

# 동서대로 건설, 바르게 보자

이재영 / 대전발전연구원 도시교통연구부 책임연구원

## I. 서론

지난 2006년 2월 소위 '도롱뇽 소송'으로 불린 고속철도 천성산구간 공사에 대하여 대법원은 '공사착공금지 가치분신청 사건을 기각한 원심을 확정했다. 이에 대하여 각 일간신문에서 "이번 판결은 과학적 조사를 통해서도 밝혀지지 않은 환경 훼손에 대한 막연한 우려를 근거로 막대한 국민 세금이 들어가는 국책 사업을 막을 수 없다는 엄중한 메시지다. '새만금 소송' 항소심에서 사업 재개 판결이 난 것도 마찬가지다, 사업지연으로 인한 2조 5천억원의 피해는 누가 부담해야 하는가?" 등 강한 어조의 사실을 게재하였다.

결과만을 본다면, '환경피해에 대한 막연한 우려'를 인정하지 않고 사업시행자의 손을 들어준 것이다. 그러나, 이 결과는 2가지 의미로 다시 해석될 수 있다.

첫째, 사업시행자는 SOC사업의 필요성이 인정되었다 하더라도 사업추진과정에서 보다

과학적이고 합리적인 절차를 통해서 합의에 도달해야 한다는 것이다. 사업추진의 정당성을 갖고도 사업이 지연되는 이유중 많은 부분은 사업에 대한 오해와 이해의 부족 그리고, 적극적인 의견수렴 노력이 부족한데서 원인을 찾을 수 있기 때문이다.

둘째, 환경단체를 중심으로 펼쳐지고 있는 개발반대측은 정서법이나 감성, 그리고 막연한 우려를 조장하여 시민설득에 나서는 것은 바람직하지 않다. 필요하다면 해당분야 전문가의 자문을 받거나 객관적 조사를 통해서 시민을 설득하는 것이 세금지원을 받는 시민단체로서 최소한의 자세일 것이다.

올바른 판단은 객관적인 사실을 직시하는 데서 출발한다. 이러한 측면에서 본 고는 교통전문가로서 동서대로사업의 필요성을 제시하고, 그 동안 제기된 논리들 중 왜곡되거나 이해가 부족한 데서 오는 오류를 시정하는데 보탬이 되고자 함이다.

## II. 동서대로 건설, 왜 필요한가?

### 1) 동서대로 건설배경은?

동서대로는 대전의 도시공간구조 및 도로 체계상 그 필요성이 인정되어 서남부권 사업이 가시화되기 훨씬 이전인 1991년에 동서 교통 체계 개선을 위해 도시계획시설로 이미 결정되어 있었다. 또한, 2002년 '대전광역시 도로정비 기본계획'에서도 도로의 중요성을 감안하여 2011년까지 개설토록 계획된 바 있다.

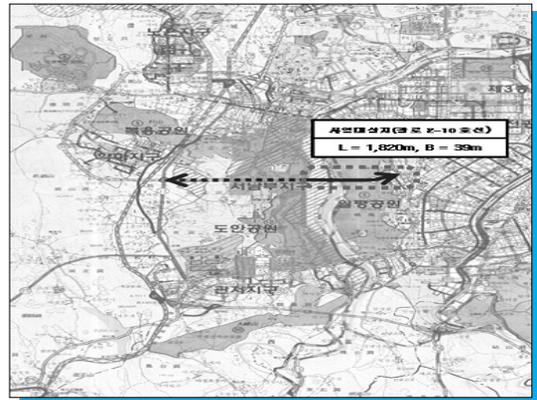
최근에는 서남부권 택지개발사업에 따른 광역교통개선대책의 일환으로 동서대로가 추진되게 되었다. 광역교통개선대책으로 동서대로가 검토된 직접적인 이유는 현 도로체계상 서남부권으로의 통행은 계룡로와 계백로를 이용할 수 있는데, 이들 도로가 현재 용량(容量) 상태에 도달해 있기 때문이다.

다른 이용가능한 도로가 포화상태인 상황에서, 서남부택지사업지구와 학하, 덕명지구에서 발생하는 약 21만통행(서남부 1단계 13만통행+학하·덕명지구 등 82천통행)의 처리를 위해서는 간선축의 개발이 필수적이다.

이러한 배경에서 도출된 대안이 기존 '도로정비기본계획'에서 제시된 동서대로이며, 건설개요는 다음과 같다.

〈표 1〉 동서대로 건설개요

구 분	동서대로 개요		
연 장	1.82km		
폭 원	39.0m		
교 량	동서	상행	410m
	대교	하행	330m
	금정교	하행	45m
터 널	동서	상행	730m
	터널	하행	680m
월평공원 편입면적	0.03km <sup>2</sup> (월평공원면적 3.99km <sup>2</sup> 의 0.8%)		
추정 사업비	약 1,800억원		
차로수	8차로		
설계속도	60km/hr		



〈그림 1〉 사업위치

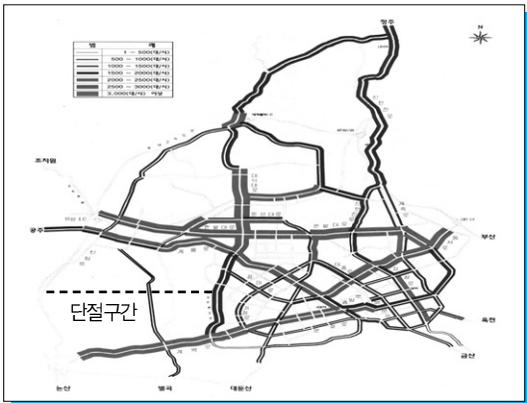
### 2) 동서대로는 대전시의 도시공간 네트워크에서 어떤 역할을 하나?

대전시의 도로망을 보면 남북으로 흐르는 3대 하천으로 인하여 남북도로망이 발달되어

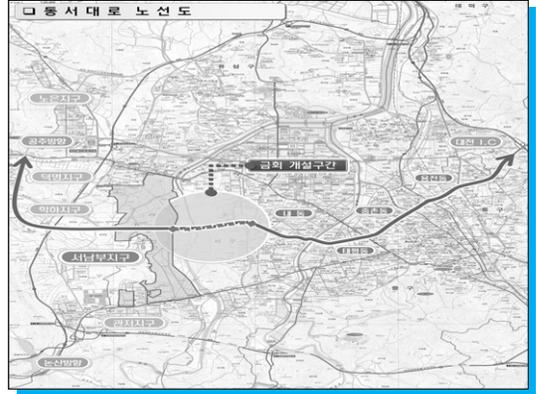
있으며 동서축은 미약한 편이다. 동서축으로는 계룡로축, 동서로축, 계백로축 등이 있는데, 이 중 동서로축만이 월평공원에서 단절되어 있어 타도로와의 네트워킹이 미약한 상태이다(〈그림 2〉 참조). 따라서, 동서대로는 대전지역 도시골격 및 도시공간구조를 완성하는데 반드시 필요한 도로이다.

아래 대전시 도로망에서 알 수 있듯이, 과거 서남부권의 개발이 가시화되지 않았을 때에는 도로연결의 필요성이 크지 않았으나 서남부권이 개발됨으로써 월평공원구간은 단절구간이 되었고 이를 연결하는 것은 도시전체 네트워킹의 기능발휘에 필수적인 사항이 되었다. 동서대로는 도시 가로망의 단절구간을 연결함으로써 도시내 도로 전체 네트워킹 완결성을 개선할 수 있다.

동서대로를 연결함으로써 대전IC-중촌동-태평동-내동-서남부지구-학하지구-노은지구에 이르는 동서축이 완결될 수 있는 것이다.



〈그림 2〉 현 도로망에서 월평공원 단절구간



〈그림 3〉 단절구간 연결을 통한 동서축 강화

특히, 서남부권이 개발되면 원도심과 신개발지역이 수평축상에 놓이게 되는데, 중간에 도로연결이 없으면 원도심과 신개발지역간의 소통은 매우 어렵게 되며 이는 곧 동서간의 격차로 나타날 것이다.

### 3) 동서대로를 개설하면 교통소통에 얼마나 기여할까?

동서대로는 대전시의 중심부를 동서로 이어주는 간선교통망의 역할을 함으로써 교통소통에 크게 기여할 것으로 보인다. 여기서, '크게 기여할 것'이라는 표현을 쓴 것은 교통흐름의 속성을 염두한 것으로서 현재 용량상태에 도달한 도로는 '교통량이 조금만 증가하여도 이용자가 느끼는 지체수준은 상당히 때문이다. 동서대로를 개설하지 않을 때, 이용가능한 도로는 계룡로와 계백로이며 이들 도로는

2006년 현재 각각 79,913대/일, 91,439대/일로 용량상태에 도달해 있다. 따라서, 개설효과

는 계룡로와 계백로에서 각각 63,000대/일, 31,000대/일가 감소하는 것으로 나타났다.

〈표 2〉 동서대로 개설에 따른 교통량 변화

구 간	차로수 (편도)	용 량 (pcu/h)	미 개 설 시			개 설 시			교통량 증가		
			열교통량 (대/일)	첨두시 교통량 (pcu/h)	v/c	열교통량 (대/일)	첨두시 교통량 (pcu/h)	v/c	열교통량 (대/일)	첨두시 교통량 (pcu/h)	
계룡로	동측	5	1200	124,464	15,116	1.26	91,045	11,057	0.92	-33,419	-4,059
	서측	2	4,800	62,909	7,640	1.59	32,983	4,005	0.83	-29,926	-3,635
동서로	동측	4	9,600	0	0	0.00	73,468	8,922	0.93	73,468	8,922
	서측	5	12,000	0	0	0.00	49,347	5,994	0.50	49,347	5,994
계백로	동측	5	12,000	111,908	13,590	1.13	84,474	10,260	0.86	-27,434	-3,330
	서측	5	12,000	73,603	8,939	0.74	69,817	8,479	0.71	-3,786	-460

자료 : 2003년 서남부 광역교통 개선대책 및 2006년 대전광역시 교통량조사 및 분석보고 참조

#### 4) 교통소통의 경제적 편익은 얼마나 되나?

일반적으로 혼잡한 도시지역에서 도로를 개설하게 되면 몇 가지 편익이 있다. 차량운행 비절감편익, 통행시간절감편익, 대기오염 및 소음절감편익, 교통사고 절감편익 등이 그것이다. 혹자는 소음, 대기오염 등이 환경적 부작용(마이너스 편익)이라고 할 지 모르나, 여기서는 상대적인 개념으로써 개설되었을 경우와 그렇지 않았을 경우를 비교하는 것이다.

혼잡한 도시지역에서 도로를 개통하여 소통이 개선되었다면 도시전체의 통행시간비용

이 줄어들 것이며, 통행시간이 감소함에 따라 경제적 편익이 발생한다. 또한, 환경적 측면에서 적정한 통행속도를 유지하면 대기오염물질 발생량이 크게 줄어든다.

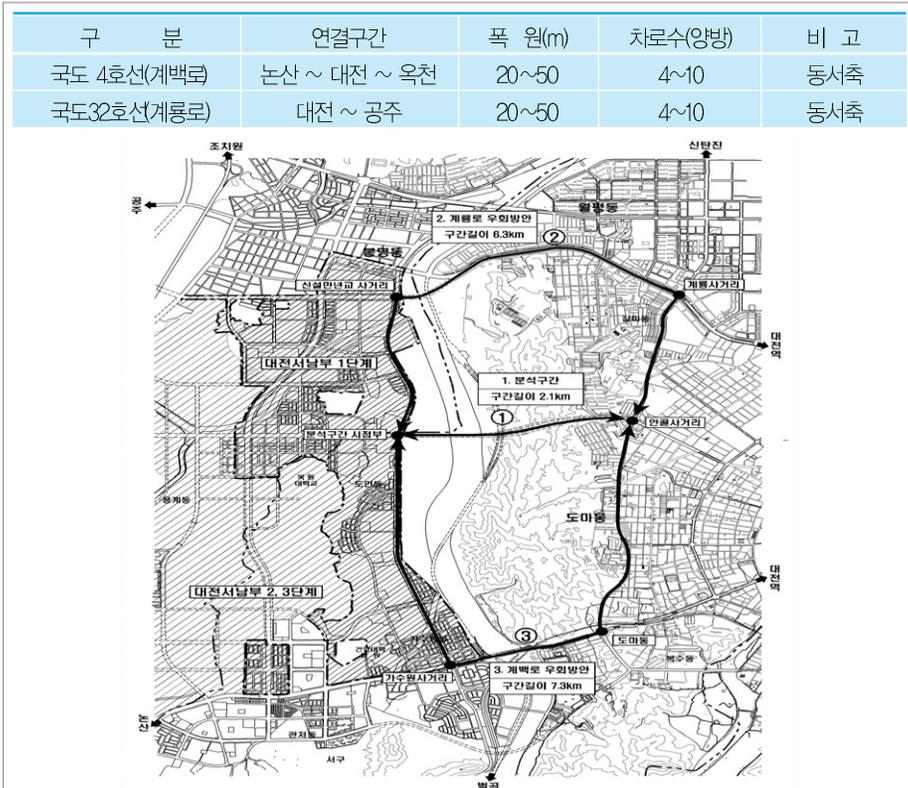
다음과 같은 조건으로 분석한 결과<sup>1)</sup>, 동서대로 미개설시 계룡로와 계백로를 통하여 우회할 경우에 주행거리는 9.4km가 연장되고 이에 따른 추가소요시간은 약7분이 된다. 이를 기초로 경제적 및 환경적 비용을 산정하면, 차량운행 및 시간비용 절감액이 각각 140억원/년, 461억원/년이 발생한다. 바꾸어 말하면, 동서

1)

도로개설 편익의 산정은 도시전체 네트워크를 대상으로 하기 때문에 여기서 제시한 단편적인 방법과는 차이가 있다. 그러나, 분명한 것은 도시전체 네트워크를 대상으로 편익을 산정하면 여기서 제시한 것보다 훨씬 큰 수치의 편익이 산정될 것이다.

대로 개설시의 편익이 된다. 또한, 동서대로 개  
설시 대기오염은 이산화탄소와 미세먼지가 각각

연간 63톤, 11톤이 저감되는 것으로 나타났다.



〈그림 4〉 분석조건 및 위치

〈표 3〉 환경절감면적

(단위: 톤/년)

구 분	계	동서대로	계룡로 우회	계백로 우회	
NO <sub>2</sub> (이산화탄소)	개 설 시	250,4053	28,4707	106,9670	114,9676
	미개설시	313,5025	-	153,8957	159,6068
	증/감	감) 63,0972	증) 28,4707	감) 46,9287	감) 44,6392
PM-10 (미세먼지)	개 설 시	42,1069	4.7872	17,9818	19,3379
	미개설시	52,7313	-	25,8879	26,8434
	증/감	감) 10,6244	증) 4.7872	감) 7,9061	감) 7,5055

5) 대중교통중심축으로서 동서대로의 역할은?

주지하였다시피 대전시의 도로망체계는 남북축이 발달하여 있고 상대적으로 동서축이 미약하다. 서남부권 개발이 현실화되지 않은 현재 상태에서는 미약하나마 한밭대로, 동서로, 계백로가 동서축의 간선기능을 담당하고 있다. 그러나, 서남부권을 비롯한 덕명지구, 학하지구 등이 개발된 이후의 상황에서는 동서로축의 기능이 대전시 전체의 공간구조상에서 중심간선축 역할을 수행할 수 밖에 없는 구조인 것이다.

특히, 대전시의 대중교통기본계획(2005)에 의하면, 동서축은 매우 중요한 대중교통중심축으로서 역할이 강조되고 있고, 서남부구간 2.9km를 포함한 10.4km구간을 ‘중앙버스전용차로’로 계획하고 있다.



자료 : 대전광역시 간선급행버스체계 기본계획(2005)

〈그림 6〉 동서로의 버스전용차로 계획

만약, 서남부권과 연결되지 않고 동부사거리~안골사거리까지의 기존 도로구간만을 이용하여 버스전용차로를 설치할 경우에는 짧은 거리로 인하여 시간절감효과가 낮아 전용차로의 효과가 크게 낮아질 것이다.

요컨대, 서남부권의 발생교통량 처리뿐 아니라 미약한 동서축을 보완하고, 버스전용차로의 설치를 통한 간선 대중교통축으로 육성하기 위해서는 단절구간의 연결을 통한 전용차로의 설치효과를 극대화 할 필요가 있다.

### III. 논란의 실체는 무엇인가?

#### 1. 막연한 우려와 감성적 호소의 결과는?

2000년대 들어서 우리 나라에서는 크고 작은 SOC사업이 환경단체나 시민의 반대에 부딪쳐 갈등을 표출해 왔고 심각한 사회문제로 대두되고 있다. 주장의 옳고 그름보다 이제는 환경적인 문제를 등한시 할 수 없는 상황에 놓여있고 또 그러한 현상은 바람직하다고 본다. 그래서 ‘지속가능한 개발’, 환경과 공존한 도로건설 등이 주요한 화두로 등장하고 있는 것이 아닌가?

그럼에도 불구하고 대형 SOC사업을 반대하는 측의 환경논리에는 몇 가지 한계가 있음을 지적하지 않을 수 없다. 환경이란 인간과 공존공생할 때, 의미가 있는 것이며, 공존공생의 범위는 그 사회전체의 가치이기도 하다.

이러한 측면에서, 국내에서 전개된 국책 SOC사업의 경우, 환경피해에 대한 막연한 우려와 감성적 호소만으로는 시민의 공감대와 공식적인 설득력을 이끌어내지 못한 것이 사실이다. 적어도 길으로 드러난 결과가 그렇다는 것이다. 왜냐하면, 우리에게도 잘 알려진 경부고

속철도 천성산구간, 서울강남순환고속도로, 서울외곽순환도로 사패산구간 등이 크나큰 경제적 손실만을 남긴 채 결국 모두 사업이 재개되었기 때문이다. 공사지연에 따른 그 동안의 사회적 손실은 결국 국민이나 시민이 부담하는 것은 설명할 필요도 없을 것이다.

〈표 4〉 주요 SOC 사업의 갈등발생과 결과

구 분	갈등으로 인한 공사중단기간	손실비용	결과	비고
서울외곽순환고속도로 사패산 노선 <sup>2)</sup>	2년 1개월	6천억원	2003년 12월 공사재개	
서울강남순환고속도로	12년	-	2007년 7월 공사재개	
경부고속철도 천성산 구간	2년 8개월	2조 5천억원	2006년 2월 공사재개	대법원 판결

2년8개월 동안 정부와 환경단체가 참여하게 대립해 왔던 천성산 터널 공사의 경우, 지난 2006년 2월 대법원은 공사를 중지할 이유가 없다고 최종 결정했다. 결정문에서 "피신청인은 신청인들이 주장하는 염려를 해소하기 위해 자연변화 정밀조사를 실시했고, 한국환경정책평가연구원 등 검토 의견에 따르면 터널공사가 천성산 환경에 별 영향을 미치지 않는 것으로 나타났다"고 판시했다.

여기서 중요한 것은 판결의 결과보다는 그 의미에 있다. 다시 말하면, 막연한 환경파괴논

란에 대한 실체가 없는데 반해 논란으로 인해 우리 사회가 치루어야 할 대가는 너무 크다는 것이다<sup>3)</sup>.

따라서, 환경문제 중요하지 않은 것은 아니나 항상 사회전체의 가치보다 우위에 있을 수는 없으며, 사회전체의 가치는 그 시대를 살아가는 국민이나 시민이 결정하는 것이다. 지구 의 히파라고 하는 아미존 정글에서 숲에 불을 질러 화전을 개척함으로써 먹거리를 마련하는 행위에 대하여 돌을 던질 수 있겠는가?

2·3)

권영인(2004.9), "도로사업의 사회적 갈등해소를 위한 정책방향", 『교통』, vol.79, pp31-32, 한국교통연구원  
 자료 : [http://inews.mk.co.kr/CMS/politics/all/project/02p0201/7405351\\_5575.php](http://inews.mk.co.kr/CMS/politics/all/project/02p0201/7405351_5575.php)

## 2 막연한 우려는 객관적 사실의 확인으로부터 씻을 수 있다

그렇다면, 이제 도로개설사업을 반대하는 이유와 그에 대한 '사실'을 제시할 필요가 있을 것이다.

### 1) 월평공원 3.99km<sup>2</sup>중 0.8%인 0.03km<sup>2</sup>이 도로로 활용

환경단체에서는 “월평공원은 대전생태네트워크의 중심점이며, 서남부권 개발의 생태적 지속가능성을 지킬 마지노선이며, 미래세대의 자연학습장으로 활용가능한 유일한 지역”이라고 한다. 이러한 의견이 크게 문제가 있거나 틀리다고 생각하지 않는다.

그러나, 간과하고 있는 사실이 있다. 월평공원의 면적은 3.99km<sup>2</sup>의 면적이며 이중 도로개설에 활용되는 면적은 0.03km<sup>2</sup>이며, 이는 전체면적의 0.8%이다. 물론 면적의 크기보다는 도로건설과정에서 환경적인 피해가 없을 수는 없을 것이다.

거꾸로 생각해 보자. 0.03km<sup>2</sup>의 터널방식의 도로가 개설되면, 생태네트워크 중심기능을 할 수 없고, 생태적 지속가능성을 지킬 수 없으며, 자연학습장으로서 역할을 할 수 없을까? 국내외 많은 도로와 철도의 예를 보았을 때, 어느 정도 피해는 있을 수 있어도 환경기능을 통째로 망가뜨리지는 않을 것으로 판단

된다. 오히려, 시간이 지남에 따라 본래의 모습으로 회복되는 복원현상과 자정작용은 자연의 힘 아닌가?

### 2) 교통량 해석의 오류는 수정되어야

환경단체에서는 “동서로 미개설시 약 7만 5천대가 대체도로로 증가하고 동서로가 개통되면 이들 교통량이 전량 동서로로 전환되는 것은 비합리적이다”라고 주장한다.

결과부터 말하자면 교통량 배분의 원리와 해석의 오류이다. 쉽게 말하자면, 도로는 처리할 수 있는 최대 교통량이 있으며 그것을 ‘용량’이라 한다. 따라서, 용량(V/C 1.0)을 초과하는 교통량은 이론상의 수치이다. 만약, 용량 상태보다 많은 교통량이 계속 유입되면 현상적으로는 ‘지체’로 나타날뿐 용량 이상을 처리하진 못한다.

또한, 다른 대체도로가 용량상태인 상황에서 신설도로가 생기면 신설도로의 용량만큼 다시 교통량이 배분되는 것이다. 마치 물이 흐르는 원리와 같다.

따라서, 대체도로의 교통량이 신설도로로 전환되어 교통량이 감소된다고 보다는 새로운 도로를 이용하는 교통량이 7만 5천대/일이라고 보는 것이 타당하겠다.

### 3) 동서로의 교통량예측 과다?

환경단체에서는 “인구증가추이를 고려할 때 동서로의 교통량이 과다하게 예측되었고, 노인인구가 증가하여 자동차 이용이 감소할 것이기 때문에 광역교통계획이 잘못되었다는 것을 단번에 알 수 있다”고 한다.

교통을 전공한 필자에게 놀라움을 안겨준 부문이다. 결과에 대한 인과관계나 수치가 도출되게 되는 입력자료는 살펴보았는지 궁금할 따름이다. “대전시의 도시기본계획 인구가 210만이기 때문에 이를 근거로한 예측은 잘 못되었다”고 하는데, 그렇다면, 예측에서 도시계획인구를 수용했다는 것을 전제한 말일 것이다. 사실을 말하자면 다음과 같다.

첫째, 현재, 교통수요예측은 KTDB를 사용하도록 규정되어 있고, KTDB에서 대전시 2020인구는 180만명이다.

둘째, 교통량에 영향을 미치는 것은 인구와 더불어 자동차대수가 중요한 지표이다. 대전시의 자동차 증가율은 연간 6.2%로 인구증가율의 5~6배에 달한다. 만약, 인구추이만을 고려한다면, 대전시 도로교통량 증가율은 연평균 1.2% 증가에 그쳐야 할 것이다.

셋째, 노인인구가 증가하면 자가용이용이 줄어들는가?

지난 인구주택총조사자료를 이용하여 대도시의 통근자료를 분석한 결과, 고령자의 버스 이용률은 급속하게 감소하고 있으며, 통근시 전철보다는 승용차를 이용하는 경우가 점차 많아지고 있다. 특히, 60대에서 이러한 현상이 두드러진 것으로 분석되었다<sup>4)</sup>. 환승과 계단이용 등 노인들에게는 대중교통이 불편하기 때문이다. 자동차가 발달한 미국과 독일을 제외하더라도, 우리와 비슷한 유럽 영국의 경우, National Statistics(2001)에 의하면 50대인 경우 승용차 분담율이 70%(버스는 4%), 60대인 경우 61%, 70대인 경우 51%로 승용차에 대한 의존도가 매우 높음을 알 수 있다<sup>5)</sup>.

더구나, 자동차를 자가운전하는 지금의 세대가 노인이 되면 노인의 자동차 이용은 지금보다 더 높아질 수 밖에 없다고 본다.

### 4) 건설비용의 이용자부담원칙은 사회적으로 더 바람직하다

환경단체에서는 “동서대로의 건설비용이 분양가 인상을 입주민들에게 부담이 전가된다”고 한다. 그럼, 누가 부담해야 하는가? 공공이 부담함으로써 결국 시민전체가 부담하게 되는 것이 더 합리적이라고 보는가? 묻고 싶다.

우리나라는 최근 도로, 철도 등 SOC의 공

#### 4·5)

한국교통연구원(2004), “인구주택총조사 자료를 이용한 대도시 통근·통학 특성 분석”, p134.  
김강수(2005), “새롭게 인식하는 도로의 중요성”, 「교통」 vol. 87, pp49-51, 한국교통연구원

급에 상당한 애로를 겪어왔고, 그에 대한 대안으로써 민간자본유치방식을 통해 SOC를 공급하고 있다. 바로 이러한 민자유치는 기본적으로 ‘수혜자부담원칙’을 전제로 한 것이다. 즉, 특정지역의 특정시설에 대하여 사회전체가 부담하기보다는 이용자가 부담하는 것이 바람직하다는 논리이다. 이러한 논리는 사회적으로 보다 합리적인 것으로 받아들여진지 오래이다.

#### 5) 교통사업의 경제적, 환경적 비용산정에 대한 이해 필요

환경단체에서는 “경제적 및 환경비용 산정시 다른 도로에서 차량이 늘어나기 때문에 산정결과는 엉터리다”고 주장한다. 만약, 통행배정과 그 효과의 산정시 정상적인 방법으로 수행되었다면, 이러한 주장은 통행배정과 비용산정의 알고리즘에 대한 몰이해에서 비롯된 것으로 보인다.

일반적으로, 경제적편익과 환경적편익은 도시전체의 네트워크를 대상으로 산출하기 때문에 앞서의 주장은 전혀 맞지 않는 주장이다. 특히, 대전시에서 제시한 결과는 단순하게 2개 도로만을 비교하여 산출하였는데, 만약, 통상적인 방법 즉, 도시전체 네트워크를 기준으로 효과를 산출하였다면, 더 큰 효과를 나타낼 것이 분명하다.

“하님말고”식의 정치적 수사가 아닌 공신력이 있는 시민단체라면 사실을 왜곡할 소지가 있는 사안에 대한 신중한 접근이 필요하지 않을까?

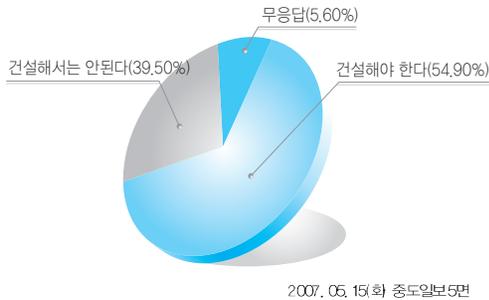
#### 6) 시민의 실체는 누구인가?

환경단체에서는 “대전시가 정책을 결정할 때, 시민을 외면하고 관료와 전문가의 손에서 다루어져야 한다는 고정관념에 사로잡혀 있다”고 한다. 그렇다면, 시민의 실체는 무엇이고, 그 시민들이 생각하는 사업의 필요성은 어떠한가?

만약, 여기서 이야기하는 시민이 특정 시민단체나 특정지역 주민이 아닌 대전시민이라면 다음과 같은 결과를 눈여겨보아야 할 것이다.

동서대로의 건설과 관련하여 TJB대전방송, 중도일보, 한국리서치가 공동으로 여론조사를 실시하였으며 그 결과는 다음과 같다<sup>6)</sup>. 아래 조사결과를 보면, 약 55%가 도로개설에 찬성하고 있으며, 약 40%는 반대하고 있다. 물론, 반대하는 의견도 적지 않기 때문에 사업추진자는 이러한 의견을 고려하여 환경이나 기타 반대하는 이유에 대하여 경청하고 사업에 반영할 필요가 있다고 본다.

<sup>6)</sup> 2007년 5월 15일 중도일보



(그림 7) 월평공원 도로개설에 대한 시민여론조사 결과

#### IV. 결론

향후, 도로사업은 개발시대의 그 것과 달리 훨씬 복잡한 갈등관계를 조정하여야 하고, 환경의 피해도 최소화할 필요성이 점차 더 강조될 것이다.

서남부권의 개발로 인하여 도로사업의 필요성이 인정되었다 하더라도 사업추진과정에서 보다 과학적이고 합리적인 절차를 통해서 결론을 유도했어야 한다는 것이다. 사업추진의 정당성을 갖고도 사업이 지연되는 이유중 많은 부분은 사업에 대한 오해와 이해의 부족 그리고, 적극적인 의견수렴 노력부족이 원인이 되기 때문이다.

따라서, 환경적으로 영향이 크고, 갈등발생이 예견되는 사업에 대해서는 갈등관리시스템을 구축하여 선진화된 사업추진을 가능하게 하여야 할 것이다.

이를 위해서는 사업의 추진구상에서부터 단계별로 사업의 내용을 투명하게 공개하고 이해관계자들의 의견을 광범위하게 수렴할 수 있도록 사업과정에 참여시켜야 할 것이다. 또한, 문제점에 대해서는 객관적인 방법으로 조사하고 결과를 공유함으로써 상호 신뢰속에서 의사결정이 이루어질 수 있도록 하는 것이 바람직하다.

한편, 본 사업에 대하여 시민단체를 중심으로 펼쳐지고 있는 반대측의 논리도 상당부분 일리가 있음을 인정한다. 다만, 전문적인 이해가 필요한 부분에 대해서는 좀더 숙고하여 논리를 구성하고, 정서법이나 감정, 그리고 막연한 우려를 이용하여 시민설득에 나서는 것은 바람직하지 않다.

필요하다면 해당분야 전문가의 자문을 받거나 객관적 조사를 통해서 시민을 설득하는 것이 세금지원을 받는 시민단체로서 최소한의 자세가 아닌가 생각된다. 시민단체의 활동이 시민의 여론형성에 중요한 역할을 하고 있는 만큼 책임있는 분석과 자료를 통하여 정부기구를 비판한다면 그 과정이 곧 우리사회를 한 단계 업그레이드 하는데 보탬이 될 것이기 때문이다.

양측의 대화를 통한 현명한 판단을 기대해 본다.