



송 대 윤 의원

새정치민주연합 유성구 제1선거구



66

안전하고, 행복한 유성을 위하여
함께 고민하고 소통 하겠습니다

99

송대윤 의원



「시정질문」과 답변 내용입니다.

시장 · 교육감과의 일괄질문 · 답변방식으로 편집하였습니다.

◎ 송대윤 의원

새정치민주연합 유성 제1선거구 송대윤 의원입니다.

존경하는 김인식 의장님과 선배 · 동료의원님 여러분!

153만 대전시민과 경청하며 시민 중심의 대전을 만들기 위해 애쓰고 계시는 권선택 시장님과 대전교육 발전을 위해 노력하고 계시는 설동호 교육감님!

또한 행복하고 살맛나는 대전을 만들기 위해 열정과 노력을 다하고 계시는 공직자 여러분의 노고에 깊은 감사를 드립니다.

2014년 7월 제7대 대전광역시의회 개원부터 지금까지 숨가쁘게 달려왔습니다.

그러나 아직도 곳곳에 부족한 부분이 많이 남아 있어 보람과 아쉬움이 공존하는 때에 시정질문을 하게 되었습니다.

우리 시에는 지난 2011년 7월 시내버스 활성화와 제2수도권에 걸맞은 대중교통환경 조성을 위해 도안신도시에 중앙버스전용차로를 설치하였습니다.

도안신도시의 중앙버스전용차로는 24시간 전일제로 운영되면서 시내버스의 정시성을 높여 대전시의 높은 승용차 수송분담률을 대중교통 수단으로 전환하는 데 큰 역할을 담당하고 있다는 평가도 있습니다.

그러나 이러한 긍정적인 평가 이면에는 여러 가지 문제점들이 나타나고 있으며 심지어 소송까지 이어지는 원인이 된다면 연일 언론과 시민들의 불만이 봇물 터지듯 쏟아지고 있습니다.

따라서 본 의원은 중앙버스전용차로제의 얽힌 실타래를 하나 하나 풀어보고자 합니다.

첫째, 한국토지주택공사에서 수행한 서남부지구택지개발에 따른 교통영향평가는 도안동로를 왕복 6차로로 계획하여 중앙교통영향평가 심의를 받았으나 2009년 11월 우리 시에서 LH에 중앙버스전용차로 도입을 요청하면서 사업계획이 변경되어 재차 중앙교통영향평가 심의를 받게 되었습니다.

「도로교통법」 제15조 전용차로의 설치기준에 의하면 도안동로는 중앙버스전용차로 설치기준에 맞지 않으나 동법 제3조2항에 따라 시장이 필요하다고 인정한 경우에 의해 버스전용차로를 설치하였습니다.

결국 대전시에서는 시장이 필요하다고 인정한 경우를 들어 설계변경을 요청한 것이므로 이에 대한 면밀한 분석과 검토과정이 필요함에도 불구하고 도안동로로 유입될 대규모 교통수요와 관련한 도로용량 검토 및 교통 분석은 어디에도 찾아 볼 수가 없습니다.

이와 관련된 교통영향평가 내용을 보면 중앙버스전용차로 설치로 인해 승용차의 통행은 불편할 수 있겠으나 버스의 정시성 확보, 통행속도 증가 등 대중교통 서비스가 향상될 것으로 판단한다는 내용으로만 평가서가 작성되어 있습니다.

관리주체인 대전시에서 시장이 필요하다고 인정하여 설계변경을 요청한 사안에 대해 과연 교통영향평가서가 제대로 이루어졌을 리 만무한 것입니다.

둘째, 본 의원이 요청한 중앙버스전용차로 도입 시 검토자료에 따르면 일반차로폭 축소관련 항목에 중앙버스전용차로 도입 시 차로축소 없이 설치 가능할 것이라고 검토되었지만 개통 이후 기하급수적으로 늘어나는 교통수요를 감당하지 못하여 오히려 차로를 넓힐 수밖에 없는 상황에 이르게 되어 2013년 예비비 명목으로 약 3억 1,400여만 원을 투입하여 녹지형 중앙분리대를 제거하고 정비가 잘된 자전거도로까지 철거하는 등 시민의 혈세를 고스란히 낭비하였고 추후 개선공사를 위한 총사업비가 19억 원이 소요될 것이라고 예상하고 있습니다.

이러한 개선사업의 내용이 모두 도로용량을 늘리는 사업입니다.

승용차 이용을 억제하고 대중교통서비스를 개선시킨다는 명목하에 추진하는 것이라면 위와 같은 개선사업을 왜 하는지 다시 한 번 되짚어 봐야 할 문제입니다.

대중교통정책의 철학은 부재하고 상징성과 목표달성을 위한 정책결정의 결과가 이 사태를 만든 것이라고 생각합니다.

과연 이 책임은 누구에게 있는 것인지 묻고 싶습니다.

도안동로 불편해소를 위한 개선사업은 본 의원이 판단컨대 미봉책에 불과하여 더 큰 교통문제를 야기하게 될 것입니다.

셋째, 도안동로 사고 건수의 객관적인 자료 비교를 위한 13개 주요도로의 연도별 사고 자료에 따르면 도안동로는 킬로미터당 교통사고 건수가 낮다고 되어 있으며, 얼마 전 시 담당과장은 시민들이 걱정하시는 것보다 사고가 드물게 발생한다고 모 일간지에 기고를 냈습니다.

시민들은 한 건의 교통사고가 발생해도 걱정하는데 단순자료를 가지고 드물게 사고가 발생한다고 안심시키는 기사를 낸 것은 이해할 수 없습니다.

교통사고 건수는 해당 구간 교통량과 매우 민감하게 작용하는 변수임에도 불구하고 교통량에 따른 교통통계 분석 없이 단순 거리당 사고 건수로 비교한 것은 눈 가리고 아웅하는 것이 아니겠습니까?

게다가 2014년 1월부터 9월까지 도안로의 교통사고는 62건에

달하며 그중 도안동로 사고건수는 21건으로 사망사고가 3건이나 발생했는데 걱정하지 않을 수 있겠습니까?

이것은 도안동로에 구조적인 문제가 있다는 것을 반증하는 것이라고 보입니다.

이러한 총체적인 문제점을 감수하고 추진한 중앙버스전용차로제 도입은 대중교통중심정책의 전환이나 상징성을 내세운 목표에 달하지 않으며 오히려 이로 인한 정책결정이 중앙버스전용차로제의 근본적인 문제라고 본 의원은 판단됩니다.

‘2030 도시교통정비계획’의 큰 틀에서 대중교통정책으로의 패러다임 전환은 앞으로 우리 대전시의 지향해야 할 과제이며 도시교통 문제해결에 있어서 반드시 풀어야 할 당면과제입니다.

그 하나의 제도인 중앙버스전용차로 도입은 대중교통활성화와 버스 서비스 개선 효과 증진 측면에서 이미 검증된 시스템으로 매우 긍정적이며 환영받을 만한 정책임에는 본 의원도 공감하는 부분이지만 앞서 말씀드린 바와 같이 도안동로상의 중앙버스전용차로 도입에 대한 검토, 교통영향평가, 개통 이후 현 실태 등을 보면 이는 대전시의 면밀한 검토와 분석 및 대안 없는 탁상행정, 전시행정의 단면을 여실히 보여준 결과라고 생각합니다.

현재 이와 관련한 행정소송의 법리적인 해석을 떠나 대전시의 정책결정 판단이 중요할 때라고 생각합니다.

이에 본 의원은 근본적 원인을 치료할 수 있도록 대승적인 차원에서 도안동로의 중앙버스차로는 하루빨리 전면 폐지시키고 중앙버스전용차로의 궁극적인 목적을 달성할 수 있도록 도안대로를 중심으로 연계시켜야 한다고 판단되는데 이와 관련하여 시장께서는 사안의 심각성을 고려하여 특단의 대책을 말씀해 주시기 바랍니다.

두 번째로 유성복합터미널과 관련된 사항입니다.

대전 유성시외버스터미널은 1979년 2월에 건립되어 35년간 주변 지역과의 연결 고리 역할을 하고 있습니다.

그러나 유성시외버스터미널은 간이정류소와 시설이 매우 열악함에도 불구하고 총 19개 노선이 운행 중에, 하루 평균 4백여 대 1일평균 약 4,000여 명이 승·하차 하여 한 해 144만 명 상당이 이용하고 있는 곳입니다.

유성복합터미널조성사업의 추진과정에서의 많은 우여곡절도 있었지만 유성지역에서는 숙원사업이 해결됨으로써 많은 기대와 이목이 집중되고 있습니다.

그러나 계속되는 국토교통부 그린벨트 해제신청과 관련하여 현재까지 네 차례나 지연되면서 또다시 좌초의 위기로 이어지는 것이 아닌지 걱정됩니다.

다행히 지난 11월 20일 국토부 중앙도시계획심의에서 공간 재배치 등 일부 보완조치를 요구하여 재심의로 분류되어 일단 부결이 아닌 재심의 건으로 사실상 통과될 것을 전제로 한 검토 결과로 보여 사업 추진상에는 무리가 없을 것으로 보입니다.

이 사업의 가장 기본적인 선결과제는 터미널 조성부지가 개발 제한구역에 묶여있어 이를 해결하지 않으면 한 발짝도 움직일 수 없다는 것입니다.

그간 그린벨트 해제 및 월드컵대로 건설과 관련하여 해당 부서에서 수많은 협의와 노력을 하여 많은 성과를 내고 있는 것으로 알고 있습니다.

하지만 유성복합터미널조성사업은 도시공사가 일상적으로 수행하는 사업이 아니라 대전시가 역점을 두고 추진하고 있는 중요한 사업임을 잊지 말아야 할 것입니다.

시장께서는 난항을 겪고 있는 유성복합터미널조성사업이 하루 빨리 제 선상에 올라올 수 있도록 관련부서로의 적극적인 지원과 대응 방안이 필요할 것으로 보이는데 이에 대한 견해를 말씀해 주시기 바랍니다.

다음으로 유성지역 미개설도로에 관련한 사항입니다.

첫째, 서남부 광역교통개선대책의 일환으로 추진된 동서대로는 현재 내동~원신흥동까지 개설되어 진잠교~유성대로 간 구간은 50m 도로에서 10m로 좁아지는 병목현상이 발생하고 많은 교통사고가 발생하고 있습니다.

도시기반시설 중 도로는 가장 먼저 추진되어야 할 시설 중에 하나임은 분명한 사실입니다.

그런데도 진잠교에서 유성대로를 이어 덕명동 화산교 구간을 포함한 동서대로의 개설시기 및 계획까지도 불투명한 실정입니다.

도로사업이 중단된 구간의 개설을 통하여 주변 도시개발지구 및 택지개발 입주민의 통행불편을 해소하여 지역 간 균형발전에 기여하기 위해서라도 조속한 개설이 필요합니다.

둘째, 대전광역시 최대의 개발사업이었던 도안지구 1단계 택지 개발사업이 준공 된 지 3년이 지나고 있습니다.

대상지 내 공동주택의 입주율이 90% 이상, 공사 중인 일부 단지를 제외하면 현재 도안신도시는 명실상부한 도심 속의 작은 도시로 탈바꿈되고 있습니다.

그러나, 도안대로의 단절된 구간을 우회하기 위하여 도안동로로 유입되다 보니 심각한 교통혼잡과 지체가 나타나고 있는 상황입니다.

계속해서 입주세대가 늘어나는 것을 감안하면 예상조차 할 수 없는 교통지옥을 방불케 할 것이며, 주요도로는 제 기능과 역할을 다하지 못할 것입니다.

따라서 본 의원은 도안지구 내 교통량 분산과 도로의 위계 및 제 기능을 위하여 도안지구 중심 관통도로인 일부 개설되지 않은 도안대로를 조속히 개설하여 교통난을 해소해야 한다고 생각합니다.

이러한 여건을 감안하여, 도안지구 내 계획된 미개설도로 구간에 대하여 시장께서는 현재까지의 추진상황과 향후계획에 대하여 명확하게 답변해 주시기 바랍니다.

마지막으로 도안갑천지구친수구역조성사업에 대해 질문하겠습니다.

도안갑천지구친수구역조성사업은 그동안 많은 난관을 극복하고 시행하게 된 사업입니다.

이 사업은 2005년에 확정된 ‘대전 공원화 2012 기본계획’과 2006년 12월에 고시한 ‘2020 대전도시기본계획’에서 25만 평 규모의 호수공원을 반영함으로써 본격적으로 추진하게 되었습니다.

하지만 당시 2천억 원이 넘는 막대한 사업비와 경지정리된 절대농지라는 이유로 농림부와 협의에 난항을 겪어 담보하게 되었고 민선4기에는 사업이 완전 백지화 되었습니다.

민선5기에서는 국비보조가 수반되는 4대강 지류사업으로 다시 호수공원을 조성하려 했으나 지역발전위원회의 심의를 통과하지 못하여 뜻을 이루지 못함에 따라 결국 2011년 12월 주변지역 개발을 통해 재원을 확보하는 방식으로 선회하였고 2년간 중앙도시계획위원회의 심의 등 관련 행정절차를 거쳐 2014년 1월에 85만 6,000㎡의 친수구역이 지정 고시되어 마침내 2018년 완공을 목표로 하는 호수공원조성사업이 본 궤도에 오르게 되었습니다.

물론 민선6기에 들어와서 대전시민경청위원회에서 호수공원 부지를 유기농 도시농업단지로 조성하자는 의견으로 호수공원조성 자체가 또다시 백지화되는 것이 아니냐는 우려가 있었지만 시장께서 정상 추진을 약속함으로써 친환경 명품공원을 갖게 되리라는 대전시민의 희망이 한층 더 가시화되게 되었습니다.

도안갑천지구친수구역조성사업은 5,037억 원의 총 사업비 중 대전시가 700억 원의 재정을 투입하고 나머지 사업비는 대전도시공사가 주택용지 등을 분양 매각함으로써 사업비를 회수하는 방식으로 추진하고 있습니다.

그런데 최근 시는 재정투입을 최소화하기 위해 폐지된 갑천변 고속화도로 지역의 면적 9만 5,000㎡를 사업지역에 편입하여 공동주택용지를 추가 확보하는 계획을 추진하고 있습니다.

이렇게 되면 사업면적 확대와 세대수 증가로 교통·환경·경관계획 등의 재검토와 친수구역 변경절차를 추가로 이행하여야 할 뿐만 아니라 추가적인 보상협의로 공사착수가 늦어져 오히려 사업비의 증가요인이 발생하는 것은 아닌지 우려가 됩니다.

또한 사업대상지역에는 비닐하우스를 통한 농작물 재배가 이루어지는 한편 인근지역에는 초고층아파트가 들어서면서 일조권 침해로 인한 작물피해 등 주민 간의 분쟁가능성이 대두되고 있습니다.

이러한 주민 간의 갈등요소를 해소하기 위해서라도 본 사업이 늦춰져서는 안 된다고 생각합니다.

대전시민의 세금을 허투루 쓰지 않겠다는 시의 예산절감 노력에 대해서는 충분히 공감하고 있습니다.

하지만 이로 인해 예상치 못한 사업지연과 대전시민의 불편을 초래할 수 있다고 생각합니다.

이에 시장께서는 도안갑천지구친수구역조성사업의 원활하고도 조속한 사업추진을 위한 대전시의 명확한 입장과 향후 추진계획에 대하여 말씀해 주시기 바랍니다.

본 의원은 153만 대전시민의 이목이 집중된 시정현안에 대한 몇 가지 질문과 제안을 드렸습니다.

제시된 지적과 대안을 적극 반영하여 정책을 펼쳐주실 것을 당부드립니다.

이상으로 시정질문을 마치도록 하겠습니다.

감사합니다.

◎ 권선택 시장

존경하는 송대윤 의원님의 질문에 답변드리겠습니다.

송대윤 의원님께서서는 도안동로 중앙버스전용차로 전면 폐지 등 5건의 질문을 주셨습니다.

평소 교통건설 분야에 깊은 관심을 가지시고 우리 시 대중교통 정책 등에 대한 심도 있는 제안에 감사드리며 답변 올리겠습니다.

첫 번째, 도안동로의 원활한 교통개선을 위해 도안동로의 중앙 버스전용차로를 전면 폐지하고, 중앙버스전용차로는 도안대로를 중심으로 연계시켜야 된다고 판단되는데 이에 대한 특단의 대책을 물으셨습니다.

현재 우리 시 도로상에서 승용차가 차지하는 비율은 85%로 이중 나 홀로 승용차의 비율이 77%로 교통 혼잡의 주요원인이 되고 있습니다.

또한 매년 1만 3천여 대 이상의 자가용이 지속적으로 증가하고 있어 도로 공급위주의 교통대책에서 적절한 수요관리와 대중교통 우선정책으로의 전환이 절실합니다.

이를 위해 도시철도, BRT와 연계된 중앙버스전용차로제를 시행하게 되었습니다.

이에 선도사업으로 추진된 도안지역 중앙버스전용차로는 관저·진잠지역과 둔산을 25분 내에 연결하고, 장래 유성터미널까지 연결되는 유성~세종 BRT 노선과의 연계와 한계에 도달한 가로변 버스전용차로 개선을 통해 버스의 신속성과 정시성을 확보하고자 2011년부터 운영하고 있습니다.

지금까지의 운영결과를 보면 도안지구 경유 시내버스의 하루 이용객이 2만 7,000명 수준에서 4만 명으로 51%가량 증가하였으며, 이는 도시철도 1일 이용객의 3분의 1 수준으로 큰 효과가 있는 것으로 분석되고 있습니다.

도안동로 중앙버스전용차로의 통행속도 또한 가로변 버스전용차로에 비해 2배 이상 빨라져 지역의 교통 문제를 완화시키는 등의 긍정적인 효과도 나타나고 있습니다.

따라서 시는 중앙버스전용차로 운영과정에서 나타난 문제점을 지속적으로 중점 보완·개선하고, 도안지구 입주여건 등을 고려하여 대중교통정책을 운영할 계획으로 있다는 말씀을 드립니다.

또한 현재 기본설계를 하고 있는 도안대로의 건설이 완료되는 2018년 말에는 도안동로를 포함한 도안지역의 교통정체가 상당 부분 해소될 것으로 기대하고 있습니다.

두 번째, 유성복합터미널조성사업의 선결과제인 그린벨트 해제를 위한 대전시의 대응방안을 물으셨습니다.

우리 시는 유성복합터미널 예정부지의 그린벨트 해제를 위해 지난 11월 20일 국토교통부 중앙도시계획위원회 심의를 요청한 결과, 조성사업에 대해서는 당위성을 인정받았으나 ‘토지이용계획을 재조정하여 공원 확대 및 시민에게 쾌적한 환경을 제공하는 방안이 강구되었으면 좋겠다.’ 라는 위원회의 재심 의견이 있었습니다.

이달 12월 11일 중앙도시계획위원회 재심의회가 있을 예정으로 있습니다.

그때 이런 문제들이 해제될 수 있도록 모든 노력을 집중하겠다는 말씀을 드립니다.

세 번째, 동서대로 미개설 구간에 대한 추진상황과 추진계획을 물으셨습니다.

서남부 광역교통개선대책의 일환으로 추진 중인 도솔터널에서 화산교까지 연결하는 동서대로는 2013년 10월 도솔터널에서 서남부 1단계 구간인 진잠교까지만 일부 개통되었습니다.

미개설된 구간 중 진잠교에서 유성대로 구간은 2015년 4월까지 기본설계를 완료하고, 2017년부터 사업을 본격 추진하여 2020년 12월 완공을 목표로 하고 있습니다.

또한 그 외 잔여 미개설 구간인 유성대로에서 덕명동 화산교 구간은 현재 타당성조사 및 기본계획을 완료하였으며, 기본 및 실시설계비를 확보하여 사업이 조기 추진될 수 있도록 하겠습니다.

앞으로 동서대로 전 구간이 빠른 시일 내 개통될 수 있도록 행정력을 집중시켜 시민의 통행불편을 최소화하도록 모든 노력을 다하겠습니다.

네 번째, 도안지구 내 미개설도로 구간에 대하여 현재까지의 추진상황과 향후 추진계획을 물으셨습니다.

도안신도시 입주에 따른 교통수요 증가로 기반시설 확충 및 교통정체 해소를 위한 도안대로 미개설 구간의 조기개설 필요성은 의원님과 인식을 같이 합니다.

다만, 도안대로 개설에 약 884억 원의 막대한 사업비가 필요한 실정입니다.

우리 시는 도안2단계 개발과 연계한 기반시설부담방식으로 도로개설 추진을 계획하고 있습니다.

2013년 7월 도안2단계 기반시설 부담계획을 고시하였고, 현재는 단지조성 기본설계와 병행하여 도안대로 개설 기본설계를 추진하고 있습니다.

내년 상반기 중 실시설계용역을 추진하고 2016년부터 보상에 착수할 계획으로 있습니다.

앞으로 도안2단계 지역의 계획적인 개발과 민간개발 활성화를 위하여 적극적인 지원에 만전을 기하도록 하겠습니다.

다섯 번째, 갑천친수구역조성사업과 관련하여 폐지된 갑천변 고속화도로 구간을 사업지역에 편입하면 사업면적 확대와 세대 수 증가로 교통계획 등의 재검토가 필요한데 사업지연 등 문제점은 없는지에 대해서 질문하셨습니다.

도안 갑천지구는 2020 대전도시기본계획과 「친수구역 활용에 관한 특별법」에 의해 2014년 1월 친수구역으로 지정되어 추진하는 사업입니다.

전체 면적 중에서 호수공원, 도로 등 도시기반시설이 65%이며, 나머지 35%를 주거단지로 개발하는 사업입니다.

용도 폐지된 갑천변 고속화도로의 사업구역의 편입은 친수구역 지정을 위한 전략환경영향평가 협의 시 환경부 의견을 반영한 것입니다.

관련법상 별도의 행정절차 이행이 필요 없는 경미한 변경사항에 해당하여 사업지연의 문제는 없는 것으로 봅니다.

또한, 공동주택용지의 추가 확보와 관련해서는 교통·환경 등에 미치는 영향을 검토한 후 적정한 주택 공급계획을 통해 주변

환경에 미치는 영향이 없도록 추진하면서 전체 사업 추진에 따른 재정부담을 경감해 나가도록 하겠습니다.

현재는 손실보상을 위한 토지와 물건의 기본실태조사를 시행하고 있으며, 앞으로 국토교통부에 이달 중으로 사업구역 지정변경 및 실시계획 승인신청을 통해 친수구역 지정변경을 실시하고, 2015년 7월부터 손실보상 협의를 시작하여 2015년 12월에 공사 착공과 2018년 12월 준공을 목표로 추진하고 있습니다.

존경하는 송대운 의원님께서 지적하시고 제안하신 사항을 하나하나 꼼꼼히 살펴서 제대로 추진될 수 있도록 최선의 노력을 다하겠습니다.

어제와 오늘, 모두 일곱 분의 의원님들께서 대전의 미래발전을 위한 고견을 주셨습니다.

지방재정 확충과 인구유출 대응 등 대전이 직면한 문제에 대한 대안을 제시하셨고, 국립철도박물관 유치 및 국방산업 육성 등을 통한 대전 미래경쟁력 제고방안을 말씀하시기도 하셨습니다.

또한 과학벨트 이주민 지원과 마권장외발매소 이전 등 대전 시민의 어려운 사정에 대해서 깊이 있는 제안도 해주셨습니다.

의원님들의 애정어린 비판과 고견에 깊이 감사드리며, 우리 시가 당면한 현안들을 풀어가는데 소중하게 반영할 것을 약속드립니다.

민선6기 출범 이후 '시민', '경청', '통합'을 시정기조로 삼고 시민과 하나 되는 시정을 추진하며 현안사업의 정상추진에 많은 노력을 기울여가고 있습니다.

시의원님들을 비롯한 지역 국회의원 등 많은 분들의 지원으로 각종 현안사업들이 정상궤도에 진입하는 등 대전발전의 중요한 호기를 맞이하고 있습니다.

대전의 미래발전을 위해 도시철도 2호선 건설방식은 트램으로 결정하였습니다.

이러한 결정은 장애인과 노인세대 등 교통약자에 대한 배려는 물론 대중교통 중심도시라는 대전의 미래발전상을 종합적으로 고려한 결정이며, 친환경·첨단도시 이미지 제고와 가로상권의 활성화를 통한 도시재생 그리고 전국 최초의 트램 건설로 관광자원화까지 염두에 둔 것입니다.

그리고 시의원님들의 의견을 최대한 반영한 결과였다는 점을 밝히드립니다.

또한, 회덕IC 건설이 행복도시 광역교통개선대책에 반영되어 국비 50% 지원이 가능하게 되었으며, DCC 다목적전시장 건립 사업은 지난 11월 28일 KDI 예비타당성 대상사업으로 선정되는 등 도시경쟁력 강화를 위한 각종 국책사업이 정상적으로 추진 중에 있습니다.

또한, 도청이전특별법은 국회 본회의의 통과만을 남겨놓고 있으며, 국회의원 선거구 증설, 유성복합터미널 그린벨트 해제 가시화 등 지역의 숙원사업 추진에도 청신호가 켜졌습니다.

이러한 성과는 우리 시민과 시의회의 건설적 비판과 든든한 후원이 있었기에 가능했다고 생각합니다.

이틀 동안의 시정질문에 대한 답변을 마치면서, 다시 한 번 의원님들이 주신 고견에 감사의 말씀을 드립니다.

앞으로도 시정의 동반자로서 대전이 올바른 방향으로 발전해 나갈 수 있도록 김인식 의장님을 비롯한 의원님 여러분들의 지속적인 관심과 협조를 부탁드립니다.

감사합니다.