

경관도로의 구현을 위해 생각해야 할 요소들



손 원 표 | 정회원 · 동부엔지니어링 도로담당 전무
 채 선 업 | 정회원 · 동부엔지니어링 조경담당 상무
 노 관 섭 | 정회원 · 한국건설기술연구원 도로연구부 책임연구원

1. 서 론

자연환경과 생활환경과의 조화 속에서 인간의 삶을 풍요롭게 하고 자연과 인간에 친화적인 관점의 도로건설 추세에 따라 생태계를 고려하고 도로가 계획되는 노선 주변의 경관과 조화를 이루어 편안하고 연도의 느낌이 전달되는 친환경도로를 추구하는 것이 최근 도로분야에서 대두되고 있는 새로운 패러다임으로 변화의 큰 흐름을 이루고 있다.

이제는 보전을 주장하는 환경론자의 입장에서 파괴의 대상으로 지목하는 개발 즉, 도로건설이 자연적, 생태적, 환경적, 사회적 악영향을 최소화하고 환경과 조화를 도모하고 생태적으로 복원을 시도하는 인간과 자연, 모두에게 도움이 되고 친근감을 주는 도로가 건설되어야 하는 것이 시대적인 명제이다. 그러므로 도로기술자들의 전통적인 자동차가 중심이 되는 선형 위주의 설계개념에서 벗어나 보다 유연한 사고방식과 넓은 안목으로 도로설계와 관련되는 유관분야에 대한 관심과 노력이 요구되고 있다.

여기에서는 이러한 생태경관도로를 자연스럽게 무리없이 구현하기 위해 도시부와 지방부에 있어 유형별 도로에 따른 경관의 접근관점과 고려해야 할 사

항들, 주변경관과 도로공간과의 관계에서 경관형성에 있어 요구되는 지역경관의 매물, 활용, 창출에 대해 접근방향과 접근포인트 등과 시야, 시계, 시퀀스 경관, 랜드마크 등 경관요소의 정확한 이해와 적용 등을 살펴보고자 한다.

2. 도로의 유형별 경관계획

경관은 시점(視点)과 시점대상의 관계에 의해 성립되는 것으로 시점대상은 개별대상으로서 인식되기 보다는 복수의 대상군(對象群) 또는 배경(대상장:對象場) 가운데 하나의 존재로 주변경관과 일체적으로 인식되는 경우가 많으므로 경관의 디자인이나 시점대상을 개별대상으로 디자인하는 것이 아니라 시점과 시점대상 또는 시점대상과 대상장의 상호관계를 구성하는 것이 그 본질이다.

따라서 도로경관의 계획과 디자인은 도로와 관련구조물을 직접 디자인하거나 경치를 위한 식재를 시행하는데 그쳐서는 안되며 입지선정과 선형결정시에도 지역의 상징에 대한 견해, 입지주변의 경관보전과 조화되는 경관측면에서의 계획과 디자인이 중요하다.

일반적으로 경관설계는 조사·분석, 계획·설계, 평가의 3단계로 크게 구분되는데 첫째, 경관설계의 대상이 되는 사회기반시설(infrastructure)이 조성되는 지역의 특성과 경관특성, 사업의 배경과 내용을 조사·분석하며 둘째, 계획의 조건, 기본방침 분석 등에 의해 형태를 구체화하여 계획·설계하고 셋째, 설계대상이 되는 사회기반시설이 설계조건 등에 부합되는지를 확인하고 평가하는 과정이다.

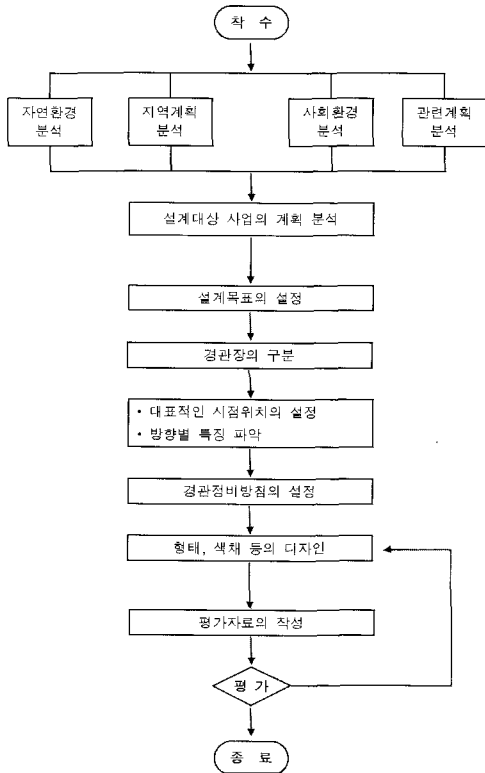


그림 1. 경관설계의 과정 (조사·계획, 설계, 평가)

2.1 시가지의 가로

시가지 가로경관의 경우에는 외부경관보다는 내부경관을 중심으로 하여 시점위치에서의 역할, 즉 내부경관을 어떻게 형성해나가는가가 중요한 과제이다. 가로는 거리를 바라보는 시점장이며, 거리는 가로경관으로 인식된다고 해도 과언이 아니므로 거리의 상징물이나 랜드마크의 활용, 각 지역의 토지이

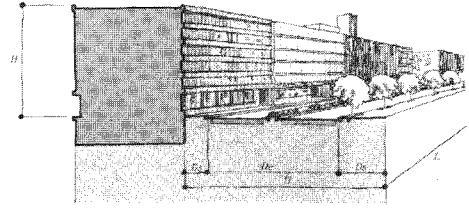


그림 2. 가로경관의 3가지 제안요소들 (D_s/D_c , D_s/D : 보차도 폭원 비, D/H : 가로폭원과 건물높이 비, D/L : 가로폭원 연장 비)

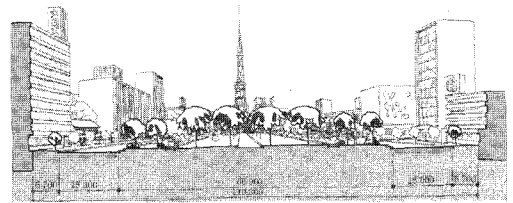


그림 3. 중앙에 녹지공원이 조성된 광로 ($L=1,700m$, $D/L \approx 1/15$, $D/H = 3 \sim 4$)

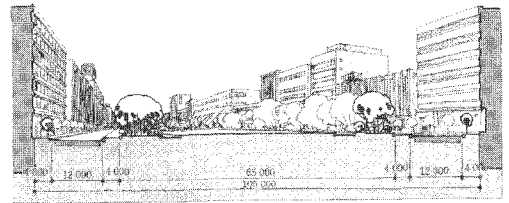


그림 4. 도로 양쪽으로 녹지가 조성된 광로 ($L=1,500m$, $D/L \approx 1/14$, $D/H=3 \sim 4$)

용과 성격의 상징하는 가로 경관형성을 염두에 두고 계획, 설계를 하는 것이 중요하다.

가로경관에서는 연도의 건축물과 시설물이 상당히 중요한 구성요소가 된다. 도시지역 특히 도심부의 가로에 서면 시야를 크게 차지하는 것이 가로를 둘러싸고 있는 볼륨있는 연도건축물이므로 연도건축물의 표정이 가로경관의 표정이나 분위기에 큰 영향을 주고, 또한 건축물의 높이(H)와 가로의 폭원(D)과의 비율(D/H)은 에워싸인 느낌, 나아가서는 쾌적성에도 큰 영향을 준다. 즉 가로경관의 계획에서는 도로의 포장면과 부속물, 점유물의 디자인뿐만 아니라 연도건축물을 어떻게 조절하는가가 중요한 포인트가 된다.

또한, 가로의 경우에는 '보행자'가 강하게 인식되는 것도 특징 중 하나이므로 보행자는 쾌적하고 안전하게 통행할 수 있고 머물 수 있어야 한다. 즉, 가로는 거리에서 생활하는 사람들에게는 생활의 장이고, 가로경관은 그 '생활의 장'의 배경에 해당된다. 가로에서의 보행대(步行帶)의 비율도 가로의 이미지를 좌우하는 중요한 요소가 되므로 가로수와 스트리트퍼니처(street furniture) 등의 요소를 조정하여 쾌적한 가로공간을 연출하는 것도 유의해야 할 요소 중의 하나이다. 가로폭원과 건축물의 높이 비율(D/H)은 가로의 압박감이나 친근성, 편안함 등의 이미지에 큰 영향을 준다.

2.2 지역간 도로

고속도로와 같이 규모가 큰 토목구조물은 새롭게 건설할 경우에는 종래에 적용하였던 내부경관에 대한 배려는 물론 외부경관에 대해서도 경관평가를 하여 바라보는 대상이 시각적으로 어떠한 특징을 갖는지 크기(규모), 모양, 색채, 감촉 등에 대해서 평가하여야 한다.

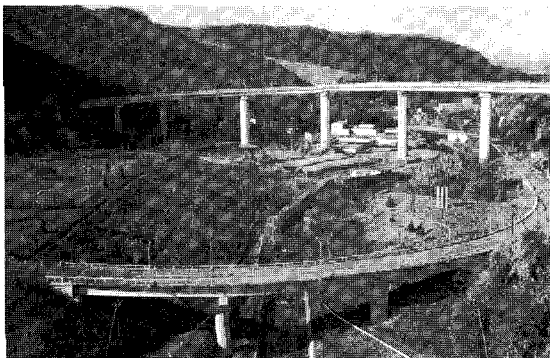


그림 5. 주변경관과의 조화가 주요 포인트가 되는 외부경관

그 중에서도 경관대상의 크기가 대단히 중요하며 크기는 일반적으로 대상의 길이, 높이, 폭 또는 면적, 부피 등으로 나타낸다. 또한, 크기와 깊은 관련이 있는 스케일(scale) 개념에 대해서도 주의를 기울여야 하는데 스케일이란 사물이나 공간의 크기(규

모)를 다른것과의 관계에서 나타내는 개념으로서 비록 같은 크기를 갖는 대상이라 하더라도 스케일은 그것이 설치된 장소, 주위에 있는 사물이나 공간과의 관계에 의해 결정되므로 반드시 스케일이 같아지는 것은 아니다.

경관전체 또는 대상이 되는 구조물을 평가할 경우에는 스케일을 나타내는 지표로서 스케일 비율이나 일정시점에서의 각도, 거리등은 특히 중요하다. 예를 들어, 도로의 외부경관을 평가할 경우에는 배경이 되는 지형 등에 대해서 인스케일(inscale)인지 오버스케일(over scale)인지를 양자의 스케일 비율, 일정시점에서의 각도나 거리에 의해 보이는 것을 기준으로 판단하게 된다.

대상상호간 또는 시점과 대상간의 관계에서의 스케일 외에도 스케일 측정에 있어 사물이나 공간의 크기를 인간의 사이즈와 비교하여 스케일로 나타내는 휴먼스케일이 있다. 이 개념은 실내공간의 규모, 도시의 가로, 광장 등을 계획·설계하는 경우 잊어서는 안되는 것이지만 일반 토목시설의 계획·설계에 있어서도 특히, 그것이 인간에게 직접적으로 이용될 경우 교량의 난간이나 하천의 호안 등에 있어서 중요하게 적용된다. 경관에서는 대상의 크기의 절대치보다 오히려 그 크기와 인간 또는 주변의 사물과의 관계를 나타내는 스케일 개념이 중요하다.

3. 도로경관의 형성

3.1 도로공간과 경관의 조화

도로는 도로로서 특정한 모습을 가지고 있으므로 '도로공간'을 고려할때의 원칙은 그 특정한 모습을 강조하는 것에 있으며, 도로의 아이덴티티(identity)를 주장하는 도로다운 경관적 일관성을 유지하는 것이 중요하다.

도로는 공공적인 기반공간(基幹空間)이고, 문화적인 높은 수준을 유지하면서 경관적인 세련미를 갖추

어야 하며, 사회기반으로서 높은 수준을 유지하면서 지나치게 드러나지 않고 상대방을 끌어들이는, 스스로를 비우는 기조공간(基調空間)이 되어야 한다. 그리고 공공공간(公共空間)으로서 비용과 효과의 안배를 고려하고 관리측면의 경비절감도 고려할 필요가 있으므로 그러한 전제에서 도로의 경관계획을 수립하여야 한다.

도로는 도로자체로 독자적으로 존재하는 것이 아니라 지형을 기반으로 한 생물상과 인간의 행위가 교차된 토지이용의 공간 속에 놓이게 되므로 광역적인 지역에 들어간 도로는 역사 속에서 배양되어온 공간질서를 존중하고 지역의 공간질서가 만들어가는 풍경의 구성요소가 되어야 한다.

그러한 의미에서 지역에 시점(視點)을 둔 도로의 외부경관으로서 도로가 지역의 경관질서를 근본적으로 흔들리지 않는 것이 경관계획의 원칙이므로 도로는 지역경관 속에 융화되어 매몰되어야 한다.

그리고 도로의 내부경관으로서 지역을 상징하는 경관을 도입하여 쾌적한 도로환경을 형성하여야 할 필요가 있으므로 도로의 경관계획에 있어 지역경관의 활용을 빠뜨릴 수 없다. 그러므로 지역과 도로의 각각 입장에서 보았을 때 도로에 의해 양호한 경관을 창출하고 도로의 내부경관과 외부경관의 향상을 시도할 필요가 있다.

3.2 지역경관에의 매몰

지역경관으로 매몰되기 위해서는 지역경관의 기반을 구축하고 있는 지형질서의 보전이 가장 중요하므로 도로는 기본적으로 지형에 거스르지 않고 설정되어야 한다.

도로는 지형에 의해 형성하는 선형공간이므로 지형에 완전하게 따르면 경관적인 문제가 발생하지 않는다. 그러나 도로를 기능적으로 쾌적한 것으로 조성하려고 하면 일정한 기준에 따른 선형의 원활함이 요구되므로 깎기, 쌓기가 발생되고 터널, 교량, 고가교가 나타나게 되어 그 결과 지역경관이 변화하게

된다. 특히, 지형변화를 가져오는 대규모 경사면의 발생은 지역경관에 있어 중요한 하자가 되므로 지역경관을 양호하게 보전하기 위해서는 지형변화를 되도록 억제하여야 한다.

그리고 도로를 지역경관 속에 매몰시키기 위한 다양한 연구가 이루어지고 있지만 최종적으로는 녹화가 효과를 발휘하게 된다. 경관요소 상호간에 완충 역할을 하여 드러나지 않게 하는 기능을 갖는 '길들이는 효과'를 갖는 녹화의 역할이 크므로 지역경관에 길들여지는 녹화를 효율적으로 시행하여 도로와 지역경관과의 조화를 도모하여야 한다.

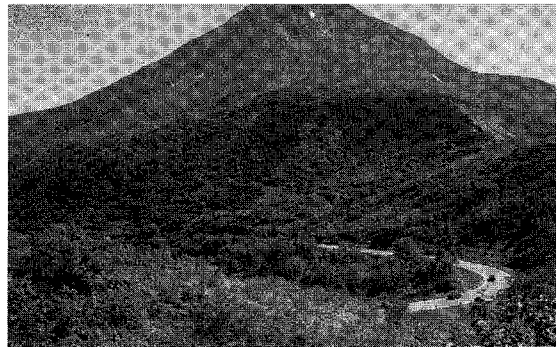


그림6. 지형에 따른 선형설계에 의한 자연환경의 보전

3.3 지역경관의 활용

도로자체는 규격에 따른 차이는 있지만 지역적인 특징은 별로 갖지 않고 있다. 그러나 지역경관은 오랜 시간경과 속에서 땅과 하늘의 변화에 의해 다양한 양상을 띠는 지형상에서 기후와 지반을 토대로 여러 가지 생물상이 전개되고 인위적으로 조성한 조형물들이 다양하게 표현되어 도로이용자에게 큰 흥미를 불러 일으키게 되므로 지역을 대표하는 경관을 적극적으로 내부경관에 도입하여야 한다.

좋은 경관대상을 내부경관에 도입하여 효과적인 전망으로 활용하여야 하는데 그러한 대표적인 것으로는 도로의 정면에 유명한 산악경관을 보이게 하는 '산 표적물'이라는 방식이 있으며, 높이가 강조된 컨

케이브(concave)로 산악을 포착하는 방법이나 식재 등으로 전경(前景)을 만들어 전망을 강조하는 '차경(借景)'이라는 기법도 있다.

경관대상은 산악에만 한정되지는 않는다. 수계경관도 상당히 인상 깊으며 식생도 쾌적한 경관대상이 될 수 있다. 집단취락이나 농경공간도 감동적인 훌륭한 경관대상이 될 수 있으며 그러한 경관을 확대한 전망으로 연계 하거나 주행경관으로 연속적으로 전개시키는 것으로 큰 경관효과를 얻을 수 있다. 아울러 지역으로부터의 전망을 도로가 저해하지 않도록 외부경관적 고려도 하여야 한다.

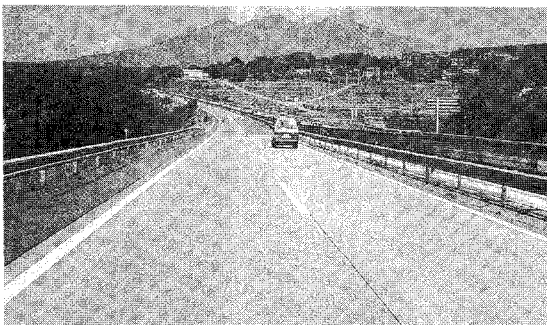


그림 7. 컨케이브 지형을 활용하여 강조된 산악 전망

3.4 지역경관의 창출

도로경관이 지역경관을 끌어가는 경우도 있다. 어느정도 산만한 지역경관 속에서는 도로의 존재가 지역경관의 핵이 되어 지역경관을 엮어 줄 수 있다.

경관성이 높은 교량이 지역경관의 중심역할을 하는 경우는 흔히 있는 일이며, 인터체인지의 풍부한 녹화가 지역의 주요 녹지공간으로서 역할을 하는 경우도 상당히 많다. 또한, 가로의 가로수가 비스타(vista)를 구축하여 가로의 상징이 되는 예도 있다.

다만, 경관계획의 전제인 도로다움의 강조와 스스로를 비우는 공간정비로서의 경관적인 세련미와 경비절감을 고려한 경관창조가 효과를 발휘한다는 것을 유의하여 필연성이 없는 지나친 경관창조를 시도하는 것은 삼가야 한다.

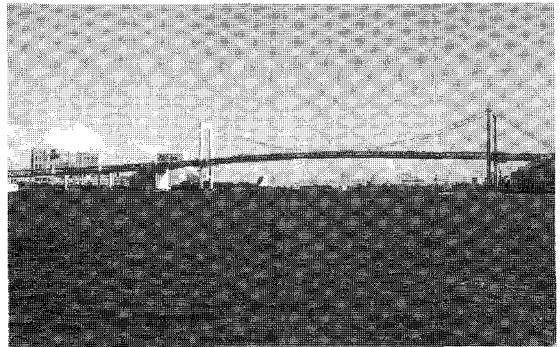


그림 8. 지역경관 창출의 중심역할을 하는 교량의 경관

표 1. 구간특성을 파악하기 위한 자료작성(예)

구 분	구 간 별 특 성
지 형	평야부 - 산지부 - 구릉지 - 산지부
식 생	논 - 낙엽송 - 상록침엽수 - 낙엽송
경 관 특 성	개방경관 - 산지 반폐쇄경관 - 산간경사경관 - 산지 반개방경관
경 관 구 간	개방경관구간 - 반폐쇄경관구간 - 경사경관구간 - 경사경관구간

3.5 경관계획의 전개

네트워크화 되어 존재하는 도로가 같은 모습을 하고 있으면 혼란을 일으키기 쉽고 네트워크의 의미 부여가 이루어지지 않으므로 도로마다 식별할 수 있도록 도로의 특성을 강조하여 계획하여야 할 필요가 있으므로 경관정비에서는 도로특성을 파악하여 그것을 반영한 기초경관을 구축한다.

그리고 노선을 개략적으로 모아 경관적인 전개를 도모하고 그 변환점별로 구간을 구분하여 구간특성을 특정화시켜 그에 입각한 기초경관을 다이나믹하게 전개시킬 필요가 있다. 그 다음 지점특성으로서의 도로로서의 입지특성과 각 지점에서의 특징적이거나 특이한 경관요소를 활용하여 기초경관을 강조하고 대비되는 경관정비가 필요하다.

도로특성과 지역특성을 반영한 경관특성은 도로특성, 구간특성, 지점특성 등을 모두 포함하는 것으로 다음과 같은 경관특성을 토대로 한 경관정비로 제기된다.

- ① 노선특성을 반영한 기초경관의 작성
- ② 구간특성을 반영한 기초경관의 다이내믹한 전개
- ③ 지점특성을 반영한 기초경관의 강조와 대비에 의한 변화

일반적으로 경관정비라 하면 노선, 구간을 통하여 생각하지 않고 지점적인 대응으로 도로와 관련성이 없는 지역요소를 도입하여 검토하는 경우가 많아 남의 관심을 끄는 부자연스럽고 필연성이 없는 새로운 것을 목적으로 정비되는 경향이 있거나, 사전검토를 하지 않고 다른 곳에서 주목을 받는 해당지역에 맞지 않는 경관정비를 피하는 경우가 있으므로 노선과 구간을 확실하게 파악하여 전체적으로 무리없이 반영하는 경관정비가 요구된다.

3.6 경관특성의 파악

도로특성은 관련되는 노선과의 이용상의 차이, 도로구성, 입지 등의 차이에 의해 개략적으로 파악되며, 노선의 이용방법과 도로구성은 도로계획의 전제가 되는 교통계획과 노선이 입지하는 지역의 산업 등에 의해 명확해진다. 그리고 입지상의 차이는 노선의 횡단적인 입지변화를 기초로 하여 개략적인 토지이용의 분포와 지형적인 경관요소의 주요한 것들을 개괄적으로 파악함으로써 분명해진다.

그러한 배경에서 기후, 지형이나 지질, 식생의 자연환경과 역사환경, 토지이용, 산업계획, 도시계획 등의 사회환경 및 총괄적인 경관, 노선의 네트워크 등을 파악해둘 필요가 있다.

구간특성의 파악은 노선특성을 파악하기 위한 항목을 상세하게 검토함으로써 이루어지며, 지점특성의 경우도 동일하다. 최종적으로 구체적인 학술적 보호 대상의 분포나 도로구조, 경관에 어떠한 관련성을 갖는 지역의 모든 대상을 파악하는 것이다. 이러한 경관특성을 명확하게 하기 위한 단계적인 파악은 실제적으로 동시에 이루어지며 정리방법에 의한 단계별 정리나 일관된 정리를 수행하여 검토도중 감각의 감각에 따라 흥미하고 취사선택을 반복하면서 정리방법을 생

각하여 명쾌하게 결론을 제기하는 것이 중요하다.

3.7 경관정비 이미지의 설정

노선특성의 파악에서는 당연히 경관적인 어떠한 관계를 갖는 것을 특별히 정하여 경관정비에 반드시 연계시키도록 정리해 두는 것이 중요하며 그렇게 함으로써 경관정비의 이미지가 제기된다. 그리고 구간특성에 입각한 경관정비와 지점특성에 따른 경관정비로 이러한 노선정비 이미지와 일치되는 관점에서 검토되어야 한다.

구간특성을 토대로 한 경관정비는 도로구조를 염두에 두고 노선을 개략적으로 검토하고 경관적인 전개를 확인하여 그 변환점마다 구간을 구분해서 구간별 이미지를 구축하고 경관정비의 큰 테두리를 결정



그림 9. 구간별 경관정비 이미지 연출(예)

한다. 여기에서도 특성파악에서와 같이 단계를 따라 수행하는 것보다 구간별 정비 이미지를 먼저 제거하고 그것을 노선정비 이미지로 집약하는 방향으로 고려할 수 있다.

지점정비 이미지는 지점적인 극히 작은 계기를 반영한 것으로 제거되지만 실제로는 일반적인 도로 이용자에게 막연하게 파악되는 노선정비 이미지와 구간정비 이미지 이상으로 인상에 남는 것이 지점정비 이미지이므로 그러한 의미에서 노선과 구간을 통한 일관된 정비 이미지와의 조화가 이루어져야 한다. 노선정비 이미지를 따른 기초경관을 그 기초성이 강조되는 가운데 구간정비 이미지에 의해 전개하고 그러한 기초경관을 인식하고 강조하는 지점정비 이미지에 의해 도로경관이 성립하게 된다.

4. 경관형성의 요소

4.1 시야(視野)와 시계(視界)

4.1.1 시야(視野)

시야는 경관을 바라보는 사람의 시점이 정지되어 있는 정시야(靜視野)와 시점이 이용하는 동시야(動視野)로 구분되며, 동시야에서는 변별력이 뛰어난 부분은 크기에 변화가 있으며 자동차 운전자의 경우 주행

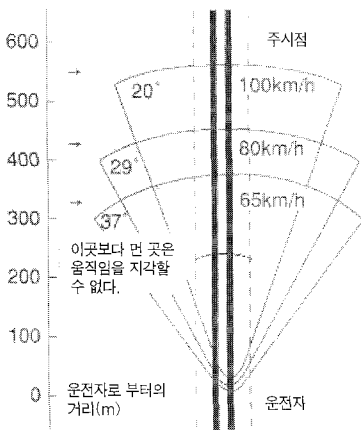


그림 10. 움직이는 시야와 주안점

속도의 증가에 따라 변별에 유효한 시야가 협착된다. 도로를 주행하는 운전자는 연속적으로 일어나는 변화하는 경관을 주시점의 이용에 의해 포착하고 무의식 중에 대상이 되는 형태의 특징을 파악하게 되므로 속도가 높은 도로에서는 고속이동중 시야의 특성이나 주시점의 특성을 충분히 고려한 공간이 요구된다.

4.1.2 시계(視界)

시계는 어느 일정 이상의 거리, 범위내의 시공간(視空間)의 유무를 의미하는 것으로 시야가 넓어지는 것을 지칭하는 것에 비해 시계(視界)는 깊이를 갖는 공간을 지칭한다.

예를 들어, 안개가 발생한 상태라든가 건물이 뿅뿅이 들어선 경우에는 '시계'는 통하지 않지만 '시야'는 변화가 없다.

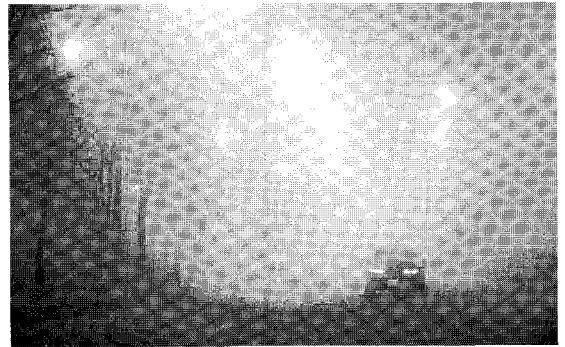


그림 11. 안개에 의해 제한되는 시야

4.2 시퀀스(Sequence) 경관

경관을 시간의 길이, 시점의 특성에 따라 분류할 경우 시퀀스(sequence)경관, 신(scene)경관, 장(場)의 경관, 변천경관 등의 형태가 있으며, 도로계획에 있어서도 각각의 경관에 관한 검토가 이루어져야 한다.

'시퀀스'란 연속의 의미이지만 시점을 이동시키면서 차례차례로 변화하는 신(scene)을 계속적으로 체험해 갈 경우 일반적으로 시퀀스라 부르며 대상 그 자체는 변하지 않고 시점의 이동에 의해 일어나는 경관의 변화이다. 이런 종류의 움직이는 경관을 시

퀵스 경관이라 하며, 사람이 걸으면서 또는 차를 타고 이동하면서 체험하는 경관의 대부분을 시퀵스 경관이라 한다.

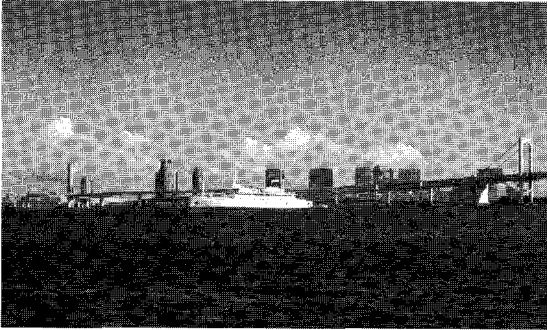


그림 12. 배 위에서 보는 시퀵스 경관

‘신(scene)경관’은 관광지나 도시의 전망대에 올라 ‘좋은경치’, ‘멋진경치’라고 하는 것처럼 고정적인 시점에서 얻을 수 있는 경관을 이와 같은 의미에서 표현하는 단어에는 조망, 전망, 경치, 구도, 투시 형태 등이 있는데 이것은 시퀵스경관에 비해 단기간의 현상이라고 할 수 있다.

‘장(場)의 경관’은 ‘파리의 도시경관’이나 ‘나폴리의 해변경관’이라고 하는 것처럼 복수, 불특정 시점에서의 조망을 종합한 어떠한 일정범위내 조망의 총체를 의미하며 도로를 통과하면서 얻게 되는 여러 가지 신(scene)이나 시퀵스경관의 체험을 종합하여 얻을 수 있다. 신(scene)경관과 시퀵스 경관의 출현 가능성을 보증하는 대상(군)의 공간구조(대상 상호간의 공간적 관계방식)에 역점을 둔 경우의 개념이다.

‘변천경관’은 오랜 시간의 경과에 따라 볼 수 있는 대상 그 자체가 변화하여 가는 경관을 말한다. 태양의 이동에 따른 변화, 사계에 의한 경관변화는 변천경관에 포함하지 않으며 변동요인에 의한 경관변화로 파악된다. 역사성이 있는 거리의 역사적인 경관의 변화는 변천경관이라 할 수 있다.

4.3 랜드마크(Landmark)

랜드마크의 land는 원래 바다를 대하는 육지의 의

미를 갖고 있으므로 랜드마크는 항해시 길잡이가 되는 육지의 표시이지만 넓은 의미에서는 토지의 표시가 되는 자연물이나 건조물을 지칭할 때 사용하는데 아이덴티티(identity), 스트럭처(structure) 등의 퍼블릭 이미지를 형성하는 랜드마크는 단순히 눈에 띄게 존재하는 것이 아니라 그 존재의 의미가 공유된 대상물이 되어야 한다. 그러한 의미에서 자연물이나 역사적인 건조물 등 토지의 역사 속에서 살아있는 대상물이 랜드마크가 되기 쉬우며 새로운 인공구조물도 시간이 흐름에 따라 랜드마크가 되기도 한다.

랜드마크의 물적 요건에 국한하면 우선 사방에서 그 존재를 볼 수 있는 주위로부터 독립된 것일 필요가 있다. 즉, 주위와의 상대적 관계에서 랜드마크성이라는 것이 결정된다는 것을 의미한다. 예를 들어 오벨리스크 모양의 탑이 있어도 주위에 같은 높이의 건물이 나란히 있으면 그 탑이 보여도 랜드마크가 되기 어려우며 이것은 단순히 높이만의 문제가 아니라 땅(土地)과 그림(圖)의 관계가 어떻게 유지되는가와 관련이 있다.

주위와의 상대적 관계란 단순히 면적으로 종합된 하나의 공간 속에서의 관계성을 전제로 한 것이 아니라 도로와 같은 선적공간(線的公間)에서도 동일하게 적용되므로 이러한 경우 계속적으로 이어지는 경관 속에서 그 존재가 독립적인 길잡이로서 인식되는 것을 랜드마크라고 할 수 있다.

서울의 남산타워와 같이 이미 시인되고 있는지 아닌지를 떠나 상징적으로 지역의 랜드마크성을 발휘

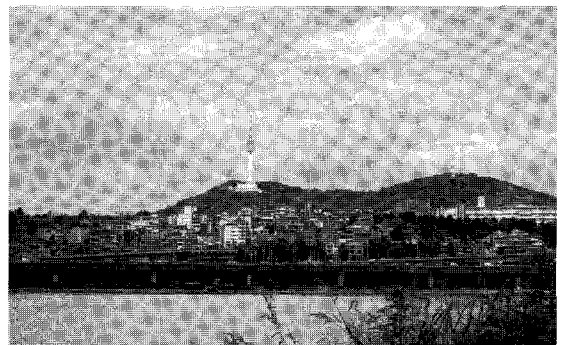


그림 13. 상징적으로 지역의 랜드마크성을 발휘하는 경우

하고 있는 경우도 있으며, 일본의 후지산은 더욱 큰 스케일의 국토적 차원에서의 랜드마크라 할 수 있다. 이러한 랜드마크는 단순히 공간적으로 그 성격을 획득하는 것이 아니라 많은 미디어의 힘을 빌려 사람들의 이미지 형성에 작용하고 있다. 큰 스케일 경관에서의 랜드마크는 원래 의미인 길잡이, 표시로서 역할하는 것은 거의 없고 또한 시간, 계절, 기후 등에 좌우되는 것도 없으며 실제로는 토지 전체의 퍼블릭이미지에 관련된 요소가 된다.

랜드마크를 경관계획에서 다룰 경우 기본적으로는 토지의 면적(面的)인 경관계획에서 랜드마크의 보전이라는 시점 - 대상 상호관계성 전체의 계획과 도로의 경관계획 등에서 랜드마크를 경관체험에 어떻게 도입시킬까 하는 주로 시점장축의 계획이 있다.

도시계획 등 랜드마크를 활용하여 경관계획을 수행하는 입장에서는 인공물, 자연물의 랜드마크를 불문하고 시퀀스(sequence)로서 경관체험 속에서 어떻게 랜드마크를 효과적으로 도입하는가 하는 것이 주안점이 된다.

일정한 방향, 일정한 구간으로의 이동을 어느 정도 전제로 할 수 있는 예를 들면 고속도로, 전망도로 혹은 유보도의 계획에서는 전망되는 랜드마크에 서서히 접근하여 다시 멀어질 때까지 보이는 방향의 콘트라스트(contrast)를 연구하거나 보일 듯 보이지 않는 듯 하는 은현기법으로 연출하는 것이 노선검토 시부터 기존노선의 경치라는 다양한 계획차원에서 적용된다. 또한, 고속도로와 같이 어느 정도 균질한

공간의 연속체에서는 인터체인지, 휴게소 등의 분절적인 요소를 사인으로서의 랜드마크(식재 등)에 의해 표현하는 것도 가능하다. 이 경우 각 노선 토널리티(조화성)를 계속 유지하면서 각 지점의 지역성을 나타내는 연구가 필요하다.

5. 맺음말

우리가 도로설계에 있어 적용하고 있는 도로의 설계기준은 계획교통량을 기준으로 하여 도로의 기능구분에 따라 결정되고 있지만 도로경관의 시점에서는 도로주행자, 보행자의 관점에서 쾌적성과 안전성 그리고 시점장(視點場)이기도 하므로 시점이 도로내에 있는 경우와 도로 밖에 있는 경우에 따라 관점의 차이에 따른 고려되고 조화되어야 할 요소가 차별화됨을 인식하여 적용하여야 한다.

또한, 종래의 도로경관에 대한 접근은 교통공학 측면의 안전성과 운전자의 쾌적한 주행을 목표로 한 운전자의 시점에 중심을 둔 도로주행경관이 중심을 이루었으나 최근에는 내부경관 일변도에서 벗어나 외부경관을 포함한 경관의 관점에서 접근하고 있다. 이러한 경관관점의 접근방식 변화는 물론 도로공학, 인간공학, 디자인, 심리학, 생태학, 경관공학 등 유관되는 분야에서 서로 영역을 넘나드는 영역파괴의 형태인 크로스오버(cross over)의 시대가 도래하고 있음을 인식하여 시대변화에 부응하는 수준 높은 경관도로의 창출에 도로기술자들의 잠재력을 집중시켜야 할 것이다.

참고문헌

1. (사)도로녹화보전연구회, '道と緑の -キークト-' 事典, 기보당출판, 2002.
2. 손원표, '아름답고 새로운 도로공학원론', 반석기술, 2006.
3. 일본토목학회, '街路の景觀設計', 기보당출판, 1999.

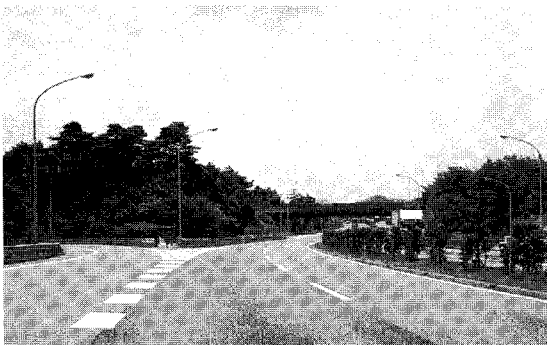


그림 14. 지역을 대표하는 수종을 식재한 인터체인지