

주민들 꿈도 지역발전 계획도 '환경부 심의' 벽 넘지 못하고...

비약의 시작점에 선
새 천년 전남

<목 차>

- 제 1부 성장 기반을 닦다
- 제 2부 곳곳에 활력 샘솟다
- 제 3부 미래 도약 나신다
- 제 4부 지속성장 동력 갖추다

<12> 흑산공항 건설

전남은 숙원사업이 많은 지역이다. 줄곧 국가 발전 정책에서 소외됐기 때문이다.

1970년대부터 시작된 국가 주도 경제개발에서 전남은 수도권·영남 중심의 소위 '경부라인'에서 소외됐고, 2000년대 들어서의 국토균형발전정책에서는 수도권과 가까운 충청권에 밀려 이렇다할 도약에 나서지 못했다는 것이다. 그러는사이 기본적인 인프라마저 갖추지 못한 전남의 경쟁력은 날로 하락하고, 청년층 이탈, 고령화 비율 증가, 인구 감소 등의 현상이 가속화되고 있다.

숙원사업 가운데 문재인 대통령의 공약사업이면서 수년째 진척이 없는 흑산공항 건설 사업이 대표적이다. 지난 2008년 공항 건설 논의가 시작된 이후 2011년 정부 계획 반영, 2017년 시공사 선정 등 공항 건설을 위한 제반 여건은 갖춰졌으나, 2016년 이후 3차례나 환경부 심의 벽을 넘지 못하고 사업은 표류하고 있다.

다도해국립공원에 속한 흑산도에 공항을 건설하려면 자연공원법에 따라 환경부 국립공원위원회 공인 계획 심의(공항 등 공인시설 설치 심의)를 통과해야 하지만, 민간측 위원들 일부는 "환경 파괴와 함께 항공기 안전이 우려된다"며 반대 입장을 굽히지 않고 있다.

지난 2017년 대선에서 문재인 대통령이 흑산공항 조기 건설을 약속하면서 한때나마 대통령 임기 내 공항 개항이 기대됐지만, 임기 반환점을 돈 지금 조기 건설 기대는 점차 사라지고 있다. 섬과 육지를 잇는 유일한 교통수단인 여객선에 더해 소형 항공기라는 '신식' 교통편 도입 계획으로 영급었던 낙도의 희망도 사그라들고 있다.

이정수 신안군 흑산공항지원단장은 "국립공원에 사람이 살고 있다. 주민들이 떠나가고 아무도 찾지 않는 섬이라면 국립공원으로 지정할 뉘 무슨 의미가 있겠느냐"며 환경부 국립공원위원회의 전향적 판단을 촉구했다. 흑산공항 건설을 반대하는 일부 교수·환경보호론자들은 "흑산공항 건설은 주민들 뜻이 아니다", "흑산도 발전에 공항이 보탬되지 않는다"는 주장을 펴고 있지만, 흑산주민 절대 다수는 공항 건설 필요성에 동의하고 있다.

흑산도 한편에 소형 항공기 이착륙이 가능한 소형 공항이 들어서면 서울과 부산, 인천, 광주 등 주요 도시를 1시간 안에 연결할 수 있어 주민들 응급상황 대처에 용이하고, 관광객 유입에도 긍정적이기 때문이다. 실제 지난 2017년 5월 신안군이 실시한 '흑산공항 건설' 관련 여론조사에서 주민들은 압도적으로 흑산공항 건설에 찬성했다. 응답자 838명 가운데 77%인 645명이 흑산공항 건설이 필요하다고 답했고, 필요하지 않다고 답한 응답자는 3.7% (31명)에 그쳤다. 같은 조사에서 흑산 주민 10명 중 7명 이상이 흑산공항 건설로 "관광객이 늘고 지역경제가 발전할 것으로 기대한다"고 밝혔지만, 흑산공항 건설을 위한 사실상 최종 관문격인 국립공원위원회 심의에서 주민들의 뜻은 제대로 반영되지 않고 있다.



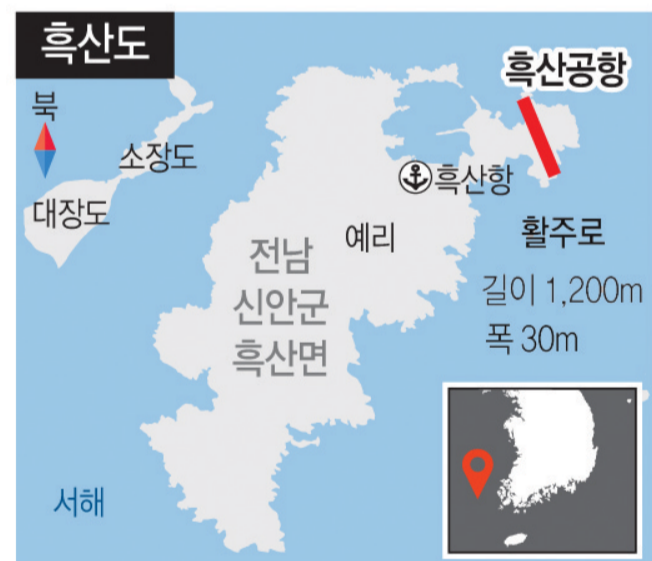
전남도와 신안군, 흑산공항대책위 관계자들이 최근 국립공원 타당성 조사 추진기획단을 면담, 흑산공항 예정지의 공원구역 해제를 요청하는 모습. <신안군 제공>

흑산도에서 목포까지 여객선 2시간
날씨 탓 연 최대 115일 여객선 멈춰
소형 공항 건설 서울 등 1시간대 연결
주민 정주여건 위해 공항건설 추진
전남도 홍도 등 섬주민 앞세워
전남 관광·지역경제 활성화 계획
공민위원회 "환경파괴 우려" 반대
문재인 대통령 공약사업 좌초 우려



신안군 흑산면 예리 산 11번지 일원 54만7000㎡에 연장 1160m, 폭 30m 규모로 계획된 흑산공항 조감도. 흑산공항이 개항하면 서울·부산·광주·무안 등 전국 주요 공항을 1시간에 갈 수 있게 된다. <전남도 제공>

흑산공항 위치도



자료/국토교통부

연남뉴스

고려해 신안군 흑산면 예리 산 11번지 일원 54만 7000㎡에 연장 1160m 폭 30m의 소형 공항을 짓는 계획을 수립, 2016년 흑산공항 건설을 다도해 해상 국립공원 계획에 반영해달라고 환경부에 요청했

다. 50인승 소형항공기 이착륙이 가능한 규모로, 공항이 국가 기간시설인만큼 사업비 1833억원의 국비로 총담한다. 흑산공항 건설을 위한 행정 절차는 앞서 2011년

1월 국토교통부의 제4차 공항개발 중장기 종합계획에 반영되면서 본격화됐다. 같은 해 9월 환경부는 자연공원법 시행령(제2조)을 개정, 국립공원 섬지역에 설치하는 활주로 1200m 이하 공항을 공인시설에 포함시켰다. 흑산공항 건설 사업 추진을 위한 법적 근거를 마련한 것이다.

이어 2013년 7월 사업 추진을 위한 예비타당성 조사 결과, 비용 대비 편익(B/C) 값이 4.38로 나왔다. 공항건설과 운영에 100원을 투입할 경우 얻어지는 이익은 438원이라는 의미로, 통상 B/C 값이 1이 넘으면 최소한의 사업성을 확보한 것으로 간주된다. 우수한 사업성, 섬 주민·관광객 응급상황 대처 강화는 물론 중국 불법 조업 어선 단속을 비롯한 서남해 해양 주변 수호 등 흑산공항 건설에 따른 임점이 많아 전남도는 문 대통령 임기 내 조속히 착공이 이뤄져야 한다고 강조하고 있다.

전남도 관계자는 "공항 건설에 반대하는 측은 환경파괴, 항공기 안전 우려 등을 제기하지만, 철새들을 위한 대체 서식지 조성, 항공 안전성 검증 등 관련 준비는 모두 마무리됐다"며 "국립공원위원회도 이제는 섬 주민 정주 여건 향상 등 흑산공항 건설로 얻어지는 여러 이점들을 고려해 전향적으로 사업을 바라봐야 한다"고 말했다.

/김형호 기자 khh@kwangju.co.kr

“울릉공항을 하반기 착공하는데 흑산공항은 왜 안 되는거냐?”

흑산도 주민들 형평성 제기 반발
“교통기본권 국가 차원 보장 못하면 차라리 국립공원구역서 제외하라”

“울릉공항은 올 하반기 착공에 들어가는데, 흑산공항은 왜 안 되는거냐? 이럴 거면 흑산공항 부지를 국립공원구역에서 제외해달라.”

흑산도 주민들의 상실감이 커지고 있다. 흑산도와 함께 지난 2011년 1월 국토교통부의 제4차 공항개발 중장기 종합계획 고시에 공항 건설 필요성이

제시된 울릉도가 올 하반기 공항 착공에 들어간다는 소식이 알려지면서다.

흑산공항은 울릉공항보다 3년 앞선 2023년 개항을 목표로 했지만 지난 2016년부터 3차례에 걸쳐 환경부 국립공원위원회 심의에 가로막혀 진척을 보지 못하고 있다.

국립공원위원회는 철새 보호 대책과 국립공원 가치 훼손, 항공기 안전성 등의 이유로 심의 통과를 지연시키고 있다.

섬나라인 일본·필리핀·인도네시아 등은 소규모 공항을 건설해 지역민들의 교통 기본권을 국가 차원에서 보장하는 것과 대조적이다.

신안군이 목포대 산학협력단에 의뢰해 지난 5월 발

표한 '국외 소형항공기 운항 사례 조사' 결과에 따르면 일본의 경우 국립공원 내 흑산공항과 유사한 50인승 소형항공기 이용이 가능한 활주로 800~1500m 규모의 소형공항을 5곳에 건설해 운영하고 있다.

인도네시아도 유네스코 세계자연유산으로 지정된 발리섬 동쪽 1000여개의 섬으로 형성된 코모도 제도 국립공원 내에 코모도공항(1393m)과 롬복국 제공항(2750m)을 운항하고 있다.

흑산도를 비롯한 지역민은 울릉공항과의 형평성 문제를 제기하고 있다.

울릉공항은 예비타당성 조사에서 비용 대비 편익(B/C) 값이 1.19로 흑산공항 4.38보다 크게 떨어진다. 사업비도 흑산공항은 1833억원인 반면 울릉

공항은 3배를 웃도는 6633억원이 투입된다.

하지만 흑산공항은 국립공원이라는 이유로 공항 건설을 위한 행정 절차에 5년 가까이 허비했으며, 착공을 위한 국립공원위원회 심의 통과도 장담할 수 없는 처지라는 게 주민들 주장이다.

울릉도와 흑산도(또는 가거도)처럼 지리적 여건과 생태 환경, 영토의 특수성 등이 유사하다. 울릉도의 울릉공항은 국립공원인 아닌 지질 공원이라는 이유만으로 사업이 순조롭게 진행돼 올 하반기 착공을 앞두고 흑산도 주민들의 상실감을 키우고 있다. 울릉도와 흑산도는 환경부가 지난 2004년부터 해상국립공원 지정을 추진했으나, 지역주민 94%가 반대해 보류된 상태다.

/김형호 기자 khh@kwangju.co.kr