

## 의정부·용인·김해 경전철 사업의 실패와 교훈

– 정치적 목적의 끼워 맞추기식 수요 조사 실시, 다면적 검증 필요 –

양성모 KBS 기자

오전 7시 30분 시청역. 출근 시간인데도 승강장은 한산했다. 3분 간격으로 도착하는 열차가 조금 전 지나갔다. 열차 도착까지 남은 시간을 알려주는 시계는 2분 30초를 막 지나고 있었다. 한두 명씩 에스컬레이터를 타고 승강장으로 올라왔다. 열차가 역사에 들어왔지만 승강장엔 4명이 전부였다. 문이 열렸다. 10여 명의 승객들이 내렸다. 영하의 추위에 잔뜩 움츠린 사람들은 주위를 살필 겨를도 없이 승강장을 빠져나갔다. 다음 열차가 도착했다. 이번엔 직접 승차했다. 2량뿐인 열차에 빈자리가 보였다.

“평소에도 승객이 이정도인가요?”

“출퇴근 시간에는 좀 많은데 낮엔 썰렁해요.”

열차는 탑석역을 향했다. 정면의 창을 통해 고가 철로가 보이는 풍경이 이채롭다. 이 열차엔 운전사가 없다. 개통 초기에는 열차가 멈추는 사고가 잦아 승객들이 불안해했지만 이제는 모두 적응한 듯 무심한 표정이다. 다행히 사고는 줄었지만 개통 4년 만에 더 큰 사고가 터졌다. 의정부 경전철 이야기다.

### “낮엔 썰렁”... 개통 4년 만에 ‘파산’

경전철 운영을 맡은 의정부경전철(주)은 지난 1월 11일 이사회를 열어 서울중앙지법에 파산 신청서를 냈다. 지난해 말 기준으로 2,400억원의 운영 적자를 기록했기 때문이다. 지금과 같은 상태로 향

후 25년 동안 경전철을 계속 운영할 경우 예상되는 적자는 1조원에 이를 것으로 전망된다고 한다.

법원이 파산을 결정할 경우 의정부시가 운영사에 지급해야 하는 해지시 지급금은 2,000억원을 훌쩍 넘을 것으로 예상된다. 의정부시는 법원에 파산 기각 결정을 내려달라고 요청하는 한편 해지시 지급금에 대해서도 법정에서 다투보겠다는 입장이다. 결과가 어떻게 나오든 지루한 법정 공방을 피할 수 없고, 적지 않은 세금을 쏟아부어야 할 처지다. 의정부 경전철은 어쩌다 이런 애물단지가 됐을까?

사업 계획부터 추진, 개통, 운영 과정에 여러 문제점이 있었겠지만 결국 문제의 근원은 ‘승객이 너무 없어서’고 그렇게 적은 승객을 ‘예측하지 못해서’다. 의정부경전철에는 총사업비 6,700억원이 투입됐다. 운영사와 의정부시가 맺은 실시협약에 따르면 개통 첫해 하루 평균 이용객을 7만 9,000명으로 예상했다. 개통 5년차인 지난해에는 하루 평균 11만 9,000명이 이용할 것으로 예측했다. 그런데 실제로 개통 첫해 하루 평균 이용객은 1만 2,000명으로 예상치의 15%에 불과했다. 지난해에도 승객은 3만 5,000명으로 예상과 거리가 멀다.

다른 경전철도 약속이나 한 듯이 똑같은 상황이다. 우리나라 첫 경전철인 부산~김해 경전철은 지자체에 힘겨운 짐이 된 지 오래다. 건설에만 1조 3,236억원이 투입됐지만 세금 폭탄으로 날아왔다. 개통 전 예측한 하루 평균 예상 승객 수요는 21

만 1,000명이었지만 개통 첫해 하루 평균 이용객은 3만명에 그쳤다. 예측치의 14% 수준이다. 게다가 ‘최소운영수익보장(MRG : Minimum Revenue Guarantee)’ 협약으로 인해 실제 운임수입이 예상 운임수입의 90%보다 적으면 부산과 김해의 양 지자체가 분담해 운임수입 보조금을 사업자에게 제공해야 했다. 개통 직전에 MRG 기준을 80%로 변경하긴 했지만 앞으로 20년 동안 사업자에게 지급해야 할 보조금은 2조원 가까이 될 것으로 추정된다.

2013년 개통한 용인경전철은 개통 첫해 승객을 16만명으로 예측했지만 실제로는 5% 수준인 8,000명에 그쳤다. 1월의 서울 평균 기온이 섭씨 30도를 기록할 것이라고 예보한 꼴이다. 다행히 승객이 늘어나고 있다고는 하지만 매년 300억원 정도의 세금이 경전철 운영사의 적자를 메우는 데 들어갈 것으로 보인다.

### 실제 승객은 예측 수요와 한참 멀어

이런 엉터리 수요 예측의 실태는 지난 2013년 감사원 감사에서 낱알이 드러났다. 의정부경전철의 수요 부풀리기 방법은 이랬다. 예측 모델에서는 이른바 ‘1차 역세권’인 역사 반경 500m 내에서 역사에 접근하는 평균 시간을 2분 30초로 가정한다. 하지만 직선거리로 500m를 걸어도 7분이 걸린다. 이리저리 꺾인 골목길을 걸어야 하는 일반적인 경로를 생각할 때 평균은 최소한 3분 30초 이상이어야 한다. 역사로 이동하는 평균 시간을 너무 짧게 잡아 경전철의 편의성을 과장한 것이다.

역사에서 대기하는 시간(평균 1분 30초)과 도착역에서 최종 목적지까지 이동하는 시간(5~10분)도 계산에 넣지 않아 경전철의 수단 분담률을 최대 8% 포인트 늘렸다.

인구 증가와 진행 중인 개발 사업은 최상의 결과를 가정해 반영했다. 수요 예측에서는 2020년 의정부시의 인구가 52만명으로 증가할 것이라는 전망

이 포함됐지만 2008년 이후 43만명 수준에서 제자리걸음을 하고 있다. 공신력 있는 자료인 국가교통데이터베이스(KTDB)를 사용하지 않고 의정부시가 자체 조사한 가구통행 실태조사를 근거로 수요를 예측해 통행량이 과다 반영된 점도 지적됐다. 수요를 예측하고 결정을 내렸다기보다는 정치적 목적으로 건설 결정을 내린 뒤 수요를 끼워 맞추는 셈이다.

수요 예측 조사를 수행한 한국교통연구원(KOTI)은 당시 만들었던 최종 보고서를 찾을 수 없다고 한다. 분실했다는 것이다. 의정부시도 이 보고서를 갖고 있지 않다고 밝혔다. 엉터리 수요 예측을 토대로 사업을 진행하다가 파산에 직면했는데 그 엉터리 수요 예측 보고서를 찾을 수도 없는 상황이다. 이 정도면 분실인지 인멸인지 분간이 되지 않는다.

### 정치적 목적을 위한 끼워 맞추기 수요 조사

한국교통연구원이 정치적으로 독립성을 보장받지 못한다면 끼워 맞추기식 수요 조사는 되풀이될 수밖에 없다. 어떤 대중교통도 적자를 면하기는 쉽지 않다. 그러나 정확한 수요 예측으로 적자 폭을 줄이면서 교통 약자들의 편의를 최대화할 수 있는 방안을 찾아야 한다. 독립성을 지닌 복수의 기관에서 예측 수요를 조사하거나, 제3의 기관에 반드시 검증 과정을 거치도록 하는 것도 대안이 될 수 있다.

지금과 같이 수요 예측의 정확도가 대학수학능력 시험 5지선다 문제를 찍어서 풀었을 때 맞을 확률만도 못하다면, 그리고 오답으로 점철된 답안지조차 제대로 간수하지 못할 정도라면 사업의 적절성 여부를 처음부터 다시 따져야 할 것이다.

그럼에도 지난해 4·13 총선에서 경전철 관련 공약은 전국적으로 60여 개나 쏟아졌다. 서울에서 추진 중인 경전철 사업만 해도 모두 10개 노선에 이른다. 앞서 개통한 부산~김해경전철과 용인경전철, 의정부경전철과 마찬가지로 장밋빛 청사진을 앞세

우고 있지만 기대와 달리 사업은 꼬여 가고 있다. 전체 10개 노선 가운데 3곳에서만 사업자가 선정됐고, 실제 공사에 들어간 곳은 우이~신설선 한 곳뿐이다. 이마저도 자금난에 빠진 민간 사업자가 사업 재구조화 등을 요구하며 서울시와 갈등을 겪으면서 공사가 중단되기도 했다.

어쩌면 자연스러운 일이다. 약정된 최소 운영 수입을 보전 받는 MRG제도가 2009년 폐지됐고 대부분의 노선이 교통 사각지대인 시 외곽에 설치되기 때문에 셈이 빠른 민간 사업자들은 몸을 사릴 수밖에 없다. 그런데 정치권은 무슨 배짱으로 경전철 사업을 추진하는 걸까?

#### 추진 지자체와 정치권, 책임엔 묵묵부답

김해시와 부산 지역 시민사회단체들은 경전철의 막대한 적자와 이로 인한 지자체의 재정 부담이 잘못된 수요 예측 때문이라며 정부와 한국교통연구원을 상대로 손해배상 소송을 냈지만 법원은 불법 행

위가 없었다며 모두 기각했다. 엉터리 예측에 대한 면죄부다.

지난 1월 용인경전철에 대한 책임을 묻기 위해 시민들이 전·현직 용인시 공무원과 시의원, 한국교통연구원의 연구원 등을 상대로 제기한 1조원대 손해배상 소송에서도 법원은 주민들의 청구를 대부분 기각 또는 각하했다. 전 용인시장 등 소송 청구 상대방들이 경전철 사업 추진 과정에서 저지른 과실에 대해 고의가 입증되지 않았고 과실로 인해 발생한 손해 또한 명확히 입증되지 않았다는 이유에서였다. 과거 경전철 사업을 추진했거나 직간접적으로 개입했던 사람들에게 더 이상 법적인 책임을 따지기 어려워진 것이다.

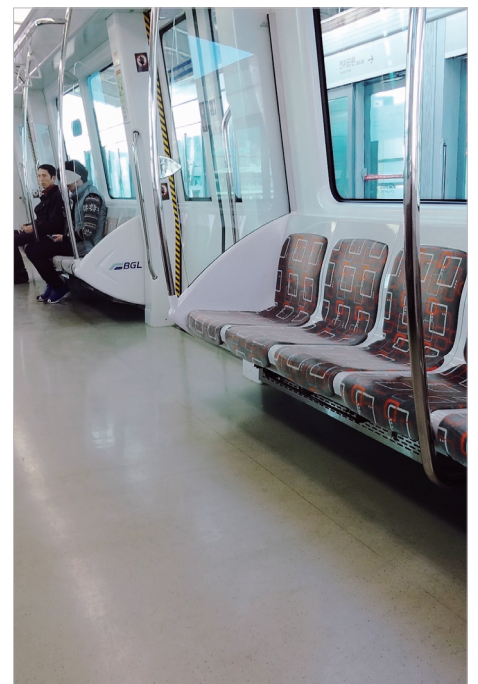
의정부경전철을 추진했던 과거 시장과 지역 정치인들 역시 묵묵부답이다. 그들은 법적 책임도, 경제적 책임도 면한 채 표를 굶어모아 재미를 봤다. 이대로라면 결국 세금 내는 시민들에게 사업 실패의 책임이 돌아갈 것이다. **END**



의정부경전철



용인경전철



김해경전철