

음식찌꺼기도 자원이다 ③

<지구를 구하는 대변혁>. 이것은 최근 일본에서 발간된 지 6개월 만에 20만부 이상 팔린 책의 제목이다. 이 책은 세계가 현재 직면하고 있는 또한 앞으로 직면하게 될 식량, 환경 그리고 의료 문제를 해결해낼 것이라는 'EM 기술'에 대한 것이다.

이 책의 저자는 일본 오키나와 시의 류큐(琉球)대학의 농학부 교수로서 EM 기술보급으로 세계적으로 널리 알려진 히가 테루오(比嘉照夫)박사이다. 히가 박사는 현재 아시아 태평양 자연농업위원회 위원장, 자연농업국제연구개발센터의 이사직 등 많은 직함을 가지고 있으면서 세계 45개국에서 EM 기술지도에 헌신하고 있는 사람으로 우리나라에도 다녀간 것으로 알고 있다.

소생형 미생물의 집합체

지금 중병을 앓고 있는 지구를 구해낼 수 있는 기술이라고 불리어지고 있는 EM 이란 '유효 미생물균군'의 영어 인 'Effective Micro —Organisms'의 두 문자를 딴 것이다. 이 책의 설명에 의하면 자연계에는 소생형의 미생물과 붕괴형의 미생물이 있는데 EM은 자연계에 존재하는 미생물 중에서 작물생산에 유효한 유산균, 효모균, 방선균, 광합성세균 등 5과 10속 80종 이상의 선별된 미생물균의 복합 배양된 액체를 지칭한다.

EM이 토양 속에서 증식하면 항산화물질이 생기면서 흙속의 공기나 물을 정화하여 식물을 싱싱하게 한다는 것이다. 그리고 소생형 미생물의 분비물에는 아미노산이나 유기산, 다당류, 비타민 등의 동식물에게 영양을 주는 성분이 포함되어 있어서 EM을 농업에 활용하는 경우 농약이나 화학비료를 쓰지 않고도 그 이상의 성과를 낼 수 있다고 한다.

EM은 당초 농업용의 토지개량제로서 개발된 것인데 그 응용의 가능성은 농업의 한계를 넘어서 지구적인 과제로 등장한 공해와 환경문제해결에로 확대되고 있다. EM을 농업에 적용시킨 경우 농산물의 수확량과 품질의 향상은 물론 병충해도 막을 수 있어 환영을 받고 있다. 그런데 최근에는 축산의 악취완화, 수질정화, 유기폐기물의 퇴비화, 오염지대 정화 그리고 공업을 포함한 모든 분야에서의 항산화제로서 응용되고 있다.

EM을 바르게 사용한다면 화학물질, 방사선 물질, 농업에 의한 환경오염, 수질오염, 대기오염, 산성우, 탄산가스 공해, 오존층의 파괴 등을 짧은 시간에 싼 비용으로 해결할 수 있다고 한다. 말대로라면 EM은 환경정화의 만능의 존재인 것이다. 현재 가장 손쉽게 활용되고 있는 부분이 가정에서 배출되는 음식찌꺼기를 'EM 발효제'를 사용하여 퇴비로 만드는 일이다.

EM은 현재 아시아, 남미, 북미, 그리고 유럽지역을 비롯한 45개국에서 다양한 부문에서 다양한 용법으로 활용되고 있다. 그 중에서도 아시아권의 태국과 남미권의 브라질이 선구적인 역할을 담당하고 있다.

EM 기술보급에 있어서 동남아시아의 정보발신기지의 역할을 하고 있는 태국에 EM 농법이 소개된 것은 1986년으로서 자연농업을 추진하고 있는 사람들에게 의해서였다. 농업국인 태

국에서는 농작물을 중심으로 받아들인 EM기술을 지금은 축산, 과수, 조림, 수산, 폐기물처리와 오염처리 등에까지 확대 응용하고 있다.

동남아시아에서는 태국을 중심으로 미얀마, 라오스, 필리핀, 중국, 인도, 네팔 등의 20개국에 EM기술이 소개되어 1991년 4월에는 자연농법국제연구개발센터의 한국지부가 설립되었다.

남미지역에서 브라질이 EM 활동에 있어서 선도적인 위치에 서게 된것은 이 나라의 농업이 지니고 있는 특수성 때문이었다. 브라질의 농업은 전근대적인 화전농업에서 근대농업에 이르기까지 다양하다. 어느 것도 기대에 부응하지 못하고 있는 데 문제가 있었다. 그러한 브라질이 EM농법을 받아들인 것은 당연한 일이며 현재로서는 자연친화적인 낭비없는 자기완결형의 농업경영의 길이 열린 것이다.

브라질은 EM 보급을 통해 공해, 빈곤 그리고 질병이 없는 살기좋은 도시건설을 꿈꾸고 있다. 이것은 세계에 통용될 수 있는 미래도시의 구상이기도 해서 눈길을 끈다.

지금은 EM 기술의 개발국인 일본에서도 널리 보급되기에 이르렀다. 그러나 초기에 일본에서의 그 활용이 부진했던 것은 일본의 공업우선, 농업경시의 정책하에서 농약과 비료회사, 농협 그리고 행정당국의 3자합일의 신기술에 대한 거부반응이 거세었기 때문이었다고 하는데 시사하는 바가 크다.

국내에서의 EM활용 사례

태국에 본부를 두고 있는 아시아태평양 자연농업위원회를 비롯한 국제적 연대를 위한 기구설립은 물론 1989년도에 태국에서, 1991년도에 브라질에서, 그리고 1993년도에는 미국에서 국제회의도 개최한 바와 같이 EM 활용운동은 조직적으로 확대되어 가고 있다. 해마다 열리는 운영위원회가 금년에는 오는 10월에 우리나라에서 열릴 예정으로 있다.

최근에 언론보도에 의하면 우리나라에서도 1차적인 시험단계는 넘어선 것으로 알려지고 있다.

지난 8월 28일자 조선일보에 따르면 전국의 260개 시, 군, 구의 쓰레기문제를 총지휘하는 내무부 공기업과에서는 'EM발효제가 환경을 살린다'라는 구호를 내걸고 음식찌꺼기를 퇴비화하는 운동을 시작했다. 이것은 버려질 음식물찌꺼기에 EM 발효제(EM 보카시)를 뿌려 무공해 농산물을 위한 퇴비를 만들어서 응용하면 자원을 아낄 뿐만 아니라 하천오염도 막는 일을 하는 것이다.

EM 발효제를 사용해 작물재배에 먼저 성공한 경기도 연천군에 이어 현재 EM농업을 활용하고 있는 지역은 전국의 15개 시·군에 이르고 있다. 이들이 시험재배한 벼, 고추, 배추 등은 농약과 화학비료를 사용한 작물보다 벼의 낱알은 많고 고추의 열매는 훨씬 크게 하는 데 성공했다.

강원도 횡성에서는 산지를 개간하여 더덕을 재배하는데 EM을 사용한 결과 그 성과는 5년간의 재배기간이 2년으로 줄어들었다. 제주도에서는 감귤과 알로에 재배에, 그리고 한국인삼 연초연구소에서는 인삼과 연초의 EM 시험재배에 들어갔다.

또한 부산일보는 1993년 1월 23일자 기사에서 EM을 활용한 생활쓰레기 처리법을 보도한 바 있기도 하지만 우리나라에서는 농업분야 못지않게 음식물 찌꺼기 처리에 EM을 활용하는 것에 관심이 모아지고 있다. 지난 9월 5일자 조선일보에 따르면 충남 공주시 신관동 주공아파트 1단지의 240가구가 발효제를 활용해 음식찌꺼기를 퇴비화하는 일을 시작한 지 일

년도 채 못돼서 쓰레기의 양을 95%나 감량하는 성과를 올렸다. 이곳 주민들이 분리수거처리를 함께 실시한 결과이다.

이 운동을 쉽게 정착케 할 수 있었던 것은 무엇보다도 퇴비를 만드는 과정에서 악취가 없다는 것과 매일 아파트 계단을 오르내리며 처리해야 했던 수고가 덜어진 데 있다. 그리고 만들어진 퇴비는 지역사회에서 유용하게 쓰여지며 시 행정당국으로서는 쓰레기 수거의 빈도를 줄일 수 있어 비용이 절약 돼서 반기고 있다. 이 지역에서는 민과 관이 합심해서 이 운동을 전개하고 있어서 성과가 있었다.

1993년도 우리나라의 연간 총 폐기물 발생량은 5천258만톤 으로 생활폐기물은 그 중 43.7%를 차지하고 있다. 산업시설에서 배출되는 특정폐기물(17.5%)를 제외한 일반폐기물(82.5%)의 관리를 위한 수집, 운반, 처리비와 매립, 소각시설의 설치비등에 투입된 1993년 예산은 8천800억원이다.

생활쓰레기의 31%나 되는 음식물찌꺼기는 오수 및 악취로 취급이 어려울뿐만 아니라 매립처리할 경우 침출수의 주원인으로 지하수 오염과 유해가스 발생으로 인한 대기오염 등을 유발한다. 또한 높은 수분함량은 소각시 소각비용 상승의 원인이 되며 소각온도 저하에 따른 유독가스인 다이옥신을 배출하고 있어 문제가 되고 있다.

반면 음식물 찌꺼기를 적절하게 처리만 한다면 양질의 사료나 퇴비로 자원화가 가능할 뿐만 아니라 음식의 원료값으로 환산해서 연간 8조원으로 계산되는 음식물찌꺼기를 재활용하는 데에서 그만큼의 국가예산을 절감하는 효과도 있어 일거양득의 효과를 누릴 수 있다. 이런 점으로 미루어 정부가 지난 9월 1일부터 음식물 쓰레기다량 배출자에 대한 음식물 찌꺼기 감량화 시설 의무화를 시범적으로 실시하는 것은 의미가 있다고 본다.

환경친화적 방법의 중요성

폐기물 관리법 시행규칙에 의해 1일 평균 3천명 이상인 집단급식소나 객석의 바닥면적이 1천㎡ 이상인 식품접객업소 또는 조리판매업소에 대하여는 금년 9월 1일부터, 1일 평균 2천명 이상인 집단급식소와 바닥면적 660㎡ 이상인 식품접객업소에 대하여는 1995년 9월 1일부터 각각 음식물 쓰레기 감량화 시설설치를 의무화하고 있다. 이러한 기준에 의해 선정된 대상이 1994년도에 160개소이며 1996년도에는 313개소이다. 이 규제 실시에 따라 예상되는 음식물 쓰레기 감소량은 하루에 약 141t으로 추정돼 음식물 쓰레기 발생량의 0.71%에 해당된다.

한국환경기술개발원의 이 규제실시에 따라 발생하는 비용과 편익분석에 의하면 지방자치단체가 1994년 실시로 47억 4천만원, 1995년 확대 실시로 79억 1천만원의 순 편익을 얻을 것으로 보고 있다. 반면 대상업체의 경우 설비인용연수인 7년간의 업소당 1994년도에는 2천 600만원, 1995년도에는 1천800만원 정도의 순 손실을 봐야 한다. 이 분석에 의하면 업체의 손실 만큼이 지방자치단체의 편익이 된 셈이다. 음식물찌꺼기의 감량의 효과는 불과 0.71%에 지나지 않는 이 규제실시에 부수되는 여러가지 문제들을 고려할 때 재조정 및 성능에 대한 검토, 생산된 퇴비의수거운반처리체제 수립, 퇴비의 품질기준 및 중금속 허용농도 제정 등의 미흡한 점도 보완돼야 한다.

미국이 엄청난 예산을 투입해서 추진하고 있는 오염지대정화사업(Super Fund Project)에서의 쟁점도 바로 기술선택에 있다. 보다 환경친화적이며 비용이 적게 드는 것을 기준으로 하고 있다. 유럽의 여러 나라들이 유기폐기물 처리에 발효제(미생물)를 활용하고 있는 것은

주지의 사실이다. 우리나라의 금번 규제에도 발효제를 사용하도록 돼 있다. 문제는 어떤 발효제와 시설을 법으로 규정하고 있느냐 이며 그것이 성패를 가름하게 된다.

음식물찌꺼기의 자원화의 필요성은 재론의 여지가 없다. 다량배출업소에 한할 것이 아니라 어떻게 전국의 모든 가정이 음식물찌꺼기의 자원화운동에 참여하게 하느냐 하는 것이 당면과제이다. 그러기 위해서는 비용은 적게 손쉽게 간편한 방법으로 할 수 있는 최선의 방안을 모색해야 한다. 음식물찌꺼기는 자원과 독극물의 두 얼굴을 가지고 있다. 어떻게 하느냐에 따라서 음식물찌꺼기의 얼굴이 결정된다는데 우리들의 결단이 요구된다.●

「세계와나」 1994년 10월호



자전거는 21세기 도시의 상징 ①

자전거 인구가 3억인 중국을 비롯한 월남 등의 도심지에서 흔히 볼 수 있는 자전거 홍수의 물결을 텔레비전 화면으로 지켜보며 우리는 그들 나라의 후진성을 진단하던 일이 었그제의 일이다. 그러면서 반면 서구의 자전거 행렬은 하나의 건전한 취미활동인 양 생각한 것이다. 서울 여의도 광장에서 자전거 타기나 실내에서의 체력단련이나 체중조절을 위한 발굴리기 운동에서 보듯이 자전거에 대한 우리들의 인식은 자전거가 가지고 있는 본래의 기능과는 큰 차이가 있다. 자전거는 교통수단의 하나이다. 그것도 21세기에 바람직한 것으로 부각되고 있다.

자전거가 주교통수단인 영국 케임브리지에서의 생활에서 자전거를 탈 줄 모르는 나에게 있어서 가장 불편했던 것은 교통문제였다. 남녀노소가 모두 자전거를 이용해서 교통문제를 해결하고 있는 그곳의 대중교통수단은 불편하기가 말할 수 없었다. 자전거를 탈 줄 모르는 사람이 병신취급을 받은 것은 물론이었다.

세계가 자동차문제로 골치를 앓고있는 이 시점에서조차 빈곤에 허덕이고 있는 아프리카의 많은 곳에서는 자전거조차 이용하지 못하고 있는 것이 현실이다. 현재 자동차 문제로 가장 심각한 몸살을 앓고 있는 곳이 세계의 자동차의 80%가 몰려 있는 6개 국가에서이다. 이들은 자동차 지상주의 정책을 펴고 있는 미국, 일본, 구서독, 영국, 프랑스, 그리고 이탈리아들로서 새로운 교통정책을 모색해야만 하는 처지에 있다.

지난 6월 말에 영국의 맨체스터에서 지탱가능한 도시문제를 주제로 '94지구환경'회의가 열렸었다. 이 회의의 개최 장소인 그 도시의 의사당에는 각종 폐품으로 만들어진 자전거들로 온통 메워져 있었으며, 의사당 앞광장에는 'CYCLE(순환)'이라는 주제의 자전거 조형물이 설치되어 있어 눈길을 끌었다. 지탱가능한 도시여야 하는 21세기 도시의 교통수단은 비동력 교통수단인 자전거가 왕이라는 것을 암시해 주는 것이었다. 자전거가 'CYCLE' 이라고 불리는 데는 바퀴가 돌아간다는 의미 이외의 오늘의 교통지옥 해결의 핵심을 지적하고 있어 의미심장함을 새삼스럽게 한다.

지그온난화, 자동차가 반의 책임

우리의 자동차 의존으로 대두된 문제들은 범위가 방대하고 다양하다. 그 중에서도 심각한 것은 교통혼잡과 대기오염 현상이다. 현재 세계가 보유하고 있는 차량은 4억대에 달하고 있으며 여기에 해마다 1천900만대를 추가하고 있다. 우리나라의 경우 현재 자동차 보유대수는 700만 대이며 그 중 서울에 200만 대가 몰려 있다.

서울의 정체현상은 하루 중 혼잡한 시간을 12시간으로 연장하게 하여 각종 산업의 물류비용을 연간 4조 9천억원으로 증대시켜 대외경쟁력을 약화시키고 있다. 또한 전도로를 주차장 화하기에 이른 교통체증현상은 막대한 양의 연료를 길에 뿌리게 할 뿐만 아니라 불완전 연

소로 인한 매연은 극심한 대기오염을 유발하고 있다. 오늘의 지구환경 위기에서 주목되고 있는 지구온난화에 자동차가 반의 책임을 져야 한다는 사실에서도 자동차문제는 간과될 수 없는 문제이다.

자동차가 경제성장을 비롯해 인간생활에 많은 혜택을 가져다 준 것은 분명하다. 그러나 오늘 인류에게 안겨준 문제 또한 엄청나다는 것을 부인 할 수 없다. 우리는 지금 과연 자동차가 지금과 같은 상황에서도 편의의 효력을 가지고 있는지 의심하게 된다. 특히 혼잡한 시간대의 도심지에서 그럴 것이다. 그래서 도시행정 담당자들은 교통문제 해결의 묘책을 찾아야만 한다. 자동차의 경제성 향상, 배기가스 통제장치, 새로운 자동차 개발등의 기술개발 촉진과 증가하는 차량의 소통을 위해 도로의 신설 및 확장 그리고 교통규제의 강화 등이 현재 마련된 대책들이다. 그런데 문제는 이것들이 근본적인 해결책이 되지 못하는 데 있다. 여기에서 발상의 대전환이 요청되고 있다.

21세기에 들어서면 세계인구의 60%이상이 도시에서 살게 될 것으로 유엔은 예측하고 있다. 교통문제는 도시가 부담할 수밖에 없는 에너지, 쓰레기, 물문제 등과 함께 중요한 도시 사회문제의 현안으로 부상하고 있다. 서구의 교통정책, 특히 구라파의 지탱가능한 도시계획의 교통정책의 향방을 보면 큰 변화를 일으키고 있는 것을 알 수 있다. 문제해결을 위한 투자와 행정의 우선순위가 달라지고 있는 것이다. 그것은 ①도보자 ②자전거이용자 ③대중교통수단 ④영업용 차량 ⑤소형하는 차량 ⑥통근차량 순으로 되어 있다. 종전의 자동차 위주의 정책에서 인간위주 또는 비동력 교통수단위주의 정책으로 전환한 것이다. 이들은 바로 그 동안에 자동차에 빼앗겼던 인간의 권리를 되찾으려는 것이다. 그 구체적인 내용을 몇 나라의 예를 들어 알아보면 다음과 같다.

지탱가능한 도시의 교통정책

△ 네덜란드의 교통정책

이 도시의 교통정책의 주요대책은 ①도시계획에 있어 주거지역과 직장, 그리고 여타 시설들 간의 거리를 단축하고 ②대중교통수단과 자전거를 위한 기간시설을 확충하며 ③자동차 이용을 줄이는 것이다. 이 도시의 1977년도의 도시순환계획을 보면 도시중심지를 4개로 분할하고 모든 차량의 진입은 자유롭게 하나 대중교통수단과 자전거를 제외한 차량의 구역간의 소통은 금하고 있다.

이러한 정책은 유럽의 다른 도시에서도 성공하고 있어 변화가를 벗어나는 지역에도 확대 실시되고 있다. 이 도시는 향후 10년간의 통합적인 교통정책을 수립하였는데 이 정책의 중점은 도시와 지방 버스간의 그리고 철도와의 환승 연결을 원활하게 하는 것을 비롯해서 자전거 이용자의 편의를 극대화한다는 점이다. 이 도시의 대중교통수단을 발전시키는 데는 버스, 전차, 지하철과 열차를 함께 사용할 수 있는 전국적으로 통용이 되는 표준승차권 제도와 철도의 택시제도였다고 한다.

이 정책의 평가에 의하면 생활의 질과 도심에서의 쇼핑 분위기가 향상되고 방문자수가 늘어났으며 대중교통 수단과 자전거 이용자가 늘어난 반면 자동차의 이용률이 47% 감소되고 노상에서 소비하는 시간이 줄었다는 것이다. 현재 유럽도시 중에서 자전거 이용률이 가장 높으며 50% 이상의 자전거 통근율에 비해 대중교통수단은 5%, 도보는 15%를 유지하고 있다.

△ 덴마크의 수도 코펜하겐

이 도시의 경우는 대중교통수단 이용률이 높은 것이 특징이다. 자동차에 대한 세율이 높기 때문에 차량 소유율(200/1000)이 낮은 관계로 교통문제가 심각하지 않은 편이다. 최근의 통계에 의하면 자전거, 자동차, 그리고 대중교통수단의 비율은 각각 1/3씩이며 자전거 이용률이 증가추세에 있어서 자동차 이용률이 줄어들고 있다. 또한 이 나라는 세계보건기구(WHO)의 '건강한 도시'프로그램의 참가국이기도 하기 때문에 교통정책에 보다 주력하고 있음에도 불구하고 놀랍게도 주민들은 도시행정의 우선순위로 교통문제를 지적하고 있다. 그래서 코펜하겐에서는 자전거와 대중교통 이용의 편의시설을 확충하고 주거지역과 도심지의 자동차 교통을 통제하는 대책을 마련할 수밖에 없었다. 이 도시는 50%의 자전거 이용을 목표로 하고 있다. 이러한 것은 대도시에서도 자전거 정책의 실현 가능성을 시사하고 있을 뿐만 아니라 주민의 참여여부가 그 성공의 열쇠를 쥐고 있음도 말해준다.

△ 네덜란드의 수도 암스테르담

이 도시에서는 1992년도 도심지에서의 자동차 사용을 규제하는 일을 가지고 국민투표를 실시한 바 있다. 그결과는 저조한 것이었지만 실시계획은 굳혀졌다. 1994~2000년 사이에 자동차 이용을 줄이고 환경친화적인 교통정책을 펴기로 했다. 그 계획의 목표는 2003년도의 예상치에 비해 31%, 그리고 1993년도에 비해 25%의 자동차 이용률을 감축하는 것이다. 시의 행정당국에서 도시의 주요기능을 방해하지 않고 50%를 감축할 수 있다고 보고 있으며, 25~30%의 감축은 큰 문제 없이 실현할 수 있다고 확신하고 있다. 이러한 사실은 아직도 자동차 의존도가 낮은 동구의 도시에서의 자동차 이용 자제정책의 실현성을 보여주며, 앞으로 가중될 교통문제를 사전에 예방할 수 있다고 서방의 전문가들은 말하고 있다.

이상에서 우리는 현대인이 선호하고있는 자동차 이용률을 어떻게 감축하고 삶의 질을 향상시키고 환경을 보전하느냐 하는 문제들을 유럽의 사례들에서 짚어 보았다. 문제는 자동차 억제정책이 도시경제에 미치는 영향에 대한 것이다. 전문가들은 '원인자 부담원칙'에 의거 비용이 교통비에 포함되어야 한다는 것이다.

1992년도에 실시한 도시교통문제에 대한 유럽의 한 여론조사에 의하면 선출된 관리와 주민의 60%에 가까운 의견이 자동차 교통문제에 대한 인내의 한계를 표명한 것이었다. 여기에서 정책 집행자들이 알게 된 것은 사람들이 자가용을 선호하고 있어서 자동차 규제를 반대하고 있다고 생각해 온것은 잘못된 것이었다는 점이다.

환경에 건전하고 지탱가능한 교통정책 수립의 실현성은 하려는 의지만 가진다면 충분히 해낼 수 있다. 환경친화적인 세 가지 교통수단 우선정책과 자동차 규제책, 그리고 단거리 통근 도시구조를 포함하는 새로운 토지이용계획이 함께 고려되어야 한다는 것은 두말할 것 없다. 그리고 이러한 의사결정 과정에 주민과 기업들도 참여하여야 한다. 그러기 위해 정보의 공유와 목적달성을 위한 운동이 정책수립과 함께 전개되어야 한다. 서구에서 전개되고 있는 '차 한대 줄이기운동'(ONE LESS CAR CAMPAIGN)도 이것의 하나이다.

21세기를 향한 교통정책

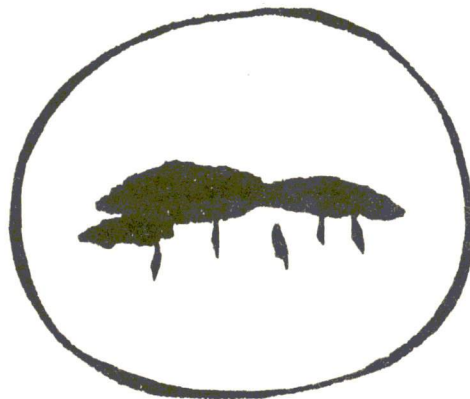
우리나라 특히 서울에서 보다더 보행자가 불편을 감수해야 하고 위험마저 느껴야 하는 도시는 이 지구상에 그리 많지 않을 것이다. 오늘의 세계의 도시들이 사람을 위한 도시, 자동차의 횡포에서 벗어날 수 있는 건강한 도시를 꿈꾸고 있는 이때에 우리나라의 시대착오적인

자동차 위주 집착의 교통정책과 주거지역을 도심지에서 내모는 토지이용정책에 대한 재조정은 불가피하다. 이미 세계에 16개에 달하고 있는 인구 1천200만 이상인 대도시가 대중교통 정책을 확대 실시하지 않을 경우 비참한 미래가 닥칠 것이라고 경고하고 있기도 하거니와 이에 해당하는 서울시의 경우 교통정책에 획기적인 변혁이 이루어져야만 하게 되어 있다.

새로운 정책 수행을 위해서는 제도 마련과 예산 확보의 문제가 뒤따른다. 그리고 효과적인 실행을 위해서는 기본적으로 소지역화와 지방자치권의 확보가 전제되어야 한다. 아마도 도로확장이나 자동차 기술개발에 투입되던 예산의 새로운 정책으로의 전환이 필요하며 1995년6월 선거 이후 전면 실시 예정인 지방자치제가 전망을 밝게 하여 다행으로 생각한다. 각 지방자치단체는 단계적인 시도를 위해 대중교통 육성책을 서둘러 마련하여야 할 것이다.

대중교통수단 이용의 불편이 자가용을 가지게 하고, 그것은 교통체증을 심화시켜 공해를 유발하고, 이러한 악순환이 교통지옥현상을 빚는가하면 모든 차량이 무용지물이 되어가고 있는 오늘의 교통문제를 그대로 둘수는 없는 것이 아닌가.●

「세계와나」 1994년 11월호



그자리
- 더불어 숲

자전거는 21세기 도시의 상징

자전거 인구가 3억인 중국을 비롯한 월남 등의 도심지에서 흔히 볼 수 있는 자전거 홍수의 물결을 텔레비전 화면으로 지켜보며 우리는 그들 나라의 후진성을 진단하던 일이 었그제의 일이다. 그러면서 반면 서구의 자전거 행렬은 하나의 건전한 취미활동인 양 생각한 것이다. 서울 여의도 광장에서의 자전거 타기나 실내에서의 체력단련이나 체중조절을 위한 발굴리기 운동에서 보듯이 자전거에 대한 우리들의 인식은 자전거가 가지고 있는 본래의 기능과는 큰 차이가 있다. 자전거는 교통수단의 하나이다. 그것도 21세기에 바람직한 것으로 부각되고 있다.

자전거가 주교통수단인 영국 케임브리지에서의 생활에서 자전거를 탈 줄 모르는 나에게 있어서 가장 불편했던 것은 교통문제였다. 남녀노소가 모두 자전거를 이용해서 교통문제를 해결하고 있는 그곳의 대중교통수단은 불편하기가 말할 수 없었다. 자전거를 탈 줄 모르는 사람이 병신취급을 받은 것은 물론이었다.

세계가 자동차문제로 골치를 앓고있는 이 시점에서조차 빈곤에 허덕이고 있는 아프리카의 많은 곳에서는 자전거조차 이용하지 못하고 있는 것이 현실이다. 현재 자동차 문제로 가장 심각한 몸살을 앓고 있는 곳이 세계의 자동차의 80%가 몰려 있는 6개 국가에서이다. 이들은 자동차 지상주의 정책을 펴고 있는 미국, 일본, 구서독, 영국, 프랑스, 그리고 이탈리아로서 새로운 교통정책을 모색해야만 하는 처지에 있다.

지난 6월 말에 영국의 맨체스터에서 지탱가능한 도시문제를 주제로 '94지구환경'회의가 열렸었다. 이 회의의 개최 장소인 그 도시의 의사당에는 각종 폐품으로 만들어진 자전거들로 온통 메워져 있었으며, 의사당 앞광장에는 'CYCLE(순환)'이라는 주제의 자전거 조형물이 설치되어 있어 눈길을 끌었다. 지탱가능한 도시여야 하는 21세기 도시의 교통수단은 비동력 교통수단인 자전거가 왕이라는 것을 암시해 주는 것이었다. 자전거가 'CYCLE' 이라고 불리는 데는 바퀴가 돌아간다는 의미 이외의 오늘의 교통지옥 해결의 핵심을 지적하고 있어 의미심장함을 새삼스럽게 한다.

지구온난화, 자동차가 반의 책임

우리의 자동차 의존으로 대두된 문제들은 범위가 방대하고 다양하다. 그 중에서도 심각한 것은 교통혼잡과 대기오염 현상이다. 현재 세계가 보유하고 있는 차량은 4억대에 달하고 있으며 여기에 해마다 1천900만대를 추가하고 있다. 우리나라의 경우 현재 자동차 보유대수는 700만 대이며 그 중 서울에 200만 대가 몰려 있다.

서울의 정체현상은 하루 중 혼잡한 시간을 12시간으로 연장하게 하여 각종 산업의 물류비용을 연간 4조 9천억원으로 증대시켜 대외경쟁력을 약화시키고 있다. 또한 전도로를 주차장화하기에 이른 교통체증현상은 막대한 양의 연료를 길에 뿌리게 할 뿐만 아니라 불완전 연소로 인한 매연은 극심한 대기오염을 유발하고 있다. 오늘의 지구환경 위기에서 주목되고 있는 지구온난화에 자동차가 반의 책임을 져야 한다는 사실에서도 자동차문제는 간과될 수 없는 문제이다.

자동차가 경제성장을 비롯해 인간생활에 많은 혜택을 가져다 준 것은 분명하다. 그러나 오늘 인류에게 안겨준 문제 또한 엄청나다는 것을 부인 할 수 없다. 우리는 지금 과연 자동차가 지금과 같은 상황에서도 편익의 효력을 가지고 있는지 의심하게 된다. 특히 혼잡한 시간대의 도심지에서 그럴 것이다. 그래서 도시행정 담당자들은 교통문제 해결의 묘책을 찾아야만 한다. 자동차의 경제성 향상, 배기가스 통제장치, 새로운 자동차 개발등의 기술개발 촉진과 증가하는 차량의 소통을 위해 도로의 신설 및 확장 그리고 교통규제의 강화 등이 현재 마련된 대책들이다. 그런데 문

제는 이것들이 근본적인 해결책이 되지 못하는 데 있다. 여기에서 발상의 대전환이 요청되고 있다.

21세기에 들어서면 세계인구의 60%이상이 도시에서 살게 될 것으로 유엔은 예측하고 있다. 교통문제는 도시가 부담할 수밖에 없는 에너지, 쓰레기, 물문제 등과 함께 중요한 도시 사회문제의 현안으로 부상하고 있다. 서구의 교통정책, 특히 구라파의 지탱가능한 도시계획의 교통정책의 향방을 보면 큰 변화를 일으키고 있는 것을 알 수 있다. 문제해결을 위한 투자와 행정의 우선순위가 달라지고 있는 것이다. 그것은①도보자②자전거이용자③대중교통수단④영업용 차량⑤쇼핑하는 차량⑥통근차량 순으로 되어 있다. 종전의 자동차 위주의 정책에서 인간위주 또는 비동력 교통수단위주의 정책으로 전환한 것이다. 이들은 바로 그 동안에 자동차에 빼앗겼던 인간의 권리를 되찾으려는 것이다. 그 구체적인 내용을 몇 나라의 예를 들어 알아보면 다음과 같다.

지탱가능한 도시의 교통정책

△ 네덜란드의 교통정책

이 도시의 교통정책의 주요대책은 ①도시계획에 있어 주거지역과 직장, 그리고 여타 시설들 간의 거리를 단축하고②대중교통수단과 자전거를 위한 기간시설을 확충하며③자동차 이용을 줄이는 것이다. 이 도시의 1977년도의 도시순환계획을 보면 도시중심지를 4개로 분할하고 모든 차량의 진입은 자유롭게 하나 대중교통수단과 자전거를 제외한 차량의 구역간의 소통은 금하고 있다.

이러한 정책은 유럽의 다른 도시에서도 성공하고 있어 변화가를 벗어나는 지역에도 확대 실시되고 있다. 이 도시는 향후 10년간의 통합적인 교통정책을 수립하였는데 이 정책의 중점은 도시와 지방 버스간의 그리고 철도와의 환승 연결을 원활하게 하는 것을 비롯해서 자전거 이용자의 편의를 극대화한다는 점이다. 이 도시의 대중교통수단을 발전시키는 데는 버스, 전차, 지하철과 열차를 함께 사용할 수 있는 전국적으로 통용이 되는 표준승차권 제도와 철도의 택시제도였다고 한다.

이 정책의 평가에 의하면 생활의 질과 도심에서의 쇼핑 분위기가 향상되고 방문자수가 늘어났으며 대중교통 수단과 자전거 이용자가 늘어난 반면 자동차의 이용률이 47% 감소되고 노상에서 소비하는 시간이 줄었다는 것이다. 현재 유럽도시 중에서 자전거 이용률이 가장 높으며 50% 이상의 자전거 통근율에 비해 대중교통수단은 5%, 도보는 15%를 유지하고 있다.

△ 덴마크의 수도 코펜하겐

이 도시의 경우는 대중교통수단 이용률이 높은 것이 특징이다. 자동차에 대한 세율이 높기 때문에 차량 소유율(200/1000)이 낮은 관계로 교통문제가 심각하지 않은 편이다. 최근의 통계에 의하면 자전거, 자동차, 그리고 대중교통수단의 비율은 각각 1/3씩이며 자전거 이용률이 증가추세에 있어서 자동차 이용률이 줄어들고 있다. 또한 이 나라는 세계보건기구(WHO)의 '건강한 도시'프로그램의 참가국이기도 하기 때문에 교통정책에 보다 주력하고 있음에도 불구하고 놀랍게도 주민들은 도시행정의 우선순위로 교통문제를 지적하고 있다. 그래서 코펜하겐에서는 자전거와 대중교통 이용의 편의시설을 확충하고 주거지역과 도심지의 자동차 교통을 통제하는 대책을 마련할 수밖에 없었다. 이 도시는 50%의 자전거 이용을 목표로 하고 있다. 이러한 것은 대도시에서도 자전거 정책의 실현 가능성을 시사하고 있을 뿐만 아니라 주민의 참여여부가 그 성공의 열쇠를 쥐고 있음도 말해준다.

△ 네덜란드의 수도 암스테르담

이 도시에서는 1992년도 도심지에서의 자동차 사용을 규제하는 일을 가지고 국민투표를 실시한 바 있다. 그결과는 저조한 것이었지만 실시계획은 굳혀졌다. 1994~2000년 사이에 자동차 이용을 줄이고 환경친화적인 교통정책을 펴기로 했다. 그 계획의 목표는 2003년도의 예상치에 비해 31%, 그리고 1993년도에 비해 25%의 자동차 이용률을 감축하는 것이다. 시의 행정당국에서 도시의 주요기능을 방해하지 않고 50%를 감축할 수 있다고 보고 있으며, 25~30%의 감축은 큰 문제 없이 실현할 수 있다고 확신하고 있다. 이러한 사실은 아직도 자동차 의존도가 낮은 동구의 도시에서

의 자동차 이용 자제정책의 실현성을 보여주며, 앞으로 가중될 교통문제를 사전에 예방할 수 있다고 서방의 전문가들은 말하고 있다.

이상에서 우리는 현대인이 선호하고있는 자동차 이용률을 어떻게 감축하고 삶의 질을 향상시키고 환경을 보전하느냐 하는 문제들을 유럽의 사례들에서 짚어 보았다. 문제는 자동차억제정책이 도시경제에 미치는 영향에 대한 것이다. 전문가들은 '원인자 부담원칙'에 의거 비용이 교통비에 포함되어야 한다는 것이다.

1992년도에 실시한 도시교통문제에 대한 유럽의 한 여론조사에 의하면 선출된 관리와 주민의 60%에 가까운 의견이 자동차 교통문제에 대한 인내의 한계를 표명한 것이었다. 여기에서 정책 집행자들이 알게 된 것은 사람들이 자가용을 선호하고 있어서 자동차 규제를 반대하고 있다고 생각해 온것은 잘못된 것이었다는 점이다.

환경에 건전하고 지탱가능한 교통정책 수립의 실현성은 하려는 의지만 가진다면 충분히 해낼 수 있다. 환경친화적인 세 가지 교통수단 우선정책과 자동차 규제책, 그리고 단거리 통근 도시구조를 포함하는 새로운 토지이용계획이 함께 고려되어야 한다는 것은 두말할 것 없다. 그리고 이러한 의사결정 과정에 주민과 기업들도 참여하여야 한다. 그러기 위해 정보의 공유와 목적달성을 위한 운동이 정책수립과 함께 전개되어야 한다. 서구에서 전개되고 있는 '차 한대 줄이기운동'(ONE LESS CAR CAMPAIGN)도 이것의 하나이다.

21세기를 향한 교통정책

우리나라 특히 서울에서 보다더 보행자가 불편을 감수해야 하고 위험마저 느껴야 하는 도시인 이 지구상에 그리 많지 않을 것이다. 오늘의 세계의 도시들이 사람을 위한 도시, 자동차의 횡포에서 벗어날 수 있는 건강한 도시를 꿈꾸고 있는 이때에 우리나라의 시대착오적인 자동차 위주 집착의 교통정책과 주거지역을 도심지에서 내모는 토지이용정책에 대한 재조정은 불가피하다. 이미 세계에 16개에 달하고 있는 인구 1천200만 이상인 대도시가 대중교통정책을 확대 실시하지 않을 경우 비참한 미래가 닥칠 것이라고 경고하고 있기도 하거니와 이에 해당하는 서울시의 경우 교통정책에 획기적인 변혁이 이루어져야만 하게 되어 있다.

새로운 정책 수행을 위해서는 제도 마련과 예산 확보의 문제가 뒤따른다. 그리고 효과적인 실행을 위해서는 기본적으로 소지역화와 지방자치권의 확보가 전제되어야 한다. 아마도 도로확장이나 자동차 기술개발에 투입되던 예산의 새로운 정책으로의 전환이 필요하며 1995년6월 선거 이후 전면실시 예정인 지방자치제가 전망을 밝게 하여 다행으로 생각한다. 각 지방자치단체는 단계적인 시도를 위해 대중교통 육성책을 서둘러 마련하여야 할 것이다.

대중교통수단 이용의 불편이 자가용을 가지게 하고, 그것은 교통체증을 심화시켜 공해를 유발하고, 이러한 악순환이 교통지옥현상을 빚는가하면 모든 차량이 무용지물이 되어가고 있는 오늘의 교통문제를 그대로 둘수는 없는 것이 아닌가.●

「세계와나」 1994년 11월호

“주방에서 지구가 보인다” ②

최근 ‘주방에서 지구가 보인다’ 또는 ‘주방에서 사회를 변혁한다’라는 말의 뜻을 새삼 음미하게 된다. 그 이유는 오늘날 인류가 직면하고 있는 지구환경문제가 거창하고 복잡하지만 그 해결은 생활의 원점인 주방에서부터 이루어져야 한다고 보게 되었기 때문이다. ‘지구적으로 생각하고 지역적으로 행동하라’에서 파생된 표현이다.

주방은 생활에 필요한 모든 것들이 들어오기도 하고 나가기도 하는 곳이어서 생활의 원점이 된다. 그런 의미에서 모든 생활인은 주방의 주인이다. 따라서 모든 사람이 환경의 파수꾼일 수 있다. 분명하게 해두고 싶은 말은 주방의 주인은 주부(主婦)만이 아닌 주부(主夫)이기도 하다는 점이다.

그러나 분명한 것은 현재 환경을 지키고 있는 주된 세력은 여성주부들이다. 주부 중에서 전업 주부(1986년도 통계 676만 3천 명)들의 역할이 돋보인다. 아파트 단지의 부녀회, 학교의 어머니회, 교회여성단체와 여성단체들의 지역단위의 활동내용들이 환경을 지키는 다양한 활동으로 채워지는 것은 바람직하다.

‘생활의 원점에서 환경을 지킨다.’는 것은 모든 생활인이 자기가 선 자리에서 매일의 일상생활을 통해 환경친화적인 생활양식을 실천에 옮겨야 한다는 것을 의미한다. 환경친화적인 생활양식에 불편이 따르게 마련이며 응분의 비용부담도 해야만 한다. 그렇다고 피할 수 없는 것은 이렇게 하지 않고서는 우리가 살고 있는 지역환경과 후세에게 물려줄 지구환경을 지킬 길이 없기 때문이다. 그리고 이러한 일은 혼자서 하기보다는 지역단위의 집단활동을 통해서 함께 하는 것이 효과적이다. 앞으로 지방자치제의 전면실시와 더불어 시민자치시대의 개막에 대비해 지역단위의 집단활동이 민주훈련의 장이 되기 때문에도 그의 활성화가 중요하다.

생활양식의 변혁이 필수적

우리의 생활을 환경친화적으로 한다는 것은 우선 대량생산, 대량소비, 그리고 대량폐기의 물질만능의 소비미덕의 생활양식을 변혁하는 데서부터 출발해야 한다. 인간의 안이하고 편리하고 풍요롭고 쾌적한 생활을 누리게 한 고도의 대중소비사회는 인간에게 환경파괴라는 부작용을 안겨주었다.

우리가 깊이 생각하지 못한 채 ‘전기 톱으로 버터를 썰기까지 한다’고 비판을 받고 있는 미국을 비롯한 소위말하는 선진국의 생활수준을 선망하며 뒤따르기에 안간힘을 써오고 있다. 풍요함과 편리함을 최고의 가치기준으로 삼은 나머지 성장위주의 국가정책에 박수갈채를 보내던 일이 었그제의 일이다. 그럴 수밖에 없었다고 하는 이유는 우리에게 ‘보릿고개’라고 하는 이름의 빈곤을 극복해야 하는 과제가 있었기 때문이다.

그러나 우리는 지금 그 대신 무거운 대가를 지불하지 않으면 안되는 처지에 놓이게 된 것이다. 우리가 직면하고 있는 물문제, 대기문제, 식품문제, 대두아(大頭兒) 탄생문제 등이 그것이다. 지구적으로는 프레온 가스에 의한 오존층 파괴, 산성우에 의한 삼림과 호소의 피해,

열대림의 파괴와 화석연료의 과다사용에 의한 지구온난화 등이 지구의 위기를 경고하고 있다.

우리는 자칫 이러한 문제들이 나의 삶의 양식과는 무관한 것으로 간주하는 데 문제가 있다. 예를 들면 프레온은 오늘날 인류공동의 적으로 규탄받고 있다. 그렇다고 해서 우리의 생활양식의 변혁없이 제조자를 비난할 수는 없다는 것이다.

왜냐하면 우리들의 매일매일의 생활이 프레온뿐만 아니라 다른 유해화학물질을 만들게 하고 있기 때문이다. 우리들의 일상생활의 근간은 석유문명의 혜택으로 이루어지고 있다. 석유 문명은 비누를 비롯해서 의복, 전기, 자동차의 가솔린 그리고 에너지 등의 생활 필수품을 우리에게 제공하고 있다. 그리고 프레온은 바로 석유정제에 필요한 나트륨 생산의 부산물인 염소의 처리물이다.

20년 전 로마클럽의 <성장의 한계>라는 보고서에 의하면 지금과 같은 인간사회의 성장의 추구가 물질우선 경제우선이 지속되는 한 21세기 중반에 이르면 지구는 환경오염과 자원, 에너지 그리고 식량고갈에 의해 붕괴된다고 예측하고 있다. 그리고 이러한 위기를 모면하기 위해서는 현대인의 생활양식의 근본적인 변화가 있어야 한다고 했다. 환경친화적인 생활을 해야 한다는 것이다.

환경친화적인 생활양식

우리 모두는 환경파괴에 있어 피해자인 동시에 가해자이다. 가해자로서는 환경친화적인 생활을 실천수범해야 하는가 하면 피해자로서는 정부와 기업을 감시해야 하며 지역환경과 지구환경을 지킬 의무를 다음과 같이 가지고 있다.

①각 개인의 일상생활의 환경점검(Eco Check)을 정기적으로 한다. 에너지 절약, 쓰레기 감량, 자원 재활용, 대중교통수단 활용, 물의 절약 및 재사용, 적정량의 물질사용 등의 소비억제를 얼마나 하고 있는지 점검한다. 물품을 구입할 때 사용하고 버리기까지의 과정, 꼭 필요한가, 오래 사용할 수 있는가, 가전제품인 경우 전기절약형인가, 공해식품은 아닌가, 재활용이 가능한가를 생각해 본다.

가지고 있는 물건 중에 필요하지 않은 것은 정리해서 필요한 사람에게 제공한다. 영국의 경우 자선활동을 위한 수천 개의 중고품 상점을 운영하고 있다. 자주 쓰지 않는 기구 등은 임대해서 사용하거나 공유하도록 한다. 최종 폐기할 때는 분리수거해서 재활용하도록 하며 재생용품을 우선 구입해서 사용한다. 환경친화적인 생활을 하기 위해서는 정보를 교환하며, 교육활동에 참여하고 적어도 하나의 환경운동체에 가담하는 의무를 져야 한다.

②지역환경을 보전하고 감시하는 일에 앞장선다. 오늘과 같이 행정부의 환경의식의 미약함과 인력부족을 감안할 때 지역환경을 지키는 일은 지역주민이 할 수밖에 없다. 그러기 위해서 지역주민이 함께 해야 하는 일은 자기가 살고 있는 지역의 환경지도를 우선 만드는 것이다. 공해배출업소나 시설들의 위치를 확인하고 어떤 물질을 얼마나 배출하며 그것이 인체에 미치는 영향 등의 조사를 비롯해서 교통망, 보안시설, 상하수도, 쓰레기 처리, 휴식공간, 학교 주변환경, 하천등에 대한 지표를 만드는 일을 한다. 그리고 그 지역을 쾌적하고 안전하고 살기 좋은 지역으로 만들기 위한 노력을 지역주민과 함께 한다.

1992년 브라질에서 개최됐던 유엔환경개발회의에서 작성된 지구환경 보전을 위한 21세기 행동계획의 제28장에서는 각 지역을 녹색도시로 만들기 위한 '지역의 21세기 행동계획'(Local Agenda 21)을 1996년까지 시민과 지방정부와 그 지역의 기업들이 함께 만들 것을

요구하고 있는 것에 비추어서도 필요하다. 이러한 작업은 한번 하는 것으로 끝이 나는 것이 아니라 해마다 거듭해서 그 지역의 환경의 변화를 비교해서 개선하도록 하는 것이다. 이러한 작업을 하는 과정에서 애항심도 높일 뿐만 아니라 더불어 사는 삶의 분위기를 복원해 낼 수도 있다.

③동시에 광역환경문제에도 관심을 가진다. 예를 들면 대기오염문제, 하천수질문제, 산성우 문제, 녹지대 보전 광역쓰레기 매립문제 등은 한 지역에 국한된 문제가 아니므로 이웃지역과의 또는 적극적인 연대를 통해 성취해 낸다. 이러한 과정에서 지역 이기주의를 극복하며 우리나라 전체의 생태계를 보전하는 과제를 해낼 수 있다. 이 일을 하기 위해서는 전국적인 환경운동체에 가담하는 것이 효과적일 수 있다.

④중앙 및 지방 행정부의 환경정책과 행정을 감시한다. 행정부의 조직 중에서는 환경분야가 가장 약한 위치에 있다. 경제성장 위주의 정책에서 그럴 수밖에 없었던 것이다. 낙동강의 폐놀사건 등에서와 같이 사건이 터지면 그 수습에 법석들 하지만 근본적인 해결은 외면한 결과 같은 사태가 반복되는 사례를 우리는 경험하고 있다. 어쨌거나 우리 정부는 환경관련 법과 함께 정책을 세우고 있다. 그런것이 얼마나 잘 적용하고 시행되고 있는지 우리는 감시해야 할 필요가 있다. 여기에 더해서 오늘의 환경문제가 국제정치의 중요의제로 그리고 그 런라운드로 상징되는 국제경제의의제로도 부상하게 되어 정부는 환경정책과 행정의 재정비를 서둘러야만 한다. 정부로 하여금 이들의 시행을 할 수 있도록 촉구하는 일도 주민의 책임이라는 것은 두말할 필요도 없다.

⑤기업에 대한 환경감시를 해야한다. 우리나라 기업이 다른 나라의 기업에 비해 환경친화성이 어느 정도인가 하는 것에 대한 소비자의 생각은 그리 만족할 만한 것이 못된다는 것은 많은 사람들이 인정하는 바이다. 우리에게서 구미의 나라들과 같이 기업과 상품을 환경적으로 평가한 안내서도 없다. 환경친화상품 표시제도가 소비자의 상품선택에 크게 좌우하지도 않는 것이 현실이다. 한편 최근에는 많은 상품들이 녹색상품인 양 그리고 기업들이 녹색기업인 양 광고되고 있다. 이런 상황에서 소비자들은 기업들이 과연 광고내용과 같이 환경친화적인 공정을 거쳐서 물품을 만들고 있는지 폐기물 배출을 억제하며 제대로 처리하고 있는지 공해방지 기술개발 등을 비롯한 환경대책은 마련하고 있는지 등의 감시를 감독권을 가지고 있는 행정부와 함께 소비자의 뭉쳐진 힘으로 바로잡아야 한다.

농촌이 살아야 도시가 산다

어느 단계까지의 우리나라의 환경운동은 특정 지역에 한정되고 저항적이며 폭로성을 띠고 있었다고 할 수 있다. 그 이유는 주민의 피해를 외면한 개발정책을 강행하는 과정에서 주민의 요구를 봉쇄한 데서 비롯되었다고 보아야 한다. 민간 환경운동단체와 정부가 협력관계를 통해 환경정책을 전개하고 있는 다른 나라의 경우에서는 환경운동이 대안제시적인 활동을 가능하게 하고 있다. 앞으로의 시민 자치시대 개막과 더불어 우리나라의 환경운동에도 변화가 있을 것이 분명하며 정부의 민간단체에 대한 시각 시정도 필수적이다.

근래에 와서 우리나라에서도 지역을 기반으로 하는 주부운동이나 주민운동이 생활협동조합운동이나 무공해식품 직거래운동 그리고 재활용품분리수거운동, 음식물 찌꺼기 퇴비화운동 등의 친환경적인 생활운동이 활성화되고 있는 것은 밝은 전망을 예고해 주고 있다. 이러한 운동은 도시주민의 건강한 식탁과 지역환경을 만들고 UR 로 인한 폐농의 위기에 처한 우리나라의 농촌을 되살리는 계기가될 뿐만 아니라 도농간의 막혔던 장벽이 제거된 유기적

「지구규모로 생각하고 지역적으로 행동하라」

지구환경문제에 생각과 실천이 있어야 행동할 수 있다
박영숙

(한국 환경·사회정책연구소 소장)

「지구 규모로 생각하고 지역적으로 행동하라」 이것은 지구환경보전을 위한 국제적인 운동의 표어이다. 오늘의 지구환경문제가 거창하고 복잡하지만 정부는 정부대로, 기업은 기업대로 그리고 개인은 개인대로 환경친화적인 정책, 생산 그리고 생활을 각기 선자리에서 실천하는 것으로 비 롯된다는 것이다. 지구환경문제의 해결이 핵문제해결과 다른 점은 국가정상들의 원탁회의에서 되어지지 않는다는데 있다. 생활의 원점에서 이루어져야 한다. 이 말은 지구상의 모든 사람에게 지구환경보전의 책임이 있다는 것이다.

오늘의 지구환경문제의 일차적인 원인은 대량생산, 대량소비, 대량폐기의 소비미덕의 사회풍조와 인간의 끝없는 욕망과 나만이면 된다는 이기심에 근거하고 있다.

오늘의 세계에는 20%의 세계인구가 80%의 세계자원을 낭비하는 선진국과 이들의 생활수준을 따라 잡기에 급급한 개도국이 있는가하면 생존에 허덕이는 후진국들이 있다. 하나의 공통점은 이들 모두가 지구환경을 심하게 훼손하고 있다는 점이다. 지구상의 모든 사람들이 선진국의 수준으로 살려면 우리가 사는 지구는 수백개는 더 있어야 할 것이다. 생활수준향상이 바로 지구환경문제인 지구온난화, 오존층파괴, 산성우 문제등을 일으키는 원흉인것이다.

우리가 깊이 생각하지 못한채 편리함과 풍요함을 선호해 “전기톱으로 버터를 썰기까지 한다”는 미국의 생활수준을 선망한 나머지 우리는 지금 엄청난 대가를 치루게 되었다. 우리가 직면하고 있는 물문제, 공기문제, 식품문제, 기형아 탄생 문제등이 바로 그것이다. 이러한 문제는 우리들의 생활양식의 근본적인 개혁없이 해결되지 않는다. 환경친화적인 생활양식으로 전환해야 하는 것이다.

최근 우리가정에서는 주부들이 쓰레기 종량제 실시에 따라 분리수거, 재활용, 음식찌꺼기퇴비화운동등에 열심히 가담하고 있다. 우유팩을 모으거나 폐유로 비누를 만들어 쓰는등의 생활지혜도 분명히 환경친화적인 생활양식임에는 틀림이 없다. 그러나 여기에 하나의 함정이 있다. 재활용이되고 폐기물을 잘 처리하고 생산과정에서 오염을 줄이는 기술을 활용한다고 해서 얼마든지 만들어서 소모하고 폐기해도 되는 것인가?

친환경적인 생활양식의 제1수칙은 덜 쓰는 것이다. 적게 쓰면 적게 만들고 적게 버리게 된다. 그렇게 해야만 우리 후손들도 쓸수 있는 자원과 지구의 자정능력을 보전하게 된다. 외국에서는 4R 또는 6R 운동이 한창이다. 그것은 ①자원소비감축(Reduce) ②재사용(Reuse) ③수리해서 사용(Repair) ④재생(Recover) ⑤재활용(Recycling) 등을 말한다.

오늘날 우리의 환경친화적인 최소한의 과제는

①지방자치제가 실시되면 각 지자체들은 지역주민, 기업등의 사회구성원들과 함께 녹색 지역만들기에 착수해야 한다. 그것은 「지역환경선언문」과 「지역의제21」 작성으로 시작된다. 외국의 도시에서는 이미 이런 작업을 끝마친 상태이다.

②기업은 생산품의 생산, 활용, 그리고 폐기 전과정을 환경친화하며 소비자에게 공개를 원칙으로 해야 한다. 외국의 경우 소비자들이 활용할수 있는 「녹색구매지침」이 바로 이런 기업들이 생산한 상품을 소개하는 것이다.

③지역주민은 환경친화적인 생활실천을 위해 지역사회운동을 전개해야한다. 환경친화적인 생활에는 불편과 비용부담이 따르게 마련이며 환경보전의 차원으로 이끌기 위해서는 개인적인 자숙에 그칠것이 아니라 사회윤리로서 정착시켜야 한다.

최근 우리 정부에서 「세계화」를 비롯해 「환경의 세계화」를 주창하고 있다. 분명히 짚고 넘어가야 할 문제는 그 내용이 선진국의 생활수준을 능가하고 환경기술을 수출(하겠다)는 것이 아니기를 바란다. 21세기의 세계질서의 지표는 「작은것이 아름답다」라는 새생명의 파라다임이여야 하기 때문이다.

에 머무르지 않기