

‘화순 적벽대전’ 종지부 찍나...광주시, 관리권 일부 이양 검토

지난 7월 광주·전남 상생발전위원회서 ‘적극 협력’ 협약
 광주시 “화순군 요청 사안 세부 내용 적극 검토 중”

광주시가 상수원인 동북댐 주변 화순적벽 일대 관리권 일부를 화순군에 이양하는 방안을 검토하고 있다. 동북댐 관리권 이양을 놓고 지난 19년간 이어진 광주시와 화순군의 해묵은 갈등이 이번 기회에 해소될 수 있을지 관심이 쏠리고 있다.

18일 광주시에 따르면 시와 전남도는 지난 7월 28일 열린 2022 광주·전남 상생발전위원회에서 화순 동북댐 지역의 낙후된 생활환경을 개선하는 데 양 기관이 적극 협력하기로 했다.

이에 따라 광주시는 화순군의 요청을 검토하고 있다. 화순군은 동북댐 주변 적벽을 바라볼 수 있는 방향성 일대 5km 구간을 직접 관리할 수 있게 해 달라는 의견을 제시한 것으로 알려졌다. 관광객들이 많이 찾는 방향성 일대를 직접 관리하며 관광평소화 하기 위한 것이다.

화순적벽은 동북댐 상류로부터 7km 구간에 걸쳐 형성된 절벽(노루목적벽)으로, 중국 적벽에 버금간다고 해 적벽으로 불리고 있다. 2017년 국가지정 문화재 명승 제112호로 지정됐다. 동북댐이 상수원보호구역으로 지정되면서 적벽에는 일반인의 출입이 철저히 통제됐다. 2014년 10월 광주시와 화순군의 상생협의로 30여년 만에 개방됐다.

동북댐은 1971년 화순군 이서·동북·북면 일원에 건설됐다. 1973년 5월 일대 1만2656km²가 상수원보호구역으로 지정됐다. 1981년 1차 증축·1985년 2차 증축을 거쳐 저수용량 9900만t의 상수원으로 자리잡았다.

상수원보호구역 지정 당시 전남도지사는 광주시를 관리자로 지정했으며, 2003년 3월 환경부도 광주시를 관리권자로 인정했다.

상수원 보호구역 관리권 분쟁이 처음 시작된 것은 2003년 2월 화순군이 환경부에 관리주체 조정을 요청하면서부터다. 주민들의 재산권 행사와 지역개발이 그 배경이었다.

화순군은 2017년에도 광주시에 보낸 공문을 통해 동북댐 상수원보호구역의 관리주체를 화순군으로 조정해줄 것을 요청했다. 또 화순적벽 입구나 도로 주변의 철조망 펜스를 철거하고 광주시와 화순군이 공동으로 근무자(청원경찰)를 배치하는 방안도 요구했다.

하지만 광주시는 150만 광주시민의 상수원인 동북댐의 수질 오염과 상수원보호구역 부실관리 등이 우려된다며 관리주체 조정에 강하게 반대했다. 광주시민의 주요 상수원인데다, 토지의 대부분을 광주시가 소유하고 있으며 상수원보호구역으로 지정될 당시부터 관리자는 광주시였다는 논리와 함께 화순군의 요청을 받아들이지 않았다.

일시 수면 아래로 가라앉았던 갈등은 2020년 8월 집중호우 당시 홍수조절 실패로 동북면을 비롯한 4개 면이 극심한 침수피해를 입으면



전남 화순군 이서면 동북댐에 위치한 ‘화순 이서적벽’이 절경을 뽐내고 있다.

서 다시 불거졌다. 당시 화순군의회는 광주시를 항의방문, 상위법에 맞지 않는 ‘광주시 상수도동북댐 관리규정’을 지적하고 피해보상과 재발 방지대책 등 5개 항을 요구하기도 했다.

이후 광주시와 화순군은 관련 협의를 지속했다.

광주시 관계자는 “상생발전위원회 협약을 통해 적극 협력하기로 한 만큼 화순적벽 일대 관리권 이양에 대한 세부적 방안을 들여다 보고 있다”며 “조만간 결론을 도출할 계획”이라고 말했다.

김재환기자

‘노조법 개정안’ 노란봉투법 논란 재점화...쟁점은 무엇?

쌍용차 손해배상 제기 첫 발의·상임위 문턱 못 넘고 폐기...대우조선해양 470억 손해로 다시 떠올라

대우조선해양 하청노조 파업 사태를 계기로 노조 상대 손해배상 청구를 제한하는 내용의 노동조합법 개정 움직임이 다시 일고 있다. 이번에는 과반 의석을 확보한 더불어민주당이 추진 의사를 밝혀 소위 ‘노란봉투법’으로 불리는 이번 개정안이 국회 문턱을 넘을 수 있을지 주목된다.

18일 국회와 노동계에 따르면 노란봉투법은 쌍용자동차 파업 노동자에 대한 47억원의 손해배상 판결을 계기로 19대 국회 때 처음 발의됐다. 당시 손해액 모금 운동을 제한한 시민이 성금을 노란봉투에 담아 보낸 것에서 법안 이름이 유래했다. 이후에도 입법 시도는 계속 있었으나 소관 상임위 문턱을 넘지 못했다.

다시 노란봉투법을 국회로 소환한 것은 대우조선해양 하청 노동자 5명이 받은 473억원의 손해배상 청구서다. 회사는 이들이 지난 6~7월 조선소 도크(선박 건조장)에서 점거농성을 벌여 작업이 지연된 대가로 거액을 청구했다. 하청 노조는 원청인 대우조선해양이 조

산업 불황기 삭감 임금 정상화 교섭에 응하지 않자 파업에 나선 것인데, 현행 노조법에 따르면 이런 파업도 불법이라 손해 책임 면제를 적용받지 않는다.

유가 폭등 속 윤임료 인상을 요구하며 6개월 간 파업을 벌인 하이트진로 화물 노동자들의 파업도 손해배상으로 돌아왔다. 하이트진로 물류 위탁 운송사인 수양물류는 파업이 장기화되자 교섭에 응했지만, 업무에 복귀하면 책임을 묻지 않겠다고 손해 소송을 압박 수단으로 활용했다. 화물 기사들은 분사 옥상 점거농성 중 28억원 손해 청구를 받았고 일부 조합원은 가압류를 당하기도 했다. 결국 지부는 지난 9일 손해·가압류 철회 조건으로 사측과 잠정합의안을 도출했다.

이 때문에 최근에 발의된 노란봉투법들은 노동법의 사각지대에 있는 하청·특고 노동자의 단체교섭 등을 합법의 영역으로 끌어오는 내용을 담고 있다. 노조법 3조에 손해 청구 제

한 규정이 있지만 합법 쟁의의 범위가 협소해 보호를 받지 못하고 있어서다.

기존의 노란봉투법이 폭력이나 파괴 등 직접 손해를 제외한 노조의 정당한 단체교섭, 쟁의행위에 대해 손해를 제한하는 것을 골자로 한다면, 최근 노란봉투법은 노사관계 틀의 변화도 함께 요구하고 있다. 간접고용과 특수고용이 확대됨에 따라 노사관계를 규율하는 법도 진화해야 하며, 이를 통해 헌법상 노동 3권을 실질적으로 보장해야 한다는 것이다.

경영계도 노란봉투법을 둘러싼 국회 논의에 촉각을 곤두세우고 있다. 현재 민주당과 정의당의 의석수가 172석에 달해 여당 참여 없이도 법안 처리가 가능한 구조라이다. 손경식 한국경영자총협회 회장은 지난 14일 전해철 국회 환경노동위원장을 직접 찾아 “노란봉투법은 불법쟁의행위까지 면책하며 헌법상 기본권인 재산권을 과도하게 침해한다”고 우려를 전했다.

취재본부

호남고속도로 광주 구간, 5년째 교통정체 전국 최악

호남고속도로 광주 구간이 고속도로 서비스 평가에서 5년 연속 최하위 등급을 기록한 것으로 드러났다.

18일 국회 국토교통위원회 소속 더불어민주당 조오섭 의원(광주 북구갑)이 한국도로공사에서 받은 자료에 따르면, 최근 5년 간(2017년~2021년) 호남고속도로 광주 관동 구간 4곳이 4개 구간이 고속도로 서

대를 기록했다.

특히 서광주~동림(4차로) 구간은 ‘차로당 통행량’이 많은 구간 전국 3위를 차지했다. 실제 이 구간은 차로 당 하루 평균 3만 대가 통행하는 것으로 나타났다.

반면 광주 지역 고속도로 교통 정체 해소에 투입되는 예산은 상대적으로 적은 것으로 드러났다. 도로공사는 지난 2008년

동광주~용봉·용봉~서광주·서광주~동림·동림~산월
 최근 5년 새 日평균 10만여 대...예산은 상대적으로 적어

비스 등급 평가에서 적정 교통량 최하위 F등급을 받았다.

등급 기준에 따라 4차로 도로는 하루 교통량이 평균 8만 대를 넘으면 F등급을 받는다.

그러나 최하위 구간인 동광주~용봉, 용봉~서광주, 서광주~동림, 동림~산월 등은 최근 5년 사이 하루 평균 교통량이 10만여

부터 3년마다 교통 정체 구간 개선을 위해 예산을 투입하고 있다.

지난 15년 동안 수도권 제1순환선에는 40조 2282억 원, 경부선 27조 929억 원, 중부선 13조 1898억 원의 교통 정체 개선예산이 쓰였다. 같은 기간 호남고속도로에 투입된 예산은 2086억 원에 그쳤다.

정승호기자

통합의학 치유와 힐링을 담다

2022 대한민국 통합의학 박람회

KOREA INTEGRATIVE MEDICINE FAIR 2022

2022. 9. 30.(금) - 10. 4.(화) 5일간 | 장흥국제통합의학박람회장

주최 | 전라남도 JeollaNamdo 장흥군 Jangheung County

주관 | 대한민국통합의학박람회추진위원회