

신안산선 노선개요 (영등포구)

2010~2013 (재정사업)

5개역(여의도, 영등포, 도림사거리, 신풍, 대림삼거리)
※2012년 환경영향평가



도림로 333 인근, 외부출입구 4개소

도림사거리역

2015~2019 (민자사업)

5개역(여의도, 영등포, 도림사거리, 신풍, 대림삼거리)
※2018년 환경영향평가



도림로 337 인근, 외부출입구 2개소

2010~2013 (재정사업)

5개역(여의도, 영등포, 도림사거리, 신풍, 대림삼거리)
※2012년 환경영향평가



시흥대로 657 인근, 외부출입구 3개소

대림삼거리역

2015~2019 (민자사업)

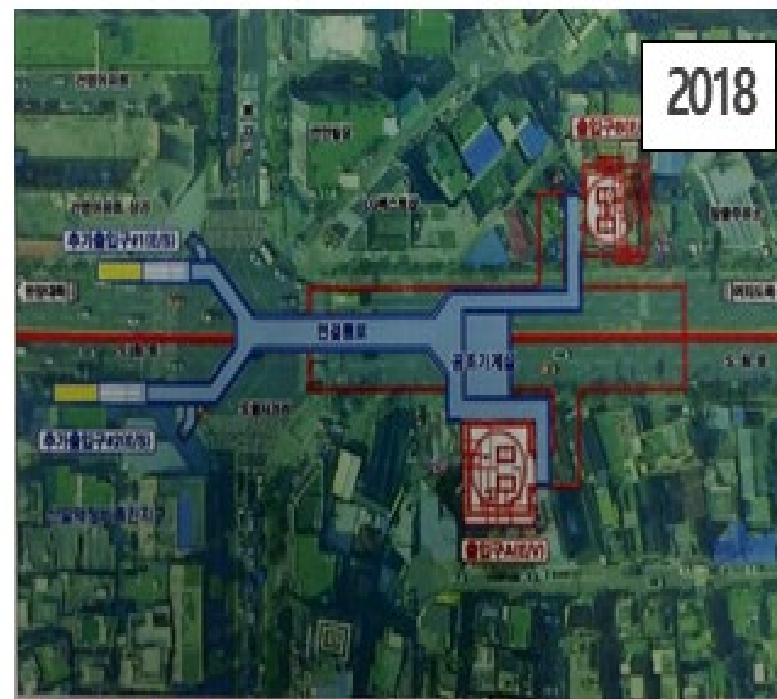
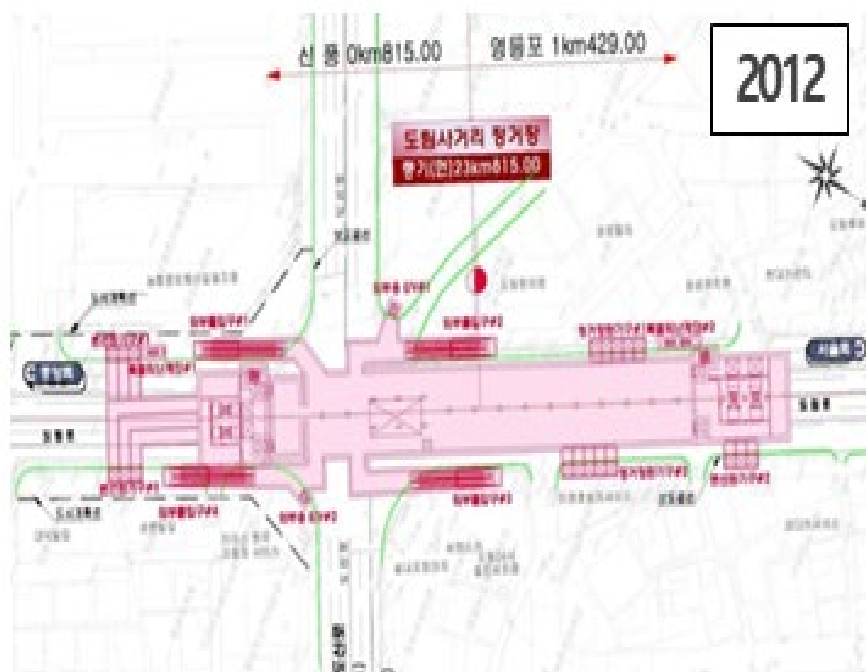
5개역(여의도, 영등포, 도림사거리, 신풍, 대림삼거리)
※2018년 환경영향평가



시흥대로 649 인근, 외부출입구 2개소

도림사거리역 요구사항

협이되지 않은 사유지 활용시도 중단, 실시설계와 같은 수준의 일반 출입구로 원상복귀



당초 지하도 방식의 외부출입구 계획을 타당하지 않은 사유로 변경한 것이 민자사업자이므로
출입구 원상복구를 요구하는 주민에 대해 원인자부담 운운하는 것은 적반하장이며,
이와 같은 불필요한 논란을 증식하는 방법은 국공유지(보도)를 활용한 일반적인 출입구의 건설임

대림삼거리역 요구사항

'12년도 실시설계를 바탕으로 한 서울시 고시내용을 최대한 활용하여 출입구 위치 조정



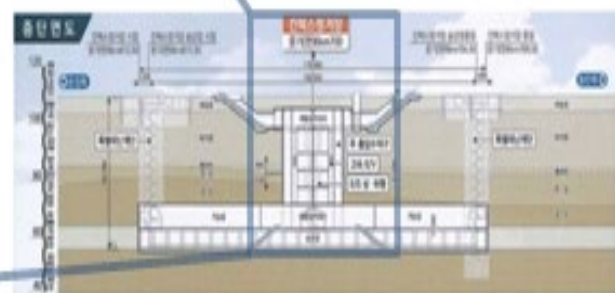
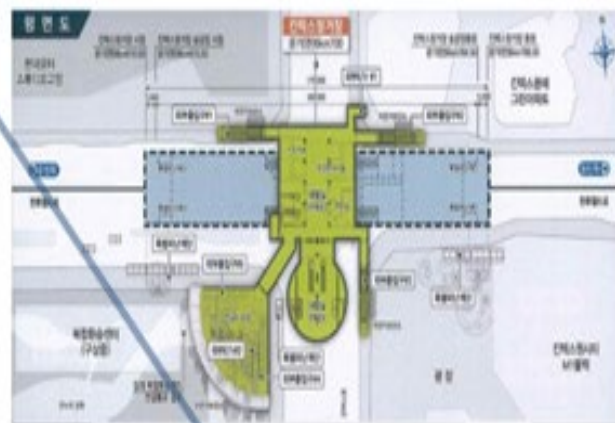
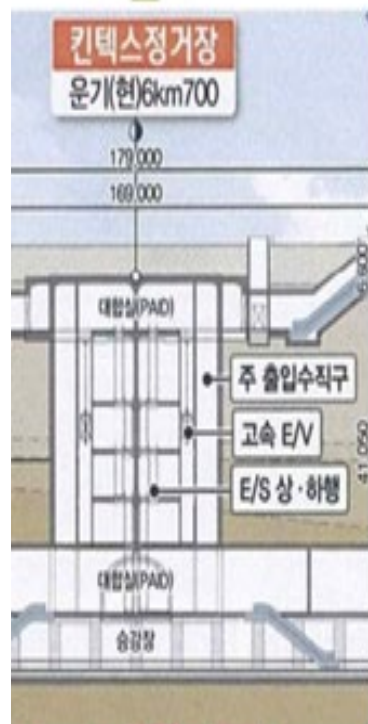
'09년 철도의 건설기준에 관한 규정 제 22조 제정 당시부터 승강장은 곡선반경 600m 이상에 설치 가능한 것으로 규정되었으므로, 재정사업 당시의 대림삼거리 정거장 위치는 곡선부가 아니므로 정거장 설치조건에 위배되지 않음



재정사업 당시(좌상단, 우측)는 곡선반경(R) 300m로 공개공지(A) 인근 출입구 및 노선설계 모두 만족
민자사업자의 곡선반경상 설치불가(좌하단) 논리와 배치되며, 단순 출입구 연장이라도 실시해야 함

GTX A 노선 (킨텍스역) - 심도 54m

출입구 5개소, E/S 24대(내16/외8), E/V 8대(내6/외2), 피난계단 5개소



GTX는 심도 50m급, 신안산선은 심도 70m급

신안산선 (도림사거리역) - 심도 70m

출입구 2개소, E/S 4대(내4/외0), E/V 9대(내2/외7), 피난계단 2개소

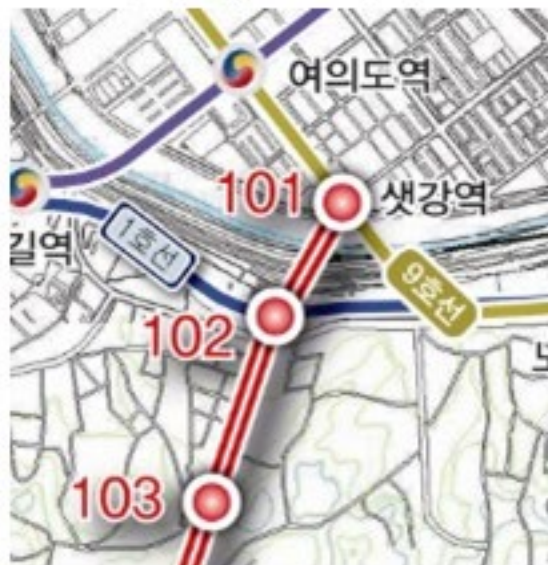


단면계획



화재 등 사고에 적절한 대처를 위하여 출입구 위치와 개수 변경이 필요

경전철 신림선 기본설계 (여의대방로 직진)



경전철 신림선 실시설계 (여의대방로 우측, 아파트 하부 통과)



경전철 신림선 변경 (여의대방로 서측 직진)



실시설계 단계에서, 기본계획 대비 불필요한 변경으로 주민 안전상의 문제 야기

→ 해당 구간만 제외하고 타구간 정상 착공

→ 문제 해결 후 '22년 5월 28일 신림선 전구간 개통

모두의 의견이 일치한 구간은 즉시 착공 가능! 합리적 문제제기는 착공을 방해하지 않음!