

光州日邦

SINCE 1952

살아보고 분양받는 명품임대아파트 조집 승원팰리체 리버시티 1644-4448

광주-대구 '달빛고속철도' 복선으로 해야

특별법 발의했지만 '단선' 우려 경제성 낮고 수송 능력 떨어져 예산 찔끔 절약·운행량 대폭 줄어 차별 상징 호남선 전철 밟지 말고 실시단계부터 복선으로 추진을

광주와 대구를 잇는 '달빛고속철도' 건립을 위한 특별법이 발의됐지만, 이 철도가 '단선' 으로 추진될 것으로 알려지면서 낮은 경제성과 '저속철'에 대한 우려가 커지고 있다. 지난 20여년간 사업추진이 불투명했던 달빛고속철도 사업이 진행중이지만 동서 화합의 취지와 경제성을 높이기 위해서는 "애초 복선화로 추진해야 한다"는 목소리가커지고 있다.

특히 단선으로 추진된 국내 철도가 대부분 복선 화로 변경되는데 10여 년 이상의 시간이 소요됐 고, 정부의 긴축재정 속에서 달빛고속철도가 무늬 만 고속철로 추진될 가능성도 있어, 국회 특별법 처리 과정에 충분한 논의가 필요하다는 지적이

5일 국회에 따르면 최근 발의된 달빛고속철도특별법에 따라 호남·영남이 1시간대 거리로 가까워지는 철도(4조5000억원)가 건설되게 된다. 이에 따라 영호남은 하계아시안게임 공동 유치에 탄력을 받고, 경제적 효과도 상당할 것으로 기대하고 있다

하지만 이 법안의 기본방향에는 철도를 단선으로 추진하고, 향후 미래수요를 감안해 복선화 및 첨단화를 추진한다고 명시돼 있다. 문제는 단선으로 계획된 철도를 복선화 하는데 상당한 시간이 필요하고, 절차도 까다롭다는 점이다.

실제, 단선을 복선으로 변경한 원주~강릉 철도는 설계에서 착공까지 10년이 걸렸다. 이 노선은 애초 수요부족을 우려해 단선으로 계획하였으나 복선으로 뒤늦게 변경했다. 개통 이후, 1일 18회 운행(편도) 열차의 평일 판매율이 80%대, 주말 및 연말연시는 97%로 사실상 전 좌석 매진되는 등계획 보다 수요가 늘었기 때문이다.

또 중앙선 '도담~안동' 사업은 공사기간 중 단선을 복선으로 변경해 올해 개통 예정이며, 차별의 상징으로 꼽히는 호남선은 지난 1968년 복선화 공사가 시작돼 개통 54년만인 지난 2003년에야 공사가 마무리 됐다



광주디자인비엔날레 미디어 데이 제10회 광주디자인비엔날레 개막을 앞두고 5일 광주 북구 용봉동 광주비엔날레전시관에서 내외신 기자들을 초청해 작품을 소개하는 미디어 데이가 열렸다.광주디자인비엔날레는 오는 7일부터 11월 7일까지 62일간 광주비엔날레 전시관을 비롯해 지역 곳곳에서 '디자인을 만나다'를 주제로 열린다. /김진수 기자 jeans@kwangju.co.kr

이처럼 달빛내륙철도가 영호남의 벽을 허물고 양 지역의 활발한 인적·물적 자원 교류의 교두보 가 되기 위해서는 계획 단계에서부터 복선화 방침 이 분명해야 불필요한 절차와 시간을 줄일 수 있 다.

현재 달빛내륙철도가 단선으로 추진되는 것은 비교적 저렴한 공사비 때문이다. 단선철도 건설 사업비는 복선 대비 70~80%가 소요된다. 문제는 달빛내륙철도가 단선으로 건설되면 비용은 소폭 줄일 수 있지만 선로용량(최고 운행횟수)은 복선 에 비해 20~25%에 불과하다는 점이다.

이에 따라 전문가들은 달빛내륙철도를 복선으로 건설할 경우, 비용·효과 측면에서 비용은 최고 30%가량 증가되는 반면 용량은 4~5배 대폭 증가

할 것으로 분석하고 있다.

이를 위해 국회 법안 처리 과정에 복선화를 위한 다양한 노력이 필요한 시점이 됐다. 달빛내륙철도 의 복선화를 위해서는 법안 심의 과정에 '복선전 철 추진'을 법안에 명시해야 한다.

현재 '영·호남 간 여객·물류의 확장과 향후 미래 수요를 반영한 복선화 및 첨단화 추진' 으로 명시된 법안의 기본방향을 "고속철도의 유기적인 기능을 발휘할 수 있도록 복선 추진"으로 변경해 규정해야 한다고 전문가들은 입을 모은다. 법안 기본방향에 이를 분명히 명시해야 향후 '기본계획' 및 설계과 정에서 수요에 따른 경제성(B/C) 논란으로 인한 사업추진 지연을 방지할 수 있기 때문이다.

또 현재 국가, 지자체, 국가철도공단, 공공기관

등으로 다양화 돼 있는 건설사업시행자도 국가철 도공단으로 한정할 필요가 있다. 철도망 구축계획 에 반영돼 재정사업으로 추진하는 철도건설(고 속, 일반, 광역철도) 사업은 '철도의 건설 및 철도 시설 유지관리에 관한 법률'에 따라 철도공단에서 시행하기 때문이다.

반면, 국회 법안 논의 과정에서 정부의 긴축 재정 탓에 복선화의 예산 부담과 경제성에 대한 반대여론도 상당할 전망이다. 달빛내륙철도는 앞서 2021년 3월 국토교통부가 발표한 사전타당성 조사에서는 비용·편익(B/C) 수치가 0.483으로 나타났다. 이 값이 1.0보다 커야 경제성이 있는 것으로 판단한다.

/오광록 기자 kroh@kwangju.co.kr

잡초 뒤덮인 인도…어디로 다니라고?

미래도시의 터전 일구는 광주도시공사 ▶11년

치고 막고 달리고…야구 쉽게하는 '박찬虎' ▶18면

교육부, 9·4 추모 교사 징계 철회…"신분 불이익 없다"

"연가·병가 교사 공식 파악 안해"

교육부가 서울 서초구 교사를 추모하는 9·4 '공 교육 멈춤의 날'에 연가·병가를 낸 교사들을 징계 하겠다는 기존 입장을 공식적으로 철회했다.

기존에 '법과 원칙에 따라 엄청하게 대응하겠 다'고 밝혔던 것은 경고가 아닌 법령 안내 차원이 었다며, '갈등의 치유'를 위해 이같이 결정했다고 서면했다.

이주호 부총리 겸 교육부 장관은 5일 정부서 울청사에서 정성국 한국교원단체총연합회 회장, 김용서 교사노동조합연맹 위원장과 만난 자리에 서 교육부의 징계방침 철회 입장을 밝혔다.

교육부는 지금껏 추모는 교사의 연가·병가 사유

가 아니라며 9월 4일에 연가 또는 병가를 내는 등 집단행동을 하는 교사를 엄중하게 처벌하겠다고 밝힌 바 있다.

이 부총리는 전날 국회 예산결산위원회에 참석 해 징계 철회 의사를 내비쳤지만, 교육계에는 이 날 공식적으로 이러한 의견을 전달했다.

이 부총리는 "고인에 대한 순수한 추모의 마음과

교권회복에 대한 대다수 선생님의 마음을 잘 알게 됐다"며 "각자의 방식으로 고인을 추모하기 위해 연가·병기를 사용한 것은 다른 선택을 생각할 수 없는 절박한 마음이었다고 생각한다"고 밝혔다.

그러면서 "추모에 참가한 선생님들이 신분상 불이익을 받지 않게 할 것"이라며 "교육당국이 선생님들을 징계하는 일은 없을 것"이라고 재차 강조

교육부는 평교사뿐 아니라 4일 임시휴업(재량 휴업)한 학교 교장도 징계하지 않을 방침이다.

/연합뉴스



