

Special Edition_Theme3

광역경제권 개발과 철도의 역할

지속가능한 광역경제권 발전의 필요성

광역경제권 철도 인프라 구축의 필요성

광역경제권 내 고속철도역의 역할

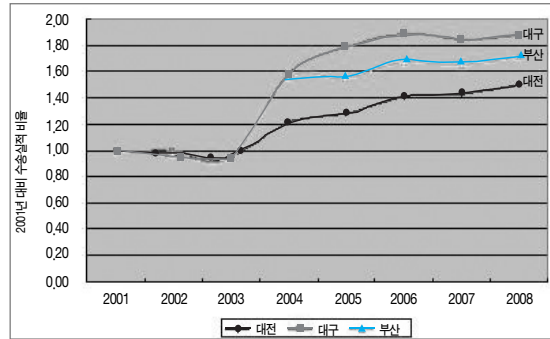
국가 지속가능 발전을 위한 고속철도 역할

가 가

가
가 .

특집3_광역경제권의 지속가능 발전을 위한 철도망 확충 방향

동일한 승객을 수송할 경우 현재 고속철도의 탄소 배출량은 승용차의 1/3, 항공의 1/4 수준에 불과하기 때문에 지속가능성 측면에서 유리하며, 장래 각종 교통수단의 탄소 저감 기술 수준이 향상되더라도 고속철도의 탄소 발생 저감 경쟁력은 매우 우수할 것으로 예상된다.



<그림 1> 2001년 대비 수도권 연계 철도 수송실적 추이

), () 2008

2003

1.6~2.0

2001~2003

고속철도 개통 이후 광역경제권 교통패턴 변화

가

고속철도 개통 이후 철도교통 변화

지방 광역경제권 일반철도 역 철도 이용 실적
2008

수도권과 지방 광역경제권 연계 철도 이용 실적

(), (2003 1/2

<표 1> 대경권 일반철도 역 연계 수송실적 추이

단위 : 천 인/월

도착역	출발역	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
경산	수도권	12	11	12	7	6	5	5	5
	동대구	1	1	1	3	8	8	9	10
	합 계	13	12	13	10	14	13	14	15
경주	수도권	32	25	22	5	4	4	5	6
	동대구	9	7	9	12	15	16	14	11
	합 계	40	32	31	17	19	21	19	18
포항	수도권	9	8	10	4	3	3	2	2
	동대구	27	24	24	15	20	20	17	17
	합 계	36	32	34	20	23	23	20	19

광역경제권 철도망 확충 방향

철도망 확충 기본 방향

국내외 여건변화 대응

가

가

가

가

수송 기능에 따른 철도망 위계화

KTX

<표 4> 철도 유형별 위계 및 기능 정립 방안

구분	고속철도 (설계속도)300km/h)	간선철도 (200~230km/h)	지선철도 (200km/h이하)	광역철도 (200km/h이하)
광역경제권 연계성	광역경제권 간 여객수요 처리	광역경제권 간 여객수요 및 화물수요 처리	광역경제권 간 화물수요 및 광역경제권 내 여객수요 처리	광역경제권 내 여객수요 처리
노선 기능	광역경제권 간 이동성 제공(여객 전용)	광역경제권 간 이동성 제공	고속·간선 접근기능 제공	광역권 내 이동성 제공
도시규모별 연계성	인구 20만 이상 도시 연계	인구 10만~20만 도시 연계	인구 10만 이하 도시 연계	광역권 내 주요 도시 연계
열차 운행	여객(KTX)	여객 중심, 화물 혼용(KTX, EMU)	화물 중심, 여객 혼용(EMU)	여객(전동차)

<표 5> 철도 여객 분담률 목표 수준(인-km 기준)

구분	통행거리 100km 미만	통행거리 100~200km	통행거리 200~300km	통행거리 300km 이상	계
목표 철도분담률(%)	35	20	40	50	35
총통행량 (천 인-km)	607,000	118,379	69,929	81,784	877,091
목표 철도 수송량 (천 인-km)	212,450	23,676	27,972	40,892	304,989

주 : 장래 총통행량은 2036년 통행수요를 적용

Special Edition_Theme3

목표 지향적 철도망 확충

1

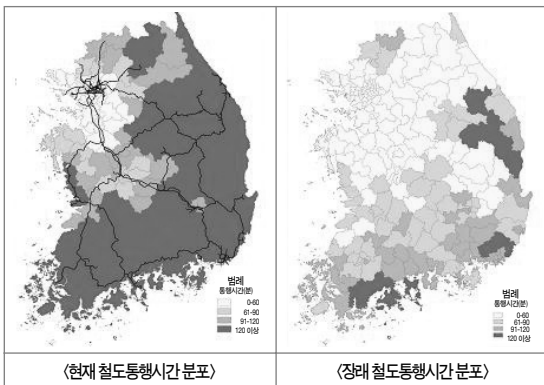
(350km/h)
(230km/h)

광역경제권 간 철도망 확충 방향

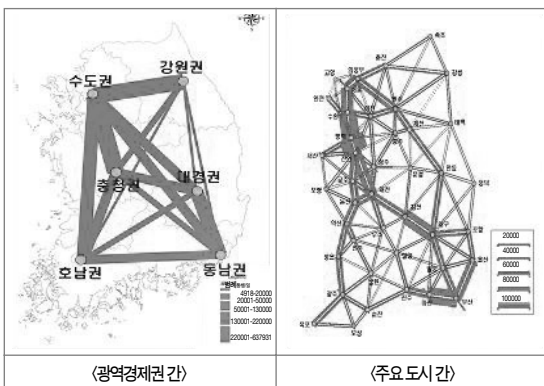
(Mega-City

Region)

1 30 가
가



<그림 2> 서울 기점 철도 통행시간 변화



<그림 3> 광역경제권 간 통행 희망도(2036년)

광역경제권 내 철도망 확충 방향

충청권

가

가

호남권

가가

대경권

동남권

강원권

수도권

가

가가

맺음말

KTX

가

가

가

가

가

가