

# 경전철, 시민의 관심과 애용이 필요하다

20여년의 긴 산고 끝에 지난해 9월 17일 부산~김해 경전철이 탄생하여 이제 100일이 지났다. 사람의 백일잔치에 비유하자면 “너는 시민들 덕분에 태어났으니, 시민들의 충실한 발이 되어라”라는 덕담을 들을 때이다.

전국 도시철도 중 막내로 태어난 부산~김해 경전철은 다른 도시철도에 비해 체격도 작다. 그러나 그 성능마저 떨어지는 건 결코 아니다. 전동차 스스로 곡선 구간과 아파트 인접 구간에선 안전 운행과 소음 저감을 위하여 속도를 20~30km로 줄였다가 직선 구간에서는 70km로 달린다.

부산~김해 경전철은 새벽 5시부터 밤 12시까지 김해 가야대역과 부산 사상역 사이를 하루 424회 운행한다. 그동안 모든 전동차는 기관사가 있었지만, 우리 경전철은 완전 무인운전시스템이다. 역에 도착해서는 알아서 출입문을 열고 닫으며 출발한다. 개통 초기에는 문을 여닫는 과정에서 약간의 장애가 있기도 했지만 몇 차례 업그레이드와 보완장치를 거쳐 이제는 장애 없이 잘 다니고 있다.

특히 부산~김해 경전철에서 내려다보

## 기고

권오철 부산~김해경전철(주) 사장



는 김해의 풍광은 감탄을 자아낸다. 김해 평야와 낙동강, 김해공항, 해반천, 고분군 등 구경거리가 무궁무진하다.

이처럼 성능이 우수하고 아름다운 부산~김해 경전철을 견학하려는 행렬이 계속 이어지고 있다. 전동차 운영을 조기에 안정시켰다는 평가라서 그 현장을 보고 싶다는 것이다. 개통 후 지난 3개월여 동안 서울, 김포, 의정부 등의 경전철 도입 도시들은 물론이고, 우크라이나와 인도 등의 외국 철도 관계자와 철도대학 학생과 교직원들까지 500여명이 다녀갔다.

우리는 경전철이 인구 50만 명에서 100만 명 사이의 도시에서는 유용한 교통수단이라는 말과 함께 차량정비와 운행 시스템, 역사시설 배치 및 관리체계, 인력운영 등에 대해 설명하고 있다. 승객

수에서는 문제가 있는 것이 사실이지만, 적어도 경전철 운행에 있어서는 국내는 물론이고 외국에서도 벤치마킹의 대상이 될 정도로 앞서 있다.

이용 승객에 있어서도 조금 더 기다릴 필요가 있다. 부산~김해 경전철과 거리, 역사 수가 비슷한 광주지하철도 2004년 개통 초기에는 일일평균 승객이 2만1천 명에 머물렀으나 지금은 4만8천 명으로 늘었고, 대전지하철도 2006년 개통 초기에는 3만5천 명이었으나 지금은 9만7천 명이나 된다.

부산~김해 경전철의 경우 현재 일일평균 이용객이 3만여 명이 조금 넘는데 4~5년이 지나면 지금보다는 훨씬 늘어날 것이다. 이런 예측이 가능한 것은 교통카드 이용 승객이 늘고, 직장 출퇴근 승객과

등하교를 하는 학생들의 이용이 꾸준히 늘고 있기 때문이다.

개통 100일을 지나면서 평일 이용객이 월평균 500명씩 증가하고 있는데 향후 적극적인 역세권 개발과 교통체계 개선 및 이용 편의증대 등이 계속 이루어지면 시민들의 대중교통 이용 패턴도 경전철 중심으로 많이 바뀔 것이다.

부산~김해경전철(주)은 2011년 개통 원년을 ‘안전 정시운행 정착의 해’로 정해 안전운행에 총력을 기울였으며 이 목표가 어느 정도 달성된 만큼 2012년에는 ‘서비스 품질 선진화의 해’로 정하고 고객 수요창출에 최선의 노력을 다할 계획이다. 이를 위해 고객 콜센터와 고객의 소리를 24시간 운영하고 있다.

부산~김해경전철은 시민들의 관심과 사랑, 애용(愛用)이 필요하다. 작은 나무 한 그루도 보살핌이 있어야 비바람을 이기고 거목으로 자라듯 경전철에 시민 여러분의 관심과 사랑을 부탁드립니다. 시민들의 사랑과 관심이 이어진다면 경전철은 충실한 시민의 발로 정착할 뿐만 아니라 김해의 자랑거리로 우뚝 설 것으로 믿어 의심치 않는다.