구청장 공약사업 관리카드

유 형	건의사업		구 분	장기
관리번호	2-10		담 당 (전화번호)	이기택 (☎749-4554)
사 업 명	도시철도 2호선 송정까지 연결			
주관부서	교통정책과	관련부서	市 도시철도과	
총사업비	해당사항없음			

추진실태	완료	추진중		미착수	비고
		정상	부진		
		○			

1 사업개요

○ 도시철도 2호선 장산역~송정~동부산관광단지까지 연장 운행 추진

2 연도별 추진 로드맵

단위 사업	18년	19년	20년	21년	22년 이후	비고
부산시 도시철도망구축계획 재정비						
도시철도2호선 노선 연장(장산역~오시리아)						

3 재원조달 : 해당사항 없음

4 이행실적(주요성과)

○ 도시철도2호선 동부산선 연장 타당성 검토용역 준공(區) 및 市 도시철도망 구축계획 재정비 용역 반영 요청: '19. 9월

○ 市 도시철도망 구축계획 변경(2차)안 반영(오시리아선): '20. 12월

- 동부산선(장산역~기장) 중 오시리아선만 반영

○ 市 도시철도망 구축계획 변경(2차)안 승인신청(⇒국토부): '21. 2월

- 전문기관 검토 및 국가교토위원회 심의 후, 국토부 도시철도망 구축계획 승인예정(21.10월경)

○ 市 도시철도망 구축계획 변경(2차)안 승인 관련 협의: '21. 11월

- 국토교통부(철도투자개발과), 부산시(도시철도과)

5 문제점 및 대책

○ 市 도시철도망 구축계획 변경(2차)안 오시리아선이 후순위로 반영

6 향후계획

○ 오시리아선 우선순위 변경을 위한 관계기관 협의 등 다각적 노력

위치(조감)도, 관련사진

부산일보

2020년 12월 23일 수요일 002면 종합

'동부산 미래' 오시리아관광단지, 부산도시철도 달린다

부산시 도시철도망 2차 변경안

관광단지 활성화 대비 교통 대책

2호선 장산역서 4.13km 연장

1호선 연장 노포~정관선 추진

부산~울산 광역철도와도 연결





부산시 도시철도망 구축계획 변경2차안 공청회가 22일 오후 부산 동구 수정동 부산일보사 대강당에서 열렸다. 장대현 기자 jhyun@

장산역에서 끝나는 부산도시철도 2호선을 오시리아관광단지 중심역까지 연장하고 노포~정관선을 건설하는 방안이 추진된다. 오륙도선도 오륙도 해맞이공원까지 연장된다. 부산시는 이런 계획을 포함한 도시철도망 구축계획 2차 변경안을 마련했다. 장기 관점에서 부산 곳곳을 도시철도로 촘촘히 엮는 계획이다.

부산시는 '부산시 도시철도망 구축계획 변경 2차안'을 22일 오후 부산일보사 10층 대강당에서 시민공청회 형식으로 발표했다. 2017년 6월 '부산시 도시철도망 구축계획' 초안을 마련하면서 부산시는 하단~녹산선 등 6개 도시철도 노선을 구축하기로 했다. 지난해 3월 1차 변경안 수립 때는 오륙도 트램 심층노선 추가가 이목을 끌었다.

이번 2차 변경안의 핵심은 장산역과 오시리아관광단지를 잇는 4.13km 길이의 2호선 연장이다. 오시리아 관광단지가 활성화될 것으로 예측한 부산시의 대중교통 대책이다.

노포~정관선 역시 2차 변경안의 주요 내용이다. 도시철도 1호선 노포역에서 정관을 웰빙라와 정관신도시를 거쳐 동해남부선 회천역까지 이어지는 22.07km 구간이며 정거장 22곳이 생길 예정이다. 특히 이 노선의 웰빙라 구간에서 부산~울산 광역철도와 연결된다면 부·울 광역교통권의 핵심이 된다.

2023년 운영될 예정인 오륙도 심층노선은 오륙도 해맞이공원까지 연장된다. 기존에는 이기대어귀심거리까지였는데, 용호로를 거쳐 오륙도 해맞이공원에 이르는 3.25km 구간이 연장되는 것이다. 부산시는 도시철도 소외지역의 교통편의 제공과 도심 재생 활성화를 위한 장치이라고 설명했다.

도시철도 이용 효율 극대화를 위한 1·2호선의 급행화도 주목할 만하다. 1호선의 경우 노포~다대포해수욕장 구간에 급행 정차역 9개를 만들어 완행(78분)보다 34분 단축된 급행(44분) 열차를 운행한다는 방침이다. 2호선은 양산~장산 구간에 11개의 급행 정차역을 만든다. 완행(84분)보다 31분 단축된 급행열차(54분)가 도입될 전망이다.

또 C-Bay-Park선을 용두산 공원, 광복동, 부평동 구간으로 순환 연장하는 한편 송도선과 연계해 원도심·서부산권의 연결을 꾀할 계획이다. 하단~녹산선의 경우 경제성 확보를 위해 정거장을 1개 축소하지만, 감서선과 기장선은 변경 없이 당초 노선 계획대로 반영한다.

하지만 엄도선, 우암감만선, 초읍선, 동부산선의 경우 대안노선 검토와 경제성(B/C) 분석 등의 결과가 현 시점에서는 선정 기준을 만족하지 못하는 것으로 분석됐다. 부산시는 이들 노선을 '후보 노선'으로 두고 변화요인이 발생하면 결제적 타당성을 재검토하기로 했다.

2차 변경안까지 확정된 10개 노선의 사업비는 모두 4조 4004억 원 규모다. 중앙정부가 60%, 부산시가 40%씩 재정을 부담해야 한다. 부산시는 다음 달께 시의회 의견청취를 하고 국토교통부에 제출한다. 국토교통부는 현재 연구기관의 적정성 검토와 관계부처 협의, 국가교통위원회 심의 등을 거쳐 승인·고시한다. 부산시 이성무 도시철도과장은 "노선별 투자 우선순위에 따라 예비타당성 조사 신청 등 절차를 추진할 계획"이라며 "대규모 국가재정이 투입되는 사업이기 때문에 한꺼번에 신청하기보다는 4~5년에 1~2개 사업을 신청하는 방향으로 생각한다"고 밝혔다.

2차 변경안에 대해 의견이 있는 시민은 오는 25일 오후 6시까지 부산시청 홈페이지와 부산시 도시철도과(051-888-4075)를 통해 의견을 전달할 수 있다.

안종엽 기자 jnyun@busan.com