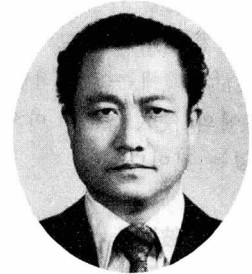


國立公園地域에서의

自動車交通과 環境保全



金 炯 泰 (道路交通安全協會 安全室長)

高度의 産業社會化와 經濟的 水準向上으로 因한 國立公園地域에서의 觀光交通需要를 充足시키기 위해서 交通手段別로 살펴 보는것도 意味있는 일이라 할 수 있다.

우리 나라의 自動車數가 100萬台를 넘어선 后 觀光과 레저붐은 景觀이 秀麗하고 自然과 接하는 鄉愁를 느낄 수 있는 公園地域으로 集中 되는 것은 當然한 歸結인지도 모르나 이에 隨伴하는 이들 地域에서의 自動車가 占하는 位置는 鐵道와 反比例해서 急上昇되고 있는것이 現實이다. 自家用時代가 왔다고들 하고 있다. 이런 時代가 오기 몇年前 보다는 需要供給의 側面에서 觀光活動의 比重이 한층 顯著히 높아지고 自動車들의 季節的인 集中度는 大端해지고 있다. 이와 같이 自動車交通의 發展에 依해서 老少 男女 體力의 強弱을 不問하고 自由스러운 行動이 可能해져서 國民의 餘暇活動에 미치는 影響도 달라지고 있으며 모든 國立公園地域이나 觀光地에서도 이와같은 情勢變化에 對應하는 事業이 未洽한데다 大量的의 自動車 流入은 그 地域으로 보아 큰 負擔을 줘어지게되고 交通으로 因한 環境의 變化를 急速度로 要求받게 되었다. 또한 大量的의 自動車交通의 發生은 交通公害라 일컬어지는 交通混雜(停滯), 騒音, 排氣가스 등을 發生케 하고 自然에 影響을 미치고 있는가 하면 그외에도 여러가지 廣汎한 問題등을 惹起시키고 있다. 이런 自然現狀에서는 바람직하지 못한 交通問題를 解決하기 위해서 自然景觀의 破

壞를 가져오고 破壞도 不可避하다, 當然하다라고들 하고 있다. 그러나 最少로 最大를 얻는다는 것은 비단 企業의 利潤追求에만 적용되는 것이 아니라 國立公園地域內的 交通問題處理에도 適用되고 採用되어야 할 事項으로 最少의 開發(道路等)로 最大의 自然 環境保全이 바람직하다고 할 수 있다.

交通으로 因한 影響

自動車交通으로 因한 公園地域의 觀光交通이 增加하는데 따라 環境에 對한 直接, 間接的 影響이 波及되는것을 보면 여러가지이지만 自動車에 依한것만을 보기로 하면

가. 交通混雜(停滯)

四季節中 觀光시즌이나 週末 交通問題가 公園地域內,나 觀光地에만 限定되는것이 아니라 京釜, 嶺東, 湖南, 南海, 高速道路나 都市와 公園地域을 連結하는 幹線道路에도 交通으로 因한 混雜이 일어나고 單位地域의 産業交通이나 生活交通에 크게 影響을 미치고 있다고 할 수 있다. 이와같은 混雜의 背景에는 政治, 經濟, 社會的 要因들도 있을 수 있지만 이런 要因들 外에도 季節的 休暇制度가 特定期間에 偏在해 있고 氣候風土의 特殊한 與件으로 사람의 集中度가 加重하는데 있다.

나. 騒音·大氣汚染

大量的 自動車交通은 必然的으로 大氣汚染·騒音을 낳게하고 山岳道路나 숲속 疾走로 自然에 對한 生態의 變化를 가져오고 事故라는 願치 않은 利器로서의 副作用도 낳고 있다. 勿論 都市에서와 같이 生活環境에는 직접적인 影響을 미치지 않지만 自然에의 侵入者로서 미치는 影響을 過小評價할 수 없는 것이다.

다. 自然 破壞

自然環境에의 影響은 自動車를 受容하는 段階로 道路自體의 建設과 交通量의 增大處理를 爲한 新增設과 擴大等으로 自然이 損傷을 입고 大部分의 地域은 거의 道路의 整備擴張, 駐車場마련이 끝난 狀態이지만 앞으로 交通需要에 맞추기 爲해 다시 新增設하지 않는다는 保障이 없는限 언제 또다시 自然景觀에 損傷을 가져올지 모른다.

建設行爲 그 自體에 依해서 森林의 伐採 動植物의 棲息地 破壞, 自然景觀等이 物理的으로 破損되 기 때문이다. 또한 自動車의 排氣가스 騒音으로 因해 動植物의 生態環境의 惡化, 쓰레기로 因한 公害, 沿道 山林地域이나 草地地域의 自動車의 亂入은 勿論, 知覺없는 사람들은 甚하면 植物이나 土石의 盜採까지하는 破壞行爲를 서슴치 않고 있는 實情이다.

라. 活動環境의 惡化

國立公園地域의 汚地까지 自動車交通을 爲한 道路建設等은 從來부터 登山地域이던 곳에 自動車가 들어옴으로써 登山客의 活動範圍가 위축을 받고 또한 清流溪谷까지 侵入함으로서 宿泊施設 飲食店이 亂立되어 快適성이 半減되는等 靜寂을 즐기려는 많은 自然探訪客이 支障을 받는 일은 다시 되풀이 되어서는 困難한 일이다. 지금까지 亂立 되었던 國立公園地域內의 反自然性을 自然性으로 回復하기 爲해서 얼마나 많은 投資와 努力이 경주 되었으며 지금도 그 努力이 繼續되고 있지만 아직은 相當한 時間과 保護投資가 있어야 할 것으로 생각된다.

對 策

가) 道路 및 附帶施設과 調整維持

狹小한 道路幅의 擴張 急한 傾斜路의 緩和, 線形의 改良等만으로는 觀光需要와 自動車의 集中度를 充足시키기 위한 對策으로는 問題를 解決할 수 없다. 現在의 自動車數는 每年 불어나고 이에 隨伴한 住, 公(觀) 距離는 時間的 概念으로 바뀌어 더욱 集中度는 惡化될 것이기 때문이다. 이와 같이 需要가 增加하는것을 圓滿하게 受容한다는 것은 無限의 建設과 廣域的 環境保全에 問題點이 므로 地域에따라 다르겠지만 最少限의 道路로 써 ervice 水準을 높이고 需要追從型的 擴大主義 建設은 止揚해서 容量을 超過하는 需要는 強力히 規制하는 環境保全策이 必要하다.

나) 自動車의 規制

觀光地나 公園地域은 特別히 봄비는 一定한 날을 除外하고는 自由스럽게 自動車 出入이 許容되어 있는것이 一般的인 傾向이었다. 步道로서 車道로서 道路 利用者에게 利用되었으나 지금부터는 달리 생각해야한다. 턱밀까지 乘車入場이 可能하다는 意識과 認識을 自制토록 자극을 주고 利用者의 自然環境이 滯在環境과 調和를 이루도록 自動車의 出入을 遠距離부터 規制하는것이 바람직하다. 특히 交通需要의 增大가 明若觀火한 時點에서 빠르면 빠를수록 더욱 좋은 環境保全策이 될것이다.

以上 自動車交通과 環境保全策을 概觀해보았지만 以外에도 沿道交通規制라 던가 遠距離에서 自動車 接近을 規制함으로써 일어날 수 있는 地域內 交通問題를 解決하는 方案等 여러가지를 考慮할 수 있겠지만 여기에서는 單純히 自動車와 自然環境에 對한것만을 살펴 보았다.

(1986. 6. 20)

설마하는 음주운전
귀한 生命 앓아간다.