

대한민국 성장의 혈맥을 잇다

제5차 경제사회발전 계획(1982~1986)과 도로인의 소명

대한민국 현대사에서 1980년대는 단순한 성장의 시대를 넘어, '한강의 기적'이 완성되어 가던 격동의 시기였다. 그 중심에는 우리 국토의 동서를 잇고 남북을 가로지르며 산업의 혈맥을 뚫었던 '도로'가 있었다. 제5차 경제사회발전 5개년 계획(1982~1986)은 바로 그 혈맥을 더욱 튼튼하고 과학적으로 다듬어 대한민국이 고도성장기로 진입하는 결정적 기틀을 마련한 시기였다.



도로 인프라 확장으로 산업 발전의 기틀을 다지다

경부고속도로에서 증명한 도로인의 자부심은 전국으로 뻗어 나가는 거침없는 동력이 되었다. 특히, 제5차 경제사회발전 5개년 계획은 각급 도로의 상호 연계성을 유지하는 종합공로 수송체계 확립을 정책 기조로 삼았다. 이 시기에는 각급 도로 수요에 대응하기 위해 수송 능력을 확충하고, 도로 포장률을 제고하는 데 주력했다. 그 결과, 1984년 6월에는 영호남을 잇는 88올림픽고속국도가 개통되었고, 연이어 호남고속국도(대전~논산~광주), 구마고속국도(이현~옥포), 남해고속국도(마산~신산리) 등이 4차로로 확장되며 국가 물류 수송의 패러다임을 바꿨다. 또한 IBRD 4차 차관도로 사업이 1983년 완공되면서 경주~포항 등 47개 공구 1,233km의 일반국도가 건설되었다.

과학적 도로 관리의 시작

이 시기 도로산업에서 일어난 가장 혁신적인 변화 중 하나는 도로관리에 '과학'과 '데이터'를 입혔다는 점이다. 1955년부터 시작된 교통량 조사는 그간 수동적인 방식에 머물러 있었으나, 1982년부터 처음으로 전산화가 시작되었다. 1985년부터는 루프식 자기교통량 측정에 의한 조사가 전국적으로 확대되어 도로 건설의 가장 중요한 기초자료를 체계적으로 수집하기 시작했다. 이는 효율적인 투자 계획



수립의 밑거름이 되었다. 또한 도로 파손의 주원인인 과적 차량을 단속하기 위해 1986년 고속국도와 일반국도에 축중기를 설치·운영하고, 아시안게임과 올림픽 등 국제대회에 대비해 3만여 개소의 도로표지를 정비하는 등 도로의 질적 수준을 높이는 데에도 매진했다.

도로인의 긍지, 미래를 향한 약속

오늘날 우리가 누리는 사통팔달의 도로는 수십 년 전 먼지 날리는 현장에서 밤낮을 지새운 선배 도로인들의 땀방울 위에 세워졌다. 제5차 경제사회발전 5개년 계획 기간 동안 이뤄낸 성과들은 단순한 토목 공사가 아니라, 대한민국 산업 엔진에 동력을 공급하고 국민의 삶을 하나로 잇는 숭고한 작업이었다. 불량 도로 시설을 개량하고 도로 기술의 향상을 추진하며 국토의 맥박을 뛰게 했던 당시의 도전 정신은 오늘날의 도로인들에게도 여전한 자부심이다. 앞으로도 도로는 국민들이 경제활동을 하고 세계로 뻗어 나가는 데 가장 밀접하고 안전한 인프라 동반자가 될 것이다. 🇰🇷

참고자료 도로백서(2003), 한국도로사(1981), 국토교통부 홈페이지, 도로업무편람(2024)