

독일의 자전거 정책이 한국에 주는 시사점

강기홍(한국지방행정연구원 녹색성장지원센터 소장)

버스는 오늘도 여느 때처럼 앞서가는 자전거를 향해 ‘자전거 네가 무슨 권리로 내 차선을 침범하느냐’는 식으로 경적을 연신 울리고, 택시 또한 질세라 채 30cm 간격도 안되게 곁을 쏘살같이 지나쳐 간다. 매일 자전거로 출퇴근하면서 필자는 이 같은 경험을 드물지 않게 한다. 이와 같은 교통문화 속에서 과연 어떻게 자전거정책을 세우고 추진해야 할 것인가?

주요 선진국에서는 자전거정책을 기후변화에 대응하기 위한 전략으로 인식하고 있다. 세계 각국이 이산화탄소를 저감시키기 위해 교통생활영역에서 펼치고 있는 것이 자전거 활성화 정책이다. 그래서 차선을 줄여 자전거도로를 건설하고, 시내를 통과하는 차량에 대해 탄소세를 부과하며 심지어 시내의 중심에 아예 자동차 진입금지지역(car free zone)을 설정하는 경우가 늘고 있다.

한국에서도 지구온난화 대응노력으로 녹색성장(Green Growth)정책을 창안하여 2008년 8월부터 추진하고 있다. 녹색성장위원회를 필두로 각 중앙정부와 지방자치단체들은 자전거이용을 활성화하기 위해 다각적으로 고심하며 노력하고 있다. 문제는 자전거이용활성화를 위한 정책의 컨셉(concept)이 투입대비 효과가 미비하며 비현실적이라는 지적이 제기되고 있다. 주요 선진국들은 자전거이용활성화를 위한 공통된 정책방향을 설정하고 있는데, 자전거이용자에게 안전과 편리함을 제공하면서 자동차이용을 억제시키는 것이다. 독일 자전거도시 뮌스터시(Stadt Münster)가 추진중인 “뮌스터 전역 안전캠페인(Sicher durch Münster)”은 자전거이용자에게 안전과 편리함을 보장하기 위한 좋은 노력 사례이다.

안전을 보장해 주는 정책, 자전거 도로

현재 수도권에서 자전거이용을 가장 저해하는 요인들 중 하나는 자전거가 안전하게 다닐 수 있는 ‘길’이 없다는 것이다. 보도 아니면 차도를 이용하게 되는데, 신도시 및 재개발된 지구를 제외하고 대부분의 보도에서 자전거를 이용하는 경우 보행자에게 불편을 주는 것이 사실이다. 보도가 넓지 못하고 자전거도로가 마련되지 않은 곳에서는 차도를 이용할 수밖에 없는데, 이 경우 자전거이용자는 자동차와의 사고에 노출되게 된다. 버스나 택시는 달리는 자전거에 대해 위협감을 주는 경우가 허다하다.

이에 대한 해결책은 자전거에게 자기의 길을 마련해 주는 것이다. 여기에는 대략 3가지의 방법이 있을 수 있다. 보도의 왼쪽 반쪽부분을 자전거도로화 하는 방법(보도가 넓은 경우), 차선을 줄이고 차로와 자전거도로를 구분짓는 버팀목을 설치하여 자전거도로를 신설하는 방법, 보도의 끝에서 약1.6m 정도의 버스전용표시선과 같은 자전거이용선을 긋는 방법이다. 앞의 두 가지 경우는 일종의 자전거전용도로에 해당되고, 나머지 하나는 자전거가 주행하지 않을 경우 자동차도 자전거 이용선을 넘어서서 자전거와 차량이 공동으로 이용하게 하는 방법이다. 현재 지방에서 자전거전용도로 1km를 설치하는 데 소요되는 경비가 약4억에서 7억 가까이 든다. 자전거전용도로를 전면 설치하여 안전을 보장해 주면 좋겠지만 예산상 한계가 많다. 또한 이렇게 막대한 비용으로 마련된 자전거도로가 트럭, 택시 등 상업용 차량에 의해 점거되어 그 기능을 제대로 발휘하지 못하는 경우가 지방마다 허다하다. 예산의 제약을 고려하건대, 세 번째 방법이 적절하지 않나 생각해 본다. 물론 이를 위해 노란주차금지선을 보도의 왼쪽 끝으로 맞물려 설치하고, 이 금지선과 보도 왼쪽 끝 사이의 50여cm간격 사이의

콘크리트 노면을 차도와 같이 아스팔트로 포장하며, 콘크리트와 아스팔트 사이의 균열된 부분을 틈이 없도록 매끄럽게 처리해 주어야 한다. 자전거도로의 설치에 교통혼잡지역을 우선적으로 하고, 점차 외곽으로 넓혀 가는 방식이 적절하다.

자전거 이용자를 위한 법적 규정 마련

뿐만 아니라 자전거전용 신호등을 설치하는 것도 중요한 인프라에 해당된다. 앞의 방법대로 자전거와 차량공용도로를 마련함에 있어서는 자전거이용자의 안전을 위해 도로교통법에 자동차는 자전거이용자가 위협을 느끼지 않을 정도의 속도를 유지해야 하고, 불가피하게 주행하는 자전거를 추월할 경우에는 충분한 측면간격을 유지하게 하는 강제규정을 마련해 주는 것이 선행되어야 한다. 독일의 도로교통명령 제5조 4항은 좋은 사례가 될 수 있다.

도로교통명령 제5조 4항
추월하고자 하는 자는 뒤의 교통에 위협을 제공하여서는 안된다. 추월할 때에는 특히 보행자와 자전거주행자인 다른 교통관여자에 대해 충분한 측면간격(ein ausreichender Seitenabstand)을 유지해야 한다.

또한 현행 도로교통법은 자전거에 대한 규정이 없으므로 자전거를 긴급자동차 다음순위로 우선 통행하여 보호하는 규정이 신설되어야 한다(도로교통법 제16조 1항 참조). 나아가 운전면허시험시 자전거이용자를 자동차와 접촉사고가 많은 교차로 등에서 특별한 주의를 기울이도록 하는 규정도 필요하다. 한편, 자전거이용자에게 교차로에서 좌회전을 하기 위해 정지선에서 기다리는 경우, 일반 자동차의 앞에 약2m 가량의 일정한 자전거전용 정지공간 및 정지선을 마련하여 자동차와 함께 좌회전하게 하되, 자전거에게 우선권을 부여하며 앞서 좌회전하는 자전거이용자에게 위협감을 주어서는 안된다는 규정도 신설할 필요가 있다(도로교통법 제25조 참조). 일방통행로를 제외하고 자전거의 역주행을 처벌하는 규정, 야간 자전거주행시 앞뒤의 전등을 의무적으로 켜도록 하는 규정, 야간 음주주행단속에 관한 규정, 자전거이용자도 자동차와 동일하게 교통신호 및 표지판을 따르도록 하는 방안, 어린이와 청소년에 대해서는 헬멧착용을 의무화하는 규정 등도 신설될 필요가 있다. 어린이와 청소년 자전거이용 안전을 제고하기 위해 학교에서 안전을 이유로 자전거이용을 억제시킬 것이 아니라 오히려 자전거교육을 실시하는 것도 필요하다.



<경찰관(제일 우측) 지도하에 자전거 안전교육중인 독일의 초등학생들>

편리함을 제공하는 정책, 자전거 도난 방지

자전거정책은 한편 이용자에게 편리함을 제공하는 정책이어야 한다. 편리함을 제공하기 위해 무엇보다 자전거의 도난을 최대한 예방해 주어야 한다. 뿐만 아니라 자전거주차시설의 제공, 대중교통과의 편리한 연계 등도 강화해야 한다. 자전거주차장의 건설은 자전거도난 방지를 위한 한 방법이고 대중교통과의 연계를 강화시키는 방법이기도 하다. 자전거 교통분담률이 약10%를 차지하는 독일에도 자전거도난에 시달리고 있는데, 독일 인구가 약90만명인데, 평균 자전거도난 수가 매년 3천500여건에 이르고 있다.

<표> 독일전체 자전거 도난사고 통계

연도	1988	2006	2007	2008
자전거도난사고	331.259	368.308	372.045	358.049

자료출처: 독일 인터넷 홈페이지(http://de.wikipedia.org/wiki/Fahrraddiebstahl#cite_note-0)

독일 뮌스터시는 자전거의 도난방지 및 보관의 편리함을 제공하기 위해 1999년 첫 번째 자전거주차장을 중앙역에 건설(독일 최대 자전거주차장, 약 3500대 수용. 1일 70센트- 한화 약 1200원)한 이래 제2의 자전거전용주차장 건설을 서두르고 있다.



<독일 뮌스터시 역 앞의 자전거전용 보관소>

자전거주차장 건설 외에 도난방지와 관련된 구체적인 방법들로는 자전거등록제, 자전거패스의 발급, 자전거감식번호의 부착 등이 있다. 유럽에서는 자전거도난방지를 위해 이들 여러 가지 방법들을 복합적으로 사용하고 있다. 자전거등록제란, 자전거를 주소지의 경찰서에 등록하여 도난을 방지하는 제도이다. 나라마다 차이는 있으나, 독일의 경우 자전거를 구입하는 매장에서 구입자가 희망할시 자발적으로 자전거 차체에 각인된 고유번호, 구매자의 이름, 주소 등을 경찰서에 전송함으로써 자전거등록제를 운용하고 있다. 등록을 마친 자전거는 눈에 잘 띄는 뒷바퀴 물받이 부위에 본 자전거가 경찰에 등록되었음 표시하는 붉은 색의 등록표를 부여받게 된다. 이와 같은 등록 외에 자전거패스의 발급, 자전거감식번호(codierung)의 부여 등도 자전거도난방지 방법이다. 자전거패스는 경찰서에서 발급받게 되는 자전거소유상태를 나타내는 자전거신분증인데, 자전거 도난신고를 할 때 증거자료로 활용된다. 자전거감식번호의 부착 방식은 자전거 소유자의 주소, 소유자 이름의 일부를 암호화하여 자전거 틀에 기입하는 방식이다. 유럽에서는 경찰서에 등록이 되거나 감식번호가 부여된 자전거의 도

난비율이 그렇지 않은 자전거에 비해 월등히 낮은 것으로 조사되었다. 자전거 등록제나 감식번호의 운용은 자전거 소유자의 자발적인 참여로 이루어지고 있다.

자전거 정책, 인식부터 바뀌어야

우리의 자전거정책은 자동차에서 배출되는 온실가스로부터 지구를 살린다는 인식에서 출발해야 한다. 자전거정책은 레저정책이 아닌 자동차 대체정책이어야 하기 때문에 전국적인 자전거망 구축도 중요하지만 우선 집에서 버스역 내지 전철역까지 가는 안전한 자전거 길과 보관소부터 마련해 주어야 한다. 그리하여 자전거이용자들, 특히 여성과 어린이들에게 안전과 편리함을 제공하여야 한다. 동시에 자전거관련 법규의 정비, 자전거이용자들을 위한 기본적인 안전이용수칙의 교육 및 홍보도 시급히 이루어져야 한다.