

“달릴수록 적자”...광주 마을버스 줄줄이 운행 중단

**연료비 폭등·수요부족 운행업체 ‘백기’
 운행 등록 12개 노선 중 절반이 멈춰서
 ‘신설 1년’ 799번 노선도 일시휴업 돌입**

광주에서 교통 불편 지역을 오가는 ‘시민의 발’ 마을버스가 줄줄이 멈춰 서고 있다. 운영 업체가 연료비 급등, 이용 수요 부족으로 경영난에 내몰렸으나 마땅한 해법을 찾지 못한 탓이다.

13일 광주시와 각 자치구에 따르면 광주에는 서·남·북·광산구에는 마을버스 12개 노선·81대(예비차량 10대)가 등록돼 있다. 그러나 현재 운행 중인 노선은 700번, 715번, 720번, 760번, 777번, 788번 등 6개 노선뿐이다.

운행업체 중 1곳인 광산버스는 720-1번 운행을 지난해 12월 12일부터 일시 멈춘 상태다. 노선이 지나는 구간은 평지·봉정마을과 명화동, 광주송정역 등이다. 해당 노선 버스를 운행하는 유일한 기사가 건강 상 이유로 운전대를 내려놨고 사측 경영난도 심화됐기 때문이다. 석봉운수의 701번(석봉운수차고지·수완중) 노선도 운전기사 부족과 승객 감

소로 지난해 12월 1일부터 운행을 멈췄다.

서구·남구 중심 노선을 운영하는 나라교통은 재정 악화를 이유로 713(남구문화예술회관-계수)·714(소태시외버스정류장-조선대)·763번(월드컵경기장-천교)의 운행을 지난해부터 잠정 중단했다.

이달 들어서도 지난 11일부터 북구 마을버스 노선인 799번(살레시오교-김대중컨벤션센터역·총 22km)가 일시 휴업에 돌입했다. 휴업 기간은 내년 8월 11일까지지만 운행 재개는 불투명하다.

운행사인 광남고속관광 측은 799번 노선이 생긴 지난해 3월 2일부터 같은 해 12월까지 10개월간 운행업체의 적자 폭이 4억여 원에 달한다고 설명했다.

사측은 노선 유지를 위해 버스 1대 당 하루 평균 승객 450~500명이 충족돼야 하지만 실제 승객은 하루 최대 100명 남짓 수준에 불과하다는 입장이다. 운행할수록 적자 부담이 커질 수밖에 없다.

이 업체가 운행 중인 777·788번 역시 노선 신설 이후 적자가 지속적으로 늘고 있는 것으로 전해졌다.

마을버스는 시내버스가 다니지 않는 벽지(僻地)에 살아 교통 불편을 겪는 시민들을 위해 운행되는 공익적 측면이

있지만, 경영상 부담은 대부분 운행업체가 떠안아야 하는 구조다.

특히 우크라이나 전쟁을 기점으로 액화천연가스(LNG) 가격이 150%가량 폭등, 연료비 부담이 커졌고 만성적인 승객 부족으로 운행업체의 경영난은 악화일로다.

이에 북구는 노선 조정·대체 노선 발굴 관련 조사 용역에 착수했다. 조사·분석 결과를 토대로 최적 노선 조정·대체 노선 확보안과 세부 운영계획을 마련하겠다는 것이다. 광주시 버스정책심의위원회 심의와 당사자 협의를 거쳐 이르면 오는 8월부터는 788·799 마을버스 노선을 조정할 계획이다.

광산구 역시 평지·봉정마을 주민들에게 제공하던 기존 월 2회 택시 이용권 제공을 월 4회로 늘리고 시에 시내버스 임시 배차를 요청하기로 했다.

한 마을버스 운행업체 관계자는 “그야말로 ‘밑 빠진 독에 물 붓기’다. 승객 수가 적정 수준은 확보돼야 노선 유지를 할 수 있다. 교통약자를 위한 배려라는 공익적 취지가 명확한 만큼, 시·구 등 자치단체의 적극적인 관심과 재정 지원이 필요하다”고 밝혔다.

광주시 관계자는 “마을버스 노선에 시내버스를 임시 배차할 경우 노선 사업권 침해 우려가 있다. 마을버스의 적자



경영난 직면한 광주 마을버스. (사진=광주시 마을버스운송사업조합 제공)

역시 증폭될 것”이라고 밝혔다.

일부 업체가 주장하는 준공영제 전환에 대해서는 “이미 준공영제로 운영되는 시내버스 역시 적자가 심화되고 있다. 노선 조정 등 충분히 대안을 검토하고 있다”고 밝혔다. 임형택기자

휴일 광주 단수사태 원인 ‘유출밸브 시설노후화’ 지목

수돗물 공급 막는 장치 원인모를 이유로 작동

휴일인 지난 12일 광주 지역 단수사태를 초래한 원인으로 시설노후화가 지목됐다.

13일 광주시 상수도사업본부에 따르면 전남 고장난 덕남정수장 내 유출밸브는 1994년 설치된 시설이다. 유출밸브는 긴급한 상황이 발생하면 정수장에서 배수지로 향하는 수돗물의 공급을 막는 장치다.

상수도사업본부는 노후화에 따른 밸브 베어링과 축이 이탈, 밸브 잠금 현상이 발생한 것 같다고 설명했다. 각 가정으로 수돗물을 공급하는 배수지로 향해야 할 수돗물이 밸브 잠금으로 흘러가지 못했다는 것이다.

노후화 한 유출밸브를 사전 교체하지 않은 이유에 대해 상수도사업본부는 단 한번도 이 같은 사례가 없었으며, 수돗물 공급 또한 중단한 적이 없었던 만큼 해당 시설의 교체 필요성을 고려하지 못했다고 밝혔다. 상수도사업본부는 고장 난 유출밸브를 용접, 같은 일이 발생하지 않도록 조치했다.

상수도사업본부 관계자는 “각 배수지 수위를 점검한 결과, 전날 오후 1시까지 물공급이 가능한 상황으로 파악됐다. 오전 11시까지 유출밸브 수동개방이 이뤄질 경우 단수없이 복구가 가능할 것으로 예상했지만, 복구가 지연돼 11시40분께 단수 안내를 공지했다”고 말했다. 최이슬기자

광주 택시업계 “고사 직전...기본 요금 최소 4600원 보장하라”

“운행 원가에 물가 상승률 반영...6년째 동결 안돼”

광주 택시 업계가 택시 요금 인상 폭을 고심하는 광주시를 향해 기본 요금 최소 4600원을 보장할 것을 촉구했다.

전국민주택시노동조합 광주지역본부와 광주 택시운송사업조합 등 지역 5개 택시 산업 단체는 13일 오후 광주 서구 광주시청 앞에서 기자회견을 열어 “물가는 올랐지만 택시 기본 요금은 6년째 동결돼 업계가 고사 직전 상황이다”며 이같이 밝혔다.

이들은 “1995년 택시 기본 요금은 1000원이었고 최저임금은 1170원이었다. 그러나 올해 현재 기준 택시 기본 요금은 지난 2017년 책정된 3300원에서 변함이 없지만 최저임금은 9620원으로 올랐다”며 “28년이 지나며 최저임금은 9배 올랐지만 택시 요금은 고작 3배 올랐다”고 주장했다.

또 “광주시는 최근에서야 업계에 ‘기본 요금 4000원 인상’과 ‘오후 10시부터 다음날 오전 4시까지 할증’을 계획하고 있다고 밝혔다”며 “그러나 운행 원가에 물가 상승률을 반영한 광주 택시 기본 요금의 올해 적정 수준은 최소 4600원”이라고 설명했다.



전국민주택시노동조합 광주지역본부와 광주 택시운송사업조합 등 지역 5개 택시 산업 단체가 13일 오후 광주 서구 광주시청 앞에서 택시 기본 요금 인상을 촉구하는 기자회견을 열고 있다.

이들은 기본 요금 산정 용역을 진행한 광주시의 셈법이 틀렸으며 재차 조사가 나설 것을 촉구하기도 했다.

단체는 “광주시의 결정에 따라 기본 요금이 4000원이 될 경우 대구·울산 지역 요금과 동일해진다”며 “그러나 해당 지역 택시 기사들은 하루 평균 3.5시간을 일하고 있어 광주 기사들이 일하는 하루 평균 6.7시간의 절반 수준이다. 인건비가 광주의 절반밖에 안되는 곳이라 동일 조건에서 비교할 수 없다”고 설명했다.

아울러 “기본 요금 4000원은 차량 1회 최소 운행 거리(4.85km)마다 600원 이상의 손해가 날 것”이라며 “2026년 까지 기본 요금이 4000원으로 고정될 경우 매 회당 1000원씩 손해를 보는 구조가 된다”고 덧붙였다.

그러면서 “광주시는 기본 요금 4600원선 인상과 함께 2년마다 의무적으로 요금 조정 여부를 검토하라는 국토부 지침을 적극 따라 택시 요금을 현실화하라”고 촉구했다. 김재환기자

건강한 밥상의 시작

청정엘로우시티 장성 먹거리

엘로우시티 Jangseong