



국도탐사기(7)

가장 짧은 도로, 국도 82호선



노관섭

한국건설기술연구원 수석연구원

국도 82호선은 경기도 평택시 포승면 내기리에서 화성시 향남면 발안리에 이르는 일반국도이다. 전체 노선길이는 27.29km인데, 평택 구간이 국도 77호선과 중용되어, 중복연장 15.91km를 제외하면, 전용연장은 11.38km이다. 이는 일반국도 56개 노선 중에서 가장 짧은 것이다. 시점은 포승 내기리의 포승중학교 앞 내기삼거리에서 국도38호선으로부터 분기하고, 종점은 발안의 국도 43호선을 만나는 발안사거리이다. 그리고 국도 82호선을 타고오던 방향대로 교차로를 지나 직진을 하면 노선번호는 같은 82이나, 국가지원지방도(줄여서 통상 '국지도'라 함)를 타게 된다. 즉 국도 43호선과 교차하고 국지도 82호선에 연계되는 것이다. 노선중복 구간을 포함한 전체연장으로 보면, 4차로는 15.24km로 56%를 차지하고 있고, 나머지는 2차로로 되어 있다.

본 노선의 시작부분은 기존 4차로 도로이고, 과거에는 남양방조제를 통과하였으나, 지금은 원정-우정간 도로확장공사가 완료되어 남양방조제의 동편으로 남양대교가 건설되었고, 봉화교차로까지는 4차로로 확장되었다. 그 이후부터는 현재 우정-장안간 공사가

2007년말 완공예정으로 진행되고 있으며, 공사 종점은 팔탄면 팔탄리의 기 건설된 팔탄북부우회도로에 연결된다.

이 국도 82호선은 과거의 지방도 345호선(포승~조암)과 지방도 302호선(조암~발안)이 국도로 승격된 것이다. 일반적으로 국도 노선번호는 홀수인 경우, 남쪽에서 북쪽으로, 짝수인 경우 서쪽에서 동쪽 방향으로 진행하도록 하고 있는데, 본 노선은 시계로 보면 6시에서 시작하여 서북쪽 9시 방향으로 갔다가, 다시 동북쪽으로 진행하여 12시에 이르는 반환상의 노선으로 놓여 있다. 화성시 장안면을 중심으로 하고 고속국도 15호선 서해안 고속도로가 중앙의 남북을 관통하면서 서쪽 우회도로를 형성하는 도로망으로 되어 있다. 도로망계획이나 도시계획을 보면 확실하겠지만, 지도로 살펴본 현황은 그렇다.

노선 시작하는 부근의 현수막 길이에 써진 '국제화 중심도시 평택'이 눈에 띈다.

왕복 4차로, 최고제한속도 80km/시의 도로로 거의 준자동차전용도로 수준이다. 중앙분리대에 가드레일과 현광방지시설이 설치되어 있다. 도로선형이 곡선

반경이 큰 S형 구간인데 '위험 급커브' 라고 표기한 문형식 대형표지가 걸려 있다. 필요악이다. 불완전 다이아몬드형 입체교차가 나타나는데, 너무너무 불완전하다. 부도로 연결로에 역방향 진입금지 교통안전표지가 설치되어 있지 않다. 노면표시도 신통치 않다. 이 구간에서는 국도 77호선과 중용되는 구간으로 알고 있는데, 남양방조제를 통과하는 기존도로는 과거 그대로 국도 77호선이고, 새로 난 남양대교를 통과하는 도로는 82호선인지가 지도상 헷갈린다. 도로도 좀 잘 되어 있고 지도도 잘 표기되었으면 좋겠다.

본 노선이 지나는 주변에는 남양만과 기아자동차공장 등이 있다. 지도를 보니 해안가에 있는 기아자동차주행시험장이 눈에 띈다. 인근에 있는 현대기아자동차시험장과 자동차성능시험연구소 자동차주행시험장의 대규모 주행트랙이 한눈에 들어온다. 자동차는 민간이 개발하여 상품화하는데, 이를 위한 민간과 공공의 주행시험장이 있는데, 자동차가 달리는 도로를 제대로 건설하기 위해 실험을 하기 위한 도로주행시험장이 국내에는 아직 없다. 도로기술이 선진국 수준이 되려면 이러한 실험기반시설이 갖추어져야 하는데, 이러한 점을 감안하면 우리 기술수준은 선진국보다 30여 년 뒤쳐져있다고 할 수 밖에 없다.

요즘 교차로가 좌회전과 우회전 전용차로를 설치하

다보니 광장이 되어버렸다. 이로 인하여 과속을 유발하고 교통사고가 많이 나는 곳이 되었다. 이런 교차로마다 '신호준수 사고 잦은 곳' 이라는 소형표지가 신호기에 붙어있다. 언제나 없어지려나. 도로와 교차로의 기능에 따라 회전 전용차로의 적절한 적용이 필요하겠다.

진행방향을 꺾어서 교차로를 통과하고 나면 종종 도로를 제대로 접어들었는지 의심스러울 때가 있다. 이때 운전자들이 유효하게 확인할 수 있는 것이 '노선 확인표지' 이다. 비상주차대가 좀 웅색하긴 하지만 중간중간 잘 설치되어 있다. 비상주차대 전방에는 100m 예고표지도 설치되어 있다.

화성시 장안면 화산리 봉화교차로, 여기까지가 4차로 확장공사가 완료되어 개통이 되었고, 이후 구간은 공사 중에 있다. 기존의 2차로 국도로 간다. 77호선과 82호선의 중용구간이다.

교차로에는 방향을 알려주는 도로법에 의한 도로표지가 설치되어 있는데, 도로교통법에 의한 교차로 주의 교통안전표지가 인접하여 설치되어 있다. 이런 곳에는 교통안전표지를 설치할 필요가 없다. 교차로 주의 교통안전표지는 도로표지가 없는 소규모 교차로나, 도로선형상 교차로와 도로표지가 보이지 않는 굴곡부 전방에 한하여 설치해야 하겠다. 만약에 교차로



국도 82호선의 시점(평택 포승면 내거리)



남양호의 남양대교



에 신호기가 설치되어 있으면 신호기 또한 보이지 않을 것이므로 전방 신호기 주의표지를 설치할 필요가 있다. 어떤 경우에는 교차로의 신호기와 같은 신호시간으로 굴곡부 전방에 또하나의 신호기가 설치되어 있어서 운전자로 하여금 혼동스럽게 만든다. 이런 경우 전방 신호기에는 신호기 주의표지를 필히 부착해야 하겠다. 이와 같은 복잡하고 구차한 시설들이 더덕 더덕 설치되지 않도록 교차로와 시거 개선이 필수적일 것이다. 최근에는 전방상황을 알리는 몇 가지 형식의 도로전광표지(VMS) 설치 방안이 제시되고 있다.

도로가 조암리 시내를 통과하는데 복잡하다. 더구나 2차로 도로에서 한쪽 편에 노면주차들을 하고 있어서 더욱 복잡하다. 우회도로의 빠른 개통이 필요하다. 이런 난장판이 벌어지기 전에 미리미리 우회도로를 건설하여 개통할 수 있는 방안을 강구해야 하겠다. 조암삼거리 교차로는 국도 77호선과 82호선이 나누어져서 진행하는 곳인데, 도로표지는 있으나 국도 77호선이 가는 도로가 불명확하다. 교통상황은 복잡한데, 도로의 갈림길이 눈에 들어오지 않으니 좀 당황스럽다. 국도 77호선은 좌회전 하는데, 알바가 아니고, 직진인 국도 82호선으로 간다. 어은 삼거리를 지난다. 독점입구삼거리를 좀 지나니 신호기가 나오는데 전후방 신호 두 개 다 삼색등이 모두 켜져 있다. 운전자가 교통

상황을 보아서 알아서 가라는 선택의 여지를 완전히 열어준 신호로 해석을 하는 것이 신호기가 고장 났다고 하는 것보다 좋을지. 시내 왕복 2차로 도로인데, 아무데서나 중앙선 침범하여 좌회전 하는 차들이 많다. 도로 잘못인지, 운전자 잘못인지 따져보아서 적절한 조치를 취해야 하겠다. 좀 큰 곡선부에 갈매기표지가 설치되어 있고, 거기에 두 면의 점멸등이 꼭 설치되어 있다. 점멸시설도 일부는 손상이 되어 있다. 이런 시설 설치 좀 안했으면 좋겠다. 기본, 기본 시설만 설치하자. 기본에 충실하자.

고속국도 15호선, 서해안고속도로의 발안IC 진입로 교차로에서부터 발안 시내로 가는 길은 4차로 도로로 되어 있다. 도로표지의 안내가 애매해서 직진으로 갔더니, 갑자기 중앙선이 없는 2차로 도로가 나오고, 나중에 시내로 연결된다. 노선의 진행방향과 토지이용 상황(오랜 건물의 형체와 버스터미널 인접)을 감안하면 옛 국도인 것 같다. 하여튼 도로가 시내만 들어가면 도로망과 함께 도로표지가 어려워진다. 좋은 개선 방법을 모색해야 하겠다.

본 노선의 종점부인 화성시 향남면은 980만평의 발안도시계획 확정과 58만평의 발안산업단지 조성, 한국토지개발공사 시행 택지개발사업 등으로 향후 인구



↗ 새로 난 국도 82호선(화성시 장안면)



↗ 국도 77과 82호선의 분기, 조암삼거리(화성시 장안면)

10만 이상의 도·농 통합형 도시로 급성장할 것으로 전망되고 있다. 매년 3월 1일에는 순국유적지 향남면 제암리와 발안리 일원에서 3.1운동 기념식과 독립만세 재현행사 등 각종 행사가 열린다.

국도 82호선의 종점을 기어코 찾기 위해 부근을 몇 바퀴 배회하였더니 드디어 도로표지에 국도 82호선의 표기가 나오고 종점에서 시점 쪽의 역방향으로 진입하게 되었는데, 그 길이 그 길이다. 단지 시내 안쪽에서는 아무런 표지가 없었을 뿐.

본 노선의 종점에서 직진으로 연결되는 국가지원지방도 82호선은 이 지점을 시점으로 하여, 안성군 죽산면 두현리에 이른다. 전체 노선 길이 62.1km이고, 이중 23.7km는 중용구간이다. 이 국지도가 통과하는 지역은 화성-오산-용인-안성 이다. 경기도 구간에서만 그렇고, 노선은 계속해서 충청북도로 이어진다. 그 끝이 어디까지인지는, 노선이 중간 중간 끊겨있어서, 지도상의 도로를 쫓아가다가 그만두기로 한다. 아마 강원도까지 이어지는 것으로 추정된다.

국지도 82호선이 국도 38호선과 42호선의 가운데 정도를 통과하며 국토의 서동을 연결하는 도로인데, 국지도 지정 당시에 국지도가 아닌 국도로의 지정을 고려해야 했을 것으로 생각된다. 향후, 국도 승격등 노선재검토가 있을 때 고려할만한 노선으로 보인다.

설명이 좀 늦었지만, 국가지원지방도는 지방도 중

에서 간선기능을 가진 주요도로 또는 노선축에 대하여 별도로 정하여 국가에서 사업비중 공사비를 보조해 주도록 한 도로이다. 구체적으로 도로법에서는 '국가지원지방도라 함은 지방도중 중요도시, 공항, 항만, 공업단지, 주요도서, 관광지 등 주요교통유발시설지역을 연결하여 고속도로와 일반도로로 이루어진 국가 기간 도로망을 보조하는 도로(교통연결의 일관성을 유지하기 위하여 필요한 경우에는 특별시도, 광역시도, 시도, 군도 또는 신설구간을 포함한다.)로서 대통령령으로 지정된 것을 말한다' 라고 정의되어 있다. 국가지원지방도 제도는 1995년에 도입되어 총 3,709km가 국지도로 지정되어 있고, 지속적인 확포장 정비사업이 연차적으로 시행되고 있다.

전국 도로망으로 국가간선도로망인 7x9 망(남북 방향 7개 노선, 동서 방향 9개 노선)이 있고, 이들 도로로부터 연결되는 보조간선도로망 그리고 집산도로(지역 내에서는 보조간선 역할) 수준까지의 국도 및 지방도는 종합적인 틀 속에서 도로망 계획이 재정비 될 필요가 있겠다. 현재와 같은 국지도는 대부분의 경우 국도급의 기능을 하고 있으므로, 복잡한 도로체계를 두고, 도로표지의 표기도 달리할 것이 아니라, 보다 도로 기능을 명확히 하여 단순 체계화하고, 예산 투자는 별도의 효율적인 계획 및 집행 시스템을 갖추는 것이 좋을 것으로 생각된다.



발안으로 들어가는길(화성 향남면 제암리)



국도 82호선의 종점(화성 향남면 발안리)