

# 건설공사와 환경영향평가

이 길 섭 한국환경정책·평가연구원 부원장

## 1. 지속적인 경제성장과 지속가능한 발전

지난 30여년 동안 우리는 정말 앞만 바라보고 열심히 경제성장을 위해 노력해 왔고 그 결과 모든 면에서 이전과 비교할 수 없을 만큼 많은 성과를 이루었으며 특히 건설분야에서는 괄목할 만한 양적 성장을 이루었다. 그러나 다른 한편으로는 앞만 보고 전진하면서 이룬 경제성장 때문에 우리 주변에 많은 환경훼손에 따른 부작용이 발생하게 되었다. 겨울철의 대기질은 건강을 위협할 만큼 악화되었고, 여름의 오존농도는 심각하게 높아지는 경우가 자주 생기고 있다. 국민들은 여전히 수돗물을 의심하고 있고 낙동강, 영산강 등 우리의 식수원이 지금도 위협받고 있다.

이러한 상황에서 우리는 이제 지속적인 경제성장이 마냥 좋은 것이 아니라 지속 가능한 발전을 추구해야 된다는 사실을 깨닫게 되었다. 1992년 브라질의 리우데자네이루에서 인류는 '미래세대의 욕구충족능력을 저해하지 않으면서 현대의 욕구를 충족시키는 발전'을 이루어야

한다는 데 합의했다. 이제 우리도 삶의 질을 향상시키면서 후세가 누린 쾌적한 환경을 보호하는 그런 건설을 해 나가야 할 것이다.

지속가능한 발전을 위해 우리 정부에서는 환경영향평가제도를 꾸준히 발전시켜 나왔다. 환경영향평가제도는 한 번 파괴되면 복구하기 힘든 자연을 보전하기 위해 사전예방의 차원에서 환경을 보호하기 위한 제도이다. 이 글에서는 환경영향평가제도가 우리나라에서 어떻게 발전해 왔는지를 간략히 살펴 보고, 도로 공사의 환경영향평가에 대해 고찰해 보도록 하겠다.

## 2. 환경영향평가제도의 발전

환경영향평가제도는 1969년 미국의 국가환경정책법(National Environmental Policy Act, NEPA)에서 최초로 도입되었다. 우리나라에서는 1977년 제정된 환경보전법에 최초로 이 제도가 포함되어 도시개발, 산업단지조성, 에너지개발 등의 3개분야에 대해 사전협의 형식으로 시작되었다. 이 제도는 대상사업이 점차 확대되

고 주민의견수렴제도가 보장되는 등 꾸준히 발전해 오다가, 1993년에는 환경영향평가법이라는 단일법이 제정되면서 보다 강화되었다. 이 법에 의해 주민설명회 혹은 공청회가 의무화 되었고, 사후관리제도도 강화되었다. 그리고 1997년 환경영향평가서의 전문적 검토를 위해 환경정책·평가연구원이 설립되어, 보다 종합적이고 체계적으로 평가서를 검토하고 환경영향평가제도와 평가방법을 개선하는 데 기여하고 있다.

### 3. 도로건설과 환경영향평가

환경영향평가대상사업 중 가장 많은 양을 차지하는 것이 도로건설사업이다. 도로건설은 물류비용을 줄이고 경제성장을 지속시키기 위해 필수적인 사업임에 틀림없다. 그러나 산지가 많은 우리나라에서 도로건설은 양호한 임야를 파괴하여 동식물의 서식처와 경관을 파괴하고 마을을 단절시키는 등 많은 문제를 낳는 것 또한 사실이다. 이러한 부작용을 줄이기 위해서 우리는 환경영향평가를 엄격히 실시하고 협의과정을 통해 환경에 미치는 영향을 줄이기 위하여 최선의 노력을 다해야 할 것이다.

그러면 현재 대규모로 진행되는 국도 확·포장사업을 중심으로 어떤 문제점들이 있는지 살펴 보자. 현재 진행되는 국도 확·포장사업의 경우, 공사명은 도로 확·포장사업이지만 실제로는 신설도로인 것이 대부분이다. 기존도로가 선형이 양호하여 새로 녹지를 파괴하지 않고도 도로확장을 할 수 있는 경우에도 신설도로를 설계하는 경우가 많이 있다. 이런 경우에는 여러 가지 문제가 생길 수 있다. 첫째, 노선이 신설됨에 따라 절·성토량이 많아지고 이에 따라 산림이 훼손되고 동식물의 서식지가 파괴될 수 있다. 둘째, 기존도로와 신설도로 사이에 둘러싸

이게 되는 마을이 생기거나 신설도로로 인한 지역단절이 발생할 수 있다. 셋째, 과도한 절토가 생길 경우 경관상의 부조화가 생길 수 있다. 넷째 기존도로가 마을간 도로 혹은 폐도로 되어 활용도가 떨어지게 된다. 마지막으로 환경훼손과 함께, 중복투자로 인한 국가적 경제 손실의 문제가 생길 수 있다.

이러한 문제를 해결하기 위해서 다음과 같은 개선방안이 필요하다 첫째로 도로확·포장사업을 할 때는 기존도로를 이용하는 방안을 먼저 검토한 후, 불가피한 경우에 우회도로를 신설하는 계획을 검토하는 것이 바람직하다. 둘째로 과도한 절·성토로 인해 산림과 경관이 훼손되지 않도록 하기 위해 터널화하거나 예코 브릿지를 설치하고, 우회노선을 설계하는 등의 대책이 필요하다. 셋째로 도로건설로 인해 이주하거나, 도로로 인해 소음, 대기질오염 등의 피해를 보는 주민들의 삶의 질을 충분히 고려하여 철거가옥이나 지역단절이 최소화되도록 설계해야 한다. 결국 우리 모두 자연과 인간이 공존하면서 효율을 높일 수 있는 환경친화적인 도로설계 개념을 적극 도입하는 것이 필요하다.

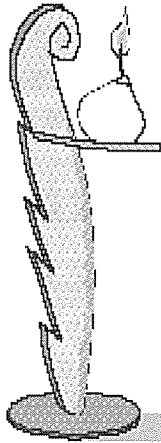
### 4. 지속가능한 발전을 위한 건설

건설사업을 통해서 우리는 오늘날의 발전을 이룰 수 있었다. 그런데 언제부턴가 환경오염이 심화되고 건설안전사고가 빈발하면서 건설사업에 종사하는 사람들은 환경파괴와 부실공사의 주범이요, 환경관련 업무에 종사하는 사람들은 환경의 수호자라는 이미지가 우리사회 일각에 퍼지기 시작했다. 그러나 이와 같은 선과 악의 구도로는 지속가능한 발전을 이룰 수가 없다. 좁은 국토에서 많은 인구가 높은 삶의 질을 누리기 위해서는 환경친화적이고 안전한 건설을

위해 우리 모두가 노력해야 한다. 예를 들면 도로건설사업의 경우 환경영향평가를 통해 절토면을 줄이는 것은 친환경적일 뿐만 아니라 사면의 안정성을 높여, 안전을 위해서도 유익한 결과를 낳는다. 따라서 우리는 이제 안전하고 친환경적

인 건설을 통해 환경보전과 안전 속에 지속가능한 발전을 이루어 나갈 새로운 지평을 열어야 한다. 그러기 위해서는 건설관련 종사자와 환경관련 종사자는 서로 힘을 합쳐 미래세대를 위해 노력해야 할 것이다.

삼



비록 우리가 몇 가지 가진 것 없어도  
바람 한 점 없이  
지는 나무 앞세의 모습 바라볼 일이다.  
또한 바람 일어나서  
흐득흐득 지는 앞세의 소리 들을 일이다.  
우리가 기억 나온 아는 것 없어도  
물이 왔다가 가는  
저 오랜 古群山 썰물 때에 남아 있을 일이다.  
짧은 아내여  
여기서 사는 동안  
우리가 무엇을 다 가지겠는가.  
또 무엇을 生而知之로 안다 하겠는가.  
앞세 나서 지고 물도 차면 기우므로  
우리도 그것들이 우리 따르듯 따라서  
無情한 것 어닌 몸으로 살다 갈 일이다.

- 고 은 -