

- 신림경전철 고시촌역 신설, 미림여고입구역 출입구 증설에 관한 청원 -

검 토 보 고

1. 경 과

- 청 원 자 : 조영덕(서울시 관악구 대학 14길 80) 외 10,834명
- 소개의원 : 신언근 의원(더불어민주당, 관악 제4선거구, 교통위원회)
- 접수일자 : 2016. 2. 24.
- 회부일자 : 2016. 2. 24.

2. 청원요지

- 신림선 경전철 110정거장과 111정거장 사이에 역사 1개소를 추가로 신설해 줄 것과 110정거장 출입구를 대학동 방향으로 1개소를 추가로 증설해 줄 것을 강력히 청원함

3. 소개의원 요지

- 통상 경전철 역간 거리가 700~800m인데 비해 신림선 경전철 110정거장과 111정거장의 역간 거리가 1,120m로 비정상일 뿐만 아니라 주변지역 학원과 고시촌 이용자들의 교통편의와 경제 불호라 등을 고려할 때 역사 신설이 필요하고, 학생과 주민들의 유동 인구가

많은 110정거장의 경우 극심한 혼잡과 주민 안전을 위해 출입구 1개소 증설이 필요함

4. 참고사항

가. 관련부서 의견조치 결과

○ 역사 신설 관련

- 서울시장(도시교통본부 교통정책과) : 수용 어려움

○ 출입구 증설 관련

- 서울시장(도시기반시설본부 도시철도계획부) : 현재 계획된 출입구 반대방향으로 출입구 추가 설치 검토

5. 검토의견(수석전문위원 김동수)

가. 청원의 개요

- 동 청원은 관악구 대학동 고시촌의 공동화 현상을 방지하고 지역 활성화에 기여코자 신림선 경전철 노선 중 110정거장과 111정거장 사이에 “(가칭)고시촌역”을 신설해 줄 것과 정거장 출입구가 1개소만 설계되어있어 극심한 혼잡 및 안전사고에 우려가 있는 110정거장에 대해 출입구 1개소를 증설해 줄 것을 요청하는 것임

나. 신림선 경전철 건설 추진 현황

- 신림선 경전철은 여의도부터 서울대 앞까지 구간에 총연장 7.8km, 정거장 11개소, 차량기지 1개소의 규모로 건설 추진 중에 있는 사업¹⁾으로 2015년 6월 30일 ‘서울특별시 10개년 도시철도망 구축계획’이 국토교통부로부터 최종 승인 및 확정·고시되어 사업 추진의 근거가 마련되었으며, 같은 해 8월 12일 민간사업자와 실시협약 체결, 9월 7일 기공식 개최 등을 거쳐 현재 민간사업자가 실시설계 중에 있음
- 실시설계가 완료되면 민간사업자는 서울시에 최종 실시설계(안)에 대한 승인을 요청하고, 서울시는 신청일로부터 3개월 이내에 승인 여부를 결정하여 민간사업자에게 통보하며, 통보결과 승인 확정시 민간사업자는 공사에 착수하는 절차로 사업이 추진됨

1) 총사업비 8,318억원(국비 931억원, 시비 3,105억원, 민자4,282억원)

다. 검토의견

■ 역사 신설 관련

- 현재까지 마련된 신림선 경전철 실시설계(안)에 따르면 평균 역간거리는 753m, 최소 역간거리는 546m, 최장 역간거리는 1,120m로 나타났으며, 동 청원은 최장 역간거리 구간인 110번 정거장과 111번 정거장 사이에 1개 역사를 신설토록 요청하는 것임

※ 참고 : 신림선 경전철 역간거리(단위 : m)

정거장	101	102	103	104	105	106	107	108	109	110	111
거리	-	571	879	636	669	593	546	628	836	1,053	<u>1,120</u>

- 「도시철도법」 제5조 등에²⁾ 따르면 현재 노선에 1개 역사를 추가 신설하더라도 이미 수립된 도시철도망계획의 경미한 변경사항에 해당되어 서울시가 별도의 도시철도망 구축계획 변경(안)을 새롭게 수립하고 국가교통위원회 심의 및 관보 고시 등 전반적인 절차를 재수행할 가능성은 낮은 것으로 보임

2) 「도시철도법」 제5조(도시철도망구축계획의 수립 등) ① 특별시장·광역시장·특별자치시장·도지사 및 특별자치도지사(이하 “시·도지사”라 한다)는 관할 도시교통권역에서 도시철도를 건설·운영하려는 관계 시·도지사와 협의하여 10년 단위의 도시철도망구축계획을 수립하여야 한다. 이를 변경하려는 경우에도 또한 같다.

⑤ 국토교통부장관은 도시철도망계획의 내용 중 필요한 사항을 조정하여 관계 행정기관의 장과 협의한 후 「국가통합교통체계효율화법」 제106조에 따른 국가교통위원회의 심의를 거쳐 승인하고, 이를 관보에 고시하여야 한다. 다만, 대통령령으로 정하는 경미한 사항의 변경을 승인하는 경우에는 국가교통위원회의 심의 및 관보에의 고시를 생략한다.

「도시철도법 시행령」 제4조(도시철도망계획 중 경미한 사항 변경) ① 법 제5조제5항 단서에서 “대통령령으로 정하는 경미한 사항의 변경”이란 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 변경을 말한다.

1. 도시철도망계획에 포함된 도시철도 노선별 노선 연장을 100분의 10 범위에서 변경하는 것
2. 도시철도망계획에 포함된 도시철도 노선별 사업기간을 3년의 범위에서 변경하는 것

또한 서울시는 신림선 경전철 사업을 민간투자사업으로 진행함에 따라 당초 ‘노선별 도시철도기본계획’ 수립을 생략³⁾하였는 바, 1개 역사 추가 신설의 경우에도 별도의 변경 계획안을 수립하지 않아도 되는 상황임

- 한편 「2015년도 민간투자사업기본계획」에 따르면 1개 역사 추가 신설이 민자적격성 재조사 기준인 ‘총사업비 20%이상 증가’나 ‘추정 수요량 30%이상 감소’에는 해당하지 않아 민자적격성 재조사 수행 가능성은 낮은 것으로 판단되나⁴⁾

최근 기획재정부의 민간투자사업에 대한 민자적격성 재조사가 강화되고 있는 추세임을 고려할 때, 기획재정부 등에서 동 사안을 ‘사업의 주요 내용 변경’으로 판단할 경우 민자적격성 재조사를 수행해야 하는 개연성도 존재함

- 이와 관련하여 동 청원의 내용대로 역사가 신설될 경우 대학동 고시촌의 공동화 해소 및 지역경제 활성화에 일부 기여할 수 있고, 경전

3) 「도시철도법」 제6조(노선별 도시철도기본계획의 수립 등) ① 시·도지사는 도시철도망계획에 포함된 도시철도 노선 중 건설을 추진하려는 노선에 대해서는 관계 시·도지사와 협의하여 노선별 도시철도기본계획을 수립하여야 한다. 이를 변경하려는 경우에도 또한 같다. 다만, 「사회기반시설에 대한 민간투자법」에 따라 민간투자사업으로 추진하는 도시철도의 경우에는 시·도지사가 국토교통부장관과 협의하여 기본계획의 수립을 생략할 수 있다.

4) 「2015년도 민간투자사업기본계획(기획재정부공고 제2015-82호)」 제58조(민자적격성 재조사) ① 주무관청은 해당 사업추진 단계에서 당초 시설사업기본계획 고시 또는 제3차 제안공고와 비교하여 보상비를 제외한 사업물량 등의 규모 증가로 인하여 총사업비가 100분의 20이상 증가하거나, 추정 수요량(실시협약이 체결된 경우에는 실시협약시 수요량)이 100분의 30이상 감소된 경우 등 사업의 주요 내용이 변경된 경우에는 제65조에 따른 민자적격성이 확보되는지의 여부를 공공투자관리센터의 장 또는 전문기관 등에 재검증을 의뢰하여야 한다. 다만, 제38조에 따른 심의위원회의 심의 대상사업의 경우에는 기획재정부장관과 협의 후 공공투자관리센터의 장에게 민자적격성 재조사를 의뢰하여야 한다.

철 건설 이후에는 역사 추가 신설이 더욱 어려워질 수밖에 없다는 점 등을 고려할 때, 동 사업의 추진 및 지연에 큰 영향을 미치지 않는 범위 내에서 역사 추가 신설에 대한 면밀한 검토도 고려해야 할 것임

- 다만, 신림선 경전철 실시협약의 경우 2년여의 기간 동안 협상을 거듭한 끝에 올해 8월 12일에야 협약이 체결되었고, 역사가 추가 신설될 경우 협약 변경 등으로 사업이 일부 지연될 우려가 있으며 협상을 하더라도 역사 신설의 귀책사유가 서울시에 있어 서울시의 재정지원 증가는 불가피하다는 점에 대해서도 고려가 필요함
- 한편, 서울시장은 동 청원에 대해 “신림선 역사위치 선정시 주민의견 수렴, 이용자수, 역간거리, 경제적 타당성, 환승역, 타 수단과의 연계성 등을 종합 고려하였으며, 역사 신설시 사업 지연, 사업비 증가, 사업성 저하, 서울시 재정지원 증가 등이 우려되는 바, 수용이 어렵다.”는 의견⁵⁾을 제출하였음

■ 출입구 증설 관련

- 현재까지 마련된 신림선 경전철 실시설계(안)에 따르면 110정거장의 경우 출입구가 1개소만 설치되는 것으로 나타났으며, 동 청원은 출입구를 대학동 방향으로 1개소 더 증설토록 요청하는 것임
- 정거장의 출입구가 1개소만 설치될 경우 출퇴근 시간 등 첨두시간대 이용객 급증에 따른 혼잡 가중, 통행 불편, 안전사고 증가 등에 대한 우려가 있고, 화재 등 유사시 이용객 분산 대피에 어려움이 있을 뿐

5) 교통정책과-3852(2016.2.25.)

만 아니라 출입구 공사 등 부득이하게 일정기간 출입구 이용이 제한되는 경우 자칫 해당 정거장 사용이 불가능하게 된다는 점 등을 고려할 때 출입구 1개소 증설에 대한 검토가 필요할 것임

- 이와 함께 현행 『도시철도 정거장 및 환승·편의시설 보완 설계 지침』⁶⁾에서는 정거장내 열차 화재시 ‘승객이 4분 이내에 승강장에서 벗어나고, 6분 이내에 연기나 유독 가스로부터 안전한 외부출입구를 벗어나도록’ 되어 있다는 점을 고려할 때 1개 출입구만 설치시 이 기준을 만족할 수 있는지에 대한 검토도 필요할 것임
- 다만, 대학동 방향으로 출입구를 설치하기 위해서는 도림천 지하 하부를 가로질러야 함에 따라 통행거리 증가, 건설비 등의 비용 증가 우려가 발생할 수 있음
- 한편, 서울시장은 동 청원에 대해 “도림천 건너편 대학동 방향으로 출입구를 증설하는 것에 대해서는 하천횡단이 필요한 사안으로 심도가 깊어져 이용승객이 불편할 뿐만 아니라 터널시공 등 막대한 공사비가 소요되는 바, 현재 계획된 출입구 반대방향으로 출입구 증설을 검토하겠다.”는 의견⁷⁾을 제출하였음

6) 국토교통부고시 제2013-162호, 2013.4.18.

7) 도시철도계획부-1732(2016.2.25.)