

37명 중 절반이 ‘건설 공약’… 47명은 공약 찾아볼 수 없어

광주·전남 광역의원
공약 이행 점검



〈2〉 무슨 공약 걸었나

광주·전남 유권자 138만명(광주 45만4516명·전남 92만2347명)의 소중한 한 표 한 표를 얻어 의석에 오른 광주·전남 광역의원 84명은 지역민에게 어떤 공약을 내걸었을까.

지역 살림살이에 보탬이 되는 참신한 공약도 여럿 보였지만, 당장 먹고 사는 데 바쁜 지역민들에게는 동떨어진 공약들도 수두룩했다.

9일 광주일보 특별 취재팀이 지난 2022년 광역의원으로 뺏지를 단 광주 9명·전남 28명(총 84명 중) 등 37명의 광역의원이 중앙선거관리위원회에 등록한 후보자 공보물을 분석한 결과, 광주 145개·전남 570개 등 총 715개의 공약을 확인할 수 있었다.

광주에서는 비례 3명과 무투표 당선 11명, 전남에서는 비례 6명·궐위 1명·무투표 당선 26명 등 총 47명은 정당 공통 공약을 내세웠거나 개인 공약을 담은 공보물을 찾아볼 수 없었다. 광주시의원의 경우 초선 의원이 86개의 공약을, 재선 의원은 59개 공약을 내걸었다. 전남도 의원은 초선 303개, 재선 267개였다.

이들의 공약 이행도를 점검하기에 앞서 공약을 ‘공통’과 ‘지역 맞춤형’으로 크게 구분한 뒤 건설·복지·생활·경제·교육 등 5개 분야로 세분화했다.

‘어르신 일자리 확대’ ‘소상공인 경제 활성화’ ‘〇〇도로 조기 완공 추진’ 등 자치단체장을 포함해 같은 정당 후보들이 반복한 공약은 ‘공통 공약’으로 분류했다.

‘지역 맞춤형 공약’은 건설(건설·교통·도로·개발·SOC 등), 복지(복지·안전·보건·의료·환경·노동·노인·장애 등), 생활(생활·문화·예술·관광·체육 등), 경제(경제·일자리·기업·취창업·금융·소상공 등), 교육(교육·아동·청소년·학교·급식 등) 5개 분야로 나뉘었다.

지난 지방선거에서 광주·전남 광역의원 37명이 내놓은 공약 가운데 지역 맞춤형 공약은 전체 공약의 5개 중 2개(37.9%)에 불과했다. 광주시의원들의 맞춤형 공약은 21.4%(145개 중 31개)뿐이었고, 전남도 의원은 42.1%(570개 중 240개)로 절반에 못 미쳤다.

지역 맞춤형 공약을 5개 분야로 나눠 살펴보면 ‘〇〇동 공원 조성’ ‘〇〇도로 4차선 확장’ 등 도로를 넓히거나 공공시설을 새로 짓겠다는 건설 부문이 압도적으로 많았다.

광주 지역 공약 31개 가운데 건설 부문은 14개로, 전체의 45.2%를 차지했다. 이어 생활 14개, 경제·교육·복지 각 1개 등 순이었다. 전남도 건설 부문은 47.1%에 해당하는 113개였고, 생활 56

지역맞춤형 공약 37.9% 불과

시의원 21.4%·도의원 42.1%

구체성 떨어지고 전문성 부족

비례대표들은 공통공약에 집중

공약 부실은 민생해결 의지 부족

개, 경제 29개, 복지 26개, 교육 16개 등이 뒤를 이었다.

광주에서는 한 초선 의원의 공약이 33개로 가장 많았는데, 이 가운데 절반가량(42.4%)인 14개가 지역 맞춤형 공약이었다. 공약이 가장 적은 의원은 재선 의원으로, 공통과 지역 공약이 각 2개씩 4개뿐이었다.

전남에서는 한 초선 의원이 48개의 공약을 내걸었는데 그중 ‘먹자골목 조성’, ‘배수로 정비’ 등 건설이 29개에 달했다. 다른 초선 의원은 12개의 공약 모두 ‘농어촌 소득 증가’, ‘다문화가족 정책 지원 확대’ 등 공통 공약을 내세워 지역 전문성이 부족했다.

비례대표 후보들은 지역을 아우르는 공통 공약들을 함께 내세웠다. 더불어민주당의 광주 비례대표는 ‘광주 군공항 내설 있는 추진’, ‘인공지능 핵심 산업으로 지역경제 활성화’, ‘광주형 스타트업 밸리 추진’, ‘아시아문화중심도시 사업 완성’, ‘5·18국가기록원 설립’ 등을 내걸었다.

민주당 소속 전남도의원들은 ‘국립 의과대학 설립 추진 등 공공 보건의료 기반 확충’, ‘해상풍력 산업 생태계 조성’, ‘항공우주연구원 전남분원 설립 등 동부권 우주산업 전진기지 조성’, ‘해양관광 벨트 조성 등 문화·해양·생태 관광 중심지 조성’, ‘33차 유엔 기후변화협약당사국총회 영·호남 공동 유치 지원’, ‘남부권 조광역 메가시티 조성’, ‘조강력 레이저 연구시설 유치’, ‘서울·전남·제주 JTX 건설 추진’, ‘전남관광 1억명 시대’, ‘전남농업 서포터즈 100만명 육성’ 등 11개를 약속했다.

정수일 광주경제정의실천시민연합 정책국장은 “공약 내용이 부실한 건 민생 해결에 대한 의지가 없는 것으로 보면 된다”며 “공약은 구체성(Specific)과 측정 가능성(Measurable), 달성 가능성(Achievable), 관련성(Relevant), 기한 명시(Timed) 등 5가지 기준을 담은 스마트(SMART) 원칙을 지켜야 한다”고 말했다.

이어 “공약에 주된 의견을 골고루 담기 위해서는 공청회, 토론회, 설문조사 등 충분한 논의와 공감의 노력이 있어야 한다”며 “국회의원과 자치단체장에 국한된 공약 이행 검증 체계가 지방의원으로까지 하루빨리 확대돼야 한다”고 덧붙였다.

/특별 취재팀=백희준·정병호·김민석·김해나 기자
bjh@kwangju.co.kr



당정대 ‘함박웃음’

김민석 국무총리가 9일 서울 종로구 총리공관에서 열린 고위당정협의회에서 강훈식 대통령 비서실장, 더불어민주당 정청래 대표와 인사를 나누고 있다. /연합뉴스

호남선 KTX 증편… 승객들은 “좌석 아직도 부족”

새벽·심야 시간 증편… 출퇴근·주말 열차 ‘허리구간’ 좌석난 계속
광주·수도권 생활권 확장 속도 못 따라… 선로 용량 늘려야 ‘해소’

광주승정로 들어오는 KTX가 17일부터 하루 두 차례(상·하행 각 1편) 늘어나지만, KTX호남선 승차권 예매 전쟁은 당분간 계속될 전망이다.

이번 증편은 새벽 상행과 심야 하행에 집중돼 있어 근본 해결책은 될 수 없다는 점에 서다. 출퇴근·주말 ‘허리 시간대’ 좌석난 가중구간은 그대로 남아 있다.

17일부터 용산-익산 구간 KTX-산천 2회가 광주승정역까지 연장되면서 일부 해소될 것으로 예상되지만, 전문가들은 호남선의 근본적인 좌석 부족 문제는 여전히 있다고 지적한다.

9일 한국철도공사 통계에 따르면 경부선 KTX의 하루 평균 운영 횟수가 115회인데 비해 호남선은 55회에 그치고 있다.

주말 증편 규모에서는 격차가 더욱 두드러진다. 경부선이 주말 21회를 증편하는 반면, 호남선은 단 1회만 증편된다. 명절과 주말마다 광주승정역, 나주역, 순천역 등 호남권 KTX역에서 승차권 매진 사태가 반복되는 근본 원인이다.

전체 좌석 수의 경우에도 경부선의 하루 총 좌석 수는 9만9000여석인 반면, 호남선은 3만7000석으로 2.6배 차이가 난다.

광주지역의 경우 승정역 이용객이 일평균 1만 4000여명인 것을 감안하면, 태부족한 실정이다.

KTX 표 구하기 전쟁은 호남선에서는 일상이 된 지 오래다. 설 명절과 추석 같은 성수기에 승차율이 급증하면서 예매 시작 수분 만에 전 열차가 매진되는 상황이 반복돼왔다. 주 1~2회 장거리 통근층과 당일 왕복 업무층, 금요일 저녁·일요일 오후 관광·방문 수요가 겹쳐 ‘허리 구간’은 상시 포화상태다.

이런 수요를 감안하면 좌석이 가장 필요한 시간은 대체로 오전 7~8시 상행과 오후 6~8시 하행, 토요일 오전 상행과 일요일 오후 하행이다.

하지만 이 구간은 선로용량과 정차역 처리능력, 차량 회전이 얽혀 간단히 늘리기 어렵다는 것이 국토부의 설명이다. 가족·동행 좌석 연속배정이 어려운 주말, 노트북·서류작업을 해야 하는 평일 저녁 창측 선호 등 ‘선호좌석’ 쏠림이 심해 빠른 매진과

잔여석 미스매치가 반복될 수 밖에 없는 것이다. 호남선의 좌석 부족이 해결되지 않는 것은 단순한 정책 문제가 아니라, 물리적 한계에 부딪혀 있기 때문이다.

문제는 선로 용량이다. 충북 오송에서 경기도 평택까지 46.9km 구간이 경부선과 호남선 열차의 병목 지점이다. 이 구간에는 현재 하루 179회(KTX 119회, SRT 60회)의 열차가 운행되고 있는데, 이미 최대 포화 상태다. 한 대의 열차도 더 투입할 수 없다는 의미다.

정부는 이를 해소하기 위해 2019년부터 ‘평택-오송 2복선 건설’ 사업을 추진 중이지만, 올 6월 기준 공정률은 22%에 불과하다. 당초 목표 완공 시점인 2024년은 이미 지났으며, 현재로서는 2028년 이내에 완공이 가능할 것으로 보인다.

전문가들은 경부선에 집중된 KTX열차의 호남선 교차 투입, 피크 시간대 KTX-산천 중련열차(기관차 2대 이상인 차량) 의무 투입 등 단기적인 운영의 묘를 발휘해야 한다고 입을 모으고 있다.

2028년 병목 현상이 없어져 ‘승차권 대란’이 없어질 것이라는 ‘장밋빛 청사진’만 바라보며 시민들의 일상적인 고통을 외면해서는 안 된다는 지적이다. /정병호 기자 jusbh@kwangju.co.kr



광주일보 73년 - 유튜브 3천만뷰 돌파



광주문화신탁이 평생 어부바 하겠습니다!

아름다운 금융 다채로운 금융 함께하는 금융

출자금 비과세 한도 상향
개인당 **2천만원** 까지 완전 비과세

광주문화신탁



자산규모
1조 5천억원

창립 이후
30년 연속 흑자경영

복지장학재단 운영

당기순이익의
9% 이상 지역사회 환원



광주문화신탁
대표번호 1644-7990

· 본 점 · 여신사업부 · 양산지점 · 운암지점 · 매곡지점 · 첨단지점 · 동광주지점 · 문흥지점 · 동림지점 · 각화지점