

GTX-A노선의 광화문역 건설에 관한 청원

검 토 보 고

1. 경 과

가. 청 원 자 : 나덕영(서울시 종로구 사직로8길) 외 2,793명

나. 소개의원 : 고병국 의원(더불어민주당, 종로구 제1선거구, 도시계획관리
위원회)

다. 접수일자 : 2021. 10. 14.

라. 회부일자 : 2021. 10. 20.

2. 청원요지

- 광화문 세종대로 주변은 정부서울청사, 서울시, 서울시의회 등 각종 관공서와 대기업·종교시설 및 문화재, 대규모 숙박시설과 언론사 등이 밀집되어 있으며, 현재 재구조화 사업이 추진되고 있는 광화문광장이 있는 지역으로 명실공히 서울의 중심지 중의 중심지임

- 수도권 광역급행철도 GTX-A노선의 광화문역 신설은 1,2,5호선과의 환승이 용이하여 경기도민은 물론 서울시민들의 교통편의성이 제고되고, 새로이 조성되는 광화문광장의 이용도를 제고할 수 있음
- 특히, GTX-A노선의 광화문역 신설은 서울시가 먼저 구상하고 관련 용역까지 수행하였던 바, GTX-A노선의 사업성을 높이고 편의성을 극대화하기 위해 광화문역을 추가로 건설하여 줄 것을 청원함

3. 소개의원 요지

- 청원인 외 2,793명은 파주 운정에서 강남 삼성역을 거쳐 화성 동탄까지 이어지는 수도권 광역급행철도 GTX-A노선 정차역에 광화문역을 추가할 것을 청원하고 있음
- 광화문광장은 서울의 중심지 중이 중심지이며, 광화문역은 1호선, 2호선, 5호선을 환승할 수 있어 경기도민은 물론 서울시민들 모두 광화문역 신설로 교통편의성이 제고되고, 신설되는 광화문광장의 이용도를 제고할 수 있다는 의견임
- 특히 GTX-A노선 광화문역 신설은, 서울시가 먼저 구상하고 관련 용역까지 수행하며 사업추진 의지를 밝힌 만큼, 현 시점에서 동 사업에 대해 서울시의 분명한 입장이 필요하다는 주장에 타당성이 있음

4. 참고사항

가. 관련부서 의견조회 결과

○ 제출의견 : 부결 (도시교통실 교통정책과¹⁾)

- GTX-A노선 '광화문역' 신설은 투융자심사를 위한 사전행정절차로 시행한 한국지방행정연구원의 타당성 조사결과 경제적 타당성이 확보되지 않아 국토부 협의, 투융자심사, 예산반영 등이 어렵고
- 현재 GTX-A노선의 공사가 많이 진척되었고, 2024년 공사완료 목표 일정 지연이 불가피해 비용손실이 발생할 우려가 있어 현실적으로 동 청원의 '광화문역' 신설은 사업추진이 어려움

1) 교통정책과-21167(2021.11.19.)호 “청원회부에 대한 검토의견 제출(광화문역)”

5. 검토의견(수석전문위원 장훈)

가. 청원의 개요

- 동 청원은 서울시 역사도심을 지나가는 수도권광역급행철도인 GTX-A 노선²⁾의 광화문역 신설을 통해 서울시민은 물론 수도권 주민들의 대중교통 이용편의와 서울 도심으로의 접근성을 증진시켜 수도권 균형발전을 도모하고자 하는 것임



2) 수도권광역급행철도 GTX-A노선 민자사업 개요

- 사업구간 : 운정~삼성(43.6km), 5개 정거장(운정역, 킨텍스역, 대곡역, 연신내역, 서울역)
- ※ 운행구간 : 운정~동탄(83.1km), 10개 정거장
- 사업비 : 33,641억원
- 건설기간 : 2017~2024
- 추진방식 : BTO
- 시행사 : SG레일(주)

다. 검토의견

■ GTX-A노선 추진현황 및 향후계획

- 국토교통부는 수도권 광역교통망 구축을 통해 서울을 포함한 수도권 주민들의 대중교통이용 활성화와 만성적 교통난 해소를 위해 수도권광역급행철도(GTX : Great Train Express) A, B, C 3개 노선과 삼성~동탄 광역급행철도 건설을 추진 중에 있음

※ 수도권광역급행철도(GTX) 노선 현황

노선명	구간	연장(km)	사업비(억원)	사업기간	추진현황
GTX-A	파주운정~삼성 (5개 정거장)	43.6	33,520	'17.~'24.	- 실시계획 승인('18.12.) - 공사('19.6.~24.6.)
삼성동탄 광역급행	삼성~동탄 (4개 정거장)	39.5	19,408	'14.~'23	- 국가철도공단에서 재정사업 시행
GTX-B	송도~마석 (13개 정거장)	82.7	57,351	'20.~'29	- 기본계획 수립 - 총사업비 협의 중 (국토부↔기재부)
GTX-C	덕정~수원 (10개 정거장)	74.8	43,857	'19.~'27.	- 협상 중 (국토부↔우선협상대상자)

자료 : 서울시 내부자료

- GTX-A 노선은 파주 운정역에서 삼성역까지 총연장 43.6km 구간을 민간투자사업으로 추진 중에 있으며 '19.6.30.착공하여 '24.6월 개통 목표 예정이며 GTX-A 노선과 연계되어 있는 삼성~동탄 광역급행철도 노선은 삼성역에서 경기도 동탄역까지 총39.5km 구간을 재정사업으로 추진 중이며 '17.3월 착공하여 '23년 12월 개통목표 예정임

- 또한, GTX-A가 정차하는 삼성역은 “영동대로 복합환승센터”내에 위치하고 있으나 현재 영동대로 복합환승센터는 2028년 개통예정으로 GTX-A 노선 건설완료('23.12월 예정) 후 삼성역 개통까지는 불가피하게 4년의 공백 기간이 발생함에 따라 전체구간 동시 개통 또는 일부구간 우선 개통 등에 대한 검토가 필요하여 개통 일정이 확정되지 않은 상황임

■ 광화문역 신설 관련

- 서울시는 수도권광역급행철도(GTX-A) 기본계획(안) 수립 시점인 '14년부터 서울시가 경기도보다 많은 GTX-A 노선 건설보조금을 부담함에도 서울시내 환승정거장 부족 등으로 서울시민의 이용율이 전체수요의 13%내외로 낮은 문제점을 해결하기 위해 서울도심의 추가역 신설을 국토교통부에 요청³⁾하였으나 국토교통부는 서울시의 추가역 신설요청을 반영하지 않고 '17년에 GTX-A 노선을 민간투자대상사업으로 지정하고 시설사업기본계획을 고시하였음
- 이에 서울시는 지속적으로 추가역 신설을 협의하는 한편 국토교통부 의견⁴⁾을 반영하여 신설역 공사비 전액을 서울시가 부담하는 것을 전제로

3) 교통정책과-23591('14.11.5)호 “수도권광역급행철도(GTX-A) 기본계획 관련 서울시 검토의견서 제출
 - 서울시민의 GTX-A선 이용율 제고 및 두 노선간 연계성 강화를 위해 정거장 2개소 추가 설치요청
 (광화문역, 녹사평역 또는 신사역)
 - GTX-A 노선 기관별 재정부담

총사업비	국비	서울시	경기도	민자
30,639억원	10,724억원	2,604억원	1,991억원	15,320억원
100%	35%	8.5%	6.5%	50%

4) 국토교통부 민자철도팀-287('19.1.22)호 “수도권광역급행철도 A노선 광화문역 추가설치 건의 관련회신”

타당성조사를 실시하여 '19년 타당성이 있다는 조사결과를 제출⁵⁾하였음

- 한편 사업추진방식에 대한 관련기관(기획재정부, 국토교통부 등)의 협의 결과 「사회기반시설에 대한 민간투자법」의 민간투자심의 사업이 아닌 「지방재정법」에 따른 지방재정투자사업으로 추진해야 한다는 국토교통부 의견⁶⁾에 따라 '21년 “한국지방행정연구원의 타당성조사 용역”을 재실시한 결과⁷⁾ 이용수요 감소와 공사비용 증가 등으로 타당성이 없는 것으로 분석된 실정임

※ 광화문역 시설사업 타당성조사 결과 비교

구 분	서울시 사전 타당성조사 ('19.3.~'20.5.)	한국지방행정연구원 타당성조사 ('20.6.~'21.3.)	비 고
통 행 수 요	344천명	342천명	감2천명
사 업 비	3,472억원	3,806억원	증334억원
경 제 성 (B / C)	1.15	0.69	감0.46
재 무 성 (P I)	1.04	1.58	증0.54
요 금	2,419원+216원/5km (실시설계요금)	2,592원+216원/5km (실시협약요금)	'15년 불변가

자료 : 서울시 내부자료

- 원인자인 서울시가 광화문역 추가에 대한 타당성조사를 실시하여 타당성을 증빙할 수 있는 자료를 제시하고 공사비용 전액과 운영수입 및 운영비용 분석을 통해 부족한 비용에 대한 서울시의 분담의사 및 분담방안을 제시할 경우 역 설치를 검토가능

5) 교통정책과-19579('19.10.8)호 “수도권광역급행철도 A노선 광화문역 추가 설치 협조 요청”

- 타당성조사결과 : 이용수요 12% 증가, **경제성(B/C) 1.15**, 재무성(PI) 1.04

6) 철도투자개발과-3138('19.10.18)호 “수도권광역급행철도 A노선 광화문역 추가설치 요청 및 질의관련 회신”

- 광화문역 신설은 사업구간 내 추가 시설물로 추가적인 국고지원 등 없이 사업시행자와 서울시간 별도 협의에 의해 추진되는 성격으로 「사회기반시설에 대한 민간투자법」 적용대상이 아님

7) 한국지방행정연구원 “서울 GTX-A 노선 광화문역 신설사업 타당성조사,2021.3.”(2020년 2차 타당성조사)

- 타당성조사결과 : 이용수요 10% 증가, **경제성(B/C) 0.69**, 재무성(PI) 1.58

- 2회에 걸쳐 시행한 타당성 조사용역에서 경제성(B/C) 분석결과가 2배 가량 차이가 난다는 점에서 한국지방행정연구원 타당성분석 보고서의 “교통수요 및 편익 추정 쟁점⁸⁾”에 대한 심도 있는 검토가 필요한 것으로 판단되며 GTX-A 노선의 삼성역 정거장 개통이 지연('21년→'28년 4월)됨에 따라 수요분석의 기준시점이 변경될 수 있으므로 교통수요분석에 대한 면밀한 검토가 필요하다 할 것임
- 또한, '21년 2월 서울시 보도자료⁹⁾에 따르면 '광화문(시청)역은 1, 2, 5호선 간 환승역으로 특히 2호선을 남북으로 연결하여 타 노선과의 유기적인 환승체계 구축으로 통행시간 절감(23분→17분) 및 환승횟수 감소로 총 통행시간 절감효과가 8% 증대'하는 것으로 신설역사의 필요성이 인정된다는 점에서 서울시는 국토교통부에 정식으로 건의한 정거장 추가 신설(안)이 정상적으로 추진되도록 최선의 노력을 다해야 할 것임
- 다만, GTX-A 노선 본선 터널공사가 '23년 1월에 완공될 예정으로 현시점에서 광화문역 신설을 재추진할 경우 역사추가 설치 착공까지 상당기

8) 한국지방행정연구원 타당성조사 보고서(P166)에서 장래수요예측 시 경쟁노선인 GTX-B, C 노선의 이용요금(1,500원+250원/5km)이 비현실적으로 낮게 반영하였으며, 시간적 범위 설정을 GTX-A의 공식개통시기를 '24년 7월로 적용하고 수요예측을 '26년도에 파주운정역에서 동탄역까지 모두 운행하는 것으로 분석하였으나 현실적으로 '28년 4월에 전체 정거장 이용가능함

※ 뉴시스 '21.11.16일자 보도자료에서 감사원의 '국가철도공단 정기감사' 결과 삼성~동탄 광역급행철도와 파주 운정역에서 삼성역에 이르는 수도권 광역급행철도(GTX-A)가 각각 '23년 12월, '24년 6월 개통되지만 정작 서울시가 추진 중인 삼성역 정거장 개통은 당초 '21년에서 '28년 4월로 지연됨을 확인

9) 교통정책과 '21.2.25.일자 보도자료 “서울시, 수도권→도심 GTX 이동 빠르게…3개소 환승거점 추가 신설 요청”
 - “수도권→도심간 빠른 접근” GTX 목적에 맞게 정거장 추가 신설 시 출퇴근 시간 단축 기대
 - GTX-A(파주·교양측) 목적지중 서울 중심부 통행 약 60%, 이동시간 절감 위해 대중교통 연계 필요
 - 수도권 주민 직주 접근성 증진으로 교통편익↑… 수도권 외곽 수요 및 교통 서비스 창출

간이 소요된다 점에서 불가피한 GTX-A 개통지연으로 시민불편 및 영업 손실이 발생하고 개통 후 역사추가 설치시에는 과도한 공사비 발생과 운행 안정성을 담보할 수 없어 사업 타당성을 확보하기가 어렵다는 점에서 이에 대한 종합적인 검토가 필요하다 할 것임