

제주제2공항 제주가 사라진다 SAVE JEJU

제주제2공항 건설 사업의 진실

이 책은 '제주제2공항 건설사업'의 진실을 알리고
제주다움을 보존하기 위해 <제주제2공항백지화전국행동>에서 제작했습니다.
이 책이 전해질 수 있도록 함께 해주세요!

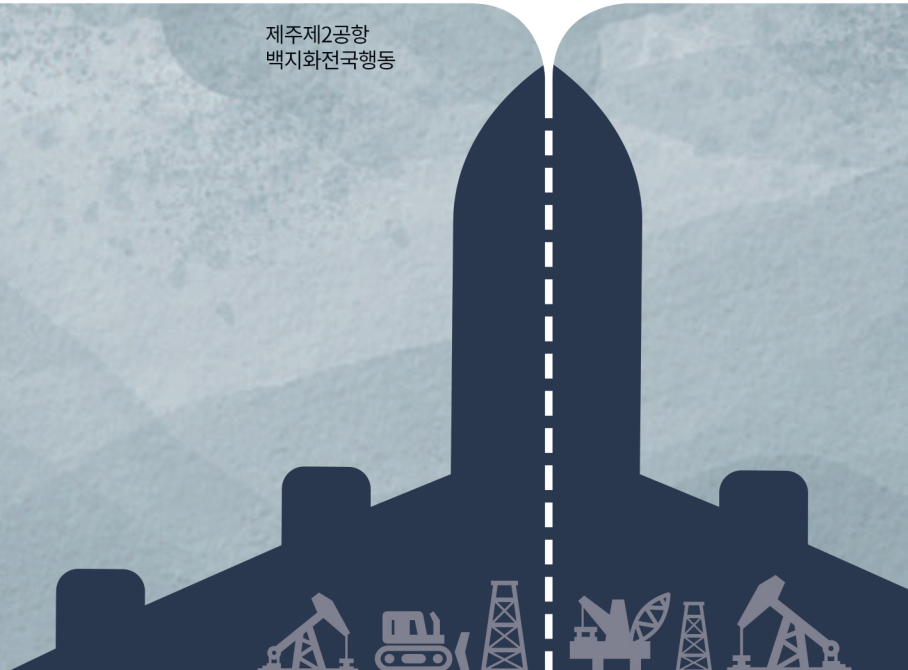
제주제2공항
백지화전국행동

제주가 사라진다

소책자 신청 및 문의:

✉ jejuactivist@gmail.com

📘 www.facebook.com/jejuactivist



제주가 사라진다 제주를 만나는 길 제주를 지키는 일

제주가 국제자유도시로 지정된 이후 20년 가까이 흘렀습니다. 그동안 제주에는 대규모 개발프로젝트가 줄을 이었습니다. 저가항공이 공급되면서 제주의 관광객은 연간 500만 명에서 1,600만 명으로 세 배 이상 늘었습니다. 개발 광풍이 지나간 지금 제주는 혼돈과 불안의 그림자가 짙게 드리우고 있습니다. 제주다움의 토대인 아름다운 생태와 경관은 하루가 다르게 훼손되고 있습니다.

처리용량을 넘어서는 쓰레기, 정화되지 못한 오·폐수, 교통체증과 범피울 증가, 땅값 폭등... 이러한 상황에서 공항을 하나 더 짓자고 합니다. 공항은 단지 하나의 시설이 아닙니다. 도로와 각종 기반시설, 숙박시설도 대규모로 늘리겠다는 의미입니다. 개발광풍에 브레이크를 밟아야 할 때 가속 페달을 밟는 꼴입니다.

이 책은 과잉관광, 과잉개발로 제주의 소중한 이 사라지지 않도록 잠시 멈추고 돌아보기 위해 만들어졌습니다.



United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization

세계 유일한 유네스코3관왕, 하나뿐인 섬 제주

제주도는 2002년 유네스코 생물권보전지역, 2007년 세계자연유산, 2010년 세계지질공원으로 인증받은 천혜의 자연환경을 갖춘 하나뿐인 섬이다. 제주 그 자체가 보물이다.

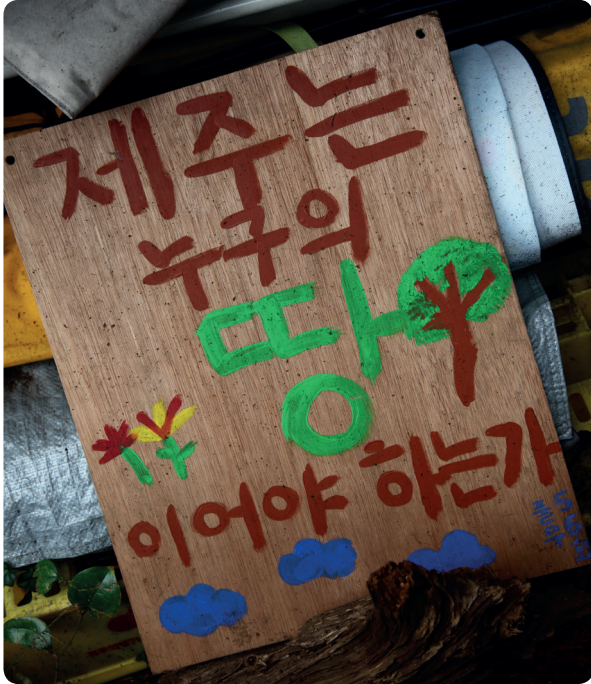
사진 출처: 이매진 피스 신주희



하늘, 바다, 숲, 제주는 독특하고 유일하다.

성산일출봉 아래 바다 숲은 도화동, 주걱치, 자리돔의 안식처이며 우리나라 남방큰돌고래, 연산호, 푸른바다거북의 마지막 서식지이자 물고기의 길이다.

사진 출처: 좌) 김진수 / 우) 핫핑크돌핀스



“속속허라 가만히 있으라”

제주 사람은 유독 “속속허라(조용히 해라)”라는 말을 많이 쓴다. 말을 해박야 도움은커녕 일신의 위협만 받고 가족의 안전은 보장 받을 수 없었다. 4.3 70주년, 3만 명의 죽음. 국가권력의 폭압으로 무참히 몰살당했던 그 역사. 제주의 아름다운 곳마다 비장한 역사와 그 속에 깃든 사람들이 있다.

사진 출처: 이매진 피스 신주희



제주제2공항은 제주도가 망하는 길이다.

“제2공항 설러불라(집어치우라)” 사람들이 외친다. 제주제2공항 건설은 관광객 수요 예측에 따라 설계되었다. 제주는 지금도 과잉 관광과 난개발로 몸살을 앓고 있지만, 관광객을 위한 개발은 계속되고 있다. 제2공항은 숙박, 편의시설, 도로확장 등 연이은 개발 사업의 시작일 뿐이다.



정상 동편 전망대에 올라서면 온평, 난산, 수산, 일출봉, 저 멀리 우도까지 지척이다.
언제나 제자리에 있었고 언제나 제 자리에 있어야 할 것들을 내 눈 속에 깊이 박아두었다.
오름 뒤편 공동묘지에 아버지를 묻었다.
마을 사람들은 독자봉 건너에 저승이 있다는 것을 안다.
오늘따라 유난히 맑고 높은 고향 하늘이다.

-제2공항 성산읍 반대대책위 집행위원장 강원보

사진 출처: 이매진 피스 신주희

1. 자연 그대로 특별한 섬, 제주

“당신은 왜 제주를 사랑하나요?”

제주의 넓은 하늘, 바다, 산과 오름 그리고 너른 들판을 가득 채우는 바람은 고단한 인생살이에 치이고 다친 마음을 치유하는 어머니의 품이다. 그 품에 안겨 뜨거운 눈물 한 줄기 흘려본 사람이 당신 뿐일까? 인적 없는 고요한 숲에서 우리가 만난 건 ‘자연 그대로의 제주’였다.

제주도를 여행목적지로 선택할 때
고려하는 요인은 ‘자연경관감상’이
가장 높게 나타났다.

(2018 제주특별자치도 방문관광객 실태조사, 제주관광공사)

“제주는 보물이 숨겨져 있지 않은 보물섬입니다.”

제주에서는 보물을 찾아 헤맬 필요가 없다. 제주, 그 자체가 보물이기 때문이다. 제주는 2002년 유네스코 생물권보전지역, 2007년 세계 자연유산 등재, 2010년 세계지질공원으로 선정되며 전 세계 유일, 유네스코 3관왕이라는 타이틀을 달았다.

제주의 지질학적·생물학적 가치는 ‘제주다움’을 대변한다. 2007년 세계자연유산으로 등재된 한라산과 성산일출봉, 거문오름 용암동굴계는 제주도 전체 면적의 10%를 차지한다. 거미줄처럼 얽히고설킨 용암동굴계는 180만 년 전부터 역사시대까지 화산섬 제주 탄생의 비밀을 간직한 전인미답의 공간으로 제주의 생명수인 지하수를 품고 있는 생명의 공간이다. 우리 발 밑에 아직 발견하지 못한 제주의 가치가 무한하다.





난개발로 모습을 잃은 비자림
사진 출처: 이매진 피스 신주희

하지만, 제주의 모습은 순식간에 변했다. 해안선을 따라 끝도 없이 이어진 카페, 펜션, 편의점. 탁 트인 경관이 있던 자리마다 어김없이 공사판이 되어 골프장 아니면 리조트가 ‘제주다움’을 채우고 있다. 이제 제주를 채우던 하늘, 바람, 숲과 오름, 너른 들판 곳곳에서 제주의 신음 소리가 들린다.

여기저기 난개발로 시시각각 변하는 제주에는 ‘성장 환상’에 사로잡힌 대한민국 정부와 제주특별자치도가 있다. 이제 제주를 아끼고 사랑하는 사람들이 힘을 모아 ‘있는 그대로의 제주’를 지켜야 한다. 제주는 하나뿐이며, 다시 되돌릴 수 없기 때문이다.

‘수산리 청년회장이 대통령님께 보내는 편지’

“이곳은 새들과 안개와 바람과 비의 땅입니다.

그런 곳이 공항부지로 선정된 것은 국토부의 조작과 거짓투성이 환경영향평가가 있기 때문에 가능한 것이었습니다. 대대손손 농사를 지어오던 농부들에게 땅을 빼앗고 마을을 빼앗고 주민들을 쫓아내고 그 땅에 공항을 짓겠다는 결정은 반드시 철회되어야 합니다.

제주가 누군가에게는 관광지이고, 누군가에게는 개발되어야 할 곳이고, 누군가에게는 권력을 주는 정치판이고, 누군가에게는 사업 장소고, 부동산이고, 돈으로 보이겠지만 저희 같은 농부들에게 제주는 목숨을 지켜주는 집이고, 질긴 삶을 대대로 이어주는 어머니이며, 씨 뿌린대로 땀 흘린대로 돌려주며 정직하게 살라고 가르치는 땅입니다.

공항 건설을 찬성하는 사람들은 개발로 인해 파괴될 제주는 생각하지도 않고 이익을 생각하겠지만 어떤 사람에게는 삶이고 목숨이라는 것을 잊지 말아 주십시오. 이익과 목숨이 저울 양쪽에 같은 무게로 올려질 수 있는 것인지 다시 한번 생각해 봐주시기를 간곡히 부탁드립니다.”

- 오창현, 수산리 청년회장이 대통령님께 보내는 편지 中
전문: 오마이뉴스 <http://omn.kr/1m89>

2. 제주의 환경수용성

2010년~2019년 관광객 입도현황

제주특별자치도관광협회 www.visitjeju.or.kr



“관광객 폭발적 증가, 사회범죄율 1위”

제주의 관광객 폭증은 난개발로 이어졌고 사회문제도 증가했다. 2016년부터 2018년 4대 범죄 지방청별 발생현황에 따르면 인구 10만 명 당 4대 강력범죄(살인·강도·절도·폭력) 발생률은 제주도가 전국 1위이며, 1인당 생활폐기물 배출량은 하루 2kg 이상으로 17개 광역시도 중 단연 1위로 나타났다.

2016년~2018년
4대 범죄 지방청별 발생현황



(단위: 건)

구분	연평균 발생건수	10만 명당 발생건수	1위	2위	3위
살인	838.3	1.62	제주 2.49	충남 2.24	충북 2.03
강도	977.3	1.89	제주 3.57	부산 3.11	대전 2.84
절도	187,684	363.20	제주 492.90	부산 450.60	서울 430.19
폭력	295,966.3	572.69	제주 849.94	인천 661.65	강원 649.34
방화	1449.3	2.80	충남 4.45	전남 3.29	강원 3.17
마약	8,615.7	16.67	부산 24.36	인천 23.21	강원 22.22
가정 폭력	264,113	510.99	인천 715.15	제주 623.14	경기 620.62
성폭력	32,537	62.94	서울 92.74	제주 76.02	인천 75.30



회천매립장 포화로 인해 지상에 쌓여온 압축 쓰레기
사진 출처: 제주환경운동연합



포화 상태의 서귀포시 색달매립장
사진 출처: 제주환경운동연합

“1인당 쓰레기 배출량 전국 1위. 제주”

제주의 1인당 쓰레기 배출량은 최하위 지역의 3배에 달하는 막대한 양이다. 2012년부터 2016년까지 제주 인구가 13% 증가하는 동안 쓰레기 배출량은 41% 증가했으니 쓰레기 대란도 결국 관광객 폭증의 부작용으로 볼 수밖에 없다.

제주도가 운영 중인 쓰레기 매립장 8곳 중 제주시에 위치한 3곳은 이미 포화상태이며 초과 매립을 하고 있어 쓰레기가 쓰레기를 덮고 있다. 서귀포시의 4곳 역시 2020년에 모두 초과될 예정이라고 하니 대책이 없다. 상황이 이렇다 보니 제주도는 매립장에서 처리하지 못한 쓰레기를 제주도 밖 민간 폐기물처리업체에 위탁했다. 이 쓰레기는 필리핀 민다나오 섬으로 불법수출 되었다가 현지 환경단체에 적발되어 결국 올해 초 국내로 재반입 되었다. 제주도는 불법 수출 건에 대한 책임을 지고 쓰레기 처리비용을 물어야 했다.

“제주 바다의 말 못할 비밀?”

쓰레기가 물에만 있는 게 아니다. 화장실 오수와 생활하수, 쓰레기매립장의 침출수까지 하수처리 용량을 초과한 오폐수가 제주 앞바다로 무단방류되고 있다. 제주 공항 인근 도두하수처리장에서 배출 기준치 이하의 하수가 정상적으로 배출된 날은 2016년 상반기 중 단 5일에 불과했다.

서귀포시 성산하수처리장은 일일 처리용량 4천 톤을 훨씬 초과한 일평균 4천5백 톤의 하수가 유입되면서, 단 하루도 배출기준을 지키지 못하고 있다. 세계자연유산 제주 바다에 똥물을 마구 버린다는 사실을 믿을 수 없다. 성산포 바다에서 13세 때부터 60여 년 동안 물질을 해왔다는 해녀 강형년 님은 “물 밖에서 보는 바다는 아름다울지 몰라도, 바닷속 바위틈에 무수했던 못 생명체들이 사라지고 없다”며, 제주 바다에 이미 죽음이 드리웠다고 말했다.

“삼다수는 없다.”

관광 성수기인 2017년 8월, 제주 서부 중산간 지역 20개 마을 주민 7,580명은 무려 35일간 격일제 급수로 고통을 겪었다. 관광객이 한꺼번에 물러 먹는 물, 씻는 물을 지나치게 쓰다 보니 고지대에 살고 있는 주민들이 생활용수, 농업용수를 공급받지 못한 것이다. 제주에는 화산섬이기 때문에 빗물이 지표에 머무르지 않고 대부분 땅 속으로 유입된다. 예로부터 지하수는 제주의 유일한 취수원이었고, 제주 사람들은 해안가와 중산간 지역 용천수를 중심으로 마을을 형성하여 살아왔다. 하지만 2017년 12월 제주의 지하수 관측수위가 역대 최저를 기록했고 물 부족 문제야말로 대책이 없다. 그럼에도 불구하고 관광객을 지금보다 더 유치해야 한다고 주장하는 사람들이 있다.



하수 오폐수 무단 방류 모습
사진 출처: mbc



제주제2공항 입지선정 타당성 제조사,
도민 공개토론회 (2019년 5월 15일)

“국토부에서는 제주도가
연간 4,500만 명을 수용할 수 있는지
검토가 된 상태에서 신공항을
추진하는 것인지 묻고 싶다.”

- 제주 도민

“사실 저희가 항공수요를 추정할 때
그런 부분은 반영하지 않습니다.
왜냐하면 저희가 그런 부분을
반영할 수 있는 근거도
방법론도 없는 상황입니다.”

- 국토교통부 사무관

OVERTOURISM

“관광객에게 도시가 점령당하고 있다”

유엔세계관광기구(UNWTO)에 따르면 2019년 세계 관광 인구는 14.6억 명을 넘어섰다.

1980년에 전 세계 인구 100명 중 6명이 여행했다면, 2019년에는 100명 중 19명이 여행하고 있다. 관광지가 개발되면 일자리가 생기고 지역이 발전한다는 환상과 달리 무서운 속도로 몰려오는 관광객들은 집과 마을, 삶을 뿌리째 흔들어놓았다. 2012년 해럴드 굿윈 교수가 관광으로 고통받는 유럽의 도시문제를 진단하면서 자신의 블로그에 처음 쓰기 시작한 오버투어리즘(Overtourism, 과잉관광)이란 단어는 불과 수년 사이 전 세계에서 널리 쓰이는 보통 명사가 됐다. 오버투어리즘은 “관광객이 도시를 점령하고 도시민의 삶을 침범하는 현상”이다.

이것은 관광이 아니라 점령이다.

과잉 관광은 여러 유럽도시에서 집을 잃은 ‘관광 난민’을 양산하고, 일본 교토에서 관광객의 행실을 비난하는 ‘관광오염’ 시비를 부르고, 유럽의 여러 도시에서 격한 안티투어리즘 시위를 촉발했다.

스페인의 마요르카는 유럽에서도 가장 먼저 휴양지로 개발된 대표적인 관광지이자 제주도가 개발의 모델로 삼고 있는 곳이다. 이곳에서도 2017년 5성급 호텔의 유리창을 깨부수고, 색종이와 전단을 뿌리며 “마요르카를 파괴하고 노동자들을 비참한 삶으로 몰아가는 대량관광에 반대한다! 이것은 관광이 아니라 점령이다”라고 외치는 시위가 이어졌다.

오버투어리즘은 이제 베니스와 바르셀로나를 넘어 서울과 제주에서 펼쳐지는 관광의 일상이 되었다.

바르셀로나, 크로아티아, 홍콩, 대만, 교토..그리고 북촌에서 제주까지 지구촌 곳곳은 과잉관광으로 주민들의 삶이 내물리고 있다. 거대관광자본의 투자와 성장을 위해 더 많은 공항과 더 많은 리조트가 국책 사업으로 혹은 글로벌 투자사업의 일환으로 주민들의 의사를 묻지도 않고 그 삶을 뿌리째 들어내고 있다.

관광객 2천만을 넘으면 수입이 늘어나고 일자리가 많아져 더 나은 삶이 찾아온다고 했던 제주 도정이 말하던 핑크빛 미래와는 전혀 달랐다.

넘쳐나는 쓰레기, 교통체증, 관광객들로 인한 일상의 고통과 어려움이 더 커졌다. 그럼에도 더 많은 관광객이 찾는 제주를 위해 제2공항이 필요하다고 한다.

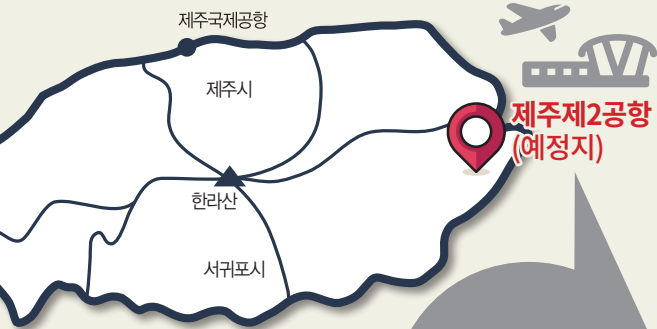


도시는 살고 있는 사람들을 위한 것이지, 관광객을 위한 것이 아니다'
사진 출처: 이매진피스 신주희

“관광지로 개발될수록 주민이 행복해집니까?

제주제2공항을 반대하는 온평리 주민들의 집회에서 터져 나온 외침이다. 관광제주, 지역 개발의 질주 속에서 한 번도 묻지 않았고, 누구도 답해 준 적 없는 질문. 이제 함께 질문하고, 답해야 할 때다.

제주제2공항 건설 사업은?



제주제2공항
(예정지)

위치:
제주특별자치도
서귀포시 성산읍 일원

사업 면적:
약 5,457,000 m²
(여의도 면적의 약 2배)

여의도 면적
약 2,900,000 m²

사업 기간:
2017년 ~ 2025년

총 사업비:
약 5조 1,229억 원

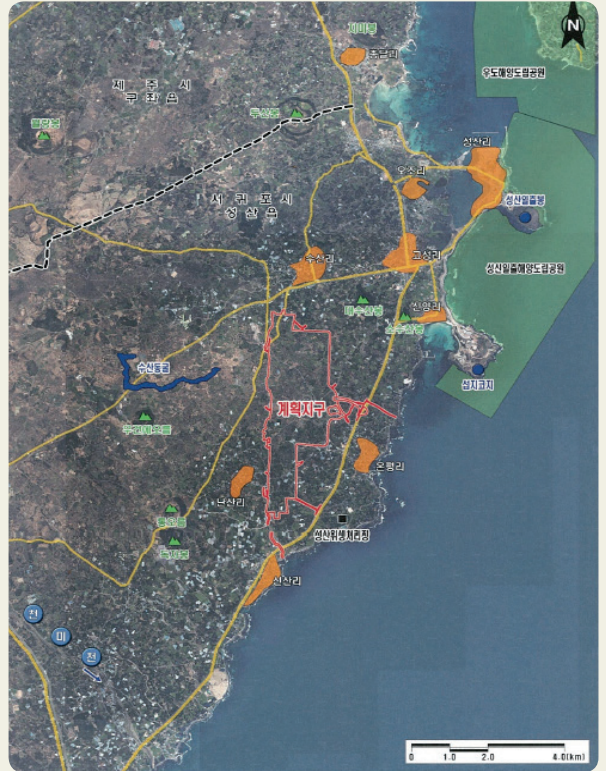


사진 출처: 국토부, 제주제2공항 건설사업 전략환경영향평가서 본안, 사업 추진 지역

3. 제주제2공항 사업의 진실



1) 과도한 수요 예측

제2공항 사업은 각기 다른 수요 예측 수치 중 최대치인 연간 4,560만 명에 맞춰 설계되었다. 환경적 사회적으로 수용 가능한지를 기준으로 적정 수요를 다시 설정해야 한다.

파리공항공단엔지니어링(ADPi) 보고서는 현 제주국제공항의 보조 활주로를 활용할 경우 국토부가 제시한 장기수요를 감당할 수 있다고 밝혔다.



2) 공항 주변의 소음 피해

김포·인천·울산·여수 등 공항 주변 지역 주민들은 일상 대화의 어려움, 수면 질 저하, 피로감, 재산권 침해 등 다양한 피해를 호소한다.

제2공항이 건설되면 성산읍 전체가 소음 피해 지역이 될 가능성이 크다.



3) 입지 안전성

제2공항 예정지는 구좌읍 하도리에서 오조리까지 이어지는 철새도래지 벨트와 맞닿아 있어 조류충돌의 위험이 크다. 공항부지의 송골, 용암 동굴 등 투수성 지질 구조는 매립시 지하수 고갈, 수해 등 피해를 낳을 것으로 예상된다.



4) 우리가 지켜야 할 것들

성산 연안 바다에 멸종위기 종이자 법정 보호종인 남방큰돌고래, 연산호, 맹꽁이와 노랑부리저어새, 매, 물수리 등이 살고 있다.



5) 국토부의 일방 통행

국토부는 전략환경영향평가 검토·협의 내용 비공개, 토지 수용 당사자인 주민의 정보공개 요구 거부, 한국환경정책평가연구원(KEI)의 검토의견 반영 거부, 민관합동조사 요구 무시 등 일방적인 사업 강행을 추진하고 있다.

쟁점 1) 제주제2공항은 필요하다? → 과도한 수요 예측

공항을 확장하거나 새로운 공항 건설을 결정할 때, 미래에 발생할 것일 여객수, 화물의 중량, 항공기 운항 횟수, 항공기 보유 대수 등에 대한 수요 예측을 한다. 이 결과에 따라 기존 공항을 확장하거나 새로운 공항을 건설하는 것이 필요한지 여부를 결정하게 된다.

2015년 11월, '제주 공항 인프라 확충사업 사전타당성 분석'에서는 2045년 목표연도로 항공 이용객 4,560만 명, 운항횟수 연간 29만 9천회가 가능한 공항 인프라 확충이 필요하다는 전제하에 최적의 대안으로 '제주제2공항 사업'을 발표한다. 하지만 그 후 제주제2공항의 필요성을 주장하며 제시된 항공수요 예측은 보고서마다 달랐고

어느 보고서에서도 제주제2공항의 필요성으로 제시된 4,560만 명보다 높게 예측하지 않았다. 2018년 지방선거 당시 유력 도지사 후보가 제안한 항공 수요도 최대 2,000만 명 수준이었다.

4,560만 명

제주제2공항은 지나치게 낙관적이고 과도한 항공 수요로 설계된 사업이다.

'제주 공항 인프라 확충사업 사전타당성 분석'(2015)은 4560만명, '제주 공항 인프라 확충 예비타당성 보고서'(2017)은 4042.9만명, '제주제2공항 입지선정 타당성 재조사 및 기본계획 용역(2019)은 3890.7만명으로 항공 수요를 예측하고 있다.



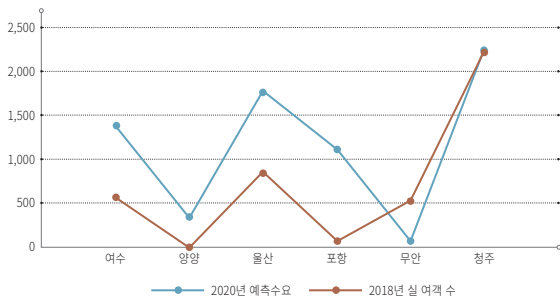
부풀려진 항공 수요, 유령공항을 양산하다

다른 국내선 공항의 경우에도 수요 예측이 빗나간 경우가 많다. 항공여객 수요를 과다 예측했고 비용편익분석은 신공항 건설을 조건으로 맞춰졌다. 그 결과 광주, 무안, 양양, 여수, 울산, 사천, 포항, 군산, 원주, 청주공항이 '유령공항'으로 전락해버렸다. 2002년에 설립된 양양국제공항은 3,000억 원이 넘는 비용을 들여 세웠지만, 현재 정기노선 없이 50인승 여객기만 겨우 오가는 실정이고, 기존 속초공항과 강릉공항까지 폐쇄시켜 수요를 끌어 모으고자 했지만 정작 속초공항 수요의 절반도 채우지 못했다. 2003년에 설립된 울진공항도 크게 다르지 않다. 항공사들이 취항을 거부하면서 개항조차 하

지 못한 채로 현재 조종훈련원으로 사용되고 있다. 2007년 개항한 무안공항도 수요가 계획단계 항공수요예측의 3%도 되지 않아 사실상 휴업상태다.

예측되는 만큼 무조건 시설을 확충해야 하는 것인가? 세계적 관광지들이 과잉관광의 폐해를 겪으면서 진흥에서 관리로 전환하는 추세다. 관광 시설 확충이 필요하다면 단순히 예측되는 수요가 아니라 관리해야 할 적정수요 목표를 결정하고, 그에 따라 확충 규모와 방법을 정해야 한다. 주민의 삶의 질을 중심에 놓고 제주 섬의 환경/생태적, 경제적, 사회적 수용능력과 지속가능성을 고려하여 사회적 논의와 합의를 거쳐야 할 것이다.

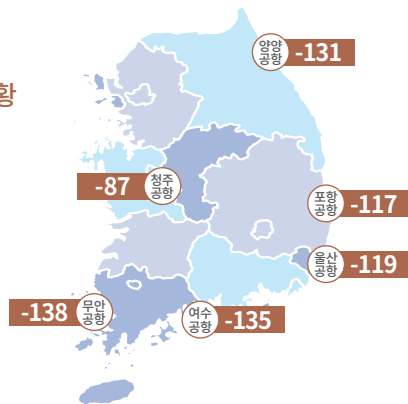
공항별 예측 수요 대비 실 여객 수 (단위:천 명)



※ 2020년 예측수요는 2006년 제3차 공항개발 중장기 종합계획에 따른 것임
(자료: 인천국제공항공사, 한국공항공사)

2018년도 지방공항 누적 적자 현황

(단위: 억원)



현재의 제주국제공항 확충으로 충분하다!

2019년 5월, 국토부가 폐기했다던 제주제2공항 ADPi 보고서가 공개되었다. 파리공항공단의 자회사인 ADPi가 수행한 ‘제주공항 인프라 확충 사전타당성’ 용역의 일부다.

ADPi 보고서는 현 제주국제공항의 보조 활주로를 교차활주로로 활용할 경우 국토부가 제시한 장기수요(2045년 이용객 4,560만명, 운항횟수 29.9만회)를 처리할 수 있다고 밝혔다.

ADPi보고서가 공개되지 않았던 이유는?

제주공항 인프라 확충 사전타당성 조사는 공항 인프라 확충을 위한 세 가지 안을 제시한 바 있다.

첫째, 해상매립을 통한 독립 평행활주로(1310m 이격)를 건설하는 안은 대규모 매립에 따른 과도한 비용과 해양환경 훼손을 이유로 폐기되었으며 둘째 기존공항을 폐쇄하고 활주로 2분 신공항을 건설하는 안은 제주도의 요청으로 배제되었다. 선정된 세번째 안은 기존 공항을 개선하고 제2공항을 건설하는 것으로 기존 공항 최적 개선방안에 따라 제2공항 규모를 결정하는 것이 골자이다.

이에 따라 현 공항 용량 증대방안을 검토하기 위해 파리공항 공단엔지니어링(ADPi)이 선정되었다. ADPi는 당시 10년간 전 세계



‘ADPi 보고서 분석 발표’ 주민-시민사회 공동 기자회견

500개 공항 프로젝트를 수행하고 인천공항 프로젝트에도 참여했으며 영남권 신공항 사전타당성 용역을 수행한 전문 기관이다.

ADPi가 2015년 제출한 최종보고서에 따르면 국토부가 제시한 장기수요(2045년 이용객 4,560만명, 운항횟수 29.9만회)를 처리할 수 있는 최적의 대안은 제2공항 건설이 아닌 보조활주로 활용이다. ADPi는 보조활주로를 활용한 시간당 최소 60회 이상 운항이

장기 수요를 처리할 수 있는 가장 경제적이고 현실적이며 실용적인 대안이라고 밝히고 있다.

현 공항 활용으로 충분하다는 ADPi의 연구 결과는 사전타당성용역 보고서에는 언급되지 않았다. 사전타당성 재조사 용역에서 국내 연구진이 검토했던 제주공항 확장방안은 공개하면서도 ADPi의 과업분담 사실과 연구 내용은 철저히 함구되었으며, 4년간은 폐되었다가 언론, 검토위원, 국회의원들의 공개요구로 쟁점화 된 이후 검토 위원회의 종료 직전인 2019년 5월에야 공개되었다.

ADPi 뿐만 아니라 국내 연구진도 기존 공항 활주로 용량 증대 방안을 검토했으나 제2공항 건설 대안의 일부로 기존 공항 최적 개선방안을 도출하기 위해 비교, 검토된 대안들이었으며 기존 공항에서 장기수요를 처리하기 위한 확충 대안은 처음부터 해상매립을 통한 독립 평행활주로(1310m 이격)를 건설하는 하나의 안밖에 없었다.

쟁점 2) 시끄러워 못 살겠다 → 공항 주변의 소음 피해

환경 분쟁 중 85% 이상이 소음·진동 때문이다. 일상에서 접하는 소음 피해는 대표적으로 불쾌감, 집중력 저하, 수면 방해 등과 이로 인한 심혈관계 질환이다. 불쾌감은 짜증, 스트레스, 우울증, 불안감의 형태로도 나타난다. 신체가 잠들더라도 뇌가 소음을 감지하여, 스트레스를 느낄 때와 같은 호르몬이 분비되고 얇은 잠을 자거나 잠에서 자주 깨는 수면부족에 시달리기도 한다.

세계보건기구(WHO)는 소음의 부정적 영향, 건강 피해 평가를 위해 환경소음가이드라인(2018년 10월)을 발표했다. 교통 소음(도로, 철도, 항공기)을 포함 여러 소음원을 표준화된 방식으로 평가하고, 건강 영향 예측을 위해 장기간의 평균 소음도를 평가지표로 채택한 것이다. 이 가이드라인에 의하면 사람들은 도로나 철도의 소음에 비해 항공기 소음을 더 시끄럽게 느낀다.

즉, 항공기 소음 관리기준을 도로와 철도 소음보다 더 엄격하게 해야 한다는 뜻이기도 하다.

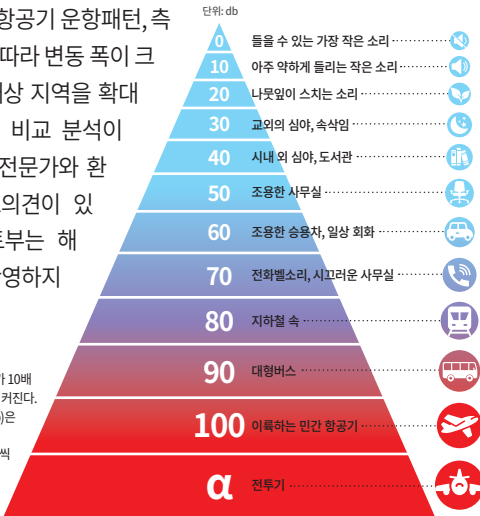
김포·인천·제주·울산·여수 등 공항 주변지역 주민들은 일상 대화의 어려움, 수면 질 저하, 피로감 호소, 불임, 고도제한으로 인한 재산권 침해 등 다양한 피해를 호소한다. 공항 건설의 적정성과 타당성을 더 엄격히 확인해야 한다.

제2공항 소음영향 논란

국토부의 제주 공항 인프라 확충사업 사전타당성분석, 예비타당성 보고서, 기본계획 용역을 살펴보면 제2공항 소음대책지역이 의도적으로 축소되었다는 지적이 나온다. 가장 '우수'하다고 평가받은 활주로 입지 방안은 6개의 후보 중 소음피해 가구수(1931가구)가 가장 많은 곳이다.

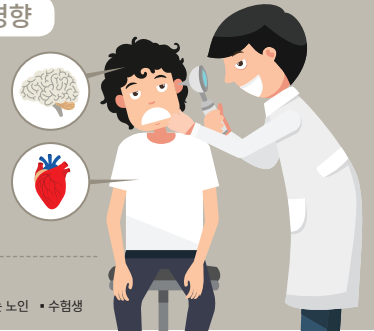
소음영향은 항공기 운항패턴, 측정단위 등에 따라 변동 폭이 크므로 평가 대상 지역을 확대하고 다양한 비교 분석이 필요하다는 전문가와 환경부의 검토의견이 있었지만, 국토부는 해당 내용을 반영하지 않았다.

※ 데시벨(db)은 소리가 10배 커질 때마다 값이 10씩 커진다. 즉, 항공기 소음(100db)은 지하철 소음(80db)의 100배이다. 매일 8시간씩 85db 이상의 소음에 노출되면 청력에 손상이 생길 수 있다.



소음이 건강에 미치는 영향

- 뇌**
스트레스 유발
→ 불안증·우울증 같은 정신질환 악화·유발
- 심장·혈관**
교감신경 흥진·스트레스 호르몬 증가
→ 혈압·혈당·혈중 지질 증가
→ 동맥경화증·협심증·심근경색 유발



※ 소음에 취약한 사람
• 질병을 앓고 있는 사람 • 깊은 잠을 못자는 노인 • 수험생

제주제2공항이 건설될 경우 성산을 전체가 소음피해 지역이 될 가능성이 크다.

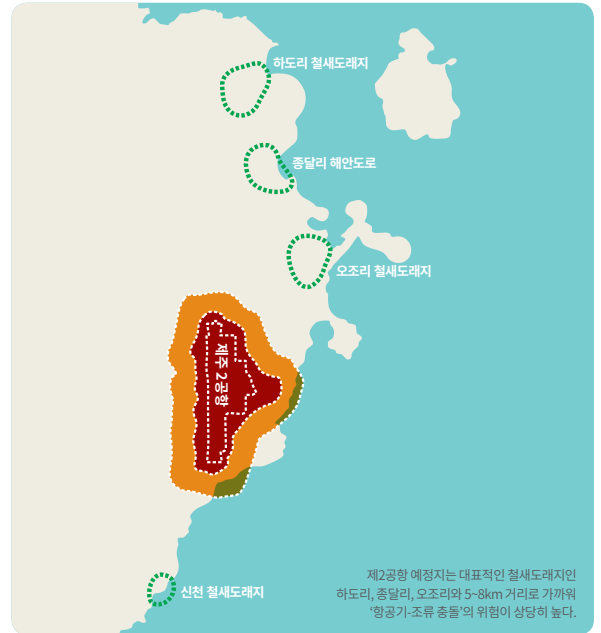
제2공항 전략환경영향평가가 초안과 본안에 풍향에 따른 활주로 이용 방향이 정반대로 분석됐는데, 입력 값이 다름에도 불구하고 각 소음등고선이 동일한 것도 문제이다. 이에 대해 국토부는 단순 오타라며 활주로 이용방향은 남풍(80%), 북풍(20%)를 적용하였다고 해명했다. 하지만 실제 성산지역의 주풍향은 서북서풍이며 이와 반대 방향인 남측으로 이착륙 방향을 설정하는 것은 상식 밖이라고 전문가들은 말한다. 항공기는 이착륙에 필수인 양력을 얻기 위해 주로 바람이 불어오는 방향을 마주보고 방향설정을 하기 때문이다. 소음 피해 예상지역과 피해에 대한 정확하고 면밀한 재조사가 필요하다.

쟁점3) 입지 안전성 → 조류충돌과 동굴지형

‘Bird strike’. 조류충돌은 말 그대로 비행기와 새의 충돌사고를 말한다. 비행기와 새가 충돌하면? 비행기는 망가지고 심하면 인명피해가 발생한다. 최악의 경우 비행기가 추락하는 참사까지 일어날 수 있다. 물론 파손된 비행기를 수리하는 비용, 항공기 운항 지연에 따른 손해 등도 뒤따른다.

국제민간항공기구(ICAO)와 미국연방항공청(FAA)은 조류를 보호하고 조류충돌 사고를 예방하기 위해 공항과 조류보호지역의 이격거리를 최소 8km로 권고하고 있다. 그런데 성산 인근의 제주제2공항 예정지는 구좌읍 하도리에서 오조리까지 이어지는 철새도래지 벨트와 맞닿아 있다. 하도리로부터 8.6km, 종달-시흥해변으로부터 7km, 오조리로부터는 5km다. 국제기준에 맞지 않는 곳에 공항을 짓겠다는 것이다.

국토부 자료를 보면 2014년부터 2019년 7월까지 총 1,459건의 조류충돌이 기존 공항에서 발생했다. 한 해 평균 260건, 매달 22건의 조류충돌 사고가 일어나는 셈이다. 주변에 조류유인시설이 들어오지 못하게 철저히 관리하고, 공항 내 조류퇴치를 엄격히 실시하는 기존 공항에서조차 조류충돌은 일상적으로 일어난다. 보통의 새와 다르게 철새는 대규모 군집을 이루어 이동한다.



국내 항공기-조류 충돌의 75.3%가 비행고도 2,000피트(약610m) 이하, 공항 반경 13km에서 발생한다. 철새도래지와 가까운 제주제2공항의 조류충돌 위험은 다른 공항과 비교할 수 없이 높고, 그 정도로 심각할 수밖에 없다.

제주제2공항 예정지 인근 지역에는 양식장이 두 곳 뿐이라고?!



사진 출처: 주용기

공항 주변에는 항공기와 조류 충돌사고를 예방하기 위한 시설들이 있다. 양돈장, 과수원, 조류보호구역, 승마연습장 등이 주요한 시설이며, 양식장도 새들을 모으들게 하는 시설 중 하나다.

제주제2공항 예정지 인근 지역인 구좌와 성산 지역에는 양식장이 많은데, 성산에는 육상 양식장이 80여곳에 이른다. 하지만 국토부의 전략환경영향평가서에는 단 2곳만 있는 것으로 작성되었다.

조류 유인 시설은 항공 안전 측면에서 전수조사 되어야 함에도 일반 양식장이 아닌 협동양식어업 면허만 조사된 것이다.

제주제2공항 입지로 적합하지 않은 것은 이미 한국환경정책평가 연구원의 검토 의견에도 제시되어 있다. 연구원은 검토 의견에서 '조류를 유인하는 시설인 양식장도 철새도래지를 포함한 철새도래지벨트에 다수 입지'해 있다고 밝히며, 다른 입지 대안을 검토하는 것이 타당하다고 의견을 밝히고 있다.

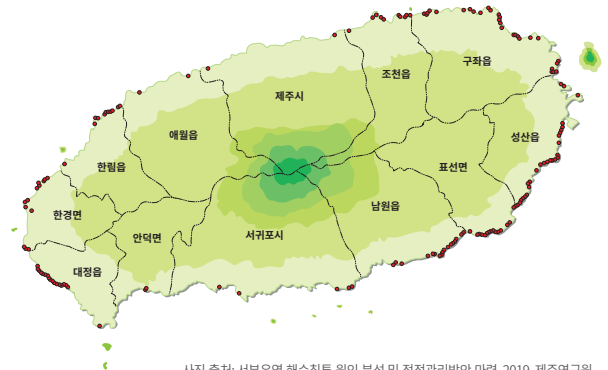


사진 출처: 서부유역 해수침투 원인 분석 및 적정관리방안 마련, 2019, 제주연구원

숨골 동굴지형

여름에 비가 많이 오고, 겨울에는 눈이 많이 내리지만, 대부분의 제주 하천은 평상시에 물이 흐르지 않는 건천(乾川)이다. 이는 화산 활동으로 이루어진 제주 지형이 갖춘 독특한 특징이다. 비나 눈은 지하수맥으로 흘러 지하수가 되고, 화산활동으로 이루어진 지질 층이 천연필터층 역할을 한다.

‘숨골’은 지질학자들에 따르면 동굴 또는 동굴이 붕괴된 곳(동굴 함몰지), 흘러나온 시기가 다른 용암이 서로 접하거나 만나는 경계 부분, 뜨거운 용암이 흘렀던 길(용암유로), 수직, 수평으로 깨진 암석 틈(수직, 판상절리) 등에 생기게 된다. 이 숨골로 빗물이 스며들기 때문에 물난리가 나지 않고, 지하수도 고갈되지 않는다.

제주제2공항 건설 입지 예정지인 성산읍에는 하천 대신 지하에 혈액처럼 숨골과 동굴, 곳자왈로 이어지는 물길이 형성되어 있다. 또한 성산읍 일대 대부분 용암대지 위에 흙이 쌓인 곳에 경작을 하고 있으며, 밭마다 숨골이 있어 농사를 짓고 있다.

국토부는 전략환경영향평가 초안에서 제2공항 예정지 내에 튜물러스(용암터덕)와 숨골, 함몰지 용암빌레 등 용암지형이 109곳밖에 없다고 했으며, 사업 시행시 이러한 투수성 지질 구조에 대해 되메우기(매몰)안을 제시하고 있다. 제주제2공항 건설로 숨골이 막히고 동굴이 매립된다면 지하수 고갈, 수해 등 심각한 피해가 예



상된다. 특수한 자연환경과 주거환경에 대한 영향은 고려하지 않고 공항만 짓겠다는 식이다.

동굴조사는 공항입지를 선정하는 사전타당성 검토에서 빠뜨려서는 안 되는 주요한 항목이다. 항공기 안전과 연결된 문제이기 때문이다. 제주도 동쪽지역은 지하에 용암 동굴이 여기저기 뻗어 있다. 하지만, 사전에 많은 조사가 진행되지 못했기 때문에 정밀 조사가 필요하다. 용암 지형이 발견되었다는 것은 이 지역이 용암 동굴 지대일 수 있다는 가능성이 있으며, 이에 대한 면밀한 조사가 필요하다는 뜻이다. 용암동굴은 제주도만의 고유한 자연유산으로 생태, 문화, 경관적 가치가 있을 뿐 아니라 경제성, 안전성에도 영향을 미친다.

숨에 위치해 있는 숨골
사진 출처:
이매진 피스 신주희



제주제2공항 건설로 재해 위험이 높아진다고?!

2020년 5월, 행정안전부가 국토교통부에 보낸 재해영향성검토 협의 결과가 공개되었다.

행안부가 국토부에 보낸 「제주제2공항 입지선정 타당성 재조사 및 기본계획」의 재해영향성검토 협의 결과에는 계획지구 주변 하류부 하천재해 2개소(신난천지구, 온평지구), 내수재해 1개소(온평1지구)가 위치하며, 제주제2공항 건설 개발로 하류부 홍수 유출량이 증가하여 위험요인 가중이 예측된다고 하였다. 사실 지역 주민들은 제주제2공항 건설로 홍수 피해가 예상된다며 지속적으로 문제를 제기해 왔다. 저류지를 만들고, 하천을 보완하는 것만으로는 재해 위험을 낮추기 어렵다. 공항 입지에 대한 재검토가 필요한 부분이다.

제주제2공항 예정지인 성산지역은 제주에서 가장 강수량이 많은 지역이다. 그럼에도 물난리가 없었던 것은 곳곳에 있는 숨골이 물을 담고, 빠지는 기능을 하고 있기 때문이다. 국토부의 전략환경영향평가서 초안에는 다수의 동굴지질을 조사하고도, 예정지 내에 소수(8곳)의 숨골만 분포하고 있는 것으로 보고했으며, 소수의 숨골은 되메우기로 막으면 된다는 결론을 내렸다.

제주제2공항강행저지비상도민회의는 숨골을 모두 막을 경우 성산을 전체 지역의 물난리를 경고하고 있다. 또한 2020년 4월 도민



회의는 조사 결과 2019년 61곳, 2020년 동굴, 숨골 조사에서 75곳이 추가조사되어 총 136곳을 발견했다. 이는 국토부의 조사 결과와 큰 차이가 있다.

동굴, 숨골에 대한 부실조사는 지하수고갈, 홍수 피해 발생 등 많은 문제를 발생시킬 수 있다. 동굴, 숨골에 대한 정밀하고, 정확한 조사가 필요한 이유다.

쟁점4) 우리가 지켜야할 것들

→ 법정보호종 남방큰돌고래와 연산호, 맹꽂이 그리고 철새

한국환경정책평가연구원(KEI)은 국토부의 제주제2공항 사업에 대해 입지 타당성이 매우 낮은 계획이라며, 법정보호종의 서식역이자 철새도래지 보전을 위한 노력, 항공기-조류 충돌 예방 등을 고려해 입지 대안 검토를 요청했으나 반영되지 않았다는 의견을 밝힌 바 있다.

오래전부터 동남아의 더위와 시베리아의 추위를 피해 여름과 겨울, 제주에 머무르는 철새들의 동지와 이동 경로는 처음부터 공항 건설의 고려 대상이 아니었다. 하도리, 종달리, 오조리 습지와 성산을 연안에서는 저어새, 매, 물수리, 노랑부리저어새 등 법정 보호종이자 멸종위기종을 어렵지 않게 확인할 수 있다. 갈매기와 오리 때도 상공을 일시에 날아오르곤 한다. 새들은 성산 앞바다 해안과 내륙 습지, 농경지를 오가며 ‘단일 생태권’을 이룬다. 이 곳에 공항이 건설된다면, 다양한 생물과 공존하며 균형을 이루던 철새들의 생태계를 단절시킬 것이다.

철새뿐만이 아니다. 제주 바다에는 국제적 보호종이자 국내 해양보호생물인 남방큰돌고래 120여 마리가 살고 있다. 2007년부터 2016년까지 제주 전역에서 보이던 돌고래들이 2016년 이후 분포 권역이

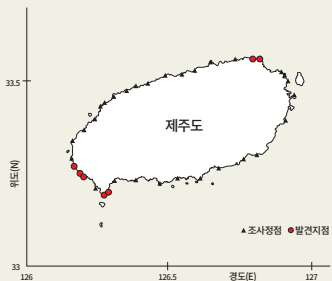
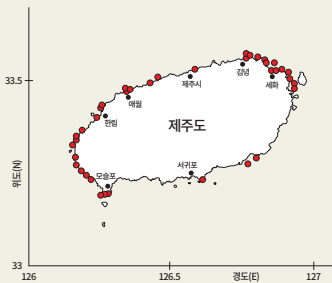
대정과 구좌, 성산쪽으로 완전히 축소되었다. 성산 일출봉 아래의 바닷속 산호 정원은 도화돔, 주걱치, 자리돔의 안식처이자 푸른 바다거북이 머무는 공간이기도 하다.

연안 난개발과 오염으로 제주의 본 모습이 조금씩 사라져가고 있지만, 성산은 여전히 다양한 생물종과 서식 환경이 건강하게 유지되고 있다.



갈대밭 위를 날아오는 철새들. 사진 출처: 이매진피스 신주희

제주 남방큰돌고래 분포 권역의 변화



성산 연안 바다에 각종 보호종인 고래와 산호, 맹꽁이와 철새들이 산다는 것은 엄청난 가치이자 귀한 자산이다.

성산 바다가 살아있다는 증거이기도 하다.

우리가 지켜야 할 것은 무엇일까?

출처: 김현우·손호선
<제주 남방큰돌고래 출현 현황과 변화>



“우리집에 공항이
들어선다는 걸
TV 뉴스를 보고 나서
알았습니다.”

- 난산리 주민



쟁점5) 주민의견 충분히 수렴했다? → 국토부의 일방 통행

2016년 제주도는 기존에 수립된 성장일변도의 계획과 적합성을 평가하고 향후 100년 이후에도 일관되게 유지될 미래비전을 찾는 작업을 수행하였다. 시시각각 변화하는 대외환경에서 반드시 지켜야 할 핵심 가치를 구별해 제주의 미래를 약속하는 방향성을 찾자는 것이었다.

2016년 제시된 제주미래비전에는 자연과 함께 번영하는 지속가능한 청정 제주 만들기를 위한 원칙을 제시하고 있다.

- **원칙 1.** 도민이 지켜야 한다고 공감대가 형성된 환경자원을 훼손하거나, 제주의 환경자원 총량을 축소시키는 행위는 어떠한 경우에도 불허한다.
- **원칙 2.** 해안변과 종산간의 가치가 사유화, 경관훼손, 생태계 파괴 등 각종 이슈로 인해 저하되지 않도록 종합적, 체계적으로 관리한다.
- **원칙 3.** 과다한 환경부하를 발생시키는 행위에 대해서는 원인자 부담 원칙에 입각하여 강력한 제재 조치를 취한다.
- **원칙 4.** 핵심 환경자원인 지하수, 농지의 기능과 가치가 훼손되지 않도록 엄격히 관리한다.

첫번째 원칙으로 도민이 지켜야 한다고 공감대가 형성된 자연환경을 훼손하거나, 제주의 환경자원 총량을 축소시키는 행위는 어떠한 경우에도 불허한다고 했지만, 제주제2공항 건설 사업에 대해서는 유명무실할 뿐이다.

성산 주민도 모르는 사업 내용, 국토부가 말하는 주민은 대체 누구일까?

2015년 11월 10일 ‘제주공항 인프라 확충 사전타당성 검토 용역 최종 발표 보고회’에서 제2공항 건설과 성산 입지가 함께 발표되었다. 언론을 통해 알려지기까지 지역 주민들에게는 아무런 정보도 주어지지 않았다. 제주제2공항 수용 부지는 수산, 온평, 난산, 고성, 신산 5개 마을에 달한다. 면적의 76%를 차지하는 온평리 주민들은 공항 건설과 개항에 따르는 소음 등의 환경 문제의 피해자가 되었지만, 일체 협의는 없었다.

국토부의 반복적인 대담

“협의 중이다”

“전문가가 상세히 검토했다”

“주민의 의견을 충분히 수렴했다”

FACT?



국토부가 폐기했다가 뒤늦게 공개한
제주제2공항 사전타당성 용역 중
파리공항공단엔지니어링(ADP)보고서:

은폐 의혹

“기존 제주공항의 남북활주로 등을 활용하면 연간
4500만 명을 수용할 수 있다”



한국환경정책평가연구원(KEI)의 전략환경영향평가
서 분안에 대한 검토의견:

기관 검토의견 무시

- 조류충돌 가능성 고려한 입지 대안 검토 요청하
였으나 반영되지 않았음
- 항공기 소음 피해 예방 가능한 방안 검토 요청하
였으나 반영되지 않았음



국토부,
한 달 만에 전략환경영향평가서 보완서 제출

전략환경영향평가서 거짓, 부실 논란

“보완해야 할 내용은 ‘입지 적정성과 주민 수용성 확
보를 위한 갈등관리 방안, 동굴 조사 계획, 해양 포유
류의 조사와 대책 마련, 입지 대안’이었다. 한 달 동
안 수행이 불가능한 내용이다. 국토부가 나서서 불
신을 키우고 있다”

정보 비공개, 거부



- 비공개
- 전략환경영향평가와 관련된 검토, 협의 내용
- 토지 수용 당사자인 지역주민의 정보 공개 요구



- 무시
- 지역주민과 제주도가 함께 참여하는 민관합동
조사 요구

KEI가 제시한 주민 갈등 관리 방안

제주제2공항건설사업 전략환경영향평가서 개발기본계획 본안에 대한 KEI 검토의견

갈등 관리 방안

제주제2공항 건설사업과 관련하여 사회적 갈등으로 발전하는 양상을 보이고 있으므로 갈등을 관리할 수 있는 방안을 마련하여야 함
따라서 아래 내용을 참고한 갈등 관리 방안을 마련하여 주민 수용성을 우선적으로 확보하여야 함

- 추진 내용 공개
- 민관 합동 조사로 신뢰성 확보
- 다양한 이해당사자 협의체 구성
- 제주제2공항 추진 관련 주요 내용 공개
- 민관 합동 조사로 조사결과의 신뢰성 확보
- 제2공항 관련 이해당사자 간 역할관계 조사
- 주민, 시민단체를 포함한 다양한 이해당사자 협의체 구성 및 참여범위, 역할, 수행방법 등 구체적인 내용 마련
- 협의체의 원만한 구성과 갈등 조정을 위한 갈등조정협의회 구성

※ 이해당사자의 반대로 협의체 구성이 어려운 경우 공론화 위원회 혹은 갈등조정협의회 등의 이해당사자 수용성 확보 방안을 마련하여 입지 선정과 관련된 이해당사자 합의를 우선적으로 확보하여야 함

제주제2공항 건설은
제주만의
문제가 아니라
우리 모두의 문제다



제주제2공항
백지화전국행동을
출범하며

‘우리는 요구합니다’

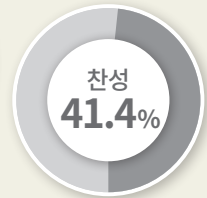
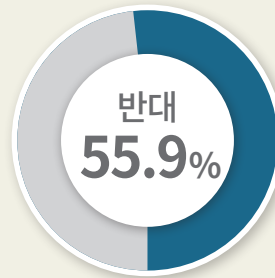
제2공항 건설 문제는 제주 사회의 가장 뜨거운 쟁점이고, 도민들 내부에서도 갈등과 대립이 이어진 현안이었다.

문재인 대통령은 ‘2019년 국민과의 대화, 국민이 묻는다’에서 ‘정부는 도민들이 어떤 선택을 하든지 적극 지원한다는 방침을 갖고 있다’고 밝혔으며 송재호 대통령직속 국가균형발전위원회 위원장은 김태석 도의회 의장과 나눈 면담에서 (2019.11) ‘국책사업이기 때문에 국토부가 추진을 하더라도 공론조사 결과가 그렇지 않다면 충분히 참조해서 선회하지 않겠느냐’며 도민 의견 존중의사를 거듭 밝혔다. 국회는 ‘제2공항을 추진함에 도민 갈등 해소를 위해 도민 의견이 충분히 반영되도록 노력하고 이를 고려해 예산을 집행한다’고 예산을 통과시키며 부대 조건을 달았다.

2020년 1월 21일 발표된 제주지역 시민사회단체가 도민을 대상으로 진행한 제2공항 건설 여론조사에 따르면 반대 여론이 우세한 것으로 나타났다. 이 조사는 제주지역 19세 이상 성인남녀 1,015명을 대상으로 실시했으며, 조사 결과 제주제2공항 건설에 반대한다는 응답자가 55.9%로, 찬성 41.4%보다 14.5% 높게 나



제주제2공항 건설 여론조사



타났다. 공항 확충 필요성을 묻는 질문에 응답자 중 80.3%가 ‘필요하다’고 답했다. ‘필요하지 않다’는 응답은 17.6%에 그쳤다. 공항 시설을 확충하는 대안 중 가장 적절한 것을 꼽는 질문에는 ‘현 제주공항 확장’이 58.2%로 가장 높은 응답률을 보였으며, 이어 ‘제2공항 건설’ 34.6%, ‘잘 모르겠다’ 7.2% 등의 순이었다.



기후위기 시대, 탄소 배출하는 공항건설은 이제 그만!

영국 히드로 공항 제3활주로 건설 사업에 제동이 걸렸다. 지난 2월 27일, 영국 항소법원은 히드로 공항의 제3활주로 건설 계획이 파리협정에 따른 정부의 온실가스 배출감축 의무를 위반하기 때문에 위법하다고 판결했다. 이 판결은 파리협정에 따른 책무를 근거로 공항 확장 사업을 막았다는 점에서 큰 의미가 있다.

2018년 기후변화에 관한 정부간협의체(IPCC)가 발간한 '1.5도 보고서'에 따르면 각국이 제출한 국가별 감축목표를 이행하더라도 현재 속도대로라면 2030년~2052년 사이 지구 평균 기온 상승폭은 1.5도를 초과한다. 기후위기의 파국적 상황이 도래할 것이라는 전망이다. 이것을 막기 위해서라도 지금보다 실질적이고 담대한 조치들이 필요하다.

온실가스 다배출 국가인 한국은 기후약당 국가로 분류된다.

경제성장과 일자리 창출을 내세우는 인프라 건설 계획은 탄소배출을 저감하거나 기후위기와 재난을 대비하기 위한 내용은 찾아보기 어렵다. 항공산업은 대표적인 탄소 과다배출 업종이다. 기후위기 시대 파국을 막기 위해서라도 새로운 공항 건설이 아닌 기존 공항 활용이나 수요관리 측면으로 발상을 전환해야 한다.



※ 파리협정이란?

기존 교토의정서에는 선진 38개국에만 온실가스 배출 감축 의무를 부과하였지만, 2015년 한국을 포함 195개국 이 체결한 파리협정에서는 온실가스 배출 감축 의무가 모든 체결국으로 확대되었다. 지구 기온 상승폭을 산업화 이전과 비교해 1.5도까지 제한하도록 노력하는 것을 장기목표로 한다.

제주다움을 지키는 실천 방법!



1. 소책자 건네주기

제주제2공항의 진실을 완전정복할 수 있는 이 책자를 가까운 사람들에게 알리고 나눠주세요.

2. 제주제2공항 건설 반대 활동 소식에 관심 갖기

제주제2공항 건설 반대 활동 소식을 페이스북을 통해 확인해주세요!

제주제2공항강행저지비상도민회의:

www.facebook.com/NoJeju2ndAirport/

제주제2공항백지화전국행동:

www.facebook.com/jejuactivist/

3. 제주다움을 보전하는 시민단체에 힘 실어주기

후원으로 제주제2공항백지화행동에 힘을 실어주세요.
당신의 후원이 제주의 미래를 지킬 수 있습니다.

제주제2공항건설을 막고 제주다움을 지키기 위한 활동을 후원해 주세요!



제주제2공항백지화전국행동은

제주제2공항 건설을 막기 위해 전국 290개
시민사회단체가 모여 2019년 11월 출범했습니다.
연대와 협력을 통해 제주다움을 지켜갑니다.

제주제2공항강행저지비상도민회의는

제주도 90여개 시민사회단체가
제주제2공항 건설을 막기 위해 2019년 8월 출범했습니다.
지역사회와 현장에서 제주의 미래를 지켜갑니다.

제주제2공항백지화전국행동

후원계좌 : 하나은행 187-910005-02504 (사)녹색연합

문의 : 070-7438-8506

※기부금영수증 발급 가능합니다.