

인간과 하천  
 3  
 River & Culture



박 영 민 | (주)도화종합기술공사  
 수자원개발부  
 (chaw@dohwa.co.kr)

[자전거 여행]

# 하천과 함께 하는 자전거 여행

서울시를 중심으로

각종 자기소개서에 “취미”를 적는 빈칸을 볼 때마다 많은 고민을 해야 했던 필자에게 요즘은 자신 있게 적을 수 있는 취미가 생겼으니 그 취미는 바로 “자전거 타기”이다.

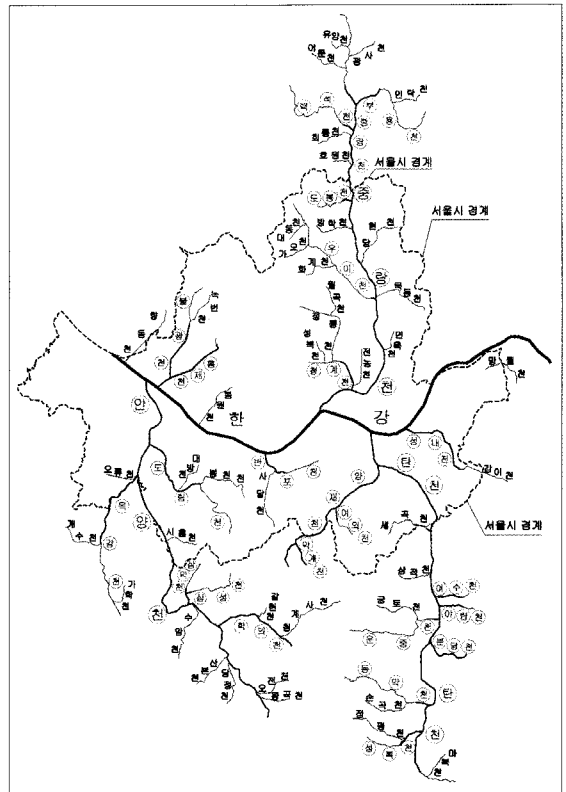
2007년 늦은 가을, 생활자전거로 시작해서 지금은 자전거 앞뒤에 완충장치가 달린 산악용자전거를 타고 있는데, 그동안 몸무게 7kg 감량, 허리둘레 3인치 다이어트 등 내·외형적으로 많은 변화가 있었다.

필자는 2008년 3월부터 6월초까지 주말시간을 이용하여 서울시를 흐르는 한강으로 유입되는 모든 지류하천에 설치되어 있는 자전거도로의 시작점 찾기 여행을 한 적이 있고, 평일에는 한강의 자전거도로를 이용하여 강서구 등촌동에서 사무실이 위치하고 있는 역삼동까지 자전거로 출퇴근을 하고 있다.

아래 그림에서 보는 것처럼 한강을 포함하여 서울시로 유입하는 지방하천 이상의 법정하천은 총 71개이며, 이중 자전거도로가 설치되어 있는 하천은 총 27개소(파란색 표시하천)이다(현재 탄천의 지류하천인 정평천에 자전거도로가 신설되었으므로 2009년 3월 현재 총 28개소가 설치되어 있다). 그리고 자전거도로 시작점을 찾기 위해 3개월간 주행한 거리가 약 500km 정도로 이 거리는 서울에서 속초시내까지 왕복거리이기도 하다(그림 1 참조).

본고는 지난 자전거 여행 및 자전거 출퇴근 중 한강 주요지

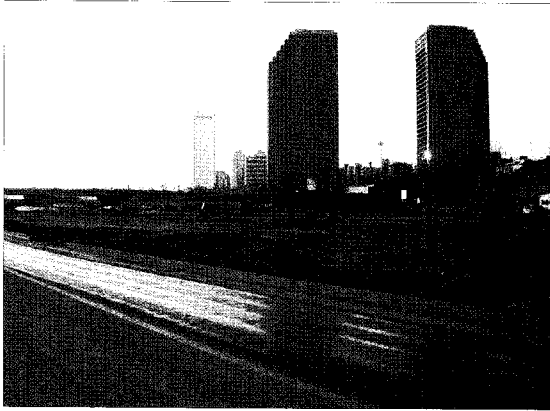
점의 풍경 및 느낀 점들을 간단히 소개하는 글이다.



(그림 1) 한강 및 지류하천의 자전거도로 현황도

2009년 3월 현재 한강에 설치된 자전거도로는 약 76.15km로서 좌안측은 암사대교 공사현장부터 행주대교까지 약

37.00km, 우안측은 광진교부터 방화대교까지 약 39.15km이다.

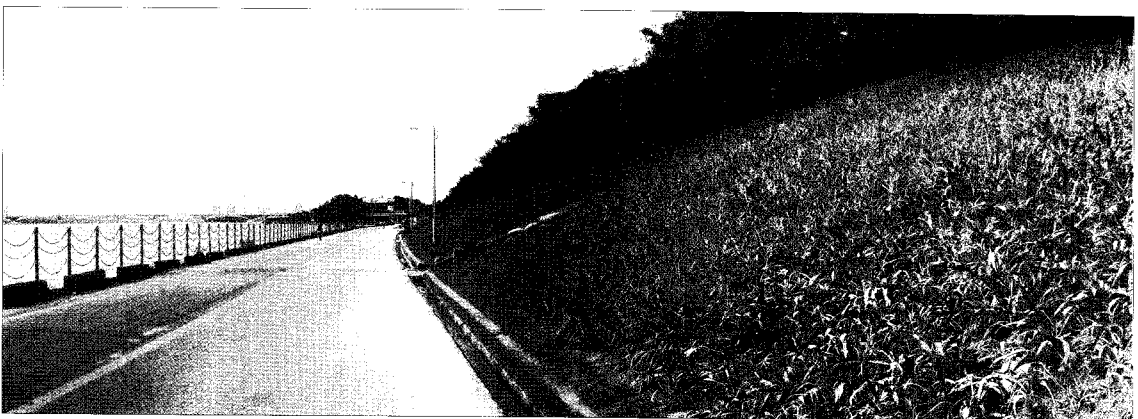


〈그림 2〉 한강 르네상스사업이 진행 중인 여의도지구

한강의 자전거 도로는 기타 지류하천의 자전거도로보다 폭은 다소 넓은 편이나 대부분의 구간에 자전거도로와 산책로가 분리되어 있지 않아 봄부터 가을까지 주말 오후에는 자전거 통행이 불편한 구간이 많은 실정이다.

지난 봄, 한강 좌안측인 강서지구와 여의도지구의 일부 제방을 삭막했던 콘트리트 블록에서 은제공법을 도입하여 식생이 자라도록 녹화하고 있다.

은제공법이 어떻게 진행되는지 관찰을 해보니 기존 제방사면의 호안블럭을 지름 20cm 정도로 천공을 한 후, 나무틀을 격자 모양으로 설치하고 양질의 흙으로 복토, 그리고 인력으로 초화류를 식재하는 등의 절차로 이루어졌고, 초화류 식재 후에는 은제 사면에 스프링클러를 설치하여 지속적으로 물을 공급하고 있었다.

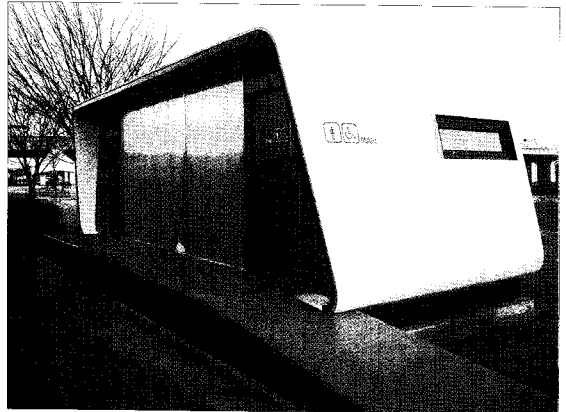


〈그림 3〉 한강 가양지구 은제공법 시공 후 전경

지난 가을까지 각종 꽃으로 사면이 녹화되어 이곳을 이용하는 시민들에게 좋은 볼거리를 제공해 주었는데, 올해도 그 꽃들을 보면서 이곳을 주행할 수 있을지 궁금하다.

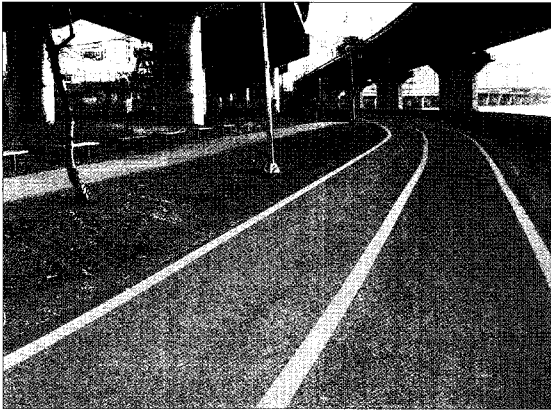
2008년 초부터 한강 고수부지에는 24시간 편의점이 곳곳에 설치되기 시작하여 필자가 자전거로 출퇴근을 하는 한강 좌안측 등촌동 나들목부터 반포 나들목 구간에만 4개소가 있고 이곳은 한강 고수부지를 이용하는 시민들에게 휴식 및 만남의 장소로서의 역할을 하고 있다.

최근 한강 고수부지에는 마치 봄철 개나리가 활짝 핀 것과 같은 느낌을 주는 화사한 색상의 화장실이 곳곳에 설치되고 있다. 이제는 화장실 색상과 외형까지 고려해서 하천설계를 해야 하는 시대가 도래한 것이다.



〈그림 4〉 한강고수부지에 새로 등장한 간이 화장실

최근 막바지 공사가 한창인 반포지구 르네상스사업 지구에는 산책로, 인라인스케이트도로, 자전거도로가 나란하게 설치되어 있다. 그러나 보행자는 무의적으로 폭이 넓고 경치가



〈그림 5〉 서강대교-한강대교 자전거도로

좋은 도로를 이용하려는 성향이 있기 때문에 나란하게 놓인 도로들 중에서 폭이 좁고 울퉁불퉁한 산책로보다 자전거도로를 이용할 확률이 높게 된다.

그러한 이유로 자전거도로와 산책로를 분리하여 설치할 경우에는 단차 및 거리를 두어 설치하는 것이 자전거도로에서의 안전사고를 줄일 수 있을 것 같다. 또한 안내표지판 및 노면에 자전거도로임을 명확하게 표시하여 보행자의 자전거도로 진입을 방지하도록 해야 할 것 같다.

한강 자전거도로를 수차례 주행해 본 결과 자전거 이용자 측면에서 가장 주행하기 좋은 구간은 한강 우안측(북단) 서강대교~한강대교 구간으로, 이 구간은 자전거도로와 산책로가

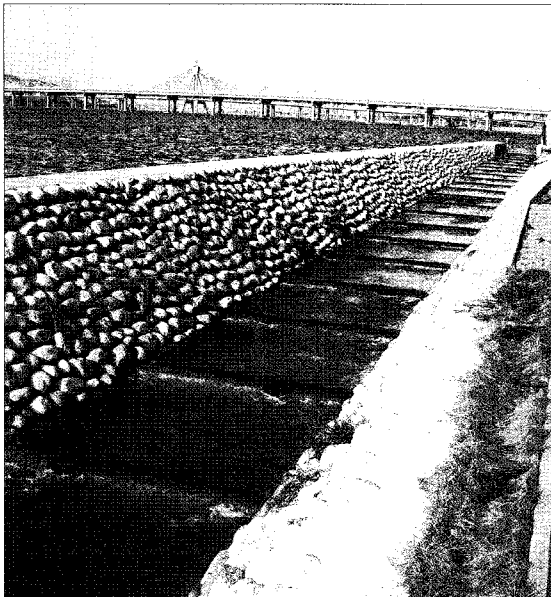


〈그림 6〉 반포지구 자전거도로

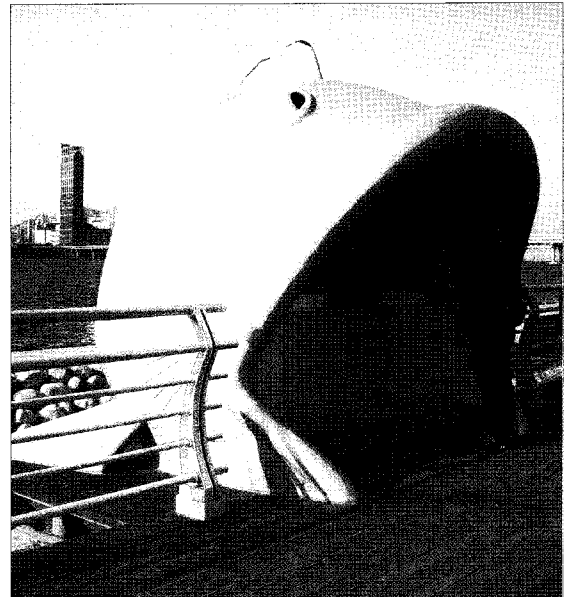
충분한 완충지역과 단차로 분리가 되어 있어 안전사고의 위험성이 가장 적은 구간이다.

한강 자전거도로를 이용하다 보면 많은 불거리들이 있지만 그중에서도 필자가 가장 좋아하는 곳은 잠실대교 좌안측에 설치된 잠실수중보 및 수중보 측면에 설치된 생태관찰경이다.

필자가 근무하고 있는 (주)도화종합기술공사 수자원개발부의 선배 엔지니어들이 심혈을 기울여 설계한 구조물이기도 하지만, 이곳에 잠망경의 원리를 이용해서 생태관찰경을 설치하고 이를 이용해서 어도를 거슬러 올라가는 각종 어류들을 관찰할 수 있도록 고려한 아이디어가 참으로 참신한 것 같다. 겨



〈그림 7〉 잠실수중보 어도



〈그림 8〉 잠실수중보 어도 생태관찰경



〈그림 9〉 한강대교 수위관측시설

울절에는 이곳 어도를 이용하여 상류로 올라가는 어류가 많지 않지만 날씨가 따뜻해지면 많은 종류의 어류가 이동하는 것을 생태관찰경을 통해 직접 볼 수 있다.

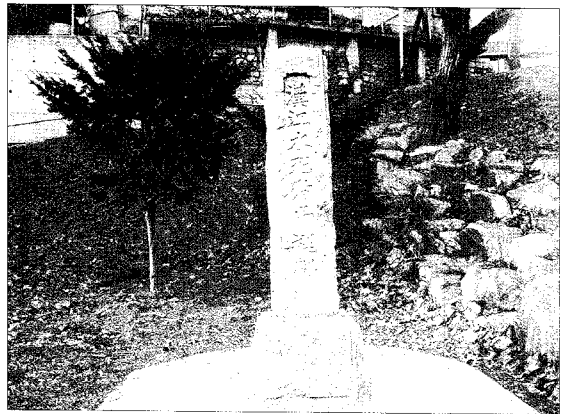
한강대교 좌안측에는 1918년 8월부터 관측을 시작한 한강대교 수위표가 설치되어 있다. 그런데 이 부근에 한강수사자조흔비(漢江水死者弔魂碑)가 있다는 것을 아는 사람은 거의 없을 것 같다. 필자도 그 동안에는 한강대교 수위표가 있음을 표시하는 비석쯤으로 생각을 했었는데, 호기심이 발동한 어느 날, 직접 올라가서 비석을 보니 한강에 빠져 죽은 영혼을 달래기 위하여 1929년에 설치된 비석이었던 것이다.

한강 자전거도로를 경유하는 장거리 주행코스는 양수리, 분월리, 행주산성 국수집, 파주 헤이리, 곡릉저수지 등 많은 코스가 있지만 그중 대표적인 코스는 “하트코스”이다.

하트코스는 한강과 안양천이 만나는 한강 자전거도로에서 시계방향으로 주행하여 탄천, 양재천, 과천정부청사앞 도로,



〈그림 11〉 하트코스 경로



〈그림 10〉 한강수사자조흔비

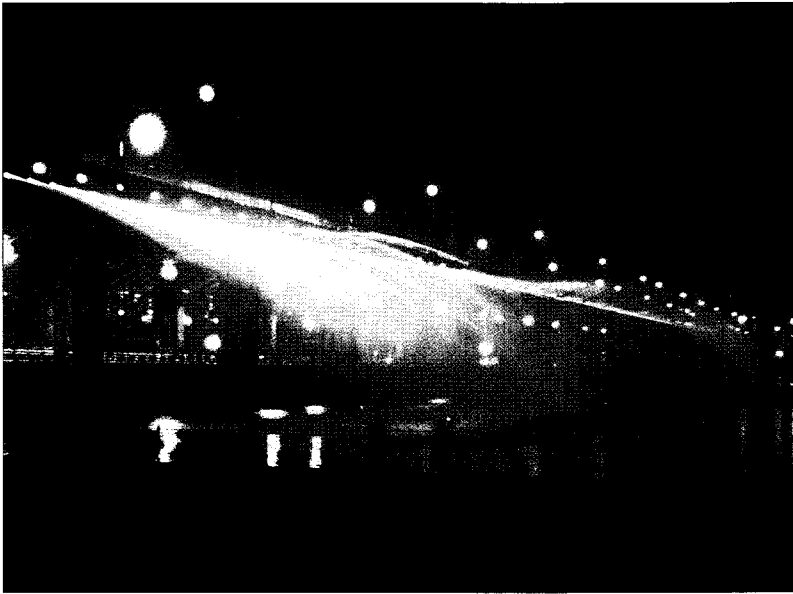
학의천, 안양천을 순환하는 약 70km의 장거리 주행코스로서 그 경로를 지도에 표시해보면 하트모양이어서 “하트코스”라는 이름이 지어진 코스이다.



〈그림 12〉 양재천 자전거도로에서 바라본 타워텔리스

초보자들에게는 하루 70km라는 거리를 완주하기 위해서는 약 4-5시간 정도가 소요가 되고 많은 힘이 들기도 하지만 한번 완주를 하게 되면 장거리 주행에 대한 체력과 용기가 붙어 100km 이상의 장거리 여행도 부담 없이 준비하게 된다.

한남대교와 동작대교 사이에 위치한 반포대교에는 교량분수가 설치되어 있는데, 이는 기네스북에까지 등재되어 있다고 한다. 2009년 5월 1일 기념음악회를 시작으로 하루 5번 (오후 2시, 3시, 4시, 7시 30분, 8시 30분) 10분씩 분수를 가동할 계획이라고 한다. 필자는 작년 10월 시연회에 참석하여 직접 본적이 있는데 물과 조명, 음악이 어우러진 반포 교량분수의 전경은 지금 생각해도 정말 환상적이었다.



〈그림 13〉 반포 교량분수 야경

현재, 한강 서울시 구간 교량들 중에 잠실대교, 한남대교에는 고수부지에서 교량 상부로 수직이동할 수 있는 엘리베이터 설치공사가 진행 중이다. 이 시설물이 완공되면 현재보다 쉽게 강남, 강북간의 이동이 용이해질 것 같다. 이곳 외에 양화대교, 성산대교 등에는 고수부지에서 교량 위로 올라가기 위해선 계단 측면에 설치된 폭 30cm 정도의 철판 위에 자전거를 올려놓고 가파른 경사를 끌고 올라가야 하는데, 젊은 사람들이야 상관없겠지만 노약자나 어린이들에게는 쉽지 않은 일이다. 다행히 올해 연말까지 동작대교, 광진교, 마포대교, 한강대교, 양화대교에도 엘리베이터를 설치한다고 하니 내년에는 남녀노소를 불문하고 손쉽게 강남과 강북을 이동할 수 있을 것 같다.

이상으로 지난 자전거여행 및 자전거 출퇴근과 관련된 느낀 점들을 간단히 소개하였는데, 끝으로 자전거 생활화와 관련하여 몇 가지 이야기하고자 한다.

첫째, 현재 4대강 살리기 사업과 관련하여 많은 강, 하천에 자전거 도로를 신설, 확충하는 계획을 세우고 있는데, 자전거도로 설치에만 설계를 국한할 것이 아니라 하천변 자전거도로와 주변 관광지를 연결할 수 있는 자전거 관광코스의 개발까지도 4대강 살리기 사업 내용에 포함되었으면 한다.

둘째, 2009년 현재 한강 및 주요 지류하천 약 28개소에 자전거도로가 설치되어 있으나, 설치구간, 진출입로 및 횡단가능교량 등에 대한 정보를 제공해주는 시스템의 부재

로 많은 예산이 투입되어 설치된 자전거도로가 효율적으로 이용되지 못하고 있다. 이는 한강, 중랑천, 안양천 등 국가하천, 서울시관내 지방하천 및 경기도관내 지방하천 등의 관리기관이 상이하여 자전거도로를 종합적으로 안내할 수 있는 시스템이 갖추어지지 않는 것 같다. 이에 자전거도로에 관한 종합적인 정보를 제공해주는 인터넷시스템 혹은 상세지도 등의 제공이 현실점에서 절실한 것 같다.

끝으로 자전거타기는 레저, 이동수단으로만 생각할 수 있으나 좀더 그 의미를 확대해 보자면 인간의 생체에너지를 이용하여 이동함으로써 화석연료의 사용량을 줄여 중국에는 지구 온난화까지 예방할 수 있는 친환경적인 행위인 것이다.

자신의 건강을 증진하고 지구를 건강하게 해주는 자전거타기 이제는 “선택”이 아닌 “필수”입니다. 🌍