

2005년도  
행정사무감사

경기도의회 건설교통위원회회의록 제 1 호

경기도의회사무처

피감사기관 : 건설교통국소관 평택항(포승산단)~청북간도로개설공사현장,  
서운~안성간도로확·포장공사현장

일 시 : 2005년 11월 17일(목)

장 소 : 평택항(포승산단)~청북간도로개설공사현장회의실,  
서운~안성간도로확·포장공사현장회의실

(11시04분 감사개시)

○ 위원장 이도형 좌석을 정돈해 주시기 바랍니다. 지금부터 지방자치법 제36조, 동법시행령 제16조와 경기도의회 행정사무감사 및 조사에 관한 조례에 의거 건설교통국 소관 공사현장인 평택항~청북간 도로개설공사 현장에 대한 2005년도 행정사무감사 실시를 선언합니다.

감사위원 여러분 그리고 건설국장을 비롯한 관계공무원 여러분! 또한 현장소장을 비롯한 공사 관계자 여러분! 안녕하십니까? 바쁘신 일정에도 불구하고 모든 일을 제쳐두시고 행정감사에 임해 주신 위원 여러분께 감사드립니다. 또한 시정발전을 위해 밤낮으로 노력하고 계시면서 바쁘신 중에도 불구하고 우리 감사위원들을 환영해 주신 한영구 평택부시장님께도 감사의 말씀을 드립니다. 오늘은 제207회 경기도의회 제2차 정례회 중 건설교통위원회 행정감사 일정 중 첫째 날로 도의 지원사업으로 평택시가 시공 중인 평택항~청북간 도로건설 공사현장에 대한 감사를 실시하게 되었습니다. 여러분께서도 잘 아시는 바와 같이 지방의회가 행정사무감사를 실시하는 목적은 행정사무 전반에 대한 실태를 파악하여 지방의회 의정활동에 반영하는 것은 물론이며 내년도 예산안 심사 등을 위한 자료로 활용하고 아울러 이를 도정시책에 반영하고자 함이 주요 목적인만큼 감사위원 여러분께서는 심도있는 감사와 건설교통국 관계공무원 여러분과 공사 관계자 여러분의 진솔하고 성실한 답변이 있기를 당부드립니다.

오늘 감사일정 순서를 말씀드리겠습니다. 우선 지방자치법 제36조제4항에 의거 출석요구한 증인의 선서가 있는 후에 공사추진사항 보고에 이어 질의답변을 하는 순으

로 하겠습니다. 증인선서는 감사를 받는 함중식 건설교통국장 등 5인의 증인은 공사 추진 현황을 보고하고 질의에 답변하기 위하여 선서를 하여야 합니다.

먼저 증인선서가 있겠습니다. 그러면 증인선서에 앞서 선서의 취지와 고발 등 관계규정에 대한 말씀드리겠습니다. 선서를 하는 이유는 경기도의회가 감사를 실시함에 있어서 증인으로부터 양심에 따라 숨김없이 사실대로 증언하겠다는 서약서를 받기 위한 것입니다. 따라서 만약 증인이 허위증언을 하는 때에는 지방자치법 제36조 제5항의 규정과 경기도의회 행정사무감사 및 조사에 관한 조례 제30조에 의하여 고발될 수 있으며 출석요구를 받은 증인이 정당한 이유없이 출석하지 아니하거나 증언을 거부하는 때에는 500만원 이하의 과태료를 부과할 수 있음을 알려드립니다.

다음은 선서요령을 설명하겠습니다. 증인을 대표하여 건설교통국장은 발언대로 나오셔서 오른손을 들고 선서를 낭독하고 다른 증인들은 그 자리에 서서 오른손만 들어주시기 바랍니다. 선서가 끝난 후에는 국장님은 선서문을 모아 본 위원장에게 제출해 주시면 되겠습니다.

먼저 증인출석 여부를 확인하겠습니다. 함중식 건설교통국장 나오셨습니까?

○ 건설교통국장 함중식 네.

○ 위원장 이도형 신석철 건설계획과장 나오셨습니까?

○ 건설계획과장 신석철 네.

○ 위원장 이도형 안성현 평택시 건설도시국장 나오셨습니까?

○ 평택시건설도시국장 안성현 네.

○ 위원장 이도형 한주철 감리단장 나오셨습니까?

○ 감리단장 한주철 네.

○ 위원장 이도형 박찬이 현장소장 나오셨습니까?

○ 현장소장 박찬이 네.

○ 위원장 이도형 김영돈 평택시 건설과장 나오셨습니까?

○ 평택시건설과장 김영돈 네.

○ 위원장 이도형 그러면 증인들은 모두 자리에서 일어서 주시기 바랍니다. 건설교통국장은 발언대로 나오셔서 선서해 주시기 바랍니다.

○ 건설교통국장 함중식 선서! 본인은 경기도의회가 지방자치법 제36조, 동법시행령 제16조제1항, 경기도의회 행정사무감사 및 조사에 관한 조례 제2조의 규정에 의하여 소관업무에 대한 2005년도 행정사무감사를 실시함에 있어 기관장으로서 성실하게 감사를 받을 것이며 또한 증인으로서 증언을 함에 있어서는 지방자치법시행령 제17조의4제5항과 경기도의회 행정사무감사 및 조사에 관한 조례 제18조 규정에 의하여 양심에 따라 숨김과 보탬이 없이 사실 그대로 말하고 만일 거짓이 있으면 위증의 벌을 받기로 서약하고 이에 선서합니다. 2005년 11월 17일 기관명 경기도 건설교통국,

기관장 함중식.

○ 위원장 이도형 자리에 앉아 주시기 바랍니다. 다른 직원은 앉아 주시고 평택시 건설도시국장은 본 공사에 대한 사업개요를 보고해 주시고 이어서 감리단장이 세부 실적 및 향후 추진 계획에 대하여 보고하여 주시기 바랍니다.

○ 차희상 위원 위원장님! 의사진행발언 하겠습니다. 지금 보고에 앞서서 존경하는 강석오 위원님께서, 물론 우리 전문위원의 출석요구는 없었다 하더라도 감사현장에 왔는데 단체장이 불출석한 것에 대해서 도의적이냐 어떤 변명이라든지 여러 가지 문제가 있다고 봅니다. 그래서 일단 부시장께서 시장의 출석에 대해서 한번 답을 듣고 진행하는 것이 좋다고 판단합니다.

○ 위원장 이도형 부시장님 인사말씀 한마디 해 주시겠습니까?

○ 평택시부시장 한영구 안녕하십니까? 평택시 부시장 한영구입니다. 바쁘신 의정활동 일정에도 불구하고 저희 시 현장을 직접 방문해 주셔서 행정감사를 해 주신 데 대해서 진심으로 고맙다는 말씀을 드립니다. 아울러 여기 감사 시작 전에 강석오 위원님께서 많은 질책의 말씀을 하셨습니다. 부시장으로서 시장을 제대로 보필하지 못한 것 같아서 진심으로 죄송스럽다는 말씀을 드립니다. 전달은 어제 했습니다만 오늘 감사일정상 저희 송명호 시장님이 나오시기로, 인사를 드리기로 계획이 되어 있었습니다. 그런데 갑자기 몸이 불편하셔서 22일까지 병가를 내셔서 출근을 못하십니다. 이해하시고 앞으로는 위원님들이 평택을 방문하실 때 일정이 허락하는 범위 내에서 위원님들에게 인사도 드리고 하는 역할을 제가 부시장으로서 분명히 하겠다는 말씀을 드리겠습니다. 강석오 위원님 노여움 푸시고 이해해 주실 것을 부탁드립니다.

아울러 우리 평택시는 위원님들이 잘 아시는 바와 같이 평택항과 미군기지 이전과 관련해서 많은 국책사업들이 펼쳐지고 있습니다. 특히 SOC시설인 도로시설 확충사업에 많은 관심을 가지고 추진합니다. 그래서 위원님들께서 많은 배려를 해 주셔서 본 현장감사하는 사업장 이외에도 8건의 도비보조사업 현장이 차질없이 추진되고 있습니다. 본 사업현장은 아까도 말씀드렸듯이 날로 증가하고 있는 평택항, 포승산단의 물동량을 원활히 처리하기 위해서 건설되는 사업입니다. '99년도에 기본설계가 구상되어서 2003년도에 착공이 되어서 2008년도 완공목표로 차질없이 추진하고 있습니다. 본 도로가 원활히 추진될 수 있도록 많은 지원을 해 주시고 견실시공을 할 수 있도록 오늘 위원님들이 고견과 경륜으로 지도편달을 부탁드립니다. 다시 한 번 평택시를 방문해 주신 이도형 위원장님을 비롯한 여러 위원님께 감사하다는 말씀과 아울러 강석오 위원님의 질책을 겸허히 수용해서 앞으로 그런 일이 없도록 보필하겠다는 말씀을 아울러 드립니다. 죄송한 말씀과 감사의 인사를 드립니다. 감사합니다.

○ 위원장 이도형 고맙습니다. 그러면 건설도시국장 나오셔서 보고해 주시기 바랍니다.

니다.

○ 평택시건설도시국장 안성현 안녕하십니까? 평택시 건설도시국장 안성현입니다. 존경하는 경기도의회 건설교통위원회 이도형 위원장님, 최용복 간사님 그리고 위원님 여러분! 바쁘신 의사일정에도 우리 시 도로건설사업 현장을 방문해 주신 위원님 여러분께 진심으로 깊은 감사의 말씀을 드립니다. 현재 우리 시에서는 위원님들의 배려로 9건의 도로건설사업에 대하여 2000년부터 도비를 지원받아 차질없이 추진 중에 있으며 오늘 방문해 주신 본 평택항에서부터 청북간 도로개설공사도 보상협의를 완료하고 계획대로 공사추진에 만전을 기하고 있습니다. 특히 본 평택항에서 청북간 도로개설사업은 평택항과 포승국가산업단지 개발로 인한 물동량이 급격히 증가하였으며 이로 인한 교통량의 증가로 동서연결축인 국도 38호선만으로는 감당하기 어려운 여건의 변화로 본 도로의 조속한 개통이 요구되는 시점입니다. 또한 본 도로 완공시 경기도에서 추진 중인 안중~조암간, 이화~삼계간 그리고 청북~고덕면간 도로와 연결되어 경기도 서남부 지역의 산업 물동량 처리의 중추적인 기능을 담당할 도로가 되겠습니다. 본 공사는 평택시 포승면 도곡리에서 포승면 홍원리까지 국도 82호선과 지방도 302호, 지방도 314호선을 잇는 연장 총 5.11km, 폭 22m의 4차선으로 건설하는 사업입니다. 총 사업비는 460억원으로써 사업기간은 2003년 4월 착수하여 2008년 6월 준공을 목표로 추진하고 있습니다. 현재 35%의 공정으로 계획대비 96%로 현재까지는 순조롭게 진행되고 있습니다. 그러나 시종점부에 문화재가 발견되어 다소 공기연장이 우려가 되고 있습니다. 본 공사 완료 후에는 우리 시 동서축을 잇는 도로개설로 국도 38호선의 교통량 분산처리와 평택항 및 포승산업단지의 물류수송 원활로 국가경쟁력 강화는 물론 지역균형 발전에 도움이 될 것으로 판단됩니다. 본 공사는 2004년도까지 총 212억원이 투자되었으며 그 중 도비 80억원이 지원되었고 금년에는 도비 지원이 되지 않았으나 내년도에도 도비가 계획대로 지원되어 본 사업이 원활히 추진될 수 있도록 위원장님을 비롯한 여러 위원님들의 아낌없는 관심과 성원을 건의드립니다. 이상 개략적인 보고를 마치고 위원님들께서 양해해 주신다면 공사추진에 관한 세부사항과 향후 추진계획에 대하여 전면책임감리 업무를 수행하고 있는 평화엔지니어링 한주철 감리단장으로부터 보고토록 하겠습니다. 감사합니다.

○ 위원장 이도형 건설도시국장 수고하셨습니다. 감리단장 나오셔서 보고해 주시기 바랍니다.

○ 감리단장 한주철 감리단장 한주철입니다. 이렇게 바쁘신 중에도 저희 현장까지 방문해 주셔서 감사합니다. 지금부터 평택항~청북간 도로개설공사에 대한 간단한 브리핑을 드리겠습니다. 브리핑은 영상으로 하겠습니다.

먼저 위치도, 저희 현장은 평택시 서남부에 위치한 현장으로서 평택항이 인근에 있

고 바로 인근에 포승산업단지가 있습니다. 저희 현장은 포승산업단지 동북단에서 시작해서 국도 82호선을 교차해서 서해안 고속도로를 통과해서 지방도 321호인 홍원리까지 총 5.11km를 공사하는 도로공사입니다. 저희들 공사 종점에는 바로 이화~삼계간 도로가 연계되어 시공될 예정으로 있으며 저희들 시점 4km 지점에 안중~조암간 도로가 곧 발주될 것으로 알고 있습니다.

저희들 현장 주위의 교통상황을 말씀드리면 저희들 현장 가까이에 평택항이 있고 바로 그 옆에 국가포승단지가 있습니다. 그리고 저희들 현장 가운데로 서해안고속도로가 통과하고 저희들 현장에서 약 7km에는 평택~안성간 고속도로가 나 있습니다. 남쪽으로 말씀드리면 국도 38호가 아산만쪽으로부터 포승공단 아래쪽으로 해서 안중을 거쳐 평택쪽으로 나 있습니다. 그리고 국도 39호가 아산만쪽에서부터 안중, 청북으로 해서 발안쪽으로 나 있는 저희 공사현장 근처는 교통으로 아주 중요한 지점이 되겠습니다.

다음 공사개요를 간단히 말씀드리겠습니다. 저희 공사명은 정확히 평택항~청북간 도로개설공사입니다. 노선명은 지방도 309호선이 되겠습니다. 위치는 경기도 평택시 포승면 도곡리에서 홍원리까지가 되겠습니다. 공사개요는 총 연장이 5.11km, 폭원은 22m의 4차로입니다. 공사금액은 총 사업비가 460억원으로써 공사비가 366억원, 보상비 94억원이 되겠습니다. 공사기간은 '04년 4월부터 '08년 12월까지 총 절대공기 60개월이 되겠습니다. 시행청은 평택시, 설계사 및 감리사는 평화엔지니어링이 되겠습니다. 시공사는 주식회사 한화와 포스코건설이 50 대 50 컨소시엄으로 하고 있습니다.

다음 본 공사에 대한 사업목적은 말씀드리겠습니다. 본 공사의 사업목적은 크게 나누면 네 가지가 되겠습니다. 첫째 평택시 동서축을 연결하는 도로개설로 국도 38호선의 교통량 분산처리, 다음 경기도에서 시행 중인 지방도 확·포장공사 사업과 연계한 교통망 구축을 통한 지역경제 활성화 촉진, 다음 평택항 및 포승국가공단의 물류수송 원활로 국가경쟁력 강화, 네 번째로 평택시 서북부 지역의 교통소통 및 물동량 수송의 원활을 기할 수 있겠습니다.

그 다음 저희들 현장의 공사추진 현황을 간단히 보고드리겠습니다. 저희들 공사는 토공, 배수공, 구조물공, 포장공, 부대공으로 분류할 수 있겠습니다. 토공은 흙깎기가 약 26만<sup>m</sup><sup>3</sup>, 흙쌓기가 약 90만<sup>m</sup><sup>3</sup>가 되겠습니다. 그리고 배수공 건설은 암거가 18개소 980m, 횡배수관이 각종 규격 56개소에 1,452m가 되겠습니다. 교량은 3개소에 185m가 되겠습니다. 포장은 총 1,470a로써 동방층이 4만 8,700<sup>m</sup><sup>2</sup>, 보조기층이 4만 9,000<sup>m</sup><sup>2</sup>가 되겠습니다. 부대공은 표지판 126개소를 포함한 각종 설비가 되겠습니다. 그래서 총 도급액은 279억원이 되겠습니다. 지금까지 금년이 3차분인데 1차, 2차로 해서 총 75억 7,000만원을 도급액으로 계약한 바 있고 금년에 31억 8,000만원이 발주되어

서 시공 중에 있습니다. 현재까지는 저희들이 토공으로 볼 때 전체적으로 약 49%를 집행했고 배수공은 42% 그래서 전체적으로 약 35%가 오늘 현재 집행된 실적입니다. 표준단면도를 설명드리겠습니다. 단면은 도로폭이 총 22m입니다. 22m인데 아까 4차로라고 말씀드렸는데 4차로는 상·하행선 각각 한 차로가 3.5m씩 상행선 7m, 하행선 7m 그리고 양쪽으로 3m씩 노건이 되어 있습니다. 이 노건은 아까 질의하셨지만 이것은 장래 폭주될 교통량을 감안해서 곧 6차로로 확장하기 위한 노건을 만들어 놓은 겁니다. 국도 82호선이 현재 교통량이 약 1만 5,000대 정도 되겠습니다. 그것이 저희들이 도로를 완료하게 되면 완료 목표연도 2026년경에는 교통량이 3만 6,000대에 달할 것으로 계획되어 있습니다. 노건 3m는 충분한 1차로 폭이 될 수 있다고 생각하고 있습니다. 그리고 도로단면은 표층 5cm, 중간층 6cm, 기층 15cm 해서 총 26cm가 되겠고 보조기층 25cm, 선택층 29cm, 노상층 71cm 이렇게 도로단면이 되겠습니다.

연약처리공법, 저희들 현장은 아까도 간단히 말씀드렸지만 총 연장 5.11km 중에 연약지반이 저희들 스테이션 1km에서 3.64km까지 2km 640m가 총 연약지반입니다. 50%가 넘습니다. 그래서 저희들 현장에서 가장 중점사업이 연약지반 처리입니다. 연약지반 처리공법으로 저희들은 여러 가지 공법 중에서 프리로딩공법을 선택했습니다. 프리로딩은 쉽게 말씀드리어서 흙을 미리 성토시켜서 침하하는 공법입니다. 거기에다 저희들이 압밀축진공법을 일부 병행해서 공사를 진행하고 있습니다. 프리로딩 중에서도 저희들이 단계별 성토공법을 선택했고 압밀축진공법 중에서도 가장 성능이 좋은 팩 드레인(Pack Drain) 공법을 선택해서 현재 단계별 성토 및 팩 드레인(Pack Drain)을 병행하고 있는 실정입니다. 이것은 다음에 자세히 말씀드리겠습니다. 연약지반에 대한 것을 다시 말씀드리면 총 5.11km 중 연약지반 현장이 2.64km인데 저희들이 연약지반을 1구간, 2구간, 3구간, 4구간으로 분류했습니다. 분류한 이유는 연약지반의 심도와 거기에 따른 성토고, 따라서 연약지반을 처리하는 것이 단계별로 몇 단계로 성토할 것인가 아니면 거기에 압밀축진공법을 적용할 것인가 그것에 따라서 저희들이 1구간, 2구간, 3구간, 4구간으로 분류했습니다.

○ 노용수 위원 단장님. 우선 연약지반공법이 많은데 연약지반이란 어떤 상태를 연약지반이라고 하는지.

○ 감리단장 한주철 연약지반이라는 뜻은 저희들이 일반구조물을 설치할 때, 연약지반 지질을 말씀드리겠습니다. 연약지반에는 점질토일 때는 N치4가 연약지반 기준입니다. 연약지반 N치4라는 것은 제가 말씀드리기가 어려운데.

○ 노용수 위원 이해가 쉽게 설명해 주십시오.

○ 감리단장 한주철 일반적으로 안정이 안 되고 덜 된 것.

○ 노용수 위원 침하가 이루어지고 있는 상태를 말합니까? 아니면 토질이 논이나 그런 암반이 아닌, 기층이 암반이 아닌 상태를 연약지반이라고 합니까?

○ 감리단장 한주철 그렇기도 하지만 연약지반이라고 해서 그냥 놔두면 침하되는 것은 아닌데 상부하중이 가할 때 침하되게 되어 있습니다.

○ 노용수 위원 하중이라면 어느 정도 하중을 말하는 건가요?

○ 감리단장 한주철 저희들이 도로를 성토하기 위해서는 성토고가 최고 9m가 되고 있는데 성토 및 재하중 때는 도로가 연약층을 지나가게 되어 있는 것들이, 토질적으로 그렇습니다. 토질학적으로 침하되게 되어 있습니다. 제가 설명이 약한데.

○ 노용수 위원 우선 연약지반 개념 자체가…….

○ 감리단장 한주철 저희들이 점질토 지반에서는 NO.200번짜 통과량이 약 50% 이상 되는데 여기에서의 점질토층에서는 N치를 4 이하이고, 사질토라고 하는 데에서는 N치10 이하 이것을 연약지반으로 구분하고 있습니다.

○ 노용수 위원 N치4, N치10 기준이 됩니까?

○ 건설교통국장 함중식 잠깐 설명을 올리겠습니다. 지금 단장님이 말씀하시는 N치4를 기준으로 한다고 하는 것은 스트렉처넘버라고 다짐시험을 해서 거기에 굳기를 얘기하는 겁니다. 그러니까 지반이 좋으냐 나쁘냐 기준을 두는 그런 숫자인데 지금 이 현장 같은 경우에는 사실 논바닥입니다. 논바닥 중에도 여기가 갯벌인 논바닥이어서 모래질하고 같이 섞여있으면 그런 스트렉처넘버가 높아요. 그래서 괜찮은데 여기에는 실트질 그런 논바닥이기 때문에 그 위에다 그냥 도로를 했을 때는 침하가 되어서 가라앉아서 포장의 자꾸 균열되는 상태가 옵니다. 그래서 이 공사를 환토하는 방법하고 아까 압밀공법으로 하는 여러 가지 공법이 있는데 그 중에 돈이 들더라도 프리로딩공법을 택한 것이고 그것을 압밀시키는 것은 한꺼번에 많이 쌓아놓는다고 그래서 되는 것이 아니고 적당량의 하중을 주어서 진행속도를 가중시키는, 그래서 공기를 이런 경우에는 돈이 있다고 해서 빨리 할 수 있는 그런 현장이 아닙니다. 차츰 차츰 하중을 주어서 안정을 시켜가며 하는 그런 공사현장이 되겠습니다.

○ 노용수 위원 그렇다면 총 길이가 5.11km인 구간에서 연약지반 길이가 2.64km가 되는데 구간별로 연약지반인지 연약지반이 아닌지에 대한 분석을 어떻게 하죠? 그냥 대략 육안으로 “이것은 연약지반공사를 해 봐야 되겠다.”

○ 건설교통국장 함중식 그것은 설계를 할 때 보링을 해서 거기에 대한 실내시험을 합니다. 연약지반 여부는 그때 설계시에 나오는 겁니다.

○ 노용수 위원 설계를 하더라도 기초조사로, 기초자료를 위한 시험을 하지 않겠습니까? 그러면 기초조사의 데이터를 얻기 위해서 일단 판단을 해야 되잖아요. 그것이 연약지반일까 아닐까 판단을 해야 되잖아요? 그때 판단의 최초의 기초자료는 육안으로 하느냐 아니면 다른 시험하는 장비가 있느냐 하는 겁니다.

○ 건설교통국장 함중식 시험장비에 의해서 결정합니다.

○ 감리단장 한주철 저희들이 표준관입시험에는 기준이 있습니다. 토질시험에 대해

서는 모르겠지만 표준기구를 75cm에서 떨어트려가지고 항타할 때 이것이 몇 번 두드리면 들어가는가 이런 기준이 있습니다.

○ 건설교통국장 함중식 제가 거기에 대해서 정확히 말씀드리겠습니다. 그러면 이것이 네 번 두드리면 들어간다 이런 기준이 있습니다. 만약 20번 두드리면 들어간다 이럴 때 N치20, 체크도를 시험하는 기구가 있고 그것으로 기준하고 아울러서 토성시험을 합니다. 시굴해서 검사한다든가 해서. 그래서 이것이 200번째 통과량이 몇 %냐, 백분율로 몇 %냐 따져서 전부 합성으로 따지기 때문에.

○ 노용수 위원 그러면 조금 더 쉽게 이해를 한다면 일정 무게를 갖고 있는 물체를 지상에 떨어트렸을 때 지상의 침하 정도를 가지고 연약지반 여부를 판단하는 겁니까?

○ 감리단장 한주철 표준관입시험이 연약지반 N치를 결정하는 기준입니다. 그렇게 측정 후에 위원님이 말씀하시는 그런 방법에 의해서 결정되는 겁니다.

○ 노용수 위원 그러면 5.11km 구간에 있어서 표본을 몇 군데를 추출단위로 2.6km N치 연약지반 연장지역이 나온 겁니까?

○ 감리단장 한주철 애초 조사설계할 때, 제가 조사자료를 다시 확인해 보겠지만 보통 100m, 200m마다 시굴하고 테스트를 합니다.

○ 노용수 위원 그러면 100m 지점과 지점 사이에 또 다른 공간이 나오잖아요. 50m 평균을 잡는다면. 그러면 그 구간에 대해서는 예러가 있을 수가 있겠네요.

○ 감리단장 한주철 그렇게 말씀하시면 그런데 실제적으로 100m 단위로 테스트할 경우에 가운데 50m가 예러가 있다고 말씀하시면 저는 꼭 그렇다고 볼 수 없습니다.

○ 노용수 위원 다른 분들은 다 전문가인데 제가 비전문가라서 그러는데 그냥 임야구간하고 농지구간하고 다르지 않겠습니까? 농지구간 중심으로 체크한다 아니면 임야구간이라도 어떤 상황은 연약지반이기 때문에 연약지반으로 파악해서 공사를 시작하는 그런 기본 처음 접근을 연약지반인지 아닌지를 어떻게 한다 그 부분이 궁금한 거거든요.

○ 건설교통국장 함중식 그런 현장을 봐가지고 연약지반일 것이다, 아까 말씀하신 대로 그런 데이터 치를 얻기까지는 육안에 의해서 판단을 합니다. 이게 연약지반에 속하는 토질이다, 고속도로 밑까지 가는 구간이 논구간이기 때문에 그 구간은 연약지반으로 잡았을 겁니다. 그리고 아까 중간에 보시면 산허리를 하나 자른 구간이 있습니다. 그런 데는 아마 연약구간에서 제외해서 일반 공법으로 하고 있을 거고요. 그래서 우리 총 노선을 쭉 봐 가지고 노선 선정을 한 다음에 답사를 하는 과정에서 여기가 임야구간이다 아니면 밭구간 같은 데는 연약지반이 많지가 않습니다. 그래서 육안에 의해서 판단을 하고 그런 데이터를 얻기 위해서 시험을 해서 확인을 하는 이런 방법으로 설계를 하고 있습니다.

○ 노용수 위원 그러면 연약지반에 대한 판단 기초자료를 얻는데 기법 있는 것을 자료로 주시면 제가 따로 하겠습니다.

○ 건설교통국장 함중식 당초 설계 납품한 것에 그것이 다 데이터가 있을 거예요. 그래서 감사 끝나기 전에 빨리 찾으셔서 데이터를 제시해 주시기를 바랍니다.

○ 감리단장 한주철 알겠습니다.

○ 장경순 위원 위원장님 얼른 설명부터 받으시죠?

○ 위원장 이도형 네, 설명해 주시죠.

○ 감리단장 한주철 그래서 아까 말씀드린 바와 같이 저희들이 총 연약지반을 1구간, 2구간, 3구간, 4구간으로 분리 구분했습니다. 1구간은 170m, 2구간은 850m, 3구간은 80m, 4구간은 1,540m인데 이 분류한 내용은 연약지반 심도하고 그에 따른 성토고로 분류했습니다. 1구간은 연약지반심도가 3.6m, 2구간은 9.5m, 3구간은 5m, 4구간은 3m입니다. 그리고 성토고가 1구간은 8.4m, 2구간은 9.6m, 3구간은 8.0m, 4구간은 7.5 이래서 전체적으로 볼 때 2구간 850m가 연약지반 심도도 깊고 성토고도 아주 높습니다. 단계성토라고 아까 말씀드렸는데 아까 말씀드린 바와 같이 이 9.6m를 한번에 성토할 경우에는 이것이 압밀파괴가 됩니다. 성토사면의 응력보다도 지반지력이 약할 때 파괴가 돼 가지고 단면이 깨집니다. 그래서 이런 경우는 단계성토라고 해서 1단계를 몇 m씩 성토하느냐 이것이 단계성토입니다. 그래서 토질분석과 침하량을 검토해서 구별한 결과 1구간은 3단계 시공합니다. 2구간은 4단계, 3구간은 3단계, 4구간은 3단계로 성토하게 돼 있습니다.

○ 노용수 위원 세 번, 네 번으로 나누어서 한다는 거죠?

○ 감리단장 한주철 네, 그렇습니다. 그리고 2구간을 대표적으로 말씀드리다면 2구간을 저희들이 성토를 약 7개월하고 한 단계 성토한 다음에 6개월씩 방치를 하고 있습니다. 6개월 방치하고 그 다음에 성토를 또 하고 2단계 하고 또 방치하고 이래서 2구간은 31개월 됐는데 이럴 경우에는 저희들이 1구간은 이런 식으로 하면 24개월, 3구간은 36개월, 4구간은 18개월 걸리는데 2구간은 아까 말씀드린 대로 단계성토만 할 경우 31개월이 아니라 약 207개월이 걸립니다. 그래서 저희들이 2구간 같은 데는 연약지반심도가 깊고 하기 때문에 팩 드레인(Pack Drain) 공법을 적용해서 공기를 36개월 안으로 당겼습니다. 그래서 전체적으로 연약지반은 36개월 안으로 끝나게 설계돼 있습니다.

시공단면을 간단히 말씀드리겠습니다. 아까 말씀드린 2구간 기준으로 할 때 저희들이 맨 먼저 연약지반상에 PP MAT를 깔고 그 위에 SAND MAT를 60cm 깔니다. 이것은 연약지반에서 올라올 물이 통과하는 통과로가 되겠습니다. 그 다음 PET MAT 다음에 팩 드레인(Pack Drain)을 저희들이 도면에서 보시다시피 1.2~2m 간격으로 쪽 박습니다. 그리고 PET MAT라고 이것은 연약지반상에 전달력 보장하는

자재입니다. PET MAT를 깔고 성토로 압밀하고 1단계는 2.9m, 2단계는 2.5m, 3단계는 2m, 4단계는 1.2m 사전에 나와 있는 겁니다. 이런 식으로 해서 1단계 완료된 다음에 6개월 방치합니다. 방치해서 압밀침하가 95% 될 때까지 기다리고 또 4개월 지난 다음에 2단계 성토하고 또 6개월 방치 후에 압밀침하 구조부를 확인하고 3단계 이런 식으로 해서 전체적으로 4단계 완료된 다음에, 낮은 지반을 확인한 다음에 한 포장층을 걷어내고 포장공사하는 것이 저희들이 연약지반의 순서로 돼 있습니다.

다음 팩 드레인(Pack Drain) 공법을 간단히 말씀드리겠습니다. 팩 드레인(Pack Drain)이라는 것은 저희들이 연약지반상에 팩 드레인(Pack Drain)을 설치합니다. 설치한 다음에 케이싱 앞에서 팩 드레인(Pack Drain)은 다이아가 12cm 정도 됩니다. 12cm 되는 케이싱을 연약지반 하단까지 쭉 박은 다음에 거기에 그 위에 망대를 집어 넣습니다. 망대를 집어넣고 망대 속으로 모래를 충전하면서 진동을 가합니다. 진동을 가하고 다시 케이싱을 쭉 인발하게 되면 이 연약지반상에 모래기둥이 형성됩니다. 이 모래기둥은 왜 그러냐 하면 연약지반 압밀되다 보면 여기에 있는 물이 모세관현상으로 해서 물이 이렇게 올라와서 이 샌드백 쪽으로 흘러나갑니다. 그리고 이것은 소위 모래기둥인 동시에 물을 빨리 뽑아올려 가지고 지반을 빨리 압밀 침하시키기 위한 공법입니다.

연약지반에서는 저희들이 계측기를 설치해서 연약지반 관리를 잘 하고 있습니다. 계측기는 크게 나누어서 다섯 가지가 있습니다. 지표침하판하고 지하수위계, 간극수압계, 층별침하계, 경사계가 있는데 지표침하판이라는 것은 도로 중앙과 법면 양쪽으로 3계도씩 100m를 설치하고 지하수위계와 간극수압계, 층별침하계는 300m 간격으로 성토단면 중앙에 설치합니다. 그리고 경사계는 저희들이 교량부위에 측방요동으로 교량이 토압에 기우는 것을 체크하기 위해서 경사계를 설치해 가지고 체크하고 있습니다. 관리는 성토 중에는 매일 1회 측정하고 방치 중에는 주 1회 측정해서 저희들이 압밀침하도를 체크해 나가고 있습니다.

다음 주요시설 현황을 간단히 말씀드리겠습니다. 저희 현장에는 교량이 총 3개소인데 PSC BEAM이 2개소, IPC Girder 1개소가 있습니다. 이 IPC교는 안중~조암간에 교차되는 지점의 IPC 교량입니다. 교차로는 총 6개인데 평면교차로가 5개이고 입체교차로가 1개소로 돼 있습니다.

다음 교량재원을 간단히 말씀드리면 저희들 교량 중에서 PSC BEAM 교량이 도곡 1교인데 형식은 PSC BEAM교입니다. 경간은 3Span30m, 총 Length는 90m입니다. 도곡2교는 Length가 60m고 폭원은 22.9m입니다. 설계하중은 DB 24t으로 설계돼 있습니다. 하부구조는 교량은 역T형, 기초는 강관말뚝 diameter 508mm로 돼 있습니다. 교각은 T형으로 돼 있고 역시 기초는 강관말뚝입니다. 설계는 강도설계법을 적용했습니다. 종단면도를 볼 때는 Length는 90m 그리고 3Span입니다. 상부는 PSC

BEAM이고 그리고 교각과 교대는 역T형 강관말뚝기초이고 기초는 강관파일인데 이것은 저희들이 풍화암까지 완전 분리시켜서 항타하는 것으로 설계돼 있습니다.

다음 신원IC교는 IPC Girder교고 경간은 Length가 35m입니다. 폭원은 27.4m이고 설계하중은 역시 DB-24고 하부구조는 교대는 역T형, 그리고 기초는 강관말뚝입니다. 설계방법도 역시 강도설계법으로 돼 있습니다. 종단면도도 아까하고 같은 형식이니까 이걸 보고를 생략하겠습니다.

품질 관리입니다. 저희 현장은 공사 규모로 볼 때 건설기술관리법 제15조4제2항에 의거 중급품질관리대상 현장입니다. 인원은 저희들이 고급품질관리원 1명과 중급 또는 초급 품질관리원 1명 해서 2명을 배치하고 있는데 저희들은 고급 1인과 중급 1인을 배치해서 현장관리하고 있습니다. 또 시험실 규모는 50㎡ 이상으로 돼 있는데 당 현장은 60㎡로 축조해서 관리하고 있습니다.

다음 안전관리계획은 1일, 주간, 월간, 정기점검이 있는데 저희들이 점검시기별, 또 주요점검 내용에 따라서 현장소장, 안전관리자, 협력업체 소장, 또 때에 따라서는 저희들 감리, 발주처, 4자, 5자까지 협력해서 지금까지 잘 하고 있고 저희들이 발주해서 지금까지 무재해·무사고 현장으로 돼 있습니다. 그간 발주에서부터 연 2회 이상 경기도나 노동부, 평택시에서 안전점검을 받은 바가 있습니다.

다음 환경관리계획입니다. 저희들 현장에서는 환경관리계획으로서 토공, 소음·진동, 폐기물이 가장 주 아이টে인데 토공하고 소음·진동, 환경오염, 수질오염 등은 저희들 현장이 사후 환경영향평가 대상 현장으로 돼 있습니다. 그래서 저희들은 특별관리를 하고 있습니다. 그리고 건설폐기물은 저희들이 활용할 수 있는 것은 활용하고 활용 못하고 폐기해야 될 것은 자원재생업체와 특별계약을 해서 위탁처리를 하고 있는 실정으로 문제점이 없습니다.

당 현장이 다른 현장하고 특이한 점으로서는 문화재를 시굴발굴하고 있습니다. 문화재보호법 제74조2항에 의거 문화재 시굴조사를 하고 있습니다. 문화재 시굴조사는 총 7개소에 약 11만㎡가 되겠습니다. 1차로 작년 10월에서 11월까지 약 4만 9,000㎡를 조사했는데 현장에 문화재가 발굴되지 않았습니니다. 금년에 2차로 나머지 4개소에 10월에서 지금까지 하고 있는데 현재 조사 중에 있는데 지난주에 조사가 끝나서 아직 종합보고서는 돼 있지 않지만 현재는 당 현장에 문화재가 나오는 걸로 제가 알고 있어서 아직 결론은 두고 봐야 알겠습니다.

마지막으로 공사 진행현황을 말씀드리겠습니다. 저희 현장은 총체적으로 '03년도 4월에 공사계약을 했고 '03년도 4월에서 '04년도 4월까지 1차 공사를 착공 준공을 했으며 '04년 4월에서 '05년 4월까지 2차 공사를 준공처리했습니다. 금년도 4월에 3차 공사를 착공하고 현재 시공 중에 있습니다.

향후 계획으로서는 저희 현장의 가장 중요한 연약지반 처리를 내년도 6월에 완료

할 예정입니다. 그 다음에 교량 및 연약지반 구간에 있는 주요 구조물 등을 '07년도 5월까지 완료할 예정입니다. 그리고 이어서 포장공사를 '07년 12월까지 완료하고 도로시설물 및 기타를 '08년 6월까지 완료해서 공사를 약 6개월 정도 단축시킬 이런 계획을 하고 있습니다. 감리단장 입장에서 볼 때는 예산이 적기에 조달돼 가지고 공사가 무난히 됐으면 하는 제 희망 사항입니다. 이상으로 두서없이 현장내용을 보고드립니다.(업무보고서는 끝에 실음)

○ 위원장 이도형 감리단장 수고하셨습니다. 다음은 본 공사에 대한 질의답변 순서입니다. 질의답변은 원활한 의사진행을 위하여 일문일답 형식으로 진행하고자 하는데 이의가 없습니까?

(「없습니다」 하는 위원 있음)

이의가 없으므로 일문일답 형식으로 진행하겠습니다. 질의에 앞서 잠시 질의 방법에 대해 말씀드리겠습니다.

먼저 질의하실 감사위원 순서입니다. 질의하실 위원 순서는 여러 위원님들과 합의한 대로 본 위원장석에서 바라보는 우측에 앉아 계신 위원부터 질의를 하도록 하겠습니다.

다음은 위원님들 질의시간에 대하여 알려드리겠습니다. 각 위원별로 먼저 기본 10분을 할애한 후 모든 위원의 기본질의를 받고 보충질의가 있을 시에는 위원별로 5분을 추가로 배정하도록 하겠습니다. 또한 보충질의를 모두 끝낸 후에 추가로 질의하실 위원님이 계실 경우 질의 순서에 의해 질의를 할 수 있도록 하겠습니다. 원활한 회의진행을 위하여 위원 여러분의 많은 협조를 당부드립니다. 집행부에서는 질의에 답변할 때 시간 관계상 위원님들이 빨리 이해할 수 있도록 간단명료하게 설명해 주시기 바랍니다. 그러면 질의를 하겠습니다. 먼저 질의하실 위원님께서 신청을 해주시기 바랍니다. 최용복 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

○ 최용복 위원 경기도 건설교통위원회 최용복 위원입니다. 먼저 평택시 국장님한테 질의드리겠습니다. 지금 당초 계획된 보상기간 내에 보상을 다 하셨는지. 현재 98%를 보상을 했는데 2%는 왜 안 됐나 거기에 대해서 말씀해 주세요.

○ 평택시건설도시국장 안성현 보상은 전체 사유지 194필지 중에서 1필지를 제외한 전체가 보상이 완료되었습니다. 1필지는 보상을 못했기 때문에 기공승낙을 받아 가지고 지금 공사를 추진하기 때문에 100% 보상된 실정입니다.

○ 최용복 위원 지금 총 공사기간이 60개월, 5년을 잡고 있는데 지금 5.11km를 개설하는데 그렇게 기간을 잡고 있는 이유가 뭔지?

○ 평택시건설도시국장 안성현 아까 감리단장이 보고를 드린 바와 같이 본 공사현장은 기존에 농지로 돼 있는 부분이 상당히 많이 있습니다. 전체 5.11km 중에서 약 3km 정도, 한 2.7km 정도가 논으로 돼 있기 때문에 이 농지에 대한 시공을 하기 위해

서는 그 지역의 연약지반 처리에 대한 설명을 자세히 드렸는데 연약지반 처리하는 방법으로는 연약지반을 전부 다 들어내서 외부에서 새로운 토사를 사용할 수도 있고 지금 같이 압밀, 그러니까 프리로딩공법, 미리 성토를 해서 하는 공법 여러 가지 있는데 그 기간이 상당히 오래 걸리고 또한 이 지역 내에는 구조물로 교량이 3개소가 있습니다.

○ 최용복 위원 죄송한데 간략하게, 됐습니다. 다음 질의입니다. 현재 공정률 35%에 설계변경을 4건을 하셨는데 저는 전문적인 데에 대해서는 질의를 안 하고, 현재 물가 변동으로 인해 가지고 설계변경을 한 번 하셨죠?

○ 평택시건설도시국장 안성현 네.

○ 최용복 위원 그런데 2004년도 자료에 의하면 11월에 이루어졌는데 현재가 2005년 11월 아닙니까? 그런데 금년에는 변동사항 없습니까?

○ 평택시건설도시국장 안성현 현재까지는 아직 변동사항이 없습니다.

○ 최용복 위원 좋습니다. 만약에 지금 이 사업이 조기에 사업비가 확보된다면 공사기간을 앞당길 수 있습니까?

○ 평택시건설도시국장 안성현 아까 보고대로 한 6개월 정도 앞당길 것으로 보고 있습니다.

○ 최용복 위원 공사비가 총 투입됐을 적에 그 정도밖에 앞당길 수가 없어요?

○ 평택시건설도시국장 안성현 저희들한테 공사비가 정상적으로 투입이 되는 걸로 가정해서 2008년도 목표이기 때문에…….

○ 최용복 위원 만약에 조기에 투입됐을 적에 공사를 앞당길 수 있나 이겁니다.

○ 평택시건설도시국장 안성현 앞당길 수 있습니다.

○ 최용복 위원 얼마나 앞당길 수 있어요?

○ 평택시건설도시국장 안성현 구조물에 공사기간이 상당히 장기간 소요되기 때문에 구조물 공사를 한다면 최소한 6개월 정도 단축시킬 것 같습니다.

○ 최용복 위원 그런데 국장님한테 질의를 하는 이유도 지금 우리 경기도도 어렵고 국가도 어렵습니다. 평택시는 어려운지 아닌지는 모르겠지만 현재 물가 상승률이나 공사비 인상되는 것하고, 예를 들어 조기에 사업비가 안 내려오면 기채라도 발행을 해 가지고 공사를 빨리 마무리하는 게 아마 금융권의 이자하고 공사비 늘어나는 것하고 비교해 보면 금융권의 부분이 훨씬 저렴하다라는 말씀을 드립니다. 일단은 그 부분에 대해서 신경 써 주시고. 함중식 국장님, 현재 본 위원이 본 바에 의하면 물가 변동으로 인한 계약조정 참고자료를 여기에 보니까 인천광역시 종합건설본부 자료를 갖다 붙였는데 우리 경기도 건설본부는 이런 자료 없습니까?

○ 건설교통국장 함중식 지금 물가변동으로 인한 계약금액 조정은 인천광역시나 다른 시도 마찬가지로입니다. 그건 정부 물가가 5% 이상 증감이 되느냐에 따라서 적용

여부를 검토하는 거기 때문에…….

○ 최용복 위원 본 위원이 묻는 질의요지는 그게 아니고 계약금액 조정 참고자료를 보니까 인천광역시 것 갖다 붙였는데…….

○ 건설교통국장 함중식 저희도 있습니다.

○ 최용복 위원 그러면 우리 건설본부 걸 갖다 붙이든가 해야지. 왜냐하면 인천은 광역시고 우리 경기도는 일반 시인데 내가 봤을 적에 이걸 갖다가 왜 인천 자료를 붙였나…….

○ 건설교통국장 함중식 아마 물가변동에 용역을 한 기관이 거기 것도 같이 했기 때문에 거기 걸 붙였지 않나 이렇게 생각이 됩니다. 그 부분은 저희들도 갖고 있습니다.

○ 최용복 위원 됐습니다. 시간이 없으니까요. 인천 자료하고 경기도 건설본부 자료 있죠. 저한테 추후에 제출해 주시기 바랍니다.

○ 건설교통국장 함중식 네, 알겠습니다.

○ 최용복 위원 평택시 국장님 수고하셨습니다. 질의 마치겠습니다.

○ 위원장 이도형 최용복 위원님 수고하셨습니다. 다음은 강석오 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

○ 강석오 위원 안녕하세요? 광주 출신 강석오 위원입니다. 먼저 의문점이 있는 것부터 질의를 하겠습니다. 여기 현재 공사현황이라고 저희들 유인물을 주신 게 있는데 거기 3쪽에 보면 사업목적이 있습니다. 사업목적 중 세 번째 보면 평택항 포송 국가공단의 물류수송을 하고 국가경쟁력을 강화한다 이렇게 달았어요. 그런데 물류비나 시간적으로나 여러 면에서 왜 굳이, 그 뒤에 또 몇 쪽이나 하면 평면도라고 붙여준 것 있죠. 뒤에 쪽 넘어가면요. 그런데 평면도상에 보면 저기 위치도에도 이렇게 돼 있고 연약지반이 2.64km나 되는데도 불구하고 저렇게 도로를 커브를 뒤서 곧게 도로를 내지 않고 굽은 도로로 할 수밖에 없었던 무슨 이유가 있을 것 같은데 그 이유를 누가 답변을 하시겠습니까?

○ 평택시건설도시국장 안성현 평택시 건설도시국장입니다. 아까 감리단장께서 설명을 드렸습시다만 지금 저희 현장 중에서 도로가 교차하는 부분은 고속도로가 있습니다. 고속도로를 횡단해야 되는데 이 도로를 연결할 수 있는 기이 교차할 수 있는 시설물을 해 냈기 때문에 그 시설물을 이용해서 지금 공사를 하기 때문에 선형이 그렇게 됐습니다. 만약에 교차할 수 있는 시설을 이용을 못한다면 고속도로를 횡단한다든지 하는 비용이 더 추가로 상당히 들기 때문에 부득이 선형을 도로 설계기준에 맞춰서 했습니다.

○ 강석오 위원 설계기준이라고 답변을 하시면 안 되고요. 그것이 애초에 사업목적과 부합하지 않는다 이것을 지적하고 싶습니다. 뭐냐 하면 당초 도로라는 것이 한번

개설을 하게 되면 어떤 면에서 보면 이 도로가 폐도할 수밖에 없는 입장에 이르기까지는 계속 사용을 하는 겁니다. 그렇다면 여기 목적에 보면 물류수송 원활 및 경제적인 역할 이런 면에서 보면 이것이 당장은 도로 선형에 어떤 지하차도 내지는 고가로 넘어가게 위치를 하게 되면 그것에 대한 비용 증감이 있을 수 있습니다. 다만 한 가지 직선 도로로 하게 되면 토지보상이나 도로 여건상 연약지반의 어려운 난공법을 이용하면서까지 할 때 본 위원이 볼 때는 그 비용이 오히려 더 많이 든다고 보지 않습니다. 그런데 어떤 누구 개인의 특혜성인지 아니면 꼭 그런 이유에서 도로가 돌아갔는지 그 선형을 묻고 있는 겁니다. 본 위원이 볼 때는 그것이 앞으로 장기적인 면이나 지금 당장 보더라도 그렇게 막대한 예산이 더 추가되리라고 보지는 않습니다. 그래서 국장께서 지금 변명이랄까 아니면 그걸로 할 수밖에 없다고 지금 말씀하신 부분은 잘못됐다는 얘기입니다. 그래서 그것에 대한 지적을 하고 싶은 겁니다. 어떻게 생각을 하세요?

○ 평택시건설도시국장 안성현 위원님께서 말씀하시는 개인적인 그런 건 전혀 없습니다.

○ 강석오 위원 개인적인 특혜는 없고 그러면 공사에 대한 비용이 많이 감액된다고 말씀이세요? 앞으로도 사업목적과 부합된다고 보세요? 적합하다고.

○ 평택시건설도시국장 안성현 이 사업 목적에 비용 절감이라든가 이런 것은 아까 서두에 말씀드린 바와 같이 평택항하고 공단에서 물동량이 상당히 많이 증가되고 있는데 동서방향으로 운송할 수 있는 방법은 유일하게 38호선밖에 없습니다. 그래서 이 38호선이 교통처리에 어려움이 있기 때문에 동서방향으로 더 추가로 해서 비용 절감을 하자 그런 말씀입니다.

○ 강석오 위원 그래서 제가 묻는 것은 선형을 그렇게 구부려서 곧게 펴지 못하는 이유가 그게 적합지 못하다 제가 지적을 하는 겁니다. 그것에 대한 걸 어떻게 생각을 하시냐는 거예요. 직선도가 아닌 이유가 뭐냐 이거예요.

○ 평택시건설도시국장 안성현 아까 말씀드린 대로 고속도로를 횡단하는 구조물을…….

○ 강석오 위원 그러니까 지하구조물을 이용해서 지하차로를 이용해야지, 무리한 방법보다는. 장차 앞으로의 대안을 볼 때, 도로의 여러 가지 조건을 볼 때 굳이 이렇게 돌렸어야 되느냐 이걸 지적하는 겁니다. 현재 있는 구조물을 이용하신다는 것 알고 있습니다. 그런데 그게 잘된 거냐 못된 거냐 그걸 지적하는 겁니다.

○ 평택시건설도시국장 안성현 위원님께서 보시는 이 도면에서 이걸 직선화를 시킨다면 서해안고속도로에 입체교차로가 있습니다. 이 입체교차로하고 인근에 다시 교차하는 시설이 되기 때문에 이걸 교통처리상 불가하고 그래서 이 주변에 주택이라든지 부락을 피하고 최대한 기존 시설을 활용할 수 있는 그런 방법을 택했습니다.

○ 강석오 위원 본 위원이 아까 지역을 보고 왔습니다. 그런데 지금 그렇게 굳이 도로를 돌릴 필요성이 없었고 또 시작하는 부분도 그쪽에서 시작 안 해도 얼마든지 끝까지 갈 수 있는 부분이 있고 비용 절감도 할 수 있던 것 같고 해서 이런 지적을 하는 겁니다.

○ 평택시건설도시국장 안성현 위원님 말씀 충분히 이해를 하겠습니다. 그런데 이 공단하고 연결되는 도로가 시점부입니다. 위원님께서 82호국도 보시면서 좌측 방향은 아직 공사 시공하는 걸 못 보셨는데 향후의 공사구간이고 82호 국도에 우측 방향만 지금 시공을 하고 있습니다.

○ 강석오 위원 좌측 방향과 연계해서 이쯤 돼서 거기서 시작을 했다 그 말씀이시죠?

○ 평택시건설도시국장 안성현 바로 공단하고 연결되는 그런 도로가 되겠습니다.

○ 강석오 위원 본 위원이 지적하고 싶은 것은, 그 점은 알겠습니다. 그리고 지적하고 싶은 것은 앞으로 도로선형이나 이런 것을 되도록이면 끝까지 해서 보는 분들로 하여금 조그만 특혜나 이런 것도 의구심이 없이 해주시기 바라구요. 또한 그 도로목적에 있으면 그 목적에 부합하도록, 지금 당장은 얼마 정도 추가예산이 들겠습니다만 장기적인 의견으로 볼 때는 도로선형이 현재 위치도를 보다시피 그렇게 가서는 안 되지 않느냐 이런 점을, 비단 이 도로뿐만 아니라 어느 도로가 되었든 앞으로 그런 점은 생각해서 원만하게 선형이라든지 모든 것을 잡아줬으면 좋겠다는 점에서 지적합니다.

또 한 가지는 이 도로가 22m 도로죠? 그런데 왜 22m가 필요한가 하는 생각을 해봤습니다. 보통 4차선이면 18.5 내지 20m 도로인데 말씀 중에 아까 현장에서 답변이 농기계 이동도로로 해서 양쪽 구간을 3m씩 뒀다는 그런 말씀을 해주셨어요. 그런데 단 얼마 거리의 현장사무실에 오셨을 때는 “앞으로 6차선에 대비해서 3m씩 양쪽 구간을 두었습니다.” 그런 얘기를 또 하셨습니다, 아까 설명 중에. 그러면 어떤 말씀이 맞는 겁니까?

○ 평택시건설도시국장 안성현 두 가지 말씀이 제가 드린 것이 다 맞습니다. 무슨 말씀이냐면 22m도로는 4차선을 운영하고 향후에 3m 여유폭을 활용할 수 있는 거고 아까 현장에서 말씀드린 부체도로는 도로단면 밑으로 하단부에 별도의 농기계가 다닐 수 있도록 논으로 직접 연결될 수 있는 부체도로를 별도로 또 만들었다 그런 말씀을 보고드립니다.

○ 강석오 위원 그런데 부체도로는 22m에 포함된 것이 아니냐 해서.

○ 평택시건설도시국장 안성현 별도로 있습니다.

○ 강석오 위원 아까 22m에 대한 설명을 그렇게 하셨기 때문에 제가 말씀드리고요. 또 하나는 이 도로의 노면문제를 아까 이도형 위원장님께서 말씀하실 때 그런

애기를 하셨단 말입니다. 그렇다면 앞으로 갈 때는 부체도로가 있기 때문에 어떤 노건이나 인도나 이런 부분은 전혀 필요없다 이런 말씀이시죠? 어떻게 해석해야 됩니까?

○ 평택시건설도시국장 안성현 22m 있는 것은 양 사이드에 3m씩 있는데.

○ 강석오 위원 3m씩 있는 것은 나중에 6차선 되면 다 수용될 부분 아닙니까?

○ 평택시건설도시국장 안성현 현재 노건역할을 하는 겁니다.

○ 강석오 위원 장기적인 것을 제가 말씀드리고 있는 거예요. 제가 그것을 모르는 게 아니고. 장기적으로 볼 때 3m 양쪽 측에 있는 부분이 다 도로로 이용될 부분이란 말씀하시는 것 아닙니까? 그렇다면 노건이 없는 도로가 되죠. 장기적인 측면에서 보면. 어떻게 생각하세요? 앞으로 노건에 대응할 수 있는 인도를 추후에 다시 개설할 것입니까? 아니면 현재 있는 도로 가지고 6차선을 하게 되면 안 되는데 어떻게 설명하실 겁니까?

○ 평택시건설도시국장 안성현 도로 좌우측이 지역적인 여건이 보도를 필요로 한다면 그때 가서 검토해 보겠습니다.

○ 강석오 위원 왜 그때 가서 합니까? 도로개설할 때 제대로 해야죠. 그것을 지적하는 것입니다. 22m 도로를 하면서 그런 장기적인 측면을 생각 안 하신다면 되겠습니까? 제 시간이 거의 다 돼 가는 것 같아서 간단히 한 가지만 더 질의하고 끝내겠습니다. 그 지역이 보면 농지를 통해서 도로개설이 되고 있지 않습니까? 많은 농수로 구조물이 아마 설치되는 것으로 알고 있습니다. 내용에 보면. 경사도나 농수로로서의 물 흐름을 적합하게 하고 있습니까?

○ 평택시건설도시국장 안성현 기존 용배수로에 대한 것은 새로 대체시설을 완벽하게 하고 있습니다.

○ 강석오 위원 건설본부에서 한 게 있지만 우리 국장님은 아실 거예요. 곤지암에서 양평구간에 보면 이 농수로가 지하리가 약간 제외되었는데 농수로가 없다보니까 물이 안 들어가요, 이쪽에서. 이쪽에서 물이 진입이 안 되니까 이런 식으로 해 봤단 말입니다. 그런 예가 종종 많이 있습니다. 그래서 저희가 그것을 질의하게 된 거고요. 그런 사항이 없도록 해 주시기 바랍니다.

○ 평택시건설도시국장 안성현 위원님 말씀 명심하겠습니다.

○ 강석오 위원 이상 질의 마치겠습니다.

○ 위원장 이도형 강석오 위원님 수고하셨습니다. 강석오 위원님 지적하신 것이 제가 조금 보면 여기가 곧장 들어갔어요. 여기서 과속해서 꺾어들면 교통사고가 과연 얼마나 발생할지 굉장히 염려스럽습니다. 왜 그리냐면 이 과정이 조금 덜 나가서 휘다든가, 이것을 편다든가 했으면 좋은데 여기서 곧장 들어오는데 과속해서 80km, 100km 달려가다 급커브 꺾게 되면 교통사고가 분명히 많이 난다 이거야. 그런데 현재

어떤 애로사항이 있는지 모르겠으나 앞으로 장기적으로 볼 때 정말 교통사고가 많이 나면 국가재산이 손실되는 것 아닙니까? 아직도 늦지 않았다는 얘기에요. 아직도 늦지 않았으니까 함중식 국장님이나 평택시나 이것을 좀더 관심을 갖고 설계변경을 빨리 하는 것도 좋을 것 같다 이런 얘기에요. 여기서 곧장 선인데 100km, 120km 놓고 별안간 급제동을 잡으면 넘어가고 교통사고로 논두렁에 다 들어가게 되어 있단 말이에요. 이런 것을 생각해야지 하나만 생각해서는 안 된다는 얘기입니다. 그러니까 그동안에 설계변경은 하신 것으로 알고 있는데 설계변경을 해서 그것을 바로 잡는 것도 좋지 않겠는가, 저는 그렇게 봐 집니다. 강석오 위원님 아주 적절히 지적해 주시지 않았나 그렇게 봐요.

○ 노용수 위원 저한테 주신 자료 보면 기존 도로가 있어요.

○ 평택시건설도시국장 안성현 네.

○ 노용수 위원 기존 도로를 이용하지 않고 새로 도로를 개설하면서 돌린 이유를 설명하셨는데 말씀이 안 되는 것 같은데요.

○ 평택시건설도시국장 안성현 기존 도로는 농기계 정도 통과할 수 있는 그런 박스 이고 지금 저희가 연결하는 도로는 4차선 도로를 확보할 수 있는…….

○ 노용수 위원 아까 국장님 말씀 주실 때 “선형을 왜 이렇게 곡선선형을 만들었습니까?” 하는 질의에 서해안고속도로를 개통하면서 횡단시설물을 기 만들어 냈기 때문에 그것을 이용하기 위해서 그리 되었다라고 말씀을 주셨잖아요. 그러면 이 도로 계획이 서해안고속도로 개설 전부터 있었던 겁니까?

○ 평택시건설도시국장 안성현 서해안고속도로를 개통하고 차후에…….

○ 노용수 위원 서해안고속도로가 기 이런 공간을 만들었었던 것은 도로용으로 만들지 않고 다른 용도로 만들었겠네요?

○ 평택시건설도시국장 안성현 그렇습니다.

○ 감리단장 한주철 제가 말씀드리겠습니다. 그 위치에 면도 306호가 통과하는 지역입니다. 기존 기 30m 구간이 교량으로 거기에 면도가 지나갑니다.

○ 노용수 위원 그러면 이 노폭이 안 나오나요?

○ 건설교통국장 함중식 22m가 그냥 통과되는 것으로 되어 있죠. 추진공법하는 것 없이 그냥 구조물을 이용해서…….

○ 감리단장 한주철 거기에는 지방도와 배수로가 있어서 30m 교량이 나와 있습니다. 저희들이 그것을 이용하는 것이기 때문에 문제가 없고 아까 위원장님 말씀하신 대로, 제가 몇 말씀드려도 되겠습니까?

○ 노용수 위원 아니, 감리단장님 초점 비껴가지 마시고 제가 질의드린 요지는 기존 도로가 도면상에 있는데 기존 도로를 이용하지, 불가피한 측면이 무엇인가 여쭙보는 거고요. 아까 말씀 주신 내용은 제가 현장을 가보지 않아서 그런지는 모르겠습니다

만 이해가 충분치 않거든요.

○ 평택시건설도시국장 안성현 아까 보고드린 바와 같이 서해안고속도로의 기존 박스 해 놓은 것을 더 추가로 시공하지 않고 그대로 활용할 수 있는, 4차선으로 활용할 수 있는…….

○ 노용수 위원 그러면 기존 도로에는 서해안고속도로를 뚫으면서 통로박스를 만들지 않았나요?

○ 평택시건설도시국장 안성현 기존 선형에 있던 거요?

○ 감리단장 한주철 그것은 제가 말씀드리겠습니다. 기존 도로하고…….

○ 위원장 이도형 국장님, 질서있게 간단간단하게 위원님들이 이해가 빨리 갈 수 있도록 해 주세요. 우왕좌왕 하지 마시고, 지금 시간이 없습니다.

○ 평택시건설도시국장 안성현 다시 한 번 정리해서 보고드리겠습니다. 기존 도로는 통로박스가 물론 있습니다. 기존 도로니까, 거기는 폭이 7m 정도 되기 때문에 그것을 활용해서 4차선을 이용할 수 없고 지금 선형 연결한 데는 기존 통로박스를 더 확장하지 않고 그대로 활용해서 4차선을 붙일 수 있기 때문에 그 선형을 택했습니다.

○ 노용수 위원 이게 서해안 고속도로 지하통로박스가 두 개가 있는데 하나는 7m밖에 안 되고 하나는 4차선 통행을 해야 하기 때문에 통로를 이용했다는 말씀이잖아요. 그러면 아까 말씀 주실 때는 서해안고속도로가 개설될 때는 이 도로계획이 없었다고 말씀해 주셨거든요. 그렇다면 현재 선형에 지하통로박스가 서해안고속도로를 뚫을 때는 무슨 목적으로 뚫은 거죠?

○ 평택시건설도시국장 안성현 지방도 303호 노선이 기 지정되어 있기 때문에 그 노선에 맞추어서 하도록 도로공사하고 협의한 사항입니다.

○ 노용수 위원 기존에 노선이 정해져 있다라는 게 기존에 노선이 있었다는 겁니까? 아니면…….

○ 평택시건설도시국장 안성현 미개설 지방도입니다.

○ 노용수 위원 계획만 되어 있었다는 겁니까? 그러면 그때 계획을 수립할 때 기존의 통로박스를 이용해서 안 잡아놓고 라운딩을 받았는지 모르겠어요.

○ 평택시건설도시국장 안성현 계획된 지방도 선형에 맞춰서 박스를 설치한 것입니다.

○ 노용수 위원 하여튼 이해는 안 됩니다만 여기까지 하겠습니다.

○ 위원장 이도형 노용수 위원님 다 질의하셨어요? 위원님들께 양해를 구하겠습니다. 순서가 있습니다. 순서에 의해 돌아가는데 하시면서 조금 순서가 바뀌는 것 같습니다.

○ 김현욱 위원 잠깐만요. 노용수 위원님 질의하신 부분에 대해서 당초 착공 전에

현장 지물조사한 사진 있죠? 통로 양쪽 다 사진 주세요.

○ 위원장 이도형 김두영 위원님 질의해 주세요.

○ 김두영 위원 광명의 김두영 위원입니다. 평택항~청북간 도로개설 공사는 시행사가 결국은 평택시가 한 것이죠? 시공사가 한화하고 포스코가 되고, 어떤 방법으로 발주가 입찰되었습니까?

○ 평택시건설도시국장 안성현 입찰방법 말씀하십니까?

○ 김두영 위원 네.

○ 평택시건설도시국장 안성현 공개경쟁입니다.

○ 김두영 위원 아무튼 우리나라 유명한 회사들로 되어 있어서, 제가 보니까 한화하고 포스코로 되어 있어서 어떤 방법으로 되었는지 궁금했고 그러면 제가 시행사 입장에서 여쭙보겠습니다. 본래 당초가 212억 8,800만원으로 계약금액이 나와 있습니다. 설계변경을 네 번 해서 66억 2,400만원이 증액된 금액이에요. 당초 계약금액보다 약 3분의 1 정도가 증액이 되었어요. 그러면 평택시에서 우리가 도로를 백년을 내다보고 설계할 때 평택항과 청북간이 있고 그 다음이 이화와 삼계구간이 있고, 거기는 설계가 완료되어서 공사를 하고 있습니까?

○ 평택시건설도시국장 안성현 그것은 도에서 추진하는 겁니다.

○ 김두영 위원 아무튼 도에서 하든지 간에 모든 것이 평택시에서 안을 줘야 되는 거고, 그 다음에 안중하고 조암은 지금 보상 중으로 되어 있죠?

○ 평택시건설도시국장 안성현 네.

○ 김두영 위원 제가 여쭙보는 것은 당초 계약금액과 설계변경 금액이 3분의 1이나 되어 있습니다. 그러면 이렇게 앞을 내다보지 않고 그때그때 순간순간에 의해서 도로를 개설하려고 계획하고 있는데 왜 이렇게 설계변경 금액이 많이 나왔어요?

○ 평택시건설도시국장 안성현 변경사유가 상당히 많이 있습니다. 일일이 보고드리기는 시간이…….

○ 김두영 위원 그런 부분이 아니고요. 그런 것을 일일이 말씀하시라는 게 아니고 평택항~청북간, 이화~삼계간 이렇게 이미 몇 년 전부터 다 계획하고 있었을 텐데 유독 이 구간에만 설계변경을 네 번이나 했느냐.

○ 평택시건설도시국장 안성현 소소한 금액 변동 사항은 설명을 안 드리고 가장 중요한 것은 안중~조암간, 도에서 추진하고 있는 거기에 교차되는 지점이 있습니다. 신원IC라고 IC를 별도로 추가하기 때문에 그 비용이 52억원이 소요되어서 그래서 증액이 되었습니다.

○ 김두영 위원 도에서 한다고 그러니까 그러면 차라리 안중~조암 구간에 설계변경 금액을 더 많이 책정하면 될 것 아닙니까?

○ 평택시건설도시국장 안성현 안중~조암간에 넣어도 무방한…….

○ 김두영 위원 그래서 여기 이 구간에만 변경을 네 번씩이나 하고 증액이 총체적으로 약 3분의 1에 버금가는 66억 2,400만원이 계약변경이 많이 들어갔다는 얘기에요. 그리고 두 번째는 과거에는 문화재가 그렇게 중요성이 있었는지 모르지만 요즘은 문화재 때문에 공사가 지연되거든요. 지금의 문화재를 보니까 1차로 문화재 시굴조사를 했어요. 4만 6,000㎡를 했는데 2차도 또 지금 하고 있거든요. 오는 10월부터 11월까지입니까? 1차 때 문제가 있었습니까?

○ 평택시건설도시국장 안성현 1차 때는 발굴이 안 되었고 2차 때는 아직 조사한 결과보고가 안 나왔기 때문에 보고서가 나온 후에 공사를 재개할 겁니다.

○ 김두영 위원 아까 감리단장님께서 말씀하신 건데 문화재가 있는 것 같다. 정확히 아신 겁니까, 모르시고 말씀하시는 겁니까?

○ 감리단장 한주철 저는 제가 책임감리원이니까 문화재위원들이 발굴을 할 때 항상 입회를 합니다. 그런데 이쪽에서 문화재가 꼭 나올 것 같다고 제가 들은 것 같아서 말씀드렸는지 모르지만 정식보고는 하지 않았습니다.

○ 김두영 위원 제가 이렇게 말씀드리는 것은 문화재가 나오면 모든 계획에 차질이 생깁니다. 그런데 아까 들어볼 때 문화재가 나올 것 같다, 그러면 문화재가 있다는 거거든요. 그러면 현재 35% 공정률인데 앞으로 문화재가 있다면 문화재 발굴하면 시간 많이 갑니다.

○ 평택시건설도시국장 안성현 문화재 발굴을 했는데 문화재가 나올 예측이 된다고 아까 감리단장이 말씀드렸는데 그 지역이 82호 국도 좌측입니다. 그래서 아직 공사를 진행하는 구간이 아니기 때문에 문화재 발굴조사보고서가 나온 후에 다시 검토하도록 하겠습니다.

○ 위원장 이도형 문화재는 빨리 얘기하셔야 돼요. 예산 확보하는 데도 좌우하는 문제입니다. 분명히 하셔야 됩니다.

○ 평택시건설도시국장 안성현 알겠습니다.

○ 김두영 위원 제가 지적하는 것은 파주 필립스 LCD 그쪽에 공사를 하면서 바로 옆에서 문화재를 발굴하고 있어요. 그래서 다른 진행사항이 되지 않습니다, 공사가. 그래서 제가 다른 현장을 다녀보면 문화재가 나온다, 화성시청 앞에도 바로 그거거든요. 도로를 내놓고 개발하려고 시청 앞에 개발하는데 문화재가 나온다 이거예요. 온 천지를 다 뒤집어 봤어요. 계획대로 되지 않습니다. 문화재가 나오면. 문화재의 중요성도 중요하지만 이런 계획을 잡을 때 정말 35% 정상적으로 가다 문화재가 나왔다, 아까 나올 수 있다 가능성을 말했는데 그렇게 되면 정말 공정들이 차질이 많이 있을 것으로 생각합니다. 그래서 그것을 면밀히 검토하셔서, 문화재야 어차피 그 위원회에서 나와서 발굴작업을 하겠지만 그런 부분이 현재 걱정스럽고 공정대로 가지 못한다 이렇게 생각이 듭니다. 그리고 아까 함 국장님께서 4차에 물가변동을 반영

해서 10억 5,900만원을 반영했습니다. 그런데 보면 순성토 운반거리 정산 해 가지고 4,200만원을 감액을 시켰어요? 3회 때. 그런데 물가는 자꾸 올라가는데 어떻게 운반하는데 더 내려갔습니까?

○ 평택시건설도시국장 안성현 운반은 운반거리에 따라서 저희가 공사비를 책정합니다. 당초 설계한 거리보다 짧은 구간에서 운반하면 감액됩니다.

○ 김두영 위원 그러니까 이게 감액되었다는 얘기죠? 우리 계획보다 적게 들어간다는 얘기죠?

○ 평택시건설도시국장 안성현 공사비를 삭감했다는 겁니다.

○ 김두영 위원 작년 12월 18일 변경했으니까 이게…….

○ 평택시건설도시국장 안성현 삭감했습니다.

○ 김두영 위원 저는 왜 역으로 여쭙보냐면 물가변동률을 반영해서 10억 5,900만원이 늘어났는데 모든 게 점점 늘어가는데 운반했는데 거꾸로 감액이 되었다 이렇게 나와서 그래서 제가 한 번 여쭙보는 겁니다. 사실입니까?

○ 평택시건설도시국장 안성현 네, 감액이 된 겁니다.

○ 위원장 이도형 시간이 다 되었습니다. 정리해 주시기 바랍니다.

○ 김두영 위원 우리 위원장님이 하도 빨리 끝내라 해서 간단히 마치겠습니다.

○ 위원장 이도형 김두영 위원님 수고하셨습니다. 김현욱 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

○ 김현욱 위원 성남 분당 출신 한나라당 소속 김현욱 위원입니다. 관계자 여러분께 감사하다는 말씀을 드리고 몇 가지 물어보도록 하겠습니다. 먼저 선형에 대해서는 나중에 충분한 협의가 있어야 될 것 같고 제가 생각할 때 전체적으로, 이게 아까 우리한테 준 자료였죠? 여기에 보면 당초에 이 도로를 계획하고 앞으로 이화~삼계간 도로라든지 청북~고덕간 도로라든지 전반적인 교통량 분석을 했느냐라고 묻고 싶고요. 그 다음에 포승산업단지에서 물동량 이동을 용이하게 하기 위해서 이 도로가 꼭 필요하다는 게 도로개설 주된 목적인데 지금 서해안 고속도로에 연계해서 이 물동량 처리가 가능하다고 저는 판단하는 거예요. 북쪽으로 올라가다가 평택~음성간 고속도로 그게 음성까지 가서 음성에서 충주로 해서 경상북도까지 넘어가는 도로인데 한국도로공사에서 내륙간 동서축의 고속도로, 우리나라 고속도로가 남북으로 연결되어 있기 때문에 동서 내륙간 고속도로를 많이 계획하고 있습니다. 그래서 당초에 평택항에서 물동량 이동을 이 고속도로를 중심으로 해서 이동시키려는 국가시책이 일정부분 반영되어 있다 이렇게 봅니다. 이 도면상으로 보면 서해안고속도로하고 비슷하게 나란히 동서로 이 도로가 지나가는 거예요. 그런 경우에 과연 이게 타당한가에 대한 검토가 미흡하다라는 지적을 드립니다. 왜냐하면 당초 2차선 도로가 있었어요. 340번 도로가 안성시까지 접속이 되는 것이고 이 도로를 어떤 부분은 신설하

고 어떤 부분은 확장해서 현재 이화~삼계간 도로라든지 현재 시공하고 있는 평택항~청북간 도로, 청북~고덕간 도로를 만드는데 현재 평택~음성간 도로가 교통량이 많지 않아요. 내륙간 도로이기 때문에. 그래서 예를 들면 여주~구미간 도로도 물동량 많지 않습니다. 그런데 이 도로를 또 신설하는 부분은 대단히 정책적인 문제가 있다고 본 위원은 판단하는 거예요. 거기에 대해서 어떻게 생각하세요?

○ 평택시건설도시국장 안성현 아까 보고를 드렸습시다만 물론 고속도로를 이용하는 차량도 있고 일반국도를 이용하는 차량도 있는데 저희 관내에는 공단과 평택항의 인근에서 접속이 될 수 있는 도로가 38호 국도인데 이 동서방향으로 38호 국도밖에 없습니다. 저희 관내에는.

○ 김현욱 위원 당초에 1차선 도로가 있었던 말이에요. 없는 게 아니에요. 확장함으로써 해서 엄청난 비용이 늘어나는 거예요. 이 공사만 계속하게 되면 이게 향후에 몇 천억이 소요될 것인가. 과연 타당성이 있느냐 이거지. 도로만 없으면 모르지만 큰 물동량은 대형차량은 고속도로를 통해서 내륙간은 충분히 이동할 수 있는 도로가 확보되어 있는데도 불구하고 과연 이게 평택에서 안성까지 가는 도로라고 볼 수 없을 것 같지 않은가. 따라서 포승공단에서 만든 것이 안성까지 갑니까? 안성에 어디까지 가는지 모르겠습니다.

○ 평택시건설도시국장 안성현 이 도로는 38호에 분산효과도 물론 있지만 지금 39호 국도…….

○ 김현욱 위원 알겠습니다. 이것은 이 정도 하고 당초에 타당성 조사한 서류가 있을 것이고 포승공단에 대한 앞으로의 물동량 이동계획에 따라서 이것을 했으니까 그 자료를 제출해 주시고, 일단 본 위원은 결론적으로 말씀드리면 정책적으로 이것은 대단히 문제가 있었다 이렇게 결론을 내리겠습니다. 저 같으면 이것 안 할 것 같아요. 또 다음 질의하겠습니다. 지금 현장대리인이 누구세요? 성함이 어떻게 되세요?

○ 현장소장 박찬이 박찬이입니다.

○ 김현욱 위원 현재 인정기술사로 현장대리인을 받은 겁니까? 기술사 자격증이 없는데 현장대리인 선임이 가능합니까? 어떤 규정에 의해서 가능하죠?

○ 현장소장 박찬이 대학 졸업하고 기사자격증을 가지고 10년 이상 있을 경우에는 기술사가기 때문에.

○ 김현욱 위원 지금 특급기술사예요?

○ 현장소장 박찬이 특급기술사이기 때문에 자격이 해당됩니다.

○ 김현욱 위원 지금 교육을 안 받았어요. 이 당시 제출할 당시에 유효기간이 '99년 5월 2일까지인데 그 이후에 교육받은 적 있습니까? 자격증 유효기간.

○ 안전관리자 함상복 그것은 법이 바뀌어서 자격증 취득하고서 취득한 자에 한해서 산업인력관리공단에서 자격증을 줍니다.

○ 김현욱 위원 발주처 주감독 누구세요? 당초에 현장대리인계 접수할 때 뒷부분 확인해야 되죠? 자격증 유효기간.

○ 안전관리자 함상복 네, 그렇습니다.

○ 김현욱 위원 그런데 착공을 언제 했어요?

○ 안전관리자 함상복 2003년.

○ 김현욱 위원 2003년, 착공계를 언제 제출받았어요?

○ 안전관리자 함상복 2003년 4월에.

○ 김현욱 위원 2003년 4월인데 자격증 유효기간이 '99년도까지인데 그때 왜 서류를 보완하라고 지시 안 했습니까? 관련근거가 뭐냐, 이게 타당하다면 어떤 근거로 해서 자격증 유효기간이 끝났는데 현장대리인계 접수하고 착공계 승인했느냐 이거죠.

○ 안전관리자 함상복 법이 개정되어서 유효기간 재갱신을 안 해도…….

○ 김현욱 위원 요즘은 건설기술교육 안 받으니까? 없어졌습니까, 제도가?

(「10년에 한 번씩……」 하는 관계자 있음)

언제부터 그렇게 바뀌었어요? 관련근거 제출해 주세요. 그러니까 항상 이런 것을 현장대리인계를 접수하고 수리했잖아요. 그러면 그런 관련규정에 의해서 내주었다는 근거를 남겨놔야죠. 그런 근거없이 이렇게 놔두면 당연히 오해소지가 있죠. 그것을 잘 하셔야죠. 됐습니다. 관련근거 제출해 주세요. 그 다음에 설계변경사항에 대해서 몇 가지 묻겠습니다. 누구한테 질의해야 되나요? 지금까지 공정표를 몇 번 변경 시켰습니까?

○ 평택시건설도시국장 안성현 4회 변경했습니다.

○ 김현욱 위원 4회 변경시켰는데 주된 이유가 뭐죠?

○ 평택시건설도시국장 안성현 아까 말씀드린 대로 경기도에서 추진하고 있는 안중~조암간 하고 저희하고 도로가 교차됩니다.

○ 김현욱 위원 그것은 공정표 변경사항이 아니잖아요.

○ 평택시건설도시국장 안성현 교차가 되기 때문에 별도의 신원IC라는 IC를 설치하는데 52억원이 추가로 소요되었습니다.

○ 김현욱 위원 그러니까 변경예정공정표가 어디에 사용된다고 생각하세요, 국장님. 예정공정표를 왜 받으니까? 지금 4차에 걸쳐서 공정표를 변경승인 해주셨는데 공정표 변경은 물가변동 에스칼레이션하고 직접적 관계가 있습니다. 당초의 예정공정표 보면 23.699%를 에스칼레이션 적용공정으로 한다 그랬는데 실제로 보면 24.12%를 했어요. 이 시점에서 공정표 변경을 통해서 에스칼레이션이 되었거든요. 그러면 시공회사 입장에서 보면 18.74%인데 24.12%니까 그만큼 공사한 부분이 비적용 대상이기 때문에 손해를 보는 거죠. 그러면 반대현상이 나타나면 어떻게 됩니까? 국가가 손해 보는 거죠. 세금을 더 줘야 되니까, 공사비 증액이 되어야 되니까. 당초에 18.2%

인데 예를 들어서 공정표 변경해 주고 10%를 변경해줘 버리면 8%에 대한 적용대상이 늘어난단 말이에요. 그래서 공정표 변경은 대단히 신중하게 해 줘야 되는데 특별히 우리 시에서 한 번밖에 안 해주고 나머지 세 번에 대해서는 공정변경을 왜 해줬냐 이거예요.

○ 평택시건설도시국장 안성현 구체적인 걸 다 일일이 말씀드리기는 어렵습니다만 그 주된 요인이 아까 말씀드린 대로 약 66억 중에서 에스칼레이션 10억 빼면 56억입니다. 56억 중에서 52억이 신원IC…….

○ 김현욱 위원 신원IC를 얘기하는 게 아니고 제가 묻는 건 공정표 변경은 타당한 사유가 있을 때는 변경 승인해 줘야 되잖아요. 맞죠?

○ 평택시건설도시국장 안성현 네.

○ 김현욱 위원 그런데 신원IC 문제가 아니고 에스칼레이션 할 때 시점은 예정 공기는 15~18.2% 한다고 그랬는데 실공정이 24%라서 이건 이해를 하겠다 이거예요. 나머지 세 번에 대해서는 분명한 사유가 있어야 예정공정 변경 대상이 되는 것 아니에요. 하여튼 그 부분이 지금 의문시되기 때문에 나중에 추후로 별도 설명해 주시기 바라고 지금 당초에 예정공정표는 이거라고 그러고 그 다음에 공정표 변경을 이렇게 해 줬는데요. 여기 승인을 해 줘야 돼요. 1차, 2차 이렇게 있는데 문제가 뭐냐 그러면, 지금 준 게 2차라고 그래요. 이게 1차고 1차가 지금 보면 23.699%인데, 같은 18개월로 보면. 여기 또 2차 변경해 준 것 보면 18.7%예요. 그러면 에스칼레이션 기준시점이 18개월 지나는 2004년 10월 31일은 24.12%의 실공정률이 앞에 빠져야 되죠. 현장소장 어떻게 생각하세요. 맞죠? 그런데 왜 2차 공정표에는 더 적은 18.7%가 변경을 해 줬냐 이거죠. 이거 누가 해 준 거예요? 이게 전혀 맞지 않아요. 감리단장님, 감리단장님이 승인해 주셨어요? 당초에 시공회사 공정표가 현 시점인 10월 31일 예정공정표가 18.74%예요. 그러면 18.74%면 이게 맞는 거죠, 이게. 이건 2차 변경공정표라고 그러고. 최초 당초 공정표는 이거예요. 이건 기준이 23.699%예요. 이거 당초 공정표로 만든 거 에스칼레이션 적용해야 되지 18.74%라는 숫자가 어디서 나왔냐 이거예요. 이거 대단히 잘못된 겁니다.

그 다음에 해 줄 때 또 문제가 뭐냐 하면 지금 4차 해 줬다는데 4차는 똑같은 18개월 지점에 19.8%가 최종이라고 그러는데 19.8은 또 어떤 숫자가 어디서 나왔어요? 이건 무조건 에스칼레이션 해 준 24.1%가 세팅이 돼야 돼요. 고정이 돼야 된다고. 고정값이에요. 그런데 공정표가 계속 이렇게 변동처럼 나올 수 있냐 이거예요, 이전 공사에 대해서. 현장에서 지금 제대로 일 안 하고 있습니다. 감리단장님 반론 제기하십시오.

○ 감리단장 한주철 검토하겠습니다.

○ 김현욱 위원 이거 다 엉터리입니다. 공정표 문제 제기하고 지금 누가 봐도 이건

현장을 제대로 안 보고 있다는 증거입니다.

그 다음에 또 한 가지는 아까 자꾸 신원IC 부분을 말씀하셨는데 신원IC 부분에 대해서는 발주처인 평택시나 경기도에서 이 공사를 신설하라는 관련 공문을 안 줬다고 그래요. 구두로 얘기했다고 그러는데, 제가 이 관련 공문을 주라고 그러니까 구두로 지시하고 변경 전, 아직 시공은 안 됐다고 그러는데 그게 가능합니까? 관련 공문을 주세요. 52억이나 늘어났는데 어떻게 해서 시공회사는 안 받았다는지.

○ 평택시건설도시국장 안성현 공문으로 협의를 했습니다.

○ 김현욱 위원 관련 공문 주세요. 그런데 시공회사는 왜 없다고 그래요?

○ 평택시건설도시국장 안성현 알겠습니다.

○ 김현욱 위원 아까 누구였지? 저한테 답하신 분 누구예요? 이것 안 받고 52억이 설계변경돼서 계약금이 증액이 됐는데 어떻게 해서 했냐고 물으니까 구두로 했다고 그랬어요. 제가 이 자료를 갖고 그러거든요. 평택시나 경기도에서 이 공사를 시행하라. 당연히 상식적으로 보면 신설된 IC기 때문에 기존에 하는 시공사에서 공사를 해 주는 게 더 합리적이다 이래서 해 주십시오 하고 뭔가 서류가 왔다갔다 해야 될 것 아니에요. 그죠? 그런 상태에서 변경계획하고 있는데 공사비 추정은 또 어떻게 했고 도면은 지금 받았어요?

○ 평택시건설도시국장 안성현 다 받았습니다.

○ 김현욱 위원 그 관련 근거를, 왔다갔다한 서류를 보여주라는 얘기에요. 그냥 구두로 받았다고 그러더라고요. 그리고 이 판단은 마찬가지로 지금 설계 중에 있는데 설계되는, 앞으로 신규 발주 중에 있는 안중~조암 간에 있는 IC를 만들어도 문제 없을 그 회사인데. 그러나 기존에 한 회사에서 시공하라고 지시한 주된 이유가 뭡니까? 무슨 사유 때문에 이렇게 하라고 지시한 겁니까?

○ 평택시건설도시국장 안성현 저희 현장 시공 중에 도에서 추진하는 도로에 대한 설계가 끝나지 않은 상태이기 때문에 저희 공사는 이미 집행을 해서 공사를 시행하고 있으니까 거기서 IC를 넣은 겁니다.

○ 김현욱 위원 그런데 시공회사가 만약에 다른 데하고 했다고 판단해 봅시다. 그러면 이게 과연 원활하게 IC 연결이 되겠냐 이거예요. IC를 했다는 것은 다음 추가 공사를 수주하기 위한 대단한 전략이 될 수 있습니다. 잘 판단해 보세요. 지금 보상 중인데 새로운 도로가 만들어진단 말입니다. 그러나 기존에 시공 중인 도로에 IC를 특별한 사유 없이 특정업체보고 하라고 지시했을 때 새로 신설되는 도로는 거의 이 업체가 수주할 수밖에 없어요. 그래서 대단히 신중한 정책적 판단을 해 줘야 한다는 겁니다. 그리고 이것은 기존에 이쪽 설계하고 보상 중에 있기 때문에 이 도로가 안중~조암이잖아요. 그 회사한테 추가 시공하고 원 설계 반영해서 하라는 것이 더 합리적이고 제대로 된 판단 아니냐 이거예요. 그런 어떤 근거에 의해서 지시했

고, 시공사는 구두로 받았다고 그러고 왜 이렇게 됐나 이거죠. 하여튼 그거 문제점입니다. 제가 문제점 지적하고…….

○ 위원장 이도형 시간…….

○ 김현욱 위원 다음에 할까요?

○ 위원장 이도형 보충질의를 해 주시면 되겠습니다.

○ 평택시건설도시국장 안성현 협의된 사항은 지금 바로 드리겠습니다.

○ 위원장 이도형 김현욱 위원 수고하셨습니다. 노용수 위원님 시간 지켜 주시기 바랍니다.

○ 노용수 위원 신원IC 이야기를 했으니까 거기에 의문점 하나만 더 없어놓고 가겠습니다. 기초조사를 충분하게 잘 했을 것이라고 생각을 하고 그런 측면에서 안중~조암간 확·포장계획이 있다라는 것을 알았을 텐데 초기에 실시설계를 할 때 이 부분까지 감안하지 못한 계획이 어떻게 이렇게 나왔나라는 건에 대해서 저는 상당한 의구심을 가질 수밖에 없다라는 생각이 들고요. 그렇게만 짚고 넘어가겠습니다.

그 다음에 함중식 건설교통국장님한테 여쭙고자 하는데요. 이 도로명칭이 냉정하게 정확하게 보면 평택~청북간 도로개설공사에 포승산단에서 홍원리간 도로 그렇게 명칭을 해야 되나요?

○ 건설교통국장 함중식 그 명칭은 평택시에서 붙인 거기 때문에…….

○ 노용수 위원 국장님, 같이 보십시오. 이게 평택항에서 청북간 도로개설공사인데 이 도로구간의 종점은 홍원리가 끝나거든요. 청북은 저 위의 면사무소 위에 있어요. 여기가 청북면이기 때문에 이렇게 표현해 놓으셨는지는 모르겠는데, 그리고 바로 이어서 이화~삼계간 도로확·포장 맞물려가는 거죠?

○ 건설교통국장 함중식 네, 그렇습니다.

○ 노용수 위원 이게 평택항에서 청북간 도로확·포장공사라면 포승산단에서부터 저 맨 위에서까지, 소위 말해서 이화~삼계도로 끝 부분까지 가는 것이 평택~청북 도로확·포장공사의 개념으로 적정치 않겠나라는 생각이 들어요. 그런데 그 도로를 두 개로 나누어 놓고 위는 이화~삼계, 밑에는 평택~청북 이게 제 삼자가 이해를 하는데 어려움이 있다라는 말씀을 드리고요.

그 다음에 이화~삼계간 도로확·포장공사를 지금 추진 중에 있는데 이 도로는 언제 완공할 계획이죠?

○ 건설교통국장 함중식 지금 당초에 이화~삼계구간이 2차로로 계획돼 가지고 설계돼 있다가 교통량 분석을 해 가지고 2차로 가지고는 안 되겠다 해서 4차로로 설계 변경을 했습니다. 그래서 이 부분에 대해서는 저희들도…….

○ 노용수 위원 목표 완공이 언제 되나니까요?

○ 건설교통국장 함중식 2010년 목표로 돼 있습니다.

○ 노용수 위원 무슨 말하려고 그러는지 알겠죠? 이게 평택~청북간 도로확·포장공사의 주요 핵심 이유를 물류를 편하게 하겠다, 38호선의 교통량을 분산시키겠다라는 취지였거든요. 물류가 연결되려면 도로가 끝까지 연결돼야 되는데 교통을 목표로 하는 내용들은, 목표는 말들은 좋은데 진짜 현실을 따라가지 못하고 있다는 말씀을 드리고 싶고요. 교통연구를 같이 해야만 도로교통의 목적달성이 1차적으로 될 수 있지 않을까 하는 말씀을 드리고요.

그 다음에 이화가 어디에 있습니까? 이화~삼계간 도로확·포장공사에서 시작점인 이화가 어디에 있습니까?

○ 건설교통국장 함중식 화성 부분입니다.

○ 노용수 위원 그러면 저희한테 주신 자료 중에 평택~청북간 도로확·포장공사에 또 이화라는 지명이 하나 있거든요? 이게 다른 겁니까?

○ 건설교통국장 함중식 이화~삼계구간이 두 공구의 개념으로 돼 있었습니다. 그래서 지금 1공구 개념으로 돼 있는 건 마무리 단계에 있고요. 말씀드린 2차로로 돼 있던 걸 4차로로 조금 변경한 것이…….

○ 노용수 위원 여기에 표기해 놓은 도로명의 이화하고 여기 지선의 이화하고 같은 개념입니까?

○ 건설교통국장 함중식 아닙니다. 다릅니다.

○ 노용수 위원 도로 사업명 표기할 때 예전에 말씀드렸습시다만 이해가 쉽지 않고 적절한 표기인가라는 건에 대해서 검토를 하셔서 이 도로 사업명을 통해서 어디에서 어디까지 공사가 이루어지고 있구나가 이해될 수 있도록 잡아주셨으면 좋겠다는 말씀을 드립니다.

○ 건설교통국장 함중식 알겠습니다.

○ 노용수 위원 교량이 두세 개 되는데요. 교량의 하중이 24t이죠? 단장님.

○ 감리단장 한주철 네.

○ 노용수 위원 주변에 평택 미군기지도 있고 오산도 있고 그런데 훈련도로나 무거운 탱크 같은 게 지나갈 소지가 있지 않을까요?

○ 감리단장 한주철 그런데 DB-24라는 것은 24t이 아니고 거기에 가중 1.8 개념이 들어가서 43t까지 받을 수 있는 교량입니다.

○ 노용수 위원 네, 됐습니다. 두 번째는 이 교량이 내진설계에 영향을 받는 교량 규모 아닌가요?

○ 감리단장 한주철 네, 내진 1등급 설계로 해 가지고 천 년 주기입니다. 천 년 만에 한 번 날 수 있는 걸 감안시킨 거기 때문에 설계할 때 강도계수 0.154라는 개념을 도입시켜서…….

○ 노용수 위원 우리 그냥 흔히 지진강도 표기하는 방법으로 한다면 이것이 몇 정

도입니까?

○ 감리단장 한주철 한 6.5 정도 되지 않을까 하는 생각입니다. 그건 제가 정확히 그 정도 생각하고 있습니다.

○ 노용수 위원 6.5요. 생각하는 게 아니라 수치인데 명확하게 나와야죠.

○ 감리단장 한주철 저희들이 설계하는 그 개념하고…….

○ 노용수 위원 6.5면 6.5, 6이면 6, 7이면 7 정확하게 말씀해 주셔야죠.

○ 감리단장 한주철 그 개념은 다시 검토해서 추후에 보고드리겠습니다. 내진 1등급을 해 가지고 강도계수를 0.154로 절개해서 주문 설계한 겁니다.

○ 노용수 위원 지금 국장님 기존 도로에 대해서 내진 보강작업하고 있죠. 기준수치가 어떻게 되죠?

○ 건설교통국장 함중식 지금 수치를 제가 정확히 기억은 못하고 있는데 7.0이 아닌가 이렇게 생각하고 있습니다.

○ 노용수 위원 지금 감리단장님 말씀하시는 것 보면 아예 모르시든가 잘못했든가 두 가지 중에 하나거든요. 어떤 게 맞습니까?

○ 감리단장 한주철 정확하게 계수는 제가 알지 못하고 있었습니다.

○ 위원장 이도형 감리단장님이 그렇게 답변하시면 안 됩니다. 단장님은 책임자 아닙니까? 감리단장님께서 지금 회피하는 겁니다. 현장 시공책임자가 아실 수 있을 것 같은데요. 내진강도가 몇 입니까?

○ 안전관리자 함상복 정확하게 수치를 모르겠습니다. 찾아보겠습니다.

○ 위원장 이도형 감리단장이 아까 선서 잘못하셨군요. 선서 잘못하신 것 같아요.

○ 노용수 위원 경기도에서는 수백억의 예산을 들여서 기존 교량에 대해서 내진보강공사를 하고 있습니다. 2005년도 사업 다 마감이 됐는데요. 지금 새로 만든 도로에 대해서는 내진강도 표준강도 이상의 내용을 만들어야 되지 않을까 하는 생각인데 확인을 좀 하고요.

그 다음에 문화재 건과 관련해서 1차 조사를 끝낸 데는 1차 조사에 문화재가 발굴이 안 됐다고 그랬는데 이 넓은 지역을 단장님이 한 달 만에 조사를 다 마무리 했어요. 문화재 발굴을 제대로 한 걸까요?

○ 감리단장 한주철 문화재 발굴이 이렇습니다. 처음에는 시굴이라고 해서 문화재 위원들이 시굴을 한 다음에 문화재가 나올 것 같다 할 때 발굴을 다시 합니다. 지난 1차 조사에는 시굴결과 주요 문화재가 나올 것 같지 않다고 생각을 해 가지고 발굴을 안 했기 때문에…….

○ 노용수 위원 안 할 것 같다에서 안 나올 것 같다지 안 나온 것은 아니잖아요?

○ 감리단장 한주철 안 나왔습니다. 안 나오고 발굴가치가 없다고 생각해서 한 달 만에 끝났습니다.

○ 노용수 위원 그러면 문화재가 나올 수 있다라고 혐의점을 든 게 이유가 뭐죠? 문화재가 나올 수 있는 지역이다라고 정황을 얻은 게 무슨 이유가 있었나요?

○ 감리단장 한주철 맨 처음에 이 공사 발주하기 전에 지표조사를 합니다. 지표조사를 해 가지고 혹시 문화재 같은 것이 나온다 그럴 때 지역주민들 의견도 들어보고 해서 이것은 지표조사를 할 필요가 있다고 할 때 저희들이 문화재 시굴조사하게 돼 있습니다.

○ 노용수 위원 1차 문화재 시굴조사를 누가 했습니까?

○ 감리단장 한주철 저희들이 중앙문화재연구원에 의뢰했습니다.

○ 노용수 위원 연구원들이 나와서 했나요?

○ 감리단장 한주철 네, 그렇습니다.

○ 노용수 위원 2차 시굴조사에서는 현지 조사 중인데 나올 것 같다, 그렇습니까?

○ 감리단장 한주철 제가 아직 1차 시굴조사 한 보고서를 받지 못했습니다. 지난주에 끝났는데 발굴이 필요하지 않겠느냐는 그런 얘기를 들었기 때문에 아까 말씀드린 거고…….

○ 노용수 위원 그러니까 나온다는 것 아닙니까?

○ 감리단장 한주철 나온다는 것도 발굴 필요가 있다는 거죠. 꼭 나온다는 게 아니라 시굴해 본 다음에 이것이 발굴가치가 있다, 발굴해 볼 필요가 있다 할 때 발굴하는 걸로 제가 알고 있습니다.

○ 노용수 위원 알겠습니다. 지점이 어느 지점입니까? 도로 개설하는 지점으로 봤을 때 도로 어느 지점입니까?

○ 감리단장 한주철 도로 진입하는 홍원리…….

○ 노용수 위원 11m²가 다 그쪽에 집중돼 있습니까?

○ 감리단장 한주철 저희들이 이번에는 이 시점부하고…….

○ 노용수 위원 시점부와 종점부 두 군데로 나누어졌습니까?

○ 감리단장 한주철 네, 그렇습니다.

○ 노용수 위원 그러면 문화재가 만약에 나오게 된다면 이 도로가 상당히 지연되겠죠?

○ 감리단장 한주철 문화재가 나오기 전에 발굴을 해 본 다음에 문화재가 안 나올 수도 있는 경우가 있습니다.

○ 노용수 위원 여기까지 하겠습니다.

(이도형 위원장, 최용복 간사와 사회교대)

○ 위원장대리 최용복 노용수 위원님 수고하셨습니다. 다음은 장경순 위원님 질의하여 주시기 바랍니다.

○ 장경순 위원 장경순입니다. 우선 여러 위원님들이 다 같은 맥락의 건을 가지고

질의를 하시는 것 같아요. 저도 마찬가지일 것 같습니다. 우선 이 평택~청북간 도로개설공사를 하면서 민원이 제기됐던 것 있을 거예요. 담당국장, 이 도로를 개설하면서 지역 주민들이라든지 토지 소유주들로부터 민원이 제기됐던 적들이 있죠? 그것을 내일 아침까지 우리 의회 위원들 책상에다 자료로 놔주시고 그 다음에 설계변경을 부득이하게 4회에 걸쳐서 했는데, 이해하겠습니다. 그리고 두 번째 했던 설계변경은 신원IC에 따른 공사비가 52억원이나 새로이 설계변경을 하면서 증액이 됐는데 당초에 설계를 할 때 이런 부분들을 아예 생각을 안 했던 건가요?

○ 평택시건설도시국장 안성현 당초에는 안중~조암간 도에서 하는 것을 공사시공을 하고 설계를 하는 것은 몰랐습니다, 저희가 계획할 때는. 그런데 공사 중에 설계를 도에서 했기 때문에 그때부터 협의를 한 겁니다.

○ 장경순 위원 그러면 설계변경을 하면서 52억 1,400만원인데 혹시 건설본부에서 설계변경자문위원회에서 심의를 했나요?

○ 평택시건설도시국장 안성현 설계심의를 당연히 거치는 사항입니다.

○ 장경순 위원 설계변경하면서 설계변경자문위원회에서 심의를 했어요?

○ 평택시건설도시국장 안성현 변경심의를 안 했습니다.

○ 장경순 위원 이 설계변경 심의는 안 해도 되는 거예요? 대답을 해 보세요. 해야 되는 거예요, 안 해야 되는 거예요?

○ 평택시건설도시국장 안성현 안 하는 것으로 알고 있습니다.

○ 장경순 위원 국장님, 안 하는 겁니까?

○ 건설교통국장 함중식 지금 지방설계심의위원회에서 심의대상의 공사는 100억 이상의 공사를 심의대상으로 하고 있습니다. 그래서 시·군에서 요청을 하고 또 이게 발주하기 전에 발주방법에 대한 심의도 받습니다. 이 부분은 총공사비가 300억이 넘는 공사가기 때문에 도에서 지방건설심의위원회 심의를 받은 걸로 알고 있습니다. 그러나 위원님께서 지적하신 설계변경 금액이 지금 51억이 추가가 됐는데 이 부분은 아마 이 금액으로만 봤을 때는 추가로 변경 심의를 받지 않아도 되는 부분이라고 알고 있습니다.

○ 장경순 위원 그래요? 이 부분에 대해서 설계변경을 받지 않아도 되는 법조항을 찾아 가지고 이 부분은 내일 아침까지 위원들 책상에다 놔주시고, 제가 알기로는 총액이 400억 공사가기 때문에, 더군다나 설계변경이 52억짜리이기 때문에 반드시 받아야 되는 걸로 알고 있거든요. 이 부분도 내일 자료로 찾아서 갖다 주시기 바랍니다. 오늘 시간이 없으니까 많은 것을 물어보지 못하는데 아직도 네 분의 위원님이 남으셔서 가지고. 지금 이 두 개 평화엔지니어링하고 한 군데가 어디입니까?

○ 감리단장 한주철 감리는 한 군데입니다.

○ 장경순 위원 감리가 평화하고 한화하고 하나가?

- 감리단장 한주철 포스코.
- 장경순 위원 포스코. 그러면 하도급을 준 적이 있습니까? 지금 하도급을 줬어요?
- 감리단장 한주철 네, 하도급을 일부 주고 있습니다.
- 장경순 위원 하도급업체가 어디예요?
- 감리단장 한주철 하도급업체가 대자건설에 주고 있습니다.
- 장경순 위원 무슨 건설?
- 감리단장 한주철 대자건설.
- 장경순 위원 그럼 지금 기술사가 상주해 있나요?
- 감리단장 한주철 네, 상주하고 있습니다.
- 장경순 위원 어디에 있어요?
- 감리단장 한주철 이 뒷 건물에 상주하고 있습니다.
- 장경순 위원 여기 현장에는 안 나오고, 여기 감사장에는 안 나오고?
- 감리단장 한주철 네.
- 장경순 위원 좀 불러오세요. 시간이 없으니까 빨리 하도급업체 기술사 좀 오라고 하세요.

막간을 이용해서 한 가지만 질의를 드리면 제가 존경하는 정연구 위원님하고 현장을 다녀왔습니다. 서해안고속도로 박스 부분을 현장을 보고 거기에서 반대로 여러분들이 주장하는 박스를 이용하기 때문에 도로가 휠 수밖에 없다라는 그런 이해를 하면서 현장에서 다시 거꾸로 처음 시발점인 브리핑을 했던 장소를 돌아봤는데 그건 우리 도면에서 보는 것보다도 훨씬 더 많은 구배가 이루어졌다, 현장에서 바라볼 때는. 그렇다라고 볼 때에 누구든지 의문점이 갑니다. 도로공사하고 협의를 해서 박스를 하나 다시 만들든지 도로선을 펴줘야지 너무 많은 도로가 구부러진다. 물론 우측에는 민가가 많이 있습니다. 민가에서 차도를 용이하게 이용하기 위해서 휘었다라고도 볼 수가 있겠습니다만 지금 농로가 이미 다 정비가 잘 돼 있고 차도까지도 얼마든지 용이하게 이용할 수 있는데도 불구하고 휘어졌던 부분에 대해서는 아까 강석오 위원이 지적한 대로 거기에 따른 어떠한 토지 소유주라든지 이런 분들에 대한 민원, 그리고 내 땅으로는 안 된다, 아니면 내 땅 쪽으로 돌아가줘라 이런 양 측면으로 볼 수가 있는데 그런 측면도 안 들어가 있습니까? 가미가 안 됐어요?

- 평택시건설도시국장 안성현 주민설명회할 때도 이 노선 가지고 설명을 하고 변경된 사항은 없습니다.
- 장경순 위원 처음부터 설계를 저렇게 했다?
- 평택시건설도시국장 안성현 네.
- 장경순 위원 민원이 야기했을 부분이 있을 것 같은데요. 민원이 접수된 부분들

그런 것들을 내일 전체적으로 보여주시고. 하도급 업체 어디 있어요? 지금 하도급 업체죠? 어디 회사예요?

○ 대자기업이사 장석찬 대자기업입니다.

○ 장경순 위원 직급이 어떻게 되세요?

○ 대자기업이사 장석찬 저희 회사에서요? 회사에서 이사로 있습니다.

○ 장경순 위원 이사, 좋아요. 내가 확인할 바는 아니고 혹시 하도급 업체 발주하면서 공사대금 그런 건 차질없이 받습니까?

○ 대자기업이사 장석찬 네, 차질없이 받습니다.

○ 장경순 위원 현금을 받습니까, 어음으로 받습니까?

○ 대자기업이사 장석찬 현금으로 받습니다.

○ 장경순 위원 현금으로 차질없이?

○ 대자기업이사 장석찬 네.

○ 장경순 위원 당당하게 대답하세요. 현장에서 일하는 분이 슬리퍼를 신고 감사장에 들어오면 어떻게 해요?

○ 대자기업이사 장석찬 사무실에 있다가 들어왔습니다.

○ 전문위원 김일수 오면서 신발 갈아 신고 왔어요.

○ 장경순 위원 원래 현장에서는 다 작업화, 안전화를 신고 들어와야 되는데 여기서 갈아 신고 들어왔단니까 할 얘기가 없습니다. 하도급 업체에서는 기성금에 대한 어떤 불만이 없죠?

○ 대자기업이사 장석찬 네.

○ 장경순 위원 일 잘 하고 있는 거고?

○ 대자기업이사 장석찬 네, 열심히 하고 있습니다.

○ 장경순 위원 이상입니다. 자료 내일 꼭 좀 부탁드립니다.

○ 위원장대리 최용복 장경순 위원님 수고하셨습니다. 다음은 정연구 위원님 질의에 앞서서 위원장대리로서 제가 평택시 건설국장님께 질의 좀 드리겠습니다. 장경순 위원님이 요구하신 자료를 성실하게 준비해서 가지고 아침 시간까지 준수해 주시기를 부탁드립니다.

○ 평택시건설도시국장 안성현 알겠습니다.

○ 위원장대리 최용복 정연구 위원님 질의해 주세요.

○ 정연구 위원 정연구 위원입니다. 함 국장께 기초적인 것 하나 질의할게요. 이 도로사업이 잘 정해진 것 같습니다. 기대효과하고 일치하는지 봤더니 아주 유효적절한 것 같고 그런데 처음에 용역을 주고 착수할 적에 주민들, 도민들이 발의를 해서 요구사항에 의해서 된 건지 아니면 도에서 주관을 해서 한 건지. 처음에 이런 경우는 어떻게 하게 됩니까?

- 건설교통국장 함중식 본 건에 대해서는 평택시에서 주관을 해 가지고 시작을 한 거고 도에 보조금도 요청을 했기 때문에 보조금을 지급하도록 계획된 도로입니다.
- 정연구 위원 평택시 도시국장님, 당초에 이 사업을 할 적에 그 근거서류를 서면으로 보내주시면 좋겠어요.
- 평택시건설도시국장 안성현 알겠습니다.
- 정연구 위원 그리고 감리, 앞으로 나오시죠. 여러 가지로 전문용어도 많이 쓰시고 그런데 이거 전공은 하셨죠?
- 감리단장 한주철 네, 그렇습니다.
- 정연구 위원 기술사세요?
- 감리단장 한주철 1급기술사입니다.
- 정연구 위원 그러면 기성청구는 누가 하나요?
- 감리단장 한주철 기성청구는 회사에서 관리하고 있습니다.
- 정연구 위원 기성공정을 누가 확인해 줘니까?
- 감리단장 한주철 공정은 감리에서 확인하고 있습니다.
- 정연구 위원 감리는 단장이시니까 하시는 거죠?
- 감리단장 한주철 네.
- 정연구 위원 그러면 35%인데 460억원의 35%면 161억원이면 금액이 어느 정도 맞는 거죠. 그런데 지출된 금액이 얼마나 됩니까? 213억원으로 나오는데. 본 위원이 계산해 보니까 460억원에 46.3%가 나갔으니까. 어떻게 이렇게 된 겁니까?
- 감리단장 한주철 460억원은 총 사업비이고 도금액은 279억원입니다.
- 정연구 위원 그러면 279억원에 대해서는 35%가 나가야 하는데 안 나간 겁니까?
- 감리단장 한주철 기성으로 따지면 35%까지 나가지 않았습니다.
- 정연구 위원 그것은 왜 그렇습니까?
- 감리단장 한주철 현장 실공정상으로서 기성이 35%가 되어 있지만 지금 위원님 말씀하시는 기성은 돈 지불한 것을 말씀하시는 것 같아서 지불한 기성은 35%가 나가지 않았고 이번에 연말이라든가 이번 달에 회사에서 35% 기성 범위 내에 돈을 신청할 것으로 알고 있습니다.
- 정연구 위원 우리 동료위원들께서 연약지반이나 문화재 시굴조사에 대해서 말씀을 했어요. 그런데 당초용역을 2~3년에 걸쳐서 용역을 했는데 그럼 문화재 시굴을 해야 할만한 지역이라든지 또 연약지반이라든지 그런 게 용역서에는 안 나왔습니까?
- 감리단장 한주철 당초 용역보고서에 현장을 육안으로 검사해서 또 육안검사한 후 지역주민의 의견을 들어서 그 지역은 시굴을 해볼, 조사해 볼 필요가 있다 이런 것이 용역보고서에 명기됩니다.
- 정연구 위원 그러면 이 견적을 내는, 연약지반을 조사해야 된다는 것은 누가 발

견한 것입니까? 문화재나 연약지반은 누가 발견을 하고 문제제기를 하십니까?

○ 감리단장 한주철 연약지반 당초 용역설계할 때 전 노선을 조사합니다. 전 노선이 결정되면 본 조사에 따라서 지반을 조사해 가지고 그것이 연약지반이다 아니냐 하는 것이 결정되는 겁니다. 당초 용역회사에서 기초조사를 합니다.

○ 정연구 위원 그런데 이번에는 안 나왔다 이거죠?

○ 감리단장 한주철 문화재 말씀하시는 겁니까?

○ 정연구 위원 문화재하고 연약지반지역이 당초 용역보고서에는 안 나왔다는 얘기 아니에요?

○ 감리단장 한주철 아니요. 나와 있어서 되어 있습니다.

○ 정연구 위원 나와 있었으면 견적서를 작성할 적에 용역 기초보고서를 보고 하는 것이지 어떻게 나중에 나와서 추가공사비로 계상이 되느냐 이겁니다.

○ 감리단장 한주철 연약지반은 당초부터 정확히 조사가 되어서 그것이 공사비로 상정이 되어 있고 문화재는 기초보고서에 이 지역은 “문화재가 나올 수 있으니까 시굴해 조사해 볼 필요가 있다.” 명기되기 때문에 세굴에 관한 사항은 특별공법이기 때문에 문화재 전문업체가 조사하는 것으로 되어 있습니다.

○ 정연구 위원 누가 지적을 하시는 겁니까?

(「세종대에서 합니다」 하는 관계자 있음)

세종대에서 여기 왔어요?

(「네, 기본설계할 때 세종대에서 왔습니다」 하는 관계자 있음)

세종대 문화발굴팀에서 여기에 이런 공사현장이 있다는 것을 알았습니까?

(「저희가 의뢰를 한 겁니다. 설계회사에서 의뢰를 해서 와 가지고 같이 지표조사를 했습니다」 하는 관계자 있음)

의뢰하자는 얘기는 어디에서 나왔어요?

○ 감리단장 한주철 당초에 저희 공사 발주하기 전에 아까 말씀드린 대로 지역조사를 합니다. 지역주민의 의견을 들어봐 가지고 그 지역은 문화재가 혹시 나올 수가 있지 않겠느냐, 이것을 명기합니다. 그것에 따라서 저희들이 공사 집행함에 따라서 문화재 전문업체인 세종대학이나 충남대학에 의뢰를 하는 겁니다.

○ 정연구 위원 그 관계가 너무 미흡하고 그러면 문화재가 나온다고 할 적에 공기지연이나 그런 것에 따른 경비가 추가됩니까?

○ 감리단장 한주철 시굴비가 별도 추가될 수 있고 발굴된다면 발굴비도 추가될 수 있습니다.

○ 정연구 위원 그러면 도시국장님 와보십시오. 연약지반이라는 게 기본 기초설계 용역에서 지적이 되었는데 그러면 4회씩이나 설계변경을 한 이유는 뭘니까?

○ 평택시건설도시국장 안성현 연약지반에 대한 처리…….

○ 정연구 위원 처리가 4회 변경이 다 있는 것은 아니고 1회 변경시키고 3회 변경시에 나와 있어요.

○ 평택시건설도시국장 안성현 연약지반에 대한 것은 최초에 용역을 할 때 도로설계를 할 때 설계에 의해서 현장에 전체적인 지질조사문제 이런 것을 다 합니다. 그 지질조사에 의해서 연약지반이 발견이 되면 연약지반은 어떻게 향후에 공사를 시공해야 되는 것인지 그 설계도에다 제시를 해 줍니다. 이게 용역과정에서 전체가 나오는데…….

○ 정연구 위원 그러니까 본 위원이 바로 그것을 지적하는 거예요. 기초설계용역에는 연약지반이 표기되어 있고 조사가 되어 있는데 견적서를 작성하는 사람 입장에서는 그것을 감안해서 견적을 해야지 왜 나중에 설계변경을 해서 추가공사비로 증가를 시키느냐 이런 얘기입니다. 견적이 잘못되었다든지 용역이 잘못되었다든지, 두가지가 다 맞으면 연약지반 처리공사로 인해서 추가공사비가 발생 안 한다는 얘기에요. 그러나 견적서를 작성할 적에 저가로 해서 낙찰되기 위해서 하고 사후에 이렇게 설계변경해서 공사비를 증액한다 그런 얘기입니다. 이해가 가세요?

○ 평택시건설도시국장 안성현 그런 사항은 아닙니다.

○ 정연구 위원 그런데 기초설계용역에 있는, 이미 조사서에 나와 있는데 4회씩이나 해서 2회에 걸쳐서 연약지반에 대한 처리공사비가 추가로 되어 있으니까 지적을 합니다. 그러면 1차공구하고 2차공구까지는 준공을 했죠? 그러면 3차, 4차에 연약지반이 또 나오니까? 가능성이 있습니까?

○ 평택시건설도시국장 안성현 지금 전 구간에 대해서 연약지반에 대한 것은 기계약이 다 되어 있는 겁니다. 설계할 때 연약지반은 어떻게 처리해야 된다 하는 공법이 제시되고 거기에 대한 사업비가 제시된 것을 가지고 입찰을 봤기 때문에 기계약은 다 되어 있는 겁니다. 그러나 공사과정에 연약지반 처리하는 과정에 일부 누락분이 있다든지 일부 공기를 단축하기 위해서 변경해야 될 사항이 있다든지 그런 사항의 부분적인 변경을 하는 겁니다.

○ 정연구 위원 국장님께서서는 동료 위원이 질의할 적에 조기에 공사비를 내려 보낼 때 6개월을 단축한다고 답변하셨는데 이런 연약지반이 있고 문화재가 있는데 어떻게 6개월을 단축한다는 거예요?

○ 평택시건설도시국장 안성현 문화재는 세굴을 해 봐야 문화재가 나오는지 안 나오는지 아는데 지금 아직 세굴단계는 아닙니다.

○ 정연구 위원 알았습니다. 시간이 다 되었기 때문에, 단장님! 공사진행 순서에 있어서 공정이 여러 개가 있죠? 네 개가 있습니까?

○ 감리단장 한주철 저희들이 토공, 배수공…….

○ 정연구 위원 전부 몇 가지가 있어요?

○ 감리단장 한주철 다섯 가지 정도 분류합니다.

○ 정연구 위원 그러면 한 공정 끝날 때마다 인스펙트를 합니까? 감리단에서 합니까?

○ 감리단장 한주철 매 공정마다 감리단에서 합니다.

○ 정연구 위원 어떤 방법으로 하나요? 서류로 될 남기는 것이 있어요?

○ 감리단장 한주철 서류로 남겨놓은 것이 있습니다.

○ 정연구 위원 그것은 자료로 보내주세요. 자료로 어떻게 한다는 것을 보내주시면, 시간이 없어서 저는 이것으로 질의를 마치겠습니다.

(최용복 위원장대리, 이도형 위원장과 사회교대)

○ 위원장 이도형 정 위원님 수고하셨습니다. 위원님들께 양해말씀 드리겠습니다. 오늘 간단히 질의해 주시고 부족한 부분은 자료로 받으셔서 가지고 내일 건설교통국 감사가 있습니다. 거기에서 보충질의하시고 또 관계공무원을 도로 올라오라고 해도 됩니다. 여기에서 꼭 끝마치려고 하지 마시고 미비한 것은 자료 요청하셔서 본청에 가서 다시 검토하는 것도 필요하지 않나, 시간 단축하는데 좋지 않나 생각합니다. 차회상 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

○ 차회상 위원 수원 출신 차회상 위원입니다. 앞서 존경하는 위원님들께서 많은 말씀을 해 주셔서, 저도 4회 설계변경에 대해서 질의하려고 준비했습니다만 위원님들이 많은 말씀하셨기 때문에 한 말씀만 드리고 그 부분에 대해서 답변은 필요없습니다. 지금 연약지반 문제로 인해서 4회 설계변경이 되어 있다고 그러는데 존경하는 정연구 위원님께서 지적을 잘해 주셨습니다. 연약지반은 1회와 3회에 설계변경이 들어와 있는데 사실 이미 기초설계안에 용역조사에 보면 토양 및 지질조사가 있을 겁니다. 그러나 충분한 사전검토가 있었음에도 불구하고 4회에 걸쳐서 설계변경을 했다는 것에 대해서는 본 위원이 지적합니다. 답변은 여러 번에 걸쳐서 했기 때문에 듣지 않도록 하겠습니다.

그런데 지금 시행사가 평택시이고 피감기관이 평택시인데 부시장님 어디 가셨어요? 위원장님! 부시장님 불러주시죠. 감사기간 중에 자리를 비워도 되는 겁니까? 공무원들이 정말 평택시가 시행자이면서도 뭔가 착각하고 계신 것 같은데 자리를 뜨지 마시고 위원님들의 질의 끝날 때까지 부시장님께서는 착석해 주시기 바랍니다. 사실 저는 평택이 남다른 지역입니다. 처가 동네가 평택이고 그래서 좋은 말씀 좀 드리려고 그랬는데 안 계셔 가지고, 그래도 손이 안으로 굽네. 제가 지금 딱 한 가지만 질의를 하겠습니다. 저는 전문가가 아니다 보니까 간단하게, 지금 시공사가 한 화건설하고 포스코로 되어 있는데 포스코는 현재 공사구간이 없습니까? 현장사무실이 안 되어 있습니까?

(「공동컨소시엄으로 직원이 상주하고 있습니다」하는 관계자 있음)

포스코 현장소장이라도 와야 되는 것 아닙니까?

(「통합적으로 저희 한화건설에서, 주관사가 한화건설이기 때문에 소장은 한 명입니다」하는 관계자 있음)

주관 컨소시엄으로 해서 한다 하더라도 한화건설이나 포스코건설이나 다 똑같은 위치인데.

(「모든 경비라든지 직원 다 50 대 50으로 투입되어서 시행하고 있습니다」하는 관계자 있음)

보고사항에 9-1 환경관리계획에서 건축물폐기물에 대해서 한 가지 말씀드리겠습니다. 사업장 폐기물관리대장을 확인해 봤습니다. 처리대장에 보면 폐기물 종류에 혼합폐기물, 입목폐기물 위탁, 폐아스콘 구분이 잘 되어 있습니다. 기장도 잘 되어 있고. 혼합폐기물은 주식회사 방태에서 위탁처리해서 재활용처리하는 것으로 기재되어 있고 또 입목폐기물도 주식회사 방태에서 위탁처리해서 그렇게 재활용처리하는 것으로 되어 있고 폐아스콘도 주식회사 세정건설에서 파쇄를 해서 위탁처리한다 이렇게 되어 있거든요. 그런데 폐콘크리트 잔재물은 파쇄해서 자가처리한다고 되어 있는데 자가처리는 어떤 방식으로 하고 있고.

○ 감리단장 한주철 폐콘크리트는 크랙서를 가져와서 크기 10cm 이하로 깨서 현장에서 이용하고 있습니다. 이것을 이용하게 되면 국고도 세이브되고 현장에 주요구조물이 아닌 부가차로인 성토재료에 사용하게 되면 공사비도 절약될 수 있고 현장의 공사비도 상당히 세이브되기 때문에 10cm 이하로 깨서 이용하고 있습니다.

○ 차희상 위원 그러니까 어떤 방식으로 이용하시나요?

○ 감리단장 한주철 현장에서 크랙서를 가져와서 크기 10cm 이하로 깎니다. 깨서 현장 성토재로 쓰고 있습니다.

○ 차희상 위원 완전히 잘게 파쇄를 해서 성토재로 쓴다?

○ 감리단장 한주철 네.

○ 차희상 위원 환경오염 같은 것은 없습니까?

○ 감리단장 한주철 환경오염은 없습니다.

○ 차희상 위원 일체 없습니까? 토양을 오염시킬 수 있는 성분이 안 들어 있습니까?

○ 감리단장 한주철 그렇지 않습니다.

○ 차희상 위원 그것을 재처리할 수 있는 시설에 보내서 녹여서 불순물을 제거하고 순환물질로 사용하는 이런 방법으로 하지 않고 파쇄만 합니까?

○ 감리단장 한주철 저희들 재활용 기준에 그렇게 나와 있습니다.

○ 차희상 위원 그것에 대해서 환경단체에서 어떤 이의를 제기하는 것은 없습니까?

○ 감리단장 한주철 없습니다.

○ 차희상 위원 알겠습니다. 문제는 '03년도에 폐아스콘하고 폐콘크리트를 파쇄하고 재처리 내지는 자가처리를 했는데 입목폐기물이 '04년도에는 없어요. 그러니까 예를 들어서 토공을 하시면서 구조물이 입목부분이 없었습니까?

○ 감리단장 한주철 저희들이 입목부분이 일부 절토구간이 나오는데 나오는 것을 예를 들어서 한 번에 1t, 2t 나오지 한 번에 크게 나오지 않기 때문에 나온 그것을 한 군데 적재해 놔다가 일시에 처리하기 때문에 어쨌면 그 기간이 위원님 보시는 것 같이 건너뛰는 것 같이 보이지만 실질적으로는 계속 나오고 있습니다.

○ 차희상 위원 '04년도부터 나오는 입목폐기물은 모아놔다가 '04년도, '05년도에 처리했다, 그러면 이해되겠습니다. 알겠습니다. 그 다음에 '05년도에 혼합폐기물을 '05년도 것만 기재가 되어 있거든요.

○ 감리단장 한주철 혼합폐기물은 건축물, 저희들이 도로에 있는 건축물을 뜯게 되어 있습니다. 건축물 뜯은 것이 혼합폐기물의 주자재입니다.

○ 차희상 위원 본 위원이 질의하고 싶은 부분이 사실 혼합폐기물은 폐아스콘처럼 재활용이 가능하지가 않죠.

○ 감리단장 한주철 그렇습니다.

○ 차희상 위원 폐아스콘은 순환골재로 쓸 수가 있는데 혼합폐기물은 아주 불순한 그런 여러 가지 쓰레기 종류가 많이 있는데 그런 부분이 '05년도에 170t이 발생이 되었어요. 170t이면 5t 덤프트럭으로 몇 대분입니까?

○ 감리단장 한주철 보통 저희들이 한 차에 10t 정도씩 실어나릅니다.

○ 차희상 위원 그러면 170t이면…….

○ 감리단장 한주철 170t이면 한 17대에서 15대.

○ 차희상 위원 혼합폐기물은 방태에서 재활용으로 되어 있거든요. 재활용했습니까?

○ 감리단장 한주철 저희들은 방태에서 가져가는 것까지는 확인하는데 그 후 위치에 가서…….

○ 차희상 위원 재활용처리시설에 가서 재활용하는 분리수거…….

○ 감리단장 한주철 거기 가는 것까지는 확인하는데 그 다음은 저희들은 확인 안 하고 있습니다.

○ 차희상 위원 알겠습니다. 본 위원이 시간이 얼마 안 남아 더 이상 질의하기 어렵습니다만 가장 중요한 것은 다른 것도 아닙니다. 사실 건설하기 위한 어떤 목적이 분명합니다만 이런 토목공사로 인해서 발생하는 여러 가지 폐기물을 재처리할 수 있는 평택에도 여러 가지 시설을 갖춘 업체가 있을 겁니다. 지금 어느 지역에 폐기물 재처리를 했는지 모르겠습니다만 거의 다 경기도내 소재하고 있어요. 재처리하는 시설업체들이. 그 다음에 재처리해서 묻는 땅도 경기도입니다. 그러다 보니까 서울

업체도 경기도에 묻고 경기도 넓다 보니까 전부다 경기도에 이런 쓰레기를 묻는데 앞으로 후손한테 물려줄 수 있는 이 아름다운 자연을, 토양을 오염시킬 수 있는 건축 폐기물이 그런 요소가 많다는 지적을 본 위원이 하겠습니다. 물론 폐아스콘을 처리해서 순환골재로 사용하는 것은 법으로 규정이 되어 있기 때문에 그런 처리시설을 한다고 본 위원도 믿고 있습니다만 특히 이런 혼합폐기물에 대해서 환경이 또 토양이 오염되지 않도록 관리감독을 잘 해 주시고 아무 데나 땅에 묻는 이런 것은 없도록 최선을 다해 주시기 바라겠습니다. 이상입니다.

○ 감리단장 한주철 명심하겠습니다.

○ 위원장 이도형 차희상 위원님 수고하셨습니다. 다음은 서영석 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

○ 서영석 위원 부천 출신 서영석 위원입니다. 먼저 행감에 많은 자료를 준비해 주신 집행부 여러분께 감사의 말씀드리고 그리고 존경하옵는 위원님들께서 현장이라든가 여러 가지 대안을 좋은 말씀을 많이 해 주셨습니다. 중복되는 질의 같아서 질의는 않겠습니다만 우리 위원님들이 지금 말씀하신 여러 가지 대안들을 현장에서 철저히 챙겨서 정말 깨끗하고 아주 모범적인 현장이 되기를 바라겠습니다. 끝내겠습니다.

○ 위원장 이도형 서영석 위원님 수고하셨습니다. 다음은 위승철 위원님 질의하여 주시기 바랍니다.

○ 위승철 위원 고양 일산 한나라당 출신 위승철 위원입니다. 평택 건설도시국장님과 나와 주시기 바랍니다. 국장님은 존경하는 위원님께서 말씀 많이 해 주셨기 때문에 저는 간단하게 호적만 올리고 가겠습니다. 특히 이도형 위원장님께서 지적했던 내용에 대해서 한 가지만 간단히 묻겠습니다. 사업목적에 보면 지역경제 활성화 촉진, 또 물류수송 원활로 국가경쟁력 강화 차원에서 평택항~청북간 도로개설공사를 하고 있다고 나와 있습니다. 그런데 본 위원이 질의하고자 하는 것은 교육에도 백년대계가 있습니다. 그렇듯이 우리 경기도도 도로개통을 백년대계를 내다보고 해야 되지 않을까 이렇게 생각이 듭니다. 실례로 예전 10년, 20년 전에 도로를 곡선으로 해 가지고 교통사고가 많이 유발된 것 아시지 않습니까? 저희 고양시에서도 실질적으로 곡선으로 인해서 겨울에 빙판길에 급제동을 했을 때 사고가 빈발해서 요즘에는 예산을 들여서라도 직선으로 하는 추세입니다. 그런데 안타깝게도 위원장님께서 지적하셨지만 곡선으로 인해서 겨울에 빙판길에 급제동을 했을 때 백이면 백, 이백이면 이백 사고가 날 게 뻔합니다. 그래서 개통이 안 되어서 사고는 안 나왔지만 앞으로 개통이 된다면 뻔하지 않을까, 그래서 지금부터라도 늦지 않았다고 생각합니다. 직선으로 설계변경할 용의는 있는지, 어떻습니까?

○ 평택시건설도시국장 안성현 여러 가지 요인 때문에 부득이 곡선도가 생겼습니다.

위원님들께 죄송스러운 말씀을 드리고 향후에 그런 일이 없도록 유념하겠습니다.

○ 위승철 위원 만약에 완공해서 교통사고가 빈번히 있을 때 그때는 너무 늦지 않을까 이런 생각이 드는데 어떻습니까? 설계를 보면서 본 위원은 많은 것을 착잡하게 생각했습니다. 왜냐면 그럴 일은 없겠지만 누가 보든지 간에 특혜의혹을 불러일으킬만한 소지가 많지 않았나 생각이 듭니다. 차후에는 이런 도로가 직선으로 해서 교통도 원활하게 하고 교통사고도 미연에 방지할 수 있는 그런 경기도의 교통망이 형성되었으면 좋겠습니다. 고맙습니다.

○ 위원장 이도형 위승철 위원님 수고하셨습니다. 다음 강석오 위원님 지적하시고 위승철 위원님도 지적해 주셨는데 저희가 감사 후 바로 안 잡으면 시정조치하겠습니다. 감사결과에 의해서 시정조치할 것이고 우리 국장님께서 넘어가시는데 저런 것은 바로 잡아야 됩니다. 그리고 더 이상 질의하실 위원님이 안 계십니까?

○ 정연구 위원 자료요청하겠습니다. 아무래도 설계변경 내역에 대해서 자료를 받고 싶습니다. 산출근거를 작성해서 보내주시고 자료를 작성해서 보내주실 때 기본설계에 명기된 것인지 아닌지 기본설계와의 관계도 명기해 주셨으면 좋겠어요.

○ 차희상 위원 위원장님, 저도 자료요청 좀 하나 하겠습니다.

○ 위원장 이도형 자료요청하세요.

○ 차희상 위원 환경관리계획안에 보시면 밑에 사후 환경영향평가 대상 현장이라고 되어 있거든요. 환경영향평가용역보고서가 나와 있습니까?

○ 평택시건설도시국장 안성현 용역보고서가 나와 있습니다.

○ 차희상 위원 용역보고서 좀 제출해 주시기 바랍니다.

○ 김현욱 위원 간단하게 하겠습니다. 김현욱 위원입니다. 자료요청을 먼저 하겠습니다. 아까 처음에 질의할 때 자료가 안 온 것들이 있는데 일단 예정공정표 관련해서 정확한 관련 적용근거하고 공정표를 다시 제출해 주십시오. 감리단장님! 지금까지 감사받은 적 있습니까? 한 번도 없죠?

○ 감리단장 한주철 도의원님들은 처음입니다.

○ 김현욱 위원 다른 기관에서 감사받은 적 있습니까?

○ 감리단장 한주철 없습니다.

○ 김현욱 위원 그래서 이게 그렇습니다. 지금 큰 문제가 있는데, 정확히 해야 되는데 나중을 위해서도. 에스칼레이션을 처음에 적용할 때 당초에 제출한 시공사의 예정공정표는 큰 것입니다. 여기 23.4%이고 적용한 것은 18.7% 적용하고 또 22.74가 또 나와요. 무슨 근거로 그런지는 모르겠지만. 그리고 실제 10월 31일 실공정률인 24.1%를 적용했던 말이에요. 사실 이것도 이렇게 적용한 관련근거가 있는지, 저는 없다고 생각하는데 에스칼레이션 설계변경에 대해서 정확한 근거를 다시 정립해야 됩니다. 그래서 이 부분에 대한 자료를 우리가 내일 건설교통국 감사가 있기 때문에

그전까지 제출하면 좋겠고 하여튼 이번 감사 끝나기 전까지 명확히 해 주시기 바라고 두 번째는 지금 선형이 문제가 되는데 존경하는 선배위원님께서 현장을 중간에 다녀오셨는데 가보면 기존에 서해안고속도로의 통로박스 폭이 22m가 넘는다고 그래요. 그러면 직선으로 가도 되는데 굳이 S자로 간 부분에 대해서 기본설계하고 실시설계할 때 과연 차이점이 발생한 것인지, 그런 것은 민원에 의해서 바꿀 수도 있잖아요. 또 어떤 이유 때문에 당초부터 완전히 없었던 거예요?

○ 평택시건설도시국장 안성현 당초부터 이것으로 설계되었습니다.

○ 김현욱 위원 그렇다면 이게 문제가 있습니다. 처음에 설계상의 오류를 지적하지 못한 부분에 대한 문제는 우리가 알아야 되는 문제들이에요. 그것은 그 정도로 하고 그 다음에 아까 제가 요청한 당초의 이 사업과 관련한 물동량 분석, 교통량 분석을 해서 이 사업이 추진되었을 거란 말이에요. 그런 타당성 조사한 부분들의 관련서류, 이 사업하기 전의 일체 서류를 부탁드립니다. 그 다음에 자료 요청했는데 안 가져오는데 신원IC 관련해서 52억원이 증액이 되었는데 52억원을 적용한 상세한, 이 회사에 낙찰도 있을 것이고 왜 떨어졌냐면, 문서는 있는데 다음에 발주할 명칭이 뭐죠. 발주예정에 있는 안중~조암간의 시공회사의 낙찰률이 예를 들면 80% 밑으로 들어오면 이게 90%다 보면 10% 정도 국가예산을 낭비한 것이죠. 이 회사가 전시공함으로 인해서. 그런 부분이 문제가 되고 회사입장에서는 낙찰조건이 유리하죠. 다음에 안중간 이 도로를 수주하는데 결정적인 근거를 제공한 거잖아요. IC라는 것은 다음에 공사하는 것하고 같이 맞춰져서 예를 들어서 측량이 실제적으로 달라질 수 있는데 그 책임을 누가 질 것입니까? 하자보수에 대해서. 이런 부분이 명확한 구분이 안 된다고요. 그래서 상당한 부분에 이 관련근거에 의해서 여기서 하라고 지시한 부분은 어떻게 보면 이 회사가 다음 공사를 수주하는데 결정적인 근거를 만들어 준 거예요. 그래서 그 부분에 대해서 명확하게 상세한 자료와 52억원이라는 것이 어떻게 산출되었는지. 그리고 실시설계를 이 회사보고 하라고 하는 것도 제가 볼 때는 문제가 좀 있다. 왜, 회사가 설계하고 회사가 시공하게 하고 이 부분도 상당히 문제점으로 지적될 수 있어요. 하여튼 이 부분은 의문이 있으니까 이 자료를 좀 주시고 이것은 애기 안 할 수가 없는 게 하나 있어서, 사실 굉장히 많아요. 그런데 위원회 감사에 협조해 줘야 하기 때문에 한 가지만 지적합니다. 토취장을 지금 변경했죠. 토취장 변경을 했다고 승인요청을 해 주셨는데 당초에 토취장하고 변경토취장하고 거리는 제가 모르겠지만 당초에 몇 m인지는 모르겠는데 운반거리가 22.7m이고 당초 단가가 6,520여원이라면 변경된 토취장의 낙찰률 94.49%, 낙찰률이 굉장히 높아요. 제가 좀 전에도 얘기한 거예요. 대단히 이것 중요한 문제입니다. 국장님 잘 판단하셔야 됩니다. 그래서 94.49%를 적용하면 심의단가를 통일원가로 계산하면 1만 32원인데 그냥 기존단가에 하라고 그랬단 말이에요. 그럼 시·군에서는 당연히 적자가 나겠죠.

더 늘어났고. 그런데 어떤 근거로 해서 6,210원 기 계약단가를 적용하라고 지시했어  
요? 부실공사밖에 안 되는 거죠. 안 그러면 적자를 떠안든지. 그 관련근거를 어떤  
근거를 해서 “당초 계약금액대로 해라”라고 했어요? 이분이 누구냐 하면 토취장을  
한 게 고주리에 있는데 이름도 나와요. 관련근거로 해서 1만 32원 주라고 했는데 이  
광순 씨 토지소유자. 이게 야산입니까? 그러면 이 사람이 야산을 갖다가 1만 32원  
짜리로 계산해 놓았는데 6,000원 주라고 하면 4,000원 적자나죠, 회사에서는. 그럼 이  
게 변경승인이 명확치 않다는 거예요. 야산이면 이건 제거해 주면 이분은 엄청난 덕  
을 보는 거죠. 창고를 짓든 뭘 짓든. 왜 차이가 나는 겁니까?

○ 감리단장 한주철 답변해 드리겠습니다. 저희들이 그 분량이 많지 않습니다.

○ 김현욱 위원 분량이 많고 적고가 중요한 게 아니지 않습니까? 1m<sup>3</sup>라도 정확한  
관련 근거를 가지고, 지금 1만m<sup>3</sup>예요.

○ 감리단장 한주철 지금 말씀하신 건 맞습니다만 저희들이 큰 물량이 아닌 경우에  
현장에 공정상으로 필요할 경우에 회사에서 약간 금액이 오버될 경우에 저희들이 이  
금액 가지고도 공정을 추진하기 위해서 하자 제가 그렇게 건의합니다. 금액이 오버  
되는데 어떻게겠느냐. 저는 금액 오버 안 시키는 범위 내에서 회사에서 할 수 있으면  
하라 그런 식으로 오더를 주고 그것이 회사에 적자를 주겠다 그런 개념보다도 저도  
공정 추진할 욕심으로, 회사에서도 공정 추진할 욕심으로 거기에 약간의 적자가 난다  
면 낫겠지만 그런 건 감수하는 걸로 알고 있습니다.

○ 김현욱 위원 그럼 시·군에서 그냥 감수하라고 그러는데 그 이면에 토지 소유자  
인 이광순 씨에게 어떻게 해서 이 토취장 의뢰가 왔든지 안 그러면 누군가에 의해서  
이걸 정해 줬을 것 아니에요. 그게 토취장으로 선정된 문제가 있다는 거예요. 시·  
군에서 m<sup>3</sup>당 4,000원이라는 돈을 손해를 감수하면서 할 때는 뭔가 이유가 있을 것 아  
니에요. 1m<sup>3</sup>라고 그러면 시·군에서 발주처에서 하라고 그러면 한다고 무조건 합니  
까, 적자 나는데? 왜 이렇게 됐느냐 이거죠. 그리고 감리단 의견서는 신규단가 적  
용해서 낙찰률 계산하면 94.49%, 곱하면 1만 32원인데 적용을 감리단장님께서  
6,210원 기존단가에 하라고 그랬단 말이에요. 그럼 과도한 업무의 지시다 이거예요.  
그런 게 어떤 근거로 해서 이렇게, 적용하는 관련 근거가 어디 있습니까? 당연히 실  
무공정이 발생하고 토취장 변동이 있으면 거리 산정하고 뒤에 일위대가 다 있지 않  
습니까? 일위대가 제출했네, 실무 회사에서는. 일위대가에 의해서 단가가 산정이  
되는데 그 단가를 4,000원씩 깎아서 m<sup>3</sup>당 하라고 하실 때는 왜 했는지 사유가 있어야  
된단 말이에요. 주관적 생각을 가지고 업무를 처리하면 안 되는 거예요.

○ 감리단장 한주철 알겠습니다. 앞으로는 참고하겠습니다.

○ 김현욱 위원 여기에 대해서 왜 이렇게 됐는지 관련 서류 일체를 제가 이해할 수  
있도록 설명해 주세요. 이것도 추가 자료 요청합니다. 이상 마치겠습니다.

○ 위원장 이도형 김현욱 위원님 수고하셨습니다. 제가 질의를 마무리하면서 한 가지 당부의 말씀드리겠습니다. 아까 국장님이나 단장님한테 선서를 드리고 했었습니다. 그런데 아까 문화재 관리에 대해서 앞으로 우리가 공사를 해야 될 지역인데 문화재가 있느냐, 없느냐 이걸 아리송하게 답을 하셨던 말씀이에요. 그러면 앞으로 공사할 지역에 문화재가 있는지, 없는지 이렇게 해 가지고 과연 이게 될 것이냐. 아까 제가 서두에 말씀드렸습니다만 문화재가 있다 할 적에는 예산 확보하는 데 어떤 문제가 발생한다 하는 말씀을 드리겠습니다. 그러니까 이것도 자료 제출하는데 문화재가 있고 없는 걸 타당성조사해서 같이 보고해 주시기 바랍니다. 무슨 말씀인지 알겠어요?

○ 평택시건설도시국장 안성현 문화재에 대해서 제가 다시 한 번 설명을 드리겠습니다.

○ 위원장 이도형 있으면 있다, 없으면 없다 얘기해야죠.

○ 평택시건설도시국장 안성현 지금은 있는지 없는지 그건 알 수도 없는 겁니다. 문화재는 문화재 관련법에 의해서 처음에 절차상 지표조사를 해서 문화재가 혹시 있을지 모르겠다 하고 예측이 되면 전문가들이 지표조사해서 예측이 되면 세 번이라는 절차를 밟습니다. 그때 문화재가 나오면 그때부터 본격적인 문화재 발굴작업을 하는 겁니다. 그러니까 지금은 시굴작업 단계기 때문에 그거 끝나야 문화재가…….

○ 위원장 이도형 앞으로 예상해서 얘기하는 겁니까?

○ 평택시건설도시국장 안성현 아니 예상이 아니고 문화재는 발굴절차가 그렇습니다.

○ 위원장 이도형 아까도 위원님들이 자꾸만 지적을 해 주셨는데 하여간 그건 타당성조사해서 이번에 같이 보고를 해 주시기 바랍니다.

더 이상 질의하실 위원님이 안 계시므로 평택항~청북간 도로 개설공사에 대한 질의답변을 모두 마치겠습니다.

건설국장님은 위원님들께서 요청하신 서면 답변자료를 11월 24일까지 본 위원회에 16부씩 제출해 주시기 바랍니다.

○ 장경순 위원 위원장님, 제 자료는 내일까지 감사에서 봐야 되는데요.

○ 위원장 이도형 그런가요?

○ 장경순 위원 네, 있는 것 달라는데. 없는 것 달라는 것도 아니고.

○ 위원장 이도형 그럼 정정하겠습니다. 위원님들께서 감사를 원활히 진행하기 위해서 몇 가지 요청을 하니까 내일까지 제출해 주시기 바랍니다.

위원 여러분! 본 감사에 열의를 가지고 임해 주신 데 감사의 말씀을 드립니다. 그리고 함중식 건설국장님을 비롯한 관계 공무원 여러분들과 감리단장과 현장소장을 비롯한 관계자 여러분께서도 충실한 감사준비와 위원님들의 질의에 성의있게 답변하

신 노고에 대해 진심으로 감사를 드립니다. 오늘 여러 위원님들께서 지적해 주시고 대안을 제시해 주신 사항은 모두 도민의 뜻이니만큼 이를 겸허하게 받아들이셔서 도정 운영에 적극 반영토록 해 주시고 개선할 점은 조속히 조치하는 등 최선의 노력을 기울여 주시기 바랍니다. 다시 한 번 위원님 여러분 그리고 관계 공무원 여러분들과 공사 관계자 여러분의 노고에 감사드리며 이상으로 2005년도 행정사무감사와 연계하여 실시한 평택항~청북간 도로개설공사에 대한 2005년도 행정사무감사 종료선언을 하겠습니다.

(13시42분 감사중지)

(16시48분 감사계속)

○ 위원장 이도형 좌석을 정돈해 주시기 바랍니다. 지금부터 지방자치법 제36조, 동법시행령 제16조와 경기도의회 행정사무감사 및 조사에 관한 조례에 의거 건설본부가 발주하여 시공 중인 서운~안성간 도로확·포장공사에 대한 2005년도 행정사무감사 실시를 선언하겠습니다.

감사위원 여러분 그리고 건설본부장을 비롯한 관계공무원 여러분, 또한 현장소장을 비롯한 공사 관계자 여러분! 안녕하십니까? 오늘은 제207회 경기도의회 제2차 정례회 중 건설교통위원회 행정사무감사 일정에 따라 건설본부에서 발주하여 시공 중인 서운~안성간 도로확·포장공사 현장에 대한 행정사무감사를 실시하게 되었습니다.

여러 위원님들께서도 잘 아시는 바와 같이 지방의회가 행정사무감사를 실시하는 목적은 행정사무 전반에 관한 실태를 파악하여 지방의회 의정활동에 반영하는 것은 물론이며 내년도 예산심사 등을 위한 자료로 활용하고 아울러 이를 도정시책에 반영하고자 함이 그 목적인만큼 위원 여러분들께서 심도있는 감사와 건설본부 관계공무원, 공사 관계자 여러분의 진솔하고 성실한 답변이 있기를 당부드립니다.

오늘의 감사 진행순서를 말씀드리겠습니다. 우선 지방자치법 제36조제4항에 의거 출석요구한 증인의 선서가 있는 후에 공사 실무현황 보고에 이어 질의답변을 하는 순서로 하겠습니다. 출석요구를 받은 증인이 별다른 이유없이 출석하지 아니하거나 증언을 거부하는 때에는 500만원 이하의 과태료를 부과할 수 있음을 알려드립니다.

다음 선서요령을 설명하겠습니다. 증인을 대표하여 건설본부장은 발언대로 나오셔서 오른손을 들고 선서문을 낭독하고 다른 증인들은 그 자리에 서서 오른손만 들어 주시기 바랍니다. 선서가 끝난 후에 건설본부장은 선서문을 본 위원장에게 제출하여 주시면 되겠습니다.

먼저 증인 출석여부를 확인하겠습니다. 박명원 건설본부장 나오셨습니까?

○ 건설본부장 박명원 네.

○ 위원장 이도형 박성권 건설1부장 나오셨습니까?

○ 건설1부장 박성권 네.

○ 위원장 이도형 원종하 감리단장 나오셨습니까?

○ 감리단장 원종하 네.

○ 위원장 이도형 동용광 현장소장 나오셨습니까?

○ 현장소장 동용광 네.

○ 위원장 이도형 참석하여 주셔서 감사합니다. 증인은 모두 자리에서 일어서 주시기 바랍니다. 그러면 건설본부장은 발언대로 나오셔서 선서를 해 주시기 바랍니다.

○ 건설본부장 박명원 선서! 본인은 경기도의회가 지방자치법 제36조, 동법시행령 제16조제1항, 경기도의회 행정사무감사 및 조사에 관한 조례 제2조의 규정에 의하여 소관업무에 대한 2005년도 행정사무감사를 실시함에 있어 기관장으로서 성실하게 감사를 받을 것이며 또한 증인으로서 증언을 함에 있어서는 지방자치법 시행령 제17조의4제5항과 경기도의회 행정사무감사 및 조사에 관한 조례 제18조의 규정에 의하여 양심에 따라 숨김과 보탬이 없이 사실 그대로 말하고 만일 거짓이 있으면 위증의 벌을 받기로 서약하고 이에 선서합니다. 2005년 11월 17일 경기도 건설본부 박명원.

○ 위원장 이도형 다른 증인들은 앉아주시고 건설본부장은 본 공사에 대한 사업개요를 보고해 주시고 이어서 감리단장은 세부 추진실적 및 향후 추진계획에 대한 보고를 해 주시기 바랍니다.

○ 건설본부장 박명원 건설본부장 박명원입니다. 존경하는 이도형 위원장님 그리고 위원님 여러분! 바쁘신 의사일정에도 불구하고 도민의 복지 증진과 도정 발전을 위하여 노력하고 계시는 위원님 여러분께 깊은 감사를 드립니다. 아울러 그동안 우리 건설본부 소관 업무에 대하여 각별하신 관심과 애정을 갖고 적극 협조해 주시고 특히 바쁘신 가운데 시간을 내셔서 서운~안성간 도로 확·포장공사 현장 확인을 위하여 방문해 주신 데 대하여 관계공무원과 공사 관계자를 대신하여 다시 한 번 진심으로 감사를 드리면서 본 도로공사에 대한 사업개요 보고에 앞서 저희 간부공무원을 소개해 올리겠습니다. 박상무 관리부장입니다.

(인 사)

박성권 건설1부장입니다.

(인 사)

김준용 건설2부장입니다.

(인 사)

다음은 공사 관계자를 소개해 올리겠습니다. 본 공사의 감리를 맡고 있는 주식회사 서영엔지니어링 구자흡 부사장입니다.

(인 사)

다음은 시공사인 주식회사 대우건설 이철재 상무이사입니다.

(인 사)

다음은 공동 도급사인 한동건설주식회사 주연중 토목본부장입니다.

(인 사)

다음은 공동 도급사인 국제산업주식회사 이진섭 부사장입니다.

(인 사)

다음은 본 공사의 책임감리업무를 맡고 있는 주식회사 서영엔지니어링 원종하 감리단장입니다.

(인 사)

다음은 공사를 총괄 책임지고 있는 주식회사 대우건설의 동용광 현장소장입니다.

(인 사)

이상 공사 관계자 소개를 마치고 서운~안성간 도로 확·포장공사에 대한 사업개요를 보고드리겠습니다.

본 공사는 안성시 서운면 신흥리에서 대덕면 모산리까지 국가지원지방도 23호선과 70호선을 확·포장 및 연결하는 연장 14.7km, 총 18.5m의 4차로로 건설하는 사업입니다.

총 사업비는 1,437억 원으로써 사업기간은 2003년 12월 5일 착공하여 2008년 4월 4일 준공을 목표로 추진하고 있으며 현재 18%의 공정으로 계획 대비 106%로써 현재까지는 순조롭게 진행되고 있습니다.

시공사는 주식회사 대우건설이며 책임감리는 주식회사 서영엔지니어링에서 수행하고 있습니다.

본 도로공사에 대한 사업효과를 말씀드리면 지난 10월 31일 개통한 안성~양성 노선과 연계되고 경부축의 우회노선을 확보하여 원활한 지역간 교통소통을 도모하고 안성 시가지의 우회노선을 확보함으로써 안성 제2·3산업단지의 입주업체 등 기업의 물류비용이 절감되리라 기대합니다. 위원님들께서 양해하여 주신다면 본 공사에 대한 세부 추진실적과 향후 추진계획에 대하여는 전면 책임감리와 업무를 수행하고 있는 원종하 감리단장으로부터 보고토록 하겠습니다.

○ 위원장 이도형 건설본부장 수고하셨습니다. 다음은 감리단장 나오셔서 보고해주시기 바랍니다.

○ 감리단장 원종하 안녕하십니까? 서운~안성 감리단장 원종하입니다. 바쁘신 데도 불구하시고 이도형 위원장님을 비롯하여 여러 위원님들께서 저희 현장을 방문하여 주신 데 대하여 감사드립니다.

지금부터 공사 현황을 보고드리겠습니다. 목차 순서대로 말씀드리겠습니다. 위치 도입입니다. 저희 공사시점은 안성시 서운면 신흥리에서부터 안성시 대덕면 모산리가 되겠습니다. 그래서 이 구간이 12km 구간이고 국지도 70호선이 있습니다. 여기에 2.73km입니다. 그래서 총연장이 14.7km가 되겠습니다. 저희 12km 구간에는 송산IC,

양변IC, 늑동IC, 신기IC…….

○ 노용수 위원 공사구간이 12km인데 국지도 70호선 2.7km까지 포함해서 14.7km라고 말씀하셨는데 저희한테 주신 자료에 예산내역과 사업량이 있잖아요. 예산 1,437억도 2.7km가 포함된 예산이라는 거죠?

○ 감리단장 원종하 네. 그래서 저희 현장구간에 IC가 교차로가 5개가 되겠습니다. 그 다음에 저희 시점은 보시면 성환~입장 이게 33호국도가 되겠습니다. 지금 현재 시공 중에 있고 이 국도가 2007년도에 완료할 예정으로 돼 있습니다. 그 다음에 위로 보시면 저희 구간 위에 양성구간을 10월 31일 준공을 봤습니다. 그래서 저희 구간이 가운데만 현재 시공이 안 돼 가지고 개통을 안 하고 시공 중에 있는 겁니다. 23호선을 갖다가 대충 보신다면 동쪽으로는 중부고속도로와 내륙고속도로가 있고 서쪽으로는 서해안고속도로, 경부고속도로가 접해 있습니다. 그런데 저희 늑동IC 중간 지점에 음성~평택간의 고속도로가 지나가고 있습니다. 여기에 보시면 늑동IC에서부터 저희가 2007년도에 세계정구선수권대회를 하기 위해서 계획을 잡기를 늑동IC에서부터 건지IC까지 4.3km를 먼저 시공을 해 가지고 교통 원활을 계획을 잡았습니다. 그런데 사업비가 없기 때문에 현재로서는 저희가 늑동IC에서 나와 가지고 산업단지가 있는데 산업단지는 현재 4차선으로 돼 있습니다. 여기서 안성우회도로가 있는데 이걸 여기 표시가 안 됐는데 안성우회도로가 노란색으로 돼 있습니다. 이게 2007년도에 준공 완료 예정입니다. 그래서 저희가 늑동IC를 통과시켜 가지고 통과되면 인터체인지가 돼서 2007년도의 정구선수권대회는 교통이 원활하다고 생각이 됩니다.

다음 시점부 전경입니다. 여기가 천안~입장간 도로 종점부입니다. 이쪽에 입장~성환 간이 있는데 이게 600m가 아직 시공이 안 됐습니다. 2007년도에 성환~입장을 완료를 한다고 합니다.

다음 저희 종점이 23호 종점입니다. 안성~양성 간은 10월 31일 준공을 봤습니다.

다음은 종평면도를 보고 말씀을 드리겠습니다. 공사시점이 나오고 있는데 저희 현장에 교량이 17개소가 됩니다. 그래서 그걸 하나하나 말씀드리겠습니다. 독정가도교가 12m가 있고 그 다음에 송산교가 80m입니다. 이걸 아까 오시는데 송산인터체인지가 생긴 구간입니다. 이걸 슬라브가 완료가 됐습니다. 그 다음에 동춘교라고 있는데 이것이 60m입니다. 이것도 슬라브가 완전히 시공 완료됐습니다. 양변가도교는 현재 문화재 지표조사 때문에 시공을 못하고 있는 상태입니다. 양변교는 절토구간이기 때문에 절토를 한 후에 시공을 하려고 준비작업을 하고 있습니다. 구수교는 7m인데 이걸 완료됐습니다. 그 다음 보체교는 현재슬라브 철근조립을 하고 있습니다. 늑동IC교는 현재 아파트먼트 A1, A2 이하 벽체철근을 완료했습니다. 구례교는 현재 아파트먼트 A2 전부 다 완료하고 PSC BEAM 제작이 완료됐습니다. 신기가도교는 현재 지장물 전주가 서있습니다. 전주를 이설하는 중에 있습니다. 전주 이설만 끝

나면 바로 착공에 들어가겠습니다. 신기교는 현재 아파트먼트가 두 개 완료돼 있습니다. 그 다음에 옥산교도 A1아파트는 완료가 됐고 P4까지 현재 시공을 완료했습니다. 아양교는 스틸 박스 가더(STEEL BOX GIRDER)로서 이건 아파트먼트 A1, A2가 완료됐습니다. 건지1가도교는 현재 아파트먼트가 완료되고 PSC BEAM도 제작 완료가 됐습니다. 대덕가도교는 성토 중에 있고 P3, P4는 지금 시공 끝냈습니다. 건지2가도교 이건 38국도가 지나가기 때문에 여기에 오버브리지가 생깁니다. 그리고 절토구간이 있는데 현재 문화재 지표조사를 하고 있습니다. 그 다음에 국지도 70호선을 말씀드리겠습니다. 국지도 70호선은 신기IC에서부터 현재 공단에서 옥산교를 지나 가지고 경찰서가 있는데 여기는 개통이 됐습니다. 저희는 지금 거기까지 와 가지고 도기가도교를 통해 가지고 23호선 안성우회도로가 맞붙습니다. 이것이 마주봐 가지고 안성우회도로는 2007년도에 완공할 예정으로 돼 있습니다. 공사구간은 2+736m가 되겠습니다.

○ 위원장 이도형 시간 관계상 보고는 간단하게 해 주시기 바랍니다.

○ 감리단장 원종하 공사개요를 말씀드리겠습니다. 공사명은 서운~안성간 도로 확·포장입니다. 노선명은 국지도 23호선, 국지도 70호선입니다. 위치는 경기도 안성시 서운면 신흥리부터 대덕면 모산리, 공사기간은 연장이 14.73km로 23호선 12km, 70호선 2.73km이고 폭원이 18.5m, 4차로가 되겠습니다. 공사기간은 2003년도 12월 5일부터 2008년도 4월 4일 52개월이 되겠습니다. 시행처 경기도건설본부, 설계사·감리사는 주식회사 서영엔지니어링이 되겠습니다. 시공사는 대우건설, 한동건설, 국제산업이 되겠는데 대우건설이 70%, 한동건설이 20%, 국제산업이 10%가 되겠습니다.

사업목적을 말씀드리겠습니다. 국지도 23호선 및 국지도 70호선 중 안성시 서운면~대덕면간 4차로 도로를 신설 및 확장하여 기존 2차로 도로의 교통용량 초과로 인한 교통사고 및 교통체증을 해소하고 지역간 이동성 및 접근성을 높여 지역주민의 소득 증대와 국토의 균형발전을 도모하는 데 목적이 있습니다.

공사 추진현황을 말씀드리겠습니다. 공정은 토공, 배수공, 구조물공, 포장공, 부대공, 기타로 계가 총 735억이 되겠습니다.

기이 시공분이 64억이 되겠고 현재 토공이 31%, 배수공이 46%, 구조물공이 26%로 공사 대비 18%가 되겠습니다.

표준단면도를 말씀드리겠습니다. 성토부에 포장단면이 90전이 되겠습니다. 동상방지층 30cm, 보조기층 30cm, 기층이 20cm, 표층이 10cm가 되겠습니다. 폭원이 18.5m 4차선이 되겠습니다.

절토부를 말씀드리겠습니다. 폭원은 18.5, 여기서 중요한 게 절토부 토사부분에 1:1.5, 1:1.2 토사구간입니다. 그 다음에 리핑암이 1:1.2, 발파암은 1:0.7이 되겠습니다.

주요 시설물 현황을 말씀드리겠습니다. 교량이 17개소인데 RC RAHMEN교가 3개

소, PSC BEAM 8개소, RC SLAB교가 2개소, STEEL BOX GIRDER가 4개소입니다. 그 중에서 대표적인 것만 보고드리겠습니다. 구수교 상부가 RC RAHMEN교로서 연장이 12m, 폭원이 19.5m, 교대가 역T형 말뚝기초로 돼 있습니다. 종단면도로 보면 12m가 되겠고 단면도는 19.5, 4차선이 되겠습니다. 구수교를 저희가 완료한 사진입니다.

다음은 옥산교를 말씀드리겠습니다. 상부가 PSC BEAM 교량으로서 연장이 180m, 폭원이 19.5m, 교대는 역T자형 말뚝기초가 되겠고 교각은 T형 기초가 되겠습니다. 연장은 180m가 되고 P가 5기가 있습니다. 단면도 19.5, 4차선이 되겠습니다. 여기에서 상부를 보시면 아까 말씀대로 아파트먼트가 2기가 완료되고 P 1, 2, 4, 5까지 해서 지금 시공 중에 있습니다. 슬라이드 사진을 보시고 계십니다. 아파트1, 2해서 두 개 했고 교각 P1이 현재 시공 중에 있습니다. 그 다음에 P2, P3, P4 완료, 현재 P5 철근을 조립 중에 있습니다.

다음은 보체교를 말씀드리겠습니다. 상부가 RC SLAB 교량으로서 연장이 43m이고 폭은 19.5m, 교대는 역T형 말뚝기초가 되겠습니다. 교각은 III형의 말뚝기초가 되겠습니다. 종단면도를 보시면 43m가 되고 단면도는 19.5m 4차선이 되겠습니다. 현장사진을 찍은 겁니다. 아파트먼트가 2기가 되어 있고 교각이 하나씩 있고 현재 슬라브 철근조립을 하고 있습니다. 대덕가도교를 말씀드리겠습니다. 상부가 STEEL BOX GIRDER와 PSC BEAM으로서 복합교량입니다. 연장은 445m, 폭원이 19.5m, 교대가 역T형 말뚝기초가 되겠고 교각은 III형의 말뚝기초가 되겠습니다. 여기 특이한 것은 현재 STEEL BOX GIRDER가 3스판으로 되어 있습니다. 그리고 3스판의 중앙부가 38호선 국도가 지나가기 때문에 55m가 되고 그렇기 때문에 저희가 1등교로서 매년 안전진단을 받고 있습니다. 그 다음에 PSC BEAM 교량은 총 300m인데 30m씩 10점간으로 되어 있습니다. 그래서 총 445m가 되겠습니다. 대덕가도교 단면도 19.5m 4차선이 되겠습니다. 그림을 보시면 이게 국도 38호선 지나가는 겁니다. 그래서 여기에 55m짜리 STEEL BOX GIRDER 양쪽에 45m짜리 그렇게 해서 145m가 되겠습니다.

그 다음에 PSC BEAM은 300m, 10점간으로 30m씩 해서 300m가 되겠습니다. 현재 교대 A1은 타일향타를 준비하려고 성토를 지금 하고 있습니다. 그 다음에 저희가 현재 교각 P3, P4 타일향타를 완료했습니다. 여기에서 이 산을 지나가서 38국도가 나옵니다. 그래서 아까도 말씀드렸는데 건지2가도교 오버브릿지가 지나면 바로 절토구간, 저희 중점이 되겠습니다.

다음은 교차로 5개소를 말씀드리겠습니다. 입체교차로가 송산, 아까 말씀드린 양변, 늑동, 신기, 건지가 되겠습니다. 그 다음에 늑동IC 주변을 말씀드리겠습니다. 산업단지 아까도 말씀드렸습니다. 2007년도 세계정구선수권 대회를 위해서 제2산업단지 이쪽에는 현재 4차선이 되어 있습니다. 이것이 늑동교량입니다. 그래서 이게

벽체는 다 지었고 내년 봄에 슬라브를 쳐서 개통을 시켜서 인터체인지로 들어갑니다. 이 도로가. 그렇게 되어 있습니다.

용지보상 현황을 말씀드리겠습니다. 용지하고 지장물로 나뉘 있는데 용지는 지금 전체 94.8%가 되어 있고 지장물은 분묘, 가옥, 한전주, 통신주, 기타로 나뉘어 있는데 전체로 보시면 76%가 보상이 되었습니다. 전기 같은 것은 이설요청 시공 중에 있습니다.

안전관리 현황을 말씀드리겠습니다. 구분은 일일점검, 주간점검, 특별점검, 재해점검, 안전점검, 근로자 안전교육, 사업주간 협의체 회의, 안전의 날, 현장관리 정비의 날이 되어 있습니다. 이것은 빈도에 따라서 계획 대 실적을 해서 저희가 시행하고 있습니다. 안전관리 현황 일일점검 및 주간점검 사진을 찍은 겁니다. 다음은 재해점검 및 구조물 안전점검, 해빙기에 재해점검하고 이것은 구조물 안전점검하는 사진입니다. 이것은 근로자 안전교육 장면입니다. 안전관리 현황 사업주간 협의체 회의는 소장 주재로 해서 각 사업자하고 회의를 하는 장면입니다. 안전의 날 행사입니다. 매월 4일 소장 주재로 해서 협력업체를 잘 한 데는 상을 주고 보상을 합니다. 그 다음에 안전관리비 집행 현황을 말씀드리겠습니다. 안전관리비가 총 10억 9,700만원인데 금해 계획이 3억 1,000만원, 누계실적에 4억 5,600만원이 되겠습니다.

현안사항을 말씀드리겠습니다. 2005년도 예산부족이 54억, 2007년 하반기 세계정구선수권대회 개최와 관련하여 조기개통 4.3km 추진시 252억원이 추가로 필요합니다. 조기개통 구간은 늑동IC에서 건지IC 4.3km 구간 총 공사비 342억원입니다. 2005년도까지 집행예산액이 40억원입니다. 그리고 2006년도 예산요구액이 지금 50억원으로 되어 있습니다. 이것은 세계정구선수권대회 운동장 앞에 설치해 놓은 현판입니다. 이것으로서 현황보고를 마치겠습니다. 감사합니다.(업무보고서는 끝에 실음)

○ 위원장 이도형 감리단장 수고하셨습니다. 다음은 본 공사에 대한 질의답변 순서입니다. 질의답변은 원활한 의사진행을 위하여 일문일답 형식으로 진행하도록 하고자 하는데 이의 없습니까?

(「없습니다」 하는 위원 있음)

이의가 없으므로 일문일답으로 진행하겠습니다. 질의에 앞서 잠시 질의방법에 대해 말씀드리겠습니다. 먼저 질의하실 위원님 순서입니다. 질의하실 감사위원 순서는 여러 위원님들과 협의한 대로 본 위원장석에서 좌측으로 앉아계신 위원님부터 질의하도록 하겠습니다. 다음 위원별 질의시간을 알려드리겠습니다. 5분 내지 10분을 할애한 후 모든 위원이 질의가 끝난 후 보충질의가 있을 시에는 5분을 추가로 배정하도록 하겠습니다. 또한 보충질의를 모두 끝낸 후에 추가로 질의하실 위원님은 질의순서에 의해 질의할 수 있도록 하겠습니다. 원활한 회의진행을 위해 많은 위원님들의 협조를 부탁드립니다. 그러면 질의를 하겠습니다. 먼저 차희상 위원 질의해

주시기 바랍니다.

○ 차희상 위원 안녕하십니까? 수원 출신 차희상 위원입니다. 먼저 저희들이 제 시간에 맞춰서 오지 못한 것에 대해서 양해말씀을 구하겠습니다. 시간도 촉박하고 해서 간단하게 한 두어 가지만 질의하도록 하겠습니다. 먼저 보고를 잘 받았습니까만 안성~양성간 고속도로 준공식이 얼마 전에 있었죠?

○ 감리단장 원종하 네.

○ 차희상 위원 그 때 본 위원도 거기 참석을 해서 현장을 좀 파악하고 갔었습니다. 그 당시에 현장에 계셨던 분들이 서운~안성간 고속도로가 빨리 개통이 되어야 된다는 말씀도 계셔서 본 위원도 그런 부분에서 같은 생각을 갖고 있었습니다. 그런데 오늘 현장을 둘러보고 감사현장을 와서 보니까 아주 준비가 충실하신 것 같아서 상당히 기분이 좋습니다. 간단히 한 가지만 질의하겠습니다. 용지보상에 보시면 지금 필지가 94.8%가 용지보상이 되어 있는데 나머지 5.2%에 대해서 용지보상이 안 된 이유가 뭡니까?

○ 감리단장 원종하 용지보상이 안 된 이유는 현재 문화재 지표조사를 하고 있습니다. 그래서 거기에 딸려있어서 못한 것이 있고 다른 거는 별 이유가 없습니다.

○ 차희상 위원 문화재 지표조사로 현재 용지보상이 안 되는 부분이 있다고요?

○ 감리단장 원종하 네.

○ 차희상 위원 그 부분이 어느 부분입니까?

○ 감리단장 원종하 지금 시점부분하고 70호선하고 또 대덕가도교에 있습니다. 세 군데가 지금 하고 있습니다.

○ 차희상 위원 시점이면…….

○ 감리단장 원종하 지금 공사를 안 한 현장.

○ 차희상 위원 천안~입장간 접속구간?

○ 감리단장 원종하 네, 맞습니다. 거기에 2km 정도 됩니다.

○ 차희상 위원 그러면 시점부분이 지금 용지보상이 되지 않을 경우 무슨 문제점은 없습니까?

○ 감리단장 원종하 현재로서는 문제점이 없습니다. 내년도에 지표조사가 완전히 끝나면 예산이 확보되어 있기 때문에 문제가 없습니다.

○ 차희상 위원 만약에 문화재가 발굴될 경우 어떻게 됩니까?

○ 감리단장 원종하 현재로서는 문화재가 발굴되었을 때 어떻게 하느냐 하는 것은 문화재청하고 얘기를 해서 저희가 건설본부하고 협의를 해서 결정을 내리겠습니다.

○ 차희상 위원 만약에 거기에 문화재가 발굴이 되면 그 시점부분이 천안과 연계되는 부분인데 거기가 종단이 되어 있단 말이에요. 안성간 고속도로가 개통이 되어서 연결이 되어야 되는 부분에서 거기에서 연결이 안 되다 보면 우리가 국·도비를 지

원한 공사의 의미가 없잖아요. 노선이 조정이 되니까.

○ 감리단장 원종하 그렇게 생각이 듭니다.

○ 차희상 위원 그럴 때 어떤…….

○ 감리단장 원종하 그런데 제가 지금 문화재 조사하는 것을 쭉 지켜보고 있습니다. 그런데 그렇지는 않게 문화재위원들이 얘기는 하고 있습니다. 저도 그렇게 되기를 바라고 있습니다.

○ 차희상 위원 감리단장님께서 그렇게 말씀하시니까 안심이 되지만 혹시 그런 부분이 발생할 수 있다고 보기 때문에 다시 한 번 체크해 주시고 한번 심도있게 검토해 주시기 바랍니다.

○ 감리단장 원종하 검토하겠습니다.

○ 차희상 위원 그 다음에는 지금 이 용지보상에 대해서 따질 수는 없습니다만 적정하게 주민들하고 잘 합의가 된 사항들이죠? 무리하게 한 것은 없죠?

○ 감리단장 원종하 네, 무리가 되는 것은 없습니다.

○ 차희상 위원 지장물에 대해서만 상당부분 이설해야 되는 부분이 있고 또 민원발생현황을 보니까, 12번에 보니까 이동호 씨가 잔여지 제척을 요구하고 진입도로 설치를 요망하고 있는데 이런 부분은 어떻게…….

○ 감리단장 원종하 그것은 해결을 봤습니다.

○ 차희상 위원 고충처리위원회까지 간 사항이라는데 해결을 봤어요?

○ 감리단장 원종하 네, 오늘도 왔다 갔습니다.

○ 차희상 위원 그러면 이 자료가 정례회 하기 전 자료네요.

○ 감리단장 원종하 현재 그 사람이 민원을 냈기 때문에, 고충처리위원회에서 왔기 때문에 설계를 저희가 해 가지고 건설본부에 승인을 맡아서 하려고 지금 준비하고 있습니다.

○ 차희상 위원 그러면 큰 문제가 없다는 말씀이시고, 좋습니다. 용지보상 문제도 적정하게 잘 이루어졌다고 말씀하셨고 지금 공사 중인 도로도 2007년도 세계정구대회를 대비해서 필히 신속하게 개통이 되어야 된다는 말씀이신데 그렇다면 그런 의미에서는 본 위원도 같이 동참을 합시다만 지금 보면 내년도 예산에 편입이 안 된 것 같아요.

○ 감리단장 원종하 그런데 지금 예산이 한 50억원, 그것이 내년도에 저희한테 확정될 것 같은데 그것 가지고는 저희가 아까 말씀드린 106%가 되었는데 시공사에서 현재 선투자를 하고 있습니다. 그래서 저희가 공사를 추진하고 있는데 내년에 50억원이 나온다 하더라도 34억원을 선투자했기 때문에 내년도에 4, 5월 가면 그 돈이 다 없어지고 사업비가 없지 않느냐, 그래서 지금 걱정스럽습니다.

○ 차희상 위원 그러면 그 사업비를 확보 못하면 공사를 중지해야 된다는 말씀이신

데 거기에 대한 대안은 없습니까?

○ 감리단장 원종하 대안은 시공사하고도 얘기를 하고 있습니다만 시공사도 한도가 있기 때문에 본사하고 절충 중에 있습니다만 확답은 못하겠습니다.

○ 차희상 위원 주식회사 서영에서 우리 도에서 감리를 여러 번 하고 계시죠?

○ 감리단장 원종하 네.

○ 차희상 위원 물론 주식회사 서영에서 계획을 잘 짜서 가지고 그런 부분에도 하 시리라 믿고 있습니다만 예산이 반영이 안 되면 사실 여러 가지 힘든 부분이 발생 할 텐데.

○ 감리단장 원종하 맞습니다.

○ 차희상 위원 그동안에도 보면 공사가 중단되고, 공사가 계속된 것은 아니죠?

○ 감리단장 원종하 계속하고 있습니다.

○ 차희상 위원 그러면 금년도 예산도 상당히 부족하다고 말씀하시고 내년도 예산 요구액이 50억밖에 안 되어 있는데 그런 부분에 대해서 구체적으로 대안을 갖고 계 신 것은 없으시고.

○ 감리단장 원종하 지금 대안이라고 하면…….

○ 차희상 위원 시공사에서 선투자를 하는 것도 한계가 있다?

○ 감리단장 원종하 네, 그리고 현재로서는 대우건설하고 이야기는 안 했습니다만 그런 것도 문제가 있고 건설본부하고 이야기를 해 가지고 내년도 예산을 어떻게든지 많이 주십사 그렇게 얘기할 수밖에 없습니다. 지금 현재로서는.

○ 차희상 위원 건설본부장님도 이 자리에 계십니까만…….

○ 건설본부장 박명원 예산관계는 제가 답변을 드릴게요. 현재 균형발전특별회계라 고 되어 있어서 공사비는 국비에서 지원해 주고 있습니다. 내년도에 저희한테 배정 된 것이 약 718억원 정도가 됩니다. 현장이 2청을 제외하고 저희 건설본부에서 하고 있는 것이 10개 현장이 됩니다. 그래서 우선 오폭~포곡 같이 내년도에 끝나는 부분 은 아예 마무리를 해야 되기 때문에 그 부분에 집중투자를 하고 서운~안성은 일단 2008년도까지이기 때문에 저희가 내년도에는 한 50억원 배정하고 추경 때 건교부나 이런 데에 다시 한 번 협의를 해서 배정이 되면 추가로 하고 그렇지 않으면 저희가 도비 선투자하는 방안까지 생각하고 있습니다. 아직 지사님까지 보고드리지는 않았 지만 그런 부분까지 내년도에 종합적으로 검토해서 거기에 대한 대안을 마련해 보도 록 하겠습니다.

○ 차희상 위원 알겠습니다. 그러면 현재 공사 규모로 보나 앞으로 활용도나 여러 가지 봤을 때 꼭 필요한 공사라고 봅니다. 예산이 무계획으로 한다면 안 되죠. 본 부장님 말씀 참고해서 본 위원도 예산을 확보할 수 있는 방안이 있다면 가급적이면 노력하도록 하겠습니다.

- 감리단장 원종하 감사합니다.
- 차희상 위원 끝까지 최선을 다해서 현재 추진하고 계시는 서운~안성간 도로가 원활하게 개통될 수 있도록 노력해 주시기 바랍니다.
- 감리단장 원종하 감사합니다. 최대한 노력하겠습니다.
- 위원장 이도형 차희상 위원님 수고하셨습니다. 다음 질의하실 위원님, 정연구 위원님 질의해 주시기 바랍니다.
- 장경순 위원 위원장님, 감사진행발언 좀 하겠습니다.
- 위원장 이도형 네, 말씀해 주세요.
- 장경순 위원 원활한 행정사무감사를 위해서 우리 현장소장님께서, 제가 차를 타고 이동하면서 오다보니까 논두렁에 꽂혀있는 깃발이 여러 개 있는 것을 봤어요. 있죠, 현장소장님. 깃발 하나만 빨리 뽑아다가 제 좌석에 갖다 주시기 바랍니다. 이상입니다.
- 위원장 이도형 깃발 좀 하나 부탁드립니다. 정연구 위원님 질의해 주시기 바랍니다.
- 정연구 위원 화성 출신 정연구 위원입니다. 감사자료가 아주 디테일하게 잘 되어 있어서 검토해 보면 될 것 같고 지금까지 기성을 7회 받으셨죠? 기성을 몇 번 받으셨어요?
- 감리단장 원종하 기성은 저희가…….
- 정연구 위원 7회로 나와 있는데 7회 토털 누계가 얼마예요? 105억인가요?
- 감리단장 원종하 네, 맞습니다.
- 정연구 위원 그러면 2006년 요구액이 50억원이라고 그러셨는데 2006년 요구액이 50억원이면 2005년 12월에 이 기성신청을 해야 되는 거죠?
- 건설1부장 박성권 제가 답변드리겠습니다. 50억원은 내년도 국지도 사업으로 건교부에서 내려올 돈이거든요.
- 정연구 위원 기성회수하고 기간을 보니까 3개월 단위로 하던데 2005년 9월에 기성신청을 했고 12월에 신청할 예정인 것 같은데 2005년에 기성신청한 게 없네요?
- 감리단장 원종하 마지막은 아직 안 하고 있습니다.
- 정연구 위원 그러면 그 50억원을 신청하실 건가요? 알았어요. 그러면 문화재에 대해 동료위원께서 말씀하셨는데 문화재 지표조사라는 게 우리가 도로공사를 할 때 의무적으로 들어가야 되는 겁니까?
- 감리단장 원종하 현재 법으로 되어 있습니다.
- 정연구 위원 그러면 기초설계 용역할 적에 그때는 이게 안 나와 있나요?
- 감리단장 원종하 지금 설계하는 것은 그것이 포함되어 나오는데 이 설계가 1997년도에 설계를 했습니다. 그래서 그때는…….

- 정연구 위원 법이 없었군요.
- 감리단장 원종하 빠져서 안 되었었고 그래서 이게 누락이 된 상태입니다.
- 정연구 위원 새로 제정된 개정법에 기초설계 용역할 때부터 문화재 조사를 하게 되어 있군요. 그런데 이 법이 허가가 나고 시행될 때는 안 되었기 때문에 지금 하는 거다, 공사 중에. 그런데 본 공사에서는 추가공사비가 없었습니까?
- 감리단장 원종하 현재는 없습니다.
- 정연구 위원 설계변경도 없었고요?
- 감리단장 원종하 설계변경은 잠깐 말씀드리겠습니다.
- 정연구 위원 빨리빨리 몇 번 있었는지, 왜 있었는지 말씀해 주시고.
- 감리단장 원종하 설계변경은 저희가 한 번도 없었습니다. 왜냐하면 저희가 건교부에 총 사업비 예산을 청구함에 따라서 그것이 결정되어야 사업비가 확정됩니다. 그래서 아직까지 설계변경 사유가 없었고.
- 정연구 위원 연약지반은 튼튼했어요?
- 감리단장 원종하 여기에는 연약지반이 없습니다.
- 정연구 위원 그러면 RC RAHMEN교가 세 개가 있네요. 독정가도교, 구수교, 늑동IC교 거기에 상부에 철근은 몇 mm가 들어가는 겁니까?
- 감리단장 원종하 19mm, 25mm.
- 정연구 위원 그리고 레미콘 콘크리트 규격은 어때요?
- 감리단장 원종하 레미콘은 210, 270 그렇습니다.
- 정연구 위원 자갈은요?
- 감리단장 원종하 자갈 규격은 지금 25mm로 생각하고 있습니다.
- 정연구 위원 25mm는 너무 작은 것 아니에요?
- 감리단장 원종하 저희가 콘크리트는 대략 25mm를 많이 쓰고 있거든요. PSC BEAM 같은 것은 제작할 때 하고. 이것은 다시 위원님한테 보고드리겠습니다.
- 정연구 위원 그렇게 해주시고 PSC BEAM은 자체생산인가요, 어디에서 매입을 해온 겁니까?
- 감리단장 원종하 이것은 저희가 콘크리트 설계를 해서 레미콘 회사하고 시공사가 계약해서 협력업체 해서 저희가 건설부에 공인된 업체로부터 지금 제품을 사오는 겁니다.
- 정연구 위원 어느 회사에서 사옵니까?
- 감리단장 원종하 금강입니다.
- 정연구 위원 18m인가요?
- 감리단장 원종하 아니에요, 30m.
- 정연구 위원 m당 얼마입니까?

- 감리단장 원종하 그것도 나중에 알려드리겠습니다.
- 정연구 위원 그러면 그것을 알려주시고 또 m당 공사비는 얼마나 들어갑니까? 전체적으로 평균.
- 감리단장 원종하 약 100억원 정도 보시면 될 것 같습니다.
- 정연구 위원 보상비까지. 단장님은 지금 기술사신가요?
- 감리단장 원종하 아닙니다. 경력인정…….
- 정연구 위원 경력이 10년…….
- 감리단장 원종하 저는 '69년도부터 경부고속도로를 했고 '71년도에 대만을 갔습니다. 대만 고속도로 현장에 갔습니다.
- 정연구 위원 이 도로가 내년도 세계정구대회도 있고 상당히 시급한 모양인데 감리도 잘 해 주시고 아무튼 백년대계 이상 가는 튼튼한 도로를 만들어 주실 것을 당부드리고 질의 마치겠습니다.
- 감리단장 원종하 감사합니다.
- 위원장 이도형 정연구 위원님 수고하셨습니다. 다음 장경순 위원님 질의해 주시기 바랍니다.
- 장경순 위원 장경순 위원입니다. 건설현장 소장님 눈두렁에 꽃아둔 깃발 갖고 오셨어요?  
(「뵈으러 왔습니다」 하는 관계자 있음)
- 아직 안 왔어요? 가까운 데인데 이렇게 늦어요? 빨리 서둘러 갖다 주시기 바랍니다. 몇 가지만 감리단장님께 질의를 드리겠습니다. 충청남도 지역에는 이미 개통이 되었죠?
- 감리단장 원종하 네, 맞습니다.
- 장경순 위원 그리고 중간부분도 지난 번 10월 31일 일부 개통이 되었고요.
- 감리단장 원종하 양성현장 말씀하시는 겁니까?
- 장경순 위원 지금 이 구간이 개통이 늦는 이유는 뭘니까?
- 감리단장 원종하 지금 개통이 늦는 것은 객관적으로 봤을 적에 이것은 양성현장 하고 서운~안성하고 같이 발주를 했으면 끝이 났을 텐데 늦게 발주가 되어 가지고.
- 장경순 위원 발주시기가 차이가 있다 이 말씀이지요?
- 감리단장 원종하 네, 그렇습니다.
- 장경순 위원 늑동IC에서 건지IC까지 4.3km 구간을 개통하기 위해서 사업비가 부족하다고 그랬는데, 253억원이 부족하다고 그랬나요? 그러면 부족한 재원은 어떻게 확충할 계획인가요?
- 감리단장 원종하 그것은 지금 사업비가 없기 때문에 그것은 추진을 보류한 상태입니다. 돈이 없어서. 그래서 아까 말씀드린 대로 늑동IC에서 산업2단지 지금 4차

선으로 된 데를 통과시켜서 안성우회도로하고 연결되어서 교통소통을 원활히 하려고 하고 있습니다.

○ 장경순 위원 지원책이 없다면 별도의 대책을 강구해야 되는 것이 아닌가요? 보류할 게 아니고.

○ 감리단장 원종하 그런데 저희가 그것을 계산해 보니까 약 252억원인데 현재 그것이 나오면 되겠다 하지만 그 돈이 예를 들어서 내년도 사업비가 50억원 나오고 그러면 되지도 않고 그래서 저희가 예산 잡은 게 그쪽까지 하려고 하면 연 150억원 이상이 나와야지 그쪽을 손을 댈 수 있고 시공할 수 있습니다.

○ 장경순 위원 252억원 중에 150억 이상이 와야 사업을 계속 하신다?

○ 감리단장 원종하 네.

○ 장경순 위원 알겠습니다. 그리고 대부분이 고성토구간이고 교량이 많이 설치되어 있는데, 그렇죠? 설계도면으로 보니까, 지역주민들이 불편하지 않나요? 교량들이 많이 설치되어 있고 그러면.

○ 감리단장 원종하 이것은 저희가 처음에 현장답사를 해서 이장님들하고 전부 다 주민들하고 12km를 현장답사하면서 주민여론을 수렴했습니다. 그런데 그때 당시에는 그런 얘기가 없었습니다. 자기네가 얘기하는 건 파이프라든가 늘려달라는 것하고…….

○ 장경순 위원 교량이 많이 설치되어 있는데도 불구하고 주민들이 어떠한 불만을 이야기하지 않았다 이 말씀이지요?

○ 감리단장 원종하 네, 맞습니다.

○ 장경순 위원 교량이 많이 설치되면서 농지도 많이 잠식이 되는 걸로…….

○ 감리단장 원종하 그런데 용지 잠식이 되는 것도 있겠습니다만 저희가 신기교에서 옥산교 사이에 논이 있습니다. 그쪽에는 땅을 보상을 줄하려고 보강토 옹벽으로 했습니다.

○ 장경순 위원 보상을 줄하려고. 알겠습니다. 이 사업하고 관련해서 민원이 돌출된 사항들이 있죠. 민원이 돌출되고 진출입로를 추가로 설치하면서 민원이 발생한 사항들에 대해서는 자료를 제출해 주시기 바랍니다. 그리고 민원을 어떻게 처리하고 있다는, 민원을 아직도 처리하고 있다 이런 등등의 사안별로 해 주시기 바랍니다.

○ 감리단장 원종하 그건 저희가 민원이 12건이 발생을 했습니다.

○ 장경순 위원 그러니까 자료로.

○ 감리단장 원종하 자료는 있습니다. 이걸 나중에 장 위원님한테 보고를 드리겠습니다.

○ 장경순 위원 그러세요. 설계변경한 부분에 대해서는 아까 말씀을 하셨으니까 넘어가도록 하고 사업비가 부족하다고 그러셨는데 실제로 공사실적을 보니까 이미 집

행한 예산보다도 106%에 가까운 공정실적을 보였거든요. 사업비는 덜 들이면서 106%의 공정을 한 이유는 어떻게 된 건가요?

○ 감리단장 원종하 이건 국비 지원액이 부족함에 따라서 시공사인 대우건설에서 금년도에 34억원을 선투입함에 따라서 현재까지 공정이…….

○ 장경순 위원 대우에서 선지출했다?

○ 감리단장 원종하 네, 선투자를 해 가지고 공사를 시행하고 있습니다.

○ 장경순 위원 알겠습니다. 하도급업체가 있죠? 몇 개 있습니까?

○ 감리단장 원종하 하도급이 현재로 3개입니다.

○ 장경순 위원 하도급 업체에 대한 기성금은 어떤 방법으로 지급을 하고 있나요?

○ 감리단장 원종하 시공사 소장이 나오셨는데요. 시공사 소장이 잠깐 말씀을 드리겠습니다.

○ 현장소장 동용광 현장소장 동용광입니다. 제가 설명을 드리겠습니다. 저희가 공동도급사하고 상의를 해 가지고 공사의 시급성을 굉장히 느끼고 있습니다. 사실은 2007년도 상반기까지 아까 설명드린 대로 늑동IC에서 신기IC까지 조기 개통하는 게 저희 사명이라고 생각하고 있고요. 거기에 따른 예산이 부족하기 때문에 일반 토공이나 이런 것하고 사실 구조물은 굉장히 다릅니다. 그래서 절대공기 이런 게 요하는 공사가기 때문에 그런 쪽에는 저희가 본사하고 협의를 해 가지고 선투자를 하게 됐습니다. 그리고 현재 3개 업체가 저희 토공 구조물을 하고 있는데 사실 저희가 기성은 못 받아도 기성은 매월 지급을 하고 있습니다. 저희가 보통 60일에서 90일 이렇게 어음이 나가고 있는데 90일 어음이 나갈 때는 한 달분 이자까지 꼭 지급을 하고 있습니다.

○ 장경순 위원 어음으로 지금 지급을 해 준다?

○ 현장소장 동용광 네, 그렇습니다.

○ 장경순 위원 어음을 90일이면 3개월인데 3개월분에 대한 이자가 아니고 한 달 이자만 준다?

○ 현장소장 동용광 그렇습니다.

○ 장경순 위원 그럼 불공정하네. 3개월치 90일짜리 어음이 나가면 90일에 대한 이자분을 지급해 줘야 되는 것 아니에요?

○ 현장소장 동용광 그런데 저희가 월 기성으로 수금을 하게 되면 100% 다 현금 기성을 주게 되는데 저희가 분기별로 기성을 수령을 하고 있습니다.

○ 장경순 위원 하도급사가 제대로 임금을 못 받는데, 아니면 기성금을 못 받는데 사업이 제대로 될까요?

○ 현장소장 동용광 그런 문제는 여태까지 크게 발생한 건 없습니다.

○ 장경순 위원 눈으로 보이나. 나중에 부실공사라든지 이런 부분들이, 건축자재가

불량하다든가 이런 게 나타나겠지.

○ 현장소장 동용광 그건 저희 현장에서 품질관리를 철저히 해 가지고 사전에 예방하겠습니다.

○ 장경순 위원 확실한가요?

○ 현장소장 동용광 네, 확실합니다.

○ 장경순 위원 나중에 확실하지 않으면 또 어떻게 해요? 또 감사해야 되나? 그리고 공동도급사가 있죠?

○ 현장소장 동용광 네, 한동건설하고 국제하고 3개사가 공동도급하고 있습니다.

○ 장경순 위원 기술사들이 상주 배치돼 있나요?

○ 현장소장 동용광 저희가 지분이 대우건설 같은 경우는 70%, 한동이 20%, 국제산업에서 10%인데 그 %에 적당하게 대우직원이 7명, 한동에서 3명, 국제에서 1명이 여러 분야 관리, 공사, 시험 각 분야에 배치가 돼 있습니다.

○ 장경순 위원 다 지금 배치가 돼 있다?

○ 현장소장 동용광 네.

○ 장경순 위원 사업구간이 길고 커서 관리가 어려울 텐데 그동안에 품질관리라든지 안전관리 이런 부분에서 어려운 점은 없나요?

○ 감리단장 원종하 이걸 제가 말씀드리겠습니다. 사업구간은 방대하지만 사업비 부족으로 시공감리기간이 짧아서 품질과 안전관리를 체계적으로 실시할 수 있기 때문에 현재까지 품질 및 안전관리에 특별한 문제가 없습니다. 참고적으로 현장소장님은 무재해 1회 달성으로 2005년도 10월 안전챔피언으로 선정되어 포상을 수상한 바도 있습니다.

○ 장경순 위원 알겠습니다. 시간이 없으니까 지금 제가 들고 있는 이 깃발이 어디에다 꽂아놓는 거죠?

○ 감리단장 원종하 그건 저희가 도로경계 지역에다가 꽂아놓습니다.

○ 장경순 위원 알겠습니다. 지금 이 깃발에 표시된 것이 경기도 마크입니까?

○ 현장소장 동용광 위원님, 그건 제가 말씀드리겠습니다.

○ 장경순 위원 아니 묻는 말에 대답하세요. 경기도 마크예요?

○ 현장소장 동용광 바뀌었습니다.

○ 장경순 위원 바뀌었는데 이게 언제 적 경기도 마크예요?

○ 현장소장 동용광 저희가 공사 초기에 확인측량을 하면서 박아놓은 깃발인데 현장에는 기존의 경기도 마크가 바뀌어가고 있습니다.

○ 장경순 위원 바뀌어가고 있는 건 또 뭐예요? 바뀐 지가 언제인데.

○ 감리단장 원종하 빠른 시일 내에 교체하겠습니다.

○ 장경순 위원 이상입니다.

- 위원장 이도형 장경순 위원님 수고하셨습니다. 다음 심진택 위원님 질의해 주시기 바랍니다.
- 심진택 위원 심진택 위원입니다. 방금 존경하는 장경순 위원님이 말씀하신 데 보충해서 당부의 말씀을 한번 드리겠습니다. 대금결제에 여기 쪽 보면 길게는 100일, 여기 안 봐 주시나요? 안 들리시나요? 제가 지금 무슨 얘기했죠?
- 감리단장 원종하 100일 말씀하셨습니다. 기성금액의 100일 그런 말씀하셨습니다.
- 심진택 위원 여기 좀 봐주시고요.
- 감리단장 원종하 죄송합니다. 지금 뭐 좀 확인하느라고 그랬습니다. 죄송합니다.
- 심진택 위원 여기 보면 짧게는 한 달, 길게는 100일 돼 있습니다. 하도대금 지급은 하나도 없어요. 참고하시고요. 회사가 사정에 의해서 어음을 발행할 수도 있죠. 사업하는 거니까. 단 어느 회사는 어음기간을 100일 주고 어느 회사는 한 달짜리 주면 불공정하니까 그런 것도 맞춰서 하세요.
- 감리단장 원종하 네, 맞습니다.
- 심진택 위원 그것도 맞춰서 하시면 여기 기록 보니까 차이가 나면 예쁜 회사는 한 달짜리 주고 덜 예쁜 사람은 100일짜리 주고 그럴 수도 있으니까 가능하시면 그런 기준을 맞춰서 해 주시는 것이 바람직하다고 당부 한 번 드리고.
- 감리단장 원종하 앞으로 그렇게 하겠습니다.
- 심진택 위원 문화재 발굴에 진행사항이 나온 게 있나요?
- 감리단장 원종하 지금 양변가도교라는 데서는 가마터가 나왔다고 합니다. 그 다음에 70호선에서는 토기가 저도 봤는데 쪼가리가 나왔습니다.
- 심진택 위원 저희 지역에서도 사례를 봤는데 문화재 신청하면 나와서 발굴하는 것이 기일이 많이 걸리니까 이쪽에다가 신경을 많이 쓰셔서 준공일에 차질이 없도록 각별히 노력을 부탁드립니다.
- 감리단장 원종하 네, 감사합니다. 그렇게 하겠습니다.
- 심진택 위원 또 교량이 여러 군데 있다고 그랬죠. 교량 위에 혹시 위험구간으로 해서 가로등 설치를 하나요?
- 감리단장 원종하 교량은 장대교는 합니다.
- 심진택 위원 그런데 장대교 아니면 지금 안 하고 있습니다. 보통 경기도 도로의 교량을 작년에다 다 받아보니까 30m 내지 50m 이상 되는 교량은 가로등을 설치하기로 하고 이런 것도 계도가 있으니까 그것도 찾아보셔서 위험구간 내지는 교량 같은 데는 가로등 설치를 요하시기를 부탁드립니다. 그리고 준공 후에는 이것은 아까 말씀하실 때 준고속도로라고 들었습니다.

- 감리단장 원종하 네, 맞습니다.
- 심진택 위원 그럼 버스도 운행합니까?
- 감리단장 원종하 네.
- 심진택 위원 그럼 버스 운행할 때 버스가 정차할 수 있는 구간은 옆으로 별도로 정차장이 확보돼 있습니까?
- 감리단장 원종하 지금 현재 주차장에는 다 돼 있습니다.
- 심진택 위원 버스가 정차할 수 있는 도로에…….
- 감리단장 원종하 네, 할 수 있습니다.
- 심진택 위원 설계에 보니까 하나도 안 나와 있는데요?
- 감리단장 원종하 여기에는 안 나와 있는데요. 평면도…….
- 심진택 위원 그것 확인만 한번 시켜 주세요. 인사사고 같은 것 난 적이 있나요? 공사하시면서.
- 감리단장 원종하 없습니다.
- 심진택 위원 한 번도 없습니까?
- 감리단장 원종하 네, 없습니다.
- 심진택 위원 대단히 훌륭하십니다. 각별히 조심해 주시고 경기도내 사업장에서 인사사고 나서 사망사고 나는 걸 자료로 받아보니까 의외로 많아요. 각별히 조심하셔서, 한 건도 없다고 하시니까 수고를 많이 하셨고 남은 기간에도 인사사고는 절대 일어나지 않도록 각별히 유념해 주시기를 부탁드립니다.
- 감리단장 원종하 네, 열심히 하겠습니다.
- 심진택 위원 진입도로 인터체인지가 다섯 구간이죠. 약 2.7km 구간 1,700m마다 하나씩인데 너무 바투 있다고 생각지 않으세요?
- 감리단장 원종하 그걸 평균적으로 말씀드리고 싶은 게 저희가 확실하게 채보지를 앉았고 또 거기에 인구라든가 차량이라든가 교통이 많다 적다 전부다 검토를 해 가지고 이걸 설계를 한 겁니다.
- 심진택 위원 설계하시는 분이야 인터체인지가 많으면 많을수록 수익이 되니까 그렇게 충분히 할 수도 있고요. 다른 데 도로에 보면 저렇게 인터체인지 구간이 바투 있으면 도로 옆으로 1차선으로 양쪽으로 해 줘서 저 다섯 개 구간이면 2개 내지 하나로 축소해 가지고 도로가 나 있으면 그 밑면으로다가 도로를 만들어줘 가지고 쪽 3km 가서 진입해서 올라갈 수 있도록 그런 구간들을 이용을 많이 해야 되는데 여기는 그 짧은 구간에도 인터체인을 다 만들어 놔습니다.
- 감리단장 원종하 그런데 저희 구간에 나중에 설명을 드리겠습니다. 인터체인지 부분에 어떻게 들어가고 그러는 걸.
- 심진택 위원 그러니까 요약해서만 하는데요. 37번도 국가도로로서 아주 상당히

준고속도로 역할을 하는데 그곳에 도로공사를 할 때 보면 절대 저렇게 바투 안 했어요. 바투 안 하고 어떻게 하나 하면 도로가 이렇게 있으면 도로 옆 밑면에다가 길을 하나 쪽 닦아요. 여기 없죠, 여기 없죠. 여기서부터 쪽 닦아서 여기쯤 와서 올라갈 수 있도록, 여기도 도로 옆으로 오게 해서 하나 올라갈 수 있도록. 고속도로의 역할을 하려면 이렇게 바투 있으면 그 역할을 못하죠.

○ 감리단장 원종하 그런데 여기는 특수조건이 산업단지가 많고요. 그래서 그쪽에서 나오는 차량들이 들어갈 수 있는, 또 고속도로로 탈 수 있는 그런 걸 편의를 봐 가지고 했기 때문에 그렇게 이해를 해 주시면 좋겠습니다.

○ 심진택 위원 기이 설계가 끝나서 공사하니까 그러시기는 한데 다른 것과 비교하면 여기는 너무 바투 많고 저희가 오면서 우측으로는 산 쪽으로만 있고 공장부지가 없고 좌측으로만 민가하고 있는데 저렇게 바투 했다는 건. 구간도 보면 여기 구간이 거의 똑같아요. 민원에 의해서 한 것도 아니고 이렇게 다 끌어다 놓은 것 보면 준고속도로화 하는데 문제가 좀 있겠다 하는 말씀을 드립니다.

○ 감리단장 원종하 알았습니다. 검토는 해 보겠습니다.

○ 심진택 위원 그러시고 도로 폭이 상당히 높여놓은 자리 있죠. 이유를 제가 현재 모릅니다. 복도를 한다고 흙을 많이 뿌려놨으면 옆면 보고 뭐라고 그러니까?

○ 감리단장 원종하 법면이라고 그러니다.

○ 심진택 위원 법면이라고 그러니까? 죄송합니다. 제가 그걸 몰라 가지고. 법면에 잔디씨라든지 풀씨를 뿌리게 돼 있지 않나요? 다년생 잡초.

○ 감리단장 원종하 네, 맞습니다.

○ 심진택 위원 그런데 왜 1년생 잡초를 뿌려놨죠?

○ 감리단장 원종하 지금 저희가 성토부분에 검토를 해 가지고 스펙에 맞는 대로 시공을 한 겁니다.

○ 심진택 위원 아니 법면에 풀씨나 다년생 잡초씨를 뿌려야 되는데.

○ 감리단장 원종하 거기는 여러 가지가 들어갑니다. 봄꽃이라든가 싸리나무라든가 그런 것이 토양을 보호하기 때문에 여러 가지가 들어가서 거기다 씨를 뿌려가지고 키웁니다. 한 가지만 주는 게 아닙니다.

○ 심진택 위원 그것이 죽으면 거름되라고 하는 건가요, 아니면 푸르게 하기 위해서 잎이 넓은 풀씨, 화채씨 같은 이파리가 넓은 게 보이더라고요. 저건 아닌데 하는 생각이 들었습니다.

○ 감리단장 원종하 여기는 저희가 꽃씨도 들어가 있고 싸리나무도 들어가 있고 여러 가지 봄꽃, 가을꽃 그런 것들이 들어가 있습니다. 풀이 나는 것도 있고.

○ 심진택 위원 싸리꽃이나 그런 풀들은 다년생 잡초잖아요. 다음연도 봄이면 나오는데 지금 일부 뿌려놓은 구간의 풀은 가을이 돼서 영하로 내려가면 그게 죽어버려

요.

○ 감리단장 원종하 네, 죽고 또 내년에 나오겠죠.

○ 심진택 위원 안 나오는 풀씨라니까요?

○ 감리단장 원종하 지금 보신 게요?

○ 심진택 위원 그럼요. 확인했죠.

○ 감리단장 원종하 그건 확인해 보겠습니다.

○ 심진택 위원 월동기에는 죽어서 없어지는 풀씨를 뿌렸더라. 겨울에 월동돼서 죽고 난 뒤에 내년도에 다시 풀이 날 수 있는 풀씨라면 이해가 가는데 나왔다가 영하로 떨어지면 죽어버리는 풀씨를 뿌려놨으니까…….

○ 감리단장 원종하 그건 제가 확인해 보겠습니다.

○ 심진택 위원 검토해서 가지고 확실하면 자료를 나중에 보내주세요. 분명히 제가 보고 확인을 했으니까. 사진을 아까 안 찍어오긴 했는데 확인했거든요. 그런 문제도 잘못돼 있으면 풀씨를 뿌릴 때 제대로 뿌릴 수 있도록 부탁을 드립니다. 추운 날씨에 이렇게 고생하시고 속히 될 수 있도록 노력해 주신 데 대해서 감사드리면서 질의를 마치겠습니다.

○ 감리단장 원종하 감사합니다.

○ 위원장 이도형 심진택 위원님 수고하셨습니다. 다음은 노용수 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

○ 노용수 위원 고생 많으시고요. 우선 도면을 보면서 말씀을 드리겠습니다. 남안성IC하고 늑동IC하고 거리가 얼마 안 되는 이 부근을 처음 설계하실 때 남안성IC가 지금 풀려있는 거죠? 계획대로.

○ 감리단장 원종하 지금 고속도로로 하고 있는 겁니다.

○ 노용수 위원 이 두 개를 통합해서 한다면 예산 절감효과가 저는 더 있었을 것이라고 생각이 드는데 별도로 할 수밖에 없었던 상황이 있나요?

○ 감리단장 원종하 그건 도로공사에서 고속도로 설계를 해 가지고 먼저 시공을 했고 그런데 그렇게 말씀하시는 뜻은 제가 알겠습니다. 이 주위를 갖다가 같이 해 가지고 했으면 돈이 덜 들어가지 않느냐, 따로 따로 발주를 했느냐 그 말씀이지 않습니까? 그런데 그때 당시에 도로공사는 도로공사대로 자기네가 거기다 인터체인지를 만들어서 해야 되겠다. 그럼 저희 것하고 비교해 가지고 거기다가 붙여주는 것이 있습니다, 도로를. 그래서 저쪽에서는 저희 도로하고 붙여주고 저희는 이쪽에서 고속도로가 있기 때문에 우리가 도로에서…….

○ 노용수 위원 단장님 설명 됐고요. 그러니까 이 두 개가 합쳐지는 게 도로의 기능이나 예산 절감효과가 있다라는 건에 대해서는 동의를 하시는 거죠?

○ 감리단장 원종하 네, 그렇게 생각이 듭니다.

○ 노용수 위원 지금 개선은 불가능합니까?

○ 감리단장 원종하 지금은 불가능하죠.

○ 노용수 위원 저희에게 주신 자료 공사 추진현황 자료가 있거든요. 그 자료를 보면 토공, 배수공, 구조물공, 포장공, 부대공, 기타 해서 소요된 예산이 약 735억원 정도가 되거든요. 제가 봤을 때는 이 내용이 실질적으로 공사의 거의 대부분의 내용이 아닐까 하는 생각이 드는데 이 비용이 735억원이면 전체 공사비 약 1,400억원의 나머지 700억원은 전체적으로 어디에 소요되는 비용이죠?

○ 감리단장 원종하 그건 보상비라든가 여기에 관급자재가 있습니다. 자재를 갖다가 관급으로 대주기 때문에 관급자재가 약 380억이 됩니다. 그리고 제작비용이 들어갑니다. 그래서 이건 현재 위원님이 생각하실 적에는 반으로 생각하시는데 거기에 제작비라든가 이익이라든가 전부다 들어갔을 적에는 그 돈이 소요되는…….

○ 노용수 위원 시간이 없습니다만 나와 있는 순서대로 말씀을 드리겠습니다. 그 다음에 현안사항의 마지막 내용에 보면 조기 개통구간이 늑동에서 건지까지 조기 개통을 하는데 소요되는 비용이 252억원이 추가로 필요하다고 그랬습니다.

○ 감리단장 원종하 네, 맞습니다.

○ 노용수 위원 그러면 추가비용 252억원은 전체 공사비 약 1,400억원에 포함되지 않은 거죠?

○ 감리단장 원종하 포함돼 있다고 보셔도 됩니다.

○ 노용수 위원 그렇다면 추가 소요가 아니고 2007년도 공사기간 내에 마무리하는데 필요하다는 겁니까?

○ 감리단장 원종하 지금 여기의 돈은…….

○ 노용수 위원 이것만 확인해 주시면 됩니다. 추가 필요라는 게…….

○ 건설본부장 박명원 위원님, 제가 말씀을 드리겠습니다. 추가 필요로 하는 건 1,400억에 포함돼 있어 가지고 앞으로 그 구간을 완료하려면 250억이 필요하다는 겁니다.

○ 노용수 위원 됐습니다. 그 다음에 건설본부에서 주신 자료인데 아까 제가 공사 추진현황 자료에 나와 있는 걸 보면 부대공 공사비가 있습니다. 그렇죠? 순공사비에 부대공 공사비가 있고 그 다음에 사업비에 시설부대비가 있는데요. 부대공하고 시설부대비하고 차이가 있나요?

○ 건설본부장 박명원 부대공은 교통안전시설비가 있습니다. 본 토공이나 이런 데 포함되지 않은 교통안전시설 차선도색이라든지 이런 걸 다 부대공으로 넣고요. 시설부대비라는 건 우리 전체 사업을 추진하기 위해서 소요되는 경비들이 있습니다. 그런 게 여기 다 포함이 된 겁니다.

○ 노용수 위원 시설부대비인데 방금 본부장님이 말씀하신 것은 경상비적인 말씀

을…….

○ 건설본부장 박명원 시설부대비는 경상비로 보시면 됩니다.

○ 노용수 위원 여기서 시설부대비는 그렇게 이해를 저희가 해야 되나요?

○ 건설본부장 박명원 네.

○ 노용수 위원 좋습니다. 그 다음에 작업을 쭉 하시면서 발생된 민원이 12건 정도가 있는데 12건의 처리결과를 봤더니 거의 다 민원인의 요구를 수용해 주셨어요. 민원인의 요구가 수용됐다라는 것은 예상치 못했었던 공사비가 추가로 들어갈 수 있다, 들어갔다고 판단이 되거든요. 그런데 여기 주신 자료에 의하면 설계변경과 맞물려서 민원을 수용하기 위해서 설계변경에 예산 증액사항은 없거든요. 없는 게 맞습니까?

○ 감리단장 원종하 없는 게 아닙니다. 설계변경에 이게 포함이 돼 가지고 아까도 말씀드렸습니다만 건설본부에 저희 예산 심의를 받고 있습니다. 그것이 나오면 전부 다 해 가지고 통합을 해서 저희가 설계변경을 할 예정으로 있습니다.

○ 노용수 위원 여기 자료에는 없습시다만 결론은 안 났고 신청하고 있는 중이네요?

○ 감리단장 원종하 이건 경기도 건설본부의 심의를 거쳐 가지고 거기에 안 된 건 심의가 끝나지 않은 거고 현재 12건에서 11건은 전부 다 심의가 끝났습니다.

○ 노용수 위원 증액 승인이 됐다는 건가요?

○ 감리단장 원종하 네. 그런데 그렇게만 보지 마시고요. 어떤 건 이동하는 것도 있고 추가로 해 주는 것도 있고 그런 것입니다.

○ 노용수 위원 제 입장에서 봤을 때는 전체적으로 총액공사비가 늘어나느냐 늘지 않느냐 그 부분에 대한 접근인데.

○ 감리단장 원종하 늘죠.

○ 노용수 위원 그럼 열두 가지의 민원을 소화해 주시는데 증액되는 예산이 얼마나 되죠? 12건 건건이 예산 내역이 나올 수 있을 거라고 생각이 드는데 그걸 자료로 주시는 걸로 하시죠. 건설본부 전까지 주셨으면 좋겠다는 말씀을 드리고요. 그 다음에 이 공사구간에 있어서는 연약지반이 없습니까?

○ 감리단장 원종하 네, 없습니다.

○ 노용수 위원 다 검토 후에 없다라는 것을…….

○ 감리단장 원종하 지금도 시공하고 있습니다만 저희가 검토한 결과도 그렇고 시공하면서도 마찬가지로입니다.

○ 노용수 위원 그럼 이 공사구간에 논을 통과하는 구간은 없나요?

○ 감리단장 원종하 논 통과하는 구간은 있습니다.

○ 노용수 위원 그런데도 괜찮습니까?

○ 감리단장 원종하 네.

- 노용수 위원 논을 통과하는 구간이 전체 작업량 중에 얼마가 되죠?
- 감리단장 원종하 논 통과하는 데가 3분의 1 정도가 되겠습니다.
- 노용수 위원 그러면 약 5km 정도가 될 텐데 그런데도 연약지반이 하나도 없다는 겁니까?
- 감리단장 원종하 네, 없습니다. 저희가 토공을 하게 되면 물이 고여 가지고 있을 적에는 저희가 양쪽으로 수로를 파 가지고 논을 쪼개 놔 가지고…….
- 노용수 위원 그거야 연약지반이 있었을 때에…….
- 감리단장 원종하 아닙니다. 논도 마찬가지로입니다.
- 노용수 위원 대처법이고…….
- 감리단장 원종하 저희가 연약지반은 없습니다.
- 노용수 위원 그 다음에 교량이 여러 개 있는데요. 교량에 내진설계 다 돼 있습니까?
- 감리단장 원종하 다 돼 있습니다.
- 노용수 위원 지진강도 어느 정도로 돼 있죠?
- 감리단장 원종하 그건 봐서 나중에 말씀을 드리겠습니다.
- 노용수 위원 지금 필요한데요.
- 감리단장 원종하 다른 질의를 해 주십시오. 그럼 그건 또 보고드리겠습니다. 지금 가지러 갔습니다.
- 노용수 위원 그러면 그 답을 이따가 주시면서요. 다른 분한테 넘기고 제가 다시 하겠습니다.
- 위원장 이도형 노용수 위원님 수고하셨습니다. 다음은 김현욱 위원님 질의해 주시기 바랍니다.
- 김현욱 위원 성남 분당 출신의 김현욱 위원입니다. 행정사무감사를 위해서 준비해 주신 공사 관계자 여러분께 감사의 말씀을 드리고요. 또 자료도 대부분 잘 제출하신 것 같은데 제가 느끼는 것 몇 가지 말씀을 드리겠습니다.  
일단 이 자료인데 설계변경 현황이 없다고 제출돼 있거든요. 실제로는 에스칼레이션 하셨죠?
- 감리단장 원종하 에스칼레이션은 지금 시공사 거는 했습니다.
- 김현욱 위원 시공사 거는 승인을 감리단에서 해 줬을 것 아닙니까?
- 감리단장 원종하 시공사는 해 줬습니다.
- 김현욱 위원 계약변경 조정에 따른 계약까지 하셨잖아요. 왜 계약이 아직 안 됐죠? 2004년 승인 때문에?
- 건설본부장 박명원 이건 국지도기 때문에 설계변경을 하게 되면 일단은 건교부를 통해서 기획예산처에서 승인이 나와 됩니다. 그래야 계약변경 절차가 이루어집니

다.

○ 김현욱 위원 제가 좀 궁금한 건 요즘에 건설행정이 이렇게 늦나? 1년 전의 건데 지금 에스칼레이션이 언제였나 하면 2004년 12월 17일 접수했던 말이에요. 그리고 나서 2005년 1월인데 10개월 동안에 계약행위가 안 이루어지나? 과거에는 안 그런 것 같은데.

○ 건설본부장 박명원 이 국지도 사업은 건교부 가서 또 검토를 받아서 기획예산처 가서 승인이 나야…….

○ 김현욱 위원 알겠습니다. 그건 좋고요. 그래서 승인이 안 났기 때문에 다 기록 안 하신 건가요? 실체는 현장에서 이루어진 일이고 발주처까지 보고가 된 거고 서류는 다 꾸며져 있는 거고요?

○ 감리단장 원종하 네, 맞습니다.

○ 김현욱 위원 그런데 아까 오전의 현장도 이게 왜 그런 현상이 나타나는지 제가 좀 묻고자 합니다. 예정공정표가 대단히 중요하다는 건 아시죠?

○ 감리단장 원종하 네, 맞습니다.

○ 김현욱 위원 지금 예정공정표가 자꾸 변동이 심해요. 몇 번 정도 변경해 주셨습니까?

○ 감리단장 원종하 저희가 처음에 예정공정표 받아 가지고 했다가 예산 부족으로 인해서 초창기에 낸 공정표는 유명무실하게 됐습니다. 현재 그 공정표 계획대로 보면 한 40%가 됩니다. 그런데 그걸로 하다 보니까 안돼 가지고 현재 나오는 사업비를 가지고서 공정표를 다시 짜서 집행을 하고 있습니다.

○ 김현욱 위원 그게 단지 예산 확보가 늦게 됐고 기성을 정상적으로 지급하지 못했기 때문에 공정표 수정하고는 관련이 없다고 보는 거거든요.

○ 감리단장 원종하 그런데 저희가 공정표를 갖다가 처음에 낸 걸 현재로는 40%가 되었는데 지금 돈이 없어서 40%를 못한 결과가 되지 않습니까? 그러면 돈은 예를 들어서 2년 동안에 100억원 정도밖에 안 되는데 지금 우리가 40%라고 그러면 280억원은 해야 된다는 얘기인데 그것에 못 미치기 때문에 공정표를 가지고서 얘기를 못 하겠죠. 그래서 그것은 사업비가 나오는 대로 작년하고 올해하고 그 사업비에 대해서 공정표를 짜서 공정을 맞춰나가고 있는 겁니다.

○ 김현욱 위원 그래서 시·군에서 선투입하고 있잖아요. 선투입했는데 제가 볼 때는 그런 이유 때문에 공정표를 수정해 준다는 것은 근거에 맞는 건가요? 자의적 판단이, 감리사의 주관적 판단이 그렇게 해도 좋다는 관련규정이…….

○ 감리단장 원종하 아닙니다. 그렇지는 않고 저희는 관리를 하다 보니까 우리가 예를 들어서 40% 공정이 되었을 적에 돈 280억원이 나와 줘야 되는데 약 300억원이 나왔다면 그러면 20억원을 못한 것 아닙니까? 그런데 지금 현재로서는 사업비가 거기

의 반도 안 되니까 그 공정표를 가지고 밀고서 추진할 수 없는 경우가 생긴 겁니다. 그래서 저희는 그 사업비 말고 현재 건설본부에서 주신 사업비 가지고 공정표를 다시 해서 집행한 것입니다.

○ 김현욱 위원 그러면 공정표를 직접 공사비만 대입해서 짜야 되지 간접비까지 포함시키는 것도 검토를 해봐야 돼요. 보통 공정표 짤 때 간접비를 빼고 직접비 기준에 의해서 간접비를 주는 것 아닙니까?

○ 감리단장 원종하 맞습니다.

○ 김현욱 위원 직접비만 가지고 직접비가 차지하는 비중이 지금 71.65%예요. 이것을 100으로 놓고 짜줘야 보다 효율적인 공정표가 되는 거예요. 그런데 간접비까지 다 넣어서 켜단 말이에요. 그러면 어떻게 되죠? 나중에 제2의 에스칼레이션 갈 때는 그만큼 추가비용이 더 발생하겠죠?

○ 감리단장 원종하 그런데 지금 에스칼레이션 관계는 공정으로 가느냐, 돈의 금액으로 가느냐 그것은 그때 가서 실익을 따져서 그때 정해서 건설본부에 얘기해서 이것대로 집행하겠습니다. ES를 갖다가.

○ 김현욱 위원 여러 가지 문제가 왜 복합적인 문제가 생기냐면 ES 계산할 때 예정 공정표보다 실공정이 앞서면 실공정으로 하는 것이고 그 다음에 기성부분에 대해서 그 다음 직전 기성까지 계산해서, 계산하는 방식이 있죠?

○ 감리단장 원종하 네, 맞습니다.

○ 김현욱 위원 그렇게 하고 나서 적용하는데 문제는 뭐를 지적하려고 하나면 1차 현재 시공회사 내부적으로 발주처까지 승인 난 에스칼레이션 11.46%는 기준일인 2004년 8월 31일까지 11.46%는 에스칼레이션이 제외되었단 말이죠. 그러면 이 11.46%는 지금 9월 1일 기준으로 그때까지 제출한 자료에 11.46%하고 맞춰야 된다. 그런데 여기 어떻게 되어 있냐면 9월 1일이 3.50%예요. 이것은 고정값이죠? 그것은 인정하시죠? 그것은 고정값이니까 놔두고 나머지 부분에서 조정해야 되는 것이지 전체적으로 다 흔들어버렸어요. 현재 에스칼레이션 계속 검토하고 있잖아요. 지수 조정, 변화 계속 돌 것이니까 경영컨설팅 회사에 시공회사 입장에서는 외주 줬을 것 아니에요. 두 번째 도래하는 시점에 몇 %인지 오늘까지 검토한 것 계속 보고받을 것 아니에요. 시공회사 소장님! 몇 % 나와요? 두 번째 에스칼레이션 도래시점을 언제로 보고 있는 거예요?

○ 현장소장 동용광 이번에 4. 몇% 나옵니다.

○ 김현욱 위원 그러니까 그러면 두 번째가 4. 몇%면 4.5로 가정했을 때 한 0.5% 남았는데 그러면 0.5가 예를 들면 2005년 12월말부로 될 수 있는 거고 2006년 1월 1일부로 될 수 있단 말이에요. 그러면 이것을 적용해 주면 어떻게 되죠? 지금 3.50이고 현재 16.95%예요. 그리고 2004년 8월 31일 11.46%를 했다는 말이에요. 이 부

분에 대한 것이 시공사는 굉장히 득이 될 수 있는 공정표를 수정 승인해 주신 거예요.

○ 감리단장 원종하 현재 저희가 그렇게는 안 하고 있습니다.

○ 김현욱 위원 제가 서두에 말씀드린 11.46%는 맞아야지. 이것은 변동값이 아니죠. 그런데 그 다음에 여기는 3.50으로 나와 있고 이것은 승인해 주신 겁니까? 붙어 있는 게?

○ 감리단장 원종하 그런데 그것으로 해서 ES를 계산한 것이 아닙니다.

○ 김현욱 위원 그러면 그 다음에 이것으로 하겠죠. 두 번째 있는 게 있는데 이게 최종적으로 승인해 준 것은 당초 것이 하나 있고 2004월 10월 19일 두 번째 해주신 것 아니에요. 이게 법적인 관계 근거되는 공정표죠? 이것으로 하면 이것보다 훨씬 더 높아요. 어떻게 되었냐면 2004년 9월 1일 기준으로 해서 1.50밖에 안 돼요. 이것은 또 3.50이고, 시공사 임의로 했다는 것은. 감리단에서 승인해준 이 표, 최종적인 공정표라고 얘기하는 부분은 2004년 9월 1일까지 1.50%밖에 안 돼요. 그리고 실제로 에스칼레이션 적용 받아도 적용대상에서 제외된 것인 11.46%이고 그러면 10%의 갭이 생기는 거예요. 이것에 대해서 어떻게 생각하세요?

○ 감리단장 원종하 이것은 제가 보고서 말씀드려야 되는데 이것은 차후에 보고드리겠습니다.

○ 김현욱 위원 별도로 제가 납득할 수 있도록 건설본부 행정사무감사할 때 설명해주시기 바라고 통상적으로는 기준값에 해당되는 11.46%는 고정이 되어야 됩니다. 그래야지 이게 왔다갔다 해서 1.50으로 해 놓으면 두 번째 도래할 때는 저쪽이 엄청나게 득보는 거죠.

○ 감리단장 원종하 맞습니다.

○ 김현욱 위원 그래서 이것을 그런 것까지 계산해 가지고 승인해 주셔야 된단가요.

○ 감리단장 원종하 알았습니다. 그것은 나중에 보고드리겠습니다.

○ 김현욱 위원 그것은 안 맞는 부분이 있으니까 추후에 건설본부 하기 전에 상세하게 저한테 디스커션할 수 있도록 해주시고 그 다음에 시간이 없으니까 그것은 거기까지만 하고 이게 문제가 발주처인데 처음에 국비 확보를 980억원 한다고 그랬는데 지금까지 된 게 거의 없어요. 190억원이고 도비는 450억원 한다고 그랬는데 거의 투입했던 말이에요. 남은 게 도비는 10%밖에 안 남았고 국비가 740억원 남아 있어요. 그래서 앞으로 국비를 어떻게 확보할 것이냐에 대한 대책이 나와야 되는 거예요. 도에서 건설교통부, 기획예산처를 가든지 간에 아니면 이 지역 국회의원이 누구인지 모르겠는데 집권당이든 건교위 위원들을 어떻게 하든지 간에 이것을 빨리 조기 확보해야 돼요. 어떤 손해가 생기냐면 아까 기성을 자꾸 늦게 주니까 공정표 문제

생기죠. 시공회사는 시공회사대로 선투입해서 문제 생기죠. 그 다음에 시공회사에서 또 한 가지 실수한 게 있어요. 첫 번째 도래하는 시점이 2004년 8월 31일인데 12월 17일 접수하는 바람이 6개월 이후에 접수했어요. 그러면 결국 그 중에 기성 받은 것이 있단 말이에요. 그래서 시공회사 입장에서 3% 정도 손해 본 거예요. 약 2억이. 그러니까 이것을 컨설팅을 외주 주었고 9월 1일부터 도래하면 9월 11일 제출했어야지 왜 12월 17일 6개월 이후에 제출해서 시공회사로 볼 때는 3% 손해 본 거예요? 알고 계세요, 소장님? 제가 본부장 할 것 같으면 혼납니다. 최소한 2억 정도 손해를 끼쳤어요, 빨리 제출하지 않아서. 그것도 반성하세요. 선투입도 그렇게 하시면서도 이것도 제대로 제출 안 해서 2억 손해 보고 그렇게 하면 안 되죠. 그래서 제일 문제가 뭐냐면 국비를 조기에 확보할 수 있는 대책을 본부장님께서 서류로 제출해 주세요. 이상 마치겠습니다.

○ 위원장 이도형 김현욱 위원님 수고하셨습니다. 다음은 강석오 위원님 질의해 주세요.

○ 강석오 위원 답변하시느라 수고 많으십니다. 많은 가정 내에서 위원님들의 좋은 질의에 좋은 답변을 많이 해 주셨는데 한 가지 미심쩍은 게 아까도 평택에서도 질의했습니다만 도로선형이 보면 여기도 굴곡구간이 많이 있는데 그렇게 할 수밖에 없었던 이유가 있습니까? 아까 슬라이드 쪽 보니까 굴곡구간이 많은 지역을 볼 수 있었어요. 그렇게밖에 할 수 없었는지, 선형을. 아니면 요새 보면 어떤 이유에서인지 모르지만 도로가 갑자기 우회되는 그런 경우도 있거든요. 그래서 왜 그런 것인지는 이유가 있다면 본부장님이 설명하실까, 누가 설명해야 돼요?

○ 건설1부장 박성권 제가 답변드리겠습니다. 아까 축소에 전체 14km를 지도상에 집어넣다 보니까 약간 구부러져 보이는데 저기서 보시다시피 시속 80km 전용도로이다 보니까 신설도로로 오기 때문에 구부러진 데가 거의 없습니다. 거의 직선화되다시피 합니다.

○ 강석오 위원 아까 보니까…….

○ 건설1부장 박성권 그것은 지도상에 이것을 맞추다 보니까 2공구하고…….

○ 강석오 위원 그러면 다행이고요.

○ 건설1부장 박성권 본 노선은 그렇습니다. 70호선은 저쪽 옆이니까 조금 그런데 거의 직선으로 되어 있습니다.

○ 강석오 위원 알겠습니다. 그리고 감리단 내역을 받았어요. 그랬더니 감리를 하는데 약 25개소 정도가 되고 직원이 약 100여명이 되신다는 얘기를 들었습니다. 그런데 여기 서운~안성간 도로에도 보면 감리단에 김한섭 차장이 맞습니까? 구원일씨는 누구시고요?

○ 감리단장 원종하 그런데 김한섭 차장은 교체되었습니다. 구원일 차장으로 교체

되어서 현장에 근무하고 있습니다.

○ 강석오 위원 그러면 본 위원이 감리명단을 자료요구했을 때는 감리를 올바르게 하고 있는가 이것을 확인코자 자료요구를 한 거거든요. 그런데 실제로 보면 청계쪽 감리단에 지금 구원일 차장이 과거에 되어 있었나 보죠?

○ 감리단장 원종하 네, 맞습니다.

○ 강석오 위원 그런데 지금 이쪽 서원감리단으로 온 모양이죠?

○ 감리단장 원종하 맞습니다.

○ 강석오 위원 그런 것을 올바르게 표기해 주셔야죠. 저희가 볼 때는, 확인할 때는 잘못된 거잖아요. 청계천 복원감리단은 구원일 씨로 되어 있고 서원감리단은 김한섭 차장이 되어 있단 말입니다.

○ 감리단장 원종하 그것은 보고를 잘못된 것 같습니다. 저희 본사에 얘기했고 공문도 건설본부에 내 가지고…….

○ 강석오 위원 됐습니다. 그 정도로 하고 지금 도의 감리단이나 보면 부장, 전무님들이 감리하고 있는 지역이 있죠? 김도환 차장님이나 부산의 감리단 등등 해서. 그런데 그분들은 높으신 분들이라 혼자 감리해도 다할 수가 있나요? 아니면 규모가 작아서 혼자 감리하십니까?

○ 감리단장 원종하 규모 때문에 그러는데 거기 감리에 보면 그 사람의 능력이라든가 몇 년 경력이라든가 이런 게 있기 때문에 규모가 작으면…….

○ 강석오 위원 본 위원이 묻고자 하는 내용은 1인체제의 감리가 제대로 감리가 될 수 있는냐는 얘기입니다. 물론 비단 우리 안성~서운간 감리에 대한 질의는 아닙니 다만 감리가 올바르게, 우리 감리단에서 모든 일이 제대로 된다고 보시냐 이거예요.

○ 감리단장 원종하 1인체제로 간다면 힘들죠.

○ 강석오 위원 개인 사정에 의해서 빌 수도 있고 여러 가지 문제점이 있어서 계속 상주를 못할 경우도 많이 있죠?

○ 감리단장 원종하 저희는 그런 경우가 없습니다.

○ 강석오 위원 없기는 1인체제의 감리가 어떻게 그게…….

○ 감리단장 원종하 저희 현장은 없는 것으로 알고요.

○ 강석오 위원 여기 서운~안성에는 없을지언정 그런 예가 있지 않습니까? 그렇게 되죠, 1인이 하다 보면.

○ 감리단장 원종하 글썄, 그것은 저는 여태 그런 예가 없기 때문에 뭐라고 말씀드릴 수가 없습니다.

○ 강석오 위원 답변자께서 답변할 사항이 아니다 이렇게 받아들여도 되겠죠? 알겠습니다. 지금 보면 건설업체 하도급을 주셨죠? 5개 회사에 하도급을 준 것으로 나와 있습니다. 맞습니까? 그 내용에 보면 삼중, 운양, 여동, 풍덕, 송창산업 이렇게

되어 있습니다.

○ 감리단장 원종하 맞습니다. 그런데 이것은 시공사 소장님께서 말씀드리겠습니까.

○ 강석오 위원 그러세요. 이렇게 하도급을 주시게 되는데 모든 부분을 계약업체에서 다 이행할 수 없으리라 봅니다. 물론 전문분야가 다른 부분도 있고. 그렇지만 하도급을 줌으로써 하도급에 대한 불이익을 줬다든지 어쩔 수 없이 하도급 업체로서 이행해야 될 부분이 혹시 있었다면 솔직한 부분을 얘기하신다면 어떤 부분이 있다고 보십니까?

○ 현장소장 동용광 글썄, 제가 생각하기에는 저희가 공동도급사가 3개사가 들어와 있고 그 다음에 밑에 하청업체가 6~7개 업체가 들어와 있는데 저희 회사 같은 경우는 하청업체를 육성한다는 그런 개념입니다.

○ 강석오 위원 하도급 업체를 육성한다는 얘기는 형평에 안 맞는 얘기고, 맞지도 않는 말씀이고, 어부지리식의 발언이고 하도급을 주기까지는 본 업체가 다 모든 이행을 못하기 때문에 하도급을 줄 수가 있고 또 아니면 이득을 더 창출하기 위해서 줄 수가 있고 여러 가지 부분이 있습니다. 또 거기에는 어음이라든지 아니면 여러 가지 불이익을 줘가면서 하도급을 주게 되죠. 본 업체로서 혹시 있었다면 무슨 일이 있었느냐 그것을 한 번 묻고 싶은 겁니다. 다 예상되는 부분이 있겠지만 무슨 부분이 있었느냐 그것을 한 번 물어보는 거예요. 양심적으로.

○ 현장소장 동용광 저희 현장은 그런 경우는 없었습니다.

○ 강석오 위원 됐습니다. 없었다니까 다행이고, 없을 수가 없습니다. 그렇다면 대한민국이 많이 발전되겠죠. 다시 질의를 바꾸겠습니다. 아까 위원님들께서 많은 질의가 있었습시다만 지금 방금 전에 존경하는 김현욱 위원님께서도 질의 중에 한 부분이 국비 부분을 얘기하셨죠? 그 부분은 본부장님이 말씀하셔야 되나요? 이 부분을 어떻게 하실 거예요? 향후 대책이.

○ 건설본부장 박명원 지금 국가지원 지방도사업은 교특회계에서 도에 전체 예산을 내려줍니다. 저희한테 실링으로요. 그러면 저희가 현장에 배분하고 있습니다. 그런데 내년도 사업예산은 아까도 말씀드린 바와 같이 내년도 마무리되는 사업장 위주로 해서 끝내서 주민들이 다니는 것을 빨리 다닐 수 있게 하고 계속사업인 부분은 적게 주더라도.

○ 강석오 위원 서류상에 보면 2007년 향후까지 나와 있는데 아까 답변이 미진하신 것 같아서 제가 다시 질의한 거예요.

○ 건설본부장 박명원 서운~안성 같은 경우 내년도에 50억원을 저희가 배정했는데 문제되는 것은…….

○ 강석오 위원 향후 740억원은요? 2007년도 이후는.

○ 건설본부장 박명원 2007년도 이후는 저희가 연차별로 계획을 해 가는데 문제는 2007년도 이전에 정구대회에 맞춰서 4.3km를 해야 되는데 초점이 있습니다. 252억원이 더 필요하다는 말씀을 드리고 그 부분에 대해서 저희가 내년도 사업할 때 일단 국비지원이 어렵다고 하면 도비라도 선투자하는 방안을 한번 검토해 본다고 아까 보고드렸습니다.

○ 강석오 위원 본 위원이 이 질의를 하게 된 동기는 충청도 부근에는 10월 31일자 준공이 되었죠?

○ 건설본부장 박명원 그것은 저희가 한 것입니다. 안성~양성을 저희가 한 것이고 거기는 저희보다 조금 먼저 되어 있습니다, 그 부분은.

○ 강석오 위원 중간부분이 먼저 되었죠. 그런데 이 부분은 이렇다 보니까 자꾸 장기적으로 늦춰져 가잖아요.

○ 건설본부장 박명원 이 부분은 '97년도에 설계했습니다. 그 중에 저희가 IMF를 겪고 해서 그때 당시 9개 노선이 계획된 것이 6개 노선으로 축소되었고 그 이후에 국비지원이 제대로 지원이 안 되었기 때문에 지금 지연이 되고 있는 겁니다. 안성~양성 같은 경우도 7년이 걸렸습니다.

○ 강석오 위원 그러니까 이상 없이 다 추진할 수 있다는 말씀으로 받아들여도 되겠습니까?

○ 건설본부장 박명원 그래서 저희가 안성에는 안성우회도로하고 서운~안성이 국비지원사업입니다. 그래서 정구대회에 지장이 없도록 두 개 중에서 어떤 것을 빨리 할 것이냐는 저희가 안성시하고 협의해서 해 나가겠습니다.

○ 강석오 위원 알겠습니다. 이상 마치겠습니다.

○ 위원장 이도형 강석오 위원님 질의 수고하셨습니다. 모든 질의가 끝난 것 같습니다. 보충질의 있습니까? 차희상 위원님 질의하시기 바랍니다.

○ 차희상 위원 차희상 위원입니다. 본 위원 질의에 중요한 부분이 있었는데 워낙 자료가 충실하셔서 제가 그냥 지나쳤습니다만 한 가지만 궁금해서 여쭙겠습니다. 폐기물 처리과정에서 그 부분이 자료에 누락되어 있거든요. 지금 건설폐기물 중에 잘 아시겠습니다만 아스콘도 있고 콘크리트도 있고 혼합폐기물 여러 가지 있지 않습니까? 그 중에 가장 중요한 것은 우리가 환경이 오염될 수 있는 혼합폐기물이라고 생각되는데 처리과정에 대해서 잠깐 설명해 주시죠.

○ 감리단장 원종하 지금 저희가 폐기물 처리는 산에서 나오는 잡목이라든가 그런 것은 폐기물 업자를 선정 받아서 거기에 의해서 반출하고 있습니다. 그리고 현재 콘크리트라든가 그런 것도 마찬가지로 아스팔트 같은 것은 저희 현장에서 아직 나오지 않고 있습니다.

○ 차희상 위원 여기는 거의 농지나 이런…….

○ 감리단장 원종하 그래서 지금 가끔 콘크리트가 나오면 한쪽에 스탁을 해놔다가 나중에 그것을 한꺼번에 치우려고 하고 있습니다.

○ 차희상 위원 본 위원이 잠깐 처리대장을 보고 수량을 파악했거든요. 여기 보면 혼합폐기물이 258t, 입목폐기물이 2,127t, 폐콘크리트가 1,456t, 폐아스콘이 61t이 반출이 되었어요. 총 3,900t. 3,900t이면 10t짜리 덤프트럭으로 390대가 나갔다는 얘기인데 어마어마한 양이 반출되고 있는데, 좋습니다. 본 위원 질의는 여기에 자료가 없기 때문에 제가 질의한 부분인데 한 가지만 질의하겠습니다. 폐아스콘에 대해서 재생처리해서 순환골재로 사용하게 되어 있죠?

○ 감리단장 원종하 그래서 그것을 저희가 검토하고 건설본부하고 상의하고 있습니다.

○ 차희상 위원 여기 포장공에 보면 21억 7,000만원의 설계예산이 잡혀있는데 이 중에 순환골재 예산이 혹시 잡혀있습니까?

○ 감리단장 원종하 현재는 없습니다.

○ 차희상 위원 그러면 정부시책에 이런 폐기물을 활용해서 환경을 살리고 토질도 보호할 수 있는 부분에서 재생처리해서 순환골재를 의무적으로 하게 되어 있는데 왜 아직 반영을 안 하고 있어요?

○ 감리단장 원종하 저희가 포장단계가 아니기 때문에 그것은 추후에 하고 저희는 골재를 석산에서 갖다 쓰게 되어 있는데 재활용 차원에서 저희 현장에서 나온 것을 골재생산을 해서 골재로 쓰려고 승인받아 놓고 있습니다.

○ 차희상 위원 아무튼 이런 부분이 사실 경기도 땅 전체가 현재 토양이 오염되고 있습니다. 이런 건축폐기물로 인해서 무작정 매립이 되고 있는 상황이 많이 발견되고 있는데 물론 그렇지는 않겠습니다만 제가 처리대장을 봤더니 철저히, 삼흥산업 개발주식회사에 반출하는 기록이 영수증 처리가 잘 되어 있어서 거기에 대해서는 지적을 안 합니다. 그렇지만 폐아스콘은 분명히 재활용하시겠다고, 본 위원이 작년 2004년 감사 때도 이 부분을 지적한 부분입니다. 업무보고 때도 늘 얘기했고 본 위원이 관심있는 부분이라 한 번 더 강조하고 넘어가니까 앞으로 포장공이 공사가 시작되었을 때 다시 한 번 그런 부분에 대해서 지적한 대로 그대로 시행해 주시기 바라라고 그 다음에 또 한 가지는 폐콘크리트에 대해서는 파쇄를 해서 자가처리를 합니까? 이것도 반출합니까?

○ 감리단장 원종하 그것도 반출합니다. 반출계획으로 잡혀있습니다.

○ 차희상 위원 일체 여기서 자가처리 하지 않아요? 알겠습니다. 이상입니다. 그러면 자료요청 하나 하겠습니다. 현재 반출현황에 나와 있는 현황대로 해서 지금 폐기물을 분리발주를 분명히 할 것입니다. 분리발주 현황하고 분리발주한 업체에서 처리한 내역서, 그 다음에 그 내역서 중에서 재생처리한 부분이 아직은 없습니다만 계

확이 있으면 계획서를 제출해 주십시오. 이상입니다.

○ 위원장 이도형 차희상 위원님 수고하셨습니다.

○ 정연구 위원 제가 추가질의 좀…….

○ 위원장 이도형 간단간단하게 해 주시기 바랍니다. 보충질의입니다.

○ 정연구 위원 정연구 위원입니다. 아까 도로에서 우리가 실험을 했죠? 38t 덤프 트럭을 놓고 측정을 해봤을 때 2cm가 침하되었죠? 이 실험명칭을 뭐라고 합니까?

○ 감리단장 원종하 그것은 평판재하시험이라고 합니다.

○ 정연구 위원 이 시험은 기준이 어떻게 되나요? 매 공정이 끝날 때마다 합니까? 아니면 한두 번 적당히 하고 마는 건가요?

○ 감리단장 원종하 저희가 그것은 예를 들어서 평판재하시험을 할 때도 있고 들밀도 뜰 때도 있고요. 평판재하시험은 교량 같은 데 뒤편을 해 가지고 했을 적에 비어 같은 것을 세울 적에 굉장히 중요합니다. 바지를 잘못한다든가 그러면 스테징이 망가지고 사고들이 많이 나고 있습니다. 그래서 지질학을 검사하기 위해서 평판재하시험을 구조물에 이용하고 시험을 하고 있습니다.

○ 정연구 위원 그러면 일반 도로에는 안 합니까?

○ 감리단장 원종하 일반도로에도 합니다.

○ 정연구 위원 몇 회 정도 어떤 기준으로 하는지요?

○ 감리단장 원종하 저희가 그것은 1층 30cm마다 성토를 합니다, 노체를. 노체를 성토해서 층다지기를 하기 때문에 거기에서 90% 이상이, 예를 들어서 들밀도 시험을 해서 90% 이상이, 노체 때나 90% 이상이 되어야 되고 노상토일 때는 95%가 되어야 됩니다. 그래서 저희가 노체는 다짐시험을 한 것을 갖다가 쪽 데이터가 있기 때문에 그런 것은 염려 안 하셔도 될 것으로 생각합니다.

○ 정연구 위원 저희가 외국에서 보니까 매 공정마다 다지기 한 다음에는 꼭 이 인스펙션에 통과가 되어야지 다음 공정이 연결이 되거든요.

○ 감리단장 원종하 맞습니다.

○ 정연구 위원 그런데 이 좋은 시험기기를 가지고 그냥 기준이 없는 것 같이 말씀하시는데.

○ 감리단장 원종하 아닙니다. 저희는 매 층마다 검측을 하고 갑니다.

○ 정연구 위원 그러면 연약지반조사를 안 한 현장도 평판재하시험을 하게 되면 커버가 되지 않을까요?

○ 감리단장 원종하 연약지반 같은 데는 커버가 안 됩니다. 왜냐하면 우리가 대지를 가지고 심을 때 판이 내려가기 때문에 대지가 먹지 않습니다.

○ 정연구 위원 그러면 아까도 여러 동료위원들이 물어봤는데 연약지반조사가 필수 사항입니까?

○ 감리단장 원종하 연약지반에서는 토지시험을 해야 되겠죠. 토지시험을 해 가지고 연약지반이다 그렇게 판단을 내렸을 적에 그것이 토지기술사하고 얘기를 해 가지고…….

○ 정연구 위원 그러니까 법에 명시되어 있는 필수조항입니까?

○ 감리단장 원종하 토질조사는 필수적인 겁니다.

○ 정연구 위원 어느 때 하는 거죠? 아까 문화재 심사한 것처럼 법에 없었는데 생긴 겁니까?

○ 감리단장 원종하 그렇지는 않습니다. 설계에 되어 있는 게 있기 때문에 설계할 적에 현장답사를 합니다. 그래 가지고 전부 보링데이터를 했을 적에 거기에서 “아 여기는 연약지반이다.”

○ 정연구 위원 보링은 누가 하게 되어 있어요?

○ 감리단장 원종하 실시설계할 적에 합니다.

○ 정연구 위원 용역설계 때도 안 나왔으면 실시설계 때 해야 된다. 실시설계 때 하는 것은 그러면 발주자 책임이죠? 연약지반조사를…….

○ 건설본부장 박명원 제가 답변드리겠습니다. 이게 설계가 크게 나누면 기본설계하고 실시설계가 있는데 기본설계는 노선 선정이라든지 정책적인 방향을 하고 실시설계는 거기의 세부 공사를 어떻게 할 것이냐에 따라서 우선 제일 먼저 하는 것이 측량하고 지질조사에 할 때에 보링도 들어가고 그렇지 않으면 시물레이션실험이라든지 아까 얘기한 평판재하시험도 거쳐서 연약지반이라든지 이런 게 나오면 연약지반에 대한 치환공법 이런 것까지 다 설계가 됩니다.

○ 정연구 위원 그러면 연약지반이 조사되는 게 지질조사 할 때 나오는 거죠?

○ 건설본부장 박명원 네, 그렇습니다.

○ 정연구 위원 그런데 어느 다른 현장에 예를 들어 그전에도 보면 지질조사를 분명히 했을 텐데 공사비가 추가되는 경우가 있어요. 연약지반에 따른 처리비가 올라가는 경우가 있는데 그게 누구 책임이냐 이거예요. 발주자 책임이냐, 아니면 견적을 잘못 들어간 시공사 책임이냐 이걸 여쭙본 겁니다.

○ 건설본부장 박명원 그런 부분을 저희 설계할 때 지질조사를 전 구간을 다하지는 않고 대표적인 구간들을 하기 때문에 거기서 빠진 부분이 일부 연약지반이 나오는 경우가 있습니다. 그건 일단 책임 소재를 한다고 그러면 발주처에서 끝까지 챙겨서 설계에 넣었어야 되는데 그런 부분을 못했고요. 시공사에서 시공하는 과정에 나올 때는 설계변경을 해 주고 있습니다.

○ 정연구 위원 이상입니다.

○ 위원장 이도형 정연구 위원님 수고하셨습니다. 다음 보충질의하실 위원 계십니까? 심진택 위원님 보충질의하시겠습니까? 간략하게 해 주십시오.

○ 심진택 위원 심진택 위원입니다. 아까 질의 과정에서 확실한 답변을 두 가지를 못들은 게 있어 가지고 하도급에 대금 지급할 때 차등을 두지 말고 하자고 그러신 거 그렇게 하신다고 답변하셨죠?

○ 감리단장 원종하 네.

○ 심진택 위원 한 달에도 길게는 100일까지 가는 거 차등을 두지 말고 기준을 똑 같이 해 주십사 그랬으니까 앞으로 꼭 그렇게 해 주시고요. 아까 답변에 버스정류장이 하나인데 추가 설계해서 하나 더 한다고 했는데 자료를 받아보니까 15개예요.

○ 감리단장 원종하 버스정류장 개소가 그렇게 돼 있습니다.

○ 심진택 위원 그런데 아까 하나라고 그러셨거든요.

○ 감리단장 원종하 아니예요. 아까 말씀하실 적에는 버스 정차대 하나에 들어 갈 수 있느냐. 정차대 개수를 말씀하셨으면 지금 도면에 쪽 가다보면 버스 정차대가 있어서 마을에서 올라와서 탈 수 있는 것…….

○ 심진택 위원 저는 분명히 그렇게 들었고…….

○ 감리단장 원종하 죄송합니다.

○ 심진택 위원 14개소였는데 추가로 하나 해서 15개소입니다. 그런데 여기 자료에 보니까 설계를 보완해 가지고 재설계를 해서 버스정류장이 서류에 첨부돼서 들어왔거든요. 그런데 여기에 뭐가 빠져있냐 하면 대기소가 없어요. 건설본부장님한테 여쭙게요. 대기소가 없거든요. 그 부분을 어떻게 하실 건지를.

○ 건설본부장 박명원 그래서 저희 지난번 준공한 구간도 10개가 있었는데 사실 설계에 2개밖에 없었습니다. 그래서 그 10개 분에 대해서 설계에서 다 시설을 해 줬습니다. 그래서 여기도 전체 버스 정차대로 돼 있는 데는 다 대기소를 해 줄 겁니다.

○ 심진택 위원 설계를 변경해서라도 대기소를 다 하시겠냐?

○ 건설본부장 박명원 네, 그건 대개 준공단계에 다 설치를 했기 때문에 그때 가서 전체 조치를 할 겁니다.

○ 심진택 위원 그런 부분도 잊지 마시고 꼭 해 주시기를 바랍니다.

○ 건설본부장 박명원 감사합니다.

○ 심진택 위원 주민들과 근접해서 생활하다 보면 그런 것이 꼭 필요하기 때문에 제가 이걸 파악했더니 대기소가 없는 걸 발견했으니까 지적을 분명히 하신다고 답을 받았으니까 하시는 걸로 믿겠습니다. 이상입니다.

○ 위원장 이도형 심진택 위원님 수고하셨습니다. 다음 보충질의하실 분 안 계십니까? 노용수 위원님 보충질의 간단하게 해 주시기 바랍니다.

○ 노용수 위원 주신 자료가 굉장히 복잡해 가지고 딱 떨어지게 숫자로 정리가 안 되는데요. 건설본부에서 기존 교량에 내진 보강공사를 하고 있잖아요. 그때 내진 강도를 어느 정도로 기준 삼고 있죠? 리히터 규모 형식으로.

○ 건설본부장 박명원 6으로 알고 있습니다.

○ 노용수 위원 그런데 여기 본 과업을 수행하는 내진강도에 기존 도로교 설계기준 등등을 쭉 보니까 본 과업의 내진설계 대상교량은 모두 내진가속도계수가 0.154인데 이 0.154라는 내진등급의 지진 재현주기가 약 500년 내지 천년이에요. 그러면 우리 도로의 교각의 평균 내구연한이 얼마나 되죠?

○ 건설본부장 박명원 교량요? 50~60년 보고 있습니다.

○ 노용수 위원 그러면 지진주기를 훨씬 더 밑에서 들고 있는데 내진보강공사 35개 하면서 수백억을 들여서 했잖아요. 그렇죠? 건설본부 소관이지 않습니까?

○ 건설본부장 박명원 네.

○ 노용수 위원 그렇다면 그게 예산낭비 아닌가요?

○ 건설본부장 박명원 안전시설은 사실 사고가 안 나면 잘 했다는데 지진이 앞으로 주기가 500년 후에 날 건지 천 년 후에 날 건지 그건 아무도 예측을 할 수가 없습니다.

○ 노용수 위원 그건 제가 이해를 합니다만 우리 건설본부장님을 타하는 게 아니라, 물론 여기 토목하고 다 관여하고 계시니까 하수 치수사업을 할 때에도 50년 주기 100년 주기 사업기준을 맞춰 가지고 하죠. 그 이상 비가 내리면 어떻게 하나. 어쩔 수 없다, 그냥 홍수 나야지 그런 개념으로 접근하지 않습니까? 그것은 뭐냐 하면 투자 대비 부가가치 창출, 그러니까 사회 안전 부분에 대한 계산을 해서 그러한 정도는 어쩔 수 없다, 감수를 해야 된다는 식으로 접근을 하는 것 아닙니까? 그런데 지진 역시도 수백억, 다른 데 돈이 쓸 데 없으면 모르겠습니다만 쓸 데 있는 곳이 지천으로 널려있는데 그런 부분들을 제쳐 놓고 그런 작업들을 먼저 하는 것이 우선순위에 있어서 맞는 것인가라는 부분에 대해서 저는 의구심을 가질 수밖에 없다는 말씀을 드리고요.

그 다음에 감리단장님께서 내진에 대한 감리까지를 담당하고 있는 게 지금 책임이지 않습니까? 그런데 내진이 제대로 됐나, 안 됐나를 검사해 볼 수 있는 장비 같은 게 있습니까? 없죠?

○ 감리단장 원종하 네, 없습니다.

○ 노용수 위원 도로설계와 관련된 지침은 있으나 그 지침대로 했나 안 했나를 확인할 수 있는 시스템도 안 돼 있다라는 거거든요. 이런 것은 저는 앞뒤가 맞지 않는 정책 중의 하나가 아닌가 하는 생각이 들어서 이것에 대한 보완을 어떤 방법으로 할 것인가 하는 고민이 되는데요. 본부장님께서 특히…….

○ 건설본부장 박명원 그 방법은 한국건설기술연구원 이런 데서 연구를 하고 있는 걸로 알고 있습니다. 제가 그렇지 않아도 작년도에 위원님께서 그것에 대해서 질의도 하시고…….

○ 노용수 위원 지진이 나지 않으면 이게 제대로 됐는지 안 됐는지 모르는 것 아니겠습니까?

○ 건설본부장 박명원 제가 본부장으로 와서 쭉 한번 보니까 위원님께서 그런 질의를 하고 그래서 연구기관 몇 군데를 갔는데요. 현재로는 방법이 없답니다. 자기네가 연구를 하고 있는 부분이 있기 때문에 그거 나오면 가능하다는…….

○ 노용수 위원 알겠습니다. 그건 여기서 따져야 될 책임은 아닌 것 같고요. 한 가지만 더요. 지금 내진 보강하고 있는데 거기에 올려준 게 탄성받침을 하고 있잖아요. 탄성받침의 내구연한이 얼마나 되나요? 고무밴드라는 게 영원하게 쓸 수 없을 것 같은데 내구연한이 없습니까?

○ 건설본부장 박명원 파악을 해서 별도로 보고를 드리겠습니다.

○ 노용수 위원 그러시고 다른 도로에 비해서 1,437억원의 공사비를 갖고 하는데 토목공사 등 공사비가 950억원이고 보상비가 450억원 정도가 되거든요. 안성이라는 지역적 특수성을 감안한다고 하더라도 제가 봤을 때는 공사비가 상대적으로 상당히 비싼 공사가 아닌가 하는 생각이 들어요. 여기 계산해 놓은 거 보니까 1m당 단가가 약 1,000만원 나오거든요. 그런데 이 서운~안성간 도로가 단가가 비쌀 수밖에 없는 이유가 있습니까?

○ 감리단장 원종하 글썽요, 제가 그걸 답변드리기가 뭐합니다. 저희가 설계를 하지도 않은 상태고 제가 여기 와서…….

○ 노용수 위원 그러면 본부장님, 질의의 요지는…….

○ 건설본부장 박명원 특별히 지가는 지역별로 차이가 있는데요. 공사비는 큰 차이가 없을 걸로 저희가 보고 있습니다.

○ 노용수 위원 총액 공사비 1,437억은 인정하겠는데 다른 지역의 공사비와 보상비 대비로 본다면 여기는 토목공사비가 약 950억원 정도가 되고 보상비가 450억원 정도가 되는데 토목공사비가 상대적으로 많다는 거죠, 총량으로 봤을 때. 그 특수성이 그래서 혹시 교량이 많아서 그러냐 해서 교량 수도 검토는 해 보긴 했습니다만.

○ 건설본부장 박명원 그런 부분은 안성~양성간 종점에서 국도 두 개를 건너오고 있습니다. 그런 부분이 구조물을 건너와야겠고요, 교량으로 해서 건너오는 부분이 있고요. 또 교차로가 5개 있고 그러니까 그런 부분은 구조물에 들어가기 때문에 돈이 많이 들어갈 수 있습니다.

○ 노용수 위원 그러면 이렇게 보시면 되겠죠. 제가 말하는 것이 맞는 말씀인지 틀린 말씀인지 건설본부에서 한번 검토해 보셨으면 좋겠는데 이 자료는 건설본부에서 만드셨잖아요. 이 자료에 m당 단가를 뽑아냈거든요. 이게 약 970만원 정도가 소요가 됐습니다. 그렇다라면 다른 도로에 공사비 m당 단가를 뽑아 보신 적이 있지 않겠어요. 그 도로는 대략 어떻게 나오니까? 조암에서 안중인가요 거기 공사도 건설

본부에서 하던데 그런 부분들에 대한 단가는…….

○ 건설본부장 박명원 지금 지방도에는 그렇게 큰 차이는 없는 걸로 보고 있습니다. 차로 수에 따라서, 2차로나, 4차로나, 6차로나 그런 차이는 있을지언정 현장별로 큰 차이는 없을 걸로 보고 있습니다. 지금 고속도로 같은 경우 m당 하면 3,000만원 정도 보고 있거든요. 한 3배로 보고 있습니다.

○ 위원장 이도형 다하셨습니까?

○ 노용수 위원 네.

○ 위원장 이도형 건설본부장님, 노용수 위원이 지적하신 것을 다른 것 대비해서 km 당 얼마씩 들었나 다음 감사기간 안에 자료 좀 요청합니다.

더 이상…….

○ 김현욱 위원 잠깐만, 부탁만 할게요. 김현욱 위원인데요. 여러 위원님께서 말씀하셨는데 제가 작년에도 얘기한 부분입니다. 경기도가 건설기술연구소 건립이 필요하다, 또 건설교통박물관이 필요하다 이렇게 봅니다. 아까 얘기했던 내진설계 부분에 대한 축소모델을 만들어서 실제로 강도 여부를 집어넣었을 때 어떻게 나타나는가 라든지 학생들이나 유치원생이 건설기술에 대해서 꿈과 비전을 가지고 나도 건설기술자가 돼 보겠다. 여러분 공직자도 마찬가지고 시·군 관계자도 마찬가지지만 가까운 일본 같은 경우는 지하철박물관 별도로 있습니다. 대한민국은 그런 거 하나도 없어요. 그래서 어릴 때부터 제대로 된 기술을 가르치고 제대로 된 것을 관심을 가지게 하는 것이 대한민국의 과학기술이 높은 나라로 가는 것이다 이렇게 보는 겁니다. 그래서 경기도가 가장 앞서서, 그리고 여러분 건설기술자들이 힘을 모아서 이것을 해주셔야 됩니다. 그래서 저는 2006년도 예산에서 포괄적으로 할 수 있는 이런 부분에 대한 타당성연구용역비를 책정해 주기를 고대합니다. 간곡히 예산책정을 부탁드립니다. 마치겠습니다.

○ 위원장 이도형 본부장님, 아까 제가 말씀드린 거 원가계산 그것 좀 뽑아주시고요. 왜 이런 말씀을 드리느냐 하면 제가 여기 안성서 천안간을 많이 다녀요. 그래서 여건이 다 좋고 그런데 노용수 위원이 지적을 하신 바와 같이 단가가 조금 비싸다면 비교를 해 봐야 하지 않을까 생각해서 자료 요청합니다.

더 이상 질의하실 위원님이 안 계시므로 서운~안성간 도로 확·포장 공사에 대한 질의답변을 모두 마치겠습니다.

건설본부장님은 위원들께서 요청하신 서면답변 자료를 감사기간 안에 본 위원회에 16부를 제출하여 주시기 바랍니다.

위원 여러분! 본 공사에 열의를 가지시고 감사에 임해 주신 데 대해 감사의 말씀을 드립니다. 그리고 박명원 건설본부장님을 비롯한 관계공무원 여러분과 감리단장과 현장소장을 비롯한 공사 관계자 여러분께도 충실한 감사준비와 위원님들의 질의

에 성의를 다해 주신 노고에 대해 진심으로 감사를 드립니다. 오늘 여러 위원님께서 지적해 주시고 대안을 제시하신 사항은 모두 도민의 뜻이니만큼 겸허하게 받아들여 서 도정 운영에 적극 반영되도록 해 주시고 개선할 점은 조속히 조치하는 등 최선의 노력을 기울여 주시기 바랍니다. 다시 한 번 위원 여러분 그리고 관계공무원 여러분 들과 공사 관계자 여러분들의 노고에 감사드리고 이상으로 2005년도 행정사무감사와 연계하여 실시한 서운~안성간 도로 확·포장공사에 대한 2005년도 행정사무감사 종 료를 선언합니다.

(18시55분 감사종료)

○ 출석감사위원

이도형 최용복 강석오 김두영 김현욱 노용수 심진택 우태주 위승철 장경순  
정연구 차재윤 차희상 서영석 나경숙

○ 행정사무감사 보조공무원

전문위원 김일수 지방행정주사 정승진 지방행정주사보 정정화  
지방기능6급 임숙영 지방기능8급 이춘영

○ 출석공무원

건설교통국장 함중식 건설계획과장 신석철  
건설본부장 박명원 관리부장 박상무 건설1부장 박성권  
건설2부장 김준용

○ 기타참석자

평택시부시장 한영구 안성시부시장 박정오 평택시건설도시국장 안성현

○ 출석증인

- 평택항(포승산단)~청북간 도로개설공사  
감리단장 한주철 현장소장 박찬이
- 서운~안성간 도로확·포장공사  
감리단장 원종하 현장소장 동용광