

남북 철도·도로 SOC 구축 ‘가속도’

국토부 동해북부선 착공의지 표명
춘천~철원고속도로 등 사업 박차
해운 등 남북루트구축 가시화 기대

정부가 동해북부선 핵심 구간인 강릉-제진 구간(104.6km) 공사를 추진 중인 가운데 도는 철도와 함께 △춘천-철원고속도로 △속초-금강 고속도로 등 강원도 남북 SOC사업에 박차를 가하기로 했다.

25일 강원도에 따르면 국토해양부가 동해북부선 착공에 대한 의지를 밝히면서 이를 기점으로 남북 도로와 항공, 해운 등 남북 루트 구축도 가시화될 것으로 도는 기대하고 있다. 남북SOC와 관련, 도는 동해북부선을 비롯해 △춘천-철

원-평강 고속도로 △속초-고성-금강 고속도로사업을 본격적으로 추진하기로 했다.

춘천-철원-평강 고속도로의 경우, 단절 구간인 춘천-철원 구간은 63km로 남북5축 고속도로망을 완성할 핵심 노선이다. 이 구간이 연결되면 북한 평강까지 연결 가능하고 평강은 원산과 인접하다. 육로를 이용한 강원도와 북강원도 간 인적 물류교류를 활성화할 수 있는 노선이다. 속초-고성-금강 고속도로는 북한 금강산 권역의 직접 연결이 가능, 금강산 관광재개 시 육로 중심 노선으로 활용된다. 남북7축고속도로망이다. 도는 해당 2개 고속도로 연결을 동해북부선처럼 예비타당성조사 면제 방안 추진 등을 지속적으로 건의하고 있다.

이밖에 남북 철도망은 △경원선(백마고지~월정리·11.7km) △금강산선(철원~유곡·32.5km)연결을 바라고 있다. 여기에 국도 3호선 단절 구간인 연천-철원(11.7km)과 국도 31호선 양구-월운-사태(11.7km)연결도 남북SOC현안으로 꼽았다. 남해에서부터 시작되는 국도 3호선은 도내 단절 구간이 연결되면 북한 평강-곡산-양덕을 지난다. 국도 31호선은 기장에서 포항을 거쳐 삼척-인제로 이어지는 가운데 양구 지역 단절 구간이 이어지면 북한 내금강까지 뻗어나갈 수 있다.

도관계자는 “동해북부선 조기 착공에 대한 여건이 조성된다면 춘천-철원-평강 고속도로 등에 대한 SOC망 구축이 가시화될 수 있도록 대정부 설득노력을 적극 개발하겠다”고 했다.



公共공사 ‘갑질 계약’ 근절 발주기관들 자정노력 확산

공공시장에서 벌어지고 있는 불공정 계약 관행을 개선하기 위한 공공 발주기관들의 자정노력이 확산되고 있다.

한국도주주택공사(LH)와 한국철도시설공단(이하 철도공사)에 이어 한국도로공사가 예정가격을 적정하게 산정하는 등 불공정 계약 관행 개선에 나섰다.

25일 도공에 따르면 지난 6월15일 서울 논현동 건설회관에서 열린 ‘한국도로공사-대한건설협회 상생협력간담회’에서 나온 건설업계 건의사항들을 검토해 수용가능한 건의에 대해서는 즉시 개선·시행하겠다고 밝혔다. ▶관련기사 3면

건설업계는 당시 간담회에서 최대 현안인 적정 공사비 문제를 비롯해 근로시간 단축, 기술자 배치 기준 개선, 입찰 정보 공개 등 다양한 제도개선을 건의했다.

도공은 적정 공사비 산정과 관련해 일회성이 아닌 지속적인 설계·시공 원가 현실화를 통해 예정가격을 적정하게 산정하기로 했다.

올해에는 터널공과 포장공을

LH·철도공단 이어 도공도 설계·시공 원가 현실화 나서

중점공정으로 선정하고 다양한 시가의 전방위적인 문제 요소를 발굴을 위해 건설협회와 건설사를 참여시켜 잘못된 사례를 바로잡기로 했다.

도공은 그러나 정부의 총사업비 심의과정을 통해 공사비가 확정되기 때문에 발주기관 차원에서 적정 공사비를 확보하는 것엔 한계가 있다는 점을 설명하고 정부에 표준시장단가의 현실화 등을 지속적으로 건의하고 있다고 밝혔다.

도공은 또 근로시간 단축에 따른 후속조치로 신규 공사에 대해서는 국토교통부의 공사기간 산정 용역 결과에 따라 적정 공기를 산정할 예정이며 이미 발주된 공사는 계약상 대지의 요청이 있으면 계약기간 및 금액을 조정할 계획이다.

도공은 아울러 기술자 배치 기준을 현장 상황에 맞게 인원을 조정하도록 모든 현장에 공지했고

미공개 중인 입찰결과 중 투찰일시를 조달청과 동일하게 공개하기로 했다.

앞서 LH는 적정 공사비 지급을 통해 제값 주고 제대로 일하는 건설환경 조성을 위해 ‘적정 공사비 지급을 위한 자체 로드맵’을 마련해 시행에 들어갔다. 철도시설공단도 근로시간 단축에 맞춰 적정 공사비와 공사기간을 반영하고 건설·엔지니어링 업체가 제기한 불공정 관행을 개선하기 위한 방안을 마련해 추진 중이다.

조준현 건설협회 정책본부장은 “최근 LH, 철도공사, 도공 등이 연이어 내놓은 불공정 관행 개선 발표에는 과거와 달리 개선의지가 담긴 구체적인 방안이 포함돼 기대가 된다”면서도 “현재 불공정특약 금지 및 무효화, 이의신청 허용 등을 담고 있는 국가계약법 개정안이 의원입법으로 발의돼 있는데 공공기관의 갑질을 근본적으로 뿌리 뽑기 위해서는 이 법안의 원안통과가 절실하다”고 말했다. 정석한기자 jobize@

도공, 불공정 관행 근절방안 살펴보니

‘휴지기’ 통한工期연장 개선 검토... 설계변경 감독 강화



국내 토목공사 부문 최대 발주기관인 한국도로공사(사장 이강래·사진)가 건설업계 의견을 받아들여 불공정 관행 개선에 착수했다.

먼저 도공은 휴지기간 폐지에 대해 우선은 현행대로 유지하되, 정부가 관련 용역을 진행하고 있는 만큼 추후 검토하겠다고 밝혔다.

국토교통부는 ‘공공·건설공사 표준 공사기간 산정기준 마련을 위한 연구용역’을 지난 5월 시작해 11월 안료를 목표로 진행

하고 있다. 아울러 ‘공사기간 연장비용 산정기준 개정’도 11월 끝날 예정이어서 이들 연구용역 결과에 따라 휴지기간과 관련한 개선도 진행할 예정이다.

도공은 공사계약일반조건과 다르게 신규비목 단가를 결정하는 등 현장 관행을 개선해달라는 요청에 대해 설계변경 관리 감독을 강화하는 방향으로 바로잡기로 했으며, 단가설명서 개선도 검토하겠다고 밝혔다. 이를 위해 지난해 12월부터 ‘총사업비 조정 검토위원회’의 심의를 통해 검증 절차를 시행하고 있다고 설명했다.

종합심사나찰제 대상공사에서 현장대리인의 자격요건을 완화해달라는 요청에

공사계약 일반조건과 다르게 신규단가 결정 관행 뿌리 뽑고 중점제 공사 배치기술자 경력 우수현장부터 요건 단계적 완화

대해서는 부분적으로 개선해 나가기로 했다.

업계는 도공이 중점제 배치기술자 평가 시 고속도로 현장경력(7년)만 인정하고 있어 도공 시공경력이 없는 업체에는 입찰참여 제약으로 작용하고 있다고 지적했다.

도공은 이 중 현장대리인의 경력을 고속도로로 한정하는 것은 유지하되, 우수 현장 기술자의 우대방안을 통해 근무경력을 완화하는 방안을 추진하고 있다고 밝혔다. 우수현장 선정 시 기술자의 근무 경력에 20% 이상 가중비율을 적용하는 식이다.

용지 및 지장물 보상이 일정비율(80%) 이상 완료된 후 공사를 발주 또는 착공해달라는 의견에 대해서는 용지보상 시기 단축을 위해 도로구역결정고시에 토지세목을 이달부터 포함했다고 밝혔다.

도공은 정부의 기술개발 투자비 인정기준이 변경됨에 따라 PQ(입찰참가자격사

점심사)기준의 최고·최저 등급 간 배점 차이를 줄여달라는 업계 요청도 받아들였다.

지난 13일 개정된 PQ기준을 통해 기술개발 투자비 배점 차이를 기존 3.6점(최고·최저)에서 2.0점으로 축소했다.

신인도 감정으로만 돼 있는 서면경고에 대해서도 일정 부분 칼을 빼들었다. 국민인권을 해치는 부실시공을 방지하기 위해 서면경고 제도는 유지하되, 최근 마련한 ‘고속도로 건설현장 서면경고 개선방안’을 통해 필요사항(별점과 분리 운영, 배점 한도 도입 등)을 반영했다고 밝혔다.

정석한기자 jobize@