

국가 공원길(SCENIC PARKWAY) 조성 - 미국 Blue Ridge Parkway와 캐나다 Icefield Parkway 사례 검토 및 시사점 -

최영국 선임연구위원, 박정은 연구원, 백승현 연구원(국토연구원)

공원길이란?

자연을 즐기고 아름다운 경관을 보기 위해 우수한 자연 안에 조성된 도로 또는 철도임. 최근 많은 국민에게 사랑받고 있는 올레길이나 둘레길이 자연을 느끼며 휴식하는 ‘걷는 길’이라면, 공원길은 자연경관을 감상하며 ‘드라이브하는 길’임

- 한국을 대표하는 “브랜드” 발굴과 “품격 있는 국토” 조성을 위해 아름다운 자연을 활용한 자원개발의 필요성 제기
 - 공원길은 “선으로 길게 뻗은 공원(elongated park)”으로서 내국인의 휴양·관광·공원활동뿐만 아니라 우리나라의 독특한 자연을 관광 자원화하여 외국인에게 한국의 아름다운 자연과 문화를 알리는 대표적 상품이 될 것임

《《 정책적 시사점 》》

- 역사적·정서적으로 우리에게 소중한 자연자원이자 문화자산인 백두대간 주변에 ‘국가 공원길’이 조성될 경우, 미래지향적 국토 형성의 전초기지 역할 기대
- 백두대간과 연계된 국가 공원길은 백두대간을 보호하는 차원을 넘어 백두대간의 자연과 문화를 활용하여 국가 브랜드화하고 품격 있는 국토 구성에 기여
- 블루릿지(Blue Ridge Parkway)와 아이스 필드(Icefield Parkway)와 같이 ‘좋은’ 자연 개발 사례를 추진함으로써 향후 국토개발 및 보전정책에 큰 변화를 가져올 것임
- 국가 공원길이 좋은 개발의 모범적 사례가 되기 위해서는 노선선정, 도로디자인, 자연경관을 고려하여 자연이 지닌 본래의 가치를 유지하도록 하는 것이 무엇보다 중요함

I. 공원길(Scenic Parkway) 조성 필요성

- **우리나라에는 훌륭한 자연 및 문화자원은 많지만 한국을 대표하는 브랜드로서 국민 대부분이 공감하고 또 외국인에게 내세울 수 있는 휴양·관광·공원자원은 눈에 띄지 않음**
 - 설악산, 지리산, 한라산 등의 아름다운 산 또는 한려해상 및 다도해 해상국립공원과 같은 훌륭한 자연은 있지만 국민 여가 및 휴양을 위해 접근이 용이하고 다양한 활동과 연계할 수 있도록 격조 있게 조성된 자연자원은 없는 실정
 - 국민 소득 2만 달러 시대에 자연과 문화자원을 대상으로 한국을 대표하는 브랜드를 만드는 것은 첨단기술력으로 새로운 IT상품이나 세계적으로 인기 있는 새로운 자동차 모델을 개발하는 것만큼 국가경쟁력 확보를 위해 중요한 과제임
- **최근 국민들에게 인기 있는 올레길과 같은 산책로는 자연에서 휴식하고 싶은 국민적 요구가 반영된 것이며, 장래에는 자연과 함께 호흡하며 보다 다양한 활동을 가능하게 하는 ‘공원길’에 대한 수요가 크게 증가할 전망**
 - 2010년 국민여가활동조사(문화체육관광부, 2010.11)에 따르면 관광활동을 통해 여가생활에 참여하는 경우 ‘드라이브’ 비율이 18.8%로 가장 높게 나타남
 - ※ “휴양 및 위락행태의 변화 및 공간확보 방안연구(국토연구원, 1987)”에서 1985년에 비하여 2000년대에는 자연에서의 산책과 드라이브 활동이 크게 증가(국민 여가활동참여 백분율 2.8% → 4.3%)할 것으로 전망
- **산지의 적극적인 활용 및 바람직한 개발은 국민의 자연에 대한 인식 전환은 물론 미래 국토가치를 제고하기 위한 중요한 과제임**
 - 우리나라 전 국토의 65%를 차지하고 있는 산지 보전을 위해 그대로 두거나 소극적으로 경영하는 것은 국토가치를 저하시킬 뿐 아니라 미래 국토모습 형성에도 도움이 되지 않음
 - 산지를 활용한 국가 공원길 조성은 국가 브랜드 발굴, 품격 있는 국토조성, 그리고 자연환경보전의 모범적 사례를 제시할 뿐만 아니라 환경보전에 바탕을 둔 자연활용을 통해 경제적 이익을 도모할 수 있다는 점에서 의미 있는 사업이 될 것임

II. 로키산맥과 애팔래치아산맥 사례 검토 및 시사점

1. 미국 블루릿지 파크웨이(Blue Ridge Parkway) 사례

블루릿지 파크웨이(Blue Ridge Parkway)

- 위치: 미국 노스캐롤라이나주와 버지니아주에 위치하며 대부분이 애팔래치아산계 동부지역인 블루리지 산맥(블랙산맥, 그레이트스모키산맥, 유네이커산맥 포함)을 지남
- 면적: 377.94km²(전체 길이 469mile)

그림 출처: Anne Mitchell Whisnant, 2006, Super-scenic Motorway, The University of North Carolina Press



● 블루릿지 산맥 능선에 위치한 세계에서 가장 좁고 긴 국립 파크웨이

- 좋은 도로운동(Good Road Movement)과 경제공황 시기에 일자리 창출을 위한 뉴딜사업의 일환으로 1935년 9월 노스캐롤라이나와 버지니아주를 연결하는 파크웨이 사업에 착수
- 공사 착공 30년이 지난 1966년 당시 공정률은 95% 수준에 달했으나 Grandfather Mountain 환경 보전 등의 문제로 난항을 겪다가 7.7마일 길이의 Linn Cove Viaduct를 설치하고 착수일로부터 약 50여 년 후인 1987년에 파크웨이가 완성됨(2010년 75주년)

● 미국에서 가장 아름다운 도로(America's Favorite Drive)

- 경관조망점, 다양한 하이킹 트레일, 피크닉 장소, 캠프장, 전시장, 다채로운 레크리에이션의 기회가 모든 연령층에게 제공되며 연간 2,200만 명의 관광객이 파크웨이를 방문
- 방문객의 90%가 경관감상을 위해 블루릿지 파크웨이를 찾으며, 63%는 역사적 장소 탐방, 43%는 하이킹으로 '드라이브와 함께 즐기는 경관감상'이 주요 방문 목적임
- 블루릿지 파크웨이는 애팔래치아 국립경관트레일과 함께 미국의 '자연'을 즐길 수 있는 가장 매력 있는 자원으로 미국민은 물론 외국 관광객들에게도 사랑 받고 있음

● 블루릿지 파크웨이 조성의 지향점

- 블루릿지 파크웨이가 지향하는 바는 과도한 도로 조성을 지양한 “좋은 도로(good road)” 조성에 있으며, 핵심은 자연훼손을 최소화하여 자연과 하나되는 도로 조성임
- “과도하지 않으며, 좋은 도로”란, 도로 위를 달리는 운전자가 자연 속에서 하나가 될 수 있는 길로서, 도로 경계가 명확하게 구분되지 않아야 하고 오랫동안 도로 위를 달려도 지루함 대신 자연의 다채로움에 빠져들 수 있는 도로임
 - 이를 실천하기 위해 교통신호, 교통표지판, 광고판 등 설치를 지양하고 도로 경계석도 안전상의 문제로 반드시 필요한 구간에만 자연소재(인근 나무, 돌 등)를 활용하여 설치

[그림 1] 공원길 조성의 최우선 설계요소는 “안전, 경관가치 제고”



경사부분이나 곡선 부분에 설치하는 공원길변 가드(guard)가 시야를 차단하거나, 야생동물 이동에 방해가 되어서는 안 되며 재료, 형태 등이 자연과 조화되도록 하는 것이 공원길 계획, 설계 및 시공의 초점임

● 블루릿지 파크웨이 조성 시 주요 고려사항

- 파크웨이 조성의 기본 전제는 자연과의 조화를 위해 자연훼손을 최소화하는 것이며, 이를 위해 노선선정, 도로구조(디자인), 자연경관(다양성) 등이 가장 중요하게 다루어졌음
- 3대 핵심요소의 고려를 위해 파크웨이는 다음과 같은 과정을 통해 계획·설계됨
 - ① 생태학자, 조경계획가, 엔지니어 등 관련 전문가가 함께 노선선정에 참여
 - ② 조경계획가와 생태학자는 가장 아름다운 경관을 제공하면서도 자연훼손 영향을 최소화할 수 있는 계획안을 제안(자연훼손 우려 구간은 제척, 동시에 다채로운 경관창출이 가능한 루트)
 - ③ 엔지니어링 등 다른 분야의 전문가들은 조경계획가 등이 제안한 계획안이 안전, 시공 측면에서 기술적으로 구현 가능한지 판단(도로구배, 도로포장 등). 이러한 반복과정(feedback)을 거쳐 최종노선 결정

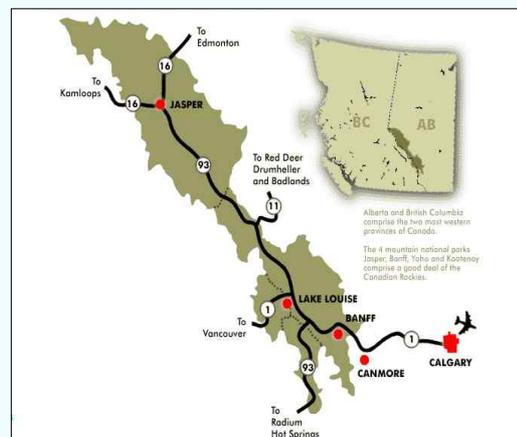
● 블루릿지 파크웨이 관리방안

- 파크웨이를 찾는 방문객들이 ‘자연과 함께하는 콘서트’를 즐기고 주변의 박물관을 찾는 등 자연과 문화의 친근함을 느끼는 데 어색하지 않은 도로경관을 유지하기 위해 노력
 - 도로변 경계석 대신에 인근에서 자생하는 나무와 식물 수종을 식재하되, 다양한 경관창출(계절별, 루트별 등)과 생태관리(ecosystem management) 측면을 고려
- 최근 블루릿지 파크웨이 관리에서의 난제는 방문객 증가, 외연적 도시확산 등으로 인한 파크웨이 주변의 급속한 토지용도 변화와 이것이 경관에 미치는 영향임
 - ※ 1948년부터 2002년 사이 파크웨이 도로변 농지의 75%가 상업·주거 용도로 전환됨
- 방문의 최우선 목적이 자연과 함께하는 경관감상에 있기 때문에 경관변화는 장기적 측면에서 파크웨이 이용 감소로 이어질 수 있어 “경관의 질 유지”를 위한 대안마련에 고심
 - ※ Southwest Virginia지역 블루지역 파크웨이 방문객을 대상으로 한 설문조사 결과 파크웨이 경관의 질이 25% 정도 훼손될 경우, 약 74%의 방문객(타 지역 거주) 감소 전망

2. 캐나다 아이스필드 파크웨이(Icefields Parkway) 사례

아이스필드 파크웨이(Icefields Parkway)

- 위치: 캐나다 알버타주에 위치한 밴프(Banff) 국립공원과 재스퍼(Jasper) 국립공원을 연결하는 93번 국도, 레이크루이스(Lake Louise)에서 재스퍼(Jasper)까지 조성된 공원 길에 로키산맥에 지정된 “밴프, 재스퍼, 쿠티니(Kootenay) 및 요호(Yoho)” 등 4개의 국립공원을 지남
 - 전체 길이: 230km(143miles)
 - 지정일: 1940년 완성
 - 1984년 UNESCO “세계문화유산보호지역”으로 지정
- 출처: www.icefieldsparkway.ca



● 로키산맥을 따라 북쪽으로 경관을 감상할 수 있는 국립 파크웨이

- 처음부터 휴양·관광·경관을 목적으로 계획된 파크웨이가 아니라 재스퍼(Jasper)국립공원과 밴프(Banff)국립공원을 잇는 운송역할의 상업적 목적으로 1940년에 조성된 도로
- 1970년 에코투어리즘이 유행하면서 생태관광과 캠핑 활성화를 통해 2차선 도로로 확장하였으며 주변의 다른 파크웨이(예: 밴프국립공원 내 Bow Valley Parkway) 등과 연계함

- 파크웨이 이용의 주목적은 93번 국도 주변의 호수, 콜롬비아 대빙원 등 아름다운 경관을 감상하는 것이며 주변 국립공원의 다양한 자원에 접근이 용이하다는 점이 가장 큰 매력

● **파크웨이는 캐나다 국립공원법령(National Parks Act: NPA, 1930년)에 의하여 국립공원관리와 같은 수준에서 관리**

- 로키산맥 주변의 4개 국립공원의 연결고리 역할을 하는 아이스필드 파크웨이는 국립공원과 같은 맥락에서 방문객과 시설 및 생태자원에 대한 관리가 이루어지고 있으며, 도로 주변에는 표지판 이외에 다른 시설을 설치하지 않음
- 캐나다환경평가법(Canadian Environmental Assessment Act: CEAA, 1992년)이 1994년에 개정되면서 국립공원 내 도로 개선에 대한 기본적인 가이드라인을 제공하고 있으며, 이에 따라 도로이용에 따른 야생동식물에 미치는 영향을 최우선으로 고려함

[그림 2] 로키 아이스필드 전경(좌)과 레이크 루이스(우)



밴프에서 재스퍼까지 이어지는 아이스필드 파크웨이 주변에는 웅장한 산과 아름다운 호수를 만끽할 수 있음

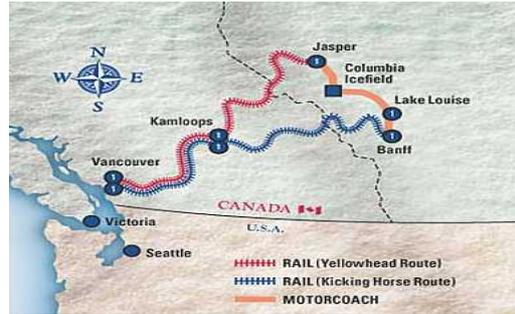
● **파크웨이는 주변의 4개 국립공원관리와 연계하여 다양한 휴양관광활동 제공**

- 파크웨이는 국립공원과 같은 수준으로 관리되며 국립공원의 경관조망점과 트레일과 연계되어 있고 수상레저, 콜롬비아 대빙원 트레킹을 통한 생태체험관광 및 호텔, 캠프장, 케이블카 등의 시설이용이 용이한 단순한 길이 아닌 휴양자원임
- 야생동물 보호를 위한 60km/h 제한속도 유지, 생태도로(eco road) 개념의 도로설계(도로의 경사도, 차선의 간격조정, 충분한 가변차로)가 이루어지고 있으며, 도시 진입(재스퍼, 밴프 등) 부분을 제외하고는 도로변에 펜스를 배제하는 등 생태지향적 관리 시행
- 겨울철 눈사태에 대비해 고속도로에 무인 CCTV를 설치하여 실시간으로 운전자에게 정보제공

● 로키산맥은 철도로도 접근이 가능하며 아이스필드 파크웨이와 병행하여 방문객의 다양한 욕구를 충족시켜 줌

- 철도를 이용한 파크웨이는 캐나다의 자연을 즐길 수 있는 최고 관광 상품으로서 주요 지점마다 방문객에게 다른 휴양관광자원과 연결이 가능한 시스템을 갖춘

[그림 3] 로키산맥의 관광열차는 다른 형태의 파크웨이 역할을 함



출처: <http://www.purewest.com/train>

3. 미국과 캐나다 파크웨이 조성사례 특징 및 시사점

● 자연과 동화된 파크웨이

- 공원길이 원래부터 자연 속에 존재했었던 것처럼 자연에 동화되어 인공물의 느낌이 들지 않도록 조성되어 ‘좋은’ 개발은 곧 자연보전의 ‘수단’이 될 수 있음을 보여줌

● 생태계를 우선적으로 고려한 노선선정

- “로드 킬(road kill)”을 거의 볼 수 없으며 도로를 통과할 때 자연 속에서 살아가는 곰, 사슴, 산양 등 야생동물을 쉽게 관찰할 수 있도록 파크웨이 노선을 선정

● 도로가 아닌 공원처럼 조성

- 이용자들이 자연을 즐길 수 있도록 ‘조경계획’이 잘 이루어져 있어 자연활용을 어떻게 해야 하는가를 보여주는 모범사례로 꼽히고 있음

● 환경과 경관특성을 살린 조성방법 차별화

- 자연 속에 동화되도록 조성하면서도 파크웨이 특성별로 바라보는 조망높이를 차별화
- 블루릿지 파크웨이는 ‘산 능선’에서 애팔래치아 산맥 자체의 숲을 느낄 수 있도록 설계
- 아이스필드 파크웨이는 ‘산 아래’에서 주변의 로키산맥을 구성하는 산 경관을 조망하도록 설계(로키산맥을 형성하는 ‘산’의 50% 이상이 파크웨이 주변에 집중되어 있음)

III. 국가 공원길 조성 이전에 고려해야 할 사항¹⁾

■ 국민적 공감대 형성과 합의과정은 국가 공원길 조성의 선행조건

- **[충분한 대화와 타협]** 공원길 조성이 자연을 대상으로 하는 것이므로 환경보전에 대한 시각 차이와 노선 주변 지역주민의 이해관계 등 여러 가지 갈등요소가 상존하며 이에 대한 충분한 대화를 통해 추진하는 것이 국가 공원길의 조성목적에 부합

※ “좋은²⁾” 자연개발과 활용은 자연보전에 기여하고 지역발전의 발판이 될 수 있다는 인식에 대한 공감대 형성이 무엇보다 중요

- **[모든 사업추진과정에서의 시민참여 방식 도입]** 이해당사자들이 참여하는 협의체를 구성하고 다양한 의견을 수렴하기 위한 여론 여과장치(screen process) 마련

■ 생태계 영향 최소화와 사업추진을 위한 기반 마련

- **기초정보 구축 및 자연생태계 영향 진단:** 백두대간보호지역을 포함하여 주변을 대상으로 충분한 기간 동안 철저한 자연생태조사를 시행하고, 이에 기초하여 계획수립, 노선 선정 및 사업을 시행하며 공사과정에서 정기적인 조사 등을 통해 그 영향을 파악하고 대처하도록 함
- **경관분석 및 시뮬레이션을 위한 기반 구축:** 노선선정 및 경관유지를 위하여 지형, 표고, 식생, 서식처 등을 고려한 다각도 경관 분석의 기초정보 및 시뮬레이션 작업 기반 마련
- **장기간 단계적 사업추진을 위한 시스템 구축:** 급격한 자연변형은 생태계에 악영향을 끼치므로 생태계 구성요소와 구조가 적응할 수 있도록 충분한 기간을 두고 공원길을 조성하기 위한 제도적 장치 마련
- **관련 분야 전문가들의 참여가 가능한 여건 마련:** 공원길은 지질, 지형, 경관, 조경, 공원설계, 토목, 건축, 하천, 지역경제, 지리, 동식물 등 여러 분야의 전문가들이 계획수립은 물론 실제 공사과정에 참여해야 우수한 경관형성 및 생태계 영향 최소화
 - ※ 사업 초기단계부터 이들 전문가가 참여할 수 있는 제도적 장치 마련 필요

1) 공원길은 자연 속에 놓여진 길게 이어진 길로서 자연생태계에 큰 영향을 주므로 조성계획수립 이전에 마련되어야 할 사항들이 공원길 조성 목적을 달성하는 성공 여부를 가름.

2) 애플레치아의 블루릿지 파크웨이는 1930년대의 “Good Road Movement”의 일환으로 시작되었으며 환경을 고려한 계획과 이해당사자 간 협의 등을 통하여 환경보존론자와 반대하는 지역주민을 설득.

- 공원길 조성 이후 유지관리에 대한 사전 조치 마련
 - 자연의 변형을 통하여 자연휴양시설(공원길, 트레킹, 캠핑장 등)을 조성하는 개발사업은 계획수립과 공사방법 선택만큼 조성 이후에 유지관리하기 위한 철저한 대비책(시설의 질 유지, 이용자 관리 등)을 사전에 강구하는 것이 중요하며, 이것이 시설설치 본래의 목적(자연활용)을 달성할 수 있는 핵심 요소임
 - 자연훼손과 파괴행위는 개발사업 과정보다 이용단계에서 지속적으로 이루어지므로 **유지관리를 위한 구체적인 수단(action programme)**을 공원길 조성계획 수립단계에서 포함해야 하며 이를 위한 예산과 인력 확보 대책이 사전에 마련되어야 함
 - 조사에서 노선선정 및 공사완료까지 최소한 수십 년(블루릿지 파크웨이는 50년)이 소요될 것이므로, 계획 개념이 관리에까지 이어지는 관리 네트워크를 구성하여야 함
 - 공원길 조성에 대한 구체적인 노선선정 및 공사방법 등에 대한 기준과 가이드라인 그리고 공원길 이용자에 대한 관리(visitor impact management), 설계 및 이용 기준 등이 사전에 마련되어 계획작성에 반영되도록 함

IV. 시범사업 추진 예시: 백두대간 국가 공원길 조성

● 왜 백두대간인가?

- 백두대간의 이용 과부하에 따른 대책 마련 시급
 - 백두대간 종주 및 등산 활동이 급격하게 증가하고 있어 이를 수용하기 위한 새로운 시설 개발이 필요한 시점
 - 새로운 트레일(등산로, 산책길) 조성도 생각할 수 있으나, 조성 이후 유지관리에 대한 대책이 마련되지 않으면 이용에 따른 자연훼손을 제어할 수 없게 될 것임
 - 공원길은 트레일(trail)보다 자연생태계에 미치는 영향 통제(이용자 관리: 적정이용자수, 진출입구 제한 등)와 수용능력(carrying capacity) 설정이 보다 용이함
- 지금까지의 잘못된 개발로 **개발=악, 보전=선**이라는 자연활용에 대한 국민의 인식을 전환할 수 있는 “역사적” 계기(예: ‘Good Road Movement’)가 필요한 시점
 - 가장 보존해야 할 자원인 백두대간에 “좋은” 시범사업을 추진함으로써 자연개발이 자연훼손이 아닌 자연보전이 될 수 있다는 인식을 심어줄 수 있음

- 국민 공감대 형성을 통한 사업추진으로 국토개발, 이용 및 보전의 새로운 전기 마련과 품격 있는 국토조성의 출발점으로 삼을 수 있을 것임

- 소득수준에 적합한 여가휴양자원을 수용할 수 있는 최적의 여건과 다른 자원과의 연계를 고려할 때 위치적으로 가장 유리한 조건 보유



- 국토환경의 질은 사회적 요구수준과 맥을 같이하는 것으로서 국민소득 2~3만 달러 시대에 대응하여 우수한 자연경관을 보유한 여가 및 휴양활동을 위한 자원이 필요한 시점이며, 이때 자연환경이 빼어난 백두대간이 가장 좋은 대상이라 할 수 있음
- 백두대간과 그 주변에는 다양한 관광휴양 자원이 분포되어 있으므로 공원길 조성효과를 극대화할 수 있는 여건 보유

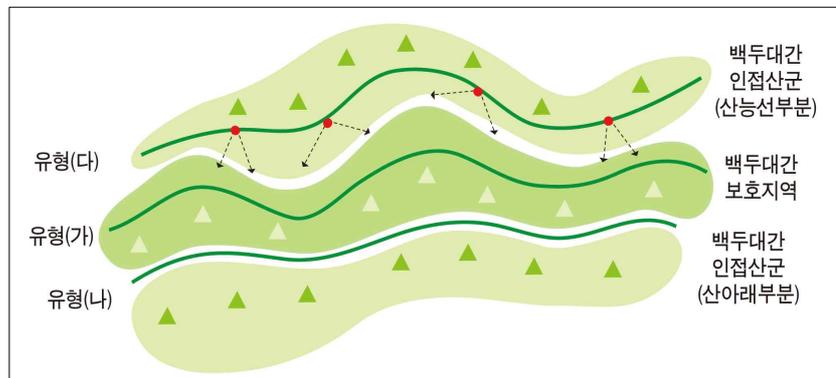
- 브랜드 창출을 위한 자원으로 가장 한국적인 특성을 가지고 있음
 - 우수한 자연과 문화자원 그리고 우리 정서가 스며 있는 백두대간은 외국인에게 한국을 대표할 브랜드를 창출하기 가장 좋은 특성을 지니고 있음
 - 공원길과 주변의 다양한 자원과 연계한 관광상품을 개발하여 외국인 관광객을 유인할 수 있는 촉매 역할을 할 수 있을 것임

● **백두대간 국가 공원길 조성 방안**

- [어디에] 공원길 조성 위치
 - 공원길의 위치와 노선 선정은 공원길이 보유하게 될 자원과 경관으로의 가치를 결정짓는 중요한 잣대가 됨
 - ☞ 공원길과 연결될 주변의 다양한 휴양·관광·공원 자원의 이용 여건을 좌우하게 되고, 공원길을 오가는 이용자 행위에 큰 영향을 주게 됨
 - 공원길 위치는 백두대간 내 또는 백두대간 인접한 산군(山群)을 검토할 수 있음

- ☞ 백두대간 내: 백두대간 능선을 포함한 백두대간 보호지역 내에 공원길을 조성하는 것으로서 백두대간 자체보다는 그 주변 경관을 조망하기 위한 공원길이지만, 백두대간 훼손에 대한 논란의 소지가 있음(그림 5의 ‘유형 가’)
- ☞ 백두대간 인접한 산군: 백두대간 보호지역 바깥 경계의 산 아래 부분의 일부 계곡이나 평지 등에 조성하는 방안(그림 5의 ‘유형 나’)과 보호지역 너머 조성된 산군 능선에 공원길을 조성하는 방안(그림 5의 ‘유형 다’)을 생각할 수 있음. 백두대간 경관조망이 가능하고 백두대간 생태계에 직접적인 영향을 주지 않는 장점이 있지만 기존 마을과 도로 등과 만나는 지점에 대한 대책이 강구되어야 함

[그림 5] 공원길 조성 개념도



■ [무엇을] 공원길 조성 시 선택할 교통수단

- 공원길은 자연생태계 영향, 공원길과 광역 및 주변 지역 교통체계의 연결성, 다른 시설 또는 자원과의 연계 용이성 등을 고려하여 적합한 교통수단(도로, 철도)을 선택
- 공원길을 도로로 조성할 경우 주변 자원이나 시설과의 연결성, 이용자 접근성 유리
- 공원길을 철도로 조성할 경우 자연친화적 교통체계 구축과 녹색성장을 위한 에너지 절약형 교통수단의 도입이라는 장점이 있으며 이용자 관리가 보다 용이함

[그림 6] 스위스 래티셰 철도(Rhatische Railway)



스위스 래티셰 철도: 122km 철길을 달리는 동안 다리 196개와 터널 53개를 지나지만 자연을 훼손했다는 느낌보다는 자연과 조화를 이뤄냈다는 평가를 받으며 지난 해 유네스코 세계문화유산으로 지정됨.

(자료: <http://www.cfa21.or.kr/>)

■ [어떻게] “좋은” 노선선정을 위한 기준 마련

- [공원길 성공여부는 좋은 ‘노선선정’] 비오톱지도, 경관분석 자료 등 기초정보를 바탕으로 다양한 전문가의 참여 및 시뮬레이션 결과를 토대로 노선을 계획
- [노선선정기준 작성시 고려 사항] 우수한 경관 조성과의 조망, 다른 자원과의 연계, 주변 교통망과의 네트워크, 사면 발생 및 터널 구간 최소화, 경계부위의 자연상태 등
- [교통수단 선택 시 노선입지를 함께 검토] 노선선정의 핵심은 교통수단 선택과 주변 자원과의 연계를 고려하는 것이며, 공원길 이용자가 많을 것을 예상하면 도로보다 “철도”가 이용자 관리와 적정수용한계(Limits of Acceptable Change) 유지 등의 관점에서 유리

■ [누가] 공원길 조성 주체

- 백두대간 관리 주체인 환경부와 산림청 그리고 도로와 철도 개설 담당부서인 국토해양부와 관련 전문가가 계획부터 관리유지까지 공동으로 사업 추진 및 관리운영체계 구성
- 공원길 조성을 위한 조직구성 시 공원길 조성 이후 유지관리(공원길, 이용자 및 주변 자원과의 연계 관리 등)를 염두에 둔 조직구성과 인력을 확보하는 것이 무엇보다 중요

V. 기대효과

- ‘백두대간 국가 공원길’은 새로운 개발과정과 방식을 보여줌으로써 자연활용의 모범적 사례로 부각될 것임: 개발이 곧 자연파괴라는 인식을 전환하고 자연가치유지가 바로 경제적 이익을 창출할 수 있음을 재인식하는 계기가 될 것임
- 백두대간 국가 공원길 조성과정에서 보여주게 될 국민공감대 형성과 합의 과정은 그동안 대형 국책사업에서 야기된 갈등문제의 접근방식에 대한 근본적인 대안을 제시할 수 있을 것임
- 국가 공원길은 머지않아 도래하게 될 초고령사회를 대비하여 모든 계층의 국민들이 요구하는 여가휴양활동을 수용할 수 있는 가장 매력 있는 자원이 될 것으로 기대됨

- 국토연구원 녹색국토·도시연구본부 최영국 선임연구위원 (031-380-0153, ykchoi@krihs.re.kr)
- 국토연구원 녹색국토·도시연구본부 박정은 연구원 (031-380-0284, jepark@krihs.re.kr)
- 국토연구원 국토계획·지역연구본부 백승현 연구원 (031-380-0259, shbaik@krihs.re.kr)