

① 노선 중복 시내버스와 경쟁구도 벗어날 연계시스템 구축해야



문재인 대통령이 지난 24일 오후 포항 북구 지진 피해자 입주예정 아파트를 살펴보고 주민들과 인사하고 있다. /연합뉴스

사드·세월호 집회 연루자 특별사면 검토

文정부 첫 특사 대상...경제인 빠지고 민생사범 위주

정부가 도로교통법 등을 위반한 민생사범과 세월호 및 사드 배제 반대 시위 등 주요 시국 사건에 연루돼 형사 처벌을 받은 이들을 대상으로 한 특별사면을 추진 중이다.

24일 법조계에 따르면 사면 주무 부처인 법무부는 최근 청와대와 협의하여 문재인 정부 첫 사면 단행을 위한 구체적인 방안 마련에 착수했다.

법무부는 최근 일선 검찰청에 공문을 보내 사면 대상자 검토 지시를 내렸으며, 사면 검토 대상에는 도로교통법 위반 등 민생사범과 집회 및 시위에 관한 법률 위반자 등이 주로 포함될 것으로 알려졌다.

특히 법무부는 검찰에 ▲사드(THAAD·고고도 미사일방어체계) 반대 집회 ▲세월호 관련 집회 ▲용산참사 관련 집회 ▲제주 해군기지 반대 집회 ▲밀양 송전탑 반대 집회에 참석했다가 집시법 위반 등으로 처벌받은 사람 전원을 사면 대상으로 검토 하라고 지시한 것으로 전해졌다.

검찰 안팎에서는 이번 사면 추진 대상에 민중 총궐기 시위를 주도한 혐의로 징역 3년형이 확정돼 복역 중인 한상균 민주노총 위원장이 포함될 가능성이 있다는 관측도 조심스럽게 흘러나온다. 또 시민 사회 일각에서는 국민 대통합 차원에서 내란음모 사건으로 복역 중인 이석기 전 통합진보당 대표도

사면돼야 한다는 청원을 제기되고 있다. 하지만 이는 첨예한 논란을 불러일으킬 수 있다는 점에서 실현 가능성은 크지 않다는 관측이 높다. 이런 가운데 과거 대규모 특사 때 포함되던 경제인들은 사면 대상에 대거 포함되기 어려울 전망이다.

반면, 박근혜 정부에서 정치인들에 대한 사면이 철저히 배제됐다는 점에서 문재인 정부가 어느 정도 숨통을 열어놓지 않느냐는 관측도 제기되고 있다. 문 대통령은 대선 기간 사회 개혁 차원에서 뇌물·알선수재·수뢰·배임·횡령 등 부패 범죄를 저지른 사람에게 사면권을 제한하겠다고 공약한 바 있어 이와 관련된 인사들의 사면은 힘들 전망이다.

문재인 정부 첫 특사 시기는 실무 작업 등 과정을 고려하면 이르면 성탄절 또는 내년 설이 될 가능성이 크다는 관측이 제기되고 있다. 특별사면은 법무부 장관이 위원장인 사면심사위원회 심사를 거쳐 대통령이 최종 결정한다.

여권 관계자는 "실무작업에 걸리는 시간 등을 고려할 때 특별사면이 단행된다면 성탄절보다는 내년 설이 더 가능성이 크다"며 "특별 사면이 사회적 논란보다는 통합에 방점이 찍혀있다는 점에서 사면 폭과 대상을 놓고 청와대 내부 고민이 클 것"이라고 말했다. /임동욱기자 tuim@kwangju.co.kr



26일 광주시 서구 김대중컨벤션센터에서 1만2000여명이 참석한 가운데 무등산포럼 창립기념대회가 열렸다. <무등산포럼 제공>

“광주, 이제 새로운 리더십 필요합니다”

강기정 前의원 정책포럼 ‘무등산포럼’ 1만2000명 참석 창립대회

추미애 대표와 영상 ‘강추토크’

“광주·전남 대선공약 만든 장본인”

내년 6·13지방선거에서 광주시장 출마를 공식화한 강기정 전 국회의원의 정책 포럼이자 지지단체인 ‘무등산포럼’이 26일 김대중컨벤션센터에서 1만 2000여 명이 참석한 가운데 창립기념대회를 열고 본격적인 활동에 들어갔다.

특히 이날 창립기념대회에는 최근 방미외교 등 강행군으로 공식일정을 취소한 추미애 더불어민주당 대표와 강기정 전 국회의원의 ‘강추토크’가 광주와 서울을 영상으로 연결한 ‘LIVE 이원생중계’로 열려 눈길을 끌었다.

김미화의 사회로 진행된 ‘강추토크’에서 강 전 의원은 정부수석에 고사한 이유에 대해 “문재인 대통령께서 믿고 불러주시는 자리라 달려가고 싶었다”면서 “하지만 광주시민과 했던 약속이 중요했다”고 설명했다.

이에 추 대표는 “강 전 의원은 광주전남 대선 공약을 만든 장본인이므로 그 공약을 실현할 책임도

있다”며 “광주와 민주당을 위해 더 큰 일을 부탁한다”고 말했다. 추 대표는 또 “강 전 의원은 최고위원과 정책위의장의 경험으로 이미 정책 능력과 중앙과 소통에 있어서 검증이 끝났다. 광주를 뜨겁게 사랑하는 강기정의 삶이 광주정신 그 자체”라며 “독일 유학과 광주전남 대선공약을 만든 강기정의 원이 광주의 역사와 미래를 연결할 수 있을 것이다”고 밝혔다.

강 전 의원은 이에 대해 “문재인 정부 성공의 절반은 청와대와 국정운영 그리고 절반은 광주와 지방정부의 성공”이라고 밝히고 “지방정부시대를 열어갈 새로운 리더십은 중앙과 지방, 지방과 지방을 민주적 관계로 연결 지을 수 있어야 한다”고 강조했다.

강 전 의원은 또 “문재인 정부는 호남인과 촛불이 만들어낸 정부”라며 “이제 광주와 호남은 어렵게 얻은 기회를 놓치지 말고 지역발전에 총력을 기울여야 한다”고 주장했다. 이어 “내년이 지방정부의 원년이 되도록 하겠다”며 “광주시장을 선출하는 지방선거를 통해 광주가 새로운 리더십을 갖고 발전해 갈 수 있도록 모든 힘을 다하겠다”고 덧붙였다. /오광록기자 kroh@kwangju.co.kr

② 공공교통 눈덩이 지원 손질해야

③ 수송분담율 높일 대책 세워야

④ 승용차 주행·주차 규제도 시급

<5> 성공 운영 4대 전제조건

지난 2002년부터 15년간 이어진 도시철도 2호선 관련 논쟁을 ‘공공(대중)교통중심 체계로의 전환’을 위한 계기로 삼아야 한다는 목소리가 높다. 현재의 승용차 중심 체계를 그대로 유지하거나 더 견고하게 하면서 도시철도, 시내·마을버스 등 공공교통수단에 막대한 예산을 쏟아부어서는 그 성과를 기대하기 어렵기 때문이다. 도시철도 2호선 신설을 위한 대규모 투자는 승용차 주행·주차에 대한 별도의 규제 대책을 통한 대기오염, 교통 지·정체 등 사회적 비용, 도로 신설 등에 소요되는 월세 등의 절감을 전제로 해야 한다는 목소리도 있다. 시내버스 준공영제, 도시철도 1호선 운영 등의 공공교통시스템이 도입 10년을 넘어면서 ‘고비용 구조’도 변질됐다. 점에서 원인 분석 및 구조조정이 시급하다.

◇도시철도 1호선과 시내버스 연계시스템 다시 짜야=현재 도시철도와 시내버스는 여전히 경쟁체제다. 무료환승으로 연계시스템을 구축했지만, 구시가지지를 통과하는 노선이 중복되고 있기 때문이다. 구시가지에 상대적으로 버스 이용객들이 많아 준공영제 도입 후에도 버스업체들이 노선을 그대로 유지하고 있는 것으로 알려졌다. 애초 기대했던 ‘도시철도=간선’, ‘시내버스=지선’이라는 원칙이 무너진 것이다. 도시철도를 기준으로 버스노선을 짜야 승객의 이동으로 역세권이 형성되지만, 노선이 중복되면서 일부 역을 제외하고는 역 상가도 한산

한 상태다. 시내버스와 마을버스도 중복되기는 마찬가지다. 준공영제 지원금 등 시내버스에 매년 500억원이 넘는 막대한 예산을 지원하고 있는 광주시가 노선 개편의 주도권을 쥐고 노선을 ‘공영’해야 중복 문제를 해결할 수 있다.

◇버스 준공영제, 철도공사 지원체계 손질해야=준공영제 도입 초기 200억원대였던 지원금 규모는 300억원, 400억원, 500억원을 넘어서 오는 2019년에는 600억원을 넘어설 전망이다. 서비스의 결과 범위는 제자리에 머물면서 물가상승률, 인건비 상승, 광주시의 노선 조정 및 버스 증편 등을 이유로 매년 수십억원씩 더해지고 있기 때문이다. 수익 노선은 업체들을 모두 참여시켜 경쟁시키고, 비수익 노선은 운영방식을 재검토하는 등의 검토가 있어야 한다는 목소리도 높다. 노선을 업체가 사유화하도록 해서 안 된다는 것이다. 현재의 시스템을 유지할 경우 업체에 만 혜택이 집중될 수밖에 없기 때문이다. 도시철도공사도 현재의 1호선 체제에서 인원을 최소화하는 등의 자구노력이 있어야 할 것으로 보인다.

◇승용차 주행·주차 규제도 시급

한 상태다. 시내버스와 마을버스도 중복되기는 마찬가지다. 준공영제 지원금 등 시내버스에 매년 500억원이 넘는 막대한 예산을 지원하고 있는 광주시가 노선 개편의 주도권을 쥐고 노선을 ‘공영’해야 중복 문제를 해결할 수 있다.

◇버스 준공영제, 철도공사 지원체계 손질해야=준공영제 도입 초기 200억원대였던 지원금 규모는 300억원, 400억원, 500억원을 넘어서 오는 2019년에는 600억원을 넘어설 전망이다. 서비스의 결과 범위는 제자리에 머물면서 물가상승률, 인건비 상승, 광주시의 노선 조정 및 버스 증편 등을 이유로 매년 수십억원씩 더해지고 있기 때문이다. 수익 노선은 업체들을 모두 참여시켜 경쟁시키고, 비수익 노선은 운영방식을 재검토하는 등의 검토가 있어야 한다는 목소리도 높다. 노선을 업체가 사유화하도록 해서 안 된다는 것이다. 현재의 시스템을 유지할 경우 업체에 만 혜택이 집중될 수밖에 없기 때문이다. 도시철도공사도 현재의 1호선 체제에서 인원을 최소화하는 등의 자구노력이 있어야 할 것으로 보인다.

◇공공교통 수송분담율 향상 이행계획 수립·집행해야=교통수단별 수송분담률의 적절한 분배를 정책적으로 추진해야 한다. 현재 광주에서 분담률이 유일하게 상승하고 있는 수단은 승용차뿐이다. 승용차는 지난 2010년 31.7%로, 시내버스(38.0%)보다 낮았지만, 이후 5부제 등 승용차에 대한 규제

해제, 개인 소득 향상, 휘발유 가격 하락 등으로 영향으로 2016년에는 40.7%로 경종 뛰었다. 이 사이 시내버스는 34.7%로 내려앉았고, 택시, 자전거 등도 모두 이용자가 급감했다. 도시철도 1호선은 2.5%에서 태생적인 한계, 버스노선 중복 등으로 고작 1%p 상승하는데 그쳤다. 승용차 이외 교통수단의 수송분담률 향상을 위해 단기, 중기, 장기계획을 수립하고 이를 곧바로 집행해야 한다는 것이다.

◇승용차 주행·주차에 대한 규제 신설해야=전문가들은 광주만큼 도로 여건이 좋은 대도시는 없다고 주장하고 있다. 광주시가 매년 700억원이 넘는 예산을 투입해 신규 도로 개설, 기존 도로 정비를 해주는데다 주행이나 주차에 아무런 규제가 없기 때문이다. 지·정체 역시 출·퇴근시간대 도시 외곽과 시가지 일부에서만 발생하고 있어 다른 대도시에 비해 양호한 편이다. 외국 선진도시가 별도의 요금을 징수해 대기오염의 주범인 승용차, 화물차 등의 시가지 진입을 억제하거나 2부제, 5부제 등으로 주행을 자제하는 것과는 대조적이다. 또 민원을 이유로 각 자치구의 불법주차에 대한 단속 의지도 약해 광주는 보행자나 자전거 등 녹색교통, 공공교통 등이 아닌 ‘승용차 편’만 꾸준히 높아지고 있는 도시가 됐다.

한 시민단체 관계자는 “도시철도 2호선 문제는 찬반으로 나뉘어 논쟁을 할 사안이라기보다 앞으로 광주의 도시교통을 어떻게 풀 것인지에 대한 근원적인 물음을 던지고 함께 해답을 찾아가는 과정이어야 한다”며 “승용차가 아닌 공공교통수단의 경쟁력을 제고할 수 있는 방안을 찾고, 시민들이 잘 이용할 수 있는 시스템을 서둘러 구축해야 할 것”이라고 말했다. /윤현석기자chadol@kwangju.co.kr

학교폭력예방 캠페인

질문이 왔 교실 행복 학교

세상을 아름답게 하는 말

사랑합니다
고맙습니다
감사합니다

학교폭력 없는 교실, 아름다운 말들이 만들어냅니다.

광주광역시교육청 광주일보 에디팅