교통으로 계속 먹고 살려면....

How to Overcome Crisises in the Transportation Field

이광훈

Ⅰ. 들어가기

1992년 4년간의 일본 유학을 끝내고 꽃피는 4월에 귀국하였다.

우선 유학 전 도로교통공단 연구소에서 상사로 모셨던 장명순 교수님의 배려로 한양대학교 안산캠퍼스에 방을 하나 얻고 서울과 안산을 매일 현대 프레스토를 몰고 왔다 갔다 했다.

당시 한국도로공사에서 발주한 전국 고속도로 오르막차로의 효용성을 평가하는 프로젝트를 교통공학과 1,2기 학생들과 전국을 돌아다니면서 조사분석연구를 했다.

고속도로를 대상으로 한 FTMS(고속도로 교통관리시스템)사업도 명지대 임성빈 교수님을 주축으로 추진되고 있었고 아주대학교 이승환 교수님을 중심으로 한국형 신 교통신호제어시스템 개발연구도 대형과제로 추진되고 있었다.

토목 건축분야에서도 연일 대규모 개발 프로젝트와 민간투자사업 추진되고 교통영향평가와 교통수요분석을 수행하는 교통컨설팅 회사는 손이 모자랄 지경이었다.

밤에는 즐거운 시간이 이어졌다. 12시 이후 심야영업을 못하게 하는 정부의 조치가 야속 할 따름이었다.

당시 강남의 유흥업소의 주 고객은 우리 교통인이었던 것이다.

집권당도 대도시 교통문제 해결을 위해 국책과제로 삼았고 서울시장 선거에서도 교통문제가 가장 큰 이슈가 되었다.

나는 몸이 하나인 게 아쉬울 정도였다. 연구원에서 책임으로 수행하는 과제도 3~5개가 동시에 움직였고 함께한 연구원도 6~8명에 이르렀다. 둘러보니 나만 그런 게 아니었다. 모두가 바빴고 교통마켓은 커져만 갔다.

대학학부에 교통학과가 전국적으로 생기기 시작하고 교통요원도 폭발적으로 늘어났다. 석·박사도 양산되기 시작하였고 소규모 교통엔지니어링 회사도 우후죽순격으로 생겨났다.

과잉공급의 상태에서 뭔가 이상한 조짐이 보이기 시작하더니 2000년대 후반 미국발 금융위기는

이광훈 : 서울연구원 도시기반연구본부 kwlee@si.re.kr, Phone: 02-2149-1092, Fax: 02-2149-1120

급격한 거품경제의 퇴조를 가져왔고 기나긴 경기 침체, 장기불황의 터널로 들어가기 시작했다. 개발시대의 종식, 거품시대의 종식을 알리는 종이 지금 '땡땡땡' 울리고 있다.

Ⅱ. 어떻게 대처할 것인가?

모든 분야가 다 어렵지만 교통분야의 취약점은 우리가 하는 일에 대한 자부심이 결여된 데 있다. 자부심 결여는 자연스럽게 열정 부재로 이어지고 이 시점에서 어떠한 추진동력도 찾아볼 수 없다.

교통분야의 주 마켓인 교통영향평가제도는 법정제도로 확실한 사업영역이고 포기할 수 없다. 사업이 줄어든 만큼 만회하기 위해 사업 시행 후 교통평가를 의무화 시키려는 노력이 있는 것 같다.

필자는 여기에 다른 의견을 가지고 있다. 필자가 2011년에 연구한 정책연구 '도시개발과 연계된 선제적 교통개선대책 수립방안 연구'에서 분석한 결과 (2006~2008년 3년간 서울시 교통영향평가 보고서를 대상) 서울시 300여개 교통영향평가 보고서의 내용이 거의 비슷했다.

개발규모나 개발입지와 무관하게 일률적 교통대책 수준으로 제시되고 있었다. 보고서의 반 이상을 차지한 교통수요분석은 악세서리에 불과했다.

이렇게 제시된 대책의 사업 시행 후 평가를 한들 무슨 의미가 있을까? 매우 회의적이다.

주위를 돌아보면 교통과 관련이 있는 도시계획, 도시설계 분야의 변화를 알 수 있다. 이들 분야의 변화는 이미 4~5년 전부터 시작되었다. 상투적인 말 같지만 공급자, 계획자의 일방통행은 없어지고 소통과 참여의 상향식(Bottom-up) 접근으로 바뀌어가고 있다. 형식적인 공청회가 위력을 발휘하고 계획, 설계에서 주민참여와 시민단체의 활동이 활발해지고 있다.

물론 아직 과도기로 시행착오와 부작용도 많으나 국민소득과 의식수준을 볼 때 선진국형 컨설팅 시대가 도래한 것은 틀림없는 사실이다.

그동안 우리는 공무원과 심사위원 설득에 주력해 왔다. 공무원이 전문가보다는 시민에게 더 귀를 기울이고 사익보다는 공익을 생각하는 세상으로 변해가고 있는 것이다. 이제 교통도 시민, 주민과 함께 해야 되는 시대인 것이다.

물론 힘들고, 시간도 더 할애해야 되고 열정도 있어야 한다. 더욱이 교통영향평가라는 먹기 쉬운 떡이 바로 옆에 놓여 있다. 하지만 교통의 공공성을 생각하고 무궁무진한 장래 교통시장의 새로운 개척을 위해서는 건축주, 시행사도 중요하지만 이제는 시민, 주민과 함께 해야 한다.

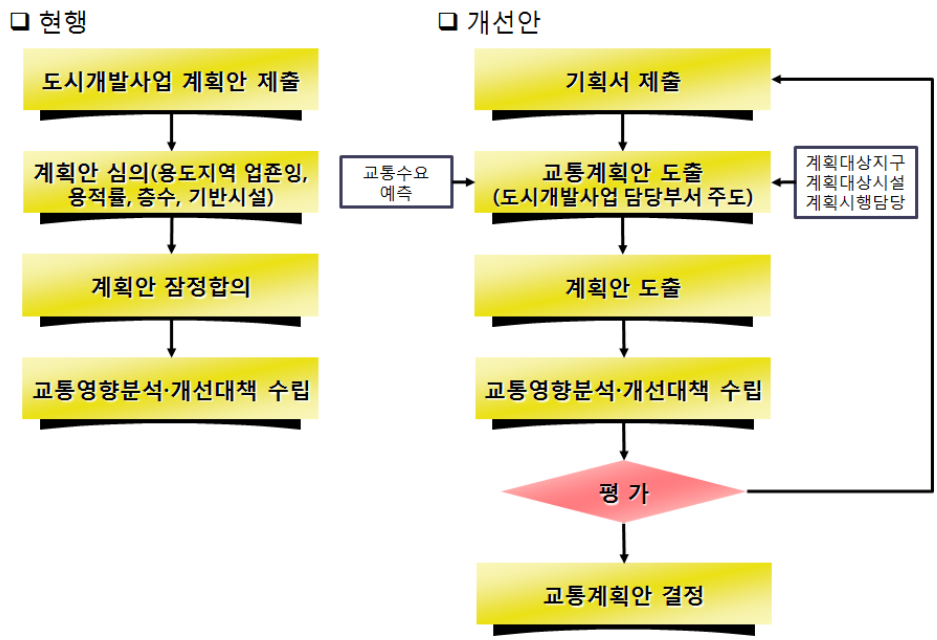
시민과 주민의 입장에서 함께 문제를 제기하고 이 시대에 걸 맞는 교통체계, 교통공간, 교통문화를 만들어가야 한다.

Ⅲ. 무슨 방법이 있을까?

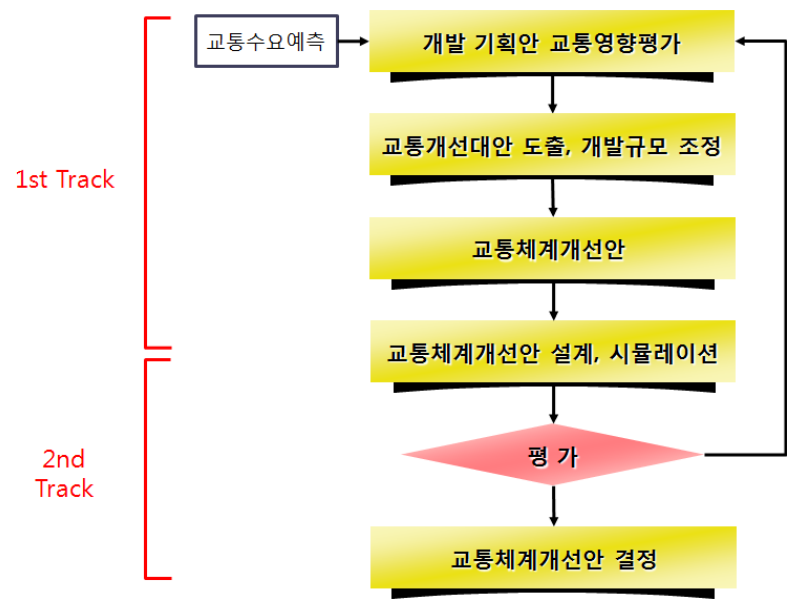
이번 위기를 겪으면서 교통분야는 마켓을 새롭게 정립해야 한다. 그 방향의 첫째는 교통의 공공성 회복이며, 둘째는 전문가, 엔지니어로서의 자부심, 열정의 회복이다. 물론 이미 과포화된 교통인력시장이 먹고 살아야 하는 것은 당연하다.

첫 번째 방법은 교통영향평가 제도를 도시계획, 도시설계 과정과 일체화하여 평가를 이원화시키는 것이다. 상위단계는 도시개발, 건축계획(단일건물이거나 입지가 교통영향이 적은 것은 매뉴얼로 단순화시킬 필요가 있음)입안 할 때 제안된 입안구상에 의거 교통수요 예측분석을 정밀하게 하고 예측결과에 입각한 교통개선대책 수준과 방안을 개발해 주는 것이다.

제시된 교통개선대책은 개발규모와 연계되어 공무원의 협상카드로 활용하게 된다. 즉 교통개선대책을 수용하면 인센티브(용적율 등)를 부여하고 수용하지 않으면 개발규모를 법정 하한까지 축소할 수 있다. 이 과정에서 교통은 캐스팅보드 역할을 할 수 있고 보다 공공의 입장에서 신뢰있는 분석을 할 수 있다. 이 경우 평가주체는 공공이지만 사업시행자가 평가비를 지불하거나 경우에 따라서는 공공으로부터 위임받아 사업시행자가 평가를



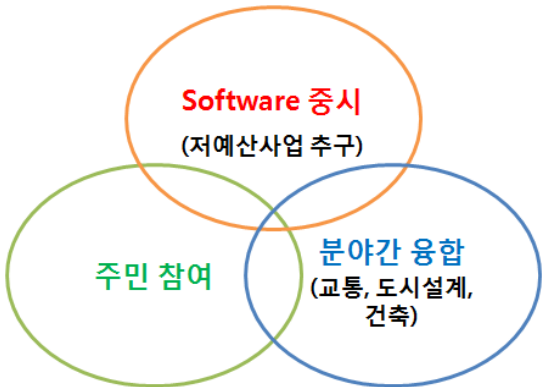
〈선제적 교통계획을 위한 심의, 협상절차〉



〈2-Track 교통개선시스템〉

수행 제출할 수도 있다. 하위단계는 상위단계에서 확정된 교통개선대책의 설계, 운영안을 마련하고 이를 지금의 교통영향평가위원회에서 적정성을 상의하는 것이다.

상위계획에서 수요분석과 목표, 서비스레벨이 이미 가이드라인으로 제시되어 있기 때문에 심의도 보다 심도있게 진행될 수 있다. 다시 말하면 상위단계에서는 계획적 접근이 하위단계에서는 공학적 접근으로 양분되고 교통영향평가는 2차례로 나누어 진행된다. 이렇게 되면 나중에 모니터링까지



〈주민중심의 교통사업개념〉

3단계로 갈 수 있을 것이다.

두 번째 방법은 과거 자동차 위주에서 탈피해서 대중교통, 보행교통을 위한 이용자(사람) 중심의 교통을 추구해야 한다. 이용자는 계약주체가 아니기 때문에 당장은 돈이 안되지만 이용자와 함께 해야 새로운 교통시장 마켓은 열릴 것이다. 시민, 주민들과 함께 하고 주민의 교통의식을 깨우치고 하는 과정에서 개선해야 될 많은 프로젝트가 발굴될 것이고, 이 중에서 보편적인 프로젝트는 정례화된 사업으로 정착될 것이다. 생활권 교통개선사업, 맞춤형의 교차로 교통운영 개선사업, 노면표시 개선사업 등 가능성 있는 사업이 많으며 우리 모두 열정적으로 활동하고 참여할 때 그 결실을 공유할 수 있을 것이다.

끝으로 '위기는 기회다.'라는 말은 지금 교통분야에 가장 적절한 표현이다. 서둘지 말고 학회를 중심으로 교통기술자들이 조급한 마음을 버리고 대승적으로 접근할 필요가 있다.