

목포~부산 2시간 20분대 왕래...영호남 교류·관광 기여



5 보성~임성 철도(목포보성선)



남해안 선 중 미개설 구간인 목포 임성~보성 구간이 오는 9월 개통을 앞두고 있다. 동·서를 연결하는 남해안선의 한 구간인 임성~보성 구간은 목포보성선이라는 이름으로 호남과 영남 사이 이 동시간을 혁신적으로 줄일 수 있다. 보성역 전경.



한산한 모습의 보성역 플랫폼.

광주·전남은 수도권, 영남권 등 타 지역보다 도로, 철도, 공항, 항만 등 사회간접자본(SOC)이 부족하다. 중앙정부는 해방 이후 수도권을 중심으로 재정을 투입했고, 광주·전남은 영남권과 충청권 등에도 밀려 도시 성장 기반을 제대로 갖추지 못하고 있다. 이 같은 정부 정책은 산업과 사람 모두 수도권으로 집중되는 현상을 초래했고, 광주·전남은 인구마저 수도권으로 빼앗기며 인구유출에 시달리고 있다.

전남도는 민선 7기에 들어서 지역 속원 SOC 사업을 착공하거나 국가계획에 반영시키면서 민선 8기에 이르러 다양한 성과를 내고 있지만, 아직까지 지역민이 만족할만한 결과를 내지는 못했다. 당장 전남도가 '6·3 조기대선'을 앞두고 대선 공약 과제에 수많은 SOC 사업을 담아낸 것도 이 같은 이유다.

광주일보는 전남에 들어섰거나 착공한 주요 기반시설과 반드시 필요한 기반시설들을 점검한다. 이번 시리즈에서는 6개의 철도, 3개 고속도로, 4개 공항 등 모두 13개 기반시설을 소개한다.

호남과 영남을 잇는 남해안 철도는 호남선, 전라선 보다 확충 공사가 더디다. 특히 남해안 선 중 미개설 구간인 목포 임성~보성을 연결하는 목포보성선은 20년 넘게 미뤄지고 있는 사업 중 하나다. 특히 정부 재정 투입 중단, 감사원 감사, 타당성 재조사 및 설비 규모 조정, 공사 재개 등의 우여곡절을 거치면서 준공시기가 오랜 기간 지연됐다. 남해안 철도 목포 임성~보성 구간 역시 이같은 이유로 공사가 오랜기간 지연되다 오는 9월 개통을 앞두고 있다.

목포 임성리에서부터 영암, 해남, 강진, 장흥, 장동, 신보성을 잇는 목포보성선은 82.5km 길이로 1조 6459억이 필요할 예정된 사업이다. 이 구간이 개통되면 현재 2시간 16분이 걸리는 목포에서 보성까지의 이동시간이 1시간 3분으로 획기적으로 단축된다.

최근 이재명 정부의 첫 추경이자 올해 2차 추경에서 잔여예산 100억원이 반영되면서 별다른 문제가 발생하지 않는다면 오는 9월 정식 개통하게 된다.

전남도민들의 염원이었던 이 구간은 우여곡절 끝에 개통을 맞게 됐다. 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



목포 임성리~보성 구간(82.5km)이 개통되면 전남 6개 지역에도 철로와 역이 들어선다. 정면에서 바라본 임성리역사.

3월 감사원이 '국가기간철도망 구축사업 추진실태' 감사에 착수, 30% 이상 수요가 감소한다며 타당성 재조사 및 시설 규모 재검토를 주문했다. 이에 2011년 3월 기획재정부 간이타당성 재조사, 2012년 2월부터 2015년 6월까지 보완 설계 등을 거쳐 2015년 11월에야 단선철도로 공사를 재개할 수 있게 됐다. 당시 전체 사업비 1조4000억 원을 투입해 2020년 완공을 목표로 했지만 최고 속도가 시속 120~130km에 불과한 일반 열차만 다닐 수 있는 노선이라는 점이 문제로 부상했는데 다행히 2019년 전철화 병행 총사업비 변경 승인이 이뤄지게 됐다.

일반철도와 전철화를 동시에 착공하면서 목포 임성에서 보성까지 82.5km 철로를 열차가 시속 200km로 달릴 수 있는 목포보성선은 오는 9월 개통이 가능할 것으로 보인다.

목포보성선의 개통에는 전남도와 지역 정치권의 노력이 있어 가능했다. 2007년 정부의 결정으로 공사가 중단됐을때, 전남도는 정부를 향해 강하게 반발했고 예산 일부를 확보하는 데 성공할 수 있었다. 또 지역 국회의원들은 18대, 19대에 걸쳐 목포보성선 사업비 확보에 분주하게 움직였다.

2008년 국회에 993억원의 예산 증액을 요청한데 이어, 2009년에도 재차 사업비 증액을 요구했다. 2013년에는 포항~삼천 구간에 100억원이 반영된데 반해 이 구간에는 고작 2억원이 반영돼 지역 국회의원들은 강하게 불만을 표시하는 등 지역민들의 의견을 대변했다.

특히 단선, 비전철 구간을 고속 전철화로 해야한다는 주장이 나오자 국회에서 이 같은 내용이 반영되도록 국회의원들이 힘을 썼다는 게 지역 안팎에서의 평가다.

민선 7기와 8기에서도 예산확보로 빠른 개통을 위해 도정 역량을 집중했다. 2018년 12월 기획재정부가 전철화 사업비 반영을 위해 '사업계획 적정성 재검토' 대상 사업으로 확정하고, 2019년 1월 한국개발연구원(KDI)에서 조사를 진행할 수 있었던 건 전남도의 강력한 요구와 이를 뒷받침하는 논리가 주효했다. 이로 인해 기획재정부 재정사업평가위원회가 목포~보성 구간 전철화 사업에 대해 '사업계획 적정성' 판정을 내릴 수 있는 단초가 됐다.

공사 막바지 잔여 예산 100억원이 추경안에 포함된 것도 민선 8기 전남도정의 역할이 컸다.

현재 무궁화호 기준으로 목포에서 부산까지 6시간 33분이 소요되지만 오는 9월 목포보성선이 개통된 데 이어 경전선 전철화까지 끝나면 2시간 20분대 왕래가 가능할 것으로 보인다. 목포보성선의 개통을 계기로 경전선 전철화의 시급성에도 힘이 실리고 있다. 두 구간 개통은 이동 시간의 단축으로 영호남 문화 교류와 관광 활성화에 기여할 전망이다.

남해안 철도는 그동안 철도 혜택을 보지 못했던 영암, 해남, 강진, 장흥 등에도 철로와 역을 선불할 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 들어선다.

전남도 관계자는 "전남도와 지역 정치권이 합심해 목포보성선의 개통이 가능할 수 있었다"며 "오는 2030년으로 예정된 경전선 전철화 공사가 마무리되면 영호남 교류 활성화는 물론, 'U'자형 대량 수송 국가 철도망이 구축 될 수 있다"고 말했다.

/김민석 기자 mskim@kwangju.co.kr

/사진=김진수 기자 jeans@kwangju.co.kr



KSA 한국표준협회
KOREAN STANDARDS ASSOCIATION

ISO 21388
보청기적합관리 인증센터



국제보청기

“고객에게는 신뢰와 만족”

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

본점 서석동 남동성당 옆

서울점 종로 5가역 1층

순천점 중앙시장 앞

062) 227-9940

062) 227-9970

02) 765-9940

061) 752-9940