

# 지속가능한 녹색교통

## 기후환경이야기

임낙평  
광주환경운동연합  
전 의장



약 1,800억 원! 작년 광주시가 시내버스(1,400억)와 도시철도(400억) 운영 적자를 메꾸는데 쓴 돈이다. 142만 시민 1인당 연간 12만 8천 원, 금싸라기 같은 돈이다. 매년 대중교통은 적자를 냈고, 적자는 눈덩이처럼 증가해 왔다. 2010년, 시내버스 운영적자가 354억에 불과했으나, 당시에도 '혈세의 낭비'라며 야단법석이었다. 변화가 없다면, 내년에도 적자는 불가피하다. 2조 8,800억의 막대한 예산을 투자하고 있는 도시철도 2호선이 완공(1단계 2026년, 최종 2029년)되면 상황이 변할까?

광주시 교통수단별 수송분담률(2022년 말)은 시내버스 28%, 도시철도 4%, 승용자동차 49%, 택시 13%, 자전거 2%로 되어 있다. 자동차는 매년 올라가고, 혈세를 먹는 대중교통(시내버스와 도시철도)은 줄고 있으며, 자전거는 명암도 내밀기 어려운 수준이다. 대중교통 수송분담률은 전국 대도시 중 꼴찌이다. 작년 말, 광주시 자동차 등록은 723,000대(2023년 말)로, 시민 두명당 한 대의 자동차를 보유하고, 승용차가 압도적이며 지금도 증가하고 있다. 대중교통이 자동차에 압도당할 수밖에 없는 구조이다. 전형적인 고비용 저효율의 낭비적인 도시 교통체계이다.

자동차라는 '바퀴 달린 쇠덩어리 괴물(Monster)'이 도시를 점령했다. 도시의 크고 작은 도로는 물론 골목까지 그들이 우선권을 행사하며 장악하고 있다. 도시의 주인은 당연히 그들이다. 사람은 그들의 노예인지 모른다. 확실히 승용차 중심의 도시이다. 대중교통은 승용차 중심의 교통에 엑세서리에 불과하다. 그동안 정부나 지방정부의 교통 수송정책은 그들이 중심에 두고 펴왔다. 지금 그들은 비좁은 도시공간을 독차지하며 교통체증과 소음을 유발하고, 미세먼지 대기 오염 물질과 온실가스를 배출하며 시민의 안전을 위협하고 있다. 도시마다 녹색생태도시 혹은 탄소중립도시를 지향하는데, 이들이 최대의 걸림돌이자 골치아픈 '문제아'들이다. 현재와 같은 구조를 방치하며 도시는 미래상을 말할 수는 없을 것이다.

일대 변화를 만들어 가야 한다. 도시와 공동체를 책임지는 시당국의 교통정책에 획기적인 변화가 있어야 한다. 승용차 중심의 '적색 교통체계'를 탈피해야 한다. 현재와 같이 고비용 저효율, 기후환경파괴의 교통체제를 바꿔가야 한다. 대중교통과 자전거, 도보가 승용차와 균형을 이루는 '녹색 교통체계로의 전환'이 절실한 시점이다.

대중교통을 살려야 한다. 어떻게? 자동차에 대한 강한 압박이 있어야 한다. 그들을 위한 신규도로나 주차 등 인프라에 투자도 대폭 축소해야 한다. 파리나 코펜하겐, 런던 등 유럽의 많은 도시처럼 도심통과 시 혼잡통행료, 값비싼 공공 주차요금, 주정차 위반 등 엄격한 법

규적용, 거기에 탄소세 부과 등과 같은 정책을 도입해야 한다. 시민의 대중교통 접근이 더 원활하도록 노선의 개편, 그리고 독일 49유로 티켓(1개월 49유로로 독일 대중교통 무제한 이용)같은 값싸고 편리한 요금체제 도입도 필요하다.

자전거도 엄연한 교통수단으로 인정, 시민들이 안전하게 이용할 수 있도록 자전거 인프라에 투자를 늘려야 한다. 선생님이나 학부모들이 학생들에게 자전거 통학을 권장할 정도가 되어야 한다. 두세 정류장 정도는 거리를 걸을 수 있도록 가로환경 정비도 필요하다. 탄소제로 교통수단인 전기차 수소차 등 친환경차의 단계적인 도입도 탄소중립도시의 길에 필수다. 유럽연합 모든 나라는 2035년 이전까지 새로운 내연기관 차량을 허용하지 않는다. 광주도 2030년대 중반까지 시내버스를 100% 친환경차로 대체하고, 내연기관 차량의 퇴출도 정책화 해야 한다.

전환에는 시간이 필요할 것이다. 도시철도 2호선 완공 시점, 2029년을 목표로 단계적인 변화를 만들어 나야 한다. 대중교통이 승용차를 압도하고, 자전거 교통도 두 자리 숫자를 내는 수송분담률을 가져야 한다. 당연히 대중교통 운영 적자도 점점 줄어들 것이다. 시당국의 강력한 녹색교통 리더십이 있어야 한다. 도시공동체도 녹색교통을 받아들여야 한다. 특히 승용차의 주인들도 여기에 동참해야 한다. 지속가능한 그리고 저비용 고효율의 편리한 녹색교통의 안착을 위해 시민들의 의지와 지혜가 절실하다.

## 社說

# 올바른 대학 교육, 정부 책임 필요하다

## 투명 회계 등 대학도 변화 해야

공시 이래 가장 많은 대학들이 올해 등록금을 인상했다는 소식이다. 등록금 인상은 대학 운영에 필요한 비용을 충당하고 학생들에게 더 나은 교육 환경을 제공하기 위해서는 어쩔 수 없는 조치다. 하지만 사회적 불평등이 갈수록 증가하는 현실에서 무분별한 등록금 인상은 우리 사회의 '빈익빈 부익부'를 부추기는 원인이다. 교육 부담을 최소화시키려는 정부와 대학의 관심이 필요한 때다. 29일 교육부와 한국대학교육협의회가 발표한 '4월 대학정보공시 분석' 결과, 등록금을 인상한 대학은 총 44곳으로 지난해에 비해 9곳 늘었다. 일반대는 183곳 중 14.2%인 26곳, 전문대 또한 130곳 중 13.8%에 이르는 18곳이 등록금을 올렸다. 교육부가 통계를 내기 시작한 지난 2017년 이래 역대 가장 많은 규모라고 한다. 일반대 학생 1인 연간 평균 등록금도 682만 7300원, 전문대는 618만 2600원에 이르는 것으로 집계됐다.

등록금이 오르면 저소득층 학생이

대학 교육을 받는 것이 더 어려워져 사회의 평등을 해칠 가능성이 높다. 학생들이 더 많은 학자금 대출을 받게 돼 추후 졸업생의 경제적 자립과 직업 선택에 부정적인 영향을 미친다는 것도 문제다. 그렇지 않아도 월세나 관리비 등 주거비용에 큰 부담을 져야 하는 학생들이 등록금마저 오를 경우 학업에 제대로 매진할 수는 없는 일이다. 등록금이 인상되는 만큼 교육의 질이 담보되지 않는다는 지적도 나온다. 국가 장학금 등 국가지원금을 포기하고, 그 결손을 등록금 인상으로 메울 수 있다는 발상도 교육을 도외시킨 편의적 시각이다.

중·고교는 물론이고 대학교육의 책임은 당연히 정부에 있다. 정부는 적극적으로 공적 재원을 대학에 투입해 대한민국의 미래를 준비해야 한다. 대학이 등록금으로 재정문제를 해결해서는 올바른 교육이 이뤄질 수 없다. 과도한 등록금 의존도를 낮추려는 대학의 변화도 필요하다. 등록금 인상에 앞서 투명한 회계와 교육을 위한 과감한 투자에 나서는 것이 사회적 공감대를 얻을 수 있는 유일한 길이다.

# 광천동 시민아파트 보존 지지부진 안돼

## 관리주체 등 후속조치 시급

80년 5월 들불야학의 오티인 광주 서구 광천시민아파트와 광천동 성당에 대한 구체적인 보존 방안 논의가 시급하다는 지적이다. 오는 6월까지 주민 이주완료 이후 철거가 본격화될 예정에도 세부 논의가 지지부진할 경우 광천동 시민아파트 존치조차 불투명해질 수 있다는 우려가 나온다.

29일 광주 서구와 광천동주택재개발정비사업조합(재개발조합) 등에 따르면 광천동 재개발 사업 정비계획 변경 입안을 위한 재개발조합의 정기 총회가 지난 2월 개최됐다. 총회 안건에는 시민아파트 보존을 위한 정비구역 변경에 관한 내용이 포함됐다. 당초 재개발 구역에 포함돼 철거될 예정이었던 시민아파트에 대한 보존이 조합원 총회에서 최종 의결된 셈이다.

앞서 광주 최대 규모의 재개발 사업 시행 인가를 받은 시민아파트 존치를 놓고 상당한 진통을 겪었다. 존치 목소리가 커지자 지난 2021년 광주시·서구·천주교광주대교구·광천동 주택재개발정비사업조합 등이 포함된 4자 실무협의체가 구성되기도 했다. 하지

만 시민아파트 보존의 결정권이 조합에 있다보니 이후 협의체 논의는 전무했다고 한다. 문제는 지난 2월 조합측의 정비계획 변경에 따라 보존이 확정됐지만 이후 구체적인 보존방안과 공원조성 계획 등의 세부 논의가 전무했다. 그런 사이 광천동 재개발사업은 오는 6월 이주완료, 철거 및 착공을 앞두고 있다. 시민아파트 보존 등을 위해 매년 비용이 들어가는 만큼, 관리주체 결정이 중요하다. 비용 문제로 지자체와 조합간 신경전이 예상되며, 보존 방안 등 세부계획도 사회적 합의를 이끌어 내기까지 상당한 시일이 예상된다.

재개발사업은 시간이 돈이다. 보존 논의가 지지부진 해진다면 '보존' 결정을 내린 조합측이 언제든 번복할 수 있는 여지를 주는 셈이다. 재개발 조합측은 "많은 변수 탓에 시민아파트 보존이 '최종 확정'이라고 볼 수 없다"는 입장이다. 광주시와 서구청 등 행정 당국은 당장 보존을 위한 후속조치 이행에 적극 나서야 한다. 차일피일 미룰 경우 5·18의 흔적이 살아있는 들불야학 근거지인 광천 시민아파트 보존이 물거품될 수 있다는 걸 명심해야 한다.



## 사진으로 보는 세상

28일 일본 도쿄에서 '나키스모 아기 울리기' 대회가 열려 스모 선수들이 아이들을 안고 있다. 생후 일 년이 안 된 아이를 스모 선수가 안고 "나키(울어)라고 말해 가장 먼저 혹은 가장 크게 우는 아이가 이기며 그래도 울지 않으면 악마 마스크로 아이를 올린다. 이 대회는 잡귀를 쫓고 아이의 건강을 기원하기 위한 목적으로 열리는 전통 행사다.

도쿄=신화/뉴시스

## 서석대



광주의 제조기업들이 미래를 위한 투자를 포기하고 있다. 고금리·고물가에 중동 정세 불안, 내수 약화 등 다중복합 경제위기 상황이 회복될 기미를 보이지 않으면서 투자에 큰 어려움을 겪고 있는 모양새다.

최근 광주상공회의소가 광주 제조업체 120곳을 대상으로 실시한 투자계획 조사는 벼랑 끝으로 내몰리고 있는 지역 제조업의 실상을 여실히 보여준다. 지난 3월 기준으로 기업의 투자 활동이 올해 상반기 계획 대비 어떻게 진행되고 있는지

## 위기의 광주 제조업

(114개사)가 "상반기 계획보다 투자를 축소했거나 보수적 입장을 취하고 있다"고 답했으며, "당초 계획보다 투자를 확대할 예정이었다"고 답한 기업은 5%(6개사)에 불과했다. 특히 응답 기업의 절반 이상(53.4%)은 "전혀 투자하지 못하거나 10% 미만으로 투자하고 있다"고 답했다.

그 이유로는 '원자재가 등 생산비용 증가'가 41.2%(47개사)로 가장 많았으며, 이어 '재고 증가 등 수요부진(34.2%, 39개사)', '고금리 등 자금조달 부담

(27.2%, 31개사)', '수출경기 불확실성(14.0%, 16개사)', '기업규제 등 정책 불확실성(7.9%, 9개사)' 등의 순이었다.

가뜩이나 하반기 경기 전망도 어두운데 지역 기업들이 상반기부터 불황의 벽에 부딪힌 형국이다. 열악한 지역경제 구조 탓에 광주지역은 소수의 대기업과 중견기업에 의존하는 영세 제조기업의 비중이 높다. 지난 2022년 기준 광주지역 중소기업 수는 694개로, 전체 기업에서 차지하는 비중은 80%를 넘는

다. 투자가 없는 기업은 미래도 없다. 지역 제조업이 IMF 금융위기 이후 최대 위기라는 말이 나온다. 때를 놓치면 돌이킬 수 없는 파국을 맞게 된다. 지역경제에 미치는 영향을 최소화하기 위한 방안이 요구된다. 당장은 효과가 없어도 중소기업의 투자 촉진을 위해 도입한 임시투자 세액공제 제도를 확대할 필요가 있다. 또 금융권의 저리 대출 지원을 늘리고, 규제 개혁도 지속적으로 이뤄져야 한다. 제조업은 지역산업의 중추이자 지역경제의 근간임을 잊어서 안된다.

최권범 취재1부 선임기자

全南日報	사장·발행·편집인 이재욱	논설실장 이용환	편집국장 박성원
민주주의 구현 진실보도 실천 지역개발 선도	대표전화 (062)527-0015 기사제보 (062)510-0331	경영지원팀 (062)510-0421 광고영업팀 (062)519-0710	
	편집부 (062)510-0412 취재1부 (062)510-0380 취재2부 (062)510-0336 정치부 (062)510-0340	문화체육부 (062)510-0394 온라인뉴스부 (062)510-0461 사진부 (062)510-0391	
www.jnilbo.com m.jnilbo.com	구독료 월 1만5천원 1부 800원	1988년 4월25일 등록번호 광주가-2호 (일간) 우편번호 61474 광주광역시 동구 제봉로 137	
	구독신청 (062)510-0471 FAX (062)510-0436	광고문의 (062)512-0100 서울지사 (02)725-8890	
본지는 신문윤리강령 및 실천요강을 준수합니다			

☐ 독자 의견을 환영합니다 (e-메일) webmaster@jnilbo.com