

홈 > 뉴스 > 정치 > 인천

## "경부운하 한나라 대권경선용 경인운하와 연결시켜선 안돼"

경인운하 조기건설 주장나선 유필우 의원

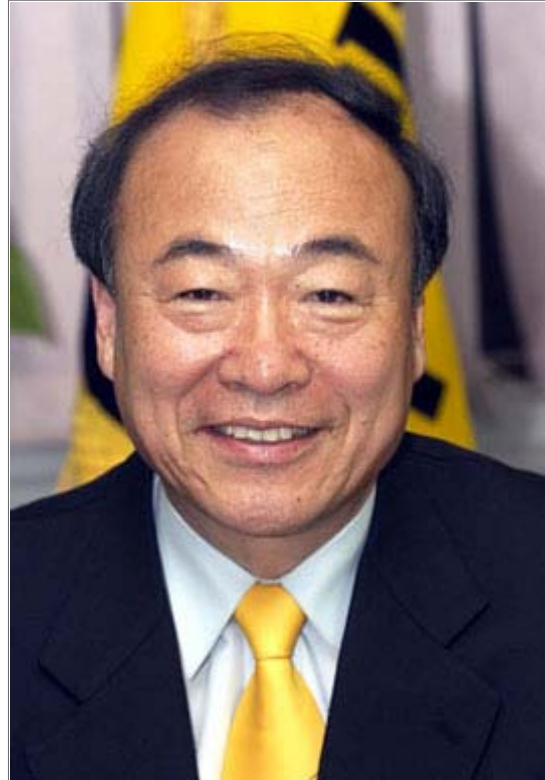
2006년 09월 25일 (월)

박춘대 ✉ pcd@kyeongin.com

“경인운하는 남북통일시대의 물류운하의 주운이 될 수 있습니다. 경제성도 입증된 상태에서 몇몇 사회단체의 반대에 의해 공사가 중단된 것은 매우 안타까운 일입니다.”

열린우리당 유필우 국회의원은 “경인지역의 꿈이었던 경인운하 건설이 선행돼야 한다”며 “최근 정치권에서 논란을 빚고 있는 경부운하는 한나라당 당내 대권 경선용”이라고 꼬집었다.

그는 “정부가 경인운하 사업을 추진하게 된 배경은 굴포천 유역의 상습적인 침수피해 예방과 함께 육로의 교통체증완화와 인천항의 수송 물류비를 절감하기 위해서였다”며 “경제성이 검증된 경인운하 건설이 먼저 선행돼야 한다”고 주장했다.



실제로 한국개발연구원(KDI)이 지난 2002년 발표한 경인운하 경제성 분석 결과는 B/C 1.04~1.27로 나타나 8개 대안중 1개만 빼고 모두 경제성이 있는 것으로 나타났다.

그러나 시민단체들의 반대에 부딪혀 지난 2003년 국정현안 정책조정회의에서 운하 사업을 보류하면서 경제성과 사업성을 재검토해 경인 운하사업을 추진하라고 결정을 내려 공사가 중단된 상태다.

유 의원은 “경부운하 건설은 수자공이 경제적 타당성이 없음에도 스크러치효과를 노리고 거론하는 것”이라며 “논쟁에 참여하고 싶지 않지만 경부운하는 경제성은 물론, 환경생태계 전문가들조차 `해서는 안될 구상'으로 평가하고 있다”고 말했다.

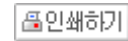
그는 경부운하 건설이 한나라당 대권후보 당내 경선용이라는 주장에 대해 “처음에는 영산강과 금강도 있다고 하더니 최근에는 북한과도 연결짓겠다고 하고 있다”며 “논리와 계획이 자꾸 변경되고 있는 것은 본질적으로 한강물을 대구 경북으로 끌어오겠다는 것이 아니냐”고 반문했다.

그는 또 “수공이 검토한 자료를 보면 경부운하의 규모는 540km, 수로폭 47~50m, 수심 4m로 잡고,

총 사업비 9조8천억원을 설정했다”며 “이 수로로 배가 오가기 위해서는 하천 전구간의 표고차를 고려할 때 16개의 댐과 20개의 갑문이 새로 건설돼야 한다”고 지적했다.

그는 또 “여기에 5.3km의 터널과 35.5km의 우회수로, 선착장 41개와 5개의 터미널이 추가돼야 하는데 2021년 기준으로 경부축 물동량의 3.3%에 불과한 운송기능을 위해 막대한 자원을 들일 필요가 있겠냐”며 “경인운하는 경제적 측면에서 매우 중요한 운하이기 때문에 정치 논리로 전개되는 경부 운하와 연결시켜서는 안될 것”이라고 말했다.

© 경인일보(<http://www.kyeongin.com>) 무단전재 및 재배포금지 | 저작권문의



홈 > 뉴스 > 정치 > 인천

## "경인운하 경제성 크다"

유필우 의원 "경부운하보다 먼저 건설" 주장

2006년 09월 25일 (월)

박춘대·이진호 ✉ provin@kyeongin.com

경제적 타당성이 전혀 없는 경부운하보다는 경제성이 입증된 경인운하를 먼저 시범적으로 건설해야 한다는 주장이 제기돼 관심을 모으고 있다. <관련기사 3면>

열린우리당 유필우(인천 남구갑) 의원은 “일부 정치인이 스크러치 효과(논쟁을 통한 이슈부각 효과)를 노리고 내놓은 경부운하 건설 논란은 국토의 문제를 개인의 정치적 정책 상품으로 이용하는 것”이라며 “경부운하는 환경적합성까지 고려하면 해서는 안될 사업”이라고 지적했다.

이에 대해 유 의원은 “경제성이 입증되었음에도 공사가 중단된 경인운하를 먼저 시범적으로 건설해야 할 것”이라고 주장했다.

수자원공사는 지난 98년 말 국토연구원에 의뢰해 한강에서 낙동강까지 내륙운하 경제적 타당성 검토를 실시한 결과 경제적 타당성이 전혀없다는 결론을 낸 것으로 알려졌다.

수자원공사가 제출한 자료에 따르면 경부운하 건설을 위해서는 총 16개의 댐과 17개의 갑문을 신설해야 하고, 5개소의 특수 갑문, 30개소의 교량을 새롭게 세우거나 철거해야 하는 것으로 나타났다. 또 선박운항시간도 결빙·안개·기상특보 등으로 90일(3개월 정도)이 불가능하며, 물동량에 있어서도 서울~부산간 운하 운송이 가능한 물량은 2021년 기준으로 2천207만 t으로 경부축 전체 물동량의 3.3%에 불과하고, 수송시간은 60.6시간이나 걸릴 것으로 추정했다.

생태공학 박사인 권오병(한양대) 교수는 “내륙을 중단하는 운하건설은 그 자체로 생태환경에 심대한 영향을 미치게 된다”며 “경제성도 중요하지만 생태환경을 우선 검토해야 할 것”이라고 말했다.

© 경인일보(http://www.kyeongin.com) 무단전재 및 재배포금지 | 저작권문의

홈 > 뉴스 > 정치 > 경기

# 천문학적 예산·환경문제 '첩첩산중'

## 경부운하 건설계획 살펴보니

2006년 09월 26일 (화)

박춘대 | pcd@kyeongin.com

수자원공사(이하 수공)가 검토한 경부 내륙운하는 경제적 타당성과 물동량, 현재의 댐과의 연계문제, 경제 사회적 기대효과로 나뉘어진다.

수공은 한강과 낙동강을 연결하는 내륙운하 건설은 전반적으로 타당성이 부족한 것으로 결론지었다. 다만 서울~충주구간은 내륙운하 가능성이 높은 것으로 파악돼 경제 및 환경에의 영향 등에 대한 보다 구체적인 검토가 필요하다고 지적했다.

### ▲540km, 9조8천억원

수공측은 경부운하의 규격을 길이 540km, 수로폭 47~50m, 수심 4m로 잡고, 총사업비 9조8천억원을 설정했다. 이 수로로 배가 오가기 위해서는 하천 전구간의 표고차를 고려할 때 16개 댐과 20개의 갑문이 새로 건설돼야 한다. 여기에 5.3km의 터널과 35.5km의 우회수로, 선착장 41개와 터미널 5개의 공사비, 보상비를 합산했다. 물동량은 2021년기준으로 2천207만 t 으로 경부축 전체 물동량의 3.3%에 불과하고, 수송시간은 60.6시간 걸린다.

### ▲댐 신설 16개소

경기도내 한강수계에는 3개소의 댐이 필요하다. 대상은 여주, 강천, 양덕댐이다. 낙동강 수계에는 10개소의 댐이 필요하다. 포내, 덕통, 퇴강, 회상, 울, 해평, 왜관, 죽곡, 옥산, 오호댐이다. 주운 및 용수원 확보댐도 3개소 필요하다. 가은, 연풍, 달천댐이다. 댐계획에는 갑정고, 설계선박의 주운수심, 하상의 굴착정도, 댐 높이에 따른 제내지의 내수 침수 정도가 고려됐다.

갑문은 한강수계와 낙동강수계에서 13개소가 필요하다. 기존 댐인 잠실수중보, 팔당댐, 충주 조정



지 댐, 낙동강 하구둑의 4개소 등 17개소로, 규모는 188m(갑문의 길이)X12m(갑문의 폭)이다. 문경 새재를 관통하는 충주에서 상주의 고지대구간은 특수갑문을 설치한다. 선착장은 한강수계 20개소, 낙동강 수계 21개소, 총 41개소로 계획했다.

#### ▲교량 신설 17개소, 수몰 철거 13개소

한강 낙동강 제방을 따라 설치된 각종 배수 시설물과 양, 배수장, 보, 제내지 용배수로 등을 고려하여 댐계획 수립이 필요하다. 17개소에서 교량신설이 필요하고 수몰로 인한 철거대상 교량은 13개소이다.

#### ▲선박운항시간

서울~충주 34.9시간, 충주~상주 38.5시간, 상주~대구 23.2시간, 대구~부산26.7시간 등 서울에서 부산까지 123.3시간이 소요된다. 무엇보다 결빙, 안개, 기상특보 등을 이용한 선박운항 불가능 기간은 약 3개월(90일)간으로 산정된다.

#### ▲환경문제

환경문제는 검토하지 않았다. 수질오염과 생태계교란은 물론, 강물의 백두대간 관통에 대한 국민정서까지 깊이 고려했다면, 해서는 안될 구상으로 보인다. 그러나 환경연합등은 벌써부터 “국토를 두 개의 섬으로 가르는 무모한 환경파괴”라면서 한강과 낙동강의 수위를 조절하기 위해서는 강 바닥을 일정한 깊이로 굽어내 수로를 만들고, 곳곳에 댐을 설치해 수위를 조절해야 한다고 지적했다. 결국 한강과 낙동강은 강이 아닌 여러개의 댐으로 구분된 인공호수로 바뀌게 된다. 권오병 교수는 “자연스럽게 흘러가는 강과, 갇힌 상태에서 오는 생태계의 교란을 사전에 심각하게 검토해야 한다”고 말했다.

© 경인일보(<http://www.kyeongin.com>) 무단전재 및 재배포금지 | 저작권문의

홈 > 뉴스 > 사회

입력 : 2006.09.26 18:02 41'

http://www.chosun.com/national/news/200609/200609260420.html

## 이명박 공약 '경부운하' 지난 98년 "타당성 부족"

이명박 전 서울시장이 대선 경선에서 공약으로 내세울 '경부운하 건설'에 대해, 지난 98년 수자원공사측이 '타당성이 부족하다'는 결론을 내렸던 것으로 알려졌다.

열린우리당 유필우 의원이 수자원공사로부터 제출받은 국감 자료에 따르면, 수자원공사는 지난 1998년 국토연구원에 의뢰해 한강~낙동강을 연결하는 내륙운하의 타당성을 검토했다. 그 결과, 경부운하 건설에는 16개 댐과 17개 갑문 등을 신설해야 하는 것으로 조사됐다.



▲ 이명박 전 서울시장

또 17개 교량이 부족하고, 13개 교량은 수몰로 철거해야 하는 것으로 나타났다. 98년 당시 총 건설비용은 9조8073억여원으로 추산됐다.

선박 운항 기간은 결빙·안개·기상특보 등으로 연간 90일쯤 불가능하며, 서울~부산간 수송 시간도 61시간에 달할 것으로 추정했다. 당시 인천항~부산항 수송 시간은 30시간이었다.

이 전 시장이 구상하는 경부운하는 문경새재 부근의 해발 140m 지점에 조령터널(연장 20.5km)을 건설, 한강과 낙동강을 연결하는 총연장 553km의 '물길 경부고속도로'를 만드는 사업이다.

이 전 시장측은 경부운하 건설로 5000t 바지선이 부산에서 강화도까지 왕래하기 때문에 물류 비용을 현재의 3분의1로 줄일 수 있고, 육로 수송량의 한계도 극복할 수 있다고 판단한다. 총 15조~20조원이 예상되는 건설비 일부는 준설 작업에서 나오는 골재를 팔거나 민자 유치로 충당할 수 있다고 주장한다.

▶ 발행일 : 2006.09.28 / 종합 A6 면 ▶ 기고자 : 권대열

## ‘이명박 내륙운하’ 공방

### • 輿의원 “경제성없다” 비판 以前시장 “흙집내기” 반박

이명박 전 서울시장의 ‘내륙운하’ 계획에 대한 여당의 공격이 시작됐다. 정부 기관에서 제출받은 자료를 근거로 했다. 이 전 시장측은 “정치적 흙집내기가 시작된 것”이라고 했다.

열린우리당 유필우 의원은 27일 수자원공사가 1998년 국토연구원에 의뢰해 작성한 내륙운하 경제타당성 분석 보고서를 인용, “운하 건설을 하려면 10조원을 들여 16개 댐과 17개 갑문을 신설해야 한다. 17개 교량을 신설해야 하고, 기존 교량 중 13개는 철거해야 한다”고 말했다.

유 의원은 “결빙·안개·기상 특보 등으로 1년 중 90일은 선박 운항이 불가능하며, 경부축 전체 물동량의 3.3% 밖에 담당하지 못하고 수송시간은 60.6시간이 걸려 경제성이 없다”며 “또 환경분석도 되지 않아 자칫하면 국토를 망칠 수 있는 위험한 계획”이라고 했다. 그는 또 “경제성이 입증됐음에도 공사가 중단된 경인운하를 먼저 시범적으로 건설해야 할 것”이라고 했다.

이 전 시장측은 그러나 “민자(民資) 총당이므로 국민 부담은 거의 없다. 댐은 만들 필요도 없고 서울 잠실 수중보 같은 것 15개만 설치하면 된다. 교량 역시 낙동강 다리 중에 일부를 개량만 하면 된다”고 했다.

이 전 시장측은 또 “결빙기간 역시 배가 다니지 못할 정도는 1주일 정도밖에 안 된다. 물동량은 2020년 예상으로 경부축 컨테이너의 20% 이상, 벌크 화물의 40%를 담당할 것으로 예상된다”며 “수송시간도 40시간이면 충분하고, 2500 t 바지선으로 옮기는 물량은 트럭 200대에 해당하기 때문에 경제적으로도 더 효과적”이라고 했다.

이 전 시장측은 “유 의원의 이야기는 기술이 떨어진 시대에 만들어진 옛날 자료를 근거로 한 것일 뿐”이라며 “야당 유력 대선 후보를 흙집내려는 여당의 공격이 시작된 것으로 본다”고 했다.

(권대열기자)