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 수도권 내륙선이 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 지역 거점의 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 함께하고 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 거고, 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 복판에 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 받아볼 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 바뀌어야 된다.

**○균형건설국장 김인** 예예.

**○이수완 위원** 그렇게 다시 바뀌어 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 거기가 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 |