

「진천~합천 고속도로」 ‘제3차 고속도로 건설계획’ 반영 촉구 건의문

1925년 일제가 수탈 목적으로 진주 경남도청을 부산으로 이전 한 후부터 진주를 비롯한 서부경남은 100년 넘게 소외되고 있습니다.

지난해 6월 9일, 한국지방행정연구원이 발표한 ‘지역균형발전을 위한 중장기 방안 연구 등’ 에서 우리나라 229개 시군구 중 낙후도가 1등급인 지역은 38곳, 그 중 경남 도내에서 남해·합천·하동·산청군 네 곳이 1등급으로 분류 되었습니다.

수도권, 비수도권 간 경제적·사회적 양극화에 더해 경남 내에서조차 김해·양산 등 동부권과 진주 등 서부권 간 지역 불균형은 심화하고 있고, 경남의 총면적 중 서부경남이 61.2%나 차지하고 있지만, 경남 전체 인구의 75.9%가 동부경남에 집중된 현상을 보이고 서부경남은 청소년·청년 인구는 줄고 중장년 이상의 고령자 비중이 많아지는 역피라미드형의 인구 구조가 심화하고 있습니다.

특히, 경제 분야에선 경남 지역 내 총생산의 78.4%가 동부경남이며 지정학적 환경 때문에 제조업체 수는 서부경남의 약 6.7배에 달합니다. 이 모든 격차의 시작은 교통인프라 부족에서 비롯되었다고 봅니다.

거창과 합천을 지나는 국가간선도로망은 광주대구고속도로가 유일합니다. 거창·함양·산청·합천은 지형이 험준해 철도건설계획조차 수립된 적이 없었던 곳이었으며 88올림픽고속도로가 개통되고 나서야 비로소 남부내륙 오지마을의 존재가 알려지는 계기가 되었습니다.

2차선이던 88고속도로가 2015년 4차선인 광주-대구 고속도로로 재탄생되면서 동·서간의 운행 시간이 30분 단축되고 물류비용도 큰 폭으로 줄었으며 일 평균 교통량은 30%이상 증가했습니다.

하지만, 남·북 간을 이어주는 고속도로가 없어 여전히 산업경제·인문사회·기초생활 여건 등 대부분 지표에서 여전히 낙후되어 있는 상황입니다.

2021년 9월 24일 국토교통부에서 발표한 ‘제2차 국가도로망 종합계획(2021~2030)’에 ‘남북6축 노선(진천~합천 간 고속도로 건설사업) 신설’이 포함되었다는 소식은 1984년 88고속도로 개통 이후 침체해 있던 우리 서부경남에 새로운 희망을 불러일으켰습니다.

이 노선은 중부고속도로와 중부내륙고속도로 사이에 새로 생겨 기존 고속도로의 큰 이격거리를 보완하고 남북을 빠르게 잇는 역할을 하게 될 것이라 모두가 기대에 차 있으며, 서부경남의 기업과 생활인구 유치에 매력적인 장소로 변모할 수 있고, 지역의 생산·소득 증대에 뚜렷한 영향을 미칠 것으로 기대하고 있습니다.

또한, 거창·함양·산청·합천은 3대국립공원(지리산·가야산·덕유산)을 끼고 있는 백두 대간 산악 도시권으로서 국립공원 산악관광 활성화를 가져올 뿐만 아니라 남부권 내륙물류허브, 승강기 허브도시 등의 지역별 특화거점으로 발돋움할 수 있을 것입니다.

고속도로 건설은 지역발전의 충분조건은 아니지만, 지역발전을 위한 필요조건임은 분명합니다.

이에 서부 경남 지역과 수도권과의 접근성 강화를 위해 ‘제3차 고속도로 건설계획’에 ‘진천~합천 간 고속도로’가 꼭 반영되기를 강력히 촉구합니다.

역사 이래 서부 경남이 서울에서 가장 가까워지는 시대를 맞이하여 지역발전을 전인하고 지역소멸에서 자유로워질 수 있도록 정부와 관계기관은 그 필요성을 깊이 공감하시어, 조속히 착공해 주시기를 다시 한번 간곡히 건의드립니다.

2025년 4월 10일

거창군의회