

# 모자이크 도시를 넘어 네트워크에 미래를 걸다

정순오 한남대학교 도시부동산학과 교수



## 대전-한반도속의 지정학적 위치

개도 60주년을 맞이하면서 대전이 한반도속의 지정학적 위치로 차지했던 지난 과거를 되돌아 보게 된다. 일찍이 일제에 의해 호남선철도가 경부선에서 분기돼 부설될 때, 그 분기점이었고, 북한의 6·25 남침 전쟁때는 일시 후퇴하던 정부가 임시 수도로 쓰기도 했다. 그런까닭에서인가 서구 괴정동에는 한때 지방소재 정부기관으로 가장 선도적이었던 중앙공무원교육원(1974. 5~1981. 12)이 있었다. 그곳에는 현재 KT연수원이 자리 잡고 있다. 미군은 또 한때 6·25 휴전 직후 한반도 방어를 위한 전략적 탄약기지를 대전에 설치하고 대공방어를 위해 식장산에 미사일부대를 직접 운용하기도 했다. 그 이후 인접 계룡시(구 논산시 두마면 신도안리)에 1988년 3군 본부가 이전했다. 또 대전 인근에 고 박정희 전 대통령이 1979년 임시행정수도를 계획했고, 고 노무현 전 대통령도 행정중심복합도시를 2007년 7월 착공하기까지 했다.

국토연구원장을 지낸 김의원박사는 최근 한 주간지와와의 인터뷰에서 일제는 한반도를 단순한 식민지로 경영하려고 했다가 보다는 아예 만주까지 손에 넣어 광대한 대일 본제국을 건국하고 그 통치 수도를 한반도에 두기 위해 사실상 수지가 맞지 않는 한반도 근대화 사업들을 벌였던 것 같다고 술회하고 있다(2009. 6. 10 중앙SUNDAY). 그런 한반도에 일제는 국토경영의 첫 인프라로서 철도를 부설했고 그 중심에 대전이 있었다. 서울에서 신의주를 잇는 경의선, 서울에서 원산을 잇는 경원선을 보태면 한반도는

x자형의 철도망을 갖추는데 그 중심에 서울과 대전이 있는 것이다.

대전은 이렇듯 한반도 경영에 있어 매우 중요한 지정학적 위치를 차지하면서 20세기 초 일제로부터 21세기 벽두에 이르기까지 갖가지 역할과 용도로 쓰임새를 자리매김 당해 왔다. 그러나 이렇듯 전략적 요충지 대전은 아직까지 그런 지정학적 위치에 걸맞는 대접이나 스스로의 발전주도력을 갖추지 못하고 수도권 위성공간으로, 조령모개식 국가정책이 그려지는 손쉬운 수단으로 치부돼 왔다는 자괴심도 없지 않다.

## 대전-모자이크 도시로부터 네트워크의 중심도시로

그러다 보니 대전의 지난 60년 도시개발상은 한마디로 국책프로젝트 모자이크 도시를 방불케 한다. 중요한 국책결정이 내려질 때마다 대전은 마치 조각보를 연상시키듯 덧대지고 기워져 단순 확대됐기 때문이다. 인구 60만 안팎의 대전은 일찍이 대덕연구단지가 국책으로 개발돼 외곽을 형성했으며, 대선공약으로 1989년 직할시로 승격하면서 주변을 둘러 싸고 있던 대덕군을 흡수 통합해 대도시의 반열에 들게 됐다. 93대전엑스포 개최를 계기로 내부 중앙의 둔산지역이 개발됐으며, 곧이어 1997년부터 노은지구 개발이 착수됐고 2002년 월드컵 개최와 관련하여 월드컵경기장이 도시기반시설로 이곳에 추가됐다. 균형개발을 최우선 국정의제로 내건 노무현정부때는 도시균형개발 차원에서 남부권 개발이 가시화됐고, 지역혁신차원에서 연구성과의 산업화를 위해 대덕테크노벨리가 개발돼 북부권을 형성하게 됐다. 원도심부에는 철도공사와 시설공단이 입지하게 돼 대전역세권개발이 한창 진행중이다. 또 인접 계룡시에는 1989년 3군분부 이전이 가시화됐고, 노무현정부때는 행정수도건설이 우여곡절을 겪은 끝에 노은지구에서 20분거리의 북방에 자리잡게 됐다. 대전은 이제 호남고속철도의 오송역 분기와 행정중심복합도시 세종시의 건설, 그리고 현정부가 추진하는 과학비즈니스벨트사업으로 세종시와 청주시와의 급격한 도시연담화를 대비해야하는 상황에 이르게 됐다.

조각보를 기우듯 누덕누덕 덧보태진 도시개발은 도시경제사회구조의 급격한 개편을 몰고 왔고, 그 과정에서 원도심 공동화의 큰 상처도 남겼다. 그리고 그 상처가 채 아물기도 전에 오래동안 서남부생활권이라고 불리워왔던 도안신도시가 목하 개발중이다. 도안신도시는 1995년 계획이 착수돼 2016년을 목표로 최근 본격적으로 개발이 추진되고 있는 15km<sup>2</sup> 규모의 대규모 신도시지역이다. 그리고 그 북방에 72km<sup>2</sup> 규모의 세종시가 건설중에 있다. 이런 크고 작은 조각보들은 청주권의 오창과학산업단지(9.5km<sup>2</sup>)와 오송생명과학단지(4.6km<sup>2</sup>)까지 가세한다면 대전은 주변에 거대한 도시권역(city region)

으로 둘러 싸인 메트로폴리탄의 중심도시가 된다.

2009년 5월 대전-당진간 고속도로와 이 노선상의 공주에서 분기된 공주-서천간 고속도로가 개통됐다. 또 대전의 도시철도 1호선을 연장해서 세종시와 호남고속철도 오송분기역과 청주시를 잇는 광역도시철도망에 대한 논의가 미구에 불가피하다는 전망이 내려지고 있다. 대전은 이제 국책사업에 의해 조각보처럼 덧대어져 커진 거대 도시 지역의 공간속에서 중심지로 자리잡기위한 노력을 경주해야할 시점에 이르른 것이다. 그리고 그러한 노력은 이런 네트워크 도시들을 하위 중심지로 거느릴 수 있는 교통망의 구축과 내부 재구조화가 과제로 대두되고 있는 것이다.

## 대전의 도시개발

대전이 오늘과 같은 도시구조를 갖추는 데에는 1993년 대전엑스포가 한몫을 했다. 엑스포 자체가 대전의 도시 현대화에 크게 기여했다기 보다는 그런 기회에 현재와 같은 도시중심부인 둔산지역이 개발되고, 1989년 광역시로 통합되긴 했지만 공간적으로는 여전히 딱 살림같았던 유성읍과 신탄진읍이 통합된 공간구조를 이루는 계기가 됐기 때문이다.

1990년대 대전은 가장 급성장한 시기였다. 둔산지역개발이 가져온 여파로 인구는 매년 전국 도시평균의 2~3배나 되는 5%이상의 성장률을 보였고, 보편적인 주거형태였던 단독주택중심에서 전도시인구의 과반이 아파트에 거주하는 주거혁명이 일어났다. 구 시가지에 중소규모의 단지로 건설되던 아파트촌은 둔산지구 개발로 7~8km의 지역이 모두 아파트촌으로 탈바꿈되는 신도시 규모의 대단지로 개발됐다.

정부청사는 물론 크고 작은 지방기관들의 청사가 70여개나 입지함으로써 둔산지역은 명실상부한 도시중심으로 자리잡았지만 그 대가 또한 만만치 않았다. 중앙로에 산재했던 각종 기관들이 이주하고 양질의 도시인구가 덩달아 동반이주하면서 중앙로 도심은 도심공동화를 겪었고 공실률은 치솟아 부동산 경제의 양극화가 벌어졌다.

한국토지공사가 개발한 둔산지역은 수도권의 분당신도시 보다 조금 일찍 개발되는 과정에서 자족적인 도시단위로서의 갖추어야할 계획요소들이 매우 미흡한 상황이 연출됐다. 광역 대전의 도심부에 입지하다보니 통과도로망에 많은 비중을 할애해야했고 그 결과 어떤도로가 협소하고 공용주차공간을 충분히 확보하지 못해 종전 도시개발의 잘못들이 되풀이 됐다. 기관청사위주로 녹지를 분포시키다 보니 정작 근린공원은 부족한 문제가 나타났고, 중앙부에 확보한 드넓은 문예공원은 한동안은 제 용도를 설정하

지 못해 우왕좌왕했다. 호수공원이 한 때 검토되었는가하면 월드컵경기장 설치도 고려됐다 결국은 수목원과 문화예술의 전당과 미술관이 들어서는 것으로 마무리됐다.

둔산지역 개발은 우리나라 공영개발의 모순점이 그대로 드러나는 좋은 교과서 역할을 했다. 사업단위로 수지를 맞추어야하는 사업속성상 구 시가지의 모든 기관시설을 유치해 현대화하는 용도로 쓰이다 보니 도시의 핵심자원을 모두 공출(?)받는 특혜를 부여받는 셈이 됐고, 정부기관청사, 도로, 공원용지 등을 상대적으로 저가에 분양하거나 기부하는 대신 그 차액을 민간주택용지에서 충당하는 구조로 말미암아 공공투자재원을 민간주택시장에 전가하는 이중적인 모순이 빚어졌다. 그러나 민간주택도 도시의 알짜 자원을 집중시키는 과정에서 프리미엄을 얻게 됐고, 결과적으로 공간경제적 불평등이 기존 시가지지역에 떠넘겨지는 경제 부정의가 빚어지게 됐다. 한마디로 기존 시가지의 주민들은 도시내 대단위 도시개발로 인해 자산가치의 하락과 상대적 박탈감을 동시에 안게 되는 이중고를 겪게 되었던 것이다.

## 대전의 도시교통

대전은 2006년 3월 지하철 1호선 1단계구간 개통으로 지하철시대를 열었다. 도시를 동서로 가로지르는 단 하나의 노선에다 수도권전철과는 달리 규모가 조금 작은 중량철도이기는 하지만 버스와 환승체계 구축으로 점차 도시교통의 중요한 역할을 담당하고 있다. 2007년 4월 완전 개통된 지하철 1호선은 현재 동구 판암동에서 유성구 반석역까지 22개역에 22.6km의 연장을 갖고 있고, 2008년 총 2천9백31만4천명의 승객을 수송했으며, 2009년 1월 현재 월간 평균 270만명, 1일 평균 9만7천여명의 승객이 지하철을 이용하고 있다. 지하철 이용객은 꾸준히 늘고 있는 추세다.

대전은 2008년말 버스노선을 환승체계로 바꾸는 대대적인 대중교통개혁을 단행했다. 56년만의 대개편이라고도 한다. 종전의 좌석버스와 입석버스 구분을 폐지, 통합하고 개별노선사업자들의 수익위주에서 비롯된 개별적인 굴곡 장거리 노선을 3개 유형(급행, 간선, 지선)으로 구분 개편해 환승을 중요한 수단으로 설정함으로써 전체 버스노선의 효율성을 높이는 개선효과를 가져 왔다. 그러나 기존 버스노선 관행을 일시에 탈피하기 어려웠고, 도시의 도로망이 과거 보통시 시절 3대 하천에 의해 단절되는 과정에서 만들어져 오거리 체계가 난립한 불규칙한 격자형 도로망구조가 갖는 복잡성때문에 체계성이 높은 노선망이 갖추어지기까지는 아직도 많은 시간이 소요될 전망이다. 그러나 이런 버스노선체계의 혁명적 변화는 발달된 정보기술의 측면지원이 있기에 가능했

다. ITS(지능형도시교통관리시스템)과 환승을 가능하게 하는 교통카드의 보편화 등이 그것이다.

전국 6대 도시중 대전은 교통문화에 있어서 비교적 여유로운 도시에 속한다. 도로율이 2005년 현재 26.8%로서 인천 24.39%, 대구 23.01%, 서울 21.53%, 부산 19.03%, 울산 16.84% 등과 비교해서 전국 최고수준이기 때문이다. 러시아워의 평균운행속도도 도심 24.7km/h, 외곽 36.9km/h로서 전국 6대 도시중 최고수준이다.

그래서인지 대전의 자가용 수송분담율은 대구(35.0%)에 이어 전국 두번째 수준으로 30.0%(2003. 12 건설교통부 7대 도시교통현황)나 된다. 그러나 대중교통의 수송분담율은 2006년 현재 29.8%(버스 28.1%, 지하철 1.7%)로서 서울 62.3%, 부산 39.0%, 대구 38.6%, 인천 47.1%, 광주 38.6%에 비해서 매우 낮고, 택시의 수송분담율도 18.3%로서 대구 17.1%, 부산 16.6%, 광주 15.3%, 서울 8%에 비해서 월등히 높고, 비교적 후발 대도시인 울산의 18.8%와 비슷한 수준이다. 환승비율도 2007년 현재 대전은 15.2%에 불과해 서울 49.4%, 부산 28.7%, 대구 30.7%, 인천 51.0%, 광주 33.6%에 비교해서도 매우 낮은 수준이다. 결과적으로 대전의 도로교통이나 특히 개인별 교통수단의존율은 전국 최고 수준으로 교통의 편의도 측면의 질은 비교적 높으나 경제적, 환경적 측면의 질은 개선의 여지가 크다고 할 수 있다.

즉 대전의 단위 교통유발량은 5,905대·km/인/년(2000년 기준)으로 전국 대도시중 최고 수준이고, 도로교통의 1인당 석유소비량도 전국 최고수준이며, 교통사고 사망자도 자동차 천대당 0.517명, 천인당 0.142명으로 전국 최고 수준으로 나타나 교통의 지속가능성은 전국 대도시중 최하수준으로 보고되고 있다(이재영 2007).

2006년 12월 현재 대전의 자동차 등록대수는 531천대로 그중 승용차는 402천대이지만 1일 평균 40대의 증가추세로 보아 곧 인구 1인당 0.5대 수준까지 증가할 것으로 전망된다(2009년 6월 대전시 인구는 148만명). 또 대전시계내를 통과하는 고속도로는 2009년 현재 4개 노선에 약 71km나 돼 사통팔달의 광역교통여건상 승용차 의존도가 높을 수밖에 없는 도로환경구조이기도 하다. 2009년 5월말 대전-당진간 고속도로가 개통됨으로써 대전은 경부, 호남, 대전-통영고속도로의 남북축과, 대전남부순환고속도로, 당진-대전-상주간 동서축 고속도로의 구축으로 고속도로망의 집중도에 있어서도 대구, 서울에 이어 전국 고속도로의 3대 요충지로서 기능하고 있다. 또 원촌육교와 한밭대교간을 연결하는 천변도시고속도로(4.9km)가 2005년 건설돼 갑천을 따라 도시를 동서로 연결하는 내부고속도로망도 갖추고 있다.

대전의 교통환경은 세종시 건설을 비롯해 호남고속철도 전용선 건설 등으로 광역화의 필요성이 이미 대두된 상황이다. 그런데다 지하철과 버스공영제 시행으로 인한 교통적자도 연간 600억원 내외에 도달한 실정이다. 도시교통적자도 해소하고 교통의 환경적 지속가능성을 높이기 위해서 대전은 지속적으로 대중교통의 수송분담율을 높

여기야할 목표가 뚜렷한 셈이다.

정치적으로는 이미 계획된 5개 도시철도노선중 도시내부를 순환하는 지하철 2호선을 경전철로라도 우선 건설해야한다는 목소리가 오래전부터 제기되어 오고 있고, 버스와의 환승체계구축이 불가피한 현실상 남부 관저동에서 북부 대덕테크노밸리에 이르는 남북축의 경전철(LRT) 1개 노선(19.4km)을 추가하는 대신 5개의 BRT(Bus Rapid Transit) 노선 44.67km을 설치해 도시교통의 근간을 삼는 것이 바람직하다는 주장도 있다(이재영 2007).

또한 대전의 내부 교통망을 광역화해서 경제성을 높이고 자동차의존율을 낮추어야 한다는 점에서 인접 도시들인 세종시와 청주, 오송, 논산, 옥천 등과의 도시철도 연결도 조만간 가시화해야한다는 대안도 제시되고 있다.

## 대전-정부청사 개청이 가져 온 변화

대전은 지난 1989년 충남으로부터 독립돼 정부 직할시가 되기까지는 충남의 도청 소재지로서 그리고 충청권의 수부도시이자 중부권 최대 소비중심지로서 역할을 담당해 왔다. 1998년 정부대전청사가 개청하면서 대전은 서울과 과천에 이어 제3의 중앙행정기관 집적지가 됐다. 그럼에도 불구하고 연기군과 공주시 일부 지역인 지척간에 행정중심복합도시 세종시가 개발되고 있지만 선발주자인 대전은 국가행정의 중추기능이 사실상 처음으로 수도권밖으로 이전된 도시답게 쌓아 올린 선형적인 교훈은 빈약하기 짝이 없다. 정부청사가 이전됐지만 여전히 중요한 정책결정의 논의의 장으로서의 기능은 미약하기 때문이다. 정부청사 이전 과급효과가 지역경제는 물론 지역사회 전반에 연계된 흔적도 많지 않아 보인다. 중앙행정기능이 이전됐다면 마땅히 해당기관들이 다루는 활발한 정책논의를 위해 최소한 입법부의 일부 활동만큼이라도 이곳에서 이루어지는 모습이 보여져야할 터이고 그러한 활동을 뒷받침하기 위한 브레인풀이 지역사회에 두텁게 형성되고 중앙언론도 뉴스원을 이곳에서 활발하게 송출하는 접근이 이루어져야할텐데 현실은 전혀 그렇지 못하다. 대전이 사실상 전국 처음으로 경험한 정부기능의 수도권밖 분산의 현실은 단순 기계적인 사무인력의 이전과 사무공간의 차용이외에는 아무 것도 아닌 것이 드러나고 있다.

그런 이면에는 우리나라 대통령제 운용의 폐단과 정부에 예속되다시피한 국회와 정치권의 책임이 크다. 대통령이 정부기관장을 임명하는 것으로써 정책적 자율성을 해당기관이 공론적으로 갖도록 대폭 위임해야하는데 모든 정부기관의 시시콜콜한 정책

도 사실상 대통령부인 청와대가 직접 관장해야 한다는 성숙되지 못한 관행이 정부기관을 이전해도 단순 사무기능뿐인 공간차용 효과에 그치게 하고 있는 것이다. 이런 관행이 타파되지 못하면 정부기관의 입지가 해당기관 정책의 중심지 역할을 하지 못하고 결과적으로 그것이 일구어 낼 수 있는 직간접적인 파급영향을 만들어 내지 못해 정부기관이전 효과는 단순한 공간대차에 그치게 된다.

의회도 그런 연장선상에 놓여 있다. 정부기관의 이전 도시가 해당기관이 관장하는 정책의 중심지가 된다면 정책시장이 형성되고 자연히 공론의 장도 그곳에서 열릴 수밖에 없다. 공론이란 거버넌스시대에 의회안에서 안주하는 그런 물건이 아니기 때문이다. 정부기관 중심의 정책 공론화를 통해 정부 기능의 중심지가 자연히 형성되고 정부기관 이전도시의 위상도 높아지는 것이다.

고 노무현 전 대통령은 처음 행정수도 구상을 밝히면서 다음과 같은 인상적인 아이디어를 역설했다. 비록 반쪽이지만 국토중심에 행정수도를 마련하게 되면, KTX를 타고 국회의원들이 매일 전국 각지의 출신지역에서 통근이 가능하게 될 터이고 그렇게 된다면 전국 각 지역의 일상생활에서 피부로 겪은 경험들이 매일같이 의사당에 모이고 정책결정에 녹아 들지 않겠느냐는 것이었다.

그러나 이런 기대와 이상에도 불구하고 대전으로 이전한 정부기관장들과 간부들은 청와대로 정부부처로 국회로 이른바 사사롭기 조차한 지시를 받고 시시콜콜한 협의를 하고 또 이런저런 협조와 감사를 받기 위해 하루가 멀다하고 서울로 불러 다니고 있다. 대전의 정부기관들은 이런 기관장들의 업무를 수행하는 비즈니스머신에 지나지 않은 것이다. 또 그러다 보니 대부분의 크고 작은 공론청취를 위한 회의가 서울에서 열리게 된다. 이른바 정책결정의 열쇠를 쥐고 있는 기관들이 모두 거기 있고, 전문가 인력풀도, 오피니언리더도, 언론도 거기 다 있으니 자연히 정책시장은 정부기관을 옮기나마나 서울중심을 벗어날 수 없다.

이런 상황은 미국의 3대 방송과 유력 언론이 뉴욕에 존재하지만 정책시장은 워싱턴 DC에 집중되어 있는 현실과 좋은 대조를 이룬다. 미국 정부를 움직이는 싱크탱크도 로비스트회사들도 모두 그곳에 있고, 언론사의 특과원들도 모두 그곳에 상주하고 있다. 하기는 워싱턴DC는 명실상부한 수도이니까 대전과 비교할 것은 못된다. 다만, 정부기관을 이전해 지역균형개발을 이루고자한다면 이런 정부기관중심의 정책시장 형성없이 그런 효과도 기대할 수 없다는 말이다.

## 대전-과학기술도시의 상징

대덕연구단지는 박대통령 시대 과학기술개발장기종합계획(1967-1986)이 작성된 이후 24년만에, 마스터플랜이 작성된 1971년 이후 21년만인 1992년 노태우대통령에 의해 기반시설 준공식을 가졌다. 대덕단지 최초의 입주연구소는 1978년 3월 18일 현 한국표준과학연구원이었으며, 그 이후 정부출연연구소들이 잇달아 입주를 시작했다. 2008년 현재 834만평규모의 대덕단지에는 정부출연연구소 28개, 공공기관 7개, 국공립기관 15개, 교육기관 6개, 기업 898개 등 977개(2007년 말 기준)의 기관이 입주해 약 2만여명의 연구인력이 근무하고 있다.

대덕이 우리나라 최초의 연구단지로 낙점된 배경은 대전의 지정학적 위치때문이었다. 당초 대덕연구단지는 서울 홍릉을 중심으로한 최초의 국가연구개발단지에 이은 제2의 단지로 계획됐으며 수도권에 산재한 연구소들을 이전 집중시킨다는 목적아래 추진됐다. 제2 단지의 후보지는 최초에는 세 곳이 경합을 벌였는데 경기도 용인과 낙동강유역이 나머지 두 곳이었다고 한다. 대덕이 최종 낙점을 받은 기준은 국토의 중심지, 교통·용수·전력공급이 용이한 곳, 350만평 내지 500만평을 확보할 수 있고 농경지나 공업용지가 아닌 곳으로 정해 효율성이 높은 토지자원은 가급적 피하고 지가가 저렴하여 조성비용이 최소화될 것 등이었고, 최종적인 후보지로서 고려된 경합지역은 대덕과 함께 경기 화성과 충북 청원이었다고 한다.

초창기 과학기술부가 주도했던 대덕단지의 모형은 인구 5만명 수용의 연구학원도시를 지향했지만, 추진력을 고려해 대통령직속의 중화학공업추진위원회로 바뀌면서 공업단지 개념의 연구단지로 축소됐다.

서울 홍릉에 이은 대덕단지 개발에 대한 박대통령의 선견지명에 대해서는 많은 후세인들이 놀라워하는 것이 사실이다. 그러나 93대전엑스포를 계기로 광역도시 대전의 중심부인 둔산지역이 개발되기전까지 대덕단지는 대전의 도시공간과 사회산업구조와는 완전히 별개의 섬으로 존재했다고 해도 과언은 아니다. 93대전엑스포를 대비해 호남고속도로상에 북대전IC가 개통되고 둔산지역이 개발되면서 이곳은 점차 고립상태를 벗어났다. 그리고 1998년 정부대전청사가 개청하고 1999년 대전광역시청사도 이전하면서 대덕은 대전의 신도심 근접지역으로 탈바꿈하게 됐다.

2001년부터 대덕단지와 인접하여 대덕테크노밸리가 조성되기 시작했다. 대덕테크노밸리는 대덕단지의 연구성과를 산업화할 수 있게 벤처기업들을 유치하기 위한 취지로 2007년까지 3단계에 걸쳐 129만평 규모로 조성됐다.

또 2005년 7월 대덕연구개발특구법 제정으로 대덕단지는 새로운 발전의 전기를 맞이하고 있다. 새로 명명된 대덕연구개발특구는 기존의 대덕연구단지에 대덕테크노밸



리와 대전 3,4산업단지를 모두 포함한 총 2,130만평을 대상지역으로 하고 있다.

2008년에는 엑스포과학공원 구 국제전시구역에 '과학기술 창조의 전당' 이 건립되기도 했다. 부지면적 30,892㎡, 건물면적 29,643㎡에 지상4층 규모의 산학연교류센터, 지상 14층 규모의 게스트하우스와 함께, 지상 3층 규모의 컨벤션센터가 있다.

대덕은 조성을 시작한 후 40년이 가까워지면서 이렇듯 완성을 위한 발걸음을 지속해 왔다. 그러나 10여년전부터 대덕단지 연구소들의 탈대덕 바람이 부는 것도 사실이다. 탈대덕의 이면에는 각종 연구소들이 차세대 새로운 연구과제를 수행하기 위해 필요한 증설부지난이 가장 큰 이유이지만, 대덕특구법 제정이후에도 국가핵심연구클러스터 육성을 위한 뾰족한 대안이나 비전이 없는 것, 그리고 연구성과를 산업화할 수 있는 수요가 지역내에 없는 것 등도 또 다른 이유를 차지하고 있다고 한다. 원자력연구원은 사용후 핵연료의 재활용 연구나 차세대 원자로 연구를 위해 현 연구소만한 크기의 제2 연구소가 필요하다는 것이고, KISTI(한국과학기술정보연구원)는 슈퍼컴의 증설을 위해, KAIST는 국제화를 위해, 그리고 다른 많은 연구소들은 차세대 연구에 필요한 연구환경을 찾아서 등이 그런 이유라는 것이다(아시아경제 2008. 9. 22).

대덕의 연구소들이 성장하면서 새로운 기회를 찾아 등지를 확장하는 일은 자연스러운 일이다. 에너지연구원이나 기계연구원이 해상이나 내륙의 풍력연구를 위해 제주나 강원도로, 생명공학연구원이 생명과학 전문연구단지인 충북 오송 등지로, 그리고 ETRI(전자통신연구원), 생명공학연구원, 기초과학지원연구원 등은 전국 각지에 분원 등을 설치하며 연구원의 발전적 확대 또는 점진적인 이전을 위한 이동을 시작하고 있다는 것이다.

최근에는 이명박정부의 국제과학비즈니스벨트사업과 관련하여 관련연구소들의 세종시로의 통합 이전 가능성도 제기되고 있는 형편이다. 문제는 선택과 집중을 통해 중추적 지위를 확고하게 할 수 있는 연구분야와 관련 연구소들을 유지하지 못한다면 대덕단지는 홍릉단지보다 더 빨리 해체의 길로 갈 수도 있다는 사실이다.

## 대전-모자이크 도시를 넘어 네트워크의 중심지로

한 연구보고에 의하면 대전의 도시공간구조는 2000년 1도심 2부도심 구조에서 2005년 2도심 2부도심 체제로 변화했다고 한다. 즉, 2000년에는 은행·선화권의 1도심과 유성과 둔산의 2부도심체제에서 2005년에는 은행·선화권의 원도심과 둔산 신도심의 2도심에 유성권과 대전고속버스터미널이 있는 용전권의 2부도심 체제로 변화하

였다는 것이다(김상수와 2008). 이러한 연구에 따르면 공간적으로 도심과 비교적 격리되어 있는 과거 신탄진입과 대단위 택지개발이 이루어진 관저·진잠지역의 중심지 기능이 매우 취약하다는 시사점을 얻게 된다. 또 이 연구는 원도심권의 도시기능이 둔산도심으로 상당히 이전돼 도시기능이 상당히 쇠퇴했다는 보고도 하고 있다.

이러한 결과는 또다른 연구결과와 비교해 매우 흥미로운 결과를 제시해 준다. 대도시광역권의 지역간 네트워크 구조 변화를 연구한 결과에 따르면 지역간 네트워크의 중심성 상위지역이 대전권의 경우 1995년 중구→동구→서구→유성구→대덕구 순위에서 2000년에는 유성구→동구→중구→서구→대덕구 순위로 바뀌었다가 2005년에는 다시 서구→유성구→중구→동구→대덕구 순위로 변화하였다는 것이다(김홍주 2008).

전자는 도시 내부 공간구조의 위계를 연구한 것이라면 후자는 주변 광역권 지역과의 관계에 의해 중심성을 평가했다는 차이가 있다. 그러나 양자의 공통점은 내부나 외부와의 관계를 막론하고 도심의 중심성이 서구, 즉 둔산으로 이동하고 있으며, 노은지구의 개발과 세종시의 개발로 인한 주변 지역과의 연계성 강화로 대전의 도시공간구조가 종전의 중·동구 중심에서 점차 서·유성구 중심으로 변화해 갈 것이라는 시사이다. 특히 호남고속철도의 분기역인 오송역의 중심성이 높아질수록 대전역의 중심성이 약화될 가능성이 높아진다는 해석도 가능하다.

물론 전자의 연구는 중심성을 단위면적내 고용수와 건축면적으로 파악한 것이고, 후자는 지역간 통근통학 유출입 자료에 의존했다는 차이점이 있다. 후자의 연구에서 흥미로운 사실은 2005년의 통근통학 OD행렬분석에서 천안, 계룡시지역으로 부터는 유입보다는 유출이 많고, 반대로 충북지역과는 유출이 유입보다 많다는 사실이다. 이러한 현상은 전자는 직장은 대전에 두고 주거는 교외에서 하는 인구가 많은 반면, 후자는 직장은 충북 지역에 두고 주거는 대전에 둔 인구가 많다는 추정이 가능하다는 사실이다. 또 후자의 보고는 이러한 현상이 당연히 대덕특구와 오송과학단지, 세종시 개발 및 서해안 개발과 무관하지 않아 보인다는 것이고 광역권 형성을 가능하게 하는 양대요인이 인구와 지역간 기능적 연계인데 대전 대도시광역권은 이 두 요소를 모두 갖추어 가고 있다는 해석이다.

대전은 또 대도시광역권의 네트워크 집중도가 유입측면의 상승률이 더 크게 나타나고 있는데 2005년 대전의 유입집중도는 2000년 18.75%에서 41%로 급상승했다는 것이다. 이것은 타 광역권에 비교하여 최고수준이며 그 의미는 대전의 특정지역이 인근 지역과 41%정도 연결되어 있다는 뜻이라고 한다. 반면 대전의 유출 집중도도 같은 기간 33.79%에서 15%로 감소해 가장 큰 감소폭을 보였다는 것인데 그 의미는 대전이 충남의 중심역할을 하면서 충북과 그 이외지역으로도 활발하게 영향력이 확대될 정도로 고용측면의 네트워크 집중도가 크다는 의미라는 것이다. 이러한 현상은 대전 교외 지역의 베드타운현상이 가속화된다는 의미도 되고, 충북권은 그 반대의 관계를 형성한다

는 의미도 된다는 사실이다.

대전 대도시광역권은 이 연구에 따르면 1990년까지만 해도 매우 느슨한 구조였으나 1995년에는 연구단지 활동이 활발해지면서 인근 연기, 논산, 공주, 천안, 아산이 네트워크범주에 들어왔으며, 2005년에는 그 범위가 충북까지 확장되는데 이것은 행정중심복합도시 개발로 인한 영향으로 보인다는 해석이다. 또 대전은 주변 도시지역과의 기능적 연계에서 국토의 중심부로서 교통망 형성에 있어서의 이점 때문에 현재와 같이 외곽 충남지역과의 1차적인 광역권을 형성하지만, 점차 지리적 이점을 잘 살려 충북, 수도권, 전북권과의 연계성을 높인다면 네트워크 위력이 더 강화될 것으로 전망하고 있다(김홍주 2008).

이 연구의 논리대로라면 2009년 대전-당진간, 공주-서천간 고속도로의 개통으로 대전의 네트워크중심성은 더욱 강화될 것으로 보인다. 그러나 행정중심복합도시개발이 가시화되고, 호남고속철도의 분기역인 오송단지나 오창단지의 도시화가 확대되면 고용과 주거 중심성을 둘러싼 네트워크 중심성의 경쟁이 더욱 치열해질 것으로 전망된다.

왜냐하면 대전의 중심성을 대표하는 둔산이나 유성, 노은지역은 유성의 도안신도시 개발진행지구를 제외하면 이미 개발이 포화상태에 도달해 광역 네트워크의 중심성을 발휘할만한 고밀도개발이 용이하지 않은 형편이다. 그런 상황으로 본다면 대전의 원도심은 재개발의 여지를 충분히 갖고 있고, 대전도시철도를 노은에서 세종시와 오송-청주로 연결하고 또 경부선 기존 철로를 이용하여 청주-대전간 도시철도기능을 부가하여 원형의 순환광역도시철도망이 구축된다면 대전역세권과 중앙로를 중심으로 하는 광역권 네트워크의 중심성을 강화할 수 있는 기회도 가능해질 것으로 보인다. 이미 가깝거리의 정치권 기사에 지나지 않았지만 중앙로 원도심의 초고층 초고밀도 개발에 대한 논의가 심심치 않게 제기되어 왔기 때문이다.

## 대전의 미래-광역도시철도망과 도시면모의 쇄신에 달려

1997년 우리나라는 돌연한 외환위기로 경제침체의 늪에 빠졌다가 그 회복이 끝나기 무섭게 저출산고령화의 저성장과 고용없는 불안한 성장이 계속되고 있다. 미래는 남북관계의 돌발변수가 있기는 하지만 향후 세계경제가 동북아중심으로 급속하게 재편된다면 우리는 일찍이 경험해 보지 못했던 국제자본의 대이동에 의한 급속한 격변 현상을 다시금 경제사회 전 분야에서 맞이하게 될지도 모른다.

그러한 변화의 조짐을 일구는 첫 단계는 이미 우리 경제의 향후 10년간의 변화를 주도할 중심세력이 동북아 허브공항으로 발돋움하고 있는 인천공항과 송도국제신도시 등 인천경제자유구역에서 활발하게 준비되고 있다는 사실이다. 경제의 국제화는 보다 더 고차원의 네트워크 형성에 있어 그 핵심수단이 철로나 도로에서 공로로 이전해 간다는 것을 의미한다. 따라서 대전이 광역권의 중심성과 대표성을 보다 더 강화해 나가려면 청주공항을 이용한 공로 접근성의 강화도 미리미리 준비하지 않으면 안된다는 것을 뜻한다.

또 대전의 도시 철도망을 세종시와 오송-청주-청주공항으로 연결 확장하는 대비에 못지않게 도시의 기능 중심성으로서 고용과 주거중심성의 경쟁력 강화를 위해 도시면모를 세종시 개발에 맞추어 대비해 나가지 않으면 안될 것이다. 도시면모의 쇄신은 도시디자인운동으로부터 활발하게 시동되고 있다. 그리고 공간적 경관적 차별화와 정체성 강화를 위해 구태의연한 관습적인 도시개발로부터 과감한 발상의 전환이 요청되고 있다.

#### 〈참고문헌〉

김상수의, 2008, 대전광역시 중심지 위계 변화분석, 한국지리정보학회지 11(3): 23-33.

김흥주, 2008, 대도시광역권의 지역간 네트워크 구조변화: 대전, 광주, 대구, 부산·울산광역시  
시를 중심으로, 국토연구 59: 263-280.

이재영, 2007, 지속가능성을 고려한 대전광역시 적정 대중교통네트워크 설정방안, 대전발전  
연구원 연구보고서(2007-16).