



'대전발전연구원-후쿠오카아시아도시연구원' 맞손 세계 최고 안전도시 건설 위해 노하우 공유 다짐

이창기 대발연 원장 후쿠오카에서 특강...2030 대전발전 비전 소개



대한민국 신(新) 중심도시를 향해 비상하고 있는 대전시와 세계에서 가장 살기 좋은 7대도시로 선정된 후쿠오카가 서로 손잡고 세계 최고의 안전도시 건설에 나선다.

양 도시의 싱크탱크인 대전발전연구원과 후쿠오카 아시아도시연구소가 공동연구와 인적교류 등을 통해 아시아는 물론, 세계를 선도하는 안전 으뜸도시로 동반 성장하기 위해 힘을 모아나가기로 했기 때문이다.

이를 위해 양 기관은 지난 2월 연구교류협정을 체결한데 이어, 이날 20일부터 22일까지 후쿠오카 아시아도시연구소에서 이창기 대전발전연구원장과 치사키 다케시(樺木武) 아시아도시연구원(큐슈대학 명예교수)을 비롯한 양 기관 관계자 등이 참석한 가운데 2박3일 일정으로 이를 구체화하기 위한 실증적 논의를 전개했다.

양기관은 잦은 기상이변과 후쿠시마 원전사고 등으로 방재(防災)의 중요성이 부각되고

있고, 도시안전에 관한 방범(防犯)과 인간의 삶의 질 향상을 위한 유니버설 디자인(Universal design)이 최대 화두로 등장하고 있는 만큼 가장 쾌적하고 안전한 도시를 만들기 위한 정책개발 등에 연구역량을 결집해 나가기로 합의했다.

특히 이창기 원장은 21일 오후 아크로스 후쿠오카에서 대학교수, 공무원, 시민 등 100여 명이 참석한 가운데 2030 대전의 비전과 전략이란 주제의 특강을 통해 "대전은 대한민국의 행정중심복합도시인 세종시 건설과 국부창출의 거점이 될 국제과학비즈니스벨트 건설을 통해 대한민국의 새로운 중심으로 도약하고 있다"며 "앞으로 세계에서 가장 살기 좋은 7대도시이자 아시아 1위 도시로 선정된 후쿠오카의 노하우를 벤치마킹하고, 대전이 소유한 과학기술 및 환경 분야의 연구성과를 공유해 양 도시의 시민이 모두 행복하고, 누구나 살고 싶은 도시를 만들기 위한 공동 가치를 추구해 나가자"고 역설했다.

이 원장은 "세계는 제3의 물결로 일컬어지는 '정보화사회'를 지나 제4의 물결로 불리는 '지식사회'로 접어들었다"며 "농경-자본시대를 지나 정신과 물질이 하나인 '뇌본(腦本)시대'를 맞아 미래에 대한 시민과의 약속을 지키기 위해서는 물질 성장에 치우치지 않는 환경과 인간이 공존하는 인간도시, 창조력과 문화력이 뒷받침되는 창조도시를 만들기 위한 노력이 선행돼야 한다"고 강조했다.

이어 "대전은 현재 도시철도 2호선 건설을 앞두고 노선과 기종 등의 선정을 놓고 백년대계를 위한 가장 좋은 대안을 찾기 위해 활발한 논의가 전개되고 있다"고 전제한 후 "대전시가 지향하는 대중교통이 편리한 도시, 똑똑하고 환경친화적인 스마트그린 및 가장 매력적인 경관도시 조성을 위해 후쿠오카의 선제적이고도 입체적인 지원을 당부한다"고 주문했다.

이에 대해 치사키 다케시 고문은 "도시가 안전하도록 하기 위해서는 시민(국민들이 이해할 수 있는 가장 안전한 도시를 만들겠다는 노력과 정책이 수반돼야 한다"며 "생활 속에 안정(安定) 산업 속에 안전(安全) 시민의 마음도 움직일 수 있는 안심(安心) 등 이른바 3안(三安)을 근간으로 하는 도시정책을 추구해야 한다"고 조언했다. d



이창기 대전발전연구원장은 지난 21일 일본 아크로스 후쿠오카에서 대학교수, 공무원, 시민 등 100여명을 대상으로 2030 대전의 비전과 전략이란 주제로 특강했다.

시민의 삶의 질 향상과 보편적 복지를 앞당기는
“맞춤형 사회서비스사업, 미래전망제시”
 전국이동 대상 두근두근경제페스티벌



대전광역시사회서비스지원단(대전발전연구원 내)은 대전지역사회서비스투자사업 확충과 발전방안 모색을 위하여, 지난 23일 도시철도공사 대강당에서 '2011 대전지역사회서비스투자사업 정책방향과 전망'을 주제로 150여명의 시민이 참여한 가운데 성황리에 포럼을 개최하였다.

최근 시민들의 복지욕구충족과 수요자중심의 맞춤형서비스제공을 위하여 실시되는 지역사회서비스투자사업은 보편적 복지실현을 위한 복지정책은 물론 다양한 틈새 일자리 창출을 통하여 지역경제활성화에 크게 기여하고 있다. 또한 대전광역시는 최근 3년간 전국에서 우수한 평가를 받고 있으며, 수요자중심의 맞춤형서비스를 제공하고자 노력해 왔다.

이날 행사를 주최한 대전사회서비스지원단은 지난6월 대전시민의 욕구에 부합한 맞춤형 사회서비스개발과 질적 제고를 위해 체계적이고 과학적인 관리시스템구축을 목적으로 설립된 전문단체이다.

포럼의 주제발표자인김한진(청주대교수는 “사회서비스이용자들에게 대한 정보의 접근성을 높여주는 국가차원의 정책적 방안을 제고할 필요가 있으며, 지역 간 지역성의 차이에 따른 제도적 차원의 접근이 절대적이다”라고 하였다. 또한 류진석(충남대교수는 “지역특성을 반영한 특성화 사업 유도, 서비스 공급기관 간 네트워크 형성 및 제공인력을 확보하고 서비스 적용대상의 보편화를 위한 예산확충에 힘을 써야한다”고 말했다.

포럼에 참석한 한 시민은 “시민들의복지욕구에 기초한아이템개발과 예산확충을 통하여 보다 많은 좋은 일자리를 만들어 내고, 서비스욕구가 있는 일반인에게 까지 서비스 이용자들을 확대할 필요가 있다”고 말했다. d

“녹색생태관광사업단 '대청호오백리길 홍보대사'로 박세리 위촉”
 녹색생태관광 홍보 전도사 역할 기대

대전발전연구원원장 이창기) 녹색생태관광사업단은 8일 대전시청 중회의실에서 엄홍철 대전시장, 이창기 대전발전연구원장이 참석한 가운데 박세리 선수의 '대청호오백리길 홍보대사' 위촉식을 개최 하였다.

박세리 선수는 '대전·충청지역의 청정호수인 대청호 주변의 생태계를 보호하고 녹색생태관광자원을 개발하는 대청호오백리길 홍보대사'에 위촉되어 대단히 영광스럽다'고 전하며 "앞으로 대내외에 대청호오백리길 녹색생태관광 홍보대사로서의 역할을 충실히 이행 하겠다"고 밝혔다.

'대청호오백리길'은 대청호의 청정자연과 녹색성장의 접목을 통하여 대충청권의 새로운 성장 동력을 확보하기 위한 대충청 연계협력사업으로 2010년

7월부터 추진되었으며, 3년간 82억원의 사업비가 투입 되는 녹색생태관광지 조성사업이다.

대전발전연구원 녹색생태관광사업단은 '대청호오백리길이 대한민국 대표 녹색생태관광지로 이름다움을 전국에 널리 알릴 수 있도록 박세리 선수의 지속적인 관심'을 부탁하였다.

위촉식 이후 박세리 선수는 대청호오백리길 홍보대사로서 대표성을 가지게 되고 박세리선수의 명칭을 사용하는 대청호오백리길 행사를 개최되어 박선수가 직접 대청호오백리길 걷기대회에 참여하고 청소년들과 함께 자연정화활동도 하게 된다고 밝혔다.



“ 대전발전연구원 2012 연구사업에 대한 지문을 받다 ”

대전발전연구원(원장 이창기)은 9월 29일(목) 11시에 2012년도 주요연구사업에 대한 지문과 연구원 발전방향을 논의하기 위하여 연구자문위원회를 개최하였다.

이번 연구자문위원회에서는 연구원의 개인역량 강화를 위한 기본과제와 대전시 등으로부터 제안된 정책과제에 대하여 심도있는 검토와 지문이 이루어져, 기본과제로 「대전시 지하철 역세권 도시기능 변화분석 연구」 등 22건과 정책과제로 「대규모점포의 효율적인 종합관리방안」 등 19건이 채택되었다.

또한 이날 참석위원들은 대전발전연구원이 지역을 선도하는 싱크탱크가 되기 위해서는 ▲ 연구원이 단기적이고 대응적인 과제에 매달리기보다 시민이 피부에 와 닿고 대전의 미래먹거리 창출을 위한 장기적 과제 발굴과 연구에 중점을 둘 것 ▲ 충청광역경제권의 중심도시로서 대전이 주변지역을 고려한 대전권 개발계획을 수립할 것 ▲ 연구원이 지역의 기초통계자료를 정리하고 가공하여 지역 학자들에게 제공하는 산실이 되어 줄 것 ▲ 연구원의 위상을 확보하기 위해 시청 공무원의 인식개선과 홍보강화에 노력해야 한다고 제시하였다.

이에 대해 이창기원장은 위원님들의 의견을 연구원 운영에 잘 반영할 것이며, 연구원이 시정을 선도한다는 생각을 갖고 선제적이고 능동적인 연구과제를 발굴



하여 대전의 행복한 미래를 그려 갈 것이고, 집적된 연구결과들을 융합하고 연계 할뿐 아니라 지역대학과 네트워크를 구축하여 공동연구를 확대해 나갈 것이다.

또한 연구원의 위상을 확보하기 위해 적실성 있는 연구결과를 도출하여 시청 공무원들과 시민들에게 감동을 주고 존중받는 연구원으로 거듭 날 것임을 약속 하며, 또한 예산이 허용하는 범위 안에서 연구원의 복리를 증진하고 홍보를 강화 하여 연구원이 자부심을 갖는 연구원이 되도록 노력할 것이다 라고 말하였다. j

“ 지속가능한 인간중심의 도시 대전, 『대중교통중심 도시구축』을 통해 실현한다. ”

대중교통중심 도시구축을 통한 그린시티 조성 방안 기획세미나

대전발전연구원(원장 이창기)은 대전광역시개발위원회와 공동으로 9월 29일 세계적으로 성공하고 매력 있는 도시들은 대중교통이 편리하다는 인식하에, 대전의 지속가능성을 높이기 위한 정책방향을 모색하기 위해 「대중교통중심 도시구축을 통한 그린시티 조성 방안」이란 주제로 기획세미나를 개최하였다.

이번 기획세미나는 대중교통중심의 도시구조 관련 전략과 국내외 사례, 대전시 대중교통중심체계 구축과 TOD 방향 설정, 대중교통지향형 도시개발 지역선정 및 개발방향, 대전시 도시공간구조 변화특성과 대중교통중심 도시개발 방향을 모색하고자 하였다.

구지훈 한양대학교 교수는 「중교통중심의 도시구조 관련 전략과 국내외 사례」 주제로, 도시계획 패러다임 변화에 따른 「대중교통중심의 직주근접 도시공간구조」 형성을 위한 TOD기반의 탄소중립형 도시개발의 필요성을 제안하였다.

정현봉 목원대학교 교수는 「대전시 대중교통중심체계 구축과 TOD 방향 설정」 주제로 대중교통을 고려한 TOD 추진방향으로 교통계획과 토지이용계획이 연계수립, 대중교통중심의 교통체계 강화, 보행자중심의 교통환경 조성 통합적인

자전거체계구축, 교통수요관리(TDM) 강화 등을 강조하였다.

박천보 한밭대학교 교수 「대중교통지향형 도시개발 지역선정 및 개발방향」 주제로 TOD 거점지역 선정과 적용 전략으로 토지이용 복합화, 교통계획과 토지이용계획 연계, 대중차리능력별 탄력 토지이용제도, TOD 개발지역 다양화, 대중교통시스템의 체계적 계획과 설계, 대중교통중심의 역생활권 활성화 방안 강구 등을 제시하였다.

김흥태 대전발전연구원 도시개발연구실장은 「대전시 도시공간구조 변화특성과 대중교통중심 도시개발 방향」 주제로 대전시 대중교통중심 도시개발 방향으로 지속가능한 도시모형을 형성하기 위해서는 교통기능과 토지이용, 환경계획을 연계한 통합적인 접근의 필요성을 강조하였다.

발표된 상세 내용은 대전발전연구원 홈페이지(www.djri.re.kr)를 통하여 볼 수 있으며, 연구원에서는 지역의 정책적 이슈사항에 대한 기획세미나를 지속적으로 추진하고 있다. j



원도심 활성화를 위한 지구교통개선사업 추진방향

대전발전연구원기반연구실 책임연구위원 이재영

1 서론

원도심은 '원래 도심'의 준말로 '舊(舊)도심'이 지나치게 과거형이며 新(新)새로움과 대비되어 낡음을 연상시킨다하여 순화된 일반명사이다. 대전시의 원도심은 대전역을 중심으로 은행동, 중앙동, 삼성동 일대를 의미하나 최근에는 동구와 중구의 기존 시가지 중심지역을 일컫는 좀 더 넓은 의미로 활용되고 있다.

대전의 원도심지역은 가장 변화하고 활기찬 도시의 중심지로서 생산적이고 사교적이며, 여가와 쇼핑을 즐기는 복합문화공간으로 활용되던 지역이었다. 그러나, 개발축이 대전의 서북쪽으로 전개되면서 기존 도심지역동부지역은 점차 인구의 유입보다 유출이 많아졌고, 주간 활동인구의 절대규모도 감소하였다. 인구의 유출과 활동인구의 감소는 도시의 활력과 가로환경 수준을 떨어뜨리는 근본적인 원인이 되었으며, 이는 다시 신도심과의 경쟁을 어렵게 하여 이용자가 줄고 지역전체의 활기가 떨어지는 악순환 고리를 형성하고 있다.

문제는 이러한 현상들이 반복·순환되고 있으며, 시간이 지남에 따라 점차 원도심의 활력과 경쟁력이 낮아지고 있다는 데 있다.

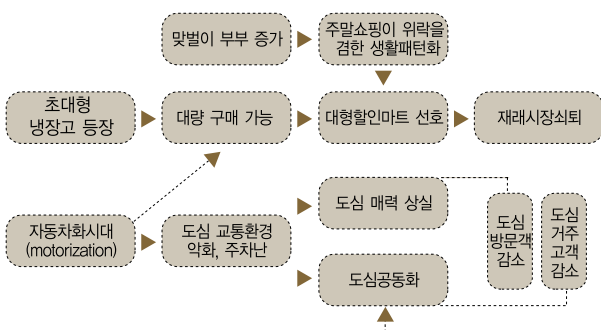
다행스럽게 대전지역은 세종시 및 과학벨트 대전입지 등으로 외부방문객 증가할 것으로 예상하고 있으며, 대중교통을 이용한 이들의 주요 환승지점은 대전역을 중심으로 한 원도심 지역이 될 것으로 보인다. 또한, 신도심에서는 대체할 수 없는 역사성을 갖는 유무형의 자산들이 도심 곳곳에 산재해 있는 것 역시 원도심만이 갖는 잠재력이라 할 수 있다.

따라서, 원도심의 지역성과 상징성, 역사성을 고려할 때, 매력적인 가로환경을 조성함으로써 다시 사람이 찾고, 활력이 넘치는 거리로 만들고, 외부방문객에게는 좋은 이미지와 즐거운 기억을 제공함으로써 지역관광과 상업활성화를 도모할 필요가 있다.

2 중심시가지 쇠퇴와 교통문제

원도심지역의 쇠퇴는 인구증가에서도 나타나고 있다. 원도심을 포함하는 동구 및 중구의 인구는 1999년 527,000명이었다가 2011년 8월 현재 514,000명으로 감소하였다. 반면, 동기간 유성구는 154,000명에서 290,000명으로 88%가 순증가하였다. 또한 둔산지구의 공실율은 2001년 7.1%인데 비하여 원도심의 경우는 8.7%로 1.6%나 높아 원도심이 오히려 부도심보다 빈 사무실이 많은 것으로 나타나고 있다.

중심시가지의 쇠퇴 원인과 배경에 대해서는 단순화하여 어려운 점이 있지만 하지만 그 원인 중 하나로서 <그림 1>에 도식화 해놓은 것과 같이 첫째, 맞벌이 부부의 증가와 대형일매장 및 초대형 냉장고의 등장에 따른 구매 패턴의 변화, 두 번째 자동차화 시대를 맞이하여 급증한 도심에서의 자동차 교통에 의한 도심교통환경의 악화라고 볼 수 있다.



<그림 1> 자동차시대 도래에 따른 도심 및 재래시장 쇠퇴 모식도

냉장고가 그다지 보급되지 못했던 과거에는 생선, 육류 등 상하기 쉬운 식료품 등을 보관하기가 어려워 주부들이 최소한 사니hil에 한 번씩은 장을 보러가야만 했다. 그러나 맞벌이 부부의 증가와 초대형 냉장고의 대량보급으로 대형 할인마트로 눈을 돌리게 되었고, 대략 일주일분의 생필품을 구매하는 패턴이 고착되면서 재래시장이나 동네 구멍가게는 가격경쟁력을 잃고 말았다.

그러나 이에 못지않게 중요한 역할을 한 것은 개인승용차의 광범위한 보급에 따른 재래시장이 위치해 있는 구도심의 교통환경 악화에도 있다고 보여진다.

즉, 대부분 도시의 구도심은 도로폭이 협소헌데 거의 모든 버스 노선이 통과를 하고 차량들이 몰리게 되어 상시 교통혼잡 구역이 되어 도심으로 접근하기가 어려울 뿐만 아니라 일단 도심에 무사히 진입하더라도 주차할 곳이 없어 애플 먹는 경험을 하게 되면서 점차 도심은 사람의 인식 속에 매력 없는 장소로 전락되고 말았다.

더구나 상승적으로 교통정체된 차량으로부터 뿜어져 나오는 차량의 매연은 도심의 대기질을 악화시켰고, 차량의 소음과 비좁은 보도와 무단주차된 차량으로 인해 도심은 원만해서는 걷고 싶지 않은 매력 없는 장소가 되고 말았다. 이는 결국 교통을 부추기고 도심공동화 현상을 초래하는 가장 중요한 원인이 되었는데는 이견이 없는 것으로 보인다.

3 지구교통개선의 사례

쿠리찌바시의 개방공간(open space)의 확충, 보행자 중심의 도심 구축

브라질의 쿠리찌바라는 도시는 1990년 유엔환경계획(UNEP)으로부터 '세계에서 가장 우수한 환경 및 재생산구조를 갖춘 도시상'을 수상하였으며, 1991년도에는 Times誌에 '지구에서 환경적으로 가장 올바른 도시'라는 찬사를 받기도 하였다. 또한 1998년 UNHABITAT의 의장이었던 Wally N'Dow도 '쿠리찌바는 세계에서 가장 창의적인 도시'라고 칭찬을 아끼지 않았다.



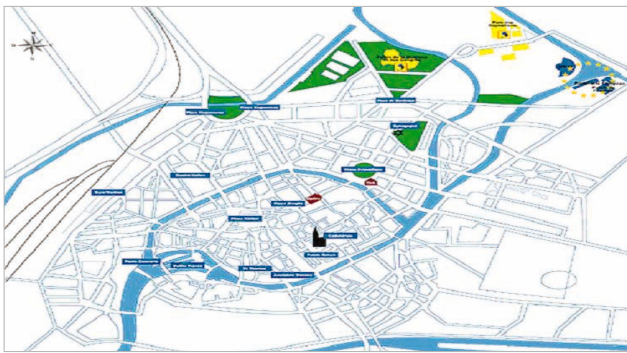
죽, 표지판, 벤치, 화단 등의 가로시설물, 조림, 바둑판등 계획적인 설계가 돋보이는 '꽃의거리'

<그림 2> 쿠리찌바시 도심의 거리

쿠리찌바시는 도심공공화 현상을 방지하기 위하여 ‘꽃의 거리’, ‘24시간 거리’ 등 보행자전용공간을 대폭 확충하여쿠리찌바 도심은대단히 인상적인거리로 변화되어 하루종일 사람들이 자유롭게 이동하는 도시문화의 중심지가 되고 있다. 또한 매년 홍수에 시달려왔던 도시의 높지를 잘 정비하여 홍수 및 갈수 조절기능을 갖도록 하였으며, 호수 주변에는 보행자 전용의 산책로와 자전거 도로를만들어주민의휴식공간으로 만들어주어 각광을받고 있다.

또한 도심지역의 차량 속도를 시속 30km로 제한하는 교통진정화(traffic calming)을 위해 도로 곳곳에과속방지턱을 만들었고, 최근에는여기에첨단감시장비인 전자속도제어 시스템을장치하여 차량의과속을 감시하고 있다. 그 결과쿠리찌 바시는브라질에서 교통사고율이 가장낮은도시로 변모하는데 성공하였다.

스트라스부르(Strasbourg): 노면전차의 혁명을 통한 중심 시가지 살리기

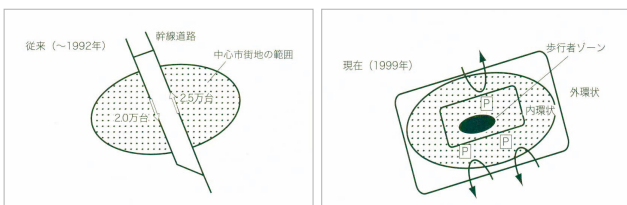


〈그림3〉 스트라스부르의도로와철도

스트라스부르는 원래는 노면전차가 있었지만 1962년도에 폐지되었으나 1973년 도시교통에 적용에 대해 계획된 SDAU(지역마스터플랜)에서 도심부에 보행자전용존을 도입하여 통과교통을 배제하고 노면전차를 건설 및 버스노선 재편안이 제시되었다. 1988년도에 이르러 도시철도는 지하방식의 경전철(VAL)로 다시 변경되어 건설이 결정되었다. 그러나 1989년도에 “노면전차인가? VAL인가?”의 선택을 쟁점으로 시장선거가 시행되어 환경을 중시하는 “녹색당” 출신의 카트린느 트라우트만(Catherine Trautmann)여사가 시장으로 당선되어 노면전차를근간으로 하는 교통계획이수립되었다.

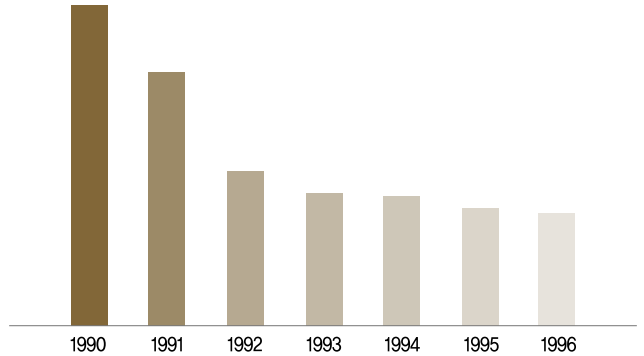
1989년의 교통수단별 부담율은 자동차가 72%, 대중교통수단이 11%, 자전거가 15%로 대중교통수단의 이용률이 대단히 저하된 상태였다. 이 문제에 대처하기 위해 2010년까지 자동차의 부담율을 50%로 낮추고 대중교통과 자전거의 부담율을 각각 25%로 높이는 것을 목표로 1991년 11월에 새로운 교통시스템의 계획이 수립되었다.

구체적인 내용은 ① 주요 간선도로의 차단에 의한 트래픽 존시스템의 도입, ② 트랜짓 몰 도입에 의한 보행자 공간의 확대, ③ 노면전차의 도입과 대중교통의 확대, ④ 280km의 자전거 도로 설치에 의한 자전거 이용의 촉진, ⑤ 도심부 주차공간의 감소와 외곽도로에 파크앤라이드 시설을 정비하는 주차대책이었다.



자료: 西村幸格(2001), 전개서, p.77

〈그림4〉 도심의 교통규제 개념도



자료: 西村幸格(2001), 都市と路面公共交通, 學藝出版社, p.77

〈그림5〉 중심시가지의 통과교통 추이

도심부를 우회하는 고속도로가 완성된 것을 계기로 1992년 2월부터 도심부를 관통하는 간선도로를 차단하여 일방통행이나 통행금지 등의 대대적인 교통규제를 실시했다. 평면주차장으로서 이용되고 있었던 도심의 Kleber광장도 주차장의 지하화에 의해 보행자공간으로 재생되었다.

“유르트램”이라고 명명된 노면전차는 1994년 12월에 HautePierre Maillon - Baggersee 간 9.8km가 개통되었다. 도심부로의 자동차 이용을 억제하기 위하여 환상도로 밖의 3개소에 합계 1,700대 수용가능한 파크앤라이드 주차장이 정비되었고, 파킹 릴레이 트램으로서 주차요금은 승차자의 인원의 운임을 포함하여 1일 15프랑(시가지의 1-2시간 분으로 설정되었다. 반면 도심부의 주차용량은 4,000대로 제한하였다. 자전거 이용자를 위해서는 정류장에 가까이 자전거 주차장을 설치하였다.

노면전차는 도심부의 교통대책 뿐만이 아니라 도시경관형성에도 영향을 주어 도시이미지를 개선하는데 크게 기여하였다. 1998년 7월 4일에는 남측중점이 Ilkirch-Lixembuhl로 2.8km 연장되어 평일 이용자는 75,000명을 넘어 서서 대중교통이용자는 43% 증가한 것으로 나타났다. 한편, 도심의 교통량은 약 15% 감소하여 일산화탄소, 질소산화물 등 오염배출 수치가 반감되어 환경개선에도 큰 성과를 거둔 것으로 나타났다.

파크앤라이드 이용자는 Rotonde와 Etoile의 두 곳에서만 월 95,000명에 달해 노면전차 이용자의 10%에 이르는 것으로 나타났다. 그 가운데 90%는 이제까지 대중교통수단을 이용하지 않았던 사람들로 추정되고 있다. 중심부의 보행자 통과량도 노면전차 도입전과 비교하여 20-30% 정도 증가했다고 한다.

2000년 9월에 개업한 트램 B선 건설과 함께 연선에서는부동산 투자가 활발하여 지가가 상승하고, 유명브랜드점이 진출하는 등 노면전차 도입은 도시활성화에 크게 공헌하고 있는 것으로 나타났다.



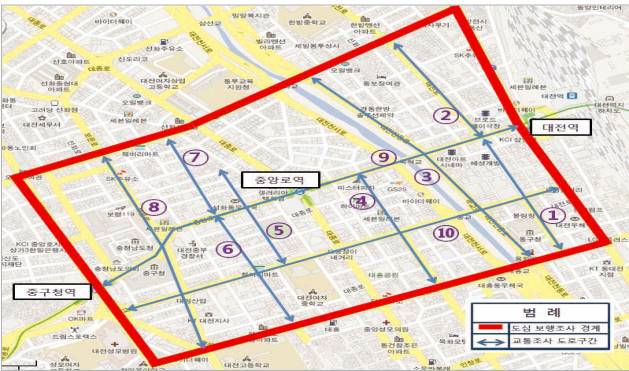
〈그림6〉 도시경관과 조화를 이루고 있는 노면전차

4 대전광역시 원도심의 지구교통 문제점과 개선방향

대전광역시의 지구교통현황 및 문제점을 검토하기 위하여 원도심 지역을 중심으로 지구교통환경을 조사하였다.

원도심 지역 지구교통의 문제점

원도심 지역에서 가장 보행량이 많고 보행밀도가 높은 곳은 중양로164번길(문화의 거리)로 조사되었다. 이들 지역은 보행도로 정비와 '특색있는 거리 조성', '차량통행제한, 일방통행제' 등 정책들을 실시하고 있으나 여전히 많은 문제점이 노정되고 있는 것으로 나타났다.



구간	사진	내용
1		시장이위치해있어 도로위 기판대및 각종 장애물 들어있어 보행이지장을주며 불법 주정차 차량이 보행에방해를줌.
2		보행도로에 있어 자전거와 보행자 구분이 불명확 하며 인도위에 오토바이 등 각종 장애물들이많은.
3		시장 주위라 불법기판대기보행을 방해하고있으며 도로폭이좁아 무단횡단차기 많고 차량이 많은 편이라 보행자들이 위험한경우기많은.
4		보행자 우주의 도로로 차량이 거의 없지만 일부 오토바이의우행과 보행량이 가장 많은번화거리로써 보도위입간판, 홍보물 등으로보행환경에 제약이 많은.
5		인도와 차도의 구분이 되어있지만 불법주정차 차량이보행길을 막는 법이 빈번하고차량의 일방통행제가 실행되고 있지만 이를 인지못하거나 어기는차량들이 많은.

구간	사진	내용
6		보행구간은 잘되어 있으나 불법 주정차 차량으로 도로의 소통에방해를주는경우기 많은.
7		노상 주차공간, 전봇대, 벚꽃신 등 시설물들로 인해 보행공간이 좁은편임.
8		비교적 보행구간도 넓으며 인도의차도의구분이 잘되어 있으나 자전거 도로와 보행자도로의구분이 잘지켜지지않음
9		버스 전용차선과 정차공간에 택시들이 버스의 운행에 방해를 주고 있으며 버스 정류장 공간이 이용객들에 비해 좁음. 또한 가로등, 가로수등에 의해 보행공간이 유동인구에 비해 좁은편임
10		불법 주정차 차량들이 차량의 소통을 막는 경우가 빈번하고 보도위에 불법시설들이 들어서 있어 통행을 불편을증

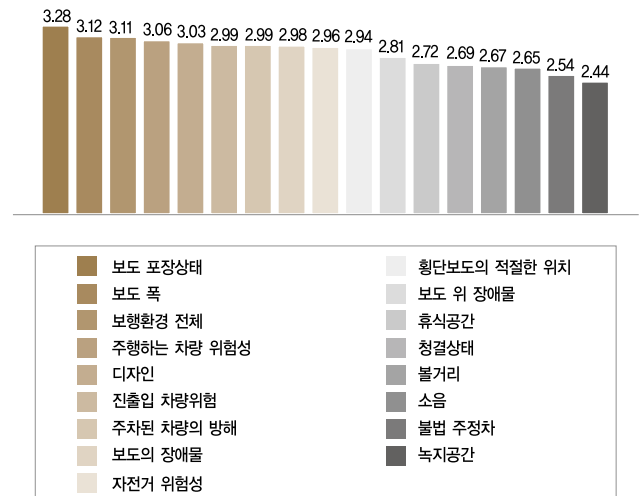
<그림 7> 원도심 지역의 가로환경 문제점

가로환경 인식도 분석

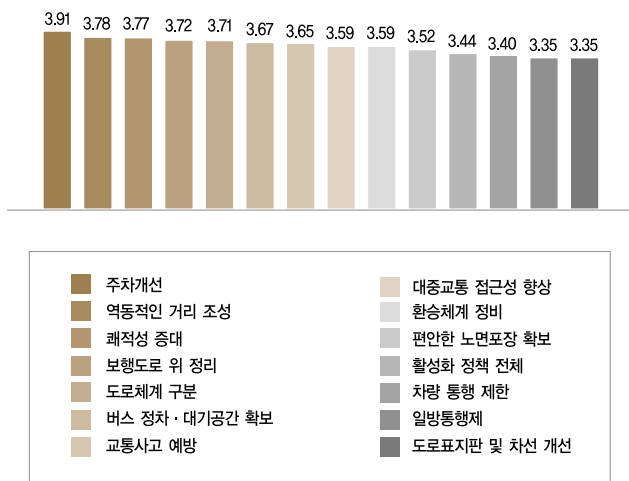
원도심을 이용하는 시민들의 가로환경에 대한 인식도를 조사·분석한 결과, 보행환경에 대해 시민들은 '보통이하'로 인식하고 있는 것으로 나타났다.

항목별로 보면, 보도 포장상태, 보도 폭의 경우다른 항목들 보다 상대적으로 만족하고 있으나, 녹지부족, 보도상 불법 주정차 차량, 소음, 빈약한 볼 거리, 청결상태, 가로수·벤치 등 휴식공간 부족, 광고판·입간판·상품 등 장애물에 대해서는 불만족하는 것으로 나타났다.

이러한 문제점을 개선하기 위한 방안으로 '보행 및 자전거 중심의 가로환경 체계를 구축'하고, '주차공간 확보와 정차공간 마련을 통한 주차개선', '문화·예술이 공존하는 역동적인 거리 조성', '가로수 등 녹지화와 휴식 공간 조성', '발과 다리에 충격이 달한 노면포장', '버스정차 공간확대 및 버스 정류장 공간 확대' 등을 제시하였다.



<그림 22> 도심 보행만족도 평가



〈표3〉대전광역시 SWOT 분석

5 대전광역시 원도심 활성화를 위한 지구교통 개선방향

원도심 활성화의 목표는?

중심 시가지의 회복을 도모하기 위해서 우리는 먼저 “과연 어떤 것이 진정으로 활성화된 도심인가?”에 대해 생각해 볼 필요가 있다. 그에 대해서는 아마도 활기가 넘치는 도심이란 “보행자에게 편리하고 안전하며 매력적인 환경과 먹거리, 볼거리, 즐거움이 있어 변화한 상태”라는 답에 대해 부정할 사람은 별로 없을 것으로 보인다. 그렇다면 어떻게 해야 할 것인가?

사람들이 중심 시가지로 모여들게 하기 위해서는 크게 2단계로 나누어서 방안을 제시할 수 있을 것이다.

제 1단계는 우선 사람들이 중심시가지로 접근하기가 용이하게 만들어 주어야 할 것이다.

사람들은 다양한 교통수단을 이용하여 중심 시가지로 접근하게 되는데 지금까지 전통적인 방법은 다양한 사람들의 수요에 맞추어 교통시설을 공급해주는 방식을 채택해 왔었다. 그러나 전술한대로 모든 사람이 승용차를 타고 도심으로 진입할 경우 도심으로의 진입로가 6방향 4차로의 도로를 확보하고 있다고 하여도 시간당 최대 24,000대의 차량밖에는 통과시킬 수 없고 대략 시간당 25,000명 정도의 사람밖에 들어올 수 없다는 결론이 나온다.

이것은 도로가 용량 상태에 도달한 지경이므로 중심 시가지의 도로는 자동차로 가득 차서 글자 그대로 아수라장을 이루게 될 것이므로 가장 바람직한 것은 부득이 한 경우를 제외하고는 대중교통을 이용하여 도심으로 진입하도록 유도하는 교통시스템이 제공되어야 할 것이다.

2 단계는 일단 중심 시가지에 들어온 사람들은 도심부에서 체류하는 것이 쾌적하고 즐거워야 한다. 그렇지 않으면 도심은 자기의 업무만 끝나면 곧 도망쳐 버리고 싶은 장소가 될 것이고 이것은 도심에 사람이 없는 쓸쓸한 장소로 만들어 놓는 요인이 될 것이다. 그러나 전술한대로 모든 사람이 자동차를 갖고 들어 왔을 경우 25,000명이면 25,000대 분의 주차공간을 필요로 하게 되고 주차공간은 사람들이 쾌적하게 머물러야 할 공간을 빼앗아 가게 될 것이다. 그러므로 도심활성화 대책을 논의할 때 약방의 감초처럼

등장하는 “도심지에 주차장 확보”라는 정책은 문제의 정곡을 바라보지 못한 정책이다.

이에 따라 중심시가지의 건강하게 하는 교통체계 구축 원칙은 다음과 같이 정리될 수 있다.

- 도심으로접근하는 교통수단의 종류를 다양하게 제공되 가능하면 대중교통을 이용하여 접근하도록 유도한다.
- 대중교통의 편리성을 대폭 증진시켜 사람들로 하여금 자연스럽게 승용차를 포기하도록 유도한다.
- 일단도심에진입한 사람들은체류하기즐거울수 있도록도심의 도로를 몰(mall)화 해주고 환경을 쾌적하게 조성한다.
- 보행자와자전거 중심의 교통체계를 구축하여 걷기 편하고 쾌적한 공간을 만들어준다.
- 중심 시가지내에서의 영업활동을 보장하기 위해서 조업주차 공간을 적절하게 정비하여 주며, 철저한 교통수요관리 정책을 통하여 불필요한 승용차의 진입을 억제한다.
- 이러한 정책을 펴나감에 있어 시민들의 의식수준이 낮아 “불가능하다.”라고 말하지 말아야 한다. 시민의 의식은 적절한 교통정책과시설장비에 의해서얼마든지제어될수있기때문이다.

대전시의 정책추진 방안

구슬이 서말이어도 꿰어야 보배다. 어떻게 하란 말인가?

우선, 문제를 정확히 진단하고 목표를 설정하는 작업이 필요하다.

- 원도심에는 이러저러한 명목으로 다양한사업들이 진행되고 있다. 대부분은 사업명칭앞에 ‘원도심활성화를위한 ~’라는 수식어를 달고 있다.
- 그러나 문제가무엇인지 무엇을해결하려고 하는지에대한 진단과 목표설정미 부족하기 때문에 다양한 사업들이제대로 효과를 내지 못하고 있다.

둘째, 면적인 정비원칙을 설정하고, 다양한 사업들을 하나의 체계로 엮어낼 필요가 있다.

- 원도심에서행해지는 많은 사업들은 점(點)이나 선(線)을 대상으로 하고 있다. 문제의 전이가 일어나고 개선된 듯 보이나 효과가 없는 이유이다. 전체 기능속에서 원도심의기능을 찾아야 할 것이다.
 - 특히, 교통문제는 ‘풍선효과’가 나타나기쉬우므로 반드시 면적인 대책을 세워야 한다.
 - 또한, 원도심에는 다양한 사업들이 계획되고 시행되고 있는 바, 어느 구석이 모자란지를검토하여 사업의 우선순위를 설정하여야 할 것이다.
- 도심으로접근하는교통수단의종류를 다양하게제공되가능하면 대중교통을이용하여 접근하도록유도한다.

셋째, 관이 의견을 내고 주민의 의견을 수렴하는 방식(Top Down)이 아닌 주민이 의견을 내고 관이 시행하는 방식(Bottom Up)을 적극 검토해야 한다. 또한, 사회실험을 통하여 충분히 검증하고 효과를 분석한 후 사업을 시행하면 시행착오나 예산의 낭비를 줄일 수 있을 것이다.

경제동향

최근 대전지역 경제는 전월보다 수출 등 대외거래를 제외하고는 생산, 고용, 물가 등 실물지표가 부진한 모습이지만, 전년동월에 비해서는 생산과 소비, 고용, 대외거래 등에서 호조세를 보이고 있음. 전반적으로 수출은 호조세를 보이고 있으나 물가가 6.0%수준으로 크게 상승하고 일부 실물 지표가 다소 위축되는 모습이 보인다.

경기종합지수 순환변동치는 2010년 4/4분기 하강국면을 보인 이후, 2011년 1월과 3월을 제외하고는 6월까지 하강국면을 보였으나, 7월 들어 회복국면으로 반전기미를 보이고 있다.

최근 국내적으로 물가상승 압력이 높은 가운데 세계경제의 하방 위험과 국내외 금융시장의 변동성이 확대되는 등 경제여건의 불확실성이 큰 상황이다.

따라서 대전광역시시는 물가안정을 위한 장단기 정책대응을 강화하는 한편, 대내외 경제흐름을 면밀히 점검하면서, 재정건전성 제고, 기계부채 연착륙, 저축은행 구조조정 등 경제체질 개선을 통해 대외충격을 유연하게 흡수할 수 있는 여력을 확보해 나가야 할 것이다.

경기종합지수

- 2010년 4/4분기 하강국면을 보인 이후, 2011년 1월과 3월을 제외하고는 6월까지 하강국면을 보였으나, 7월 들어 회복국면으로 반전기미를 보이고 있다.

생 산

- 2011년 7월 집중호우와 생산설비 이전 등에 따른 작업차질로 전월 및 전년동월 대비 생산과 출고 감소하였고, 재고는 전월 대비 재고조정으로 재고가 감소하였으며 전년동월 대비로는 증가하였다.

소 비

- 2011년 7월 민간소비는 전월 대비로는 보합세를 보였으며, 전년동월 대비로는 대부분의 부문에서 호조세를 보임. 향후 소매판매는 글로벌 경기둔화 우려 등에 따른 소비심리 위축, 속보지표 동향 등을 감안시 증가세가 둔화될 가능성 있다. 그러나 고용회복 등에 따른 소비여력 증대로 소매판매 증가 흐름은 지속될 전망이다.

고 용

- 2010년 7월 고용시장은 전월 대비 제조업 중심으로 취업자가 감소한 반면, 실업자가 증가하고 실업률도 상승하여 악화되었다. 그러나 전년동월 대비로는 취업자가 증가하고, 실업자 감소 및 실업률 하락으로 개선세를 이어가고 있다.

물 가

- 2011년 8월, 소비자물가는 기상악화, 국제금값 상승 등으로 채소류, 내구재 가격이 크게 오르면서 전월보다 0.7% 상승하였다. 물가상승률은 지난달 5.6%에서 6.0%로 상승하여 최근 물가상승률이 확대되는 양상을 보이고 있다.

금 융 시 장

- 2011년 8월, 금융시장은 미국의 신용등급 강등 이후 주식시장의 변동성이 크게 확대된 가운데 채권시장과 외환시장은 상대적으로 안정세를 보였다.

대 외 거 래

- 2011년 7월, 수출은 농림수산물, 섬유류, 화학공업제품 중심으로 증가하였으며, 수입은 화학공업제품, 생활용품, 광산물 중심으로 감소하였다. 전년동월 대비로는 수출과 수입 모두 증가하였음. 무역수지 흑자폭은 지난달보다 확대되었다.

반짝이는

대전발전 아이디어를 찾습니다

아이디어 발굴 공모

- 응모기간 : 2011. 7. 1 ~ 11. 30
- 제안분야 및 내용
 - 경제분야: 대전광역시 지역경제 활성화를 위한 아이디어
 - 환경분야: 대전광역시의 쾌적한 환경을 유지하기 위한 아이디어
 - 사회분야: 지역사회 발전을 위한 아이디어
 - 명성분야: 종합적으로 살기 좋은 대전을 만들기 위한 아이디어
- 선정 및 상금
 - 최우수상(분야별 각1명): 30만원 상당 문화상품권
 - 우수상(분야별 각1명): 20만원 상당 문화상품권
- 등록방법
 - 대전발전연구원 홈페이지 '시민의소리/제안합니다' 코너 활용(www.cjdire.kr)
- 문 의
 - 지속가능성조사센터 방정희 042-530-3566