

정부가 내년도 사회적 / 건설업계 내년도 SOC 예산 확대 건의 / 내년도 정부 SOC 예산
 접자본(SOC) 예산을 감 / 확대 편성 건의를 위한 건
 축하자 지역 건설업계가 적극적인 대응에 나서고 있다. 대 / 함회를 개최했다. 이들은 이날 간담회에서 SOC 예산 감
 한건설협회 도회(회장:오인철)는 지난 10일 송기현 국회 / 축이 불려올 건설산업 일자리 위축 가능성을 설명하고 업
 의원 원주사무실에서 송기현 의원, 오인철 회장, 김정섭 / 계 생존권 확보, 지역 노후 인프라 개선, 도내 주요 건설공
 부회장, 안현구 원주시건설협의회회장 등이 참석한 가운데 / 사, 국비지원 등을 정치권에 적극 건의했다.

“동해선 철도·제2경춘국도 정부예산안 반드시 반영 필요”

(강릉~제천)

정부 예산안 4년째 하향 조정
 감축시 고용·경기 침체 직결
 고속도·고속철 등 현안 준비
 건설협회 도회 정치권에 건의

■내년도 사회적접자본 예산 감
 축 우려=정부는 미래성장 동력원
 확보를 위해 내년도 예산안을 최근
 10년 만에 가장 큰 규모로 내놨다.
 이 중 SOC 예산을 18조5,000억원으
 로 편성하며 2018년 17조7,000억원
 대비 4.5% 증액했다고 밝혔다. 그러
 나 국회의 심의를 거쳐 확정된 2018
 년 기준 SOC 예산은 총 19조원이었
 다. 이에 대해 도내 종합건설업계는
 정부의 2019년 SOC 예산이 사실상
 5,000억원가량 감소한 채 국회에 제
 출된 것과 다를 바 없다는 입장이다.
 게다가 정부의 SOC 예산 편성안
 은 최근 4년째 줄곧 축소된 것으로 나
 타났다. 대한건설협회 도회에 따르면
 정부가 국회에 제출한 SOC 예산 규
 모는 2015년 24조4,000억원에서



○대한건설협회 도회(회장: 오인철)는 지난 10일 송기현 국회의원 원주사무실에서 송기현 의원, 오인철 회장, 김정섭 부회장, 안현구 원주시건설협의회회장 등이 참석한 가운데 내년도 정부 SOC 예산 확대 편성 건의를 위한 간담회를 개최했다.

2016년 23조3,000억원, 2017년 21조
 8,000억원 등 해마다 하향 조정됐다.
 문제는 이 같은 예산 감축이 건설
 산업 경기침체로 직결된다는 점이
 다. 실제 지난해 총 19조원의 예산
 편성에도 불구하고, 올 2분기 건설수주는
 전년 동기 대비 16.9% 감소했다. 현
 재 편성된 예산 규모로는 고용·경기
 침체 문제를 해결하기에는 역부족이
 라는 분석이다.

■강원도 주요 SOC 공사 국비지
 원 적극 요청=이들은 도내 종합건
 설업계가 당면한 주요 SOC 공사에
 대한 국비지원을 요청했다. 이는 원
 활한 도내 인프라 확충과 국가계획
 기간 내 사업 착수를 주된 목표로 한
 것이다. 주요 국비지원 요청사업은
 △국지도 86호선 동막~개야 도로건설
 공사 △국지도 28호선 마로~하장
 도로건설공사 △철원군 노후 상수관

망 현대화 정비사업 △제2경춘국도
 건설사업 △제천~영월 고속도로 건
 설사업 △춘천~속초 동서고속화철
 도 건설사업 △강릉~제천 철도 건설
 사업 △춘천~철원 고속도로 건설사
 업 등이다. 특히 춘천~속초 동서고속
 화철도 건설사업의 경우 2019년도
 국비신청액이 200억원이었지만 정
 부가 반영한 예산안은 17억원에 불
 과했다. 이에 도회는 183억원 증액

○대한건설협회 도회 강원도 국비지원 요청 사업 현황

사업명	사업비	건의사항
국지도 86호선 동막~개야 도로건설공사	493억원	설계비 5억원 조기 반영
국지도 28호선 마로~하장 도로건설공사	870억원	설계비 5억원 조기 반영
철원군 노후 상수관망 현대화 정비사업	394억원	국비 60억원 반영
제2경춘국도 건설사업	8,163억원	국비신청액 5억원 정부 예산안 반영
제천~영월 고속도로 건설사업	1조1,649억원	국비신청액 5억원 정부 예산안 반영
춘천~속초 동서고속화철도 건설사업	2조992억원	국비신청액 200억원 정부 예산안 반영
강릉~제천 철도 건설사업	2조3,490억원	국비신청액 10억원 정부 예산안 반영
춘천~철원 고속도로 건설사업	2조7,715억원	국비신청액 10억원 정부 예산안 반영

자료: 대한건설협회 도회

을 요청했다. 이 밖에도 내년도 국비
 신청액 자체가 미반영된 강릉~제천
 철도, 춘천~철원 고속도로, 제천~영
 월 고속도로, 제2경춘국도 건설사업
 등에 대한 국비지원 방안 마련을 촉
 구했다.
 송기현 국회의원은 “지역의 대형
 SOC 사업을 비롯해 노후 인프라 개
 선, 재해위험지구 정비, 도로 선형개
 량 및 보수 등 중소건설업계의 판로

를 확대하기 위한 소규모 사업까지
 적극적으로 챙기도록 노력하겠다”
 고 말했다.
 오인철 대한건설협회 도회장은
 “도내 건설업계가 내수경제 위기와
 고용질벽 상황에 내몰린 만큼 정부의
 SOC 예산 확대가 절실하다”며 “건
 설 일자리 창출과 지역경제 활성화를
 위해 내년도 SOC 예산 규모가 더 커
 지길 바란다”고 말했다. 윤종현기자

GTX·동해선 철도... 대형SOC 최대 50건 후보군 오를 듯

뉴스 Focus 지자체 SOC 예타면제 신청사업 '윤곽'

정부가 예타 면제 대상 SOC 사업을 추리고 있는 가운데 전국시·도별 신청 사업들이 속속 윤곽을 드러내고 있다.

수년째 조사가 지연되고 있는 수도권 광역급행철도(GTX)를 비롯해 서부경남 KTX와 울산외곽순환고속도로 등 대통령 공약사업이 검토대상 1순위로 꼽힌다.

동해선 철도 등 남북 인프라 경험사업과 새만금공항 등 산업 및 고용위기지역에서 추진 중인 국가균형발전 및 지역속원사업도 대거 포함될 전망이다.

국가균형발전위원회가 가이드라인을 제시하고, 정부도 무분별한 요청은 걸러내고 있지만 최대 50건에 달하는 대형 SOC 사업이 후보군에 오를 것으로 보인다.

이 중에는 총사업비 1조원을 훌쩍 넘는 초대형 프로젝트들도 다수 포함돼 있어 예타 면제 대상사업의 총 규모(총사업비)도 50조원을 넘어설 것으로 관측된다.

인천시는 앞서 균형발전위원회에서 제시한 '가이드라인'을 토대로 GTX B노선과 강화~영종간 평화고속도로 건설사업을 예타 면제대상으로 요청했다고 13일 밝혔다.

GTX B노선은 송도국제도시에서 서울 동대문구 청량리를 거쳐 경기 마석을 잇는 광역급행철도로, 이미 3년 가까이 예타

시·도별로 2~3건씩 요청
울산외곽순환고속도로 등
대통령 공약사업 1순위 꼽혀
총사업비만 50조 넘어설 듯

가 진행 중이나 면제를 통해 조기 착공을 추진한다는 방침이다.

충남도와 충북도도 이날 각각 단독과제로 총 3건의 사업을 예타 면제 신청대상으로 확정했다고 밝혔다.

충남도는 보령에서 세종시 조지원을 잇는 보령선(충청산업문화철도)과 수도권전철 독립기념관 연장사업, 중부권 동서횡단 철도 등의 예타를 면제해달라고 요청했다.

충북도는 충북선 철도 고속화를 비롯해 중부고속도로 전 구간 확장사업과 미래 해양과학관 건립 등을 정부에 건의하기로 했다.

대전시도 도시철도 2호선(트램) 건설을 비롯해 대전시 순환도로망 구축사업과 대덕특구 리노베이션사업 등 3건을 면제요청사업으로 확정했다.

이에 앞서 세종시는 이미 KTX 세종역 건립 및 세종~청주 고속도로 건설사업에

대한 예타 면제신청서를 제출한 것으로 확인됐다.

경기도 또한 지역 최대 현안사업인 전철 7호선 도봉산포천연장(옥정~포천) 및 신분당선 수원 호매실 연장사업에 대한 공식 면제요청서를 제출한 것으로 알려졌다.

경북도는 동해안시대 핵심 SOC 사업인 동해안고속도로(포항~영덕~울진~삼척)와 동해중부선 복선전철화(포항~동해) 사업을 예타 면제 후보사업으로 건의했다.

이 외에도 강원도는 대표적 남북인프라 협력사업인 강릉~제진 간 동해선 철도와 제천~삼척 간 고속도, 제2경춘국도, 춘천~철원 고속도 등을 면제사업으로 신청할 방침이다.

전북도는 새만금 국제공항 건설 및 상용차 전진기지 조성, 무주~대구 고속도로 건설사업을 신청 대상사업으로 꼽았고, 울산시는 울산외곽순환도로와 공공병원, 울산-양산 광역철도 건설사업 등을 면제 후보로 제출할 예정이다.

이 밖에 경남도는 서부경남KTX를 포함한 2건의 SOC 예타 면제를 추진 중이고, 대구시도 대구산업선 철도와 도시철도 3호선 등의 면제를 요청할 것으로 알려졌다.

봉송기자 skbong@

주요 지자체별 예타 면제신청(예정) 현황

추진기관	사업명	총사업비(원)	사업내용
인천	수도권광역급행(GTX)B노선		송도~마석
	강화~영종 평화고속도로		영종~신도(3.5km)~강화(11.1km)
경기	전철7호선 도봉산~포천연장	1조391억	옥정~포천(19.3km)
	신분당선 수원 호매실 연장	1조1169억	광교~호매실(11.14km)
충남	보령선 철도	1조8760억	보령~조지원(89.2km, 단선)
	수도권전철 독립기념관 연장	2600억	천안역~독립기념관(8.0km)
충북	중부권 동서횡단철도	4조7824억	대산~청주~영주~울진(258.8km)
	충북선철도 고속화	1조3500억	청주공항~제천(84.7km)
충청	중부고속도 확장	1조2억	소규모·고밀도 복합혁신공간 조성 등
	미래해양과학관	1164억	연면적 1만5175㎡
대전	도시철도2호선(트램)	6649억	가수원~서대전~진잠(순환)(37.4km)
	대전시 순환도로망	8475억	와동~신탄진 등 7개 구간(36.3km)
세종	대덕특구 리노베이션	5361억	소규모·고밀도 복합혁신공간 조성 등
	KTX세종역	1320억	정차역 1개소
경북	세종~청주	8013억	연기면~남이면(20km)
	동해안고속도로	6조6519억	영일만횡단, 영덕~삼척(135km)
강원	동해중부선 복선전철	3조1500억	포항~삼척 중 단선구간
	동해선 철도	2조3490억	강릉~제진(104.6km)
전북	제천~삼척 고속도	4조5000억	제천~삼척(123.2km)
	제2경춘국도 고속도로	8613억	남양주~기평~춘천(32.9km)
울산	춘천~철원 고속도	2조1755억	철원 근동면~춘천 석사동(61.0km)
	새만금국제공항	미확정	미확정
전북	상용차 전진기지 조성	2210억원	연구개발시설 및 인프라
	무주~대구 고속도	3조200억	무주~성주~대구(새만금~전주)
울산	울산외곽순환고속도	8964억	미호분기점~강동(25.3km)
	울산공공병원	3550억	연면적 10만㎡
경남	울산~양산 광역철도	1조1761억	양산 북정~울산 신북(41.2km)
	서부경남KTX	5조6000억	김천~거제
대구	대구산업선 철도	1조2840억	서대구~달성군 국가산단(34.2km)
	도시철도3호선	6585억	범물동~신서혁신도시(13km)

※ 총사업비 및 내용, 신청결과 등은 변동될 수 있음

조명래 신임 환경부 장관 “환경보전-개발 간 사회적 갈등 차단 힘쓸 것”

GTX A노선·춘천~속초 철도 등 환경에 발목인 사업, 속도 기대감



문재인 정부의 두 번째 환경부 수장인 조명래 신임 장관(사진)이 공식 취임하면서 환경 문제로 발목이 잡힌 대규모

SOC(사회기반시설) 사업들의 운명에 관심이 모아지고 있다.

환경학자이면서도 도시계획 전문가인 조 장관이 환경보전과 개발을 둘러싼 사회적 갈등을 사전에 차단하기 위해 충분한 속의 절차를 마련하겠다고 공언한 만큼 일부 SOC 사업들은 돌파구를 찾아 정상궤도에 복귀할 수 있을 것이라는 기대감이 나오고 있다.

조 장관은 13일 정부세종청사에서 열린 취임식에서 “21세기의 가장 중요한 가치는 환경보전과 경제발전의 균형, 사회통합이다 같이 이뤄지는 지속가능성”이라고 밝혔다.

그는 “대규모 개발사업과 환경보전 간의 갈등이 여전히 존재하고 있다”면서 “환경 갈등은 단순히 보상이나 법적 판단으로는 해결되기 어려운 가치적 갈등이 많이 있다”고 강조했다.

그러면서 “정책 입안 과정부터 이해당사자가 참여하는 절차적 민주성을 확보해 갈등을 예방해야 한다”며 “갈등이 발생한 경우에는 사안의 특성에 맞는 충분한 속의 절차를 마련해야 한다”고 말했다.

환경적 영향 최소화 방안 검토
속의절차로 해법마련 가능할 듯
국립공원위원회로 공 넘어간
흑산공항은 불확실성 여전

조 장관이 덮어놓고 반대하지 않고 사회적 합의점을 찾겠다는 것은 적절한 대안을 전제로, SOC 사업 추진 가능성을 내비친 것이라는 분석이 지배적이다.

이에 따라 현재 환경 문제로 좀처럼 속도를 내지 못하고 있는 GTX(수도권광역급행철도) A노선과 춘천~속초 철도, 흑산공항 등에 시선이 쏠리고 있다.

GTX A노선은 북한산국립공원 지하통과를 놓고 환경부와 국토부가 줄다리기를 하고 있는 상황이다.

환경부는 북한산국립공원 지하 구간에 대해 우회노선을 검토하라고 요구했고, 국토부는 환경적 영향이 가장 최소화되는 최적 노선을 도출해 차질 없이 사업을 추진한다는 계획이다.

이 과정에서 동탄·위례·검단·광고 등 2기 신도시가 교통지옥으로 불거지면서 GTX A노선의 필요성에 무게가 실릴 가능성이 크다.

어렵사리 예비타당성조사의 문턱을 넘은 춘천~속초 철도도 전략환경영향

평가에서 설악산국립공원 통과 노선을 놓고 1년 가까이 제동이 걸린 상태다.

강원도는 설악산국립공원 경계에서 인제지역은 522m, 속초지역은 2.9km 떨어진 곳에서 시작되는 터널로 설악산을 지나야 한다는 입장인 반면 환경부는 우회노선을 주장하고 있다.

아직 전략환경영향평가 단계에 있는 만큼 조 장관의 유연성이 반영되고, 속의 절차를 거친다면 충분히 접점을 찾을 수 있을 것이라는 전망이 나오고 있다.

다만, 흑산공항은 여전히 불확실성 속에 갇혀 있다.

GTX A노선, 춘천~속초 철도와 달리 흑산공항의 공은 국립공원위원회 심의로 넘어가 있기 때문이다.

국토부가 지난달 ‘다도해 해상 국립공원계획 변경’ 재보완 서류를 다시 보완해 제출하겠다고 하면서 현재 심의가 중단됐는데, 앞서 국토부가 제시한 선박 유출입 통행량 등을 스스로 입증해 심의위원들을 설득하는 게 최대과제로 남아 있다.

정부의 한 관계자는 “GTX A노선과 춘천~속초 철도가 주무부처와 환경부 간 협의에 달려 있다면 흑산공항은 국립공원위가 키를 쥐고 있다”며 “사업별로 공론화를 거쳐 적절한 대안을 찾는다면 환경보전, 경제성장, 지역균형발전, 사회통합 등의 가치를 이룰 수 있을 것”이라고 말했다.

박경남기자 knp@