

월요광장



윤 희 철
한국지속가능발전센터 센터장

광주시는 2020년부터 ‘타랑께’라는 이름의 공유자전거 서비스를 도입했다. 그러나 시작부터 논쟁이 따랐다. 이미 시내 곳곳에는 민간 전동킥보드와 자전거 서비스가 운영되고 있었고 “왜 굳이 세금으로 공공자전거를 운영하느냐”는 반론도 있었다. 공공 개입이 민간 시장을 침해하며 오히려 비효율을 초래한다는 지적도 있었다. 하지만 이 주장, 과연 설득력 있는가?

우리는 대전의 ‘타슈’ 사례에서 그 해답을 찾을 수 있다. 대전시는 광주와 인구 규모가 유사한 약 143만 명의 도시다. 사회 구조나 교통 인프라 밀도도 비슷하다. 그런 도시에서 타슈는 ‘시민형 공유 모빌리티’의 대표 사례로 자리 잡았다.

타슈는 2008년 시작된 이후 2022년 ‘시즌2’ 전환을 통해 새로운 전기를 맞았다. QR코드 기반의 스마트 자전거 시스템과 1시간 무료 이용 정책이 도입되자 시민 반응은 폭발적이었다. 2021년 52만 건이던 연간 이용 건수는 2024년 574만 건으로 11배 이상 증가했고 이용자 수는 15만 명에서 41만 명으로 늘어났다. 단순한 정책 변화가 도시 교통 문화를 바꾼 셈이다.

수필의 향기



정 선
시인

시간고난한 하루가 이어지고 있다. 꾀내가 그림다. 고독할 자신이 있거든, 가난할 자신이 있거든, 유명하지 않을 자신이 있거든 시인이 되라. 세상은 뒤숭숭했고 경쟁에서 지친 나는 걸돌았고 간간이 불안했다.

나의 두문동, 구름 위의 땅, 한여름 안반데기. 내 눈은 맨 먼저 새하얀 봉계구름을 품고 푸른 배추밭에 앉고 커다란 풍력기에 가닿는다. 마을 이름은 띄을 칠 때 사용하는 넓은 나무판인 ‘안반’과 평평한 땅을 의미하는 ‘데기’가 합쳐진 강릉 사투리다. 널따랗고 움푹한 언덕배기는 황량하지 않고 안온하다. 갈때기 모양의 언덕 아래 집 몇 채가 단출한 식구 같다. 나도 안전하게 보호를 받고 있는 느낌이다. 샅된 것들로부터, 뱀방 부리는 것들로부터.

풍력기의 위쪽 아래 배추밭이 펼쳐진다. 산중에 이렇게 싱싱한 땅이 있는가. 이렇게 이쁜 초록꽃이 어디 있을까. 줄 맞춘 배추 포기들이 노란 속을 채우느라 영차영차 땅을 흘리는 듯하다. 푸르디푸른 생명력 앞에서 식물성 피가 돌고 돈다. 몸이 살아난다. 그런데 자세히 보니 배추가 작년 같지 않다. 수확한 밭에는 배추가 통째로 버려지고 어느 밭은 절반 가까이 누런빛으로 변

기 고



이 민 원
전 국가균형발전위원장

국가 예비타당성조사(예타)의 문턱을 넘지 못한 광주~나주 광역철도 사업을 재개하기 위해 출발역을 백운광장역으로 바꾸겠다는 아이디어를 광주시가 제시했다. 나는 이 방안을 적극 지지한다.

상무역 출발을 유지한 채 예타를 다시 받을 방법은 현실적으로 불가능하다. 이대로라면 광주~나주 광역철도는 영원히 백지화된다. 우리의 선택은 ‘상무역이냐, 백운광장역이냐’가 아니다. ‘사업을 살려내느냐, 아니면 사업이 사라지느냐’의 절박한 문제다.

광주는 섬이다. 주변 도시와 연결하지 않으면 말라 죽는다. 전남도 광주와 연결되지 않으면 몸통없는 팔 다리다. 광주~전남의 단절은 곧 공멸을 의미한다. 1988년 광산군의 광주 편입이 도시의 운명을 바꾼 대전환이었듯이, 지금 추진하는 나주와의 연결은 이 성공을 재현하는 필연적 선택이다. 만약 백운광장역 출발안이 실현되지 못한다면 광주는 결국 나주와의 통합이라는 더 큰 결단을 고민할 수밖에 없다.

‘타슈’에서 찾은 도시 교통의 해답

현재 대전시에는 약 4500대의 타슈 자전거가 운영 중이며 인구 318명당 자전거 1대꼴이다. 자전거 1대당 하루 평균 4.7회 사용되고 있으며 인구 1000명당 하루 평균 13회 이용이라는 수치는 서울 ‘따릉이’ (8회)를 훨씬 웃돈다. 이는 타슈가 얼마나 도시의 일상적 이동 수단으로 자리 잡았는지를 보여주는 지표다. 무엇보다 시민의 자발적인 선택에 의해 이용이 확대되었다는 점에서 강제나 규제가 아닌 생활 속 만족도가 정책 성공의 핵심이었다.

특히 주목할 점은 청년층의 반응이다. 타슈 1세대 당시 전체 이용자 중 66.43%가 20대였으며 현재도 52만 회원 중 약 21만 명 (40.5%)이 20대다. 이는 타슈가 청년들의 실질적인 이동권을 보장하는 수단임을 보여준다. 요즘이 부담스러운 민간 서비스와 달리 타슈는 저렴하고 지속가능한 생활형 복지 서비스로 작동하고 있다. 교통비를 줄인다는 단순한 차원을 넘어 공공자전거는 청년의 도시 접근성과 자립성을 뒷받침해 주는 역할을 하고 있다.

광주의 타랑께도 이 길을 확장해야 하지만 아직 여러 한계가 존재한다. 서비스 지역은 서구, 북구 일부, 동구 금남로, 남구 월산동 등 극히 일부에 국한되어 있고 자전거 대수도 350대에 불과하다. 운영 시간은 새벽 5시부터 자정까지 자전거는 일반형만 제공되고 있다. 이런 제한적 운영은 타랑께가 실질적인 교통 대안으로 기능하기 어렵게 만든다. 접근성과 편의성을 높이기 위한 확장과 기술 개선이 시급하다. 특히 광산구, 북구 외곽, 첨단지구 같은 출퇴근 수요가 많은 지역으로의 확대는 더는 미룰 수 없다.

안반데기

했다. 걸앉은 말정한테 고온으로 배추 포기 한가운데가 썩은 것이다. 이삭기운은 여지없이 고랭지 배추밭을 공격했다.

애초에 저 초록은 화전민의 눈물과 땀이다. 배추 한 포기 안에는 농부의 조바심과 불면과 눈물도 들어 있지만 투박하나 따스한 손길과 다정한 호흡과 순박한 웃음이 켜여 있다. 제빛을 잃은 배추밭이 안타까웠다. 나머지 배추들의 운명은 하늘에 달렸다. 배추 포기들을 쓰다듬는다. 제발 적당한 바람과 햇볕과 비의 주도 아래 나의 두문동에 수확의 기쁨이 넘쳐나기를.

오월 안반데기는 온통 붉은 황톳빛이다. 비어 있거나 숨 쉬는 이 땅이 좋다. 고향의 그리운 밭길이다. 엄마도 작은아버지도 대밭과 고구마밭마저 스러진 고향은 쓸쓸하다. 배추 수확이 끝난 11월에는 짙은 황톳빛으로 차분하다. 땅은 돌아올 봄을 기억하며 긴 잠잘 준비를 한다. 황톳밭이 들도록 만물으로 왕궁고 싶다. 끝렁을 찾아가 보면 나는 촌놈인 게다. 내 피는 아마도 초록이거나 황토색일 듯싶다.

초록 바람과 짙내 바람 사이에 선다. 겹겹 산들을 멍하니 바라보니 끝자기들의 이야기가 들려온다. 우리는 ‘사이’에서 갈팡질팡한다. 배신과 신의 사이, 거짓말과 참말 사이, 인내와 성급 사이, 욕망과 정정 사이. 담대함과 두려움, 무단함과 예민함, 천천히와 빨리빨리, ……오늘과 내일, 1분과 1초, ……그 ‘사이’가 우리를 지배하고 있다는 생각이 든다. 나는 그 ‘사이’에서 부딪히고