

# 고창-부안 연계 원라인 벨트 구축



**전** 전북연구원(원장 권혁남)은 이슈브리핑에서 노을대교의 사회·경제적 파급효과, 서해안 랜드마크 형성, 서해안 핵심거점 도약 등 다양한 정책효과를 기대하면서 유네스코 자연유산과 어우러지는 노을대교의 조속 추진과 선제적 인프라 건설의 필요성을 제안했다.

전북연구원 지역개발연구부 김상엽 연구위원은 30일 이 같은 내용이 담긴 이슈브리핑 '노을대교, 20여년의 여정과 미래'라는 보고서를 발표했다. 노을대교는 2001년 처음으로 부안과 고창을 잇는 다리라는 의미로 '부창대교'로 명명하고 당시에는 이동성 강화에 초점이 맞춰져 추진되다, 경제성 논리에 발목 잡혀 사업이 20여년간 표류해 왔다.

### ▶ 예타 통과에 이르기까지

경제성 논리에 발목잡혀 표류  
새만금 개발 미래 수요 반영  
경제성 향상 추진 논리 뒷받침

### ▶ 노을대교 건설 추진 '순풍'

'명품교량' 방식으로 조성  
인구소멸위기 고창·부안지역  
일자리 창출·경제 활성화 기대

특히, 2002년부터 5차례의 경제성 분석과 2021년 18대 대선공약(박근혜 정부)에 반영하는 등 나름의 노력을 해왔으나 교통수요 및 경제성 논리에 막혀 추진이 지연됐다.

노을대교가 완공되면, 국도 77호선의 유일한 단절구간이 해소돼 두 지역 간 연대와 협력을 도모하고 특히, '관광형 대교'로 건설해 부안-고창을 연계하는 '원라인 관광벨트' 구축, 서해안 랜드마크 형성, 서해안 관광권역의 확대가 기대되고 있다.

보고서는 지역민이 한마음 한뜻으로 사업추진을 요구하고, "새만금 개발이 급속하게 진행되고 있는 상황에서 새만금의 파급효과를 가장 효과적으로 확산시키기 위해서 노을대교 건설을 통해 인적·물적 유통 연결기능을 강화할 필요가 있다"는 추진 논리를 제시했다.

또, 연계성 및 접근성 개선을 통한 부가 가치 유발효과는 약 2242억원으로 예상했다.

아울러, 전북도는 도로 여건이 양호한 시종점 육지부(길 6.18km)를 사업 구간에서



◀ 노을대교 건설 위치도 (사진=전북연구원 제공)

제적하고, 고비용 공법을 저비용 공법으로 추진했고 여기에 새만금개발이라는 미래 수요까지 반영하면 노을대교의 경제성 분석 결과(B/C=0.65)를 3배 이상 높여진다는 새로운 분석 결과로 추진 논리를 뒷받침했다.

보고서를 작성한 김상엽 연구위원은 노을대교는 관광형 SOC사업으로 인구소멸위기에 놓인 고창군과 부안군의 일자리 창출, 통행시간 개선, 공공 및 민간서비스 향상, 정주여건 개선, 지역경제 활성화, 지역 균형 발전 등 지역발전에 기여할 것으로 기대했다.

이어 "국도 77호선은 충남 태안반도 거점 관광지와 새만금의 고군산군도, 부안의 변산자구 및 변산국립공원, 고창의 선운산 도립공원, 유네스코 고창갯벌과 서해안에서 노을이 가장 아름다운 '노을대교'를 거쳐 전남 목포까지 이어지는 초광역 관광권역으로 확대할 필요가 있다"고 주장했다.

이와 함께 김 연구위원은 "노을대교는 관광대교라는 본래의 취지를 살리기 위해 교량자체가 랜드마크가 될 수 있도록 경관과 조형미가 뛰어난 명품교량 방식으로 건설하고, 유네스코 자연유산과의 조화, 디자인, 비용절감 조속한 추진을 위해 턱키

(tum-key)방식의 사업추진도 필요하다"고 강조했다.

더불어 "최근 안전에 대한 인식변화로 도로교통 분야에서도 안전성 확보가 우선적으로 고려되고 있다"고 지적하고 "안전성이 떨어지는 기존 국도 노선을 대체하고, 교통사고 감소 효과와 함께 한빛원전의 재난사고 시 비상대피로 기능도 수행함으로써 국민 안전 확보 차원에서 필요한 사업"이라고 말했다.

/유호상 기자



## 시민 행복시대를 열어가는 선진의의회



정읍시의회  
www.jcc.or.kr