

경제효과 43조 해저 고속철...전국 초고속 연결 완결

전남 SOC, 100년 토대를 닦다

20 서울~제주 고속철도·목포~군산 서해안선

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

전남도 2007년 첫 제안... '섬' 지위 상실 제주도 반대 대선 때마다 공약 거론 대규모 프로젝트 잠재력 높아 국토 서남권 한반도 신경계 교류거점으로 도약 기반 16조8000억원 투입 목포~영암~추자도~제주 연결 전남도 전북과 협의 군산~목포 잇는 서해안선도 추진



전남도는 지난 2007년부터 목포에서 영암, 해남, 완도 보길도, 추자도를 거쳐 제주에 이르는 179.1km를 16조8000억 원(추정치)을 들여 지상과 해저로 잇는 서울~제주 고속철도 사업을 의욕적으로 추진중이다. 하지만 제주도의 반대, 정치권 및 정부부처 이견 등으로 아직 구체적인 진척을 보지 못하고 있다. 영암읍 전경.

전남도가 2000년대 접어들면서 가장 의욕적으로 추진하고 있는 사업이 서울-제주 고속철도 사업이다. 이미 서울-목포 간 호남고속철도 2단계가 2025년 준공 예정에 있다는 것을 감안하면 이 사업은 사실 전남과 제주를 잇는 것이라고 봐야 한다. 목포에서 영암, 해남, 완도 보길도, 추자도를 거쳐 제주에 이르는 179.1km를 16조8000억원(추정치)을 들여 지상과 해저로 잇는 것이다. 그 파급 효과는 일찌감치 인정받았다. 항공기 결항이나 자연 등의 불편없이 국내 최대의 관광지인 제주도를 찾을 수 있는데다 전남 곳곳으로의 접근성이 크게 향상되면서 선택지가 다양해지기 때문이다. 특히 전남도의 입장에서는 국토의 최남단에 해당하는 해남까지 고속철도가 다니게 되고, 보길도까지 그 혜택이 미쳐 관광산업 전체의 혁신도 가능하게 된다. 하지만 '섬'이라는 장점이 사라질 것을 우려한 제주도의 반대로 사업은 진척을 보지 못하고 있다. 오히려 제2공항이 추진되고 있지만, 정부부처 간 이견, 제주도 내 찬반 논쟁 등이 계속되고 있는 실정이다. 전남도가 서울-제주 고속철도를 공식으로 제안

한 것은 지난 2007년 7월이다. 2010년 5월에는 국토교통부와 한국교통연구원 이 타당성조사 용역에 나서 정부의 제3차 국가철도망 구축계획(2016~2021)에 반영하려 했으나 실패했다. 전남도는 다시 2016년 서울대와 함께 타당성조사 용역을 시행하면서 한편으로는 제주도 설득에 주력했다. 하지만 2021년 제4차 국가철도망 구축계획(2021~2030)에도 포함되지 못하면서 수면 아래로 가라앉았다. 그러나 우리나라 본토와 제주를 고속철도로 잇는 이 사업의 파괴력이 워낙 크다 전남도가 이를 꾸준히 시도하고 있어 조만간 성과를 낼 수 있을 것이라는 전망이 유력하다. 대통령 선거 때마다 단골메뉴로 등장하는 이유가 있는 것이다. 지난 2012년에는 서울-제주 고속철도 건설 사업을 민주당과 새누리당(현 국민의힘) 모두 적극 추진해야 한다는 입장을 보였다. 10조 원이 넘는 호남권의 대형 프로젝트가 이 사업밖에 없었기 때문이다. 당시 새누리당 관계자는 "경제적 타당성 여부를 떠나 한반도의 미래 발전을 위해 적극적으로 추진돼야 할 사

업"이라며 "전남~제주 해저고속철 건설을 통해 쌓은 기술력 등을 토대로 한·중 해저터널, 한·일 해저터널, 유라시아 대륙 철도 건설의 꿈을 키워야 한다"고 말하기도 했다. 2018년에는 서울-제주 간 고속철도 건설 시 43조 원의 경제 효과, 33만 명의 일자리가 창출된다는 주장까지 나왔다. '서울-제주 고속철도 건설사업 타당성 조사'에 따르면 전남도의 경제효과 14조 1927억원(33%), 고용유발효과 8만2654명(25%), 제주도의 경제효과 12조8659억원(30%), 고용유발효과 9만4778명(28.6%)이 발생할 것으로 전망됐다. 이 보고서는 "무안공항에서 땅 갈마음을 거쳐 제주로 직결되는 노선으로 서울-제주 고속철도 개통 시 수도권-제주 간 교통수단 분담률은 고속철도 66.7%, 항공 33.2%, 선박 0.1%으로 바뀔 것"이라고 진단했다. 현재 수도권-제주 간 분담률은 항공 99.5%, 선박 0.5% 등이다. 지난 1월 당시 이재명 더불어민주당 대선 후보도 서울-제주 간 고속철도 건설의 필요성을 언급하면서 김영록 전남지사가 이 사업을

제20대 대선 공약에 반영해 달라고 요청하는 건의문을 발표하기도 했다. 김 지사는 건의문에서 "서울-제주 고속철도는 국토 서남권이 한반도 신경계 구상의 출발점이자 글로벌 교류거점으로 도약하는 기반이 될 것"이라며 "미래 초고속시대 전국을 하나로 연결하는 고속철도 르네상스 시대를 앞당길 수 있다"고 강조했다. 전남도는 향후 사업 타당성을 높이는 방안을 구상하고, 정부를 설득할 논리를 개발해 우선 국가계획에 반영하는 것을 최우선 목표로 삼고 있다. 또 제주도민을 포함한 국민적 공감대를 형성하기 위한 노력도 병행할 방침이다. 전남도가 서울-제주 간 고속철도와 함께 심혈을 기울이고 있는 것이 서해안선, 즉 군산과 목포를 잇는 철도다. 제4차 국가철도망 구축계획(2021~2030)의 추가검토사업에 간신히 포함됐으나 향후 전북과 함께 공동 노력을 기울여야 할 사업이다. 이 사업은 당초 1967년 곡창지대인 서해안을 남북으로 종단하는 취지로 착공해 1976년 완공할 계획이었지만, 1970년 갑자기 공사가 중단된 뒤 폐기됐

다. 서해안 철도 대신 서해안 고속도로로 대체하기로 했기 때문이다. 이후 2000년대부터 목포-군산 간 서해안선을 다시 건설하자는 목소리가 계속되고 있지만, 경제성이 낮다는 이유로 정부 계획에 반영되지 못하고 있다. 지난 2021년 3월 국회에서 '제4차 국가철도망 구축계획 당정간담회'에서 정부가 추진중인 U자형 순환교통망 구축사업에 군산-목포 간 철도사업이 제외되었다며 제4차 국가철도망 구축계획에 포함시켜야 한다는 주장이 제기되기도 했다. 경기(화성)-평택-군산-새만금 노선을 목포까지 연장해야 한다는 것이다. 목포-무안국제공항-함평-영광-고창-부안-새만금-군산을 잇는 서해안선은 연장이 141.4km, 사업비는 2조 3056억 원으로 추정된다. 전남도는 전북도와 함께 경제성을 포함해 사업 타당성을 높이는 방안을 마련하면서 국가계획에 반영시키기 위해 계속 공동 대응할 방침이다. <끝> /윤현석 기자 chadol@kwangju.co.kr /사진=김진수 기자 jeans@kwangju.co.kr



서울~제주 고속철도 사업이 추진될 경우 '섬'이었던 제주로의 접근성이 크게 높아지면서 동시에 해남, 완도까지 고속철도의 수혜를 받을 수 있게 된다. 해남 화원반도 전경.



전남도가 서울~제주 간 고속철도와 함께 심혈을 기울이고 있는 것이 서해안선, 즉 군산과 목포를 잇는 철도다. 주요역은 목포~무안 국제공항~함평~영광~고창~부안~새만금~군산이다. 영광읍 전경.

40

1982 - 2022

국제보청기 40주년

진심으로 감사드립니다!

새해 福 많이 받으세요.

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

국제보청기

Since 1982

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

서울점 종로 5가역 1층 **02) 765-9940**

순천점 중앙시장 앞 **061) 752-9940**