아우디 국제스키연맹(FIS) 스키월드컵'에 출전하는 선수들이 코스 점검을 위해 곤도라를 타고 출발지점으로 이동하고 있다. 2018 평창동계올림픽 첫 테스트 이벤트인 이번 대회는 오는 6~7일 열린다.

### 정선 알파인경기장 등 2017년 9월 모두 완공

### 원주~강릉 복선철도 광주~원주 등 개통편 수도권 접근성 크게 개선

성 및 전기시설 시험 운전까지 완료했다.

강원도는 2017년 9월까지 모든 경기장 시설을 완공할 계획이다.

### 개·폐회식장 오각형으로 변경

개·폐회식장 등 평창올림픽의 상징인 올림픽플라자 공사도 시작했다. 2017년 9월 말까지로 예정된 절대 공기를 맞추고자 기본설계를 바탕으로 지난해 11월 우선 실시설계에 착수했다. 오는 4월 말까지 실시설계가 완료되면 5월부터 토목공사에 나설 예정이다.

개·폐회식장은 사각형 형태에서 오각형을 상징하는 오각형으로 바뀌었다. 애초 4만석 규모에서 3만5000석으로 줄이고 음향, 영상, 조명 등 대규모 공연 연출에 유리하도록 설계했다.

추운 날씨를 고려해 지붕 덮개의 필요성

도 제기됐지만, 예산 규모에 따라 유동적인 것으로 알려졌다.

국제방송센터(IBC)는 설계를 완료하고 지난해 12월 토목공사에 들어갔다. 알펜시아 내에 건물 전체면적 5만1024㎡의 지상 4층 규모로 현재 1.5%의 공정률이지만 2017년 4월 준공할 예정이다.

평창선수촌은 용평리조트가 맡아 지난해 9월 착공했다. 600가구 규모로 3500명을 수용하고 대회가 끝나면 일반 분양한다.

강릉선수촌·미디어촌은 한국도주주택공사(LH)가 각각 9개동 922가구와 3개단지 2561가구 규모로 건설하고 대회 이후 일반 분양 또는 임대한다.

IOC 사무실은 조직위 사무실과 알펜시아 스키 렌탈하우스를 활용할 계획이다.

### 경기장 진입도로 공사도 '순조'

평창올림픽을 계기로 강원도의 교통지도 역시 바뀐다. 고속도로와 고속철도가 완공되면 수도권 접근성이 크게 개선된다.

총연장 120.7km의 원주~강릉 복선철도는 평창올림픽의 대동맥이다. 지난해 11월 21.755km의 대관령터널이 뚫리면서 탄력을 받아 내년 말 개통한다. 시속 250km의 속도로 서울 청량리~강릉을 1시간12분에 운행할 수 있다. 올림픽 기간에는 인천국제

공항에서 강릉까지 1시간52분에 주파한다.

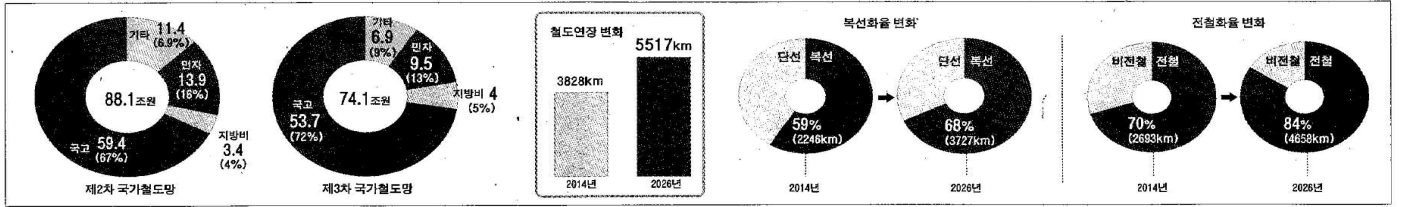
수도권과 원주를 연결하는 경기 광주~원주(56.95km) 구간 제2영동고속도로는 11월 개통될 예정이다. 서울에서 원주까지 54분이면 도착한다.

동서고속도로(서울~양양)는 내년 개통될 예정이다. 현재 서울~춘천~동홍천 구간 78.5km는 이미 개통됐고, 동홍천~양양 구간 71.5km는 공사 중이다. 개통되면 서울~속초 운행시간이 1시간46분으로 단축된다.

강원 동해안을 남북으로 연결하는 동해고속도로 연장 개통은 올 하반기 마무리될 예정이다. 현재 운행 중인 동해~강릉~양양 83.6km에 이어 양양~속초 20.5km, 삼척~동해 18.6km가 추가 개통되면 속초~삼척 차량 운행시간이 2시간7분에서 1시간14분으로 줄어든다.

평창올림픽 경기장 진입도로 건설도 순조롭다. 현재 16개 도로 중 9개 노선 공정률은 31%로 올해 말 완료할 계획이다.

대규모 사업인 지방도 408호선, 진부역 진입도로는 2017년 말 완공할 예정이다. 추가 진입도로 7개 노선은 각종 행정절차를 완료하고 오는 4월에 착공, 2017년 말 마무리할 방침이다.



## 준고속철도망 구축·대도시권 교통난 해소에 무게

3차 철도망계획안은 시속 300km로 달리는 고속열차사업 외에도 시속 250km로 달리는 준고속철도망 구축과 대도시권 교통난 해소에 무게를 뒀다.

1조원 이상 대형 신규사업을 보면 △ GTX 속도~청양리(6조8319억원) △ 남부내륙선 김천~거제(4조7440억원) △ GTX 의정부~금정(3조7369억원) △ 광부선 평택~오송(2조9419억원) △ 동해선 강릉~제천(2조3490억원) △ 강원선 춘천~속초(2조2158억원) △ 원종고속선 원종~홍대입구(2조1664억원) △ 경전선 광주송정~순천(2조304억원) 등을 포함해 모두 15건이다.

### 1조원 이상 신규사업 15건 인천~강릉 110분으로 단축 신분당선 연장공사도 포함

주~목포) 외에도 인천발(아천역~경부고속선) 수원발(사정리역~수도권고속선) 등이 추진되고, 준고속철 노선을 신설하는 구간은 남부내륙선(김천~거제), 춘천속초선, 평택부발선, 충북선(조치원~영양)이 선정됐다.

인천에서 강릉까지 1시간50분대에 도착할 수 있는 동서철도망 준고속철도 구축사

업과 중부내륙선(인천~충주~문경) 건설사업도 계속한다.

동서철도망은 인천 송도역에서 수인선을 타고 월곶까지 이동한 뒤 월곶~판교선, 성남(판교)~여주선, 여주~원주선, 원주~강릉선이 차례로 연결된다.

중앙선 등 기존 철도선로를 준고속철 선로로 바꾸는 사업도 추진한다.

수도권의 경우 GTX B·C 노선 외에도 신분당선 호매실~분당, 신분당선 사북부 연장 등빙고~삼송, 원종~홍대입구, 위례과천선 북정~경마공원, 도봉산~포천, 일산선 연장 대화~운정 월드컵 구축사업이 신규사업에 포함됐다. 김태형기자 kth@

### 국내 철도시설 얼마나 부족한가

## 경제력·국토면적 감안하면 2172km 더 필요

우리나라 철도시설은 절대량이 부족하다. 한국의 지역 간 철도 연장(3828km)을 OECD 17개국과 비교해보면 적정규모(경제력·국토면적 감안)인 6000km보다 무려 2172km가 적다.

최저다. 고속철도(KTX)와 50여이 넘는 노후철도가 병존하는 등 시설의 양극화도 심하다. 오래된 철도는 열차 서비스의 질을 낮춘다. 1955년 개통한 서울~강릉(193km) 간 영동고속은 5시21분, 1973년 연결된 서울~안동(242km) 간 중부내륙고속은 3시간 30분이 각각 걸린다. 1968년 개통된 부산~목포(407km) 간 남해안고속은 무려 7시간 11분을 달려야 목적지에 도착한다. 반면 고속철도 연결된 서울~부산(423km) 간 경부고속과 서울~목포(371km) 간 호남고속은 각각 2시간40분, 2시간30분이면 도착한다.

같은 노선도 시설수준이 들쭉날쭉이다. 동해선을 보면 동해의 출발 구간은 설계속도가 시속 90km였다가 포함 구간은 230km로 빨라지고, 다시 포함~부천 구간은 150km로 180km대로 떨어진다. 천안~익산을 잇는 강형선도 150km~250km~150km로 구간별 편차가 심하다. 광주송정에서 삼랑진을 연결하는 경전선 역시 230km~150km~200km로 오라가라이다. 선로 개량이 제 때 이뤄지지 않은 데다, 전철화 비전철 노선이 혼재된 탓이다.

경부선, 중앙선 등의 수도권 구간은 선로 용량이 한계에 달했다. 이 때문에 열차 추가 투입이 어렵고, 철도 수요 증가 추세에

남해안축 소요시간 7시간11분 철로 노후화로 서비스 질 저하 같은 노선도 시설수준 차이 커

대음이 곤란한 지점이다. 경부선 수색역~서울역 구간은 하루 145회 운행으로 적정 수준(147회)에 다다랐고, 서울역~금천구 청역 구간은 199호로 적정 수준(171회)을 훌쩍 넘겼다. 중앙선 용산역~청양리역~망우역 구간 역시 수송한계에 직면해 있다.

이를 해결하기 위해 3차 국가철도망구축 계획안은 병목 구간은 복선화로 선로용량을 늘려주고 단절구간은 이어서 철도운영의 효율성을 높이는 사업이 대거 포함됐다.

경부선 수색~서울~금천구청(30km)을 복선화하는 데 199170억원, 평택~오송(47.5km)을 2복선화하는 데 2조9419억원이 각각 투입된다. 중앙선 용산~청양리~망우(17.3km)도 2복선화로 선로용량을 늘린다. 단절 구간인 수서~광주선(19.2km)은 9000여억원을 들여 잇는다.

경전선 진주~광양(57km)과 광주송정~순천(116.5km) 구간, 장항선 신창~대야(121.6km), 동해선 포항~동해(178.7km), 문경경춘선 문경~점촌~김천(73km) 구간은 모두 전철화로 운영효율을 높인다.

수도 거점을 고속·준고속으로 연결하는 사업도 추진한다. 호남고속철도 2단계(광주~목포) 등 27개 기존사업 외에도 여천 연결선(아천역~경부고속선, 2.4km), 지체

연결선(서정리역~수도권 고속선, 4.7km) 등 적절선 사업이 본격화된다. 남부내륙선 김천~거제(181.6km), 춘천~속초(94km), 평택~부발(53.8km) 등은 시속 250km로 달리는 준고속철도 변신한다.

수도권 광역철도의 면적당 연장(86km)은 일본(도쿄권 160km), 영국(런던권 79.4km), 프랑스(파리권 139km)의 54%, 11%, 62% 수준에 머문다. 수송분담을 역시도 도쿄권(86%)과 런던권(65%), 파리권(58%)이 60%가량을 책임지는 반면 수도권은 33%에 불과하다. 928km에 불과한 수도권 광역철도 총연장량을 우리의 면적이 비슷한 파리권(1665km) 수준인 1358km까지 높여야 한다. 수도권 출퇴근 시간도 평균 56분으로 OECD 23개국 가운데 최하위권인 22이다. OECD 평균 수준(88분)에 단축해 길 위에서 허비하는 사회적 비용을 줄여야 한다.

이처럼 대도시권의 교통난 해소를 위한 사업은 GTX가 대표적이다. 이미 착공한 GTX A노선(경기 일산~서울 삼성)에 이어 B노선(송도~청양리), C노선(의정부~금정)이 본격 추진된다.

신분당선 호매실~분당(7.1km), 신분당선 사북부 연장 등빙고~삼송(21.7km), 원종~홍대입구(16.3km), 위례과천선 북정~경마공원(15.2km), 도봉산~포천(29km), 일산선 연장 대화~운정(7.6) 등 수도권 외에도 충청권 광역철도 2단계인 논산~계룡, 신탄진~조치원 구간도 신규 사업에 포함됐다. 김태형기자

## 주요 산업단지·항만 간 화물수송 4시간대로 단축

### 철도물류·통일 대비 투자는

3차 국가철도망 구축계획안은 주요 산업단지와 항만 간 화물수송을 4시간대로 단축하는 것을 목표로 하고 있다. 이를 위해 주요 산업단지와 항만에 철도 인입선을 설치하고 철도 물류기지 및 철도 CY(컨테이너 야적장) 조성을 추진한다.

구미공단, 아산·석문산단(함평~아산·석문산단), 동해신항선(동해~동해항), 인천 신항선(월북~인천신항), 부산신항 연결선(부산신항선~부전마산선) 등 7개 신규 사업에 3조3500억원을 투자한다.

아울러 화물취급 주요 간선철도역의 유효장을 600m 이상으로 확장하는 사업도 벌인다.

안~도라산) 연결사업 외에도 신규로 우리 측 단절 구간인 동해선 강릉~제천 구간(104.6km)에 단선 전철을 놓는 데 2조3490억원을 투입한다.

안전하고 이용하기 편한 철도서비스를 위한 인프라 투자도 본격화된다. 교량터널 등 구조물은 내진 보강과 화재 C등급 이하의 불안정 시설물은 즉시 보강한다.

### 3차 국가철도망구축계획 신규사업 현황

노선명	사업구간	사업내용	연장(㎞)	사업비(백만원)	
<b>① 운영효율성 제고사업</b>					
고속	경부고속선	수색~서울~금천구청	복선전철	30.0	19,170
	경부고속선	평택~오송	2복선전철	47.5	29,419
	중앙선	용산~청양리~망우	2복선전철	17.3	13,280
	수서광주선	수서~광주*	복선전철	19.2	8,935
	경전선	진주~광양*	전철화	57.0	1,524
일반	경전선	광주송정~순천*	단선전철화	116.5	20,334
	장항선	신창~대야*	복선전철화	121.6	7,927
	동해선	포항~동해	복선전철화	178.7	2,410
	문경~점촌~김천	단선전철화	73.0	13,714	
	소계(9개 사업)			660.8	116,683
<b>② 지역거점 간 고속연결 사업</b>					
일반	아천 연결선	아천역~경부고속선	복선전철 (직결선)	2.4	1,540
	지체 연결선	수도권고속선	복선전철 (직결선)	4.7	2,800
	남부내륙선	김천~거제*	단선전철	181.6	47,440
	강원선	춘천~속초*	단선전철	94.0	22,158
	평택~부발	평택~부발*	단선전철	53.8	16,266
충북선	조치원~영양*	고속화	82.8	5,199	
	소계(6개 사업)		419.3	95,403	
<b>③ 대도시권 교통난 해소사업</b>					
광역	수도권광역급행철도	송도~청양리*	복선전철	48.7	58,319
	수도권광역급행철도	의정부~금정*	복선전철	46.8	30,736
	신분당선	호매실~분당	복선전철	7.1	6,728
	신분당선서부 연장	등빙고~삼송	복선전철	21.7	12,119
	원종고속선	원종~홍대입구	복선전철	16.3	21,694
	위례과천선	북정~경마공원	복선전철	15.2	12,245
	도봉산도청선	도봉산~포천	복선전철	29.0	18,076
	일산선 연장	대화~운정	복선전철	7.6	8,383
	충청권 광역철도	논산~계룡, 신탄진~조치원*	2복선전철 (기존선)	47.9	6,384
		소계(9개 사업)		239.3	174,634
<b>④ 열노출주 활인화 사업</b>					
일반	새대선	대야~새대금항	단선전철	43.1	6,160
	구미산단선	시곡~구미산단*	단선철도	11.0	2,790
	아산석문산단선	함평~아산·석문산단*	단선철도	36.5	7,891
	대구산업선	지정~대구산단	단선전철	38.6	8,935
	동해신항선	동해~동해항*	단선철도	3.6	578
인천신항선	월북~인천신항	단선철도	12.5	5,470	
부산신항 연결선	부산신항선~부전마산선	단선전철 (연결선)	4.4	1,695	
	소계(7개 사업)		149.7	33,469	
<b>⑤ 한반도 통합철도망 구축사업</b>					
일반	동해선	강릉~제천	단선전철	104.6	23,490
		소계(1개 사업)		104.6	23,490
		소계(32개 사업)		1573.7	443,689

\*별표 13개 사업은 2차 계획에 반영되었으나 추진되지 않은 사업.

### 추가검토·탈락 사업은?

## ‘서울9호선 강일~미사’ 등 20개 검토

3차 국가철도망구축계획안에 포함된 81개 사업 중 신규사업은 32개다. 지자체 등에서 요구한 사업이 모두 101개인 것을 감안하면 상당수가 탈락한 것이다.

### 인천 2호선 연장 등 여건 따라 추진할 듯 목포~제주 해저터널 경제성 떨어져 '교배'

이 가운데 '추가검토 사업'으로 분류된 것이 20개다. 추가검토 사업은 이름 그대로 당장 추진은 어렵지만 여건이 변하면 따라 추진되는 노선이다.

서울 9호선 연장 강일~미사 노선은 서 울시 도시철도망구축계획에 따른 교역 노선 구간과 연계해 광역철도 2호선 검토키로 했다. 인천 2호선 연장 대공원

이 부에도 동탄~세교, 충청권 광역철도 연장(대전조차장~옥천), 양산~울산 등 광역철도 건설사업이 추가검토 사업 명단에 이름을 올렸다.

지역간 철도로는 대구~광주 삼김천~전주 철도장부~능곡 수원~춘천 △ 가수원~논산 △ 점촌~동대구 △ 조치원~보령 △ 사상~법원 △ 석문산단~대산항 △ 마산~마산신항 △ 부산신항선~녹산산단 △ 안산~반월산단 △ 수원~군사분재선 △ 인천~월정리 △ 호평~강릉 구간이 추가검토 사업으로 분류됐다. 국가철도망 명단에 오르지 못한 사업들도 부지기수다. 최근 제주공항 마비 사태를 계기로 주목받았던 총사업비 16조~20조원 규모의 '목포~제주 해저터널'은 경제성 기준에 못미쳐 탈락했다. 군산~목포(147km) 간 서해안 고속철(3조9000억원)을 비롯해 천안~점촌(108