

## 도로설계에서의 도로문화 반영방안



송민태 | 동부엔지니어링 책임연구원

\* 본고는 한국도로학회 도로문화전문연구위원회와 한국건설기술연구원이 공동으로 문화와 복지, 창조경제를 실현하는 도로를 구현하기 위하여 『도로문화』에 대한 제8차 세미나 및 토론회에 주제로 발표한 내용입니다.

### 1. 도로문화의 실체는 무엇인가

「도로문화」, 아직까지 많은 이들에게는 생소한 단어일 것이다. 일반인 설문조사 결과 80%가 넘는 사람들이 도로문화라는 단어를 들어보지 못했다고 답변하였다.

도로문화는 2013년 한국도로학회와 한국건설기술연구원이 함께 새 정부의 국정방향인 문화와 복지, 창조경제를 실현하는 도로를 구현하기 위하여 본격적으로 시작되었다. 처음 시작하는 자리에서 도로문화전문연구위원회 위원장 노관섭은 도로문화란 사람과 화물의 이동을 도모하는 도로와 관련하여 인간이 가지는 신념 및 행동양식과 그 결과라고 정의하였으며, 구체적으로 도로문화는 실체적 도로의 물질문화와 관계되는 사람들의 정신문화로 구분될 수

있다고 하였다. 구체적으로 살펴보면 도로를 만드는 건설문화에서부터 도로를 이용하는 이용자들의 문화, 도로와 관련된 문학, 예술, 역사 등 다양한 분야의 접목을 통한 도로문화가 있을 수 있다.

도로라는 용어 이전에 우리는 길이라는 단어를 오래전부터 사용해 왔다. 이는 우리의 삶에 더 가까이 존재하며 친숙한 존재이다. 도로문화를 말하기 전에 길 문화를 말하는 것이 오히려 더 가까이 다가갈 수 있을 것이라 생각한다. 우리는 역사적인 공원이나 유적지, 박물관 등을 찾아다니며 문화를 느끼며 향유하지만 「길」이 궁금해서 혹은 「길」에 대한 문화적 가치를 찾아 나서는 일반인들을 보지 못한 적이 없다.

그동안 도로 관계자들의 노력으로 「한국의 아름다운 길 100선」 등을 소개하고 길에 대한 여러 여행객들의 소개를 통해 도로를 홍보하고 있지만 여전히 도로는 환경파괴라는 부정적인 인식이 자리 잡고 있다. 그러므로 도로문화라는 새로운 콘텐츠를 통해 도로의 긍정적인 효과를 홍보하고 우리 삶의 역사와 문화를 도로에 접목해야 할 필요성을 느낀다.

## 2. 도로설계의 문화적 요인

### 2.1 도로설계에서의 문화적 고려사항

일반적인 도로설계과정을 살펴보면 기본계획단계에서 전국적이고 광역의 범위를 갖는 상위계획과 도로가 계획되는 지역에 따라 범위를 갖는 관련계획을 고려하게 된다. 관련계획에는 관련지역의 도시계획, 도로망계획, 개발계획 등의 검토가 포함된다. 관련 계획 검토와 더불어 해당지역의 사회·경제특징에 대한 분석이 이루어진다. 이 단계에서 1차적으로 해당 지역에 대한 광범위한 문화적 요인에 대한 검토가 이루어진다고 할 수 있다.

도로의 계획에서 가장 중요한 노선 선정단계에서 최적노선 선정은 현지여건과 노선이 통과하게 될 지역의 도시계획, 토지이용계획 등 각종 관련계획을 종합적으로 검토하여 우선 2~3개의 비교노선을 선정하고 선정된 각 노선에 대한 사회적·경제적·기술적 타당성과 교통 및 환경적 고려사항 등을 종합적으로 비교하여 검토한 후 결정한다.

표 1. 비교노선 선정단계에서 고려해야 할 사항

기술적 측면	경제적 측면	사회적 측면	환경적 측면
<ul style="list-style-type: none"> <li>설계기준</li> <li>선형의 조화</li> <li>출입시설위치</li> <li>지형·지질 조건</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>경제적 타당성</li> <li>민감도분석</li> <li>투자분석·건설계획</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>장래토지이용 계획</li> <li>지역개발효과</li> <li>사회경제활동</li> <li>민원발생</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>자연환경</li> <li>생활환경</li> <li>사회·경제 환경</li> </ul>

도로설계단계에서는 해당 도로건설 공사지역에 문화재가 매장·분포되어 있는지를 확인하기 위하여 사전에 문화재 지표조사를 실시하게 된다. 도로건설로 인하여 지형이 크게 변형될 수 밖에 없는 공사구간 내의 문화유적의 존재여부와 주변상황을 조사함으로써 유적의 보존 또는 발굴조사의 필요성을 판단하기 위한 기초자료로 이용하고, 문화유적 분포현황 자료로서 학술적으로 이용할 수 있도록 학계 및 관계기관에 자료를 제공하는데 문화재 지표조사의 목적이

있다. 지표조사는 우선적으로 기존의 문헌과 지표·발굴조사자료를 통한 문화유적 분포현황을 파악한 후 정밀한 현장조사를 통하여 선사 및 역사유적과 민속자료의 존재여부 및 보존상태를 확인 조사하도록 되어 있다.

도로계획과 설계단계에서 광범위한 문화적 요인에 대한 고려와 더불어 문화재 지표조사 같이 상세하게 문화에 대한 요인이 반영되고 있다. 하지만 이는 도로설계 단계에서 문화적 요인을 끌어들이는 개념 보다는 노선선정에 있어 제약조건(Control Point)을 확인하는 것에 불과하다고 할 수 있다.

보다 적극적으로 도로설계에서 문화를 고려하기 시작한 것은 도로의 경관계획이 도입된 이후라고 할 수 있다. 경관자원의 분석과정에서 계획대상지역에 대한 일반현황, 자연환경, 인문환경 등을 조사하며 특히 역사·문화자원의 분석을 통해 보다 적극적으로 문화적 요인을 반영하고 있다.

특히 경관요소를 활용한 경관도로에 무형의 역사·문화자원을 도입하여 다양한 즐길거리를 제공하며 테마를 중심으로 하나의 유기적 연결을 통해 이루어진 테마가 있는 도로의 조성은 주변지역의 역사, 문화, 자연, 새로운 환경에 대한 체형 등 주변 경관자원 요소를 적극적으로 활용한 좋은 사례라 할 수 있다.

### 2.2 도로문화의 흔적

우리는 이미 우리 삶의 여러 공간에서 도로문화를 직·간접적으로 경험하고 있다. 유·무형의 역사적, 문화적인 요인들이 도로상에 존재하고 있지만 도로계획 과정에서 이를 적절히 반영하고 보존하는 경우는 흔치 않음을 다음 사례들을 통해 볼 수 있다.

#### 2.2.1 박정자 삼거리

대전에서 공주로 가는 길목에 있는 박정자 삼거리는 하루 차량 통행량이 많은 곳으로 현재 동학사의 입구로 인식되어 많은 사람들의 발길이 닿는 곳이다.

이곳은 18세기 마을에 살던 밀양 박씨들이 심은 느

티나무 가운데 행인이 쉴 만한 정자나무가 있어 붙여진 이름이다. 전설에 의하면 아주 유명한 풍수지리가 박수문의 선대 3묘의 위치를 보고 범과 용의 형체를 갖춘 명당자리이나 앞쪽(현 박정자)이 공허하고 장차 큰 자연재해(물)가 있을 것이라는 말을 듣고 밀양박씨 후손들이 이곳에 느티나무를 심어 허점을 보강하고 자연재해(물)를 막기 위해 심었다고 전한다.

그 당시에 있던 정자는 없으나 정자 자리에 있었던 큰 나무와 함께 사람들에게 쉴 공간을 제공하는 평상이 자리하고 있으나 도로 중앙분리대에 있던 270년 된 느티나무는 안타깝게 2012년 태풍의 영향으로 쓰러져 사라지고 말았다.

역사적으로나 문화적으로 의미있는 장소였던 이곳이 제대로 관리 받지 못한 채 방치되어 안타까운 모습으로 남겨져 있다.



그림 1. 박정자 삼거리의 비석 및 느티나무

### 2.2.2 말죽거리

서울시 서초구 양재동 양재역 사거리 일대를 가리키는 말죽거리는 여러가지 유래가 있다. 하나는 제주도에서 올려 보낸 말을 서울로 보내기 전에 이곳에서 마지막으로 손질하고 말죽을 쑤어 먹었기 때문에 붙여진 이름이라고 한다. 또 하나는 남쪽에서 서

울로 들어오는 사람들이나 서울에서 남쪽으로 내려가는 사람들이 이곳에서 타고 온 말에게 죽을 끓여 먹이도록 하고 자신도 이곳 주막에서 여장을 풀었기 때문이라고 한다. 조선 초부터 이곳에는 공무로 여행하는 이들에게 마필과 숙식을 제공하는 양재역이 있었고 근처에는 주막도 적지 않았다고 한다.

또 다른 하나는 인조 2년(1624) 갑자년 2월 8일에 인조가 이괄(李适)의 난을 피하여 남쪽으로 가던 길에 양재역에 이르자 갑자기 기갈이 심하였다. 이때 유생 김이(金怡) 등이 급히 팔죽을 쑤어 임금에게 바치니, 인조가 말 위에서 그 죽을 다 마시고 과찬을 거쳐 공주로 갔으므로, 그 뒤부터 임금님이 말 위에서 죽을 마셨다하여 붙여진 이름이라고 한다. 또 다른 유래는 병자호란 때 인조가 남한산성에 들어가자 청군(淸軍)은 이 성을 포위하였다. 이때 이곳은 청군의 장수 용골대(龍骨大)가 지휘하는 우익군의 병참기지였다. 즉 청군의 기마병들이 산성을 공격한 다음 교대로 이곳 병참기지로 와서 말죽을 쑤어 먹었다 하여 붙여진 이름이라고도 하며, 말죽거리·역촌·역말 또는 양재역 등으로 불렸다.



그림 2. 양재역 4번출구 앞의 말죽거리 비석



그림 3. 서초구립양재복지관 앞의 말죽거리 표지석

현재 이곳에는 말죽거리의 유래가 적혀있는 말의 형상을 한 비석이 있으며 근처에 말죽거리공원이 자리하고 있으나 역사적인 곳임에도 홍보가 거의 되지 않고 눈여겨 돌아보는 사람도 없어 아쉬움이 남는다.

### 2.2.3 천년향(서초동 향나무)

서초로와 반포로가 교차하는 서초역 지상에 있는 이 향나무는 현재나이 약 876년으로 추정되며, 나무 높이가 15.5m, 가슴높이 둘레 1.1m로 서울에서 가장 크고 오래된 향나무로 1968년 서울특별시 보호수로 지정(서22-3) 관리되고 있으며 2009년 공모를 통해 천년향이라는 이름을 얻게 되었다.

향나무는 측백나무과의 상록침엽수로 겨울에도 푸르고 아름다우며 오래살기 때문에 옛날부터 신목(神木)으로 숭앙(崇仰)받았다. 고려 태조 왕건의 후손이 나라의 발전을 기원하기 위해 심었다는 설화가 전해진다.

이 향나무는 고려 인종 때 묘청의 난이 마무리되고 2년째 되는 1138년에 싹을 틔운 셈이다. 고려의 멸망과 조선의 개국을 지켜보았으며 1457년에는 단종이 숙부인 수양대군에게 왕위를 빼앗기고 강원도 영월로 귀양을 가던 모습도 지켜봤다. 단종은 이 길을 지나 영월로 유배를 갔는데 이후 인근에 사는 백성들이 이 나무를 수호신으로 삼아 각별히 관리했다는 기



그림 4. 외로이 서 있는 서초동 향나무(천년향)

록도 있다.

원래 도로를 계획할 때 이 나무를 베어내려고 했는데 주민들이 막아서 도로 중앙분리대에 현재의 모습으로 남겨놓았다고 하니 그나마 다행이라는 생각이 든다. 하지만 주위에 녹지공간이 충분히 연결되어 있지 않고 주민들은 접근조차 할 수 없게 되어 있어 아쉬움이 남는다. 태풍이나 병으로 이 향나무가 쓰러지는 날에는 흔적조차 없이 사라지게 될까봐 두렵기도 하다.

## 3. 국외 도로설계에서의 문화적 요인 반영

국외에서는 도로설계과정에서 좀 더 유연하게 다양한 형태로 문화적인 요인을 반영하도록 하고 있다.

### 3.1 맥락지향적 설계(Context Sensitive Design)

맥락지향적 설계(Context sensitive design)란 엔지니어와 계획가로 하여금 도로 설계에서의 전통적 기본적 접근방법을 다시 생각하도록 하는 방법론으로 이는 교통계획가가 공동체 건설자로 생각하고 행동하며 대중이 과정상에 중요한 역할을 해야 한다고 인식하는 것에서 시작된다. 기하구조의 표준과 함께 토지 이용, 환경의 질, 공동체 유대와 생활의 질을 설계에 고려하는 동시에 자연환경 및 사회적, 문화적, 경제적 측면도 고려하여 설계하도록 하는 것이다.

워싱턴 Shoreline의 Aurora Avenue에서는 이러한 프로젝트를 통해 보행자 횡단과 보행환경 개선 및 교차지점의 접근관리, 향상된 가로환경의 효과를 가져왔다.



그림 5. 미국 워싱턴 Shoreline의 Aurora Avenue

이처럼 맥락지향적 설계의 가장 큰 장점은 종래의 하드웨어 관점의 규제를 통한 교통류의 흐름 개선이 아니라, 도로 자체에서 통행권자에게 설명할 수 있는 자기설명(Self-explaining)이 가능하며 이는 도로를 이용하는 이용자들의 보행환경을 유연하게 반영할 수 있다는 것이다.

Flexibility in Highway Design(FHWA)에서는 미국의 지방부 도로에서는 역사적 중요한 위치, 경치, 자연적인 배수, 먼 전망, 산, 강, 호수, 지대의 보전 등 경관적인 특성을 고려한 설계를 하고 있다. 이를 위해 설계속도 결정, LOS 기준, 설계기준 적용, 기능별 횡단면 구성 등에 있어 유연한 설계기준의 적용을 제안하였다.

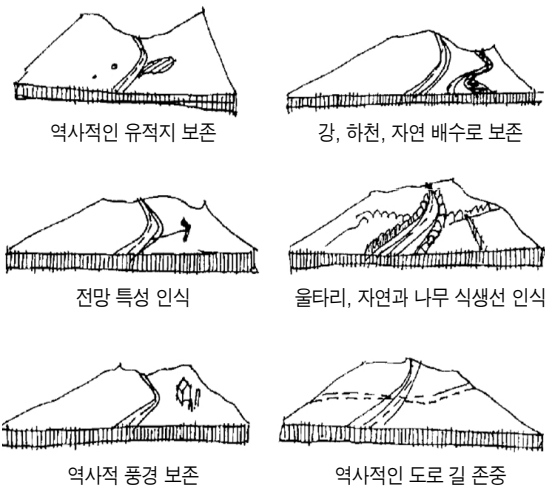


그림 6. Flexibility in Highway Design의 설계방안 (미국, FHWA)

### 3.2 역사적 중요도로의 설계와 관리(Design and Management of Historic Road)

역사적 중요도로(historic roads) 설계 및 관리에 대한 가이드는 역사적으로 중요하게 인식되는 자산으로서의 도로 문제를 다루기 위해 개발되었으며 이 가이드에는 역사적인 중요도로 구간의 도로 보존에 활용될 수 있는 정책, 매뉴얼, 규칙, 표준 등이 포함

되어 있다. 역사적 중요도로의 설계는 사업개발 및 계획초기에 전문가적 판단과 역사적 보존의 중요성 측면을 이해하고 폭넓게 정의된 목적과 필요성을 가지고 시작된다. 설계의 각 대안에 대한 조치들은 역사적 도로의 특성이 사업 등으로 인해 변화되는지 아니면 안정적으로 유지되는지에 대한 가정에 따라 달라진다.

우선 역사적 도로 특성이 그대로 유지된다는 가정에 기반을 둘 경우 가능한 역사적 중요성에 부정적 영향 없이 적절한 표준설계를 활용한 전통적 대안을 개발하며 역사적 도로 특성이 수정되는 경우에는 역사적 측면에 부정적 영향을 미치는 사항을 수정하여 설계를 진행한다. 도로를 담당하는 공공기관은 역사적 도로의 최초 흔적을 보존하면서 재건하거나 유지 관리에 초점을 맞춘다.

도로의 역사적 중요도를 보존하면서 어떻게 안전하고 효율적인 도로를 만드는지에 대한 사례 가운데 하나인 Natchez Trace 공원도로는 테네시 주의 내슈빌 근처에서 미시시피 주의 나체스까지 이르는 연장 약 715km의 도로이다. 이 도로는 옛 나체스 인디언들의 통행로를 바탕으로 만들어졌으며 고대 인디언들 외에 16세기 이후 스페인과 프랑스의 탐험가들이 지나던 길이다. 특히 거의 훼손되지 않은 자연 경관과 더불어 옛 통로를 일부분 보존하는 동시에 다양한 즐길거리를 제공하고 있다. 작은 전시관에는 지역 인디언들의 토산품이나 유물을 전시하고 있으며 선사시대 인디언들의 고분이나 남북전쟁과 관련한 사적지 등을 잘 보존하여 일반인들에게 볼거리를 제공하고 있다.



그림 7. Natchez Trace 공원도로

## 4. 도로설계에서의 도로문화 반영방안

### 4.1 도로계획 단계에서의 역사적, 문화적 보존

그동안 도로설계에서 문화재나 유적지는 노선선정의 제약조건으로 작용하였다. 단순한 회피나 우회 개념으로 접근하였던 방식을 이제는 보다 적극적인 활용의 관점으로 바라볼 필요가 있다.

역사적인 유적지에 대한 연계나 접근 할 수 있는 공간의 마련 등이 적극적으로 설계단계에서 도입되어야 하며 일반인들이 쉽게 알 수 있고 접근할 수 있도록 안내표지나 홍보도 병행되어야 한다.

이를 위해선 도로설계과정에 있어 충분한 사전조사와 검토가 우선시되어야 한다. 관련계획 보고서나 참고문헌만으로 역사적, 문화적 요인들을 검토하는 것이 아니라 보다 적극적인 현지조사를 통해 도로문화를 반영할 수 있는 방향을 설정해야 할 것이다.

### 4.2 도로와 관련된 문화 반영하기 - 한계령 길

도로설계과정에서 도로문화를 반영하기 위한 가장 좋은 방법 중 하나는 도로와 관련된 문화요인을 적절하게 연계하는 것이다. 우리가 무심코 지나치는 도로에는 생각보다 많은 문화적인 요인이 존재한다.

우리나라 최고의 경관도로라 불리는 국도44호선 한계령 길은 가을철 단풍으로 물든 경치로 아름다운 곳이다. 이곳에서 생각지도 못한 역사적 사실과 문화를 발견할 수 있었다.

1971년 12월 육군 야전공병단(제125야전공병대대)에 의해 군사작전도로로 개통된 한계령 길은 영동지방 양양에서 영서지방 인제로 넘어오는 중요한 도로이자 경관이 수려한 한계령을 통과하는 노선으로 동해안 양양에서 고성을 거쳐 진부령을 넘어 인제에 이르는 120km의 설악산 우회도로 대신 영동과 영서를 46km로 가로질러 6년 동안의 난공사 끝에 56km가 단축되었다.

양양에서 한계령 방향으로 2.5km정도에 흘림골 입

구를 지나 도로 오른쪽에 ‘공병비(工兵碑)’가 서있다. 이 지점은 한계령을 정점으로 외설악 쪽에서 길을 뚫고 오르던 1중대와 내설악 쪽에서 도전하던 2중대가 만났던 곳으로, 군 장병들이 이를 기념하여 남설악 횡단도로가 연결된 지점인 ‘개척의 완결점’에 그들의 자부심과 자긍심을 새긴 기념비를 세운 것이다.



그림 8. 흘림골 부근 길가의 공병 기념비



그림 9. 주변과 어울리는 한계령 휴게소



그림 10. 옛 오색령 비석과 오색령의 유래

한계령 휴게소는 건축가 김수근이 설계를 한 대표적인 작품으로 주변 자연경관과 잘 어울리게 목재와 돌로 지어진 건축물이다. 한계령에서 보이는 설악산의 장엄한 절경을 조망할 수 있도록 여러 가지 건축 개념이 도입되었다. 건물 어디에서나 바깥을 감상할 수 있도록 하기 위해 건물을 충분히 개방하고 내부 공간의 높이를 다르게 조절하였으며, 테라스를 길게 뽑았다. 또한 1m 이상 내리는 눈과 상상을 초월한 강풍과 추위에 견딜 수 있는 견고한 구조로 설계되었다.

한계령 휴게소를 나오면 옛 오색령이라는 비석이 있다. 한계령은 또 다른 표현으로 오색령이라고 하는데 근처 양양군 서면 오색리의 명칭을 딴 것이다. 비석의 문구를 유심히 보면 다음과 같이 적혀있다.

조선 영조 때의 인문지리학자 이중환의 저서 “택리지”에는 백두대간 강원도 지역의 이름난 령 여섯 개를 손꼽았는데 함경도와 강원도 경계의 ‘철령’, 그 아래의 ‘추지령’, 금강산의 ‘연수령’, 설악산의 ‘오색령(한계령)’과 그 아래의 ‘대관령’, ‘백봉령’이 있었다고 한다. 그 중 으뜸으로 알려진 오색령은 오색, 한계령, 점봉산을 이은 삼각형의 한 축이 되는 산마루 고개이며 원래 이름은 오색령이었다.

한계령은 굽이굽이 이어지며 마치 우리나라의 굴곡진 역사와 사회, 또 우리의 굴곡진 삶을 연상시키기도 한다. 실제로도 소설가 양귀자의 작품 중에 하나가 바로 한계령이었고 가수 양희은의 가요 중에 하나 역시 바로 한계령이었다. 또한 1970년대 후반 영화 ‘가을비 우산 속’의 배경이 되기도 하였으며 그 영화의 주제가인 ‘가을비 우산 속’을 부른 최 현이라는 가수도 그 당시 큰 인기를 얻기도 하였다. 시인 문정희의 ‘한계령을 위한 연가’란 시를 통해 또 다른 모습으로 재탄생하기도 하였다. 이처럼 한계령은 영화, 음악, 시 등 다양한 분야에서 소재로도 사용되기도 하였다.

한계령의 역사적 기념비와 자연을 품은 휴게소, 한계령을 소재로 한 무형의 다양한 문화들까지 한계령이 품고 있는 문화들을 우리는 무심코 지나쳐 버릴 수밖에 없는 현실에 안타까워하며 이를 연계하여 알릴 수 있는 방법을 모색해본다.

휴게소에서는 양희은이 부르는 ‘한계령’과 최 현이 부르는 ‘가을비 우산 속’이 흘러나오며 영화 속 배경이 되었던 장소를 테마가 있는 공간으로 꾸미고 공병비가 있던 자리에는 한계령 길 건설 당시 자료들을 소개하고 알리는 자그마한 홍보관이 있는 쉼터의 설치를 구상해 본다. 숨겨진 도로역사와 문화를 통해 일반인들이 쉽게 다가갈 수 있는 공간의 구성과 이를 알리는 것이 도로문화의 시작점이 될 것이라 생각한다.

## 5. 도로문화 활성화방안

### 5.1 도로문화의 홍보

도로문화와 관련하여 일반인을 대상으로 설문조사를 실시하였다. 도로문화에 대해 들어본 적이 있느냐는 질문에 82%가 들어본 적이 없다고 답하였다. 「한국의 아름다운 길 100선」으로 지정된 길이나 유명한 길, 예를 들어 말죽거리, 가로수길, 인사동길, 한계령 등을 직접 찾아서 여행하신 적이 있느냐는 질문에는 88%가 있다고 답하였으나 그 곳에서 기억에 남는 안내물이나 홍보관, 특징적인 조형물을 발견하신 적이 있느냐는 문항에서는 71%가 없다고 응답하였다. 또한 말죽거리와 같은 역사적인 길의 위치나 유래를 알고 있는 응답자는 20%도 채 되지 않았다.

그동안 도로가 환경파괴라는 부정적인 인식이 자리 잡고 있었으나 도로문화라는 새로운 콘텐츠를 통해 도로의 긍정적인 효과를 홍보하고 우리 삶의 역사와 문화를 접목할 필요성을 느끼게 되었다.

문화를 체험할 수 있는 역사적인 장소나 박물관 등을 일 년에 적어도 한번 이상 방문하는 사람이 65% 이상이었으며 특히 도심지 공원의 경우에는 한 달에 한번 방문하는 사람이 41%, 일주일에 한번정도 방문하는 사람도 18%나 되었다. 그러나 도로와 관련된 공원이나 박물관은 현재 거의 조성되어 있지 않아 70% 이상의 응답자가 도로박물관이나 체험관이 필요하다고 응답하였다.

현재 국내에는 도로와 관련된 박물관이나 체험관은 존재하지 않으나 설문조사 결과 도로박물관이나 체험관이 생겼으면 좋겠다는 의견이 70% 이상이었으며 도로를 설계하고 건설하는 과정에서의 공학적 원리나 어린이 체험시설의 형태를 선호하고 있었다.

노르웨이 공공도로청(NPRA)에서 운영하는 공공 박물관인 도로박물관의 경우 1992년 개관하여 노르웨이의 도로 역사에 대한 자료들을 전시하고 있다. 험준한 산악지형으로 이루어진 노르웨이의 도로 및 터널의 건설과 유지관리를 위한 다양한 자료를 모아 놓

았다. 2,000m<sup>2</sup> 실내 전시관과 대형 야외전시장으로 구성되어 있다. 특히, 해저터널, 제설용 차량, 암반굴착 등에 대한 장비와 사진자료를 시대별로 구분해 전시하고 있다. 주변에는 암반 터널을 개조해 조성한 암석가공박물관(Norsk Fjellsprengningsmuseum)을 함께 운영하고 있다.



그림 11. 노르웨이 도로박물관

국내에서도 정부 주도 하에 도로의 역사를 알리고 도로와 관련된 여러 문화적 요인을 소개하며 도로의 부정적인 인식을 탈피하기 위해 어린이 체험시설 형태가 접목된 도로박물관 건설이 조속히 이루어졌으면 하는 바람이다.

### 5.2 도로재생을 통한 도로문화의 활성화

도로재생은 지금까지 도로확장, 신설에 의한 용량 증대, 서비스수준 확보 관점의 '선적 개념'에서 벗어나 연도의 다양한 도로이용 요구와 지역특성, 연도특

성, 이용특성 등을 반영하는 '면적개념'의 도로정비로 전환하여 삶의 질 향상과 자연환경과 조화, 경관을 느낄 수 있는 관점에서 시작된 것이다.

유럽에서는 기능이 상실된 채 방치되어 오던 다양한 산업유산들을 재생 프로젝트를 통해 문화적 공간으로 탈바꿈시킨 사례를 볼 수 있다. 특히 프로젝트 진행과정에서 발전소, 철로, 공장 등의 공간을 그곳이 지니고 있던 역사성과 문화를 그대로 녹여 이질감이 없는 곳으로 변화된 것을 보고 감탄하지 않을 수가 없었다. 프랑스 파리의 프롬나드 플랑테나 미국 뉴욕의 하이라인은 폐선된 철도부지를 휴식공간으로 다시 재창조하여 관광명소가 된 곳이다.



그림 12. 프롬나드 플랑테



그림 13. 하이라인

국내에서도 기차가 달리지 않는 철로를 재생 프로젝트를 통해 시민을 위한 공간으로 탈바꿈한 사례가 있다. 마산역에서 마산항역까지 8.6km구간으로 석탄과 군수물자를 운반하는 용도로 운행되었던 마산 임



항선은 2011년 2월을 기점으로 80년의 역사를 품고 정식 폐선된 철로이다.

도시 형태대로 시내를 가로지르는 철로엔 9개의 건널목이 있어 기차가 지날 때면 건널목마다 사람과 자동차를 통제하기가 쉽지 않았을 것이다. 그렇게 마산 시가지 중심을 관통하며 운행되던 기차는 2000년 이후에 한 달에 3~4번 정도 열차운행만 되다가 결국 녹슨 철로는 역사로 사라지게 되고 그 흔적만 남은 폐선부지에는 '임항선 그린웨이' (Green Way) 사업이 진행되어 지정된 5.5km구간을 공원시설로 산책로, 편의시설, 운동시설, 공원, 나무심기 등으로 정비되어 시민의 품으로 돌아오게 되었다.



그림 14. 임항선 그린웨이 사업을 통해 조성된 시민의 공간

이렇게 재생을 통해 새로운 문화공간이 탄생되고 그 공간을 통해 이제 새로운 지역사회의 문화가 도출되고 있음을 보며 지금은 사용되지 않는 폐도나 도로의 공간들을 적극적으로 활용해야 할 필요성이 있다. 이 과정에서 지역사회에 대한 충분한 조사와 검토, 주민들의 의견이 반영돼야 함을 물론이고 인간의 감성을 충족시키고 즐거움을 줄 수 있는 공간으로 탈바꿈하여 그동안 도로가 지니고 있었던 부정적 인식들

을 바꿀 필요성이 있다.

## 6. 맺음말

도로는 이제 통행관점의 기능적 접근뿐만 아니라 주변환경과 조화를 이루며, 해당지역의 역사와 문화, 환경, 미학에 이르기까지 다양한 모습을 담아내려는 움직임이 시도되고 있으며 그 중심에 '도로문화의 창출'이 자리를 잡아야 할 것이다.

이제는 우리가 무심코 지나쳤던 유무형의 역사적, 문화적 자산들을 도로 속으로 끌어들이 도로의 새로운 가치창조에 앞장서야 할 것이며 경관도로나 도로재생 같은 프로젝트를 통해 국민들에게 볼거리와 즐길거리를 제공하며, 도로문화에 대한 공감대 확산을 위해 적극적인 홍보에 앞장서야 할 것이다. 아울러 도로관련 전문가와 설계자들의 도로문화에 대한 인식을 제고시켜, 쉬운 설계보다는 도로의 다양한 문화적 요소를 접목시켜 녹여내는 노력과 소양을 배양하는 것 또한 간과하지 않아야 할 부분이라 생각된다.

### 참고 문헌

1. 손원표(2010), 아름답고 새로운 도로공학원론
2. 손원표(2014), 도로경관계획론(개정판)
3. 손원표(2014), 자연과 역사, 문화가 깃들여 있는 길
4. 한국도로공사(2009), 도로설계요령(제1권 도로계획 및 기하구조)
5. FHWA(1996), Community Impact Assessment
6. FHWA(2008), Flexibility in Highway Design
7. TRB(2012), Design and Management of Historic Road