

자료제공 : 2023. 8. 23.(수)

이 보도 자료는 배포 즉시 보도할 수 있습니다.



보도 자료

담당 부서: 도시교통실 교통정책과

교통정책과장

이창석

02-2133-2210

철도계획2팀장

김재권

02-2133-2240

사진 없음 ☒ 사진 있음 ☐ 쪽수: 4쪽

담당자

장석민

02-2133-2249

신분당선 서북부연장, 주민·사업성 모두 만족하는 노선으로 재추진

- 8.23 기재부 통해 확인 결과, 신분당선 서북부연장 사업 타당성 미확보로 확인
- 市, 중단 없는 공약의 이행을 위해 새로운 노선 발굴 및 재추진 예정

□ 서울시는 그간 신분당선 서북부연장(용산~삼송) 사업의 예비타당성조사 통과를 위해 전방위적으로 노력해 왔으며 결과 발표를 앞두고 긍정적인 결과를 기대하고 있었으나, 기획재정부에 8월 23일 확인한 결과 사업 타당성이 확보되지 않아(B/C¹⁾ 0.36, AHP²⁾ 0.325) 예비타당성조사를 사실상 통과하지 못한 것으로 확인됐다고 밝혔다.

○ 신분당선 서북부연장(용산~삼송) 사업은 기존 신분당선(광교~용산)을 용산에서 고양시 삼송까지 연장하는 것으로, 연장 19.38km, 10개 역사로 구성된 광역철도로 추진되었다.

1) B/C(Benefit-Cost Ratio) : 경제적 타당성(편익/비용) 분석

2) AHP(Analytic Hierarchy Process) : 종합평가 - 계층화 분석법 (0.5 이상일 경우 타당성이 확보됨을 의미)

- 서울시는 2021년 7월 제4차 국가철도망 구축계획에 해당 사업이 포함되어 확정된 이후 2021년 10월 기획재정부에 예비타당성조사를 신청하였고, 기획재정부 및 한국개발연구원(KDI PIMAC)에서는 2022년 1월부터 예비타당성조사를 수행해 왔다.

□ 예비타당성조사가 진행되는 동안 서울시는 사업 타당성 확보를 위해 사업계획 변경, 검토의견 및 다양한 자료 제출, 관계부처(기획재정부 등) 방문 협의 등을 실시하고, 사업노선이 통과하는 자치구(은평구 등)·경기도·고양시와 협의 및 소통하며 사업 추진의 필요성과 효과 등을 도출하여 적극적으로 제시하는 등 부단한 노력을 기울여 왔다.

□ 특히, 오세훈시장과 지역국회의원, 지역주민들의 간절한 소망이 담긴 동영상과 지역균형 발전 효과 등을 강조하는 발표자료를 작성하여 종합평가에서 대응하는 등 총력을 기울였음에도 불구하고, 사업 타당성이 확보되지 않은 것은 ① GTX-A 및 3호선과의 노선 중복, ② 신분당선 용산~신사 구간의 사업추진 불확실성에 따른 리스크, ③ GTX-A 개통을 앞둔 시점에서 2조원이 넘는 비용의 투자 우선순위 문제 등을 주요 원인으로 판단하고 있다.

- 서울시는 이용수요를 높이기 위해 열차 운행방식을 변경하고 주변 개발 계획 등을 자치구(고양시 포함)로부터 제출받아 제시하였으며,
- 공사비를 낮추기 위해 터널 공사비 단가 등에 대한 재검토 요청과 경기도 및 고양시와 협의를 통해 차량기지 입지를 조정했었다.

□ 서울시는 이번 결과로 신분당선 서북부연장(용산~삼송) 기존노선의 추진이 불가함에 따라, 전문기관 용역을 통해 지역 주민과 사업성을 모두 만족하는 대안 노선을 검토하고 발굴하여 새로운 노선으로 사업을 재추진해 나갈 예정이다.

○ 사업은 ① 전문기관을 통한 대안 노선의 검토 및 발굴, ② 국가철도망 또는 도시철도망 계획에 반영, ③ 예비타당성조사 순 등으로 재추진될 수 있다.

□ 오세훈 서울시장은 “수도권 서북부지역과 서울 도심을 직결하고, 통일로의 교통혼잡 완화 및 강남·북 간 지역 균형발전을 위해 반드시 필요한 신분당선 서북부연장 사업이 예타의 문턱을 넘지 못한 것에 대해 매우 안타깝다”라고 하며, “지역 주민의 최대 숙원사업임인 만큼 시에서 심혈을 기울여 새로운 노선을 마련하여, 조속히 사업을 재추진해 나갈 것”이라고 밝혔다.

신분당선 서북부연장 노선도

