
청량리역 광역환승센터 종합구상

2020. 10. 28.

국토교통부·서울특별시

☐☐ 목 차 ☐☐

I. 추진배경	1
II. 현황분석 및 장래예측	2
III. 광역환승센터 종합구상	4
IV. 향후계획	10

I. 추진배경

- GTX-B·C 결절점이자 동북권 진·출입 관문인 청량리역의 위상 변화에 선제적으로 대비하기 위해, 청량리역 종합구상 수립 착수
 - 현재도 매일 15만 명이 이용하는 청량리역에, GTX 등으로 이용객이 33만 명(30년)으로 확대되면 명실상부 대표 교통거점으로 자리매김
 - * 현재 환승서비스 수준이 E등급까지 발생되며, 접근 도로의 교통혼잡도 가중
 - 또한, 구도심 낙후 개선을 위해 정비사업 등이 활발히 계획·추진되고 있고, 대학·연구기관이 밀집해 있는 등 발전 가능성 내재
 - * 다만, 서울시 5개 생활권(동남북·서남북 등) 중 고용·문화 인프라지수 최하위
- 이러한 교통·도시 각 부문별 잠재력을 특화·강화한 종합적인 큰 그림*을 구상하여, 청량리역과 역세권을 전면적으로 개편할 필요
 - * 관계기관 간 긴밀한 협력을 바탕으로, 권역 기반의 통합구상 수립
 - 광역교통 거점이라는 강점 극대화를 위해서는, 여러 교통수단 간 유기적인 연계 등 GTX를 중심*으로 한 환승시스템 재편이 핵심
 - * 현재 1호선 위주 교통체계에서, GTX가 핵심이 되는 대중교통 이용패턴 예상
 - 아울러, 편리한 대중교통을 기반으로, 일자리·문화 및 주거 등이 어우러지는 동북권 활성화 중심지 육성 방안도 동시에 구상

☞ 동북권 유일의 'GTX- 환승 Triangle'인 청량리역 입지여건을 십분 활용, ①교통과 ②도시가 융합된 「종합구상」을 선제적으로 수립

II. 현황분석 및 장래예측

1. 교통부문

- (현황분석) 1호선·분당선 등 7개 철도와 46개 버스노선이 교차하는 대규모 환승역이며, 1호선을 허브로 대중교통 이용패턴* 발생

* 총 이용객 15만 명 중 1호선 35% / 환승객 5.4만 명 중 1호선 관련은 64%

- 그러나, 1호선과 버스 및 지상철도(분당선 등)의 연계가 미흡하고 환승동선이 복잡한 탓에, 청량리역 전체 교통서비스 질 저하

* 대합실 이원화(1호선 B2F, 민자역사 3F) / '1호선-버스' 환승 서비스수준 D

- 또한, 버스가 복잡한 도심의 중앙차로와 가로변을 횡단하고, 광역 버스 회차시설 부재 등으로, 혼잡도 증가 및 교통사고 발생 심각

* 첨두시간 평균속도 20km/h / 서울지역 노인 보행사고 최다 발생(서울시, '18)



- (장래예측) GTX 중심으로 대중교통 패러다임이 변경될 예정으로,
 - GTX는 수도권 대중교통의 골격이 되는 주요 이동수단이 되고, 현재 철도와 버스 등은 청량리역의 접근 교통수단으로 전환

* 청량리역 총 이용객('30년) 33만 명 중 환승수요 14만 명으로 분석되었고, 이 중 'GTX B-C' 및 'GTX-1호선' 등 GTX와 관련된 환승은 84%

⇒ GTX 환승을 최우선 고려하고, 버스운영체계 등 동시 개선 필요

2. 도시부문

- (현황분석) 동북권 광역교통 결절점인 핵심 역세권이고, 인근에 대학 및 연구기관 밀집* 등 청년이 주도할 수 있는 성장기반 보유

* 대학 및 흥릉클러스터 등 연구기관 약 10곳(서울에서 가장 많은 대학 입지)



- 그러나, 이러한 성장기반을 가지고 있음에도 불구하고, 청년 등을 위한 일자리가 서울시의 다른 생활권에 비해 상대적으로 취약

* 직주균형지수('17년): 도심권 364 > 동남권 207.5 >> 동북권(청량리역) 74

- 또한, 저층 위주의 오래된 건축물이 다수 분포(30년 이상 50%)하고 있으며, 문화시설* 등도 부족

* 인구 10만 명 당 문화기반시설 변화('10~'17): 종로구(+7.93) >> 동대문구(-0.15)

- (장래예측) 현재 계획·추진 중인 반경 1km 범위 내 10여곳의 주택사업(재개발 등)이 완료되면, 정주환경은 일부 개선될 것으로 전망

- 다만, 다양한 계층을 위한 공공주택도 함께 필요하며, 무엇보다 일자리 등이 뒷받침되지 않으면 환승역세권의 활성화도 저하

⇒ 청량리역 인근 공공부지 등을 검토하여, 지역 특화자원을 활용한 혁신 일자리 창출, 신성장 산업 육성 등을 위해 복합개발 필요

Ⅲ. 광역환승센터 종합구상

【 목표 및 추진전략 】

목표	GTX 대중교통의 혁신으로 동북권 활성화 거점 육성
기본 방향	<ul style="list-style-type: none"> ◆ (GTX) B, C노선 간 ‘초’ 단위의 수평환승시스템 구현 ◆ (버스·기존철도) GTX 접근성 등을 개선한 연계교통체계 구축 ◆ (도시) 일자리·문화·주거 등의 복합개발로 중심기능 강화
추진 전략	<ol style="list-style-type: none"> 1. (계획수립) 개별사업 중심 ⇨ <u>권역 중심의 통합구상</u> 2. (추진시기) GTX 완공 후 ⇨ <u>GTX 계획단계에서 선제적 대비</u> 3. (추진주체) 분야별 칸막이 ⇨ <u>국토부·서울시·공공기관 협업</u>



1. GTX-B 및 GTX-C 간 '초' 단위의 수평환승시스템 구현

◆ 수도권 대중교통의 골격이 되는 GTX의 효과 극대화를 위하여, 청량리역에서 B노선과 C노선 간 환승 대기시간을 최소화

□ (개요) 청량리역은 경기 동부(남양주 등) 및 북부(양주·의정부 등)에서 GTX-B·C를 이용해 20분 내 서울로 진입하기 위한 주요 경유지

○ 다만, B·C노선 간 환승(예타안)을 위해서는 대심도에서 수직·수평 이동 반복 등 환승동선이 길고 복잡하여, 급행효과 상쇄 우려

□ (구상) 청량리역에서 'X 자'로 교차될 예정이었던 B·C노선을 평행하게 변경하고, 수평환승시스템 구축을 통해 초단위 환승시간 구현

* 수평환승시스템 사례: 김포공항역(공항철도-9호선), 금정역(1호선-4호선)

○ B노선 하차 후, 지하 50m 깊이에서 계단 등을 통해 복잡하게 이동하지 않고, 같은 승강장에서 바로 C노선 환승

* B노선 상행선과 C노선 상행선이 동일한 승강장 활용(하행선은 하행선 끼리)

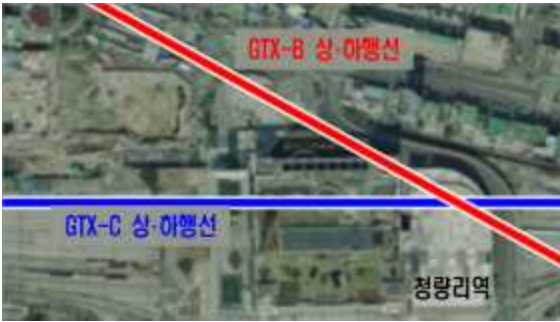





○ 또한, 향후 GTX 운행시간 조정 등을 통해서, B노선과 C노선 간의 청량리역 환승 대기시간이 최소화되도록 검토할 계획

* (사례: 마석역 → 정부과천청사역 이동) B노선으로 청량리역 도달 후, 정차해 있는 C노선에 바로 환승해서 32분 만에 도착(현재는 철도로 약 90분 소요)

□ (효과) 수평환승을 통해 '남양주 ↔ 강남·서초·과천·수원' 및 '양주·의정부 ↔ 서울역·여의도·인천' 접근성이 현저히 향상

○ 수평환승시스템의 효과가 제고되도록 운영체계를 계획하여, 급행철도 신규노선을 신설하는 것과 같은 사업효과를 구현

【 수평 환승시스템 개념도 】

구분	기존(예타안)	수평 환승시스템
선형	 <p>《 'X 자' 교차 》</p>	 <p>《 평행배치 》</p>
승강장	 <p>《 노선별 승강장 》</p>	 <p>《 방향별 승강장 》</p>
환승 동선	 <p>《 수직·수평이동(약 75m, 1분15초) 》</p>	 <p>《 승강장 내에서 환승(12m, 약10초) 》</p>



2. 버스 및 기존철도의 GTX 접근성 등을 개선한 연계교통체계 구축

◆ 청량리역 교통핵심인 GTX를 중심으로 환승체계를 전면개편하고, 버스운영 시스템 등을 포함해 고질적인 문제를 근본적 해결

□ (개요) 향후 GTX가 개통되면 '철도-철도' 간 환승뿐만 아니라, '철도-버스' 간 환승도 GTX 관련 수요가 대다수인 것으로 예측

* 청량리역 전체 환승수요 14만 명('30년) 중 GTX와 관련된 환승은 84%

○ 따라서, GTX로의 접근동선을 간결하게 계획하고, 현재 지상 버스정류장 일대 교통혼잡 등 누적된 문제점들도 근본적으로 해소

□ (구상) 개별 교통수단인 GTX와 1호선·버스 이용자 등이 함께 사용하는 ①통합대합실(지하)을 계획하여, 환승시간 최소화 등 편의 제고

* 통합대합실에 여러 교통수단 이용객 집결 후, 각 수단별로 이동(Hub & Spoke)

○ 또한, 지상 버스정류장을 ②통합대합실과 연계한 버스환승센터로 개편하고, 왕산로의 단절된 버스중앙차로*를 환승센터를 통해 연결

* 現 버스차로: 중앙차로 → 지상 버스정류장(가로변, 중앙차로 단절) → 중앙차로

○ 아울러, 구리·남양주 등에서 청량리역에 진입하는 버스를 위해서, ③회차시설을 신설하여 현재의 불필요한 회차동선*(약 2km) 개선

* 청량리역 주변 약 2km를 회차하는 버스현황: 22개 노선이 매일 2,400회 운행

□ (효과) 통합대합실과 버스환승센터, 회차시설 등을 유기적으로 연계·개선하는 등 일대 대중교통 이용편의를 획기적으로 제고

○ 현재 1호선·버스 등 환승 서비스수준 'D~E 등급'이었던 것을, 대폭 개선하여 평균 환승시간 2분 대(C등급)로 GTX 이용이 가능

○ 버스중앙차로, 회차시설 등을 통해 혼잡도 및 사고 완화에도 기여

【 버스 등 교통체계 개편 전·후 개념도 】



* 이해를 돕기 위한 개념도로, 향후 설계 등 구체화 과정에서 변경 가능

【 이미지 예시(국·내외 사례) 】



3. 일자리·문화·주거가 어우러지는 복합개발로 중심기능 강화

◆ 청량리 환승역세권의 부지활용 가능 여부를 검토하여, 배후자원 (대학 및 연구기관 등)과 연계한 일자리·주거 등 공간 창출

□ (개요) GTX 등 철도망 확충 및 교통체계 개편 등 빠르고 편리한 대중교통을 기반으로, 도시의 핵심기능 육성을 통한 자족성 강화

* 청량리역 일대는 서울시 '2030서울플랜' 상 7대 광역중심 중 하나

○ 청량리역의 광역적인 입지 여건을 고려하여, 상업·업무·문화기능 집적을 통한 동북권의 내실있는 성장 및 균형발전 유도



□ (구상) 청량리역을 중심으로 주요 축별로 연결되는 특화기능 조성

○ 왕산로축: 수도권 동북부 및 3기 신도시 등과 도심을 연결하는 '업무·상업축'으로 구상

○ 홍릉로축: 홍릉 연구단지, 인접 대학 등과 연계하여 'R&D·산학 연계축'으로 구상

○ 시립대로축: 대학가로 활성화하기 위해 '청년·창업문화축'으로 구상

⇒ 연구단지, 인접 대학 등과의 시너지를 활용해 지역에 특화된 일자리 및 신성장 산업을 창출하고, 이와 연계한 청년주택·문화시설 등 함께 도입

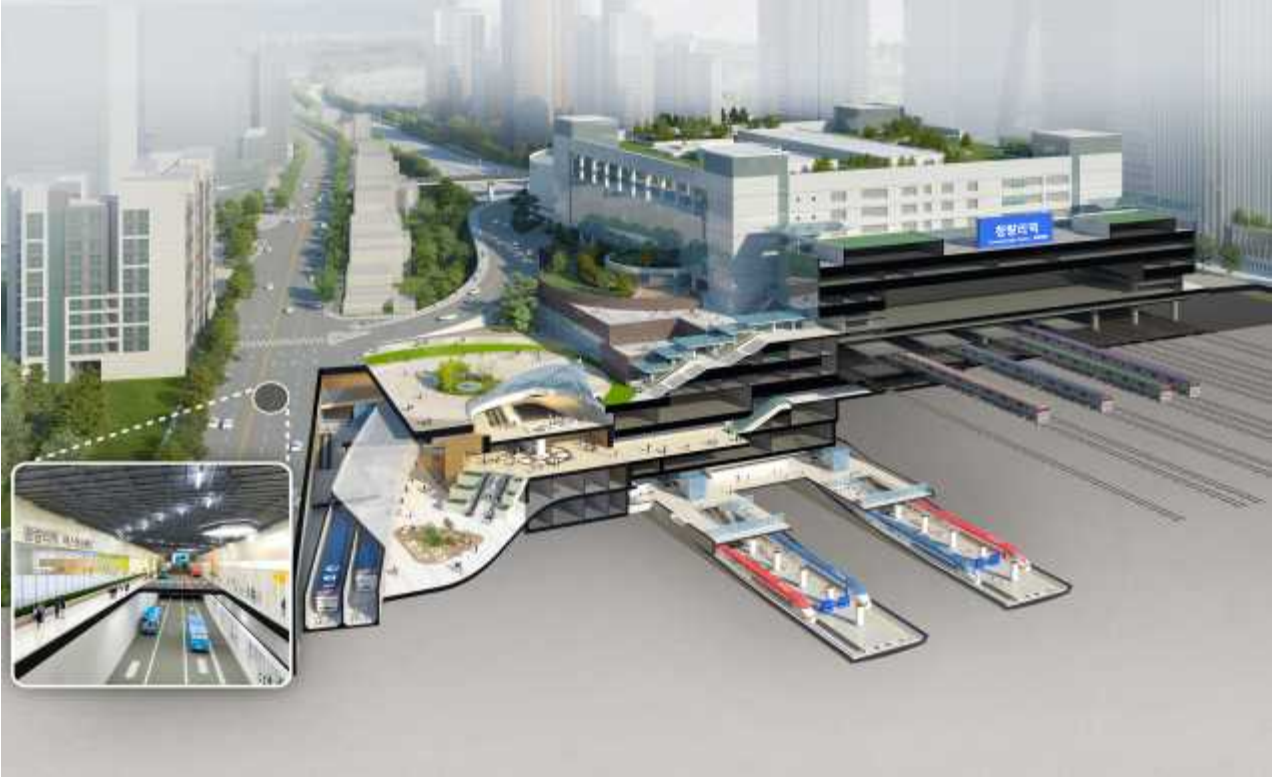
【 청량리역 일대 공간구상 개념도 】



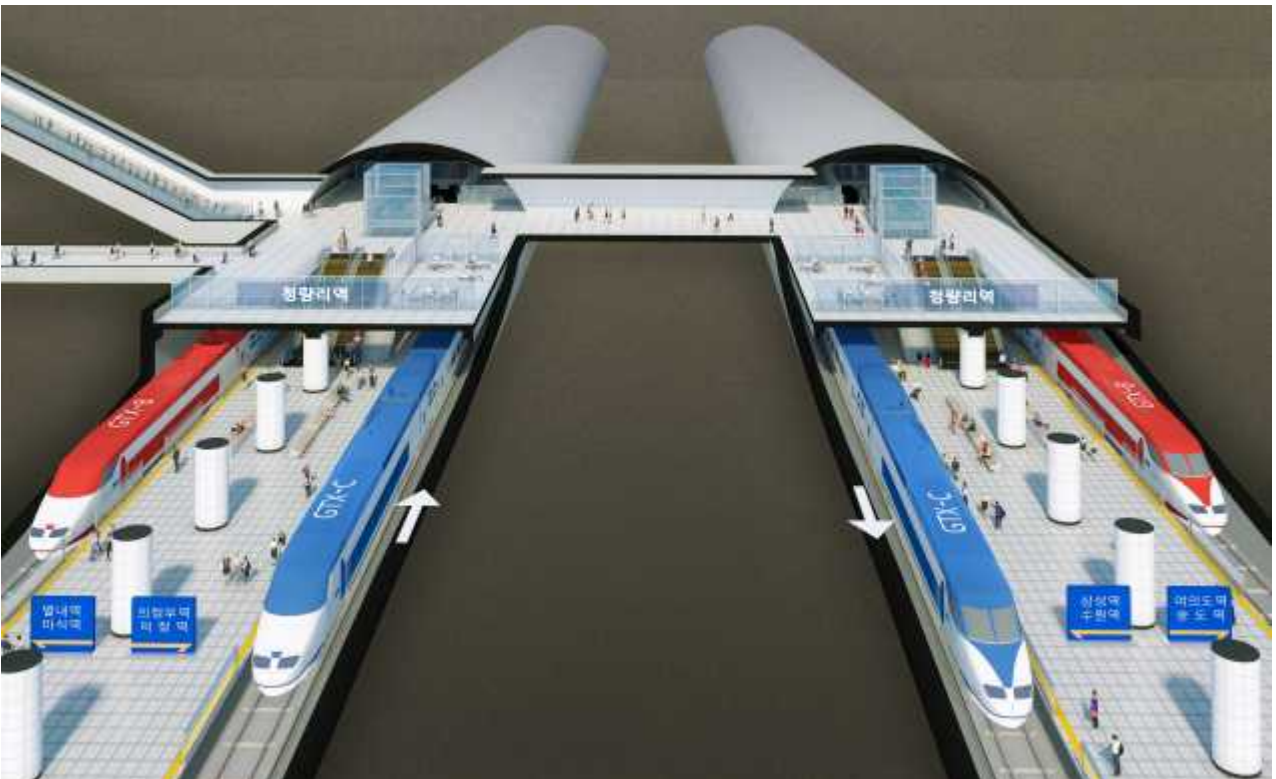
IV. 향후계획

- (교통) GTX 개통과 함께, 환승센터 등 모든 교통시설을 동시에 이용할 수 있도록 법정계획 반영 등을 통한 이행력 확보
 - 수평환승 등 GTX 관련 내용은 B·C노선 기본계획 등에 반영* 후, 민간사업자를 선정하여 설계 등 구체화 과정을 거쳐 추진 예정
 - * B노선: 기본계획 중반단계('21년 수립) / C노선: 기본계획 완료단계(연내 수립)
 - 버스환승센터는 「제3차 환승센터 기본계획('21~'25)」 등 법정 상위 계획 반영('21년 初)을 통해서, 사업 추진근거를 마련
 - 또한, 지하 배치 등을 면밀히 검토하고, 환승센터 개발계획 수립을 위해 대광위·서울시 등이 협업하여 후속 연구용역 추진('21년)
- (도시) 철도 확충과 연계한 청량리역 일대 통합적 관리계획 수립
 - 청량리역 일대를 동북권 광역거점으로 육성하기 위한 종합발전 계획을 수립(~'21년) 하고, 국토부·서울시 등 유관기관 지속 협업
 - 단계적 사업시행을 위한 지구단위계획 등 도시관리계획 수립 추진

【 청량리역 구상도 】



【 GTX-B, C 수평 환승시스템 구상도 】



【 청량리역 버스환승센터 구상도 (예시) 】



* 상층: 청량리역을 통과하는 버스 / 하층: 남양주·구리 등 회차 버스

【 통합대합실 구상도 】

