

버스타기 좋은안동

2021 안동시 예산 시민 토론회

일시 2021년 11월 13일(토) 오후 4시 30분

장소 모디 684(구 안동역, 경북 안동시 경동로 684)

문의 010-6543-7466

주최 안동청년공감네트워크 / 버스타기좋은안동 with 강남

목차

안동시 예산 살펴보기
- 안동시 결산 및 교통 예산을 중심으로 1

안동시 버스 예산 이렇게 씀시다 6

버스타기좋은안동with강남 활동보고 17

언론 기고 모음 19

들어가며

2019년 5월, 주어진 대로 살기보다 조금은 다르게 살고 싶은 우리들을 위해 안동청년공감네트워크를 시작했습니다. 지방소멸 시대, 지역 청년들이 주체가 되어 스스로와 지역사회의 변화를 바라며 3년간 활동해왔습니다.

작년부터 안동시 예산을 살펴보는 안동시민예산학교를 진행했습니다. 더 많은 시민들과 지역 예산을 나누기 위해 2020년 11월 18일, 안동시 예산 시민토론회 ‘안동시 살림살이 괜찮니껴?’를 열었습니다. 올해는 다양한 시민의 이동권 증진, 버스 이용의 공공성 확대, 기후위기 시대 녹색교통 활성화, 버스를 매개로 하는 시민 네트워크를 형성하기 위해, 시민프로젝트인 ‘버스타기 좋은 안동with강남’을 시작했습니다.

이번 토론회에선 시민들의 이동수단인 시내버스 관련 예산 분석과 이를 통한 안동시 시내버스 정책 개선 방안을 모색합니다. 지역의 소중한 살림살이인 ‘예산’과 시민들의 발인 ‘버스’ 문제를 연계한 이번 토론회를 통해, 더 친근하게 시민들과 안동시 예산 쓰임을 다루고자 합니다. 숫자로 박제된 예산을 넘어, 시민들의 삶이 담긴 예산 논의를 기대합니다.

일상을 살아가는 시민 여러분 모두 지역 예산 전문가입니다. 이번 자료집과 토론회가 작게나마 지역 예산과 시민들의 거리를 좁히고, 시민들의 예산이 더 소중하게 쓰일 수 있는 마중물이 되길 바랍니다. 시내버스 의제를 넘어 다양한 분야에서 공론장이 펼쳐질 수 있도록 함께 하겠습니다.

시민토론회 자리를 빛내준 하승우 이후연구소장, 김서현 안동MBC기자, 김성진 경북도의원과 행사 준비에 도움주신 모든 분들, 토론회에 참여하는 모든 분들께 감사드립니다. 올해 3번의 버스시민학교와 3번의 도시와교통 포럼에 연사로 와주신 이유진, 이주현, 김상철, 박용남, 채아람, 정현수님께도 감사드립니다. 바쁜 의정 활동 가운데 버스타기 좋은 안동 활동에 많은 도움주신 이경란, 정복순, 이재갑 안동시의원에게도 감사를 전합니다. 그리고 안동시민예산학교 수강생들과 ‘버스타기좋은안동with강남’ 밴드 회원분들에게도 감사를 전합니다. 기후위기안동비상행동을 비롯한 안동의 변화를 바라는 모든 분들께도 감사드립니다. 마지막으로 안동청년공감네트워크와 함께 해주신 아름다운재단과에 깊은 감사의 인사를 드립니다. 앞으로도 안동청년공감네트워크는 지역 사회의 변화를 위해 꾸준히 걸어갈 것입니다.

안동청년공감네트워크 대표 허승규

1. 안동시 예산 살펴보기

-안동시 결산 및 교통 예산을 중심으로

하승우(이후연구소 소장)

1) 결산공시로 본 안동시 재정 현황

	2018	2019	2020
세입(기금 포함)	1조 4,337억원	1조 6,915억원	1조 7,317억원
세출(기금 포함)	1조 985억원	1조 3,832억원	1조 4,049억원
기금운영	225억원	901억원	945억원
지방교부세	5,144억원(41.53%)	6,056억원(42.22%)	5,222억원(35.55%)
보조금	3,039억원(24.54%)	3,872억원(27%)	5,375억원(36.59%)
지방세 징수 실적	839억원(6.77%)	823억원(5.74%)	955억원(6.50%)
사회복지비	2,353억원	2,870억원	3,320억원
지방보조금 교부	1,221억원	1,366억원	1,460억원
전체 자산	4조 9,198억원	5조 1,785억원	5조 5,790억원
수의계약 비중	945억원	990억원	1,346억원
1인당 지방세부담	51만원	51만원	60만원
1인당 세출	587만원	744만원	759만원
1인당 사회복지비	14만원	17만원	20만원

- 기금은 재정안정화기금 600억원, 농축산물가격안정화기금 244억원 등의 순이다. 재정안정화기금은 “1. 경상일반재원의 합계 금액이 최근 3년 평균금액보다 감소한 경우, 2. 대규모 재난 및 재해의 발생, 지역경제 상황의 현저한 악화 등으로 기금 사용의 필요성이 인정되는 경우, 3. 지역경제 활성화를 위한 소요 경비, 4. 총사업비 중 안동시(이하 "시"라 한다)의 재원으로 100억 원 이상을 부담하는 대규모 사업에 필요한 경비, 5. 사유재산 확보를 위해 기금 사용의 필요성이 인정되는 경우”(안동시 재정안정화기금 설치 및 운용 조례) 등 매우 포괄적인 용도로 사용될 수 있다.

- 재정자립도: 2020년 기준 10.52%, 재정자주도 51.95%. 일반회계 기준 자주재원 6,880억원이다. 그리고 2020년 지방자치단체 전체 예산 중 행정운영경비, 재무활동을 제외하고 사업 추진을 위해 직접·간접적으로 소요되는 예산의 비중을 뜻하는 정책사업 비중이 83.9%이다. 안동시의 재정상황이 나쁘다고 판단하기 어렵다.

- 지방채 발행 한도액: 2020년 기준 643억원이며, 안동시의 채무는 0원이기 때문에 발행 여력이 있다.

- 시책추진업무추진비 집행내역에서 지역특산물 구입·홍보 비중이 꽤 높다. 어디서 사서 누구에게 전달되었는지 확인이 필요하다.

- 지방세 수입 중 자동차세가 2018년 267억원, 2019년 252억원, 2020년 250억원으로 가장 비중이 높다. 나머지는 지방소득세와 재산세, 담배소비세, 지방소비세 등의 순이다. 지방세 재원의 다각화가 필요하다.

- 2020년 사회복지비 지출 중 노인·청소년 1,271억원, 보육·가족 및 여성 645억원, 기초생활보장 620억원, 취약계층 지원 520억원, 노동 140억원, 주택 76억원, 보훈 44억원의 순이다. 이 중 시비는 952억원. 노인·청소년 298억원, 보육·가족 및 여성 221억원, 기초생활보장 182억원, 취약계층지원 170억원, 보훈 36억원, 노동 34억원, 주택 8억원의 순이다. 안동시의 특별한 사회복지정책이 보이지 않는다.

- 2020년 지방보조금이 1,460억원으로 유사 지자체 평균 806억원보다 654억원이 많다. 2020년 지방보조금 중 사회복지시설 보조 540억원, 민간경상보조 474억원, 사회복지사업 보조 260억원, 민간자본보조 112억원, 민간행사보조 46억원, 민간단체운영비보조 25억원의 순이다. 지방보조금이 다른 지자체에 비해 많은 편이기 때문에 보조금 사용처에 대한 확인이 필요하다. 한국지방행정연구원의 재정분석 보고서는 지방보조금 심의위원회 개최를 통해 보조사업 성과평가를 실시하고 미흡 등급을 받은 사업은 예산 삭감하는 등의 적극적인 노력이 필요하다고 권고한다.

- 1천만원 이상 총계약 중 수의계약 비중이 57.93%다. 기존 대비 건수는 줄었지만 금액은 증가했다. 수의계약 증가 원인과 문제점에 대한 확인이 필요하다.

2) 결산서로 본 안동시 재정

		2019	2020
잉여금		3,082억원	3,267억원
순세계잉여금		1,379억원	1,453억원
	일반회계	918억원	925억원
	특별회계	460억원	528억원
초과 세입금		139억원	131억원
집행 잔액		1,239억원	1,322억원
	지출잔액	758억원	1,030억원
	예비비	421억원(특별회계)	212억원(특별회계)

- 집행 잔액에서 기록하지 않은 항목은 보조금 정산잔액, 예산절감액, 계획변경 등 집행사유미발생, 낙찰차액이다. 안동시의 경우 순세계잉여금은 주로 집행 잔액에서 발생하고 있다. 사업계획과 집행이 효과적이지 않음을 뜻한다.

- 2020년의 경우 잉여금이 세입의 20%를 차지한다. 잉여금에서 명시이월을 비롯한 이월금이 1,687억원, 보조금 실제반납금이 125억원을 차지한다. 본예산의 세입이 지나치게 적게 편성되는 것도 원인이라 할 수 있다. 합리적인 예산편성이 필요하다.

- 순세계잉여금이 지속적으로 증가한다. 일반회계의 순세계잉여금이 9백억원 이상 발생한다는 것은 문제다. 재정계획성을 기준으로 평가할 때 안동시의 중기재정계획반영율은 80.36%로 유사 단체 평균 94.77%와 비교할 때 크게 떨어진다.

3) 일반회계 세출결산 현황으로 본 안동시 교통

(단위: 천원)

목항목	2018	2019	2020
수송 및 교통	680억원	930억원	561억원
교통행정과 예산/결산		335/292억원	365/352억원
시민편의 교통환경 조성		30,852,495	31,171,919
대중교통 육성 지원		30,835,808	31,152,993
교통계획 수립 및 교통업무 추진		954,533	818,366
운수업체 재정지원		17,941,314	19,390,060
버스 및 택시승강장 관리		385,926	537,121
주차장 건설		6,570,282	2,577,817
(국)특별교통수단구입 지원		41,816	84,000
(국)교통약자를위한저상버스구입지원		268,713	189,506
(국)광역버스정보시스템구축사업		1,362,325	135,940
(국)첨단안전장치장착시군지원		56,776	4,400
(균)공공형택시지원사업(행복택시)		176,285	260,990
(도)벽지도선손실보상금		368,507	
(도)모범운수종사자해외연수		10,800	
(도)시내및농어촌버스운송사업재정지원		957,662	
(도)여객자동차터미널환경개선		166,990	27,000
(도)저상버스운영비지원		50,000	65,000
(도)시내농어촌버스대폐차지원		210,000	
(도)도청신도시은행시내버스결손지원		1,240,000	
(국)불법촬영카메라탐지장비구입지원		1,520	
(균)도시공공형버스 지원		600,000	140,000
(국)제4차택시총량제용역		18,500	
(도)횡단보도 투광기보급사업		19,517	
(도)택시운수종사자자동혈압측정기 지원사업		5,940	
(도)절대주정차금지구간표시사업		28,400	
버스정보시스템(BIS) 구축 및 운영			215,101
(국)택시감차보상지원			360,000
(균)공영주차장건립지원			255,702
(국)고령자운전면허자진반납인센티브			34,445
(도)시내농어촌버스재정 및 결손지원			3,515,506
(도)택시음주측정기구입지원			2,450
(도)전세버스음주측정기구입지원			5,986
(도)시내농어촌버스및공영버스구입비지원			120,000
(도)교통안전시설보급사업			120,000
(도)5030속도관리구역안전표지판설치			299,999
(균)어린이보호구역 개선사업			80,000
(균)무인단속장비 설치사업			618,000
(도)코로나피해법인택시건전경영지원사업			23,400
(도)도청신도시교통안전시설물설치			628,720
(도)전세버스안전영상기록장치교체설치지원			14,175
(도)코로나피해시내농어촌버스손실금지원			466,278
트롤리버스 구입비 지원			222,532

(국)일반택시기사긴급고용안정지원			192,000
(국)벽지노선손실보상금			22,000

- 음영 칸은 이월액이다.
- 교통행정과의 예산 대부분이 대중교통에 집행되고 있는데, 전체 세출 예산에서 차지하는 비중이 2.5% 정도다. 공공교통의 활성화가 필요하다고 인정되면 더욱 적극적으로 예산을 투입할 수 있다.
- 아래는 2021년 1월 기초자치단체 중 최초로 준공영제를 도입한 청주시의 2021년 예산 항목이다.

준공영제 재정지원	시골마을 행복택시 도입
공영(마을)버스 운행손실 보조	시민안심택시 운영 지원
벽지노선 손실보상	택시카드결제 수수료 지원(보조)
시내버스요금 단일화 손실금지원	택시카드결제 수수료 지원(자체)
시내버스 무료환승 보전	영업용 차량 이용 농산물 홍보
저상버스 도입 보조	택시 운행정보관리시스템 구축 운영사업
공영버스 구입	국가비상대비 업무추진(교통분야)
전기 시내버스 도입 보조(국)	시내(공영)버스 회계감사 및 운송원가 산정 용역
전기 시내버스 도입 보조(국)	시내버스 경영 및 서비스평가 용역
공공형 버스 지원	오송역 버스환승센터 개선사업
광역알뜰교통카드 연계 마일리지 지원	준공영제관리위원회 운영
운수업계 유가보조금 지원	

- 청주시와 안동시의 차이는 요금과 관리체계다.
- 청주시 대중교통과의 경우 2021년 예산이 약 888억원으로 본예산의 3.4% 정도다. 교통사업특별회계에서도 대중교통과의 예산은 29억 정도다.

2. 안동시 버스 예산 이렇게 씀시다

안동청년공감네트워크 대표
버스타기 좋은 안동with강남
허승규

1) 왜 시내버스에 투자하는가? 버스에 투자하는 예산, 비용에서 효용으로!

(1) 보편적 시민권으로서의 대중교통

- 민주주의 사회에서 시민이라면 마땅히 누려야 할 기본적인 권리를 ‘시민권’이라 한다. 편리한 대중교통은 자차로 이동할 수 없는 시민들의 권리를 보장한다. 청소년들은 연령 제한으로 운전할 수가 없다. 운전할 수 있는 나이가 되어도 자차를 소유할 경제적 조건이 어렵다. 자동차가 보편화되지 않았던 시절을 살아온 어르신들, 과거에 운전을 하였지만 나이가 들어서 면허를 반납한 어르신들 또한 교통약자에 속한다. 청소년과 어르신이 아니어도 경제적인 부담 때문에 자차가 없는 분들이 있다. 장애가 있는 분들도 이동권의 제한이 있다. 자차 이동이 보편적이고, 대중교통이 불편한 사회에서 수많은 교통 약자들의 시민권은 제한된다. 대중교통 문제는 보편적인 시민권, 이동권의 문제로 바라봐야 한다.

(2) 시내버스 예산의 공공적인 성격

- 한국의 버스 운영 체계는 100% 민영도, 100% 공영도 아니다. 시내버스를 운영하는 운수업체에 막대한 세금이 들어간다. 안동시의 경우 2019년 운수업체 재정지원에 179억, 2020년 193억이 투입되었다. 운수업체 재정지원 항목 외에도 대중교통 환경과 관련된 다양한 세금이 들어간다. 한국의 버스 운영 체계는 세금이라는 공공자금이 들어가지 않으면 지속 불가능하다. 세금을 내는 시민들 입장에서 시내버스는 공공재의 성격을 띤다.

- 시내버스 활성화의 최우선 목적은 다양한 시민들의 이동권 증진이다. 이윤 추구가 우선 원리가 아닌 것이다. 그럼에도 운수업체는 민간기업이기 때문에 수익 추구가 우선되어야 한다. 이윤 추구가 우선이 아닌 대중교통의 지향과, 시내버스를 운영하는 민간기업의 이윤 추구 원리가 상충되는 체계가 현재의 시내버스 운영체계다. 상충되는 원리를 절충하기 위해 시내버스 업체 적자 손실을 공공에서 메꿔주고 있다. 버스 이용으로 인한 적자분을 공공에 부담하는 시스템이다. 예산지출에 있어서 공공성의 관점이 필요한 이유다.

(3) 기후위기 시대의 녹색교통

- 지구 온도는 1만 년 동안 4~5도 상승했지만, 최근 150년 동안 1도가 올랐다. 산업화 이후 화석연료에 의존한 인간의 삶은 탄소 배출을 압도적으로 높였고, 높은 탄소 배출은 기온을 가파르게 상승시켰다. 지구 평균 온도가 단 1도가 올랐음에도 기상 이변과 기후 재난이 끊이지 않는다. 지구 온도가 2도 이상 오르는 것은 지구 재앙이다. 기온 상승을 1.5도로 낮추기 위해 온실가스 배출량을 지금의 절반으로 줄

이고, 2050년 탄소배출 제로를 달성해야 한다. 유엔 ‘기후변화에 관한 정부 간 협의체(IPCC)’는 지금 속도대로 화석연료를 사용하고 온실가스를 배출하면 2040년 최후 한계인 1.5도에 도달한다고 예측했다. 이처럼 기후위기에 대응하는 탄소중립 정책은 피할 수 없는 대세다. 교통 분야 또한 대대적인 녹색 전환이 필요하다. 자동차의 주된 화석연료인 석유가 고갈되고 있으며, 자가용 증가로 인한 대기질 오염도 기후위기의 중요한 원인이다.

- 내연기관차를 전기차로 대체하는 것은 필요하지만 그것만으론 한계가 있다. 우리에게 익숙한 삶의 방식인 대량생산·대량소비·대량 유통·대량 폐기를 유지하면서 인류가 달성해야 할 기후위기 대응 목표는 이룰 수 없다. 성장지상주의적인 경제사회 시스템을 순환과 생태 지향의 경제사회 시스템으로 전환해야 한다. 자가용, 항공 수송 부담률을 낮추고 대중교통, 자전거, 도보와 같은 녹색교통 수송 부담률을 높여야 한다. 우리는 코로나 팬더믹을 겪으면서 준비되지 않은 급격한 재난 상황에서, 사회적 약자와 평범한 시민들이 감당한 고통을 학습했다. 어느 날 갑자기 자동차와 비행기를 못 타게 된다면 어떻게 될까? 지금부터 녹색교통의 영역을 확충해야 기후위기, 기후재난에 대비할 수 있다.

(4) 대중교통 활성화의 또다른 외부효과

- 최근 가구당 자차 소유가 늘면서 도심 및 주택가 주차난 문제는 고질적인 문제다. 대중교통 활성화보다 주차문제를 우선 해결해야 한다는 여론이 있다. 대중교통 활성화를 통해 자차 수송분담률과 이동량이 감소하면, 주차난 해소에 도움이 된다. 자차가 있더라도 도심 방문 시 차를 두고 이동할 경우 원도심 주차난 해소에도 기여할 수 있다. 한편 대중교통이 편리한 타도시에 살다가 직장 때문에 안동에 오게 된 청년들이 대중교통이 불편해서 차를 구입하는 경우를 종종 볼 수 있다. 대중교통 활성화는 차를 살지 말지 고민하는 시민들에게 선택의 폭을 넓혀준다. 자차 소유가 감소하면 자연스럽게 주차난 해소에 보탬이 된다.

- 대중교통 활성화와 주차난 해소의 상호 연계성을 고려한다면, 주차장 증설 예산과 대중교통 개선 예산을 비교해서 예산 지출의 효율성을 따져볼 수 있다. 주차장을 증설하자는 민원에 한정된 예산과 부지 확보의 어려움을 호소하는 공무원의 답변은 익숙한 모습이다. 주차 불편 여론과 대중교통 활성화 여론을 연결하여 더 나은 교통권·이동권 논의로 나아갈 수 있다. 또한 승용차 통행량 증가로 인한 도로 신설 및 확장에 드는 예산을 다른 예산으로 쓸 수가 있다. 최근 안동시 강남동(정하동) 시민운동장 우회도로 건설이 큰 논란을 빚고 있다. 대중교통 활성화는 무분별한 도로 건설 및 확장이 아닌 다른 방식의 예산 사용을 가능케 한다.

- 주차난 해소 외에도 어르신들의 건강권에 기여할 수 있다. 대중교통 활성화는 거동이 불편한 어르신들의 이동의 자유를 확대한다. 외출 시간과 도보 시간이 늘어나 건강 증진 효과가 있다. 또한 자차 의존 감소로 인해 청소년 및 어르신들의 자립적인 사회관계에 기여한다. 이동의 자유는 사회 활동의 자유를 증진시킨다. 인간의 삶은 생계 활동이 전부다 아니다. 사회적 관계와 만남은 개인의 영역을 사회로 확장하여 공동체에 기여한다. 이동의 자유는 시장주의적 개인이 아닌 사회적 개인으로 거듭나게 한다. 사회적 개인들이 활발하게 활동할 수 있는 지역사회야말로, 풍성한 지역민주주의가 구현되는 곳일 테다. 편리한 대중교통에 내포된 사회적 가치는 지역민주주의의 관점에서 조명할 필요가 있다.

(5) 결론

- ‘재정건전성’이란 잣대의 함정 : 회계상으로 잡히지 않는 버스 이용 증진의 효용은 재정건전성이란 잣대로 판단할 수 없다. 줄여야 하는 낭비되는 예산과 투자할수록 다양한 공익적 효과를 창출하는 예산은, 같은 규모의 예산이라도, 예산 쓰임의 적정성이 다르다. 버스 이용의 재정건전성은 예산의 규모가 아닌 예산의 적정성으로 봐야 한다. 버스 관련 예산이 제대로 쓰이고 있는지, 운수업체에 지원되는 재정의 항목이 적절한지 등을 종합적으로 살펴야 한다.

- 시내버스 예산 관점의 ‘옳음’ : 민주주의 사회에서 시민 누구라면 누려야 하는 최소한의 기본적인 권리는, 인간 존엄성이란 보편적 가치 실현의 명분을 지닌다. 이제 인류는 투표할 수 있는 권리, 사상의 자유, 최소한의 기초생활보장, 깨끗하고 안전한 물을 마실 수 있는 권리 등을 두고 ‘효율성’이란 잣대를 들이대지 않는다. 마찬가지로 보편적인 이동권은 가장 기초적인 시민권에 해당된다. 현대 사회에서 의무교육의 영역은 점점 확대되어 왔다. 민주주의가 발달할수록 보편적인 이동권도 확대되었다. 그동안 많은 시민들이 누리지 못 했던 정당한 권리를 이제 당당하게 요구하고 보장받을 수 있어야 한다.

- 시내버스 예산 관점의 ‘좋은’ : 기후위기 시대 녹색교통의 관점에서 시내버스 이용의 편익은 점점 커지고 있다. 세계적으로 탄소 배출을 줄이는 탄소중립 예산이 확산되고 있다. 재정과 회계의 기준이 변하는 것이다. 이 외에도 자차 수송 부담률 감소로 인한 주차난 해소, 도보 활동의 증가에 따른 어르신 건강 증진 효과, 자차 의존 감소로 인해 청소년 및 어르신들의 자립적인 사회관계에 기여하는 점 등은 버스 이용의 또 다른 편익이다. 대중교통의 편익은 이동의 자유에만 머무르지 않고 사회 활동의 자유를 증진시켜 지역민주주의에 기여한다.

2) 어떻게 예산을 쓸 수 있을까? 지방소멸 시대 청소년 교통복지 정책 제안

- 위에서 대중교통 활성화의 다양한 편익을 살펴보았다. 그렇다면 안동시 대중교통 활성화를 위해서 안동시 예산을 어떻게 쓸 수 있을까? 다양한 정책이 있겠지만 지방소멸이 화두인 지역사회, 청소년과 학부모들에게 초점을 맞춘 교통복지 정책을 시범적으로 해보길 제안한다. 세계의 많은 도시들이 대중교통 활성화의 다양한 편익을 발견하고 버스 이용의 효능을 높이는 요금지원 정책을 실시하고 있다. 최근 경기 화성시에서 기후위기에 대응하는 화성형 그린뉴딜 정책의 일환으로 무상교통 정책을 도입했다. 화성시 사례를 먼저 살펴보자.

(1) 경기 화성시 무상교통 정책 사례

가. 정책 개념, 배경, 목적 및 추진 과정

- 정책 개념 : ‘화성시민이 무료로 버스를 이용하는 친환경 대중교통 정책으로 기후위기의 주범으로 꼽히는 교통부문의 탄소배출을 줄이기 위한 정책이며, 세계 주요 국가들이 시행하는 혁신적 교통정책’이다. 국민 누구나 자유롭게 안전하게 이동할 수 있는 권리 존재이며, 개별 국민이 처한 상황과 무관하게 최소한의 기초적인 교통서비스를 보장받을 권리가 있다는 관점으로 출발했다.

- 정책 배경과 목적 : 기후위기의 주된 원인인 탄소배출을 줄이기 위한 대중교통 이용 활성화 정책 필요성과 자가용 없는 시민들의 이동권 보장을 통한 시민행복 추구 필요성이 배경이다. 이를 통해 교통기본권을 충족하고, 시민이동권·행복추구권·생활권을 보장하고, 에너지·환경비용 및 교통혼잡에 따른 시간과 사회적 비용 절감을 목적으로 한다.

-추진 과정

: 2020년 5월, <화성시 대중교통육성 및 이용촉진에 관한 조례 개정>을 통해 교통비 지원사업의 근거를 마련했다.

: 2020년 11월, 화성시 거주 만7세~18세 아동·청소년 125,875명~145,954명 대상으로 1단계 무상교통 정책을 실시했다. 1인당 연간 지원 상한액은 만7세~12세 525,600원이며, 만13~18세 1,090,800원이다.

: 2021년 7월, 만65세 이상 시민 대상으로 2단계 무상교통 정책을 실시했다. 2020년 기준 대상 인원은 약76,000명이며, 연간 지원 상한액 1,566,000원이다. 2021년은 하반기만 기준으로 783,000원이다.

(*2021년 10월, 화성시 거주 만19세~23세 청년 대상 무상교통 시행 예정)

: 2020년 2개월치 1단계 무상교통 정책 시행 총예산은 25억 3천만원이다. 교통비 약19억, 운영비 약6억 3천만원이다. 운영비는 시스템 구축비, 무상교통 카드 발급비, 용역비 및 사업 홍보비, 행사 운영비로 구성된다.

: 2021년은 무상교통 정책 예산은 약207억원이다. 교통비 약200억, 운영비 약6억 4천만원이다. 운영비는 시스템 운영비, 무상교통 카드 발급비, 사업 홍보비로 구성된다.

나. 화성시 무상교통 사업 성과평가 용역 중간보고 결과(2021.8)

-2021년 8월, 화성시 무상교통 사업 성과평가 용역 중간보고 결과를 보면 8개월 가량 무상교통 정책을 실시한 이후 어떻게 운영되었는지 확인할 수 있다.

-무상교통 홈페이지 가입 현황 : 2021년 6월 기준으로 32,400명이다. 화성시 어린이 및 청소년 인구 125,875명 대비 약25.7% 인원이 가입했다.

-실제 지원금 지급액 : 2020년 11월~2021년 6월, 8개월간 누적지원금 약7억 6천만원이다. 누적 인원은 66,577명이다. 교통비 지원금 예산 대비 누적지원금액 비율 3.5%이다. **1년치 추정 비율은 5.2%다.**

-무상교통카드 발급률 : 전체 대상 인원중 25.4%이다. 무상교통 카드발급 건수 대비 지원금

지급인원수 비율은 35.4%이다.

- 무상교통 사업 대상자 대중교통 이용 인원수 증가율 : 경기도 및 화성시와 유사한 도내 타 도농복합 시의 2020년, 2021년 3월 일평균 어린이 및 청소년 대중교통 이용인원수 분석결과 화성시 대중교통 이용인원수 증가율은 타 지자체 대비 평균 약51%가 높다.

- 이용자 유형, 일평균 통행횟수, 시간대 분석 : 무상교통 카드 이용자 유형 분석 결과 청소년 90.4%, 어린이 9.6%로 청소년 이용이 대부분이다. 일평균 통행횟수 분석결과 평일 평균 6,514 통행, 주말 평균 3,142통행으로, 평일 이용이 높았으며, 시간대는 평일 8시~9시, 17~18시 사이 승차횟수가 가장 높았다. 주로 평일 등하교 시간대에 무상교통을 이용한다고 볼 수 있다.

- 무상교통 정책 만족도 및 화성시 인식 변화 : 설문조사 결과 86.7%가 만족한다고 응답했고, 정책시행 이후 화성시에 대한 인식이 긍정적으로 변했는지에 대해 84.4%가 그렇다고 응답했다.

- 버스 이용횟수, 교통비 지출, 버스 이용전환, 통행시간 변화 : 무상교통 시행 이후 버스 이용횟수가 주0.9회 증가했으며, 월간 교통비 지출은 어린이는 월6,840원, 청소년은 12,184원 감소했다. 특히 무상교통 정책 시행 이후 기존에 버스를 타지 않았던 대상 가운데 54.3%가 새롭게 버스를 이용했다고 응답했다. 54.3%에 해당하는 분들은 정책 시행 전에 주로 도보 및 승용차(보호자 동승)을 이용했다. 이들 가운데 50.2%가 통행시간이 감소했다고 응답했으며 통행시간은 평균 13.7분 감소했다.

- 소비 지출 및 외부 활동 변화 : 정책 시행 후 교통비를 제외한 지출이 증가했다고 응답한 비율은 33.1%다. 어린이 평균 23,043원, 청소년 평균 35,874원 증가했다. 정책 시행 이후 지출이 증가했다고 응답한 사람의 92.4%, 지출이 증가하지 않았다고 응답한 사람의 41.6%가 관내소비가 증가했다고 응답했다. 무상교통 정책 시행으로 인한 추가 지출이 주로 관내에서 이루어지며, 정책이 관내 소비 증진에 영향을 미치고 있다. 정책 시행 후 29.9%가 외부 활동이 증가했다고 응답했다. 주당 평균 3.2회 증가했다.

- 무상교통 정책 성과 및 비용 산정 항목 : 성과 산정 항목은 교통개선, 환경개선, 교통비지원(교통비절감), 건강증진, 경제활성화, 생활SOC예산절감(간접성과)이다. 세부 기준은 통행시간 절감, 교통사고 감소, 차량 운행비용 감소, 대기오염비용 절감 및 온실가스 저감, 교통비 지원, 스트레스 감소로 인한 사회비용 절감, 소비활성화로 인한 편익, 공공시설 이용 효율 증대 편익 등이다. 반면 비용은 교통비지원금, 전산시스템운영비, 사업홍보비, 무상교통카드발급이 등이다.

- 비용편익 분석 결과

A 코로나 상황 기준				
비용	총연간 직접성과	비용편익분석(B/C)	총연간 성과 (직접+간접성과)	비용편익분석(B/C)
17.4억	21억	1.2	86.6억	5.0
	*항목별 성과 교통개선 5.2억 환경개선 0.06억 교통비 지원 13.3억 건강증진 1.2억 경제활성화 1.2억		*항목별 성과 직접성과 21억 생활SOC예산절감 65.6억	
B 코로나 영향 삭제				
비용	총연간 직접성과	비용편익분석(B/C)	총연간 성과 (직접+간접성과)	비용편익분석(B/C)
28억	35.4억	1.3	101억	3.6
	*항목별 성과 교통개선 9.3억 환경개선 0.1억 교통비 지원 23.6억 건강증진 1.2억 경제활성화 1.2억		*항목별 성과 직접성과 35.4억 생활SOC예산절감 65.6억	
C 코로나 영향 삭제+무상교통카드발급률 100%기준				
비용	총연간 직접성과	비용편익분석(B/C)	총연간 성과 (직접+간접성과)	비용편익분석(B/C)
32.8억	67.5억	2.1	133.2억	4.1
	*항목별 성과 교통개선 36.5억 환경개선 0.4억 교통비 지원 28.2억 건강증진 1.2억 경제활성화 1.2억		*항목별 성과 직접성과 67.5억 생활SOC예산절감 65.6억	

<참고> 지하철 경로 무임승차의 복지편익 산출(아주대학교, 2014.10)

- 편익 항목 : 자살 및 우울증 감소로 인한 사회비용 감소 / 교통사고 감소로 인한 의료비 절감 / 경제활동 활성화를 통한 의료비 절감 / 경제활동 인구증가에 따른 기초생활수급예산절감 / 관광산업 활성화를 통한 지역경제 발전
- 연간 편익 총3,361억원, 비용편익분석결과(B/C) 1.84

(2) 안동시 청소년 교통복지 정책 제안 - 안동시 중고등학생 무상교통 도입

- 그렇다면 경기 화성시 사례처럼 안동시 청소년 대상으로 적용해보면 어떨까? 2020년 안동시 중학생 인구는 총4,489명(국공립 2,910명, 사립 1,579명)이며, 고등학생 인구는 총4,448명(일반 3,259명, 특성화 787명, 자율 402명)이다. 중고등학생 인구 총합은 총8,937명이다. 대한민국 학교 밖 청소년 비율은 2019년 기준, 여성가족부 통계에 의하면 4.2%다. 학교 밖 청소년 인구는 점차 늘어나는 추세다.

- 먼저 1단계로 중학생 및 학교 밖 청소년 대상 무상교통 정책을 실시한다. 인원은 약5,000명으로 잡고, 1인당 연간 지원금 상한액을 100만원으로 무상교통 정책을 시행하면, 교통비 지원 50억 및 운영비 5억(화성시 사례 준용) 합쳐서 총예산 55억원이 든다.

* 안동시 중학생 및 학교 밖 청소년 무상교통 정책 연간 예산

: 1인당 연간 지원금 상한액 100만원 x 5,000명+운영비 5억 = 55억원

* 안동시 중학생 및 학교 밖 청소년 무상교통 정책 초창기 지출 예상 금액

: 50억x5.2%(화성시 지원금 예산 대비 실제 누적지원금 연간 추정 비율)+운영비 5억=7억 6천만원

* 참고 : 경기 화성시 만13세~18세 연간 지원금 상한액 1,090,800원

- 경기 화성시의 교통비 지원금 예산 대비 누적지원금액 비율은 3.5%, 1년치 추정 비율은 5.2%다. 안동시에 비율을 그대로 대입하면 교통비 지원금 예산 50억의 5.2%인 2억 6천만원이 초창기 교통비 지원금 예산 금액이다. 운영비 5억원을 포함하면 초창기 지출 예산 금액은 7억 6천만원이다. 물론 사업이 진행되면서 홍보 효과에 따라 누적지원금액 비율은 높아질 것이다. 비율 상승을 감안하더라도 사업시행 첫 해부터 총예산을 전부 소진할 가능성은 낮다. 결론적으로 55억원을 들이면 안동시 전체 중학생 및 학교 밖 청소년 대상 무상교통 정책을 충분히 할 수 있다. 고등학생 및 학교 밖 청소년으로 대상을 확대한다면 총예산 105억원이 들며, 초창기 실제 교통비 지원금 예산 금액은 5억 2천만원이다. 운영비를 포함한 지출 예산 금액은 10억 2천만원이다.

* 안동시 중고등학생 및 학교 밖 청소년 무상교통 정책 연간 예산

: 1인당 연간 지원금 상한액 100만원 x 10,000명+운영비 5억 = 105억원

* 안동시 중고등학생 및 학교 밖 청소년 무상교통 정책 정책 초창기 지출 예상 금액

: 100억x5.2%(화성시 지원금 예산 대비 실제 누적지원금 연간 추정 비율)+운영비 5억=10억 2천만원

- 55억원 예산을 들이면 안동시 중학생 및 학교 밖 청소년 무상교통 정책을 바로 실시할 수 있다. 초창기 지출 예산 금액은 10억원 미만이다. 105억원 예산을 들이면 안동시 중고등학생 및 학교 밖 청소년 무상교통 정책을 실시할 수 있다. 역시 초창기 지출 예산 금액은 10억원 남짓하다. 특히 학령 인구가 계속 감소하고 있어서, 정책 수혜 인구는 시간이 지날수록 줄어들 것이다. 인구가 급증하여 예산 지출이 급격하게 증가할 가능성은 거의 없다.

- 현재 안동시 예산 및 무상교통 정책의 사회적 효용을 종합적으로 고려한다면 안동시 청소년 무상교통 정책을 적극 도입해볼만 하다. 먼저 1단계로 중학생 및 학교 밖 청소년 무상교통 정책을 우선 도입하고, 추후 1.5단계로 고등학생 및 학교 밖 청소년까지 확대한다. 이후 무상교통 정책의 사회적 효용이 높아진다면 2단계 어린이, 청년 및 고령 인구 증가에 따라 3단계 어르신으로 확대할 수 있다.

- 대한민국 헌법 31조 1항에 의하면 모든 국민은 능력에 따라 균등하게 교육을 받을 권리를 가지며, 32조 2항에 의하여 모든 국민은 그 보호하는 자녀에게 적어도 초등교육과 법률이 정하는 교육을 받게 할 의무를 진다. 이처럼 대한민국 헌법은 의무교육을 보장하며, 헌법 32조 3항에 따라 의무교육은 무상으로 한다. 의무교육은 가장 기본적인 시민들의 권리다. 마찬가지로 의무교육을 받는 장소인 학교까지 누구나 편리하게 이동할 수 있어야 하며, 의무교육 무상의 원칙에 따라 이동에 드는 비용도 공공이 부담할 수 있어야 한다. 청소년 무상교통 정책은 헌법 가치의 실현이기도 하다.

3) 근본적인 구조 개혁, 버스 운영의 공공성을 높이자

(1) 2021 안동시 시내버스 노선체계 전면개편 회고 - ‘노선체계’를 넘어선 논의 확장 필요

- 한편 올해 안동시는 시내버스 노선체계 전면개편을 했다. 이번 전면개편은 노선체계 효율화에 국한한 전면개편이었다. 시민들의 오랜 숙원인 일부 노선체계는 효율적으로 개선되었다. (단원로 중고등학교 접근성 개선, 정하동 원도심 접근성 개선, 주요 관광지 직행버스 신설 등) 그러나 현재 주어진 예산과 자원 내에서 노선체계 전면개편을 하다 보니, 증차가 아닌 감차가 발생했다. 결과적으로 노선은 39개 노선에서 44개 노선으로 확대되었으나, 버스는 125대에서 124대로 1대 줄었다. 신설된 노선만큼 기존 운영 노선에서 운행 대수를 줄이는 것은 불가피했다. 시내 간선 구간 중복 노선을 효율화하면서, 일부 구간은 배차 시간이 늘었다. 시내 핵심 노선의 배차 시간 증가 불편을 최소화하려면, 실시간 버스 정보 도착 안내 개선이 병행되어야 한다. 이처럼 ‘노선체계’를 넘어선 논의가 필요하다.

- 노선체계 전면개편의 취지는 편리한 버스 이용 환경을 만들기 위함이다. 버스타기 좋은 안동이 되려면 노선체계뿐만 아닌 다양한 시내버스 의제를 공론화할 수 있어야 한다. 버스 증차를 통한 배차간격 단축, 실시간 버스 도착 정보 시스템 개선(정류장 및 모바일), 대중적인 지도 어플 실시간 버스정보 연계 도입, 내부 손잡이 높이를 다양하게 하는 유니버설 디자인 도입, 노약자 안전을 위한 안전벨트 부착, 저상버스 법정대수 기준 충족 및 확대, 버스 이용에 대한 매너 교육, 버스 기사 노동환경개선, 청소년 및 어르신 교통비 지원, 대중교통 정책 시민참여기구 제도화, 대중교통 이용자 및 보행자 중심 도시디자인, 친환경 탄소중립 버스 전환, 버스공영제를 통한 공공성 강화 등 버스 타기 좋은 안동을 위한 다양한 과제들이 있다. 다양한 개별 의제를 포괄하는 전반적인 논의 구조를 만들어야 노선체계 전면개편의 취지를 이어갈 수 있다.

(2) 버스공영제 논의의 필요성

가. 왜 버스공영제인가?

- 그렇다면 전반적인 시내버스 관련 논의를 하려면 어떤 제도 개선이 필요할까? 원칙은 시내버스 운영에 있어서 공공성을 확대하는 것이다. 그동안 정책결정과정에서 소외되었으나, 실제로 버스를 이용하는 당사자들의 목소리를 반영하는 구조를 만드는 것이다. 한편 현재 쓰이고 있는 시내버스 관련 예산이 충분한 공공성을 담고 있는지 살펴봐야 한다. 버스를 이용하는 다양한 시민들의 목소리가 반영되는 구조와 시민친화적인 버스 예산 쓰임은 연계되어 있다. 이를 위해 버스 운영체계의 공공성을 높이는 버스공영제 논의가 필요하다.

- 버스민영제의 한계를 개선하기 위해 도입된 버스준공영제는 수입금관리형, 노선관리형, 위탁관리형이 있다. 수입금 관리형은 업체의 노선 운영권은 인정해주되 노선의 수입금을 지자체 또는 정부가 관리하여 원가등을 고려해 재분배한다. 한국의 주된 준공영제 방식이다. 노선 관리형은 지자체 또는 정부가 노선을 소유하고 일정기간마다 입찰을 통하여 노선의 운영권을 주는 방식이다. 해외에선 노선관리형이 주된 준공영제 방식이며, 경기도 공공버스가 노선관리형이다. 위탁 관리형은 지자체 또는 정부가 버스운송사업조합, 법인 또는 민간 버스운송사업자에게 특정한 노선에 대해 차량구입, 손실보상 등 재정적인 지원과 함께 운영을 위탁하는 방식이다. 각지의 공영버스가 이 방식이다.

- 현재 버스 준공영제는 민간 업체가 버스 운영을 하되 오지·적자 노선 운영 적자를 지방자치단체가 보전한다. 또한 버스 업체에 대한 지원금의 일부는 민간기업인 버스 업체의 이익을 보전하는데 쓰인다. 관리직이라고 불리는 임직원의 높은 급여도 포함된다. 공영제에선 이익보전금과 관리직 임금이 들어가지 않는다. 최초 노선권 반환, 즉 버스회사를 인수하는 데는 목돈이 들어가지만, 교통복지라는 관점과 매년 민간업체에 지원하는 돈이 줄어드는 것을 감안하면 해볼 만한 투자다.

- 현재 민간 버스업체에 지원하는 금액을 결정하는 기준은 '표준운송원가'다. '표준운송원가'의 항목은 '급여, 차량보험료, 감가상각비, 기타 차량 유지비, 차고지비, 기타 관리비, 이윤, 타이어비, 정비비, 연료비' 등으로 구성된다. 버스공영제가 아닌 운영 체계에서 '표준운송원가'에 대한 정보 제공 및 원가 산출 근거를 상세히 알기 어렵다. 버스공영제가 되면 '표준운송원가'를 투명하게 알 수 있으며, 이윤 및 관리직 급여가 줄어서 운송원가가 낮아진다. 낮아진 운송원가만큼 교통복지를 늘릴 수 있다.

- 한편 버스공영제를 하면 수익·비수익 구분 없는 동등한 노선체계 운영이 가능하다. 보통 민간업체는 수익 노선 위주로 버스를 운행한다. 공영제는 수익이 아닌 공공성과 교통복지를 우선하여 노선을 배정할 수 있다.

나. 버스공영제 참고 사례 - 전남 신안군

- 전남 신안군은 섬으로만 이뤄진 지역이다. 신안군은 주요 섬마다 하나씩 총 14개의 민간 버스업체가 있었다. 신안군은 민선 4기 때부터 교통복지의 관점에서 대대적인 혁신을 진행했고, 재정 지원 권한을 활용하여 버스 업체들과 협의를 진행했다. 노선권 반환을 공론화한 결과 2007년 임자면을 시작으로 7

년에 걸쳐 14개 버스업체와 협의를 이끌어 냈고, 2013년 5월 전국 최초 관할 행정구역 전체 버스완전 공영제를 시행했다. 신안군은 버스 관리와 운영이 분리된 공영제다. 민·관 협의체로 이뤄진 비영리법인인 ‘신안군 공영버스 권역별 운영협의회’를 설립해서 운영한다.

- 협의회 설립 이후 신안군에선 선착장까지 버스로 이동하는 도서 낙도 공영버스, 수요응답형 1004버스 등 주민 편의를 위한 서비스가 늘었다. 서비스와 이용객이 늘었고, 요금은 저렴하다. 신안군 버스 요금은 일반요금인 1000원이며 65세 이상은 무료다. 2013년 공영제 도입 당시 33개 노선, 22대에서 2020년 9월 기준, 117개 노선, 65대를 운영중이다. 인구는 5만에서 3만 8천으로 감소했으나, 이용객은 20만에서 67만으로 크게 늘었다. 53만명(82%)은 무료 이용객이다.

- 신안군 버스의 고용 환경도 개선되었다. 주 5일제를 기본으로 하며, 주말은 돌아가면서 근무한다. 고용 형태는 ‘협의체’ 소속으로 별도의 근로계약을 작성한다. 신안군 담당자에 따르면 앞으로 5년 단위로 연장하는 임기제 공무원제로 변경을 고려하고 있다. 신안군 버스 노동자는 6시에 퇴근한다. 퇴근 이후 버스 수요는 ‘1004버스’가 담당한다.

- 전남 신안군의 모범적인 버스공영제 실시 사례를 통해, 버스공영제가 오히려 대중교통 서비스 개선 및 효율적인 예산 집행이 가능할 수 있음을 보여준다. 특히 서울과 같은 대도시가 아닌 인구가 감소하는 지방 소도시 사례이기에, 경북 안동에서 더욱 참고할만 한다. 지방자치단체마다 상황이 다르기 때문에 전남 신안군 모델을 그대로 적용할 수는 없다. 중요한 것은 버스 운영체계를 다르게 하는 발상의 전환이다.

다. 시민참여기구 제도화, 의제 공론화, 안동형 공영화 모델 모색

- 그렇다면 안동시에선 어떻게 변화를 만들 수 있을까? 우선적으로 시내버스와 관련한 여러 의제를 논의할 수 있는 시민참여기구를 제도화하는 것부터 시작해볼 수 있겠다. 청소년과 어르신을 비롯한 버스 이용 당사자들이 참여하여, 버스 이용에 대한 의견을 수렴하는 기구를 실질적으로 작동해보는 것이다. 이러한 기구를 운영하는 예산을 책정하고 대중교통을 담당하는 부서와 실질적인 거버넌스가 가능한 구조를 만든다. 해당 기구에선 안동에 적합한 다양한 버스 개선 모델을 학습하고, 토론하고, 공론화한다면 더 많은 시민들의 협의를 이끌어낼 수 있을 것이다. 당장 버스공영제 도입이 어렵다면 안동 상황에 맞춘 점진적인 접근도 가능하다. 현재의 버스준공영제에서 경기 화성시처럼 기존 민간기업의 노선권을 존중하면서, 한계 노선 및 신규 노선에 대해 공영화를 진행할 수도 있다. 안동에 적합한 다양한 공영화 모델에 대한 논의를 시작하자.

4) 마무리

- 지금까지 안동시 재정 현황과 남는 돈의 규모, 시내버스 관련 예산을 살펴보았다. 예산의 절대적 부족이 문제가 아니다. 현재 안동시 재정 운용에서도 충분히 쓸 수 있는 돈들이 있다. 그렇다면 어떤 일에 돈을 쓸 것인지에 대한 가치판단 및 예산 사용에 대한 비전을 어떻게 세울 것인가의 문제다. 버스 이용 증진의 다양한 공익적 효과에 비추어 본다면, 버스타기 좋은 안동은 예산 쓰임의 우선 순위로 고려할만한 비전이 아닐까. 이는 그동안 많은 시민들이 누리지 못 했던 정당한 권리를 되찾는 비전이기도 하다.

- 버스타기 좋은 안동의 비전은 무엇인가? 자차 없어도 괜찮은 도시다. 어르신과 청소년이 대중교통과 도보로 편하게 이동할 수 있는 도시다. 자차가 있더라도, 대중교통으로 도심에서 편하게 사람들을 만날 수 있는 도시다. 시민 누구나 편리하게 주요 도심지를 이동할 수 있어야 하며, 자차 없이도 사회적 관계를 맺을 수 있는 도시다. 고질적인 주차난 문제를 주차장 증설로만 해결하는 것이 아닌 녹색전환을 통해 해결하는 도시다. 기후위기 시대 녹색교통을 실현하고 보편적인 이동권 증진을 통해 지역민주주의가 활성화되는 품격있는 도시다. 세계 곳곳에서 찾아오는 관광객들이 자차 없이 편하게 돌아다닐 수 있는 도시다.

- 나아가 버스타기 좋은 안동은 자전거타기 좋은 안동이 될 수도 있고, 걷기 좋은 도시 안동이 될 수도 있다. 친환경적인 다양한 교통 수단이 공존하는 안동시는 살기 좋은 도시 안동일 것이다. 한국 독립운동의 성지, 한국 정신문화의 수도로 불리는 안동 또한 지방소멸 문제에서 자유롭지 못 하다. 발상의 전환이 필요한 시대, 대중교통의 선진지로 새롭게 도약하는 안동시를 바란다. 그 시작이 바로 안동시 예산을 살펴보는 논의다. 버스라는 주제 외에도, 시민의 삶과 밀접한 의제와, 해당 의제와 관련된 예산을 살펴보는 논의를 기대한다. 예산을 알면 정책이 보인다.

3. 버스타기 좋은 안동with강남 활동보고

- 지역 청년 공익단체 안동청년공감네트워크는 다양한 시민의 이동권 증진, 버스 이용의 공공성 확대, 기후위기 시대 녹색교통 활성화, 버스를 매개로 하는 시민 네트워크를 형성하기 위해, 시민프로젝트인 '버스타기 좋은 안동with강남'을 시작했습니다.

〈2019년~2020년〉

- 2019.5.31, 안동청년공감네트워크 출범
- 2020.10.29, 청년 토론회 아무말대잔치 〈버스타기 좋은 안동?!〉 (장소 - 강남동)
- 2020.11.3, '버스타기 좋은 안동을 상상한다', 안동인터넷뉴스 칼럼 기고
- 2020.11.4, 안동시 시내버스 노선체계 전면개편 용역 착수보고회 모니터링
- 2020.11.18, 안동시 예산 시민토론회 - 안동시 살림살이 괜찮니껴?
: 안동시 교통·도로 예산 분석 및 제언

〈2021년〉

- 2021.3.16, 안동시 시내버스 노선체계 전면개편 용역 중간보고회 모니터링
- 2021.4.24, 버스타기 좋은 안동with강남 네이버 밴드 활동 시작
- 2021.4.26, 버스타기 좋은 안동with강남 1차 리플렛 배포 시작
- 2021.5.18, 안동시 시내버스 노선체계 전면개편 강남동 주민설명회 모니터링
- 2021.5~, 시민 릴레이 인터뷰 시작
- 2021.7.19, 첫번째 버스시민학교&시민간담회 〈녹색도시 안동, 버스타기좋은안동〉
- 2021.7.30, 선진지 견학 - 대구지속가능발전협의회
- 2021.8.4, 선진지 견학 - 경기도 화성시청 환경정책관
- 2021.8.16, '버스타기 좋은 안동에 대한 갑론을박', 안동인터넷뉴스 칼럼 기고
- 2021.8.20, 두번째 버스시민학교&시민간담회 〈경기 화성시 교통정책 혁신 사례〉
- 2021.9.6, 도시와교통 포럼 〈지속가능한 도시와 녹색교통〉
- 2021.9.14, 버스 책임기 모임 〈도시의 로빈후드〉
- 2021.9.16, 안동시 시내버스 노선체계 전면개편 용역 최종보고회 모니터링
- 2021.9.22, "버스노선 전면개편의 기대와 우려... '自車' 없어도 괜찮은 도시'로 가야", 칼럼 기고
- 2021.9.24, 도시와교통 포럼 〈차없는 도시 만들기_전북 군산시〉
- 2021.9.27, 도시와교통 포럼 〈녹색교통도시_대구 만들기〉
- 2021.10, 버스타기 좋은 안동with강남 2차 리플렛 배포 시작
- 2021.10.12, 안동시 버스이용 현황 설문조사 시작 - 안동 소재 중고등학생 및 대학생 대상
- 2021.10.13, 세번째 버스시민학교&시민간담회 〈공공교통과 버스공영제〉
- 2021.10.19, 도시와교통 포럼 다큐상영회 〈안 겔의 위대한 실험〉
- 2021.10.22.~27, 버스타기 좋은 강남 소규모 동네 수다회
- 2021.10.25, 버스 책임기 모임 〈도시의 로빈후드〉

- 2021.11.8, 버스타기 좋은 강남 온라인 수다회
- 2021.11.13, 안동시 예산 시민토론회 - 버스타기 좋은 안동
: '안동시 버스 예산 이모저모' 및 '안동시 버스 예산 이렇게 씁시다' 발제 및 토론
- 2021.11, 버스 시민 인터뷰 자료집 발간, 버스타기 좋은 안동 활동영상 제작 (예정)

4. 언론 기고 모음

* 버스노선 전면개편의 기대와 우려...'自車 없어도 괜찮은 도시'로 가야 (2021/9/22, 안동인터넷뉴스)

시내버스 노선체계 전면 개편의 기대와 아쉬움

지난 16일 안동시는 시내버스 노선체계 전면 개편 용역에 대한 최종보고회를 개최했다. 작년 11월 착수보고회를 시작으로, 올해 3월 중간보고회, 4~5월 읍면동 주민설명회를 거쳤다.

10개월 정도 걸린 의견 수렴 과정을 통해 완성된 최종 개편안에는 기존 노선을 급행, 간선, 지선 체계로 재정립하였다. 하회마을-안동터미널-봉정사, 안동터미널-원도심-도산서원 간 급행 노선 신설로 관광객 접근성이 높아졌다. 일명 낙타 골이라 불리는 경안고, 경안여중, 안동여고, 안동여중, 대구교대부설초 등이 밀집된 단원로 노선이 신설되었고, 강남동 주민들의 숙원인 강남동-원도심 직행 노선이 신설되었다.

한편 6,000여 건의 민원이 들어온 수상동 안동병원과 코오롱하늘채 인근 경유 노선은 일부 시내 순환 노선을 연결하고, 기존 80·81번 버스를 증차하는 선에서 정리되었다. 번호체계도 전면 개편해 급행, 일반 간선, 순환 간선, 지선 4가지로 구분하여 새롭게 번호를 부여한다.

최종 보고회 결과 이번 안동시 시내버스 노선체계 전면 개편은 말 그대로 '노선체계'만 전면 개편이 이루어졌다. 변화된 도시환경에 맞추어 '노선체계' 전면 개편과 일부 효율적인 '노선체계'로 개편된 것은 필요했던 부분이다. 그러나 '노선체계'라는 범주 바깥의 다양한 시내버스 개선사항과 지속 가능한 도시 교통에 대한 비전은 크게 다루어지지 않았다는 아쉬움도 공존한다.

이번 노선체계 전면 개편 이후 노선은 39개 노선에서 44개 노선으로 확대되었으나, 버스는 125대에서 124대로 1대 줄여서 운영한다. 현재 주어진 예산과 자원 내에서 노선체계 전면 개편을 하다 보니, 증차가 아닌 감차가 발생했다.

신설된 노선이 있으니, 기존 운영 노선에서 운행 대수를 줄이는 것은 불가피했다. 시내 간선 구간 중복 노선을 효율화하면서, 일부 구간은 배차 시간이 늘었다. 시내 핵심 노선의 배차 시간 증가 불편을 최소화하려면, 실시간 버스 정보 도착 안내 개선이 병행되어야 한다.

한편 단원로 노선 신설은 환영할만한 일이지만 기존 대형버스가 해당 구간을 원활하게 지날 수 있을지 의문이다. 도로 폭이 좁은 구간의 경우 미니버스, 소형버스를 투입하는 계획도 고려해야 한다. 최소 3개월 정도 노선체계 전면 개편 안대로 시범 운영을 해보고, 보완할 점을 파악해서 개선하는 후속 작업이 요구된다.

노선체계 뿐만 아닌 다양한 시내버스 의제에 대해서 논의할 수 있는 공론장이 필요하다. 실시간 버스 도착 정보 시스템 개선, 시내버스 내부 손잡이 높이를 다양하게 하는 유니버설 디자인 도입, 노약자 안전을 위한 안전벨트 부착, 저상버스 법정대수 기준 충족 및 확대, 버스 이용에 대한 매너 교육, 버스 기사

노동환경개선, 청소년 무상교통 도입, 대중교통 정책 시민참여기구 제도화, 대중교통 이용자 및 보행자 중심 도시디자인, 친환경 탄소중립 버스 전환, 버스공영제 논의 등 버스 타기 좋은 안동을 위한 다양한 과제들이 있다.

안동시가 예산문제 등을 이유로 근시안적으로 대중교통에 접근하는 우를 범해서는 안 된다. 버스를 이용하는, 또는 버스가 불편해서 이용을 하지 않는 다수의 시민들과 함께 논의를 열어가야 한다.

더구나 대중교통을 이용하지 않는 대중교통전문가의 연구결과를 두고 안동에서 버스 타본 적이 없는 패널들이 평가하는 방식은 이론적 틀을 벗어나기 힘들다. 설명회를 거쳤다고는 하나 대중교통의 주 이용자인 시민들의 목소리가 정책 의사결정과정에서 소외된 부분은 아쉬운 대목이다.

무엇보다 중요한 것은 ‘차 없어도 괜찮은 도시 만들기’라는 비전이다. ‘차 없어도 괜찮은 도시’는 기후위기 시대를 맞이하여 세계적인 도시들이 추구하는 방향이다. 한국 정신문화의 수도라는 슬로건답게, 21세기 지구공동체의 비전이라는 거시적 안목을 담을 수 있어야 한다.

인구 10만 영천시에 있지만, 인구 15만 안동시에 없는 것

노선체계 개편 뿐만 아니라 대중교통 이용시스템의 개선내용이 없는 부분도 지적사항이다. 지난 9일, 당일치기로 경북 영천시에 다녀왔다. 지도 어플인 카카오 맵에서 목적지인 영천시 평생학습관을 검색하니 영천역에서 목적지까지 대중교통 동선과 소요 시간이 바로 나온다. 특히 ‘시내버스 몇 분 후 도착’을 길 찾기 정보와 동시에 확인할 수 있었다.

1,000만 관광도시를 꿈꾸는 안동시는 어떠한가? 많은 시민들이 사용하는 네이버·카카오 맵에는 아직까지 안동시 시내버스 실시간 도착 정보는 연계되어 있지 않다. 안동시에서 만든 버스정보시스템 어플에서 실시간 도착 정보를 확인할 수는 있지만 목적지까지 이동 동선과 실시간 도착 정보를 동시에 알기 어렵다.

특히 ‘동선’과 ‘시간’을 동시에 파악하기 어려워 지도 검색을 먼저 하고 나서 버스 어플에서 버스 정보를 찾아야 해 불편함이 적지 않다. 작은 부분 같지만 굉장히 중요한 사항이 누락된 셈이다.

지난해 서울 청량리역과 안동역 간 KTX 개통으로 수도권과 안동의 대중교통 접근성은 대폭 높아졌다. 코로나 이후 늘어날 관광 수요에 대비하여, 대중적인 지도 어플과 안동시 시내버스 실시간 도착 정보 연계는 시급한 과제다. 인구 10만 영천시를 벤치마킹해 볼 필요가 있다.

‘차 없어도 괜찮은 도시’ 만들기

그렇다면 ‘차 없어도 괜찮은 도시’는 어떤 도시인가?

청소년을 비롯한 교통약자들의 이동권을 보장하고, 학부모는 여유로운 아침을 맞이하고, 버스 노동자들도 웃으며 일할 수 있는 도시다. 보행자가 더 안전하고, 자전거를 애용하는 시민들이 더 편리한 도시다.

자차가 있지만 꼭 자차를 이용하지 않아도 버스 하나로, 모바일 어플 하나로 불편함 없이 외출, 쇼핑, 관광 등의 다양한 일상을 제공할 수 있는 도시다. 외국인들을 비롯한 1,000만 관광객들이 ‘안동은 자차 관광이 필요 없는 곳’, ‘배낭하나 메고가도 충분한 곳’으로 여기는 대중교통 관광도시다. 크게는 자차 수송분담률을 줄여 안동시의 고질적인 주차난을 해소하고, 차량으로 인한 탄소배출을 줄여 나가는 선도적인 탄소중립 도시다.

이것이 차 없어도 괜찮은 도시이며 우리가 만들어가야 할 목적이기도 하다.

‘차 없어도 괜찮은 도시’는 저절로 이루어지지 않는다. 도시에 대한 새로운 관점, 정치·행정의 적극적인 의지, 공공예산 투입, 시민들의 활발한 참여 등이 요구된다.

특히 대중교통 활성화에 들어가는 비용을 다르게 볼 필요가 있다. 개인의 자차 구입 및 유지 비용, 등하교 구간 교통 정체 현상, 청소년의 이동권 제약, 도심 곳곳의 주차난 문제, 탄소 배출량 증가는 공공 회계상 쉽게 잡히지 않는 ‘사회적·생태적 비용’이다. 즉 대중교통 활성화에 드는 비용은 효율성 측면에서 따지는 비용 이상의 공익적 효과 관점에서 접근할 필요가 있다.

안동시가 1969년 노선이 구축된 이후 50년만에 시행한 ‘노선체계 전면 개편’은 단기적인 문제해결에는 효과가 있을 것으로 본다. 그러나 근본적이고 장기적인 관점에서 ‘차 없어도 괜찮은 도시’로 가기에는 한계도 분명하다.

새로운 개편안 시행에 앞서 가능하다면 이러한 관점들이 반영되기를 자차없는 시민의 입장에서 기대해 본다.

*** 【청년칼럼-다른생각-바른제안⑦】버스타기 좋은 안동에 대한 갑론을박(2021/8/16, 안동인터넷뉴스)**

안동청년공감네트워크에서는 작년부터 ‘버스타기 좋은 안동with강남’ 프로젝트를 시작하면서, 안동시 시내버스 노선체계 전면개편 사업 모니터링, 청소년 시민 인터뷰, 버스시민학교 및 시민간담회 등을 통해 ‘버스’를 둘러싼 다양한 시민들의 생각을 경험하였습니다. 버스타기 좋은 안동 만들기, 과연 가능한지 여러 쟁점들을 살펴보았습니다.

1. 버스타기 좋은 안동 만들기 갑론을박

1) 안동시민들은 버스 문제에 관심이 없을까?

공적 영역에서 다루어지는 의제와, 대변되지 않는 의제 간에는 ‘공적 의제 영역 불평등’ 문제가 있습니다. 청소년, 학부모, 어르신들의 이동권 문제는 사적 고충에 머물러왔고, 시민들의 주요 관심사인 버스 문제는 공공의 주요 의제로 다루어지지 않았습니다. 이제 불편함을 행정예 호소하는 민원을 넘어서, 범 시민적인 공적 토론이 필요합니다.

2) 시내버스는 민간 운수업체의 영역이어서 공공의 역할은 제한적일까?

대중교통은 순수 민간 영역으로 보기 어렵습니다. 대부분의 지방자치단체는 시내버스 민간업체에 막대한 공공재정을 투입합니다. 안동시의 경우 연간 170억~200억 정도의 공적 예산이 운수업체 지원에 들어가고 있습니다. 결코 적은 예산이 아닙니다. 더 나은 버스 이용에 대한 바람은 세금 내는 시민들의 정당한 요구 아닐까요? 공공 주도의 대중교통 개선 사례를 참고하여 안동의 공적 논의를 확장해야 합니다.

3) 버스 타기 좋은 도시는 예산도 풍부하고 인구 규모가 큰 대도시에서만 가능할까?

전남 신안군의 버스 완전공영제, 도농복합도시 경기 화성시의 무상교통정책처럼 특별시·광역시가 아닌 지역 사례들이 있습니다. 예산은 숫자로 표현된 정책이며, 예산 지출은 우선순위와 정책 의지의 문제입니다.

안동시 도산면 보행 현수교 건립 및 관광문화단지 유교랜드 운영이 지역을 위한 투자일 수 있지만, 막대한 예산 낭비로 볼 수도 있습니다. 버스 예산 증액은 낭비가 아닌 투자일 수 있습니다.

한편 예산 증액을 하지 않더라도 현재 예산 한도 내에서 우선순위와 배분, 효율적 집행 문제를 논의할 수 있습니다. 예산 사용에 대한 더 많은 토론과 논의가 필요합니다. 전남 신안군에선 주민참여공영버스 협의회를 통해 버스노선 및 시간을 조정하고, 운전기사를 고용합니다. 지역 규모에 적합한 버스 시스템 개선 논의를 열어갑시다.

4) 사람 없는 농촌 지역에 무작정 버스를 늘리는 것은 예산 낭비 아닐까?

버스타기 좋은 안동 만들기의 다양한 대안을 협소하게 만드는 질문입니다. 지방균형발전 차원의 지방 중

소도시 지원 예산을 낭비로만 보긴 어렵습니다. 농촌의 특성에 맞게 효율성을 높이는 대안을 고민하고 세부적인 방안을 찾아야 합니다.

한편 농촌 지역 대형버스 노선 및 배차 증가만이 대안은 아닙니다. 전체 예산을 고려하여 도심과 읍면 거점 버스 연계는 높이고, 읍면 내부는 행복택시 활용도를 높이면서, 읍면형 미니 순환 버스 도입 등을 복합적으로 고려할 필요가 있습니다.

5) 버스 활성화를 위한 비용은 어떤 비용으로 봐야 할까?

개인의 자차 구입 및 유지 비용, 등하교 구간 교통 정체 현상, 탄소 배출량 증가는 공공 회계상에 잡히지 않는 '사회적·생태적 비용'입니다. 안동시 중고등학생 교복 무상정책은 안동시 행정 예산 지출 증가를 초래하지만, 학부모·청소년 시민들의 경제적 부담을 완화합니다. 이를 예산 손실로 봐야 할까요, 사회적 효용 및 시민복지 증가로 봐야 할까요?

시내버스 문제도 이와 같습니다. 현재의 경제 시스템에서 놓치는 사회적·생태적 효용이 있습니다. 기후 위기 시대, 탄소중립 사회로 가기 위한 경제 시스템의 전환이 요구됩니다.

6) 버스타기 좋은 안동보다 주차하기 좋은 안동이 우선일까?

'버스타기 좋은 안동'과 '주차하기 좋은 안동'은 상충된 이슈가 아닙니다. 대중교통 활성화를 통해 자차 이동량이 감소하면, 주차난 해소에 도움이 됩니다. 대중교통 활성화와 주차난 해소의 상호 연계성을 고려한다면, 주차장 증설 예산과 대중교통 개선 예산을 비교해서 예산 지출의 효율성을 따져볼 수도 있습니다. 주차 불편 여론과 대중교통 활성화 여론을 연결한다면 더 나은 교통권·이동권 논의도 가능합니다.

7) 자차가 있는 사람은 버스 문제와 관련 없을까? 자차를 사면 해결되는 문제일까?

자차를 살 수 없는 시민들의 이동권 문제가 존재합니다. 자차가 있는 학부모들도 청소년 시민의 등하교에 동원되는 고충을 겪습니다. 자차가 있더라도 대중교통이 편리하다면 경우에 따라 대중교통을 선택할 수 있습니다.

이처럼 대중교통과 자가용의 관계는 대체재적 성격을 띠고 있습니다. 대중교통이 불편하기 때문에 자차 사용이 늘고, 자차 사용이 늘어날수록, 교통의 사회적 비용이 증가하는 인과관계를 살펴봐야 합니다. 반대로 대중교통 편리성 증가로 인한 효용은 자차 소유·이용 여부와 관계없이 누릴 수 있습니다. 즉 자차 소유·이용 여부와 관계없이 대중교통 문제 당사자가 될 수 있습니다.

2. '버스 정치'를 통한 버스타기 좋은 안동 만들기

버스와 관련된 여러가지 쟁점을 살펴보았습니다. 여기서 절대적이고 분명한 정답은 없습니다. 어떤 가치와 어떤 관점을 우선할 것인지 논의가 필요한 문제입니다.

저는 대중교통이 소수의 힘있는 시민들이 아닌, 다수의 평범한 시민들을 위한 역할을 해야하며, 사회적 약자들의 이동권을 보장해야 한다고 생각합니다. 기후위기 시대, 탄소중립을 향해 세계가 움직이고 있는 지금, 녹색교통을 확대해야 합니다.

물론 안동시민들이 모두 저와 같은 생각을 하지 않을 것입니다. 그래서 버스타기 좋은 안동 만들기는 '정치'의 문제를 피할 수 없습니다. 버스 문제를 이야기하는데 갑자기 '정치'가 왜 나오는 것일까요?

정치는 갈등의 우선순위를 정하는 일이며, 공적 자원의 쓰임을 결정합니다. 어떤 갈등은 대표되고, 어떤 갈등은 소외됩니다. 갈등은 평등하지 않습니다. 시민들의 상충되는 요구가 민원으로 제출된다면, 행정은 강자들의 요구를 우선하게 됩니다. 수평적 공론장 없는 정책결정 과정에서 사회경제적 상층 집단의 요구가 우선 반영됩니다.

현대 민주주의 정치는 정치적 평등의 이상과 현실적 불평등을 조정하는 역할을 합니다. 불평등한 갈등을 조정하기 위해 정책 간 경쟁은 필연적입니다. 변하지 않는 공론장은 기울어진 운동장입니다. 버스 문제도 다루어지는 시민들 간 수평적 공론장을 확대해야 합니다. '버스 시민 공론장'을 확대하는 것은 버스타기 좋은 안동 만들기의 첫걸음입니다.

이와 함께 버스 문제가 중요하다고 생각하는 시민들의 네트워크가 필요합니다. 공론장 그 자체는 평등하지 않습니다. '버스 시민 공론장'을 뒷받침할 수 있는 가칭 '버스 시민 연합'은 보다 평등한 논의를 이끌 수 있습니다.

버스 문제에 공감하는 시민들 누구나 '버스 시민 연합'의 구성원이 될 수가 있습니다. 버스를 타지 않고 자차를 이용하는 분들도 물론입니다. 버스에 큰 관심이 없어도, 옆집 사는 학생이 편리하게 학교 가길 바라는 마음이 있다면 충분합니다.

안동 장날마다 땡벌에서 버스를 기다리는 어르신들이 편안하게 귀가하길 바라는 마음이 있다면 충분합니다. 중학생 자녀를 둔 학부모 친구가 좀 더 행복한 아침을 맞이할 수 있길 바라는 마음이 있다면 충분합니다. 버스타기 좋은 안동 만들기를 통해 다양한 시민들과 이웃이 함께할 수 있습니다.

나아가 '버스 시민 공론장' 확대와 '버스 시민 연합'을 통해 버스 문제의 정치화가 필요합니다. '버스 문제의 정치화'란 버스 문제가 정치·행정의 주요 의제로 다루어진다는 것을 의미합니다.

정치는 가능성의 예술입니다. 저절로 변하는 것은 정치가 아닙니다. '버스 정치'를 통해 버스타기 좋은 안동, 녹색교통도시 안동의 가능성은 가능성에 머물지 않고 변화된 현실로 한 걸음 다가갈 것입니다. 버스타기 좋은 안동 만들기, 더 많은 시민들이 함께하길 바랍니다.

*[청년칼럼-다른생각·바른제안②] 버스타기 좋은 안동을 상상한다(2021/11/03, 안동인터넷뉴스)

자차 없으면 불편한 동네, 낙타골vs안동 강남

안동은 도시의 남북을 낙동강이 가로 지른다. 나는 청소년기를 안동 원도심인 낙동강 북쪽에 살았다. 경북 안동시 금곡동 금명로, 일명 낙타골이라 불리는 동네다. 경안고, 경안여중, 안동여고, 안동여중, 대구 교대 부설초 무려 5개 학교가 몰려있지만 시내버스가 다니지 않는다.

등하교 시간이면 차량 정체가 심각하다. 더운 여름에도 땀을 뻘뻘 흘리며 성소병원 근처에서 등산인지 등교인지 헷갈리며 걸어 올라오는 수많은 학생들의 모습이 떠오른다. 그동안 대통령이 세 번이나 바뀌었지만 여전히 낙타골의 풍경은 그대로다.

지금은 낙동강 남쪽인 안동시 정하동(강남)에 살고 있다. 정하동은 2000년대 들어서 집중 개발된 아파트 중심의 동네다. 안동 원도심에서 태어나서 자랐거나, 시내에 살고 있는 시민들에게 강 건너 정하동은 ‘자차 없으면 가기 불편한 동네’다. 자차가 없는 나는 정하동의 대중교통 문제를 몸소 실감하며 살고 있다.

정하동과 안동 시내를 연결하는 버스는 80번, 81번이다. 영가대교와 영호대교를 지나는 안동 원도심/구도심 직선 노선은 없고, 안동의 동쪽인 용상동과 안동의 서쪽인 옥동으로 우회한다.

자차로 10분이면 갈 수 있는 안동 원도심/구도심은 버스 시간을 제때 맞추어 타면 20분~30분 정도 걸린다. 배차 간격이 20분 정도니까 버스 하나를 놓치면 대략 난감이다. 집에 있다가 집 근처 정류장에 버스가 가까이 오면 신속히 집을 나선다. 간혹 버스를 놓치거나 배차 시간이 길면 택시를 자주 탄다. 현재 출근하는 사무실(북주여중 근처)에서 집에 돌아올 때 막차를 타려고 달린 적도 있다. 남의 차도 자주 얻어 탄다.

그나마 최근에 알게 된 전국스마트버스 어플을 활용하여 실시간 안동 시내버스 정보를 파악해서 불편함을 줄이고 있다. 내 주변 대부분 안동 시민들은 이러한 정보를 잘 모른다. 안동시가 도입한 버스정보시스템이 네이버지도/카카오맵과 같은 대중적인 지도 어플과 연계가 되지 않은 것도 불편하다. 가장 대중적인 지도 어플과 연계가 안 되면 활용도가 낮을 수 밖에 없다. 게다가 연세가 들수록 모바일 접근성이 낮다.

운전할 수 없는 2등 시민들의 이동권

그래도 운전면허를 딸 수 있고, 경제활동을 하는 성인이고, 출퇴근 시간이 자유로운 나와 달리 강남동에 3,000명이 넘는 청소년들은 어떨까? 대부분 학교를 다니는 청소년들에게 불편한 대중교통은 이동권의 문제다. 많은 학생들은 학교를 가려면 부모님 차를 타거나, 아파트 버스 또는 독서실 차를 탄다. (간혹 스쿨버스가 있는 학교도 있다.)

그런데 모든 부모님이 차를 태워줄 수 있는 상황은 아니다. 부모에게 등하교의 부담을 맡기면 부모의 사회경제적 격차가 반영될 수 밖에 없다. 게다가 학생들이 학교만 가진 않는다. 학교 이외에 무수한 일상

의 시간에서 그들은 더위와 추위, 눈과 비를 감수하고 버스를 기다리거나 오래 걸어야 한다.

정류장 환경이 조금만 개선된다면, 한여름에 무작정 땀을 흘리며 버스를 기다리는 시민들의 고통은 줄 것이다. 실시간 버스 정보 파악이 수월해진다면, 이른 아침에 등교하는 청소년들이 조금은 시간을 여유롭게 쓸 수 있을 것이다.

안동 시내 중고등학교를 지나가는 버스 노선이 편리해진다면 수 많은 부모들의 아침이 더욱 행복해질 것이다. 실시간 버스 정보 파악, 배차 시간 단축, 불편한 노선 개편, 정류장 환경 개선, 저상버스 확충, 버스 기사분들의 근무 환경 개선 등 버스타기 좋은 안동을 위해서 달라질 수 있는 것들이 많다.

요즘 버스를 자주 타면서 누가 타는지 살펴본다. 청소년들과 중년 여성들, 노인분들이 많다. 자동차, 도로 중심의 교통 정책에 가려진 이들도. 청소년들은 투표권도 없기에, 공적인 자원을 배분하는 정치 과정에 목소리를 내기가 힘들다.

주요 의사 결정권자들은 대부분 자동차를 타고 이동한다. 안동시청 5급 이상 공무원들 중에 주1회 버스로 출퇴근하는 분들이 있을까? 버스를 애용하는 이들과 버스와 거리가 먼 이들의 목소리는 결코 평등하지 않다.

버스타기 좋은 안동을 상상한다

더 나은 대중교통은 기후위기에 대처하는 그린뉴딜 정책이기도 하다. 올해 기후위기 장마로 안동시 또한 큰 피해를 입었다. 특히 농가들의 피해가 컸다. 더는 기후위기가 태평양 섬나라의 이야기가 아니다. 올해 여름 우리나라 장마는 52일이었고, 역대 최장기 장마 신기록이다.

기후위기를 막으려면 지구온난화의 원인인 탄소배출을 줄여야 한다. 세계 많은 나라들이 2050년까지 탄소배출을 '0'으로 만들고자 한다. 탄소배출을 줄이기 위해서 화석연료 중심의 모든 경제 체제를 전환해야 한다.

내연 기관차가 사라질 시대, 전기차·자전거·도보·대중교통 등의 녹색교통으로 전환은 필수적이다. 버스타기 좋은 안동은 기후위기와 같은 전지구적인 문제에 대응하는 지역적인 실천이다.

더 나은 대중교통은 관광객들의 접근성도 높인다. 1000만 관광 도시를 꿈꾸는 안동시가 우선해야 할 일이다. 안동 도심의 주차난 문제도 불편한 대중교통과 관련 있다. 대중교통이 불편하면 자가용에 의존할 수 밖에 없다. 더 많은 자가용은 더 많은 주차장을 필요로 한다. 더 악순환이다.

주차장 증설에 예산을 쓸 것인가, 더 나은 대중교통에 예산을 쓸 것인가. 세상에 공짜는 없다. 정치는 우선 순위의 문제다. 버스타기 좋은 안동은 그저 듣기 좋은 구호가 아닌, 다양한 시민들이 함께 고민해야 하는 공공의 문제다. 예산이 부족하다고 하지만 낭비성 예산을 줄이고 현재의 살림살이만으로도 개선할 수 있는 것들이 많다. 버스타기 좋은 안동을 두고, 다양한 시민들이 정책과 예산의 우선 순위를 두고 토론을 해본 적이 있었던가.

마침 안동시에서 4일 ' 시내버스 노선개편 용역 착수보고회'를 연다고 한다. 착수보고회 이후 정책과정에 버스를 이용하는 시민들의 목소리가 들어가야 한다. 특히 청소년 시민들과 어르신들의 목소리에 귀 기울여야 한다. 자가용으로만 출퇴근하는 공무원들의 의견만 들어가서는 안 된다.

더 나은 대중교통은 청소년과 어르신들을 포함한 사회적 약자들의 이동권과 기본권을 높인다. 청소년과 어르신이 행복한 일상은 우리 모두에게 행복한 일상이리라.

더 나은 대중교통은 중학교 접근성이 불편한 안동 강남초등학교 6학년 청소년과 함께 살고 있는 학부모에게 새로운 2021년의 아침을 선물할 수 있을 것이다.

더 나은 대중교통은 나아가 기후위기 시대, 녹색교통을 선도하는 안동시의 새로운 비전일 것이다. 나는 오늘도 버스타기 좋은 안동을 상상한다.

안동청년공감네트워크

주소 : 경북 안동시 강남2길 60-18, 정우빌딩 4층

이메일 : adyouthnet@gmail.com

페이스북 : facebook.com/adyouthnet

인스타그램 : instagram.com/adyouthnet

블로그 : blog.naver.com/adyouthnet

'세상을 바꾸는 작은 변화' 이 행사는 아름다운 재단의 지원으로 진행됩니다.