

아침세평

김요수

광주연합기술지주 대표



운전할 때 옆 차선이 잘 빠지고 내가 뒤처지면 웬지 손해 보는 느낌이 들고, 화가 난다. 손실혐오현상이다. 화가 나서 무리한 운전을 시도하다가, 사고가 나려고도 하고 사고가 나기도 한다.

그럴 때는 자연스럽게(?) 욕설이 터진다. 아무런 점잖은 사람이라도 ‘엎병할’은 기본이고, 거침없이 쌍 시웃을 던지기도 한다. 가끔 입 꼭 다물고 있는 사람 있다. 그가 도 닦은 도인이어서가 아니라 그 상황을 몰라서 그럴 때가 많다. 요즘 도 닦는 사람 드물다.

상대 운전자의 목소리를 못 들었어도 입 모양만 보고 욕설을 짐작하고 ‘개새*’하며 큰소리치는 사람도 있다. 큰소리는 상황설명이 아니고 거의 욕이다. 손실혐오현상이 가득한 정치판에서 배웠을 수도 있다.

운전만 그런 것은 아니다. 사회에서도 가끔 나타난다. 나는 분명 ‘아’라고 말했는데 힘 있는 놈이 ‘어’라고 들었으면 평계도 못 대고 해코지 당할 때 있다. 속 끓는다. 나는 좋은 길을 알려줬는데 힘 있는 놈이 ‘아니다’라고 해서 안타까운 일을 당할 때도 있다. 미칠 노릇이다.

출퇴근 시간이 아닌데 차가 밀리면 사고가 났거나 날씨 때문일 수 있다. 아주 가끔 매우 높은(?) 사람이 지나갈

개떡운전 찰떡운전

때도 있지만, 알 수 없는 정체가 갑작스러우면 불안과 짜증이 몰려온다. 유령정체현상이다. 유령정체현상의 주변은 끼어들기다.

무리하게 끼어드는 차량을 보면 속사포처럼 욕을 쏟아낸다. 욕에 얻어맞는 사람은 상대 운전자가 아니라 내 차 안에 있는 사람이다. 사랑하는 사람이 타고 있어서 ‘지랄’ 좁은 아무렇지 않게 뱉는다.

어쩌다 마음 속으로 사하는 사람 있는데, 그가 세상 이치를 깨달은 성인이어서가 아니라 자신이 당하지 않았기 때문이다. 요새 성인처럼 차분히 마음 닦을 시간 갖는 사람 많지 않다.

상대 차량이 소형이거나 오래된 차량이면 욕설에 욕기가 붙어, 더 신나게 툭툭 퍼붓는다. 창문을 열고 유머ampus고 ‘몇 톤 번다고 그리 바쁘서?’를 투척하기도 한다. 아니면 여유 부린답시고 ‘얼마나 빨리 간다고 그리 난리 부르스여?’를 던진다.

자신은 유머라고 했지만 웃음도 없고 근거도 없다. 다만 비하이고 조롱일 뿐이다. 국문법도 아니고 영문법도 아닌 여의도문법이다. 정치언어가 스멜스멜 스며들었나? 운전할 때만 그런 것은 아니다. 생활에서도 자주 나타난다. 한푼 두푼 아껴 모아 목돈을 마련하려고 했는데, 누구는 부동산과 주식으로 한방에 돈 벌고 평평 잘 쓴다. 평생 모아도 못 모을 남의 돈을 쳐다보면서 억울해진다. 머리 싸매고 뚫으로 때워서 일을 해내는데, 누구는 한방에 남의 것을 가로채서 마치 자기 것처럼 만들어버린다. 환장할 일이다.

왜 ‘도로 위 분노’가 가득할까? 자동차 안은 개인 공간

인데 도로는 공공 공간이다. 차 안에서는 내 마음대로인데, 도로 위에는 지켜야 할 규칙이 있다. 개인과 공공의 생각이 뒤섞여 개인의 일인지 도로의 일인지 판단을 못한다. 운전규칙은 세밀하지 않고 모호하다. 무엇보다 자동차의 속도가 개인 공간과 공공 공간, 그 차이의 인식을 막아버린다.

차 안에서는 상황을 알기가 어렵다. 다른 운전자가 초보인지 노련한지 알 수 없고, 초행길인지 늘 다니던 길인지도 알 수 없다. 또 상대 운전자가 시간에 쫓기는지 느긋한지 모르고, 즐거운지 화났는지도 모른다. 저 앞쪽 도로에서 무슨 일이 생겼는지도 모른다.

길을 넓히거나 새로 뚫는다고 해결될까? 무작정 대중교통을 이용하라고? 운전의 규칙과 법칙을 강화해서? 운전할 때의 마음가짐을 휴일 예배 보듯 교육해서? 해결책이 쉽지 않지만 ‘초보운전’ 불이거처럼 도로 위 ‘상황 공유’ 방법을 찾으면 좋겠다.

도로 깔아놓고 자동차와 보험만 파는 일은 어쩌면 ‘개떡 같이 말해도 찰떡 같이 알아들여라’는 말일까? 여기서 ‘개’는 멍멍 짖는 개가 아니라 형편없어서 가짜에 가까운 것에 붙이는 말이고, 개떡은 아무 곡식 가루를 나뭇과 반죽해서 찌터져 찢 것이다. 개떡은 떡이 아닌데 떡 행세를 한다.

우리가 개떡 같은 운전을 만나서 개떡 같은 소리를 지르고, 개떡 같은 수리비를 내면서 개떡처럼 되지 않으려면 찰떡처럼 운전을 해야만 하는 걸까? 그렇잖아도 힘든 세상, 우리의 필수품인 된 운전생활이 개떡생활이 되지 않았으면 좋겠다.

기고

임승환

전남경찰청 고속도로순찰대 제5지구대 4팀장



고속도로를 이용하다 보면 터널은 이제 낯설지 않은 도로시설물이 됐다. 산지가 많은 우리나라의 지형적 특성상 터널은 이동거리를 줄이고 주행시간을 단축하는 데 중요한 역할을 하고 있다. 하지만 터널은 일반 도로와는 다른 위험성을 갖고 있다. 터널 안에서 교통사고가 발생하면 사고 차량을 안전한 곳으로 이동시키거나 후속 차량을 우회시키기가 쉽지 않다. 터널이라는 제한된 공간 특성상 사고가 또 다른 사고로 이어질 가능성도 높다.

특히 주목해야 할 것은 최초 사고 자체보다 그 이후 발생하는 ‘2차 사고’다. 차량 고장이나 추돌사고 등으로 도로에 차량이 멈춰 섰을 때 뒤따르던 차량이 이를 미처 발견하지 못하고 충돌하는 상황이 대표적이다. 터널 안에서는 주행 공간이 제한돼 있어 사고 차량을 피하기도 쉽지 않다. 이 때문에 작은 차량 고장이나 단순 접촉사고가 대형 사고로 확대될 가능성을 배제할 수 없다.

결국 터널 내 사고에서 가장 중요한 것은 사고 자체를 줄이는 것과 함께 사고가 발생한 이후 추가적인 충돌을 막는 것이다.

그렇다면 운전자는 사고가 발생했을 때 어떻게 행동해야 할까.

가장 먼저 비상등을 켜 주변 차량에 위험 상황을 알려야 한다. 차량이 움직일 수 있고 안전이 확보된다면 가능

한 범위에서 안전한 장소로 이동하는 것이 중요하다.

차량을 움직일 수 없거나 추가 충돌 위험이 있다면 차량 주변에 머물러서는 안 된다. 안전이 확보되는 범위에서 사고 상황을 신고하고, 차량 밖으로 대피해야 하는 경우에는 후속 차량의 진행 방향과 주변 상황을 살펴 안전한 장소로 이동해야 한다. 터널 내부에 비상대피시설이나 대피통로가 마련돼 있다면 이를 적극 활용해야 한다.

터널에 진입하기 전부터 운전자의 주의도 필요하다. 터널에 들어설 때는 전방 차량과 충분한 안전거리를 확보하고 갑작스러운 정체나 사고에 대비해 전방 상황을 주의 깊게 살펴야 한다. 특히 앞 차량만 따라가는 운전 습관은 위험하다.

안전거리 확보와 전방 주시는 터널 내 2차 사고를 예방하는 가장 기본적인 운전수칙이다. 여기에 터널 진입 전 감속하고 주행 중 휴대전화 사용이나 전방주시 태만을 피하는 기본적인 안전운전이 더해져야 한다.

물론 터널 내 2차 사고를 운전자 개인의 주의만으로 막을 수 있는 것은 아니다. 사고가 발생하면 도로관리기관과 경찰, 소방 등 관계기관의 신속한 대응이 함께 이뤄져야 한다.

터널 내부에 설치된 CCTV와 비상전화, 사고감지시설, 교통관리시설 등을 활용해 사고를 신속하게 확인하고, 전광판이나 교통방송 등을 통해 후속 차량에 위험정보를 즉시 전달하는 것도 중요하다.

사고 차량이 발생하면 후속 차량의 진입을 최대한 신속하게 통제하고, 사고 현장에 접근하는 차량의 속도를 낮출 수 있도록 충분한 경고 조치를 취해야 한다. 경찰과 소방의 현장 대응 역시 사고 수습에만 머물지 않고 2차 사고를 예방하는 데 초점을 맞춰야 한다.

터널 내 사고는 누구에게나 발생할 수 있다. 차량 고장이나 타이어 파손처럼 운전자가 예상하지 못한 상황에서 사고가 발생할 수도 있고, 정성적으로 운전하던 중 다른 차량의 사고로 갑작스럽게 위험 상황에 놓일 수도 있다. 아무리 안전운전을 하더라도 사고 가능성을 완전히 없앨 수는 없다.

그래서 사고 이후의 행동이 중요하다. 고속도로 터널에서 가장 위험한 순간은 사고가 발생한 순간만이 아니다. 사고를 미처 발견하지 못한 후속 차량이 사고 현장으로 접근하는 순간이 오히려 더 큰 위험이 될 수 있다.

2차 사고는 한순간에 발생한다. 사고 차량을 발견하지 못한 후속 차량이 그대로 충돌하고, 뒤따르던 차량들이 연쇄적으로 부딪히면서 피해가 걷잡을 수 없이 커질 수도 있다.

결국 터널 내 2차 사고 예방은 거창한 기술이나 특별한 행동에서 시작되는 것이 아니다.

터널에 진입할 때 속도를 줄이고 안전거리를 확보하는 것, 전방을 주의 깊게 살피는 것, 사고가 발생하면 비상등을 켜 위험을 알리는 것, 추가 충돌 위험이 있다면 안전한 곳으로 신속하게 대피하는 것에서 시작된다.

그리고 무엇보다 중요한 것은 사고 현장을 목격했을 때 호기심으로 접근하지 않는 것이다.

나와 가족의 안전을 지키는 가장 확실한 방법은 사고를 예방하는 것이지만, 사고가 발생한 뒤 더 큰 피해를 막는 것 역시 운전자가 실천할 수 있는 중요한 안전수칙이다.

고속도로 터널을 이용하는 모든 운전자가 이 기본을 지킨다면 한 번의 사고가 더 큰 참사로 이어지는 것을 막을 수 있다. 터널 내 2차 사고 예방, 결국 가장 확실한 안전대책은 기본을 지키는 데서 시작된다.

‘시간우체국’ 개관, 그리고 그 이후

엄재용

사회부 기자



전남광주통합특별시 남구 사직동 시간우체국. 10월 7일 현재 공정률은 92%를 넘어섰다. 마감 작업과 내부 시설 공사만 남겨두고 있다.

남구가 시간우체국을 통해 그리고 있는 그림은 분명하다. 시간우체국을 찾은 관광객이 사직공원과 ‘살롱 드 사직’까지 둘러본 뒤 사직동의 다른 문화공간으로

이동하는 문화관광 벨트를 만드는 것이다. 문제는 관광객의 발길을 한 번 끌어오는 것과 지속적으로 찾아오게 만드는 것은 전혀 다른 일이라는 점이다.

개관 초기에는 새롭게 문을 여는 시설이라는 이유만으로 관심을 받을 수 있다. 하지만 시간이 지나면 결국 방문객의 발길을 붙잡는 것은 콘텐츠의 질과 지속성이다. ‘시간을 보내는 공간’이라는 콘셉트가 얼마나 많은 사람에게 매력적으로 다가갈지도 지켜볼 대목이다.

‘살롱 드 사직’과의 연계도 마찬가지다. 두 시설을 물리적인 동선으로 연결한다고 해서 관광객이 자연스럽게 오가는 것은 아니다. 굳이 다음 장소까지 찾아갈 만한 콘텐츠와 프로그램이 있어야 한다.

결국 시간우체국의 성패는 건축물이나 개관 자체에 달려 있지 않다. 얼마나 많은 사람이 찾아오느냐보다 더 중요한 것은 방문객이 그곳에서 무엇을 경험하고, 다시 찾을 이유를 갖게 되는지다.

사직동 일대를 문화관광 벨트로 만들겠다는 구상 역시 공간을 물리적으로 연결하는 것만으로는 완성되기 어렵다. 각각의 공간이 서로 다른 매력을 갖고 있으면서도 하나의 경험으로 이어져야 한다.

시간우체국이 ‘사진 한 장 찍고 한 번 둘러보는 공간’에 머물지 않으려면 개관 이후가 더 중요하다. 새로운 프로그램을 만들고, 계절마다 다른 전시와 공연을 선보이며, 사직동의 다른 공간과 결합한 체험 콘텐츠를 꾸준히 개발해야 한다.

무엇보다 시민이 자신의 시간을 기꺼이 맡길 만큼 공간에 대한 신뢰를 쌓아야 한다.

공사는 곧 끝난다. 하지만 시간우체국의 진짜 시험대는 공사가 끝난 뒤부터다.

사설

지역편중 농어촌 상생기금 제도개선을

농어촌상생협력기금 배분의 지역 불균형이 심각하다. 이는 자유무역협정(FTA)에 따른 시장 개방으로 피해를 입은 농어촌을 지원하고 민간기업과의 상생협력 추진을 위해 조성한 민간기금을 말하는 데 출연기업에는 세금감면과 정부 포상 등의 혜택이 있다고 한다.

이런 용도의 기금이 농림어가가 많은 전남에는 제대로 배분되지 못하고 있다.

최근 윤준병 더불어민주당 의원이 대·중소기업·농어업협력재단으로부터 제출받은 자료를 보면 그동안의 사정을 엿볼 수 있다.

2017년부터 올해 6월까지 전남에 지원된 기금이 고작 74억1000만원으로 전국 지원액(2740억3000만원)의 2.7%에 그친 것이다. 이 기간 전남에서 지원받은 사업도 108개로 전국(1234개)의 8.8%였다.

반면 지난해 기준 전남의 농림어가 인구(농가 33만5169명, 어가 3만1161명, 인가 3만6855명)는 40만3185명으로 전국 농림어가(284만7896명)의 14.2%에 달했다. 그만큼 전남이 인구비중에 비해 기금 지원을 제대로 받지 못했다는 얘기다.

강원은 농림어가 인구(18만1567명)가 전남의 절반에도 미치지 못하지만 지원액(308억원)은 4배를 넘어섰고 전국에서 차지하는 비중도 11.2%나 됐다.

충남 역시 농림어가 인구 30만3333명에 372억1000만원의 기금을 지원받아 전남과 대조를 보였다.

이런 지역간 불균형은 민간기구 특성상 출연기업이 지원 지역과 용도를 직접 결정하는 ‘지정기금’ 중심의 집행 구조를 갖고 있는데서 비롯됐다.

실제 지금까지 용도별 기금 집행액(740억3300만원)중 지정기금(2637억7500만원)이 96.3%를 차지했고 비지정기금(102억5800만원)은 3.7%에 불과했다.

다시말해 출연기업이 본사나 공장·발전소 등이 있는 연고지역 중심으로 기금사업을 추진하면서 정작, 농어업 인구 수와 시장 개방에 따른 피해를 고려한 배분이 제대로 이뤄지지 않고 있다는 것이다.

이에 따라 비지정기금 비중을 확대하고 각 자치단체의 농림어가 인구 비중과 피해 규모를 객관적으로 반영한 공정 배분 가이드라인을 법제화해야 한다는 지적이 일고 있다.

2인가구 고령화··돌봄서비스 확대 절실

내년 2인가구 비중이 사상 처음으로 30%를 돌파한다고 한다. 특히 이들 가구의 가구주 40%이상은 65세 이상인 고령 가구로 추산된다.

국가데이터처의 장래가구추계를 보면 2027년 전체 가구는 2280만7000가구로 추계됐다. 이는 올해보다 0.9% 증가할 수치다.

인구가 감소하는 상황에서도 가구 수가 오히려 늘고 있는 것은 1·2인가구의 힘이다.

실제 내년 1인 가구는 올해보다 2.3% 증가한 855만3000가구로 전체의 37.5%를 차지할 것으로 전망됐다. 또 2인가구는 올해보다 2.1% 늘어난 689만가구로 전체의 30.2%나 됐다.

장래가구추계가 작성되기 시작한 2000년 이후 2인 가구 비중이 30%를 넘어서는 것은 이번이 처음이다.

반면 3인 가구는 412만1000가구로 전체의 18.1%, 4인 가구는 260만9000가구로 11.4% 등 3·4인 가구 수와 비중은 갈수록 줄고 있다.

2인 가구 증가는 고령화와 맞물려 진행돼 이들 중 가구주가 고령층인 비율이 44.3%나 됐다.

문제는 이런 고령화 현상이 갈수록 심화될 것으로 보이는 데다 이들 중 상당수가 노년부부 가구라는 데 있다.

일반화된 핵가족화와 의료서비스 발달 등으로 자녀와 떨어져 생활하는 이들은 한쪽의 건강이 악화될 경우 다른 한쪽이 돌봄을 맡아야 하는 ‘노노케어’ 상황에 놓이게 되는데 이 과정에서 돌봄을 제공하는 배우자 역시 신체적·정신적 부담을 겪을 가능성이 높다.

하지만 현행 정부의 노인 맞춤형 돌봄 서비스는 독거노인 중심으로 설계돼 있어, 이들은 돌이 함께 산다는 이유로 돌봄 사각지대에 놓일 수 있다.

이처럼 2인 가구의 고령화와 ‘노노 케어’ 확산은 돌봄 사각지대 문제를 심화시키고 있어 지역사회의 세심한 관심과 지원 체계 강화가 필요하다.

다시 말해, 정부의 독거노인 중심의 돌봄 서비스를 노인 가구로 대상을 확대하는 등 노노 케어 가구를 지원할 제도적 장치 마련이 절실하다는 얘기다.

또 지역사회도 도움이 필요한 고령 부부를 찾아내고 필요한 복지 정보를 제공하는 등 촘촘한 관리를 해야 할 대다.

**광남일보**

www.GwangNam.co.kr

회장	양진석	대표이사 발행인	차재진	사 장 편집인	이승배	주필	김상훈	편집국장	최현수
전남광주통합특별시 북구 무등로 254			정 치 부 370-7040		논 설 실 370-7200				
우편번호 61234			산업경제부 370-7020		임 원 실 370-7000				
대표전화 (062) 370-7000			사 회 부 370-7030		총 무 국 370-7093				
팩스 (062) 385-5400			문화체육부 370-7234		사 업 국 370-7090				
			편 집 부 370-7082		광 고 국 370-7070				
1995년 12월 12일 창간			사 진 부 370-7050		독자관리국 370-7080				
2012년 5월 3일 등록번호 광주 가-52(일간)					서울지사 ☎978-7090				

본지는 한국신문윤리위원회의 서약서로서 신문윤리강령을 준수합니다

구독료 월 15,000원 1부 800원

본지는 광남신문과 기사 제휴해 제작합니다. 기사 이메일 도메인으로 광남일보(gwangnam.co.kr)와 광남신문(gjdream.com) 소속 매체를 구분합니다.

기사제보·기고 보내실 곳

전화 062-370-7030 팩스 062-385-5400

이메일 gndn2018@naver.com