

# 수도권광역급행철도(GTX-C노선) 전용 신설구간

‘기본계획’ 대로 추진 촉구 결의안

## 심 사 보 고

의 안 번호	392
-----------	-----

2022년 12월 19일  
교 통 위 원 회

### 1. 심사경과

가. 제안자 : 이경숙 의원 외 41명

나. 제안일자 : 2022년 12월 02일

다. 회부일자 : 2022년 12월 02일

라. 상정일자

○ 제315회 정례회 제3차 교통위원회(2022년 12월 19일 상정·의결)

### 2. 제안설명의 요지(제안설명자 : 이경숙 의원)

가. 주 문

○ GTX-C노선 ‘창동역~도봉산’ 구간을 당초 사업계획(타당성조사 및 기본계획)대로 ‘지하화’ 해줄 것을 관계기관에 건의함

## 나. 제안이유

- 최근 감사원 감사결과 GTX-C노선 '창동역~도봉산' 구간이 지하화에서 지상화로 변경된 데에는 국토교통부와 관련기관의 잘못된 행정 행위가 있었음이 드러남
- GTX-C노선 '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 사익은 늘어나고 기존 전동 열차 지연을 심화시켜 코레일과 서울교통공사의 경영손실이 가중될 것임
- 따라서 국토교통부와 우선협상대상자가 GTX-C노선 '창동역~도봉산' 구간을 당초 사업계획대로 '지하화' 해줄 것을 관계기관에 촉구함

## 3. 참고사항

가. 관계법령 : 「도시철도법」, 「물류정책기본법」

나. 기타사항 : 해당 없음

## 다. 관련부서 의견조치 결과<sup>1)</sup> : 원안 동의

- 사업주관부처인 국토부가 이전계획(기본계획 등)과 달리 GTX-C 노선 ‘창동역~도봉산’ 구간을 지상화로 고시(RFP) 하였고, 이를 수용·제안한 민간사업자가 우선협상대상자로 선정됨. 이러한 절차적 문제점에 대해 지역주민들이 공익감사 청구를 하였고 감사원은 국토부의 명백한 직무태만임을 지적하고 합리적인 실행대안 마련을 요구하였음
- 감사원에서 지적한 것처럼 현재 진행중인 민자적격성 재조사 결과에 따라 국토부에서 가장 합리적인 실행방안을 마련할 것으로 예상됨에 따라 전용 신설구간이 당초 기본계획 내용대로 추진될 수 있도록 도봉구 등 관계기관과 함께 대응

## 라. 이 송 처

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

1) 교통정책과-36060호(2022.12.15.) “제315회 정례회 의원발의 의안 및 청원에 대한 의견 제출”

## 4. 검토의견(수석전문위원 장훈)

### 가. 개요

- 동 결의안은 수도권광역급행철도 C노선(이하 “GTX<sup>2</sup>)-C노선”이라 함)과 관련하여 국토부가 시행한 “GTX-C 타당성조사 및 기본계획 용역(이하 ‘GTX-C노선 기본계획’이라 함)”결과에 따라 확정된 전용 신설구간인 ‘정부과천청사역~도봉산’구간(37.1km)을 기본계획과 동일하게 지하(대심도 터널)로 설치토록 국토부 등 관계기관에 요구하는 한편 동일 사례가 재발하지 않도록 서울시와 긴밀한 협조 체계를 마련할 것을 촉구하는 것임

### 나. 검토의견

- 국토부는 수도권의 교통난 해소와 장거리 이동의 통행시간을 단축하여 교통복지를 제고하기 위해 2011년 「제2차 국가철도망 계획(2011~2020)」에서 GTX-C노선을 최초로 계획한 이후 '17년 12월 「수도권 광역급행철도 B·C노선 세부추진계획」에 따라 사업을 추진중에 있음
- GTX-C노선 사업은 '18년 예비타당성 조사를 통과(B/C 1.36)하고 '19년 민자적격성 심사(한국개발연구원 시행, “적격”)를 거쳤으며, 국토부는 ‘기본계획’과 “GTX-C 건설사업 전략환경영향평가

2) GTX(수도권광역급행철도) : Great Train Express

서 공람 및 설명회 개최<sup>3)</sup>”를 통해 수원역~양주 덕정역까지 총 74.8km 구간과 구간별 건설 계획을 주민들에게 공람한 바 있음

- 또한, 기본계획 및 주민설명회 등에서 정부과천청사역~도봉산 구간이 대심도 터널로 이루어진 지하 신설구간으로 계획되었음을 설명하고 국토부 홈페이지에도 공개함으로써 창동역~도봉산 구간이 지하 신설구간임을 명확히 하였음

※ 전략환경영향평가서의 GTX-C 개발계획 노선도



- 그러나, 관련법령<sup>4)</sup>에 따라 한국교통연구원이(이하 “KOTI”라 함)

3) 국토교통부 공고 제2020-686호(2020.5.20.) “GTX-C 건설사업 전략환경영향평가서(초안) 공람 및 설명회 개최” 공고함

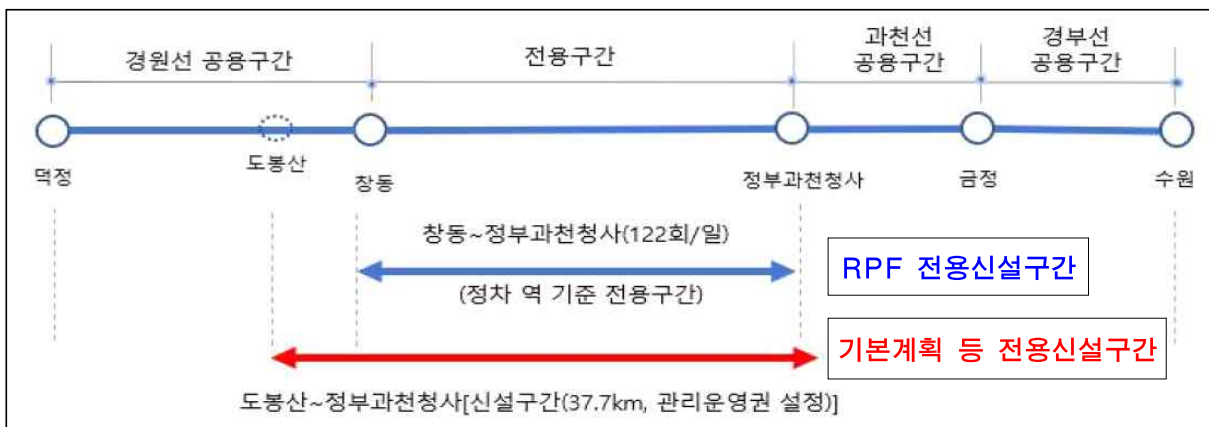
- 사업명 : 수도권광역급행철도 C노선 건설사업
- 위치 : 경기도 양주시 ~ 경기도 수원시 일원
- 추진근거 : 「환경영향평가법」 제9조 및 같은 법 시행령 제7조 제2항
- 계획규모 : 연장 총 74.8km (**신설 37.7km, 기존선 활용 37.1km**)
- 계획수립 및 승인기관 : 국토교통부
- 공람기간 : 2020년 5월 25일 ~ 2020년 6월 22일(21일, 공휴일 제외)

4) 「사회기반시설에 대한 민간투자법」 제2절 사회기반시설사업의 시행

- 제10조(민간투자시설사업기본계획의 수립 및 고시 등), 제11조제11조(시설사업기본계획의 내용) 등에 따름

국토부로부터 위탁받은 “수도권광역급행철도 C노선 민간투자시설 사업기본계획”(이하 “GTX-C노선 RFP”라 함)을 검토·작성하고 국토부가 고시(’20.12.22.)하는 과정에서 ‘전용신설구간’의 건설 계획이 기존 기본계획 등의 내용과 다르게 변경되는 중대한 문제가 발생 되었음

### ※ GTX-C노선의 전용신설구간 변경 내용



- 이에 지역 주민들의 민원제기와 공익감사 청구에 따른 감사원의 감사결과<sup>5)</sup>(’22.11.), GTX-C노선 기본계획 수립시(’20.10.) 창동역~도봉산 구간을 지하화로 계획했으나 국토부와 한국교통연구원, 한국개발연구원 담당자들의 업무 부주의로 RFP 고시(’20.12.)에서 ‘창동역~도봉산 구간’이 지상화로 변경된 문제를 확인하고

변경된 사업내용에 대한 민자적격성 재조사를 실시하여 사업취지에 부합하는 가장 합리적인 실행 대안을 마련하는 등 적절한 방안을 강구토록 하고 관련자에 대한 징계요구와 기관장 주의요구

5) 2022.1.25.일 청구인(대표 G 외 561명)이 감사원에 공익감사를 청구함에 따라 감사 실시  
- “감사보고서 - GTX-C노선 창동역~도봉산 구간 지상화 관련 감사청구 -, 2022.11., 감사원”

등6)을 요구하였음

- 따라서, 동 결의안과 관련하여 ①GTX-C노선 ‘기본계획’과 설명회에서 고지한 창동역~도봉산 구간인 전용신설구간(지하)이 임의변경 되었다는 점, ②사전절차인 민자적격성 재조사 없이 ‘기본계획’이 변경되었다는 점, ③담당자들의 업무 부주의로 ‘기본계획’이 변경되었다는 점, ④해당 사실을 서울시 등 관련기관이 인지하지 못했다는 점, ⑤창동역~도봉산 구간을 지상화(공영구간)할 경우 기존 열차 지연과 소음·진동 등으로 인근 주민의 피해가 심각하다는 점을 등을 고려할 때,

GTX-C노선 전용신설구간을 당초 기본계획대로 추진하고 동일사례 방지 시스템을 마련하는 한편 서울시 등 관련기관들이 모든 책임을 다해 기존 계획대로 사업을 추진토록 책임을 다할 것을 촉구하는 본 결의안의 취지와 목적은 타당하다 할 것임

- 아울러, 서울시는 국토부 등 타기관이 관내에서 계획·추진하고 있는 사업들에 대해서도 계획 및 공사과정에서 발생할 수 있는 문제를 모니터링하고 계획 대비 정상 추진여부 등을 확인함으로써 이와 같은 사례가 재발하지 않도록 해야 할 것임

---

6) 감사원(2022.11), 국민제안감사 결과 조치 사항

- 한국개발연구원장에 대한 관련 업무 철저토록 주의, 시설사업기본계획(안)(RFP) 검토의견 검증 방안 마련토록 통보함
- 국토부장관은 관련자에 대한 징계처분(B·C : 정직, D : 경징계 이상)하고 민자적격성 검토결과를 토대로 합리적인 실행방안 마련토록 통보함
- 한국개발연구원장이 관련자(A)에 대한 징계처분(경징계 이상)토록 함

5. 질의 및 답변요지 : 없음

6. 토론요지 : 없음

7. 심사결과 : 원안가결

8. 소수의견 요지 : 없음

9. 기타 필요한 사항 : 없음



## 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 원  
상복구하라!

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.

서울특별시의원 일동