

# 정채식과 사례 - KTX 광명역

# 목 차



실 패 사 레 개  
소 개

실 패 원 인 석  
분 석

개 선 방 안 및  
금 맺 말

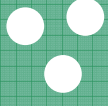


# 실 패 사 레 소개

# 실패 사례 소개 (1)



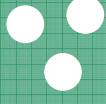
대한민국 최대의 '간이역' - KTX 광명역



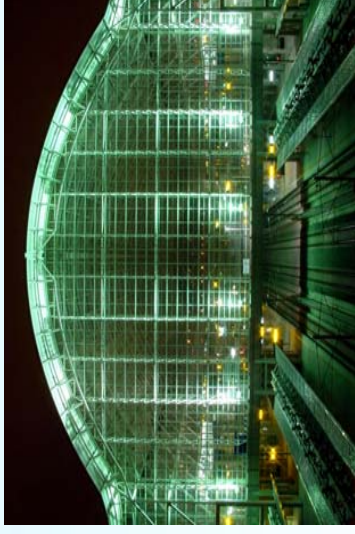
# 실패 사례 소개 (2)



## 광명역



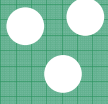
- 위 치 : 경기도 광명시 일직동 267-2번지 일원
- 부지면적 : 79,899평 지하 2층, 지상 2층 (철골+철근 콘크리트조)
- 역사길이 : 가로 297미터, 세로 148미터
- 투자금액 : 4,068억원(건축비 1,256억원)
- 열차운행횟수 : 1일 93편성 (주말 123편성)



# 실패 사례 소개 (3)



## 광명차량 (주박) 기지



- 위 치 : 경기도 광명시 소하동 일대, 기아자동차 소하리 공장 인근  
(광명역 북동쪽 약 2Km)
- 부지면적 : 3만여평
- 선로의 수 : 16개
- 투자금액 : 270억원
- 특 징 : 말만 차량기지이지 차량은 한 대도 없음  
시발역변경과 함께 행신차량기지가 생기면서 유령기지가 됨





# 서부연패륜

# 실패 원인 분석 (1)



## 실패의 배경

- 최초계획 : KTX서울지역 시발역을 남서울역(지금의 광명역)으로 설정
- 취 지 : 서울 및 경기남부의 편의 증진  
경부선 포화 해소  
역세권 개발 등을 통한 서울 과밀화 해소 및 국토균형발전
- 이용대상 : 서울 서남부 및 인천, 경기주민 1,400만 명
- 최대 수용인원 : 14만 7천 명



# 실패 원인 분석 (2)



## 계획 변경

- 정부에서 광명역의 교통시설 미비를 이유로 시발역 변경 (광명역 → 서울역)
- 서울역에 새로운 고속철도역사(면적 9만 5천평, 건축비 900억) 준공

## 현재

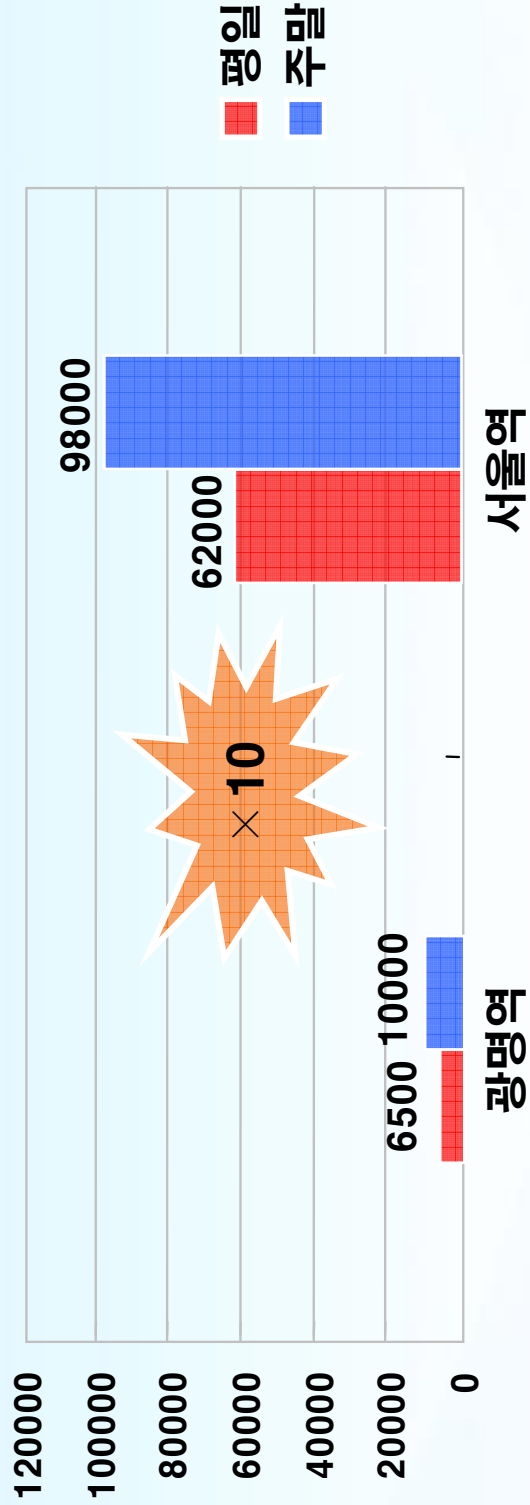
- 웅장한 역 규모에 비해 이용객이 현저히 적은 '애물단지'로 전락, 예산낭비의 대표적 사례

# 실패 원인 분석 (3)



이용객의 턱없는 부족

- 광명역 이용객수(하루 평균) : 평일 6,500여명, 주말 10,000여명
- 서울역 이용객수(하루 평균) : 평일 62,000여명, 주말 98,000여명



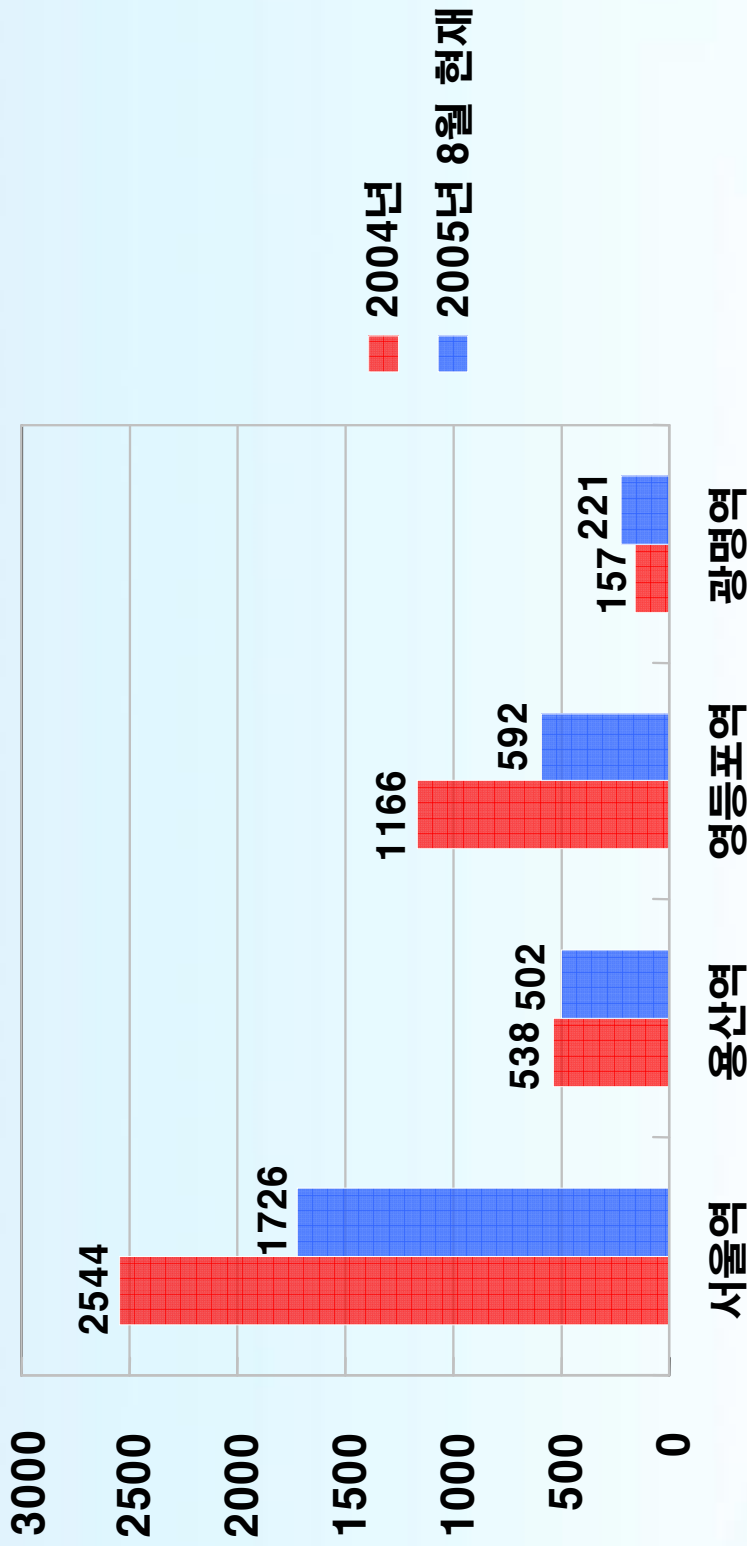
출처 : 서울신문('05. 9. 13)

# 실패 원인 분석 (4)



## ● 수도권 4개역 연간 이용객 현황 (단위 : 만 명)

출처 : 서울신문('05. 9. 13)



※ 광명역 최근 이용객수 : 444만 7천명('06. 3 ~ '07. 2) 자료 : 건교부

# 실패 원인 분석 (5)



## 연계 교통수단 미비

- 2004년 4월 KTX 개통과 함께 고속버스 8개 노선, 리무진버스 4개 노선 좌석버스 2개 노선, 마을버스 3개 노선 등이 마련
- 그러나 이용객이 적어 심각한 적자로 인해 다음해 노선을 정리하게 됨
- 인천광역시 한 관계자의 말



# 실패 원인 분석 (6)



## 근본적인 원인

- 건교부를 비롯한 정부의 정책일관성의 문제
- 연결교통망이나 시발역에 관한 섬세한 준비 없이 막연히 2028년에 가서야 정상적으로 운영되는 것을 목표로 하고 무리하게 사업추진
- 공급책임을 가진 한국고속철도가 적자를 이유로 수시로 계획변경 시도
- 적자해소를 위해 영등포역 정차 주장, 행신역의 시발역 승격 요구
- 심지어 화성, 평택에서도 정차역 신설 요구
- 잦은 계획변경은 정부의 정책일관성과 최초의 목표를 흐리게 함

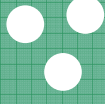


# 스포츠 경기장 개편 방안

# 개선 방안 (1)



## 연계버스 확충



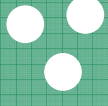
- 지하철역 연계버스 : 7호선 광명사거리역 외 11개 지하철역 연계버스마련
- 고속 / 시외버스 : 7개 노선
- 공항리무진버스 / 광역급행버스 / 마을버스 : 1개 / 3개 / 1개
- 시내버스 : 10개 노선
- 셔틀버스 : 광명역 ~ 관악역간 15분 간격으로 직통운행 (2005. 6. 10일 부터)



# 개선 방안 (2)



## 철도연계수단 마련 (셔틀전철)

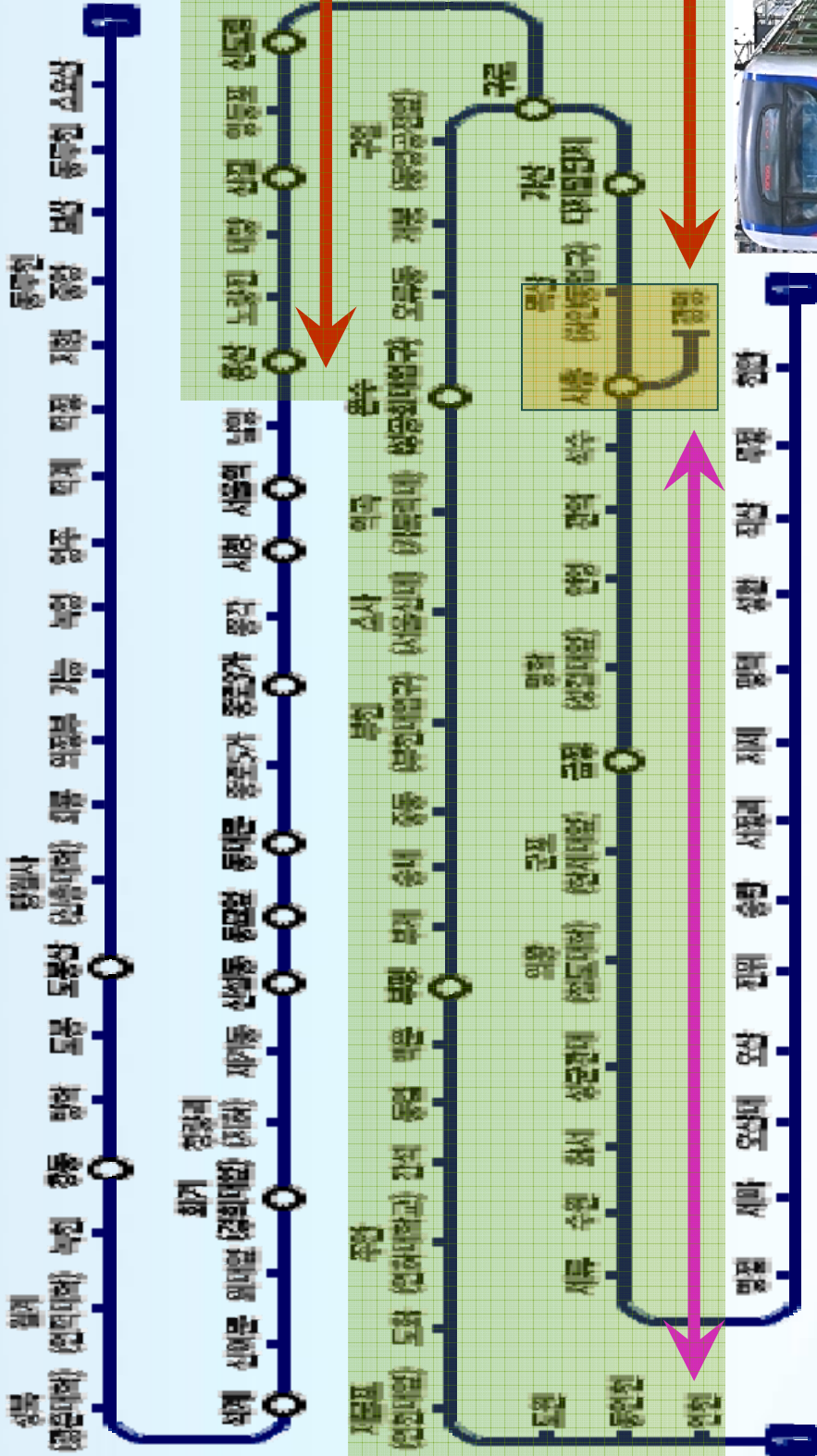


- **개통일 : 2006. 12. 15 (금)**
- **구 간 : 용산역 ~ 광명역**
- **배차시간 : 30분**
- **특 징 : 유일한 철도연계수단이라는 취지는 좋았으나  
개통 4개월도 안되어 문제점 발생**





# 개 선 방안 (3)



# 개선 방안 (4)



## 다른 교통연계수단 계획

- 광명 경전철 사업
- 구간 : 관악역(경부선) ↔ 광명역(KTX) ↔ 철산역(지하철 7호선)
- 총사업비 : 4,512 억원
- 개통예정 : 2010년
- 신안산선 : 여의도 ↔ 광명역간 12.9km 2011년 완공예정
- 제2공항철도 : 인천공항 ↔ 인천역 ↔ 광명역 49.3km 2015년 완공예정
- 수도권 남부선 : 광명역 ↔ 분당간 20.5km 2020년 완공예정

## 결론

- 열질러진 물은 다시 담을 수 없다는 속담  
= 이미 지어진 광명역은 다시 다른 곳으로 옮길 수 없다.
- 연계교통망이 완성된 후 장기적인 안목으로 시발역을 되찾아와야 함
- 역세권 개발과 서남부 수도권 포함하는 국토균형발전이라는 의도 구현
- 역 근처에 물류센터 유치, 코레일멤버십회원의 경우 포인트 5% 추가
- 발전계획을 민과 관이 공유하여 매우 작은 노력이나 제안도 수용해야



감사합니다!!!

# 구로역부근 (경부, 경인선 분기점)

