

대전 생태네트워크를 훼손하는 관통도로 건설의 문제점과 대안

김종남 / 대전환경운동연합 사무처장

1. 들어가며

서남부생활권 개발이 시작되면서 많은 문제들이 드러나고 있다. 서남부와 다른 지역을 연결하는 교통처리문제부터 그 지역에서 발생할 폐기물처리와 에너지 공급, 생활하수처리 등 환경기초시설과 학교신설문제 등등 대전시 계획대로라면 20만 인구가 이주하게 될 서남부권 개발이 수많은 논란을 불러일으키고 있다.

20년 전 같으면 관료들과 전문가, 사업시행자들의 손에서 모두 끝났을 일이다. 개발구상부터 구체적인 계획, 시행까지 소위 시민들에 의한 간섭이나 비판적 검토는 전혀 불가능했다. 정보도 없고, 참여도 배제됐고, 무엇보다 도시계획이라는 전문성이 평범한 상식에 기초한 일반시민의 간섭에 의해 틀어져선 안된다는 엘리트의식이 지배적인 공간이었기 때문이다.

그런데 20년 전이라면 모를까 지금은 2020년을 바라보는 개방사회, 민주사회, 지식

사회다. 평범한 시민의 상식에 기초하여 도시계획을 바라보고, 시민의 관점을 투입하여 개선이 필요한 것은 바꾸는 것이 나중에 겪을 낭패와 낭비와 비효율을 줄이고 지속가능한 도시를 만드는 것이 아닐까?

이와 같은 관점에서 바라볼 때 서남부 신시가지 개발규모나 서남부권과 대전 원도심을 잇는 월평공원(도솔산) 관통도로는 단연 재검토가 필요한 사안이다. 2020년 대전의 미래예측에 상당한 오류가 있고, 지속가능한 토지이용의 관점에서 지극히 벗어나 있으며, 현재는 물론 미래에도 한정된 자원의 지역간 불균등 배분을 심화할 일이기 때문이다.

더구나 대전 최고의 보전가치를 가진 생태섬, 서남지역 생태네트워크의 중심에 서 있는 갑천과 월평공원의 위치, 그리고 가장 넓은 지역의 시민들이 애용하는 커뮤니티 공간이 월평공원임을 상기한다면 관통도로 자체의 필요성

에 대한 재논의와 미래지향적인 대안 접근은 우리 모두가 결코 피해선 안될 사회적 과제이다.

II. 월평공원, 갑천 보전의 당위성

1. 대전 도심 최고의 자연생태계이자 대전 생태 네트워크의 중심거점

2004년 대전시의 자연환경보전계획 수립을 위한 학술용역 과정에서 월평공원과 갑천 자연하천 구간의 생태적 가치에 대한 논의가 활발했다. 조사에 참여했던 대전의 생태학자들은 물론이고 우리 환경단체들은 자연생태보전 지역 지정가치가 충분한 곳으로 정밀조사가 필요하다고 주장했지만 대전시가 이 지역을 조사 대상에 포함시키지 않아 공식적 조사는 이뤄지지 않았다. 그런데 1998년 갑천우안도시고속화도로 건설반대운동 과정에서 확인된 월평공원과 갑천 생태계 조사 자료나 2006년 대전충남녹색연합이 조사한 자료에 의하면 월평공원과 갑천 일대는 생물 종 수나 생태계 보전현황이 자연생태보전지역으로 지정되고도 남을 만큼 풍부하다.

월평공원은 서측 갑천을 제외하고는 대부분 개발된 지역에 둘러싸여 생태계가 고립된 지역이지만 1천여 종의 생물 종이 확인되고 그 중 멸종위기에 있거나 희귀해서 반드시 보호해야 할 희귀 동·식물이 20여종에 이르는 생태계가 매우 건강한 지역이다. 멸종위기의 천연

기념물인 수달과 삿, 미호종개가 서식하며, 한국과 일본에서만 자라는 식충식물 이삭귀개가 금정골 계곡하류부에 집단적으로 살고 있다. 늦반딧불이와 명주잠자리, 흰목물떼새, 새매, 개구리매, 맹꽁이 등 대전의 생태공원인 식창산에서도 볼 수 없는 희귀종들이 다양하게 서식하고 있는 우수한 생태지역이다. 또한, 월평공원은 대전 서남부 외곽의 구봉산과 우성이산, 계룡산으로 이어지는 녹지 축과 갑천 하천 축을 연결하는 중간지점에서 생태거점을 형성하고 있어 대전 서남지역 생태 축의 허리가 되는 곳이다.

이처럼 중요한 생태계를 보전해야 할 책임은 자연환경보전법에 의해 대전시에 있으며 대전시민은 대전시가 의무를 이행하게 해야 할 권리와 책임이 있다. 월평공원과 갑천 생태계를 훼손하는 것은 대전의 생태적 지속가능성을 위협하고 대전도심의 상징적 생태거점을 파괴하는 것으로 결코 용납될 수 없다.

2 대규모 서남부권 개발의 생태적 지속 가능성을 지킬 마지노선

123만평 정도의 작은 규모인 월평공원은 동북부 지역의 개발로 생태적 압박을 받았지만 서남부권의 농경지와 자연녹지가 존치되어 그나마 명맥을 유지할 수 있었다. 그러나 2011년까지 6만5천명의 주민이 거주하게 되는 서남

부권 개발로 이들 농경지와 자연녹지가 대부분 도시지역으로 전환됨에 따라 야생동물의 먹이 공급 및 휴식처 기능이 축소됨으로써 갑천과 월평공원에서 서식하는 야생동물의 서식환경이 급속하게 악화될 것으로 예측된다.

이처럼 서남부권 개발에 따라 대전도심의 생태적 다양성과 생물종 감소, 생태거점의 위축과 네트워크 단절 등이 우려되기 때문에 갑천과 월평공원, 도안공원 등 주변생태계의 환경영향을 최소화할 대책마련이 매우 시급하다. 그러나 대전시는 서남부권 개발면적에서 제외된 농경지에 25만평 정도의 호수공원(이도)을 축소하고 도시공원화한다는 방침을 조성하는 계획 정도로 서남부 개발의 환경문제를 덮으려 했다.

대규모 개발자체가 큰 위협요소이지만 월평공원과 갑천 생태계에 직접적 영향을 미치는 문제는 월평공원 관통도로 건설이다. 이 도로는 갑천과 월평공원의 생태계 파괴는 물론 소음, 먼지 등 대기오염원이 대거 늘어나 정림동에서 월평동에 이르는 서구 기성 도심의 환경문제를 악화시킬 것으로 예측된다.

따라서 서남부권 개발에 대응하여 개발지역 내부는 물론 지척에 있는 갑천과 월평공원의 생태계 위협요소를 제거하는 것은 물론 주변 지역 주민들에게 미칠 환경영향을 악화시키지 않는 방안을 찾아야 한다.

서남부권의 개발영향을 줄이는 방안으로서 현재 호수공원부지로 돼있는 잔여농경지를 모두 습지생태공원으로 조성하여 월평공원과 갑천 생태계의 위축을 방어하고, 관통도로 건설 계획은 백지화하여 서남부 개발이 주변의 자연생태계는 물론 도솔산을 사이에 두고 남과 북 지역주민에게 불평등한 대우를 고착화시키지 않도록 해야 한다.

3. 대전의 생물 종 다양성 확보 위해 유 지해야 할 육상 및 습지생태계

지구상에서 하루 3종에서 300종의 생물 종이 사라지고 있다. 광역도시의 한가운데에 위치하여 최소 1천종의 생물 종이 서식하고 20여종의 희귀 동·식물을 갖고 있는 월평공원과 갑천은 육상생태계나 자연하천 모두 생태보전 지역으로 지정돼야 마땅한 곳이다. 도시지역으로 생물종 다양성의 측면에서 내세울 것이 없는 대전시가 가장 훌륭한 생물서식처이자 대전 생태 네트워크의 핵심 거점인 월평공원과 갑천 자연하천의 생태계를 위협하는 개발을 강행하는 것은 대전 시민과 미래의 대전을 위한 자연환경보전의 책임을 망각하고 소수에게 이익이 전취되는 불공정한 개발사업에 앞장서는 것과 다르지 않다.

희귀종, 멸종위기종, 보호종 등 보전가치가 매우 높은 생물 종이 20여 종에 이르고 이들

야생 동·식물은 환경변화에 민감하여 멸종 위기에 처할 수 있다는 점을 감안한다면 월평공원과 갑천의 주요 생태계를 광범위하게 훼손하는 도로건설을 강행해서는 안된다. 자연의 힘으로 대전에서 명맥을 유지해온 미호종개를 갑천에서 영원히 볼 수 없게 만드는 일이 월평공원을 관통하고 갑천을 횡단하는 동서로 연결 사업이다.

4. 미래세대의 자연학습장으로 활용 가능한 유일한 지역

생태교육, 환경체험교육이 매우 중요한 어린이 환경교육으로 자리잡고 있다. 학교교육에서는 물론이고 사설교육기관까지 수준높은 생태교육을 개발하고 시행하는 중이다. 도시에서 나고 자라는 어린이들의 생태적 감수성을 기르고 자연과 함께 풍요로운 삶을 배우는 생태학습은 잘 보전된 자연생태계가 있어야 가능하다.

이러한 자연생태교육의 산교육장이 바로 월평공원과 갑천이다. 환경단체는 물론 학교환경교육에 필요한 교실이 되고 교육자가 되고 있다. 대전 도심 안에서 유일하게 자연을 있는 그대로 보고 느끼고 배울 수 있는 곳, 다양한 생물 종들을 어디서나 만날 수 있는 곳이 월평공원 관통도로가 지나가는 곳이다. 이곳은 도가 날 자리가 아니라 대전의 미래를 열어갈 어린이들과 대전 시민들을 위하여 자연생태교육

관이 들어서야 할 자리이다.

5. 월평공원 인근 원도심 주민들의 안식처이자 커뮤니티 공간

정림동에서 월평동에 걸쳐 있는 월평공원엔 하루 수백명의 주민들이 찾아온다. 아침부터 저녁까지 건강을 위해, 휴식을 위해, 자연과 호흡하기 위해 이곳을 찾는 시민들이 줄을 잇는다. 걷기도 하고 자전거를 타고 오기도 한다. 월평동에서 정림동에 이르기까지 근처에 사는 주민들은 매일 같이 도솔산에 오르고 갑천을 따라 걷는다. 이곳이 살아있어 주민들은 건강하다. 월평공원이 만들어주는 것은 맑은 공기와 새소리, 맑은 물만이 아니다. 맑은 정신과 건강한 몸을 주민들에게 선사한다.

그러나 관통도로 건설이 추진되면서 주민들은 조용하고 쾌적했던 마을이 시끄럽고, 공기가 더러워지고, 살기가 복잡해질 것을 우려하고 있다. 집값이 떨어지고 교통사고 위험이 커지고 건강이 나빠질 것이라고 생각하고 있다. 생태적으로나 지역적으로 전혀 긍정적이지 않은 일을 오직 대전시민이 좋은 일이라고 강변하고 있다.

월평공원 관통도로는 서남부지역을 위한다는 명목으로 월평공원과 갑천 생태계를 희생하는 데서 그치지 않고 서구 원도심지역 주민들의 건강과 쾌적한 주거환경을 희생시키는 지역

간불균형을 촉진하는 구시대적 개발사업이다.

III. 동서 관통도로 건설의 문제점

1. 서남부권과 구도심을 연결하는 간선 도로 개설 필요성의 오류

신도시 개발에 따른 도로계획은 기존의 도로용량으로는 신규 택지와 원래의 도심간 원활한 교통흐름을 보장할 수 없다는 전제 아래 계획인구에 해당하는 교통수요 발생량을 예측하고 그것을 처리하기 위한 대책으로 만들어진다.

도로계획이 오류를 범하지 않기 위해서는 교통수요 발생량과 이들 증가된 교통량이 어느 축으로 움직이는가를 정확하게 예측해야 한다. 그러나 서남부 생활권 개발계획에 대한 대전시의 교통수요 예측과 서남부 주민의 주 통행 방향에 대한 분석은 매우 엉성하고 중요한 분석이 생략된 가운데 사회경제적 비용에 대해서는 매우 과장된 숫자를 사용하는 등 기만적이기까지 하다.

대전시는 서남부 개발계획의 목표인구가 20만명으로 교통체계상 서남부권과 원도심을 연결하는 관통도로가 불가피하다고 주장한다. 그러나 현재 확정된 서남부권 개발계획은 2011년을 목표연도로 2만3천 세대에 6만5천 명이 거주하는 택지개발 사업이다. 학하, 덕명 지구를 포함한다 하더라도 3만6천세대 10만6천명에 불과하다.

나아가 3만6천세대가 늘어남에 따라 2020년 계룡로와 계백로의 교통량이 각각 49,276대와 25,513대 증가(합계 74,789대)하는 것으로 예측하였고, 이들 교통량이 거의 전량(72,527대) 동서로 흡수되어 두 간선도로의 교통량이 줄어들 것이라는 다소 비합리적인 주장을 하고 있다. 그러나 이 예측과 분석이 과연 옳은가?

1) 미래예측과 불일치하는 광역교통계획, 동서로 교통량 예측 과다

대전시는 대부분 도시계획에서 2020년의 인구규모를 210만명, 차량보유대수 70만대라는 장기전망에 근거해 분야별 세부계획을 수립한다. 광역교통계획 역시 이러한 장기전망을 그대로 받아들여 만들었다. 그러나 2005년을 기준연도로 만든 대전도시기본계획은 거대도시비전에 경도돼 대전시의 현실 인구변화추이를 적절하게 담아내지 못함으로써 도로계획의 기본인 교통수요예측에서 심각한 오류를 범하고 있다. 대전시의 출생률, 인구구성비 등 인구변화추이와는 현저한 차이가 있는 인구지표를 사용함으로써 과잉 도로공급의 정책문제를 유발할 가능성이 큰 것이다.

인구예측의 오류를 분명하게 밝혀주는 최근의 통계청 자료가 있다. 통계청 발표에 따르면 대전의 인구는 2006년 말 현재 147만5961

명이고, 2010년 151만5천명, 2020년 158만3천명, 2030년 160만7천명으로 변화될 것으로 예측돼 있다. 대전시의 정책목표인구인 210만 명보다 무려 50만명이 부족하다. 대전시의 도시계획상 인구지표가 전면 수정돼야 함을 보여주는 결과이다. 더 나아가 2030년의 대전시는 노인인구가 21.5%로 초고령사회로 진입할 예정이어서 <자기용 승용차에 의한 도시이동>이라는 현재의 통행패턴이 변화될 수 있음을 암시한다. 광역교통계획의 현실을 반영한 수정이 불가피하다는 것을 단숨에 알 수 있다.

동서 관통도로의 교통수요 예측은 난센스에 가깝다. 서남부와 덕명·학하지구에 3만6천세대가 유입되어 계룡로와 계백로의 통행량이 2020년 7만5천대 수준으로 늘어난다고 치자. 그중 7만2천대 분량이 동서로를 통해 원도심으로 이동할 것이라는 예측은 관통도로를 만들기 위해 숫자를 조작한 것이라고밖에 볼 수가 없다. 유입세대에 차량대수를 곱하여 산정한 통행발생량을 통행방향과 일치시켜 월평공원 관통도로의 교통수요로 주장하는 것은 논리상 맞지 않으며 어불성설이다.

2) 서남부권 입주민의 통행목적 및 통행방향 예측의 허점

서남부권의 늘어난 교통량이 계룡로와 계백로로 움직일 것이라는 예측은 서남부권 입주

예정자의 계층성분을 대전시가 제대로 예측하지 못하고 있음을 보여준다. 서남부권의 분양가가 타 지역보다 월등하게 높을 것이 예측되는데다 분양가에 전가되는 월평공원 관통도로, 단지내 도로망 및 폐기물 소각장, 에너지공급 시설, 하수처리장 등 각종 환경기초시설, 공원 조성 등 기반시설 조성비용이 수천억원에 달해 분양가를 더욱 상승시킬 것으로 보인다.

이는 서남부권에 주택을 분양받을 경제능력이 있고 지불의사가 있는 실수요자가 누구이며 현재 어디에 있는가를 판단함에 있어 중요한 자료가 된다. 대전 최고의 분양가를 자랑할, 평당 분양가가 1천만원을 호기할 서남부권의 실수요자는 둔산 신도심과 유성, 대덕지역일 것이라는 예측이 가능하고, 이들 실수요자의 직장과 학교 등을 고려할 때 서남부권 입주자의 통행방향은 대부분 둔산 및 대덕지역일 것이라는 결론에 도달한다. 서남부권 개발에 따른 교통량이 계룡로와 계백로 축을 따라서 원도심으로 움직이는 것이 아니라 한밭대로와 갑천고속화도로, 대학로, 금병로 등 남북축이 주된 교통동선이 될 것이라는 말이다.

한편, 원도심에서 서남부지역을 통해 논산과 공주 등 외곽으로 나가는 차량수요가 많다고 하나 원도심에서 주변도시로 가는 길은 동서로보다는 오히려 주요 결절점에서 진출입이 가능한 대전외곽순환도로망이나 한밭대로, 둔

산대로, 갑천고속화도로 등 교통처리가 우수한 간선도로망이 잘 만들어져 있어 원도심 주민들이 동서로를 통해 논산과 공주로 가는 일은 극히 제한적이라는 것이다. 서남부 입주민의 경우에도 마찬가지로 외부 접근은 서남부 지역에 존재하는 외곽도로망(호남고속도로, 국도32호선 등)을 이용하지 굳이 복잡한 원도심을 거쳐 대전IC로 갈 일이 없고, 쇼핑, 방문 등 생활상의 이유로 원도심 접근수요가 많지 않기 때문에 동서로 이용교통량은 실제로는 대전시가 예측한 것과는 상당히 다르게 나타날 수밖에 없다.

결과적으로 교통소통효과가 불확실하고, 경제성도 없으며, 2천억원의 건설비용이 수혜자(서남부권 1단계 입주자)에게 전가되는 도로를 반드시 만들어야 할 이유는 굳이 없는 것이다.

3) 안골네거리와 배재로의 교통량은 이미 한계 상황

서남부권 1단계와 덕명 학하지구의 차량증가분이 계룡로와 계백로로 집중될 것이라는 대전시의 주장을 신뢰하지 않지만 백번 양보하여 계룡로와 계백로에 차량이 몰려 동서로에 72,527대가 몰려든다고 가정할 경우 이는 곧 바로 안골네거리를 비롯한 내동지역과 배재로, 계룡네거리, 대덕대로의 교통재앙을 가져오는 일임을 상기해야 할 것이다.

아침 저녁 출퇴근 시간에는 거대한 주차장

이 되는 곳이 바로 배재로다. 대덕대로에서 진입한 차량이 계룡네거리에서 내동 안골네거리를 거쳐 배재대, 정림동에 이르는 배재로는 현재 수준에서도 하루 4만대에 육박하는 혼잡도로로 동서로에 집중된 차량들이 안골네거리와 연결될 경우 배재로, 대덕대로의 교통상황은 최악의 상태로 내몰릴 것이다.

출·퇴근시 이 도로의 혼잡도는 극심해서 대기오염도가 대전 최고를 기록할 정도인데 7만대의 차량이 동서로를 통해 내동-도마동-갈마동 지역으로 진입할 경우 이 일대의 차량혼잡과 대기오염도는 대전시가 주장한 대기개선효과나 에너지 절감비용 효과를 거의 상쇄하고도 남을 만큼의 문제를 배재로와 내동, 변동, 도마동, 갈마동 지역에서 일으킬 가능성이 크다.

4) 경제적, 환경적 비용 산정의 비과학성

서남부지역 입주민의 통행목적이나 주 통행로에 대한 예측이 잘못된 상황에서 계룡로와 계백로를 우회하는 차량비용을 산정한 경제적 측면의 비용계산은 늘어날 차량수와 지체시간을 단순 대입하여 산술적으로 계산해낸 것인데 이는 전혀 과학적이지도 않고 설득력도 없다. 계룡로와 계백로에서 줄어든 비용이 배재로와 한밭대로, 대학로 등 다른 도로에서 늘어난다면 이 비용산출은 영타리일 것이며 그 차이를 반영하지 않은 비용편익 계산은 전혀 쓸모가

없는 숫자늘음에 불과할 것이다.

대기오염 저감효과 분석은 비합리적 수준이 아니라 거짓말에 가깝다. 지난 10년간 대전의 대기상황은 갈수록 악화되고 있으며 교통량 예측의 목표연도인 2020년 대전의 대기 질은 늘어난 자동차와 신항 주거·상업지역 때문에 이산화탄소는 물론 이산화질소와 미세먼지가 지속적으로 늘어날 것으로 예측되는데 대기오염을 줄이기 위한 특단의 대책도 아닌 도심 내로 자동차를 끌어들이는 도로연결 사업으로 20%의 대기오염 저감효과가 생길 것이라는 주장은 설득력이 전혀 없으며 허황되기까지 하다.

특히, 대전 대기오염의 주된 원인이 자동차인 점을 감안한다면 자동차가 늘어나고 이동환경이 동서남북으로 확대되는 서남부권 개발과 동서 관통도로 연결로 대전의 대기오염이 개선되는 일은 결코 없으며, 계백로와 계룡로에서 혹시나 대전시 주장대로 대기개선효과가 있다 하더라도 안골네거리와 배재로, 동서로에서 늘어나는 오염이 그를 상쇄할 것이라는 점을 대전시는 깨달아야 한다.

위와 같은 허점투성이 비용편익분석이 최소한의 합리성과 설득력을 가지려면 도로건설과 관련한 생태적 훼손면적 및 그 가치와 도로건설에 따른 통행개선효과를 세세하게 분석하고 비교함으로써 비교우위를 판단할 수 있게 해야 할 것이다.

2 친환경도로 건설주장의 허구성

대전시가 주장하는 친환경도로 건설은 전체 1.82km 중 최소한의 구간에서 환경피해를 줄이는 노력을 한다는 뜻이지 실제 친환경 관점에서 도로를 건설하는 것이 아님을 분명히 밝혀둔다.

왜냐하면 월평공원과 갑천의 자연하천 구간을 포함한 가수원교-만년교 구간의 숲과 하천생태계는 서식하는 생물 종 수나 서식환경, 보전상태 등 양과 질 양 측면에서 매우 우수하여 보전가치가 크지만 가운데를 종단하는 관통도로가 건설됨으로써 월평공원과 갑천의 우수생태계를 치명적으로 훼손하기 때문이다. 더구나 관통도로가 통과하는 구간이 월평공원과 갑천에서 가장 생태계가 양호하고 멸종위기의 희귀 동·식물이 다수 서식하는 야생동물보호구역, 녹지자연도 8등급지역, 금정골 계곡생태계라는 점에서 친환경도로라는 표현은 결코 적절치 않다.

대전시의 설계에 따르면, 관통도로는 월평공원 정상부에서 600미터만 터널로 관통하고 나머지는 사면절개와 성토, 교량으로 건너갈 예정인데 이 구간에서 심각한 생태계 파괴가 이뤄진다. 월평공원의 금정골에는 멸종위기 종에서부터 국제보호종인 희귀동식물 20여종이 계곡습지를 비롯한 산지에서 넓게 서식하고 있으며, 금정골과 갑천 합류부에는 미호천에서

사라진 미호종개가 수년째 서식하고 있음이 확인되었다.

관통도로는 이들 희귀 동·식물의 집단서식처를 파괴하고 지속적인 오염원을 유입시킴으로써 월평공원과 갑천의 생물 종 다양성을 급속하게 떨어뜨릴 것이 분명하다.

1) 친환경 도로라고 말하기 부끄러운 노선 설계

갑천을 횡단하는 교량설계에서 일반 교량보다 경간 장을 확대해 유수부에 교각을 설치하지 않는다고 해서 갑천 일대가 그대로 보전되는 것은 아니며, 생태적 가치가 더 큰 월평공원 계곡부와 갑천 합류점을 교각으로 완벽하게 파괴하는 마당에 친환경도로 건설이라는 말을 사용하는 것은 낯 뜨거운 일이 아닐 수 없다.

또, 월평공원 관통도로의 일부구간을 당초 산지절개 도로에서 터널로 변경하여 환경파괴를 줄였으며 터널의 지반고가 높아 터널의 진·출입부에서 절토면이 줄어들다고 주장하지만 터널 진·출입부에서 사면절토가 50미터 이상 광범위하게 일어나고, 터널과 교량 연결부에서 산지의 절토 및 성토가 300미터 이상 이뤄져 월평공원 숲이 상당히 파괴될 것이다. 뿐만 아니라, 최소한 폭 30미터의 터널 두 개가 관통하는 월평공원은 생태적 기능을 상실하게 될 것이며, 터널 진·출입부가 월평공원의 7부 능선인 까닭에 월평공원의 훼손된 산림이

먼 곳에서도 훤히 보여 월평공원 자연경관까지도 심각하게 파괴하게 된다.

특히, 월평공원 정면에 들어서는 대전 최고의 주거환경을 자랑할 서남부지역에서 볼 때 월평공원 정상부가 심각하게 훼손되고 거대한 교량이 튀어나와 월평공원에서 가장 아름다운 구간의 자연경관이 흉물로 변하는 것을 그 어떤 친환경 공법으로도 막을 수 없다.

2) 금정골 계곡생태계를 말살하는 교량건설

도로개설 후 사면복원과 교량연장 시공으로 산림훼손을 최소화한다고 하나 2개의 터널에 의해 훼손된 공원 사면은 외국의 잡초가 무성한 황무지로 변할 것이고, 터널 출구에서 금정골 계곡의 교량으로 이어지는 상당 구간에서 월평공원 사면이 절토 및 성토가 이뤄지게 돼 있다. 뿐만 아니라 월평공원 계곡습지 중 가장 안정되고 희귀동식물 서식처를 보유하고 있는 금정골 계곡이 계곡과 사면 중간에 들어서는 교각에 의해 거의 완벽하게 파괴될 것이다.

금정골 작은 계곡을 채우는 8차선 도로로 금정골 계곡과 갑천 자연하천 구간이 만나는 지역의 생태계 파괴와 생물서식처 파괴를 피할 수 없고, 교량 건설 후 생태복원도 불가능하다고 판단된다. 이런 도로를 놓고 친환경 도로건설이라 어찌 말할 수 있는가?

3) 과도한 개발로 황폐해진 월평공원

대전시는 관통도로 건설 이후 기존 등산로 연결과 체육시설 설치로 월평공원을 이용하는 시민의 편의를 도모하겠다고 한다. 그런데 지금도 월평공원엔 마치 거미줄처럼 너무 많은 등산로가 만들어져 산림훼손과 생태계 파괴가 극심한 상황이다. 등산로의 적절한 통제와 산림관리, 보호지역 설정 등 시민들의 접근 조절을 통해 월평공원의 생태계를 복원해야 한다는 데는 생태전문가나 환경운동가뿐만 아니라 지역주민도 동의하고 있다. 이러한 위기의 생태계에 관통도로를 건설하고 등산로를 확충한다면 월평공원의 생태계는 완벽하게 황폐해질 것이다.

IV. 대전의 생태적 지속성과 시민 삶의 질을 모두 지키는 대안

짧게 말하면 그 대안은 서남부권의 개발규모를 1단계 개발 혹은 그에 준하는 인구 10만 정도에서 재조정하고 서남부 개발에 따른 여타의 개발계획들을 축소하거나 백지화하여 원도심과 신시가지 개발간의 불균형을 바로 잡고, 도시공간의 합리적인 이용과 교통체계의 일대 개혁을 도모함으로써 대전의 생태적 지속가능성을 유지하도록 애쓰는 것이다.

개발이익을 환수해서 필요한 도로를 내고 환경기초시설을 설치하고, 공원을 만들고자 하

는 대전시의 요구가 시민의 입장에서 불필요하다 할 수는 없으나 그 시설이 합당한 것이어야 하고, 규모의 적절성이나 생태환경과의 조화를 유지하며, 민주적이고 투명한 검증과정을 거친 것일 때 시민의 동의와 지지를 받을 수 있을 것이다.

1. 대중교통수단에 의한 시민 통행체계 확립과 승용차 시내주행 불리정책 시행

도시철도-시내버스 이용체계가 완벽하게 짜여진 대중교통 망을 구축하고 대중교통 우선 및 녹색교통체계를 도입하여 승용차 이용자를 대중교통수단으로 유도하는 교통정책을 실행한다. 서남부권 1단계 입주 전 2011년까지 시내 전역이 하나로 통합된 대중교통네트워크를 확립하여 교통문제도 해결하고 에너지, 환경문제도 개선한다.

이를 위해 2006년 대전시가 확정된 대중교통기본계획 즉, 도시철도 1호선과 연계하여 계룡로를 비롯한 8개의 간선도로에 BRT를 도입하고 주요 지점에 환승역을 설치하는 대중교통기본계획을 이행하고 도시철도 1호선 완전개통에 따라 철도와 버스를 시민이 편리하게 이용할 수 있도록 체계적으로 엮고 운영시스템을 통합하여 이용편의를 도모하도록 한다.

반면, 승용차는 시내진입에 따른 교통혼잡료 부과, 불법 주·정차단속 등 불리한 교통정

책을 도입한다. 이러한 대중교통 우선정책, 승용차 억제정책이 확립되면 승용차 이용자의 상당수가 대중교통으로 이동할 것이다. 교통수단 통합운영 및 노선연계의 가능성은 시내버스 준공영제와 도시철도 1호선 개통이후 대중교통 이용객이 20% 정도 증가하고, 유성과 둔산지역의 철도이용자가 급증한 것에서 그 가능성을 충분히 확인할 수 있다.

2) 도시 불균형을 바로잡기 위해 서남부 개발 규모 축소 조정

최근 대전시와 정부에 의해 발표된 인구자료는 대전의 도시계획이 변경되어야 하는 근거가 된다. 도시성장론에 근거해 만들어진 과거의 도시계획에서 대전의 계획인구는 2020년에 210만명으로 기술돼 있는데 이 추정치는 현실적인 인구변화(출생률 1%, 노인인구비율 20%대 초고령사회 진입 등)를 반영하지 않은 채 현재까지도 각종 신도심 개발과 도로 등을 건설하는 기본자료로 활용되고 있다.

그러나 통계청 인구추계자료는 2020년 대전의 인구를 158만3천명, 2030년 160만7천명으로 예측해 지속적인 인구증가를 예상하고 신규 택지와 주택을 다량 공급하는 기존의 도시정책이 변경되어야 하는 이유를 말해주고 있다.

이런 상황에서 대덕구 인구규모(21만명)의 자치구 하나를 새로 만드는 서남부권 개발이

더 이상 추진해서는 안된다. 6만5천명의 인구가 이동하는 수준의 1단계 개발에서 서남부권 택지개발은 종료돼야 한다. 인구증가율 2%가 도시유입인구 외 출생률은 최저인 점을 감안한다면 대전 안에서 인구의 수평이동을 촉진할 신시가지 개발은 대전의 미래나 사회경제환경, 생태적 지속가능성 모든 측면에서 바람직하지 않다. 동구와 중구, 대덕구에 이어 20년도 채 안된 둔산 신도심마저 도심공동화의 대열로 내몰게 될 서남부권 신시가지 개발은 축소 조정하는 것이 바람직하다.

신시가 개발정책을 축소하는 대신 도시전체의 활력을 높이고 동서간 지역격차를 해소하기 위하여 원도심 재생에 더 많은 노력과 재정을 투입해야 한다. 현재 건설교통부가 도시재생관련 연구개발에 초점을 두고 예산과 조직을 마련하는 등 사업을 추진하고 있으므로 대전의 원도심을 정주민의 삶의 질을 높이고 도시의 역사와 문화를 간직한 품격 있는 도시로 만들기 위한 연구개발 및 시민사회와의 협력활동을 적극 전개하는 발빠른 대응을 통해 정부재원을 끌어내는 노력도 필요하다.

현재 202개로 지정된 도심주거환경정비지구, 5개의 뉴타운 개발지구가 단독주택지의 고밀택지화가 아니라 정주민의 주거권을 보장하고 원도심이 지닌 근대화의 역사와 문화 그리고 생태경관을 되살리는 도시재생을 이룰 수

있도록 지역의 역량을 모아야 한다.

3) 서남부권과 둔산 신도심 등과의 교통소통대책 마련

서남부권과 둔산, 유성간의 대중교통망 연결 외에 서남부지역에서 둔산, 대덕지역간의 통행개선을 위한 방안들이 필요할 것으로 보인다. 서남부권 입주민의 출근, 통행방향으로 추정되는 둔산과 대덕연구단지, 대덕테크노밸리 등 남북교통축에 승용차 통행량이 몰릴 것으로 예측되는데 현재도 이 지역의 교통량이 많아 혼잡할 뿐 아니라 매연과 분진, 소음 등 대기오염도 심각한 수준이다. 그러므로 유성-둔산간 주간선도로인 한밭대로와 둔산대로, 유성-대덕을 잇는 대학로의 통행량 증가 및 교통소통을 위한 적극적인 대안마련이 요구된다.

서남부 생활권에서 둔산지역으로의 접근성을 개선하기 위하여 고려할 수 있는 방안을 세 가지 제시하면, 하나는 만년교 성심장레식장 앞에서 단절된 갑천우안 도시고속화 도로를 서남부 단지 내 남북축 및 동서축 35미터 도로와 연결하여 둔산과 서남부, 둔산과 논산지역 이 동차량의 소통을 개선한다. 둘째, 서남부권의 간선도로망으로 구축된 갑천 좌안도로와 한밭대로, 대학로와의 연결성을 개선하여 서남부에서 대덕과 둔산으로의 진입을 원활하게 개선한다. 셋째, 계룡로와 계백로의 우회도로를 서남

부생활권 입주 전까지 완공하여 두 간선도로의 교통여건을 개선한다.

V. 맺는 말

서남부권 개발문제로 대두된 동서로 연결사업과 월평공원 관통도로 문제는 늦었지만 대전의 미래구상과 도시공간관리 전략을 시민의 관점에서 되돌아보게 만든 중요한 계기이다.

그러나 도시를 다루는 정책이 여전히 시민을 외면하고 관료와 전문가의 손에서 다뤄져야 할 것이라는 고정관념에 갇혀있는 한 대전시는 도시정책에서 시민합의를 얻을 수 있는, 지역의 역량을 모아 더 좋은 사회로 나아갈 수 있는 합리적인 정책대안도 그것을 구현할 수단도 모두 얻지 못하게 될 것이다.

서남부 개발이 시민들에게 어필한 것은 대전에서 가장 살기 좋은 주거단지라는 점이다. 자연생태계가 살아있는 갑천과 월평공원이 정원이고 호수공원이 앞뜰이며 계룡산이 뒷산이 되는 천혜의 주거공간이라고 믿고 있다. 그래서 삭막한 둔산이나 답답한 대덕에서 서남부로 이사를 꿈꾸고 있는 것이다. 그런데 경관 좋은 앞산의 배꼽을 도려내고 야생 동·식물의 서식처를 망가뜨리며 앞뜰엔 비닐하우스와 양묘장이 무원칙하게 늘어서있는 경관 나쁜 주거지가 아니다.

이러한 문제를 해결하는 방안으로서 서남

부 개발규모의 축소는 명확한 결론이며 이것은 월평공원과 갑천, 주변지역의 주민, 그리고 나아가 대전시민 전체의 건강과 대전시민으로서의 자긍심을 높여주는 정책적 전환점이 될 것이다. 서남부 개발규모의 축소는 월평공원에 관통도로의 개설 필요성을 없애주며, 이 비용의 절약은 서남부 1단계 개발지역 입주자들의 앞뜰인 호수공원 터의 생태습지조성으로 주거 환경 및 경관을 개선하는 데 쓰여질 것이다. 승용차 중심의 관통터널 대신 자전거와 시내버스, 지하철 중심의 대중교통네트워크가 월평공원과 갑천의 자연생태계를 중심으로 자연과 사람이, 사회가 조화롭게 살 수 있게 될 것이다. 서남부는 물론 대전의 원도심도 함께 재생할 수 있는 길이 가까워질 것이다. 이 모든 문제가 정책결정의 중심에 서 있는 대전시장의 의지에 달려있다. 미래를 위한 아름다운 선택이냐, 과거를 지탱하는 마지막 몸짓이냐?