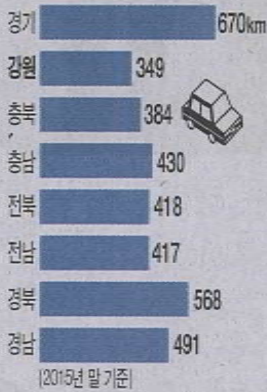


반의 반토막 된 삼척~제천 고속도

전국 시도별 고속도로 연장 현황



정부 5개년 계획에 4분의 1 수준 영월~제천 30.8km만 반영 나머지 영월~삼척 구간 누락... 남부지역 발전 기반 무너지 이마저도 예비타당성 조사 받아야 해 실제 추진은 미지수

속보=강원 남부지역의 확대 속원 사업인 삼척~제천 고속도로 사업이 정부 5개년 건설 계획에서 영월~제천 구간만 반영(본보 12일자 2면 보도)돼 후폭풍이 예고되고 있다.

국토교통부는 12일 제천~영월 고속도로와 서울~양평 고속도로 등 신규 13개 노선과 36개 계속 사업에 2020년까지 28조9,000억원을 투입 하는 '고속도로 건설 5개년 계획'을

발표했다. ▶관련기사 3면 삼척~제천 고속도로는 당초 지난해 10월 국토부의 '제4차 중기교통 시설 투자계획'에서 빠졌다 이번 도로건설 계획에 일부인 영월~제천 구간만 포함되 도내 고속도로 개선에 대한 기대감을 갖게 했다. 하지만 앞으로 영월~제천 고속도로도 정부의 예비타당성 조사를 받아야 해 실제 사업 추진까지는 미지수다.

더 큰 문제는 이번 건설 계획에 나머지 영월~삼척 구간이 누락돼 앞으로 5년간 정선, 태백, 삼척 등 강원 남부지역으로서는 지역 발전의 토대인 고속도로 인프라 개선을 기약할 수 없다는 점이다. 강원 남부권은 삼척~제천 123.2km, 약 4조5,000억원 사업 중 4분의 1 수준인 영월~제천 30.8km, 1조1,649억원만이 반영된 데 대해 큰 충격에 휩싸였다.

국내 유일의 내국인 카지노가 입지한 정선과 태백 등 폐광지역으로서는 관광도시 등 대체산업 육성을 위한 지역사회의 노력이 뒷받침될 맞은 격이 됐다.

동서 6축 고속도로를 통해 동해안과 서해안을 바로 연결, 무역 거점항으로 성장하려는 동해, 삼척지역의 노력 또한 강한 장벽에 맞닥뜨리게 됐다.

김재진 강원발전연구원 박사는 "동해안과 서해안을 연결해 우리나라의 대중국무역의 경쟁력을 높여려는 정부의 거시적인 구상 등이 이번 건설 계획에 반영되지 않아 안타깝다"고 했다. 류재일·홍현표기자

'올림픽 특수' 건설업만 웃었다

도내 주력산업 성장률 분석

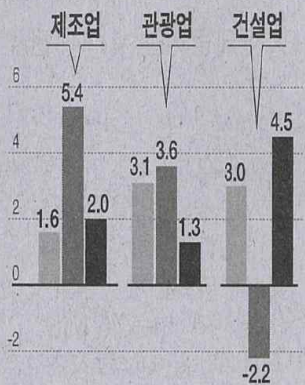
SOC 투자 늘며 4.5% 급성장 지역내총생산 기여 효과 뚜렷 제조업 수출실적 저조 내리막 소비심리 냉각 관광업도 부진

한국은행 강원본부는 2016년 강원 지역 지역내총생산(GRDP) 성장률을 2015년보다 낮게 잡았다. 2015년에는 3.0%로 전국 평균(2.8%)보다 높았지만 2016년도는 2%대 후반으로 떨어질 것으로 전망했다. 2015년도 성장률 호전에도 경제구조 개선에 따른 것으로 보기는 어렵기 때문이다.

■올림픽 SOC 특수로 건설업만 호조=2000년대 들어 강원도의 GRDP 성장률이 전국 평균을 넘어선 것은 이번이 4번째다. 2003년 태풍 루사 피해 복구(5.1%), 2006년 집중호우 피해 복구(6.1%), 2013년 올

도내 산업별 성장률(%)

■ 2001~2005 ■ 2006~2010 ■ 2011~2015년



림픽 SOC 투자 본격화(3.6%)에 따른 것으로 2015년도 역시 올림픽 SOC 특수로 건설업계가 성장한 것이 원인이다. 전국의 건설업 성장률은 2015년 0.8%에 그쳤지만 강원도는 4.5%로 '나 홀로 호황'을 누렸다.

이 때문에 올림픽 SOC사업이 마무리되고 부동산 규제 강화로 주택 건설이 줄어들 경우 도 지역경제는 급격히 악화될 상황이다.

■관광업·제조업 성장률 기여도

낮아져=도내 관광업계는 올림픽 준비기간의 특수를 누리지 못했다. 도내 서비스업에서 가장 높은 비중을 차지하는 관광업은 오히려 활기를 잃어가고 있다. 관광업계 GRDP 성장률은 3.6%(2006~2010년), 1.3%(2011~2015년)로 낮아졌다.

제조업도 현황은 비슷하다. 도내 제조업의 최근 5년간 연평균 성장률은 2.0%(2011~2015년)로 이전 5년(2006년~2010년)의 5.4%에 비해 크게 둔화됐다.

한국은행 강원본부 경제조사팀의 박종필 과장은 "강원도 주력산업인 의료기기, 자동차 부품 등이 최근 수출대상국의 경제 부진, 자동차 업체의 부품 해외현지 조달 추세로 수출이 저조한 것이 제조업 성장률 저하의 원인"이라며 "서비스업은 2015년 메르스 사태 여파 외에도 해수욕장 피서객이 3.9% 감소하는 등 내국인 관광이 부진하고 소비심리까지 위축된 데 따른 것으로 분석됐다"고 말했다. 신하림기자

강원 경제의 힘 '건설'에서 나온다

지역내총생산 성장률, 전국 상위... 건설취업자도 급증
평창올림픽 등 호재로 '공공투자-민간 주택건설' 호황

평창동계올림픽을 중심으로 강원도 내 건설투자가 늘면서 도내 경제에서 건설업이 차지하는 비중이 커지고 있다. 12일 한국은행 강원본부가 분석한 2015년 강원지역의 지역내총생산(GRDP)은 전년 대비 3% 성장했다. 전국 성장률인 2.8%보다 높다. 2000년대 들어 강원지역 성장률이 전국 수준을 넘어선 것은 이번이 네 번째에 불과한데 건설투자가 증가가 원인으로 꼽힌다.

지난 2015년도 GRDP에서 건설업의 기여도는 0.6%포인트로 전국 기준 0.4%포인트보다 높다. 평창올림픽 준비 관계로 도

내 건설투자가 증가했고, 최근에는 주택 시장이 살아나면서 민간 건설도 호황을 누렸다. 도 건설업은 2011~2015년 5년간 연평균 4.5% 성장해 이전 5년간 -2.2%의 마이너스 성장에서 탈출했다.

공공투자와 민간 주택건설이 동시에 살아났기 때문인데 전체 도의 경제를 건설이 이끌고 있는 모습이다.

최근 5년간 도 경제에 건설업의 기여율은 13.7%로 전국 평균 기여율인 1.3%보다 크게 높다.

건설이 살아나면서 시멘트 수요도 급증

했다. 도는 시멘트 원료인 석회석의 국내 매장량 중 83%가 집중돼 있고, 국내 시멘트 생산능력의 60%를 점유하고 있다.

석회석 채굴이 늘어나면서 2015년 도내 광업 성장률은 11.4%를 나타냈고, 2015년도 GRDP 성장률을 0.3%포인트 높였다.

지난해에도 건설업은 민간주택 건설이 호조를 보이는데 올림픽 관련 사회기반시설(SOC) 건설 등의 공정률이 높아지면서 전년에 이어 높은 성장세를 유지할 것으로 예상된다.

실제 지난해 강원도 건설경기가 호황을

누리면서 건설 취업자수도 크게 늘어난 것으로 나타났다.

동북지방통계청에 따르면 지난해 말 기준으로 도내 건설 취업자는 6만2000명으로 집계됐다. 이는 전년도 5만7000명과 비교해 9.7% 증가한 규모다.

지난해 말 도내 전체 취업자 수는 72만 2000명으로 전년보다 2.8% 증가했다.

지난해 도내 제조업(-6.2%)이나 도소매·숙박음식점업(-2%) 등 취업자가 많은 업종의 취업자 증가율이 마이너스를 기록해, 사실상 건설이 지난해 도내 취업자 수

증가를 이끌었다. 작년 건설보다 도내에서 취업자수 증가율이 높은 업종은 농림·어업(11.8%)뿐이다.

다만 지금의 건설 성장률이 앞으로 계속되지 않을 수 있다는 지적도 있다.

최근 정부의 부동산 시장 규제 강화로 민간주택 건설이 축소되는 움직임이 보이고 있고, 평창올림픽 관련 SOC 사업도 마무리 단계에 있다. 한국은행 강원본부는 "건설업이 2018년 이후에는 이전의 성장세를 유지하지 못할 가능성이 높다"고 분석했다. 권해석기자 haeseok@

'금천~대덕' 2조782억 최다... '공주~청주' 투자 1순위

(광주순환선)

밀양~진례, 부산신항~김해 등 기존 간선도로망에 계획 없던 추가 신규노선 건설 눈길 끌어

10개 확장사업 중 제2경인고속도로 '문학~석주' 7051억으로 가장 커

고속도로 건설 5개년계획(2016~2020년)은 2014년 도로법 개정에 따라 기존 '도로정비 기본계획'을 '국가도로 종합계획'과 '도로건설·관리계획'으로 개편하면서 만든 첫 번째 계획이다.

5개년계획에서 주목되는 것은 총사업비 16조7541억원 규모의 23개 신규 사업이다. 재정·민자 등 추진 방식이 미정인 사업이 있고, 투자우선순위에 따라 실제 사업화까지는 사업별 속도차가 날 것으로 보인다. 우선 서울~양평, 밀양~진례, 부산신항~김해 등 기존 간선도로망 계획에 없던 3개의 고속도로 건설사업이 눈길을 끈다.

서울~양평(동서7축 지선) 고속도로는 연장 26.8km로 사업비는 1조2848억원 규모다. 서울 외곽의 대표적인 드라이브 코스인 데다, 수발마다 나들이객들로 교통체증이 극심한 구간이다. 도로가 완공되면 하남, 송파 등을 중심으로 양평 방향 접근성이 크게 개선될 것으로 기대된다. 상반

기 중 민자 제안이 예정돼 있어 민자적격성 조사 결과 타당성이 확보되면 사업 방식이 재정에서 민자로 바뀐다.

남북5축 지선인 밀양~진례(18.6km), 부산신항~김해(14.6km) 고속도로는 각각 사업비가 7910억원, 8251억원 규모다. 김해 신공항(김해공항 확장) 건설이 확정되면서 늘어나는 여객·물류의 원활한 처리를 위해 인접 도로 확충계획 차원에서 추진된다. 신공항과 부산 신항만, 화물과 여객 수요를 각각 분리하기 위한 전략적 투자다. 부산신항~김해 노선은 지난해 말 민자 제안이 제출돼 민자사업으로 추진될 가능성이 높다.

공주~청주 고속도로(20.1km)는 사업비 8262억원 규모로, 국토부의 투자 1순위 사업이다. 성주~대구(25km), 제천~영월(30.8km)과 함께 상대적으로 열악한 동서축의 접근성을 보완하기 위한 사업이다. 특히 이들 노선은 당초 '무주~대구', '제천~삼척'이었지만 사업성이 높은 구간부터 우선 추진키로 하면서 노선이 짧아졌다.

유일한 2조원대 사업인 광주순환고속도로 금천~대덕 구간은 연장(49.5km)과 사업비(2조782억원) 모두 1위다. 안산~인천(수도권 제2순환·1조6921억원), 울산외곽순환(5134억원), 경인고속도로 지하화(9513억원), 서창~장수(3241억원), 대산~당진(6501억원) 등과 함께 도심 혼잡 구간 개선을 위한 대표적인 신설 사업으로 꼽힌다.

울산외곽순환과 경부선(남이~천안), 중부선(남이~대소, 대소~호법), 중부내륙선(장병~현풍) 등은 예비타당성 조사(타당성 재조사) 등을 통해 타당성이 확보되면 사업화 수순을 밟게 된다.

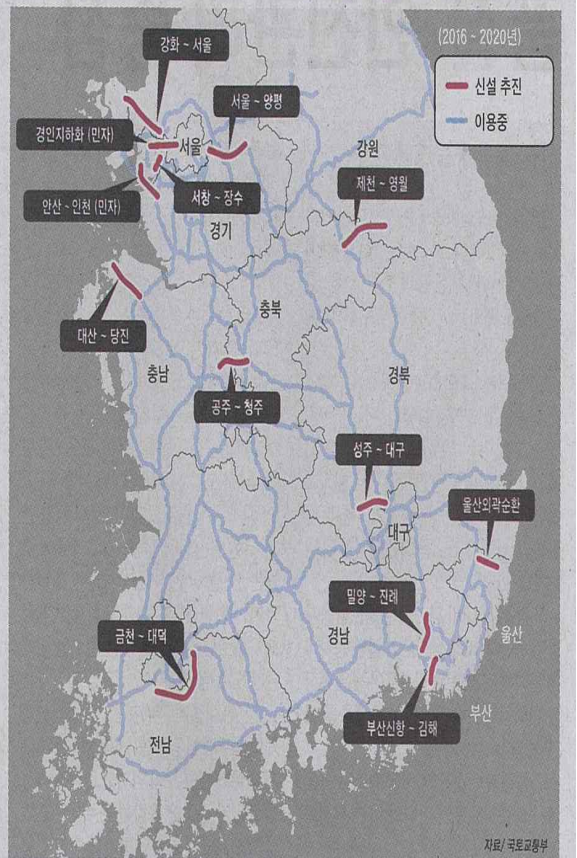
10개 확장사업 중에선 제2경인고속도로 문학~석주(7051억원) 구간이 사업비가 가장 크고, 이어 중부고속도로 남이~대소(6604억원), 서해안고속도로 서평택~대송(4404억원) 순이다.

국토부가 정한 투자우선순위를 보면, 신설 사업에선 공주~청주가 1순위이고 △대산~당진 △서창~장수 △서울~양평 △성주~대구 △부산신항~김해 △밀양~진례 △강화~서울 △금천~대덕 △제천~영월 등이 2~10순위로 평가됐다.

확장사업은 △유성~회덕 △김해공항~대동 △문학~석주 △칠원~창원 △서대전~유성 △매송~안산 △서평택~대송 △창원~진영 △삼례~김제 △남이~대소 노선이 톱10을 형성하고 있다.

국토부 관계자는 "이번 5개년계획에는 종합평가(AHP)에서 0.5 이상인 사업만 뽑아 중점추진 사업으로 선정해 그 여파보다 사업화 가능성이 높다"며 "타당성이 확보된 사업들은 최대한 조기에 착공하겠다"고 말했다. 김태형기자 kth@

고속도로 건설 5개년 계획 13개 노선 신설 추진 (288.7km)



자료/국토교통부

서울~양평 등 고속도 13곳 새로 뚫린다

고속도로 건설 5개년 계획

‘상습정체’ 서평택~매송 등
10개 노선 확장공사도 추가
전체 사업비 28.9兆 투입
총연장 5000km 시대 열어

서울~양평, 밀양~진례, 부산신항~김해 등 기존 도로망계획에 없던 총연장 60km에 달하는 3개 고속도로가 새로 건설된다.

이를 포함해 2020년까지 총연장 288.7km인 13개 신규 고속도로 건설과 165.7km 길이의 10개 노선 확장 공사가 새롭게 추진된다. ▶관련기사 3면

국토교통부는 이 같은 내용의 ‘고속도로 건설 5개년 계획(2016~2020년)’을 수립해 13일 고시한다고 12일 밝혔다.

이번 계획에는 신규로 추진하는 23개 사업뿐만 아니라 기존에 진행해온 36개 고속도로 신설·확장 사업이 모두 담겼다.

이에 따라 반영된 총 사업은 59개, 총 28조9000억원(신규 7조4000억원) 규모다.

신규 추진 사업으로는 우선 도시부 혼잡 완화를 위해 외곽순환도로, 지하도로와 순환축간방사도로, 지선도로를 신설하기로 했다.

안산~인천(수도권 제2순환도로), 금천~대덕(광주순환도로), 울산외곽순환도

로와 경인고속도로 지하화, 서울~양평, 서창~장수, 대산~당진 고속도로 사업이 포함됐다.

김해공항~대동(중앙선), 칠원~창원(남해선), 서평택~매송(서해안선) 등 도로 용량을 초과한 구간은 상습정체 해소를 위한 확장 공사를 추진한다.

부산신항~김해, 밀양~진례, 대산~당진 고속도로 등은 김해 신공항과 부산신항, 산업단지 등 물류거점을 연계하는 도로로 신설한다.

특히 서울~양평, 밀양~진례, 부산신항~김해 등 3개 노선은 기존 국도간선도로망계획(남북 7개축×동서 9개축)에 없던 완전히 새로운 고속도로다.

남북축보다 상대적으로 접근성이 떨어지는 동서축 낙후 지역에는 제천~영월, 성주~대구, 공주~청주 고속도로를 건설한다.

국토부는 오는 2020년 이후 이들 사업이 모두 끝나면 고속도로 총연장 5000km 시대가 열리고 혼잡구간이 49.4% 해소될 것으로 내다봤다. 아울러 고속도로 건설 등으로 85조5000억원의 경제적 파급효과와 29만명의 고용유발 효과를 기대했다.

국토부는 사업별로 예비타당성조사, 민자적격성조사 등을 거쳐 최대한 조기 착공한다는 계획이다. 국토부 관계자는 “이번 계획에 빠진 사업들도 추후 여건변화에 따라 추가반영하겠다”고 말했다.

김태형기자 kth@