

보도자료

오색 케이블카 사업이 부결되어야 하는 이유 현장조사 결과 환경부의 가이드라인과 검토기준 위배확인

- 케이블카 예정지역 현장조사 결과, 산양 번식처이자 아고산식생대로 밝혀져
 - 환경부 가이드라인과 검토기준에 따르면 케이블카 설치 불가
 - 기존 탐방로 연계 등 양양군의 계획은 명백한 가이드라인 위배

- 자연공원케이블카반대범국민대책위원회(이하 범대위)는 생태조사 등을 통해서 양양군의 설악산 오색 케이블카 사업계획의 문제점을 검토하였음. 계획대상지역의 포유류와 식생에 대한 현장조사 결과, 멸종위기종인 산양의 주요 서식지이자, 번식처로 확인됨. 또한 수령 200년 이상의 보전가치가 높은 식생을 확인하였고, 계획대상지가 아고산대에 해당함을 확인함. 이러한 조사결과는 양양군이 제출한 보고서의 내용과 큰 차이를 보임. 부실하고 부정확한 조사에 기반한 양양군의 케이블카 계획은 부결되어야 함.
- 이 외에도 양양군의 계획은 “기존탐방로 연계회피” 등의 환경부 가이드라인을 명백히 위반하고 있음을 밝힘. 1,2차 심의 당시 민간전문위원회의 보고서 선례에 따르더라도 이번 3차 양양군의 계획서를 부결할 사유가 충분함.

1. 현장조사 결과

(1) 멸종위기 야생동물(포유류) (*별첨자료3 참조)

- 범대위는 2015년 2월에서 6월까지 오색-끝청 케이블카 건설 예정지 일대에서 멸종위기 야생동물 포유류에 대한 현장조사를 실시함. 흔적조사와 함께 무인카메라 모니터링을 함께 진행함.
- 범대위 현장조사 결과, 산양(멸종위기야생동물1급, 천연기념물217호), 삵(멸종위기야생동물2급), 담비(멸종위기야생동물2급), 하늘다람쥐(멸종위기야생동물2급, 천연기념물328호) 등의 법정보호종 서식을 확인함. 특히 그동안 설악산 케이블카 사업 관련 가장 논란이 컸던 산양의 경우 흔적(배설물, 뽕질, 족적)은 53곳에서 발견되었고, 무인카메라 촬영은 총 14회 확인됨.
- 특히 상부가이드타워와 상부정류장 사이에서 1년 미만의 새끼산양이 어미산양과 함께 무인카메라에 촬영됨. 또한 사업계획 대상지역에서 산양새끼의 배설물이 발견됨. 따라서 이 지역은 산양의 주서식지일뿐만 아니라 산란처(번식지)라고 할 수 있음.

- 양양군은 케이블카 예정지가 멸종위기종의 “주요서식지가 아니다”라고 주장하고 있음. 그런데, 양양군의 주장은 잘못된 조사방식에 기반하고 있음. 양양군이 실시한 산양정밀조사의 경우, 케이블카 노선의 5번 지주 위쪽으로는 조사가 이루어지지 않음. 케이블카 설치시 가장 훼손이 심한 상부정류장 일대 자체가 조사대상에서 누락됨. 오히려 의도적으로 노선이 아닌 주변의 독주골과 설악골에 조사를 집중한 것으로 의심됨.
- 양양군의 조사 결과는 삭도 계획대상지에서 배설물 3곳, 목축 1회, 무인카메라 촬영 1회를 확인했다고 함.<공원계획 변경(안) 요약서>39쪽) 이것은 산양 흔적 53지점, 무인카메라 촬영은 총 14회로 나타난 범대위의 조사결과와 큰 차이를 보임. 특히 양양군이 조사에서 누락한 5번지주 위쪽에서 20곳 이상의 서식흔적을 확인함.

[표: 산양의 흔적과 무인카메라 촬영 비교]

	양양군	범대위
흔적	4지점 (배설물3, 목축1)	53지점 (배설물 45, 뽕질 7, 족적1)
무인카메라	1회 (최대9대, 4개월설치)	14회 (최대9대, 5개월설치)

(2) 식생 (*별첨자료4 참조)

- 범대위는 6월8일-9일 케이블카 계획대상지의 식생 현장조사와 문헌조사를 실시함.
- 조사결과, IUCN 평가기준에 따른 희귀식물 중 가까운 미래에 자생지에서 매우 심각한 멸종위기(EN)에 직면한 개회향과 눈향나무를 비롯한 국제적 멸종위기 식물이 생육하고 있었음. 중간지주 5번부터 상부 탐방로까지 주요 수종에 대한 수령을 측정한 결과, 80년에서 226년 정도의 수령을 보이고 있음. 수령측정 시 주요 수종의 개체 선택은 중간정도의 흉고직경을 선택한 것으로 고려한다면, 더욱 수령이 높은 개체가 생육하고 있을 가능성이 높음. 이와 같은 현장조사 결과에 따르면, 지주5번부터 상부 탐방로 까지 녹지자연도 9등급에 해당할 가능성이 높음. 또한 국립공원관리공단(2012)에서 작성한 <제 1차 설악산국립공원 보전.관리계획>에 제시된 아고산식생 분포도면과 설악산케이블카 예정지를 중첩하여 보면, 케이블카 예정지의 지주 6번부터 상부가이드타워, 상부정류장, 탐방로 등이 모두 아고산대에 위치하고 있음을 알 수 있음.
- 범대위의 조사결과는 양양군 보고서와 큰 차이를 보임. 양양군은 “식생들이 20년 정도의 수령이며 일부 식생훼손이 불가피하나 보전가치가 크지 않다”고 주장함. 하지만 범대위 조사에 따르면 수령이 200년이 넘는 수목들이 발견되었고, 또한 국제적멸종위기 식물의 생육이 확인되었음. 양양군 보고서는 상부정류장 지점만을 9등급으로 평가했으나, 범대위 조사에 따르면 지주5번부터 9등급으로 볼 수 있음. 특히 양양군은 케이블카 노선이 아고산대에 해당하지 않는다고 주장하나, 기존 정부의 보고서에 따르면 현재 케이블카 노선은 지주 6번부터 위쪽으로 모두 아고산대에 위치함.
- 사실 양양군의 보고서에서도 케이블카 노선이 아고산대에 해당함을 확인할 수 있음. 양

양양군 상부정류장 전망산책로는 아고산대에 입지하고 있음을 인정하고 있음. (<공원계획변경(안)>, 293쪽) 또한 5번 지주 주변에 아고산대 식생인 분비나무 군락이 존재함. (<자연환경영향검토서>172쪽)

[표: 식생 관련 비교]

	양양군	범대위
수령	20년	80-226년
아고산대	해당안됨 (상부정류장 전망산책로는 아고산대에 입지)	지주6번 위쪽으로 아고산대에 해당.

2. 국립공원 케이블카 검토 기준에 따른 분석: 부결되어야 하는 이유

○ 설악산케이블카 사업계획은 <자연공원 설치운영 가이드라인>(이하 가이드라인)과 <국립공원 삭도 시범사업 검토기준>(이하 검토기준)에 따라 심의받게 되어 있음. 범대위의 현장조사결과를 바탕으로 양양군의 계획안을 가이드라인과 검토기준에 따라 평가한 내용은 다음과 같음. (*세부설명은 별첨자료5 참조)

▶ 검토기준: 기존 탐방로 제한 내지 폐쇄 유도

- 양양군은 오색-대청봉 탐방로의 탐방예약제를 주장함.
- 그러나 등산객의 4배가 넘는 하산객을 전혀 통제할 수 없는 방안으로 실효성 없음. 이미 2013년 2차 심의 당시 민간전문위원회도 탐방예약제가 실효성 없다고 판단한 바 있음.

▶ 검토기준: 주요 봉우리 및 기존탐방로 연계 회피

- 양양군은 상부 정류장이 대청봉과 1,4km, 끝청과 430m이격되어 있고, 기존탐방로와 430m이격되어 있다고 주장함. 기존 탐방로와의 접근을 차단하겠다고 함.
- 그러나 상부정류장에 포함되는 전망데크와 산책로를 기준으로 했을 때 이격거리는 203m에 불과함. 주요봉우리와의 이격거리는 1차 때의 230m, 2차 때의 1,012m보다도 더 가까움. 상부정류장(전망데크)에서 끝청봉까지가 203m이며, 기존 탐방로(끝청봉 안내판)까지의 이격거리는 140m에 불과함. 1,2차 때 민간전문위원회가 지적한 것처럼, 상부정류장에서 쉽게 끝청봉과 대청봉에 접근이 가능함. 더군다나 양양군에서는 '하산등산객에 한해 삭도의 이용을 허용하는 방안이 검토되어야 할 것'(<공원계획변경(안)>, 288쪽)이라 하여 기본 탐방로와의 연계를 공식화 함. 이것은 명백한 가이드라인과 검토기준을 위배하는 것임.

▶ 검토기준: 정류장 및 지주 설치지점은, 아고산대, 법적 보호종의 주요 서식지, 산란처 회피. 선로는 법적보호동물의 주요 산란처 회피.

- 양양군에 따르면 계획대상지는 아고산식생대 이하이고 식생 수령이 20년 정도여서 보전 가치가 크지 않음. 또한 산양을 비롯한 멸종위기종의 배설물이 일부 발견되었으나 주요 서식지가 아니라고 주장함.

- 그러나 범대위 조사 결과, 케이블카 계획대상지의 지주6번 위쪽으로 모두 아고산대에 위치하고 있음. 200년이 넘는 수령의 수목들과 IUCN이 지정한 국제적 멸종위기 식물이 생육하고 있음. 또한 양양군의 보고서와 달리 계획대상지에서 많은 산양의 서식흔적이 발견되었고, 특히 새끼 산양의 서식이 확인되어 산란처로 확인됨. 양양군의 산양정밀조사는 5번 지주 위쪽을 조사대상에서 아예 누락시킴.

○ 이상과 같이 가이드라인과 검토기준을 위배하는 양양군 계획은 부결되어야만 함.

3. 1차,2차 심의 당시 민간전문위원회 보고서와의 비교

○ 2012년(1차)과 2013년(2차) 당시 오색케이블카 계획에 대한 민간전문위원회 검토 보고서는 당시 케이블카 사업계획이 검토기준에 부합하지 않는다고 결론을 내린바 있음. 당시 민간전문위원회의 의견은 2015년 이번 계획에도 그대로 적용되는 내용들이 있음. 탐방예약제의 실효성 없음, 기존 탐방로와의 연계 가능성, 정상등반 통제방안의 실효성 없음, 아고산식생대 보호의 필요성, 산양 서식지 보호의 필요성 등을 민간전문위원회 보고서에서 지적한 바 있음. 따라서 기존의 선례에 비취도 오색케이블카 계획은 부결되어야 함. (*세부 내용은 별첨자료6 참조)

4. 안전성 관련

○ 케이블카는 풍속의 영향을 많이 받기 때문에 안전성 평가를 위해서는 예정지의 풍속에 대한 평가가 필요함. 케이블카 예정노선은 산악지대 능선부로서 매우 빠른 풍속의 영향을 받는 지역임. 그럼에도 양양군은 예정노선의 풍속에 대한 실제측정조사를 전혀 진행하지 않았음. 단지 노선으로부터 멀리 떨어진 지역의 기상대(속초기상대, 이격거리18km)와 관측망(설악산, 오색자동기상관측망)의 데이터 만으로 풍속의 영향을 평가함. 안전성과 관련한 조사가 매우 부실한 상태에서 계획이 수립되었음을 알 수 있음. (*별첨자료6 참조)

2015년 8월 3일

자연공원케이블카반대범국민대책위원회

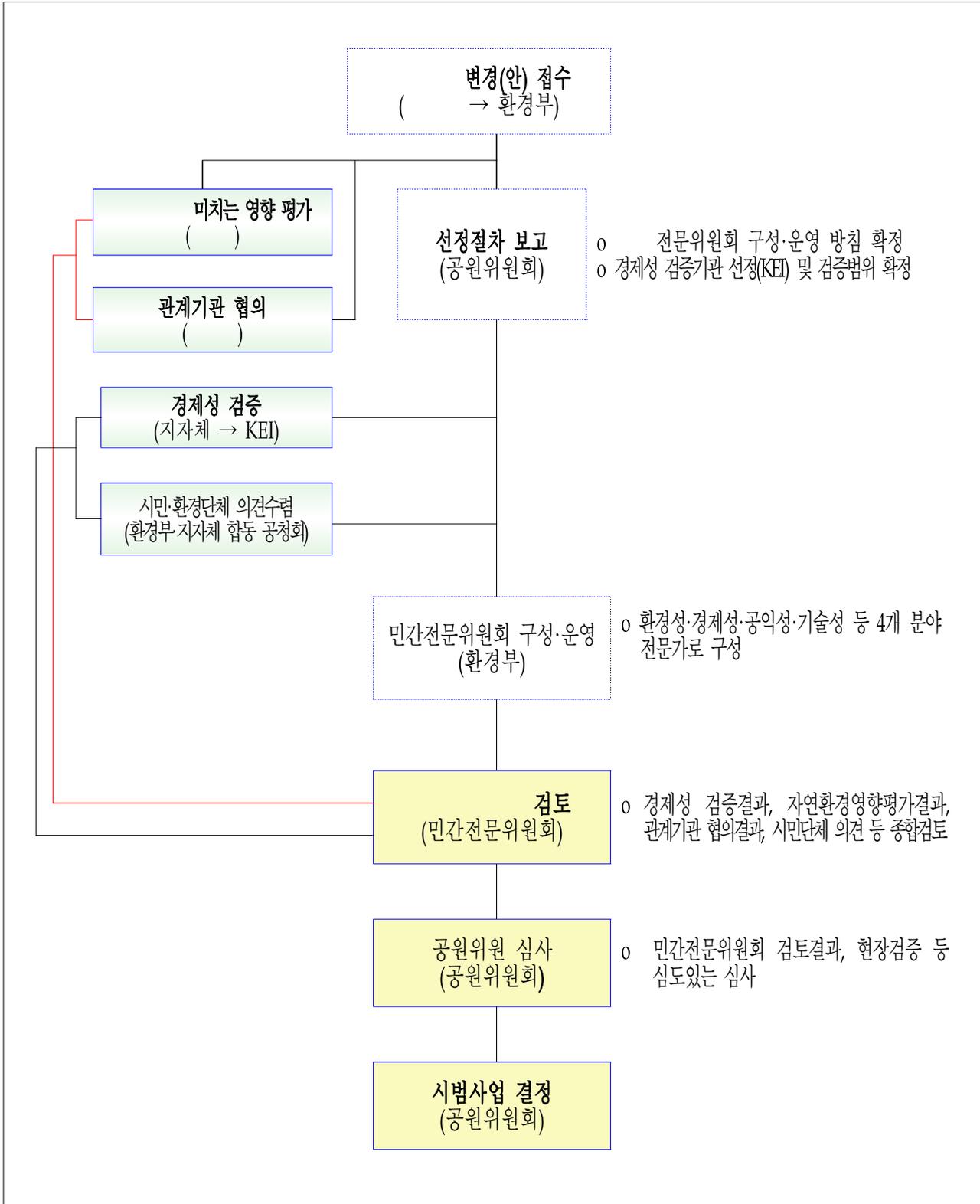
문의: 황인철 팀장(녹색연합 평화생태팀, 070-7438-8523)

※ 사진자료 등은 웹하드에서 다운로드 가능

www.webhard.co.kr /아이디: greenku /비밀번호: 8500/

폴더: 150803_[기자설명회]_케이블카 현장조사결과

※별첨자료1: 케이블카 시범사업 심의절차

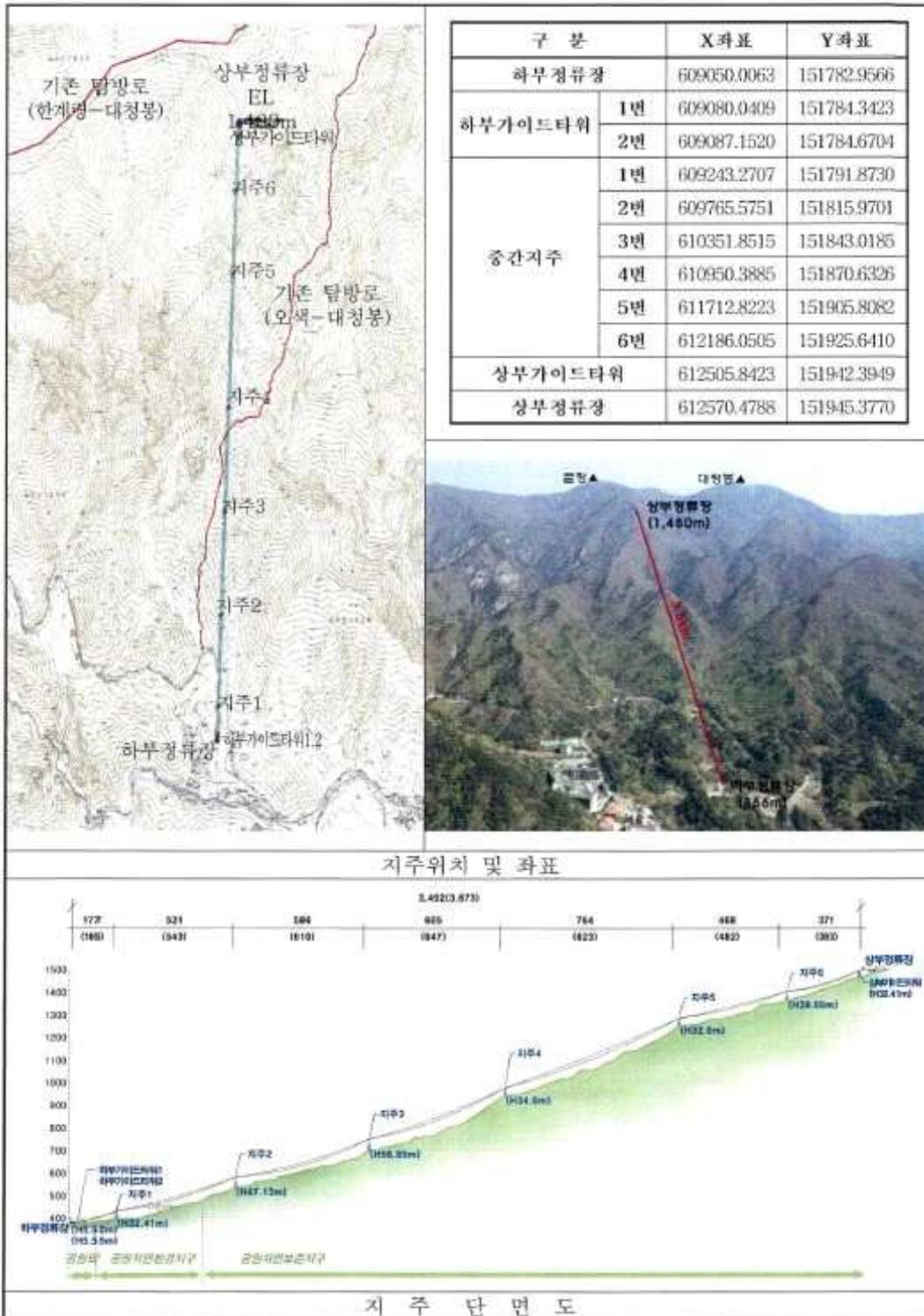


※별첨자료2: 양양군의 설악산 오색삭도계획 개요

■ <설악산 오색삭도 설치사업 자연환경영향검토서> 8쪽

구 분		내 용	
위 치		강원도 양양군 설악산국립공원 남설악 오색지구	
노 선		설악산의 오색리 466번지 ↔ 끝청 하단(해발 1,480m)	
연 장	총길이	3.5km (3,492m)	
	공원구 역 내	계	3.4km (3,399m)
		공원자연 보존지구	2.9km (2,934m)
		공원자연 환경지구	0.5km (465m)
	공원구역 외	0.1km (93m)	
중간지주	6개		
사업비	460억원 (국비 50%, 도비 15%, 군비 35%)		
사업기간	4년(2015년~2018년)		
형식	1선식 자동순환식 삭도(Mono-Cable Detachable Gondola), 8인승, 56대(상수, 오페수용 등 3대 포함)		
운행속도	4.3m/s, 편도 15분 11초		
수송능력	시간당 최대 수송인원 825명		
토지 이용 규모	상부	19,900㎡ (상부정류장 883.70㎡ 산책로 2,756.00㎡ 원형보존 16,260.30㎡)	
	하부	16,378㎡ (하부정류장 1,408.36㎡ 가이드타워 198.00㎡, 도로/주차장 865.17㎡, 산책로/광장 6,290.23㎡ 원형보존 7,616.24㎡)	
이격거리	대청봉에서 상부정류장까지 1,412m		
보호구역	천연기념물 보호구역		

■ <설악산 오색사도 설치사업 자연환경영향검토서> 7쪽

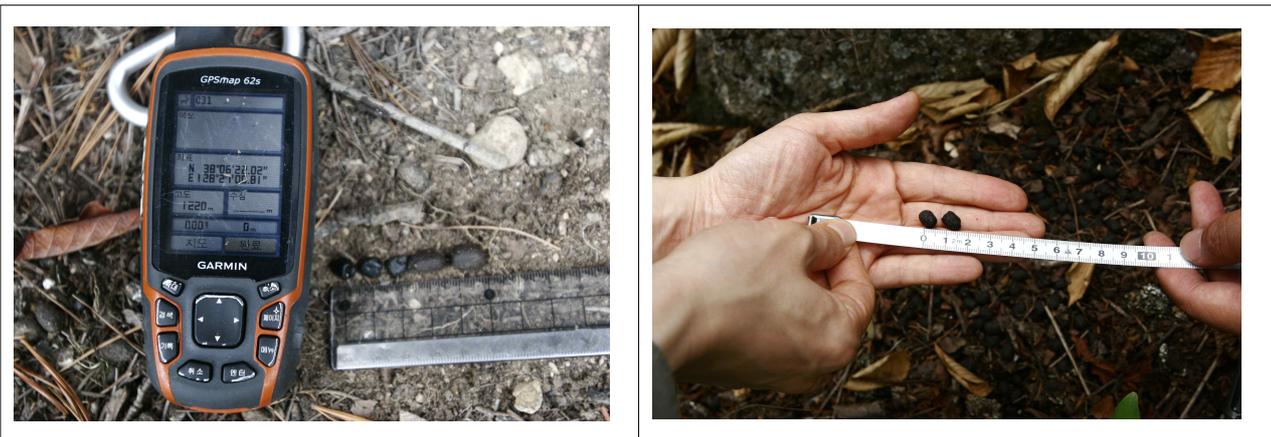


※별첨자료3: 야생동물 조사결과 자료

■ 무인카메라에 촬영된 산양 어미와 새끼 (동영상 캡처. 4월6일 촬영)

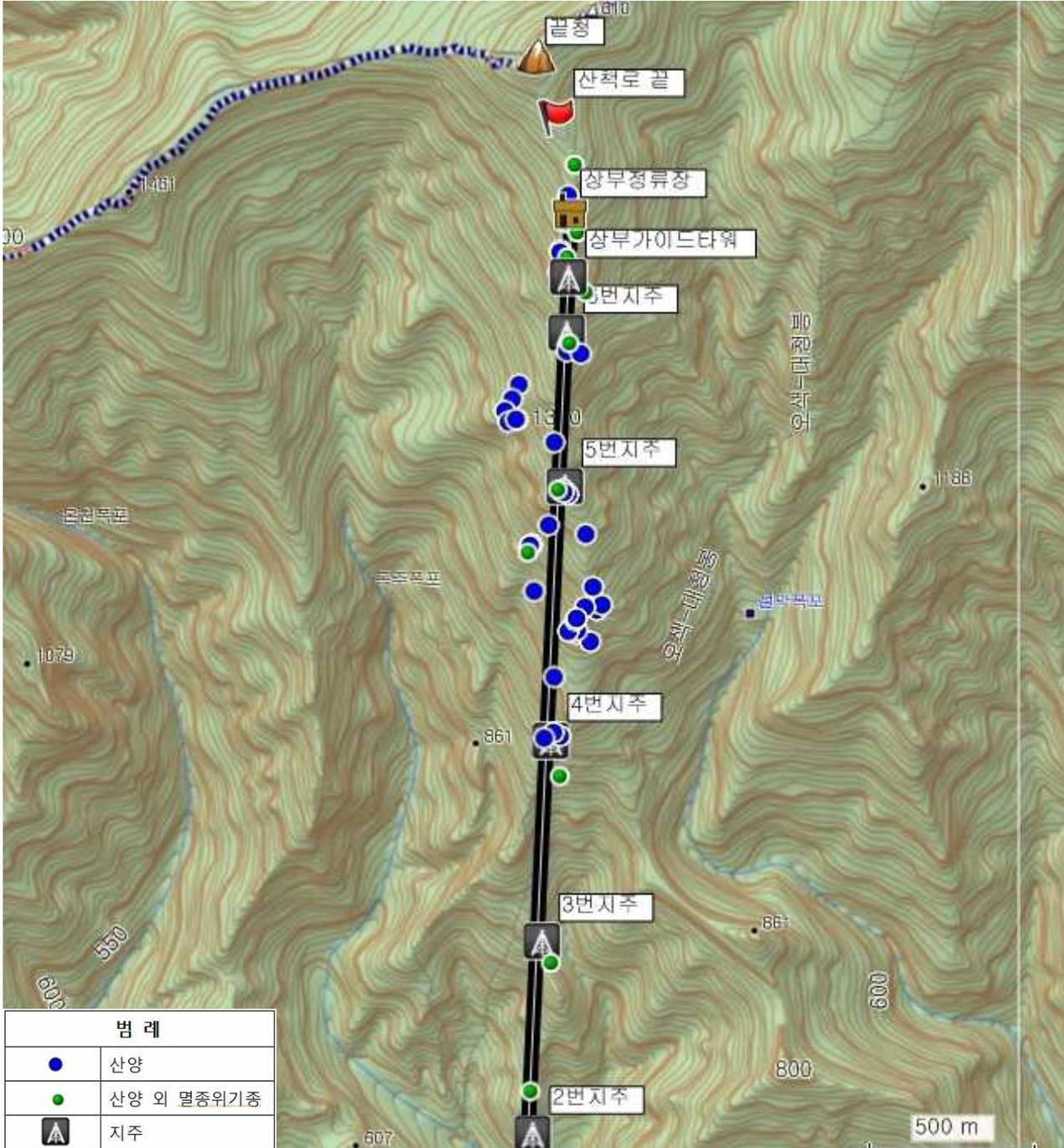


■ 산양 새끼의 배설물 (6월 24일 촬영)

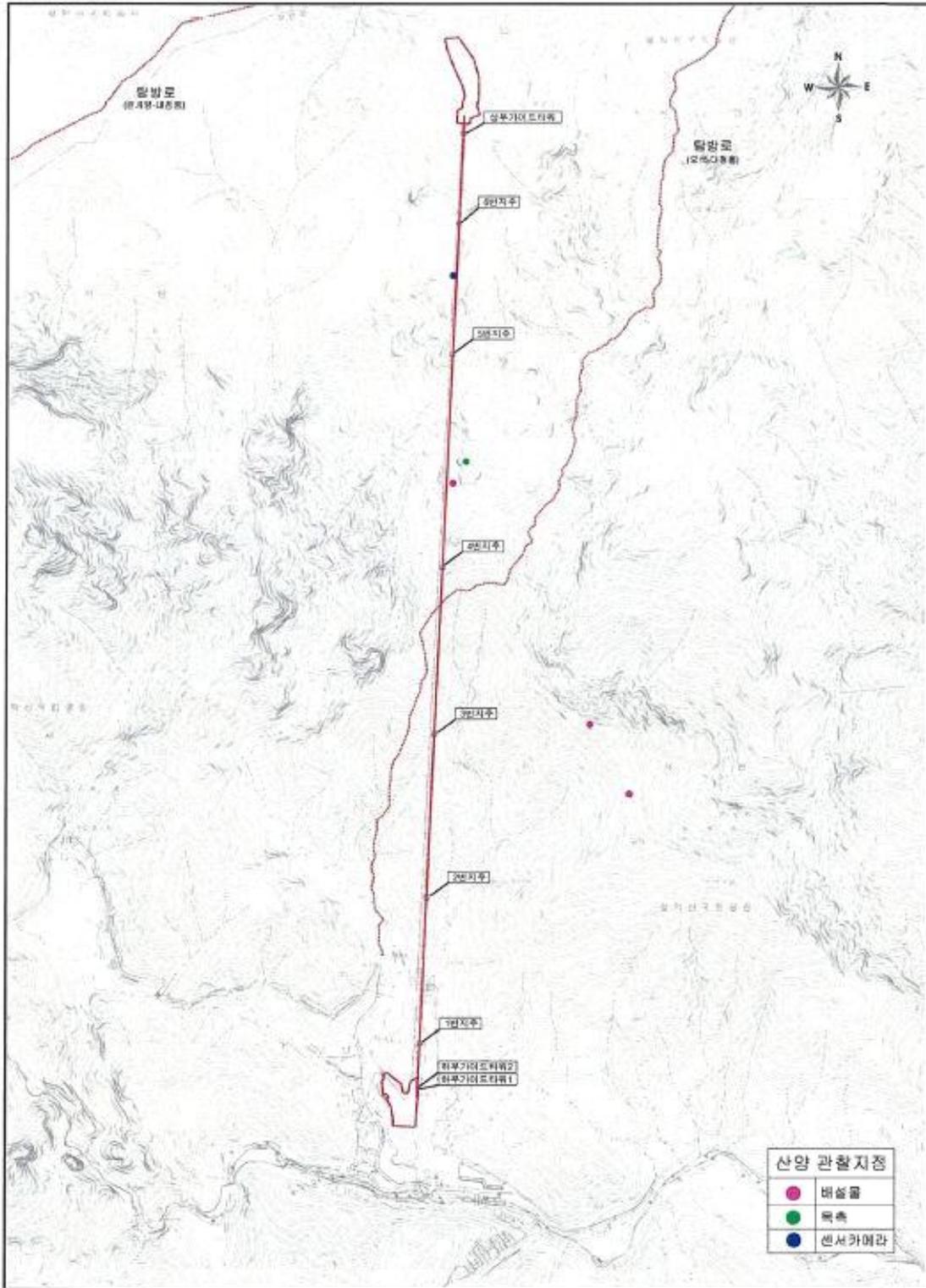


■ 멸종위기야생동물1급 산양 조사 결과 비교 (범대위 vs 양양군)

▶ 범대위의 산양 흔적 조사 결과: 흔적 53곳

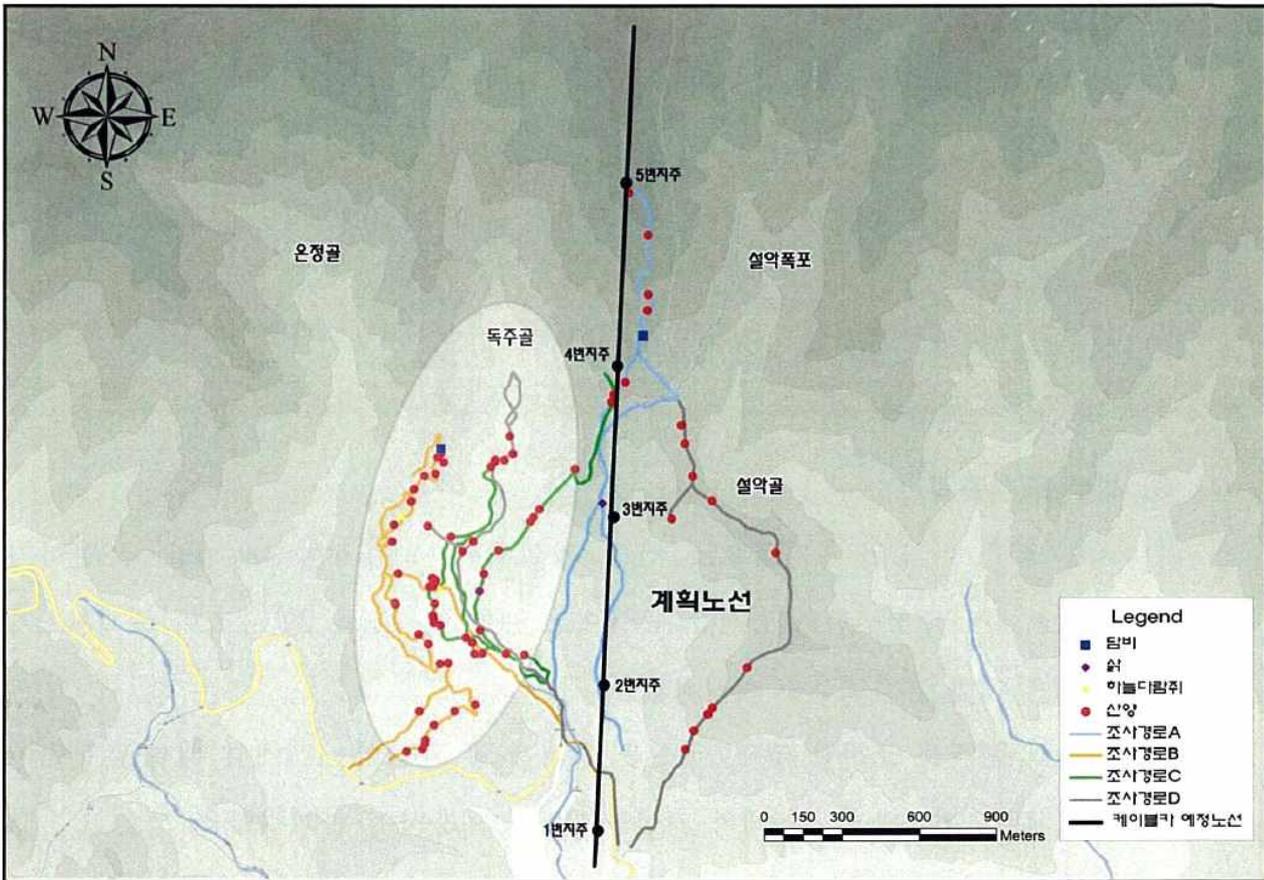


▶ 양양군 조사 결과(노선 조사): 흔적 5곳



(그림 5.1.3 - 57) 현지조사시 확인된 산양 출현 지점

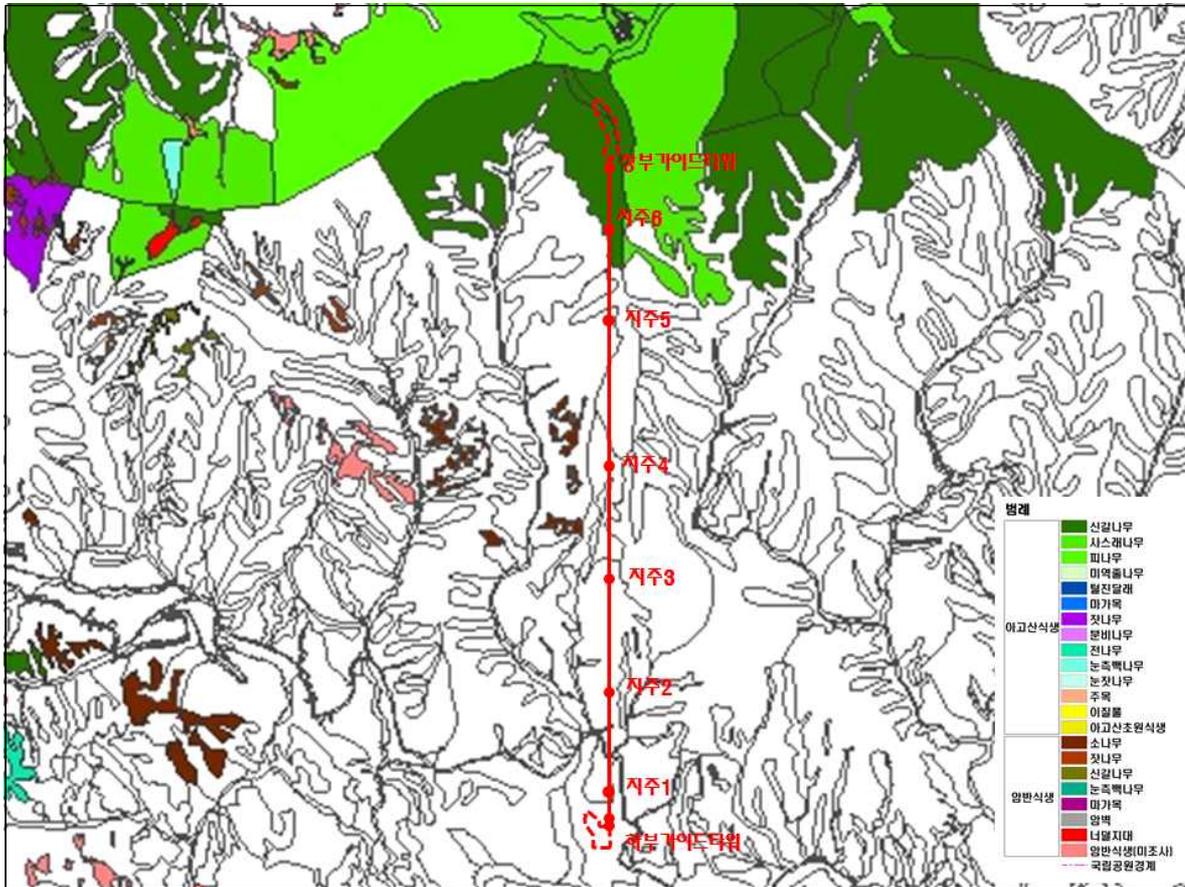
▶ 양양군 조사 결과(정밀 조사): 5번지주 위로는 조사 하지 않음.



(그림 5.1.3 - 62) 정밀조사시 확인된 산양 서식흔적 관찰 지점

※별첨자료4: 식생조사 결과

■ <제 1차 설악산국립공원 보전·관리계획(국립공원관리공단)>의 식생분포 도면에 케이블카 예정지를 표시: 6번지주 위쪽 아고산대 포함.



※별첨자료5: 국립공원 삭도 시범사업 검토기준에 따른 양양군 계획의 문제점

■ 기존 탐방로, 도로의 제한 내지 폐쇄 유도

삭도 시범사업 검토기준/ 1. 환경성/

① 자연친화적 공원환경 조성기여

1. 기존 탐방로나 도로의 제한 내지 폐쇄를 유도할 수 있는 지역 등 자연친화적 공원환경 조성에 기여할 수 있는 방안

(예시) ○ 기존 탐방로의 제한 내지 폐쇄를 유도

- 주민, 산악단체등 이해관계자 동의 확보, 탐방객 통제방법 등 구체적인 시행방안

- 기존 탐방로 훼손지 생태복원계획

하부정류장을 기점으로 조성되어 있는 탐방로

○ 기존 도로의 제한 내지 폐쇄를 유도

- 삭도 설치로 인한 기존도로의 대체가능성, 관계기관 협의, 지역주민 동의, 셔틀버스 운행 등 실현가능한 방안

1) 양양군 계획

- 오색-대청봉 구간 탐방로는 국립공원관리공단과 협의하여 탐방예약제, 탐방가이드제를 운영

: 1일 382명 사전예약 탐방, 운영기간 2개월 (9-10월)

2) 문제점

- 양양군의 탐방예약제의 문제점은 이미 2차 민간전문위원회 보고서에서 지적된 바 있음. 탐방예약제는 (1차 때 제안한) 탐방로 폐쇄보다 후퇴한 계획이며, 아울러 탐방예약제는 현실적으로 실현가능성이 없음.

- 양양군의 탐방예약제는 하산객을 전혀 통제할 수 없는 방안임. 양양군은 탐방예약제를 통해 성수기 탐방객이 66.5% 감소(1,139명/일->382명/일)로 감소할 것이라고 예측함.(<공원계획변경안 요약서> 16쪽) 하지만, 이 수치에는 하산객이 포함되지 않았음. 양양군의 자료에 따르면 2013년 기준 등산객은 94,531명임에 비해 하산객은 그것의 4배가 넘는 390,000명에 달함(<공원계획변경(안)>, 289쪽). 설악동(신흥사)분소, 장수대 분소, 한계령 분소 등 설악산의 다른 유입 지점을 통해 대청봉을 거쳐 오색으로 유입되는 하산객은 그대로 유지될 것으로 보임. 따라서 탐방객 감소 효과에 대한 양양군의 예측은 잘못된 것임. 과다 등산객으로 인한 탐방로 답압 등의 훼손문제는 다른 등산로 유입 등산객의 하산에 의해 문제점이 현행과 같이 동일하게 발생할 것임. 이런 상황에서 양양군이 제시한 탐방예약제는 아무런 실효성이 없음.

- 기존 탐방로를 이용하지 못하는 대신 전혀 다른 이용형태인, 더구나 비용을 지불해야 하는 케이블카를 이용하라는 것은 사업자 중심 사고임
- 2001~2002년 실시하였던 설악산국립공원 한계령~중청탐방로 탐방예약제는 다른 탐방로로의 집중으로 훼손량 증가, 하산과 갈림길 유입 탐방객 통제 방안 없음 등의 이유로 2년 실시 후 중지되었음. 현재 국립공원에서 탐방예약제(가이드제)를 실시하는 곳은 지리산국립공원 노고단 정상부와 칠선계곡 뿐임.
- 설악산국립공원 탐방예약제는, 실패의 사례에 대한 면밀한 검토가 필요함. 케이블카의 필요성에 의해서가 아니라 전 공원의 보전과 이용에 대한 전망 속에서 검토되어야 함.

■ 생태·경관자원 보전

삭도 시범사업 검토기준/ 1. 환경성/
 ① 자연친화적 공원환경 조성기여
 2. 중요한 생태·경관자원과 전통사찰 등 문화자원은 최대한 보전

1) 양양군 자료

- 지주 및 정류장 설치로 점적인 훼손이 불가피하나, 생태경관자원훼손이 최소화 되도록 공간계획 수립

2) 문제점

- 이번 계획대상지는 국립공원 자연보전지구, 천연보호구역, 생물권보전지역 핵심지역, 백두대간보호지역 핵심구역에 해당함. 이런 보호구역의 취지는 생태 경관자원의 보전을 위한 것임. 여러 보호구역이 중첩되어 지정되어 있는 것은, 계획대상지인 설악산의 보전가치가 그만큼 뛰어나다는 의미임. 따라서 이번 케이블카사업안은 보호구역 취지에 어긋나며, 생태 경관자원 보전을 해치는 것임.

■ 주요 봉우리 및 기존탐방로 연계 회피

국립공원 삭도 시범사업 검토기준/ 1. 환경성/
 ① 자연친화적 공원환경 조성기여
 3. 주요 경관을 조망할 수 있는 곳에 설치하되 주요 봉우리는 피함
 지자체가 신청한 현재 노선상 주요 봉우리
 - 설악산 대청봉, 지리산 천왕봉·노고단·반야봉·제석봉, 월출산 천황봉
 ※ 주요봉우리 : 「국립공원 기본통계」상 산봉 참조
 ○ 이격 거리
 - 지형·지세 및 경관 등을 고려하여 정상등반통제에 적합한 거리를 이격
 ○ 입지, 시설 설치·운영 등 전반에 대한 실효성 있는 정상통제 방안 제시
 4. 왕복이용을 전제로 기존탐방로와 연계를 피함
 (예시) ○ 법정탐방로와 연결되는 샛길이 있는 경우 자연친화적 방법으로 복원
 ○ 입지, 시설 설치·운영 등 전반에 대한 실효성 있는 통제

1) 양양군 자료

- 현재 노선상 주요 봉우리는 대청봉(1,708m)와 끝청(1,604m).
 끝청 하단 지점에 상부정류장 설치로 주요봉우리 피함.
- 상부 정류장은 대청봉과 1,4km, 끝청과 430m이격
- 산책로 끝단과 끝청은 직선거리로 203m 이격
- 기존탐방로와 연계 회피: 430m 이격
- 기존 탐방로와의 접근을 근본적으로 차단
- 정상 통제를 위한 인력 배치

2) 문제점

- <국립공원 삭도 시범사업 검토기준>에 따르면 국립공원기본통계 상 산봉에 해당하는 "주요 봉우리"를 피하도록 하고 있음. 대청봉과 끝청봉은 모두 "주요 봉우리"에 해당함.
- 양양군은 끝청과 상부정류장의 이격거리가 430m라고 하지만, 상부정류장에 포함되는 전망데크와 산책로를 기준으로 했을 때 이격거리는 203m에 불과함. 주요봉우리와의 이격거리는 1차 때의 230m, 2차 때의 1,012m보다도 더 가까움.
- 상부정류장에서 끝청에 이르는 구간은 지형이 단절되어 있지 않고, 이미 비법정탐방로가 있는 지역임. 또한 끝청봉에서 대청봉까지는 기존의 탐방로가 있는 구간임. 양양군은 기존 탐방로와 이격거리가 430m라고 주장하는 것은 잘못임. 상부정류장(전망데크)에서 끝청봉까지가 203m이며, 기존 탐방로(끝청봉 안내판)까지의 이격거리는 140m에 불과함.
- 따라서 1,2차 때 민간전문위원회가 지적한 것처럼, 상부정류장에서 쉽게 끝청봉과 대청봉에 접근이 가능함. 지속적으로 개방요구가 발생할 것이며, 대청봉에 대한 탐방 압력도 가중될 것임. 양양군이 제시하는 정상등반 통제방안은 실효성이 전혀 없음.
- 이미 덕유산, 밀양 얼음골 등의 사례에서처럼, 일단 케이블카가 들어서면, 상부정류장에서 다른 탐방로와의 연계는 현실적으로 막기 힘들. 정상부의 환경훼손은 극심해질 것임.
- 더군다나 양양군에서는 '하산등산객에 한해 삭도의 이용을 허용하는 방안이 검토되어야 할 것'(<공원계획변경(안)>, 288쪽)이라 하여 기본탐방로와의 연계를 공식화 함. 이것은 "왕복이용을 전제로 기존탐방로와 연계를 피함"이라는 <자연공원 삭도 설치, 운영 가이드라인>과 <국립공원 삭도 시범사업 검토기준>을 명백히 위반하는 것임.

■ 삭도시범사업 목적에 적합할 것

삭도 시범사업 검토기준/ 1. 환경성/

① 자연친화적 공원환경 조성기여

7. 자연훼손 압력완화, 탐방문화 개선, 친환경 공공복리증진, 국립공원의 지속가능한 이용 등 삭도시범사업 목적에 적합할 것

1) 양양군 자료

- 국립공원 탐방객 증가에 따른 환경 훼손 감소 및 분산 수용
: 탐방객으로 훼손된 탐방로 및 대청봉 정상 자연 생태계 복원
- 어린이, 노약자, 장애인 등이 편리하게 이용하도록 무장애설계
- 지역경제 활성화
- 자연생태 보전과 지속가능한 이용을 위한 공원시설 조성
: 기존탐방로와의 연계를 금지로 정상정복형 탐방문화 개선
: 상부 및 하부 정류장에 설악산 생태학습 공간 조성

2) 문제점

- 케이블카를 통해서 탐방객 증가를 줄이는 효과를 가져오기 힘들. 이미 앞에서 밝힌 것처럼, 케이블카를 전제로 한 오색탐방로 예약제는 현실적으로 불가능함. 케이블카는 오히려 무분별한 탐방을 증가시키게 될 것임. 상부정류장에서 기존 탐방로와 연결되면, 대청봉을 향하는 탐방객이 늘어나고 정상부 훼손은 더욱 심각해 질 것임.
- 양양군은 “노약자, 장애인 등 사회적 약자에 대한 배려”를 케이블카 추진논리로 내세우고 있음. 하지만 사회적 취약계층에게 필요한 것은 일회성 관광이 아니라 품위있는 삶을 유지할 수 있는 복지시스템이 우선임. 더군다나 장애인들은 케이블카가 설치된 설악산까지 갈 대중 교통수단 이용도 불가능하나 상황임. 이미 장애인단체에서는 “케이블카를 건설에 장애인을 이용하지 말라”는 입장을 낸 바 있음. 현재 전국에는 155개의 케이블카가 이미 설치, 운영되고 있음. 양양군의 주장대로라면 모든 산, 모든 국립공원에 케이블카를 설치해야 한다는 논리가 될 것이나, 이는 타당하지 못함.
- 케이블카 사업은 지역경제 활성화를 가져올만한 경제성이 있는지 그 효과 또한 의문시됨. (별도의 항목에서 설명)
- 현재와 같이 기존 탐방로와 주요 봉우리가 가까이 위치해 있는 상황에서는 기존탐방로와의 연계를 차단하는 것은 불가능함.
- 케이블카 자체가 정상을 향한 탐방시설이며, 따라서 케이블카를 통해 “정상정복형 탐방문화를 개선”한다는 것은 어불성설임.

■ 정류장, 지주 설치지점, 선로위치가 회피해야 할 지역

삭도 시범사업 검토기준/ 1. 환경성/

② 정류장 및 지주, 선로 등 삭도시설의 자연친화적 입지 정류장 및 관찰로 등 부대시설 포함

1. 정류장 및 지주 설치지점은 다음 항목을 최대한 회피
 - 원생림, 극상림, 아고산*·고산대에 서식·분포하는 고유한 식생 중 생물다양성 및 보전가치가 매우 높은 식물 군락
 - * 아고산 식생이 자생하고 있는 지대
 - 멸종위기종, 천연기념물 등 법적 보호종의 주요 서식지·산란처* 및 분포지
 - * 산란처 및 번식지 포함
 - 야생동·식물 특별보호구역, 생태·경관보전구역, 특정도서, 산림유전자원보호구역, 국립공원특별보호구역
 - 문화재, 전통사찰 및 주요 경관자원의 상당한 훼손이나 차폐가 우려되는 지역
 - 유네스코 세계문화유산지구
2. 선로 위치는 다음 항목 경유를 최대한 회피
 - 멸종위기종, 천연기념물 등 법적보호동물의 주요 산란처
 - 야생동물특별보호구역
 - 지형특성상 숲을 벌목하거나 가지치기를 하여야 하는 지역
 - 문화재 및 전통사찰 지역

1) 양양군 자료

- 상부 정류장 및 중간지주 설치지점: 아고산식생대 이하
: 식생들은 수령 20년 정도 됨.
- 삭도설치로 일부지점의 식생훼손은 불가피하나 보전가치가 크지는 않음.
- 산양, 수달, 삿, 담비, 하늘다람쥐 등 멸종위기종의 배설물이 일부 발견되었으나 주요서식지가 아닌 것으로 분석됨.
- 산양의 경우 조사기간 중 무인카메라 1회, 배설물은 3회, 목측 1회 발견되었으며 양이 적음.
- 계획대상지는 오색-대청봉 간 기존 탐방로 인근 지역으로 탐방객의 이동이 빈번하여 동물의 서식지로 부적합한 지역

2) 문제점

- 설악산은 국립공원, 천연기념물 등 5종의 보호구역으로 지정된 곳. 이번 계획대상지역은 설악산 천연보호구역(천연기념물 제171호) 내에 위치하며, 또한 국립공원 자연보전지구, 유네스코 생물권보전지역의 핵심지역, 백두대간보호지역 핵심구역에 해당함. 상호 연결된 생태계의 관점에서 볼 때 설악산 전체가 야생동식물의 서식처이며 보전가치가 높은 지역. 이런 설악산의 특정 지역에 선을 긋고 그 선을 따라 서식처냐 아니냐를 따지는 것 자체가 잘못된 것임.

① 식물 관련

- IUCN 평가기준에 따른 희귀식물 중 가까운 미래에 자생지에서 매우 심각한 멸종위기(EN)에 직면한 개회향과 눈향나무를 비롯한 국제적 멸종위기 식물이 생육하고 있었음.
- 식생의 수령도 양양군의 보고서와 실제 현장조사결과와는 차이가 남. 양양군 보고서는 상부정류장 지점을 녹지자연도 9등급, 지주 설치구간도 8등급으로 평가함. 8, 9등급 정도의 식생지역에 케이블카를 설치해서는 안됨. 더군다나 범대위 현장조사 결과에 따르면, 지주5번부터 상부 탐방로 까지 9등급에 해당할 가능성이 높음. 따라서 기존에 작성된 녹지자연도는 허위 작성되었거나 수령을 배제한 채 작성한 것으로 보임.
- 양양군의 주장과 달리 삭도 설치 구간은 아고산대에 위치하고 있음. 이는 양양군의 보고서를 통해서도 확인할 수 있음. 양양군도 상부정류장 전망산책로는 아고산대에 입지하고 있음을 인정하고 있음. (<공원계획변경(안)>, 293쪽) 또한 5번 지주 주변에 아고산대 식생인 분비나무 군락이 존재함.(<자연환경영향검토서>172쪽) 상부가이드타워 지점에서는 아고산대 식생인 만병초 군락이 훼손될 것으로 예상함.(<자연환경영향검토서>342쪽)
- 또한 국립공원관리공단(2012)에서 작성한 <제 1차 설악산국립공원 보전.관리계획>을 보면, 설악산국립공원의 아고산식생 분포지역을 도면화하였음. 제시된 아고산식생대와 설악산케이블카 예정지를 중첩하여 보면, 케이블카 예정지의 지주 6번부터 상부가이드타워, 상부정류장, 탐방로 등이 모두 아고산대에 위치하고 있음을 알 수 있음.

② 동물 관련

- 케이블카 예정지에서는 산양, 삵, 하늘다람쥐, 담비, 무산쇠족제비 등의 많은 법정보호종의 서식이 확인됨. 양양군은 "주요서식지가 아니다"라고 주장하고 있음. 그런데, 양양군의 조사방식에 많은 문제점이 있음. 산양정밀조사의 경우, 케이블카 노선의 5번 지주 위쪽으로는 조사가 이루어지지 않음. 케이블카 설치시 가장 훼손이 심한 상부정류장 일대 자체가 조사대상에서 누락됨. 오히려 의도적으로 노선이 아닌 주변의 독주골과 설악골에 조사를 집중한 것으로 의심됨.
- 산양 서식지 관련, 양양군의 조사 결과는 삭도 계획대상지에서 배설물 3곳, 목측 1회, 무인카메라 촬영 1회를 확인했다고 함.(<공원계획 변경(안) 요약서>39쪽) 하지만 범대위 현장조사 결과, 산양 흔적(배설물, 뽕질, 족적)은 53곳이나 발견되었다. 또한 무인카메라 촬영은 총 14회 확인되었음. 이는 양양군의 조사 결과와 큰 차이를 보임. 이러한 차이는 양양군의 산양 정밀조사 시 5번 지주 위쪽 지역을 누락시킨 것이 원인일 수 있음. (※별첨자료 참조)
- 특히 상부가이드타워와 상부정류장 사이에서 1년 미만의 새끼산양이 어미산양과 함께 무

인카메라에 촬영됨. 또한 사업계획 대상지역에서 산양새끼의 배설물이 발견됨. 따라서 이 지역은 산양의 주서식지일뿐만 아니라 산란처(번식지)라고 할 수 있음.

- 결론적으로, 이번 삭도 사업계획지역은 식물 관련 아고산대이자, 동물 관련하여 멸종위기종 주서식지이자 산란처, 번식지로서, 케이블카가 설치될 수 없는 지역임.

■ 경관자원 보전

삭도 시범사업 검토기준/ 1. 환경성/

③ 경관자원 보전

1. 주요 경관자원의 상당한 훼손이나 차폐가 우려되는 지역 회피
 - 스카이라인, 산림경관, 역사문화경관, 생태경관 등
2. 상부정류장 등 시설의 색채, 형태, 재료 등이 주변 자연문화경관 등과 조화

1) 양양군 자료

- 양양군 자료에 따르면, 44번 국도에서 일부 조망되나, 대부분의 지주는 가시권에서 벗어난다고 예측함.(<공원계획 변경(안) 요약서>40쪽)

2) 문제점

- 지주만이 아니라 상부정류장과 하부정류장에 의해서도 경관이 훼손됨. 특히 주요 봉우리인 끝청봉에서 바라보는 전망에 상부정류장이 직접적인 영향을 미침. 이는 양양군도 인정한 사항임.(<자연환경영향검토서> 394쪽)
- 이번 삭도 노선은 44번 국도를 가로질러감. 2차 민간전문위원회의 지적처럼, 와이어로프가 교통량이 많은 44번 국도 위를 가로질러 감에 따라, 도로위를 지나가는 곤돌라 때문에 노출이 크고 경관훼손 우려가 있음.

■ 탐방객 증가에 따라 공원에 미치는 영향

삭도 시범사업 검토기준/ 1. 환경성/ ④ 공원관리 환경변화 대응

1. 탐방객 증가에 따라 공원에 미치는 영향분석 및 대책

시기별로 달라지는 탐방객 수, 탐방로 이용 형태를 고려하여 해당 국립공원 전체에 미치는 영향 분석 및 대책

- 성수기, 주말 등 탐승객 집중시 적정수요능력에 기반한 삭도 설치·운영계획 마련 등

1) 양양군 자료

- 탐방객은 대부분 10월 단풍철에 집중. 성수기 탐방객 집중으로 훼손압력 가중
- 삭도 운영으로 탐방객 분산 및 기존 탐방로 훼손압력 해서
- 탐방예약제 및 가이드제 시범운영
- 성수기 탐승객 집중해소를 위해 주변 탐방로 홍보 등 분산 방안 추진

2) 문제점

- 앞서 설명한 것처럼 양양군이 제시한 탐방예약제 및 가이드제는 현실적인 실효성이 전혀 없음. (“기존 탐방로, 도로의 제한 내지 폐쇄 유도” 부분 참조)
- 양양군의 자료에 따르더라도 2013년 기준 등산객은 94,531명임에 비해 하산객은 그것의 4배가 넘는 390,000명에 달함(<공원계획변경(안)>, 289쪽). 설악산의 다른 유입 지점을 통해 대청봉을 거쳐 오색으로 유입되는 하산객은 그대로 유지되므로 탐방예약제의 효과는 거의 없고 탐방객 분산효과도 없을 것임.
- 이러한 상황에서 삭도가 건설되면, 기존 탐방로와의 연계 가능성이 높은 점을 감안할 때, 삭도 건설은 성수기 탐방객 집중을 더욱 가중시킬 것임. 그로 인한 환경훼손이 심각하게 증가할 것으로 예상함.
- 더군다나 양양군 스스로도 성수기, 주말 등 탐승객 집중에 대한 대책으로 “주변 탐방로 홍보 등 분산 방안”을 추진한다고 밝히고 있음.(<공원계획 변경(안) 요약서> 41쪽) 케이블카를 통해서 탐방객을 분산시키기보다, 오히려 탐승객을 탐방로로 내보내서 탐방압력을 증가시키겠다는 것임. 이것은 양양군이 내세우는 케이블카 건설의 명분을 스스로 위배하는 것임.

별첨자료6: 국립공원 케이블카 민간전문위원회 1,2차 보고서 vs 3차계획에 대한 범대위 의견 비교

구분	2012년 6월 제출 계획(1차)에 대한 민간전문위원회 보고서 내용 (부결)	2013년 9월 제출 계획(2차)에 대한 민간전문위원회 보고서 내용 (부결)	2015년 4월 제출 계획(3차)에 대한 케이블카반대범대위의 의견
자연친화적 공원 환경 조성에 기여	<p>양양군은 삭도 설치와 연계하여 오색탐방로 폐쇄계획을 제시하였음.</p> <p>오색 탐방로는 대청봉으로 가는 최단거리 탐방로임. 오색탐방로 폐쇄시 대청봉을 찾는 대부분의 탐방객들이 수용인원이 한정되어 있는 중청대피소에서 1박을 할 수 밖에 없어 기존 탐방객들의 불편이 예상되며, 구체적인 시행방안이 제시되지 않아 실현가능성을 판단하기 어려움.</p>	<p>○ 양양군은 삭도 설치와 연계하여 설악산 정상인 대청봉으로 가는 최단거리 산행 노선인 오색탐방로 구간을 탐방예약제 시범운영할 계획으로 제시하였음.</p> <p>- 양양군에서 제시한 탐방예약제는 동 구간 탐방객의 90%를 탐방 예약인원으로 제시하여 종전 오색탐방로 폐쇄 제안보다는 보전 대책이 후퇴한 것으로 판단됨.</p> <p>○ 이에 따라 삭도 이용과 더불어 대다수 탐방객이 현재와 동일하게 오색탐방로를 이용할 수 있는 여건이 조성되어 밟아서 훼손되는 것을 예방함으로써 오는 보전효과를 기대하기 어려울 것으로 예상됨.</p> <p>- 참고로 탐방예약제는 '01년과 '02년도에 국립공원관리공단에서 한계령~대청봉 구간에 실시한 사례가 있었음. 양양군은 국립공원관리공단의 실패사례 원인을 면밀히 분석하고, 산악단체 등 관련 이해관계자의 의견을 수렴하여 다양한 대안검토와 구체적이고 실질적인 실행방안을 제시하였어야 함.</p> <p>- 양양군은 단순히 강원지역 일부 단체의</p>	<p>○ 양양군은 오색-대청봉 구간 탐방예약제 실시계획을 제시함.</p> <p>○ 하지만 양양군의 탐방예약제의 문제점은 이미 2차 민간전문위원회 보고서에서 지적된 바 있음. 1차 때 제안한 탐방로 폐쇄보다 후퇴한 계획이며, 아울러 탐방예약제는 현실적으로 실현가능성이 없음.</p> <p>- 현재 국립공원 중 탐방예약제(가이드제)를 실시하는 곳은 지리산국립공원 노고단 정상부와 칠선계곡 뿐임.</p> <p>- 2001~2002년 실시하였던 설악산국립공원 한계령~중청탐방로 탐방예약제는 다른 탐방로로의 집중으로 훼손량 증가, 하산과 갈림길 유입 탐방객 통제 방안 없음 등의 이유로 2년 실시 후 중지되었음.</p> <p>- 더군다나 양양군의 탐방예약제는 하산객은 전혀 통제할 수 없는 방안임. 2013년 기준 등산객은 94,531명임에 비해 하산객은 그것의 4배가 넘는 390,000명에 달함(<공원계획변경(안)>, 289쪽). 이런 상황에서 양양군이 제시한 탐방예약제는 아무런 실효성이 없음.</p>

		<p>동 의 와 1년 시범 운영 후 효과 분석에 따라 본격 시행 여부를 결정하는 계획을 제시함.</p> <p>○ 따라서, 자연환경 보전을 위해서 양양군에서 제시한 탐방예약제 운영방안은 실현 가능성과 그 효과를 기대하기 어려워 보임.</p>	<p>○ 설악산국립공원 탐방예약제는 케이블카의 필요성에 의해서가 아니라 전 공원의 보전과 이용에 대한 전망 속에서 검토되어야 함.</p>
<p>주요 전망을 조망하되 주요 봉우리 및 기존 탐방로 연계 회피</p>	<p>현지조사 결과 양양군 사업계획에 따른 상부지역은 주요 봉우리인 대청봉과 직선거리 230m 이격되어 있으며, 걸어서 쉽게 대청봉에 접근이 가능한 위치였음.</p> <p>양양군에서는 고공데크 설치 등 폐쇄형 탐방제계를 정상등반 통제 방안으로 제시하였음, 상부지역에서 조망할 수 있는 경관은 대청봉에서 보는 것과 거의 동일하여 우수하였음.</p> <p>양양군의 상부지역은 대청봉이 바로 보이는 곳에 위치하고 있는 탐방객을 대청봉으로 가지 못하도록 통제하는 것이 현실적으로 가능할지 의문시되며, 실질적으로 대청봉에 상부지역이 위치해 있다고 볼 수 있는 입지였음.</p>	<p>○ 상부정류장에서 대청봉까지 직선거리는 종전 제시안 230m보다 떨어진 1,012m를 제시한 점은 다소 긍정적으로 보임.</p> <p>○ 다만, 현지조사 결과 대청봉 인근 오색탐방로에서 상부 정류장까지는 완만한 비탈지로 이미 샛길이 존재하기 때문에 상부정류장에서 대청봉까지 걸어서 쉽게 접근이 가능한 지형임.</p> <p>- 양양군에서는 대청봉까지의 정상등반 통제방안으로 통제소 설치 등 물리적인 방안을 제시한 점은 단기적으로 효과를 볼 수 있겠지만, 중장기적으로는 지형적으로 단절되지 않은 점, 지속적인 개방 요구 발생 가능성 등을 고려할 때 현실적으로 영구적인 통제가 가능할지 의문시됨.</p> <p>- 특히 대청봉에서 기존 샛길을 이용하여 탐방객들이 상부정류장까지 이동할 경우에는 대청봉 탐방에 대한 압력이 가중될 것으로 우려되며, 탐방객 하산을 위한 삭도 이용요구가 증대할 것으로 예상됨.</p>	<p>○ 양양군의 계획서 상, 상부정류장의 전망데크와 끝청봉과의 이격거리는 203m, 대청봉까지는 1,2km에 불과함.</p> <p>- <국립공원 삭도 시범사업 검토기준>에 따르면 국립공원기본통계 상 산봉에 해당하는 "주요 봉우리"를 피하도록 하고 있음. 대청봉과 끝청봉은 모두 "주요 봉우리"에 해당함.</p> <p>- 주요봉우리와의 이격거리는 1차 때의 230m, 2차 때의 1,012m보다도 더 가까움.</p> <p>○ 따라서 양양군이 제시하는 정상등반 통제방안은 실효성이 전혀 없음.</p> <p>- 상부정류장(탐방데크)에서 끝청봉까지는 불과 203m 떨어져있으며, 이 구간은 지형이 단절되어 있지 않고, 이미 비법정탐방로가 있는 지역임. 또한 끝청봉에서 대청봉까지는 기존의 탐방로가 있는 구간임. 상부정류장(전망데크)에서 기존 탐방로(끝청봉 안내판)까지의 이격거리는 140m에 불과함.</p> <p>- 따라서 1,2차 때 민간전문위원회가 지적한 것처럼, 상부정류장에서 쉽게 끝청봉과 대청</p>

		<p>○ 아울러, 상부지역에서 바라본 주변경관은 계절이나 일기 변화에 따라 다소 차이가 있겠지만 화창한 날씨에도 인근 울산바위, 화채능선 등 산악경관과 원거리인 동해바다 경관은 선명하지 않아 삭도 이용자들에게 만족감을 주기에는 다소 미흡할 것으로 보여짐.</p> <p>○ 따라서 대청봉에서 상부정류장까지의 접근 가능성, 향후 삭도 이용자의 경관적 만족감 미흡과 정상 등반 욕구 충족 등을 위해, 중장기적으로 삭도 운영시 상부정류장에서 대청봉간 탐방로 개설 압력이 높아질 것으로 예상됨.</p>	<p>봉에 접근이 가능함. 지속적으로 개방요구가 발생할 것이며, 대청봉에 대한 탐방 압력도 가중될 것임.</p> <p>- 이미 덕유산, 밀양 얼음골 등의 사례에서처럼, 일단 케이블카가 들어서면, 상부정류장에서 다른 탐방로와의 연계는 현실적으로 막기 힘들. 정상부의 환경훼손은 극심해질 것임.</p> <p>○ 더군다나 양양군에서는 '하산등산객에 한해 삭도의 이용을 허용하는 방안이 검토되어야 할 것'(<공원계획변경(안)>, 288쪽)이라 하여 기본탐방로와의 연계를 공식화 함. 이것은 "왕복이용을 전제로 기존탐방로와 연계를 피함"이라는 <자연공원 삭도 설치, 운영 가이드라인>과 <국립공원 삭도 시범사업 검토기준>을 명백히 위반하는 것임.</p>
정류장, 지주, 선로 등 삭도시설의 자연친화적 입지	<p>양양군의 삭도 계획상 상부지역은 우리나라 전형적인 아고산 식생대로서 학술적, 생물다양성 측면에서 보전가치가 매우 높은 눈잣나무, 눈측백나무, 분비나무, 사스래나무 등 특이식생의 집단 서식지임.</p> <p>아울러, 상부지역과 지주의 위치가 아고산식생대 보호를 위한 국립공원 특별보호구역과 설악산 천연보호구역(천연기념물 제171호) 내에 위치하고 있는</p>	<p>○ 양양군 조사에 따르면, 법적보호종 5종(산양, 삿, 무산쇠족제비, 황조롱이, 산작약)의 서식흔적 20개소가 발견되었지만, 멸종위기종의 주요 서식지로는 평가하지 않았음.</p> <p>○ 민간전문위원회의 현지 확인 및 환경부가 주관한 '실무검토T/F의 조사결과'에 따르면, 양양군 제출 계획노선에 산양, 삿 등 법적보호종 5종이 서식하고, 배설물 등의 서식 흔적이 노선 전체에서 고르게 발견되었음.</p>	<p>○ 양양군은 정류장과 지주설치 지점이 아고산식생대 이하이고, 식생 수령이 20년 정도로, 보전가치가 크지 않다고 평가함. 또한 양양군은 산양, 삿 등 멸종위기종의 배설물이 일부 발견되었으나 주요 서식지가 아니라고 판단함.</p> <p>○ 그러나, 양양군의 주장과 달리 삭도 설치 구간은 아고산대에 위치하고 있음.</p> <p>- 양양군도 상부정류장 전망산책로는 아고산</p>

등 검토기준을 벗어난 것으로 보임

양양군에서 제출한 자료에 따르면, 사업예정지 일대에 국제적인 멸종위기종인 사향노루를 비롯하여 산양 등 멸종위기종 6종, 법정보호종 총 37종이 조사되었다고 기술되어 있음

- 특히, 산양은 우리나라에서 멸종위기야생동물 1급으로 분류되어 복원사업이 진행 중이며, 우리나라 전체에 700여 개체 밖에 서식하지 않는 적은 수임에도,

- 계획노선 전체에서 서식 흔적이 다량 발견되어 서식밀도가 높은 것으로 조사됨에 따라, 양양군에서 제출한 계획노선은 멸종위기야생동물의 주요서식지로서 이에 대한 보호의 필요성이 큰 것으로 판단됨.

○ 양양군의 삭도 계획상 상부지역은 신갈나무, 피나무 등이 생육하는 극상림지역이며 기후변화 생물지표종인 분비나무와 사스래나무가 분포하고 있어서 개발을 통한 이용보다는 보전가치가 뛰어난 지역으로 평가됨.

○ 아울러 상부정류장 및 전망데크 설치 예정지 등은 아고산식생대 보호를 위한 국립공원 특별보호구역 경계에 위치하고 있으며, 스카이워크 건설 등에 따라 환경에 미치는 영향이 클 것으로 판단됨.

대에 입지하고 있음을 인정하고 있음. (<공원 계획변경(안)>, 293쪽) 또한 5번 지주 주변에 아고산대 식생인 분비나무 군락이 존재함. (<자연환경영향검토서>172쪽) 상부가이드타워 지점에서는 아고산대 식생인 만병초 군락이 훼손될 것으로 예상함.(<자연환경영향검토서>342쪽)

- 또한 국립공원관리공단(2012)에서 작성한 <제 1차 설악산국립공원 보전.관리계획>을 보면, 설악산국립공원의 아고산식생 분포지역을 도면화하였음. 여기서 제시된 아고산식생대와 설악산케이블카 예정지를 중첩하여 보면, 케이블카 예정지의 지주 6부터 상부가이드타워, 상부정류장, 탐방로 등이 모두 아고산대에 위치하고 있음을 알 수 있음.(<설악산국립공원 케이블카 예정지역의 식생 특성(김지석 외)> 참조)

- 현장조사를 통해서 수령의 차이, 녹지자연도의 차이를 확인함.

○ 범대위의 현장조사를 통해 노선 일대에 산양을 비롯한 법적보호종의 주요서식지임을 확인됨. 특히 산양의 산란처(번식지)임을 확인함.

- 양양군은 산양정밀조사를 5번 지주 위로는 실시하지 않은채 삭도예정노선은 산양의 주서식지가 아니라고 결론 내림. 이것은 조사방

			<p>법 상의 중요한 결함임.</p> <ul style="list-style-type: none"> - 산양 서식지 관련, 양양군의 조사 결과는 삭도 계획대상지에서 배설물 3곳, 목측 1회, 무인카메라 촬영 1회를 확인했다고 함. 하지만 범대위 현장조사 결과, 산양 흔적(배설물, 똥질, 족적)은 53곳이나 발견되었다. 또한 무인카메라 촬영은 총 14회 확인되었음. - 특히 삭도 노선에서 1년 미만의 새끼산양이 어미산양이 함께 무인카메라에 촬영됨. 새끼산양의 배설물도 발견됨. 따라서 삭도 계획대상지는 산양의 주서식지일뿐만 아니라 산란처, 번식지라고 할 수 있음. ○ 이번 삭도노선은 설악산 천연보호구역(천연기념물 제171호) 내에 위치하며, 또한 유네스코 생물권보전지역의 핵심지역, 백두대간보호지역 핵심구역에 해당함. ○ 결론적으로, 이번 삭도 노선계획지역은 아고산대, 멸종위기종 주서식지이자 산란처로서, 보전가치가 뛰어난 지역으로 평가됨.
경관보전	양양군에서 제출한 자료에 따르면, 계획노선으로 인해 일부 산림경관의 훼손이 불가피하게 발생하며, 그 외 경관자원 및 역사문화경관의 훼손 및 차폐는 발생하지 않는 것으로 기술되어 있음	<p>○ 양양군 제출자료에 따르면 정류장 및 중간지주 등 삭도설치로 인한 인공구조물이 미치는 경관적 영향은 미미할 것으로 예측하였으나,</p> <p>-관련 전문가가 수행한 경관 시뮬레이션 결</p>	<p>○ 양양군 자료에 따르면, 44번 국도에서 일부 조망되나, 대부분의 지주는 가시권에서 벗어난다고 예측함.(<공원계획 변경(안) 요약서>40쪽)</p> <p>○ 하지만 지주만이 아니라 상부정류장과 하</p>

KEI에서는 주봉으로부터의 경관 영향이 발생하며 시선집중도는 상대적으로 클 것으로 판단함.

양양군이 제시한 상부지역은 대청봉 스카이라인에 위치해 있어 상부정류장 및 고공데크 등 탐방공간 설치에 따른 스카이라인 훼손이 우려됨.

과에 따르면, 주봉인 대청봉에서 삭도시설물 경관 영향은 하부정류장에서 5번지주까지 조망됨에 따라 주요 경관점의 자연경관 훼손이 클 것으로 파악되었음.

○ 특히, 하부지역에서는 하부정류장과 1번 지주를 연결하는 와이어로프가 교통량이 많은 44번 국도 위를 가로질러 설치됨. 이는 삭도 운행시 도로 위를 곤돌라가 지나가기 때문에 노출의 정도가 크며 시설 구조물의 노출에 의한 경관훼손 우려가 있음.

○ 아울러, 양양군이 제시한 전망데크 및 상부정류장 등은 관모능성 스카이라인 및 하단부에 설치할 계획이나, 시설물 높이 등을 고려할 경우 스카이라인에 영향을 줄 것으로 예상됨.

부정류장에 의해서도 경관이 훼손됨. 특히 주요 봉우리인 끝청봉에서 바라보는 전망에 상부정류장이 직접적인 영향을 미침. 이는 양양군도 인정한 사항임.(<자연환경영향검토서> 394쪽)

○ 이번 삭도 노선은 44번 국도를 가로질러 감. 2차 민간전문위원회의 지적처럼, 와이어로프가 교통량이 많은 44번 국도 위를 가로질러 감에 따라, 도로위를 지나가는 곤돌라 때문에 노출이 크고 경관훼손 우려가 있음.

※별첨자료7: 양양군 보고서의 기상관측지점

〈 표 5.1.1 - 1 〉 기상 관측지점 일람표

관측지점	북 위	동 경	H(m)	Hb(m)	ht(m)	ha(m)	hr(m)
속초	35°15'	128°33'	18.1	24.3	1.9	10.0	0.7

자료 : 기상연보, 2013, 기상청

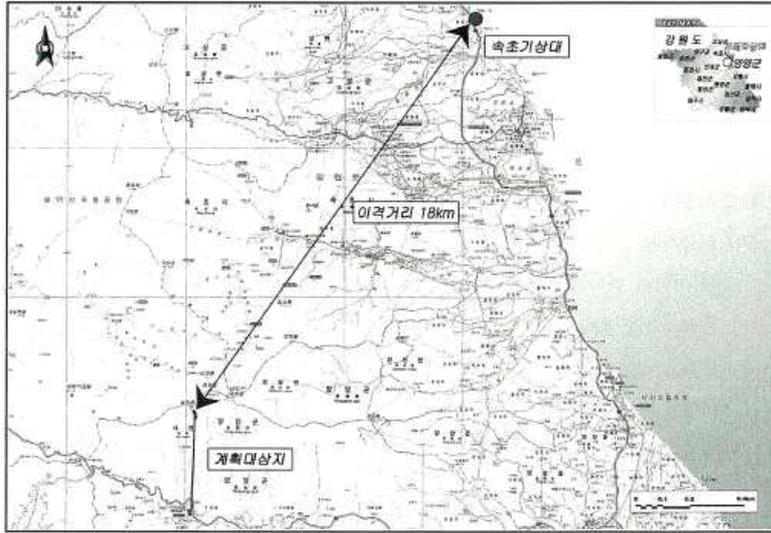
주) H : 노장(기상관측계기를 설치하는 곳)의 해발높이

Hb: 수은 기압계의 해발높이

ht : 온도계의 지상높이

ha: 풍속계의 지상높이

hr : 우량계의 지상높이

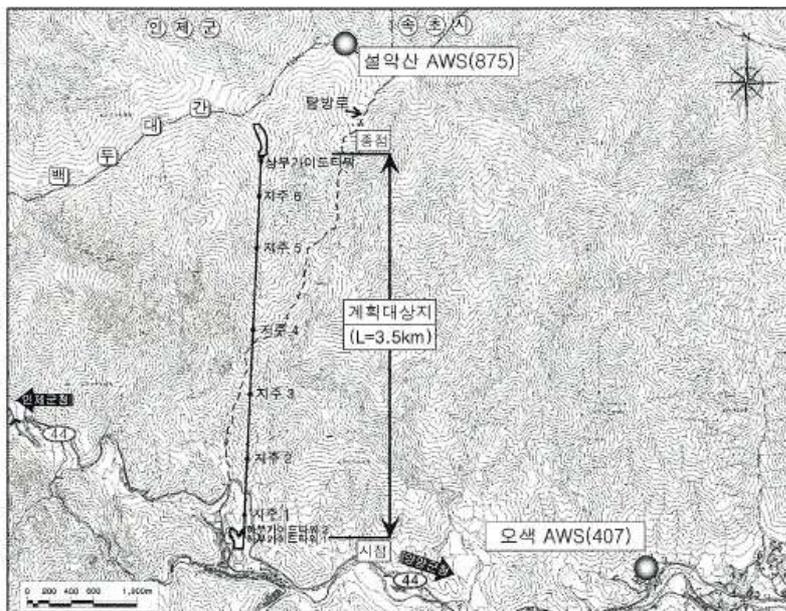


(그림 5.1.1 - 1) 계획대상지 기상대 위치도

〈 표 5.1.1 - 11 〉 자동기상관측지점 일람표

구분	지점번호	위 치	북 위	동 경	해발고도(m)
오색	596	강원도 양양군 서면 오색리(산간)	38°04'	128°29'	237.0
설악산	875	강원도 양양군 서면 오색리(산간)	38°07'	128°27'	1,595.7

자료 : 방재기상관측연보, 2013, 기상청



(그림 5.1.1 - 8) 계획대상지 AWS 위치도