

때문입니다. 또한 地下鐵建設本部側에서는 이 案件이 通過가 되게 되면 서울시 全域의 工事に 支障이 있다고 그럽니다. 이것은 바로 皮鞭아닌 皮鞭을 늘어놓고 있는 本部長의 皮鞭인 것입니다.

나날이 변화하는 民主化時代에 또한 地方化時代에 적응하지 못하는 公職者의 마지막 반항이라고 저 또한 생각을 합니다만, 우리 서울시議會에 正面挑戰하는 듯한 言行은 용서할 수 없는 行動인 것입니다. 그 동안 軍事獨裁文化 遺産의 殘滓들의 行動이 아닌가 저는 이렇게 생각이 듭니다.

존경하는 交通委員會 委員님들, 우리 議會 議員님들이 이러한 부당한 越權을 放置해서는 절대 안 된다고 저는 생각하기에 이렇게 呼訴하면서 다시는 이러한 越權을 行使하지 못하도록 존경하는 交通委員會 委員님들이 現場에 나오셔서 철저하게 調査하시고, 地下鐵建設本部側의 주장은 첫째는 우리 議會를 欺瞞하고 있습니다.

둘째는 公職者의 參與인은 바로 우리 서울시 市民임을 망각하고 오히려 公職者들의 主人인 市民을 무시하고, 財產權을 制約하고 박탈하려는 서울시 公職者들의 잘못된 公務를 傍觀해서는 안 된다고 봅니다.

또한 이 案件이 잘못된 都市計劃 地下鐵路線이라는 것을 地下鐵建設本部側의 公職者들도 일부는 공감하고 있습니다. 그러나 地下鐵建設本部長의 말을 引用하면 절대로 이것은 通過시켜서는 안 된다는 것입니다. 이것은 서울시의 그 많은 工事들에 연쇄반응을 일으키기 때문에 해서는 工事に 蹉跌이 있다고 합니다.

不當하고 잘못된 것은 우리 議會에서 제동을 걸어주어야만이 우리 市民들이 안락하게, 또 生活에 행복을 누릴 수 있다고 저는 생각을 합니다. 열가지가 다 잘못돼 있으면 열가지 다 바로 잡아야 하는 것이 우리 서울시의 議決機關인 우리 서울시議會가 아니고 어디이겠습니까?

존경하는 委員님들, 이 案件을 철저하게, 면밀히 調査하시고, 다시는 이러한 일이 발생

하지 않도록, 또한 다시는 우리의 主人인 서울시 市民을 무시하지 않도록 최선의 노력을 다해 주시기를 부탁드립니다. 간단하게 提案說明을 마칩니다. 감사합니다.

○委員長 柳準向 金洙福議員님 수고 많이 하셨습니다.

다음은 專門委員 나와서 檢討報告를 해주시기 바랍니다.

○專門委員 金泰鎬 專門委員 檢討報告드리겠습니다.

.....

(報告)

1. 청원의 개요

○관악구 봉천동 1000번지 일대의 관악 현대아파트 단지는 총 22개 동 2,134세대에 10,000여 명이 거주하고 있으며

○지하철7호선 남성역~살피재역 사이 노선(7-21공구)이 상가아파트 지하를 통과함에 따라 진동과 소음으로 인한 주거환경의 악화 및 도시계획확인원에 구분지상권을 설정하므로 재산상 불이익이 예상되는 바

○기존 노선을 남성역에서부터 사당로를 따라가며 통과하도록 노선을 변경시켜줄 것.

2. 검토의견

가. 사당로 밑으로 통과하도록 노선변경 요구

○기존 노선은 남성역에서 살피재역 간을 직선으로 연결하기 위하여 공로를 따라가지 않고 주거밀집지역을 통과토록 하므로 민원을 유발하고 있음.

○남성역에서 살피재역간 공사는 지하터널 공법으로 산위에, 있는 관악아파트 밑을 통과하기 때문에 문제가 되고 있는 지역에서의 지하심도는 평균 80m가 되므로 공사후 소음과 진동은 별로 없을 것으로 생각되나, 주민들의 요구는 남성역과 살피재역간을 굳이 주거밀집지역 밑을 통과할 이유가 없으며, 바로 옆 사당로 밑을 통과토록 한다면 문제가 없을 것이므로 노선을 변경해 달라는

것임.

○남성역과 살피재역간 거리는 기존 지하철역 구간 평균 1km 내외를 크게 벗어나는 2km로 계획되어 있음.

이는 도로상이 아닌 주거밀집지역에 역사를 만들 수가 없으므로 무리하게 역간거리를 멀리 잡아 설계하였다고 생각됨.

○한편 현노선 결정은 사회적·기술적으로 문제가 있다고 보며 우선 가까운 20m 도로(사당로)를 두고 주택지 밀을 통과하므로 집단민원을 야기시켜 사회적 문제가 되고 있는 실정이고 기술상에도 지하철의 최적노선은 직선화라고 하나 이는 원칙적 얘기이고 실제로 도심을 따라 연결하다 보면 곡선반경의 한계범위 내에서 굴곡으로 연결할 수 밖에 없으며, 심지어 기존 노선의 역도 굴곡으로 건설된 곳이 많음.

○문제는 사당로로 건설할 경우 곡선반경 400m인 곡선을 3개소를 설치하여야 하므로, 이는 사후 운행에 있어서 승객안전과 효율성에 문제가 있다고 주장하고 있으며

○기존 노선 중에서도 무리하게 곡선을 준 예는 시청과 종각역(R140m), 종로3가에서 안국역 사이(R200m)인데 이는 두고 두고 운용상 많은 문제를 남기고 있는 것도 사실임.

이에 따라 제2기 지하철 건설에서는 곡선반경 300m까지 허용하고 있으나 5호선 올림픽 패밀리아파트 지하로 통과하는 곳은 곡선반경 250m까지 하고 있는 구간도 있고 같은 7호선 장승배기 정거장 역사는 도로굴곡면을 따라 400m 곡선반경으로 설계되어 있음을 감안한다면 역사가 아닌 본선에서의 400m 곡선반경은 운행상 큰 무리가 수반되리라고는 생각하지 않음.

나. 노선변경이 불가할 경우 구분지상권 설정으로 재산권 침해가 예상되므로 도시계

획확인원에 명기하지 말 것

○구분지상권 설정문제는 지난 '92년 4월 지하부분토지사용에 따른 보상기준에 대한 조례를 제정할 때 집행부측에서 조례안에 구분지상권 설정을 명문화하여 제출하였으나, 우리 의회에서는 도시철도법시행령 제5조의2에 의거 “보상한 토지의 지하부분에 대하여는 토지소유자와 협의하여 구분지상권을 설정하여야 한다”고 규정하고 있으므로 구분지상권 설정에는 토지소유자와 협의하도록 전제되어 있어 어느 소유자도 재산상 손해가 나는 구분지상권 설정에 협의하지 않을 것으로 판단 이 조항을 삭제시켰던 것임.

○한편 집행부측은 보상후 구분지상권 설정은 공개행정과 제3자 권익보호 및 시설물의 사후 유지관리 측면에서 반드시 필요하다고 생각하여 수용 재결형식을 통하여 구분지상권 설정을 하고 있는 것이 현실임.

다. 지하개발을 위해서는 토지의 지하부분에 대한 소유권 제한이 필요함

○오늘날 대도시에서의 토지의 고밀도 집약적 사용에는 지상의 고층화가 있으나 지상으로 건물을 계속 올리는 데에는 이제 한계에 왔으므로 앞으로 도시기반 시설은 지하개발로 해결하고자 하는 것이 세계적 추세임.

○그러나 현재 민법 제212조 “토지의 소유권은 정당한 이익 있는 범위내에서 토지의 상하에 미친다”고 규정하고 있으므로 정당한 이익 있는 범위를 둘러싸고 논란이 있어 토지의 지하개발에 엄청난 어려움을 가져오고 있는 것이 현실임.

통상적으로 개인이 지하공간을 활용할 수 있는 것은 지하 7·8층 정도인 지하 30m 내외로 보고 있으며, 지하보상조례에도 한계심도를 40m로 명기하고 있음.

노르웨이나 스웨덴 같이 필요시 지하공

간 개발을 위하여 자치단체가 지하사용권을 가지며, 그 이하는 소유권자체를 인정하지 않으므로 지하공간 개발을 손쉽게 계획하고 집행하도록 하고 있음.

○따라서 우리도 공공용지와 사유지 지하를 공공의 목적을 위하여 체계적으로 개발하기 위해서는 지하이용 계획이나 개발절차, 지하권 보상과 지하개발 지원 등에 관한 법령 및 제도정비가 절실하다고 보며, 건설부에서 추진하고 있는 가칭 지하공간개발촉진법 제정에 서울시가 적극적으로 관여하여 지하철건설과 관련되어 각종 민원발생이 근본적으로 일어나지 않도록 법률적 보장이 되어야만 오늘날 서울시 교통문제의 유일한 해결책인 지하철건설이 순조롭게 이루어질 것으로 판단함.

이상 報告를 마치겠습니다.

○委員長 柳準向 專門委員 수고 많았어요. 다음은 地下鐵建設本部長으로부터 本 請願에 대한 執行部側 意見を 듣도록 하겠습니다. 本部長, 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 柳準向 委員長님, 그리고 交通委員會 委員님들께서 평소 地下鐵建設에 많은 관심을 가지시고, 따뜻한 격려와 지도를 해 주신 데 대해서 깊은 감사를 드리며, 앞으로도 끊임없는 指導鞭撻이 있으시기를 부탁드립니다.

그 동안 여러 委員님들의 지원과 격려에 힘입어서 1段階區間 83.5km는 그 平均工程이 83%로써 별 무리 없이 工事が 進行되고 있으며, 今年 1월에 着工한 2段階區間 61.5km도 覆工作業 等 初期工事が 進行됨에 따라서 安全施工과 品質向上에 萬全을 기하고 있습니다. 다만, 최근 監査院 監査에서 指摘된 5號線 2工區 開花山停車場의 一部 再施工으로 여러 委員님들께 많은 격정과 심려를 끼쳐드린 데 대해서 地下鐵建設을 責任지고 있는 本部長으로서 매우 송구스럽게 생각합니다.

다시는 이러한 事例가 없도록 指導監督에 철저를 기할 計劃이며, 持續的인 教育과 點檢을 통한 철저한 現場管理로 地下鐵의 완벽한 施工에 최선을 다해 나가겠습니다.

請願內容에 대한 意見を 말씀드리기에 앞서서 지난 7月 1日자로 새로 轉入한 저희 總務部長을 紹介하겠습니다.

(幹部紹介: 總務部長 李甲漢)

前任 總務部長인 朴鍾洙 部長은 北部水道事業所長으로 榮轉하였습니다.

이어서 準備된 油印物에 따라서 請願에 대한 意見を 말씀드리겠습니다.

(報告)

지하철 7-21공구 노선 일부변경 요구 청원검토

《청원내용》

○지하철 7호선 7-21공구 건설공사 구간 중 일부구간(충신대앞~승실대앞)이 15층 규모의 아파트 하부를 통과함에 따라 아파트 주민이

—지하철 운행시 진동·소음으로 주거환경 악화 우려와

—사유재산권 행사에 지장이 초래됨을 사유로

○현 건설노선을 기존 도로(사당로) 하부로 통과토록 노선변경 요구

○청원인 : 서울특별시 관악구 봉천3동 1000번지 관악 현대아파트 114동 403호 김기호 외 1,944명

○소개의원 : 건설위원회 김수복의원

1. 지하철 7호선 건설계획

○건설규모 :

연 장 : 42km

정거장 : 41개소, 차량기지 2개소

○건설구간 : 도봉~상계~면목~건대입구~강남~승실대입구~광명~은수

○건설기간 : '91~'97년

1단계(도봉~건대) : '90~'94년

2단계(건대~은수) : '94~'97년