

# 우이신설 연장선 도시철도 기본계획(안) 공 청 회 개 최 결 과

## □ 공청회 개요

- 건 명 : 우이신설 연장선 도시철도 기본계획(안) 공청회
- 일 시 : 2022. 3. 15.(화) 10:00~12:30
- 장 소 : 도봉구청 2층 선인봉홀
- 참 석 자 : 주민, 전문가 등
  - 토 론 자 : 강승필 교수(주재자, 서울과학기술대 철도전문대학원)  
박동룡 부사장(도화엔지니어링)  
송아량 시의원(서울특별시의회)  
이안호 부원장(한국철도기술연구원)  
김동선 교수(대진대 도시부동산공학과)  
배진한 국장(도봉구 안전건설교통국)  
정대현 부장(도시기반시설본부 도시철도계획부)
  - 주 민 : 약 107명
- 주 최 : 서울특별시 도시기반시설본부
- 진행순서
  - 개회식(내빈소개, 인사말씀)
  - 전략환경영향평가서 초안 설명
  - 도시철도 기본계획(안) 설명
  - 의견 발표(전문가, 발표신청자)
  - 현장 질의 / 답변 / 총평 및 정리

## 전문가 의견

### ○ □□□

- 우이신설 연장선 사업은 지역균형발전 효과가 매우 높은 사업임
- 장래 동북선과의 연결 및 역이용의 편리성, 경원선 방학역과의 환승거리 단축 등이 고려된 적절한 계획이라 판단됨.
- 서울시에서 총사업비가 타당성 재조사 요건이 해당되지 않도록 계획을 수립 하였으므로 주민들과 서울시가 적극 협력하여 사업을 추진해 주기 바람.

### ○ □□□

- 103정거장은 경원선 방학역과의 환승 동선 최소화 및 추후 동북선 연장선과의 연계를 고려한 정거장 위치 선정 필요

### ○ □□□

- 총사업비가 물가 상승률을 제외하고는 약13% 정도가 증가되어 기본 계획 승인을 과정에서 많은 난관이 예상됨
- 기본계획 승인 이후, 설계 시 우이신설선의 운영과정에서 발생된 제3 궤조방식에서의 문제점 등을 반면교사로 삼아 성공적으로 사업이 추진 되길 바람.
- 전략 환경영향평가와 관련해서는 지하수위 저하에 따른 지반침하에 대한 대책 보완이 필요

### ○ □□□

- 노선 평균 역간 거리가 1,313m로 서울시 도시철도의 평균 역간 거리인 1,000m에 비해 다소 크므로 정거장 1~2개소 추가 건설 검토 필요.

- 출발공원역에서 분기하여 열차가 안전하게 운행하기 위한 열차운영계획, 승객의 승하차 동선을 고려한 정거장 계획, 버스 및 택시 등 타 교통수단과의 환승방안에 대해 고려 필요.

○ □□□

- 정거장 출입구를 행정구역과 이용수요를 고려하여 한쪽으로 치우치지 않게 검토 필요
- 주민들의 이용 편의 및 접근성 향상을 위해 정거장 추가 설치 검토
- 103정거장 출입구는 경원선 방학역의 동·서쪽에 설치 필요
- 기본 및 실시설계를 동시에 시행하여 조기 착공될 수 있도록 검토 필요
- 103정거장 환승계획은 한국철도공사에서 추진예정인 경원선 방학역 리모델링 계획과 함께 연계하여 검토 바람.

○ □□□

- 총사업비 증가액이 15% 이내라 하더라도 예비타당성 조사 이후 10년이상 기간이 지나 기본계획을 수립하고 있고 GTX-C 계획이 확정되어 B/C가 다소 떨어지는 등 여러 가지 변수가 있어 기획재정부와 국토교통부에서는 본사업에 대한 타당성을 재검토 요청할 수 있음.
- 사업 노선인 해등로와 도당로는 도로폭이 20m 안팎으로 정거장 건설을 위한 최소 폭 20m에 비해 협소하고 곡선부분이 많기 때문에 일부 사유지 저축은 불가피할 것으로 판단됨.
- 정거장 및 출입구 위치 등에 대한 계획은 기본 및 실시설계 단계에서 좀 더 전문적이고 세부적으로 검토하여 더 좋은 안이 나올 수 있도록 검토.

## 현장 질의

### ○ □□□

- 솔밭공원역 인근의 우측 터널에 대한 시공위치 문의
- 우이신설선과 직접 환승이 가능여부

### ○ □□□

- 환승계획에 철도 간의 환승뿐만 아니라 버스와 철도와의 환승도 고려하여 주시기 바람.

### ○ □□□

- 사업을 패스트트랙으로 진행하여 공사기간을 최소화 시켜주기 바람.

## 서면 질의

### ○ □□□

- 지하철 1, 4호선, GTX-C노선과의 연계를 통해 강남 및 도심접근성 향상을 위해 우이신설 연장선을 방학역이 아닌 창동역으로 연결 바람

## 답변 내용

### ○ 정거장 추가 건설요청에 대하여

- 사업시점에서 101정거장까지는 상당부분이 자연녹지를 통과하는 구간으로 이 구간을 제외하면 전체 역사 개수는 3개소가 적정하다 판단됨.
- 또한, 정거장을 하나 더 건설하게 되면 사업비가 약 350억원 추가되므로 기획재정부와의 총사업비 협의과정에서 사업추진이 어려울 수 있음.

- **솔밭공원역에서 방학역 방향으로 터널이 건설되는 위치에 대하여**
  - 터널이 건설되는 위치는 행정동명으로는 쌍문동에 해당하며, 현재 신축중인 주택단지(나너울카운티) 앞으로 건설되는 것으로 계획하였음.
- **우이신설선과 우이신설연장선 간의 직접 환승 여부에 대하여**
  - 지하철 5호선이 강동역에서 상일동행과 마천행으로 나뉘져 운행하는 방식과 유사하게 계획을 수립하였음.
  - 솔밭공원역에서 북한산우이역 방향과 방학역 방향으로 나뉘져 직결 운행할 예정임.
- **타 교통수단과의 환승계획에 대하여**
  - 향후 실시설계단계에서 교통영향평가 등을 통해 버스 등 다른 대중교통 수단과의 환승방안을 다각적으로 검토할 예정임.
- **신속한 공사추진을 위해 패스트트랙 방식으로 추진 요청에 대하여**
  - 기본계획 수립 후 사업의 특성 및 여건 등을 종합적으로 고려하여 심의 절차를 거쳐 적절한 사업추진방식을 결정할 예정임
- **지하수 유출에 따른 지반침하에 대한 대책에 대하여**
  - 지하수 유출로 인한 지반침하 등 문제점 및 대책에 대해서는 전략환경영향 평가서에 검토내용을 추가하겠음.
- **솔밭공원역~창동역으로 노선 변경 요청**
  - 솔밭공원역에서 방학역까지의 연장노선은 지역의견을 수렴하여 '08년부터 서울시 도시철도망 구축계획에 반영되어 현재까지 추진되어온 노선으로 노선에 대한 변경은 어려움.