



자동차, 문명의 이기와 파괴의 두 얼굴 지속가능한 교통의 실현을 위하여

김미영

녹색교통운동 연구실장

사람이 생활을 하기 위해서 필수 불가결한 것이 의식주라고 한다면 현대 사회에는 여기에 교통을 추가해야 한다. 오히려 현대 사회에서 교통은 의식주를 해결하기 위한 전제조건이 되기도 한다. 교육을 받고, 취업을 하고 기본적인 사회적 교류를 하기 위해서는 교통이 가능해야 하기 때문이다.

그래서 사람들은 이동의 자유를 부여해 주는 자동차를 인류 문명의 꽃이라 칭하고 급격한 자동차화(motorization)를 축복으로 여겨 왔다. 자동차를 생활 필수품으로 인정하는 사람이 75%나 되고 집을 구하기보다 차를 먼저 사는 것이 일반적인 추세가 되고 있다는 것, 이제 우리나라에도 자동차화 시대가 성큼 다가왔음을 느끼게 한다.

기상이변, 자동차가 주범

자동차는 달리는 순간 공해를 내뿜는 공해 배출기이다. 최근 우리의 국토 곳곳은 수마가 탈취고 달야난 상처를 치유하고자 전국민이 피땀을 흘리고 있다. 가뜰이나 어려운 IMF 상황 속에서 우리 국민들의 마음을 더욱더 무겁게 한 이

번 재해의 가장 큰 요인은 지구온난화이다. 최근 몇 년 사이에 세계 곳곳에서 끊이지 않고 일어나고 있는 대홍수, 흑서, 흑한 등 기상이변의 주범은 바로 대기오염이다.

대기오염 중 자동차의 책임이 점점 커지고 있는데 서울은 이미 지난해에 자동차로 인한 대기오염 비중이 82%를 차지했다. 대기오염은 잘 보이지 않게 우리 인류와 지구를 조금씩 병들게 만들고 결국은 생명을 앗아가는 숨은 살인자와도 같다고 해도 과언이 아니다.

자동차에서는 이산화질소, 탄화수소, 아황산가스 등의 오염물질이 발생하는데 이 중 이산화질소는 햇빛과 반응하여 광화학 스모그를 발생시키고 대기 중의 수분과 결합하여 질산을 형성하여 산성비의 주원인이 된다. 더구나 최근 역학조사나 동물 실험 결과 이산화질소가 호흡기 질환과 높은 상관관계가 있다는 것이 입증되고 있는데 우리나라에서는 폐암 사망률이 과거 10년 전에 비해 무려 10배나 증가하고 있는 것은 자동차 공해와 무관하지 않은 일이다.

이렇게 심각한 배기가스로 인해 자동차의 운행을 중지하도록 조치를 내린 경험을 가진 나라들도 늘고 있다. 멕시코의 멕시코시티나 그리스의 아테네에 이어 97년도에는 여름철 자동차 공해가 심해지자 독일의 에센을 비롯한 지방 정부들이 자동차 운행 제한 조치를 취한 일이 있다. 스위스의 중소도시를 비롯한 유럽의 일부 도시들이 국민투표를 통해 자가용 승용차를 도시에서 완전히 추방하자는 결의를 하는 일도 늘고 있다.

인류가 자신의 편익을 늘리려고 만든 기계들 가운데 상당히 괜찮은 걸작으로 꼽히는 자동차가 이렇게 지탄을 받게 된 것은, 그것이 가져다주는 이익만큼이나 희생과 피해가 크기 때문일 것이다.

자동차와 핵무기

자동차는 인명 살상 무기라 해도 과언이 아니다. 우리나라는 해마다 1만명이 자동차를 위한 제단에 목숨을 바치고 있는 교통사고 왕국이다. 교통개발연구원 조사에 의하면 96년도 교통사고로 인한 물질·인적 피해인 교통사고의 사회적 비용은 10조원이 넘는다고 한다. GNP의 3%정도이다. 교통사고 자체도 문제지만 가장이 교통사고를 당했을 경우 남겨진 아이들의 고통과 상처를 생각하면 교통사고가 가져다주는 사회적 피해는 실로 엄청나다고 할 수 있다.

전쟁을 적극적으로 긍정하는 사람은 없을 것이다. 전쟁은 자연현상이 아니

라 인간의 행위이며 인위적인 것이기 때문에 야만성과 비합리성이 있다. 자동차 사고 역시 근대 전쟁만큼이나 인간의 대량학살을 불러온다.

그러나 자동차에 대해서는 많은 사람들이 그 존재와 자동차 대수의 꾸준한 증가를 긍정하고 있다. '자동차화된 선진국은 자동차라는 핵무기 이상의 위험한 장치를 사회 안에 품고 살고 있는 것인지도 모른다'는 일본 安部誠治 교수의 말은 자동차의 매력에 빠져 있는 우리에게 경종을 울리고 있다.

사람을 위한 자동차?, 자동차를 위한 사람?

차도가 좁다고 보도를 좁혀 차도를 넓히고 있고 그나마 남겨진 보도까지 주차된 차량들로 가득 차 있는, 과연 우리에게 보도란 무엇일까?

루도프스키는 보도는 '한쪽은 건물, 다른 한쪽은 죽음의 위협을 동반한 자동차 도로 사이에 끼여진 안전성이 의심스러운 지대, 길 양옆으로부터 고문을 받고 있는 듯한 것' 이라고 보도에 대해 통렬히 비판한 바 있다.

이미 어린이들이 자유로이 거리를 걷고, 학교에 다니고, 놀러 간다는 것은 불가능해졌다. 미국의 '자동차 없는 사회 만들기 시민 모임' (Car-Free Society)은 자동차가 증가하면서 아이들의 바깥 놀이가 줄어들고 있음을 안타까워하면서 자동차 없는 사회를 만들 것을 제안하고 있다.

이제 풀목대장이라는 말도 아스라한 추억으로만 남게 됐을 정도로 우리의 아이들과 보행자를 위한 공간이 사라지고 있음은 주지의 사실이다. 자신의 목숨을 지키기 위해서 어디서나 쭈뼛쭈뼛한 태도로 길을 걸어야 하는 현실은 과연 자동차가 누구를 위한 것인지 반문하게 된다.

우리나라에는 또 교통사고처리특례법이란 세계 유일의 법이 있어서 교통사고를 내서 상대방이 식물인간이 되었어도 중앙선 침범 같은 중과실 10개 항목에 들어가지 않으면 구속되지 않는다. 자동차가 늘어나면서 교통사고로 인한 전과자를 양산하지 않겠다는 의도이지만 이로 인해 교통사고로 사람을 죽였다 하더라도 별다른 죄의식을 느끼지 않는 사회가 됐다. 또 교통사고 사망자가 1년에 1만 명에 달해도 자동차 사회의 불가피한 현상으로 받아들이고 있다. 자동차는 분명 인간의 목숨을 앗아가는 흉기이다. 다만 교통사고 불감증에 우리의 의식이 황폐화돼서 교통사고에 관대할 뿐이다.

인명이란 말할 것도 없이 「돈」으로는 살수가 없다. 그러나 이 사회에서는 자동차 사고에 의한 「살인」의 보상은 최종적으로는 「돈」에 의해 결정되어 진다.

이러한 사회는 결국 인간성을 파괴하고 만다. 사람은 뒷전이고 자동차가 주인인 것이다.

도로 확장이라는 그릇된 이데올로기

많은 사람들은 교통문제 하면 체증을 떠올리고, 해결책 하면 도로를 늘려야 한다고 말한다. 교통체증으로 인한 사회적 손실이 한해에 수조 원을 웃돌 정도로 체증문제가 심각한데, 그로 인한 피해를 줄이기 위해 도로를 넓혀야 한다는 논리, 그럴듯하게 들린다. 하지만 이것이 사실일까.

도로의 확장이 가진 명백한 한계에 대해서 생각해 보자. 도로를 늘리면 늘린 직후 반짝하는 동안은 소통 상태가 나아지지만 곧바로 이용차량이 몰려 혼잡도가 증가하게 된다. 혼잡지역에는 새로운 길을 추가 건설해도 개인들은 자신의 이익을 달성하려는 통행 행태 때문에 사회 전체적으로는 오히려 통행시간의 증가를 초래하게 된다는 것이다.

최근 개통된 서울의 일부 외곽순환도로에서의 최악의 체증이 일어나고 있으며 올림픽 도로는 대폭 확장되면서 심야 시간대를 제외하고는, 확장하기 이전보다 더 심각한 상습정체구간이 되고 있다. 새로운 도로는 이미 있던 교통수요를 충족시키는 역할도 하지만, 새로운 교통 수요를 만들어 내기 때문에 도로를 아무리 늘려도 문제가 해결되지 않는다는 것이다. 그래서 '막히는 곳에는 도로를 뚫지 않는다'는 논리가 선진국 교통행정에서는 중요한 한가지 원칙으로 정착되고 있는 것이다.

신설된 도로를 메우는 것은 다른 도로와 마찬가지로 대부분이 자가용 승용차들이다. 만일 자동차의 증가 수준에 맞추어 도로를 늘리겠다고 걱정한다면, 서울은 사람이 살 수 없는 곳으로 변해 버리고 말 것이다.

꼭 필요한 곳에 도로망을 확충하는 것도 필요하겠지만, 그것은 최소한의 범위로 국한돼야 한다. 시민 편의의 교통 시스템을 어떻게 갖출 것인가, 진정으로 사람들이 교통의 질을 어떻게 누릴 수 있도록 할 것인가, 이미 갖춰진 도로를 어떻게 하면 효율적으로 이용할 것인가, 또 어떻게 보다 합리적인 제도와 법, 운영 시스템을 갖추 나갈 것인가를 찾는 것이 더욱 중요한 과제라고 할 수 있다.

일본이나 유럽은 지난 1960년대부터, 그리고 미국의 경우에는 자동차에 몰두해 오던 그동안의 정책이 근본적으로 잘못된 것임을 뒤늦게 깨닫고 지난해

부터 쾌적한 보행환경의 조성, 자전거 도로의 확충, 철도의 확충 쪽으로 방향을 선회했다.

선진국들은 자동차의 급증을 도로의 확장으로 대처한다는 것이 근본적으로 한계를 갖고 있다는 점, 또 녹색교통을 활성화시키는 것이 교통사고를 줄이고 환경파괴를 막는 지름길이라는 점을 인식하고 녹색교통에 대해 과감한 투자를 해 왔다.

유럽의 예외로 남아 있던 영국도 최근 왕립오염방지위원회(Royal Commission on Pollution)을 통해 교통환경 정책의 대변혁을 결정했고(94년 10월 27일), 토니 블레어 노동당 정부가 들어서면서 최근에는 자동차-자가용 승용차와의 전쟁을 선포하기에 이르렀다. 자가용 운전자에게 무거운 세금을 물리고 거기에서 조성된 돈을 대중교통 여건에 쏟아 부어 교통량 억제와 환경오염 감소를 유도하겠다는 것이다. 영국 정부가 지난 7월 20일 발표한 백서에 따르면 도심 건물 주차장 벌금 부과, 도심진입통행료 부과, 승용차와 트럭의 통행료 인상 등 자동차에 대한 불이익이란 불이익은 모두 들어 있는 정도다.

우리도 교통 선진국들이 그간의 교통투자나 운영에서 얻은 노하우를 받아들여야 한다. 특히 자동차 위주의 교통투자에 대해서 얼마나 뼈아픈 반성을 하고 있는지 귀담아 들어야 한다.

녹색교통이나, 적색교통이나

녹색교통이나, 적색교통이나, 이제 우리는 분명한 선택의 기로에 서 있다. 신호등이 적색과 녹색을 동시에 들어오게 할 수 없듯이 녹색교통의 선택에는 자가용 중심의 적색교통에 대한 통제가 필수 요건이다. 지금까지 교통정책의 중심에 놓여 있던 자동차를 바깥으로 내놓고 그 자리에 인간을 위치시켜야 한다. 그리고 자동차가 갖는 해악을 극복하고 환경친화적인 교통정책을 실현하기 위하여 노력해야 한다.

녹색교통을 실현하기 위해서는 교통에서의 '계급적 관점'을 명확히 할 필요가 있다. 교통약자라 할 수 있는 자가용을 소유하지 않은 사람, 어린이, 노약자들에게 편리하고 쾌적한 교통시스템을 갖춰야 한다는 것이다.

가까운 거리는 걷거나 자전거를 이용하고, 먼 거리를 갈 경우에는 대중교통수단의 정류장까지는 도보 또는 자전거로 이동한 다음에 버스나 지하철, 경전철을 이용하도록 하는 교통 시스템이 그 구체적인 예이다.

그래서 쾌적한 보행환경을 조성하고, 자전거를 중요한 교통수단으로 부활시키기 위해 노력하고, 버스를 전면적으로 우대하는 정책을 즉시 도입해야 한다. 친환경적이고 지속가능한 시스템에 의한 '교통의 인간성 회복'이야말로 우리에게 남겨진 유일한 선택일 것이다. 여기에서는 우리 시민들의 역할이 매우 중요하다. 시민들이 자신의 교통수단 선택에 있어서 자신의 편리함이 아닌 사회의 발전을 생각하는 것이 필요하다.

미션은 그의 저서 「경제성장의 대가」에서 자동차를 권총에 비유했다. 자동차 소유에 의해서 커다란 사회적 비용이 발생하고 있는 때에는 각자의 선택의 자유가 어떠한 사회적 의미를 갖는가 라고 하는 것에 대해서도 반성을 요구하고 있는 것이다. 사람들이 자동차를 사용할 때에는, 단지 자동차 구입을 위한 지불이나 기름값 따위라는 개인적인 차원의 이용에 대한 대가만으로는 해결되지 않는 문제가 일어나기 때문이다. 이것은 도로 건설이나 자동차 통행에 동반하여 발생하는 사회적 비용, 즉 자연환경 및 도시 환경의 오염이 자동차의 편익에 함께 계산되어야 한다는 것이다. 이런 때, 자동차를 소유하고 운전하는 것은 각자가 자유로이 자기의 기호에 근거해서 선택할 수 있다고 하는 사적인 차원을 넘어서 사회적인 관점에서부터 문제시되지 않으면 안 된다는 것이다.

지금 모두가 어려운 시기다. 그러나 이럴 때일수록 넓게 보는 안목이 필요하다. 나 하나의 편리함이 아닌 우리 모두, 우리 사회, 교통받는 지구를 생각한다면 우리의 교통문화도 좀더 따뜻해 질 것이며, 나아가 우리가 바라는 보다 인간적이고 깨끗한 사회도 앞당길 수 있을 것이다. 자동차가 아닌 인간이 도로의 진정한 주인이 되는 녹색교통의 세상이야말로 노동자들이 꿈꾸는 평등 사회의 또 다른 모습이 아닐까. ❖