

# 한강 리버버스 운영사업 실시 협약서 동의안

## 검 토 보 고

### 1. 제 안 경 위

- 가. 제 출 자: 서울특별시
- 나. 의안번호: 제1448호
- 다. 제출일자: 2023. 10. 16
- 라. 회부일자: 2023. 10. 23

### 2. 제 안 사 유

- 가. 한강에 새로운 수상 대중교통수단의 도입을 통한 대중교통의 다양화로 시민들의 대중교통 이용 편의성을 증진시키고, 수상교통으로 한강 내 주요 거점의 연결을 통한 관광산업 활성화를 위해 리버버스 사업을 추진함.
- 나. 리버버스 사업 추진을 위한 사업자를 공모를 통해 선정하였고, 우선협상 대상자로 선정된 사업자와 리버버스 사업 운영을 위한 구체적인 사항을 반영한 실시협약(안)을 마련함.
- 다. 본 실시협약(안)에는 재정적 의무부담에 관한 내용을 포함하고 있기에 「서울특별시 의무부담이나 권리 포기에 관한 의결 조례」 제4조 등에 따라 의회 동의를 얻고자 함.

### 3. 주요 내용

#### 가. 협약 개요

- 협약명 : 한강 리버버스 운영사업 실시협약
- 당사자 : 미래한강본부장 - (주)이크루즈 대표이사
- 목적 : 리버버스 사업 운영을 위한 구체적인 사항 결정

#### 나. 추진 근거

- '한강 리버버스 운영사업 공모 지침' 및 '서울시-이랜드그룹 공동협력 협약'
- 「서울특별시 의무부담이나 권리 포기에 관한 의결 조례」 제4조

#### 다. 추진 경위

- ('23.05.17.) 리버버스 도입·운영 추진계획 수립
- ('23.06.15.~07.14.) 리버버스 운영사업자 선정 공모
- ('23.07.21.~) 우선협상대상자 선정 및 실시협약(안) 협의
- ('23.09.04.) 서울시-이랜드그룹 MOU 체결

#### 라. 주요 내용

- 사업의 범위, 시와 사업자의 의무 등에 관한 사항
- 사업운영계획, 운항노선·시간·요금 등 운항계획 관련 사항
- 재정지원, 수익공유 등 운항수지 관련 사항
- 부대사업, 공공기여 등 시민편익 관련 사항
- 시정요구, 위약금, 회계감사, 심의위원회 등 관리·감독 관련 사항
- 협약 변경, 협약 해지, 협약 효력 등에 관한 사항

#### 마. 실시협약(안) 구성

- 전체 구성 : 총 3장 26조로 구성
- [제1장] 총칙

- 목적(제1조), 권한위임(제2조), 용어정의(제3조), 사업범위(제4조)
- 사업자의 의무(제5조), 서울시의 의무(제6조)
- [제2장] 운항에 관한 사항
  - 사업운영계획(제7조), 운항노선(제8조), 운항시간(제9조), 운항요금(제10조), 운항요금의 수납(제11조)
  - 부대사업(제12조), 재정지원(제13조), 수익의 공유(제14조)
  - 외부감사(제15조), 민원처리(제16조), 공공기여(제17조)
- [제3장] 보칙
  - 심의위원회(제18조), 위약금 및 이행보증(제19조)
  - 사업자 변경 등(제20조), 사업기간의 조정(제21조)
  - 시정요구(제22조), 준거법 및 분쟁시 처리(제23조)
  - 협약의 변경 및 별도 협약(제24조), 협약의 해지 및 해제(제25조), 협약의 효력(제26조)

## 4. 참고 사항

- 가. 관계법령: 「유선 및 도선 사업법」, 「대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률」 등
- 나. 예산조치: 2026년도부터 예산 반영 필요
- 다. 합의: 해당사항 없음

## 5. 검토 의견

### 가. 제안 배경

- 미래한강본부는 새로운 수상 대중교통수단인 리버버스를 한강에 도입·운영하기 위하여 공모를 통해 우선협상대상자를 선정하였으며, 우선협상대상자와 사업 운영을 위하여 마련한 실시협약안에는 재정적 의무부담에 관한 사항<sup>1)</sup>이 포함되어 있어 「서울특별시 의무부담이나 권리 포기에 관한 의결 조례」 제3조 및 제4조에 따라 시의회의 동의를 얻고자 본 동의안이 제출된 것임.

#### 〈 「서울특별시 의무부담이나 권리포기에 관한 의결 조례」 〉

**제3조(적용범위)** ① 시의 처리사무 중 법 제47조제1항제8호에 따른 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 의무부담이나 권리의 포기에 대하여는 이 조례를 적용한다.

1. 제2조제1호에 따른 법령과 조례에 규정된 것을 제외한 사무
2. 제2조제2호에 따른 예산 외의 사무

**제4조(협약체결)** ① 시장은 이 조례에서 의회의 의결을 받도록 규정한 사무의 경우에는 의회동의 후 협약을 체결해야 한다. 다만 의회의 의결을 기다릴 만한 시간적 여유가 충분하지 아니한 긴급한 사무의 경우에는 「서울특별시의회 기본 조례」 제 55조의3 단서에 따라 의장과 상임위원장에게 보고한 후 협약을 체결하되, 협약서에 “의회의 의결을 받은 때부터 효력을 발생한다”는 조건을 붙여야 한다.

- 다만, 리버버스 운영 근거가 되는 「서울특별시 리버버스 운영과 환경친화적 선박 보급 촉진에 관한 조례안<sup>2)</sup>」에도 재정적 지원 내용이 포함되어 있고 동 조례를 시의 재정적 의무부담 근거로 볼 수 있는바, 본 협약서 동의안 제출은 불필요했을 것으로 판단됨.
- 한편, 협약추진 경위를 살펴보면, 2023년 5월에 수립된 ‘한강 리버버스 도입·운영 추진계획’에 따라 ‘서울 리버버스 운영사업자 공개모집 공고

1) 실시협약안 제13조는 ‘사업자의 운항결손액에 관해서 관계 법령 및 서울시 조례에 따라 서울시 예산의 범위 내에서 사업자에게 보조금을 지급할 수 있다.’라고 명시하고 있음.

2) 조례안 제출일이 2023년 10월 16일로, 협약서 동의안 제출일과 같음.

(6월)'가 이루어졌고 이를 통해 7월에 민간사업자인 (주)이크루즈를 우선 협상대상자로 선정하였음.

이후 미래한강본부장과 (주)이크루즈 대표이사를 당사자로 '한강 리버버스 운영사업 실시 협약' 협상을 진행하여 9월에 서울시-이랜드그룹 간 MOU (양해각서)가 체결되었음.

〈 「한강 리버버스 운영사업 실시 협약」 개요 〉

구분	내용
<b>제1장 총칙</b>	목적(제1조), 협약체결 권한위임(제2조), 용어정의(제3조), 사업범위(제4조), 사업자 의무(제5조), 서울시 의무(제6조)
<b>제2장 운항에 관한 사항</b>	사업운영계획(제7조), 운항노선(제8조), 운항시간(제9조), 운항요금(제10조), 운항요금의 수납(제11조), 부대사업(제12조), 재정지원(제13조), 수익의 공유(제14조), 외부감사(제15조), 민원처리(제16조), 공공기여(제17조)
<b>제3장 보칙</b>	심의위원회(제18조), 위약금 및 이행보증(제19조), 사업자 변경(제20조), 사업기간 조정(제21조), 시정요구(제22조), 준거법 및 분쟁시 처리(제23조), 협약 변경 및 별도 협약(제24조), 협약 해지 및 해제(제25조), 협약 효력(제26조)

나. 사업개요

- 서울시는 2006년도부터 5년간 추진된 한강르네상스 프로젝트에 이어 '그레이트 한강 프로젝트(한강르네상스 2.0)'를 추진하고 있음.

'이동이 편리한 한강' 등 4개의 핵심 전략과 '서해벚길 활성화' 등 55개 선도 사업으로 구성된 해당 프로젝트의 내용을 세부적으로 살펴보면, 런던·함부르크 등 세계적인 도시의 수변 공간 활성화 전략을 참고하여 여러 건의 사업을 추진하고 있음.

- 그중에서도 현재 운행 중인 수상 교통수단의 노후화 및 올림픽대로 등 육상교통 혼잡 문제를 해결하는 방안으로 ‘한강 리버버스’라는 수상 대중 교통수단을 새롭게 도입하는 것을 대표적인 사업으로 추진하고 있음.

먼저 2023년 5월에 ‘한강 리버버스 도입·운영 추진계획’을 수립하면서 실시 협약을 준비함과 동시에 8월 ‘리버버스 운영 활성화 방안 용역<sup>3)</sup>’에 착수했으며, 9월에는 공유재산 심의, 10월에는 제8차 투자심사위원회 심사를 완료하였음.

### 〈공유재산심의회 결과(2023.09.19.)〉

<b>결과 - 조건부 적정</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 사업명 : 리버버스 도입·운영(선착장 조성)</li> <li>▶ 심사내용 : 공유재산으로서의 선착장 설치 적정성 등</li> <li>▶ 심사결과 : <u>대중교통 연결 등 접근성 강화, 이용증대 방안을 수립하여 사업 추진</u></li> <li>▶ 처리계획 : <ul style="list-style-type: none"> <li>- (대중교통 연결 및 접근성 강화) 주변 지하철역까지 도보로 4~5분이 소요되는 지역을 중심으로 선착장 조성하고, 지하철과 연계성이 부족한 지역은 나들목 주변까지 버스 노선 조정 또는 신설</li> <li>- (이용증대 방안) 대중교통 수준을 고려해 이용 요금 책정 및 통합환승할인 도입과 함께 선착장 주변 따릉이를 충분히 추가 배치하여 시민의 이용성 증대</li> </ul> </li> </ul>

### 〈투자심사위원회 결과(2023.10.17.)〉

<b>결과 - 조건부 적정</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 사업명 : 리버버스 도입·운영(선착장 조성)</li> <li>▶ 심사내용 : 수상교통 기반시설인 선착장 조성의 적정성 및 경제적 타당성 등</li> <li>▶ 심사결과 : <u>사업 목적 및 선착장 이용 수요 계획에 대한 면밀한 검토, 선착장 조성을 통한 서울시 관광 활성화 기여 방안 마련, 중기지방재정계획 반영하여 추진</u></li> <li>▶ 처리계획 : <ul style="list-style-type: none"> <li>- (사업목적 및 이용 수요 검토) 리버버스 운영 활성화 방안 용역을 통해 면밀하게 검토</li> <li>- (관광 활성화 기여 방안) 한강 내 주요 관광지역에 선착장 설치 등 활성화 방안 검토</li> <li>- (중기지방재정계획 반영) 계획 제출('23.10월)하였고, 시의회 의결 후 반영 예정</li> </ul> </li> </ul>

3) 2023년 5월에는 <리버버스 도입 추진방안 용역>으로 과업 명칭이 올라와 있었으나, 8월부터 <리버버스 운영 활성화 방안 용역>이라 하여 2024년 5월까지 10개월간 진행 중임.  
('23년) 선착장, 노선, 이용요금, 배차간격 등 확정  
('24년) 대기 시설 및 편의시설 계획, 홍보 및 안내 계획 등

- 현재 진행 중인 용역을 통해 선착장, 노선, 요금, 배차간격 등 1차 결과가 2023년 12월에 확정되면, 2024년 1월부터 기반시설 등 설계 및 공사를 진행하여 9월에 운항 시작을 계획하고 있음.

## 다. 종합의견

- 본 동의안은 한강 리버버스의 운영에 필요한 사항을 구체적으로 규정한 실시 협약을 체결하기 위하여 제출된 것으로, 해당 협약을 통해 공공은 선착장 등 기반시설을 조성하고 민간은 선박 도입과 함께 전문적인 운영을 하는 방식으로 서로 협력할 수 있기에 그 필요성은 인정됨.
- 제시된 이슈별 협약 내용<sup>4)</sup> 중 주요 운항계획을 서울시가 결정한다는 ‘공공 부문의 적극적인 개입을 통한 공공성 강화’나 매년 사업 운영계획을 승인 하고 관리·감독을 한다는 ‘사업자의 부실 운영 방지’ 부분에는 이견 없으나, ‘사업의 안정적 정착’과 관련하여 운항에 관한 사항 및 재정지원 등은 추가 적인 검토가 필요한 내용이 포함되어 있음.

### 〈 「한강 리버버스 운영사업 실시 협약」 주요 이슈별 내용 〉

#### 【 공공부문의 적극 개입을 통한 공공성 강화 】

- 운항노선 및 운항시간 등 주요 운항계획 서울시 결정
- 시민 관점에서 합리적 이용 및 이용 활성화가 가능하도록 기존 대중교통 요금 수준을 고려하여 운항요금 서울시 결정
- 매년 공공기여 계획 수립 및 이행 절차 마련

#### 【 사업의 안정적 정착 및 지속 가능성 확보 】

- 대중교통 수준으로 운항요금을 공공이 결정함에 따라 발생하는 운항결손액 관련 법령에 따라 지원
- 서울시와 사업자가 초과수익 공유

#### 【 재정지원 적정성 확보를 위한 기준 및 절차 마련 】

- 타 지역 도선사업의 운항결손액 산정 방식을 준용하되, 지출금 항목을 리버버스 운영에 필수적인 항목으로 최소화

4) 제321회 정례회 보고용 자료 참조 - 미래한강본부 제공

- 운항결손액 산정 시 전문기관의 원가분석을 통해 객관적이면서 면밀하게 검토하고, 운항결손액 확정시 심의위원회 절차 마련

**【 재정지원 최소화를 위한 부대사업 도입 】**

- 운항결손액 지원에 따른 재정지원을 최소화하고, 이용객에게 편의 제공

**【 사업자의 부실 운영 방지 】**

- 매년 사업운영계획을 수립하여 서울시 승인 절차 마련
- 서울시 관리·감독 및 시정요구 등과 함께 벌칙 사항 마련

- 먼저 협약안 제8조 등에서 제시한 운항노선, 운항시간, 운항요금 등은 리버버스 운영 시 기본이 될 내용이지만 확정되지 않았음.

운항노선의 경우, 선착장 위치<sup>5)</sup>를 고려하여 최적 노선을 선정하겠다고 했으나, 추진계획부터 제시되어 적극적으로 홍보되었던 것과 다르게 김포 선착장을 2024년에는 운영할 수 없는 상황이며, 운항 시간이나 요금 역시 용역 결과에 따라 협약안이 달라질 가능성을 배제하기 어렵고 실제 운행시 그 변동 가능성은 더욱 커질 수 있을 것임.

〈 「한강 리버버스 운영사업 실시 협약」 내용 1〉

**제8조 (운항노선)**

- ① 서울시는 “김포~여의도~잠실” 구간에서 선착장 위치를 고려하여 최적의 운항노선을 선정하되, 구체적인 선착장 위치 및 운항노선은 서울시가 발주한 「리버버스 운영 활성화 방안 용역」 결과 검토 후 2023년 12월까지 최종 확정한다.

**제9조 (운항시간)**

- ① 서울시는 아래와 같이 운항시간을 정하되, 구체적인 노선별 운항시간은 서울시가 발주한 「리버버스 운영 활성화 방안 용역」 결과 검토 후 2023년 12월까지 최종 확정한다.

**제10조 (운항요금)**

- ① 서울시는 1회 탑승 시 운항요금을 최대 3,000원 이하로 정하되, 최종 운항요금은 서울시가 발주한 「리버버스 운영 활성화 방안 용역」 결과 검토 후 2023년 12월까지 최종 확정한다.

5) 붙임 2 참고 : 공유재산 심의회 제출 자료 - 리버버스 도입 및 운영 사업



- 협약안 제13조의 재정지원 관련 내용도 최종 용역 결과가 나온 후라면 세밀하게 계상할 수 있을 것이나, 이미 검토<sup>6)</sup>했다고 한 타당성 결과와 마찬가지로 현재 예상 운항결손액으로 제시하는 금액 등은 사업이 집행되기 전까지 확실하다고 판단하기 어려울 것임.

물론 수상교통 수단으로 리버버스가 성공적으로 안착되어 수익을 공유할 수도 있겠지만, 적자 운영이 지속되어 오히려 재정 부담을 안겨줄 수도 있으므로 해당 사업을 상세하게 파악할 수 있도록 비용편익(B/C)분석 외에도 효과성, 만족도 예측 등 다양한 측면에서 검토가 필요할 것임.

### 〈「한강 리버버스 운영사업 실시 협약」 내용 2〉

#### 제13조 (재정지원)

- ① 서울시는 수상 대중교통수단인 리버버스의 공공성 확보를 위하여 사업자의 운항 결손액에 관해서 관계 법령 및 서울시 조례에 따라 서울시 예산의 범위 내에서 사업자에게 보조금을 지급할 수 있다.
- ② 제1항의 보조금은 운항결손액 범위 내에서 결정하고, 운항결손액 산출을 위한 지출금과 수입금의 항목은 다음 각 호와 같이 정하며, 세부 산정기준은 별지1에 따른다. 단, 부대사업 수입금이 부대사업 지출금보다 적을 경우 운항결손액 산정 시 부대사업 지출금은 부대사업 수입금만큼만 인정하고, 사업자의 귀책사유로 인해 운항이 되지 않았을 경우 해당 기간에 대한 지출금은 운항결손액 산출 시 제외한다.
  - 가. 지출금: 리버버스 운항 지출(인건비, 유류비, 선박수리비, 선용품비, 선박 감가상각비, 기타비용), 부대사업 지출(인건비, 운영비, 기타 비용)
  - 나. 수입금: 리버버스 운항 수입, 부대사업 수입

#### 제14조 (수익의 공유)

- ① 직전 연도 7월부터 당해 연도 6월까지 본 사업으로 인해 수익이 발생할 경우에는 서울시와 사업자가 해당 수익을 50:50으로 공유하는 것으로 한다.

#### 6) 타당성 용역 결과 - 미래한강본부 제공

- ▶ 경제성 : B/C=2.58, NPV=38,668백만원, IRR=18%
- ▶ 정책적 타당성 : 교통 및 관광수요 및 공급 지표 분석 결과 공급이 부족한 것으로 검토되어 수상교통 공급 확대 필요성이 있다고 판단되어, 수상교통 활성화를 위한 기반 마련 필요
- ▶ 종합결과 : 한강 내 주요 주거지역, 업무지역 및 관광지역이 수상교통으로 연결될 수 있도록 수상교통 인프라로써 선착장 조성사업 추진 타당

- 협약안 제17조는 사업자가 교통 약자의 편의성을 위한 공공기여 계획을 세우고 이행하도록 하고 있는데, 승·하선 시 장애인 관련 편의시설 도입 등도 중요하나 최대 199명의 승객이 승선할 수 있는 규모의 선박이라면 장애인을 포함한 전체 이용객들의 안전 문제가 중요할 것임.

그런데 안전에 관해서는 제6조 ‘리버버스 안전 운항’의 서울시 의무 규정 외에 별도 규정된 사항은 없는바, 한강에서 운영된 적이 없는 새로운 선박이 도입되기에 안전사고 예방 및 대응 등에 관해 철저히 준비해야 하므로 안전 확보를 위한 내용을 다양하게 반영할 필요가 있을 것임.

〈 「한강 리버버스 운영사업 실시 협약」 내용 3〉

<p><b>제6조 (서울시 의무)</b>          (①~⑤ 생략)          ⑥ 서울시는 리버버스의 항로 설정 등 리버버스의 안전 운항을 위하여 노력해야 하고, 기타 안전 운항에 필요한 사항들을 사업자와 협의하여 추진할 수 있도록 노력해야 한다.</p> <p><b>제17조 (공공 기여)</b>          ① 사업자는 공공의 인허가가 필요한 구역에서 사업을 하는 만큼 리버버스와 한강 수변 공간의 공공성을 증진할 공공기여 계획을 세우고, 연차별 세부 목표를 설정하여 이를 성실히 이행해야 한다.          ② 사업자는 교통 약자들이 리버버스를 이용하는 데 불편함이 없도록 아래 각 호의 사항을 제1항의 공공기여 계획에 포함하여 이행하여야 한다.          가. 휠체어로 승·하선이 가능한 ‘무장애 선박’ 도입          나. 장애인 전용 좌석 및 우선 탑승 등의 교통 약자 지원 시설의 도입 및 운영</p>
--

- 전반적으로 2024년 5월까지 10개월(’23.08~’24.05) 동안 용역을 진행 하겠다는 계획이 수립되어 있는데도 노선 등 주요 내용을 2023년 12월 안에 확정하겠다고 협약안을 구성한 것부터 절차상의 우려를 지적할 수 있을 것임.

- 또한, 한강공원은 올림픽대로 등으로 인한 단절, 대중교통과의 연결 곤란 등 시민들이 접근하기 어렵다는 지적이 지속적으로 제기되고 있는바, ‘접근성’을 확보하지 못한다면 정시성 등을 맞추기 어렵기 때문에 대중교통수단으로써 리버버스의 활용도는 낮아질 것임.

공유재산심의회에서도 같은 관점에서 ‘접근성 강화’ 방안을 수립하라고 조건부 적정 결과를 내렸을 것이나, 본부에서 제시한 내용 중 나들목 근처 등에 버스정류장을 신설하겠다는 계획은 다른 부서와의 협의나 조정이 필요한 사항이지만 이 역시 절차상 먼저 고려해야 할 점을 뒤로하고 사업을 추진하는 것은 우려되는 바임.

- 투자심사위원회에서는 선착장을 활용한 ‘관광 활성화 도모’ 방안을 고려하라는 조건부 적정 결과가 나왔음. 상임위원회 회의나 의정 모니터 결과에서도 먼저 관광 활성화 수단으로 긍정적인 효과를 낸 다음에 교통수단으로도 활용되면 좋겠다는 의견이 제시되고 있는바, 리버버스 도입을 대중교통 측면을 우선하여 추진하는 점이 아쉽다는 지적은 일부 공감할 수 있을 것임.
- 이러한 우려에도 불구하고 용역 예산(’23년 추경예산) 심사 당시 강조했던 내용처럼 다양한 국가에서 리버버스와 유사한 선박이 운영되는 사례를 상세히 파악하고 그 효용성에 대한 평가까지 시행한 용역 최종결과 등을 충분히 고려하여 실시 협약을 체결하고 사업을 시행한다면, 새로운 교통수단으로 리버버스를 도입하는 데에 큰 이견은 없을 것임.
- 특히, ‘접근성 개선’을 위한 구체적인 방안도 고려하면서 안전성, 공공성 등을 확보하는 내용까지 종합적으로 정비한다면, 새로운 사업을 시작하면서 생길 수 있는 시행착오를 최소화할 것으로 기대해 볼 수 있을 것임.

## [붙임 1] 한강 리버버스 사업개요 및 조감도 등

- 공공이 선착장 등 기반 시설 조성하고, 민간의 창의적 선박 도입과 함께 전문적인 운영을 통해 최적의 신규 수상 대중교통 도입
- (공공) 예상 수요 기반 선착장 및 노선계획 수립, 접근성 개선 등
  - ▶ 주요 주거·업무·관광지역을 연결할 수 있도록 연내 선착장 위치 및 노선 확정 예정
  - ▶ '24년 7개소 내외 설치, 이용 추이 및 관광지 연계 등을 고려하여 단계적 추가
- (민간) 친환경 선박 포함하여 '25년까지 10척 도입
- (SH공사) 선박 조기 확충 등을 위해 참여
  - ▶ (방식) 특수목적법인(SPC) 설립 및 지분 참여 방식 검토
  - ▶ (필요성) 선박 조기 확충 도모 및 친환경 선박 보급 확대
- ① 선박 조기 확충 도모
  - 공모 시 '24년 6척, '25년 후 10척 이상 운영하는 것으로 하였으나,
  - 성공적 안착 및 시민 편의 증진 도모를 위해서는 운영 초기 단계부터 활성화가 필요함에 따라 '24년부터 10척 이상 선박 도입 검토
  - 이 과정에서 안정적이면서 조기 선박 확충이 가능한 SH공사 참여 검토
- ② 친환경 선박 보급 확대
  - 현행법령에 따르면 민간의 친환경 선박 도입은 의무가 아님
  - 하지만, 기후 위기에 대응하기 위하여 서울시는 친환경 선박을 선도적으로 도입할 필요성 있음
  - 이 과정에서 친환경 선박 도입이 의무화되어 있는 SH공사 참여 검토
    - ※ 「친환경선박법」 제13조에 따라 공공(국가, 지자체, 공기업 등)은 친환경 선박 도입해야 함.

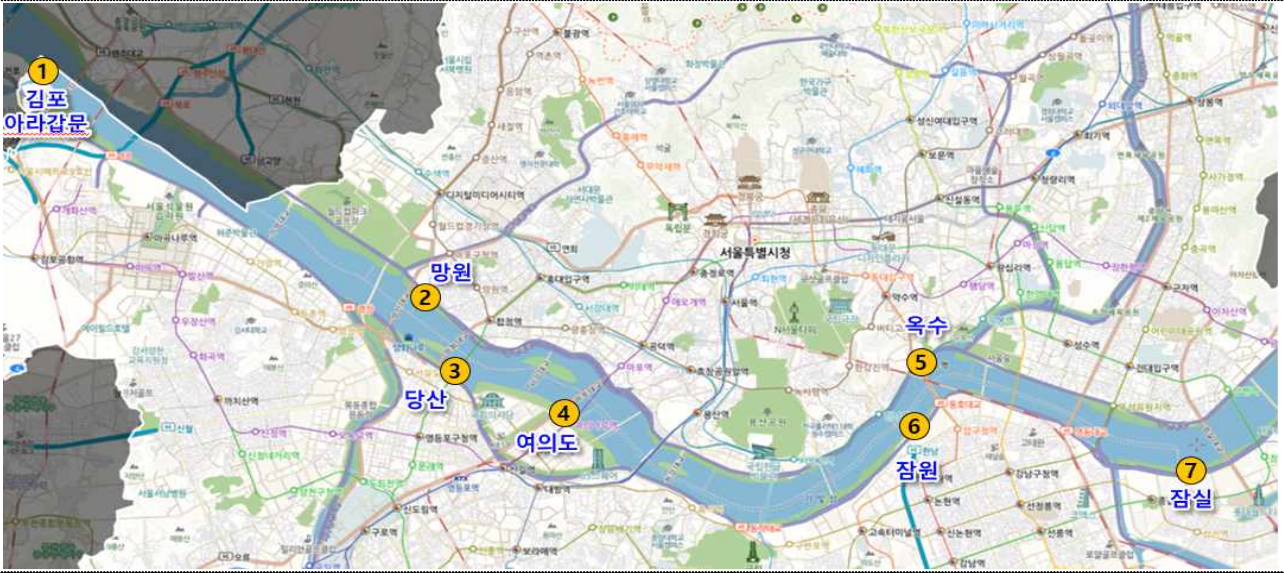


- ▶ 승선 인원: 199인승
- ▶ 크기: 35m × 9.5m
- ▶ 속도: 평균 37km/h(20노트)  
최대 50km/h(27노트))
- ▶ 시설: 휠체어, 자전거, PM 등 거치,  
전원 좌석제, 개별테이블,  
화장실, 매점 등<sup>7)</sup>

7) 우선협상대상자인 민간사업자가 제안한 안으로, 추후 설계과정에서 변경될 수 있다고 함.

[붙임 2] 리버버스 선착장 위치 예시

참고 사진 (선착장 위치)



1. 아라깅포터미널



2. 망원



3. 당산



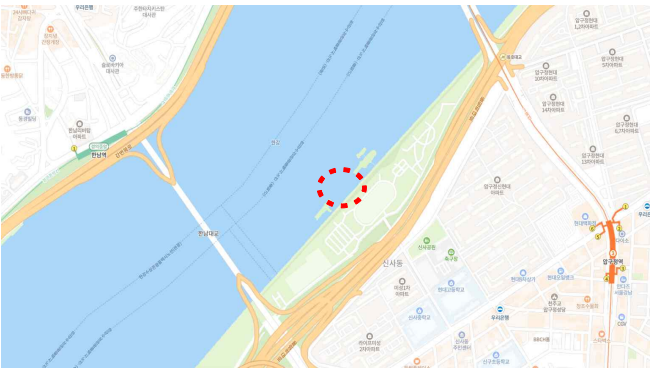
#### 4. 여의도



#### 5. 옥수



#### 6. 잠원



#### 7. 잠실

