

경부고속철도변 정비사업이 주변에 미치는 영향 및 연계사업 연구

김 흥 태

연구자

연구책임

- 김흥태 / 도시기반연구실 책임연구위원

요약 및 정책건의

1. 연구의 배경 및 목적

- 고속철도 시대는 국토정책 측면에서 보면, 지역간 접근도 향상 및 지역경제 활성화를 통한 지역균형발전을 촉진함과 동시에 고속열차 정차지역을 지역분산거점으로 육성하고 지방의 문화와 관광산업 활성화가 기대됨
- 경부고속철도 건설은 1992년 공사가 시작된 경부고속철도는 2004년 4월 1일 대구까지의 신선 건설을 마치고 1단계가 개통되어 운행되고 있으며, 2단계 기본계획 변경(2006. 8. 28)에 따른 대전도심구간이 지하에서 지상화로 결정에 됨에 따라 철도변 정비사업이 시행되고 있음
- 고속철도주변 정비사업은 입체교차시설 개량 및 신설, 측면도로 및 녹지 등 복합활용 공간 조성으로, 그동안 철도로 인해 단절된 동서교통 소통능력의 향상뿐만 아니라 주변의 도시환경변화가 예상됨
- 특히, 고속철도변 정비사업 추진이 그동안 철도로 인한 동서간의 불균형 문제를 극복할 수 있는 기회요인으로 작용할 수 있도록, 경부고속철도변을 중심으로 한 상위 및 관련계획을 여건의 변화와 실현가능성 등에 맞추어 재조정하고 중복투자를 방지할 수 있는 효율적인 추진방안이 요구됨
- 고속철도주변 정비사업과 관련한 도시환경정비 및 각종 도시계획사업들이 산발적으로 추진되고 있어, 대규모 고속철도주변 정비사업과 연계한 도시환경 등의 시너지효과를 창출하기 위한 정책 및 기획사업 발굴 필요성이 제기됨
- 따라서 본 연구는 현재 추진되고 있는 경부고속철도변 정비사업이 지역경제 활성화 차원의 영향과 주변지역의 공간적 특성 및 교통여건 개선효과를 등 도시환경 변화에 대한 영향을 분석한 후, 경부고속철도변 정비사업과 주변의 각종 도시계획사업간의 시너지 효과를 낼 수 있는 연계사업의 발굴·추진 방안을 제시하는데 있음

2. 주요 연구결과

□ 경제적 파급효과 : 보상비(2,267억원) 지급에 따른 효과

- 총공사비 2,730억원이 투입되는 경부고속철도변 정비사업 추진에 따른 경제적 파급효과는 생산파급효과 505,388백만원, 고용파급효과 3,010명, 부가가치파급효과 198,209백만원으로 분석되었음

□ 고속철도변 교통여건 개선효과

- 경부고속철도변 정비사업이 대부분 철도로 인한 지역분절을 극복하기 위한 고가지하차도 및 보도 건설과 측면도로 건설을 중심으로 추진되고 있어, 그 효과 역시 그동안 불합리한 도로의 위계 및 상습정체 구간을 해소시키게 되므로 주변의 교통여건 개선에 기여할 것임
- 경부고속철도변 정비사업에 따른 교통소통 능력의 향상이 기대되는 지역은 한남고가차도 건설에 따른 한남로, 홍도지하차도의 삼성동과 홍도동 연계구간, 성남지하차도의 삼성동과 성남동 구간, 삼성정동·원동지하차도의 대전역세권 주변의 교통소통 능력 향상이 기대됨

□ 고속철도변 정비사업과 연계사업 구상

- 경부고속철도변 정비사업에 따른 도시발전 효과를 극대화시키기 위해서는 기본적으로 그동안 철도노선으로 인한 공간적 단절을 극복할 수 있는 도시공간의 통합과 아울러 주변의 다양한 주거 및 도시환경정비사업 등과 연계강화를 통한 도시기능의 활성화 및 도시활동의 촉진을 도모해야 할 것임
- 경부고속철도변 정비사업과 현재 추진되고 있거나 계획된 주변지역의 다양한 주거 및 도시환경 정비사업과의 시너지 효과를 창출하기 위해서는 정비사업의 선적인 동서간의 연계강화 효과를 주변지역의 면적인 정비사업과의 통합하여 추진할 필요가 있음

- 이와 같이 선적인 정비사업과 면적인 정비사업을 통합하여 추진하기 위해서는 고속철도변 정비사업을 전체적으로 접근하기 보다는 공간적, 기능적 특성을 고려한 권역별로 연계사업을 구상하여 추진하는 것이 보다 높은 시너지 효과를 기대할 수 있을 것임
- 오정권의 고속철도변 정비사업과의 연계사업은 한남대학교 법인 소유 건물인 캠퍼스타운 건물을 소극장 및 지역커뮤니티센터로 리모델링 사업 추진
- 삼성권의 고속철도변 정비사업과의 연계사업은 주변도로와 연계하여 교통소통 능력을 제고시킬 수 있도록 구성지구 단지내도로를 연계하여 추진
- 대전역세권의 고속철도변 정비사업과의 연계사업은 삼성 1, 2구역, 중동 1구역을 도심형 산업이 입지할 수 있도록 ‘복합개발진흥지구’ 로 지정 정비
- 신흥권의 고속철도변 정비사업과의 연계사업은 민간주도의 도시환경정비사업이 우선적으로 추진될 수 있도록 ‘공공관리제도 도입 시범지구’ 사업 추진
- 천동권의 고속철도변 정비사업과의 연계사업은 천동 3구역 주거환경개선 사업구역에 공공주도로 ‘복합형 공공도서관’ 건립 검토
- 판암권의 고속철도변 정비사업과의 연계사업은 역세권의 발전 잠재력을 극대화시킬 수 있도록 가칭 “대중교통중심의 복합용도개발 시범지구” 로 지정·관리 필요

- 제 목 차 례 -

제1장 연구의 개요	3
제1절 연구의 배경 및 목적	3
제2절 연구의 범위 및 방법	4
1. 연구의 범위	4
2. 연구의 방법	4
제3절 연구의 진행과정	6
제2장 경부고속철도변 정비사업 현황 검토	9
제1절 경부고속철도사업 현황	9
1. 경부고속철도사업 개요	9
2. 경부고속철도 건설의 사회·경제적 파급효과	9
제2절 경부고속철도변 정비사업 현황	11
1. 경부고속철도변 정비사업 개요	11
2. 경부고속철도변 정비사업 사업비	12
제3절 경부고속철도변 정비사업 주변지역 공간적 특성분석	16
1. 인구부문	16
2. 산업부문	16
3. 토지이용부문	20
제3장 경부고속철도변 정비사업 영향분석	31
제1절 경제적 파급효과 분석	31
1. 분석의 개요	31
2. 사업현황 및 세부지출 추정	32
3. 경제적 파급효과 분석	34

제2절	경부고속철도변 주변지역 교통여건 개선효과	35
1.	교통여건 개선개요	35
2.	정비사업별 교통여건 개선효과	36
제4장	고속철도변 정비사업과 연계사업 구상	45
제1절	기본방향	45
제2절	권역별 연계사업 구상	47
1.	권역구분	47
2.	권역별 연계사업 구상	48
제5장	결 론	63
제1절	연구요약	63
제2절	정책적 제언	64
□	참고문헌	65

- 표 차 례 -

〈표 2-1〉 경부고속철도변 정비사업 사업비 내역.....	12
〈표 2-2〉 경부고속철도변 지장물 철거공사 현황.....	13
〈표 2-3〉 경부고속철도변 고가-지하차도 건설공사 현황	14
〈표 2-4〉 경부고속철도변 폐기물처리용역 현황	15
〈표 2-5〉 경부고속철도변 주변지역 인구분포 변화	16
〈표 2-6〉 경부고속철도변 주변지역 고용분포 변화.....	17
〈표 2-7〉 경부고속철도변 주변지역 제조업 종사자 분포 변화.....	18
〈표 2-8〉 경부고속철도변 주변지역 서비스업 종사자 분포 변화.....	19
〈표 2-9〉 경부고속철도변 주변지역 총토지이용 면적 분포 변화.....	20
〈표 2-10〉 경부고속철도변 주변지역 단독주택 면적 분포 변화.....	21
〈표 2-11〉 경부고속철도변 주변지역 공동주택면적 분포 변화.....	22
〈표 2-12〉 경부고속철도변 주변지역 상업이용 면적 분포 변화.....	23
〈표 2-13〉 경부고속철도변 주변지역 업무이용 면적 분포 변화.....	24
〈표 2-14〉 경부고속철도변 주변지역 주상복합이용 면적 분포 변화.....	25
〈표 2-15〉 경부고속철도변 주변지역 공업이용 면적 분포 변화.....	26
〈표 2-16〉 경부고속철도변 주변지역 공공이용 면적 분포 변화.....	27
〈표 3-1〉 경부고속철도변 정비사업 사업비(대전광역시 발주) 구성 내역.....	32
〈표 3-2〉 경부고속철도변 정비사업 총공사비 세부지출 추정.....	33
〈표 3-3〉 경제적 파급효과 분석 결과	34

- 그림차례 -

[그림 1-1] 공간적 범위도.....	5
[그림 1-2] 연구의 수행과정도.....	6
[그림 3-1] 경부고속철도변 정비사업 종합.....	35
[그림 3-2] 한남고가차도 현황 및 정비사업.....	36
[그림 3-3] 홍도지하차도 현황 및 정비사업.....	36
[그림 3-4] 성남지하차도 현황 및 정비사업.....	37
[그림 3-5] 삼성지하차도 현황 및 정비사업.....	37
[그림 3-6] 정동지하차도 현황 및 정비사업.....	38
[그림 3-7] 원동지하차도 현황 및 정비사업.....	38
[그림 3-8] 신흥지하차도 현황 및 정비사업.....	39
[그림 3-9] 인동지하차도 현황 및 정비사업.....	39
[그림 3-10] 효동 제1지하차도 현황 및 정비사업.....	40
[그림 3-11] 효동 제2지하차도 현황 및 정비사업.....	40
[그림 3-12] 관암 제1지하차도 현황 및 정비사업.....	41
[그림 3-13] 관암 제2지하차도 현황 및 정비사업.....	41
[그림 3-14] 관암 제3지하차도 현황 및 정비사업.....	42
[그림 3-15] 지하보도 및 측면도로(녹지) 정비사업.....	42
[그림 4-1] 경부고속철도변 연계 가능한 주요 정비사업 및 촉진사업 현황도	46
[그림 4-2] 경부고속철도변 정비사업 권역 구분도	47
[그림 4-3] 오정권 정비사업 및 주변 현황 분석도.....	48
[그림 4-4] 오정권 정비사업 및 연계사업.....	49
[그림 4-5] 삼성권 정비사업 및 주변 현황 분석도.....	50
[그림 4-6] 삼성권 정비사업 및 연계사업.....	51
[그림 4-7] 대전역세권 정비사업 및 주변 현황 분석도.....	52
[그림 4-8] 대전역세권 정비사업 및 연계사업.....	53
[그림 4-9] 신흥권 정비사업 및 주변 현황 분석도.....	54
[그림 4-10] 신흥권 정비사업 및 연계사업.....	55
[그림 4-11] 천동권 정비사업 및 주변 현황 분석도.....	56
[그림 4-12] 천동권 정비사업 및 연계사업.....	57
[그림 4-13] 관암권 정비사업 및 주변 현황 분석도.....	58
[그림 4-14] 관암권 정비사업 및 연계사업.....	59

제 1 장

연구의 개요

.....
제1절 연구의 배경 및 목적

제2절 연구의 범위 및 방법

제3절 연구의 수행과정
.....

제1장 연구의 개요

제1절 연구의 배경 및 목적

- 고속철도 시대는 국토정책 측면에서 보면, 지역간 접근도 향상 및 지역경제 활성화를 통한 지역균형발전을 촉진함과 동시에 고속열차 정차지역을 지역분산거점으로 육성하고 지방의 문화와 관광산업 활성화가 기대됨
- 1992년 건설 공사가 시작된 경부고속철도는 2004년 4월 1일 대구까지의 신선 건설을 마치고 1단계가 개통되어 운행되고 있으며, 2단계 기본계획 변경(2006. 8. 28)에 따른 대전도심구간이 지하에서 지상으로 결정에 됨에 따라 철도변정비사업이 2008년부터 시행되고 있음
- 고속철도주변 정비사업은 입체교차시설 개량 및 신설, 측면도로 및 녹지 등 복합활용 공간 조성으로, 그동안 철도로 인해 단절된 동서교통 소통능력의 향상뿐만 아니라 주변의 도시환경변화가 예상됨
- 특히, 고속철도변 정비사업 추진이 그동안 철도로 인한 동서간의 불균형 문제를 극복할 수 있는 기회요인으로 작용할 수 있도록, 경부고속철도변을 중심으로 한 상위 및 관련계획을 여건의 변화와 실현가능성 등에 맞추어 재조정하고 중복투자를 방지할 수 있는 효율적인 추진방안이 요구됨
- 고속철도주변 정비사업과 관련한 도시환경 정비 및 각종 도시계획사업들이 산발적으로 추진되고 있어, 대규모 고속철도주변 정비사업과 연계한 도시환경 등의 시너지효과를 창출하기 위한 정책 및 기획사업 발굴 필요성이 제기됨
- 따라서 본 연구는 현재 추진되고 있는 경부고속철도변 정비사업이 지역경제 활성화 차원의 영향과 주변지역의 공간적 특성 및 교통여건 개선효과 등 도시환경 변화에 대한 영향을 분석한 후, 경부고속철도변 정비사업과 주변의 각종 도시계획사업간의 시너지 효과를 낼 수 있는 연계사업의 발굴·추진 방안을 제시하는데 있음

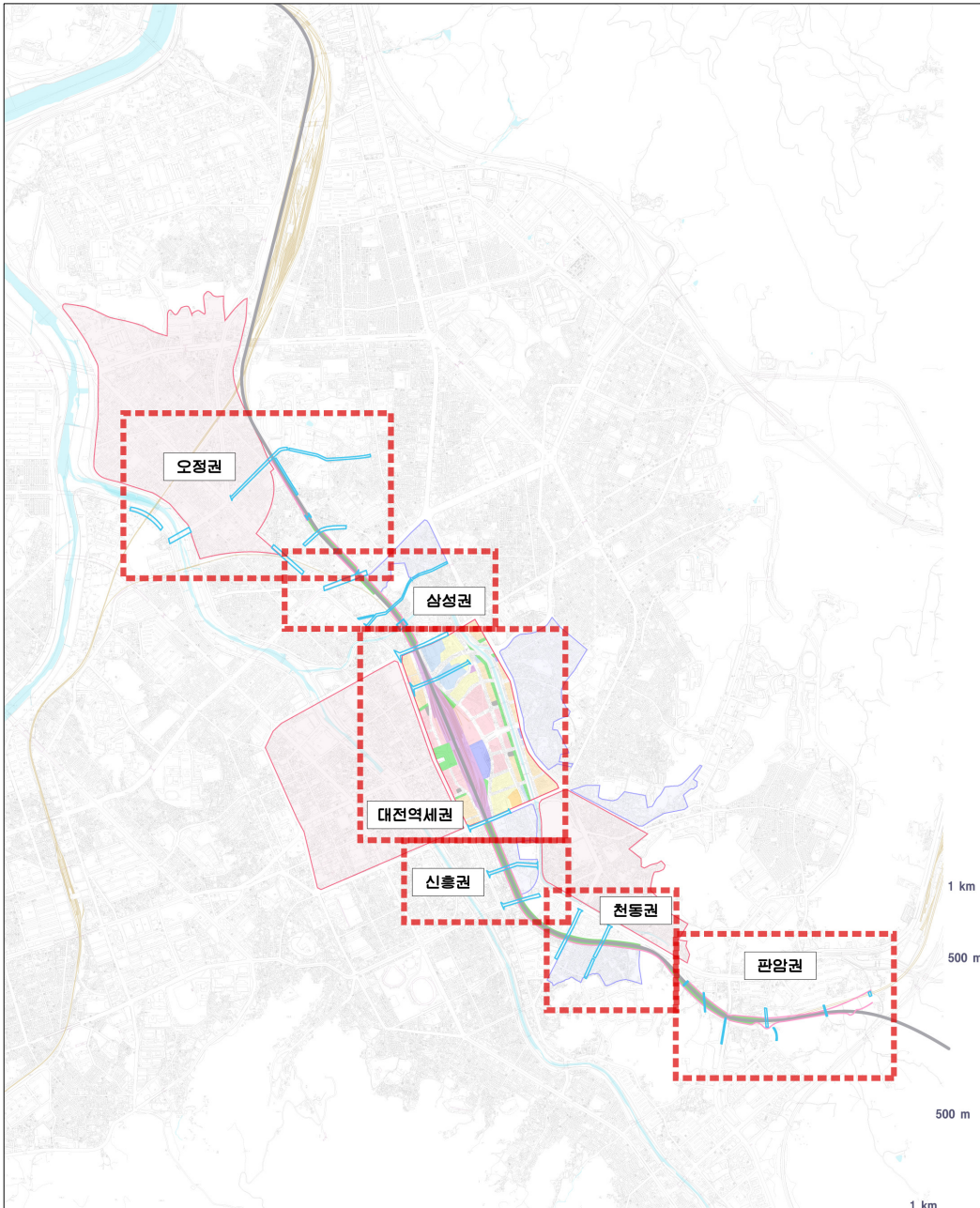
제2절 연구의 범위 및 방법

1. 연구의 범위

- 본 연구의 시간적 범위는 고속철도변 정비사업의 경제적 파급효과 분석시점은 2010년으로 설정하였고, 고속철도변 정비사업 영향은 2014년 이후 설정하였음
- 본 연구의 공간적 범위는 경부고속철도변 정비사업 6-2공구와 6-3공구 주변지역을 대상으로 하며, 세부적인 한남고가차도 등 고속철도변 정비공사 인접지역으로 한정하였음
- 본 연구의 내용적 범위는 경부고속철도변 정비사업에 대한 지역경제파급효과를 분석하고, 권역별 경부고속철도변 정비사업 및 공간적 특성분석, 정비사업별 교통여건 개선효과 검토, 그리고 경부고속철도변 정비사업과의 연계사업을 제안함

2. 연구의 방법

- 본 연구는 경부고속철도 대전도심구간 건설사업이 지하에서 지상으로 변경에 따른 지역발전사업의 일환으로 추진되고 있어 고속철도변 정비사업이 주변에 미치는 영향과 연계사업을 제안하는 데 있음
- 이를 위해서 우선 경부고속철도변 정비사업으로 인한 지역경제적 파급효과가 얼마나 되는지 분석하고, 권역별 정비사업 주변지역의 공간적 특성 변화를 파악함
- 경부고속철도변 정비사업은 철도로 인해 동서간의 연계성이 낮은 것으로 고려하여, 영향분석은 정비사업별 교통여건 개선효과를 중심으로 분석하였고, 연계사업은 주변의 각종 도시계획사업 및 교통여건을 고려하여 제안함
- 연구의 진행과정은 관련 전문가의 자문을 받아 연구의 질을 높이고, 관련 부서와 업무협의회를 통해 부서의 정책방향을 고려하여 연구함으로써 연구결과의 정책적 활용도를 높임



(그림 1-1) 공간적 범위도

제3절 연구의 진행과정

구 분	주 요 내 용	연구방법
제1장	<div style="border: 1px dashed black; padding: 5px;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; text-align: center;">연구의 개요</div> <ul style="list-style-type: none"> - 연구의 배경 및 목적 - 연구의 범위 및 방법 </div>	
제2장	<div style="border: 1px dashed black; padding: 5px;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; text-align: center;">경부고속철도변 정비사업 현황 및 공간적 특성분석</div> <ul style="list-style-type: none"> - 경부고속철도사업 현황 - 경부고속철도변 정비사업 현황 - 권역별 정비사업 주변여건 분석 </div>	문헌조사 현장조사
제3장	<div style="border: 1px dashed black; padding: 5px;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; text-align: center;">경부고속철도변 정비사업 영향분석</div> <ul style="list-style-type: none"> - 경제적 파급효과 분석 - 공간적 특성 분석 - 주변지역 교통여건 개선효과 </div>	산업연관분석 전문가 자문
제4장	<div style="border: 1px dashed black; padding: 5px;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; text-align: center;">고속철도변 정비사업과 연계사업 구상</div> <ul style="list-style-type: none"> - 기본방향 - 권역별 연계사업 구상 </div>	전문가 자문 업무 협의
제5장	<div style="border: 1px dashed black; padding: 5px;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; text-align: center;">결 론</div> <ul style="list-style-type: none"> - 연구의 요약 - 정책적 제언 </div>	

(그림 1-2) 연구의 수행과정도

제 2 장

경부고속철도변 정비사업 현황 검토

제1절 경부고속철도사업 현황

제2절 경부고속철도주변 정비사업 현황

제2장 경부고속철도변 정비사업 현황 검토

제1절 경부고속철도사업 현황

1. 경부고속철도사업 개요

- 경부고속철도 건설사업은 1992년부터 단계별로 시작하여 2014년 까지 추진되는 총 사업비 20조 6,831억원의 대규모 국책사업임
 - 1단계 사업은 서울~동대구까지 281.6km 구간은 2003년 12월말에 완공하여 2004년 4월 1일 성공적으로 개통하여 운행중임
 - 2단계 사업은 동대구~부산까지 124.2km 구간은 2002년 6월에 시작하여 2010년 11월에 개통예정이며, 대전~대구도심구간은 2014년에 완공예정임
- 경부고속철도 전체 노선은 서울~천안아산~대전~동대구~신경주~부산에 이르는 418.7 km이며, 출발역은 서울, 용산, 광명, 부산역이고, 중간정차역은 천안아산, 오송, 대전, 김천·구미, 동대구, 신경주, 울산역 등으로 계획됨

2. 경부고속철도 건설의 사회·경제적 파급효과

1) 수송능력의 획기적인 향상

- 고속철도가 완공되면 경부축의 수송능력이 대폭 증가돼 여객수송능력은 1일 20만명에서 최대 52만명으로 2.6배 늘어나게 되며, 경부선 화물수송 능력도 컨테이너 기준으로 연 35만개에서 300만개로 8.6배 증가
- 철도이용객의 증가로 고속도로 혼잡이 완화되는 등 고속철도 건설시 물류이동의 시간비용 및 운행비용 등의 물류비용 절감효과는 연간 1조8천억원에 이를 것으로 우리나라에 미치는 경제적 파급효과가 매우 큼

2) 첨단기술이전을 통한 산업경쟁력 강화

- 고속철도는 토목·건축·기계·전자·통신분야 등이 통합된 첨단기술의 집합체로서 기술개발 및 기존기술의 첨단화 등 우리나라 기술·산업 전반에 파급효과가 매우 크며, 고속철도 건설·운영에 대한 첨단기술은 일반철도, 경전철, 지하철 등의 종합 설계능력을 향상시키고, 고속주행 시스템은 항공기, 자동차 등에도 활용
- 고속철도 제어시스템 기술, 대용량 전력변환 기술, 경량화 소재 기술 등은 우리나라 산업발전 전반에 미치는 영향은 매우 큼

3) 에너지 절감 및 환경보존

- 고속철도는 자동차나 항공기에 비해 안전성이 뛰어나고 에너지 효율이 2.5 ~ 4.2배나 좋은 첨단교통수단이며, 대기오염 배출이 크게 줄어 환경보호에 기여

4) 사회·문화적인 효과 및 균형있는 지역발전 촉진

- 고속철도의 건설로 인구의 지방분산 및 기업의 지방이전이 촉진되고 지방경제 활성화에 기여 하며, 전국이 반나절 생활권으로 변모되어 지역간 정보격차가 해소되는 등 사회·문화적 활성화 및 국토의 균형발전이 촉진 가능
- 고속철도가 통과하는 관광지의 관광객이 늘어나 지방 관광산업 활성화

제2절 경부고속철도변 정비사업 현황

1. 경부고속철도변 정비사업 개요

1) 추진동기 및 배경

- 경부고속철도변 정비사업은 대전도심을 통과하는 경부고속철도 2단계 건설사업의 지상화 전제조건으로 중앙부처와 협의·결정되어 추진하는 사업임
- 경부고속철도 대전도심통과 구간이 지상화로 결정된 배경은 지난 1990년부터 안전문제와 예산과다 소요 및 기술적 한계성 등을 이유로 당초 지하화에서 지상화 그리고 다시 지상화에서 지하화로 3차례에 걸친 변경과정에서 공청회 등 폭넓은 시민의견 수렴과정을 거쳐 결정한 중요한 국가정책 사업임

2) 사업개요

- 경부고속철도변 정비사업은 총연장 6.7km, 3개 분야 19건이 추진되며, 주요사업은 입체교차시설 개량 및 신설 17개소, 측면도로 8.9km, 복합활용공간(녹지) 6.8km와 방음벽 설치 14.4km에 사업비 규모는 약 4,997억원으로 2004년부터 2014년까지 추진됨
- 이와 같이 경부고속철도변 정비사업이 추진됨에 따라 기대할 수 있는 효과로는 우선 막대한 사업비 투자로 인한 지역경제 활성화와 그동안 열악했던 철도 주변지역을 정비하게 되므로 동서간 균형발전과 복합활용공간의 녹지조성에 따른 녹색도시환경 조성에 기여할 것으로 예상됨
 - 동서간 통행로의 확장, 신설 또는 개량으로 안전하고 편리하게 교통환경을 개선하여 균형있는 도시발전 기여
 - 낙후된 철도주변 지역의 경관향상은 물론 자연친화적인 녹지를 조성, 쾌적한 도시환경 조성
 - 지역건설사 및 업체·인력의 공사참여로 대전지역 경제활성화 기대
 - 입체교차시설의 명품화 및 녹색도시 조성으로 대전의 브랜드 가치 제고

2. 경부고속철도변 정비사업 사업비

1) 사업비 개요

- 경부고속철도변 정비사업 총사업비 4,997억원으로 이중 보상비는 45.4%인 2,267억원 이고, 공사비는 2,730억원 54.6%임
- 공사비는 고속철도노선과 관련하여 한국철도시설공단이 발주한 공사비 930억원과 고속철도주변정비사업과 관련하여 대전광역시가 발주한 1,800억원으로 구분되며, 세부 공사비 항목은 다음과 같음

〈표 2-1〉 경부고속철도변 정비사업 사업비 내역

(단위 : 백만원)

구 분	합 계	6-2공구	6-3공구	비 고
총 공사비	178,866	81,791	97,075	
재료비	52,318	23,625	28,693	· 유류비 : 35% · 건자재 : 30% · 강관 등 : 35%
노무비	26,804	12,556	14,248	
경 비	17,950	9,095	8,855	
일 반 관리비	3,397	1,585	1,812	
이 운	4,333	2,091	2,242	
공사보험료	1,009	458	551	
부가세	10,581	4,941	5,640	
관급자재	3,131	1,810	1,321	· 철근, 아스콘, 레미콘
폐기물 처리비	26,306	13,620	12,686	· 운송비
지장물 이설비	33,031	12,008	21,023	· 통신, 하수 등 이설비

자료 : 대전광역시 내부자료

2) 정비사업 유형별 사업비

- 경부고속철도변 정비사업은 크게 지장물 철거공사, 고가지하차도 건설공사, 그리고 폐기물처리용역사업으로 구분되며, 사업비는 각각 5,367백만원, 76,026백만원, 6,648백만원 규모임
- 경부고속철도변 지장물 철거공사는 한남과선교 지장물 철거공사 등 13건 사업비는 5,367백만원 규모로 각 공구별로 추진되고 있음

〈표 2-2〉 경부고속철도변 지장물 철거공사 현황

(단위 : 백만원)

사업명	위치	사업개요	사업비	착공일	준공일 (준공예정일)
계	13건		5,367		
한남과선교 지장물 철거공사	오정동 일원	건물철거 29동 /12,806㎡	535	‘08.5.26	‘09.09.30
홍도지하차도 지장물 철거공사	홍도동 일원	건물철거 49동 /7,179㎡	323	‘08.5.26	‘09.12.30
성남지하차도 지장물 철거공사	성남동 일원	건물철거 33동 /3,464㎡	253	‘08.5.26	‘09.12.30
6-2공구 상선 지장물 철거공사	오정동~삼성동	건물철거 70동 /4,788㎡	342	‘08.5.26	‘09.12.30
6-2공구 하선 지장물 철거공사	오정동~삼성동	건물철거 76동 /12,131㎡	531	‘08.5.26	‘09.12.30
삼성지하차도 지장물 철거공사	삼성동 일원	건물철거 18동 /9,651㎡	425	‘08.11.10	‘10.05.31
정동지하차도 지장물 철거공사	정동 일원	건물철거 31동 /7,733㎡	345	‘08.11.10	‘10.05.31
원동지하차도 지장물 철거공사	원동 일원	건물철거 87동 /9,689㎡	492	‘08.12.18	‘10.06.11
측면도로(원동~신흥) 지장물 철거공사	원동~신흥동 일원	건물철거 69동 /10,015㎡	480	‘08.12.18	‘10.06.11
신흥지하차도 지장물 철거공사	신흥동 일원	건물철거 64동 /10,125㎡	446	‘08.12.18	‘10.06.11
인동지하차도 지장물 철거공사	인동 일원	건물철거 63동 /10,625㎡	473	‘08.12.18	‘10.06.11
효동제1~제2지하차도 지장물 철거공사	효동제1~제2 일원	건물철거 70동 /7,368㎡	367	‘08.12.18	‘10.06.11
판암제1~제3지하차도 지장물 철거공사	판암제1~제3 일원	건물철거 90동 /7,973㎡	355	‘08.12.18	‘10.06.11

- 경부고속철도변 고가지하차도 철거공사는 한남고가차도 건설공사 등 13건 사업비는 76,026백만원 규모로 각 공구별로 2014년까지 추진될 예정임
- 이와 같은 **고가**지하차도 건설공사는 그동안의 지역의 숙원사업의 해소 및 교통소통 능력을 향상 등에 따른 지역 균형발전에 크게 기여할 것으로 판단됨

<표 2-3> 경부고속철도변 고가지하차도 건설공사 현황

(단위 : 백만원)

사 업 명	위 치	사업개요	사업비	착공일	준공일 (준공예정일)
계	13건		76,026		
한남고가차도 건설공사	오정동 일원	L=620m, B=20m (교량 L=170m 포함)	10,424	'08.11.27	'10.11.17
홍도지하차도 건설공사	홍도동 일원	L=858m, B=21m	5,612	'09.05.01	'13.11.05
성남지하차도 건설공사	성남동 일원	L=480m, B=20m	6,436	'09.03.27	'12.01.10
삼성지하차도 건설공사	삼성동 일원	L=400m, B=27.5m	6,801	'09.03.27	'13.10.01
측면도로 (6-2공구, 상선) 건설공사	오정동~삼성동 일원	L=1,655m, B=10m	7,205	'09.05.01	'11.12.16
원동지하차도 건설공사	원동, 신안동 일원	L=455m, B=30m	5,101	'09.03.27	'12.01.10
신흥지하차도 건설공사	신흥동, 인동 일원	L=387m, B=22m	7,495	'09.05.01	'13.11.05
인동지하차도 건설공사	인동 일원	L=392m, B=28.5m	6,308	'09.05.01	'14.02.03
효동제1지하차도 건설공사	효동, 인동 일원	L=450m, B=21m	5,610	'09.05.01	'14.02.03
효동제2지하차도 건설공사	천동, 신흥동 일원	L=277m, B=25m	5,058	'09.03.27	'13.10.01
판암제2지하차도 건설공사	판암동 일원	L=164m, B=30m	2,348	'09.03.27	'13.09.01
측면도로 (원동~효동제2, 상선) 건설공사	원동~천동 일원	L=1,394m, B=10m	3,950	'09.03.23	'11.11.11
측면도로 (효동제2~종점, 상선) 건설공사	천동~판암동 일원	L=2,304m, B=10m	3,678	'09.05.01	'11.12.16

- 경부고속철도변 폐기물처리용역은 한남과선교 폐기물처리용역 등 12건 사업비는 6,548백만원 규모로 각 공구별로 추진되고 있음

〈표 2-4〉 경부고속철도변 폐기물처리용역 현황

(단위 : 백만원)

사업명	위치	사업개요	사업비	착공일	준공일 (준공예정일)
계	12건		6,648		
한남과선교 폐기물처리용역	오정동 일원	콘크리트 18,342톤 혼합폐기물 1,837톤	567	'08.05.30	'09.09.30
홍도지하차도 폐기물처리용역	홍도동 일원	콘크리트 14,039톤 혼합폐기물 1,236톤	416	'08.05.30	'09.12.31
성남지하차도 폐기물처리용역	성남동 일원	콘크리트 4,825톤 혼합폐기물 928톤	216	'08.05.30	'09.12.31
6-2공구 상선 폐기물처리용역	오정동~삼성동	콘크리트 8,343톤 혼합폐기물 1,062톤	294	'08.05.30	'09.12.31
6-2공구 하선 폐기물처리용역	오정동~삼성동	콘크리트 15,345톤 혼합폐기물 2,239톤	577	'08.05.30	'09.12.31
6-2공구 폐석면 지정폐기물처리용역	오정동 일원	폐석면류 203톤	84	'08.07.10	'09.12.31
한남고가차도건설공사 전면책임감리용역	오정동 일원	L=620m, B=20m (교량 L=170m 포함)	300	'08.11.20	'10.11.10
삼성-정동지하차도 폐기물처리용역	삼성동~정동	콘크리트 26,075톤 혼합폐기물 2,552톤	806	'08.11.10	'10.05.31
삼성-정동 폐석면 지정폐기물처리용역	삼성동~정동	폐석면류 56.5톤	23	'08.11.10	'09.12.31 ('10.05.31)
원동~신흥지하차도 폐기물처리용역	원동~신흥동 일원	콘크리트 44,197톤 혼합폐기물 4,908톤	1,667	'08.12.23	'10.06.16
인동~관암제3지하차도 폐기물처리용역	인동~관암제3 일원	콘크리트 39,762톤 혼합폐기물 4,811톤	1,566	'08.12.23	'10.06.16
6-3공구 석면함유 지정폐기물처리용역	6-3구간 전체	폐석면류 281.7톤	132	'08.12.23	'10.06.16

제3절 경부고속철도변 정비사업 주변지역 공간적 특성분석

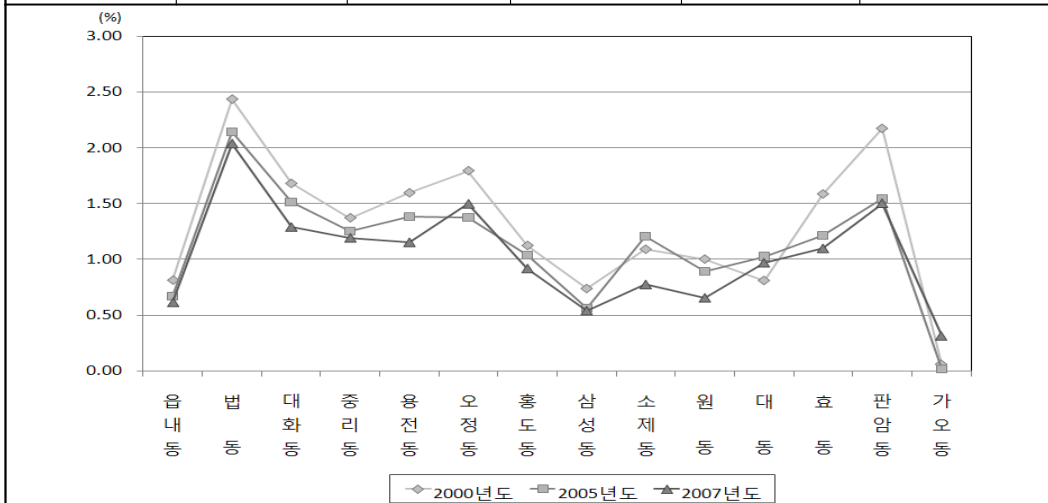
1. 인구 부문

- 경부고속철도변 정비사업의 주변지역의 인구분포는 2000년 248,191명으로 전체의 18.3%를 점유하였으나, 2005년 229,112명(15.8%), 2007년 214,832명(14.5%)으로 점차적으로 감소하는 경향을 보이고 있음

<표 2-5> 경부고속철도변 주변지역 인구분포 변화

(단위 : 명, %)

구 분	2000년	2005년	2007년	중심지	비 고
대전시	1,359,831	1,446,422	1,477,770		
읍내동	11,038	9,695	9,073	중리지구	오정권역
법 동	33,100	30,972	30,061	중리지구	
대화동	22,829	21,926	19,027	오정지구	
중리동	18,641	18,093	17,601	중리지구	
용전동	21,681	20,023	17,013	용전지구	
오정동	24,375	19,889	22,093	오정지구	
홍도동	15,262	15,060	13,547	용전지구	
삼성동	10,007	8,100	7,978	기존도심	
소제동	14,803	17,487	11,439	기존도심	대전역세권역
원 동	13,603	12,933	9,673	기존도심	
대 동	10,995	14,842	14,304	판암지구	신흥권역
효 동	21,541	17,556	16,206	기존도심	천동권역
판암동	29,530	22,300	22,187	판암지구	판암권역
가오동	786	236	4,630	낭월지구	
계	248,191(18.3)	229,112(15.8)	214,832(14.5)		



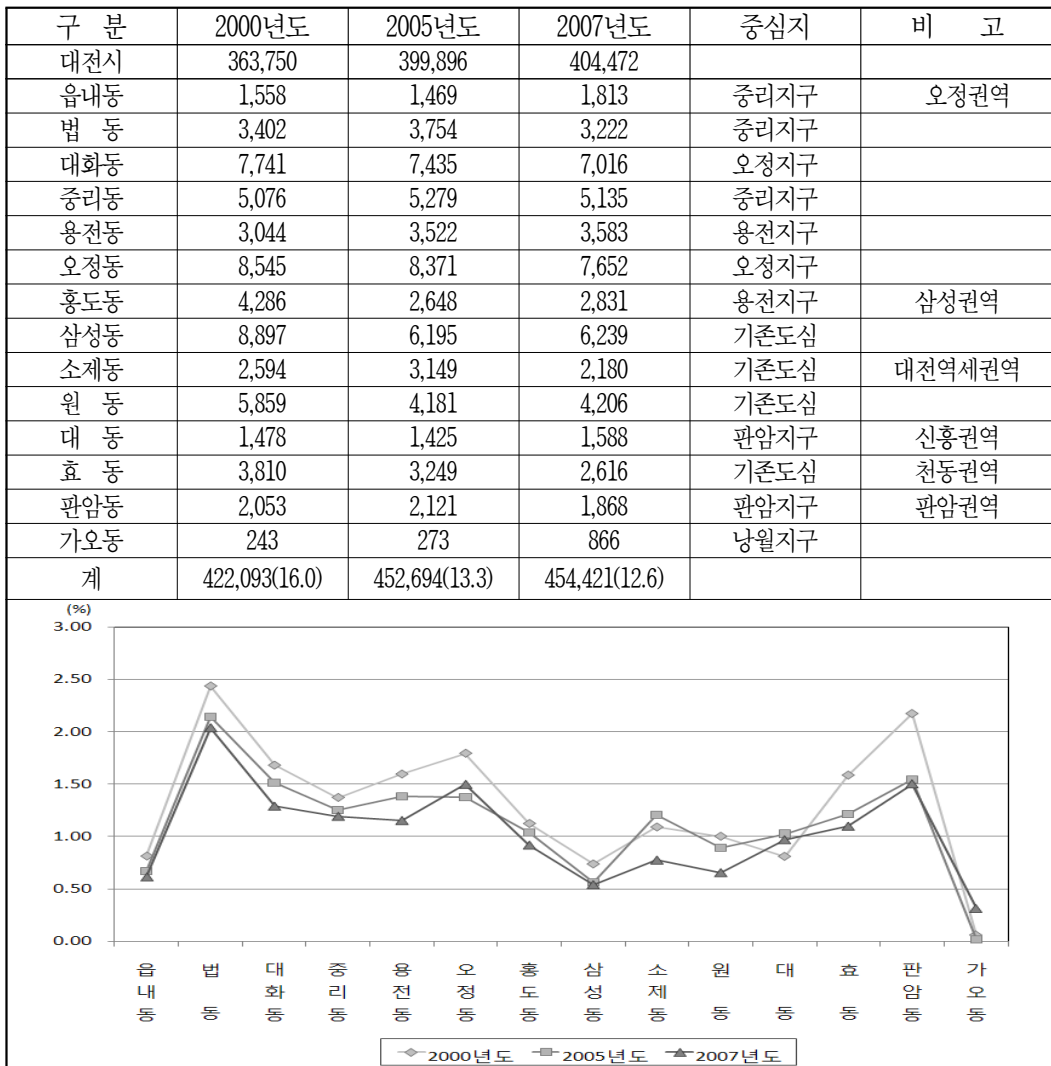
2. 산업 부문

1) 고용분포

- 경부고속철도변 정비사업의 주변지역의 고용분포는 2000년 58,586명으로 전체의 16.0%를 점유하였으나, 2005년 53,071명(13.3%), 2007년 50,815명(12.6%)으로 점차적으로 감소하는 경향을 보이고 있음

<표 2-6> 경부고속철도변 주변지역 고용분포 변화

(단위 : 명)



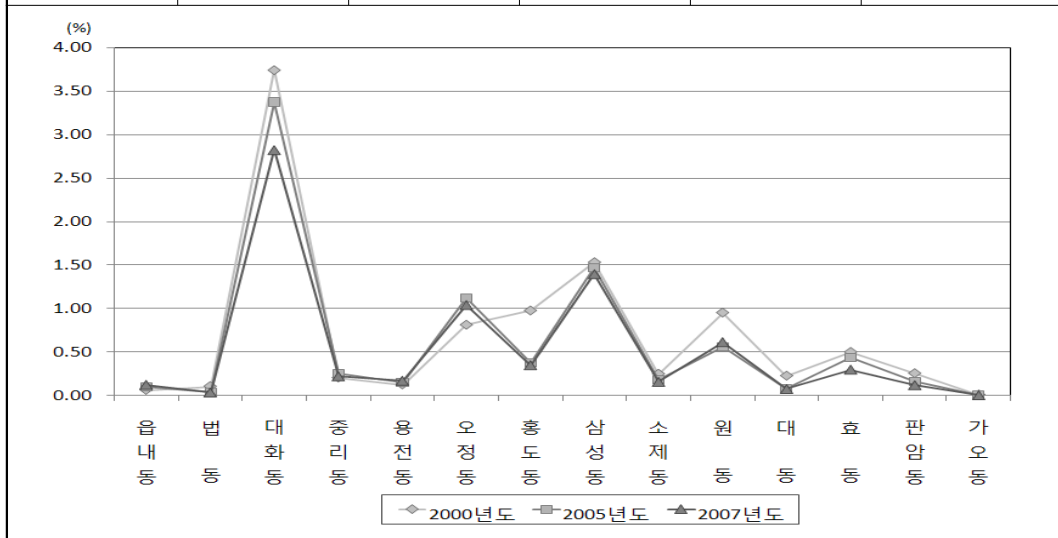
2) 제조업 분포

- 경부고속철도변 정비사업의 주변지역의 제조업 분포는 2000년 10,142명으로 전체의 19.5%를 점유하였으나, 2005년 7,831명(16.6%), 2007년 7,342명(14.9%)으로 점차적으로 감소하는 경향을 보이고 있음

<표 2-7> 경부고속철도변 주변지역 제조업 종사자 분포 변화

(단위 : 명)

구 분	2000년도	2005년도	2007년도	중심지	비 고
대전시	52,074	47,092	49,419		
읍내동	64	97	122	중리지구	오정권역
법 동	108	36	34	중리지구	
대화동	3,899	3,179	2,795	오정지구	
중리동	212	235	218	중리지구	
용전동	129	144	168	용전지구	
오정동	845	1,058	1,030	오정지구	
홍도동	1,016	352	345	용전지구	삼성권역
삼성동	1,595	1,383	1,382	기존도심	
소제동	257	174	154	기존도심	대전역세권역
원 동	991	524	608	기존도심	
대 동	234	77	73	판암지구	신흥권역
효 동	519	414	294	기존도심	천동권역
판암동	264	155	117	판암지구	판암권역
가오동	9	3	2	낭월지구	
계	10,142(19.5)	7,831(16.6)	7,342(14.9)		



3) 서비스업 분포

- 경부고속철도변 정비사업의 주변지역의 서비스업 분포는 2000년 48,444명으로 전체의 15.5%를 점유하였으나, 2005년 45,280명(12.8%), 2007년 43,414명(12.2%)으로 점차적으로 감소하는 경향을 보이고 있음

〈표 2-8〉 경부고속철도변 주변지역 서비스업 종사자 분포 변화

(단위 : 명)

구 분	2000년도	2005년도	2007년도	중심지	비 고
대전시	311,652	354,010	354,632		
읍내동	1,494	1,382	1,691	중리지구	오정권역
법 동	3,294	3,718	3,186	중리지구	
대화동	3,842	4,265	4,218	오정지구	
중리동	4,864	5,044	4,912	중리지구	
용전동	2,915	3,378	3,412	용전지구	
오정동	7,700	7,324	6,605	오정지구	
홍도동	3,270	2,296	2,485	용전지구	삼성권역
삼성동	7,302	4,812	4,851	기존도심	
소제동	2,337	2,982	2,026	기존도심	대전역세권역
원 동	4,868	3,657	3,586	기존도심	
대 동	1,244	1,350	1,507	판암지구	신흥권역
효 동	3,291	2,835	2,320	기존도심	천동권역
판암동	1,789	1,967	1,751	판암지구	판암권역
가오동	234	270	864	낭월지구	
계	48,444(15.5)	45,280(12.8)	43,414(12.2)		

2. 토지용부문

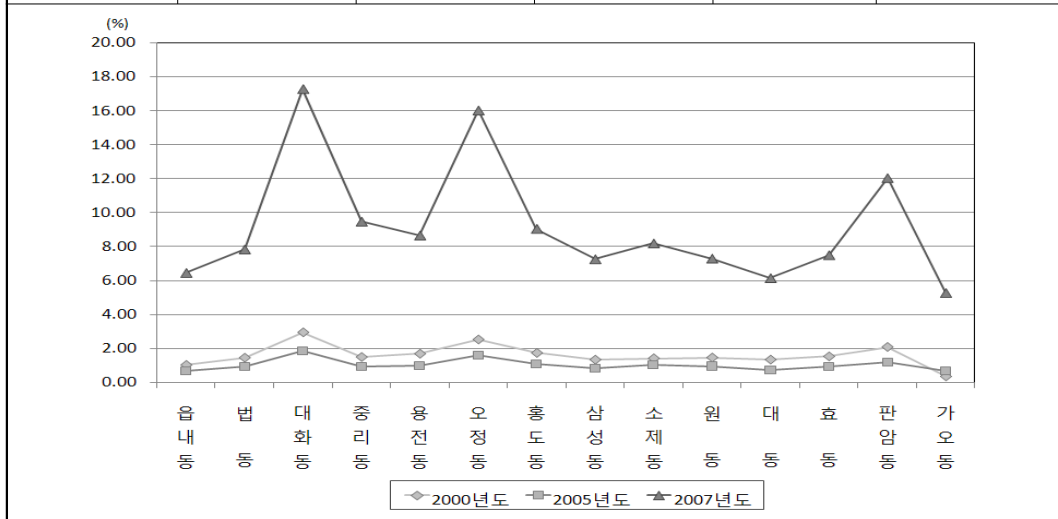
1) 총토지이용 면적 분포

- 경부고속철도변 정비사업의 주변지역의 총토지이용 면적 분포는 2000년 9,401,651㎡로 전체의 12.2%를 점유하였으나, 2005년 9,626,964㎡(11.4%), 2007년 10,491,211㎡(12.0%)로 나타남

〈표 2-9〉 경부고속철도변 주변지역 총토지이용 면적 분포 변화

(단위 : ㎡)

구 분	2000년도	2005년도	2007년도	중심지	비 고
대전시	77,044,726	84,236,952	87,588,742		
읍내동	432,633	441,925	526,991	중리지구	오정권역
법 동	609,725	622,377	639,826	중리지구	
대화동	1,235,637	1,241,116	1,411,368	오정지구	
중리동	628,148	616,704	773,696	중리지구	
용전동	708,459	669,324	706,834	용전지구	
오정동	1,059,666	1,057,357	1,308,602	오정지구	
홍도동	727,795	720,368	739,172	용전지구	삼성권역
삼성동	561,890	560,631	592,898	기존도심	
소계동	595,433	686,836	668,455	기존도심	대전역세권역
원 동	613,771	639,636	595,988	기존도심	
대 동	563,732	502,555	501,810	판암지구	신흥권역
효 동	642,125	628,273	612,384	기존도심	천동권역
판암동	875,472	800,027	982,995	판암지구	판암권역
가오동	147,165	439,835	430,192	낭월지구	
계	9,401,651(12.2)	9,626,964(11.4)	10,491,211(12.0)		



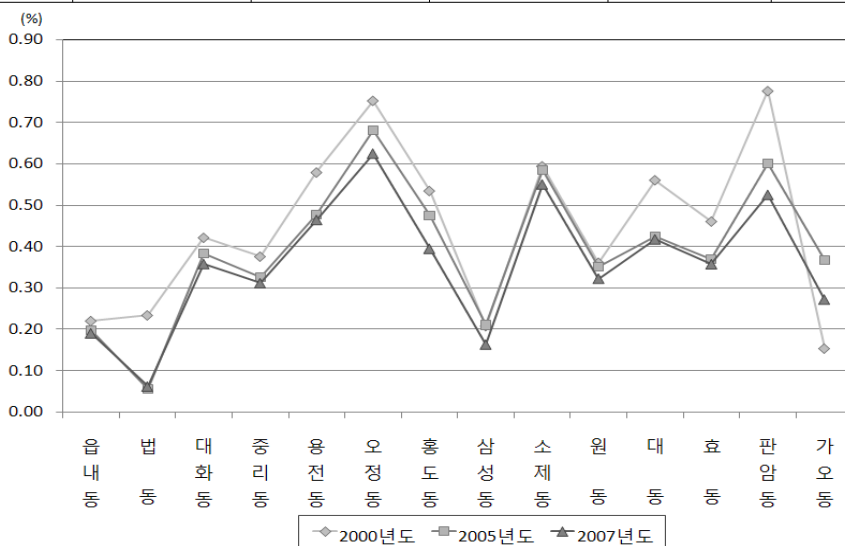
2) 단독주택 면적 분포

- 경부고속철도변 정비사업의 주변지역의 단독주택 면적 분포는 2000년 4,801,381㎡로 전체의 12.0%를 점유하였으며, 2005년 4,635,158㎡(12.1%), 2007년 4,386,456㎡(12.8%)로 나타남

〈표 2-10〉 경부고속철도변 주변지역 단독주택 면적 분포 변화

(단위 : ㎡)

구 분	2000년도	2005년도	2007년도	중심지	비 고
대전시	10,962,315	13,013,784	13,160,974		
읍내동	169,492	166,322	166,600	중리지구	오정권역
법 동	180,070	46,778	54,163	중리지구	
대화동	324,645	323,472	313,112	오정지구	
중리동	289,577	274,077	272,512	중리지구	
용전동	446,363	401,859	406,290	용전지구	
오정동	579,982	573,252	546,433	오정지구	
홍도동	411,916	400,373	345,515	용전지구	삼성권역
삼성동	159,939	177,207	142,944	기존도심	
소계동	458,008	492,081	481,326	기존도심	대전역세권역
원 동	278,213	295,388	282,220	기존도심	
대 동	432,010	357,083	365,236	판암지구	신흥권역
효 동	354,993	310,890	312,799	기존도심	천동권역
판암동	598,129	506,919	459,285	판암지구	판암권역
가오동	118,044	309,457	238,021	낭월지구	
계	4,801,381(12.0)	4,635,158(12.1)	4,386,456(12.8)		

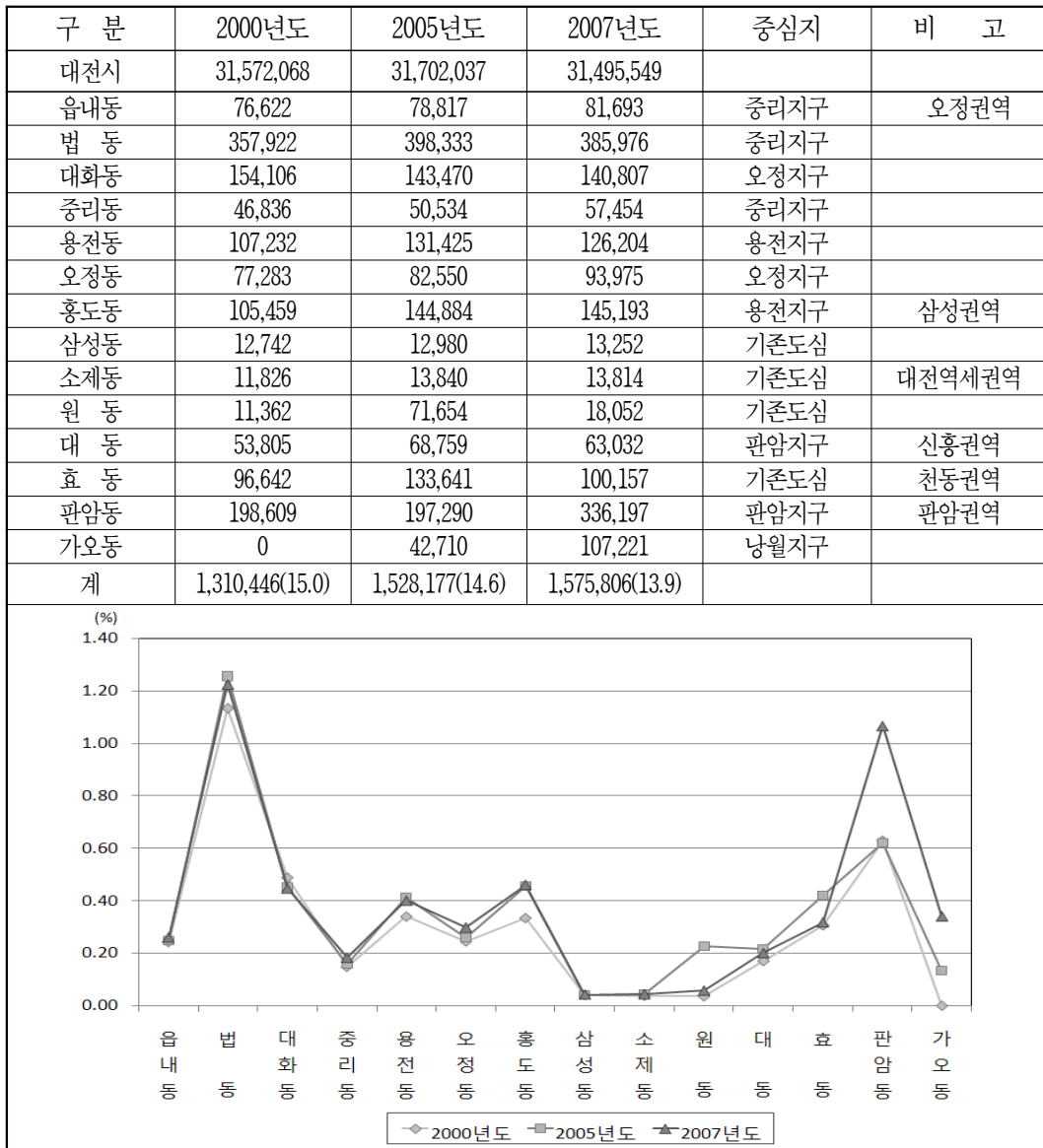


3) 공동주택 면적 분포

- 경부고속철도변 정비사업의 주변지역의 공동주택 면적 분포는 2000년 1,310,446㎡로 전체의 15.0%를 점유하였으나, 2005년 1,528,177㎡(14.6%), 2007년 1,575,806㎡(13.9%)로 나타남

<표 2-11> 경부고속철도변 주변지역 공동주택면적 분포 변화

(단위 : ㎡)

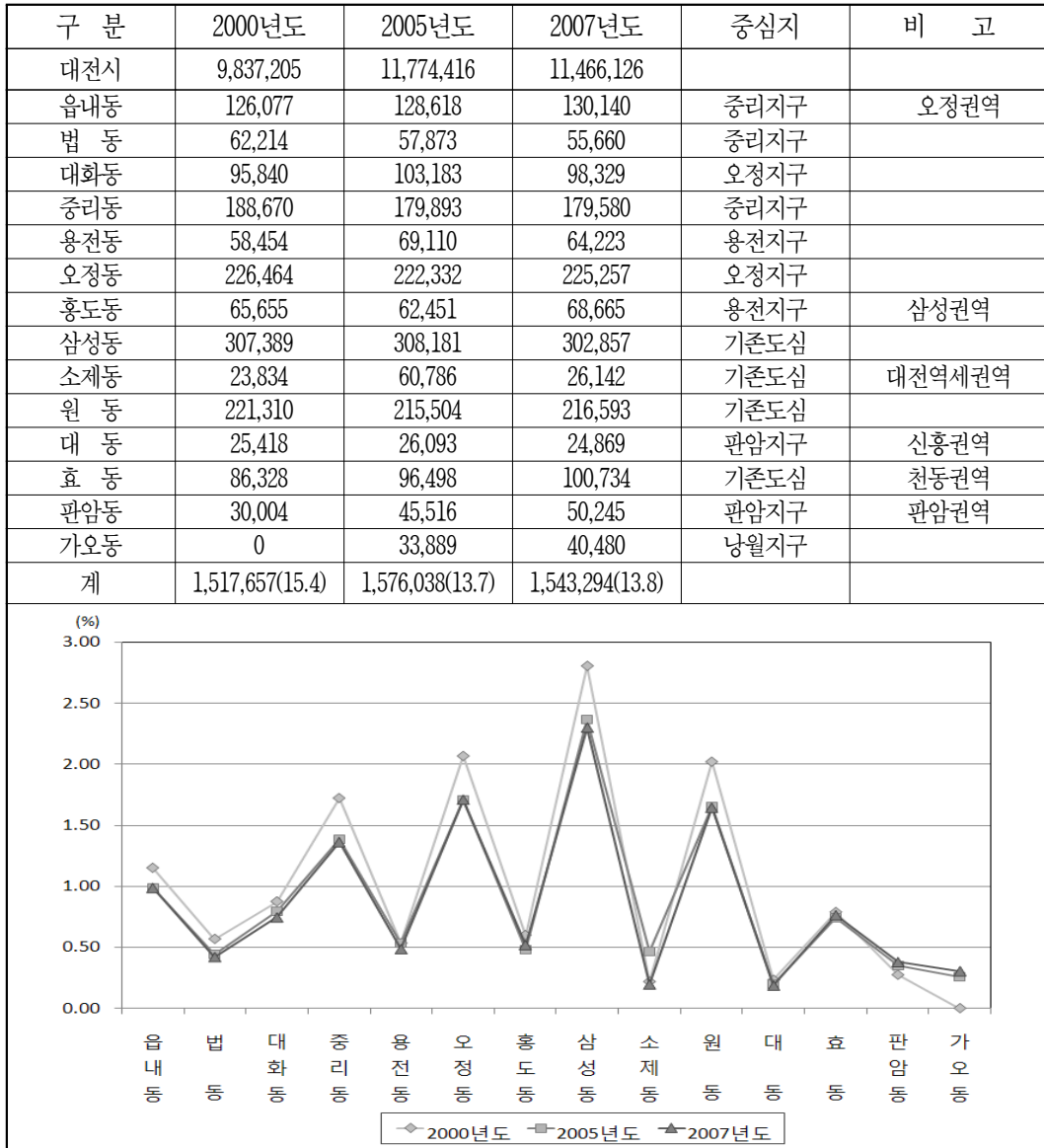


4) 상업이용 면적 분포

- 경부고속철도변 정비사업의 주변지역의 상업이용 면적 분포는 2000년 1,517,657㎡로 전체의 15.4%를 점유하였으나, 2005년 1,576,036㎡(13.7%), 2007년 1,543,294㎡(13.8%)로 나타남

〈표 2-12〉 경부고속철도변 주변지역 상업이용 면적 분포 변화

(단위 : ㎡, %)



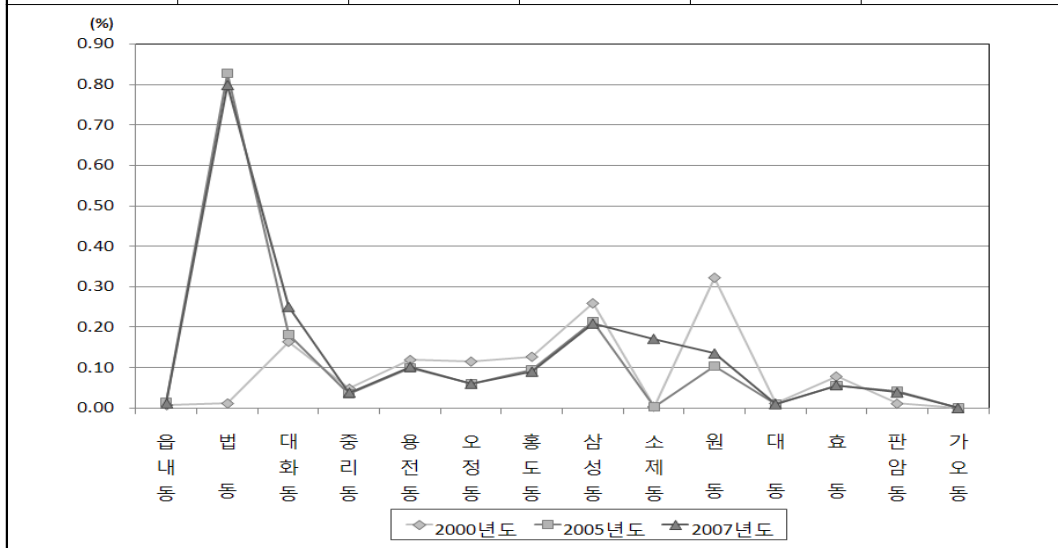
5) 업무이용 면적 분포

- 경부고속철도변 정비사업의 주변지역의 업무이용 면적 분포는 2000년 125,775㎡로 전체의 1.5%를 점유하였으며, 2005년 204,921㎡(2.2%), 2007년 226,079㎡(2.6%)로 나타나 경부고속철도 주변지역은 업무기능이 미약함을 알 수 있음

<표 2-13> 경부고속철도변 주변지역 업무이용 면적 분포 변화

(단위 : ㎡, %)

구 분	2000년도	2005년도	2007년도	중심지	비 고
대전시	8,566,908	8,768,202	8,578,543		
읍내동	730	1,736	1,368	중리지구	오정권역
법 동	1,141	97,386	91,478	중리지구	
대화동	16,133	21,492	28,656	오정지구	
중리동	4,745	4,007	4,394	중리지구	
용전동	11,715	11,715	11,734	용전지구	
오정동	11,332	7,105	6,893	오정지구	
홍도동	12,483	11,124	10,344	용전지구	삼성권역
삼성동	25,484	25,213	23,991	기존도심	
소제동	356	356	19,631	기존도심	대전역세권역
원 동	31,703	12,277	15,476	기존도심	
대 동	1,150	1,150	1,150	판암지구	신흥권역
효 동	7,704	6,514	6,514	기존도심	천동권역
판암동	1,099	4,846	4,450	판암지구	판암권역
가오동	0	0	0	낭월지구	
계	125,775(1.5)	204,921(2.2)	226,079(2.6)		



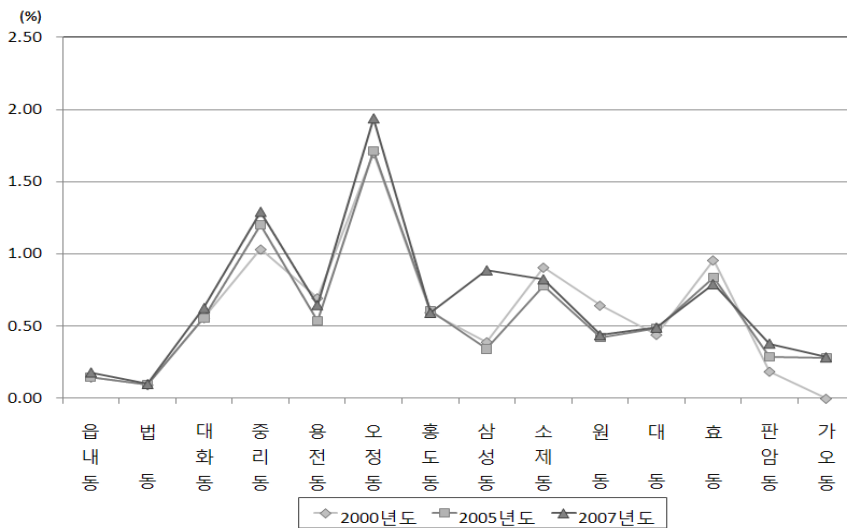
6) 주상복합이용 면적 분포

- 경부고속철도변 정비사업의 주변지역의 주상복합이용 면적 분포는 2000년 715,510㎡로 전체의 15.4%를 점유하였으며, 2005년 726,989㎡(13.1%), 2007년 811,719㎡(13.8%)로 점차적으로 감소하는 경향을 보임

〈표 2-14〉 경부고속철도변 주변지역 주상복합이용 면적 분포 변화

(단위 : ㎡, %)

구 분	2000년도	2005년도	2007년도	중심지	비 고
대전시	4,647,464	5,554,604	5,862,162		
읍내동	12,600	12,869	15,452	중리지구	오정권역
법 동	8,058	8,372	8,566	중리지구	
대화동	47,797	48,802	53,651	오정지구	
중리동	88,487	105,113	110,735	중리지구	
용전동	59,596	47,143	55,366	용전지구	
오정동	145,466	150,076	166,080	오정지구	
홍도동	51,110	53,473	50,804	용전지구	삼성권역
삼성동	33,518	29,980	76,006	기존도심	
소제동	77,734	68,519	70,694	기존도심	대전역세권역
원 동	55,192	37,137	37,549	기존도심	
대 동	37,868	42,804	42,085	판암지구	신흥권역
효 동	82,033	73,162	67,775	기존도심	천동권역
판암동	16,051	25,059	32,528	판암지구	판암권역
가오동	0	24,480	24,428	낭월지구	
계	715,510(15.4)	726,989(13.1)	811,719(13.8)		



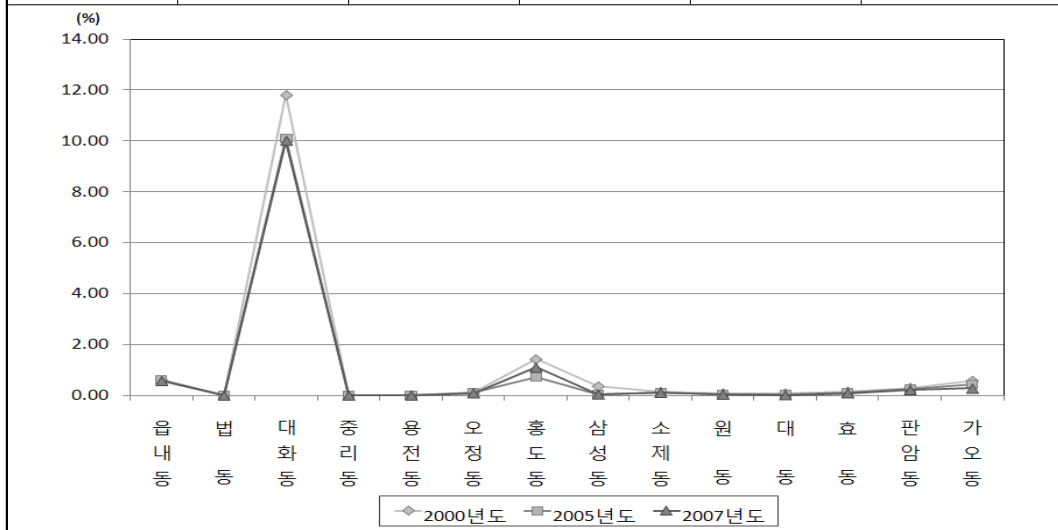
7) 공업이용 면적 분포

- 경부고속철도변 정비사업의 주변지역의 공업이용 면적 분포는 2000년 729,644㎡로 전체의 8.2%를 점유하였으며, 2005년 698,260㎡(7.4%), 2007년 738,595㎡(7.5)로 수준을 유지하고 있음

<표 2-15> 경부고속철도변 주변지역 공업이용 면적 분포 변화

(단위 : ㎡, %)

구 분	2000년도	2005년도	2007년도	중심지	비 고
대전시	8,930,203	9,417,115	9,786,547		
읍내동	28,149	33,493	33,747	중리지구	오정권역
법 동	0	0	0	중리지구	
대화동	548,533	561,601	586,631	오정지구	
중리동	0	0	0	중리지구	
용전동	762	762	450	용전지구	
오정동	4,501	5,501	5,331	오정지구	
홍도동	66,353	39,390	64,956	용전지구	삼성권역
삼성동	17,007	2,623	2,829	기존도심	
소제동	6,861	7,129	6,531	기존도심	대전역세권역
원 동	4,287	2,536	2,608	기존도심	
대 동	4,402	1,783	1,131	관암지구	신흥권역
효 동	7,512	5,452	5,380	기존도심	천동권역
관암동	14,259	13,847	12,896	관암지구	관암권역
가오동	27,018	24,143	16,105	낭월지구	
계	729,644(8.2)	698,260(7.4)	738,595(7.5)		



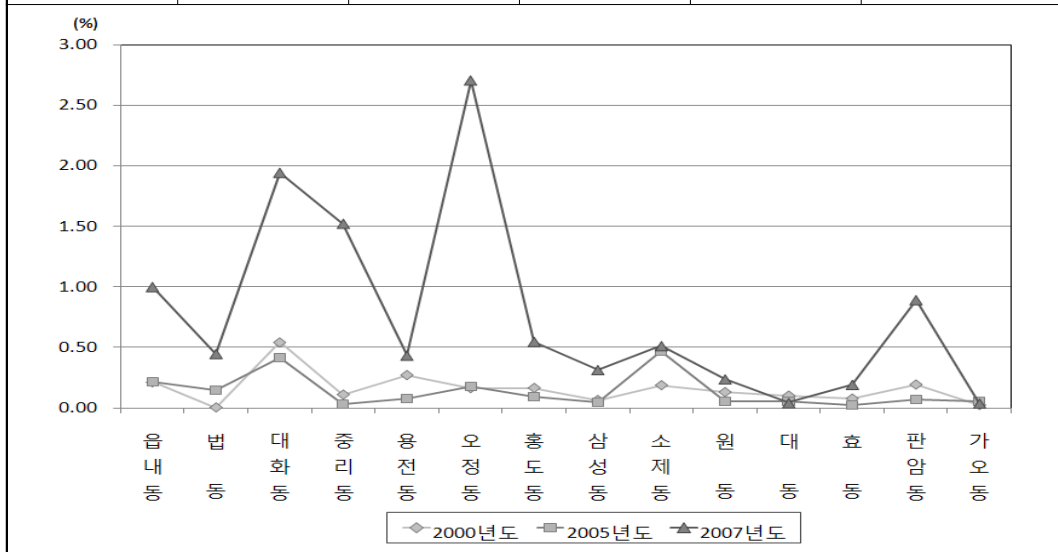
8) 공공이용 면적 분포

- 경부고속철도변 정비사업의 주변지역의 공공이용 면적 분포는 2000년 201,239㎡로 전체의 7.9%를 점유하였으며, 2005년 180,825㎡(4.5%), 2007년 1,061,563㎡(14.7%)로 전반적으로 2007년에 급격히 증가한 것으로 나타남

〈표 2-16〉 경부고속철도변 주변지역 공공이용 면적 분포 변화

(단위 : ㎡, %)

구 분	2000년도	2005년도	2007년도	중심지	비 고
대전시	2,528,562	4,006,794	7,238,741		
읍내동	18,963	20,070	97,991	중리지구	오정권역
법 동	320	13,635	43,983	중리지구	
대화동	48,583	39,096	190,181	오정지구	
중리동	9,833	3,081	149,023	중리지구	
용전동	24,337	7,310	42,567	용전지구	
오정동	14,639	16,541	264,633	오정지구	
홍도동	14,819	8,673	53,695	용전지구	삼성권역
삼성동	5,811	4,446	31,019	기존도심	
소제동	16,814	44,126	50,318	기존도심	대전역세권역
원 동	11,704	5,140	23,490	기존도심	
대 동	9,079	4,884	4,306	판암지구	신흥권역
효 동	6,913	2,116	19,025	기존도심	천동권역
판암동	17,321	6,550	87,394	판암지구	판암권역
가오동	2,103	5,157	3,938	낭월지구	
계	201,239(7.9)	180,825(4.5)	1,061,563(14.7)		



제 3 장

경부고속철도변 정비사업 영향 분석

.....
제1절 경제적 파급효과 분석

제2절 경부고속철도변 주변지역

교통여건 개선효과
.....

제3장 경부고속철도변 정비사업 영향분석

제1절 경제적 파급효과 분석

1. 분석의 개요

- 경부고속철도변 정비사업 추진에 따른 경제적 파급효과 분석은 단기적으로는 최초 건설투자에 따른 파급효과로써 생산, 고용 및 부가가치 파급효과를 중심으로 분석

- 산출승수는 특정부문의 산출물에 대한 최종수요 1단위를 충족하기 위하여 직·간접적으로 유발된 전체 산업부문의 산출액의 단위를 의미함

직접효과는 투입계수 행렬의 해당부문열의 모든 원소를 합한 값에 최초의 변화(initial change) 1을 합한 것이며, 간접효과는 총 효과, 즉 생산유발계수행렬의 해당산업부문에 대한 열원소의 합에서 직접효과를 공제한 잔여분으로 계산됨

- 고용승수는 한 산업부문에서의 고용변화가 산업전체의 총고용에 미치는 파급효과를 측정하는 것으로 총고용효과를 직접 고용효과로 나눈 값임

직접 고용효과는 한 산업의 산출물 1단위 생산에 필요한 평균 고용량이고, 총고용효과는 그 산업에 대한 최종수요 1단위를 충족시키기 위해 전 산업이 직·간접적으로 필요로 하는 총 고용량임

- 부가가치승수는 총부가가치효과를 직접 부가가치효과로 나눈 값이며, 직접부가가치효과는 한 산업의 생산물 1단위로부터 창출되는 평균 부가가치를 말하고, 총부가가치효과는 최종 수요 1단위를 충족시키기 위하여 직·간접적으로 필요한 전체 산업의 산출량으로부터 창출되는 부가가치를 말함

- 경제적 파급효과 분석에서의 제반승수는 한국은행에서 2008년 발표한 『2005년 산업연관표(2008년)』의 28부문표(통합대분류표)에 의거하여 건설, 음식 및 숙박, 운수, 도소매업, 부동산 및 사업서비스와 관련한 부문별 투입량을 결정하여 각 부문별 승수를 반영하여 산정함

2. 사업현황 및 세부지출 추정

1) 경부고속철도사업 현황

- 경부고속철도변 정비사업의 총 사업비는 4,497억원으로 이중 보상비는 45.4%인 2,267억원이며 공사비는 54.6%인 2,730억원임
- 공사비 2,730억원과 관련하여 고속철도노선과 관련하여 한국철도시설공단이 발주한 공사비 930억원과 고속철도주변 정비사업과 관련하여 대전광역시가 발주한 1,800여억원으로 구분됨
- 대전광역시에서 발주한 1,800여억원에 대한 세부 공사비 항목은 다음과 같음

<표 3-1> 경부고속철도변 정비사업 사업비(대전광역시 발주) 구성 내역

(단위 : 백만원)

구 분	합 계	6-2공구	6-3공구	비 고
총 공사비	178,866	81,791	97,075	
재료비	52,318	23,625	28,693	· 유류비 : 35% · 전자재 : 30% · 강판 등 : 35%
노무비	26,804	12,556	14,248	
경 비	17,950	9,095	8,855	
일 반 관리비	3,397	1,585	1,812	
이 운	4,333	2,091	2,242	
공사보험료	1,009	458	551	
부가세	10,581	4,941	5,640	
관급자재	3,131	1,810	1,321	· 철근, 아스콘, 레미콘
폐기물 처리비	26,306	13,620	12,686	· 운송비
지장물 이설비	33,031	12,008	21,023	· 통신, 하수 등 이설비

자료 : 대전광역시 내부자료

2) 총공사비 세부지출 추정

- 경부고속철도변 정비사업의 총 사업비는 4,497억원으로 이중 보상비는 45.4%인 2,267억원이며 공사비는 54.6%인 2,730억원임
- 위의 대전광역시 부담분 사업비의 구성 내역에 기초하여 각 지출항목별로 한국철도시설공단 사업비에 대해서도 동일한 비율을 가정하여 사업비를 추정하면 다음 표에서 보는 바와 같음

〈표 3-2〉 경부고속철도변 정비사업 총공사비 세부지출 추정

(단위 : 백만원)

구 분	대전광역시 부담분	한국철도시설공단 부담분(추정)	합 계 (추정)
총공사비	180,000	93,000	273,000
재료비	52,318	27,200	79,518
노무비	26,804	13,935	40,739
경 비	17,950	9,332	27,282
일반관리비	3,397	1,766	5,163
이 윤	4,333	2,253	6,586
공사보험료	1,009	525	1,534
부가세	10,581	5,501	16,082
관급자재	3,131	1,628	4,759
폐기물처리비	26,306	13,676	39,982
지장물이설비	33,031	17,173	50,204
기 타	1,134	11	1,145

3. 경제적 파급효과 분석

1) 지출항목별 산업 배분

- 경부고속철도변 정비사업 추진에 따른 경제적 파급효과 분석은 보상비를 제외한 총 공사비 2,730억원의 세부지출 항목별로 구분하여 본 분석에서 적용하는 28부문 산업 분류표에 근거하여 산업별로 배분
- 재료비 79,518백만원에 대해서는 유류비(7부문 : 석유) 35%, 전자재(5부문 : 목재) 30%, 강관(11부문 : 금속) 35%, 노무비 40,739백만원, 경비 27,282백만원, 일반관리비 5,163백만원, 이윤 6,586백만원에 대해서는 18부문(건설)에 배분하고, 공사보험료 1,534백만원은 [23부문 : 보험], 부가세 16,082백만원에 대해서는 [25부문 : 공공행정]에 적용
- 관급자재(철근, 아스콘, 레미콘) 4,759백만원에 대해서는 각각 철근(11부문 : 금속제품) 40%, 아스콘(9부문 : 비금속광물) 10%, 레미콘(9부문 : 비금속광물) 50%를 가정하여 적용
- 폐기물처리비 39,982백만원에 대해서는 운송비(21부문 : 운송)에 배분하여 적용
- 지장물 이설비 50,204백만원중 통신이설 50%, 하수이설 50%를 가정하여 각각에 대하여 22부문(통신) 및 18부문(건설)에 배분하여 적용. 기타 1,145백만원은 18부문(건설)에 배분하여 적용

2) 경제적 파급효과 분석

- 이상의 지출항목별로 배분하여 산정한 결과 총공사비 2,730억원이 투입되는 경부고속철도변 정비사업 추진에 따른 경제적 파급효과는 생산파급효과 505,388백만원, 고용파급효과 3,010명, 부가가치파급효과 198,209백만원으로 분석됨

<표 3-3> 경제적 파급효과 분석 결과

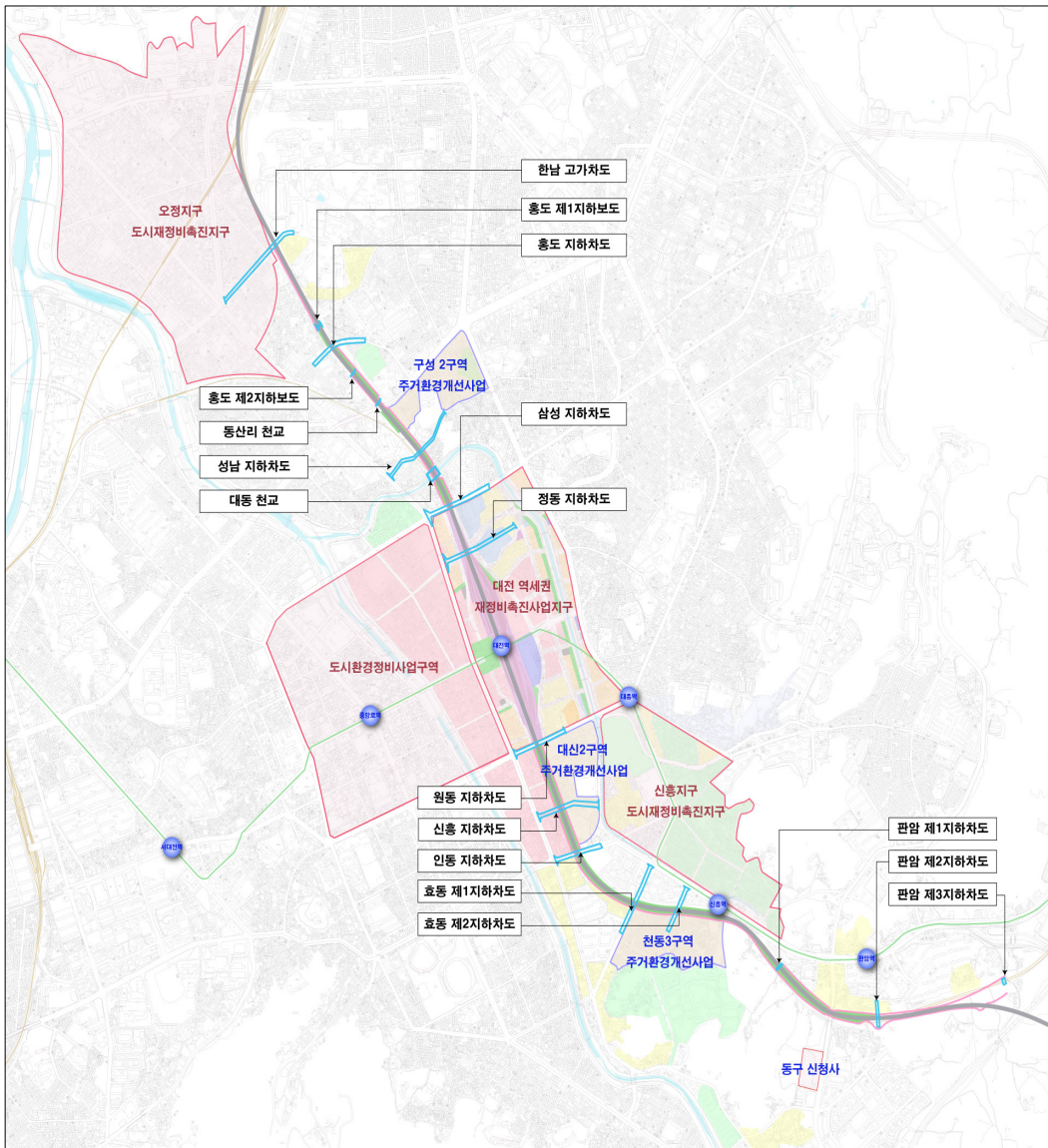
(단위 : 백만원, 명)

구 분	생산파급효과	고용파급효과	부가가치파급효과
계	505,388	3,010	198,209

제2절 경부고속철도변 주변지역 교통여건 개선효과

1. 교통여건 개선개요

- 2014년까지 추진되는 경부고속철도변 정비사업에 따른 교통여건 개선을 종합해 보면 [그림 3-1] 와 같이 나타낼 수 있음

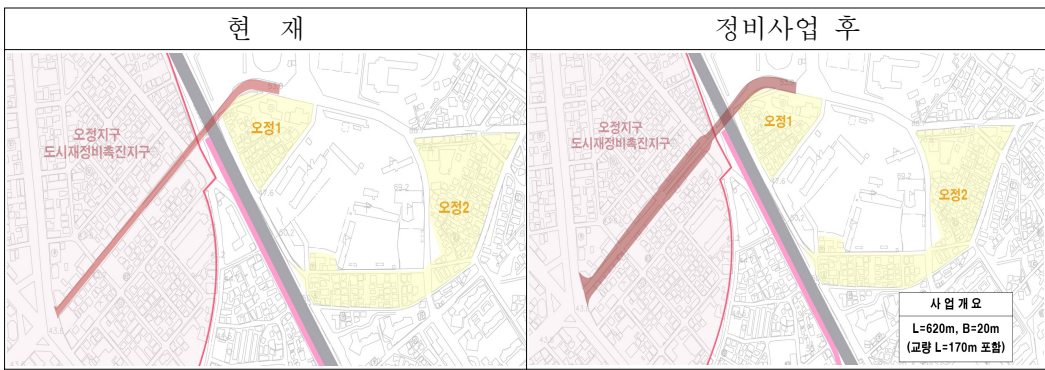


[그림 3-1] 경부고속철도변 정비사업 종합

2. 정비사업별 교통여건 개선효과

1) 한남고가차도 건설

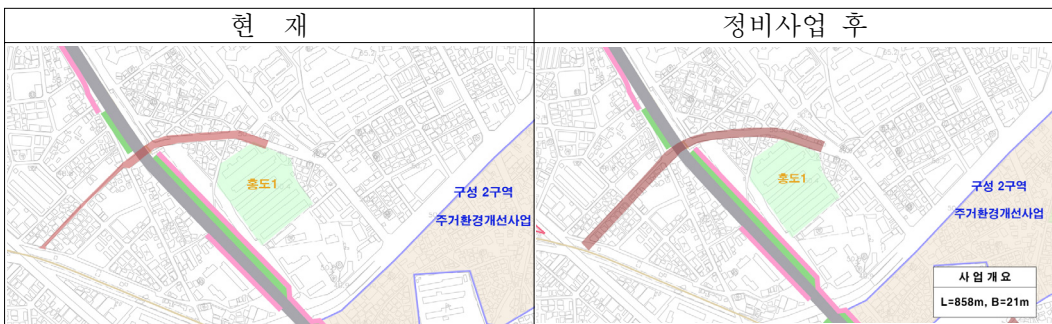
- 대덕구 오정동 한남오거리에서 한남대 입구에 이르는 구간으로 그동안 불합리한 도로위계 등의 문제로 상습적인 교통체증 구간으로, 한남고가차도의 확장 및 정비는 연장 620m, 폭 20m로 현재 편도 1차선에서 2차선으로 개선되어 도로위계의 합리화 및 교통소통 능력 향상 등의 개선효과를 기대할 수 있음



[그림 3-2] 한남고가차도 현황 및 정비사업

2) 홍도지하차도 건설

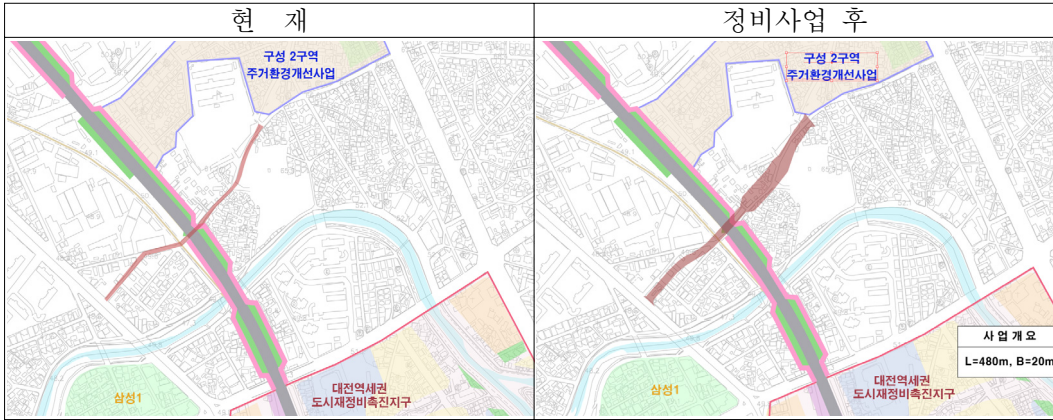
- 홍도지하차도는 삼성동과 홍도동을 연결하는 구간으로 주변지역의 주거환경의 개선에 따른 교통혼잡이 가중되고 있는 지역으로, 홍도지하차도의 확장 및 정비는 연장 858m, 폭 21m로 현재 편도 1차선에서 2차선으로 개선되어 교통소통 능력 향상이 기대됨



[그림 3-3] 홍도지하차도 현황 및 정비사업

3) 성남지하차도 건설

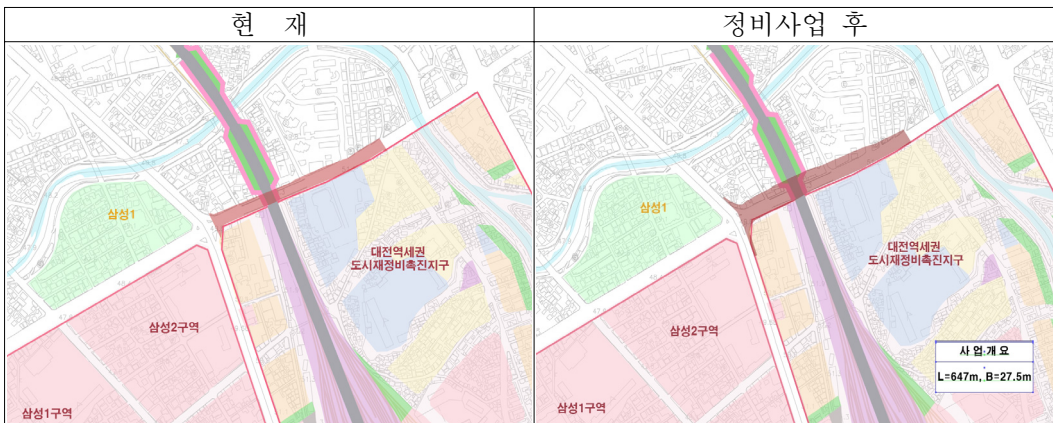
- 성남지하차도는 삼성동과 성남동을 연결하는 구간으로 주변지역의 주거환경의 개선에 따른 교통혼잡이 가중되고 있는 지역으로, 성남지하차도의 건설 및 정비는 연장 480m, 폭 20m로 편도 2차선으로 개선되어 교통소통 능력 향상이 기대됨



[그림 3-4] 성남지하차도 현황 및 정비사업

4) 삼성지하차도 건설

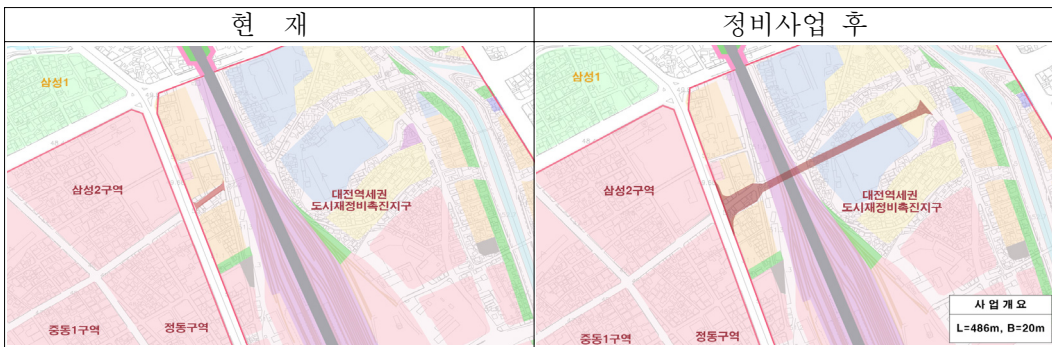
- 삼성네거리에서 성남네거리를 연결하는 구간으로 그동안 철도로 인한 상습적인 교통혼잡 지역으로, 삼성지하차도의 확장 및 정비는 연장 647m, 폭 27.5m로 편도 3차선으로 개선되어 주변의 교통소통 능력 향상과 대전역세권 도시재정비촉진사업의 활성화가 기대됨



[그림 3-5] 삼성지하차도 현황 및 정비사업

5) 정동지하차도 건설

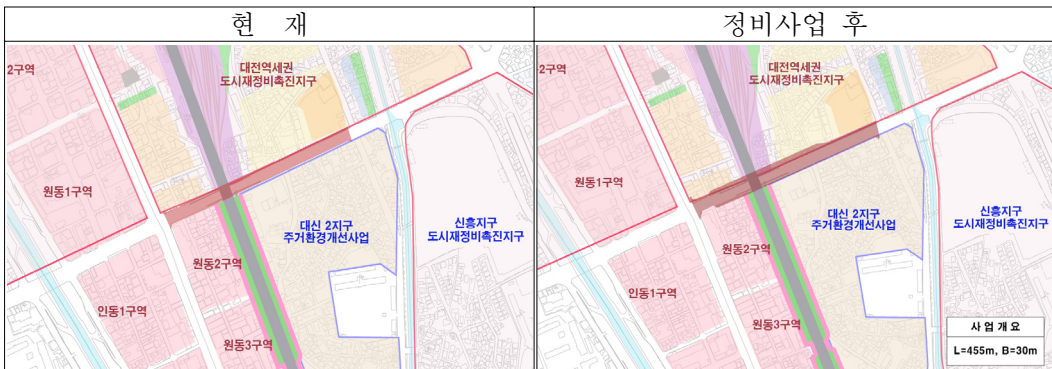
- 정동지하차도는 정동과 삼성동을 연결하는 구간으로 현재 대전역세권 도시재정비촉진지구로 지정 및 재정비촉진사업이 추진되고 있는 지역으로, 정동지하차도의 신설 및 정비는 연장 486m, 폭 20m로 편도 2차선으로 신설되어 삼성지하차도으로의 교통량 흡수로 주변의 교통소통 능력 향상이 기대됨



(그림 3-6) 정동지하차도 현황 및 정비사업

6) 원동지하차도 건설

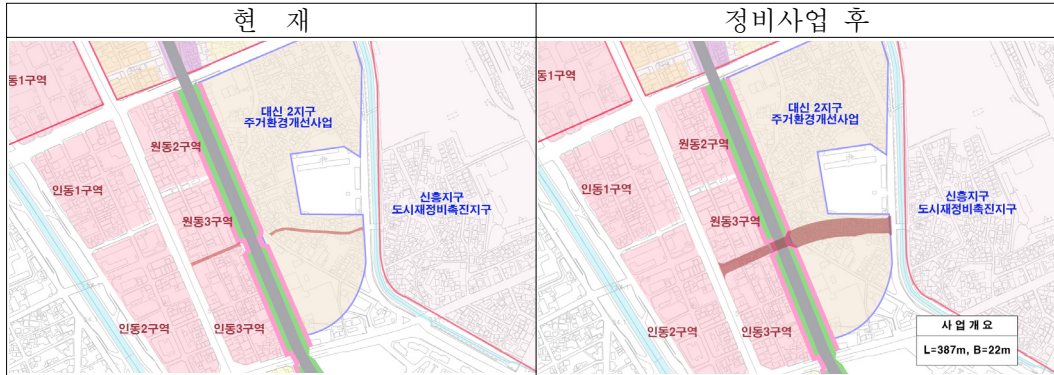
- 원동지하차도는 원동과 신흥동을 연결하는 구간으로 현재 대전역세권 도시재정비촉진지구로 지정 및 재정비촉진사업과 대신2구역 주거환경개선사업이 추진되고 있는 지역으로, 원동지하차도 확장 및 정비는 연장 455m, 폭 30m로 편도 3차선으로 개선되어 그동안 상습적인 정체구간이었던 자양로의 교통소통 능력 향상이 기대됨



(그림 3-7) 원동지하차도 현황 및 정비사업

7) 신흥지하차도 건설

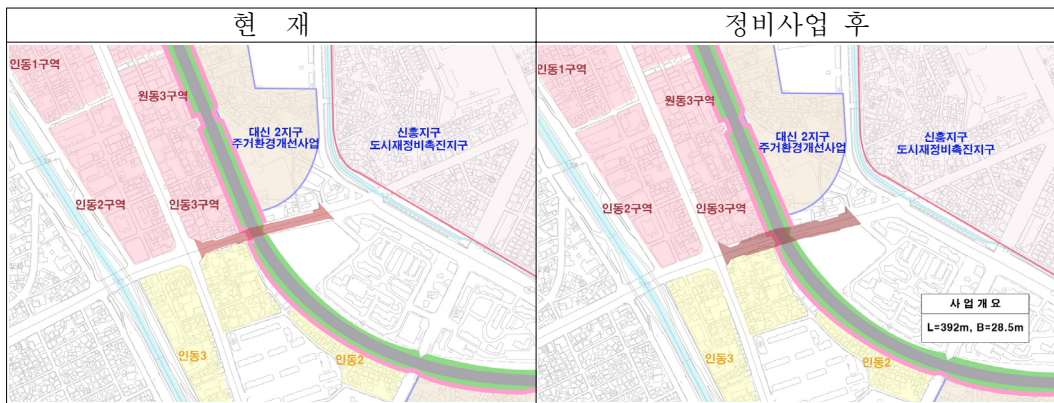
- 신흥지하차도는 원동과 대동을 연결하는 구간으로 주변지역 주거환경의 개선에 따른 교통혼잡이 가중되고 있는 지역으로, 신흥지하차도의 건설 및 정비는 연장 387m, 폭 22m로 편도 2차선으로 개선되어 교통소통 능력 향상이 기대됨



(그림 3-8) 신흥지하차도 현황 및 정비사업

8) 인동지하차도 건설

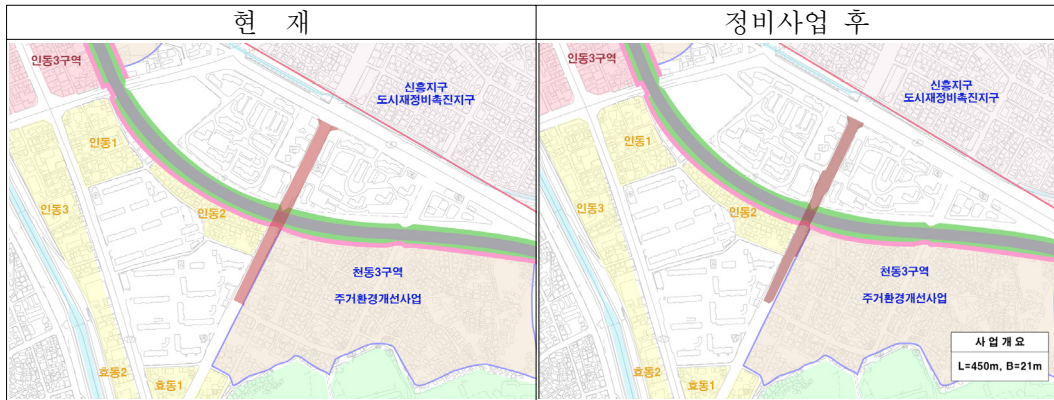
- 인동지하차도는 인동과 신흥동을 연결하는 구간으로 주변지역의 주거환경 및 재정비사업이 추진되고 있는 지역으로, 인동지하차도의 확장 및 정비는 연장 392m, 폭 28.5m로 편도 3차선으로 개선되어 교통소통 능력의 향상과 정비사업의 활성화가 기대됨



(그림 3-9) 인동지하차도 현황 및 정비사업

9) 효동 제1지하차도 건설

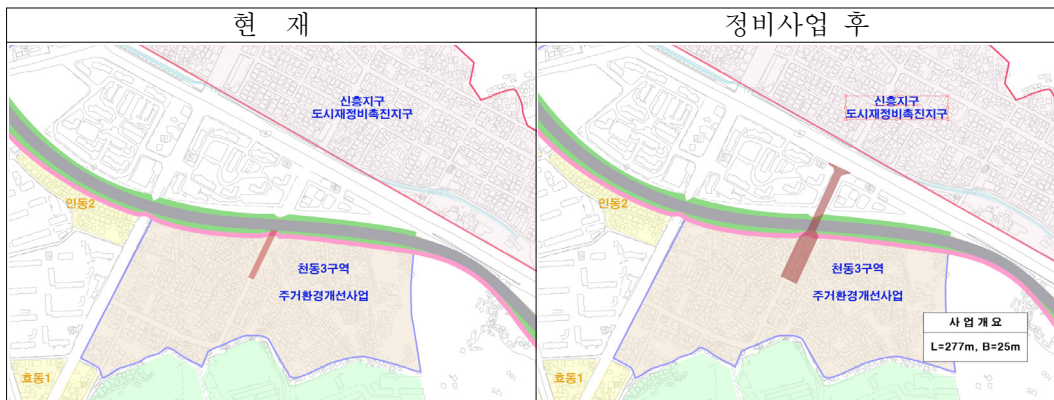
- 효동 제1지하차도는 효·천동과 신흥동을 연결하는 구간으로 주변지역의 주거환경의 개선에 따른 교통혼잡이 가중되고 있는 지역으로, 효동 제1지하차도의 확장 및 정비는 연장 450m, 폭 21m로 편도 2차선으로 개선되어 교통소통 능력 향상이 기대됨



[그림 3-10] 효동 제1지하차도 현황 및 정비사업

10) 효동 제2지하차도 건설

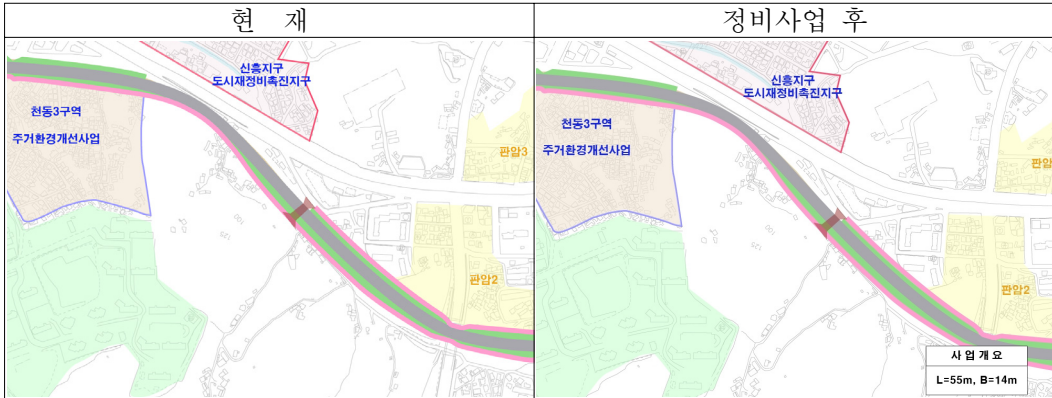
- 효동 제2지하차도는 천동과 신흥동을 연결하는 구간으로 주변지역의 주거환경의 개선에 따른 교통혼잡이 가중되고 있는 지역으로, 효동 제2지하차도의 건설 및 정비는 연장 277m, 폭 25m로 편도 2-3차선으로 개선되어 주변의 교통소통 능력 향상이 기대됨



[그림 3-11] 효동 제2지하차도 현황 및 정비사업

11) 판암 제1지하차도 건설

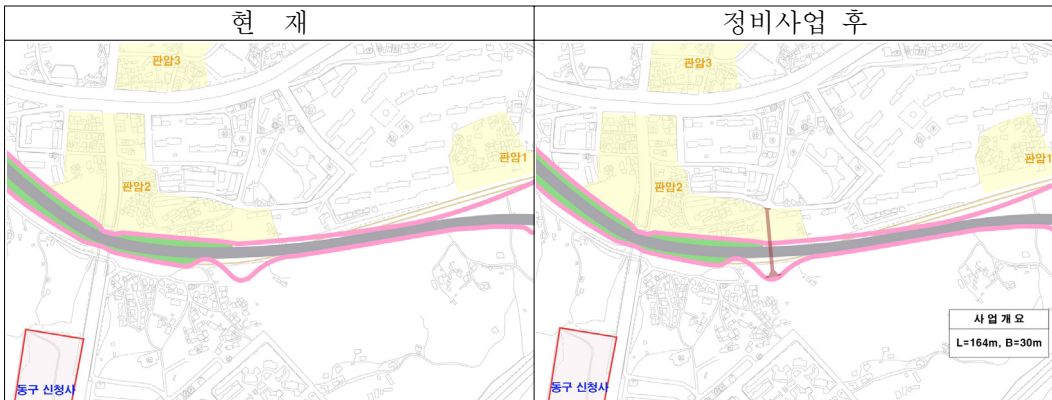
- 판암 제1지하차도는 천동과 판암동을 연결하는 구간으로 지구 차원의 교통서비스가 필요한 지역으로, 판암 제1지하차도의 건설 및 정비는 연장 55m, 폭 14m로 간선도로 연계기능 보다는 생활도로의 서비스 기능의 향상이 기대됨



(그림 3-12) 판암 제1지하차도 현황 및 정비사업

12) 판암 제2지하차도 건설

- 판암 제2지하차도는 천동과 판암동을 연결하는 구간으로 지구 차원의 교통서비스가 필요한 지역으로, 판암 제2지하차도의 건설 및 정비는 연장 164m, 폭 30m로 고속철도 측면도로와 연계강화를 통한 생활도로의 서비스 기능의 향상이 기대됨



(그림 3-13) 판암 제2지하차도 현황 및 정비사업

13) 판암 제3지하차도 건설

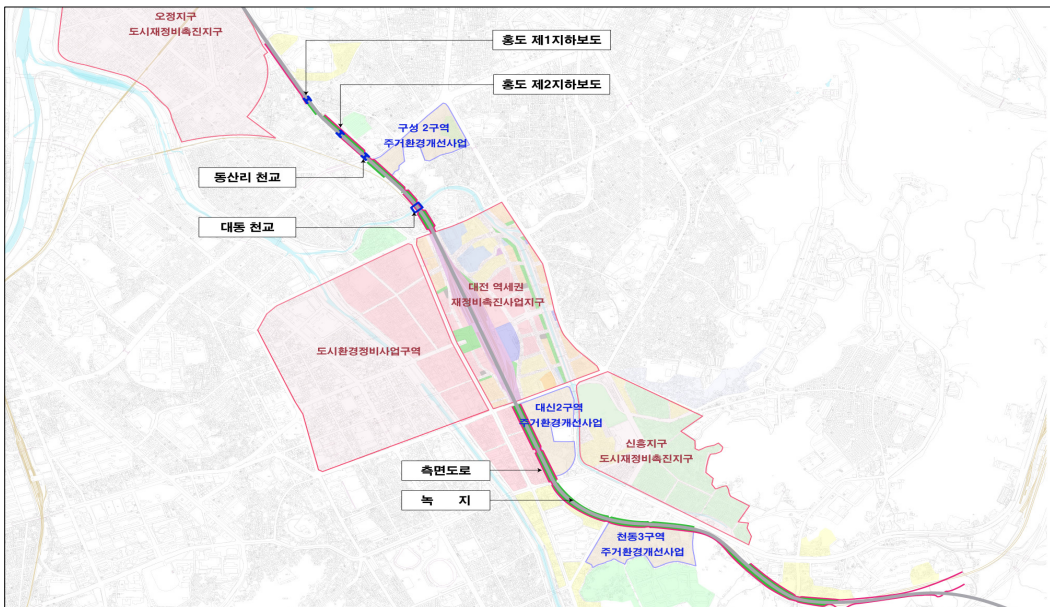
- 판암 제3지하차도는 가오동과 삼정동을 연결하는 구간으로 가오 택지개발사업으로 인한 교통량 증가가 예상되는 지역으로, 판암 제3지하차도의 건설 및 정비는 연장 300m, 폭 20m로 편도 2차선으로 개선되어 교통소통 능력 향상이 기대됨



(그림 3-14) 판암 제3지하차도 현황 및 정비사업

14) 지하보도 및 측면도로 건설

- 홍도 제1·2지하보도, 동산리 천교, 대동 천교와 측면도로 오정동~삼성동 구간에 이르는 연장 1,665m, 폭 10m와 원동~효동 구간 연장 1,394m, 폭 10m 등 주변 녹지가 조성됨



(그림 3-15) 지하보도 및 측면도로(녹지) 정비사업

제 4 장

고속철도변 정비사업과 연계사업 구상

제1절 기본방향

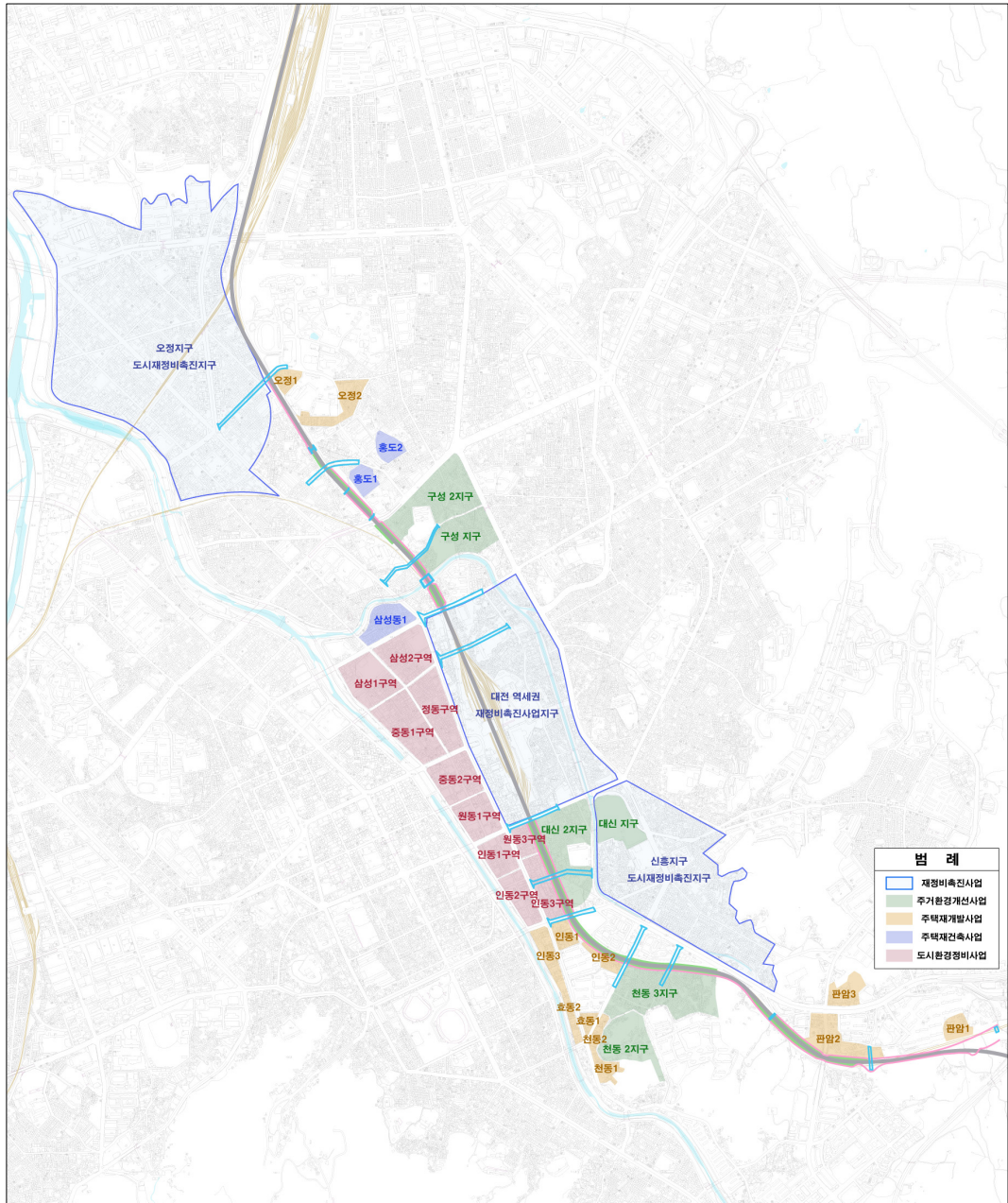
제2절 권역별 연계사업 구상

제4장 고속철도변 정비사업과 연계사업 구상

제1절 기본방향

- 경부고속철도변 정비사업에 따른 도시발전 효과를 극대화시키기 위해서는 기본적으로 그동안 철도노선으로 인한 공간적 단절을 극복할 수 있는 도시공간의 통합과 아울러 주변의 다양한 주거 및 도시환경정비사업 등과 연계강화를 통한 도시기능의 활성화 및 도시활동의 촉진을 도모해야 할 것임
- 이를 위해서는 경부고속철도변 정비사업의 유형인 고가차도, 지하차도, 측면도로, 그리고 지하보도 및 천교 등의 특성과 권역별 공간적 특성을 등을 고려하여 연계사업을 구상할 필요가 있음
- 경부고속철도변 정비사업과 현재 추진되고 있거나 계획된 주변지역의 다양한 주거 및 도시환경 정비사업과의 시너지 효과를 창출하기 위해서는 정비사업의 선적인 동서간의 연계강화 효과와 주변지역의 면적인 정비사업을 통합하여 추진할 필요가 있음
- 이와 같이 선적인 정비사업과 면적인 정비사업을 통합하여 추진하기 위해서는 고속철도변 정비사업을 전체적으로 접근하기 보다는 공간적, 기능적 특성을 고려한 권역별로 연계사업을 구상하여 추진하는 것이 보다 높은 시너지 효과를 기대할 수 있을 것임
- 따라서 2개 공구에서 추진되고 있는 경부고속철도변 정비사업에 따른 주변지역의 환경개선을 위해 오정권, 삼성권, 대전역세권, 신흥권, 천동권, 그리고 판암권 등 6개 권역별로 연계사업을 구상·제시하고자 함
- 권역별 연계사업은 우선적으로 고속철도변 정비사업의 범위 및 추진기간과 주변지역의 정비사업 주체가 공공주도형과 민간주도형 특성을 고려할 필요가 있는데, 공공주도형의 사업은 투자의 중복을 피하하고 연계성을 고려할 필요가 있고, 민간주도형 사업은 공공의 역할을 강화하여 민간의 투자가 촉진될 수 있도록 해야 할 것임

- 경부고속철도변 정비사업과 연계 가능한 주요 정비사업과 촉진사업은 [그림 4-1] 와 같이 나타낼 수 있음

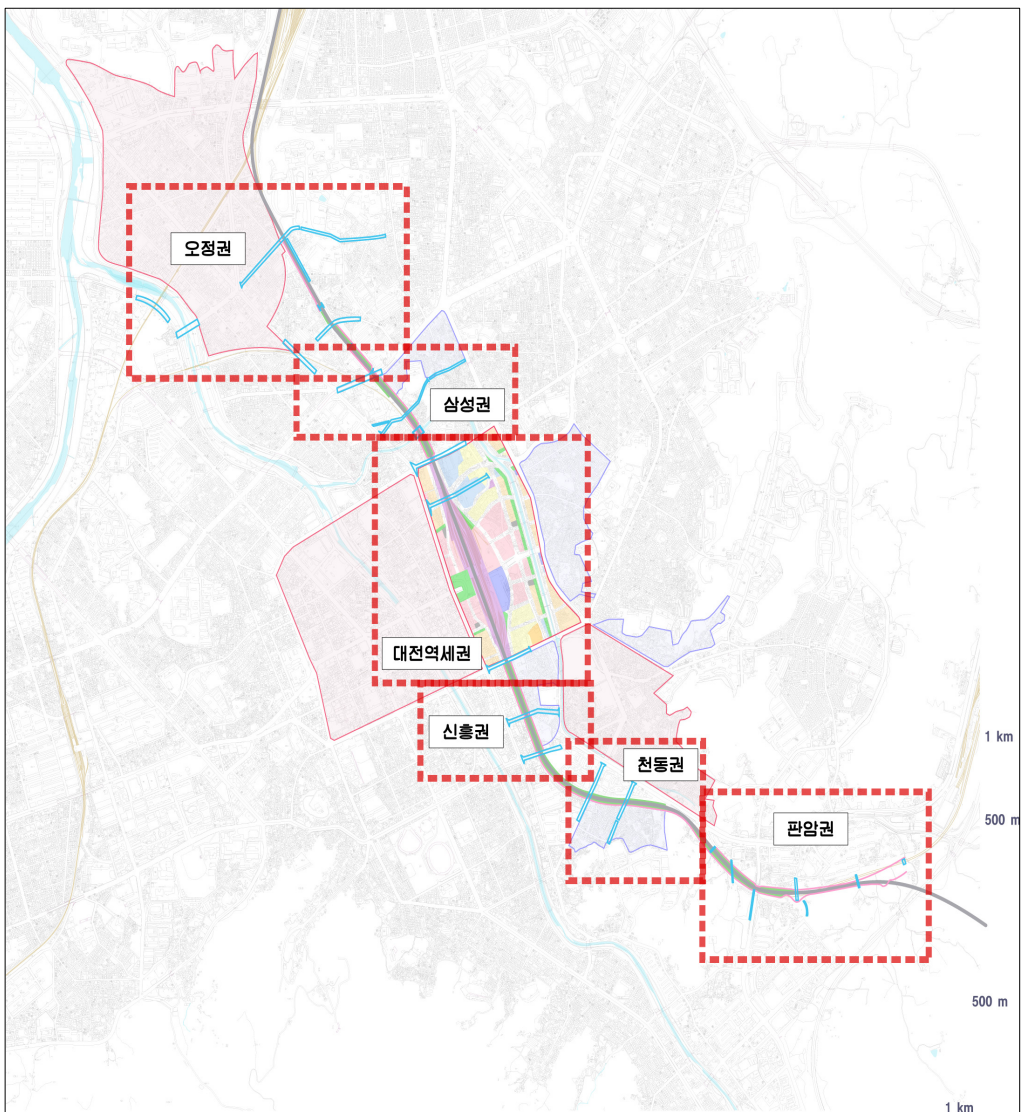


[그림 4-1] 경부고속철도변 연계 가능한 주요 정비사업 및 촉진사업 현황도

제2절 권역별 연계사업 구상

1. 권역구분

- 경부고속철도변 정비사업과 주변지역의 특성을 분석하기 위한 권역은 오정권, 삼성권, 대전역세권, 신흥권, 천동권, 그리고 판암권 등 6개 권역으로 구분하여 분석에 사용하였음

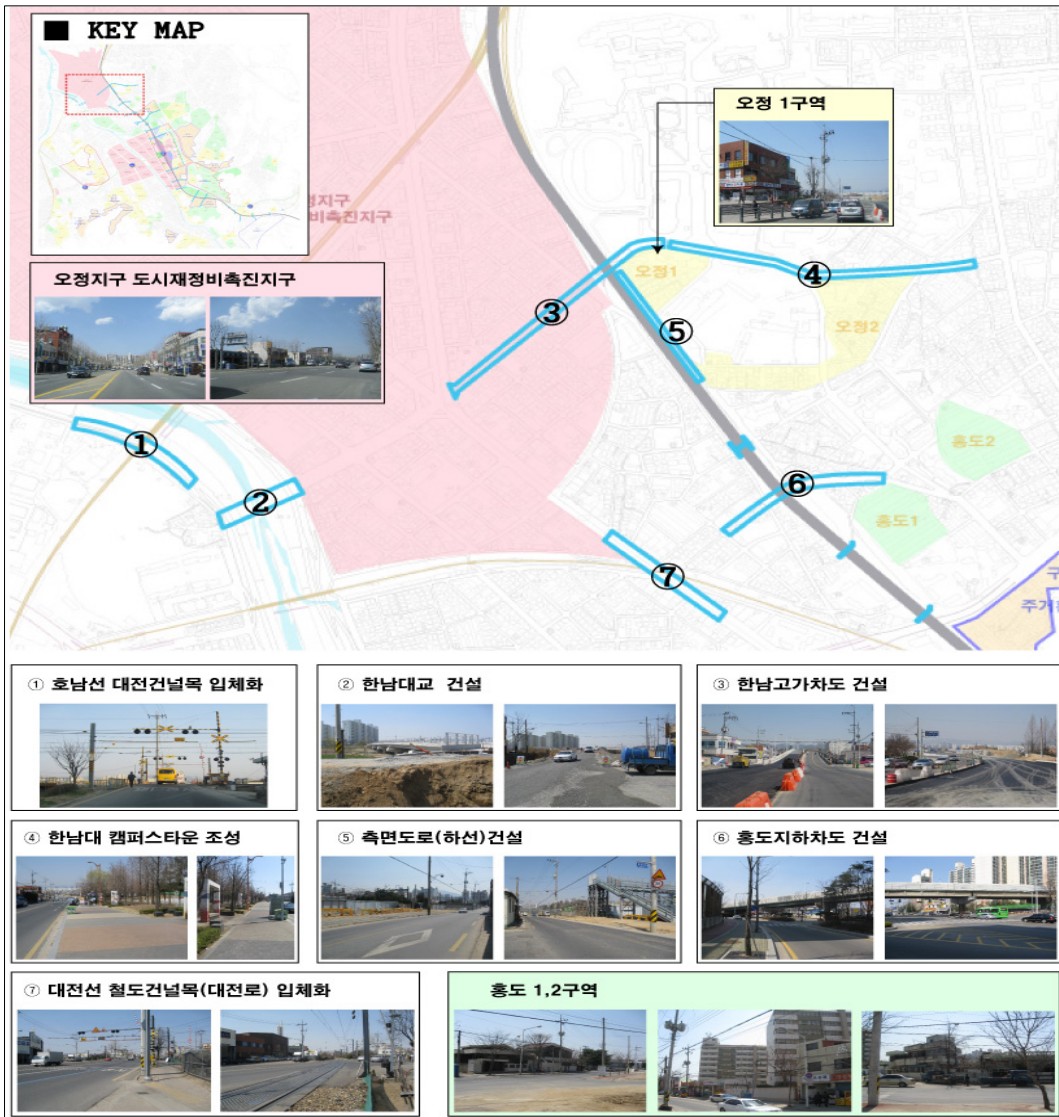


[그림 4-2] 경부고속철도변 정비사업 권역 구분도

2. 권역별 연계사업 구상

1) 오정권 연계사업

- 오정권의 고속철도변 정비사업은 한남고가차도 건설, 측면도로(하선) 건설, 홍도지하차도 건설, 지하보도와 오정지구 도시재정비촉진지구 등이 지정되어 다양한 도시계획사업이 추진되고 있음



(그림 4-3) 오정권 정비사업 및 주변 현황 분석도

- 오정권 고속철도변 정비사업에 따른 시너지 효과를 창출하여 지역발전을 극대화시키기 위해서는 주변의 개발계획 혹은 진행되고 있는 도시계획사업과 연계를 강화할 필요가 있음
- 오정권에는 공공주도로 오정지구 도시재정비촉진지구가 지정되어 촉진계획이 수립중이며, 2010 도시 및 주거환경정비 기본계획상 주택재개발사업 오정동 1, 2 예정구역과 공동재건축사업 홍도동 1, 2 예정구역으로 관리되고 있어 앞으로 민간주도의 정비사업이 추진될 예정임
- 따라서 한남고가도로 건설과 측면도로 건설에 따른 연계사업으로 현재 추진되고 있는 한남대 캠퍼스타운 조성에 대한 기능 및 강화할 필요가 있음
 - 현재 추진되고 있는 한남로 보도와 가로 시설물 정비사업 등은 선적인 접근으로 주변의 상업기능 활성화에 단기적인 효과를 기대할 수 있으나, 지역사회 공동체 형성을 위해서는 대학측과 협력하여 면적인 캠퍼스타운 조성으로 확대할 필요가 있음
 - 한남대학교 법인 소유 건물인 캠퍼스타운 건물을 소극장 및 지역커뮤니티센터로 리모델링하여 지역사회와 공동으로 활용할 수 있도록 하여, 열악한 문화기능의 강화를 통해 주변의 민간주도 주택재개발 및 재건축사업을 촉진시킬 필요가 있음



(그림 4-4) 오정권 정비사업 및 연계사업

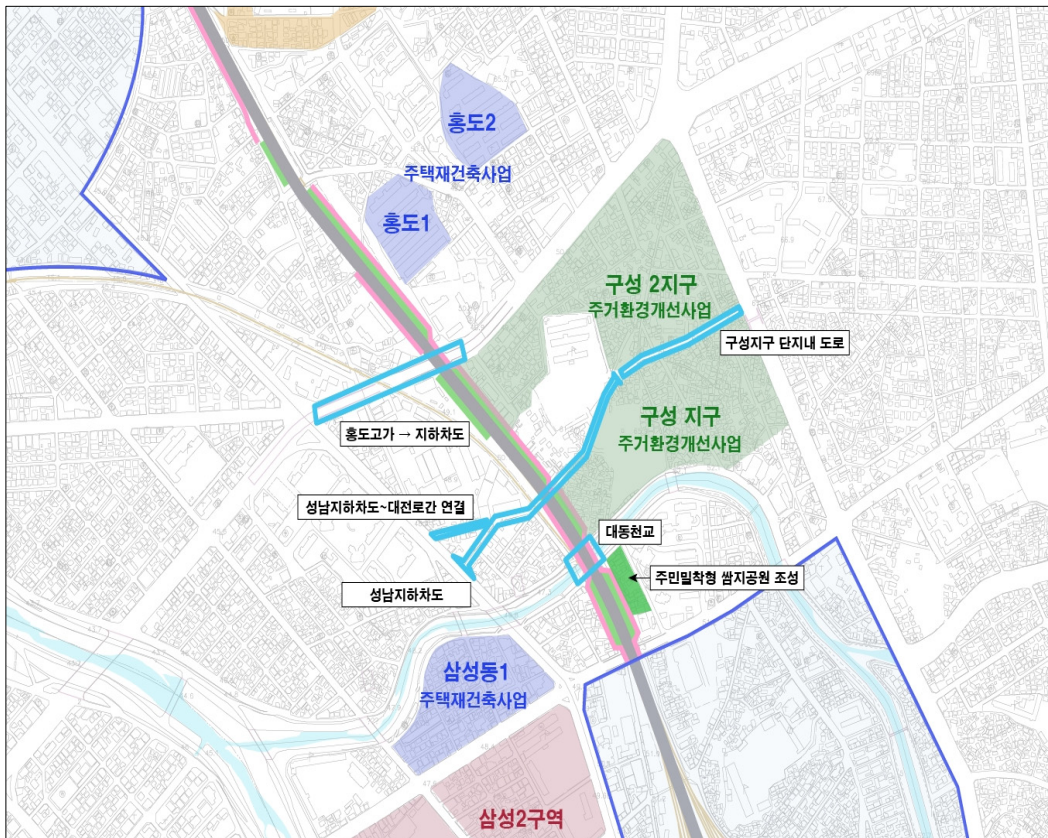
2) 삼성권 연계사업

- 삼성권의 고속철도변 정비사업은 홍도지하차도, 성남지하차도, 대동천교 건설 등이 추진되고 있음



(그림 4-5) 삼성권 정비사업 및 주변 현황 분석도

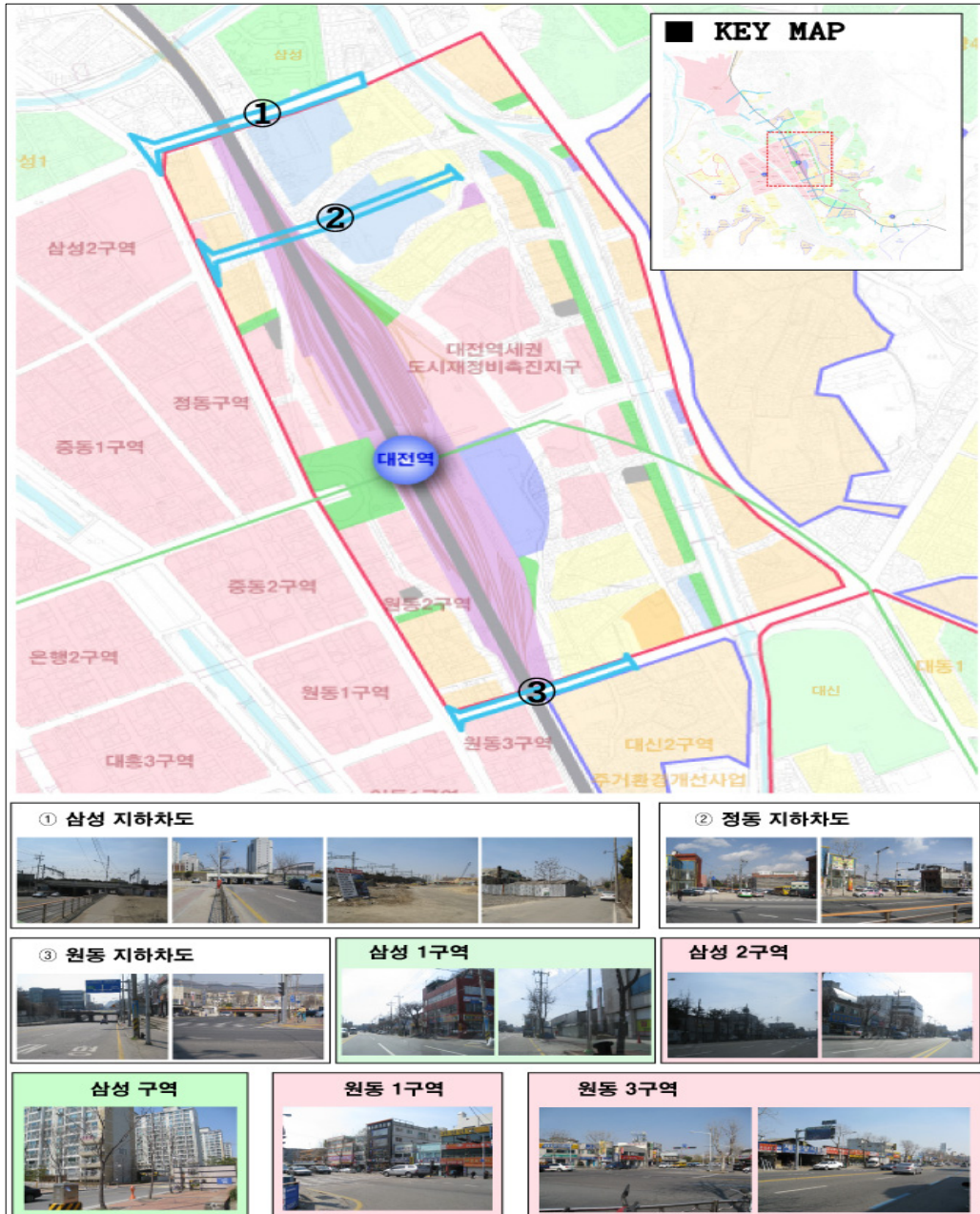
- 삼성권 고속철도변 정비사업에 따른 시너지 효과를 창출하여 지역발전을 극대화시키기 위해서는 주변의 개발계획 혹은 진행되고 있는 주거환경개선사업과 연계를 강화할 필요가 있음
- 삼성권에는 홍도지하차도 건설, 성남지하차도 건설과 대동천교 건설의 고속철도변 정비사업과 연계 가능한 사업은 공공주도의 구성지구와 2지구 주거환경개선사업과 민간주도의 삼성동 1 주택재건축사업으로 볼 수 있음
- 특히, 성남지하차도 건설은 인접한 주거환경개선사업에 따른 교통량 증가가 예상되므로, 주변도로와 연계하여 교통소통 능력을 제고시킬 수 있도록 구성지구 단지내도로를 연계하여 추진할 필요가 있음



(그림 4-6) 삼성권 정비사업 및 연계사업

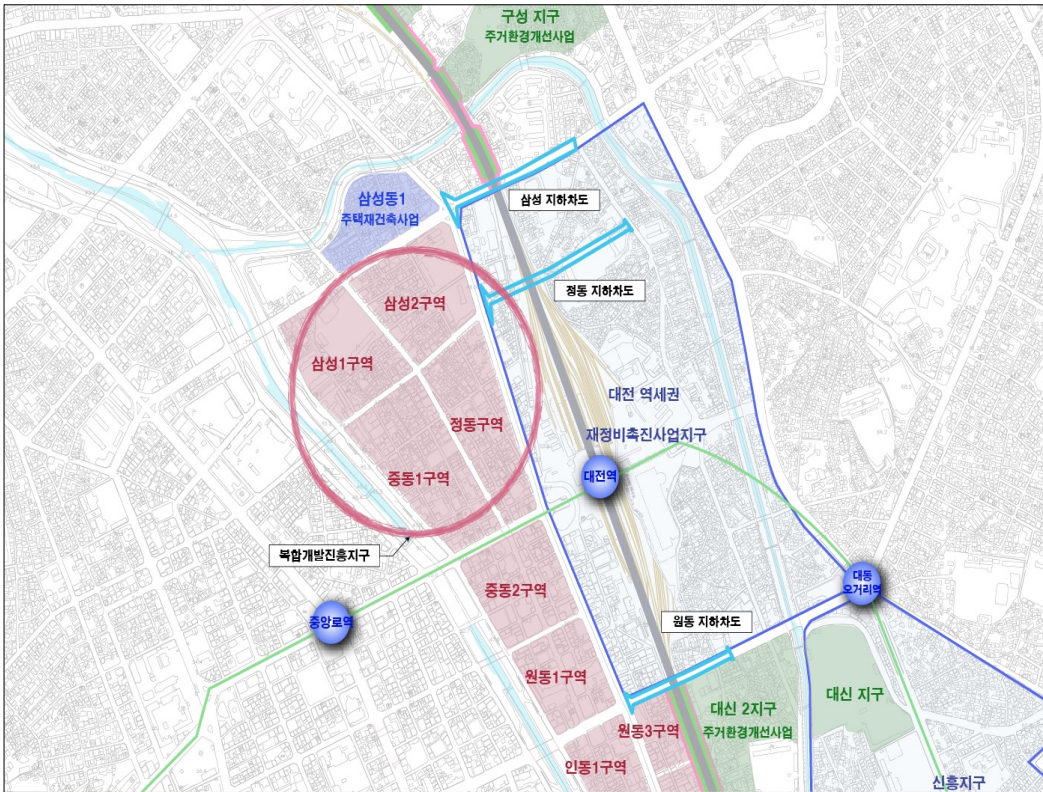
3) 대전역세권 연계사업

- 대전역세권의 고속철도변 정비사업은 삼성지하차도 건설, 정동 지하차도 건설, 원동 지하차도 건설 등 동서연결 기능에 있어 중추적인 사업임



(그림 4-7) 대전역세권 정비사업 및 주변 현황 분석도

- 대전역세권 고속철도변 정비사업에 따른 시너지 효과를 창출하여 지역발전을 극대화 시키기 위해서는 주변의 개발계획 혹은 진행되고 있는 도시재정비촉진사업과 연계를 강화할 필요가 있음
- 대전역세권에는 삼성지하차도 건설, 정동지하차도 건설, 원동지하차도 건설의 고속철도변 정비사업과 연계 가능한 사업은 공공주도의 대전역세권 도시재정비촉진사업을 보다 적극적으로 추진하여 철도 클러스터가 조성될 수 있도록 해야할 것임
- 또한, 삼성 1, 2구역, 중동 1구역, 정동구역은 역세권의 기능과 상호 보완관계를 유지하며 발달한 지역으로, 민간주도의 도시환경정비사업 추진시 공공관리 기능을 강화하여 도심형 산업이 입지할 수 있도록 ‘복합개발진흥지구’ 로 지정하여 정비할 필요가 있음



(그림 4-8) 대전역세권 정비사업 및 연계사업

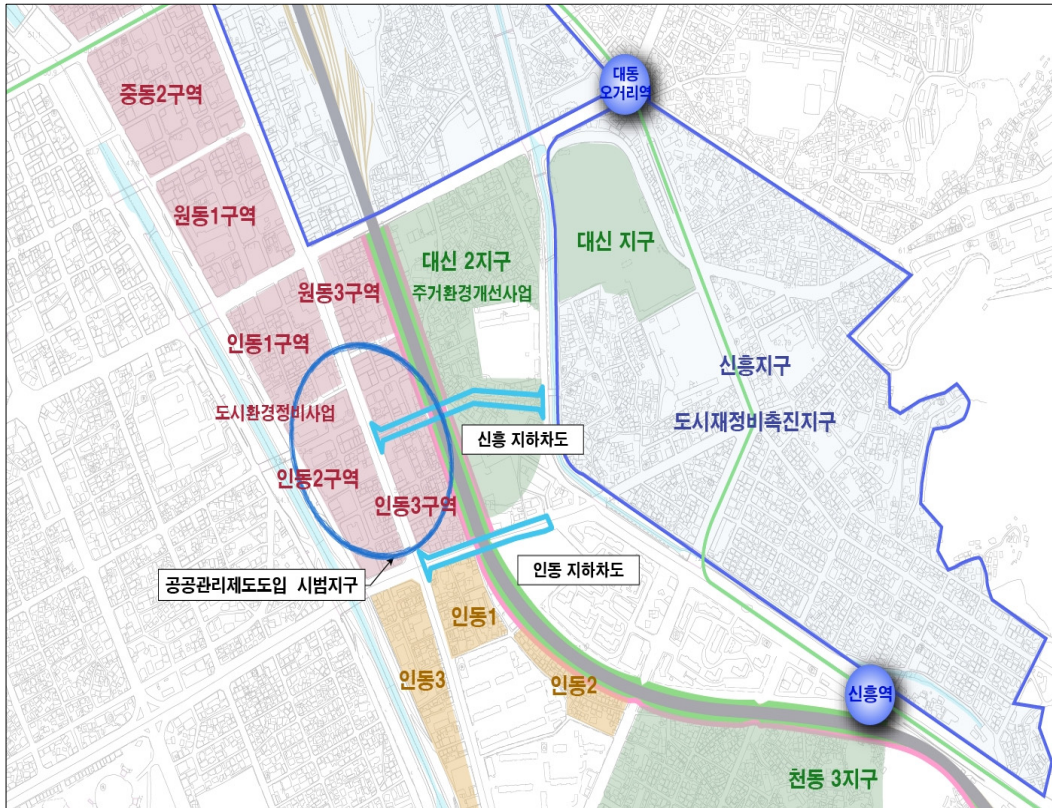
4) 신흥권 연계사업

- 신흥권의 고속철도변 정비사업은 신흥지하차도 건설과 인동지하차도로 대전역세권과 연계된 원도심활성화를 위한 중추적인 사업임



(그림 4-9) 신흥권 정비사업 및 주변 현황 분석도

- 신흥권 고속철도변 정비사업에 따른 시너지 효과를 창출하여 지역발전을 극대화시키기 위해서는 주변의 개발계획 혹은 진행되고 있는 주거환경개선사업 및 도시재정비 촉진사업과 연계를 강화할 필요가 있음
- 신흥권에는 공공주도의 신흥지구 도시재정비촉진사업과 대신 2구역 주거환경정비사업이 진행되고 있으며, 대전역세권과 인접하여 민간주도의 원동 3구역, 인동 1, 2, 3 구역 등에서 도시환경정비사업이 추진될 전망이다
- 따라서 신흥지하차도 건설과 인동지하차도 건설 및 측면도로 건설과 신흥지구의 주거기능 강화에 따른 민간주도의 도시환경정비사업이 우선적으로 추진될 수 있도록 ‘공공관리제도 도입 시범지구’ 사업으로 추진



(그림 4-10) 신흥권 정비사업 및 연계사업

5) 천동권 연계사업

- 천동권의 고속철도변 정비사업은 효동 제1지하차도 건설, 효동 제2지하차도 건설, 측면도로 등이 추진되고 있음



(그림 4-11) 천동권 정비사업 및 주변 현황 분석도

- 천동권 고속철도변 정비사업에 따른 시너지 효과를 창출하여 지역발전을 극대화시키기 위해서는 주변의 개발계획 혹은 진행되고 있는 신흥지하철역과 주거환경개선사업과 연계를 강화할 필요가 있음
- 천동권에는 공공주도로 신흥지구 도시재정비촉진사업과 천동 2구역 주거환경개선사업이 진행되고 있으며, 천동 3구역 주거환경개선사업이 추진되고 있으며, 향후 민간주도로 효동 1구역 등의 주택재개발사업이 추진될 예정임
- 따라서 효동 제1지하차도 건설과 효동 제2지하차도 건설 및 측면도로 건설에 따른 연계사업으로는 신흥역세권과의 접근성 향상 효과를 극대화시킬 수 있는 천동 3구역 주거환경개선사업을 적극적으로 추진할 필요가 있음
- 특히 천동권은 주변의 대규모 공동주택이 밀집되어 있어 향후 천동 2, 3구역 주거환경개선사업이 완공될 경우, 주민의 공공복지시설의 수요가 급증할 것으로 판단되므로, 천동 3구역 주거환경개선사업구역에 공공주도로 ‘복합형 공공도서관’ 건립을 검토할 필요가 있음



(그림 4-12) 천동권 정비사업 및 연계사업

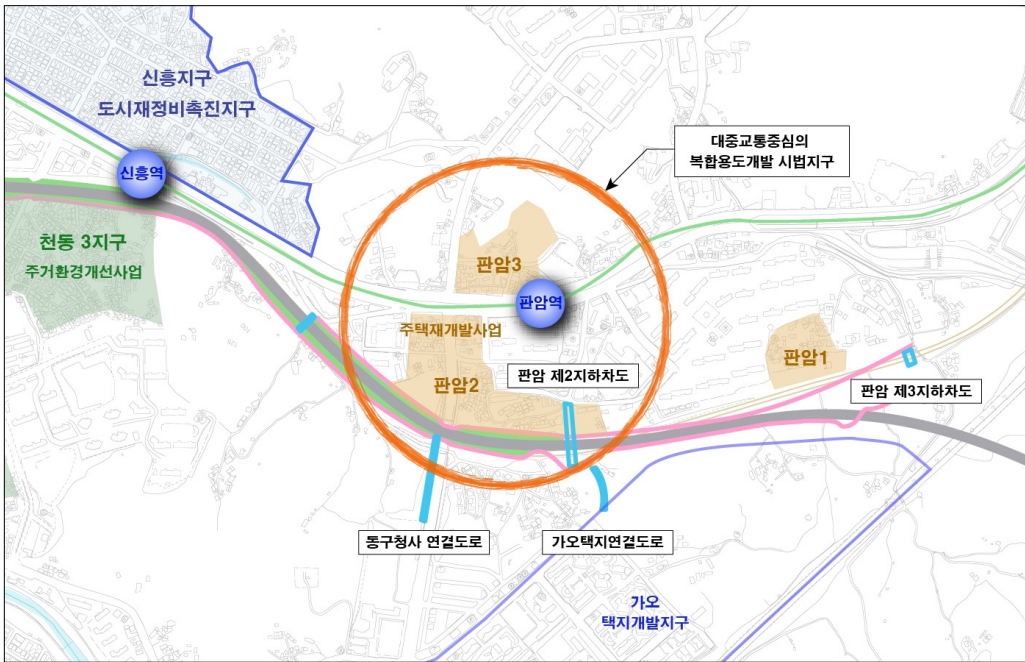
6) 판암권 연계사업

- 판암권의 고속철도변 정비사업은 판암 제2지하차도 건설, 판암 제3지하차도 건설, 측면도로 등이 추진되고 있음



(그림 4-13) 판암권 정비사업 및 주변 현황 분석도

- 판암권 고속철도변 정비사업에 따른 시너지 효과를 창출하여 지역발전을 극대화시키기 위해서는 주변의 개발계획 혹은 진행되고 있는 동구신청사와 판암 역세권의 주택재개발사업과 연계를 강화할 필요가 있음
- 판암권에는 공공주도의 도시계획사업은 현재 추진되고 있지 않으나 판암역세권 주택재개발 예정구역이 지정·관리되고 있어, 향후 민간주도의 주택재개발사업이 추진될 예정임
- 특히, 판암역세권은 도시기본계획상 중심지체계의 지구중심지로서 위상을 갖고 있으므로, 고속철도변 정비사업과 주택재개발예정구역을 연계한 광역생활권 차원의 판암역세권개발계획을 수립하여 동남부지역의 활성화를 촉진할 필요가 있음
- 향후, 판암역세권의 지구중심 기능을 강화시키기 위해서는 복합용도개발 및 지하철역과 인근지역과의 원활한 연계를 위한 연계환승체계를 구축하여 역세권의 발전 잠재력을 극대화시킬 수 있도록 가칭 “대중교통중심의 복합용도개발 시범지구” 로 지정·관리할 필요가 있음



[그림 4-14] 판암권 정비사업 및 연계사업

제 5 장

요약 및 결론

제1절 연구요약

제2절 정책적 제언

제5장 결 론

제1절 연구요약

- 대전도심구간이 지하에서 지상화로 결정에 됨에 따라 지역발전 차원의 고속철도변을 중심으로 지하차도 및 보도건설, 측면도로 및 녹지 등 복합활용공간 조성은 지역경제에 영향을 미치게 되고, 그동안 철도로 인해 단절된 동서교통 소통능력의 향상뿐만 아니라 주변의 도시환경의 변화가 기대되고 있음
- 이와 같이 고속철도변 정비사업 추진이 그동안 철도로 인한 동서간의 불균형 문제를 극복할 수 있는 기회요인으로 작용할 수 있도록, 주변의 도시환경 정비 및 각종 도시계획사업들이 시너지효과를 창출하기 위한 연계사업을 권역별로 구상하였음
- 먼저, 고속철도변 정비사업이 지역경제에 미치는 영향은 총 사업비는 4,497억원으로 이중 보상비 45.4%인 2,267억원, 공사비 54.6%인 2,730억원으로 가정하였음
- 총공사비 2,730억원이 투입되는 경부고속철도변 정비사업 추진에 따른 경제적 파급효과는 생산파급효과 505,388백만원, 고용파급효과 3,010명, 부가가치파급효과 198,209백만원으로 분석되었음
- 경부고속철도변 정비사업이 대부분 철도로 인한 지역분절을 극복하기 위한 고가지하차도 및 보도 건설과 측면도로 건설을 중심으로 추진되고 있어, 그 효과역시 그동안 불합리한 도로의 위계 및 상습정체 구간을 해소시키게 되므로 주변의 교통여건 개선에 기여할 것임
 - 경부고속철도변 정비사업에 따른 교통소통 능력의 향상이 기대되는 지역은 한남고가차도 건설에 따른 한남로, 홍도지하차도의 삼성동과 홍도동 연계구간, 성남지하차도의 삼성동과 성남동 구간, 삼성·정동·원동지하차도의 대전역세권 주변의 교통소통 능력 향상이 기대됨

제2절 정책적 제언

- 경부고속철도변 정비사업에 따른 도시발전 효과를 극대화시키기 위해서는 기본적으로 그동안 철도노선으로 인한 공간적 단절을 극복할 수 있는 도시공간의 통합과 아울러 주변의 다양한 주거 및 도시환경정비사업 등과 연계강화를 통한 도시기능의 활성화 및 도시활동의 촉진을 도모해야 할 것임
- 경부고속철도변 정비사업과 현재 추진되고 있거나 계획된 주변지역의 다양한 주거 및 도시환경 정비사업과의 시너지 효과를 창출하기 위해서는 정비사업의 선적인 동서간의 연계강화 효과를 주변지역의 면적인 정비사업과 통합하여 추진할 필요가 있음
- 이와 같이 선적인 정비사업과 면적인 정비사업을 통합하여 추진하기 위해서는 고속철도변 정비사업을 전체적으로 접근하기 보다는 공간적, 기능적 특성을 고려한 권역별로 연계사업을 구상하여 추진하는 것이 보다 높은 시너지 효과를 기대할 수 있을 것임
- 오정권의 고속철도변 정비사업과의 연계사업은 한남대학교 법인 소유 건물인 캠퍼스타운 건물을 소극장 및 지역커뮤니티센터로 리모델링 사업 추진
- 삼성권의 고속철도변 정비사업과의 연계사업은 주변도로와 연계하여 교통소통 능력을 제고시킬 수 있도록 구성지구 단지내도로를 연계와 주민밀착형 쌈지공원 조성 추진
- 대전역세권의 고속철도변 정비사업과의 연계사업은 삼성 1, 2구역, 중동 1구역을 도심형 산업이 입지할 수 있도록 ‘복합개발진흥지구’ 로 지정 정비
- 신흥권의 고속철도변 정비사업과의 연계사업은 민간주도의 도시환경정비사업이 우선적으로 추진될 수 있도록 ‘공공관리제도 도입 시범지구’ 사업 추진
- 천동권의 고속철도변 정비사업과의 연계사업은 천동 3구역 주거환경개선 사업구역에 공공주도로 ‘복합형 공공도서관’ 건립 및 주민밀착형 쌈지공원 조성 추진
- 판암권의 고속철도변 정비사업과의 연계사업은 역세권의 발전 잠재력을 극대화시킬 수 있도록 가칭 “대중교통중심의 복합용도개발 시범지구” 로 지정·관리 필요

참고문헌

대전광역시, 대전통계연보, 각 연도

대전광역시, 사업체기초통계조사 원시자료

대전광역시, 토지특성자료 원시자료

대전광역시, 경부고속철도변 정비사업 업무추진계획보고 자료.

대전테크노파크, 대전지역 전략산업 중심의 산업연관분석, 2009.

<http://www.daejeon.go.kr/urban/maintenance/plan/index.html>

http://transport.mltm.go.kr/USR/WPGE0201/m_18976/DTL.jsp

정책연구보고서 2010-05

경부고속철도변 정비사업이 주변에 미치는 영향 및 연계사업 연구

발행인 이창기
발행일 2010년 7월
발행처 대전발전연구원
302-280 대전광역시 서구 월평본1길 39(월평동 160-20)
전화 : (042)530-3500 팩스 : (042)530-3528
홈페이지 : <http://www.djdi.re.kr>

인쇄 : 충남기획 TEL 042-822-2204

본 내용은 연구자의 견해로서 대전광역시 및 대전발전연구원의
공식견해를 나타내는 것은 아닙니다.