

“도시 경쟁력·삶의 질 향상” vs “수백억 적자 ‘돈먹는 하마’ 전략”

광주 도시철도 2호선은 민선 6기 출범과 함께 운장현 광주시장의 재검토 지시로 건설 여부와 방식 등이 원점에서 재검토되고 있다.

시는 애초 사업비 1조9053억원(국비 60%, 시비 40%)을 투입해 시청~상무역~금호지구~월드컵경기장~백운광장~서구, 남구 등 44곳의 정거장을 순환하는 총 연장 41.9km짜리 도시철도 2호선을 건립할 계획이었다.

관련 설계가 진행중인 2호선은 계획대로라면 2016년 하반기에 착공해 2025년 완공된다. 국비는 올해 52억원, 내년 136억원이 배정돼 있다.

하지만 운 시장의 재검토 지시로 시작된 도시철도 2호선 수요 예측조사에서 우려했던대로 교통 수요와 공사비용 부풀리기가 드러나면서 건설방식 등을 놓고 논란이 거세다.

조사에서는 노선과 건설방식 재조정 등을 통해 전체 공사비용의 최대 10%인 2000억원 안팎의 건설비용도 절감할 수 있을 것이라는 분석이 나오기도 했다.

시는 올 연말까지 2호선 건설과 관련한 재정상태 등 다양한 내용을 시민들에게 알린 뒤 TV토론 등을 통해 시민의견을 수렴

광주 도시철도 2호선 건설 찬반 팽팽



광주 도시철도 1호선은 지난 2004년 4월 28일 첫 운영을 시작한 광주도시철도 1호선은 공사비만 1조 6444억원이 투입됐으며 20.5km구간에 19개 역이 설치돼 있다. 서구 농성역에 정차한 전동차에서 시민들이 내리고 있다. /김진수기자 jeans@kwangju.co.kr

하고 최종 결정한다는 계획이다.

시는 여론조사를 통한 결정도 고려하고 있다.

토론 및 여론조사는 미건설과 노면구간 확대를 통한 예산 절감, 원안 건설 등 3가지 안이 제시될 것으로 보인다.

운장현 광주시장은 이와 관련, 최근 광주시의회에 출석해 “일부에서는 도시철도 2호선과 관련해 시의 입장이 결정된 것으로 이해하는 시각이 있지만, 아직까지 어떤 것도 결정된 바 없다”면서 “재정상황 등을 시민들에게 알리고 시민의 결정에 따르겠다”고 밝혔다.

한편 도시철도 2호선 건설의 도화선이 된 1호선은 지난 2004년 4월 28일 첫 운영을 시작했으며, 공사비만 1조6444억원이 투입됐다.

20.5km구간에 19개의 역이 설치돼 있으며, 두 개 구간으로 공사가 진행됐다. 1구간(용산 차량기지~상무역)은 2004년 4월 28일, 2구간(김대중컨벤션센터~속동 차량기지)는 2008년 4월 11일 개통됐다.

/박진표기자 lucky@kwangju.co.kr

광주에 활력 ... 조속히 건설돼야

贊

도시철도는 대도시에서 운행되는 철도로서 중앙정부와 지방정부가 건설비를 부담해 건설하고 이후 지방정부가 운영하고 있다. 도시철도는 안전하고 경제적이면서 친환경적으로 인구 100만명 이상인 대도시를 중심으로 지하철을 건설·운영하고 있다. 나아가 수도권에서는 도시와 도시간을 연결하여 광역도시철도를 운영하고 있어 국민 삶의 질 향상과 경기활성화에 많은 기여를 하고 있다. 도시철도는 도시의 경쟁력과 직결됨에 따라 장기적인 관점에서 미래 교통수단으로 우선적으로 도시철도를 고려해 건설 운영된다.

도시철도의 노선 결정시에는 자체 시뿐만 아니라 근교의 도시와 연결 노선을 계획해 이용객이 늘어나며 원래를 목적을 다 할 수 있다. 그러나 광주시의 경우에는 근교 도시와 연결이 안된 상태이며 시 내부적으로도 주요거점이 없는 상태로 1호선을 운행하고 있어 안타까울 따름이다. 이러한 문제점을 해결하기 위해서는 1호선을 화순에서 나주까지 연장할 필요성이 있으며, 빠른 시간 안에 2호선을 건설하는 명분이 제기된다.

광주도시철도 2호선의 경우 애초 고가방식의 경전철로 도시철도를 계획했으나 고가건설에 따른 도시미관 저해 등의 사유로 저심도 방식으로 기본계획을 변경하여 현재 기본설계 중이며 168억의 정부예산도 심의 중이다. 하지만 6·4 지방선거 이후 건설의 필요성과 건설방식에 대한 재검토가 요구돼 전문가회의를 통해 광주2호선을 건설해야 한다는 의견이 모아졌지만 추후 시민들의 의견 수렴을 남겨둔 상황이다.

4차에 걸쳐 전문가 회의 결과를 살펴보면 대다수가 2호선을 건설하자는 필요성에 공감하는 분위기가 있었다. 건설방식 또한 처음 계획대로 저심도 방식이 적절하며 단지 공사비를 절감하기 위해 일부 구간에 노면방식을 확대하는 방안이 대안으로 제시되었다고 한다.

지방재정이 열악한 상황이라 가용할 재원이 한정돼 2호선 건설 및 운영에 따른 시의 재정부담이 증가될 것이라는 우려는 무인시스템을 도입하여 운영비를 줄일 수 있다. 시설비와 운영비 적자는 전체 광주시 투자 가용재원의 약 1% 정도로 시내버스 준공영제 시행으로 2013년 기준으로 지원된 재정지원금이 약 400억원 규모로 2호선이 미건설시 더 많은 버스를 대체교통 수단으로 제공되어 재정지원금은 눈덩이처럼 늘어날 전망이다. 도로 확충에 따른 비용을 제외하고라도 현재 2호선의 기본 계획에서 예측한 지원 규모와 유사한 것으로 검토되었다.

따라서 시내버스보다는 도착 시간이 정확하면서 장거리 이동시간 단축을 위한 교통수단의 확충 등 근본적인 대책이 필요하다. 유일한 해결책은 무엇일까? 도시철도라고 생각한다.

광주도시철도 2호선의 경우 1991년부터 타당성 조사를 실시해 현재까지 20여년을 충분히 검토했다. 2013년 말에 국토



송문석

150만 도시 1호선 한계

시민 교통복지 실현 최적

교통부에서 기본계획을 승인한 국책사업으로 진행 중이다. 2호선의 경우 지속적인 자동차 증가에 따른 사회비용을 줄이고 교통효율을 증대시키기 위한 대중교통 중심의 인프라 확충이 바람직하다.

현재 국내 경전철 사업이 대부분 민자사업 형태의 잘못 시행된 일부분만 보고 또한 광주1호선이 단일노선으로 수단간 연계성이 부족하고 구도심 위주로 노선이 형성돼 이용률이 저조한 상황만 가지고 건설을 반대하는 것은 논리적으로 맞지 않다.

서울 등 타 도시에서도 순환선을 건설한 후 네트워크가 형성돼 기존 1호선의 수요가 많아졌으며, 이제는 지하철이 없는 도시는 교통지옥으로 상상을 초월할 많은 2차적인 피해가 닥쳐올 것은 자명한 사실이다.

따라서 인구 150만명의 광주시에서 1호선만으로는 한계가 있다. 다른 교통수단을 검토할 경우 도로확충의 어려움과 매연 등 환경문제가 발생해 도시의 기능이 떨어진다. 정시성과 대량 수송능력을 가진 도시철도를 조속히 건설해 균형잡힌 도시발전과 고령화 사회를 대비한 시민의 교통복지 실현을 위한 도시 경쟁력을 높일 수 있다. 추진과정에서 우려되는 문제점들은 설계, 시공, 운영과정에서 충분히 해결할 수 있을 것이며, 건설 후 버스노선 조정 등으로 수단간 역할분담 및 유기적인 환승체계를 구축해 운영적자 부분도 상당부분 해소될 것이므로 지금까지 ‘장고 뒤 악수를 두는’ 우려를 범하지 않았으면 한다.

아울러 환경측면에서도 지구온도 상승을 제한하기 위해서는 친환경적인 도시철도 위주의 대중교통 정책이 절실히 요구된다. 저탄소 및 에너지 효율증대 관련 신산업 창출, 광주의 브랜드가치 향상, 경기활성화에 기여할 뿐만 아니라 시민에게 효율적인 교통서비스를 제공하는 등 창조경제의 실현을 위한 첫걸음이라 생각되므로 2호선의 조속한 건설을 촉구한다.

<한국교통대학교 철도대학장>

反

직장인들은 정해진 월급 받고 그 돈으로 이리 쪼개고 저리 쪼개며 살아간다. 가끔은 좋은 자동차로 바꾸고, 좋은 집으로 이사, 가족들에게 선물도 사주고 싶어 한다. 그러나 주머니 사정으로 생각해 그칠 때가 더 많은 게 현실이다. 광주시도 예산만 많으면 도시철도 2호선도 건설하고, 경제, 문화, 복지 분야 등에 예산을 집중하면 얼마나 좋겠는가.

광주시의 2013년도 재정자립도는 수입이 1조1000억원인데 비해 예산규모는 3조3400억으로 37.34%에 불과하다. 이는 전국광역시 중 꼴찌다.

비교대상인 도시 규모가 비슷한 대전은 45%, 대구 43%, 인천 56%이며, 재정 자립도 역시 광주시는 62%로 전국 최하위다. 재정적자 역시 0.627로 최하위다. 부채비율도 광주시는 6.24%에 불과하다. 대전은 4.56%이다.

인구수 역시 올 9월 말 현재 대전은 153만명으로, 147만명인 광주시를 6만명이나 추월했다. 회계별 지방채 잔액도 광주 8000억, 대전 7000억으로 모든 수치와 통계를 광주시는 타 경쟁도시와 비교할 수 없을 만큼 경쟁력이 약화돼 있다.

1호선 건설비용에서 갚아야 할 돈이 아직도 133억 원이나 남아있다. 1호선 건설 당시 2013년 기준 233만 명에 달할 것이라는 인구추계는 153만 명에 그쳤고, 이용객도 2011년 기준 35만4207명으로 예측됐으나 4만8518명로 집계됐으며, 교통이용 부담률 역시 9.2% 예측에서 2.1%로 나타났다. 고스란히 엉터리 용역의 결과다.

1호선 영업손실액은 2009년 710억원에서 2013년에는 760억원으로 증가하는 등 갈수록 늘어나고 있으며, 당기순손실 또한 2009년 280억원에서 2013년에는 360억원으로, 운영비는 2008년 30억원에서 2014년 400억원으로 늘어나는 등 매일 1억원 정도의 적자 운영비를 광주시에서 지원하고 있는 상황이다.

이와 함께 광주시는 시내버스 준공영제로 2014년에만 470여억원을 지원하고 있으며, 2020년에는 800억원대로 늘어날 것으로 전망되고 있다. 제2순환도로재정지원 역시 2014년에 290억원에 이르며, 2025년에는 488억원으로 늘어날다. 2014년 현재 도시철도, 2순환도로, 시내버스 3가지만 보더라도 약 1200억원을 광주시에서 재정지원을 하고 있는 것이다.

2014년 기준 광주시 예산 중 수송 및 교통 분야는 4150억원으로 전체 예산의 10.42%로, 하루 기준으로 약 11억원에 이른다. 여기에 광주시 산하 공사·공단 전출금 등 적자액까지 합하면 천문학적 수치까지 올라간다. 특히 도시철도 1, 2호선 완공시 수송 부담률은 12.07%로 예상하고 있으나 50% 신뢰도도 보면 6%로 추정된다.

완공 후 연간 1000억원 정도의 적자가 예측되고 있으나



변원섭

수요예측 적중률 안 맞아

미래 먹거리기에 투자해야

1500억원이 될지 2000억원이 될지 전문가들도 모른다고 할 지경이다.

광주시가 민선 6기들어 꾸린 2호선 건설 TF팀에서도 수요예측 적중률이 맞지 않은 것으로 나왔다. 일부에선 1호선의 하루 적자 1억원을 줄이기 위해 2호선을 건립해야한다는 주장도 있는데, 적자로만 놓고 본다면 차라리 현재 운행중인 광주도시철도 1호선의 운영을 중단해야한다는 결론이 나온다.

1호선 건립 당시의 활용한 정부통계 기준을 2호선 역시 활용하고 있는데, 이를 믿을 수 있는 수치라고 말하는 전문가가 아마도 해당 용역회사 뿐일 것이다.

전국적으로 도시철도운영 수요예측 용역자료를 적중률이 터무니없이 부풀려져 있다는 결과물과 TF팀내 결과와 전문가들의 의견을 비교해 보아도 2호선 역시 수요예측과 손익분기 예측이 잘못돼 있는 것으로 볼 수 있다.

광주시는 국립아시아 문화전당 완공에 맞춰 문화예술 관광분야, 자동차과학기술, 광산 등에 집중 육성해 미래의 먹거리기를 만들고 생산적인 곳에 투자해야 하는데도, 지속적으로 버티기만 하고 있다면 희망은 없어질 것이다.

지난 10년 동안 전문가 그룹 논의과정에서 일부 이해 당사자들이 참여해 구성된 위원회에서 재정분석 없이 결정한 도시철도 2호선 건설은 무효화해야 한다. 만약 강행하겠다는 현재 용역결과대로 수익률이 보장될 경우엔 해당 공무원과 용역회사, 추진 찬성 의견을 제출한 사람들에게 성과급을 평생 지급하고, 그 결과가 도출하지 못할 경우에는 적자금액을 본인들이 보전하겠다는 책임각서를 제출하고 추진할 것을 제안한다. 잘못 결정된 편리함이 또 다른 혜택을 받아할 힘 없는 소외 약자계층들의 혼란만 나오게 할 것이며, 재정적 타미만 후손들에게 물려주는 결과가 될 것이기 때문이다.

<한국농림협력 호남본부장>

1·2층 이태리가구, 3층 통원목가구, 4층 모던가구, 5층 던롭침대

30%

홍스케이스 SINCE 1990

www.hong79.com

광주 동구 장동 58-15

☎1899-0240

세계 최고 던롭침대 1년 한번 세일 11월 16일까지