

21세기 정보화시대에 대비한 교통행정의 전문화와 기술자의 자세

A Comment on Specialization of Transportation Administration and Desirable Attitude of Transportation Experts for the 21st Century of Information Society



글 / 金大鎬

(Kim, Dae Ho)
교통기술사, 공학박사,
서울특별시청 교통운영개선기획단장.
E-mail: dhkim@traffic.metro.seoul.kr

올해는 새로운 세기가 시작되는 의미 있는 첫 해임을 주지하는 사실이다. 새 세기의 출발점에 서있는 금년은 교통전문가로 아웃소싱되어 서울시정의 한 부분을 담당하고 있는 나로서는 교통부문의 전문성과 행정의 실천력을 조화시켜 좀 더 과학적이고, 합리적이며, 첨단 정보체계를 수반한 지능화된 교통정책을 추진하여 새 세기에는 교통문제가 격감되어 시민들의 불편이 줄어들 수 있도록 최선을 다하겠다고 자신과의 다짐을 훑날리는 서설에 띄어 보낸 바 있다.

서울시의 교통정책을 전담하는 교통관리실에서 작년 2000년에 많은 일들을 처리한 바 있다. 유럽 및 아시아의 정상들이 한자리에 모여 세계경제 및 인권에 대해 논의하였던 ASEM을 개최한 바 있으며, 시민 생활 중 교통불편사항을 최소화하기 위해 시내 주요간선도로에 대한 종합적인 개선사업을 시행하였고, 시민들에게 시내 주요지점

It is expected that transportation sector will develop to a systematic and multi-disciplinary way in which transportation, information and electronic technologies are harmonized. This will be the way that the 21st century demand.

To be prepared for such development, sharing of information from different sources through a integrated approach is essential. Also an active role of specialized staff are required to achieve a integrated control and management.

The specialized staff should do his best for his task with appropriate specialty, a sense of responsibility, a progressive mind and a vision. He also make much effort to enhance and keep up-to-date his specialty. Then we can modestly look forward to a specialized information society in the 21st century.

의 교통 상황을 알려주기 위해 도로전광표지, 인터넷, 일간지 등을 통한 교통정보를 제공한 바 있다. 또한 세계적인 행사인 2002년 월드컵축구대회의 성공적인 추진을 위해 교통관리계획 등을 과학적으로 수립하여 추진하였으며, 앞으로도 계속적으로 보완 및 발전시킬 계획으로 있다.

이렇듯 서울시에서 추진하는 교통정책은 시민을 위하고, 우리나라의 국제적 위상제고 및 경쟁력 강화를 위한 방향으로 모아지고 있다. 그러나, 서울시의 지역적, 경제적, 사회적 특성 및 교통행정인력부족, 전문적인 지식 및 기술의 부족으로 인해 시민들로부터 박수와 질타를 동시에 받기도 했다.

이러한 부족부분에 대한 개선을 위해 본인은 서울시민이며, 교통전문가, 전문직 행정가로서의 지난 10여 년간의 경험을 바탕으로 서울시의 교통

상황에 걸맞는 교통행정 및 전문성 제고방향에 관하여 몇 가지 언급하고자 한다.

먼저, 서울시의 시세와 관련된 교통상황을 살펴보자. 서울시의 면적은 전국의 0.6%인 605.52km²이고, 인구는 전국의 21%인 1,031만 명, 이중 생활을 위해 교통활동을 하는 1일 교통인구는 2,750만 명이며, 서울시에 등록된 차량대수는 244만대에 이르고 있다. 뿐만 아니라 80년대 후반 이후로는 서울시의 인근 도시인 분당·일산·수지 등의 수도권 대규모 신도시로부터의 교통량이 서울로 집중되어 서울시의 교통문제는 더욱 심각해지고 있으며, 이는 서울시에 한정되는 문제가 아니라 수도권 전체의 입장에서 종합적으로 대처하여야 할 필요성이 대두되고 있다.

서울시의 시내 평균 통행속도는 25km/h로 세계 여타 도시에 비해 뒤지지 않는 것으로 나타나고 있어 수치적으로 서울시민은 교통정체에서 벗어난 것 같은 잘못된 판단을 하게 된다. 하지만 하루평균 550여 대의 차량이 증가하고 있으며, 특정 교차로에서의 원인 모를 장시간 정체, 노후시설의 개량 및 지하철건설 등 새로운 교통시설의 설치를 위한 대형공사장 주변정체, 일부 운전자들의 무분별한 끼어들기·신호위반·불법주정차 등 운전자의 교통법규 미준수로 인한 정체와 교통통제를 수반하게 되는 집회·시위 및 행사가 교통정체를 가중시키고 있어 주간 시간대에는 언제 어느 곳에서 어떠한 정체를 만날지 알 수 없는 상황인 것을 생각해 보면 서울의 교통문제는 실로 심각하다 하지 않을 수 없다. 그러나 이것은 어느 누구의 탓으로 돌릴 수 없는 우리의 현실이며, 우리 모두가 머리를 맞대고 함께 풀어야 할 숙제인 것이다.



교통개발연구원에서는 최근, 1999년 한해동안 서울에서 발생한 교통혼잡 비용이 4조 1,750억 원으로 전국 17조 1천억원의 24%를 점유하고 있는 것으로 추정 발표한 바 있다. 이러한 혼잡비용 외에 교통사고로 인한 사회적 손실비용에 대해 도로교통안전관리공단은 서울시의 교통사고 비용이 1조 1,227억원(전국 8조 1,212억원)에 달하는 것으로 추정하고 있다. 이렇듯 과도한 교통혼잡 및 사고비용 등은 물류비용을 증가시켜 수출경쟁력 및 국가경쟁력을 약화시키고 있기도 하다.

시내의 교통상황이 이렇게 전개되다 보니 시민들은 이구동성으로 “공무원들은 도대체 무엇을 하고 있느냐”는 질책을 던지고 있으며, 생활 속에서의 경험 및 지식을 바탕으로 나름대로의 개선방안을 제시하고 있기도 하다. 이렇듯 교통문제는 시민들이 느끼는 초미의 관심사이기도 하다. 실제로 일부 시민들은 인터넷·전화 등을 통해 하루에도 수십 건씩의 교통관련 민원을 제기하고 있으며, 그 중에는 울분을 삭이지 못하여 담당자, 팀장, 나 뿐 아니라 내 윗분들에게 까지도 심한 욕설과 폭언을 포함하는 30분 이상의 민원을 전화로 제기하기도 한다.

이러한 민원들 중에는 지역이기주의, 나만 손해 보지 않으면 된다는 식의 비논리적이며, 무분별한

민원도 포함되기는 한다. 일례로 교통공학적으로 불합리한 좌회전 및 U턴의 폐쇄와 횡단보도위치 조정 등을 시행할 시 수백명 또는 수천명이 민원을 제기하기도 하며, 이를 설득하기 위해 여러날, 또는 수개월간 행정력을 낭비하기도 한다. 이러한 시간적인, 행정적인 노력을 경주하여도 설득이 안 될 때에는 집행을 위해 수백명의 경찰력을 동원하는 사례도 있다. 이러한 집단이기주의 등으로 인해 정책집행에 어려움을 겪는 사례가 빈번하여 공직사회의 사기는 저하되기도 한다. 일부이긴 하지만 교통분야 부서에 배속 받은 행정직, 기술직 공무원들의 경우는 길어야 1~2년 후면 다른 부서로 전출하게 될 것으로 생각하여 조용한 것이 좋다고 일을 하지 않으면 민원도 없으니 아예 일을 최소화하는 복지부동의 자세를 취하기도 하는 것은 이해가 가기도 하는 부분이다. 이러한 상황은 비단 서울시에서만 나타나는 것은 아니리라 생각된다.

그러나 이와 같은 상황에서도 서울시와 서울지방경찰청 교통관련부서의 대부분의 공무원들은 급증하는 교통수요와 이로 인해 야기되는 교통문제에 대응하기 위해 밤낮을 가리지 않고 최선을 다하고 있으며 교통행정의 전문성을 제고하기 위해 일반 행정직 공무원에게도 전문보직제를 시행



하여 국장으로 승진할 때까지 교통분야에만 근무를 전념케 하였고, 이에 힘을 더욱 실어 주기 위하여 교통관리실장을 전문가로 위촉하는 등 교통분야 석·박사 및 기술사 등 100여명의 전문가를 시 본청 및 자치구에 교통분야 계약직공무원으로 채용하여 21세기의 정보화시대에 대비한 전문교통행정 구현을 위해 노력하고 있다.

서울시의 교통관리 목표는 평균통행속도를 기준으로 도시고속도로는 50km/h이고, 간선도로는 25km/h이며 교통흐름을 특정한 구간에서 장시간 서 있지 않고 물 흐르듯이 자연스럽게 유도하며, 교통안전을 제고하는 것으로 모아지고 있다.

본인의 경험과 지식을 바탕으로 살펴보면 서울시의 교통관리목표를 달성하기 위해서는 그 일을 수행하는 사람의 자질이 매우 중요한 것 같다. 즉, 교통행정가의 전문가적인 자질이 매우 중요한 것이다. 이에 서울시의 교통행정 전문화를 위한 정책 집행방향 및 행정가, 기술자의 자세에 대해 다음과 같이 몇 자 적고자 한다.

교통행정의 전문화 필요성 및 기본방향에 대한 의견이다.

- 행정직 공무원의 순환보직체계를 개선하여 교통업무의 경우 충분한 자격요건을 갖춘 전문 인력이 담당할 수 있도록 법적 제도적 장치를 마련하고, 당사자들 또한 사명감을 갖고 평생보직이라는 생각을 갖고 일할 수 있어야 한다.
- 교통정책결정 부서 및 관련 부서 책임자들은 교통업무가 중복되지 않도록 정책을 조율하여야 하며, 결재절차 등의 행정절차를 단순화하여 담당 공무원의 책임감과 의욕을 높일 수 있

기획특집

도록 행정조직을 기능위주로 개편하여 탄력성 있는 인력배치, 정책집행을 유도하여야 한다.

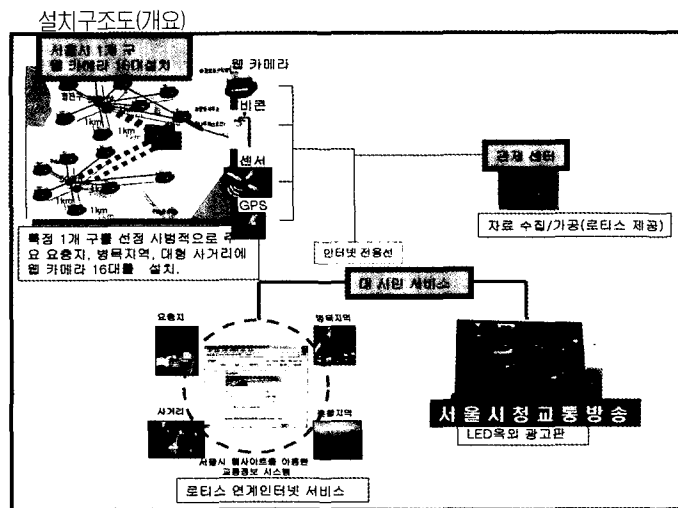
- 건설교통부(기초자치단체의 경우는 광역자치단체 등) 등에서는 교통정책 분석기법, 교통정책의 종류와 효과, 교통분석을 위한 기초자료 등을 연구, 개발, 조사하여 교통업무 공무원들을 교육하고, 데이터베이스화하여 광역 또는 기초자치단체와 교통부문 전문연구기관 및 민간기관과 자료를 공유할 수 있게 하여야 한다.
- 특히, 전문성 부족 등으로 인해 소홀하였던 교통계획, 운영 및 관리에 관한 업무를 효율화하기 위하여는 교통전문인력을 더욱 보강하여 전문성이 강조될 수 있도록 행정조직체계를 정비하여야 한다.
- 교통부문의 연구개발에 예산 및 인력의 투입을 아끼지 않아야 하며, 첨단교통관리체계를 과감히 도입하여 과학화되고, 효율적인 교통정책을 추진할 수 있도록 하여야 한다.

21세기는 전문화와 정보화의 시대이다.

전문화, 정보화시대의 교통분야에는 정보, 통신, 전자, 전산, 기계 등 여러 분야가 접목되는 지능형교통시스템(ITS : Intelligent Transport Systems)이 도입 발전될 것으로 기대된다. 이러한 ITS 기술의 현장 적용을 위하여는 각 기술분야의 생산적인 협조를 유도하여 정보를 공유하고 경쟁력과 생산성을 높일 수 있도록 통합조정 관리하는 교통분야 전문가의 적극적인 활동이 요구된다 하겠다.

이렇게 하기 위해서는 전문기술자는 학교, 연구소, 엔지니어링, 정부 등 어느 기관에 종사하고 있든 간에 사명감을 가지고, 양식 있는 기술자로서 마음을 열고, 능동적이며, 미래지향적으로 최선을 다하고, 새로운 기술 및 정보를 습득하기 위한 부단한 자기개발을 통해 전문성을 제고하여야 하며 법제도 역시 조기에 정착이 될 수 있도록 정비하는데 부단한 노력을 하여야 할 것이다.

(원고 접수일 2001년 1월 12일)



실시간 교통정보제공 개념도