'인천 청라시티타워 건립' 무산…원점서 재추진

LH, 청라시티타워㈜에 사업 협약 해지 통보

7년만에…장기간 추진안해 3차례 예고 공문

LH가 청라시티타워 사업 협약 해지를 통보했다. 사진은 청라시티타워 조감도.

사업시행자 선정 7년만에 국내 최고층 전망 타워인 인천 청라시티타워 건립 사업이 무산되면서 원점에서 재추진될 전망이다.

청라시티 타워 사업을 총괄하는 한국토지주택공사(LH)는 최근 민간 사업자인 특수목적법인(SPC) 청라시티타워㈜에 사업 협약 해지를 통보했다고 8일 밝혔다.

LH는 지난 2016년 사업시행자로 선정된 특수목적법인 SPC(한양·보성산업·타워에스크로우)가 사업을 장기간 추진하지 않자 3차례 예고 공문을 보낸 끝에 결국 최종 협약을 해지한 것으로 알려졌다.

LH는 이에 따라 올해 인천경제자유구역청과 새로운 협약을 맺거나 기존 협약을 변경해 사업 재추진에 나설 계획이다. 앞서 두 기관은 지난 2월경 청라시티타워 건설을 LH가 담당하고, 타워 관리·운영은 인천경제청이 맡기로 큰 틀에서 합의하기도 했다.

LH 관계자는 "민간사업자 선정이 어렵고 선정 이후 사업 추진도 제대로 되지 않는 등 여러 문제가 발생하고 있다"며 "시공을 LH가 직접 하면 비용 조달은 어떻게 할지 등 세부적인 내용을 인천경제청과 계속 협의하고 있다"고 말했다.

청라시티타워 사업은 청라국제도시 호수공원 중심부에 있는 3만3000㎡ 부지에 지하 2층, 지상 30층, 높이 448m 규모의 초고층 전망 타워와 복합시설을 짓는 방향으로 추진됐다. 이 타워의 높이는 국내 최고 건물인 롯데월드타워(555m)보다는 낮지만, 호텔·아파트·오피스텔 등이 없는 순수 전망용 건물로는 국내에서 가장 높다.

LH와 SPC는 당초 4,410억원에서 5,600억원으로 늘어난 공사비 분담과 착공 방식을 놓고 갈등을 빚었으며 사업도 난항을 겪었다.

/김종욱 기자 kjk@hyundailbo.com

오산시가 반도체 소부장 특화단지 유치에 나섰다. (사진: 오산시 제공)

오산시, 반도체 소부장(소재·부품·장비) 특화단지 유치 나서

수도권2순환고속도로 기아 화성사업장 등 1시간 이내 이동 가능

오산시가 반도체 소재·부품·장비(이하 소부장) 특화단지로서 최적지임을 홍보하고 나섰다. 이와 함께 반도체 특화단지 조성의 현실화를 위한 전략 테스크포스(TF) 구성에도 착수했다.

오산을 반도체 소부장 특화도시로 변화시켜, 인구 50만 시대를 앞당기고, 경제자급 도시로 탈바꿈시키겠다는 이권재 시장의 의지에서다.

앞서 산업통상자원부는 지난 3월 소부장 특화단지 추가지정 공모를 시작했으며, 오산시는 가장지구를 비롯한 신규 후보지 3곳에 대한 공모를 신청했다. 최종 발표되는 오는 7월까지 시는 적극 홍보에 나설 예정이다. 소부장 특화단지로 지정되면, 소용수·전력 등 기반 시설 비용지원 국·공유재산 및 입주기업에 대한 임대료 감면 스환경·노동 관련 규제 신속처리 스인력양성과 기술개발 등에 대한 폭넓은 맞춤형 지원이 가능해진다.

실제로 오산은 경기 남부권역의 심장에 해당하는 지리적 이점이 있으며, 앞전에 해당하는 사통팔달의 교속도로 교통망까지 갖추고 있어 'K-반도체 생태기업'인 삼성전자, SK하이닉스가 위치한 용인, 평택, 이천 등으로 빠르게 소재와 부품을 전달할 수 있는 강점이 있다. 반도체 연구 인력이나 간부급 인사들이 선호하는 곳이 오산이라는 평도 나온다.

세부적으로 오산은 삼성전자 화성·기흥캠퍼스, 세계 최대 규모를 자랑하는 평택캠퍼스, LG이노텍 평택사업장과 함께 윤석열 정부에서 발표한 용인 남사읍 반도체 클러스터와 사실상 맞닿아 있다. 수도권제2순환고속도로(화성→오산→이천)를 통하면 기아차 화성사업장, SK하이닉스 이천사업장까지도 30분에서 1시간 내 이동이 가능하다.

성균관대학교 자연과학캠퍼스(수원) 반도체시스템공학과, 아주대 지능형반도체공학과, 오산대 반도체장비학과, 경기도경제과학진흥원, 경기테크노파크 등과의 산학연 연계도 가능하다. 개발예정지 중 한 곳은 시유지로서 토지보상 등의 절차가 불필요해 바로 개발을 진행할 수 있다는 것도 강점이다.

세계적인 반도체 장비 업체인 램리서치에는 폐쇄된 코리아(유)가 위치해 있으며, 이테미츠코산(주) 연구센터의 금년 하반기 가동이 예정돼 있어 반도체 소부장 기업 간 협력 및 스타트업 육성 활성화도 기대된다.

또한, 세계 글로벌 반도체 기업이 아시아 최초 연구개발 센터를 오산시에 계획하고 있고, 그 외에도 반도체 관련 기업 20여개 사가 오산으로 이전·확장 등의 투자유치를 협의 중에 있어 오산시는 반도체 소부장 특화지역으로서의 면모를 갖추고 있다.

이권재 시장은 "미래산업의 쌀이 되는 반도체의 부품을 공급할 수 있는 특화단지가 조성돼야 미래도시 오산의 먹거리가 풍성해져 시민이 풍요로워질 수 있다는 생각으로 유치전에 적극 나서겠다"며 "산자부와 K-생키기업, 산학연 연계가 가능한 경기남부의 반도체 심장, 오산의 강점을 알아봐주고 특화단지로 지정해주길 바란다"고 강조했다.

오산/오용하 기자 ohh@hyundailbo.com

파주시, 3400번 노선 수요대응형 버스 증차

출퇴근 시 2회…하루 입석인원 41→12명 감소 효과

파주시가 3400번 노선에 수요대응형 버스를 증차 운행중이다. (사진: 파주시 제공)

파주시는 가람마을~공덕역 구간을 운행 중인 3400번 노선에 수요대응형 버스를 출·퇴근 시 2회(출근 1회, 퇴근 1회) 증차 운행하고 있다.

해당 노선은 운정신도시~디지털미디어시티(DMC)~신촌역~공덕역을 주요 경유지로 하루 12대가 72회 운행 중이다.

최근 운정신도시의 본격적인 입주에 따른 급격한 수요 증가로 출·퇴근 시간대 노선 증차를 요청하는 민원이 지속 발생함에 따라, 파주시와 국토부(대도시권광역교통위원회)가 무준히 협의한 노력 끝에 4월 10일부터 수요대응형 증차 운행을 개시했다.

출·퇴근 수요대응형 증차 운행 개시 후 하루 평균 입석 인원이 41명에서 12명으로 71%로 감소했으며, 만차 발생 횟수도 22회에서 7회로 70%로 크게 떨어지는 등 대중교통 불편 개선 효과가 두드러지게 나타나고 있다.

김경일 파주시장은 "출·퇴근 입석 발생으로 불편을 겪었던 시민들께서 이번 출·퇴근 수요대응형 증차 운행 개시로 광역교통 이용 편의가 대폭 향상될 것으로 보인다"며 "운정신도시 3자구의 본격적인 입주로 인한 인구 유입에 발맞춰 광역권으로 출·퇴근하는 시민들의 불편이 없도록 더욱 안정적이고 빠른 광역 노선 운행을 위해 노력하겠다"고 말했다.

한편, 파주시에 따르면 5000번 노선(문산고속버스정류소~부천터미널)의 공공성 및 운행안정성 확보를 위해 경기도 공공버스 전환을 추진 중으로, 현재 경기도에서 심의 중에 있으며 확정될 경우 사업자 선정 후 9월 중으로 운송 개시될 계획이라고 밝혔다. 향후 준공영제 전환 시 해당 노선을 이용하는 주민들의 편의성이 크게 향상될 것으로 기대하고 있다.

파주/이재승 기자 cjs@hyundailbo.com

버스준공영제 문제점 점검·개선방안 의견 수렴

인천시 시정혁신단, 대중교통정책 토론회

인천시는 시정 자문기구인 인천시 시정혁신단(단장 이상범)이 오는 9일 오후 3시, 시청 나눔회의실(본관 지하 1층)에서 '버스준공영제 문제점 점검 및 개선방안 의견 수렴을 위한 대중교통 정책 토론회'를 개최한다고 밝혔다.

이번 토론회는 지난달 14일 열린 시정혁신단 제12차 전체회의에서 시내버스 준공영제 지원사업비가 해마다 급격하게 늘어나고 있음에도 불구하고 운수업체의 경영 및 시내버스 관련 민원이 지속적으로 늘어나고 있는 바, 준공영제에 대한 잠재적인 문제점을 짚어보고 개선방안을 마련할 수 있도록 외부 전문가 등이 참여하는 토론회를 개최하자는 제안에서 시작됐다.

버스 준공영제는 대중교통 확충을 통한 시민의 편익 증진은 물론이고 승용차 이용을 줄여 기후위기시대에 탄소 발생을 저감하려는 목표도 갖고 있다. 이에 시는 버스와 자하철 노선을 지속적으로 확대했지만 승용차 이용률은 더 늘고 있고, 버스 준공영제 재정지원은 지난 기간 급격하게 증가해 재정운용에 비상등이 켜진 상태다.

준공영제 도입 시기였던 2010년에 430억여 원에 불과했던 재정지원금 규모는 2022년 기준 2,650여억 원으로 10여년 만에 여섯 배 이상 급증했다. 뿐만 아니라 연간 재정지원금 총액을 연간 버스 이용 승객수로 나눈 '승객 1인당 재정지원액' 또한 2010년 114원에서 2022년 1,134원으로 10여년만에 약 10배 이상 증가하면서 시민의 세부담에도 급격하게 증가했다.

특히 2022년 시내버스 준공영제 운송원가는 5,281억 원인데 반해 운송수입금은 2,518억 원으로 수지율이 47.7%에 불과해 적자분을 시 재정지원금으로 충당했다. 2023년에는 2,940억 원이 필요할 것으로 예상되는데, 게다가 2024년 9월부터는 광역버스도 전면 준공영제를 실시할 예정이어서 재정부담은 더욱 커질 것으로 보인다.

시정혁신단은 이번 토론회를 통해 시내버스 준공영제 재정지원금 급증에 따른 시의 재정부담 과중 등에 대한 문제점을 점검하고 개선방안을 찾을 예정이다. 특히 버스 준공영제 관련 이해당사자의 의견도 수렴하는 만큼 생산적인 개선방안이 도출되기를 기대하고 있다.

정책 토론회는 김승원 시정혁신단 부단장 주재로 진행되며, 첫 번째 발표는 이한구 시정혁신단 균형발전정책분과 위원이 '버스준공영제 문제점 개선방안'을 주제로 발제한다. 두 번째는 김재만 경기연구원 교통물류연구실장이 '시모면드 소유 버스업체 증가 문제점 개선방안'을 주제로 발표한다.

이어 토론자로 소유승본 인천시의회 의원 스안광현 인천시 버스운송사업조합 수석부이사장 스임경화 한국자동차노조연합 인천조합 사무처장 스노승후 강화교통 대표스조영기 인천시 버스정책과장 등이 참석해 주제별 토론을 한다.

/김종욱 기자 kjk@hyundailbo.com

고양시, 물가안정 착한가격업소 공개 모집

업소 당 연간 40만 공공요금 지원

고양특례시가 고물가 시대 지역 물가안정을 도모하기 위해 오는 19일까지 고양시 착한가격업소를 공개모집한다.

지정대상은 자영업자, 개인사업자로서 서민생활과 밀접한 개인서비스요금에 해당하는 업종(요식업, 이용업, 미용업, 체육시설업 등)으로 품목별 가격이 지역의 평균가격을 초과하지 않는 업소이어야 한다.

지정을 희망하는 업소는 고양시 홈페이지, '정보공개→고시공고'내 공고 제1223호에서 착한가격업소 지정 신청서를 작성하여 고양시청 소상공인지원과로 우편(10460 고양시 덕양구 고양대로1315번길 22 고양시청 제3별관) 또는 담당자 이메일(engy2001@korea.kr)로 신청하면 된다.

단 프랜차이즈 업소, 최근 3년 이내 행정처분을 받은 적이 있는 업소, 자영체를 3회 이상 또는 100만원 이상 체납하고 있는 업소 등은 신청이 배제된다.

고양시 착한가격업소로 지정되면 표찰 및 지정서 교부와 함께 종량제 쓰레기봉투 등 소정의 인센티브가 지원되고 착한가격업소 홈페이지에도 게시되며 올해는 한시적으로 업소당 연간 40만원 내외의 공공요금도 지원된다.

고양시는 신청업체에 대한 현장 심사(가격, 위생, 업소이용 전반 등) 및 최종 심사를 거쳐 6월 중순 지정을 완료할 예정이다.

한편 고양시는 5월 현재 요식업 31개소, 이·미용업 5개소, 체육시설업 6개소, 공중위생업(숙박, 세탁, 목욕) 3개소 등 총 46개소의 착한가격업소가 지정·운영 중에 있다.

고양/고종오 기자 go@hyundailbo.com

편집·정리정 기자 pjj@