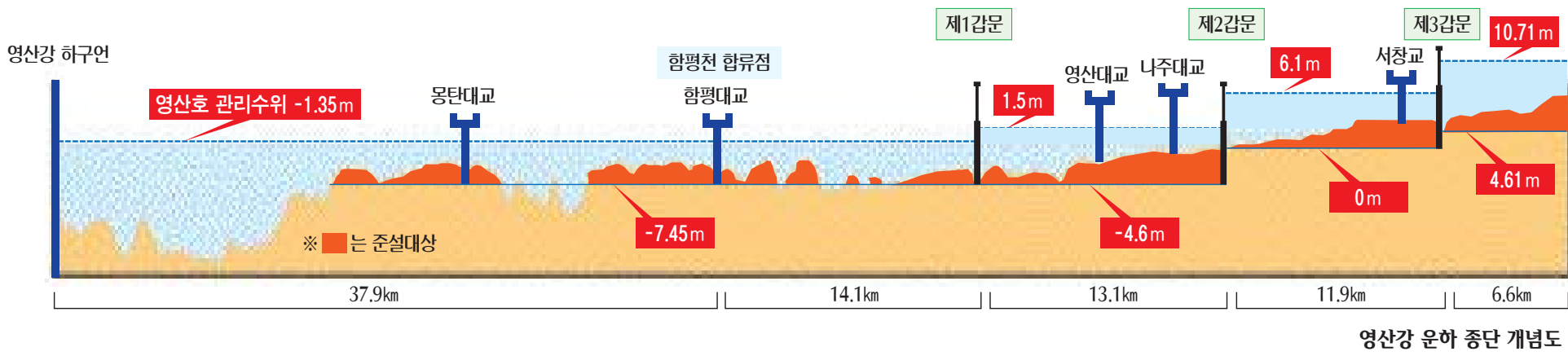


### ■ '호남 운하'로 영산강 살리자



영산강 운하 중단 개념도



■ 인수위가 구상중인 호남운하 개념도

# 강바닥 수십년 오염층 준설 절호의 기회

이명박 대통령 당선인의 대표 공약인 '한반도 대운하' 추진 일정이 윤곽을 드러냄에 따라 '호남운하' 논의에도 탄력이 붙을 전망이다.

15일 대통령직인수위원회와 건설교통부·전남도 등에 따르면 한반도 대운하는 '2~3월 여론수렴→6월 특별법 제정 및 통과→8월 이후 사업자 선정→12월말 환경영향 평가 완료→2009년 2월 착공' 순으로 진행된다. 이날 전남

도의 대통령직인수위원회 대운하TF팀에 대한 보고에서도 특별법 제정이나, 여론수렴 과정에서 다소 일정이 늦어질 수 있으나, 기본적인 골격은 유지될 것으로 확인됐다.

이 당선인측은 다음달 초 한국개발연구원과 국토개발원 주최로 국내외 전문가가 참여하는 토론회를 갖고, 3월에는 환경단체 회원들과 대운하 공동탐사에 나서기로 해 호남운하에 대한 찬반논란도 뜨거워질 것으로 보인다.



지난 1981년 하구연 준공으로 28년간 수질이 악화되고 있는 영산강. 이명박 대통령 당선인이 임기내 '호남운하' 건설을 추진할 계획이어서 수질개선과 함께 옛 뱃길도 복원될 가능성이 높아졌다. <광주일보 자료사진>

## “영산강 운하 소운하가 적합 환경파괴 말고 수질개선만”

타당성 토론회서 교수·환경단체 주장

이명박 대통령 당선인의 공약으로 대선 전부터 뜨거운 쟁점이었던 '영산강 호남운하' 토론회가 열렸다. 대통령 선거후 광주지역에서 운하 관련 토론회가 열린 것은 이번이 처음이다.

토론회에 참석한 교수, 환경단체 관계자 등 전문가들은 '영산강 호남운하'로 인해 수질개선이나 물동량 등의 효과는 없으며 관광 등으로 인한 시민들이 얻는 수익 또한 불분명하다며 타당성이 없다고 주장했다. 그러나 이들은 대운하가 아닌 소운하 방식으로 진행된다면 수질개선 등 효과를 볼 수 있다고 대안을 내놓기도 했다.

15일 오후 광주시 동구 금남로 YMCA 2층 무진관에서 열린 '영산강 호남운하 타당성 토론회'에 참가한 전문가들은 "대통령직 인수위가 '영산강 호남운하'를 추진하기 위해서는 환경 등 부정적인 결과에 대해서도 정확한 자료를 내놓아야 한다"고 입을 모았다.

광주환경운동연합 임낙평 공동의장은 "영산강 호남운하, 타당성이 있는가"는 내용의 주제발표를 통해 "영산강 운하는 지난 2000년 1년에 걸쳐 타당성 조사를 했던 뱃길 복원 사업과 95% 일치한다"며 "700쪽이 넘는 보고서를 통해 전혀 타당성이 없다고 평가를 내렸던 사업인 만큼 전액 국비 지원하겠다는 것은 지역발전을 위

해 극히 위험스런 발상이 아닐 수 없다"고 주장했다.

전남대 지구환경과학부 전승수 교수는 "영산강 수질개선과 관광레저를 위한 뱃길복원의 가능성"이란 주제의 발표를 통해 "영산강은 물류운하가 아닌 수질개선과 J프로젝트(서남권 관광레저도시) 등 관광 활성화를 위한 자연하천과 문화 뱃길로 복원되어야 한다"고 주장했다.

전 교수는 "영산강 운하는 소운하로써 자연 생태계를 보전하는 하천과 역사·문화가 살아 숨 쉬는 자연형으로 개발해야 한다"며 "영산강에 자연형 하천을 만들 경우 수질개선 효과는 물론 영산강·영암호·금호호 복원을 통한 관광활성화로 J프로젝트 추진도 탄력을 얻게 될 것"이라고 말했다.

전 교수는 또 "J프로젝트를 활성화하기 위해서는 4급수인 영암호·금호호 수질을 2급수로 개선해야 한다"며 "21세기 지역발전과 향후 S프로젝트 기획을 위해서는 호수주변에 개혁적인 지역 신구상이 필요하다"고 말했다.

전남도립대 환경공학과 최병순 교수는 "영산강 운하를 계속 추진하려면 전문가와 환경 관련 시민단체들이 모두 모여 기본계획부터 다시 세워 추진해야 한다"며 "대운하가 아닌 소운하 방식으로 적용해 수질개선부터 초점을 맞춰야 한다"고 주장했다.

/광주일보 기자 kps@kwangju.co.kr

### 호남운하 왜 필요한가

대선과정에서 이명박 후보 측에 호남운하 아이디어를 제공했고, 현재 대통령직 인수위원회에 자문역할을 하고 있는 한반도대운하특위 전남본부측은 호남운하 건설이 죽어있는 영산강을 살리는 최적의 기회라고 보고

### 주변 오염원 차단 수질 되살려

철저히 차단해 영산강 수질을 개선할 수 있는 최적의 방안"이라고 밝혔다. 양측 모두 주운수로 준설하면서 제1의 목표를 수질의 원상회복으로 설정한 것이다.

### 운하나 뱃길이나

한나라당이나 한반도대운하특위 전남본부측이 구상한 호남운하 영산강 구간은 영산강 하구연에서부터 상류인 광주 광산대교까지 83.59km/평균 폭 60m/수심 6.1m/바닥폭 30m의 운하로 건설해 2천500톤급 선박이

### 강폭, 인수위 60m 전남도 120m

운항할 수 있도록 한다는 것이다. 반면 전남도의 뱃길복원구상은 좀 더 스케일이 크다. 강폭을 평균 120m로 해야 한다는 것이다. 전남도는 강폭을 더 넓혀야 홍수가 주변토양과

### 경제 효과 얼마나

호남운하 영산강 구간 사업비는 ▲ 운하 건설 1조3천900억원 ▲퇴적토 준설·자연친화형 정화사업 등 수질개선 사업비 2조2천억원 ▲강변도로 건설 7천억원 ▲역사문화관 건립 5천600억원 등 모두 4조8천530억원에 달할 것으로 추산된다.

인수위측은 또 광주에 내륙항이 생기면 부산, 광양, 인천 등 국내 허브항

### 기업 물류비용 30% 이상 줄어

과 광주가 물길로 연계되는 것이 가장 큰 이점이라고 제시하고 있다. 예를 들어 금호타이어의 경우 광양항까지 하루 20여회 화물을 운송하면서 연간 100억원이 소요되는데, 북포까지 선박으로 옮길 경우 물류비용이 3분의1로 줄게된다는 것이다. 또 이로 인한 탄소배출량 감소도 이젠 중

