

승용차 → 공공교통…교통 중심체계 전환 계기돼야

광주도시철도 2호선 공론화 투표 건설 재개 압도적 찬성

도시철도 2호선 공론(公論)에 참가한 광주시민 대부분이 찬성을 선택했다. '대안 없는' 반대에 찬성쪽으로 돌아선 참가자도 상당수였다. 243명 가운데 191명(78.6%)이 '건설하자', 52명(21.4%)이 '건설하지 말자'를 선택했다. 승용차 중심의 광주 도시교통시스템을 도시철도, 시내버스 등 다중이 이용하는 공공(대중)교통수단을 중심으로 재편해야 한다는 여론이 압도적이었다는 것이다. 공공교통의 편의를 높이기 위해서는 광주 전체를 커버할 수 있는 2호선은 필수조건이었다.

반대측이 적자 누적에 따른 광주시 재정 부담 증가, 낮은 수송 능력을 주장하며, 그 대안으로 중앙버스전용차로제(Bus Rapid Transit) 또는 노면전차(Tram)를 제시했으나 참가자들을 설득하지 못했다. 중앙버스전용차로제 등이 광주의 교통여건에서 적용 불가능하고, 오히려 예산 부담 증가, 장기간 시간 소요 및 또다른 논쟁 반복 등을 초래하게 된다는 찬성측이 논리적이었다.

반대측이 제기한 시 재정 부담 증가, 낮은 수송 능력은 앞으로 시가 승용차 중심의 도시교통시스템을 공공교통 중심으로 혁신해야만 해소할 수 있다는 것이 전문가들의 지적이다.

16년 찬반 논쟁에 종지부를 찍은 민선 7기가 도시철도 2호선 등 공공교통시스템의 성공적인 운영·관리 방식을 제시해 혁신하고, 앞으로 공공교통시스템에 투입되는 시의 재정 부담을 최소화하는 방안도 마련해야 하는 과제로 떠난다.

◇현재 1호선과 시내버스, 광주 인구 5분의4 불차=도시철도 1호선과 시내버스가 광주 인구의 5분의 4가 거주하는 광주 외곽 택지지구를 제대로 연결하지 못하면서 도시철도 1호선 및 시내버스의 이용자가 급감, 매년 광주시의 혈세 투입 규모가 증

광주 교통체계 재편 여론 높아

16년 지루한 찬반논쟁 종지부

도시철도 간선, 시내버스 지선

광주 전지역 30분내 연결 기대

가고 있다. 현재의 시내버스로 택지지구 간을 이동하기 위해서는 환승 시간까지 고려할 때 최대 1시간 30분에서 2시간이 소요된다. 외곽 택지지구 거주 인구는 갈수록 증가하는데 반해 공공교통서비스는 크게 미흡해 전남대, 조선대, 호남대, 광주대 등의 대학생들까지 대거 승용차를 구입하면서 광주가 '승용차 중심 도시'로 급속히 변모하고 있는 것이 현실이다.

올해 시내버스 준공영제와 도시철도 1호선 지원금은 각각 563억원, 454억3400만원으로 모두 합쳐 1017억3400만원에 이른다. 2019년 준공영제 지원금은 604억원, 도시철도 1호선 지원금은 491억4100만원으로 매년 50억원 이상 증가할 것으로 추정된다. 승객이 지속적으로 감소하면서 발생하는 손실뿐만 아니라 인건비, 운영비 증가에 따른 재정 부담 역시 고스란히 시의 몫이다. 전문가들은 이 같은 공공교통에 대한 획기적인 혁신 없이는 지원금 규모가 갈수록 급증할 수밖에 없을 것으로 내다보고 있다.

이처럼 공공교통이 제 역할을 하지 못하면서 너도나도 승용차를 구입하는 바람에 지역 내 교통체증 정도 및 장소도 늘고 있다.

◇현재 1호선과 시내버스, 광주 인구 5분의4 불차=도시철도 1호선과 시내버스가 광주 인구의 5분의 4가 거주하는 광주 외곽 택지지구를 제대로 연결하지 못하면서 도시철도 1호선 및 시내버스의 이용자가 급감, 매년 광주시의 혈세 투입 규모가 증

이처럼 공공교통이 제 역할을 하지 못하면서 너도나도 승용차를 구입하는 바람에 지역 내 교통체증 정도 및 장소도 늘고 있다.

◇'도시철도=간선', '시내버스=지선'으로 시스템 혁신해야=광주 동서를 관통하는 1호선과 전체를 순환하는 2호선을 간선으

로 두고, 이 노선을 중심으로 시내버스를 배치해야 효율성을 극대화할 수 있다는 것이 전문가들의 판단이다. 구도심을 중심으로 한 일부 수익노선에만 초점이 맞춰져 있는 현재의 시내버스 노선을 과감하게 혁신해야 한다는 것이다. 이와 함께 순환선 내부에 위치해 있는 기아챔피언스필드, 광주 유스퀘어(종합버스터미널)를 비롯한 일부 중요시설과 나주 빗가람혁신도시 등에 대해서는 중앙버스전용차로제, 노면전차 등을 적용해 공공교통 서비스 수준을 더 높일 필요가 있다는 주장도 나오고 있다. 이를 통해 광주 안팎을 공공교통수단으로 1시간 이내에 연결, 시민편의성을 높여 존재 이유를 분명히 해야 한다는 것이다.

임성기 광주도시재생연구소 소장은 "적어도 광주에서 공공교통을 통해 1시간 이내로 이어주는 간선 기능의 교통수단이 시급하다"며 "대기오염, 미세먼지, 지정체 등의 원인이 되는 승용차는 도시교통의 대안이 될 수 없으며, 이번 2호선 건설이라는 기회를 활용해 공공교통시스템을 혁신해야 한다"고 강조했다.

◇2023년 1단계 개통-공사 불똥 해소, 예산 절감 및 안전 제고해야=광주시는 2003년 도시철도 1호선을 보완하는 순환선 기능의 2호선을 계획했으나 이후 16년간 찬반 논쟁이 반복돼 왔다. 민선 6기인 2014년 7월 사업 재검토에 들어갔으며, 2016년 2월 '100인 시민위원회'에서 재추진을 결정, 같은 해 12월 30일 광주시가 정부와 총사업비 협의를 완료한 바 있다. 모두 2조579억원(국비 1조2347억원, 시비 8232억원)을 투입해 전체 역장은 41.9km의 순환선을 1~3단계에 걸쳐 2023년, 2024년, 2025년 각각 개통할 예정이었다.

일정대로 2호선 사업을 추진하기 위해서는 현재 중단중인 용역을 서둘러 재개해야 한다. 현재 공정을 80.7%인 2호선 1단계 구간 실시설계용역을 거쳐 국토부에 승인을 받아야 하며, 공정을 4.7%에 불과한



이용섭 광주시장(11일 오후 시청 집무실에서) 정중제 행정부시장, 교통건설국장, 도시철도건설본부장 등 간부공무원들과 광주도시철도 2호선 건설 공론화 결과 발표에 따른 대책 및 향후 방향을 논의하고 있다. /나명주기자mjna@kwangju.co.kr

구간 기반 및 실시설계용역도 추진해야 한다. 도시철도 2호선에 투입되는 차량은 지난해에 조달발주해 2017년 10월 고무차량으로 계약이 체결돼 설계·제작중에 있다. 2호선 건설 관련해 지금까지 계약된 금액은 총 2580억원이며, 이 중 254억원이 집행됐다. 2025년까지 광주 곳곳이 지하를 낮게 파는 저심도 공사장으로 바뀌면서 교통지정체가 이어질 전망이다. 시민 불편을 최소화하는 전략도 필요하다. 또 무인시스템으로 운영되는 2호선의 안전성을 높이기 위해 인천 2호선 등 기존 무인시스템의 장단점을 분석해 무엇보다 안전성을 높여야 한다는 지적도 있다. 한편, 도시철도 2호선 1단계 착공은 내년 상반기에나 가능할 전망이다.

/윤현석 기자 chadol@kwangju.co.kr

김&장 교체, 개각·靑 인적개편 이어질까

총선 출마 염두 장관 많아

내년 초 대폭 개각 가능성

경제 투입인 김동연 부총리 겸 기획재정부 장관과 장하성 청와대 정책실장이 9일 동시에 교체되면서 후속 개각과 청와대 인적 개편 여부에 관심이 쏠리고 있다. 문재인 정부 3년 차를 앞둔 시점에서 정부-청와대의 경제 컨트롤타워가 바뀔 것을 계기로 추가적 인사 개편이 이어질 가능성이 크기 때문이다.

특히 현역 국회의원이 다수 포진한 내각은 물론 청와대에도 2020년 총선을 염두에 둔 인사들이 적지 않아 종국 이성의 인사 가능성도 있다는 분석이다. 인적 쇄신 필요성에 대한 공감대가 형성될 경우, 시점은 21대 총선이 2020년 4월인 점을 감안해 내년 초반 등 상반기가 유력하다는 게 대세적인 관측이다.

현재 현직 장관 중 현역의원 수는 모두 7명이다. 이 중 김부겸 행정안전·도종환 문화체육관광·김영춘 해양수산·김현미 국토교통부 장관이 원년 멤버다. 작년 6월 임명 이후 1년 5개월이 넘었기에 언제 교체되더라도 명예를 잃지 않고 여의도로 복귀할 여건을 갖춘 이들이 많다. 반면 유은혜 부총리 겸 교육·이재호 농림축산식품·진선미 여성가족부 장관은 올해 8~10월 임명돼

내년 후반기는 돼야 교체 명단에 이름을 올릴 것으로 보인다.

사실상 책임총리 역할을 하며 존재감을 각인시킨 이낙연 총리도 교체 가능성이 거론되고 있지만 문 대통령과의 '찰떡궁합'에 내각 장악력 등을 감안하면 장수 가능성이 작지 않다.

청와대 인사들의 교체도 불가피할 전망이다. 당장 임종석 비서실장의 거취가 주목되고 있다. 일단 남북관계의 진행 상황에 따라 그의 행보가 결정되지 않느냐는 관측이 우세한 가운데 개각시 통일부 장관으로 이동하지 않느냐는 전망도 제기된다. 또 초선의 한병도 정무수석과 재선의 백원우 민정비서관은 물론 정태호 일자리수석과 송인배 정부비서관, 조한기 1부속비서관, 권혁기 춘추관장 등이 대표적인 차기 총선 출마 인사로 거명된다.

또 올해 6월 실시했던 지방선거까지 2010년부터 8년을 내리 구청장을 지낸 김영배 정책조정·김우영 제도개혁·민행배 자치발전 비서관은 총선을 겨냥하고 있지만 청와대 입성이 석 달밖에 되지 않아 내년 하반기는 되어야 인사 대상에 이름을 올릴 것으로 보인다. 다만 인사검증에 상당한 시간이 걸린다는 점 등을 따져볼 때 그 시기를 예측하기란 현재로서는 어렵다는 의견도 있다.

/임동욱 기자 tuim@kwangju.co.kr

도시철도 2호선 공론화, 참여 민주주의의 새 모델 제시 성숙한 시민의식…“광주형 공론화 매뉴얼 만들 것”

광주 도시철도 2호선 건설 문제를 매듭지은 공론화는 '시민 참여형 민주주의 모델'을 제시했다는 점에서 의미가 있다. 특정 계층과 다수의 힘에 의해 결정되던 지역 현안사업을 속의 과정을 거친 시민이 직접 결정하면서 참여 민주주의의 씨앗을 뿌렸다. 서울시와 대전시 등에서 '광주형 공론화'를 벤치마킹할 정도로 '여론수렴'에 새로운 모델을 제시했다는 것도 이번 도시철도 2호선 공론화의 큰 성과 중 하나다.

지난 9일 시작된 도시철도 2호선 공론화는 명실상부한 시민 토론의 장이었다. 화순 금호리조트에서 진행된 공론화에서 시

민참여단은 공개토론과 질의응답, 조별토론 등을 통해 다양한 의견을 마음껏 주고 받았다.

이번 공론화에는 250명의 시민참여단 가운데 개인 사유로 불참한 7명을 제외하고 243명이 참여해 97.2%의 높은 참석률을 보였다. 토론과 토의가 10여 차례 이어지고 대학교수와 시민단체 대표, 행정·재정 분야 연구원, 법률가, 회계사 등이 나서 시민 참여단의 이해를 도왔다. 또 조별토의를 제외한 모든 속의과정은 광주시 홈페이지와 페이스북 등을 통해 실시간 중계됐다. 시민의 관심도 뜨거웠다. 시민참여단은

조별로 찬반 양측에 날카로운 질문을 쏟아냈고 공론화 현장에는 서울시 공무원과 대전 월평공원 공론화위원회 관계자 등이 참여해 모든 과정을 꼼꼼히 지켜봤다.

하지만 사업 추진을 중단한 채 진행된 공론화의 시기를 두고는 무수한 뒷말을 남겼다. 공론화를 통해 사업의 필요성이 먼저 확인된 뒤 실제 사업을 추진하는 순서가 아니라, 이미 진행되고 있는 사업을 모두 중단한 채 공론화를 했다는 점은 문제로 지적되고 있다. 공론화가 사업 추진 여부 등을 결정하는데 도움을 주는 '정책 권고 방식' 이어야지, 기존에 추진되고 있는

사업을 중단하는 '발목 잡기'의 수단으로 사용돼선 안 된다는 것이다.

이에 대해 최영태 공론화위원장은 “이번 공론화를 면밀하게 살펴보는 평가회를 통해 광주지역 공론화의 매뉴얼을 만들 생각”이라면서 “사안에 따라 공론화의 규모를 맞춰 설계하고, 광주 실정에 맞는 공론화가 무엇인지 등을 매뉴얼에 담겠다”고 설명했다. 또 “중요한 것은 공론화가 만능이 될 수는 없다는 점”이라면서 “공론화는 다양한 의견을 듣는 과정이 되어야 하며, 모든 사안을 공론화를 통해 결정할 수는 없는 것”이라고 덧붙였다. /오광록 기자 kroh@

대한민국대표종합여행기업

롯데관광 LOTTE TOUR

광주지사 1688-1104

광주첨단점 062)974-3050

롯데관광 크루즈 전세선 운항 10주년 특별기획!

당신의 바다는 어디인가요?

대한민국 크루즈 선도 기업

▶ 대한민국 크루즈 승객 1위 기업

▶ 국내 유일 10년 연속 크루즈 전세선 운항

▶ 아시아 최고 크루즈 여행사 상 최우수상

GMTC

bto 부산관광공사

안철형관광사

Costa CRUISES

대한민국 출발 최대 크기 크루즈 11만톤급 세레나호를 만나보세요

11만 4천톤 · 전장: 290m · 전폭: 35m · 승무원인: 3,780명 · 승무원: 1,100명

전세선 10주년 조기예약 이벤트

선실우선배정 + 최대 30만원 할인

11월 30일까지 예약 및 완납자에 한함

4월 26일 인천항 출발

인천항 · 상해 · 후쿠오카 · 부산항

한국/중국/일본 전세선 6일

내 측 188만원부터 발코니 248만원부터

오션뷰 218만원부터 스위트 328만원부터

5월 1일, 2일 부산항 출발

부산항 · 속초항 · 블라디보스톡 · 사카미나토 · 속초항

한국/러시아/일본 전세선 5일/6일

내 측 188만원부터 발코니 248만원부터

오션뷰 218만원부터 스위트 328만원부터

5월 6일 속초항 출발

속초항 · 블라디보스톡 · 오타루 · 아오모리 · 부산항

한국/러시아/북해도 전세선 7일

내 측 198만원부터 발코니 258만원부터

오션뷰 228만원부터 스위트 338만원부터

포함내역: 크루즈 객실 및 다양한 선상 프로그램, 선내 뷔페 및 레스토랑 정찬식, 선내 이벤트 및 부대시설 이용, 다양한 쇼프로그램 (일부 유료시설 및 쇼 제외), 미팅/선딩 포함, 크루즈 전문인솔자 동행, 선박TAX, 해외여행자보험

불포함내역: 선내 승조원 경비(\$58~105), 기항지 선택관광(선택관광지에 따라 상이) ■ 여행경보: 블라디보스톡

이색적인 감성 상해

규수 최대의 중심 도시 후쿠오카

가장 가까운 유럽 블라디보스톡

정난꾸러기 요코하마 사카미나토

극동문화의 블라디보스톡

미국적인 분위기의 오타루

아름다운 경관 아오모리

베스트셀러 동남아 크루즈 7일

1,870,000부터 ₩58118 [선택관광 있음]

▶ 12/9~ 매주 일요일 출발

▶ 싱가포르/쿠알라룸푸르/푸켓/싱가포르

▶ 90일전 예약시 1인 10만원, 동남아시아 No.1 크루즈 일정

▶ 14만 톤 로얄캐리비안 보이저호 탑승

조기예약 20만원할인 지중해 크루즈 10/11일

299만원부터 ₩770/80유로 [선택관광 있음]

서부 지중해 (남프랑스/스페인/이탈리아) ▶ 11/23 2019.1/4~ 매주 금 출발

동부 지중해 (그리스/크로아티아/이탈리아) ▶ 11/16 2019.3/29~ 매주 금 출발

▶ 유럽 NO.1 코스타 크루즈 탑승, 밀라노 추가 관광 + 일급호텔 숙박

내생에 단 한번 세계일주 크루즈 113일

3,300만원부터 ₩5840 [선택관광 있음]

▶ 2019. 1/7 [단회 출발확정] ▶ 이탈리아/프랑스/스페인/모로코/브라질/칠레/호주 등

▶ 크루즈 전문 인솔자 동행, 9만톤급 코스타 루미노사호 탑승

가경포함내역

크루즈 선실료 및 항구세, 식사요금 등 필수 경비 모두 포함

가이드/기사경비

부분은 현지에서 지불해야 하는 기사/가이드 경비임(자세한 사항 및 일정표는 홈페이지 www.lottetour.com 참고)

선택경비(관광) 있음/없음

상봉에 따라 선택경비가 발생될 수 있으며 선택경비는 선택에 따라 자유롭게 지불할 수 있음. 선택관광 경비의 금액 및 선택관광 이 선택시 대체관광 등 자세한 사항은 롯데관광 홈페이지 www.lottetour.com 참고

여행경비

입국은 고가별 전용항공편만 가능합니다. ■ 종료구분: 일반여행인 457(서울시 종로구 세종대로 149 롯데관광개발주) ■ 일반여행인 영리보증보험 10억원 가입

기타여행

실시에 따른 보증보험 5만원 가입

여행불편처리센터: 1588-8882

여행준비

부산항/속초항

최소출발 10명

크루즈 221 일 사용자일부객실 제외

교통편

항공, 버스, 크루즈선상에 따라 차이가 있을 수 있습니다

항공기

열차, 입장권, 숙박권 등은 판매규정에 따라 취소수수료가 발생할 수 있습니다