

목포~부산 연결 서남해안관광도로 시작점 구축

전남 SOC, 100년 토대를 닦다

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

신안 압해~해남 화원, 여수 화태~백야 국도 77호선

문재인 정부 ‘국가균형발전 프로젝트’ 예타면제 사업 선정 해저터널 포함된 압해~화원 도로 연결 사업 2027년 완공 서해안고속도로·무안국제공항 연계 관광산업 획기적 발전 여수 화태~백야, 5269억 투입 4개 교량으로 다도해 연결



전남도는 지난 2019년 문재인 정부의 ‘2019 국가균형발전 프로젝트’로 서남해안관광도로(압해~화원 등, 1조 원)를 선정했다. 경제성은 낮지만 전남 발전을 위해 반드시 필요한 사업이라고 판단한 것이다. 해남화원관광단지 전경.

지난 2019년 문재인 정부가 ‘2019 국가균형발전 프로젝트’로 선정된 17개 시도 23개 사업(24조1000억 원) 가운데 전남도가 예비타당성조사(이하 예타조사) 면제 대상 사업으로 선택한 것은 수산식품 수출단지(1000억 원), 서남해안관광도로(압해~화원 등, 1조 원) 등 2건이었다. 총사업비 500억 원 이상(국가 지원 예산 300억 원 이상) 사업 가운데 도저히 정부의 예타조사를 통과하기 어렵다고 판단되지만, 전남 발전을 위해 반드시 필요한 사업을 골라내야 했던 전남도의 최종 선택이었다.

전남은 대표적인 자원인 해안선과 섬을 하나로 엮어 관광객이 찾고, 머물고, 즐기면서 지역 관광산업을 일으켜 지역 발전에 새로운 활력을 삼고자 노력하고 있다. 여기서 무엇보다 중요한 것은 기반 시설이다. 수도권, 영남권, 충청권 등 다른 지역에 서 전남의 자원과 쉽게 접근할 수 있게 하는 것이 급선무라는 것이다. 대규모 예산이 소요되는 연도·연륙교, 해저터널, 해안 관광도로 등의 사업을 위해서는 정부의 예산 지원이 필수지만, 인구, 경제 규모 등의 측면에서 뒤쳐진 전남은 번번이 정부의 예비타당성 조사의 문턱을 넘지 못했다.

신안 압해~해남 화원 도로(국도 77호선) 사업도 그 가운데 하나다. 전남도는 사실 사업의 필요성을 예전부터 간파하고 있었다. 2008년 11월 기본계획 수립에 나서 1년만에 완료하고, 2013년에는 실시설계비 예산 10억 원을 국회에서 반영시키기도 했다. 그러나 KDI(한국개발연구원)의 예타조사가 문제였다. 2013년 가까스로 재조사에 들어갔으나 경제성을 나타내는 비용편익분석 0.28, 이에 더해 정책성, 지역균형, 기술성 등을 함께 산출한 AHP에서 0.354점으로 탈락의 고배를 마셨다. 비용편익분석은 최소 0.8 이상, AHP는 0.5 이상이어야 하는데, 이 기준을 넘어서기는 불가능에 가까웠다. 사업을 거의 포기하려던 전남도가 2019년 예타를 면제해주는 국가균형발전 프로젝트에 이 사업을 포함시킨 것은 당연했다.

예타가 대규모 재정사업에 대한 사전 검증을 통해 예산 낭비를 최소화하는 취지에서 도입됐으나 경제성 측면만 강조, 결국 인구집중지역만 유리해지면서 국가균형발전을 초래한다는 비판이 커졌다. 이에 문재인 정부가 지역낙후도 중시, 예타 면제 사업 선정, 한국판 뉴딜 사업에 지역균형뉴딜 추가 등 균형발전에 중점을 두고 제도의 개선·보완에 나섰지만 여전히 전남도는 그 높은 벽을 실감하고 있다.

전남도는 ‘예타 면제’라는 다시 없을 기회를 신안, 목포, 해남과 여수의 화태, 백야를 하나로 잇는데 사용했다. 1004개의 섬으로 구성된 국민 관광지로서 부상하고 있는 신안과 목포·울도·달리도를 거쳐 관광단지가 조성돼 있는 해남 화원반도를 해저터널과 교량으로 잇겠다는 것이다. 해남에서 다시 완도, 고흥, 여수를 거쳐 경남, 부산까지 이어지는 서남해안 관광도로의 시작점을 구축하겠다는 의미다. 여수 화태~백야 구간(총연장 12.96km)은 화태에서 개도와 제도를 거쳐 백야도까지 4개의 교량으로 연결하는데 5,269억 원의 사업비를 투입하게 된다. 국도 77호선은 인천에서 서해안과 남해안을 따라 부산까지 이어지는 897km의 장거리 해안 국도다.



서남해안관광도로는 두 가지 사업을 포함하고 있다. 압해~화원 간 국도 77호선과 화태~백야 간 국도 77호선을 말한다. 화태~백야 간은 화양면과 돌산면의 거리를 단축시켜줄 전망이다. 백야대교 전경.



압해~화원 간 국도 77호선은 신안 압해에서 목포 울도와 달리도를 지나 해남 화원을 연결한다. 신안 압해대교 전경.

신안 압해~해남 화원 도로 사업은 1공구 해남 화원~목포 달동(총연장 5.9km), 2공구 목포 달동~신안 압해(7.47km)로 구분해 추진된다. 1공구는 해저터널(3.08km)이 포함돼 사업비 2,338억 원, 2공구는 해상 교량 2개소(2.13km)가 있어 사업비 2,482억 원 등 총사업비는 5,005억 원이다. 2027년 신안 압해와 해남 화원을 거의 직선으로 연결하는 2차로가 들어서면 1시간 30분 이상인 기존 소요시간이 30여 분으로 크게 단축될 것으로 전망된다.

서해안고속도로, 무안국제공항 고속철도와 연계 해남 오시야노 관광단지 및 솔라시도관광레저기업도시의 접근성 역시 크게 개선되면서 대규모 민간 자본 유치로 새로운 지역 발전의 계기를 마련할 수도 있게 된다. 해남 오시야노 관광단지를 비롯해 솔라시도 기업도시, 우수영 울돌목 등 해남지역 관광자원을 비롯해 목포신항과 서해안 고속도로, 완도·신안의 해양관광지 등을 연계하는 관광 프로그램도 가동할 수 있다.

전남도 관계자는 “신안 압해와 해남 화원 간을 잇는 것은 전국 해안선의 45%를 차지하고 있는 서남해안권의 해안관광도로의 시작점을 구축한다는 의미에서 상징적이며 실질적인 의미가 있고 향후 이 일대 발전에 새로운 전기를 마련할 수 있을 것”이라고 말했다. 한편 정부는 지난 2020년 4월 국가균형발전 프로젝트에 선정된 SOC(도로, 철도, 공항 등) 건설 사업에 대해 ‘지역의무 공동도급’을 첫 적용해 입찰에 나섰다. 신안 압해~해남 화원 도로건설공사(1·2공구)의 경우 해상교량과 해저터널이 포함되면서 사업의 난이도 등을 고려, 설계·시공 일괄입찰방식(턴키)으로 결정, 지난해 하반기 1공구 롯데건설공사, 2공구는 대우건설이 설계 적격자로 선정됐다. 지난 3월에는 익산국도관리청이 울도, 달리도 주민들을 대상으로 주민설명회를 갖기도 했다. /윤형석 기자 chadol@kwangju.co.kr



1982 - 2022

국제보청기 40주년

진심으로 감사드립니다!

“고객에게는 신뢰와 만족”

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



국제보청기

본점 서석동 남동성당앞 062) 227-9940
062) 227-9970

서울점 종로 5가역 1층 02) 765-9940

순천점 중앙시장 앞 061) 752-9940