

**〈집담회 & 기자간담회〉  
기후위기 맨 앞에 선,  
싸우는 이들이 말한다!**

**2023.09.14.(목) 오전 10시 30분  
민주노총 12층 중회의실 & 온라인**

**주최**

**923 기후정의행진조직위원회**

<b>1. 923 기후정의행진의 세부계획과 대정부 요구의 의미</b>	
정록 923 기후정의행진 조직위원회 공동집행위원장	1
<b>2. 행진에 참여하는 기후위기 당사자들의 목소리</b>	
① 기후재난시대. ‘기후재난 종합대책’은 권리이다. 송상호 중대시민재해 오송참사 진상규명 책임자처벌 시민대책위원회 공동대표	6
② 정의로운 에너지 전환의 주체는 노동자다! 현장 위험작업 거부와 고용보장을 위한 노동조합의 요구 김영훈 공공운수노조 한전KPS비정규직지회 태안화력발전소 하청노동자	10
③ 핵 폭주를 넘는 우리의 힘을 보일 때 이영경 에너지정의행동 사무국장	13
④ 화석연료를 넘어, 탈석탄법 제정을! 성원기 삼척석탄발전반대투쟁위원회 공동대표	15
⑤ 공공교통이 미래입니다, 더 나은 선택은 없습니다. 김상철 공공교통네트워크 정책위원장	20
⑥ 각지에서 자행되는 생태계 파괴를 막고, 모든 생명이 존엄하게 살아갈 권리를! - 국토 생태를 파괴하는 망령들에게 이이자희 국립공원을지키는시민의모임 정책팀장	24
<b>3. 질의/응답</b>	

## 923 기후정의행진의 세부계획과 대정부 요구의 의미

### 0. 슬로건 - “위기를 넘는 우리의 힘 - 923 기후정의행진”

#### 1. 방향 - 왜 923 기후정의행진에 함께 하는가

##### 1) 위기

기후재난 현실이 참담하다. IPCC 보고서를 비롯한 수많은 과학적 증거를 통한 경고는 계속되지만, 기후재난 속도와 강도는 해마다 기록을 갱신하고 있다. 매해 반복되며 가속화되는 재난은 우리 일상을 위협하고 있다. 하지만 재난 상황에서 정부는 항상 무능하다. 산불과 산사태가 삶을 덮치고, 집과 도로가 물에 잠기고, 폭염과 태풍이 닥쳐올 때, 시민들의 생명과 안전을 지켜야 할 국가기구는 언제나 무책임하다. 불평등한 기후재난 앞에서, 안전한 주거환경, 죽지 않고 일할 수 있는 일터는 점점 먼 이야기가 되고 있다.

지난 1년여 남짓, 윤석열 정부는 그동안 쌓아온 우리 사회의 작은 성취마저 끝없이 무너뜨리는 퇴행을 거듭하고 있다. 노동자 탄압, 공공요금 인상, 복지예산 축소로 시민들의 권리를 위협하고, 다른 한편에서는 규제완화와 부자감세로 대기업과 고소득층의 이익을 살뜰히 챙겨주고 있다. 1년도 채 되지 않아 “이대로 못살겠다.”는 외침이 나오는 이유다.

윤석열 정부는 허구적이고 비민주적인 탄소중립녹색성장기본계획을 내세우며, 기후재난 앞에서 무책임한 침묵으로 일관하고 있다. ‘탄소중립’은 핵산업 확대를 위한 구실일 뿐이다. 노후핵발전소 수명연장, 신규핵발전소 건설, 후쿠시마 방사성 오염수 해양 투기 방관 등에서 볼 수 있듯 위험하고 지속불가능한 핵기술이 기후위기의 만능 해결책이라는 착각과 오만에 빠져있다. 이런 가운데 삼척 석탄발전소는 지금도 건설을 멈추지 않고 있으며, 화석연료 산업은 폭리를 취하며 여전히 성장 가도에 있다. 그러나 시민들 삶에 필수적인 에너지, 교통, 의료, 주거의 공공성은 서서히 잠식되고 있다. 노동자와 지역주민을 위한 정의로운 전환 계획은 사라진 지 오래다. 삶의 기본인 먹거리는 위태롭고, 농민과 농촌의 삶은 무너져간다. 신공항건설, 국립공원 케이블카, 4대강 사업의 역행 등 국토 곳곳에서 생태계 파괴 사업들이 빗장 풀린 채 질주하고 있다.

## 2) 위기를 넘어서

하지만 이것은 어느 한 정부만의 문제가 아니다. 이미 지난 정부에서부터 탄소중립은 새로운 경제성장의 동력으로 활용되어 왔고, 진정한 원인 진단과 해결책은 외면되어 왔다. 기후위기를 일으킨 자본주의 성장체제는 높고도 견고하다. 노동자와 시민의 권리, 기후와 생태의 안녕 따위는 안중에 없이, 이윤과 성장만을 지고의 목표로 쫓는 자본주의 체제가, 바로 이 위기의 원인이다. 생명보다 돈, 노동보다 자본, 환경보다 보건, 에너지 등 사회 각 부문의 근본적인 전환이 필요한 까닭이다.

또한 기후위기는 국제적인 불평등의 사안이기도 하다. 기후위기는, 북반구 국가가 남반구 국가의 자연과 노동을 수탈하고 착취해 온 오랜 식민주의 역사와도 긴밀히 연결되어 있다. 국제적 차원의 부정의와 불평등을 해결하지 않고서 기후정의의 실현은 불가능하다. 북반구 국가와 부유한 사람들은 ‘오염자 부담의 원칙’에 따른 온실가스 감축 책임을 지고, 남반구 국가와 가난한 사람들에 대한 ‘생태부채’를 갚아야 한다. 국제적인 ‘기후약당’으로 불리는 한국도 마찬가지다. 기후정의에 입각한 탄소 감축, 해외 화석연료 개발과 투자 중단, 남반구 국가를 위한 ‘손실과 피해’ 재원 마련에 적극 나서야 한다. 이것이 기후정의에 부합하는 길이다.

2023년 지금, 이 체제에 맞서는 행동을 우리는 어디서부터 시작해야 할까. 기후재난으로 인한 희생이 계속되고 있다. 참사에 대한 책임을 규명하고, 모두가 안전하게 생활하고, 죽지 않고 일할 수 있는 권리가 우선 보장되어야 한다. 핵발전은 결코 기후위기의 대안이 될 수 없다. 핵과 화석연료를 넘어서는 에너지전환이 시급하다. 자본의 이익이 아닌 공공을 위한 전환, 노동자와 지역주민의 삶과 권리가 존중받는 정의로운 전환이 되어야 한다. 기후위기 시대, 우리에게 필요한 것은 더 많은 자가용이 아니라, 모두의 이동권을 위한 공공교통이다. 그 중심에 철도가 있기에, 민영화가 아닌 공공성 강화가 답이 되어야 한다. 신공항, 국립공원 개발 등 정치적 이익과 자본의 이윤을 위한 생태파괴를 멈추어야 한다. 대기업과 부유층 등 오염자를 위한 정치가 아니라 기후위기 최일선 당사자가 주인이 되는 새로운 정치, 새로운 민주주의가 필요하다. 여기서부터 기후위기를 일으킨 거대한 체제에 균열을 만들어가자.

### 3) 위기를 넘는 우리의 힘

위기를 넘는 전환은 몇몇 사람, 몇몇 단체의 힘으로 가능한 것이 아니다. 기후위기를 최일선에서 마주하고 있는 “우리 모두의 힘”으로만 가능하다. 우리는 그 힘을 키워왔다. 지난 4년간, 기후위기를 넘어서기 위한 우리의 행동은 더욱 커지고 깊어졌다. 2019년 9월, 6천여 명의 기후위기 비상행동은, 2023년 9월, 3만여 명으로 커졌다. 2023년 4월엔 평일에도 불구하고 4천여 명이 정부세종청사를 에워쌌다. 참가자 수가 커진 것만이 아니라 행동의 방향도 진전되고 깊어졌다. ‘기후위기의 심각성에 대한 경고’를 넘어 ‘기후위기의 불평등’을 지적하며 ‘체제전환의 필요성’을 외치기 시작했다.

하지만 우리의 힘은 여전히 약하고 부족하다. 특히 지난 몇 차례의 선거를 거치면서, 기후정의에 향한 목소리는 강고한 기존 정치의 벽을 뚫지 못했다. 거대 양당의 기득권 정치는 기후위기 해결을 지체시키는 가장 큰 걸림돌 중 하나다. 한 사회의 우선순위를 결정하고 합의하는 과정인 정치의 장에서, 기후위기의 당사자들은 배제되었다. 2024년, 국회의원 총선거를 앞두고 있다. 기후위기 시대에 필요한 새로운 민주주의, 새로운 정치를 만들어가야 한다. 힘 있는 자, 돈 있는 자가 마음대로 결정하도록 내버려 두어서는 안된다. 배척당한 이들, 평범한 이들이 '힘'을 되찾아야 한다. 이 힘은 착취하고, 망가뜨리는 힘이 아니다. 공동의 삶의 기반을 건설하고, 서로의 삶을 돌보면서, 새로운 세상을 희망하고 체제를 전환하는 힘이다. 기후위기 한복판에서도 모두가 존엄하게 살아갈 수 있는 연대의 힘, 그 힘을 고양하는 현장이 923 기후정의행진이다. 기후위기를 일으킨 이들로부터 ‘우리의 힘’을 되찾는 발걸음이, 바로 923 기후정의행진이다.

## 2. 대정부요구 - 923 기후정의행진은 정부에게 무엇을 요구하는가

### 1) 5대 요구

- 기후재난으로 죽지 않고, 모두가 안전하게 살아갈 권리를 보장하라!
- 핵발전과 화석연료로부터 공공 재생에너지로, 노동자 일자리 보장하는 정의로운 전환 실현하라!
- 철도민영화 중단하고 공공교통 확충하여, 모두의 이동권 보장하라!
- 생태계를 파괴하고 기후위기 가속화하는, 신공항건설과 국립공원 개발사업 중단하라!
- 대기업과 부유층 등 오염자에게 책임을 묻고, 기후위기 최일선 당사자의 목소리를 들어라!

### 2) 세부 요구

- 기후참사 책임지고, 안전하게 생활하고 죽지 않고 노동할 권리를 보장하라.
- 불평등이 재난이다. 모두의 에너지 기본권과 주거권을 보장하라.
- 핵은 기후위기 대안이 아니다. 핵발전 유지와 확대 정책 중단하고, 오염수 해양 투기 철회 요구하라
- 탈석탄법 제정하고 삼척석탄발전소 건설 즉각 중단하며, 탈화석연료 계획 강화하라
- 에너지 전환을 돈벌이에 맡길 수 없다. 공공 재생에너지 확대하라.
- 지역사회 붕괴를 막고 노동자 일자리 보장하는, 정의로운 전환 계획 수립하라
- 이윤을 위한 생태파괴, 신공항 건설과 국립공원 개발사업을 철회하라.
- 이윤을 위해 비인간동물을 상품화하는 공장식 축산을 정의롭게 전환하라.
- 철도 민영화를 중단하고, 모두의 이동권 보장하는 공공교통 강화하라.
- 자본의 농업생산 진출을 막고, 생태농업전환을 지원하며, 농민생존권 보장과 식량주권 실현하라.
- 차별 철폐, 공공 돌봄 증진, 공공 의료 확충, 노동시간 단축으로 기후위기 속에서 존엄하게 살아갈 권리 보장하라

- 탄소중립녹색성장기본계획 폐기하고, 기후위기와 불평등 악화시키는 대기업과 금융자본에 책임을 물어라.
- 군비축소를 통해 평화를 증진하고, 기후재원 마련하라
- 기후정의 입각한 온실가스 감축과, 국제적 생태부채 해결을 위한 책임을 다하라

## 기후재난시대. ‘기후재난 종합대책’은 권리이다.

송상호 오송참사 시민대책위 공동대표

오송참사는 인재다.

2023년 7월 15일 오전 8시 30분 오송 궁평2지하차도에서 14명의 소중한 생명이 우리를 떠나갔다. 기적이 일어나길 온 국민이 기원했지만, 우리의 이웃은 그렇게 떠나갔다. 청첩장을 돌린지 두 달 만에 부고장을 돌린 30대 교사도, '손님 빨리 탈출하세요. 창문 깨트릴 테니까 탈출하세요.'를 외친 50대 버스 기사도, 이 소리를 친구에게 전하던 20대 작업치료사도, 청소작업 하러 토요일에도 출근하던 3명의 70대 미화원도, 세 아이를 둔 40대 치과 의사에게도 기적은 일어나지 않았다.

행정중심복합도시건설청(이하 행복청)은 미호천교 확장공사 관할기관으로 미호천교에 임시 제방과 가교를 설치했다. 행복청은 교량 공사를 위해 일부 제방을 없앴고, 비가 오면서 임시 제방을 쌓았다. 임시제방 높이 기준은 30.52m지만 행복청의 임시제방은 29.74m로 78cm가 미달되었다. 즉 강 범람에 원인을 제공하였다. 하지만 행복청은 “영구적 시설이 아닌 임시 제방이라 문제될 것 없다”고 황당한 답변만 할뿐이었다.

충청북도는 오송 궁평2지하차도 관할 도로관리청이고 청주시는 미호강 관리책임 기관이다. 미호강에는 7월 14일 오후 5시 20분에 홍수주의보, 사고 당일인 7월 15일 오전 4시 10분에 홍수경보가 발령되었다. 심지어 금강홍수통제소는 4시 20분경에 충청북도와 청주시에 통보문과 문자로 경고하였으며, 6시30분경에 흥덕구청에 전화로 재차 경고하였다. 행복청도 충청북도와 청주시에 총 8회 전화하여 범람을 경고하였고, 현장에 있던 감리단장도 충청북도와 청주시에 6차례 상황을 전달했다. 하지만 충청도와 청주시, 흥덕구청은 어떠한 안전조치도 하지 않았다. ‘홍수위험정보를 받지 못해 도로통제를 하지 못했다’는 충청북도의 주장도 ‘어떠한 연락도 받지 못했다’고 청주시 흥덕구청의 주장도 거짓으로 밝혀졌다.

112 신고에도 경찰대응도 부실했다. 현장에 있던 감리단장은 사고 발생 1시간 30분 전인 7시 1분에 112에 신고하여 주민을 대피시켜야 한다고 했고, 7시 56분에는 궁평지하차도를 통제해야 한다고 재신고하였다. 하지만 경찰이 사고 현장에 도착한 시간은 9시 1분이었다. 사고 당시 경찰



은 공평1지하차도만 점검했을 뿐이다.

119 신고에도 소방서 대응도 무력했다. 충북소방본부가 국회에 제출한 ‘시간대별 조치사항’ 설명 자료에 따르면 ‘긴급구조통제단(이하 통제단)’은 10시 4분에 가동되었다고 한다. 즉 현장 주민이 7시51분에 119에 임지제방 붕괴위험 신고를 했지만 통제단은 가동하지 않았다는 것이다. 물론 ‘현장 지휘 상황’과 ‘구조긴급상황보고서’에는 ‘6시30분 서 통제단 가동’이 나와 있으나 이는 ‘긴급구제통제단’과 거리가 먼 자체 비상대기 상태를 말한다고 충북소방본부는 해명했다.

### **오송참사는 중대시민재해다. 책임자를 처벌하라**

헌법34조 6항, ‘국가는 재해를 예방하고 그 위험으로부터 국민을 보호하기 위하여 노력하여야 한다.’고 명시되어있다. 이에 따른 재난안전기본법 4조 1항에 의하면 ‘국가와 지방자치단체는 재난이나 그 밖의 각종 사고로부터 국민의 생명·신체 및 재산을 보호할 책무를 지고, 재난이나 그 밖의 각종 사고를 예방하고 피해를 줄이기 위하여 노력하여야 하며, 발생한 피해를 신속히 대응·복구하여 일상으로 회복할 수 있도록 지원하기 위한 계획을 수립·시행하여야 한다.’고 명시되어 있다.

미호강 제방과 공평2지하차도는 중대재해처벌법에서 정하는 “공중이용시설”에 해당한다. 이러한 시설의 “설치 내지 관리상의 결함”이 있었으므로 중대재해처벌법의 적용이 가능하다.

지난 7월 28일 국무조정실은 행복청장, 충북도 행정부지사, 흥덕서장, 청주시 부시장, 당시 충북소방본부장 직무대리 등 5명을 문책하면서 아울러 5개 관계기관 공무원 34명을 직무유기 혐의로 검찰에 수사 의뢰하고, 63명에 대해선 인사 조치를 할 계획이라고 밝혔다. 하지만 국무조정실은 중대재해처벌법 적용을 외면했으며, 충청북도와 청주시의 최고 책임자인 김영환 도지사와 이범석 시장을 수사 의뢰하지 않았다.

지구온난화로 인한 기후위기와 기후재난은 이미 경고되었다. 심지어 이번 참사의 경우 며칠 전부터 집중홍수 발생이 예견되었다. 그러나 행복청, 충청북도, 청주시의 어떠한 선행조치도 없었으며, 당일 긴박한 상황에서도 무책임하게 대응했다. 행복청이 제방관리만 제대로 했어도, 충청북도와 청주시가 지하차도 차량통제만 했어도, 경찰과 소방서가 제때에

대응만 했어도 일어나지 않을 참사였다.

결국, 관리책임 기관의 장인 행복청장, 충청북도지사, 청주시장에게 ‘중대시민재해’를 적용 엄중한 책임을 묻고자 한다. 더 나아가 정부의 안일한 대응에 대해서도 책임을 묻지 않을 수 없다.

○ 우리는 다음과 같이 요구한다.

- ▲ 오송 참사에 사과하십시오.
- ▲ 유가족의 상처를 치유할 수 있도록 지원하십시오.
- ▲ 오송 참사의 원인을 명확히 규명하고 책임자를 처벌하십시오.
- ▲ 기후재난에 즉각적이고 철저한 대책을 수립하십시오.

**정부는 국민 생존권을 지키기 위해 기후재난종합대책을 수립해야 한다.**

기후재난은 개인에게 우연히 일어나는 비극이 아니다. 2023년 현재, 전 세계가 기후재난을 겪고 있다. 미래의 일일 줄 알았던 기후재난은 몇 년 만에 현실이 되었다. 20년 호주산불, 21년 유럽 홍수, 22년 북미와 유럽의 폭염, 23년 한국의 폭우. 하와이의 산불, 연속해서 발생하는 치명적 태풍 등 이제는 하나하나 열거하기조차 어렵다.

지구의 평균기온이 1.1도가 올라간 것은 단지 조금 더워지는 게 아니다. 폭염과 가뭄, 폭우와 폭풍, 한파와 폭설 등 기후재난이 더 ‘자주’ 발생하는게 핵심이다. 즉 기후재난은 이미 일상화 되고 있다.

그러나 정부는 최소한의 대응조차 못하고 있다. 2022년 서울 집중호우는 반지하에서 거주하는 빈민의 생명을 앗아 갔다. 2023 청주 집중호우는 오송지하차도를 지나는 시민의 생명을 앗아 갔다. 예견된 재난마저 대처하지 못하는 모습에서 우리는 참담하다. 많은 이들이 국가에 묻고 있다. “우리의 현재와 미래는 안전한가?”

오송참사 당일 청주시와 충청북도의 담당자는 몇 명 되지 않았으며, 해당 지역 담당 경찰은 4명에 불과했다. 해당 지역 소방서는 비상대기 상태였지만 이를 종합적으로 지휘할 체계는 전혀 없었다. 여기서 우리는 말단 공무원들에게 책임을 물을 수 있는가? 기후재난에서 지금과 같은 매뉴얼로, 각 기관이 개별적으로 대처해서 국민의 안전을 책임질 수 있을까?

일상화된 기후재난에 맞서 ‘종합적인 기후재난 대책’이 필요하다. 폭우뿐 아니라 폭염, 폭풍, 한파 등 기후재난에 시달리는 다양한 계층을 위해 국가는 종합적인 안전대책을 마련해야한다. ▲에너지 취약계층을 위한 에너지 정책 도입, ▲노동자와 농민 등 기후재난에서도 노동해야 하는 사람을 위한 안전대책 수립, ▲기후재난에 견딜 수 있는 안전 주택마련, ▲기후재난에 안전하 교통체계 개편 등 해야 할 일이 많다. 또한, 기후재난 예견 시 지자체, 경찰서, 소방서 등 각 기관을 종합적으로 통제 운영할 ▲‘기후재난종합통제소’를 즉시 설치할 수 있게 해야 한다.

**우리는 923기후정의행진에 간다.**

‘각자도생’ ‘고립무원’.

이번 참사에서 나타나듯 기후재난의 책임은 각자의 몫이 되고 있다. 기후재난 시대에도 국민을 보호해야할 국가는 너무 멀리 있다. 정치는 지금까지 해 왔던 것처럼 특권층에 의해 반복되고 있다. 저항하고 요구를 해도 권력의 벽은 너무 높고 우리는 목소리는 너무 작다. 분향소 설치 하나 하나에도 우리는 충청북도와 맞서야 하고 청주시와 싸워야 했다.

오송참사에 희생자들은 모두 우리의 이웃이었다.. 직장동료였고, 아이의 선생님이었고, 함께 여행을 가려던 친구였으며, 우리 마을에 의사였다. 우리는 그렇게 이어져 있었고 우리는 그래서 아파해야 했다.

우리 모두의 삶은 연결되어 있다. 우리는 고립무원에서 벗어나야 한다. 원인을 밝혀달라 외치고, 책임자를 처벌하라 외치고 기후재난 대책을 수립하라 외치려 하다.

그래서 우리는 만나야 한다.

## 정의로운 에너지 전환의 주체는 노동자다!

### 현장 위험작업 거부와 고용보장을 위한 노동조합의 요구

김영훈 공공운수노조 한전KPS비정규직지회 태안화력발전소 하청노동자

안녕하십니까. 저는 태안화력발전소의 하청노동자입니다. 9월이 지났지만, 아직도 무더위는 가시지 않고 있습니다. 여러분들도 몸소 체감하실 테지만 매달 시간이 갈수록 기후위기를 온몸으로 느끼고 있습니다. 기후 위기에 따른 탄소중립, 이제 거스를 수 없는 전 세계의 흐름이 되었습니다. 분명 이번 G20 정상회담도 ‘하나의 지구, 하나의 가족, 하나의 미래’란 주제로 기후위기의 대응을 이야기하였습니다. 그러나 대한민국의 현실은 암담합니다. 지난 10차 전력수급기본계획 발표에서는 재생에너지 발전비율이 줄어들고 화석연료 발전과 원전의 비율이 오히려 늘었습니다. 지역 곳곳에 민영화된 석탄화력발전소가 새로 지어지고 있고 노후화된 원전과 석탄화력발전소를 되살리고 있습니다. 이대로 시대의 흐름을 역행한다면 경제성을 이유로 기후위기에 애써 눈 돌리던 정부와 자본은 전 세계 최고수준의 탄소 배출국이라는 오명 아래 탄소 국경세 폭탄을 맞으며 반대로 전 세계 시장으로부터 입지와 경쟁력, 경제성을 모두 잃어버릴 것입니다.

대한민국에 탄소를 막대히 배출하는 산업은 여러 가지가 있습니다. 대표적으로 발전산업과 철강산업이 있습니다. 그중 발전산업은 우리나라 탄소 배출의 72%를 차지하고 있습니다. 아무리 우리가 일회용품을 사용을 줄이고 환경운동과 캠페인을 해도 그것은 한계가 있습니다. 우리가 아껴 쓰고 재활용하는 것의 수천수만 배에 달하는 탄소가 발전소에서 나옵니다. 이 탄소는 개인이 아무리 노력하여도 줄지 않습니다. 그래서 석탄화력발전소를 친환경발전소로 바꾸는 대전환(大轉換)이 필요합니다. 하지만 발전소 노동자들은 불안합니다. 석탄화력발전소폐쇄라는 것은 곧 우리 발전소 노동자들의 실직을 의미합니다. 아실지 모르겠지만 발전소에도 수많은 하청업체와 비정규직들이 있습니다. 저 또한 하청업체 소속의 비정규직 노동자로서 노후화된 석탄화력발전소의 폐쇄를 지켜보기도 하였

습니다. 그러나 발전소폐쇄 뒤, 우리 같은 비정규직 하청노동자에게 남겨진 것은 해고와 실직뿐이었습니다. 수십 년간 전기를 생산해오던 노동자가 하루아침에 길에 나 앉게 되는 소식에 앞길이 막막했지만 그럼에도 불구하고 우리 또한 시민으로서 나와 아이들을 위해 환경을 생각하기 때문에 우리 스스로 석탄화력발전소를 폐쇄해야 한다고 이야기합니다. 우리 발전소 노동자들은 세계와 시대적 흐름을 거부하지 않습니다. 그래서 정의로운 에너지 전환을 실현하라 이야기합니다. 화석연료를 에너지로 쓰는 모든 산업을 재생에너지로 전환하고 그 과정에서 그 누구도 희생되지 않게 하라 이야기합니다. 국가정책으로 석탄화력발전소가 폐쇄하지만, 국가정책으로 노동자와 지역주민을 희생시켜선 안 된다고 이야기합니다.

얼마 전에도 발전소에서 사람이 죽었습니다. 하청업체 노동자가 초고온의 증기 폭발로 순간적으로 대처할 시간도 없이 세상을 떠났습니다. 중대재해처벌법이 만들어졌지만, 사고로부터 기업은 책임을 개인에게 떠넘기고 회피하기 바쁩니다. 우리는 위험한 작업을 거부할 권리가 있지만, 현장에서는 작업의 효율과 속도를 이유로 이 권리들이 무시당하기 일쑤입니다. 컨베이어와 낙탄처리설비에 굳어버린 석탄이 끼어 제거해야 하지만 설비를 멈추지는 않습니다. 탄을 맞으며 좁은 컨베이어 사이에서 작업을 진행합니다. 차단기를 내려야 하지만 주변을 정전시킬 수 없다고 합니다. 활선작업을 진행합니다. 뜨거운 증기가 옆을 지나지만, 증기를 막지는 않습니다. 설비를 멈추면 생산이 중단되기 때문입니다. 생산을 멈추지 않기 위해 늘 효율과 속도를 강조합니다. 국가기반산업의 노동자로서 수년간 일해왔지만, 국가는 노동자를 위험에 내버려 두고 국가정책으로 노동자를 실직자로 만들고 있습니다. 우리 발전소 노동자들은 언젠가 쓰는 버리는 기계부품이 아닙니다, 소모품이 아닙니다. 중대재해처벌법을 만든 동료 고 김용균 씨도 우리 사회에서 일하다 죽지 않는 일터를 꿈꾸며 비정규직이 없어지길 희망했습니다. 우리 발전소 노동자들도 정의로운 에너지 전환의 주체로서, 지역사회의 주체로서 건강하고 안전한 일터를 위해, 기후정의를 위해 함께 끊임없이 투쟁할 것입니다. 그리고 9월 23일, 우리는 뜻을 모아 목소리를 내기 위해 923기후정의행진에 참가합니다. 정부의 시대를 역행하는 기후후퇴 정책을 알리고 현 정권에

의해 전기, 통신, 소방, 철도 등 모두의 공공재인 에너지 산업을 민영화하여 기후위기를 자본과 기업의 돈벌이 수단으로 이용하려는 행태를 고발하려고 합니다. 기후재앙을 불러일으키는 무책임한 정부는 이제 시민들의 신뢰를 얻을 수 없음을 알리고자 합니다. 이미 우리는 위기에 놓여 있습니다. 노동자는 대량실직의 위험에 지역주민은 지역소멸이라는 위기에 우리는 정의로운 에너지 전환이 필요하다고 외치고 있습니다. 기후위기의 심각성과 탄소중립, 그리고 발전소 노동자와 지역주민이 처한 현실을 알리고 이해당사자 모두의 목소리가 담긴 완전한 정의로운 에너지 전환법이 자리서야 함을 외치기 위해 이 자리에 섰습니다. 기후위기를 극복하기 위해 정의로운 에너지 전환은 동반자 역할로서 함께 가야 함을 알리고 정의로운 에너지 전환의 주체로서 투쟁의 첨단에 서겠습니다. 감사합니다.

## 화석연료를 넘어, 탈석탄법 제정을!

성원기 삼척석탄발전반대투쟁위원회 공동대표

안녕하세요! 삼척석탄화력반투위 공동대표를 맡고있는 강원대학교 성원기 명예교수입니다. 대한민국 삼척에서는 기후위기 시대에 신규로 기후위기 주범인 석탄발전소를 짓고 있습니다.

삼척에 신규로 짓고 있는 삼척 블루파워를 왜 철회해야 하는가?

첫째, 신규석탄발전소 건설은 기후위기 시대에 지구에 대한 테러행위입니다. 대한민국이 테러국가가 될 수는 없습니다.

둘째, 삼척석탄발전소 건설은 대한민국 국가재정에 대한 테러행위입니다. 85% 가동률 수익구조는 달성 불가능합니다. 장기적으로 탄소 중립을 위해 가동률이 떨어질 수밖에 없는 구조이며 서해안 석탄 화력 작년 가동률이 51%에 머물고, 동해안 석탄발전소는 동해안 송전선로 용량 부족으로 가동률 40% 정도 예상되며, 신한울 2호기 완공에 따라 가동률이 더 떨어져 30%로 예측되는 상황입니다. 적자운영이 될 수밖에 없습니다. 적자운영은 국가재정의 압박 요인이 됩니다.

셋째 삼척시내 주거밀집지역 주민들에 대한 테러입니다. 삼척시청을 포함하여 시내 주거밀집 지역주민들은 현재에도 삼표시멘트 반경 3km와 동해 GS화력 반경5km에 둘러쌓여 1급 발암물질에 2중으로 신음하고 있습니다. 여기에 반경5km에 시내를 모두 포함하는 삼척블루파워를 가동한다는 것은 가혹함을 넘어 죽음의 가스실에 시민들을 밀어 넣는 테러행위입니다.

넷째, 천혜의 국민휴양지 명사십리 맹방해변에 대한 테러행위입니다. 항만 공사로 해변이 초토화되고 비단조개 등 바다 생명이 학살되고 있습니다.

지금 삼척블루파워는 자신들의 귀책사유로 항만공사가 늦어졌음에도 하루에 400여회 석탄육상운송을 하며 동해 삼척지역 주민들에게 피해를 강요하고 있습니다.

삼척석탄화력반투위는 매일 탈탈탈 도보순례하며, 오늘로 우체국앞에서 820일째 피켓시위를 하며 석탄화력 중단을 요구하고 있습니다. 1,060일째 맹방 천막농성을 이어가고 있습니다!

얼마나 더 많은 이유가 있어야 삼척석탄발전소 건설을 철회할 것입니까? 5만 입법청원, 국민이 요구합니다.

8월 17일 정의당 류호정의원 대표입법발의로 탈석탄법이 발의되어 산자위 법안소위에 상정되어 심의를 기다리고 있습니다.

시간이 없습니다. 산자위 법안소위, 산자위 전체회의, 본회의 빨리 통과시켜 탈석탄법 통과에 나서주십시오!

신규석탄발전소 건설하며 기후대응한다고 억지 부릴 수는 없습니다.

국회가 법을 만들지 않으면 철회시킬 수 있는 방법이 없습니다.

국회를 움직여야 합니다!

923 기후정의행진에 모여서 외치면 길이 됩니다.

내년 4월 총선을 기후 총선으로 만들면 됩니다. 탈석탄법에 대한 개별의원들의 입장이 기후 총선투표의 기준이 될 것입니다. 기후위기 대응의 시작이 신규 석탄발전소 건설 철회이기 때문입니다. 지구는 불타고 있습니다.

이제 우리는 923기후정의행진에 모여 '내년 4월 총선은 기후총선이다!' 라고 선언하고 행동에 나설 것입니다!

국회는 탈석탄법 제정하라!

윤석열 정부는 삼척석탄화력 즉각 철회하라!

고맙습니다!



## 핵 폭주를 넘는 우리의 힘을 보일 때

이영경 에너지정의행동 사무국장

일본의 핵 오염수 방류를 중단시키기 위해 전국이 뜨겁습니다. 서명에 동참하고 매주 집회를 이어가고 있습니다. 하지만 정부는 눈 깜짝하지 않습니다. 오히려 오염수를 걱정하고 방류를 규탄하는 사람들을 괴담 유포자로, 북한의 지령을 받은 사람들로 몰아가고 있습니다. 심지어 국민의 세금을 들여 오염수가 안전하다는 홍보물을 만들고, 그 홍보물을 KTX에 배포하기도 했습니다. 오염수 홍보 영상을 만든 업체는 대통령실이 직접 계약했다고 알려져 있을 뿐 그 업체선정과정은 전혀 공개되어 있지 않습니다. 대한민국 정부 유튜브 채널 오염수 영상이 55개나 됩니다. 그 제목은 더 황당합니다. ‘국민 건강과 안전이 제1원칙입니다.’ 대통령이 이렇게까지 나서서 직접 챙기고 직접 말하고 직접 홍보하는 ‘국정’과제를 얼마나 보셨나요? 국민의 건강과 안전을 우선하는 정부가 말하는 그 건강과 안전은 무엇일까요?

### 후쿠시마 오염수, 정부는 왜 찬성할까?

그런데 재미있는 사실은 후쿠시마 핵사고도, 오염수를 투기하는 것도, 모두 그 주체는 일본입니다. 그런데 왜 윤석열 정부는 이렇게 열심히 그 안전을 홍보하고 있는 걸까요? 우리가 생각해야 할 핵심은 바로 여기 있습니다.

첫 번째는 우리도 핵폐기물을 바다로 대기 중으로 버리고 있다는 것을 용인하기 위함입니다. 오염수를 처리하는 방법에는 여러 가지가 있지만, 일본은 가장 싸고 관리가 쉬운 방법인 해양 투기를 선택했습니다. 이에 대해 경제적인 이유로 방류한 것이다, 라고 말하는 시민사회의 주장에 한국 정부는 꼭 짝어 ‘괴담’이라고 말합니다. 비용 때문이 아니라, 원래 핵폐기물 해양 방류가 관행이었기 때문이라고 설명합니다. 그러면서 우리나라는 일본보다 많은 양의 핵폐기물을 대기 중으로, 바다로 내보내고 있다고 선전합니다. 이 자료를 보고 한 기자는 일본의 방류를 홍보하기 위한 자해라고 표현하기도 했습니다. 우리는 이 사실에 집중해야 합니다. 바로 우리나라 역시 핵발전에서 핵폐기물이 나온다는 사실, 그리고

그것을 바다와 공기 중에 내보내고 있다는 사실 말입니다. 물론 후쿠시마 오염수처럼 핵연료를 씻어내린 핵폐기물과는 다르지만 말입니다.

두 번째는 저선량 피폭은 문제없다고 말하기 위함입니다. 정부는 오염수에 있는 삼중수소가 어류에 농축돼 생태계를 파괴한다는 것도 괴담이라고 주장합니다. 삼중수소는 농축되지 않고, 또 기준치 이하로 떨어뜨려 배출할 거라서 안전하다는 주장이지요. 하지만 삼중수소가 생물에게서 농축, 축적이 일어날 수 있고, 오염수에는 삼중수소 외에 다른 방사성 물질도 있습니다. 기준치 이하면 안전하다는 말로 핵발전소 인근 주민들의 저선량 피폭이 근거 없다고 말하는 것과 비슷합니다. 지난 8월, 환경부에서 우리나라 핵발전소 인근 주민들의 건강을 조사한 결과 피폭으로 인한 건강 영향이 있음이 드러났습니다. 이미 갑상샘암에 걸린 618명과 그 가족 2,856명이 한수원을 상대로 소송을 진행했지만 지난 8월 30일 패소했습니다. 환경부 결과도 있고 그들의 몸이 곧 증거인데도 불구하고 말입니다. 자, 기준치 이하면 안전하다는 말, 믿을 수 있을까요? 이미 현장에 그 증거가 있는데 말입니다.

세 번째는 핵산업을 지속하기 위함입니다. 윤석열 정부의 가장 큰 국정 과제 중 하나는 핵발전 확대입니다. 오염수 문제는 후쿠시마 핵사고가 난 지 12년이 지났는데도 처리하지 못하는 문제 중 대표적인 것입니다. 그러니 이 문제를 그냥 바다에 버리면 쉽게 해결되는 문제, 운영하고 있는 발전소처럼 큰 문제가 아닌 것, 방사능 오염 없이 안전하게 처리할 수 있는 것으로 만들고 싶을 것입니다. 그래야 국내에서 핵발전을 확대하는 데 오염수 문제가 방해가 되지 않을 테니까요.

### **윤석열 정부의 핵 확대 정책**

다들 아시다시피 윤석열 대통령이 정치에 입문한 것은 월성 핵발전소 1호기 수사 때문이었습니다. 선거 때도 내내 탈원전 반대를 주요한 정책으로 내걸었지요. 그만큼 현 정부에게는 중요한 과제입니다. 그러다 보니 국정 과제에도, 에너지 계획에도, 탄소중립녹색성장기본계획에도, 전력수급기본계획에도, 온실가스 감축 실적에도 모두 핵발전 확대가 들어갑니다. 그럼 도대체 윤석열 정부의 핵 확대 정책은 무엇이 있을까요? 일단 핵발전소의 수를 늘리는 정책입니다. 신한울(울진) 3, 4호기 건설을

비롯해 이후 추가 건설까지도 이미 언급이 되고 있습니다. 최소 1년의 영향을 담아야 할 방사성환경영향평가도 한 계절 누락할 정도로 급하게 추진하고, 내년에 수립 예정인 11차 전력수급기본계획도 핵발전 늘리는 것을 포함해 올해부터 준비하라 대통령이 직접 지시도 했습니다.

두 번째는 노후 핵발전소 수명을 연장하는 정책입니다. 설계수명이 지난 핵발전소는 당연히 폐쇄해야 합니다. 안 그래도 위험하고 사고 고장이 많은 핵발전소를 더 쓰겠다는 건 안전을 걸고 하는 도박과도 같습니다. 그런데도 취임한 해 법 시행령도 바뀌가면서, 18기의 수명연장을 당연한 듯 버젓이 에너지정책에 포함했습니다.

세 번째는 핵폐기물 임시 저장소를 짓는 일입니다. 핵발전소 수가 늘고 가동도 연장하면 당연히 핵폐기물이 더 나옵니다. 그러나 우리나라에는 핵폐기장이 없지요. 임시로 핵발전소 부지 안에 두는데 이게 거의 다 포화상태입니다. 그러니 그 옆에다가 임시로 저장소를 또 짓겠다는 겁니다. 주민들의 반대 의견을 묵살하고 말입니다.

### **재생에너지 예산은 줄고, 핵 예산은 늘고.**

핵발전 확대를 하는 것이 주요 목표다 보니 당연히 돈도 함께 움직입니다. 2023년 예산 중 신한울 3, 4호기 등 핵발전 일감만 3조 5,000억 원 규모로 확대했습니다. ‘원전 생태계 정상화’라는 이름으로 2023년 3월, 산업부와 산업은행·한수원·두산에너지빌리티간 총 2,000억 원 규모 자금지원 협약을 체결했습니다. 탄소중립의 획기적인 수단인 양 홍보하는 소형 모듈원전(SMR)에 투여되는 예산도 어마어마합니다. 연구 카르텔을 없앤다는 명목으로 필요한 국가 R&D 예산은 대폭 삭감되었는데, SMR 예산은 8배나 늘었습니다. 이미 올해 1월 혁신형 SMR 기술개발사업단이 출범해 정부 예산만 2747억 원 정도를 배정받았고, SMR R&D 예산은 2023년 38억 7000만 원에서 2024년 332억 8000만 원으로 760% 늘었습니다.

반면 재생에너지 예산은 2024년 6045억 원으로 2023년 1조 490억 원에서 42% 감소했습니다. 기후위기 대응을 위해 당연히 더 늘리고 지원해야 할 재생에너지 정책은 오히려 퇴보하고 있습니다. 공기업 정상화를 한다는 명목으로 발전공기업들을 옥죄자 싼 값에 전기를 생산해야 했던

발전공기업들은 재생에너지 투자보다 석탄 유지를 선택했습니다. 자연스럽게 재생에너지 관련 부서는 축소되었습니다. 태양광 전기가 많아져 수요보다 공급이 많아지는 시간 대에 태양광 발전에 출력을 제한하는 것도 이제는 제도적으로 공공연히 말합니다. 재생에너지를 지원하던 발전차액 지원제도나 재생에너지공급의무화제도 같은 정책도 축소되거나 사라지고 있습니다. 정부가 투자하지 않는 사이 재생에너지를 생산해 팔겠다는 해외 자본은 대규모로 들어오고 있습니다. 이러다가는 우리의 필수재이자 공공성의 요소인 전기를 민간에, 해외 자본에 넘기는 길에 빠지고 말 것입니다.

### 탄소중립과 핵발전 확대

이것은 어쩌면 우리가 예측했던 일이기도 합니다.

아주 최근 윤석열 대통령의 몇 개의 발언을 인용해 볼까 합니다.

• **G20 정상회의 대통령 발언 (2023.9)**

“세계 최고 수준의 원전 기술력을 보유한 대한민국은 차세대 원전인 소형모듈원전(SMR) 개발에도 박차를 가하고 있다. 온실가스 발생을 줄이면서도 에너지 안보를 강화하고자 하는 국가들과 적극적인 원전 협력을 희망한다.”

• **‘한-인도네시아 비즈니스 라운드테이블’ (2023.9)**

“특히 양국이 과감하게 탄소중립을추진 중인 만큼 기후위기, 환경문제 대응과 함께 안정적인 에너지 공급 기반을 확보하기 위해 소형모듈원전 등 분야에서도 협력이 본격화되기를 기대한다”

• **제5차 '한·UAE 원자력 고위급협의회' (2023.5)**

제3국 공동진출 협력모델 발굴 및 SMR포함 미래 선진 기술 등 5개 신규 후보 과제를 발굴 검토

보시는 바와 같이 윤석열 정부는 핵발전으로 탄소중립을 하겠다는 의지가 확고합니다. 한국만이 아니라 개발도상국들의 탄소중립을 위해 적극적인 핵발전 세일즈를 하고 있습니다. 하지만 우리나라가 핵발전으로 탄소중립을 달성하려면 국내에 350여 개의 핵발전을 세워야 합니다. 그리고 신규 건설이나 수명연장으로 최소한의 탄소 감축 효과라도 보려면 2030년 이후여야 합니다.

이것은 2050년까지의 탄소중립 목표에서 2030년까지는 거의 아무것도 하지 않겠단 의미와도 같습니다. 실제로 2030년까지의 탄소감축 시나리오를 보면 2028년~2030년 사이 감축률이 그 이전보다 훨씬 높습니다. 핵발전만 바라보느라 제대로 된 기후 위기 대응은 다 손 놓고 있다는 의미입니다. 재생에너지 확대는 말할 것도 없고, 심지어 에너지의 공공성 역시도 전혀 고려되지 않은 게 현실입니다.

### 923 기후정의행진에서 이후 탈핵으로

“핵발전은 결코 기후위기의 대안이 될 수 없다.” 923 기후정의행진 조직위원회 회의에서 논의된 기조에 담긴 문장입니다. 핵발전 자체가 가지고 있는 위험성과 부정의함을 떠나서라도 바로 지금, 핵 확대 정책은 올바른 에너지 전환과 에너지 공공성 확대를 가로막는 벽입니다. 핵 정책 말고는 기후 대응 정책을 찾아볼 수 없는 현실을 함께 넘기 위한 연대가 필요합니다. 923 기후정의행진 이후에도 부산과 울산, 경주와 울진, 영광 등 핵발전 지역은 수명연장과 핵폐기장, 신규 건설을 막기 위해 매일 매일 몸으로 부딪혀 싸워야 합니다. 또 싸워 나갈 것입니다. 923기후정의행진에서 외치는 탈핵과 에너지체제전환의 외침이 지역과 현장에게 선명한 연대로 남을 수 있도록 함께 해 주시길 바랍니다.

## 공공교통이 미래입니다, 더 나은 선택은 없습니다

김상철 공공교통네트워크 정책위원장

안녕하세요, 저는 전국의 지하철과 버스를 책임지는 노동자들과 지하철과 버스를 타는 시민들로 구성된 공공교통네트워크에서 활동하는 김상철입니다. 교통 분야는 전 세계 온실가스 배출에 17% 이상을 차지합니다. 도시 지역으로 한정할 경우 20%는 교통 분야에서 발생한다고 볼 수 있습니다. 이는 우리나라의 경우에도 마찬가지입니다.

한국 정부는 2021년 국가 감축 목표를 상향하면서 2018년 기준으로 2030년까지 총 3천 7백만 톤의 배출량을 감축하겠다고 밝혔습니다. 하지만 안타깝게도 최근 독일의 연구기관은 현재 상태가 지속된다면 오히려 교통분야의 탄소 배출량은 2015년보다 25% 가까이 더 증가할 것이라는 추산이 나왔습니다(Agora(2023), Towards Decarbonising Transport 2023). 사실상 실패하고 있는 것입니다. 한국은 우려가 아니라 실제로 기후악당 국가가 되어가고 있습니다.

특히 교통 분야 기후위기 대응의 실패는 다른 영역과 다르게 명확한 수단과 방법이 있음에도 실패하는 것이어서, 사실상 의도적 실패라고 할 수 있습니다. 교통 분야의 온실가스 감축은 자동차의 총 주행거리를 감축하는 것, 즉 적극적인 교통 수요관리 정책, 모달 쉬프트로 해결할 수 있습니다. 이동을 최대한 억제하는 것이 아니라 개인 이동을 대중교통 이동으로 전환하는 것을 통해서 총주행거리를 감축할 수 있고 이는 곧 즉각적인 탄소 배출의 감소로 이어집니다. 이것이 다른 분야와 다르게 교통 부문이야말로 더 직접적이고 구체적이며 신속한 탄소배출 대응이 가능하다는 이유입니다. 그래서 교통 분야 대응의 의도적인 실패는 다른 말로, 일부러 하지 않는 것이라 할 수 있을 것입니다.

최근 논란이 된 교통 요금 인상과 관련한 논란은 이를 단적으로 보여줍니다. 교통 수단간 정부 지원의 비대칭성을 극명하게 드러냅니다. 알다시피 2021년 하반기부터 2022년 말까지 단행된 유류세 인하로 인해 9조 원이 넘는 편익이 자가용 이용자에게 집중되었습니다. 그 결과 상대적으로 자가용 이용 비율이 높은 고소득자에게 유류세 감면의 편익이 집중되는 결과를 낳았습니다. 반면 서울시는 노인무임수송과 승객 감소로 인한

적자를 이유로 교통요금을 24%나 인상했습니다. 알다시피 유류세 인하의 혜택은 버스나 택시 사업자들에게도 제공되었지만 이런 혜택이 이용자에게 전달되기는 커녕 오히려 사업자들의 이익을 높이는 결과를 낳았습니다. 승객이 줄었다는 코로나19 시기에도 배당을 했던 서울지역 버스업체들은 역대 최대 적자를 보았다는 2022년에도 배당을 진행했습니다. 적게는 수억원 많게는 수십억원의 배당이 진행된 곳도 있습니다. 이런 상황에서 서울시가 말하는 적자는 어디에서 발생하는 적자인지 알 수가 없습니다. 한편으로 요금을 인상할 정도로 적자가 심각하다고 하지만 다른 한편으로 단기 수익을 목표로 하는 사모펀드가 점차 버스업체를 인수하고 있는 상황을 도저히 이해할 수가 없습니다. 왜 수익을 목적으로 하는 사모 펀드가 서울시가 그토록 적자여서 영업이 어렵다는 버스회사들을 인수하고 있는지 알 길이 없습니다.

이런 모순을 지적하는 시민들에게 서울시가 한 말은 ‘수익자 부담의 원칙’입니다. 이야기인 즉 대중교통을 이용하는 사람들이 그에 들어가는 비용을 책임지는 것이 맞다는 겁니다. 비용이 늘어났으면 당연히 이용자가 부담하는 것이 타당하다는 이야기입니다. 하지만 이 역시 모순이 있습니다. 서울시가 말하는 수익자 부담의 원칙이 타당하려면, 모든 분야에서 존재하는 수익자들은 모두 동일한 부담의 원칙을 져야 합니다. 이를테면 왜 서울지역의 주차 요금은 오르고 또 오른 서울지역의 지가와 연동하지 않습니까? 가로 주차장의 주차요금은 과연 서울의 토지가를 반영하고 있는 건가요? 대규모 교통혼잡을 야기하는 상업시설이 부담해야 하는 교통유발부담금의 경우에는 20% 이상 감면해주고 있습니다. 왜 그들에게는 수익자 부담의 원칙이 적용되지 않습니까? 서울시가 폐지하려고 하는 남산터널 혼잡통행료는 어떤 원칙에 의한 것입니까?

대중교통 이용자와 자가용 이용자 간의 지독한 불평등은 서울시가 교통분야의 수요관리 정책을 의도적으로 방치하고 있다는 것을, 아니 더 적극적으로 부정하고 있다는 것을 단적으로 보여줍니다. 실제로 서울시는 자체 성과지표로서 대중교통 수송 분담률이라는 지표를 삭제하기에 이르렀습니다(2022년 서울시 성과계획서 상 도시교통본부의 성과지표에서 삭제). 이것이 서울시 교통요금 논란의 본질입니다.

하지만 그럼에도 기후위기에 맞서는 시민들은 조금씩 이기고 있습니다. 최근 서울시가 발표한 기후동행패스가 그 사례입니다. 알다시피 서울시는 요금 인상 대신 저렴한 정기권을 도입하라는 시민들의 요구를 지속적으로 무시해왔습니다. 다른 해외도시에서는 정기권의 확대는 물론 무상교통까지 도입하고 있는 상황에서 서울시만 교통 요금을 인상하는 역주행을 했던 겁니다. 이런 서울시가 입장을 바꿔서 상당히 부실한 수준이지만, 정기권 도입의 흉내라도 내려고 한 것은 결국 스스로 궁지에 몰렸기 때문입니다. 대중교통 요금인상과 기후위기 대응에 서로 상충한다는 시민들의 지적이 옳았기 때문입니다. 하지만 서울시 오세훈 시장은 요금 올리고 정기권 도입을 발표하는 상당히 이상한 상황에 대해서도 사과를 하지 않았습니다.

지금 목포시에서는 시민들의 힘으로 지역에서 50년 넘게 독점적으로 버스 사업을 영위해온 기득권 구조를 무너뜨리고 있으며, 군 단위 지역에선 기존 버스 민영제의 한계로 인해 버스 서비스의 심각한 공백들이 나타나고 있습니다. 지역의 지하철 공사들은 교통공사로 옷을 갈아입고 통합적인 대중교통 체계를 준비하고 있습니다. 이제 지하철 따로, 버스 따로인 시대를 넘어서고 있는 것입니다. 맞습니다. 기후위기 대응은 단지 탄소 배출을 어떻게 줄일 것인가라는 문제가 아니라 기존에 탄소에 의존해온 사회 체제 자체를 저탄소 체제로 바꾸는 과정입니다. 그런 점에서 총파업을 앞두고 있는 철도 노동자들이 KTX와 SRT를 통합하자는 제안에 전적으로 동의합니다. 가짜 경쟁을 만드는 것은 교통 공공성과 아무런 관계가 없습니다. 실제로 철도 분할로 더 많은 철도가 생겼습니까? 수익 노선에만 노선이 늘고 오히려 교통 사각지대에 놓인 철도들은 사라졌습니다. 대표적으로 무궁화 노선의 감축이 대표적입니다. 그런 점에서 가짜 경쟁 체제, 사실상 국토부 관료들의 재취업처를 늘리는 용도에 불과한 철도 분할은 그 자체로 기후위기 대응에 역행합니다.

교통 분야의 기후위기 대응 운동은 오래된 교통의 기득권 구조를 타파하고 새로운 교통체계의 가능성을 함께 만들어갈 것입니다. 그래서 우리는 다음과 같이 제안합니다.



무늬만 기후동행패스 대신 교통요금 인상 백지화하라!  
사업자의 지대 추구로 전락한 버스 준공영제 폐지하라!  
유류세는 인하 말고 인상하라!  
화물 공정요금제 도입하고 유가보조금 제도 폐지하라!  
교통격차 해소를 위해 공공교통에 대한 공적 투자 확대하라!  
2030년까지 대중교통수단 분담률 10% 높이기 위한 수요관리 대책 마련하라!  
교통수단을 분할하여 민영화하지 말고 통합하고 공영화하라!

우리는 윤석열 정부의 지속적인 철도 민영화 정책에 맞서 KTX와 SRT 통합을 위한 철도노조의 파업을 지지합니다. 하나의 철도와 더 많은 무궁화 노선을 원합니다.

이와 같은 요구는 하나의 주장으로 수렴됩니다.

“공공교통이 미래다”.

**각지에서 자행되는 생태계 파괴를 막고,**

**모든 생명이 존엄하게 살아갈 권리를!**

**- 국토 생태를 파괴하는 망령들에게**

이이자희 국립공원을지키는시민의모임 정책팀장

최근 기자회견문이나 성명서에 ‘망령’이라는 단어를 자주 쓰게 됩니다. 2006년 물막이 공사가 끝난 새만금 간척사업, 2008년부터 시작되었던 국립공원 케이블카, ‘4대강 살리기’ 사업을 비롯한 15년도 더 지난 개발 사업들이 사라지지 않고 정치권과 선거철에 계속 되살아나고 있기 때문입니다.

새만금, 케이블카, 4대강, 신공항 개발 사업은 전형적인 정치적인 개발 사업입니다. 환경 훼손과 생태계 파괴 등이 너무나 확실하게 예견되었지만, 환경에 대해서는 하나도 관심이 없는 정치인들의 입가에 가장 쉽게 오르내리는 ‘환경 파괴’ 사업입니다.

결국 환경과 생태에 대해 무지로 가득 찬 정치인들의 결정과 그저 개발 이득을 취하려는 기업들로 인해 국토는 파헤쳐졌고, 아직도 돌이킬 수 없는 각종 피해를 양산하고 있습니다.

이제는 보호구역까지 개발의 압력이 거세지고 있습니다. 개발 세력들의 행동과 발언을 보면, 보호구역 개발사례가 많지 않아 초기에 개발한 당사자가 되고 싶어 하는 욕망으로 들끓는 것들을 볼 수 있습니다. 보호지역인 ‘백두대간’을 기어이 뚫고 최장 터널을 만든 것을 뿌듯하게 여기는 사람들, 전국 22개 국립공원을 보호지역이 아니라 새로운 개발이 가능한 공간으로 보는 사람들, 해양생태계와 주민 피해는 안중에도 없이 바다를 활주로로 메우려는 사람들이 여전히 있습니다.

최근 다수의 지방자치단체가 ‘특별자치단체 설치 특별법’을 발의하고 있습니다. 법률안을 보면, 환경에 관한 내용은 그저 개발에 대한 특례를 요구하는 조항들로만 가득하다는 것을 볼 수 있습니다. 환경영향평가 권한 이양, 산악관광지구 선정, 자연공원에 대한 특례사항 등 개발을 좀 더 쉽게 할 수 있는 방법으로 특별법을 활용하고 있다는 것을 쉽게 확인

할 수 있습니다. 전북특별자치법 등 지자체 특별자치법에는 산악관광과 더불어 국립공원(자연공원)에 대한 특례사항을 계속 추가하여, 이전에 통과된 지자체의 특별법 보다 개발에 더욱 초점을 맞춘 법조문을 만들어내고 있습니다. 특별법이라는 미명 하에 국토 생태계 보호를 위한 최저선을 그려두었던 환경 관련 법률들이 위협을 받고 있습니다.

이 중 특별법에 언급되는 ‘산악관광’은 가장 악랄한 망령이자 국토를 좀먹다가 결국 국토 생태 연결성을 몽땅 무너뜨리는 최악의 사업입니다.

산악관광은 이광재 국회 사무총장을 주축으로 했던 ‘여시재’에서 처음으로 언급한 관광정책으로 케이블카를 비롯하여 산을 파괴하는 개발 사업들로 가득한 정책입니다. 현재 국립공원에 가장 큰 개발압력인 케이블카와 산악열차도 여시재의 산악관광 정책에서 파생된 것입니다. 환경을 보전의 대상이 아니라 개발하고 정복해야 하는 대상으로 보는 아주 편협하고 구시대적인 발상으로 가득하다고 말할 수 있습니다.

공간에 대한 상상력이 개발에만 한정되어 이 산악관광지구는 또 붕어빵을 찍어내듯, 국토 산악지역에 산악열차와 케이블카, 리조트로 점철된 경관을 만들어낼 것입니다. 그리고 1년 뒤에는 손 쓸 수 없는 적자가 발생하여 중앙정부에 도움을 요청하거나 헐값에 매각하는 예도 똑같이 발생할 것입니다. 지금 시점에서의 개발 사업은 예산을 들여 생태계를 파괴하고, 적자를 만들어내는 말도 안 되는 마이너스 창조경제 사업입니다.

2006년 새만금갯벌 물막이가 끝난 후 새만금 갯벌에서 생명들이 죽어 나가고, 새만금 갯벌에서 삶을 이어 나가던 어민들의 깊은 상실을 보았습니다. 2008년 환경단체가 유난 떠다던 ‘4대강 살리기 사업’의 처참한 실패에 따른 결과를 보았습니다. 그리고 케이블카를 설치하면 환경 보전 은커녕 정상부에 대한 탐방압력이 심해질 수밖에 없다는 것을 덕유산국립공원 곤돌라, 가지산도립공원 밀양 얼음골 케이블카를 통해 알 수 있었습니다.

분명 우리 사회는 이러한 결과를 함께 보았고, 같은 가치를 깨달았을 터입니다. 하지만 여전히 눈 깜짝할 순간에만 발생하는 이익에 눈이 멀어 있는 지방자치단체와 사업자들은 여전히 존재합니다.

그렇게 지방자치단체장 의회의원들이 ‘선진국 해외연수’에 가서 본 것인지 무엇인지는 모르겠습니다. 하지만, 확실한 것은 선진국을 넘어 전 지구적으로 생태계의 보전과 보호지역의 확대, 그리고 보호지역의 복원 등이 가장 높은 순위의 목표로 설정되었다는 것입니다. 그렇게 선진국이 되길 원하고, 자신이 선출된 지역이 선진사례가 되길 원했던 정치인들이 사실을 모를 리 없습니다. 그저 이 악물고 생태계 보전에는 눈 돌린 채, 자신이 활동하는 5년만 바라보고, 그사이에 발생할 이익만 바라보고 있기 때문입니다. 자신이 성과랍시고 수행한 개발 사업의 5년 이후에 대해서는 안중에도 없습니다. 하지만 우리는 오늘도, 내일도, 미래도 살아내야 합니다. 우리는 국토 생태를 파괴하는 이들에게 계속 요구해야 합니다.

생태계를 파괴하고자 혈안이 되어있는 망령들에게 고합니다.

더 이상의 생태계 개발은 불가능할 것입니다. 40년간 설치되지 못한 케이블카는 앞으로도 설치되지 못할 것이고, 신공항, 산악열차, 골프장 등 수십 년간 지역 갈등만 초래하며 지역 공동체를 부셔냈던 환경 파괴 사업들도 우리는 막아낼 것입니다. 우리는 생태계와 공동체를 기어코 지켜낼 것입니다.

최근 ‘국가물관리기본계획 변경안’ 폐기 의견을 밝히며, 비폭력 직접행동을 했던 활동가들이 강제 연행되고, 구속영장이 신청되기까지 했습니다. 개발에 대응하는 생태계 보전의 목소리는 말도 안 되는 방식으로 묵살되기 시작했습니다. 하지만 우리는 이에 굴하지 않고 환경과 생태계를 보전하기 위한 행동을 계속할 것입니다. 강이 흐르도록 우리는 계속 생태계 편에 서서 개발을 막아낼 것입니다.

우리는 9월 23일에 만날 것입니다. 우리는 만나서 생태계를 파괴하고 기후위기를 가속화하는 각종 개발 사업 중단을 함께 요구할 것입니다. 더 이상 재난을 불러일으키는 정부와 기업의 파괴 행위를 조용하게 바라만 보지 않을 것입니다. 우리는 거리로 나와 위기를 넘는 우리의 힘을 보여줄 것입니다. 우리는 멈추지 않고 계속 행진할 것입니다.

## 9월 23일 진행 시간표

시간	내용
정오-13시 30분	32개 단체 사전부스 운영, 오픈마이크
14시-15시	본집회
15시-17시	1) 용산 집무실 방향 행진 2) 정부종합청사 방향 행진



