대전 생태네트워크를 훼손하는 관통도로 건설의 문제점과 대안

김종남(대전환경운동연합 사무처장)

1. 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 환경연합과 녹색연합 등 시민단체들은 자연생태보전지역 지정가치가 충분한 곳으로 정밀조사가 필요하다는 데 입장을 같이 했다. 환경단체의 지속적인 요구에도 불구하고 대전시가 이 지역을 조사대상에 포함시키지 않아 당시 정밀조사가 이뤄지지 않았으나 1998년 갑천우안도시고속화도로 건설반대운동 과정에서 확인된 월평공원과 갑천 생태계 조사자료나 2006년 대전충남녹색연합이 조사한 자료에 의하면 월평공원과 갑천 일대의 생물계는 종 수나 자연생태계 현황이 자연생태보전지역으로 지정되기에 충분하다. 이 지역의 생물 종은 1천여 종이 넘고 그 중 멸종위기에 있거나 희귀해서 보호가 필요한 희귀 동.식물이 20여종에 이른다. 멸종위기의 천연기념물인 수달과 삵의 서식이 확인되었고, 미호천에서 발견되었으나 멸종한 미호종개가 서식하며, 한국과 일본에서만 자라는 식충식물 이삭귀개가 집단적으로 살고 있다. 늦반딧불이와 명주잠자리, 흰목물떼새, 새매, 개구리매, 맹꽁이 등 대전의 생태공원인 식장산에서도 볼 수 없는 희귀종들이 다양하게 서식하고 있는 우수한 생태지역이다. 또한, 월평공원으로 알려진 도솔산은 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 해야할 권리와 책임이 있다. 월평공원과 갑천 생태계를 훼손하는 것은 대전의 생태적 지속가능성을 위협하고 대전도심의 상징적 생태거점을 파괴하는 것으로 결코 용납될 수 없다.

2) 서남부권 개발에 의한 대전의 지속가능성 위축을 저지하는 마지노선

월평공원과 갑천 생태계는 123만평 정도의 작은 규모이고 동북부 지역의 개발이 이 지역의 생태계를 점진적으로 압박해왔으나 서남부권의 농경지와 자연녹지가 존치되어 그나마 명맥을 유지할 수 있었다. 그러나 2011년까지 6만5천명의 주민이 거주하게 되는 서남부권 개발로 이들 농경지와 자연녹지가 대부분 도시지역으로 전환됨에 따라 월평공원과 갑천 생태계는 고립될 수밖에 없으며, 먹이공급 및 휴식처 기능이 축소됨으로써 갑천과 월평공원에서 서식하는 야생동물의 서식환경이 급속하게 악화될 것으로 예측된다. 서남부 개발에 따른 주변지역의 환경영향을 최소화하기 위한 대책마련이 시급하지만 대전시는 개발면적에서 제외된 농경지에 25만평 정도의 호수공원을 조성하는 계획 정도로 서남부 개발의 문제를 덮으려 하고 있다.

더 큰 문제는 서남부 광역교통계획에 근거한 관통도로 건설을 강행함으로써 서남부권 개발에 따른 생태적 악영향을 확대시키고, 대기오염, 소음 등 정림동에서 월평동에 이르는 서구 기성 도심의 환경문제를 악화시키는 방향으로 접근하고 있다. 서남부권 개발이 월평공원과 갑천 자연하천에 는 매우 심각한 영향을 미칠 것이기 때문에 그 저감대책을 마련하는 것이 대전시의 책무이나 현재 진행되는 내용들은 그와는 전혀 거리가 멀다 할 것이다. 대전시가 서남부 개발에 의한 환경영향을 진심으로 저감하려면 서남부권의 잔여농경지를 모두 습지공원 혹은 도시농업지역으로 조성하여 월평공원과 갑천 생태계의 배후 지역이 되도록 해야 할 것이며, 관통도로 건설계획은 백지화하여 서남부 개발이 일대의 자연생태계는 물론 도솔산을 사이에 두고 남과 북 지역주민에게 불평등한 대우를 고착화시키지 않도록 해야 한다.

3) 대전의 생물 종 다양성 확보 위해 유지해야 할 육상 및 습지생태계

지구상에서 하루 3종에서 300종의 생물 종이 사라지고 있다. 도시지역으로 생물 종 다양성의 측면에서 내세울 것이 없는 대전시가 가장 훌륭한 생물서식처이자 대전 생태 네트워크의 핵심 거점인 월평공원과 갑천 자연하천의 생태계

를 위협하는 개발을 강행하는 것은 대전시민 전체를 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 야생동식물이 환경변화에 민감하여 멸종 위기에 도달할 수 있는 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) 대전도심의 육상 및 습지생태계 학습장으로 활용가능한 유일한 지역
생태교육, 환경체험교육이 매우 중요한 어린이 환경교육으로 자리잡고 있다. 학교교육에서는 물론이고 사설교육기관까지 수준높은 생태교육을 개발하고 시행하는 중이다. 도시에서 나고 자라는 어린이들의 생태적 감수성을 깨우고 자연과 함께 살아가야 함을 배우는 생태학습은 잘 보전된 자연환경을 매우 필요로 한다.
바로 이러한 자연생태교육의 산실이 되고있는 곳이 바로 월평공원과 갑천이다. 환경단체는 물론 학교환경교육에 필요한 교실이 되고 교육자가 되고 있다. 대전 도심안에서 유일하게 자연을 있는 그대로 배울 수 있는 곳, 다양한 생물 종들을 만날 수 있는 곳이 월평공원 관통도로가 지나는 곳이다. 이곳은 도로가 날 자리가 아니라 대전의 미래를 열어갈 어린이들과 대전시민들을 위하여 자연생태교육관이 들어서야 할 자리이다.

5) 월평공원 인근 원도심 주민들의 휴식처이자 건강 지킴이
정확한 조사가 이뤄진 것은 아니지만 하루 1천명 가량 주민들이 월평공원과 갑천을 찾는다. 아침부터 저녁까지 건강을 위해, 자연학습을 위해, 휴식을 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 대전시만이 좋은 일이라고 강변하고 있다. 월평공원 관통도로는 서남부지역을 위한다는 명목으로 월평공원과 갑천 생태계를 희생하는 데서 그치지 않고 서구 원도심지역 주민들의 건강과 쾌적한 주거환경을 희생시키는 지역간 불균형을 촉진하는 구시대적 개발사업이다.

2. 동서 관통도로 건설 필요성에 대한 반론

1) 서남부권과 구도심을 연결하는 간선도로 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 입주민의 주 통행방향에 대한 분석은 매우 엉성하고 중요한 분석이 생략된 가운데 사회경제적 비용에 대해서는 매우 과장된 숫자를 사용하는 등 기만적이기까지 하다. 이러한 자료의 빈약성, 예측의 비합리성에 근거해 볼 때 대전시가 동서로 관통도로를 성사시키기 위하여 비이성적이고 생태적으로 무지한 억지 개발논리를 펼치는 것으로 이해할 수밖에 없다.

우선 대전시는 서남부 개발계획의 목표인구가 20만명으로 신규도로개설이 불가피하다고 주장한다. 그러나 현재 확정된 서남부권 개발계획은 2011년을 완공연도로 2만3천 세대에 6만5천명이 거주하는 생활권을 개발하는 사업이다. 학하, 덕명지구를 포함한다 하더라도 3만6천세대 10만6천명에 불과하다.

이러한 명확한 조건에도 불구하고 대전시는 2020년 계룡로와 계백로의 교통량이 각각 49,276대와 25,513대 증가(합계 74,789대)하는 것으로 예측하였고, 동서

로 관통도로를 건설할 경우 늘어난 교통량이 거의 전량(72,527대)이 동서로로 흡수되어 두 간선도로의 교통량이 줄어들 것이라는 해괴한 주장을 하고 있다.

그러나 통행량 분석이 대전시의 예측대로 될 것인가를 묻는다면 <아니올시다>이다.

❶ 교통량 수요예측 인구규모 과다책정

대전시는 2020년의 인구규모를 210만명, 차량보유대수 70만대라는 장기전망에 근거해 계룡로와 계백로, 동서로의 교통량을 예측했다. 그러나 2005년을 기준연도로 만든 대전도시기본계획은 거대도시비전에 경도돼 대전시의 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.

이러한 오류를 분명하게 밝혀주는 최근의 통계청 발표자료가 있다. 이 자료에 따르면 대전의 인구는 2006년 말 현재 147만5961명이고, 2010년 151만5천명, 2020년 158만3천명, 2030년 160만7천명으로 늘어날 것으로 예측해 대전시의 인구지표가 전면 수정돼야 함을 보여주고 있다. 더 나아가 2030년의 대전시는 노인인구가 21.5%로 초고령사회로 진입할 예정이어서 <자가용 승용차에 의한 도시이동>이라는 현재의 통행패턴과는 상당히 달라질 수 있음을 알 수 있다.

❷ 서남부권 교통발생량, 통행방향 및 통행목적 예측 오류

서남부권의 개발규모가 69천세대 195천명 생활권이어서 계백로와 계룡로 외의 연결도로가 만들어져야 한다는 것이 대전시의 주장이나 현재까지 확정된 개발규모는 서남부 생활권 2만3천 세대에 6만5천명이 거주민이 전체이고, 학하 덕명지구를 포함한다 하더라도 3만6천 세대 10만6천명 수준이다.

대전시가 주장하는 대로 인구 20만 규모의 신도시를 개발할 것이라면 대덕구 규모의 자치구가 하나 생기는 것으로 이는 원도심 공동화에 이어 둔산 신도심

의 공동화를 초래할 수 있는 매우 위험한 발상이고, 원도심 재생에 대한 현 시장의 약속에도 불구하고 신도시 개발속도를 조절하지 않음으로써 도시의 양극화와 거주지역에 따른 삶의 질 격차가 극심해지는 지역차별정책을 구사한다는 비난에서 자유롭지 못할 것이다. 기존 도시의 활용도를 극도로 떨어뜨리고 지역간 불균형을 극심하게 할 서남부권 대규모 개발계획은 재조정돼야 할 것이며, 이러한 상황변화에 따라서는 교통수요예측이 달라질 가능성이 충분함을 알 수 있다.

다음으로, 서남부권의 늘어난 교통량이 계룡로와 계백로로 움직일 것이라는 예측은 서남부권 입주예정자의 성분을 대전시가 제대로 파악하지 못하고 있음을 알려준다. 서남부권의 분양가가 타 지역보다 월등하게 높은 것이 기정사실인데다 월평공원 관통도로, 단지내 도로망 및 각종 환경기초 시설, 호수공원 등 기반시설 조성비용이 수천억에 달해 분양가를 상승시킬 것으로 예측되고 있다.

이는 서남부권 실수요자가 누구이며 현재 어디에 있는가를 판단함에 있어 중요한 자료가 되는데 평당 분양가가 1천만원을 호가하는 서남부권의 실수요자는 둔산 신도심과 유성, 대덕지역일 것이라는 예측이 가능하고, 이들 실수요자의 직장과 학교(교통통행량 분석의 기초가 됨.) 등을 고려할 때 서남부권 입주자의 통행방향은 대부분 둔산 및 대덕지역이라는 결론에 도달한다. 서남부권 개발에 따른 교통량이 계룡로와 계백로 축을 따라서 움직이는 것이 아니라 한밭대로와 갑천고속화도로, 대학로, 금병로 등이 주된 교통동선이 될 것이라는 말이다.

한발 더 나가본다면, 원도심에서 서남부지역으로 이동하는 이유가 논산과 공주방면으로의 접근인데 복잡한 도심을 통과해야 하는 동서로를 이용하는 것보다는 주요 결절점에서 진출입이 가능한 대전외곽순환도로망과 한밭대로, 둔산대로, 갑천고속화도로 등 간선도로망이 잘 만들어져 있어 원도심 주민들이 동서로를 통해 논산과 공주에 가는 일은 극히 제한적이라는 것이다. 서남부 입주민의 경우에도 마찬가지로 외부접근은 서남부 지역에 존재하는 외곽도로망(호남고속도로, 국도32호선 등)을 이용하지 굳이 복잡한 도심을 거쳐 대전IC를 이용할 일이 없고, 생활상의 이유로 원도심 접근수요가 많지 않기 때문에 동서로 이용교통량은 대전시가 예측한 것과 상당히 다르게 나타날 수밖에 없을 것이다.

결과적으로 교통소통효과가 불확실하고, 경제성도 없으며, 1,350억원 이상 고비용이 수혜자(서남부권 1단계 입주자)에게 전가되는 도로를 반드시 만들어야 할 이유는 그다지 절실하지 않다는 것이다.

3 안골네거리와 배재로의 교통량은 이미 한계상황

2020년 계룡로와 계백로 통행량의 증가가 7만대 수준이고 이들 교통량이 동서로 연결로 해소될 것이라 하였으나 그 근거가 없고, 서남부권 입주로 늘어난 교통량이 주로 계백로와 계룡로로 움직일 리 만무하다는 것은 앞서 이야기하였다.

백번 양보하여 계룡로와 계백로로 주 교통량이 몰려 동서로에 72,527대가 분산된다고 가정할 경우 이는 곧바로 안골네거리를 비롯한 내동지역과 배재로, 계룡네거리, 대덕대로의 교통난을 심화시키는 더 큰 문제를 유발할 것이 분명하다.

즉, 대덕대로에서 진입한 차량이 계룡네거리에서 내동 안골네거리를 거쳐 배재대에 이르는 배재로는 거대한 주차장으로 변할 것이다(그 반대도 성립한다). 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 예측한 것과는 전혀 다른 결과를 보여줄 수 있다.

4 경제적, 환경적 비용 산정의 비과학성

경제적, 환경적 비용산정의 문제이다. 서남부지역 입주민의 통행목적이나 주통행로에 대한 예측이 결여된 상황에서 계룡로와 계백로를 우회하는 차량비용을 산정한 경제적 측면의 비용계산은 늘어날 것으로 예측된 차량 수와 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 엉터리일 것이며 그 차이를

반영하지 않은 비용편익 계산은 전혀 쓸모가 없는 숫자놀음에 불과할 것이다.

대기오염 저감효과 분석은 비합리적 수준이 아니라 넌센스에 가깝다. 지난 10년간 대전의 대기상황은 갈수록 악화되고 있으며 교통량 예측의 목표연도인 2020년 대전의 대기 질은 늘어난 자동차와 신흥 주거.상업지역 때문에 이산화탄소는 물론 이산화질소와 미세먼지가 지속적으로 늘어날 것으로 예측되는데 대기오염을 줄이기 위한 특단의 대책이 아닌 도심내 자동차를 유입시키는 도로연결 사업으로 20%의 대기오염 저감효과가 생길 것이라는 주장은 설득력이 전혀 없으며 허황되기까지 하다할 것이다.

특히, 대전의 대기오염의 주된 원인이 자동차인 점을 감안한다면 자동차가 늘어나고 이동반경이 확대되는 서남부권 개발과 동서 관통도로 연결로 대전의 대기오염이 개선되는 일은 결코 없다는 것을 대전시는 명심해야 한다.

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

2) 친환경도로 건설약속의 허구성

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

왜냐하면 월평공원과 갑천의 자연하천 구간을 포함한 가수원교-만년교 구간의 숲과 하천생태계는 서식하는 생물 종 수나 서식환경, 보전상태 등 양과 질 양측면에서 매우 우수하여 보전가치가 크지만 가운데를 종단하는 관통도로가 건설됨으로써 월평공원과 갑천의 우수생태계를 치명적으로 훼손하기 때문이다. 더구나 관통도로가 통과하는 구간이 월평공원과 갑천에서 가장 생태계가 양호하고 멸종위기의 희귀동.식물이 다수 서식하는 지역이라는 점에서 친환경도로라는 표현은 매우 적절치 않다.

관통도로는 월평공원 정상부에서 470미터만 터널로 관통하고 나머지는 사면절

개와 성토, 교량으로 건너갈 예정인데 이 구간에서 심각한 생태계 파괴가 이뤄진다. 월평공원의 금정골에는 멸종위기종에서부터 국제보호종인 희귀동식물 20여종이 계곡습지를 비롯한 산지에서 넓게 서식하고 있으며, 금정골과 갑천 합류부에는 미호천에서 사라진 미호종개가 수년째 서식하고 있음이 확인되었다.

관통도로는 이들 희귀동식물의 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 낯뜨거운 일이 아닐 수 없다.

또, 월평공원 관통도로의 일부구간을 당초 산지절개 도로에서 터널로 변경하여 환경파괴를 줄였으며 터널의 지반고가 높아 터널의 진.출입부에서 절토면이 줄어든다 주장하나 터널 진.출입부에서 사면절토가 50미터이상 광범위하게 일어나고, 터널과 교량 연결부에서 산지의 절토 및 성토가 300미터 이상 이뤄져 월평공원 숲이 상당히 파괴된다. 뿐만 아니라, 최소한 폭 20미터의 터널 두 개가 관통하는 월평공원은 생태적 기능을 상실하게 될 것이며, 터널 진.출입부가 월평공원의 7부 능선인 까닭에 월평공원의 훼손된 산림이 먼 곳에서도 훤히 보여 경관을 저해하는 요소가 될 수 있다.

특히, 월평공원 정면에 들어서는 서남부지역에서 볼 때 월평공원 정상부가 심각하게 훼손되고 거대한 교량이 튀어나와 월평공원에서 가장 아름다운 구간의 자연경관이 흉물로 변하는 것을 막을 수 없게 된다.

■ 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 상당구간에서 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. 작은 계곡을 채우는 8차선 도로로 계곡사면은 물론 계곡 습지가 완전 점령되기 때문이다. 교량 건설 후 생태복원도 불가능하다고 판단된다. 이런 도로를 놓고 친환경 도로건설이라 함은 어불성설이다.

3 과도한 이용으로 황폐한 월평공원

관통도로 건설 이후 기존 등산로 연결과 체육시설 설치로 월평공원을 이용하는 시민의 편의를 도모하겠다고 하였으나 현재 월평공원엔 거미줄과 같이 너무 많은 등산로가 있어 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.

3. 대전의 생태적 지속성과 시민의 삶의 질을 모두 높이는 대안

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 확정한 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 교통혼잡세 부과, 불법 주.정차단속 등 불리한 교통정책을 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.

❷ 신도심 개발에 따른 교통발생량 억제 위해 서남부 개발규모 축소 조정

최근 대전시와 정부에 의해 발표된 인구자료는 대전의 도시계획이 일정부분 변경이 불가피함을 말해준다. 도시성장론에 근거해 만들어진 과거의 도시계획에서 대전의 계획인구는 2020년에 220만명으로 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 2007년 5월 23일 통계청이 발표한 대전의 인구추계를 보면 대전의 인구는 2006년 말 현재 147만 5961명이고, 2010년 151만 5천명, 2020년에 158만3천명, 2030년에 160만7천명이 될 것으로 예측돼 있다. 행정도시 건설효과가 반영되지 않았다 하니 2030년의 인구변화는 이보다 더 비관적일 수도 있다.
이런 상황에서 대덕구 규모의 자치구 하나를 새로 만드는 서남부권 개발이 더 이상 추진돼서는 안된다. 6만5천명의 인구가 이동하는 수준의 1단계 개발에서 서남부권 택지개발은 종료돼야 한다. 지속적인 도시팽창에 의해 동구와 중구, 대덕구 원도심의 공동화가 극심한 지금 서남부권 입주비용을 부담할 능력이 있는 둔산 신도심마저 공동화를 유도할 수 있으므로 2030년까지 장기개발계획을 갖고 있는 서남부 개발계획을 축소 조정하는 것이 바람직하다.
그리고 지역에서의 균형발전을 도모하고 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 대응도 필요하다.
현재 202개로 지정된 도심주거환경정비지구, 5개의 뉴타운 개발지구가 단독주택지의 고밀택지화가 아니라 정주민의 주거권을 보장하고 원도심이 지닌 근대화의 역사와 문화 그리고 생태경관을 되살리는 도시재생이 되도록 힘쓴다.

3 서남부권과 둔산 신도심 등과의 교통소통대책 마련

대중교통망 외 서남부지역과 둔산, 대덕지역간의 통행개선을 위한 방안들을 실행한다. 서남부권의 승용차 통행량이 몰릴 것으로 예측되는 가운데 둔산, 대덕지역의 주요 도로인 한밭대로와 대학로의 통행량이 많아 적극적인 대안마련이 요구된다. 서남부에서 둔산지역으로의 접근성을 개선하기 위해 갑천우안고속화도로 성심장례식장 앞 도로를 서남부 단지내 남북축 및 동서축 35미터 도로와 연결하여 둔산과 서남부, 둔산과 논산지역 이동차량의 소통을 개선하고, 서남부권의 주요도로인 갑천 좌안도로와 한밭대로, 대학로와의 연결성을 개선하여 서남부에서 대덕과 둔산으로의 진입을 원활하게 개선한다.