

경기북부 철도망 확충 방안



박경철 경기연구원 휴먼교통연구실 연구위원
(pkc108@gri.kr)

1 서론

경기도는 국내 최대 광역생활권으로 1994년 이래 연평균 3.5%의 높은 인구증가율을 보이고 있으며, 대규모 택지개발 사업이 지속적으로 추진되면서 주거뿐만 아니라 문화의 중심지 역할을 수행하고 있다. 그럼에도 불구하고 경기도 면적당 철도연장은 서울의 1/10 수준으로 매우 열악한 상태이며, 경기도를 포함한 수도권 철도연장은 인구 1만명당 0.24km로 런던, 파리, 동경 등 국외 대도시권과 비교하여 14~32% 수준에 불과하다. 이로 인해 승용차에 비해 철도 수단은 속도 및 통행시간 경쟁력이 떨어지는 현상이 나타나고 있다.

[표 1] 국외 대도시권과 국내 수도권 철도시설 비교

구분	런던 대도시권 (2007년)	일드 프랑스 (2007년)	동경대 도시권 (2009년)	수도권(2009년)		
				수도권	서울시	경기도
면적 (km ²)	1,579	12,011	16,605	11,743	605	10,182
인구 (만명)	751	1,160	3,602	2,465	1,021	1,173
철도연장 (km)	1,253	1,665	2,650.1	592.3	340.9	214
인구당연장 (km/만명)	1.67	1.43	0.74	0.24	0.33	0.18
면적당연장 (km/km ²)	0.79	0.14	0.16	0.05	0.56	0.02

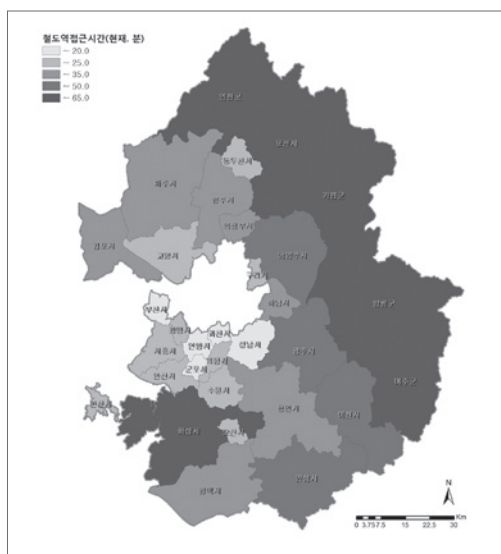
자료 김채만(2010). 급행광역철도의 기능 정립 및 효과분석. 경기연구원

2 본론

2.1 경기도 지역별 철도 서비스 비교

경기도 철도시설 부족문제 중 중요한 이슈 중에 하나가 경기북부와 경기남부의 서비스 격차 문제이다. 같은 경기도임에도 불구하고 경기남부에 비해 경기북부의 철도 서비스는 매우 열악한 상태이다.

일례로 경기북부의 철도역 접근시간의 경우 약 39분으로 경기남부 접근시간 약 28분 보다 1.4배 가 더 걸리는 것으로 분석되었다. 즉, 경기북부 주민들은 철도역에 접근하려면 매우 많은 시간이 소모되기 때문에 불필요한 통행시간을 낭비하고 있으며 이에 따른 고통을 일상생활에서 매일 느끼고 있는 것이다.



[그림 1] 철도역 접근시간(분) 비교

2.2 경기도 지역별 철도 이용객 비교

경기도 철도서비스 불균형 문제는 철도 이용객 불균형으로 직결된다. 경기도 철도이용객을 살펴보면, 경기북부와 남부가 큰 차이는 보일 것을 알 수 있다. 경기남부의 일일 철도이용객은 약 167만명인데 비해 북부의 경우는 약 55만명 수준으로 절반에도 미치지 못했다. 역사당 이용객수 측면에서도 경기북부의 경우는 평균 1만명 정도 밖에 이용하고 있지 않는 것으로 조사되었다.

이 같은 현상은 경기북부의 인구밀도가 낮은 것도 원인이 되겠지만 근본적으로는 경기남부에 비해 열악한 경기북부 철도망에 기인한다.

[표 2] 철도 이용객 비교(2011년)

구분	1일 승하차 인원 (명/일)	역사 당 승하차 인원 (명/개소)
경기남부 74개역 (①)	1,670,576	22,575
경기북부 52개역 (②)	545,931	10,499
차이 (②-①)	-1,124,645	-12,076

자료) 코레일 철도 이용수요 통계

3 경기북부 철도 확충 방안

이상에서 살펴본 것과 같이 경기북부는 열악한 철도 인프라로 인해 지역 주민들은 철도 이용의 불편을 겪고 있으며, 철도이용률도 낮은 실정이다. 이 같은 문제의 근본적인 해결을 위해서는 무엇보다 경기북부 지역의 철도 인프라의 확충이 시급하다.

그러나 국가에서는 수도권 철도 사업보다는 지역균형 발전 논리로 인해 수도권의 지역에 대한 철도 사업에 더욱 많은 노력을 기울이고 있는 실정이다. 특히 경기북부 철도 사업의 경우 국토균형발전 논리에 따른 수도권 교통 인프라 사업에 대한 경직된 중앙정부 분위기와 함께 낙후된 서비스로 인한 경제적 타당성 확보가 어려운 지역 특징(철도 이용객 미약)이 결합되어 경기남부에 비해서도 사업추진이 매우 어렵다. 이 같은 한계를 극복하기 위한 몇 가지 대안을 제시하면 다음과 같다.

3.1 편익항목 개선방안

대부분의 경기북부 철도사업들은 사업 초기단계인 '타당성 검토' 단계에서부터 경제성이 부족하여 사업추진이 무산되는 사례가 많다. 최근에는 교외선 복선전철 사업이 예비타당성 조사를 통과하지 못했으며, 현재 예비타당성 조사가 진행 중인 서울 지하철6호선 연장 사업도 경제성이 부족한 것으로 나타나 사업추진이 불확실한 상황이다. 반면 하남

선과 인덕원~수원선 등의 경기남부 사업은 예비타당성 조사를 통과하여 사업이 진행 중에 있다.

경기남부에 비해 이용수요가 부족한 경기북부 사업은 기존 타당성 조사지침의 편익 산정방법으로는 경제적 타당성 확보가 어렵다. 현재 적용되고 있는 타당성 조사지침들의 기본틀은 1990년대 만들어진 것으로 변화된 사회경제적인 여건을 반영하기에는 한계가 있다.

철도사업의 경우는 통행시간, 운행비용, 환경비용 절감 등의 편익이외에도 통행시간 신뢰성 편익이나 선택가치 편익, 여행 중 활동편익 등의 사회적인 편익들이 존재하는 것으로 알려졌다. 따라서 이 같은 내용을 타당성 조사지침에 편익항목으로 반영하여 철도사업의 경제성을 재평가하는 것이 필요하다.

[표 3] 철도사업 경제성 분석시 편익항목 개선방안

현행	개선방안(편익추가)
<ul style="list-style-type: none"> 차량운행비용 절감 편익 통행시간 절감 편익 교통사고 감소 편익 환경비용(공해, 소음) 절감 편익 	<ul style="list-style-type: none"> 통행시간 신뢰성 향상 편익 : 혼잡에 의해 정시성이 떨어지는 도로에 비해 편리한 철도 편익 선택가치 편익 : 철도노선이 선택가능 대안으로 제공됨에 따라 얻을 수 있는 잠재적 이용에 대한 지불용의액 여행 중 활동편익 : 철도 이용 중에 자유롭게 업무를 수행할 수 있게 되어 발생하는 편익

3.2 종합분석의 개선방안

현행 타당성 조사지침에는 경제성 평가결과를 포함한 종합평가를 통해 최종적으로 사업추진 여부를 결정하는 구조이다. 이 경우 적용되는 지역균형발전 분석에 있어서는 지역낙후도지수가 활용되는데 낙후도지수 산정에 활용되고 있는 지표들은 인구증가율, 제조업종사자비율, 도로율, 승용차등록대수, 의사수, 노령화지수, 재정자립도, 대도시

적 토지이용비율 등의 8개 항목으로 구성된다.

흥미로운 것은 낙후도 산정지표 8개 중 교통관련 지표는 2개(도로율, 승용차등록대수) 밖에 되지 않는다는 것이다. 더욱 놀라운 것은 철도시설에 대한 지표는 전무하다는 것이다. 이 같은 기준에 의해 산정된 낙후도지수에 따르면 경기북부지역은 크게 낙후한 지역으로 분류되지 않기 때문에 종합평가 과정에서 타당성 통과를 어렵게 만드는 기준으로 작동한다.

실제로 전국 170개 시군에 대한 낙후도지수에 따르면, 군사보호시설로 매우 낙후된 경기북부 동두천시가 전국 순위 48위에 랭크되어 낙후된 시군으로 보기 어려운 순위를 보여 현실과 동떨어진 결과를 보여준다.

따라서 타당성조사 과정의 종합평가 부분에 대해서는 경기북부의 현실을 반영한 전반적인 분석기준에 대한 개선이 필요하다.

4 결론

수도권에서 가장 많은 인구를 부양하고 있는 경기도지만 철도망 수준은 서울과 비교할 때 매우 열악한 상황으로 수도권이 세계 대도시권과 경쟁하기 위해서는 꼭 해결해야 될 부문이다. 특히, 경기남부에 비해 경기북부의 철도망은 더욱 열악한 상태로 지역발전 뿐만 아니라 주민들의 통행권 확보 차원에서도 철도망 확충이 절실하다. 하지만 경기북부는 우리나라에서 잘 발전된 수도권이란 인식으로 인해 열악한 철도 인프라에 대한 관심이 덜 했으며, 이로 인해 경기남부와와의 불균형은 더욱 심화되어 왔다.

경기도내 균형발전을 위해 또한 수도권의 전체 경쟁력 강화를 위해 경기북부에 대해 경기남부와는 다른 정책적인 배려가 우선되길 기대해 본다.