

Letter from 환경운동연합



미안마에 평화를!
미안마에 자유를!
미안마에 희망을!



민주주의를 위해
싸우는勇士들을
지지합니다.
민주주의가 이깁니다!

2021 3월 5일 

제주를 담은, 제주를 담은, 사진으로 읽는 제주

“모두 다 꽃이야”

산에 피어도 꽃이고 들에 피어도 꽃이고
길가에 피어도 꽃이고 모두 다 꽃이야
아무데나 피어도 생긴대로 피어도
이름 없이 피어도 모두 다 꽃이야

봄에 피어도 꽃이고 여름에 피어도 꽃이고
몰래 피어도 꽃이고 모두 다 꽃이야
아무데나 피어도 생긴대로 피어도
이름 없이 피어도 모두 다 꽃이야



누군가 또는 무엇인가와 거리 두기가 익숙해져 가는 무렵 잔뜩 웅크린 나를 비웃기라도 하듯 제주의 봄이 성큼 얼굴을 내밀어 코앞으로 다가왔습니다.

제주의 봄을 알리는 봄꽃들이 자기 옷을 입고 세상을 향해 손짓하니 사람들도 어느새 그들을 맞이 하러 북적이는 제주입니다. 일상의 소중함과 계절의 변화를 당연히 여겼던 인간의 오만함이 얼마나 어리석은지를 체험하는 요즘, 그래도 다시 봄이 우리에게 왔습니다.

제주의 봄

제주 사람들은 해마다 하늘의 신들이 지상에 내려와 인간사를 관장하다가 '신구간'에 임무를 다하여 하늘로 올라간다고 믿었습니다. 이 시기는 신의 제재를 받지 않기 때문에 제주 사람들에게 '신구간'은 새로운 질서를 구축하는 시간으로 현 집을 고치거나 새집으로 이사를 가는 시기입니다. 신구간은 대한(大寒) 후 5일에서 입춘(立春) 전 3일 사이로 보통 일주일인데 신구간은 신들과 더불어 살아가는 제주 사람들의 겨울나기 통과 의례 같은 풍속입니다.

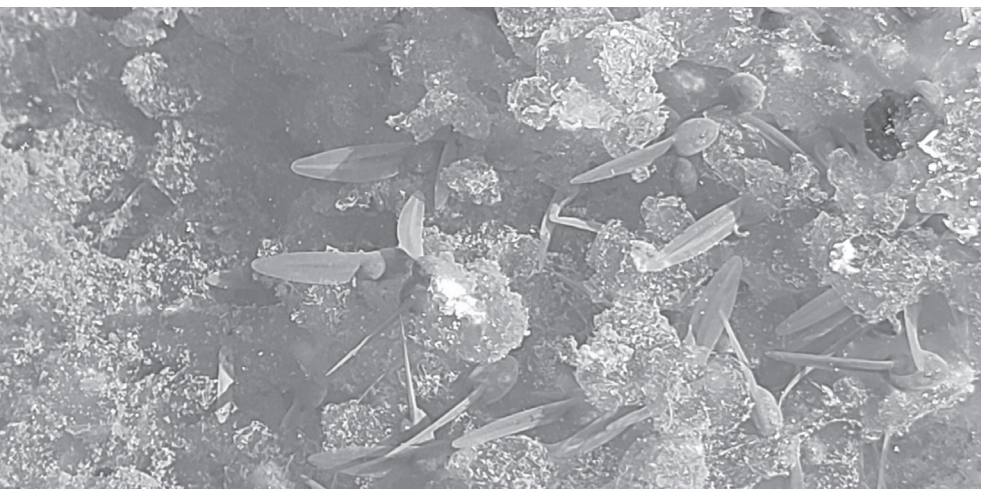
신구간이 지나도 제주의 세찬 바람 때문에 봄을 느끼기에는 여전히 춥습니다. 꽃샘추위는 봄에게 쉽사리 자리를 양보하지 않습니다. 언 땅이 녹고 따뜻한 바람이 일렁이며 제주의 봄을 알리는 전령들이 하나둘씩 모습을 드러내기 시작했을 때, 비로소 제주의 봄을 실감하게 됩니다.

제주 구석구석 찾아온 봄을 만나볼까요?



▲ 붓순나무

제주의 봄을 찾아 집을 나서려고 하니 활짝 핀 붓순나무 꽃이 봄을 알리고 있습니다. 새싹이 돌아나는 모양이 붓처럼 생겨서 붓순나무라고 불리며 제주 방명으로 ‘팔각낭’이라고도 하는데 중국의 향신료 팔각과 비슷하다하여, 또한 열매모양이 바람개비처럼 8개의 모서리로 이루어졌다고 보는 데서 팔각이라 붙여진 이름입니다. 그렇지만 그 팔각보다 독성이 강한 나무임을 명심해야 합니다. 붓순나무 새싹이 돌아나는 모양이 얼추 붓처럼 보이기도 하네요. 제주에선 주로 선흘지역에서 많이 보입니다



제주의 봄을 알리는 대표적인 친구들 중 빠질 수 없는 것이 제주 도롱뇽과 개구리 알입니다. 제주의 어느 곳이든 작은 물웅덩이나 습지를 자세히 보고 있노라면 어느새 알을 깨고 부화한 올챙이들이 앞으로 펼쳐질 모험과 세상을 향해 도전장을 내밀고 있습니다. 생명이 탄생하는 시간, 제주의 봄이 시작되고 있습니다.

구좌읍 송당리를 지나다 보니 관상용으로 많이 볼 수 있는 삼지닥나무 꽃들이 봄이 왔음을 알리고 있습니다. 고급종이의 원료로 사용되었던 나무로, 제주 중간간 가장자리에 흔하게 보였던 나무인데, 개발로 인해 야생에서 거의 자취를 찾아보기 힘들어진 대표 나무로, 이제는 남의 집 정원에서나 볼 수 있는 아쉬움이 많은 나무입니다. 가지가 세 개씩 갈라져 삼지(三枝)닥 나무라 불리는 이 나무는 봄꽃의 특징인 잎보다 먼저 꽃을 피웁니다. 단아하지만 화려한 자태를 뽐내며 엄청난 향기를 뿜어냅니다.



▲ 삼지닥 나무

제주의 올레길은 제주의 자연을 느끼고 싶은 사람들이 가장 많이 찾는 곳이 아닐까 합니다. 걸어서 여행하는 장거리 도보 여행길(26코스, 425km)인 제주 올레길은 2007년 7월 1코스를 개장하면서 시작되었습니다. 옛날 제주 사람들이 걸어 다녔던 길들을 잇고, ‘놀명, 쉬명, 걸으명 고치(함께) 가는 길’을 만들고자 시작된 제주 올레길은 모든 길이 제각기 다른 제주의 모습을 보여줍니다.



그중 올레 9코스는 다른 코스에 비해 비교적 짧은 코스로 제주의 봄을 만끽하기에 더없이 좋습니다. 작지만 정겨운 대평포구에서 시작해 화순금모래해변까지 이어지는 7.5km의 길로 약 3~4시간 정도 소요됩니다. 빨간 소녀 등대가 있는 대평포구 바로 옆에는 130m 높이의 깎아지른 절벽인 박수기정이 장엄하게 서 있습니다. 포구에서 말이 다니던 ‘몰질’을 따라 가다보면 박수기정 위에 드넓은 초원이 나오는데 초원과 이어지는 보리수가 우거진 볼레낭

길을 지나면 달이 떠오르는 모습을 닮은 월라봉이 자리잡고 있습니다. 푸르른 잎들과 활짝 핀 야생화들과 함께 걷다 보면 정상에 도착하게 되는데 마라도와 가파도 그리고 형제섬과 송악산에 이어 산방산까지 보이는 전망은 봄의 기운과 함께 가히 환상적인 신세계를 선보입니다. 제주의 봄을 만끽하고 싶다면 올레길을 걸어보셔도 좋을 듯합니다.



▲ 탕자나무

충남 서산의 해미 읍성은 일명 탕자성이라고도 불리는데 해풍(바닷바람)을 막고, 성을 은폐함과 동시에 적병이 침입해 들어오는 것을 막으려고 탕자나무를 심었습니다. 지금은 성이 허물어져 흔적만 남아 있지만 그때 심었던 탕자나무는 아직도 살아 있어 1962년에 천연기념물 78호로 지정되었는데 나이가 족히 400살은 되었을 것으로, 나무 높이가 4m, 둘레가 1m쯤 된다고 합니다.

올레 9코스를 걷다가 탕자나무 열매가 아닌 꽃을 만나니 반가운 마음이 들어 사진에 담아 보았습니다. 이제 막 개화하고 있는 탕자나무꽃을 만나니 이 친구는 어떤 이유로 이곳에 오게 됐을까 궁금해졌습니다. 무시무시한 가시를 보유한 이 탕자나무는 감귤나무의 기주가 됩니다. 보통 감귤나무는 상록성으로 5월에 꽃을 보여주는데, 이 탕자나무는 낙엽활엽으로 잎사귀없이 꽃을 피워내고 있습니다. 아무도 거들떠 보지 않는 탕자 열매를 지키려고 무시무시한 가시가 있는 것이 아니라, 맨몸에 이렇게 아름다운 봄꽃을 지킬려고 보초를 서고 있나 봅니다.



▲ 소사나무

제주의 하천은 물이 흐르지 않는 건천이 대부분입니다.

불과 물이 만나 만들어진 화산섬 제주는 비가 오면 땅속으로 빗물이 흘러 들어가게 되고 지하에 물을 저장합니다. 지표수가 아닌 지하수에 의존해서 살아가야 하기 때문에 제주는 물이 귀한 섬이기도 합니다. 그렇지만 산지천, 외도천, 도근천, 옹포천, 강정천, 효돈천 등 물이 항상 흐르는 하천들도 있어 잠시 쉬어가는 사람들과 자연의 뭇생명들에게 휴식을 선물하기도 합니다. 그리고 여름이 되면 서늘한 기운을 뿜어내는 곳도 있습니다. 천연기념물 제 377호.(면적 2만 2,215m²) 1993년 8월 19일에 지정된 안덕계곡은 조면암으로 된 계곡의 양쪽은 기암절벽이 병풍같이 둘러져 있고, 계곡의 밑바닥은 평평한 암반으로 깔려 있어 그 위로 항상 맑은 물이 흐르고 있습니다.

계곡의 양쪽 언덕에는 상록활엽수림이 발달해 있는데 후박나무·조록나무·가시나무·구실잣밤나무·붉가시나무·참식나무 등이 울창하게 자라 계곡을 감싸고 있고, 숲속에는 남오미자·바람등총·백량금 등이 자라며, 희귀식물인 담팔수와 상사화 등이 있어서 난대림을 상징하는 원시성이 유지되어 학술적 가치가 높은 곳입니다.

안덕계곡의 상록수림에 취해 걷다 양상한 가지 끝에 삐죽 올라온 소사나무의 암꽃과 수꽃이 나의 눈길을 끌어 잠시 걸음을 멈추었습니다. 분재용으로 사랑을 받는 소사나무를 원시성이 유지된 안덕계곡에서 보니 생경한 마음이 들었습니다. 자연이 만든 소사나무의 기품이 더욱 아름다워보이는 것은 저만의 생각일까요?



▲ 진달래

가을이 되면 단풍 구경으로 북적이는 천왕사 옆 석굴암자 가는 길목에서 화려한 봄의 전령인 진달래꽃과 생강나무를 만났습니다. 그 고풍적인 색깔을 글로 표현한다는 것은 너무 어려운 일인듯합니다.

곳곳이 겨울을 견뎌내어 봉우리를 터트리고 찬란한 꽃을 피워 곤충을 유혹하고 열매를 맺고 다시 겨울을 준비하기 위해 잎을 떨어뜨리는 모든 과정은 치열한 생존전략이기도 하겠지요. 가끔 나도 그렇게 살고 있나 스스로를 반성하기도 하고 봄이 오면 움트는 생명의 시작을 느낄 때면 '이제 시작이구나, 봄이 왔구나' 하며 올해를 다시 그려보기도 합니다.

회원 여러분의 봄은 이제 시작되었나요?

뜨거운 여름이 오기전에 이 봄을 놓치지 마세요. 그리고 길가에 피어나는 작은 꽃과 나무, 이름모를 새소리에도 귀 기울이며 잠시 쉬어가는 4월이 되기를 바랍니다.



▲ 생강나무

제주를 말한다

천미천이 사라진다.

양수남 대안사회국장

제주도의 하천은 총 143개(규모가 큰 지방하천은 60개)로서 총 하천길이는 1,907km입니다. 그런데 이미 많은 구간이 하천정비 사업에 의해 크게 훼손된 상태이고 지속적인 문제제기에도 불구하고 오늘도 제주의 하천은 공사중입니다. 제주환경운동연합은 올해 중점사업으로 반환경적 하천정비 사업에 제동을 걸고자 하며 대응 활동과 현황을 회원님들과 공유하고자 합니다. <편집자 주>

현재 제주 하천 파괴의 가장 큰 원인은 하천정비



▲ 제주시 도심 한가운데 있는 한천의 모습(제주종합경기장 동산교 아래).

제주의 하천은 건천이 대부분이지만 이처럼 소(沼)와 기암괴석을 담고 있는 독특한 경관을 갖고 있다.

제주에는 육지부와 달리 소위 ‘강’이 없다. 우리가 알고 있는 강이라는 개념은 물이 상류에서부터 하류까지 항상 흐르는 곳이다. 하지만, 제주에 그러한 강은 존재하지 않는다. 물이 하천이 아닌 지하로 흘러서, 비가 많이 올 때만 흐르는 ‘건천’이 대부분이기 때문이다. 강정천, 효돈천, 도근천, 외도천, 용포천 등 도내 일부 하천에서만 물이 지상과 지하를 숨바꼭질하다 대개 하류에서 솟아올라 흐를 뿐이다.

그래서 제주의 하천은 무미건조할 것 같지만 전혀 그렇지 않다. 용암이 흐르면서 만들어진 화산섬의 특징을 고스란히 받아 기암괴석과 거대한 소(沼), 하천변의 울창한 숲이 자리 잡고 있는 곳이 제주의 하천이다. 도의 지역의 하천과는 전혀 다른 독특한 하천의 가치를 갖고 있다. 뿐만 아니라 이 하천을 중심으로 수많은 생물이 삶을 이어가고 있다.

제주 하천에 수없이 산재한 소(沼)를 중심으로 민물고기, 양서파충류, 수서곤충 그리고 이들을 먹이로 한 다양한 종류의 새들이 날아온다. 노루, 오소리 등 야생동물도 물을 구하는, 없어서는 안 될 오아시스이기도 하다. 은어 등 하천 하류에 사는 기수역 어류도 많지만 벵치, 드렁허리 등 하천의 중상류에서도 발견되는 순수 민물고기도 9종이나 된다.



▲ 제주도내 한 소하천. 제주의 수많은 하천이 옛 모습을 잃고 콘크리트로 정비되어 우수 배수로의 역할 밖에 하고 있지 않다.

그뿐만이 아니라 환경부 지정 멸종위기종 2급인 기수갈고둥이 주로 하천의 하류지역에 서식하고 있고 최근에는 효돈천에서 희귀한 민물해파리가 발견되기도 했다. 건천이어서 메마른 생태계라 생각할 수 있지만 전혀 그렇지 않다는 것이다. 또한 제주인들에게 하천은 식수를 구하는 곳이기도 했고 신앙의 장소였으며 어릴 적 수영하던 추억의 장소였다. 그래서 하천의 소마다, 기암괴석마다 이름이 있고 전설이 내려오고 있다. 도외지역과는 전혀 다른 지질, 생태, 경관적 가치를 갖고 있는 것이다.

그러나 그동안 제주의 하천은 복개, 하천정비, 도로 및 주차장 건설, 하수유입, 골재채취 등으로 수난을 당해왔다. 최근에는 하천 복개, 하수유입, 골재채취는 많이 사라지는 추세이지만 현재까지 제주 하천 파괴의 가장 큰 주범은 바로 하천 정비이다. 그것도 행정당국에서 합법적으로 하고 있는 것이란 점에서 문제가 더 크다. 하천정비를 하는 가장 큰 이유는 홍수 예방이다. 하지만 실상, 홍수 피해는 투입되는 예산 규모에 비해서 상당히 불분명하다. 4대강 사업이 그랬듯이 홍수피해 예방이라는 목적보다는 사실상 토건사업을 하기 위한 명분에 불과하다.

더 큰 문제는 하천 정비과정에서 제주도 하천의 원형이 사라지고 있다는 것이다. 웅장한 소(沼)들은 포크레인에 파괴되었고 기암괴석도 제방을 쌓으면서 사라졌다. 하천 양변으로 울창했던 상록활엽수림도 사라졌다.



▲ 현재 공사 중인 서귀포시 남원읍 서중천 정비사업 현장. 이곳도 하천의 원형을 크게 파괴했다. 제주도내 수많은 하천들이 이와 같은 하천정비 사업에 의해 파괴되고 있다.

도내에서 가장 긴 하천이지만 가장 많이 파괴되고 있는 천미천

제주도의 하천은 총 143개(규모가 큰 지방하천은 60개)로서 총 하천길이는 1,907km이다. 그런데 이미 많은 구간이 하천정비 사업에 의해 크게 훼손된 상태이다. 최근 5년간 공사 중이거나 계획 중인 하천정비 길이만 해도 68.64km(제주시 19.68km, 서귀포시 48.96km)이다. 행정당국에 정보공개청구를 한 결과, 2016년부터 하천정비 공사가 계획되거나 공사 중인 하천이 29곳(제주시 15곳, 서귀포시 14곳)이었다. 그리고 공사비는 335,755백만 원(제주시 122,923백만 원, 서귀포시 212,832백만 원)이었다. 몇 년 동안의 하천정비 공사비만 3천억 원이 훌쩍 넘는 것이다. 이 정비사업 중에서도 천미천은 공사 구간이 길고 생태계 파괴가 심각하여 제주환경운동연합은 천미천에 대한 생태계조사와 더불어 천미천을 보전하기 위한 대응활동을 전개하고자 한다.

천미천은 총 길이가 25.7km로서 도내 143개 하천 중에서 가장 길고 복잡한 하천이다. 한라산 1,100m 이상 지점인 돌오름, 어후오름, 물장울 등지에서 발원하여 제주시 동남부지대, 조천읍, 구좌읍, 표선면, 성산읍에 걸쳐 흐르다가 표선면 신천리 바닷가 앞에서 여정을 끝낸다. 1861년 김정호의 대동여지도에도 천미천은 줄기가 가장 긴 복잡한 하천으로 묘사되어 있다.



▲ 하천 정비 대상 구역인 천미천(구좌지구)의 대형의 소(沼)와 울창한 상록활엽수림대. 하지만 이곳도 호안 정비 과정에서 파괴될 예정이다.

상류에서부터 하류 방향을 향하여 나뭇가지 모양으로 퍼져있는 천미천은 큰 물줄기를 이루는 본류로 이어지기까지 60여개의 하천과 합류한다. 이들 크고 작은 형태의 지류들이 본류로 모여면서 거대한 하천이 형성되는 것이다.

계다가 천미천은 생태계가 매우 훌륭한 하천이다. 하천 양안에는 해발고도에 따라 바닷가에서부터 발원지까지 상록활엽수림과 낙엽활엽수가 모습을 달리하며 긴 띠 형태의 숲을 이루고 있다. 또한 하천 곳곳에 수없이 산재한 소(沼)는 규모도 크고 경관도 아름다울 뿐 아니라 수많은 생물들의 서식처와 오아시스 역할을 하고 있다.

지난 세월동안, 천미천 25km 구간 중에서 이미 하천정비가 많이 이뤄졌다. 그 과정에서 천미천의 아름답고 큰 소(沼)들과 양안의 숲 그리고 기암괴석이 크게 훼손되었다. 그런데도 또다시 천미천 정비공사는 현재진행형이다.

이번 천미천 공사계획은 총 11.98km로서 제주시와 서귀포시 구간이 모두 포함된다. 제주시 공사구간(천미천(구좌지구)- 이하 천미천 구좌지구)은 3.98km이고 서귀포시 공사구간(천미천(표선지구)-이하 천미천 표선지구)은 8km이다. 두 곳 모두 호안정비(양쪽에 전석쌓기 형태로 독을 쌓는 방식)를 중심으로 공사가 진행되고 있다.

천미천 구좌지구(제주시 조천읍 교래리 605~송당리 산 260)는 현재 공사가 진행 중(공사 진척률 43%)에 있고 천미천 표선지구(서귀포시 표선면 1651번지~성산읍 신천리 948번지)는 현재 토지 보상이 진행 중이다. 이 두 공사의 사업비만 43,128백만 원을 넘는다.



▲ 하천 정비 대상 구역인 천미천(구좌지구)의 모습.

이뿐만이 아니다. 최근 위 공사구간을 제외하고 또다시 2.08km(제주시 조천읍 교래리 721~교래리 제4교래교)의 천미천 정비계획이 포함된 제주시 지방하천 하천기본계획 수립 전략환경영향평가가 통과되었다. 그러니까 현재도 천미천의 60%가 넘는 구간이 공사 중이거나 공사를 준비 중에 있다는 것이다. 사실상 한라산에 포함된 천미천 상류를 제외하고는 대부분 하천정비공사가 이뤄지는 것이다. 그런데 이 수많은 예산 투여에 비해 목적으로 하는 효과가 이뤄지는 것인지를 따져보아야 한다.

과도하게 부풀린 홍수 피해를 근거로 진행되고 있는 천미천 정비공사

현재 40% 이상의 공사 진척률이 있는 천미천 구좌지구의 경우, 소규모 환경영향평가서(이하 평가서)에서 제시하는 사업의 배경은 “태풍 매미(2003), 나리(2007), 나크리(2014), 차바(2016) 내습 시 한라산 인근의 많은 양의 홍수가 유하여 월류피해가 지속됨에 따라.. 중략 ... 홍수예방사업을 통하여 주택 및 농경지 침수 등 자연재해를 예방함으로써 주민의 고귀한 생명과 재산을 보호하고 더불어 하천의 환경기능을 회복하는데 그 목적이 있음.”이라고 기재하고 있다.

하지만 평가서에서 홍수 피해에 대한 구체적인 자료는 제시하지 않고 있다. 즉, 원본적인 내용을 배경으로 120억 원의 사업계획을 제시하고 있는 것이다. 이런 논리라면 태풍의 길목인 제주도의 143개 하천은 모두 콘크리트로 제방을 쌓아올려 정비되어야 한다. 게다가 ‘하천의 환경기능을 회복하는데 그 목적이 있음’이라고 기술하고 있는데 오히려 정비 사업으로 인해 제주도 하천의 고유 기능과 원형이 훼손된다는 점에서 목적에 배치되는 것이다.

토지 보상이 끝나면 공사를 시행할 천미천 표선지구의 경우도 마찬가지이다. 환경영향평가서(이하 평가서)에서 제시하고 있는 사업의 배경은 하천의 월류에 의한 농경지와 가옥에 대한 침수피해를 제시하고 있다. 하지만 평가서에서 제시하고 있는 천미천 침수피해 현황은 2012년 태풍 산바에 의한 침수피해 현황뿐이다.

즉, 상습적인 침수피해가 아니라 한 해의 통계를 바탕으로 근거를 제시한 것이다. 또한 침수피해도 표선면과 성산읍의 일부지역의 통계를 제시하고 있으나 천미천과 거리가 떨어진 곳들이 있고 더욱이 피해지역이 천미천의 월류에 의한 침수피해인지는 불분명하다.

이처럼 수많은 예산이 투입되는데 비해 천미천 정비 명분은 미흡하고 이를 뒷받침해 줄 근거자료도 명확하지 않다. 천미천은 예전부터 침수피해 방지를 목적으로 이미 하상(하천의

바다) 평탄화, 제방 건설 등 하천정비 작업으로 인해 원형을 상당부분 상실한 상태이다. 그렇다면 기존 하천정비로 인한 침수피해 방지 효과에 대한 평가가 먼저 나와야 하며 이 평가를 토대로 하천정비 계획이 시행되는 것이 순리이다.

또한 이미 제주시 구좌지구와 서귀포시 표선지구의 사이에 2015년도에 준공된, 125만t의 물을 저장할 수 있는 제주 최대의 저수지인 성읍저수지가 있다. 농업용수를 사용하기 위한 목적이 크지만 폭우 시에 저류지의 역할도 하기 때문에 침수 피해 저감 효과도 크다. 그럼에도 이러한 내용도 산정하지않고 홍수예방에 대한 종합적인 검토도 없는데다가 피해근거도 제시하지 않으면서 또다시 4백억 원이 훌쩍넘는 예산을 들여가면서 하천정비 사업을 한다는 것은 그야말로 ‘묻지마 하천정비’이며 혈세낭비가 아닐 수 없다.

천미천의 생태적·경관적 가치를 크게 훼손할 천미천 하천 정비



이러한 사업타당성의 문제와 함께 중요한 문제는 바로 천미천의 대규모 훼손이다. 조만간 제주환경운동연합은 천미천에 대한 조사를 진행할 예정이지만 얼마 전, 잠시 들른 천미천 제주시(구좌지구)사업예정지만 보더라도 공사구간의 생태적 가치를 짐작할 수 있었다. 현

재 공사는 상류인 교래리에서부터 시작해서 하류인 송당 방향으로 향하고 있는 상태이다. 최근에 하천정비 공사 방식이, 예전처럼 하상을 깨지 않는다지만 하천 양쪽의 제방을 쌓는 방식은 변하지 않았기 때문에 하천의 훼손은 불가피하다. 왜냐하면 공사를 위해서는 대형 트럭과 포크레인이 들어가야 하기 때문이다. 이 과정에서 천미천의 웅장한 소와 양쪽의 상록활엽수림대는 크게 훼손될 수밖에 없는 것이다.

평가서에서도 “본 공사는 제방 등을 재정비하는 사업으로 공사 시행에 따라 사업구간의 수변과 제방변에 분포하는 식물상 및 식생의 훼손이 불가피하다”고 인정하고 있다. 또한 “하천 양안부로 축제 및 보축공사, 교량 및 배수 시설물 공사 등으로 원 지형의 변화가 불가피할 것임”을 기술하면서 하천정비로 인해 천미천의 원형이 훼손될 것임을 인정하고 있다. 이에 대한 저감 대책은 전무하다시피하다.

제주도 하천의 원형을 이렇게 처참하게 무너뜨리면서까지 공사를 해야 하는 이유는 무엇일까? 특히 제주도에서 가장 길고 아름다운 하천으로 정평이 나 있는 천미천의 절반 이상을 훼손하면서 얻는 도민의 이익은 무엇일까? 근거도 미미한 홍수 피해 예방을 명분으로 천문학적 예산을 낭비하는 일은 이제 중단되어야 한다. 그 첫 단추로 현재 진행되고 있는 천미천 정비 공사를 전면 중단되어야 한다.

그리고 공사의 명분인 홍수 피해 예방을 정밀하고 종합적으로 판단하여 천미천을 파괴하는 방식이 아닌 보전의 방식을 통한 계획으로 전면 수정하고 과도하게 부풀린 홍수 피해를 근거로 진행되고 있는 도내 하천 정비공사에 대해서도 타당성 검토가 다시 이루어져야 할 것이다. <끝>

JDC 영어교육도시 2단계 사업추진은 도민과의 약속 위반이다.

이영웅 제주환경운동연합 사무처장

지난해 열린 JDC 이사회에 '제주영어교육도시 도시개발사업 2단계 추진' 안건이 상정되어 실시설계 용역을 위한 예비비를 전용을 위한 의결했습니다. 손 놓았던 부동산 개발을 다시 시작되었습니다. 제주 곶자왈 도립공원과 이어진 울창한 곶자왈 숲이 사라질 위험에 처해있습니다. 제주환경운동연합은 영어교육도시 2단계 사업 중단을 요구하며 얼마 남지 않은 곶자왈을 지켜내고자 합니다. <편집자 주>

첫 단추부터 잘못 꿰 영어교육도시

제주영어교육도시의 시작은 지난 2006년 재정경제부가 '서비스산업 경쟁력 강화 종합대책'의 하나로 가칭 '영어전용타운' 건설계획을 발표하면서이다. 재경부는 학부모들의 영어교육에 대한 열정과 기대수준이 높아져 조기유학·연수 등이 빠르게 증가하면서 서비스부문 국제수지를 크게 악화시키는 한 요인으로 작용한다고 평가했다. 그러면서 유학·연수수지 적자는 해마다 크게 증가해 서비스수지 악화를 초래하고 있어 서비스산업의 경쟁력 강화를 위해 제주도에 수업과 생활을 영어로 하는 영어전용타운을 건설키로 했다고 발표했다. 결국 제주영어교육도시의 영어교육의 필요성보다는 외화유출을 막기 위해 교육부가 아닌 재정경제부가 추진한 사업이었다.

이후 국무조정실이 주관하고 재경부, 교육부, 건교부, 예산처 등 관계부처 TF가 구성·운영되고, '제주 영어전용타운 조성을 위한 사전조사 연구' 용역이 실시되었다. 이 용역에서 부지의 적합성, 시설 기본구상, 교육운영프로그램 및 사업타당성 검토가 이뤄졌다. 그리고 사전조사 연구용역을 토대로 만들어진 '제주영어전용타운 조성 기본방안'이 국무회의

에 보고되었다. 내용을 보면 제주도유지 곳자알 지대를 활용하여 초등학교 7개교, 중학교 4개교, 고등학교 1개교 등 12개 학교를 설립한다는 방안이다. 이 중 4개교(초2, 중1, 고1)는 공립학교, 나머지 학교(초5, 중3)는 공공재원으로 건립하여 민간에 위탁 운영하는 방안과 민간재원의 사립학교 방안을 계획하였다. 또한 영어교육 연구·개발 및 성인영어 교육, 영어교육 콘텐츠 전파 기능을 수행하는 정부출연 특수법인 형태의 영어교육센터 설립과 외국 대학·대학원 등 외국 교육기관을 유치하고, 1만 세대 규모의 주거 및 상업시설 등의 지원시설을 계획하였다.

그러나 이러한 계획들은 JDC가 본격적으로 개발사업을 추진하는 과정에서 크게 변질되거나 사라졌다. 현재 제주영어교육도시에는 애초 정부에서 계획한 12개 학교와 외국 대학·대학원 유치 계획 중 단 하나도 설립되지 못했다. 그 대신에 초·중·고 과정의 국제학교 4곳이 들어와 있을 뿐이다. 특히 정부의 사전조사 연구용역에서 학교의 운영방안은 정규교육과정과 연계하고 등록금은 기숙사비 포함 연간 1,000만원 수준으로 추진한다는 계획이었다. 하지만 JDC가 영어교육도시 내 국제학교 학부모에게 설문조사한 결과를 보면 세대당 학비·생활비로 연간 8,300만원이 지출되고 있는 것으로 나타났다. 이 중 학비는 5,000만원에 달했다. 결국 영어교육도시 조성은 애초 사업의 취지와는 거리가 먼 사업으로 전락하고 말았다. 학생수 역시 잠재적 수요자의 10%인 9천명을 교육수요 목표치로 설정했지만 현재 3천9백여 명이 재학 중으로 목표치를 훨씬 밑돌고 있다.

도내 최대 면적 곳자알 훼손한 JDC

제주영어교육도시 개발사업을 추진하면서 가장 큰 논란을 빚었던 것은 사업의 타당성보다 오히려 사업입지의 적정성 문제였다. 사업입지는 제주도내 곳자알 지역 가운데 가장 면적이 넓은 월림-신평 곳자알에 해당하는 곳으로 활엽수림대가 넓게 분포한다. 영어교육도시 개발사업 사전환경성검토 보고서에서 조차 “사업지구 내부에는 상록활엽수가 우점하는 맹아림이 교목성으로 발달하고 있는데, 이 수림은 다른 구역과 달리 다양한 구성상태를 유지하고 있고 보다 안정되어 보호가치가 높은 것으로 판단된다.”고 했다. 특히 환경부가 멸종위기종으로 지정한 참나무과의 상록교목인 개가시나무는 우리나라에서는 제주도에만 서식하는 것으로 알려져 있는데 현재까지 확인된 바로는 영어교육도시 사업지구에 최대 군락지로 자생하는 것으로 조사되었다.

2007년 제주영어전용타운 조성 기본방안에 대한 국무회의 보고자료에도 사업부지의 환경

현황이 자세히 보고되어 있다. 자연환경 현황으로 사업부지는 한경-안덕 꽃자왈 지대에 속하며, 생태환경 현황으로 법정보호종인 개가시나무 군락이 형성되어 있어 반경 35m는 생태계 1등급지라는 설명도 곁들여 있다. 또한 사업 대상지의 약 41%가 개발행위가 제한되는 생태계 2등급지 이상이고, 97.5%가 지하수 2등급지라고 밝히고 있다. 전형적인 꽃자왈 지역으로 사실상 개발이 불가능한 지역임을 정부도 인지하고 있었던 것이다. 더욱이 지난 2003년 이곳에 JDC가 신화역사공원을 조성하려다 지금의 안덕면 서광리 마을목장으로 옮기게 된 것 역시 개발이 불가능한 이곳 꽃자왈의 생태환경 현황 때문이었다.

그러나 이 사업의 시행주체인 JDC와 사업을 유치하려는 제주도는 포기하지 않았다. JDC는 애초 사업부지 중앙부에 집중된 생태계 2등급 지역 일부를 부지에서 제척하고, 사업부지 남쪽의 토지를 추가 매입하면서 사업추진의 가능성을 이어갔다.

제주도는 더욱 노골적으로 이 사업의 길을 열어주었다. 제주도는 꽃자왈 보전의 목소리를 반영한다며 2006년부터 도내 꽃자왈 재정비 용역을 시행했다. 용역 결과는 놀라웠다. 꽃자왈 보전을 위한 용역이었지만 오히려 꽃자왈 지역 중 개발이 가능한 지역을 훨씬 넓혀 놓았다. 영어교육도시 사업부지도 가관이었다. 등급이 높아 사업부지 대부분이 개발 할 수가 없는 지역이었지만 용역 결과 사업부지의 절반은 개발이 가능하도록 등급을 완화해 놓았다. 당시 환경단체들이 현장을 확인한 결과 생태적 가치가 매우 높은 상록활엽수림지대가 제주도 용역결과에서는 잡목지로 평가되는 생태계 4-2등급으로 분류되고 있었다. 꽃자왈 지역 중에서도 반드시 보전해야 할 지역이 중앙정부와 제주도, JDC에 의해 무참히 파괴되고 말았고, 현재 JDC에 의해 그 만행이 또 다시 준비되고 있다.

JDC는 꽃자왈의 생명 학살 멈춰라

그동안 JDC의 사업방식이 대규모 개발사업을 위한 토지를 비축하고, 대형 프로젝트 사업을 통해 땅 장사를 할 뿐 제주의 가치를 높이거나 실질적인 국제자유도시 조성에 도움이 되지 못했다는 비판이 제기되어 왔다. 특히 JDC가 진행하는 사업마다 주민 토지의 강제수용 논란과 환경파괴 논란은 꼬리표처럼 뒤따랐다.

이런 연유로 JDC는 환경단체뿐만 아니라 도민사회 전반적으로 사업방향의 전환을 요구 받아왔다. 지난 2017년에 열린 제12회 제주포럼 중 '제주도, JDC, 제주지역사회의 협력모델 모색'을 주제로 한 라운드테이블에서 참석자들은 한결같이 JDC의 변화를 촉구했다. 이날 좌장을 맡은 문정인 교수는 'JDC는 환경, 문화, 4차 산업혁명 등과 관련한 새로운 영역

을 발굴해야 한다.’고 조언했다. 원희룡 지사는 ‘JDC는 부동산 개발 성격의 투자유치를 탈피해 제주의 가치를 높이기 위한 분야에 집중해야 한다.’는 의견을 제시했다. 이에 대해 당시 이광희 JDC 이사장은 ‘JDC는 기존처럼 부동산을 개발하는 대규모 사업이 아닌 제주의 청정을 활용한 고부가가치 사업을 추진할 것이다.’라고 답했다.

근래에도 JDC는 꽃자왈 보전과 제주의 환경가치 증진을 자주 언급하며 기존 이미지를 변화시키려는 노력을 기울여왔다. 그러나 제주의 환경가치라는 옷이 어울리지 않다고 생각했는지 최근 JDC 이사회는 자신들의 변화를 멈추는 결정을 하였다. 영어교육도시 2단계 사업 추진 의사를 밝히며 또 다시 대규모 부동산 개발이라는 과거 사업방식으로 회귀하기로 한 것이다.

JDC는 영어교육도시 2단계 사업은 이미 개발사업 승인을 받은 사업으로 앞으로 시행하지 않기로 도민들과 약속한 대규모 부동산 개발사업에 포함되는 사안이 아니라고 항변할 수 있다. 허나 JDC가 이런 생각을 갖고 있다면 JDC의 변화를 기대하기는 틀렸다고 본다. JDC가 영어교육도시 2단계 사업추진을 당연시 한다는 것은 현재 JDC가 내세우고 있는 생태환경과 제주가치 보존의 목소리는 지난 과거의 사업방식에 대한 반성에서 기인한 것이 아니라 단지 기업 이미지를 낮게 하려는 미사여구에 불과하다는 것을 보여준다.

현재 영어교육도시 2단계 예정지는 지난 2008년 환경영향평가 협의과정에서 특히 쟁점이 되었던 지역이다. 사업지구 북측에 위치한 이 곳은 제주도가 고시한 생태계 등급에서는 잡목지에 해당하는 4-2등급으로 되어 있다. 그러나 환경영향평가서 작성을 위한 현장조사에서 해당지역은 활엽수림이 발달해 있는 녹지자연도 7~8등급으로 확인되었다. 이 때문에 제주도의회는 환경영향평가서 협의내용 동의안 심의에서 부대조건으로 해당 구역에 대해 공사전에 식생조사단을 구성하여 식생조사를 재실시하도록 했을 정도이다. 환경영향평가서를 검토했던 한국환경정책평가연구원(KEI) 역시 영어교육도시 2단계 예정지인 사업지구 북측의 사업시행으로 인한 생태계 파편화와 단절, 인위적 간섭이 커 토지이용계획 변경이 필요하다는 의견을 제시했다.

사실 이곳 꽃자왈의 환경적 가치를 굳이 언급하지 않더라도 JDC의 영어교육도시 2단계 사업은 중단되어야 한다. 더 이상의 꽃자왈 훼손은 하지 않겠다고 도민들과 약속했기 때문이다. 제주영어교육도시 개발사업을 진행하면서 이미 대규모의 꽃자왈이 사라졌다. 이제라도 남아있는 꽃자왈을 꽃자왈도립공원 부지에 편입하여 보전할 수 있도록 해야 한다. JDC는 제주의 청정 환경과 제주문화의 보존에 앞장서겠다는 도민과의 약속을 지켜야 한다.



▲ 영어교육도시 2단계 사업부지에는 솔잎란, 백서향, 개가시나무, 왕초피, 밤일엽, 섬오갈피나무 등 수많은 생명과 보호종들이 살고 있습니다.

‘그들만의 리그’ 지역 주도의 분산에너지 활성화 대책

김정도 제주환경운동연합 정책국장

기후변화로 집약되는 지구환경 위기의 가장 큰 해결과제는 ‘에너지 전환’입니다. 제주의 지속가능성은 재생가능에너지로의 전환을 통한 에너지 자립을 이루어야만 가능합니다. 또한 제주의 미래를 그리는 정책 수립과 방향설정은 지역사회의 공론화 과정을 통해 도민들과 공감대를 형성해야만 실현 가능한 계획이 됩니다. <편집자주>

산업통상자원부(이하 산업부)가 지난 3일 제주도 신재생에너지홍보관에서 「지역 주도의 분산에너지 활성화 대책」을 발표했다. 이날 행사에는 산업부장관과 여당 국회의원, 원희룡지사가 참여하는 등 산업부가 이번 대책을 얼마나 중요하게 여기는지 그대로 보여줬다. 그렇다면 이렇게 중요한 행사를 왜 제주도에서 개최하게 된 것일까. 그 이유는 이번 대책의 핵심내용에서 찾아볼 수 있다. 이번 대책의 핵심내용은 크게 3가지다. 먼저 지역 주도의 에너지 시스템을 실현하고, 분산형 에너지 인프라를 구축하며, 끝으로 제주지역 재생에너지 출력 최소화 방안을 마련하는 것이다. 세 번째 이유 그러니까 최근 풍력발전의 강제출력 제한 조치에 대한 대책이 핵심 내용에 포함되어 있기 때문에 이번 행사를 제주도에서 개최하게 된 것이다. 그만큼 산업부도 제주도의 상황을 우려하고 있다는 것으로 이는 제주도의 상황이 근 미래에 육지부에 도래할 가능성이 높다는 우려를 반영한 결과다.

이렇듯 산업부도 현재의 제주도 상황을 심상치 않게 보고 있다. 그래서 제주도를 테스트 베드 삼아 문제를 해결하고자 하는 속내를 그대로 드러냈다. 그런데 정작 이번 대책에는 뭔가 모를 부조화가 느껴진다. 지역을 강조하고 마을을 강조하면서도 정작 그 지역과 마을에 사는 시민들의 의견을 어떻게 담아낼지에 대한 내용을 전혀 찾아 볼 수 없기 때문이다.

먼저 대책에서는 지역 에너지 센터를 설립해 산업부, 지자체, 전문가관과 협업을 통해 문제해결에 나서겠다고 설명하고 있다. 그런데 정작 시민사회와 어떻게 소통하고 협력할지에 대한 내용은 찾아 볼 수 없다. 시민사회와의 소통이 내용에 담겨있지 않다보니 도리어 시민사회가 우려하는 내용도 그대로 실려 있다.

가장 우려스러운 내용은 제주도에 전기가 남아돌기 때문에 잉여전력을 많이 소비해 주면 인센티브를 준다는 내용이다. 재생에너지로의 전환은 결국 전기 과소비를 방지하고 수요관리를 철저히 해서 재생에너지가 커나갈 공간을 마련해주는데 있다. 그런데 이번 대책에서는 이와 반하는 전기과소비를 부추기는 대책이 들어 있는 것이다. 더욱이 제주도민의 의사도 물어보지 않고 이번 달부터 이 제도를 제주도에 즉시 도입한다고 한다. 전기 과잉생산의 근본적 원인은 방지하고 수박 겉핥기식의 대책이 과연 실효성이 있을지 의문이다.

현재 전기 과잉생산에 가장 큰 이유는 화력발전에 있다. 전체 화력발전설비규모만 958MW에 이른다. 올 겨울 제주지역 최대전력수요량은 985MW였는데 화력발전만으로 최대전력수요량의 대부분을 채울 수 있을 정도다. 제주지역에 1483MW의 발전설비의 약 65%가 화력발전으로 비중이 상당하다. 특히 제주도에 LNG가 보급되면서 LNG발전소가 들어섰고, 새로 들어온 설비대비 기존의 유류계 발전시설이 그대로 운영되면서 전력 초과잉이 본격적으로 시작된 것이다. 실제 2017년 635MW였던 화력발전설비는 이듬해 777MW로 늘어나고 19년에는 798MW로 늘어났다. 지난해에는 무려 958MW까지 늘어났다. 연간 100MW씩 화력발전이 증가한 것이다.

그렇다면 화력발전이 급격하게 증가한 이유는 무엇일까? 이유는 유류계 발전설비에서 그 원인을 찾아야 한다. 제주도에서 LNG발전을 하게 될 경우 유류계 발전설비는 비상용설비로 이용되거나 또는 조기 폐쇄할 것으로 전망됐다. 유류계발전소 운영비용이 막대해 사실상 운영적자를 피할 수 없기도 하고 대기오염물질을 많이 배출해 주변지역에 미세먼지 등의 영향을 미치기 때문이기도 했다. 실제 2012년 LNG발전소 추진에 대한 주민설명회 과정에서 LNG발전의 효과를 얘기하며 대기오염물질이 획기적으로 줄어든다는 점을 강조했다. 결국 기존 유류계 발전설비를 점진적으로 폐쇄하겠다는 것을 포석에 뒀던 것이다.

그런데 이와 같은 기초가 2014년에 들어서면서 크게 바뀌기 시작했다. 유류계 화력발전 시설에 이용하는 연료를 중유와 벙커C유에서 바이오중유로 바꾸겠다고 선언한 것이다. 특

히 바이오중유는 친환경적이기 때문에 대기오염 저감과 기후위기 대응에도 효과가 있다는 홍보도 잊지 않았다.



하지만 바이오중유는 전혀 친환경적이지 않다. 바이오중유의 재료는 폐팜유다. 그것도 국내에서 발생하는 폐팜유가 아니라 수입하는 폐팜유다. 팜유농장을 만들기 위해 열대우림이 얼마나 훼손되고 있는지 그로 인해 기후위기가 얼마나 심각하게 초래되고 있는지는 논외로 치더라도 폐기물을 수입해서 태우는 것이 어떻게 친환경이라고 말할 수 있는 것인지 의문이 아닐 수 없다.

게다가 실제 바이오중유를 사용해 왔던 2017년부터 2019년까지 3년간 대기오염물질 배출량 합계를 보면 2017년 2044톤에서 2018년 1923톤으로 줄었다가 2019년에는 1940톤으로 증가했다. 미세먼지와 황산화물은 다소 줄어든 반면 질소산화물이 크게 증가한 것이다. 아무리 바이오중유를 쓴다 한들 질소산화물은 여전히 많이 배출되고 있다. 이런테도

친환경발전이라는 이상한 홍보를 통해 발전설비를 줄이지 않겠다고 말하는 것이다.

실제 언론에 보도된¹⁾ 발전사업 관계자의 인터뷰 내용을 보더라도 바이오중유 발전이 과연 친환경적인가라는 의문은 더욱 짙어진다. 바이오중유는 일반 중유의 연소 과정과 마찬가지로 이산화탄소, 황산화물, 질소산화물, 미세먼지 등을 모두 배출한다는 것이다. 게다가 일반 중유의 탄소 배출량이 10이면 바이오중유는 7~8 정도 배출하는 수준이라며 기후 위기 대응이나 미세먼지 대응이나 모든 면에서 친환경을 내세우기에는 매우 부족한 면을 보여주는 것이 현실이다.

결국 유류계 화력발전이 줄지 않는 이유는 화력발전에 대한 기득권을 그대로 유지하겠다는 것으로 박엔 설명할 길이 없다. 화력발전의 기득권은 기득권대로 유지하면서 재생에너지는 재생에너지대로 확대하겠다는 모순을 제주도도 극명하게 보여주고 있는 것이다. 이런 상황에서는 재생에너지의 출력제한을 막을 마땅한 방법이 없다. 이렇다 보니 전기를 더 쓰면 인센티브를 부여한다거나 육지부로 전기를 보낸다거나 남는 전기로 물을 전기분해해서 수소를 만들어 저장하자는 무리한 계획들이 터져 나오는 것이다.

결국 대안은 명확하다. 당장 유류계 화력 발전을 전기수요가 적은 봄과 여름철에 최소화하고 가급적 조기 폐쇄하는 방안을 적극적으로 고민해야 하는 것이다. 특히 아직도 운영되고 있는 중유발전소 2기(80MW)는 지금이라도 즉시 폐쇄되는 것이 마땅하다. 하지만 이런 내용은 이번 대책에 언급조차 되어 있지 않다. 화력발전설비가 지나치게 많다는 시민사회의 지적은 눈감고 전기소비를 늘리거나 육지부로 전기를 보내서 해결하자는 논의로 문제해결을 더욱 꼬이게 만들고 있는 것이다.

이렇듯 이번 대책에는 시민이 없다. 통상 시민의 생각과 의견이 배제된 대책은 실효성을 띄기 어렵다. 오히려 문제와 논란이 발생해 사회갈등을 초래하고 대책을 무용지물로 만드는 것을 너무 많이 봐왔다. 따라서 산업부는 지금이라도 시민사회가 우려하는 화력발전이란 근본적인 문제에 대한 대책을 마련하고 시민사회의 의견을 받아들일 수 있는 장치를 즉각 마련해야 한다. 부디 이번 대책이 실패하는 대책이 아니라 시민과 함께 성공하는 대책이 되길 바라며 산업부의 정책전환을 바란다. <끝>

1) 데일리안, [유준상의 돌직구] 제주 '2030 카본프리 아일랜드' 허상이다, 2021.03.04

트램, 도심공항터미널, 복합환승센터 도입 제주 공항대중교통 혁신해야

문상빈 제주환경운동연합 공동대표

도민갈등 해소를 위해 솔한 논의와 표류 끝에 간신히 성사된 제주 제2공항 도민여론조사결과 제주도민은 ‘제2공항의 건설보다는 현 공항 인프라 확충’을 선택했습니다. 도민의 의사는 분명합니다. 이를 저지하기 위한 도민사회의 저항은 계속될 것입니다. 제주에 필요한 것은 도민의 삶의 질의 향상과 안전이 담보되는 다양한 접근과 시도, 그리고 도민의 자기결정권을 존중하는 정책의 수립입니다. 이에 본 글에서는 교통서비스로서 제2공항의 대안을 모색하는 방안을 이야기해보고자 합니다. <편집자 주>

“모든 국민은 대중교통서비스를 제공받는데 있어서 부당한 차별을 받지 아니하고, 편리하고 안전하게 대중교통을 이용할 권리를 가진다.”(‘대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률’)

국민들이 일상적인 생활을 안정적으로 영위하기 위해서는 무엇보다도 편리하고 안전한 이동권의 확보, 즉 보편적인 교통서비스를 제공받고 편리하고 안전하게 교통수단 및 교통시설 등을 이용하여 이동할 권리가 중요하다. 따라서 최근에는 교통복지 측면의 기본권적 시각에서 ‘교통권 및 이동권’을 중요하게 인식한다. 이처럼 국민들이 건강하고 문화적인 생활을 유지하기 위해 필요한 최소한의 기본권적 교통서비스는 ‘대중교통’ 서비스의 수준으로 평가될 수 있다.

그렇다면 제주의 대중교통서비스는 어디까지 와 있나? 제주도민은 과연 대중교통을 이용함에 있어서 기본권적인 이동권의 보편적 복지서비스를 잘 향유하고 있을까? 서울이나 기

타 대도시권 시민들과의 차별은 없을까? 정부 차원의 제주도 교통 정책과 시행제도는 무엇이며 제주도정 차원에서 도민을 위해 시행하고 있는 교통행정은 무엇인가? 특히 관광객이 한 해 1500만 명 이상 방문할 정도로 관광대도시로 발전한 제주의 현실에서 공항과 연계한 대중교통의 현황과 정책, 전망에 대해 살펴보는 것은 무척 의미가 있을 것이다. 여기에선 제주의 환경수용력 등에 대한 논점은 예외로 하고 대중교통 이용 측면에서만 바라보기로 하자.

인터넷 백과사전에 의하면 대중교통은 기차, 자동차, 배, 비행기 등을 이용해 여러 사람이 한꺼번에 이동하는 것이며 대중교통 수단은 일반적으로 버스, 철도, 항공편, 연락선 등의 정해진 일정과 노선에 따른 연결편이 마련되어 있을 때 그 이동 수단을 대중교통 수단이라고 한다. 그러나 현재 항공기는 대중교통 관련법상 대중교통 수단이 아니다. 택시는 물론 일정한 노선과 시간표를 가지고 대량 수송하는 여객선·항공기와 통근·통학용으로 제공되는 전세버스도 대중교통의 범위에서 제외하고 있는 상황이다. 대중교통은 한국에서만 쓰는 한자어로, 중국과 일본에서는 ‘공공교통(公共交通)’이라고 칭한다. 대한민국의 교통체계를 다루는 주무부서인 국토교통부는 각종 국토 개발 계획을 수립하며 대중교통 계획도 동시에 세운다.

여가·관광 교통계획 수립의 본격적인 제도화

국토부의 “국가기간교통망계획 제2차 수정계획 2001~2020”은 국민소득의 향상과 자동차 보급 확산으로 여가·관광 교통수요가 급속히 증가하여 관광지 지역을 중심으로 교통체증 발생 등 커다란 사회적 비용 초래하기 때문에 체계적인 여가·관광 교통계획 수립의 제도화가 필요하다고 역설한다. 실제 국내여행의 총량은 35백만 명(‘11년)에서 40.4백만 명(‘17년)으로 15.6% 증가했고 제주의 경우 2019년 제주도를 찾은 관광객 수는 1528만 6000명으로 2009년(652만4000명)에 비해 10년 사이 876만2000명(134.3%)이 증가했다. 상주인구도 급증했다. 제주도의 주민등록인구는 2009년 56만2663명에서 2019년 67만989명으로 10만8326명이 증가했다.

국토부는 일상통행뿐 아니라 여가·관광과 같은 비일상 통행에도 관심을 갖고 여가·관광 교통계획 수립을 제도화하여 체계적인 대응이 필요하다고 향후 법정 의무계획으로 도입하는 것이 바람직하며 단계적으로 전환하겠다고 밝힌 바 있다. 기본적으로 시·도지사를 계획 수립권자로 하되 전국적 혹은 광역적 내용의 계획은 중앙행정부처의 장이 수립하는 방향으로 세웠다.

국토부의 ‘대중교통 기본계획’ 목적은 명확하다. 대중교통의 지속가능성 향상 및 이동권 보장이다. 국토부가 고시하는 “대중교통 기본계획”은 “대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률 제5조”에 근거한 5년 단위의 법정계획이다. 각 지자체의 시장·군수는 대중교통 기본계획에 따라 관할지역에 대한 지방대중 교통계획(5년 단위)과 연차별 시행계획을 수립하도록 되어 있다. 그러나 여기서 정의하는 대중교통수단에는 공항은 제외되어 있으며 노선 버스, 도시철도, 일반철도에 한정되며 있고 대중교통시설 또한 버스터미널, 정류소, 차고지, 철도시설, 환승시설, 버스전용차로에 따른 교통체계에 한정돼 있다. 따라서 제주공항을 둘러싼 대중교통 체계와 시스템 개선 등에 국토부가 관심을 표하는 영역은 제주공항 인근에 설치할 계획인 복합환승센터 외에 없다.

국토부의 ‘대중교통 기본계획’에 ‘제주도’는 없다

국토부가 저가항공산업을 본격적으로 육성하면서 강조했던 전 국민의 보편적 항공교통서비스 제공은 사실상 제주노선에 국한된다. KTX가 전국적으로 보급된 이상 항공기를 이용해 국내에서 갈 곳은 제주 말고 별 반 없기 때문이다. 코로나 이전 인천공항과 제주공항을 제외해 흑자를 달성했던 공항은 김해와 대구공항 뿐이었다. 나머지 10개 지방항공사는 모두 적자상태로 운영되고 있다.

제주공항은 코로나 이후 인천공항이 사실상 셋다운 상태가 되면서 전국에서 가장 이용객이 많은 공항이 됐다. 거의 20여년 이상 지속적인 공항 운영 수익을 내고 있고 최근 코로나 이전에는 중국의 사드영향으로 인한 한국방문 제한 조치에도 불구하고 내국인들의 관광 수요로도 1500만 명의 관광객 입도를 유지했다. 관광객 급증으로 인해 각종 피해와 불편을

겪고 있는 제주도민의 입장이 아닌 국토부의 입장에서 제주공항은 김포에 비해서 작은 규모에다 시설투자도 적은 반면 수익은 김포 이상의 수익을 내고 있어 한국공항공사 입장에서 가장 효자 공항이다. 여기서 우리는 중요한 질문을 하지 않을 수 없다.

정작 국토부는 제주공항을 통해 막대한 수익을 얻는 동시에 국민의 이동권 자유에 걸맞는 교통편의 제공이라는 이중의 효과를 얻는 반면 제주도민의 교통 불편과 피해에 대해서는 어떠한 예방이나 대책을 강구했나? 제주도민들의 삶의 질과 관련된 교통권은 얼마만큼 보장했는가? 제주도정은 도민을 대리해서 그러한 보편적 교통권을 국토부로부터 확보한 게 있는가?

미우나 고우나 제주공항을 이용하고 있는 도민들 역시 육지 방문 시 거의 항공교통을 이용하기 때문에 제주도민과 전 국민의 일상적인 항공대중교통 수단으로서 제주공항은 매우 중요한 국가기간교통망의 역할을 하고 있다. 문제는 공항을 들어가고 나오는 입출입 시스템에서 연계되는 제주 대중교통 시스템이 교통시설 측면에서나 교통수단 측면에서도 상당히 낙후되어 있다는 것이다. 공항을 둘러싼 대중교통 연계와 시스템 측면에서 바라보면 제주공항은 전국에서도 가장 낙후한 대중교통 시스템을 유지하고 있고 국토부 산하 한국공항공사로부터도 투자 외면을 당하고 있다.

시도별 버스운행현황을 보면 제주도는 2020년 현재 전국 17개 광역자치단체 중에서 시내 버스 업체수, 노선수, 노선연장, 마을버스 노선수와 노선연장에서 전국 최하위다. 농어촌 버스는 업체 자체가 없다. 물론 제주의 인구와 지리적 특성에서 지하철과 같은 도시철도와 KTX와 같은 일반철도 등의 설치운영이 힘든 현실조건에서 특별한 대중교통 수단의 발전을 꾀하기는 어려운 측면이 있다. 그러나 한 해 3000만 명 이상이 이용하는 공항과 상주 체류인구가 15만 명을 상회하는 관광대도시 제주도는 매우 심각한 교통체증과 교통 불편을 겪고 있다. 인구 70만 명의 제주도가 도합 인구 2천만 명을 상회하는 수도권과 서울에 버금가는 교통체증과 불편을 매일 겪고 있다면 문제는 매우 심각한 것이다. 문제의 근원에는 공항을 둘러싼 대중교통 시설 개선의 투자가 없었다는 점과 더불어 제주형 대중교통 시스템에 대한 충분한 사회적 논의와 준비가 없었다는 것이다.

국토부가 세우는 제5차 국토종합계획은 앞으로 20년 간(2020-2040년) 국토 전체의 장기

적인 발전 방향을 제시하기 위해 수립하는 최상위 국토계획으로, 정부와 지방자치단체 예산 확보와 각종 사업계획 수립의 근거로 활용된다. 제주도와 관련한 세부 계획의 핵심은 교통인프라 확충 방안으로 지역친화형 제주 제2공항 건설과 제주신항만 건설 추진을 명시했고 제주공항과 제2공항 간 연계도로 및 제2공항~서귀포간 연결도로 계획을 반영하고, 신교통수단 도입도 장기적으로 검토하기로 했다.

국토부는 20년 단위의 장기 계획인 ‘대도시권 광역교통기본계획’을 세운다. 지난 2017년 국토교통부는 수도권 등 5개 대도시권의 광역교통망 확충 및 운영효율화를 도모하기 위하여 국가교통위원회 심의를 거쳐 “제3차 대도시권 광역교통시행계획(17~‘20)”을 확정·고시했다. 여기서 말하는 5개 대도시권은 수도권, 부산·울산권, 대구권, 대전권, 광주권을 말하며 제주에는 포함이 안 된다. 따라서 이 계획에서 제주도에 대한 언급은 없고 당연히 지원도 없다. 그러나 여기서 한 가지 짚고 넘어 가야할 점이 있다. “대도시권 광역교통시행계획”은 대도시권역에 대한 광역교통 문제를 효과적으로 해소하기 위하여 광역도로·광역철도·비알티(BRT, 간선급행버스)·환승시설 등 광역교통시설 확충 및 투자에 관한 계획으로, 20년 단위의 장기 계획인 ‘대도시권 광역교통기본계획’의 실행계획을 말한다.

국토교통부의 2020년 예산과 기금은 50.1조원으로 확정됐는데 이 많은 예산이 어디에 쓰일까? 교통 분야에서는 수도권 교통 체계 개선에 쓰인다. 수요가 집중되는 출퇴근 시간 광역급행버스(M버스) 노선에 2층 전기버스를 투입하여 수도권 도심의 주요 교통 혼잡지역 정류장 대기 시간을 줄이고 미세먼지 감소에도 신경을 쓸 정도다. 수도권 주요 지역 이동시간을 70% 이상 단축시킬 수 있는 광역급행철도(GTX) A노선이 속도감을 높여 공사가 진행되며, 신안산선, 별내선, 진접선, 서울 7호선 청라연장 등 광역철도사업도 본격 추진된다. 교통수단 간의 환승센터 구축도 7곳이 새로 추진되어 올해 추진 중인 3곳에 비해 2배 이상 늘어나는 등 교통 예산의 대부분이 수도권에 집중돼 있다. 국토교통부의 교통 관련 예산이 수도권에 집중되는 반면 제주특별자치도가 출범 한 이후 국도가 지방도로 전환된 후 연간 300억 원의 유지관리비는 지방비에서 지출된다. 국토부의 제주특별자치도 대중교통 관련 예산은 눈을 씻고도 찾아보기 힘들다.

제주도는 연간 1500만 명의 국민이 방문하고 일일 12만 명에서 15만 명 정도의 체류관광객이 제주도 전역을 여행한다. 특히 공항을 중심으로 형성된 렌터카 이용 시스템과 버스타

는 대중교통 수단의 단순화로 인해 방문이용객과 제주도민이 공통으로 이용하는 제주공항의 교통접근성은 매우 불편하게 편재돼 있다. 왕복기준 3000만 명이 이용하는 공항을 기점으로 대중교통을 이용한 출도착 편의시스템은 공항 내부에서만 해소되도록 집중돼 있는데 최근 몇 년간 정체된 공항 대중교통 연계성은 크게 개선될 여지가 별로 없어 보인다.

이는 버스라는 대중교통 수단의 근본적 한계와 더불어 제주공항이 갖고 있는 대중교통 연계 인프라가 매우 낙후한 상태에서 벌어지는 일이다. 제주공항에 도착해서 공항 외부로 이어지는 대중교통 수단은 버스와 택시, 렌터카와 자가용이 전부다. 그러다보니 정시에 도착하더라도 공항 외부로 나가는 도착이용객이 공항 내부로 들어오는 출발이용객 동선과 겹치면서 항상 정체되는 상황이 반복되고 있다.

문제는 여기서 국토부가 제주공항을 통해 들여보내고 내보내는 공항이용객의 폭발적 증가에 맞춰 공항과 연계한 대중교통의 시스템 개선에 대해서는 아무런 투자도 책임도 지지 않았다는 사실에 있다. 제주공항 이용객은 10년 사이 2배 이상 증가했고 2005년 기준으로 하면 3배 가까이 이용객이 늘었다. 그러나 공항과 연계한 대중교통의 개선은 없었다. 이것이 근본적인 제주 대중교통의 정체 원인이다.

제5차 국토종합계획의 제주공항과 제2공항 간 연계도로 및 제2공항~서귀포간 연결도로는 원래 국토부가 제2공항 타당성 검토 용역 당시 시행했던 예비타당성 분석(B/C)에 반드시 공항 건설비용에 포함시켜야 할 부문인데 제외시켰었다. 제주시와 서귀포시를 성산 제2공항과 연결하는 연계도로 건설 및 확장비용은 1조원 이상을 상회했을 것으로 예측하는 데 이 비용을 합하면 제2공항 건설 총비용은 6조 8천억 원을 상회해 당연히 B/C는 사업타당성이 없는 1 이하로 나왔을 것이다. 그런데 이를 제외해 만약에 제2공항이 건설된다면 이 연계도로 사업비 1조원은 지방비로 충당해야 한다. 김해신공항 당시에 신공과 연계되는 도로 신설은 타당성 평가에서부터 모두 비용으로 간주해 경제성 평가항목에 포함되는데 제주 제2공항은 연계도로 건설비용을 쏙 빼다. 덕분에 제주도는 향후 인프라 건설에 필요한 부문에만 수조원대의 도민세금으로 충당해야 되는 것이다. 국토부가 제주공항과 연계되는 공항대중교통의 새로운 교통수단 도입과 도심공항터미널 등 교통인프라에 국비를 써야 한다는 논리는 이처럼 당연히 지출되어야 할 비용을 산정하지 않은 국토부의 책임을 묻기 위한 것이기도 하다. 제2공항의 찬반 유무 이전에 기존 제주공항의 관제 및 시설 확충과 공항과 연계되는 대중교통 인프라

라 개선은 지금 당장 시급한 일이기도 해서 국토부의 역할을 강조하기 위한 것이기도 하다.

제주 대중교통의 현실과 미래 계획

전국 17개 광역시도에는 있고 제주엔 없는 게 많다. 지하철이 없다. 일반철도가 없다. 고속도로가 없다. 유일한 대중교통은 버스인데 준공영제를 도입하면서 연간 1천억 원 이상의 재정이 투입되지만 대중교통 수송 분담률은 16%대에 그치면서 실질적인 대중교통의 역할을 담당하고 있지는 못하고 있다. 따라서 대중교통의 획기적인 개선 없이는 자가용을 비롯한 개인운송수단을 중심으로 한 기존 교통체계를 개선하기는 힘들다. 그러나 대중교통의 새로운 수단을 도입하거나 시설을 대폭 개선하는 것은 국가 및 지방자치단체의 재정 부담이 수반되는 일로서 정부, 지자체 및 전문가, 시민 등의 폭넓은 의견수렴이 필요하다. 특히 제주의 현행 버스지원체계를 비추어 보면 대중교통지원을 위한 재정부담의 대부분은 지방자치단체가 부담하고 있다. 따라서 국가적 재정 투입에 대한 당위성 확보와 이를 위한 여러 국가정책과 계획, 지방자치단체의 정책과 예산 편성 등 들여다봐야 할 사안들은 매우 많다. 이 중 새로운 신교통수단으로서의 트램과 도심공항터미널에 한정해 몇 가지 중요한 포인트를 짚어보기로 하겠다.



▲ 대전시가 도입을 검토하는 트램 [사진 : 대전시]

제3차 제주국제자유도시 종합계획(2022~2031년)에는 제주시 도심-제주공항-제주항을 연결하는 순환형 트램 노선 구축 사업이 계획되고 있다. 도심순환형 신교통 수단은 '트램(tram·노면전차)'를 도입하는 것으로 공항과 도청, 원도심을 경유하는 것을 목표로 하고 있다. 하지만 이미 제주도는 트램 등 신교통 수단은 대중교통 수송분담율이 20%에 도달한 이후 논의한다고 밝혔다.

제주도는 또 2019년부터 2023년까지 5년간 추진할 '제3차 제주특별자치도 관광진흥계획'에서 전기동력으로 운행하는 제주형 관광트램을 제안했다. 또한 '제주도 도시교통정비 증기계획'도 오는 2023년까지 트램 등의 신교통수단 도입 방안 등을 담고 있다. 그러나 도시교통정비 증기계획 재원은 총 3조3043억 원으로 국비 9500억 원(28.8%), 지방비 2조 2519억 원, 민간 1023억 원으로 지방비 지출이 너무 많게 책정되어 있다. 공항과 연계해 국토부, 한국공항공사가 진작에 했어야 할 공항대중교통인데 상당 부분을 지방비로 충당한다는 건 잘못된 것이다.

JDC도 최근 '제주형 국제자유도시 조성을 위한 JDC 미래전략 수립 용역'을 수립했는데 용역진은 JDC 핵심 사업으로 '미래형 신교통수단'을 제시했다. 그러나 트램사업은 JDC와 민간사업자가 공동 출자해 특수목적법인(SPC)을 설립한 후 SPC가 사업시행자 지위를 획득해 운영권을 확보하는 BTO방식으로 계획해 공공교통 수단으로서의 대중교통 트램이 아닌 '신규 사업'적 측면이 강했다. 이는 공공의 교통권과 이동권을 기본으로 한 교통복지라는 측면에서 부적절한 계획이라고 할 수 있다.

제주공항과 연계한 대중교통 트램과 도심공항터미널

국토교통부는 지난 2019년 대도시권 광역교통의 정책방향을 담은 '광역교통 2030'을 발표하며 트램, 트램-트레인 등 신교통수단을 적극 도입해 나갈 예정이라고 밝혔다. 광역교통 2030을 들여다보면 성남 트램 등 GTX 거점역의 연계 교통수단 및 대전 2호선 트램, 위례신도시 트램 등 지방 대도시와 신도시의 신규 대중교통수단으로 트램을 활용한다는 계획이다. 대도시권 내 지자체는 지방대중교통계획 수립 시 2층버스 및 바이모달트램 등 대용량

버스 도입 계획도 수립된다. 대도시권의 광역교통수요를 처리하여 대도시권 광역 대중교통 체계의 효율적 운영을 위해 “대도시권 광역교통 기본·시행계획”에 의한 광역환승센터 개발도 국비지원을 통해 건설 및 개량에 필요한 사업비의 30%를 지원 받는다.

제주도내에서는 대도시권 광역환승센터가 지역 조건에 맞는 새로운 개념으로 도입돼야 한다. 제주도내 복합환승센터는 광역 대도시권 차원의 지역과 지역을 연계하는 환승센터나 또는 관광객의 이동 편의를 우선으로 하는 목적보다 우선은 제주도민의 교통권과 이동권의 확보를 가장 우선시 하는 것을 초점으로 배치해야 한다. 제주시내 대중교통의 혁신과 공항 대중교통 시스템의 개선을 중심으로 배치한다면 제주도내 복합환승센터는 도심공항터미널 역할을 가진 일명 “도심공항 환승센터”와 외곽에서 대중교통으로의 환승과 주차를 중심으로 하는 외곽환승센터로 역할을 동시에 가지는 것이 합리적이다.

서울권과 수도권 주요 기점을 중심으로 도심공항터미널은 운영했던 경험을 도입한다면 제주도 “공항 복합환승센터”는 공항을 이용하는 이용객이 외곽에서 미리 수속을 마치는 도심공항터미널 역할을 수행하고 동시에 도민들이 제주시내로 들어올 때 자가용 및 기존 이용수단을 주차하고 트램을 이용해 제주시내 주요 포인트로 이동하는 역할을 하는 것이다.



▲ 한국도심공항(출처 : 한국도심공항 홈페이지)

그러나 오래도록 제주도에서 논의됐던 신교통수단으로서의 트램 도입과 도심공항터미널, 복합환승센터 등은 제주가 대도시권이 아니라는 이유로 제대로 된 논의가 진행되고 있지 않다. 제주공항과 연계한 제주 시내 대중교통 시스템의 획기적인 개선이 시급하게 요구되는 시점에 대도시권이 아니라는 이유로 국가적 교통계획에서 제외되는 건 제주도가 제주공항을 통해 전 국민적인 항공교통의 높은 이용 비율을 따진다면 매우 차별적인 부분이라 할 수 있다. 제주도는 트램 뿐 아니라 복합환승센터도 국가적 차원에서 전액 국비 지원해야 하는 제주만의 특수성과 조건을 갖추고 있다. 제주공항은 코로나19 이후 인천공항이 사실상 쫓겨난 상태여서 연간 3000만 명 이상 되는 가장 많은 국민이 이용하는 국내 1위의 대중교통 시설이기 때문이다.

트램 도입, 도심공항터미널, 복합환승센터 건설해 공항대중교통 혁신해야

“대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률” 제12조에 따라 국가 또는 지자체는 대중교통수단의 고급화·다양화를 위해 필요한 소요자금의 전부 또는 일부의 보조·용자가 가능하다. 제주도는 지금 전국에서 가장 항공대중교통 이용률이 높은 공항을 가지고 있고 입출입하는 이용객들로 인해 제주도민의 대중교통 체증 부하는 심각한 수준에 와 있다. 국토교통부는 수도권 국민만이 아니라 마땅히 제주도민의 교통권을 확보하고 이동권의 보장을 위해 교통복지권 확보 차원의 국가적 지원을 할 의무가 있다.

그동안 국토부는 제주공항의 대중교통 연계 시설을 개선 안했다. 터미널도 대규모로 신축해야 하는데 옆구리 터지듯 증축만 요란하게 한 것에 그쳤고 관제장비나 인력, 시스템은 여전히 오리무중이다. 연간 1천억 원 이상 순이익을 벌어들일 때 제주공항 수익으로 다른 데 더 썼다. 최근 몇 년간 제주공항에 2천억 원 이상 투자했다고 하지만 여전히 주기장, 유도로, 터미널 확장 필요하다. 공항대중교통의 획기적인 개선도 필요하다. 렌터카 회사들을 공항주차장 중앙에 배치해 제주에 내려 온 공항이용객들과 도민의 불편을 가중시킨 기억이 아직도 선명하다

제주도 대중교통의 혼잡 책임의 첫 번째 소재는 국토부와 한국공항공사다. 따라서 제2공항 사업하려고 했던 5조원 그대로 제주공항 첨단리모델링과 공항대중교통에 투자하는 것이 순리다. 오랜 기간 제주도민들은 제주공항 확장을 공항인프라 확충 방안으로 생각하고 있었다. 공항공사가 제주공항에 관광객만 늘렸지 관광객들로 인한 대중교통의 혼잡은 아무런 책임도 지지 않았다. 제주공항에서 번 이의 제주도에 환원하는 것은 당연하다. 제주시내 대중교통의 중심을 트램으로 전면 전환하도록 공항공사와 함께 머리를 맞대고 대플랜을 짜야 한다. 진입 용담 도두 등 구도심에 도심공항터미널 역할을 하는 복합환승센터를 구축하고 제주공항 이용객들이 미리 수속을 마치고 공항으로 들어가 간결하게 이용 완료하는 시스템을 구축해야 한다. 화북삼양에서 동쪽 진입 차량들과 공항이용객을 환승센터로 유입, 이용하게 하고 외도하귀에서 서쪽 진입 차량들과 공항이용객을 환승센터로 처리하고, 서귀포쪽은 제주대학교쪽 환승센터에서 처리하여 탐동까지 동서남북 트램을 이용해 순환하면 제주시내 대중교통 체계는 확실히 혁신할 수 있다.

최근 제주도민은 제2공항 도민여론조사를 통해 개발보다는 보전을 선택했고, 성장보다는 지속가능성을 선택했다. 이제 정부와 제주도정이 나서서 갈등을 마무리하고 진정성 있는 후속조치에 나서야 할 때이다. 제주공항 첨단관제시설 도입하고 관제인력 늘리고 터미널 신축, 공항대중교통 트램을 개통해 제주공항 시설을 시급히 확충하는 것이 요구된다. 국토부의 정책 전환을 다시 한 번 촉구한다. 정부는 제주도민에게 공정하고 객관적인 기회를 주어야 한다. 제2공항 대신 제주공항 시설 확충과 대중교통 혁신 개선을 줘야 한다. <끝>

디지털 라이프와 지구



강봉준 제주녹색구매지원센터

코로나19로 우리의 생활방식에 많은 변화가 생겼습니다. 이제는 재택근무를 하고 집에서 여가를 즐기는 것이 일상이 되었습니다. 줌(Zoom) 회의에 참석하고, 유튜브를 보며 운동을 하고, 넷플릭스로 영화를 봅니다.

그런데 최근 미국의 한 연구에 따르면 코로나19로 공장이 문을 닫고 교통량

이 줄어든 덕분에 세계적으로 탄소배출량은 현저하게 감소했지만, 데이터 사용량이 크게 늘어나 환경에 상당한 영향을 미치고 있다고 합니다.

화상회의를 하거나 영상을 보거나 이메일을 확인하기 위해 온라인에 접속하면서 데이터가 소비되는데, 이 과정에서 탄소를 배출하는 전기가 사용되기 때문입니다. 실제로 화상회의나 비디오 스트리밍을 1시간 정도 하면 이산화탄소는 150~1,000g 가량 배출되고, 물은 약 12 리터 정도 사용된다고 합니다.

연구 결과에 따르면 2021년에도 비슷한 수준의 데이터 사용량을 기록할 경우 발생하는 탄소배출량을 상쇄하기 위해서는 미국 인디애나 주 면적의 2배 크기의 숲이 필요하고, 올림픽 경기장 수준의 수영장 300,000개 이상을 채울 수 있을 만큼의 물과 미국 로스앤젤레스 면적의 땅이 필요하다고 합니다.



그렇다면 환경에 미치는 영향을 최소화하면서 온라인 활동을 하려면 어떻게 해야 할까요? 우선 가능하다면 온라인 회의에서 카메라를 끄도록 합니다. 카메라를 켜고 일주일에 15회 회의를 할 경우 한 사람당 9.4kg의 이산화탄소를 배출하지만, 비디오를 끄는 행위만으로 배출량이 400g 미만으로 감소한다고 합니다.

둘째, 넷플릭스 등 스트리밍 서비스를 이용할 때는 고화질 대신 표준화질로 봅니다. 7천만 명의 스트리밍 구독자가 비디오 품질을 낮출 경우 월별 온실가스 배출량을 최대 350만 톤까지 줄일 수 있다고 합니다.

마지막으로 스팸메일과 같은 필요 없는 메일을 삭제합니다. 전 세계에서 스팸메일로 인해 매년 330억kw의 전기가 소모되고, 그로 인해 1700만 톤의 이산화탄소가 발생한다는 연구 결과가 있는 만큼, 메일을 삭제하는 것만으로 이를 획기적으로 줄일 수 있습니다.

빈 방의 불을 끄는 것을 당연하게 생각하듯이, 위와 같은 행동을 습관화한다면 환경에 미치는 영향을 최소화할 수 있을 뿐 아니라 기후 위기를 해결하는 데 의미 있는 기여를 할 수 있을 것입니다. 삶의 방식은 바뀌어도 우리가 살고 있는 지구는 바꿀 수 없습니다. 디지털 라이프 시대를 살아가는 우리들의 고민과 실천이 필요한 때입니다.



알쏭 달쏭 쓰레기 분리배출

Q. 일부 아파트나 동에서는 작은 비닐, 작은 종이 쓰레기통도 굳이 만들었는데 작은 비닐과 작은 종이라도 모아서 배출하면 현실적으로 재활용이 되는지 궁금합니다.

A. 작은 종이라도 분리배출해서 폐지만 모을 수 있다면 재활용을 하는데 문제가 없습니다. 다만 수집·운반시 작은 종이를 잘 모아야 하겠죠. 작은 비닐 역시 크기는 중요하지 않은 비닐만 따로 모아서 버리되 이물질이 묻어있지 않도록 분리배출 하는게 중요합니다.

Q. 플라스틱 빨대의 경우 플라스틱으로 배출하는게 나은지 아니면 작은 플라스틱처럼 일반 쓰레기로 종량제 봉투로 버려야 하는지 궁금합니다. 여기 저기 말이 달라서 버릴때마다 혼란스럽습니다.

A. 플라스틱 빨대의 경우에는 일반적으로 가정에서 분리 배출할 때 플라스틱으로 배출하여도 선별장에서 선별되지 어렵기 때문에 재활용이 어렵다고 보시면 될 것 같습니다. 가정에서는 일반쓰레기로 버려야 합니다. 빨대를 재활용을 하려면 빨대를 따로 모아서 분리배출 해야합니다.



Green Question?!

Q. 프랜차이즈 카페에서 수거된 일회용 컵들은 어떤 재질인지 볼 필요가 없으니 선별장을 거치지 않고 바로 재활용할 수 있지 않을까요?

A. 네, 맞습니다. 테이크 아웃된 이후에 가정이나 길거리에서 수거된 것들은 여러매장에서 사용한 컵들이기 때문에 선별장에서 분류작업을 거쳐야 하는데 실제로 재질별로 분류하기도 어렵습니다서 분류작업을 거쳐야 합니다. 그런데 매장에서 바로 모이게 된다면 재질이 동일하게 되기 때문에 선별장 선별 없이 바로 재활용업체로 보내져서 재활용되는 장점이 있습니다.

그래서 테이크 아웃되는 일회용컵에 보증금이 필요하다고 얘기하는 것은 길거리에서 나뉘는 일회용컵을 수거하는 목적과 매장으로 회수되어 재활용하기 위한 목적이 있습니다.



우리가 버리는 재활용품은 제주시/서귀포시 재활용선별장으로 보내져서 재질별로 선별하는 과정을 거치게 됩니다. 내가 분리배출한 쓰레기가 재활용되기 위해서 가장 중요한 것은 분리배출하는 쓰레기들이 같은 재질이어야 한다는 것입니다. 플라스틱의 종류도 PET이외에도 종류가 많은데 녹는점이 모두 다르기 때문에 같은 재질로 선별해야만 다른 제품으로 재활용될 수 있는 좋은 원료가 됩니다.

환경을 위해 텀블러를 사용하고 있는데 정작 내가 사용하는 텀블러가 스테인레스(안)와 플라스틱(밖)이 혼재되어 있는 이중 텀블러라면 다 쓰고 버릴 때 재활용이 어렵기 때문에 일반쓰레기로 버려야 합니다. 분리배출이 고민된다면 '재질별 분리배출'을 우선 생각하세요.

Eco life 친환경 생활 실천법

기후위기 극복을 위한 ‘채식주의 삶 (비건 라이프)’

강윤희 제주녹색구매지원센터

지구 온난화로 인한 기후이상은 전 세계적으로 허리케인, 홍수, 가뭄, 폭염, 산불과 같은 기상이변으로 나타나고 있습니다. 지구온난화의 주요 원인인 탄소배출은 증가하고 흡수는 줄어들고 있는 상태입니다. 탄소 흡수원인 열대우림지역은 방목사육, 공장식 축산, 농경지로의 토지변경, 팜유와 커피 생산을 위한 주변 숲을 침식하는 등의 원인으로 70% 이상이 파괴된 상황입니다.



▲ 숲 화재 사진

특히 공장식 축산으로 인한 목장 확장, 메탄가스 배출을 지구 온난화 원인의 하나로 꼽는 전문가들은 '채식주의'를 대안으로 제시합니다. 식량 생산 과정에서 나오는 온실 가스는 전체 온실가스의 26%를 배출하는데 이중 14.5%가 축산업에서 나옵니다. 축산은 단백질을 공급해주지만 온실가스를 배출해 기후변화를 유발하고, 숲을 파괴하며, 식량과 물 부족, 수질을 악화시킵니다. 소고기를 생산하는 데는 같은 칼로리의 곡물을 생산할 때보다 160배 더 넓은 땅이 필요합니다. 또한 과도하게 투입된 화학비료와 축산분뇨가 강이나 바다로 흘러들어가 토양과 수생태계가 파괴되고 있습니다.

기후 위기 상황에서 개인 수준에서 노력할 수 있는 부분은 채식주의의 삶의 전환입니다. 국제채식연맹(IVU)이 정한 채식 유형²⁾으로는 비건(Vegan), 락토(Lacto), 오보(Ovo), 락토오보(Lacto-Ovo), 페스코(pesco)가 있습니다.

그러나 요즘은 건강관리, 동물복지와 환경보호 등의 이유로 식생활에서 윤리적 소비까지 '비건'의 의미가 확대되면서 '비건 라이프'를 실천하는 사람들이 늘어나고 있습니다. 환경을 위한 '비건 라이프'는 단순한 채식을 넘어서는 지속가능한 삶의 대안으로 우리가 실천할 수 있는 방법을 소개하고자 합니다.



▲ 이미지출처 : 그린피스코리아 홈페이지

2) 동물성 식품은 먹지 않고 과일·채소 등 식물성 식품만을 먹는 순수 채식주의 비건(Vegan) ▲식물성 식품과 유제품(우유·치즈·버터 등)을 먹는 락토(Lacto) ▲식물성 식품과 달걀을 먹는 오보(Ovo) ▲식물성 식품과 유제품, 달걀을 먹는 락토오보(Lacto-Ovo) ▲식물성 식품과 유제품, 달걀, 해산물까지 먹는 페스코(pesco)

첫 번째로는 ‘채소 한 끼, 최소 한 끼’입니다. 이 문구는 그린피스에서 진행하는 캠페인에서 시작됐습니다. 기후위기 시대의 현대인들이 실천할 수 있는 기후대응 방법으로 하루 한 끼 채식을 권하고 있습니다. 또 다른 캠페인으로는 ‘고기 없는 월요일’(Meat Free Monday)입니다. 비틀스의 폴 매카트니가 주도하는 캠페인으로, 일주일 중 하루나, 주말에는 육식을 먹지 않음으로써 온실가스를 감축하자는 취지에서 만들어졌습니다. 채식 캠페인을 통해 나뉘어 바뀐다는 것부터 시작해보기를 바랍니다.

두 번째로는 친환경, 윤리적소비 등 ‘지속가능한 소비’를 추구하는 것입니다.

물건을 구입할 때 ‘환경마크’ 또는 ‘저탄소 마크’를 확인하고, 제품의 생산과정에서 동물성 원료가 포함되었는지, 해당 제품이 동물 실험이 배제된 생산 제품인지, 유전자 변형 재료(GMO)를 사용하였는지, 업사이클링 제품인지, 친환경 포장재를 사용한 제품인지 윤리적 소비를 위한 꼼꼼한 선택이 필요합니다.

GS리테일이 운영하는 친환경소비 온라인 몰 ‘달리살다’에서는 비건식품과 비건뷰티에 대한 필터링 기능이 있어 카테고리별로 손쉽게 상품을 살펴보고 구매할 수 있습니다.

기후위기와 코로나 19 등 환경에 대한 관심이 높아진 요즘 동물과 자연, 생태계와 함께 어우러져 살아가기 위해서는 나를 위한 또는 환경을 위한 ‘비건 라이프’의 실천이 필요합니다.



당신의 시선

넷플릭스 오리지널 다큐 ‘부패의 맛; 아보카도’

송다솜 (사)제주환경교육센터

① 과일이다. ② 씨가 매우 커서 손질하기가 어렵다. ③ ‘숲속의 버터’ 라는 별명이 있다.

이 과일의 정체는 무엇일까?



(사진출처- ©GettyImagesBank)

바로 아보카도이다. 이 글을 보고 있는 여러분은 아보카도를 좋아하는지 싫어하는지 궁금하다. 갑자기 무슨 아보카도? 라고 생각할지도 모르겠지만.. 오늘의 이야기는 아보카도에 대한 나의 허세 가득한 조금은 부끄러운 기억을 함께 공유하는 것으로부터 시작해보려 한다.

몇 년전 힙스터³⁾가 되고 싶었던 나는 당시 유행하던 ‘아보카도’를 즐기는 것에 도전했다. 자고로 힙스터라면 주류에 편승하지 않고 나만의 길을 가는 것이 정답이지만 반쪽짜리 힙스터였던 나는 사람들이 너도나도 할 것 없이 풍미를 극찬하는, 입에서 살살 녹는다는 아보카도의 맛을 즐겨보고 싶었다. 악어의 등껍질을 닮았다 하여 ‘악어 배’ 라는 이름으로도 불린다는 낯선 초록빛 열대과일 ‘아보카도’. 조리법도 다양했다. 각자의 기호와 취향에 맞게 파카몰레⁴⁾로 만들어 먹기도 하고, 밥과 명란과 함께 곁들여 뉘밥처럼 먹기도, 얇게 썰어서 생김과 함께 간장에 먹기도 했다. 고수(?)들은 낱것의 아보카도를 손가락으로 파먹기도 했다. 낯선 빛깔의 낯선 과육. 솔직히 말하면 어떤 식으로 먹어도 밍숭밍숭했다. 나에게 억지로 아보카도를 먹으라고 한 사람은 아무도 없었다. 하지만 자고로 힙스터란 평양냉면을 좋아해야 했고, 타르코프스키⁵⁾의 영화를 즐기고, 겪어 본 적도 없는 일본의 버블시대에 대한 향수가 있어야 했다. 더 나아가 최신의 유행인 ‘아보카도’ 정도는 그저 흔히 먹는 식재료처럼 즐길 줄 아는 사람이여야 했기에.. 결국은 그저 SNS의 한 페이지를 장식할 뿐인 그 무언가에 나는 그만 잠식되어버렸다. 나의 감상과는 반대로 한동안 나는 ‘아보카도는 역시 생김과 간장에 함께 먹는 것이 제 맛’ 이라는 등의 감상을 열심히 말하고 어딘가에 부지런히 적어 내려갔다. 그렇게 얘기하면 정말 그렇게 느껴질 것 같아서. 너무 열심히 말하고 다닌 탓일까. 한동안 바깥에서 음식을 먹을 때 마다 아보카도가 들어있는 음식들은 자연스레 내 차지가 되었다. ‘너 아보카도 좋아하지?’ 라

3) 아편을 뜻하는 속어 hop에서 진화한 hip, 혹은 hep이라는 말에서 유래했고 1940년대의 재즈광들을 지칭하는 슬랭이었다. 한 세대가 지난 1990년대 이후, 독특한 문화적 코드를 공유하는 젊은이들을 힙스터라고 부르고 있다.

4) 아보카도 과육에 토마토, 라임 즙, 소금 등을 섞어 만드는 소스.

5) 안드레이 타르코프스키(1932~1986). 현대 러시아 영화의 거장. 롱 테이크 기법을 통한 몽환적인 영상으로 유명한 감독.

며 나의 입맛을 배려해준 세심하고 따뜻한 마음들 덕분이었다. 부끄럽고 민망했다. 세련되고 특별한 취향은 거저 얻는 것이 아니구나, 각종 걸뭇 때문에 포기하지 못하는 무언가가 있다면 우리 모두 조금씩 내려놓을 필요가 있다. 건강하고 행복한 삶을 위해서라도 말이다. 이것은 힙스터란 거대한 장벽에 부딪혀 날아버린 나의 변이기도 하다.

아무튼 나의 개인적인 경험은 이만하면 됐고, 이 글을 쓰게 된 이유인 ‘부패의 맛’이라는 넷플릭스 오리지널 다큐멘터리에 대해 이야기해보려고 한다. 기후위기라는 위험하고 긴급한 상황에 맞닥뜨린 오늘날의 우리. 당장 4년 후인 2025년이 되면 지구상의 2/3의 국가가 물 부족에 시달리게 된다고 한다. 이런 심각한 상황 속에서 수자원을 고갈시키고 비윤리적으로 식품 산업들이 자행되고 있는 현실을 고발하는 다큐멘터리인 ‘부패의 맛’의 첫 번째 에피소드의 주제가 바로 아보카도이다. 슈퍼푸드로 각광받고 있는 아보카도는 전 세계에서 매년 50억kg 가까이 소비되고 있다. 아보카도는 매우 습한 지역에서 자라는 작물로, 재배할 때 엄청난 물이 필요하다. 아보카도 생산에 워낙 많은 양의 물이 쓰이는 탓에 지역민들의 식수가 부족한 상황까지 이르렀다. 아보카도의 주요 생산지 중 하나인 칠레의 페트로카 마을의 상황을 예로 들면 90년대부터 아보카도 수출량이 증가함에 따라 칠레에는 수많은 아보카도 농장이 생겼다. 언덕에서 잘 자라는 아보카도 나무에 물을 주기 위해 주변 강에서 수만 리터의 물을 퍼다 날랐다. 아보카도는 다른 농산물과 비교가 안 될 정도로 많은 양의 물이 필요하다. 아보카도 한 알을 생산하는데 있어 기본적으로 70-320L의 물이 필요한데, 이는 성인이 6개월 동안 마실 수 있는 물의 양이다. 아보카도 생산을 위해 마을 주민들이 당장 마셔야 할 식수가 고갈되는 주객전도의 상황을 보고 있자니 속이 쓰렸다. 흙먼지가 풀풀 날리는 마을의 전경과 과거에는 수영을 할 수 있을 정도로 물이 가득했던 강의 모습이 대비되면서 초록빛의 탐스러운 아보카도의 모습이 잔인하게 느껴지기까지 했다. 칠레의 천연자원들은 모두 민영화 되어있다고 한다. 국가의 규제나 감독은 전무하다 해도 무방하다. 규모가 큰 아보카도 농장만이 물을 독점하게 되는 구조가 자연스레 형성되는 상황이다. 영화 <매드맥스>에 등장하는 미래시대 독재자인 임보탄은 물을 독점한 설정으로 등장한다. 허황된

미래의 이야기일까. 자연을 사적으로 이용해 많은 수익을 창출하지만, 정작 마을 주민들이 얻는 것은 무엇인가. 허황된 미래의 이야기가 아닌 아주 가까이 있는 우리들의 이야기가 되는 날이 머지않았다.

칠레와 더불어 아보카도 생산 강국으로 손꼽히는 멕시코의 사정도 별반 다르지 않다. 오히려 더 심각하다. 세계 아보카도의 1/3이 생산되는 멕시코의 미초아칸주의 탄시타로 마을의 경우 아보카도로 벌어들인 돈다발과 자동 화기가 뒤엉켜 버렸다. 아보카도로 벌어들인 수익이 어마어마하게 증가하자, 아보카도는 ‘초록빛 황금’이라는 이름으로 불리게 되었다.

이에 범죄조직이 가담해 또 하나의 카르텔⁶⁾을 형성하였기 때문이다. 마약산업에만 의존하던 카르텔이 아보카도 수익에 눈을 뜨게 된 것이다. 농장주에 대한 뇌물과 강탈, 납치, 살인을 벌이며 농부들과 지역사회를 가혹하게 갈취하고 있기 때문이다. 이에 마을사람들은 자경단을 꾸려 카르텔에 맞서고 있다. 하지만 언제 다시 카르텔과의 폭력적인 마찰이 발생할지 모르는 상황이다. 지역주민의 생존을 강탈하여 생산되는 아보카도를 소비하는 것이 과연 윤리적인가 하는 고민까지 하게 된다. 나의 건강을 위해 구입한 아보카도가 지구 한편에서는 다른 사람의 생을 위협하고 있다니 말이다. 다큐멘터리에서는 윤리적 생산과 공정 무역을 감시하는 체제를 구축하는 것이 하나의 방법이라고 얘기한다. 하나의 인증 시스템을 만드는 것이다. 당장 아보카도로 인한 피해를 줄이기 위해 소비를 하지 않는 행동을 하는 것 보다는 많은 시간과 노력이 들더라도 현명한 소비를 할 수 있는 소비자의 힘을 기르는 것이 더 중요할 것이다.

6) 범죄조직 중의 한 갈래로서 마피아와 비슷한 기업형 구조에 수직형 조직이다.