

철도운영, 건설보다 중요하다.



조응래 경기연구원 선임연구위원
(raycho@gri.re.kr)

1 경기도 광역철도사업 추진현황

1.1 하남선 및 별내선 철도건설

경기도는 하남선과 별내선 광역철도사업을 진행하고 있다. 하남선은 서울 도시철도 5호선을 연장하는 노선으로 1조 334억 원의 사업비를 들여 강동구 상일동에서 하남시 창우동까지 7.7km 구간에 5개 정거장이 설치된다. 미사지구 보금자리주택 건설과 연계하여 1단계 구간 4.8km는 2018년까지 개통하고, 2단계 창우동까지는 2020년 개통할 예정이다. 하남시는 그동안 시를 통과하는 철도가 없어서 철도이용률이 매우 낮았는데 하남선 건설을 통해 철도이용이 증대될 것으로 예상된다.

별내선은 1조 2,806억 원의 사업비를 들여 강동구 암사동에서 남양주시 별내지구까지 12.9km 구간에 6개의 정거장이 설치된다. 별내지구 및 다산신도시 진건지구, 인창·수택지구, 구리 월드 디자인센터 추진 등과 연계하여 건설되는 노선으로 2022년 완공 예정이다.

1.2 하남선 및 별내선 운영비 부담

하남선과 별내선은 경기도가 직접 건설하는 최초의 광역철도이다. 경기도와 해당 시·군이 건설비의 30%를 부담하고 운영비는 100%를 부담한다. 지자체가 시행하는 광역철도는 운영비까지 부담해야 하기 때문에 승객수요가 적으면 운영적자로 인해 향후 지자체 재정에 많은 부담이 되고 지방재정을 악화시킬 수 있다. 하남선의 운영비용은 연간 152.4억 원, 별내선의 운영비용은 연간 218.7억 원 수준으로 예측되고 있다. 운임수입은 하남선이 139.0억 원, 별내선이 213.8억 원으로 하남선은 연간 13.4억 원의 적자를, 별내선은 4.9억 원의 적자를 낼 것으로 예측되었다. 운임수입과 부속사업수입을 합한 운영수입은 하남선이 150.8억 원, 별

내선이 222.3억 원으로 하남선은 연간 1.6억 원의 적자를, 별내선은 3.6억 원의 흑자를 낼 것으로 예측되었다.¹

인구고령화에 따라 무임승차 이용객이 늘어나는 구조에서 요금수입으로 운영비용을 충당하기가 쉽지 않은 상황이다. 이에 따라 운영비용 절감을 위한 다양한 방안의 모색이 필요하다. 특히 운영비 절감에는 한계가 있으므로 운영수입 및 부대수입을 늘리기 위한 방안이 적극 모색될 필요가 있다.

2 운영수입 증대방안 모색

2.1 운영비용 절감 위한 협상 필요

철도 운영에 따른 적자를 해소하기 위해서는 인건비, 동력비, 유지관리비 등 운영비용을 줄이기 위한 방안이 우선적으로 모색되어야 한다. 철도운영을 경기도가 독자적으로 시행하면 젊은 기관사를 채용하고, 역무원을 줄여서 인건비를 줄일 수 있지만 하남선은 기존 도시철도 5호선을, 별내선은 도시철도 8호선을 연장 운행하는 형태라 독립적 운영에 한계가 있다.

광역철도는 서울시내 지하철과 달리 역 간격이 넓고 이용객이 많지 않기 때문에 철도운영 특성을 고려한 운영경비 산정 및 분담기준을 마련하여 운영비용을 최소화시킬 필요가 있다. 철도운영 비용을 줄이기 위한 방안으로 철도관제는 기존 철도운영기관이 담당하고 철도역사 운영은 해당 시가 직접 관리하여 재무성을 개선시키는 방안의 검토도 필요하다. 따라서 기존 철도운영기관인 서울교통공사와의 협의를 통해 합리적으로 운영비용을 절감하는 것이 바람직하다.

2.2 운영수입 증대를 위한 노력 필요

운영비용을 줄이는 것 못지않게 중요한 것이 운영수입을 증대시키는 방안이다. 승객 수요를 늘리기 위해 이용 편의시설을 확충하고 역사 내 유휴공간을 활용한 임대사업, 차내 광고 및 역구내 광고사업, 통신시설물 임대사업을 적극 추진하여 부대수입을 극대화할 필요가 있다. 임대수입은 이용승객 수와 직접적으로 연관되기 때문에 적정 규모의 공간을 확보하여 임대매장의 공실률이 높아지지 않도록 운영하는 것도 중요하다.

철도역사 주변의 토지 이용을 효율화하거나 기존에 추진되고 있는 개발사업과 연계하여 철도이용 승객의 증대를 유도하는 방안도 적극 모색해야 한다. 상업, 주거, 호텔, 업무 공간 등으로 개발하는 부대사업은 이용승객도 늘리면서 운영수입도 늘릴 수 있는 방안이다. 최근 한국철도시설공단은 경의선 용산~가좌 간 복선전철을 지하화하면서 발생한 지상부지인 홍대입구역과 공덕역 일대를 복합역사로 개발하여 비즈니스, 관광, 쇼핑을 위한 공간으로 만드는 계획을 진행하고 있다. 복합역사개발을 통해 나온 이익금을 철도 운영비용에 활용하여 운영 적자를 줄이는 방안을 적극 모색할 필요가 있다.

주변 부대사업의 적극 발굴은 해당 지자체의 의지가 중요하다. 철도역 부대사업은 규모가 커서 철도건설을 담당하는 부서 단독으로 추진하는데 한계가 있으므로 도시계획, 방재, 문화관광, 공원녹지 등 관련 부서가 협력하여 좋은 아이디어를 발굴할 필요가 있다.

1. 한국철도기술연구원 외(2016), 철도 운영비 절감 및 수익증대 방안 연구, 경기도

3 효율적인 철도운영 방안

3.1 편리한 환승체계 구축을 통한 이용 활성화

철도는 도시의 발전을 견인하는 교통시설이다. 버스, 택시, 자전거 등 다양한 교통수단과 연계해서 철도역을 운영하게 되면 시민들이 이동이 편리해진다. 역 구내에 환승 관련 정보를 제공해 주는 안내판을 설치하여 버스노선, 배차시간, 버스도착 정보를 제공하여 이용자 편의를 도모하게 되면 대중교통 이용이 보다 편리해 질 것이다. 하남선의 경우 H1역(강일역)은 외곽순환고속도로 하부에 건설되는 철도역이다. 외곽순환고속도로 상에 경기순환버스 정류소를 설치하게 되면 철도와 광역버스 및 시외버스와의 환승이 원활해져 이용객이 늘어날 것으로 예상된다. 사업비 증가 및 사업기간 연장 등을 우려하여 당초 계획대로 추진하기 보다는 이용객의 환승체계 개선, 이용수요 증대 등 더 나은 대안으로 사업이 추진될 수 있도록 지속적으로 노력해야 한다.

3.2 스마트 역사 운영계획 수립

건설 단계에서부터 에너지 절약형 친환경 제품의 적극적인 이용을 통해 유지관리비를 최소화하는 것이 중요하다. 전등, 마감재 등 역사 내·외부 설비자재 선정 시 에너지 절약형 제품을 적극 구매하고, 빔물이용을 활성화할 뿐만 아니라 태양광 활용 등 신재생에너지의 적극 활용이 필요하다.

철도설계 지침에서 제시되지 않은 내용 중에서도 역사의 효율적 운영을 위해 필요한 혁신적인 기술과 제도를 적극 도입하는 것이 바람직하다. 또한 안전한 철도이용이 이루어질 수 있도록 건축, 교통, 환경, 정보·통신 분야의 신기술이 융합된 스마트 철도역사 계획 수립을 통해 기존의 철도건설과 달리 향후 운영비용의 절감까지 고려한 철도사업 추진이 필요하다.

3.3 철도 총괄계획가 제도 도입

철도역사가 효율적으로 운영되도록 만드는 작업은 오케스트라가 조화로운 소리를 만들기 위해 노력하는 과정과도 같다. 도시재정비 사업 등에 도입하고 있는 총괄계획가(Master Planner) 제도를 철도사업에 도입하여 사업추진의 종합 검토 및 사전 조정이 이루어지도록 제도를 정비하는 것이 바람직하다. 철도관계, 역사운영 등을 총괄적으로 자문하는 총괄계획가 및 자문단 제도를 도입하는 것이다.

이를 위해서는 총괄계획가의 역할을 명확히 설정하고 조정 기능을 충실히 수행할 수 있는 전문가를 위촉하여야 한다. 자문단은 분야별로 구성하여 계획, 설계, 시공, 운영단계에서 사업시행자가 마련한 계획안을 검토하고 자문을 실시하여야 한다. 건설 위주의 철도사업에서 운영을 고려한 효율적인 철도사업이 추진되도록 한국철도학회를 중심으로 많은 전문가들의 관심과 역할이 필요하다.