

국토정책 Brief

제 275 호
2010. 5. 3

KRIHS 세미나 중계 10-②

“자전거 이용환경 Up-grade 및 이용문화 정착을 위한 정책컨퍼런스”

- 핵심 내용 -

임영태 연구위원, 류재영 국토인프라GIS연구본부장(국토연구원)

- 국토연구원 등 4개 기관은 공동으로 지난 4월 26일 국회 현정기념관에서 「자전거 이용 환경 Up-grade 및 이용문화 정착을 위한 정책컨퍼런스」를 개최함
 - 주 관: 사단법인 한국자전거정책연합
 - 공동주최: 국토해양부 · 행정안전부 · 국토연구원 · 한국교통연구원
- 이번 정책컨퍼런스는 작년 10월 창립된 ‘한국자전거정책연합’의 첫 번째 행사로 국내 대표적인 자전거 전문가들이 자전거이용 활성화를 위한 다양하고 신선한 해법을 모색함
- 주제 및 발표자
 - 1 녹색문화의 길 조성을 위한 국토공간과 교통정책 방향
 - 류재영(국토연구원 국토인프라 · GIS연구본부장), 임영태(국토연구원 연구위원)
 - 2 자전거 교통시설 투자재원 확보방안
 - 백남철(한국건설기술연구원 첨단교통연구실장)
 - 3 자전거이용시설 업그레이드 및 문화정착을 위한 지원프로그램
 - 이재영(대전발전연구원 연구위원)
 - 4 지역 문화유적 투어와 연계한 자전거이용 활성화 방안
 - 진장원(충주대 교수), 김정일(중앙경찰학교 교수)
- 자전거 이용 활성화를 위해 녹색문화의 길 전국망을 구축하고 시간 및 공간 공유 (Time&Space Sharing)제도 활성화 필요
 - 대중교통역 주변에 자전거 역세권 개발을 통한 개발이익을 재원으로 확보하고, 고규격 자전거 시설 개발에 민자유치를 적극적으로 검토
 - 자전거 이용시설 업그레이드 및 문화정착을 위해 자전거 등록제의 실효성 제고, 자전거 거점도시에 대한 전문가 평가제의 도입, 일정거리 이상 통근통학하는 자전거 이용자에 대한 세제혜택 부여방안 강구

1. 녹색문화의 길 조성을 위한 국토공간과 교통정책 방향

류재영(국토연구원 국토인프라·GIS연구본부장), 임영태(국토연구원 연구위원)



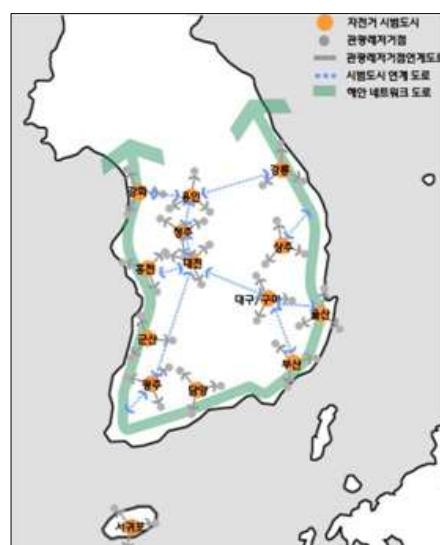
● 자전거 이용, 선택인가? 필수인가?

- 리우회의('92), 교통의정서('97), Bail Action Plan (2007)으로 이어지는 환경 및 에너지 문제의 현실화로 환경에 대한 국제적인 규제는 지속될 수밖에 없음
- 국제유가의 지속적 상승(배럴당 18달러('97) → 배럴당 131달러(2008))과 교통혼잡비용이 해를 거듭할수록 급증하고 있음
- 교통수단 간 형평성(도로 → 녹색교통수단) 및 자전거, 보행자, 대중교통 이용자의 교통권 요구가 증가함에 따라 자전거는 적극적인 정책대상이며 매력적인 교통수단으로 대두됨
 - ‘자전거’는 ‘열목어’와 같은 상징성과 의미를 갖는 사회적 청정지표이자 우리사회 시스템에 대한 신뢰지표임
- 자전거 이용 활성화를 위해서는 교통, 도시, 환경, 경제 등 지속가능한 종합정책이 필요함

● 국토공간 활용방향

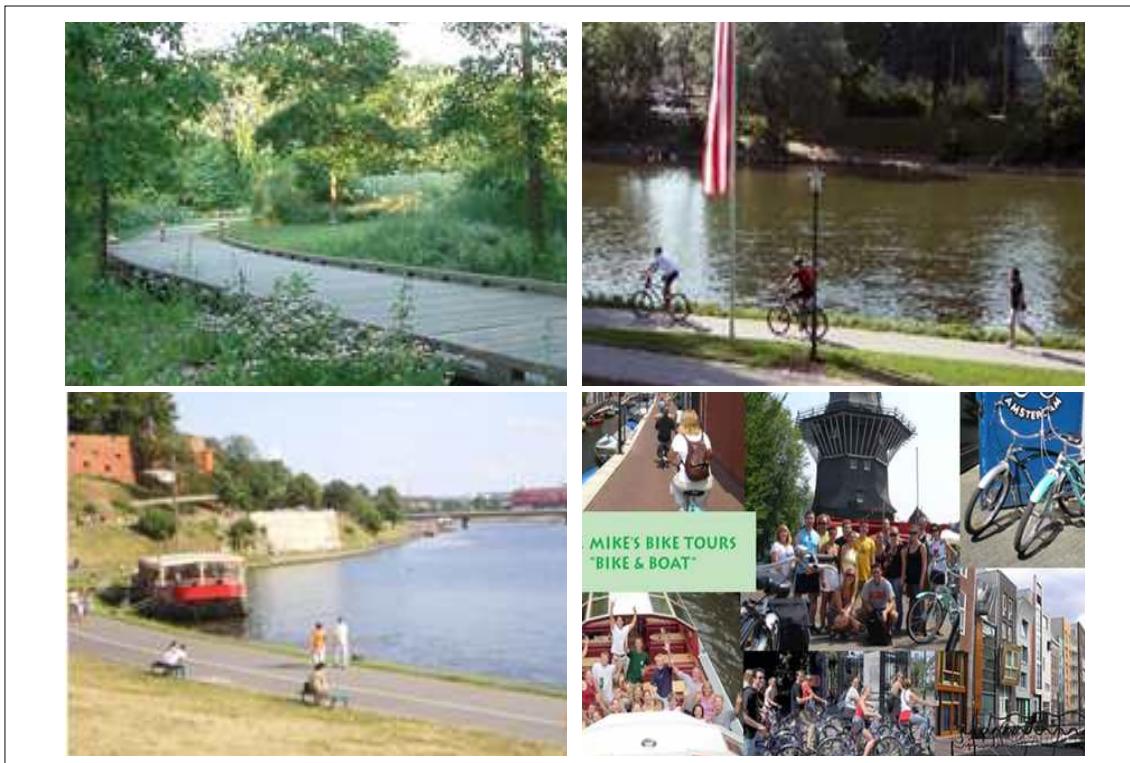
- 자전거 이용 활성화를 위해서는 국토공간에 전국적인 녹색문화의 길 구축이 필요
 - 에너지 절약적이고 무공해, 무소음의 자전거는 고유가시대 대비차원뿐만 아니라 개인과 지역의 활력증대에 기여하므로 전국적인 녹색문화의 길 구축 필요
 - 녹색문화의 길 전국망 구축의 기본 구상안은 자전거 이용률이 높은 도시 및 잠재력이 높은 도시를 대상으로 함

[그림 1] 기본구상안



- 녹색문화의 길 선정조건은 높은 자전거 이용률, 적당한 인구비율 및 자전거 이용에 대한 잠재력 보유, 자전거 탐방이 가능한 관광자원을 보유한 지역임
- 자전거 이용 활성화를 위해 수변공간에 생태형 자전거 도로 및 문화역사 탐방로를 구축함
 - 한강, 낙동강, 금강, 영산강 등 수변공간(하천제방)에 자전거 도로를 조성하고 주변 관광지, 문화 유적지 등과 연계
 - 개발방향은 자전거 도로망의 연속성 확보, 대중교통시설 이용자의 자전거 도로의 접근성 강화, 자전거 도로의 연계성 확보, 자전거 도로의 안전성 확보 등을 고려
 - 하천 및 주변의 자연환경을 고려하여 계획에서부터 설계 및 시공, 마감재의 사용까지 친환경적인 요소를 고려한 친환경 설계기법을 적용
- 수변공간 자전거길 구축 활성화 전략을 모색함
 - 4대강 등 수변공간 자전거길에 지역특성에 맞는 차별적인 테마 자전거길을 평균 연장 50km마다 30여 개 조성
 - Bike&Boat 관광 네트워크화를 통한 관광활성화를 도모

【그림 2】 지역특성에 맞춰 차별화된 테마 자전거길 및 Bike&Boat 관광 사례



● 교통정책방향

■ 자동차 수요관리를 통해 보행과 자전거의 수단

분담률 향상을 유도함

- 강력한 자동차교통수요 규제정책 및 도심 교통 혼잡세 징수 재원으로 자전거시설을 공급하여 보행과 자전거 분담률 향상
- 도심에 그린 존(Green Zone)을 입법화하고 도심외곽지역에서 도심으로 진입하는 승용차를 금지하고 도심 지역 내 자전거 주차 그린 존을 설치

[그림 3] 런던의 혼잡세 징수구역



■ 교통정온화(Traffic Calming) 지역이나 도시

이면도로에는 자동차 속도를 자전거 속도에 맞추어 30~50km/h 이하로 규제할 필요가 있음

- 프랑스 파리의 Zone30(30km/h 이하의 Traffic Calming지역)이나 독일 베를린의 이면도로에는 차량 속도를 30km/h 이하로 규제

[그림 4] 파리의 Zone30



■ 시간 및 공간 공유(Time&Space Sharing)제도의 활성화가 요구됨

- 공용자전거(Bike Sharing) 도입 및 확산추세에 맞추어 집에서 가까운 안전한 거리의 쇼핑이나 주말에 인근 종교시설에 갈 때 단거리 승용차와 대중교통수단은 억제하고 걷기 또는 자전거 타기 운동 같은 시간 공유가 필요
- 또한 도로다이어트를 통한 자전거 도로 확보 등 공간 공유제도 활성화 필요

■ 자전거와 대중교통과의 연계·협력 강화가 필요함

- 전철 내부 자전거보관대 설치 및 전철역과 주요 버스 환승터미널에 자전거 보관소를 설치하여 자전거와 대중교통과의 연계 강화
- My Car 운행을 저감시키기 위해 ‘문명인의 공간’을 계획하는 등 자전거와 대중교통과의 협력 강조

2. 자전거교통시설 투자재원 확보방안

백남철(한국 건설기술연구원 첨단교통연구실장)



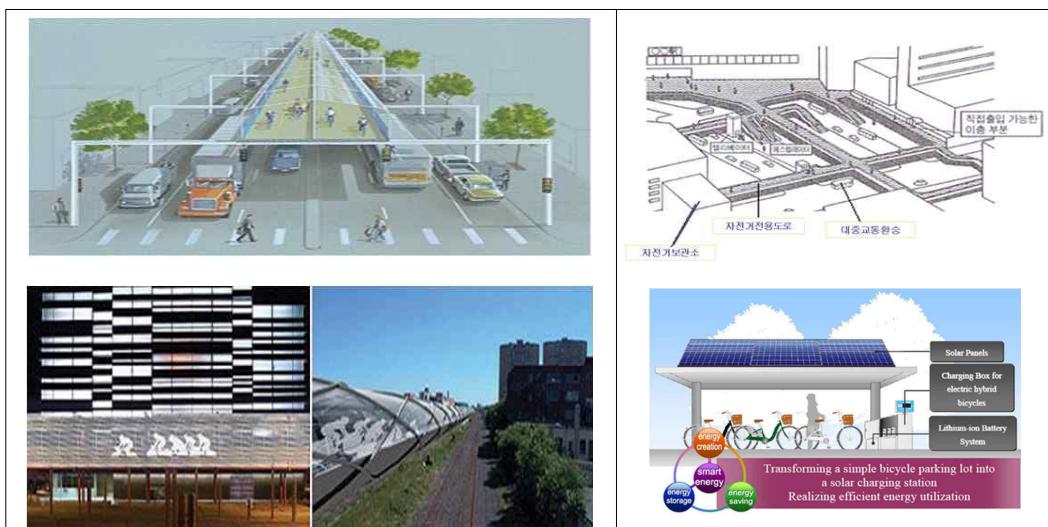
● 자전거의 수단특성(Soft&Dual mode)에 맞는 시설투자재원 확보

- 자전거는 Soft mode로서 저비용으로 시설투자를 할 수 있을 뿐만 아니라 Dual mode로서 대중교통과의 연계투자가 필요함

● 대중교통역 주변 자전거 역세권 개발을 통한 재원확보 및 고규격 자전거 시설 개발에 민자유치 적극 검토

- 자전거 역세권 개발은 보행권역 개발에 비해 개발이익이 많이 발생하므로 재원확보가 용이함
- 개발이익환수를 재원으로 대중교통 서비스와 대중교통 역세권 5km 이내에 자전거 급행 도로 개발
- 대규모 주차장 및 고규격 자전거도로 건설, 전기자전거 충전시설 등에 민자유치를 적극적으로 검토할 필요가 있음

【그림 5】 고규격 자전거 도로 및 대중교통 환승 자전거 역세권 개발



3. 자전거 이용시설 업그레이드 및 문화 정착을 위한 지원 프로그램

이재영(대전발전연구원 연구위원)



● 자전거 등록제의 실효성 제고

- 현행 자전거 등록제는 도난 및 방치자전거 처리 절차의 복잡성, 인력 부족 등으로 실효성이 거의 없는 실정임
- 실효성 있는 자전거 등록제 시행을 위해서는 ① 식별번호 규격화와 전국적인 통합운영체계 구축, ② 자전거 주차장 및 방치자전거처리 시스템 동시 구축, ③ 유비쿼터스 환경을 고려하여 융통성 있는 등록 및 관리체계 구축이 필요함

● 자전거 거점도시에 대한 전문가 평가제의 도입

- 표창 및 인센티브 부여방식만으로 실질적인 시설 및 정책의 질을 높이는 데 한계가 있으므로, 전문가를 중심으로 한 자전거 거점도시에 대한 정책평가를 통하여 올바른 자전거정책 집행과 질적인 개선이 시급함
- 전문가 Pool에 의한 효율적이고 객관적인 진단과 솔루션을 동시에 제공할 필요가 있음
 - 전문가 Pool 구성 → 계획 및 평가서 개발 → 평가시행 → 문제점 및 개선방안 등 평가 보고서 작성

● 소득공제/세금감면 혜택 부여

- 소득공제 등 확실하고 차별화된 인센티브 부여를 통해 생활형 자전거 타기를 유도할 필요가 있음
 - 일정거리 이상 통근, 통학하는 자전거이용자(대중교통연계 포함)에 대한 세제혜택 부여방안 강구

● 자전거 마일리지 활용 및 전국 네트워크 구축

- 각 지자체별로 자전거 마일리지를 활용하고 있으나 활용도가 낮은 실정이므로 마일리지를 시간으로 환산하여 공공문화시설 등을 이용할 때 자전거 이용자에게 할인혜택을 부여함
- 정부차원에서 자전거 마일리지별로 할인 쿠폰을 발행하여 제휴된 업체의 물품구입 시 할인혜택 제공 및 건강보험료 인하 등을 실시함

4. 지역문화유적투어와 연계한 자전거이용 활성화 방안

- 경주자전거 문화유적체험투어를 중심으로 -

진장원(충주대 교수), 김정일(중앙경찰학교 교수)



● 자전거이용 활성화와 자전거 투어

- 하드웨어적인 자전거 인프라 확충사업은 정부가 주도하고, 소프트웨어는 직접 이용하는 시민들을 중심으로 아이디어를 창출할 수 있도록 시민제안 제도 활성화가 요구됨
- 지자체는 시민들의 아이디어에 관심을 가지고 함께 노력하며 시민들을 후원해줄 때 자전거 문화가 활성화될 것임
- 특히 지역별 여건에 맞춘 자전거 이용과 결합한 지역축제프로그램 개발이 필요함
 - 경주와 같은 유적도시의 경우 자전거문화유적체험투어 활성화
 - 일반 상업도시는 시민 건강 자전거 달리기, 지역특산물 체험투어 프로그램 개발

【그림 6】 경주자전거 문화유적 체험투어



패널
토론



자전거이용환경 Up-grade 및 이용문화 정착을 위한 정책컨퍼런스

For the future More Cycling More Fun

일시 : 2010년 4월 26일(월) 14:30~18:00 장소 : 국회 환경기념관 대강당
주최 : (사)한국자전거정책연합 주최 : 국토해양부, 행정안전부, 국토연구원, 한국교통연구원



- 자전거 교통으로 인한 희생자가 증가되고 있는 현실에서 자전거이용 활성화 이전에 안전대책을 강화할 필요가 있음_ 민만기 녹색교통운동 사무처장
- 중앙정부와 지방정부의 역할분담이 필요함. 중앙정부는 제도, 표준화, 문화적인 부문에 역량을 결집하고, 지방정부는 현지상황을 잘 파악하여 효율적인 집행이 될 수 있도록 노력하여야 함_ 신희철 한국교통연구원 국가자전거연구센터장
- 자전거이용 활성화를 위해서는 하드웨어 못지않게 소프트웨어적인 측면의 투자가 필요함. 즉 자전거 도로 확충 및 자전거 보관소 부족과 같은 시설적인 부문 이외에 법적인 부분과 문화적인 부분이 미흡하므로 이에 대한 개선이 필요함_ 오종렬 ‘자전거로 출퇴근 하는 사람들’ 운영자
- 자전거이용 활성화 차원에서 대중교통전용지구의 확대와 대규모 주차장 및 고규격 자전거 도로건설에 민자유치 확대가 필요함_ 임현택 국토해양부 도시광역교통과장
- 공공자전거는 표준화시스템을 만들어서 보급하고 호환성을 높일 수 있도록 하고, 자전거 보험은 자전거 등록제가 전제가 되어야 할 것임. 자전거 이용활성화를 위해서는 제도나 인프라보다 “자전거 문화”가 조속히 정착되어야 할 것임_ 최훈 행정안전부 자전거정책과장

- 국토연구원 국토인프라 · GIS연구본부 임영태 연구위원 (ytlim@krihs.re.kr, 031-380-0364)
- 국토연구원 국토인프라 · GIS연구본부 류재영 본부장 (jyryu@krihs.re.kr, 031-380-0334)