

광주·전남 철도망 전국·세계로 뻗어나갈 시발점



달빛내륙철도는 광주 송정과 서대구 간 198.8km 구간을 잇는 단선 전철 사업으로, 사업비는 총 4조5158억 원으로 추산된다. 광주, 전남(담양, 전북(순창·남원·장수), 경남(함양·거창·합천), 경북(고령), 대구 등 6개 광역·10개 지자체를 경유한다. 광주송정역 전경.

전남 SOC, 100년 토대를 닦다

19 광주~대구 달빛내륙철도·광주~나주 광역철도

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 속원이었던 다양한 SOC가 착공하거나 국가계획에 반영됐다. 광주일보는 전남의 주요 기반시설을 점검한다.

제4차 국가철도망 구축계획에 가까스로 반영 달빛내륙철도 198.8km 사업비 4조5158억원
광주~나주 광역철도 28.1km 1조 5235억 소요
정부 예비타당성 조사 문턱 넘을 지가 관건
정치권·지자체 힘 모아 면제 등 대책 끌어내야

우리나라의 철도 시스템은 경부선(서울~부산)을 중심으로 나머지는 모두 그 지선으로 하고 있다는 점이 특징이다. 경부선은 일제가 대륙 침략을 목적으로, 본토에서 가장 신속하게 중국 대륙에 닿을 수 있는 대량교통수단을 서두르면서 강제병합 전인 1905년 개통했다. 일제는 교묘하게 대전을 분기점으로 삼으면서 조선 정부와 민간사업자 등의 호남선 독자 건설 방안을 막아버렸다. 호남선은 1914년에 서야 강제수탈을 목적으로 운영을 시작했다.

해방 이후에도 막대한 국가 재정이 투입돼야 하는 고속·복선·전철이라는 철도의 고도화는 경부선과 수도권·영남권을 중심으로 이뤄졌다. 또 경부선의 영향으로 우리나라 철도는 동서 횡단보다 남북 종단에 더 치중해 발전했다. 국토 남부에서 경상도와 전라도를 잇는 경전선(목포~부산)이 있지만, 출발역에서 종착역까지 6시간 36분이 소요되는 '느릿보' 철도다. 전라도 권역의 철도가 아직도 '비전철'인 상태로 남아있기 때문이다.

철도기반시설이 취약한 광주·전남은 경전선 이외에 동서를 신속하게 횡단하는 철도 노선의 필요성을 절감한 것은 2000년대 접어들면서다. 영·호남의 간격을 좁힐 필요가 있었던 정치권이 이를 본격적으로 추진한 것이 지난 2017년이다. 당시 민주당은 광주·전남 대선 공약에 ▲광주·전남 상생 3대 약속 ▲광주 8대 약속 ▲전남 8대 약속 ▲영호남 상생 약속을 발표했는데, 여기에 포함된 것이 광주~나주 간 광역철도망 구축과 광주송정역~광주역~서대구~동대구를 연결하는 '광주~대구 동서내륙철도(달빛내륙철도) 건설 사업'이었다.

2018년 7월 광주~대구를 1시간 이내로 잇는 달빛내륙철

도 건설을 위한 연구용역이 시작됐다. 광주시와 대구시가 공동으로 3억원의 예산을 편성하고 한국교통연구원을 수행기관으로 선정하는 등 지자체 차원에서 신속하게 움직였다. 2019년 2월에는 노선에 포함된 광주·담양·순창·남원·장수·함양·거창·합천·고령·대구 등 영·호남 10개 지방자치단체가 실무자 협의회를 열어 제4차 국가철도망 구축계획에 반영하기 위한 대응 방안을 논의하기도 했다.

관건은 정부 계획에 포함될 수 있을지 여부였다. 여전히 일각에서는 경제성, 시급성 등에 의문을 제기했으며, 결국 제4차 국가철도망 구축계획(2021~2030)에서 제외될 것이라는 전망이 우세했다. 공청회에서 공개된 잠정안에서 '검토 사업'으로 분류된 것도 이 때문이다. 하지만 막판 영·호남 지자체와 정치권이 힘을 결집하면서 이례적으로 최종안에서 '신규 사업'으로 편입됐다. 정부 예비타당성조사 등 정식 개통까지 가야할 길은 멀지만, 내륙철도를 이룰 수 있는 첫 관문을 통과한 것이다.

최종 고시에 따르면 달빛내륙철도는 광주 송정과 서대구 간 198.8km 구간을 잇는 단선 전철 사업으로, 사업비는 총 4조5,158억 원으로 추산된다. 광주, 전남(담양), 전북(순창·남원·장수), 경남(함양·거창·합천), 경북(고령), 대구 등 6개 광역·10개 지자체를 경유한다. 영양권 인구만 1700만명에 이른다. 설계속도는 시속 250km로, 광주와 대구가 1시간대로 연결될 수 있다. 여기서 전남 구간은 14.1km다.

전남도는 조속한 사업 착수를 위해 광주 등 타 사·도와 공동 노력에 나서 관계기관 정책협의회 구성에 협력하고, 사전-예비타당성조사 등에 대한 추진 방향을 협의할 방침이다.

제4차 국가철도망 구축계획에 신규 사업으로 포함된 광주~나주 광역철도도 중요하다. 광주와 전남 주요 도시를 자체적으로 잇는 광역철도가 전무한데, 광주~나주 광역철도는 그 시발점이 될 수 있기 때문이다. 광주·전남이 공동 조성한 빛가람혁신도시의 정주 여건을 개선하는데도 기여할 것이다. 전남도는 지난 2010년 4월 광역철도건설 타당성조사 용역을 완료하고, 제3차 대도시권 광역교통 시행계획(2017~2020)에 광역교통시설 후보 대안으로 '광주~나주 간 광역철도 건설사업'을 선정했다.

이후 문재인 정부 광주·전남 지역공약에 채택되면서 2021년 7월 제4차 국가철도망 구축계획에 반영될 수 있었다. 전남도는 조속한 사업 착수를 위해 광주시, 나주시와 공동 노력할 방침이다. 우선 국토교통부 사전-예비타당성조사 통과를 위해 공동 대응하면서 지방비를 연차별로 확보하는 방안도 협의할 예정이다. 광주~나주 광역철도는 광주 상무역~남평~혁신도시~나주역을 잇는 연장이 28.1km(광주 12.5km, 전남 15.6km)다. 사업비는 1조 5,235억 원(국비 70%, 지방비 30%)이며, 지방비 4,570억 원 가운데 광주가 2033억 원, 전남이 2537억 원을 각각 부담해야 한다.

전남도 관계자는 "전남은 광주를 둘러싸고 있으며, 광주, 타 지역과의 철도를 통한 연계를 위해 상호 다양한 사업들을 구상하고 실현시켜야 한다"며 "대량수송수단인 철도의 중요성은 예나 지금이나 여전히, 관광·물류·기간산업 등에 있어 반드시 필요한 기반시설이다"고 강조했다.

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



이 철도는 광주와 대구가 1시간대로 연결하며, 전남 구간은 14.1km다. 담양읍 전경.



광주~나주 광역철도도 제4차 국가철도망 구축계획에 신규 사업으로 포함됐다. 나주역 전경.



1982 - 2022

국제보청기 40주년

진심으로 감사드립니다!

새해 福 많이 받으세요.



국제보청기

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

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