

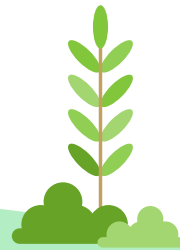
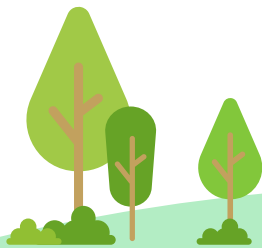


제272회 임시회
시정질문 · 답변

시정질문과 답변 내용
(일괄질문 · 일괄답변)입니다.



정 명 국 의원



“스마트 버스승강장 도입을 확대하여
시민의 건강과 편의를 증진해야 합니다.”

“도시회복력을 증진하는 도시공원의 조성·관리가 필요합니다.”

국민의힘 동구 제3선거구



정 명 국 의원

◎ 정명국 의원

국민의힘 동구 제3선거구 가양1·2동, 용전동, 성남동을 지역구로 하는 정명국 의원입니다.

경외하는 대전시민 여러분!

이상래 의장님과 선배·동료의원 여러분!

이장우 시장님과 설동호 교육감님을 비롯한 공직자 여러분!

본 의원은 일류 경제도시 대전의 성공을 위해서 시민의 복리와 편의를 고도화할 정책이 필요함을 강조하고 이에 대한 방안으로써 스마트 버스승강장 설치 확대와 시민의 정책적 요구를 반영한 도시공원 운영에 대해서 논의하고자 합니다.

먼저, 스마트 버스승강장 관련입니다.

준비한 영상은 지난 5월부터 현장답사와 관계공무원 인터뷰를 청취하여 제작하였습니다.

영상을 본 후 질문을 이어가겠습니다.

(영상자료 개시)

(영상자료 종료)

스마트 버스승강장은 냉·난방 공조기기와 정보통신기기 및 다양한 스마트 설비를 갖추어 버스 이용자에게 적극적으로 편의를 제공하는 교통플랫폼이라고 정의하고 있습니다.

(프레젠테이션자료를 보며)

그동안 버스승강장은 버스를 이용하려는 사람들이 일정한 장소에 모여 대기하는 소규모의 시설물으로써 정류장 역할에 국한되었습니다.

그러나 오늘날 기후변화로 인한 폭염과 혹한 그리고 미세먼지와 황사의 잦은 발생으로 시민들의 건강과 안전에 대한 위험이 증가하고 우리 사회가 고도로 발전하여 교통, 일기를 비롯한 각종 생활정보의 중요성이 강조되면서 편의를 제공할 수 있는 스마트 버스승강장의 도입이 요구되고 있습니다.

스마트 버스승강장은 이미 국토교통부가 전국적으로 확산하고자 하는 스마트시티 솔루션에 포함된 사항으로 공모사업에 선정된 23개 지자체 중 16개 지자체가 이를 사업에 포함 하였습니다.

현재 충남 천안시의 경우 운영 중인 4개소에 12개소를 추가 설치하고 있으며 도시교통 특별회계를 통해 향후 60개에서 70개로 설치를 확대할 계획입니다.

타 지자체에서는 이미 기후변화로 인한 잦은 폭염과 혹한, 미세먼지와 황사 등으로부터 시민의 건강을 지키고 대중교통의 편의를 증진시키기 위해서 스마트 버스승강장의 설치에 적극적으로 나서고 있는 것입니다.

아직 대전 전역에 지하철이 닿지 않아 대중교통수단으로 버스가 차지하는 비중이 높다는 점, 이미 공모사업을 통해 17개소를 설치·운영한 경험이 있는 점, 아동·청소년, 임산부, 노인, 장애인 등 사회·경제적으로 약자인 시민이 이용한다는 점, 개인 승용차 대신 대중교통 이용을 적극 권장해야 한다는 점 그리고 시민의 안전과 편의에 대한 정책적 요구가 증가하는 점 등을 고려하면 스마트 버스승강장의 설치를 지속적으로 확대해 나가야 할 것입니다.

아울러 인도 공간의 협소 등으로 인해 열악한 환경에 있는 일반 버스승강장의 환경개선을 위한 사업도 차질 없이 계획을 수립하고 조속히 시행해야 합니다.

대전시 내 일반 버스승강장을 모니터링해보니 천장 패널이 짧아 햇빛과 비를 차단하는 기능이 없고 벽체의 상·중·하를 부분 개방하거나 일부 벽체는 완전 개방한 탓에 비바람을 피하기도 어렵습니다.

통풍이나 출입의 편의를 고려하더라도 개방공간의 규격에 대한 아쉬움이 큼니다.

또한, 목재의자가 갖는 소재의 한계로 인해 부식 및 가시나 부스럼 발생으로 이용에 불편이 큼니다.

개소에 따라서는 여전히 단차가 제거되지 않거나 경사로가 없어 휠체어나 유모차가 진입할 수 없습니다.

이에 향후 스마트 버스승강장 도입 확대와 일반 버스승강장 환경개선을 위한 정책과

관련하여 소관 부서의 답변을 듣고자 교통건설국장님께 질문드리겠습니다.

먼저, 스마트 버스승강장을 대전 전역으로 확대하여 설치·운영하기 위해 준비하거나 선제적으로 해소해야 할 문제는 무엇이고 이를 추진하기 위해 수립한 계획이 있습니까?
있다면 그 주요내용은 무엇입니까?

반면 스마트 버스승강장 확대 도입에 대한 계획이 없다면 본문에서 밝힌 폭염과 혹한, 미세먼지 등으로부터 버스를 이용하는 시민들의 건강을 보호하고 편의를 증진하기 위한 대안은 무엇입니까?

두 번째, 스마트 버스승강장의 도입을 확대하기로 결정한다면 예산 등 재원의 한계로 스마트 버스승강장의 설치는 점진적으로 시행해야 할 것이고, 설치가 가능한 개소를 파악한 후 우선순위를 정해야 할 것으로 보입니다.

우선적으로 설치할 지역을 선정함에 있어서 기준으로 삼아야 할 사항은 무엇입니까?
이와 관련하여 도시 외곽지역은 도심에 비해 상대적으로 이용자가 적어 배차간격이 1시간 이상인 곳이 많은 점, 도심지역보다 1~2℃ 낮은 기온으로 인해 혹한의 영향을 받는 점, 고령이나 질병으로 운전할 수 없는 사회적 약자의 이용도가 높은 점 등이 우선지역 선정기준에 합리적으로 반영되어야 할 것으로 보이는데 이에 대한 의견은 무엇입니까?

세 번째, 스마트 버스승강장의 청결과 실내공기질 등 관련하여 쾌적한 환경을 유지하는 데 필요한 재원은 어느 정도이고 관리체계를 정립함에 있어 중요한 사항은 무엇입니까?

네 번째, 보도폭이 1.5m에서 2m 이하로 협소하여 열악한 유개승강장 및 정류장의 대기 공간에 대한 환경개선 방안은 무엇입니까?

또 현재 설치된 유개승강장이 차양 및 비바람을 차단하는 기능이 없거나 충분하지 않은 것으로 확인되는데 이러한 구조 및 디자인의 유개승강장을 설치한 취지와 목적은 무엇이며 차양 및 비바람으로부터 버스 이용자를 보호하고 편의를 증진할 수 있는 방안은 무엇입니까?
다섯 번째, 스마트 버스승강장이 주변건물 및 자연물과 조화를 이루어 우수한 도시경관을

형성·유지하는 데 긍정적인 영향을 미쳐야 한다고 보는데 이에 대한 의견은 무엇입니까?

다음으로 도시공원 관련해서 질문드리겠습니다.

도시공원은 시민의 쉼과 여가 등 일상이 이루어지는 생활공간이면서 도시의 지속가능성과 발전에 중대한 영향을 미치는 도시계획시설입니다.

도시공원은 최근의 코로나19 팬데믹을 극복하는 데 상당한 기여를 했다는 점에서 향후 그 기능과 역할에 대해서 주목받고 있습니다.

이를 두고 학계 등에서는 도시공원이 기후변화 및 감염병 등 갑작스러운 국가적 재난으로부터 정상적인 도시 기능을 유지하고 시민의 일상생활 속에 잠재하는 재난취약성을 저감하여 도시의 회복탄력성을 강화하는 방안을 세우기 위해 논의가 진행되고 있습니다.

(프레젠테이션자료를 보며)

팬데믹이 기승하던 2020년, 구글이 이용자들의 위치정보에 근거하여 세계 131개 나라의 사회적 거리두기 실천현황을 조사한 결과에 따르면 당시 우리나라의 공원 방문자 숫자는 폭발적으로 증가하여 코로나19가 확산되기 전의 평균 방문자 수보다 약 51% 증가한 것으로 확인되었습니다.

이는 그동안 도시공원의 조성과 관련하여 논의한 기후변화에 따른 폭염과 열대야, 봄·가을철 미세먼지, 지진과 홍수 등 자연재해 그리고 탄소배출뿐만 아니라 코로나19 등 감염병 등으로 인한 사회적·심리적 대안으로써 도시공원의 기능과 역할이 확대되고 있음을 보여줍니다.

도시공원은 더 이상 바라만 보는 그린인프라로써 환경적 측면에 그치지 않고 사회·문화 영역에서 시민의 삶의 질을 향상시킬 수 있는 중요한 자원이 되었습니다.

2022년 12월 31일 대전시에는 근린·어린이·소공원 등이 527개소, 역사·문화·수변·묘지·체육 등 테마공원 80개소로 총 607개소의 도시공원이 조성되어 있으며 그 면적은 약 1,985만 제곱미터에 이릅니다.

그동안 도시공원 관련 법률과 제도적 장치의 기반을 마련하고 전문적인 설계·시공·관리 체계를 구축하였고 양적 성장을 일구었다고 평가되고 있습니다.

그러나 설계자 중심의 계획과 법규적 디자인, 공원의 위계적 규모 및 균등적 배치 기준의 문제, 일률적 형태로 인한 몰개성, 공원 조성과정에서 주민참여 부재 등이 해결해야 할 문제로 제기되어 왔습니다.

이제 도시공원의 조성과 관리는 공급자 중심에서 벗어나 이용자인 시민의 삶의 양식과 정책적 요구를 충실히 반영하는 패러다임으로 전환해야 하고 도시회복력을 강화하는 공간으로써 시민들이 적극적으로 활용할 수 있는 공간으로 변화해야 합니다.

이에 본 의원은 우선적으로 정비가 필요한 대전의 노후 도시공원을 비롯하여 향후 조성계획인 공원을 대상으로 어린이 무장애 통합놀이터, 노인 쉼·여가 놀이터, 반려동물 놀이터로서의 기능을 갖춰 시민들께서 일상생활 속에서 즐겨 찾으시는 공원으로 발전시켜 나갈 것을 제안합니다.

이에 구체적인 계획수립 및 정비에 관한 사항을 듣고자 환경녹지국장께 질문드리겠습니다.

먼저, 어린이 무장애 통합놀이터 관련입니다.

전국적으로 어린이 무장애 통합놀이터는 23개소밖에 없습니다.

이마저도 우리 대전시에는 1개소도 없다는 사실을 아십니까?

대한민국이 가입·비준하여 국내법과 동일한 효력이 있는 UN 아동의 권리에 관한 국제협약 제31조에서 어린이가 충분히 휴식하고 충분히 놀 수 있도록 지원해야 함을 규정하고 있습니다.

어린이라면 장애·비장애를 불문하고 누구라도 친구들과 어울려 안전하고 신나게 뛰어놀 수 있는 공간이 제공되어야 하며 그 대표적인 공간인 어린이 놀이터를 이용하는 데 차별이 있어서는 안 됩니다.

국장님!

어린이 무장애 통합놀이터가 단 1개소도 설치되지 않은 현재에 이르기까지 도시공원 정책에 대해 비판적으로 따져봐야 할 사항은 무엇입니까?

그리고 향후 도시공원을 조성하거나 기존 공원을 정비하는 과정에서 기존 놀이시설물을

철거하고 무장애 통합놀이기구로 교체하는 등 어린이 무장애 통합놀이터를 지속적으로 늘려나가야 한다고 생각하는데 이 추진과정에서 예상되는 문제점과 해소해야 할 문제는 무엇입니까?

두 번째, 노인 놀이터 관련입니다.

바야흐로 100세 시대입니다.

노인인구가 계속적으로 증가하는 상황입니다.

(프레젠테이션자료를 보며)

2022년 주민등록 인구통계에 따르면 65세 이상 고령인구가 차지하는 비율이 동구는 전체 인구의 20.9%, 중구는 21.4%를 차지하고 있습니다.

노인들의 쉼·여가·교류·운동 공간을 확충해야 한다는 정책적 요구가 높습니다.

지난 팬데믹 기간 중 실내 노인편의시설 및 노인여가복지시설의 한계를 우리는 분명히 확인하였습니다.

도시공원 조성 및 정비를 통해서 노인분들과 거동이 불편한 어르신들도 오랜 시간 체류 가능하고 운동 등 여가활동을 즐기며 이웃과 교류할 수 있는 공간으로 변화해야 한다고 보는데 이를 위해 수립한 계획과 사업의 구체적인 내용은 무엇입니까?

한편 노인들의 활동이 과거 정적인 영역에서 현재는 역동적인 영역으로 변화하고 있습니다. 이와 같은 이유에서 도시공원에 대한 대전시의 정책이 더 이상 시설물의 유지·관리에 중점을 두어서는 안 되고 지역주민들의 건강과 여가 욕구를 충족시킬 수 있는 프로그램 개발과 운영의 영역으로 옮겨와야 한다고 생각하는데 이에 대한 국장님의 의견은 어떠신지요?

또 관련하여 사업계획을 논의하였거나 논의할 계획은 있습니까?

세 번째, 반려동물 놀이터 관련 질문입니다.

최근 도시공원을 이용하는 반려동물 가구의 수가 증가함에 따라 어린이의 물림 사고나 목줄에 걸려 넘어지는 사례가 발생하고 배변 처리 등에 따른 민원이 계속해서 발생하고

있습니다.

대전시가 반려동물 놀이터 부지 세 곳을 확보하였다고 하나 2025년 조성완료 시까지 시민들의 불편은 계속될 것으로 보입니다.

이러한 사정으로 시민들이 불편을 호소하거나 반려동물 가구와 다툼으로 이어질 위험이 높아지고 있어 평온하게 도시공원을 함께 이용할 수 있도록 방안을 마련해야 한다는 의견이 꾸준히 제기되어 왔습니다.

국장님께서 이와 같은 상황을 알고 계셨습니까?

시민들의 이와 같은 정책적 요구를 해소하기 위해 대전시가 추진 중인 사업이 있거나 수립 중인 계획이 있다면 그 구체적인 경과와 내용은 무엇입니까?

끝으로 도시공원을 새롭게 조성하거나 정비하는 과정에서 공원 내 일부 공간을 반려견 놀이터로 구획하는 방안에 대한 의견과 구획을 위해 해소해야 할 문제는 무엇인지 답변해 주시기 바랍니다.

지금까지 본 의원은 스마트 버스승강장의 도입 확대와 버스승강장의 환경개선을 통해 시민들의 건강을 보호하고 편의를 증진하자는 제안에 이어서 잘 조성된 도시공원을 넘어서서 이제는 시민들께서 자주 찾으시고 적극적으로 활용되는 도시공원으로 거듭나자는 취지에서 도시공원의 새로운 패러다임을 제시하였습니다.

이는 시민들의 정책적 요구입니다.

모쪼록 두 분 국장님의 명확하고 구체적인 답변을 기대하며 시정질문을 마치겠습니다.

경청해 주셔서 감사합니다.

○ 고현덕 교통건설국장

교통건설국장 고현덕입니다.

정명국 의원님께서 시민의 버스승강장 이용편의의 적극적인 증진을 위해서 스마트 버스승강장 확대 설치 필요성을 먼저 제기해 주셨고 확대 설치와 관련된 구체적인 고려 요인 다섯 가지에 대해서 지적을 해주셨습니다.

의원님의 지적과 관심에 감사드리면서 구체적으로 답변을 드리도록 하겠습니다.

대전 관내 지금 100개의 노선이 운영되고 있고 노선과 관련해서 약 2,340개의 승강장이 운영되고 있습니다.

승강장 환경개선과 관련해서 여러 가지가 운영되고 있는데 대략 한 80% 정도, 2천 개 정도의 승강장이 유개승강장으로 교체가 된 상태입니다.

많이 부족하지만 계속해서 하고 있는 상태인데 의원님께서 기본적으로 버스승강장이 여러 가지 대기공간도 제공하고 버스 도착시간이라든지 노선정보를 제공하고 있는데 이런 기본적인 기능을 넘어서 보다 적극적인 시민편의를 증진하기 위한 기능이 돼야 된다.

이것과 관련해서 지금 대덕특구 일원에 약 17개소 시범설치·운영되고 있는 스마트 버스승강장을 전면적으로 확대 설치해야 된다는 지적을 주셨습니다.

기본적인 기능을 넘어서 더 강화돼야 된다는 의원님의 지적에 저는 매우 공감을 하고 있습니다.

먼저 주신 부분은 이와 관련된 구체적인 추진계획 수립 여부와 추진 시 선제적인 고려 요인 말씀을 해주셨습니다.

이와 관련된 구체적인 계획을 먼저 말씀드리면 아직 수립되어 있지 않은 상태입니다.

선제적인 고려 요인이라고 보면 지금 저희가 비용적인 측면을 고려하지 않을 수 없습니다.

행정에 있어서 지향해야 될 가치가 시민들의 만족도를 제고하는 부분인데 당연히 만족도라는 효과성 부분도 중요하지만, 행정의 입장에서는 투입 대비 효율성이라는 가치도 매우 중요하기 때문에 관련된 예산을 좀 살펴봐야 될 것 같습니다.

대덕특구에 설치된 스마트 승강장을 설치하기 위해서는 일반 유개승강장 대비해서 약 10배

정도, 개소당 1억 원의 설치비가 필요합니다.

이것을 설치할 수 있는 장소적 여건을 봐야 되는데 보도폭이 5m 이상 확보돼야 됩니다.

지금 대덕특구에 가로 5m로 되어 있고 폭이 2m로 설치되어 있고요.

이것 설치 외에도 사람이 걸을 수 있는 1.5m의 인도 그리고 자전거도로 1.5m 해서 전체적으로 5m 이상이 필요한데 저희가 확인을 해봤을 때 현재 2,300개의 승강장 중에 보도폭 5m 이상이 설치된 부분은 한 300개소가 됩니다.

그래서 만약에 이 300개소를 전체 설치했을 경우 총 300억 원 정도의 설치비가 필요합니다. 따라서 이런 예산 투입 대비 효율성을 우선적인, 설치여부에 있어서 중점적으로 고려해야 될 것 같습니다.

빠른 시일 내에 타당성을 검토하고 시장님께 보고해서 방침을 받은 다음에 구체적인 방안을 수립하도록 하겠습니다.

부가적으로 고려해야 될 것은 장소적인 여건 부분이고요.

저희가 승강장을 설치할 때 건물주하고 마찰이 상당히 있습니다.

앞에 막고 있기 때문에 갈등해소도 설치하는 과정에서 고려해야 될 주요인입니다.

사업시행지역 선정기준에 대한 질문을 주셨습니다.

의원님께서도 잘 말씀해 주신 것처럼 일시에, 한 번에 할 수 없습니다.

그래서 단계적으로 추진해야 될 텐데 단계적 추진 시의 기준을 말씀해 주셨습니다.

기본적으로는 많은 버스노선이 간다든가 이용객 수가 많다든가 이런 부분을 고려해야 되고요.

그리고 설치장소, 아까 말씀드린 대로 가능한 곳을 선정해야 됩니다.

그리고 양적인 측면뿐만 아니라 구별 안배라든지 교통약자에 대한 배려 이런 부분이 매우 중요합니다.

의원님 말씀하신 것처럼 교통약자가 많은 도시 외곽지역 이런 부분도 중요한 고려 요인이라고 생각합니다.

세 번째는 관리비용, 관리방안 말씀해 주셨습니다.

관리비용은 지금 현재, 아까 천안시 사례는 저희가 조사한 거하고 조금 다르던데 대덕연구단지를 기준으로 보면 관리비용은 전기료, 통신료 해서 개소당 한 500만 원 정도 소요되는 것으로 나오고 있습니다.

아까 말씀드린 300개소를 전면적으로 했을 때는 연 15억 원 정도 볼 수 있을 것 같습니다.

대덕특구를 기준으로 했지만, 1억 원 소요되는 설치비용이지만 약간 경량화할 수 있을 것 같습니다.

그러다 보면 제가 생각할 때는 관리비용과 설치비용은 좀 다르게 볼 수도 있습니다.

관리 방안은, 현재 대덕특구 17개소는 시설관리공단에서 관리하고 있습니다.

그렇지만 저는 기본적인 기능이 실시간 버스정보 안내 이런 스마트한 기술이 기본이고 부가적으로 편의시설들이 들어오는 것이기 때문에 관리에 관한 부분은 시설관리공단보다는 교통공사에서 맡는 것이 낫지 않나 이렇게 개인적으로 생각하고 있습니다.

그리고 협소한 장소의 승강장 환경개선 방안 말씀하셨습니다.

장소가 상당히 협소합니다.

아까 말씀드린 대로 300개 정도밖에 안 나오는데 거의 한 2,300개 중에서 300개 정도는 유개승강장을 설치할 수 없는 그런 구조가 지금 있고요.

그리고 의원님께서 적시하신 것은 유개승강장인데도 폭이 2m도 안 돼서 비가림막이라든지 시설이, 햇빛 차단이라든지 이런 부분이 부족하다고 말씀해 주셨는데 저희가 유개승강장을 확대하면서 기본형이 있습니다.

기본형 2m 준수를 당연히 해야 되는데 현장의 여건이 안 되다 보니까, 현장 여건에 맞게 폭을 줄이다 보니까 이런 햇빛이라든지 비 차단의 기본기능을 수행하지 못하는 곳이 발생하고 있는 것 같습니다.

기존 설치된 유개승강장 약 2천 개에 대해서 전수조사를 실시하겠습니다.

그래서 의원님께서 지적하신 차양 길이의 조정이라든지 비가림막을 추가 설치하는 문제라든지, 노후 목재의자 교체라든지, 단차의 개선 이런 부분들이 가능한 부분을 최대한 빨리 찾아서

내년도 사업에 반영하도록 하겠습니다.

마지막으로 주변 도시경관과의 조화 말씀해 주셨는데 매우 중요한 부분입니다.

어떤 기능적 측면뿐만이 아니라 시장님께서도 항상 교량이라든지, 보도, 벤치 이런 부분에도 디자인적인 요소를 가미해야 된다고 말씀을 많이 주시고 계십니다.

이게 도시의 이미지하고도 관련이 되기 때문이지요.

그래서 스마트 승강장 확대 설치를 저희가 정책 결정을 하고 추진할 때는 당연히 디자인진흥원과 협의해서 과학도시 이미지에도 부합하고 도시미관의 통일성도 고려하도록 하겠습니다.

이상 답변 마치겠습니다.

○ 정해교 환경녹지국장

환경녹지국장 정해교입니다.

존경하는 정명국 의원님께서 도시회복력 증진을 위한 도시공원 조성 및 정비에 대해서 질문해 주셨습니다.

평소 우리 대전시 공원 정책 분야에 깊은 관심과 애정을 가지고 노력해 주시는 의원님께 감사 말씀드리면서 답변드리도록 하겠습니다.

첫 번째로 어린이 무장애 통합놀이터 확대 방안입니다.

의원님께서 말씀하신 대로 모든 아동은 장애 유무를 떠나 한 공간에서 놀이를 통해 동등하게 교류할 수 있는 놀이공간이 필요하며 우리 사회는 이러한 권리를 보장할 의무가 있다고 생각합니다.

그럼에도 불구하고 무장애 놀이터 조성에 따른 시설비가 보통 일반 놀이터보다 통상 3, 4배

정도 더 많이 든다고 합니다.

그리고 베리어프리, 즉 장애물 없는 생활환경 인증을 받기에는 절차가 까다롭다 보니까 이러한 문제로 지금까지 우리 시에 조성이 안 된 건 사실입니다.

하지만 무장애 놀이터는 장애아동과 비장애아동 모두 안전하게 이용할 수 있는 시설이기에 확충이 꼭 필요하다는 의원님의 지적에 충분히 공감하고 있습니다.

그래서 저희들이 우선적으로 공원별 접근성과 이용성 또 시설 노후도, 사업효과 등을 종합적으로 고려해서 노후 어린이공원을 리모델링하는 사업이 있습니다.

이 사업을 하면서 다양한 의견을 수렴해서 우선적으로 무장애 통합놀이터 시설을 설치해서 장애어린이 접근성을 높이도록 하겠습니다.

아울러 일정 규모 이상의 공동주택을 새롭게 신축하는 데서도 보통 어린이놀이터를 만드는데 저희가 도시주택국과 협의해서 놀이터를 무장애 통합형놀이터로 조성할 수 있도록 적극적으로 협의토록 하겠습니다.

두 번째로 고령화 시대에 노인 놀이터에 대한 공원 기능 수정에 대해서 질문해 주셨습니다.

저출산·고령화 시대에 접어들면서 공원을 이용하는 노인인구가 점차 증가하고 있고 지역별로 노인층 인구의 분포가 달라 이용수요 등을 고려한 공원 조성과 정비 필요성에서 충분히 공감하고 있습니다.

현재 대부분의 노인 여가 서비스가 노인복지관이나 경로당, 노인 교실 등 주로 실내를 중심으로 이루어지고 있습니다.

상당수의 어르신들은 실외 활동을 선호하고 있는데 공원 등 야외에서 많은 시간을 보내고 싶어하지만 어르신들을 위한 공원 조성 기준은 아직 마련되어 있지 않습니다.

우리 시는 노인친화형 공원 도입을 위해서 선제적으로 근린공원을 활용해서 세대통합형,

그러니까 어린이부터 어르신들까지 같이 어울릴 수 있는 그런 공원을 하나, 두 개 정도 시범사업으로 조성할 계획입니다.

또 한편 상대적으로 공원녹지가 부족한 원도심지역입니다.

그래서 저희가 빈집이나 공터 등을 활용해서 사랑방 역할을 할 수 있는 세대통합형 녹색쉼터 조성을 현재 계획 중에 있습니다.

민선 8기 들어서 저희가 녹색 쉼터를 2027년까지 약 20개소 목표로 하고 있으며 금년에는 시범적으로 1개소를 지금 추진중에 있습니다.

아울러 이런 공원에 지역보건소나 산림복지진흥원을 같이 연계를 통해서 녹색 쉼터에서 어르신들이 건강 체조, 놀이문화 등 함께할 수 있는 프로그램 운영방안도 검토해서 추진하도록 하겠습니다.

마지막으로 공원 내 반려동물놀이터 공간 확보방안입니다.

지금 현재 반려인구가 1,500만 시대고 지난번 조사에 보니까 대전에는 17만 세대가 반려인구라고 합니다.

기존의 도시공원 내 반려동물 친화 시설을 설치하거나 반려동물 친화 공원이라는 특화 공간 설치에 대한 요구가 계속 있어 왔습니다.

우리 시는 지난 2016년도에 도시공원 및 녹지조례를 개정해서 반려동물공원 조성 근거를 마련했습니다.

유성구 금고동에 반려동물공원을 조성해서 2022년부터 운영하고 있습니다.

또 민선 8기 시장님 공약사항에서도 반려동물놀이터 3개소 조성이 포함돼 있습니다.

그래서 최근에 관련 부서에서 놀이터가 없는 동구·중구·서구에 부지를 확보해서 2025년도, 2026년에 조성할 계획을 발표한 바가 있습니다.

정명국 의원님께서 말씀하신 기존 공원 일부 공간에 구획을 정해서 펜스를 설치해서 동물 놀이터를 조성하는 것은 소음 문제, 배변 문제, 안전 문제 등으로 비반려인과의 갈등이 있을 수가 있습니다.

그런 우려가 크기 때문에 저희들 입장에서는 그렇게 일정 구획을 하는 방안도 있지만 또 한편으로는 별도의 반려동물 전용의 주제공원을 만들 필요가 있다고 생각합니다.

지금 저희가 내년도에 2030 공원녹지 기본계획을 수립하기 위해서 올 하반기에 용역에 착수할 계획입니다.

그래서 공원녹지 기본계획에 의원님께서 말씀하신 사항들을 반영하는 방안을 자치구와 적극 협의해서 추진토록 하겠습니다.

최근에 자치구에서도 이에 대한 건의가 있었던 걸로 알고 있습니다.

종합적으로, 앞으로 위원님께서 제안해 주신 부분을 잘 참조해서 우리 시 공원이 누구나 쉽고 편리하게 이용할 수 있고 재미있게 여가 시간을 보낼 수 있는 명소로 가꾸어 나가겠다는 말씀을 드리면서 답변을 마치겠습니다.

감사합니다.