

彬孝

彬孝

彬孝선 광역전철

彬孝線 廣域電鐵
binhyo Line

한국철도공사 791000 호대 전동차



노선도



노선 정보

노선 분류	일반철도(효빈항 ↔ 고남)
차량 분류	대형 중전철
광역철도 지정구간	영내-고남
기점	효빈항역
종점	고남역
역 수	37 개 ¹
구성 노선	비효선
상징색	연청색 (#6677CC) ² 코레일 블루 (#0054A6)
개통일	2017년 5월 2일 (8주년)
소유자	대한민국 정부 국가철도공단에 소유권 행사 위임
운영사	한국철도공사
사용차량	한국철도공사 791000 호대 전동차
차량기지	고남 차량사업소 효빈항 차량주박기지
노선 제원	
노선연장	87.89km
궤간	<u>1,435 mm</u>
선로구성	복선
급전방식	교류 25,000V 60 Hz <u>가공전차선</u>
신호방식	Kyosan Signal <u>ATC/ATO</u>

¹ 연장구간 개통시 39개(혹은 계통 결합시 더 늘어날 수도 있다)

² 효빈시에서는 타 도시의 광역철도와 대비되게 자체 이미지 컬러를 도입해 혼동을 최소화하고자 하는 의도를 보였고, 그 결과 혼용하는 결과가 나왔다.

최고속도	110 km/h
표정속도	52 km/h
통행방향	좌측통행
지하구간	효자동신도시↔효빈역
개통 연혁	<p>2017.5.2(1 차) 효빈항 ↔ 아이(홍하~근강구간 제외)</p> <p>2019.5.2(2 차) 화소, 아이 ↔ 천주역(시곡역 제외)</p> <p>2021.5.2(3 차) 홍하, 근강, 시곡</p> <p>2025.5.2(4 차) 고남</p> <p>2029.2.2 덕현중앙</p> <p>2030.4.30 부진</p>

1. 개요

효빈 도시철도의 한 노선이자 효빈권 전철의 운행 계통으로, 2017년 개통하였다. 운영기관은 한국철도공사이며 운행하는 열차는 한국철도공사 791000호대 전동차, 통행방식은 좌측통행이다. 노선색은 ● 연파랑색이며, 색의 뜻은 물아일체이다.

배차간격은 출퇴근시에는 5~6분, 평시에 7~9분 첫차, 막차시간대에는 11~15분 간격이다.

2. 건설 목적[편집]

효빈광역시와 약산시, 천주시간 연결 및 완행열차, 무궁화호일부 대체

1호선과 4호선의 급행성격과 환승을 통해 교통수단 효율성 증대

이 노선은 1호선과 4호선은 조금 돌아가는 선형이라 급행화에도 시간단축이 어려웠던 문제를 개선하기 위해 기존철도 개량을 통해 무궁화호 대체와 함께 더 효율적인 이동을 할수 있도록 하게 하였다.

다만 약산시구역이나 고해역지역은 1호선과 수요가 겹치는 부분이 있고, 화소역으로 가서 환승을 해야하는 것도 있어 약산지역 동서 이동의 수요는 해결해주지만, 남북이동수요는 빈약해 여전히 불편하며, 1호선과 일부 수요지역이 겹쳐 나눠먹는 수요가 있다는 문제가 있다.

그럼에도 우선 빠르게 이동한 다음에 이자역이나 안천역에서 1호선,4호선을 갈아타 각 수요처로 가는 효율적 방법도 있기 때문에 정말 효율적으로 활용되고 있다고 할 수 있다.

빈주권 광역전철과 연계를 통해 대도심권 광역교통체계 구축

3. 역사[편집]

2004년 5호선과 함께 계획이 추진되며 2008년 6월 11일에 1간계 구간(효빈항 ↔ 아이(홍하~근강구간 제외))이 착공할 예정이었으며 2014년 중반에 개통할 예정이었으나, 이 노선역시 당시 박현만 시장이 민주진보계열 분열로 인해 3표차이로 윤대환 후보에게 패배하자, 윤대환 시정의 철도 말살정책으로 인해 착공이 취소되어버렸다. 당연히 옆동네인 약산시와 천주시는 크게 반발하여 항의를 하는 상황이 되었지만, 자신의 일가인 시외버스회사 두청운수의 시외부문을 말살시킬것이라는 윤대환의 생각으로 인해 무시로 일관되게 되었고, 결정적으로 윤대환은 약산시와 천주시에 향해 “촌동네에 광역철도? 시외버스로 충분하고, 철도는 예산낭비다, 약산과 천주 같은 촌도시는 우리 인프라를 이용할 자격이 없고, 필요하면 니들이 예산 내라”

라는 발언을 하여 약산시와 천주시에서는 어이가 없는 상황+ 비하에 대한 분노하게 된다.³⁴

결국 분노한 약산시장과 천주시장은 법원에 공동으로 문제제기를 하게되었고, 이 과정에서 윤대환의 범죄가 조금씩 점차 드러나게 된것이다. 실제로 비서관이 폭로전을 한것도 이시점 직후임을 생각해보면, 결론적으로 상대시장들이 큰 역할(?)을 한것이다. 그렇게 대법원에서 2007년 11월 결국 윤대환을 공직선거법 위반으로 인해 당선무효가 되는 형벌을 선고하며 2008년 6월 박현만 시장이 재보궐선거를 통해 다시 시장에 복귀하게 되었다. 이후 2009년부터 두청운수 세무조사, 법적 조치등으로 안정화에 들어가기 시작해 계획 조정을 통해 2010년 4월 12일 마침내 1단계구간이 착공하였고, 2013년에는 아이역에서 천주역까지의 구간(2단계 구간)이 추가로 착공하였으며 2017년 5월 2일에는 1단계 구간이 개통하였다. 2018년부터 면 지역의 근강, 시곡,홍하역의 착공이 되었고, 2019년에는 2단계 구간이 개통하였다.

이 날 근강역과 시곡역,홍하역은 공사중이라 무정차 통과하였고, 이전까지 무정차통과했던 화소역이 개통하였다. 이후 2021년 5월 2일에는 면지역의 광역전철역들 (3단계구간)이 개통하였고, 2021년 7월에는 고남역 방면으로 차량기지 건설과 함께 고남역 신설공사가 착공 하였다. 2025년 5월2일 고남역이 개통되었으며 2026년 4월 3일에는 덕현중앙역의 공사가 착공할 예정이고, 2029년 2월 2일에 개통을 목표로 하고 있다. 2028년에는 선로 개량과 관련 플랫폼 건설을 통해 부진역방면으로 연장구간이 착공될 예정이고, 2030년 4월 30일 개통을 목표로 하고 있으며, 연장시 빈주권 광역전철과 계통을 통합할지에 대한 논의가 진행중이다.

³ 참고로 광역철도의 건설목적은 다름아닌 시외버스 포화 및 약산, 아이지구와 효빈광역시의 도로 정체 해소를 위한 방안이었고, 도로는 이미 건물들이나 구조물로 인해 확대불가 한계에 해당하는 최대넓이 상태였던데다가 확장가능한 곳이 한쪽만 있어서 늘려 봤자 병목현상을 유발할 우려가 있었지만, 윤대환은 오직 자신의 일가의 이득과 자신의 돈벌이 수단을 위해 도로를 억지로 확장할 계획을 세우고 있었다. 당연히 도로교통공사에서는 위험성과 효율성 저하를 지적하였고, 도로확장을 위해 도로 근방에 있는 건물주들에 대한 협박과 사회적 살인 시도, 여론몰이, 조직폭력배 동원등의 막장행각을 벌이게 되었고, 이를 보면서 약산시와 천주시는 혀를 내두르게 되었다고 한다. 참고로 두청운수는 안그래도 막장운행이었는데 좌석이 거의 플라스틱이어서 허리가 작살나기 일쑤였으며, 버스는 자주 퍼쳤다고 하며 일부 멀쩡한 시외버스는 사람들을 정원이상으로 타게해 45인승 버스에 60인 넘게 태웠던게 일상이었고, 환불요구시 불친절대응에 기사들에 대한 노조 탄압, 월급 감액, 전차폐지 서명을 안하거나 반대할시 불이익을 주는 등의 매우 막장회사였다고 한다.

⁴ 게다가 더 어이가 없는 사실은, 약산시와 천주시는 이미 광역철도를 신설할 때 수혜지역이었기 때문에 공사금액을 박현만 시정당시 이미 합의하여 인구비율로 배분할 계획이었던 것이다. 그러니까 이미 분담하기로 했음에도 상대시장이 바뀌었다고 모두 분담해서 니네가 알아서 지으라는 어이없는 상황이 발생해버린 것이다.

4. 환경[편집]

4.1. 안내방송

정확한 안내방송 문장과 표현을 원한다면 차내 안내방송은 [안내방송/열차/도시철도](#)를, 역내 안내방송은 [안내방송/역](#)을 참고하기 바랍니다.

한국어	
영어	
중국어	
일본어	
출발 BGM	
환승 BGM	
종착 BGM	

5. 소재지[편집]

운영사 및 소재지 일람			
운영사	소재지	구간	역 개수
한국철도공사 효빈광역시	서구	효빈항역~진월천역	4
	청엽구	효빈동신도시역~장원역	2
	중구	신덕역	1
	동구	효빈역~하성천역	3 ⁵
	안천구	북택역~영색무역	8

⁵ 덕현중앙역 개통시 4개로 증가

탄성군	고해역	1
약산시	영내역~근강역	5
덕빈북도 천주시	궁하역~천주역	11
낭원군	고남역 ⁶	1

6. 향후 계획[편집]

현재 빈주 광역철도의 종점역인 부진역과 직통으로 연결하여 직결을 추진중이며, 하나의 계통으로 통합할 예정이다.

만약 통합시에는 경의중앙선이나 수인분당선과 같은 계통으로서 효빈빈주선등으로 개칭할 가능성도 있다.

장기적으로 무궁화호 열차의 퇴역에 대비해 대체적인 수단을 마련하려는 의도로 보인다.

6.1. 추가 연장 및 역 신설[편집]

빈주권 광역전철의 종착역인 부진역까지 연장이 예정되어있고, 연장시 하나의 큰 전철계통으로 작용할 예정이다.

추가로 2029년에는 5호선과 교차하는 지점에 가칭 덕현중앙역을 신설하여 5호선과의 연계가 어려웠던 기존 문제를 개선할 계획이다.

7. 역 목록[편집]

역 번	km	역명		승강장		환승노선	급 행 여 부	소재지	
				형태	횡 단				
b0 1		효빈항	孝彬港	■ ■ ■ ■ ■ 	○	1 호선 7 호선	급		효빈
b0 2	1.4	효빈항 물류지 구	孝彬港 物流地 區	■ ■	○	1 호선	급	남구	광역 시

⁶ 부진역 개통시 덕현군 1개 증가

b0 3	2.7	동신	東新	■ ■	○				
b0 4	4.1	진월천	鎮月川	■	○	4 호선	급		
b0 5	5.6	오주	五周	■ ■	○			중구	
b0 6	7.2	효빈동 신도시	孝彬洞 新道市	■	○		급	청엽 구	
b0 7	8.9	장원	長原	■ ■	○	1 호선 4 호선	급	중구	
b0 8	10.4	신덕	新德	■	○	4 호선	급		
b0 9	11.86	효빈	孝彬驛	■ ■ ■	○	1 호선 3 호선 7 호선	급		
b1 0	13.56	전덕	前德	■	○	6 호선	급	동구	
b1 ±	14.3 6	덕현중 양	德縣中 央	■ ■	○	5 호선	급		
b1 2	15.36	하성천	下城川	■ ■	○				
b1 3	17.52	북택	北澤	■ ■	○		급		
b1 4	19.52	수포	水浦	■ ■	○				
b1 5	20.72	당가	唐可	■	○	2 호선			
b1 6	21.85	안천역	安川驛	■ ■	○	1 호선	급		
b1 7	24.73	타천	墮天	■ ■	○				
b1 8	27.48	리의	理衣	■	○				
b1 9	28.93	이자	莉子	■ ■	○	4 호선	급		
b2 0	31.01	영색무	影色舞	■ ■	○	1 호선	급		
b2 1	36.21	고해역	高海驛	■ ■	○	1 호선	급	탄성 군	
b2 2	46.7	영내	楹內	■ ■	○		급		

b2 3	48.96	약산	藥山驛	■ ■	○		급	약산 시
b2 4	55.49	홍하	紅河	■ ■	○		급	
b2 5	57.82	화소	華所驛	■ ■	○	1 호선	급	
b2 6	62.94	근강	近江	■ ■	○		급	
b2 7	67.74	궁하	宮下	■ ■	○		급	
b2 8	69.87	아이	啞異	■ ■	○		급	천주 시 궁하 구
b2 9	71.36	서팔	西八	■ ■	○		급	
b3 0	74	과림	果林	■	○		급	
b3 1	76.05	시곡	時谷	■ ■	○		급	
b3 2	79.55	산취	山趣	■ ■	○		급	
b3 3	81.08	대뢰	大牢	■ ■	○		급	천주 시 천성 구
b3 4	82.23	빈전	殯殿	■ ■	○		급	
b3 5	83.4	천주중 앙	泉州中 央	■ ■	○		급	
b3 6	84.34	천주시 청	泉州市 廳	■ ■	○		급	
b3 7	85.83	천주	泉州驛	■ ■ ■	○		급	
b3 8	87.89	고남	高南	■ ■	○		급	낭원 군
b3 9	91.1 1	부진	富津	■+■+■	⊖	빈주광 역	급	

8. 환승역 [편집]

9. 현존 행선지 및 열차 번호[\[편집\]](#)

10. 운행 차량 [\[편집\]](#)

11. 역별 승하차 통계[\[편집\]](#)

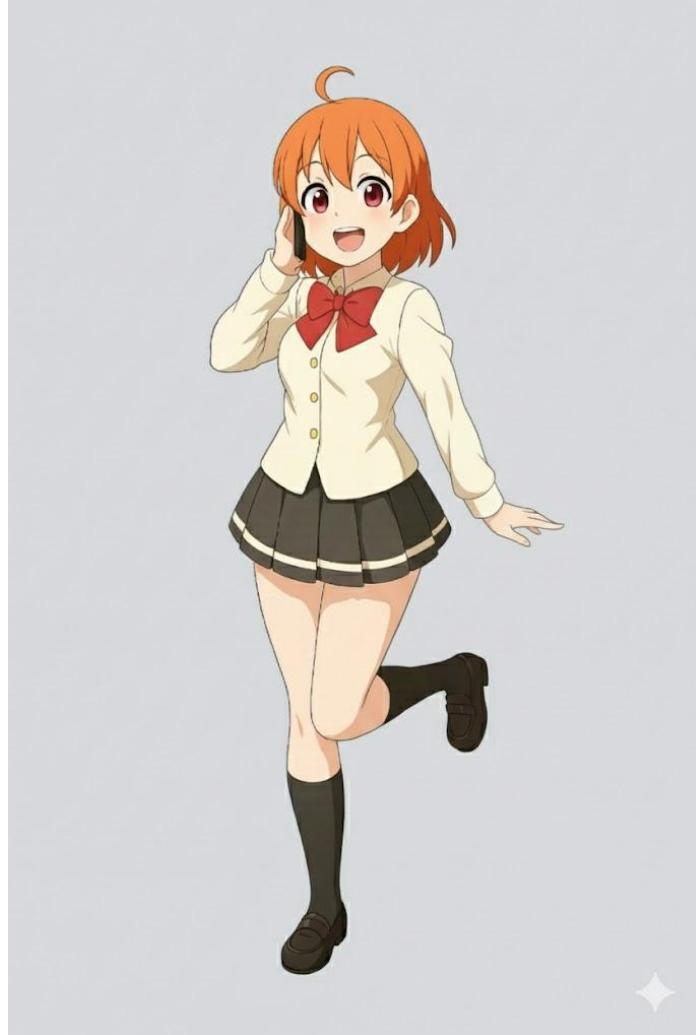
효빈 도시철도 빈효광역철도				
노선 총합				
역당 일평균 이용객	일평균 승하차량	2024년 승하차량	최다 이용역	최저 이용역
10,571명	391,131 명	142,697,295 명	이자	고남(2024년 기준으로, 시운행중 인원만 탑승하여 실질적으로는 홍하역이 최소인원이었다)
일일 이용객 수				
2만명 이상	1만명~2만명	5천명~1 만명	2천명~5천명	2천명 이하
없음	7개역	9개역	11개역	10개역

효빈 도시철도 빈효선 광역전철			
역별 순위			
순위	역명	일평균 승하차량	2024년 승하차량
1 위	이자역	30,824 명	11,250,760 명
2 위	안천역	30,222 명	11,031,030 명
3 위	효빈역	25,292 명	9,231,580 명
4 위	천주	22,381 명	8,169,065 명
5 위	천주중앙	20,122 명	7,344,530 명
6 위	리의	18,372 명	6,705,780 명
7 위	아이	17,931 명	6,544,815 명
8 위	천주시청	17,493 명	6,384,945 명

9 위	양산	16,382 명	5,979,430 명
10 위	당가	16,092 명	5,873,580 명
11 위	효빈항	15,021 명	5,482,665 명
12 위	궁하	14,621 명	5,336,665 명
13 위	타천	13,485 명	4,922,025 명
14 위	전덕	12,021 명	4,387,665 명
15 위	서팔	10,372 명	3,785,780 명
16 위	북택	9,183 명	3,351,795 명
17 위	신덕	8,817 명	3,218,205 명
18 위	빈전	8,790 명	3,208,350 명
19 위	효빈동신도시	8,272 명	3,019,280 명
20 위	진월천	7,261 명	2,650,265 명
21 위	고해역	6,717 명	2,451,705 명
22 위	화소역	6,271 명	2,288,915 명
23 위	대퇴	5,992 명	2,187,080 명
24 위	장원	5,823 명	2,125,395 명
25 위	산취	5,682 명	2,073,930 명
26 위	하성천	4,953 명	1,807,845 명
27 위	영내	4,892 명	1,785,580 명
28 위	효빈항물류지구	4,455 명	1,626,075 명
29 위	오주	4,282 명	1,562,930 명
30 위	영색무	4,222 명	1,541,030 명
31 위	과림	3,852 명	1,405,980 명
32 위	동신	3,292 명	1,201,580 명
33 위	수포	2,012 명	734,380 명
34 위	시곡	1,992 명	727,080 명
35 위	근강	1,928 명	703,720 명
36 위	홍하	1,632 명	595,680 명
37 위	고남	180 명	180 명

12. 여담

- 효빈도시철도공사에는 만든 일본의 철도무스메 캐릭터와 비슷한 효빈메트로 마스코트 캐릭터들이 있는데 특이하게 코레일 관할인 광역전철에도 비슷한 마스코트 캐릭터가 존재한다. 실제로 효빈광역시와 코레일간 협의를 맺어 사용하기로 하였다.



기본형

노선	빈효선 광역전철
노선 색	#0054A6 / #6677CC
캐릭터명	전노아 (Jeon Noa, 田露娥)
나이	20세
日本名	田中露娥(tanaka noa)
출신지	안천구 당가동
출신초교	당초
출신중학	당중
출신고교	당고
출신대학	평안명대학교
출신학과	행정학과

현재직

대학교 1학년(도시행정 관련 사업 참여중)



효빈메트로 쁘띠 버전

빈효선 광역전철/논란 및 사건 사고

<div style="text-align: right; font-size: 0.8em; color: gray;">

최근 수정 시각: 2025-09-24 23:45:00

</div>

[상위 문서: [빈효선 광역전철](#)]

1. 개요

[빈효선 광역전철] 건설 및 개통 과정에서 발생한 각종 논란, 특히 **윤대환 효빈시장 재임 시기(2006~2007)**에 발생한 인근 지자체([천주시], [약산시])와의 갈등을 다루는 문서다.

본래 2014년 개통을 목표로 순항하던 사업이었으나, 2006년 지방선거의 나비효과(3표 차 당선)로 인해 **약 5년 이상 지체된 흑역사를** 가지고 있다.

이 사건은 단순한 행정 협의 지연이 아니라, 시장 일가가 소유한 버스 회사의 이익을 위해 국책 사업인 광역철도망을 고의로 파탄 낸 권력형 비리의 대표적 사례로 꼽힌다.

2. 2006년 광역철도 분담금 거부 사태

2.1. 배경: 일방적인 사업 백지화

2000년대 중반, 효빈광역시와 인접한 천주시, 약산시는 동일 생활권임에도 불구하고 대중교통이 시외버스에만 의존하고 있었다. 이에 정부와 3개 지자체는 기존 철도망을 개량하고 전동차를 투입하는 '**빈효선 광역전철**' 사업을 추진 중이었다.

그러나 2006년 7월, 윤대환이 효빈시장으로 취임하면서 상황이 급변했다. 윤대환의 일가 기업인 ****[두청운수]****는 효빈-천주, 효빈-약산 간 시외버스 노선을 독점하고 있었는데, 광역전철이 뚫리면 이 '알짜 노선'의 수익이 0이 될 위기였기 때문이다.

당초 빈효선 계획은 2004년 [효빈 도시철도 5호선]과 함께 추진되었으며, 2008년 6월 11일 1단계 구간(효빈향 ↔ 아이, 흥하~근강 제외) 착공, 2014년 중반 개통을 목표로 하고 있었다.

그러나 2006년 지방선거에서 민주진보 진영의 분열로 인해 박현만 시장이 단 **3표 차**이로 낙선하고, 보수 진영의 **윤대환** 후보가 당선되면서 재앙이 시작되었다. 윤대환은 취임 직후 *****철도 말살 정책*****을 천명하며 이미 확정된 빈효선 착공 계획을 전면 취소해버렸다.

표면적인 이유는 "예산 낭비"였으나, 실상은 자신의 일가 기업인 ****[두청운수]****의 시외버스 독점권을 지키기 위해서였다. 광역전철이 개통되면 효빈~약산~천주를 잇는 두청운수의 알짜 배기 노선 매출이 급감할 것이 뻔했기 때문이다.

2.2. 전개: 협상 결렬과 망언, 인근 지자체 비하 및 외교 마찰

당연히 빈효선 개통을 손꼽아 기다리던 옆 동네 **[약산시]**와 **[천주시]**는 거세게 반발하며 효빈시청에 항의했다. 도로는 이미 포화 상태였고, 광역전철만이 유일한 해결책이었기 때문이다.[1]

그러나 윤대환은 항의 방문을 온 양 도시 관계자들에게 공식 석상에서 다음과 같은 망언을 쏟아냈다.

"촌동네에 무슨 광역철도입니까? 시외버스로 충분하고, 철도는 예산 낭비입니다. 약산과 천주 같은 촌도시는 우리(효빈) 인프라를 이용할 자격이 없습니다. 정 필요하면 니들이 예산 내서 지으세요." — 윤대환 당시 효빈시장

이 발언은 약산시와 천주시 시민들을 격분하게 만들었다. 더욱이 두 도시는 박현만 전 시장 재임 당시 이미 공사비를 인구 비율로 분담하기로 합의까지 마친 상태였기 때문에, "니들이 돈 내라"는 윤대환의 말은 사실관계조차 맞지 않는 억지였다.[3]

2006년 9월 열린 '효빈권 광역교통 실무협의회'에서 윤대환 시장은 돌연 **"효빈시는 광역철도 분담금을 낼 수 없다"**며 판을 뒤엎었다. 당시 천주시와 약산시 시장들이 "이미 합의된 사항 아니냐, 시민들의 출퇴근 고통을 외면할 거냐"며 항의하자, 윤대환은 공식 석상에서 씻을 수 없는 망언을 남겼다.

"솔직히 말해서 천주나 약산 같은 거지 같은 베드타운들이 우리 효빈 덕에 먹고사는 거 아닙니까? 왜 우리 시민 세금으로 그쪽 사람들 편하게 전철을 놔줘야 합니까? 버스 타면 되잖아요."

— 2006년 9월, 3개 시도 단체장 회의 도중 윤대환의 발언 [4]

이 발언은 즉각 언론에 보도되었고, 천주시와 약산시 시민들은 격분했다. 양 도시 시의회는 효빈시 규탄 결의안을 채택했고, 시장실 항의 방문과 효빈시청 앞 대규모 원정 시위가 이어졌다.

2.3. 행정 사보타주 (Sabotage)

윤대환은 망언에 그치지 않고 실질적인 행정력을 동원해 사업을 방해했다.

- **예산 삭감:** 시의회에 상정된 2007년도 광역철도 분담금 예산을 전액 삭감하고, 대신 두청운수가 운행하는 '광역버스 증차 보조금'으로 편성했다.
- **인허가 지연:** 효빈시 관내를 통과하는 선로 개량 공사의 인허가를 "환경 영향 평가 재검토" 등의 핑계로 무기한 보류시켰다.
- **여론 조작:** 관제 데모 단체를 동원해 "광역전철 들어오면 외지인 범죄 늘어난다"는 식의 흑색선전을 퍼뜨렸다.
-

2.4. 두청운수의 실태와 도로 확장 강행

윤대환은 철도를 취소한 대신, 두청운수 버스가 다니는 도로를 억지로 확장하려 했다. 이미 도로 주변은 건물로 꽉 차 있어 확장이 불가능한 구조였음에도, 그는 자신의 돈벌이를 위해 조폭을 동원해 건물주들을 협박하고 사회적으로 매장시키려는 시도를 서슴지 않았다.

당시 두청운수의 운행 실태는 그야말로 ***지옥의 버스***였다.

- **시설:** 좌석은 딱딱한 플라스틱이라 장거리 이동 시 허리 통증을 유발했고, 차량 관리가 안 되어 도로에서 퍼지기 일쑤였다.
- **과밀:** 45인승 버스에 60명 넘게 태우는 짐짝 수송이 일상이었다.
- **갑질:** 승객의 환불 요구를 묵살하고 불친절로 응대했으며, 내부적으로는 기사들의 월급을 깎고 노조를 탄압했다. 특히 윤대환의 역점 사업인 '전차 폐지 서명'에 동참하지 않는 기사에게 불이익을 주었다.
- **환승 할인 거부 사건:** 2007년 초, 윤대환은 "광역 환승 할인을 도입하면 두청운수 수익이 준다"는 이유로 수도권 통합 환승 할인과 유사한 '효빈권 통합 요금제' 논의 자체를 거부했다. 이로 인해 효빈권 환승 시스템 도입 역시 수년간 늦어졌다.

약산시와 천주시 공무원들은 이런 막장 행각을 보며 "저게 광역시장이 할 짓이냐"며 혀를 내둘렀다고 한다.

2.5. 법적 공방과 윤대환의 몰락

결국 분노가 폭발한 약산시장과 천주시장은 연대하여 효빈시(윤대환)를 상대로 행정 소송 및 직무유기 고발 등 법적 문제 제기에 나섰다.

이 외부의 압박은 의외의 결과를 낳았는데, 법적 공방 과정에서 윤대환의 비리 증거들이 하나둘씩 수면 위로 드러나기 시작한 것이다. 이 시점을 전후하여 윤대환의 비서관이 목숨을 건 내부 폭로전을 감행했고, 결국 2007년 11월 대법원에서 공직선거법 위반 및 각종 뇌물수수 혐의로 윤대환에게 당선 무효형을 선고했다.

결과적으로 약산시와 천주시의 강력한 대응이 윤대환을 끌어내리는 데 결정적인 역할(?)을 한 셈이 되었다.

3. 두청운수와의 유착 관계 (진짜 이유)

당시 효빈 시민들도 "왜 시장이 우리 교통 편해지는 걸 반대하지?"라며 의아해했다. 그 이유는 돈이었다.

- **운임 차이:** 당시 두청운수의 효빈-천주 간 시외버스 요금은 편도 3,000 원~4,000 원 선이었으나, 광역전철이 개통되면 1,000 원대로 떨어질 예정이었다.
- **소요 시간:** 버스는 상습 정체 구간으로 인해 1시간 이상 걸렸으나, 전철은 30분대 주파가 가능했다.
- **결론:** 전철이 개통되는 순간 두청운수의 매출은 반토막이 아니라 소멸할 운명이었다. 윤대환은 시장의 권한을 이용해 집안 사업을 방어하려 했던 것이다.

4. 결과 및 영향

4.1. 사업 지연 (잃어버린 5년)

윤대환의 방해로 인해 당초 2010년대 초반 개통 예정이었던 빈효선은 공사가 전면 중단되었고, 2008년 박현만 시장이 복귀하여 사태를 수습한 뒤에야 재개될 수 있었다.

결국 빈효선 광역전철은 예정보다 한참 늦은 2017년 5월에야 1단계 구간이 개통되었다.[2] 이 5년 이상의 지연 기간 동안 천주, 약산 시민들은 비싼 시외버스 요금을 두청운수에 계속 납부해야 했다.

4.2. 지역 감정 심화

윤대환의 "거지 동네" 발언은 효빈시와 인근 도시 간의 감정의 골을 깊게 만들었다. 2007년 윤대환이 구속된 후, 박현만 시장이 복귀하자마자 가장 먼저 한 일이 천주시청과 약산시청을 찾아가 고개 숙여 사과하는 것이었다.

5 사업 정상화 및 추진 일지

2008년 6월 재보궐선거에서 박현만 시장이 압도적 표 차로 복귀하면서 사업은 다시 궤도에 올랐다. 박 시장은 취임 직후 약산, 천주를 방문해 사과하고 빈효선 사업 재개를 선언했다. 두청운수는 세무조사와 영업정지 처분으로 공중분해 되었다.

51. 연혁

- **2004년:** 효빈 도시철도 5호선과 함께 광역전철 계획 수립.
- **2006년:** 윤대환 시장 취임 후 사업 전면 중단 (철도 말살 정책).
- **2008년 6월:** 박현만 시장 복귀, 사업 재추진 확정.
- **2010년 4월 12일:** 계획 조정을 거쳐 1단계 구간 (효빈항 ↔ 아이) 착공.
- **2013년 중반:** 2단계 구간 (아이 ↔ 천주) 추가 착공.
- **2017년 5월 2일:** 1단계 구간 개통.
- **2018년:** 면 지역 역사 (근강, 시곡, 흥하역) 착공.
- **2019년:** 2단계 구간 개통.
 - 당시 공사 중이던 근강, 시곡, 흥하역은 무정차 통과.
 - 기존 무정차 통과역이었던 화소역 개통.
- **2021년 5월 2일:** 3단계 구간 (근강, 시곡, 흥하) 개통.
- **2021년 7월:** 고남역 연장 및 차량기지 건설 착공.
- **2025년 5월 2일:** 고남역 개통. (현재 시점)

52. 향후 계획

- **2026년 4월 3일:** 덕현중앙역 신설 공사 착공 예정.
- **2028년:** 선로 개량 및 플랫폼 건설을 통한 부진역 방면 연장 착공 예정.
- **2029년 2월 2일:** 덕현중앙역 개통 목표.
- **2030년 4월 30일:** 부진역 연장 구간 개통 목표.
 - 연장 시 인접한 [빈주권 광역전철]과 운행 계통을 통합할지에 대한 논의가 진행 중이다.

6 결과 및 영향

6.1. 두청운수 불매 운동 (정밀 타격)

- 윤대환의 "거지 동네" 망언이 보도된 직후, 천주시와 약산시 시민들은 윤대환의 자금출인 [두청운수]에 대한 전면적인 탑승 거부 운동을 전개했다. 이는 효빈시

전체를 적으로 돌리지 않으면서 원흉만 타격하겠다는 고도로 계산된 전략이었다. 시민들은 카풀을 하거나, 불편을 감수하고 타 회사 시외버스, 택시 합승 등을 이용하며 두청운수 매출을 급감시켰다.

- **"거지라서 두청 버스 못 탑니다"**: 시민들은 윤대환의 망언을 비꼬아 이런 슬로건을 내걸었다.
- **대체 수단 이용**: 천주/약산에서 효빈으로 출퇴근하는 시민들은 불편을 감수하고 카풀(Carpool)을 조직하거나, 두청운수가 아닌 타 회사 시외버스만 골라 타는 운동을 벌였다. 심지어 웃돈을 주고 택시를 합승해 다니기도 했다.
- **매출 급감**: 당시 두청운수 수익의 상당 부분이 효빈-천주/약산 간 시외버스 노선에서 나왔는데, 이 불매 운동으로 인해 현금 흐름이 막히며 회사는 부도 위기에 몰렸다.

6.2. 효빈시 상권의 2 차 피해 (나비효과)

천주·약산 시민들이 효빈시 물건 자체를 불매한 것은 아니었으나, 이동 수단(두청운수) 이용을 꺼리게 되면서 자연스럽게 효빈시 방문 빈도가 줄어드는 결과를 낳았다.

- **유동인구 감소**: 주말마다 효빈시의 백화점, 어간수산시장, 서구 대학가 등으로 넘어오던 인접 도시 쇼핑객들의 발길이 뚝 끊겼다. "두청 버스 타기 싫어서 안 간다"는 분위기가 형성된 것이다.
- **상인들의 분노**: 매출에 직격탄을 맞은 효빈시 소상공인들과 재래시장 상인들은 **"시장(윤대환)이 입을 잘못 놀려서 우리 밥줄까지 끊어놨다"**며 격분했다.
- **내부의 적**: 결국 효빈시 상인연합회마저 등을 돌리고 윤대환 퇴진 시위에 가세하게 되었다. 윤대환은 자신의 버스 회사를 지키려다 지지 기반이었던 지역 경제계의 신뢰를 잃고 고립무원의 처지가 되었다.

6.3. 행정 소송 및 윤대환의 몰락

- 외부(천주/약산)의 소송과 내부(효빈 상인/시민)의 퇴진 압박이 동시에 가해지자, 윤대환의 비리 카르텔은 급속도로 붕괴했다.

7. 별명 및 멸칭

"효빈시의 전염병, 두창(痘瘡)운수."

윤대환 시정 당시(2006~2007) 두청운수의 막장 행보로 인해 생겨난 별명들이다. 시민들이 이 회사를 단순한 불편함을 넘어 '사회적 질병' 취급했음을 알 수 있다.

7. 1. 대표 멸칭: 두창운수 (痘瘡운수)

- **유래**: 회사명 '두청'과 발음이 비슷한 질병 **'천연두(두창)**에서 유래했다.
- **의미**:
 1. **전염병 같은 존재**: 한 번 타면 기분이 더러워지고, 주변 사람에게도 불쾌감이 전염된다는 뜻.
 2. **치명적 후유증**: 낡은 좌석과 난폭 운전 때문에 허리 디스크나 트라우마 같은 후유증이 남는다는 뜻.
 3. **박멸 대상**: 윤대환 일가가 저지른 비리가 사회를 병들게 하므로, 백신(수사 및 처벌)으로 박멸해야 한다는 시민들의 분노가 담겨 있다.

- **사용례:** 당시 인터넷 커뮤니티에서는 "오늘 두창 걸릴 뻔했다(두청 버스 탈 뻔했다)", "빨리 백신(박현만 시장)이 돌아와야 두창이 사라진다" 같은 드립이 유행했다.

7. 2. 기타 파생 별명

- **도둑운수:** 시민의 혈세(보조금)를 도둑질하고, 비싼 요금으로 폭리를 취한다는 뜻.
- **두통운수:** 타기만 하면 머리가 아프고 스트레스를 받는다는 뜻.
- **허리 분쇄기:** 딱딱한 플라스틱 좌석 때문에 불은 별명. 실제로 당시 정형외과 환자 중 "버스 타다가 다쳤다"는 사람이 많았다는 괴담이 있다.
- **가축수송차 / 닭장차:** 정원 초과 탑승을 일삼는 비인간적인 운행 실태를 비꼰 말.

8. 여담 및 현실 모티브

- **현실 고증:** 문서에 묘사된 '두청운수'의 막장 입석 운행과 열악한 차량 상태는, **실제 전북권 시외버스(전주-군산-익산 등)**의 과거 및 현재 문제점을 강하게 모티브로 했다. 작성자 본인이 당시 통학하며 겪었던 **'플라스틱 의자의 고통'**과 **'콩나물시루의 공포'**가 반영된 하이퍼 리얼리즘 설정이다.
- **3 표의 전설:** 효빈시 젊은 층 투표율이 전국 1 위인 이유는 2006년의 트라우마 때문이다. 당시 투표결과는 "투표 안 하면 내 삶이 망가진다"는 것을 보여주는 사료로 쓰인다.

[1] 이 발언은 당시 회의록에 기록되어 있으며, 2007년 윤대환 탄핵(당선무효) 시위 당시 천주/약산 시민들이 **"우리가 거지면 너네는 깡패냐"**라는 피켓을 들고 나오게 만든 원인이 되었다.

[2]. 2017년 개통은 수도권에 비해 상당히 늦은 편인데, 그 원인의 8할이 이 시기 행정 공백 때문이었다.

[3] 광역철도의 건설 목적은 시외버스 포화 해소뿐만 아니라 약산, 아이지구와 효빈광역시 간의 극심한 도로 정체를 해결하기 위함이었다. 해당 도로는 지형상 확장이 불가능한 병목 구간이었음에도 윤대환은 억지로 도로 확장을 밀어붙였다.

[4] 이 발언은 당시 3개 도시 협력 관계를 파탄 냈으며, 효빈시가 오랫동안 '이기적인 도시'라는 오명을 쓰는 원인이 되었다. 박현만 시장이 복귀 후 가장 먼저 한 일이 이웃 도시들에 사과하러 다니는 것이었다.