



|| 국내정보

■ 올해 도로건설, 물류수송 및 교통난 완화에 역점

- 건설교통부는 올해 고속도로와 국도건설을 원활한 물류수송과 교통체증 해소에 최대 역점을 두어 투자하기로 하였다.
 - 특히 앞으로는 한정된 재원을 효율적으로 투자하기 위하여 신규 도로건설은 최소화하는 한편 완공사업위주로 집중 투입하기로 하였다. 또한, 작년까지 시범적으로 추진해 왔던 친환경도로건설사업을 금년부터 본격화하기로 하였다.
 - 건교부는 이같은 내용의 2006년 고속도로, 국도건설계획을 24일 확정 발표하였다.
 - 이에 따라 올 한 해 동안 고속도로와 국도건설에 총 5조 1,504억원이 투자되고, 고속도로 5개 구간 103km와 국도 58개 구간 577km가 준공 개통될 예정이다.
- 건교부는 고속도로 및 국도건설시 네트워크형 국토체계 구축 및 지역균형 발전과 연계해 나갈 계획이다.
 - 고속도로의 경우, 경부선 양재~기흥(29km), 영동선 신갈~호법(32km) 등 3개 확장구간(110km)과 음성~충주 고속도로(45km) 신설구간이 본격적으로 공사에 들어가고, 장성~담양 고속도로(27km)와 경부선 영동-김천-구미, 88선 옥포-성산 등 4개 확장구간(76km)이 금년말까지 개통될 예정이다.
 - 국도의 경우에는, 국도 48호선 인화~강화구간 등 전국 27개 구간(265km)이 새로이 공사에 착수되며, 국도44호선 홍천~인제, 국도37호선 일동~이동 등 총 58개 신설·확장구간(577.6km)이 개통된다.
- 특히, 교통혼잡비용(22조, '03)의 60%(13.7조) 이상을 차지하는 도시지역의 도로 투자를 지속적으로 확대해 나가기 위해 국도대체우회도로 74개 구간(561km, 신규 6개소 포함)에 지난해보다 9.1% 증가한 7,426억을 투입하여 중소 도시권역의 교통정체 해소에 노력하는 한편, 대도시지역의 교통난을 완화할 수 있도록 대도시권 순환망, 고속도로 연결구간 등을 중심으로 「대도시권 교통혼잡도로 개선」 기본계획을

수립중이라고 밝혔다.

- 금년 고속도로와 국도 사업계획을 살펴보면, R&D, 사회안전망확충, 의료, 국방 등 국가재정의 집중배분으로 인한 도로 등 SOC 투자의 감소추세에 따라 '05년 대비 82% 수준인 총 5조 1,504억원이 투입될 예정이며, 한정된 재원의 효율적인 투자를 위하여 금년에 완공되거나 준공시기가 임박한 사업을 위주로 재원을 집중 투입하고, 신규 착공사업은 최소화하여 추진할 계획이다. 특히 국도사업의 경우, 준공사업은 '05년 준공연장대비 59%가 증가한 577km가 준공될 예정이며, 신규착공구간은 '05년 대비 39%가 감소한 265km 구간을 착공할 예정이다.

- 도로예산(전체) 추이 : 9조['03]→8.1조['04]→7.7조['05]→7.3조['06]
- 준공사업(증 59%) : '05년 43건(362km) → '06년 58건(577km)
- 착공사업(감 39%) : '05년 40건(430km) → '06년 27건(265km)

- 이러한 도로사업은 최대 230,418명(10억원당 45명)의 고용효과가 있고, 1,000억원의 투자로 2,700억원의 운행비·시간절감 편익이 발생하는 등 다른 재정투자와 비교할 때 일자리 창출 및 경제·사회적 편익효과가 높으며 전국 네트워크형 도로망 연결로 건설경기 활성화 및 산업·물류 경쟁력 제고, 공공기관 지방이전·혁신도시 건설 등의 지역균형 발전을 한층 가속화할 것으로 기대된다.
- 한편, 건설교통부는 도로사업으로 인한 환경영향을 최소화하고 설계단계부터 환경측면을 적극 고려하기 위하여 환경부와 공동으로 제정한 「환경친화적인 도로건설 지침('04.12)」의 시범운영을 마치고 금년부터 고속도로와 국도, 지방도 등 전국의 도로에 확대 적용한다고 밝히고, 그간의 환경문제로 인한 사회적 갈등이 상당부분 감소할 것으로 내다봤다.

■ 시군도 ITS용 전자도로망 구축

건설교통부는 시군도급 도로의 ITS용 전자도로망 구축을 완료하고 2월 2일 국토연구원 강당에서 「표준 노드/링크 DB체계 구축사업」 성과발표 및 시연회를 개최할 예정이다. 금번 시군도 표준 노드/링크 DB체계 구축사업은 네비게이션, DMB등에서 도로 및 교

통상항 확인을 위해 기본적으로 활용되는 전자도로망 6,180km를 구축하고 실시간으로 도로의 변동사항을 관리하는 체계를 마련한 것으로 '04년 고속국도 및 국도에 이어 주요 도시까지 그 범위를 확대하였다는데 그 의의가 있다.

지금까지는 교통정보를 제공하는 인터넷이나 네비게이션 등에서 새로 개통된 도로가 제때 반영되지 않아 이용자들이 불필요하게 우회하거나 혼란을 겪는 경우가 있었으며, 관련업체도 도로개설, 변경 등에 따른 막대한 조사비용이 소요되는 등 애로사항이 있었다.

건설교통부는 이러한 문제를 해결하기 위해 '04년 고속국도와 국도 및 지방도의 ITS용 전자도로망을 구축하고 이를 관리하는 체계를 마련한 바 있으며, '05년에는 대전광역시 및 울산광역시를 비롯한 12개 자치단체를 대상으로 시군도급의 ITS용 전자도로망 구축사업을 추진하고, 정보통신부와 공동으로 인천광역시 등 16개 자치단체의 ITS용 전자도로망 구축사업도 추진하였다. 건설교통부 관계자에 따르면 금번 시연회에서 ITS용 전자도로망인 “표준 노드/링크”의 구축과정과 실제 활용사례를 알리기 위해 마련된 것으로 통일된 교통정보 연계·통합과정을 확인할 수 있는 자리가 될 것으로 전망하고 있다.

아울러, 새로이 구축된 ITS용 전자도로망은 2월 중 건설교통부 인터넷홈페이지 (<http://road.moct.go.kr>)를 통해 일반에 공개함과 동시에 ITS용 전자도로망을 활용해 교통정보를 통합제공할 계획임을 밝혔다.

■ 선진 건설사업 관리기법(CMVE) 전국 순회교육

건설교통부는 고부가가치 건설기술의 확산과 건설환경 변화에 따른 실용적인 정보 제공을 위하여 오는 17일부터 3월 10일 사이에 건설사업관리(CM) 제도와 설계경제성 등 검토(VE)제도에 대한 전국 순회교육을 실시한다고 밝혔다.

CM(Construction Management)은 건설공사의 시공만을 관리하는 책임감리방식과는 달리, 사업의 기획부터 설계시공준공 이후까지 전 부문을 관리할 수 있는 사업관리방식. 인천국제공항과 월드컵경기장 등 건설사업에 적용되어 계획공정보다 앞당겨 완공하는 등 사업관리 효율성이 입증된 바 있다.

VE(Value Engineering)는 건설공사의 설계 등에 대하여 당초 설계자 외의 전문가가 설계 내용의 경제성 등을 분석·검토하여 대안을 제시하는 것으로 대한주택공사에서 시행 예정인 용인서천 아파트건설사업의 경우 설계과정에서 VE를 적용한 결과 53억원의

공사비를 절감하는 효과가 있었다.

이처럼 CM과 VE는 건설사업관리 선진기법으로 미국 등 선진국에서 널리 활용되고 있으며, 건설사업의 생산성 향상과 효율성 제고 및 해외 경쟁력 강화를 위해서는 국내에서도 활용의 확대가 절실히 요구되는 실정이다.

이번 교육에서는 발주기관 공무원 및 관련업체 기술자 등을 대상으로 건교부 관계관, 대학교수, CM업계 임원 등 전문가가 강사로 참여해 정부의 CM 및 VE제도의 정책 방향과 효율적 활용 방안에 대하여 설명한다. 이에 따라 앞으로 공사비 절감 및 공기 단축 등 우수 사례를 모아 유사 공사에 활용할 수 있을 것으로 보인다.

■ 로드킬 방지를 위한 제도적 기반조성 지속 추진

건설교통부는 도로상 야생동물 로드킬 방지를 위해, 『환경친화적 도로건설지침(04.12.27고시)』을 제정해 생태통로 및 유도웬스 설치 등 제도적 기반 조성을 마련하기로 했다.

05.10.31 KBS, MBC, SBS 뉴스에서 멧돼지 로드킬을 보도한 바와 같이 로드킬 증가가 사회문제로 대두되고 방지시설이 미흡한 것은 사실이다.

건교부는 고속도로 및 국도노선의 생태통로정비기본계획을 수립해 신설되는 고속도로 및 국도에 대해 생태통로신설, 기존구조물개량 보완, 로드킬 방지를 위한 수목식재 및 유도웬스설치 등 야생동물 보호시설을 지속적으로 설치하고 있다.

기존 도로상 동물이동이 잦은 곳에 생태통로를 신설하고 있으나, 교통소통과 병행한 환경시설 설치공사의 어려움 등을 감안, 기존 수로, 통로박스 등으로 야생동물들이 지나다닐 수 있도록 기존 시설물에 대해 정비·보완을 추진하고 있다.

건교부는 이와 별도로, 생태통로설치 지역에 대한 로드킬 발생현황을 정기적으로 조사해 생태통로, 유도웬스를 지속적으로 보완하는 등 생태계 복원에 최선을 다할 계획이라고 밝혔다.

■ 교통산업서비스지수(TSI) 산정, 발표

건설교통부는 교통산업부문의 서비스 활동을 대표할 경제지표로 교통산업서비스지수

(TSI: Transportation Service Index)를 산정하여 올해부터 발표하기로 했다.

교통산업서비스지수는 공로, 철도, 항공, 해운 등 다양한 교통산업부문에 제공한 수송서비스의 변화 추이를 나타내기 위해 수송실적을 지수화한 경제지표로서, 각 교통수단별 월별 수송실적 자료(인-km, 톤-km)를 기초로 하여 계절, 명절 등 변동특성과 가중치를 반영하여 보정한 후 지수산정기법을 적용하여 산정한다. 또 부문별(공로, 철도, 항공, 해상) 지수, 여객지수, 화물지수, 화물과 여객을 통합한 종합지수로 구분된다.

이러한 지수를 산정하게 된 것은 그동안 교통산업부문이 이동성과 접근성 제공 등을 통해 국가경제활동에 막대한 영향을 끼치고 있으나, 교통산업 부문의 경제활동수준을 대표하고 국가경제활동과의 상관성을 나타내는 지표가 없었기 때문이다.

앞으로 교통산업 서비스지수가 산정·발표되면 교통산업부문의 서비스 변화 분석 및 장래 예측 등 교통정책 수립의 기초자료로 활용될 수 있으며, 대규모 교통시설 투자사업의 효과분석(예: 고속철도 개통효과, 저비용항공사의 영향 등), 교통산업 동향에 대한 정기적 모니터링 등에도 활용될 예정이다. 또, 운수사업자와 일반국민에게 교통서비스 변화에 대한 정보를 제공하여 교통 관련 의사결정에 도움을 주며, 장기적으로 정확한 시계열 자료가 축적될 경우, 주요 경제지표(국내총생산 지수 등)와의 상관관계 분석(경기 선행 또는 후행 등)도 가능하여 경기전망에도 활용될 수 있을 것으로 기대된다. 교통산업서비스지수의 산정, 발표는 한국교통연구원에서 매분기마다 월별, 분기별, 연도별 지수와 함께 지수변화 추이, 지수변화요인, 정책적 시사점 등을 분석하여 발표하게 된다.

올해는 신뢰도 높은 자료 수집이 가능한 철도, 항공, 지하철, 해운 등의 분야에 대한 지수를 산정하여 1/4분기 분을 오는 4월에 발표하고, 기타 대중교통부문은 자료수집체계 정비 후 2007년부터 발표할 예정이다.

건설교통부는 앞으로도 지수산정방법을 정교화하고 다양한 관련지수를 개발하는 등 교통산업서비스지수가 명실상부한 교통부문 거시경제지표가 될 수 있도록 지속적인 연구 개발을 통해 계속 발전시켜 나갈 계획이다.

■ 교차로 주변 국도 도로점용허가기준 대폭 완화

올해부터 국도와 소규모(1차로) 도로가 만나거나 시가화된 읍, 면급 도시지역 교차로 주변의 도로점용허가 기준이 대폭 완화된다.

특히 지난 99년 8월 규칙 제정 이전에 허가를 받았던 기존 시설에 대하여는 강화된 새 규정의 적용으로 사실상 재허가가 어려웠으나 교통안전에 문제가 없고 용도변경이 없는 경우 모두 재허가가 가능하도록 했다. 이에 따라 그동안 재허가를 받지 못했던 1백16건과 앞으로 재허가를 받아야 할 2천6백28건이 대부분 양성화될 전망이다.

건설교통부는 이러한 내용을 주요 골자로 하는 ‘도로와 다른 도로 등과의 연결에 관한 규칙’을 개정하여 올해부터 시행한다고 밝혔다.

개정되는 주요내용을 살펴보면, 그동안 국도와 1차로이상의 도로가 만나는 교차로 주변에서 도로점용을 금지하여 왔으나 이를 2차로 이상으로 완화하였고, 시가화된 읍 면급 지역에서 교차로 주변 점용허가금지 구간도 대폭 축소했다. 또 조명을 설치하지 않는 소규모 터널 및 지하차도 전후 구간에서의 연결허가 금지를 폐지했다. 그동안 허가가 금지되었던 99년 8월 이전에 허가 받은 기존의 연결시설에 대하여도 경과규정을 두어 재허가가 가능하도록 했다.

이번 규칙의 개정으로 그간 지속적으로 제기되어 왔던 교차로 관련 민원과 기존 시설물에 대한 경과규정 미비로 발생되었던 민원이 상당부분 해소될 것으로 기대된다.

■ 2006년도 대형 건설업자 도급하한 고시

건교부는 중소기업 보호·육성을 위해 국가 등 공공기관에서 발주하는 건설공사 입찰에 대형건설업체가 참여할 수 없도록 2006년도 도급하한금액을 결정, 12월 22일자로 고시했다.

건설공사 도급하한 금액은 중소기업체의 보호·육성을 위해 1980년부터 매년 고시되어 온 것이다. 이번에 고시된 내용을 보면, 도급하한금액을 적용받는 건설업체는 정부공사입찰에서 대형업체로 간주되는 조달청 1등급업체인 올해 시공능력공시금액이 800억원 이상인 181개사('05년 168개사)이다. 또한 업체별 도급하한금액은 해당업체의 시공능력공시금액의 1/100 미만으로 최고 84억원을 초과하지 아니하는 금액이다. 참고로 정부조달협정에 의해 500만 SDR(84억원) 이상 공사는 대외개방 대상이다. 예를 들어 A사의 시공능력공시금액이 1,661억원인 경우 이 금액의 1/100에 해당하는 16억6100만원 미만 공공공사를 도급받을 수 없다.

한편, 이번에 고시된 내용중 도급하한금액의 적용대상업체(시공능력공시금액 800억

원이상) 및 도급하한의 최고액(84억원)은 전년보다 상향조정 되었다. 이는 시공능력평가 방법 개정으로 2005년도 시공능력공시금액이 전년에 비해 증가했고, 도급하한의 최고액도 국가개방규모의 변경고시에 따라 전년 81억원에서 84억원으로 상향조정하게 된 것이다. 이에 따라 올해 시공능력공시금액이 8,400억원 이상인 삼성물산, 대우건설, 현대건설, 대림산업, 지에스 등 24개사는 공공기관이 발주하는 공사예정금액 84억원 미만의 공사를 도급받지 못한다. 또한 시공능력공시금액이 800억원 이상, 8,400억원 미만인 157개사도 공사예정금액이 당해업체 시공능력공시금액의 1/100 미만인 공사를 도급받을 수 없다.

이번에 결정·고시된 건설공사금액의 도급하한은 고시일부터 2006년도 고시때까지 적용되며, 위반업체는 1년 이내의 영업정지 또는 위반금액의 30%에 상당하는 과징금이 부과된다.

■ 건설공사 설계감리의 업무수행지침 및 대가기준 마련

건설교통부는 건설공사 설계감리의 효율적인 시행과 관련한 동 제도의 운용체계의 정비방안으로서 설계감리의 업무수행지침과 대가기준을 마련하고 내년 1월 1일부터 시행한다고 밝혔다.

설계감리제도는 건설공사의 계획, 조사 또는 설계가 관계 법령, 설계 및 시공기준에 따라 품질과 안전을 확보하기 위해 발주청을 대신하여 관리하는 것. 96년도에 건설기술관리법령에 도입 시행해 오고 있었으나, 그간 설계 등 용역업자가 설계감리 시행에 따른 업무수행지침과 대가기준이 없어 동 제도의 효율적인 시행에 장애요인으로 작용해 왔다.

또한, 건설교통부는 설계감리와 설계의 경제성검토(VE) 제도를 활성화하기 위해 설계감리의 대상을 시설물의 안전관리에 관한 특별법에 의한 1종 시설물에 국한해 오던 것을 2종 시설물을 추가하여 확대하는 한편, 설계의 경제성검토(VE) 대상도 공사비 500억원 이상에서 100억원 이상으로 확대하는 것으로 지난 6월에 건설기술관리법 시행령을 내년 1월 1일부터 시행토록 개정한 바 있다.

설계감리 업무수행지침의 내용을 살펴보면, 설계감리자가 수행해야 할 각종 구조물의 적용공법 및 사용재료의 적합성, 공사기간 및 공사비(생애주기비용)의 적정성 및 설계의 경제성검토 등 업무범위, 세부절차 및 방법을 정하고 설계감리업무수행에 따른 결과 보

고서를 작성하여 발주청에 보고하도록 되어 있다.

설계감리수행에 따른 용역대가는 건설공사의 특성을 고려, 공사비에 따른 일정한 요율을 제시하여 적절한 비용이 산정되도록 하는 한편, 실비정액가산방식도 병행 적용하도록 했다.

※ 공사규모 100억~2000억원에 대해 실시설계감리의 경우 공사비의 0.542%~0.319% (설계용역비의 약 13~20%)

이에 따라 설계감리대상이 확대되고 설계감리시행에 따른 운용체계정비로 동 제도가 정착이 되면, 보다 경제적인 설계가 이루어져 사업비 절감은 물론, 안전성과 기능성이 향상된 설계의 품질이 확보됨으로써 설계부실이 방지되는 등 건설공사의 설계가 내실화 될 것으로 기대된다.