월요광장



윤희철 한국지속가능발전센터 센터장

광주시는 2020년부터 '타랑께'라는 이름의 공유자 전거 서비스를 도입했다. 그러나 시작부터 논쟁이 따 랐다. 이미 시내 곳곳에는 민간 전동킥보드와 자전거 서비스가 운영되고 있었고 "왜 굳이 세금으로 공공자 전거를 운영하느냐"는 반론도 있었다. 공공 개입이 민 간 시장을 침해하며 오히려 비효율을 초래한다는 지적 도 있었다. 하지만 이 주장, 과연 설득력 있는가?

우리는 대전의 '타슈' 사례에서 그 해답을 찾을 수 있 다. 대전시는 광주와 인구 규모가 유사한 약 143만 명 의 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 자 전거 시스템과 1시간 무료 이용 정책이 도입되자 시민 반응은 폭발적이었다. 2021년 52만 건이던 연간 이용 건수는 2024년 574만 건으로 11배 이상 증가했고 이 용자 수는 15만 명에서 41만 명으로 늘어났다. 단순한 정책 변화가 도시 교통 문화를 바꾼 셈이다.

'타슈'에서 찾은 도시 교통의 해답

현재 대전시에는 약 4500대의 타슈 자전거가 운영 중 이며 인구 318명당 자전거 1대꼴이다. 자전거 1대당 하 루 평균 4.7회 사용되고 있으며 인구 1000명당 하루 평균 13회 이용이라는 수치는 서울 '따름이' (8회)를 훨씬 웃 돈다. 이는 타슈가 얼마나 도시의 일상적 이동 수단으로 자리 잡았는지를 보여주는 지표다. 무엇보다 시민의 자발 적인 선택에 의해 이용이 확대되었다는 점에서 강제나 규 제가 아닌 생활 속 만족도가 정책 성공의 핵심이었다.

특히 주목할 점은 청년층의 반응이다. 타슈 1세대 당 시 전체 이용자 중 66.43%가 20대였으며 현재도 52만 회원 중약 21만 명(40.5%)이 20대다. 이는 타슈가 청 년들의 실질적인 이동권을 보장하는 수단임을 보여준 다. 요금이 부담스러운 민간 서비스와 달리 타슈는 저 렴하고 지속가능한 생활형 복지 서비스로 작동하고 있 다. 교통비를 줄인다는 단순한 차원을 넘어 공공자전 거는 청년의 도시 접근성과 자립성을 뒷받침해 주는 역 할을 하고 있다.

광주의 타랑께도 이 길을 확장해야 하지만 아직 여러 한계가 존재한다. 서비스 지역은 서구, 북구 일부, 동 구 금남로, 남구 월산동 등 극히 일부에 국한되어 있고 자전거 대수도 350대에 불과하다. 운영 시간은 새벽 5 시부터 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.

공공자전거는 단지 자전거 수를 늘리는 문제가 아니 라 도시를 더 다정하게 설계하는 일이다. 타슈처럼 대 중교통의 공백을 메우고 교통 사각지대에 연결의 선을 그리는 사회적 기반이 될 수 있다. 일상과 거리를 연결 하고 이동 그 자체가 권리가 되는 도시를 만들어 가는 데 꼭 필요한 인프라다.

또한 자전거는 도시를 재발견하게 만든다. 천천히 바람을 맞으며 이동하는 사람은 도시의 골목과 거리를 더 깊이 느낀다. 자전거는 이동의 수단이자 도시와 시 민을 다시 잇는 감각적 장치다. 특히 공공자전거는 특 정 계층이 아닌 모두를 위한 교통 인프라로서 도시의 평등과 다양성을 상징한다.

물론 운영상 과제는 있다. 자전거가 한쪽에 몰려 있 거나 아무 데나 방치되어 보행을 방해하는 문제, 앱 오 류 등은 시민 불편으로 이어진다. 하지만 이런 문제는 운영을 통해 충분히 개선 가능한 일이며 시행착오를 거 치며 시스템은 더 정교해질 수 있다. 도시가 움직이는 방식은 곧 시민을 대하는 방식이기도 하다.

광주는 이제 자문해야 한다. 청년과 시민의 이동을 시장에만 맡길 것인가, 아니면 공공이 나서서 모두의 권리를 보장할 것인가? 대전의 사례는 분명히 말한다. 시민을 위한 공유자전거는 도시의 숨결을 되살릴 수 있 는 정책이라고.

타랑께가 진정 '함께 타는 광주의 자전거'가 되려면 지금이 그 방향을 다시 확인할 시간이다. 더 많은 시민 의 발이 되고 도시의 결을 따라 흐르는 교통의 새로운 길이 되어야 한다.

社說

시행 3년 중대재해처벌법…법령 보완 필요

를 줄이겠다는 취지로 도입한 중대재해처 벌법이 시행 3년을 맞았지만 별다른 효과 를 거두지 못하는 것으로 확인됐다. 중대 재해가 발생했을 때 안전 의무를 이행하 지 않은 경영자에게 형사처벌을 하도록 했지만 솜방망이 처벌 탓에 산업재해가 줄지 않기 때문이다.

국회입법조사처가 내놓은 '중대재해처 벌법 입법 영향 분석'보고서에 따르면 중 대재해처벌법 관련 수사 지연 비율은 일 반 사건의 최대 5배에 달하고 기소 후 무 죄 비율은 일반 사건의 3배 이상, 집행유 예 비율은 2.3배 높은 것으로 조사됐다. 2022년 법 시행 이후 지난달까지 전국에 서 발생한 중대산업재해 2986건 가운데 수사 대상에서 제외된 경우를 제외한 1252건을 전수조사한 결과다.

수사 지연에 무죄 비율이 높은 것도 문 제지만 법 시행 이후에도 사망자수가 줄 지 않았다는 점에서 법령 보완의 필요성 이 제기된다. 시행 첫 해 13만명선이던 산

산업 현장에서의 사망사고 등 중대재해 업재해자수는 3년 차인 지난해 14만여명 으로 오히려 늘었고 2200여명 수준이던 사망자수는 큰 변화가 없다. 광주•전남에 서도 매년 50명 가까운 작업자가 산업현 장에서 사고로 숨지는 등 올 상반기까지 144개 사업장에서 154명이 아까운 목숨 을 잃었다.

> 법 시행령에 '충실하게' '필요한' 등과 같은 모호하고 해석의 여지가 큰 표현이 많은 것이 형사처벌을 어렵게 하는 요인 으로 분석됐다. 따라서 중대재해처벌법 이 효과를 거두려면 명확한 표현으로 시 행령을 개정하는 등 법을 전반적으로 재 정비해야 한다.

> 징벌적 손해배상 규정이 오히려 피해자 와 가해자 간 합의를 유도해 처벌을 약하 게 하는 만큼 매출액이나 이익과 연동해 벌금을 부과하는 경제적 제재 방안을 고 려해 보아야 한다. 양형기준을 마련하고 신속한 수사를 위해 검찰과 경찰, 노동부 가 참여하는 합동수사단을 운영하는 것도 대안이 될 수 있다.

고강도 보이스피싱 피해 대책 '적극 환영'

정부가 날로 고도화 하는 보이스피싱 근절을 위해 고강도 대책을 내놓은 것은 늦었지만 적극 환영할 일이다. 범죄자들 이 인공지능(AI)을 활용해 피해자 가족 의 음성까지 모방하면서 개인들의 대처에 는 한계가 있다고 판단한 것이 대책의 배

올해 들어 지난달까지 집계된 보이스피 싱 피해액은 전국에서 7992억원으로 역 대 최고를 기록했다. 지난해 같은 기간에 비해 95% 급증한 것으로 범죄 건수로는 1만6561건이나 됐다. 우리지역에서도 올 상반기에만 광주 255건, 전남 299건 등 554건이 발생해 피해액은 광주 152억원, 전남 127억원 등 279억원에 달했다. 지난 해 같은 기간과 비교하면 발생건수로는 22%, 피해액으로는 71% 늘어난 수치

정부가 내놓은 대책의 핵심은 피해 발 생시 예방 책임이 있는 금융회사에 배상 책임을 묻고 대포폰을 불법 개통한 이동

통신사는 등록을 취소하거나 영업을 정지 하겠다는 것이다. 또한 연중 무휴로 운영 하는 통합대응단을 통해 범죄에 이용된 전화번호를 10분 안에 긴급 차단하는 등 유관기관의 협력 체계 속에 예방적이고 선제적으로 대응하겠다는 내용이다. 범 죄가 발생하면 개별 기관들이 사후 수사 에 나서는 지금의 방식으로는 예방할 수 없다는 점을 인정하고 기대 이상의 고강 도 대책을 내놓은 것인데 신속하게 실행 해 피해를 최소화해야 한다.

경찰청도 신고보상금을 최대 5억원으 로 대폭 상향하고 오늘부터 5개월 간 특 별 단속에 나선다니 근절에 조금이나마 도움이 됐으면 좋겠다. 보이스피싱은 젊 고 능력있는 사람들도 당할만큼 갈수록 지능화·고도화 되고 있다. 전남처럼 고령 자가 많은 곳에선 피해가 더 늘어날 수밖 에 없다. 고강도 대책에 맞춰 은행들과 통 신사들도 주도적으로 보이스피싱 예방을 위한 노력을 경주하길 바란다.

수필의 향기



정선

시난고난한 하루가 이어지고 있다. 풋내가 그립다. 고독할 자신이 있거든, 가난할 자신이 있거든, 유명하 지 않을 자신이 있거든 시인이 되라. 세상은 뒤숭숭했 고 경쟁에서 지친 나는 겉돌았고 간간이 불안했다.

나의 두문동, 구름 위의 땅, 한여름 안반데기. 내 눈 은 맨 먼저 새하얀 뭉게구름을 품고 푸른 배추밭에 앉 고 커다란 풍력기에 가닿는다. 마을 이름은 떡을 칠 때 사용하는 넓은 나무판인 '안반'과 평평한 땅을 의미하 는 '데기'가 합쳐진 강릉 사투리다. 널따랗고 움푹한 언 덕배기는 황량하지 않고 안온하다. 깔때기 모양의 언 덕 아래 집 몇 채가 단출한 식구 같다. 나도 안전하게 보호를 받고 있는 느낌이다. 삿된 것들로부터, 훼방 부 리는 것들로부터.

풍력기의 위용 아래 배추밭이 펼쳐진다. 산중에 이 렇게 싱싱한 땅이 있는가. 이렇게 이쁜 초록꽃이 어디 있을까. 줄 맞춘 배추 포기들이 노란 속을 채우느라 영 차영차 땀을 흘리는 듯하다. 푸르디푸른 생명력 앞에 서 식물성 피가 돌고 돈다. 몸이 살아난다. 그런데 자세 히 보니 배추가 작년 같지 않다. 수확한 밭에는 배추가 통째로 버려지고 어느 밭은 절반 가까이 누런빛으로 변

안반데기

했다. 겉잎은 멀쩡한데 고온으로 배추 포기 한가운데 가 썩은 것이다. 이상기온은 여지없이 고랭지 배추밭 을 공격했다.

애초에 저 초록은 화전민의 눈물과 땀이다. 배추 한 포기 안에는 농부의 조바심과 불면과 눈물도 들어 있지 만 투박하나 따스한 손길과 다정한 호흡과 순박한 웃음 이 쟁여 있다. 제빛을 잃은 배추밭이 안타까웠다. 나머 지 배추들의 운명은 하늘에 달렸다. 배추 포기들을 쓰 다듬는다. 제발 적당한 바람과 햇볕과 비의 주도 아래 나의 두문동에 수확의 기쁨이 넘쳐나기를.

오월 안반데기는 온통 붉은 황톳빛이다. 비어 있으 나 숨 쉬는 이 땅이 좋다. 고향의 그리운 빛깔이다. 엄 마도 작은아버지도 대밭과 고구마밭마저 스러진 고향 은 쓸쓸하다. 배추 수확이 끝난 11월에는 짙은 황톳빛 으로 차분하다. 땅은 돌아올 봄을 기약하며 긴 잠잘 준 비를 한다. 황톳물이 들도록 맨몸으로 뒹굴고 싶다. 끌 텅을 찾아가 보면 나는 촌놈인 게다. 내 피는 아마도 초 록이거나 황토색일 듯싶다.

초록 바람과 짠내 바람 사이에 선다. 겹겹 산들을 멍 하니 바라보니 골짜기들의 이야기가 들려온다. 우리는 '사이'에서 갈팡질팡한다. 배신과 신의 사이, 거짓말과 참말 사이, 인내와 성급 사이, 욕망과 청정 사이. 담대 함과 두려움, 무던함과 예민함, 천천히와 빨리빨리, … …오늘과 내일, 1분과 1초, ……그 '사이'가 우리를 지 배하고 있다는 생각이 든다. 나는 그 '사이'에서 부딪히 고 부서지며 오뚝 일어서려고 부단히 기를 썼다. 사람 은 많은데 사람이 없다. 관계는 버석거리고 간격이 생 겼다. 뒤돌아보면 헤아림이 부족했다. 깊게 헤아린다 는 말, 거기에는 포용과 관용과 따스한 배려가 깃들어

형상을 바꾸며 휘게의 바람이 분다. 안개가 밀리고 구름도 몸을 바꾼다. 바람과 팔짱을 끼고 배추밭 사잇 길을 걷는다. 바람이 내게 속삭인다.

"아무것도 하지 않아도 돼."

비로소 빈둥거릴 자유가 생겨난다. 어떤 책임과 역 할로부터 벗어난다. 눈치껏 불안도 슬그머니 도망간

나는 바람을 섬기는 사람. 이곳에서 전령사는 바람 이다. 안반데기에서는 길을 걷는 것이 아니라 바람 속 을 걷는다. 바람은 세상의 소문과 동향과 시조(時兆) 를 철철마다 물어다 준다. 때로 바람은 고랑 고랑마다 불온한 소식을 숨겨 둔다. 신간 복잡한 일들이 저절로 삭혀지도록 말이다. 지우고 싶은 것이 있다면 저 바람 과 안개로 지우자. 은밀히 묻고 싶은 비밀이 있다면 황 토에 묻어 두자. 그리고 바람이 잠든 저 고요를 죽비라 고 이름 붙이자.

소중한 것은 부서질까 봐 때 탈까 봐 숨겨 두는 것. 내 몸을 비우고 설경과 일출과 일몰을, 밤하늘 은하수 와 별빛과 달빛을 아껴 둔다. 한 며칠 자발적 고립이 간 절할 때 바람을 만나러 갈 것이다. 사람의 발자국조차 오물이 되는 요즈음, 나만의 성소가 더럽혀지지 않기 를 두 손 모은다.

고독이 포동포동 살지는 곳, 안반데기는 내게 '무우 수(無憂樹)'다. 배추 풋내와 청량한 바람과 티끌 하나 없는 햇볕은 해독제다. 싱싱한 위로다. 나는 안반데기 에 또 한 그루의 그리움을 심어 놓는다.

無等鼓 🕡

빌 게이츠

최근 블룸버그에 따르면 세계 1위 부호 는 테슬라 최고경영자인 일론 머스크로 그의 순자산은 3578억 달러(약 495조 원)에 이른다. 2위는 미국 소프트웨어 기 업 오라클의 창업자인 래리 엘리슨이다. AI 열풍으로 보유 중인 오라클 주가가 급 등하면서 순자산 규모가 2512억 달러(약 347조 원)로 늘었다.

일반적으로 '세계 부호 1위' 하면 사람 들은 빌 게이츠를 떠올린다. 비록 현재 1 위는 아니지만 그는 여전히 사람들의 뇌

리에 세계에서 가장 큰 부자로 각인돼 있다. 지 난 1995년부터 세계 부 호 순위권에 이름을 올

린 이래 빌 게이츠는 부호의 대명사로 통

얼마 전 빌 게이츠가 tvN 프로그램 '유 퀴즈 온 더 블록'(308회)에 출연해 이목 을 끌었다. 모든 일상이 뉴스일 수밖에 없 는 빌 게이츠의 예능 출연은 그 자체로 한 국 시청자들에게는 큰 관심사였다. 그는 성공 비결을 비롯해 자선 활동을 펼치게 된 계기, 전재산의 99%인 280조원을 사 회에 환원하기로 결정한 이유 등에 대해 이야기했다. 마이크로소프트(MS)를 창

업하고 18년간 세계 1위 부자를 지킬 수 있었던 비결에 대해 그는 예상과 달리 '운'을 꼽았다.

자신을 일컬어 "세상에서 가장 운이 좋 은 사람"이라거나 "회사가 큰 가치를 갖게 된 것도 운이 좋은 일이었다"고 말한 대목 은 인상적이었다. 유능함보다 끊임없는 호기심과 배움, 겸손한 태도와 교만에 대 한 경계가 오늘의 빌 게이츠를 만들었음 을 짐작할 수 있다. 특히 그가 자선활동을 시작하게 된 데 대해 "주어진 것이 많을수

록 그만큼 책임과 의무 가 따른다"는 어머니의 말씀을 인용해 눈길을

끌었다. 물질적 부호에서 이제는 '자선의 대명 사'로 선한 영향력을 끼치고 있는 빌 게이 츠. 공동체는 나눔을 통해 유지되고 더 나 은 사회로 발전하게 된다는 사실을 그는

몸소 실천하고 있다. 이에 앞서 얼마 전에는 오는 2045년까 지 약 2000억 달러(약 280조 원)를 사회 에 환원할 계획이라고 발표한 바 있다. 우 리 사회에 빌 게이츠와 같은 이들이 많아 졌으면 하는 바람이다.

/ 박성천 문화부장 skypark@

고



이민원 전 국가균형발전위원장

국가 예비타당성조사(예타)의 문턱을 넘지 못한 광 주-나주 광역철도 사업을 재개하기 위해 출발역을 백 운광장역으로 바꾸겠다는 아이디어를 광주시가 제시 했다. 나는 이 방안을 적극 지지한다.

상무역 출발을 유지한 채 예타를 다시 받을 방법은 현실적으로 불가능하다. 이대로라면 광주-나주 광역 철도는 영원히 백지화된다. 우리의 선택은 '상무역이 냐, 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 대 전환이었듯이, 지금 추진하는 나주와의 연결은 이 성 공을 재현하는 필연적 선택이다. 만약 백운광장역 출 발안이 실현되지 못한다면 광주는 결국 나주와의 통합 이라는 더 큰 결단을 고민할 수밖에 없다.

광주~나주 광역철도 백운광장 출발 환영

광주와 나주의 접촉면을 늘려서 실질적으로 광주와 나주가 하나 되게 해야 한다. 나주가 고향인 사람들이 가장 많이 사는 광주 남구와 나주를 철도로 연결해야 한다. 현재 버스는 1시간에 1대, 22개 이상의 정류장, 1시간의 긴 탑승시간으로 대중교통의 처참한 현실을 보여준다. 이렇게 긴 배차 간격과 출퇴근 시간의 도로 정체로 인해 시민들은 자가용 없이는 두 지역을 오가기 힘든 피곤한 현실에 놓여있다. 열악한 버스 노선으로 는 결코 두 지역이 하나가 될 수 없기에, 백운광장역이 반드시 필요하다.

백운광장 노선은 광주 동구 구도심 활성화의 결정적 촉매가 될 것이다. 광역철도와 도시철도 환승이 나주 와 전남 서남권 시민들의 접근성을 높이면 국립아시아 문화전당(ACC)이 비로소 명실상부한 광역 문화 거점 으로 도약할 수 있다.

그동안 접근성 문제로 ACC를 찾기 어려웠던 전남 주민들이 아시아 최고 수준의 문화 콘텐츠를 일상적으 로 향유할 수있다. 주말이면 나주와 영암, 무안, 함평 등지에서 가족 단위 관람객들이 철도를 타고 혁신도시 를 거쳐 ACC를 찾는 모습이 일상이 된다. 새로운 문 화 소비층의 유입은 침체된 충장로와 새로 싹튼 동명동 상권에 활력을 불어넣는다. 문화전당 관람 후 충장로 에서 쇼핑하고 동명동 카페에서 여유를 즐기는 광역 생 활권 시민들의 발걸음이 구도심 전체에 온기를 퍼뜨리 는 선순환 구조를 만들어낸다.

나주 혁신도시는 광주전남 '공동' 혁신도시다. 혁신도 시 주민들에게 사실상의 '광주 시민의 권리'가 보장되어 야 한다. 이를 위해 혁신도시와 남구를 철도로 연결해야 한다. 백운광장 노선은 나주에서 남구 교육문화시설로 의 접근성을 획기적으로 개선한다. 또한 백운광장역에 서 남광주역을 통해 전남대학교병원과 조선대학교병원 의 의료 서비스에 대한 신속한 접근성도 보장된다.

특히 KENTECH-조선대-전남대-GIST를 잇는 대 학벨트 구축은 시너지를 창출한다. 대학생들이 혁신도 시 공공기관에서 인턴십과 현장실습을 손쉽게 수행할 수 있게 되고, 반대로 공공기관 직원들의 대학원 진학 과 재교육 기회도 확대된다. 이는 산학연 협력의 새로 운 모델이다.

상무역 노선은 회생 불가능한 계획이다. 반면 백운 광장 노선은 경제적으로 타당하고 사회적으로 혁신적 이며 전략적으로 미래지향적이다. 전라남도와 나주시 는 광주 구간 노선은 광주시의 의견을 존중하겠다는 현 명한 결정을 내렸다. 이제는 광주 정치권이 화답할 차 레다. 어서 빨리 공개적으로 백운광장역 출발안을 지

시간이 많지 않다. 제5차 국가철도망 구축계획에 변 경된 노선을 반영하기 위해서는 신속한 합의가 필수적 이다. 논쟁의 시간은 끝났다. 이제는 백운광장역 출발 을 결단하고 성공을 위해 행동하자. 광주와 전남의 미 래가 바짝 긴장하며 지켜보고 있다.

光则日報

The Kwangju Ilbo

회장·발행인 金汝松 | 논설실장 張必洙 편집국장 崔權一 제작국장 柳濟寬

1952년 4월 20일 창간 1980년 11월 29일 등록번호 광주가 1(일간) 우) 61482 광주광역시 동구 금남로 224

대표전화 222-8111 / 220-0551 (지사 지국 (구독 신청 배달 안내)) 광고문의 062-227-9600 경 영 지 원 국 220-0515 문화사업국 220-0541 편집국안내 〈대표 FAX 222-4918〉

편 집 부 220-0649 문 화 부 220-0624 ⟨FAX 222-8005⟩ ⟨FA X 222-0195⟩ 기 획 관 리 국 227-9600 업 무 국 220-0551 부 220-0634 예 향 부 220-0692 경 제 부 220-0648 여론매체부 220-0661 ⟨FAX 222-0195⟩ (FAX 222-0195) 회 부 220-0664 진 부 220-0693 디 자 인 실 220-0536 서 울 지 사 02-773-9331 제 2 사 회 부 220-0680 디 지 털 부 220-0697 ⟨FAX 02-773-9335⟩

> ※구독료 월정 15,000원 1부 800원 본지는 신문윤리 강령 및 그 실천요강을 준수합니다