

Trend Focus

영국의 도로가 열악한 이유?

김민재 | 영국 워릭대학교
천문학자 · 연구원



말도 안 되게 좁은 영국의 도로 상황

최근 세계 경제 포럼(World Economic Forum)의 한 보고서에 따르면, 영국의 도로가 아프리카 남서부의 나미비아(Namibia)의 도로의 사정과 비슷하며, 이는 선진국 중 최악이라고 비판한 바 있다. 해당 보고서에 따르면 영국의 인프라는 개발도상국의 인프라와 비슷하며, 미국뿐 아니라 대부분의 다른 유럽의 선진국들보다 뒤쳐져 있다고 꼬집었다. 영국의 도로망은 나미비아보다 약 10배 더 많으며, 15배 이상의 교통량을 처리하고 있다. 결과적으로, 이는 영국의 도로 인프라가 좋지 못하다는 말과도 같다. 영국은 세계 5대 경제 대국으로 특히 금융, 보험, 비즈니스 서비스 등 대규모 서비스 부문에서 세계를 주도하고 있는 나라이다. 하지만 영국의 도로 상태는 이미 대중들에게 십수년 동안 끊임없는 불만의 대상이 되어오고 있다. 최근 영국 의회 자료에 따르면 포트홀(pothole: 아스팔트 도로 표면 일부가 부서지거나 내려앉아 생긴 구멍)이

1 마일(~1.6 km)당 평균적으로 하나씩 존재하는 것으로 나타났으며, 영국 거주인들 중 영국 도로에 만족하는 사람은 30%에 불과한 것으로 나타났다.

문제는 이뿐만이 아니다. 영국의 도로는 말도 안 되게 (“Ridiculously”) 좁다. 영국의 일반 국도는 2차선에서 차 2대가 간신히 지나갈 정도이며, 랜드로버사 레인지 로버(Land Rover Range Rover) 같이 큰 차량들이 양방향에서 달려오는 경우 감속하지 않으면 부딪힐 염려에 놓이게 된다. 예를 들면, 영국 잉글랜드의 남부의 아름다운 역사 도시이자 절벽 바다를 따라서 세워진 고풍스러운 도시 콘월(Cornwall)은 ‘누구도 통과할 수 없는’ 좁은 도로가 도시를 점령하고 있는 것으로 유명하다. 때로는 이게 인

도가 아닌가 싶을 정도로 차도가 매우 좁으며, 노란 중앙선이 없는 영국의 도로 특성상 마주 오는 차량이 있을 때는 두려운 공포감마저 들게 한다. 물론 영국인들은 감속하지 않는다. 항간에는 좁은 도로 반대편에서 차량이 온다면 “눈을 감을지언정 속도를 줄이지 않는다는 말”이 있을 정도로, 영국인들은 이러한 도로교통 상황에 이미 적응해 버린 듯 보인다.



영국의 도로를 보고 있으면 이게 선진국의 도로가 맞나 싶을 정도로 열악하다. 사진은 영국의 대표적인 대도시 맨체스터의 포트를 현황.

영국의 도로가 이토록 열악한 이유는?

유럽의 다른 국가와 비교할 때 영국 도로가 유독 끔찍해 보이는 이유는 무엇이며, 이 문제가 계속해서 반복되는 근본적인 이유는 무엇일까? 정치인들은 영국 교통부의 단편적이고 임시방편적인 접근 방식이 당국의 도로를 점점 악화시키고 있다고 꼬집고 있다. 즉, 예방 조치를 취하기보다는 도로를 보수하는 방식에 문제가 있다고 주장하고 있는데, 단편적인 예로 도로 상태 불량으로 인한 정부의 피해 보상금만 해도 매년 수백억 원에 달하고 있다.

하지만 영국의 도로가 이토록 열악한 근본적인 이유로 가장 먼저 역사적인 이유를 들 수 있다. 영국은 산업혁명을 가장 먼저 겪은 국가인데, 해당 시기는 말과 마차가 돌아다니던 시기이며, 우리가 현재 생각하는 자동차라는 개념이 존재하기 훨씬 전이다. 이미 이 시기부터 영국의 수많은 도시는 상당한 규모로 발전하기 시작했는데, 대부분의 도로 역시 기본적으로 말과 마차를 위한 공간이었다. 따라서, 차량이 다닐 만큼의 넓은 공간을 확보할 필요가 없었으며, 현재의 상황처럼 여러 차선과 주차 공간을 확보하기 위해서 넓어질 필요도 없었다. 반면, 넓은 도로로 유명한 미국같은 경우, 해당 도로들은 대부분 자동차가 발명된 이후에 만들어졌다. 또 다른 역사적인 이유를 들자면 유럽 본토와 달리 영국 본토는 전쟁으로 인해서 파괴된 곳이 거의 없다는 점을 들 수 있다. 예를 들면, 전쟁으로 인해서 파괴된 곳이 많은 독일은 새로운 도로가 많이 건설되어 일반적으로 영국의 도로보다 더 넓고 관리 상태도 훨씬 좋은 것으로 알려져 있다.

또 다른 요인으로 토지 제약적인 이유를 들 수 있는데, 영국의 인구 밀도는 매우 높은 반면, 땅값은 매우 비싸기 때문이다. 이에 가용 국토 면적이 제한되어 공간이 부족한 도시 지역에서 역시 넓은 도로를 건설할 수 있는 유연성이 떨어지게 된다. 이는 영국의 도로 커브가 다른 나라의 커브보다 훨씬 더 크게 꺾이게 만드는 주요 원인 중 하나로도 지적받고 있다. 또한, 영국의 토지 소유권 특성과도 관련이 있는데, 영국의 거의 모든 토지는 개인 소유이며, 공공 토지는 매우 드물다. 토지 권리 또한 상당히 강력하기에 일부 역사적인 마차 트랙의 경로에 존재하는 모든 시골길을 넓히는 것은 법적으로 상당히 어려울 뿐만 아니라 건설 비용도 많이 들게 된다.

영국은 세계 어느 나라보다도 '처음 시작하는' 역사를 많이 가지고 있다. 산업혁명과 자동차가 시작된 나라이름은 강조할 필요도 없으며, 각종 계획 및 이론의 선구자 역할을 했던 나라이다. 도시 계획의 역사 역시 영국에서 시작되었다. 하지만 아쉽게도 1989년 하워드의 전일도시 개념의 도시 계획은 후손들의 입장에서 보면 그다지 성공하지 못한 것으로 보인다. 도로 사정이 열악해지고 도로가 밀리게 되면 양방향 차선을 한 방향 차선으로 바꾼 임시 방편적인 계획이 많았기 때문이다. 영국의 현재 도시 계획 역시 영국의 열악한 도시 상황에 한몫하고 있다. 영국은 과거부터 대중교통의 이용을 크게 강조해 왔는데, 이로 인해 도시 내의 넓은 다차선 도로와 고속도로의 필요성이 줄어들었다고 평가받고 있다. 이 때문에 영국에서는 뾰족한 도로를 여유롭게 누비는 빨간 이층 버스가 발달하게 되었고 (런던 외 다른 도시는 다른 색깔이지만 여전히 이층 버스가 운행) 자전거의 이용이 활발한 나라가 되었다.



영국 잉글랜드의 중부 지방 케닐워스(Kenilworth)의 혼한 동네 앞 도로. 연석에서 조금만 벗어나도 오른쪽은 중앙선을 금방 벗어난것을 볼 수 있다. 반면 영국에서는 초보 운전 딱지를 붙인 차들(운전 면허를 취득한지 얼마 되지 않았기에 Probationary의 의미로 'P'를 붙임)에게 무조건적으로 양보해 주는 선진 운전 문화를 체험할 수 있다.

영국 잉글랜드의 중부 지방 케닐워스(Kenilworth)의 혼한 동네 앞 도로. 연석에서 조금만 벗어나도 오른쪽은 중앙선을 금방 벗어난것을 볼 수 있다. 반면 영국에서는 초보 운전 딱지를 붙인 차들(운전 면허를 취득한지 얼마 되지 않았기에 Probationary의 의미로 'P'를 붙임)에게 무조건적으로 양보해 주는 선진 운전 문화를 체험할 수 있다.

영국 운전과 한국 운전의 차이점

영국은 일본과 마찬가지로 우핸들(steering wheel), 좌측통행 시스템을 채택하고 있다. 이 때문에 우리나라의 운전자들은 영국 운전 적응하는 데 며칠 정도는 걸리게 된다. 사실 적응의 동물인 사람에게 반대편 핸들 차량의 운행은 금방 익숙해질 수 있다. 우리가 원하던 반대 방향에서 차가 돌진하기 때문이다. 하지만 진짜 문제는 보행자일 경우 일어날 수 있다. 차는 오른쪽에서 오는 데, 한국에서의 버릇처럼 왼쪽을 중점적으로 바라보기 때문이다.

이 외에도 영국 운전과 한국 운전의 가장 큰 차이점이라면 회전 교차로(Roundabout)를 들 수 있다. 우리나라나 미국을 포함한 세계 대부분의 나라에서 채택하고 있는 직각 형태의 교차로에서는 자신의 가고자 하는 방향의 신호가 왔을 때 진행되는 시스템이다. 반면, 회전 교차로는 교차로 가운데에서 대기하고 있다가 반대편에서 차량이 오지 않을 때 진입하여 빙글빙글 돌며 자신이 원하는

출구 진행 방향으로 빠져나가는 방식이다. 여기서 반드시 기억해야 할 점은 회전 교차로에 이미 진입한 차량은 대기하고 있는 차량보다 무조건적인 우선순위를 가진다는 점이다. 위 규칙만 지켜진다면 회전 교차로는 좁은 도로에서 정체를 줄일 수 있는 매우 효율적인 방식이다. 물론 쉽지 않다. 회전 교차로에서 나가고 싶은 출구에 따라 처음 진입해야 하는 장소가 대부분 정해져 있는데 (첫 번째, 두 번째 출구는 왼쪽 차선, 세 번째 및 유턴은 오른쪽 차선에서 대기), 도로 상황에 따라서 갑자기 변하는 경우도 있기 때문이다. 이 때문에 영국인들조차도 출구를 잘못 찾아서 회전 교차로를 계속 돌거나 엉뚱한 여행을 하는 경우가 많다. 따라서 회전 교차로는 운전자들 간에 규칙 준수, 양보 그리고 배려가 반드시 필요한 시스템이다.

또 한 가지 재미있는 특징으로 영국은 사거리에서조차 신호가 없다는 점이다. 다행히 양보가 생활화되어 있는 영국 운전자들은 서로 먼저 가라고 신호를 준다. 이때 먼저 가라는 신호는 다름이 아니라 '전조등'으로 한번 깜빡이는 것인데, 한국인들의 입장에서서는 당황할 법하지만, 영국에서 '전조등 한번'은 먼저 가라는 신호이며 이에 보답하는 의미로 상대방은 보통 '전조등 두 번'을 켜준다. 한국 운전과의 또 다른 차이점으로 버스 운전자들이 트래픽에서도 양보에 매우 관대하다는 점을 들 수 있다. 이외에도 영국의 고속도로에서 깜빡이만 잘 켜면 영국의 운전자들은 대부분 쉽게 양보해 준다. 특히, 초보 운전 딱지를 붙인 차들(Probationary의 의미로 'P'를 붙임)에게는 더 관대해진다. 이처럼 '신사의 나라' 영국은 높은 수준의 교통문화를 보여주고 있기에, 회전교차로뿐만 아니라 교통 전반 운행이 매우 안정적으로 행해지고 있다.

눈치 빠른 독자 분들은 이미 알 수 있을 것이다. 나라 수준에 비해서 매우 열악한 영국의 도로 상황이 어떻게 유지가 될 수 있는지 말이다. 이는 다름 아닌 선진적인 운전 문화와 습관 덕분이다. 반면, 우리나라는 영국과 다소 다른 상황이다. 남북 분단과 전쟁이라는 큰 아픔을 겪으며 우리나라의 거의 모든 인프라가 파괴되었다. 우리나라는 새마을 운동을 거치며 육상 운송을 도로 중심으로 바꾸며 우리나라의 산업 근대화의 주춧돌이 시작되었는데, 이 때문에 영국처럼 도로를 업그레이드할 필요없이 말 그대로 '무'에서 '유'를 창조하여, 현대적인 국가 도로망을 구축할 수 있었다. 이 덕분에 영국보다 훨씬 더 좋은 도로 상태를 가지게 될 수 있었다. 하지만 운전 문화와 습관 역시 선진국에 걸맞은 수준이라고 할 수 있을까? 우리나라에서 앞차가 차선 변경을 위하여 깜빡이를 켜면 뒷차는 자리를 내주기 않기 위해 더 가속을 한다. 사고의 위험성과는 별개로 본인의 시간과 자존심이 안전보다 더 소중하기 때문일 것이다. 또한, 앞차를 위하여 양보를 할 경우 뒷차로부터 무례한 소리를 들을 수 있는 나라가 세계 10대 경제대국 우리나라 대한민국이다. 도로 상태가 가까운 미래에 나아지기 힘든 영국 조차도 그들에게 주어진 상황속에서 최선의 방법을 찾고 있다. 자 이제 우리 차례다. 이미 선진화된 교통 인프라의 수준에 맞는 선진화된 운전 문화 습관을 심어줄 바로 그 때이다. 🇬🇧

Leitchworth Garden 시에 있는 영국 최초의 회전 교차로 © Jack1956

