

2006년 10월 11일(수)	유 필 우	www.piru.net
788-2514 / 784-4467		건설교통부 국정감사

경부운하 경제적 · 환경적으로 타당할까?

- 신중히 검토하고, 준비된 경부운하부터 시작하자 -

■ 현 황

- 이 명박 전 서울시장의 내륙운하 건설계획에 대해 많은 애정을 갖고서 정책수립을 준비하고 있다. 이에 대해 정치권과 국민들의 관심이 늘어나고 있고 정부차원에서도 검토와 입장표명의 필요성이 대두되고 있다.
- 본 위원이 한국수자원공사가 1998년 국토연구원에 의뢰해 작성한 내륙운하 경제타당성 분석보고서¹⁾를 국정감사자료로 제출받아 분석하여 보았다. 이 연구는 당시 14대 국회의원이었던 이 명박 전 서울시장의 요청에 의해 수행된 것으로 파악된다.
- 당시 연구에 참여한 전문 인력은 국토연구원 8명, 국내외자문위원이 38명이었다. 상당히 전문적이고 깊이 있는 연구가 이루어졌음을 짐작할 수 있었다.²⁾
- 연구결과를 요약하면 전체적으로 경제적 타당성이 약한 것으로 나타났고 일부구간(서울-충주, 대구-부산)은 주운가능성이 있는 것으로 파악되어 구체적인 검토가 필요한 것으로 분석되었음을 확인하였다.

1) 한국수자원공사에서는 1998년 국토연구원에게 한강에서 낙동강까지를 연결하는 내륙운하 연구를 “지역간 용수수급 불균형 해소방안 조사연구(내륙주운부문)” 라는 제목으로 의뢰하여 사업타당성을 분석하였다.

■ 문제점 및 정책질의

✓ 540km, 9조8천억 원 소요

- 연구보고서는 경부운하의 규격을 길이 540km, 수로 폭 47~50m, 수심 4m로 잡고, 총사업비 9조8천억 원을 설정했다. 이 수로로 배가 오가기 위해서는 하천 전구간의 표고차를 고려할 때 16개 댐과 20개의 갑문이 새로 건설되어야 한다.
- 여기에 5.3km의 터널과 35.5km의 우회수로, 선착장 41개와 터미널 5개의 공사비, 보상비를 합산했다. 물동량은 2021년 기준으로 2천207만 t으로 경부 축 전체 물동량의 3.3%에 불과하고, 수송시간은 60.6시간 걸리는 것으로 분석됐다.
- 이와 같은 연구결과에 대하여 건설교통부는 보고받아 알고 있는지 여부와 알고 있다면 지금 시점에서 경부운하의 경제성을 어떻게 평가하고 있는지 정부의 견해와 입장은 무엇인지?

✓ 댐 신설 16개소

- 경기도내 한강수계에는 3개소의 댐이 필요하다. 대상은 여주, 강천, 양덕 댐이다. 낙동강 수계에는 10개소의 댐이 필요하다. 포내, 덕통, 퇴강, 회상, 울, 해평, 왜관, 죽곡, 옥산, 오호 댐이다.
- 주운 및 용수원 확보 댐도 3개소 필요하다. 가은, 연풍, 달천 댐이다. 댐 계획에는 갑정고, 설계 선박의 주운수심, 하상의 굴착정도, 댐 높이에 따른 제내지의 내수 침수 정도가 고려됐다.
- 갑문은 한강수계와 낙동강수계에서 13개소가 필요하다. 기존 댐인 잠실수중보, 팔당댐, 충주 조정지 댐, 낙동강 하구 독의 4개소 등 17개소로, 규모는 188m(갑문의 길이) X 12m(갑문의 폭)이다.
- 문경새재를 관통하는 충주에서 상주의 고지대구간은 특수갑문을 설치한다. 선착장은 한강수계 20개소, 낙동강 수계 21개소, 총 41개소로 계획했다. 이와 같은 댐과 갑문 신설은 큰 문제없이 가능한 것인지?

✓ 교량 신설 17개소, 수몰 철거 13개소

- 한강 낙동강 제방을 따라 설치된 각종 배수 시설물과 양, 배수장, 보, 배수로 등을 고려하여 댐 계획 수립이 필요하다. 17개소에서 교량신설이 필요하고 수몰로 인한 철거대상 교량은 13개소이다.

✓ 선박운항시간

- 연구결과 서울~충주 34.9시간, 충주~상주 38.5시간, 상주~대구 23.2시간, 대구~부산26.7시간 등 서울에서 부산까지 123.3시간이 소요된다.(왕복기준) 무엇보다 결빙, 안개, 기상특보 등을 이용한 선박운항 불가능 기간은 약 3개월(90일)간으로 산정된다.
- 그런데 이 명박 전 시장측은 배가 다니지 못할 정도의 결빙기간은 1주일 정도 밖에 안 된다고 주장하고 있다. 이에 대해 건설교통부의 분석 견해는 무엇인지?

✓ 환경문제

- 연구보고서를 살펴보면 환경문제가 검토되지 않은 것으로 나타났고 이 연구의 한계점으로 스스로 지적하고 있다. 앞으로 수질오염과 생태계교란은 물론, 강물의 백두대간 관통에 대한 국민정서까지 깊이 고려한다면 경부운하의 계획은 신중한 검토가 요구된다.
- 환경시민사회단체 등은 벌써부터 “국토를 두개의 섬으로 가르는 무모한 환경파괴” 라면서 한강과 낙동강의 수위를 조절하기 위해서는 강바닥을 일정한 깊이로 긁어내 수로를 만들고, 곳곳에 댐을 설치해 수위를 조절해야 한다고 지적하고 있다.
- 결국 한강과 낙동강은 강이 아닌 여러 개의 댐으로 구분된 인공호수로 바뀌게 된다. 전문가들은 “자연스럽게 흘러가는 강과, 갇힌 상태에서 오는 생태계의 교란을 사전에 심각하게 검토해야 한다고 우려하고 있다. 경부운하건설로 인하여 발생하게 될 환경파괴논란에 대한 건설교통부의 견해 또는 정리된 입장이 있다면 밝혀 달라.

■ 정책제안

① 경부운하, 신중한 재검토와 사회적 합의 필요하다.

- 이 명박 전 시장측은 경부운하의 문제점에 대하여 “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.” 주장하고 있다.
- 또 “결빙기간 역시 배가 다니지 못할 정도는 1주일 정도밖에 안 된다. 물동량은 2020년 예상으로 경부 축 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 주장하고 있다.
- 나아가 이 전 시장측은 한국수자원공사의 연구보고서 내용을 “기술이 떨어진 시대에 만들어진 옛날 자료를 근거로 한 것”이라며 “야당 유력 대선 후보를 흠집 내려는 여당의 공격으로 본다.” 는 입장을 보이고도 있다. 그러나 본 위원이 보기에 경부운하논의가 정치사안 만은 아니다. 국민적 관심 사안이 되어가고 있고 건설경기활성화와 관계되어 있다.

- 따라서 1998년의 연구 자료가 있기는 하지만 **현 시점에서 건설교통부가 신중한 연구와 재검토를 통하여 경부운하의 경제적 사회적 사업타당성에 대하여 정부의 입장을 분명히 할 필요가 있다.** 그리고 이에 대한 사회적 합의가 필요하다.

② 경인운하부터 시범적으로 해보자.

- 현재 경제성이 입증됐음에도 공사가 중단된 경인운하를 환경보호장치를 보완하여 먼저 시범적으로 건설해서 운행해보고 경부운하를 검토하는 것이 위험부담을 줄이고 사회적 합의 도출에도 지름길이다.