

## ※별첨자료 1: 부대조건 충족하지 못한 환경영향평가(초안)의 문제점

- 설악산 케이블카 사업은 2015년 8월 국립공원위원회가 7가지 부대조건을 전제로 조건부 허가를 내준 바 있다. 그런데, 현재 양양군이 원주지방환경청에 제출한 환경영향평가서(초안)에 이러한 부대조건이 제대로 반영되지 않았음이 확인되었다. 국립공원위원회의 부대조건은 설악산 케이블카 사업의 전제조건으로서 환경영향평가서 안에 당연히 반영되어야만 한다. 전제조건을 충족하지 못한 환경영향평가서는 반려되어야 한다.

\*국립공원위원회의 7가지 부대조건

1. 탐방로 회피 대책 강화방안 강구 2. 산양 문제추가 조사 및 멸종위기 종 보호대책 수립 3. 시설 안전대책 보완(지주사이의 거리, 풍속영향, 지주마다 풍속계 설치(낙뢰, 돌풍 대비 등)) 4. 사후관리 모니터링 시스템 마련(객관적 위원회 구성) 5. 양양군-공원관리청간 식도 공동관리 6. 운영수익 15% 또는 매출액의 5% 설악산 환경보전기금 조성 7. 상부정류장 주변 식물보호대책 추진

- 양양군은 “산양문제추가 조사”라는 부대조건에 대해서, 자신들이 제시한 직접영향권과 간접영향권 조차도 5번지주 위쪽으로는 제대로된 조사를 진행하지 않았다. (5번 지주 위쪽 지역의 조사부실은 이미 국립공원위원회 심의 과정에도 논란이 된 바 있음.) 또한 “풍속 등을 감안한 시설안전대책” 관련하여, 케이블카 노선에 대한 풍속의 실제측정이 전혀 이루어지지 않았다. 환경영향평가서 상에는 풍속계를 설치하였으나 측정이 완료도 되지 상태에서 평가서가 제출되었다. 또한 “사후관리 모니터링 시스템 마련”이라는 조건 관련, 사업자가 수행해야 할 부대조건을 현재 사업허가권자인 국립공원관리공단 산하 국립공원연구원에서 연구용역을 진행 중이라는 사실도 확인되었다.

- 각 부대조건에 대한 환경영향평가서의 상세한 문제점은 아래와 같다.

### (1) 탐방로 회피 대책 강화방안 강구(평가서 반영, 부실)

- 제시된 대부분의 방안이 이미 국립공원위원회 심의 당시 검토되었던 내용임. 부대조건 강화방안이 부실하게 반영됨.

### (2) 산양 문제추가 조사 및 멸종위기 종 보호대책 수립(평가서 미반영)

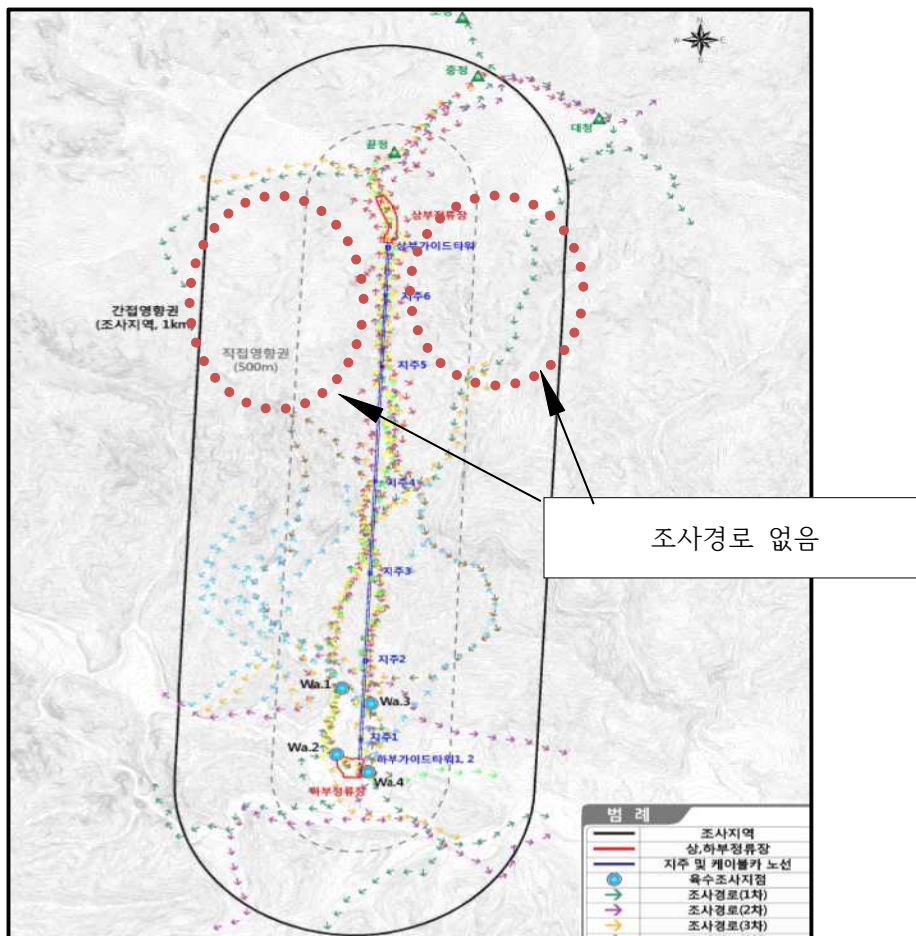
- 해당 대책마련을 위한 추가 환경영향평가 조사 계약변경이 이루어져 평가서는 실제 내용을 반영하지 않은 상태임.

- 환경영향평가 상의 산양조사 지역이 간접영향권(1km)은 물론 직접영향권(500m)에

대해서 제대로 이루어지지 않음. 특히 5번 지주 위로는 노선을 따라 선으로만 조사 경로가 이루어져 있어 소음 등으로 인해 동물에 미치는 영향이 가장 클 것으로 여기는 상부정류장 주변에 대한 조사가 거의 이루어지지 않음. (환경영향평가서 초안 164쪽 참조)

- 평가서는 사업노선이 지나는 능선은 주변지역에 비해 산양흔적이 "매우 빈약"하다고 평가하고 있으나, 산양정밀조사는 5번 지주 위쪽으로는 조사 자체가 이루어지지 않았음.(362-3쪽) 동물상 조사경로(164쪽)을 보게 되면, 산양정밀조사에서 산양흔적이 많이 발견되었다고 하는 독주골에 조사가 집중되었음. 사실상 다른 지역에서는 조사자체가 별로 이루어지지 않은 상황에서, 주변지역과의 비교를 통해서 노선이 "주서식지가 아니다"라는 결론을 내림.

[참고자료: 동물상 조사경로]



- 환경영향평가서는 케이블카 설치가 산양을 비롯한 포유류에 큰 영향을 미치지 않는다고 보고, 먹이급이대 설치 등의 실효성 없는 방안만을 제시함. 하지만 해외 연

구 결과를 보면, 케이블카가 포유류 서식에 악영향을 미친다는 사실이 확인됨.

※ 참고 : <논문: Negative effects of mass tourism on high mountain fauna: the case of the Tatra chamois *Rupicapra rupicapra tatra*>

-폴란드 남부 타트라산맥에 서식하는 영양종류인 샤모아가 케이블카 시설 현대화로 인한 관광객 증가로 인해 서식에 부정적 영향이 크다는 결과

-Kasprowy Wierch 케이블카 : 1936년에 가동을 시작한 뒤 2007년에 현대화 작업함. 50% 더 많은 사람들이 샤모아 서식지로 유입. 갑작스러운 관광객 압력의 증가가 낳은 결과 / 무리의 크기 감소 (3.9 vs 5.3 개체) / 동물과 케이블카 정거장의 거리 증가 (1664 / 693 미터) / 동물과 케이블카 기반시설과의 거리 증가 (1415/467.8미터)

### **(3) 시설 안전대책 보완(지주사이의 거리, 풍속영향, 지주마다 풍속계 설치(낙뢰, 돌풍 대비 등)(평가서 미반영)**

- 국립공원위원회 심의 당시부터 지적된 노선 내 풍향, 풍속의 실제측정이 미 반영됨. 환경영향평가서 상에서는 풍속계를 1개 설치하여 6개월간 측정하겠다는 계획만 나와 있음. (594쪽) 평가서는 풍속이 센 상부지역에는 풍속계를 설치하지 않고 단 1개소에서만 측정, 연중 4계절의 풍속 측정이 아닌 6개월의 측정하겠다는 계획만 제시하였을 뿐, 실제 측정결과를 반영한 시설안전보안대책이 제시되어 있지 않음.

- 지주 사이 거리가 너무 멀어 현재 설계(1선식)로는 안전을 담보하기 어렵다는 논란이 있어 국립공원위원회가 심의 당시 이에 대한 대책을 마련할 것을 요구한 바 있음. 하지만 설계 변경이 이루어지지 않았고, 지주간의 거리와 지주 개수도 변동이 없으므로 평가서는 이에 대한 합리적인 근거를 제시하지 못하고 있음.

### **(4) 사후관리 모니터링 시스템 마련(객관적 위원회 구성)(평가서 미반영)**

- 해당대책마련을 위한 연구용역을 국립공원관리공단 산하기관인 '국립공원연구원'에서 착수보고회를 진행. 사업허가기관(공단)에서 사업자의 이행계획을 대신 수행 중

[참고자료: 2015년 12월 21일 국립공원연구원의 착수보고회 자료]

