

特別企劃

88 올림픽 고속도로 竣工記

地 球 를 彫 刻 하 는 心 靈 的 心 靈 的



朴 泰 權

88 올림픽 고속도로建設事務所 所長
建設部 施設副技監

1. 總 說

88 올림픽고속도로는 嶺南과 湖南의 核都市인 大邱와 光州를 직결하는 국내 최초의 全斷面 全區間 시멘트콘크리트鋪裝道路로서 1980년 9월 國民和合과 繁榮을 상징할 수 있는 南部內陸 橫斷도로의 개설을 검토하라는 全斗煥 大統領각하의 특별지시로부터 胎動을 시작했다.

건설부는 大統領각하의 지시를 받은 當日 즉시 5만분의 1 地形圖에 몇개의 후보路線을 선정하고 장차 群山~浦項線이 신설되리라는 전제 아래 그중 全州~大邱와 光州~大邱線 2개案이 가장 適合한 것으로 평가했다.

같은 달 하순께 건설부는 이와 같은 比較路線의 검토 결과를 報告한 바 大統領각하께서 光州~大邱間을 우선 건설하고 경제성 추이를 보아 全州~大邱間도 건설토록 최종 결정을 내렸다.

건설부는 이로부터 4백여일동안 路線선정·妥當性조사·設計 확정·用地買收·工事入札 등 일련의 준비과정을 거쳐 1981년 10월 16일 우리나라 南部內陸을 東·西로 잇는 새 고속도로의 起工式을 거행하게 됐다.

大統領각하께서 起工式 致辭를 통해 새 고속도로의 이름을 「88 올림픽 고속도로」로 命名하셨다.

이名稱에는 1988년 세계올림픽의 서울 誘

致가 성공된 같은 해에 새 고속도로도 起工되었다는 기념적인 뜻과 嶺·湖南을 직결해 사람과 物資의 빈번한 交流를 촉진하고 남부내륙지방의 침체된 山岳地에 팔팔한 生動感을 불어 넣는다는 뜻이 포함돼 있다.

또 88의 숫자 형태가 쌍둥이일뿐 아니라 8자를 옆으로 뉘어 놓으면 無限大를 상징하는 ∞表示가 되는 것처럼 嶺·湖南이 영원한 友誼 속에 나란히 발전될 것을 期約하는 뜻으로도 해석된다.

당초 8개 工區로 구분 착공된 88 올림픽고속도로에 제 9 工區가 추가된 것은 이 道路의 開通時 기존 邱馬고속도로의 교통량 合流로 嶺南쪽 起點의 혼잡이 예상될뿐 아니라 고속도로의 四通八達을 위해 京釜 및 邱馬고속도로와의 연계도 必要하다고 판단되었기 때문이다.

새 道路가 크고 깊은 意味를 담고 있는 만큼 工事は 始終이 如一하게 열기와 정성속에서 추진되어 갔다.

工區別 계속비 工事로 一括契約된데 따라 工程管理의 豫算관리가 용이하였으며 工事品質 및 安全관리면에서도 信任의 노력이 경주됐다.

새 工法의 적용과 和合의 길을 닦는다는 사명의식 등이 고조돼 施工社들은 自社 技術을 감추거나 工事進度에 競爭을 벌이기 보다 서로 돕고 함께 연구하는 和合된 분위기를 조성함으로써 8개의 工區가 單一工區로 여겨질 만큼 一絲不亂한 體制를 이뤘다.



全斗煥大統領각하께 高速道路建設現況을 報告드리는 筆者

大統領각하께서도 큰 관심을 기우려 起工式 이후 다섯차례나 地上 또는 空中으로 工事現場을 시찰하셨으며 건설부장관은 수시로 現場을 찾아 공사를 둘러하고 문제점이 발견되면 현지에서 즉시 해결하는 勇斷을 보이는 한편 때로는 施工者合同會議를 직접 주재하기도 했다.

그러나 工事は 未知數에 대한 挑戰이었다. 路線의 대부분이 小白의 능선을 가로 지르는데다가 급경 농경지를 피하고 切土와 盛土의 均衡을 맞추기 위해 험준한 구릉지를 이어가야 하기 때문에 土工서부터 難工事的 연속이었지만 이보다 더욱 어려운 問題는 鋪裝쪽에 있었다.

완벽한 施工을 보장해 줄만한 要素는 아무것도 없었으며 經驗不在·技術未熟 등에 따른 不安만이 도처에서 엄습했다.

現場의 人力들은 우선 충분한 예비지식과 確信을 필요로 했다.

지혜와 기술을 모으는 작업이 시작됐다.

現場內에선 서로 묻는 것을 부끄러워 하지 않게 됐으며 세계각국의 기술진에게도 Telex 를

통해 집중적인 질문공세를 폈다.

각종 문헌과 시공사들의 부분적인 해외공사 경험을 체계화하는 작업도 뒤따랐다.

이렇게하여 시공지식을 취합한 現場팀은 82년 4월 9명의 대표기술진을 편성, 美國과 日本 등지의 施工現場과 4개소의 포장 장비 제조업체도 순방하여 견문을 넓혔다.

이어 82년 10월初 8개 工區別로 일제히 포장 장비를 導入한 現場팀은 그달 하순 試驗鋪裝을 시행, 그해 겨울동안 鋪設機의 作動과 鋪裝結果值에 대한 검토분석을 끝냈는데 결과치의 미흡은 自明한 일이었다.

83년 3월初부터 再開된 시험포장에서조차 미비점이 여전히 남아 급기야는 포설기 제작사의 기술진을 南原현장으로 초빙, 제3의 시험포장을 시도하기에 이른다.

이로서 사전 준비된 시공지식과 보름동안의 현장 교습 등으로 포설기의 운전 및 콘크리트의 操作에 대한 자신감을 얻은 현장 人力들은 그해 3월 22일부터 본격적인 포장공사에 착

特別企劃

수, 국제수준의 平坦性 표준지수 및 품질에 맞는 시멘트 콘크리트鋪裝을 施工케 된 것이다.

天險의 小白을 뚫는 歷史속의 大役事는 이렇게 모든 이들의 뜨거운 마음이 어우러지는 가운데 뚜렷한 線을 그어 갔다.

2. 工事概要

88 올림픽 고속도로는 東쪽의 경상북도 달성군 옥포면과 西쪽의 전라남도담양군무정면을 잇

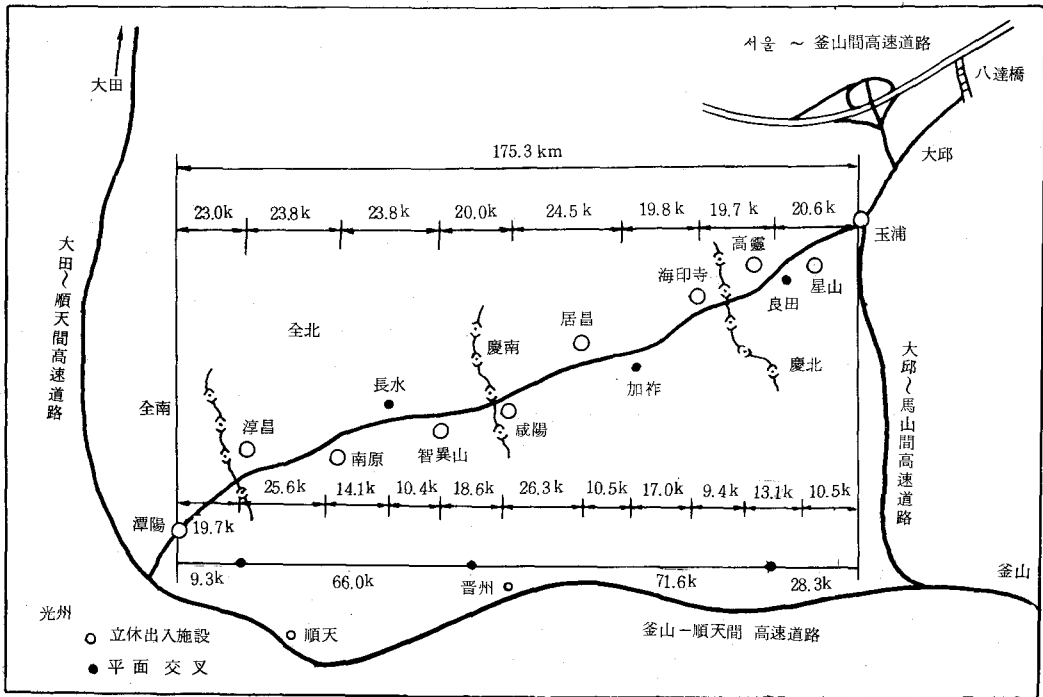
는 全長 175.3km, 路幅 13.2m(車道 7.2m)의 2차선으로 총사업비는 2천 39억 7천만원이 소요됐다.

착공서부터 완공까지 2년 8개월동안 연인원 6백 50만명이 동원되고 21종·22만 7천대의 장비가 투입됐으며 主資材만도 시멘트 1천 13만 8천부대, 鐵鋼材 4만 4천여톤이 쓰였다.

새 길은 지역간 교류에 역점을 뒀 12곳에 입체교차로 2곳에 평면교차로 10곳에 버스정류장을 설치했으며 산악지대의 16개 구간에는 登

始點:慶北 連城郡 玉浦面
終點:全南 潭陽郡 武貞面

◎ 路線略圖



◎ 施工社名單

工區別	1	2	3	4	5	6	7	8	9	造景工事	計
施工社	(株)大宇	現代 建設	共榮 土建	(株)漢陽	太平洋 建設	三煥 企業	三星綜 合建設	東亞 建設	太平洋 建設	韓國綜 合造景	
區間	玉浦 高靈	高靈 가야	가야 居昌	居昌 咸陽	咸陽 阿英	阿英 南原	南原 淳昌	淳昌 潭陽	京釜線 邱馬線 連結		玉浦 潭陽
延長 (km)	20.6	19.7	19.8	24.5	20.0	23.8	23.8	23.0	IC 進入 路(2.4)	路線植 載 IC 13 個所	175.3 (177.6)

坂車線(25,972 m)을 만들어 완속차량을 추월할 수 있도록 했다.

교량은 1백m 이상의長大橋 20개(6,118m)를 포함 모두 1백 18개(9,868 m)이며 터널은 4개소(2,050 m), 도로밀을 횡단하는 通路暗渠는 2백 75개(6,728 m)로 기계화 營農에 대비해 규모를 키웠다.

土工은 흙깎기가 1천 4백 10만 3천m³, 흙쌓기가 1천 3백 86만 5천m³ 등 모두 2천 8백여 만 m³로 깎은 흙을 쌓는데 사용함으로써 土工의 효율을 극대화 했다.

새 길의 基本設計는 1:50,000 地形圖에 개략적인 通過路綫을 선정한 다음 1:5,000 航空測量 지형도를 제작하여 現地를 답사하면서 눈과 발, 가옥 등을 가급적 피해 路綫을 정했다.

實施設計는 1:1,200 航空測量 지형도에 의거 現地답사를 통해 文化財·중요시설물 등이 편입되지 않도록 조정하여 施工路綫을 최종 확정지었는데 항공측량에 의한 지형도 제작은 國立地理院이 맡았다.

항공측량의 경우는 實地측량보다 측량범위가 넓어 比較路綫의 검토가 빠르고 정교할뿐 아니라 設計期間이 크게 단축되는 利點이 있다.

工事추진과정에서는 每 2개월마다 施工者合同會議 및 監督官合同會議를 제도화하고 2~3개월마다 각 工區別 施工評價制를 실시하여 工程 및 品質管理에 차질이 없도록 만전을 기했다.

3. 用地 補償

88 올림픽고속도로는 우선 2차선으로 施工하되 교통량 증가에 대비하여 4차선 用地를 미리 확보했다.

따라서 買收한 도로부지는 총 2백 79만여坪에 달한다.

이 엄청난 규모의 부지확보 및 적절한 補償을 위해선 지역주민의 호응과 관할 지방행정관서의 적극적인 협조가 先決되어야 했다.

건설부는 이의 해결책으로 내무부와의 협의를



城基大橋를 巡視하는 金聖培 建設部長官

통해 大邱直轄市·경상남북도 5개郡·전라남북도 南原市 外 5개郡 등 모두 12개 市·郡에 起工承諾서부터 기본조사·감정평가 의뢰·보상금 지급·소유권 이전 등 用地買收업무 일체를 전면 위탁하여 관련업무의 일관성과 효용성을 도모했다.

특히 용지매수 업무 처리상 가장 큰 難題로 꼽히는 起工承諾 징구가 지방자치단체와 土地소유주간의 이해와 협조로 순조롭게 진척되어 기공승락 不應으로 인한 말쟁이나 強制買收가 단 한 件도 없었다는 것은 고속도로 건설사상 前例없는 事實로서 和合을 바탕으로 한 88올림픽고속도로 건설의 의미를 한층 더 질게 해 준 快事라 하겠다.

보상금 지급과정에서도 일부 토지소유자들이 査定價格 引上을 요구한 사례는 있었으나 그때마다 買收者측에서 現地의 狀況을 정밀하게 再調査한 뒤 民願人과 직접 만나 민원인의 의견이 타당한 경우 요구사항을 즉시 받아드리고 當初의 査定이 적합한 경우는 이를 충분히 납득시켜 用地買收 및 支障物 보상을 둘러싼 지역주민과의 마찰을 극력 피한 것은 물론 이들에게 불만의 소지가 남지 않도록 진력했다.

또한 土木工事 과정에서 南原市 阿英面 月山里 山9-1 지역과 淸溪里 山1-1 지역에서 古墳群을 발견하고 문화재보호법 제 44조 등의 규정에 따라 현장보존을 기한 뒤 圓光大學校의 馬韓·百濟文化 研究所에 발굴을 의뢰, 土器類 73점·鐵器類 2백 56점·기타 46점 등 出土遺物 3백 75점을 발굴하여 5世紀 후반 가야 時代의 文化연구에 귀중한 자료를 제공하게 된 것도 特記할 만한 일이다.

4. 安全管理

과거의 건설공사는 비교적 시설물의 규모가 작고 내용도 간단했으며 장비와 시공기술·방법이 단조로웠으나 산업의 발달과 더불어 점차 工事의 규모와 내용이 거대해지고 다양해졌을 뿐 아니라 중장비 및 高性能 기계시공이 불가피해짐으로써 大型工事에 따른 危險度나 事故率도 비례적으로 높아졌다. 더구나 小白산맥은 험난

하기 그지 없는 산악이다.

88올림픽고속도로는 바로 그 小白의 준령을 넘고 낙동강·섬진강의 물줄기를 가로 질러 東과 西를 잇는 새 길이어서 全長 175.3 km의 路線 가운데 63%에 해당하는 약 110 km가 難工事 구간이었다.

2천 8백여만^m의 土工量과 118개의 교량·4개의 터널 등 각종 구조물의 數를 헤아려 봐도 難工事의 程度를 가늠할 수 있다.

실상가상으로 工法 자체가 국내 최초로 시도된 全斷面 시멘트 콘크리트鋪裝이어서 工事는 人的·物的 事故의 우려성이 더욱 컸다.

따라서 品質管理 못지 않게 安全管理가 강조되었다. 건설부는 위령탑 없는 高速道路를 만들기 위해 근로자들의 잠자리와 食事に까지 신경을 써 왕성한 체력과 편한 마음으로 작업에 임할 수 있도록 배려하고 안전관리교육은 事故의 미연防止에 초점을 맞췄으며 安全守則이 생활화되도록 노력했다.

그 결과 사고건수는 本線이 아닌 西大邱 琴湖인터체인지의 人事사고 단 1件(死亡 2名)에 그쳐 기존 고속도로 건설시의 사고에 비해 현저히 개선 되었다. 이와 같은 안전관리 실적은 전체 종사자들의 책임의식과 기능공들의 자질향상, 시공기술의 과학화가 이뤄진데 힘입은 것이라고 설명할 수 있겠다.

예를 들어 半斷面 굴착공법으로 시공된 南原 터널(785 m)의 경우 첫 發破이후 128일만에 無事故로 貫通되었는데 여기서 적용된 安全對策은 ▲터널 굴진 작업장의 換氣 및 排氣시설과 大氣검사기기를 비치하여 1일 3회 이상 정기점검 ▲균열이 생긴 岩石벽면을 볼트, 또는 다른 적절한 방법으로 고정시켜 落盤사고 방지 ▲터널의 出入口측면 및 上部면의 흙 또는 암석의 붕괴를 막기 위해 安全角을 확보하고 支持장치를 보완 ▲터널 入口에 작업지휘본부를 두어 出入者를 점검하고 出入時 주의사항을 반복교육 ▲坑內的 작업장과 지휘본부간에 無線交信을 가설하여 돌발사태에 대비 ▲작업원의 심신상태 및 음주여부를 사전확인후 현장에 투입 ▲점검 기록부를 비치하여 받침木·받침板

등 시설재의 상태를 정기점검 기록함으로써 不良 또는 변형된 자재를 제거 ▲坑内の 有害가스·매연·분진이 완전 제거될 때까지 터널 출입을 통제 ▲전체 작업원의, 명패를 만들고 坑內에 투입된 작업원의 명패를 지휘본부에 비치 관리한 것 등이다.

또 마스크에 많이 소개된 城基大橋의 경우에는 별도의 安全管理組織을 편성 운영하는 등의 세심한 주의를 기울였다.

城基大橋는 가야산 시루봉과 斗霧山 능선을 잇는 길이 4백 50m의 鋼材교량으로서 계곡이 협소하여 작업장 설치가 어려운데 따라 국내 土木工事부문에선 처음 Slip Form 工法을 적용했는데 最高높이 44m의 8개 橋脚을 세우고 그 위에 3m 두께의 플레이트 거더를 얹는 난해한 작업이라 사고의 위험성이 가장 높았다.

建設팀은 이에 대비하여 일반적인 안전관리 지침의 철저한 이행은 물론 교각에 타설할 콘크리트와 鐵筋 등의 引揚 높이가 Slip Form 을 초과하면 모든 기능이 멈추어지도록 自動停止 장치를 부설하는 등 특별한 시스템을 갖추어 고속도로를 하늘로 끌어올린 이 巨大한 難工事を 無事故로 완결지었다.

5. 鋪裝工事

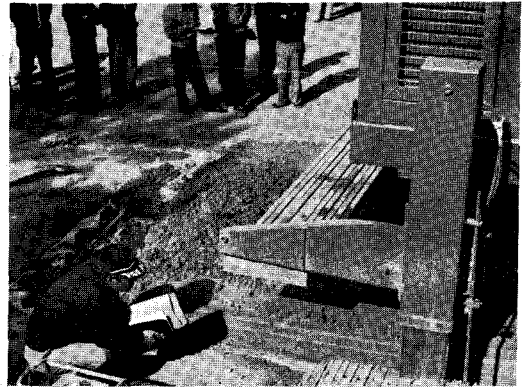
새 工法을 시도한다는 것은 工事의 일선책임자로서 榮光스러운 면도 있지만 솔직히 말해 한편으론 겁나는 일일 수 밖에 없다.

結果가 보장되어 있지 않은 不確實性 工事이기 때문이다. 더구나 88올림픽고속도로는 民族의 大和合이라는 엄청난 意味마저 지니고 있지 않는가.

따라서 한치의 차질도 용납되기 어려운 狀況인데 우리에게 經驗도, 裝備도, 技術도 확보되지 못한 상태였다.

건설부와 시공업체 및 現場팀은 시멘트 콘크리트 鋪裝에 따른 諸問題의 答을 찾기 위해 이미 着工前부터 非常상태에 들어 갔다.

먼저 선진국의 시공사례를 중심으로 한 각종 文獻과 국내의 釜馬고속도로 시공시의 관계자



시멘트콘크리트 試驗鋪裝

료, 시공업체들의 부분적인 海外經驗을 정리하고 美國·日本 등의 현지에서 平坦性측정·現場관리시험·鐵材의 機能表面處理·줄눈設置방법 등에 대한 資料를 구하는 한편 示方書 등 製반資料를 수집했다.

이어 英國·西獨·佛蘭西 등지의 關係당국 및 鋪裝現場을 찾아 設計·施工 및 維持補修 資料를 수집하고 시공시의 유의사항 등에 관해서도 귀담아 듣고 注意겨 보았다. 이를 체계화 하는 과정에서 米심적인 부분은 선진국 専門기관과의 업무협조를 통해 電文 또는 夜間電話로 문의 보완했다.

이렇게 하여 총정리된 情報를 근거로 시멘트 콘크리트 鋪裝施工 指針을 작성, 關係공무원과 시공회사 직원·기능공들에게 집중적인 敎育을 실시하여 이론적 무장을 마친 후 現場팀은 드디어 鋪裝工事に 착수했다.

시멘트 콘크리트 鋪裝을 위해 각 시공업체가 임의 導入한 設비는 모두 美國 GOMACO 製로 Slip Form Paver 라고 불리우는 自動鋪設機이다.

이 기계는 몸통 옆에 「센서」라는 전자자동 감응장치가 부착돼 있어 方向과 高低에 맞춘 줄을 따라 비벼진 콘크리트를 일정한 속도로 밀고 나가면서 成型하고 평탄하게 다져주는 최신의 시멘트 鋪裝장비이다.

여러 장비를 비교 검토한 끝에 선택한 機種이기는 하지만 도입초기의 운전이 엉망이었던 것은 어쩔 수 없었다.

特別企劃

기계를 사온 사람이 다르고 불도저를 부리던 기사가 기계를 몰아대니 제 성능 발휘가 어려웠다는 것이 당연하다. 기계의 운전문제는 곧 극복되었으나 복병은 또 있었다. 복병은 바로 시멘트 콘크리트의 物理的 性質이었다.

문제는 시멘트 콘크리트의 반죽에서부터 시작된다. 물기가 너무 많으면 成型한 것이 흘러내리고 적으면 表面이 매끄럽지 못하게 빠져나와 수분함량을 최적상태에 고르게 맞춰야 되는 까다로움이 있다.

또 성형된 시멘트 콘크리트는 氣溫·濕度·風速 등에 예민하게 反應하여 養生상태가 다르게 나타나기 때문에 施工후 때를 놓치지 않고 포장면 상단부에 흡출눈을 컷팅(cutting)하는 것도 상당히 힘 들었다.

물론 정리된 理論과 선진국들의 경험 사례가 있지만 시멘트 자체의 性분과 자연환경 조건이 모두 달라 이론과 실적이 그대로 맞아 떨어지는 기대할 수 없는 노릇이었다.

현장 人力들은 촉각을 곤두 세우고 실제의 施工과 試驗을 병행하는 방법으로 이와 같은 문제들을 하나씩 풀어 나갔다.

鋪裝施工 직전에는 중앙기상대의 日氣예보에 신경이 곤두서기도 했다.

양성되기 전에 비라도 쏟아지는 날이면 헛 工事가 되기 때문이다.

포장공사기간중 공사터의 일기예보는 신통하게도 맞아 떨어져 낭패를 본 일이 없기 때문에

기상대에서 수고하시는 분들께 큰 절이라도 올리고 싶은 고마움을 간직하고 있다. 작년 末에는 각 工區의 현장책임자들이 기상대에 연락장을 보내 감사한 마음을 표시하기도 했다.

이러 저러한 사연속에 포장공사는 마무리 되었으며 그 결과 이제는 국제 기준치를 훨씬 능가하는 良好한 평탄성지수의 路面이 형성되었다는 점을 자랑할 수 있게 되었다.

여하튼 시멘트 콘크리트鋪裝 現場은 시멘트의 性質과 性能이 최대한 적나나하게 表出되는 곳이라고 말할 수 있겠다.

88 올림픽고속도로의 設計供用期間은 40년으로 되어 있으나 美國과 西獨의 50년된 시멘트 콘크리트道路의 사용실적으로 미루어 보아 우리의 것도 최소한 설계공용기간은 훨씬 넘겨 사용할 수 있을 것으로 期待한다.

6. 地域開發

우리나라의 經濟는 大都市圈을 중심으로 成長해 왔으며 國土開發 또한 이에 連繫되어 效率性 위주로 추진해온 나머지 據點集中현상을 보임으로써 全國土의 有機的 開發 및 지역 相互間의 均衡의 발전이 未洽한 感도 없지 않다.

특히 嶺·湖南지방은 광활한 小白山脈을 가운데 두고 東·西로 갈린 地形조건 때문에 鐵道부설은 構想조차 되어 본 적이 없으며 그동안 陸路마저 未備한 形편이어서 兩大지역의 相互補完



高靈터널 (690 m) 貫通



줄눈施工 點檢

的 産業활동을 萎縮시켰으며 따라서 大邱圈과 光州圈의 産業은 主活動 영역을 縱方向으로 잡게 되었다.

그러나 이제는 88 올림픽 高速道路의 開通으로 橫의 擴大가 可能케 되어 大邱쪽의 主産物인 工産品과 光州쪽의 農産物이 보다 빠른 時間內에 交流할 수 있게 되었으며 더불어 山間奧地의 취약구조개선, 特산물 및 高山作物의 市場확대와 원활한 出荷로 인한 住民의 所得增大 등을 도모할 수 있게 되었을 뿐 아니라 路線 주변의 名勝·史蹟들이 資源이 되어 이 一帯가 觀光團地化될 전망도 확실시된다.

法寶 海印寺가 있는 伽倻山國立公園, 무주九泉洞의 德裕山國立公園, 그리고 아직까지 未知의 險地로 남아있는 智異山國立公園이 3角 형태로 퍼져있는 小白山脈을 對角線으로 貫通한 88 올림픽 高速道路 주변에는 千年의 세월을 숨 쉬어 온 古刹·名刹만도 무려 68 개소에 달하며 先史時代 이래의 유적과 歷史의 뒤안에 얹힌 사연들이 서려있는 계곡·능선이 신비한 절경을 이룬다. 더구나 新設된 陝川댐과 咸陽댐은 東洋畫幅과 같은 山地에 牧歌的 風致를 더해 줄뿐 아니라 山水를 함께 즐길 수 있게 하여 觀光要塞로서의 면모가 더욱 돋보이게 될 것이다.

이미 이 一帯에선 88 올림픽 高速道路의 開通을 계기삼아 ▲ 伽倻山 國立觀光地 ▲ 紅統洞 집단시설 ▲ 陝川 및 咸陽댐 호반유원지 ▲ 南原 관광단지 ▲ 智異山 국립공원 ▲ 智異山 半仙 집단시설 ▲ 潭陽湖 유원지 등의 굵직한 開發計劃을 본격화하고 있어 險路에 가려 있던 南部 內陸이 觀光文化의 中心地로 부가될 것이 틀림없으며 이로 인한 정착人口의 流入도 期待된다.

이 지역의 交通量추이는 88 올림픽 高速道路의 개통에 따른 嶺·湖南間의 交流促進과 觀光人口의 增大로 향후 20년간 年平均 20%씩 늘어날 것으로 推定되고 있다.

7. 結 語

88 올림픽 高速도로의 준공으로 우리나라는 고속도로 總延長이 1천 2백 45km에서 1천 4백

20km로 늘어 세계 제 9위의 고속도로 보유국으로 부상되었다. 또 국토의 균형개발 촉진과 남부내륙지방의 경제안정 성장에도 알차게 기여하게 되었다.

88 올림픽 高速도로는 관점에 따라 이와 같은 도로망의 확충에서 보다 嶺·湖南을 直結했다는 和合의 의미와 우리의 技術·우리의 資本·우리의 資材로 全斷面·全區間 시멘트 콘크리트 鋪裝을 완성했다는데서 더 깊은 의미를 찾을 수도 있다.

우리나라의 고속도로는 1968년 末 京仁고속도로가 처음 開通된 이래 이제까지 아스팔트 一邊倒의 포장으로 일관해 왔으며 다만 1978년 韓國道路公社가 주관한 釜山·馬山間 고속도로 공사에서 시멘트基層 위에 아스팔트를 입히는 補完시멘트 콘크리트工法이 유일하게 적용되었을 뿐이다.

따라서 88 올림픽 高速도로는 鋪裝工法과 鋪裝材料간의 競爭化라는 측면에서 우리나라 고속도로 시공상 새로운 技術 및 形態의 分岐點으로 평가할 수 있으며 앞서 지적한 것처럼 고속도로의 國産化라는 측면에서도 색다른 평가를 내릴 수 있다.

全北과 慶南의 道界부근 智異山휴게소에는 88 올림픽 高速도로 竣工 紀念塔과 국내 최초의 시멘트 콘크리트포장을 기념키 위해 洋灰業界가 세워 기증한 智異山88亭이 자리했다.

弘益美大 김영중 교수의 조각물로서 「永遠한 國民和合과 繁榮」을 축원하는 뜻이 담겨진 기념탑은 높이 33m로 우리 民族의 自主정신과 드높은 精氣, 國力을 키우려는 나라의 굳은 意志가 함께 표현된 것이며 智異山88亭은 기초부터 7개 시멘트회사의 제품을 한데 버무려 넣어 和合을 상징하고 기둥도 8角으로 만들어 88 올림픽 高速도로의 8字를 상징케 했다.

이제 88 올림픽 高速도로는 小白을 헤치고 大河를 건너 湖南과 嶺南을 橫으로 연결하여 한 울타리로 엮었다.

現場건설역군들은 마치 地球를 彫刻하는 마음과 자세로 우리 國土의 새로운 脈을 잇는데 熱과 誠을 다 쏟았다고 감히 말하고 싶다. 그들은



한발자욱 옮기면서도 생각하고 한 삼의 흙을 퍼 올리면서도 정성을 기우렸다.

그것은 88올림픽고속도로가 지닌 크고 깊은 意味를 건설역군 모두가 마음에 새겨 이 길이 영원한 민족의 화합과 번영의 큰 길이 되어지리라는 期待와 所望속에서 工事を 추진해 왔기 때문이다.

이 巨大한 의미의 새 高速道路를 뚫는데 참여했다는 긍지와 보람이 그들의 마음마다 가득 채워져 3년여의 세월을 하루같이 그렇게 충실히 산 것이다.

뜨거운 마음이 흐르던 工事現場은 이제 開通의 祝祭분위기로 바뀌었다.

竣工式이 끝나면 現場팀은 짐을 챙겨 새 고속도로에서 떠날 것이다.

그때는 도로관리를 위임받은 道公의 일선 근

무자에게 통행료를 지불해야 한다.

時間은 이렇게 환경과 조건을 바꿔 가겠지만 새 길의 意味는 결코 영원하게 변하지 않으리라고 생각해 본다.

大役事の 幕이 서서히 내려지는 時點에서 미당이 글을 짓고 일중이 글씨를 써 기념탑 앞 비석에 음각한 88올림픽고속도로 禮讚詩文을 마음에 담는다.

반만년 땀흘려 온 이 겨레의 정성이
모이고 쌓여 이 길을 뚫어서
영남과 호남의 두터운 정을 오가게 하고
산업발전의 큰 갈을 열었나니
이 길을 지나는 사람마다
이 뜻을 가슴에 새겨
자자손손 끊임없이 이어 가게 해
이 나라의 번영이 나날이 늘게만 하자 ♣