

의안번호	제384호
의결 연월일	2016년 4월 26일 (제347회)

**충북선철도 고속화사업
예비타당성조사 대상사업 선정 건의안**

제안자	건설소방위원장
제안연월일	2016년 4월 26일

충북선철도 고속화사업 예비타당성조사 대상사업 선정 건의안

의안
번호

384

제안연월일 : 2016. 4. 26.

제안자 : 건설소방위원장

□ 주 문

- 충북선 철도 고속화 사업은 1980년 복선화이후 35년간 161만 충북도민의 숙원사업으로 제3차 국가철도망구축계획 반영에 이어 이번에 기재부의 예비타당성조사 대상사업 선정과 KDI 본예타 통과를 해야함.

□ 제안이유

- 충북선철도 조치원~제천봉양 구간(115km)은 호남고속철도~충북선~중앙선~원주·강릉선 연결을 통한 국가 X축 고속철도망의 마지막 완성구간으로서
- 특히 충주~제천봉양 구간(32km) 우선 착수는 북부권 관광산업 활성화는 물론 충북선 운행의 위험구간을 원천 해소하고, 중앙선 연결을 통해 강호선 철도 고속화사업의 시너지 효과를 배가할 것임
- 따라서 이번에 기획재정부의 재정사업평가자문회의에서 충북선 철도 고속화 사업이 예비타당성조사 대상사업에 반드시 선정되고 향후 본예타까지 통과될 수 있도록 충청북도의회 명의로 청와대와 국회를 비롯한 관계부처에 건의하고자 함.

- 보내는 곳 : 청와대, 국회의장, 국무총리실, 기획재정부 등

충북선철도 고속화사업 예비타당성조사 대상사업 선정 건의 의 안

1905년 서울에서 부산에 이르는 경부선이 개통된 이후 우리나라 철도의 약 70%가 경부축(경부고속선, 경부선)에 집중되어 해당 경유지역은 눈부신 발전을 이룬 반면, 충북은 상대적으로 철도 수혜지역에서 소외되어 경제발전 등 성장동력이 미약했던 것이 사실입니다. 하지만 1991년 경부고속철도 노선의 충북경유와 2005년 호남고속철도 오송분기역 선정을 계기로 충북의 철도정책은 새로운转机(轉機)를 맞이하게 되었습니다.

오송분기역 선정 근거는 오송역을 통해 국가균형발전을 도모하고, 충북선을 활용하여 국가 X축 고속철도망을 체계적으로 구축한다는 것이었습니다. 그러나 현재, 국가 X축 고속철도망 구축은 수년 전 경부축 고속철도망의 완비와 지난 해 호남고속철도 개통('15.4)을 계기로 경부와 호남축은 완성되었지만, 유일하게도 강원~호남축 즉, 강호선 고속 철도망은 현재진행형입니다.

따라서 그 마지막 구간의 완성을 위한 충북선철도 고속화는 역사적인 숙명이자, 꼭 풀어야 할 시대적 과제라고 할 수 있습니다.

이번에 추진하는 '충북선철도 고속화사업'은 속도가 평균 50km/h에 불과한 충주~제천봉양간 32km를 고속화하는 사업으로서, 사업비는 6천억원 이상 소요되며, 사업구간 내 산악지형과 급곡선이 많아 철도 안전운행을 위한 노선개량이 그 어느 때보다도 절실합니다.

본 사업 추진으로 충북선 전체 운행시간의 30분 이상 단축이 가능하고, '봉양삼각선 신설'을 통한 충북선~중앙선 직결로 환승절감과 목포~강릉간 접근성을 획기적으로 개선할 수 있어, 한정된 국가재정을 "선택과 집중"으로 절약함과 동시에 최적의 효과를 거양할 수 있는 아주 효율적인 사업이라고 할 수 있습니다.

더욱이, 충북선은 국가기간철도망 중 국내에서 유일하게 평균 속도 90km/h 이하의 저속철이 다니고 있어, 천안~청주공항 복선전철, 중부내륙철도, 중앙선 복선전철, 원주~강릉선 등 평균 속도 200km/h 이상인 주변의 진행중인 국가철도망과의 효율적 연계를 위해서도 충북선철도 고속화사업은 절대적으로 필요합니다.

국가철도망 구축은 국토균형개발과 국민대통합을 달성하는 아주 중요한 국가 철도정책입니다. 이에 충청북도의회는 충북이 철도친화도로 거듭나고, 국가 X철도망의 중심지로 한 단계 도약할 수 있도록 「충북선철도 고속화사업」의 2016년 상반기 기획재정부 예비타당성조사 대상사업 선정은 물론 본 예비타당성조사 통과를 국가균형발전을 향한 161만 충북도민과 충청북도의회 의원 모두의 염원을 담아 강력히 건의 드립니다.

2016. 4. 26.

충청북도의회 의원 일동