



지속 가능한 길 제6편

푸른 꿈과 낭만을 찾아가는 국도 7호선

국도 7호선 부산~강원도 고성군



프로로그

부산에서 동해안을 따라 함경북도 온성시까지 이어지는 국도 7호선은 목포에서 파주 통일대교 남단까지 한반도 서쪽으로 개설된 국도 1호선과 대칭되는 노선이다. 이번 172호에서 소개하는 국도 7호선은 강원도 고성군 통일전망대까지 500여 km를 달리는 3박 4일간 답사 여정이다.

국도 7호선은 동해안 지방의 유일한 남북방향 간선 도로로서 지역 교통의 핵심적인 역할을 담당하고 있다. 특히 경상북도 포항시에서 강원도 고성군에 이르는 전 구간이 동해 바닷가를 따라 이어지는 해안 드라이브 코스로 인기가 높으며, 국도 7호선 주변에는 관동 8경을 비롯한 다양한 관광자원과 경관이 빼어난 죽변 등대 등이 자리 잡고 있다.

1970년대 말, 강릉 공군기지에서 근무하던 시기에 강릉 터미널의 부산행 시외버스는 삼척, 울진, 영덕, 포항, 경주, 울산 등 동해안 주요 경유지를 모두 들렀었다. 당시 오전 6시 30분에 출발한 버스는 대부분이 비포장이었던 도로를 따라 8시간 넘게 달려 오후 3시쯤 부산에 도착하였다. 이미 오래전 경험을 통해 국도 7호선을 경험한 적이 있다고 볼 수 있으며, 이번이 두 번째 답사에 나서는 셈이다.

지금의 영도대교가 지어지기 전에는 정오가 되면 영도다리가 올라가고 어선이 뱃고동 소리를 내며 지나가는 장면을 목격하려고 많은 사람들이 몰려들었던 풍경이 떠오른다. 군 복무 시절에는 강릉에서 시내 버스를 타고 주문진에 내려 부둣가의 허름한 식당에서 세꼬시와 소주로 외로움을 달랬다. 그리고 경포호수의 아침 아지랑이를 좋아해서 휴일에는 자전거를 타고 경포호수와 바다 쪽으로 달려가 바닷가 찻집에서 커피 한 잔을 마시며 바다를 바라보곤 했다. 그 시절의 주변 모습은 어떻게 변했을까? 추억의 시간은 벌써 예전으로 돌아가고 있다.

부산에서 울산, 포항까지 가는 길

사당역 주차장에서 일찌감치 일행들을 만나 경부~영동~중부내륙~대구~부산을 향하는 고속도로를 달려 7호선 시점 부근으로 들어오니 제일 먼저 우리를 맞이하는 바다 냄새가 물씬 코끝을 파고드는 부산 자갈치시장을 보니 항구도시에 들어왔음을 깨닫게 한다. 부산광역시 광복동 옛 부산시청 자리에는 롯데백화점이 어깨를 딱하니 벌린 채 육중한 모습으로 들어서 있어 영도다리 옆 시청의 정취는 사라지고 번잡함만이 가득한데, 국도 7호선 시점은 백화점 건물에 떠밀려 도로 옆 띠 녹지 속에서 초라한 표지판으로 존재를 부지하고 있었다.

이곳은 국도 7호선 시점뿐만 아니라 2호선 중점, 77호선 시점 등 세 곳의 도로 표석이 한 곳에 있어야 할 지점이지만, 통일성 없이 제멋대로 흩어져 있었다. 아무리 지방자치단체 관할구역이지만 중요한 도로문화 자산인 일반국도의 시·중점 관리를 이렇게 한다니 어처구니가 없었다. 더구나 롯데백화점 옆 길가에 꽃혀있는 7호선 시점 표지판은 백화점 옥상에서 투신소동이 일어나 먼 곳에서 바라만 보고 아쉬운 발길을 돌렸다. 앞으로는 주변에 흩어져 있는 시점과 중점 표지판을 주변 녹지 교통섬으로 모

아 도로문화재로 위상을 찾고 사람들이 관심을 갖고 찾을 수 있는 별도의 '시·중점 표석 공원'과 같은 도로문화 공간으로 자리 잡도록 해야 할 것이다.



국도 7호선 시점부의 초라한 모습 국도 2호선 중점부의 모습

시점에서 부산역 앞을 거쳐 초량동, 부산진역으로 가는 길은 양쪽으로 높은 빌딩이 들어선 도심 시가지 구간으로, 녹지 중앙분리대는 녹색도로의 그린네트워크를 지향하는 관점에서 도시미관과 경관의 향상을 위해 도입되어야 할 요소로 인식되었다.

조방낙지의 원조지역인 옛 조선방직 공장 부근을 지나 조선시대 동래부가 있었던 동래까지 달리며 너무나 변해버린 주변 모습에 유소년 시절 추억을 되살리는 것이 얼마나 어설픈 생각이었는지를 새삼 깨달았다.

위성도시로 변해버린 양산시는 시가지화가 진행되어 주변에는 상가와 아파트로 둘러싸여 도로에서 바라보는 경관은 찾아보기 힘들었지만, 최근에 개설된 확장 도로에는 녹지 중앙분리대와 가로변 녹지대가 조성되어 있어 회색 도시 속 사람들의 정서를 풍부



녹지중앙분리대, 부산시 구간

하게 한다는 말을 실감하였다.

회색 도시 울산은 거대한 인공구조물 속에서 존재하는 부품과 같은 인간의 모습이 왜소하게 느껴졌다. 천년고도 경주를 지나는 노선 주변에는 주유소 지붕을 기와지붕 형상으로 통일하였지만, 시가지를 통과하는 주변의 모습은 웬지 전통이 살아 숨쉬기 보다는 쇠락하여 근근이 숨을 이어가고 있다는 느낌이 들었다.

언이어 경북대학교 구룡포 수련원에서 예정된 워크숍 일정을 맞추느라 세계문화유산으로 지정된 '양동마을'을 면발치로 지나쳤고, 삭막한 모습의 오천읍 우회도로를 달려 구룡포에 도착하였다.

포항에서 울진, 삼척으로

다음날 아침, 구룡포 수련원을 떠나 최근에 복원한 '구룡포 근대문화역사거리'를 돌아보았다. 일제 강점기에 일본인들은 이곳을 동해안 어업전진기지로 개발하여 일본인 전용병원까지 운영하였으며, 대형 요리집이 성업하였던 곳을 역사 교육장과 시대극 드라마의 촬영장소로 정비하여 활용되고 있어 근대 문화 자원 재발견하는데 의미가 있었다.

포항 운하는 2013년 12월에 개통식을 치른 생태복원의 도시재생사업으로, 1970년대 도시화 과정에서 매립된 형산강 좌안에서 죽도시장이 있는 동빈 내항까지 1.3km의 수로를 복원하고 주변 지역을 친수공간으로 조성하여 인상이 깊었다. 특히 도로 옆 심미적 친수공간인 도시하천이 도시의 교통기능을 분담하고 있고 도로-물-녹지의 네트워크가 도시공간의



포항운하

골격을 형성하여 친환경을 공유한 점을 통해 앞으로 융합적 사고 관점에서 접근해야 할 과제로 보였다. 동해안을 따라 강구항까지 달리는 영덕 구간은 바다 쪽 해변으로 들어선 모텔이 조망점(眺望點)이 되어야 할 뷰 포인트를 점거하고 있었다. 눈에 들어오는 해안 경관은 밋밋하였고, 도로의 내부경관은 자리만 달리한 똑같은 횡단면이 들어선 상태로 주변 자연, 삶, 문화에서 떨어져 고립되어 나홀로 달리고 있는 4차로 도로의 전형을 보이고 있었다. 영덕군에 들어와서 처음 마주치는 강구항(江口港)은 은어가 바다에서 강으로 회귀하는 곳으로 이름이 높은 오십천 하구에 있는 정감 있는 항구이기도 하다.



바다로 나아가는 배, 강구대교

오십천의 강구항 입구에 '바다로 나아가는 배'를 골조형식 디자인으로 형상화한 '강구대교'는 역동적이며 신선한 이미지를 느낄 수 있었다.

평해를 지나 해맞이 명소로 유명한 깎아지른 절벽 위의 망양휴게소를 찾았다. 얼마 전 개통된 터널을 빠져나온 곳에 자리 잡은 망양휴게소는 편안한 전망 공간이 아니었다. 특히, 출입제한 지역으로 방문객들이 바닷가 절벽으로 접근하는 것을 방지하는 것이 주목적인 양 진입도로와 심터 데크 사이를 둔탁한 가드레일로 울타리를 치고 있었으며, 건물 위 전망 포인트로 올라가는 계단은 출입문을 아예 닫아버린 상태라 가슴이 답답한 이미지로 다가

왔다. 휴게소에서 외부경관으로 바라보는 4차로 도로와 터널 갱구는 쪽빛 가득한 동해의 풍경과 대비할 때, 조화로움을 잃은 모습이었다. 울진 구간의 4차로 도로는 기존의 2차로 국도가 지나던 주변의 마을, 도시 구간을 우회하는 신설노선이 대부분이었는데, 국도 주변의 살아가는 모습, 지역문화와 단절되어 통행자가 지나가는 지역을 제대로 인식할 수 없었다. 이러한 문제점을 개선하기 위해서는 신설 4차로와 기존 2차로 주변지역의 연계성을 확보하여 지역의 삶, 문화, 전통, 역사와 단절되지 않도록 단순히 통과하는 도로기능 관점에만 매달리는 좁은 시야를 넓혀 옛것과 새로움이 공존하는 관점에서 접근해야 할 것이다.

강원도 도계와 가까운 곳에 자리 잡은 '죽변 등대'를 찾았을 때는 하루 동안의 답답함과 체증이 한꺼번에 풀리는 상쾌함을 만끽하였다. 대나무가 많아 죽변(竹邊)이라고 불리는 이곳은 해안선에서 별스레 특 튀는 모양새가 용이 웅크린 모습과 닮았다 해서 용추곶이라 불리는데, 이곳에 세워져 있는 죽변 등대는 동해 항로의 중간지점이고 울릉도와 직선거리상 가장 가까운 곳에 있다고 한다. 1910년 11월 처음 불을 밝힌 등대는 바닷가 언덕 위에 세워져 풍광이 아름답고 주변을 조망할 수 있는 최적의 장소였으며, 주변에는 SBS 기획드라마 '폭풍속으로' 세트장인 일본식 건물과 교회 건물이 있어 많은 관광객이 찾고 있었다.



절벽 위 죽변 등대

지역의 명소, '폭풍 속으로' 세트장

1968년 말 울진·삼척 무장 공비 침투사건의 침투로 있던 원덕을 지나 '해신당'에서 해안을 따라 굽이굽

이 돌아가는 구국도 7호선 2차로 구간은 지역 내 도로가 되어 신설 4차로와 공존하고 있어 옛 정취가 남아 있었으나, 산악 쪽으로 우회하는 신설도로는 절토 높이 50~80m, 성토 높이가 30~50m에 이르고 있어 자연환경과 조화, 자연과 사람의 공존을 생각할 때, 앞으로 도로전문가들이 어떠한 관점에서 접근하는 것이 '인간과 자연, 모두에게 좋은 길'로 가는 것인지 숙제를 던져주고 있었다.

강릉, 주문진을 지나 속초까지

국도 7호선과 나란히 달리고 있는 동해고속도로에 있는 옥계휴게소는 경관이 아름다운 휴게소로 유명하다. 이 휴게소에서 바라보는 망상해수욕장을 품은 동해, 깎아지른 산비탈의 접점에서 펼쳐지는 파도, 눈부신 모래사장의 하모니는 하나의 교향곡이 되어 아름다운 선율을 펼치고 있을 정도로 탄성을 자아내게 하는 빼어난 풍광이었다. 하지만 시선을 돌려 바라본 휴게소 앞의 절취 비탈면은 14단에 높이가 70여 미터, 과다한 비탈면 처리공법을 적용한 상태라 열악한 경관과 재해 위험이 잔존하고 있었다. 이는 토류벽을 설치하고 갤러리형 피암터널로 계획할 경우에 개선이 가능할 것으로 보였는데, 쉬운 설계에 집착하지 말고 재해관리, 유지관리, 경관관리, 시설물의 전주기를 고려한 합리적인 설계를 추구해야 할 필요가 있어 보였다.

탄광촌이었던 정동진(正東津)에서 안인까지 달리는 해안도로는 비포장도로였을 당시 등명낙가사 앞을 돌아가는 고개에서 바라보는 동해의 풍경은 일품이



빼어난 경관을 자랑하는 옥계휴게소

14단으로 절취된 휴게소 앞의 비탈면

었다. 1980년대까지만 해도 정동진역 앞마당에서는 목호에서 기차를 타고 온 상인들이 장터를 열었다가 두 시간 후 강릉에서 내려오는 기차로 다시 목호로 돌아가던 이곳만의 '반짝 장터'가 명물이었는데, 드라마 '모래시계' 방영 후 관광지가 된 이후 잠수함 침투지점을 지나 안인까지 도로 주변은 무질서하게 들어선 모텔, 유흥업소 등으로 위락단지로 바뀌어 아름다움과 낭만이 흘렀던 추억은 아련하기만 하였다.



정동진~안인 해안도로

이러한 경관도로를 되살리기 위해서는 도로정비, 도로재생 차원에서 접근하여 해안도로면 과다한 위락시설 주변의 차폐림 설치, 간판 정비, 위압감 주는 안전시설의 최소화, 무질서한 색상의 정비, 교통정온화기법, 녹지분리대 등을 도입하여 편안하고 정온화 된 도로환경으로 정비해야 할 것이다.

국도 7호선에서 경포호수로 들어가는 입구에 자리잡은 선교장(船橋莊)은 300여 년 동안 원형이 잘 보존된 전통가옥으로, 주변의 아름다운 자연미를 활달하게 포용하여 조화를 이루고 전통이 살아 숨 쉬는 공간이다. 특히, 입구의 인공연못 가장자리의 활래정(活來亭)은 연못과 함께 경포호수의 경관을 바라보며 관동팔경을 유람하는 조선의 선비와 풍류객들의 안식처가 되었다고 한다.

북쪽으로 계속 달려 주문진을 지나 죽도(竹島)에 들

렀다. 죽도를 한 바퀴 돌아보며 바다를 연하여 달리고 있는 국도 7호선을 외부경관으로 담았다. 죽도는 육지와 닿아있는 육계도(陸繼島)로 '신증동국여지승람'에 "죽도는 푸른 대나무가 온 섬에 가득하고 섬 아래 바닷가에 구유같이 오목한 돌이 있는데 닳고 갈려서 교묘하게 되었고 오목한 속에 자그마한 둥근 돌이 있다"고 기술되어 대나무가 많아 지명이 유래되었음을 보여주는데, 비구니 암자인 죽도암은 군복무 시절보다 바뀐 것이 별로 없어 옛 모습이 어렵게 느껴졌다.



남쪽으로 물러난 38선

양양~속초 구간의 아시안 하이웨이(AH)

6·25전쟁 이전 이북 땅이었던 양양군을 가로지르는 북위 38도 선에는 38선 휴게소가 자리 잡고 있는데, 양양지역은 한국 현대사에서 민족적 비극과 고통을 안고 있는 곳이다. 10월 1일에 기념하는 '국군의 날'도 1950년 10월 1일 국군 3사단 22연대가 최초로 38선을 돌파한 것을 기념하여 제정하였다고 한다. 현대사의 한 부분으로 새겨야 할 것이다.

하지만 광장에 있던 '38선 기념비'가 휴게소를 출입하는 차량과 부딪히는 사고가 일어난다고 하여 당초 위치에서 남쪽으로 15m 후퇴한 자리로 옮겼다는 사실을 알고는 수준 미달의 역사의식에 현기증마저 느꼈다.

도류화(導流化) 계획과 교통정온화기법을 적절하게 구성하면 충분히 해결하고 휴게소 공간을 개선할 수 있을 것이지만, 단편적인 사고에 치우쳐 깊이 생각하지 않고 역사의식 없이 손쉽게 처리한 결과로 나타난 것이다.

통일의 염원을 담아 달리는 길

3박 4일 동안 통일의 염원을 담아 숨 가쁘게 달려온 길을 간성읍에서 숨 고르기를 하였다. 공사 중인 신설노선을 옆으로 하여 차분한 마음으로 거진동대를 바라보며 화진포로 달렸다. 화진포는 전방 지역으로 출입이 통제되던 시절, 둘레 16km의 동해안 최대 자연 호수인 이곳에 둘러, 수복 이전의 김일성 별장, 수복 이후의 이승만, 이기붕 별장과 울창한 송림으로 둘러싸인 빼어난 주변 경관에 감탄했었다.



이승만 별장이 보이는 화진포 호수 통일전망대에서 바라본 해금강

또한, 1960~70년대 인기가수였던 Lee Sisters의 '화진포에서 맺은 사랑'은 여름철이면 키보이스의 '바닷가의 추억'과 함께 라디오 신청곡으로 인기가 높아 배경의 파도 소리와 더불어 맑은 노랫소리가 컷전을 감싸고 돌았다.

명파리를 지나 민통선 휴게소에서 출입 신청을 하고 민통선 지역에 자리 잡은 통일전망대로 향하였다. 국도 7호선에서 금강산 길로 연결되는 출입국사무소 앞을 지나 20여 년 만에 그리운 금강산이 바라보이는 통일전망대에 올랐다. 금강산의 구선봉, 해금강이 지척에 들어온다. 맑은 날에는 신선대, 옥녀봉, 일출봉 등을 볼 수 있다니 흐린 날씨를 탓할 뿐이다. 저 멀리 금강산으로 달려가는 국도 7호선, 남북을 가로막고 있는 휴전선을 사이에 두고 대치하고 있는 GOP(General Out Post), GP(Guard Post)를 바라보며, 남과 북이 통일되어 원산, 함흥을 찍고 함경북도 온성까지 달려 두만강을 찾아가는 날을 고대한다.

에필로그

푸른 꿈과 낭만을 찾아가는 국도 7호선의 답사는 기대가 많았던 만큼 실망도 컸다. 하지만 일행들의 답사가 이어지면서 지금까지 도로를 설계하는 처지에서서만 보아왔던 관점이 객관적 입장에서 도로의 외부 경관을 고려하는 시선으로 변화하고 있었다.

답사 과정을 거치면서 우리에게 던져진 주요한 명제는 "4차로 도로는 왜 달리기만 하는 도로일까?", "왜 통과하는 지역의 삶, 자연, 문화와 단절되어 자신을 지루하고 고독하게 만들고 있을까?"였다. 과다한 자연훼손에 대응하여 이제는 주행속도 개념을 적용하여 자연성을 회복하고 인공성을 완화해야 할 것이며, 정착형 쉼터를 확보하여 주행자가 잠시 머물면서 주변을 바라보고 느낄 수 있는 국도로 변화시켜야 할 것이다.

또한, 최근 '도로재생' 패러다임을 적극 검토하여 급한 내리막 경사 끝에 있는 평면곡선의 개량, 줄음운전을 일으키는 단조로운 선형의 조정, 긴 내리막 경사 구간의 종단곡선 변화점 삽입, 과다한 절취보다는 압박감과 폐쇄감을 줄이고 잠깐씩 보이는 바깥조망을 즐길 수 있는 갤러리형 피아트널 적용, 시가지화 지역 인접 구간의 도로 환경 개선, 경관도로와 생태도로 기법의 적용 등으로 자연스러운 주행을 유도하고 주행자를 편하게 하는 도로를 만들어야 할 것이다. 🇰🇷



손원표
길 문화연구원장,
공학박사/기술사
(wpshon54@naver.com)

* 본 원고의 내용은 협회의 편집방향과 일치하지 않을 수 있습니다.