

서울까지 천리길도 1시간대 ... 이젠 전국이 만나질 생활권

비약의 시작점에 선
새 천년 전남

〈목 차〉

제 1부 성장 기반을 닦다

제 2부 곳곳에 활력 샘솟다

제 3부 미래 도약 나선다

제 4부 지속성장 동력 갖추다

〈5〉SOC가 경쟁력...철도·도로 확충

도로·철도 등 사회간접자본(SOC)은 지역 경쟁력을 나타내는 중요한 지표다. 지역과 국가 발전을 위해서는 사람과 물자의 이동이 활발하게 이뤄져야 하기 때문이다. 민선 7기 전남도가 고속철도와 고속도로, 철도와 국도, 지방도 등 SOC 확충에 전력을 기울이는 것도 지역인 이동권 보장이라는 복지 증진 성격을 넘어 지역 경쟁력 강화를 위해서다.

SOC 개선 및 신설로 농촌과 도시, 전남과 전북, 전남과 경남, 전남과 수도권과의 거리는 해를 거듭할수록 단축되고 있다. 산업화시대까지만 해도 가도 가도 천리길로 여겨졌던 서울 길은 만나질 생활권으로 자리 잡은 지 오래다. 그 중심에는 2015년 4월 개통한 호남고속철도 1단계(오송~광주 송정 구간)가 있다.

호남고속철도 1단계 개통 이후 여수·순천·목포 등 남도의 관광지는 이전보다 눈에 띄게 북적이고 있다. 아침에 생산한 전남 농수축산물도 서울·대전·광주 등 도시민의 저녁 식탁에 오르는 일은 더 늘어난 일이다.

◇2023년 완공 예정 2단계 조기 개통 추진=호남고속철도 1단계 개통일은 2015년 4월 1일이며, 이는 지난 2004년 개통한 경부고속철도에 비해 11년 이 늦은 것이다. 전남도정 10년 백서(2004~2014년)는 호남고속철도 개통을 두고 "2004년 4월 경부선과 함께 개통되기는 했으나, 대전~목포 구간은 고속선이 건설되기 전까지 기존노선을 활용하기로 했다"며 "전남도는 호남고속철도 조기완공을 위해 중앙부처 방문과 설득작업을 이어가야 했다"고 전하고 있다.

백서는 이어 "2006년 8월 28일 호남고속철도 기본계획 확정 고시 이후 전남도는 정부에 건설 조기 준공을 지속 건의해, 2007년 12월 20일 호남고속철도 조기준공이 대통령 공약 사항에 포함되는 성과를 거뒀다"며 호남고속철도 조기 준공을 위한 노력을 전하고 있다.

호남고속철도 1단계 구간인 총복 오송~광주 송정 182.3km 구간은 지난 2009년~2014년까지 총 8조3529억원(차량 구입비 7360억원 포함)을 들여 신설됐다. 시속 300km 이상의 속도를 낼 수 있는 초고속열차(KTX) 투입으로 광주송정역에서 서울 용산 구간은 종전 2시간39분에서 1시간6분 단축된 1시간33분(평균 1시간47분)이 될 수 있다.

목포~용산 구간의 경우 최단 2시간15분(평균 2시간20분), 여수엑스포~용산은 최단 2시간46분(평균 2시간57분)으로 기존보다 각각 55분과 39분이 단축됐다. 민선 7기 전남도는 호남고속철도 2단계(광주

광주 송정~서울 용산 1시간 33분

호남선 2단계 조기 완공 주력

영호남 차별 '눈물의 경전선' 전철화

목포~보성 남해안철도 2023년 개통

광주~완도 고속도로 신설 공사

고흥 나로우주센터 접근성 높이기

광주권~서남해안 관광벨트 연결

균형발전 위한 고속도로 사업 한창

송정-목포) 사업 조기 완공에 주력하고 있다.

지난 2017년 11월 무안국제공항 경유로 노선을 확정 짓고, 올 하반기 착공 예정이다. 당초 2025년 개통 목표였지만 2023년 조기 개통에 행정력을 모으고 있다. 올해 예산에 호남고속철도 2단계 사업을 위한 보상 및 착공 사업비(1800억원)가 확보하면 서 조기 개통에 청신호가 켜졌다.

문재인 대통령도 호남고속철도 2단계 사업이 조속히 완공될 수 있도록 지원하겠다고 약속한 바 있다. 문 대통령은 지난 2019년 7월 12일 전남도청에서 진행된 '전남의 새로운 바람, 불루이코노미 비전 선포식'에 참석, "무안국제공항을 경유하는 호남고속철도를 조속히 완공하고, 호남고속철도와 경전선을 연계하겠다"고 밝혔다.

호남고속철도 2단계 사업은 현재 일반선(최대 시속 150km)으로 된 나주 고막원에서 목포 임성리 구간(연장 43.9km)에 고속철도(최대 시속 300km)를 놓는 사업이다. 총 사업비 2조4743억원이 투입된다.

전남도 관계자는 "2단계사업은 정부측에 대응하는 사업으로 교통 복지 증진을 넘어 무안국제공항 이용성 향상 및 서남해안 관광벨트 활성화에도 기여할 것"이라고 말했다.

◇'국도 동서를 가깝게' 경전선-남해안철도 전철화 = 민선 7기 들어 남해안철도 개설과 경전선 전철화 사업도 탄력이 불고 있다. 남해안철도 개설 사업은 목포-부산 300km 구간 가운데 철도가 놓이지 않은 목포-보성 82.5km 구간에 단선 철로를 설치하는 사업이다. 김영록 전남지사의 공약 사업이다.

목포 임성-해남-보성 구간의 설계 속도는 시속 200km, 총 사업비는 1조6014억원 규모다. 국도 남복축(수도권-전남)뿐 아니라 동서축 연결성을 높여 전남과 경남의 공동 발전 기반을 조성한다는 의미가 있다. 남해안철도 신설 사업은 당초 2022년 개통 목표였으나 철도 신설과 동시에 고속전철을 놓기로 사업방식이 바뀌면서 개통 시기가 2023년으로 늦춰졌다. 지난 3월 기준 공정율은 85.0% 수준이다.

전남도 관계자는 "당초 사업안은 단선 비전철을 신설해 디젤기관차로 다니게 하자는 것이었으나, 이를 대폭 바꿔 전기기관차 운행이 가능하도록 전철화 공사까지 동시에 추진하기로 한 것"이라고 설명했다. 남해안철도 목포-부산 구간은 현재 4시간 11분 소요되지만 사업이 마무리되면 1시간 47분 줄어든 2시간 24분이면 이동 가능해진다.

느림보 철길로 불리는 경전선(광주-순천) 전철화 사업 역시 지난해 예비타당성 조사를 통과하면서 탄력이 불기 시작했다. 경상도와 전라도를 잇는



남해안철도 개설 사업은 목포~부산 300km 가운데 철길이 놓이지 않은 목포~보성 82.5km 구간에 단선 철로를 설치하는 사업이다. 사진은 보성~목포 구간의 철길 놓는 모습으로 지난 3월 기준 전체 공정율은 85%다. 오는 2023년 개통하면 목포~부산 이동 시간은 현재 4시간 11분 걸리던 것이 1시간 47분 줄어든 2시간 24분이면 가능해진다. <전남도 제공>



무안군 삼향읍 남악리(전남도청)~몽탄 당호리~나주 동강 진천리 14.5km 구간을 왕복 4차로로 잇는 국지도가 지난 1월 9일 개통됐다. 일로-몽탄-동강 국지도 개통으로 전남도청~광주전남공동혁신도시 구간은 27km(68~41km) 줄어들고, 시간도 18분(53~35분) 단축됐다. 도청과 광주 남구 구간의 연장은 17km, 시간은 10분 단축됐다. <전남도 제공>

경전선(慶全線)은 경남 밀양시 삼랑진읍에 있는 삼랑진역과 광주 송정역을 연결한다. 총길이는 277.7km다.

삼랑진-순천까지 경남 구간은 복선(상·하행선) 전철화 공사가 완공됐거나 일부는 진행 중이다. 하지만 광주-보성-순천 구간 122.2km는 일제강점기 당시 단선 비전철 디젤로다. 단선(單線·single track)은 말 그대로 본선이 하나인 선로다. 선로 하나를 이용해 상하행선 열차를 운전해야 해 복선과 비교하면 수송능력과 속도가 현저히 떨어진다. 영호남 차별을 상징적으로 드러내면서 '눈물의 경전선'이라는 말까지 생겨났다.

지난 2018년 사업 추진을 위한 예비타당성 조사를 통과하지 못했으나, 2019년 7월 문재인 대통령의 경전선 전철화 지원 약속과 전남도의 줄기찬 노력에 힘

입어 지난 12월 예타를 통과, 마침내 경전선 전철화 사업이 추진된다. 오는 2025년 전철화 사업이 끝나면 경전선 광주-순천 구간은 기존 2시간10여분 걸리던 것이 40분대로 단축된다. 전철화 이후 현재의 디젤기관차가 아닌 전기기관차가 운행하게 된다.

◇고속도로, 국도, 지방도 확충...혈로가 뚫린 전남 = 전남에서는 현재 광주-완도 고속도로 신설 사업이 한창이다. 총길이 88.61km 구간을 2단계로 나누어 추진중이다. 1단계 사업 구간은 광주 서구-나주-강진 성전 51.11km 구간을 왕복 4차선으로 건설한다. 지난 2017년 착공, 1조 5394억원을 투입해 2023년까지 1단계 공사를 마칠 예정이다. 적기에 사업을 끝내기 위해선 2021년도 소요 사업비 3000억원 확보가 필수적이어서 전남도는 내년도 국비 확보를 위한 준비 작업에 공을 쏟고 있다.

광주-완도 고속도로 2단계 건설사업은 오는 2021년부터 2026년까지 추진된다. 강진 성전부터 완도, 해남 경계인 해남 남창까지 37.5km 구간이다. 사업비 1조5133억원을 들여 왕복 4차로를 신설할 계획이다. 광주-고흥 고속도로 건설 사업도 계획이 수립됐다. 광주-회선-보성-고흥(우주센터) 96km 구간에 왕복 4차선 도로를 놓는 사업이다. 전남도는 앞으로 기획재정부 협의, 도로정책심의위원회 심의, 계획 확정 및 고시를 거쳐 오는 2021년 착공 목표다. 총 사업비 2조9000억원 규모로 2030년 개통한다는 계획을 세웠다. 우주 발사 기지인 고흥 나로우주센터의 접근성을 높이고, 광주권과 서남해안 관광벨트 연결 등 중남부경제권 활성화, 지역균형 발전을 위한 고속도로 건설사업이다.

/김형호 기자 khh@kwangju.co.kr

영원히 좁혀지지 않는 영호남 철도망 격차

KTX 1일 운행 횟수 호남권 56회·경부권 117회 '절반 수준'

사업 타당성만 따져 호남 뒤쳐져 ... 균형발전 차원 투자 결정해야

적어도 10년 이상 뒤쳐져 있다는 철도망 분야에 서 영남과 호남의 격차는 과연 좁혀질 수 있을까.

일제강점기 일본과 가까운 영남이 호남보다 앞서 철도망이 설치된 뒤 산업화시대를 거쳐 현재에 이르기까지 그 격차는 점점 더 벌어지고 있다는 것이 전남도와 전문가들의 분석이다.

경남 밀양 삼랑진역과 광주 송정역을 잇는 경전선(慶全線-연장 277.7km)의 경우 영·호남 격차를 넘어 호남 차별의 현재 진행형이다. 일제강점기 개통된 경전선은 경남을 지나 전남 구간으로 진입하면 갑자기 느림보 철길로 변한다. 삼랑진-순천 구간은 상·하행선으로 분리된 복선, 전철 구간이다. 하지만 순천-광주 122.2km 구간은 단선 비전철 구간이기 때문이다. 상행선 기차가 오면 하행선 기차는 역사에 대기해야 하고, 철로 역시 비전철이어서 전기기관차가 아닌 디젤기관차만 다닐 수 있다. 철도에서의 영·호남 차별을 상징적으로 드러내 전남에선 '느림보 경전선'이라는 말까지 생겨났다. 민선 7기 들어 지난 2019년 말 경전선 전남 구간

전철화 사업을 위한 예비타당성 조사를 통과해 오는 2025년까지 전철화 공사가 진행된다. 이마저도 2018년 10월 예타 조사에서 사업성이 떨어진다든 결과거나와 한 차례 좌절을 맞은 뒤였다. 전남도 관계자는 "반반이 예타를 통과하지 못해 전철화 사업이 추진되지 못했고, 민선 7기 들어서도 한차례 예타 문턱을 넘지 못했다"며 "그러나 전남도의 줄기찬 설득으로 국가균형발전위원회가 2019년 1월 예타 재조사 대상 사업으로 지정했고, 그해 7월 문재인 대통령의 지원 약속 발언에 힘입어 가까스로 예타를 통과하게 됐다"고 설명했다. 전철화 사업 추진과 별개로 경전선 전남 구간은 단선 철로를 복선화해야 하는 과제가 남았다.

경전선과 함께 이른바 남해안철도를 구성하는 목포 임성-보성 구간 철도 신설사업도 호남 차별을 드러낸다. 일단 순천-광양-여수 등 전남 동부권은 물론 보성에서도 목포를 가기 위해선 회선-광주-무안을 거쳐야 한다. 순천에서 해남을 거쳐 목포로 가는 남해안권 철도가 아예 없기 때문이다.



경남 구간을 지나 전남에 접어들면 느림보 철길로 변하는 경전선 순천~광주 구간이 지난해 12월 19일 전철화 사업 대상지로 결정됐다. 경남 밀양 삼랑진역과 광주 송정역을 잇는 경전선에서 순천~광주 구간은 경남 구간과 달리 일제시대 건설 이후 지금까지 단선, 비전철 구간이다. 영·호남 차별의 상징으로 '눈물의 경전선'으로도 불렸다. 사진은 회선 능주 영벽정 인근을 달리는 경전선 디젤기관차. <광주일보 자료사진>

그나마 있는 철도도 경남과의 격차가 뚜렷하다. 경남권의 경우 광양-진주 구간과 진주-마산 구간이 이미 복선 전철화됐다. 마산-부산 구간은 복선 전철화 공사가 진행 중이며, 2022년 개통 예정이다.

반면 전남 구간은 목포 임성-보성 구간에 이저서

야 철로가 생겨나고 있다. 경남권과 달리 단선으로 놓이며, 애초 디젤기관차가 다니는 비전철 방식으로 추진됐다가 가까스로 전기기관차가 다닐 수 있는 전철화 사업을 병행하는 것으로 사업 방식이 바뀌었다. 이 때문에 애초 2022년 개통 예정이던 목포-보성 구간은 개통이 1년 늦춰졌다.

/김형호 기자 khh@kwangju.co.kr

영·호남 고속철도도 마찬가지다. 경부선의 경우 2004년 서울-대구 구간이, 2010년 대구-부산 구간이 개통됐다. 2015년 대전-대구 새내 구간까지 고속철도가 놓였다.

호남선은 2015년에서야 1단계(오송-광주 송정) 공사가 끝났고, 광주 송정-목포 구간(2단계)은 이제 서야 설계 작업이 진행 중이다. 2단계 개통은 오는 2025년으로, 경부선과 비교하면 10년 가까이 뒤쳐진 셈이다. 고속열차(KTX) 운행 횟수도 호남은 일 56회(호남선 42회·전라선 14회), 경부권은 117회(경부선 92회·경전선 12회·동해선 13회)로 2배가 넘는다.

전남도 관계자는 "운영사 측은 경제-이용객 규모 차이 때문에 운행 횟수에서 차이가 날 수밖에 없다는 논리이지만, '공급이 수요를 결정한다'는 말처럼 일단 운행 횟수가 늘어난다면 공급도 뒷받침될 수 있는 것"이라며 "발상의 전환이 필요하다"고 주장했다.

김영록 전남지사 역시 철도 등 기반시설에 대한 정부 투자와 관련 "정부가 개별 사업의 사업성·타당성만 따지다 보니 호남은 계속 영남보다 뒤쳐질 수밖에 없는 구조"라며 "산업화에서 소외된 전남, 나아가 호남을 배려하는 국토균형발전 관점에서 정부의 투자 결정이 이뤄져야 한다"고 강조하고 있다.