

목포~부산 4시간 앞당겨...영호남 교류·관광 활성화

전남 SOC, 100년 토대를 닦다

광주-전남이 수도권, 영남권 등 타 지역보다 발전이 더딘 것은 미흡한 SOC(사회간접자본, Social Overhead Capital) 때문이다. 정부가 대규모 국가 재정을 꾸준히 투입해 도로, 철도, 공항 등이 제대로 구축되고 그 편익성이 타 지역보다 우수해야 지역 경제가 성장하기 때문이다. 민선 7기 전남도의 지속적인 노력으로 최근 지역 숙원이었던 다양한 SOC가 착공하거나 국가계획에 반영됐다. 광주일보는 전남의 주요 기반시설을 점검한다.

■ 남해안 철도(목포 임성~보성)

철도는 다른 교통수단에 비해 수송성, 정시성 측면에서 뛰어나다. 여기에 고속철도의 도입으로, 신속성까지 장착했으며, 승용차, 버스 등과의 연계성도 높아 각광을 받는다. 경제 성장·발전에 중요한 축인 철도가 수도권, 충청권, 영남권 등에 비해 호남권에는 매우 늦게 설치되고 있고, 복선화, 전철화, 고속화 등 철도서비스의 질적인 향상을 위한 시스템 정비 역시 그 속도가 더딘 실정이다.

광주-전남을 남북으로 종단하는 호남선, 전라선은 여전히 전구간이 고속화되지 못하고 있으며, 동서로 횡단하며 국토의 하단부를 이어주는 남해안 철도는 노선 개통과 동시에 전철화 공사가 진행 중이다. 남해안 철도 목포 임성-보성 구간은 특히 정부 재정 투입 중단, 감사원 감사, 타당성 재조사 및 설비 규모 조정, 공사 재개 등의 우여곡절을 거치면서 준공시기가 지연됐다.

지난 2000년 정부 예비타당성 조사를 통과한 남해안 철도 목포 임성-보성 구간은 2003년 9월 기본계획과 기본설계를 완료한 뒤 착공했으나 2007년 4월 정부가 완공 위주로 사업 예산을 투입하기로 하면서 공사가 중단됐다. 여기에 2009년 3월 감사원이 '국가기간철도망 구축사업 추진실태' 감사에 착수, 30% 이상 수위가 감소한다며 타당성 재조사 및 시설 규모 재검토를 주문했다. 이에 2011년 3월 기획재정부 간이타당성 재조사, 2012년 2월부터 2015년 6월까지 보안 설계 등을 거쳐 2015년 11월 예비 타당성조사 공사를 재개할 수 있게 됐다. 전체 사업비 1조4000억 원을 투입해 2020년 완공을 목표로 했다. 하지만 최고 속도가 시속 120~130km에 불과한 일반 열차만 다닐 수 있는 노선이라는 점이 문제로 부상했다. 목포에서 부산까지 무려 6시간 33분이나 소요돼 매력적인 교통수단이 되기 어렵다는 것이 전남도의 판단이었다.

감사원 감사·타당성 재조사 등

우여곡절 겪으며 준공시기 지연

2019년 시속 200km 전철화 결정

2020년 일반·전철 동시 착공

사업비 1조6159억...2023년 개통

영암·해남·강진·장흥 철도 혜택

민선 7기 전남도는 목포-부산 간 남해안 철도 중 부산에서 순천까지는 복선 전철화가 완료 또는 공사 중이며, 경전선 광주송정-순천 구간은 전철화를 위한 예비타당성 조사를 하고 있다는 점을 정부에 적극적으로 어필했다. 미개설 구간인 목포-보성 간만 단선 비전철로 건설한다는 것은 남해안철도 전체적으로 비효율성이 높아진다는 것이다. 이 때문에 전남도는 목포-보성 구간 건설과 전철화 사업이 동시에 추진되도록 국회, 기획재정부, 국토교통부 등을 수차례 방문해 건의했다. 일반철도 건설 후 전철화 공사를 추가하면 중복 비용이 400억 원에 이르고, 동시 시공 시 비용편익(B/C)이 1.10으로 경제성도 확보할 수 있어 정부 재정의 효율적 집행과 공사기간 단축이 가능하다는 논리를 폈다.

그 결과 2018년 12월 기획재정부가 전철화 사업 비 반영을 위해 '사업계획 적정성 재검토' 대상 사업으로 확정하고, 2019년 1월 한국개발연구원(KDI)에서 조사를 진행했다. 이어 같은 해 11월 27일 기획재정부 재정사업평가위원회가 목포-보성 구간 전철화 사업에 대해 '사업계획 적정성' 판정을 내렸다.

목포 임성-영암-해남-강진-장흥-보성을 잇는



남해안 철도가 시작하는 목포 임성리역과 보성까지의 구간 공사는 1조6,159억 원이 투입돼 2023년 완료될 예정이다. 남해안 철도는 모두 6개 구간(목포 임성리역~ 부산 부전역)으로, 그 연장은 299.9km다.

82.5km를 시속 200km의 설계속도로 건설하는데 드는 비용은 모두 1조6159억 원으로 결정됐다. 한국철도시설공단도 2020년 하반기 일반철도와 전철화를 동시에 착공하면서 2023년 개통이 가능해졌다. 현재 무궁화호 기준으로 목포에서 부산까지 6시간 33분이 소요되지만 사업이 완료되면 2시간 40분대 왕래가 가능할 것으로 보인다. 이동 거리와 소요 시간이 크게 단축되면서 영호남 문화 교류와 관광 활성화에도 기여할 전망이다.

남해안 철도는 그동안 철도 혜택을 보지 못했던 영암, 해남, 강진, 장흥 등에도 철로와 역을 선물할 예정이다. 인근 완도, 진도 등의 주민들도 이를 이용해 부산, 서울 등을 갈 수 있게 됐다. 영암역은 영암군 학산면 은곡리 235-15번지, 해남역은 해남군

계곡면 반계리 177번지, 강진역은 강진군 강진읍 목리 124-14번지, 장흥역은 장흥군 장흥읍 평화리 153-6번지, 장동역은 장흥군 장동면 배산리 72-1번지, 보성역은 보성군 보성읍 우산리 98번지 등에 각각 들어서며 현재 신축공사가 진행되고 있다.

남해안 철도는 모두 6개 구간으로 구성돼 있다. 목포 임성-보성(연장 86.5km, 사업비 1조6159억 원), 보성-순천(49.0km, 6321억 원), 순천-광양(8.0km, 3946억 원), 광양-진주(57.0km, 1조3564억 원), 진주-마산(49.3km, 1조8720억 원), 마산-부전(50.1km, 1조5330억 원) 등이다. 이 가운데 목포 임성-보성, 보성-순천 구간만 '유이하게' 단선 철도다. 복선철도(왕복이 가능한 철도)인 순천-광양과 진주-마산은 각각 2012년, 광양-진주는

2016년 완공된 바 있다. 마산-부전 구간은 2022년 완공 예정이었으나 낙동강 해저터널 문제로 1년 정도 준공이 연기됐다.

2023년 개통이 목표인 목포 임성-보성 구간과 함께 보성-순천 구간은 순천 도심 통과 노선에 대해 순천시가 우회를 주장하면서 2029년 준공할 수 있을지에도 시선이 쏠리고 있다.

전남도 관계자는 "지역 발전의 토대가 되는 철도 교통 서비스의 수준이 다른 지역에 비해 여전히 낮은 것이 현실"이라며 "서둘러 기본적인 네트워크를 구축하고, 이를 고도화하고 서비스를 확산하는 노력이 동시에 진행돼야 한다"고 설명했다.

요현석 기자 chadol@kwangju.co.kr / 사진=김진수 기자 jeans@kwangju.co.kr



목포 임성리~보성 구간(82.5km)이 개통되면 그동안 철도 혜택을 보지 못했던 영암, 해남, 강진, 장흥 등에도 철로와 역이 들어선다. 철도를 통한 관광객 증가, 주민 편의 증진 등이 기대되고 있다.



오는 2023년 목포 임성리~보성 간 구간 완공을 지역발전의 계기로 삼기 위해 보성, 영암, 해남, 강진, 장흥 등 지자체에서는 관광, 교통 등과 관련 다양한 대책을 수립중이다. 사진은 보성역 전경.



1982 - 2022

국제보청기 40주년

진심으로 감사드립니다!

“고객에게는 신뢰와 만족”

- ✓ 필요한 소리만 똑똑히 들립니다.
- ✓ 작은 사이즈로 착용시 거부감이 없습니다.
- ✓ 정직한 우수상품 가격부담이 없습니다.



국제보청기

본점 서석동 남동성당앞 **062) 227-9940**
062) 227-9970

서울점 종로 5가역 1층 **02) 765-9940**

순천점 중앙시장 앞 **061) 752-9940**