

“도민 삶의 질 높이는 보행 녹지도시를 목표로”

제주특별법 시즌2를 준비하다 <8> '도시계획·교통인프라, 어떻게 할 것인가'

기후변화에 대응하고 도시민들의 삶의 질을 높이는 제주형 도시계획이 수립되기 위해선 '보행 녹지 도시'를 목표로 하되, 이를 실현하기 위한 친환경 신교통수단으로 '트램' 도입이 적극적으로 검토돼야 한다는 데 공감대가 모아졌다.

한라일보와 (사)제주미래연구원, 제주의소리는 공동 특별기획으로 '제주인들이 바라는 제주특별법 시즌2를 준비하다'라는 대주제 아래 마지막 소주제로 '제주 도시계획과 교통인프라, 어떻게 할 것인가'를 다뤘다.

토론회는 지난달 26일 제주미래연구원 등에서 김태윤 제주연구원 선임연구위원의 사회로 김태일 제주대학교 건축학과 교수, 손상훈 제주연구원 박사, 박경훈 화백(전 제주문화예술재단·제주민예총 이사장)이 참여했다.

▶김태윤(사회자)=제주의 도시가 직면한 문제가 무엇인지.

▶김태일=주거, 쓰레기, 교통, 에너지 문제를 등을 겪고 있고 제주에 많은 녹지공간의 체계 정비가 부족하다. 삶의 질 측면에선 사회

다면.

▶손상훈=현 시점이 아니라 미래를 봐야 한다. 코로나19로 인해 관심이 방역으로 쏠리다 보니 도시·교통 인프라에 대한 투자가 안 될까 우려스럽다. 고령화와 1인 가구 증가가 엄청난 변화를 몰고 올 것인데, 현재 도시 계획이 이 부분을 유연하게 받아들일 수 있는가에 대한 고민이 필요하다.

▶사회자=도심이 확산되면서 지역 간 불균형 문제가 나타나고 있다.

▶김태일=당연하다. 제주 도시가 제주의 특수성을 잘 갖추지 못하고 있다. 제3차 국제자유도시종합계획도 개발·확장 위주라는 측면에서 비판의 여지가 있다. 제주의 인구 증가는 자연 인구 증가가 아니라 유입 인구의 증가이기 때문에 이 부분에서의 대응책이 필요하다. 도시·농촌 지역균형발전의 인구변화를 들여다 보고, 제주의 특수성을 갖고 도시 문제를 다루고 계획을 세워야 한다.

▶박경훈=원도심 등 기존 구역이 탄실해지면서 도시가 팽창되는 게 아니라 원도심은 공동화에 지가와 주택가가 떨어지고 상권도 붕괴되는 일이 반복되고 있다. 특히 도시재생에선 주차장이 문제가 되고 있는데, 대중교통



김태일 제주대학교 건축학과 교수

박경훈 화백

김태윤 제주연구원 선임연구위원

손상훈 제주연구원 박사

인가 터지면 미봉하고 또 미봉하는 구태의연함이 이어지는 데다 페이퍼 논의로 그친 도시계획 구상이 많다. 서론 격으로 머물다 끝난 논의가 많다.

▶사회자=트램 구축사업에 대한 의견은.

▶손상훈=우선 새로운 교통수단은 무조건 받아들여서 투자가 반드시 이뤄져야 한다고 생각한다. 신교통수단 도입 기회를 놓쳐선 안 된다. 트램은 도시계획과 교통계획을 연계하는 대표적인 사업이다. 버스처럼 트램도 노선이 있는데, 노선은 이용 수요가 많은 곳에 구축된다. 이용 수요 창출을 위해 트램 노선이 지나가는 곳에 역세권을 형성하고, 주거·상업시설을 배치하는 전략을 세워야 한다. 비용 문제가 대두될 수 있지만 잘 활용할 수 있는 전략이 있다면 큰 문제가 아니다.

▶사회자=수소트램에 대해서 설명한다면.

▶손상훈=아직 수소에 대해 본격적으로 논의하긴 이르다. 이제 막 수소경제가 첫걸음을 댄 상황에서 경제성과 친환경성을 논하는 성급하다.

▶김태일=수소트램, 전기트램과 같은 깊은 논의보다는 현 단계에서 제주에 파급 효과에 대해 면밀히 검토하고 도입 여부에 대한 논의와 협의가 필요하다. 트램이 공공성을 갖는 신교통수단이기 하지만 적자 가능성이 크다. 인구 규모와 지역에서의 관리 비용 측면에서. 그렇다면 왜 자꾸 트램이 나오는

가. 이는 제주가 갖는 친환경성과 자동차를 제어하기 위한 부분 때문이라고 본다. 찬성하는 입장에서 말씀을 드리면, 자원 부분은 얼마든지 있다고 본다. 논란의 여지가 있을 순 있지만 관광객들에게 겨뤄들이는 환경세를 통해 환경보전 뿐 아니라 이러한 친환경적 교통수단을 유지, 관리하는 데 더 들어야 한다고 본다.

▶박경훈=트램 논의는 우근민 도정 때도 나왔다. 당시엔 트램을 관광 인프라로 접근했는데 이는 잘못된 접근이다. 트램에 대한 접근은 대중교통 분담률을 감당할 수 있는가, 집단 운송체계 및 생활 인프라라는 측면에서 접근해야 한다. 도시를 바꿀 수도 있는 것이기 때문이다. 아무리 전기차를 많이 도입한다고 해도 차량 대수는 줄어들지 않는다. 교통 분담률을 끌어올리기 위해 다양하게 접근할 수 있는 교통의 방식과 선택권이 있어야 한다. 현재까지처럼 관광인프라 차원의 접근방식이 아닌 산업·생활 인프라로서 트램을 다뤄야 한다. 지금부터라도 준비를 해서 앞으로 제주의 10년, 30년, 50년 계획으로 세워 대중교통수단으로서의 전지개벽을 할 필요가 있다. JDC 미래전략에서 내놓은 적이 있는데, 구체적으로 그 역할을 먼저 해주면 좋지 않을까 생각한다.

▶사회자=제주 트램 도입을 위해 국가 예산을 지원받을 수 있는 방안은 없는지.

▶손상훈=있다. 한 철도가 두 개의 시를 경유할 경우 광역철도로 지정받게 되고, 그 경우 국비 지원을 받을 수 있다. 현재 거시적인 논의가 진행되고 있고 이러한 체계가 된다면 국비 지원을 통해 운영 여건이 마련될 수 있다.

▶사회자=제주에 공·항만 인프라 확충이 필요한지.

▶김태일=제주 관광객은 계속해서 늘어날 거다. 제2공항 문제는 다른 관점에서 접근할 필요가 있다.

▶손상훈=새로운 인프라는 반드시 필요하다. 수요 대응이라는 측면도 있지만 현재 구축된 인프라의 질적 수준을 끌어올릴 수 있다는 측면에서 반드시 필요하다. 우리의 교통시설에 대한 타지역과 세계의 좋은 교통시설과 비교해야 한다. 국가적인 측면에선 국가의 의무가 있다. 공항은 현 시점이 아닌 10년 이후를 봐야 한다. 현재 논의가 미래를 넓게 보지 않은 상황에서 이뤄졌다고 본다. 그 시설을 이용할 미래 세대의 목소리를 들어서 종합적인 논의가 이뤄져야 한다.

▶박경훈=제주의 팽창을 바라지 않는 마음이 베이스에 깔려 있기 때문에 필요하지 않다고 본다.

정리·강다혜기자

제주미래연구원·한라일보 공동기획



개발·확장 아닌 제주 특수성 고려한 계획 필요 친환경 신교통수단 '트램' 도입 적극 검토해야 미래 지향적인 공·항만 등 새로운 인프라 필수



인프라 부족 및 동지역 편중 문제가 있다.

▶사회자=제주국제자유도시종합계획에선 적정인구를 95만~100만명으로 내다보고 있는데, 이 경우 제주의 도시 문제가 더 증폭할 수밖에 없는 환경에 처하게 되는 건지.

▶김태일=95만~100만 인구가 적절함가에 대한 논란의 여지가 많다. 적정성 문제보다는, 인구 증가에 대해 10~20년 사이 충분한 대비를 할 수 있는 역량을 갖추고 있는가에 대해 국제자유도시종합계획에서 면밀하게 다룰 필요가 있다. 교통·쓰레기·에너지 문제도 마찬가지다.

▶사회자=제주의 도시·교통문제를 진단한

분담이 되지 않고 접근성이 편리하지 않은 상태에서 옛 도시들이 가라앉고 있다. 원도심 재생은 대중교통 접근성을 높인다는 전제가 있을 때 비로소 가능하다.

▶사회자=제주의 도시 미래상을 어떻게 바꿔야 하며 도시·교통문제가 없는 제주에 되기 위한 방법은.

▶김태일=제주가 가야 하는 도시의 방향은 보행 녹지도시다. 기후변화 대응과 도시민들의 삶의 질을 높이는 두 마리의 토끼를 잡기 위한 방법이다.

▶박경훈=이 문제에 대해 근본적인 해결책을 세우고 구체적인 논의를 해야 하는데, 무

석재부

- 불상전문제작 (제주중문에서)
- 비석→ 직접가공 및 설치
- 석물→ 일절완비
- 돌하루방, 물허벅, 해녀상 일절가공
- 제주 전시장 (중문고등학교앞)
- 납골묘, 평장묘 전문

장례부

- 1) 1급 장례지도사 5명 보유
- 2) 장의차량 리무진 및 장의차 7대 보유
- 3) 제주의료원 협력업체
- 4) 서귀포의료원 협력업체
- 5) 24시간 출동 대기
- 6) 장례용품, 도우미
- 7) 매장 및 화장, 이장



대표 박복현 010-3698-0402, 010-3693-4333 E-mail. qhrgus4333@hanmail.net

중문 석재 장의사

제주특별자치도 서귀포시 중문동 1834-5 Tel. 064-738-4333 Fax. 064-738-4336