

수인분당선 왕십리역~청량리역 단선 철도 신설 촉구
건의안

검 토 보 고

1. 제안경위

가. 제 출 자 : 남궁역 의원 외 23명

나. 의안번호 : 제2950호

다. 제출일자 : 2025. 08. 11.

라. 회부일자 : 2025. 08. 14.

2. 주 문

- 서울특별시의회는 서울 동북권 주민의 교통 불편을 해소하고 수도권 광역철도망의 효율성을 제고하기 위하여 수인분당선 왕십리역~청량리역 구간의 단선철도 신설을 강력히 촉구함

3. 제안이유

- 「철도산업발전기본법」 및 「국가철도망 구축계획」 등에 따라 광역철도의 효율적 연계를 위한 인프라 확충이 추진되고 있으나, 수인분당선 왕십리~청량리 구간은 현재 거리상 2km에 불과함에

도 평일 하루 9회, 주말과 공휴일 하루 5회만 제한적으로 운행되고 있음. 이는 서울 동북권 주민들의 교통 접근성을 현저히 저해하고 있으며, 불규칙한 배차 간격으로 인한 불편과 우회 환승의 비효율이 지속되고 있음

- 해당 구간의 증편이 어려운 주된 원인은 청량리역 선로 용량 포화에 있음. 청량리역은 현재 수도권 전철, 일반열차, KTX 등 다양한 노선이 집결된 교통 중심지로, 총 9개 선로를 다수의 열차가 공유하고 있어 추가 열차 투입이 어려운 구조임. 이로 인해 수인분당선의 추가 운행이나 배차 간격 조정이 사실상 불가능한 상태임
- 따라서 서울 동북권의 교통 복지 실현 및 광역철도망의 기능 회복을 위해 왕십리~청량리 구간에 수인분당선 전용 단선 철도를 신설할 필요가 있음. 단선 선로 신설은 기존 철도 운행에 미치는 영향을 최소화하면서도 열차 운행 횟수를 늘릴 수 있는 구조적 대안임
- 이에 따라서 서울특별시의회는 수인분당선 전용 단선 철도를 신설에 대하여 조속한 검토와 추진을 관계기관에 강력히 촉구함

4. 참고사항

가. 관계법령 : 「철도산업발전기본법」 등

나. 기타사항 : 해당 없음

다. 관련부서 의견조치 결과¹⁾

○ 서울시장(교통실 교통정책과) : 원안가결

- 지하철 정시운행 및 이용시민 안전을 위한 것으로 원안 동의함

5. 이 송 처

가. 국회, 국토교통부, 국가철도공단, 서울시

1) 교통정책과-13910(2025.8.25.) “제332회 임시회 의원발의 의안에 대한 의견제출”

6. 검토의견(수석전문위원 장훈)

가. 개요

- 동 건의안은 경의중앙선 왕십리역~청량리역 구간의 선로 용량 부족으로 평일 9회, 주말·공휴일 5회만 운영되어 서울 동북권 주민들의 도시철도 이용불편이 심화됨에 따라 선로 용량 증대를 통한 운행횟수 증가, 수도권 광역철도망의 효율성 제고를 위해 왕십리역에서 청량리역 구간에 단선철도 신설을 국회 및 국토교통부 등에 건의하는 것임

※ 운행현황(왕십리~청량리 구간)

- 운행횟수 : 평일 편도기준 9회/일 운행
- 운행시격 : 평균 1시간 30분 (최대 2시간)
- 운행시간표

(‘25.8월 기준 평일 출발열차 기준)

구 분	상 행(왕십리→청량리)					하 행(청량리→왕십리)				
오전(4회)	07:32	09:28	10:26	11:39		07:48	09:49	10:44	11:53	
오후(5회)	12:20	14:22	15:36	16:39	18:51	12:37	14:37	15:50	16:54	19:05

※ 주말 출발열차 기준 상·하행 각각 5회/일 운행 중



나. 검토의견

- 분당선은 수도권 남부에서 강남권을 거쳐 서울 도심과 동북권을 연결하는 핵심 광역철도망으로 1994년 개통(오리역~수서역) 이후 지속적으로 연장·확충되어 왔으며 2018년 기존 분당선의 종점이 왕십리역에서 청량리역으로 연장되면서 경의중앙선 선로를 활용하고 있고 2020년 수인선과 직결하면서 ‘수인분당선’으로 통합 운영되고 있음
- 현행 청량리 연장 구간은 경의중앙선 선로를 활용함에 따라 평일에는 하루 9회(출·퇴근 시간대 포함), 주말에는 하루 5회 운행에 불과하여 사실상 상징적 운행 수준에 머무르고 있으며, 평균 배차 간격이 90분에 달해 실질적 교통수단 기능을 수행하지 못하고 있음
- 이에 따라 성동구·동대문구 주민은 왕십리에서 환승을 거듭해야 하는 불편을 감수하고 있으며, 출퇴근 시간대 교통 혼잡, 이동시간 증가, 교통복지 격차 등의 문제가 장기간 해소되지 못하고 있는 실정임
- 청량리역은 수도권 동북부 교통거점으로, 지하철 1호선, 경의중앙선, 경춘선, ITX, KTX 강릉선 등 다양한 노선이 집중되어 있어 총 9개 선로를 다수의 일반열차·광역철도·고속철도가 공유하

고 있으며 경의중앙선은 분당선 연장 등으로 인해 이미 용량이 포화 상태(84%)에 달하고 있음

- 경의중앙선을 이용하는 타 노선 감축 없이는 분당선 증편이 현실적으로 불가능하다는 점에서 많은 이용객이 2호선 환승 등을 통해 간접적으로 이동하고 있으며 이로 인해 왕십리역·옥수역 등 주요 환승역 혼잡이 심화되고, 교통비용 증가 및 이동 불편이 누적되고 있다는 점에서 단선노선 신설 등과 같은 제도적·구조적 해결 필요성이 대두되고 있는 실정임
- 이와 관련하여 국가철도공단이 실시한 사전타당성 조사에서는 경의중앙선과 중복 구간이라는 점, 예상 수요가 제한적이라는 점, 토지보상비 부담이 크다는 점 등을 이유로 경제성이 낮게 평가됨
- 그러나 동대문구청이 실시한 재용역에서는 궤도 이격 최소화, 공사 방식 개선 등을 통해 토지보상비를 대폭 절감하여 사업비가 820억원에서 495억원으로 감소될 경우 비용 대비 편익(B/C) 비율과 AHP(정책적·지역적 파급효과 포함 지표)가 개선되어 예비타당성조사 통과 가능성을 높인 것으로 평가된 바 있음
- 다만, 국가재정사업으로 추진되는 만큼 향후 기획재정부의 예비타당성조사에서 객관적 검증이 필요하며, 서울시와 해당구가 추가적인 수요 자료와 정책적 필요성을 보완적으로 제시할 필요는 있

다 할 것임

- 동 건의안의 내용인 수인분당선 왕십리~청량리 단선 신설 사업은 청량리역 선로 포화 문제를 해결할 수 있는 사실상 유일한 대안으로 주민 교통권 보장과 수도권 광역철도망 효율성 제고 측면에서 충분히 검토가 필요하며

특히, 서울 동북권은 장기간 철도 인프라 투자에서 소외되어 왔다는 점에서 본 사업은 단순한 교통 편의 제공을 넘어 지역 간 교통 형평성 확보, 균형 발전 촉진이라는 상징성을 지니고 있다 할 것임

- 이에 서울시는 직접 운영권은 없으나, 국토부·국가철도공단과의 협력적 거버넌스를 통해 사업 추진을 견인해야 할 것이며 국회 및 정부는 동 건의안의 제안 취지와 이용시민의 불편을 해소하기 위해 왕십리역과 청량리역 구간의 단선 철도 신설을 조속히 검토 추진할 필요가 있음