

김기현 의원 임야, 도로 통과하면 ‘맹지’가 ‘기회의 땅’으로

김기현 의원, 울산시 담당공무원도 모르는 자료출처 밝혀야

KTX울산 역세권 연결도로 왜 휘었는지 여전히 의문

더불어민주당 ‘김기현 토착토건비리 진상규명 TF(이하 ‘진상규명 TF’)’는 국민의힘 김기현 원내대표가 보유한 울주군 구수리 임야 9개 필지를 오늘 오전 방문했습니다.

의혹이 제기된 김기현 원내대표 보유 임야는 KTX울산역과 1.8Km 근거리에 있었습니다. 약 3만4920평에 이르는 넓은 임야는 김 원내대표가 주장하듯이 높은 산지가 아니라 전반적으로 완만한 구릉지였음을 확인했습니다. 진입로는 부근 마을과 비교해 높이가 비슷한 평지에 가까웠습니다.

김기현 원내대표는 해명에서 자신 임야를 가로지르는 도로가 터널이기 때문에 자기 땅의 가치가 낮아진다는 의미로 도로 개설이 싫다고 적시했습니다.

허나, 사실관계는 다릅니다. 도로가 날 경우, 주변은 토지 개발이 가능한 부지로 바뀝니다. 법률전문가에 따르면 약 2~4층 건물, 용적률 80% 정도까지도 개발이 허용될 수도 있습니다.

도로가 통과하면, ‘맹지’가 ‘기회의 땅’이 되는 것입니다.

김 원내대표는 또 자기 임야 한복판으로 터널 통과가 결정된 것처럼 표현했습니다. 이 역시 사실과 다릅니다. 울산시 관계자 등에게 확인한 바로는 내년부터 있을 실시설계용역에서 터널 여부 등이 최종 결정됩니다. 지금은 노선 결정이지, 터널 여부를 결정하지 않습니다.

가안이지만, 2007년 도시계획시설(도로) 결정용역 대안노선 자료에는 김기현 원내대표 땅 앞의 언덕을 절토하고, 김 원내대표 임야 내에 터널입구 시작지점을 제시한 적도 있습니다. * 별첨1 참조

역세권 연결도로 선형과 구조는 내년에 추진되는 실시설계를 통해 최종 결정됩니다. 내년 지방선거에서 울산시장과 울주군수가 누가 되는지가 중요한 이유입니다.

확정도 나지 않은 터널을 어떻게 결정됐다고 말씀하십니까?

김기현 원내대표가 SNS(페이스북)에 올린 삼동면-KTX울산 역세권 간 연결도로 사진을 보면 의심은 더욱 짙어집니다. 사진 출처를 확인해 보니 울산시 담당자도 모르는 비공식 자료입니다.

김기현 원내대표는 이 정보를 어디에서, 누구에게 받으셨습니까?

KTX울산 역세권 연결도로가 왜 휘었는지도 여전히 의문입니다. 삼동면-KTX울산 역세권 연결도로 노선이 왜 2007년 착수보고와 달리 김기현 원내대표 임야로 왜 휘었는지 시민들께서 아직도 궁금해하십니다.

만약 역세권 개발호재를 위해 노선이 휘었다면 누가 이런 일을 할 수 있었겠습니까? 국민의힘 전신인 한나라당 소속 박맹우 울산시장 시절인 2008년에 이 도로 노선을 정해졌습니다.

당시 울산시장 명의로 된 '도시관리계획(변경) 등에 따른 농지전용협의 의견서'에는 '농업기반시설이 정비되지 않은 산재된 농지로 보전가치가 적다고 판단되며'라고 밝히고 있습니다. 보전관리구역인데 보전가치가 적다고 박맹우 시장이 기록에 남겨놓은 것입니다. * 별첨2 참조

인허가에 영향력을 미칠 수 있는 사람은 많지 않습니다. 국민의힘 김기현 원내대표가 그런 영향력을 행사하지 않으셨길 바랍니다.

국민께서 국민의힘 김기현 원내대표에게 묻습니다.

첫 의혹을 제기하고 진상규명 TF가 구성된 후 제보들이 물밀 듯이 들어옵니다. 김기현 원내대표 부동산에 얼마나 많은 국민이 의구심이 많은지 알 수 있는 대목입니다.

진상규명 TF는 국민께서 주신 소중한 제보들을 바탕으로 주요 4대 의혹을 밝히고자 합니다.

- 첫째, KTX울산역세권 연결도로를 비롯한 부동산 비리의혹
- 둘째, 측근 비리 의혹
- 셋째, 공직자의 사적 이용 의혹

넷째, 공무상 비밀누설 의혹 등입니다.

일반 국민들 눈으로 이해되지 않는 ‘휘어진 노선’ 결정에 제1야당 원내대표로서 스스로 문제가 없음을 합리적으로 설명해야 합니다.

더불어민주당 토건·토착비리 진상규명 TF는 이 문제를 끝까지 확인할 것임을 알려드립니다. 만약, 비리가 사실로 확인되면 국민의힘이 토착·토건 비리 세력임이 다시 한번 확인될 것입니다.

2021. 11. 10 더불어민주당 김기현 토건·토착비리 진상규명 TF

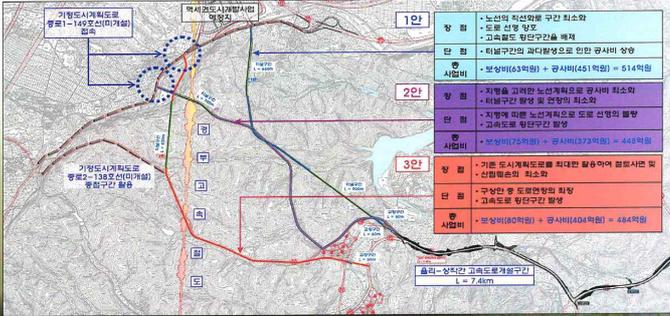
삼동~역세권 연결도로 도시관리계획(도로) 결정용역

<2007년08월02일, 착수보고/김기현 땅 노선 검토대상 아님>

II. 현황분석 및 대안검토

3. 대안 종합 검토

종합비교검토



삼동~역세권 연결도로 도시관리계획(도로) 결정

삼동~역세권 연결도로 도시관리계획(도로) 결정용역

<2007년10월, 김기현 땅에 터널 입구 설치 노선 제시>

대안노선 ①-2 검토

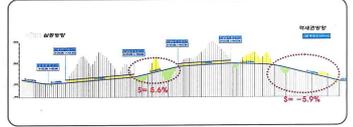


구분	분석	
	계	분
제원	연장	3.23km / 폭원 : 20m
	소계	약 438억원
	터널	약 394억원
	교량	1,240m(60×2000만원) = 248억원
사업비	교량	1,200m(60×20)×230만원 = 30억원
	도로개설	38,600m(1930×20)×30만원 = 116억원
	보상비	29,372평(97,000㎡)×15만원 = 44억원

노선
• 최단구간 노선 선정, 도로 선형 양호
• 도로개설비율 절감 (1)안 대비 145% 절감)
• 고속도로 환단구간 없음

분석
• 주요구간 도로 구배 최대 (6% 내외)
• 신림역은 교차, 절·성토시엔 교차 방형

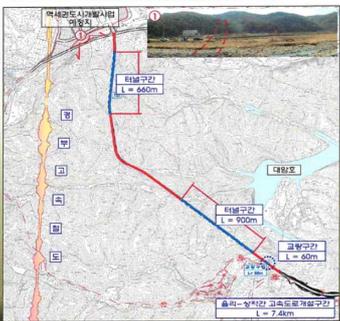
도로종단면도



II. 현황분석 및 대안검토

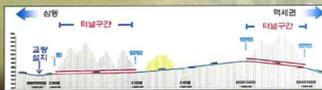
2. 대안별 비교검토

1(안) - B=20m, L=3.42km



보상비	• 41,443평(137,000㎡)×15만원 = 63억원
터널	• L=900m, B=20m = 900m×2000만원 = 180억원
터널	• L=660m, B=20m = 660m×2000만원 = 132억원
교량	• L=60m, B=20m = 1,200㎡×250만원 = 30억원
도로개설	• L=1,805m, B=20m = 36,100㎡×30만원 = 109억원
공사비	• 보상비(63억원) + 공사비(451억원) = 514억원

도로 종단면도



삼동~역세권 연결도로 도시관리계획(도로) 결정

2. 대안노선 ② 검토

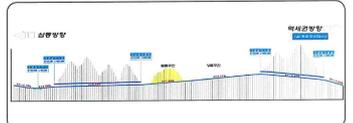


구분	분석	
	계	분
제원	연장	3.42km / 폭원 : 20m
	소계	약 499억원
	터널	1,660m×2000만원 = 312억원
	교량	1,200m(60×20)×230만원 = 30억원
사업비	도로개설	36,100㎡(1805×20)×30만원 = 108억원
	보상비	32,368평(107,000㎡)×15만원 = 49억원

노선
• 도로 선형 양호
• 대입로 우회통과 (환경영향 저하)
• 고속도로 환단구간 없음

분석
• 공사비 최대 소요
• 터널구간 교차 (총 1,660m)

도로종단면도



삼동~역세권 연결도로 도시관리계획(도로) 결정용역

<2007년11월30일, 중간보고/김기현 땅 노선이 기본노선>

2. 대안노선 선정



삼동~역세권 연결도로 도시관리계획(도로) 결정용역

<2007년12월12일, 최종보고/무조건 김기현 땅에 도로>

5. 도로시설 기준에 관한 규역

도로의 설계속도	설계속도(km/h)			
	지방지역	산지	도시지역	
일반도로	주간선도로	80	60	80
	보조간선도로	70	50	60
	집산도로	60	40	50
	국지도로	50	40	40

* 과립도로의 설계속도는 60km/h로 계획

도로의 제원	지방지역		도시지역	
	최소차폭	지상/지하	최소차폭	지상/지하
중앙분리대	60m 이상	3.25m 이상	3.00m 이상	
길 어깨	1.5m 이상	1.5m 이상	1.0m 이상	
최소차폭	60m 이상	1.5m 이상	1.0m 이상	
최소차폭	간선도로	1.5m 이상	3.0m 이상	

곡선반경 및 중단경사	설계속도(km/h)				
	80	70	60	40	
최소평면 곡선반경	6%	280m	200m	140m	90m
	7%	265m	190m	135m	85m
	8%	250m	180m	130m	80m
	9%	235m	170m	125m	75m
중단경사	간선도로	평지 4%	5%	5%	5%
	산지	7%	7%	8%	8%
	집산도로	평지 6%	7%	7%	7%
	산지	9%	10%	10%	10%
국지도로	평지	-	-	7%	7%
산지	-	-	13%	14%	

* 과립도로의 최소곡선반경은 140m 이상으로 계획
 중단경사는 5%이상을 원칙으로 계획

3. 대안노선별 분석 및 최적안 선정

구분	대안 1안	대안 2안	대안 3안(결정안)
도로제원	B=20m / L=3.37km	B=20m / L=4.07km	B=2 / L=3.75km
	• 최단거리 (464m)	• 최단거리 대비 (+700m)	• 최단거리 대비 (+380m)
사업비(공사비)	516억 (464억)	460억 (394억)	438억 (361억)
	• 사업비 최대소요	• 최단거리 대비 66% 절감	• 최단거리 대비 76% 절감
터널 및 교량	터널 - 1,680m 교량 - 40m	터널 - 780m 교량 - 40m	터널 - 780m 교량 - 40m
	평면선형	• 1, 3인 대차 곡선반경 축소 - 최소곡선반경(R) 200m	• 완만한 평면선형 - 최소곡선반경(R) 300m
	종단면형	• 평균 구배 3% 이내 • 절성토(역세권→터널입구) 최대 용단구배 5%	• 평균 구배 2% 이내 • 절성토(역세권→터널입구) 최대 용단구배 5%
환경영향	• 시정부 대입로 수계 연결 • 일부 절성토구간 발생 → 절성토에 따른 신림역은 최대	• 시정부 대입로 수계 우회 • 일부 절성토구간 발생 → 신림역은 최대	• 시정부 대입로 수계 우회 • 절성토 발생 최소화
	주변토지 이용	• 구수마을 인접통과 연소제지 우회	• 구수마을 인접통과 연소제지 우회
특	• 이형 기행만을 고려한 노선	• 이형 및 주변지역 토지 이용 효율을 고려한 노선	• 1, 2안 절성토

▶ 1안 - 이형기행만을 고려한 최단노선, 대부분 터널계획으로 환경영향 적으나 사업비가 과다소요
 ▶ 2안 - 이형기행 및 주변지역 토지이용 효율을 고려한 노선, 1안 대비 연장상 필지만 경제적인 노선
 ▶ 3안 - 우회거리 최소화 사업비가 최소로 소요되며, 과다한 절성토로 인하여 신림역은 최대
 ▶ 추천안 : 도로의 이형성, 기행성, 경제성, 환경성 등을 종합적으로 고려해 볼 경우 2안이 최적노선으로 분석

4. 검토노선 선정



[‘별첨2’] 박맹우 울산시장 시절, 울주군 구수리 지역 등 도로결정 의견(2008)

- 울주군 언양읍 구수리 산지(산간지), 삼동면 일원, 농업보호구역이 대부분이나 산지 사이 위치한 산재된 농지... 농업기반시설 정비되지 않아 보존가치 적다고 ‘도시관리 계획(변경)등에 따른 농지전용협의 의견서’에 언급, 역으로 보면 개발이 가능 또는 필요하다는 의견으로도 해석이 가능

도시관리계획(변경)등에 따른 농지전용협의 의견서

1. 위 치 : 울산광역시 울주군 언양읍 구수리, 삼동면 하잠리 일원
2. 요 청 기 관 : 울산광역시
3. 사업 시행자 : 울산광역시장
4. 목적 또는 사유 : 도시관리계획(도로·광장)결정
 ※ 용도지역 : 녹지지역·농림지역·관리지역 → 도시계획시설(도로·광장)
5. 토지 편입 현황

(단위:ha)

용도구역별	합 계	농 지					비농지
		계	답	전	과수원	기타농지	
합 계	10.6	2.5	1.3	1.1		0.1	8.1
농업진흥지역	4.8	2.1	1.2	0.8		0.1	2.7
-진 흥 구 역							
-보 호 구 역	4.8	2.1	1.2	0.8		0.1	2.7
농업진흥지역밖	5.8	0.4	0.1	0.3			5.4

※ 경지정리 면적 : 없음

6. 입지선정(입안) 사유(사업시행자)

- 가. 경부고속철도 울산역세권과 연계한 도시계획도로 개설로 인근지역의 체계적이고 균형적인 개발
- 나. 국도7호선과 연결되는 울리~상작간 도로가 개설 중에 있어 본 도로를 개설함으로써 역세권 개발지를 연결하고, 울산 남부권(온양,온산,청량)과 부산광역시 기장, 해운대 연계되는 광역교통체계 구축

7. 시·도지사(농지부서) 의견

가. 당해 농지의 생산성 및 보존가치

신청농지는 울주군 언양읍 구수리와 삼동면 하잠리 일원에 위치한, 농업 보호구역이 대부분이나, 산지 사이에 위치한 산재된 농지로 농업기반시설이 정비되지 않아 보존가치는 적다고 판단됨.

나. 공시시행시 및 시설물 운영시 인근 농업환경에 미치는 피해의 내용 및 방지계획 의 타당성

피해종류 및 범위	방 지 계 획	타 당 성
○ 해당없음	○ 도시계획시설(도로·광장) 결정사항으로 향후 실시계획 수립시 피해방지계획 수립	

다. 당해 농지이외의 활용 가능한 토지 유무 : 무

- 국도7호선과 고속철도 울산역 진입도로를 연결하는 도로 개설을 위해 도시계획시설을 결정코자 하는 것으로 현지여건상 본 농지를 전용하지 않고는 도로 개설이 불가능

라. 종합의견

- 본 도시계획시설(도로·광정) 결정 예정지구는 대부분이 농업보호구역내의 농지이나 산간지 사이에 위치 농업기반시설이 정비되지 않은 산재된 농지로 보전가치가 적다고 판단되며, 국도7호선과 고속철도 울산역을 연결하는 도로로 입지여건상 본 농지를 전용하지 않고는 진입도로 개설이 불가능 하므로 전용 협의함이 가하다고 사료됨.
- 단, 본 사업의 시행으로 인해 단절되는 잔여농지의 농업기반시설 (용·배수로, 농로 등)에 대한 항구적인 대체시설 설치로 농업 경영에 지장이 없도록 하여야 할 것이며, 또한 공사로 인한 소음, 비산 먼지의 발생, 지장물의 훼손 등으로 농촌생활환경에 피해가 발생되지 않도록 피해방지 시설을 완벽히 하여야 할 것으로 사료됨.

울 산 광 역 시

