

경인고속도 통행료 징수 논란 재연

유필우의원 “투자비 이미 회수... 무료화가 원칙”

경인고속도로의 통행료 징수 문제를 둘러싼 논란이 재연될 것으로 보인다.

인천시의회 박승희 의원은 7일 시의회 시정 질문을 통해 “경인고속도로에서 30년 넘게 통행료를 징수 하면서 인천의 서구, 중구, 남구, 동구 주민들은 아직도 서울은 물론 시흥, 김포, 일산을 가려고 해도 통행료를 이중 삼중으로 지불하는 차별을 받고 있다”고 주장했다.

박 의원은 “통행료 폐지를 위해 인천시의회 차원에서 결의안을 채택하고 지역 시민단체와 연계해 서명 운동을 벌일 계획”이라고 밝혔다.

이에 대해 안상수 인천시장은 “경인고속도로 통행료에 대해 최소한의 건설·유지관리에 필요한 비용으로 인하할 것을 건교부에 건의하겠다”고 답변했다.

국회 건교위 소속 유필우 의원도 다음달 국정감사에서 경인고속도로 통행료 무료화를 촉구할 계획이다.

유 의원실 관계자는 “지난 1968년 건설된 경인고속도로는 개통 10년만인 지난 1979년 이미 통행료 수입으로 투자액을 회수했고, 2003년까지 투자액보다 훨씬 많은 2219억원의 흑자를 기록해 투자비 대비 185%를 회수했다”며 “유료도로는 투자비가 회수될 경우 무료화하는 것이 원칙”이라고 설명했다.

경인고속도로 통행료 징수 논란은 지난 2000년 인천지역 시민단체들에 의해 공식 제기됐으나 2002년 10월 도로공사를 상대로 낸 ‘통행료 납부 통지 무효확인 청구소송’에 대해 법원이 기각 판결을 내리면서 일단락됐다.

경인고속도로를 관리하는 한국도로공사는 지난 2004년 3월 고속도로 요금부과방식을 개선하면서 현재 요금수준인 1~3종 800원, 4~5종 900원으로 각각 인하했다.

통행료 폐지를 주장하는 측에서는 유료도로법 시행령 제 10조 ‘유료도로관리청은 30년의 범위 안에서 통행료 수납기관을 정해야 한다’는 규정을 들어 경인고속도로의 통행료 징수가 부당하다는 입장이다.

이와 관련 도로공사 관계자는 “지역간 형평성에 문제가 있고 통합채산제에 따라 고속도로 추가 건설을 위한 자원 확보 차원에서 전국적으로 동일한 요금 체계를 적용하고 있는 만큼 특정 고속도로에 대한 통행료 인하나 폐지는 불가능하다”고 말했다.

/문찬식 기자 mcs@siminilbo.co.kr

"경인고속도로 통행료 내려야"

건설비용 회수율 307%...통합채산제 개선 필요

경인고속도로 통행료 징수에 대한 논란이 또 다시 제기된 가운데(본보 7일자 3면 보도) 현행 일률적으로 통행요금을 부과하는 ‘고속도로 통합채산제’의 개선이 시급하다는 지적이 제기됐다.

12일 한국도로공사가 열린우리당 유필우 의원에게 제출한 국정감사 자료에 따르면 지난해 말 현재 전국 19개 고속도로 가운데 경인선을 포함한 5개 노선의 건설비용 회수율이 이미 100%를 넘어섰다.

특히 국내 최초로 1968년 건설된 경인선의 건설비용 회수율은 307.6%로 경부선(225.3%)을 크게 앞질렀다.

경인선의 건설비용은 2천526억원인데 지난해 말을 기준으로 회수한 금액은 7천769억원에 달했다. 이밖에 울산선(464%)과 호남선(175%), 남해선(173%)이 각각 건설비용보다 많은 통행료를 거둬들였다.

그러나 도로공사는 유료도로법 18조 통합채산제를 근거로 이들 고속도로에서 30년 넘게 계속 통행료를 받고 있다.

전국의 유료도로를 하나의 통합채산제로 운영하지 않고 노선별로 징수하게 될 경우 수익성의 낮은 노선의 유지관리가 어렵고, 신규 고속도로의 건설비용을 감당할 방법이 없다는 게 도로공사 측 설명이다.

더욱이 지난 2001년 개정된 이 법 시행령은 현재의 건설유지비 총액을 앞으로 30년 범위 안에서 회수할 수 있도록 징수기간을 연장, 경인고속도로의 경우 총 68년 동안 통행료를 징수할 수 있게 했다.

유 의원은 이에 대해 “유료도로법상 통합채산제는 사실상 통합징수에 관한 규정에 불과한데다 각각의 노선이 교통상 관련이 있고 일체로 건설되는 경우에만 이를 합산해 수지계산토록 한 것”이라며 “교통 관련성 평가도 없이 무조건 모든 고속도로가 연결돼 있다는 이유로 회

수완료 노선에도 통행료를 징수하는 것은 부당하다”고 지적했다.

예컨대 회수율이 10%에도 못 미치는 마산외곽선(7천880억원)과 익산-포항선(2조164억원), 동해선(1조4천994억원) 등의 건설비용을 멀리 떨어져 있는 경인고속도로 이용자들이 분담하는 데 대한 납득할 만한 근거 제시가 필요하다는 것이다.

유 의원은 “통합채산 방식의 요금징수 체계는 철저한 교통관련성 분석과 합리적인 기준 마련을 통해 하루빨리 개선돼야 한다”며 “회수율이 100%를 넘는 고속도로는 통행료 수납기간 단축이나 요금인하가 불가피하다”말했다.

따라서 지난 6일 인천시의회 박승희 의원(서구 4)이 정례회를 통해 제안한 경인고속도로 통행료 징수 반대 범시민 운동이 힘을 받을 전망이다.

한편, 경인고속도로 통행료는 지난 1999년 서구 주민들이 중심이 돼 징수 반대 운동을 벌여 요금을 기존 1천100원(소형차 기준) 지금의 800원으로 내린 적이 있다.

지건태기자 jus216@i-today.co.kr

i-today

bbory@i-today.co.kr

입력: 2006-09-12 19:49:09

경인고속도로 통행료 철폐 재점화

-

경인고속도로 통행료 폐지 운동이 재점화됐다.

2000년 도로공사를 상대로 ‘경인고속도로 통행료 납부 통지 무효확인 소송’을 벌인 지 6년 만이다.

‘경인고속도로 통행료 폐지 시민모임’(대표·박승희) 회원 50여 명은 25일 10시 30분 경인고속도로 부평톨게이트에서 통행료 폐지를 요구하는 시위를 벌였다. 한국교통장애인협회, 인천발전시민연대, 인천지구청년회의소 등 11개 단체로 구성된 시민모임에는 서구, 동구, 남구 주민들이 많이 결합했다.

이들은 경인고속도로가 유료도로로서의 기능을 상실했기 때문에 ‘통합 채산제’의 전면적 검토가 필수라는 것이다.

출퇴근 시간, 톨게이트에서 서울방향 목동까지 12km에 불과하지만, 정체구간이 된 지 십수년됐고, 정체로 휘발유값이 배가되기 때문에 통행료를 낼 필요가 없다는 것이다.

따라서, 모든 고속도로를 하나의 노선으로 보고 일률적으로 통행요금을 받는 ‘통합채산제’가 무의미하다는 것이다.

여기에 ‘형평성’의 문제도 있다. 외곽순환도로의 개통으로 부천, 시흥 차량과 인천 계양, 부평, 남동 차량은 무료로 이용하는 반면 다른 구 주민들은 톨게이트에서 4.8km 구간을 통과하기 위해 800원의 통과세를 지불해야 한다.

지난 2000년 서구 주민을 중심으로 폐지운동을 벌였다면, 이번에는 남구와 동구 주민들의 목소리가 더해졌다.

동구의회는 지난 20일 통행료 폐지를 위한 결의문을 채택했다. 남구와 서구 의회도 오는 29일 본회의장에서 결의문을 채택할 예정이다.

박승희 시민모임 대표는 “도로공사 측에서는 통행료 폐지가 불가능하다는 입장을 전했다”며 “결의문을 채택해 건설교통부 등을 압박해 나가겠다”고 말했다. 또한 “통행료 폐지 운동을 통해 ‘통합채산제’의 개선을 이끌어 낼 수 있도록 하겠다”고 덧붙였다.

김창문기자 asyou218@i-today.co.kr

인천신문

i-today@i-today.co.kr

입력: 2006-09-25 20:06:19