

### 전남 SOC, 100년 토대를 닦다

경전선 전철화(광주송정~보성~순천)

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 편의성이 타 지역보다 우수해야 지역 경제가 성장하기 때문이다. 민선 7기 전남도의 지속적인 노력으로 최근 지역 속원이었던 다양한 SOC가 착공하거나 국가계획에 반영됐다. 광주일보는 전남의 주요 기반시설을 점검한다.



송정역에서 출발한 무궁화호는 서광주역~화순역~보성역~별교역을 경유해 순천까지 2시간 넘게 달려야 한다. 이 구간이 바로 경전선을 '느림보 열차'로 불리게 했다. 사진은 보성역 전경.

## 유일한 비전철 구간 '호남 소외' 상징... 1시간 33분 단축

〈간선철도〉

경전선은 경상도와 전라도를 잇는 철도로, 삼랑진(밀양)~마산의 마산선, 마산~진주의 진주선, 송정~광주의 광주선 등을 합친 것이다. 삼랑진과 광주 송정 간 경전선의 총연장은 300.6km로, 호남선(261.5km)보다는 길고, 경부선(441.7km)보다는 짧다. 경부선이나 호남선과 같이 대륙 침략이나 경제 수탈 등 철도 부설 목적이 분명하지 못했기 때문에 일제 강점기부터 장기간에 걸쳐 필요에 따라 한 구간씩 설치됐다.

경계를 지나 밀양 삼랑진에서 멈춘다. 따라서 남해안 철도와 경전선은 보성~순천~광양~진주~마산 등의 구간을 공유하게 된다.

경전선 구간에서 비전철 단선철도로 남아있는 광주 송정-순천 구간(연장 122.2km)을 시속 250km의 전철이 다닐 수 있도록 2028년까지 1조 7703억 원을 투입하는 것이 '경전선 전철화사업'의 골자다. 사업이 완료되면 이 구간 운행 소요시간이 2시간16분에서 43분으로 크게 줄어들게 된다.

현재 하루에 한 번 운행되는 목포-부산 간 무궁화호는 총 42개역, 388km를 무려 6시간33분간 달린다. 목포에서 출발해 광주 송정역까지는 1시간이 걸리지만 송정역에서 출발한 무궁화호는 서광주역~화순역~보성역~별교역을 경유해 순천까지 2시간 넘게 달려야 한다. 이 구간이 바로 경전선을 '느림보 열차'로 불리게 했다.

전남도는 경전선의 다른 구간보다 매우 늦게 추진되고 있는 이 구간을 조금이라도 일찍 준공하기 위해 전력을 기울이고 있다. 지난해 사업비 297억 원에 이어 올해 1200억 원의 국비를 이끌어냈다. 지난 2019년 기획재정부 예비타당성 재조사를 완료한 뒤 현재 기재부와 총사업비를 협의하고 있는 가운데 올해 내내 보성-순천 구간을 착공하기 위해 서두른 결과다.

삼랑진-마산-진주는 복선화에 이미 전철화사업이 완료됐으며, 2016년 열차의 교차 운행이 가능한 복선화를 끝낸 진주-광양 구간은 올해 말까지 전철화를 마친 뒤 내년 4월 개통을 앞두고 있다. 전남도내의 철도 정비 및 개선은 언제나 경남보다 늦었다. 정부의 경제성 논리가 발목을 잡아 1930년 개통 이후 90년이 넘는 지금까지도 단선 비전철 굴곡 노후선로를 그대로 사용하고 있다. 전국 4대 간선철도(경부·호남·중앙·경전선) 가운데 비전철 구간으로 남아 있는 유일한 곳이기도 하다. 호남 소외의 상징으로, 전남도는 착공을 서둘러 개통 시기를 조금이라도 앞당길 방침이다.

문제는 경전선 전철화 사업이 완료된 뒤 늘어날 수밖에 없는 운행횟수로 인해 사고 위험 증가, 소음 발생 등을 이유로 순천시가 도심 구간 5km의 이설을 주장하

고 있다는 점이다. 국토교통부는 노선 변경의 경우 총 사업비 증가에 따른 예비타당성 재조사로 사업 무산마저 우려된다는 입장이다. 지난 2019년 예비타당성 재조사 당시 경제성을 이유로 순천 도심 구간은 기존 노선을 활용하기로 한 것이 갈등의 원인이 됐다.

순천시는 순천시내 평면교차로 10곳에서 기존 하루 6회에서 46회로 열차 운행횟수가 증가해 30분에 한 대 이상 고속열차가 도심을 관통하는 것은 시민 불편, 정원도시 이미지 훼손 등을 초래하고, 남원, 광양, 진주 등은 도심 구간 철로를 외곽으로 이전한 사례가 있다는 점을 강조하고 있다. 순천시의 주장처럼 노선을 지하로 할 경우 3500억~5000억 원 정도가 소요되며 우회 노선을 건설하는 데는 7000억 원 정도 발생할 것으로 예상된다.

국토부는 일단 순천시의 요구를 수용할 경우 전체 예산의 15%를 초과해 예비타당성 조사를 다시 받아야해 사업 변경은 어렵다는 입장이고, 어렵사리 예산을 확보한 전남도는 자칫 올해 내 착공을 하지 못하고 연기해야 되는 것인지 노심조사하고 있다.

전남도 관계자는 "순천시의 주장이 사업 전체에 큰 영향을 미치는 만큼 여러 가지를 고민할 수밖에 없다"며 "운행횟수는 결정된 것이 아니고 준공 후 수요를 감안해야 하며, 어떻게 해서든 필수 기반시설을 제대로 설치해 지역 성장과 발전에 기여하는 방향으로 논의를 진행중이다"고 설명했다.

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

- 밀양 삼랑진~광주 송정간 총 연장 300.6km
- 남해안철도와 보성~순천~광양~진주~마산 구간 공유
- 광주 송정~순천, 비전철 단선구간 122.2km 전철화
- 2028년까지 1조 7703억 투입 시속 250km 목표
- 순천시, 사고 위험·소음 우려 도심구간 5km 이설 요청
- 국토부, 사업비 증가·예타 재조사 등 이유 난색

경부선의 지선인 마산선이 1905년 5월 26일 가장 먼저 개통되고, 광주 송정-광주 간 1922년 7월 1일, 마산-진주 간 1923년 12월 1일, 광주-순천 간 1930년 12월 25일 등이 일제강점기에, 진주-순천 간 1968년 2월 7일 영업을 시작하면서 비로소 하나로 이어졌다. 63년이 걸려 노선이 만들어진 셈이다. 일제강점기 쌀, 면화, 수산물 등을 일본 본토로 실어나르기 위해 광주, 보성 등과 여수항, 마산, 진주 등과 부산항을 연계하는 것이 설치 목적이었다.



경전선 구간에서 유일하게 비전철 단선철도로 남아있는 광주송정~순천 구간(연장 122.2km)을 시속 250km의 전철이 다닐 수 있도록 2028년까지 1조 7,703억 원을 투입하는 것이 '경전선 전철화사업'의 골자다. 사진은 시 작점이 되는 광주송정역을 찾은 이용자들.



1982 - 2022

국제보청기 40주년

진심으로 감사드립니다!

## “고객에게는 신뢰와 만족”



# 국제보청기

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

- 본점** 서석동 남동성당앞 062) 227-9940  
062) 227-9970
- 서울점** 종로 5가역 1층 02) 765-9940
- 순천점** 중앙시장 앞 061) 752-9940