

시속 200km 고속 주행...국토 동·서축 가까워진다



7 남해안 철도 목포 임성~보성 구간



남해안철도 목포 임성~보성 구간 공사가 올해 말 완공을 목표로 한창 마무리 공사가 한창이다. 사진은 영암역 전경.

전남도 끈질긴 설득으로 비전철 사업 전철화
2023년 완공 예정 늦어져 2025년 개통 전망
영암·해남·강진·장흥 125년만에 철도 혜택
역사 새로 들어서고 마무리 공사 진행 중
연장 82.5km 구간 총 사업비 1조6446억원
목포~부산 철도 소요 시간 4시간 12분 단축
철도역·주변 자원 역은 관광상품 발굴 등 필요

호남선의 종착역 목포가 있음에도 불구하고 전남 서남해안은 철도의 혜택이 전혀 미치지 못한 지역이었다. 전남 동부권 역시 철도 서비스는 느리고 질은 떨어지지만, 경전선(광주송정-순천), 전라선(전북 익산-여수)이 있어 철도를 통해 서울, 광주, 대전, 부산 등 타 지역과의 접점을 만들 수 있었다. 이는 지역 성장·발전에 큰 영향을 미쳤다. 순천은 경전선과 전라선이 지나가는 교통 거점이 돼 관광도시로 자리잡고, 전라선의 종착역인 여수에 국가산업단지, 경전선을 통해 경남으로 가는 길목인 광양에 제철산업단지가 들어선 것은 우연이 아니라는 것이다.

2015년 4월 호남고속철도 1단계(충북 오송-광주송정) 개통과 함께 이를 해남 땅끝까지 연장해 고속철도의 효과를 전남 서부권 전역이 볼 수 있도록 해야 한다는 제안이 잇따르고, 국토 남단인 전남과 경남을 이어주는 철도 노선의 필요성이 높아지면서 남해안철도가 전남 현안으로 부상했다. 하지만 남해안에서 유일하게 철도 비개설 구간인 목포 임성-보성 구간은 단선 비전철로 추진되고 있었다. 당시 순천-부산까지 복선 전철화가 완료 또는 공사중이고, 경전선 광주송정-순천 구간 역시 전철화를 위한 예비타당성 조사가 진행되고 있었다. 이에 전남도는 열차 운영의 효율성 제고, 철도교통의 편의 제공 등을 위해 목포 임성-보성 구간도 전철사업으로 계획 변경을 요구하고 나섰다.

특히 민선7기 김영록 전남지사가 이를 공약으로 채택해 적극적으로 정부를 설득해 나갔다. 남해안철도 건설과 전철화 사업이 동시에 추진되도록 국회, 기획재정부, 국토교통부 등을 수차례 방문해 건의하고, 일반철도 건설 후 나중에 전철화 공사를 추가하면 중복 비용이 크게 늘어난다는 점을 강조했다. 또 동시 시공 시 B/C가 1.10으로 경제성도 확보할 수 있어 정부 재정의 효율적 집행과 공사기간 단축이 가능하다는 논리를 펴 공감대를 얻었다.

2018년 12월 기획재정부가 전철화 사업비 반영을 위해 '사업계획 적정성 재검토' 대상 사업으로 확정해 2019년 1월부터 한국개발연구원(KDI)이 예비타당성 조사를 진행했다.



장흥에는 장흥역, 장동역 등 2개의 역이 설치된다. 사진 위가 장흥역, 아래가 장동역 전경.

2019년 11월 기획재정부 재정사업평가위원회가 목포-보성 남해안철도 전철화 사업에 대한 조사 결과에 대해 '사업계획 적정성' 판정을 내리면서 사업은 궤도에 오를 수 있었다.

2019년 사업계획에서는 국가철도시설공단이 2020년 하반기 일반철도와 전철화를 동시에 시공, 2022년 말까지 완료하고 2023년 개통될 예정이었다. 하지만 시간은 지체됐고, 공사

완공은 2024년 말, 개통은 2025년이나 가능할 전망이다. 우리나라 최초 철도인 경인선이 1900년 7월 개통했다는 것을 감안하면, 우리나라에 철도라는 교통수단이 도입된 지 125년 만에 영암·해남·강진·장흥에 철도가 놓이게 된다. 이들 군 지역에는 새롭게 철도 역사가 들어서 있거나 현재 마무리 공사가 진행중이다. 다만 아쉬운 것은 철도 노선이 군의 중심지를 지나지 못하고 외곽에 있어 도심 집적 및 그로 인한 진흥에 기여하기 어려울 수도 있다는 점이다. 읍시가지 및 주변 자원과 다양한 교통수단으로 연계할 수 있는 방안, 남해안 철도가 지나가는 철도역과 주변 자원과 역은 관광상품의 발굴 및 운영 등 다양한 시도가 개통 전에 마련될 필요가 있다.

현재 계획에 따르면 목포 임성-보성 구간은 연장 82.5km, 설계 속도 시속 200km로, 총사업비는 1조6446억원이다. 전남도는 남해안(목포-부산 300km) 중 비개설 구간인 목포-보성을 연결해 국토 동·서축 연결성 향상을 통한 공동 발전 기반이 조성될 것으로 기대하고 있다. 철도로 목포에서 부산을 가기 위해서는 광주를 경유해야 해 6시간 36분이 소요됐는데, 이 사업으로 4시간 12분을 단축할 수 있게 될 전망이다.

이와 함께 남해안철도의 동쪽 끝 구간인 부산 부산진구 부전동에서 마산까지의 복선전철(32.7km)은 지난 2014년 6월 착공해 올해 말 개통 목표로 공사가 진행중이다.

대한민국 서쪽의 대표 항구 목포와 동쪽 끝 대한민국 제2의 도시를 연계하는 남해안 철도는 7개 구간으로 나뉜다. 이 가운데 목포-목포 임성 구간은 호남선(7.3km)을 함께 쓰고, 목포 임성-보성 구간(82.5km)은 현재 공사중이며, 보성-순천 구간(48.4km)은 경전선 구간을 공용하는데 도심 구간을 우회하는 방향으로 설계를 변경해 오는 2025년 전철화 사업을 착공할 예정이다. 순천-광양 구간(8.0km), 광양-진주 구간(57.0km), 진주-마산 구간(49.3km) 등 3개 구간은 경전선과 함께 사용하게 된다. 현재 공사중인 마산-부산 구간(50.1km)은 완공 후 경전선에 포함될 예정이다.

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



남해안철도 목포 임성~보성 구간이 연결되면서 경전선과 이어져 목포와 부산 간 소요시간이 4시간12분으로 2시간 이상 줄어든다. 사진은 해남역 전경.



남해안철도 목포 임성~보성 구간이 완공되면 우리나라 철도 개통 125년만에 영암·해남·강진·장흥에 철도가 놓이게 된다. 사진은 강진역 전경.