소통하는 의정
공감받는 의회

충북선 철도 고속화사업 지원 및 KTX오송역
활성화를 위한 특별위원회

활 동 결 과 보 고 서

충 청 북 도 의 회

충북선 철도 고속화사업의 성공적 결실을 기대하며!

지난 2018년 10월 24일 충북선 철도 고속화사업 추진 지원, 충청권 상생발전 광역교통망 건설 지원, KTX오송역 활성화 및 접근성 향상, KTX세종역 설치 저지 활동 등을 체계적으로 지원하기 위해 충북선 철도 고속화사업 지원 및 KTX오송역 활성화를 위한 특별위원회가 출범하였습니다.

우리 충북의 도정 최대 핵심 현안사업인 충북선 철도 고속화사업, 광역교통망 건설, KTX오송역 활성화 사업 등은 미래 충북발전을 위해서는 반드시 성공적으로 추진해 나가야 하는 사업이기에 지난 40여개월 동안 특별위원회에서는 집행부와 때로는 민간단체와 함께 토론회, 간담회, 현장방문, 성명서 채택 등을 통해 대안도 제시하고 정치권과 중앙부처에 건의하는 등 많은 활동을 추진하였습니다.

이런 적극적인 활동결과 2019년 1월 충북선 철도 고속화 사업 예비타당성 면제 사업선정, KTX오송역 연간 이용객 800만 명 돌파, KTX세종역 신설 저지 등 커다란 성과를 이룰 수 있었습니다. 특위 활동에 있어 부족한 점도 있었습니다만, 우리 충북도민이 늘 곁에서 채워주시고 이끌어 주셨기에 나름대로 큰 성과를 거두지 않았나 생각합니다.

지금 추진 중인 현안사업들은 초기 단계에 있습니다. 이러한 사업들이 차질 없이 추진되기 위해서는 도민들의 지속적인 관심과 사랑이 더욱 절실합니다. 늘 어려운 난관들은 도민들께서 선봉에 서서 해결해 주셨기에 앞으로도 충북발전을 위해 지속적으로 응집된 도민의 힘을 모아 주시길 간절히 바랍니다.

그 동안 각 상임위원회와 지역구 활동 등 바쁜 일정에도 불구하고 오직 도정 발전을 위해 함께 특위 위원으로 활동하며 적극 협력해 주신 의원님들과 집행부 관계자, 범도민대책위 위원, 164만 충북도민께 감사의 말씀을 드립니다.

앞으로도 충청북도의회는 오로지 **‘도민 중심, 도민 가치’**에 두고 의정활동을 펼쳐 나갈 것입니다. 도민들의 지속적인 관심과 협력을 기대합니다.

감사합니다.

2022년 3월

충북선 철도 고속화사업 지원 및 KTX오송역 활성화를 위한
특별위원회 **위원장 연 철 흠**

충북선 철도 고속화사업 지원 및 KTX오송역 활성화를 위한 특별위원회

활 동 결 과 보 고 서

「충청북도의회 기본 조례」 제35조에 따라 **충북선 철도 고속화 사업 지원 및 KTX오송역 활성화를 위한 특별위원회**의 활동 결과를 다음과 같이 보고(제출)함.

2022. 3.

위 원 장 **연 철 흠**

부위원장 **이 수 완**

위 원 **박 상 돈**

위 원 **이 상 정**

위 원 **이 옥 규**

위 원 **전 원 표**

위 원 **정 상 교**

목 차

제1장 특별위원회 구성 개요

1.1. 구성 목적
1.2. 구성 경과
1.3. 위원회 구성
1.4. 활동 대상기관 및 사무범위
1.5. 중점 활동 방향
1.6. 위원 명단

제2장 주요 활동 상황

2.1. 특위 활동 일지
2.2. 특위 위원
2.3. 특별위원회 활동사진
2.4. 회의 개최
2.5. 간담회 개최
2.6. 현장 활동
2.7. 토론회 및 기타활동

제3장 주요 활동 결과

3.1. 특위활동 결과
3.2. 특위활동의 아쉬운점
3.3. 정책제언
3.4. 맺 음 말

제4장 부 록

4.1. 주요 언론보도 자료
4.2. 특별위원회 회의록
4.3. 충청북도 업무보고
4.4. 충청북도 간담회 보고자료

contents

제1장

특별위원회 구성 개요

1.1. 구성 목적

1.2. 구성 경과

1.3. 위원회 구성

1.4. 활동 대상기관 및 사무범위

1.5. 중점 활동 방향

1.6. 위원 명단

제1장 특별위원회 구성 개요

1.1. 구성 목적

○ 충북선 철도 고속화사업은 낮은 경제성으로 정부의 예비타당성 통과가 불투명한 상태이며, 세종시에서 재추진하려고 하는 KTX 세종역으로 인해 충청권 갈등 조장과 막대한 예산 낭비 등 다양한 문제점이 발생할 수 있어 이에 맞는 전략 마련이 필요한 시점임.

○ 세종시 등에서 주도하고 있는 KTX세종역 설치 재추진에 대해 도의회 차원에서 재추진의 부당성을 알리고 이에 대한 대안으로 세종시 관문역인 KTX오송역의 접근성 향상과 충청권 공동 발전을 위한 광역교통망을 구축하고 그 연장선에 있는 충북선 철도 고속화사업을 조기 건설하여 실질적 충청권 상생 발전과 강원·충청·호남을 잇는 강호축 개발에 이바지하고자 함.

1.2. 구성 경과

○ 구성발의 : 의회운영위원회 제안(2018. 10. 24.)
○ 의안심사 : 제368회 임시회 제2차 의회운영위원회 회의(2018. 10. 24.)
○ 발의의결 : 제368회 임시회 제2차 본회의(2018. 10. 24.)
○ 위원선임 : 제368회 임시회 제2차 본회의(2018. 10. 24.)

1.3. 위원회 구성

○ 위 원 수 : 9인(위원장 1, 부위원장 1, 위원 7)
※ 8명(2019.11.28./도의원 1명 당선무효), 7명(2020.7.1./도의장 당선)
○ 활동기간 : 2018. 10. 24. ~ 2022. 5. 31.
- 특위 활동기간 1차 연장의 건 (본회의 의결, 2020. 6. 24.)
- 특위 활동기간 2차 연장의 건 (본회의 의결, 2021. 6. 23.)

○ 위원 명단 (소속 상임위원회)

직 위	성 명	소 속 위 원 회	직 위	성 명	소 속 위 원 회
위원장	연 철 흠	건설환경소방위원회	위 원	이 옥 규	행정문화위원회
부위원장	이 수 완	교 육 위 원 회	위 원	전 원 표	건설환경소방위원회
위 원	박 상 돈	행정문화위원회	위 원	정 상 교	교 육 위 원 회
위 원	이 상 정	산업경제위원회			

※ 하유정 위원(2018. 10. 24. ~ 2019. 11. 28. / 선거법 위반 당선무효)

※ 박문희 위원(2018. 10. 24. ~ 2020. 6. 30. / 도의장 당선)

※ 박성원 부위원장, 이상욱·연종석 위원(2018. 10. 2. ~ 2021. 1. 28. / 위원 사임)

※ 이수완·박상돈·전원표 위원(2021.1.28. ~ 2021. 6. 22. / 위원 선임)

※ 이수완 위원(2021. 3. 23. / 부위원장 선임)

○ 활동지원(의회운영전문위원실)

직 위	성 명	비 고	직 위	성 명	비 고
의회운영수석 전 문 위 원	김 광 래		운 영 특 위 전 문 위 원	정 훈	
행 정 6 급	이 형 령		교육행정6급	금 진 혁	
행 정 7 급	박 충 순		행 정 7 급	오 수 진	

○ 운영근거

- 지방자치법 제64조(위원회 설치)
- 충청북도의회 기본 조례 제35조(특별위원회)

1.4. 활동 대상기관 및 사무 범위

가. 활동대상 기관

○ 중 앙 : 국회, 중앙부처 등

○ 지 방 : 충청북도(균형건설국)

나. 사무 범위

○ 충북선 철도 고속화사업 추진 관련 사무 전반

○ KTX오송역 활성화 및 KTX세종역 저지 관련 사무 전반

1.5. 중점 활동 방향

○ 충북선 철도 고속화사업 추진을 위한 지원
○ 충청권 상생발전을 위한 광역교통망 건설 지원
○ KTX오송역 활성화 및 접근성 향상 방안 모색
○ KTX세종역 설치 저지를 위한 대응 활동 등

1.6. 특위위원 명단

구 분		성 명	주 요 경 력	비 고
위원장 (건설)		연 철 흠 (청주9)	(前)충북도의회 제11대 전반기 행정문화위원회 위원 (現)충북도의회 제11대 후반기 건설환경소방위원회 위원	
부위원장 (교육)		이 수 완 (진천2)	(前)충북도의회 제11대 전반기 건설환경소방위원회 위원장 (現)충북도의회 제11대 후반기 교육위원회 위원	
행정		박 상 돈 (청주8)	(前)충북도의회 제11대 전반기 정책복지위원회 위원장 (現)충북도의회 제11대 후반기 행정문화위원회 위원	
산업		이 상 정 (음성1)	(前)충북도의회 제11대 제3기 예산결산특별위원회 부위원장 (現)충북도의회 제11대 후반기 산업경제위원회 위원	
행정		이 옥 규 (비례)	(前)충북도의회 제11대 제1기 예산결산특별위원회 위원 (現)충북도의회 국민의힘 원내대표	
건설		전 원 표 (제천2)	(前)충북도의회 제11대 전반기 행정문화위원회 위원장 (現)충북도의회 제11대 후반기 의회운영위원회 위원	
교육		정 상 교 (충주1)	(前)충북도의회 제11대 전반기 행정문화위원회 위원 (現)충북도의회 제11대 후반기 교육위원회 위원장	

contents

제2장

주요 활동 상황

2.1. 특위 활동 일지

2.2. 특위 위원

2.3. 특위 활동 사진

2.4. 회의 개최

2.5. 간담회 개최

2.6. 현장 활동

2.7. 토론회 및 기타활동

제2장 주요 활동상황

2.1. 특위 활동일지

《 특위 구성 》

○ 2018. 10. 24. : 의회운영위원회 제안

○ 2018. 10. 24. : 특별위원회 구성 결의안 운영위원회 의결
(제368회 임시회 제2차 운영위원회)

○ 2018. 10. 24. : 특별위원회 구성 결의안 본회의 의결
(제368회 임시회 제2차 본회의)

○ 2018. 10. 24. : 특별위원회 위원 선임(9명)
(제368회 임시회 제2차 본회의)
※ 하유정 위원(2019. 11. 28. / 선거법 위반 당선무효) ⇒ 위원 8명

○ 2020. 6. 24. : 특별위원회 활동기간 연장('20. 6. 30 → '21. 6. 30.)
(제382회 임시회 제1차 본회의)
※ 박문희 위원(2020. 7. 1. / 도의장 당선) ⇒ 위원 7명

○ 2021. 1. 28. : 박상돈(행정), 이수완(교육), 전원표(건설) 위원 선임
(제388회 임시회 제2차 본회의)
※ 박성원 부위원장, 연종석·이상욱 위원 사임(2021. 1. 28.)

○ 2021. 6. 23. : 특별위원회 활동기간 연장('21. 6. 30. → '22. 6. 30.)
(제391회 정례회 제2차 본회의)

《 회의 개최 》

○ 2018. 10. 24. : 특별위원회 제1차 회의 개최

- 위원장 및 부위원장 선임

○ 2018. 11. 8. : 특별위원회 제2차 회의 개최

- 충북선 철도 고속화사업 추진상황 보고
- KTX세종역 신설 논란 대응방안 및 오송역 대중교통 개선과제 추진상황 보고

○ 2018. 12. 21. : 특별위원회 제3차 회의 개최

- 충북선 철도 고속화사업 예비타당성 면제 추진상황 보고
- KTX세종역 신설 관련 저지 추진상황 보고

○ 2019. 3. 6. : 특별위원회 제4차 회의 개최

- 충북선 철도 고속화사업 예비타당성 면제 후속 조치상황 보고
- 제천 패싱 논란에 따른 대응방안 보고

○ 2019. 12. 2. : 특별위원회 제5차 회의 개최

- 세종역 설치에 대한 여론 동향 및 추진상황 보고
- 오송연결선 사업 전반적인 추진상황 및 향후계획 보고

○ 2020. 6. 9. : 특별위원회 제6차 회의 개최

- ITX세종역 신설 움직임에 따른 추진상황 및 향후 대응계획 보고
- KTX오송연결선 사업 추진상황 및 향후계획(연구용역결과 포함) 보고
- 충북선 철도 고속화 사업 지원특위 활동기간 연장의 건

○ 2021. 1. 28. : 특별위원회 제7차 회의 개최

- 위원사임 동의의 건(박성원, 연종석, 이상욱 위원)

○ 2021. 3. 23. : 특별위원회 제8차 회의 개최

- 부위원장 선임의 건(이수완 위원)
- 제4차 국가철도망 구축계획 보고

○ 2021. 6. 23. : 특별위원회 제9차 회의 개최

- 제4차 국가철도망 구축계획 보고
- 특별위원회 활동기간 연장('21. 6. 30. → '22. 5. 31.)

○ 2022. 3. 24. : 특별위원회 제10차 회의 개최

- 충북선 철도 고속화사업 추진상황 및 향후계획 보고
- 특별위원회 활동결과보고서 채택

《 간담회 개최 》

○ 2019. 6. 10. : 특별위원회 제1차 간담회 개최

- 「한국개발연구원의 충북선철도 고속화사업 계획의 적정성 검토」 진행상황 청취
- 충북선철도고속화 사업에 대한 그동안의 추진상황 업무보고
- 북부권 관광 인프라 구축지 방문

○ 2020. 7. 8. : 특별위원회 제2차 간담회 개최

- KTX 세종역 추진계획 발표 시 공동 대응방안 보고

○ 2021. 10. 12. : 특별위원회 제3차 간담회 개최

- 충북선 철도 고속화 사업 추진상황 점검(민원현황 등)
- 천안~청주국제공항 복선전철 추진상황 논의

《 현지확인 》

○ 2019. 4. 22. : 충북선 철도 고속화 사업 현장 등 방문(충주, 제천)

- 강호축 개발에 따른 현지(봉양역, 충주역) 확인 및 정책제시
- 북부권 관광 인프라 구축지 방문

○ 2021. 9. 1. : 충북선철도 고속화 사업, 중부내륙선 사업 현장 방문(충주, 괴산)

- 충북선 철도 고속화 사업 및 철도시설 재해복구 사업 점검(충주 삼탄역)
- 중부내륙선 철도 건설사업 현장확인(괴산 연풍)

《 토론회, 인터뷰, 기타활동》

○ 2018. 11. 1. : 충북선 철도 고속화 범도민 추진위원회 발족식

- 충북선 철도 고속화 사업 예타면제 등을 위한 추진위 출범

○ 2018. 11. 5. : 제1차 강호축 국회 토론회

- 강호축 발전협의체 협약(9개 시·도) 및 강호축 토론회

○ 2018. 11. 8. : 특위위원장 인터뷰

- 위기의 KTX 오송역, 대응 방안에 관한 인터뷰

○ 2018. 11. 14. : '호남선 KTX 직선화 및 세종역 신설 저지와 충북선 철도 고속화 및 오송역 활성화를 위한' 합동토론회

- 도·시의회 특위, 범도민 비상대책위 공동성명서(세종 경유 호남선 KTX 직선화 및 세종역 신설 추진을 강력히 반대) 채택·발표
- 세종 경유 호남선 KTX 직선화 및 KTX 세종역 신설 추진 반대 대응논리
- 충북선 철도 고속화 및 KTX 오송역 활성화 등을 실현하기 위한 전략

○ 2019. 4. 2. : 제2차 강호축 국회 토론회

- 강호축 국가계획 반영 공동 건의 및 강호축 발전방안 토론회

2.2. 특위 위원

<table>
<tr><td> </td><td>
</td></tr>
<tr><td>연철흠 위원장(청주 제9선거구)</td><td>이수완 부위원장(진천 제2선거구)</td></tr>
<tr><td>
</td><td> </td></tr>
<tr><td>박상돈 위원(청주 제8선거구)</td><td>이상정 위원(음성 제1선거구)</td></tr>
</table>

이옥규 위원(비례대표)	**전원표 위원**(제천 제2선거구)
정상교 위원(충주 제1선거구)	**충북선 철도 고속화사업 지원 특위**(전체)

2.3. 특위 활동사진

제1차 충북선 철도 고속화사업 지원 특별위원회 회의(2018. 10. 24.)

충북선 철도 고속화 범도민 추진위원회 발족식(2018. 11. 1.)

강호축 국회토론회(2018. 11. 5.)

제2차 충북선 철도 고속화사업 지원 특별위원회 회의(2018. 11. 8.)

충청북도·청주시의회·범도민대책위 합동토론회(2018. 11. 14.)

제3차 충북선 철도 고속화사업 지원 특별위원회 회의(2018. 12. 21.)

제4차 충북선 철도 고속화사업 지원 특별위원회 회의(2019. 3. 6.)

강호축 국회토론회(2019. 4. 2.)

충북선 철도 고속화사업 지원 특별위원회 현지확인(2019. 4. 22.)

충북선 철도 고속화사업 지원 특별위원회 1차 간담회(2019. 6. 10.)

제5차 충북선 철도 고속화사업 지원 특별위원회 회의(2019. 12. 2.)

제6차 충북선 철도 고속화사업 지원 특별위원회 회의(2020. 6. 9.)

제7차 충북선 철도 고속화사업 지원 특별위원회 회의(2021. 1. 28.)

제8차 충북선 철도 고속화사업 지원 특별위원회 회의(2021. 3. 23.)

제9차 충북선 철도 고속화사업 지원 특별위원회 회의(2021. 6. 23.)

충북선 철도 고속화사업 지원 특별위원회 현장방문(2021. 9. 1.)

충북선 철도 고속화사업 지원 특별위원회 현장방문(2021. 9. 1.)

충북선 철도 고속화사업 지원 특별위원회 3차 간담회(2021. 10. 12.)

2.4. 회의 개최

2.4.1. 제1차 회의

회 의 개 요

○ 일 시 : 2018. 10. 24.(수) 11:30
○ 장 소 : 특별위원회 회의실(5층)
○ 참석현황 : 6명
- 특위위원(6) : 연철흠 위원장, 박상원 부위원장, 이상욱 위원, 이옥규 위원, 정상교 위원, 이상정 위원

○ 안 건
- 위원장 선임의 건
- 부위원장 선임의 건

Ⅰ 회의 내용

○ 위원장 및 부위원장 선임

Ⅱ 회의 결과

○ 위원장 선임 : 연철흠 의원(더불어민주당, 청주9)
○ 부위원장 선임 : 박성원 의원(더불어민주당, 제천1)

Ⅲ 기타 협의사항

○ 제2차 회의 일정 협의 : 2018. 11. 8.(금) 15:00
- 충북선 철도 고속화 사업 추진상황 등 업무보고

2.4.2. 제2차 회의

회 의 개 요

○ 일 시 : 2018. 11. 8.(목) 11:00
○ 장 소 : 특별위원회 회의실(5층)
○ 참석현황 : 11명
- 특위위원(9) : 연철흠 위원장, 박성원 부위원장, 이상욱 위원, 이옥규 위원, 정상교 위원, 박문희 위원, 이상정 위원, 하유정 위원, 연종석 위원
- 충청북도(2) : 이창희 균형건설국장, 박기순 교통정책과장

○ 안 건
- 충북선 철도 고속화 사업 지원 및 KTX오송역 활성화 추진상황 업무보고의 건

Ⅰ 회의 내용

○ 충북선 철도 고속화 사업 지원 및 KTX오송역 활성화 추진상황 업무보고 청취 및 질의답변(균형건설국)

Ⅱ 질의 · 답변내용

〈 박문희 위원 〉

○ 세종시에 근무하는 많은 공무원이나 지역주민들이 비싼 교통비, 더딘 오송역 주변 개발 등으로 불편함을 호소하면서 세종역 신설을 요구하게 한 것은 우리도의 대응이 잘못된 것 아닌지?

➡ (균형건설국장) 오송에서 세종까지 불편한 교통문제가 세종역 신설의 단초가 됐다는 것에 대해 공감하고, 현재 충북도가 오송 정주여건개선 등을 위한 TF를 만들어 운영하고 있지만 이런 부분에 대해 조속한 시일 내에 로드맵 또는 추진계획을 만들어 추진 필요

〈 하유정 위원 〉

○ 충북선 철도 고속화 사업이 우선이라 생각되며 이를 위해 논리 개발이 필요하고 호남 쪽에 방문하여 우리 의견을 제시할 필요가 있음.

➡ (균형건설국장) 충북선 철도 고속화 사업이 반드시 예타 면제 받을 수 있도록 최선의 노력을 다하겠으며, 위원님들의 적극적인 지원도 부탁드림.

〈 박성원 위원 〉

○ 우리 도에서 '천문학적 건설비를 투자한 고속철도화의 저속화' 논리를 만들었는데 세종역이 들어서도 철도가 저속화 되지 않는다는 의견이 많이 있는데 이에 대해 어떻게 생각하는지?

➡ (균형건설국장) 저속철 문제를 냈을 때는 두 가지 시각에서 이야기한 것으로 첫 번째는 오송역에도 서고 세종역에도 설 수 있는 문제와 공단에서 제시한 적정거리가 57km인데 22km까지 역을 설치해주면 다른 지역도 분명히 "역 설치 해 달라" 하는 문제가 나올 수 있음, 그렇게 되면 철도교통 측면에서 저속철 문제가 발생할 소지가 있음.

○ 그래서 전문가들이 이야기하는 측면과 제가 봤을 때 '거리가 짧기 때문에 저속철이 될 거다' 이런 논리는 빈약하지 않은가, 그래서 새로운 논리, 정연한 논리 개발이 필요할 것으로 보여짐.

○ 세종역 신설시 소요시간이 5분 단축되고 요금이 3,200원 증가한다고 하는데 이것도 세종시 근무하는 사람 입장에서는 오송역에서 내려서 세종까지 가려면 더 많은 비용이 들지 않는지? 그리고 세종역을 간이역으로 만들시 천문학적 비용도 아니고 정주여건을 위해 출·퇴근시간 정도는 만들어줬으면 좋겠다는 것이 세종시 의견으로 우리 도에서 비약한 논리로 반대하여 지역이기주의 등으로 비춰 질 수 있으므로 논리를 더 정교하게 다듬었으면 좋겠음.

➡ (균형건설국장) 위원님 말씀에 전적으로 공감하며, BRT요금이 1,600원 정도로 실제로 그만큼 차이가 남. 그리고 특정 논리를 얘기하기 보다는 전체적인 논리를 봐주시면 좋겠으며, 논리 보강에도 열심히 노력하겠음.

○ 사실 KTX오송역이 충북지역에 1개밖에 없는 KTX역이기 때문에 더욱 지켜야 할 가치가 있으며, 충북선 철도 문제도 전도민적 공감대 형성을 위한 홍보 등이 필요함.

〈 정상교 위원 〉

○ 충북선 철도 관련해서 청주권 사람들이 공감대를 형성할 수 있도록 도의 노력이 필요함. 세종역도 행정도시이므로 대두되는 문제로 다른 곳은 역설치 문제가 대두될 가능성이 적으므로 우리도의 논리가 안 맞는 것으로 보여지며, 세종역 반대를 위해서는 대안을 내놓고 협상할 필요가 있음.

〈 이상욱 위원 〉

○ 오송역 활성화하는 부분에 대해 충북도 자체적으로 할 수 있는 사업뿐만 아니라 세종·대전과 연계해서 협업할 수 있는 사업도 대안으로 제시해 줘야 함.

➡ (균형건설국장) 업무보고에서 말씀드린 것처럼 신교통수단 도입에 관한 연구용역을 하고 있고 여기에 대전권과 세종권, 그다음에 오송권간 연계하는 교통수단이 포함되어 있음.

〈 이상정 위원 〉

○ 강호축은 충북선 철도의 문제가 아니라 한반도 미래비전에 대한 문제이고, 단지 충북의 문제가 아니라 호남·충청·강원을 연결하여 북한하고 유럽까지 가는 미래비전, 크게 보면 철학적인 문제까지 접근 확대할 수 있는 사업으로 적극 홍보해서 현안으로 다가오는 예타면제 문제도 그렇게 연결될 수 있도록 해야 되겠다는 생각이 듦.

➡ (균형건설국장) 지금 정책기획관실하고 공보관실에서 광고홍보를 하고 있으며 앞으로 국가발전계획에 포함되기 위해 또 포함되면 더 많은 홍보가 이루어 질 것으로 보여짐.

〈 이옥규 위원 〉

○ 특별위원회 처음 취지는 KTX세종역 저지에 관련된 문제가 가장 큰 현안이었음. 앞에서 여러 위원님들이 말씀해 주신 것처럼 불편함에서 시작된 세종역 신설 문제를 해결하기 위해서는 오송역 역세권 개발, 정주여건 개발 등이 우선시되어야 하며, 정치적인 논리보다는 정책적인 방향으로 가야되지 않나 생각됨.

2.4.3. 제3차 회의

회 의 개 요

○ 일 시 : 2018. 12. 21.(금) 9:30
○ 장 소 : 특별위원회 회의실(5층)
○ 참석현황 : 11명
- 특위위원(9) : 연철흠 위원장, 박성원 부위원장, 이상욱 위원, 이옥규 위원, 정상교 위원, 박문희 위원, 이상정 위원, 하유정 위원, 연종석 위원
- 충청북도(2) : 이창희 균형건설국장, 박기순 교통정책 과장

○ 안 건
- 충북선철도 고속화사업 예비타당성조사 면제 및 KTX세종역 신설 관련 저지 추진상황 업무보고의 건

Ⅰ 회의 내용

○ 충북선철도 고속화사업 예비타당성조사 면제 및 KTX세종역 신설 관련 저지 추진상황 업무보고 청취 및 질의답변(균형건설국)

Ⅱ 질의 · 답변내용

〈 박문희 위원 〉

○ 충북선 철도 관련 예타 면제 결과 발표는 언제 되는지? 오송 활성화 방안에 대해 설명해 주시기 바람.

➡ (균형건설국장) 예타면제는 1월 달에 결론이 나올 것으로 예상되고 있으며 정부에서는 공식적으로 언급한 바는 없음, 오송역 정주여건 활성화를 위해 TF를 만들어 기획관리실 주관으로 추진하고 있으며, 균형건설국에서 오송역, 오송을 철도클러스터로 조성하는 방안에

대해 지금 연구용역 진행 중이며 조만간 마무리 될 것이고 거기에서 오송에 철도특화단지를 구축하는 것, 그 다음에 철도 시험선로를 2단계로 완성하는 등의 내용을 담아 조만간 오송역, 오송 철도 클러스터화에 대해 계획을 수립하여 발표하겠음.

〈 이상정 위원 〉

○ 충북의 철도 고속화가 전체 지역 발전에 중요하고 우리 도내 균형발전에도 중요하다고 생각되며, 현재 주신 자료대로 역이 설치되는 것인지?

➡ (균형건설국장) 자료는 눈에 띄게 보이기 위해 가안으로 만든 것으로 세부적인 노선은 기본계획, 기본설계, 실시설계 과정에서 확정됨.

〈 이상욱 위원 〉

○ 세종시는 오송역 관련해서 도로개설에 대한 예산 70억 원이 확보되었다는 홍보 등을 하는데 충북은 그런게 전혀 없음. 오송역 SOC사업에 대해 설명 요구.

➡ (균형건설국장) 세종역, 오송역 관련해서 SOC 예산에 대해 자료를 정리해서 위원님께 드리도록 하겠음.

2.4.4. 제4차 회의

회 의 개 요

○ 일 시 : 2019. 3. 6.(수) 11:30

○ 장 소 : 특별위원회 회의실(5층)

○ 참석현황 : 10명

- 특위위원(8) : 박성원 부위원장, 이상욱 위원, 이옥규 위원, 정상교 위원, 박문희 위원, 이상정 위원, 하유정 위원, 연종석 위원
- 충청북도(2) : 이창희 균형건설국장, 박기순 교통정책과장

○ 안 건

- 충북선 철도 고속화사업 예비타당성조사 면제에 따른 후속조치상황 업무보고의 건

Ⅰ 회의 내용

○ 충북선 철도 고속화사업 예비타당성조사 면제에 따른 후속조치상황 업무보고 청취 및 질의답변(균형건설국)

Ⅱ 질의 · 답변내용

〈 이상욱 위원 〉

○ 충북선 철도 고속화사업 예타가 면제됨으로써 충북도가 축제 분위기에 젖어드는 건 좋은데 불분명한 오송역 연결선 이 부분에 대한 것이 원론적인 설명만으로 부족함. 충북도만의 논리를 개발하여 대정부협상에서 우선 우위를 점할 수 있도록 부탁드림.

○ 평택에서 오송까지 복복선이야기가 나오는데 이렇게 만들면 세종역을 만드는 구실을 주는 것은 아닌지?

➡ (균형건설국장) 평택～오송 복복선사업은 세종과 별개라고 보여짐. 오히려 복복선사업을 하게 되면 오송역에 열차 운행횟수가 늘어나 전국적인 규모의 오송분기역으로서 위상을 높이는 측면이 있어 세종역 건설에 정당성이 떨어질 것이라 생각됨

〈 연종석 위원 〉

○ 오송 연결선과 봉양역 경유노선에 대해 우리 도가 어떻게 대처하고 있는지 답변 바라며, 위 두 노선에 대해 중앙정부와 긴밀하게 협의하여 충북발전에 기여해주면 좋겠음.

➡ (균형건설국장) 오송 연결선은 호남고속철도와 충북선을 연결해 강호축 라인이 기존 5시간 35분에서 3시간 30분으로 단축할 때 가장 필수적인 연결선으로 중앙정부에 필요성을 적극 개진함. 봉양 경유선의 경우 새로운 역을 신설하여 제천지역 발전을 도모할 수 있도록 최선의 노력을 다하겠음.

〈 정상교 위원 〉

○ 충북선 철도가 예타면제를 받고 계획 적정성 검토를 하는게 맞는 것인지? 충북선 고속화사업이 청주공항에서 연박까지 고속화인데 오송에서 청주공항, 연박에서 봉양까지 고속화가 안되면 고속화가 아님.

➡ (균형건설국장) 예타면제를 받고 난 뒤 그 사업이 어느 정도인지에 대해 계획 적정성을 검토하게 규정되어 있음. 원주～강릉은 이미 고속화 되어 있고, 원주～봉양 구간은 중앙선 복선전철화사업을 해서 고속화사업이 95% 끝나 있고, 오송～목포까지는 호남고속철도가 이미 운행 중에 있음, 오송에서 청주공항 사이는 지금 천안에서 청주공항 복선전철화사업의 기본설계를 하고 있으며, 남아있는 부분이 청주공항에서 봉양까지 고속화가 안돼서 이번에 그 고속화사업을 하면서 호남선, 충북선, 중앙선 등을 연결하여 강호축을 만들려고 이사업을 추진함.

〈 이상정 위원 〉

○ 목포에서 오송까지 고속철도가 있는데도 불구하고 세종에서 오송까지 연결선이 더 필요한 것인지? 아니면 노선이 바뀌는 것인지?

➡ (균형건설국장) 노선은 바뀌는 것이 아니고 철도의 경우 회전이 안되기 때문에 호남고속철도와 충북선으로 들어가는 연결선을 만들려고 하는 것임.

○ 자료를 보다보니 1쪽에는 청주공항~연박 고속화 78km가 1조 1,771억으로 되어있는데 2쪽은 똑같은 내용으로 78km인데 1조 2,779억원으로 되어 있는데 어떤게 맞는 것인지?

➡ (교통정책과장) 충북도는 예타면제 신청금액이 청주국제공항~연박까지 1조 1771억이지만 정부에서 발표한 최종금액은 1조 5,000억원임. 어느 부분이 포함 돼 있고 안 돼 있고 이게 중요한 것이 아니라 지금 사업계획 적정성을 검토 시 어떤 식으로 우리 사업내용, 사업비 요구를 해서 관철시켜내느냐 하는 것이 중요한 부분임. 처음 예타면제 신청했던 그 내용대로 전액, 전체내용이 반영될 수 있도록 지역의 의견을 수렴해서 최대한 반영하도록 하겠음.

〈 박상원 위원 〉

○ 예타면제 신청시 1조 8,153억원이었는데 예타선정시 청주공항하고 연박 고속화해서 1조 1,775억원임, 예타면제 선정됐을 때 예산을 세가지 항목으로 나누었는데 이것은 추정한 것인지?

➡ (균형건설국장) 기재부나 국토부 관계자 이야기를 듣고 추정한 것임

2.4.5. 제5차 회의

회 의 개 요

○ 일 시 : 2019. 12. 2.(월) 15:00
○ 장 소 : 특별위원회 회의실(5층)
○ 참석현황 : 9명
- 특위위원(7) : 연철흠 위원장, 박성원 부위원장, 이상욱 위원, 정상교 위원, 이옥규 위원, 이상정 위원, 연종석 위원
- 충청북도(2) : 남일석 균형건설국장, 박기순 교통정책과장

○ 안 건
- 충북선 고속화 사업의 전반적인 추진상황 및 향후계획 업무보고의 건

Ⅰ 회의 내용

○ 충북선 고속화 사업의 전반적인 추진상황 및 향후계획 업무보고 청취 및 질의답변(균형건설국)

Ⅱ 질의 · 답변내용

〈 정상교 위원 〉

○ 충북선 철도 고속화 사업이 강호축과 연결되는 부분인데 오송역 연결선과 제천을 통해서 원주간 연결선도 불투명함. 이 두 연결선이 다 안 되면 강호축은 물거품이 되는데 어떻게 생각하는지?

➡ (균형건설국장) 오송 연결선 부분은 강호축 연결을 위해 반드시 필요하다고 봄. 국토부가 기술적으로 어렵다며 현재 정부계획에서는 빠져 있지만 우리도에서 기술적 검토를 하고 대안을 마련하여 국토부 기본계획 수립과정에 반영해 볼 예정이며, 원주 연결선도 기재부나 국토부에서도 필요성을 인식하고 있어 반영 가능할 것으로 예상됨.

○ 오송을 꼭 거쳐서 가야되는지? 아니면 오송을 안 거치고 충북선에 연결하여 고속화해서 호남에서 강원도 원주로 가면 안되는지? 여러 방안을 검토해서 꼭 반영되도록 노력 바람.

➡ (교통정책과장) 분기기가 설치되려면 직선구간이여야 되는데 학천터널부터 오송역까지 직선구간은 학천터널을 막 빠져 나와서 80m에서 120m정도만 직선이고 나머지는 다 곡선구간임. 그래서 그 부분을 분기하는 방안을 검토하였으나 기술적인 문제나 안정적인 문제 그리고 철도운행 상태에서의 시공상 가능성 때문에 문제가 있음. 그리고 오송역을 건너뛰는 것은 지역발전 맞물려 있어 적절치 않음. 오송 궤도기지 인입선을 활용하여 분기하는 방안을 추가적으로 검토 중에 있으며 사업비 부분이 더 많이 소요되는 문제가 있음.

〈 이상욱 위원 〉

○ 세종역 관련하여 총리 및 국토부 장관도 안된다고 하는데 세종시장이 해야겠다고 용역을 발주했고 중앙부처도 세종에 있기 때문에 신설이 될 수 있겠다는 생각이 듦. 오송 분기역할 때 국토부 KDI에서 만든 용역과제가 상황에 따라 바뀔 수 있으므로 지사님 역할과 고공단출신, 국회의원들이 정리해줄 필요가 있지 않은가 말씀드림.

○ 강호축의 경우도 아이디어는 좋은데 현실성이 없다고 보는 시각이 있기 때문에 우리가 이 부분에 대해 이해를 하고 그거에 대해 미리 준비할 필요가 있음.

〈 이옥규 위원 〉

○ 세종시장이 10월 17일 브리핑을 통해 말씀하셨는데 KTX세종역이 꼭 필요하다고 생각하여 용역까지 자체 발주하였는데 도에서는 어떤 입장을 표명하였는지? 우리도도 지속적으로 이 부분에 대해 짚고 넘어가야 함.

➡ (균형건설국장) 제가 10월 31일 “세종역은 불가하다” 그리고 이 부분은 작년에 정부에서 이미 불가한 걸로 얘기돼 있기 때문에 그 입장에는 변화가 없다고 언론브리핑을 하였으며, 수시로 세종시 동향을 파악하여 즉각 대응하겠음.

〈 이상정 위원 〉

○ 오송연결선에 분기되는 부분들이 콘크리트를 다 떼어내고 해야 되기 때문에 안된다고 했는데 다른 철도 연결선도 그러면 다 안되는 것 아닌지? 국토부 주장도 같이 설명 바람.

➡ (교통정책과장) 국토부는 안정성 문제가 있다는 거에 대해 크게 두 가지로 이야기함. 호남고속선은 오송에서부터 호남쪽으로 나가는선 전체가 콘크리트로 되어 있는데 현재 철도가 계속 운행되고 있는 상태에 작업하기도 어렵고 한다고 하더라도 새롭게 콘크리트 타설해서 완성한 곳과 기존 콘크리트가 강도가 다르기 때문에 안정성에 위험이 있다는 입장임.

〈 박성원 위원 〉

○ 오송연결선은 기술적인 어려움말고 재정적인 어려움은 없는지? 그리고 봉양역 경유노선에 복선과 단선의 차이점에 대해서 기술적인 측면, 예산적인 측면에서 설명 바람.

➡ (균형건설국장)오송연결선에 대해 기술적인 어려움만 이야기 되고 있는 상황이며, 복선과 단선은 사업비 차이와 복선으로 할 때 열차운행을 효율적으로 할 수 있음.

〈 연철흠 위원장 〉

○ 고속철을 추진하면서 제천의 민원은 어떻게 해결할 것인지 설명해 주시고, 고속철도가 충북만 통과하기보다는 제천, 단양 이쪽

관광인프라를 이용할 수 있는 관광사업과 연계하여 많은 관광객을 유치하는 사업이 필요, 이에 대한 계획은 있는지?

(균형건설국장)제천은 현재 검토되고 있는 봉양을 거쳐 가는 걸로 돼 있어 처음에는 제천시민들이 상당히 반대가 있는걸로 아는데 그 과정에서 상당부분 이해를 많이 하시지 않았나 생각이 들며, 관광사업은 문화관광국에 확인하여 다시 보고 드리겠음.

2.4.6. 제6차 회의

회 의 개 요

○ 일 시 : 2020. 6. 9.(화) 13:00
○ 장 소 : 특별위원회 회의실(5층)
○ 참석현황 : 10명
- 특위위원(8) : 연철흠 위원장, 박성원 부위원장, 이상욱 위원, 이옥규 위원, 정상교 위원, 박문희 위원, 이상정 위원, 연종석 위원
- 충청북도(2) : 남일석 균형건설국장, 박기순 교통정책과장

○ 안 건
- KTX오송연결선 사업 추진상황 및 향후계획 등 업무보고의 건
- 충북선 철도 고속화사업 지원 및 KTX오송역 활성화를 위한 특별위원회 활동기간 연장의 건

Ⅰ 회의 내용

○ KTX오송연결선 사업 추진상황 및 향후계획 등 업무보고 청취 및 질의답변(균형건설국)

○ 충북선 철도 고속화사업 지원 및 KTX오송역 활성화를 위한 특별위원회 활동기간 연장

- 활동기간 연장사유

· 충북선 철도 고속화 사업은 강호축 개발의 중심으로 지난해 예타면제 사업에 선정되어 제4차 국가철도망 구축 계획 반영을 추진 중임

· 그러나 호남고속선과 충북선을 연결하는 핵심인 오송연결선 사업이 안전성 우려와 기술적 어려움으로 기재부 재정사업심의에서 제외되어 강호축 개발 추진에 차질이 발생하였고, 세종시의 KTX세종역·ITX세종역 신설을 추진하려는 움직임에 따라 이에 대한 지속적 대응이 필요함

· 특별위원회 활동을 2020년 6월 30일에 종료할 경우 충북선 철도 고속화 사업의 지원과 KTX오송역 활성화 및 KTX세종역 설치 저지 등 특별위원회의 당초 구성 목적 달성이 어려운 상황임

Ⅱ 질의 · 답변내용

〈 이상욱 위원 〉

○ ITX세종역에 대해 설명해 주시고, 이게 신설시 KTX오송역에는 큰 영향을 미치지 못한다는 검토 결과는 어디서 얻은 것인지?

➡ (균형건설국장) ITX는 세종정부청사 지하에 역을 신설하여 경부선 일반철도에 연결하여 서울로 운행하는 계획을 갖고 있으며, 그로 인한 오송역에 대한 영향은 과에 철도전문가 및 철도시설공단 전문위원들의 검토과정을 거침.

〈 이상정 위원 〉

○ 중부내륙철도가 건설중에 있는데 거기에 대하여 감곡~금왕~혁신도시~청주공항에 대한 입장을 밝히고 추진해 왔는데 최근에 동탄에서 진천쪽으로 오는 노선이 대두되고 있어 음성하고 진천이 서로 이견이 있는데 이것에 대해 도에서 확실하게 입장정리 바람.

➡ (균형건설국장)지금 동탄에서 내려오는 선, 감곡에서 내려오는 선 모두 국토부에 제4차 국가철도망 계획에 반영해 주도록 요청해 놓은 상태이며 적극적으로 건의하고 있음.

Ⅲ 회의 결과

○ 충북선 철도 고속화사업 지원 및 KTX오송역 활성화를 위한 특별위원회 활동기간 연장의 건 채택(1차)

⇒ 원안의결('18. 10. 24. ~ '20. 6. 30. → '21. 6. 30. / 1년)

2.4.7. 제7차 회의

회 의 개 요

○ 일　　시 : 2021. 1. 28.(목) 09:30
○ 장　　소 : 특별위원회 회의실(5층)
○ 참석현황 : 5명
- 특위위원(5) : 연철흠 위원장, 이상욱 위원, 이옥규 위원, 정상교 위원, 연종석 위원

○ 안　　건
- 충북선 철도 고속화사업 지원 및 KTX오송역 활성화를 위한 특별위원회 위원 사임 동의의 건

Ⅰ 회의 내용

○ 충북선 철도 고속화사업 지원 및 KTX오송역 활성화를 위한 특별위원회 위원 사임 동의

Ⅱ 회의 결과

○ 연종석 위원 사임서 제출(2021. 1. 22.)
○ 박성원 부위원장 사임서 제출(2021. 1. 25.)
○ 이상욱 위원 사임서 제출(2021. 1. 26.)
○ 특별위원회 위원 사임 동의의 건 ⇒ 원안의결

※ 제388회 충청북도의회 임시회 제2차 본회의
1. 일　　시 : '21. 1. 28.(목). 10:00
2. 충북선 철도 고속화사업 지원 및 KTX오송역 활성화를 위한 특별위원회 위원 선임
   - 박상돈 위원(행정), 전원표 위원(건설), 이수완 위원(교육)

2.4.8. 제8차 회의

회 의 개 요

○ 일 시 : 2021. 3. 23.(화) 14:00

○ 장 소 : 특별위원회 회의실(5층)

○ 참석현황 : 7명

- 특위위원(5) : 연철흠 위원장, 이수완 부위원장, 이상정 위원, 전원표 위원, 정상교 위원
- 충청북도(2) : 김인 균형건설국장, 이혜옥 교통정책과장

○ 안 건

- 충북선 철도 고속화사업 지원 및 KTX오송역 활성화를 위한 특별위원회 부위원장 선임의 건
- 제4차 국가철도망 구축계획 추진상황 업무보고의 건

Ⅰ 회의 내용

○ 충북선 철도 고속화사업 지원 및 KTX오송역 활성화를 위한 특별위원회 부위원장 선임의 건 상정

○ 제4차 국가철도망 구축계획 추진상황 업무보고 청취 및 질의답변(균형건설국)

Ⅱ 질의 · 답변내용

〈 정상교 위원 〉

○ 충북선 고속화 사업과 관련해서 충주에서 달천구간 선형개선 및 교통대 앞 철도건널목 개선을 요구하고 있는데 반영을 위해 도에서 노력중인지? 삼탄~연박 선형 개량은 어떻게 진행되는지?

➡ (균형건설국장) 충북선 고속화를 위해서는 입체교차로가 돼야하며 국토부도 고속화 설치 기준에 합당하게 입체로 하려고 계획수립 중에 있음. 우리도도 민원내용을 고속철도 기준에 합당하게 입체로 하는 방향으로 건의하고 있으며 삼탄~연박 선형개량 사업도 지난해 수해피해로 개선하는 것으로 확정됨.

〈 이수완 위원 〉

○ 수도권내륙선 광역철도는 단선인지 복선인지? 그리고 정부에 광역철도망 건의안이 13개인데 줄일 필요가 있어 보이며, 건의한 노선의 질서를 잡을 필요가 있음.

➡ (균형건설국장) 수도권내륙선은 처음에는 일반철도 추진하여서 단선으로 건의하였는데 이제 광역철도로 바뀌었으니 복선화하는 것이 맞음. 그리고 사업을 각각 달리 건의하다 보니 노선이 다양하게 되어 있는데 사업 추진시에는 통합해서 진행됨.

○ 천안에서 청주공항으로 오는 복선전철과 도에서 추진하는 청주도심경유 노선이 만나는 기점은? 청주공항에 역사가 생기는 곳은 어디인지?

➡ (균형건설국장) 천안에서 청주공항 오는 노선은 일반철도에 대해 복선화하는 개념이고 충청권 광역철도는 청주도심을 거쳐 청주공항으로 가는 광역철도로 별개임, 지금 노선만 계획되는 중이며 구체적으로 역사가 정해지는 것은 사업이 확정돼 예타과정 등에서 선정하는 것이므로 역사가 어디 생기는지 알 수 없음.

〈 이상정 위원 〉

○ 충북선 고속화 사업이 기본계획 용역을 하고 있는데 앞으로 절차는?

➡ (균형건설국장) 기본계획 용역이 끝나면 기재부와 총사업비 협의 들어가며, 총사업비가 확정되면 기본설계, 실시설계, 공사 착공 순으로 진행됨.

〈 전원표 위원 〉

○ 충북선 고속화 사업하고 천안~청주공항 복선전철이 진행되고 있는데 오송에서 청주공항까지는 같은 노선인지? 삼탄구간은 작년수해로 노선을 새로 까는 것으로 돼있는데 오송연결선, 충주가 요구하는 충주역까지 새 노선 등 예산을 계속 추가로 요구하면 무산될 가능성이 있으므로 순차적으로 요구하는 것이 좋겠음.

➡ (균형건설국장) 삼탄~연박구간은 기재부와 우리가 합의해 사업에 포함하기 했으며 무산되지 않게 적극 노력하겠음.

〈 연철흠 위원장 〉

○ 광역철도 도심 통과의 구체적인 계획을 국토부에 제시해야 되는 것 아닌지? 충청권 4개 시도 또한 서명은 했으나 의견이 분분한데 어떻게 합의를 이루어 낼 것인지?

➡ (균형건설국장) 정확한 노선을 제시하지 않는 것이 국토부 결정에 영향을 미치는 것은 아님. 국토부도 도심 통과노선에 대해서는 인정하나 도시철도로 추진하라는 입장이며 우리는 대전이나 세종을 거쳐 연결하는 철도로 광역철도로 해달라는 입장임. 그리고 광역철도에 대해 4개 시·도가 비용분담 관계 때문에 일반철도냐 광역철도냐 이러는데 이 노선 전체는 인정함.

Ⅲ 회의결과

○ 부위원장 선임 : 이수완 의원(더불어민주당, 진천2)

Ⅳ 행정사항

○ 충북선 철도 고속화사업 지원 및 KTX오송역 활성화를 위한 특별위원회 부위원장(이수완 위원) 선임의 건 보고 : 제390회 임시회 본회의

2.4.9. 제9차 회의

회 의 개 요

○ 일　　시 : 2021. 6. 23.(수) 09:00

○ 장　　소 : 특별위원회 회의실(5층)

○ 참석현황 : 8명

- 특위위원(6) : 연철흠 위원장, 이수완 부위원장, 이옥규 위원, 이상정 위원, 전원표 위원, 정상교 위원
- 충청북도(2) : 김인 균형건설국장, 이혜옥 교통정책과장

○ 안　　건

- 업무보고의 건
  · 제4차 국가철도망 구축계획안(충청북도 중심)
  · 제4차 국가철도망 옥천~영동 구간 추진상황
- 충북선 철도 고속화사업 지원 및 KTX오송역 활성화를 위한 특별위원회 활동기간 연장의 건

Ⅰ 회의 내용

○ 제4차 국가철도망 구축계획(안) 등 업무보고 청취 및 질의답변 (균형건설국)

○ 충북선 철도 고속화사업 지원 및 KTX오송역 활성화를 위한 특별위원회 활동기간 연장

- 활동기간 연장사유
  · 충북선 철도 고속화 사업은 강호축 개발의 중심으로 2019년 예타면제 사업에 선정되어 사업 추진중이나,
  · 충주 삼탄~제천 연박 구간, 충주 달천대교 구간 선형개량, 교통대 앞 광산건널목 사업 등이 기본계획에 반영되어 원활하게 사업을 추진할 수 있도록 많은 역할이 필요함.

· 또한 세종시 관문역인 KTX오송역의 접근성을 향상시키고 주변지역 활성화 사업을 지속 추진하여 KTX세종역·ITX세종역 설치 저지를 위한 제반활동도 지속적으로 필요함.

Ⅱ 질의 · 답변내용

〈 이수완 위원 〉

○ 영동에서 제4차 국가철도망 계획에 대전~옥천철도 사업을 영동까지 연장해 달라고 하는 것에 대해 명확히 정리할 필요가 있음.

➡ (균형건설국장) 제4차 국가철도망 구축계획 수립시 영동군의 의견은 없었으며, 나중에 영동군에서 문서가 와서 국토부에 문의하니 난색을 표함. 도에서도 현실적으로 어렵다고 봄.

○ 청주도심 통과 광역철도망에 대한 현재 상황은? 제4차 국가철도망 사업에 반영되면 예타라든가 타당성 검토를 해야 하는 것인지? 당면업무를 차질 없이 추진해주길 바람.

➡ (균형건설국장) 국토부에 수요인구가 많고, 충청권 메가시티 조성을 위해서는 청주도심통과가 필수사업이라는 논리로 정부를 설득하고 있음. 제4차 국가철도망 계획에 반영되더라도 예비타당성, 사업타당성 검토 등 단계적으로 진행 됨.

○ 천안역~청주국제공항 노선이 지연되는 이유는? 나중에 이 노선이 청주공항까지 오면 수서, 동탄이나 안성으로 올라가는 계획에 대해 생각해 봄.

➡ (균형건설국장) 천안~조치원 구간이 사업비 증가로 사업타당성 재조사중임. 추후 동탄~혁신도시 노선이 건설된 후 운영에 관한 문제로 현재까지는 천안에서 청주까지만 운행할 수 있음.

〈 정상교 위원 〉

○ 청주도심 통과가 필요하다면 자체 연구용역을 통해 국토부를 설득할 필요가 있음. 제4차 국가철도망 구축계획에 도민이 원하고 바라는 것을 건의해야지 열세 가지를 건의하고 이것은 불안하니 안되니 이런 소리는 하면 안됨.

➡ (균형건설국장) 제4차 철도망 구축계획은 방향성의 문제이지 실현 단계의 문제가 아니며, 행복청에서 지난해 청주도심 통과와 기존 충북선 이용에 관한 검토 용역이 있는데 도심 통과가 타당성이 더 높게 나옴. 제4차 국가철도망 구축계획 건의사업 중 되는 사업에 집중하고 있으며, 철도사업은 충북의 백년미래를 내다보고 하는 것임.

〈 이옥규 위원 〉

○ 국토부에서 6월 30일 제4차 국가철도망 구축계획 발표를 앞두고 도에서 수정안을 낸다는 이야기 있는데 설명 바람. 민관정이 힘을 합쳐 계속 염원을 담고 있는데 정부의 생각과 우리 도의 입장이 너무 상이하여 어떻게 해답을 찾고 있는지 궁금함.

➡ (균형건설국장) 공청회 때 발표된 기존 철도가 가는 것을 우리 청주 도심으로 통과해 달라는 것이 변경 건의 내용임. 국토부에는 형평성 문제, 다른 도시는 도심에 다 해주는데 왜 우리는 안 해주느냐, 타당성 측면, 수요측면을 종합해서 설득하고 있음.

〈 이상정 위원 〉

○ 지사님 공약사항인 중부내륙지선이 나오고 그 후에 진천~동탄선 나와서 도에서 입장이나 핵심이 어디 있는거냐 말이 많았음. 또한 추후에 연계하여 보완하는 부분에 대해 정리해 주시기 바람.

◘ (균형건설국장) 동탄~청주공항 오는 노선이 감곡에서 오는 노선보다 수요가 많기 때문에 국토부에서는 사업타당성, 경제성을 봄. 추후 감곡에서 혁신도시까지 노선도 계속 요구하고 중점관리 하겠음.

〈 전원표 위원 〉

○ 오송연결선, 삼탄~연박구간, 충주 달천구간이 사업진행 현황은? 각 지자체마다 철도사업에 집중하고 있는데 정부예산이 한정되어 있으므로 선택과 집중이 필요함. 우선적으로 할 건 우선적으로 하고 장기플랜을 세워 차근차근 풀어 나가야 함.

◘ (균형건설국장) 국토부에서 종합적으로 기본계획을 기재부에 제출해 기재부는 제출된 기본계획을 확정해 줘야 하며, 저희들은 최대한 빨리 해달라고 하는 입장임.

Ⅲ 회의 결과

○ 충북선 철도 고속화사업 지원 및 KTX오송역 활성화를 위한 특별위원회 활동기간 연장의 건 채택(2차)

⇒ 원안의결('18. 10. 24. ~ '21. 6. 30. → '22. 5. 31. / 11개월)

2.4.10. 제10차 회의

회 의 개 요

○ 일 시 : 2022. 3. 24.(목) 11:00

○ 장 소 : 특별위원회 회의실(5층)

○ 참석현황 : 10명

- 특위위원(7) : 연철흠 위원장, 이수완 부위원장, 박상돈 위원, 이옥규 위원, 이상정 위원, 전원표 위원, 정상교 위원
- 충청북도(3) : 이정기 균형건설국장, 유희남 교통정책과장

○ 안 건

- 업무보고의 건
  · 충북선 철도 고속화사업 추진상황 및 향후계획
  · 오송연결선 추진상황 및 방안
- 활동결과보고서 채택의 건

Ⅰ 회의 내용

○ 충북선 철도 고속화사업 추진상황 및 향후계획 업무보고 청취 및 질의답변(균형건설국)

○ 오송연결선 추진상황 및 방안 업무보고 청취 및 질의답변(균형건설국)

○ 충북선 철도 고속화사업 지원 및 KTX오송역 활성화를 위한 특별위원회 활동결과 보고서 채택

Ⅱ 회의 결과

○ 활동결과 보고서 채택 및 본회의 보고

2.5. 간담회 개최

2.5.1. 제1차 간담회

간 담 회 개 요

○ 일　　시 : 2019. 6. 10.(수), 13:30

○ 장　　소 : 특별위원회 회의실(5층)

○ 참석현황 : 11명

- 특위위원(9) : 연철흠 위원장, 박성원 부위원장, 이상욱 위원, 이옥규 위원, 정상교 위원, 박문희 위원, 이상정 위원, 연종석 위원, 하유정 위원
- 충청북도(2) : 이창희 균형건설국장, 박기순 교통정책과장

○ 안　　건 : 「한국개발연구원(KDI)의 충북선 철도 고속화사업 계획의 적정성 검토」 진행상황 및 충북선 철도 고속화사업에 대한 그동안의 추진상황 업무보고

Ⅰ 간담회 내용

○ 오송연결선 검토 경과 및 대응방안 논의

- 오송연결선 검토 구간(학천터널 시점부·종점부) 업무보고
- 전문가 자문결과 및 대응방안 논의

Ⅱ 간담회 결과

○ 충북선철도 고속화 관련 전남·강원도의회 방문 및 협조요청

○ 충북선철도 고속화사업 관련 오송연결선 관철을 위한 건의문 채택 추진

○ 국토교통부 및 한국개발연구원(KDI) 항의 방문

2.5.2. 제2차 간담회

간 담 회 개 요

○ 일　　시 : 2020. 7. 8.(수), 13:30

○ 장　　소 : 특별위원회 회의실(5층)

○ 참석현황 : 10명

- 특위위원(8) : 연철흠 위원장, 박성원 부위원장, 이상욱 위원, 이옥규 위원, 정상교 위원, 박문희 위원, 이상정 위원, 연종석 위원
- 충청북도(2) : 남일석 균형건설국장, 박기순 교통정책과장

○ 안　　건 : KTX세종역 추진계획 발표시 공동 대응방안 논의

Ⅰ 간담회 내용

○ 세종시 KTX 세종역 추진계획 발표 관련 대응방안 논의

- 충북도 및 전문가 의견 및 대응계획 청취
- 특위 및 도의회 차원의 대응방안 논의

Ⅱ 간담회 결과

○ KTX세종역 신설 반대 입장 표명 및 보도자료 제출

○ 충청권 상생발전 차원에서 국토부·정치권 등과 연계한 세종역 신설 반대

○ KTX세종역 저지 관련 특위차원 전략 마련 및 적극대응 추진

- KTX세종역 추진상황 세종시 동향 파악 등
- 호남선 직선화 주장 움직임에 따른 반대논리 사전 준비

2.5.3. 제3차 간담회

간 담 회 개 요

○ 일　　시 : 2021. 10. 12.(화), 16:30

○ 장　　소 : 특별위원회 회의실(5층)

○ 참석현황 : 8명

- 특위위원(6) : 연철흠 위원장, 이수완 부위원장, 이상정 위원, 이옥규 위원, 전원표 위원, 정상교 위원
- 충청북도(2) : 이정기 균형건설국장, 이혜옥 교통정책과장

○ 주요내용 : 충북선 고속화 철도 추진상황(민원 등), 천안~청주국제공항 복선전철 추진상황

Ⅰ 간담회 내용

○ 충북선 철도 고속화사업 추진상황 및 민원 청취

- 중앙정부 등 동향 파악, 충북도 준비사항 점검
- 각종 민원 현황 청취 및 대응방안 논의

○ 천안~청주공항 복선전철사업 지연에 따른 대응 전략 등 논의

Ⅱ 간담회 결과

○ 충북선 철도 사업이 조속한 시일 내에 기본계획을 수립하여 추진할 수 있도록 지속적인 중앙정부 설득 필요

○ 민원발생 등에 대해 기초지자체와 적극 협조하여 대응

○ 천안~청주공항 복선전철 사업계획 변경을 위한 적극 노력

2.6. 현 장 활 동

2.6.1. 충북선 철도 고속화 사업 현장 방문

방 문 개 요

○ 일　　시 : 2019. 4. 22.(월)

○ 장　　소 : 충주시, 제천시 일원

○ 참석현황 : 8명

- 특위위원(8) : 연철흠 위원장, 박성원 부위원장, 이상욱 위원, 이옥규 위원, 정상교 위원, 박문희 위원, 이상정 위원, 하유정 위원

○ 주요내용 : 충북선 철도 고속화사업 예타면제에 따른 현장 확인 등

Ⅰ 현장방문 주요내용

○ 충북선 철도 체험과 최근 논란이 되고 있는 봉양역, 충주역에 대한 현지 확인

○ 강호축 개발과 연계한 북부권 관광 인프라 구축 방안 논의

Ⅱ 주요방문 사진

<table>
<tr><td> </td><td> </td></tr>
<tr><td>봉양역 방문사진</td><td>충주역 방문사진</td></tr>
</table>

2.6.2. 충북선 철도 고속화 사업, 중부내륙선 사업 현장 방문

방 문 개 요

○ 일　　시 : 2021. 9. 1.(수)

○ 장　　소 : 충주시, 괴산군 일원

○ 참석현황 : 6명

- 특위위원(6) : 연철흠 위원장, 박상돈 위원, 이상정 위원, 이옥규 위원, 전원표 위원, 정상교 위원

○ 주요내용 : 충북선철도 고속화 사업 추진상황 점검 등

Ⅰ 현장방문 사업개요

1 충북선 철도 고속화사업

○ 위　　치 : 청주국제공항 ~ 제천 봉양

○ 사업기간 : 2019 ~ 2026년(7년)

○ 규　　모 : L=87.8㎞

○ 총사업비 : 12,807억 원(전액국비)

2 중부내륙선(이천~문경) 철도건설

○ 위　　치 : 이천~충주~문경

○ 사업기간 : 2005 ~ 2023

○ 규　　모 : L=94.3㎞

○ 총사업비 : 24,867억 원(국비)

Ⅱ 현장방문 주요내용

○ 충북선 철도 고속화 사업 현황 확인 및 삼탄역 재해복구 사업 현장확인

○ 중부내륙선 철도사업 건설현장 방문 및 추진상황 점검

Ⅲ 현장방문 주요의견

1 충북선 철도 고속화사업

○ 충북선 철도 고속화사업 추진에 필요한 예산확보 노력 필요

○ 강호축 완성을 위한 필수 사업으로 고속화 설계기준에 부합한 사업변경에 대해 적극 지원

○ 수해구간 복구 노고 격려 및 안전사고 예방을 위해 다양한 방안을 강구해 줄 것 당부

○ 충주 달천구간 개량사업이 정부계획에 반영될 수 있도록 준비

2 중부내륙선(이천~문경) 철도건설

○ 계속되는 가을장마에 피해가 발생되지 않도록 안전관리에 만전을 다해 줄 것 당부

○ 충북, 경기, 경북의 내륙지역을 통과하는 새로운 노선을 잘 활용하여 물적·인적교류 확대 방안 강구

○ 올해 완공되는 이천~충주구간이 잘 마무리 될 수 있도록 노력

○ 감곡장호원역 철도역명 명칭 갈등 해결을 위한 지원

Ⅳ 현장방문사진

수해복구 상황 브리핑(삼탄역)

충북선 철도사업 현황 청취(삼탄역)

수해복구 현장 점검(삼탄역)

중부내륙선 철도건설 현황 브리핑(괴산)

중부내륙선사업 관련 애로사항 청취(괴산)

중부내륙선 사업현장 점검(괴산)

2.7. 토론회 및 기타활동

2.7.1. 충북선 철도 고속화 범도민 추진위원회 발족식

발 족 식 개 요

○ 일　　시 : 2018. 11. 1.(목), 14:00

○ 장　　소 : 도청 대회의실

○ 주　　최 : 충청북도

○ 참　　석 : 범도민 추진위원 200명(특위위원 9명* 포함)

* 연철흠 위원장, 박성원 부위원장, 박문희 위원, 연종석 위원, 이상욱 위원, 이상정 위원, 이옥규 위원, 정상교 위원, 하유정 위원

○ 내　　용

- 충북선 철도 고속화사업 진행상황 보고, 결의문 낭독, 예타면제 기원 퍼포먼스

Ⅰ 발족식 주요 내용

○ 충북선 철도 고속화사업 경과 보고

○ 결의문 낭독, 범도민 추진위원 자유발언, 예타면제 기원 퍼포먼스

Ⅱ 발족식 행사 사진

결의문 낭독

예타면제 기원 퍼포먼스

2.7.2. 제1차 국회 강호축 토론회

토 론 회 개 요

○ 일　　시 : 2018. 11. 5.(월), 14:00

○ 장　　소 : 국회의원회관 제2소회의실

○ 주　　최

- 박지원, 변재일, 권성동, 박덕흠, 이후삼 국회의원
- 광주·대전·세종·강원·충북·충남·전북·전남

○ 주　　관 : 8개 시·도 연구원

○ 참　　석 : 국토부차관, 국가균형발전위원장, 국회의원,
8개 시도지사 및 시도 의회 의장, 충북도의원* 등

* 충북도의원 : 연철흠 위원장, 박성원 부위원장, 이옥규 위원, 하유정 위원

Ⅰ 주요 내용

○ 강호축의 국가계획 발전을 위한 공동건의문 채택

- 강호축 개발계획의 제4차 국가균형발전 5개년 계획, 제5차 국토종합계획 등 국가계획 반영 건의
- 강호축 고속교통망 구축 등 강호축 연계협력 사업 추진 촉구

Ⅱ 토론회 사진

토론회 사진

토론회 사진

2.7.3. 충북선 철도 고속화 특위 위원장 인터뷰

인터뷰 개요

○ 일　　시 : 2018. 11. 8.(목), 18:00
○ 장　　소 : MBC 청주 스튜디오
○ 프로그램 : MBC 충북 시사기획 창
○ 출 연 자 : 연철흠 위원장, 정예성 미래철도연구원장,
　　이두영 KTX세종역 백지화를 위한 범도민대책위원장
○ 내　　용 : 위기의 KTX오송역, 대응방안은?

Ⅰ 인터뷰 주요 내용

○ KTX세종역 신설 논란에 대한 쟁점사항 및 대응방안 논의
- 세종역 신설은 경제적 실익이 없고, 지역간 갈등만 조장
- 오송역 주변 인프라 개발, 광역철도망 구축으로 해결

○ 호남권 KTX직선화 추진에 대한 대응방안
- KTX 우회노선으로 호남권 주민들의 경제적, 시간적 보상으로 요금 할인 등을 대안으로 논의 제안

Ⅱ 인터뷰 사진

특위 위원장 인터뷰 사진

특위 위원장 인터뷰 사진

2.7.4. 충북도·청주시의회 특위, 범도민 대책위 합동토론회

토 론 회 개 요

○ 일　　시 : 2018. 11. 14.(수), 16:00

○ 장　　소 : 청주시의회 특별위원회 회의실

○ 주　　관 : 충북도의회·청주시의회·KTX세종역신설백지화를 위한 충북범도민비상대책위원회

○ 참　　석 : 40명(도의회 9, 시의회 13, 범도민비상대책위 10 등)

○ 주요내용

- 충북선고속화 철도 지원 관련 대책
- 세종역 저지를 위한 대응방안
- 강호축 지원을 위한 특위 활동방향

Ⅰ 주요 내용

○ 도·시의회 특위, 범도민비상대책위 공동성명서 채택·발표

- 세종 경유 호남선 KTX 직선화 및 세종역 신설 추진 반대

○ KTX 세종역 재추진 동향과 충북선 철도 고속화사업 등 강호축 개발관련 진행상황 및 대책 방향 특강(이두영 경제사회연구원장)

○ KTX 세종역 저지 및 충북선 철도 고속화 사업개발에 관한 토론

Ⅱ 향후 계획

○ KTX 세종역 재추진 동향 수시 파악

○ 충북선 철도 고속화사업 예비 타당성 면제를 위한 지속 활동

○ KTX 오송역 활성화를 위한 공동 대응

참 고 **공동성명서 전문**

공 동 성 명 서

국민합의를 부정하고 국가균형발전에 역행하는 세종 경유 호남선 KTX 직선화 및 세종역 신설 추진을 강력히 반대한다!

최근 호남지역 일부 국회의원들이 “세종 경유 호남선 KTX 직선화 추진 의원모임(약칭 ‘세호추’)”를 결성하고 이를 관철하기 위해 이낙연 국무총리와 기재부·국토부 장관 등의 면담을 추진해 부당한 압력을 행사하고 있다.

특히, 세호추는 2005년도에 호남고속철도 분기역이 충북 오송으로 결정된 것은 정치적으로 잘못된 결정이었다고 이제라도 바로잡아야한다며 국민합의를 정면으로 부정하고 있어 충북도민들을 분노하게 만들면서 지역갈등과 국론분열을 부추기고 있다.

주지하다시피, 호남고속철도 분기역은 제주를 제외한 전국 15개 광역 시·도로부터 각 5명씩의 전문가를 추천받아 총75명으로 평가단을 구성, 모든 항목에서 가장 높은 점수를 받아 1위를 차지한 KTX 오송역으로 결정돼 국내유일의 고속철도 환승역이 된 것이다.

특히, KTX 오송역은 국가균형발전을 위한 세종시 건설 목적과 계획에 따라 세종시의 관문역으로 지위와 기능을 부여받은 것인데 이를 부정하는 것은 세종시 건설도 함께 부정하는 것이며 국가균형발전에 정면으로 역행하는 것으로 강력히 규탄하지 않을 수 없다.

또한 세호추는 호남선 KTX 직선화와 평택~오송 간 복복선화의 비용이 비슷하다고 주장하고 있는데 기존 노선에 선로를 추가하는 것보다 신설하는 것이 훨씬 더 많은 비용이 소요된다는 것은 삼척동자도 아는 바이고, 세종시의 도심을 통과할 수 없어 접근도로 등의 추가 건설로 예산낭비만 초래하는 주먹구구식의 주장에 불과하다.

이에 우리는 국민합의를 무시하고 국가균형발전과 국민통합에 역행하는 세호추의 세종 경유 호남선 KTX 직선화 추진을 강력히 반대하면서 정부에게 부당한 압력을 행사하는 등의 모든 행동을 즉각 중단할 것을 엄중히 촉구한다.

또한 우리는 이해찬 더불어민주당 대표와 이춘희 시장 및 세종시에 문재인 대통령의 대선공약과 세종시 건설 목적과 계획에 정면으로 반하는 KTX 세종역 신설을 무모하게 추진하지 말고 충청권과의 상생방안을 마련하기 위한 소통과 대화에 나설 것을 강력히 촉구한다.

아울러 우리는 문재인 대통령과 정부가 부당한 지역이기주의와 정치적 압력에 조금도 흔들리지 말고 세종시 및 고속철도 건설 등 대규모 국책사업의 원칙과 일관성, 대통령의 대선공약을 철저히 준수해 작금의 혼란을 조속히 수습해 줄 것을 간곡히 요청한다.

마지막으로 우리는 국민합의를 무시하고 국가균형발전과 국민통합에 역행하는 부당한 세력 및 움직임에 대하여 강력히 대응해 나갈 것을 천명하면서 충북도민들의 아낌없는 지지와 동참을 간곡히 호소한다.

2018. 11. 14.

충청북도의회 충북선 철도 고속화 사업 지원 및 KTX오송역 활성화를 위한 특별위원회 / 청주시의회 KTX세종역 신설 반대 특별위원회 / KTX세종역 신설 백지화를 위한 범도민비상대책위원회

2.7.5. 제2차 국회 강호축 토론회

토 론 회 개 요

○ 일　　시 : 2019. 4. 2.(화), 10:30

○ 장　　소 : 국회의원회관 제1소회의실

○ 주　　최 : 국회의원, 8개 시·도

- 변재일, 오제세, 정우택, 이종배, 박덕흠, 경대수, 이후삼, 박지원, 송기헌
- 광주·대전·세종·강원·충북·충남·전북·전남

○ 참　　석 : 8개 시도지사(부단체장), 국회의원, 국가균형발전위원장, 관련 분야별 전문가, 충북도의원* 등

* 충북도의원 : 연철흠 위원장, 박성원 부위원장, 이옥규 위원, 정상교 위원

Ⅰ 주요 내용

○ 강호축 국가계획 반영을 위한 공동건의문 서명·채택

○ 강호축 발전방안 토론회

- 기조연설(국가균형발전위원장), 주제발표(충북연구원장), 전문가 토론

Ⅱ 토론회 사진

토론회 사진

토론회 사진

contents

제3장

주요 활동 결과

3.1. 특위활동 결과

3.2. 특위활동의 아쉬운점

3.3. 정책제언

3.4. 맺음말

제3장 특별위원회 활동 결과

3.1. 특위활동 결과

3.1.1. 충북선 철도 고속화 지원 특별위원회 주요 활동결과

1 충북선 철도 고속화 사업 추진상황 종합점검 및 지원

○ 충청북도 충북선 고속화 사업 추진현황 및 계획 등 보고(수시)

○ 충북선 철도 현안사항에 관한 질의 및 대책 마련 논의

○ 충북선 철도 고속화 범도민 추진위원회 활동

2 KTX세종역 저지를 위한 민·관·정 합동 대응

○ 충북도·청주시의회 특위, 범도민대책위 등 민관 공동 대응

- 합동토론회 및 공동성명서 채택·발표

○ KTX세종역 신설 관련 충북도와 협조 체계 구축

- 정보교류 등을 통한 동향 파악 및 대응논리 개발

3 강호축 개발 공감대 형성을 위한 사업점검 및 지원활동

○ 충북선 철도 고속화 등을 통한 강호축 추진상황 점검

○ 특위 위원 국회 강호축 토론회 참석(2회)

4 오송역 활성화를 위한 대책 강구

○ 세종 등 KTX이용객의 오송역 접근성 향상방안 논의

- 세종역 신설 움직임에 대한 대응 논리 개발

- 오송역 대중교통 개선 과제 추진상황 점검

○ 오송역 주변 발전계획 등에 대한 점검

⑤ 충북선 철도 고속화 사업 노선 현장방문

○ 충북선 철도 고속화사업 계획 점검 및 종합적인 정책 대안 제시

- 북부권 관광 인프라와 연계한 찾아오는 충북 실현

○ 논란이 되고 있는 역(봉양역 등)에 대한 방문 및 해결방안 논의

○ 충북선 철도 재해복구 사업 추진상황 브리핑 및 현장확인(충주 삼탄역)

○ 중부내륙선 철도 건설 공사현장 점검

3.1.2. 충북선 철도 고속화 지원 특별위원회 주요 성과

① 충북선 철도 고속화사업 예비타당성 면제 사업 선정

○ 충북선 철도 고속화 사업 예비타당성 면제로 충북도 최대현안인 강호축 사업의 기틀 마련

○ 강원과 호남 간 인적·물적·문화적 교류와 소통이 강화되고 국가 균형발전의 시발점 마련

② 충북선 철도 고속화사업 규모 확대 및 안전사고·재해 예방

○ 수해로 피해를 입은 충주 삼탄~제천 연박구간의 선형개량(급곡선→직선화)으로 수해 예방

○ 충주 달천 통과 노선 특수교량 설치로 안전사고 예방

③ KTX오송역 활성화 및 충청권 상생발전 기반 마련

○ KTX오송역 개통 후 최초 연간 이용객 800만 돌파(2019년)

○ KTX세종역 저지를 위한 다양한 활동으로 신설 저지

- 국토부장관, 세종역 신설 현실적 불가능 표명

- 충청권 갈등 및 막대한 예산 낭비 등 문제 제기

○ KTX오송역역세권 개발 사업 본격 추진

④ 제4차 국가철도망 수도권 내륙선 광역철도 반영

○ 중부권 철도교통서비스 제공 및 국토균형발전 기여

- 동탄~청주공항 교통 접근성 획기적 개선 및 통행비용 감소

○ 충북·경기지역 철도 건설로 인한 지역경제 파급효과 발생

- 고용유발·생산유발·부가가치 효과 등 혁신도시 포함한 중부내륙지역의 지역경제 활성화

3.1.3. 충북선 철도 고속화 지원 특별위원회 활동연혁

충북선 철도 고속화 지원 특위 제1차 회의 개최	- 일시: 2018. 10. 24.(월), 11:30 - 장소: 특위회의실 - 내용: 위원장 및 부위원장 선임
충북선 철도 고속화 범도민 추진위원회 발족식	- 일시: 2018. 11. 1.(목), 14:00 - 장소: 특위회의실 - 내용: 충북선 철도 고속화 사업 예타면제 등을 위한 범도민추진위 출범
강호축 국회토론회	- 일시: 2018. 11. 5.(월), 14:00 - 장소: 국회의원회관 - 내용: 강호축 발전협의체 협약 및 토론회
충북선 철도 고속화 지원 특위 제2차 회의 개최	- 일시: 2018. 11. 8.(목), 11:00 - 장소: 특위회의실 - 내용: 충북선 철도 고속화 사업 지원 및 KTX오송역 활성화 추진상황 업무보고
충북선 철도 고속화 지원 특위 위원장 인터뷰	- 일시: 2018. 11. 8.(목), 18:00 - 장소: MBC 청주 스튜디오 - 내용: 위기의 KTX오송역, 대응방안은?

충청북도·청주시의회, 범도민대책위 합동토론회	- 일시: 2018. 11. 14.(수), 16:00 - 장소: 청주시의회특별위원회 회의실 - 내용: 충북선 철도 고속화·강호축 지원 관련 대책, 세종역 저지를 위한 대응 방안 논의
충북선 철도 고속화 지원 특위 제3차 회의 개최	- 일시: 2018. 12. 21.(금), 09:30 - 장소: 특위회의실 - 내용: 충북선 철도 고속화사업 예비타당성조사 면제 및 KTX세종역 신설 관련 저지 추진상황 업무보고
충북선 철도 고속화 지원 특위 제4차 회의 개최	- 일시: 2019. 3. 6.(수), 11:30 - 장소: 특위회의실 - 내용: 충북선 철도 고속화사업 예비타당성조사 면제에 따른 후속조치상황 업무보고
강호축 국회토론회	- 일시: 2019. 4. 2.(화), 10:30 - 장소: 국회의원회관 제1소회의실 - 내용: 강호축 국가계획 반영 공동건의 및 강호축 발전방안 토론회
충북선 철도 고속화 지원 특위 현지확인	- 일시: 2019. 4. 22.(월), 09:00 - 장소: 충주시, 제천시 일원 - 내용: 충북선 철도 고속화사업 예타면제에 따른 현장 확인 등
충북선 철도 고속화 지원 특위 1차 간담회 개최	- 일시: 2019. 6. 10.(월), 13:30 - 장소: 특별위원회 위원장실 - 내용: 오송연결선 검토 경과 및 대응방안 업무보고
충북선 철도 고속화 지원 특위 제5차 회의 개최	- 일시: 2019. 12. 2.(월), 15:00 - 장소: 특위회의실 - 내용: 충북선 고속화 사업의 전반적인 추진상황 및 향후계획 업무 보고

충북선 철도 고속화 지원 특위 제6차 회의 개최	- 일시: 2020. 6. 9.(화), 13:00 - 장소: 특위회의실 - 내용: KTX오송연결선 사업 추진상황 및 향후계획 등 업무 보고, 특위 활동기간 연장
충북선 철도 고속화 지원 특위 2차 간담회 개최	- 일시: 2020. 7. 8.(수), 13:30 - 장소: 특위회의실 - 내용: KTX 세종역 추진계획 발표 시 공동 대응 방안 업무 보고
충북선 철도 고속화 지원 특위 제7차 회의 개최	- 일시: 2021. 1. 28.(목), 09:30 - 장소: 특위회의실 - 내용: 특위위원 사임 동의의 건
충북선 철도 고속화 지원 특위 제8차 회의 개최	- 일시: 2021. 3. 23.(화), 14:00 - 장소: 특위회의실 - 내용: 부위원장 선임, 제4차 국가철도망 구축계획 추진상황 업무 보고
충북선 철도 고속화 지원 특위 제9차 회의 개최	- 일시: 2021. 6. 23.(수), 09:00 - 장소: 특위회의실 - 내용: 제4차 국가철도망 구축계획 업무보고 등
충북선 철도 고속화 지원 특위 현장방문	- 일시: 2021. 9. 1.(수) - 장소: 충주시, 괴산군 일원 - 내용: 충북선 수해복구사업 현황 점검 등
충북선 철도 고속화 지원 특위 3차 간담회 개최	- 일시: 2021. 10. 12.(화), 16:30 - 장소: 특위회의실 - 내용: 충북선 철도 고속화 사업 추진상황(민원 현황 등) 점검 등
충북선 철도 고속화 지원 특위 제10차 회의 개최	- 일시: 2022. 3. 24.(목), 11:00 - 장소: 특위회의실 - 내용: 충북선 철도 고속화사업 추진상황 및 향후 계획 업무보고 및 활동결과보고서 채택

3.2. 특위활동의 아쉬운점

○ 충청권 공동발전을 위한 광역교통망 구축 및 그 연장선에 있는 충북선 고속화 사업을 조기에 건설하여 충청권 공동발전과 세종시 등에서 주도하고 있는 KTX세종역 설치 재추진의 부당성을 알리고 이에 대한 대안으로 세종시 관문역인 KTX오송역의 접근성 향상을 위하여 '충북선 철도 고속화사업 지원 및 KTX 오송역 활성화를 위한 특별위원회'를 구성하였으나,

○ 제4차 국가철도망 구축계획 초안에 충청북도 핵심사업인 충청권 광역철도 청주도심 통과 노선이 확정되지 않아 충청권 메가시티 구축 및 국가균형발전에 상당한 차질이 우려되므로 사업 추진시에는 청주 도심 통과 노선이 반영되어 진행될 수 있도록 노력이 필요함.

○ KTX세종역 신설 논란을 잠재우기 위해 특위 활동기간동안 다양한 노력을 하였으나, 세종시에서는 지속적으로 추진 의사를 표명하고 있는 실정으로 계속 예의주시하여 재추진시 반대입장을 적극 개진할 필요성이 있음.

○ 충북선 철도 고속화 지원 특위 활동 초창기 도민의 다양한 의견을 듣기 위해 범도민추진위원회 활동, 합동토론회 등을 개최하였으나 코로나19로 인하여 민·관·정이 협조체계를 구축하여 현안사업에 대응하는데 한계가 있었음.

3.3. 정 책 제 언

3.3.1. 충북선 철도 고속화 사업 조기 추진 노력

○ 충북선 철도 고속화 사업비 증가 등으로 어려움이 있을 것으로 예상되지만 국가철도망 X선 구축의 핵심사업이므로 정치권과 국토부·기재부 등 중앙부처를 설득할 논리를 개발하고 지속적으로 건의 필요.

○ 충북선 철로 유실에 따른 문제를 해결하여 안전성을 확보하고 달천과선교 등 주민들의 오랜 민원을 해결을 위해 사업이 조기에 추진될 수 있도록 철저한 준비가 필요함.

3.3.2. KTX세종역 저지를 위한 지속적인 관심 필요

○ 충청권 공조를 와해하고 막대한 예산 낭비가 예상되는 KTX세종역 신설에 대하여 지속적인 관심을 갖고 동향을 파악하여 대응해 나가야 할 것임.

○ 충청권 상생발전 차원에서 세종시에 대한 직접적인 반대 대응보다는 국토부·정치권 등을 통한 간접적인 반대대응 전략을 제안함.

3.3.3. KTX오송역 활성화를 위한 다양한 사업 추진

○ 오송역 연간 이용객 800만 돌파 후 코로나19로 인하여 이용객이 감소하였지만 포스트 코로나 시대를 대비하여 주변여건과 대중교통망 등을 개선하고,

○ 국내 유일 분기역이자 행정수도의 관문인 KTX오송역 활성화를 위한 지속적인 역세권 개발과 정책사업을 추진하여 중부권 최고 거점도시로 성장할 수 있도록 노력할 필요가 있음.

3.4. 맺 음 말

○ 강호축 개발 및 국가균형발전의 토대를 마련하기 위해 활동을 시작한 충북선 철도 고속화사업 지원 및 KTX오송역 활성화를 위한 특별위원회는 충북선 철도 범도민 추진위원회 활동, 충북선 철도 고속화 및 강호축 지원대책을 위한 합동토론회, 도민의 소리를 듣기 위한 현장방문, 사업추진상황 점검 및 정책 제언 등 다양한 활동을 펼침.

○ 충북선 철도 고속화 사업 추진은 수도권과 연결되지 않고 낮은 경제성으로 정부의 예비 타당성 통과가 불분명한 사업이었으나, 특위에서 지속적인 관심을 갖고 추진상황에 대해 함께 논의하고 활동하여 2019년 1월 충북선철도 고속화 사업이 예비타당성조사 면제 사업으로 선정되는 성과를 이룸.

○ 또한 KTX오송역 활성화 방안에 대하여 회의 및 간담회를 통하여 중지를 모아 KTX오송역 연간이용객 800만 돌파에 기여하였으며, KTX세종역 신설 주장(움직임)에 대해서도 합동토론회 및 공동성명서 발표 등 적극적으로 저지활동을 펼침.

○ 연철흠 위원장을 비롯한 7명의 특위 위원은 지역발전에 기여한다는 긍지와 자부심, 사명감을 갖고 적극적으로 특위활동에 매진하여 위와 같은 성과를 거둘 수 있었음.

○ 충북선 철도 고속화사업 지원 및 KTX오송역 활성화를 위한 특위 활동은 종료되지만 충북도의회에서는 강호축 개발, 충청권 상생발전을 위한 광역 교통망 건설 지원, KTX오송역 이용객 1,000만 달성을 위해 지속적인 관심과 최선의 노력을 다할 것임.

contents

제4장

부 록

4.1. 주요 언론보도 자료

4.2. 특별위원회 회의록

4.3. 충청북도 업무보고

4.4. 충청북도 간담회 보고자료

4.1. 주요 언론보도 자료

동양일보

2018년 10월 25일 (목)
02면 종합

충북도의회 'KTX오송역 특위' 구성

세종역 신설 저지활동 · 오송역 활성화 방안 마련

연철흠 신임 위원장 "충북선철도 고속화도 집중"

KTX세종역 신설을 둘러싸고 논란이 확산하는 가운데 충북도의회가 반대 활동에 나설 특별위원회를 구성했다.

도의회는 24일 368회 임시회 2차 본회의에서 'KTX오송역 활성화와 충북선 고속화사업 지원을 위한 특별위원회'(이하 오송특위)를 구성하고 위원장에 연철흠(청주9) 의원을 선임했다.

박문희(청주3) · 박성원(제천1) · 연종석(증평) · 이상욱(청주11) · 이상정(음성1) · 이옥규(한국당비례) · 정상교(충주1) · 하유정(보은) 의원이 위원으로 참여한다. 활동 기간은 오는 6월까지다.

오송특위가 눈길을 끄는 것은 최근 KTX세종역 신설 논란이 충청권을 넘어 정치권 전반에서 번지는 가운데 도의회가 세종역 신설 반대의 '깃발'을 들고 나섰기 때문이다.

세종역 신설 논란의 진원지로 더불어민주당 이해찬 대표가 꼽힌다.

이 때문에 민주당이 32석 가운데 28석을 차지한 충북도의회가 세종역 신설 반대에 얼마나 힘을 쏟을지에 관심이 쏠렸다.

이날 본회의에서 5분 발언에 나선 이옥규 의원은 "세종시가 지역구인 이 의원이 집권 여당의 대표라는 점을 이용해 세종역을 밀어붙이려 한다"고 주장하며 민주당을 견제하기도 했다.

오송특위는 세종역 신설 저지와 함께 KTX 오송역을 중심으로 세종시, 청주시, 대전시, 충남도 등 주변 지역을 연계하는 광역교통망 구축 방안 마련에도 나설 예정이다.

접근성 향상을 통해 오송역의 비전과 세종시 관문역 역할 방안을 찾아보겠다는 것이 도의회의 복안이다.

충북도가 역점을 두고 추진하는 충북선철도 고속화사업에도 도의회가 힘을 보태기로 했다.

도의회는 이날 본회의에서 충북선철도 고속화사업에 대한 예비타당성조사 면제를 요구하는 건의문을 채택해 청와대, 국회, 국무총리실, 국토교통부, 국가균형발전위원회 등에 발송했다.

당초 오송역 활성화와 세종역 저지가 주된 활동이 될 것으로 예상됐지만 충북의 철도 관련 현안으로 범위가 확대됐다.

강호축(강원~충청~호남) 개발을 위한 핵심 선결과제로 떠오르고 있는 충북선철도 고속화는 현행 타당성조사 기준으로는 경제성이 높지 않아 사업 추진에 어려움을 겪고 있다.

때문에 충북도는 국가균형발전을 위해 예비타당성조사를 면제해 줄 것을 지속적으로 건의 중이다.

이를 통해 강원~호남 간 교통망을 구축하고 단절됐던 인적 · 물적 · 문화적 교류를 활성화시키고, 나아가 남북 평화축으로 발전시켜 나가자는 것이 충북도의 구상이다.

연 위원장은 "세종역 신설에 따른 문제점을 해소하기 위한 대안으로 접근성 향상 방안을 마련하는 한편 충북선철도 고속화 등 강호축 개발을 조기에 추진해 실질적인 충청권 공조발전과 국가균형발전을 도모할 수 있도록 역량을 집중하겠다"고 말했다.

지명수 기자

충청북도의회 충북선 철도 고속화사업 지원 특위 구성(2018. 10. 24.)

충청타임즈

2018년 10월 25일 (목)
02면 종합

충북도의회, KTX오송역 활성화 특위 구성… 세종역 신설 저지

연철흠 위원장 등 9명 구성… 오는 2020년 6월까지 가동

충북선철도 고속화 조기 추진·국가균형 발전 활동 전개도

최근 KTX 세종역 신설 논란이 전국적으로 확산하는 가운데 충북도의회가 세종역 신설 반대 활동을 위한 특별위원회를 구성했다.

충북도의회는 24일 열린 제368회 임시회 2차 본회의에서 'KTX 오송역 활성화와 충북선 철도 고속화사업 지원을 위한 특별위원회' 구성을 마쳤다고 밝혔다.

위원장은 더불어민주당 연철흠(청주9) 의원이 맡았다. 총 9명으로 이뤄진 특위는 2020년 6월 30일까지 가동된다. 특위는 앞으로 세종시 등이 주도하고 있는 세종역 설치 재추진의 부당성을 알리는 데 주력하게 된다.

세종역 설치 대안으로 세종시의 관문역인 KTX 오송역의 접근성 향상, 충청권 공동 발전을 위한 광역교통망 구축 등에도 힘을 쏟는다.

충북선 철도 고속화사업의 조기 추진과 국가균형 발전 등을 위한 활동도 전개한다.

이날 본회의에선 세종역 신설 저지를 위한 적극적인 대처가 필요하다는 목소리가 나왔다.

자유한국당 이옥규(비례) 의원은 5분 자유 발언을 통해 "민주당 이해찬 대표가 사전 타당성 조사 용역에서 세종역 신설이 불가하다는 결론이 나왔는데도 신설을 추진하려 한다"며 "이는 충북도민을 무시하고 기만하는 행위"라고 주장했다.

이어 "충북도와 도의회, 청주시, 시의회, 시민사회, 정치권 등이 하나가 돼 세종역 신설을 반드시 막아내야 한다"고 강조했다.

한편 도의회는 이날 충북선 철도 고속화 사업에 대한 예비타당성 조사 면제를 요구하는 건의문을 채택했다. 이어 청와대와 국회, 국무총리실, 국토교통부, 기획재정부, 국가균형발전위원회 등에 발송했다.

/이형모기자

충청북도의회 충북선 철도 고속화사업 지원 특위 구성(2018. 10. 24.)

중부매일

2018년 10월 25일 (목)
01면 종합

세종역 저지 충북도의회 '오송역 특위' 출범

의원 9명 구성 활동 돌입
위원장 연철흠 의원 선출

충북도의회는 24일 제368회 임시회 2차 본회의를 열어 안건 31건을 처리하고 임시회를 마무리했다. 이번 임시회에서는 의원발의 조례 13건을 비롯해 충북도지사가 제출한 10건, 충북도교육감이 제출한 2건과 '2018년도 행정사무감사 계획서 승인의 건' 등 총 31건을 심사·의결해 통과시켰다. 특히 지역의 최대 현안으로 도민의 삶과 밀접한 '충북선철도고속화사업 예비타당성조사 면제 건의안'을 채택했으며 '충북선 고속화사업 지원 및 KTX오송역 활성화를 위한 특별위원회 구성 결의안'을 처리했다.

이날 구성·출범된 'KTX오송역 특별위원회'는 9명의 의원이 위원으로 참여하며 이날 위원장에는 위원 호선으로 연철흠(더불어민주당·청주9) 의원이 뽑혔고, 부위원장에는 박성원(민주당·제천1) 의원이 선출됐다. 'KTX오송역 특위'는 예타 통과가 불투명한 충북선 고속화사업 지원과 많은 문제를 안고 있는 세종역 신설의 대안으로 오송역의 접근성 향상을 통해 강호축 조기개발 등 국가균형발전을 꾀하기 위해 추진됐다.

이에따라 오는 2020년 6월말까지 운영될(연장가능) 이 특위는 오송역 활성화와 세종역 신설 저지, 충청권 상생발전을 위한 광역교통망 건설 지원, 충북선철도 고속화사업 추진 지원 등의 활동을 펼치게 된다. 이와함께 이날 2차 본회의에서 5명의 의원이 5분자유발언을 해 1차 본회의 6명 등 이번 임시회중에 총 11명의 의원이 의회 발언대를 통해 도정과 관련된 의견을 밝혔다. / 최동일

충청북도의회 충북선 철도 고속화사업 지원 특위 구성(2018. 10. 24.)

충청매일

2018년 10월 25일 (목)
05면 종합

충북도의회 오송역 특위 구성 완료

세종역 신설 저지 주력…충북선 고속화 조기 추진 등 활동도

최근 KTX 세종역 신설 논란이 전국적으로 확산하는 가운데 충북도의회가 세종역 신설 저지 활동에 나선다.

충북도의회는 24일 열린 제368회 임시회 2차 본회의에서 'KTX 오송역 활성화와 충북선 철도 고속화사업 지원을 위한 특별위원회'를 구성했다.

위원장은 더불어민주당 연철흠 의원(청주9)이 맡았다.

총 9명으로 이뤄진 특위는 오는 2020년 6월 30일까지 가동된다.

특위는 앞으로 세종시 등이 주도하고 있는 세종역 설치 재추진의 부당성을 알리는 데 주력하게 된다.

세종역 설치 대안으로 세종시의 관문역인 KTX 오송역의 접근성 향상, 충청권 공동 발전을 위한 광역교통망 구축 등에도 힘을 보탤 예정이다.

충북선 철도 고속화사업의 조기 추진과 국가균형 발전 등을 위한 활동도 전개한다.

이날 본회의에선 세종역 신설 저지를 위한 적극적인 대처가 필요하다는 목소리가 나왔다.

자유한국당 이옥규(비례) 의원은 5분 자유 발언을 통해 "민주당 이해찬 대표가 사전 타당성 조사 용역에서 세종역 신설이 불가하다는 결론이 나왔는데도 신설을 추진하려 한다"며 "이는 충북도민을 무시하고 기만하는 행위"라고 꼬집었다.

이 의원은 "충북도와 도의회, 청주시, 시의회, 시민사회, 정치권 등이 하나가 돼 세종역 신설을 반드시 막아내야 한다"고 강조했다.

도의회는 이날 충북선 철도 고속화 사업에 대한 예비타당성 조사 면제를 요구하는 건의문을 채택했다.

도의회는 건의문을 청와대와 국회, 국무총리실, 국토교통부, 기획재정부, 국가균형발전위원회 등에 발송했다.

연철흠 특위위원장은 "앞으로 민·관·정이 동심동덕(同心同德)의 일치단결된 마음으로 충북선철도 고속화사업이 조기에 추진되고 KTX 오송역이 활성화 될 수 있도록 역량을 집중하겠다"고 말했다. 장병갑기자

충청북도의회 충북선 철도 고속화사업 지원 특위 구성(2018. 10. 24.)

忠淸日報

2018년 10월 25일 (목)
02면 정치

충북도의회, 세종역 신설 저지 특위 구성

9명 구성 … 위원장 연철흠
2020년 6월 30일까지 활동
오송역 활성화 방안도 마련

충북도의회는 24일 368회 임시회 2차 본회의를 열어 KTX 세종역 신설을 저지하기 위한 '충북선 철도 고속화사업 지원 및 KTX오송역 활성화를 위한 특별위원회'를 구성했다.

특별위원회는 연철흠 의원(더불어민주당·청주9)이 위원장을, 박성원 의원(바·제천1)이 부위원장을 맡았고, 위원으로 민주당 박문희(청주3)·정상교(충주1)·이상정(음성1)·하유정(보은)·연종석(충평) 의원과 자유한국당 이옥규 의원(비례대표) 등 총 9명으로 구성됐다.

활동기간은 오는 2020년 6월 30일까지로, 본회의 의결을 거쳐 활동기간을 연장할 수 있도록 했다.

특별위원회는 앞으로 세종시 등에서 추진하고 있는 KTX세종역 설치 재추진의 부당성을 알리고, 신설 저지를 위한 활동을 전개한다.

아울러 이에 대한 대안으로 세종시 관문역인 KTX오송역의 접근성 향상과 충청권 공동발전을 위한 광역교통망 구축, 그 연장선에 있는 충북선철도 고속화사업을 조기에 건설해 충청권 공동발전과 국가균형발전에 앞장선다는 각오다.

연철흠 특위위원장은 "앞으로 민·관·정이 동심동덕(同心同德)의 일치단결된 마음으로 충북선철도 고속화사업이 조기에 추진되고, KTX 오송역이 활성화 될 수 있도록 역량을 집중하겠다"고 말했다.

한편 도의회는 이날 충북선철도고속화사업의 예비타당성조사 면제 건의안도 채택했다.

도 의회는 "충북선철도 고속화사업은 성장잠재력이 풍부한 강원과 충청, 호남을 연결하는 국가발전 전략인 강호축의 핵심으로 조기에 추진될 수 있도록 예비타당성조사를 면제해 줄 것을 건의한다"고 밝혔다. 도의회는 건의서를 작성해 청와대와 국회의장, 국무총리실, 기획재정부장관, 국토교통부장관, 국가균형발전위원회 위원장에게 보냈다. /김홍민기자

충청북도의회 충북선 철도 고속화사업 지원 특위 구성(2018. 10. 24.)

충청투데이

2018년 10월 25일 (목)
03A면 종합

도의회, 충북선 고속화·세종역 저지 힘 보탠다

특위 구성 결의안 통과

충북도의회가 충북선 철도 고속화 사업 지원과 KTX오송역 활성화, 세종역 신설 저지 등을 위한 특별위원회를 구성했다.

도의회는 24일 제368회 임시회 2차 본회의에서 '충북선 철도 고속화 사업 지원 및 KTX오송역 활성화를 위한 특별위원회 구성 결의안'을 통과시켰다. 특위는 연철흠 위원장을 포함 이상욱, 이옥규, 정상교, 박문희, 이상정, 하유정, 연종석, 박성원 의원 등 9명으로 구성됐다.

특위는 충북선 철도 고속화 사업 추진 지원, 충청권 상생발전 광역교통망 건설 지원, KTX오송역 활성화 및 접근성 향상, KTX세종역 설치 저지 활동 등을 할 예정이다.

애초 오송역 활성화가 주된 활동이 될 것으로 예상됐지만, 지역 철도 관련 현안으로 범위가 확대됐다.

활동기간은 2020년 6월까지로 정했다. 활동기간을 연장할 수 있다는 단서 조항도 있다.

특위는 충청권을 넘어 정치권 전반으로 번지고 있는 세종역 신설 반대 선봉에 서게 됐다.

더불어민주당이 원내 다수인 충북도의회가 세종역 필요성을 주장하는 민주당 이해찬 대표에게 맞서는 모양새가 됐다.

민주당이 전체 32석 중 28석을 차지한 도의회가 세종역 반대에 얼마나 힘을 쏟을지에 관심이 쏠린다.

한편, 도의회는 이날 충북선 철도 고속화 사업에 대한 예비타당성 조사 면제를 요구하는 건의문을 채택해 청와대, 국회, 국무총리실, 국토교통부, 국가균형발전위원회 등에 발송했다.

김용언 기자 whenlive@cctoday.co.kr

충청북도의회 충북선 철도 고속화사업 지원 특위 구성(2018. 10. 24.)

중부매일

2018년 11월 02일 (금)
01면 종합

'힘 모아' 충북선 고속화 예타 면제

범도민 추진위 발족, 조속추진 의지 결집 결의문 발표

충북도의 최우선 현안인 충북선 철도 고속화사업 추진 가능성이 점쳐지고 있는 가운데 예비타당성 조사 면제를 지원하기 위한 도민들의 의지를 모을 추진위원회가 출범했다.

1일 도청 대회의실에서는 충북선 철도 고속화 범도민 추진위원회가 발족식을 갖고 예타면제를 통한 조속 추진을 내용으로 하는 결의문을 발표했다. 범도민 추진위는 이시종 지사를 중심으로 충북선 통과 5개 시·군(청주·충주·제천·증평·음성)의 시장·군수, 의장, 도의원, 주요 민간사회단체 인사 등 200여명으로 구성됐다.

이날 발족식에서는 충북선 철도 고속화사업과 강호축에 대한 이해를 높이고 필요성 공감을 위한 특강과 결의문 발표에 이어 참석위원들의 의지와 도민의사를 담은 예타면제 기원 퍼포먼스가 진행됐다.

그동안 필요성에도 불구하고 경제성이 떨어져 추진되지 못했던 '충북선 철도 고속화사업'은 최근 지역균형발전을 위한 국가정책적 추진사업에 해당한다는 논리로 정치권에서 긍적적인 반응을 보이는 등 실현 가능성이 높아진 상태다.

1일 충북도청 대회의실에서 열린 충북선철도 고속화 범도민 추진위원회 발족식에서 이시종 지사를 비롯한 참석자들이 손피켓을 들고 예비타당성 조사 면제를 촉구하고 있다. / 김용수

또한 중앙정부에서도 예타 면제를 통한 국가균형발전 사업의 신속한 추진 방침을 정해 도에서 예타면제 확정을 위해 모든 역량을 투입하고 있다. 이에 도에서는 행정적 대응과 함께 이날 출범한 범도민 추진위를 통해 충북도민의 열망과 바람을 정부와 정치권에 계속 전달할 예정이다. 이 지사는 "빠른 시일내 예타면제 결정을 이끌어 내도록 하겠다"고 말했다. / 최동일

충북선 철도 고속화 범도민 추진위원회 발족식(2018. 11. 1.)

忠淸日報

2018년 11월 02일 (금)
01면 종합

"충북선철도 고속화 예타면제"… 범도민 추진위 발족

이시종 지사 등 200여명으로 구성
유철웅 등 6명 공동대표가 이끌어

충북도 최대 현안인 충북선철도 고속화사업이 최근 정치권 등으로부터의 예비타당성 조사 면제 청신호가 감지되고 있는 가운데 예타 면제를 지원하기 위한 범도민 추진위원회가 1일 정식 발족해 충북도의 행정력에 힘을 보탠다.

충북선철도 고속화사업은 강호축(강원~충청~호남)을 개발하고 국가균형발전을 견인하는데 꼭 필요한 사업이라는 평가지만, 경제성(비용편익분석, B/C)을 확보하지 못해 예비타당성조사 통과에 어려움을 겪고 있다.

이날 발족한 범도민 추진위원회(이하 추진위)는 충북선철도 고속화사업의 조속한 예타 면제를 위해 도민역량 결집의 구심점 역할을 하기로 했다.

추진위는 이시종 충북지사를 중심으로 충북선 노선이 통과하는 청주·충주·제천·증평·음성 등 5개 시군의 시장·군수, 의회의장, 도의원, 주요 민간사회단체 인사 등 200여명으로 구성됐다.

유철웅(민간사회단체 총연합회장) 공동대표를 상임대표로 하고 강태제(시민재단 이사장)·이종일(중평발전포럼회장)·이원배(전음성문화원장)·정종수(충주시 사회단체연합회장)·송만배(북부권지역발전포럼 위원장) 등 6명의 공동대표가 범도민 추진위원회를 이끌기로 했다.

추진위는 충북선철도 고속화사업에 대한 도민의 관심을 높이고 충북도와 함께 예타 면제를 위한 대응 방안을 마련·공조해 나갈 계획이다.

충북도는 충북선철도 고속화사업이 국가재정법 규정에 있는 '지역균형발전을 위해 국가정책적으로 추진이 필요한 사업'에 해당한다는 논리를 앞세워 중앙부처와 정치권을 상대로 예타 면제를 위한 건의활동을 펼치고 있다. 최근에는 여러 정치권으로부터 적극적으로 검토하겠다는 긍정적인 답변도 받은 상황이다.

특히 지난 달 24일 경제관계장관회의에서는 국가균형발전에 기여하는 사업을 선정해 예타 면제를 포함한 신속한 추진방안을 강구하겠다는 내용이 논의·확정된 것으로 알려져 충북선철도 고속화사업의 실현 가능성도 높아졌다.

하지만 충북도는 예타 면제가 확정될 때까지 최선을 다해 지속적으로 대응을 하겠다는 입장이다.

충북도 차원에서의 행정적인 대응과 함께 범도민 추진위원회를 통한 충북도민의 열망과 바람을 정부와 정치권에 계속해 요청할 방침이다. /김홍민기자

◀충북선철도 고속화 사업 예비타당성 조사 면제를 지원하기 위한 범도민 추진위원회가 1일 충북도청에서 정식 발족하고 이시종 충북지사(앞줄 왼쪽에서 네 번째)등이 예타 면제 퍼포먼스를 펼치고 있다.

충북선 철도 고속화 범도민 추진위원회 발족식(2018. 11. 1.)

충북일보

2018년 11월 02일 (금)
01면 종합

충북선 철도 고속화 사업을 위한 범도민 추진위원회 발족식이 1일 충북도청 대회의실에서 열렸다. 이시종 지사를 비롯한 참석자들이 예비타당성 조사 면제를 촉구하는 구호를 외치고 있다. /김태훈기자

충북선 철도 고속화 도민 역량 모은다

범도민 추진위원회 출범

충북의 최대 숙원 사업 중 하나인 충북선 철도 고속화사업 추진을 지원하기 위한 '범도민 추진위원회'가 1일 출범했다.

이날 충북도청 대회의실에서는 충북선 철도 고속화 범도민 추진위원회 발족식이 열렸다.

범도민 추진위는 충북선 철도 고속화 사업의 조속한 예타면제를 지원하기 위한 도민역량 결집의 구심점 역할을 한다.

이시종 충북지사를 비롯해 충북선 노선이 통과하는 5개 시·군(청주·충주·제천·증평·음성)의 시장·군수, 의회 의장, 도의원, 주요 민간사회단체 인사 등 200여 명으로 구성됐다.

유철용 민간사회단체 총연합회장을 비롯해 강태재 시민재단 이사장, 이종일 증평발전포럼회장, 이원배 전 음성문화원장, 정종수 충주시 사회단체연합회장, 송만배 북부권 지역발전포럼 위원장 등 6명의 공동대표가 범도민 추진위원회를 이끌어 나가게 된다.

추진위는 도와 충북선 철도 고속화사업의 진행상황을 공유해 예타면제를 위한 대응 방안을 마련·공조해 나갈 계획이다.

이날 발족식에서 추진위는 충북선 철도 고속화 사업의 예비타당성조사를 면제, 조속 추진할 것을 내용으로 하는 결의문을 발표했다.

이 지사는 "충북선 철도 고속화사업을 열망하는 163만 충북도민의 마음이 정부와 정치권에 전달될 수 있도록 범도민 추진위원회와 함께 노력 할 것"이라며 "빠른 시일 내 예타면제 결정을 이끌어 내도록 노력하겠다"고 말했다. /최범규기자

충북선 철도 고속화 범도민 추진위원회 발족식(2018. 11. 1.)

중청타임즈

2018년 11월 02일 (금)
01면 종합

1일 충북도청 대회의실에서 열린 '충북선 철도 고속화 범도민 추진위원회' 발족식에서 이시종 지사를 비롯한 참석자들이 퍼포먼스를 하고 있다. /충북도 제공

충북선 철도 고속화 예타 면제 '힘 모은다'

범도민추진위 발족… 李지사 "빠른 시일내 관철 노력"

강호축(강원~충청~호남) 개발의 핵심사업인 '충북선 철도 고속화' 사업 예비타당성조사 면제를 위해 충북 민·관이 손을 잡았다.

충북선 철도 고속화 범도민 추진위원회는 1일 충북도청 대회의실에서 발족식을 갖고 본격적인 활동에 들어갔다.

추진위는 이시종 지사를 중심으로 한범덕 청주시장, 조길형 충주시장, 이상천 제천시장, 홍성열 증평군수, 조병옥 음성군수, 장선배 충북도의회 의장, 도의원, 민간사회단체 관계자 등 200여명으로 구성됐다.

유철용 민간사회단체총연합회장을 상임대표로 강태재 충북시민재단 이사장, 이종일 증평발전포럼회장, 이원배 전 음성문화원장, 정종수 충주시사회단체연합회장, 송만배 북부권 지역발전포럼 위원장 등 6명이 공동대표를 맡았다.

추진위는 충북선 철도 고속화 사업의 조속한 예타 면제를 지원하기 위한 도민역량 결집의 구심점 역할을 하게 된다.

충북선 철도 고속화 사업은 강호축 개발을 위해 반드시 선결돼야 하는 사업이지만 현재 심사 기준으로는 경제성(B/C)이 낮아 예비타당성조사 통과에 어려움이 예상된다.

이에 충북도는 이 사업이 경제성 논리보다는 강원~호남의 끊어진 교통망을 다시 연결하고 국가균형발전을 견인할 수 있는 사업이라는 당위성을 내세우고 있다.

이를 정부와 정치권에 꾸준히 설명하며 법적으로도 근거가 있는 예타 면제 사업으로 추진할 수 있도록 해달라고 건의 중이다.

지난달 충북도청 국정감사에서도 국회 국토교통위원회 의원들 대부분이 이에 동의하고 적극적인 지원을 약속하기도 했다.

여기에 '제18차 경제관계장관회의'에서 국가균형발전에 기여하는 사업의 예타 면제 방안 등을 추진하기로 하면서 충북선 철도 고속화도 탄력을 받을 것으로 보인다.

이시종 지사는 "충북선 철도 고속화사업을 열망하는 163만 도민의 마음이 정부와 정치권에 전달될 수 있도록 범도민추진위와 함께 노력할 것"이라며 "빠른 시일 내에 예타 면제 결정을 이끌어 내도록 노력하겠다"고 말했다.

/이형모기자
lhm043@cctimes.kr

충북선 철도 고속화 범도민 추진위원회 발족식(2018. 11. 1.)

동양일보

2018년 11월 02일 (금)
01면 종합

충북선 철도 고속화 범도민추진위 발족

단체장 · 지방의원 · 민간단체 200여명 구성… 예타 면제 촉구

충북의 현안인 충북선 철도 고속화사업 추진에 힘을 보태기 위해 도내 민 · 관이 손을 맞잡았다.

'충북선 철도 고속화 범도민 추진위원회'는 1일 오후 충북도청 대회의실에서 발족식을 갖고 본격 활동에 들어갔다.

추진위원회는 이시종 지사와 충북선이 통과하는 청주 · 충주 · 제천 · 증평 · 음성의 시장 · 군수, 지방의회 의장, 민간단체 관계자 등 200여 명으로 구성됐다.

대표는 유철웅 민간사회단체 총연합회장과 강태재 시민재단 이사장, 이종일 증평발전포럼회장, 이원배 전 음성문화원장, 정종수 충주시 사회단체연합회장, 송민배 북부권 지역발전포럼 위원장 등 6명이 맡았다.

이날 발족식에서는 충북연구원 홍성호 연구위원이 충북선 철도 고속화 사업 필요성을 주제로 한 특강과 이 사업의 예비타당성 조사(이하 예타) 면제를 촉구하는 결의문이 발표됐다.

추진위는 도민의 역량을 결집, 예타 면제를 관철하는 등 이 사업 추진을 지원할 예정이다.

충북선 철도 고속화 사업의 성사 여부는 사실상 예타 면제에 달려있다.

이 사업은 강원~충청~호남을 잇는 '강호축' 개발과 국가 균형발전을 위한 사업으로 꼽히고 있지만, 경제성(B/C)이 낮아 예타를 통과하기 어려운 상황이기 때문이다.

충북도가 경제성 논리보다 강원~호남의 끊어진 교통망을 다시 연결하고 국가 정책적으로 필요한 사업이라는 논리를 내세워 정부와 정치권에 예타 면제를 요구하면서 최근 긍정적인 반응이 나오고 있다.

지난달 16일 충북도 국정감사에서 국회 국토교통위원회 의원들 대부분이 이에 동의하고 적극적인 지원을 약속했다.

이어 지난달 24일 '18차 경제관계장관회의'에서도 지역 균형발전에 기여하는 사업을 선정해 예타를 면제하는 방안이 논의된 것으로 알려져 이 사업의 실현 가능성이 커지고 있다.

이 지사는 "충북선 철도 고속화사업을 열망하는 163만 충북도민의 마음이 정부와 정치권에 전달될 수 있도록 범도민 추진위원회와 함께 노력할 것"이라며 "빠른 시일 내 예타 면제 결정을 이끌어 내도록 노력하겠다"고 말했다.

지영수 기자

충북선 철도 고속화 범도민 추진위원회 발족식(2018. 11. 1.)

충청투데이

2018년 11월 02일 (금)
01A면 종합

'충북선 철도 고속화 범도민 추진위원회'는 1일 오후 충북도청 회의실에서 발족식을 가졌다. 충북도 제공

충북선 철도 고속화 범도민추진위 발족

충북선 철도 고속화 예비타당성 조사 면제를 위한 범도민 추진위원회가 1일 발족했다.

'충북선 철도 고속화 범도민 추진위원회'는 이날 오후 충북도청 회의실에서 발족식을 했다.

추진위는 이시종 지사와 충북선이 통과하는 청주·충주·제천·증평·음성의 시장·군수, 지방의회 의장, 민간단체 관계자 등 200여 명으로 구성됐다. 대표는 유철웅 민간사회단체 총연합회장과 강태재 시민재단 이사장, 이종일 증평발전포럼회장, 이원배 전 음성문화원장, 정종수 충주 사회단체연합회장, 송민배 북부권 지역발전포럼 위원장 등 6명이 맡았다.

발족식에서는 충북연구원 홍성호 연구위원이 충북선 철도 고속화 사업 필요성을 주제로 한 특강과 이 사업의 예비타당성 조사(이하 예타) 면제를 촉구하는 결의문 발표가 있었다. 추진위는 도민의 역량을 결집, 예타 면제를 관철하는 등 이 사업 추진을 지원할 예정이다. 충북선 철도 고속화 사업의 관건은 예타 면제에 달려있다.

이 사업은 강원, 충청, 호남을 잇는 '강호축' 개발과 국가 균형발전을 위한 사업이지만, 경제성이 낮아 예타를 통과하기 어려운 상황이다.

충북도가 지역균형발전을 위해 필요한 사업이라는 논리를 내세워 정부와 정치권에 예타 면제를 요구하고 있다. 지난 달 24일 열린 경제관계장회의에서는 국가균형발전에 기여하는 사업을 선정, 예타를 면제하는 방안이 논의된 것으로 알려져 이 사업의 실현 가능성이 높아지고 있다. 이시종 충북지사는 "충북선 철도 고속화 사업을 희망하는 도민의 염원이 정부와 정치권에 전달되도록 노력하겠다"고 말했다.

임용우 기자 wineuk@cctoday.co.kr

충북선 철도 고속화 범도민 추진위원회 발족식(2018. 11. 1.)

중도일보

2018년 11월 02일 (금)
18면 지역

충북선 고속화 예타 면제, 도민 힘 모은다

범도민 추진위 발족 본격활동
관심제고·대응방안 마련 공조
철도고속화 추진 결의문 발표

충북도가 최우선 도정 현안으로 추진 중인 충북선철도 고속화사업을 위해 범도민추진위원회(이하 추진위)가 정식 발족하면서 도의 행정력에 힘을 싣기로 했다.

1일 충북도청에서 발족식을 열은 추진위는 충북선철도 고속화 사업의 조속한 예비타당성조사 면제를 지원하기 위한 도민 역량 결집의 구심점 역할을 목표로 한다.

추진위는 이시종 지사와 충북선 노선이 통과하는 청주·충주·제천·증평·음성의 시장·군수, 의회의장, 도의원, 주요 민간사회단체 인사 등 200여명으로 구성됐다.

유원웅(민간사회단체 총연합회) 공동대표를 상임대표로 하고 김태제(시민재단 이사장), 이종일(증평발전포럼 회장), 이원배(전 음성문화원장), 정종수(충주시사회단체연합회장), 송만배(북부권 지역발전포럼 위원장) 등 8명의 공동대표가 추진위를 이끈다.

이들은 충북선 철도 고속화사업에 대한 도민의 관심을 높이고 도와 함께 충북선 철도 고속화사업의 진행상황을 공유해 예타면제를 위한 대응방안을 마련하고 공조해 나갈 계획이다.

발족식에서는 홍성호 충북연구원 연구위원이 추진의원들의 충북선 철도고속화 사업과 강호축에 대한 이해를 높이고 필요성을 공감하기 위한 특강을 진행했다. 특히 충북선 철도 고속화 사업의 예타를 면제해 조속 추진할 것을 내용으로 하는 결의문을 발표하고 참석위원 전체가 참여하는 예타면제 기원 퍼포먼스도 이어졌다.

충북선 철도 고속화 사업은 도의 첫 번째 현안사업으로 '강호축'을 개발하고 국가균형발전을 견인하는데 꼭 필요한 사업이라는 평가지만 경제성(B/C)을 확보하지 못해 예타 통과에 어려움을 겪고 있다.

이에 도는 사업이 국가재정법 규정에 있는 '지역균형발전을 위해 국가 정책적으로 추진이 필요한 사업'에 해당한다는 논리를 앞세워 중앙부처와 정치권을 상대로 예타면제를 위한 건의활동을 펼치고 있으며 최근에는 여러 정치권으로부터 적극적으로 검토하겠다는 긍정적인 답변을 받은 것으로 알려졌다.

또 지난달 24일 경제관계장관회의에서는 국가균형발전에 기여하는 사업을 선정해 예타 면제를 포함한 신속한 추진방안을 강구하겠다는 내용이 논의·확정된 것으로 알려지면서 충북선 고속화사업의 실현 가능성도 높아진 것으로 보인다.

이에 도는 예타면제가 확정될 때까지 지속적으로 대응하겠다는 입장이다.

도 차원에서의 행정적인 대응과 함께 추진위를 통한 도민의 입장을 정부와 정치권에 강조할 계획이다.

이 지사는 "충북선 철도 고속화사업을 염망하는 163만 도민의 마음이 정부와 정치권에 전달될 수 있도록 범도민 추진위원회와 함께 노력할 것"이라며 "빠른 시일 내 예타면제 결정을 이끌도록 노력하겠다"고 말했다.

청주=오상우 기자 OSW50@

- 64 -

충북선 철도 고속화 범도민 추진위원회 발족식(2018. 11. 1.)

한국일보

2018년 11월 06일 (화)
12A면 충청/강원

"강호축 개발은 국가균형발전 핵심 의제"

강원 충청 호남 8개 광역자치단체
박지원·변재일 등 의원도 동참
국회서 강호축 발전 방향 토론회

성장 잠재력 극대화 정책 공감
4차산업혁명 중심 벨트화 제시
국가계획 반영 촉구 공동건의문

이시종(맨 왼쪽) 충북지사 등 충북지사를 비롯한 강원 충청 호남 시도지사와 부지사, 지역 국회의원들이 5일 국회 의원회관에서 강호축 국회토론회를 갖기 에앞서 대정부 공동건의문을 발표한 뒤 파이팅을 외치고 있다. 충북도 제공

강호축(강원~충청~호남)개발을 국가계획에 반영하기 위해 강원·충청·호남의 8개 시도가 또 다시 머리를 맞댔다. 해당 지역 국회의원들도 한 목소리로 강호축 개발을 지지하고 나섰다.

8개 시도는 5일 국회에서 강호축의 국가계획 반영을 촉구하는 대정부 공동건의문을 발표했다. 이들은 건의문에서 "그 동안 소외됐던 강호축을 새로운 성장동력으로 삼아 국가균형 발전을 꾀하고 대한민국의 새로운 도약을 이뤄야 한다"고 강조했다. 이를 위해 이들은 강호축 개발 계획을 제4차 국가균형발전 5개년 계획과 제5차 국토종합계획에 반영해야 한다고 건의했다.

아울러 강호축 연계 사업으로 △강호축 고속교통망 구축 △백두대간을 활용한 관광휴양벨트 조성 △4차산업혁명에 맞는 지역특화 전략산업 육성 등을 제안했다.

이날 국회 의원회관에서는 강호축 발전 방향을 모색하고 추진 전략을 논의하는 국회토론회가 열렸다. 박지원·변재일·권성동·박덕흠·이후삼 국회의원과 8개 시도가 공동주최한 토론회에는 강호축 지역 여야 국회의원과 시도 지사, 김경렬 국토교통부 제2차관 등 정·관계 인사가 대거 참석했다.

토론회는 성경륭 경제인문사회연구회 이사장의 기조연설에 이어 정초시 충북연구원장의 주제발표, 전문가 토론, 송재호 국가균형발전위원장의 마무리 연설 순으로 진행됐다.

정초시 원장은 주제발표에서 "그 동안 국가 발전전략이 경부축에 편중돼 비효율적인 국가자원 배분, 지역주의 심화 등 많은 문제점을 야기했다. 강호축을 개발하면 경부축과 상호발전하며 국가균형발전을 완성할 수 있다"고 강조했다.

변창흠 세종대 교수 사회로 진행된 전문가 토론에서는 문대섭 한국철도기술연구원 본부장, 송우경 산업연구원 연구위원, 김시곤 서울과학기술대 교수, 김영준 한국문화관광연구원 박사, 임종일 국토교통부 철도건설과장이 패널로 나와 철도·산업·문화·국토·정책 등 분야별 강호축 계획과 실현 방안을 놓고 다양한 논의를 펼쳤다.

정치권도 강호축 개발 추진에 힘을 보탰다. 문희상 국회의장은 축사를 통해 "8개 시도가 제안한 강호축은 국가균형발전 관점에서 의미가 큰 국가적 의제이자 우리 경제의 성장잠재력을 극대화하는 정책"이라고 의미를 부여했다.

박지원 의원은 "강호축에 고속철도와 도로, 항공 등 사회간접자본을 확충하고, 4차산업혁명의 중심 벨트로 만들어야 한다"고 개발 방향을 , 변재일 의원은 "강호축이 한반도 신경제지도 구상과 연계해 남북교류와 평화통일을 촉진하는 역할을 하도록 지원해야 한다"고 비전을 각각 제시했다.

강호축을 정책의제로 처음 제시한 이시종 충북지사는 이날 "그 동안 8개 시도의 공동노력과 정치권의 전폭적인 지지로 강호축 개발을 원하는 국민적 공감대가 형성됐고 정부 부처도 개발 필요성을 인정하는 단계에 이르렀다"며 "강호축을 현실화하려면 국가 정책으로 추진하는 것이 필요하다"고 역설했다.

한덕동 기자

국회 강호축 토론회(2018. 11. 5.)

동양일보

2018년 11월 06일 (화)
01면 종합

"국가 균형발전은 '강호축'부터" 5일 국회의원회관에서 강호축의 국가계획 반영을 촉구하고 발전방향을 모색하기 위한 강호축 토론회가 열렸다. 이시종 충북지사가 광주 · 대전 · 세종 · 강원 · 충남 · 충북 · 전북 · 전남 8개 시 · 도 단체장의 '강호축 개발 국가계획 반영'을 촉구하는 공동건의문을 낭독하고 있다.

충청 · 호남 · 강원 '강호축 개발' 한목소리

8개 시 · 도 지자체 국회의원
국회서 '발전 모색' 토론회
국가 계획 반영 촉구 건의

KTX세종역과 호남선 단거리 노선 신설을 놓고 논란이 일고 있는 가운데 충청과 호남, 강원이 '강호축' 개발에 힘을 모았다. 강원과 충청 · 호남지역 8개 시 · 도는 5일 강호축의 국가계획 반영을 촉구하고 나섰다.

5일 국회에서 국가 균형발전의 새로운 정책의제로 떠오른 '강호축' 개발의 국가계획 반영을 촉구하는 토론회가 열렸다. 이날 토론회는 강호축의 국가계획 반영 촉구와 발전방향 모색 등을 위해 마련됐다.

광주시, 대전시, 세종시, 강원도, 충남도, 충북도, 전북도, 전남도 등 8개 시 · 도와 더불어민주당 변재일(청주 청원) · 이후삼(충북 제천 · 단양) 의원, 자유한국당 박덕흠(충북 보은 · 옥천 · 영동 · 괴산) · 권성동(강원 강릉) 의원, 평화민주당 박지원(전남 목포) 의원 등 5명이 공동 주최했다.

강호축은 강원~충청~호남을 연결하는 경제발전 벨트로, 서울에서 대구, 부산을 남북으로 잇는 '경부축'에 대비되는 개념이다.

국토 균형발전을 위해 그동안 상대적으로 소외된 강원, 충청, 호남을 새로운 성장 동력으로 삼자는 것이다.

토론회에 앞서 8개 시 · 도 단체장은 공동건의문을 통해 "강호축 개발계획을 4차 국가균형발전 5개년 계획과 5차 국토종합계획에 반영하고, 정부 차원에서 적극적으로 추진해야 한다"고 지적했다.

이들은 △4차 산업혁명 대응 지역특화 전략산업 육성 △백두대간을 활용한 관광휴양벨트 조성 △한반도 신경제지도 연계 남북 교류협력 추진 △강호축 고속교통망 구축 등 강호축 연계협력 사업을 조속히 추진하라고 촉구했다.

정초시 충북연구원장은 주제 발표를 통해 "그동안 국가 발전전략이 경부축을 중심으로 편중돼 국토의 불균형적 개발을 초래하고 국가자원 배분의 비효율, 지역주의 심화 등의 문제점을 가져왔다"고 지적했다.

정 원장은 "성장동력 인프라, 생명 · 건강 산업자산 에너지 산업자산, 자연 · 문화 자원 등 모든 측면에서 강호축의 잠재력은 크다"며 "시 · 도 간 경쟁을 넘어, 포용적 연계협력의 성장 모델로 창출해야 한다"고 강조했다.

이어 문대섭 한국철도기술연구원 본부장, 송우경 한국산업연구원 박사, 김영준 한국문화관광연구원 박사, 김시곤 서울과학기술대 교수, 임종일 국토교통부 철도건설과장 등이 패널로 참가한 가운데 강호축의 발전계획과 실행방안에 대한 토론이 이어졌다.

강호축 개념을 처음 제시한 이시종 충북지사는 개회사를 통해 "강호축 개발을 현실화하기 위해서는 국가계획에 강호축을 담는 것이 반드시 필요하다"면서 "오늘 창석한 지자체, 국회의원, 중앙부처 관계자 모두가 적극적인 지원에 나서달라"고 당부했다.

이해찬(세종시) 더불어민주당 대표는 축사를 통해 "오늘 토론회를 통해 강호축을 공론화하고 지역과 정당을 초월해 국가균형발전이라는 국가적 아젠다를 8개 시도가 함께 풀어나가는 계기가 되길 바란다"고 말했다.

충북도는 이번 토론회에서 제기된 의견을 국회와 중앙부처에 전달하고, 연내 대통령 승인을 거쳐 발표하는 4차 국가균형발전 5개년 계획에 강호축 개발이 반영될 수 있도록 할 방침이다.

지영수 기자

국회 강호축 토론회(2018. 11. 5.)

중부매일

2018년 11월 06일 (화)
03면 기획

"국가 미래 위해" 강원·충청·호남 손잡아

5일 열린 강호축 국회토론회는 여야 등 정파를 떠나 많은 국회의원들과 8개 시·도 광역단체장과 부단체장을 비롯한 정부 관계자 등이 참석해 성황을 이뤘다. 방청석 맨 앞줄 오제세(오른쪽부터)·박지원 국회의원과 이시종 충북지사, 유인태 국회사무총장. /충북도 제공

토론회 이모저모

행사개최 강원·충청·호남 공동전선

○-5일 국회서 열린 강호축 토론회에서는 강호축 추진을 위한 8개 시·도와 세번째 공동건의문을 통해 국가계획 반영을 강조했는데 '강호축 의제'를 알리기 위한 첫번째 건의문이나, 지역별 주요사업을 담은 두번째 건의문에 비해 현격 정리가 된 입장을 표명.

또한 이번 토론회가 이전에 비해 진일보한 부분은 8개 시·도는 물론 변재일·박덕흠·이후삼 등 충청권 의원과 함께 호남의 박지원(민주평화당·전남 목포), 강원 권성동(자유한국당·강원 강릉) 의원이 공동주최해 주목, 다구나 이들은 강호축의 종점이랄 수 있는 목포와 강릉을 지역구로 하고 있어 충북을 중심으로 강원과 호남을 잇는 강호축의 구상이 토론회 개최에도 반영된 모습을 보이면서 행사의 의미를 보다 분명하게 전달.

한편 이날 행사에는 국회에서 박지원·오제세·박덕흠·나경원·이후삼·권성동 의원 등이 참석했고 재천이 고향인 유인태 국회사무총장도 잠시 들렀다가 자리를 빛으며 정부부처 관계자와 호남 충청 강원 등 8개시도 지사와 부지사, 기획관리실장, 그리고 충북에서 시민사회단체 관계자 들이 대거 참석해 열기가 고조.

"충북선 고속화 예타면제" 한목소리

○-이날 '강호축'토론회에서 박지원 민주평화당 의원 등 참석 의원들은 호남~충청(오송)~강원을 연결하는 충북선 고속화 예비타당성 조사와 관련, 국토교통부가 국가균형발전이란 대명제 아래 예타가 필요없는 사업이라는 점을 강조.

먼저 민주평화당 박 의원은 "내가 이시종 지사 보다 늦은 큰데 이지사로부터 '강호축' 얘기를 듣고 아이디어는 적었구나라는 생각과 훌륭한 정책이라는 생각이 들었다"며 "KTX 호남선만 해도 과거 예비타당성 조사가 통했다. 그렇게 이용객이 많을 줄 몰랐다. 예비타당성 조사 할 필요가 없다"고 참석한 국토교통부 2차관을 겨냥. 또 윤영일(전남 해남·완도·진도)의원은 "수요가 공급을 창출하던 (과거)시대는 이제 지났다"면서 "'강호축'은 국가백년대계의 대명제인 만큼 예타 면제해도 된다. 땅끝 해남서 충북을 거쳐 강원까지 연결되면 (강호축은)우리나라 브랜드가 될 것"이라고 언급.

최문순 지사, 북방진출 첫 걸음 강조

○-행사장에 뒤늦게 도착한 최문순 강원지사는 숨을 헐떡이며 공동건의문 마지막을 읽은 뒤 "강원도 춘천시에서 세종시를 기준하면 3시간 반이나 걸린다"며 "이는 강원도에서 북한 신의주 가는 것 보다도 더 걸린다"고 지적. 최 강원지사는 "호남과 충청 강원을 지나는 이 축이 완성되면 북한 원산과 러시아 블라디보스톡 시베리아 횡단열차를 이용해 파리까지 갈 수 있다"고 철의 실크로드임을 강조.

또 더불어민주당 이후삼 의원(제천·단양)은 '강호축'을 있는 충북선 고속화 사업은 균형발전의 핵심이자 미래 대한민국의 먹거리 성장동력을 마련하는 성장의 한 축"이라며 국가 성장동력인 만큼 예타 면제를 거듭 피력.

'강호축 1년만에 전국 공감대 형성'

○-강호축 개발계획의 창안자이자 '산파'라고 할 수 있는 이시종 충북지사는 이날 토론회 개회사를 통해 "강호축이란 말이 1년만에 경부축 만큼 많이 쓰이고 있으며, 전국적인 공감대가 형성됐다"며 그동안 담담한 분위기를 소개.

특히 이 지사는 국회토론회라는 점을 감안한 듯 지난달 18일 충북도청에서 개최된 국회 국토교통위 국정감사에서 나온 '강호동 만큼 강호축이 유명해졌다'는 홍철호 의원의 말을 인용하면서 강호축에 대해 많은 국회의원들이 적극적으로 공감해줬다고 덕담.

이 지사는 이어 강호축 개발의 필요성과 향후 역할 등에 대해 간략하게 설명하면서 "중앙부처에서도 그 필요성을 인정하는 단계에 이르렀다"며 "강원과 호남 간 인적·물적·문화적 교류와 상호소통이 강화될 것"이라고 강조.

충북도의원도 여야 따나 한자리에

○-이날 토론회에는 충북도의회 의원들이 다수 참여해 눈길을 끌었는데 충북선 철도 고속화사업 지원 및 KTX오송역 활성화 특별위원회 소속 연철흠 위원장과 허유정, 이상정, 이옥규 의원 등이 참석.

이들 도의원들의 토론회 참석은 강호축과 관련된 사항을 주도적으로 이끄는 충북의 역할과 함께 특위를 구성해 활동을 나서는 등 오송역 활성화에 특별한 관심을 기울이고 있는 도의회의 입장이 더해지면서 성시.

도의회는 앞서 지난달 30일 '충북선 철도 고속화사업 예타면제 건의안'을 채택해 관계기관에 전달하고 이날도 "이 사업의 조기 추진을 위해 도민과 역량을 결집하겠다"고 거듭 밝히는 등 강호축과 관련된 지역현안에 대해서 각별한 애정을 표명하기도. /임정기·최동일

편집 / 박은지

강호축 국회 토론회(2018. 11. 5.)

충부매일

'세종역 저지' 오송역 특위, 본격 활동

충북도의회 정례회 개회
오늘부터 행정사무감사

충북도의회(의장 장선배)가 '세종역 신설' 반대를 포함해 'KTX오송역 활성화'를 위해 구성한 특별위원회가 본격적인 활동에 들어갔다.

'충북선 철도 고속화사업 지원 및 KTX 오송역 활성화 특위'는 8일 도의회 본회의에 앞서 출범후 첫 회의를 갖고 충북선 고속화 및 오송역 활성화와 관련된 추진상황을 보고받았다.

이들은 이날 회의에서 KTX세종역 신설논란 대응방안과 오송역 대중교통 개선과제 추진상황에 대해 집중적인 관심을 보이고 관련동향을 예의주시하기로 의견을 모았다.

또한 세종역 신설 반대 활동으로 범도민 대책위 및 청주시의회 특위와의 간담회, 관련 대응논리 개발을 위한 전문가초청 워크숍, 호남권 의회 방문 등 향후 계획을 논의했다.

도의회는 이날 제369회 정례회 개회에 이어 1차 본회의를 시작으로 내달 21일까지 44일간의 회기에 들어갔다.

이날 1차 본회의에서는 이수완 의원(더불어민주당·진천2)의 대집행부 질문이 있었으며 의원 5명의 5분자유발언이 이어졌다. 이 의원은 충북지사를 대상으로 충북혁신도시의 시즌2 추진계획, 기점 저비용 항공사(LCC) 등 청주공항 활성화, 강호축 개발 진행상황 등에 대해 질의를 펼쳤다. 이에대해 이시종 지사는 혁신도시 발전을 위해 4대 전략분야 65건의 추진과제를 선정해 향후 5년간 6천365억원을 투자할 계획이고, 청주공항 활주로 확충과 노선다변화가 진행되고 있으며, 새로운 국가성장축인 강호축이 국가계획에 반영될 수 있도록 노력하고 있다고 답변했다.

이번 정례회에서는 충북도와 도교육청의 올해 제3차 추경예산안과 내년도 예산안에 대한 상임위, 예결특위 심의와 처리가 예정돼 있다. 또한 도와 도교육청을 비롯해 소속 행정기관 등에 대한 행정사무감사가 9일부터 22일까지 14일간의 일정으로 진행되며 의원발의 4건, 지사발의 10건, 교육감 발의 3건 등 17건의 의안을 심사·처리한다.

/ 최동일

충북도의회 본회의 개최 8일 열린 제369회 충북도의회 정례회 1차 본회의에서 도의원들이 5분 자유발언을 통해 도심 재개발과 교육현안 등 지역 현안에 대한 대책 마련을 촉구하고 있다. / 김용수

충북선 철도 고속화사업 지원 특위 제2차 회의(2018. 11. 8.)

충청투데이

2018년 11월 09일 (금)
01A면 종합

충북 오송역 위상 확보 '투트랙' 전략

세종역 신설저지특위 첫 회의
민관 여론 조성·정치권 지원
"타 지역과 세대결 지양해야"

충북지역에서 KTX 세종역 신설 저지를 위한 다각도 전략이 펼쳐지고 있다. 민관이 신설 반대 여론을 조성하고 정치권이 이를 측면 지원하고 있다.

충북도의회가 구성한 '충북선 철도 고속화사업 및 KTX오송역 활성화를 위한 특별위원회(이하 특위)'는 8일 첫 회의를 열어 오송역 발전방안과 충북선 고속화사업 등에 대한 의견을 나눴다.

특위는 오는 2020년 6월 30일까지 활동할 예정이다. 오송역 활성화를 전면에 내세웠지만 최근 정치권의 화두인 KTX 호남선 직선화와 세종역 신설 저지에 방점을 찍고 있다.

이런 분위기는 도의회 내부에서도 감지됐다. 전날 이상식 도의회 대변인은 기자들과 만난 자리에서 "최근 호남의원들의 주장은 당혹스럽다. 정치적 주장에 불과해 특위는 논쟁에 휘말리지 않도록 신중하게 접근할 것"이라고 강조했다.

호남지역 의원들이 언급한 '호남선 직선화'를 우회적으로 비난한 셈이다. 도의회는 청주시의회와의 협력도 약속했다. 이 대변인은 "시의회 특위와 연석회의도 계획하고 있다"고 했다.

오송역이 있는 청주시의회도 지난달 26일 'KTX 세종역 신설 반대 특별위원회'를 꾸렸다. 여야 의원 13명이 세종역 신설 저지 활동에 들어갔다. 충북 국회의원들도 KTX 분기역인 오송역의 위상과 기능 저하 등을 이유로 세종역 신설을 반대하고 있다. 호남 정치권이 제안한 단거리 노선 신설은 국내 유일 분기역인 오송역을 간이역으로 전락시킬 수 있다고 주장하고 있다.

청주 흥신인 정의당 김종대 의원(비례)은 지난 5일 364회 국회 정기회 3차 예산결산특별위원회에서 김현미 국토부 장관에게 "세종역 신설과 천안~공주 간 호남선 KTX 직선화 문제로 충청권이 갈라지고 호남이 뛰어들어 삼국지를 방불케 한다. 실체가 없는 세종역 유령 논쟁이 아니냐"고 따져 물었다.

이전과 다른 지역 정치권의 강경한 태도가 묻어난다.

정치권이 불을 당긴 데 이어 지역 시민단체도 직극 행동에 나서고 있다. KTX 세종역 신설 백지화를 위한 충북범도민비상대책위원회는 8일 기자회견을 열어 "문재인 대통령과 정부는 대선공약을 철저히 지켜 지역갈등과 국론분열을 초래하는 세종역 신설을 추진하지 않을 것으로 믿는다"고 밝혔다.

비대위는 "최근 이낙연 국무총리와 김현미 국토교통부 장관 등의 발언을 종합해보면, '세종역 설치여부는 충청권 시도 간의 합의에 따르겠다'고 한 문 대통령의 대선 공약을 재확인 한 것"이라고 평가하며 "지역 이기주의와 정부에 부당한 압력을 행사하는 타 지역 정치인들의 반성이 필요하다"고 지적했다.

일각엔 지역 간 세 대결 양상으로 굳어지는 이번 논란을 두고 지나친 감정싸움은 지양해야 한다는 목소리도 나온다.

지역 정치권의 한 관계자는 "KTX 세종역과 호남선 단거리 노선 신설은 충북 입장에서 반대해야 할 명분이 충분하지만, 지역 간 대결로 확산하는 것은 바람직하지 않다"며 "국토부가 불가 입장을 밝힌 만큼 정부가 나서 이 문제를 매듭지어야 한다"고 말했다.

김용언 기자 wherelisa@cctoday.co.kr

충북선 철도 고속화사업 지원 특위 제2차 회의(2018. 11. 8.)

忠淸日報

2018년 11월 15일 (목)
03면 사회

"호남선 KTX 직선화·세종역 신설 백지화"

충북도의회·청주시의회 특위
범비대위, 합동토론회 개최
대응 전략 마련 '머리 맞대'

14일 청주시의회 특별위원회 회의실에서 개최된 '호남선 KTX직선화 및 세종역 신설저지와 충북선 철도고속화 및 오송역 활성화를 위한 도·시의회·범도민 대책위 합동 토론회'에서 장선배 충북도의회 의장과 이해성 청주시의회 의장 등 참석자들이 호남선 직선화 반대 등 구호를 외치고 있다. /임동민기자

호남권 국회의원들이 14일 이낙연 국무총리를 면담하고 세종 경유 호남선 KTX 직선화(잔안-세종-공주)를 요청한데 대해 충북도의회와 청주시의회, 충북시민단체가 세종역 설치 및 호남선 신설을 반대하고 나섰다.

충북도의회 충북선 철도 고속화사업 지원 및 KTX오송역 활성화를 위한 특별위원회와 청주시의회 KTX세종역 신설 반대 특별위원회, KTX세종역 신설 백지화를 위한 범도민비상대책위원회는 이날 청주시의회 특별위원회 회의실에서 장선배 충북도의회 의장, 이해성 청주시의회 의장이 참석한 가운데 합동토론회를 가졌다.

이날 합동토론회는 호남권 국회의원들의 호남선 KTX 직선화 추진 및 세종시의 KTX 세종역 신설추진에 반대하고, 충북선철도 고속화와 KTX 오송역 활성화 등을 실현하기 위한 대응 논리 및 전략을 마련하기 위해 마련됐다.

이날 토론회에 앞서 도·시의회 특위, 범도민비상대책위는 공동성명서를 채택·발표하고 최근 호남지역 일부 국회의원들이 추진하는 세종 경유 호남선 KTX 직선화 및 세종역 신설추진에 대해 강력히 반대한다는 입장을 밝혔다.

연형흠 도의회 특위위원장은 "비장한 각오로 충북도민의 역량을 총결집해 충북선 철도 고속화와 KTX오송역 활성화를 반드시 실현해 나가겠다"고 밝혔다.

김용규 청주시의회 특위위원장은 "호남선 KTX직선화는 2008년도에 국민합의로 호남고속철도 분기역을 충북 오송으로 결정된 것을 일방으로 부정하는 것으로 모든 역량을 모아 반드시 막아 내겠다"고 강조했다.

유철웅 범도민비상대책위 상임공동대표는 "도의회와 청주시의회가 특위까지 구성해 본격적인 활동에 나서 줘서 큰 힘이 된다"며, 충북도민들이 똘똘 뭉쳐 단결하면 호남선 KTX 직선화 및 세종역 신설을 반드시 막아내고 오송역 활성화와 충북선철도 고속화를 기필코 이뤄낼 수 있으니 도민들의 적극적인 동참을 호소한다"고 말했다.

도·시의회 특위, 범도민비상대책위는 앞으로 합동토론회에서 마련된 대응 논리와 전략 등을 바탕으로 관련동향을 예의주시하면서 세종 경유 호남선 KTX 직선화 및 세종역 신설을 저지하고 KTX 오송역 활성화와 충북선 철도 고속화 실현을 위해 지혜와 모든 역량을 총결집해 나가기로 했다. /김홍민기자

충북도·청주시의회·범도민대책위 합동토론회(2018. 11. 8.)

충청타임즈

2018년 11월 15일 (목)
02면 종합

충북도·청주시의회 특위·범도민비대위 KTX세종역 신설 반대

KTX세종역 신설 백지화를 관철시키기 위해 구성한 충북도의회 특별위원회와 청주시의회 특별위원회(위원장 김용규), 범도민비상대책위원회(상임공동대표 유철웅)는 14일 청주시의회 특별위원회 실에서 시·도의회 특위 위원 22명과 범도민대책위 10명 등이 참석한 가운데 합동토론회를 개최했다. /청주시의회 제공

충북도·청주시의회·범도민대책위 합동토론회(2018. 11. 8.)

동양일보

2018년 11월 15일 (목)
02면 종합

충북도의회 · 청주시의회 · 비대위 합동토론회
충북선철도 고속화 · 오송역 활성화 등 전략 논의

충북도의회 충북선철도고속화사업지원및KTX오송역활성화를위한특별위원회와 청주시의회 KTX세종역신설반대특별위원회, KTX세종역신설백지화를위한범도민비상대책위원회는 14일 청주시의회 특별위원회 회의실에서 합동토론회를 가졌다.(사진)

이날 토론회에 앞서 도 · 시의회 특위와 범도민비상대책위는 공동성명서를 채택 · 발표하며 최근 호남지역 일부 국회의원들이 추진하는 세종 경유 호남선 KTX 직선화 및 세종역 신설 추진에 대해 강력히 반대한다는 입장을 밝혔다.

이날 합동토론회는 호남지역 일부 국회의원들이 추진하며 논란이 되고 있는 세종 경유 호남선 KTX 직선화 및 세종역 신설 추진 반대, 충북선철도 고속화 및 오송역 활성화 등을 실현하기 위한 대응 논리 및 전략을 마련하기 위해 마련됐다.

도 · 시의회 특위, 범도민비상대책위는 앞으로 합동토론회에서 마련된 대응 논리와 전략 등을 바탕으로 관련동향을 예의주시하면서 세종 경유 호남선 KTX 직선화 및 세종역 신설을 저지하고 오송역 활성화와 충북선 철도 고속화 실현을 위해 지혜와 모든 역량을 총결집해 나가기로 했다.

연철흠 도의회 특위위원장은 "비장한 각오로 충북도민의 역량을 총결집해 충북선철도 고속화와 KTX오송역 활성화를 반드시 실현해 나가겠다"고 밝혔다.

김용규 청주시의회 특위위원장은 "호남선 KTX직선화는 2005년도에 국민합의로 호남고속철도 분기역을 충북 오송으로 결정한 것을 정면으로 부정하는 것으로 모든 역량을 모아 반드시 막아내겠다"고 말했다.

유철웅 범도민비상대책위 상임공동대표는 "충북도민들이 똘똘 뭉쳐 단결하면 호남선 KTX 직선화 및 세종역 신설을 반드시 막아내고 오송역 활성화 및 충북선철도 고속화를 기필코 이뤄낼 수 있을 것으로 확신한다"고 강조했다. 지영수 기자

중부매일

2018년 11월 15일 (목)
01면 종합

세종역 반대·충북선 고속화 역량 결집

충북도의회·청주시의회·범도민비대위 합동토론회

'KTX세종역' 신설 반대와 오송역 활성화를 위해 충북도의회와 청주시의회 등 정치권이 시민사회단체들과 머리를 맞댔다. 충북도의회 충북선 철도 고속화사업 지원 및 KTX오송역 활성화 특별위원회(위원장 연철흠)와 청주시의회 KTX세종역 신설 반대 특별위원회(위원장 김용규), 세종역 신설 백지화 범도민비상대책위원회(상임공동대표 유철웅)는 14일 합동토론회를 가졌다.

청주시의회 특별위원회 회의실에서 열린 이날 토론회에는 장선배 도의회 의장, 하재성 시의회 의장 등이 참석했으며 토론회에 앞서 공동성명서를 채택·발표했다. 이들은 공동성명서를 통해 최근 호남지역 일부 국회의원들이 추진하는 세종 경유 호남선 KTX 직선화 및 세종역 신설추진에 대해 강력히 반대한다는 입장을 밝혔다. 이번 합동토론회는 호남 일부 국회의원들이 주장하는 세종 경유 호남선 KTX 직선화 및 세종역 신설 반대, 충북선 철도 고속화 및 오송역 활성화 등의 실현을 위한 대응 논리·전략을 마련하기 위해 열렸다. 토론회는 이두영 비대위 운영위원장의 경과 및 상황, 충북의 대응 논리 및 전략안 설명에 이어 참석자들의 질의·토론 방식으로 진행됐다.

이자리에서 참석자들은 토론회에서 마련된 대응 논리와 전략을 바탕으로 KTX 오송역 활성화와 충북선 철도 고속화 실현을 위해 모든 역량과 지혜를 결집해 나가기로 했다. 연철흠 도의회 특위위원장은 "충북도민의 역량을 총결집해 충북선 철도 고속화와 KTX오송역 활성화를 반드시 실현해 나가겠다"고 밝혔다.

김용규 시의회 특위위원장은 "호남선 KTX직선화는 오송 분기역으로 결정된 국민합의를 정면으로 부정하는 것으로 모든 역량을 모아 막아내겠다"고 말했다. 이어 유철웅 비대위 상임공동대표는 "도의회와 청주시의회가 특위까지 구성해 본격적인 활동에 나서 큰 힘이 된다"며 "충북도민들이 똘똘 뭉쳐 우리의 주장을 관철시켜야 한다"며 동참을 촉구했다. / 최동일

충청매일

2018년 11월 15일 (목)
03면 사회

'호남선 KTX 직선화·세종역 신설 저지' 역량 총결집

도·시의회 특위, 범도민비대위 합동토론회

충북도의회 충북선 철도 고속화사업 지원 및 KTX오송역 활성화를 위한 특별위원회(위원장 연철흠), 청주시의회 KTX세종역 신설 반대 특별위원회(위원장 김용규), KTX세종역 신설 백지화를 위한 범도민비상대책위원회(상임공동대표 유철웅)는 14일 청주시의회 특별위원회 회의실에서 합동토론회를 개최했다.

이들은 이날 토론회에 앞서 공동성명서를 채택, 최근 호남지역 일부 국회의원들이 추진하는 세종 경유 호남선 KTX 직선화 및 세종역 신설추진에 대해 강력히 반대한다는 입장을 밝혔다.

이날 합동토론회는 호남지역 일부 국회의원들이 추진하며 논란이 되고 있는 세종 경유 호남선 KTX 직선화 및 KTX 세종역 신설추진 반대, 충북선 철도 고속화 및 KTX 오송역 활성화 등을 실현하기 위한 대응 논리 및 전략을 마련하기 위해 마련됐다. 이두영 충북범도민비상대책위원회 운영위원장의 경과 및 상황, 충북의 대응 논리 및 전략안 설명에 이어 참석자들이 자유롭게 질의하고 토론하는 방식으로 진행됐다.

도 · 시의회 특위, 범도민비상대책위는 앞으로 합동토론회에서 마련된 대응 논리와 전략 등을 바탕으로 관련동향을 예의주시하면서 세종 경유 호남선 KTX 직선화 및 세종역 신설을 저지하고 KTX 오송역 활성화와 충북선 철도 고속화 실현을 위해 지혜와 모든 역량을 총결집해 나가기로 했다.

연철흠 도의회 특위위원장은 "비장한 각오로 충북도민의 역량을 총결집해 충북선 철도 고속화와 KTX오송역 활성화를 반드시 실현해 나가겠다"고 말했다. 장병갑기자

충북도·청주시의회·범도민대책위 합동토론회(2018. 11. 8.)

충청매일

2019년 03월 07일 (목)
05면 종합

'충북선 철도 고속화사업 지원 및 KTX오송역 활성화를 위한 특별위원회'는 6일 제4차 회의를 열고 예타면제 후속조치 상황 등을 업무보고 받았다.

충북도의회, 충북선 철도 고속화 예타면제 후속조치 점검

충북도의회 '충북선 철도 고속화사업 지원 및 KTX오송역 활성화를 위한 특별위원회'는 6일 제4차 회의를 열고 충북선 철도 고속화사업 예비타당성 면제에 따른 후속조치 상황 등을 업무보고 받았다.

특별위원회는 이날 △예타면제 신청 및 선정 내용 △예타면제 불분명 사업 및 대응계획을 청취하고 관련 사항에 대한 질의했다.

이날 특별위원회는 충북선 철도 고속화사업 예비타당성 면제에 따른 후속조치 추진 및 KTX오송역 활성화를 위해 관련 동향을 예의 주시하며 적극 대응키로 의견을 모았다.

박성원 부위원장은 "보다 적극적인 특위 활동을 통해 충북선 철도 고속화 사업 지원과 KTX오송역 활성화를 도모할 수 있도록 다각적인 노력을 기울이겠다"고 말했다. 장병갑기자

충북선 철도 고속화사업 지원 특위 제4차 회의(2019. 3. 6.)

충북일보

2019년 03월 07일 (목)
01면 종합

충북선 고속화 후속 조치 지원

도의회, 오송역 활성화도 도모

충북도의회가 정부의 예비타당성 조사를 면제받은 충북선 철도 고속화 사업 조기추진을 적극 지원한다.

도의회 충북선 철도 고속화사업 지원 및 KTX오송역 활성화를 위한 특별위원회는 6일 4차 회의에서 이창희 균형건설국장에게 충북선 철도 고속화사업 예타면제 후속조치 상황 등을 보고 받았다.

특위는 예타면제 불분명 사업 및 대응계획을 파악한 뒤 충북선 철도 고속화사업 예타 면제에 따른 후속조치 추진, 오송역 활성화를 위해 관련 동향을 예의주시하며 적극 대응키로 의견을 모았다.

박성원 특위 부위원장은 "보다 적극적인 특위 활동을 통해 충북선 철도 고속화 사업 지원과 오송역 활성화를 도모할 수 있도록 다각적인 노력을 기울이겠다"고 말했다. /안순자기자

충북선 철도 고속화사업 지원 특위 제4차 회의(2019. 3. 6.)

충청투데이

2019년 04월 03일 (수)
01A면 종합

8개 시·도 '강호축' 힘 합쳤다

충청·강원·전라 등 국회토론
건의문서 충북선 고속화 강조
제천역·동충주역은 제외될 듯

충청권을 비롯한 8개 시·도가 '강호축 개발'의 실현을 위해 다시 힘을 합쳤다. 충북, 충남, 대전, 세종, 강원, 전북, 광주, 전남 등 8개 시·도와 11명의 국회의원은 2일 서울 여의도 국회의원회관에서 강호축 국회토론회를 공동주최하고 강호축(강원-충청-호남을 잇는 고속철도망) 개발의 핵심인 충북선 고속화에 오송-원주 연결선과 봉양역 경유선 반영 등을 촉구했다. 아울러 강호축의 제5차 국토종합계획(2020~2040년) 반영을 건의했다. 개발사업 추진의 근거로 삼기 위함이다.

8개 시·도지사는 이같은 내용을 골자로 한 공동건의문을 채택하고 공표했다. 8개 시·도는 건의문에서 "정부축(서울, 인천, 경기, 경북, 대구, 울산, 경남, 부산) 중심 개발정책이 국토의 불균형적 개발과 국가자원의 비효율적 배분이란 심각한 한계를 노출했다"고 지적하기도 했다. 정부축 8개 시·도의 산업단지 수가 318곳인 반면 충청권을 제외한 강호축 지역 4개 시·도는 44곳에 불과한 점 등이 기저에 깔려있다.

이시종 지사는 개회사에서 "강호축에 4차 산업혁명 과학기술을 도입해 화장품, 제약 등 경박단소((輕薄短小)형의 미래 먹거리를 창출하고, 백두대간 국민쉼터에서 국민들이 지친 마음을 재충전하게 될 것"이라고 했다.

강호축 철도의 출발역이 지역구인 박지원 의원(민주평화당·목포)은 공동주최자로 참여해 "호남고속철도와 충북선고속철도가 조속히 완공돼 서로 연결되도록 최선을 다하겠다"고 했고, 대통령직속 국가균형발전위 송재호 위원장은 기조연설에서 정부의 균형발전 의지를 밝히면서 특히 헌법 제9장 경제 제119조, 제120조, 제123조 등을 강조했다. 제123조는 '국가는 지역간의 균형있는 발전을 위해 지역경제를 육성할 의무를 진다'고 명시했다.

이런 가운데 공동건의문에서 충북선 노선과 관련해 제천내 봉양역 경유선만 포함돼 '제천 패싱' 논란의 핵심키워드인 제천역과 최근 들어 충주시에서 건의한 동충주역은 사실상 노선에서 나란히 제외됐다는 해석이 나온다. 이 지사의 발언과 공동건의문을 보면 결국 봉양역만 노선에 포함되는 방안이 추진될 것이란 얘기다. 앞서 이 지사는 지난달 21일 제천도민과의 대화에서 제천역을 노선에 넣을 경우 6000~7000억원의 사업비가 늘어나고, 운행시간도 약 10분이 더 소요된다는 이유를 들어 "봉양역 경유가 현실적"이라고 밝혔다. 1일 충주를 방문한 자리에서는 "수요도 고려해야 하고 역간 거리 문제도 있는 만큼 (동충주역 반영은) 시기적으로 너무 늦었다"고 선을 그었다.

일각에선 토론회가 '제천 패싱' 논란에 기름을 부은 게 아니냐는 시각을 나타낸다. 기획이나 제천시가 지난달 말 스마트팜 혁신밸리 조성 공모사업에서 탈락해 제천민심이 흉흉한 가운데 토론회에서 제천역 미경유에 못이 박혀 논란이 수그러들겠냐는 것이다.

반면 충북선철도 고속화 실현을 위해 경유선 등 부차적 사안을 건너뛰고 '조기착공'에 힘을 쏟아야 한다는 의견이 나온다. 정부가 1월 29일 발표한 물류망·도로 인프라 부문 예비타당성 조사 면제 대상사업이 충북선고속화를 포함해 전국에서 무려 12건에 달하는 점이 배경이다.

정치권의 한 관계자는 "정부는 무엇보다 경제성을 따져 철세로 만들 이진 국비를 책정한다"며 "충북도가 봉양역 반영 추진으로 방향을 잡은 만큼 최고우면(左顧右眄)은 없어야 할 것"이라고 말했다.

이민기 기자 mgcco28@cctoday.co.kr

강호축 8개 지역 시·도와 11명의 국회의원이 2일 서울 여의도 국회의원회관에서 충북선철도 고속화 사업과 강호축의 제5차 국토종합계획 반영 등을 화두로 삼은 강호축 국회토론회를 공동주최하고 기념촬영을 하고 있다. 충북도 제공

강호축 국회 토론회(2019. 4. 2.)

충북일보

2019년 04월 03일 (수)
02면 종합

"강호축 5차 국토종합계획 반영해야"

3번째 강호축 국회토론회
충북도 포함 8개 시·도
국회의원·전문가 등 참여
"한국경제 新성장동력 키워야"

"'강호축'(강원-충청-호남)을 대한민국 발전을 이끌 국가 균형발전의 축으로 마련해야 합니다."

이시종 충북지사는 2일 오전 국회의원회관 1소회의실에서 열린 '강호축 국회토론회'에서 이같이 주장했다.

지난해 2월과 11월에 이어 세 번째로 개최된 이번 강호축 국회토론회는 충북·대전·세종·충남·강원·광주·전북·전남 등 '강호축' 8개 시·도와 더불어민주당 변재일(청주 청원)·오제세(청주 서원)·도종환(청주 흥덕)·이후삼(제천·단양)·송기헌(원주을), 자유한국당 정우택(청주 상당)·이종배(충주)·박덕흠(보은·옥천·영동·괴산)·경대수(증평·진천·음성), 민주평화당 박지원(목포), 정의당 김종대(비례) 국회의원이 공동으로 주최했다.

목포의 박지원 의원과 원주의 송기헌 의원은 충북선 철도 고속화사업 예비타당성조사 면제로 탄력을 받게 된 강호선 철도의 시점과 종점을 각각 지역구로 하는 국회의원으로 공동주최만으로도 이번 행사에 특별한 의미를 더했다.

충북을 지역구로 둔 국회의원 모두가 이번 토론회에 함께 참여해 '강호축'이라는 지역 최대 현안에 대해 정치권이 힘을 한데 모으는 모습을 보여줬다.

충북도를 비롯한 8개 시·도가 2일 국회의원회관 1소회의실에서 '강호축 국회토론회'를 열었다. 토론회에 앞서 참석자들이 강원-충청-호남을 잇는 신성장축인 '강호축' 개념을 5차 국토종합계획에 반영하기로 결의하고 있다. 글=안순자기자·사진제공=충북도

김시곤 서울과학기술대학교 교수를 좌장으로 하는 전문가 토론은 김종학 국토연구원 인프라정책연구센터장, 문진수 한국교통연구원 철도운영공공성연구센터장, 김일태 전남대 교수, 문경원 대전대 교수, 송운강 강원대 교수 등이 패널로 참가해 분야별 강호축 발전계획과 실현방안에 대해 심도 있는 논의를 펼쳤다.

'강호축'(강원-충청-호남)은 지금까지 경부축 중심의 국토개발정책으로 인해 각종 개발혜택에서 소외됐지만 성장잠재력이 풍부한 호남과 충청, 강원을 연결하는 국가발전전략을 뜻한다.

지난 반세기동안 경부축은 국가성장을 견인해 왔으나 인구, 자본 등 국가의 자원이 경부축에 쏠림으로 인해 심각한 국토불균형적 개발을 초래했다.

최근 저성장 추세와 고착화 및 선진국 진입문턱에서 공전하는 등 경부축 중심의 성장동력이 한계에 도달했다는 부작용도 나타나고 있다. 강원, 충청, 호남 지역은 풍부한 미래산업 혁신 인프라를 보유하고 있어 복합적인 연계활용을 통한 권역간 네트워크 구축으로 시너지효과를 극대화할 수 있다는 여론이 일고 있다.

특히 우수한 바이오산업 기반, 충북혁신도시, 반도체 클러스터 등 지역주도 성장을 이끌 혁신 인프라를 충북이 확보하고 있다는 점도 강호축 구축의 명분으로 작용하고 있다.

이 지사는 이날 개회사에서 "강원과 호남을 직접 연결한다는 강호축의 사업 취지를 살리기 위해 충북선 철도 고속화사업에 연결선·경유선 반영이 반드시 필요하고, 정부차원의 강호축 추진근거를 마련하기 위해 국토교통부에서 수립하는 제5차 국토종합계획에도 강호축을 반영하기 위해 함께 노력해야 한다"고 강조했다.

오제세 의원은 "국가균형발전을 성공적으로 실현하기 위해서는 전 국토적인 시각에서 바라보는 초광역적 정책의제 설정이 중요하다"며 "강원, 충청, 호남을 연결하는 신성장축을 통해 한국경제를 새로운 성장동력으로 키워나가야 한다"고 주장했다.

서울/최대만기자

강호축 국회 토론회(2019. 4. 2.)

忠淸日報

2019년 04월 23일 (화)
02면 종합

충북선 고속화 지원 특위 봉양·충주역 등 현장 방문

충북도의회 충북선 철도 고속화사업 지원 및 KTX오송역 활성화를 위한 특별위원회(위원장 연철흠)는 22일 충북선 철도 고속화 사업 예타면제 후 논란이 되고 있는 봉양역 및 충주역 등 현장을 방문했다.

이날 특위는 충북선 철도 고속화사업의 오송역 현지 확인을 시작으로, 청주역~제천역 노선을 직접 이용하며 현장을 실시했다.

봉양역에서는 이창희 충북도 균형건설국장으로부터 봉양역 경유노선 사업내용과 북부권 관광인프라 등에 대한 브리핑을 청취한 후 충주역으로 이동해 현황을 청취하고 현지를 확인했다. /김홍민기자

충청매일

2019년 04월 23일 (화)
05면 종합

충북선 철도 고속화 지원 특위 봉양역·충주역 방문 현장 실사

충북도의회 충북선 철도 고속화사업 지원 및 KTX오송역 활성화를 위한 특별위원회(위원장 연철흠)는 22일 충북선 철도 고속화 사업 예타면제 후 논란이 되고 있는 봉양역 및 충주역 등 현장을 방문했다.

이날 현장 방문은 충북선 철도 고속화 사업에 대한 이해도를 높이기 위해 이뤄졌다.

특별위원회는 이날 충북선 오송역 현지 확인을 시작으로, 충북선 철도(청주역~제천역 노선)를 직접 이용하며 현장을 실시했다.

봉양역에서 이창희 충북도 균형건설국장으로부터 봉양역 경유노선 사업내용과 북부권 관광인프라 등에 대한 브리핑을 청취한 후 충주역으로 이동해 현황을 청취하고 현지를 확인했다. 장병갑기자

중부매일

2019년 04월 23일 (화)
02면 종합

충북도의회, 봉양·충주역 현장 실사

충북선 철도 고속화사업 협업 당부

충북도의회 충북선 철도 고속화사업 지원 및 KTX오송역 활성화를 위한 특별위원회(위원장 연철흠)는 22일 충북선 철도 고속화 사업 예비타당성조사 면제 후 논란이 되고 있는 봉양역과 충주역 등 현장을 방문했다.

특위는 이날 충북선 철도 고속화사업에 대한 이해도를 높이기 위해 충북선 오송역 현지 확인을 시작으로 충북선 철도(청주역→제천역 노선)를 직접 이용하는 등 현장을 실시했다.

특히 봉양역에선 충북도 균형건설국장으로부터 봉양역 경유노선 사업내용과 북부권 관광인프라 등에 대한 브리핑을 청취한 뒤 충주역으로 이동해 현황을 청취하고 현지를 직접 눈으로 확인했다.

연철흠 특위위원장은 이 자리에서 "강호축 개발의 핵심인 충북선 철도 고속화 사업은 반드시 성공해야 한다"면서 "최근 제기된 (제천봉쇄)논란을 슬기롭게 해결하고 충북선 철도 고속화 사업의 성공을 위해 민·관·정이 동심동덕(同心同德·같은 목표를 위해 다같이 힘쓰는 것)의 마음으로 모든 역량을 집중해야 한다"고 강조했다. /김성호

ksh3752@jbnews.com

충북선 철도 고속화사업 지원특위 봉양역·충주역 현장방문(2019. 4. 22.)

충북일보

2019년 06월 11일 (화)
02면 종합

도의회, 청주공항·충북선 고속화 지원 팔 걷었다

공항특위 "미래지향적 대안 모색"
철도특위 "오송연결선 관철 집중"

청주국제공항 활성화와 충북선 철도 고속화 사업을 위해 충북도의회가 지원 활동에 나섰다.

'청주국제공항 활성화 지원을 위한 특별위원회는 10일 2차 회의를 열어 △관광·항공분야 △광역교통망 △MRO산업 및 에어로폴리스 2지구 조성에 대한 추진 상황을 보고 받았다.

이어 거점 항공사 에어로-K의 항공운송 면허 취득 등으로 인한 공항 인프라 확충, 항공노선 다양화, 공항 접근성 향상, 국외 관광객을 위한 관광인프라 구축 등 공항 활성화 방안에 대해 토론을 했다.

이상식 특위 위원장은 "이번 업무보고를 시작으로 공항발전을 위해 보다 계획적이고 미래지향적인 대안을 모색해 청주공항이 지역경제활성화의 한 축으로 성장하는데 특위가 선도적인 역할을 해 나가겠다"고 말했다.

청주국제공항 활성화 지원을 위한 특별위원회가 10일 2차 회의를 열어 광역교통망 구축 현황 및 계획 등에 대한 업무보고를 받고 있다. 글·사진=안혜주기자

'충북선 철도 고속화사업 지원 및 KTX오송역 활성화를 위한 특별위원회'도 이날 이창희 균형건설국장과 충북선 철도 고속화 사업 중 하나인 오송연결선 사업 진행상황에 대해 간담회를 했다.

오송연결선 사업은 충북선 철도 고속화 사업 근본 목적인 강호축(강원-충청-호남)을 구축하는데 꼭 필요한 사업이다. 하지만 최근 안전과 기술적인 문제로 국토부에서 부정적인 입장을 유지하고 있으며, KDI의 적정성 검토 대상에서도 제외됐다.

연철흠 특위 위원장은 "강호축 개발의 근간이 되는 충북선 철도 고속화 사업의 성공은 반드시 필요하다"며 "오송연결선 사업이 관철될 수 있도록 특위차원에서 모든 역량을 집중하겠다"고 약속했다.

/안혜주기자

충북선 철도 고속화사업 지원 특위 제1차 간담회(2019. 6. 10.)

忠淸日報

2019년 06월 11일 (화)
02면 종합

청주공항 활성화·충북선 고속화 '속도'

도의회, 특위 열고 본격 지원
"현안 해결에 모든 역량 집중"

충북도의회가 청주국제공항 활성화와 충북선철도 고속화 사업 등 충북 핵심 현안 추진을 위한 특위를 잇달아 열고 사업 지원에 들어갔다.

도의회 청주공항 활성화 지원 특위는 10일 2차 회의를 열어 거점 항공사 에어로-케이(K)의 항공운송 면허 취득 등을 계기로 세종시 관문공항과 중부권 거점 공항으로 도약하고 있는 청주공항 활성화를 위한 특별위원회 2차 회의를 열어 본격적인 지원방안 모색에 나섰다.

이날 특위는 청주국제공항 활성화와 관련해 △관광·항공분야 △광역교통망 △항공정비(MRO)산업 및 에어로폴리스 2지구 등 분야별 질의시간을 가졌다.

이어 공항 인프라 확충, 항공노선 다양화, 공항 접근성 향상, 국외 관광객을 위한 관광인프라 구축 등 공항 활성화 방안에 대해 토론했다.

특히 이상식 위원장을 비롯한 대다수 위원들은 청주국제공항이 관문공항 역할에 그치는 것이 아닌 지역경제 활성화와 연계될 수 있도록 분야별 방안 마련을 주문했다.

아울러 특위는 청주국제공항 활성화가 곧 지역경제 활성화로 이어지는 선순환구조가 구축될 수 있도록 특위 차원에서 적극 대응하기로 의견을 모았다.

이상식 특위 위원장은 "이번 업무보고를 시작으로 공항발전을 위해 보다 계획적이고 미래지향적인 대안을 모색해, 청주국제공항이 지역경제활성화의 한 축으로 성장하는데 특위가 선도적인 역할을 해나가겠다"고 말했다.

한편 충북선 철도 고속화사업 지원 특위도 같은 날 간담회를 열고 예타면제 후 최근 안전과 기술적인 문제로 논란이 되고 있는 오송 연결선 사업 진행상황에 대해 균형건설국장과 간담회를 했다.

오송연결선 사업은 충북선 철도 고속화 사업 근본 목적인 강호축(강원-충청-호남)을 구축하는데 꼭 필요한 사업이지만, 최근 안전과 기술적인 문제로 국토교통부에서 부정적인 입장을 유지하고 있고, 한국개발연구원(KDI)의 적정성 검토 대상에서도 제외됐다.

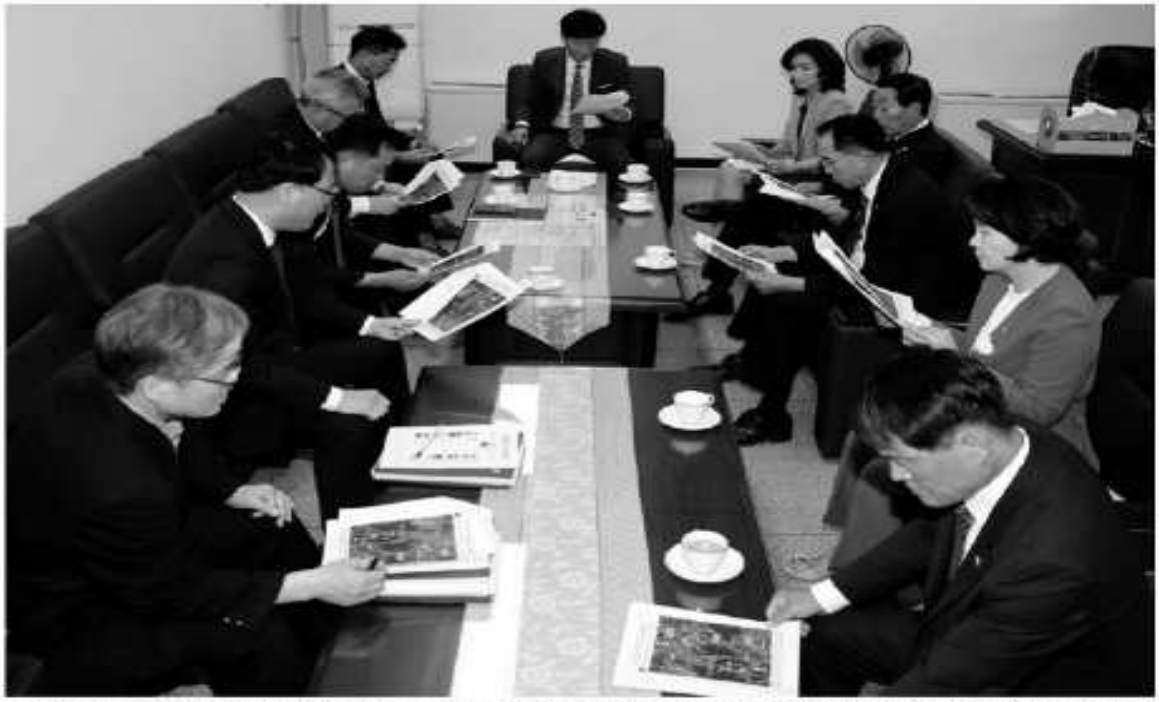
연철흠 특위위원장은 "강호축 개발의 근간이 되는 충북선 철도 고속화 사업의 성공은 반드시 필요하다"며 "오송연결선 사업이 관철될 수 있도록 특위차원에서 모든 역량을 집중하겠다"고 밝혔다.

/김홍민기자

충북선 철도 고속화사업 지원 특위 제1차 간담회(2019. 6. 10.)

충청매일

2019년 06월 11일 (화)
02면 종합



충북선 철도 고속화사업 지원 특위가 10일 예타면제 후 최근 안전과 기술적인 문제로 논란이 되고 있는 오송 연결선 사업 진행 상황에 대해 균형건설국장과 간담회를 열었다.

충북도의회, 핵심현안 해결 지원 나서

청주공항 활성화특위, 교통망 등 분야별 방안 모색
충북선 철도 고속화 특위, 오송 연결선 진행 등 논의

충북도의회가 청주국제공항 활성화와 충북선철도 고속화 사업 등 충북 핵심 현안 추진을 위한 특위를 잇따라 열고 사업 지원에 들어갔다.

충북도의회 청주공항 활성화 지원 특위는 10일 2차 회의를 열고 제천 항공사 에어로케이의 항공운송 면허 취득 등을 계기로 세종시 관문공항과 중부권 거점 공항으로 도약하고 있는 청주공항 활성화를 위한 지원방안 모색에 나섰다.

이날 특별위원회는 청주국제공항 활성화와 관련해 △관광·항공분야 △광역교통망 △MRO산업 및 에어로폴리스 2지구 등 분야별 질의시간을 가졌다.

또 공항 인프라 확충, 항공노선 다양화, 공항 접근성 향상, 국외 관광객을 위한 관광인프라 구축 등 공항 활성화 방안에 대해 토론을 벌였다.

특히 이상식 위원장을 비롯해 대다수 위원들은 청주국제공항이 관문공항 역할에 그치는 것이 아닌 지역경제 활성화와 연계될 수 있도록 분야별 방안 마련을 주문했다.

이상식 특위 위원장은 "이번 업무보고를 시작으로 공항발전을 위해 보다 계획적이고 미래지향적인 대안을 모색해 청주국제공항이 지역경제활성화의 한 축으로 성장하는데 특위가 선도적인 역할을 해나가겠다"고 말했다.

충북선 철도 고속화사업 지원 특위도 이날 간담회를 열고 예타면제 후 최근 안전과 기술적인 문제로 논란이 되고 있는 오송 연결선 사업 진행상황에 대해 균형건설국장과 간담회를 가졌다.

오송연결선 사업은 충북선 철도 고속화 사업 근본 목적인 강호축(강원~충청~호남)을 구축하는데 꼭 필요한 사업이나 최근 안전과 기술적인 문제로 국토부에서 부정적인 입장을 유지하고 있으며, KDI의 적정성 검토 대상에서도 제외됐다.

이날 간담회에서 충북선철도 고속화 사업계획 적정성 검토 진행상황과 오송 연결선 사업의 반영을 위한 대응 방안 등에 대해 여러 의견을 나눴다.

연철흠 특위위원장은 "강호축 개발의 근간이 되는 충북선 철도 고속화 사업의 성공은 반드시 필요하다"며 "오송연결선 사업이 관철될 수 있도록 특위차원에서 모든 역량을 집중하겠다"고 말했다.

장병갑기자

충북선 철도 고속화사업 지원 특위 제1차 간담회(2019. 6. 10.)

忠淸日報

2019년 12월 03일 (화)
02면 종합

"충북선 고속화 성공이 강호축 개발 핵심"

고속화 지원 특위 5차회의 개최
오송 연결선·세종역 신설 논의

충북도의회 '충북선 철도 고속화사업 지원 및 KTX 오송역 활성화를 위한 특별위원회'는 2일 5차 회의를 갖고 오송 연결선 사업과 KTX 세종역 신설 논란에 대한 업무보고를 받았다.

이날 회의에서는 충북선 철도 고속화 사업 추진상황과 향후 계획보고, 세종역 신설에 대한 충북도의 대응에 대한 의견이 오갔다. 특위 위원들은 "지난 11월 국토부에서 착수한 충북선 철도 고속화 사업 기본계획 용역이 원활히 추진될 수 있도록 국토부와 적극 협조할 것"을 당부했다.

또 "검토안에 포함되지 않은 '삼탄-연박 선형 개량사업'과 '원주연결선 사업'도 기본계획 용역에 포함될 수 있도록 적극 노력하라"고 주문했다.

한국개발연구원(KDI)에서 기술적 시공 가능성과 열차운행 안전성 등의 우려를 이유로 적정성 검토과정에서 제외된 '오송연결선 사업'에 대해서도 충북선 철도 고속화사업 기본계획에 추가 반영될 수 있도록 방안을 마련할 것을 요구했다.

연철흠 특위원장은 "강호축 개발사업의 핵심은 충북선 철도 고속화사업의 성공적 추진에 있다"면서 "특위에서도 집행부와 긴밀히 협조해 기본계획에 포함되지 않은 사업들이 반드시 관철될 수 있게 모든 역량을 집중하겠다"고 말했다.

/배명식기자

충북선 철도 고속화사업 지원 특위 제5차 회의(2019. 12. 3.)

중부매일

2019년 12월 03일 (화)
02면 종합

충북선 철도·오송역 활성화 방안 논의

도의회, 세종역 논란 대응안 검토

충북도의회 충북선 철도 고속화사업 지원 및 KTX오송역 활성화를 위한 특별위원회(위원장 연철흠)는 2일 제5차 회의를 열고 오송연결선사업과 세종역 신설 논란에 대한 업무보고를 받았다.

특별위원회는 이날 도 균형건설국장에게 충북선 철도 고속화 사업 추진상황과 향후계획을 듣고 최근 논란이 제기되고 있는 KTX 세종역 신설에 대한 충북도의 대응상황에 대해 의견을 나눴다.

위원들은 "지난 11월 국토부에서 착수한 충북선 철도 고속화 사업 기본계획 용역이 원활히 추진될 수 있도록 국토부와 적극 협의하라"며 "검토안에 포함되지 않은 삼탄~연박 선형 개량사업과 원주연결선 사업도 기본계획 용역에 포함될 수 있도록 적극 노력해 달라"고 주문했다.

이어 "기술적 시공 가능성과 열차운행 안전성 우려 등의 이유로 KDI 적정성 검토과정에서 제외된 오송연결선사업에 대해서는 충북선 철도 고속화 사업 기본계획에 추가로 반영 될 수 있는 방안을 조속히 마련하라"고 덧붙였다.

연철흠 위원장은 "강호축 개발사업의 핵심은 충북선 철도 고속화 사업의 성공적인 추진에 있다"며 "특위에서도 집행부와 긴밀한 협조체계를 구축해 기본계획에 포함되지 않은 사업들이 반드시 관철 될 수 있도록 모든 역량을 집중하겠다"고 말했다.

/ 장병갑

충북선 철도 고속화사업 지원 특위 제5차 회의(2019. 12. 3.)

충북일보

2020년 06월 10일 (수)
06면 정치

충북선철도·청주공항 특위 활동 1년 연장

원활한 오송연결선 추진
항공 변화 대응 차원

충북선철도 고속화 사업과 청주국제공항 활성화 지원을 위해 구성된 충북도의회 특별위원회가 활동기간을 1년 연장하기로 했다.

충북도의회 충북선 철도 고속화사업 지원 및 KTX오송역 활성화를 위한 특별위원회(위원장 연철흠)는 9일 6차 회의를 열어 오송연결선 사업 추진 상황 및 향후 계획 등을 보고받고 활동기간을 내년 6월 30일까지 연장하기로 했다.

충북선철도 특위는 충북선 철도고속화 사업 핵심인 오송연결선 사업의 원활한 추진과 KTX세종역·ITX세종역 신설 움직임에 따른 지속적인 대응이 필요하다고 보고 활동기간을 연장했다.

도의회 청주국제공항 활성화 지원을 위한 특별위원회(위원장 이상식)도 이날 3차 회의를 열어 청주국제공항 관련 사항 등의 업무보고를 받고 특위 활동기간 연장의 건을 의결했다.

청주공항 특위는 회의에서 포스트코로나 대비 청주공항 활성화 대책과 거점항공사 에어로-K 취항 후 추진상황 및 향후 계획 등을 보고 받은 후 분야별 질의시간을 갖고 안건에 대해 의견을 나눴다.

이어 코로나19의 세계적 대유행으로 국제선 셧다운과 국내선 운항 감축 등 청주국제공항의 위기가 장기화될 것으로 보고 특위 활동기간을 연장, 항공·관광시장 변화에 선제적으로 대응하기로 했다.

/안혜주기자

충북선 철도 고속화사업 지원 특위 제6차 회의(2020. 6. 9.)

중부매일

2020년 06월 10일 (수)
05면 정치

KTX 세종역 신설 대응 '고삐 죈다'

충북도의회 특별위, 활동기간 연장 -- 현 사업 해결 집중

충북 현안 사업 해결을 위한 충북도의회 특별위원회 활동기간이 연장된다.

충북도의회 충북선 철도 고속화사업 지원 및 KTX오송역 활성화를 위한 특별위원회(위원장 연철흠)는 9일 제6차 회의를 열고 충북도로부터 오송연결선 사업 추진 상황에 대한 업무보고를 받았다.

이날 회의에서는 KTX 오송연결선 사업 추진상황 및 향후계획과 KTX세종역·ITX세종역 신설 움직임에 따른 충북도의 대응 상황 및 향후 전략 등을 보고 받은 후 관련 사항에 대해 의견을 나눴다.

특위는 오송연결선 사업의 원활한 추진과 KTX세종역·ITX세종역 신설 움직임에 대응하기 위해 오는 30일자로 종료되는 특별위원회 활동기간을 2021년 6월 30일까지 1년을 연장하기로 했다.

충북도의회 청주국제공항 활성화 지원을 위한 특별위원회(위원장 이상식, 청주7)도 이날 제3차 회의를 열어 충북도로부터 청주국제공항 관련사항 등의 업무보고를 받았다.

특위는 포스트코로나 대비 청주국제공항 활성화 대책과 거점항공사 에어로-K 취항 후 추진상황 및 향후 계획 등을 보고 받은 후 분야별 질의시간을 갖고 안건에 대해 논의했다.

특위는 포스트코로나 이후 항공·관광시장 변화에 선제적으로 대응하기 위해 오는 30일자로 종료되는 특별위원회 활동기간을 2021년 6월 30일까지 1년 연장키로 했다. /장병갑

충북선 철도 고속화사업 지원 특위 제6차 회의(2020. 6. 9.)

충북도의회 철도특위, 제8차 회의 개최

박상현 기자 | 승인 2021.03.23 18:59 | 댓글 0 기사듣기

부위원장 선임 및 제4차 국가철도망 구축계획 추진상황에 대해 업무보고 청취

충북도의회 충북선 철도 고속화사업 지원 및 KTX오송역 활성화를 위한 특별위원회는 23일(화) 제8차 회의를 개최하고 부위원장 선임 및 제4차 국가철도망 구축계획 추진상황에 대해 업무보고를 청취했다. / 충북도의회 제공

충북도의회 충북선 철도 고속화사업 지원 및 KTX오송역 활성화를 위한 특별위원회(위원장 연철흠)는 23일(화) 제8차 회의를 개최하고, 제4차 국가철도망 구축계획 추진상황에 대해 업무보고를 청취했다고 밝혔다.

이날 특별위원회는 부위원장에 만장일치로 이수완(진천2) 의원을 선임했으며 이수완 위원은 "특별위원회가 원만히 잘 운영되도록 최선의 노력을 다하겠다"고 각오를 보였다.

특별위원회 의원들은 이어 충북도 균형건설국장으로부터 제4차 국가철도망 구축계획, 충북선 고속화 사업 등 진행 중인 철도사업 추진상황에 대해 업무보고를 받고 관련 사안에 대하여 질의하는 시간을 가졌다.

연철흠 위원장은 "철도사업은 한번 건설되면 변경하기 어려우므로 주민들의 의견을 적극 반영해 사업을 추진해야 한다"면서 "제4차 국가철도망에 충북도가 요구하는 사업들이 모두 반영될 수 있도록 충청권광역지자체와 긴밀하게 협력하고 최선을 다해 줄 것"을 당부했다.

한편, 충북선 철도 고속화사업 지원 및 KTX오송역 활성화를 위한 특별위원회는 연철흠 위원장, 이수완 부위원장을 비롯해 박상돈, 이상정, 이옥규, 전원표, 정상교 의원 등 총 7명의 위원이 활동 중이다.

충북선 철도 고속화사업 지원 특위 제8차 회의(2021. 3. 23.)

충북일보

2021년 06월 24일 (목)
06면 정치

청주공항·충북선·균형발전특위 활동기간 연장

충북도의회 391회 정례회
2차 본회의서 의결

청주국제공항 활성화, 충북선 철도 고속화, 균형발전 실현을 위해 활동해온 충북도의회 3개 특별위원회의 활동기간이 연장됐다.

도의회는 23일 391회 정례회 2차 본회의를 열어 청주국제공항 활성화 지원을 위한 특별위원회(위원장 이상식), 충북선 철도 고속화 사업 지원 및 KTX오송역 활성화를 위한 특별위원회(위원장 연철흠), 균형발전 특별위원회(위원장 이숙애) 등 3개 특별위원회의 활동기간 연장의 건을 통과시켰다.

공항활성화특위의 활동기간은 내년 6월 30일까지 연장했다.

공항활성화특위는 청주공항을 거점으로 한 저비용항공사인 에어로케이의 항공운송면허 취득을 계기로 청주공항 활성화를 모색하기 위해 2019년 4월부터 활동을 시작했다.

에어로케이의 경우 국내선은 취항했으나 국토부의 운송면허(AOC) 발급 지연(448일 소요)과 코로나19 장기화 등으로 경영난을 겪고 있어 활성화 방안이 요구되고 있다.

공항활성화특위는 앞으로 코로나19 극복 이후 관광·항공 활성화 방안 강구는 물론 회전익 중심의 항공정비 단지로 조성 중인 에어로폴리스사업의 본격 시작에 따른 지원 활동을 하게 된다.

또한 국토부의 투자선도지구 지정을 통한 공항복합신도시 조성, 도심형 항공교통(UAM) 산업 지원 등을 위한 활동도 펼쳐 갈 전망이다.

충북선 철도 고속화사업 특위는 충주 삼탄~제천 연박 구간 등 충북선 사업이 원활히 추진될 수 있도록 지속 지원하고 KTX세종역 저지 및 KTX오송역 활성화를 위해 내년 5월 31일까지 활동한다.

균형발전 특위도 내년 5월 31일까지 활동기간이 연장된다. 균형발전 특위는 수도권 집중화와 지방소멸 위기가 계속되는 상황에서 국가균형발전 및 도내 균형발전에 대해 정책대안을 제시하고 충청권 광역생활경제권 추진에 따른 충북의 발전방향을 모색이 필요하는 의견에 따라 연장이 결정됐다.

미세먼지 배출사업장 관리실태, 저감대책 추진상황 점검, 미세먼지 줄이기 합동홍보캠페인 등 다양한 활동을 펼쳐온 미세먼지 특별대책위원회는 활동결과 보고서 채택을 끝으로 지난 2년간 활동을 마무리했다.

도의회는 이날 '충청북도 재가노인지원서비스 지원 조례안' 등 의원발의 18건, 지사가 제출한 '충청북도자연학습원 운영 및 위탁관리에 관한 조례 일부개정조례안' 등 15건, 충청북도교육감이 제출한 '2020회계연도 충청북도교육청 결산 승인의 건' 등 5건의 안건도 원안 의결했다.

한편 392회 임시회는 오는 7월 8일부터 7월 20일까지 13일간 일정으로 열릴 예정이다.

/연혜주기자

충북도의회가 23일 391회 정례회 2차 본회의에서 상정된 안건을 처리하고 있다.

사진제공=충북도의회

충북선 철도 고속화사업 지원 특위 제9차 회의(2021. 6. 23.)

GUKJENEWS

HOME 전국 충북

충북도의회 충북선 철도 고속화사업 지원 특별위원회, 삼탄역 현장 방문

이재기 기자 | 승인 2021.09.01 15:41

삼탄역을 방문해 관계자로 부터 설명을 듣고 있다.(제공=충북도의회)

(청주=국제뉴스) 이재기 기자 = 충북도의회 충북선 철도 고속화사업 지원 및 KTX오송역 활성화를 위한 특별위원회(위원장 연철흠)는 1일 충북선 철도 고속화 사업 현장과 중부내륙선 철도 사업지를 방문했다.

위원들은 충주 삼탄역에서 충북선 철도 고속화사업 추진상황을 보고받고 지난해 수해로 피해를 입은 삼탄역 복구 현황을 점검했다.

이어 괴산 연풍에 위치한 중부내륙선 철도 건설 현장사무소를 방문해 이천~충주~괴산~문경으로 이어지는 중부내륙선 철도 사업지를 살펴보고 차질 없는 사업추진을 주문했다.

연철흠 위원장은 "이번 현장방문을 통해 충북선 고속화사업 진행 상황 등을 점검하고 공사현장의 의견을 들을 수 있는 소중한 시간이었다."며 "계속되는 가을장마에 피해가 발생하지 않도록 안전관리에 만전을 다해달라"고 당부했다.

한편 특별위원회는 2019년 4월 17일부터 현재까지 충북선 철도 고속화사업 지원 및 KTX오송역 활성화를 위해 다양한 활동을 펼치고 있다.

이재기 기자 news3090@hanmail.net

저작권자 © 국제뉴스 무단전재 및 재배포 금지

충북선 철도 고속화사업 지원 특위 현장방문(2021. 9. 1.)

충북도의회 충북선 철도 고속화 지원 특위, 삼탄역 수해복구 점검

기사입력 : 2021년09월01일 16:34 최종수정 : 2021년09월01일 16:34

가 + 가 - 프린트 좋아요 0개

[청주=뉴스핌] 백운학 기자 =충북도의회 충북선 철도 고속화사업 지원 및 KTX오송역 활성화 특별위원회는 1일 충북선 철도 고속화 사업 현장과 중부내륙선 철도 사업지를 방문했다.

위원들은 충북선 충주 삼탄역에서 철도 고속화사업 추진상황을 보고받고 지난해 수해 복구 현황을 점검했다.

[사진 = 충북도의회] 2021.09.01 baek3413@newspim.com

이어 괴산 연풍에 위치한 중부내륙선 철도 건설 현장사무소를 방문해 이천~충주~괴산~문경으로 이어지는 중부내륙선 철도 사업지를 살펴보고 차질 없는 사업추진을 주문했다.

연철흠 위원장은 "현장방문을 통해 충북선 고속화사업 진행 상황 등을 점검하고 공사현장의 의견을 들을 수 있는 소중한 시간이었다"고 말했다.

baek3413@newspim.com

충북선 철도 고속화사업 지원 특위 현장방문(2021. 9. 1.)

4.2. 특별위원회 회의록

제368회 충청북도의회(임시회) 제 1 호

충북선철도고속화사업지원및KTX오송역 활성화를위한특별위원회회의록

충청북도의회사무처

일시 2018년 10월 24일(수) 11시33분
장소 특별위원회 회의실

의사일정

1. 위원회 위원장 선임의 건
2. 위원회 부위원장 선임의 건

심사된 안건

1. 위원회 위원장 선임의 건 ····· 1면
2. 위원회 부위원장 선임의 건 ····· 2면

(11시33분 개의)

○위원장직무대행 이상욱 의석을 정돈하여 주시기 바랍니다.

「충청북도의회 교섭단체 및 위원회 구성과 운영에 관한 조례」 제9조2항에 따라 선임된 위원 중 최연장자인 제가 위원장이 선임될 때까지 임시위원장을 맡게 되었습니다.

위원 여러분의 많은 협조를 부탁드립니다.

성원이 되었으므로 제368회 충청북도의회 임시회 제1차 충북선철도고속화사업지원및KTX오송역활성화를위한특별위원회를 개의하겠습니다.

오늘 회의진행은 먼저 특별위원회 위원장을 선임하고 선임된 위원장의 의사진행으로 부위원장을 선임하는 것으로 하겠습니다.

---

1. 위원회 위원장 선임의 건

(11시34분)

○위원장직무대행 이상욱 의사일정 제1항 충북선철도고속화사업지원및KTX오송역활성화를위한특별위원회 위원장 선임의 건을 상정합니다.

위원님들도 아시는 바와 같이 특별위원회 위원장은 「충청북도의회 교섭단체 및 위원회 구성과 운영에 관한 조례」 제9조1항에 따라 위원회에서 호선하여 본회의에 보고하도록 되어 있습니다.

간담회에서 협의한 바와 같이 연철흠 위원님을 위원장으로 선임하고자 하는데 이의 없으십니까?

(「없습니다」하는 위원 있음)

이의가 없으므로 연철흠 위원님께서 충북선철도고속화사업지원및KTX오송역활성화를위한특별위원회 위원장으로 선임되었음을 선포합니다.

연철흠 위원님!

위원장으로 선임되신 것을 충북선철도고속화사업지원및KTX오송역활성화를위한특별위원회 위원을 대표하여 진심으로 축하드립니다.

아울러 오늘 회의 진행에 적극 협조해 주신 위원님들께 다시 한 번 감사의 말씀을 드립니다.

이제 위원장으로 선임되신 연철흠 위원님께 의사진행을 인계하도록 하겠습니다.

위원장님 나오셔서 회의를 진행하여 주시기 바랍니다.

(이상욱 위원장직무대행, 연철흠 위원장과 사

회교대)

○위원장 연철흠 여러 모로 부족한 저에게 충북선철도고속화사업지원및KTX오송역활성화를위한특별위원회 위원장이라는 중책을 맡겨주신 데 대하여 위원님 여러분께 감사말씀 드립니다.

앞으로 위원님들과 함께 충북선철도고속화사업지원및KTX오송역활성화를위한특별위원회가 원만히 운영될 수 있도록 최선의 노력을 다하겠다는 말씀을 드리면서, 위원님들의 적극적인 성원과 협조를 부탁드리겠습니다.

그러면 지금부터 제가 회의를 진행하도록 하겠습니다.

---

2. 위원회 부위원장 선임의 건

(11시36분)

○위원장 연철흠 의사일정 제2항 충북선철도고속화사업지원및KTX오송역활성화를위한특별위원회 부위원장 선임의 건을 상정합니다.

충북선철도고속화사업지원및KTX오송역활성화를위한특별위원회 부위원장은 「충청북도의회 교섭단체 및 위원회 구성과 운영에 관한 조례」 제12조제2항에 따라 위원회에서 호선하여 본회의에 보고하도록 되어 있습니다.

다른 이견이 없으시면 부위원장 선임은 위원장 선임과 같은 방법으로 진행하고자 하는데 이의 있으신 위원님 계십니까?

(「없습니다」하는 위원 있음)

그러면 간담회에서 협의된 바와 같이 박성원 위원님을 부위원장으로 선임코자 하는데 이의 없으시죠?

(「없습니다」하는 위원 있음)

이의 없으시면 박성원 위원님께서 충북선철도고속화사업지원및KTX오송역활성화를위한특별위원회 부위원장으로 선임되었음을 선포합니다.

박성원 위원님!

부위원장으로 선임되신 것을 특별위원회 위원을 대표하여 진심으로 축하를 드립니다.

부위원장께서는 인사말씀을 하여 주시기 바랍니다.

○박성원 위원 박성원 위원입니다.

연철흠 위원장님을 도와서 최선의 노력을 다하겠습니다.

고맙습니다.

○위원장 연철흠 박성원 부위원장님 수고하셨습니다.

앞으로 박성원 부위원장과 함께 우리 위원회가 원만하게 운영될 수 있도록 최선을 다하겠습니다.

위원님 여러분, 수고 많으셨습니다.

이상으로 제368회 충청북도의회 임시회 충북선철도고속화사업지원및KTX오송역활성화를위한특별위원회 회의를 모두 마치겠습니다.

산회를 선포합니다.

(11시38분 산회)

○출석위원(6인)

연철흠	박성원	이상욱	이옥규
정상교	이상정		

○출석전문위원

수석전문위원	정일하
운영특위전문위원	이강운

제369회 충청북도의회(정례회) 제 2 호

충북선철도고속화사업지원및KTX오송역 활성화를위한특별위원회회의록

충청북도의회사무처

일시 2018년 11월 8일(목) 11시
장소 특별위원회 회의실

의사일정

1. 충북선철도 고속화 사업 지원 및 KTX오송역 활성화 추진상황 업무보고의 건

심사된 안건

1. 충북선철도 고속화 사업 지원 및 KTX오송역 활성화 추진상황 업무보고의 건 ····· 1면

(11시23분 개의)

○위원장 연철흠 의석을 정돈하여 주시기 바랍니다.

성원이 되었으므로 제369회 충청북도의회 정례회 제2차 충북선철도고속화사업지원및KTX오송역활성화를위한특별위원회를 개의하겠습니다.

---

1. 충북선철도 고속화 사업 지원 및 KTX오송역 활성화 추진상황 업무보고의 건

○위원장 연철흠 의사일정 제1항 충북선철도 고속화 사업 지원 및 KTX오송역 활성화 추진상황 업무보고의 건을 상정합니다.

바쁜 의정활동 속에서도 함께해 주신 위원님 여러분께 진심으로 감사를 드립니다.

또한 충북선철도 고속화 사업 및 KTX오송역 활성화를 위한 각종 대책 등을 위해 애써 주신 집행부 관계자 여러분께도 감사를 드립니다.

오늘 보고는 이창희 균형건설국장께서 해 주시기 바랍니다.

그러면 균형건설국장님 나오셔서 충북선철도 고속화 사업 및 KTX오송역 활성화 추진상황을 보고하여 주시기 바랍니다.

○균형건설국장 이창희 균형건설국장 이창희입니다.

존경하는 연철흠 충북선철도고속화사업지원및KTX오송역활성화를위한특별위원회 위원장님, 그리고 위원님 여러분!

먼저 의정업무로 바쁘신 중에도 이렇게 특별위원회를 구성하여 충북선철도 고속화 사업과 오송역 활성화에 각별한 관심과 성원을 보내 주신 데 대해 진심으로 감사의 말씀을 드립니다.

저를 비롯한 균형건설국 직원 모두는 위원님 여러분과 도민들의 기대에 부응할 수 있도록 최선의 노력을 다하겠다는 말씀을 드리며, 충북선철도 고속화 사업 및 KTX오송역 활성화 추진상황을 보고드리겠습니다.

보고순서는 충북선철도 고속화 사업 추진상황, KTX세종역 신설 논란 대응방안, 오송역 대중교통 개선과제 추진상황 순으로 말씀드리겠습니다.

먼저 1쪽, 충북선철도 고속화 사업 추진상황입니다.

충북선철도 고속화 사업은 청주공항에서 제천 구간을 시속 230㎞로 고속화하고 호남고속선~충북선~중앙선~원강선을 연결하기 위하여 오송~제천~원주 연결선을 신설하는 사업으로 약 1조 3,500억 원의 사업비가 소요될 것으로 예상됩니다.

충북선철도 고속화 사업은 강호축 완성으로

국가 균형발전을 도모하여 함께하는 대한민국을 실현하고, 호남과 강원 간에 단절된 국토 교통망을 연결하여 하나 된 대한민국으로 나아가기 위해 꼭 필요한 사업입니다.

다음은 2쪽입니다.

뿐만 아니라 강호축의 경박단소(輕薄短小)형 산업구조와 연계한 4차 산업혁명기술 도입을 통해 대한민국의 새로운 먹거리를 창출하는 등 미래 대한민국을 견인할 수 있으며, 한반도 신경제지도를 보완함으로써 통일시대에 시베리아를 거쳐 유라시아로 뻗어나가는 꿈의 실크레일을 완성하는 사업으로 반드시 추진해야 합니다.

충북선철도 고속화 사업은 2016년 제3차 국가철도망 구축계획에 반영되어 2017년 1월부터 KDI 예비타당성조사가 진행 중이지만 경제성을 중시하는 현재의 예타시스템으로 인하여 예타 통과에 어려움을 겪고 있습니다.

그러나 최근 9월부터는 정치권과 정부의 충북선철도 고속화 사업 예타 면제를 건의하였고 그러한 노력의 결과로 경제장관 회의 시 예타 면제 신속 추진방안 검토가 이루어지는 등 사업추진 전망을 밝게 하고 있습니다.

또한 지난 11월 1일에는 충북선철도 고속화 사업에 대한 도민의 열망과 의지를 결집하기 위해 범도민 추진위원회가 발족하였습니다.

함께해 주신 특별위원회 위원님 여러분께 이 자리를 빌려 다시 한 번 감사의 말씀을 드립니다.

충북선철도 고속화 사업의 예타 면제 여부는 올해 안으로 결정될 것으로 예상됩니다.

지난 10월 24일 경제 관계 장관 회의 시 예타 면제 신속 추진방안에 대해 논의가 있은 후 예타 면제사업 검토일정이 확정되었으며 11월 지자체 의견수렴을 거쳐 12월 중 확정될 예정입니다.

예타 면제 대상사업으로 선정되도록 최선의 노력을 다하겠습니다.

특별위원회 위원님 여러분의 많은 관심과 협조를 부탁드리겠습니다.

3쪽 그림은 참고하여 주시기 바랍니다.

다음은 4쪽, KTX세종역 신설 논란 대응방안입니다.

먼저 진행경과입니다.

세종역 논란은 2016년 8월 국토부가 세종역 신설 타당성 조사용역을 시작하면서부터 논란이 되었습니다.

2017년 당시 문재인 대통령후보로부터 세종역 신설은 충청권 시도 간 합의에 따르겠다는 선언과 타당성 조사용역 결과 B/C가 0.59에 그쳐 경제성이 없는 것으로 판명되고 논란이 잦아들었지만, 2018년 세종시장을 비롯한 세종시 정치권이 세종역 재추진 의사를 잇따라 표명함에 따라 논란이 재점화되고 있습니다.

최근에는 호남지역 국회의원들이 가세하여 세종역이 포함된 단거리노선 신설을 주장하고 있는 상황입니다.

다음은 세종역 신설 주장 주요 내용입니다.

세종시가 주장하는 KTX 호남선 내 세종역 신설은 현 철도노선을 유지하는 방식으로 세종시 금남면 발산리 일원에 역을 신설하자는 내용으로 사업비 1,321억 원이 소요됩니다.

역 신설을 주장하는 주요 이유는 오송역 이용 불편과 중앙부처 추가 이전 등 인구증가에 대비하기 위해 고속철도역이 필요하다는 것입니다.

다음으로 호남권 주장은 KTX 호남선을 천안에서 분기하여 세종을 거쳐 공주까지 단거리 노선을 신설하자는 내용으로 서세종IC 인근에 세종역을 설치하자는 것입니다.

사업비는 3조 1,800억 원이 소요되며 오송경유에 따른 시간, 요금증가 등이 주장 이유입니다.

이어서 5쪽, 우리 도 입장입니다.

KTX 호남선 내 세종역 신설은 오송역과 공주역, 서대전역의 위상과 가치를 훼손하여 충청권의 심각한 분열과 갈등을 초래할뿐만 아니라, 세종역이 신설될 경우 오송역, 세종역, 공주역은 역 간 거리가 22㎞에 불과하여 고속철도가 제 기능을 발휘하지 못함으로써 천문학적 건설비를 투자한 고속철도가 저속철도가 되는 문제점을 가지고 있습니다.

또한 세종역이 신설되더라도 서울에서 세종청사까지 소요시간은 5분 단축에 불과한데 오히려 요금은 3,200원 증가하여 경제적 효율성이 없고, 세종시가 주장하는 세종역 예정지는 터널과 터널 사이 협소한 공간에 위치하여 안전을 위해 필수적으로 설치하여야 하는 부본선을 설치할 수 없는 등 역사 건설에 부적합합니다.

다음은 6쪽입니다.

호남고속철도 천안~공주 단거리 노선 신설은 2005년 분기역선정평가단의 객관적 평가를 통해 결정된 오송 분기역에 역행하는 주장으로서 중복투자 문제, 소요시간 및 이용요금 개선효과 미비 등 경제적 타당성이 없는 주장입니다.

지난 10월 29일 국토부 국정감사 시 국토부 장관의 발언에서도 이를 확인할 수 있습니다.

당시 김현미 국토부 장관은 천안~공주 신설노선은 지역 간 합의가 필요하고 열차 운행의 효율성, 중복투자 문제, 오송역 분기의 사회적 합의 등을 고려할 때 지금은 회의적이라는 입장을 밝혔습니다.

호남고속철도 오송분기역 선정과정 자료는 참고하여 주시기 바랍니다.

이어서 7쪽, 향후 대응방향입니다.

먼저 충북선철도 고속화 사업이 예타 면제 대상사업으로 선정되도록 적극 노력하겠습니다.

이 과정에서 도의회 특별위원회, 범도민 추진위원회 등과 적극적으로 공조하도록 하겠습니다.

다음으로 세종역 신설 관련은 세종·호남의 관련 동향을 주시하고 필요 시 적절한 대응방안을 마련하여 추진하도록 하겠습니다.

또한 청주~세종~대전 간 신교통수단 도입을 위한 행복청 광역교통협의회 개최 등 오송역 대중교통 개선과제를 적극 추진하도록 하겠습니다.

다음은 8쪽, 오송역 대중교통 개선과제 추진상황입니다.

먼저 오송단지 내 순환 마을버스 운행입니다.

오송단지 내 순환마을버스는 2019년부터 시작되는 국토부의 공공형버스 지원사업을 활용하여 오송역과 오송 내 첨단의료복합단지, 주거·상업지역을 순환하는 마을버스를 도입하여 주민들의 오송역 접근성을 향상시키기 위한 사업입니다.

2019년 사업비는 6억 원입니다.

향후 도시형 교통모델 운영 세부추진계획을 수립하고 시내버스 운송사업자 위탁협약을 추진하도록 하겠습니다.

2019년 상반기 운영을 목표로 적극 노력하겠습니다.

다음은 9쪽, 청주~오송 간 버스 배차 증차입니다.

본 사업은 오송 주변에 문화시설이나 편의시설이 부족함에 따라 주민들이 청주에 있는 시설을 편리하게 이용할 수 있도록 청주~오송 간 버스 배차를 증차하는 것입니다.

2017년 청주시 시내버스노선 전면개편 용역결과 시내버스 운수업체와 합의한 버스 30대 증차분을 청주~오송 노선에 우선 투입하자는 내용입니다.

청주시의 시내버스 준공영제 시행 시기에 따라 사업 추진이 지연될 수 있는 문제점이 예상되기도 하나 청주시 운수업체 등과 긴밀히 협의하여 조속히 사업이 추진되도록 최선을 다하겠습니다.

다음은 10쪽, 오송역 버스환승센터 조성입니다.

본 사업은 오송역 이용객의 버스환승 편의를 개선하기 위한 것으로 오송역 서측 광장에 약 2,100평 규모의 버스환승센터를 조성하는 사업입니다.

사업비는 7억 원입니다.

지난 10월 철도공사와 청주시 간 부지사용협약을 체결하였으며 11월까지 실시설계를 마치고 공사를 시작하여 내년 3월까지 준공할 예정입니다.

목표기간 내에 사업이 마무리되도록 관리에 철저를 기하겠습니다.

11쪽, 관련 도면은 참고하여 주시기 바랍니다.

다음은 12쪽, 청주~오송~세종~대전 신교통수단 도입입니다.

본 사업은 오송역 대중교통 접근성 향상을 위하여 우리 도가 향후 중점적으로 추진해야 할 과제로 적정노선과 교통시스템을 검토하기 위해 지난 2017년 5월부터 용역을 수행 중에 있습니다.

현재까지 자문회의 및 점검회의를 거쳐 4개안을 최종 검토하고 있습니다.

향후에는 행복청 광역교통협의회, 충청권 4개 시도 전문가 토론회 등을 거쳐 12월 중 최종 대안을 선정할 계획이며 제4차 국가철도망 구축계획 반영 등을 통해 사업을 추진할 수 있도록 최선의 노력을 다하겠습니다.

마지막 13쪽 그림은 대전~세종~오송~청주 신교통수단 도입 용역의 교통수단별 적정노선을 검토한 것으로 교통수단은 중전철, 모노레일, 트램, 일반철도입니다.

참고해 주시기 바랍니다.

존경하는 연철흠 위원장님, 그리고 위원님 여러분!

지금까지 보고드린 내용을 바탕으로 충북선 철도 고속화 사업과 KTX오송역 활성화를 위한 사업들이 조속히 이루어지도록 최선의 노력을 다하겠습니다.

계획한 사업들이 차질 없이 추진될 수 있도록 위원님 여러분들께서 지속적인 관심과 성원을 보내 주시길 바라면서 이상으로 충북선 철도 고속화 사업 및 KTX오송역 활성화 추진상황 보고를 모두 마치겠습니다.

감사합니다.

○위원장 연철흠 균형건설국장님 수고하셨습니다.

그러면 충북선철도 고속화 사업 및 KTX오송역 활성화 추진상황 보고에 대하여 질의하실 위원님 계시면 질의하여 주시기 바랍니다.

박문희 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

○박문희 위원 개인적인 의견을 하나 여쭤보고 또 여러 가지 좀 여쭤보고 싶은데, 우리 이창희 국장님은 어디 근무하시다가 이리 오셨죠?

○균형건설국장 이창희 저는 토지정책에 관한, 부동산개발정책과장을 했습니다.

○박문희 위원 근무지가…

○균형건설국장 이창희 국토부입니다.

○박문희 위원 국토부면 세종시 근무하셨죠?

○균형건설국장 이창희 예예, 그렇습니다.

○박문희 위원 세종시 근무하셨으면 세종시의 공무원들의 분위기는 어떤가 좀 한번 우리 위원님들한테 알려주시면 좋을 것 같아요.

○균형건설국장 이창희 제가 먼저 전체의 말씀을 드릴 것이 제가 세종시 공무원을 대표할 입장은 아니고요. 다만, 제가 개인적으로 친구들이나 동료를 만났을 때 세종역 문제에 대해서 세종역을 찬성하는 의견도 있고 반대하는 의견도 있고요.

그래서 세종역 신설을 찬성하는 친구들에게 제가 주로 설명한 것이 실익이 크지 않다, 5분밖에 안 걸린다, 그리고 열차를 정차를 하기 위해서는 부본선이 필요한데 그런 데도 좀 문제가 있다, 그리고 청주역이 관문역이기 때문에 우리가 BRT 도로도 놓고 한 거 아니겠느냐.

그런 취지에서 예산을 효율적으로 투자한다는 면에서 볼 때는 제가 볼 때는 세종역이 적절치 않다라는 의견을 개진을 하면 찬성했던 공무원 친구들도 대개 수긍하는 형태로 진행돼 있고, 전제를 드리지만 제가 세종시 공무원 전체 입장을 말씀드린 것은 아닙니다.

○박문희 위원 예, 잘 들었고요.

제일 중요한 것은 세종역 설치 지역이 오송역에서 22㎞ 또 새로운 세종역 설치구역에서도 22㎞, 똑같아요, 양쪽이. 똑같아서 그 사람들이 주장하는 것은 교차정차하겠다라고 하는 거거든요.

교차정차하는데 지금 경부선, 호남선 해서 오송역에 정차하는 KTX가 약 90편 정도 되고 있지요? 약 90편 정도 되는데 호남으로 가는 열차의 편수가 한 반 정도 되죠? 한 50% 정도 되죠?

○균형건설국장 이창희 예예, 그렇습니다.

○박문희 위원 그럼 교차정차를 한다고 하면 몇 프로 정도 세종시에 선다고 보나요?

○균형건설국장 이창희 지금 현재 구체적인 운행계획이 없기 때문에 말씀을 드릴 수는 없지만, 지금 세종시에서 하고 있는 것이 간이역이라는 전제를 달고 있다면 적어도 반 이하보다는 훨씬 더 적게 해야 간이역 취지에 맞는다고 보여집니다.

○박문희 위원 우리 도에서 대응을 처음부터 좀 잘못했다, 나는 이렇게 생각을 해요.

제일 중요한 것은 첫 번째로 이 대응을 잘못한 것은 오송역 주변에 개발이 늦어진 탓이 제일 큰 거예요, 지금.

실질적으로 세종시에서 근무하고 있는 많은 공무원들이나 지역주민들이 불편함을 계속해서 호소해 왔기 때문에 뒤늦게 이런 좋은 대안들을 계속 내놓고 있는데, 실질적으로 이 대안들이 이루어질 수 있느냐 하는 것은 앞으로 그렇게 쉽게 이루어질 수 있는 사항이 아니에요.

다만, 세종시에 근무하시는 분들이나 거주하고 계시는 분들은 불편하다는 거거든요.

오송에서 내리면 택시비가 뭐 이만 몇 천원, 그래서 결과적으로 청주시하고 도하고 얘기해서 그 택시비 요금도 내리고.

그것도 뭐 대처가 안 되니까 계속해서 세종시에 설치해야 된다라고 하는 주장들이, 또 정치권에 있는 사람들은 당선되기 위해서 그런 공약을 내놓고 이런 상황들에 대해서 우리 충북도가 적절하게 대처하지 못했다, 이런 부분에 대해서는 우리 도에서도 상당한 책임이 있다라고 나는 생각하거든요.

그러고 지금 굉장히 어려운 문제가 발생이 돼 있어요.

이게 전에 천안이 분기역으로 선정이 돼서 우리 충청북도 도민들이 똘똘 뭉쳐서 오송으로다가 분기역을 끌어왔습니다. 끌어올 때 호남 분들이 결과적으로 손을 우리한테 들어줬기 때문에 오송역이 분기역이 된 거예요. 그건 뭐 다 알고 계신 거예요.

그런데도 불구하고 왜 새로운, 어딥니까? 천안서 논산까지 가는 직선거리에 KTX선을 만들려고 하느냐 하는 부분에 대해서는 우리 충청북도에서 대응을 잘못했다 나는 이렇게 보는 거고요.

그런 부분에서 적어도 우리 오송의 발전에 관련된 로드맵이 나와 줘야 이런 세종역 관련된 부분도 우리가 막을 수 있는 명분이 생긴다, 나는 이렇게 보는데 우리 국장님 한번 거기에 대해 답변해 주세요.

○균형건설국장 이창희 위원님 말씀하신 거에 전적으로 공감을 합니다.

오송에서 세종까지 교통 불편한 문제가 세종역 신설의 단초가 됐다는 것에 대해서 공감하고요.

앞으로 우리 충북도가 지금 현재 오송 정주여건 개선 등을 위한 TF를 만들어서 운영하고 있지만 이런 부분에 대해서 전 도 직원들이 합심해서 조속한 시일 내에 로드맵 또는 추진계획을 만들어서 활기차게 추진해야 될 필요가 있다라고 저는 생각을 합니다.

○위원장 연철흠 예, 다른 위원님 질의하실 위원님 계시면 질의해 주시기 바랍니다.

하유정 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

○하유정 위원 박문희 위원님께서 좋은 말씀해 주셨는데요.

저도 이 전체 업무를 다 알지는 못하지만 집행부에서 잘못했던 거는 제 생각은 오송역이 만들어진 이후에 그 주변의 대중교통 활성화를 위해서 연결망, 대중교통 연결망 이런 게 정말 미흡했고 아직까지, 이슈화되니까 이제 하는 것처럼 보여지거든요.

그래서 지금 오늘 추진상황 보고하셨는데 그런 사업들이 빨리 이루어져야 되고요.

그다음에 저희는 충북선철도 고속화 사업이 우선입니다.

그거는 이시종 지사님께서 강호축 개발이라고 해서 경부축 중심으로 기형적으로 우리 대한민국이 발전해 왔는데 거기서 벗어나서 강원, 충청, 호남 이렇게 낙후된, 소외된 지역이 많이 있기 때문에 국가의 균형발전을 위해서

강호축 개발을 이렇게 제안을 하셨어요.

그렇기 때문에 충북선철도 고속화 사업이 이제 시급한 건데, 이 노선을 제가 볼 때는 이 노선에 대한 사업이 이루어지면 지금 곁가지의 그런 갈등이 조장되는 거거든요.

예를 들어서 세종시역이라든가 또는 호남 직선거리 이런 곁가지의 그런 의견충돌이 있는데, 충청북도는 충북선철도 고속화 사업에 포커스를 맞춰야 된다 저는 이렇게 보거든요.

그거에 대해서 간단하게 답변해 주시기 바랍니다.

○균형건설국장 이창희 저도 위원님의, 지금 하유정 위원님께서 말씀하신 취지에 적극적으로 동의를 하고요.

첫 번째로 오송역의 교통편 확보 문제는 저희들이 계획을 세운 바대로 적극 추진할 계획이고요.

또 우리가 지금 정부에서 경제 관계 장관회의에서도 예타 면제 문제가 나왔는데 여러 가지 요인이 있겠습니다만 우리 충북에서 충북선철도 예타 면제를 건의한 것도 여러 가지 요인 중의 하나라고 저는 보여지고 있고요.

그래서 저희들은 앞으로 12월 달에 충북선철도 고속화 사업이 반드시 예타 면제를 받을 수 있도록 최선의 노력을 다하겠고요, 위원님들의 어떤 적극적인 지원도 부탁드리겠습니다.

○하유정 위원 그리고 좀 더 논리를 개발해서 저희가 대응해야 되고 호남 쪽에 저희가 방문해서 우리 의견을 제시할 필요도 있다고 저는 보거든요.

그래서 그런 게 있으면 특별위원회가 저희가 구성이 됐기 때문에 함께, 집행부랑 이렇게 함께했으면 좋겠다는 말씀을 드립니다.

○균형건설국장 이창희 알겠습니다.

○하유정 위원 예, 이상입니다.

○균형건설국장 이창희 열심히 하겠습니다.

○위원장 연철흠 하유정 위원님 수고하셨습니다.

다른 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

박성원 부위원장님 질의해 주시기 바랍니다.

○박성원 위원 박성원 위원입니다.

우리 KTX 관련돼서, 세종역 관련돼서 우리도 입장의 반대 입장에서 한번, 궁금해서 그러는데 한번 질의를 좀 드려보겠습니다.

지금 '천문학적 건설비를 투자한 고속철도의 저속화' 이렇게 논리를 만들었는데 지금 현재 속도가 얼마인가요?

○균형건설국장 이창희 지금 250에서 300 사이로 다니는 것으로 제가 알고 있습니다.

○박성원 위원 세종역이 만들어져도 그렇게 차이가 많이 나지 않지 않습니까?

저속화되지는 않는다는 철도 기관사들이나, 그러니까 기본적으로 출발할 때의 속도 그다음에 적정거리 내에서 역에 진입하기 전에 속도를 늦춰야 하는 속도, 이런 걸 다 모두 합치면 실제로 세종역이 들어서는 것 때문에 저속화되지 않을 것이다 이게 지금 현재 기관사들의 생각인데, 그리고 세종시도 이런 논리를 펴고 있는 거 같아요.

그러니까 지금도 세종역이 들어서는 것과 들어서지 않는 것에 속도 차이가 많이 나지 않을 것이다 이렇게 지금 보는 관점이 좀 많아요.

어떻게 보시나요?

○균형건설국장 이창희 저는 당초 저희들이 저속철 문제를 냈을 때는 두 가지 시각에서 얘기를 한 겁니다.

첫 번째는 오송역에도 서고 세종역에도 설 수 있는 이런 문제가 있고요.

두 번째로 사실 이렇게 역 간 거리를 위배를 해서 역 간 거리와 관련 없이 우리가 한 최소 지금 공단에서 적정거리가 57㎞인데 22㎞까지 역을 설치해 주면 여러 다른 지역에서도 분명히 역 설치 문제가 나올 겁니다.

그렇게 되면 철도교통이라는 측면에서 보면 이 문제가, 저속철이라는 문제가 반드시 발생할 거다라는 측면에서 이게 역을 오송역과 세종역을 두 번 다 서고 그다음에 이것이 확대됐을 때는 결국 저속철 문제가 내재되어 있다라는 측면에서 저희들이 주장을 하는 것입니

다.

○박성원 위원 그래서 전문가들이 이야기하는 측면에서 보면 고속철도가 저속철이 될 거다라고 하는 논리가 세종역과 부딪치는 거에는 좀 빈약하다라는 이야기도 지금 많이 있어요.

저는 '거리가 짧기 때문에 저속철이 될 거다' 이거는 논리가 좀 빈약하지 않은가, 그래서 새로운 논리의, 정연한 논리개발이 좀 필요할 것 같다 이런 생각이 듭니다.

그러니까 아까도 말씀드렸던 것처럼 출발할 때 속도와 또 안전한 거리 내에서 그 철도로 진입하기 전에 속도를 늦춰야 하는 그 적정거리를 따지면 저속철에 관한 문제는 논리가 좀 빈약한 것 같다 이런 생각이 듭니다.

○균형건설국장 이창희 위원님이 말씀하신 것처럼 단순히 세종역만 놓고 보면 분명히 저속철이라고 하기는 무리가 있는 거 아니냐…

○박성원 위원 우리가 지금 세종역하고 싸우고 있는 거잖아요?

○균형건설국장 이창희 아, 그런데 저희들이 주장하는 것은 이런 역 간 거리가 57.1㎞가 적정수준인데 세종역을 만들어 놓으면 양쪽에서 정차를 하기 때문에 지체되는 시간이 분명히 있을 거고요.

○박성원 위원 자, 그래서 전문가들이나 아니면 현장에서 근무하는 사람들한테도 공격받을 만한 저속철이라고 하는 그 용어는 가능한 한 좀 배제를 시키고 논리를 새롭게 정교하게 다듬어야 될 필요가 있다 이렇게 보는 거고요.

○균형건설국장 이창희 예, 살펴보겠습니다.

○박성원 위원 두 번째는 세종역 신설 시 소요시간이 5분 단축된다 이렇게 나와 있고 그 다음 요금이 3,200원 증가한다 이런 것도 제가 보기에 이것도 논리가 좀 부족합니다.

그러니까 우리가 세종역을 만들지 않았을 경우에 오송역에 내렸을 때 세종시에 근무하는 사람들이 세종역에서 내려서, 아니 오송역에서 내려서 세종역까지 가려면 3,200원보다 훨씬 더 많이 들거든요, 돈이, 지금 현재는.

그렇죠?

○균형건설국장 이창희 저는 그렇게 안 보고 있습니다.

○박성원 위원 아니, 오송역에서 내려 가지고 세종까지 가려면 버스를 타고 가든 뭘…

○균형건설국장 이창희 BRT를 타고 가죠.

○박성원 위원 예? 더 많이 안 듭니까?

○균형건설국장 이창희 BRT가 3,200원보다 좀 적은 걸로 알고 있습니다.

○박성원 위원 아, 그래요?

저는 하여튼 이 3,200원 늘어나는 문제도 제가 보기에는 그 차이를 보면 그렇게 많이 차이 나는 것 같지 않아요.

이것도 역시 저는 예전에, 한 달 전에 간이역을 만들겠다라고 얘기했던 부분이 있었거든요.

그 간이역 만들겠다라고 했던 것이 매번 모든 차량이 다 세종역에 서야 되겠다라고 주장하는 게 아니잖아요, 지금 다른 대표분들도?

그래서 저는 천문학적 건설비가 들어갈 거라는 것도 조금, 간이역을 만들겠다라고 하는 거에 보면 세종시에 있는 분들은 천문학적 건설비가 아니다라고 주장을 하기도 하고요, 또 고속철도에 대한 저속철 문제도 그렇고.

그러니까 우리가 모든 차를 다 세워 달라고 하는 거 아니지 않느냐. 적어도 정주여건을 마련하기 위해서 세종시가 국가에서 정책적으로 아주 혁신적으로 준비를 한 행정중심복합도시인데 이 행정도시가 제대로 자리 잡기 위해서는 정주여건을 마련해야 된다. 그러면 정주여건을 마련하기 위해서는 어쨌든 철도의 기간망이 좀 만들어져야 되지 않겠느냐, 그래서 적어도 출퇴근시간 정도는 만들어 줬으면 좋겠다라는 게 이쪽 지역 사람들의 의견이거든요.

그렇기 때문에 저는 소요시간 단축 이런, 금액 몇백 원, 한 천몇백 원 정도 차이 나나요? 이 정도 차이로는 논리가 좀 부족한 것 같다 이런 생각을 자꾸 하고 있습니다.

그거하고요.

저는 우리가 노무현 대통령 시절에 세종시를, 행정도시를 만들어야 되겠다고 주장을 하면서, 주장을 했을 때 우리가 지금 다시 세종

시에 더 이상 빨대효과를 만들어 내면 안 된다라고 하고 세종역을 만들면 안 된다라고 얘기하는 게 사실은 국가적인 차원에서 보면 지역이기주의일 수도 있고 또는 이율배반적일 수도 있어요.

우리가 십몇 년 전으로 따지면 지금 현재는 굉장히 이율배반적일 수 있고 또 세종시 역시도, 이제는 주변의 지역들과 같이 공존하지 않으려고 하기 때문에 세종시 역시도 또 다시 또 다른 이율배반적인 행동을 보일 수 있는 것 같은데, 저는 이율배반적이라는 이야기를 듣지 않으려면 논리를 좀 더 정교하게 다듬었으면 좋겠다라는 말씀을 꼭 드립니다.

한 가지만 더 말씀드리면 하유정 위원님께서 말씀하신 거하고 같은 맥락인데요. 이게 이러다 보니까 사실은 국가균형발전을 위해서 우리 이시종 도지사님께서 아주 역점적으로 지금까지 진행해 왔던 강호축에 관한 사업이 세종역 문제 때문에 발목이 잡히고 있는 상황들이 계속 연출이 되고 있습니다.

사실은 우리가 예타 면제를 계속 주장하면서 세종역 예타에 대해서는 예비타당성이 나오지 않았느냐라고 우리가 또 강력하게 비판을 하잖아요?

세종역은 최초에 예타를 했을 때 0.59가 나왔고요, 저희는 0.37이 나왔습니다.

예비타당 0.37이 나왔는데 우리는 예비타당성조사를 면제해 달라고 이야기하고 있고 세종역에는 예비타당성도 통과 못한 데를 왜 사업을 하려고 하느냐고 공격을 하니까 공격을 하면서 안 맞는 거예요. 이게 몸에 안 맞는 옷을 입고 있는 것 같은 느낌이 자꾸 듭니다.

그래서 저는 논리를 좀 개발해 달라, 정교하게 개발해 달라라는 말씀 하나와 또 하나는 세종역 문제나 다른 문제들 때문에 우리가 논리를 비약해서 공격을 하다 보면 이런 아까 호남 쪽에서 얘기하는 단거리화에 관한 문제도 역시 예비타당성 문제 때문에 시작이 됐고요, 또 세종역도 그와 똑같은 형태로 시작이 됐기 때문에 우리가 정말 역점적으로 추진하려고 하는 강호축 문제나 충북선 고속화 문제가 발목이 잡힐 수 있다라는 우려를 계속 거듭 좀 말씀드립니다.

그래서 너무 KTX 세종역 문제에 일희일비하거나 하지 않았으면 좋겠다 하는 의견을 드리면서 발언을 마치겠습니다.

○균형건설국장 이창희 제가 좀 답변을 드려도 되겠습니까?

○위원장 연철흠 예예.

○균형건설국장 이창희 위원님 말씀에 전적으로 공감하고요, 위원님께서 논리를 보강해야 한다는 부분에 대해서는 저희들이 보강을 하겠습니다.

그리고 아까 오송역에서 세종청사까지 가는 BRT 요금이 한 1,600원 정도 그거는 실제적으로 그만큼 차이가 납니다.

또 앞으로, 아까 예타 말씀하셨는데 세종역 예타가 아니라 사전타당성이라 그래서 예타하기 전단계에서 0.59가 나온 거고요. 저희는 뭐 여러 가지 논리를 얘기를 하는 거지 어느 특정한 논리만을 얘기하는 것이 아니기 때문에 전체적으로 봐 주시면 좋겠고요.

위원님이 말씀하신 대로 논리 보강을 좀 더 열심히 하도록 하겠습니다.

○박성원 위원 죄송한데 한 가지만 더 좀 말씀드리겠습니다.

사실은 KTX오송역이 우리 충북지역에 1개밖에 없는 KTX역이기 때문에 사실 더더욱 지켜야 할 가치가 충분히 있습니다.

그런데 이 KTX오송역 문제만 이야기하다 보면 충북선철도 문제가 전 도민적인 공감대를 끌어내기가 굉장히 부족합니다.

역부족이라는 생각이 많이 들어요.

그래서 지금 뒤에 보면 오송역 활성화에 관한 대안들은 지금 한 서너 가지를 이렇게, 환승역이라든가 버스 배차라든가 이렇게 대안들을 구체적으로 서너 가지를 만들었는데 충북선철도 고속화에 관한 문제는 예타가 통과되기 전까지는 사실 아무런 계획들을 지금 못 잡고 있는 거잖아요. 그렇죠?

그것도 좀 미리미리 준비를 해서 이것이 예타가 통과되기 전에… 아, 예타 면제가 통과

되기 전에라도 어쨌든 구체적인 사업을 좀 만들 수 없다면 전 도민적인 공감대를 형성시키기 위해서라도 공감대 형성을 위한 대중적인 홍보라든가 또는 주식사업이라든가 이런 것들을 좀 대안을 만들어서 진행해야 될 것 같다 이런 판단을 하고 있습니다.

○균형건설국장 이창희 예, 알겠습니다.

그렇게 하도록 하겠습니다.

○위원장 연철흠 예, 박성원 위원님, 국장님, 수고하셨습니다.

정상교 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

○정상교 위원 앞에서 위원님들이 좋은 말씀을 다 주셨는데요. 저희 지금 충주에는 시내를 다녀보면 충북선철도 고속화와 관련된 현수막이 엄청 많이 붙어 있습니다.

각 직능단체별로다가, 동·면별로 다 붙어있는데 우선 우리 충북도민들은 충북선철도 고속화가 우선이란 말이죠, 세종은 다음이고.

그래서 이거를 공감대 형성이라는 거는 그동안 제가 봤을 때 청주권을 보면 청주에 관련된 어떤 사업은 북부나 남부가 열심히 정말로 도와줬어요.

그런데 북부권이나 남부권에 관련된 것은 청주시민들이나 청주 도의원님, 시의원님들이 어떻게 보면 좀 과격한 표현이지만 강 건너 불구경하던 그런 식이 돼 버렸어요.

오송역 유치할 때도 정말로 북부권·남부권이 열심히 도와줬어요.

그런데 지금 이 철도와는 관련이 없지만 일반 우리 고속화도로도 저게 어느 천년에 될지도 몰라요, 북부 제천까지 가는 게.

그래서 이거를 청주권에서, 인구 많은 청주권에서 좀 열심히 충북선철도와 관련된 것은 앞장서서 해 줘야 되겠다.

왜? 이것도 사실 청주 사람들은 큰 혜택도 없지만 어려움이 없어요, 이 충북선철도가 되든 말든.

왜? 수도권만 빨리 가면 되니까.

본 위원이 봤을 때는 그런 생각이 드는 거고, 그래서 이거를 공감대 형성을 확실하게 만들어 주셔야 되겠다 하는 말씀을 드리고.

우리 국장님, 아까 세종시가 저속철이라 그러는데 제가 봤을 때는 우리 철도와 관련된, KTX와 관련된 이런 건은 세종 행정도시가 있으니까 이 건이 대두가 되는 거지 다른 데는 전혀 이게 대두될 게 없어요.

"우리 지역에 역 하나 더 만들어 주시오!" 그렇게 할 상황이 하나도 없어요, KTX가 목포까지 가면서, 세종 행정시 때문에 이래 되는 거지.

그래서 저속철은 아까 우리 박 위원님 말씀대로 전혀 명분이 안 돼, 이거는. 핑계도 안 되고.

왜? 세종시에서 보면 아까 말씀하신 대로 저속철이 아니잖아요, 우리한테까지 오는 거는. 그렇죠?

그래서 이것은 유일하게 여기 세종시가 있기 때문에 이렇게 역을 하나 더 설치하는 거기 때문에 그 논리는 안 맞는다 이렇게 말씀을 드리고 싶고.

또 한 가지 마지막으로, 청주시나 충청북도에서 지금 이게 오송역 생긴 지가 하마 10년이 됐는데 그동안 뭐 했냐 이거예요.

이거는 도민들한테 질타를 받을 만하다는 얘기죠.

그리고 또 이런 대안도 있어요.

오송역에서 세종시까지, 우리 공항에 가면은 2청사로다가 전철 타고 가죠?

그런 것도 좀 건의를 해서 우리 오송역이 중심이 돼서 거기는 철도만 왔다 갔다, 전철처럼 왔다 갔다 하게끔 이런 것도 대안을 잡아서 도에서 좀 대안을 내놓고서 어떻게 협상이 아닌 협상을 하셔야지, 그냥 뭐 자꾸만 명분도 없는 걸 갖고서 우기면 이건 안 된다는 얘기지.

이상입니다.

○위원장 연철흠 정상교 위원님 수고하셨습니다.

다음 질의하실 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

예, 이상욱 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

○이상욱 위원 이상욱 위원입니다.

지금 여기 우리 위원님들이, 정상교 위원님이나 박성원 위원님께서는 아무래도 북쪽 지역에 연고를 두고 있으니까 충북선에 대해서 관심이 많은데, 물론 거기에 저희들이 걸맞게 대응을 못해 준 부분은 분명히 있다고 생각을 합니다.

그래서 그 부분도 열심히 해야지 되는 건 맞고 다만, 지금 충북선 고속화하는 사업은 당연히 필요한 사업이기 때문에 이쪽에서 적극적으로 아마 동의가 되고 지원이 되고 동참을 할 거라고 저는 믿습니다.

오송역에 대해서 간단하게 한 말씀만 드리겠습니다.

지금 오송역을 활성화하는 부분에 대해서 몇 가지 안을 내놓으셨는데 이것만 갖고서는 설득하기가 어렵다.

최소한 이거는 우리 자체 내에서 할 수 있는 일을 정리해 놓은 것이고, 그 외에 오송역이 나름대로 인정받기 위해서는 세종시라든가 충남·대전과 연계해서 같이 협업을 할 수 있는 사업도 분명히 있을 거예요.

그것을 그쪽에서는 내놓지 않을 것이니까 우리가 안을 내서, 좀 전에 말씀하신 대로 인천공항 1청사·2청사로 가는 어떤 교통수단 같은 비슷한 걸 우리가 독자적으로는 안 되는 거잖아요?

그러니까 그런 부분을 세종시나 이쪽이랑 협업을 해서 할 수 있는 어떤 그런 안도 만들어서, 그러니까 우리가 독자적으로 할 수 있는 일과 세종시나 충남·대전과 협업을 해서 할 수 있는 일을 분리해서 정리를 해 놓을 필요가 있다.

그리고 제가 오송역 분기역 할 적에는 나름대로 그 내용을 잘 압니다.

그러니까 노무현 대통령이 철저히 지원을 해 줘서 된 사업인데, 사실 천안시에다가 분기역을 만들려고 기간시설을 다 설치해 놓은 것까지 저희가 확인을 한바가 있어요.

그런데 그거를 또 고속철도 시설 건설단에서도 지금 우리가 좀 전에 논쟁을 했던 저속철이란 걸 빌미로 해서 "오송역은 불가하다" 이렇게 얘기를 했던 부분입니다.

그런데 균형발전의 어떤 기본 정책목표를 갖고 있던 노무현 대통령이 "왜 대한민국의 교통망은 서울서 부산 가고 서울서 광주를 가야 되나. 오송역에서 출발해서, 행정중심복합도시가 되니까 오송역에서 출발해서 서울 가고 오송역에서 출발해서 부산 가고 광주로 가는 건 왜 생각을 안 하느냐. 그러면 오송역에서 출발해서 천안역 안 서고 가면, 건너뛰면 되고 대전역 건너뛰고 가면 되겠네!" 이렇게까지 말씀하신 걸 제가 알고 있습니다.

그래서 그때 오송역 설치에 대한 타당성을 오히려 대안을 대통령이 제안을 해 주셨던 부분이 있어요.

그래서 그런 부분이 제대로 이행이 되고 크려면 우리가 방금 여러 위원님께서 말씀하신 대로 활성화시키는 데 좀 더 적극적으로 해야 되는데 아까 "뭘 했냐, 10년 동안!", 내가 그 말씀에는 진짜 적극 공감을 합니다.

그래서 앞으로 다른 건 몰라도 우리 자체적으로 하는 건 당연히 추진을 해야지 되는 것이고 대전·충남·세종시와 협업으로 해서 활성화시킬 수 있는 대안도 우리가 제시를 해 줘야 된다, 이 말씀을 드립니다.

○균형건설국장 이창희 아까 제가 업무보고에서 말씀드린 것처럼 저희들이 신교통수단 도입에 관한 연구용역을 하고 있고 이것이 대전권과 세종권, 그다음에 오송권 간에 연계하는 교통수단이 있습니다.

그래서 이걸 금년 말까지 안을 정해서 4차 국가철도망 구축계획에 반영하는 등 노력을 열심히 하도록 하겠습니다.

○위원장 연철흠 이상욱 위원님 수고하셨습니다.

다른 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

이상정 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

○이상정 위원 어쨌든 충북의 최대 현안을 놓고서 상당히 어려운 상황인 거는 같아요.

이게 국가적인 문제고 또 우리 충북 발전의 결정적인 키를 쥐고 있는 그런 측면이라 세종역 문제나 충북선철도 문제, 그리고 강호축

문제가 정말 우리 전체의 모든 지혜를 다 담아야 된다라고 생각이 되고, 그래서 아까 전에 위원님께서 말씀하신 부분들은 좀 걱정이 돼서 하는 말씀이라고 생각이 되고, 기본적으로 오송역에 대해서는 어쨌든 대중적으로는 저속철 논리가 저는 많이 먹혀 들어가고 있다라고 생각이 되거든요.

그런데 세부적으로 들어가면은 그것 갖고서는 부족하지 않느냐, 그래서 위원님들께서 좀 더 정교한 논리를 만들어야 된다. 저속철 논리를 포기하라고 하는 거는 제가 보기에는 좀 아닐 거 같고, 그래서 그 논리를 기본적으로 가되 이제 대안의 논리를 더 만들어야 된다라는 그런 측면으로 좀 많이 연구를 해 주시고요.

어쨌든 가장 중요한 부분들이 우리가 강호축의 문제인데, 저번에도 국회 토론회에서 정말 많은 토론자들이 나왔고 또 8개 시도에서도 공통된 어떤 지지 입장을 다 이렇게 적극적으로 표명을 해 주셨거든요.

그래서 강호축 관련해서는 상당히 좀 좋은 지형으로 가고 있다 이제 그렇게 보이는데, 다만 본 위원도 참가하면서 좀 느껴진 부분들은 강호축 문제가 그동안에는 충북선 고속화 문제에 좀 집중돼 있지 않았나.

그래서 우리가 충북이 지역이기주의를 위해서 충북선을 고속화해야 된다 그렇게 좀 많이 생각돼 있는 거 같은데, 토론회에서 많은 분들이 얘기를 해 주셨던 것이 그게 우리 충북 사람들이 아니라 전국적인 전문가들이 이 강호축 문제는 충북선철도의 문제가 아니라 어쨌든 한반도의 미래비전에 대한 문제이고, 단지 충북의 문제가 아니라 그동안에 대한민국이 발전하는 과정이 경부축 중심으로 됐던 부분들을 중앙에 의해서 경부축 중심의 발전이 지역을 중심으로 해서 새로운 호남·충청·강원도를 연결하고 그것을 넘어서 북한하고 유럽까지 가는 대단히 미래비전, 그리고 크게 보면 어떤 철학적인 문제, 그런 문제까지 접근하고 확대할 수 있다라고 이렇게 많이들 말씀하셔서 우리도 지역에서 그런 측면을 폭넓게 홍보할 필요가 있겠다 그런 생각이 들었거든요.

그래서 그걸 도민들, 그리고 전국의 국민들한테 좀 적극적으로 홍보를 해서 현안으로 다가오는 예타 면제 문제도 그렇게 연결될 수 있도록 해야 되겠다 그런 생각이 좀 들었습니다.

○균형건설국장 이창희 위원님 말씀에 적극적으로 추진할 거고요.

지금 최근 정책기획관실하고 공보관실 쪽에서 그 광고 홍보도 하는 것으로 알고 있고요.

앞으로 국가발전 계획에 포함되기 위해서 또 포함되면 더 많은 홍보가 이루어질 것으로 보여지고요.

저속철 문제에 대해서 위원님 지적 받아들이고 그런 부분에 대해서 지금 논리 보강 좀 하겠고요.

아까 말씀드린 것처럼 구미나 평택, 수원 쪽에서도 저희들은 역 신설을 주장하고 있는 것으로 알고 있어서 그러한 문제가 확장되면 저속철이라는 논리는 타당하다고 보여질 소지가 있을 수가 있는데 그런 문제는 다시 한번 점검해 보도록 하겠습니다.

이상입니다.

○위원장 연철흠 수고하셨습니다.

다른 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

이옥규 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

○이옥규 위원 이옥규 위원입니다.

저는 지금 사실 특별위원회에 말씀드리고 싶습니다.

저희 특별위원회가 처음 구성하게 된 시기적도 그렇고, 시기도 그렇고 지역 현안에 대한 저희 도의 입장을 보도 자료를 통해서 낸 것으로 알고 있습니다.

저희의 처음 취지는 KTX세종역 저지에 관련된 문제가 가장 큰 지역 현안이었습니다.

그럼 이쯤에서 가장 우리가 집중과 선택이 필요하다고 생각을 합니다.

지금 아까 여러 위원님들 말씀을 해 주셨는데 불편하다는 거에서 시작된 세종역 신설이었습니다.

그런 불편함을 해소하기 위한 우리 선택을 집중을 해야 되는 그런 시기라고 보기 때문에 처음 저희 특별위원회가 출범하게 된, 처음의 그 취지를 벗어나지 않는 범위 내에서 지금의 현안을 해결하는 게 우선이라고 생각을 합니다.

그러기 위해서는 오송역 역세권 개발, 분명히 먼저 시급한 문제라고 생각을 하고, 더군다나 지금 세종시로의 인구 빨대현상이 가장 지금 지역에서는 시급한 현안으로 봤을 때 거기에 대한 해결을 위해서는, 정주여건 개발이라든가 이런 거에 대해서는 오송역 개발이 우선시돼야 된다 생각을 하고, 정치적인 논리보다는 정책적으로 가야 되지 않나 생각을 하고.

또 하나는 소모적인 정치적 공방을 중단하고 정부 입장에서 이 문제에 대해서 명백한 답변이 있어야 된다 생각을 합니다.

○위원장 연철흠 이옥규 위원님 수고하셨습니다.

다른 위원님 더 질의하실 위원님 계십니까?

(「없습니다」 하는 위원 있음)

그러면 더 이상 질의하실 위원님이 안 계시므로 충북선철도 고속화 사업 및 KTX오송역 활성화 추진상황 보고를 마치겠습니다.

집행부, 퇴장해 주셔도 좋고요, 우리 위원님들은 이후 활동계획에 대해서 간략하게 좀 더 진행을 하도록 하겠습니다.

(장내 정리)

그러면 향후 특별위원회 활동계획을 간담회에서 협의한 대로 간략하게 말씀드리면 먼저 워크숍 개최, 호남권 의회 방문, 그리고 세종역 신설 저지 범도민대책위 및 청주시의회 특위, 기타 각종 위원회와 간담회를 개최하고자 하는 그 내용에 협의를 봤습니다.

여기에 추가될 계획이나 내용이 있으시면 말씀해 주시기 바랍니다.

없으시면, 그러면 사태를 추이해 가면서, 관망해 가면서 필요한 사업계획은 우리 위원회를 통해서 다시 또 세우고 하도록 하겠습니다.

위원 여러분, 수고 많으셨습니다.

이상으로 제369회 충청북도의회 정례회 제2차 충북선철도고속화사업지원및KTX오송역활성화를위한특별위원회 회의를 모두 마치겠습니다.

산회를 선포합니다.

(12시12분 산회)

○출석위원(9인)

연철흠	박성원	이상욱	이옥규
정상교	박문희	이상정	하유정
연종석			

○출석전문위원

수석전문위원	정일하
운영특위전문위원	이강운

○출석공무원

·균형건설국	
국장	이창희
교통정책과장	박기순

제369회 충청북도의회(정례회) 제 3 호

충북선철도고속화사업지원및KTX오송역 활성화를위한특별위원회회의록

충청북도의회사무처

일시 2018년 12월 21일(금) 9시30분
장소 특별위원회 회의실

의사일정

1. 충북선철도 고속화사업 예비타당성조사 면제 및 KTX세종역 신설 관련 저지 추진상황 보고의 건

심사된 안건

1. 충북선철도 고속화사업 예비타당성조사 면제 및 KTX세종역 신설 관련 저지 추진상황 보고의 건 ····· 1면

(09시34분 개의)

○위원장대리 박성원 의석을 정돈하여 주시기 바랍니다.

성원이 되었으므로 제369회 충청북도의회 정례회 제3차 충북선철도고속화사업지원및KTX오송역활성화를위한특별위원회를 개의하겠습니다.

---

1. 충북선철도 고속화사업 예비타당성조사 면제 및 KTX세종역 신설 관련 저지 추진상황 보고의 건

○위원장대리 박성원 의사일정 제1항 충북선철도 고속화사업 예비타당성조사 면제 및 KTX세종역 신설 관련 저지 추진상황 보고의 건을 상정합니다.

바쁘신 의사일정 속에서도 함께해 주신 위원님 여러분들께 진심으로 감사드립니다.

또한 충북선철도 고속화사업 및 KTX오송역 활성화를 위한 각종 대책 등을 위해 애써 주신 집행부 관계자 여러분께도 감사드립니다.

오늘 보고는 이창희 균형건설국장께서 해 주시기 바랍니다.

그러면 균형건설국장님 나오셔서 충북선철도 고속화사업 예비타당성조사 면제 및 KTX세종역 신설 관련 저지 추진상황을 보고하여 주시기 바랍니다.

○균형건설국장 이창희 균형건설국장 이창희입니다.

존경하는 박성원 충북선철도고속화사업지원및KTX오송역활성화를위한특별위원회 위원장님, 그리고 위원님 여러분!

먼저 의정업무로 바쁘신 중에도 충북선철도 고속화사업과 세종역 대응을 위한 오송역 활성화에 각별한 관심과 성원을 보내주신 데 대해 진심으로 감사의 말씀을 드립니다.

저를 비롯한 균형건설국 직원 모두는 위원님 여러분과 도민들의 기대에 부응할 수 있도록 최선의 노력을 다하겠습니다.

앞으로도 현안사업들이 차질 없이 추진되도록 위원님들의 많은 조언과 격려를 부탁드리면서 충북선철도 고속화 및 오송역 활성화 추진상황을 보고드리겠습니다.

보고는 충북선철도 고속화사업 예타 면제 추진상황, KTX세종역 신설 논란 대응경과 순으로 보고드리도록 하겠습니다.

먼저 1쪽, 충북선철도 고속화사업 예타 면제 추진상황입니다.

충북선철도 고속화사업은 목포에서 강릉까지 고속철도망을 구축하기 위해 청주공항에서 제천 구간을 시속 230㎞로 고속화하고 호남고속선, 충북선, 중앙선, 원강선을 연결하기 위해 오송~원주 연결선을 신설하는 것으로 사업비는 1조 8,153억 원입니다.

앞으로 예비타당성조사가 면제될 경우 2019년 기본계획, 2020년 기본설계, 2021년 실시설계 등을 거쳐 2026년 준공할 수 있을 것으로 예상됩니다.

다음은 2쪽, 주요 경과입니다.

충북선철도 고속화사업은 2016년 제3차 국가철도망 구축계획에 반영되어 2017년 1월부터 KDI 예비타당성조사가 시작되었지만 경제성을 중시하는 현재의 예타시스템으로 인하여 통과가 어려운 상황입니다.

이에 지난 9월부터 정치권과 정부에 예타 면제를 건의하기 시작하였습니다.

10월에는 충북선철도 고속화를 포함한 우리도 균형발전 5개년 계획을 국가균형발전위원회와 산업통상자원부에 제출하였고, 도의회와 시민단체가 각각 특별위원회와 범도민추진위원회를 구성하여 충북선철도 고속화사업 추진을 위한 민·관·정 협력체계를 구축하였습니다.

11월에는 국가균형발전 기반 구축사업으로 예타 면제를 신청하였으며, 현재 사업 선정을 위한 검토가 진행 중으로 검토해야 할 사업범위가 넓고 신중한 검토 등이 필요하여 최종 사업선정은 1월 중순 이후가 될 것으로 예상됩니다.

우리는 그동안 정부와 정치권을 향해 충북선철도 고속화의 필요성에 대해 끊임없이 건의하고 설득한 결과 현재까지 많은 공감과 동의를 얻고 있습니다.

이에 예타 면제사업으로 선정될 가능성이 높다고 판단하고 있으며 최종 선정까지 정부동향을 철저히 파악하고 대응해 나가겠습니다.

3쪽 그림은 참고해 주시기 바랍니다.

다음은 4쪽, KTX세종역 신설 논란 대응경과입니다.

세종역 논란은 2016년 8월 국토부가 세종역 신설 타당성조사 용역을 하면서 시작되었습니다.

2017년 당시 문재인 대통령후보가 세종역 신설은 충청권 시도 간 합의에 따르겠다고 선언하고, 타당성조사 결과 B/C가 0.59에 그쳐 경제성이 없는 것으로 판명되어 잠시 논란이 잦아들었지만, 2018년 세종시장을 비롯한 세종시 정치권이 세종역 재추진 의사를 잇따라 표명함에 따라 논란이 재점화되었습니다.

10월에는 호남지역 국회의원들이 가세하여 세종역이 포함된 KTX 호남선 단거리노선 신설을 주장하여 논란을 더욱 격화시켰습니다.

그러나 주무부처인 국토부는 10월 29일 국정감사에서 세종역 신설은 경제성이 부족하다고 한 데 이어 11월 5일 국회 예결위에서도 세종역 신설은 경제성이 부족하며 호남선 단거리노선 신설 또한 사회적 합의에 어긋남 등을 이유로 불가능하다고 하였습니다.

11월 14일에는 이낙연 국무총리가 일명 '세호추' 호남권 국회의원들과의 만남 자리에서 세종역 신설은 없다고 하였으며, 호남선 단거리노선과 관련해서도 평택~오송 2복선 사업의 예타가 많이 진행되어 단거리노선에 대한 검토가 사실상 어렵다는 뜻을 표시하기도 하였습니다.

11월 21일에는 국토교통부가 호남선 단거리노선 신설에 대해 계획이 없다고 공식답변하기도 하였습니다.

최근에 세종시는 세종역 신설 타당성조사 용역비 1억 5,000만 원을 2019년도 예산에 편성하였으며, 이춘희 시장은 12월 13일 정례브리핑에서 세종역 신설에 대해 타당성조사 등 제대로 절차를 거쳐 예타를 통과하겠다고 밝혀 세종역 논란의 불씨가 여전히 남아있습니다.

앞으로도 세종시의 사전타당성조사 용역 추진현황과 호남권 여론 및 동향 등을 지속 주시하여 상황별 적절한 대응을 하도록 하겠습니다.

6쪽부터 9쪽까지 관련 자료는 참고하여 주

시기 바랍니다.

존경하는 박성원 위원장님, 그리고 위원님 여러분!

지금까지 보고드린 내용을 바탕으로 충북선 철도 고속화사업과 세종역 논란 대응을 비롯한 오송역 활성화가 조속히 이루어지도록 최선의 노력을 다하겠습니다.

계획한 사업들이 차질 없이 추진되도록 위원님 여러분의 지속적인 관심과 성원을 부탁드리면서 이상으로 충북선철도고속화사업지원및KTX오송역활성화를위한특별위원회 업무보고를 마치겠습니다.

감사합니다.

○위원장대리 박성원 균형건설국장님 수고하셨습니다.

충북선철도 고속화사업 예비타당성조사 면제 및 KTX세종역 신설 관련 저지 추진상황 보고에 대하여 질의하실 위원님 계시면 질의하여 주시기 바랍니다.

이옥규 위원님 질의하여 주시기 바랍니다.

○이옥규 위원 이옥규 위원입니다.

내용 보고 잘 받았습니다.

앞서서 지금 위원장님이 교체가 되신 것 같은데요, 몰랐던 부분이라 거기에 대한 대답을 좀 듣고 싶습니다.

(전문위원실 주무관이 상황 설명)

○위원장대리 박성원 됐나요?

○이옥규 위원 예, 잘 알겠습니다.

감기 조심하셔야 될 것 같아요.

○위원장대리 박성원 다음 질의하실 위원님 계시면 질의하여 주시기 바랍니다.

박문희 위원님 질의하시기 바랍니다.

○박문희 위원 충북선 철도 관련된 부분 좀 한번, 예타 면제 결과는 언제 발표되나요?

○균형건설국장 이창희 균형건설국장입니다.

한 1월 중순 넘어서, 1월 달에는 지금 결론이 나올 것으로 저희들은 예상하고 있습니다.

그런데 구체적으로 정부에서 언제까지 확정하겠다 공식적으로 언급한 바는 없는 것으로 확인하고 있습니다.

○박문희 위원 실질적으로 고속화사업 관련돼서는 무난하게 진행되는 것으로 저희들도 보고를 받고 있기 때문에 그렇게 큰 문제 될 건 아닐 것 같고, 또 세종역 관련된 부분도 실질적으로 거의 세종시 자체에서도 어렵다는 걸 인지하고 아마 브리핑에서도 얘기했듯이 절차를 밟아서 맞게끔 가겠다라고 하는 것이 세종시장의 의견인 것 같아요.

그렇다고 하면 제일 중요한 것은 오송을 우리가 어떻게 활성화할 거냐 하는 부분에 대해서 우리 도에서 무슨 계획이 나와 있는 게 있나요? 그게 나와 있으면 좀 설명해 주시기 바랍니다.

○균형건설국장 이창희 저희들이 일전에 말씀드린 것처럼 오송지역의 정주여건 활성화를 위해 TF를 만들어서 아마 기획실 주관으로 추진하고 있는 것으로 알고 있고요. 저희 건설국에서 오송역, 오송을 철도클러스터로 조성하는 방안에 대해서 지금 연구용역을 진행 중에 있습니다.

아마 곧 연구용역이 마무리가 될 것이고 거기에서 오송에 철도특화단지를 구축하는 것, 그다음에 철도 시험선로를 2단계로 완성하는 등의 내용을 담아서 조만간 오송역, 오송철도클러스터화에 대해서 계획을 수립해서 발표를 한번 하겠습니다.

○박문희 위원 이제 역의 문제가 아니라 오송역 주변이 문제죠.

○균형건설국장 이창희 예, 그렇습니다.

○박문희 위원 실질적으로 지하차도 용역비 예산은 세워졌죠?

○균형건설국장 이창희 예, 세워졌습니다.

○박문희 위원 세워졌는데 문제는 그 일대 49만 5,000평의 역세권 개발이 지금 거의 무산돼 있는 그런 상황 속에서 우리 도에서 도와시와 어떤 형태로 지금 그 지역을 개발할 계획을 가지고 있는지 혹시, 그거에 대해서 답변 좀 해 주시기 바랍니다.

○균형건설국장 이창희 역세권 개발이 저희 균형건설국 소관이 아니어서 그 부분에 대해서 명확히 제가 파악한 바는 없고, 다음에 한번 파악해서 말씀을 드리겠고요.

저희들은 오송역뿐만 아니라 오송역 주변의 산단을 활용을 해서 어떻게 하면 철도 관련 기업체라든가 연구소를 유치하는 쪽에 관심을 둬서 그런 쪽을 좀 활성화해 나가려고 계획을 하고 있고 용역을 추진 중에 있습니다.

○박문희 위원 컨벤션센터는 어떻게 지금 진행되고 있나요?

○균형건설국장 이창희 그거 바이오국에서 추진하고 있는데 이번에 예산을 반영해서 추진하고 있는 것으로 알고 있습니다.

○박문희 위원 범위는 얼마나 돼요?

○균형건설국장 이창희 그거까지는 소상히 제가 암기를 못했습니다. 죄송합니다.

○박문희 위원 이제 우리 오송역 활성화를 위한 특별위원회가 구성이 돼서 세 번째 회의가 열리는데 우리 국장님은 최소한도 그래도 오송에 대한 매뉴얼 정도는 좀 가지고 참석해 주시는 것이 맞지 않나 싶은 생각이 들어요.

그런 부분에서 국장님 좀 앞으로 그런 것 감안해서 회의에 참석할 수 있도록 해 주시고요.

한 가지 덧붙여서 말씀드리면 실질적으로 국가에서, 정부에서 며칠 전에 우리 수도권 4개 신도시를 설립하는 걸로 해서 뭐 '집값을 잡겠다.' 이런 거에 대한 우리의 대책, 이제 제가 걱정하는 부분은 이게 그렇게 신도시가 만들어지고 내년 후년도에 총선이 치러져서 수도권 지역에서 전국의 국회의원의 과반수가 넘을 걸로 보는 거예요. 선거구 자체가 그렇게 편성될 가능성이 큰데 그렇게 됐을 때는 지역의 균형발전 차원이라고 하는 것은 거의 없어지지 않겠나 싶은 염려가 됩니다.

엊그저께 누구입니까? 최태원 회장이 발표한 내용이 하이닉스가 지금 용인시로 가는 걸로 거의 기정사실화 돼 가고 있는 그런 상황 속에서, 과연 대한민국 정부가 정말로 균형발전을 위해서 노력하고 있느냐 하는 부분에 대해서는 건설 관련된 우리 국장님이 어떤 대안을 가지고 계신가 그것도 좀 한번 간단하게 설명을 해 주시면 좋을 것 같네요.

○균형건설국장 이창희 예, 그 하이닉스 문제에 대해서는 경제통상국에서 국토부를 방문해서 '하이닉스가 용인이 아니라 청주가 최적지다.'라는 내용의 취지로 설명을 드리고 설득하고 있는 것으로 알고 있습니다.

저도 뭐 주택문제에 대해서는 수도권 주변에 신도시를 개발을 해서 수도권 지역의 주택난을 해소하겠다는 차원으로 추진하고 있지만 어쨌든 저희 충남, 충북 이 수도권 외의 지역도 함께 발전해야 될 필요가 있음으로 해서 국가균형발전계획 등에 대해서 우리 충북이 발전할 수 있는 사업들을 많이 집어넣어서 앞으로 이런 부분에 대해서 우리가 좀 더 챙겨 나가야 된다는 생각을 갖고 있고요.

아까 말씀드렸던 것처럼 그러한 과정에서 이 충북선 철도나 중부고속도로 이런 것들도 역시 함께 개발이 되는 방향으로 정부를 계속해서 설득해 나가야 된다는 게 제 생각이고요, 앞으로 그렇게 하도록 하겠습니다.

○위원장대리 박성원 박문희 위원님 수고하셨습니다.

더 질의하실… 이상정 위원님 질의하여 주시기 바랍니다.

○이상정 위원 3쪽에 그림이 있는데요. 이 부분은 어쨌든 전체적으로 보면 충북의 철도 고속화가 전체 지역 발전에서 중요하고 또 우리 도내 균형발전에서도 중요하다라고 생각이 되는데 지금 이 그림과, 역이 이게 뭐 가안인가요, 아니면 이대로 가는 건가요?

왜냐하면 충북선의 주요 역들이 이렇게 좀 표시가 안 된 것 같아서 충주만 있고, 주요 통과하는 음성이나 증평이 표시가 안 된 것 같은데…

○균형건설국장 이창희 아니, 이거는 자료를 보다 눈에 띄게 보이기 위해서…

○이상정 위원 그렇죠?

○균형건설국장 이창희 이렇게 충주 한 거지, 그전의 역이 없어지는 그런 거는 아닙니다.

○이상정 위원 예, 그래요.

○균형건설국장 이창희 그리고 세부적인 역이라든가 노선의 굴곡 문제는 기본계획, 기본설계, 실시설계 과정에서 확정되게 돼 있습니다.

○이상정 위원 좀 우려돼서 말씀드렸습니다.

이상입니다.

○위원장대리 박성원 이상정 위원님 수고하셨습니다.

이상욱 위원님 질의하여 주시기 바랍니다.

○이상욱 위원 이상욱 위원입니다.

제가 알기로는 지금 세종시와 우리 충청북도가 세종역과 오송역 관계 때문에 어쨌든 경쟁구도에 있는데도 불구하고 세종시에서는 지금 오송역까지 예산 70억이, 도로 개설에 대한 예산이 70억이 확보가 돼 있다라는 얘기를 제가 들었거든요.

그러면 그런 거에 대응해서 우리 충청북도가 오송역의 어떤 기간산업 SOC 분야에 투입되는 비용이 대충 어느 정도 되는지 한번 말씀 좀 해 주시죠.

○균형건설국장 이창희 세종역, 오송역 관련해서 SOC 예산에 대해서 한번 자료를 정리를 해서 위원님께 드리도록 하겠습니다.

지금은 제가 구체적으로…

○이상욱 위원 그러니까 세종시는 세종역 문제 때문에 충북과 경쟁구도에 있음에도 불구하고 그것을 홍보를 하고 있더라고요.

그러니까 지금까지 사실 시민들이나 도민들은 우리 충청북도나 청주시가 오송역 활성화에 대해서 너무 무대응으로 임하지 않았느냐 이런 생각들을 많이 갖고 있어요.

그러니까 그런 부분을 세종시는 홍보를, 그렇게 70억을 도로 건설비도 확보했다고 홍보를 하는데 충북은 전혀 그런 내용이 없거든요.

그러니까 그런 부분을 좀 신경 써 갖고 한번 적극적으로 홍보할 수 있는, 오송역에 대해서, 그걸 준비해 주셨으면 좋겠습니다.

○균형건설국장 이창희 예, 제가 기억하는 것은 70억이란 돈이 아마 행복청에서, 이번에 오송하고 조치원 간 진입도로에 대해서 개선비용으로 행복청이 확보한 것으로 저는 기억을 하는데 제가 잘못 기억할 수도 있기 때문에 위원님께 그 내용을 확인해서 따로 보고드리도록 하겠습니다.

○이상욱 위원 예, 이상입니다.

○위원장대리 박성원 이상욱 위원님 수고하셨습니다.

더 질의하실 위원님 안 계십니까?

(「없습니다」하는 위원 있음)

그러면 질의하실 위원님이 안 계시므로 충북선철도 고속화사업 예비타당성조사 면제 및 KTX세종역 신설 관련 저지 추진상황 보고를 마치겠습니다.

위원님, 그리고 집행부 관계자 여러분!

우리 위원회에서는 새해에도 충북선철도 고속화사업 추진 및 KTX오송역 활성화를 위하여 적극적인 의정활동을 펼쳐나갈 것입니다.

많은 협조 부탁드립니다.

이상으로 제369회 충청북도의회 정례회 제3차 충북선철도고속화사업지원및KTX오송역활성화를위한특별위원회를 모두 마치겠습니다.

산회를 선포합니다.

(09시53분 산회)

○출석위원(9인)

연철흠	박성원	이상욱	이옥규
정상교	박문희	이상정	하유정
연종석			

○출석전문위원

수석전문위원	정일하
운영특위전문위원	이강운

○출석공무원

·균형건설국	
국장	이창희
교통정책과장	박기순

제371회 충청북도의회(임시회) 제 4 호

충북선철도고속화사업지원및KTX오송역 활성화를위한특별위원회회의록

충청북도의회사무처

일시 2019년 3월 6일(수) 11시30분
장소 특별위원회 회의실

의사일정

1. 충북선철도 고속화사업 예비타당성조사 면제에 따른 후속조치상황 보고의 건

심사된 안건

1. 충북선철도 고속화사업 예비타당성조사 면제에 따른 후속조치상황 보고의 건 ····· 1면

(11시37분 개의)

○위원장대리 박성원 의석을 정돈하여 주시기 바랍니다.

성원이 되었으므로 제371회 충청북도의회 임시회 제4차 충북선철도고속화사업지원및KTX오송역활성화를위한특별위원회를 개의하겠습니다.

---

1. 충북선철도 고속화사업 예비타당성조사 면제에 따른 후속조치상황 보고의 건

○위원장대리 박성원 의사일정 제1항 충북선철도 고속화사업 예타 면제 후속조치상황 보고의 건을 상정합니다.

바쁜 의정활동 속에서도 함께해 주신 위원님 여러분께 진심으로 감사드립니다.

또한 충북선철도 고속화사업 및 KTX오송역 활성화를 위한 각종 대책 등을 위해 애써 주신 집행부 관계자 여러분께도 감사드립니다.

오늘 보고는 이창희 균형건설국장님께서 해 주시겠습니다.

그러면 균형건설국장님 나오셔서 충북선철도 고속화사업 예타 면제 후속조치상황을 보고하여 주시기 바랍니다.

○균형건설국장 이창희 균형건설국장 이창희입니다.

존경하는 박성원 충북선철도고속화사업지원및KTX오송역활성화를위한특별위원회 부위원장님, 그리고 위원님 여러분!

먼저 의정업무로 바쁘신 중에도 충북선철도 고속화사업과 오송역 활성화에 각별한 관심과 성원을 보내주신 데 대해 진심으로 감사의 말씀을 드립니다.

특히 지난 1월 말 위원님 여러분의 적극적인 지지에 힘입어 충북선철도 고속화사업이 예타 면제 사업으로 최종 선정되어 강호축 개발을 본격화할 수 있도록 힘을 실어주신 점에 대해 다시 한 번 감사의 말씀을 드립니다.

앞으로 충북선철도 고속화사업의 적기 착공 및 준공을 위해 저를 비롯한 균형건설국 직원 모두가 최선의 노력을 다해 나가도록 하겠습니다.

더불어 각종 현안사업들이 차질 없이 추진되도록 위원님들의 많은 조언과 격려를 부탁드리며 충북선철도 고속화사업에 대한 추진상황을 보고드리겠습니다.

보고는 충북선철도 고속화사업에 대한 예타 면제 신청 및 선정내용, 예타 면제 불분명 사업 및 대응계획 순으로 말씀드리겠습니다.

먼저 1쪽, 예타 면제 신청 및 선정내용입니다.

충북선철도 고속화사업 예타 면제 신청내용

은 호남고속선과 충북선 연결을 위한 7.5㎞ 구간의 오송 연결선, 청주공항에서 연박 78㎞ 구간을 현재 시속 120㎞/h에서 230㎞/h로 고속화하기 위한 고속화 개량 1조 1,771억 원, 충북선~봉양역~중앙선 연결을 위한 연박에서 봉양역 10㎞ 경유노선 2,748억 원, 중앙선과 원강선 연결을 위한 원주 연결선 9㎞ 구간 1,696억 원 등 총 1조 8,153억 원입니다.

2쪽, 예타 면제 선정내용입니다.

이하의 세부사업 및 사업비는 추정내역이며 총사업비 1조 5,000억 원은 잠정금액임을 먼저 말씀드리면서 청주공항에서 연박 78㎞ 구간을 현재 시속 120㎞/h에서 230㎞/h로 고속화하기 위한 고속화 개량 1조 2,779억 원, 충북선과 중앙선 연결을 위한 연박에서 원주 연결선 2.6㎞ 구간 525억 원, 중앙선과 원강선 연결을 위한 원주 연결선 9㎞ 구간 1,696억 원 등 총 1조 5,000억으로 됩니다.

다음은 3쪽, 예타 면제 반영 불분명 사업 및 대응계획입니다.

첫 번째, 예타 면제 반영 불분명 사업은 오송 연결선과 봉양역 경유노선으로 먼저 오송 연결선은 세종에서 오송 간 7.5㎞ 구간의 호남고속선과 충북선을 연결하는 핵심사업으로 강호선 고속철도망과 국가X축 고속철도망 완성의 최우선 사업이며 오송 연결선이 없다면 강호선 고속철도망의 완성이 불가능하며 호남과 강원을 연결한다는 국가균형발전 프로젝트의 취지와도 부합하지 않습니다.

다음은 봉양역 경유노선은 충북선~봉양역~중앙선 연결을 위한 연박에서 봉양역 10㎞ 구간의 경유노선으로 낙후된 충북 북부권의 발전을 견인하고 봉양역을 지역의 새로운 발전 거점으로 육성시킬 수 있는 유일한 대안으로 오송·원주 연결선과 함께 강호선 고속철도망을 완성시킬 수 있는 필수사업입니다.

두 번째, 사업 추진일정 및 대응계획입니다.

먼저 사업 추진일정입니다.

정부는 사업시행을 전제로 금년 6월까지 사업계획 적정성 검토 후 후속절차를 이행해 나갈 것으로 발표하였으며, 우리 도는 현 정부 임기 내 착공을 목표로 조속한 사업 추진을 건의하여 2020년까지 기본계획 수립, 2021년 기본 및 실시설계, 2022년 착공, 2026년 준공될 수 있도록 최선의 노력을 다하겠습니다.

그리고 오송 연결선과 봉양역 경유노선을 명확히 반영토록 하겠습니다.

사업계획 적정성 검토, 기본계획, 설계 등 후속과정에서 적정사업 노선과 사업비 등을 정부와 지속 조율하고 협의해 나가겠습니다.

4쪽 내용은 참고하여 주시기 바랍니다.

존경하는 박성원 부위원장님, 그리고 위원님 여러분!

우리 도는 강호축 개발의 핵심사업인 충북선철도 고속화사업의 조속한 사업 추진과 예타 면제 반영 불분명 사업에 대해 정부와 지속적인 조율 및 협의를 추진하여 현 정부 임기 내 착공 및 2026년에 준공될 수 있도록 최선의 노력을 다하겠습니다.

위원님 여러분의 지속적인 관심과 성원을 부탁드립니다.

이상으로 충북선철도고속화사업지원및KTX오송역활성화를위한특별위원회 업무보고를 마치겠습니다.

감사합니다.

○위원장대리 박성원 균형건설국장님 수고하셨습니다.

충북선철도 고속화사업 예타 면제 후속조치 상황 보고에 대하여 질의하실 위원님 계시면 질의하여 주시기 바랍니다.

이상욱 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

○이상욱 위원 청주시 제11선거구 이상욱 의원입니다.

지금 예타 면제가 됨으로써 우리 충청북도가 참 축제 분위기에 젖어드는 건 좋은데 일부 이것에 대해서 회의적인 의견을 제시하는 분들이 분명히 있습니다.

그 부분 중에 가장 큰 것이 지금 여기서도 우리 국장님께서 말씀하셨지만 불분명한 오송역 연결선 이 부분에 대한 것이 원론적인 설명만으로는 좀 부족하다, 뭔가 우리 충청북도가 이러한 방법으로 이렇게 이렇게 대처하겠

다라는 논리를 확실하게 개발해서 대정부와의 협상을 하겠다라는 어떤 그런 확실한 의지를 보여줄 수 있는 그런 논리를 좀 개발했으면 좋겠습니다.

그래서 항상 우리가 보면은 그렇게 꼭 될 것이다라는 확신만 갖고 기다리다가 시행이 안 되는 경우를 많이 봤거든요.

그러니까 그럼 요번에는 확실하게 이 논리를 개발해 놓으셔 갖고 대정부 협상에서 우선 우위를 점할 수 있도록 꼭 해 주시기를 부탁드리겠습니다.

○균형건설국장 이창희 예, 그렇게 하겠습니다.

○위원장대리 박성원 이상욱 위원님 수고하셨습니다.

다음 질의하실 위원님 계십니까?

연종석 위원님 질의하시기 바랍니다.

○연종석 위원 연종석 위원입니다.

국장님께 질의 좀 드리겠습니다.

지금 오송 연결선하고 봉양역 경유노선에 대해서 우리 균형건설국장님께서 어떻게 대처하고 있는지 좀 한번 답변해 주시기 바라겠습니다.

○균형건설국장 이창희 이번에 이번 주부터 아마 기획재정부에서 사업계획 적정성 검토에 대해서 추진을 하고 있는 것으로 저희들은 알고 있습니다.

가장 중요한 것은 여기서 추정사업비와 적정한 노선이 무엇이냐를 고민을 할 텐데 그 과정에서 이상욱 위원님께서 말씀하신 것처럼 오송 연결선은 호남고속철도와 충북선을 연결해서 결국은 강호축 라인이 기존에 5시간 35분에서 3시간 30분으로 단축할 때 가장 필수적인 연결선입니다.

그래서 이 부분은 저희들도 정부에서 이미 그 내용을 발표했기 때문에 당연히 포함되도록 논리도 개발했겠지만 그러한 필요성에 대해서 적극 개진하고요.

두 번째로 봉양 경유선에 대해서는 저희들도 예타 면제 신청을 할 때 고민을 많이 했던 부분입니다.

충북선철도 고속화사업이 당초 중앙선의 고속화사업이 진행되고 있고 천안과 청주공항의 고속화사업이 계획되어 있어서 그 블랭크(blank) 부분인 청주공항과 봉양 사이를 고속화한다는 전제에서 출발했는데 이거를 봉양을 어떻게 하면 제천지역 발전의 거점으로 만들 수 있을까를 고민한 끝에 저희들이 중앙선과 바로 연결선을 붙이지 않고 봉양 경유노선으로 만들어서 봉양역을 새로운 역으로 만들어서 제천지역의 발전을 도모할 수 있도록 그렇게 해 놨습니다.

그래서 저희들은 그러한 논리를 가지고 계속 사업계획 적정성부터 그다음에 이루어진 기본계획, 기본설계, 실시설계 과정에서 그러한 노선이 반영될 수 있도록 최선의 노력을 다하겠습니다.

○연종석 위원 여하튼 두 번째 봉양역 경유한다는 것은 사실상 우리 충청북도가 원하는 것이죠?

○균형건설국장 이창희 예, 그렇습니다.

○연종석 위원 지금 이건 중앙부서하고는, 바로 중앙부서는 원주로 간다는 거 아니에요?

○균형건설국장 이창희 지금 중앙부처에서는 바로 그렇습니다.

연박에서 바로 신림으로 연결선 형태로 가겠다라는 것이 지금 잠정적인 내용인 것 같습니다.

○연종석 위원 그래서 지금 우리 국장님께서도 이것을 어떻게, 사실상 제천역으로 들어가는 건 불가능하다는 얘기 아니에요, 그렇죠? 얘기가 더 안 될 것 아닙니까?

○균형건설국장 이창희 예, 얘기가 더 안 되고, 사실상 자료에 보시면 사업비가 한 7,000억 정도 더 든다고 하는 건데 7,000억 원을 더 투자하면서 목포에서 강릉까지 손님의 입장에서 보면 시간이 한 10분 정도 더 딜레이되는 측면이 있습니다.

그래서 우리가 고속도로를 확장하거나 이럴 때는 돈을 투자해서 속도를 향상시키는 것이 기본인데 이쪽에서는 오히려 돈이 좀 더 들어가는데 속도가 늦어지는 그런 비효율 문제를

아마 정부에서는 분명히 짚고 넘어갈 부분이 있어서 저희들은 이 부분이 좀 사실상 관철하기 굉장히 어렵고 설득하기가 어렵다라고 생각을 해서 저희들은 당초부터 이 봉양역 경유 노선으로 방향을 잡고 추진해 나갈 생각입니다.

○연종석 위원 하여튼 봉양역 경유를 지금 중앙부서에서는 이건 뭐 생각을 안 하고 있었는데 우리 충청북도에서는 어떻게 봉양역이라도 설 수 있게끔 하려고 그러는 거 아니에요, 그렇죠?

○균형건설국장 이창희 예, 그렇습니다.

○연종석 위원 그러면 이거에 대해서 우리 국장님의 앞으로의 계획 같은 건 어느 정도 서 있습니까?

○균형건설국장 이창희 저희들이 사업계획 적정성 검토할 때 연구진과 논의를 해야 되겠죠.

그리고 제천뿐만 아니라 충주 쪽 지역 관계 공무원들과 협의를 해서 우리가 사업계획 적정성 검토를 KDI에 적극 건의를 해야 될 겁니다.

○연종석 위원 여하튼간에 지금 예타 면제로 인해 가지고 우리 충청북도가 축제 분위기도 되지만 우리 오송 연결선 또 제천 봉양역을 거치는 거에 대해서 아마 우리 중앙부서하고 긴밀하게 협의를 해 가지고 어떻게든지 우리 충북 발전에 기여를 해 줬으면 좋겠습니다.

○균형건설국장 이창희 예, 최선을 다하겠습니다.

○연종석 위원 이상입니다.

○위원장대리 박성원 수고하셨습니다.

다음 질의하실 위원님, 정상교 위원님 질의하여 주시기 바랍니다.

○정상교 위원 정상교 위원입니다.

국장님, 3쪽에 보면은 사업계획 적정성 검토라고 되어 있는데 이게 좀 이해가 안 가는 게 예타 면제를 받았는데 이거 또 적정성 검토를 해야 되는 건지?

○균형건설국장 이창희 예, 맞습니다.

○정상교 위원 그렇게 해야 돼요?

○균형건설국장 이창희 예타 면제를 받고 난 뒤에도 그 사업이 어느 정도인지에 대해서 계획 적정성 검토를 하도록 이렇게 규정이 되어 있습니다.

이 내용은 써 있는 것처럼 사업 시행은 하는 것으로 예타 면제에서 결정이 됐기 때문에 사업 시행은 하되 지금 1조 5,000억이란 돈이 적정한지 그다음에 노선은 예타 면제 신청한 노선이 적정한지를 검토를 하는 겁니다.

그래서 거기에서 추정 사업비를 만들어 내고 추정 노선을 만들어 내서 그다음에는 기본계획을 국토교통부에서 합니다.

거기에서 다시 사업비와 노선을 검토하고 그다음에 기본설계를 하고 실시설계를 해서 그다음에 착공을 하는 단계입니다.

그래서 앞으로 그러한 과정이 많이 남아 있습니다.

○정상교 위원 그래서 이게 우리가 앞서서도 설명을 하셨는데 지금 오송서 청주공항까지도 지금 고속화가 안 되어 있잖아요?

○균형건설국장 이창희 오송서…

○정상교 위원 청주공항까지.

○균형건설국장 이창희 예, 그렇습니다.

○정상교 위원 자, 여기 보면은 지금 충북선이 청주공항과 연박의 고속화란 말이에요.

자 그럼 얼추 보면은 우리가 원주를 통해서 강릉을 가야 되고 목포에서 오송을 통해서 청주로 와야 되는데 머리와 끝이 이건 고속화가 아니에요, 그렇죠?

따지면 청주공항과 우리 제천 연박까지만 고속화지 이 꼬리와 머리가 연결이 안 되면은 이건 고속화가 아니란 얘기지.

그래서 이거를…

○균형건설국장 이창희 그 문제에 대해서 제가 설명을 드리겠습니다.

당초 제가 말씀드린 것처럼 이미 원주~강릉은 고속화가 되어 있고요. 그다음에 원주~봉양 구간은 지금 중앙선 복선전철화사업 해서 고속화사업이 거의 95% 끝나 있습니다. 그리고 오송에서 목포까지는 호남고속철도가 이미 운행 중에 있고요.

그다음에 오송에서 청주공항 사이는 지금 천안에서 청주공항 복선전철화사업의 기본설계를 하고 있습니다. 그래서 2022년에 마무리될 예정입니다.

그렇다면 남아 있는 부분이 청주공항에서 봉양까지가 고속화가 안 돼서 이번에는 그 고속화를 하면서 지금 경부선은 한번에 서울에서 부산까지 내려가는데 이 강호축에는 호남선, 충북선, 중앙선, 원강선이 있기 때문에 이걸 연결하면 강호축이 되겠다라는 생각에서 이 사업을 추진한 겁니다.

그래서 이번에 충북선 고속화사업 이 청주공항에서 봉양까지가 고속화가 된다면 강호축 전체 라인이 다 고속화된다 이렇게 보시면 되겠습니다.

○정상교 위원 글쎄 국장님 설명을 들으니까 이해가 가는데 그러면은 지금 제천서는 그나마도 이게 봉양까지 가는 것도 패싱이니 어쩌니 지금 난리를 치고 있는데 우리 부위원장님 계시지만, 이게 우리 충북 도민들의 염원이지만 지금 아까 말씀하신 대로 기본계획에 기본설계, 실시설계까지 반영이 되려면은 우리 도에서 이거 부단한 노력이 없이는 지금 말씀하신 대로 조금만 더 돌아가도 시간과 예산이 투입이 되는 거는 중앙정부에서 보면 그건 아니라고 판단을 할 수밖이 없어요.

그래서 정 안 되면 우리 진짜 도민들이 뭐를 하나 만들어서 어떻게 뭘 보여줘야 되는 그런 부분도 있고, 사업이 이게 그냥 가만히 있어서는 절대로 중앙정부에서는 이걸 우리 의도대로 안 된다 그걸 분명히 말씀드리고.

지사님을 비롯해서 우리 담당부서에서는 국토부와는 정말로 가서 떼를 쓰듯 해야지만 반영이 될 수 있다라는 말씀을 드립니다.

○균형건설국장 이창희 예, 지금 위원님 말씀하신 바와 같이 저희들이 봉양 경유노선을 만들 때 그때 취지가 지역균형발전 취지, 충청북도의 지역균형발전 취지에 현실적으로 봐서 적합한 생각이라고 그래서 그 아이디어를 채택을 해서 추진을 하고 있습니다.

지금 정부에서는 이번에 예타 면제 사업이 23개 사업에 24조 1,000억 원 규모입니다. 충북선뿐만 아니라 다른 지역에서도 사업규모를 계속 늘리려는 시도는 분명히 있을 거고 정부는 24조 1,000억 원 규모대로 누르려고 할 거고 그래서 그 과정이 아마 지난하고 험난한 싸움이 될 것 같습니다.

어쨌든 저희들이 당초 예타 면제에서 신청한 대로 그렇게 관철이 될 수 있도록 나머지 실시설계까지 최선의 노력을 다하겠습니다.

○정상교 위원 글쎄 지금 문재인 정부에서 균형발전을 강조하고 계시고 착공이 '22년이니까 아직 한 3년 남았는데 이런 사업이 정말 이번 정권에서 시작이 안 되면 어렵다, 다음 정권에 가서는 더 어렵다라는 거를 직시를 하고 하여간 도에서 최선을 다해 주시길 부탁을 드리겠습니다.

○균형건설국장 이창희 그렇게 하도록 하겠습니다.

○정상교 위원 이상입니다.

○위원장대리 박성원 수고하셨습니다.

다음 이상정 위원님 질의하여 주시기 바랍니다.

○이상정 위원 국장님 조금 이해가 안 가서요.

지금 목포에서 오송까지는 고속철도가 되어 있잖아요.

그런 데도 불구하고 세종에서 오송까지 이렇게 또 연결선이 더 필요하다는 부분들 이해를 잘 못하겠거든요.

그럼 세종역이 새로 신설되면서…

○균형건설국장 이창희 그건 아닙니다.

○이상정 위원 노선이 바뀐다는 얘기인가요, 어떠한 얘기인지?

○균형건설국장 이창희 그런 얘기는 아닙니다.

호남고속철도가 올라오다가 충북선이 옆으로 있으면 충북선하고 연결을 해야 될 것 아닙니까?

그래서 일반 차 같은 경우는 회전을 하면 되는데 철도는 회전이 안 되지 않습니까? 그래서 그 회전할 수 있는, 충북선으로 갈아탈

수 있는 연결선을 만들어 줘야 이게 빨리 갈 수 있는 거죠.

만약에 안 만들어지면 죽 갔다가 다시 빠꾸를 해야 되기 때문에 그래서 철도에서는 연결선을 이렇게 두고 있고 지금도 경부선 일반철도하고 오송하고 있을 때는 연결선이 조금 있긴 있습니다.

그래서 서울에서 천안 거쳐서 오송으로 올 때는 그 연결선을 타고 내려옵니다. 지금도 그런 연결선은 있습니다.

그런데 호남고속철도에서 충북선으로 들어가는 연결선이 없기 때문에 이번에 그 연결선을 만들려고 하는 겁니다.

○이상정 위원 아, 그럼 오송역에서 바로 충북선으로 안 되기 때문에…

○균형건설국장 이창희 그렇죠.

○이상정 위원 그 연결선을.

○균형건설국장 이창희 예, 그래서 오송역에서, 오송역 그 안에서 연결선으로 해서 충북선으로 탈 수 있도록 만들어주는 거죠.

○이상정 위원 아, 그게 그러면 빠진 거군요.

○균형건설국장 이창희 예, 빠졌다고 저희들은 보고…

○이상정 위원 이해하겠습니다.

○위원장대리 박성원 이상욱 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

○이상욱 위원 간단하게.

지금 오송역과 세종역 문제가 들어가는 거 있지 않습니까? 광명에서 오송까지 복복선 얘기가 나오니까…

○균형건설국장 이창희 예, 평택에서요.

○이상욱 위원 평택에서.

그러니까 일단 세종역 문제는 좀 가라앉는 것 같이 보였지 않습니까?

○균형건설국장 이창희 예.

○이상욱 위원 제가 2월 달에 경기도 일부지역 다니며 지자체장들을 만나서 들어본 얘기는 확정된 건 아니지만 의견들이 복복선은 오히려 세종역을 만드는 구실을 줄 거다 그런 얘기를 하더라고요.

그러니까 무슨 얘기냐면 지금 오송역도 경부선이나 호남선이 서는 시간이 있고 안 서는 기차가 있지 않습니까?

○균형건설국장 이창희 예, 있습니다.

○이상욱 위원 결국 복복선으로 갔을 적에는 세종역에다 일부를 세우려는 목적도 있을 것이다라는 얘기를 제가 비공식적인 자리에서 들었습니다.

그런데 그 얘기를 듣고 보니까 '아, 그럴 수도 있겠다.' 그러니까 천안에서 익산으로 직선화는 그건 어려운 거고 복복선은 오히려 천안~세종역을 만들 수 있는 구실을 만들어주는 역할을 할 수도 있다 이런 의견을 듣고 아, 그럴 수도 있겠다라는 얘기를 들었는데요.

혹시 우리는 그 부분에 대해서는 검토하신 게 있나요?

○균형건설국장 이창희 저는 논리적으로 봤을 때 평택~오송 복복선사업과 세종역 건설은 별개라고 보여집니다.

오히려 복복선사업을 하게 되면 오송역에 열차 운행하는 횟수가 늘어나고 전국적인 규모에서 오송역이 분기역으로서의 위상을 높이하는 측면이 있기 때문에 세종역 건설에 어떤 정당성이 떨어진다라고 저는 오히려 생각을 하고 있고, 지금 그런 말씀은 저는 이번에 위원님으로부터 처음 들어보는데 위원님께서 그런 말씀을 들으셨으니 다시 한 번 그 논리가 맞는지 체크 좀 해 보겠는데 논리가 약간 상반된다라는 느낌은 있습니다.

○이상욱 위원 그러니까 저희들이 이렇게 지자체 각자의 이익을 추구하다 보면 이익충돌이 일어나는 부분이 분명히 있지 않습니까?

그러면 우리가 그런 부분에 대한 논리도 미리미리 대처를 해서 준비해 놓을 필요가 있다라는 생각이 들기 때문에 내가 말씀을 드렸습니다.

○균형건설국장 이창희 그렇게 하도록 하겠습니다.

○이상욱 위원 한번 검토 부탁드리겠습니다.

○균형건설국장 이창희 예, 알겠습니다.

○이상욱 위원 이상입니다.

○위원장대리 박성원 다음 질의하실 위원님

계십니까?

안 계시면 제가 사실 확인을 위해서 한두 가지만 좀 여쭈어 볼게요.

지금 예타 면제 신청 시에는 1조 8,153억 원이었는데 그래서 청주공항하고 연박 고속화해서 1조 1,775억 원이었거든요.

뒤에 예타 면제 선정됐을 때 예산을 세 가지 항목으로 이렇게 나누어 놨는데 이거 확인이 된 건가요, 추정하시는 거예요?

○균형건설국장 이창희 아, 이건 추정한 겁니다.

○위원장대리 박성원 추정하시는 걸 이렇게 문서로 보고서를 만드세요?

그것도 1조 4,518억 원인데 1조 5,000억으로 뭉뚱그려 가지고 500억 원 가까이를 늘려서 이렇게 추정하시면 이게 될까요?

○균형건설국장 이창희 지금 이게…

○위원장대리 박성원 제가 국토부에 확인한 내용하고는 전혀 틀리기 때문에 지금 오늘 보고하신 내용이 이게 보고의 의미가 있을까 이러한 생각이 좀 듭니다.

○균형건설국장 이창희 저희들은 예타 면제 이후에 이번 사업노선이 어떻게 결정이 된 거냐라는 많은 의견들의 말씀이 있었고 그래서 기재부나 국토부를 다니면서 나름대로 정확하게 그쪽에서 확인을 해 주거나 발표는 하지는 않았지만…

○위원장대리 박성원 제가 이따가 지사님께 질의를 하면서 제가 문서를 공개를 할게요.

이거는 국토부에서 거짓 보고를 하든지 아니면 여기 계신 지금 집행부에서 거짓 보고를 하시든지 둘 중의 하나겠죠.

○균형건설국장 이창희 저희들은…

○위원장대리 박성원 그런데 저는 숫자가 잘못된 것 이걸 떠나 가지고 특별위원회에서 이렇게 뭉뚱그려서 보고를 하는 거를 이해를 못하겠어요. 왜 이렇게 보고를 하시죠? 이해할 수가 없네요.

자, 그럼 차라리 이랬으면 그냥 "아직 확인되지 않았습니다."라고 하시는 게 훨씬 낫지 않나요?

사업을 다섯 가지로 나눠 가지고 세 가지는 예산을 1조 2,779억 원, 525억 원 이렇게 나눠 가지고 숫자까지 다 표기를 하고 2개는 불분명하다 이렇게 5개 사업으로 나뉘는데 이게 전혀 근거가 없잖아요, 근거가 있나요?

확인 안 하셨다면서요?

○균형건설국장 이창희 저희들 관련부서에서 그 얘기를 듣고 정리한 내용입니다.

○위원장대리 박성원 그냥 정리하신 거잖아요, 자의적으로.

○균형건설국장 이창희 예, 그렇습니다.

○위원장대리 박성원 그런데 이런 걸 왜 보고하시는지 이해할 수가 없다니까요.

알겠습니다, 하여튼 이따 확인할게요.

○균형건설국장 이창희 이거는 여기 자료에도 나와 있는 것처럼 저희들이 관계부처 다니면서 협의했을 때 나온 내역을 토대로 해서 저희들이 추정한 내용입니다.

○위원장대리 박성원 하여튼 추정이라는 거죠?

○균형건설국장 이창희 예, 그렇습니다.

○위원장대리 박성원 한 가지만 더 여쭈어보겠습니다.

지금 천안에서 익산으로 직선화하고 오송으로 돌아갔을 때하고 몇 ㎞ 정도 차이 나나요?

혹시 예전에 기억하시는 분들 계시나요?

(「19」하는 이 있음)

19㎞요?

○균형건설국장 이창희 19㎞, 예.

○위원장대리 박성원 19㎞.

그리고 시간은 한 13분에서 15분 정도 맞습니까? 이거 먼저 확인하려고.

그 정도 되죠, 그렇죠?

제가 문서상에서 확인했을 때 오송역이 생김으로 인해서 호남고속도로를 이용하시는 분들이 19㎞를 돌아가고 한 15분 정도 시간이 더 소요된다 거의 맞는 거죠. 그렇게 보면 되는 거죠?

(…)

알겠습니다.

더 질의하실 분 안 계십니까?

예, 이상정 위원님.

○이상정 위원 아니 그 자료를 보다 보니까 좀 이상해서.

1쪽에 나와 있는 청주공항~연박 고속화 78㎞가 1조 1,771억으로 되어 있는데 2쪽은 똑같은 내용으로 78㎞인데 1조 2,779억 원으로 되어 있어요.

이게 어떤 게 맞는 거예요?

○교통정책과장 박기순 교통과장 박기순입니다. 제가 말씀을 드리겠습니다.

박성원 부위원장님께서도 사업비 부분에 대해서, 장정수치에 대해서 의문점을 말씀을 하셨고 여기 제가 1쪽과 2쪽에 똑같은 78㎞에 한쪽은 1조 1,771억이고 한쪽은 1조 2,779억 이렇게 …

○이상정 위원 1,000억 원 차이가 나요.

○교통정책과장 박기순 1조 2,779억 원 이렇게…

○이상정 위원 1,000억 원 차이가 나네요.

○교통정책과장 박기순 1,000억 원 정도 차이가 납니다.

이 부분은 저희가 그동안에 국토부와 기재부를 다니면서 관련부서로부터 얘기를 많이 듣고 아까도 말씀드렸듯이 추정치로 이거에 대한 명확한 데이터화되어 있는 그런 자료는 없습니다, 현재까지.

그래서 저희가 들은 바를 여기에다가 정리를 해서 이렇게 한 건데, 어찌됐든 정부에서 발표를 한 최종금액은 1조 5,000억입니다.

그런데 저희가 신청한 것과 비교를 해서 뭐 뭐가 빠져서 1조 5,000억이다 이런 것은 없는 상태고요.

그래서 저희가 신청한 거는 청주공항에서 연박까지 1조 1,771억이지만 국토부로부터 얘기를 들었을 때 국토부에서 봉양 가기 전에 연박에서 신림까지 예전에 예타 검토를 할 때 그때 직결로 해서 연결을 했을 때 525억 그 정도를 국토부에서는 검토를 하고 있다라고 그렇게 얘기를 들은 겁니다.

그래서 그 금액과 그리고 또 원주 연결선이 포함이 돼 있다라는 얘기를 또 일부 들었고 그래서 그 금액, 거기에서 그 두 가지 금액에서 청주공항에서 연박 고속화 남은 1조 5,000억에서 이 두 가지 금액을 뺀 나머지 금액을 이쪽으로 더 넣은 겁니다.

그래서 1,000억 정도 추가금액이 들어갔는데 이 부분은 전체 선형을 직선화하는 부분에 그 부분도 어느 정도까지 사업량을 더 집어넣을지가 아직 구체적으로 결정된 것이 아니기 때문에 그래서 그 부분으로, 말하자면 사업량을 더 늘리면 1,000억 정도 더 늘려서 집어넣을 수도 있겠다라고 판단을 했기 때문에 이런 금액이 산출이 된 겁니다.

그래서 이 부분은 제가 다시 말씀을 드리지만 지금 여기에 무엇이 포함이 돼 있고 안 돼 있고 이게 중요한 것이 아니라 지금 사업계획 적정성 검토를 6월 말까지 기재부 의뢰로 해서 KDI에서 그 내용을 검토를 하는데 거기에 어떤 식으로 우리 사업내용, 사업비를 요구를 해서 관철을 시켜내느냐 하는 부분이 사실상 중요한 부분입니다.

그래서 저희로서는 좌우지간 우리가 처음에 계획했던 예타 면제 신청했었던 그 내용대로 다 전액, 전체내용이 반영될 수 있도록 지역의 의견 뭐 이런 거 다 수렴을 해서 최대한 반영을 해서 그렇게 나갈 그럴 계획으로 지금 하고 있다 이렇게 말씀을 드리겠습니다.

○이상정 위원 알겠습니다.

○위원장대리 박성원 더 이상 질의할 위원님 안 계십니까?

자, 그러면 더 이상 질의할 위원님이 안 계시므로 충북선철도 고속화사업 예타 면제 후속조치상황 보고를 마치겠습니다.

위원님, 그리고 집행부 관계자 여러분!

우리 위원회에서는 앞으로도 변함없이 충북선철도 고속화사업 추진 및 KTX오송역 활성화를 위하여 적극적인 의정활동을 펼쳐나갈 것입니다.

많은 협조 부탁드립니다.

집행부에서도 충북선철도 고속화사업을 추진하면서 소외되는 도민이 없도록 만전을 기하여 주시기 바랍니다.

조기착공 등 예타 면제에 따른 후속조치를 철저히 추진해 주시기 바랍니다.

이상으로 제371회 충청북도의회 임시회 제4차 충북선철도고속화사업지원및KTX오송역활성화를위한특별위원회를 모두 마치겠습니다.

산회를 선포합니다.

(12시08분 산회)

○출석위원(8인)

박성원	이상욱	이옥규	정상교
박문희	이상정	하유정	연종석

○청가위원(1인)

연철흠

○출석전문위원

입법전문위원	강미경

○출석공무원

·균형건설국

국장	이창희
교통정책과장	박기순

제377회 충청북도의회(정례회) 제 5 호

충북선철도고속화사업지원및KTX오송역 활성화를위한특별위원회회의록

충청북도의회사무처

일시 2019년 12월 2일(월) 15시
장소 특별위원회 회의실

의사일정

1. 충북선 고속화 사업의 전반적인 추진상황 및 향후계획 보고의 건

심사된 안건

1. 충북선 고속화 사업의 전반적인 추진상황 및 향후계획 보고의 건 ····· 1면

(16시57분 개의)

○위원장 연철흠 의석을 정돈해 주시기 바랍니다.

성원이 되었으므로 제377회 충청북도의회 정례회 제5차 충북선철도고속화사업지원및KTX오송역활성화를위한특별위원회를 개의하겠습니다.

---

1. 충북선 고속화 사업의 전반적인 추진상황 및 향후계획 보고의 건

○위원장 연철흠 의사일정 제1항 충북선 고속화 사업의 전반적인 추진상황 및 향후계획 보고의 건을 상정합니다.

바쁜 의정활동 속에서도 함께해 주신 위원님 여러분께 진심으로 감사의 말씀을 드립니다.

또한 충북선철도 고속화사업 및 KTX오송역 활성화를 위한 각종 대책 등을 위하여 애써 주신 집행부 관계자 여러분께도 감사드립니다.

오늘 보고는 남일석 균형건설국장께서 해 주시기 바랍니다.

그러면 균형건설국장님 나오셔서 충북선 고속화사업의 전반적인 추진상황 및 향후계획에 대해 보고하여 주시기 바랍니다.

○균형건설국장 남일석 균형건설국장 남일석입니다.

존경하는 충북선철도고속화사업지원및KTX오송역활성화를위한특별위원회 연철흠 위원장님 그리고 위원님 여러분!

먼저 의정업무로 바쁘신 중에도 충북선철도고속화사업과 세종역 대응을 비롯한 오송역 활성화에 각별한 관심과 성원을 보내 주신 데에 대해 진심으로 감사의 말씀을 드립니다.

앞으로도 현안 사업들이 차질 없이 추진되도록 위원님들의 많은 조언과 격려를 부탁드리면서 충북선철도 고속화 및 세종역 신설 대응 추진상황을 보고드리겠습니다.

보고는 충북선철도 고속화사업 추진상황 및 향후계획, KTX 세종역 신설논란 대응경과 순으로 말씀드리겠습니다.

먼저 1쪽, 충북선철도 고속화사업 추진상황입니다.

충북선철도 고속화사업 내용 및 정부의 검토경과입니다.

우리 도는 오송 연결선 등 5개 세부사업에 대해 총 1조 9,600억 원 규모의 사업을 요구하였으며 국토부는 기술적 어려움에 따른 오송 연결선을 제외한 4개 세부사업에 대해 2조원 규모로 기재부에 제시하였습니다.

기재부는 이에 대해 오송 연결선 미검토, 청주공항~삼탄 개량 반영, 삼탄~연박 개량

미반영, 봉양역 경유노선 일부 반영, 원주 연결선 미반영으로 총 1조 2,800억 원의 사업비를 제1안 검토안으로 하였고, 제2안 검토대안은 검토안에 삼탄~연박 반영, 원주 연결선 일부 반영으로 총 1조 7,000억 원의 사업비로 검토하였습니다.

국토부는 2020년도 설계비 예산을 정부예산 시스템에 탑재하기 위해 예타면제사업을 일괄적으로 검토안의 총사업비를 우선 적용하기로 결정하여 제1안인 검토안 총 1조 2,800억 원 사업비를 기준으로 기본계획 용역을 지난 11월 착수하였습니다.

현재 상황은 청주공항~삼탄 개량과 봉양역 경유선은 포함되었으며 삼탄~연박 개량, 원주 연결선, 오송 연결선은 제외되었습니다.

국토부 기본계획에 추가 반영 필요사업은 삼탄~연박 급곡선 구간 선형개량사업, 중앙선과 원강선을 연결하는 원주 연결선, 호남고속선과 충북선을 연결하는 오송 연결선 등 3개의 세부사업입니다.

다음 2쪽, 향후 대응계획입니다.

삼탄~연박 개량, 원주 연결선은 국토부의 충북선고속화 기본계획에 추가 반영토록 노력하겠습니다.

국토부와 기재부도 강호선 고속철도망 완성에 필요한 사업으로 공감하고 있으며 삼탄~연박 개량과 원주 연결선 추가 시 총사업비가 1조 2,800억 원에서 1조 7,000억 원으로 32%가 증가됩니다.

그렇지만 타당성재조사 대상이지만 이미 대안검토가 진행된 것으로 인정되어 별도 재검토 절차가 면제되겠습니다.

이에 따라 우리 도는 국토부 기본계획에 삼탄~연박 개량과 원주 연결선이 반영될 수 있도록 최선의 노력을 다할 계획입니다.

오송 연결선은 설치방안을 도출하기 위해 우리 도에서 자체 연구용역을 추진하고 있으며 현재 용역기관 선정을 마치고 내일부터 5개월간 본격 진행하게 됩니다.

기본적인 대안은 기존 선을 활용한 학천터널 종점부 분기, 평택~오송 경부고속선 2복선사업 연계방안 등을 검토하여 충북선철도고속화사업 또는 평택~오송 2복선사업 기본계획에 추가 반영토록 노력하겠습니다.

3쪽, 그림은 참고해 주시기 바랍니다.

다음 4쪽부터 5쪽, KTX 세종역 신설논란 대응경과입니다.

진행경과에 대해 말씀드리겠습니다.

2016년 8월 국토부의 KTX 세종역 신설 타당성조사 용역이 시작되었으며 이에 대해 우리 도는 신설반대를 표명하였고 2017년 4월 문재인 대통령 후보는 세종역 설치는 충청권 시도 간 합의에 따르겠다고 공약하였습니다.

2018년에는 이해찬 의원의 세종역 재추진, 세종시장의 세종역 설치 건의로 KTX 세종역 논란이 재점화되었으나, 2018년 10월 국토부 국정감사 시 김현미 국토부장관은 세종역 신설 타당성조사 결과 경제성 부족, 현재 상황으로 어려우므로 논란을 종결한바 있으며, 호남 국회의원들의 세종 경유 호남선 KTX 직선화 요구에는 오송 분기역은 2005년 결론난 사항이며 세종역은 타당성조사 결과 가능성이 없고 단거리 노선은 과잉투자로써 현실적으로 불가능임을 밝혔습니다.

금년 10월 국회 국토교통위 세종시에 대한 감사 시 윤호중·주승용 의원의 세종역 신설 필요 발언에 따라 KTX 세종역이 다시 쟁점화되었으며 이에 대응하여 우리 도는 KTX 세종역 설치 반대 공식의견을 언론에 명확히 발표하였습니다.

다음 6쪽, 세종시 동향 및 우리 도 입장입니다.

세종시는 세종역 신설을 위한 자체 용역을 추진 중입니다.

금년 5월부터 내년 6월까지 진행 예정이며 총선 이후 결과를 발표할 것으로 예상됩니다.

세종시장은 세종역 신설 추진 의사를 고수하고 있습니다.

금년 10월 17일 세종시 정례브리핑 시 KTX 세종역은 꼭 필요한 사업이며 충청권 4개 시도가 참여하는 광역교통계획에도 실무적으로 논의하고 있고 세종역 문제 역시 이와

연계해 협의하겠다고 표명하였습니다.

KTX 세종역 설치에 대한 우리 도의 입장은 정부 차원에서 KTX 세종역 설치 불가로 결론난 사안이며 세종역 추진 반대에는 조금도 변함이 없습니다.

정부 차원의 재추진 움직임이 전혀 없는 상태로 세종역 신설은 세종시의 자체 구상일뿐이나 향후 세종시가 세종역 신설을 정부에 건의할 움직임이 보일 경우 모든 수단을 동원하여 세종역 신설을 저지토록 하겠습니다.

참고로 최근 오송에 철도의 핵심시설인 철도교통관제센터를 유치하였습니다.

기이 조성한 철도완성차안전시험연구시설, 철도종합시험선로와 함께 앞으로 철도종합시험선로 2단계 및 철도안전허브센터 등을 유치하여 오송역을 중심으로 한 철도클러스터 조성에도 최선을 다하겠습니다.

7쪽부터 10쪽까지 관련 자료는 참고하여 주시기 바랍니다.

존경하는 연철흠 위원장님 그리고 위원님 여러분!

지금까지 보고드린 내용을 바탕으로 충북선 철도 고속화사업과 세종역 논란대응을 비롯한 오송역 활성화가 조속히 이루어지도록 최선의 노력을 다하겠습니다.

앞으로도 위원님 여러분의 지속적인 관심과 성원을 부탁드리겠습니다.

이상으로 충북선철도고속화사업지원및KTX오송역활성화를위한특별위원회 업무보고를 마치겠습니다.

감사합니다.

○위원장 연철흠 균형건설국장님 수고하셨습니다.

그러면 충북선 고속화사업의 전반적인 추진상황 및 향후계획에 대하여 질의하실 위원님 계시면 질의하여 주시기 바랍니다.

정상교 위원님.

○정상교 위원 정상교 위원입니다.

국장님 설명을 잘 들었는데요.

이게 충북선철도 고속화사업이고 강호축과 연결되는 부분인데 지금 오송역 연결선이 불투명하잖아요, 그렇죠?

○균형건설국장 남일석 예.

○정상교 위원 또 제천을 통해서 원주 간 연결선도 불투명하고 그러면 우리 도가 지금까지 주장해 왔고 또 예타면제를 받아서 도민들이 다 이걸 지금 환영을 하고 강호축과 연결되는 그런 고속화철로다가 알고 있는데 현실은 이게 지금 너무나 괴리가 생겨서 만약에 그 연결선이 양쪽 다 안 된다면 강호축은 소위 말하면 물 건너 간 거고.

또 그냥 충북선 고속화만 해 갖고는 이게 전혀 우리 지역이나 타 시도와 연결돼서 이 철도가 발전되리라는 것은 이건 생각도 못하는 이런 부분이라서 이 부분을 어떻게 해결해야 될 건지, 우리 도에서 열심히는 하고 계신데 결과가 좋지 않으면 이거 참 지금까지 수고하셨던 부분이 다 물거품이 되는데, 국장님 어떻게 생각하시나요?

○균형건설국장 남일석 우선 오송 연결선 부분은 저희들은 강호축 연결을 위해서 반드시 필요하다고 보고 있습니다.

있는데 지금 그동안에 위원님도 잘 아십니다마는 국토부가 기술적으로 좀 어렵다 그런 입장을 계속 견지를 해 와서 일단은 지금 현재 정부 계획에는 빠져있는 상태입니다.

그렇지만 지금 지난 11월부터 국토부에서 기본계획 수립을 시작했기 때문에 그 기본계획 수립과정에서 저희가 자체적으로 오송 연결선 부분에 대한 기술적 검토 그다음에 대안, 예를 들어서 평택 2복선에 갖다 붙이는 방안 이런 방안 등을 연구용역을 통해서 대안을 찾아서 국토부의 기본계획 수립과정에 지금 반영을 좀 해 보려고 하고 있습니다.

그다음에 원주 연결선은 이 부분도 지금 원주 연결선은 삼탄~연박 선형개량하고 같이 이미 지금 기재부나 국토부에서는 이 강호축 연결을 위해서 또 선형개량을 위해서 꼭 필요한 사업이다 이렇게 지금 인식을 같이하고 있기 때문에 국토부의 기본계획 수립과정에서 원주 연결선하고 삼탄~연박 선형개량은 반영이 가능할 걸로 그렇게 지금 예상을 하고 있

습니다.

○정상교 위원 글쎄 그러면 원주를 붙이는 건 긍정적인 건데 한쪽만 붙여서는 지금 또 어렵잖아요, 그렇죠?

국장님 이게 지금 우리 대한민국이나 세계적인 건설기술은 정말로 안 될 것이 없다라고 보는데 지금 국토부에서 주장하고 있는 거는 기존 철로하고 이게 연결이 되면 안 돼서 새로 깔아야 된다는 그런 말씀을 지난번에도 저희 국장님이 하셨던 건데, 바뀌신 국장님이.

그게 기술적으로 정말 어렵고 안 되는 건가요?

○균형건설국장 남일석 일단은 지금 당초에 논의되었던 학천터널 밑에서, 자료 보시면 학천터널 밑에서 분기하는 방안이 있는데 기존에 거기가 모반 자체가 콘크리트입니다.

이게 분기를 하려면 한 100m나 150m를 콘크리트를 깨서 분기기를 설치해야 되는데 이게 국토부의 주장은 열차운행의 안전성이라든지 그 150m를 깨서 열차운행 중에 과연 공사를 할 수 있겠느냐…

○정상교 위원 그거를 지금 내세워서 안 된다고 얘기하는 거잖아요, 그렇죠?

○균형건설국장 남일석 예, 그렇습니다.

○정상교 위원 국토부에서는?

○균형건설국장 남일석 네네.

○정상교 위원 그래서 지금 보신 바와 같이 학천터널 이 부분이 꼭 이쪽으로 이렇게 붙여서 가야 되는 건지, 아니면 여기서 가다가 이렇게 붙이는 부분은 안 되는 건지 이게 지금 충북선 여기가 오송으로 가는 저거 아닙니까?

○균형건설국장 남일석 예, 그게 충북선입니다.

○정상교 위원 그렇죠, 충북선이죠?

○균형건설국장 남일석 예.

○정상교 위원 그래서 여기서 구태여 이렇게 도는 것보다 여기서 가다가 여기서 어떻게 빠져서 충북선하고 붙이는 방법은 없나요, 이게?

왜 오송을 꼭 거쳐서 가야 되는지, 오송 안 거치고도 그냥 충북선에다 갖다 붙여서 충북선이 고속화로 해서 강원도로 원주로 가면 안 되나요, 이게?

꼭 오송을 들러야 돼요?

지금 지사님의 의중은 뭐예요, 목포에서 강원도까지 가는 게 목적이지 꼭 오송을 거쳐서 가라라는 거는.

○균형건설국장 남일석 일단…

○정상교 위원 그 부분도 한번 검토를 해 보시지, 국장님.

물론 오송을 통해서 가면 좋은데 지금 여러 가지로 국토부에서 안 된다 하니 안 되는 걸 갖고 계속 싸워봤자 그건 시간 낭비 에너지 낭비고 되는 방법으로 우리가 대안을 제시를 하면은 국토부에서도 긍정적인 답이 나올 텐데.

○균형건설국장 남일석 지금 위원님 말씀하신 부분은 교통정책과장이 보충설명을 좀 드리도록 하겠습니다.

○정상교 위원 예, 해 보세요.

○교통정책과장 박기순 교통정책과장 박기순입니다.

위원님 말씀하신 부분에 대해서 그 부분도 저희가 다 검토를 했었던 부분이고요.

분기기가 설치돼야 되는 조건이 있습니다.

직선구간이어야 되는데 제일 첫 번째가 직선구간이어야 됩니다.

근데 지금 위원님 말씀하신 이쪽 학천터널 빠져나오면서 여기에서…

○정상교 위원 직선 쪽으로…

○교통정책과장 박기순 직선 쪽으로 해서 오송역을 들르지 않고 충북선에 붙이는 방안을 말씀을 하셨는데 이 학천터널이라고 표시된 거기에서부터 오송역까지 학천터널을 막 빠져나와서 80m에서 한 120m 그 정도만 직선이고 나머지는 다 곡선구간입니다.

완화곡선이라고 해서 미세하게 회전반경을 다 그리고 있는 지역입니다.

그래서 저희가 최초에 검토를 했었던 학천터널을 막 빠져나오면서 직선구간이 터널을 빠져나오면서 한 100여 m 내외로 그 정도 직선구간이 있었기 때문에 그 직선구간에서 분

기를 하는 방안을 검토했었던 겁니다.

근데 그거 자체가 방금 전에 국장님 말씀하신 거와 같이 그런 기술적 문제나 또 안전성 그리고 철도운행 상태에서의 시공상 가능성 이런 거에 문제가 있다라고 해서 안 된 거고요.

그리고 지금 여기 학천터널 빠져 나와서 오송역까지 쭉 올라오는 그 부분이 교량구간입니다.

교량구간이고 이쪽 경부선을 오버브릿지 해 가지고 아주 고가로 높은 지역으로 호남선 고속선이 연결되어 있는 겁니다.

거기에서 분기하는 거는 지금 현재 학천터널에서 분기하는 것보다 훨씬 더 가능성이 없는 그런 상황입니다.

그래서 거기에서 분기하는 방안은 일단 기술적으로 안 되는 거고 저희 오송역 거기가 이제 고속선의 분기기 또 충북선과의 결절지 이런 여러 가지 측면에서 오송 자체의 어떤 중요성을 저희가 인식하고 있고 그 지역의 어떤 발전 이런 것과 같이 맞물려서 생각해야 되는 부분이라서 오송역을 건너뛴 상태의 연결은 저희는 적절치 않다라고 지금 보고 있습니다.

○정상교 위원 아니, 근데 국토부에서 안 된다라고 하는데 그거만 주장해서 뭐하는 얘기예요.

○교통정책과장 박기순 그래서 2번 항목에 오송 궤도기지 인입선 활용을 해서 분기하는 이러한 방안을 저희가 추가적으로 검토하고 있다, 연구용역을 해서 이러한 방안을 도출해 가지고 여기에 보시면 두 번째 궤도기지 인입선 활용해서 분기하는 부분이 오송역까지는 호남선을 타고 일단 기존선을 타고 와서 오송역에서 서울 방향 쪽으로 올라가다가 거기 조금 직선구간입니다.

거기가 직선구간이고 그리고 자갈도상이고 여기에서 분기를 하는데 평택에서 오송까지 2복선화 사업이 현재 똑같이 예타면제가 돼서 진행이 되는 겁니다.

거기 설계과정에 여기에서 분기를 할 수 있도록 안을 저희가 도출해 가지고 제시하는 거죠.

이 부분은 저희가 판단하기에 기술적으로 문제가 하나도 없습니다.

다만 사업비 부분이 더 많이 소요된다라는 것이 현재 문제가, 걸림돌이 될 수가 있다라고 생각을 하는데, 이렇게 해서 여기서 분기를 해서 아까 말씀하셨던 충북선에 이렇게 연결을 하는 그런 형태가 되겠습니다.

이러한 방안을 포함해서 대안을 저희가 도출을 해서 국토부에서 진행하는 그 기본계획 수립과정에 반드시 관철시켜야 되는 그런 과제로 남아 있는 그런 상황입니다.

○정상교 위원 그거는 오송역을 거쳐서 가는 거죠?

○교통정책과장 박기순 그렇습니다.

○정상교 위원 우리 국장님이 철도와 관련돼서는 베테랑 아니십니까?

○균형건설국장 남일석 기술적인 부분은 조금 부족하다고 생각이 되고요.

제가 경부고속철도하고 호남고속철도 계획할 때…

○정상교 위원 글쎄, 그래서 여쭤보는 겁니다.

○균형건설국장 남일석 고속철도과에 근무를 했었습니다.

○정상교 위원 그래서 우리 국장님이 충북에 오셨으니까 이거는 우리 도민의 큰 숙원사업이니까 적극적으로…

○균형건설국장 남일석 예.

○정상교 위원 그쪽에 인맥도 많으시니까…

○균형건설국장 남일석 예.

○정상교 위원 활용을 하셔서 이게 꼭 반영이 되도록 노력을 해 주십시오.

○균형건설국장 남일석 예.

○정상교 위원 이상입니다.

○균형건설국장 남일석 알겠습니다.

○위원장 연철흠 정상교 위원님 수고하셨습니다.

이상욱 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

○이상욱 위원 이상욱 위원입니다.

지금 이 부분에 관련된 우리 특별위원회 같

은 이런 조직이 몇 개나 있죠? 민간 부분 다 포함해서.

○균형건설국장 남일석 민간에 비상대책위가 있고요, 비대위라고 있고요.

○이상욱 위원 도의회하고 2개가 있는 건가요?

○균형건설국장 남일석 도의회…

○이상욱 위원 도의회에 우리도 나름대로는 어차피 그 역할을 나름대로 하는 거니까.

○균형건설국장 남일석 예, 도의회에도 있고요.

○이상욱 위원 근데 지금 민간대책위 그분들이 참 열심히 하고 엄청 희생적으로 하는 건 틀림없는데 그분들의 뜻이 통하는 자리가 있고 안 통하는 자리가 있잖아요, 그렇죠?

○균형건설국장 남일석 예.

○이상욱 위원 그거를 분석해 갖고 만에 하나 안 통하는 자리가 한군데라도 있다면 그것을 해결하는 방법은 제 생각에는 고공단 출신들이라든가 국회의원이라든가 기타 원로들로 구성돼서 대정부 로비를 직접 할 수 있는 그런 실질적인 대책위가 필요하지 않은가라는 생각이 듭니다.

그러니까 민원성 어떤 대책위라기보다는 나름대로는 압력이라면 압력 또는 나름대로 어떤 그런 힘을 쓸 수 있는 대정부 로비를 할 수 있는 그런 조직위나 어떤 조직이 필요한 게 아닌가, 그 부분에 대해서 한번 검토를 해 보시고 지사님께 건의를 해서 예산을 세우더라도 좀 필요하지 않나 이런 생각이 들거든요.

○균형건설국장 남일석 예.

○이상욱 위원 그다음에 국토부 기본계획 같은 거를 수립할 때 변경되거나 그러한 내용이 국토부의 KDI나 이런 데서 용역을 해 갖고서 변경을 하는 겁니까?

○균형건설국장 남일석 위원님 어떤…

○이상욱 위원 그러니까 어떤 계획이 변경될 때, 어떤 철도 기본망이 변경된다든가 고속도로가 예를 들어서 충남·북을 거쳐서 가는 게 어떤 노선이 변경된다든가 이런 거 할 때 광역단체장님들의 역할은 어떤 역할이 있느냐 그걸 여쭤보는 겁니다.

혹시 협조를 해 줘야 되는 사항이나 묵인해야 되거나 인정해야 되는 사항이 있나요?

○균형건설국장 남일석 기본적으로 철도망 계획을 수립할 때는 철도망 계획이라고 있습니다.

현재는 3차 계획이 있고요, 지금 4차 계획을 수정작업을 하고 있고 그런 철도망 계획을 만들려면 그러한 국토부의 철도망 계획에 반영이 돼야 되고요.

그거에 따라서 구체적으로 사업 실행을 하기 위해서는 기본계획 수립을 해야 됩니다.

기본계획 수립, 충북선 고속화사업이 지금 국토부에서…

○이상욱 위원 아니, 그러니까…

○균형건설국장 남일석 기본계획 수립을 하듯이…

○이상욱 위원 시간이 늦었는데, 말을 끊어서 죄송한데 시간이 늦었기 때문에…

○균형건설국장 남일석 예.

○이상욱 위원 광역단체장들의 역할이 어떤 부분에서 할 수 있는 부분이 있습니까?

그러니까 예를 들어서 광역단체장이 반대를 한다 그러면 도저히 이거는, 그러니까 충청권에는 광역단체장이 지금 네 분이 있지 않습니까?

○균형건설국장 남일석 예.

○이상욱 위원 그 네 분 중에 누가 한 분이 반대를 하면 안 된다든가 이런 어떤 그런 조건이 걸려 있는 부분이 있나요?

○균형건설국장 남일석 그거는 어디 명문화돼 있는 거는 없습니다.

없는데 충청권에 예를 들어서 같이 어떤 노선이 연결돼 있다 그러면 단체장님들끼리 어떤 협의라든지 이런 것들이 좀 필요하다고 보고 있습니다.

○이상욱 위원 한때 협약서라는 모종의 확인되지 않은 문서가 시중에 돈 적이 있어요.

그 서류에 충청권 국회의원들이 다 서명을 했고 우리 지사님까지도 서명을 한 그러니까

세종시에 관련된 어떤 내용이 그게 사실인지 저는 확인 안 했습니다.

어쨌든 사본은 제가 본적이 있습니다.

어떤 농원에서 만나 갖고 서명을 했다라는 그런 서명이 과연 그게 진짜 서류인지는 모르지만 그런 어떤 협약을 함으로써 서로 묵인해 주고 얻을 거 얻고 줄 거 주는 그런 상황을 한다 그래 갖고 그게 국토부에서 과연 받아들여질 수 있는 부분이 있느냐 그런 얘기도 되는 거예요, 제가 묻는 말은.

○균형건설국장 남일석 국토부는 일단 4개 단체장이 협의하면 충분히 검토를 하기는 할 것으로 보입니다.

그렇지마는 국토부는 국가 전체적인 측면을 고려하기 때문에 4개 단체장이 합의했다 그래서 그걸 받아들인다든지 그렇지는 않다고 봅니다. 국가 전체로 봐야 되는 측면이 있기 때문에.

○이상욱 위원 근데 국가 전체적인 게 예를 들어서 그게 충청권에 한정되어 있는 내용이라면 가능하겠네요?

○균형건설국장 남일석 그거까지 제가 답변드리기는 참 어려운 사항 같습니다.

○이상욱 위원 아니 있으면 있는 거고 없는 건 없는 건데 그게 답변이 어렵습니까?

○균형건설국장 남일석 국토부가 어떻게 받아들이느냐에 대해서…

○이상욱 위원 지금은 왜냐하면 내가 말씀드리는 건 사안이 결정된 게 아니잖아요.

어떤 걸 갖고 내가 이걸 그렇게 할 수 있느냐 없느냐라고 물어보면 지금과 같이 그렇게 말씀하실 수 있는데 일반적인 원론적인 측면에서 얘기를 하는 거니까, 그러면 나는 안 되는 걸로 그냥 알아듣겠습니다. 안 되는 걸로.

사안이 없고 내가 그냥 일반적인 통념을 얘기하는 거니까.

○균형건설국장 남일석 예.

○이상욱 위원 그러니까 국가 전체적인 차원에서 그거를 추진하는 입장에서는 참고는 할 수 있지만 그걸 꼭 받아들이거나 인정해 줄 의무는 없다 그런 거 아닙니까, 그렇죠?

○균형건설국장 남일석 예.

○이상욱 위원 그러면 세종역 때문에 제가 사실 이 말씀을 드리는 거예요, 세종역 문제 때문에.

지금 이낙연 총리도 안 된다고 그랬고 김현미 건교부장관도 안 된다고 그랬고 다 안 된다고 하는데 이춘희 세종시장은 그래도 해야 되겠다고 용역 발주를 했고 이런 상황이 죽 지속됐을 때 과연 충북에서 어쩔 수 없이 인정해야 되는 상황이 생기지를 않을까 하는 걱정이 사실 생기거든요.

왜 그러느냐 하면 그쪽이 지금 정부 중앙기관이 다 거기로 와 있기 때문에 국토부도 와 있고 다 와 있잖아요.

○균형건설국장 남일석 예.

○이상욱 위원 그분들도 자기 서울 집에 왔다 갔다 하기 편한 걸 원할 테니까, 잘못하면 우리가 그냥 눈 뜨고 당하는 상황이 생길 수도 있지 않을까라는 생각이 드는 거예요. 제가…

○균형건설국장 남일석 저희들은…

○이상욱 위원 오송 분기역 할 적에 국토부 KDI에서 만든 용역과제가 800페이지인가 몇 페이지 되는 거를 내가 다 봤는데 편리한 대로 만들어 놨더라고요, 편리한 대로.

그 용역이라는 것이 편리한 대로 만들면 또 그 상황이 될 수도 있겠다, 왜냐하면 그때랑 지금은 상황이 바뀌었다, 세종시가 50만이었을 때는 안 됐는데 지금 100만이 됐다라고 그랬을 때 과연 그걸 또 No 할 수 있느냐라는 거는 또 틀린 얘기거든요.

청주 이쪽은 자꾸 인구가 줄어드는 상황이고,

그랬을 때 지금 세종시는 사실은 당초의 약속과 틀린 부분으로 지금 계속 가고 있잖아요.

세종시의 역할은 정해져 있었거든요. 거기는 산업단지도 들어서면 안 되고 유성과 오송·오창 이 과학벨트를 따라서 여기에서 지원을 하게 돼 있었던 거거든요. 세종시는 그냥 행정복합도시로 남아 있어야 되는 거고.

그럼에도 불구하고 지금 전의 그쪽 천안과

중간에 국가산업단지를 유치하면서 이런 어떤 광폭적인 행동을 하고 있지 않습니까.

그런데 그걸 우리 충청북도에서는 아무런 반대론을 펴지를 않아요. 당초에 약속이 있었던 부분이 분명히 있는데도 불구하고.

그러니까 그것도 안 하니까 세종역도 해야 되겠다라고 한 발짝 더 나가는 거 아닌가라는 생각이 드는 겁니다.

○균형건설국장 남일석 세종역에 대해서는 제가 지난번 10월 말에도 언론에 분명히 브리핑을 했습니다.

세종역은 설치할 수도 없고 설치할 실익도 없고 그렇게 브리핑을 했습니다.

○이상욱 위원 브리핑한 거 제가 봤습니다.

봤는데 그나마 다행이다 했는데 그거는 지금 이낙연 총리까지도 안 된다고 그러고 김현미 장관까지도 안 된다고 그러는데도 이춘희 시장은 계속 밀어붙이잖아요.

나는 그게 어디에서 나오는 힘 갖고 그러는지는 모르겠는데 그거를 원천적으로 차단할 수 있는 지금 국장님께서 물론 하시는 것도 좋지만 나는 지사님의 역할이 필요한 게 아닌가 싶은 생각도 들고 또 아까 얘기한 대로 고공단 출신들이나 국회의원들이 좀 나서서 정리해 줄 필요가 있지 않는가라는 생각이 들기 때문에 그런 말씀을 드리는 겁니다.

○균형건설국장 남일석 예, 그 부분은 지사님께 건의를 드리겠습니다.

○이상욱 위원 예, 이상입니다.

○위원장 연철흠 이상욱 위원님 수고하셨습니다.

이옥규 위원님.

○이옥규 위원 지금 이상욱 위원님께서 말씀하신 부분에 대해서 더불어서 좀 더 말씀드리겠습니다.

세종시장께서 10월 17일 날 브리핑을 통해서 말씀을 하셨잖아요. KTX 세종역은 꼭 필요하다고 생각해 추진하는 사업으로 용역까지 자체 발주를 하셨습니다.

그럼에도 저희 도에서는 어떤 입장표명을 하셨습니까?

○균형건설국장 남일석 제가 10월 31일 날 언론에 브리핑을 했습니다.

세종역은 불가하다 그리고 이 부분은 작년에 정부에서 이미 불가한 걸로 얘기가 돼 있기 때문에 그 입장에는 변화가 없다 해서 10월 31일 날 언론에 브리핑을 했습니다.

○이옥규 위원 본 위원이 생각하기에는 다분히 총선을 앞둔 정치적 발언이라고 생각을 합니다.

지금 내용 자료에는 총선 4·15 이후 발표 예정이라고 말씀하셨지만 총선을 앞둔 결과도 도출되지 않은 상태에서 발언하는 거라고 생각을 하거든요.

우리 도에서도 그렇고 반드시 이 부분에 대해서는 지속적으로 짚고 넘어가야 될 일이라고 생각을 합니다.

○균형건설국장 남일석 예, 저희가 수시로 세종시의 동향을 체크하고 있고요.

세종시가 어떤 다른 움직임이 있다고 그러면 저희가 위원님들한테도 보고를 드리고 지사님한테도 보고를 드려서 즉시즉시 대응하도록 그렇게 하겠습니다.

○이옥규 위원 예, 이상입니다.

○위원장 연철흠 이옥규 위원님 수고하셨습니다.

이상정 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

○이상정 위원 오송 연결선 첫 번째 안이요, 지금 학천터널에서 이렇게 분기되는 부분들이 저번 회의에서도 기술적으로 이렇게 불가능하다라고 하셨고 좀 전에 국장님 말씀하실 때도 거기 한 150m인가요, 그 정도를 콘크리트를 다 떼어내고 해야 되기 때문에 어렵다라고 이렇게 말씀하셨는데 좀 이해가 안 가는 부분들은 그러면 기존에 어쨌든 이 철도가 운행해야 되기 때문에 안 된다라고 말씀하시는 거잖아요.

그러면 세상에 어디에나 철도 연결선은 다 안 되는 거 아닌가, 저는 그런 생각들이 들어서 그거를 좀 이해할 수가 없거든요.

일단 국토부 주장이든 그런 부분도 설명을 좀 해 주셨으면 좋겠습니다.

○균형건설국장 남일석 그 부분은 교통정책과장이 보충설명해 드리겠습니다.

○이상정 위원 예.

○교통정책과장 박기순 국토부에서 안전성에 문제가 있다라는 거에 대한 논리로 두 가지를 크게 얘기하는 겁니다.

그쪽 부분 직선구간에, 전제가 아까 말씀드렸지만 직선구간이어야 되고 교량구간이 아닌 일반 지표 토공구간이면서 직선구간에서 분기를 해야 되는데 호남 고속선은 오송에서부터 죽 호남 쪽으로 나가는 선 전체가 다 콘크리트로 돼 있습니다.

일반 토공, 일반 지표면 위에다가 선로를 깐 것도 거기다가 콘크리트를 다 입혀 가지고 콘크리트 위에 선로가 다 깔려 있는 겁니다.

그 선로를 거기에서 현 그런 상태에서 분기를 하기 위해서는 기존에 운행하고 있는 상태에서 거기를 다 콘크리트인 부분 바닥을 긁어내고 그 선로를 기왕에는 이렇게 죽 선만 돼 있다면 분기기까지 연결이 돼 있는 그런 선로로 교체해야 되는 겁니다.

이렇게 죽 가는 것과 옆으로 빠져서 연결을 하는 그러한 시스템으로 전기슬라이딩시스템이 속에 장착된 그런 분기기를 장착해야 되는데 그렇게 하기 위해서는 콘크리트 바닥을 다 긁어내고 거기에다가 그 분기기를 얹어서 다시 콘크리트를 집어넣어서 양생을 해 가지고 굳혀야 되는 이러한 작업을 해야 되는데 기존에 계속 운행하고 있는 상태에서 작업하기도 어렵고 또 설사 그렇게 한다고 했을 때 그렇게 새롭게 시공된 구간, 분기기가 시공된 그 한 150m면 150m 구간 그리고 그 전에 기왕에 있었던 콘크리트 구간 간에 강도가 다르다는 얘기죠.

새롭게 콘크리트 타설을 해서 완성된 곳과 그러한 콘크리트 강도가 다르기 때문에 고속으로 달리는 그 고속열차에서 분기기를 통해서 옆으로 빠져나오는 그러한 분기기를 타고 나왔을 때의 그 강도의 차이로 인해서 안전성에 위험성이 높다라는 것이 국토부의 입장입니다, 현재.

○이상정 위원 그런데 그게 맞느냐라는 거죠.

그 논리대로 하면 제가 처음에 말씀드렸지만 세상에 어디나 고속도로, 어쨌든 고속철도는 기본적인 콘크리트를 기반으로 해서 하는데 그 철도 연결은 어디나 다 그런 거는 불가능한 거 아닌가 그런 논리로…

○교통정책과장 박기순 예, 맞습니다. 국토부의 얘기가…

○이상정 위원 이해를 할 수밖에 없는데 근데 그게 맞느냐는…

○교통정책과장 박기순 국토부의 얘기가 호남 고속선은 다 콘크리트로 돼 있기 때문에 다른 구간 경부 쪽 확인은 못했습니다마는 또 저쪽 경강선이나 이런 데는 콘크리트 구간이 아니라 자갈구간으로 이렇게 중간이 돼 있거든요, 그 선로가 돼 있는 부분이 자갈구간.

그런데 어쨌든 호남 고속선은 콘크리트 구간으로 다 돼 있어서 거기에서 분기하는 거는 실질적으로 안 된다, 그래서 지금 현재 역, 똑같이 적용이 되는 겁니다. 세종시에서 주장하는 세종역도 그것도 실질적으로 안 되는 거다라는 그런 논리를 똑같이 적용하는 겁니다.

○이상정 위원 그래서 저번 회의 때 그 부분에 대해서 어쨌든 특별히 기술적인 문제를 해결할 수 있는 부분들의 방안을 찾아보겠다라고 말씀을 하셨었거든요.

○교통정책과장 박기순 예, 그래서 그거에 대한 연구용역을 지금 발주를 했고요.

업체가 결정이 됐고 그래서 그거에 대한 가능성이 어느 정도 되느냐, 지금 아까 말씀드린 거와 같이 학천터널에서의 분기방안 이거를 포함해서 오송역을 지나서 서울 방향 쪽에서 분기하는 방안 이러한 모든 방안에 대해서 가능성이 어느 정도 있느냐라는 것에 대한 세부 연구용역을 내년 초까지, 4월까지 진행을 해서…

○이상정 위원 예예, 그건 좋으시고요.

○교통정책과장 박기순 그렇게 진행을 하는 겁니다.

○이상정 위원 그건 그렇게 하시고.

그리고 지금 어쨌든 이 학천터널 지나서 터

널에서 나와서 연결하는 부분들에 대한 기술상 어려움을 얘기하신 거잖아요, 국토부도 그렇고?

○교통정책과장 박기순 예, 그렇습니다.

○이상정 위원 근데 지금 여기 나온 것처럼 학천터널에서 나오기 전에 학천터널 이전에서 하는 부분들은 거기도 기술적인 문제들이 있나요?

○교통정책과장 박기순 예, 똑같이 얘기를 합니다.

국토부에서 얘기는 맨 처음에는 국토부에서 얘기가 직선구간이 너무 짧아서 학천터널 빠져나오면서는 어렵다, 그래서 학천터널 반대쪽 측면 거기는 직선구간이 800m 정도 됩니다.

그래서 그 구간에서 그러면 분기를 하면 되지 않느냐라고 얘기를 했더니 지금 제가 방금 전에 말씀드린 강도의 차이, 또 운행을 하고 있는 상태에서의 시공상 어려움 이런 거를 이유로 해서 안전성에 문제 있다 시공상에 문제 있다 이런 이유로 그 부분도 어렵다라는 얘기를 하고 있는 겁니다.

그래서 이 학천터널 전방 혹은 후방 부분에 대한 안전 가능성 부분 이런 거를 저희가 용역을 통해서 과연 그러하냐 국토부의 주장이 맞느냐, 그 부분을 저희가 자체 용역을 통해서 검증을 하려고 하는 겁니다.

○이상정 위원 그거는 해 보시고요.

근데 저희들이 들으면서 계속 느끼는 거는 아까 우리 정상교 위원님도 말씀하셨지만 요새 세상이 어느 때인데 기술적인 어려움 이런 것 때문에 사업을 못하느냐 이런 거에 대한 사실은 신뢰감이 안 가거든요.

정말 중요한 거는 그러면 국토부에서 이거를 오송 연결선을 할 의지가 있느냐, 의지가 없어서 그런 거 아니냐 그런 생각들이 자꾸 드는 거거든요.

그런 거는 좀 어떤 거 같으세요?

○교통정책과장 박기순 최초부터 처음부터 국토부에서는 오송 연결선이 이거를 통해서 하고자 한 게 아니라 호남선 목포에서부터 올라오다 보면 익산에서부터 고속선 타고 죽 올라오다가 익산에서 일반선으로, 호남선 일반선 구불구불한 익산에서부터 분기가 그쪽에서 일반선을 타고 대전 이렇게 거쳐서 조치원~오송으로 연결되는 그거를 주장을 했던 겁니다.

그렇게 그 기존 선을 타고 가서 연결을 충분히 할 수 있다라는 생각을 갖고 있었고요, 국토부에서.

그렇게 하고 또 하나 부분이 국토부에서 하고 있는 사업 중에 하나가 논산에서부터 대전 들어오기 얼마 전 구간에 가수원이라는 지역이 있습니다.

그 지역이 일반선 철도 구간인데 그 구불구불한 선형의 개량사업을 하고 있습니다, 고속화사업을.

그러한 국토부의 자체 사업도 있고 하니 그 호남선 일반선에 대한 활용성을 높이기 위한 그런 생각을 기본적으로 갖고 있는 겁니다, 국토부에서는.

그렇지만 어찌됐든 그런 직선화를 좀 더 한다 하더라도 먼 길을 돌아서 조치원~오송으로 연결이 돼야 되는 그런 부담, 시간상 딜레이 이런 것이 분명히 있기 때문에 이러한 부분은 국가 전체의 어떤 목포~강릉 간의 접근성 향상을 위해서는 오송 연결선을 통해서 막바로 연결이 돼야지만이 시간 단축의 효과가 극대화된다, 이런 것이 저희 기본적인 논지로 계속 주장을 해 왔었던 거고요.

거기에서 국토부와 차이가 조금 있습니다.

○이상정 위원 그래요, 어쨌든 노력해 주시고요.

오송 연결선은 반드시 돼야 된다 그런 말씀을 드리고.

한 가지, 저번 회의에서 나왔던 얘기인데 이 부분 말고 오송에서 삼탄까지 고속화 기본노선은 정해져 있나요, 대충 됐나요?

그래서 하반기에 연말에 나올 거라고 역은 어디 어디 서고 그런 거 나온다고 하셨었는데요.

○균형건설국장 남일석 예, 노선이라든지 역 설치라든지 운송 수요라든지 이런 부분들이

기본계획 수립과정에서 세부적으로 검토가 되게 됩니다.

그래서 아직은 나온 거는 없습니다.

○이상정 위원 그건 대충 언제쯤 되나요?

○균형건설국장 남일석 지금 11월 달부터 국토부가 시작을 했습니다.

그래서 내년, 한 1년 정도 하는 걸로 알고 있는데요.

내년 상반기 중에 가야 어느 정도 나올 것으로 예상됩니다.

○이상정 위원 그래요. 알겠습니다.

○위원장 연철흠 이상정 위원님 수고하셨습니다.

○박성원 위원 간단하게 좀 질의하겠습니다.

○위원장 연철흠 박성원 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

○박성원 위원 박성원 위원입니다.

지금 오송 연결선은 기술적 어려움만 이야기를 국토부에서 하는 거고 재정적인 어려움의 얘기는 안 해요? 그 얘기는 안 하나요?

돈이 많이 들어간다, 예산에 문제가 있다 이렇게 이런 얘기는 안 하고 지금 현재 기술적인 문제를 넘어서기 어려우니까 기술적인 어려움만 얘기하는 거예요?

○균형건설국장 남일석 예, 그렇습니다.

○박성원 위원 오송 연결선에 학천터널 말고 2안, 3안 있잖아요?

2안, 3안을 하게 되면 학천터널로 들어왔을 때에 소요되는 시간하고 오송을 지나서 복선이든 단선으로 연결하는 시간하고 시간이 어떻습니까? 시간이.

○교통정책과장 박기순 시간상으로는 연결선을 통해서 가는 시간상에 차이가 있을 뿐이거든요.

근데 1안으로 통과됐을 때의 연결선은 조금 더 짧습니다. 근데 그런 걸 다 감안을 하더라도 1분 이내.

○박성원 위원 그러니까 속도가 거의 낮춰져 있는 상태니까 그런 건가요?

○교통정책과장 박기순 예.

○박성원 위원 그러니까 2·3안은 오송역을 지나서 회전을 하는 건데도…

○교통정책과장 박기순 그렇죠.

○박성원 위원 그런데도 1분 정도 차이밖에 안 난다 이런 말씀하시는 건가요?

○교통정책과장 박기순 예, 저희가 봤을 때는 그렇습니다.

○박성원 위원 결국은 아까 제가 생각하기로는 국토부에서는 기존 연결선 기존 호남 옛날 일반선 활용에 대한 얘기를 훨씬 더 많이 할 것 같은데요, 그렇죠?

그 이유를 계속 이야기할 것 같은데요, 그렇지 않나요?

○균형건설국장 남일석 예, 그렇습니다.

○박성원 위원 지금 원강선 연결하는 거하고 봉양선 연결하는 것을 원칙적으로 그리고 또 삼탄~연박 개량하는 것도 아니 삼탄하고 여기 개량하는 것도 타당성에 대해서 동의를 하고 있는 수준이면 그걸 동의를 할 테니 오송역은 일반선을 사용해라 이런 주장인 거 아닌가요? 그런 주장인 것 같은데요, 그렇죠?

○균형건설국장 남일석 그런 주장까지는 아직은 나오지를 않고요. 일단은 기술적인 부분을 제일 얘기를 많이 하고 있습니다.

○박성원 위원 한 가지만 더 여쭤보겠습니다.

봉양역 경유노선 할 때 복선하고 단선하고 하면 어떤 차이가 있나요? 차이를 좀…

지금 우리 도에서는 복선을 요구했는데 기재부, 국토부 다 단선으로 해서 단선이 반영이 되어 있는 상황이잖아요. 어떤 차이가 있습니까?

기술적인 거 뭐 예산도 같이 말씀해 주시기 바랍니다.

○균형건설국장 남일석 예, 일단 사업비 차이가 있고요.

시간 차이는 단선이나 복선이나 큰 차이는 없습니다.

○박성원 위원 시간 차이는 없습니까?

○균형건설국장 남일석 예.

○박성원 위원 그럼 다 단선으로 하지 왜 시간 차이도 없고 기술적인 어려움도 없으면 돈 아낄 수 없는 단선으로 하지 왜 복선으로 합

니까?

○균형건설국장 남일석 복선으로 하면 일단 열차운행이 좀 효율적이죠.

단선으로 하는 거보다는 효율적이고 장래에 어떤 수요증가에 대비해서 하는 측면도 있고 그렇습니다.

○박성원 위원 하여튼 지금은 봉양역은 단선으로만 거의 결정이 되는 그런 상황인 거라고 알고 있으면 되나요?

○균형건설국장 남일석 예, 현재 2안에도 단선으로 들어가 있어서요.

○박성원 위원 지금 1.28조 원에서 1.7조 원으로 증액되는 건 어쨌든 충분히 국토부나 기재부에서 타당성을 인정한 상태이기 때문에 사업추진이 충분히 가능할 것 같다 이렇게 우리 도에서 판단하고 있는 거죠, 맞습니까?

○균형건설국장 남일석 예, 그렇습니다.

○박성원 위원 예, 알겠습니다.

질의 마치겠습니다.

○위원장 연철흠 박성원 부위원장님 수고하셨습니다.

다른 위원님 더 질의하실 위원님?

이상욱 위원님 질의하여 주시기 바랍니다.

○이상욱 위원 이상욱입니다.

제 질의가 아직 결혼도 안 한 자제 놓고서 손자 걱정하는 것 같아서 조금 그렇긴 한데 그래도 이게 제가 경기도 이쪽 수도권 기초단체장 잘 아는 분이 있어서 얘기를 하다 보니까 강호축이 현실화됐을 때 예를 들어서 지금 거론되는 아주 기본적인 거는 접고 진짜 현실화됐을 때 과연 수도권에 있는 기초단체장들이 가만히 있겠느냐, 충북에서 원산으로 가는 그 철도망을 건설하거나 그쪽으로 노선을 갈 수 있도록 가만히 두고 보겠느냐라는 얘기를 하더라고요.

그러면서 하는 얘기가 지금 서울에서 의정부로 해서 철원까지 철도가 나 있다는 겁니다. 나 있죠, 3번 도로 따라서.

그 도로가 지금 철도망이 거의 나 있어요.

사실은 휴전선 때문에 단절되어 있는 것뿐이지.

거기로 하는 게 강호축도 더 빠르지, 강호축이 아니라 경원선하고 호남선 어차피 이어질 거면 그게 빠르지 그게 과연 지금 철도도 없는 원주에서 강릉을 통해서 가는 사업이 과연 타당성이 있겠느냐 하는 얘기를 하더라고요.

그래서 제가 이 말씀을 드리는 이유는 지금부터라도 그거에 대한 대안을 준비해야 된다 물론 다른 기본적인 것도 안 되는 상태에서 그렇지만 그것도 지금 고민해야 되는 부분 분명히 있지만 사실은 수도권에서 만일 어차피 교통망이라는 게 대중성이 있어야 되는 거잖아요, 소비자가 있어야 되는 거고.

그러면 사람이 많고 산업체가 많이 몰려 있는 수도권에서 충청북도에서 얘기하는 유럽으로 가는 횡단철도를 활용할 수 있는 자원도 그쪽에 더 많다라고 볼 수 있잖아요, 그렇죠? 물류단지가 수도권에 다 있는데 뭐.

그러니까 그런 부분을 좀 우리가 이해를 하고 그거에 대한 대응도 미리미리 준비할 필요가 있다, 수도권에서는 지금 많은 일부 몇몇 지자체는 충북이 이걸 강호축을 얘기하니까 아이디어는 좋은데 현실성이 없다라는 얘기를 해요.

그러니까 이거를 확고하게 우리가 이론을 정립시켜서 수도권 지자체장들이나 정치인들도 그걸 인정할 수 있는 그런 어떤 대안을 마련해 놓는 것이 좋겠다라는 말씀을 드리는 겁니다.

○균형건설국장 남일석 예, 위원님 말씀에 공감을 하고요.

그 부분은 상당히 중장기적인 부분이기는 한데 사업의 진행과정에서도 좀 별도로 검토를 해 봐야 될 사항인 것으로…

○이상욱 위원 이건 꼭 필요한 사항이라서 말씀드렸습니다.

○균형건설국장 남일석 예.

○이상욱 위원 예, 이상입니다.

○위원장 연철흠 이상욱 위원님 수고하셨습니다.

다음 질의하실…

질의하실 위원님이 계시지 않으면 제가 간단하게 질의드리겠습니다.

지금 고속철 추진하면서 충주, 제천에서 민원이 지금 발생되지 않았습니까.

이쪽 민원 부분은 지금 어떻게 해결이 되고 있는지, 이거부터 답변을 부탁드리겠습니다.

○균형건설국장 남일석 동청주역을 말씀하시는…

○위원장 연철흠 예예.

○균형건설국장 남일석 동청주역은 작년, 금년에 걸쳐서 위원님도 아십니다마는 국토부에 건의가 됐었습니다.

건의가 됐었는데 최근에 8월 달인가 국토부에서 동청주역을 거치는 충북선 연결사업은 좀 어렵다 이렇게 문서로 지금 회신이 와 있습니다.

그래서 일단 저희도 그렇게 알고 있는데 지금 현재 충주시에서 내년 4월까지인가 경제성이라든지 그런 부분들에 대해서 용역을 진행중인 걸로 알고 있습니다.

그래서 그런 용역에서 어떤 다시 충주시가 건의를 해 올 경우에는 저희도 건의활동을 지원을 할 거고요. 그렇게 할 겁니다.

그리고 제천 부분은 정확하게 위원님이 말씀하시는 민원사항을 제가 정확하게…

○위원장 연철흠 제천은 그런 거죠, 제천까지 왔다가 다시 원주로 빠지는 이런 부분에 대한 민원이었던 걸로 제가 기억하고 있습니다.

○균형건설국장 남일석 봉양역을 말씀하시는…

○위원장 연철흠 예예.

○균형건설국장 남일석 현재 지금 검토되고 있는 안은 봉양을 거쳐서 가는 걸로 돼 있습니다.

그 부분이 처음에는 제천 시민분들이 상당히 반대가 있었던 걸로 아는데 그 과정에서 상당 부분 이해를 많이 하시지 않았나 이렇게 생각도 들고요.

그렇지만 국토부의 기본계획 수립과정에서 열차운행 이런 측면에서 일부는 제천시로도 들어가는 것을, 열차운행 차원에서 일부 들어가는 것을 한번 협의를 해 보겠습니다.

○위원장 연철흠 어쨌든 민원사항이 원만하게 해결이 됨으로써 충북의 발전을 꾀해야 되는 이런 사업이기는 합니다만 또 걱정이 되는 게 우리가 호남에서 강원까지 연결되는 고속철이란 말이죠.

나머지 연결선이라든지 이런 거는 부수적으로 보는 거고, 그럼 과연 우리 충북은 무엇을 대비해야 되는지.

그래서 본 위원은 저쪽 충주·제천·단양 이쪽에 대한 관광 인프라들이 굉장히 많이 있다, 그러면 우리가 지나만 가고 이러면 충북에 뭔 득이 생기겠는가, 그래서 이러한 관광 인프라를 우리가 계획하고 이런 고속철을 이용한 충북에 많은 관광객들을 유치하는 이런 사업들이 돼야 된다 이렇게 보는 거고요.

그래서 이런 사업들도 나름 준비를 하고 있는 건지 질의를 드려봅니다.

○균형건설국장 남일석 일단 위원님 말씀에 적극적으로 저도 동감을 합니다. 공감을 드리고요.

관광객 유치나 이런 부분들은 일단 문화관광국 소관이기는 한데 저희가 그 부분까지는 아직 확인을 하지는 못했습니다.

확인을 해서 별도로 말씀을 드리겠습니다.

○위원장 연철흠 이런 사업들이 왕왕 보면 본인들의 업무에 대해서만 계속 추진하고 이렇게 처리하려고 하는데 협업이 돼야 될 텐데 이 협업이 안 되다 보니까 정말 저는 걱정되는 거예요.

호남에서 강원까지 원스톱으로 가면 충북은 뭐냐? 열심히 고속철 따서 공사해 놓고 뭔 득이 생기는 거냐, 뭣 때문에 우리가 이 짓을 하는 건지.

그래서 우리가 이런 관광 인프라 이거 아니면 참 그렇게 충북선에서 정차하고 이런 것들도 많은 것도 아니고 이런데, 그래서 우리한테 가장 쉽게 다가올 수 있는 것들은 관광 쪽의 개발 이런 것들이 아니겠는가 하는 생각이, 그래서 지사님한테도 이런 내용들을 좀 한번 건의는 본 위원이 드렸어요.

드렸는데 준비를 해 주십사 이렇게 말씀을 드렸는데 그래서 한번 충북선 고속화 이것도 중요하지만 어쨌든 그쪽 문화관광이나 아니면 전체 또 다른 부분들이 있을 거다 이렇게 생각이 됩니다.

그래서 그런 것들도 용역을 주던지 연구하셔서 고속철도가 생긴 이후에 충북이 어떻게 발전해 나갈 것인지 이런 청사진도 동시에 내놔야 되지 않겠는가 이런 걱정이 돼서 질의를 드려봤습니다.

그리고 다른 위원님 더 질의하실 위원님 안 계십니까?

그러면 더 이상 질의할 위원님이 안 계시므로 충북선 고속화사업의 전반적인 추진상황 및 향후계획에 대한 보고를 마치겠습니다.

위원님 그리고 집행부 관계자 여러분!

우리 위원회에서는 앞으로도 변함없이 충북선철도 고속화사업 추진 및 KTX 오송역 활성화를 위하여 적극적인 의정활동을 펼쳐나갈 것입니다.

많은 협조 부탁드립니다.

집행부에서도 충북선철도 고속화사업의 기본계획 용역이 원활히 진행될 수 있도록 추진에 만전을 기해 주시기를 바라며 검토안에 포함되지 않은 삼탄~연박 선형개량, 원주 연결선 사업과 함께 기술적 가능성 및 열차운행 안전성 우려 등의 이유로 KDI 적정성 검토과정에서부터 제외된 오송역 연결선 사업도 기본계획에 꼭 추가 반영될 수 있도록 다각적인 방안을 검토해 주시기를 바라겠습니다.

이상으로 제377회 충청북도의회 정례회 제5차 충북선철도고속화사업지원및KTX오송역 활성화를위한특별위원회를 모두 마치겠습니다.

산회를 선포합니다.

(17시55분 산회)

○출석위원(7인)

연철흠 박성원 이상옥 정상교
이옥규 이상정 연종석

○출석전문위원

수석전문위원 정일하
운영특위전문위원 이강운

○출석공무원

·균형건설국
국장 남일석
교통정책과장 박기순

제382회 충청북도의회(정례회) 제 6 호

충북선철도고속화사업지원및KTX오송역 활성화를위한특별위원회회의록

충청북도의회사무처

일시 2020년 6월 9일(화) 13시
장소 특별위원회 회의실

의사일정

1. KTX오송연결선 사업 추진상황 및 향후계획 등 업무보고
2. 충북선 철도 고속화사업 지원 및 KTX오송역 활성화를 위한 특별위원회 활동기간 연장의 건

심사된 안건

1. KTX오송연결선 사업 추진상황 및 향후계획 등 업무보고 ····· 1면
2. 충북선 철도 고속화사업 지원 및 KTX오송역 활성화를 위한 특별위원회 활동기간 연장의 건
(충북선철도고속화사업지원및KTX오송역활성화를위한특별위원장 제안) ····· 6면

(13시07분 개의)

○위원장 연철흠 의석을 정돈하여 주시기 바랍니다.

성원이 되었으므로 제382회 충청북도의회 정례회 제6차 충북선철도고속화사업지원및KTX오송역활성화를위한특별위원회 개의를 하겠습니다.

오늘 회의는 KTX오송연결선 사업 추진상황 및 향후계획 등에 대한 보고를 받고 충북선 철도 고속화사업 지원 및 KTX오송역 활성화를 위한 특별위원회 활동기간 연장의 건을 심사하기 위하여 소집한 것입니다.

그러면 안건을 상정하겠습니다.

1. KTX오송연결선 사업 추진상황 및 향후계획 등 업무보고

(13시08분)

○위원장 연철흠 의사일정 제1항 KTX오송연결선 사업 추진상황 및 향후계획 등 업무보고의 건을 상정합니다.

남일석 균형건설국장님 나오셔서 KTX오송연결선 사업 추진상황 및 향후계획 등에 대해 보고해 주시기 바랍니다.

○균형건설국장 남일석 균형건설국장 남일석입니다.

존경하는 충북선철도고속화사업지원및KTX오송역활성화를위한특별위원회 연철흠 위원장님, 그리고 위원님 여러분!

의정업무로 바쁘신 중에도 충북선 철도 고속화 사업과 오송역 활성화에 각별한 관심과 성원을 보내 주신 데 대해 진심으로 감사의 말씀을 드립니다.

앞으로도 현안사업들이 차질 없이 추진되도록 위원님들의 많은 조언과 격려를 부탁드리면서 충북선 철도 고속화 및 세종역 신설 대응 추진상황을 보고드리겠습니다.

보고는 충북선 철도 고속화사업 추진상황 및 향후계획, KTX·ITX 세종역 신설 추진상황 및 대응방안 순으로 말씀드리겠습니다.

1쪽입니다.

충북선 철도 고속화사업 추진상황입니다.

먼저 사업내용 및 정부의 검토 경과입니다.

우리 도는 오송연결선 등 5개 세부사업에 대해 총 1조 9,600억 원 규모로 요구하였으며, 국토부는 기술적 어려움에 따른 오송연결선을 제외한 4개의 세부사업에 대해 2조 원 규모로

기재부에 제시하였습니다.

기재부는 이에 대해 오송연결선 미검토, 청주공항~삼탄 개량 반영, 삼탄~연박 개량 미반영, 봉양역 경유노선 일부 반영, 원주 연결선 미반영으로 총 1조 2,800억 원의 사업비를 기본안으로 하였고, 대안은 기본안에 삼탄~연박 개량 반영, 원주연결선을 일부 반영하는 총 1조 7,000억 원의 규모로 검토하였습니다.

국토부는 지난해 11월부터 기본계획 용역에 착수하여 기본안 1조 2,800억 원과 대안 1조 7,000억 원을 동시에 검토하고 있으며, 기술적 어려움 등으로 미반영된 오송연결선은 국토부도 필요성을 인정하여 기본계획 용역에서 검토 중에 있습니다.

국토부 기본계획 반영 사업입니다.

정부계획에 반드시 반영해야 할 사업은 호남·경부고속선과 충북선을 동시에 연결하는 오송연결선, 이어서 2쪽입니다. 중앙선과 강릉선을 연결하는 원주연결선, 삼탄~연박 금곡선 구간 선형개량 등입니다.

다음은 오송연결선 용역결과입니다.

우리 도는 오송연결선의 기술적 해결방안과 대안 마련을 위한 자체 연구용역을 지난해 12월부터 5개월간 추진하고 전문가 자문을 거쳐 최적안을 도출하였습니다.

최적안으로 선정된 평택~오송 2복선화 신설노선 분기방안은 오송역 북쪽 7㎞ 지점 지하터널에서 충북선 청주역까지 13.1㎞를 연결하는 것으로 단선은 3,000억 원, 복선은 4,000억 원의 사업비가 소요될 것으로 예상하고 있습니다.

신설노선의 설계부터 연결선 설치를 반영함으로써 기술적 제약 없이 최적화 시공이 가능하고 열차운행 안전성도 확보할 수 있으며, 오송 지역의 도시계획과 오송역 활용에도 가장 효과적인 대안입니다.

계획이 실현될 경우 충북선과 호남고속선·경부고속선을 동시에 연결하여 국가철도망 운용의 효율성을 극대화할 수 있는 장점이 있습니다.

이어서 3쪽입니다.

이번 용역을 통해 호남고속선 학천터널 중점부 분기도 도상직결 설치공법이라는 기술적인 해결방안을 마련하였습니다만 전문가 의견 등을 수렴한 결과 최적안인 평택~오송 2복선 신설노선 분기방안이 기술성·안전성을 비롯한 국가철도망의 효율성 측면에서 우수한 것으로 나타났습니다.

특히 호남고속선 분기방안은 성능검증 절차 이행에 장기간이 소요될 뿐만 아니라 추진 중인 오송 제3국가산업단지 예정지를 통과해서 산업단지 조성에 치명적 영향을 줄 수 있다는 우려가 제시되었습니다.

평택~오송 2복선 신설노선 분기와 호남고속선 학천터널 분기방안에 대한 세부내용은 비교표를 참고하여 주시기 바랍니다.

4쪽입니다.

오송연결선 추진방안입니다.

우리 도는 오송연결선 최적안이 평택~오송 2복선 신설 사업과 동시에 추진될 수 있도록 진행 중인 평택~오송 2복선 기본계획 용역에 연결선 반영을 추진하고 있습니다.

한편 동시 추진이 어려울 경우를 대비한 대안으로 평택~오송 2복선 기본계획에 향후 연결을 위한 분기기 설치 및 터널 일부 사전굴착 사업비 220억 원을 반영하고, 연결선 본선 사업은 '21년 상반기 중 고시될 제4차 국가철도망 구축계획에 반영하여 개별사업으로 추진하는 방안도 추진하고 있습니다.

고속선과 일반선의 향후 연결을 위해 사전 시공한 사례는 경부고속선과 동해선을 연결한 건천연결선이 있습니다.

향후 대응계획입니다.

우리 도는 오송연결선이 정부사업으로 신속히 추진될 수 있도록 평택~오송 2복선 기본계획 반영과 총사업비 변경 승인을 국토부·기재부에 건의하고 제4차 국가철도망 구축계획에 반영토록 추진하겠습니다.

또한 충북선 고속화 기본계획에서 대안으로 검토 중인 삼탄~연박 개량과 원주연결선 세부사업이 기본계획 총사업비에 최종 반영될 수 있도록 추진하겠습니다.

국토부와 기재부도 강호선 고속철도망 완성을 위해 꼭 필요한 사업으로 공감하고 있어 최종 반영에는 긍정적으로 작용할 것으로 예상됩니다.

5쪽, 그림은 참고하여 주시기 바랍니다.

다음은 6쪽입니다.

KTX·ITX 세종역 신설 추진상황 및 대응방안입니다.

세종시의 동향에 대해 말씀드리겠습니다.

세종시장은 2020년 업무계획 브리핑에서 KTX 세종역과 ITX 세종역을 동시에 추진할 계획임을 표명하였습니다.

KTX 세종역은 예정지 여건상 분기기 설치가 불가능함에 따라 간이역 형태로 설치하고, 이와는 별개로 세종청사에서 대판역까지 일반철도 노선을 신설하여 서울을 직결하는 ITX 세종역을 제4차 국가철도망 구축계획에 반영하여 중장기적으로 추진한다는 계획입니다.

사업타당성 및 구체적인 내용은 세종시가 '19년 5월부터 자체 추진 중인 용역이 완료되면 발표할 계획에 있습니다.

ITX 세종역 노선은 새로 구상된 노선이 아니라 충청권 광역철도 2단계 사업과 관련하여 세종시가 이미 제시해 온 노선입니다

ITX 세종역이 KTX 오송역에 미치는 영향 분석입니다.

ITX 세종역은 2029년 이후 운영이 가능하며, 이에 따른 KTX 오송역의 이용객 수 감소는 10% 정도가 될 것으로 예상하고 있습니다.

이는 KTX 오송역에는 열차가 212회 정차하는 반면 ITX 세종역은 10회에 불과하고 ITX의 긴 배차시격, 승객들의 고속열차 선호도, BRT 이동 편리성 등으로 KTX 오송역이 비교우위에 있고, 충청권 광역철도 연계, 천안~청주공항 복선전철 등에 따라 오송역 수요가 지속적으로 증가할 것으로 예상되는 데에 따른 것입니다.

7쪽입니다.

ITX 세종역 신설에 따른 이용객 감소보다 이를 상회하는 KTX 오송역 성장요인과 이용객 증가요인이 다수 내재하고 있습니다.

천안~청주공항 간 복선전철, 충북선 철도고속화, 평택~오송 경부고속철도 2복선화, 기타 계획 중인 충청권 광역철도와 보령선 사업이 완료되는 2026년경에는 오송역이 폭발적으로 성장할 것으로 전망됩니다.

따라서 ITX 세종역이 설치된다 하더라도 그 시점은 2029년 이후가 될 것으로 예상되며, 오송역이 핵심성장 거점이자 허브로 자리매김한 이후 승객감소 요인이 발생하는 것으로 그 영향은 미미할 것으로 예측됩니다.

다음 충청권 광역철도 2단계 사업과의 연계입니다.

신탄진에서 조치원 구간의 충청권 광역철도망을 2030년까지 구축하는 사업으로써 수요부족에 따른 대안 모색을 위해 충북·세종·대전의 3개 시도 공동으로 행복청이 주관하여 사전타당성조사 공동 용역을 추진 중에 있습니다.

우리 도는 대전·세종·청주 도심을 실질적으로 연결하는 충청신수도권 광역철도사업을 대안으로 제시하였습니다.

동 사업을 통해 세종을 중심으로 대전·청주 도심을 광역철도로 연결하여 충청신수도권을 형성하고 국가 균형발전 및 충청권 공동발전을 도모하고자 합니다.

8쪽입니다.

용역을 주관하는 행복청은 국토부의 단일안 제출 요구에 따라 대안을 제시하였습니다.

행복청 제시안은 대전지하철을 세종청사까지 연장하고 세종청사에서부터 조치원까지는 일반철도를 신설 후 기존 충북선을 활용하여 제천까지 운행하는 방안입니다.

이는 우리 도가 제시한 청주도심 통과를 배제한 노선으로 우리 도는 수용 불가 입장을 표명한 상황입니다.

이와 함께 충북은 충청신수도권 광역철도사업을 제4차 국가철도망 계획에 반영하고자 세종시와 합의하여 새로운 대안을 제시하였습니다.

세종청사에서 대판역 북측까지 경부선 지선

올 신설하고 조치원까지 일반철도를 운행하는 세종시 안과 조치원에서 오송 및 청주 도심을 통과하여 청주공항에 이르는 광역철도를 하나의 패키지로 하는 사업을 행복청 및 국토부에 제시한 상황입니다.

합의안이 공동 용역 결과 및 제4차 국가철도망 계획에 반영될 수 있도록 국토부, 행복청, 세종시와 지속적으로 협의해 나갈 계획입니다.

마지막으로 대응방안입니다.

KTX 세종역 신설에 대하여는 기존 반대 입장에 조금도 변함이 없습니다.

다만 ITX 세종역은 충북도가 제시한 충청 신수도권 광역철도와 연계하여 우리 도가 제시한 노선안의 반영 여부에 따라 대응할 계획임을 말씀드리겠습니다.

9쪽, 도면은 참고하여 주시기 바랍니다.

존경하는 연철흠 위원장님, 그리고 위원님 여러분!

지금까지 보고드린 내용과 같이 충북선 철도 고속화사업과 충청신수도권 광역철도사업의 차질 없는 추진을 통해 오송역을 비롯한 우리 충북의 철도가 충북 발전에 기여할 수 있도록 최선의 노력을 다하겠습니다.

앞으로도 위원님 여러분의 지속적인 관심과 성원을 부탁드리면서, 이상으로 충북선철도고속화사업지원및KTX오송역활성화를위한특별위원회 업무보고를 마치겠습니다.

○위원장 연철흠 국장님 수고하셨습니다.

그러면 KTX오송연결선 사업 추진상황 및 향후계획 등과 관련하여 질의에 들어가도록 하겠습니다.

집행부 관계관께서는 핵심 위주로 간단명료하게 답변해 주시기 바랍니다.

질의하실 위원님 질의하여 주시기 바랍니다.

이상욱 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

○이상욱 위원 하나 좀 확인할 게 있어서요.

그 ITX는 출발역과 종착역이 어떻게 되는 겁니까?

○균형건설국장 남일석 ITX는 세종시 발표에 의하면은 출발은 지금 현재 정부세종청사 지하에 역을 하나 신설하는 것으로 되어 있고요. 정부세종청사에서 경부선 일반철도가 있습니다, 고속철도 말고.

일반철도에 내판이라는, 세종에 내판이라는 지역이 있는데 거기에다 갖다 연결을 시켜서 서울로, 오송역을 안 거치고 서울로 바로 직결 운행할 그런 계획을 가지고 있습니다.

○이상욱 위원 이것이 지금 자료에 의하면 아직 시기적으로 기간이 많이 남았다는 얘기죠?

몇 년도 다시 한 번 확인 좀 해 주시겠습니까?

○균형건설국장 남일석 지금부터 계획을 이제 검토 중에 있으니까요. 저희가 볼 때는 빨라도 2029년 정도 돼야 정상적으로 개통이 되지 않을까, 그렇게 생각하고 있습니다.

○이상욱 위원 그런데 KTX 오송역에는 큰 영향을 미치지 못할 것이라는 추측이 여기 표시되어 있는데요 그거가 어떤 검토결과가 있는 건가요?

용역이라든가 뭐 이런…

○균형건설국장 남일석 예, 저희들이 내부적으로 담당 과에 철도전문가가 있고요, 또 철도시설공단에서 전문위원을 위촉해서 지금 기술적인 자문을 받고 있습니다. 거기서 검토를 했습니다.

○이상욱 위원 어쨌든 이런 검토가 소홀히 돼서 나중에 시행착오를 느끼지 않도록 철저히 좀 검토해 봐주시고 그런 부분을 관심 있게 봐주셨으면 좋겠습니다.

○균형건설국장 남일석 예, 알겠습니다.

○이상욱 위원 이상입니다.

○위원장 연철흠 이상욱 위원님 수고하셨습니다.

다음 질의하여 주실 위원님 계시면 질의하여 주시기 바랍니다.

○균형건설국장 남일석 아까…

○위원장 연철흠 뭐 국장님 하실 말씀 있으면…

○균형건설국장 남일석 예, 좀 전에 이제 아까 말씀하셨던 이 부분을 좀 보충설명을 드리

겠습니다.

오송연결선 도면 놔 드렸는데요.

이게 저희들이 당초에는 아까 말씀드렸던 호남고속선 학천터널 밑에 부분, 남쪽 부분에서 분기를 해서 오송역에다가 갖다 연결시키는 그런 방법을 추진했었습니다.

그런데 이게 처음에는 국토부나 이런 데서 '기술적으로 어렵다. 그다음에 열차운행 중에 공사를 하면 열차운행 안전성에 너무 문제가 있다.' 이렇게 해서 계속 반대를 해 왔고 저희들이 철도기술사나 이런 데에 용역을 해 보니까 '기술적으로는 가능하다.' 그런 결과가 나왔고요, 그것도 국토부에 전달을 했습니다.

그런데 이게 세계적으로도 이렇게 시공한 사례가 없고 국내에서도 없고 하기 때문에 이거를 기존선에서 분기하는 거를 바로 시공할 수 없고 어떤 그 시험, 기술적인 검증, 시험선을 설치해 가지고 검증을 따로 한 다음에 이게 실질적으로 시공이 가능하다, 이런 얘기가 지금 나오고 있습니다.

그래서 그렇게 되면은 시간이 얼마나 더 걸릴지 모르고 장기간 지체될 것으로 생각이 되고요.

그다음에 파란선 밑에, 이제 오송역 밑에 회색부분이 지금 오송 제3국가산업단지입니다. 그래서 예타 중에 있고요.

그래서 그 파란선을 계획대로 하게 되면 회색부분의 3국가산업단지를 반으로 양분하게 돼서 산업단지 자체가 좀 효용성이 떨어진다, 그런 내부적인 검토가 또 있었고요.

그래서 이거는 채택하기는 조금 어렵다, 그런 입장이고 붉은선 부분이 오송역에서 북쪽으로 이게 경부고속선입니다.

그래서 북쪽으로 해서 오송역에서 한 7㎞ 정도 위쪽에서 지금 평택~오송 간 2복선 사업을 계획 중에 있기 때문에 그거를 신선으로 다시 놓을 때 이걸 분기기를 설치해서 충북선 청주역 쪽에다가 연결하는 이런 방법이 최적이 아니냐, 그런 기술적 검토가 있었습니다.

그래서 이 부분을 이렇게 해 주도록 그렇게 국토부에 지금 요청을 해 놓고 있고요, 국토부에서도 지금 검토를 하고 있습니다.

○위원장 연철흠 예, 수고하셨습니다.

더 질의하실 위원님 계신가요?

이상정 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

○이상정 위원 가만있어 봐요. 잠깐만요.

국장님, 이상정 위원입니다.

ITX 세종역은 그럼 서울하고 세종시하고 직접 연결하는 거예요, 아니면 중간에 역이 없나요?

지금 경부선을 같이 이용하는 게 아니라 새로운 노선인가요?

○균형건설국장 남일석 경부선을 같이 이용하는 겁니다. 그러니까 경부고속철도를 같이 이용하는 게 아니고 경부선 일반철도 있잖습니까?

천안을 거쳐서 평택 거쳐서 쭉 올라가는 영등포 거쳐서 가는 거, 그 선을 이용하자는 겁니다.

○이상정 위원 그럼 KTX 고속철도 수준은 아닌 건가요?

○균형건설국장 남일석 예, 그렇죠.

그러니까 ITX라고, 뭐 지금은 ITX라고 그러는데 과거의 새마을호거든요, 그게.

그래서 그걸 개량을 해서 속도를 좀 올려 가지고 운행을 해 보겠다, 그런…

○이상정 위원 그리고 거기서 이제 세종역을 만들겠다?

○균형건설국장 남일석 예예, 그렇습니다.

○이상정 위원 그래요. 뭐 전체적으로 설명을 잘해 주시고 그러셔 가지고 우리 위원님들이 특별히 좀 의견은 없는 것 같은데, 저는 좀 질의드리고 싶은 부분들은 어쨌든 충북선 고속화 얘기는 아니지만 같은 철도얘기라 꼭 이렇게 질의를 드리고 싶고요. 이거는 지역적인 현안으로 되어 있어서 말씀드리겠습니다.

중부내륙철도가 건설 중에 있는데 거기에 대해서 지선, 우리 충북 내에서 지선에 대한 요구들이 있었고 그거에 대해서 우리 지사님도 적극적으로 공약으로 하셨고 그래서 감곡부터 해서 감곡~금왕~혁신도시~청주공항 이거 지선에 대한 입장을 밝히고 계속 추진해

왔었잖아요?

○균형건설국장 남일석 예, 그렇습니다.

○이상정 위원 그런데 최근에는 또 저쪽에 동탄에서 진천 쪽으로 오는 노선 때문에, 이게 좀 그쪽 노선도 대두되고 있어 가지고 지금 음성하고 진천하고 서로 간에 이견이 있는 부분들인데 이거에 대해서 도에서 확실하게 입장을 정리해 주셔야 될 것 같습니다.

지금 안 그래도 음성 쪽에서는 도에서 이게 지사님 공약임에도 불구하고 이쪽에 별로 노력을 안 하시는 거 아닌가, 그런 생각들도 있거든요.

그래서 거기에 대한 분명한 입장을 밝혀 주셨으면 좋겠습니다.

○균형건설국장 남일석 그렇지는 않고요.

위원님, 지금 동탄에서 내려오는 선하고 감곡에서 내려오는 선, 음성 거쳐서 내려오는 선 모두 다 국토부에 지금 제4차 국가철도망 계획에 반영을 해 주도록 요청을 해 놓은 상태고요. 적극적으로 지금 건의를 하고 있는 상황입니다.

그래서 그걸 뭐 어느 한 쪽을 반영해야 된다, 그런 얘기를 한 적이 없고 2개 노선 다 반영을 해 주도록 지금 요청을 해 놓고 계속 협의 중에 있는 사항입니다.

○이상정 위원 어쨌든 도의 공식입장이라고 생각하면 되겠죠?

○균형건설국장 남일석 예.

○이상정 위원 그렇게 꼭 좀 해 주시고, 전체적으로 봐서는 제가 보기에는 우리 충북을 크게 놓고 보면 어쨌든 감곡 쪽에서 음성으로 오는 부분들이 저쪽에 안성에서 진천만 살짝 지나는 노선보다는 훨씬 더 장기적인 발전에 더 기여하고 있지 않느냐라는 생각들을 하고 있고요.

또 그런 측면에서 지사님도 공약으로 하신 거로 생각이 되고, 수도권에서의 수도권 동부지역하고 충북하고 연결이나 이런 부분들로 봐서는 더 효율적이지 않나, 이런 생각들을 많이 하고 있는 거거든요.

그래서 그 부분에 대해서 지금 사실은 우리 군 내에서는 여러 가지 서명운동이라든지 상당히 좀 활발하게 군민 차원의 대책위원회도 하고 있고 그러기 때문에 그 부분에 대해서는 소홀하지 마시고 말씀하신 대로 최소한 똑같이 추진해 주시기를 바랍니다.

○균형건설국장 남일석 저희도 계속 협의를 하고 있습니다마는 지역에서도 또 국토부나 기재부나 이렇게 좀 같이 발을 맞춰서 뛰어 주시면 더 도움이 많이 될 것 같습니다.

○이상정 위원 지역에서 열심히 하고 있으니까요 그렇게 좀 노력해 주시기 바랍니다.

○균형건설국장 남일석 예, 알겠습니다.

○이상정 위원 이상입니다.

○위원장 연철흠 이상정 위원님 수고하셨습니다.

더 질의하실 위원님 계십니까?

더 이상 질의하실 위원님이 계시지 않으므로 의사일정 제1항 KTX오송연결선 사업 추진상황 및 향후계획 등에 대해 보고를 마치겠습니다.

충북선철도 고속화사업 추친 및 KTX 오송역 활성화를 위해 수고하신 집행부 관계관께 감사의 말씀을 드립니다.

효율적인 회의 진행을 위하여 집행부 관계관께서는 퇴장하여 주시기 바랍니다.

(장내 정리)

자, 회의를 진행하겠습니다.

---

2. 충북선 철도 고속화사업 지원 및 KTX오송역 활성화를 위한 특별위원회 활동기간 연장의 건(충북선철도고속화사업지원및KTX오송역활성화를위한특별위원장 제안)

(13시33분)

○위원장 연철흠 다음은 의사일정 제2항 충북선 철도 고속화사업 지원 및 KTX오송역 활성화를 위한 특별위원회 활동기간 연장의 건을 상정합니다.

충북선 철도 고속화사업 지원 및 KTX오송역 활성화를 위한 특별위원회 활동기간 연장의 건과 관련하여 간담회에서 협의한 대로 특위 활동기간을 2021년 6월 30일까지 1년 연장

하는 원안으로 의결하고자 하는데 다른 의견 있으신 위원님 계십니까?

(「없습니다」하는 위원 있음)

다른 의견이 없으므로 의사일정 제2항 충북선 철도 고속화사업 지원 및 KTX오송역 활성화를 위한 특별위원회 활동기간 연장의 건은 원안대로 가결되었음을 선포합니다.

(충북선 철도 고속화사업 지원 및 KTX오송역 활성화를 위한 특별위원회 활동기간 연장의 건은 부록에 실음)

위원님 여러분, 수고 많으셨습니다.

이상으로 제382회 충청북도의회 정례회 제6차 충북선철도고속화사업지원및KTX오송역활성화를위한특별위원회를 모두 마치겠습니다.

산회를 선포합니다.

(13시34분 산회)

○출석위원(8인)

연철흠	박성원	이상욱	이옥규
정상교	박문희	이상정	연종석

○출석전문위원

수석전문위원	권영주
운영특위전문위원	이강운

○출석공무원

·균형건설국

국장	남일석
교통정책과장	박기순

제388회 충청북도의회(임시회) 제 7 호

충북선철도고속화사업지원및KTX오송역 활성화를위한특별위원회회의록

충청북도의회사무처

일시 2021년 1월 28일(목) 9시30분
장소 특별위원회 회의실

의사일정

1. 충북선철도고속화사업지원및KTX오송역활성화를위한특별위원회 위원 사임 동의의 건

심사된 안건

1. 충북선철도고속화사업지원및KTX오송역활성화를위한특별위원회 위원 사임 동의의 건(충북선철도고속화사업지원및KTX오송역활성화를위한특별위원장 제안) ····· 1면

(09시42분 개의)

○위원장 연철흠 의석을 정돈해 주시기 바랍니다.

성원이 되었으므로 제388회 충청북도의회 임시회 제7차 충북선철도고속화사업지원및KTX오송역활성화를위한특별위원회 회의를 개의하겠습니다.

존경하는 특별위원회 위원님 여러분!

임시회 회기 일정으로 바쁘신 가운데 적극 참석해 주셔서 대단히 감사합니다.

오늘 회의를 개의한 것은 박성원 위원님과 연종석 위원님 그리고 이상욱 위원님 세 분께서 사임서를 제출하셨기에 여기 모이신 위원님들의 동의를 받아 사임 처리하기 위함입니다.

그럼 의사일정에 따라 안건을 상정하겠습니다.

---

1. 충북선철도고속화사업지원및KTX오송역활성화를위한특별위원회 위원 사임 동의의 건(충북선철도고속화사업지원및KTX오송역활성화를위한특별위원장 제안)

○위원장 연철흠 의사일정 제1항 충북선철도고속화사업지원및KTX오송역활성화를위한특별위원회 위원 사임 동의의 건을 상정합니다.

사임 처리에 앞서 박성원 위원님, 연종석 위원님 그리고 이상욱 위원님 순으로 인사 말씀을 듣겠습니다.

오늘 박성원 위원님은 참석을 하지 못하셨는데 연종식 위원님부터 인사 말씀 부탁드리겠습니다.

○연종석 위원 반갑습니다.

우리 철도특위를 하면서 지난해에 충북선철도 고속화사업 예타면제 등 여러 가지 큰일을 많이 해 가지고 정말 뿌듯했습니다.

존경하는 연철흠 특위 위원장님하고 위원님 여러분 그동안 함께해 줘서 고맙다는 말씀을 드리고요.

앞으로 남은 충북선철도에도 옆에서 많이 도움이 되겠다는 말씀을 드리겠습니다.

감사합니다.

○위원장 연철흠 연종석 위원님 감사합니다.

다음은 이상욱 위원님 인사 말씀 부탁드리겠습니다.

○이상욱 위원 이상욱 위원입니다.

엊그저께 한 것 같은데 벌써 시간이 꽤 흘렀습니다.

그런데 딱히 이정표를 세우지 못하고 이 자리를 떠나는 것 같아서 좀 아쉬움이 큽니다.

어쨌든 여기 남아 계신 우리 철도특위 위원

님들께서 저희들이 못하고 떠나는 나머지 몫도 다 잘해 주시리라고 믿겠습니다.

어쨌든 우리 철도특위가 성공하고 맡은 바 목표를 다 이루는 그런 특위가 되기를 바라겠습니다.

감사합니다.

○위원장 연철흠 인사 말씀 잘 들었습니다.

본 안건의 당사자인 연종석 위원님, 이상욱 위원님께서는 퇴장하셔도 좋습니다.

(연종석 위원·이상욱 위원 퇴장)

○정상교 위원 우리가 원래 몇 명이죠? 전체 인원이 몇 명이에요?

○운영특위전문위원 정훈 7명입니다.

○정상교 위원 7명이에요!

성원이 됐네, 그래도 위원장까지.

결정이 되네, 한 사람 반대하면 안 되는 거네!

○위원장 연철흠 「충청북도의회 기본 조례」 제39조5항 규정에는 특별위원회 위원은 그 위원회의 동의를 받아 그 직을 사임할 수 있다라고 명시되어 있습니다.

위원 사임 동의의 건에 대해서는 위원 간담회에서 위원님들께서 충분히 의견을 나누셨으니 바로 진행하겠습니다.

충북선철도고속화사업지원및KTX오송역활성화를위한특별위원회 위원 사임 동의의 건에 대하여 이의 없으십니까?

(「없습니다」 하는 위원 있음)

이의가 없으므로 의사일정 제1항 충북선철도고속화사업지원및KTX오송역활성화를위한특별위원회 위원 사임 동의의 건은 가결되었음을 선포합니다.

위원 여러분!

수고 많으셨습니다.

이상으로 제388회 충청북도의회 임시회 제7차 충북선철도고속화사업지원및KTX오송역활성화를위한특별위원회 회의를 마치겠습니다.

산회하기 전에 우리 부위원장님이 사임하셨으므로 부위원장 선출은 다음 회의에서 선출하도록 하겠습니다.

이상 산회를 선포합니다.

(09시46분 산회)

○출석위원(5인)

연철흠 이상욱 이옥규 정상교
연종석

○출석전문위원

수석전문위원 권영주
운영특위전문위원 정 훈

제389회 충청북도의회(임시회) 제 8 호

충북선철도고속화사업지원및KTX오송역 활성화를위한특별위원회회의록

충청북도의회사무처

일시 2021년 3월 23일(화) 14시
장소 특별위원회 회의실

의사일정

1. 위원회 부위원장 선임의 건
2. 제4차 국가철도망 구축계획 추진상황 업무보고의 건

심사된 안건

1. 위원회 부위원장 선임의 건 ····· 1면
2. 제4차 국가철도망 구축계획 추진상황 업무보고의 건 ····· 2면

(14시10분 개의)

○위원장 연철흠 의석을 정돈해 주시기 바랍니다.

성원이 되었으므로 제389회 충청북도의회 임시회 제8차 충북선철도고속화사업지원및KTX오송역활성화를위한특별위원회 회의를 개회하겠습니다.

존경하는 특별위원회 위원님 여러분!

바쁘신 가운데 적극 참석해 주셔서 대단히 감사합니다.

오늘 회의를 개최한 것은 새로운 부위원장님을 선임하고 제4차 국가철도망 구축계획 추진상황에 대해 업무보고를 받기 위함입니다.

회의 진행은 부위원장님 선임의 건, 업무보고의 건 순으로 진행하겠습니다.

그럼 의사일정에 따라 안건을 상정하겠습니다.

---

1. 위원회 부위원장 선임의 건

(14시11분)

○위원장 연철흠 의사일정 제1항 충북선철도고속화사업지원및KTX오송역활성화를위한특별위원회 부위원장 선임의 건을 상정합니다.

「충청북도의회 기본 조례」 제41조제2항 규정에 부위원장은 위원회에서 호선하고 본회의에 보고토록 되어 있습니다.

사전 간담회에서 위원님들과 충분히 협의한 바와 같이 이수완 위원님을 부위원장으로 선임하고자 하는데 이의 없으십니까?

(「없습니다」 하는 위원 있음)

이의가 없으므로 의사일정 제1항 충북선철도고속화사업지원및KTX오송역활성화를위한특별위원회 부위원장 선임의 건은 가결되었음을 선포합니다.

이수완 위원님, 부위원장으로 선임되신 것을 특별위원회 위원님들을 대표하여 진심으로 축하를 드립니다.

부위원장으로 선임되신 이수완 위원님 인사말씀 부탁드립니다.

○이수완 위원 충북선철도고속화사업지원및KTX오송역활성화를위한특별위원회 부위원장으로 선임된 이수완입니다.

여러모로 부족한 저에게 충북선철도고속화사업지원및KTX오송역활성화를위한특별위원회 부위원장이라는 중책을 맡겨 주신 데 대하여 위원님 여러분께 감사 말씀을 드립니다.

앞으로 위원장님 그리고 위원님들과 함께 우리 특별위원회가 원만하게 잘 운영될 수 있

도록 최선의 노력을 다하겠습니다.

위원님들의 적극적인 성원과 협조를 부탁드립니다.

감사합니다.

○위원장 연철흠 이수완 부위원장님 수고하셨습니다.

앞으로 이수완 부위원장님 그리고 여기 계신 위원님들과 함께 우리 특별위원회가 원활하게 잘 운영될 수 있도록 최선을 다하겠습니다.

다음은 제4차 국가철도망 구축계획 추진상황 업무보고를 위하여 14시 25분까지 정회하도록 하겠습니다.

정회를 선포합니다.

(14시13분 회의중지)

(14시23분 계속개의)

○위원장 연철흠 의석을 정돈하여 주시기 바랍니다.

회의를 속개하겠습니다.

다음 안건을 상정하겠습니다.

---

2. 제4차 국가철도망 구축계획 추진상황 업무보고의 건

○위원장 연철흠 의사일정 제2항 제4차 국가철도망 구축계획 추진상황 업무보고의 건을 상정합니다.

먼저 김인 균형건설국장님 나오셔서 제4차 국가철도망 구축계획 추진상황에 대해 보고해 주시기 바랍니다.

○균형건설국장 김인 균형건설국장 김인입니다.

존경하는 충북선철도고속화사업지원및KTX오송역활성화를위한특별위원회 연철흠 위원장님 그리고 위원님 여러분!

의정업무로 바쁘신 중에도 충북 백년대계의 철도사업에 관심과 성원을 보내 주신 데 대해 진심으로 감사의 말씀을 드립니다.

앞으로도 철도 현안사업들이 차질 없이 추진되도록 위원님들의 많은 조언과 격려를 부탁드리면서 국가철도망 구축계획 및 철도사업 추진 개요, 제4차 국가철도망 구축계획 건의사업 추진현황, 진행 중인 철도사업 추진현황 등 3건에 대하여 보고를 드리겠습니다.

1쪽입니다.

1번 안건인 국가철도망 구축계획 및 철도사업 추진 개요에 대하여 보고드리겠습니다.

첫째, 국가철도망 구축계획입니다.

국가철도망 구축계획은 철도투자를 효율적·체계적으로 수행하기 위해 10년 단위로 수립하는 법정계획으로 철도의 중장기 건설계획 및 다른 교통수단과의 연계교통체계 구축, 환경친화적인 철도 건설방안과 소요재원의 조달방안을 내용으로 하고 있습니다.

국가철도망 구축계획은 2005년 「철도건설법」 제정 이후 세 차례에 걸쳐 수립되었으며, 국토부는 제4차 국가철도망 구축계획을 금년 상반기 중에 공청회를 거쳐 수립할 예정으로 마련 중에 있습니다.

충북은 제4차 국가철도망 구축계획사업 반영을 위해 '19년 4월 용역을 착수하여 최적노선과 타당성을 검토하였으며, '19년 10월 충청권 광역철도 등 13건의 사업을 국토부에 건의하였습니다.

건의 후에는 논리 등을 보완하여 국토부, 기재부 등 관계 기관과 국회 등에 반영을 지속 건의하고 있습니다.

2쪽입니다.

두 번째, 철도사업 추진 개요입니다.

철도사업은 구상단계부터 완공까지 15년 내외가 소요되며 예비타당성조사, 기본계획 수립, 기본설계 및 실시설계, 공사 착공의 절차 등을 거쳐 추진됩니다.

국가철도망 계획은 철도사업의 최상위 계획으로서 철도사업의 근거가 되는 중장기 법정계획입니다.

국가철도망 계획의 반영은 사업의 추진을 확정하는 것이 아니며 추진 여부를 검토하기 위한 대상사업 선정의 의미를 가지고 있습니다.

따라서 미반영 시에는 예비타당성 검토 등 사업 추진이 현실적으로 불가하므로 계획에 우선 반영하는 것이 매우 중요합니다.

또한 반영 후에는 계획 기간 내에 미추진되더라도 차기 국가철도망 계획 반영에 유리합니다.

3쪽입니다.

두 번째 안건인 제4차 국가철도망 구축계획에 건의한 사업별 추진현황에 대하여 보고드리겠습니다.

첫 번째, 충청권 광역철도입니다.

전체 161.5㎞ 구간으로 사업비는 5조 6,320억 원이며 청주공항에서 청주 도심 그리고 오송을 잇는 구간은 22.2㎞로 사업비는 1조 3,882억 원입니다.

충청권 광역철도사업은 수도권 집중화에 대응하는 국가균형발전 논리로 급부상한 충청권 메가시티와 행정수도 완성의 근간 사업으로서 도심과 도심을 연결하는 최고의 효율적 수단입니다.

'19년 10월 제4차 국가철도망 구축계획에 신규사업으로 반영을 건의하였으며, '20년 9월 대전·세종·충북이 공동으로 수행한 사전타당성조사 용역 결과를 제출한 이후 12월에는 충청권 4개 시도지사 및 국회의원이 공동으로 국토부에 반영을 건의하였습니다.

4쪽입니다.

충청권 광역철도망 청주 도심 통과 당위성입니다.

국토부는 충청권 광역철도 노선을 기존 충북선 활용이 타당하며 청주 도심 통과 노선은 도시철도 기능이므로 제4차 국가철도망 구축계획에 반영은 곤란하다는 입장입니다.

이에 따라 우리 충북도는 충청권 광역철도망 노선의 청주 도심 통과 당위성을 적극 건의하고 있습니다.

첫째입니다.

기존 충북선은 청주 도심에서 약 10㎞ 외곽에 위치하여 청주와 대전·세종시민 간의 철도 이용이 거의 불가능합니다.

현재 청주시민의 철도 이용률은 전국 최하위 수준으로 1일 철도 이용자 수가 인구 1,000명당 2명에 그치고 있습니다.

둘째, 청주시는 철도사각 도시로 도시환경이 최악의 상태입니다.

자동차 위주 도시교통으로 전국 도시 중 최악의 초미세먼지 발생을 나타내고 있으며 도심 간선도로는 최악의 서비스 수준입니다.

이에 따라 1920년 청주 도심을 통과했던 철도를 다시 되찾고자 하는 청주시민의 기대가 매우 강한 상황입니다.

셋째, 청주 도심을 패싱하면 기존 충북선 활용 시 도시를 연결하는 쌍방 철도가 아닌 대전·세종시민의 청주공항 전용의 일방 철도로 전락하게 될 것입니다.

5쪽입니다.

충청권 광역철도 사업의 기대효과입니다.

첫째, 85만의 청주시민과 대전·세종시민 간의 인적·물적 교류 활성화입니다.

현재 1일 16만 5,000명 규모의 인적 교류가 광역철도 구축 시에는 22만 명으로 약 33%가 증가하는 효과를 가져다 줄 것입니다.

둘째, 통행시간 및 교통비의 획기적 절감입니다.

청주에서 대전 간 통행시간은 70분, 교통비는 3,900원을 절감하게 되며, 세종 간은 통행시간 52분, 교통비는 1,450원이 절감됩니다.

셋째, 오송역과 청주공항 활성화입니다.

오송역 이용객은 '19년 기준 860만 명 수준에서 1,000만 명 이상으로 증가할 것이며, 청주공항 이용객은 '19년 기준 300만 명 수준에서 400만 명 이상으로 활성화가 기대됩니다.

넷째, 경제 활성화와 도시 상권의 폭발적 성장입니다.

충청권의 생산유발효과는 2조 7,497억 원으로 예상되며, 특히 청주는 구 도심권 상가 활성화와 도시재생 극대화 효과가 기대됩니다.

6쪽, 충청권 광역철도 노선도는 그림을 참고하여 주시기 바랍니다.

7쪽입니다.

두 번째, 수도권내륙선 광역철도입니다.

경기도 동탄~안성~진천 선수촌~진천·음성 혁신도시~청주공항을 잇는 78.8㎞ 구간의 광역철도 노선으로 총사업비는 2조 3,157억 원입니다.

수도권내륙선 광역철도는 청주공항 활성화, 중부권 철도교통 서비스 제고와 균형발전 차원에서 수도권과 중부권을 연계하는 노선으로 준고속차량인 EMU-250 운행을 통해 중부권 철도 서비스의 획기적 개선을 도모하는 사업입니다.

'19년 11월 경기도, 충북도, 화성시, 안성시, 진천군, 청주시가 공동협약 이후 민관합동 결의대회, 국회토론회, 건의문 및 서명지 전달 등을 통해 정부에 적극 건의하였습니다.

'20년 12월에는 일반철도에서 광역철도로 변경 추진 건의서를 국토부에 제출하였습니다.

8쪽, 기대효과입니다.

먼저 교통 측면에서 수도권 지역과 청주공항 등 중부내륙 지역과의 교통 접근성의 획기적 개선과 교통비용 감소가 예상됩니다.

승용차 대비 시간은 40분이 절감되며 비용은 6,723원이 절감됩니다.

또한 경부선의 부족한 선로용량 문제 완화 효과가 기대됩니다.

다음은 지역개발 측면에서 전체 5조 2,340억 원의 지역경제 파급효과가 예상되며, 사업노선 건설에 따라 2만 2,580명의 고용유발 효과도 예상됩니다.

그리고 역사적 가치 측면에서는 서울~안성~진천~청주를 거쳐 부산으로 가는 노선이 100년 전에도 이미 검토된 바 있으며 수도권내륙선이 예전의 계획을 실현하는 의미가 있습니다.

9쪽, 수도권내륙선 광역철도 노선도는 그림을 참고하여 주시기 바랍니다.

10쪽입니다.

세 번째, 중부내륙선 지선입니다.

감곡~진천·음성 혁신도시~청주공항을 잇는 54.9㎞의 노선으로 총사업비는 1조 6,499억 원입니다.

중부내륙선 지선은 전국 혁신도시 중 교통환경 만족도가 최하위이며, 광역교통체계가 미비한 충북혁신도시를 경유하는 철도망 구축의 필요성과 중부내륙선 개통과 대규모 산업단지 입지에 따른 여객 및 화물 등 수요 증대에 대응하고, 경부선 이용 수요를 분담하는 중부내륙선 기능 강화에도 필요하다고 보고 있습니다.

'19년 10월 제4차 국가철도망 계획 반영 건의 이후 음성군 철도대책위 결성 및 결의대회, 건의문 및 서명부를 국토부에 전달하였고, 지역구 국회의원 공동건의문 채택 등을 통해 정부 등에 적극 건의하였습니다.

11쪽, 기대효과입니다.

먼저 수도권 및 강원권과 충청권 간의 접근성 대폭 개선 및 국가균형발전입니다.

2016년 개통한 강경선 복선전철과 '21년 개통 예정인 중부내륙선 철도 그리고 수서~광주 간 복선전철사업 등과 연계가 가능하며, 강호축과 연계된 철도연결로 국가균형발전에 기여하는 사업입니다.

다음은 음성, 금왕, 충북혁신도시 등 지역거점의 발전과 주변지역으로의 경제 활성화입니다.

1만 9,193명의 고용유발 효과와 1일 1만 4,220명의 통행이 예상되며, 특히 혁신도시 활성화 및 조기정착 유도에 기여할 것으로 예상됩니다.

그리고 경기 동남권, 강원권 및 중부내륙권의 공항 이용 수요 확대로 청주공항 활성화에 기여할 것으로 예상됩니다.

끝으로 철도 이용 수요가 집중된 경부선 수요분담으로 국가철도망의 효율적 운영에 기여할 것으로 전망됩니다.

12쪽, 중부내륙선 지선 노선도는 그림을 참고하여 주시기 바랍니다.

13쪽, 오송연결선입니다.

'19년 10월 제4차 국가철도망 구축계획에 반영을 건의하였으며, 기술적 문제로 설치가 곤란하다는 국토부 의견에 따라 설치 방안 마련을 위해 '19년 12월 자체 용역에 착수하였으며, '20년 4월에 설치 방안을 마련하여 국토부에 건의하였습니다.

오송연결선 구축을 위해서 단계적 전략을 추진 중에 있습니다.

우선 제4차 국가철도망 계획에 반영하고 사업 추진은 단계적으로 추진하는 방안으로 먼저 오송연결선 구축을 위해서 현재 진행 중인 평택~오송 2복선 사업에 우선 오송 분기기만 설치하는 방안을 국토부에 건의하고 있습니다.

오송 분기기는 오송역 상행 7㎞ 지점에 설치하는 방안으로 사업비는 220억 원입니다.

14쪽, 오송연결선 노선도는 그림을 참고하여 주시기 바랍니다.

15쪽, 대전~옥천 광역철도입니다.

대전 오정역에서 옥천에 이르는 광역철도로서 사업규모는 20.2㎞이며 총사업비는 403억 원입니다.

옥천군과 대전시를 광역철도로 연결하여 충청권 상생발전을 도모하고 충청권 대중교통망의 개선과 침체된 충북 남부권의 균형발전에 견인 역할을 할 것으로 기대하고 있습니다.

당초 제3차 국가철도망 구축계획에 반영되었으나 역 시설과 운영비 분담과 관련하여 대전시와 합의가 이루어지지 않아 추진이 다소 지연됐던 사업입니다.

'19년 10월에 국토부, 충북, 대전과 기본계획 추진에 협의가 되었으며 현재는 대전과 충북 간 사업비 분담안 합의가 완료되었으며 기본계획 용역이 진행 중에 있습니다.

사업 시행을 위해 제4차 국가철도망 구축계획에 반영하고 '21년 설계를 거쳐 '22년 착공하여 '23년에 준공을 목표로 추진할 계획입니다.

16쪽, 대전~옥천 광역철도 노선도는 그림을 참고하여 주시기 바랍니다.

17쪽, 제4차 국가철도망 구축계획 충북도 건의 전체 13개 사업내역과 18쪽, 건의노선 현황은 자료를 참고하여 주시기 바랍니다.

세 번째 안건인 진행 중인 철도사업 추진현황에 대하여 보고드리겠습니다.

19쪽입니다.

첫 번째, 충북선 고속화 사업입니다.

청주공항에서 제천 봉양읍에 이르는 전체 87.8㎞ 구간을 고속화하는 사업으로 총사업비는 1조 2,807억 원입니다.

충북선 고속화 사업은 강원과 호남을 연결하는 강호선 고속철도망 완성과 강호축 개발을 위한 핵심사업입니다.

다만 강호축 구축을 위해서는 앞에서 보고드린 바와 같이 충북선 고속화 사업 이외에 추가로 호남고속선과 충북선을 연결하는 오송연결선이 반드시 필요한 사항입니다.

2016년 6월 제3차 국가철도망 구축계획에 반영되었으며 2019년 1월 예타 면제사업으로 선정된 이후 현재 국토부는 기본계획 수립 용역 중에 있습니다.

오송연결선 구축은 앞서 보고드린 바와 같이 제4차 국가철도망 계획에 반영 및 평택~오송 2복선 사업에 분기기만 우선 설치하는 등 단계별 사업 추진할 계획입니다.

또한 예타면제 사업 선정 시 미반영된 삼탄~연박 선형개량 사업의 추가 반영 등에 따라 사업비가 대폭 증가되었으며 필요 사업 등이 반영될 수 있도록 국토부, 기재부에 지속 대응할 계획입니다.

20쪽, 충북선 고속화 사업 노선도는 그림을 참고하여 주시기 바랍니다.

21쪽입니다.

두 번째, 천안~청주공항 복선전철입니다.

천안~오송~청주공항을 잇는 56.1㎞의 노선으로 총사업비는 8,216억 원이며 경부선 천안~서창 구간 2복선화와 북청주역, 청주공항역 신설 등을 내용으로 하고 있습니다.

천안~청주공항 복선전철 사업은 경부선 철도 포화상태 해소와 북청주역과 청주공항역 신설을 통한 철도 이용편의 향상, 그리고 경기 남부, 세종, 충남지역의 청주공항 이용수요 확대를 통한 청주공항 활성화 및 행정수도 관문공항 완성 등이 기대되는 사업입니다.

2011년 4월 제2차 국가철도망 구축계획에 반영되었으며 2020년 3월 기본설계 용역 결과 천안~서창 2복선화 구간과 관련하여 총사업비가 기본계획 대비 4,209억 원이 추가 소요되는 것으로 나타나 2020년 4월부터 타당성 재조사를 진행 중에 있습니다.

이에 따라 충북 구간 내 사업이 조기 완공될 수 있도록 타재 신속통과와 충북 구간 우선발주 추진을 지속 건의하고 있습니다.

22쪽 천안~청주공항 복선전철 노선도는 그림을 참고하여 주시기 바랍니다.

존경하는 연철흠 위원장님 그리고 위원님 여러분!

지금까지 보고드린 내용과 같이 제4차 국가철도망 구축계획에 충북도 사업의 최대한 반영과 진행 중인 사업의 차질 없는 추진을 통해 우리 충북의 철도가 충북 발전에 기여할 수 있도록 최선의 노력을 다하겠습니다.

앞으로도 위원님 여러분의 지속적인 관심과 성원을 부탁드리면서 이상으로 국가철도망 구축계획 및 철도사업 추진상황 등에 대한 보고를 마치겠습니다.

감사합니다.

○위원장 연철흠 김인 균형건설국장님 수고하셨습니다.

그러면 질의에 들어가도록 하겠습니다.

집행부 관계관께서는 핵심 위주로 간단명료하게 답변해 주시기 바랍니다.

질의하실 위원님?

예, 정상교 위원님 질의해 주십시오.

○정상교 위원 정상교 위원입니다.

국장님, 19쪽 충북선 고속화 사업과 관련돼서 지금 충주에서는 달천구간에서 선형 개선을 요구하고 있는데, 그리고 또 교통대 앞에 철도건널목 너머의 주민들이 제가 18일 날 가서 면담을 했는데요, 지사님 면담을 요구해서 제가 오늘 지사님한테 말씀을 드렸어요.

그래서 곧 면담이 이루어질 것 같은데, 지금 도에서 국토부 기본계획 수립용역 중이잖아요. 그렇죠?

○균형건설국장 김인 예, 그렇습니다.

○정상교 위원 여기에 좀 어떻게 그게 반영될 수 있게끔 지금 노력을 하고 계신 건지 답변을 좀 해 주실래요?

○균형건설국장 김인 예예, 지금 말씀대로 충북 고속화입니다. 충북 고속화를 위해서는 현재 충북 철도가 지금 평면교차로 이루어진 것을 고속화가 되면 입체교차로 돼야 됩니다.

그래서 이런 방향으로 국토부는 고속화 설치 기준에 합당하게 입체로 하려고 그런 계획을 수립 중에 있고요.

다만 우리가 예타면제 사업을 했을 때 그때 누락이 되었었습니다.

그래서 국토부 실무자랑 기재부가 실무협의 과정에서 현재 예타면제 과정에서의 숫자에 제로베이스에서 그걸 근거로 해 가지고 예산 증액에 들어가야 되는 겁니다, 총사업 변경이 들어가야 되기 때문에.

그래서 실무자는 주민설명회를 거쳐 가지고 국토부는 그것이 필요하다고 인정을 하고 있는 것이고 그걸 통해 기재부하고 총사업비 변경 협의에 들어갈 입장이고, 저희 도도 지금 위원님께서 지적하신 바와 같이 그쪽에도 전부 다 고속철도 기준에 합당하게 입체로 하는 방향으로 그렇게 저희들도 건의하고 있습니다.

○정상교 위원 그렇죠.

그래서 그게 지금 고속화니까 지금 현 노선보다는 선형을 잡아서 하는 게 사실은 고속화에 맞는 사업인데 단지 사업비가 문제이지 않겠습니까, 그게?

○균형건설국장 김인 예, 그렇습니다.

○정상교 위원 그래서 교통대 앞의 주민들은 지금 협의가 된 게 고가식으로 아마 넘어가는 걸로다가 얘기가 됐나 본데 지금에 와서는 지하로 해 달라 이거예요, 지하로. 물론 지하로 하면 사업비가 더 배로 이상 들겠지만.

그래서 아마 그런 부분도 어차피 이게 할 거라면은 선형도 잡으면서 지하로 들어가면은 민원도 해결되고 또 직선화도 좀 되고 그렇게 충주시민들이 원하는 그런 부분인데, 하여간 도에서 적극적으로 그거 좀 국토부에다가 건의를 강력하게 해 주십사 하는 부탁을 드릴게요.

○균형건설국장 김인 예, 저희들도 주민들 입장은 그대로 전달하겠습니다.

다만, 구간은 위원님께서 질의 잘 하셨지만 달천을 통과하고 지하로다 갔을 때 일반철도

는 지하로 가는 게 거의 없습니다, 안전상의 문제 때문에.

그리고 지하로 갔을 때는 달천을 통과하기 때문에 아주 대심도의 지하를 지나가야 됩니다.

그러면 사업비가 엄청 많이 들고 이러기 때문에 그 문제는 경제 측면도 봐야 되거든요.

지금 고속화 사업에 사업비가 많이 늘어나기 때문에 그것을 지금 고심하고 있는 입장에서 현재 기능도 이렇게 되는데 그걸 추가로 더 들여 가지고 갔을 때는 과연 그걸 수용할 거냐 이런 측면도 봐야 됩니다, 우리가 솔직히 현실적으로 봤을 때.

그래서 저는 지역에서는 하나의 이런 의견이 있다는 것을 전달을 하겠지마는 저희들이 봤을 때는 그것을, 과도하게 드는 것에 대해서는 국토부나 기재부는, 정부 당국에서는 난색을 표하는 입장이기 때문에 저희들 입장으로 봤을 때는 고속화 기준에 합당한 기준에 맞게 설치하겠다는 것이 저희 도의 입장입니다.

○정상교 위원 글쎄, 이게 국장님도 잘 아시다시피 철도가 한번 놓아지면 진짜 몇백 년이 갈 상황이기 때문에…

○균형건설국장 김인 예, 맞습니다.

○정상교 위원 아예 시작할 때 제대로 선형도 잡고 주민들의 민원도 좀 해결하는 그런 방법으로, 물론 도에서는 예산이 문제겠지만.

그렇게 좀 우리 도에서 노력을 해 주십사 부탁을 드리겠고.

○균형건설국장 김인 예, 그렇게 하겠습니다.

○정상교 위원 그리고 이쪽에 충북선 고속화 사업 대폭 증가에 삼탄~연박 선형 개량은 이건 어떻게 돼 있어요, 지금 결과가?

○균형건설국장 김인 삼탄 개량은…

○정상교 위원 확정이 된 거예요? 아니면…

○균형건설국장 김인 예예, 확정됐고, 지난해 수해가 나 가지고 개선하는 걸로 확정이 됐고요.

그것도 이번 기본계획에 담아 가지고 그렇게 추진하는 걸로 됐습니다.

○정상교 위원 그래요, 알겠습니다.

이상입니다.

○위원장 연철흠 정상교 위원님 수고하셨습니다.

전원표 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

○전원표 위원 전원표 위원입니다.

삼탄~연박 구간이 확정이 됐어요?

○균형건설국장 김인 예, 총사업 변경은 됐지만 일단 사업 추진하는 것으로 내부적으로는 확정이 됐습니다.

○전원표 위원 결정된 건 아니잖아요?

○균형건설국장 김인 예, 행정협의는 안 됐지만 그렇게 추진하는 걸로 기재부도 동의됐고 행정협의 절차만 남은 겁니다.

○전원표 위원 그렇죠? 그런데 이게 확정이 된 건 아니죠. 그렇죠?

○균형건설국장 김인 예, 지금 현재는 총사업에 숫자는 안 돼 있지마는 그리 하는 걸로 정리가 됐습니다.

행정절차만 이제 남은 겁니다.

○전원표 위원 그러니까 절차가 아직 남아 있다는 거죠, 확정되기까지는.

○균형건설국장 김인 예예.

통상적으로 위원님, 기재부는 여기에 대해서 아닌 사업 가지고 이렇게 얘기 안 하는데 이거는 한다고 합의가 됐고 다음 행정절차에 따라가는 과정입니다.

○전원표 위원 별도로 여기 예산이 얼마나 들어가죠?

○균형건설국장 김인 거기가 지금 한 2,000억 정도, 그것도 상세 설계를 해 봐야 되는데 그 구간은 한 2,000억 정도 들어가는 걸로 제가 알고 있습니다.

○전원표 위원 2,000억이요?

○균형건설국장 김인 약 2,000억 정도, 예예.

○전원표 위원 예, 이상입니다.

○위원장 연철흠 전원표 위원님 수고하셨습니다.

다음 질의해 주실 위원님?

예, 이수완 부위원장님 질의해 주시기 바랍니다.

○이수완 위원 국장님!

○균형건설국장 김인 예.

○이수완 위원 충청권 광역철도 6쪽에 보면은요 이렇게 철도 구획도가 나와 있잖아요. 그렇죠?

○균형건설국장 김인 예예.

○이수완 위원 그런데 중요한 게 우리가 혼선이 오는 게 현재 계룡에서 서대전에서 신탄진에서 조치원까지는 연결이 이렇게 돼 있잖아요. 그렇죠?

○균형건설국장 김인 예예.

○이수완 위원 그런데 이게 서대전에서 반석까지 연결해서 세종시로 해서 조치원 들어오는 이 구간을 만들려고 그러는 거죠?

○균형건설국장 김인 예예.

○이수완 위원 그런데 대전의 입장은 어떤 것입니까?

충북하고 의견이 일치하고 있는지 아니면은 충청북도의 짝사랑이냐. 어느 부분이냐 이거죠, 이게.

○균형건설국장 김인 지금 이 그림은 4개 시도지사 다 합의돼 가지고 하고, 대전도 지금 경부선 해 가지고, 거쳐 가지고 올라오는 이 노선도 원하고요.

그다음에 반석에서 끝나 가지고 이래 가는 이 노선을 대전도 원하고 있습니다, 세종하고 연결되는 거에 대해서요.

○이수완 위원 거기도 공히 대전에서도 똑같이 4차 철도망에 반영하기 위해서 노력을 하고 있다 이렇게 받아들이면 되겠네요?

○균형건설국장 김인 예, 그렇습니다.

○이수완 위원 똑같이 이렇게 같이 하고 있는 거죠, 그러니까?

○균형건설국장 김인 예, 시도지사께서 충청권 메가시티 거기에 후속으로서 1번 사업이 바로 이 사업입니다, 서로 지역 간 이동하고 소통하기 위해서는.

그래서 이 사업이 꼭 필요하다고 4개 시도지사님께서 합의를 하셨고요, 12월 달에.

그래서 국토부에 다시 공동으로 여기에 대해서 또 건의를 하였습니다.

○이수완 위원 그러니까 서대전에서 반석~세종청사~조치원 해서 청주공항으로 들어오는 거로다, 그렇죠?

○균형건설국장 김인 예예.

○이수완 위원 그렇게 받아들이면 되겠네요?

○균형건설국장 김인 예, 그렇습니다.

○이수완 위원 대전도 그렇게 항께하고 있다?

○균형건설국장 김인 예, 그렇습니다.

대전도 이 노선을 중요하게 생각하고 있습니다.

○이수완 위원 예, 그다음에 수도권내륙선 광역철도 이 부분이 이게 복선입니까, 단선입니까?

○균형건설국장 김인 지금 건의는 단선으로 했는데 저희들은 광역철도를 한다면 복선으로 해야 된다고 합니다. 당연히 철도는 복선이 돼야 됩니다.

○이수완 위원 아니, 복선이 아니잖아요, 현재? 도에서 지금…

○균형건설국장 김인 건의할 때는 저것을 처음에는 일반철도로다 건의를 한 기고, 사업타당성 관계 때문에. 했는데 저희 입장에서 봤을 때는 철도는 이제 광역철도로 바뀌었지, 전환됐지 않습니까?

한다면은 복선화하는 것이 맞습니다.

왜냐하면 일반철도는 철도 시격이 한두 시간이 걸리는데 광역철도로 하게 되면 시격이 때에 따라서 30분 미만이나 이렇게 가야 되거든요, 20분~30분 가려면은 복선으로 해서 운행해야 되지 단선으로 해 가지고는 안 됩니다.

○이수완 위원 그런데 이게 왜 중요하냐 하면요, 지금 길은 다 연결이 돼야 되잖아요?

그런데 맥이 같아야 돼요.

그런데 청주공항에서 수도권내륙 고속철도망은 단선이면 연결이 안 되잖아요. 그렇죠?

사용할 수가 없는 길이잖아요. 그렇죠?

○균형건설국장 김인 예.

○이수완 위원 그런 부분이고, 그리고 어떤 거와도 연관이 있느냐 하면은 이게 대전서 현재 전철이 오고 있잖아요. 그렇죠? 전철.

○균형건설국장 김인 지금 그렇게 전철을 넣으려고 계획하고 있지…

○이수완 위원 아니, 지금 계획하고 있는 게 천안~청주공항 복선전철 지금 추진하고 있잖아요. 그렇죠?

○균형건설국장 김인 예예.

○이수완 위원 이게 다 연관이 돼 있어요, 청주공항이 기점이 돼 갖고서.

○균형건설국장 김인 예, 맞습니다.

○이수완 위원 그렇죠?

노선은 한 노선이 될 건데 여기에 들어와 있는 거는 그림이 다 달라요, 일목요연해야 되는데.

쉽게 예를 들어서 지금 음성에서 이야기하는 거, 감곡에서 오는 청주공항이 있잖아요?

거기도 그림을 보면 어떤 그림이 있느냐 하면은 진천읍을 경유하는 그림으로다 여기 나와 있어요, 그림에는. 참고하라고 갖다 준 게.

○균형건설국장 김인 예, 맞습니다.

○이수완 위원 그러면은 동탄에서 안성~선수촌~혁신도시 거쳐서 청주공항 오는 거는 혁신도시에서 청주공항으로 오잖아요. 그렇죠?

○균형건설국장 김인 예예.

○이수완 위원 감곡에서 오는 거는 진천읍을 경유하는 걸로 돼 있고.

그러면은 진천 의원인 제 입장은 진천을 경유하면 더 좋겠죠. 그렇죠?

그런데 이게 실현 가능하냐.

이렇게 어쨌든 간에 먼저 동탄에서 철도 5개년 계획에 반영이 된다손 치면은 또 꺾어서 들어갈 수 있는 건 희박한 얘기거든요. 또 할 수도 없잖아요.

그래서 도에서 이러한 부분을 질서를 잡아 줘야 된다.

감곡에서 혁신도시 오는 것까지는 좋다, 그렇지마는 혁신도시에서 청주공항으로 연결할 수밖에 없다, 이런 입장을 표명을 해 줘야 되는 거예요, 도에서는.

○균형건설국장 김인 예예, 맞습니다.

○이수완 위원 이걸 다 받아줘 가지고 그림을 다 지역에 맞는 그림을 그려 갖고 다니면은 이게 충청북도의 입장이 뭐냐 이거예요.

어떤 게 1번이고 어떤 게 끝번인지 이게 용두사미도 아무것도 없어요, 그림이.

내가 도지사님한테 한번 물었잖아요, 먼젓번에.

"13개 철도망이 다 중요합니다." 이렇게 대답하더라고.

그렇게 대답할 수밖에 없는 거까지 나는 이해를 한다 이거예요.

그렇지마는 도의 입장은 이거 1개, 2개 반영하기도 쉽지가 않잖아요. 그렇잖아요?

그런 부분을 이렇게 막 망라해서 어젠다를 만들어 갖고 들어오면은 희박한 지역도 있잖아요. 끝번 13번 같은 경우 들어갔을 경우에 내가 그 지역에 산다고 그러면 어떻게 생각하느냐면 '아, 나 살아서 우리 지역에 철도가 들어올까?' 이런 막연한 생각을 갖게 되잖아요.

그러니까 이걸 줄일 필요성이 있어요, 할 때 하더라도. 너무 많아.

철도 위원이라고 앉아 있는 우리들도 헷갈리는데 일반인 주민들은 얼마나 헷갈리겠냐고. 이 서류, 다만 이 자체 갖고서도 공공기관에서 나온 서류잖아요, 이게. 공신력을 갖고 그 사람들은 움직여서 말을 할 거란 말이에요.

부동산 업자들은 더욱 '여기 철도 들어온대.' 이러고 떠들고 다닐 거고. 그렇죠?

○균형건설국장 김인 예예.

○이수완 위원 그런 부분에 대해 어쨌든 간에 질서를 잡을 필요가 있다. 그렇죠?

그 부분에 대해서 답변하실 거 있으면 답변하세요.

○균형건설국장 김인 지금 위원님 말씀하신 말씀이 맞고요, 저도 같은 공감을 합니다.

그래서 지금 여기 사업을 각각 달리 건의를 하다 보니까 노선이 이렇게 돼 있는데 저희들이 통합해서 사업을 할 때는 지금 위원님께서 지적하신 대로 혁신도시 한 노선으로 그립니다.

그러니까 수도권내륙 오는 거 혁신도시 거쳐 와 가지고 청주공항 오는 거하고 감곡서

오는 거 혁신도시에서 만나서 한 노선 들어오는 겁니다.

들어오는 것이고 사업 추진은 예를 들어서 2개 사업이 어느 것이 먼저 될지는 모르겠지마는 된다면 나중에는 혁신도시 거쳐서 단계적으로 가는 거, 그러니까 예를 들어서 수도권내륙선이 동탄서 혁신도시 거쳐 가지고 청주공항 온다면은 감곡에서 혁신도시까지만 연결하면 되는 것입니다.

그리고 또 만약에 수도권내륙선이 먼저 돼 가지고, 감곡에서 혁신도시~청주공항 온다면은 수도권내륙선은 그냥 동탄에서 혁신도시까지만 연결하면 되고.

이렇게 2개는 단계적으로 되는데 어느 것이 될지는 먼저 되는 거에 따라 가지고 추진하는 것이고요.

그 노선은 지금 위원님이 지적하신 대로 그렇게 각각은 안 갑니다. 할 수가 없습니다.

○이수완 위원 아니 그 부분을 지사님이 답변을 그렇게 할 수밖에 없다는 입장을 내가 말씀을 드린 거고, 맞아요.

그러니까 감곡에서 혁신도시~진천 거쳐서 청주공항으로 가든, 이 그림이 맞다손 치면, 충청북도의 입장이 그렇다고 그러면은 동탄~안성~선수촌~혁신도시~진천~청주공항 이렇게 돼야 되는 거예요, 그림이.

○균형건설국장 김인 아, 그리 안 되고요. 나중에 된다면은 실행과정에서 계획이 들어가지 않습니까?

방금 위원님 지적하신 대로 혁신도시에서 하나의 노선으로 청주공항에 오는 겁니다.

○이수완 위원 아니 그러니까 그림을 그릴 때 애초에 그렇게 그려야 된다는 얘기를 하는 거예요.

○균형건설국장 김인 예, 맞습니다.

○이수완 위원 혼선 안 가게끔 그림을 그려줘야 되는 거예요, 여기에 그릴 때.

그 부분을 말씀을 드리는 거예요. 그게 맞죠?

○균형건설국장 김인 예예, 맞습니다.

저희들은…

○이수완 위원 앞으로는 그렇게 해 주세요.

그러면은…

○균형건설국장 김인 앞으로 통합 그림은 그렇게 나오고 있습니다, 저희들이.

○이수완 위원 예예, 그렇게 해서 그리는 게 맞고.

그럼 정리 한번 해 볼게요.

천안에서 청주공항 복선전철 현재 진행상황이 어디까지 돼 있어요?

○균형건설국장 김인 지금 이것이 천안에서 청주공항이 기본설계에서 천안에서 경부선 노선에 그러니까 조치원역까지… (관계 직원을 향해)그게 무슨 역이죠?

조치원역 거기까지가, 현재 8,200에서 4,000억이 거기서 예산이 증액됐습니다, 서창역까지가.

그래서 천안에서 서창역까지가 4,000억이 증액되다 보니까 천안에서 청주공항까지가 8,200억에서 1조 2,000억으로 예산이 증액되다 보니까 작년 4월 달에 기재부는 타당성 재조사를 지금 하고 있습니다.

그래서 저희들 입장에서는 우리 충북고속화가 예타면제로 추진되는데 그 사업으로 해 가지고 늦으니까 저희들은 가서 빨리 타재를 통과시켜 달라.

그다음에 두 번째 타재가 된다면은 우리 충북선 구간은 예산 변화가 없습니다. 1,270억입니다.

그 구간 우선 발주가 되도록 해 달라, 그렇게 기재부나 국토부에 계속 건의하고 있습니다.

○이수완 위원 이 부분도 철로는 뭐 이중 삼중으로 깔 수가 없으니까 이것도 중복되는 거고, 어쨌든 간에 조치원 거쳐서 청주공항 들어오는 거잖아요.

그러면은 지금 반석에서 오는 것도 세종시 거쳐서 청주공항 가는 거잖아요.

여기도 어딘가는 만나야 될 거 아니에요. 그렇죠?

두 선을 다 깔 수는 없으니까, 청주공항까지 오는 기점이.

○균형건설국장 김인 아니 그거는 다 만나 가지고 들어옵니다. 선을 별도로 안 깝니다.

○이수완 위원 아니 그러니까요. 복선을 만들어서 연결해서 들어올 거 아니에요, 기존.

○균형건설국장 김인 예예.

○이수완 위원 지금 국장님이 착각하고 계시는 게 이번에 지사님이 들고 나온 게 청주시내를 경유하는 걸 하나 들고 나오셨잖아요.

○균형건설국장 김인 예예, 그렇습니다.

○이수완 위원 그렇죠?

○균형건설국장 김인 예.

○이수완 위원 그러면은 이게 반석에서 오는 그 그림하고 이게 천안에서 청주공항으로 들어오는 이 그림하고 만나냐 이거예요. 기점이 어디냐 이거예요, 만나는 기점이, 그럼.

○균형건설국장 김인 아니요. 그거는 달리 보셔야 됩니다.

지금 천안에서 청주공항 오는 노선은 일반철도에 대해서 복선화하는 개념이고, 지금 저희들이 충청권 광역철도는 뭐냐 하면은 우리가 반석으로 오든 경부선으로 오든 이 노선은 뭐냐 하면 청주 도심을 거쳐 가지고 청주공항으로 가는 것입니다. 광역철도입니다.

일반철도하고 광역철도입니다.

지금 충북선은 일반철도입니다. 산업선 철도로 보시면 되는 것이고요.

우리가 광역철은 도심~도심 간에 연결해 주기 때문에 그래서 이것은 광역철도 기능으로 보셔야 되지 그거하고 달리 가는 노선은 아닙니다.

○이수완 위원 아니 그러면요 일반철도는 차이가 이거잖아요.

일반철도는 국비로 100% 하는 거고 그러니까 천안에서 서창 들러서 청주공항 들어오는 거잖아요.

○균형건설국장 김인 예예.

○이수완 위원 그다음에 반석에서 세종시 거쳐서 조치원~오송 거쳐서 들어오는 거는 광역이잖아요. 그렇죠?

○균형건설국장 김인 예예.

○이수완 위원 지방비가 30% 들어가잖아요.

들어가는데 여기에 청주시가 있잖아요.

그런데 전철은 일반철도로 오기 때문에 청주시 경유 안 하고 그냥 청주공항으로 간다, 이렇게 알라 이 얘기예요?

○균형건설국장 김인 아닙니다.

○이수완 위원 그럼?

○균형건설국장 김인 저희들 광역철도망은 지금 위원님 보시는 대로 청주 도심을 통과하는 겁니다.

그리고 청주 도심을 통과하지 않으면 이 사업은 타당성이 없습니다, 위원님.

○이수완 위원 아이 청주시내 철도가 없잖아요.

그림을 어떻게 그리냐고요, 지금…

○균형건설국장 김인 아니 지금 철도를 새로 놓는 거죠. 지하철을 건설한다는 것이죠.

○이수완 위원 지하철로다 들어온다.

내 얘기를 들어보세요.

맨 처음에 지금 천안에서 청주공항 들어오는 복선에는 북청주, 옥산 그쪽에 저기 뭐야, 역사 하나 만드는 거로다 돼 있잖아요. 그렇죠?

○균형건설국장 김인 예예.

○이수완 위원 그 역사도 있는 거고 청주시내 북판에 역사도 있는 거고 그런 거냐, 그걸 묻는 거예요.

○균형건설국장 김인 예, 있습니다.

○이수완 위원 2개 다 있는 거예요?

○균형건설국장 김인 예예.

○이수완 위원 그럼 선로가 다르다는 얘기네.

○균형건설국장 김인 예, 기능이 다릅니다.

○이수완 위원 일반철도 다르고 광역철도 다르고 2개가 다 들어온다 이런 얘기네.

○균형건설국장 김인 예예, 그렇습니다.

○이수완 위원 그럼 좋아요.

청주공항의 역사는 어디 있는 거예요, 그러면?

○균형건설국장 김인 청주공항은 청주공항 인근에 있죠, 지금 현재에.

○이수완 위원 인근에?

○균형건설국장 김인 예예.

○이수완 위원 그럼 오근장역은 패싱 당하는 거예요?

○균형건설국장 김인 아니요. 그거는 우리가 선로를 계획하면은 오근장이나 그거는, 지금 노선만 계획되지 그것을 구체적으로 역사가 어디다 하는 것은 우리가 사업이 확정돼 가지고 예타 과정에서 선정을 하고 실행과정에서, 설계과정에서 그것은 어디 놓을 거냐라는 적정한 환경이나 그걸 봐 가지고 선정하는 것입니다.

지금 입장에서 우리가 역사를 어디다 하는 것은 저희들 알지를 못합니다.

다만 이런 노선을 계획을 잡아 갖고 노선 계획만 이 정도 가야 된다는 그런 구상 단계지 이것이 완전한 실행단계는 아닙니다.

○이수완 위원 아니 제가 이제… 당연하죠.

국장님 말씀이 잘못됐다는 이야기가 아니고 집행부의 대답은 일관성이 있어야 된다는 이야기를 하는 거예요.

왔다 갔다 하면 안 된다는 얘기를 하는 거고.

○균형건설국장 김인 아니요 우리가 저렇게 말씀을 드린 겁니다.

○이수완 위원 예예, 이게 저희가 서류 받아 볼 적마다 조금씩 어휘가 다르고 막 달라지는 것 같으니까, 쉽게 얘기해서 저 뒤에 팀장님 앉아 계시지마는 맨 처음에 용역 줄 때는 복선으로 용역 줬다가 단선으로 바뀌었습니다, 나한테 분명히 그렇게 얘기를 했잖아요.

그러면 현재 수도권내륙철도 같은 경우 복선이냐 단선이냐도 궁금한 거예요, 우리 입장에서는.

도의 입장이 어떤 거냐 묻는 거예요.

아까 복선이라고 그러는 것 보니까 그럼 바뀌었다고 받아들여야 되는 건지.

○균형건설국장 김인 그러니까 그것을 제가 아까 말씀드렸지 않습니까?

처음에 진천군에서 단독으로 접근을 했을 때는 일반철도로 건의를 했지 않습니까?

건의했는데 그때는 사업성이 없으니까 단선으로 건의했죠.

했는데 이제 나중에 과정에서 그 뭡니까? 경기도하고 협의를 하면서, 우리하고 협의를 하면서 광역철도로 바꾸면서 일반철에서 광역철로 바뀌었거든요.

그래서 제가 말씀드리는 것은 아까도 말씀드렸지마는 일반철도로 하게 되면은 시격이 1시간이나 2시간 차이로 이래 운행하게 되면 손님도 없고 이렇고 한데 광역철도로 하게 되면 시격이 좀 짧아지지 않습니까? 열차는 수량을 줄이더라도.

그렇게 하게 되면 열차 운행상에 복선으로 가야 된다는 거죠.

그것은 뭐냐 하면은 우리가 계획에 반영해 놓고 실행단계에서 분석을 해 가지고 어떻게 할 거냐가 예타 과정에서 거쳐 나오는 것이죠.

지금 제 입장에서 봤을 때는 광역철도로 한다면 당연히 복선으로 가야 됩니다.

○이수완 위원 이제 정리를 한번 해 볼게요.

서대전에서 반석으로 오는 거, 오송역 이것도 추진하고 있는 거고, 대전하고 공히.

○균형건설국장 김인 이거는 동일하게 13개 사업에서 같이 들어간 것입니다. 동일하게 추진한 겁니다. 추가로 간 것이 아니고요.

○이수완 위원 그러면 이번에 4차 계획에 반영하려고 노력하고 있다, 이렇게 받아들이면 되고.

○균형건설국장 김인 예예, 그렇습니다.

○이수완 위원 그다음에 두 번째는 천안~청주공항은 서창까지 지금 예산이 4,000억이 늘어 가지고 타당성 검토하고 있고 추진하고 있다, 그렇죠?

○균형건설국장 김인 그거는 이미 추진한 사업이고요.

○이수완 위원 예예, 그러니까 국가에서 하는 거니까…

○균형건설국장 김인 그거는 일반철도입니다. 그거는 광역철도가 아니고 일반철도를 2복선화시키면서 개량화시키는 겁니다.

○이수완 위원 개량화시키는 거고 현재 노선을 따라서 복선으로 바꾼다, 이렇게 받아들이

면 되는 거고.

○균형건설국장 김인 예예, 그렇습니다.

○이수완 위원 그다음에 세 번째는 수도권내륙철도 있잖아요, 동탄에서 넘어오는 거.

그것도 단선이 아닌 복선으로다가 계획하고 있다, 추진하고 있다, 이렇게 받아들이면 되겠네요.

○균형건설국장 김인 예, 그렇죠.

광역철도로 한다면은 당연히 복선으로 가야 된다고 생각합니다.

○이수완 위원 복선으로 바꿔어야 된다.

○균형건설국장 김인 예예.

○이수완 위원 그렇게 다시 바꿔어 가지고 4차 5개년 계획에 준비를 하겠다, 이런 내용이네요, 그렇죠?

○균형건설국장 김인 예예, 그러니까 그쪽에 사업이 들어간다면, 계획이 반영된다면은 당연히 저거는 광역철도기 때문에 복선으로 해야 된다는 말씀을 드립니다.

○이수완 위원 이게 이제 바뀔 일은 없겠네요? 지금 말씀하신…

○균형건설국장 김인 예?

○이수완 위원 이제 바뀔 일이 없겠어.

○균형건설국장 김인 예, 없습니다.

지금 노선이 확정됐고 다 클리어 됐기 때문에, 그동안은 우리 도하고 같이 되는 게 아니라 개별적으로 움직였는데 이제 저희 도가 딱 정리를 해 가지고, 지금 그렇게 위원님 지적하신 대로 딱 정리해 가지고 그렇게 가고 있습니다.

○이수완 위원 옆에 우리 존경하는 이상정 위원님도 계시지마는 감곡에서 오든 동탄에서 오든 지금 서창에서, 서대전에서 오는 걸 청주공항에서 받아서 서울로다가 동탄으로 연결하든 수지로 연결하든 연결해야 되는 부분이거든요.

○균형건설국장 김인 예예.

○이수완 위원 그런데 둘 중에 어디가 1번이든 상관이 없어요, 저는.

○균형건설국장 김인 예, 맞습니다.

○이수완 위원 어디가 먼저 오든 상관이 없으니까 어쨌든 간에 됐으면 좋겠다는 말씀이고, 이번에 4차년 계획에 반영될 수 있도록 노력 좀 부탁드리겠습니다.

○균형건설국장 김인 예, 노력하는데 그리고 반드시 이번에 이 철도망이 수도권내륙선이나 그다음에 감곡선이, 중부내륙선 지선이 모두 청주공항에서 종결되면 안 되고 그 노선이 청주시내를 거쳐 가지고 가야만 사업 타당성이 있는 것입니다.

그래서 이것은 충청도민 모두가 여기에 힘을 모아 가지고 꼭 청주 도심을 통과해 가지고 이게 갈 수 있도록 그렇게 좀 힘을 모아 주시고 저희들에게 많은 지원을 해 주십시오.

저희들 그렇게 노력하고 있습니다.

○이수완 위원 이제 국장님 답변 잘하셨는데요.

고마운 얘기죠. 청주공항 지나가는 거, 청주시내 역사 지나가는 거 우리가 반대할 일이 없어요.

그런데 우리가 우려하는 부분은 동탄 이렇게 청주공항 거쳐 청주시내까지 들어오면 사업비가 커지잖아요.

그렇게 큰 금액을 철도 5개년 계획에 반영을 할 수 있겠느냐, 이런 부분을 염려하는 거지…

○균형건설국장 김인 그런데 지금 현재 청주공항까지만 하게 되면은 타당성이 낮습니다.

왜냐하면은 지금 청주 도심을 넣어야만 85만 수혜자가 있기 때문에 타당성이 높습니다.

지금도 우리가 기존 충북선을 활용할 거냐, 아니면은 도심으로 갈 거냐 했을 때에 충북선으로 할 때에 예산은 적게 들지만 우리가 청주 도심으로 할 때 1조 4,000억의 돈이 들지마는 타당성은 그게 더 높습니다.

○이수완 위원 저도 마음에 들어요.

서대전에서 반석으로 해서 죽 넘어와 가지고 동탄으로 빠져 나가든지 감곡으로 빠져 나가든지 마음에 드는데 노선이 너무 긴 거예요.

그래서 사업비가 너무 크기 때문에…

○균형건설국장 김인 그거는 구간별로 운행은

나누면 됩니다.

○이수완 위원 그래서 나누어서 어쨌든 지방비가 30%가 있으니까 노력하셔 가지고 꼭 반영할 수 있게끔 노력 더 열심히 해 주시기 바랍니다.

○균형건설국장 김인 예, 적극 노력하겠습니다.

○이수완 위원 수고하셨습니다.

이상입니다.

○위원장 연철흠 이수완 부위원장님 수고하셨습니다.

이상정 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

○이상정 위원 이상정입니다.

앞에서 우리 많은 위원님들께서 얘기해 주셨고 저희는 또 어제 균형발전위원회에서 광역철도 관련해서 얘기를 해서 저는 한 가지만 좀 궁금한 거 질의드리겠습니다.

지금 충북선 고속화 사업이 부분, 부분 계획을 세우고 있잖아요.

그런데 지금 전체 과정은 어떻게 되나요?

여기 자료에 보면은 국토부에서 기본계획 용역을 하고 있는 건데 현재 과정하고 앞으로의 절차는 어떻게 되나요?

○균형건설국장 김인 그것은 기본계획 용역이 끝나면은 기재부하고 총사업비 협의를 들어갑니다. 총사업비가 확정이 되면은 이제 기본설계를 들어갑니다. 그다음에 실시설계 들어가고 공사 착공으로 이렇게 이어집니다.

○이상정 위원 이게 또 주민들은 궁금한 게 많이 있어서, 그러면은 기본설계는 대충 언제쯤 될 수 있을까요?

○균형건설국장 김인 그래서 지금 저희들은 예를 들어서 총사업비가 금년 7월 달에 끝나면, 합의가 되면은 저희들은 금년 하반기에…

○이상정 위원 하반기에?

○균형건설국장 김인 예, 하반기에 우리가 기본설계를 들어가려고 생각하고 있습니다.

○이상정 위원 하반기에 기본설계?

○균형건설국장 김인 예예.

○이상정 위원 저희는 또 지역이니까 뭐 음성역은 당연히 포함되겠죠? 변동 없겠죠?

○균형건설국장 김인 충북선 고속화에는 음성이…

○이상정 위원 아니 고속화에 음성역, 역이 존치되느냐.

○균형건설국장 김인 지나가는 데 그거는 당연히 고속화 되면 개량이 됩니다, 그 안에서는.

○이상정 위원 저는 그것만 확실히 됐으면… 됐습니다.

이상 마치겠습니다.

○위원장 연철흠 이상정 위원님 수고하셨습니다.

전원표 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

○전원표 위원 추가로 한 가지만 질의드릴게요.

지금 진행 중인 철도사업 중에 충북선 고속화 사업이 있고 천안~청주공항 복선전철이 지금 진행이 되고 있잖아요?

○균형건설국장 김인 예예.

○전원표 위원 오송에서 청주공항까지는 이건 지금 중복이 되는 거죠? 같은 노선이죠?

○균형건설국장 김인 예, 같은 노선입니다.

현재 충북선입니다.

○전원표 위원 예, 강호축하고.

그런데 오송연결선은 아직 확정이 안 됐죠?

○균형건설국장 김인 오송연결선은 아직 확정이 안 됐습니다. 이번에…

○전원표 위원 강호축의 오송연결선.

○균형건설국장 김인 예예, 그렇습니다.

○전원표 위원 이게 확정이 안 됐고 지금 연박…

○균형건설국장 김인 삼탄 구간.

○전원표 위원 삼탄 구간에 그게 사실 충북선 고속화 사업에 포함이 돼 있지 않다가 작년도 수해 나는 바람에 거기가 물에 잠겼었죠? 그래서 그게 필요성이 대두되고 해서 그쪽 노선을 새로 까는 걸로, 그렇죠?

○균형건설국장 김인 예예.

○전원표 위원 신설을 하는 걸로 그렇게 확정이 된 것 같은데 아까 전에, 확실하게 결정까

지는 안 난 거예요. 그렇죠?

○균형건설국장 김인 행정절차만 남아 있지 하는 것은 결정이 됐습니다, 위원님.

○전원표 위원 그런데 제가 염려하는 건 뭐냐 하면 이것이 아주 확정이 돼 가지고, 확정이 돼 가지고 종결이 된 상황 같으면은 제가 걱정을 안 하는데 지금 충북선 고속화와 관련해서 또 강호축하고 같이 진행이 돼야 되지 않습니까?

그런데 오송연결선도 지금 확정이 안 된 상태고 그것도 예산이 추가로 투입돼야 되는 상황이고, 그런 와중에 충주 조길형 시장께서 또 달천강 다리부터 해 가지고 충주역까지 그쪽 노선을 새로 깔아야 된다고 지금 계속 주장을 하고 있는 것 같아요.

그래서 이런 것들을 한꺼번에 다 해 달라고 이렇게 하면은 이게 사실 타당성에서 충분해서 진행되는 것도 아니고 이게 예타면제 사업으로 포함됐지 않습니까?

○균형건설국장 김인 예, 그렇습니다.

○전원표 위원 그러니까 이게 억지로 해 주는 상황인데 예산을 계속 추가로 요구를 하게 되면 이거 자체가 무산될 수 있다 그걸 염려하는 거죠.

그래서 삼탄~연박 구간 같은 경우는 겨우 이제 그거 포함이 안 됐던 걸 포함을 시켜 놨는데 아직 확정된 거는 아니고 그런데 다른 예산들 계속 더 추가로 요구를 하면 이것까지도 원천무효가 될 수 있지 않겠느냐 그런 염려를 하는 거죠.

그래서 이런 것들도 제가 봤을 때는 한꺼번에 다 요구해서 지금 당장 다 해 달라고 하기보다 순차적으로 한 가지씩, 한 가지씩 요구해 나가는 게 좋겠다.

그래서 지금 걱정이 돼서 드리는 말씀이에요.

○균형건설국장 김인 예, 알겠습니다.

○전원표 위원 원천적으로 무효 될까 봐.

○균형건설국장 김인 예, 맞습니다.

위원님 우려하는 상황이 저도 맞다고 보고요. 그래서 일단 기재부는 현재 총사업비가 확정된 당초예산에서, 여기서부터 출발하거든요.

그래서 국토부는 이 사업을 다 포함해서 가야 된다는 입장이고, 그런 측면이고.

또 삼탄~연박은 기재부하고 우리가 합의를 해 가지고 이 사업에 대해서는 포함을 하겠다는 그거는 기본적으로 들어가는 거고 그렇습니다.

그래서 제가 말씀드린 행정절차만 남았다는 것이 그 말씀입니다.

○전원표 위원 그러니까 그게 행정절차가 남았는데 그것이 무산될까 봐 걱정이라는 얘기예요.

○균형건설국장 김인 안 되도록 저희들이 적극 노력하겠습니다.

○전원표 위원 그거 잘 추진해 주십사 말씀드리고요.

그 외에 충주권은 나중에, 이후에 다시 추진할 수 있도록 이렇게 해 주시고.

○균형건설국장 김인 예, 알겠습니다.

○전원표 위원 순차적으로 해 달라고 요청을 드리는 겁니다.

○균형건설국장 김인 예, 알겠습니다.

저희들이 하여튼 적극 노력하겠습니다.

○전원표 위원 예, 이상입니다.

○위원장 연철흠 전원표 위원님 수고하셨습니다.

제가 간단하게 한 가지만 여쭤볼게요.

우리 광역철도망 여기에 우리 지역의 오송에서 청주공항 간에 지하를 통과해서 청주 도심을 지나는 걸로 계획을 잡고 있지 않습니까?

○균형건설국장 김인 예, 그렇습니다.

○위원장 연철흠 그래서 처음에는 그러면 도심에 역이 어디에 설 거냐 그래서 상당공원이 대두되고 상당공원 이야기를 하다가 어느 날 갑자기 역사는 어디다 이게 사라지고 얘기가 없어요.

물론 우리 지사님을 비롯한 전체 도민들이 관심을 갖고 지금 열심히 활동들을 해 주시고 그러고 계시는데, 듣는 입장에서 국토부에서

'충청북도에서 역을 어디에 세울 건지 제시를 하지 못하고 있다. 그래서 사업에 대한 계획을 제대로 갖고 있지 않다.' 이런 이야기들이 자꾸 흘러나오고 있어요.

그래서 그 역이 어쨌든 상당공원으로 지칭을 하다가 이게 사라지고 어딘가는 명확하게 여기다 저기다 계획성 있게 이야기된 부분이 없는 것 같아서, 그런 어떤 이 부분에 대해서 좀 설명하실 수 있는 자료나 뭐 있으시면, 한번 여쭤봅니다.

○균형건설국장 김인 지금 우리가 역이나 노선은 있지 않습니까? 그거는 우리가 예를 들어서 4차 계획에 만약에 들어갔다면, 반영되었다면은 나중에, 4차 계획은 이제 구상단계고요 이게 실행단계에 갔을 때 그때 어디로 갈 거냐, 노선이 어떻게 갈 거냐, 역은 어디에 설 거냐 하는 것은 지역 전문가, 주민 의견, 전부 의견을 다 수렴해 가지고 그 위치를 정하겠습니다. 타당성 분석해 가지고요, 수요나 이런 거 해 가지고.

그때 결정되는 사항이지 지금 만약에 어떤 역이다 이렇게 하는 것은 오히려 그것이 안 만드는 데 그걸 해 놨다가는 지역주민들 갈등만 더 양산되고 우리가 저거 합니다.

국토부도 그걸 기대 안 하는 겁니다, 절대.

그거는 실행단계에서 정한다고, 우리 사업하는 사람들은 다 그렇게 알고 있습니다.

그런데 일부 사람들이 자꾸 이걸 어디 간다 간다 하는데, 그래서 저희 지사님 생각도 모든 것이 어디 갈 거는 결정이 안 됐다, 역도 결정이 안 됐다 하는 것은 실행단계에서 그것을 수요나, 교통수요 측면이나 그다음에 지역주민 의견이나 전문가 의견을 받아 가지고 결정할 것이다, 그렇게 말씀을 드립니다.

○위원장 연철흠 본 위원이 들은 것도 국토부 쪽 이야기를 말씀을 지금 드리고 있는 거예요.

그래서 이게 처음에 역이 상당공원으로 찍어서, 상당공원으로 역이 들어올 거다, 이렇게 어쨌든 발표 아닌 발표가 됐다고 봐야죠? 내가 듣기로도 처음에 그렇게 얘기가 됐었던 걸로…

그래서 언뜻 생각하기에는 상당공원이 공원부지이고 이러다 보니까 역 만들고 이러는 데에 용이하지 않나 싶어서 그렇게 됐던 것 같아요.

그래서 국토부 쪽에서는 너무 계획 없이 자꾸 도심 통과 이것만 주장한다, 국토부 입장하고 우리 도 입장하고 틀린 거 아니겠습니까?

국토부에서는 기존에 있는 선을 이용하라는 거고 우리는 지하를 통과해서 제대로 된 수요충족 이런 것들을 만족시켜야 된다라는 게 장점으로 이렇게 두고 있는 건데, 이쪽 국토부 쪽에서도 보고하셨다시피 그렇게 이 지하도 노선에 대해서는 긍정적이지 않은 것 같아요.

그러다 보니까 역사의 문제 이런 것까지도 얘기들이 나오는 것 같은데 그래도 계획하고 있는, 무조건 지하를 통과하는 철도망 이거만 주장할 것이 아니라 그래도 대략적인 어느 정도의 계획 이거는 제시해 줘야 되지 않는가 싶은 본 위원의 생각이에요.

○균형건설국장 김인 위원님 질의하신 대로 국토부는 그런 생각을 전혀 갖고 있지 않습니다.

누가 어느 분한테…

국토부의 정책 수립하는 실무자는, 국장이나 과장은 있지 않습니까? 이게 노선이 여기 어디다 이것 때문에 결정 못하는 사안은 전연 거기는 없습니다.

국토부 시각은 뭐냐 하면 현재 충북선이 있는데 별도 도시철도를 우리가 광역철도, 청주 도심을 통과하는 거는 도시철도가 아니냐. 국토부도 우리가 도심 통과하는 이 노선에 대해서는 인정을 합니다, 우리 노선에 대해서는.

타당성에서 참 맞다, 이거는 필요하다.

다만, 이거는 청주시내 도시철도이기 때문에 도시철도로 추진하라는 것입니다.

그리고 저희들 입장은 아니다, 광역철도망이 아니고 예를 들어서 대전이나 세종 거쳐서 연결되는 철도이고, 우리 청주시내에만 한다면 당연히 도시철도로 간다.

그런데 지금 우리는 대전~세종을 거쳐 가지고 우리 청주로 이어지는 것이다, 그래서 이거 광역철도로 해 달라 그런 측면입니다.

저희들은 뭐냐 하면 광역철도를 하게 되면 국비를 그만큼 확보하는 것이거든요.

도시철도로 하게 되면은 모든 것이 저희들 지자체에서 부담하고 그러니까 지방 부담이 원체 크다 보니까 우리가 할 수가 없습니다.

지금 6대 도시가 다 적자를 낳고 있습니다, 자체 도시철도로 한 거에 대해서는.

그래서 저희들은 국비 확보 차원에서 여기에서 국토부 찾아가 가지고 이건 아니다, 너희가 생각하는 것처럼 여기에, 국토부가 생각하는 것처럼 사업이 필요한 건 인정했고 저희는 '이거는 광역철도로 꼭 4차 국가철도망 계획에 반영해 주십시오.' 이렇게 계속 저희들은 요구하고 건의하고 있는 것입니다.

그리고 국토부는 방금 위원장님께서 지적하신 것처럼 노선이 결정이, 역이 안 돼 가지고 그런다, 그런 소리는 전연 없습니다.

누가 했는지 몰라도 당국자는, 저하고 협의하는 채널에서는, 실무책임자들은 전혀 그 얘기는 안 합니다.

다만 이거는 하게 되면은 다른 시도에 선례가 돼 있기 때문에 우리가 참 수용이 곤란하다는 입장이고, 저희들은 기존 충북선은 철도 이용을 안 한다. 청주 도시 외곽에서 10㎞ 떨어져 가지고 그걸 이용하려고 하면 그냥 버스 타고 지나가는, 승용차나 버스 타고 가는 게 더 빠르다. 더 돌아가고 차비도, 시간도 더 걸린다.

그래서 충북선은 현재 저희들이 일반철도 기능으로서 우리 도시철도 기능을 하지 못한다 하니까 국토부도 기능에 대해서는 사업화는 인정하지만 도시철도다, 이런 생각을 갖고 있어 가지고 저희들하고 의견이 서로 상반돼 있는 것입니다.

○위원장 연철흠 예, 그리고 또 한 가지의 갈등 문제가 비용의 문제이지 않습니까? 7 대 3이냐 6 대 4냐.

○균형건설국장 김인 예예.

○위원장 연철흠 그래서 우리 지사께서는 4를 우리가 대겠다.

그래서, 국토부 입장이에요 이것도.

그거 뭐 임기 마치고 나면 그때 가서 뭘로 어떻게 보장해 줄 거냐, 이런 얘기들이 나오는 거예요.

그래서 본 위원 생각 같은 경우에는 이런 것들도 그러면, 굳이 꼭 이게 지하로 청주 도심을 통과하는 철도망이라면 이러한 문제들도 그러면 국토부나 이쪽 기재부하고도 좀 서면으로 남겨놓을 필요가 있지 않느냐, 이런 생각이 들기도 해요.

그래서 그런 것들조차도 의심하는 이쪽 교통부 쪽에서, 국토부 쪽에서 이런 우려 섞인 이야기 이런 것들, 본 위원이 들은 것만 말씀드리는 거예요, 그런 비용의 문제.

그리고 4개의 광역단체장들이 의견들이 다 분분하다. 이게 4개 광역단체장들이 사인은 했으나 추구하는 욕심들은 다른 데 다 두고 있다.

그래서 이런 것들도 대전, 세종, 충남 이쪽의 충분한 의견과 이쪽에서의 지원 이런 것들도 필요한데 각기 이야기를 들어 보면 자기네들의 욕심 이런 것들에만 많이 빠져 있다 이런 얘기들이 많이, 그러니까 결정은 어쨌든 국토부에서 해 줘야, 1차적인 거는 국토부에서 좀 해 줘야 되는데 이러한 우려 섞인 얘기들이 많이 바깥으로 나오고 이러다 보니까 걱정스럽기도 하고, 너무 이렇게 지역 국회의원들, 지사님 등등 열심히 움직여주고 있는데 이러한 거 불식, 이런 것들을 어떻게 해소시키고 어떻게 합의를 이루어낼 건지.

이렇게 하다 보니까 뭔가 국토부에서 자꾸 믿음, 신뢰 이런 것들이 떨어지는 게 아닌가, 이런 생각이 듭니다.

○균형건설국장 김인 그거는 이렇습니다.

국토부는 이 사업이 효력이 있기 때문에 도시철도로 하라고 하니까 그럼 좋다, 우리가 광역철도를 계속 그걸 하게 되면 10% 때문에 우리가 사업을 못 할 수 있잖아요?

그래서 "그러면 좋다. 그러면 국토부가 건

설은 도시철도로, 우리가 비용을 댈 테니까 그러면 계획에 반영해 다오.", 조건을 그렇게 써 달랐습니다.

저희들이 제4차 국가철도망에다가 건설비는 도시철도로 해 가지고 지자체에서 한다, 이렇게 쓰면 저희들이 확정되는 것이고 거기에 계획에 들어간다면은 방금 위원장님께서 말씀하신 대로 문서로든 뭐든 다 되면 됩니다.

단지, 거기까지 현재 못 간 입장이고 국토부는 "그냥 도시철도니까 충북도 자체적으로 하세요. 국가계획에 담기는 어렵습니다." 이런 입장이고 저희들은 "그것은 광역철도이기 때문에 국가계획에 담아다오." 하는 것이 저희들하고…

그래 이 상태만 가지고 서로 국토부하고 저희들하고 이견이 계속 있는 얘기고요, 그거고.

그다음에 두 번째, 4개 시도 의견에 대해서는 그 노선에 대해서 인정하는데 다만 보령에서 세종은 일반철도니까 이거는 저거 하시더라도 우리 광역철도 노선에 대해서는 다 인정하는데 세종시가 비용 부담 때문에 기기가 35만 도시라서 비용 부담을 이것을 국가에서 100% 했으면 좋겠다 하는 그런 식으로 들어간 것입니다.

이 노선을 서로 반대하는 게 아니고 노선은 다 합의를 봤는데 지자체 자기 비용 분담 관계 때문에 그것을 일반철도냐 광역철도냐 이러는데 이 노선 전체는 인정을 합니다.

그런데 다만 비용 측면에서 지자체분담 관계 때문에 그런 것입니다.

○위원장 연철흠 예, 잘 이야기 듣고 잘 알았습니다.

더 이상 질의하실 위원님 계십니까?

(「없습니다」하는 위원 있음)

더 이상 질의하실 위원님이 안 계시므로 의사일정 제2항 제4차 국가철도망 구축계획 추진상황 업무보고를 마치겠습니다.

집행부 관계관께서는 사업 추진 시 위원님들의 의견을 적극 반영하여 추진해 주시기 바라며 수고해 주신 집행부 관계관께 감사의 말씀을 드립니다.

위원님 여러분, 오늘 국가철도망 구축계획과 철도사업 추진에 대해 보고를 받았습니다.

앞으로도 우리 특위에서 이 부분에 대해 계속 관심을 갖고 특위 활동을 하고자 합니다.

위원님 여러분, 동의하십니까?

(「네」하는 위원 있음)

위원님들 뜻에 따라 앞으로 국가철도망 구축과 철도사업에 대해 지속적인 관심을 갖고 특위 활동을 추진하도록 하겠습니다.

위원님 여러분, 수고 많으셨습니다.

이상으로 제389회 충청북도의회 임시회 제8차 충북선철도고속화사업지원및KTX오송역활성화를위한특별위원회 회의를 모두 마치겠습니다.

산회를 선포합니다.

(15시21분 산회)

○출석위원(5인)

연철흠 이수완 이상정 전원표 정상교

○출석전문위원

수석전문위원	권영주
운영특위전문위원	정 훈

○출석공무원

·균형건설국	
국장	김 인
교통정책과장	이혜옥

제391회 충청북도의회(정례회) 제 9 호

충북선철도고속화사업지원및KTX오송역 활성화를위한특별위원회회의록

충청북도의회사무처

일시 2021년 6월 23일(수) 9시
장소 특별위원회 회의실

의사일정

1. 업무보고의 건
2. 충북선 철도 고속화사업 지원 및 KTX오송역 활성화를 위한 특별위원회 활동기간 연장의 건

심사된 안건

1. 업무보고의 건 ····· 1면
 · 제4차 국가철도망 구축계획안(충청북도 중심)
 · 제4차 국가철도망 옥천~영동 구간 추진상황
2. 충북선 철도 고속화사업 지원 및 KTX오송역 활성화를 위한 특별위원회 활동기간 연장의 건(충북선철도고속화사업지원및KTX오송역활성화를위한특별위원장 제안) ····· 14면

(09시07분 개의)

○위원장 연철흠 의석을 정돈하여 주시기 바랍니다.

성원이 되었으므로 제391회 충청북도의회 정례회 제9차 충북선철도고속화사업지원및KTX오송역활성화를위한특별위원회 회의를 개의하겠습니다.

존경하는 특별위원회 위원님 여러분!

연일 계속되는 의정활동으로 바쁘신 가운데 적극 참여해 주셔서 감사드립니다.

오늘 회의는 제4차 국가철도망 구축계획에 대한 업무보고를 받고 충북선철도고속화사업지원및KTX오송역활성화를위한특별위원회 활동기간 연장의 건을 심사하기 위해 소집한 것입니다.

회의진행은 업무보고의 건, 활동기간 연장의 건 순으로 진행하겠습니다.

그럼 의사일정에 따라 안건을 상정하겠습니다.

1. 업무보고의 건

· 제4차 국가철도망 구축계획안(충청북도 중심)
· 제4차 국가철도망 옥천~영동 구간 추진상황

(09시08분)

○위원장 연철흠 의사일정 제1항 제4차 국가철도망 구축계획 업무보고의 건을 상정합니다.

먼저 김인 균형건설국장님 나오셔서 제4차 국가철도망 구축계획에 대해 보고하여 주시기 바랍니다.

○균형건설국장 김인 균형건설국장 김인입니다.

존경하는 충북선철도고속화사업지원및KTX오송역활성화를위한특별위원회 연철흠 위원장님 그리고 위원님 여러분!

의정업무로 바쁘신 중에도 충북선 철도 고속화 등 백년대계의 철도사업에 관심과 성원을 보내주신 데 대해 진심으로 감사의 말씀을 드립니다.

앞으로도 현안사업들이 차질 없이 추진되도록 위원님들의 많은 조언과 격려를 부탁드리

면서 제4차 국가철도망 구축계획의 반영 현황과 충청권 광역철도 대전~옥천의 영동 연장에 대하여 보고드리겠습니다.

먼저 1쪽, 제4차 국가철도망 구축계획 건의사업 반영에 대하여 보고드리겠습니다.

우리 충청북도는 제4차 국가철도망 구축계획 사업 반영을 위해 '19년 4월 용역을 착수하여 최적 노선과 타당성을 검토하였으며 '19년 10월 청주 도심 통과 충청권 광역철도 등 13건의 사업을 국토부에 건의하였습니다.

건의 후에는 사업 필요성과 타당성 등을 보완하여 국토부, 기재부 등 관계기관에 반영을 지속 건의하고 있습니다. 13건의 사업에 세부내역은 유인물을 참고하여 주시기 바랍니다.

2쪽, 국토부 공청회 반영입니다.

국토부는 지난 4월 22일 온라인으로 제4차 국가철도망 구축계획 공청회를 개최하였습니다.

발표된 계획안은 초안으로 국토부는 관계기관 협의, 철도산업위원회 심의 등을 거쳐 6월말 최종 확정·고시될 예정으로 구축계획을 수립 중에 있습니다.

계획안에는 충북도 직접 연관사업 7건과 간접 연관사업 2건이 반영되었습니다.

직접 연관사업 중 신규사업은 2건으로 동탄에서 진천 혁신도시~청주공항을 연결하는 동탄~혁신도시~청주공항 광역철도가 반영되었으며, 충청권 광역철도는 수요인구가 가장 많은 청주 도심을 연결하는 노선을 건의하였으나 청주시 외곽의 기존 충북선을 활용하여 대전 반석에서 세종을 거쳐 청주공항을 잇는 노선으로 반영되었습니다.

3쪽, 국토부 공청회 안에 대한 충북도 의견 제출입니다.

충북도는 공청회 초안에 대한 의견을 지난 5월 27일 국토부에 제출하였습니다.

먼저 기존 충북선을 활용하는 대전~세종~충북 광역철도안에 대해서 수요인구와 이용승객이 많은 청주도심을 통과하는 노선으로 변경 반영할 것을 건의하였습니다.

주요 사유로는 충청권 메가시티의 완성을 위해 주요 도시 중심 연결 필요성과 충북선 활용보다 도심 통과가 타당성이 우수한 점 등을 제시하였습니다.

두 번째는 중부내륙선 지선은 수도권내륙선 광역철도의 반영에 따라 중복되는 혁신도시~청주 구간을 제외하고 감곡에서 혁신도시 구간으로 반영을 건의하였습니다.

세 번째 오송연결선은 충북선 고속화를 통한 강호축 구축과 국가X축 고속철도망 실현을 위한 필수사업임을 제시하였습니다.

마지막으로 중부권 동서횡단철도는 기존 남북축에 비해 상대적으로 소외된 중부권 내륙지역 동서축 광역입체교통망 확충 필요성을 제시하였습니다.

4쪽, 충청권 광역철도 대전~옥천의 영동 연장입니다.

영동군에서는 금번 제4차 국가철도망 구축계획에 반영된 대전~옥천 광역철도에 추가해 영동까지 운행하는 방안을 4차 국가철도망 계획에 반영해 줄 것을 건의하였습니다.

옥천에서 영동까지 운영하는 광역철도 사업규모는 29.1㎞로 총사업비는 308억 원 정도로 추정됩니다.

지금 시점에서 금번 4차 계획의 반영에는 물리적으로 어려움이 있습니다.

먼저 국토부에 사전 신청 없이 현재 확정단계에 있는 제4차 국가철도망 구축계획에 반영하는 것이 시기적으로 불가능한 상황입니다.

또한 대전~옥천 사업의 연장 사업으로 추진될 경우 대전~옥천 사업의 사업비 증가에 따라 예비타당성 대상이 되어 사업 타당성이 확보되지 않으면 사업 추진이 무산될 우려가 있습니다.

아울러 광역철도는 건설비와 운영비를 지자체가 분담해야 하며 비용 분담률 등에 대한 지자체 간 합의가 선행되어야 합니다.

특히 운영비는 손실이 커지면 지자체의 재정 악화 요인으로 작용함에 따라 사전 동의가 필수이므로 대전, 옥천, 영동 간의 합의가 선행되어야 합니다.

이에 충북도는 영동까지 운행은 대전~옥천

광역철도가 2025년에 개통되면 연장개념으로 제5차 국가철도망 구축계획 수립 시 반영하여 추진할 계획입니다.

5쪽, 충청권 광역철도 위치도는 참고하여 주시기 바랍니다.

존경하는 연철흠 위원장님 그리고 위원님 여러분!

지금까지 보고드린 내용과 같이 제4차 국가철도망 구축계획에 청주도심 통과 충청권 광역철도와 중부내륙선 지선 등의 최종 반영과 진행 중인 사업의 차질 없는 추진을 통해 우리 충북의 철도가 충북 발전에 기여할 수 있도록 최선의 노력을 다하겠습니다.

앞으로도 위원님 여러분의 지속적인 관심과 성원을 부탁드리면서 이상으로 충북선철도고속화사업지원및KTX오송역활성화를위한특별위원회 업무보고를 마치겠습니다.

감사합니다.

○위원장 연철흠 김인 국장님 수고하셨습니다.

그러면 질의에 들어가도록 하겠습니다.

집행부 관계관께서는 핵심위주로 간단명료하게 답변해 주시기 바랍니다.

질의하실 위원님 질의하여 주시기 바랍니다.

이수완 부위원장님 질의해 주시기 바랍니다.

○이수완 위원 우리 균형건설국장님 수고가 많으십니다.

지금 철도에 대해서 충북 도민은 누구나 다 관심을 갖고 있는 사항이고 6월 30날 4차 철도 계획이 발표된다고 그러잖아요, 그렇죠?

그런데 추가적으로다가 영동도 그렇고 옥천도 그렇고 추가적으로도 반영해 달라고 또 이렇게 들어와 있어요, 그렇죠?

그런데 이 부분을 도에서 어쨌든 간에 올린 겁니까, 현재? 국토부에 이 사항까지?

○균형건설국장 김인 대전~옥천의 영동까지 연장은 첫째 우리가 '19년도에 국토부의 제4차 철도망 구축계획 수립에 따른 지자체 의견을 제출할 때 그때 영동군도 의견이 없었고요. 그다음에 공청회 지날 때까지 없었고 나중에 문서로 저희들한테 영동군에서 문서로 한번 왔습니다.

그래서 그전에 구두로 제가 보고가 있어 가지고 국토부에다 가 가지고 영동군이 이렇게 이야기하는데 "이거 검토 가능하냐?" 하니까 국토부에서 어떻게 지금 다 된 단계에서 다 검토하고 다 분석해 가지고 초안까지 발표, 공청회 거친 시점에서 이것이 가능하냐 현실적으로, 그래서 국토부도 난색을 표하고 있습니다.

또 그리고 두 번째 이 사업을 하게 되면은 지금 현재 대전~옥천 간에는 500억 미만이기 때문에 우리가 예타 없이 사업을 추진하게 되는 겁니다.

만약에 영동까지 연장하게 되면 500 이상 되면 대전~옥천까지의 사업도 예비타당성이 안 나오면 못합니다.

이런 문제가 복합적으로 있기 때문에 그것은 단계적으로 가는 것이 필요하지 않을까 저희들 생각입니다.

○이수완 위원 그 강호축 관련해 가지고 먼젓번에 발표했던 예타 면제는 다 된 거잖아요, 관련돼서는.

그 부분은 예타 면제하는 거로다 발표를 했기 때문에 그건 되는 거고.

이번 6월 30일 날 발표하는 거는 타당성 검토라든가 예타 통과를 또 해야 되는 부분이잖아요, 그렇죠?

○균형건설국장 김인 예.

○이수완 위원 그런 부분을 지적하고 싶고.

또 두 번째는 뭐냐면은 옥천…

영동 같은 경우에는 늦은 감이 있는데 여기다 서류에 또 나열해 갖고 올라오면은 혼선을 빚을 수도 있다, 도에서 정리했을 필요도 있었다 그런 말씀을 드리고 싶어요.

왜 그러냐면은 이 자료가 외부로다가 노출이 되면은 이게 어떻게 노력하는 모양새를 또 취하는 그런 결과를 가져오잖아요, 그렇죠?

그 주민들한테 조금 혼선을 야기할 수 있는 부분이기 때문에 지금 국장님께서 명확하게

말씀을 하신 거잖아, 어렵다!

영동 간 상당히 어렵다.

○균형건설국장 김인 그렇습니다. 현실적으로 물리적으로 어렵습니다, 그거는.

○이수완 위원 그러면 이 자료에서 이게 빠졌어야 되는데 들어와 있으니까 혼선을 빚을 수 있다 이런 말씀을 드리는 거고요.

○균형건설국장 김인 예.

○이수완 위원 6월 30일까지 국토부에서 발표한다고 그랬잖아요, 그렇죠?

○균형건설국장 김인 예.

○이수완 위원 그 시점이 언제쯤으로 보십니까, 국장님께서는 발표시점을?

○균형건설국장 김인 국토부는 지금 제가 오늘도 아침에도 또 제가 계속 협의를 하고 했습니다.

했는데 국토부에서는 이것이 워낙 사안이 미묘하고 우리만 있는 것이 아니고 지금 이 사업이 김포에서 오는 부천 연결 등 해서 김부선 철도하고 광주~대구를 연결하는 달빛철도하고 이렇게 있어 가지고, 그래서 잘못하면 또 지역 간의 이런 서로 이견사항이 발생했을 때는 국토부에서는 아주 거기에 대해서 방향에 대해서 아주 진짜 뭡니까? 그런 표현을 안 하고 있습니다.

다만 6월 말이나 상반기는 발표 고시하겠다는 그 입장만 고수하고 있는 현실입니다.

○이수완 위원 지금 수도권 내륙선 광역철도 동탄~혁신도시~청주공항 연결하는 거는 먼젓번에도 공청회를 했잖아요, 어쨌든 간에. 그렇죠?

○균형건설국장 김인 예.

○이수완 위원 그런데 이거는 반영된다고 보고.

그다음에 반석하고 세종~오송~청주공항 광역철도 이것도 기존 노선을 이용해서 반영한다고 보면은 지금 도지사님께서 청주시내 통과하는 광역철도망을 지금 요청을 했잖아요, 그렇죠?

○균형건설국장 김인 예.

○이수완 위원 지금 이거에 대한 상황은 어떤 겁니까, 현재 상황은? 시점.

○균형건설국장 김인 지금 저희들은 물론 동탄에서 혁신도시 거쳐 가지고 청주공항까지 오는 노선하고 대전에서 세종시 거쳐 가지고 오송에서 기존 충북선을 활용할 경우는 우리 청주 도심을 통과하지 않으면은, 수요인구가 많은 청주 도심을 통과하지 않으면은 양적으로 사업 추진이 곤란할 거다, 사업 타당성이 안 나올 거다. 하려고 하면 반드시 충북 도심을 통과해야 된다, 수요인구가 많은 곳을.

그리고 그 내용하고 두 번째, 우리가 충청권 메가시티라는 큰 수도권 일극화에 대응하기 위해서 메가시티라는 그런 것을 구상해 가지고 대응을 하고 있는데, 그걸 하려고 하면 가장 필요한 것이 서로 왕래를 해야 하기 때문에 우리가 청주 도심 통과하는 게 필수사업이다, 그래서 이걸 꼭 방안에 들어가야 되는 이런 논리로 계속 정부를 설득하고 압박하고 있습니다.

○이수완 위원 아니 그거는 충청북도의 논리고 국토부에서는 어떠한 생각을 갖고 있냐 이런 취지의 말씀을 드린 거고.

지금 제가 말씀드리고 싶은 거는 다 좋아요. 청주시내 통과하는 것도 좋고 다 좋은데 노력하고 있다는 것도 우리가 알고 있고 그런데 집중적 선택을 할 필요가 있다.

현재 먼젓번에 공청회 반영된 것만이라도 그 확정을 받아서 어쨌든 간에 다음 예타 면제 등이라든가 기타 등등 이거는 통과해야 되는 부분이잖아요, 또 어려운 사안도 있고 그런데.

지금 동탄~안성~혁신도시~청주공항에서 와서 여기서 받아서 청주시내 통과해서 오송~조치원으로 해서 서대전으로 빠져 나간다 이런 말씀을 하는 거잖아요, 그렇죠?

○균형건설국장 김인 네.

○이수완 위원 그런데 이 노선이 지금 준비를 또 하고 있죠, 용역 관련해서도 준비를 하고 있고.

추후라도 추진하겠다 이런 말씀을 하시는 거잖아요, 그렇죠?

○균형건설국장 김인 어떤 용역을 말씀하시는 겁니까?

○이수완 위원 지금 청주시내에 들어오는 철도 노선에 대한…

○균형건설국장 김인 지금 용역을 하는 것은 없죠.

○이수완 위원 아무것도 없고…

○균형건설국장 김인 예, 그렇죠.

우리가 그것을 사업이 4차 철도망 계획에 확정이 되면 실행단계에서 우리가 사업타당성할 때 그때에 노선을 어디에 갈 거냐 하는 것은 이제 수요 측면이나 또는 지역주민들 의견을 들어 가지고 그때 결정하는 것이고 지금 단계에서는 구상단계이기 때문에 그냥 우리가 봤을 때는 청주시 대도시라는 도심을 통과해야만 수행해야만 사업타당성이 확보된다.

지금 이것을 통과 안 하고 그냥 외곽으로 가서는 지금 같이 사업타당성이 안 나올 것이다. 그래서 도심은 필수적으로 들어가야 된다.

그리고 대전~세종 간에 이동 인구가 많다, 그럼 그 인구를 수용하기 위해서는 지금 우리가 자동차문화 중심으로 돼 있는 것을 철도문화로 해 가지고 친환경교통으로 전환하기 위해서는 청주 도심 통과는 필수다 이런 논리로 지금 계속 저희들이 제시하고 정부에다가 건의하고 설득하고 있습니다.

○이수완 위원 그럼 여기 국토부 공청회에 반영이 된 것 2건 말고 그럼 청주 도심권까지 반상 위에 올려놓고, 스탠드에 올려놓고 지금 작업을 하고 있다 이렇게 받아들이면 되겠네요, 그냥 쉽게. 그렇죠?

○균형건설국장 김인 저희들은 그렇게 제기한 것이고 국토부는 그렇게 검토를 하고 있는 것이고…

○이수완 위원 충청북도의 입장은 그렇게 전달한 거잖아요, 국토부에. 그렇죠?

○균형건설국장 김인 예예.

○이수완 위원 국토부에서 어떻게 반영을 한 건지 안 할 건지에 대한 것은 추후 결과를 봐야지 안다 이런 말씀이잖아요?

○균형건설국장 김인 예, 그렇습니다.

○이수완 위원 그렇게 받아들이면 되겠네요. 그렇죠?

○균형건설국장 김인 확정 고시할 때에…

○이수완 위원 확정 고시할 때!

○균형건설국장 김인 예, 그때가 저희들이 결과를 알 수 있는 것이죠.

○이수완 위원 네, 알겠습니다.

그다음에 이번에 반영된 것은 강호축 관련해 갖고 예산문제가 좀 다른 측면이죠?

○균형건설국장 김인 이것은 우리가 사업이 반영됐다 해 가지고 당장 들어가는 것이 아니고…

○이수완 위원 그 얘기가 아니고 강호축 같은 경우에는 예타면제로 타당성 검토가 다 끝난 상황이잖아요. 그렇죠? 예산만 반영이 되면…

○균형건설국장 김인 그거는 충북선 고속화 사업이죠.

○이수완 위원 글쎄, 고속화 사업 끝난 사업인데, 이번에 5차년 계획에 신규로다가 반영되는 수도권 내륙선 광역철도 같은 경우에는 예타라든가 타당성검토 다 통과해야 되는 부분이죠. 그렇죠?

○균형건설국장 김인 다 예타를 거쳐야 됩니다.

○이수완 위원 거쳐야 되는 부분이죠. 그렇죠?

○균형건설국장 김인 예예.

그래서 제가 청주 도심을 통과해야만 그 사업도 타당성이 있는 것이지 청주 도심을 통과하지 않고는 그 사업의 타당성이 안 나옵니다, 봤을 때는.

○이수완 위원 B/C가 안 나온다 그런 말씀이죠?

○균형건설국장 김인 그렇죠, 예예.

그래서 수요인구가 많은 청주 도심이 들어가야만 그 사업이 나오는 것입니다.

저희들은 그래서 같이 서로 경기남부 내륙권하고 우리 청주 도심 대도시하고 대전하고 같이 엮어 가지고 같이 하나의 서로 보완관계를 형성해야만 이동이 편리하면서 수요인구 늘어나고 도시가 같이 발전하는 것이죠, 봤을

때.

○이수완 위원 예, 알겠습니다.

그러면 이번 6월 30일에 반영이 된다고 그러면 추후로다가 사업계획을 다시 도에서 마련하고 국토부에서 마련해서 러닝메이트식으로 추진하겠다 그런 말씀으로 받아들이면 되겠네요, 그럼. 그렇죠?

○균형건설국장 김인 그렇죠.

그게 확정되는 그 시점에 사업시점 시기에 돼 가지고 우리가 예비타당성이나… 예비타당성 해 가지고 거쳐 가지고 사업타당성이 인정이 되면 그다음에 사업타당성 검토 이런 식으로 단계적으로 진행이 됩니다.

○이수완 위원 알겠습니다.

차질 없이 추진해 주시기 바랍니다.

수고하셨습니다.

이상입니다.

○위원장 연철흠 이수완 위원님 수고하셨습니다.

정상교 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

○정상교 위원 정상교 위원입니다.

국장님 지금 말씀하신 거 보면 이 열세 가지를 반영을 시키려고 하시잖아요. 그렇죠?

○균형건설국장 김인 네네.

○정상교 위원 솔직하게 말씀을 드려서 이 열세 가지 중에 몇 건이 반영될 것 같아요, 국장님이 보시기에?

○균형건설국장 김인 저희들이 다 되면 좋지만 일단…

○정상교 위원 글쎄, 다 되면 좋죠.

○균형건설국장 김인 그것은 제가…

○정상교 위원 우리가 원하는 대로 국토부에서 해 주지는 않을 것 아닙니까?

○균형건설국장 김인 예예.

○정상교 위원 그래서 우리 도의 입장은 어떤 입장인지 말씀을 해 주세요.

○균형건설국장 김인 도에서는 지금 현재 저희들이 하고 있는 것은 청주 도심 통과하는 노선하고…

○정상교 위원 그러니까 열세 가지 중에!

○균형건설국장 김인 그러니까 지금 저희들이 가장 거한 게 우리 광역철도 노선하고 그다음에 감곡에서 혁신도시 내려오는 거요. 그것이 통탄~혁신도시~청주 간 반영됐으니까 저희들이 감곡에서 혁신도시까지로 변경해 가지고 이것이 (청취불능) 가겠다.

○정상교 위원 주된 것은 두 가지네요, 따지면?

○균형건설국장 김인 그거하고 오송역 연결선.

○정상교 위원 자, 그러면 지금 우리 광역철도를 갖고 제가 말씀을 드려 보겠어요.

본 위원이 생각했을 때 이것은 우리 충청북도의 소위 말하면 짝사랑밖에 안 된다.

국토부에서는… 본 위원이 듣는 얘기는 안 중에도 없다, 도심 통과되는 거를.

그런데 유독 우리 충청북도지사님하고 충청북도에서는 이거를 계속 주장을 하고 계시는데 주장만 해서 될 일이 아니고 좀 반영이 되는 퍼센티지가 있어야 될 것 아닙니까?

그리고 지금 일부 도민들 얘기는 굳이 이 철도가 도심으로 갈 이유가 뭐가 있느냐, 오히려 있는 것도 외곽으로 돌릴 판인데.

그런 여론도 있습니다. 국장님, 어떻게 생각하시는지요?

○균형건설국장 김인 예, 맞습니다. 일반선 기존 철도는 외곽으로 가는 게 맞습니다.

왜냐하면 그것이 지상으로 다니면서 도시 발전에 장애가 되기 때문에 일반철도는 가는 것이 맞고요.

도시철도 광역철도는 도심으로 들어와야 됩니다.

왜냐하면 도시 내에 승용차 위주의 버스로 하는 것은 대량 수송하는 데 한계가 있기 때문에 그래서 도시철도 들어오고, 어느 도시든 간에, 우리나라 도시든 해외든 간에 광역철도 도시철도는 다 도시 내부에 들어와 있습니다, 지하로 해 가지고요.

그래서 그것은 도심 이동성이고, 특히 우리 청주시는 85만 도시지만 상당히 도로가 부족하고 간선도로가 없는 입장입니다.

그래서 지금 시민들이 도심에서 오송역을

갈려고 해도 차가 피크타임일 때는 1시간 이상 지체되고 이렇습니다.

그러다 보니까 사람들이 오송 나가기가 불편해 가지고 대중교통 타고 가고 이런 입장인데 그런 도시현상을 봤을 때는 광역철도가 도심에 들어오는 게 맞다고 봅니다.

○정상교 위원 지금 국장님 말씀대로 전 세계적으로 광역철도는 도심을 통과한다라고 보면… 말씀하시잖아요?

○균형건설국장 김인 예.

○정상교 위원 그럼 왜 국토부에서 그걸 반영을 답을 안 줄까요?

국장님 말씀대로라면 당연히 도심을 통과해야 되지 맞지 않습니까?

○균형건설국장 김인 국토부는 충북선이 지금 현재 우리가 고속화 천안~청주공항 복선전철하고 있으니까 충북선이 현재 기이 철도가 있는데 또 다시 해 달라고 하는 것은 중복성 문제가 아니냐 하는 것이 국토부의 입장이고요.

○정상교 위원 아이, 국장님 지금 다른 말씀하시는 것 같은데, 충북선 고속화하고 이 광역철도하고는 별개로 보셔야지.

○균형건설국장 김인 저희들의 주장이 바로 그겁니다. 그건 별개다 하는 겁니다. 저희들은 그건 별개다.

○정상교 위원 그거는 노선도 틀리고 전혀 틀린 건데 왜 국토부에서 그렇게 엮어서 얘기를 하는지…

○균형건설국장 김인 국토부는…

○정상교 위원 우리가 그럼 대처가 잘못됐다는 말씀밖에 안 돌어요.

왜? 고속철도는 목포에서 강릉 가는 노선이지금 광역철도 노선하고는 아주 판판인데 국토부에서 그런 얘기를 왜 할까요?

○균형건설국장 김인 국토부는 천안에서 청주공항 오는 복선전철을 하고 있으니까 그 노선이 우리 고속철도 오송역에서 청주공항까지가 중복된 노선입니다.

○정상교 위원 그러면 외곽으로 가는 거하고 도심으로 가는 거하고 예산 대비 얼마 차이나요?

○균형건설국장 김인 그거는 서로 분석…

○정상교 위원 B/C 해 보셨어요, 이거?

○균형건설국장 김인 도심이 통과되면 주로 지하로 들어오기 때문에, 지하로 하니까 돈이 더 들죠, 도심 통과 부분에 대해서는 외곽보다는요.

○정상교 위원 엄청 많이 예산이 투입이 될 건데!

○균형건설국장 김인 예예.

○정상교 위원 아까 말씀하신 것 제가 들어보니까 우리가 용역도 안 줘놓고 그저 그냥 도심 통과만 주장을 하면 국토부에서 그게 반영이 되겠느냐는 얘기예요.

미리… 노선이 확정되고 나서 용역준다 이거는 제가 봤을 때는 일을 거꾸로 하시는 것 같고, 미리 우리가 예산을 세워서 용역을 줘서 "이런 용역결과가 나왔다. 그러니까 "반영을 해 주십시오." 이게 명분이 있는 거지 그냥 우리 시내를 통과해야 된다 주장만 해서 이게 되겠느냐는 얘기예요.

○균형건설국장 김인 아니죠, 이거는 구상단계이기 때문에 수요 측면에서 어느 방향으로 갈 거냐 하는 단계고요.

○정상교 위원 국장님, 소위 말하면 용역비 얼마 들어갑니까?

정말 우리 충청북도고 청주가 도심 통과가 절실하다면 돈을 투입해서라도 연구용역을 해서 결과를 갖고서 국토부에다가 얘기를 해야지.

○균형건설국장 김인 그거는요 용역의 문제가 아니고 방향성 문제입니다.

지금 제4차 철도망 구축계획은 방향성 문제이지 거기에서 실현단계가 문제가 아닙니다.

실현단계 되면 위원님 말씀이 맞아요. 용역해 가지고 어느 단계 갈까, 역을 몇 개 세울까.

하지만 이거는 뭐냐 하면 이 사업을 과연 도심을 통과할까 말까 이 단계를 보는 단계고 그러면 하자면 예비타당성 조사를 해 봅니다. 국가 (청취불능)에 따라 가지고 사업타당성이 있느냐, 타당성이 있을 때는 용역을 들어가

가지고 세부 노선단계 하는 게 맞습니다.

이거는 구상단계입니다, 봤을 때는요.

○정상교 위원 그거는 확정됐을 때 용역을 주는 거고 우리가 이 국가 계획망에 집어넣으려면, 저는 그래요 미리 우리 도 자체에서 용역을 줘서 이러이러한 게 결과가 나왔으니까 해 주십시오라고 얘기를 하면 국토부에서도 말을 못할 것 아니에요, 결과가 나왔으니까.

저는 그거를 말씀드리는 거예요.

○균형건설국장 김인 행복청에서 지난해에 우리 청주 도심 통과하는 것하고 그다음에 청주시 기존 충북선 하는 거하고 검토 용역을 했습니다. 했을 때에 행복청에서 기존 노선 하는 것이 효율적이지 않을까 생각해 가지고 그쪽으로 중점으로 했는데도 불구하고 청주 도심을…

○정상교 위원 너무 자꾸 이거 갖고…

○균형건설국장 김인 제가 답변을 드릴게요.

청주 도심 통과하는 것이 타당성이 더 높게 나오고 그다음에 수요도 상당히 5배 이상 높게 나왔습니다.

그래서 사업성이 있다는 측면이 나왔습니다.

○정상교 위원 글쎄, 그건 우리가 주장하는 거지 결과가…

○균형건설국장 김인 행복청에서 용역을 해 가지고 나왔고 우리가 그걸 토대로도 그것도 논리 설득에 그 내용도 얘기하고 있습니다.

○정상교 위원 그래요?

○균형건설국장 김인 예예.

○정상교 위원 그러면 저는 그래요, 이게 지사님이 어떤 의중을 갖고서 이걸 계속 하시는지 모르겠지만 바깥에서 들리는 소리는 되도 않는 얘기를 자꾸 하신다 이런 얘기가 들려요.

아마 국장님도 들으셨을 거예요.

○균형건설국장 김인 아뇨, 그건 지사님의 의중보다도 이거는 청주시민이고 충북도민들이 원하는 사업입니다.

그리고 이걸 향으로써…

○정상교 위원 정확하게 하세요. 국장님 정확히 하세요.

청주시민만 원하지 청주시 외의 도민들은 원하지 않습니다, 이거. 분명히 말씀하세요.

○균형건설국장 김인 아니에요, 그거는 다 원하는 거죠.

○정상교 위원 아이 참, 국장님!

○균형건설국장 김인 그분이 청주 도심 왔을 때는 청주 도심에서 편리하게 지하철 타고 다닐 수 있지 않습니까, 봤을 때에?

○정상교 위원 그건 청주시민들의 입장이지 충북도민들의 입장은 아니라는 말씀을 드리는 거예요.

○균형건설국장 김인 아니, 시민들이 도민들…

그러니까 청주시민도 예를 들어서 충주시에 가게 되면 고속화가 되면 그 철도를 이용하게 되면 편리하지 않습니까? 그 측면을 보셔야지 어떻게 단편적으로 그걸 그렇게 말씀하시면 안 되죠.

○정상교 위원 우리 대한민국에…

○위원장 연철흠 정상교 위원님!

○정상교 위원 잠깐만요.

대한민국에 철도를 이용하는 인구가 몇 % 예요?

○균형건설국장 김인 그건 제가…

○정상교 위원 소수입니다.

그래서 지금은 다 각자의 기동력이 있어요, 자가용이.

지금 여기 청주시민도 그런 얘기를 저한테 하는 분이 있어요. 굳이 여기 도심을 통과할 일이 뭐 있느냐?

이거 갖고 더 논란 안 하겠습니다.

그래서 도에서도 좀 신중하게 이 열세 가지 중에 정말로 우리가 원하고 바라는 그런 거를 건의를 해야지 이거 열세 가지 다 올려놓고서 이거는 불안하니 안 되니 이런 소리는 하시면 안 되지.

○균형건설국장 김인 위원님 말씀 맞습니다.

저도 위원님 말에 공감하고 여기서 우리가 되는 사업에 집중을 하고 있습니다, 하고.

그다음에 철도사업을 우리가 중앙정부에 건

의하는 것은 충북의 백년 미래를 내다보고 하는 것이고요.

그다음에 우리 도시를 한 단계 업그레이드 시켜 가지고 우리 후손들한테 안전하고 편리한 교통을 전수하기 위해서 하는 것입니다.

그렇게 이해해 주시기 바랍니다.

○정상교 위원 그래요, 알겠고요.

충청북도민이 다 원하는 것은 아니라는 것도 인지를 해 주세요.

○균형건설국장 김인 예, 알겠습니다.

○정상교 위원 이상입니다.

○위원장 연철흠 정상교 위원님 수고하셨습니다.

우리 철도특위가 광역철도에 너무 집착하고 이러다 보면 우리 본연의 업무가 소홀해 질 수 있습니다.

그래서 철도특위는 살짝살짝 건드려서 진행 상황이나 이런 것들을 점검하고 가는 것으로 하고 우리 본연의 오송역이라든지 강호축 문제 이런 거에 관련돼서 집중적으로 질의나 답변을 해 주시면 고맙겠습니다.

짤막짤막하게 질의해 주시고 답변을 해 줬으면 고맙겠습니다.

우리 이옥규 위원님 먼저 하시죠.

○이옥규 위원 지금 앞서 위원님들께서 많은 말씀을 해 주셨는데요. 연동해서 한 가지 짧게 질의드리겠습니다.

이달 안에 국토부에서 6월 30일 날 발표를 앞두고 있는데요.

우리 도에서 수정안을 낸다는 얘기가 있습니다.

혹시 발표되기 직전에 수정안 얘기가 나오고 있는데 거기에 대한 대답을 좀 해 주시기 바랍니다.

○균형건설국장 김인 우리 도 수정안은 기존 충북선 가는 것을 청주 도심으로 변경해 달라는 것이 그게 수정안입니다. 그것은 5월 17일 그렇게 의결됐습니다.

○이옥규 위원 다른 수정안이 아니고요?

○균형건설국장 김인 예, 다른 얘기 없습니다.

○이옥규 위원 수정안을 낸다는 얘기가 있는데 그게 그럼 기존에 있는 우리 말씀하시는 부분인 거예요?

○균형건설국장 김인 예, 그렇죠.

○이옥규 위원 발표 직전에 자구책을 마련하기 위해서 수정안을 낸다는 얘기가 있었는데 그게 바로 지금 말씀하시는 부분인 거예요?

○균형건설국장 김인 예, 그건 아닙니다.

○이옥규 위원 다른 대안은 없습니까?

○균형건설국장 김인 예, 공청회 때 발표된 기존 철도가 가는 것을 우리 청주 도심으로 통과해 달라는 것이 그 얘기를 우리가 변경 건의를 다시 내는 겁니다.

○이옥규 위원 앞서도 계속 말씀을 해 주셨는데 우리 도에서 파악하고 있는 정부의 분위기는 정확하게 어떤 걸로 짚고 있습니까?

○균형건설국장 김인 그러니까 지금 정부에서도 이게 갈등관리 측면에서 문제이기 때문에 우리만 문제가 있는 것이 아니고 아까도 말씀드렸지마는 김부선이 문제가 있고 달빛철도가 문제가 있지 않습니까?

서로 지역 간의 이런 문제가 있기 때문에 국토부는 여기에 대해서 계속 저기 해도 어떤 방향에 답변을 안 하고 있습니다, 만의 하나 잘못했다가는 또 오해를 부를 수 있기 때문에.

김부선이 계속 언론에 집중적으로 나기 때문에 국토부의 의견과 다르게 막 나다 보니까 국토부도 곤혹스럽고 이러다 보니까 저희들 의견에 대해서도, 진행단계나 이런 거에 대해서도 전혀 항구하고 있습니다.

그래서 저도 계속 옵소를 하면서 하는데도 그런 측면이 있기 때문에 한편 또 이해는 합니다.

○이옥규 위원 아니 계속, 우리 민관정이 힘을 합쳐서 계속 염원을 담고 있는데요.

이 정부의 생각하고 우리 도의 입장하고 너무 상이하게 다른 느낌이 들어서 우리 관계기관에서는 어떻게 이 문제의 해답을 찾고 있는지 궁금해서 그랬는데 내가 짧게 질의드리고 끝내도록 하겠습니다.

이상입니다.

○균형건설국장 김인 예, 저희들은 이것이…

○위원장 연철흠 이옥규 위원님 수고하셨습니다.

○균형건설국장 김인 형평성 문제, 왜냐하면 다른 도시는 내부의 도심을 다 해 주는데 왜 우리는 안 해 주느냐 그 측면하고요.

그다음에 또 타당성 측면, 수요 측면 이런 측면을 종합적으로 해 가지고 설득하고 있습니다.

○위원장 연철흠 잠깐 저쪽으로 건너갔다가 우리 한말씀씩 다하셔야 될 거 같으니까 이상정 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

○이상정 위원 국장님 말씀 잘 들었는데요, 앞에서 위원님들 말씀하시는 거에 대해서.

그런데 어쨌든 핵심적으로 충북에서 중요한 사안은 이번에 반영이 안 된 부분들이 중부내륙선 지선이란 말입니다.

그런데 이 부분들은 사실은 과정 속에서 이게 지사님 공약이고 우선적인 공약이었었고 그리고 그 이후에 동탄선이, 진천~동탄선이 나와 가지고 이게 도에서의 입장이나 핵심이 어디 있는 거냐 사실은 계속 말들이 많았습니다.

이게 지사님의 공약보다는 새로운 것에 대해서도 노력한 것 아니냐 그런 부분들이 많이 나왔고.

특히 음성에서는 또 그런 얘기들이 많이 나왔어요.

그런데 결과적으로 이렇게 보고 나서 느껴지는 부분들은 결국 도에서 했던 대로 그대로 된 거 아니냐 그런 부분들에 대한 의구심들이 많이 있거든요.

그 부분 좀 한번 말씀 부탁드리겠습니다.

○균형건설국장 김인 위원님 그거는 사실이 아니고요. 동탄에서 혁신도시~청주공항 오는 노선하고 감곡에서 오는 노선은 동탄서 오는 거는 수요가 많기 때문에 타당성 측면에서 그것이 높고요. 그다음에 철도 기능이나 이런 걸 봤을 때는 감곡에서 오는 것이 기능이 또 높습니다.

그래서 저희들은 두 가지 측면인데 국토부에서는 이번에 타당성을 본 겁니다, 사업타당성, 경제성을 본 거죠. 그러다 보니까 동탄이 온 것이고.

저희들은 그 당시에도 2개 중에서 하나가 언제 들어가면 나머지 단계는 단계적으로 거기에 붙여서 들어간다 이런 생각으로 진천 혁신도시에서, 음성·진천 혁신도시에서 청주공항 가는 중복노선이기 때문에 그래서 그건 단계적으로 간다 그런 생각을 갖고 저희들은 접근했고요.

그래서 이번에 또 경제성을 보다 보니까 동탄에서 혁신도시 들어온 것이 되다 보니까 우리는 그러면 감곡에서 혁신도시까지만 변경해 가지고 지난 5월 27일 날 다시 의견을 수정의견을 낸 겁니다.

○이상정 위원 감곡에서 이쪽으로 오는 것 중부내륙선은 지선은 일반철도입니다.

○균형건설국장 김인 예, 일반철도입니다.

○이상정 위원 일반철도기 때문에 국가적으로 봐서 당연히 더 우선적으로 해야 되는 부분들이고, 서울 동남부권 그리고 충북 북부권 이쪽하고 연결해서 산업적으로나 경제적으로 대단이 효과가 높고, 지금 이쪽의 산업단지가 7개 건설되거나 추진 중에 있고 확정되어 있어요. 그래서 어느 때보다도 경제적인 효과가 대단히 높다라고 생각이 됩니다.

그래서 지역에서도 많이 기대했던 거고 도 차원에서도 이 부분에 대해서 노력을 한 거라고 생각이 되는데 결국은 이 부분이 빠지니까 여러 가지 의구심들이 나오는 부분들이고요.

우리 국장님 말씀하셨듯이 나중에 연계해서 더 보완할 수 있다는 말씀하셨는데 그럼 그거는 어떻게 노력하시고 또 이 부분 어떻게 되는 건지 정리해 주시기 바랍니다.

○균형건설국장 김인 위원님 질의하신데 저도 공감하고요.

그래서 중요한 노선이기 때문에 그 노선에 대해서는 이번에 경제성 측면에서 동탄~진천 혁신도시 됐기 때문에 감곡에서 혁신도시 가는 노선에 대해서는 계속 요구를 하고 안 되더라도 저희들 충북도에서는 중점적으로 앞으

로 관리해 가지고 그 노선이 필요합니다, 철도 기능 측면에서 봤을 때에.

그래서 저희들은 계속 거기에 대해서는 노력하겠습니다.

○이상정 위원 이번에 안 되더라도 다음에 하시겠다 다음 계획에 계속 노력하시겠다라고 하는 부분들은 우리 특히 음성 주민들의 입장에서는 참 받아들이기 어려운 부분들이고요.

마지막까지 어쨌든 최선을 다해 주셔야 된다, 이게 지사님의 공약이고 그렇기 때문에 거기에 대해서 노력해 주셔야 된다라고 생각이 되고.

이게 우선 감곡에서 혁신도시까지 구간인데 B/C도 훨씬 더 높아지지 않았습니까? 그리고 예산도 사실 대폭 많이 줄었고.

그렇기 때문에 이 부분은 어쨌든 도에서 책임지고 마지막 순간까지 노력해 주셔야 된다 말씀드리겠습니다.

○균형건설국장 김인 예, 그렇게 하겠습니다.

지사님께서 이 노선에 대해서도 상당히 관심이 많고 지역에서 중점적으로 계속 관리를 해 왔습니다.

그런데 보다 보니까 경제성에서 밀려 가지고 그런 측면인데 끝까지 노력하고 안 되도 다음에도 계속 저희들 관리하고 노력하겠습니다.

○이상정 위원 이상입니다.

○위원장 연철흠 이상정 위원님 수고하셨습니다. 전원표 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

○전원표 위원 전원표 위원입니다.

우리 특위가 지금 충북선철도 고속화 사업하고 오송역 활성화에 관련해서 특위를 구성을 했는데 질의하시는 분들이 궁금한 게 있으신지 다른 쪽으로 전부 질의를 하시네요.

저희들이 특위를 구성한 이유에 대해서 지금 좀 간과하고 있지 않나 이런 생각이 들어서 한 말씀드렸습니다.

오송역 연결선 있지 않습니까?

○균형건설국장 김인 네.

○전원표 위원 그 부분이 어떻게 정리가 됐습니까?

○균형건설국장 김인 오송 연결선은 지금 국토부에서는 평택~오송 간 2복선화를 고속선을 지금 하고 있습니다.

그 사업이 먼저 확정이 돼야만 그 사업에 저희들 붙여서 설계변경 들어가려고 그렇게 지금 저희들 추진하고 있습니다.

그런데 그 사업이 지금 확정이 안 되다 보니까 저희들 거기에 또 계속 그 사업을 연결해서 같이 가게 되면 그 사업을 취급하는 데 추진이 안 되다 보니까 국토부에서 난색을 해 가지고, 일단 단계적으로 가자 해 가지고 그 단계가 완성되면 저희들은 확정이 되면 총사업비 변경해 가지고 거기에다 분기를 설치해 가는 걸로 그렇게 지금 추진하고 있습니다.

○전원표 위원 아직도 그럼 확정이 안 된 거죠?

○균형건설국장 김인 예, 그렇습니다.

○전원표 위원 그런데 지금 삼탄하고 제천 연박 구간 여기도 선형개량으로 다시 노선을 까는 걸로 이렇게 되어 있었죠?

○균형건설국장 김인 예.

○전원표 위원 그런데 이것도 작년에 벌써 이거 거의 확정적이다라고 얘기가 나왔던 것 같은데 아직도 이게 확정된 게 아닌 것 같네요, 보니까.

○균형건설국장 김인 예, 그 사업은 추진하는 건 합의가 되었고요. 다만 행정적 측면에서 충북선 고속화의 기본계획 수립에 그걸 담아야 되는 겁니다.

그런데 그 사업이 6월, 이달 말까지 관계기관 및 전략환경영향평가협의회를 거쳐 가지고 국토부는 7월 달에 기재부의 기본계획 협의를 하려고 합니다.

그때 삼탄~연박이 거기에 포함되었다고 합니다.

○전원표 위원 그럼 이거 포함되고 그러면 충주 달천구간도 함께 그때 같이…

○균형건설국장 김인 예, 그렇죠. 달천도 담아 가지고 같이 가려고…

○전원표 위원 그 부분도 함께?

○균형건설국장 김인 예.

○전원표 위원 그럼 달천구간은 예산이 어느 정도 지금 소요되는…

○균형건설국장 김인 그건 아직까지는 지금은 안 나왔고요. 국토부도 계속 어떤 방향이든지 검토 중에 있는 것이고 그것은 예산비용 측면은 아직 저희들이 검토를…

○전원표 위원 대략적인 예산도 안 나왔어요?

○균형건설국장 김인 예예.

○전원표 위원 달천대교 구간을 선형개량을 하면 충주역을 옮기게 됩니까?

○균형건설국장 김인 아니요. 충주역은 그대로 존치하고…

○전원표 위원 충주역은 그대로 두고요?

○균형건설국장 김인 존치하고 그다음에 거기 방향에 대해서는 이 측면입니다. 경제성 측면하고 그다음에 거기에 안전성 측면을 같이 보는 것이죠.

달천 같은 경우는 특히 홍수, 우리 계획홍수보다도 1.17m가 낮고 그다음에 경간장도 좁습니다, 옛날 1920년대 철도 건설했던 당시에 했던 교량이어서.

그래서 그건 저희들도 개축이 필요하다고 보는 것이고요.

그래서 그…

○전원표 위원 그럼 이 구간이 지금 확정되는 건 언제쯤 확정이 됩니까?

○균형건설국장 김인 그러니까 그것이 국토부에서 종합적으로 해 가지고 기본계획을 기재부 제출할 때 그때 확정이 되는 거고 그게 국토부 안이고, 기재부에서는 또 그걸 가지고 기본계획 확정을 협의를 해 주어야만, 총사업비 변경이 돼야만 그것이 확정이 되는 것입니다.

○전원표 위원 그럼 국토부에서 확정을 해서 기재부로 넘어가서 그럼 언제쯤 가능할 것 같아요?

○균형건설국장 김인 그래 그것이 지금 국토부로 일단 7월 달에 기재부에 협의를 보내겠다 하는 것이고 기재부는 만약에 그것이 협의가 된다면 하반기에는 협의를 해 줄 것이고요.

그런데 그것이 또 사업비가 증가된다면 우리 「국가재정법」에 따라 가지고 사업 적정성을 검토하겠다면 또 몇 개월 소요될 것이고 그거는 저희들이 뭐라고 지금 예측하기 어렵습니다.

○전원표 위원 기재부까지 확정되는 건 언제 될지 모르겠다?

○균형건설국장 김인 예.

○전원표 위원 금년 안에는 될 것이다?

○균형건설국장 김인 그렇죠. 저희들은 최대한 빨리 해 가지고 해 달라는 입장이고요. 그래서 기재부의 관계자들하고 만나면 저희들이 빨리 하고 그다음에 삼탄~연박 같은 경우는 작년에 수해 났을 때도 조기에 개축이 필요하다 인식했기 때문에 조기 추진해야 된다는 것으로 계속, 그래 갖고 기재부도 그 생각을 갖고 있습니다.

○전원표 위원 그런데 우리가 염려하는 것은요. 어떤 광역철도사업도 좋고 고속철도도 좋고 그런 데 다 했으면 좋죠. 다 했으면 좋고 다 우리 도민들 편리를 위해서 하는 것이고 그런데 이게 지금 요즘 '철도 철도' 하다 보니까 전부 철도예요.

충북선도 그렇고 지금 광역철도 지선 전부 다 철도만 이게 지금 집중되어 가지고 각 지자체마다 철도에 전부 목을 매고 있으니 이것이 선택과 집중이 필요한 시기인데, 그래서 지금 우선적으로 우리가 추진해야 될 것이 무엇인가 그걸 따져서 먼저 추진을 해 나가면서 차후에 향후 계획으로, 또 장기플랜으로 이렇게 가야 되는데 지금 중구난방 막 다 얽혀 있어요, 전부 다 해 달라고 지금 당장 해 달라고.

국토부나 기재부나 나라 살림이라는 것이 한정이 되어 있는데 어떻게 한꺼번에 여기 충청북도에다 싹 다 쏟아 부어 가지고 예산을 투입할 수 있겠습니까?

일단 지사님께서 뭐를 우선적으로 해야 될 것인지 선택과 집중이 필요하다, 우선적으로 할 건 우선적으로 하고 장기플랜을 세워서 차근차근 풀어 나갈 것은 풀어 나가고 이렇게

해야 된다고 생각을 합니다.

○균형건설국장 김인 예, 저도 위원님 말씀에 그래 공감합니다.

지금 그런 방향으로 했고요. 13개 사업은 우리가 장기플랜 하는 사업이고 여기에서 또 선택, 집중이 필요합니다.

그래서 지금 시점에서는 아까도 제가 말씀드렸지만 광역철도, 음성하고 지선하고 오송역 연결선하고 이 3개 사업에 대해서 저희들 지금 집중하고 있다는 말씀을 드립니다.

○전원표 위원 충북선 고속화 사업 때문에 지금 이게 발단이 됐는지 이 입으로 계속 그냥 철도가 중구난방으로 전부 지자체마다 이거 해 달라고 난리이고 지금 여기에 한꺼번에 예산을 전부 쏟아부어야 되는 이런 상황까지 왔어요.

그러니까 도에서 잘 이걸 정리를 해서 추진해 주십사 이렇게 부탁의 말씀드립니다.

○균형건설국장 김인 예, 알겠습니다.

○전원표 위원 이상입니다.

○위원장 연철흠 전원표 위원님 수고하셨습니다.

더 질의하실 위원님, 이수완 부위원장님 질의해 주시기 바랍니다.

○이수완 위원 아이고 국장님 곤란한 질의를 많이 해 가지고 좀 그런 거 같습니다마는 지금 이상정 위원님께서 말씀하신 거마냥 제가 9대 때 철도중장기발전계획에 감곡에서 이렇게 청주공항 오는 거로다 노선은 확정된 건 맞아요. 타당하신 말씀을 하시는 거고.

어쨌든 간에 플랜을 만들다 보니까 동탄에서 어쨌든간 안성으로 해서 이렇게 혁신도시~청주공항으로 확정이 됐잖아요. 잘 추진될 거라고 보고요.

그거와 연관돼서 지금 한 가지 더 질의를 드리고 싶은 거는 전철이 천안역까지 와 있잖아요, 그렇죠?

○균형건설국장 김인 예.

○이수완 위원 천안역까지 와 있고 그 전철이 조치원 거쳐 갖고 오송 거쳐서 이게 청주공항까지 들어오잖아요, 그렇죠?

○균형건설국장 김인 예.

○이수완 위원 그게 사업이 지연되는 이유가 무엇일까요?

○균형건설국장 김인 예, 그 사업은 지금 천안에서 조치원까지 경부선 2복선 하는데 거기에서 사업비가 엄청나게 한 4,000억이 증액됩니다.

그래 보니까 사업타당성 재조사를 하고 있습니다. 우리 충북 구간에 대해서는 1,270억 변동이 없습니다.

그래서 저희들은 기재부나 국토부에 저기를 만약에 빨리 타재를 조치해 주고 만약 극한 상황에 타재가 안 된다면 충북선은, 우리 충북구간은 충북선 연장구간이라 구간에 따라 우리가 별도로 하는 방법으로 해 주고, 아니면 또 타재 통과되면은 우리 충북구간을 빨리 발주할 수 있도록 해 달라 이런 식으로 계속 정부에 건의하고 있습니다.

○이수완 위원 설계는 어디까지 나와 있어요, 설계?

○균형건설국장 김인 설계는 지금 기본설계가 되어 있습니다.

○이수완 위원 기본설계?

○균형건설국장 김인 예.

○이수완 위원 그러니까 구간 구간별로다가 설계는 진행하고 있는데 지금 천안에서 조치원 가는 구간이 예산이 4,000억이 늘어나는 바람에 지연되고 있다 이렇게 받아들이면 되겠네요, 그렇죠?

○균형건설국장 김인 예, 그렇습니다.

○이수완 위원 그러면 여기 더불어서 어쨌든 간에 전철이 청주공항까지 오는 거잖아요, 그렇죠?

○균형건설국장 김인 예.

○이수완 위원 그 전철을 어디로 연결할 겁니까?

○균형건설국장 김인 어디로 연결…

○이수완 위원 청주공항까지 전철이 왔어요.

○균형건설국장 김인 예예.

○이수완 위원 도착을 했으면 그 전철이 어디로 빠져 나가야 될 거 아니야?

○균형건설국장 김인 아니 그거는 지금 현재 시점에서는 청주에서 반복해서 다시 올라가는 것이죠. 청주공항을 중점으로 해 가지고 천안으로 반대로 올라가는 거고,

그 운영 측면은 그게 사업이 된다면은 국토부에서는 거기에 따라 가지고 별도 운영계획을 수립할 겁니다. 그런 지역의견을 수렴해 가지고 이렇게 운영하지 않을까 생각됩니다.

○이수완 위원 그러니까 천안에서 청주공항까지 오는 거 확정이 된 부분이잖아요.

○균형건설국장 김인 예예.

○이수완 위원 그래서 이번에 이상정 위원은 지선까지도 말씀하시고, 지금 확정된 게 공청회에 통과된 게 중부내륙철도가 통과가 됐잖아요. 그렇죠?

○균형건설국장 김인 예.

○이수완 위원 그 선을 이용해서 수서, 동탄이나 안성으로 올라가면 좋겠다 그런 생각을 가져봤는데, 플랜으로 계획적으로다가 구체적으로 가져갔으면 좋겠다는 생각을 한번 가져봤습니다.

○균형건설국장 김인 그건 그다음 문제고, 그건 뭐냐 하면 수도권 그러니까 동탄에서 혁신도시하고 청주공항 오는 노선이 사업타당성이 있다고 봐서 사업 추진됐을 때 건설된 후에 그 운영에 관한 문제고 지금 현재 단계에서는 천안에서 청주공항 오는 것은 사업이 확정된 단계인데 타당성 재조사 중에 있지 않습니까?

그 사업에 대해서는 현재까지 계획이 확정됐을 때는 천안에서 청주까지만 운행한다는 말씀을 드린 겁니다.

○이수완 위원 지금까지 확정된 부분이 설계 중에 있고 시행할 것이다 이렇게 받아들이면 되겠네요. 그렇죠?

○균형건설국장 김인 그건 추진 중인데 사업비가 너무 급격히 올라가다 보니까 타당성 재검증을 하고 있는 것입니다.

○이수완 위원 그렇죠.

천안에서 청주공항까지 오는 것은 확정된 거고, 그다음에 공청회에 먼젓번에 두 개 들어간 것은 반영된다고 보고 이렇게 받아들이면 되겠네요, 그럼. 그렇죠? 정리를 하면 그렇죠?

중부내륙선하고 먼젓번 공청회 때 반영된 부분은 이번에 6월 30일 날 할 때 발표가 된다 그런 말씀으로 받아들이면…

○균형건설국장 김인 그거는 공청회 때 안에 나왔으니까요. 그건 확정이 가안으로 된 겁니다.

○이수완 위원 예, 알겠습니다.

○위원장 연철흠 이수완 위원님 수고하셨습니다.

더 질의하실 위원님 계십니까?

(「없습니다」하는 위원 있음)

더 이상 질의하실 위원님이 안 계시므로 의사일정 제1항 제4차 국가철도망 구축계획 업무보고를 마치겠습니다.

제4차 국가철도망 구축계획과 충청권 광역철도 대전~옥천에서 영동 연장 건에 대해 업무보고를 해 주신 집행부 관계관님 감사드립니다.

효율적인 회의진행을 위하여 집행부 관계관께서는 퇴장하여 주시기 바랍니다.

(장내 정리)

다음 안건을 상정하겠습니다.

---

2. 충북선 철도 고속화사업 지원 및 KTX오송역 활성화를 위한 특별위원회 활동기간 연장의 건(충북선철도고속화사업지원및KTX오송역활성화를위한특별위원장 제안)

(09시52분)

○위원장 연철흠 의사일정 제2항 충북선 철도 고속화사업 지원 및 KTX오송역 활성화를 위한 특별위원회 활동기간 연장의 건을 상정합니다.

특별위원회 활동기간 연장은 사전에 합의한 대로 특위 활동기간을 2022년 5월 31일까지 11개월 연장하고자 하는데 다른 의견 있으신 위원님 계십니까?

(「없습니다」하는 위원 있음)

다른 의견이 없으므로 의사일정 제2항 충북선 철도 고속화사업 지원 및 KTX오송역 활

성화를 위한 특별위원회 활동기간 연장의 건은 원안대로 가결되었음을 선포합니다.

(충북선 철도 고속화사업 지원 및 KTX오송역 활성화를 위한 특별위원회 활동기간 연장의 건은 부록에 실음)

위원님 여러분!

수고 많으셨습니다.

이상으로 제391회 충청북도의회 정례회 제9차 충북선철도고속화사업지원및KTX오송역활성화를위한특별위원회 회의를 모두 마치겠습니다.

산회를 선포합니다.

(09시53분 산회)

○출석위원(6인)

연철흠 이수완 이옥규 이상정
전원표 정상교

○출석전문위원

수석전문위원 권영주
운영특위전문위원 정 훈

○출석공무원

·균형건설국
국장 김 인
교통정책과장 이혜옥

4.3. 충청북도 업무보고

Ⅰ. 2차 회의 자료(2018. 11. 8.)

Ⅱ. 3차 회의 자료(2018. 12. 21.)

Ⅲ. 4차 회의 자료(2019. 3. 6.)

Ⅳ. 5차 회의 자료(2019. 12. 2.)

Ⅴ. 6차 회의 자료(2020. 6. 9.)

Ⅵ. 8차 회의 자료(2021. 3. 23.)

Ⅶ. 9차 회의 자료(2021. 6. 23.)

Ⅰ. 2차 회의 업무보고 자료

(2018. 11. 8.)

생명과 충북 태양의 땅

’18. 11. 8.(목) 11:00
특별위원회 회의실

충북선철도 고속화사업 지원 및 KTX오송역 활성화

특별위원회 업무보고

1. 충북선 철도 고속화사업 추진상황

2. 오송역 대중교통 개선과제 추진상황

균형건설국

1. 충북선 철도 고속화사업 추진상황

□ 사업개요

○ 사업구간

○ 사업내용 및 사업비 1조 3,500억원

- 청주공항 ~ 제천 고속화 (84.7㎞) 1조 700억원
  현 120㎞/h → 230㎞/h
- 오송·제천·원주 연결선 2,800억원

□ 필 요 성

① 강호축 완성으로 국가균형발전 도모 ⇨ 함께하는 대한민국

○ 과거 경부축위주 개발에서 소외된 강호축을 문재인 정부의 새로운 국가균형발전 아젠다로 선정·추진

○ 그동안 7차 경제사회발전 5개년계획, 3차 국가균형발전 5개년계획, 4차 국토종합계획에 강호축 개념은 미반영

※ 그 결과 **경부축 : 강호축** 발전도 = **8:2 내지 7:3** (인구·예산·제조업·관광업 등)

② 호남과 강원간 끊어진 국토교통망 연결 ⇨ 하나된 대한민국

○ 국토교통망 단절 → 인적·물적·문화적 단절 야기

○ 현재 호남과 강원간에는 친구·친척·사돈관계도 많지 않음

③ 원시림같은 강호축에 4차산업혁명기술 도입 ⇨ 미래 대한민국을 견인

○ 새로운 미래 먹거리 창출

○ 경부축 = 중후장대형(重厚長大) 산업 : 강호축 = 경박단소형(輕薄短小) 산업

④ 한반도 신경제지도 보완 ⇨ 세계로 뻗어가는 대한민국

○ 목포~오송~강릉~원산~시베리아 연결 한반도 신경제지도에 추가

○ 강호축 → 남북 평화축 → 유라시아 가는 꿈의 실크레일

□ 추진상황

○ '14. 국가철도망계획 반영 및 사전타당성조사 건의 (충북도→국토부)

○ '16.上 예타신청 → 기재부, 예타대상 미선정 (B/C 저조)

○ '16. 제3차 국가철도망구축계획에 반영 (충북선 철도 고속화)

○ '16.下 예타신청 → 기재부, 예타대상 선정

○ '17. KDI 예타착수 ※ 진행중 (B/C 0.37 추정)

○ '18. 충북도, 예타변경(청주공항~제천) 협의 (→기재부·국토부 등)

⇒ 사업내용을 변경해도 예타통과 어려움 (B/C 0.73 예상)

○ '18. 9.~ 충북도, 예타면제 건의 추진 (→정부·정치권 등)

- (정치권) 긍정적 검토 답변(더민주당 예산정책협의회, 국토위 국정감사 등)
- (정 부) 예타면제 신속추진 방안 강구(10.24, 경제관계장관회의)

※ 국가균형발전 기반 구축사업 우선검토

○ '18. 11. 충북선 고속화 범도민 추진위원회 발족

□ 향후계획 : 예타면제 추진 (올해안으로 면제여부 확정 예상)

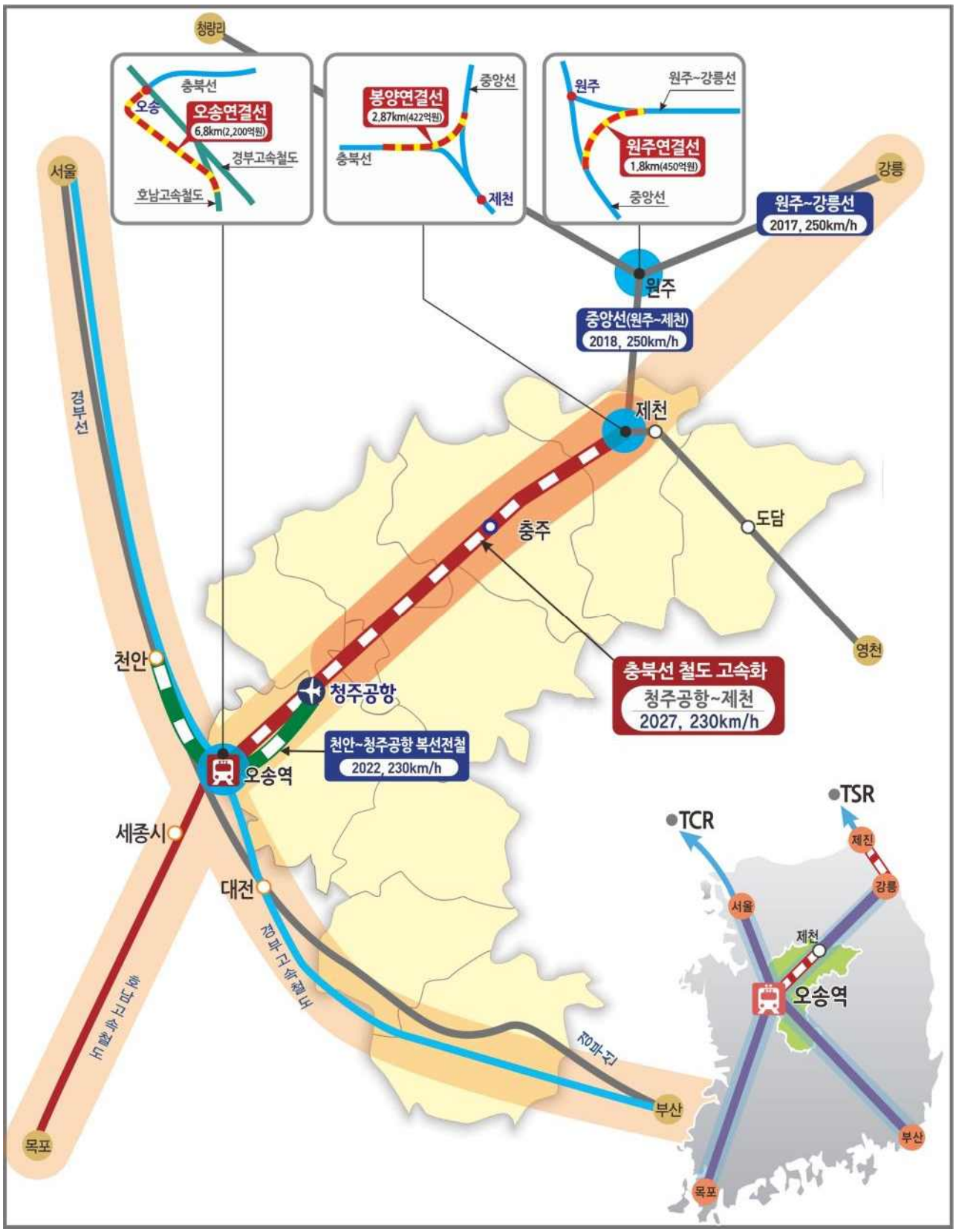
○ 정부·정치권 대상 건의활동 및 정부 검토동향 지속 모니터링 추진

【예타면제사업 검토 일정(정부 안)】

관계기관 TF 구성(10월말) → 지자체 의견수렴 등 추진방안 마련(11월)

→ 국가균형발전 5개년 계획('18~'22)에 반영·확정(12월)

참고 **충북선 철도 고속화 사업**



2. 오송역 대중교통 개선과제 추진상황

1 오송 단지내 순환 마을버스 운행

□ 사업개요

○ 위　　치 : 청주시 흥덕구 오송읍, 청원구 오창읍 일원
○ 사업기간 : 2019년 1월 ~ 12월
○ 내　　용 : 공공형 버스 지원사업'도시형 교통모델'
　– 산업단지내 순환버스 운행으로 주민 이동권 보장
○ 사 업 비 : 6억원(국비 3억원, 도비 0.6억원, 시비 2.4억원)

□ 필 요 성

○ 대중교통이 취약한 산업단지를 대상으로 도시형 교통모델 접목
○ 환승거점지로의 교통서비스 연계, 교통 취약 지역 삶의 질 향상

□ 추진상황(계획)

○ '18. 9. : (국토부)'19년 공공형버스 도입 사업계획 시달
○ '18.10.: (충북도)'19년 사업비 당초예산 편성(국·도비 지원)

□ 문제점 및 대책

○ 신규 도시형 교통모델 운영 주체 선정 지난
　⇨ 신규 운송사업 면허 공모 또는 지역 운수업체 위탁운영 협의

□ 향후 계획

○ '18.12.: 도시형 교통모델 운영 세부 추진계획 수립
○ '19. 1. : 시내버스 운송사업자 모집(공고 또는 위탁 협약)
○ '19. 2. : 차량 구입 및 등록
○ '19. 3. : 운행노선 확정 및 운영

2 청주↔오송간 버스배차 증차

□ 사업개요

○ 위　　치 : 청주시 흥덕구 오송읍 일원

○ 사업기간 : '20.1.(예정)

○ 내　　용 : 「청주↔오송」 시내버스 운행 확대

□ 필 요 성

○ 오송 주변 문화시설 등 부족에 따라 청주에 있는 시설을 수시 이용할 수 있도록 버스배차 증차 필요(백화점, 영화관 등 이용)

□ 추진상황

○ '17.12. : 청주시 시내버스 노선전면 개편 용역 완료

※ 결과 : 127개 → 70개 노선 및 30대 증차

○ '18. 5. : 시내버스 운수업체와 버스증차 합의(30대)

※ 시내버스 준공영제 시행과 함께 증차된 차량으로 노선확대 및 노선개편 추진

○ '18. 8. : 민선7기 공약 확정(시내버스 노선개편 및 준공영제)

※ 시내버스 준공영제 도입, 버스 30대 증차 및 노선개편 시행

□ 문제점 및 대책

○ 노선권이 운수업체의 지적재산권으로 시내버스 준공영제 시행이 늦어질 경우 노선개편 지연 예상

⇨ 기 합의된 증차 30대를 우선 도입하여 노선 부족 지역에 신설 노선 투입

□ 향후 계획

○ '19.1.～8.: 오송지역 및 신규개발지역 신규노선(안) 확정

○ '20.1.　　: 버스증차 및 신규노선 운행

3 오송역 버스환승센터 조성

□ 사업개요

○ 위　　치 : 청주시 흥덕구 오송읍 오송리 149-1(오송역 서측 광장)

○ 추진기간 : '17. 1. ~ '19. 3.

○ 규　　모 : 7,072㎡(136m×52m)　※ 승강장 7홈, 버스주차면 7면

○ 사 업 비 : 7억원(도비 50%, 시비 50%)

□ 필 요 성

○ 오송역 BRT 등 버스승강장이 4개로 분산되어 있어 교통불편 및 혼잡이 발생함에 따라 통합환승센터 필요

– 도로횡단 불필요, 환승거리 단축, 버스승강장 통합 운영

○ 대중교통활성화로 승용차 이용률 감소, 주차공간문제 일부 해소

□ 추진상황

○ '17.3.~4.: 오송역 환승시설 개선회의 개최(1차 3.5, 2차 4.9)

○ '17.9.27. : 부지무상사용 업무협의(국토부 철도운영과)

○ '18.1. 2. : 광역교통시설부담금 사용계획 승인(국토부 도시광역교통과)

※ 광역시 인접 시군의 도로, 철도, 철도역 주차장, 환승센터 등에 사용(광역교통법)

○ '18.6.18. : 부지무상사용 관계기관 회의(청주시, 철도공사, 시설공단)

○ '18.8. 1. : 국토부(철도운영과)·철도공사 사업추진 협의

○ '18.10.19.: 철도공사↔청주시 버스환승센터 부지사용 협약체결

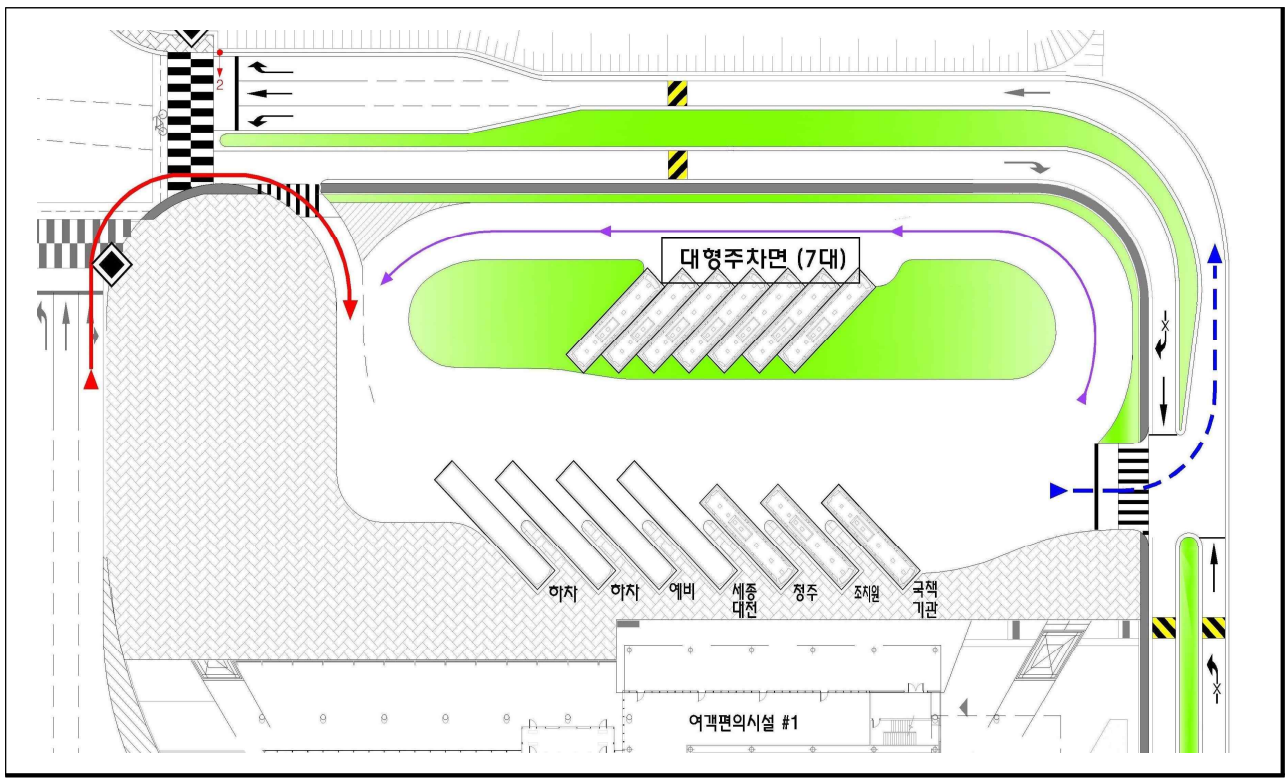
□ 향후계획

○ 실시설계('18. 11.), 공사착공('18. 12.), 준공('19. 3. 예정)

참고 **오송역 버스환승센터 위치도**

□ 위치도

□ 평면도



4 대전~세종~오송~청주 신교통수단 도입(추진과제)

□ 용역개요

○ 용 역 명 : 대전~세종~오송~청주 신교통수단 도입 타당성 연구

○ 용역기간 : 2017.5.19 ~ 2018.12.31

○ 용역예산 : 300,000천원 ※ 계약금액 : 258,720천원 / 입찰

○ 수행기관 : ㈜삼안, ㈜케이지엔지니어링종합건축사사무소

○ 용역내용

- 신교통시스템 구상 및 대안설정, 경제성 분석 및 최적안 선정
- 노선대안의 건설·운영 기본계획 수립 등

□ 추진상황

○ '16. 11. 10. : 개략 자체검토 및 신교통자문단 구성

○ '16. 11. 18. : 신교통 자문단 자문회의

○ '17. 2.～5. : 용역추진 사전절차 및 계약

○ '17. 05. 31. : 착수보고(균형건설국장)

○ '17. 07. 11. : 자문회의

○ '17. 09. ～ : 용역 중간점검 회의 및 대안 검토

□ 향후계획

○ 청주~세종~대전 광역철도 건설 협의(상생협력 분위기 형성)

- **(T/F 구성)** '(가칭) 4개 시도 철도교통 담당자 T/F' 구성, **11월 하순**
- **(관련기관)** 행복청 광역교통협의회 협의, **12월 중**
- **(전 문 가)** 4개 시도 연구원 전문가 참여 토론회, **12월 중**

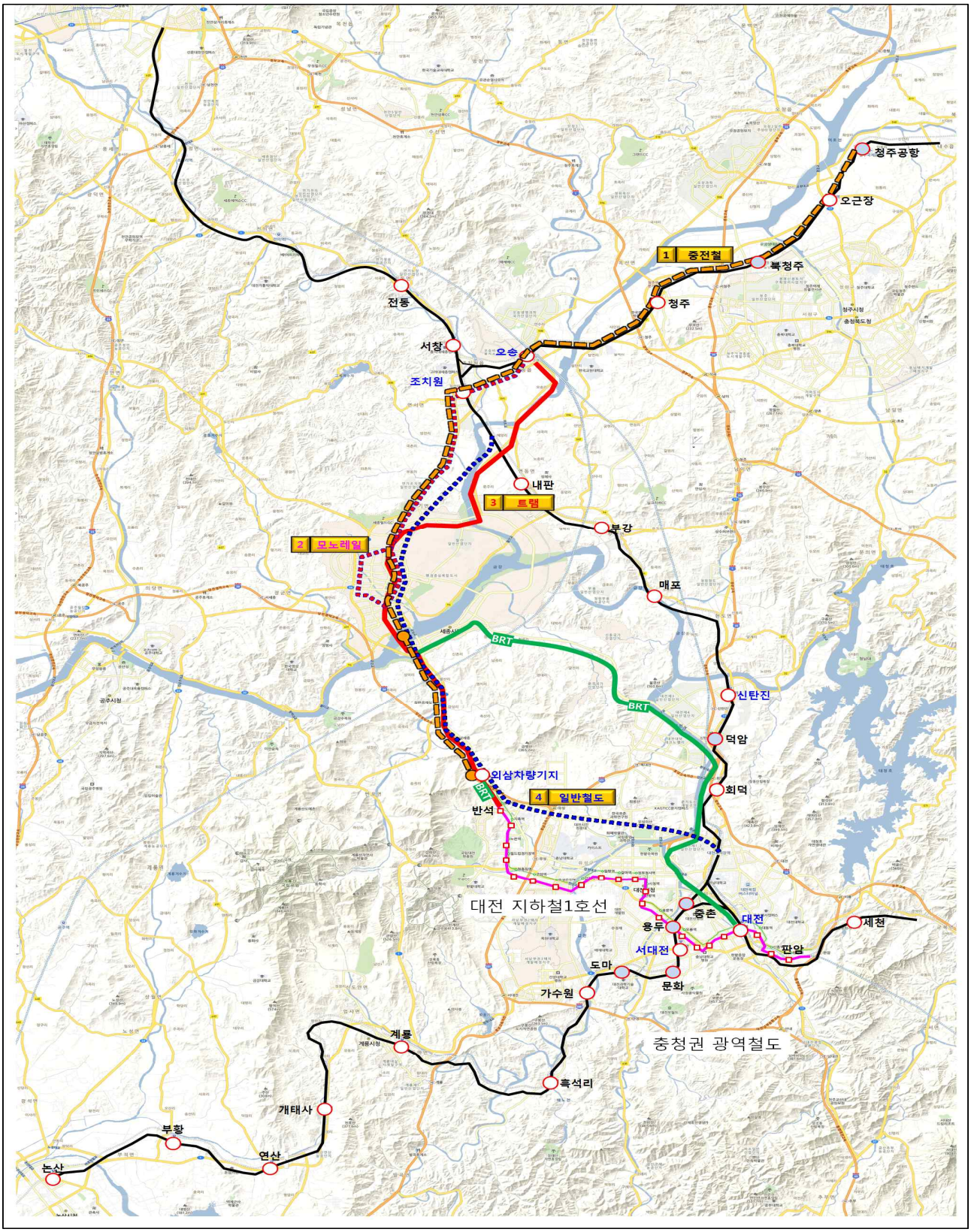
○ 신교통수단 도입 최종안 선정 : '18.12

○ 제4차 국가철도망구축계획 반영 : '19.~'20.

○ 사전타당성 조사 및 예비타당성 조사 : '21.~'22.

○ 기본계획('23) → 기본 및 실시설계('24) → 착공('26) → 준공('29)

대전~세종~오송~청주 신교통수단



Ⅱ. 3차 회의 업무보고 자료
(2018. 12. 21.)

생명과 충북 태양의 땅

'18. 12. 21.(금) 09:30
특별위원회 회의실

충북선철도 고속화사업 지원 및 KTX오송역 활성화

특별위원회 업무보고

1. 충북선 철도 고속화사업 예타면제 추진상황

균형건설국

1. 충북선 철도 고속화사업 예타면제 추진상황

Ⅰ 사업개요

○ 사업구간

○ 사업내용 및 사업비 1조 8,153억원

- 청주공항 ~ 제천 고속화 (87.8㎞) 1조 4,518억원
  現 120㎞/h → 230㎞/h
- 오송·원주 연결선 신설 3,635억원

○ 사업추진 일정

- 예비타당성조사 : 2018년(면제 추진)
- 기본계획수립 및 기본계획 고시 : 2019년
- 기본설계 : 2020년
- 실시설계 : 2021년
- 착공 : 2022년
- 준공 : 2026년

Ⅱ 주요경과

○ ‘16. 제3차 국가철도망구축계획에 반영 (충북선 철도 고속화)

○ ‘16.下 예타신청 → 기재부, 예타대상 선정

○ ‘17. KDI 예타착수 ※ 진행중 (B/C 0.37 추정)

○ ‘18. 충북도, 예타변경(청주공항~제천) 협의 (→기재부·국토부 등)
⇒ 사업내용을 변경해도 예타통과 어려움 (B/C 0.73 예상)

○ ‘18. 9.~ 충북도, 예타면제 건의 추진 (→ 정부·정치권 등)

○ ‘18. 10. 균형발전5개년계획 제출(충북선 고속화 포함, → 균형위·산업부)

<국가 균형발전 달성을 위한 철도망 구축 >
호남~충청~강원간 고속철도망 구축으로 국가 X축 철도망 완성

※ ‘19. 1분기 (균형위 심의 → 국무회의 심의 → 대통령 승인·공고)

○ ‘18. 10. 충북도의회, 충북선 고속화 및 오송역 활성화 지원 특위 구성

○ ‘18. 11. 충북선 고속화 범도민 추진위원회 발족

○ **‘18. 11. 국가균형발전 기반 구축사업(예타면제) 신청 (충북도 → 국가균형위)**

Ⅲ 정부동향

<홍남기 기재부장관 취임 기자회견, ‘18. 12. 11>

○ 예타면제 사업 **검토기간 연장 필요성 제기**

– 예타면제 검토범위 넓음 (지자체 신청규모 – 30여건, 60조원)

– 일부사업의 국가균형발전 취지 부합여부 등 심도있는 검토 필요

– 오랜기간 지연되고 있는 국책사업도 추가검토 필요

○ 예타면제 **연내 확정 어려워, 해를 넘길수도 있음**(‘19. 1월 전망)

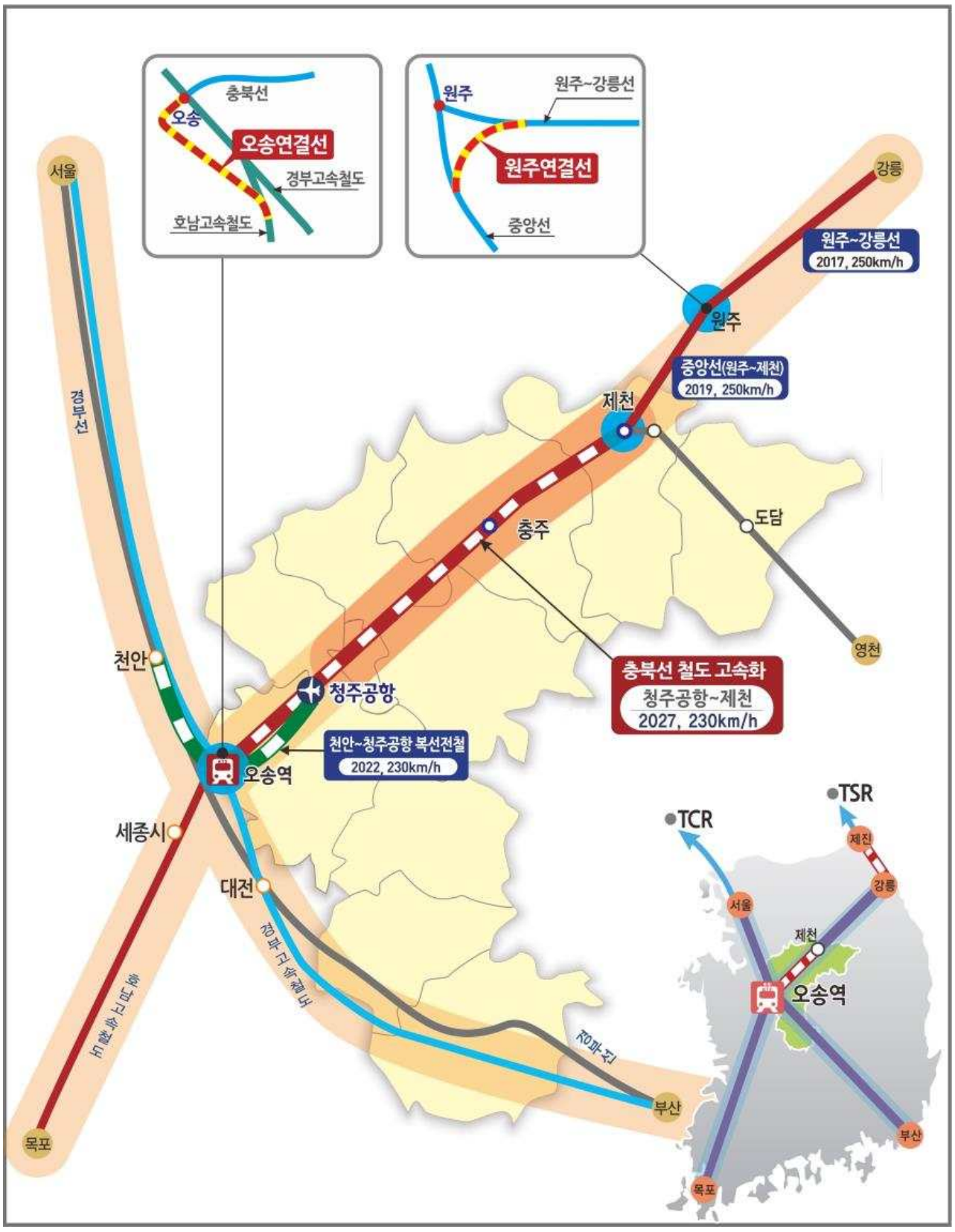
Ⅳ 전망 및 대응계획

○ **(전망) 예타면제사업 선정 가능성 우세**, 정부·정치권의 우호적 입장 多

○ **(대응)** 정부 검토동향 파악 및 지속 모니터링 실시

– **돌발변수·상황변화 발생시 즉시대응** (도의회·범도민 추진위 등 공조)

참고 **충북선 철도 고속화 사업**



Ⅲ. 4차 회의 업무보고 자료
(2019. 3. 6.)

생명과 충북 태양의 땅

'19. 3. 6.(수) 11:30
특별위원회 회의실

충북선철도 고속화사업 지원 및 KTX오송역 활성화

특별위원회 업무보고

< 충북선 철도 고속화 사업 >

1. 예타면제 신청 및 선정내용
2. 예타면제 불분명 사업 및 대응계획
   - <참고1> 제천지역 경유방안 비교
   - <참고2> 오송역 대중교통 개선과제

균형건설국

1. 예타면제 신청 및 선정내용

1 예타면제 신청 : 1조 8,153억원 ※'18. 11.

○ **오송 연결선 (세종 ~ 오송)** **7.5km** **1,938 억원**

- 호남고속선 ~ 충북선 연결

○ **청주공항 ~ 원박(제천) 고속화** **78km** **1조 1,771 억원**

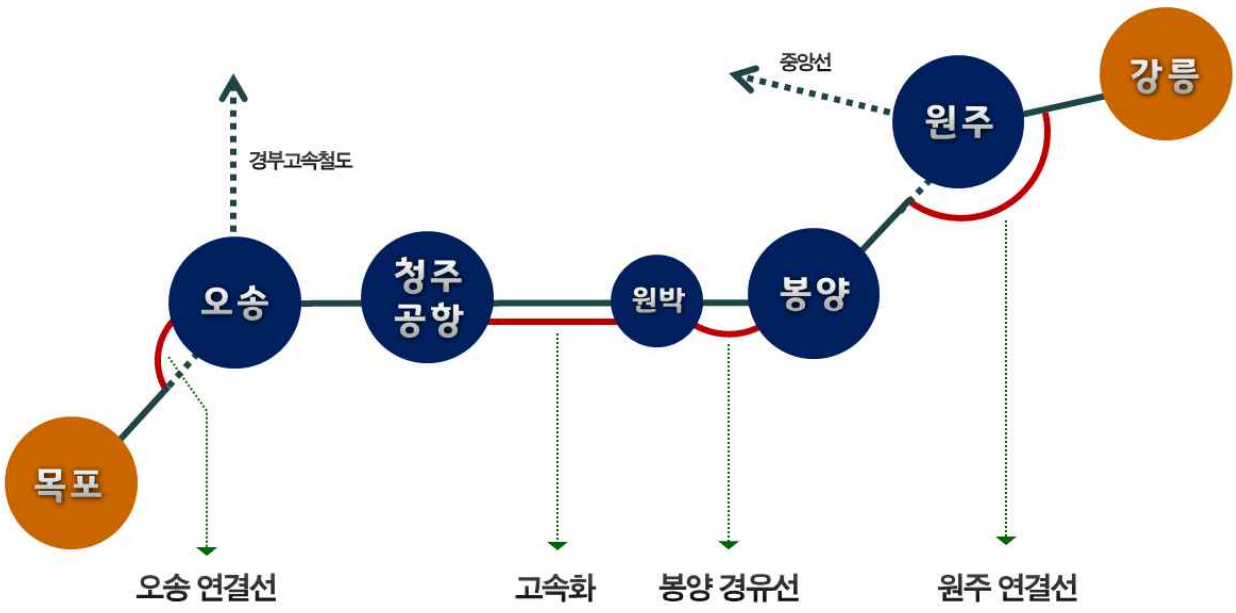
- 고속화 개량 (현 120km/h → 230km/h)

○ **원박(제천) ~ 봉양역(제천) 경유노선** **10km** **2,748 억원**

- 충북선 ~ 봉양역 ~ 중앙선 연결

○ **원주 연결선 (원주 사제 ~ 만종)** **9km** **1,696 억원**

- 중앙선 ~ 원강선 연결



2 예타면제 선정 : 1.5 조원 ※'19. 1.

○ 청주공항 ~ 원박(제천) 고속화 **78km 1조 2,779 억원**

- 고속화 개량 (현 120km/h → 230km/h)

○ 원박(제천) ~ 원주(신림) 연결선 **2.6km 525 억원**

- 충북선 ~ 중앙선 연결

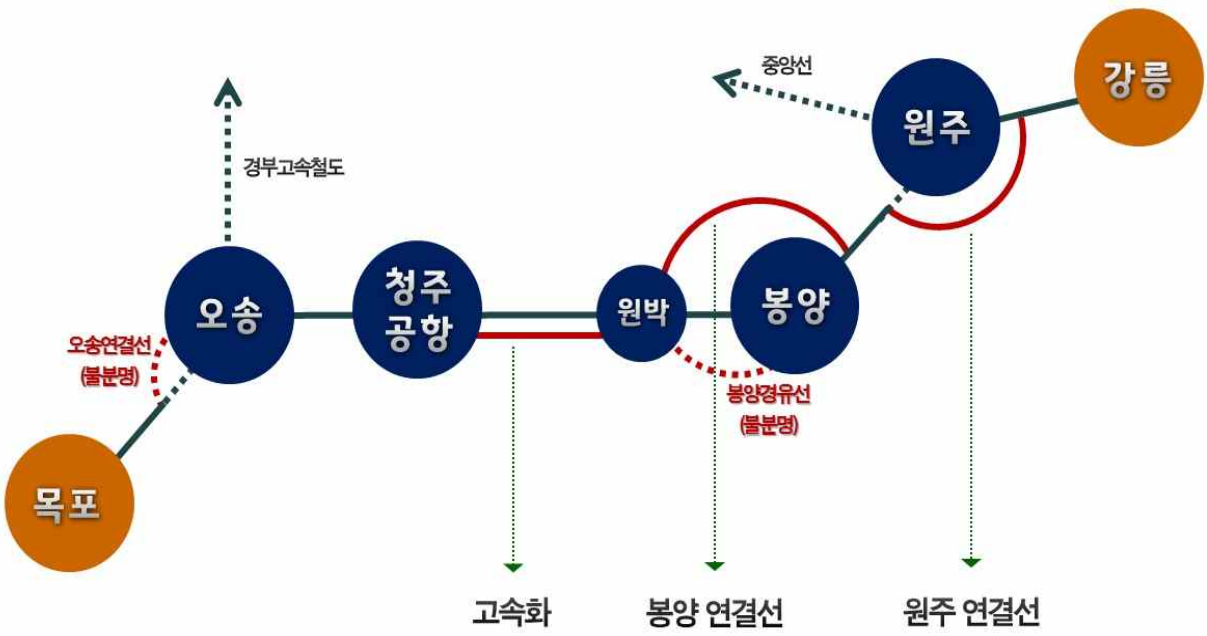
○ 원주 연결선 (원주 사제 ~ 만종) **9km 1,696 억원**

- 중앙선 ~ 원강선 연결

○ 오송 연결선 (세종 ~ 오송) **(7.5km, 1,938억원)** **불분명**

○ 원박(제천) ~ 봉양역(제천) 경유노선 **(10km, 2,748억원)** **불분명**

※ 세부사업 및 사업비는 추정내역, 총사업비 1.5조원은 잠정금액



2. 예타면제 반영 불분명 사업 및 대응계획

1 예타면제 반영 불분명 사업

① 오송 연결선

○ **오송 연결선은 호남고속선과 충북선을 연결하는 핵심사업**

- 강호선 고속철도망과 국가X축 고속철도망 완성의 최우선 사업

○ **오송 연결선이 없다면, 강호선 고속철도망 완성 불가능**

- 호남 ~ 강원을 연결 한다는 '국가균형발전 프로젝트' 발표(1. 29) 취지와도 불부합

② 봉양역 경유노선

○ **낙후된 충북 북부권의 발전 견인 (봉양역 → 지역의 새로운 발전 거점)**

- 국가균형발전 위한 예타면제 취지에 부합

○ **오송·원주 연결선과 함께 강호선 고속철도망 완성의 필수사업**

- 호남~충북~강원 다이렉트 운행 위해 절대적으로 필요

2 사업 추진일정 및 대응계획

○ **사업 추진일정**

- (정부발표) * 사업계획 적정성 검토 ('19. 6월까지) 후 후속절차 이행

  * 사업시행 전제로 사업비의 적정성 · 효율적 대안 분석, 적정 사업규모 검토

- (우리도 계획) 현 정부 임기내('22. 5.) 착공 목표, 조속한 사업추진 건의

  * 기본계획수립(~'20) → 기본·실시설계('21) → 착공('22) → 준공('26)

○ **대응계획 : '오송연결선 · 봉양역 경유노선 명확히 반영' 추진**

- 사업계획 적정성검토, 기본계획, 설계 등 후속과정에서 적정사업 노선과 사업비 등을 정부와 지속적으로 조율·협의 계획

참고1 제천지역 경유방안 비교

① 봉양역 경유노선 : 사업비 2,700억원 / 신설 연장 7km

○ 고속열차가 제천지역(봉양)을 최소비용·최단거리로 경유할 수 있는 방안

○ (**EMU-250**신규 / 목포~강릉) 봉양 경유선 운행 (**봉양역 정차**후 원주방향 운행)

○ (**무궁화**기존 / 대전~제천) 운행체계 동일(봉양역 미정차, **제천역 정차**)

※ 기존 무궁화열차(대전역~제천역)운행 영향없음

○ 봉양역이 제천역과 함께 제천발전의 성장축으로 기능 가능

⇒ **정부설득 위한 가장 현실적인 대안**

② 제천역 경유노선 : 사업비 7,000억원 / 신설 연장 13km

○ 사업비 과다, 강호선 취지에도 부적합 (통상적인 열차운행시스템 ×)

⇒ **정부설득 사실상 불가능**

참고2 오송역 대중교통 개선과제

□ 오송 단지내 순환 마을버스 운행

○ 사업기간 : '19. 1. ~ 12.

○ 내　　용 : 공공형 버스 지원사업 활용 오송단지 순환버스 운행

* 공공형 버스 : 적자노선 감축 및 폐지 등에 따른 국토부 대체 지원사업

○ 사 업 비 : 6억원(국비 3억원, 도비 0.6억원, 시비 2.4억원)

○ 추진상황(계획) : '19년 예산편성('18.12), 운행노선 확정('19.上)

□ 청주↔오송간 버스배차 증차

○ 내　　용 : 「청주↔오송」 시내버스 운행 확대

○ 추진상황(계획) : 오송 등 신규 버스노선(안) 수립 및 운행('19.下)

– 세종~오송~오창~청주공항 노선 10대 증차 운행(8회→50회)

※ '19. 1회 추경시 소요사업비 계상 반영(예정)

□ 오송역 버스환승센터 조성

○ 위　　치 : 청주시 흥덕구 오송읍 오송리 149-1(오송역 서측 광장)

○ 추진기간 : '17. 1. ~ '19. 7.

○ 규　　모 : 7,072㎡(136m×52m)　※ 승강장 7홈, 버스주차면 7면

○ 사 업 비 : 7억원(도비 50%, 시비 50%)

○ 추진상황(계획) : 실시설계('19.3), 준공('19.7. 예정)

□ 세종~오송역~청주공항(청주경유) 중전철 건설

○ 구　　간 : 세종청사~조치원~오송~청주~청주공항

○ 규　　모 : 총연장 L=32.8km(총연장 39.9km, 기존선 7.1km)

○ 시 스 템 : 중전철(2량 편성)

○ 총사업비 : 2조 1,138억원

○ 추진상황(계획) : 행복청 광역교통협의회 협의('19. 3월중)

Ⅳ. 5차 회의 업무보고 자료
(2019. 12. 2.)

생명과 충북 태양의 땅

'19. 12. 2.(월) 15:00
특별위원회 회의실

충북선철도 고속화사업 지원 및 KTX오송역 활성화

특별위원회 업무보고

1. 충북선 고속화(오송연결선 등) 추진상황 및 향후계획

균형건설국

1.「충북선 철도 고속화」 추진상황 및 향후계획

Ⅰ 사업내용 및 정부검토 경과

사업내용	충북도 요 구	국토부 의 견	기재부 검토 (8. 21. 재정사업 심의)		국토부 기본계획 ('19. 11~)
			검토안 (1안)	검토대안 (2안)	
오송 연결선	○	기술적 어려움	미검토	미검토	미반영
청주공항~삼탄 개량	○	필요	반영	반영	반영
삼탄~연박 개량	○	필요	미반영	반영	미반영
봉양역 경유노선(복선)	○	필요	일부반영(단선)	일부반영(단선)	일부반영(단선)
원주 연결선(복선)	○	필요	미반영	일부반영(단선)	미반영
총사업비	1.96조원	2조원	1.28조원	약 1.7조원	1.28조원

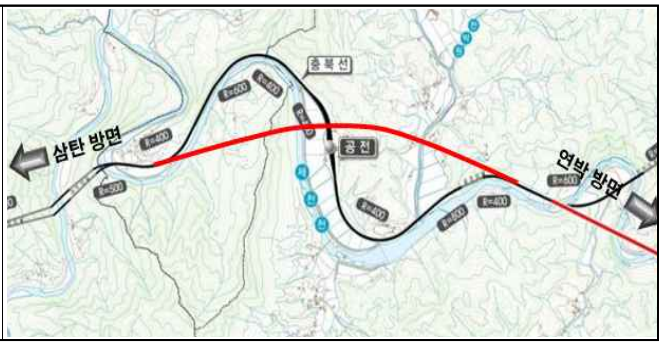
※ **(국토부 동향)** 검토안(1안 - 1.28조원)을 기준으로 기본계획 용역 착수 ('19. 11. ~)

- '20년도 설계비 예산을 정부예산 시스템(D-브레인)에 탑재하기 위해, 예타면제 사업은 일괄적으로 검토안의 총사업비를 우선 적용하기로 결정

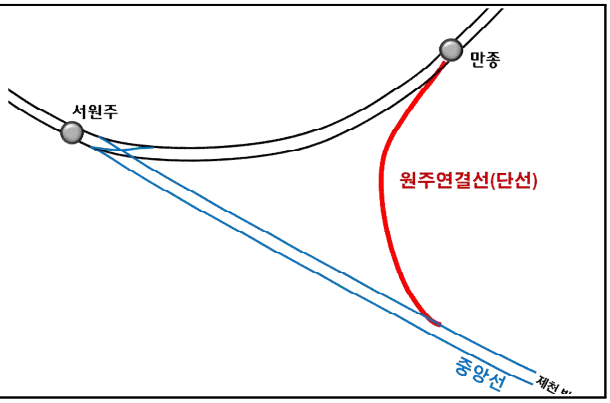
- (現 상황) • 청주공항~삼탄 개량, 봉양역 경유선 ⇒ "포함"
  • 삼탄~연박 개량, 원주 연결선, 오송연결선 ⇒ "제외"

Ⅱ 추가 반영(→ 국토부 기본계획) 필요사업

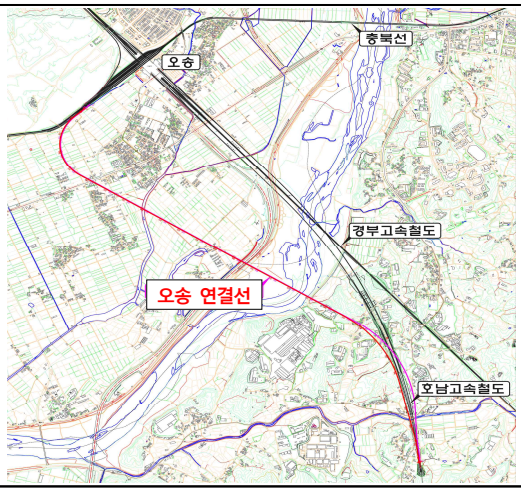
① 삼탄~연박 선형개량 : 급곡선 구간 개량(4km)

○ 선형 미개량시, 운행속도 저하 및 소요시간 증가 ○ 고속화 취지에 부합하도록 선형 개량 반드시 필요	

② 원주 연결선 : 중앙선 ~ 원강선 연결(4km)

○ 중앙선과 원강선을 연결(열차 직결 운행)하기 위해 반드시 필요 ○ 원주 연결선이 없어, 강호선 열차가 스위치백 운행을 한다면 - 목포~강릉 구간 10분이상 추가 소요	

③ 오송 연결선 : 호남고속선 ~ 충북선 연결(7.5km)

○ 호남고속선과 충북선을 연결하여 목포~강릉 구간을 3시간 30분으로 단축하기 위해 반드시 필요 ○ 오송 연결선이 없어, 호남선 일반 철도를 이용 한다면 - 목포~강릉구간 4시간 10분 소요 (40분 추가소요)	

Ⅲ 향후 대응계획

① 삼탄~연박 개량, 원주 연결선 ⇒ '충북선 고속화 기본계획'에 추가반영

ㅇ 국토부와 기재부도 강호선 고속철도망 완성에 필요한 사업으로 공감

ㅇ 총사업비가 15%이상 증가하는 경우 타당성(적정성 재검토)재조사 대상 이지만,

- 이미 대안검토가 진행된 것으로 인정 → 별도 재검토 절차 면제

※ 삼탄~연박 개량, 원주 연결선 추가시 : 총사업비(1.28조원 → 1.7조원) 32%증

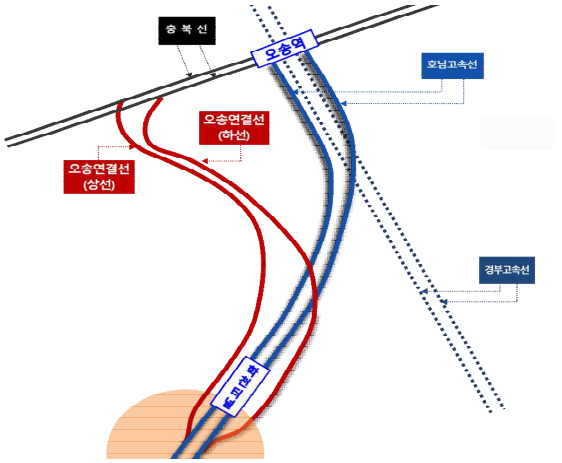
② 오송 연결선 ⇒ 설치방안 도출(연구용역 활용), 정부사업계획에 추가반영

ㅇ 연구용역 : 80백만원(정책기획관 pool) / '19. 12. ~ '20. 4.

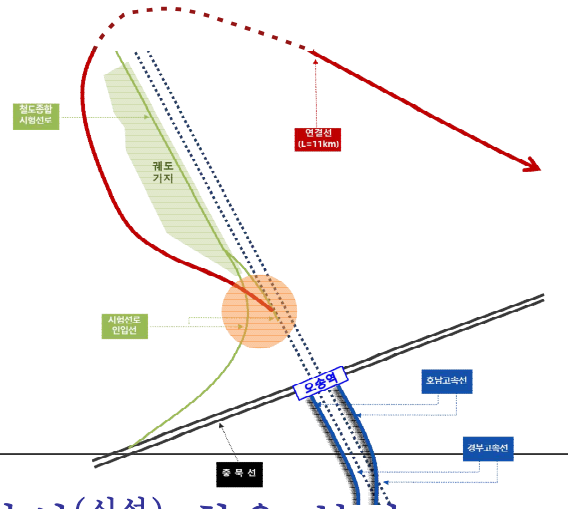
ㅇ 학천터널 종점부 분기(기존선 활용) 및 평택~오송 경부고속선 2복선 사업(신선 활용) 연계방안 등 검토 → '충북선 고속화' 또는 '평택~오송 2복선' 기본계획에 추가반영 추진

참고 **오송 연결선 추진방안**

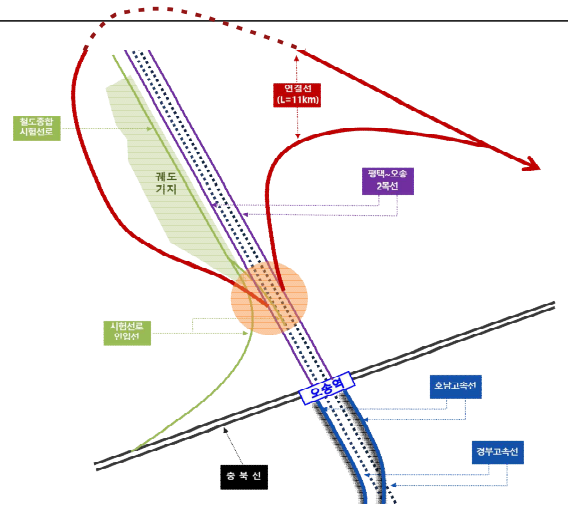
① 호남고속선 학천터널 종점부 분기

○ 연 장 : 7.5km (복선) ○ 사 업 비 : 2,000억원 ○ 연결방법 - (상선) 학천터널 종점부 토공구간에서 분기 → 충북선 접속 - (하선) 학천터널 종점부 토공구간에서 분기 → 호남고속선(상·하선) 오버브릿지 후 충북선 접속	

② 오송 궤도기지 인입선(기존) 활용 분기

○ 연 장 : 11km (단선) ○ 사 업 비 : 3,200억원 ○ 연결방법 - 경부고속선~궤도기지 인입선 구간에서 분기 → 경부고속선(상·하선) 오버브릿지 후 충북선 접속	

③ 평택~오송 경부고속철도 2복선(신설) 활용 분기

○ 연 장 : 15km (복선) ○ 사 업 비 : 3,800억원 ○ 연결방법 - (상선) 평택~오송 2복선 신설구간에서 분기 → 경부고속선(상·하선) 오버브릿지 후 충북선 접속 - (하선) 평택~오송 2복선 신설구간에서 분기 → 상선방향 합류, 충북선 접속	

Ⅴ. 6차 회의 업무보고 자료
(2020. 6. 9.)

생명과 충북 태양의 땅

'20. 6. 9.(화) 13:00
특별위원회 회의실

충북선철도 고속화사업 지원 및 KTX오송역 활성화를 위한

특별위원회 업무보고

1. 충북선 고속화(오송연결선 등) 추진상황 및 향후계획

균형건설국

1.「충북선 철도 고속화」 추진상황 및 향후계획

Ⅰ 사업내용 및 정부검토 경과

사업내용	충북도 요 구	국토부 의 견	기재부 검토 (8. 21. 재정사업 심의)		국토부 기본계획 ('19. 11~)
			기본안 (1안)	대 안 (2안)	
오송 연결선	○	기술적 어려움	미검토	미검토	미반영
청주공항~삼탄 개량	○	필 요	반영	반영	반영
삼탄~연박 개량	○	필 요	미반영	반영	(대안검토)
봉양역 경유노선(복선)	○	필 요	일부반영(단선)	일부반영(단선)	일부반영(단선)
원주 연결선(복선)	○	필 요	미반영	일부반영(단선)	(단선 대안검토)
총사업비	1.96조원	2조 원	1.28조원	약 1.7조원	1.28~1.7조원

○ **(국토부 동향)** 기본계획 수립용역 中 ('19. 11. ~ '20. 11.)
- 기본안(1.28조원)과 대안(1.7조원) 검토 중
- 삼탄~연박 개량, 원주 연결선은 대안(1.7조원)에 반영

※ 오송연결선은 기본안·대안에서 제외된 상황

⇨ 운행 중 콘크리트 노반 분기 등 기술적 어려움으로 미반영 되었지만, 국토부도 오송 연결선의 필요성을 인정하여 기본계획에서 검토 중

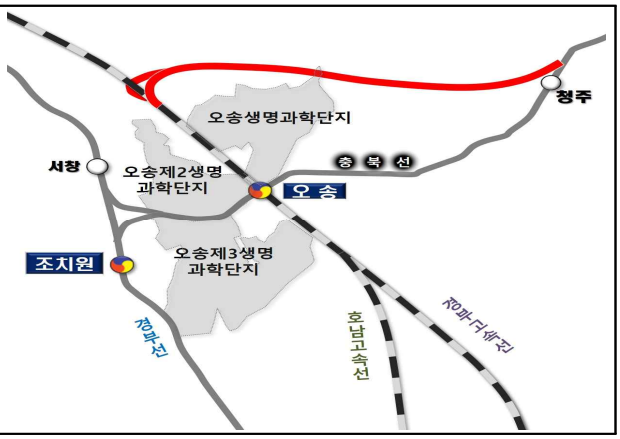
Ⅱ 반영(→국토부 기본계획) 필요사업

① 오송 연결선 : 호남(경부)고속선 ~ 충북선 연결(13.1km)

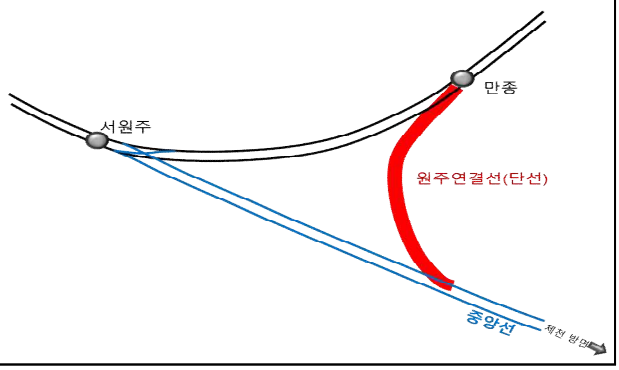
○ 강원과 호남을 잇는 "강호축" 완성을 위해 반드시 필요

○ 오송 연결선이 없어, 호남선 일반 철도를 이용 한다면
- 목포~강릉구간 40분 추가 소요 (3시간 30분 → 4시간 10분)

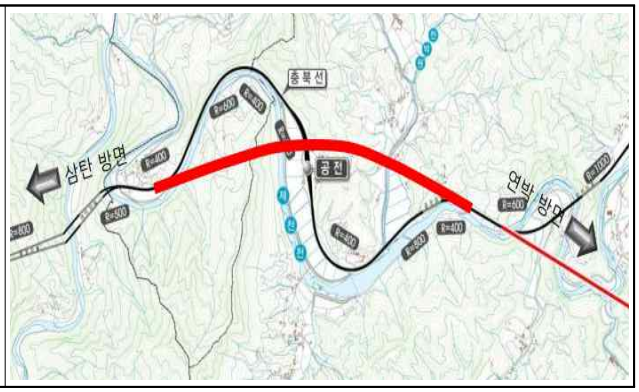
○ 기존 국가철도망 효율적 활용
- 충북선~호남·경부고속선 동시 연결



② 원주 연결선 : 중앙선 ~ 강릉선 연결 (6km)

○ 중앙선과 강릉선을 연결(열차 직결 운행)하기 위해 반드시 필요 ○ 원주 연결선이 없어, 강호선 열차가 스위치백 운행을 한다면 - 목포~강릉 구간 10분이상 추가 소요	

③ 삼탄~연박 선형개량 : 급곡선 구간 개량 (4km)

○ 선형 미개량시, 운행속도 저하 및 소요시간 증가 ○ 고속화 취지에 부합하도록 선형 개량 반드시 필요	

Ⅲ 오송연결선 용역결과 (자체추진)

○ 용역개요 : '19.12. ~ '20. 4. 한국자치경제연구원
○ 주요내용 : 연결선 설치 기술적 해결방안 및 대안 마련 등
⇨ 자체 연구용역 및 전문가 자문 등을 통해 최적안 선정

○ 평택~오송 2복선화 신설노선 분기 ⇨ "최적안"으로 도출

- 오송역 북쪽 7km 지점 지하터널 분기 ~ 충북선 연결
  * 분기시점(지하)에서 오송역(지상)까지 최소한의 적정거리 필요
- 분기기 설치조건 충족 (기울기 3~4‰ 15‰이하 필요, 직선선형 확보 가능)

⇨ 호남·경부선과 강호선 직결로 국가철도망 운영효율성 극대화, 신설노선 분기로 최적화 시공 가능

○ 호남고속선 학천터널 종점부 분기 ⇨ 설치가능

- **도상직결 설치공법 활용** : 공사기간(1개월) 중 열차 정상운행 가능

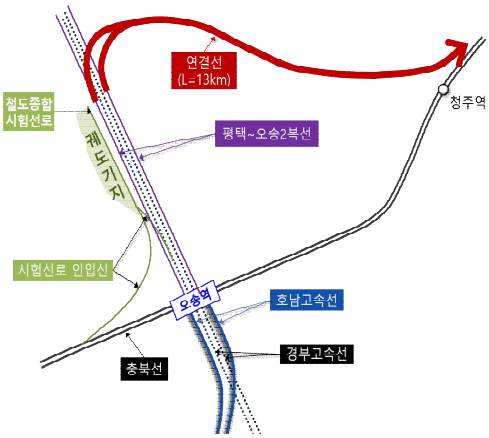
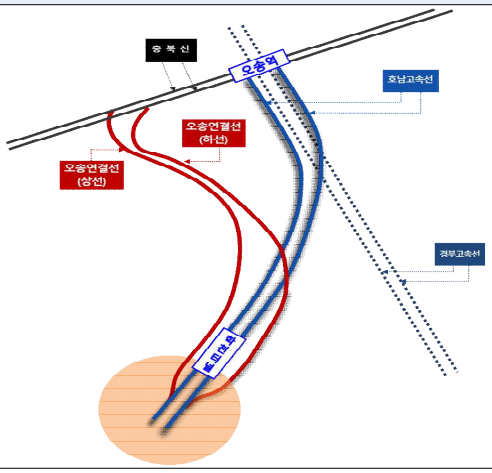
  * 현 콘크리트 노면에 직결체결장치 설치 후, 사전 제작된 분기 레일 설치

○ 도출된 도상직결 방식이 국내 고속선 분기 적용사례는 없지만, 일반적으로 활용되는 공법으로 시공 가능

○ 성능검증 절차 이행(철도시설공단, 최소 2년) 등 장기간 소요

※ 3단계 필수과정 (기술적합성시험 ⇢ 조립시험 ⇢ 현장부설시험)

※ 대안별 장·단점 비교

구 분	**경부고속선**(평택~오송 신설노선 분기)	**호남고속선**(학천터널 종점부 분기)
노 선		
공 종	터널	터널 + 토공
연 장	13.1km	8.2km
사업비	단선 3,000억원, 복선 4,000억원	복선 2,500억원
장 점	• 기술적 제약 X, 안전성 확보 • 호남·경부선 ↔ 충북선 직결 (국가철도망 운영효율성 극대화) • 지하터널 통과로 오송 도시개발 용이	• 사업비 小
단 점	• 호남고속선 분기에 비해 사업비 많이 소요	• 기술적 제약 (운행중 분기) • 호남선 ↔ 충북선만 연결 • 제3산단 통과로 산단 조성에 치명적 영향

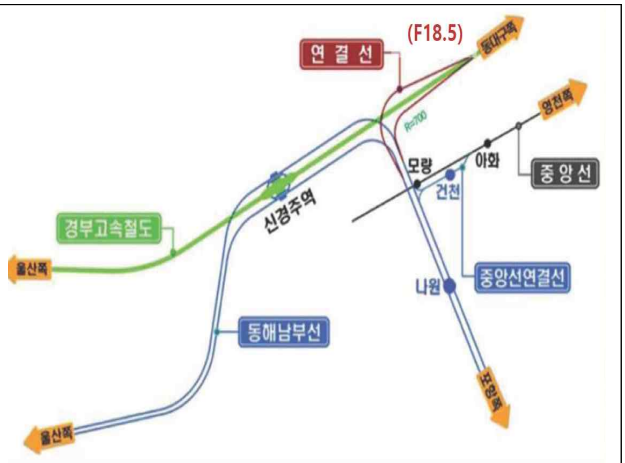
Ⅳ 오송연결선 추진방안

〔1안〕 오송연결선(3~4천억원)을 평택~오송 2복선 기본계획에 반영(동시추진)

〔2안〕 동시 추진이 어려울 경우, 향후 연결을 위한 기초공사(분기기 설치 및 터널일부 사전굴착 : 0.55km, 220억원) 사업비를 기본계획에 선반영

* 오송연결선은 제4차 국가철도망 구축계획 반영 후 개별사업으로 추진

※ 고속-일반철도 연결을 위해 고속선 내 분기기 사전시공 사례

○ **건천연결선 : 경부고속선 - 동해선 연결 (4.09km, 1,887억원)** - 경부고속선('10년 개통)과 동해선('09년 착공)과 시공·개통시기 차이 ⇒ 경부2단계 시공 시 분기기를 사전시공(0.284km)하여 기술적 문제 사전해결	

Ⅴ 향후 대응계획

① 오송 연결선 : 정부 사업계획(기본계획·철도망 계획)에 반영 추진

○ 오송연결선 평택~오송 2복선 기본계획 반영 및 총사업비(1안 : 3~4천억원, 2안 : 220억원 증액) 변경 승인 (국토부·기재부)

○ 제4차 국가철도망 구축계획('21년 상반기 고시) 반영

② 삼탄~연박 개량, 원주 연결선 ⇒ '충북선 고속화 기본계획'에 최종 반영

○ 국토부·기재부도 강호선 고속철도망 완성에 필요한 사업으로 공감

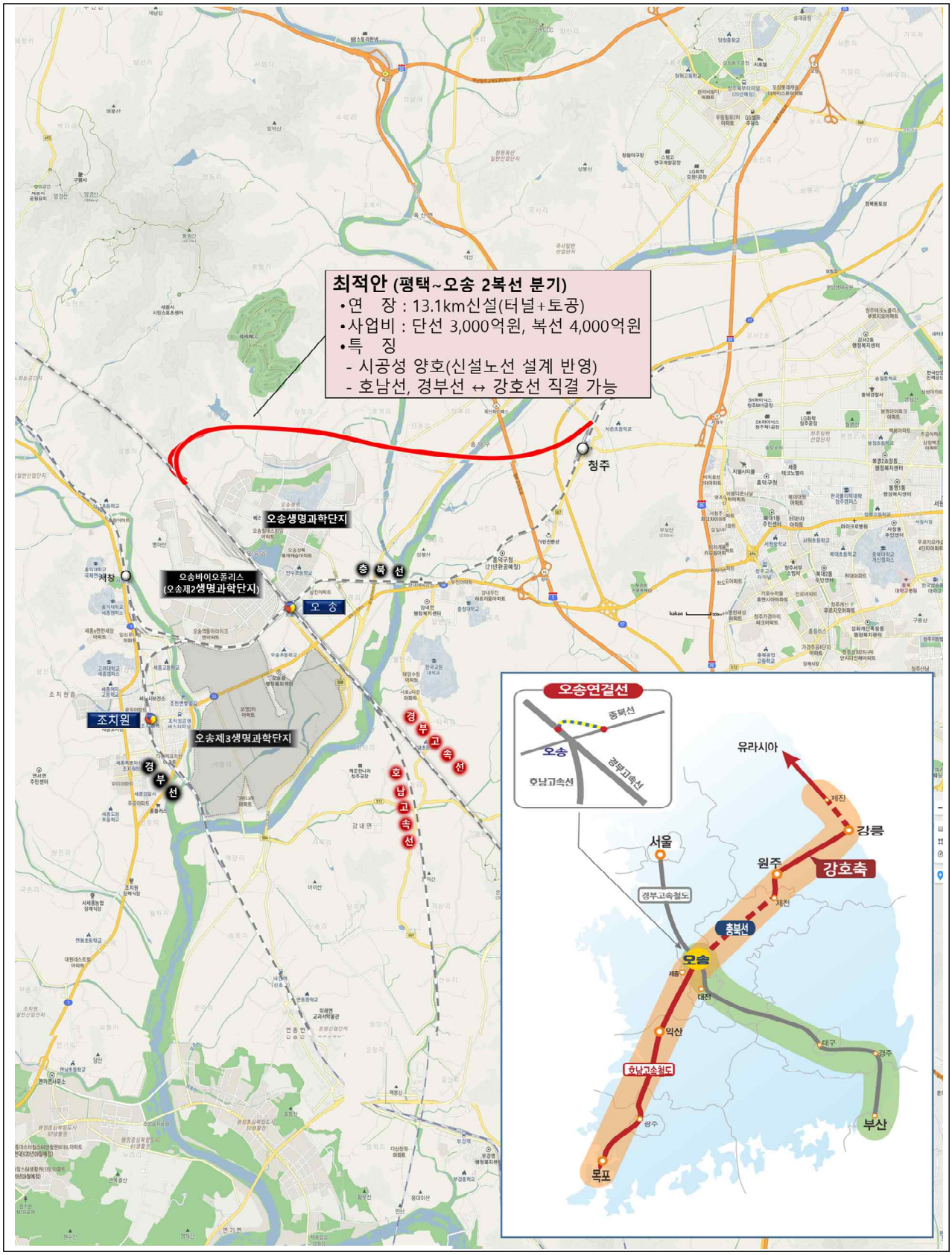
○ 총사업비가 15%이상 증가하는 경우 적정성 재검토 대상이지만,

- 이미 KDI 검토가 진행된 사안으로 적정성 재검토 과정 없이 사업추진

※ 삼탄~연박 개량, 원주 연결선 추가 시 : 총사업비(1.28조원→1.7조원) 32% 증

참 고

오송 연결선 (호남·경부고속선 ↔ 충북선 직결)



Ⅵ. 8차 회의 업무보고 자료
(2021. 3. 23.)

생명과 충북 태양의 땅

'21. 3. 23.(화) 14:00
특별위원회 회의실

충북선 철도 고속화사업 지원 및 KTX오송역 활성화

특별위원회 업무보고

Ⅰ. 국가철도망 구축계획 및 철도사업 추진 개요

Ⅱ. 제4차 국가철도망 구축계획 건의사업 추진현황

Ⅲ. 진행중인 철도사업 추진현황

균형건설국

Ⅰ. 국가철도망 구축계획 및 철도사업 추진 개요

1 국가철도망 구축계획

❑ 계획의 목적

○ 철도투자를 효율적·체계적으로 수행하기 위하여 중장기(10년 단위) 국가철도망 구축계획을 수립(철도의 건설 및 철도시설 유지관리에 관한 법률)

* 계획 수립일로부터 5년마다 타당성을 검토하여 변경 가능

❑ 계획의 주요내용

○ 철도의 중장기 건설계획 및 다른 교통수단과의 연계교통체계 구축

○ 환경친화적인 철도 건설방안 및 소요재원의 조달방안

❑ 계획수립의 추진

○ '05. 07월 : 「철도건설법」 제정

○ '06. 03월 : 제1차 국가철도망 구축계획('06~'15) 확정 및 고시

○ '11. 04월 : 제2차 국가철도망 구축계획('11~'20) 확정 및 고시

○ '16. 06월 : 제3차 국가철도망 구축계획('16~'25) 확정 및 고시

○ '21. 상반기 : 제4차 국가철도망 구축계획('21~'30) 수립 예정

* 공청회 개최 → 확정·고시('21. 上)

❑ 4차 계획 반영 충북도 추진상황

○ '19. 04. : 충청북도 철도종합계획 수립 용역(~'20. 4.)

- 최적 노선 검토 및 타당성 검토(용역기관 : 한국철도기술연구원)

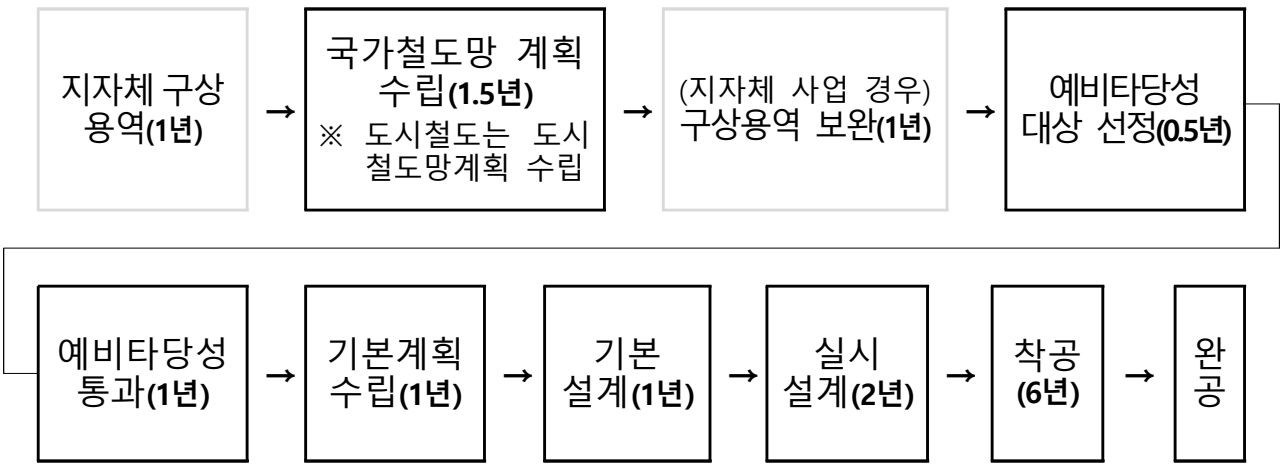
○ '19. 10. : 충청권광역철도 등 13건 건의(도 → 국토부)

※ 국토부는 사업비 규모 관련 기재부와 협의 중으로 공청회 등을 거쳐서 확정할 계획으로 제4차 국가철도망 계획 마련 중

2 철도사업 추진 개요

❑ 철도사업 절차

○ 철도사업은 **지자체 구상부터 완공까지 15년 내외 소요**



* 각 단계별 고시 및 총사업비 협의 과정 추가 소요(3~5년 이상)

❑ 철도사업의 국가철도망계획 반영 의미

○ 철도사업의 최상위 계획으로서, **철도 건설사업의**(도시철도 제외) **근거가 되는 중장기 법정계획**

○ 국가철도망계획의 반영은 사업의 추진을 확정하는 것이 아니며, **추진 여부를 검토하기 위한 대상사업 선정의 의미**

* 국가철도망계획 확정 → 예비타당성 조사 등 사업절차 진행

▸ **국가철도망계획 미반영시, 예비타당성 검토 등 사업 추진이 현실적으로 불가하므로 先 계획 반영 중요**

※ 반영후, 계획 기간내 사업 미추진되더라도, 차기 국가철도망 계획에 반영 유리

(공식적인 검토 대상이 되기 위해서는 국가철도망계획에 반영 및 존치가 중요)

Ⅱ. 제4차 국가철도망 구축계획 건의사업 추진현황

1 충청권 광역철도

□ 사업개요

※ 전체 사업규모 : L=161.5km, 5조 6,342억원

구 간	거리 및 사업비
• 청주공항~청주도심~오송	L=22.2km, 1조 3,882억원
• 오송~조치원~세종	L=12.7km, 9,364억원 (오송~조치원 단선 2.7km, 707억원 포함)
• 세종~반석	L=14.0km, 1조 548억원
• 조치원~신탄진	L=22.6km, 1,187억원
• 세종~보령	L=90.0km, 2조 1,343억원

□ 필요성

○ 수도권 집중화(일극화)에 대응하는 **국가균형발전 논리로 충청권 메가시티 급부상**

○ **충청권 메가시티(초광역생활권)의 근간 사업**으로 충청권 광역철도망 구축 절대적

- 대전~세종~청주간 인적·물적 교류 기여

○ 충청권 광역철도망은 **메가시티·행정수도 완성의 최고 효율적 수단**

충청권 광역철도망 완성 ⇨ 충청권 메가시티 완성 ⇨ 행정수도 완성

□ 추진상황

○ `19.10. 제4차 국가철도망 구축계획 신규사업 반영 건의

○ `20. 9. 사전타당성조사 공동용역(대전·세종·충북) 국토부 제출

○ ‘20.12. 충청권 4개 시도지사 및 국회의원 공동 반영 건의

□ 충청권 광역철도망 청주도심 통과 당위성

(국토부 입장)
- 충청권 광역철도는 청주공항~오송간 기존 충북선을 활용
- 청주공항 ~ 청주도심 ~ 오송역 노선은 도시철도 기능이므로 제4차 국가철도망 구축계획 반영 곤란

① 기존의 충북선은 청주 도심에서 10㎞ 외곽에 위치하여 청주시민과 대전 / 세종 시민간의 철도이용은 거의 불가능

○ 현 청주시민 철도이용률 : 전국 63개 도시중 60위(수도권 제외)

○ 1일 철도 이용자수(인구 천명당) : 최고 76명, 평균 19명, **청주 2명**

* 청주역 80명/일, 오근장역 223명/일(철도이용률 전국 최하위)

② 청주시는 철도사각(외면) 도시로 도시환경 최악 상태

○ 자동차 위주의 도시교통으로 전국 최악의 초미세먼지 발생

- 연평균 농도('19) : 청주(28㎍/㎥) ⇒ 전국평균(23㎍/㎥)

* 서울 23, 부산 21, 대구 22, 인천 23, 광주 23, 대전 22, 울산 20

○ 청주 도심 간선도로(상당로, 사직대로) 서비스수준 "F"(최악)

- 첨두시 통행속도 : 상당로(8.3km/h), 사직대로(11.2km/h)

※ 1920년 개통한 충북선 철도는 청주도심을 통과하였으나, 1968년 1차 외곽이전, 1980년 2차 외곽이전으로 청주시는 철도사각(외면)도시로 전락

⇒ "잃어버린 철도를 되찾자"는 청주 시민의 기대가 강함

③ 기존 충북선 활용시 충청권 광역철도망은 충청권 광역철도망이 아닌 「대전·세종시민의 청주공항 전용철도」로 전락

○ 충청권 광역 도시간 쌍방(雙方)철도가 아닌 **일방(一方)철도**

○ 청주시민과 대전·세종시민간의 철도이용 교류는 전무

□ 기대효과

① 청주시민과 대전·세종시민 간의 인적·물적 교류 활성화

○ **267만명** : 청주85만, 대전 147만, 세종 35만

< 인적교류 예상 (1일) >

구분	현재	광역철도 구축시	비고
계	**16.5만 명**	**22.0만 명**	**33% 증**
청주 / 대전간	8.7만 명	11.7만 명	34% 증
청주 / 세종간	7.8만 명	10.3만 명	32% 증

② 청주/대전·세종간 시간 및 교통비의 획기적 절감

		버스		광역철도		단축
(대전)	• 시 간	120분	→	50분	:	△ 70분
	• 교통비	6,050원		2,150원	:	△ 3,900원
(세종)	• 시 간	80분	→	28분	:	△ 52분
	• 교통비	3,200원		1,750원	:	△ 1,450원

③ 충청권 국가기간 교통시설인 오송역·청주공항 활성화

○ **오 송 역 이용객 : 현 860만 명('19년) → 1,000만 명 돌파**

○ **청주공항 이용객 : 현 300만 명('19년) → 400만 명 돌파**

④ 생산유발효과 2조 7,497억원 등 충청권 경제활성화 및 도시 상권의 폭발적 성장

* 충북연구원

	생산유발(억원)	부가가치유발(억원)	취업유발(명)
계	27,497	14,754	47,232
• 충 북	9,026	4,781	15,382
• 대 전	11,913	6,432	20,542
• 세 종	6,558	3,541	11,308

※ 특히 청주는 구 도심권 상가활성화 및 도시재생 효과 극대화

충청권 광역철도

서울
제천
청주국제공항
오송
조치원
경부고속철도
청주공항~청주시내~
오송~조치원
세종청사~조치원
신탄진~조치원
세종청사
호남고속철도
보령
신탄진
세종~보령 일반철도
세종청사~반석
반석
대전1호선
오정
목포
서대전
대전
옥천
계룡
부산
목포

2 수도권내륙선 광역철도

□ 사업개요

○ 위　　치 : 동탄~안성~선수촌~혁신도시~청주공항

○ 사업규모 : 78.8km, 광역철도

○ 총사업비 : 2조 3,157억원

□ 필요성

○ **청주국제공항 활성화, 중부권의 철도교통 서비스 제고 및 국토 균형발전 차원**에서 **수도권과 중부권(청주국제공항)을 연계**하는 신규 철도노선 건설 필요

○ **동탄~안성~국가대표선수촌~충북혁신도시~청주공항을 연결**하는 철도노선을 건설하고, **준고속차량인 EMU-250의 운행**을 통해 중부권 철도서비스의 획기적 개선 도모

□ 추진상황

○ `19.11. 경기도·충북도·화성·안성·진천·청주 공동협약(6개 지방정부)

○ `20.01. 수도권내륙선 철도유치민간위원회 발족

○ `20.10. 경기도-충청북도 4개 시·군 공동 국회토론회

○ `20.11. 9명의 지역구 국회의원 대정부 건의문, 4개 시장·군수 및 의회의장 건의문, 민간위원회 서명지(7만5천명) 전달

○ `20.12. 신규사업 건의서 변경 제출(일반철도 → 광역철도)

□ 기대효과

① 교통측면

○ **수도권 지역과** 충북혁신도시, 청주공항 등 **중부 내륙지역과의 교통 접근성 획기적 개선 및 통행비용 감소**

		승용차		광역철도		단축
동탄~청주공항	• 시 간	74분	→	34분	:	△ 40분
	• 교통비	14,316원		7,593원	:	△ 6,723원

○ 수도권을 연결하는 신규 철도 노선축의 건설로 **경부선의 부족한 선로용량 문제 완화**

② 지역개발 측면

○ 수도권 중심지역과 교통 접근성의 획기적 개선을 통한 **혁신도시를 포함한 중부 내륙지역의 지역개발 활성화**

○ 수도권 내륙선 건설로 인하여 **5조 2,346억원의 지역경제 파급효과** 발생 예상

- 생산유발효과 3조 9,554억원, 부가가치효과 1조 2,792억원 발생
- 경기도 파급효과 1조 9,391억원, 충청북도 1조 3,870원 발생

○ 사업노선 건설에 따른 **22,580명의 고용유발 효과** 예상

* 경기도 9,936명, 충청북도 6,762명, 기타지역 5,882명

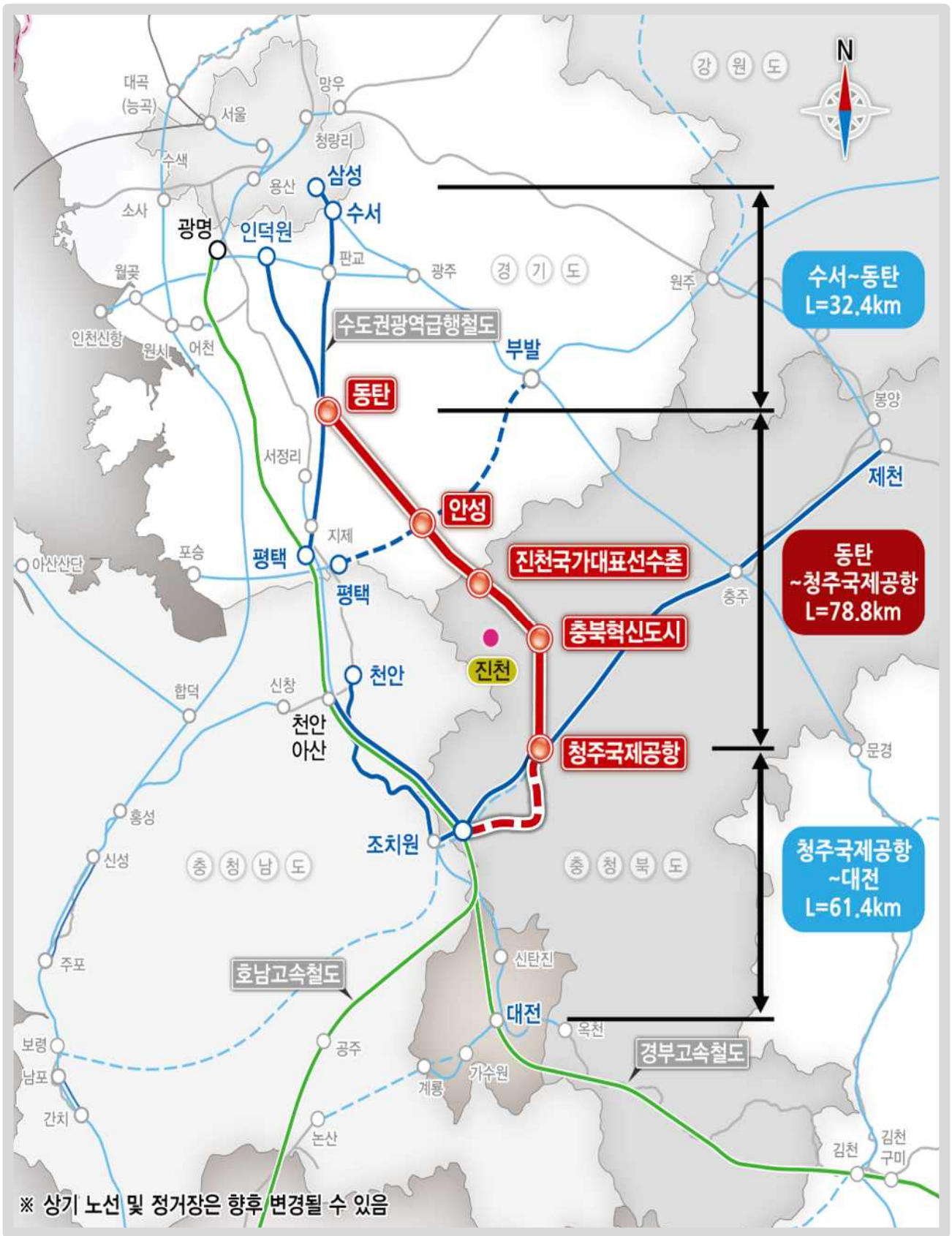
③ 역사적 가치 측면

○ 1899년 서울과 인천을 잇는 우리나라 최초 철도 경인선 개통 후 일제강점기 때 추가 철도 부설을 위한 5번의 답사*가 진행

* (제1차)1892. 8. → (제2차)1894. 11. → (제3차)1899. 3. → (제4차) 1900. 3. → (제5차) 러일전쟁 직전

○ 이 때, 부설된 노선이 지금의 경부선이며, **이미 100년 전에도 경제성, 효율성 측면에서 서울~안성~진천~청주를 거쳐 부산으로 가는 노선이 검토된 역사가 확인**됨 ⇒ **예전 계획 실현 의미**

수도권내륙선 광역철도


N
강원도
대곡
(능곡)
서울
망우
청량리
수색
용산
삼성
수서
소사
광명
인덕원
판교
광주
경기도
원주
월곶
인천신항
원시
어천
수도권광역급행철도
부발
동탄
봉양
서정리
제천
안성
지제
포승
아산산단
평택
평택
진천국가대표선수촌
충주
충북혁신도시
진천
천안
합덕
신창
천안
아산
청주국제공항
문경
홍성
조치원
신성
충청남도
충청북도
주포
호남고속철도
신탄진
대전
옥천
보령
공주
경부고속철도
남포
가수원
계룡
간치
논산
김천
김천
구미
수서~동탄
L=32.4km
동탄
~청주국제공항
L=78.8km
청주국제공항
~대전
L=61.4km
※ 상기 노선 및 정거장은 향후 변경될 수 있음

3 중부내륙선 지선

□ 사업개요

○ 위　　치 : 감곡(음성)~혁신도시~청주공항

○ 사업규모 : 54.9km(단선)

○ 총사업비 : 1조6,499억원

□ 필요성

○ 전국 혁신도시 중 교통환경 만족도가 최하위*이며 철도 접근성이 가장 낮고 시외버스 등 **광역교통체계가 미비한 충북혁신도시 경유 철도망 구축 필요**

* 교통환경 만족도 34.7점(전국평균 44.5점, 2017 국토교통부 조사)

○ **중부내륙선**(이천~충주) **철도 개통**('21년) 및 **대규모 산업단지 입지**에 따른 여객 및 화물 물동량 수요 증대에 대응

○ **경부선 이용수요를 분담하는 중부내륙선 기능 강화** 필요

□ 추진상황

○ `19.10. 제4차 국가철도망 구축계획 반영 건의

* 제3차 국가철도망구축계획 건의했으나 미반영

○ `20.02. 음성군 철도대책위원회 결성 및 결의대회

○ `20.09. 건의문 및 서명부(70,334명) 국토부 전달

○ `20.12. 지역구 국회의원 9명 공동건의문 채택

* 강남구 박진, 이천 송석준, 광주시 소병훈·임종성, 청주시 이장섭·도종환·변재일, 충주시 이종배, 증평·진천·음성군 임호선

□ 기대효과

① 수도권·강원권과 충청권간 접근성 대폭 개선 및 국가균형발전

○ ‘16년 개통 강경선(성남~여주) 복선 전철과 ‘21년 개통 예정인 중부내륙선(부발~문경)철도, 수서~광주간 복선전철사업 등과 연계

		버스		철도		단축
(수서) ~ (청주공항)	• 시 간	232분	➜	52분	:	△ 180분
	• 교통비	12,450원	➜	8,100원	:	△ 4,350원

○ 경부축 중심의 개발정책으로 인해 소외 되었던 호남, 충청, 강원을 연결하는 「강호축」과 연계된 철도연결(감곡-금왕-충북혁신도시-진천-청주공항)로 종합적인 국가균형발전

② 음성, 금왕, 충북혁신도시 등 지역 거점의 발전과 주변지역으로의 경제 활성화

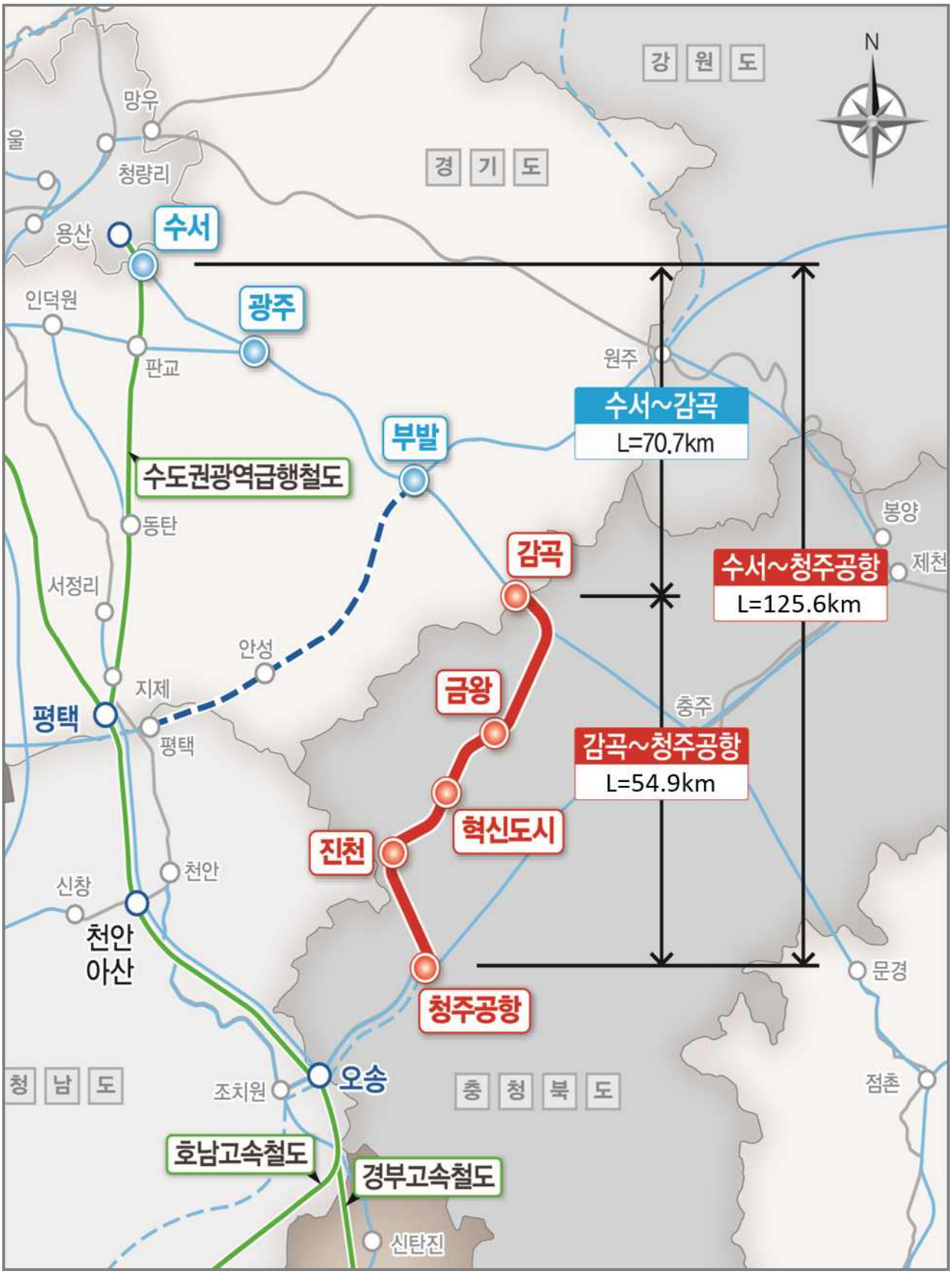
○ 19,193명의 고용유발효과 및 총 승차수요 14,220통행/일 발생

○ 수도권 인구분산과 지역균형발전 일환으로 추진된 충북혁신도시의 접근성 강화로 혁신도시 활성화 및 조기정착 유도

③ 경기동남권, 강원권 및 중부내륙권의 공항 이용 수요 확대로 청주국제공항 이용객 증가 및 활성화 기여

④ 철도이용수요가 집중된 경부선 수요분담으로 국가철도망 운영 효율화

중부내륙선 지선


N
강 원 도
경 기 도
충 청 북 도
청 남 도
망우
청량리
용산
수서
인덕원
광주
판교
원주
수서~감곡
L=70.7km
부발
수도권광역급행철도
동탄
봉양
제천
감곡
수서~청주공항
L=125.6km
서정리
안성
금왕
충주
지제
평택
평택
감곡~청주공항
L=54.9km
혁신도시
진천
신창
천안
천안
아산
문경
청주공항
조치원
오송
점촌
호남고속철도
경부고속철도
신탄진

4 오송연결선

□ 추진상황

○ '19. 10. : 제4차 국가철도망 구축계획 반영 건의

○ '19. 12. ~ '20. 4. : 오송 연결선 설치방안 연구용역 (충북도)

□ 추진방안

① 오송연결선 제4차 국가철도망계획 반영

- 오송역 ~ 청주역
- 12.6km, 4,000억원 소요

* 先 제4차 국가철도망구축계획에 반영, 後 사업추진은 추후 별도 검토

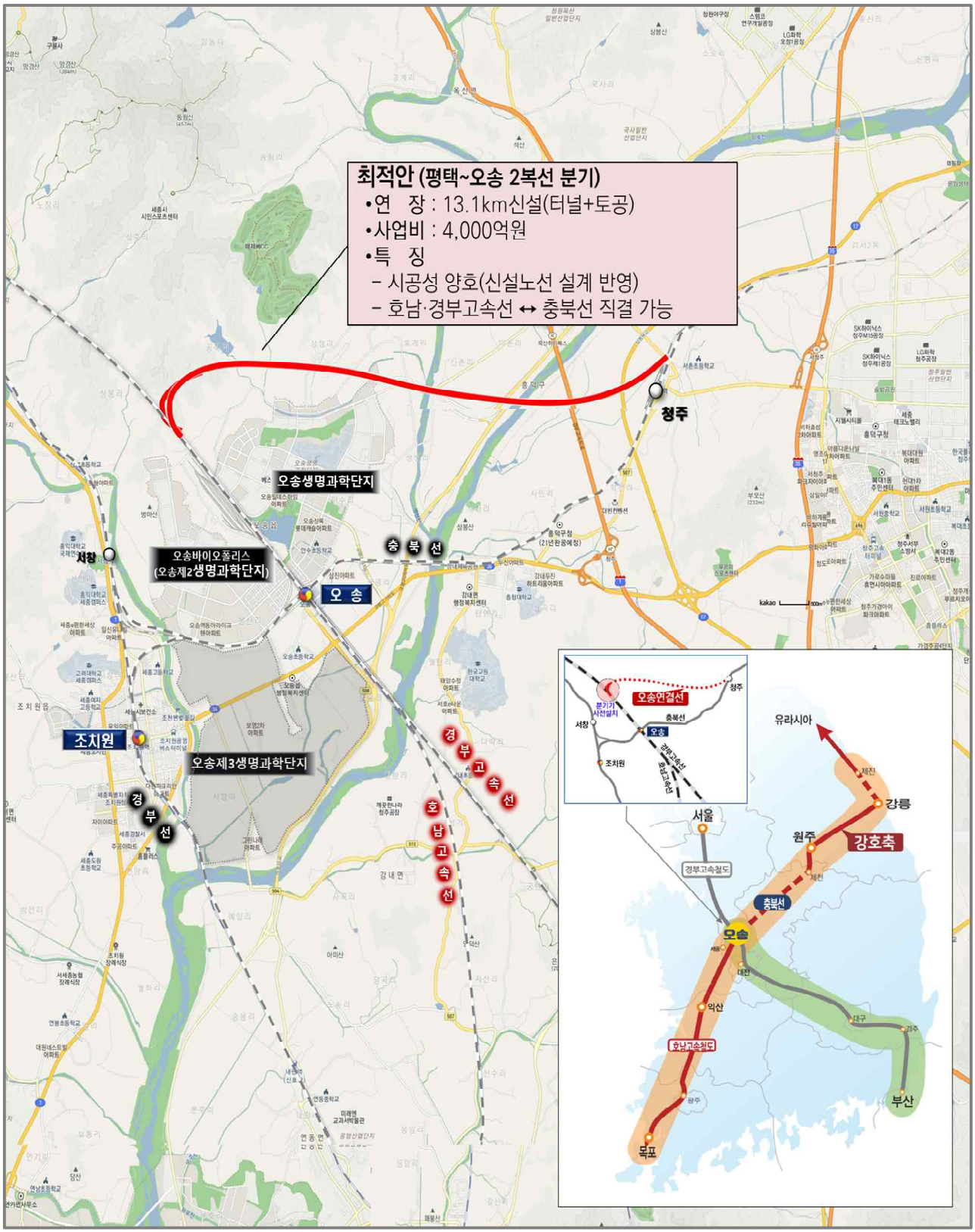
② 오송 분기기 설치(평택~오송2복선 사업 내)

- 오송역 상행 7.0km 지점에 설치
- 550m, 220억원 소요

※ 신설노선내 분기로 운행노선 분기와 달리 기술적 문제 크지 않음

⇨ **先 오송분기기 설치, 後 오송연결선 추진**

오송 연결선 (호남·경부고속선↔충북선 직결)



5 대전~옥천 광역철도

□ 사업개요

○ 위　　치 : 대전(오정역) ~ 옥천

○ 사업기간 : 2017 ~ 2023(6년간)

○ 사업규모 : 20.2km(대전 12.3km, 옥천 7.9km)

○ 총사업비 : 403억원(국비 233억원, 지방비 170억원)

□ 필요성

○ 대도시와 인접하고 있으나 교통연계 미흡으로 낙후도가 높은 **옥천군과 대전시를 광역철도로 연결하여 충청권 상생발전 도모**

○ 충청권 광역철도 사업 연계를 통한 **충청권 대중교통망의 개선과 침체된 충북 남부권역 균형발전 견인**

□ 추진상황

○ 제3차 국가철도망 구축계획(`16~`25) 추가사업 반영 : ‘16. 06.

○ 충청권 광역철도 옥천연장선 사전타당성조사 완료 : ‘16. 12.

○ 국토부·충북·대전 기본계획 추진 협의 : ‘19. 10.

* 대전 역신설 검토(신흥·식장산·세천), 충북·대전간 운영비 분담 추후 확정 전제

○ 기본계획수립(사업비 분담 포함) 용역 中 : ‘20. 02.~

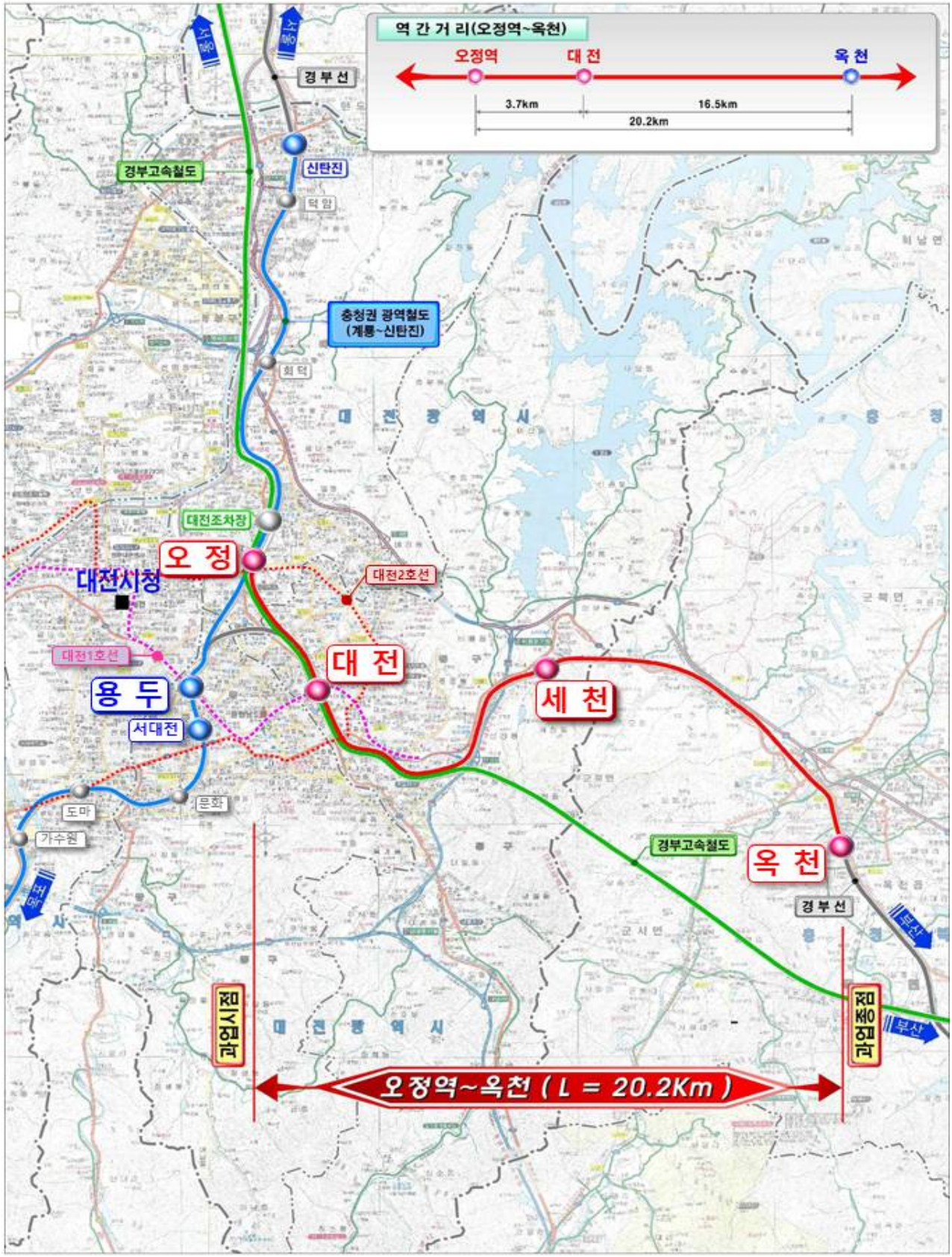
- 대전·충북간 사업비 분담안 합의 완료

* 건설비 : 거리비율에 따라 충북40% : 대전60%

□ 향후계획

○ 실시설계(`21) → 착공(`22) → 준공(`23)

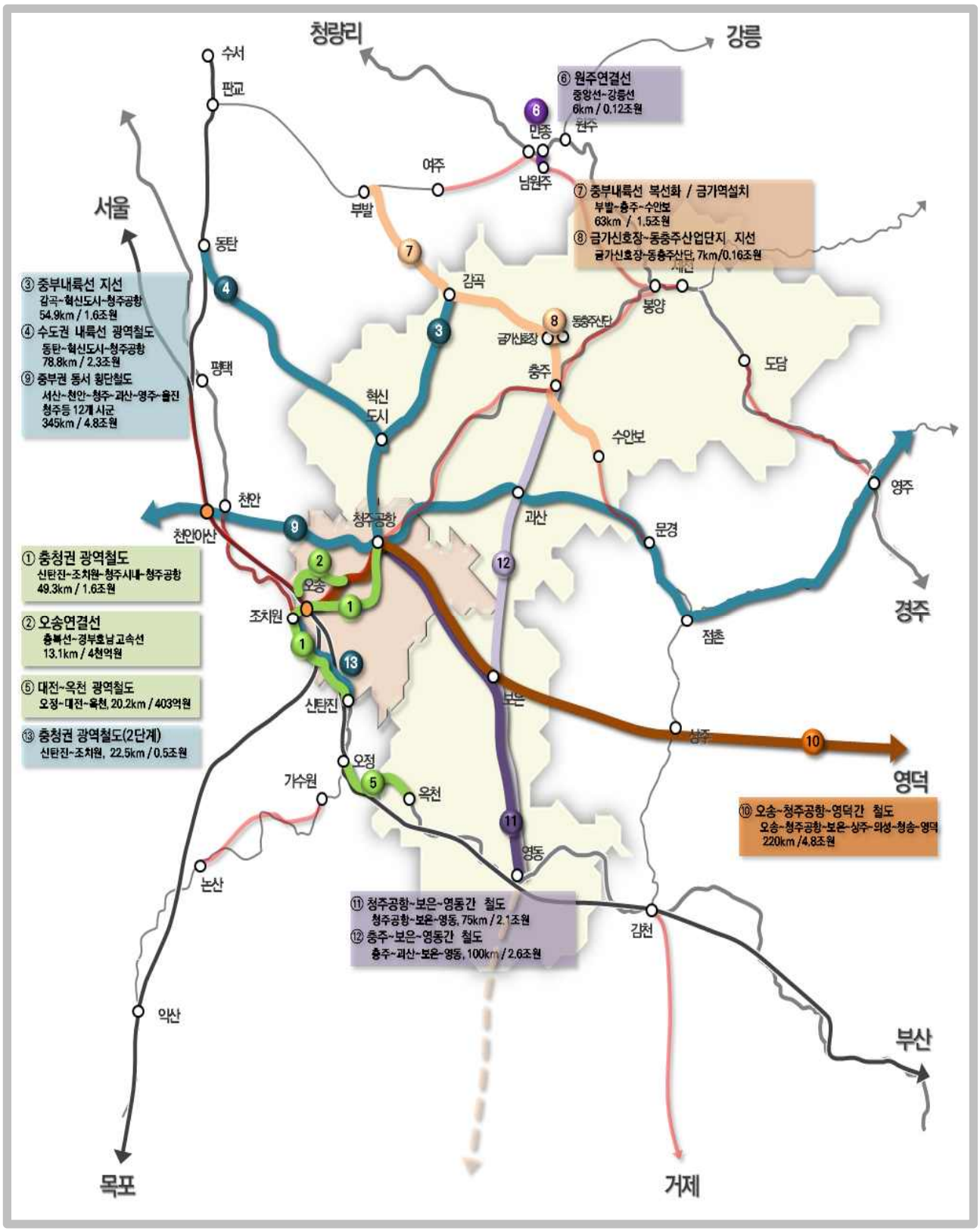
대전~옥천 광역철도


역 간 거 리(오정역~옥천)
오정역
대 전
옥 천
3.7km
16.5km
20.2km
경 부 선
경부고속철도
신탄진
덕 암
충청권 광역철도
(계룡~신탄진)
회 덕
대 전 광 역 시
대전조차장
오 정
대전시청
대전2호선
대전1호선
용 두
서대전
대 전
세 천
도마
문화
가수원
경부고속철도
옥 천
경 부 선
부 산
호남고속철도
경부고속철도
오정역~옥천 (L = 20.2Km)

참고 **제4차 국가철도망 구축계획 건의사업 내역**

구분	사업명[구간]	규모	비고
1	**충청권 광역철도** [신탄진~조치원~오송~청주도심~청주공항]	49.3km / 1.6조원	
2	**오송연결선** [경부·호남고속선~충북선]	13.1km / 0.4조원	
3	**중부내륙선 지선** [감곡~혁신도시~청주공항]	54.9km / 1.6조원	
4	**수도권내륙선 광역철도** [동탄~혁신도시~청주공항]	78.8km / 2.3조원	
5	**대전~옥천 광역철도** [오정역~대전역~옥천역]	20.2km / 0.04조원	
6	**원주연결선** [중앙선~강릉선(만종역)]	6km / 0.12조원	
7	**중부내륙선 복선화 및 금가역설치** [이천~수안보/금가역]	63km / 1.5조원	
8	**금가신호장~동충주산업단지 지선** [금가신호장~동충주 산업단지]	7km / 0.16조원	
9	**중부권 동서횡단철도** [서산~당진~천안~청주~괴산~울진]	345km / 4.8조원	
10	**오송~청주공항~영덕간 철도** [오송~보은~상주~의성~영덕]	220km / 4.8조원	
11	**청주공항~보은~영동간 철도** [청주공항~보은~영동]	75km / 2.1조원	
12	**충주~보은~영동간 철도** [충주~괴산~청주~보은~영동]	100km / 2.6조원	
13	**충청권 광역철도 2단계** [신탄진~조치원]	22.5km / 0.5조원	

제4차 국가철도망 구축계획 건의노선



Ⅲ. 진행중인 철도사업 추진현황

1 충북선 고속화 사업

- 위　　치 : 청주공항 ~ 제천 봉양읍
- 사업기간 : 2019 ~ 2026 (7년)
- 규　　모 : L = 87.8km
- 총사업비 : 12,807억원

□ 필요성 및 문제점

○ 강호선(강원~호남) 고속철도망 완성 및 강호축 개발을 위한 핵심사업

○ 호남(경부)고속선과 충북선을 연결하는 오송연결선 반드시 필요

* 3시간 30분대 강호축 구축은 오송연결선 없이 실현 불가능

□ 추진상황

○ '16. 06. : 제3차 국가철도망 구축계획 반영

○ '17. 01. : 예비타당성조사 착수 (기재부·KDI)

○ '19. 01. : 예타면제사업 선정 * 국가균형발전 프로젝트

○ '19. 08. : KDI 적정성 검토

○ '19. 11. ~ : **국토부 기본계획 수립 용역 中**

□ 향후계획

① **오송연결선 제4차 철도망계획 반영 및 분기기 설치**(평택~오송 2복선)

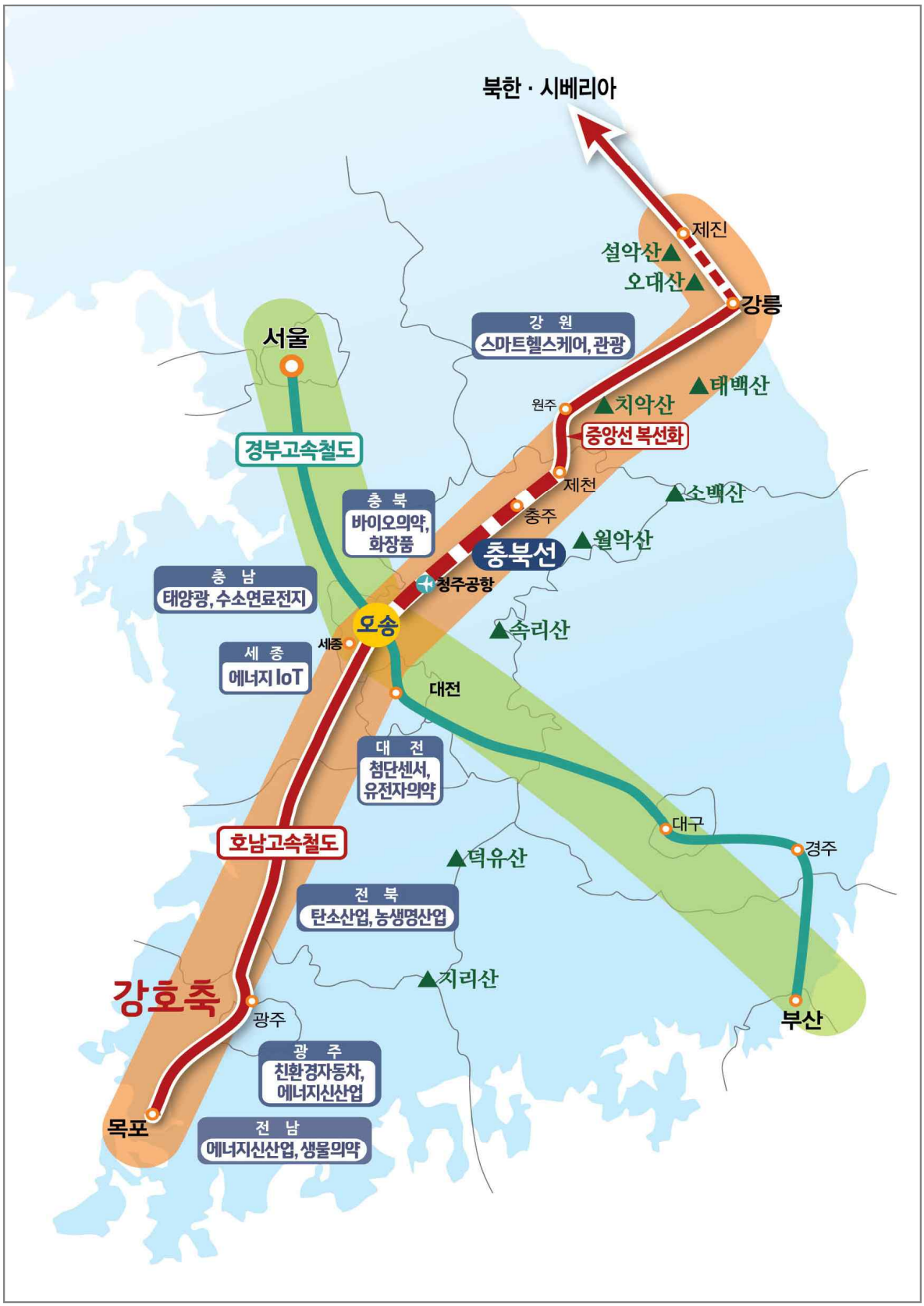
– 오송역 ~ 청주역 12.6km, 4,000억원 소요

* 先 제4차 국가철도망구축계획에 반영, 後 사업추진 별도 검토

② 충북선 고속화 **사업비 대폭 증가**(삼탄~연박 선형개량 등)

⇒ **필요한 사업이 반영될 수 있도록 국토부·기재부 대응**

충북선 고속화 사업


북한 · 시베리아
제진
설악산▲
오대산▲
강릉
강 원
스마트헬스케어, 관광
서울
▲태백산
원주
▲치악산
중앙선 복선화
경부고속철도
제천
▲소백산
충 북
바이오의약,
화장품
충주
▲월악산
충북선
충 남
태양광, 수소연료전지
청주공항
오송
▲속리산
세 종
에너지 IoT
세종
대전
대 전
첨단센서,
유전자의약
대구
경주
호남고속철도
▲덕유산
전 북
탄소산업, 농생명산업
▲지리산
강호축
광주
부산
광 주
친환경자동차,
에너지신산업
목포
전 남
에너지신산업, 생물의약

2 천안~청주공항 복선전철

- 위　　치 : 천안 ~ 오송 ~ 청주공항 (56.1㎞)
- 사업기간 : 2014 ~ 2022년
- 총사업비 : 8,216억원 (국비 100%)
- 사업내용 : 천안~서창 2복선화, 북청주역·청주공항역 신설 등

□ 필요성

○ 경부선 철도(일반) 포화상태 해소 및 충청~수도권 철도접근성 향상

○ 북청주·청주공항역 신설을 통한 청주권 100만 인구의 철도이용 편의 향상

○ 경기남부·세종·충남지역의 청주공항 이용수요 확대를 통한 공항 활성화 및 행정수도 관문공항 완성

□ 추진상황

○ '11. 4. : 제2차 국가철도망 구축계획 반영

○ '11. 12. ~ '12. 6. : 예비타당성조사 (기재부·KDI)

○ '14. 6. ~ '15. 12. : 타당성조사 및 기본계획수립 용역

○ '17. 8. : 기본계획 고시 (8,216억원, B/C 1.07)

○ '18. 1. ~ '20. 3. : 기본설계 용역 및 총사업비 협의

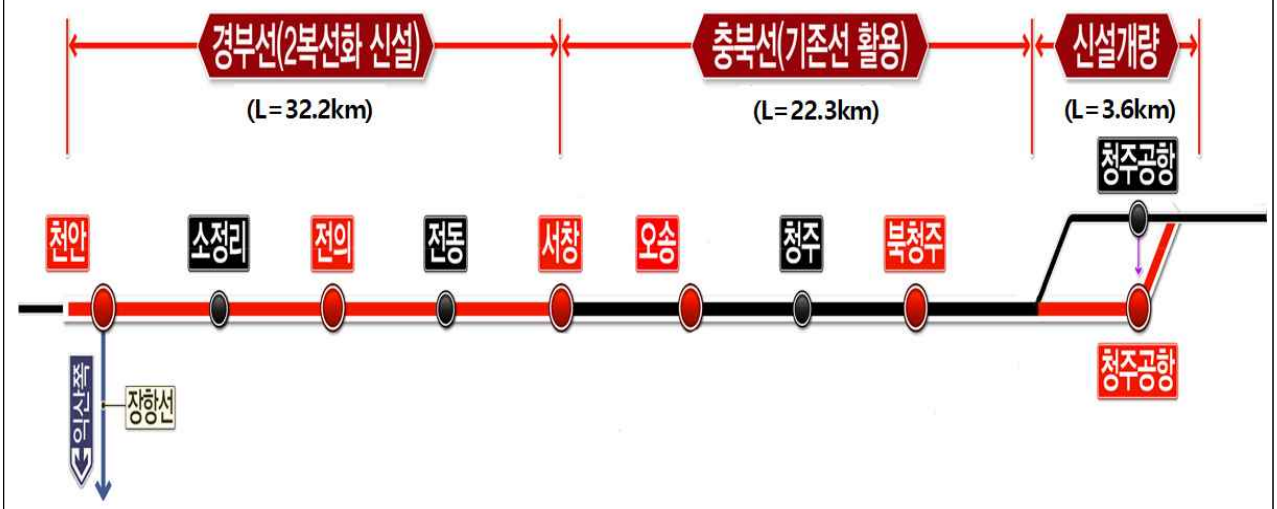
* 사업비 12,424억원, 기본계획 대비 4,208억원(51.2%) 증액

○ '20. 4. ~ : **총사업비 증액에 따른 타당성 재조사 中**(기재부·KDI)

□ 향후계획

○ 충북구간 내 사업이 조기 완공될 수 있도록 **타재 신속통과와 충북구간 우선발주 건의 및 추진**

천안~청주공항 복선전철



* 역신설(3) : 서창, 북청주, 청주공항

Ⅶ. 9차 회의 업무보고 자료
(2021. 6. 23.)

생명과 충북 태양의 땅

'21. 6. 23.(화) 09:00
특별위원회 회의실

충북선 철도 고속화사업 지원 및 KTX오송역 활성화

특별위원회 업무보고

1) 제4차 국가철도망 구축계획 건의사업 반영

2) 충청권 광역철도 대전~옥천에 영동 연장

균형건설국

1) 제4차 국가철도망 구축계획 건의사업 반영

□ 충북도 건의사업

○ ‘19. 04. : 충청북도 철도종합계획 수립 용역(~’20. 4.)

- 최적 노선 검토 및 타당성 검토(용역기관 : 한국철도기술연구원)

○ ‘19. 10. : 충청권광역철도 등 13건 건의(도 → 국토부)

구분	사업명[구간]	규모	비고
1	**충청권 광역철도** [신탄진~조치원~오송~청주도심~청주공항]	49.3km / 1.6조원	
2	**오송연결선** [경부·호남고속선~충북선]	13.1km / 0.4조원	
3	**중부내륙선 지선** [감곡~혁신도시~청주공항]	54.9km / 1.6조원	
4	**수도권내륙선 광역철도** [동탄~혁신도시~청주공항]	78.8km / 2.3조원	
5	**대전~옥천 광역철도** [오정역~대전역~옥천역]	20.2km / 0.04조원	
6	**원주연결선** [중앙선~강릉선(만종역)]	6km / 0.12조원	
7	**중부내륙선 복선화 및 금가역설치** [이천~수안보/금가역]	63km / 1.5조원	
8	**금가신호장~동충주산업단지 지선** [금가신호장~동충주 산업단지]	7km / 0.16조원	
9	**중부권 동서횡단철도** [서산~당진~천안~청주~괴산~울진]	345km / 4.8조원	
10	**오송~청주공항~영덕간 철도** [오송~보은~상주~의성~영덕]	220km / 4.8조원	
11	**청주공항~보은~영동간 철도** [청주공항~보은~영동]	75km / 2.1조원	
12	**충주~보은~영동간 철도** [충주~괴산~청주~보은~영동]	100km / 2.6조원	
13	**충청권 광역철도 2단계** [신탄진~조치원]	22.5km / 0.5조원	

□ 국토부 공청회 반영

○ ‘21. 04. 22. : 제4차 국가철도망 구축계획(‘21~‘30) 공청회 개최

- 관계기관 협의, 철도산업위원회 심의 등을 거쳐 상반기 중 확정·고시 예정

① 충북도 직접 연관 사업

( )는 전체구간

구분	사업명(구간)	사업내용	연장(km)	비고
총 계	7개 사업		224.2 (412.6)	
신규 반영 (2건)	소 계		36.3 (107.8)	
	수도권내륙선 광역철도 (동탄~혁신도시~청주공항)	단선전철 (광역철도)	34.9 (78.8)	
	반석~세종~오송~청주공항 광역철도 * 충북구간 : 오송~청주공항	복선전철 (기존선 일부)	1.4 (29)	기존 충북선 활용
착공 전 (4건)	소 계		126.8 (210.5)	
	충북선 철도 고속화 (청주공항~제천 봉양읍)	복선전철 (고속화)	87.8	3차
	천안~청주공항 복선전철 (천안~서창~오송~청주공항)	복선전철	25.9 (56.1)	2차
	평택~오송 2복선화	2복선전철화	5.2 (46.4)	3차
	대전~옥천 광역철도	광역전철 (기존선활용)	7.9 (20.2)	3차 추가검토
기 시행 (1건)	중부내륙철도 (이천~충주~문경)	단선전철	61.1 (94.3)	2차

② 충북도 간접 연관 사업

구분	사업명(구간)	사업내용	연장(km)	비고
총 계	2개 사업		29.2	
사업내역	원주연결선 (원주~만종)	복선전철 (직결선)	6.6	
	충청권 광역철도 2단계 (신탄진~조치원)	복선전철 (기존선)	22.6	

□ 충북도 의견제출

○ ‘21. 05. 27. : 공청회 초안에 따른 의견 제출(도→국토부)

○ 상세의견

① 대전~세종~충북(청주공항) 광역철도(안)

➜ 대전~세종~청주도심~청주공항으로 노선 변경

1. 충청권 메가시티의 완성을 위해 주요도시 중심 연결 필요
2. 기존선 활용은 충북구간 광역철도 기능 상실 초래
3. 국가철도망계획의 형평성 문제 발생
4. 청주도심통과노선이 충북선 활용보다 타당성/서비스 측면 우수
5. 청주시민은 충북선 북청주역 이용하여 대전·세종 이용 가능성 없음
6. 5개 노선 중복에 따른 충북선 과부하로 광역철도 운행조건 미흡 / 저속철도(광역)와 고속철도 분리를 위해서 별도노선 신설필요
7. 광역철도 지정의 법적 기준을 충족하기 위해 청주도심통과 노선 변경 필요(충북선 활용은 법적기준 위반)

② 중부내륙선 지선 : 감곡~혁신도시로 노선변경 반영(노선축소)

1. 4차 계획(안)에 동탄~청주공항 광역철도 반영으로 중복구간(혁신도시~청주구간)을 제외된 감곡~혁신도시 구간으로 변경 반영 필요
2. 건설중인 중부내륙선과 계획반영된 동탄~청주공항 광역철도를 활용하여 충북을 남북으로 관통하여 수도권과 직결 가능한 효율성 극대화 노선
3. 교통 정주여건이 전국 최하위인 충북혁신도시의 철도 신설로 교통 인프라 구축 및 중부권 신성장 거점도시로의 도약 필요
4. 서울·수도권 동남부·충청북부권 및 강원서남권 지역의 청주공항 접근성 향상과 교통권 확보
5. 기 조성된 충북 북부권역의 산업단지(이테크산단, 생극산단, 금왕산단, 맹동산단, 혁신도시첨단산단)와 추진중인 산업단지(성본산단, 인곡산단) 연계로 지역 경제 활성화 기대

③ 오송연결선 반영

1. 「국가균형발전 프로젝트」(2019)에서 제시한 충북선 고속화를 통한 강호축 구상과 X축 국가철도망 실현의 필수사업
2. 최소 비용 투입으로 시간단축 효과 극대화
3. 건설 추진중인 평택-오송간 2복선 사업에 오송분기기 사전 설치를 위해 상위계획 반영 필요

④ 중부권 동서횡단철도 반영

1. 중부권 동서연결 단절구간 해소로 국가철도 네트워크 효과 제고
2. 기존 남북축 중심의 교통물류망으로 상대적으로 소외된 중부권 내륙지역 동서축 광역입체통망 확충

2) 충청권 광역철도 대전~옥천에 영동 연장

□ 영동군 건의

○ 충청권 광역철도 대전~옥천 사업을 **영동까지 연장**하여 **제4차 국가철도망 구축계획에 추가 반영** 건의

* 영동군 반영 건의 공문 시행(`21. 4. 27.)

□ 사업개요

○ **위　　치** : 옥천 ~ 영동

○ **사업규모** : 29.1㎞

○ **총사업비** : 308억원(추정)

- 건설비 64억원(역개량, 시스템, 부대비 등), 차량(8량) 구입 244억원

□ 문제점

○ **제4차 국가철도망 구축계획 반영은 시기적으로 불가능**

- 현재 제4차 국가철도망구축계획 공청회 후 최종 고시안 확정 단계

※ 국토부 신청은 '19년 10월(사전타당성용역 선행 필요)

○ **대전~옥천 광역철도 사업에 반영시 사업 무산 우려**

- 대전~옥천 사업(403억)에 영동 연장 반영 시 사업비 증가(500억 이상)에 따라 **예타대상이 되어 타당성 결여시 사업 추진 불가**

○ 광역철도는 **건설비·운영비의 지자체 분담 및 분담률 결정**과 **관련 지자체(대전·옥천·영동) 간의 합의 선행 필요**

- 특히, **운영비는 손실분이 커질 경우** 지자체 재정부담이 늘어나 **재정 악화 요인**으로 작용함에 따라 **사전 동의 필수**

□ 향후계획

○ **광역철도 제도변경**(요건 등) + **대전~옥천 개통**('25) **후 제5차 국가철도망 구축계획에 반영 추진** * 국토부→광역철도 제도개선 추진 중

참고 | **충청권 광역철도 노선도(안)**

4.4. 충청북도 간담회 보고 자료

Ⅰ. 1차 간담회 업무보고 자료

(2019. 6. 10.)

생명과 충북 태양의 땅

'19. 6. 10.(월) 13:30
특별위원회 위원장실

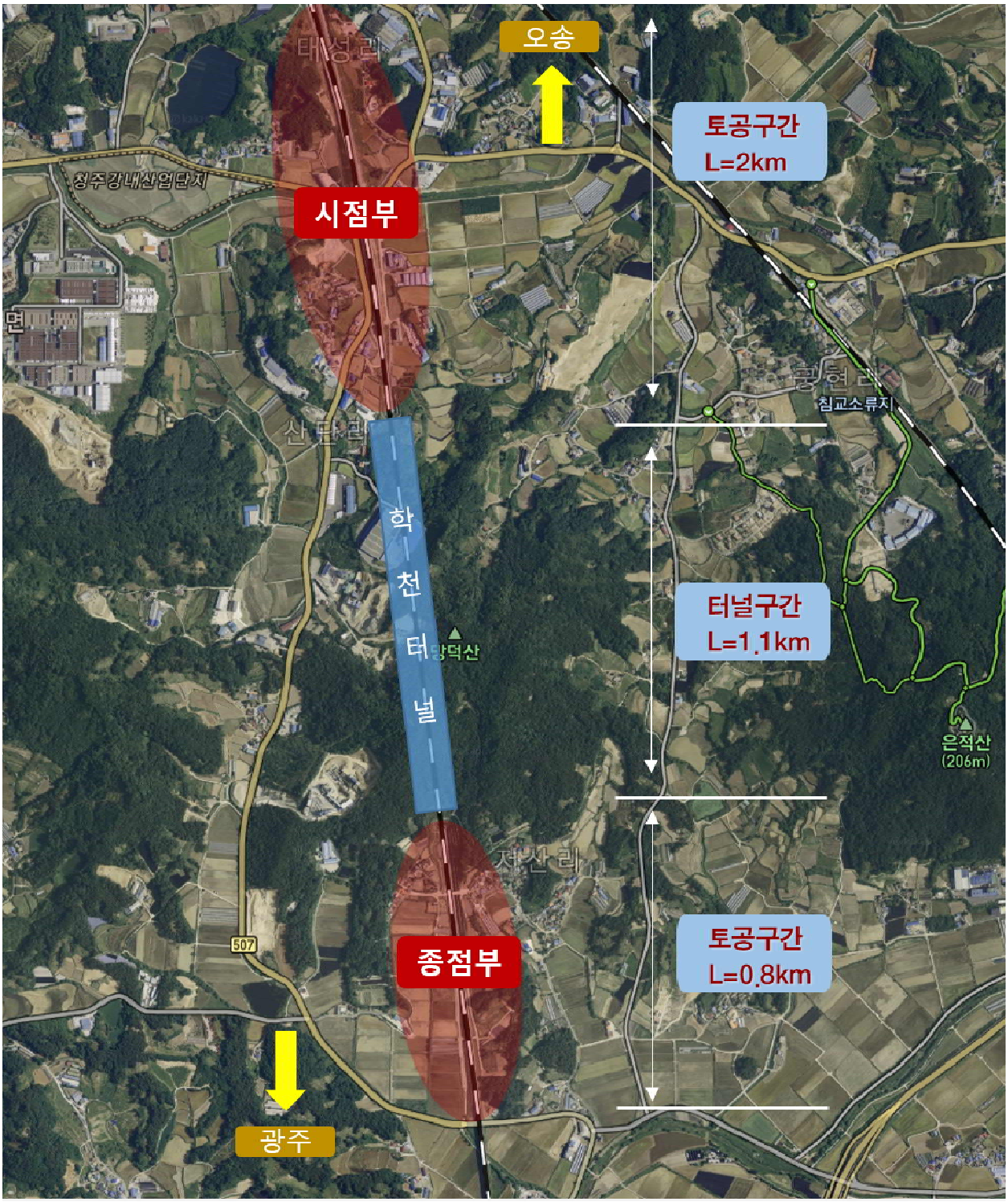
충북선철도 고속화사업 지원 및 KTX오송역 활성화 특위

오송 연결선 검토 경과 및 대응방안

충 청 북 도
균형건설국

오송 연결선 검토경과 및 대응방안

1 오송 연결선 검토구간 (학천터널 시점부·종점부)



○ **시점부** : 국토부(철도시설공단)의 사전타당성조사('15. 12.) 결과 제시된 구간 **<1차 제시안>**

○ **종점부** : 국토부 검토결과(시점부-기술적 불가능)에 따라 우리도가 제안한 구간 **<2차 제시안>**

2 학천터널 시점부 검토

❑ 분기기 설치기준에 부적합

○ **(설치기준)** 완화곡선 구간에 설치 불가(직선구간 설치 원칙)

구 분	분기기 종류		
	F18.5	**F26**	**F46**
분기기 길이(m)	68	92	154
열차 통과속도(km/h)	90	130	170
설치조건(직선부 / m)	168	192	254

○ **(현장여건)** 직선부 확보 구간 → 상선(62m), 하선(180m) 불과

직선부 이후 구간은 완화곡선 구간으로 분기기 설치 불가

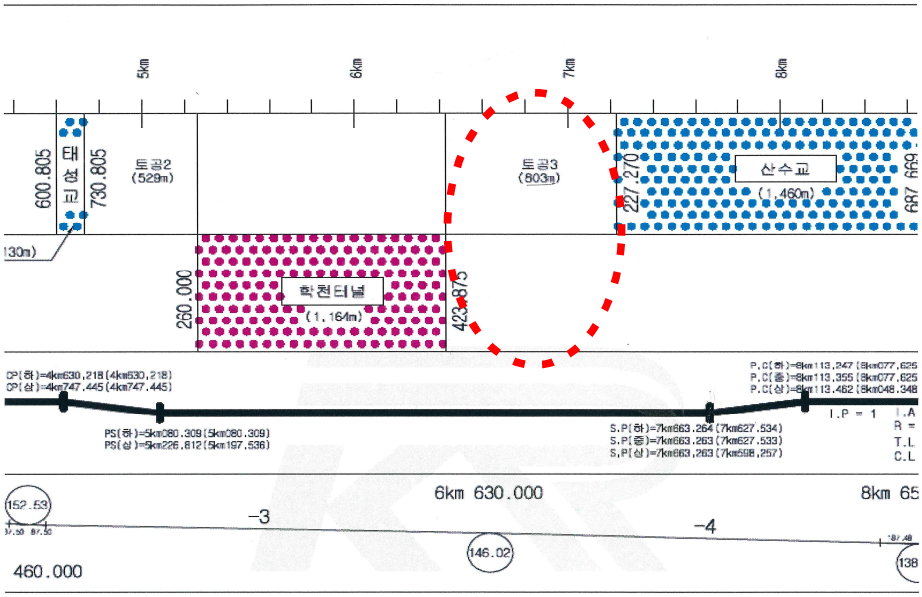
* 완화곡선 : 직선부와 원곡선부를 이어주는 구간(완만한 곡선구간)

⇒ 오송 연결선은 F46 분기기 설치가 원칙이나, F18.5 및 F26으로 기준을 완화해도 설치조건(직선부 확보) 미충족

3 학천터널 종점부 검토

❑ 분기기 설치기준은 충족하지만, '기술적으로 불가능'

○ 검토구간



○ **터널 종점부(광주방향) : 토공(803m) / 직선부(상선 803m, 하선 803m) / 종단(-3~-4‰정도)**

○ 불가사유

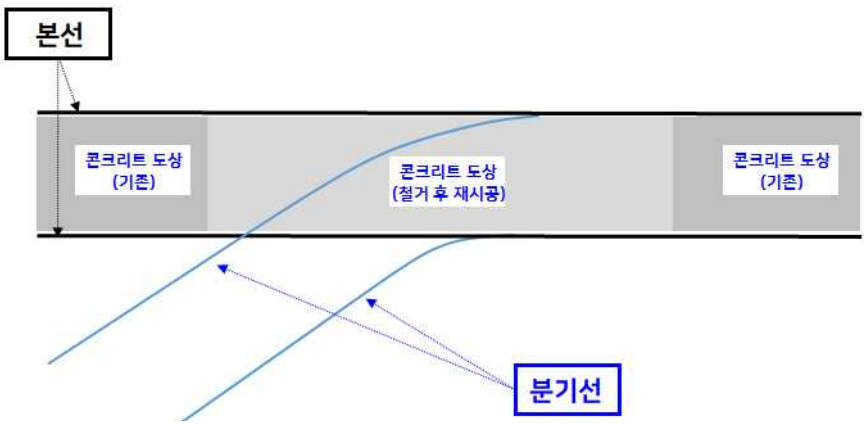
○ **고속열차 운행중인 콘크리트 도상(호남고속선), 분기기 설치 어려움**

- 본선(150~200m 정도)의 기존 콘크리트 도상 철거 후 재시공 필요

⇒ 분기기 설치구간과 분기기 전·후 구간의 콘크리트 강성이 달라지게 되어 본선 운행 열차의 안전성 위협 우려(궤도의 간극 발생 가능)

⇒ 시공사례 및 표준화된 공법이 없음(공사기간 및 공사방법 추정 어려움)

⇒ 공사를 강행 하더라도, 열차의 서행(또는 운행정지) 등에 따른 이용객 불만, 비용보전, 사회적 손실, 운행열차의 안전성 등 큰 부담



❑ 전문가 자문 결과 (충북도)

○ 고속철도 운행선에는 분기기 설치 어려울 것 ⇒ 사례가 없으며, 특화된 공법 없음

- (이론상) 불가능하지는 않지만, 시공과정이 어렵고 까다로움

○ 운행중인 열차의 속도 조절(서행), 안전성 등 우려

- 공사시간 동안 열차가 우회 할 수 있는 방법도 없으며,
- 열차운행 지장 사유로 시공허가 받기도 어려울 것

○ 선로차단 및 임시궤도 설치, 열차운행 불편(영업손실) 등에 따른 국민적 합의 필요 → 쉽지 않을 것

4 현 상황 및 대응방안

○ (現상황) 오송 연결선 설치 기술적으로 곤란

- 고속열차 운행중인 콘크리트 도상(호남고속선)에 분기기 설치 어려움
- 운행열차의 안전성 우려, 사례 및 표준화된 공법이 없음

※ 국토부 검토결과와 전문가 의견도 일치

○ (대응방안) KDI 적정성 검토 시, 오송 연결선이 반영 될 수 있도록 다른 대안마련·건의 지속

- 콘크리트 도상에 분기기 설치방안 연구 등 관련 연구용역도 추진 검토

※ 타당한 방안이 마련되면 기본계획('19. 7.~'20.) · 설계('21.) 시 등 오송 연결선 반영 추진