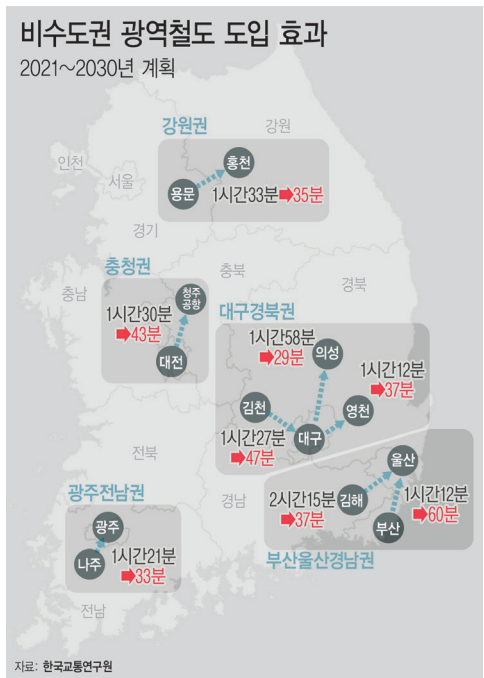


광주 광역철도망 줄줄이 고배... “국가 균형발전 고려돼야”



광주시가 향후 10년 간 지역 발전의 근간을 마련하기 위해 추진해온 주요 광역철도망 구

달빛철도·광주~화순·광주역~송정역, 정부 초안서 빠져...광주~나주만 반영
이용성 시장 “길이 먼저 만들어져야 경제성 올라가...사회통합도 매우 중요해”

축사업에 빨간불이 켜졌다.
4개 건의안 중 광주~대구 달빛내륙철도 등 3개가 정부 초안에서 빠져, 올 상반기 최종 확정·고시될 때까지 정·관·재계를 중심으로 전방위적 노력이 필요해 보인다.
22일 광주시 등에 따르면 국토교통부는 경제성, 즉 비용 대비 효용 분석(BC)과 사전타당성 검토를 거쳐 기존 사업 15개와 신규 28개 등 모두 43개 사업을 제4차 국가철도망 계획안 초안을 확정, 발표했다. 이날 열린 공청회 기초자료로도 활용됐다.
광주시가 제안한 4건의 사업 중에서는 3건이 탈락했다. 문재인 대통령의 영·호남 상생 공약인 광주~대구 달빛내륙철도와 광주~나주 광역철도, 광주~화순 광역철도, 광주역~송정역 복선전철 등 4개 노선 중 광주~나주 광역

도만 포함됐다.
명분과 기대효과는 충분하지만, 낮은 경제성과 타당성이 발목을 잡았다.
특히, 현 정부의 대표적인 영·호남 상생 공약인 달빛내륙철도의 경우 광주~대구 사이 203.7km 구간을 고속화 철도를 통해 1시간대 생활권으로 연결하는 대형 국책사업으로, 4조 850억 원이 소요될 계획이었지만 고배를 마셨다.
BC가 1.0을 넘겨야 ‘경제성이 있다’, 분석적 계층화법(AHP)이 0.5점을 넘겨야 ‘정책적으로나, 지역 균형발전에 도움이 된다’는 판단이 서지만 0.483점에 그친 점이 결정타가 됐다.
광주~화순 광역철도와 광주역~송정역 복선전철도 경제성과 타당성에서 높은 점수를 받지 못해 공청회 문턱을 넘어서지 못했다.

이에 대해 지역 사회는 “지역 균형발전이 넉넉히 고려되지 못했다”며 탈락 노선들을 최종 계획안에 포함시켜 줄 것을 요구하고 있다.
특히 달빛내륙철도를 두고는 “상징성 등을 감안해 볼 때 예비타당성조사 면제사업으로 진행해야 한다”는 입장이다.
남북축 위주의 철도망에서 벗어나 국토 동서축을 연결해 지역 간 격차를 해소하고, 인적·물적 교류 활성화를 통해 영·호남 남북경제권을 형성하고 국가 균형발전에 기여할 수 있다는 정책적 판단에서다.
달빛철도 주변으로 970만 명이 거주하고, 장기적으로 남북내륙선과 함께 경상도와 전라도를 잇는 경전선까지 연결하면 국가철도 네트워크를 구축할 수 있는 만큼 국가균형발전과 사회통합도 매우 중요한 요소라는 것이 기본

입장이다.
광주와 전남·북, 대구, 경남·북 국회의원 20여 명과 광주시, 대구시, 담양·순천·남원·함양·거창 등 영·호남 지방자치단체장과 시민사회단체도 이같은 연정선상에서 공동건의문을 통해 건설의 필요성을 누차 강조했다.
이용성 시장은 확대간부회의 등을 통해 “BC 결과가 낮게 나와 녹록지 않지만 교통SOC인 ‘길이 먼저 만들어져야 BC도 자연스럽게 올라가는 것 아니겠느냐’며 “지역경제 문제를 BC로만 판단해서는 안 되고, 균형발전지수도 넉넉히 고려해야 한다”고 강조했다.
광주시의회도 성명을 통해 “동서간 교통인프라 부재로 지역간 경제불균형과 수도권 쏠림현상이 심화됐다”며 “달빛내륙철도는 단순히 비용대비 편익이나 예산 규모로 판단할 사안 아니다”고 밝혔다.
한편 광주시가 최근 광주전남연구원에 의뢰해 달빛내륙철도에 대한 시민 인식도조사를 실시한 결과, 76.7%가 긍정적으로 답했다.
기동재본부

노태우 전 대통령 장남, 5·18민주묘지 3번째 참배

노태우 전 대통령의 장남 노재현(55)씨가 5·18 민주화운동 41주년을 한 달여 앞두고 오월영령 앞에 또다시 무릎을 꿇었다.
22일 국립 5·18 민주묘지관리사무소에 따르면, 노씨는 지난 21일 오전 광주 북구 운정동 국립 5·18민주묘지를 찾아 참배했다. 참배 방문에 앞서 관리소 측에 사전 연락은 없었으며 수 명의 수행원이 동행했다.
추모탑 앞에서 헌화·분향을 마친 노씨는 윤상원·박관현 열사 묘와 행방불명자 묘역을 둘러보며 오월영령의 넋을 기렸다.
앞서 참배 전 민주주의 방명록에는 ‘5·18 영령들을 마음 깊이 추모하며 광주의 정신으로 진정한 민주주의를 꽃피우는 대한민국을 염원합니다’라고 적었다.
노씨는 항쟁 기간 중 무고한 시민을 탄압한 신군부 지도자의 직계가족 중 최초로 5·18민주묘지를 참배한 바 있다. 김민정기자

토요일은 쉽니다 홈페이지 i-honam.com

“장애인을 위한 버스라면서요” 저상시내버스의 불편한 진실

탑승 과정 불편·배차 간격도 길어
“배려와 인식 개선 이뤄져야” 호소

장애인들이 다른사람의 도움없이 안전하고 편리하게 이동하기 위한 저상시내버스가 실제로는 장애인들이 이용하기 쉽지 않은 점들이 많아 대책이 요구된다.
일반적으로 저상버스는 출입구에 계단이 없고 바닥이 낮으며 리프트가 설치되어 장애인이나 휠체어, 아기를 태운 유모차, 노약자 등 누구나 쉽게 이용할 수 있는 버스를 의미한다.
하지만 휠체어를 이용하는 교통약자가 저상시내버스를 이용하지 못하는 이유 중 하나는 ‘이용하는 노선에 저상시내버스가 운영되지 않고 제대로 된 위치에 정차하지 않거나 운전기사가 저상버스 발판 작동법을 몰라 타지 못한 경우가 빈번하다는 것.
또한 보통 저상시내버스의 배차간격은 최단 30분에서 최장 2시간 30분으로 기다리는



지난해 4월 20일 ‘장애인의 날’을 맞아 광주 서구 광주시청 앞 승강장에서 이동권 보장을 요구하는 퍼포먼스를 하는 모습.

게 시간이 길다. 환승 시간 30분을 놓쳐서 요금을 더 내기는 일도 부지기수다.
광주장애인자립생활센터 고명진 팀장은 “탑승 과정에서 발생하는 불편을 최소화하는 것도 급선무지만 턱없이 부족한 저상시내

버스와 일반시내버스에 비해 배차간격이 너무 길다보니 이용이 쉽지 않다”며 “저상시내버스 예약 시스템 도입이 절실하다”고 말했다.
휠체어를 이용하는 A씨는 “데일 리프트가

땅에 닿기까지의 시간과 타고 내리는 시간이 5분 이상 걸리는데 비장애인들의 눈총과 항의성 전화로 인해 일부 운전기사들이 시간에 쫓겨 휠체어를 탄 나를 보고 그냥 지나친 적도 많다”며 “비장애인들은 짜증이 날 수 있는 시간이지만 교통약자를 위한 저상시내버스인 만큼 배려와 인식 개선이 이뤄져야 할 것 같다”고 호소했다.
거기다 휠체어석에는 승객석이 펼쳐져 있어 버스가 승객석을 접고 쏠림을 방지하기 위해 고정용 벨트를 매줘야 하는데 운행 시간에 쫓긴 운전기사가 고정용 벨트를 매주지 않고 바로 출발하는 경우도 있어 위험한 상황이 연출되기도 한다.
광주장애인연합회 진건 이사장은 “버스기사가 장애인에 버스에 탑승하는 사실을 안 내하고 승객들도 장애인 탑승으로 시간이 지연되는 것을 이해하고 배려하는 인식 개선이 우선되어야 한다”며 “지자체가 교통약자 이동권 보장에 대한 현실적으로 도움이 되는 조례와 규정을 정비해서 장애인과 비장애인 간에 불편함이 없어지는 게 필요하다”고 말했다.
최윤희기자

