

산업건설위원회회의록

2020년도

행정사무감사

대전광역시의회사무처

피감사기관

1. 트램도시광역본부

일시 : 2020년 11월 13일 (금) 오전 10시

장소 : 산업건설위원회회의실

(10시 04분 감사개시)

○위원장 김찬술 의석을 정돈해 주시기 바랍니다.

1. 트램도시광역본부

○위원장 김찬술 지금부터 「지방자치법」 제41조 및 같은 법 시행령 제39조와 「대전광역시의회 행정사무 감사 및 조사조례」에 따라 트램도시광역본부에 대한 2020년도 행정사무감사 실시를 선언합니다.

오늘 실시하는 행정사무감사는 대전시에서 추진하고 있는 중요정책들이 제대로 집행되고 있는지 면밀히 살펴보고 필요한 경우 건설적인 대안을 마련하여 행정효율적으로 수행될 수 있도록 하는 한편 향후 의정활동과 예산안 심사과정에 반영하기 위한 것입니다.

이러한 취지를 유념하시고 트램도시광역본부장을 비롯한 공직자 여러분께서는 진솔한 자세로 성실하게 감사에 임해 주시기를 당부드립니다.

감사진행 순서는 먼저 증인선서를 받은 다음 업무보고 청취와 질의 답변 순으로 진행하도록 하겠습니다.

효율적인 감사를 위해 몇 가지 유의사항을 말씀드리겠습니다.

트램도시광역본부장께서는 위원님들의 질의에 대해 이해하기 쉽도록 간단명료하게 답변해 주시기 바랍니다.

아울러 보충답변이 필요한 부분에 대해서는 본 위원장의 허락을 받고 관계부서장이나 기타 증인께서 발언대로 나오셔서 답변해 주시기 바랍니다.

그리고 위원님들께서 자료요구 시에는 감사에 차질이 없도록 신속하게 제출해

주시기 바랍니다.

그러면 「지방자치법」 제41조제4항에 따라 증인선서가 있겠습니다.

먼저, 증인선서에 앞서 선서의 취지와 처벌규정 등에 대해 말씀드리겠습니다.

선서를 하는 이유는 행정사무감사를 실시함에 있어 증인으로부터 양심에 따라 숨김없이 사실대로 증언하겠다는 서약을 받기 위한 것입니다.

만약 증인이 거짓증언을 하였을 때에는 고발할 수 있고 증언 또는 진술을 거부할 때에는 500만 원 이하의 과태료를 부과할 수 있음을 알려드립니다.

선서는 증인을 대표하여 조성배 트램도시광역본부장께서 선서해 주시고 다른 증인들께서는 제자리에서 일어서서 오른손을 들어주시기 바라며 선서가 끝난 후에는 선서문에 서명하여 본 위원장에게 일괄 제출해 주시기 바랍니다.

그러면 조성배 트램도시광역본부장은 발언대로 나오셔서 선서해 주시기 바랍니다.

○트램도시광역본부장 조성배 선서!

본인은 대전광역시의회 산업건설위원회 2020년도 행정사무감사에 임함에 있어 성실하게 감사를 받을 것이며 또한 증인으로서 증언을 함에 있어서는 「지방자치법」 제41조와 「지방자치법 시행령」 제43조 및 「대전광역시의회 행정사무 감사 및 조사조례」가 정하는 바에 의하여 양심에 따라 숨김과 보탬이 없이 사실 그대로 말하고 만일 거짓이 있으면 위증의 벌을 받기로 맹세하고 이에 선서합니다.

2020년 11월 13일

트램도시광역본부장 조성배

트램정책과장 김태수

트램건설과장 박필우

도시광역교통과장 송성선

(트램도시광역본부장 조성배, 김찬술 위원장에게 선서문 전달)

○위원장 김찬술 증인들께서는 자리에 앉아주시기 바랍니다.

다음은 업무보고를 청취하도록 하겠습니다.

보고는 일반적인 사항은 유인물로 갈음하고 핵심내용 위주로 보고해 주시기 바랍니다.

조성배 트램도시광역본부장은 업무보고하시기 바랍니다.

○트램도시광역본부장 조성배 트램도시광역본부장 조성배입니다.

존경하는 김찬술 위원장님 그리고 위원님 여러분, 저희 트램도시광역본부 소관 업무에 대하여 적극적인 지도와 격려를 보내주심에 깊이 감사드리며 트램도시광역본부 소관 주요업무를 보고드리겠습니다.

65쪽입니다.

보고드릴 순서는 총괄, 2020년 추진실적 및 2021년 추진계획 순으로 보고드리겠습니다.

습니다.

67쪽 총괄입니다.

(주요업무보고서는 부록에 실음)

(행정사무감사자료는 별도보관)

아울러 교통약자 이용이 편리하도록 각종 시설을 확충하고 역사별 지역 특성에 맞는 문화공간을 조성하는 등 시민을 위한 고품질의 교통복지서비스를 제공할겠다는 보고를 드리면서 트램도시광역본부 소관 주요업무보고를 모두 마치겠습니다. 감사합니다.

○위원장 김찬술 조성배 트램도시광역본부장 수고하셨습니다.

오늘 행정사무감사 진행과정을 모니터링하기 위해 대전시민네트워크 홍용원님과 민혜영님께서 오셨습니다.

계속되는 노고에 진심으로 감사드립니다.

그러면 질의하실 위원님께서 질의해 주시기 바랍니다.

박수빈 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

○박수빈 위원 서구 6선거구 박수빈 위원입니다.

시민들은 예타 면제가 되면서 바로 착공되는지 알았는데 지금 한 2년 정도 지났지요?

○트램도시광역본부장 조성배 예.

○박수빈 위원 지금 기본계획 승인을 받아서 착공에 들어가는 건가요?

○트램도시광역본부장 조성배 착공 시기요?

○박수빈 위원 예.

○트램도시광역본부장 조성배 지금 위원님께서 말씀하신 대로 2019년도 1월에 저희들이 예타 면제 대상사업으로 확정됐습니다.

그래서 그 이후에 저희들이 올 7월에 기재부로부터 총사업비 승인을 받았고 지난 10월 29일 국토부로부터 기본계획변경안에 대한 승인을 완료했습니다.

○박수빈 위원 시민들은 그러니까 예타 면제를 받고 바로 착공에 들어가는 줄 알았는데 2년 정도의 시간이 걸려서 많이 아쉽다 이런 소리가 있어서 말씀드리는 거고요.

○트램도시광역본부장 조성배 그간 절차 이행 때문에 조금 그런 시간이.

○박수빈 위원 사진을 한번 보세요.

(사진자료를 보며)

이게 대전시 홍보영상에서 캡처한 거거든요.

이걸 본 위원이 보다가, 잠시만 몇 장 더 넘기겠습니다.

호주 거고요, 프랑스, 독일, 이 3개의 사진을 보다가 느낀 점이 있었는데 혹시 본부장님 느낀 점이 있나요?

○트램도시광역본부장 조성배 바로 주택가에 인접해 있다는 그건가요?

○박수빈 위원 상권, 주택가, 녹지대에 이렇게 있는 거지요.

○트램도시광역본부장 조성배 예.

○박수빈 위원 지금 대전의 트램 노선을 보면 본 위원이 봤을 때는 다 대도로 위주의 노선으로 설계되어 있는데, 맞나요?

○트램도시광역본부장 조성배 대도로도 있고 지금 동대전로 같은 경우는 4차로 거든요, 거기를 통과하는 구간도 있고 그렇습니다.

○박수빈 위원 이렇게 주변에 상권, 랜드마크, 관광명소 같은 데를 지나야지만 트램이 대전시민들한테, 외지인들한테도 홍보가 될 수 있고 관광열차처럼 랜드마크가 될 수 있다고 생각하는데 어떻게 생각하시나요?

○트램도시광역본부장 조성배 좋으신 의견이고요, 다만 트램의 특성상 지하철이나 고가로 가지 않고 노면으로 가기 때문에 실질적으로 기존에 자동차 위주의 도로 활용방안에서 트램이라는 새로운 교통수단이 노면으로 가기 때문에 이것이 장점도 있고 단점이 있습니다.

기존의 도로를 잠식한다는 면에서는 일정 부분 승용차를 이용하시는 우리 시민들이 불편을 감수해야 될 필요가 있고, 위원님께서 말씀하신 대로 실제로 트램이 노면으로 가기 때문에 거기에 따른 그 주변지역의 상권 활성화 그리고 관광 활성화 또 랜드마크 이런 것에서는 상당히 순기능이 있는 것이 사실이고, 그래서 저희들이 앞으로 계획을 하면서 이런 대로변에 대해서는 트램이 지나가는 데 큰 교통에 대한 지장은 좀 덜하다고 판단이 되고, 다만 아까 말씀드린 4차로 같은 데는 교통에 대한 불편을 최소화하면서 그 지역상권을 활성화 시킬 수 있는 그것을 같이 대책을 마련해야 된다고 저희들이 생각하고 있습니다.

○박수빈 위원 본 위원도 대도로로 다니는 게 맞다고 처음에는 이렇게 생각해 왔었는데요, 주변에 사람들도 보고, 일전에 본 위원도 한 십여 년 전에 외국에 가서, 체코 프라하에 가서 트램을 타 본 적이 있었습니다.

생각해 보니까 골목으로 다니더라고요, 시내의 중심가를 다니면서 야경을 볼 수 있게 그래서 거기에 대한 기억이 아직까지 남는데요.

그런 것을 잘 참고해 주셔야 될 것 같고, 잠시 영상을 하나 보겠습니다.

(10시 21분 영상자료 개시)

(10시 22분 영상자료 종료)

보도된 내용으로 보면 1996년도 대전 도시철도 2호선 기본계획 노선설계 그대로 이 노선이 확정되었다는데 맞나요?

○트램도시광역본부장 조성배 예, 1996년도에 국토부로부터 승인을 받아서 그때 노선이 확정된 사항입니다.

○박수빈 위원 그러면 이게 24년이 지난 겁니다.

그리고 트램이 2027년도에 건설된다고 하면 7년이 더 걸리는 거지요?

○트램도시광역본부장 조성배 예.

○박수빈 위원 그 노선 그대로 하는 게 맞나요?

○트램도시광역본부장 조성배 지금 저희들이 아시는 대로 도시철도 1호선은 판암에서 외삼까지 동서 방향으로 이렇게 가고, 1996년도에 확정할 때 순환선으로 해서 대전시의 주요 곳을 순환하는 방식으로 하고, 3호선은 지금 3호선 역할을 하는 충청권광역철도 1단계가 남쪽에서 북쪽으로, 가수원에서 신탄진까지 계획을.

○박수빈 위원 3호선 얘기하는 게 아니라 2호선 얘기하는 건데요.

그러니까 이게 24년 전, 7년을 더하면 31년 전 노선입니다.

31년 전 노선으로 하는 게 맞는지 의구심이 들어서 이렇게 얘기하는 거고요.

잠시 영상 한 번 또 보겠습니다.

(10시 23분 영상자료 개시)

(10시 24분 영상자료 종료)

보셨지요?

○트램도시광역본부장 조성배 예.

○박수빈 위원 외국에 보면 방사형으로 만들어서 도심 중간에서 뻗어나가는 걸로 하는데 대전은 외곽 순환형으로 나가는 건데 이게 안 맞다고 생각하는데 대전시가 시장님, 전 시장님부터 해서 공무원까지 같이 트램 견학을 갔지 않습니까, 거의 다 유럽으로?

○트램도시광역본부장 조성배 예.

○박수빈 위원 거기에 갔다 왔는데 이 노선을 그대로 해야 된다는 게 좀 의구심이 들어서 그러는데 이게 맞나요?

선진견학도 갔다 왔는데.

○트램도시광역본부장 조성배 외국 사례 같은 경우는, 트램 자체가 순환선은 우리 대전이 최초로 시도하는 겁니다.

외국 같은 경우는 위원님 말씀대로 방사형이나 직선형으로 해서 단거리를 주로 트램으로 해서 활용해서 하고 있는데, 저희들 같은 경우는 1996년도 최종 확정 이후에 2016년도에 노면전차로 하면서 트램 노선을 확정 발표를 했습니다.

그래서 지금까지 모든 철차이행을 해서 지금 여기까지 왔거든요.

지금 위원님 말씀하신 사항을 충분히 이해를 하고요, 다만 이게 순환선으로 하면서 저희들이 추가로 트램의 장점이 지선으로 연결이 가능하다는 겁니다.

그래서 1차 순환선을 2호선으로 하면서 추후에 교통혜택을 못 받는 그런 장소에 지선으로 연결하는 것도 저희들이 고민하고 있습니다.

그렇게 되면 위원님께서 말씀하신 대로 방사형으로서의 기능을 충분히 할 수 있다고 저희들이 판단이 됩니다.

○박수빈 위원 일부, 얼마 전에 토론회에 나가신 것을 제가 봤는데요, 거기 있는 연구원님들과 교수님이 다 트램 노선 가지고 대전시에 맞지 않는 노선이다, 이럴 바에는 아예 안 하는 게 맞다 이런 말까지 나오는데 이것을 심도 있게 깊이 고민해 봐야 될 것 같습니다.

굳이 이렇게 순환형이 아니라 구간을 분리해서 편성하는 것도 좋다고 이런 방향도 나오는데 본 위원이 생각하더라도 서대전에서 타서 굳이 정부청사까지 빙돌아서 갈 필요가 없고 구간을 몇 군데를 분리해서 만들면 더 효율적이라고 생각하는데 어떻게 생각하시나요?

○트램도시광역본부장 조성배 그런데 최초 1996년도 또 2016년도에 확정돼서 지금까지 행정절차를 이행해서 왔지 않지 않습니까?

그래서 지금 상황에서는 노선을 다시 건든다는 것은 처음부터 절차이행을 다시 또 밟아야 되는 문제가 있고 또 시민들께서도 노선에 대해서는 어느 정도 머릿속에 다 인식이 되어 있습니다.

그러다 보니까 여기에 대해서 다시 검토한다면 상당히 그런 혼란도 있을 수가 있습니다.

그래서 이것은 지금 승인된 대로 해서 2호선을 건설하고 아까 말씀드린 대로 저희들이 지선으로 연결해서 방사형 교통망을 하는, 그 문제에 대해서는 2단계 도시철도망 구축계획 할 때 저희들이 적극 검토해서 반영하겠다는 말씀드립니다.

○박수빈 위원 트램이 만들어지면 애물단지가 되면 안 된다고 생각합니다.

늦었다고 생각할 때가 가장 빠르다고도 말을 하잖아요, 그러니까 이것은 공론화를 시켜서 시민들하고 잘 얘기를 해서 조금 변경되는 게 맞다고 생각을 합니다.

영상을 다시 한번 볼게요, 일본의 사례를 한번 보겠습니다.

(10시 27분 영상자료 개시)

(10시 29분 영상자료 종료)

일본도 트램을 노선 변경을 해서, 처음에는 이용률이 적었다가 노선 변경을 해서 이용률이 많이 높아졌다고 합니다.

그리고 자동차도 트램 대중교통수단으로 흡수됐다고 하고, 이런 걸 잘 보셔서 대전의 트램을, 진짜 대전시민이 큰 기대를 갖고 있는 최대사안입니다.

그걸 잘 생각하시고 잘 만들었으면 좋겠습니다.

○트램도시광역본부장 조성배 최선을 다해서 잘 만들어서 시민들이 편리하게 이용할 수 있도록 최선을 다하겠습니다.

○박수빈 위원 예, 알겠습니다.

이상입니다.

○위원장 김찬술 박수빈 위원님 수고하셨습니다.

오광영 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

○오광영 위원 사실 박수빈 위원님께서 제가 감사하려고 하는 내용들의 많은 부분을 말씀하셨는데 저도 같은 문제의식을 갖고 질의를 먼저 드리겠습니다.

트램이 기차입니까, 버스입니까?

○트램도시광역본부장 조성배 기차하고 또 버스요?

○오광영 위원 예.

○트램도시광역본부장 조성배 일단은 도시철도 2호선으로 저희들이 계획하고 있습니다.

○오광영 위원 철도로 계획하고 있는데.

○트램도시광역본부장 조성배 예, 도시철도 개념입니다.

○오광영 위원 대체적으로 트램이 기차인지 버스인지에 대한 논란들은 그게 일종의 논란이라기보다는 사실 보는 방향에 따라서 좀 다르지요?

예를 들어서 궤도 위를 가니까 기차고 지상으로 다니면서 자유스럽게 다니니까 버스고 그런데, 이걸 트램을 만들려고 하는 이유에 대한 근본적인 물음부터 다시 봐야 되는데 도시철도 2호선을 만들기 위해서 트램을 만드는 겁니까?

○트램도시광역본부장 조성배 도시철도 2호선에 대한 계획 자체가 아까 박수빈 위원님 말씀하신 대로 1996년도에 승인이 난 사항이고 거기에서 위원님 아시는 대로 그간에 도시철도 2호선에 대한 방식을 어떤 방식으로 할 것이냐에 대해서 변화가 있었고 결국은 2016년도에 최종적으로 확정하면서 트램으로 그렇게 왔습니다.

○오광영 위원 그랬지요.

지금 자료 제가 준비해 온 걸 보면요.

(프레젠테이션자료를 보며)

그런 문제입니다.

이게 지하철인지 버스인지 그리고 이 트램을 통해서 우리가 무엇을 얻으려고 하는 건지 이런 것에 대한 근본적인 물음들을 제가 얘기를 하려고 이 자료를 갖고 왔는데 이 자료가 파리 도시권을 달리는 트램, 1992년부터 건설된 파리의 트램 노선입니다.

11호선까지 지금 파리가 운행하고 있고요, 4개 노선을 지금 건설하고 있는데 그런 걸 보면 연장길이와 역 수가 이렇게 죽 표시가 되어 있어요.

잘 보이시는지 모르겠는데 제일 위에 보면 16.9km에 역 수가 36개, 죽 있는 걸 제가 한번 봤습니다.

거의 대부분 보면 트램 정거장거리는 파리 같은 경우는 500m를 넘지 않습니다.

이거는 이미 알고 계시는 내용이지요?

○트램도시광역본부장 조성배 예.

○오광영 위원 그렇지요, 그리고 전문가들 얘기도 거의 트램 정거장은 700m 안

쪽으로 하는 것이 맞다, 왜 그런지 아시지요?

잠깐 간단하게 설명해 주세요.

○트램도시광역본부장 조성배 트램의 특성상 아까도 말씀드린 대로 노면으로 가기 때문에 지역상권하고 밀접하게 관계가 됩니다.

그렇기 때문에 가능하면 역과 역 간 거리를 가깝게 뒤서 전체를 역세권화해서.

○오광영 위원 어쨌든 트램을 통해서 이동하는 사람들의 편의성도 있지만 그 트램을 통해서 트램이 소위 말하면 도시와 같이 호흡하는, 도시를 살리는 그런 하나의 신경망으로서 기능하게 하기 위해서 그런 정거장 거리를 유지하는 것이 요즘의 추세이지 않습니까?

○트램도시광역본부장 조성배 예.

○오광영 위원 여기 밑에 보면 지금 여기에도 그런데 밑에 11호선, 파리 트램 11호선 같은 경우에는 급행입니다, 급행.

우리 서울 가면 지하철에 급행 있지 않습니까?

그래서 10정거장 갈 것을 3, 4정거장만 쉬고 가는 그런 건데, 파리의 트램 같은 경우에 급행거리가 1,250m 정도, 1,700m짜리도 있고 이 위에도 이것 같은 경우에는 한 1,200 가까이 나오겠네요, 지금 운행하고 있는 11호선 이런 경우.

대체적으로 1,000m가 넘어가면 이거는 사실 지하철로 보는 것이 맞지요?

우리 대전 2호선 트램 단순 계산해도 역 간 거리가 얼마지요?

○트램도시광역본부장 조성배 지금 우리가 순환하는 그거만 33.4km거든요.

거기에 정거장이 35개니까 그렇게 되면 평균 따지면 한 1km 정도, 1km 내외.

○오광영 위원 그렇지요, 그러니까 한 1,046m 정도 제가 단순 계산해 보면 나옵니다.

우리 지금 대전지하철 1호선이 있잖아요?

○트램도시광역본부장 조성배 예.

○오광영 위원 1호선이 지금 1,027m 정거장거리를 가지고 있어요, 보통 평균적으로.

이거 보면서, 우리 트램 2호선 기본계획 승인이 29일에 났잖아요, 10월 29일에?

○트램도시광역본부장 조성배 예.

○오광영 위원 지난달 29일에 났는데 국토부로부터, 국토부 대도시광역교통위원회 기본계획 승인은 총 연장거리, 정거장 숫자, 사업비 이것에 대한 승인이 난 거지요?

○트램도시광역본부장 조성배 예, 기본계획을 저희들이 담은 것을 최종적으로 승인해준 겁니다.

○오광영 위원 그렇지요?

그러면 이 기본계획을 갖다가 변경을 하려고 하면, 예를 들어 정거장 숫자를 변

경하겠다 그러면 정거장을 늘리면 당연히 사업비도 늘어날 테고 그럴 겁니다.

변경하려고 그러면 또 변경 승인을 또 다시 받아야 되고, 그렇잖아요?

○트램도시광역본부장 조성배 그렇습니다.

○오광영 위원 이미 사실 확정됐다고 봐도 무방하겠네요.

○트램도시광역본부장 조성배 현재 도시철도 2호선은 확정이 된 겁니다.

○오광영 위원 그렇지요?

○트램도시광역본부장 조성배 예.

○오광영 위원 그런데 저는 아까 박수빈 위원님이 튜브 영상 보면 트램 예타 면제 받고 나서 이 부분을 갖다가 할 수 있는, 소위 말하는 골든타임을 놓쳤다고 하는 것에 대해서 절대적으로 공감을 합니다.

이미 우리가 도시철도 2호선을 지하철로 하려고 했던 그 노선과 정거장 숫자 이것을 그대로 트램으로 가져가는데 그 과정에서 공론화 한번 제대로 하지 못하고 왔습니다.

그래서 도대체 그러면 이것은 어떤 식으로 결정이 됐을까를 보려고 제가 요구했던 자료가 그럼 전문가들한테 어떤 이야기를 들었는지, 도대체 전문가들은 뭐 조언을 했는지.

제가 알기로는 전문가 집단을 운영하는 데 적지 않은 예산이 드는 것으로 알고 있는데 그 전문가회의 의견내용을 달라고 해서 죽 받아 봤어요.

받아 봤는데 중간 중간 그런 이야기하는 분들이 계셨어요.

그런데 전문가들한테 물을 때 이 노선과 관련된, 재조정과 관련된, 정거장 숫자와 관련된 이런 것은 전혀 묻지 않았습니까?

○트램도시광역본부장 조성배 그러니까 저희들이 노선 선정할 때는 최초 1996년도에 확정을 했고 그 이후에 트램으로 2014년도에 그 방식이 결정되면서 2016년도에 노선을 확정지었거든요.

그렇게 하고 그때 당시에 정거장 숫자도 확정이 됐습니다.

○오광영 위원 예.

○트램도시광역본부장 조성배 그렇게 하고 그 이후에는 확정된 노선과 정거장 수에 의해서 저희들이 기술적으로 어떻게 트램을 제대로 건설할 수 있을지 그때.

○오광영 위원 예, 본부장님, 그런데 통상적으로 봐도 1996년도에 확정된 노선과 정거장 숫자가, 우리 지금 현재 계획이 2025년도 운행 개시잖아요?

○트램도시광역본부장 조성배 예.

○오광영 위원 뭐 제가 보기에선 또 늦어지면 2, 3년 더 늦어질 것 같고 산술적으로도 30년 전의 노선과 정거장 숫자를 가지고, 30년 전에 해놓았던 것 그것을 그대로 가지고 2025년에 운행을 하게 된다는 계산이 나오는데 이게 논란을 일으키지 않고 싶어 하는 것은 알겠어요, 무슨 이야기인지.

그러니까 정거장을 조정한다, 노선을 조정한다, 이랬을 때 시민들이 갖는 시민들 간의 갈등이라든가 뭐 이런 요소가 분명히 있을 수가 있겠지요.

그런데 이것 트램 2호선 7,500억 들여서 한 번 깔면 100년 이상을 운영해야 되는 건데 과연 그 논란 무서워서 30년 전 계획을 가지고 그대로 진행을 한다, 저는 이거 우리 대전시에서 진행하는 과정에서 정말 너무 안일하게 생각한 것 아닌가 그런 생각을 거둘 수가 없습니다.

지금 이 통계만 봐도 실제로 전혀 맞지가 않는 거고요.

또 아까 박수빈 위원님 말씀하셨는데 예를 들어서 차로로 다니는 것을 무조건 그것만 고집을 했던 겁니다.

그러니까 그거 외에도 제가 시간상, 어쨌든 여러 길게 말씀을 오늘 드리고 싶었는데 시간상 그러지 못하는 건 좀 아쉽고요.

하나 더, 박수빈 위원님이 대전역 동영상 이야기했습니다.

이것은 정말 왜 우리가 트램을 놓는가에 대한 기본적인 물음을 다시 하게 되는 건데 대전역이 빠진 것은 대전역을 지선으로 연결하겠다는 거잖아요, 지금?

아니면 환승을 하시라.

○트램도시광역본부장 조성배 예, 그렇습니다, 현재.

○오광영 위원 대전역에서 내려서 역이 여기가 어디지요, 대동역인가요?

○트램도시광역본부장 조성배 예, 대동역하고 인동역하고 그 사이.

○오광영 위원 예, 여기가 대전역이고 지하철 1호선 타고 환승을 해서 나가면 대동역에서 이렇게 갈 수가 있다.

○트램도시광역본부장 조성배 예, 서대전네거리역이나 서대전역 거기서나 대동역에서.

○오광영 위원 예, 그렇지요?

○트램도시광역본부장 조성배 예.

○오광영 위원 이 대전역 같은 경우에는 사실은 그냥 하나의 철도 노선이 아니고 대전의 관문입니다.

대전 오는 KTX든 기차를 타고 오는 사람들이 이용할 수 있는 절대적인 관문인데 여기서 연결되는 것이 도시철도 1호선 지하철 하나인 것과 트램이 연결되는 것과는 정말 저는 대전 트램의 명운이 달라지는 그런 거라고 생각을 하는데 이게 일부 전문가들은 그런 이야기를 해요.

이것을 비용이 좀 올라간다, 한 2백억 정도 더 들 것 같은데 이 전 역이 어디지요, 이 전 역이?

○트램도시광역본부장 조성배 인동역입니다.

○오광영 위원 인동이지요?

인동에서 대전역을 들렀다가 대덕으로 가는 이런 거 정말 필요하다고 이야기를

합니다, 그 돈이 지금 당장 더 들어도.

나중에 이것을 바꾸려고 하면 지선 설계할 때와 해서, 여기 지금 대전역 역세권 개발하지 않습니까?

○트램도시광역본부장 조성배 예.

○오광영 위원 여기 역세권 개발되면 여기에서 나오는 교통수요 엄청날 거고 이 역세권으로 오는 사람들은 대전 사람들만이 아니고 실질적으로 전국에서 오는 사람들이 이쪽을 통해서 올 텐데 그러면 환승을 하는 것과 그냥 트램 한 번 타고 자기가 가고 싶은 저쪽 유성 쪽으로 간다든가 신탄진 쪽으로 간다든가 서구 갑, 어디예요, 정림동.

○위원장 김찬술 도마동.

○오광영 위원 도마동 이쪽으로 간다든가 이게 정말 천지차이라고 저는 생각을 해요.

그런데도 불구하고 이 부분 전혀, 그러니까 그 이야기는 여기에 나왔더라고요, 전문가들 의견 중에서는 대전역 이거 넣어야 된다고 하는 의견들이 여러 건 있었어요.

그런데 이 부분 반영이 전혀 안 된 거예요.

그런데 그 비용이 한 200억 정도 든다고 하는 전문가들이 있습니다.

그러면 사실 200억 우리 대전시 예산이라든가 이런 거에 비하면 그렇게 큰 비용 아닙니다.

그런데 그것을 넣는 것과 그렇지 않은 것과 역세권이 개발되는 어떤 시기와 이렇게 맞물리는 거 보면 저는 이 부분 정말 필요하다고 주장을 하고요.

그리고 대덕특구 이거는 추후로 이야기를 하지요, 아까 지선 말씀을 하셨으니까 대덕특구 이야기는 안 하겠습니다.

이것은 추후에 지선을, 여러 수요들이 있으니까 그때 지선 연결할 때 대덕특구가 필요하다고 저는 생각을 하고요.

제가 5분만 더 쓰겠습니다.

○트램도시광역본부장 조성배 위원님 지금 말씀하신 것 잠깐 설명 올릴까요?

○오광영 위원 예.

○트램도시광역본부장 조성배 조금 아까, 바로 제가 말씀드려야 될 사항이 있어서, 저희들이 노선에 대해서는 1996년도에 승인을 받았고 정거장에 대해서는 2016년도에 노선 확정하면서 정거장이 35개 결정이 됐다는 말씀을 드리고요.

지금 그 개통 목표연도가 당초 2025년에서 저희들이 2027년으로 2년 연장을 했습니다.

○오광영 위원 그렇지요.

아니, 아까 2025년은 된다고 그러셨잖아요.

2027년이예요?

○트램도시광역본부장 조성배 예, 2027년으로 2년 연장이 됐다는 말씀을 올리
고요.

지금 대전역 말씀하신 사항에 대해서는 저도 충분히 공감을 합니다.

다만, 2016년도에 결정을 할 때 여러 가지 정치적인 또 사회적인 합의 또 기관
장들의 의견 등을 종합해서 이렇게 해서 결정된 것으로 압니다.

그런데 이런 지선 관련 민원이 저희들한테 한 20에서 30건 정도 지금 와있습니
다.

그래서 그거 하다가.

○오광영 위원 본부장님, 제가 지금 대전역과 관련해서 이야기하는 것은 저는
지선과 관련된 민원성이 아니라고 보고 사실은 대전 도시철도 2호선 트램의 성공
여부 그리고 이것을 통해서 창출할 수 있는 가치의 크기 이런 측면에서 말씀을
드린 겁니다.

제가 뭐 대전역이 지역구라서 대전역 들러야 된다고 하는 이야기도 아니고 우
리 대전을 위해서는 필요하다고 해서 말씀을 드리는 겁니다.

다음 하겠습니다.

제가 이것도 한 20분 하고 싶었는데, 아무튼 그렇습니다.

가선 방식에 대한, 그러니까 급전 방식에 대한 것 보면 지금 대전은 거의 슈퍼
커패시터 이걸 좀 고려를 하고 있는 것 같아요, 그렇습니까?

○트램도시광역본부장 조성배 지금 여러 가지 방식을 놓고요, 저희들이 고민을
하고 있습니다.

○오광영 위원 그때 누구지요, 박제화 국장님인가 슈퍼커패시터에 대해서 아주
적극적으로 이야기를 했었는데요.

이 부분도 마찬가지로입니다.

이 부분도 저는 지금 현재 보면 가선 방식 또 지면급전 방식, 배터리 방식, 슈
퍼커패시터 방식 이렇게 네 가지로 보통 나뉘볼 수가 있는데 이것을 어느 하나로
미리 규정할 필요는 저는 없다고 봐요, 지금 특히.

그러니까 예를 들어서 지면급전이나 슈퍼커패시터 같은 경우에는 인프라를 까
는 거잖아요?

○트램도시광역본부장 조성배 예.

○오광영 위원 또 물론 가선 방식도 마찬가지로 인프라를 위에다가 깔든 밑에
다 깔든 까는 방식이고 슈퍼커패시터는 역을 통과하면서 잠시 정차했을 때 급전
하는 방식으로 알고 있는데 맞습니까?

○트램도시광역본부장 조성배 예, 맞습니다.

○오광영 위원 그렇잖아요?

그런 것을 가지고 지금 어떤 하나로 결정하는 것이 아니고 저는 일정 정도 하이브리드로 할 필요가 있다고 봅니다.

예를 들어서 가선 방식 같은 경우에는 공사비 정말 적게 들고 이미 그것은 확인이 된 거고 그러면 도시미관이나 아니면 여러 가지를 따져봤을 때 가선 방식을 하는 구간에서는 그럴 수 있다고 봅니다.

그래서 가선 방식으로 달리던 우리 트램이 예를 들어 어느 시점에서는 배터리로 가고, 한 두 가지 정도를 하이브리드로 하면 충분하게 지금 고민하는 것들을 해결하지 않을까 이런 생각을 하고요.

여기 예를 들어서 슈퍼커패시터 같은 경우에는 2011년도에 상용화가 돼서 이것도 최장 보면 11.5km잖아요, 충전 한 번 하고 나서 갈 수 있는 거리가, 그렇지요?

○트램도시광역본부장 조성배 슈퍼커패시터요?

○오광영 위원 예.

○트램도시광역본부장 조성배 그건 11.5km는 못 가고요.

○오광영 위원 11.5, 제가 받은 세미나 자료입니다.

○트램도시광역본부장 조성배 아니에요, 그건 안 됩니다.

슈퍼커패시터는 정거장과 정거장 사이 가는데 통상적으로 500m 내지는 700~800m 이 정도 갑니다.

○오광영 위원 그렇지요, 그리고 또 유지관리에 있어서는 가장 비싸고요.

그래서 좀 하이브리드할 필요가 있다고 생각을 하고요.

이것은 심도 있게 가선과 추가하는 배터리 이런 식으로 두 가지를 같이 가는 것이 필요하다고 생각을 하고요.

○트램도시광역본부장 조성배 그것도 위원님 잠깐 설명 올릴까요?

○오광영 위원 예.

○트램도시광역본부장 조성배 이것이 저희들이 지금까지 기조를 유지해온 것이 33.4km의 순환에 대해서 전체 순환, 무가선으로 순환하는 방식으로 지금까지 기조를 유지해 왔습니다.

그런데 전번에도 한번 말씀 올렸는데 국내외 기술로 무가선 순환을 33km 가는 기술이 없습니다.

○오광영 위원 예.

○트램도시광역본부장 조성배 그래서 위원님 아까 설명하신 대로 이것을 무가선으로 하게 되면 구간 분할을 해야 됩니다, 2개 내지 3개 구간으로.

○오광영 위원 예, 그렇지요.

○트램도시광역본부장 조성배 그렇게 할 거냐 아니면 유·무가선을 적절하게 혼합해서 하이브리드 방식으로 할 거냐 그리고 또 유·무가선을 같이 하더라도 배터리 방식으로 할 거냐 슈퍼커패시터로 할 거냐 아니면 노면에 레일하고 같이 갈

거나 하는데 그런 거에 대해서도 상당히 신중하게 저희들이 검토를 하고 있고 만약에 가선은 벌써 100년이 넘어간 역사가 있고 무가선은 한 10~20년 됐는데 만약에 가선을 깔았을 때도 어느 정도 시민들의 공감대가 형성이 돼야 됩니다.

그러니까 주택 밀집지역이라든지 아파트.

○오광영 위원 그렇지요, 그래서 제가 드리는 말씀이 그런 이야기고요.

예를 들어서 저쪽 엑스포과학공원 앞을 간다든가 이게 사실 주거시설은 없지 않습니까, 그쪽에는?

○트램도시광역본부장 조성배 예.

○오광영 위원 그런 데는 가선으로 할 수도 있는 거고 그렇다고 보고요.

○트램도시광역본부장 조성배 그래서 그거 조금만 설명 올리면.

○오광영 위원 아니요, 제가 왜 말씀을 드리는가 하면.

○트램도시광역본부장 조성배 아, 시간이 없어서요?

○오광영 위원 제가 저한테 주어진 시간이 그래서 그렇고요.

○트램도시광역본부장 조성배 예, 알겠습니다.

○오광영 위원 마지막 짧게 하겠습니다.

이거 어제 우리 윤종명 위원님께서 가양동인가 자양동 그쪽에 정채되어 있는 사진을 보여주는 거 보면서 깜짝 놀랐어요.

저는 그쪽에 자주 다니지를 않아서 잘 모르겠는데 그런데 이게 지금 여기에 가져온 자료가 제가 트램 공사하는, 리옹에서 2004년도에 공사했던 자료 사진이네요, 이거 많이 보셨지요?

대세연의 이재영 박사가 발제할 때 나왔던 거 제가 그대로 가져온 겁니다.

○트램도시광역본부장 조성배 예.

○오광영 위원 여기 보면 19km 공사는 데 38개월 걸려요, 그렇지요?

○트램도시광역본부장 조성배 예.

○오광영 위원 보면 리옹 T1, T2, 19km 38개월 소요, 2년이 넘게 걸리는 거예요, 그렇지요?

그런데 단계가 여러 단계가 있는데 그걸 지금 일일이 설명드리기는 그렇고 이 사진을 제가 한 장 보여드릴게요.

일단 도로를 다 뜯어내요, 그렇지요?

○트램도시광역본부장 조성배 예.

○오광영 위원 여기 차선 양쪽으로 2개 줍니다.

여기 거의 자양동과 비슷한 도로폭이라고 생각을 하는데 나중에 할 때는 차로 한 차로 줘요, 한 차로, 오른쪽에.

나머지 다 지금 공사 중입니다, 이거를 보시면.

그래서 공사를 끝내놓고 나중에 차로를 바꿔서 주고요, 오른쪽 줬다 왼쪽 줬다

그러면서.

이거를 38개월간, 3년 넘게 시민들이 감당을 해야 되는 겁니다, 그렇지요?

이것에 대한 대책 제대로 세우지 못하면 트램 하기도 전에 욕먹어서 말라죽습니다, 우리 공무원들.

○트램도시광역본부장 조성배 예.

○오광영 위원 이것 대책 꼭 세우셔야 돼요.

어떤 식으로 우회시킬 것인지, 어떤 식으로 시민들에게 인내하도록 설득할 것인지 이런 모든 것이 복합된 대책을 미리 세우지 않으면 저는 착공 들어가고 나서 엄청난 일들이 벌어지지 않을까 그런 우려를 하고 있습니다.

그래서 이 부분 반드시 대책을 세워주십시오.

○트램도시광역본부장 조성배 예, 지당하신 말씀이고요.

저희들도 기본 및 실시설계 곧 들어가거든요.

그것 할 때 각 공구별로, 구간별로 또 6차로 이상, 6차로 이하 이런 것들을 종합적으로 고려해서 공사 중 교통대책을 세우고 또 그와 병행해서 우리 시민들 홍보도 해서 또 다소 불편하시더라도 그 불편을 최소화할 수 있도록 저희들이 적극 대처하도록 하겠습니다.

○오광영 위원 예, 이상입니다.

○위원장 김찬술 오광영 위원님 수고하셨습니다.

저희가 일정이, 오후에 일정이 있어서 그냥 쉬는 시간 없이 하겠습니다.

그리고 더 하실 거 있으시면 감사니까요, 더 하셔도 무방하리라 생각을 하고 있습니다.

남진근 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

○남진근 위원 남진근입니다.

본부장님은 1호선 공사를 해봤지요?

○트램도시광역본부장 조성배 예, 그렇습니다.

○남진근 위원 해봤다는 이야기는 풍부한 경험을 가지고 있는 겁니다.

지금 위원들이 지적하는 것을 다 알고 있을 거라고 믿어요.

○트램도시광역본부장 조성배 예.

○남진근 위원 특히나 트램보다는 1호선 공사가 길었어요, 공기가.

○트램도시광역본부장 조성배 예.

○남진근 위원 거기에도 상당한 시민들의 질타도 받고 그걸 다 겪고 나서 탄생이 된 겁니다, 그렇지요?

○트램도시광역본부장 조성배 예, 그렇습니다.

○남진근 위원 도시철도가 2호선을 하게 된 것은 인구가 늘어나고, 100만 이상 늘어나면 하나씩 하게 되어 있잖아요, 그렇지요?

○트램도시광역본부장 조성배 예.

○남진근 위원 늘어나고 이걸 하는 목적은 승용차를 줄이는 겁니다.

대중교통을 활용하고 시내를 쾌적하게 하기 위해서 하는 겁니다, 그렇지요?

목적이 그래요.

○트램도시광역본부장 조성배 예, 그렇습니다.

사람 중심의 대중교통.

○남진근 위원 예, 대중교통 이용하는 데 거기에 버스가 들어가는 거예요, 그렇지요?

○트램도시광역본부장 조성배 예.

○남진근 위원 그러면 우리가 이것을 트램을 만들 적에는 대중교통을 이용하고 승용차를 줄이게 하는 건데 그렇게 하면 이제 도시도 쾌적해지고 그러려면 정거장이 시민들이 편리하게 환승이 되게 만들어야 되겠지요, 그렇지요?

○트램도시광역본부장 조성배 예.

○남진근 위원 그게 첫째예요.

쓰기 편해야만, 우리가 활용하기 좋고 타기 좋아야만 가는 거지 너무 떨어져 있다가 거리가 멀다거나 활용하기가 나쁘면 되레 승용차를 이용하게 된다 이런 이야기입니다, 그렇지요?

○트램도시광역본부장 조성배 예.

○남진근 위원 그것이 첫째 주의해야 할 점이고 그러면 거기에 조금 더 깊이 이야기를 하면 정거장의 위치에 관한 거고 또 지금 도시철도 1호선이 한 400억 이상을 적자를 보고 있어요, 그렇지요?

알고 계시지요?

○트램도시광역본부장 조성배 예.

○남진근 위원 트램도 가능하면 적자가 안 되고 시민들 부담이 안 되게 해야 되는 것이 맞지요, 그렇지요?

○트램도시광역본부장 조성배 예, 맞습니다.

○남진근 위원 우리 존경하는 박수빈 위원님이나 오광영 위원님이 말씀하신 대전역은요, 대전역을 위한 게 아니고, 대전역은 1호선이 있지 않느냐 이런 뜻으로 뻔 것 같아요, 그렇지요?

그렇지만 1호선은 판암에서 여기 유성까지만 1호선이에요, 그렇지요?

○트램도시광역본부장 조성배 예.

○남진근 위원 이 트램은 그것하고는 개념이 좀 다릅니다.

그리고 대전역 자체는 외부에서 오는, 우리나라 전국 각지에서 오는 관문이 되기 때문에 대전역을 활용해야만 비용면에서도 가치가 있을 겁니다.

그렇잖아요, 사람이 많이 있는 데로 가야지 사람이 없는 데로 가면 뭐합니까,

그거?

폼 잡으려고 하는 건 아니잖아, 그렇지요?

그리고 이게 트램이 전국 최초, 우리나라 최초라는 거잖아, 그렇지요?

○트램도시광역본부장 조성배 예.

○남진근 위원 최초로 하느니만큼 외국의 선례를 많이 봐야 될 것 같아요.

트램 공사를 하다 보면 여러 가지 잡음 이야기도 있는데 지금 문제되는 건 원도심에 자양동 그쪽에 문제가 되고 테미고개 지하로 되는 것은 이번에 승인이 났나요?

○트램도시광역본부장 조성배 아닙니다.

총 사업비, 7월에 날 때는요, 서대전육교 지하화는 총 사업비에 들어갔고, 승인이 났고.

○남진근 위원 들어갔고.

○트램도시광역본부장 조성배 테미고개는 추후에 재협의하는 것으로 그렇게 돼서 우리가 다시 한번 협의를 해야 됩니다.

○남진근 위원 그러면 테미고개 지하화 되는 것도 우리는 필요로 하잖아, 그렇지요?

○트램도시광역본부장 조성배 당연합니다.

○남진근 위원 필수잖아, 그렇지요?

○트램도시광역본부장 조성배 예.

○남진근 위원 거기에 대해서 그러면 추후에 하면 언제쯤 하나요, 그건?

○트램도시광역본부장 조성배 기본 및 실시설계를 이번에 들어가면 한 2년 정도 합니다.

그 과정에서 교량이라든지 지하구조물, 하수박스라든지 또 여러 가지 증액요인이 있습니다, 지금 테미고개 지하화도 마찬가지고.

그렇게 되면 사업비 증액이 불가피합니다, 역 관련해서.

○남진근 위원 그럼 10월 29일에 기본계획 이번에 통과가 된 것은 테미고개는 안 들어간 거네?

○트램도시광역본부장 조성배 아닙니다, 테미고개는 지금 지하화로는 안 들어갔습니다.

노선은 들어가 있고, 지상으로 현재는 들어가 있습니다.

지상으로 들어가 있고 일단은 총 사업비 승인이 떨어져야 됩니다.

그래야 저희들이 변경계획을.

○남진근 위원 그러니까 그러면 테미고개는 별도로 또 설계를 다시 해야 되나요?

○트램도시광역본부장 조성배 아닙니다.

전체 지금 기본 및 실시설계에.

○남진근 위원 비용은 얼마나 생각하고 있어요, 거기 비용?

○트램도시광역본부장 조성배 기본 및 실시설계에 저희들이 지하화로 검토를 해서 설계를 하고 기재부하고 협의해서 총 사업비 승인을 다시 한번 받아야 됩니다.

○남진근 위원 그러면 우리 본부장님께서서는 1호선 때만 해봤으니까 이것어, 퇴직이 언제예요, 이거 착공할 때까지 계셔요, 아니면 퇴직이에요?

○트램도시광역본부장 조성배 내년 말입니다.

○남진근 위원 예?

○트램도시광역본부장 조성배 내년 말.

○남진근 위원 내년 말이면 이거 착공하고 보고서 퇴직하세요.

그래야 되겠네.

○트램도시광역본부장 조성배 퇴직해서라도 열심히.

○남진근 위원 했던 사람이, 아니, 유경험자들이 많이 있나요, 지금 우리?

○트램도시광역본부장 조성배 여기 직원들이.

○남진근 위원 유경험자들이 있어요, 그때 당시에?

○트램도시광역본부장 조성배 예, 과장도 1호선 때 다 했고 또 팀장들도 다 한 직원들이 많이 있습니다.

○남진근 위원 우리 오광영 위원님 말씀한 대로 공사하다 보면 민원이 상당히 많아요, 그렇지요?

○트램도시광역본부장 조성배 예.

○남진근 위원 이걸 뭐 말할 수가 없이 많아요.

민원에 대한 건 지금부터 홍보를 잘해나가야 돼요.

그것은 각 구의 시민들하고 이게 여러 가지를 협의가 돼서 홍보가 돼야지 말로만 홍보되는 건 아니잖아, 그렇지요?

○트램도시광역본부장 조성배 예, 그렇습니다.

○남진근 위원 홍보라는 건 주민들이 옆에서 뭐라고 하더라도 이것은 우리가 해놓고 나면 훨씬 더 유리하고 편리하다는 것을 개념정리가 돼야 되잖아, 그렇지요?

○트램도시광역본부장 조성배 예.

○남진근 위원 공사 할 당시에 영업하는 사람들 불편하고 그러면 불만 표출하잖아요.

그런 것이 최소화될 수 있도록 홍보는 좀 준비를 해야 될 것 같아요.

○트램도시광역본부장 조성배 예, 하여간 철저히 준비해서 홍보하도록 하겠습니다.

○남진근 위원 오광영 위원님이 많이 써서 제가 조금 줄여야 되겠네요.
이상입니다.

○위원장 김찬술 남진근 위원님 수고하셨습니다.
윤종명 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

○윤종명 위원 동구 3선거구 윤종명입니다.
먼저, 제가 산업건설위원회에 와서 처음 행정사무감사를 실시하는데요.
우리 지금 트램 2호선 추진이 1996년도부터 추진이 시작됐지요?

○트램도시광역본부장 조성배 예, 그렇습니다.

○윤종명 위원 그래서 그때 1호선이 지하철로 됐고, 우리 도시철도가 2호선은
그때 당시 우리 시장님이 지하철로 구상을 하고 중앙에 아마 그런 계획을 올린
것으로 알고 있습니다.

○트램도시광역본부장 조성배 예.

○윤종명 위원 그랬다가 2012년도에 예비타당성 통과를 했지요?

○트램도시광역본부장 조성배 예.

○윤종명 위원 그때 중앙부처하고 협의사항이 지하철은 불가능하다 그래서 노
상으로 갈 것이냐 노면으로 갈 것이냐 그래서 최종, 전 시장님 계실 때 트램, 노
면으로 가는 트램 방식이 채택돼서 시작이 됐고요.

○트램도시광역본부장 조성배 예.

○윤종명 위원 그래서 노선 발표도 2016년도에 정거장이라든지 이 모든 부분들
이 확정이 된 부분들이잖아요.

○트램도시광역본부장 조성배 예.

○윤종명 위원 그동안에 여러 가지 공청회라든지 이런 저기를, 전문가들의 의견
을 들어서 그런 준비 과정을 거쳐서 트램 방식이 채택이 된 겁니다, 그렇지요?

○트램도시광역본부장 조성배 예.

○윤종명 위원 그러면 이제 방식에 대해서는 어디 무슨 방식이 됐든 이 부분을
논할 저기는 아니고요, 지금부터는 2호선 트램 방식을 우리가 채택해서 이걸 어떻
게 우리 공기에 맞춰서 잘할 것이냐.

우리가 지하철로 하고 싶었지만 중앙부처에 또 기재부라든가 중앙부처 예산이
라든지 또 국토부의 심의 이런 과정이 안 되기 때문에 트램 방식을 채택해서 지
금 이 부분밖에는 다른 방법이 없어요.

지금까지 시간도 많이 왔고 그래서 이 부분을 트램 방식을 하는데 어떻게 하면
최적기에 빨리 트램 방식을 건설할 수 있는가 이것이 제일 중요한 문제 아니겠어
요?

○트램도시광역본부장 조성배 예.

○윤종명 위원 그래서 지금부터는 우리 트램 방식을 하는데, 트램을 하는데 어

떻게 건설할 것이냐 이것만 고민하고 추진해야 되는 거라고 생각을 합니다, 본 위원은.

○트램도시광역본부장 조성배 예.

○윤중명 위원 그래서 지금 보면 처음에는 우리가 트램 방식을 하기 때문에 우리 시민들이 거는 기대감도 많이 있었어요, 관심도 있고.

그래서 어쨌든 뭔가 시민들의 역량을 모아서 결집을 해야 된다고 생각이 드는데 우리 지금 트램 홍보는, 지금 시민들이 2호선에 대해서는 자꾸 기대감이라든가 이런 것이 떨어지고 있어요, 관심도 적어지는 것 같고.

처음에는 홍보도 많이 하는 것 같고 그랬었는데 갈수록 홍보 이런 부분들이 줄어들고 있어요.

줄어 들고 있는 다른 이유가 있습니까, 홍보 같은 이런 부분도?

○트램도시광역본부장 조성배 예, 저희들이 작년 6월에 트램도시광역본부가 발족이 되면서 그간에, 올해까지 홍보를 많이 했습니다.

그런데 위원님께서서는 홍보가 좀 부족하다고 말씀을 하시는데 사실상 저희들이 언론매체라든지 공간매체 또 홍보물, 인터넷 등을 활용해서 홍보를 많이 했습니다.

했는데 다만 코로나19로 인해서 각종 행사들이 많지 않고 대외적으로 활동하는 홍보가 조금 규제가 되다 보니까 홍보를 많이 못 한 것처럼 그렇게 인식이 되는 것도 있습니다.

그래서 저희들이 내년에는 홍보를 조금 더 비대면식의 홍보를 더 활성화해서 특히 내년에는 기본 및 실시설계가 또 이렇게 실시되고 하니까 트램에 대한 홍보를 많이 하도록 그렇게 하겠습니다.

○윤중명 위원 그러면 지난해하고 금년도 주된 홍보실적으로 어떤 게 있어요?

○트램도시광역본부장 조성배 그러니까 저희들이 언론매체는 작년에는 한 100건 넘게 했고요.

올해도 한 180건 정도 각종 언론이나 방송매체를 통해서 했습니다.

그렇게 하고 저희들이 주요 간선도로 전광판이 있습니다.

그래서 전광판에 홍보를 하고 뭐 영화관이라든지 지하철역에 홍보를 하고 또 조명홍보물을 시청 거기에다가도 하고 각종 동영상 같은 거, SNS나 인터넷 등을 활용해서 저희들이 지속적으로 홍보를 하고 있습니다.

(프레젠테이션자료를 보며)

○윤중명 위원 우리 본부장님은 우리 트램 캐릭터 저런 거 본 적 있어요?

○트램도시광역본부장 조성배 저게 트래미하고 트로인가 그건데 제가 7월에 와서 업무보고 받을 때 한 번 봤습니다.

○윤중명 위원 저도 우리 트램에 대한 로고를, 캐릭터를 별로 본 적이 없어요.

○트램도시광역본부장 조성배 예.

○윤종명 위원 그래서 지금 본부장님도 이걸 처음 보신다고 그러니까 이 정도로 이렇게 홍보가 안 됐다는 말씀 아닙니까?

그래서 이런 것을, 캐릭터라든가 이런 부분들을 제작해 놓고서도 이런 부분이 있는데도 불구하고 홍보를 안고, 본부장님도 이게 뭐 업무보고할 때 본 것 같다고 말씀하시니까 이건 진짜 너무, 홍보라고, 홍보했다고 할 수가 있겠어요?

○트램도시광역본부장 조성배 그게 제가 알기로는 2017년.

○윤종명 위원 이게 트래미와 트로인데요, 저기에서 보고서 저도 알았습니다.

그런데 사실 이렇게 캐릭터가 있는데도 불구하고 이렇게 홍보를, 직원분들조차도, 본부장조차도 잘 모르고 있다고 그러니까 이건 문제가 있다고 생각이 들거든요.

그 정도로 홍보에 대한 것을, 홍보라는 것은 우리 시민들의 어떤 이런 것을 보고 관심과 시민들의 역량을 모으는 거예요.

상당히 중요한 부분입니다.

하여튼 팽수는 아니더라도, 지금 유명세를 타고 있는 팽수 있지 않습니까?

○트램도시광역본부장 조성배 예.

○윤종명 위원 그 정도는 아니더라도 우리가 트램에 대한 캐릭터 이런 부분들은 홍보를 해야 되지 않겠느냐 이런 생각이 드는데 하여튼 앞으로, 지금 제가 말씀을 드렸지만 트램 홍보에도 철저하게 만전을 기해 주면 좋겠다는 말씀드립니다.

○트램도시광역본부장 조성배 예, 저희들이 트램 홍보할 적에 주로 그 트램 차량이 시민들이 딱 인식하기가 좋아서 그걸 전면에서 내세워서 홍보를 많이 했거든요.

하는데 지금 위원님 말씀대로 우리 캐릭터 트래미, 트로에 대해서도 활용방안을 강구해서 우리 트램 홍보할 때 같이 활용하도록 그렇게 하겠습니다.

○윤종명 위원 하여튼 캐릭터뿐이 아니라 우리 시민들이 정말 관심 갖고 또 역량을 모을 수 있는 홍보가 돼야 한다 이런 생각을 해보거든요.

상당히 중요한 부분입니다.

○트램도시광역본부장 조성배 맞는 말씀이고요, 홍보를 더 적극적으로 하도록 하겠습니다.

○윤종명 위원 지금 우리 존경하는 위원님들께서 계속적으로 지적하고 말씀을 하셨습니다.

저도 토목인의 한 사람으로서, 지금 동대전로 있지 않습니까?

대동역에서 가양네거리까지 편도 2차선으로 지금 되어 있습니다.

제가 낮 시간대에, 여기가 지금 이 방향이 대주파크 방향입니다.

대주파크, 우송대 쪽이고 여기가 가양네거리 쪽입니다.

이게 평상시 3시, 4시경에 이걸 뭐 출퇴근시간도 아니에요.

3시, 4시경에 차가 꽉 차있어요, 이쪽 신호등에서, 대주파크 네거리 신호등에서 가양네거리까지.

저는 향후 우리가 트램공사를 할 때 이게 지금 어떤 교통대책이, 아까 우회라고 말씀하셨는데 이거 공사할 때 시공뿐 아니라 트램을 완공해 놓고서도 저런 문제가 많이 있다고 생각을 하는 겁니다.

순환형으로 해서 저걸 트램하고 병행해서 차량들이 다닌다고 하지만 저걸 문제를 뺀히 지금 우리가 저런 문제를 의식하고 있으면서 트램만 지금 깔아서 트램만 연결하면 된다는 이런 생각을 가지고 있는지 몰라도, 이게 그래서 도로, 교통, 도시계획 이게 종합적으로 뭔가 컨트롤타워 역할을 할 수 있는 이런 저기가 있어야 된다는 생각이 들어요.

트램본부 자체로 트램만 까는 게 문제가 아니고, 레일만 까는 게 아니고 저 부분을 종합적으로 컨트롤타워 역할을 할 수 있는 부서가 세워져야 된다, 그래서 하여튼 모르겠습니다만 교통영향평가라든지 여러 가지 이런 부분들을 아마 전문가들이 용역을 통해서도 했을 거예요, 그렇지요?

○트램도시광역본부장 조성배 예.

○윤종명 위원 그 용역한 것 좀 자료를 한번 나중에 주시고요.

어떻게 지금 용역이 이루어져서, 저 부분들을 시공할 때 우회하고 이런 것은 문제가 아니에요.

우리가 지금 홍도과선교 그거 하나, 그 한 노선 그거 우회시키는 데도 차들이 얼마나 혼잡하게 그렇게 지금 대전 시내가 교통이 체증되고 그랬습니까?

그런데 지금 전체적으로 저 부분들을 이렇게 2호선 트램 시공을 할 때 대전 시내 교통체증이 어떻게 될지 상당히 저도 시민의 한사람으로서 정말 굉장히 염려되고 걱정되는 부분이에요.

그래서 그때 가서 막상 문제가 생기니까 다시 이걸 검토해서 다른 강구책을 세운다, 도로를 확장한다, 이랬을 때는 저게 몇 배가 공기가 더 지연되고 사업비는 사업비대로 더 증가될 것입니다.

그래서 저 부분들을 미리, 지금 자꾸 그냥 ‘문제가 있다고 생각합니다.’ 이렇게 막연하게 넘어갈 사항이 아니다, 저는 근본적으로 저걸 전문가들하고 해서 그걸 개선할 수 있다면 지금부터라도 조금 늦게 출발하더라도 저런 부분은 해결하고 넘어가야 된다는 생각을 가지고 있습니다.

본부장님 답변 한번 해주세요.

○트램도시광역본부장 조성배 위원님께서 염려하시는 사항 충분히 저희들이 이해하고요.

지금 동대전로가 왕복 4차로로 1.5km 구간인데 지금 그 도로 폭이 4차로 내 17m입니다.

그래서 트램이 6.4m니까 좌우 여유 폭까지 7m 정도 하면 한 10m 정도에서 5m 정도 양방향 차량이 가능하고 또 보도가 8m가 있습니다, 양쪽으로.

그래서 25m 도로인데 저희들이 기본 및 실시설계할 때 지금 저렇게 교통체증 부분에 대해서 차량을, 보도와 차도를 적절하게 조정하고 또 지금 위원님께서 말씀하신 대로 공사 중 교통대책도 문제지만 또 나중에 트램을 운영할 때 교통대책도 반드시 있어야 됩니다.

그래서 저희들이 공사 중 대책은 기본 및 실시설계에서 충분히 마련할 거고 그 다음에 공사 후에 운영하는 과정에서의 교통대책도 저희들이 별도로 용역을 해서 교통종합대책을 마련할 겁니다.

비단 저기 동대전로뿐 아니고 테미라든지 주요 간선도로의 교통체증 관련해서 종합적으로 하겠다는 말씀드리고, 아까 컨트롤타워 말씀하셨는데 저희들이 실제로 트램 관련해서 정책협의회라든지 자문위원회라든지 기술자문위원회 이게 있습니다.

그런데 거기에서 교통전문가들이 있어서 우리가 교통에 관련해서 협의하고 할 때 충분히 활용하고 또 만약에 공사 중에도 각 공구별로 경찰서와 구청과 해서 교통실무협의회를 구성해서 교통소통대책을 별도로 마련할 계획을 가지고 있습니다.

그래서 지금 위원님께서 우려하시는 동대전로는 특별히 저희들도 관심지역입니다.

그 밑에는 또 하수박스도 지나가고 있어요.

그래서 이런 것들을 종합적으로 검토해서 더 많이 다른 데로보다는 상당히 공사 중에도 교통 불편이 가중되고 운영에서도 문제가 있을 수 있으니까 오히려 그것을 좋은 기회로 삼아서 교통에 대한 피해를 최소화하면서 그 지역상권이 활성화될 수 있도록 저희들이 적극적으로 대처하겠습니다.

○윤중명 위원 당초 계획은 관암역부터, 차량기지창부터 시작해서 가양네거리까지는 지하로, 지하방식으로 해서 거기까지는 지하로 하는 걸로 당초 계획은 있었던 걸로 알고 있습니다.

그런데 아마 다시 예비타당성조사 면제로 사업 확정되기까지 여러 가지 중앙부처하고 예산 문제 이런 부분 때문에 그게 이제 지하로 못 가고 지금 노면으로, 노상으로 이렇게 트램으로 결정이 된 부분이라고 저는 알고 있거든요.

그래서 지금 앞으로 트램 설계는 몇 개 공구로 나눠서 발주할 계획이세요?

○트램도시광역본부장 조성배 저희들이 현재 계획이 4개 공구로 해서 발주.

○윤중명 위원 4개 공구로?

○트램도시광역본부장 조성배 예.

○윤종명 위원 그러면 건설공사도 앞으로 4개 공구로 나뉘서 할 겁니까, 아니면 한꺼번에 발주를 할 것입니까?

○트램도시광역본부장 조성배 공구는 나뉘서 하고요, 공사는 동시에 발주할 겁니다.

○윤종명 위원 동시에, 4개 공구 동시에?

○트램도시광역본부장 조성배 예, 그렇습니다.

○윤종명 위원 그러면 4개 공구를 동시에 발주하게 되면 우회도로도 막히고 대전시가 진짜 교통대란이 날 것 같은 본 위원 생각에는 그렇거든요.

그래서 여기에 대한 어떤 대책을 말씀 한번 해주세요.

정말로 말씀을 해주셔야 돼요, 본부장님이.

이거 전체적으로 트램 사업을 시작했을 때 우리 대전시에 대한 교통대책을 말씀해 주셔야지 이게 지금 교통이 진짜 대혼란이 일어날 것으로 저는 생각이 들거든요.

○트램도시광역본부장 조성배 아까도 말씀올린 대로 저희들이 교통대책에 대해서는 두 가지 방향으로 검토하고 있습니다.

첫째는 공사 중 대책하고 나중에는 운영할 때 어떻게 할 것이냐, 운행 중에 대책 두 가지로 저희들이 계획하고 있는데 지금 4개 공구를 동시에 발주하게 되는데 저희들이 33.4km 순환하는 데 1공구당 대략 8km 내외입니다, 공구가.

8km 내외인데 거기에 대해서 저희들이 공구별로 6차로 이상과 6차로 이하로 구분해서 교통계획을 수립하고 또 교차로 부분 거기에 대해서도 저희들이 고려하고 또 상하행선에 대해서도 고려해서 저희들이 공사 중 계획은 기본 및 실시설계 단계에서 교통대책을 수립할 겁니다.

그렇게 하고 준공 후에 운영하는 데 따른 교통대책은 별도로 저희들이 용역을 해서 할 계획으로 있습니다.

○윤종명 위원 하여튼 지금 우리 감사에서 지적한 이런 부분들이 우려가 현실로 일어나지 않기를 부탁드립니다.

하여튼 거기에 대한 철저한 대비와 준비를 하셔서 교통 혼란이 오지 않도록 대비책을 세워주시기를 부탁드립니다.

○트램도시광역본부장 조성배 예, 알겠습니다.

○윤종명 위원 그리고 시간이 별로 없어서 간단하게 말씀드리겠습니다.

충청권광역철도 옥천연장 건설 관련해서 질의하겠습니다.

행정사무감사 80쪽이거든요.

지금 옥천 하면 우리 대전, 특히 동구 원도심 지역하고는 정말로 일일생활권이 잦아요?

○트램도시광역본부장 조성배 예, 그렇습니다.

○윤종명 위원 그래서 지금 어떻게 보면 대전시를 중심으로 해서, 지금 세종에 행정수도 이렇게 하다 보니까 세종 쪽에 많이 쏠리고 있어요, 그래서 이런 교통정책도 그런 쪽으로 치우치는 게 아닌가 이런 생각이 들고 그래서 우리 대전시를 중심으로 하는 광역교통망을 구축하는 것에 대해서 저는 상당히 적극적으로 지지하고 찬성합니다.

얼마 전에도 우리 시장님하고 옥천군수가 만난 적이 있지요?

○트램도시광역본부장 조성배 예, 4일에 만났습니다.

○윤종명 위원 4일이요?

○트램도시광역본부장 조성배 예.

○윤종명 위원 지금 논의된 사항은 어떻게 진행되고 있어요?

○트램도시광역본부장 조성배 현재 저희들이 옥천선 관련해서는 기본계획 용역을 국토부 주관으로 해서 착수해서 거의 마무리가 됐습니다.

마무리가 됐고 거기가 거리가 20.2km입니다.

20.2km고 저희 구간이 3.7km거든요.

저쪽 옥천구간이 16.5km인데 거기에 대해서는 양 도시 간에 원만하게 협의가 됐고 이거는 크게 문제없이 곧 사업이 진행될 수 있을 것 같습니다.

○윤종명 위원 그러면 사업비 부담은 어떤 방법으로 어떻게 부담이 이루어져요?

○트램도시광역본부장 조성배 사업비가 227억이거든요.

○윤종명 위원 거기 옥천연장선이?

○트램도시광역본부장 조성배 예, 그렇습니다.

옥천에 소요되는 게 227억인데 국비가 70% 확보됐습니다.

○윤종명 위원 국비가 70%요?

○트램도시광역본부장 조성배 예, 지원이 됩니다.

30%는 지자체가 부담을 하고, 그 지자체에서도 그러면 68억인데 68억 중에서도 거리별로 옥천 것은 충북에서 부담하고 대전 3.7km는 우리 시가 부담하고 해서 우리 시 부담액은 단순한 거리 계산하면 12억인데 거기에서 필요한 대로, 우리가 필요한 대로 해서 예산을 부담하니까 큰 부담은 없습니다.

○윤종명 위원 아까도 말씀드렸지만 세종시에 중앙부처가 내려오다 보니까 세종하고도 사실 여러 가지 광역교통망을 제대로 세워야 된다고 생각하고 있습니다.

그렇지만 우리 동구 지역, 우리 대전시에서도 옥천 쪽은 대청호수나 자연 모든 환경하고 우리 시민들이 쉬고 즐길 수 있는 공간이거든요.

그래서 어쨌든 옥천 쪽, 금산 이쪽도 상당히 아우를 수 있는 교통망이 이루어져야 된다고 생각하거든요.

꼭 하여튼 이런 부분들이 정말 잘 체계적으로 짜이고 차질 없도록 본부장님께서 신경 써주시기를 부탁드립니다.

어쨌든 지금 이런 부분들이 대전시민들이 뭔가 쉼을 나눌 수 있는 공간으로 만들었으면 좋겠다는 말씀드립니다.

○트램도시광역본부장 조성배 제가 한번 옥천에 있는 절에 간 적 있었는데, 여름에요, 옥천군민들이 그걸 아시더라고요.

거기는 관심이 엄청 많더라고요.

대전역으로 연결해서 오정역까지 가는 거, 그래서 저희들도 군수님도 와서 시장님도 뵙고 해서 이 문제는 큰 문제가 없이 하는데 위원님 말씀대로 우리 동구 지역 또 옥천 지역 활성화를 위해서 적극적으로 추진하겠습니다.

○윤종명 위원 우리가 차 한 잔 먹으러 가더라도 세종으로는 안 가잖아요, 옥천으로는 가도.

하여튼 그런 저기이기 때문에 광역교통망은 이루어져야 된다고 생각합니다.

잘 좀 부탁드립니다.

○트램도시광역본부장 조성배 예, 잘 추진하도록 하겠습니다.

○윤종명 위원 여기까지 하겠습니다.

○위원장 김찬술 윤종명 위원님 수고하셨습니다.

이광복 위원님 질의하여 주시기 바랍니다.

○이광복 위원 참 오래 기다렸습니다.

본부장님 간단하게 감사하겠습니다.

지적사항이라고도 볼 수 있는데요.

(프레젠테이션자료를 보며)

당초에 대전시에서 시민들에게 트램에 대해서 홍보하기 위해서 노선계획을 발표할 때 각 정류장을 30개소로 해서 나온 부분이 5,723억의 예산 책정했을 때 왼쪽에 있는 부분이었습니다.

그런데 변경해서 확정돼서 금액이 늘어나고 했을 때는 역이 5개소가 늘어나서 35개소 이렇게 되어 있거든요.

○트램도시광역본부장 조성배 예.

○이광복 위원 그런데 거기에는 구체적인 역이 다 명시되어 있어요.

그런데 왜 대전시에서는 저 지도를 안 쓰고, 노선도를 안 쓰고서 계속 당초 부분을 갖고 각종 홍보물에다 기재를 하시지요?

그 이유가 뭡니까?

○트램도시광역본부장 조성배 딱히 역명을 안 쓰기 위해서 그렇게 한 건 아니고요, 저희들이 노선도를 지형도에 딱 넣어서 하다 보니까, 한번 쓰다 보니까 이렇게 계속 쓰여 왔지 않나.

○이광복 위원 이것도 하나의 홍보용으로 들어가, 홍보와 똑같은 거거든요.

아까 윤종명 위원님께서 지적하셨습니다만 트램에 대한 홍보, 캐릭터로 해서 홍보하실 때 본 위원도 개중에 생각할 때 캐릭터를 만들기 위해서는 많은 돈이, 막대한 돈이 들어가니까 가뜩이나 트램에 경비가 모자라서 아끼기 위해서 허리띠 졸라매서 안 하셨나 했는데 그 캐릭터를 만들면 인형을 만들어서 홍보해야 되고 다 해야 되잖아요, 그런 거는?

그런데 저런 거는 왜 그러느냐, 시민들이 상당히 궁금한 거예요, 저거는.

시민들은 우리 동네 역이 없네, 없네 한단 말이에요.

그러면 안 하는 줄 알아요.

안 하는 줄 알면, 본부장님은 안 돌아다니셔서 모르겠지만 여기 계신 해당되는 지역구에 있는 분들은 머리가 아파요.

아주 입이 닳아요, 닳아, 그거 하느라고.

오죽하면 현수막 붙여서 할 정도로 홍보할 정도예요, 저희 동네 어디에 트램역이 있습니다.

그렇게 계속해도 안 믿어.

왜, 이게 아니라는 거, 이거 봐, 없다는 거예요.

너는 거짓말 한다 이렇게 되는 거예요.

신경 좀 써주세요.

○트램도시광역본부장 조성배 이거 저희들이 노선도 할 때 주요 역 그게 너무 많이 넣으면 지저분해질까봐 그랬는데.

○이광복 위원 아니요, 아니요.

○트램도시광역본부장 조성배 알겠습니다, 이거를 각 역명 확정 안 됐어요.

나중에 확정되지만 현재 우리가 지금 부르고 있는 역에 대해서는 우리 홈페이지 지부터 해서 가능하면 다 역을 넣도록 적극 검토하도록 하겠습니다.

○이광복 위원 민감한 사항이에요.

다음 장면 좀 보여주실래요.

(사진자료를 보며)

보이시지요?

가운데 있는 사람 누구인지 참 잘 생겼네.

(장내웃음)

저희가 이쪽 서구 쪽에, 특히 서대전육교를 중심으로 해서 유천동에서부터 2차선 있지요, 그러니까 진잠에서부터 서대전네거리까지.

당초 계획에 있다가 변경이 돼서 그 구간을 안 하고 일부 구간만 하는 걸로 되어 있었어요.

그때 당시에 저게 양복을 윗도리를 입고 있었지만 한여름입니다, 저게.

서대전육교에서부터 진잠네거리까지 한번 걸어보셨어요?

그렇게까지 해서 노선이 생겼고 또 그 뒤에 쟁취해서 역을 만들었는데 저렇게 홍보지에는 그게 안 들어간단 말이에요.

저분들, 나이 드신 분들 뒤에는 안 보였는데 저기 구호가 뭔지 압니까?

“죽기 전에 트램 타보자.”예요.

진짜예요, 이거.

그렇게 해서 했는데, 그렇게 하지 마시고 신경 써주세요.

○트램도시광역본부장 조성배 알겠습니다.

○이광복 위원 본 위원이 하고 싶어 했던 부분, 트램 부분에 대해서 하겠습니다.

앞에 계신 위원님들께서 많이 지적하셨는데 배터리 문제가 지금 대두되고 있습니다.

아까 본부장님께서도 위원님 감사 지적에 답변하셨는데 충전해서 속도, 가는 킬로미터 수.

○트램도시광역본부장 조성배 예.

○이광복 위원 그런데 얼마 전에 한번 대한민국의 모 기업체에서 대전에 왔다 갔지요, 수소트램에 대해서?

○트램도시광역본부장 조성배 예, 수소트램.

○이광복 위원 수소트램하고, 저희가 아직 시간이 있는데 전기트램하고 비교 좀 해보셨나요, 단가 비교나 이런 거?

○트램도시광역본부장 조성배 수소트램 같은 경우는 지금 트램 자체에는 적용은 안 되어 있고요.

제가 알기로는 자동차까지는 지금 와있습니다, 자동차 연료로 사용하고 있는데 수소트램도 실질적으로 기술이 발전하면 거기는 한 번 충전으로 100km까지 갈 수도 있다고 그렇게 얘기는 하고 있습니다.

그래서 상당히 좋다는 생각은 들지만 현재 상태에서 저희들이 적용하기에는 좀 한계가 있습니다.

그게 왜 그러느냐 하면 실용화가 돼야 하거든요.

그러니까 우리 노면전차 트램의 실용화가 돼야만 우리가 연료로써 사용할 수 있는 그게 검토가 되는데 현재로써는 실용화까지 단계는 아직 안 가있습니다.

그래서 그것은 현시점에서 저희들이 적용 고민을 안 하고 있습니다.

○이광복 위원 본 위원이 들어보고 평가한 것은 버스, 일반 배터리 있는 버스, 전기버스하고 수소버스하고 단가 비교를 해봤어요, 저희들이 얼마 전에 행감에서.

그랬는데 살 때는 물론 수소버스가 상당히 비쌉니다.

그런데 결과적으로 연수를 계산해서 3년, 4년으로 계산했을 때는 수소버스가 이익이다, 왜 나오느냐, 배터리 교체비가, 전기배터리 교체비가 버스 같은 경우는 1

대에 8,500만 원예요.

그런데 수소는 그게 없단 말이에요.

그런 가정을 해봤을 때 계산해 보면 경비 면에서는 어느 정도 우리가 수소차로 했을 때, 모 시에서는 이미 현대로템하고 수소트램에 대해서 계약을 해서 한 대도 있어요, 독일 같은 경우는 달리는 데도 있고, 그래서 한번 보시기로 하고요.

혼잡도로 있지 않습니까?

○트램도시광역본부장 조성배 예.

○이광복 위원 혼잡도로, 유럽에 본 위원이 선진지 견학을 세 번을 했어요.

시에서 한 번, 구에서 이렇게 나갔는데 우리가 큰 걱정하는 게 가서 보면 해소가 되어 있다, 그 지역은.

우리가 테미고개 또 불티고개 과연 트램이 고바위에 올라가느냐 안 올라가느냐 한창 토론을 했을 때 그 불식을 스위스를 가니까 딱 한 번에 없어지더라, 그보다 더한 경사로도 트램이 올라가고 내려옵니다.

그런 과정이나 이런 걸 보듯이 지금 8m도 안 되는 골목에 트램이 다녀요, 저기는요.

그러면 아까 위원들이 걱정하신 부분은 본 위원이 볼 때는 거리 면적에 여유가 있더라, 그러면 전신주의 지중화라든가 가로수 문제나 인도 문제가 인도도 넓고 이런 부분을 좀 축소해서 유럽에도 다 그렇게 했어요.

축소해서 트램이 다닐 수 있게끔 만들어주고 이런 부분 많이 있습니다.

그런 부분을 한번 견학 좀 하셔서 위원님들께서 지적하시는 문제에 대해서 같이 해보셨으면 좋겠습니다.

○트램도시광역본부장 조성배 예, 알겠습니다.

○이광복 위원 마지막으로 한 가지만 더 하겠습니다.

본부장님, 트램 구간에 아까 본부장님도 답변 중에 말씀하셨습니다만 하천에 박스형 하수터널이 있어요, 그렇지요?

○트램도시광역본부장 조성배 예.

○이광복 위원 지금 본선에도 그게 있고 앞으로 지선 가는 쪽에도 그런 게 많이 있습니다.

그러면 트램 하중이 몇 킬로그램이라고요?

○트램도시광역본부장 조성배 만차 시 60톤 정도 됩니다.

○이광복 위원 60톤 정도 되는 거지요.

그러면 현재 우리가 박스형 하수구로는 60톤을 견디기가 어려울 겁니다.

너무 오래된 노화돼 있는 부분이고 계속적으로 물을, 습하기 때문에 강도 면에서 많은 차이가 있을 겁니다.

그런데 그런 부분이나 교량에 대해서 다 체크가 되었지요?

○트램도시광역본부장 조성배 예, 기본 및 실시설계에서 저희들이, 기본계획에서는 어느 정도 나와 있거든요.

○이광복 위원 그 자료가 어느 정도까지 나와 있나요?

○트램도시광역본부장 조성배 지금 저희들이 파악하는 것은 교량이 11개소가 되어 있고 하수박스가 4개가 지금 통과.

○이광복 위원 아니 그러니까 지내력 같은 거 다 테스트 하셨어요?

○트램도시광역본부장 조성배 아니 지금 그게 기본계획에서는 기존 교량이나 복개구조물, 지하차도에 대한 현황까지 다 파악되어 있고요.

그다음에 거기에 대해서는 우리가 기본 및 실시설계하면서 지질조사에서부터 해서 모든 걸 다 할 거거든요.

그때 지하구조물 또 통과되는 교량구조물까지 다 하중 계산까지 하고 가능여부 해서 신설할 건지 개량할 건지를 그때 설계에 담을 겁니다.

○이광복 위원 그러면 지금 대전시가 2025년도에 원래는 트램 운영하게 되어 있지 않습니까, 완공해서?

○트램도시광역본부장 조성배 예.

○이광복 위원 그런데 지하구간 때문에 2년 늘렸어요.

2027년도에 준공해서 시운행하신다고 했습니다.

그런데 만일 2년을 늘리지 않은 상태에서 2025년도까지 간다고 했을 때는 그러한 부분을 완전히 해소화시키기 위해서 트램본부에서 모든 결정이 가능했었느냐 그런 문제점에 저는 의구심이 듭니다.

물론 여기서는 계획을 하고 시공은 다른 부서에서 하겠지요, 그렇지요?

뭐 발주했으니까 나머지 다른 거 미뤄서 공기가 연장이 돼서 안 되는 건 거기 책임일 테고, 지금쯤 내년 정도 되면 어느 정도, 이제 2021년도예요.

당초에 2025년도였다면 3, 4년을 계산할 때는 특히 지하터널 부분이라든가 교량을 새로 낼 부분이라든가 이런 걸 계산하시면 내년 연말 정도까지 모든 게 나와야 된다.

그렇지 않은 부분은 계속 연장되는 수밖에 없는 부분이 나와요, 이 문제가.

본 위원이 왔을 때 처음부터 이걸 계속 말씀드렸는데 지금까지도 결과가 없다, 지금까지도 조사하고 있다, 이거 좀 문제 있는 거 아닙니까, 아직까지도?

대덕대교 같은 경우 중앙 부분에 트램이 통과하는 걸로 되어 있는데 그 다리는 옛날 구 다리고요, 양쪽 다리 연결시켜놓은 거고요, 상판이.

지금 1년에도 한 번씩 계속 돈을 들여서 유지보수를 하고 있습니다.

과연 끝까지 60톤의 물량을, 신호를 받았을 때 얼마나 지탱할 수 있을 것인가, 이런 또 박스형, 하천 박스형 같은 경우는 어떻게 할 것인가?

그래서 본 위원이 여러 가지로 걱정돼서 몇 번이고 지적했는데 모르겠습니다.

어디까지 계획 됐나 모르겠는데 아직까지는 자료를 받아볼 수 있는 단계까지는 아닌 것 같아요, 그렇지요?

○트램도시광역본부장 조성배 예.

○이광복 위원 알겠습니다.

그것은 나중에 추후로 저희가 내년에라도 받아보기로 하고요.

본 위원이 5분 자유발언에도 했습니다만 여러 가지 혼잡도, 도로가 계속 이런 문제가 생기잖아요?

○트램도시광역본부장 조성배 예.

○이광복 위원 그러기 위해서는 우리가 빨리 지선계획을 잡아서 지선에는 꼭 이런 트램이 아닌 버스를 이용한 트램 구간도 할 수 있고, 그렇지요?

○트램도시광역본부장 조성배 예.

○이광복 위원 그런 여러 가지가 있을 겁니다, 방향이.

혼잡도가 많은 도로는 가운데로, 박스 같은 데로 못 가면 좌우로 나뉘어서 할 수 있는 부분도 있고요.

여러 가지 그런 부분을 따지셔서 지선 부분도 빨리 계획하지 않으면, 아까 환승 문제가 많이 나오잖아요.

그런 부분은 지선 있으면 대전역 구간까지 갈 수도 있는 부분이고요.

그런 게 많이 있지 않습니까?

그런 부분은 빨리 계획을 잡았으면 합니다.

내년 정도면 나올 수 있으려나요?

○트램도시광역본부장 조성배 위원님께서 지난 11월 5일 본회의 때 5분 자유발언 하셔서 저도 그 내용을 다 숙지하고, 당초 계획으로는 저희들이 기본 및 실시설계를 올 연말에 하면 최소 21개월 걸리거든요.

그러면 내후년 말 정도 해서 저희들이 착수하려고 계획은 잡고 있습니다.

그러면서 지금 지선 문제도 기본 및 실시설계가 확정될 때쯤 해서 저희들이 2단계 도시철도망 구축계획 용역을 하려고 지금 생각하고 있습니다.

그런데 위원님께서 말씀도 있으셔서 저희들이 그것을 조금 더 일찍 당기는 안도, 일단 기존 2호선에 대한 기본 및 실시설계가 확정돼야 하니까 그거 하면서 최대한 빨리 저희들이 2단계에 대한 도시철도망 구축계획 용역을 하도록 검토를 적극적으로 하겠습니다.

○이광복 위원 마지막 하나만 하겠습니다.

저희들 행정사무감사자료 85쪽에요, 서대전 활성화 추진현황에 대해서 감사를 하겠습니다.

본부장님, 서대전역이 KTX가 잘 다니고 있다가 어느 날 갑자기 KTX가 완전히 감차가 돼버렸지요?

그런 시절이 있었지요, 그렇지요?

○트램도시광역본부장 조성배 예.

○이광복 위원 그때 국토위에서 왜 감차를 시켰지요?

○트램도시광역본부장 조성배 그게 저희들이 당초 KTX가 기존에 62회 운행이 됐었습니다.

그랬었는데 18회로 변경됐는데 실질적으로 저희들이 공주 경유하는 호남고속철도 개통이 2015년 4월인가 그때 개통됐거든요, 그렇게 하다 보니까 서대전역에 승객이 급격하게 감소되고 그러다 보니까 운영적인 측면에서 상당히 적자가 나고 해서 보통 한 해 이렇게 해서 저희들이 통계를 잡아 보니까 연간 498만에서 한 120만 명이 줄어들어 318만 정도로 이렇게 승객이 감소돼서 그런 문제 때문에 변경해서 62회 가던 것을 18회로 해서, 저희들이 또 막 주장하고 노력해서 현재는 22회 운영되거든요.

현재 그런 상태입니다.

○이광복 위원 줄여졌다가 22회로 운행할 때는 그전에 국토위와 KTX 때문에 서대전역의 활성화에 대한 조건부가 있었지요?

○트램도시광역본부장 조성배 예.

○이광복 위원 그걸 대전시에서 이행하지 않았기 때문에 기간이 지난, 계약기간이 지난 그다음에 감차가 이루어졌고요, 그렇지요?

○트램도시광역본부장 조성배 예.

○이광복 위원 그러다 다시 그것을 대전시하고 지역의 의원들이, 국회의원들이 가서 이야기를 해서, 상의를 하셔서 다시 살렸단 말이에요, 그 정도까지.

○트램도시광역본부장 조성배 예.

○이광복 위원 그런데 지금 그게 안 되고 있는 상황이지요, 그쪽과 약속한 부분이, 그렇지요?

○트램도시광역본부장 조성배 예.

○이광복 위원 그리고 그나마 했던 자전거 거치대도 운영하다가 엇그제 신문에 보니까 폐쇄시켰더라고요.

○트램도시광역본부장 조성배 예.

○이광복 위원 그러면 지금 서대전 노선의 직선화를 위해서 용역 사업이 들어갔지 않습니까?

○트램도시광역본부장 조성배 예.

○이광복 위원 여러 가지 이런 조건이 안 맞을 때는 또 어려움에 봉착할 수도 있는 문제인데, 본부장님 생각해 보세요, 서대전역을 중심으로 해서 남쪽으로 해서 유천동으로 넘어가서 죽 넘어갑니다, 유천동, 도마동 이쪽으로 다 넘어가요.

그쪽에 인구수가 몇이라고 생각하십니까?

○트램도시광역본부장 조성배 그래도 거기에 인구가 최하 5만 명 이상.

○이광복 위원 5만 명이요?

○트램도시광역본부장 조성배 예.

○이광복 위원 아이고, 무슨 말씀을 하세요?

여기 서구 인구가 48만인데.

○트램도시광역본부장 조성배 아니, 그러니까 그쪽 일대만.

○이광복 위원 48만인데 그 너머가 서구 값이 둔산동보다 인구가 많아요.

○트램도시광역본부장 조성배 그쪽 일대 전체를 하면 그렇고.

○이광복 위원 거기가 거의 한 25만대를 육박하고 있는 데가 거기입니다, 지금.

○트램도시광역본부장 조성배 예.

○이광복 위원 그런데 이런 데서 호남선 KTX가 자꾸 이런 문제가 생기고 트램의 환승에 문제가 생기고 했을 때는 그런 애로사항이 있는 거지요.

앞으로 광역철도 1단계 하면 호남 지역에서도 또 올라오지 않습니까?

○트램도시광역본부장 조성배 예.

○이광복 위원 그러면 이런 점을 생각했을 때는 서대전역의 활성화 조건에 맞게끔, 나중에 빌미를 주지 말고 계속 맞춰나가야지요.

버스 증차까지는 했어요, 저희들이 노선 증차까지.

그런데 나머지 부분을 지켜줘야 되는 거 아닙니까?

○트램도시광역본부장 조성배 지금 저희들도, 위원님 말씀하신 대로 저희들이 호남선 직선화 그것을 지금 하고 있거든요.

가수원에서 논산까지 그것을 하고 있는데 만약에 이것이 활성화가 되면 아무래도 거리가 한 10분 정도 단축이 됩니다, 전주~익산 가는 쪽.

그래서 하면 서대전역을 포함해서 이 지역에 이용률이 더 높아지지 않을까 그런 생각이 듭니다.

그래서 지금 위원님 우려하시는 그런 사항에 대해서도 저희들이 관심을 가지고 대처하도록 하겠습니다.

○이광복 위원 예, 하여튼 심도 있게 검토하셔서요, 꼭 실현될 수 있도록 부탁드립니다.

○트램도시광역본부장 조성배 예, 알겠습니다.

○이광복 위원 이상 마치겠습니다.

○위원장 김찬술 이광복 위원님 수고하셨습니다.

이광복 위원님이 말씀하실 때 우리 오광영 위원님이 조금 더 하신다고 이야기를 해서 잠깐, 오광영 위원님 5분 정도 해서 마무리 지어 주시기 바랍니다.

오광영 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

○오광영 위원 시간이 조금 더 생긴 것 같아서 제가, 아까 워낙 수박 겉핥기로

넘어가서, 지금 계획에 대해서 한번 좀 점검을 해보려고 합니다.

기본계획 승인이 났기 때문에 2022년까지 설계용역하고 각종 평가, 환경영향평가부터 시작을 해서 평가를 하게 되어 있잖아요?

○트램도시광역본부장 조성배 예.

○오광영 위원 그런데 이게 어느 정도 지금 예상을 하세요?

○트램도시광역본부장 조성배 어떤 거에 대한 말씀을.

○오광영 위원 그러니까 뭐 기본설계하고 영향평가하고 해서 착공하기까지.

○트램도시광역본부장 조성배 아, 기간이요, 기간?

○오광영 위원 예, 착공하기까지.

○트램도시광역본부장 조성배 저희들이 지금 기본 및 실시설계를 최장 21개월에서 24개월까지 보고 있습니다.

그래서 올 연말 안으로는 아마 착수가 될 것으로 저희들이 하고 거기에 환경영향평가, 교통영향평가, 문화재지표조사 뭐 여러 가지 평가하는 게 또 있습니다.

그래서 그것은 기본 및 실시설계할 때 같이 저희들이, 별도로 발주를 하지만 그때 해서 저희들이 최대한 후년 말 이전에는 모든 평가도 다 끝내려고 계획하고 있습니다.

○오광영 위원 그러면 예를 들어서 트램 노선이 지나는, 교통영향평가를 한다 그러면 트램 노선이 지나는 인접 지역에 대한 교통과 관련된 평가들을 죽 하는 건가요, 영향을 하는?

○트램도시광역본부장 조성배 예, 그렇습니다.

그러니까 가는 노선 전체를 다 대상으로 하고 있습니다.

○오광영 위원 그런데 제가 어제 도시재생주택본부에서도 그런 이야기를 했습니다.

도시재생과 트램과의 이게 참 큰 화두잖아요?

○트램도시광역본부장 조성배 예.

○오광영 위원 그래서 항상 세미나를 하거나 할 때, 우리 트램도시광역본부에서 할 때 반드시 그 파트를 넣어서 지금 하지 않습니까?

○트램도시광역본부장 조성배 예.

○오광영 위원 도시재생과 트램과 어떻게 매칭을 시킬 것이냐 이런 것을 하면서, 제가 어제 감사하는 중에 그런 이야기를 했어요.

그러니까 도시재생뿐만이 아니고 대전에서 일어나고 있는 지금 진행되고 있는 10개의 도시재생 뉴딜사업 중에서 7곳이 트램 노선과 지금 겹쳐 있는데 그게 거의 대부분 구에서 진행을 한다.

○트램도시광역본부장 조성배 예.

○오광영 위원 그러면 구에서 진행을 하는 과정에 있어서 충분하게 트램계획과

재생사업이 연관이 돼서 상호 이렇게 융합적으로 계획들이 진행되는지에 대해서는 의구심이 든다, 이 이야기를 하나 했고요.

또 하나는 지금 대전에서 진행된, 특히 동쪽이지요?

그러니까 동구 이런 쪽에서, 중구 이쪽에서 많이 진행되고 있는 각종 개발사업들 있지 않습니까?

○트램도시광역본부장 조성배 예.

○오광영 위원 도시재개발부터 시작해서 정비사업 뭐 이런 여러 가지 사업이 건수가 한 97건 지금 진행이 되고 있거든요.

그런데 그 97건 사업들의 거의 대부분이 트램과 연관되어 있는 겁니다.

그래서 또 예상되는 것도 있고요, 그렇지요?

예를 들어서 무슨 재개발조합이 지금 막 추진을 조성, 결성 추진을 하고 있다는 게 이런 게 있는데 반드시 이게 교통과 관련해서는 지금 각각의 개발사업들이 교통영향평가를 하는데 개별단위로 하는 거예요.

○트램도시광역본부장 조성배 예, 그렇습니다.

○오광영 위원 그것이 나중에 어떤 문제가 생길지에 대해서는 누구도 장담하지 못한다고 봅니다.

이것을 다 모아놓으면 개별적으로 했던 교통영향평가상으로는 뭐 큰 문제가 되지 않는데 나중에 이 사업들이 일정한 기간 내에 동시에 진행돼서 거기에서 일어나는 여러 교통트래픽이라든가 이런 것들이 한꺼번에 진행돼서 이게 문제가 되지 않을까.

그래서 그 부분이 우리 발주를, 각종 영향평가를 진행할 때 이것을 좀 크게 그러니까 이게 그냥 단지 트램만 하는 그게 아니고 돈이 더더라도, 용역비가 좀 더더라도 이것은 기간도 좀 있잖아요, 그렇지요?

○트램도시광역본부장 조성배 예.

○오광영 위원 지금 보면 거의 2년 가까이 용역할 것 같은데 이거 반드시 전체적인 통합적인 영향평가를 할 수 있게 진행을 하셔야 된다고 봐요.

이거는 트램도시광역본부뿐만이 아니고 도시재생본부, 교통건설국 다 이렇게 모여서 이참에 한번 전체적인 것을 다 해보자 해서 뭐 테이블 하나에 모여서 협업해서 이 영향평가를 저는 해야 된다고 생각합니다.

어떻게 생각하세요?

○트램도시광역본부장 조성배 아주 좋으신 말씀이고요.

저도 구에 있을 때 정비사업도 많이 해보고 했는데 사실상 정비사업이 지금 97개가 대전시에서 벌어지고 있는데 우리가 도시국에서 도시 및 주거환경정비 기본계획이라고 2030계획에 올 6월에 고시가 됐습니다.

고시를 하면서 정비구역도 있으면서 거기에 대한 교통까지도 고려해서 이렇게

고심을 했습니다만 위원님 말씀대로 정비구역별로 해서 교통영향평가를 개별로 받다 보니까 전체적인 교통계획에 대한 우려를 말씀하시고 저희들이 트램 관련해서 나중에 교통영향평가를 종합적으로 합니다.

이게 트램 노선을 하는데 위원님 말씀대로 지금 동구, 중구에 집중되어 있는 정비사업 구역에 대해서도 인구가 지금 현재 인구하고 나중에 정비사업이 완료된 다음에 인구는 많이 다르거든요.

○오광영 위원 그렇지요.

○트램도시광역본부장 조성배 그래서 그런 거, 인구에 따른 교통량도 당연히 달라지고 그래서 저희들이 교통영향평가에 대한 용역 또 다른 교통계획도 수립연구용역을 또 해야 됩니다.

그거 할 때 주변의 정비사업이나 도시재생 뉴딜사업하는 그런 것까지도 종합적으로 고려해서 인구 추이를 봐가면서 해서 이렇게 현실에 맞는 교통계획을 수립하도록 하겠습니다.

○오광영 위원 예, 그리고 하나 더 주문을 드리면 지금 유성복합터미널이 민자사업이 좌초가 되면서 공영개발로 선회가 됐는데 외삼에서 원래 복합터미널로 연결하려고 했던 BRT 도로 사업 있지 않습니까?

○트램도시광역본부장 조성배 예.

○오광영 위원 그러니까 복합터미널의 어떤 진척과 관계없이 BRT 연결도로 사업은 계획대로 추진이 되는 거지요?

○트램도시광역본부장 조성배 예, 저희들이 지금 공사는 하고 있고요.

목표연도가 2022년 12월 말 개통 목표거든요.

그래서 거기는 뭐 큰 문제없이.

○오광영 위원 2022년 12월 말이라고 하면 그 도로가 장대삼거리에서 죽 연결이 돼서 유성생명과학고.

○트램도시광역본부장 조성배 예, 거기까지 붙이는 겁니다.

○오광영 위원 그쪽으로 붙이는 것이.

○트램도시광역본부장 조성배 2022년 말.

○오광영 위원 2022년 말로 지금 계획을 한다는 거잖아요?

○트램도시광역본부장 조성배 예, 그렇습니다.

○오광영 위원 예.

○트램도시광역본부장 조성배 그래서 그것은 저희들이 계속하고 있고요.

하여간 기한 내에 잘 완료해서 우리 시민들이 또 외부에서 오는 방문객들이 원활하게 도로를 잘 이용할 수 있도록 적극적으로 추진하겠습니다.

지금 열심히 하고 있습니다.

○오광영 위원 그런데 그 도로가 연결이 되면서 복합터미널 안쪽으로 연결되는

그러니까 예를 들어 장대 지금은 삼거리인데, 장대사거리에서 가다가 복합터미널 쪽으로 꺾어져서 터미널 부지 쪽으로 연결되는 도로도 같이 계획을 하고 있잖아요?

○트램도시광역본부장 조성배 예.

○오광영 위원 그러면 지금 내년도에 정류소를 부지 안으로 옮기는 계획이 있지 않습니까?

○트램도시광역본부장 조성배 예.

○오광영 위원 그러면 그 정류소로 연결하는 도로도 그냥 기존에 있는 도로를 쓰는 건가요, 아니면 추가로 그 도로를 빨리 만드는 건가요?

○트램도시광역본부장 조성배 그러니까 그 도로에 대해서는 유성복합터미널 그거 할 때 종합적으로 계획을 세워서 해야 될 겁니다.

그렇게 하고 저희들은 단지 세종에서부터 유성까지 연결되는 BRT 노선에 대해서 확충하는 게 저희들이 어찌 보면 가장 중요한 일이거든요.

○오광영 위원 그거는 트램도시광역본부의 일은 좀 아니다, 벗어난다는 거지요?

○트램도시광역본부장 조성배 예, 그렇게 하고 그다음에 또 한 가지 저희들이 해야 될 일이 구암역에 환승주차장 건설하는 게 있습니다.

그래서 그것도 저희들이 지금 추진을 하고 있습니다.

○오광영 위원 그렇지요, 트램본부가 지금 그것까지 해야 되는 거라서.

○트램도시광역본부장 조성배 해야 될 일이 그 두 가지 중점해서 저희들이 할 수 있는 것은 하여간 열심히.

○오광영 위원 예, 그래서 예를 들어서 정류소가 내년에 옮겨지게 되면 또 다른 교통 문제가 그쪽에서 발생할 수 있기 때문에 그것에 대한 대책을 좀 같이 진행을 해야 되는데 아무래도 지금 트램 쪽은 거기와 약간 좀 업무 자체가 이격되어 있는 상황이네요?

○트램도시광역본부장 조성배 예, 그래서 조금, 저희들이 할 수 있는 것은 하여간 최대한 시기 당겨서 열심히 하도록 하겠습니다.

○오광영 위원 예, 알겠습니다.

이상입니다.

○위원장 김찬술 오광영 위원님 수고하셨습니다.

제가 몇 가지만 감사를 하겠습니다.

오늘 와서, 이 자리에 와서 되게 쇼킹했습니다.

국장님, 2025년에 완공된다는 게 2027년으로 연장됐다는 것 저희한테 업무보고 한 번 하신 적 있으세요?

○트램도시광역본부장 조성배 예, 저희들이.

○위원장 김찬술 여기 업무보고에도 2025년으로 되어 있어요.

2027년으로 결정된 거 언제 하셨어요?

저희한테 안 왔어요?

○트램도시광역본부장 조성배 10월 29일 국토부로부터 기본계획 변경 승인이 완료됐잖아요?

○위원장 김찬술 예.

○트램도시광역본부장 조성배 그때.

○위원장 김찬술 그래서 저희 방에 한번 오셔서 그 이야기 해주셨어요?

○트램도시광역본부장 조성배 죄송합니다.

그때 시장님께서 기자브리핑을 하셨는데 그때 저희들이 업무보고를 만들어서 전체 위원님들 방에 다 넣어드리고, 위원님들이 안 계셔서 업무보고만 대신했는데 하여간 죄송스럽게 생각하고요, 이것은.

○위원장 김찬술 그리고 이것에 대해서 2027년으로 연장됐으면 대전시민들한테 한번 말씀하셨어요?

○트램도시광역본부장 조성배 예, 그때 10월 29일 시장님께서 기자브리핑하면서 발표를 하셨습니다.

○위원장 김찬술 트램본부장님 여기 지금 세 번째이신가요?

본부장님이 바뀌신 게.

○트램도시광역본부장 조성배 예, 보고하는 게 세 번째입니다.

○위원장 김찬술 세 번째, 처음에 박제화 본부장님이었고.

○트램도시광역본부장 조성배 예, 그다음 성기문 본부장.

○위원장 김찬술 그다음에 성기문 본부장님이었고.

○트램도시광역본부장 조성배 예, 그다음입니다.

○위원장 김찬술 그다음에 지금 본부장님이신가요?

○트램도시광역본부장 조성배 예, 그렇습니다.

○위원장 김찬술 그러면 몇 개월 되셨지요?

○트램도시광역본부장 조성배 제가 7월 20일에 와서요.

한 4개월 정도 됐습니다.

○위원장 김찬술 그래요, 알겠습니다.

그러면 지금 위원들 PPT 자료를 제가 유심히 봤는데 기본예산 금액이 정확하게 얼마입니까?

여기 나와 있는 대로 7,492억이에요?

○트램도시광역본부장 조성배 예, 그렇습니다.

○위원장 김찬술 여기 위원님들 하실 때 보니까 금액이 뭐 8천억 해서 숫자도 처음에 제가 알기로는 8,191억이었던 걸로 알고 있었는데 그 금액도 지금 다른 위원님들의 PPT 자료를 보니까 금액도 다 다르더라고요.

○트램도시광역본부장 조성배 그런데 저희들이 7월 14일 기재부로부터 총 사업비 승인 받을 적에 확정된 금액이 7,490.

○위원장 김찬술 그거 확정되었으면 와서, 그 밑에 과장님이든 오셔서 보고 한번 안 해주셔도 되는 겁니까?

○트램도시광역본부장 조성배 그때 제가 업무보고를 하면서도 7월에 한번 말씀은 드렸는데 앞으로는 조금 더, 특히 우리 산건 위원님들 저희 분야에 대해서 변경사항이나 알려드릴 사항이 있으면 적극적으로 해서 오시는 날짜 확인해서 설명을 더 드리도록 하겠습니다.

○위원장 김찬술 제가 트램본부를 항상 감사로, 제가 3년 차 하면서 느끼는 거 하나만 말씀드릴게요.

처음에 27년 전에 계획을 세웠던 것에 대해서 변동이 하나도 없습니다.

위원이나 누가 이야기를 해도 그걸 받아들이려고 하지를 않아요.

지금 오늘 주된 내용이 노선에 대한 이야기도 그랬어요, 그렇지요?

이건 3년째 나오는 거예요.

그런데 그거에 대해서도 검토를 안 한다는 느낌이 계속 들고 있는 거고요.

그다음에 공사기간 중에 교통대란이 날 것이다, 그다음에 하수관이 매몰되어 있는 데 그 부분에 대한 것 3년 내내 똑같은 주제예요.

그런데 답변은 지금까지 변한 게 하나도 없어요, 구체적인 자료를 주시는 것도 없고.

안 그런가요?

○트램도시광역본부장 조성배 노선에 대해서는 기이 설명드린 대로 그렇게 됐고 저희들이 공사기간 중 교통대란이라든지 하수관로라든지 교량에 관련해서는 아까 설명 올린 대로 저희들이 현황파악은 다 하고 있습니다.

다만 이제.

○위원장 김찬술 현황파악은 하고 계신데요.

지금 28년 전에 했었던 그 계획에 바뀐 게 있나요?

○트램도시광역본부장 조성배 그러니까 그 현황을 토대로 저희들이.

○위원장 김찬술 그것에 바뀐 게 하나도 제가 볼 때는 없는 것 같아요.

그리고 모든 위원들이나 또 전문가들이 이야기하는 것이 반영은 안 되는 것 같은 그런 느낌을 상당히 많이 받고 있어요.

제가 하나만 예를 들게요.

도시계획이 바뀌지요?

○트램도시광역본부장 조성배 예.

○위원장 김찬술 그것에 따라서 이번에 가장 큰 대전시의 핵심키워드가 혁신도시였어요, 그렇지요?

○트램도시광역본부장 조성배 예.

○위원장 김찬술 혁신도시가 들어섬에 따라서 지역에 연결될 수 있는 트램이 있어야 되는 거 아니가요?

그래서 이야기를 했더니 그것에 대한 반영이라든가 이런 것을 하려고 하지를 않으세요.

아까도 우리 존경하는 위원님들이 말씀하셨던 대전역에 혁신도시가 들어섬에 따라서 연결되는 문제 그다음에 연축동에 혁신도시가 이것에 준해서 들어오는데도 트램이 연결되지 않는 문제 이런 거에 대해서는 누차 이야기를 해도 반영을 하지 않고 있다는 이야기예요.

제가 하나 연축동 이야기, 제 지역구 이야기니까 제가 말씀 한번 드려보겠습니다.

연축동에 대덕구청이 가요, 그렇지요?

○트램도시광역본부장 조성배 예.

○위원장 김찬술 계획으로는 2025년입니다.

그리고 거기에 이번에 핵심키워드였던 혁신도시가 연축동에 간다고 되어 있어요.

그럼에도 불구하고 역이 없어요.

더한 건 신대동 차고지를 옮기자는 이야기를 했더니 저희한테 보고된 자료에 의하면 예산 책정 금액이 많이 들어서 안 된다는 거예요.

그걸 회덕역 차량기지 철도청부지 약간 이용하고 그렇게 해서 한번 협의를 하자니까 506억이 들어가고 연축동 차량기지를 건설하는 데는 69억이 들어간다는 거예요.

그렇기 때문에 안 된다고 이야기를 하는 거예요.

그 자리가 지금 현재 혁신도시가 들어오겠다고 하고 있기 때문에 이 도시계획이 바뀔에 따라서 도시 트램계획도 일부는 조정이 돼야 된다는 생각을 하는 거예요.

연장하는 데 18억이 드니까 트램역을 회덕역까지 못 끌고 간다고 이야기하시면 도시계획 따로, 트램계획 따로 이렇게 돌아가는 게 아니냐는 이야기예요.

협업체 구성해서 회의는 계속하셨다고 하셨잖아요, 아니신가요?

제가 본부장님한테 드린 말씀 중에 논리에 저건 영 아니다 하시는 것 있으면 지적을 해보세요.

○트램도시광역본부장 조성배 아니, 뭐 논리 안 맞고 이런 것을 떠나서요.

저희들이 누차 여러 위원님들한테 말씀드린 대로 저희들이 노선에 대한 확정 자체가 2016년에 되다 보니까 그걸 토대로 해서 그다음 단계에 대한 행정절차를 이행해서 오늘까지 왔거든요.

○위원장 김찬술 제가요, 대전시에서 그렇게 이야기를 하셔서 이야기하는 거예요.

처음에 기본 예산계획안으로 올라간 금액이 8,191억이에요, 맞아요?

○트램도시광역본부장 조성배 예, 8,191억입니다.

○위원장 김찬술 거기에서 699억이 삭감됐어요.

그래서 지금 나와 있는, 우리 업무보고에 나와 있는 7,492억이에요.

○트램도시광역본부장 조성배 예.

○위원장 김찬술 그럼 그런 거 아닙니까?

그렇게 삭감됐으면 어디서 삭감하시는 건데요?

지금 도시계획은 바뀌어 가고 있는데 트램은 따라오지도 않을뿐더러 그것에 대한 반영이나 이런 건 아예 검토조차 안 하면서, 그거 문제 있는 것 아니에요?

○트램도시광역본부장 조성배 저희들이 당초 8,191억 가지고 총 사업비 관련해서 했는데 그때 당시에 삭감된 내역은 테미고개 그거를 저희들이 넣었거든요.

그런데 그게 빠지면서 이제.

○위원장 김찬술 아까 본부장님 말씀하실 때 테미고개 지하화한다고 말씀을 하셨어요, 그 부분이 들어가 있다고, 여기에.

○트램도시광역본부장 조성배 어디요?

○위원장 김찬술 오늘 행감하실 때 그렇게 말씀을 하셨어요.

○트램도시광역본부장 조성배 아, 그건 제가.

○위원장 김찬술 그러면서 서대전.

○트램도시광역본부장 조성배 육교 지하화.

○위원장 김찬술 지하화하는 거 8차선까지 하는 거 같이 들어가 있다고 제가 그렇게 들었거든요.

○트램도시광역본부장 조성배 그러니까 서대전육교 지하화는 총 사업비에 승인이 된 사항이고요.

테미고개 지하화는 우리가 요청을 했는데 그건 안 들어가고 추후에 재협의하자 그렇게 해서.

○위원장 김찬술 그러면 추후에, 대전시의 도시계획에 따라서 변경되는 건 추후에 논의할 생각 없으십니까?

○트램도시광역본부장 조성배 그러니까 지금 도시철도 2호선 그것 가지고 말씀하시는 건가요?

○위원장 김찬술 예.

○트램도시광역본부장 조성배 그런데 노선에 대해서는 실질적으로 지금 변경된 사항이 없습니다, 현재까지.

다만 지하화, 지상화.

○위원장 김찬술 아니요, 그러니까 제가 계속 그 이야기를 질의하는 거잖아요.

혁신도시가 들어섬에 따라서 분명히 수요가 있는데 그것에 대한 도시계획이 바뀌었기 때문에 트램도 좀 변경을 해야 되지 않느냐 이런 이야기를 말씀드린 거고, 지금 역에 대한 거라든가, 주차장역을 변경하지 않으면 혁신도시가 거기에 완성이 되겠어요?

결국은 혁신도시를 왜 대전역이나 연축동에 놓으신지 아십니까?

교통의 편리성 때문에 놓은 거잖아요.

○트램도시광역본부장 조성배 예.

○위원장 김찬술 거기에 회덕IC가 생기고 그러다 보니까 여기까지 왔으면 거기에 대한 편리성도 도시계획에 따른 부대적인 것도 이 트램도 가야 된다는 논리예요.

그런데 이런 이야기를 말씀드리면 우리 집행기관에서는 기본계획에 들어있는 것에서 한 발도 움직이지 않습니다.

제가 균형발전, 균형발전 계속 이야기해요.

균형발전 때문에 중앙에 있는 정부에 있는 것도 내려와야 된다고 이야기를 하는데 도시계획이 바뀔에 따라서 그것에 우리 핵심키워드였던 혁신도시가 옴에 따라서 당연히 우리 도로망이나 그다음에 트램도 바뀌어야 된다고 생각을 합니다.

그 시점이 이거 완공되는 시점에 벌써 다 되는 것이기 때문에 미래를 내다보고 하셔야지요.

지금 거기다가 주차장역 넣어서 거기에, 혁신도시가 그 앞에 있는데 거기에 그런 용도밖에 써먹을 수 없는 건지도 한 번 정도는 생각을 해보셔야 될 것 같습니다.

○트램도시광역본부장 조성배 예, 지금 위원님께서 말씀하신 연축정거장이나 회덕정거장 해서 노선 연장에 대해서는 저희들도 많은 생각을 하고 있고요.

또 아울러 연축차량기지, 연축 도시개발사업지구 내에 있는 차량기지에 역 설치하는 문제도 저희들이 한번 고민을 하도록 하겠습니다.

○위원장 김찬술 또 한 가지만 더 말씀을 드리겠습니다.

○트램도시광역본부장 조성배 예.

○위원장 김찬술 우리 엑스포 할 때 주차장역을 사용한 경험이 있습니다, 그렇지요?

○트램도시광역본부장 조성배 예.

○위원장 김찬술 광역철도망에 대해서 이야기하는 거예요.

광역철도 지금 계획에 보면 주차장역은 빠져있어요, 그렇지요?

○트램도시광역본부장 조성배 예.

○위원장 김찬술 그러면 제가 도시계획 앞으로 되는 것을 그대로 말씀을 드릴

게요.

대화동 쪽에는 지금 현재 도시계획이 주택조합이 형성돼서 지금 심의가 돌아가고 있어요.

그래서 3개의 단지가 생기고 회덕에 다시 효자지구 개발을 지금 하고 있어요, 다른 부서에서, 타 부서에서.

○트램도시광역본부장 조성배 예.

○위원장 김찬술 그런데 있는 역도 사용하지 않아요.

그 반대쪽에 있는 중리동도 주공아파트를 다시 재개발해서 지금 대단위 아파트 단지가 들어가 있어요.

그런데 그런 것은 있는 역도, 옛날에 엑스포 할 때는 임시역으로도 사용했었는데 그런 것을 굳이 빼야 되는 이유를 저는 이해를 할 수가 없어요.

기존에 있던 역인데 엑스포 때도 사용했던 역인데 안 된다는 이유가 동선이 뭐 거리가 짧아서?

아니, 그럴 거면 뭐 하러 거리마다 그걸 놔요, 길게 한 번에 원스톱으로 다니고 말지.

신탄진에서 대전역 내려서 세 번만 가면 되지.

이게 광역철도든 그다음에 트램이든 앞으로 발생하는 도시계획하고 밀접하게 따라가야 된다고 생각을 해요.

본부장님, 그렇지 않습니까?

결국은 지금 우리 지하철이 올 예산 800억 적자입니다.

미래의 고객 유치 활용하는 그런 것도 계산 안 하시고 그냥 있는 대로 하시면 그게 무슨 소용이 있어요.

제가 지금 말씀드린 사항 중에 뭐 저희 지역구라서 이야기했다고 할 수도 있습니다.

허나 도시계획이 지금 변화함에 따라서 우리 트램본부가 그렇게 민첩하게 대응을 하지 못한다는 생각을 갖고 있습니다.

그 한 예로 7,492억이 총 금액이에요.

입찰에 부치면 남는 돈이 얼마나 될까요?

○트램도시광역본부장 조성배 13~14.

○위원장 김찬술 한 10% 정도 남겠지요?

○트램도시광역본부장 조성배 예, 14~15% 이 정도 됩니다.

○위원장 김찬술 예, 그러면 그것만 해도 지금 갈 수 있어요.

그런데 이게 2025년에서 2027년도로 늘어나면 기회비용이 증가합니다.

지금 7,492억으로 한다고 하셨는데 그때 가면 1천억 정도 될 거라고 생각이 들어요, 실질적으로 가면.

그거 비용 어떻게 하실 거예요, 지방채 발행하실 건가요?

중앙정부에서 그 국비 4,360억만 준다고 하면?

이게 트램본부가 갖고 있는 숙제예요.

그래서 제가 지금 말씀드린 거 한 번 정도는 본부장님 생각해 보셨으면 좋겠습니다.

○트램도시광역본부장 조성배 예, 그것 좀.

○위원장 김찬술 그리고 제가 한 가지만 더.

○트램도시광역본부장 조성배 예, 말씀하시지요.

○위원장 김찬술 불멘소리를 한번 할게요.

제가 산건위원장이던데 운영 이 전체, 우선 아까 말씀드렸던 회의할 때 제가 거기에 위원이 아니면 그 내용이라도 갖다 주시는 게, 이렇게 결정이 됐고 이런 내용입니다 해서 갖다 주시는 게 그게 기본적인 예의라고 생각을 해요.

그렇지 않나요?

○트램도시광역본부장 조성배 예, 그래서 저번에 10월 29일 저희들이 하면서 10월 30일, 그다음 날 아침에.

○위원장 김찬술 아니, 여기에 하시는 그 위원회를 제가 아니라고 해서 뭐 하나 이렇게, 오늘 주제가 이런 주제가 있었고 논의된 거 하나라도 저한테 갖다주신 것 있으세요?

제가 이거 회의록에 남기는 이유가 있어요.

하여튼 제가 말씀드린 것 중에 참고하셔서 좀 바뀌었으면 하는 생각 때문에 말씀을 드렸습니다.

○트램도시광역본부장 조성배 하여간 위원님 말씀 유념해서요.

앞으로 위원님들한테 저희들이 자세한 정보를 실시간으로 보고를 드리고 지금 말씀하신 사항 저희들이 적극적으로 검토해서 하도록 하겠습니다.

○위원장 김찬술 질의하실 위원님 안 계십니까?

(「없습니다.」하는 위원 있음)

질의하실 위원님이 안 계시므로 질의 답변을 모두 마치겠습니다.

오늘 행정사무감사가 내실 있게 진행될 수 있도록 애써주신 위원님들께 감사드립니다.

또한 조성배 트램도시광역본부장을 비롯한 관계공무원 여러분께도 행정사무감사 준비와 위원님들의 질의에 성실하게 답변하신 데 대해 감사드립니다.

오늘 도출된 문제점이나 지적사항에 대하여 시정할 부분은 신속히 시정하시기 바라며 위원님들께서 제시하신 대안에 대해서는 적극 검토하여 시정에 반영해 주시고 특히 반복해서 지적되는 사례가 없도록 각별히 유념해 주시기 바랍니다.

이상으로 트램도시광역본부에 대한 2020년도 행정사무감사 종료를 선언합니다.

(12시 07분 감사종료)

○출석위원(6명)

김찬술	오광영	남진근	윤종명
이광복	박수빈		

○출석전문위원

수석전문위원	이병연
전문위원	전종현

○출석공무원

트램도시광역본부장	조성배
트램정책과장	김태수
트램건설과장	박필우
도시광역교통과장	송성선