

파주출판도시에 꼭 있어야 할 것들

불편한 교통망, 부족한 편의시설 등 해결돼야 현지 마을신문 공론화 등 지속적인 민원

파주출판도시는 1단계 사업이 마무리되고, 200여 개에 달하는 출판·미디어 관련 업체들이 입주해 있으며, 2006년부터 제 2단계 조성사업에 돌입한다. 그러나 교통과 보건, 우편 등 단지 기반시설은 아직도 매우 부족한 형편이다. 불편을 호소하는 입주자들의 목소리와 함께 관제 당국에 대한 민원도 끊이지 않는다. 파주출판도시 마을신문 등을 통한 공론화 움직임도 활발해지고 있다. 최근 (재)출판도시문화재단(이사장 이기웅) 기획홍보팀의 김연숙 씨는 이같은 현지 실정을 알리는 글을 <출판저널>에 보내왔다. <편집자 주>

출판도시는 경기도 파주시 교하읍 문발리 일대 48만평에 조성되고 있는 국가산업단지다. 인간과 자연, 문화와 산업이 잘 어우러진 책의 도시로서 파주출판도시의 가장 큰 목표는 책의 기획, 편집에서부터 인쇄, 물류, 유통 등에 이르기까지 전 과정을 하나로 묶어 대한민국의 출판문화산업 발전을 이루어내는 것이다. 1989년부터 국가발전의 핵심인 '지식과 정보를 창출하는 중심기지'를 확보한다는 취지 아래 조성된 지 어느덧 17년, 출판도시는 1단계 부지조성을 마무리하고 2단계를 준비하고 있다. 이 도시는 자연과 호흡하는 친환경적인 문화공간이자, 건축미가 넘치는 곳이어서 내외국인들의 발길이 끊이지 않는다. 하지만, 본래의 산업도시로서 역할을 다하기 위해서는 출판도시 사람들이 겪고 있는 교통문제를 비롯하여 보육시설, 진출입로 등을 해결해야 하는 문제들이 산적해 있다.

부족한 교통기반 시설, 파주출판도시 발전의 '아킬레스건'

출판도시 사람들에게 제1의 골칫거리는 '교통문제'다. 출판도시에는 파주출판문화정보산업단지 사업협동조합 조합원들의 회비에 의해 운영되는 셔틀버스와 일반버스 3개 노선이 운행되고 있다. 2005년 12월을 기준으로 출판도시에는 약 200여 개사가 입주해 있으며 입주사가 늘어남에 따라 교통문제는 출판도시의 가장 심각한 현안으로 대두되었다. 일반버스의 연장운행 및 비용 인상은 출판도시의 교통문제만 더욱 가중 시켰다는 지적이다. 출판도시에서는 자체적으로 셔틀버스를 연장 운행하는 등의 조치를 취하고 있으나, 교통문제 만큼은 관계당국이 나서서 해결해야 할 문

제로 보인다. 서울에서 출퇴근하는 사람이 다수를 차지하는 출판도시의 교통문제는 '적어도' 30분 마다는 버스가 다녀야 하고, '밤늦게'도 다니는 서울 '직통' 버스 노선의 개설과, 일산을 오가는 버스의 '증차'가 그 해결책이다.

출판도시 교통현황

교통수단	운행구간	하루 운행횟수(배차간격)
셔틀버스	서울 합정→출판도시	하루 20회 운행
200번	합정동→출판도시→파주 맥금동	하루 25회 운행(40~45분)
8번	일산→출판도시	하루 25회 운행(40~45분)
100-3번	금촌→출판도시	하루 25회 운행(40~45분)

출판업 종사 여성 전문인력 위한 보육시설도 시급

출판관련업은 종사자 중 여직원이 차지하는 비율이 높은 업종이다. 육아를 경험하고 있는 출판도시 입주사 기혼여성들은 회사의 지리적인 여건에 따른 출퇴근의 어려움과 함께 아이들의 보육문제도 감당해야 하는 실정이다. 특히, 출판사의 경우는 여성 전문인력의 활용도가 높아서 기혼여성의 육아 문제와 관련한 보육시설 설치가 더욱 절실하다. 출판도시의 운영을 지원하는 파주출판



출판직종 특성 상 여직원이 차지하는 비율이 높은 데 비해 파주출판단지에는 여성 전문인력을 위한 보육시설이 전무한 상황이다.

문화정보산업단지 사업협동조합에서는 관계 당국에 보육시설 설치를 지속적으로 건의해 왔으나 산업단지에는 보육시설을 설치할 수 없다는 답변만 들을 뿐이다.

하지만, 2005년 11월과 12월 총2회에 걸쳐 실시한 설문조사 결과에서도 보여주듯이 출판도시내 보육시설 설치의 절실하다. 설문조사 응답률이 낮아 출판도시 전체의 의견이라 하기는 약하지만, 아이를 키우는 남녀 인쇄·출판인들에게는 무엇보다 필요한 시설이 보육시설임은 굳이 통계를 필요치 않는 사항일 것이다.

의료사각지대...일하다 '배탈' 나면 파주·일산 119후송

출판도시에는 아직 이렇다 할 의료기관이 없다. 출판도시가 속해 있는 교하읍 문발리에 있어야 할 '문발 보건지소'는 교하읍과 인근 고양시 일산의 대형병원 개설 등의 여파로 폐쇄되었다. 따라서, 근무를 하다가 배탈이라도 나면 30분 이상 거리에 있는 파주 시내 또는 일산으로 가던가 급한 경우 119를 이용해야만 한다. '보건진료소'는 최말단의 보건기관으로 현재 전국 '낙후지역 오지마을'에 1,900여 개가 설치되어 있다. 시군에는 보건소가, 읍면에는 보건지소가 있고, 리 단위에 있는 것이 보건진료소로, 별정직 공무원인 간호사 1명이 근무하도록 되어 있다. 출판도시가 '낙후지역'은 아니더라도 당분간은 '오지마을'이니 응급처방 정도는 할 수 있는 최소한의 의료기관인 보건진료소나 약국이 필요하다.

우체국 절실... '진출입로' 하나 없는 국가산업단지?

출판은 우편을 많이 이용하게 된다. 출판도시내에 우체국이 없기에 우편물을 보내려면 차를 타고 나가서 1시간에서 1시간 30분 정도의 업무시간을 할애해야 한다. 일부 출판사에서는 우체국에 배달 얼마간의 수수료를 주고 우편물 발송 대행을 맡기기도 한다. 그러나 출판도시의 여건을 감안하면 출판도시 내 우체국 설치의 필수적이다. 이에 관한 우체국에서는 출판도시 내에 일정 장소에 우편물 수거함을 마련하면 교하우체국에서 매일 정기적으로 수거하고 요금을 후불로 청구하는 방법도 있다고 할 뿐이다.

출판도시가 본래의 산업도시로서 본연의 기능을 다하기 위해선 앞서 언급한 대중교통 문제와 함께 출판도시 진·출입로가 확보되어야 한다. 자유로가 이산포IC에서 문발IC까지 편도 2차로에서 4차로로 확장 공사에 들어감에 따라 기존의 출판도시로 U턴하여 진입하던 차로가 폐쇄되면서 출판도시 진입부터 심각한 불편을 겪고 있다. "최근 56호 국지선을 교하택지개발지구 입주자를 위해 부분 개통시키면서 출판도시 진입로는 민원이 해결되지 않아, 2006년 6월말에나 개통할 예정"이라는 관계 당국의 태도는 출판도시를 진입로 없는 국가산업단지로 만들고 말았다.

출판도시에는 2006년 상반기까지 약 400여 개사가 입주하여 상주인구 2만 5천명, 일일 유동인구 약 4만여 명이 왕래하는 문화도시로서 역할을 하게 된다. 관련부처의 적극적인 지원은 세계적으로도 유례가 없는 책의 마을인 출판도시가 문화도시, 산업



출판도시를 가로지르는 중앙도로는 시속 40킬로미터 이하로 속도를 제한하고 있으나 뺑뺑린 탓에 이곳을 지나는 차량들은 그야말로 '쏟살같이' 다니기 일쑤다.

도시로서의 제 역할을 다 하도록 할 것이다.

과속 교통사고도 빈발, 도로 안전시설·정류장 태부족

눈이 내리면 출판도시의 순백의 도시로 바뀐다. 가슴 탁 트일 풍광이지만 운전자와 보행자들은 가슴 졸일 일이 아닐 수 없다. 출판도시 내 도로에서는 빈번한 교통사고가 일어난다. 공사장 펜스로 인해 시야가 가려진 탓도 있겠지만, 무엇보다도 '과속'이 원인. 출판도시를 가로지르는 중앙도로는 현재 시속 40킬로미터 이하로 속도를 제한하고 있지만 뺑뺑린 도로 탓에 승용차, 택배차, 화물차, 공사 차량 모두 그야말로 쏟아져 쏟아져 달린다. 그런 차량들에게 과속방지턱은 무용지물이다. 성능 좋은 '과속 감시 카메라'를 설치하든가, 아니면 아예 속도를 낼 수 없도록 도로를 '갈 것자 모양'으로 구불구불하게 고치든가 해야 할 판이다. 또한 한여름 폭염 속에서 버스를 기다려야 했던 대중교통 이용자들은 반대로 완벽한 에스키모 복장을 하고서도 발을 동동 구르며 엄동설한에 정류장 아닌 정류장에서 버스를 기다려야 한다. ☹

정리_김연숙(재)출판도시문화재단 기획홍보팀)

(본문은 파주출판도시 마을신문 '아름다운 책의 도시'에 보도된 내용을 요약·정리한 것임)