

“자전거 녹색교통시대를 열다.” (녹색성장을 위한 자전거이용 활성화 정책)

For making a way for bicycle-based Green transportation era



이정구

I. 자전거 중심의 교통정책 패러다임 전환

요즘 우리나라에서는 바야흐로 자전거 바람이 불고 있다.

거리엔 자전거를 타고 다니는 사람이 부쩍 늘어 나고 있고, 지난 6.13일 『새만금 자전거대행진』에서 5천명이 넘는 거대한 자전거 물결이 바다를 가로지르는 모습은 감동 그 자체였다.

그리고 자전거 이용에 대한 국민적 관심에 힘입어 올 4월에는 경기도 의왕시에 연간 10만대 생산규모의 자전거공장이 준공돼 명실상부한 ‘Made in Korea’ 자전거가 출시되고 있다.

그럼 이러한 자전거 열풍의 근원은 무엇일까?

그것은 전 세계적인 탄소배출 제한, 에너지 고갈 등에 따라 자동차 중심의 교통체계가 한계에 직면해 있고 그 대안으로 녹색교통수단인 자전거가 떠오르고 있기 때문일 것이다.

우리나라에서 교통부문은 CO₂ 배출의 25%를

차지하고 있고, 도로교통은 교통부문 전체 에너지 소비량의 78.3%를 차지하고 있다. 이러한 자동차 중심의 문화로 인해 연간 44조4천억원에 달하는 막대한 사회·경제적 비용이 발생하는 것으로 보고되고 있다.

선진국에서는 이미 자동차 위주의 시각에서 벗어나 자전거를 중요한 녹색교통수단으로 인식하고, 자전거 이용 활성화를 위한 적극적인 정책을 펼쳐 네덜란드의 경우 자전거의 교통수단 부담률이 우리나라(1.2%)의 22배가 넘는 27%에 달하는 등 자전거가 주요 교통수단으로 정착해 있다.

이제 우리나라도 기후변화, 환경오염, 에너지 고갈, 교통체증 등의 문제에 대한 실천적 대응수단인 자전거 이용 활성화를 위해 ‘자동차 중심의 교통정책’에서 ‘녹색교통정책’으로의 패러다임 전환이 필요한 시점이다.

정부에서는 이런 현실을 직시하고, 현재 1.2% 정도인 자전거 교통수단 부담률을 2012년까지

5%로 확대하는 등 자전거를 녹색교통수단으로 정착시키기 위해 작년 2월 범정부적 『자전거이용 활성화 종합대책』을 마련한 이래 안전하고 편리한 자전거 이용기반 조성과 자전거 이용문화 확산을 위해 다양한 정책을 수립·추진해 오고 있다.

II. 생활형 중심의 자전거 자전거인프라 확충

먼저, 생활형 중심의 자전거도로를 확충해 나가고 있다.

이미 각 지방자치단체별로 지역실정에 맞는 연차별 자전거도로 확충계획을 세워 추진하고 있으며 지하철 역사 등에 자전거보관소를 만들어 대중교통과 자전거와의 연계를 강화하고 있고, 국가에서는 도시와 도시를 잇는 『국가 자전거도로』 구축사업을 벌여나가고 있다.

『국가 자전거도로』 구축사업은 2010년부터 2019년까지 총 3,214km의 자전거도로를 개설하는 국가적 프로젝트로, 연구용역을 통해 전국 자전거도로망 Master-plan을 수립(‘10. 6)해 차질 없이 사업을 진행하고 있다.

또한, 자전거 이용문화 조기정착을 위해 ‘선택과

집중’ 방식을 적용한 『10대 자전거 거점도시』 육성 사업을 추진하고 있다.

『10대 자전거 거점도시』 육성사업은, 경쟁력 있고 단기간 육성 가능한 도시를 선정해 2010년부터 2012년까지 3년간 총 1,000억 원(도시당 100억 원)을 지원해 자전거인프라·안전·문화 등 종합적 자전거 이용기반이 갖추어진 자전거 모델도시로 조성하는 사업이다.

올 6월 공모를 통해 10개 시·군을 선정했으며 도시별로 지역특성에 적합한 사업 시행계획을 수립해 추진해 나가고 있다.

그리고, 지역주민이 언제나 편리하게 자전거를 이용할 수 있도록 공공자전거도 확대해 나가고 있다. 공공자전거 표준운영시스템을 개발·보급(‘10. 4)했으며, 올해 6개 대학에 시범도입한 후 단계적으로 전국으로의 확대를 유도해 나갈 계획이다.

III. 자전거 이용자 중심의 제도·안전기반 강화

『자전거이용 활성화에 관한 법률 시행령』을 개정(‘10. 6)해 자전거주차장 설치대상·기준을 확대하고, 방치 자전거 처리기간을 기존 54일에서 24일로 단축하였다.

〈표 1〉 자전거 거점도시 선정지역 및 주요특징

선정지역	주요특징
강릉시	저탄소 녹색 시범도시, 생활형 자전거인프라와 관광자원 연계
구미시	생태산업단지 지정, 주거지와 산업단지를 연계한 생활자전거 활성화
군산시	교통운영체계 선진화 모델도시, 경제자유구역, Zone-30 운영
서귀포시	‘올레’와 연계한 공공자전거 및 자전거 관광안내시스템 구축
순천시	생태도시(순천만), ‘13년 국제 정원박람회 개최, 주거-산업단지 연결
아산시	온양지구를 중심으로 한 간선 자전거도로망, 대중교통과의 환승체계 구축
안산시	산업도시(반월·시화공단), 자전거이용자 인센티브 시책(Triple-Win)
증평군	생생도시 지정(녹색성장위원회), 재래시장 연계 생활형인프라 구축
진주시	교육도시, 시민 자전거보험 도입, 남강 변을 활용한 자전거도로 구축
창원시	행정구역 자율통합도시, 국내 최대규모 공공자전거시스템 구축·운영

※ 가나다순

〈표 2〉 자전거주차장 설치기준

◇ 노상·노외주차장 : 자동차 주차장 총면적의 5%
◇ 부설주차장 : 시설물에 따라 주차대수의 10% 또는 20% <ul style="list-style-type: none"> - 주차대수의 10% : 관광진흥법 상 유원시설, 수련시설, 발전시설, 공장, 창고시설 등 - 주차대수의 20% : 문화 및 집회시설, 근린생활시설, 공동주택, 주택 단지

아울러, 자전거 이용자가 안전하고 편리하게 자전거를 이용할 수 있도록 『자전거 이용시설 설치 및 관리지침』을 마련해 자전거 도로 폭, 색상 등을 표준화하였으며, 지침내용을 반영해 『자전거 이용시설 구조·시설에 관한 규칙』을 개정할 계획이다.

또한, 자전거도로의 단절, 포장상태 불량 등 기존 자전거 이용시설의 문제점을 파악해 적극 개선해 나가고, 자전거 교육교재를 개발·보급하며, 자전거 도난방지 및 방치자전거의 효과적 관리를 위해 자전거등록제도 확대해 나갈 계획이다.


IV. 자전거 이용 생활화를 위한 국민의식 확산

자전거이용 활성화를 위해서는 제도개선과 인프라 구축도 중요하지만, 자전거를 중요한 교통수단으로 인식하고, 자전거이용자를 배려하는 국민의식 확산이 무엇보다도 중요한데, 이러한 국민의식 확산을 위해 자전거 타기 범 국민운동을 전개해 나가고 있다.

지난 6월 13일 개최된 『새만금 자전거대행진』에는 5천명이 넘는 인원이 참가해 식을 줄 모르는 자전거에 대한 열기를 확인했으며, 다가오는 10월에는 『제2회 대한민국 자전거축전』과 『세계 자전거박람회』를 통해 전국적인 자전거 타기 붐을 조성할 계획이다.

또한, 매년 4월 22일을 ‘자전거의 날로’ 지정하여(10. 6, 자전거이용 활성화 법률 시행령 개정) 자전거 이용에 대한 관심을 높이고 지자체 자전거

〈표 3〉 자전거 이용시설 구조·시설 규칙 개정(안) 주요내용

구분	현행	변경(보완)
색상	○ 지자체마다 각각 다른 색상으로 사업시행 중 - 자전거이용시설의구조·시설기준에 관한 규칙에서 “ 다른 도로부분과 구별이 쉽도록 색깔을 달리할 수 있다 ”로 규정	○ 암적색(어두운 빨강) 으로 통일  ○ 상충지역에 한하여 적용 * 상충지역(conflict zone) : 자전거도로의 시·종점, 일반도로와의 접속 구간, 교차로 등
도로폭	○ 1.1m (일방향) - 100m 미만의 토널, 교량의 경우 0.9m 이상 가능	○ 1.5m (일방향) * 단, 1.5m를 확보할 수 없는 부득이한 경우 최소폭 1.2m 적용 가능
안전 시설	별도규정 없음	○ 자전거전용차로-차로 간 0.2~0.5m 분리공간 확보 ○ 도로분리형 자전거전용도로에 0.5m~1.0m의 분리대 설치

타기 행사와 연계해 자전거 이용문화를 확산해 나갈 것과 동시에 각급 학교와 지자체에 자전거 이용관련 홍보 동영상도 보급해 나갈 계획이다.

요즘 세계는 기후변화, 환경오염, 에너지 고갈 등의 문제로 몸살을 앓고 있는데, 효과적인 처방 중 하나가 친환경 교통수단인 자전거 이용이다.

지금까지 언급한 자전거 이용 활성화 정책들을 통해 도시와 환경, 자전거와 사람이 조화된 ‘자전거 녹색교통시대’가 활짝 열리길 기대해 본다.



〈새만금 자전거대행진〉