

국도5호선 춘천~화천구간 확장

국도 5호선 춘천~화천 구간이 '2+1차선'으로 확·포장된다. 국토교통부 원주지방국토관리청(청장:손종철)은 20일 춘천 사북면사무소, 24일 화천군 청소년수련관에서 각각 주민설명회를 갖고 이 구간 19.68km 실시설계 현황 및 노선 선형 등 사업 추진 실태에 대해 알린다.

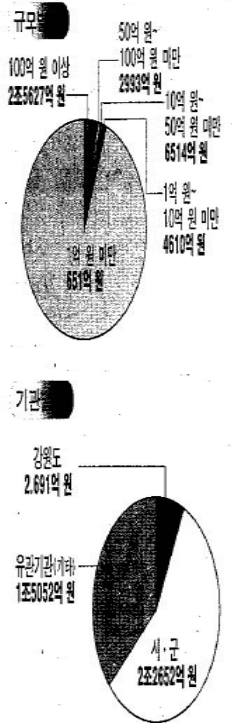
제3차 국도·국가지원지방도 건설 5개년 계획에 따라 시행되는 이번 사업은 당초 2차선 시설 개량을 목표로 추진됐지만 통행량 및 지역 특성 등을 고려, 올해 3월 공공투자관리센터(KDI)에서 예비타당성 조사를 위한 현장실사를 벌여 '2+1차선'으로 변경 추진 중이다. '2+1차선' 도로는 방향별로 추월차로를 교대로 제공해 추월 소요를 해소하고 차량 지체 감소와 정면 충돌 사고를 줄일 수 있는 3차선 도로를 말한다. 춘천~화천 국도는 주변에 군부대가 많이 위치해 1년에 138일가량 시속 30~40km로 운행하는 군차량 행렬이 최대 5km까지 이어져 일반차량 소통과 추월 교행이 어렵고 교통사고 위험이 상존해 왔다.

원주=유학렬기자 hyyoo@kwnews.co.kr



강원 건설 '4조원 시장' 최대 호재

■ 2015 도내 건설사업 발주계획



강원건설업이 2018 평창 동계올림픽 유지를 계기로 모처럼 호황이다. 업계에서는 '강원도 개청 이래 최대 호재'로 여겨 정도로 동계특수에 대한 기대감이 높다. 동계올림픽 건설 분야에서 지금까지 체결된 공사 계약 금액은 394억이며 이 중 도내 업체들이 212억 원(53.5%)을 수주했다. 하지만 지역 공동도급 등을 막은 '철새 업체'들의 난립과 영세한 도내 업체들의 피해도 잇따르고 있다. 동계올림픽으로 기회이자 위기를 맞고 있는 도내 건설분야를 조명해본다.

강원경제 건설업이 이끈다 <건설, 강원경제 핵심>

올 건설 물량 3436건·SOC만 1조5000억원

지역경제 성장기여 30%... 핵심역할 기대

안정적 산업기반이 없는 강원경제다. 하지만 강원경제는 국가 의존도가 높은 건설산업의 비중이 매우 높다. 지방 건설산업은 중앙정부 지원에서도 중요하다. 올해 정부 예산 규모는 지난해보다 20조 원(5.7%) 증가한 376조 원이다. 이 중 국토교통부 예산은 22조 원으로 전년(20조 9000억 원)보다 1조 1000억 원 증가했다. 국토부의 올해 예산 편성 방향은 지역

경제 활성화를 뒷받침하기 위해 도로·철도 등 SOC에 대한 투자 확대에 방점을 찍었다. 도로의 경우 전년 8조 3912억 원에서 9조 179억 원으로 8261억 원이 늘었으며 철도의 경우 6조 8032억 원에서 7조 4051억 원으로 8019억 원 증액됐다. 강원도의 올 당초 예산은 지난해 3조 9965억 원보다 14.07% (5624억 원) 증가한 4조 5589억 원이다. 이 중 평창 동계올림픽과 원주-강릉 복선전철 등 SOC 분야 예산만 1조 5000억 원 규모다. 정부와 강원도가 건설쪽에 많은 관심을 보이고 있는 가운데 강원건설은 평창 동계올림픽 유치가 두 번 실패한 2009년까지 투자 위축으로 힘겨운 시간을 보냈다. 하지만 강원건설 산업은 2011년 7월 '2018 평창 동계올림픽 유치'가 확정되면서 기지개를 펴고 있다. 올해 도내에서만 강원도를 포함해 원주국토관리청, 한국철도시설공단 강원본부 등이 발주할 건설 물량은 총 3436건에 금액으로는 4조 3055억 원이다. 업계 관계자들은 '강원도 개청 이래 지금이 건설분야에 있어 가장 호재'라며 '도내 건설업계가 이번 기회를 잘 살려 글로벌 경쟁력을 갖춘 기업으로 성장할 수 있을 것'이라고 말했다. 연은복_rio@kado.net

여주~원주전철 조기 착공 청신호

월곶~판교 복선전철 건설사업 긍정평가
이강후 의원 "예타 통과시 내년 기본설계"

속보=여주~원주간 전철사업 (본지 7월 6일자 2면)의 조기 착공에 청신호가 켜졌다.

19일 새누리당 이강후(원주읍) 국회의원에 따르면 여주~원주 전철사업 조기 추진의 최대 관건인 월곶~판교 복선전철 건설사업이 최근 긍정적으로 평가되고 있어 오는 11월 여주~원주 전철사업이 예비타당성 조사를 무난히 통과할 전망이다.

그동안 여주~원주 전철사업의 예타는 연계구간 중 하나인 월곶~판교 복선전철 사업의 추진 여부에 따라 두가지 방향에서 진행돼 왔다.

월곶~판교 구간의 추진을 전제로 할 경우 비용편익(B/C)이 0.99로 기준치인 1에 근접해 사업 추진이 가능하지만, 제외할 경우 B/C가 0.83으로 크게 미달, 사업 추진이 어려운 것으로 알려졌다.

때문에 월곶~판교 구간의 추진 여부가 최대 관건으로 떠올랐으나 2조 3000억원이라는 막대한 사업비로 언제 추진될지 가능조차 할 수 없었다.

하지만 최근 '월곶~여의도' 복선전철과 '월곶~판교' 복선전철 노선이 약 9km 겹쳐 7000억원의 사업비를 절감할 수 있게 되면서 월곶~판교 복선전철의 조기 추진이 가능해졌다.

이로 인해 최근 기획재정부 등이 이 같은 상황을 토대로 여주~원주 전철사업의 예비타당성 조사를 새롭게 진행해 긍정적인 결

과가 기대되고 있다. 여기에 여주~원주 전철이 수도권과 강원도의 연결구간으로 평창 동계올림픽 성공 개최에 상당한 영향을 미칠 수 있다는 점이 부각되면서 또 하나의 사업 조기 추진 관문인 AHP(정책적 타당성)에서도 높은 점수를 얻은 것으로 전해졌다.

이강후 국회의원은 "11월 중 예타가 통과되면 수시배정예산으로 확보한 130억원을 활용해 내년 예비 기본설계를 진행할 수 있을 것"이라고 밝혔다.

원주/정태욱 tae92@kado.net