시내버스 준공영제란

[대전일보 2005-06-28 23:33]

일부 선진국에서 시행하는 공영제와 현행 민간업계 운영제도의 중간단계다. 만성적자에 시달리는 민영 시내버스의 공공성을 확보해 대중교통의 본래 기능을 확보하기 위한 제도다. 적자에 허덕일 때에는 지방비를 투입해 보전하고 흑자가 나면 시내버스 관련 인프라 구축을 위해 재투자한다. 시내버스 전체 운송수입금은 시가 개입해 투명하게 관리한다. 버스업체는 미리 정해진 표준운송원가에 따라 관리와 운영을 구분한다.

배차간격 길어 기다리다 지쳐
[대전일보 2006-07-04 23:33]

시내버스 준공영제를 실시하며 대전시가 지난해 6개월동안 투입한 예산은 106억5000여만원에 달한다. 유가 보조금을 제외한 액수지만 준공영제 이전에 비해 72억2000여만원이 증가했다. 대전시가 추정하는 올 한해 재정지원 예산액 규모도 210억원대로 막대한 공적자금이 투입되고 있는 셈이다.
하지만 시행 1년째를 맞아 시내버스 준공영제를 바라보는 시민들의 반응은 차갑다.

지난달 4일부터 한달동안 대전시 홈페이지에 접수된 교통국 관련 민원 162건 가운데 99건(61%)이 시내버스의 문제점을 지적하고 있는 것만 봐도 시민들의 불만도를 가늠할 수 있다.

시민들은 준공영제 시행 취지인 '불친절 근절'부터 제대로 개선되지 않았다고 지적하고 있다. 무정차와 승차거부 사례는 여전히 끊이지 않고 있고, 운전중에 흡연하거나 전화통화를 하는 것은 물론 심지어 승객을 폭행한 일까지 벌어지는 등 대전시가 주장하는 '대중교통 혁명'과는 거리가 멀다는 평가다.

노선과 배차에 대한 불만도 폭증했다. 집앞에서 타던 버스노선이 하루 아침에 없어진 데다가 20분 넘게 기다려도 오지 않는 시내버스를 성토하는 민원이 끊임없이 제기됐다.

각종 운영 지표가 호전되고 있지만 적자 규모를 획기적으로 줄일 정도로 신규 승객이 늘지 않으면서 대전시가 감차와 노선 변경의 무리수를 둔 탓이다. 여기에다 간· 지선체계로의 완전 개편이라는 대의명분도 없었고, 완벽한 환승시스템도 뒷받침되지 못해 주민들의 반발만 부르기도 했다.

준공영제의 양대 축인 '정시성'의 의미도 퇴색했다. 오락가락하던 버스 도착시간은 개선됐지만 배차 간격이 벌어지면서 오히려 기다리는 시간이 더 많아졌고, 외곽지역은 잦은 노선변경으로 주민들의 원성을 샀다.

이에대해 대전시는 버스 10대가 1개 노선을 맡아야하는 열악한 상황(90개 노선 902대)에서는 노선 축소는 어쩔수 없었다는 입장이다. 서울의 경우 1개 노선당 19대가 운행(613개 노선 9067대)하고 있다는 것.

하지만 시민들은 요금만 잔뜩 오르고, 별 문제 없이 타고 다니던 집 근처 버스를 하루아침에 없애버린 준공영제가 왜 시행되고 있는 지 반문하고 있다. 1년전으로 되돌아간 셈이다.

금홍섭 참여연대 사무국장은 “준공영제는 버스 개혁을 위해 반드시 필요한 것이지만 대전시의 경우는 사실상 실패한 것이나 다름없다”며 “대전시가 준공영제의 완벽한 성공의 열쇠인 간선급행버스체계(BRT)나 전면적인 간· 지선 노선체계 도입 등 운송효율을 높일 수 있는 방법을 외면하고 있기 때문”이라고 말했다.<權成夏 기자>

버스준공영제 '적자운영' 개선방법 없나

[국정브리핑 2005-09-09 11:42]

일반 시민들이 도시에서 시내버스를 이용하다 보면 도로 정체와 힘든 격무에 시달리는 운전기사와 노선중복으로 인한 과당경쟁으로 인해 불친절하고 난폭운전을 일삼는 과거 시내버스의 이미지가 남아있어 눈살을 찌푸리게 하는 경우가 흔하다.

버스 준공영제란 갈수록 경쟁력이 떨어지고 경영악화로 설 곳을 잃어가는 버스업계의 서비스 질 저하를 막기 위해서 도입되는 공영제와 민영제 사이의 제도로서 우리나라의 경우 광역자치단체를 중심으로 준공영제 도입을 밑바탕으로 한 교통체계 혁신을 추진해 나가고 있다. 준공영제란 말 그대로 시내버스 운행계획과 실적관리, 운송수입금 관리 등 사실상의 운영을 지자체에서 맡고 버스업체는 운행에만 전념하게 되는 한 단계 선진화된 제도이다.

현재의 시내버스는 대부분 지역에서 민영제로 운영되고 있어 일부 지역은 서비스 수준이 현저히 낮고 불합리한 노선체계, 들쭉날쭉한 배차간격 등으로 인한 불편이 남아있다.

작년 7월 버스 노선개편과 동시에 준공영제를 실시한 서울시의 예를 들어 설명해 보면 기존의 모든 서울 시내버스 노선을 사업자로부터 회수해 재편성하고 수익금은 일괄 서울 버스 수익금공동관리위원회로 귀속되어 운행실적에 맞게 각 업체에 동등한 기준으로 배분하기에 버스업체는 인가사항에 따라 노선을 운행, 감독하고 서비스개선에 힘쓸 의무만 남게 되었다는 점에서 보다 선진적으로 바뀌었다고 생각한다. 이렇기 때문에 예전같이 노선조정시 업체간 이해관계가 얽힐 필요가 없어졌으며 자연스럽게 시민의 이동패턴에 맞는 노선체계가 구축되어 기존노선이 보다 합리적으로 조정되고, 수많은 노선이 신설되어 '사람중심의 버스노선 체계' 구축이 가능해졌다.

그러나 시간이 지날수록 하나둘씩 단점이 보이기 시작했다. 대중교통인 시내버스를 지자체에서 떠맡으면서 적자폭이 갈수록 커지자 증차는 불가능하며 기존 보유 댓수의 일정비율을

예비차로 지정하고 운행하지 말도록 하고 변형근로제(Shift)의 도입으로 노선별 일일 운행횟수가 줄어들면서 사실상의 운행량 감축으로 적자폭 감소를 꾀해 왔으며 금번 9월 1일자로 시내버스 467대에 대한 감차를 단행했다. 서울 버스 개편 최초의 공익성과 정시성 운행방침에서 경제성과 탄력배차로 바뀌어 가고 있으며 세부개선방안이 개선효과가 미비한 경우 최악의 경우엔 민영제로의 환원 또한 신중히 검토하고 있다니 심각한 문제가 아닐 수 없다.

준공영제를 실시한 지역의 경우 운수업을 사실상 공기업화 시키면서 버스업체의 기본적인 권한들을 지자체에서 무분별하게 가져가 독자성 없이 모든 사항을 지시받아 운행하는 바람에 버스업체가 용역업체 정도로 전락해버렸다는 점에서 씁쓸한 마음을 감출 수 없다. 지자체에서 뚜렷한 운영계획 없이 오직 준공영제만을 추진해 나간다면 만성적인 적자운영은 불보듯 뻔한 일이며 시민의 세금을 헛되이 쓰이게 되는 것이 아니냐는 비난여론까지 우려된다.

섣불리 준공영제를 실시한 서울시와 대전시는 결과는 물론이고 과정 또한 순탄하지만은 않았음에도 불구하고 장점만 너무 부각된 것이 아닐까 의문을 제기하고 싶을 정도이다. 이와 같이 대도시들이 앞다투어 준공영제를 추진중인데 그 중 대구시는 대구지하철 2호선 개통에 맞춰 오는 10월부터 시작하려던 버스 준공영제를 준비작업이 순조롭지 못하다는 이유를 들어 내년 2월로 연기했다. 이와 같이 시간을 두고 면밀히 검토해서라도 현실에 맞는 준공영제 도입이 필요하지 않나 하는 생각이다.

서울 시내버스 불법운행 고질병 여전

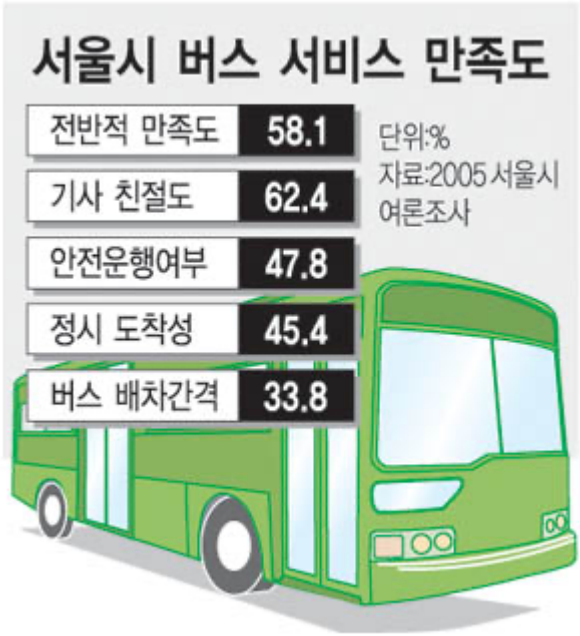
[경향신문 2006-04-26 09:36] 기사원문보기

서울시가 매년 수천억원을 지원하는 버스준공영제가 도입 3년째를 맞고 있지만 불법운행 관행이 여전하고 시민불만도 큰 것으로 나타났다. 경향신문이 25일 입수한 서울시의 '버스준법운행 여부 평가자료'(평가기간:2005년 12월12~23일)에 따르면 버스회사별로 하루 평균 45건씩 불법운행이 일어나고 있는 것으로 드러났다. 버스 1대당 매일 5건, 20㎞마다 1건씩 불법운행이 일어나는 셈이다.

회사별로 '무정차통과'가 하루 23건, 기준속도의 110% 이상으로 주행한 '과속'이 19건, 출입문을 닫지 않고 출발한 '개문발차'가 3건씩 집계됐다.

서울시의 평가자료는 서울시내 버스업체 68곳이 운영중인 모든 버스를 대상으로 실시한 결과를 토대로 만든 것이다. 지금까지 서울 버스의 불법운행은 여러 차례 지적됐지만 서울시의 공식자료로 전반적인 불법운행 실태가 드러난 것은 이번이 처음이다.

이와 함께 서울시가 배차간격이 20분 이상인 5개 버스노선을 따로 분석한 결과, 이들 버스가 정류장에 정시에 도착하는 비율은 평균 46%로 조사됐다. 1,300여 정류장에 버스도착시간표를 부착하고 있지만 절반 이상 지켜지지 않고 있다는 의미다. 특히 도착시간보다 앞서서 정류장을 통



과하는 '조기출발률'이 40%대에 이르는 것으로 나타났다.

이같은 상황은 최근 서울시가 발표한 '2005년 서울시민 여론조사'에서도 그대로 반영됐다.

조사결과에 따르면 시민 58%가 버스 서비스에 만족하면서도 안전운행여부나 정시도착성에 대해서는 절반 이상 불만을 표시했다.

버스운전기사들은 시의 무리한 배차간격 중시 정책 등이 오히려 불법운행을 조장하고 있다고 주장한다. 20여년 경력의 버스운전기사 김모씨는 "시에서 요구하는 배차간격을 맞추다보니 무정차, 과속운행을 하는 경우가 있다"며 "앞차가 불법운행을 해도 간격만 맞추라고 하니 준법운행이 가능하겠느냐"고 불만을 토로했다.

근본적으로 차는 많고 도로는 좁으며 출퇴근 시간에 한꺼번에 차량이 몰리는 서울시 교통 특성상 불법운행을 근절하기는 어렵다는 지적도 있다. 서울시의 한 관계자는 "혼잡한 출퇴근 시간에 지정된 운영횟수와 배차간격을 맞추려다보면 불가피하게 불법운행을 하게 되는 경우가 있다"며 "운영체제 개편 전 경쟁적으로 버스를 몰던 운전자들의 과거 습관도 불법운행의 원인이 되고 있다"고 밝혔다.

서울시는 버스의 공공성과 안정성을 강화하기 위해 2004년 7월 버스준공영제를 도입한 후 지난해까지 3천억원을 투입했고 올해도 1천7백50억원의 예산을 투입할 예정이다.

특히 작년부터는 버스준법운행 독려 차원에서 버스업체에 지급되는 보조금 외에 별도의 인센티브(2005년 1백80억원)를 모범업체들에 제공한다는 방침도 세웠지만 최근에도 하루 동안 380건의 과속운행을 한 업체가 적발되는 등 불법운행 근절에 어려움을 겪고 있다.

고홍석 서울시 대중교통과장은 "버스준공영제 도입 이전에 서울시 버스들이 얼마나 불법운행을 했는지 집계한 자료가 없어 비교는 어렵지만 과거에 비해 불법운행은 크게 줄었을 것"이라고 말했다.

이번 평가자료는 서울시가 BMS(버스운영시스템) 분석을 통해 전체 버스 운행을 분석한 최초의 자료로 향후 회사별 지원액을 산정하기 위한 기준이 된다.

〈송진식기자 truejs@kyunghyang.com〉

－버스준공영제란－

버스운행은 민간기업에서 맡되 운영에 대한 결정과 책임은 지자체가 맡는 방식. 서울시는 2004년 7월 버스운영체제를 개편하면서 도입했다. 서울시는 버스 수입금과 배차간격, 운행대수, 노선 등을 직접 관리하고 있다.

시민 편의를 위해 버스노선을 조정할 수 있고 버스운송사업자 및 노동자의 수입을 지자체에서 보장함으로써 버스운행의 안정성과 공공성을 높일 수 있다. 한편으론 매년 버스운송업체의 적자 노선분을 지자체에서 메워야 하는 부담도 있다.

서울시 버스 준공영제 실시 이후 서울 버스가 친절해지고 일방적 노선변경 사례가 급감했다는 평가를 받는다. 그러나 이번 서울시 실태조사와 평가에서 나타났듯이 불법운행 개선 측면에서는 그다지 효과가 높지 않다는 점을 지적할 수 있다.