



2013

서울특별시 국정감사

<국정감사 목표>

‘함께 만드는 서울’

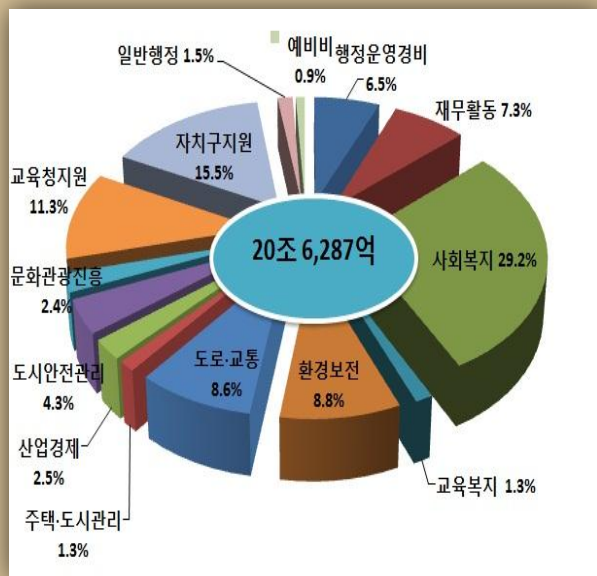
‘함께 누리는 서울’

국회의원 이 명 수 (충남 아산)

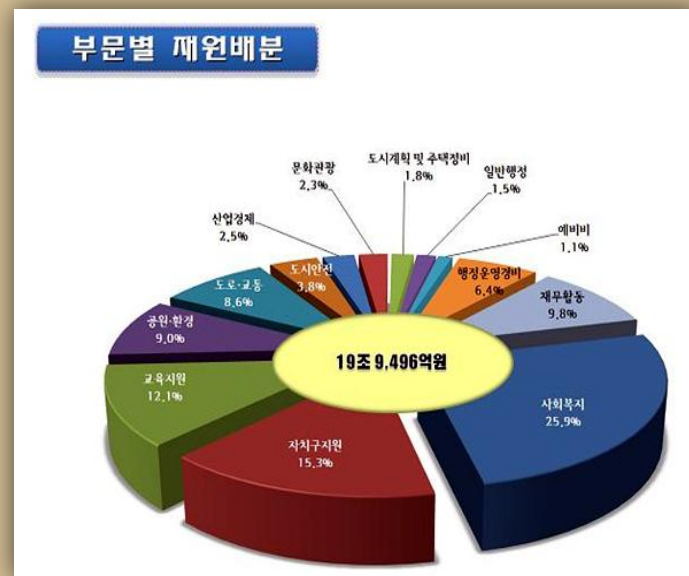
1. 대심도 도로(U-smart way) 추진여부와 안전확보
2. 주차난 해소 및 ‘사람 중심’의 보행로 확보
3. 체계적이고 전문적인 산사태 예방계획 및 사업 실시
4. 서울시 新청사 소방·건축안전설비 부실
5. 노원구 도로 방사성물질 검출 이후 대책 마련 시급

- 지난 3년간 사회·교육 복지분야에 年평균 30%(약 6조원) 이상 집행
- 도로·교통·안전·주택관리 분야엔 14%내외(약 2.5조원)에 불과
- SOC와 도시생태복지 투자도 시민 삶의 질 높이는 복지의 일종

▶ 2013년도 서울시 예산



▶ 2012년도 서울시 예산



→ ‘복지포폴리즘’ 등 고려, 합리적 정책기조 설정 필요

- 지난 9월 ‘3도심-7광역-12지역중심’ 체제로 전환 등 「2030계획」 발표
- 기존 공간계획 골격에 세부계획 시민생활향상 및 복지 증대, 녹지축 등 계획을 명시화 (특히, 장기 미집행 도시공원 확충 등 고려)

▶ 오세훈 前시장(2020계획)과 박원순 現시장(2030계획) 시정 비교 <요지>

구분	오세훈 前시장	박원순 現시장
시민참여	설문조사, 자문 등 간접적 참여	전문가, 시민 등 직접 참여
미래상	자연과 인간, 역사와 첨단이 어우러진 세계도시	소통과 배려가 있는 행복한 시민도시
중심지 체계	1도심-5부도심-11지역중심	3도심-7광역중심-12지역중심
계획의 구성·내용	· 미래상-공간구조-12개 계획 -실현방안 망라한 종합계획	· 미래상-5대 핵심이슈별 계획 -공간계획-실현방안에 5대 핵심이슈 중심의 전략계획
실현과정 모니터링	매년 모니터링, 법 규정에 따른 5년 주기 재정비	매년 모니터링, 연차보고서 발간

➡ **지속 · 일관성 외에 장기미래발전 비전 포함 개요**

- 도시의 안전 정도(안전성) - 세계 도시 경쟁력 평가의 지표
- 노량진 상수도 공사현장 사고, 방화대교 접속도로 건설 공사 등 거듭된 사고 불구 안전관리 수준 미흡
 - 서울시와 공사업체간, 서울시와 구청간, 발주청과 원청업체, 하도급업체간 책임소재 불분명



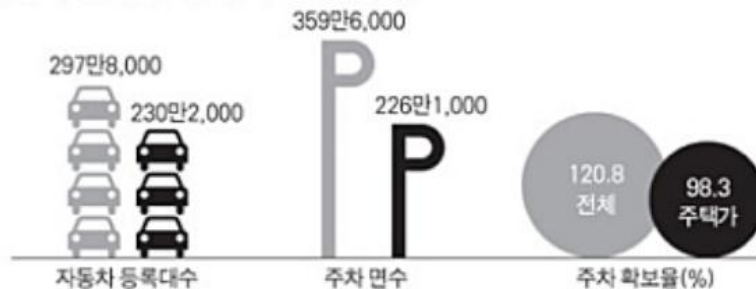
➡ 세계적 도시 역할과 위상에 맞는 **안전관리 체계 재확립**
행정 · 민간 · 업체 · 전문가 등 종합적인 안전대책 강구, 지속적 추진 필요

- 수요측면 외면한 공급위주 교통대책, 안이한 대중교통대책, 주차난 심각 등
- 서울시와 인천 · 경기 · 강원 등 수도권 지역과의 연계된 교통완화노력 미흡

주차장 넘쳐나는데... 차 세울 곳은 없다?

한국일보 | 2013.02.26 오후 9:18

서울시 전체 주차 확보율 (단위:대)



- ➡ 과감한 대중교통 대책 추진, 사람위주 · 안전위주로 교통대책 전환 필요
- ➡ 수도권 교통 정책 핵으로서, 「수도권 대중교통 네트워크」 구성에 중점
(예) ‘대곡-소사노선 복선전철사업 촉진’ , ‘U-Smart Way’ · GTX 연계

- 대중교통체계, 민자와 세금 투입하여 철도 중심으로 변경계획 발표
- 부채 감수, 10년內 경전철 9개노선(총 사업비 8조5천억원) 추진방침
- 재원, 국비 1조1723억원 · 시비 3조550억원 · 민자 3조9494억원(46%)
- 사업추진 및 투자 우선순위 등 준비 부족, 무분별한 일방추진 불만도

▶ 서울시 경전철 사업 추진 현황

연번	노선명	노선 현황 (Km,억원) ['13기본계획 변경안]			추진현황
		구 간	규모	사업비	
1	신림선	여의도(서부선연계)~서울대앞	8.92	8,747	협상 중
2	동북선	왕십리역~상계역	13.34	15,754	협상 중
3	면목선	좌 동	9.05	8,894	제3자공고 준비 중
4	서부선	새절역~서울대입구역	15.77	15,696	제3자공고 준비 중
5	우이신설연장선	좌 동	3.50	2,890	민간의 사업제안 미접수
6	목동선	좌 동	10.87	9,392	"
7	난곡선	보라매공원~난향동	4.13	3,912	"
8	위례신사선	위례내부~신사역	14.83	14,253	광역교통개선대책변경중
9	위례선	마천역~북정역	5.0	2,412	광역교통개선대책변경중

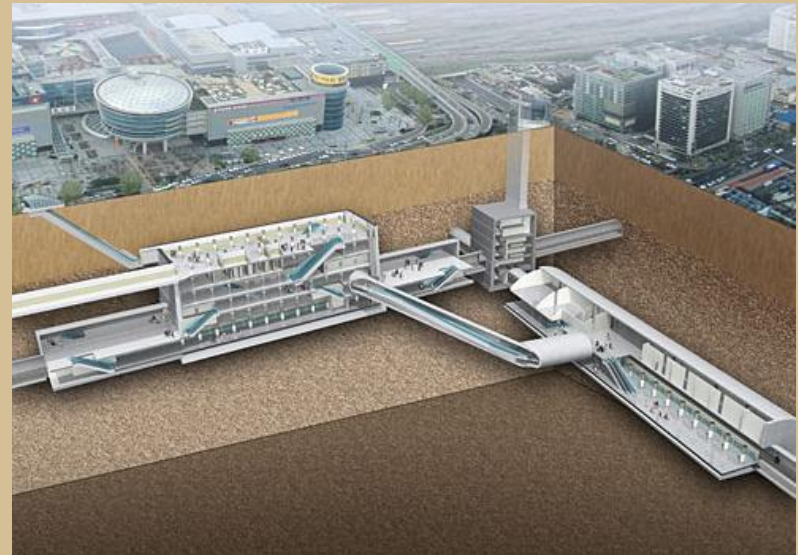
➡ **민간투자방식 · 他교통수단과의 연계성 충돌 · 주민의견 등 재검토 필요**

- 경기도 주도 서울시 정중앙 통과 ‘특급열차GTX’ 건설, 사실상 가시화
- ‘정체·병목 대도시’ 오명 씻기 위한 대심도로(10.6조원 추정), 표류상태
- 경전철 9개 건설 ‘신속’, 대심도 도로 ‘계획만 수년째 검토 중’

▼ 서울시 ‘대심도 도로(U-smart Way)’



▼ 경기도 특급열차 ‘GTX’



➡ U-smart Way, ‘건설·보류·폐기?’ 명확한 입장 필요?

□ 택시 요금 인상 효과의 판단 – 인상시 마다 반복



<긍정적 효과>

- 법인택시 · 개인택시 사주들이 겪는 경제적 어려움 일부 해소
- 승객에 대한 서비스의 향상 기대(일시적 · 단기적)

<부정적 효과>

- 장애인 등 불가피한 택시 승객에게 큰 부담, 불편 초래
- 법인 택시 운전자에게는 오히려 부담, 불편 요인으로 작용
- 다른 물가에 미치는 간접적 영향 작용

□ 관련 문제 조치

- ① 자가용 등 서울도심 진입 제한 · 규제방안 강구(자가용 홀짝제 등)
- ② 법인택시에 대한 관리 감독강화(사주와 택시 운전자간 갈등요인)
- ③ 대중교통차원에서 택시통행편의 제공 등 종합적 지원 방안 강구

박원순 시장 공약② - 버스준공영제도 개선 필요 관련

국회의원 이명수
www.mslee.co.kr

- ‘12년 4월 기준, 전체 시내버스 노선 356개 중 약 81% 적자노선
- 요금수입과 관계없이 버스운행비용 전액 보장방식, ‘감차 곤란’
- 버스업체 영세성으로 ‘경영효율성’ 부족, ‘노선조정’도 곤란

▶ 서울시 시내버스 노선수 및 재정지원(적자보전) 현황 (단위: 억원)

연 도	‘09년	‘10년	‘11년	‘12년	‘13년 현재
노 선 수	375	369	362	361	356
적자보전액	2,900	1,900	2,224	2,654	2,300

시내버스 준공영제 현황

준공영제 핵심 목적	준공영제 역할·기능	현황
공영제 청정 - 공공성 확보 - 안정적 서비스 제공	공공 부분 노선조정·감차 요금 결정 수입금 관리 버스 운영 관리·감독	공공권한 미약으로 실질적 어려움 당초 계획대로 시행
민영제 청정 - 버스운영은 민간담당 - 운영효율성 제고	민간 부분 버스 운영 경영투명화 운영보고	안정적 서비스 수요에 비해 과다한 버스공급 당초 계획대로 시행

*자료:서울연구원



➡ 업체 지원 및 산정방식 변경으로 **‘공공성 · 효율성 · 확보 필요**

- 뉴타운 사업, 중단 발표 후 후속조치 미흡, 사실상 방치 상태
- 부동산 경기 침체 등으로 무분별한 추진 지양, 지속적 유지 필요
- 주민의견 재수렴, 인센티브 제공, 주민 사업비 부담경감 등 대책 마련

▼ 뉴타운 사업 추진 현황 (착공 12구역)

지구명	면적(m ²)	추진 단계	추진 구역
왕십리	336,601	착공(2)	1구역, 2구역
전농·답십리	905,877	착공(2)	전농7구역, 답십리16구역
가재울	1,075,717	착공(1)	4구역
아현	1,088,000	착공(1)	아현3구역
신정	697,868	착공(1)	1-4구역
북아현	900,370	착공(2)	북아현 1-2, 1-3구역
미아	478,599	착공(1)	강북6구역
합정	297,998	착공(1)	합정3구역
상봉	505,596	착공(1)	상봉8구역

➡ **사업별 차별화, 용적률 완화 등 후속 추진 대책 강구**

- 世界名物, ‘파리 에펠탑 · 호주 시드니항 컨벤션타운’ – 후임 노력 결과
- 사업 추진과정의 시시비비 및 비리 색출 – 후임 시장의 당연한 책무
 - 총 사업비 1,390억원, 시비 429억원(30.9%) · **민간자본 961억원(69.1%)**
- 감사원 감사 이후 자체 특별감사 4개월, ‘세빛둥둥섬’ 난파 저의(?)

▼ 세빛둥둥섬 현장 사진 (' 13.6.16 현재)



▼ 2년만에 재개장, 여전히 공사中



➡ **‘자체감사 · 정상화’ 로, 시민과 수천만 관광객 문화갈증 해소 필요**

- ‘용산역세권개발사업’, 2006년 추진 7년 만에 부도 맞아 ‘백지화’
- 서울시, SH공사 지분 4.9% · 투자금 490억원 – 회수 불가능성 100%
- 서울시, 前任시장 사업 ‘방치’ 책임 면치 못해, 코레일 · 시행사 무책임

▼ 용산역세권개발사업 최종조감도



▼ ‘첫 삽’ 도 뜨지 못한 채 방치된 용산



➡ **‘법정 소송 대비 · 피해주민 지원’** 후임 시장의 몫, 향후 대책은?

- 현재 도시개발, 택지개발, 보금자리주택 등 33개 사업 진행 중
- 시장 취임시(11.10월말) 13.6조의 채무, 7.8조억으로 감축 추진 공약
- 문제는, 취임 이후 부채 5조원 오히려 증가 · 작년 말 기준 18.3조원

▶ SH 부채현황 (단위: 억원)

구분	'08	'09	'10	'11	'12
부채총액(a+b)	108,090	163,455	162,315	175,254	183,351
a. 금융부채	89,466	135,671	127,516	122,672	125,882
b. 운영부채	18,624	27,784	34,799	52,582	53,022



➡ **‘부채 6.5조원 감축 및 임대APT 8만호 公約’ 이행 대책?**

서울시민 삶의 질 진단① - 생태휴식공간(도시숲) 실태

국회의원 이명수
www.mslee.co.kr

- 공원면적, 미국 뉴욕, 독일 베를린 등에 비해 2~3배 낮은 수준
- 서울 중심지역, 건축 과밀·과집중 상태로 별도 녹지공간 곤란
- 걸어 다닐 만한 보행로 확보와 함께 나무그늘, 공기열 완화 시급

▶ 서울 및 해외 주요도시의 1인당 공원면적 (' 12.12.기준, 단위: m²)

도시	서울	미국 뉴욕	영국 런던	독일 베를린	프랑스 파리
1인당 면적	8.48	18.6	26.9	27.9	11.6

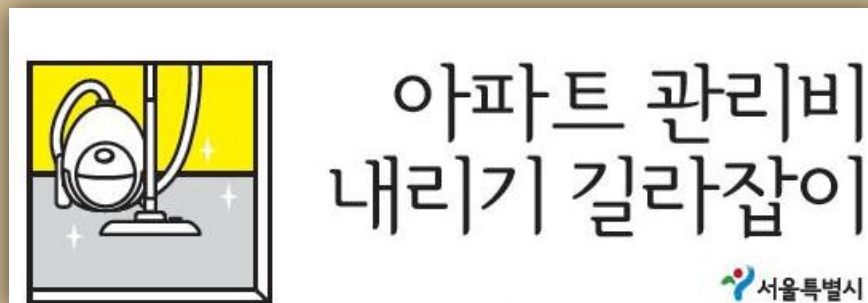


➡ 도심지 **녹화사업** 및 재개발·리모델링·주택증축시,
‘옥상·벽면녹화’ 등 녹지공간 의무화 필요

- 서울시 주택 중 아파트 1백5십5만여호(44.2%), 단독주택 보다 많아
- 아파트 비리 전국적인 문제, 해결에 가장 적극적인 ‘특별한 서울시’
- 주민자치기구 구성, 회계관리, 각종 공사 입·낙찰 등 특별감사 중
- 아파트 비리 해결에 소극적인 他광역시자치기구에 ‘의미 있는 경종’

▶ 서울시 주택현황 (’ 12.12.기준)

일반 가구수	주택현황					
	합계	단독주택	아파트	연립주택	다세대주택	비거주용 건물내 주택
3,594,613	3,497,951	1,285,244 (36.8%)	1,546,509 (44.2%)	143,772 (4.1%)	497,991 (14.2%)	24,435 (0.7%)



➡ **‘공동주택 자치 및 유지·관리 특별법’ 제정 등 연계 필요**

- 거주형태 기준, 서울시 전체 가구 중 60%가 전 · 월세 거주
- 전체 주택 중 아파트 1백5십5만 가구(44.2%), 단독주택 보다 많아
- 전세가격, '10년 700만원대(3.3㎡) ⇨ '13년 9백만원대로 급상승세
- '공급 늘려 수급 불균형 해소' 대책은 임시처방에 불과한 下策

아파트전월세		
33평 4억5~	상가임대	상가임대
5억5천	12평 3천/250	대리점
2억/150	35평 0천/500	12평 3천/500
3억/90	25평 9천/400	20평 7천/500
4억/50	10평 3천/220	8평 4천/200



➡ 서울시만의 **‘차별화된 전세가격 안정대책’** 강구 시급

본 의원실, 2013.10.3.(수) 심야운행 체험·조사 실시

- 지난 9월12일부터 9개 노선, 요금 : 1,850원, 배차간격 : 40~50분
- 차량 사고 발생시 대체차량 부재, 취객난동 등 운전석 방어망 미흡
- LED표시 외에 '공장행 버스 등' 과 차별되지 못한 외관 디자인

▼ N10 버스 : 텅빈 버스



▼ N16 버스 : 붐비는 버스



본 의원실, 2013.10.3.(수) 심야운행 체험 · 조사 실시



▲ 서울시 '올빼미버스'



▲ 영국 런던 '나이트버스'



▲ 프랑스 파리 '녹틸리앙'

➡ **범죄대책 · 차별화된 디자인 · 노선조정 등 심야버스 대책은?**

- 광역버스 대부분, 출퇴근 등 교통혼잡시간대 ‘승차정원 초과’ 운행
- 승객수요 비해 차량공급 부족때문. 자동차전용도로 구간엔 과속 질주
- 자동차전용도로 입석운행=불법운행, 교통사고시 대형참사 ‘인재’ 자초

▶ MBC보도, ‘왕짜증 광역버스’ / ‘사고시 대형참사 유발’ 발표



➡ **운송효율 안전위주의 한국형 이층버스 도입 등 시급**

- 백화점 등 도심 특정 대규모 상업시설, '극심한 도심정체의 주범'
- 지난 5년간 교통유발부담금 상위 5개 업체('12년기준, 28.8억), 대책 없어
- 국토부, 내년부터 m^2 당 1천원 단계인상(현행 350원), 최대 2천원 가능

▶ 2012년도 교통유발부담금 납부 최상위 상업시설



▲ 1위 타임스퀘어



▲ 2위 센트럴시티



▲ 3위 서울아산병원

➡ **교통유발부담금 현실화** 방안 등 교통정체 해소 대책?

- 지난 5년간 교통사고 잦은 곳, '개선사업은 했으나, 사고빈발 여전'
- 지난 5년간 사업비 332억원, 연 평균 67억원 집행결과 '효과없어'

▶ 지난 5년간 교통사고 잦은 곳 최상위 교차로



▲ 교보타워교차로(강남)



▲ 영등포교차로(영등포)



▲ 신림교차로(관악)

➡ **교통사고 잦은 곳, 효과미흡 원인규명과 보완 대책 필요**

- 하절기 폭우 · 동절기 폭설과 한파 등 사유로 도로 포트홀 급증세
- 올해만도 61,990건, 지난 5년간 262,842건 · 면적 387,484m²(11만7천여평)
- 지난 5년간 포트홀 보수비만도 34억원, 교통사고 1,620건(年평균 324건)

▶ 도로 교통사고의 새로운 원인제공자 ‘포트홀’



➡ **‘이상기후’ 는 ‘정상기후’ , 포장단계 新공법 필요**

- 야간 및 야간 우천시 시야확보 어려움 등 사유로 교통사고 급증
- 3년간 교통사고, 야간 6.4만건(752명 사망), 夜雨시 7천건(104명 사망)
- 안전 확보 위한 차선과 시선유도봉, 도로표지병 등 관리점검 부실
- 서울시, '기준 적합하게 관리 - 예산관계상 適期도색이 어려운 실정'

▶ 서울 도로 차선의 90% 이상 불량 (KBS 보도, 2013.7.21)



➡ 차선 도색 기준 및 우천용 유리알 적용 등 대책 필요

- 오토바이 등록대수 500CC미만 제외 총 200만대 넘어 - 서울만 45만대
- 법 적용은 자동차, 교통환경은 자전거만도 못한 운행규제 받은 상황
- 자동차전용도로 진입不可, 문제는 생계형 (120CC以上) 종사자 - 불법유도

▶ 생계형 오토바이 종사자 운행 모습



➡ 일반 및 전용 혼합도로(노들길, 남부순환도로)에 한정한
생계형 오토바이 운행 허가 조치 필요