

광주 도시철도 2호선 전동차 공개…수송력·배차 검증 남아

1단계 17편성 연말까지 반입…전체 33편성 66량

편성당 정원 153명…출퇴근 배차 4.5~5분 계획

전남광주통합특별시 도시철도 2호선에 투입될 전동차가 처음으로 모습을 드러냈다. 2량 1편성에 153명을 태우는 구조로, 출퇴근 시간대 배차 간격은 4.5~5분으로 계획됐다. 차량 중량이 어려운 만큼 개통 전까지 실제 수요를 반영한 운행 간격과 수송 능력을 확보하는 것이 관건이다. 광주 도시철도건설본부는 21일 광주 서구 유촌동 차량기지 검수고에서 도시철도 2호선 전동차와 객실 내부를 공개했다. 전동차 제작 사업비는 917억원이다. 전

체 차량은 33편성 66량으로, 1단계 17편성 34량과 2단계 16편성 32량으로 나뉜다. 1단계 차량은 매주 2편성씩 반입해 오는 12월까지 입고를 마칠 계획이다. 차량은 고무차륜을 적용한 한국형 표준 경량전철이다. 길이 20.924m, 폭 2.4m, 높이 3.5m로, 차량 2량이 한 편성을 이룬다. 설계 최고속도는 시속 80km, 운행 최고 속도는 시속 70km다. 운전실 없이 자동으로 운행하는 방식이다. 객실 좌석은 차량 한 량당 18석, 한 편성



21일 오전 전남광주 서구 유촌동 도시철도 2호선 차량기지 검수고에서 도시철도 2호선 언론 공개 행사가 진행되고 있다. 사진은 도시철도 2호선 전동차 실내 모습.

에 36석이다. 입석 117명을 포함한 편성당 수송 정원은 153명이다. 출퇴근 시간대 혼잡을 줄이려면 운행 횟수와 배차 간격을 실

제 수요에 맞게 조정하는 일이 중요하다. 차량 편성을 3량 이상으로 늘리는 방안은 현실적으로 제약이 크다. 정거장 규모

와 관련 설비가 이미 계획돼 있고, 비상 상황에서 승객을 대피시키는 문제도 고려해야 하기 때문이다. 도시철도건설본부는 차량 증량보다는 운행 횟수를 늘리는 방안을 검토하고 있다. 제원 자료상 출퇴근 시간대 배차 간격은 4.5~5분, 평시에는 8~10분이다. 출퇴근 시간대는 오전 7~9시와 오후 6~8시로 설정했다. 다만 실제 운행 간격은 차량과 시설에 대한 시험을 거쳐 운영기관과 협의해 조정할 계획이다. 편성당 정원 153명을 기준으로 계산하면 4.5분 간격 운행 시 시간당 약 13회, 이륜상 약 2040명을 수송할 수 있다. 5분 간격이면 시간당 12회, 약 1836명이다. 모든 열차가 정원을 채운다는 가정에 따른 수치로, 실제 수송 인원은

승객 분포와 혼잡도 등에 따라 달라진다. 운행속도와 배차 간격은 시운전 과정에서 검증할 예정이다. 차량기지 시험과 본선 시험을 거쳐 종합 시운전을 진행하고, 운행 조건을 확정할 방침이다. 증편 규모와 시행 시기는 아직 정해지지 않았다. 도시철도건설본부는 2027년 차량기지과 본선에서 각종 시험을 진행하고, 2028년 종합 시운전을 거쳐 1단계 개통을 추진할 계획이다. 개통 목표 시점은 2028년 12월이다. 정도연 도시철도건설본부 기전부장은 “시운전을 통해 실제 운행에 필요한 데이터를 확보하고 수송 수요와 혼잡도를 분석하겠다”며 “이를 토대로 증편 규모와 배차 간격 조정 방안을 검토하겠다”고 말했다. 이송훈 기자 photo25@gwangnam.co.kr



제34회 한·일해협연안 시도현 교류 이사회의 강명수 전남광주통합특별시 산업경제부시장이 21일 (현지시간) 일본 카이교 멧세 시모노세키 국제회의장서 열린 제34회 한·일해협연안 시도현 교류 이사회의를 마치고 기념촬영을 하고 있다. 왼쪽부터 박천수 제주특별자치도 행정부지사, 히라타 켄 나가사키현 지사, 강명수 전남광주통합특별시 산업경제부시장, 무라오카 쓰구마사 야마구치현지사, 오석근 부산광역시 경제부시장, 핫토리 세이타로 후쿠오카현지사, 최만림 경상남도 혁신성장부지사, 히쿠마 세이아 사가현부지사, 사진제공=전남광주통합특별시시청

삼성, 호남 반도체클러스터에 ‘교육·교통·용수’ 주문

전남광주 방문단에 확충 제안

국제학교 등 교육 환경 관심

시 “기업 요구… 행정 뒷받침”

광주 군공항에 반도체 클러스터를 조성하는 삼성전자가 전남광주통합특별시에 교육·교통·용수 등 정주여건과 기반시설을 자질 없이 준비해달라고 요청했다. 21일 전남광주통합특별시에 따르면 삼성전자는 삼성전자 평택캠퍼스를 방문한 통합특별시 방문단에 성공적인 호남권 반도체 클러스터 구축을 위해 교육 등 정주여건과 도로 등 교통인프라, 하수처리장

재이용수 확보 등이 필요하다는 의견을 전달했다. 민행배 시장과 실·국·본부장 등 주요 간부 20여명은 전남 세계 최대 규모의 반도체 생산기지인 삼성전자 평택캠퍼스와 고덕 국제화계획지구를 둘러봤다. 이 자리에서 삼성전자는 “임직원 종사자들이 현지에 정착하는 게 기업 입장에서 중요하다. 임직원들은 교육 여건에 대한 관심이 높고, 지역은 교육 여건이 부족하다는 인식이 있다. 국제학교나 외국인학교 등 수준 높은 교육 여건이 갖춰져야 한다”며 시에 교육 시설·여건 개선이 중요하다고 강조했다. 교통 인프라도 주요 과제로 제시됐다.

삼성전자는 팹 근무 인원이 많고 생선산물과 자체 운송 등에 따른 교통량이 상당해 반도체 산단 주변에 최소 8차선 이상의 도로 인프라가 필요하다는 의견을 전달했다. 이어 “팹 건설 과정에서 한때 건설노동자만 5만명에 이르렀다”며 “팹 건설 현장에 투입되는 중장비와 출퇴근 차량이 붐비면 교통 체증 문제가 심각하다”고 설명했다. 하수처리장 재이용수 확보도 꼽았다. 삼성 측은 “반도체 생산 시설 내 각종 냉각수로 쓸 수 있는 하수처리수 관련 기반시설 확충에 대해서도 기업의 ESG경영 전략 차원에서 중요하며 “잘 준비해 달라”고 했다. 이어 “2012년 평택캠퍼스

조성 계획 당시 허허벌판이 세계 최대 반도체 생산기지로 탈바꿈했다. 평택 고덕 국제화계획지구가 개발 중인데도 평택 전체 인구가 20만명으로 빠르게 늘어났다”며 팹 조성 과정에서의 지자체 차원의 준비와 지원이 필요하다는 점을 역설했다. 시는 반도체산업지원실을 중심으로 반도체 클러스터에 필요한 부지·전력·용수 등 핵심 기반 시설과 정주·교통 여건 등을 준비하고 있다. 통합재정지원금을 통해 기업이 원하는 분야에 과감하고 실질적인 지원을 한다는 계획이다. 배미경 대변인은 “기업 요청이 구체적인 만큼 행정도 미리 준비해 충분히 뒷받침하겠다”고 밝혔다. 양동민 기자 yang00@

이송체계 개편에도 중증환자 현장체류 늘어

전남 평균 18초 증가…광주 평균 1분 24초 단축

응급환자가 치료받을 병원을 찾기 못하는 이른바 ‘응급실 뱅뱅이’를 줄이기 위해 이송체계를 개편했지만, 전남에서는 중증환자의 현장체류시간이 오히려 늘어난 것으로 나타났다. 광주는 체류시간이 줄어 지역별로 성과가 엇갈렸다. 정부가 시범사업을 전국으로 확대한 가운데 환자 이송과 병원 수용을 뒷받침할 정보망 연계, 전문인력 확보 등도 여전히 과제로 남아 있다. 21일 국회 보건복지위원회 소속 더불어민주당 소병훈 의원이 국립중앙의료원 등으로부터 제출받은 자료에 따르면, 올해 3~5월 광주·전남·전북에서 실시한 응급환자 이송체계 개편 시범사업에서 전남 중증환자의 평균 현장체류시간은 13분이었다. 지난해 같은 기간보다 18초 늘었다. 분석 대상은 병원 전 중증도 분류인 ‘Pre-KTAS’ 1~2등급 환자다. 전남은 장시간 체류 환자에서도 개선이 더됐다. 체류시간이 긴 상위 1% 환자의 현장체류시간은 61분 36초로 전년 동기보다 2분 30초 증가했다. 다만 상위 5%의 체류시간은 32분으로 36초 줄었다. 광주는 평균 현장체류시간이 16분 6초로 1분 24초 단축됐다. 장시간 체류 상위 1%는 53분 54초로 6분, 상위 5%는 31분 24초로 1분 24초 각각 줄었다. 전남과 달리 세 지표 모두 개선됐지만, 평균 체류시간 자체는 전남보다 길었다.

함께 시범사업을 진행한 전북은 평균 현장체류시간이 12분 54초로 24초 감소했다. 장시간 체류 상위 1%는 62분 12초로 4분 48초 줄었다. 환자를 이송할 병원을 선정하는 과정에서 성과가 확인됐다. 광주·전라 광역응급의료상황실의 병원선정 처리시간 중위수는 지난해 27분에서 올해 시범사업 기간 18분으로 단축됐다. 구급대가 상황실에 병원 선정을 요청하기 전 문의한 의료기관 수도 평균 5.8곳에서 3.8곳으로 감소했다. 그러나 병원 선정에 걸리는 시간이 줄어든 것이 실제 환자 수용과 최종치료로 이어졌는지를 확인할 체계는 충분히 갖춰지지 않은 것으로 나타났다. 정부는 시범사업을 거쳐 지난 9월 21일부터 이송체계를 전국으로 확대했지만, 관계기관의 환자·이송정보는 실시간으로 자동 연계되지 않고 있다. 국립중앙의료원에 따르면 소방청의 ‘119구급차마트시스템’과 중앙응급의료센터의 ‘차세대 응급의료 상황관리 시스템’은 자동 연계 없이 운영 중이다. 광역응급의료상황실 담당자가 별도의 119 시스템에 접속해 환자정보를 확인하고, 병원선정 정보를 직접 등록·공유해야 한다. 이송 이후의 상황을 분석하는 데도 한계가 있다. 구급활동일지와 국가응급진료정보망의 기록이 동일한 환자의 것인지 직접 확인할 공통 식별정보가 없어 확률적 매칭에 의존하고 있다. 이신하 기자 goback@gwangnam.co.kr

반도체·공공의료 분야 개방형 직위 9명 공모

내달 2~6일까지…반도체산업지원실장·보건의료혁신본부장 등

전남광주통합특별시가 반도체 국가산단 조성과 국립과대학 설립 등 핵심 현안을 이룰 개방형 직위 9명을 공개 모집한다. 산업·의료 분야 책임자부터 중앙정부·국회와의 협력, 자치법규 정비, 기업고충과 권역별 민원 처리를 맡을 인력까지 선발한다. 전남광주통합특별시는 21일 반도체산업지원실장과 지역보건의료혁신본부장, 대외협력본부장, 민주인권평화국장, 법무실장, 기업고충센터장, 통합·종합·동부민원실장에 대한 공개모집 공고를 냈다. 이번 공모는 반도체 산업 육성과 공공의료 확충을 추진할 전문인력을 확보하고, 통합 이후 행정체계 정비와 시민·기

업의 민원 대응을 담당할 책임자를 선발하기 위한 것이다. 모집 직위는 1급 상당부터 4급 상당까지다. 1급 상당인 반도체산업지원실장은 반도체 국가산단 조성과 기반시설 확충, 투자기금 유치 등을 맡는다. 2급인 지역보건의료혁신본부장은 지역 간 의료격차 해소와 공공의료 확충, 국립 의과대학 설립 등을 추진한다. 3급 상당 직위로는 대외협력본부장과 민주인권평화국장, 법무실장을 모집한다. 원서 접수 기간은 11월 2일부터 6일까지다. 통합특별시는 서류심사와 면접 등을 거쳐 11월 말께 최종 합격자를 선발할 예정이다. 이현규 기자 gnnews1@

전남광주, GGM 노사 갈등 중재 권고안 마련

노조 근로시간 면제·상여금 인상 등 이견 조율

전남광주통합특별시는 광주글로벌모터스(GGM) 노사 갈등의 핵심 쟁점에 대해 양측 이견을 조율하고, 후속 교섭의 토대가 될 조정·중재 권고안을 마련했다고 21일 밝혔다. 시는 이날 노사민정협의회 산하 ‘조정·중재 특별위원회’를 열어 노조 근로시간 면제(타임오프), 노조 사무실 제공, 정기 상여금 인상 등 주요 쟁점에 대한 권고안을 도출했다. GGM 노조는 노동권 보장을 요구하고, 사측은 누적 생산 35만 대 달성까지 상생협약 준수를 강조하면서 입장 차이를 좁히지 못했다. 노사 갈등은 노동당국의 수사로 이어져

지난 1일 광주지방고용노동청은 부당노동행위 혐의와 관련, GGM 본사를 압수 수색했다. 당국은 지난해 9월 노조가 내건 현수막을 사측이 훼손하는 등 노조 활동을 방해했는지 여부를 조사하고 있다. 노조 측은 박근혜 급속노조 광주전남지부장과 김승원 GGM지회 사무장이 민형배 시장의 적극 개입을 요구하며 지난 12일부터 열흘째 광주청사 앞에서 단식농성을 하고 있다. 시는 이번 권고안은 장기간 교착 상태에 놓인 노사 양측이 이견을 좁혀 나가는 논의의 토대를 마련했다는 데 의미가 있다고 평가했다. 이현규 기자 gnnews1@

미가동 기업 현황·원인 파악…맞춤 지원 필요

▶1면에서 특히 전남광주지역은 인공지능과 미래 모빌리티 등 신산업을 중심으로 신규 투자 유치와 산업기반 확충에 힘을 쏟고 있다. 새로운 기업을 유치하고 산업용지를 공급하는 것뿐 아니라 입주기업이 계획한 투자를 실행하고 안정적으로 공장을 운영하도록 지원하는 일도 중요해지고 있다. 이를 위해서는 미가동 기업의 현황과 원인을 구체적으로 파악하는 작업이 필요하다. 공장 건축 지연인지, 자금 부족이나 허가 부진 때문인지, 당초 투자계획이 변경된 것인지에 따라 필요한 지원책이 달라질 수 있어야 한다. 기업별 투자 진행 상황과 향후 가동 계획을 체계적으로 점검하고, 가동이 늦어지는 원인에 맞춰 지원을 연계해야 한다는 지적이다. 산단 관계자는 “기업별로 투자 일정과 자금 사정이 다른 만큼 단순히 미가동 기업 수만 볼 것이 아니라 가동이 늦어지는

원인을 구체적으로 파악할 필요가 있다”며 “산업단지는 기업을 유치하고 용지를 분양하는 것에서 끝나는 게 아니라 실제 생산과 고용으로 이어져야 지역경제에도 도움이 된다”고 말했다. 산업단지 정책의 성과를 평가하는 기준도 분양과 입주 실적에서 생산과 고용까지 넓혀야 한다는 목소리가 나온다. 얼마나 많은 용지를 분양했는지뿐 아니라 실제 공장이 얼마나 가동되고, 투자가 얼마나 이뤄지며, 지역 일자리가 얼마나 늘었는지를 함께 살펴야 산업단지가 지역경제의 생산 기반으로 기능하는지를 제대로 판단할 수 있기 때문이다. 산업계 관계자는 “산업단지는 용지가 분양됐다고 해서 곧바로 생산과 고용이 발생하는 구조가 아니다”며 “분양과 입주 실적뿐 아니라 실제 공장 가동 여부와 투자 규모, 고용 등을 함께 점검해 기업이 입주 이후 생산활동까지 이어갈 수 있도록 지원할 필요가 있다”고 강조했다.