촉구서

정부당국과 국회와 지자체는 “해인사역” 선정에 적극 나서기를 촉구한다!!

새해 들어 도저히 납득할 수 없는 일이 벌어지고 있다.

지난 2년간 해인사와 조계종단, 합천지역주민과 많은 국민들이 간곡하게 요청해왔던 “해인사역(합천군 야로면 일대)” 설치가 무산될 위기에 처했다.

최근 국토부는 남부내륙철도 ‘김천 ~ 거제’ 구간의 노선 및 역사 선정과 관련한 전략환경영향평가(초안)을 공고하고 평가서에 대한 주민설명회를 가졌는데, 평가서 초안에는 합천군을 경유하는 지역에 ‘해인사역’을 배제했다. 도저히 납득할 수 없는 일이다.

국가는 그동안 국민적 이용에 제공한다는 명분으로 해인사가 보유하고 있는 팔만대장경과 가야산 일원의 광활한 산림과 토지, 그리고 수많은 불교성보를 국가문화재로 지정하고 더 나아가 가야산을 국립공원으로 지정함으로서 해인사의 재산권행사와 종교활동을 제약해왔다. 해인사는 그동안 국민이용이라는 공익적 이유 때문에 수많은 불편과 불이익을 감수해왔다. 그런데 국가는 전 국민이 이용하는 남부내륙철도 노선에서 “해인사역”을 배제함으로서 이율배반적 행위를 하고 있다. 해인사가 과연 이런 국가의 이중적 행정태도에 따른 피해를 더 이상 감수해야하는가를 판단해야하는 단계에 이른 것이다.

해인사가 어떤 곳이며, 해인사가 소재한 가야산이 어떤 곳인가?

해인사와 가야산에는 유네스코 세계문화유산이자 세계기록유산인 팔만대장경을 위시한 수많은 국보와 보물 등 각종 문화재들이 해인사 큰절과 산내암자에 즐비하게 산재하고 있다. 심지어 가야산은 산 전체가 “국가지정문화재(사적, 명승)”와 “가야산국립공원”으로 지정되어 있다. 이런 까닭으로 ‘해인사’에 대한 지명도는 국내를 넘어서 세계적으로까지 쟁쟁하다. 국가세금으로 진행하는 국책사업인 남부내륙철도의 합천지역 정거장이 반드시 “해인사역”이어야하는 까닭이다.

합천군은 서울과 경주를 제외하면 국내에서 가장 많은 국가지정문화재를 소장하고 있는 기초지자체이다. 그 이유는 해인사와 가야산 때문이다.

해인사와 가야산은 연간 100만명이 넘는 탐방객과 불교신자들로 늘 붐빈다. 다양한 혜택기준을 적용하여 탐방객의 80%가까이가 무료입장을 하고 있는 지역이기도 하다. 그동안 해인사와 가야산은 교통접근사정이 좋지 않음에도 연간 100만 명 정도가 탐방해 왔지만, 만일 수도권과 연계된 철도가 개설되어 “해인사역”이 생긴다면 수도권과 충청, 경북내륙의 수많은 국민들이 해인사와 가야산을 찾을 것은 명약관화할 것이다. 그 혜택은 국민들과 합천군 주민들에게 돌아갈 것이다.

또한 해인사역은 현재 논의되고 있는 동서관광철도(대구, 고령, 합천 해인사역, 거창, 함양, 남원, 순창, 담양, 광주를 연결하는 철도)가 개설되면 남북과 동서를 철도로 연결하는 교차역의 역할을 할 수 있다. 사정이 이러함에도 불구하고 이번에 발표된 합천의 정거장부지 초안은 개발투자업자들과 이에 동조한 지자체 인사들이 내세운 합천읍내 인근으로 채택했다. 그리고 소신 없는 국토부가 이에 영합한 것이다. 국토부가 세계적인 지명도와 이용도가 높은 해인사의 세계문화유산지역과 가야산국립공원의 자연자원을 무시하여 “해인사역”을 선정하지 않고 지역개발업자의 이해만을 반영한 내용으로 결정한다면 수요저조로 공동화 되어버린 경전선의 “함안역”의 잘못을 되풀이하게 될 것이다.

“해인사역” 부지는 합천군은 물론이고 인접 지자체인 거창군과 고령군까지 두루 혜택을 입을 수 있는 지리적 이점을 가지고 있다.

“해인사역” 부지는 광주대구고속도로 해인사IC 인근지대로서 고령IC에서 5분 거리, 거창IC에서는 15분 거리이기 때문이다. 그리고 합천읍과의 거리도 도로망 설치의 후속조치를 한다면 10분 정도밖에 되지 않는다. 남부내륙철도사업은 국토균형발전을 목표로 하는 국책사업으로서 국민전체의 세금으로 진행되는 사업이다. 따라서 노선의 정거장은 인접지자체의 교통연계와 이용편익까지 고려하는 광역적 계획이 반영되어야 할 것이다. 그에 반해 이번에 국토부가 발표한 정거장의 초안 내용은 합천읍을 중심으로 한 국소적 이익만을 반영한 편협한 안일뿐이다. 합천지역의 정거장은 지역주민들이 외지로 출입하는 편의성도 고려해야 하지만 더 중요한 점은 수도권 등 외지방문객 유치를 우선시해야 한다는 것이다. 그렇다면 지역인지도, 교통연계성, 경제성, 발전성을 두루 갖춘 “해인사역”이야말로 남부내륙철도의 합천지역 통과구간의 가장 합리적 정거장인 것이다.

남부내륙철도의 노선에는 두 가지 강력한 방문을 유발하는 벨트가 있다.

첫째는 해인사와 팔만대장경이라는 ‘세계문화유산과 가야산국립공원벨트’요, 두 번째는 남해안 한려해상공원의 통영, 거제의 ‘해양관광벨트’이다. 경부고속철도의 경우, 대구 ~ 부산 구간을 직행하지 않고 경주역을 거쳐 돌아가게 한 것은 불국사와 석굴암 등 경주의 문화유산을 고려한 것이다. “해인사역”은 남부내륙철도의 ‘김천 ~ 거제 노선’의 직선코스 중간에 위치하고 있어 돌아가는 것도 아니고 아무런 예산증가요인도 없는데 이 지역을 그냥 지나간다는 게 말이 되는가?

국토부가 만일 이런 중요한 국책사업을 초안 그대로 기만적으로 강행한다면 그 책임을 온전히 국토부가 져야 할 것이다. 해인사 또한 국민적 이용 때문에 해인사의 많은 유물과 산림, 토지를 국가문화재, 세계문화유산, 국립공원으로 무상 제공하면서 각종규제를 당하는 현실을 거부하고 각종지정에 대한 해제를 요구해야 하는 상황에 이를 것이다. 이제 우리는 해인사역 설치를 강력 지지하는 합천의 지역주민, 거창군, 고령군, 그리고 국민들의 의지를 묶어 **정부당국과 국회와 지자체에 다음과 같이 강력히 촉구한다.**

- 다 음 -

1. **청와대 소관수석실과 국회 국토교통위원회는 국토부에서 진행하는 남부내륙철도 사업의 내용을 전면 재검토하여 합리적인 노선과 정거장을 선정할 수 있도록 적극 나서주기 바란다!**
2. **국토부와 기재부는 용역회사의 연구조사 결과를 재검토하고, “해인사역” 선정을 신속히 추진하라!**
3. **환경부와 문화재청도 세계문화유산과 가야산국립공원에 대한 원활한 국민적 이용을 위해 “해인사역” 유치에 적극 나서라!**
4. **경남도와 합천군도 소극적 행정, 국소적 정책을 벗어나 국민전체의 향유를 위해 “해인사역” 선정에 적극적으로 앞장서라!**

불기2565(2021)년 1월

남부내륙철도 해인사역(합천) 설치를 촉구하는

대한불교조계종 총무원장 원행

중앙종회의장 정문　　호계원장 무상

교 육 원 장 진우　　포교원장 지홍

대한불교조계종 전국 교구본사　조계사 주지 지현, 용주사 주지 성법, 신흥사 주지 지혜, 월정사 주지 정념, 법주사 주지 정도, 마곡사 주지 원경, 수덕사 주지 정묵, 직지사 주지 법보, 동화사 주지 능종, 은해사 주지 돈관, 불국사 주지 종우, 쌍계사 주지 덕운, 범어사 주지 경선, 통도사 주지 현문, 고운사 주지 등운, 금산사 주지 일원, 백양사 주지 무공, 화엄사 주지 덕문, 송광사 주지 자공, 대흥사 주지 법상, 관음사 주지 허운, 선운사 주지 경우, 봉선사 주지 초격, 군종특별교구장 혜자, 해외특별교구장 정우, 대한불교조계종 직영사찰 봉은사 주지 원명

대한불교조계종 중앙종회의원 일동

대한불교조계종 해인사 주지 현응

해인사교구종회 (사암연합회 : 합천군, 산청군, 진주시, 통영시, 거제시, 거창군, 함양군, 함안군, 의령군, 대구광역시, 부산광역시, 울산광역시) 해인사역주민추진위원회