

施設 - 基盤

'95. 3

湖南線鐵道移設推進狀況 及 對策

都 市 計 劃 局

湖南線鐵道移設推進狀況 및 對策

◀ 現 況 ▶

- 연 장 : 26.5km (호남선 20.7km, 대전선 5.8km)
- 개 설 : 1914년 개통
- 열차 운행 : 왕복 100회/일, 여객 1,955천명/년
화물 1,491천톤/년
- 철도교차로 : 고가도로 7, 지하차도 4, 건널목 4

◀ 호남선철도 ⇒ 호남고속도로변이설추진 ▶

◇ 必 要 性

- 도심양분화로 도시균형발전 저해
 - 신도시개발에 따른 서남부, 유성등 신도시발전에 기여
- 교통소통장애원인제거 - 철도횡단지하차도및과선교시설사업비과중
- 철도주변 사유재산권 보호(시설녹지 223,131m²) 및 주거환경개선

◇ 主要 推進狀況

- '92. 8.31 : 시의회 호남선철도이설건의 (이은규의원외5인발의)
- '92. 9.1 : 시의회 중앙부처에 호남선 철도이설 건의
- '92. 12.24: 호남선 철도이설 추진특위 구성
 - 시의회 이은규위원장외 7인
- '93. 4.28 : 호남선철도이설 타당성조사용역시행 (교통기획과)

[용역 기관 : (주)도화종합기술공사
용역 기간 : '93. 5. 3 ~ '93. 10. 2

○ '93. 11.19 : 호남선철도이설 타당성 조사용역 최종보고

○ '94. 10.13 : 호남선철도이설 추진기획단 자문

- 실국장 8명, 대학교수 4명, 시도시계획상임기획단 연구원 3명

※ 호남고속도로변 병행(안) 긍정적 평가

- ┌ 이용승객의 접근성, 유발교통량처리, 투자재원조달방안
- └ 기존철도 도시철도화 방안 검토
- └ 이설노선을 철도청이 수용할 수 있는 대안제시등

○ '94. 11. 7 : 호남선철도이설 추진대책특별위원회 자문

- 제36회 시의회 임시회의시 호남고속도로변 병행안 동의

○ '94. 11.29 : 지방 도시계획위원회 자문 (호남고속도로변)

○ '94. 12.21 : 호남선 철도이설 건의 (대전시 → 철도청)

○ '95. 2. 2 : 호남선 철도이설 건의 회신 (철도청 → 대전시)

- 호남고속철도 건설계획 용역결과에 따라 기존선로와 고속철도와의
연계성등 종합검토

○ '95. 2.22 : 제38회시의회임시회의시 「호남선이설특위」 추진상황보고

철도청 협의 요지

○ 대전시 ('94. 12, '95. 2월) 시설계획과장등 철도청 방문협의

호남선 철도 이설의 필요성과 당위성 설명

- ┌ 기존철도를 호남고속도로변 (신탄진역~두계역)으로 이설요구
- └ 우리시 이설노선(안)을 검토 우선 도시계획 시설결정 가능토록 요구
- └ 이설시공과 비용등 세부사항은 추후협의

○ 철도청 (경영계획담당관)

호남고속철도 건설계획 수립용역('94.9~'95.9)결과에 따라 이설 검토

- 도시간 거점수송과 주요간선 철도와의 연계성
- 철도이설에 따른 경영분석 및 재원확보 대책 검토
- 고도의 정책적인 결정 필요 - 실무차원 결정은 곤란

○ 대전시('95.3.8) 도시계획국장등 철도청 및 교통개발연구원방문협의

호남선 철도 이설에 따른 철도청과 대전시간의 이견 협의

• 장기적인 도시발전 측면에서 호남선 철도이설의 필요성 주장

- 철도가 도시를 양분화하여 지역간 균형발전 저해
- 도시교통난 완화차원에서 추진하는 도로 (지하차도, 과선교) 건설사업비
「개소당 약100억원소요 철도이설후 불필요한 예산투자」
- 철도변 사유재산권보호(시설녹지) 및 주거환경 개선
- 호남고속도로변은 G/B지역으로 부지확보가 용이하고 사업비가 저렴
- 호남선 철도이설 노선이 결정되어야만 철도와 연결되는 도시철도노선을 조정
- 청주, 광주, 울산등 기존철도를 이설한 사례가 있음

• 호남선 철도이설 효과 주장

- 호남선철도를 대전서부외곽으로 이설함에 따른 경영수지개선
「대전서남부생활권개발, 유성온천, 둔산신도시를 배후로한 철도이용승객증대」
- 호남선철도이설과 병행하여 호남고속철도노선 대전서부외곽 경유
「호남선철도 이용승객증대 및 논산, 부여, 공주등 백제권개발촉진」

• 호남선철도 이설에 대한 대전시민 공청회 개최 협조 요청

「대전 125만 시민의견수렴 - 철도정책 반영」

○ 철도청(경영계획담당관)

호남선철도 이설에 대한 철도청의 입장설명

- 철도청의 기본방침상 기존철도의 이설은 원칙적으로 불가

┌ 다만, 철도청의 경영상 또는 구조상 필요한 경우 직선화 내지 복선화는
자체 계획으로 추진
└ 도시내를 통과하는 철도는 도시계획상 영구시설물로 보아주기 바람

- ※ 「호남고속철도건설」 계획수립용역이 현재 연구중 ('94.9~'95.9)에 있어
본 용역결과에 따라 「호남선 철도이설」을 검토하겠음.

- 철도이설이 불가피한 경우 선행되어야할 조건

┌ 이설사업비는 이설을 요구하는 지방자치단체에서 선투자가 되어야 함
└ 철도건설 사업비과다 (복선의 경우 km당 약150 ~ 200억원 추정) 및
사업기간 5 ~ 6년 소요

- 철도이설 공청회에 대한 의견은 현시점에서의 철도청의 기본원칙 표명

◇ 向後 推進計劃

- 교통개발연구원에서 연구용역중인 호남고속철도건설 기본계획
에 「호남고속철도」 및 「호남선철도」를 대전서부외곽을 경유
토록 노력
- 타시의 「도심철도이설」 추진사례 및 절차, 효과등을 분석검토
- 폐선부지의 이용 및 재원대책을 수립
 - 지속적인 업무협의로 호남선이설 관철토록 노력

他市鐵道移設推進狀況

- 蔚 山, 光 州, 全 州 -

단위 : km, 백만원

구 분		울 산	광 주	전 주
사업량	기 준	L=18.5, 역사 4개소	L=10.8, 역사1개소	L= 9.55, 역사3개소
	이 설	L=16.2, 역사 3개소	L=11.0, 역사1개소	L=10.85, 역사3개소
사업기간		'87. 11 ~ '92. 6	'90. 12 ~ '98	'78. 8 ~ '81. 12
총 사업비		170,000	96,500	18,000
재원별	국 비	-	67,100	-
	시 비	50,000	-	-
	부지매각	120,000	29,400	18,000
시행절차		<ul style="list-style-type: none"> · 철도청과 협약 체결 시행 - 철도폐선 부지 시에 양도 - 사업비 울산시 선투자 	<ul style="list-style-type: none"> · 철도청과 협약 체결 시행 과 동 	<ul style="list-style-type: none"> · 철도청 위탁 시행 좌 동
문제점		<ul style="list-style-type: none"> · 폐선부지중 <ul style="list-style-type: none"> 공원, 도로등 공공용지 이용 44% 부지매각 56% - 매각부진으로 연간120억원 이자 발생 	<ul style="list-style-type: none"> · 국비 지원 저조 <ul style="list-style-type: none"> - '89년 30억 - '90년 30억 · 시비 투자 지난 '95년까지140억 투자 계획 	<ul style="list-style-type: none"> · 폐선부지 매각저조로 재정적자 초래
효과		<ul style="list-style-type: none"> · 도시의 균형개발 및 계획적 발전 · 교통체계개선, L=9,700M개설 	<ul style="list-style-type: none"> · 현재 사업시행중 	<ul style="list-style-type: none"> · 도시의 균형발전 기여 · 철도변 주거환경 개선