

## 요약 및 정책건의

### 1.

#### 1) 연구 배경

- 1995년 자전거이용활성화법이 제정된 이후 15년 동안 정부와 지자체를 중심으로 자전거 정책이 시행되었으나, 도시에서 시민이 마음 편히 자전거를 타기에는 환경이 아직 열악한 실정이다. 서울시는 차도를 줄여 자전거 전용도로를 만들고, 도시계획사업을 시행하면서 자전거 도로나 주차장을 만들도록 하는 등 자전거 이용자를 위한 정책들을 마련하고 있다. 그러나 과연 이러한 자전거시설의 확충이 자전거 이용 활성화에 큰 역할을 할 수 있는가에 대해 심각하게 고민해보아야 할 것이다. 또한 자전거 교통수단분담률이 15년 전보다 오히려 감소하게 된 원인에 대해서도 여러 측면에서 고려해보아야 할 것이다.
- 최근 국내에서는 자전거가 녹색교통수단으로 많은 관심을 받고 있다. 90년대부터 자전거는 에너지절약의 수단이자 친환경 도구로 대두되기는 하였으나 지금과 같은 관심과 기대와는 비교할 바가 못 된다. 이러한 시점에서 자전거가 여가와 레저 그리고 교통수단의 차원을 넘어 시민의 일상생활에 있어 이동수단의 필수적 도구로 정착될 수 있도록 중앙정부와 지자체는 보다 적극적인 정책을 개발할 필요가 있다.

#### 2) 연구 목적

- 일반시민들의 자전거 이용률을 높이고 자전거가 생활필수품으로 인식될 수 있도록 일상생활공간에 자전거 문화공간을 만들 수 있는 방안을 마련하고, 더불어 시민들의 자전거에 대한 관심 증대와 자전거 이용 욕구를 불러일으킬 수 있는 방안을 마련한다.

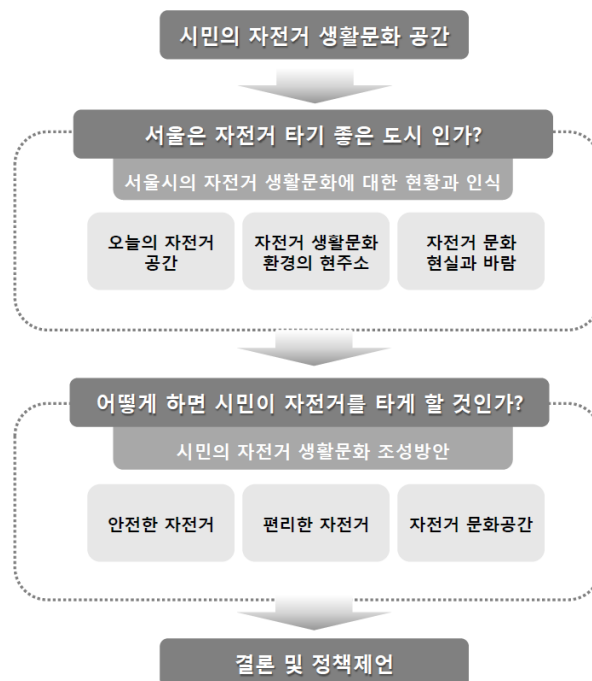
#### 3) 연구의 내용

- 이 연구의 내용은 크게 제1장 연구의 개요, 제2장 서울은 자전거 타기에 좋은 도시인가? 제3장 어떻게 하면 시민이 자전거를 타게 할 것인가? 제4장 결론 및 정책제언으로 구성하였다.

#### 4) 연구의 방법

- :자전거에 대한 기존 연구보고서와 전문·교양·문학서적, 관련 법률, 통계자료 등을 조사하였다.
- :서울시민을 대상으로 자전거 이용자와 비이용자를 구분하여 시민들이 느끼는 자전거 문화의 현실과 바람에 대해 조사하였다.
- :서울 시내 4개 대상지에 대해 총 9개의 주제를 설정하여 현장조사를 실시하였다. 생활권·병원·공공기관·통학·시장·대형마트·통근 등의 테마에 맞춰 대상지를 선정하고 보도환경과 공간시설물환경에 대한 조사를 하였다.
- 가 : 해당분야의 전문가, 실무자와의 토론 및 의견수렴을 거쳐 연구의 방향, 문화적 측면에서의 접근 방법 및 제도개선 등에 대해 검토하여 연구보고서에 반영하였다.
- : 연구 성과에 대해 각계각층의 다양한 의견을 받아들여 연구의 질을 제고하는 과정을 수행하였다.

#### 5) 연구체계



## 2.

- 현장조사결과 지역마다 차이는 있지만 대체로 서울시의 자전거 통행환경이 열악한 것으로 확인되었다. 특히 주·보조간선도로보다 골목길에서의 자전거 주행환경이 더욱 나빴으며, 생활권에서의 자전거 관련시설도 미흡한 것으로 나타났다.
- 승용차 교통수단분담률을 줄이고 자전거의 교통수단분담률을 높이기 위해서는 생활 속에서의 자전거 이용이 활성화되어야 한다. 도시에서는 집 주변 생활권 내에 학교, 근린생활시설, 관공서, 생활업무시설 등과 같은 일상생활에서 빈번하게 이용되는 시설들이 있으나 정작 이러한 곳에 자전거 이용에 필요한 요소들이 제대로 갖추어지지 않은 것이 현실이다. 보다 실질적으로 자전거 이용을 활성화하기 위해서는 여가 및 레저용으로 활용되는 강·하천변 지역이나 출퇴근용으로 사용되는 주·보조간선도로 이외에 생활권 내 지역에 대한 시설확충과 정비가 필요할 것으로 판단된다.
- 설문조사결과 서울시민들이 자전거를 이용하는 주 이유는 여가활동과 생활이동수단으로 사용하기 위함이며, 이용하지 않는 이유는 자전거 타는 것이 불편하고 위험하기 때문인 것으로 나타났다. 그러나 자전거 이용 활성화에 대해서는 상당히 긍정적인 것으로 조사되었다. 차로축소를 통한 자전거 전용도로 개설에 대다수의 시민들이 찬성의견을 보이고 있다. 자전거 비이용자의 경우 자전거 이용 환경이 개선된다면 자전거를 이용하겠다는 의견이 과반수를 차지하고 있어 이에 대한 대책이 필요하다고 본다.

## 3.

- 자전거는 하나의 이동하는 사물로 개인 또는 가족의 소유물이다. 따라서 자전거의 안전한 통행과 보관은 아주 중요하다. 현재 상황에서 볼 때, 주택에서의 자전거 보관문제부터 목적지까지 가는 집 주변 골목길에는 위험한 환경이 펼쳐져 있다. 시민들의 일상생활과 밀접한 학교·학원, 시장·대형마트, 직장 등 생활 서비스 시설로 가는 길에 대한 환경을 고려할 필요가 있다. 서울시내 모든 도로를 자전거 전용도로로 정비하는 것은 어렵다 할지라도, 최소한 시민들이 안전하고 편리하게 이동할 수 있는 골목길을 만들고 주요시설에 자전거 보관시설을 설치하는 것이 요구된다.
- 자전거 생활문화공간은 시민을 중심으로 집, 생활서비스시설, 학교, 시장, 직장으로 이어지는 일상생활과 밀접한 관계를 맺고 있는 공간이다. 자전거가 여가활동·운동을 위한

도구로만 인식된다면 자전거 이용자의 증가는 곧 한계에 다다를 것이다. 자전거 이용이 진정으로 활성화되기 위해서는 자전거가 일상생활에서 근거리 이동수단의 생활필수품으로서의 역할을 수행할 수 있어야 한다. 이는 삶의 공간, 생활문화공간을 자전거와 함께 공유할 경우 가능해진다.



< 2>

#### 4. 가 가 ?

- 자전거 이용을 활성화하기 위해 생활공간 속에 자전거 이용 환경을 조성하고 더불어 자전거가 생활필수품이자 생활도구의 하나라는 인식의 전환을 이끌어내야 한다. 이를 위해 휴대전화·노트북·자동차가 생활필수품으로 성공한 사례를 살펴볼 필요가 있다. 관련 기업 간의 경쟁체제 구축, 정부의 적극적인 지원정책 추진, 편리성 향상, 기능의 다양화, 성능개선, 대중매체를 통한 마케팅, 가격 경쟁력 향상, 고객맞춤형 제품개발, 디자인 향상 등의 요인이 상호작용을 했음을 알 수 있다. 자전거는 아직까지 위에서 언급한 대부분의 전략적 요소들을 적용하지 못하고 있다. 따라서 중앙정부와 지자체 그리고 관련기업들이 전략적 마케팅 방안을 개발할 필요가 있다.
- 자전거 생활문화를 활성화하기 위해 자전거와 관련된 문화콘텐츠 개발이 요구된다. 일례로, 문학작품·공연예술·패션·브랜드 등을 자전거와 연관시킴으로써 자전거문화가 시민들에게 보다 자연스럽게 다가갈 수 있는 방안을 모색하는 것이다. 자전거를 소재로 한 아동소설, 만화, 시/에세이, 소설, 여행/기행, 취미/스포츠, 역사/문화 관련 책들의 발간을 권장하여 자전거에 대한 간접적인 경험의 기회를 제공하는 방안도 필요하다. 또, 연극·음악·공연 등 다양한 공연예술문화 부문에서는 일반시민들에게 체험의 장과 기회를 제

공하는 새로운 개념의 홍보를 적극적으로 활용해야 한다.

- 새로운 자전거 문화를 창출하는 또 다른 방법으로 매스미디어의 전략적인 홍보마케팅이 있다. 최근 드라마·영화·광고 등에서 자전거가 등장하는 장면을 어렵지 않게 볼 수 있다. 자전거는 일반시민과 친숙하고, 어린 시절의 추억을 떠오르게 하는 중요한 소재가 된다. 이러한 자전거의 드라마 출현은 자연스럽게 스타마케팅으로 연결되어 자전거 판매시장에 실질적인 영향을 미치기도 한다.
- 현재 라디오 교통방송은 자동차 운전자의 보다 나은 교통 환경을 위해 지속적으로 교통 정보를 제공하고 있다. 이처럼 교통방송에서 도시 내 곳곳의 자전거 도로 및 일반도로의 소통 정보, 사고소식 등 생생한 정보를 다루어 줄 경우 자전거 이용자는 필요한 정보를 제공받을 수 있고 일반시민들은 자전거의 존재와 중요성을 인식할 수 있을 것이다.

## 5.

### 1) 결론 : 미래의 자전거 생활문화를 위하여

- 1990년대 이후 자동차대중화 시대를 맞아 자동차 중심의 교통정책이 지속적으로 시행되었지만 자동차로 인해 발생하는 사회적 문제는 점차 심각해지고 있는 것이 현실이다. 이는 시설확충 위주의 공급정책과 낮은 교통문화 수준에 기인한다. 현재 정부와 서울시 정책의 결과로 자전거 이용인구가 늘어나고 있다. 지금과 같은 추세라면 머지않은 장래에 자동차와 마찬가지로 자전거로 인한 심각한 사회문제들이 나타날 수 있다. 따라서 이에 대한 대비책을 마련하는 것이 필요하다.
- 자동차의 대중화와 더불어 대기오염, 의인법의 생활화, 사회적 계층분리, 운동부족, 에너지 소비, 소음발생, 교통체증, 비용소요, 주차문제, 성격파탄(욕) 등의 부작용이 점차적으로 증가되고 있다. 과학과 산업의 발달은 시민의 편리성을 도모하기도 하지만, 그로 인하여 지불해야 하는 환경과 사회적 비용을 감내하기가 점점 어려워지고 있다.
- 자전거는 자력으로 이동하는 친환경 이동수단이며 인류의 최고의 발명품이지만, 자전거 이용에 대한 보다 구체적인 장기적인 정책을 마련하지 않는다면 자동차와 같이 환경과 사회에 문제가 될 수 있는 여지는 풍부하다. 이미 그러한 증후로서 자전거 교통사고와 버려진 자전거로 인한 도시환경 문제가 심각한 수준에 이르렀다.
- 최근 몇 년 동안 자동차 교통사고는 점차적으로 줄어들고 있는 반면 자전거 교통사고는

늘어나고 있다. 자전거 사고는 최근 2년간 37% 급증했고, 매년 약 300명이 사망하는 것으로 나타났다. 설문조사에서도 자전거 이용자의 65%가 사고경험이 있는 것으로 조사되었고, 주요 사고유형은 보행자와의 충돌, 차량과의 충돌, 도로상태 불량에 따른 전복사고 등으로 나타났다. 교통사고 중 가장 많은 사망자가 발생하는 곳은 이면도로, 즉 골목길이라는 것은 많은 대중매체를 통해 알려져 있는 사실이다. 그 만큼 골목길의 안전대책 마련이 시급한 상태인 것이다. 이러한 교통사고의 특성에서 자전거도 예외일 수는 없다.

- 현재의 과속방지턱 설치기준을 강화할 필요가 있다. 골목길에서의 차량의 속도저감을 위해 현재 과속방지턱을 설치하여 물리적으로 제어하는 기법이 많이 이용된다. 그러나 그 설치기준이 한 노선당 1개를 설치하거나, 연속해서 설치할 경우 충분한 이격거리를 갖도록 함으로써 실질적인 효과는 그렇게 크지 않은 것으로 판단된다. 골목길에서 자동차·자전거·보행자의 안전을 위해서는 교통정온화 시설인 과속방지턱에 관한 기준을 강화하고 통행자의 시야를 가로막은 불법주차 차량과 같은 장애요인을 제거할 수 있는 행정적인 제재방안도 필요하다. 또한 네덜란드와 일본에서 많이 적용하고 있는 교통정온화기법인 협착, 시케인(Chicane : 도로의 굴곡을 통해 차량속도 제어), 대각선차단과 같은 다양한 기법을 적용하는 방안도 검토해볼 필요가 있다.
- 자전거 주차문제는 매우 심각하다. 자동차가 도로와 보도에 불법주차를 하는 것처럼 자전거 또한 자전거 보관시설이 아닌 가로수와 펜스 등 보도시설물에 무단 거치되어 있는 모습을 주변에서 쉽게 볼 수 있다. 자동차가 도시 내에서의 높은 주차비용, 주차공간의 부족, 내 집 앞 주차에 대한 편리 욕구 등의 이유로 불법주차를 하는 것처럼 자전거 또한 마찬가지로의 현상이 나타나고 있다. 또한 자전거 보관대에 주차되어 있는 자전거는 방치된 것이 많아 도시의 흉물로 대두되고 있다.
- 무인 자전거 보관대보다 유인 자전거 주차장을 더 확보하여 보다 편리하고 안전한 자전거 보관환경을 조성하고 정부차원에서 전국단위의 통합 자전거 등록제를 시행하여 방치 자전거와 도난자전거에 대한 관리운영 제도를 도입해야 한다. 또한 유인 자전거 주차장 운영제도는 일자리 창출에 기여를 할 수 있다.

## 2) 정책제언

### (1)

- 지난 20년간 자전거 이용을 활성화하기 위해 중앙정부나 지자체들이 많은 정책을 시도했으나 그 효과는 노력에 비해 미흡하였다. 그 이유는 정책을 지속적으로 개발하고 적용할 수 있도록 지원하는 기구가 존재하지 않았기 때문이다.
- 따라서 자전거 위원회를 설립하여 도시·교통·시설·법률·문화·산업 등의 분야별 분과위원회를 갖추어 자전거 정책의 싱크탱크(Thinktank) 역할을 하는 기구를 설치하도록 한다.

### (2)

#### 가)

- 주거 내 자전거 보관을 고려한 주거공간설계가 필요하다. 자전거 도난을 막기 위한 가장 확실한 방안은 주택내부에 자전거를 보관하는 것이다. 그러나 현재의 주택내부구조로는 자전거의 실내 보관이 어렵게 되어 있다. 급증하는 자전거 이용인구에 발맞춰 자전거 보관을 고려한 주택설계가 필요한 시점이다.
- 아파트 단지 내 자전거 주차장을 설치한다. 도시인구의 절반 이상이 거주하고 있는 아파트는 기본적으로 일정규모 이상의 단지를 이루고 부대·복리 시설을 갖추고 있다. 지하주차장·1층부 필로티·관리사무소 등 기존공간을 활용하거나 일정한 부지에 유인 자전거 주차장을 설치하여 거주민에게 자전거의 안전한 보관과 편리한 이용 환경을 제공한다.
- 저층 주택건축물 사이의 공간을 활용하여 안전한 자전거 보관시설을 설치한다. 단독주택 지역에서 담장을 허물어 주차공간을 조성한 것처럼 개별 건축물 사이의 공간을 자전거 보관공간으로 활용하면 다가구·다세대·연립주택에서의 자전거 보관문제를 해소할 수 있다.

#### )

- 시장, 카페, 은행, 대형마트, 목욕탕·찜질방, 영화관, 종교시설 등 일상생활과 밀접한 시설물에 자전거 보관시설을 마련한다. 근린생활시설은 거주지 인근에 위치하고 있어 도보나 마을버스, 자전거 등으로 충분히 접근이 가능한 시설들이다. 자전거는 근거리 이동 시 가장 유용한 교통수단이므로 근린생활시설에 자전거 보관시설을 비롯한 편의시설을 마

런한다면 시민들의 자전거 이용 활성화를 도모할 수 있다.

- 전통시장 내에서는 자전거를 임시로 세울 수 있는 지지대를 설치하여 쇼핑의 편의성을 제공하고, 은행·대형마트 등에는 자전거 보관시설과 더불어 자전거 정비설비를 갖추는 등의 고객서비스 차원의 배려가 필요하다. 또한 자전거 이용자를 위한 전용카페와 음식점 등에서는 자전거의 실내이동과 보관이 가능하도록 하는 새로운 개념의 접근이 필요하다.

)

- 시민들의 일상생활공간인 이면도로에 안전장치를 마련한다. 골목길에서 차량의 제한속도 규제강화와 과속방지턱 및 교통정온화기법 같은 물리적 규제 방안을 통해 보행자·자전거·차량 모두의 안전을 도모해야 한다.
- 자전거 보관대의 미관개선 및 공간절약형 모델 개발이 필요하다. 지하철출입구 주변 및 보도 상에 설치된 자전거 거치대는 도시미관을 저해하고 보행자의 통행에 방해가 되는 시설물로 여겨지고 있다. 심미적인 디자인과 공간효율성을 높일 수 있는 자전거 보관대를 개발하여 보행자와 자전거 이용자 모두의 편의를 제공해야 한다.
- 경사가 심한 언덕길을 쉽게 오를 수 있는 자전거 리프트나 전기자전거 보급 방안을 마련한다. 해외의 대도시들과 달리 서울은 도시 내에 산과 언덕이 많은 지형적 특성을 갖고 있다. 경사진 언덕길은 자전거 이용에 장애요인으로 작용한다. 따라서 경사가 심한 도로에는 자전거 리프트와 같은 물리적인 시설을 설치하고 전기자전거의 대중화를 통해 남녀노소 누구나 지형으로 인한 자전거 이용의 어려움을 해소할 수 있도록 해야한다.
- 학교 내에 유인 자전거 주차공간을 마련하고 RFID(Radio Frequency Identification) 운영관리시스템을 도입한다. 교정 외에 자전거 보관시설 설치를 지양하고 교정 내 차량주차장 및 유희공간을 활용하여 유인 자전거 주차장을 뒤편으로써 외부인에 의한 자전거 도난을 방지해야 한다. 또한 RFID(Radio Frequency Identification) 운영시스템을 도입하여 내부인에 의한 자전거 도난을 예방한다.
- 주거공간과 대지면적이 협소한 주거밀집지역에 공공용지를 마련하여 자전거 및 차량을 위한 유인 공용주차장을 설치한다. 주차장의 지하부는 차량주차장으로, 지상부는 자전거 주차장과 공중화장실, 휴게공간 등을 조성하여 자전거 보관과 커뮤니티공간이 어우러지는 복합공간으로 이용한다.

(3)

- 서울시 웹사이트에 자전거 관련 공식 홈페이지를 제작하는 방안이 필요하다. 이를 통해 자전거 도로, 날씨, 생활지리, 체육행사 및 집회, 문화행사, 목적지까지의 도로안내 등 보다 편리한 자전거이용을 위한 각종 정보를 제공한다. 또한 자전거가 가장 많은 아파트와 같은 공동주택 단지를 중심으로 지자체 차원의 자전거 이동정비 서비스를 실시함으로써 고장으로 야기될 수 있는 자전거 사고 및 폐기로 인한 도시문제를 줄이도록 한다.

(4)

- 서울형 국민자전거를 개발하여 자전거 산업의 육성과 새로운 일자리 창출에 기여할 수 있도록 한다. 또한 지형적 장애를 극복할 수 있는 전기충전식 자전거에 중점을 두고 서울시를 대표하고 자전거의 가치를 높일 수 있는 디자인을 적용하여 보급·지원할 필요가 있다. 주택과 마찬가지로 임대·분양자전거 운영방식을 개발하여 다양한 계층의 시민들에게 형평성 있는 기회를 제공하도록 한다.

(5)

- 자전거행사 개최 시, 일반시민·노약자·청소년 등 자전거 약자들을 우선적으로 고려하도록 하고, 이벤트가 아닌 지역 문화 축제로서의 역할을 부여하여, 자전거 이용 붐을 조성할 필요가 있다. 그리고 한강변과 같이 보행자와 자전거 이용자가 혼재되어 사고 위험이 많은 지역을 대상으로 자전거 안전캠페인을 벌이고 자전거시범학교로 지정된 학교에 자전거 안전교육을 실시하여 급증하는 자전거 교통사고에 대처해야 한다.
- 자전거 공연, 자전거 음악회, 자전거 문학, 자전거 카페 등 자전거와 관련된 문화행사 및 문화공간을 확충하여 시민들이 일상생활 속에서 자전거를 보고, 느끼고, 즐길 수 있게 함으로써 자전거 이용이 확산될 수 있는 계기를 전략적으로 마련한다.