

수도권광역급행철도(GTX-C노선) 전용 신설구간 '기본계획'대로 추진 촉구 결의안 (이경숙 의원 대표 발의)

의안 번호	392
----------	-----

발 의 년 월 일: 2022년 12월 02일

발 의 자: 이경숙, 강석주, 경기문,
고광민, 구미경, 김규남,
김길영, 김동욱, 김성준,
김영철, 김종길, 김지향,
김태수, 김형재, 김혜지,
남창진, 민병주, 박 석,
박중화, 박환희, 성흠제,
소영철, 신동원, 신복자,
심미경, 옥재은, 유만희,
유정인, 윤기섭, 이민옥,
이상훈, 이숙자, 이승복,
이은림, 이종배, 이종태,
임규호, 최호정, 허 훈,
홍국표, 황유정, 황철규
의원(42명)

1. 주문

- GTX-C 노선 '창동역~도봉산' 구간을 당초 사업계획(타당성조사 및 기본계획)대로 '지하화' 해줄 것을 관계기관에 건의함.

2. 제안이유

- 최근 감사원 감사결과 GTX-C 노선 '창동역~도봉산' 구간이 지하화에서 지상화로 변경된 데에는 국토교통부와 관련기관의 잘못된 행정행위가 있었음이 드러남.
- GTX-C 노선 '창동역~도봉산' 구간 지상화 계획은 대규모 주거지의 소음, 진동, 분진 등으로 인한 민원 발생과 경원선 '청량리~도봉산' 지하화를 추진하는 지역 숙원사업과도 배치됨.

- GTX-C 구간 중 경원선 및 수도권 전철 1호선 구간과 중첩된 노선이 늘어날수록 우선협상대상자의 이익은 늘어나고 기존 전동 열차 지연을 심화시켜 코레일과 서울교통공사의 경영손실이 가중될 것임 .
- 따라서 국토교통부와 우선협상대상자가 GTX-C 노선 '창동역~도봉산' 구간을 당초 사업계획대로 '지하화' 해줄 것을 관계기관에 촉구함 .

3. 이송처

- 국회, 감사원, 국토교통부, 기획재정부, 서울특별시, 한국교통연구원, 한국개발연구원 공공투자관리센터, 도봉구청, 노원구청, 도봉구의회, 노원구의회, 한국철도공사, 서울교통공사, 현대건설 컨소시엄(GTX-C 우선협상대상자), 국민권익위원회

수도권광역급행철도(GTX-C노선) 전용 신설구간 ‘기본계획’대로 추진 촉구 결의안

최근 국토교통부(이하 국토부)가 GTX-C 전용 신설구간을 무단 임의 단축한 사실이 밝혀진 데 대해 서울시의회는 당초 수립한 ‘기본계획’대로 사업 추진할 것을 요구한다!

국토부는 2020년 10월 예비타당성조사 및 기본계획에서 전체 74.8km 중 GTX-C 전용 신설구간을 ‘과천종합청사역~도봉산 구간 37.1km’으로 정했다.

그러나 국토부는 2020년 12월 민간사업자를 정하는 ‘시설사업기본계획(이하 RFP)’에서 무단으로 GTX-C 전용 신설구간을 ‘과천종합청사역~창동역 구간 31.89km’으로 임의 단축하여 고시했다.

국토부는 2021년 1월 변경고시에서도 GTX-C 전용 신설구간 임의 단축 내용을 변경하지 않았다.

지역주민으로 구성된 ‘GTX-C노선 도봉구간 지상화 결사반대투쟁 위원회’가 청구한 ‘감사원 공익감사’ 결과 세 가지 주요 문제점이 확인됐다.

첫째, 국토부는 사업계획 변경 의도가 없었음에도 실제 고시를 기본 계획과 다른 내용으로 작성·고시하여 민간사업자가 ‘창동역~도봉산’ 구간을 지상으로 제안토록 했다. 이로써 전용구간이 5.4km 단축되고 공사비 추정금액이 약 3,845억 원이 줄어들었는데도 민간투자법에 따른 ‘민자적격성 검토’를 하지 않고 실시협약 체결 협상을 진행했다.

둘째, 국토부는 고시 후 여러 민간사업자의 문의에도 전용 신설구간을 ‘과천종합청사역~창동역’으로 제안하도록 안내했다. 국토부는 2021년 6월 잘못된 사실을 인지하고도 4개월 지난 2021년 10월에야 우선협상대상자에게 ‘창동역~도봉산 구간 지하화’를 요구했다.

셋째, 국토부는 지난 1월 언론과 주민 민원으로 인해 GTX-C 전용 신설구간 단축사실이 밝혀진 뒤에야 2022년 4월 다시 ‘한국개발연구원 공공투자관리센터’에 민자적격성 검토를 맡겼다.

민자적격성 검토 내용은 △창동역~도봉산 구간 지상화 △창동역~도봉산 구간 지하화 △우선협상대상자(현대건설 컨소시엄) 제안 4개 추가 역사 건설이다. 국토부가 민자적격성 검토를 맡긴 것은 우선협상대상자 선정 10개월 만이자 담당 공무원이 잘못된 고시를 낸 것을 인지한 지 8개월 만이다.

감사원은 국토부장관 및 한국교통연구원장에게 RFP 작성 및 질의·회신 업무 등을 잘못된 관련자에 대해 징계·문책을 요구했다. 이처럼 국토부와 관련 기관이 업무의 수행을 게을리한 결과 근거 없이 ‘창동역~도봉산’ 구간이 지상으로 변경됐음이 확인됐다.

GTX-C 구간 중 경원선 및 수도권 전철 1호선 구간과 중첩된 노선이 늘어날수록 우선협상대상자의 사익은 늘어나고 기존 전동 열차 지연을 심화시켜 코레일과 서울교통공사의 경영손실이 가중된다.

또한 ‘창동역~도봉산’ 구간 5.4km가 경원선 및 수도권 전철 1호선 경로로 운행 시 인근 주민 31만 명이 소음·분진·진동 등 막대한 피해에 직면할 것이다.

이에 서울시의회 의원 일동은 잘못을 인지하고도 어물쩍 넘어가려 한 국토부의 행태를 21세기에 부합하는 정부 행정이라 할 수 없다고 판단하며 다음과 같이 결의한다.

하나. 우선협상대상자는 당초 기본계획대로 사업계획 수정하라!

하나. 국토부는 무단으로 전용 신설구간을 임의 단축한 고시공고를 진행하여 민간사업자와 실시협약·협상까지 진행한 것에 모든 책임을 지고 GTX-C 전용 신설구간을 당초 기본계획대로 원상복구하라!

하나. 국회와 서울시 등 관계기관은 국토부와 우선협상대상자가 전용 신설구간을 당초 기본계획 내용대로 하도록 모든 책임을 다할 것을 촉구한다!

하나. 국토부는 동일 사례가 발생하지 않도록 서울시와 긴밀한 협조 시스템을 마련하라!

2022. 12. 02.

서울특별시의회 의원 일동