

로 생각함.

다. 노선변경 문제는 기존계획된 노선을 없애고 민원인들이 요구하는 지역으로 새로운 노선을 만드는 것으로 기존 계획된 지역 주민들이 새로운 민원을 제기할 수 있으므로 신중을 기해야 할것으로 판단함.

○아무튼, 본 청원은 1만여 명이 서명하여 제출된 집단민원인 만큼 신중한 검토를 위하여 현장방문과 주민 면담이 필요하리라 생각함.

이상 報告를 마칠것습니다.

○委員長代理 李元局 專門委員 수고 많으셨습니다.

다음은 地下鐵建設本部長으로부터 本 請願에 대한 執行部側 意見을 듣도록 하겠습니다. 地下鐵建設本部長 나오셔서 말씀해 주시기 바랍니다.

○地下鐵建設本部長 李 棟 地下鐵建設本部長입니다.

尊敬하는 交通委員會 委員님들께서公私가바쁘신데도 불구하고 그 동안 議政活動을 통해서 많은 激勵과 指導鞭撻을 해 주신데 대해서 진심으로 감사를 드립니다.

2期地下鐵 第2段階 工事が 지난 1월에 着手가 되어서 工事區間이 擴大됨에 따라서 工事管理에 더욱 철저를 기하고, 安全施工에 최선을 다하고 있습니다만 工사로 인한 通行不便과 騒音, 振動, 沿道邊 被害建物 發生 등 生活에 不便을 주고 있어 죄송스럽게 생각하고 있습니다. 특히 최근 着手한 2段階 工事區間에 集團民願이 發生하고 이렇게 請願에 까지 이르게 되어 委員님들께 송구스럽게 생각합니다.

앞으로 安全施工과 철저한 現場管理로 市民不便을 최소화하고 民願事項은 하나하나 성실히 處理하고, 受容하기 어려운 民願은 理解와 說得을 통해서 협조를 얻는데 최선의 노력을 기울여 나가겠습니다.

報告드리기에 앞서 諒解말씀을 한 가지 드

리겠습니다. 저희들 建設2部長이 身病治療 中에 있어서 오늘 會議에 參席하지 못하였습니다. 넓은 理解 있으시기 바랍니다.

이어서 地下鐵 6號線 複線 및 延長要求 請願에 대한 地下鐵建設本部의 意見을 말씀드리겠습니다. 油印物에 의해서 報告를 드리겠습니다.

(報 告)

지하철 6호선 복선 및 연장건설을 위한 청원검토

〈청 원 내 용〉

○지하철 6호선 건설구간 중 은평구 구간은

—수색역에서 증산로를 따라 복선으로 건설되다가

—신사 5거리에서부터 단선으로 건설하여 용암~역촌~불광~독바위골~연신내~구간~용암을 환상(環狀) 단선으로 건설토록 계획되어 있어 이 구간의 지하철이용에 불편이 예상됨 따라서 단선을 복선으로 건설토록하여 이 지역 주민들의 지하철이용 편의제고 요망

○또한 현재 단선이 교차되는 용암역은 정거장의 명칭은 용암역으로 되어 있으나, 실제로는 용암역 주민들에게는 아무런 혜택이 없음 따라서 현재 용암역에서 교차토록 되어 있는 것을 역촌역에서부터 용암1·2·3·4등 측으로 연장하여 용암지역 11만 주민이 이용할 수 있도록 조치 요망

○청 원 인 : 서울시 은평구 녹번동 109-7

김인권 외 4인

○소개의원 : 박인호, 이춘수, 편봉국의원

1. 지하철 6호선 건설계획

○건설규모 : —연장 : 31km

—정거장 38개소, 차량기지 1개소

○건설구간 : 역촌~삼각지~신당~월곡~태릉입구~신내

○건설기간 : '94~'97

○건설비: 1조 6,340억원('92.10 기준가격)

92. 추진현황

- '91.11.~'92.12: 기본설계용역 시행
- '92.8. : 주민설명회 개최
(은평구청 강당)
- '92.9. : 도시철도 기본운영계획
승인(교통부)
- '93.12.~'94.1. : 도시계획시설 공람공고
- '94.3. : 도시계획위원회 심의
- '94.3. : 도시계획시설 결정
(서고시 1994-104호)

3. 은평구 지역의 지하철 6호선 건설계획

○본 지역에서 시내방향으로 가는 주요통축

이 3호선이 되므로 본 노선의 교통수요가 상대적으로 적고

- 지하철의 효율적인 운영을 위하여는 노선의 양끝에 차량의 유치·검수를 위한 차량기지과 열차의 반복운전을 위한 반복설비가 필요하나 6호선의 서쪽 끝부분인 본 지역은 기 개발된 주거지역으로 길이 1km, 폭400~500m, 면적 5만평 이상이 필요한 차량기지의 부지확보가 불가하여
- 신사 오거리를 중심으로하여
응암~역촌~불광~독바위골~연신내~구산~응암역을 LOOP(環狀) 단선으로 건설토록 계획하였음.

4. 건설계획과의 비교

구 분	건 설 계 획	청 원 내 용
노선개요	(0.90) (0.85) ○ 증산 ←→ 북가좌 ←→ 응암 (1.08) (0.82) (0.91) → 역촌 → 불광 → 독바위골 (1.42) (0.86) (1.45) → 연신내 → 구산 → 응암	(0.87) (0.65) ○ 증산 ←→ (응암사거리) ←→ (응암시장) (0.65) (0.70) (0.82) ←→ (서천사거리) ←→ 역촌 ←→ 불광 (0.91) (1.42) (0.86) → 독바위골 → 연신내 → 구산 (1.45) (0.85) (0.90) → 응암 → 북가좌 → 증산
연 장	8.29km 복선: 1.75km 단선: 6.54km	10.08km(복선)
정 거 장	8개소	11개소(중 3개소)

* ←---()---→ : 노선변경 요청구간

5. 청원사항에 대한 검토

가. 복선건설

○이 지역은 상대적으로 대형교통유발시설이 적은 일반주거지역으로 본 지역 단선구간 5개 역의 2010년 기준 1일 총이용 예상인원은 99,500명 수준으로, 1개 역당 평균 19,500명 수준으로 추정되어 역세권이 상대적으로 미약함(6호선 역당 1일 평균이용인원: 43,000명)

○또한 복선건설을 위하여는 복개하천의 하부에서 폭11m의 대단면 복선터널을 시공하여야 하고, 증산역 북측에서 4개 선로가 입체교차토록 하여야 하나 선로가 나누어지는 지점과 합쳐지는 부분의 선형조건, 4개 선로 중 1개 선로가 다른 방향 2개 선로 하부를 통과하여 다시 올라와서 합쳐져야 하는등 철도공학에 따른 기술조건상 본 지역의 역간

거리, 도로폭, 지형조건 등이 맞지 않아 교차지점의 입체교차가 불가함.(별첨 1참조)

○또한 복선으로 할 경우 응암역에서 각각 불광역과 연신내역의 2방향으로 교대운행하여야 하므로, 운행간격이 2배로 증가되어 운행답승시간의 차이가 거의 없으며(열차운행간격: 단선운행시 3분, 복선운행시 6분) 다시 시내방향으로 가는 열차의 운행시격도 재조정하여야 하는 등 복선운행에 따른 실이익이 거의 없음.

○따라서 위와같은 교통수요, 철도공학에 따른 기술조건, 운행조건 및 본 지역의 여건 등을 종합검토할 때 복선의 건설은 불가함.

나. 노선의 변경

○지하철은 대형간선 교통기관으로 버스등 다른 교통수단과의 연계체계구축을 통한 이용효율의 향상을 도모함이 바람직 함.

※노선변경 수용시 추가되는 역세권 수혜 지역의 범위는 기존계획된 북가좌·응암·역촌역과 60%이상 중복되며 지하철 이용거리는 도보로 3~4분 거리인 300~400m정도 단축

○본 구간을 환상(LOOP) 단선으로 계획한 것은 본 지역에 차량기지의 확보가 불가하여 최소한 차량의 반복 및 유치를 위한 설비가 필요하므로 최소길이의 환상선으로 반복 및 유치설비를 확보하고, 환상선구간의 이용효율을 제고하기 위한 것임.

○따라서 위와같이 역세권, 이용효율 등을 종합 검토할 때 노선의 변경은 불가함.

※참고사항

1. 청원내용에 대하여 지하철건설자문회의를 개최한 결과 철도공학적인 사유로 수용이 불가하다는 의견이었음
2. 노선의 변경시 추가 토지수용 필요-새로운 민원
3. 현재 도시계획이 확정되어 이미 착공된

상태임.

【별첨 1】 철도공학에 따른 기술적 조건

○복선철도를 입체교차시키기 위하여는 응암역에서 불광역 방향(1)과 연신내역 방향(2)으로 가는 선로가 나누어져야 하고

○불광역에서 응암역으로 가는 선로(3)는 응암역에서 연신내역으로 가는 선로(2)와 연신내에서 응암역으로 가는 선로(4)의 아래를 통과하여 다시 선로(4)와 같은 높이까지 35/1000이하의 기울기를 유지하면서 7m높이를 올라와서 합쳐져야 하며

○철도공학에 따른 기술조건상 이와같이 선로가 나누어지거나 합해지는 곳은 분기기설치를 위하여 선로가 직선이고, 기울기는 3/1000이하이어야 함.

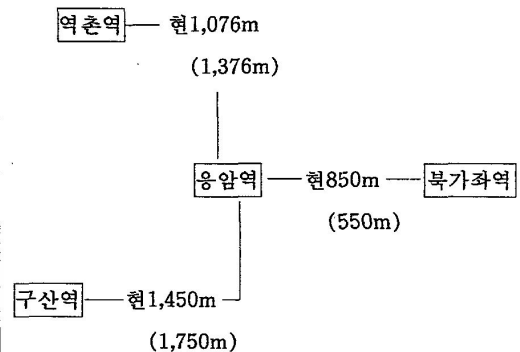
○따라서 위와같이 선로가 7m정도 올라고, 분기기를 설치하기 위하여는 최소한 300m정도의 수평거리가 필요함.

○이와같이 입체교차를 위하여는, 북개하천의 하부에서 대규모 입체교차시설(폭40m)을 시공하여야 하나, 이는 시공의 안전상 불가함.

○또한 입체교차시에는 현재 교통의 결절점에 설치토록 된 응암역을 수색쪽으로 이동시켜야 하므로 역간거리의 불균형이 심화됨.

※역간거리 비교표

* ()안은 응암역이동시



○따라서 위와같은 철도공학적인 기술조건, 역간거리, 지역여건 및 시공조건상 복선철도의 입체교차는 불가함.

以上 報告드렸습니다.

○委員長代理 李元局 地下鐵建設本部長 수고 많으셨습니다.

다음은 본 請願에 대한 質疑와 答辯이 있습니다. 質疑와 答辯은 地下鐵建設本部長을 상대로 一問一答式으로 進行하겠습니다. 그러면 質疑하실 委員 있으시면 發言하여 주시기 바랍니다.

金泰雄委員 發言하여 주십시오.

○金泰雄委員 金泰雄委員입니다.

地下鐵建設本部長은 請願要旨의 內容을 아마 충분히 熟知하셨다고 생각하고 싶습니다. 또 紹介議員이 충분한 主張을 說明한 바도 있는데 현재 請願 檢討意見을 떠나서 請願人의 請願內容 要旨와 또 請願 紹介人의 紹介內容을 간단히 要約해서 얘기한다면 뭐라고 생각을 하시는지, 어떤 점인지 다시 한 번 答辯해 주십시오.

○地下鐵建設本部長 李 棟 저희가 鷹岩驛에서 시작을 해서 반복설비, 그러니까 6號線이 新內驛에서 출발해서 梨泰院三角地 區間을 經由해서 繪山路를 經由해서 와 가지고 여기서 列車들이 돌아가야 됩니다. 돌아가는 施設을 저희들은 單線으로 建設했는데 그것을 複線化해 달라는 것이 하나가 있고, 또 하나는 複線化를 하되 鷹岩에서 分岐해서 독바위골로 가지말고, 繪山에서 分岐해서 驛을 3個를 더 新設하고 독바위골로 돌아서 다시 回車해서 新內로 돌아가도록 해 달라는 두 가지 民願이 지금 겹쳐 있습니다.

○金泰雄委員 그렇게 아시고 계시다? 아마 저도 그렇게 理解가 되는 것 같습니다. 그렇다면 지금 複線의 施工이 여러 가지 어렵다는 점은 지금 意見을 내 주셨고 그렇습니다. 그런데 技術上으로든지, 또 여러 가지 工學上으로도 그렇다 이런데 既 여기서 工學上이든지 또는 技術上이든지 떠나서 이쪽 請願人이

要求하는 第2要求랄까 驛村에서 繪山으로 이렇게 延長하는 그런 方案은 複線이 아닐 수도 있지요. 그러면 單線으로 延長을 해 달라 이렇게 要求한다면 그것은 어떻게 答辯할 수 있어요?

○地下鐵建設本部長 李 棟 결국은 마찬가지로입니다. 제가 말씀드린 대로 저희 報告書 5 페이지를 보시면 이것이 그렇게 設置를 했을 때에 驛勢圈 受惠地域의 範圍가 既存 計劃된 그 3個 驛 北加佐·鷹岩·驛村驛과 約 60% 以上이 重複이 되게 됩니다. 重複이 되게 되기 때문에 걸어서 約 3·4分 거리인데 거기에다가 이렇게 할 필요가 있느냐. 그래서 利用 效率 등을 勸案했을 때에 이것은 저희들이 檢討할 때 地下鐵建設本部長의 立場에서는 이것은 不可하지 않느냐 그렇게 判斷하고 있습니다.

○金泰雄委員 아니, 물론 여기 主張은 效率性이나 그런 것을 몇 분 거리다 이것을 모르는 바는 아닌데 우리가 모든 것을 다 效率를 물론 따지고 效率性으로 해야 原則이나, 또 여기서 이런 소위 請願을 提起한 住民들의 便利性도 우리가 看過해서는 되지 않느냐 그렇게도 본다 이런 생각을 갖습니다.

어쨌든 單線이라니까 單線 技術上의 問題는 크게 돌리든 적게 돌리든 여하튼 그것은 解決되는 것이다. 단지 費用이겠지요, 결과적으로. 돈이 들어가면 되겠지만 費用이 問題일 것 아니에요, 이렇게 延長한다라는 것이? 追加費, 施設費?

○地下鐵建設本部長 李 棟 저희가 돈보따리가 한없이 있다면 每 10m 間隔으로 地下鐵을 깔아도 問題가 없습니다. 그렇지만 地下鐵建設을 計劃하는 立場에서는 地下鐵이라는 것이 km當 지금 한 500億원 정도의 돈이 필요하기 때문에 그 돈을, 전체 千百萬 市民들이 물어낼 돈입니다. 그 물어낼 돈을 檢討함에 있어서는 이것을 냉정하게 客觀性 있고 普遍性 있는 檢討를 거쳐서 어떤 基準에 適合하도록 基準을 만들고 거기에 맞춰서 檢討하는 것이 옳지, 지금 委員님 말씀하신 것이