

환경부 전략환경영향평가 협의 완료



국립공원 우회노선 국방부 반대로 사실상 제외 도·국토부·주민들 노력속 문대통령 지원 결실 5월중 기본계획 고시 본격 추진 2026년 개통

속초=춘천~속초 동서고속철도 전략환경영향평가 협의(본보 지난 27일자 1·3면, 29일자 2면 보도)가 완료돼 2026년 개통을 목표로 사업이 본격 추진된다. ▶관련기사 2면

도에 따르면 환경부는 29일 도와 국토교통부에 통보한 전략환경영향평가 협의 내용 서신을 통해 “백담역~속초역 구간의 생태·자연도 1등급 영향 및 설악산국립공원 보전 가치 등을 감안해 국립공원 우회 노선이 바람직하나 군사안보 영향 등으로 곤란한 경우 미시령터널 하부 통과 노선으로 추진할 수 있다”고 밝혔다.

환경부가 제시했던 국립공원 우회 노선의 경우 국방부가 이미 불가 입장을 밝혔다는 점에서 도가 요구한 미시령터널 하부 노선으로 사실상 결정된 것이다.

그동안 환경부는 2017년 10월 시작된 전략환경영향평가 협의 과정에서 한 차례의 반러와 두 차례의 보완 요구를 하는 바람에 춘천~속초 동서고속철도 사업 자체가 좌초 위기에 놓였으나 도와 국토부의 긴밀한 협의를 통한 대안 제시 및 설득, 주민들과 정치권의 공론화 노력이 성과를 거두게 됐다. 특히 문재인 대통령이

지난 26일 도를 방문한 자리에서 사업 추진에 긍정적인 신호를 보내면서 결실을 맺게 됐다는 평가다.

이에 따라 도는 5월 중 기본계획 고시를 완료하고 올 하반기 기본설계 용역에 착수하기로 했다. 기본설계에 필요한 예산 전액(165억원)을 이미 준비해 놓고 있으며 2년간량 소요될 전망이다. 실시설계비도 일부(27억원) 확보했다. 도는 기획재정부, 국토부, 한국철도시설공단 등 관련 부처 및 기관들과 긴밀히 협조해 사업추진에 속도를 높인다는 계획이다.

동서고속철도는 춘천~속초 구간 93.737km를 연결하며 기존 경춘선과 연결돼 서울~속초를 최고 시속 250km로 주파할 수 있다. 총 사업비는 2조1,438억원이다. 당초에는 2025년 개통 목표였으나 전략환경영향평가가 1년6개월가량 지연되며 2026년으로 재조정했다.

최문순 지사는 “춘천~속초 동서고속철도 사업에 대한 도민의 목소리로 탄생한 비상대책위원회의 역할과 지지, 성원이 가장 큰 역할을 했다”며 “사업 계획 기간 내 반드시 개통할 수 있도록 앞으로도 최선의 노력을 다하겠다”고 밝혔다. 최기영기자 answer07@

◇춘천~속초 동서고속철도 사업 추진 상황

내 용	날 짜
△2026년 개통	
△실시설계(2년) *국립공원심의의 검토	
△기본설계(향후 1년)	
△전략환경영향평가서 협의 완료(환경부→국토부) 미시령 하부 터널 통과 노선 최적(안) 협의	2019.4.29
△전략환경영향평가 지연에 따른 환경부 장관 면담 *국회의원협의회(이양수 외 8명), 민주당(최고위원, 도당) 및 비대위 등(설훈 외 13명)	2019.4.2
△전략환경영향평가서 보완·제출(재협의, 미시령 하부통과안) *5개 노선(예타안, 당초안, 군사보호구역 하부통과안, 미시령 하부통과안, 국회연수원 우회안) 제출	2019.3.29
△전략환경영향평가 지연에 따른 도·시군, 의회 연석회의	2019.3.18
△대안노선 마련 위한 국방부 협의 (8군단, 22사단, 23사단, 102여단, 정보사령부)	2019.2.15
△전략환경영향평가서(재협의) 보완 요구(환경부→국토부)	2019.1.18
△전략환경영향평가서 보완·제출(재협의, 미시령 하부통과안)	2018.11.1
△전략환경영향평가서 반례(환경부→국토부)	2018.7.4
△전략환경영향평가서 보완·제출(재협의, 군사보호구역 하부통과안)	2018.2.14
△전략환경영향평가서 보완 요구(환경부→국토부)	2017.12.5
△전략환경영향평가서 제출(국토부→환경부)	2017.10.31
△전략환경영향평가서(초안) 공람, 주민설명회·공청회 개최	2017.7~9
△예타 완료 및 국가재정사업평가 자문위원회 심의·사업 확정	2016.7.8

동서고속철 미시령터널 하부 통과 노선 확정

〈춘천~속초〉

환경부, 전략환경평가 협의완료
본 공사시 환경영향평가 조건

도, 2026년 완공 목표 사업 속도를 하반기 기본설계 용역 착수

춘천~속초동서고속화철도의 환경부 전략환경영향평가 협의가 29일 완료, 오는 2026년 완공을 목표로 사업 추진이 본격화된다. 강원도에 따르면 환경

부는 이날 미시령터널 하부를 통과하는 노선으로 전략환경영향평가 협의를 마무리하고 이를 국토교통부에 회신했다.

환경부는 협의내용을 통해 “백담역~속초역 구간은 생태·자연도 1등급 영향 및 설악산 국립공원 보전가치 등을 감안, 국립공원 우회(대안2)로 선정하는 것이 바람직하다”며 “그러나(이 노선은) 군사안보 영향 등으로 불가, 미시령터널하부(대안1)를 추진할 수 있다”고 밝혔다.

환경부는 그러나 “미시령하부노선은 자연공원법에 따른 국립공원위원회 심의등을 거쳐야한다”고 조건을 내걸었다.

환경부는 미시령 하부구간 노선을 동의하면서도 실시설계단계에서 진행될 2단계 본평가인 국립공원위원회 심의 통과를 전제조건으로 달아 환경영향평가 사전 대비작업이 시급해졌다. 이와 관련, 도는 5월 중이뤄질 국토부 기본계획고시 완료 후 총사업비 협의를 거쳐 올해 하반기 기본설계 용역

착수 등 단계적 추진을 위해 기획재정부, 국토부, 한국철도시설공단 등과 협의에 나선다.

기본설계 1년, 실시설계 2년 등 설계에만 최대 3년이 소요될 전망이다. 도는 기본 및 실시설계를 가급적 동시진행, 2026년 완공하겠다는 목표다. 도는 내년도 국비 100억원을 실시설계비로 추가 확보할 계획이며 이미 확보된 192억원(기본설계비 165억원·실시설계비 27억원)은 기본계획 고시 후 투입된다.

안태경 도 건설교통국장은 “2026년 개통에 최선의 노력을 다할 것”이라며 “이 철도가 향후 동해북부선과 연계, 강원도 평화경제·북방경제 핵심철도망이 될 수 있도록 관계기관과 협의하겠다”고 밝혔다.

동서고속화철도는 춘천, 화천, 양구, 인제, 고성, 속초 등 6개 시·군을 관통하는 단선전철로 총사업비는 2조1438억원 규모다. 연장은 93.737km, 설계속도는 250km/h이다. 박지은 ▶관련기사 3면

노선 확정·환경영향평가 ‘산 넘어 산’

본공사 환경영향평가 협의 예정
동해북부선 연계·복선화 제기
국가철도망구축계획 반영 과제

장기화됐던 춘천~속초동서고속철 노선협약이 29일 마무리되면서 공사를 앞당기기 위한 작업이 최대 과제로 떠올랐다. 환경부가 전략환경영향평가 심의를 늦추면서 전체 공기가 2년 가까이 지연된만큼 일정을 앞당기는 것이 시급해진 것이다. 국토교통부 기본계획 고시는 5월에야 진행된다. 당초 계획대로라면 2017년 상반기에는 추진됐어야 하는 일정이다.

기본계획 고시에 이어 기본설계와

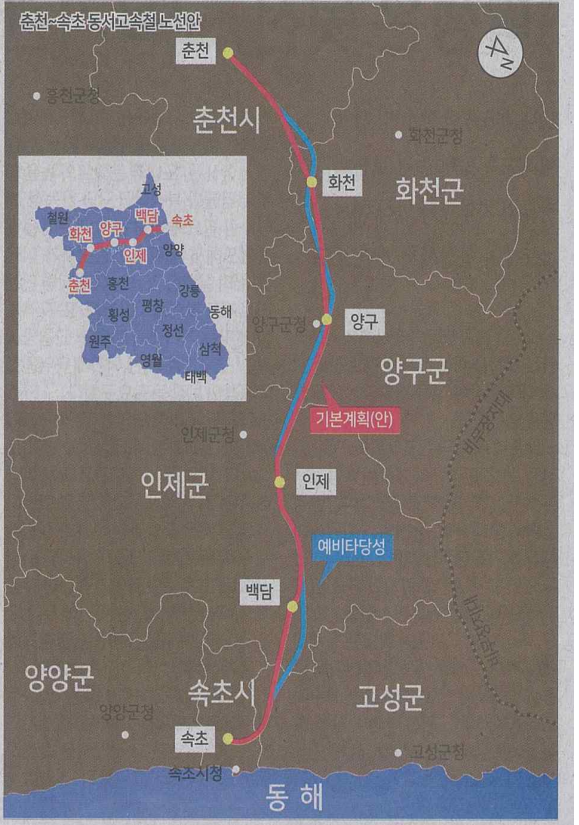
실시설계가 진행된다. 논란이 됐던 양구역사를 포함한 역사위치 논의도 다시 거론될 것으로 예상된다. 동해북부선과의 노선연결문제도 여전히 과제로 남아있다. 도는 기본설계는 1년, 실시설계는 2년으로 예상하고 있다

환경부가 미시령하부통과노선(대안1)에 대해 전략환경영향평가를 협의해줬지만 본공사에서 환경영향평가 협의를 받아야 함에 따라 착공까지는 여전히 산 넘어 산이다. 국립공원위원회는 실시설계가 진행되면 본공사에 대한 심의나설 예정이다. 안태경 도 건설교통국장은 “실시설계 단계에서 본평가인 환경영향평가협의를 진행, 국립공원위원회 심의를 거쳐야 하는데 잘 대비하겠다”고 밝혔다.

북방시대 교통망 완성을 위한 단선으로 추진 중인 동해북부선의 복선간 설을 포함한 도내 철도망과의 연계 필요성도 높아지고 있다. 동해북부선의 경우 최근 문재인 대통령이 고성을 방문, 조기연결을 직접 약속한만큼 사업 초기 구상부터 동서고속철과의 시너지 효과를 고려해야 한다는 목소리가 높다. 당장 빠르면 오는 6월 용역에 들어가는 국토교통부의 제4차 국가철도망 구축계획에 이같은 계획을 반영시키는 것이 후속 과제로 떠올랐다.

문 대통령은 지난 26일 고성을 방문한 자리에서 “동해북부선 남측 구간인 강릉~제진 간 철도를 조속히 연결하겠다. 동해북부선은 강원도 발전의 대동맥이 되고, 한반도는 ‘철의 실크로드’를 통해 동북아 물류 중심국가로 부상할 수 있을 것”이라고 밝혔다.

도의회 경제건설위 소속 박인규(강릉) 의원은 “동해북부선은 철도사업중에서도 파급효과가 매우 큰 상징적 사업”이라며 “동서고속철과 더불어 조기 추진하되 복선화까지 이뤄진다면 통일 시대 경쟁력을 더욱 높일 것”이라고 말했다.



박지은·김여진

건설관련 공제조합, 시스템 비계 지원 본격화

내달 시행 앞두고 절차 점검
안전보건공단 사업과 겹쳐
올 하반기에나 수요 생길 듯

다음달부터 건설업종 공제조합들이 시스템 비계 지원사업에 본격적으로 착수한다. 다만, 기존 정부 예산으로 하는 시스템 비계 사업도 진행되고 있어 당장 지원 수요가 몰릴지는 두고 봐야 한다는 의견도 나온다.

29일 관련업계에 따르면 건설공제조합과 전문건설공제조합은 다음달부터 시스템 비계 지원에 나서기로 하고 내부 절차를 마무리하고 있다.

전문건설공제조합은 이날 운영위원회를 열고 관련 사업내용을 의결했고, 건설공제조합은 이날과 30일 이틀간 운영위원회 서면결의 형태로 사업추진 절차를 마친다는 계획이다.

이번 지원은 지난 11일 정부가 발표한 '건설현장 추락사고 방지대책'에 따라 소규모 민간 건설현장에 시스템 비계 보급을 확대하기 위해 추진된다.

지원 내용은 조합의 일부 보증 및 공제 상품 수수료 인하와 시스템 비계 대역



시스템 비계를 설치 중인 건설현장.

건설경제 DB

급 용자 등이다. 지원 대상은 공사금액 20억원 미만의 민간 건설현장이다.

조합들은 오는 8월 시스템 비계 대여업체를 대상으로 대여금 지급보증 상품을 선보인다는 계획이다. 조합의 지급보증으로 대여업체가 대여금을 못 받는 일이 줄어드는 만큼 대여금 인하 효과를 낼 수 있을 것으로 예상된다.

공제조합의 한 관계자는 "정부 대책에 맞춰 다음달 1일부터 지원사업이 가능하도록 준비하고 있다"면서 "건설현장에서 시스템 비계 사용이 늘어난다면 추락사

고 위험이 줄어들 것"이라고 말했다.

다만, 조합들이 지원을 시작한다고 해서 바로 사업이 순항할지 여부는 아직 미지수라는 평가다.

우선 이 분야에 정부 예산으로 지원하는 사업 예산이 절반가량 남아 있기 때문이다.

안전보건공단에 따르면 올해 시스템 비계 설치 지원사업 예산은 총 352억원이다. 공단은 공사금액 20억원 미만 건설현장에서 시스템 비계를 설치하기 위한 임차나 구입 비용의 50~65%까지 지원한

다. 3억원 미만 현장은 65%까지 지원되며 10억원 미만과 20억원 미만 현장은 각각 60%와 50%의 비용을 지원받을 수 있다.

공단은 현재 관련 예산을 절반 정도 소진한 상태다. 공단 관계자는 "지난해보다 올해 예산이 114억원 늘어나면서 작년보다 예산 소진율이 좀 떨어지고 있다"면서 "아직 170억원 정도 지원 예산이 남아 있다"고 말했다.

공단은 현장 한 곳당 시스템 비계 지원 예산이 800만~1000만원 정도 소요되는 것으로 파악하고 있다. 한 곳당 1000만원씩 지원한다고 하더라도 1700곳 가까운 현장을 지원할 수 있는 예산이 남아 있는 상황이다.

이 때문에 조합에서 추진하는 사업은 공단 예산이 모두 소진될 것으로 예상되는 올해 하반기에나 본격적으로 시작할 수 있을 것이라는 관측도 나온다.

건설업계 관계자는 "조합은 시스템 비계 대여비용을 빌려주는 것이지만 공단은 비용의 절반을 주기 때문에 공단 지원을 우선적으로 받지 않겠느냐"면서 "보증수수료나 공제상품 수수료 인하 혜택도 개별 기업에는 중요할 수 있기 때문에 신청 규모는 두고 봐야 알 수 있을 것"이라고 말했다. 권해석기자 haeseok@

아하! 그렇구나

물가변동으로 인한 계약금액의 조정 방식

Q 당사는 2012년 초에 발주처(국가기관)와 공사대금 계약을 체결하였는데, 당시 당사는 물가변동으로 인한 계약금액 조정 방식(지수조정률과 품목조정률)을 선택하지 않았습니다. 그런데 공사가 예정보다 많이 지연되어 당사는 최근 발주처에 물가변동으로 인한 계약금액 조정을 신청하였습니다. 당사 입장에서는 지수조정률에 의한 계약금액 조정이 더 유리하기 때문에 발주처에 지수조정률을 적용해 달라고 요청하였으나, 발주처는 품목조정률을 적용하겠다는 입장입니다. 본건에서 지수조정률을 적용할 수 있나요?

A 국가를 당사자로 하는 계약에 관한 법률(국가계약법)은 공공계약을 체결한 다음 물가변동 등으로 인하여 계약금액을 조정할 필요가 있을 때에는 대통령령이 정하는 바에 따라 그 계약금액을 조정하도록 정하고 있고(제19조), 국가계약법 시행령 제64조는 각 중앙관서의 장 또는 계약담당공무원은 위와 같은 계약을 체결한 날로부터 90일 이상 경과하고 입찰일을 기준으로 기획재정부령이 정하는 바에 의하여 산출된 품목조정률 또는 지수조정률이 3% 이상 증감된 때 계약금액을 조정하되(제1항), 동일한 계약에 대하여 품목조정률 또는 지수조정률 중 하나의 방법에 의하여야 하고, 계약을 체결할 때에 계약서에 계약상대자가 지수조정률을 원하는 경우 외에는 품목조정률 방법으로 계약금액을 조정한다는 뜻을 명시하여야 한다고 정하고 있습니다(제2항).

과거 국가계약법 시행령 제64조는 계약체결일을 기준으로 품목조정률 또는 지수조정률이 5% 이상 증감된 때 계약금액을 조

정하되(제1항), 계약을 체결할 때에 계약상대자와 협의하여 계약금액 조정 방법을 계약서에 명시하도록 정하고 있었으나(제2항), 2005. 9. 8. 대통령령 제19035호로 개정하면서 위와 같이 변경된 것입니다. 이는 물가변동에 따른 계약금액 조정기준을 완화하고 물가변동률 산정의 기준 시점을 입찰일로 조정함으로써 계약상대자의 부담을 완화한 것입니다. 또한 계약금액 조정 방법에 관하여 원래 각 중앙관서의 장 또는 계약담당공무원에게 부여하였던 협의 결정에 관한 의무와 권한을 없애고 계약상대자가 지수조정률 방법을 원한다는 의사표시를 하는 경우에는 그의사대로, 그러한 의사표시가 없는 경우에는 품목조정률 방법을 계약서에 명시할 의무를 부여하고 있는 것입니다.

위와 같은 국가계약법 제19조와 시행령 제64조 개정 전후의 문언과 내용, 공공계약의 성격, 국가계약법령의 체계와 목적 등을 종합하면, 계약상대자는 계약 체결 시 계약금액 조정 방법으로 지수조정률을 선택할 수 있으나, 그러한 권리 행사에 아무런 장애 사유가 없는데도 지수조정률 방법을 원한다는 의사를 표시하지 않았다면 품목조정률 방법으로 계약금액을 조정해야 하는 것입니다(대법원 2019. 3. 28. 선고 2017다213470 판결).

그런데 귀사는 계약 체결 당시 지수조정률 방법을 선택한다는 의사를 표시하지 않아 계약서에 지수조정률이 계약금액 조정 방법으로 명시되지 않았으므로, 본건에서는 품목조정률 방법으로 계약금액을 조정하여야 할 것으로 판단됩니다.

범 현

법무법인(유한) 태평양 변호사

