

오만하기 짝이 없다. 겉으로 밝힌 이유가 그럴싸해 보인다 해도 결론을 내기까지의 과정은 순순히 동의하기 어렵다. 150만 시민의 열망을 간단히 봉개버린 것은 지역과의 '상생'에 연연하지 않겠다는 의도를 노골적으로 비친 것에 다름 아니다.

기존 연고지인 수원시와 재협약을 맺었다는 한국전력 배구단의 얘기가. 머리가 텅 빈 느낌이다. 한편 본사가 광주전남공동혁신도시에 있는 만큼 배구단도 옮겨 올 수 있다는 기대가 한순간에 무너져 버렸다. 광주시와 지역사회가 시민 서명운동까지 벌이며 배구단 이전을 간절히 요청했음에도 결과는 전혀 판판으로 나온 때문이다.

**연고지 이전 외면 상생엔 무관심**

한전 배구단의 수원 재계약 이유를 손가락질할 것까지는 없을 것이다. 이미 장거리 이동거리에 따른 선수들의 경기력 문제를 첫 손에 짚으며 광주 이전 불가 입장을 수차례 피력했다니 말이다. 지난 달 광주시와 시의회, 광주배구협회 등이 한전 배구단을 방문했을 때 그들은 '광주가 멀다'는 것과 '마땅한 훈련 상대가 없다'는 점 등을 내세워 연고지 이전 반대 입장을 밝힌 바 있다. 지역스포츠 균형발전을 호소했지만 '현대나 KIA에 팀 창단을 요청하라'는 말을 할 정도였다. 이동거리가 길어서 경기력이 떨어지고 같이



**전매광장**

이용현

광주KB엔선부로 대표

**한전 배구단의 오만함**

훈련할 상대가 없어서 연고지를 바꾸기 힘들다는데 그 입장을 비난할 명분이 없다.

하지만 한전 배구단이 광주에 오지 않아서 가라앉는 것까지는 없을 것이다. 이미 장거리 이동거리에 따른 선수들의 경기력 문제를 첫 손에 짚으며 광주 이전 불가 입장을 수차례 피력했다니 말이다. 지난 달 광주시와 시의회, 광주배구협회 등이 한전 배구단을 방문했을 때 그들은 '광주가 멀다'는 것과 '마땅한 훈련 상대가 없다'는 점 등을 내세워 연고지 이전 반대 입장을 밝힌 바 있다. 지역스포츠 균형발전을 호소했지만 '현대나 KIA에 팀 창단을 요청하라'는 말을 할 정도였다. 이동거리가 길어서 경기력이 떨어지고 같이

지 확정 시일도 수 일이 남아 있는데 뒤가 급해서 광역단체장을 만난 지 이틀 만에 재협약 체결을 서둘러 발표했는지 알 수 없다. 혹여 그럴 만한 사정이 있다 하더라도 참으로 무례하고 불손하다.

**단체장 읍소 무시 불손태도 극치**

차라리 이 시장이 배구단을 방문했을 때 광주 이전이 어려운 사정을 설명하고 이해를 구했어야 한다. 마치 절박한 심정으로 찾아온 손님이 떠나자마자 칼을 휘두르는 꼴이다.

이 시장이 빈손으로 간 것도 아니다. '한전 배구단이 최고 실력을 가진 명문 구단으로 자리매김할 수 있도록 적극 지원하겠다'

원하겠다'는 약속도 했다. 그들은 이 시장의 약속이 실현 가능한 것인지조차 따지지도 않았다. 이는 시민의 열망을 오롯이 전달하고자 그 먼 길을 마다않고 달려온 광역단체장에 대한 도리가 아니다.

수원과 재협약을 하게 됐다면 구단주인 한전 사장이 이 시장에게 직접 양해를 구하는 절차라도 진행했어야 했다. 국가 기간산업의 한 축인 한전이 시민의 손으로 뽑힌 광역단체장을 대하는 자세라고는 도무지 여겨지지 않는다. 달랑 전화 한 통으로 '수원 재계약'을 통보하는 건 광주를 알잡아본 몰상식의 전형이다. 광주시가 유자의항서를 낸 만큼 이에 대한 질문도 하는 게 상식이지만 한전은 아무런 반응도 보이지 않았다. 지금까지 광주 시민이 쉽사리 납득할 수 있는 것은 하나도 없었던 것이다.

한전 배구단의 광주 유치가 무산된 것은 아쉽지만 지역을 기업의 모태로 여기지 않는 행태는 두고두고 비난을 받을 만하다. 광주가 멀어서 경기력에 지장을 준다는 주장도 수도권 생활을 포기하기 싫은 구단의 하찮은 변명으로 들린다. 지역에 뿌리를 내린 기업이라면 지역 사회의 신뢰가 생명줄이라는 사실을 모르진 않을 것이다. 한전 배구단이 어떤 이유든 광주에 올 수 없다면 이를 지역민에게 설득하려는 노력이 선행했어야 했다. 시민의 기대를 고스란히 전달하기 위해 먼 길을 마다않은 단체장에게야 더욱 그랬어야 하지 않을까.

**사설**

**'경전선' 전철화 언제쯤 이뤄지나**

호남 소외의 상징인 경전선 호남 구간 전철화 사업이 조속히 추진되어야 한다는 목소리가 높다. 90여년 동안 단기간산업의 한 축인 한전이 시민의 손으로 뽑힌 광역단체장을 대하는 자세라고는 도무지 여겨지지 않는다. 달랑 전화 한 통으로 '수원 재계약'을 통보하는 건 광주를 알잡아본 몰상식의 전형이다. 광주시가 유자의항서를 낸 만큼 이에 대한 질문도 하는 게 상식이지만 한전은 아무런 반응도 보이지 않았다. 지금까지 광주 시민이 쉽사리 납득할 수 있는 것은 하나도 없었던 것이다.

이유는 정부의 예타조사와 투자 우선순위에선 번번이 밀렸기 때문이다. 지난 2005년 국토종합계획 수정 계획과 2011년, 2016년 2차·3차 국가철도망계획에 반영됐으나 투자 우선순위에 밀려 시작도 못했다.

특히 한국개발연구원(KDI)이 지난 2014년 노선 조정을 통한 예비타당성 조사에 나서 5년 만인 지난해 10월 비효율성(B/C) 0.85을 도출해 냈지만, 이번엔 종합평가(AHP)에서 제동이 걸렸다. B/C가 0.80에도 못 미치는 중앙선 도담-영천, 춘천-속초, 포항 영일선 등도 마찬가지다. AHP를 통과해 이미 건설을 완료한 상황과 비교할 때 명백한 지역차별이 아닐 수 없다. 전남도가 이 같은 상황을 알리기 위해 오늘 27일 이벤트 행사 개최한다고 한다. 무궁화호 열차를 이용해 목포-부산 부전 경전선 구간을 무려 6시간 넘게 달린다는 것이다. 이날 '느림보열차 체험'에는 김영록 전남도지사를 비롯 각계 인사가 참여해 경전선 전철화 필요성을 촉구한다고 한다. 모쪼록 이번 행사가 경전선 전철화의 기폭제가 됐으면 하는 바람이다.

**비행기 안전사고 예방 만전 기해야**

광주공항에 착륙하던 아시아나 여객기가 바퀴 파손으로 멈춰 서는 사고가 났다. 이 사고로 부상자는 발생하지 않았지만 광주공항을 이용하는 항공편이 모두 결항되는 등 여객객들이 큰 불편을 겪었다.

이 여객기엔 가장 2명과 승무원 4명, 승객 111명 등 총 117명이 타고 있었던 것으로 알려졌다. 하지만 사고 발생 지점이 착륙 후 속도를 서서히 줄여가는 구간이어서 다행히 대형 사고나 인명피해로는 이어지지 않았다. 하지만 만에 하나 여객기가 이륙하던 중이었다면 어땠을까 생각만 해도 아찔하다.

사고가 난 뒤 해당 여객기가 활주로에 멈춰 서서 100여명의 승객은 30여분 동안 구조를 기다리며 공포에 떨어야 했다. 또 광주공항에서 출발하거나 도착할 예정인 전체 36편의 항공기 가운데 29편이 모두 결항돼 승객들이 큰 불편을 겪고 항의하는 소동도 일어났다. 광주공항에는 2개의 활주로는 있지만 나머지 한 곳도 공사중이어서 이용할 수 없었다고 한다.

아시아나 항공 측은 "활주로 안에 예상하지 못한 이물질 등으로 인해 사고가 난 것으로 보고 있다"고 해명했다. 그러나 글로벌 항공사인 아시아나 안전사고 예방에 좀 더 철저해야 한다는 지적이다. 항공사고는 한 번 발생했다 하면 엄청난 인명피해가 나기에 더욱 그렇다.

광주공항은 공군과 함께 사용하고 있기 때문에 이번 사고를 계기로 광주공항 활주로는 관련 정보를 상세하게 공유할 필요가 있다. 모든 항공사들은 운항시스템 전반에 꼼꼼히 살펴봐야 한다. 운항체계 결함과 사소한 실수는 곧바로 항공참사사 이어지기 때문이다. 승객 안전은 아무리 강조해도 지나침이 없다.

객들이 큰 불편을 겪고 항의하는 소동도 일어났다. 광주공항에는 2개의 활주로는 있지만 나머지 한 곳도 공사중이어서 이용할 수 없었다고 한다.

아시아나 항공 측은 "활주로 안에 예상하지 못한 이물질 등으로 인해 사고가 난 것으로 보고 있다"고 해명했다. 그러나 글로벌 항공사인 아시아나 안전사고 예방에 좀 더 철저해야 한다는 지적이다. 항공사고는 한 번 발생했다 하면 엄청난 인명피해가 나기에 더욱 그렇다.

광주공항은 공군과 함께 사용하고 있기 때문에 이번 사고를 계기로 광주공항 활주로는 관련 정보를 상세하게 공유할 필요가 있다. 모든 항공사들은 운항시스템 전반에 꼼꼼히 살펴봐야 한다. 운항체계 결함과 사소한 실수는 곧바로 항공참사사 이어지기 때문이다. 승객 안전은 아무리 강조해도 지나침이 없다.

**기고**

**2019세계수영대회 성패 교통소통에 달렸다**



송상진

광주시 교통건설국장

입장권 판매율은 목표대비 100.9%를 달성했고, 유료관람객이 무려 138만명에 달했다. 평창동계올림픽이 성공적인 대회로 평가받고 안정적인 대회로 운영된 것은 여러 가지가 원인이 있겠지만, 무엇보다 체감온도 영하 30도까지 내려가는 강원도의 추운 겨울 날씨와 산악지역이라는 약조건을 극복하고 선수와 대회 관계자, 관람객 등을 안전하고 편리하게 수송한 것이 숨은 주역이 아닐까 싶다. 원활한 교통흐름을 도모하고 선수·심판·관객의 정시수송을 위해 경기장 주요 접근도로 등에 올림픽 전용차로(59.4km)를 설치하고, 교통량이 집중되는 강릉지역은 차량 2부제를 시행해 교통정체를 최소화했다. 이러한 교통통제에 따른 주민불편을 최소화하기 위해 별도 민원센터를 운영했다. 이외에도 무료셔틀버스 운행, 고속·시외버스 증차, 택시 지역운행제한 해제 등을 통해 자가용 이용자를 대중교통으로 유도하는 등 교통량 증가를 사전에 방지하기도 했다. 평창동계올림픽의 사례에서도 알 수 있듯이 올림픽과 같은 국제대회의 성공적 개최와 운영을 위해서는 경기장·선수촌 등 인프라 구축뿐만 아니라 선수단과 관람객의 원활한 수송과 이동이 보장되어야만 가능하다.

다가오는 7월 12일부터 8월 18일까지 38일간 광주시와 여수 일원에서 개최되는 세계인의 수영축제 '2019광주 FINA 세계수영선수권대회'가 목적으로 다가왔다. 세계수영선수권대회는 참가 규모와 흥행 면에서도 올림픽과 월드컵에 버금간다. 올해 대회는 2015 러시아잔대회 이후 국가대표 대항전인 선수권대회와 전 세계 동호인들의 수영축제인 마스터스대회가 동시에 열리면서 200여개국에서 1만5,000여명의 선수와 관계자들이 공식적인 참가의사를 밝혔다.

대규모 인원이 광주를 방문함에 따라 우리 시에서는 선수단의 원활한 수송지원과 국내외 관람객 이동편의를 위한 특별교통대책을 마련해 추진한다. 주요 내용은 개최식부터 폐회식까지 대회기간에는 10인승 이하 비사업용 차량은 자율 2부제를 시행할 계획이다. 다만, 개·폐회식 당일에는 광주시·자치구·공사·공단 등 행정기관은 차량 2부제가 의무시행된다. 또 대회기간 중 우리 시와 자치구, 경찰과 합동으로 경기장 주변 불법주정차에 대한 집중단속과 계도를 실시할 예정이다. 경기장과 선수촌 주변의 신호등·안전표지판 등 교통안전 시설물도 정비된다. 대중교통 이용 장려와 승용차 이용억제를 위한 다양한

대중교통 대책도 마련됐다. 먼저, 버스 전용차로 운영시간을 기존 4시간에서 대회기간 10시간으로 확대할 예정이며, 선수권대회와 마스터스대회의 개·폐회식 행사에는 29개의 시내버스노선이 연장 운행된다. 대회기간에는 시내버스와 택시·지하철 등에서 외국어 안내와 동시통역 서비스가 가능해지며, 시내버스·택시 등 운수종사자 대상으로 외국인 응대와 친절도 향상을 위한 서비스 교육도 실시된다. 또 대회기간 중 조직위가 발행하는 AD카드 소지자는 관내 대중교통과 인접 시·군에서 운행하는 버스를 무료로 이용할 수 있다.

이 같은 다양한 수송교통 대책이 마련돼 있으나 시민 여러분의 참여와 협조가 없으면 성공 여부는 장담할 수 없다. 특히 차량 2부제는 시민들의 자발적 참여가 필수적이며, 선수촌과 경기장 주변의 교통통제도 시민들의 헌신적 협조 아래에서만 가능하다. 이와 함께 운전자 여러분의 교통법규 준수와 안전운행 여부도 반드시 필요하다. 시민 여러분께서는 대회기간 중 다소 불편함이 있더라도 이번 대회를 통해 대한민국남도광주가 성숙한 시민의식을 갖춘 품격 있는 도시로 세계인의 가슴에 각인될 수 있도록 보다 많은 관심과 참여를 부탁드립니다.

/광주지방경찰청 제1기동대 김대원

**특지광장**

**고령운전자 교통사고 예방 노력 절실**

한국교통안전공단의 '교통사고 통계현황'에 따르면 최근 5년 간 고령운전자의 교통사고율은 무려 150%나 상승한 것으로 나타났다. 이는 고령인구의 비율이 증가함에 따라 나타나는 인과적 현상일 수 있다. 우리나라 고령인구 비율은 2018년 기준 14.3%를 넘어섰기 때문이다.

고령운전자의 사고원인은 대개 노화로 인한 신체능력 저하에서 비롯된다. 대표적으로 인지능력 저하, 정지해 있는 물체를 파악하는 능력인 '정지시력' 및 움직임의 물체를 보는 시각 능력인 '동체시력' 저하가 있다.

2019년 1월 1일부터는 만 75세 이상

의 운전자를 대상으로 운전면허 갱신 적성검사를 주기를 현행 5년에서 3년으로 단축했다. 적성검사를 3년마다 받도록 함으로써 인지능력 저하, 질병 등 운전에 위협을 끼치는 요소를 조기에 발견하는데 그 목적이 있다. 아울러, 앞으로는 만 75세 이상의 운전자 중 운전면허 갱신 대

상자는 갱신 전 고령자 교통사고 사례, 개정된 도로교통법 교육을 의무적으로 받도록 하였는데, 고령운전자로 인한 사고를 줄이는데 기여할 것으로 기대된다. 새로운 교통법규 마련을 통한 교통사고 예방노력도 중요하지만, 고령운전자 스스로가 자신의 신체능력을 맹신해 사고가 나는 일이 없도록 경각심을 갖는 것이 무엇보다 중요하다.

/광주지방경찰청 제1기동대 김대원

**사소한 부주의 산과 들판 태운다**

**기지수첩**

최근강원도에서 큰 산불이 발생했다. 정확한 원인은 조사 중이지만 도로 옆 변압기가 터지면서 화재가 발생한 것으로 추정되고 있다. 소방당국은 화재신고 접수 즉시 장비와 인력을 총 동원해 진화에 나섰지만 초속 7m가 넘는 강풍으로 인해 불길은 쉽사리 잡히지 않아 피해면적이 컸다. 재난에 가까운 화재로 주택 500여 채가 불에 탔고, 800여명의 이재민이 발생했으며 4만여 마리의 가축이 피해를 입었다. 정부는 재난사태에 발동된 도로교통법 교육을 의무적으로 받도록 하였는데, 고령운전자로 인한 사고를 줄이는데 기여할 것으로 기대된다.

새로운 교통법규 마련을 통한 교통사고 예방노력도 중요하지만, 고령운전자 스스로가 자신의 신체능력을 맹신해 사고가 나는 일이 없도록 경각심을 갖는 것이 무엇보다 중요하다. /광주지방경찰청 제1기동대 김대원



고광민  
사화부 차장

한 지역에서 소각이 필요한 경우도 해당 관서에 사전 허가를 받고, 불씨가 산림으로 확산되지 않도록 미리 조치를 취해야 한다. 화재 예방을 위한 기본적 규칙과 사항이지만, 아직까지 제대로 지켜지지 않고 있다.

앞으로 환경오염에 따른 급격한 기후변화 등으로 갈수록 산림 관리여건은 악화될 것으로 보인다. 하지만, 인위적으로 발생한 화재사고만큼은 반드시 예방하고 막아야 한다. 자연발생 화재사고는 차치하고라도 안전불감증에 따른 화재나 부주의에 따른 사고는 우리 주변서 충분히 막고 예방할 수 있다. 서로 조금씩 주의를 기울이면 산불은 충분히 막을 수 있기 때문이다. 공동체 가꾼 숲과 우리 재산이 화마에 사라지지 않도록 국민 모두 안전의식을 높여 스스로 물질을 소지하지 않고, 취사나 모닥불을 피우는 행위는 철저히 허용된 지역에서만 해야 한다. 산림과 연결

생활정보전화	긴급전화
▲이주여성 긴급전화 1577-1366	▲기상예보 131
▲응급질병상담 1339	▲법률구조상담 132
▲미아·가출인 신고 182	▲인광알코올상담센터 222-5666
▲여성 긴급전화 1366	▲광주남성의전화 673-9001
▲청소년상담 지원센터 1388	▲광주여성의전화 363-7739
▲아동보호전문기관 1577-1391	▲수도 고장신고 121
▲노인보호전문기관 1577-1389	▲전기고장 신고 123
▲응급의료센터 1339	▲가스사고 신고 383-0019

\*외부 필자의 글은 본지 편집 방향과 다를 수도 있습니다.

1989년 6월 29일 창간		전남매일		2005년 9월 21일 등록번호 광주가 14(일간)	
회장 <b>朴哲弘</b>	대표이사·발행인 <b>金善男</b>	주필 <b>李斗憲</b>	편집국장 <b>丁正龍</b>	대표전화 062) 720-1000	
구독 신청 및 배달안내 720-1098, 010-4601-5323		정 치 부 (062) 720-1060-62			
경 제 부 (062) 720-1066-67		사 회 부 (062) 720-1050-54			
사 회 2 부 (062) 720-1043-45		동부권본부 (061) 743-4200-01			
서부권본부 (061) 285-9816-17		문화체육부 (062) 720-1071-72			
사 진 부 (062) 720-1040		편집부 (062) 720-1070			
기획실 (062) 720-1005		논설실 (062) 720-1032			
월간국 (062) 720-1006-07		관리국 (062) 720-1012			
판매국 (062) 720-1098		사 업 국 (062) 720-1011			
광 고 국 (062) 720-1016-17		기사제보			
		• TEL (062) 720-1050-54			
		• FAX (062) 720-1080-82			
		• E-mail jndn@chol.com			
		광고문의			
		• TEL (062) 720-1016-17			
		• FAX (062) 720-1020			
		• E-mail jnm11000@hanmail.net			
		본지는 신문윤리강령 및 그 실천 요령을 준수한다.			
우) 61234 광주광역시 북구 제봉로 322(중흥동, 삼산빌딩) / 구독료 월 10,000원 (1부 500원)   인쇄처 주월서사공주인보사					