

국내의 하천복개 실태

우 호 섭*

1. 서론

하천복개(河川覆蓋)란 사진 1에서 보는 바와 같이 하상에 촘촘히 콘크리트 말뚝을 박고 그 위에 슬래브를 쳐서 도로나 주차장 등으로 쓰는 것이다. 이러한 하천복개가 우리나라에서 언제부터 시작되었는지는 구체적인 자료가 없어서 알 수는 없다. 아마도 서울의 경우 일제시대에 청계천의 상류인 지금의 세종로 현대빌딩 앞에서부터 광교까지 복개한 것이 처음일 것이다. 그 후 '50년대에 다시 광교에서 동대문까지 청계천을 복개하여 폭 70~80m의大路로 만든 것이 우리나라에서는 대표적인 하천복개의 시작이라 할 수 있다. 다시 그 후 '74년까지 동대문에서 마장동까지 복개가 완료되어 청계천은 총 길이 3,670m 중 1,200m가 콘크리트로 복개되어 우리의 시야에서는 영원히 사라져 버렸다.

청계천과 더불어 서울의 2대 하천 중 하나였던 육천도 '62년에 복개되어 서울역과 마포, 용산역 주변의 도로로 변해버렸다. 이러한 도시하천 복개는 특히 '70년대 들어 차량의 증가와 더불어 대표적인 도시정비사업으로 각광을 받게 되었다. 이에 따라 홍제천, 도림천, 대방천, 정릉천 등이 차례로 복개되어 도로와 주차장으로 변하였고, 그밖에 반포천, 대동천, 우이천, 당현천 등은 일부 복개되었다(한국일보, 1991. 4. 17).

서울시의 돈을 받아 '70년대부터 하천복개는 전

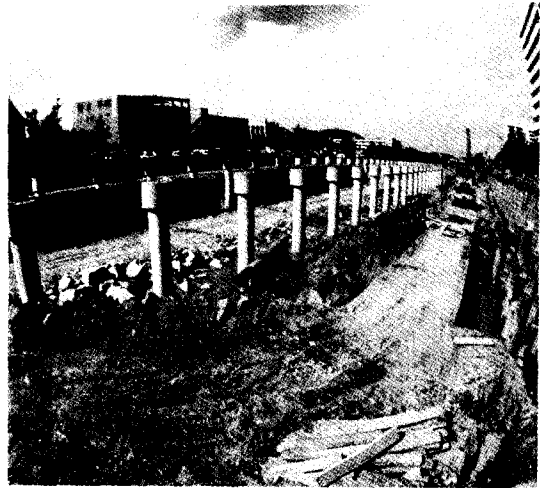


사진 1. 서울 청량리 미도파백화점 옆 정릉천의 복개공사 장면 (1992년)

국적으로 확산되었다. 구체적인 통계치를 보면, 우리나라의 법정하천(직할, 지방, 준용하천 등)의 총 연장 30,416km 중 시급 이상의 도시를 흐르는 하천 연장은 총 2,973km이다. 이 길이는 전국 법정하천의 총 연장의 약 10%가 되는 셈이다. 이러한 하천 연장을 도시 행정구역 면적으로 나눈 도시하천 밀도는 0.33km/km²로서 전국 하천의 평균 밀도와 비슷하다. 시도별로는 광주시가 0.51km/km²로서 가장 높으며, 인천시가 0.13/km²로 가장 낮다. 서울시의 경우 0.39km/km²로서 전국 평균보다 조금

* 한국건설기술연구원 수자원연구실장

특집 : 도시하천복개 이대로 좋은가!

높다. 이러한 도시하천 중 하천을 복개하여 타 용도로 사용하고 있는 하천연장은 140km로서 전체 하천 연장의 4.7%를 차지하고 있다. 그러나 여기에는 비법정하천으로 분류되는 대도시 소하천의 복개는 포함되어 있지 않다. 따라서, 대부분의 도시하천 복개는 주로 소하천에 집중된다는 점을 고려하면 실제로 복개된 하천 길이는 위에서 제시한 통계치보다 훨씬 클 것이다.

실제로 서울시의 경우를 보면, 한강 42km 구간을 제외한 총연장 196km의 시내하천 중 24.5%인 48km를 복개하여 하천이 아닌 타 용도로 사용하고 있다. 서울시는 하천 복개에 대한 전문가들의 여론이 좋지 않자 더 이상의 도심하천 복개는 최대한 억제하겠다고 하고 있으며 이에 따라 반포천 팔레스호텔 앞 400m와 석계역 부근 300m, 그리고 정릉천 제2교 부근 600m에 대한 복개사업을 기각하였다(국민일보, 1994. 7. 25).

'90년대 들어 하천은 아니지만 시내 주차장 난의 완화책으로 유수지(游水池)의 복개도 점차 늘어나고 있다. 서울시의 경우 55개의 유수지 중 1992년에 북동 신정유수지의 복개를 시작으로 1993년에 뚝섬 유수지 등 14개의 유수지를 복개하여 주차장 등으로 쓸 계획이다(조선일보, 1995.1.17). 1996년까지 이 계획이 완공되면 유수지 복개 주차장은 차량 18,000대를 주차할 수 있게 된다고 한다.

하천 복개 문제가 사람들의 관심을 가장 많이 끄는 것 중 하나는 아무래도 수원천(水原川) 복개 문제일 것이다. 수원시 중심에 위치한 수원성을 관류하는 수원천의 복개 문제를 가지고 '70년대 말부터 시와 시민단체사이에 큰 논란이 일어 왔다. 수원시 측은 가능한 하천을 복개하여 도심 교통 체증을 해소하고 주차난을 완화시키려고 하는 반면에, 환경단체를 중심으로 하는 시민단체들은 과거부터 수원8경중 4경이 위치한 수원천을 복개하는 것은 이 고장의 자연문화유산을 완전히 사멸시키는 것으로 극력 반대하고 있다. 그들의 주장은 수원천을 복개할 것이 아니라 옛모습으로 복원시켜 수원성과 함께 수원8경의 4경을 되살리자는 것이다. 그림 2에서 보는 바와 같이, 수원시를 가로지르는 수원천

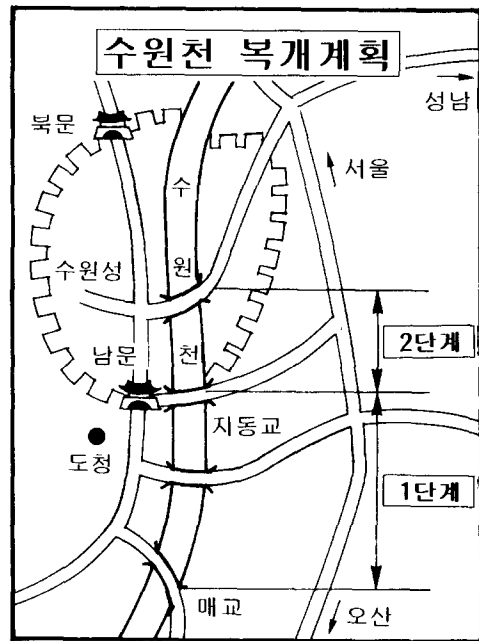


그림 2. 수원천 복개 및 수원성 (한국일보, 1996. 1. 25)

은 1991년 말 이미 790m 구간(1단계)의 복개 공사를 시작으로 '94년 7월 공사를 끝내 주차장과 도로로 사용되어 왔다. 다시 최근 수원성 안을 흐르는 하류부 480m 구간(2단계)의 복개공사를 추진하려 했으나 문화재관리국이 1994년 8월 수원성의 보전과 사적지 경관보호를 위하여 복개 대신 수원천을 원형으로 복원하여 줄 것을 요청하자 공사가 중단된 것이다. 그러나 시는 1995년초 2단계 공사를 강행하여 시민단체의 반발을 산 것이다. 묘한 것은 지난 '95년 6월 민선시장으로 당선된 현 시장이 수원천 복개 반대를 공약으로 내걸고 당선되었는데 공사를 강행하고 있다는 것이다(한국일보, 1991. 11. 7; 1996. 1. 25).

하천이나 유수지 복개를 찬성하는 사람들은 주로 도시계획이나 도로계획 등을 담당하는 시 공무원들과 하천변 주민들이다. 시 담당자들은 폭발적으로 늘어나는 도시의 교통 체증을 해결하기 위해서는 새로운 도로와 주차장의 확장이 시급하며 이 점에서 국유지인 오염된 하천을 복개하여 도로로 쓰면

보상비도 없고 보기 싫은 하천도 없으므로 일석이조(一石二鳥)라고 생각한다. 또한 하천변 주민들은 하천이 오염되어 여름에는 냄새가 나고 더러워서 사람들이 기피하고 나아가 하천변 땅값도 오르지 않기 때문에 복개하여 도로나 주차장으로 쓰면 냄새도 안 나고 땅값도 오르는 일석이조의 이익이라고 생각한다. 교통체증의 완화 효과만 강조하여 설문의 형평성이 문제가 되었지만, 수원천 복개에 대한 설문에서 283명의 응답자 중 94%가 찬성하였다는 것으로도 복개에 대한 하천변 주민들의 긍정적 견해를 짐작할 수 있다(한국일보, 1991. 11. 7).

그러나 이러한 생각은 장단기적으로 나타나는 하천복개의 폐해를 충분히 고려하지 않은 단견이라는 소리가 높아지고 있다(조선일보, 1995. 1. 17). 하천복개의 폐해로서 우선 하천 생태계의 절멸을 들 수 있다. 비록 하천이 오염되어 생태계가 훼손되었지만 하천을 복개하는 것은 빛과 바람을 차단하여 생태계 서식처를 영원히 파괴하는 것으로 복개된 하천에는 더러운 곳에서 사는 벌레들만이 남게 된다. 둘째, 복개는 하천의 유수 소통 능력을 감소시켜 홍수시 범람을 초래할 수 있다는 것이다. 물론 복개 계획시에 하천 수리 계산을 거치지만 이는 어디까지나 설계상의 교각만을 고려한 것이지 홍수시 쓸려 내려온 부유물이 교각 사이에 걸리거나 퇴적물이 하상에 쌓여 통수능력을 감소시키는 것까지 고려하지는 못한다. 셋째, 콘크리트 속으로 사라진 하천은 비밀의 장소가 되어 하폐수를 무단 방류하는 장소로 변할 수 있다는 것이다. 또한 그만큼 하천수질감사가 어려워진다는 것이다. 실제로 지난 1994년에 방영된 모 방송사의 '콘크리트 속의 하천'이라는 프로그램에는 복개된 하천으로 폐수를 불법으로 방류하는 장면이 나온다. 사실, 이보다도 더 심각한 폐해는 하천복개는 당장 우리의 세대에는 필요한 개발일지 모르지만 우리의 다음 세대들에게 주변환경관리에 대한 선택의 기회를 영원히 없앤다는 것이다. 다시 말하면 지금 우리세대에게는 오염된 도시하천을 복개하여 도로로 쓰면 생활에 편하겠지만 우리보다 경제적인 부와 생활의

여유와 더 많은 다음 세대들이 주변환경을 개선하고 보전하고자 할 때 복개된 하천은 이미 때가 늦은 것이다. 이 점에서 하천복개는 ESSD(환경적으로 건전하고 지속가능한 개발) 개념과도 맞지 않는다.

유수지의 복개도 지양하여야 할 것이다. 우리나라의 도시에 있는 유수지 역시 주변 비점오염물이 흘러들어와 썩어 냄새가 나고 가까이 갈 수 없는 버림받은 땅이 되고 있지만 그렇다고 깨끗이 가꿀 생각을 하지 않고 콘크리트로 덮어서 영원히 소멸시키는 것은 바람직하지 못하다. 이웃 일본의 경우 유수지도 지혜롭게 정비하여 당장은 주변 주민들의 휴식공간이나 체육장으로 쓰고 나중 세대를 위하여 남겨두지, 우리처럼 복개하여 없애버리지는 않는다.

사라진 청계천을 활용한다는 면에서 도로 밑 하천바닥에 다시 도로를 놓아서 지하차도로 쓰겠다는 조금 엉뚱한 계획이 신문에 최근 보도된 바 있다. 이 계획에 의하면 서울 광교에서 마장동까지 5.4 km의 청계천 복개구간 내부를 대대적으로 정비한 후에 하천변 양안에 고수부지를 만들어 왕복 3~4차선의 도로를 만들겠다는 것이다(**일보, 1994. 4. 9). 오죽하면 이미 수십년 전에 사라진 하천에 도로를 놓겠다는 발상이 나왔겠나만 우리가 청계천을 복개하지 않고 잘 가꾸었다면 지금 이와 같은 구차한 생각까지는 하지 않았을 것이다.

여기서 '80년대 들어 서구와 미국 등지에서 본격적으로 시작되는 이른바 하천복원(stream rehabilitation, stream restoration) 운동의 의미를 되새길 필요가 있다. 스위스, 독일 등 유럽에서는 과거 우리 식으로 복개했던 소하천과 도랑을 다시 파헤쳐서 자연하천으로 복원시키는 사업이 한창이다. 예를 들면 스위스의 쥐리히 시는 지난 '85년 알투스베크라인 천의 복개 콘크리트 150m를 처음 뜯어낸 이후 지금까지 20여개 곳에서 총 길이 13 km의 복개천을 원래 자연 그대로의 모습으로 되돌려 놓았다. 이렇게 복구된 하천에는 물고기들은 물론 개구리, 도롱뇽, 수초와 잠자리 등 곤충들이 알을 낳아 생물의 중요 서식처 역할을 하게 되었으

특집 : 도시하천복개 이대로 좋은가!

며, 동네 꼬마들의 소중한 자연 놀이 공간으로 변한 것이다(한계레신문, 1996. 2. 2).

사실 최근 우리나라에서도 지난 20~50년 전에 복개된 서울의 청계천을 다시 뜯어내어 햇빛을 주고 하천을 정화시켜 수변공간을 조성하여 도시민들의 휴식 및 문화공간으로 만들자는 의견이 제시되었다(중앙일보, 1996. 1. 1.2). 한 마디로 “청계천을 열자”는 것이다. 이러한 발상은 금석지감(今昔之感)이지만 시기 적절할 것으로 보인다. 당장 이러한 계획을 실행하기는 어렵겠지만 이러한 사고는 적어도 하천복개는 이제 “아니올시다”라는 데에 기여할 것이다.

결론적으로, 하천 복개는 지난 '70~'80년대에는 통용되었을지 모르지만 이제 더 이상 통용될 수 없

을 것이다. 대신 시간이 걸리고 돈이 들더라도 도시하천을 되살려서 도시의 중요한 자연공간의 일부로 가꾸어야 할 것이다. 이러한 방향이 옳다는 것은 외국에서 활발히 진행되고 있는 하천복원 운동의 예를 보아도 명백하다. 우리는 더 이상 외국에서 맞본 시행착오의 우를 범하지 말아야 할 것이다.

참 고 문 헌

하천환경연구팀, “우리나라 도시하천 정비현황의 통계 분석”, 대한토목학회 학술발표회, 원광대학교, 1993.10.