

국토 남중권 신해양·관광 거점 구축 위한 필수 기반시설



1937년 3월 개통한 전라선은 전북과 전남 동부권을 잇는 간선철도다. 호남선과 마찬가지로 정부의 인색한 투자로 인해 여전히 제 속도를 내지 못하고 있다. 남원역 전경.



4 전라선 고속철도(익산~여수)

1914년 10월 이리~전주 시작으로 운행 시작
1937년 3월 광주~여수 구간 보수한 뒤 89km 개통
해방 이후 40여년간 서비스 향상 정부 투자 전무
여수세계박람회 앞두고 준고속화 현 시스템 구축
2021년 국토교통부 '제4차 국가철도망 계획' 반영
완전 직선화·부분 개량...전남도·국토부 이전

호남지역 철도의 양축이라고 할 수 있는 호남선과 전라선은 여전히 서로 연계되지 못하고 있다. 호남선은 오송-익산-광주송정을 거쳐 목포를, 전라선은 익산에서 전주-남원을 거쳐 여수를 종착역으로 하고 있는데, 이 사이를 이어주는 경전선이 보성에서 북으로 틀어 광주로 향하기 때문이다. 호남선이 1914년 10월, 전라선은 1937년 3월 운행을 시작해 전남의 서부권과 동부권을 관통했지만, 87년 간 각기 떨어져 시너지 효과를 내지 못하고 있는 것이다. 올해 말 목포-보성을 잇는 남해선(시속 200km)이 준공되면 비로소 광주 송정, 목포, 여수를 보다 편하게 철도로 오갈 수 있을 전망이다.

과거 그리고 현재도 호남에 대한 정부의 철도 투자 규모는 인색하고, 투자 속도는 더디다. 경제성이 없다는 이유로, 번번이 우선 순위에서 밀리기 때문이다. 이미 수도권, 영남권을 중심으로 기반-산업-편의시설이 구축되고 인구가 집중되어 있기 때문에 경제성을 따질 경우 호남은 불리한 수밖에 없지만, 균형을 잡기 위한 국가 차원의 노력이나 배려는 미미한 수준이었다. 이렇게 기반시설의 편차는 심해지고, 이어 경제적인 격차가 벌어지며 인구가 특정지역에 쏠리는 현상이 반복되고 있는 것이다.

전라선은 1914년 10월 이리~전주를 시작으로 완성된 구간에 대해 운행을 시작해 1936년 12월 곡성-순천 구간을 이어 광주와 여수를 이었던 남조선철도의 광역선을 조선총독부가 인수해 보수한 뒤 1937년 3월 89.2km의 전선이 개통했다.

목포(1897년 10월)에 이어 1923년 6월 개항한 여수항의 중요성이 높아지고, 1930년 12월 광역선이 개통했으며, 1931년 일본 시모노세키(下関)항으로의 연락선이 오가면서 여수는 일약 도시로 성장하기 시작했다. 순천에 속한 면이었던 여수는 인구가 급증하면서 1931년 4월 여수읍이 되었다. 풍부한 수산물과 함께 전북-전남 동부권의 물자를 일본 본토로 나눌 수 있는 여수는 발전을 거듭했고, 이 시점에

전라선이 운행을 시작한 것이다.

하지만 해방 이후 40년 이상 복선-전철-고속 등 철도 서비스 향상을 위한 정부 투자는 없었다. 1980년대 여수국가산업단지, 광양제철 등 산업적인 수요와 함께 여수, 순천 등을 찾는 수도권 관광객이 증가하면서 서비스 향상을 요구하는 목소리가 높아지면서 뒤늦게 투자가 시작되었다. 정부는 1989년 11월 1단계, 1998년 6월 2단계 복선전철화 및 선형개량 공사에 착공해 2012년 여수 세계 박람회 개최를 앞둔 2011년 10월 완공했다. 여기에 전남도가 복선전철화 사업 당시 남은 예산으로 고속철도가 속도를 낼 수 있는 준고속화 사업을 요구해 2012년 5월 완료하면서 현재의 시스템을 구축했다.

하지만 여전히 시속 230km 이상 고속을 낼 수 있는 구간은 순천-여수 구간에 불과하고 선형이 굴곡진 전주-남원은 150km, 나머지 구간 역시 170km에 머물고 있다. 이에 전남도는 정부에 전라선 고속철도 사업을 즐기치게 요구해왔다. 과거 대량 운송 수단으로만 각광을 받았던 철도가 안전성·정시성에 고속 기능까지 장착하면서 지역 성장·발전의 필수불가결함에도 불구하고, 호남선에 이어 전라선까지 여전히 수요에 비해 '고속 기능'과 '적정한 운행 횟수'를 갖추지 못하고 있기 때문이다.

민선 7기인 지난 2021년 6월 전라선 고속철도 사업이 뒤늦었지만 국토교통부의 '제4차 국가철도망 구축계획'에 반영되며 가시화됐다. 전남도는 일부 굴곡 구간을 신설 개량해 호남선, 경부선과 같이 시속 350km로 달릴 수 있게 한다는 계획을 내놨다. 그렇게 되면 서울에서 여수까지 당초 2시간 40분대에서 34분이 단축된 2시간 10분대에 이동이 가능해져 국토 남중권, 전남 동부권과 수도권을 잇는 고속철도의 면모를 갖추게 될 전망이다.

문제는 전남도와 국토부의 전라선 관련 사업의 범위를 놓고 서로 이견을 보이고 있다는 점이다. 우선 국토부가 지난해 12월 사전타당성조사를 마치고 지난 2월 기획재정부에

예비타당성조사를 신청한 사업 내용은 1조원 정도를 들여 일부 구간의 선형을 개량하는 수준에서 사업을 진행한다는 내용을 담고 있다. 이렇게 되면 용산에서 여수엑스포역까지 운행하는 열차의 82%가 2시간대 운행이 가능해지며, 전체적으로는 10분 정도를 단축하는 효과가 있다. 국토부는 1조 8930억원의 생산유발 효과와 1만1048명의 고용유발 효과가 발생할 것으로 내다보고 있다.

전남도는 이 같은 서비스 개선으로는 미흡하다는 입장이다. 지난 3월 14일 윤석열 대통령의 민생토론회에서 전라선 고속철도 사업을 안전으로 올린 이유도 이 때문이다.

김영록 전남지사는 이와 관련 "중앙부처에서 자꾸 고속화 철도를 언급하는데, 대통령께서 고속철도라고 분명히 말씀하셨다"며 "30분 이상 최대한 시간을 단축할 수 있도록 직선화를 관철해 명실상부한 고속철도가 되도록 해야 한다. 지역 국회의원 등과 힘을 모아 추진하라"고 강조할 정도다. 전남도는 3조357억원을 투입해 굴곡으로 인해 속도를 내지 못하는 전북 구간 대부분을 개량해 호남 내륙에서 남중권 해안을 연결하는 고속 대량수송 체계를 구축해야 한다고 강조하고 있다. 서울 용산에서 여수 간을 기존 2시간 44분에서 34분 단축하는 것이다. 매년 증가하고 있는 전남 동부권의 관광객 수요에 대비하고, 전남 동부권, 경남 서부권 등 우리나라 남중권을 신해양·관광 중심거점으로 구축하는데 필수적인 기반시설이라는 점을 강조하고 있다.

전남도 관계자는 "전라선이 명실상부하게 고속철도가 다닐 수 있는 구간으로 만드는 것이 이 사업의 목적"이라며 "목적에 부합하려면 대규모 공사가 불가피하며, 국토부가 자체 안을 수정해 기재부에 다시 제출해 줄 것을 요청하고 있다"고 설명했다. 이어 "다만 자체 안을 계속 고집할 경우 기재부의 예비타당성조사 통과가 어려워지고, 사업 역시 장기간 지체될 가능성이 높고 고민이 크다"고 덧붙였다.

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



전남도의 꾸준한 요청에 정부는 1조원 정도를 투입해 전북 일부 구간을 개선할 계획을 수립했지만, 전남-전북은 30분 이상 단축을 위해서는 3조원 이상이 투입돼야 한다는 입장이다. 전라선 종착역인 여수엑스포역에서 하차하는 승객들.



전라선이 지나가는 곡성역은 지난 1933년 10월 영업을 시작, 91년간 그 명맥을 유지하고 있다. 전라선 속도의 개선과 함께 수요를 창출할 수 있는 노선 증편, 서비스 개선 등이 이뤄져야 할 것으로 보인다. 곡성역과 그 주변 전경.