

도시철도 기본계획 변경(안) 시민공청회 개최결과 보고

서울시 도시철도기본계획 변경(안)에 대하여 시민들의 다양한 의견을 청취하고자 시행한 공청회 개최 결과 보고임

□ 공청회개요

- 일 시 : '13. 9. 26 (목) 14:00 ~ 17:10
- 장 소 : 중구 구민회관 3층 대강당
- 주 제 : '서울시 도시철도가 나아가야 할 방향'
- 주제발표 : 윤혁렬(서울연구원 교통시스템 연구실장)
- 좌 장 : 이용재(중앙대 교수)
- 토 론 자 : 8명
 - 학 계 : 김동선(대진대 교수), 이장호(한국교통대 교수)
 - 전 문 가 : 류시균(경기연 교통연구실장), 임삼진(한국철도협회 상임 부회장)
 - 시 의 회 : 공석호(교통위원회 의원)
 - 언 론 계 : 한준규(서울신문사 사회2부 차장)
 - 시민단체 : 신영철(경실련 국책사업감시단장)
 - 서 울 시 : 천정욱(서울시 교통정책과장)
- 참석인원 : 약 350여명
 - 금번 위례~신사선 기본계획(안)을 지지하는 위례신도시, 문정법조단지, 가락시영 재건축 관련 지역주민 약 40여명이 참석하여 의견발표 (플래카드 등 홍보물 준비)
 - ※ 올림픽 휘미리 아파트 주민은 소수 참여하였으며, 질의응답 시 노선변경 필요성 제시
- 방송 및 취재 : tbs 교통방송 생중계, 한겨레·JTBC 취재

□ 지정토론자 주요 발표내용

1. 공석호 (시의회교통위원회 의원)

- 낙후지역에 계획된 경전철의 조속 추진은 필요하며, 시의회에서는 특별위원회를 구성하였음
- 외국의 경우와 비교해도 서울시 지하철 연장은 부족하고 철도 분담율을 고려했을 때, 도시철도의 추가 건설이 필요함
- 서울 경전철은 지방과 달리 MRG가 적용되지 않고 기상상태로 운행 중단되는 사례가 없으며, 환승이나 무임승차 등이 기존 지하철과 동일함
- 서울 경전철은 보수적으로 예측하더라도 Km당 1일 수요가 동북선은 1만3천, 신림선은 1만2천, 면목선은 1만명으로 사업타당성이 확보됨
 - 특히, 9호선은 개통당시 실제 수요는 예측의 93%에 이르고 있지만 지금은 더욱 높아졌음

2. 김동선 (대진대 교수)

- 서울시 도시철도의 문제점은 총연장 부족(327Km) 보다 철도 수단 분담률이 36%에 불과한 점임
 - 분담률이 낮은 이유는 수요대응을 위해 1Km 당 역설치와 높은 굴곡도에 따른 표정속도가 낮아 발생됨(30Km/h 이하)
- 강남과 여의도·영등포 기존도심의 3핵을 신속하게 연결하는 철도급행화 방안이 서울시 철도 발전의 핵심임
 - 이를 위해 신분당선 북부연장은 바람직하며, 남부급행철도는 여의도·영등포를 경유하는 노선이 타당할 것으로 판단함
- 철도소외지역에 대한 경전철 확충은 필요하며, 민간사업자 참여여부가 관건임
 - 동일요금제를 적용하고 적정한 수요에 맞게 요금차액을 보존해 준다면 저금리인 현상황에서는 탄력을 받아 민자사업 추진이 가능할 것임
- 중장기적으로는 노면전차 계획도 검토가 필요함

3. 이장호 (한국교통대 교수)

- 거대도시인 서울시 교통현황의 문제점은 철도 분담률이 낮고, 버스 중심체계로 진행되고 있다는 것임
 - 2호선의 경우 1회 1천~1천5백명을 수송하고 있으며, 이를 버스로 환산시 2~30대 버스가 같은 노선을 3분 간격으로 왕복하는 효과임
 - 서울의 도시규모, 인구밀도를 고려할 때 버스 중심의 현체계는 한계가 있으며, 서울시에서 발표한 철도와 보행중심 체계는 바람직한 방향임
 - 고령화 추세에서 철도의 우수한 승차감과 부드러운 가감속의 장점은 시대상황에 맞음
- 신분당선 연장은 서울시에서 보다 적극적으로 정부에 의견 개진할 필요가 있음
 - 분당에서의 버스노선은 대부분 광화문 방면으로 철도도 그 방향으로 가는 것이 바람직함
 - 사업이 다소 늦어지더라도 서울시에서 제안하고 있는 광화문 방향의 노선이 추진되어야 함
- 서울시의 적절한 재원확보가 관건임
 - 현 정부의 입장은 현재의 무임승차, 철도건설비 국고지원비율을 낮추는 방향을 잡고 있음
 - 국고지원 비율 상향요구는 현 상황에서 수용되기 어려우며, 현 상황에 맞는 서울시 차원의 재원확보가 필요함

4. 류시균 (경기개발연구원 실장)

- 의정부, 용인의 경전철 실패한 원인을 4가지로 볼 수 있음
 - 수요예측의 실패
 - ▶ 2000년 실시당시 국가교통DB 시스템이 정확히 구축되지 않았고, 에타지침도 마련되지 않았음

- 통합환승할인제도 미적용
 - ▶ 2007년에 수도권 통합환승할인제도가 도입되었으나 지금도 통합 환승할인을 적용받지 않고 있음
 - ※ 협약서 체결 : 의정부(2004년), 용인(2006년)
- 도로 등 교통여건 양호
 - ▶ 추진당시 용인, 의정부는 교통상황이 상당히 열악하였으나, 현재는 도로여건이 잘 갖춰져 있어 경전철의 경쟁력이 상당히 떨어졌음
- 반면, 서울시는 의정부, 용인에 비해, 경전철을 추진할 수 있는 여건이 매우 잘 갖춰져 있음
 - 예타지침이나 국가교통DB 가 과거에 비해 현재는 상당히 잘 되어 있음
 - 서울시는 준공영제로 버스노선 조정이 가능하여 유리
 - 서울시는 도시철도 노선대가 도로망을 넓힐 수 있는 여건이 불가하여 도로소통이 좋아지기 어려움
 - 이러한 측면에서 서울시의 경전철은 충분한 경쟁력을 갖추고 있음

5. 입삼진 (한국철도협회 상임부회장)

- 철도확충은 가장 중요한 교통복지임. 그러나 한번에 10개노선을 추진 할 것이 아니라 장기기적인 관점에서 연차별로 꾸준히 철도에 투자해야 함
 - 매년 3개 정도 착공한 후 부분적으로 개통하는 등 국제경쟁력을 갖출 수 있도록 추진전략을 바꿔주기 바람
- 금번 계획에는 트램이 적거나 거의 없음, 프랑스 스트라부르는 89년 도에 지하경전철을 포기하고 트램을 도입하여 재번영의 계기가 되었다고 분석하고 있음. 따라서 시장의 환경에 대한 철학을 고려하여 일부 구간만이라도 트램이 도입하였으면 함
 - 위례~신사선이라도 트램으로 도입을 위례신도시 주민들이 건의하였으면 함
- 도시철도 소외지역(서부선, 난곡선, 우이선 등)은 재정부담을 현재의 50%에서 60%~70%이상 높이는 등 민간의 부담을 완화하는 전략이 필요함

6. 한준규 (서울신문 기자)

- 박원순시장은 세빛둥둥섬을 대표적인 전시성 사업이라 하였으며, 뉴타운은 주거소외지역인 강북의 집값을 2~3개 상승을 시키는 요인이 되는 등 검증되지 않은 사업을 무리하게 추진 것이 가장 큰 문제라고 생각함
- 경전철 사업자체는 반대하지 않음. 그러나 재정이 뒷받침되지 않은 계획은 공수포에 불과함
- 4조2천억이라는 민간의 자본 투입 필요한 반면, 수익은 보장되지 않는데 과연 민자유치가 가능한지 의문임
- 서울시는 민자유치를 어떻게 할 것인지가 가장 핵심으로 향후 민자유치 방안에 대해 구체적인 안을 시민과 언론에 공개해야 함

7. 신영철 (경실련 국책사업감시단장)

- 서울시가 그동안 추진해왔던 세빛 둥둥섬, 9호선 지하철처럼 민자사업이 과연 성공했는지 의문임
- 서울시장은 이와 같은 민자사업의 문제점을 지적했음에도 민자사업의 근본적인 문제점을 고치기 적지 않음
- 민자사업은 저비용, 고효율을 추구하고 있으나 실제로는 고비용 저효율이 가장 큰 문제임
- 저비용 고효율의 경전철 건설을 위해서는 건설적 투자자(CI)보다 재무적 투자자(FI)가 참여해야 공사비를 부풀리는 사례를 예방할 수 있음
- 우이~신설선 경전철 사례를 보면 알 수 있음
- 해외도시와 비교시는 km/인당만 고려할 것이 아니라 면적도 함께 적용해야 함
- 교통은 철도만이 대체수단이 아닌 다른 대체수단이 개발되어야 함

- 서울시의 교통체증을 없애는 방안은 도심의 주차장을 전부 없애야 함
- BC가 1.0이상 나왔다고 사업의 타당성을 주장할 것이 아님

□ 주요 방청객 의견 - 7명

1. 최근 위례신사선 노선변경 얘기가 나오는데 서울시안(3안)대로 추진해 주기 바람
2. 위례신사선 노선은 지역주민들간 다툼이 심하므로 주민의견을 적극 수렴해서 주민 갈등을 해소해 주기 바람
3. 사업성, 경제성으로만 노선을 정하지 말고 지하철 소외지역인 세곡지구도 혜택을 받을 수 있도록 위례신사선 노선을 변경해 주기 바람
4. 금번 발표 노선에 금천구만 소외되어 있으므로 난곡선과 연계해서 금천구민도 혜택을 받을 수 있도록 해 주기 바람
5. 남부광역급행철도는 지하철 2호선 남부구간 혼잡을 해소하기 위한 노선으로 서울시 편익이 큰 사업임을 감안 국가사업이 아닌 서울시 주도로 사업을 추진해 주기 바람
6. 위례신사선은 당초 탄천변으로 우회하도록 서울시에서 국토부에 요청하였으나, 금번 발표내용은 휘밀리아파트를 관통하는 것으로 되어 있음. 진행경위를 설명해 주기 바람
7. 신분당선 도심방향 노선안은 동빙고역에서 분기할 경우 중앙선과 환승이 안되므로 한남역으로 변경해 주고, 녹사평역은 수요가 낮으므로 이태원역이나 한강진역을 경유하는 것이 타당함
또한 화곡~홍대입구역 노선안은 화곡역과 신월역 거리가 1.5km 밖에 안되니 신월역까지 연장해 주기 바람

□ 공청회 주요사진



참가자 등록



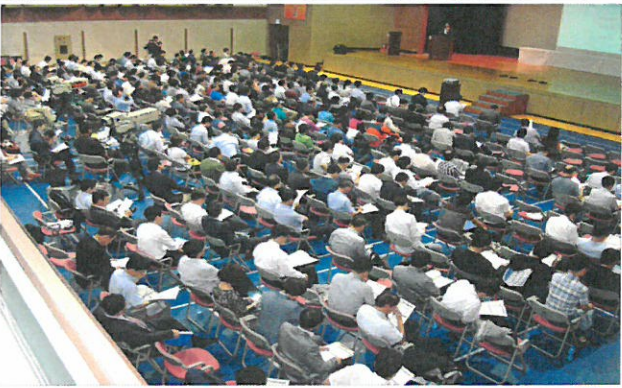
개회 전 전경



개회사(서울연구원 원장)



축사(성백열 시의회 교통위원회 부위원장)



주제발표(서울연구원 책임연구원)



지정토론(학계, 시민단체, 전문가, 언론사 등)



의견발표(방청객)



질 의(방청객)