

‘적자운영’에 광주·전남 곳곳 버스대란…해결책은 ‘막막’

광주 광산·서·남구서 마을버스 노선 운행 중단 잇따라 목포에선 연료비 체납으로 시내버스 멈춰 시민 불편 지자체 “준공영제 도입 등 항구적 해결 방안 고민 중”

광주·전남 곳곳에서 버스 회사들이 적자 운영을 감당하지 못하고 노선 운영을 중단하면서 시민들의 발이 묶이고 있다.

순실보전을 둘러싼 해결책이 담보중인 상황에 노선 운행 중단 사태가 장기화 국면에 치닫고 있어 대책 마련이 시급하다.

10일 광주 광산구 등에 따르면 광산구 평지·봉정마을 주민 일부는 전남 광산구청 앞에서 집회를 열어 “(노선 중단된) 720-1번 마을버스 노선을 폐지하고 시내버스 정규 노선을 투입해달라”고 촉구했다.

주민들은 구간 해당 노선이 임의의 운영을 일삼고 배차 간격이 길어 불편을 겪었다며 노선을 폐지하고 시내버스 정규 투입을 요구했다.

평지·봉정마을부터 광주송정역까지 운행하는 해당 노선은 지난해 12월 버스기사의 뇌종양 판정과 적자운영이 겹쳐 운행 중단됐다. 사측은 코로나19로 승객 수가 줄고 연료비가 늘어 매년 6000만~8000만 원의 적자가 발생, 운영 여건이 어렵다며 지자체에 대책 마련을 촉구하고 있다.

광주 서구와 남구를 중심으로 마을버스를 운영하는 나라교통도 비슷한 이유로 인한 경영난에 직면, 일부 노선 운영을 중단했다.

이곳에서 운영해온 서구 763번 노선(월드컵경기장~천교)은 지난해 4월부터 운행 중단 상태다. 남구 713번(남구문화예술회관~계수)을 비롯, 형제 노선인 714번(소태시외버스정류장

~조선대)도 운행이 멈췄다.

광산버스 관계자는 “720-1번 노선 뿐만 아니라 공공운수 성격을 띠고 있는 마을버스 전반에 대한 안정적인 지원 관련 정책이 필요하다”며 “지자체 차원의 정책 시행이 약속될 경우 언제든 (720-1번 노선)을 운행할 수 있도록 준비하겠다”고 밝혔다.

전남 목포에서는 연료비 체납으로 인한 시내버스 운행 중단 사태가 지난해 12월 12일부터 현재까지 진행 중이다. 목포에서 150여개 시내버스 노선을 운영하고 있는 태원여객·유진운수는 목포도시가스에 연료비 23억원을 내지 못하고 있다.

급기야 목포 시민단체는 지난 9일 사태 해결에 적극성을 보이지 않자 두 회사 대표를 고발하기까지 했다. 목포경실련 등은 “두 회사가 목포도시가스의 가스 공급 방안을 거절, 지자체의 보조금에만 의존하면서 시민의 삶을 위협하고 있다”며 지방자치단체 보조금 관리법 위반과 사기 혐의로 고발했다.

각 지자체는 문제 해결 방안을 찾고 있으나



광주 광산구 평지·봉정마을 주민 일부는 9일 광산구청 앞에서 집회를 열어 “720-1번 마을버스 노선을 폐지하고 시내버스 정규 노선을 투입해달라”고 촉구했다. (사진 = 독자 제공)

단시간 내 해결 기미는 보이지 않는다.

광주시 관계자는 “시민 이동권 보장을 위해 마을 버스 노선에 시내 버스 노선을 배차할 경우 노선 사업권 침해 우려가 있는데다 마을버스의 적자가 증폭될 것”이라며 “시내 버스 노선 또한 적자가 심해 추가 배차는 고민해야 할 상황”이라고 밝혔다.

목포시 관계자도 “지난해 12월 30일 두 회사가 제출한 해결 방안에 대해 보완을 요청, 이날 접수될 것으로 보인다”며 “이와 별개로 시내버스 준공영제 부분 도입 연구용역을 거쳐 항구적인 해결방안을 찾는 것이 사태 해결의 궁극적인 목표”라고 설명했다.

임형택기자

광주역~광주송정역 왕복열차, 올 연말에 사라지나 내구연한 25년 폐차 수순 밟아야...노선 대체 차량 확보 못해

광주 북구와 동구 주민들의 이동편의 수단인 광주역~광주송정역 간 셔틀열차의 운행이 올해를 끝으로 중단될 처지에 놓였다. 열차의 내구연한이 다 해 더 이상의 운행이 불가능하기 때문이다.

10일 광주시에 따르면 2016년 운행이 시작된 이 셔틀열차는 광주역~극락강역~광주송정역 14km 구간을 하루 30회(편도 15회 씩) 왕복한다. 일일 평균 520여 명의 시민이 이용하고 있다.

당시 광주시는 KTX 광주역 진입이 무산되자 북·동구 주민들의 이동 편의를 돕기 위해 코레일과 협의, 셔틀열차를 도입했다. 지하철 1호선이 운행하지 않는 지역의 북·동구 주민들이 KTX 정차역인 광주송정역을 찾기 위해서는 상당한 시간을 들여야 하는 데 따른 조치였다.

현재 운행 중인 셔틀열차는 총 6량(3량 1편성 체제)으로, 1997년식 또는 1998년식이다. 내구연한 25년이 지났거나 경과를 앞둔 이 셔틀열차는 올해를 끝으로 폐차 수순을 밟아야



한다.

광주시는 경전선과 달빛내륙철도 연계·지하철 2호선 개통 시점까지는 셔틀열차의 운행이 필요하다고 판단, 국토부·코레일·국가철도공단에 새 열차 도입과 함께 운행 유지를 지속적으로 건의하고 있다.

특히 전기동력 등 친환경 열차의 도입을 위해 관계 기관과 협의를 지속한다는 계획이다.

그러나 열차 교체에 대한 검토가 조기에 이뤄지지 않아 올 연말까지 협의가 마무리될지는 미지수다.

김재환기자

광주복합쇼핑몰 ‘우려·환영’ 엇갈린 목소리...‘약이나 독이나’

일부 단체간 엇갈린 반응 표출...광주시 조정 능력 주목

지난해 3·9 대통령선거 과정에서 불이 지퍼졌던 광주복합쇼핑몰 건립 사업이 본격화된 가운데 지역에서 우려와 환영의 엇갈린 의견이 표출되고 있다.

10일 광주시와 광주지역 유통가 등에 따르면 현대백화점그룹과 신세계백화점그룹 이른바 ‘빅2’ 유통사가 사업계획서를 시에 제출하면서 광주복합쇼핑몰 건립 사업이 본격 시동을 걸었다.

현대백화점그룹은 지난해 11월 광주 북구 옛 전남방직·일신방직 공장 부지(약 31만㎡)에 대지면적 약 3만 3060㎡(1만평), 연면적 30만㎡(9만평) 규모로 ‘더현대 광주’를 건립하겠다는 구상을 밝혔다.

신세계백화점그룹도 지난 연말 어등산 부지 41만7531㎡(약 12.6만평)에 연면적 53만 6900㎡(약 16만평) 규모의 ‘그랜드 스타필드

드 광주’를 개발하겠다고 발표했다.

하지만, 광주지역 일부 단체 사이에는 엇갈린 반응이 나오고 있다.

복합쇼핑몰 광주상인대책위원회는 지난 9일 총장상인회관에서 회의를 열고 “광주시는 대책위와 정례적 대화 창구를 만드는 한편 민간협의체도 조속히 구성하라”고 촉구했다.

대책위는 “광주시가 추진하는 복합쇼핑몰 사업이 유통대기업의 편익만을 극대화하는 방향으로 가고 있다”면서 “대책위와 소통 구조를 만들고 지역상권의 피해를 최소화 할 수 있는 실질적 보호방안을 마련하라”고 주장했다.

참석자들은 “고급리와 경기하락으로 지역 상인들의 살길이 막막한 상황이다. 복합쇼핑몰이 일방적으로 입점하면 지역상권의 매출 피해는 더 클 수밖에 없다”며 광주 상

인들의 목소리를 하나로 모아야 한다는 뜻을 같이했다.

이에 반해 대기업 복합쇼핑몰 유치 광주 시민회의는 최근 성명서를 내고 “신세계프라퍼티는 스타필드 직접고용 4000명을 포함해 3만6000명의 고용 창출, 건설 기간에만 6조 원의 경제파급효과가 있다고 한다. 광주시를 활력 넘치는 도시로 만들 일대 전기가 될 것이라는 기대를 자아내고도 남음이 있다”고 환영했다.

이어 “어등산 관광단지” 문제는 ‘임동방직 터’ 문제와 함께 우리 도시 낙후의 실상과 원인을 고스란히 보여주는 대표적인 사례다”면서 “더현대 광주와 ‘스타필드 광주’는 광주시 관광산업의 신성장 거점이 될 것이다”고 강조했다.

이처럼 복합쇼핑몰을 놓고 의견이 엇갈려 광주시의 조정능력이 그 어느때보다도 중요해질 것으로 보인다.

정승호기자

건강한 밥상의 시작

청정엘로우시티 장성 먹거리

엘로우시티 Jangseong