

시민의 이동권과 지역균형발전을 위한 강북횡단선 조속 추진 촉구 건의안

(윤종복 의원 대표 발의)

의안 번호	2968
----------	------

발 의 년 월 일: 2025년 08월 11일

발 의 자: 윤종복, 강석주, 김경훈,
김영철, 김원중, 김원태,
김재진, 김태수, 김형재,
김혜영, 남궁역, 남창진,
민병주, 박 석, 서상열,
신복자, 유만희, 윤영희,
이병도, 이상욱, 이성배,
이종태, 이종환, 채수지,
최민규, 허 훈, 황철규
의원(27명)

1. 주문

- 서울특별시의회는 서울 강북지역의 심각한 교통 불균형과 이동권 침해를 해소하고, 시민의 기본적 생활권 보장을 위한 강북횡단선 사업이 조속히 추진될 수 있도록, 기획재정부는 예비타당성 조사 평가 기준을 개선하며, 국토교통부는 해당 사업의 공공적 필요성과 균형 발전 효과를 반영한 제도적 지원 방안을 마련해 줄 것을 강력히 촉구함

2. 제안이유

- 서울 북부 지역은 도시철도망이 상대적으로 부족해 교통 소외가 심각하며, 주민들은 더 많은 시간과 비용을 감내해야 하고, 제한된 대중교통 선택지로 인해 생활 반경이 축소되는 어려움을 겪고 있음. 이러한 구조적 불이익은 개별 시민의 문제가 아니라 도시 인프라 배치의 불균형에서 비롯된 것으로, 시민의 삶의 질은 물론 도시 전체의 지속가능성에도 부정적인 영향을 미치고 있음

- 이러한 문제를 해결하고 서울 도시의 구조적 불균형을 해소하기 위한 핵심 인프라가 바로 강북횡단선임. 이 노선은 정릉·길음·홍제 등 교통 소외 지역을 관통하며, 동서 간 연계를 강화하고 대중교통 접근성을 획기적으로 개선할 수 있음에도 불구하고, 2024년 예비타당성조사에서 수익성 위주의 평가만으로 낮은 경제성이 산정되어 사업이 중단 위기에 놓인 상황임
- 이에, 강북횡단선이 지닌 공공적 가치를 고려해 정부는 예비타당성 조사를 조속히 재추진해야 하며, 단순 수익성 중심의 평가에서 벗어나 교통복지, 지역균형발전 등 사회적 편익이 충분히 반영될 수 있도록 제도적 개선에 나서야 함. 중앙정부와 서울시가 긴밀히 협력하여 행정적·재정적 지원을 신속히 이행할 때, 강북 주민의 이동권 보장과 함께 서울 도시 전체의 지속가능한 발전 기반을 더욱 공고히 할 수 있을 것임

3. 참고사항

가. 관계법령 : 「국가재정법」, 「도시철도법」 등

4. 이송처

- 대통령실, 국정기획위원회, 기획재정부, 국토교통부, 국회 국토교통위원회, 서울특별시

시민의 이동권과 지역균형발전을 위한 강북횡단선 조속 추진 촉구 건의안

평창동·부암동에 사는 주민들의 아침은 유난히 이릅니다. 새벽같이 집을 나서도 출근길은 먼 여정입니다. 이들 지역에는 지하철역 하나 없어, 좁은 골목을 빠져나온 마을버스는 곧 혼잡한 간선도로에 갇히고 맙니다. 강남 도심의 빌딩 숲이 출근길 지하철로 역동적으로 움직일 때, 강북지역 주민들은 꼭 들어찬 버스 창문 너머로 정체된 도로를 하염없이 바라봐야 합니다. 매일 두세 시간씩 도로 위에서 허비하는 시간은 주민들의 일상과 삶의 에너지를 앗아가고, 같은 서울 안에서도 ‘교통 소외’를 뼈저리게 실감하게 합니다.

이러한 교통 불편을 하루 이틀 겪은 것이 아니기에, 서울 한강의 북쪽 지역 주민들의 절박함은 이미 여러 차례 표출되어 왔습니다. 수십만 명의 시민들이 강북횡단선 추진을 촉구하는 서명운동에 동참하며 염원을 모았고, 지난 3월 서울시의회 본회의에서 채택된 청원에서도 강북횡단선 원안 재추진 요구가 분출되었습니다. 성북구 주민 26만 명은 “차별 없는 교통복지 실현과 공공성 강화를 위해” 7년 넘게 강북횡단선을 학수고대해 왔다고 토로합니다. 최근에는 강서구 또한 강북횡단선 재추진을 위한 온·오프라인 주민 서명운동에 본격 착수하며 지역민들의 간절한 의지를 드러내고 있습니다. 그만큼 강북횡단선은 단순한 신규 교통수단이 아니라, 북부 서울지역 주민들의 삶의 질과 직결된 숙원사업입니다.

그러나 이러한 절실함에도 불구하고 강북횡단선 사업은 지난해 기획재정부의 예비타당성 조사 문턱을 넘지 못하고 좌초 위기에 놓였습니다. **경제성이 부족하다는 이유** 때문이었습니다. 실제로 강북횡단선의 B/C(편익비용비율)는 0.57, 종합평가(AHP)는 0.364로 나와 기준치를 밑돌았고, 인구 밀도가 낮은 평창동~정릉 구간의 수요 부족과 산악 지형으로 인한 공사비 증가 등이 지적되었습니다. 하지만 이런 수치만으로 이 사업의 가치를 판단해서는 안 됩니다.

경제성만 따져 교통 약자와 강북 주민의 오랜 염원을 외면하는 것은 사회적 형평성에 반하는 일입니다. 애초에 강북횡단선은 돈이 되느냐가 아니라 **교통복지 차원에서 계획된 공공인프라**이며, 서울시는 “경제적 논리에 치우친 철도 구축계획을 극복” 하기 위해 이 노선을 민간자본이 아닌 **재정사업**으로 추진한다고 천명한 바 있습니다.

민간투자사업으로 추진되었던 용인경전철의 실패 사례는 강북횡단선이 왜 수익성보다 공공성을 중시해야 하는지를 단적으로 보여줍니다. 용인경전철은 당초 예상 이용객을 높게 추정한 상태에서 민간 사업자가 최소수입보장(MRG)까지 받아내며 착공되었으나, 실제 승객 수는 예측치에 미치지 못해 개통 이후 용인시에 막대한 재정 부담을 지웠습니다. 30년간 운영수입 90%를 보장하는 계약 탓에 2013년 개통 이후 2022년까지 이미 4,293억 원을 혈세로 메워주었고, 2043년까지 1조 원 이상을 추가 지급해야 하는 상황에 이르렀습니다. 결국 이 사업은 부실 수요예측을 한 지자체장과 연구기관에 배상 책임이 최초로 인정되는 사태까지 불러왔습니다. 이처럼 지나치게 **수익성만을 고려한 일부** 민간투자사업은 공공 교통의 본래 목적을 훼손하고, 시민에게 부담을 안길 수 있습니다.

강북횡단선은 이러한 전철을 밟지 않도록, 애초부터 민간투자사업이 아닌 **공공재**로서 서울시 재정사업으로 채택된 것입니다. 수익성에 다소 한계가 있더라도 **도시 구성원 모두의 이동권 보장과 지역 균형발전**을 위해 공공이 책임지고 추진해야 할 사업이라는 뜻입니다.

강북횡단선 건설은 단순한 교통 시설 확충을 넘어, **서울시 전체의 지속가능한 발전과 사회적 통합을 위한 필수 과제**입니다. 강남과 강북 간 격차를 완화하고 도시 균형발전을 이루기 위해 반드시 필요합니다. 더 이상 서울 안에 교통 소외 지역이 남아 있어서는 안 될 것입니다. 모두가 동등한 **이동의 권리**를 누릴 수

있도록, 이제 강북횡단선을 통한 북부 서울의 교통망 확충은 선택이 아닌 필수입니다. 강북지역 주민들에게 대중교통은 단순한 편의 이상의 삶의 기본 권리이며, 강북횡단선은 그 권리 회복을 위한 사회적 투자의 결정체라 할 수 있습니다.

이에 서울특별시의회는 강북횡단선 사업이 조속히 추진되어야 함을 강력히 천명하며, 서울특별시와 정부 관계 부처에 다음과 같이 건의합니다.

첫째, 강북횡단선 사업의 예비타당성 조사를 조속히 재추진하고, 필요하다면 경제성 평가에 교통 약자 지원, 지역 균형발전 효과 등 공익적 가치가 충분히 반영되도록 평가 기준을 개선할 것을 강력히 요청합니다.

둘째, 강북횡단선 추진에 필요한 행정적·재정적 지원을 신속히 이행하고, 서울 북부 교통소의 지역 주민의 이동권 보장이라는 사업 취지를 달성할 수 있도록 중앙정부 차원에서 적극 협력해 주실 것을 촉구합니다.

2025. 8.

서울특별시의회 의원 일동