

국도 7호선(부산에서 울진까지)

- 국도답사 -

노 관 섭 한국건설기술연구원 수석연구원

국도 7호선은 동해안을 따라 남북으로 뻗어있는 국도 간선도로로, 전체 노선길이는 506km 이다. 부산광역시 중구 도로원표에서 출발하여 경남, 경북, 강원도를 거쳐 함경북도 은성군 유덕면에 이르는데, 현재는 휴전선에 가로막혀 고성군 통일전망대까지만 갈 수 있다.

노선이 지나는 곳은 부산을 시작으로, 울산-포항-영덕-평해-울진-삼척-동해-정동진-강릉-양양-속초-간성-고성-통일전망대를 연결한다. 이 도로는 부산에서 강원도까지의 물동량 수송과 지역개발 및 관광진흥에 크게 이바지하고 있으며, 휴전선에서 끊긴 도로가 완전히 이어져 왕래가 되면 남북한의 경제교류에 크게 도움이 될 것이다. 이 국도 7호선은 경북 포항에서부터 강원도까지 동해 바닷가를 따라 도로가 형성되어 있고, 부산에서 동해안을 따라 포항을 연결하는 국도 31호선과 함께 '동해안 일주도로'로 일컬으며, 풍경이 아름답다. 해안도로의

멋진 경관뿐만이 아니라 동해바다의 일출과 수많은 해수욕장, 바다를 끼고 산재해 있는 경승지와 명소들, 정겨운 어촌과 항구들로 전구간이 관광지이다.

아시아 32개국 도로망 14만km를 연결해 하나로 묶는 프로젝트인 아시안 하이웨이(Asian Highway)는 우리나라에서는 두 노선을 두게 되는데, 한 노선은 일본-부산-서울-평양-중국으로 연결되고 한 노선은 본 국도 7호선을 이용하여 부산-강릉-원산-러시아를 있게 된다.

한 자료(동아트래블)에서는 세계의 아름다운 길로 남아프리카 공화국의 아프리카 보석 가든 루트(Garden Route), 호주의 그레이트 오션 로드(Great Ocean Road), 독일의 로맨틱 가도(Romantische Strasse), 베트남의 하이 반 패스(Hai Van Pass)와 함께 본 국도 7호선을 소개하고 있다. 7번 국도는 한국의 아름다움을 고스란히 담고 있는 길로, 자연의 아름다움, 문화의



국도 7호선의 시점 구간(부산 중구 중앙로)

아름다움 그리고 꽃보다 아름다운 사람들을 만나고 싶다면 7번 국도를 타고 달려보자고 한다.

국도 7호선은 부산시 중구 남포동의 옛 시청 앞에서부터 시작한다. 서해에서 동해로 이어져 온 우리나라의 최남단 간선 국도 2호선이 끝나고, 이제는 최동단의 남에서 북으로 이어지면서 국도 7호선으로 가게 된다.

노선의 우측에 있는 옛 부산시청 자리에는 100층이 넘는 부산제2롯데월드가 건설 중에 있으며, 바로 옆의 남쪽으로는 태종대로 가는 영도 다리와 연결된다. 영도다리는 고층건물이 들어섬에 따른 교통측면에서 철거와 역사성과 문화적 측면에서의 보존에 대한 논란이 크다. 영도다리는 다리 상판의 일부가 들려 큰 배가 지나게 된 도개교(跳開橋)로 길이 214.7m, 폭 18.3m의 왕복 4차로와 인도로 구성되었으며, 1934년 11월에 완공되었다.

이 다리는 일제와 해방, 한국전쟁 등을 거치면서 우리 민족의 역사와 애환이 서린 곳이다. ‘영도다리를 생각하는 사람들’은 2002년에 영도다

리 보존관련 자료집(제목: 영도다리 한 번 끄덕 들어올립시다!)도 발간하고 다리 보존을 위한 많은 노력을 한 바 있다.

본 노선의 시점 좌측으로는 부산국제영화제(Pusan International Film Festival; PIFF)의 중심무대인 남포동과 충무동으로 ‘스타의 거리’, ‘영화제의 거리’와 PIFF광장 등이 조성되어 명실상부한 영화메카로 자리잡을 수 있도록 하고 있다. 이곳은 광복동 패션거리, 광안리 해수욕장 카페 거리, 해운대 달맞이고개 등과 함께, 부산시에서 관광명소로서의 명물거리로 추천한 11곳 중에 한 곳이다.

국도 7호선이 시작하는 곳은 맞는 것 같은데, 국도 7호선이라는 노선번호는 어디를 보아도 없다. 가로명은 ‘중앙로’이고 도로번호는 시도를 나타내는 육각형 안에 61번으로 되어 있다. 국가간선도로망인 국도가 도시부를 통과할 경우에는 별도로 시도번호를 부여하지 말고 국도 노선번호를 일관성 있고 연계성 있게 사용하는 것이 좋겠다. 이러한 국도 노선번호는 복잡한 도시부에서 길안내를 하는데 주요 랜드마크로 활용될 수 있다. 지도에는 시도 61호선이 아니라 국도 7호선으로 표기되어 있다. 하는 수 없이 국도 7호선을 찾아 따라가는 것을 미루고, 7호선이 지나는 부산시 도로원표가 있는 부산시청을 찾아간다. 도로표지에는 시청이 계속해서 안내되고 있다.

부산광역시(<http://www.busan.go.kr>)는 15구 1개군으로 구성되고, 그 면적은 총 763.3km²이며, 인구 400만이 사는 우리나라 제1의 국제무역항이다. 그리고 21세기 동북아시아의 해양수

도를 지향하고 있다.

도로원표는 각 도시간 도로거리의 기준이 되는 기점이다. 부산시 도로원표는 시청 후면의 노상주차장 뒤쪽 광장에 설치되어(2000. 6)되어 있다. 진표는 '중구 옛 시청교차로 교통섬내 설치' 되어 있고, 남쪽으로는 목포까지 378km, 북쪽으로는 대전이 299km, 서울이 457km 거리에 있다.

부산과 양산의 경계에 이르러 지방도 1077호선과 교차되는 곳에서, 처음으로 국도 7호선 노선번호를 안내한 도로표지가 나타난다. 도로표지에 노선번호를 표기하는 방법은 바로 해당도로 방향의 화살표내에 번호를 넣어 표시하는 것(과(on the way) 그 방향으로 갔을 때 만나는 도로번호를 도로 방향의 화살표 밖에 번호를 넣어 표시하는 것(to the way)이 있는데, 지금의 경우에는 가는 도로가 국도 7호선임에도 불구하고 노선번호가 화살표 안에 그려진 것이 아니고 밖에 그려져 있다. 오는 중간에 시도 노선번호 61

이 없어졌다가 다시 나타났다. 조금 지나니 '국도 7' 과 '금정로' 가 직진 화살표 내에 위아래로 같이 표시된 표지도 나온다. 도로표지 관리자의 생각과 수준이 의심스럽다. 운전자를 위한 도로 표지에는 노선번호 위주로, 보행자를 위한 도로 표지에는 도로(가로)명을 위주로 표기하는 체계화 작업이 필요하다.

지방도 1077호선과 갈라지는 여락입체교차로에서부터는 일부 고가도로 구간으로 되어 있다. 여기서부터는 경남 양산시 구간이나 부산시와의 경계를 따라 북으로 올라간다.

기존 2차로 도로를 4차로 도로로 확장하면서 양방향의 종단에 단차를 두어 중앙부 비탈면에 조경수를 식재한 구간이 있어 좋은 도로기법을 적용했다는 생각이다.

임기마을 입구 삼거리 신호교차로 진입부에는 색상이 있는 횡방향 띠 노면표시를 해 놓았다. 부산에서 울산으로 가는 방향의 마을 진입로는 곡선부이고 곡선부 끝나는 지점의 안쪽으로 진입로



부산시청 앞 도로



부산시청 후면 광장에 있는 부산 도로원표



국도 7호선(부산시 금정구 노포동)



입기마을 입구 교차로 진입부의 횡방향 띠

가 나 있어 교통사고의 위험이 크다. 과속으로 인한 문제가 많으며, 속도를 줄이기 위한 목적으로 설치한 것 같다. 미끄럼방지포장은 포장노면이 닳아서 브레이크를 밟았을 때 제동이 잘 걸리지 않고 밀리는 현상이 생기는 도로에서 포장노면의 마찰력을 높이기 위하여 전체 면을 미끄럼 마찰력이 높은 재료로 포설하는 것인데, 감속유도를 목적으로 띠 형식으로 많이 사용하여 주행 안정성의 문제, 재료의 조기파손 등 여러 가지 문제를 야기시켰다. 또한 색상을 넣어 시인성을 높이기도 한다. 이와 같은 특정 구간에서 감속을 유도하기 위한 목적으로 기능에 부합하고 경제적이며 효과적인 대안 개발이 필요하겠다.

과속 억제를 위하여 가상 과속방지턱(image hump)이 설치된 곳이 있다. 기본적으로 과속방지턱은 도로의 횡방향으로 높이 3.6m, 높이 10cm의 원호형 구조물을 설치하여, 차량 통과속도가 30km/h일 때는 큰 불편 없이 통과할 수 있지만 그 이상의 속도로 통과하면 심한 불쾌감을 주도록 설치된 것이다. 따라서 국도와 같이

주행속도가 높은 곳에서는 설치를 금하고 있다. 따라서 과속방지턱을 설치하지 못하는 반면에 과속을 일삼고 있는 도로에서는 종종 감속을 유도하기 위하여 가상 과속방지턱을 설치하고 있는 실정이다. 그러나 설치 직후에는 효과가 있으나, 얼마 후에는 그 도로를 자주 이용하는 사람을 다 알고 있기 때문에 조금의 가속도 없이 주행하게 된다. 도로상 교통사고의 가장 큰 원인인 과속을 방지하기 위하여 도로 등급별 및 특성별로 효과적이고 적합한 기법들의 개발과 정립이 시급하다.

한국공업의 요람, 울산광역시(<http://www.ulsan.go.kr>)에 들어섰다. 시 면적은 1,056.7km²이고 인구는 1.1백만 명이다.

문수경기장과 울산대학교를 조금 지나면 신호 있는 대형 로터리인 신북교차로를 만난다. 고속국도 1호선(경부고속국도) 언양분기점에서부터 연결되는 고속국도 16호선(울산고속국도)이 끝나서 국도 7호선과 만나는 지점이다. 로터리(rotary)는

진입 시 끼어들기를 원칙으로 하여 원활한 교통소통을 도모하는 것이나 교통량이 늘어남에 따라 용량과 안전에 문제가 심각하게 되어 점차 사라지게 되었으며, 일부 구간에서는 신호로 운영되고 있다. 최근 평면교차로의 한 형태로 유럽쪽에서 주로 적용하는 회전교차로(roundabout)의 적용이 세계적으로 널리 알려지고 있다. 회전교차로는 자동차가 교차로에 진입할 때 교차로 내부에서 회전 중인 자동차에게 양보하고, 내부에 여유공간이 생길 때에만 진입하는 시스템이다. 교차로에의 진입 속도를 30-40km/h로 제한하도록 도로시설을 갖추으로써 교차로에서의 안전성을 한층 높이며, 지체가 발생하지 않는다. 최근 ‘평면교차로 설계 지침’ 책자가 발간되면서 회전교차로 설치에 관한 내용이 포함되어 있으며, 이 부분은 국내에 정식 기준으로는 처음 도입되는 것이어서 잠정 지침으로 정립되어 있다. 앞으로 시범사업과 평가를 거쳐서 정식 지침으로 정립될 계획이며, 회전교차로의 효용성은 매우 높으므로 이의 확대적용이 바람직하다.



신호 있는 대형 로터리, 울산 신북교차로

울산시가지의 북쪽으로 통과하는 본 국도 7호선은 왕복 6차로로, ‘북부순환도로’로 명명되고 있는 시도 21호선이다. 도로표지에는 국도번호와 시도번호가 위아래로 병기되어 있다. 길 찾아가는데, 조금은 다행이다.

지방부를 지나는 4차로 국도의 대부분 구간은 중앙분리대 형식이 가드레일에 현광방지시설이 설치되어 있는, 너무나 천편일률적이고 삭막한 환경이다. 한편 가드레일이 설치되지 않는 구간에서는 시선유도봉(과거에는 차선규제봉이라고도 하였음)이 촘촘히 설치되어 있다. 현재 사용되는 시선유도봉은 원래 공사구간에서 임시로 사용하는 시설물인데 일반 도로구간에 과다하게 사용하고 있어서, 도로교통안전에 일부 효과가 있는 것은 사실이나 도로의 흉물로 자리하고 있다. 또한 과다설치로 예산을 낭비하고 있으며, 많은 파손으로 인한 유지관리의 문제점을 낳고 있다. 조속한 시설물 개선이 필요하다.

도로는 모름지기 인간과 자동차가 모두 통행하는 공간으로서, 자동차만이 달리는 자동차 전용도로와 보행자만이 다니는 국지도로(지구도로)의 보행전용도로를 제외하고는 그 도로의 기능에 따라 인간과 자동차에 대한 적절한 배려를 해야 하건만, 본 노선의 대부분은 자동차 길로만 한정된 것 같다. 여기서 인간이란 보행자와 자전거 이용자 등에 한정하고, 자동차를 운전하는 운전자도 인간이나 외형으로는 자동차가 도로를 이용하는 것이므로 제외한다. 물론 국도 7호선은 국가 간선도로이어서 대부분 자동차 이동 통



국도 7호선(울산시 북구 시례동)

로 역할을 해야 하지만, 인근 마을(동네)를 연결하여 인간들의 이동권을 보장할 수 있는 도로환경이 갖추어져야 하고, 자동차가 아닌, 유류를 사용하지 않는 녹색교통수단으로 전환할 수 있도록 시스템이 마련되어야 할 필요가 있다.

신라 천년의 고도 경주에 들어서니 도로 좌우로 수 많은 사적지와 유물 등 문화재들이 흩어져 있고, 갈색바탕에 흰 글씨로 문화/관광지를 안내하는 도로표지들이 많이 나타난다. 경주시(www.gyeongju.go.kr)는 그 면적이 1,323km²이고 인구는 30만 명이 거주하는 곳으로, 노천박물관이라 일컫는 역사문화관광도시이다.

울산에서 경주에 들어서는데 안내표지가 나타난다. 지나가면서 모든 내용을 읽지 못하여 차를 세우고 읽어보니, 위 줄에는 '여기서부터는 교통사고 줄이기 특별관리 시범도로입니다', 아래 줄에는 '사망사고가 잦은 위험한 지역이니 안전운행하십시오', 그 아래 줄에는 '경상북도지방경찰청장' 이라고 쓰여 있다. 운전자가 읽을 수 없

는 이런 표지들은 설치하지를 말든지, 아니면 읽을 수 있을 정도로 설치해야 하겠다는 생각이다. 특별히 관심을 끄는 것은 이 구간이 '교통사고 줄이기 특별관리 시범도로' 인데 어떤 대책들을 시행하고 있으며, 시범도로 설정 전후에 얼마나 효과가 있었는가 하는 것이다.

과거에 4차로 국도에서는 제한속도를 도로 설계시 근거가 되는 설계속도 80km/h 보다 낮은 안전속도 70km/h로 적용하였다. 대부분 도로구간의 도로시설 요소는 설계속도를 기준으로 적용해야 하는 최소값 보다 더 크게 설계함으로써 보다 안전하고 좋은 도로가 되도록 하고 있으며, 운전자는 선형이 양호한 도로에서는 제한속도를 지키지 않고 훨씬 높은 속도로 달리고 있는 현실이다. 이러한 이유로 몇 년 전부터는 제한속도를 상향조정하여 설계속도와 같게 한 바 있다. 그러나 도로구간 중에 주변 지형 등 여러 가지 여건상 불가피하게 최소값을 적용한 구간에서는 설계속도를 넘는 과속주행은 위험을 초래한다. 그러한 구간이 간혹 노선상에 존재하고 있으며, 심지어 70km/h로 주행해야 하는 곡선구간도 있다. 무조건 제한속도를 상향 조정하여 적용만 할 것이 아니라, 그에 따른 기존도로 주행 안전성에 대한 진단과 조치가 시급하다.

도로관리기관이 경주시장인 구간에 들어섰다. 국도상에 '어린이 보호구역' 표지가 나타났다. 표지 안에는 '여기서부터 300m 속도를 줄이시오' 라고 안내하고 있는데, 진입구간의 속도는 4차로 도로로 80km/h이다. 적합하고 현실적이

고 신뢰할 수 있는 도로교통관리 대안 마련이 필요하다.

4차로에서 중앙분리대가 없고 단순히 황색 실선 두 줄의 중앙선만 있는 경우, 많은 곳에서 시선유도봉이 설치되어 있다. 시선유도봉이 없는 곳이 경관상으로 훨씬 좋다. 중앙선 침범사고가 많은 곳에서는 당연히 가드레일이 설치된 중앙분리대를 적용해야 할 것이나, 교통사고 위험이 없는 구간, 특히 경관상 배려가 필요한 곳에서는 중앙분리대에 가드레일 등 시설물을 획일적으로 설치하거나 중앙선에 시선유도봉을 설치할 것이 아니라, 폭 40-50cm의 중앙선을 1.0-1.5m로 늘리고 중앙은 빗금노면표시를 하여 중앙분리대를 확보하는 방안이 가장 바람직하다.

국도 7호선은 경주시내를 지나면서 경주역 앞을 통과한다. 이 구간의 가로명은 '원화로'이며, 6차로이다. 경주역 앞은 삼거리인데, 7호선과 교차하는 도로의 가로명은 '화랑로'이다. 가로명에서도 '역사와 문화가 숨쉬는 도시 경주'를 느낄 수 있다.

국도의 도심통과에 따른 소통상 문제를 해소하기 위하여 많은 도시에서 국도우회도로를 건설하고 있는데, 경주도 인왕동에서 용강동까지 경주시까지 우측으로 우회도로가 놓여 있으며, 앞구간은 국도 4호선의 일부 구간이다. 그러나 국도 7호선은 기존 노선을 유지하고 있어, 복잡한 시가지를 통하지 않고 우회도로를 이용하여 다시 국도 7호선을 달리 수 있도록 도로표지에 친절히 안내하고 있다(국도 7호선을 본선은 on the way로, 우회도로에는 to the way 방식으로 표기).

곡선구간에서 중앙분리대에 설치하는 현광방지시설이 철거되어 있고 안내문 '정지시켜 확보차광막 철거 구간'이라는 소형표지가 중간중간 설치되어 있다. 임시적인 조치 방안이기는 하지만, 근본적인 대안 마련이 필요하다.

경주시 강동의 유금IC부터 포항시 성곡리의 성곡IC까지는 우측으로 국도 7호선이 포항시가지를 통과하여 연결되고, 좌측으로 국도 28호선이 포항시의 좌측 외곽을 지나면서 연결된다. 따라서 포항에 들릴 일이 없는 통과교통은 국도 28호선을 이용하면 되겠다. 그런데 포항시 외곽 우회도로 개념의 도로인 유강-성곡간 도로공사가 국도 28호선에서 포항측으로 노선이 얼마간 떨어져 평행하게 지나는 계획으로 진행 중에 있으며 2008년 9월 준공예정이다. 그 노선들은 지도상에서 보면, 단순한 생각으로 과다투자가 아닐지 의심이 든다. 시 우회도로 노선은 장거리 자동차 통행을 위한 도로로 사용하고, 국도 28호선은 단거리 통행과 인간의 이동을 위한 도로로 사용한다면 적절한 기능 분담이 될 수도 있겠다는 생각이다.

포항시(<http://www.ipohang.org>)는 그 면적이 1,127.7km²이고 인구는 50만 명이 거주하는 곳으로, 세계적 첨단과학도시 포항을 지향하고 있다.

국도 4차로 확장 사업을 할 때, 기존 국도 2차로를 놔두고 별도 신설노선으로 4차로 확장을 하는 경우, 기존국도 1차로를 자전거 보행자 겸용도로로 만들어 지역 주민과 노선답사객에게

제공할 수 있는 방안이 친인간적이고 미래지향적인 도로건설 방향이라고 생각한다. 특히 국도 7호선의 경우에는 도로나 자전거로 중단하는 개인이나 단체가 많다. 또한 그동안 열악했던 지역의 보행환경을 적극적으로 개선하는 방안은 그 가치가 충분히 있다.

단순 이동기능의 소통만을 고려한 국도는 좋은 도로가 아니다. 국도도 이동성 기능의 도로역할을 하는 경우에는 고속도로의 휴게소처럼 적정 간격으로 휴게시설이 설치될 수 있도록 배려를 하여야 한다. 국도변의 사설(민간)시설들을 포함하여 고려하되, 미흡한 부분은 보완할 수 있도록 검토하고 이끌어내야 한다.

그리고 본선의 설계도 과거와 같이 단순한 공사 수행을 위한 틀에서 벗어나서 인간과 환경을 생각하고 도로기술자들이 하나의 국토작품을 만든다는 철학을 가지고 임해야 하겠다. 이를 위해서는 세부분야에 대한 설계기술의 배양과 적용이 필요하며 다양한 전문가와의 협업이 이루어져야 하겠다.

최근 간선 국도가 4차로로 되면서 연결되는 부도로와의 접속을 평면 또는 입체교차 처리를 하는데, 새로운 도로가 기존 도로보다 그 중단 높이를 훨씬 높게 하면서 원활한 교통처리를 위해 입체교차로 많이 하고 있다. 그러나 주요 교차로에서는 입체교차 처리를 제대로 하고 있으나, 교차 교통량이 많지 않으며, 지형이 입체교차 시설을 설치하기에 충분치 않은 경우에는 주도로 아래로 부도로가 지나는 통로암거를 설치



국도 7호선 영덕 입체교차(경북 영덕)

하고 이들을 열악하게 연결하는 시설이 많다. 현재 기존의 입체교차 시설 설계에 관한 개괄적인 지침을 구체적으로 제시하는 ‘입체교차 설계 지침’ 정립 연구가 이루어져서 2006년 초에 발간될 예정이지만, 위에서 언급한 바와 같이 입체교차 시설의 수준보다는 낮으나 단순 입체 처리하는 기법이 정립될 필요가 있다.

최근 영덕-성내간 도로가 4차로로 개통되었다. 본 노선 8.16km 구간은 1999년 5월에 착공하여 7년만인 2005년 7월에 개통된 것으로, 총 사업비 617억원이 투입되었다. 이 도로는 시가지 통과구간 우회, 사고위험지구 및 굴곡부 개량 등으로 교통해소는 물론 사고예방에 큰 효과가 있을 것으로 기대되고 있다. 또한 주말이나 관광철 성수기에 기존 도로를 이용할 경우, 최대 1시간정도 걸리던 자동차 운행소요시간이 신설 확장 도로로 주행함에 따라 평균 10분대로 크게 단축되어 관광객들에게 교통편의를 제공하는 등 관광활성화에 큰 효과가 있을 것으로 보인다.

건교부 보도자료에 따르면 이 도로는 환경친화적인 도로건설지침('04.12월, 환경부와 공동 제정)에 따라 흙쌓기 부분은 토취장을 별도로 개발하지 않고, 인근 현장에서 나오는 토사를 이용함으로써 자연훼손을 최소화 하였으며, 취약지 통과구간 높은 흙쌓기 부분을 교량으로 변경설치하고 투명 방음벽을 설치하는 등 최대한 주위 환경과 조화될 수 있는 도로가 되도록 하였다 한다.

본 구간의 설계속도는 80km/h이고 제한속도도 80km/h이나 대부분 선형이 양호하여, 운전대만 잡았다하면 보통 100km/h로 달릴 수 있다. 역시 자동차전용도로는 아니지만 인간이 다닐 수는 없고 자동차만 다닐 수 있는 도로형태를 가지고 있다. 본 구간은 기존의 2차로 국도를 그대로 살리고 이와 나란하게 확장도로를 건설하였기 때문에 기존 국도를 인간을 위한 도로로 잘 살렸으면 좋겠다.

한편 본 구간은 내륙 쪽으로 달리고 있고, 동쪽으로 3-4km 떨어져서 동해안을 따라 해안도로인 국가지원지방도 20호선이 지나고 있다. 이 도로는 강구항과 축산항을 연결하는 도로라고 해서 일명 '강축도로'라 불리우며, 과거에는 지방도 918번이었다. 이 26km 구간에는 가슴이 탁 트이는 망망대해의 동해바다, 도로변에 빼곡히 들어찬 오징어와 명태덕장의 어촌마을, 해안 도로 곳곳에 조성한 야생꽃길과 소공원 등이 있어서 우리나라에서 가장 아름다운 해안 드라이브 코스 중 하나로 꼽히고 있다.

경북 영덕군 병곡면을 지나는 곳에 병곡휴게

소가 있다. 병곡휴게소에는 매점, 식당, 화장실, 주유소 등이 갖추어져 있고, 뒤쪽 바닷가 쪽으로 조금 떨어져서 모텔이 있다. 이와 같이 경관이 좋은 곳에는 종합적인 시스템을 갖춘 휴게소가 있으면 좋겠다.

병곡에서부터는 다시 2차로 도로이다. 현재 4차로 확장공사가 진행 중에 있다. 역시 2차로 해안도로의 경관이 좋다. 영덕을 뒤로 하고 울진군 경계에 들어서자 입구에 도로조경을 잘 해 놓았다. 역시 아름다운 도로환경의 조성은 수목과 꽃 등 조경시설이 큰 몫을 한다. 도로에는 많은 시설물들이 설치되고 도로변으로 간판, 현수막 등 홍보물이 난무하여 시각공해를 일으키는 곳이 많다. 도로상에는 꼭 필요한 시설물만 설치되고, 불필요한 시설물은 모두 철거하며, 주변의 상업 시설 안내도 가능한 작게 하여 '시각 청정 지역'을 관민협동으로 만들고 관리하면 좋겠다는 지역들이 많다.

2차로인데 차들이 정신없을 정도로 줄줄이 다닌다. 4차로 도로확장을 미리 했어야 할 것으로 생각된다. 도로건설은 미래를 내다보고 적절한 시기에 충분한 투자가 되도록 해야 한다. 또한 본 구간과 같은 곳에는 필히 보행자와 자전거의 통행로를 확보하여야 하겠다.

도로를 가로질러 '자연과 인간이 함께하는 친환경의 고장 울진'이라는 현수막이 걸려 있다.

편평한 지형에 자리한 평해읍을 지나 기성면 고개를 넘다가 도보순례를 하는 무리를 만났다. 참가자들에게 국도 7호선과 도보답사가 많은 추억으로 남으리라.



국도 7호선과 도보순례단(경북 울진군 기성면)

기성면 기성리를 지나 망양리를 통과하는 국도는 해안도로이다. 도로 옆에 도로관리기관인 포항국도유지건설사무소에서 설치한 홍보표지가 있다. ‘도로! 이젠 우리 모두가 주인입니다.’라는 글과 함께 한국이 중심이 된 세계지도와 도로가 한국으로부터 나오고 들어가는 그림이 그려져 있다. 전체 도로 분위기와 홍보표지의 형상 등은 좀 어울리지 않은 것 같지만, 도로관리자와 도로이용자가 함께 하려는 노력을 엿볼 수 있다. 망양리가 끝나는 곳에는 동해를 바라보는 해맞이 명소가 망양휴게소가 있다. 울진 원남면 덕신리부터는 다시 4차로가 시작된다.

덕신-울진 구간 또한 기존 2차로 국도 노선과 확장 4차로 노선이 존재하고 있다. 최근 도로확장 계획시 도시부 통과 국도를 우회하여 외곽으로 신설 노선을 계획함으로써 지역의 상권 붕괴를 우려한 주민들과의 마찰이 심하다. 전국적으로 지역 여건에 따라 4차로 우회확장 구간의 효과평가와 기존 상권에 미치는 영향, 대책 등에

대한 연구가 시급하다. 본 구간도 그러한 분석의 한 대상 구간이겠다.

이 구간 또한 동해안에 연하여 해안도로로 지방도 917호선이 있다. 본 노선의 북쪽, 근남면 산포리에는 망양해수욕장과 주변경관이 관동팔경중 제일이라는 망양정(바다를 바라보는 정자라는 뜻의 望洋亭)이 있다. 이와 같이 국도에 연한 가까운 지방도 등의 경관이 좋은 지역이나 명승지는 특화를 시켜 국도에서 쉽게 연계하여 갈 수 있도록 도로망을 갖추고 안내할 필요가 있다.

신설 국도는 울진읍 시가지를 완전히 벗어난 외곽으로 통과하고 울진남부교차로와 울진북부교차로에서 입체교차 시설을 이용하여 접근토록 되어 있다. 이러한 노선계획이 장거리 이동교통도 살리고 지역내 통행도 살리면서 지역의 삶의 질을 높일 수 있는 방안이다.

과거에 건설된 4차로 국도에는 비상주차대가 거의 없어서 비상주차대가 필요하겠다고 생각하였으나, 최근 건설된 도로에는 간혹 비상주차대가 나타나는데 대부분 동네 주민들의 농산물 판매소로 둔갑하여 활용되고 있다. 또한 일정간격으로 비상주차대를 설치하여 운전자들이 항상 어디 위치에 비상주차대가 있는지를 확인할 수 있도록 도로이용자 입장에서 설치한 것이 아니라, 경제적인 공사를 위하여 산의 절토부 흙을 바로 옆 계곡의 성토부에 쌓아 토공균형을 맞추기 위한 도로건설자(공급자) 입장에서 비상주차대를 설치한 것 같다. 이러한 설치로 인하여 비상주차대가 산을 휘돌아 대부분 곡선부 내측에

설치되어 있어서 주차대를 미리 확인하기 어려우며, 특히 본선 진입시에는 다가오는 차량이 잘 보이지 않음으로써 본선 차량과 진입 차량 모두에 사고 위험성을 야기하고 있는 실정이다. 비상 주차대가 제 기능을 발휘할 수 있도록 하고 지역 주민들의 농산물 판매대를 설치하는 여러 가지 측면의 개선방안을 강구할 필요가 있다.

울진군 죽변면 봉평리. 2차로의 기존 국도는 봉평해수욕장 옆으로 지났으나, 4차로 확장도로는 약 700m 떨어진 내륙 쪽으로 별도로 나 있고, 죽변IC에서 진입토록 되어 있다. 즉 신설 4차로 국도는 이동성 도로로, 기존의 2차로 도로는 지역의 접근성 도로로 활용하는 것이다. 이와 같은 시스템 구축 작업을 전국에 걸쳐서 확대할 필요가 있다.

일정 노선에 대한 단편적인 고려와 단순 확장을 계획하는 지금까지의 도로사업 방식에서 벗어나, 지역 특성을 살리면서 도로노선별 성능(기능)을 점점 평가하고 개선한 후 지속적인 모니터링을 통하여 더욱 완벽한 도로시스템이 갖추어질 수 있도록 종합적이고 체계적인 도로정책과 사업 추진이 필요하다.

경북 울진군 죽변면 후정리부터 강원도 삼척시 원덕읍까지의 국도는 자동차 전용도로이고, 그 이후로 연결하는 공사가 진행되고 있다. 이 노선 또한 기존 2차로 국도와 가까운 거리에서 평행하게 달리고 있으므로 기존 국도는 인간 통행을 위한 도로, 신설 국도는 자동차 통행을 위한 도로로 적절히 기능 분담이 되어 활용될 수

있는 좋은 사례라 할 수 있다. 한 가지 덧붙인다면, 이와 같은 도로확장 공사를 추진할 때 신설 도로만 사업을 수행하고 기존도로는 팽개쳐둘 것이 아니라 기존 도로가 적정 기능을 살릴 수 있도록 개선하는 사업도 포함시켜서 추진해야 하겠다.

자동차 전용도로이지만 지금까지의 4차로 일반국도와 현실적으로는 크게 다를 바가 없다. 다만 통행금지 교통이 있느냐 없느냐의 차이이다. 일반적으로 4차로 국도는 설계속도가 80km/h 이나 이보다 훨씬 양호한 환경이 되도록 설계하기 때문에, 설계속도 90-100km/h인 자동차 전용도로와 시설요소에서 크게 차이가 없다. 또한 자동차 전용도로는 설계속도가 높기 때문에 거의 고속도로 수준이라고 할 수 있다. 최근 이러한 자동차전용도로의 국도가 고속도로와 인접하여 노선계획이 됨으로써 도로에 대한 과다투자라는 지탄을 받고 있다. 이와 관련하여 단순 구간에 대한 판단보다는 전체 광역적인 도로망 차



국도 7호선 자동차 전용도로(경북 울진군 죽변)

원에서 평가하고 설계할 필요가 있다.

자동차전용도로 시점부와 도로관리기관이 바뀌는 시점부에는 자동차전용도로 통행제한이나 중차량 통행제한에 관한 내용을 읽을 수도 없는 깨알같은 글씨로 표지를 설치해 놓는다. 공문서를 그대로 큰 표지에 옮겨 놓은 것이다. 운전자들이 주행중에 단순 명료하게 읽고 이해할 수 있도록 개선할 필요가 있다.

국도답사 결과와 생각을 글로 옮기다보면 문

제점 중심으로 그리고 장점보다는 단점을 기술하는 경우가 많다. 그 많은 구간 중 이러한 문제점 구간은 일부이고, 나머지 대부분의 구간은 괜찮은 아니면 좋은 구간임을 강조한다. 그리고 그러한 문제점들을 발전적으로 개선해보자는 뜻으로 이러한 글을 남기는 것이다. 오늘도 친인간 친환경의 도로건설을 향해 나아가는 도로관련 기술자들의 노고가 큼은 물론이다. 

