2023년도

전북도의회 공무국외출장
결 과 보 고 서

전 북 도 의 회
이명연 · 김성수 · 서난이

목 차

Ⅰ. 출장 개요 ····· 1

1. 출장 목적 및 추진 방향 ····· 3

2. 출장 개요 ····· 6

Ⅱ. 사전 자료조사 및 학습 ····· 10

1. 연구과제 학습 ····· 11

2. 방문 예정 도시 및 기관 학습 ····· 15

3. 기대효과 ····· 20

Ⅲ. 출장 내용 ····· 22

1. 도시 및 주제별 주요 방문기관 연수 내용 ····· 23

■ 프랑스 파리 - 자전거 정책과 민간단체

■ 네덜란드 - 자전거 정책과 민간단체(DCE)

■ 네덜란드 - 위트레흐트시청 교통과

■ 네덜란드 - 암스테르담 대학

■ 네덜란드 - 하우턴시의 자전거 대사관

■ 독일 - 뮌스터의 자전거 활동단체 ADCE

■ 독일 - 뮌스터시청 자전거 담당자

Ⅳ. 정책적 시사점 ····· 90

1. 자전거 도로 및 인프라 정책 측면 ····· 91
2. 도로계획에 담긴 철학적 측면 ····· 98
3. 의회의 역할 ····· 100
4. 향후 계획 ····· 102

Ⅴ. 별첨자료 ····· 104

1. 연재 기사 첨부 ····· 104
2. 강의 자료 및 세미나 ppt ····· 174

Ⅰ. 출장 개요

1. 출장 목적 및 추진 방향

2. 출장 개요

Ⅰ. 출장 개요

1. 출장 목적 및 추진 배경

□ 목적

각 기관 및 단체, 학계의 입장에서 다양한 이야기를 듣기 위함.

○ 이번 연수의 주 목적은 다음과 같음.

- 도시가 걸어온 자전거 도시로의 여정(역사)과 시행착오
- 자전거 도시를 향한 현재적 고민과 과제
- 자전거 도시를 향한 향후 로드맵
- 자전거 도시로의 이행에 대한 시민들의 합의 과정
- 공공기관과 민간단체와의 역할과 협력체계
- 자전거 정책 수립의 실제와 프로토콜
- 코로나 위기에서의 특이점
- 교통정책에서 자전거를 중심에 두는 이유

□ 추진 배경

○ '유럽은 자전거 도시가 가능한데, 왜 전주는 안되는가?' 라는 질문으로 이번 연수가 시작되었음. 자전거는 교통수단이나 운동목적에서 이제는 탄소중립 사회를 만들기 위한 중요한 대안책이 되었음.

○ 국내의 많은 도시가 자전거 도시를 만들기 위해 도시계획에 반영하고, 거버넌스를 운영하는 등 끊임없는 시도를 했음에도 불구하고, 여전히 자전거교통분담이용률은 2%임.

○ 그래서 하드웨어 인프라를 구축하기 전에 어떠한 사회적 합의와 배경이 필요한지 직접 듣고 질문하기 위해 연수를 기획함.

○ 국외 도시를 결정하는 기준은 사전 학습을 통해 결정하였고, 다음과 같음.

- 프랑스 파리 : 세계 3대 자전거 국제 대회가 진행되는 만큼 자전거 문화 확산이 잘 안착되어 있고, 15분 도시를 기획한 이달고[1] 시장 과의 만남을 추진하여 단체장의 역할에 대해서 인터뷰 하기 위함.
- 네덜란드 : 오일쇼크 이후에 친환경 교통수단으로 자전거가 급부상하였고, 자전거 모범도시들이 곳곳에 존재함. 실제 자전거 투어를 통해 학교-공공기관-직장-문화시설 등이 어떻게 연결되었는지 확인하고자 함. 특히 네덜란드는 안전을 위한 프로젝트들을 다양하게 진행하며, 자전거 사고율이 현저하게 떨어짐. 또한 민간협력기구들과 협업을 하는 과정에서 자전거 도시를 위한 거버넌스의 생생한 이야기를 들어보고자 함.

- 독일 : 도시계획에 자전거 도로를 반영하면서 체계적으로 만들어진 도시 시스템을 배우기 위함임. 특히 한번의 도시계획은 보통 100년의 도시를 고민하며 그려지고 차근

1) 안 이달고 시장(Anne Hidalgo), 현)제14대 파리 시장이자, 파리 시의회 의원 (15구)이다. 경력으로는 파리시 부시장 (2001~2014), 파리 시의회 의원 (2001~2020 , 11구)이며, 2014년부터 파리시작으로 재임중이다. 2022년에는 프랑스 대통령후보로 나서기도 했다. 이달고 시장은 '생태'를 중심으로 평등·연대성·근거리서비스(15분 도시)에 기반한 살기 좋은 도시 만들기를 위하여 15분 도시 정책을 내놓았다. '15분 도시(La ville du quart d'heure) 파리'는 코로나19(Covid-19)이후 기후위기 대처를 위한 생태적, 친환경적 도시로의 전환을 위한 것으로 시민들의 생활반경을 15분 거리 안에서 모두 해결할 수 있도록 도시 인프라를 개혁하겠다는 계획이다. 이를 위해 2024년까지 1,400킬로미터 자전거 전용도로를 확충하고 이후 디젤차의 시내진입을 금지시키고, 실외 주차장 8만 5천개 가운데 6만개의 주차장을 폐쇄하고 그 자리에 자전거주차장, 보행자 광장, 어린이 거리 등을 조성하여 생태적 도시전환을 이루겠다는 계획을 발표했다.

차근 체계적으로 진행되는 시간 속에서 주민들과 어떻게 합의하고 결과를 도출하는지 학습하기 위함. 또한 운송수단으로 자전거와 기차, 버스 등 환류체계를 가장 최적화로 만들어진 도시기에 이를 체험하기 위함.

2. 출장 개요

□ 일반 개요

○ 기　　간 : 2023년 2. 23. ~ 3. 4.

○ 국　　가 : 프랑스, 네덜란드, 독일

○ 분　　야 : 대중교통과 자전거 정책을 성공적으로 정착시킨 도시들의 사례를 통한 전북 발전방향 설정

○ 참 여 자 :

이름	영문 이름	소속	직업 및 직책
김광훈	Kim Gwang Hun	에코바이크	대표
김길중	Kim Gill Jung	오마이뉴스	시민기자
김성수	Kim Seong Su	전라북도의회	도의원
명진	Myung Jin	광주광역시의회	시의원
박준홍	Junhong Bak	덕진지역자활센터	센터장 (전주시 공공형 자전거 위탁운영)
서난이	Seo Nanyee	전라북도의회	도의원
송영진	Song Yeong Jin	전주시의회	시의원
이국	Lee guk	전주시의회	시의원
이귀순	LEE.KWISUN	광주광역시의회	시의원
이명연	MYEONGYEON LEE	전라북도의회	도의원
최서연	Choi Seoyeon	전주시의회	시의원
최지현	CHOI JI HYUN	광주광역시의회	시의원
한승우	Han Seungwoo	전주시의회	시의원
허옥희	Heo Okhee	정의당	전직 전주시의원

□ 출장일정

일자	지역	주요 일정 및 미팅 내용	
제1일 2/23	인천	[09:00] 인천공항 집합 후 수속 [12:15] 인천 출발 [18:30] 파리 도착	
제2일 2/24	파리	파리 민간단체 (MDB, ADMA) 미팅 파리 공공자전거 앱 이용 및 시내 자전거 주행	
제3일 2/25			
제4일 2/26	위트레흐트	파리 –> 위트레흐트로 이동	
제5일 2/27		오전 네덜란드 자전거 대사관(DCE) 방문 오후 위트레흐트 시청 방문	
제6일 2/28	암스테르담	위트레흐트 ~> 암스테르담 기차를 통한 이동 암스테르담 대학 도시자전거 연구소 메러디스 교수 인터뷰	
제7일 3/1	위트레흐트	위트레흐트 –> 하우턴으로 이동 하우턴 시청 방문 하우턴 –> 뮌스터로 이동 ADFC 뮌스터랜드 지부 간담회	
제8일 3/2	뮌스터	뮌스터 시청 방문 뮌스터란트 현지인 및 한인회 미팅	
제9일 3/3	프랑크푸르트	호텔 조식 후 하이델베르그성 방문 [19:30] 프랑크푸르트 출발	
제10일 3/4	인천	[15:00] 인천 도착	

□ 주요 면담자

단체 이름	면담자	연락처 및 홈페이지	주소
MDB(Mieux se Déplacer à Bicyclette)	에므릭 코타드(Aymeric Cotard) - 매니저	http://mdb-idf.org/ aymeric.cotard@mdb-idf.org	37 boulevard Bourdon, Paris, France
ADMA(Académie Des Mobilités Actives)	Camille Gaumont(액티브 모빌리티 전문가)	https://www.mobilites-actives.fr/	-
DCE(Dutch Cycling Embassy)	Shelley Bontje - Project Manager Rob van der Bijl - Urban Planner	Shelley.Bontje@dutchcycling.nl	Nicolaas Beetsstraat 2A 3511 HE Utrecht
위트레흐트 시청	Herbert Tiemens - 도시개발과 선임정책자문관	herbert.tiemens@utrecht.nl	Stadskantoor Stadsplateau 1 3521AZ Utrecht
암스테르담대학 도시자전거 연구소(UCI)	Meredith Glaser -	m.a.glaser@uva.nl	Nieuwe Achtergracht 166, 1018 WV Amsterdam
하우턴 시청	André Botermans-국제 자전거 대사	Andre.Botermans@houten.nl	Onderdoor 25., 3995 DW Houten
ADFC(Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club) 뮌스터란드 지부	Katja Siepmann - Lux van der Zee(부회장?) 외 4인	katja.siepmann@web.de	Dortmunder Strasse 19, 48155 뮌스터
뮌스터 시청	Klara van Eickels, Max Stewen	vanEickels@stadt-muenster.de	Stadtweinhaus, Prinzipalmarkt 6-7, 48143 Münster
뮌스터란트 한인회	서봉석 - 한인회장 정순심 - 통역	boeskeb96@daum.net soonchim@googlemail.com	

Ⅱ. 사전 자료조사 및 학습

1. 연구과제 학습
2. 방문 예정 도시 및 기관 학습
3. 기대효과

Ⅱ. 사전 자료조사 및 학습

1. 연구과제 학습

□ 1차 사전교육

○ 일　　정 : 2023년 1. 30.
○ 장　　소 : 전라북도의회 1층 세미나실
○ 분　　야 : 우리는 왜 유럽으로 가는가? 자전거 도시 설계에 대한 이론적 탐구
○ 참 여 자 : 연수 참여자 전원





○ 강의자료 : *별첨자료 1

□ 2차 사전교육

○ 일　　정 : 2023년 2. 16.
○ 장　　소 : 전라북도의회 1층 세미나실
○ 분　　야 : 자전거를 타는 도시 설계에 관한 전문가 특강
○ 발 제 자 : 정석 서울시립대 교수,
　　장우연 전 전주시정발전연구원
○ 참 여 자 : 연수 참여자 전원





○ 강의자료 : *별첨자료 2

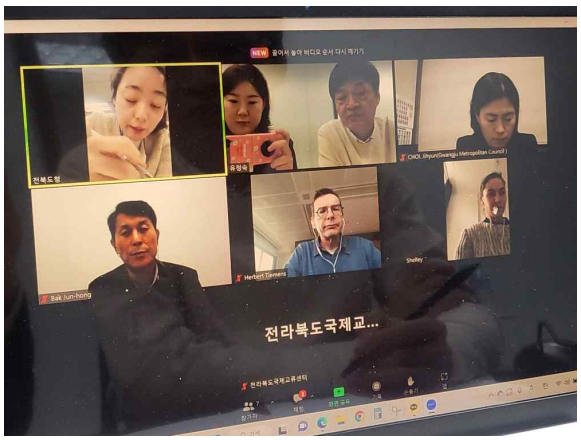
□ 3차 연수 현장 교육 사전 회의

○ 일　　정 : 2023년 2. 20. 2차례

○ 장　　소 : ZOOM 온라인 회의

○ 분　　야 : 현장에서 듣고자 하는 강연 및 발제에 대한 사전 조율

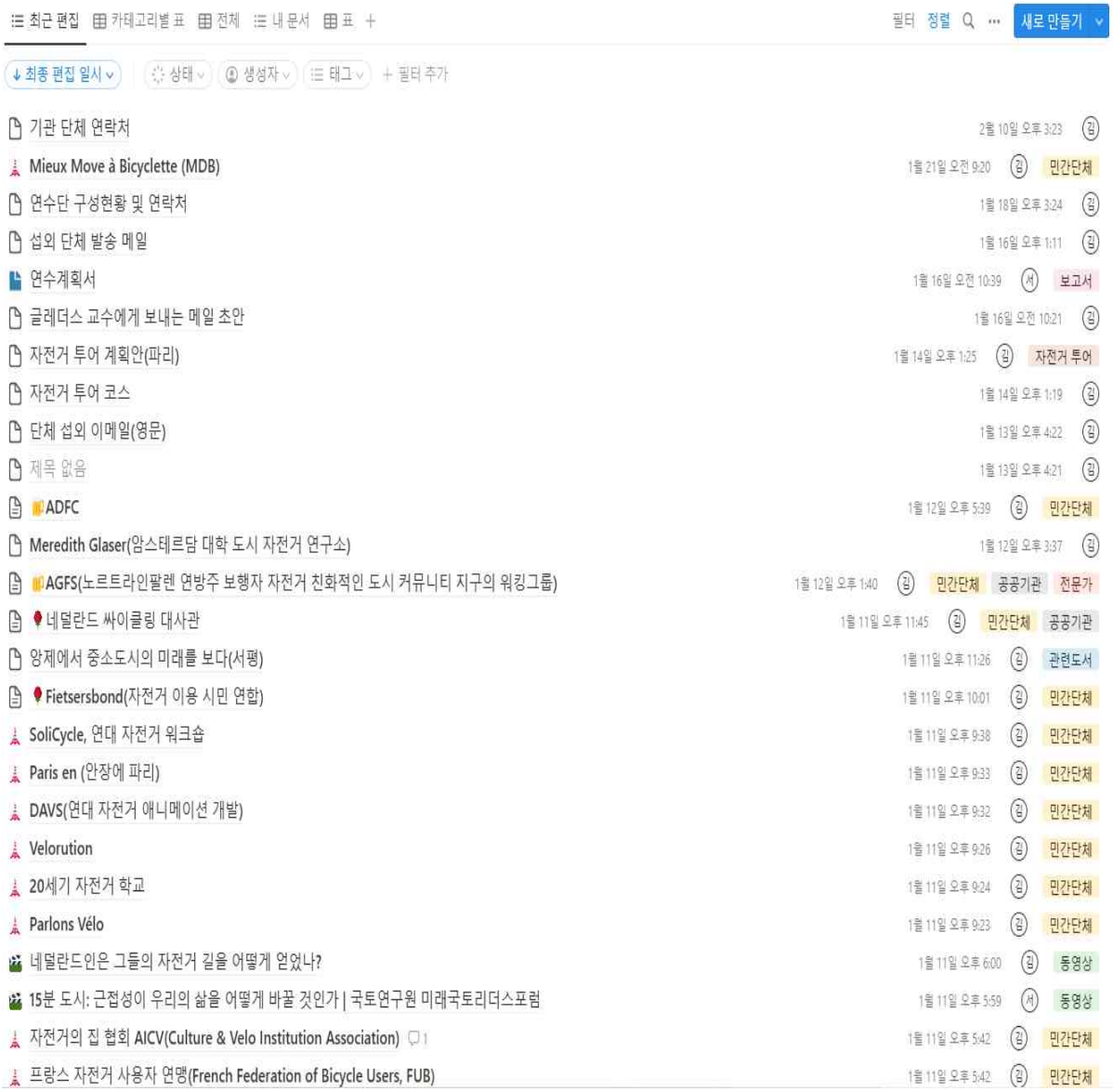
○ 참 여 자 : 서난이, 김길중, Herbert Tiemens - 도시개발과 선임정책자문관, André Botermans-국제 자전거 대사, Meredith Glaser 암스테르담 교수





□ 협업툴 사용으로 사전 학습 관리

자료조사(참고문헌)



□ 교류 또는 사전 방문지 조율 및 공유현황

네덜란드 기관 방문 9

Status	Aa 작업 이름	마감일	프로젝트
완료	메러더스 글레이저 교수 인터뷰	2023년 1월 31일	네덜란드 기관 방문
취소됨	위트레흐트 시의회와 교류협력	2023년 1월 31일	네덜란드 기관 방문
완료	연수계획서 작성	2023년 1월 11일 → 2023년 1월 13일	네덜란드 기관 방문
완료	위트레흐트 시청 방문	2023년 2월 10일	네덜란드 기관 방문
완료	하우턴 시청 방문	2023년 2월 10일	네덜란드 기관 방문
시작 전	New task		네덜란드 기관 방문
취소됨	암스테르담 시청 방문	2023년 2월 10일	네덜란드 기관 방문
완료	자전거 대사관 방문	2023년 1월 31일	네덜란드 기관 방문
취소됨	Fietsersbond 방문	2023년 1월 31일	네덜란드 기관 방문

+ 새로 만들기

완료 8/9

독일 기관 방문 2

Status	Aa 작업 이름	마감일	프로젝트
완료	뮌스터 시청 방문		독일 기관 방문
완료	ADFC 뮌스터랜드 지부 방문		독일 기관 방문

+ 새로 만들기

완료 2/2

파리 기관 방문 3

Status	Aa 작업 이름	마감일	프로젝트
취소됨	파리시청 방문 열기	2023년 1월 31일	파리 기관 방문
취소됨	이달고 시장 미팅	2023년 1월 31일	파리 기관 방문
완료	MDB, FUB, 벨로루션 합동미팅	2023년 1월 31일	파리 기관 방문

2. 방문 예정 도시 및 기관 학습

□ 전주시 및 방문도시 비교

	전주 Jeonju	파리 Paris	하우턴 Houten	위트레흐트 Utrecht	암스테르담 Amsterdam	뮌스터 Münster
비고	전라북도 소재지	프랑스 수도	네덜란드 위트레흐트주	위트레흐트주 주도	네덜란드 수도	노르트라인베스트팔렌 주도
면적	206.04㎢	105.4㎢	58.99km2	99.21 km²	219km²	302.89km²
인구	652,458명	2,165,423명(광역 1300만)	49,911명	361,742명	919,845명(광역 248만)	317,713명
인구밀도	3,193.21명/㎢	20,544명/㎢	908명/km2	3,807명/km2	5,214/km2	1,048명/km²
인구 통계기준	2022, 나무위키	2019, 나무위키	2019, 위키백과	2022, 위키백과	2022, 위키백과	2021, 나무위키
연중 최고기온 평균	31.3(8월)	25.7(7월)	위트레흐트 인접임	23.1(7월)	22.1(8월)	22(8월)
연중 최저기온 평균	−4.3(1월)	3.2(1월)		0.9(1월)	0.5(2월)	−2(1월)
연평균 강우량	1,299.30	634.4		849.7	838.2	758
강우일수	117.3	108.9		131	132	
강설일수	24.4	11.9		25	26	

□ 프랑스

[자전거를 중심에 둔 15분 도시의 정책 및 계획, 프랑스]

○ 파리는 전통과 문화로 세계적으로 주목받는 도시이자, 현재 대중교통 관련 정책에 있어서 급진적 변화를 이끌고 있는 도시이다. 그 중심에는 정치적 리더쉽과 그것을 함께 이루어가고 있는 파리의 민간단체들의 역할이 큼.



<이달고 파리 시장의 파리를 위한 선언>

○ Mieux Move à Bicyclette (MDB) : 1974년에 설립 된 프랑스 지역의 주요 자전거 협회. 자전거 확산을 위한 사회적 캠페인, 자전거 타는 사람들을 위한 다양한 프로그램 개발. 약 2000명의 회원이 활동. 시위, 정책제안, 자전거 문화 확산 등을 중심으로 활동.

○ ADMA(Académie Des Mobilités Actives) : ADMA는 자전거 관련 자문을 전담하는 기관으로, 정부, 기업, 단체 할

것 없이 전문가 집단이 투입하여 어떻게 하면 더 자전거 문화를 정착시킬 수 있는지 실험하고, 제안함.

□ 네덜란드

[친환경교통수단의 대체 자전거 , 네덜란드]

○ 자전거의 나라라고 불리는 네덜란드. 통계에 따르면 네덜란드 인구 1인당 1.1개 이상의 자전거를 보유한 것으로 나옴. 그만큼 자전거 교통 분담률이 한국의 2.26%의 10배를 넘는 26%를 차지하는 가장 대중적인 교통 수단.



<네덜란드 자전거 출근 풍경>

○ 네덜란드 자전거 대사관 : 자전거 대사관 DCE는 네덜란드뿐만 아니라 다른 국가의 자전거 이용률도 높이기 위해 2011년 설립되어, 60개 기업 및 기관을 회원사로 둔 민관 협력 네트워크입니다. 네덜란드의 자전거 환경 경험지원,

교육프로그램 제공 등과 같은 서비스도 있지만, 주요 서비스는 지방 정부 대상 인프라, 법안, 정책, 사회인식 등을 분석하여 제시하는 자전거 솔루션 컨설팅.

○ 암스테르담대학 도시자전거 연구소(UCI) 소속 메러디스 굴레저(Meredith Glaser)교수는 2010년부터 네덜란드에 기반을 둔 도시 이동성 연구원이자 강사로, Glaser 박사의 작업은 정책 혁신, 지식 이전 및 지속 가능한 운송 목표의 가속화된 구현을 위한 역량 구축에 중점을 두고 진행.

○ 위트레흐트시는 전체적으로 27%가량이 자전거로 움직이는 도시로, 특히 시내 중심부에서는 그 비중이 61%가량을 차지함. 23% 가량은 기차를 타고 11%가 걸음. 그리고 자동차는 5%만을 차지.

○ 하우턴시는 1860년대부터 시작된 시골의 작은 마을에서 시작된 도시로, 많은 도시가 자동차 도시로 바뀌는 동안에도 나뭇잎 안의 작은 줄기처럼 이어진 도로망과 그 주변에 사는 몇몇 마을과 이어간 도시.

□ 독일

[도시 계획 속 전통과 현대를 함께 설계한, 독일]

○ 뮌스터시는 독일 내 자전거 도시 평가에서 1위를 여러 차례 차지한 독일 자전거 도시의 상징이다. 현재, 자전가가 1인당 1.3대(자전거 약 400,000대), 거의 40%의 뮌스터 사람들의 교통 점유율을 차지합니다. 470km의 자전거 도로 인프라와 3,300개의 주차 공간이 있는 독일 최대의 자전거 주차장이 있고 두 번째로 큰 자전거 주차장(2,200개 수용)을 건설중.



<독일 뮌스터 도시 전경>

○ ADFC(독일 자전거 이용자 연합) 뮌스터 지부 : ADFC는 정치적으로 중립적이지만 자전거 타는 사람의 이익에 관해서는 당파적. 따라서 교통정책협회이자 자전거 로비 단체로서 자전거 교통의 지속적인 진흥을 위해 노력하고 있음.

3. 기대효과

○ 미래세대를 위한 지속 가능한 도시로서 나아가는 길에 필수적으로 고려해야 할 친환경 교통수단 및 대중교통 활성화를 위하여 기존과는 다른 획기적인 형태의 정책 및 체제 개편이 필요함.

○ 연수배경 부문에서도 언급하였듯 상기와 같은 목적을 달성하기 위하여 지속가능한 발전을 위한 장기적인 교통 체제에 대한 비전 수립, 친환경 교통 공공 인프라 구축과 구체적인 로드맵 제시 등을 통해 세계를 이끌어 가는 '프랑스, 네덜란드, 독일' 에 대한 벤치마킹을 추진하고자 함.

○ 내실있는 활동 및 수집된 자료가 의회 차원의 심도있는 연구를 통해 구체적인 성과로 이어지도록 하는 한편, 선진 정책을 체험하는 기회를 넘어 자치단체 간 국제교류를 위한 안목을 넓히고, 의회가 추구해야 할 정책의 방향을 설정하는 계기로 삼아

○ 그간, 끊임없이 지적되고 있는 연수성 해외연수에 대한 우려를 일소하고 실질적인 논의를 위해 도의원, 시의원, 민간 전문가와 함께 연수단을 사전에 구성하여 다양한 기관협의 등을 주체적으로 진행하여 끊임없이 공부하고, 대안을 제시하는 노력하는 의회로 거듭나고자 함.

Ⅲ. 출장 내용

1. 도시 및 주제별 주요 방문기관 연수 내용

Ⅲ. 출장 내용

1. 도시 및 주제별 주요 방문기관 연수 내용

파리 - 자전거 정책과 민간단체

□ 세부 연구 주제

1. 프랑스의 자전거 단체와 공공기관의 거버넌스
2. 자전거 자문기관의 역할

□ 세부 연구 내용 및 도입 과제

1. 프랑스의 자전거 단체와 공공기관의 거버넌스

○연구과제 관련자료 및 주요내용

-MDB의 역사와 활동 소개

먼저 자동차를 위한 공간들을 많이 확보하면서 자전거를 타고다니는 사람들의 권리와 요구로 1974년도에 MDB가 결성되었다고 한다. 그래서 15년동안 자전거 길에 대한 보호라던지 자전거를 타는 사람들의 권리에 대한 활동을 했는데 상당히 힘든 기간이었다고 설명했다. 또한 자전거를 타는 사람뿐만 아니라 자전거를 이용할 수 있도록 확대하는 역할까지 하면서 협회 초기에는 어려움이 있다가 94년부터 95년까지 이런 활동들이 나아지기 시작했다. 이쯤에 프랑스에는 자전거를 확대할 수 있는 상징적인 2가지

행사가 생겼다.

그 계기는 1995년 10월에 아주 큰 파업이 있으면서 모이면서 모든 대중교통 등이 멈추면서 사람들이 그날 자전거를 타고 이동하면서 자전거로 이동하는 상징적인 날로 자리잡았다.

그래서 자전거를 타는 사람들이 이 행사를 지역단위에서도 할 수 있도록 요청하기 시작했고. 2010년부터 파리시뿐만 아니라 파리 외곽까지 지원하게 되면서 실질적으로 상주하는 직원들의 인건비를 받기 시작했다. 이런 활동이 확장되기까지 파리도 35년이 걸린 셈이다.





2015년부터는 다른 자전거협회들도 생기면서 파리와 파리주변에 10개정도 기관이 있고 대립적일때도 있고 협조적일때도 있다.

경쟁관계에 있기도 하지만 오히려 파리시민이 이용할 수 있는 단체가 늘어났다는 부분에 긍정적인 답변을 이어갔다.

그러면서 10개 정도 기관들이 연합할 수 있는 하나의 큰 연합조직을 만들게 되었고, 파리뿐만 아니라 파리 외곽까지 지원할 수 있게 되었다.

이 큰 연합기관이 어떻게 하면 시민들이 더 자전거를 탈 수 있을지 본격적으로 시민들의 목소리를 대변하는 기관으로 자리 잡았는데 아래의 사진은 파리전체 자전거 연합회의 대표가 지역의원들한테 도시계획 할 때 어떻게 하면 자전거를 안전하게 탈 수 있는지 설명하는 사진이다.



이러한 연합조직의 활동은 첫째, 조직적으로 시위를 한다던지 시민들이 참가 할 수 있는 지역사회 공헌을 위한 활동들을 한다.

두 번째로 자전거를 이용하는 시민들에게 서비스 제공하는 것인데 자전거를 정비하거나 같이 산택하면서 추억을 제공, 자전거를 구매 할 때 지원하는 활동들을 한다. 현재 자전거값이 많이 오르고 있어서 저렴한 비용으로 이용하거나 수리할 수 있도록 돕는 역할을 하는 것이다.

세 번째는 자전거를 타지 않는 사람들을 타도록 도와주는 활동을 하는데 자전거를 타지 않는 사람에게 교육을 한다던지 자전거 관련 회사에 자전거를 타는게 왜 좋은지 알리고 어떻게 하면 안

전하게 달릴 수 있는 정보를 제공하는 역할도 한다.

아래의 두 지도는 파리 철도 지도인데 대부분 파리사람에게는 어떤 대중교통을 타면 길이 어디로 연결되는지 인식 되어 있다. 그러나 자전거에 대한 정보는 없어서 그것을 알리는 지도를 만들기 위해 노력하고 있다.



그래서 현재 파리외곽까지 안전하게 도착할 수 있는 지도를 제작중이며, 파리시가 외곽으로 연결되는 자전거 전용도로 5곳을 계획하고 있다.

선거전에는 모든 회원들이 모여서 2020년에 어떻게 하면 자전거 도로에 대해 어떻게 생각하는지와 후보자들에게 설명했다.

모든 후보자들이 동의했고, 시장이 당선되면서 진행되었고, 재임까지 되면서 지금도 진행중이다.

현재는 파리에서 직접수리 할 수 있는 교육과 지원금에 대한 정보를 제공하고 있고, 자전거 수리 센터는 10개정도가 있다.

성인을 위한 수업교실은 13개 정도 있고, 3개가 더 개설될 예정이며 대부분 여성분들이 참여하고 있다.

파리외곽지역을 자전거로 달리는 행사에는 2000명에서 2500여명 정도 참여중이다.

자전거 이용객들이 늘어나면서 자전거 도로나 자전거 정거장을 만들고 있지만 여전히 시행착오가 이어지고 있다.

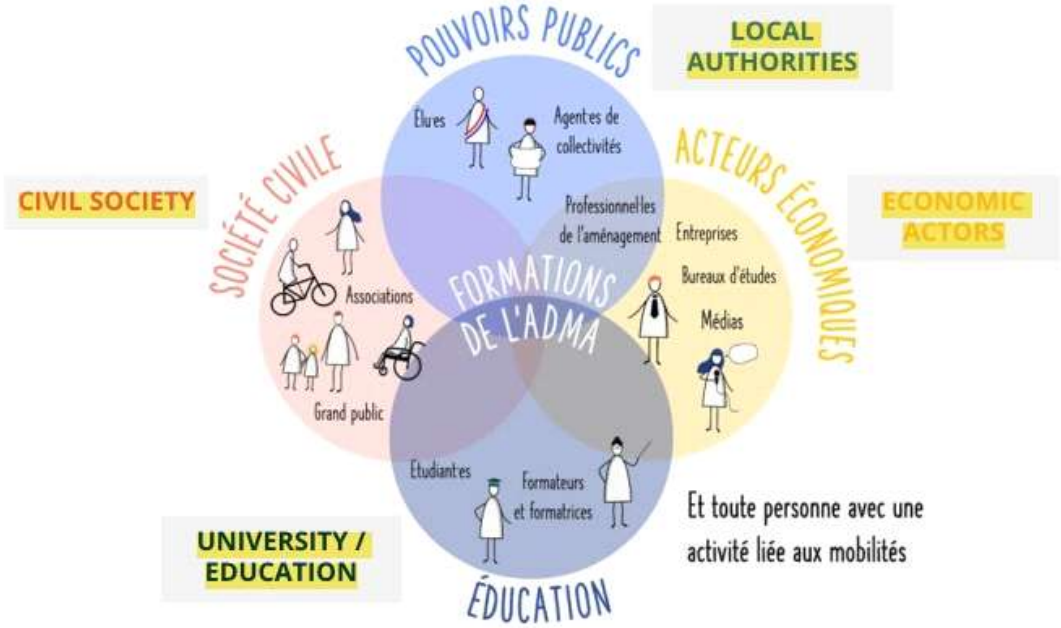
2. 자전거 자문기관의 역할 ADMA

이 기관은 자전거 정책이라던지 자문을 통합해서 같이 논의하는 역할을 한다. 2021년에 프랑스 자전거 정책이슈가 활발히 진행되면서 기관이 생겼고 FUB(자전거 사용자 연합)과 ROZO라는 두 조직에서 재정지원을 받고 있다. 여기서 특이한 점은 또 다른 지원금은 CEE라고 에너지 경제 기금에서 받는데 CEE는 에너지 관련해서 비용을 쓸 수 있도록 기업들이 내는 돈으로 운영되는 것이다.

이 기관 역시 전문가와 의원들과 함께 활동하고 있다며 프랑스 전역에 있는 기관들과 일하고 있다고 설명했다.

예를 들어 자전거 관련 연구에 협력하는데 자전거를 효율적으로 탈 수 있는지 연구하고, 회사에 경우 직원들이 자전거를 어떻게 하면 더 효율적으로 많이 탈지, 대학의 도시 관련 학과들과도 함께 일하고 있다고 했다. 자전거 속도에 대한 연구, 거주지안에 자전거를 주차하는 연구 등도 했다면서 프랑스어로 되어있어 전달

하기가 아쉽다는 이야기도 덧붙였다.



연구 이외에 주된 일들은 자전거를 이용하는 사람과 보행자에 대한 지도를 제작하거나, 자전거 관련 표지판, 자전거 주차장, 자전거 수리 이렇게 4가지 일을 하고 있었다.

자전거를 타게 하는 노하우나 팁을 알려준다며 시작한 얘기로는 파리같은경우는 큰 파업들이 진행되고 그럴 때 대중교통이 모두 멈추고 코로나까지 겹치면서 운송수단에 대한 여러 차례 고민하게 되는 상황들이 많이 생겼다고 한다.

그러면서 자전거에 능숙한 사람들이 자전거 초보에게 가이드해주는 프로그램도 생겼다고 한다.

특별한 얘기로는 환경보호적인 측면에서 홍보하는건 효과가 없었다고 한다. 오히려 개인 생활에 건강이나 기분이 나아지는 것에 대한 개인의 문제로 홍보하는 것이 훨씬 낫다고 언급했다.

그리고 5월 달에 자전거를 타고 이동하는 날이 있는데 학교나

회사에서 많이 시행하는데 자전거로 경주하는 경기가 있고 다른 대중교통을 타는 것보다 자전거가 주는 즐거움을 느끼게 하는 것이 목적이라고 한다.

[질의응답]

최지현의원 : 공공기관에 자전거 전담기관이 있는지?

답변 : 교통정책과에 코디네이션 담당하는 직원이 1명있음.
파리시에는 자전거 업무를 맡은 조직에서 20명 정도가 근무하고 있음.

명진의원 : 자전거 대중교통 담당비율은?

답변 : 파리는 50%가 도보, 자전거는 10%.
유럽에 있는 다른 도시보다 도보로 걷는 비율이 높음.

김진옥 보좌관 : 기관 및 정치, 시민들과 협의하는데 가장 큰 어려운 점은?

답변 : 파리 시민들에게 자동차를 이용하거나 자전거를 이용하는 사람들의 불만을 많이 들어주고, 파리시에 속해있는 기관이기에 매달 관련 정책회의가 열리면 그런 의견을 반영하기 위해 노력하고 의견을 전달함.

ADMA는 정부기관과 컨설팅을 주로 하는데 세네마라는 내부조직이 있는데 자문을 구하고 주로 컨설팅을 위주로 진행함.

이명연 의원 : 직업에 특성상 한국 사람들은 바쁜 문화에 익숙한데 프랑스는 문화가 여유로운지, 또한 파리같은 경우는 평지로 많이 이루어져있는지?

답변 : 파리사람들도 여유롭지 않고 바쁘지만 자전거는 속도가 15키로 자동차는 14키로 정도 속도인데 밀리면 자동차가 더 밀리기 때문에 자전거를 타는 것임.

저는 출퇴근이 8km거리인데 대중교통 27분 자전거 20분 자동차는 40분 걸림. 언덕이 있어서 불만이 있지만 전기자전거를 많이 타고, 파리는 속도제한이 30키로이기에 교통체증이 심함.

서난이 의원 : MDB와 다른 자전거 단체와의 대립이 무엇이었고 어떻게 해결됐는지와 ADMA의 최근 이슈는 무엇인가?

답변 : 제일 문제점은 MDB가 있고 크고 작은 민간단체가 60개가 있는데 어떤 사람들은 인프라에 대한 문제를 제공하자고 하고 어떤 사람들은 교육을 얘기하기도 한다. 전체적으로 도시계획이 필요할때 자전거에 대한 공동 프로젝트를 하고있고 그것을 맞춰가고 있음. 예를들어 이 책을 보면 자전거 연합에서 자원봉사자들이 직접제작한 가이드 북인데 이전에는 이런 책이 없었는데 시의원들에게 배포하고 인터넷으로 무료 다운로드할 수 있음.

답변(ADMA) : 아까 세르마라는 정부기관과 일을 많이 하고 있는데 자전거 정책관련해서 현실적인 얘기를 많이 하는데 공간이나 광장에 자전거를 타는 시민을 위한 공간, 자동차가 없는 공간으로 만드는 것에 대한 이야기를 많이 하고 있음. 그리고 이 AMDA 조직은 정부기관의 전문자문기관임 5년 전 만해도 정부가 우리단체를 모르고 있었는데 코로나로 자전거가 대체수단으로 많이 타다보니 정부기관이 자전거에 관한 대책을 마련하기 시작했음.

송영진 의원 : 자전거가 무섭다고 하는 의견들이 있음

답변 : 2022년 프랑스 전역 244명 사망자 중 자전거 사망자 1명. 규제는 음주와 핸드폰을 사용하는 것이 금지이고, 자전거 사고가 나는 장소는 대부분이 한적한 시골에서 자동차가 도시보다 더 빨리 다니는 곳에서 사고가 많이 남. 자전거 이용이 많아 질수록 오히려 사고는 별로 없고, 경미한 사고는 있을 수 있지만 사망자는 줄어듬.

한승훈 : 파리부시장이 이동수단을 공약으로 당선되어서 굉장히 적극적으로 하고 있는데?

답변 : 특별하게 정부에서 지원정책이 있지는 않지만 정비하는 회사들이 생겨나서 운영인력을 고용하고, 코로나때 사람 1인당 50유로를 주면서 자전거를 지원하는 정책이 있었음. 회사에 직원이동수단에 대한 플랜을 만들어주는 워크숍이나 컨설팅을 지원하는데 정책적으로 세금지원도 있지만, 대중교통 파업에 영향을 받지 않아 지각을 하지 않고, 활력적이여서 회사에서 매력적인 정책으로 받아들이고 있음. 또 한가지는 회사에서 직원들이 대중교통을 이용하면 50%를 지원해야 하는데 자전거를 타면 지원하지 않아도 되니 회사에 이득이 됨.

파리 : 공공자전거 45분대여 3유로, 30분당 1유로,
버스 1.75유로

네덜란드 - 자전거 정책과 민간단체

□ 세부 연구 주제

1. 네덜란드의 DCE 활동과 자전거 이용 활성화 배경
2. 네덜란드 도로계획의 시사점

□ 세부 연구 내용 및 도입 과제

1. 네덜란드의 DCE 활동과 자전거 이용 활성화 배경

○연구과제 관련자료 및 주요내용

DCE에서는 10명이 근무하며 97개의 기관과 협력하고 있다.

대학교, 기업, 자전거 관련 회사, 시민단체, 자전거관련 스포츠 단체 등과 다양하게 협업하는 이유는 네덜란드만의 사이클링, 경험과 위상을 많은 사람과 나누기 위함이다.

먼저 네덜란드 사람들이 갖고 있는 자전거에 대한 인식은 더 빠르고 자유롭고 건강하고, 공기질에 도움이 된다는 것이다. 특별히 눈여겨 볼 점은 도표에서 보는 것처럼 암예방에도 도움이 되고, 네덜란드 아이들이 행복지수가 높은데 그 이유가 자전거를 타고 자유롭게 돌아다닐 수 있는 것 중 하나지 않을까라고 생각한다고 한다.



또 다른 이점은 공간부분에서 이점이 있는데 차한대공간이 자전거 10대가 주차가능한 공간이고, 지속가능한 도시를 만드는 것에도 유용하다.

네덜란드의 특징 중 하나는 높은 밀도의 자전거 도로를 보유하고 있다는 것이다. 도로위에 자동차가 많이 없는 문화도 있는데 (한국에서는 차 없는 도로처럼 길을 내어주고 시민들이 이용할 수 있도록 하는 행사) 그래서 쾌적하게 자전거를 타고 다닐 수 있다.

이런 길을 만들기 위해서 네덜란드는 많은 투자를 통해서 자전거 도로를 만들었는데 굉장히 재미있는 것은 충당된 비용이 자동차 차선을 유지하는 비용 중 남은 예산으로 사용된다는 점이다.

사실 네덜란드 역시 70년대까지만 해도 자동차가 굉장히 많았다고 한다.

지금 네덜란드는 2000년대부터 자동차 숫자가 올라가는데, 오히

려 그들의 목표는 전쟁 이전처럼 자전거 보유량을 늘리려고 한다는 것이다. 자동차 중심의 관점에서 자전거 중심의 관점으로 마인드를 전환했고, 그런 목표를 추구한다고 밝혔다.

네덜란드 자전거 사용량 증가

1. 어린이 교통사고
2. 오일쇼크




자전거 이용의 증가는 전쟁이후에 차의 증가로 많은 길거리 사고가 있었고, 어린이 사고가 많았고 어린이살인을 멈추자는 강력한 시민단체의 메세지가 원인이 되기도 했다.

또 하나의 경제적 요인은 오일쇼크였고, 많은 사람들이 차에 들어가는 에너지 비용을 걱정하게 됐고, 경제적 원인으로 자전거를 타게 된 이유 중 하나다.

그런 사회적 분위기에서 실험을 해보자라는 단계에서 투자를 해보자라는 단계로 넘어가게 되었다.

60년대는 2차선도로로 차만 다닐 수 있었는데 2019년에는 배달이나 가게에 짐을 내리는 차량만 통행이 가능하고 자동차 이동이

전면금지 된다.
현재는 트램이 지하로 들어가면서 자전거와 보행자만 다니도록 되어있고, 자동차는 돌아서 갈 수 있도록 설계되었다.

또 하나의 중요한 포인트는 지속가능한 것인데 단거리는 가능하지만 장거리는 어려울 수 있는데 기차역에 자전거와 연결된 시스템을 개발하며 지원하고 있다.

도시의 정책 중 하드웨어 인간의 정서에 반응하는 소프트웨어, 기관이 고려되어야 포용적인 정책이 나올 수 있다고 설명을 하며 전기자전거가 큰 이슈가 되고 있다는 이야기도 덧붙였다.

한국은 인도를 점령하는 공유형 퍼스널 모빌리티가 문제라면 네덜란드에서는 속도의 제한이 큰 이슈이고, 버려진 자전거와 훔쳐가는 자전거의 문제도 많다고 한다.

2. 네덜란드 도로 계획의 시사점

네덜란드의 활동가 중 한 분은 평생에 걸쳐서 더 활기차고 좋은 도시를 만드는데 자전거가 기여한다고 믿는다고 했다.
그러면서 한국 부산의 사진ㅇ르 보여주며 아시아 위주 조사를 하면 이미 자동차 중심으로 도로가 설계되어 있는데도 여전히 자동차를 위한 도로가 계속 공사중이라고 말했다.

대중교통을 확대하기 위한 공사로 보이긴 했지만 차 중심이어서 이런 도시 계획을 어떻게 자전거 중심으로 바꿀지 고민이 많다.

그러면서 전북도로 돌아가서 우리가 해볼만한 프로그램을 설명해줬다.





#레슨 1. 실증적인 프로그램

기존의 도로를 활용해서 자전거 도로로 만드는 것을 고민해 볼 수 있다. 일본은 자전거가 많은 나라인데 네덜란드, 덴마크 다음으로 3위인 도시이다. 새로운 자전거 도로를 만드는 것이 아니라 기존의 도로를 활용하여 사용하고 있다고 한다.

또 하나는 소프트웨어적인 부분인데, 사람들에게 자전거를 더 매력적으로 보일 수 있도록 해야 한다. 행복해하는 모습이나 예쁜 자전거 이미지 등이 도움이 될 수 있다는 조언이다. 아마도 자전거를 좋아하는 사람은 자전거의 기능을 고민한다면 예쁘거나 유행하는 것을 잘 따르는 세대에게는 심미성이 중요하다는 점을 보여주는 것 같다.

#레슨2. 모빌리티 시스템의 재정비

자전거를 대중교통체계로 어떻게 재정립 할 것인지 고민을 해야 한다. 부산에서 사례처럼 모빌리티 환경은 보행자와 자전거 이용자에게 더 편한 방법으로 바꾸는 것이다.

수원의 사진을 보여주면서 대부분 차를 위한 공간이고, 보행자를 위한 공간이 굉장히 적다라는 것을 강조한다.



사진으로 보면 90%이상이 차에 할애된 것을 볼 수 있는데, 바로 이런 도로의 환경이 피라미드와 정 반대되는 구조를 보여주고 있다.

이제 이런 것들이 다른 나라에서도 목격이 되고 있는데 자동차 관계자나 행정기관은 자전거에 더이상 공간을 줄 수 없다고 얘기한다.

#레슨3. SUMP 지속가능한 도시교통계획

유럽 의회에서는 지속가능한 모빌리티에 대한 논의가 진행되고 있다. 교통관련 된 계획을 세울 때 총체적인 방법이 중요하다. 앞에 말한 실증적 방법이외에 야망 있는 비전이 필요하다,

효율적, 효과적, 경제적, 환경, 지속가능한 통합

자전거는 효율적이고 효과적, 경제적, 여기서 말하는 경제적은 물로 자전거 이용이 자동차보다 저렴한 비용이 들지만 그것과는 별도로 상점을 이용하는 이용자들도 자동차 1대보다 자전거 10대가 더 올수 있다는 경제성을 이야기 한다.

자동차는 고가여서 소유하는 부분이 20%정도이다. 교통수단의 접근성을 볼때 자전거가 더 유용하다.

그런 점에서 자전거가 모두에게 동등하고 평등하게 이용할 수 있는 수단이다.

다음사진은 2019년에 완성된 가이드라인이다.

전통적인 교통계획과 새로나온 SUMP의 비교표이다,

기존의 방법론에서는 전문가 중심이였다면 새로운 관점에서는 다양한 이해관계가 참여하는 상황이다. 그러면서 당사자도 이전에는 리드했다가 지금은 하나의 주체로 참여하는 상황이라 논의과정이 힘들기도 하지만 그게 변화된 가장 큰 차이이며 중요한 부분이라고 설명했다.

Lesson 3 - Focus on SUMP (2)

Traditional Transport Planning 기존 교통계획	Sustainable Urban Mobility Planning 지속가능한 도심이동계획
Focus on traffic 교통량 중심	Focus on people 사람 중심
Primary objectives: Traffic flow capacity and speed 교통 흐름 수용능력 및 속도	Primary objectives: Accessibility and quality of life, as well as sustainability, economic viability, social equity, health and environmental quality 주요 목표: 접근성 및 삶의 질, 지속 가능성, 경제적 생활력, 사회적 형평성, 건강 및 환경의 질
Modal-focussed 형식주의	Balanced development of all relevant transport modes and shift towards cleaner and more sustainable transport modes 모든 관련 교통 수단의 균형 잡힌 개발 및 보다 깨끗하고 지속 가능한 이동수단으로의 전환
Short- and medium-term delivery plan 단기/중기 계획발표	Short- and medium-term delivery plan embedded in a long-term vision and strategy 장기적 비전과 전략이 실린 단기/중기 계획발표
Related to an administrative area 행정구역과 관련한	Related to a functioning area based on travel-to-work patterns 출퇴근 패턴에 기반한 기능적 영역과 관련한
Domain of traffic engineers 교통 엔지니어의 영역	Interdisciplinary planning teams 다양한연구가 연관된 학제 계획 팀
Planning by experts 전문가에 의한 계획	Planning with the involvement of stakeholders using a transparent and participatory approach 투명하고 참여적 접근 방식을 사용하는 이해 관계자가 관여되는 계획
Limited impact assessment 제한된 영향 평가	Regular monitoring and evaluation of impacts to inform a structured learning and improvement process 구조화된 학습 및 개선 프로세스를 알리기 위한 정기적인 모니터링 및 영향 평가

#레슨4. 사람의 참여와 연계활동

네덜란드 특성상 평지이기도 하고, 사회적 배경이 자전거를 더 많이 타게 되는 상황도 있었지만 시민단체가 주도적으로 참여를 독려했다.

실제 비교를 하면 영국 캠프리지에서 연구를 했는데 캠브리지 사이클링 시민참여 활동가들과 주축이 되어서 함께 한 적도 있다.

#레슨5.도시의 접근성

도시를 점검하고 평가하는 것이다. 자전거 도로를 설계 할 때 그 상황을 면밀히 검토하는 것이 필요하다.

지금 저희 더치 사이클링 엠버시가 직접 평가하는 툴을 개발하여 사용하고 있다.

그 도시 지역내에 자전거를 수리할 수 있는 기관이 몇개 있는지, 이런 지표들을 확인 하는게 중요하다.

그다음은 정치인들이나 정책입안자들이 자전거를 어떻게 생각하고 있고, 진행하려고 하는지도 중요한 지표가 될 것이다.

이런 계획이 없다면 실행하는데 굉장히 어려움이 있을 것이다.

또 하나는 자전거의 법적인 위치를 볼 수 있을 것 인데 자전거를 스포츠로 보는지 교통수단으로 인정하는지 중요하다며, 싱가폴 같은 경우에 자전거를 교통수단으로 인정하지 않아서 오랜 시간이 걸렸다.

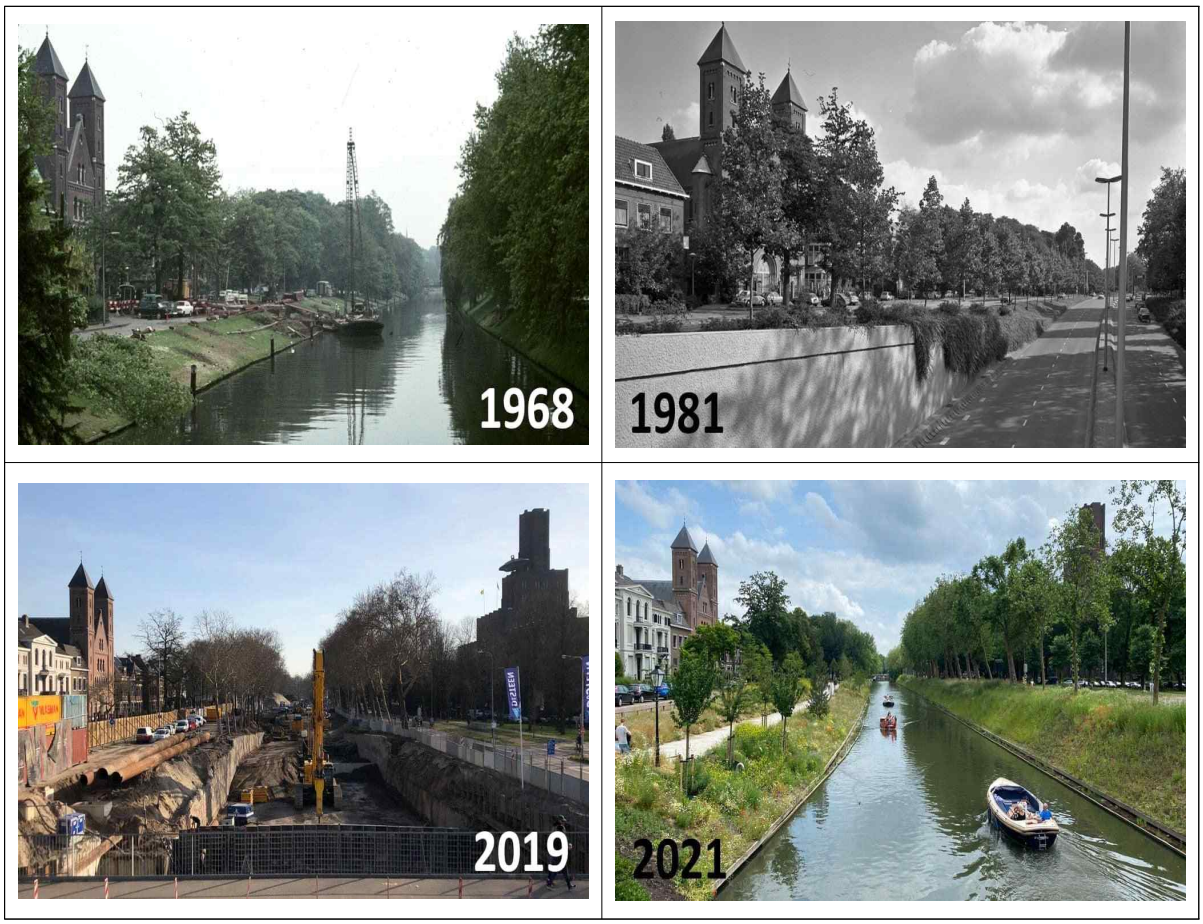


위의 사진 중 왼쪽 사진은 차도를 어떻게 인도로 변화시켰는지 볼 수 있는 사진이다. 차량이 늘어나서 대부분의 땅을 차를 위해

사용하였다가 위의 언급했듯이 어린이 교통사망, 환경문제, 오일쇼크 같은 경제적 요소로 더 이상 차를 위해 공간을 내줄 수 없다는 결론에 다다른 것이다. 결국 시민이 체감하는 안전의 문제와 경제적 고민을 도시계획과 대중교통 수단의 대체로서 만들어낸 것이다.

그리고 DCE의 발표를 들으면서 대단함을 넘어선 충격이었다. 원래 하천이었던 곳을 덮어 도로를 만들고, 다시 복개된 하천을 걷어내어 하천으로 만든 것을 보면 경이로울 지경이었다.
지나온 과정과 그 결정에 대해서 어떻게 시민을 설득해나갔는지에 대한 질문과 그런 결정을 내리고 당장의 아닌 미래를 내다보고 결정할 수 있는지 참 배울 점이었다.

그래서 자전거 활동가들의 자부심이 느껴졌고, 얼마든지 노하우를 전수할테니 수시로 연락달라는 말을 더했다. 하천의 변화과정을 담은 사진을 아래와 같이 첨부하였는데, 실제로 가보니 더 놀라웠다. 특히 한국에서는 하천을 도로로 사용할 수 있도록 복개해달라는 민원이 많은 시점에서 우리가 어떤 고민을 하고 판단을 해야할지 많은 참고가 되었다.



[질의응답]

최서연 의원 : 교통약자에 대한 자전거 정책과 PM에 대한 관점과 정책 방향은 무엇인가요?

답변 : 사실 3-4년 전 코로나 상황이 종료되는 시점에서 혁명적인 변화가 보이고 있음. 암스테르담은 e스쿠터, e바이크 등이 대중화 되면서 25km 속도 제한이 있음. e스포츠바이크로 32km 속도 제한이 있는데 현재 법적 논의 중.

*결과적으로 한국은 공간점유가 논쟁이면 네덜란드는 속도가 논

쟁. 네덜란드는 상대적으로 공유형 pm이 많이 들어오지 않은 상황.

<추가 설명>
E모빌리티의 등장이 기회와 위협이 되고 있는데 기회는 장거리는 전기자전거가 수월하기 때문에 인기가 있음.
위협은 속도이고, 자전거 도로가 나은지 자동차도로가 나은지 이것도 중요한 관점임.
하나의 문제가 되는 건 전기자전거는 많은 공간을 차지하고, 유럽 전기 자전거 반무브 브랜드는 통상 250-300만원 정도로 비싸서 접근성이 떨어짐. 자전거의 포용적인 문화를 반영하지 못 하고 있음.
페달로 운동이 필요한 자전거와 완전 자동화되어있는 전기자전거와 나뉘고 E스쿠터는 보험과 안전성의 문제로 한동안 금지되었었음.

최지현 의원 : 한국은 20년 전부터 자전거 이용캠페인을 했지만 여전히 자전거 이용 비율은 2%이다. 자전거 이용에 대해서 큰 과제라고 보고 있다. 사진의 변화처럼 되기까지 어떤 사회적 합의가 있었는지 궁금하다.
답변 : 아젠다를 바꿀 필요가 있음. 자동차와의 경쟁구조가 아니고 누구나 공정하고 환경적인 긍정적인 부분을 강조 하는게 중요함.

한승우 의원 : 자전거를 권장하는 이유가 환경, 건강, 경제적 이유를 이야기하는데 사회경제적 이야기, 평등한 교통수단에 대한

더 설명해줄 수 있는지?

답변 : 국가적 통계 25-27%가 자동차 이용하는데 도시별로 격차가 있고, 자전거는 보통 근거리에서 이용함. 그러나 네덜란드는 재미와 레크레이션을 위한 자전거 여행을 지원하고 있고, 전국 기차 여행의 절반은 자전거를 타고 역까지 가는 것으로 시잠됨. 10년동안 준비해 온 가이드라인 등 전체적인 패러다임이 전환이 지금 사회적 환경이 더 패러다임을 전환하는데 용이할 수 있다.





네덜란드 - 위트레흐트 교통과

#자전거의 진심인 네덜란드, 그리고 교통의 허브 위트레흐트

□ 세부 연구 주제

1. 위트레흐트의 도시 설계 과정
2. 위트레흐트 도시의 비전과 향후 과제

□ 세부 연구 내용 및 도입 과제

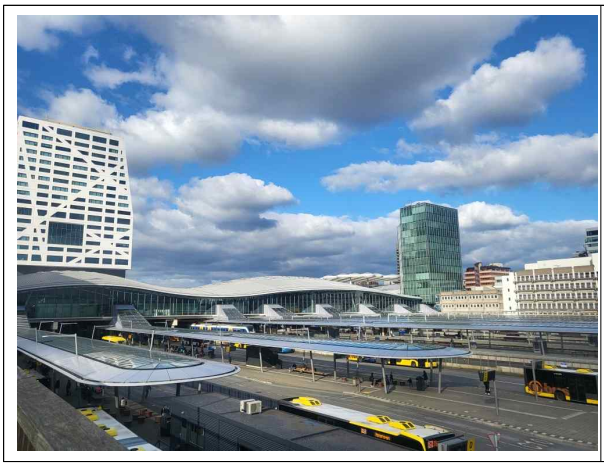
1. 위트레흐트의 도시 설계 과정

○연구과제 관련자료 및 주요내용

<위트레흐트 시청 교통과 허버트 담당자>

기차역 위에 세워진 위트레흐트 시청사는 구도심에는 상징적인 시청 건물을 두어 결혼식 허가 등의 민원업무만 남겨져있고, 실무는 신청사에서 일을 한다.

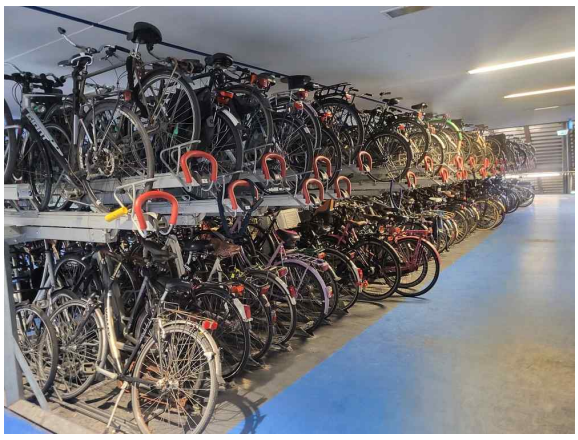
신청사는 아래에 기차역이 있고, 바로 올라와서 자전거를 대여하거나 주차해 놓았던 자전거를 타고 이동할 수 있도록 설계되어져 있다.







자전거를 주차장이고, 청사로 올라가는 계단아래에 자전거 주차장을 설계한 것이 이색적이었다.




자전거 주차장에는 자전거 수리소가 있고, 자신의 자전거를 주차하거나 공영자전거를 빌려 탈 수 있도록 되어있다.

3천대를 주차할 수 있고, 예산은 철도청과 5대5 매칭방식으로

운영된다.

24시간 대여에 1,35유로 였고, 본인의 자전거를 대중교통 카드에 등록하여 보관하면 보관일 수에 따라 편하게 대중교통 카드로 결제하고 이용할 수 있다. 그럼 안내직원에게 문의하지 않더라도 카드로 인식하여 자신의 자전거를 찾을 수 있고 월말에 자동이체로 결제가 되는 시스템이다. 만약 주차장을 1년동안 이용한다면 연간구독을 해놓는다면 체크인 체크아웃 없이 자신의 지정된 장소에서 편하게 꺼내어 탈 수 있다.

우리가 만난 허버트 담당자는 교통과에서 근무하고 위트레흐트에 대한 자부심이 대단해 보였다. 고마웠던 것은 zoom회의를 통해 사전에 안내했던 부분을 꼼꼼히 준비해서 발표를 해준 것이고, 도시의 설계 과정이 향후 100년을 내다보는 과정이어야 하는 것과 자전거로 교통 요충지를 만든 대범함, 그래서 인구유입에 대한 자신감을 보이는 점이 시사하는 바가 컸다.





먼저 도시 설계에 대한 설명을 진행했는데 도시팽창, 공동화현상 방지를 위해 오피스로만 짓지 않고 다양한 기능의 건물을 복

합적으로 설계하는데 사무실만 있다면 저녁엔 비어버리게 되고 그렇다면 안전에 문제가 생길 수 있기 때문이라고 설명했다.

이전 현장에서 봤던 운하에 대한 이야기도 언급했는데 복개했던 건 물의 범람 문제도 있었기 때문이었으나 도로를 녹지공간으로 바꾸게 되면서 걷어냈다고 한다.

흥미로운 것은 기차역 옆에 있었던 라보뱅크이다. 우리나라로 보면 농협중앙회같은 역할인데 자신의 돈을 내서 자전거 전용도로를 내었고, 그 옆에 있던 쇼핑센터는 땅의 임대기간을 100년으로 계약했는데, 현재는 쇼핑센터를 중앙역을 통해서만 갈 수 있도록 되어 있어서 다른 도로를 내어달라는 민원을 최근 요청하고 있다고 한다. 하지만 시 입장에서는 그러한 도로가 필요하다면 쇼핑센터가 지으라는 입장을 유지한다고 했다.

현재 위트레흐트시의 기차역은 보통 많은 승객이 이용하지만 철도를 통해서 화물 운반도 많이 이용되고 있는 교통 허브역할을 한다고 한다. (전라북도는 익산역이 비슷할 것)

허버트 담당자에게 위트레흐트의 도시 설계과정에 대한 설명을 들었다. 위트레흐트는 100년전, 1920년부터 도시팽창계획이 있었고, 팽창의 방향성이 중요했었다.

예를 들어, 100년 전에는 전쟁을 대비하기 위하여 성곽구조로 적에 대한 위험요소를 피해서 도시팽창의 방향이 결정된 것이다.

그래서 도심부에 있는 교통체계 구축으로 차량이 많이 다닐 수 있도록 도시를 설계하였는데 이 역시 전쟁으로 인해 순조롭게 도시계획이 진행되지 못했었다.

1958년에 새로운 계획이 수립 되는데 도시계획에 대한 논의 중 고속도로 건설, 차량 중심의 도시설계가 이뤄졌고 건설되었다. 이것은 앞에 DCE에서 언급되었듯이 운하를 복개하여 도로로 사용했던 시점이다.



이후 오일쇼크와 정부에 대한 불신으로 도시의 주요 부분을 자동차 중심으로 바뀌는 것에 대한 시민의 반발과 시위가 진행되면서 그 계획이 전부 실행되지는 못했고, 2000년대 이후에는 도시의 규모가 커지고, 인구성장의 원인이 발생하면서 새로운 비전의 도시 계획이 수립되었다.

2. 위트레흐트 도시의 비전과 향후 과제

위트레흐트의 2040년의 비전은 건강하고 역동적이고 누구에게나 접근이 용이한 도시, 거리를 만드는 것이라고 한다.

여기서 중요한 점은 '누구나' 이고, 교통약자 등 누구에게나 편리한 도시를 만드는 것이 목표라고 설명했다.



그러면서 10분 도시를 만드는 것이 목표라는 설명에 다들 파리의 15분 도시를 연상하였다. 그도 역시 파리의 15분 도시에서 울니 10분도시를 만들 것이라는 자부심을 드러냈다.

10분도시가 가능한 근거는 돔타워(구도심)를 중심으로 10분안에 원하는 것으로 이동이 가능한 도시를 만드는 것인데 15분 도시를 10분으로 단축하는 것이 그들의 목표라고 하였다.

그래서 지금 위트레흐트가 추구하는 6가지 도시 성격은
근접성 COMPACT, 환경 GREEN, 연결성 CONNECTED,
포용성 INCLUSIVE, 여유 SLOW, FUTURE-PROOF 미래지향적!

과거에는 만들고 부수고 하는 과정을 겪었다면 지금은 관리하고 유지하는 지속가능성을 목표로 하고 있고, 느리게 사는 도시를 지향하고 있는데 소속감, 안정감, 즐길 수 있는 도시를 지향한다고 한다.

그래서 위트레흐트의 도심은 모든 운송수단에 속도를 30km으로 제한하고 있다.

그렇다보니 이전에는 보행자의 공간도 적고 자전거 이용자의 공간도 적어서 지금은 도로에 반영하는 과정들이 진행되었다.
인구가 증가하면 사무공간이나 주거 공간의 요구가 높아질 수 밖에 없다. 그래서 그런 내용을 반영하고, 인구증가와 관계없이 녹지공간을 유지하려고 한다.
도시 공간의 제한 때문에 주거, 교통, 일자리, 녹지 등의 밀도를 높여가는 정책을 취할 수 밖에 없다고 한다. 아마 한정적인 도시 공간을 어떻게 구성할 것인가에 대한 고민과 같았다.
그 예로 기차역을 보면 기차가 다니는 공간 아래에는 자전거 주차장이 있고 그 위에는 광장을 만들어 사람들이 이용할 수 있도록 한다.

인구가 증가하게 되면 주택 이외에도 다양한 기반 시설이 필요하기 때문에 학교나 극장 등을 확충하고 어떻게 도입할지 고민하고 있다.

마지막으로 신재생 에너지에 대해 언급하며 에너지의 지속가능성이 화두가 되면서 도시 외곽지역에 풍력발전소를 지어서 에너지를 끌어오는 방법을 고민하고 있다.

최근 도시 설계의 중요한 오소는 GREEN-BLUE STRUCTURE, 정원 거리 도심공원 생태교통망이라고 한다.
도심의 녹지를 유지하는 것은 시간이 오래 걸리기 때문에 많이

신경쓰고 있다. 누구나 문을 열었을 때 녹지를 볼 수 있도록 한다던지 녹지를 많이 노출할 수 있도록 설계하고 있다.
이것은 코로나 이후에 아마 시민들에게 더 요구되어지는 변화일 것이다.

기차역을 중심으로 해서 자전거라든지 도로 이용객들이 더 편리하게 이용할 수 있도록 계획중이고, 중앙역 이용 인구가 늘어서 분산하는 계획을 고민중이라고 한다.

지금보는 것은 2040년 이후의 로드맵을 보고 있고, 앞으로 17년 이후에 모습을 보고있는 것이다. 기존의 역사를 개발한다던지 새로운 역사를 추가한다던지 해서 도시의 밀도를 낮추려는 노력을 하고 있다.

정부와 협상을 진행한 바 있는데 철도를 늘리는 방향으로 논의했고, 실제로 진행가능성이 있다.
응집도와 연결성은 중요한 포인트다.
그러한 관점을 유지하면서 도시계획을 진행중인데 구 운하가 있는 곳에는 공장이나 산업단지 부지를 부시는 것이 아니라 도시재생으로 다시 디자인하는데, 기존 건물을 높이를 높여서 10만명 정도의 인구 유입을 계획하고 있다.

자동차는 어느정도 운행이 금지되었고, 도보와 자전거로만 이용가능한 지역을 만드는데 만약 이런 정책이 싫다면 그 도시에 살지 말라고 얘기한다,

오른쪽에 거주하는 주민들이 도보와 자전거만 이용하는 것을 반대하고, 왼쪽은 차가 다니지 않기때문에 오른쪽 마을에 차가 늘어날 거라는 이유로 반대하기도 한다.
어느정도 해결이 되는 과정은 방문자로서 주차하더라도 돈을 내는 방식으로 해소되었다.

#비전을 제시하고 설득하는 위트레흐트의 노력

사이클링 네트워크를 더 발전시키는 것이 논의되는데 자전거를 타고 이동하는 것이 더 편리한 도시를 만드는 것이다.
차는 지금보다 더 도시를 돌아서 갈 수 있도록 설계되고, 차도는 계속 줄어나갈 계획이다.

자동차를 타는 사람들이 더 외곽에 살 수 밖에 없는 구조를 만들고 있다. 그리고 그것이 싫다면 하우턴에서 떠나야한다고 했다.
대부분의 시민들 만족도가 높기 때문이다.

그것은 이러한 변화를 통해서 녹지공간에서 사람들이 휴식을 즐길 수 있고, 다른 지역을 가지 않더라도 즐길 수 있어서 만족도가 높을 수 밖에 없었다.

거리별로 자전거 이용률이 보여주는 장거리로 갈수록 자동차 비율이 높은 것을 볼 수 있다.
전체적인 규모를 본다면 압도적으로 자전거를 타는 사람이 많다. 현재 자전거 이용률을 26%이상 올리는 것을 목표로 하고 있는데 인도를 줄이는 것 보다 자동차 이용을 줄이는 것을 목표로

하고 있다.

Modal split Utrecht

	<7.5 km	7.5-15 km	>15 km	Totaal
Car + passenger	21.6	60.7	62.2	39.8
Public Transport	3.3	16.1	34.0	10.7
Cycling	**42.9**	**16.7**	**2.1**	**26.1**
Walking	30.1			16.8
Others * incl. walking	2.1	6.5*	1.7 *	2.1

To the city centre	
61%	Cycling
23%	Public Transport
11%	Walking
5%	Cars



Utrecht we all cycle

자전거로만 이용할 수 있는 교량을 설치해서 각광받고 있는데 이런게 하나만 있는 것보다 여러 구조로 연결되어 있는게 시너지를 낼 수 있으니 더 고안해내려고 한다.

기차역 아래에 있는 터널이나 이런 것들을 활용해서 자전거가 이용할 수 있도록 하고 있다.

사진에 볼 수 있는 것처럼 빨간색 아스팔트는 자전거 우선도로여서 차량이 추월할 수 없는 도로이다. 여전히 차량과 함께 이용할 수 있지만 새롭게 정비를 해서 자전거에 우선순위를 둔 재정비 사업이다.

#UREECHT WE ALL CYCLE

자전거 주차장은 혼란스럽고 인도에도 장애가 되어있는 사진이다. 그래서 자전거 주차장을 중앙역 주변에 만들기 시작했다.

빨간색은 오피스 공간에 특화된 자전거 주차장이다. 라보뱅크나 시청사에도 자전거 주차장이 1만1천정도 수용가능하도록 되어 있다.

[질의응답]

서난이 : 인구유입의 증가 요인이 어디에 있는지?
허버트 : 가장 중요한 이유는 도시가 계속 성장하고 있고, 지리적인 특성이 교통 중심부, 교통허브 도시이기에 사람들이 선택하게 됨.

한승훈 : 차선 줄일때 반대여론을 어떻게 설득했는지와 자전거 이용인구가 너무 늘어서 발생하는 문제는 어떻게 해결하고 있는지
허버트 : 시의회에서 많은 지원이 있었고, 벨기에식은 밤새서라도 토론해서 끝장내는 편이면 위트레흐트는 시간이 걸리더라도 논의해서 결정하는 편이다.
차선을 점유하는 것을 자전거로 옴기는 것이 안전을 위해서 목표였고, 자전거 도로에 대한 접근성이 강조되어짐,.
자전거의 영향으로 인구가 증가할 수 있는 매력적인 요소라고 본다.

허옥희 : 폐자전거는 어떻게 처리하는지?
허버트 : 사용하지 않는 자전거는 시에서 수거해서 한달정도 보관하고 사진을 올려놓음
고장난 자전거는 똑같이 보관, 기증을 받아 단체에 후원하기도

한다.

도난위험이 많음.

김진옥 : 부서의 칸막이가 높아서 서로 협력하거나 교류가 되지 않는 문제들있고, 그래서 교통정책이 실패하기도 하는데 그런 문제는 어떻게 해결했는지?

허버트 : 그럴일이 없다.

※부서의 칸막이로 일이 협업되지 않는 상황은 있을 수 없다는 인식에서 대답한 것이다. 모든게 연계되어있는데 어떻게 여러부서가 함께 협의하지 않는지 이해할 수 없다는 입장이다.

네덜란드 - 암스테르담 대학

자전거를 활성화하려면 질문에서 자전거를 삭제해야한다?
암스테르담도 다시 거대한 자동차의 위협이 도사린다!

□ 세부 연구 주제

1. 정책결정 과정과 거버넌스 구조

□ 세부 연구 내용 및 도입 과제

1. 정책결정 과정과 거버넌스 구조

○연구과제 관련자료 및 주요내용

Dr. M.A. (Meredith) Glaser MPhil - University of Amsterdam - https://www.uva.nl/en/profile/g/l/m.a.glaser/m.a.glaser.html#Publications

우리가 만난 글레이즈 교수는 UCI임원이자, 암스테르담 대학에서 석박사 프로그램을 진행하고 있고, 현장에서 일하는 학생들을 위해 전문가 양성 프로그램을 하고 있다.

자전거에 대한 전반적인 협업을 하고 있고, 도시와 정부를 포함한 일뿐만 아니라 사기업과도 하고 있고, 도로 교통 시스템을 혁신화 하기 위한 협업도 진행하고 있다고 먼저 소개했다.

어떤 일을 해결하고자 할때는 그 일이 있기까지의 오랜 역사를 이해해야 한다고 했다. 그것은 네덜란드의 자동차의 역사에 대한 것이고, 우리가 해야 하는 일은 그 오랜 역사를 갖고 있는 자동차에 대해 알아야만 어디서부터 문제를 해결할지 알 수 있다는 것다.

12년 전 여름에 암스테르담에 왔을때는 굉장히 조용한 도시였고, 어느 날 봄에 소란스러워서 나갔더니 밖에서 장이 열리고 있었다. 창문밖을 보니 월요일 오전 8시 30분...
사람들이 아이들을 학교에 등교시켜주고 있었다.
글레이즈 교수는 아이들을 데려다주는 것이 자동차가 아니라 자전거여서 놀랐다고 했다.

그리고 이때 당시에는 이게 가능한 이유는 자전거 때문이라는 확신이 있었다.

네덜란드의 자전거에 대한 규칙을 소개하는데 자전거를 타고다닌다고 말하지 않는 다는 것이다. 마치 우리집에 냉장고 있어, 청소기 있어라는 말을 하지 않듯이 너무 당연하게 취급되는 물건 중 하나라는 것이다.

자전거만의 특별한 포인트가 있다. 아무리 강력한 권력을 가진 사람이라도 우리와 같이 자전거를 타고 출퇴근하는 같은 사람이라는 것을 보여주는 것인데, 정치적으로 보인다고 생각할지라도 네덜란드의 사람들은 그렇게 보지않는다는 것이다.
말하고자하는 목적은 어떤 분야에 있는 사람이냐에 따라 보이는

관점이 다르다. 사회학자의 입장에서 보면 이렇게 변경된 것이 사회가 바뀔 수 있다는 가능성을 보여주는 것이다.

그리고 건축가의 입장에서는 더 인간중심적이고 친화적인 건축 양식이나 재료를 쓰게 되는 것이고, 어떠한 관점으로 보느냐에 따라 도시는 다른 모습을 띄게된다.

네덜란드에서 40년 전에는 다양한 일들이 벌어지고 있었다.

지하철 건설을 위한 대대적인 기반시설 공사가 이뤄졌고, 자동차 사용량이 늘어나고 있었고, 이를 반대하는 사회적 운동이 일어나고 있었다. 암스테르담 한 호텔에서 침대에 자전거를 올려놓고 존레논과 오노요코가 환경운동을 하기도 했다.



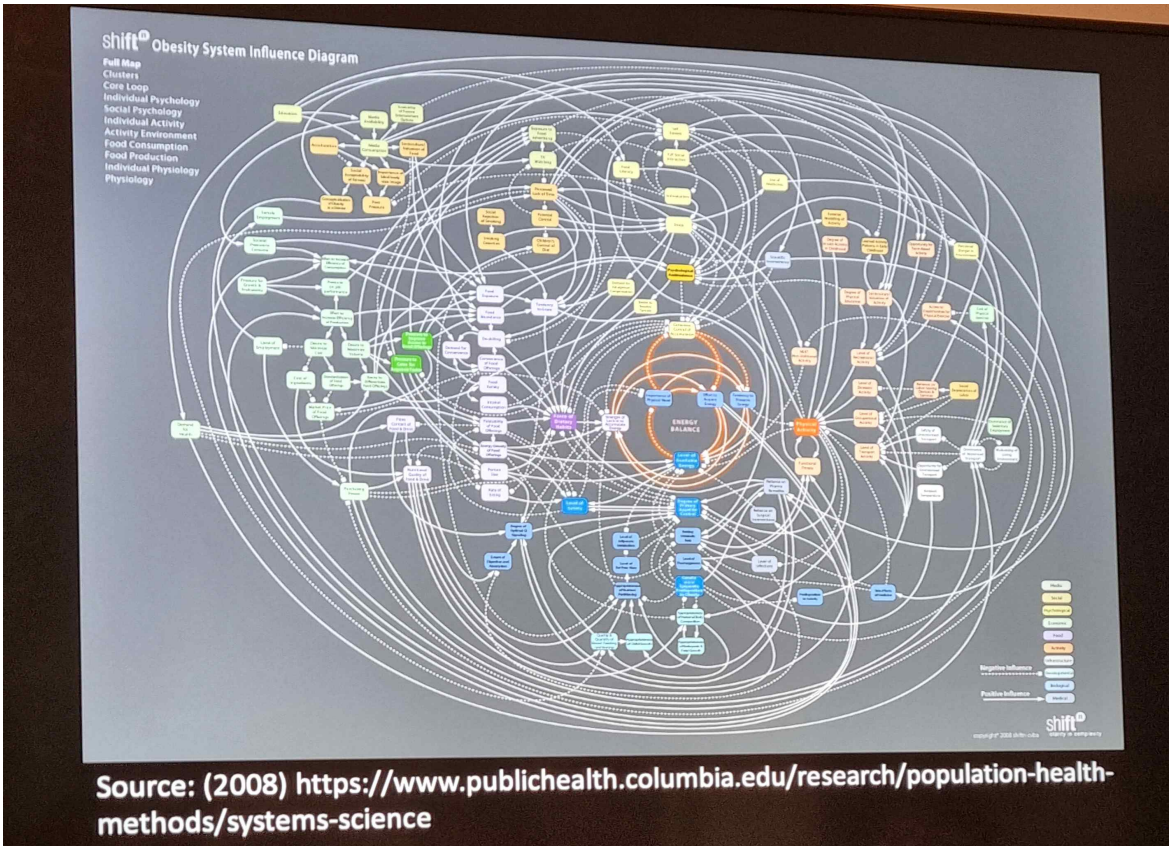


환경문제와 사고 문제로 자전거 시위를 하는 상황도 벌어졌다.

이러한 다양한 운동의 모습들이 자동차 중심의 도시에서 벗어나야 한다는 시각을 갖게 되었고, 도로의 중심이 자동차에서 좀 더 인간에게 내어 줄 수 있도록 변화기 시작했다.

그러나 이것은 전체적인 시스템을 바꿔야 하기 때문에 큰 변화는 굉장히 힘든 일이다. 그것은 사람들에게 변화에 대한 많은 공포와 두려움을 가져오기도 하기 때문이다.

이 표는 비만에 대한 체계적인 지도이다.
가운데가 에너지 벨런스이고, 가운데를 벗어날 수록 개인이나 단체 등 다양한 요소들이 보여지고 있다.



이 그림이 보여주는 것은 다양한 요소들, 체계 그리고 체계 내부에 연결된 시스템들이 어떻게 연결되어있는지를 보여준다.

비만이라는 한가지 문제점도 이렇게 많은 변수와 연결고리를 갖고 있다. 또한 특정 전문가들이 만들었기 때문에 특정분야만 보여주고 있다. 그래서 우리가 해볼 수 있는 것은 여기 요소 중 한 개씩만 뽑아서 어떠한 정책을 대입할 수 있는지 보는 것이다.

단편적으로 볼게 아니라 연결된 문제의 고리들을 만들고, 하나 하나 문제의 해결점을 대입해보는 연습이 필요 하다.

그래서 저희가 할 일은 이렇게 복잡한 것을 어떻게 받아들이냐는 것에 있다. 이러한 절차는 양파에 한껍질을 벗기는 것과 같다.

양파껍질을 하나씩 깔수록 어떠한 정책에 중점을 둬야하는지 볼 수있게된다.

이러한 아이디어는 새로운 게 아니지만 다양한 아이디어와 관점을 합쳐서 어떻게 하면 교통에 혁신을 불러일으킬 수 있을지 연구했다.

그래서 우리가 살펴볼 지점들을 정리했다.
첫번째로 정의한 상황은 지식자원입니다.
다양한 전문분야, 문제가 어떻게 포장되어 있는지, 예상했던 것을 되돌아 보는 것이었습니다.
그 다음은 연결자원이다.
다양한 분야의 관계성과 그것에 대한 믿음을 갖고 있냐는 것이다.
마지막으로 단체 자원을 특정분야로 중점을 시킬 수 있는지에 대한 것이다.
그리고 변화에 대해 어떻게 새로운 방식으로 일할 수 있는지에 대한 것이었습니다.

잘 정리된 것처럼 보이지만 이들을 들여다보면 중구난방으로 되어있다.

자전거에 있어서는 이런 요소들이 더 다이나믹하게 일어나고 있다. 모빌리티에서는 항상 혁신이 일어나고 있고 여러 공유플랫폼, 새로운 모빌리티, 팬데믹 등 고려해야 할 요소가 더 많이 있다.

제가 추천하는 방식은 이런식으로 목표를 추적하고 새로운 아이디어를 모아보는 과정이다. 유럽에서도 모빌리티 문제를 새롭게 정의하기 위해 4년의 프로젝트를 진행하고 있다.

(포스트잇 워크숍)



여기 테이블에 볼 수 있는 것은 모빌리티 부서, 싸이클링부서, 의원들이 모여서 같이 논의한다.

이 프로젝트를 진행하면서 흥미로운것은 제3자가 물어보기 어려웠던 질문들을 당사자에게 물어보면서 진행할 수 있다는 것이다.
그래서 여기서 볼 수 있는 중요성과 가능성은 전문가가 이러한 문제해결에 갖을 수 있는 역할이다.

이러한 절차를 통해 더 효율적으로 연구를 할 수 있는 3가지 방법을 찾았다.
첫번째 항목은 문지기이다.
문지기 = 프로젝트 밖에 있는 사람들
공개적으로 지지를 하지는 않지만 여러분들이 보는 관점과 다른 관점에서 문제를 보고 있을 수 있다. 그러나 겉으로 어떠한 입장인지 밝히고 싶어하지않는다.
그리고 두번째 파트는 기회이다. 아까 네덜란드의 사회운동처럼 어떠한 사회적으로 변화의 기회가 왔을 때 그것을 문지기와 함께 질문을 하며 답변을 찾아가는 과정을 갖는 것이다.

세번째는 이러한 절차를 제3자 입장에서 중간에서 중재하면서 모아줄 수 있는 사회자 역할이다. 중재가 여러 갈등을 논의하면서 설득하기 위한 수단이 아닌 취약점을 더 낫게 만드는 방식으로 문제를 중재한다.




***그래서 여러분들에게 드리는 마지막 질문은 자전거를 포함하고는 있지만 자전거를 언급하지는 않는 최종적 목표는 무엇인지 질문해보자.

아이들의 등학교에 안전한 스쿨존?
(통학로의 사고를 줄이는 것)
기후위기에 대한 친환경적인 교통이 필요함?
전쟁이나 외교분쟁으로 발생하는 휘발류값의 폭등?

자전거가 경제적이고 자동차보다 빠르니까 타자라는 자전거입장의 관점을 버리고 다양한 질문들이 모여서 도로를 바라보고, 아까 얘기한 새로운 파트너십을 만들어야 한다.
교통부서 같은 이해당사자가 아닌 새로운 파트너를 찾아야 하는

가에 대한 질문에 사례를 언급했다.

골목상권의 무너짐은 결국 도로에 사람이 없기 때문에 이를 해결하는 과정이 필요한 것이다. 이런 상인들의 이해당사자가 도로로 사람을 불러오는 벼룩시장 같은 것들을 하면서 사람을 불러왔고, 벼룩시장의 규모가 커지면서 도로를 차대신 사람들에게 내어주게 됐다. 상인들은 차량의 통행이 원활한것보다 사람이 오게되는 거리가 더 상가 형성에 도움이 되고 매출이 늘어난다는 것을 증명한 것이다.

도시를 바꾸기 위해서 던지는 질문이 필요하다면서 4가지를 언급했고,

1. 무엇을 바꾸고 싶은지?
2. 그게 왜 중요한지?
3. 왜 이런식으로 문제해결이 안되는지?
4. 누구와 논의해야 이 문제해결을 위한 시작을 할 수 있을지?

암스테르담 역시 자전거 도로로 바꾸는 과정에서 정책과 도로관련 법령, 예산 등이 의회에서 1표 차이로 예산안이 통과되면서 극렬한 갈등에서 시작되었다고 한다.

실제 이 예산과 법령은 유로 주차장을 만드는 것이고, 이 비용을 자전거 정책에 사용하는 것이다. 이 표결로 자전거 도로는 매년 150만유로가 책정되고 있다.

물론 필요한 정책에 비하면 예산이 적지만 도시에 새로운 수입원이 생겼다.

지금 암스테르담에서 주차하려면 1시간에 7유로정도한다.

그래서 말씀드리고싶은 중요한 점은 새로운 이동수단을 권장하는 것만이 아니라 자동차 이용을 제한하는 것에 있을 수 있다. 왜냐하면 그게 많은 사람들의 동의를 얻지 못했고 겨우 통과되었기 때문이다.

암스테르담은 보행자에게 안전한가?라는 질문에 아니라고 대답했다. 트램 교통수단은 생각보다 과격했고 보행자의 안전을 살피는 수단은 아니었다.

무분별하게 도로에 놓여진 자전거 역시 한국의 pm과 비슷한 상황으로 보여서 우리가 어떤 수단을 선택하고 우선순위에 놓아 정책을 펼칠지 고민해야 한다.



네덜란드 - 하우턴시의 자전거 대사관

#자전거를 위해 설계된 도시, 하우턴
#차는 자전거와 사람이 지나갈 경우 STOP!

□ 세부 연구 주제

1. 하우턴의 도시 설계 과정과 도시계획의 원칙

□ 세부 연구 내용 및 도입 과제

1. 하우턴의 도시 설계 과정과 도시계획의 원칙

○연구과제 관련 자료 및 주요 내용

<자전거 대사관>

자전거의 도시 하우턴은 최근 미국과 독일에서 학생들이 도시를 배우러 많이 온다며 모든 자전거 문화는 굉장히 기초적이고 단순해야한다는 것부터 설명했다.

이건 단순히 희망사항이나 기대심리가 아니고 자동차 위주의 중심도시에서 지향해야 하는 바에 대한 이야기이며 안전하고 살기 편한 도시를 지향해야 한다.

현재 보고 있는 하우턴의 모습은 50년 전에 계획된 도시이며, 그간의 시간이 쌓여서 지금 모습을 갖춘거다.

이렇게 다양한 영역에서 활동하는 분들이 오셨기에 해주고 싶은 말은 가장 중요한 것은 인내심이라는 것이고 앞으로 결정하는 일들이 100년의 미래를 결정하는 일이라고 생각해야 한다는 큰 틀의 목표를 말해줬다.

중요한 것은 1965년 사진에는 주요 공간에 자동차가 보인다는 것이다. 그 당시 네덜란드는 인구가 급증하는 시기여서 1000만명에서 2000만명으로 늘어나는 시기였다.

어떻게보면 도시를 어떻게 개발할것인지에 대한 도시계획이 논의중이었고, 한국도 비슷한 과정을 겪었을 것이라 생각한다.
2차 세계대전 이후로 도시계획이 더 많아졌는데 현대적인 도시를 만드는 목표가 생기고 그 중점은 자전거 위주의 도시계획이었다.

그 당시에 성장에 집중한 도시계획을 펼쳤다. 인구도 10만명정도로 가정하고 계획을 세웠다,
도시뿐만아니라 마을도 성장해야한다는 관점으로 도시계획을 세웠는데 분명한 지향점은 인구가 10만명으로 성장한다하더라도 고층빌딩이나 자동차가 많은 도시를 원하지 않았다는 것이다.

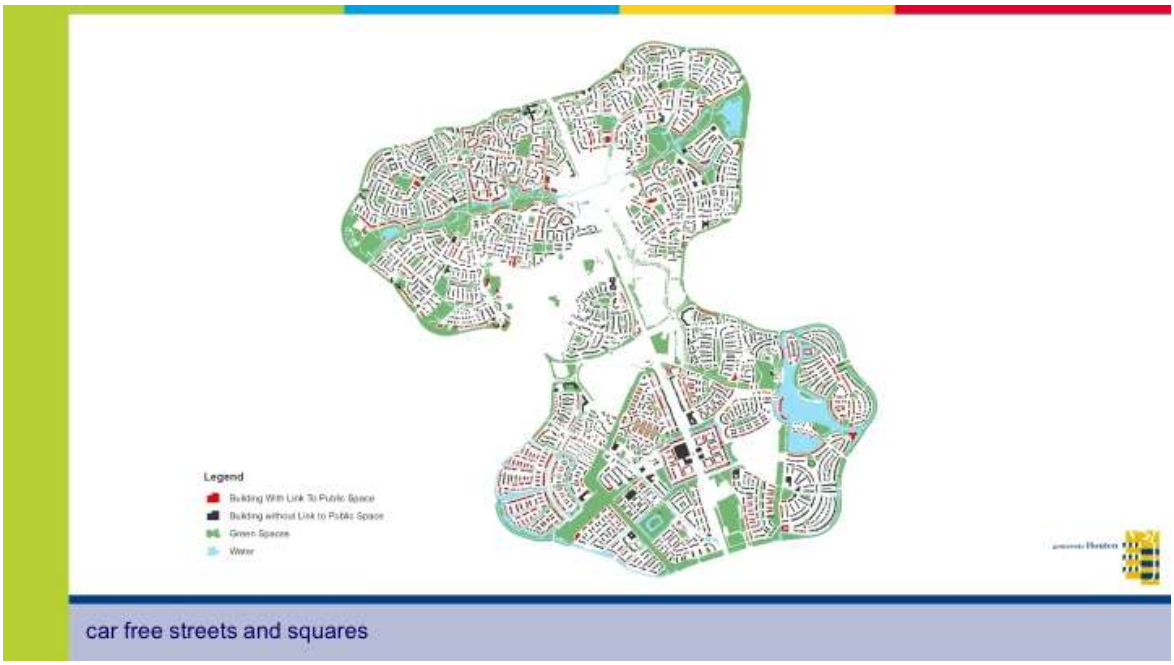
네덜란드는 1950-60년 사이에 교통사고에 대한 문제 제기가 있었다. 1971년에는 교통사고로 3300명이 사망했다.
※네덜란드는 50-60년대의 사회운동과 분위기가 도시 계획을 바꾼 중요한 시기였다는 것을 알 수 있다. 모든 발표내용에서 같은 내용을 반복적으로 들었고, 그 운동이 전체 도시에 미치는 영향

력이 대단히 컸다.

하우턴은 헹크 바이더벨드라는 진취적인 시장이 있었고, 데프트 공대 출신에 도시디자이너가 함께 했다. 도시설계자, 행정, 도시디자이너가 인본주의에 입각해 도시를 설계해보자라는 논의를 시작했다.

그들은 저층건물이나 가족중심, 어린이의 안전한 도시를 만들고 싶어했다. 속도도 낮추고 안전한도시, 자동차 중심이 아니라 인간중심의 도시 설계, 속도도 15km로 제한된 도시였다.

하우턴을 뉴타운으로 만들 계획으로 철도인근을 개발하게 되었다. 그래서 새로운 지역의 개발을 나무 모양으로 설계했다. 이 공간은 도시 설계계획인데 도보와 자전거이용자만 다닐 수 있다.



위 사진을 보면 가운데 흰 줄기를 중심으로 대칭되는 나무줄기와 잎의 모양처럼 도시가 그려진다.

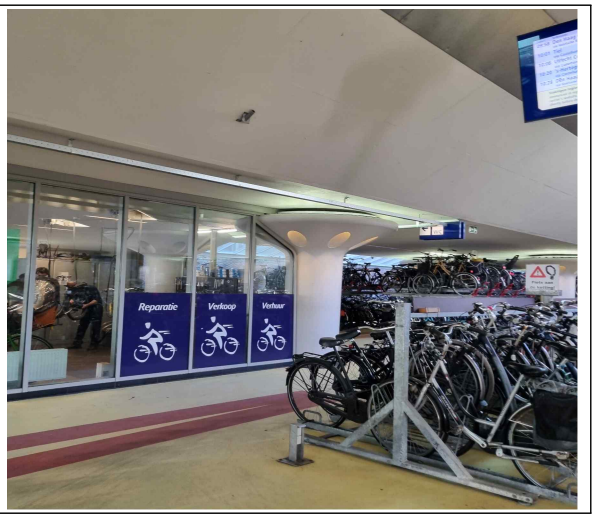
자동차를 제한하는 도시 설계는 어느나라도 거의 없다.

기본적인 원칙은 도심내에서는 차를 이용하지 않는다이고, 장거리를 위한 사람들을 위해서는 순환도로를 만들었다.

이러한 도로는 고속도로와 연결되어있다.

도로와 인근한 고속도로에서는 차를 이용 가능하지만 돌아서 이용해야 하는 불편함이 있다. 자전거 도로와 녹지, 보행자도로로 구분되어있다. 외곽만 자동차가 이용할 수 있고, 내부는 자전거만이 이용가능하다.





위 사진은 하우턴의 택시이다. 하우턴에서는 저런 형태의 택시만 도심을 다닐 수 있다. 오른쪽은 자전거 주차장 및 대여소의 사진이다.

모든 도로에서 자전거 이용자들이 우선순위이고, 빠르고 안전하게 이동이 가능하다,

도로는 속도제한으로 곡선으로 설계를 했고 80-90속도이다.

순환도로를 이용할때 통로를 통해서 들어오고 나가는데 순환도

로는 70, 내부는 30만 가능하다. 도로는 곡선으로 속도를 낮출 수 밖에 없게 설계했다.

자동차가 보이지 않게 마을을 설계했는데 그 이유는 자동차보다 아이들의 안전, 자전거, 보행자들이 더 중요하다는 것을 보여주기 위함이다.

질문을 던지는 것이다.
자동차인가? 어린이인가? 가족인가? 강아지와 산책하는 것인가? 이런 질문들을 통해서 자동차가 중요한 것이 아니라는 것을 보여준다.
자전거 중심으로 설계할 때 학교를 어디에 두는지가 중요한 요소였고, 아이들이 자전거를 타고 등학교 할수 있도록 위치를 선정했다.
물론 몇몇 아이들은 차를 이용해 부모가 데려다주기도 하지만 대부분 아이들은 자전거를 타고 다닌다.

등학교를 어떻게 하는지 작년에 조사한 통계자료인데 12%가 자동차인데 그것은 부모가 출근할 때 아이를 태워다 주는 경우이다.

모든 도로의 핵심은 거리와 시간인데, 자전거는 5분인데 자동차로는 11분. 돌아갈 수 밖에 없게 설계되었다.
그래서 하우턴에서는 자연스럽게 자전거를 타는 것으로 유도된 상황이다.

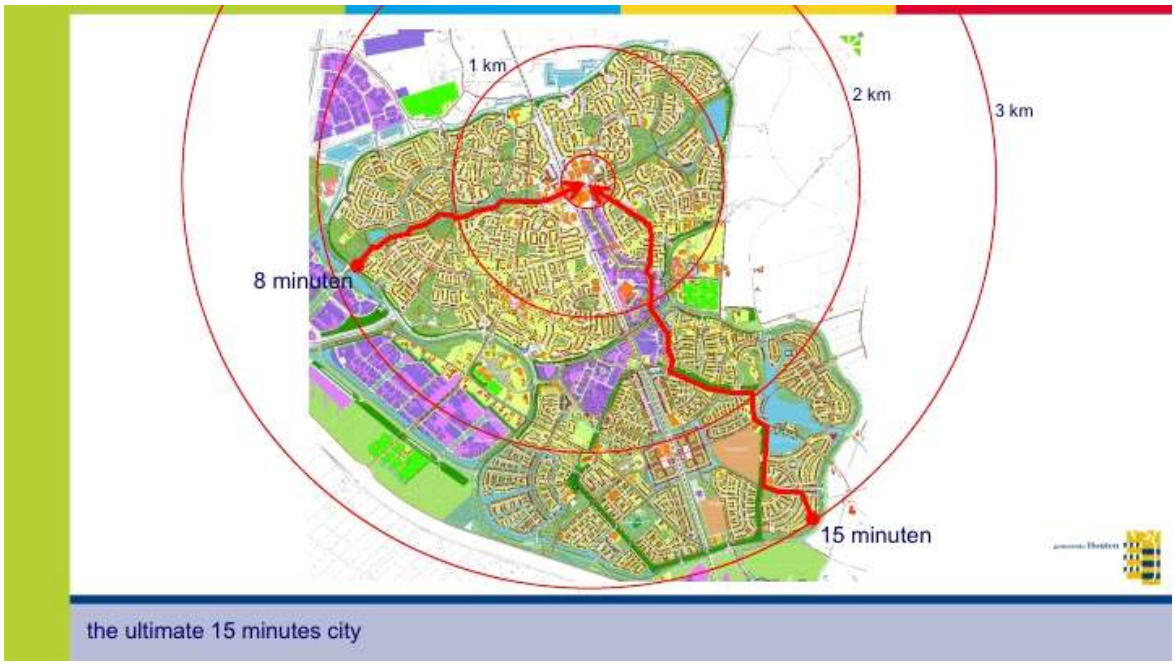
도시에 대한 평가를 진행했고 그 평가를 통해 앞으로 20-30년의 도시 계획을 진행했다.

첫번째 단계는 성공적으로 평가하며 이러한 계획을 유지하자는 의견으로 모였다.

기본적으로 첫번째 방식과 비슷하게 진행을 했고, 철도를 중심으로 공공기관을 먼저 설계하고 자전거 중심의 도로를 만들었는데 도심은 쇼핑이나 사람들이 이동할 수 있도록 설계되었다,

학교를 자전거 도로에 연결하고 자전거 도로는 3.5미터 넓이이고, 빨간색 도료를 사용하고 있어 잘 보일 수 있도록 했다.

가장 먼 곳에서 도심까지 15이면 도착하고, 대부분은 8분이내에 이동가능하다.



저는 개인적으로 큰 도시는 믿지 않고, 저희같은 사이즈의 도시가 가능하다라고 생각한다.

파리의 15분 도시를 50년전에 설계했고 지금도 유지하고 있다.

이동거리가 먼 도시일수록 당연히 자동차를 탈 수 밖에 없기 때문이다.

자동차 중심으로 만들어진 도시는 저렴하지 않고 더 비싼 비용으로 유지될 수 밖에 없다.

또하나는 새로운 계획은 트래스 페리엄이라 부르는데
bicycle transferium. 기차와 자전거를 연결하는 시스템이다.
기차에서 계단만 내려오면 자전거를 탈 수 있도록 설계되었다.



슈마허 - 작은것이 아름답다라는 책은 도시 설계자였던 닉이 영감받았던 책이다. 작고, 심플하고, 느리고, 이런 가치가 도시의 설계와 잘 맞았다.

우리는 이렇게 얘기한다.
이러한 도시가 싫으면 떠나라!


INFO


drempel



독일 - 뮌스터, 자전거 활동단체 ADCE

#독일 자전거 도시 1등을 놓치지 않기 위한 노력
#우리는 계속 자전거로 연결한다-뮌스터

□ 세부 연구 주제

1. 뮌스터 자전거 도시의 역사
2. 자전거 교통체계 변화와 의사결정 구조

□ 세부 연구 내용 및 도입 과제

1. 뮌스터 자전거 도시의 역사

○연구과제 관련자료 및 주요내용

-지프만 ADCE 뮌스터지회장
-자전거 작업장에 활동하고 있는 활동가
-후퍼, 15년간 단체 제정담당가
-라스그래머, 자전거 여행담당자, 홍보담당

저녁 7시에 ADCE 사무실에 모였다. 독일에서 이렇게 늦은 시간에 약속을 정하지 않는데, 이 단체는 자전거 자원봉사 단체여서 일과가 끝난 시간에 이 활동공간으로 모이고, 우리 또한 그 시간에 초대되었다.

뮌스터는 원래 자전거를 많이 타는 문화를 가진 도시이다. 2차

세계대전에 많은 주민들이 피난을 갔었고, 도시는 폐허가 되었다.
전쟁이후에 주민들이 돌아왔고 구시가지는 90%이상이 폐허가 되어서 도시를 어떻게 다시 재건할 것인지 논의가 시작되었다.
결정된 사안으로는 중도를 겪자, 전통과 현대를 융합하기로 결정하였고, 구시가지는 전체 길이가 4km된다.
도시를 새롭게 재건하는 과정에서 몇 가지 규정이 만들어졌다.

구시가지는 중세시대부터 이어져오는 도시의 모습을 유지하고, 구시가지를 둘러싼 산책로가 있는데 자전거와 보행자를 위한 도로로 활용하는 것이다.
그 결과 결국 중세시대의 거리이기 때문에 구시가지의 도로는 굉장히 좁다.

60년대가 되면서 자동차도 많아지고, 건물은 계속 세워지고, 사람들도 증가하면서 개인차량들이 굉장히 늘어난다.
차량이 많아지면서 우회도로를 건설하여 고속도로를 만들어 장거리 운행자들이 우회하도록 하였다. 그래서 거주자 중심 차량만이 도심으로 들어 올 수 있도록 했다.
물론 전쟁 후 폐허가 된 부지 중 많은 부분들은 재건이 되고 있지만, 몇몇 부지는 주차장으로 사용되었다. 그러나 차량의 증가로 주차장이 부족하다는 것이 발생했고, 자동차를 억제해야 한다는 의견이 나오게 되었다. 그리고 1965년에 보행자 전용도로를 만들었는데 반대시위도 있었지만 오늘날에는 만족도가 높다.

1961년에는 보행자 구역을 반대하다가 성탄절에 한달 동안 차없는 거리를 시행하면서 만족도가 굉장히 높아지는 계기가 되었다.

*차 없는 도로의 행사가 유럽에서는 도로를 사람에게 내어주는 계기가 되는 과정이 종종 있었다.

구도심의 도로는 좁았기 때문에 차보다는 자전거 이용이 더 편하다는 생각때문에 자전거를 타는 요인들은 계속 발생하여 자전거를 타는 인구가 증가했다.

중심도로는 자동차와 자전거가 혼재하면서 복잡해지니 적색 자전거 전용도로가 만들어지기 시작했다. 1960년도부터 자전거 전용도로를 만들었다.

결론적으로 자동차와 자전거 그룹이 충돌하면서 나온 결론이고, 자전거 활성화보다는 자동차의 흐름을 원활히 하기 위해 만들어진 것이다.

1970년대 이후에는 특별한 문제제기가 없었기에 더이상 도로에 대한 발전이나 설비계획은 없었다.
뮌스터가 차량이 많은 도시여서 자전거 인프라 구조가 잘 되어 있다는 것에 긍정적인 인식으로 형성되었다.

adfc는 독일에 전체에 있는데 90년대에 조사한 설문조사가 있는데 이 도시에서는 자전거를 타는 것에 대한 여건에 대한 조사를 진행했다.
2년에 한번씩 조사하였고 2001년부터 2016년까지 뮌스터가 1위였다. 그 이후에 2위가 되면서 뮌스터의 변화가 필요하다고 생각하기 시작했다.

그리고 2017년에는 칼스루엔이 1위를 하였다.

상대적인 조사긴 하나 뮌스터는 인프라가 잘 되어있기 때문에 조금의 아쉬움이 있고, 이제 자전거 도시를 만들어가는 칼스루엔 도시는 변화의 체감이 높아지는 상대적 만족도가 반영되었다고 덧붙였다.



2. 자전거 신호체계의 변화와 의사결정 구조

뮌스터가 자랑하는 자전거 교통인프라 구조 중에 언급했지만 프로메나드(자전거 산책로)가 잘되어있고, 두 번째는 1999년도에 완공한 자전거 주차장인데 관광객들도 자전거를 빌리거나 고칠 수 있다.

독일에 가장 큰 주차장이고, 4천대이며 최근에 2천대를 세울 수 있는 주차장을 또 건설하였다.

자전거 수가 굉장히 많아서 자전거를 도로에 주차하는 것도 뮌스턴시에서는 고민이라고 한다.

자전거는 자동차보다 도로를 자유롭게 이용할 수 있다. 도로의 일방통행 표지판이 있지만 frei 라는 표시가 되어있는 곳은 자전거가 양방향이 가능하고, 자전거 진입금지 도로도 있다.

또 한 가지는 도로에 자전거를 타는 사람들이 차보다 앞에서 신호를 대기할 수 있다. 자전거의 시야확보와 자동차를 운전하는 사람들 입장에서 자전거를 타는 사람의 안전을 확보할 수 있다.
이건 실제로 굉장히 좋았다. 자전거를 타보니 옆에 신호 대기선이 아닌 차앞으로 앞질러서 신호대기선에 설 수 있는 공간이 확보된 것이라 신호가 바뀌면 차보다 먼저 안전하게 출발 할 수 있었다.

자전거도로의 단점은 이제 보행자의 도로가 좁아지면서 자전거와 충돌이 발생한다는 것이다.
가운데 사진같은 경우는 보행자와 자전거 도로가 있는데 차도에 주차된 차량들과 부딪히는 경우도 있다.

버스승강장에서 버스를 기다리는 승객들과 부딪히기도 하는데 원래는 승강장은 내려서 자전거를 끌고가야는데 승강장 뒤로 지나가면서 충돌이 발생하기도 한다. 한국의 자전거 도로와 버스승강장의 문제와 똑같다.

자전거 교통의 두 가지 변화는 하나는 속도의 변화로 e바이크나 싸이클, 네덜란드식 자전거 등이 있다.
두번째는 바퀴의 변화이다. 자전거 뒤에 트레일러를 달아서 아

이들을 태우거나 화물을 싣고간다.

30-40년 전에는 충분했던 자전거 시설이 이제는 개선이 필요한 상황에 놓였다. 60년대 만들어진 자전거도로는 자전거만 이용하고 다른 차도이용이 금지였다. 1998년에 이게 현실과 맞지 않다고 하여 폐지되었고, 자전거만 가능한 자전거 도로표지판이 새로 세워진다.

폐지된 이후 자전거는 차선과 자전거 도로 모두 이용가능하지만 뮌스터는 그렇게 결정하지 않는다.

자전거 전용도로 표시를 새롭게 추가하여 자전거길표지판이 있으면 차선으로는 가면 안된다.

2010년도에 지방행정법원에서 판결을 내리는데 자전거는 통상적으로 차선은 겸용이 가능하고, 자전거 표지판이 생긴 도로는 자전거가 차선으로 가면 안된다.

세로선은 길이 2개여서 자전거도로와 인도가 나뉘어져있다는 것이고, 가로선은 나뉘어져 있지 않으니 보행자가 걸어가면 자전거가 피해서 가야한다는 것이다.

240



241



뮌스터의 특이사항은 차선 중 빨간색으로 도로가 색칠해져있는 도로는 자전거 우선도로이다.

자전거를 타는 사람의 또 하나의 안전장치는 차량 직진이 불가

능한 자전거 도로가 있고, 그 표지판은 앞서 자료와 함께 설명하였다. 대중교통인 버스와 자전거만 가능하다.

지금은 뮌스터는 자전거 도로 2.0이 진행중이다.
뮌스터 주변 지역과 편리하게 연결된 자전거 도로망에서 5km-20km 전방에서는 외부자전거를 타는 사람들을 다 수용할수 없어서 그 더 외부에 도로를 건설했다.

뮌서트란트=뮌스터와 그 주변 지역을 포함하는 단어로 뮌스터 ADCE에는 5천여명의 회원이 등록되어 있다.

이들은 뮌스터시에 자전거 정책관련 의견을 내거나 자전거 지도를 만들거나 자전거 투어 프로그램을 만들거나 자전거 셀프수리 센터도 운영하고 있다. 고장난 자전거를 가져오면 교육을 통해서 고칠 수 있도록 하고있다.

자전거 전문부서의 역할은 자전거 교통의 변화를 위해 활동하는데 대중교통이라든지 자전거 교통, 보행자를 위해 자전거를 타는 지원, 자동차에 투자되는 예산을 자전거 관련 예산으로 끌고 오는 활동도 한다.

그다음으로 도시의 도로 정책의 결정권은 이 단체에는 없지만 교통정책안에 대한 결의안을 토론하고 도시 정책에 대한 입장을 밝히는 활동을 한다.

경찰, 정치인, 환경단체 등과도 교류하며 입장을 내기도 한다.

지금 뮌스터는 변동의 시기로 녹색당하고 사회당 등 연합당이 구성되어 진보적 아젠다가 활발해지고 있지만 행정기관에서 많이 막히기도 한다.

그러나 자문요청에 대한 분위기는 긍정적이다.

자전거 인프라에 대한 요구 사항은 지체 없는 자전거 도로망이다. 가급적이면 돌아가지 않는 길을 만드는 것과 복잡한 교차로에서 교통의 흐름을 원활히 하는 신호체계를 만드는 것이라고 한다.

두번째는 편안한 자전거 도로환경이다. 넓은 자전거 도로와 평탄한 바닥을 요구한다.

마지막으로는 위험한 지역이 없는 안전한 도로를 만드는 것이다. 교차로에 대기할 때 자동차를 운전하는 사람들이 확인할 수 있도록 시야 확보와 밝은 조명 설비를 요구하고 있다.

예를 들자면 새로운 교차로가 만들어질 때 이러한 요구사항이 반영될 수 있도록 관련 부서에 내용을 전달한다.

독일 - 뮌스터시청 자전거 담당자

#자전거 도시의 자부심, 1위를 놓칠 수 없다.
#우리는 계속 자전거로 연결한다-뮌스터

□ 세부 연구 주제

1. 자전거를 위한 교통표지판과 신호체계
2. 자전거 도로 연결망 구축

□ 세부 연구 내용 및 도입 과제

1. 자전거를 위한 교통표지판과 신호체계

○연구과제 관련자료 및 주요내용

<자전거 부서에서 일하는 직원 클라라>

자전거 부서 담당자와 만나기 위해 시청으로 갔고, 우리 연수단은 의회에서 교통관련 정책을 논의하는 회의실로 안내받았다.

뮌스터는 외곽에서 이동하는 유동인구 38만명이 있다. 학생 6만명, 31만 6천명은 직장으로 오는 유동인구인데, 생활인구가 많은 도시였다.

자전거 도시의 면모는 과거에서 현재까지 존재한다.
뮌스터의 대학은 한국과 달라서 캠퍼스가 구성된 것이 아니고 도

시 전체에 단과가 퍼져있다. (이전에 전북대학교의 단과가 여러 곳이 퍼져있는 것과 비슷하다.)
의대, 인문대, 공대 등 도시에 전체 퍼져있기에 버스를 기다리는 것이 번거로워 학생들에게는 자전거가 유용하다.

뮌스터는 1960년도에 이미 자전거 설비가 완성되어있기에 자전거를 타는 것이 접근성이 편하고, 평지에 제일 높은 곳이 해발 60M이다.

뮌스터는 매일 40만명의 자전거 이용객이 있는데 이들의 목표는 뮌스터의 50%이상 인구가 일상생활에서 자전거를 타는 것이다.

뮌스터에서 인상 깊은 것은 자전거를 위한 교통표지판이다. 하우턴에서도 비슷했던 상황이 자전거가 보이면 무조건 차가 멈춰야 했떤 것인데 뮌스터에서도 이와 유사하게 신호대기선에 자전거가 자동차 앞에 대기할 수 있는 공간이 있고, 차량보다 자전거가 먼저라는 표지판이 있다.
또한 빨간색으로 도로에 표시된 자전거 도로는 버스와 자전거만 가능하다.







가장 왼쪽에 있는 표지판이 자동차는 자전거를 앞지를 수 없다는

표지판이다.

현재 시점에서 해결되어야 하는 여러 가지 과제가 있다고 한다.
계속 증가하는 뮌스터시의 인구에 따른 자전거 도로확보망에 대한 문제, 자동차와 자전거 주차문제, 서로 간의 병행하면서 탈 수 있는 도로망의 여건들이다. 또한 대두되는 환경문제에 대한 대안모색 등이 어떻게 해결해나갈지가 고민지점이라고 설명했다.

그리고 자동차와 자전거가 필요하다고 생각하는 도로의 면적에 대하여 완충지대의 필요성에 대한 문제제기가 진행되고 있다.
해결의 목표는 뮌스터주민의 삶의 질이 유지되는 방향으로 노력하고 있다고 한다.




2. 자전거 도로의 연결망 구축

다음으로 뮌스터 자전거 도로2.0에 대한 소개가 이어졌다.
자전거 도로 2.0의 목표는 뮌스터가 자전거 도시로 지속적으로

유지되는 것이고, 자전거 이용자들에 대한 더 나은 수준의 정착하는 것이고, 도로망과 교통정책이 도시 전체에 벤치마킹이 될 수 있도록 하는 것이 목표이고, 자전거 문화의 향상이다.

도시의 삶의 질을 향상 시키는 것에 목표가 있다.

#여기에서 들었던 생각은 도시계획의 목표이다. 네덜란드는 사람들의 행복을 위해, 독일은 사람들의 삶의 질을 위해 라는 것이다. 설명하는 중간중간 가장 많이 쓰는 단어가 네덜란드는 행복, 독일은 삶의 질이었다.

뮌스터에는 프로메나드 그린 시티 링이라는게 있는데, 프로메나드는 산책로이고, 자전거와 보행자가 다닐 수 있는 길이다.

설명이 끝난 후 프로메나드 그린 시티링을 자전거로 달려봤는데 넓은 도로를 자전거로 시원하게 달리는 상황이 쾌적하고 좋았다.

뮌스터의 한인회장님도 이 곳을 자전거로 달려야 한다고 꼭 강조하셨는데 왜그런지 단숨에 알 수 있었다. 아마 한국으로 보면 플라타너스길을 자동차 대신 자전거로 달리는 것과 유사할 것이다.





위 사진은 담당자인 클라라가 자전거 안내판을 설명하고 있는 장면인데, 하루에 자전거가 몇 대가 지나갔는지 일일 자전거 통행량을 자동으로 체크해주는 안내판이라고 설명했다. 오른쪽은 프로메나드를 달리는 원정대 사진이다.

벨로루트 자전거 노선이다. 어두운 보라색은 주로 뮌스터 구시가지 중심을 커버하는 정책인데, 기존의 도로망을 개혁하면서 자동차와의 원활한 교류가 이뤄질 수 있도록 쾌적한 도로망을 재보수할 계획이다.



연한 하늘색은 자전거 도로망을 받쳐주는 2차 도로망이다.

이 도로망은 단계적으로 자전거 주요 망을 만들면서 주변 지역 주민들이 자전거를 타고 연결될 수 있도록 하는 컨셉이다.

이 지도는 시민들에게 앱을 설치하여 자전거를 타게 한 뒤에 데이터를 모아서 얻은 결과이다.

또한 자전거 이용자들에게 설문조사를 해서 반응도를 들었다.

※실제 자전거를 타는 시민들이 어플로 이동경로 데이터를 모음 -> 그 축적된 정보로 다시 설문조사를 진행하여 반응도를 봄 -> 의견 수렴 후 지도에 반영

중요한 포인트는 주민들이 만들어낸 도로망 지도이다,

직접 이용하는 시민들이 데이터를 모으고, 그것을 도로 계획에 반영하는 것이 인상적이며, 그런 축적된 데이터로 만들어진 도로에 시민들은 애정이 생길 것이다. 우리는 버스노선을 하나 만드는 것도 민원에 의한 것인데, 이렇게 시민과 함께하여 노선을 만들어 낸다는 것이 매워 놀라웠다.

자전거 지나가면 센서에 따라서 자동차를 멈추게 하는 신호가 작동하기도 하고, 비포장 도로를 포장하여 천변산책로를 만들기도 했다. 시민들의 여러 아이디어가 실현되는 자전거 도로였기에 함께 만들어가는 과정이 배울 점이었다.

최근 뮌스터 도로의 자전거 정책은 네덜란드의 자전거 도로를 벤치마킹한 것이라 한다.
시민들이 필요한 공간에 자전거 주차장을 제안하면 시가 검토 후 반영 여부를 결정한다.

독일에서 제일 큰 자전거 주차장은 세차장, 자전거 수리점, 공공형 자전거 대여 등이 가능하다.
4번째로 완공된 자전거 주차장은 앱을 통해서만 대여가 가능하다.

자전거 정책 홍보는 포스터, 직접만남 등을 통해 자전거 이용도에 대한 만족도 조사를 한다.

자동차 주차에 대한 조사를 통해 주차하는 차량이 거주자인지 게스트인지 확인하여 도로를 바꿨다. 그래서 민원이 최소화 될 수 밖에 없었다.

Ⅳ. 정책적 시사점

1. 자전거 도로 및 인프라 정책 측면
2. 도시계획에 담긴 철학적 측면
3. 의회의 역할
4. 향후 계획

1. 자전거 도로 및 인프라 정책 측면

□ 자전거 도로 및 인프라 정책 측면

○활용방안 및 도입과제

1. 자전거 활성화 지표를 수립하고 지속적인 관리 체계 도입

- 국토연구원에서 2008년에 자전거 이용 활성화 방안 연구로 '자전거 이용 활성화 정책의 성과지표 개발을 중심으로' 진행함.

- 자전거 정책의 6가지 성과지표를 언급했는데,

1) 계획의 수립 및 평가가 정기적으로 상설된 조직에 의해 이루어져야 함.

- 자전거 정책의 평가
- 상시적인 자전거 교통량 조사
- 자전거 통행실태조사
- 이용자요구 설문조사

2) 자전거 친화적인 시설 정비는 점, 선, 면의 발전단계로 이뤄짐.

- '점' 에서는 보관대, 자전거 휴게소 및 샤워실
- '선' 에서는 자전거 도로(자전거 전방정지선 포함)와 자전거 교량
- '면' 에서는 연계되어진 자전거 안전 시설과 자전거 정보시스템

3) 자전거 통행권 확보를 위한 자동차 규제

- 버스전용차로, 자전거전용차로, 도심 주차규제, 도심 그린존 시행

4) 자전거 이용자와 자동차운전자에 대한 교육

- 중앙정부는 자전거시설운영지침, 법제도 마련
- 지자체는 이를 실천하기 위한 프로그램 준비

5) 사회적 분위기, 경제적 인센티브를 주기 위한 이용촉진정책

· 자전거 통근, 통학을 증진하는 프로그램

· 차없는 날 등에 자전거 대회를 개최하는 이벤트

· 자전거를 이용한 관광프로그램 개발

· 자전거 임대와 자전거 공유 시스템 개발

6) 자전거와 대중교통의 연계

· 집에서 자전거로 이동 한 뒤 주차시킨 후 대중교통 이용

· 자전거 임대서비스를 전제조건으로 대중교통을 이용한 후 자전거 이용

· 대중교통 수단의 자전거 수송 서비스

Lesson 3 - Focus on SUMP (2)

Traditional Transport Planning 기존 교통계획	Sustainable Urban Mobility Planning 지속가능한 도심이동계획
Focus on traffic 교통량 중심	Focus on people 사람 중심
Primary objectives: Traffic flow capacity and speed 교통 흐름 수용능력 및 속도	Primary objectives: Accessibility and quality of life, as well as sustainability, economic viability, social equity, health and environmental quality 주요 목표: 접근성 및 삶의 질, 지속 가능성, 경제적 생활력, 사회적 형평성, 건강 및 환경의 질
Modal-focussed 형식주의	Balanced development of all relevant transport modes and shift towards cleaner and more sustainable transport modes 모든 관련 교통 수단의 균형 잡힌 개발 및 보다 깨끗하고 지속 가능한 이동수단으로의 전환
Short- and medium-term delivery plan 단기/중기 계획발표	Short- and medium-term delivery plan embedded in a long-term vision and strategy 장기적 비전과 전략이 실린 단기/중기 계획발표
Related to an administrative area 행정구역과 관련한	Related to a functioning area based on travel-to-work patterns 출퇴근 패턴에 기반한 기능적 영역과 관련한
Domain of traffic engineers 교통 엔지니어의 영역	Interdisciplinary planning teams 다양한연구가 연관된 학제 계획 팀
Planning by experts 전문가에 의한 계획	Planning with the involvement of stakeholders using a transparent and participatory approach 투명하고 참여적 접근 방식을 사용하는 이해 관계자가 관여되는 계획
Limited impact assessment 제한된 영향 평가	Regular monitoring and evaluation of impacts to inform a structured learning and improvement process 구조화된 학습 및 개선 프로세스를 알리기 위한 정기적인 모니터링 및 영향 평가

- 위 지표를 다시 재가공하여 지자체에서 실태조사를 진행하고,

점검해야 하는데, 여기에 DCE 언급했던 도시이동계획에 지표를 한국에 맞게 보완하여 지속가능한 도시계획에 대한 비전과 플랜을 새롭게 설계할 필요가 있음.

2. 자전거 도로의 일상화

- 도로에 자전거 도로가 일상화 되어있고, 자전거의 이용량이 증가하면서 보행>자전거>자동차에 대한 인식이 확산되어 있음.

- 교통수단 중 자동차는 보행자가 자전거를 타는 사람에게 양보해야한다는 인식으로 자전거의 대중화가 되어있고, 이는 자전거를 타는 문화확산이 아닌 편리하고, 비용이 저렴하고, 안전하다는 사고에서 비롯됨.

- 또한 자동차를 위한 도로에 투자하는 비용보다 자전거에 투자하는 비용이 훨씬 적고, 다중이 누릴 수 있는 만족도는 높기 때문에 시민들의 불만이 적음.

- 유럽에서는 자전거 도로의 보급이 늘어나고, 외곽으로는 자전거 전용도로를 만들고, 유로벨로로 유럽자전거 여행코스를 만들고 있음.

아래의 사진은 어느 도시를 가든 자전거 도로가 있는 네덜란드의 도로를 담은 것임.





3. 자전거 여행 관광정책화

- 전라북도는 수려한 장관을 자랑하는 자전거 도로들이 만들어져 있어서 연결코스를 잘 다듬어서 보급형, 전문가형, 가족형 코스 등 관광자원으로 활용하고 숙박시설과 음식점을 연계하여 새로운 레저활동으로 홍보할 수 있음.

- 아래는 브뤼셀에서 찍은 자전거 경로 표지판을 담은 것임. 어디서든 곳곳에 자전거의 이동경로 표지판이 있고, 하단의 QR코드를 인식하면 어느 경로를 통해서 어떠한 관광자원을 볼 수 있는지 알 수 있음.

오른쪽은 유로벨로 5코스라는 것이고, 이것 또한 모든 경로를 한번에 볼 수 있도록 시스템화 되어있었음.

왼쪽 사진 중 관광 코스 아래에 적힌 것은 도보로는 12분, 자전거로는 3분이라는 표시로 자전거가 늘 편하고 빠른 이동수단이라는 것을 곳곳에서 보여주고 있음. 그래서 초행길이더라도 정보를 알기 쉽기에 자전거로 하는 여행이 불안하거나 어렵지 않게 느껴짐.



- 전라북도문화관광재단에서는 현재 홈페이지에 자전거 여행 코스로 5곳을 등록해놨는데 코스만 나와있을 뿐 내용이 세세하지 않아서 민간에서 하는 자전거 어플이나 자전거 단체에서 제공하는 정보가 훨씬 유의미함.

- 이런 부분은 민간과 협력하여 네덜란드나 뮌스턴의 사례처럼 더 많은 정보를 쉽게 제공할 수 있도록 해야하며, 아주 적은 예산으로 디테일을 살리면 섬, 산, 바다, 강을 이용하는 코스를 만

들어낼 수 있고, 위에 언급한대로 숙박시설과 관광자원, 식당소개까지 넣는다면 유명 코스를 만들어 낼 수 있을 것임.

- 지금까지 자전거 관광코스에 대해서는 전라북도가 신경쓰지 못했는데, 단절된 코스를 연결하고, 버스로 이동가능한 코스를 발굴하고, 자전거 동호회나 단체들이 계절별로 코스를 활용하여 관광 올 수 있도록 홍보하며 인센티브를 만들어낸다면 우리는 관광버스의 당일치기 관광객 유입이 아닌 체류형 관광 코스를 만들어 유입할 수 있을 것임.

4. 이용활성화를 위한 인센티브 정책

- 상가를 방문하는 고객 중에서 도보와 자전거 그리고 대중교통을 이용하는 고객에게 할인율을 적용하여 혜택을 부여하도록 한다면 골목 상권 활성화에도 도움이 되고 승용차 이용 억제 방안으로도 효과가 있을 것으로 사료됨.

- 공연 및 전시에서도 승용차에 이용자에게 할인율 적용하는 정책도 효과가 있을 것임.

- 이미 타 지자체에서 전기자전거 구입에 지원금을 주고 있는데, 그러한 정책도 자전거 이용에 도움이 될 것임.

- 유럽에서도 자전거 도난 사건은 비일비재하게 발생함. 네덜란드에서는 도난 문제로 저렴한 자전거를 더 선호한다고 함. 아래는 자전거 도난에 대한 프랑스의 정책인데 도입할 것에 대해 검

증해 볼 필요가 있음.

도난된 자전거는 주로 암시장이나 자전거 중고거래를 통해 판매된다. 프랑스의 한 중고거래 사이트 르봉쿠앵(Leboncoin)에는 약 20만 개의 중고 자전거 판매 게시글이 등록돼 있다.

새 자전거를 구하지 못한 사람들은 결국 중고 자전거 거래로 눈을 돌리는 경우가 있지만, 이중 많은 사람들이 자전거의 정확한 출처를 알지 못한 채 중고자전거를 구입한다고 한 설문조사를 통해 답했다. 하지만 프랑스에선 도난된 자전거를 구입할 경우 징역 5년과 37만5000유로(약 5억2600만원)의 벌금에 처한다.

프랑스는 자전거도난을 방지하기 위해 내년 1월부터 자전거 고유번호를 표기하는자전거 식별 시스템(Bicycode)이 의무화를 실시한다. 자전거 추적이 가능한 이 시스템은 이미 다른 유럽국가에서 효과적인 것으로 드러났다.

프랑스 자전거 이용자 협회(FUB)에 따르면 이 국가들에서 자전거 이 시스템 도입으로 도난 사건을 30% 줄일 수 있었으며, 도난된 자전거를 소유주에게 더 많이 돌려줄 수 있게 됐다는 결과가 보고된 바 있다.

출처 : [통신One]프랑스에선 1분마다 자전거 1대씩 사라진다
코로나 대유행으로 자전거 이용 늘었지만 도난 사례도 증가
(그르노블=뉴스1) 정경화 통신원
https://www.news1.kr/articles/4060894

2. 도시계획에 담긴 철학적 측면

□ 네덜란드 하우턴과 독일 뮌스터의 도시계획

○ 네덜란드 하우턴과 독일 뮌스터의 도시계획은 앞으로 후세대를 고민하며 많은 논의를 통해 결정되었고, 그것을 이행하는 정치인의 강력한 의지로 가능했음. 특히 사회적 합의를 이끌어 내는 부분에서 끊임없이 설득하고, 반대의 입장도 반영하는 절충안을 고민하는 등 그 행정의 시도와 정치인의 역할이 정말 중요함.

○ 지속가능한 도시를 만든다는 것은 어떤 것일지? 질문을 던져야 하는 시기라고 생각함. 아이들이 안전해야 하고, 공기가 깨끗해야 하며, 어떠한 약자도 대중교통 시스템에서 소외되지 않는 도시. 우린 그러한 도시로 가고 있는지 자문해봐야 함.

○ 도시재생을 하든 대중교통을 개편하든 미래세대나 누릴 도시의 쾌적하고 안전한 삶을 고민하면서 도시계획이나 교통계획이 이뤄져야 하는데 늘 당장의 민원 해결이나, 개발수요에 따른 도시계획을 하면 향후에 우리 미래세대가 누려야 할 도시는 지방소멸이 가속화된 공간에서 살 수 밖에 없음.

○ 그래서 하우턴의 도시 비전처럼 규모가 작은 도시에서도 불편하지 않게 살 수 있도록 만드는 것이 도시계획의 실제 의미라고 봄. 우리가 유럽의 도시를 부러워 하는 것이 여유와 대중교통의 편리함. 특히 비용이 많이 들지 않는 교통수단, 그리고 교통체증을 완화

하기 위한 노력들, 광장을 누리며 많은 공간을 차가 아닌 사람에게 내어준 것인데, 앞으로 한국에서도 코로나 이후로 펜데믹 사태의 위험성은 계속 존재하기 때문에 도시계획에 있어 시민들이 원하는 모습과 앞으로 만들어 나가야 할 도시의 모습에 대해 정치인들의 끊임없는 고민과 노력이 필요하다고 봄.

3. 의회의 역할

□ 교통특별회계의 예산편성 검토

○ 대중교통과 자전거 도로에 투입되는 예산 재검토 필요.
자전거 예산 배분을 통해서 예산을 늘리지 않고 내부에서 조정하여 내실있는 정책에 쓰일 수 있도록 해야 함.

□ 자전거 정책의 통폐합 및 조례 정비

○ 정책을 함께할 시민단체 파트너십을 맺고 실태조사을 진행하며, 자전거 통행 정보는 빅데이터를 활용할 수 있는 방법을 전문가와 협의할 필요가 있음.

○ 자전거 및 교통 관련 조례에 대한 일괄 검토가 필요하며, 다른 교통 법규와 법률 정비에 대해 필요한 사항을 국회에 건의하거나 협의해 나가는 공동행동이 필요함.

□ 한국형 모델을 만드는 플랜 수립

○ 신축아파트는 지하로는 차만 통행하고, 아파트 광장에는 사람들만 다닐 수 있도록 하여 아이들이 자전거를 타거나 유모차를 끌고 나와 담소를 나누는 풍경을 볼 수 있음.

○ 실제 뮌스터의 도시설계의 축소판이라고 볼 수 있음. 차를 외곽으로 주차하도록 만들고 내부에서는 자전거로 이동할 수 있도록 설계한 것과 유사함. 그래서 이러한 사례를 동별 단위에 접목 할 수

있는 연구를 지속적으로 하고, 시범적 모델을 만들어가는 과정이 필요할 것임.

4. 향후 계획

□ 연수 결과 보고회 진행

■행사의 제목 : 자전거에서 찾는 우리 도시의 미래.
-자전거 원정대 보고회 및 토론회

■주요 프로그램
1.자전거 원정대 우리는 무엇을 보고 왔는가?(보고회)
2.강연 - 자전거 도시로 가기 위한 전략(정석-서울시립대)
3.지역사회에 드리는 제언, 우리는 무엇을 할 것인가?(토론회)

■기획의도
-유럽 자전거 원정대의 보고회를 자전거의 날에 맞춰 진행함으로써 지역사회에서 어떻게 풀어 갈지에 관한 구체적 제안과 우리 안에서 무엇을 어떻게 할지에 관한 공유된 전망과 과제를 도출하고자 함.

■일정 : 4월 29일(보고회 겸 토론회)



그림 104

■함께 하는 기관 및 단체 : 국회 김성주의원실, 전라북도의회, 전주시의회, 광주광역시의회, 전북환경운동연합, 생태교통시민행동, 재단법인 숲과 나눔 자전거 시민포럼, 전주지속가능발전협의회

■세부 진행 사항

	순서	시간	내용	담당
보고회	사전 행사준비	12시~1시 30분		기획단+발제자 등
	사전 영상 상영	1시 30분~2시	유튜브영상 등	김길중
	개회사	2시		
	내빈소개	2시5분까지	원정대원 제외	
	축사	2시 10분까지		
	소개	2시 15분까지		
	보고1	2시25분까지	총괄보고	김길중 단장
	보고2	2시 35분까지	파리	최지현 의원
	보고3	2시 50분까지	네덜란드	최서연 의원
	보고4	3시까지	뮌스터	김성수 의원
휴식		3시 5분까지		
강연		3시 5분~3시 45분	자전거와 대자보도시	정석 교수
토론회	발표1	3시 45분~50분		김진옥 보좌관
	발표2	3시 50분~55분	혁신만성에 꿈꾸는 자전거동네	송영진 의원
	지정토론1	3시 55분~4시		김광훈
	지정토론2	4시~4시5분		장우연
	자유토론	4시5분~4시 40분		

Ⅴ. 별첨자료

1화. "팀 꾸려볼래?"... 오는 2월, 자전거 원정대가 파리에 갑니다

[2023 유럽 자전거 원정대] 파리와 암스테르담에서 찾는 도시의 미래



▲ 안 이달고 프랑스 파리 시장이 지난 2021년 9월 12일(현지시간) 서북부 도시 루앙에서 연설을 하는 모습(자료사진).
ⓒ 연합뉴스

꿈꾸던 일이 현실로 다가오고 있다. 나는 오래전부터 세계 여러 선진적 자전거도시에 대해 주변 지인들에게 자주 설파해온 편이다. 이를 테면 이런 식이다.

"혹시 프랑스 파리에서 진행되는 변화를 알아요? 안 이달고라는 지도자(Anne Hidalgo, 파리 시장)를 중심으로 세계가 주의 깊게 살펴보는 혁신이 일어나고 있어요. 그녀가 위대한 이유는, 자신이 꾀하고자 하는 변화와 혁신의 내용을 전면적으로 내세웠다는 점, 이게 보통의 경우와 달리 시민들과의 유기적 소통과정을 통해 현실화되고 있다는 점이에요. (이들은) '파리에는 이제 자동차로 들어올 생각을 버려야 한다'고 공공연히 말합니다. '13만 개에 달하는 도로변 자동차 주차장 중 6만 개를 없애고, 대신 자전거 도로로 바꾸는 계획'을 재선에서의 핵심공약으로 내걸었고, 그럼에도 당선됐어요."

그러던 어느 날, "이번 가을에는 팀을 한번 만들어보면 어떨까"하는 진지한 이야기로 번진 것이 2022년 여름이었다. 이는 2022년 11월 출발을 목표로 구체화되기 시작했으나, 여러 사정상 오는 2월로 연기됐다.

핵심은, 해외에 가고 싶은 사람들을 중심으로 원정대, 즉 팀을 꾸려보자는 것이었다. 기금이나 예산을 받아서 할 게 아니라 자비를 내고서라도 정말 가보고자 하는 사람들로 팀을 꾸리는 것이 제일 떳떳하고 중요할 것이라는 이야기였다. 이런 생각은 "우리가 가는 김에 같이 다녀오면 좋을 사람들

도 많잖아요. 진지하게 우리 도시의 변화를 갈구하는 제도권 사람들도 있을 거고, 잘 다듬어진 생각은 돌아와 우리 도시계획에도 시도해볼 수 있을 것"이라는 식으로 이어졌다.

논의는 계속됐다. 이는 "이런 시도는 도시계획의 범위를 넘어 국가적 아젠다(의제)로써도 다뤄질 필요가 있다. 말뿐인 기후위기 시대에 대한 대처, 나아가 탄소중립에서 가장 가까이 위치하는 '자전거'를, 국회와 같은 공간에서도 진지하게 고민하게 되면 좋겠다"라는 생각에까지 미치게 되었다.

여러 준비 끝에 꾸려진 원정대

결국 막연한 꿈은 현실이 되었다. 공감을 이룬 전주지역 시도의회 의원 6명과 애초 이를 제안한 민간의 3명, 그리고 전주와 광주 지역구의 국회의원 2명, 뒤늦게 합류한 광주팀의 3명까지 총 14명의 원정대가 모이게 된 것이다.

여기서 하나 더 고민은, 팀의 구성이었다. 기존에 하는 것처럼 시의회 상임위원회 연수단, 국회의원끼리의 선진지 시찰 형태보다 보다 다양한 시각이 하나로 팀을 이뤄 입체적으로 다뤄보는 '팀의 구성이 훨씬 공익에 부합할 수 있다'고 우리는 애초 판단했다.

그러나 이는 국회사무처의 판단과는 또 다른 것이었다. 의견 차이를 끝내 좁히지는 못했기에, 결국 오해의 여지가 있는 부분은 최대한 줄인 뒤 가기로 했다. 이번에 함께 하는 국회의원들의 경우 자비로 충당하고 시도의회 의원 중에도 공무연수로 할지 자비로 갈지는 각자 의회에서의 결정에 맡기기로 한 것이다.

우여곡절을 거친 끝에 우리는 오는 2월 23일 파리를 향해 떠난다. 이후 파리(프랑스), 위트레흐트, 하우턴, 암스테르담(네덜란드), 뮌스터(독일)를 차례로 지날 예정이다. 독일 프랑크푸르트 공항을 통해 한국 인천으로 돌아오는 이 원정은, 총 8박 10일의 여정이다.

자전거 여행 코스를 짜면서 확인한 사실... 원정대가 보고 싶은 것들

원정대는 우선 파리시청 등을 비롯한 관공서를 방문하려 한다. 우리와 다를 바 없는 시행착오의 과정을 겪었을 것임에도, 끝내 변화와 혁신을 만들어낸 그들의 스토리를 들어보고자 한다. 또한 이 변화의 과정에 기여한 시민들의 참여와 역할에 주목하고, 그들의 교훈과 우리의 다짐을 담아 올 수 있는 프로그램을 마련 중이다.

그들이 이루어낸 혁신 속의 분명한 성과, 그리고 우리가 이루지 못하고 있는 성공, 둘 사이의 간극은 왜 존재할까? 중요한 건 이 도시들을 실제로 자전거로 돌아본다는 거다. 얼마나 멋진 자전거 도로를 만들었는지를 살펴보는 대신, 그들이 성공적으로 해낸 혁신과 우리가 노력했으나 이뤄내지는 못한 현실 사이의 차이가 어디에서 발생했는지를 중심으로 들여다보려 한다.

이를 위해 파리 에펠탑, 개선문, 바스티유광장, 퐁네프다리, 센느강 등등을 거치는 자전거 여행 코스를 짜면서 확인한 게 있다. 바로 파리시내 전역에서 전면적인 변화가 진행 중이라는 사실이다.

일례로 일정대로 진행이 된다면, 원정대는 오는 2월 25일 오전 어느 시각(현지), 우리는 베흑시가



▲ 원정대가 달리게 될 파리의 주요 공간들 원정대가 계획 중인 자전거 투어 코스. 에펠탑, 개선문 등 주요 명소를 둘러보는 20여 킬로미터 코스다. 2010년대 후반부터 진행된 파리에서의 혁신적 변화와 성과를 눈으로 확인할 수 있을 듯해 기대가 높다.

ⓒ 지도 화면갈무리

185번지 버스정류장을 통과하게 된다. 예측이 맞다면, 이 정류장에서 버스를 타려는 승객과 자전거 도로를 주행하는 자전거가 어떻게 공존할 수 있는지를 확인해볼 수 있을 것이다.

파리시 홈페이지의 소개글에는, '세바스토폴 대로에는 2021년 6월 9일 하루 동안 1만 7200대 자전거가 통행했다. 이는 세계에서 가장 자전거들로 붐비는 도로 중 하나'라고 쓰여 있다. 이처럼 파리시에서 자전거 통행이 많을 수 있도록 기반을 닦아둔 성과들을, 원정대는 현장에서 직접 목격할 수 있을 것으로 기대된다.

한편, 이 도시들의 변화와 혁신은 이미 많이 알려져 있기도 하다. 야구장을 찾아 직접 관람하는 것보다 TV중계를 통해 살펴보는 것이 때로는 훨씬 더 생생하게 현장감을 느낄 수 있는 것처럼, 꼭 가진 않아도 구글 스트리트뷰 등을 통해 살펴보면 그 공간의 과거와 현재를 연도별로까지 확인할 수 있다. 그럼에도 왜 현장에 가야 하느냐 묻는 질문들에는 뭐라고 답할 수 있을까.

우리 원정대 안에서 강조되는 문장들을 소개하고자 한다. '전북 전주에서도 충분히 알 수 있을 것들을 해외까지 가서 물어보는 일은 하지 말자'. '무엇을 물을지에 관해 충분히 사전에 탐색하고 공부한 뒤에 가자'. 그리고 가장 중요한 질문, '그들은 어떻게 오늘에 이르렀고 우리는 왜 번번이 실패하는지에 대한 답을 찾아보자'는 것이다. 이는 우리가 이번 여정을 떠나는 가장 중요한 이유이기도 하다.

'2023 유럽 자전거 원정대'라는 제목의 연재 기획기사를 쓰는 필자는 이 프로그램의 기획자이자 제안자, 그리고 원정대의 일원으로 함께하게 된다. 이 기사는 그 첫 번째로, 원정대가 마련된 기획 의도를 정리한 내용을 담았다. 이후 원정대 출발 이전에 1~2회, 원정 일정 중 현지통신 1~2회, 그리고



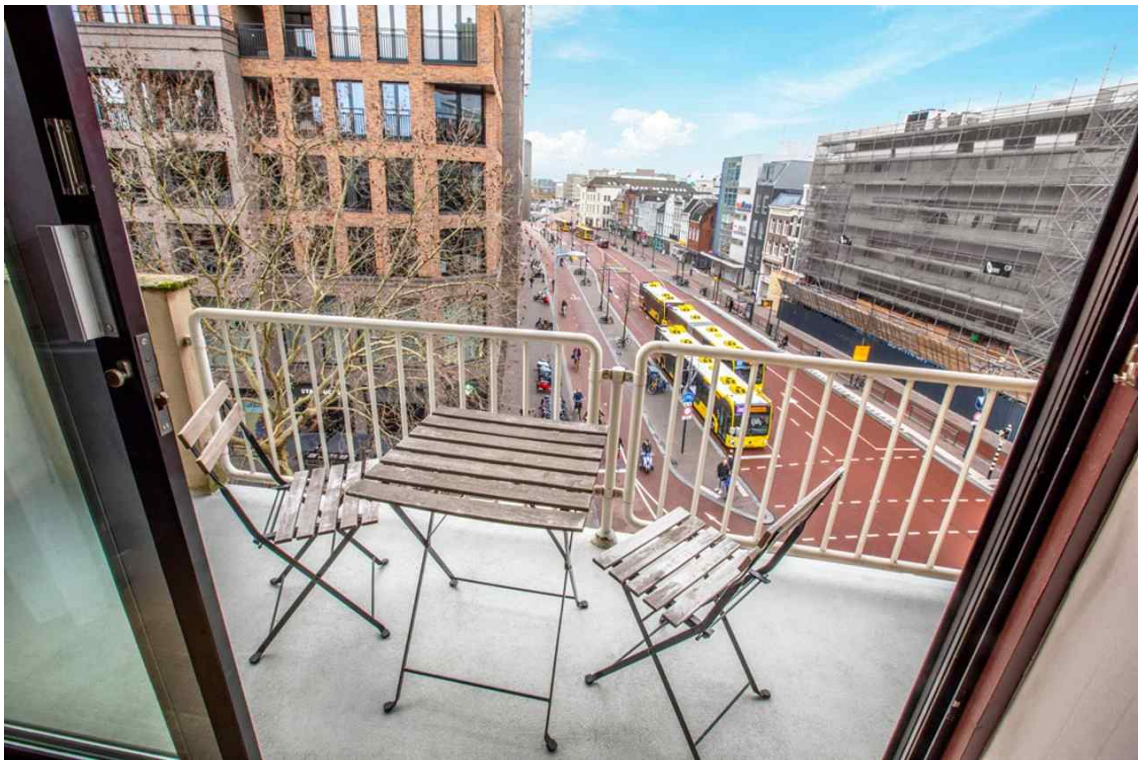
▲ 우여곡절을 거친 끝에 우리는 오는 2월 23일 파리를 향해 떠난다. 이후 파리(프랑스), 위트레흐트, 하우턴, 암스테르담(네덜란드), 뮌스터(독일)를 차례로 지날 예정이다. 사진은 평소 일상적 이동을 도와주는 나의 하이브리드 자전거(자료사진).

ⓒ 김길중

원정이 끝난 후 정리된 형태의 시리즈 기사를 써볼 계획이다.

2화. 여정의 성패는 준비과정에 담겨 있지 않을까?

[2023 유럽 자전거 원정대는 어떻게 준비해왔고 어떤 생각으로 임하는가1



▲ 원정대가 묵게될 위트레흐트 호텔에서의 풍경 위트레흐트 중심부에 위치한 'Leonardo Hotel Utrecht City Center'. 일정중 이곳에서 3박의 여정을 보내게 된다. 붉은색 아스콘의 포장과 노란색 굴절 버스, 그리고 자전거를 통한 일상적 이동이 분주하게 이뤄지는 장면을 3일간 계속 목격하게 된다.
ⓒ Leonardo Hotel Utrecht

"현지 공관(파리)으로부터 연락이 왔어요. 민간단체 섭외가 긍정적이라며 시청과 일정조율 후 협의하면 될 것 같다고 합니다"라고 하자 원정 준비 실무진 단체대화방에서 환호성이 울렸다. 왜일까?

긴 시간의 연락을 통해 대략적 윤곽은 그렸지만 2월 1일 현재 확정된 일정이 없었다. 복잡한 퍼즐 끼우기는 2월 5일을 전후해서야 완성단계에 접어들었다.

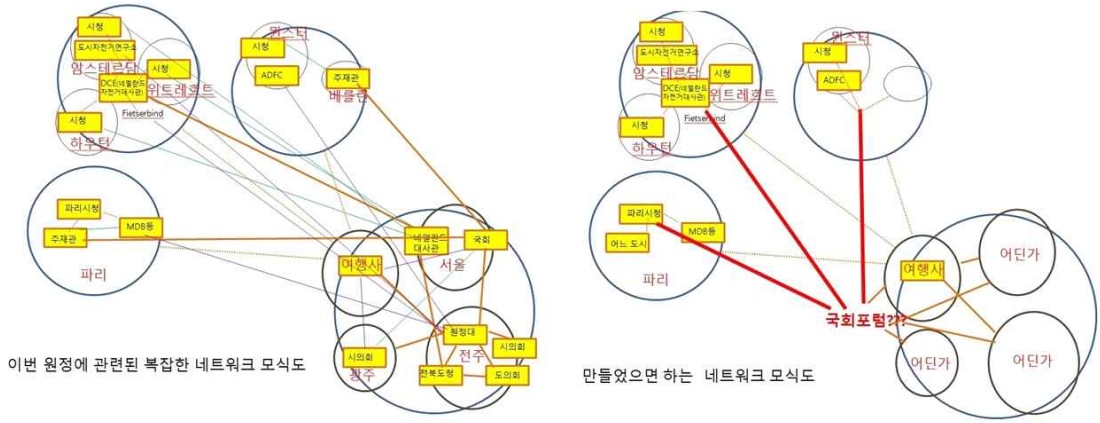
우리 팀엔 여러 단위가 포함돼 있지만 '전주시의회+전라북도의회+광주시의회+국회+시민'으로 구성된 연합연수단으로 좁게 볼 수는 없다. 시민사회 영역에서 먼저 이 계획을 세웠다. 그에 호응하는 제도권이 합류하고 팀을 이룬 것이라는 표현이 더욱 정확하다.

10여 일 후면 시작될 여정에 대해 원정대원들은 어떠한 포부와 계획을 가지고 임하고 있는지 준비과정에 대한 생각을 물었다.

각급 지방의회나 국회의원들의 해외 공무연수는 '선진지의 시스템을 벤치마킹하기 위해 떠난다'고 표방하지만 곧이곧대로 받아들여지는 경우는 드물다. 오히려 연수를 빙자한 '외유성 연수'라고 바라보는 시각이 일반적이다. 기획자로서 이런 유형의 '연수'에 관해 살펴 보았다.

사전에 목적과 일정 등에 관한 계획서를 제출하게 되어있다. 그리고 심사를 받는다. 심의를 통과하면 여비를 지급받아 공무상 일정을 다녀오게 된다. 사후에 '계획한 대로 진행하였고 목적에 충실하였는지'를 보고 하게 되어 있는 모양이다. 공무 연수는 이런 형식을 거친다. 많은 결과 보고서를 살펴보건대 그럴듯한 보고서와 성과물로 가득해 보인다. 하지만 정말 충실한 결과를 담은 보고서들일까? 준비하면서 가진 큰 원칙 중 하나는 '시청이나 기관 등의 방문'에 관해서는 원정대가 책임지고 그 밖의 사항에 관한(이동 및 여행상의 편의제공)것들을 여행사가 맡아 진행하기로 한 것이다. 그러나 '기관 섭외도 보통 여행사가 책임지는 경우가 많은데 왜 우리가 그것까지 해야 해요?'라는 의아함이 누군가에게서 나왔다. 기존 관행이 그랬던 모양이다. 하지만 기획자로서 내가 내린 결론은 이렇다. '원정의 목적과 기획의도, 그것에 적합한 나라나 도시는 어디인지, 막상 찾게되면 누구를 만나고 무엇을 물을지'등에 관한 사전학습은 전적으로 함께 할 팀의 몫일 것이다.

현지와의 조율을 통해 '실제 일정으로 확정할지' '변경할 것들은 없는지' 등에 관한 판단과 결정의 몫도 마찬가지다. 또한 이런 조율과정에서 공적인 채널을 통한 접근은 지극히 상식적인 일이다.



이번 원정에 관련된 복잡한 네트워크 모식도

만들었으면 하는 네트워크 모식도

▲ 복잡했던 접촉과정, 그 속에서 피어난 고민. 이 조차 성과가 될 것으로 예측된다, 좌측은 이번 원정을 준비한 과정을 담은 모식도이며 우측은 여러 논의를 통해 모아가고 있는 대안의 시스템을 담은 모식도이다. 이번 원정에서의 실제과정을 담은 좌측의 모식도를 설명하자면 이렇다. 원정대원은 위트레흐트의 시청에 방문계획을 알리기 위해 전북도의회 사무처, 전북도청 대회협력국, 주한 네덜란드 대사관을 통해 위트레흐트시로 연락했고 회신은 역방향으로 이뤄졌다. 우측은 이번 원정대에 포함된 '대한민국의 국회 자전거포럼'과 네덜란드의 민간단체인 '네덜란드 자전거 대사관(DCE)'간의 파트너십을 통해 향후 우리나라에서 네덜란드의 자전거에 관한 방문과 교류에 있어 채널로 기능하기 위해 이번 방문시 논의를 제안하려 준비중인 시스템을 설명한 것이다.
ⓒ 김길중
그런데 '이런 과정 자체를 처음부터 끝까지 수행할 여행사가 존재하고 그곳에 맡긴다?', '그런 역량을 가진 여행사가 존재한다면 그 팀을 불러 이야기를 들으면 될 일이지 굳이 해외까지 찾아가서 시간과 비용을 들인단 말인가?' 이런 생각으로 이어지게 된 것이다.

이걸 의도하지 않았지만 우리는 이 점에서 매우 충실하게 임했다고 자부한다. 아래 그림을 살펴보면 직관적으로 이해가 될 것이다.

'자전거를 주제로 한 원정대 자체가 감격적'-자전거인들의 기대

이에 관한 원정대원 내외부의 말을 빌려 하나씩 정리해 보겠다.

'전국 자전거 단체 네트워크(이하 전자넷)'의 어형종(춘천)씨는 이번 원정에 대해 "자전거를 주제로 한 연수 자체가 처음으로 여겨집니다. 기존에 다른 일정 중 잠깐 자전거를 살피는 경우는 봤지만 처음부터 끝까지 자전거를 다루는 원정대가 꾸려진 자체가 감격적이고 기대가 큽니다"라며 의미를 부여한다.

전자넷의 송현섭(춘천)씨는 "원정대의 기획의도와 진행과정을 처음부터 지켜본 입장에서 가슴이 두근거립니다. 아울러 여러 층위의 구성원들이 함께 팀을 이뤄 가는 자체가 흥미롭습니다. 파리에서 전해질 한 장 한 장의 사진에 기대를 가지고 있으며 이번 원정대의 여러 결과를 꼭 여러 사람들과 공유했으면 좋겠습니다"라는 기대감을 표한다.

김진태(수원)씨는 "저도 다른 팀을 꾸려 4월경에 유럽을 찾습니다. 국회포럼 같은 곳에서 우리와 교류와 협력을 위한 채널이 만들어지면 좋겠다고 여기고 있습니다. 그런 성과가 만들어진다면 큰 힘이 될 것 같습니다"라며 자전거를 위해 여러 차례 유럽을 다녀온 경험에서 비롯된 코멘트를 덧붙인다.

"시의원으로서 공무연수를 다녀오기도 했고 현재는 공무연수를 심의하는 위원으로 활동하고 있습니다. 시민들에게 필요한 일이라면 보다 더 많은 기회를 만들어주는 것도 필요하다고 봅니다. 요는 충분히 준비하고 알차게 무언가를 담아 오는 거겠죠. 적어도 전주에서 충분히 파악할 수 있는 것들을 파리에 가서 묻고 돌아오는 연수가 아니어야겠습니다. 사전에 충분히 공부하고 가서도 또 돌아와서도 치열한 토론을 통해 우리는 무엇으로부터 어떻게 시작해낼지에 관해 설득력 있는 보고서를 만들 수 있었으면 합니다. 그 일행 중 한 명이 되길 희망합니다." - 허옥희 (전) 전주시의원

"충분한 준비가 안되어 결과적으로 진행하지 않기로 했지만 이번 방문을 계기로 위트레흐트 시의회와 전주시의회 간의 교류와 협력을 시작하는 계기로 만들 수 있지 않을까 고민했습니다. 외교적으로 실례가 되지 않는 범위에서 운을 떼볼 생각입니다. 이 방문이 계기가 되어 전주시의회와 위트레흐트 시의회가 채널로 기능하면 많은 일들이 가능할 것 같아요. 자전거뿐만 아니라 양 도시(또는 인근 도시까지)의 농업, 문화, 교육 등 여러 방면에서의 상호 교류협력을 위한 통로가 만들어질 수 있는 것이 아닌가 싶습니다." - 최서연(전주시의원) 원정대원

"일정 중에 네덜란드 자전거 대사관(DCE)이라는 민간단체 방문도 있고 네덜란드에서의 일정을 이 단체의 협력을 통해 진행하게 됩니다. 대한민국의 국회 자전거 포럼과 DCE가 파트너로서 교류 협력을 펼쳐가는 통로로 기능하면 좋겠다는 아이디어를 정리 중입니다. 해서 이번 방문을 통해 이를 논의할 수 있는지, 향후 지속적 연락을 통해 이런 논의를 시작하고 발전시켜 나가면 좋겠다는 의사를 미리 전달할 예정입니다." - 이용빈 국회의원

우리는 '그들은 해내고 우리는 못하는 이유에 대한 규명과 교훈'을 찾아오고자 한다. 이를 넘어서 1회적 방문으로 끝나지 않고 배움과 식견의 확대를 넘어설 또 다른 고민을 이미 시작한 것이다.



▲ 원정대원이 가지고 갈 깃발 위의 파란색 깃발은 '한국에서 온 일행이 여러분(파리, 위트레흐트, 암스테르담, 뮌스터)에게 묻습니다. 여러분은 자전거로 충분하다고 생각하십니까?'라는 내용을 적었다. 아래 노란 깃발과 함께 원정대가 일정중 가지고 다닐 예정이다. 시청을 비롯한 공공기관과 민간단체와의 간담회 마지막에서는 위 질문을 직접 던지고 답을 듣고 올 예정이다.

ⓒ 김길중

다른 대원들의 포부와 계획을 담아 출국 직전에 한번 더 소개할 예정이다. 그리고 원정이 시작되며 있게 될 '파리에서의 통신'을 연재 4회차로 올릴 계획이다.



▲ 자전거 원정대가 이동할 경로 2023, 유럽 자전거 원정대는 2월 23일 파리에 도착한다. 파리에서 3일의 일정을 보내고 네덜란드를 찾게된다. 네덜란드에서는 위트레흐트, 하우턴, 암스테르담등을 방문하게 된다. 마지막 일정은 독일의 뮌스터로 뮌스터 시청과 AFDC(독일 자전거 이용자 연맹) 뮌스터 지부와의 간담회를 마지막 일정으로 가지게 된다.
ⓒ 구글지도

3화. "자전거 도시 만들기, '야금야금' 전략이 필요합니다"

[2023 유럽 자전거 원정대] 원정대원들이 가진 포부와 계획, 그리고 외부의 시선과 주문



▲ 원정대의 출정식. 우리는 무엇을 배워오고 가져올 것인가 지난 2월 16일 오후에는 전라북도 의회 세미나실에서 '15분 도시, 전북에서 가능할까?'라는 제목의 강연회가 열렸다.
ⓒ 김길중

'2023 유럽 자전거 원정대' 기획자이자 일정을 책임지는 입장이라 원정이 임박할수록 압박이 매우 커졌다. 코앞으로 다가온 출국일에도 불구하고 미확정 상태의 일정이 있었기 때문이다.

유럽 여행 경험이 전무하기도 했지만 이번 일정을 준비하면서 느낀 문화적 차이는 상당히 컸다. 우선 '이런 일행이 여러분의 기관을 찾아 이런 목적의 간담회를 가지고자 한다'는 연락에 회신이 매우 늦다.

"파리에서 시청과 민간단체 일정이 확정되고, 누구를 만나며 장소는 어디여야 하는지가 특정돼야 할 시점인데 답답하네요"라는 나의 재촉에 우리의 일정을 돕기 위한 중재자(현지 공관 등)들은 이렇게 말한다. "이곳 사람들 기준으로는 아직 급하지 않고 시간이 많다고 보시면 돼요."

기관 섭외를 하던 도중 '기관 방문시 비용 발생이 있을 수도 있다'는 이야기를 들은 적이 있는데, 적지 않게 당황스러웠다. 민간단체의 경우 이런 상황을 어느 정도 감안하고 있었는데 '시청을 방문하는 데도 비용이 필요할지도 모른다'는 이야기가 나오다 보니 그랬다. 다행히 이번에 방문하는 공공기관과 민간단체는 우리에게 이런 것을 요구하지 않았다.

출국일이 딱 일주일 남은 16일(목요일)에 비로소 모든 일정이 확정되었다. 이날, 우리가 방문할 도시의 동향을 파악하기 위한 학습 일정으로, 전라북도의회 주최한 '15분 도시 전북에서 가능할까?'라는 제목의 강연회를 들었다.

포틀랜드, 파리를 비롯한 선진적 도시들의 포인트

먼저 발제에 나선 장우연(전 전주 시정 연구원) 독립 연구자는 2019년에 직접 기획하고 참여했던 포틀랜드 이야기를 들려줬다. 장 연구원이 들려준 이야기의 핵심은 "'네이버 후드'라는 조직을 비롯한 시민들의 힘이 도시변화에서 매우 중요했다"는 내용으로 요약할 수 있다.

포틀랜드의 변화와 혁신은 조선업과 제조업 등 주력 산업의 퇴조 흐름의 위기에서 시작되었다고 한다. 1970년대 공해와 교통난, 취약한 환경으로 눈을 돌리기 시작했다고 한다. 대중교통과 환경문제 해결을 중심에 두다가, 이후 환경보전법 제정, 메트로 설립, 도시성장경계선 지정 등의 기반 마련을 통해 서서히 생태도시의 전환을 이뤄갔다. 이는 2010년대 이후 자전거 도시로의 프로젝트를 착수한 기반이라 할 수 있다.

자동차 도시로 유명한 미국에서 보기 드물게 자전거 도시로 전환이 시작되었고 대중교통을 편리하게



▲ 자전거를 4세대 대중교통수단으로 부각시킨 이달고의 파리 정석 교수(서울 시립대 도시공학과)는 이날 강연을 통해 '자전거는 4세대 대중교통수단으로 볼수 있으며 이를 이끈 사람이 파리시장 얀 이달고이다'라는 요지의 강연을 했다. 사진은 강연자료속의 벨로 폴리탄 프로젝트리 관련 내용들이다.
ⓒ 정석

바꾼 배경이다. 발제는 오늘날 미국인들이 살고 싶은 도시 1위로 손꼽히며 세계적으로 주목받는 포틀랜드가 '시민에 의해 만들어진 도시계획이라는 점에 주목해야 한다'는 내용으로 마무리됐다.

이후 정석 서울시립대 도시공학과 교수의 강연이 이어졌다. 정 교수는 대중교통과 자전거, 그리고 보행자가 편리한 도시로 만들어 가야 한다는 의미를 담은 '대자보 도시'의 주창자이다. 정 교수가 주목하며 소개한 사례들은 몇 가지가 있다.

지하철과 트램으로 말할 수 있는 1, 2세대의 대중교통수단이 과도한 비용을 수반함에 반해 브라질 꾸리찌바가 창안한 BRT(급행 간선 버스)는 매우 혁신적이라고 한다. 정 교수는 비용이 훨씬 적게 들고 교통에서 생태적 수단으로의 본질적인 변화를 담고 있기 때문이라고 강조한다. 콜롬비아 보고타의 페넬로사 시장과 스페인 폰테베드라 로레스 시장이 이뤄낸 혁신사례를 통해 리더십을 통한 도시의 변화도 소개하였다.

미구엘 로레스 폰테베드라 시장은 인구 5만에 자동차가 2만 6천대에 달했던 이 도시를 완벽하게 바꾼 리더십을 발휘했다. 교통사고로 유명하며 매연과 혼잡에 시달리던 도시였는데, '시내 모든 구간에 자동차의 진입을 금지시키겠다. 버스도 안 된다. 도시에서 우선 순위를 걷는 사람, 자전거, 버스, 자동차 순서로 다시 배열하겠다'는 파격적인 공약을 전면에 내걸고 시장이 되었다.

'차가 들어오지 않으면 도시가 망한다'며 강력하게 저항했던 중심부의 상인들은 차츰 늘어나고 활성화되는 도심부의 수혜자가 되면서 가장 강력한 지지자로 바뀌었다고 한다. 정 교수는 매우 보수적인 성향의 이 도시에서 로레스 시장은 1999년 이후 현재까지 6선을 역임하는 시장으로 재직 중이라는 소개도 덧붙였다.

마지막으로 '이달고 시장의 파리를 주목해야 한다'는 이야기가 이어졌다. 자전거는 '지하철, 트램, BRT를 뛰어넘는 4세대 혁신으로 봐야 한다'며 '지하철과 트램이 km당 수백억에서 수천억 원이 투입된다. 이에 반해 파리 지하철 노선과 일치하는 170km의 자전거 노선을 구축하는 데 3400억 원가량을 추산하고 있다'고 소개했다.

1km당 공사단가가 지하철의 1/85, 트램의 1/24 수준인 20억 원(147만 유로)의 '벨로 폴리탄 프로젝트'의 배경을 설명했다. 자전거를 4세대 대중교통수단으로 끄집어낸 이달고가 진행 중인 혁신의 중요성과 포인트를 소개했다.

원정대 내외부의 시선과 주문

강연을 통해 세계 선진도시의 동향에 관한 학습을 진행한 원정대원들에게 포부와 기대 등에 대한 이야기를 들어봤다.

"어느 도시에 대한 기대가 큰지" 묻는 기자의 질문에 한승우(전주시의원), 이국(전주시의원), 박준홍(덕진지역자활센터장) 원정대원은 이구동성으로 파리를 말했다. "아무래도 파리입니다. 근래 주목받고 있는 파리에서의 변화가 가장 궁금할 수밖에 없겠지요"(한승우)라고 말했다.

김성수(전북도의원) 원정대원은 "지역구인 고창과 같이 시골 지역일수록 대중교통이 취약한데 자전거를 통해 방법을 모색해보고자 합니다"라는 포부를 밝힌다. 최지현(광주시의원) 원정대원은 "기후위기의 시대에서 매우 중요한 해법이 될 파리의 자전거에 담긴 지혜를 담아오겠습니다"라고 말했다.

이날 강연을 함께 들은 이정현 전북환경운동연합 공동대표는 "도시 형성이 오래전에 이뤄졌지만 그

안에서 일궈내는 변화에 관해 어떤 과정과 합의를 거쳤는지 잘 살펴오면 좋겠다"는 주문을 했다. 강연자로 함께 했던 장우연 연구자는 "혁신은 다른 것들에 대해 열려있는 접근을 통해 가능하다는 이야기를 들었는데 깊이 공감한다. 우리 안에 적용시킬 것들을 작게나마 담아오시길 기대한다"라고 말했다.

도시공학과 교수인 정석 교수는 "자전거를 주제로 이렇게 팀을 이룬 것에 박수를 드리고 싶다. 다만, 크고 어려운 접근보다 우리가 어디서부터 무엇을 해 갈지, 보다 쉽고 성과가 인정될만한 것들로부터 차근차근 접근해가면 좋겠다. 밀어붙여서는 안 되고 긴 안목과 시간을 거쳐 풀어갈 지혜와 방법도 같이 고민해 오셨으면 좋겠다. 성공한 혁신에는 공통적으로 '야금야금 전략'이 있다. 무엇보다 시민의 공감을 이뤄내지 않고 성공한 리더십은 보지 못했다"라는 당부를 했다.

3일 후면 몇 달에 걸쳐 준비한 일정이 시작된다. 이번 원정에 대한 기대와 주문은 안팎이 서로 다르지 않았다. 원정대원들이 밝힌 포부와 기대, 그리고 이들이 무언가를 가지고 돌아올 3월 5일 이후를 기대하며 출국 전 이야기를 마무리한다.

4화. 자전거 탄 50명이 일제히 움직여... 강렬했던 경험

[자전거 원정대 현지 통신] 프랑스 파리, 네덜란드 위트레흐트



▲ 파리의 한복판을 달리다. 원정대원들은 2월 24일 오후 바스티유 광장을 출발해 리볼리가를 통해 에펠탑까지 달렸다. 이 경로에서 파리시청, 루브르 박물관, 퐁뇌프 다리 등 명소를 돌아볼 수 있었다.
ⓒ 김길중

한국을 출발하기 얼마 전 "이곳은 위트레흐트 레오나르도 호텔...."이라는 멘트로 시작한 가상의 오늘을 페이스북에 올린 적이 있다. 사전 준비과정에서 우리가 방문할 도시나 거리의 풍경을 담아 포스팅하다 보니 오해 아닌 오해를 사기도 했다. "언제 다녀오셨어요? 정말 그리 자전거의 천국이던가요?"라는 식이다.

원정대원들은 이곳에서의 풍경을 어느 정도 파악하고 있었다. 위트레흐트에 도착한 어제(현지시각 2월 26일) 저녁부터 기대감이 서서히 고조됐다.

파리에서 위트레흐트까지의 이동거리는 500km가 넘었다. 이날은 무척 흥미로운 하루였다. 아침은 파리에서 점심은 브뤼셀에서 그리고 저녁은 위트레흐트에서 먹게 된 것이다. 3개 나라에서 각 끼니를 해결한 셈이다.

국외로의 이동이다 보니 국경을 바뀔 때마다 문자메시지가 여러 건 날아든다. 대사관에서의 여행 시

의 주의사항에 관한 안내, 통신사로부터의 로밍에 관한 안내 메시지 등이다. 어디까지 프랑스고 어디부터 네덜란드인지 알 리 없는 낯선 방문자들에게 문자메시지가 국경을 알려주었다.

대도시 파리에서 이런 변화가 정말 가능하다고?

파리에서의 공식적 일정은 'MDB'라 약칭되는 '더 나은 이동을 위한 자전거 협회'와의 만남이었다. 세계적으로 주목받고 있는 파리의 변화에 궁금함이 많다보니, 질의와 문답시간에 서로 먼저 질문하려 하는 등 치열하게 경쟁해야 했다.

파리에서의 변화는 이곳에 거주하거나 자주 찾는 사람들의 증언을 통해서도 확인된다. 우리 일행의 방문을 도와주고 있는 뮌스터란드 한인회장 서봉석씨는 "최근에 파리에 가보면 정말 놀라울 정도입니다"라며 "확실히 파리가 변했어요"라고 전했다. 원정대의 이동을 돕고 있는 비단길 여행사 박영운 대표도 "제가 파리를 많이 찾잖아요. 의식해보지 않았어도 느끼고 있었습니다"라며 "그런데 이번에 살펴보니 정말 많은 변화가 이뤄지고 있다고 확인되네요"라고 놀라워 했다.

이번 일정에는 특별한 일행이 동행했다. 지난 기사를 통해 원정대의 소식을 알게된 한 파리 청년과 출국하기 3일 전에 극적으로 연락이 되었다. 그는 오마이뉴스 쪽지와 블로그 댓글을 통해 연락을 해왔다.

주인공은 소르본느대학 부설 연구소에서 카를로스 모레노 교수와 함께 연구원으로 일하고 있는 한승훈씨다. 모레노 교수는 다름 아닌 15분 도시의 설계자로 부를만한 이 분야의 전문가이다. 마침 이곳에서 7년째 유학하며 연구자로 준비해 가는 한승훈 씨는 "본래 전공이 디자인 분야였지만, 좀 더 많은 배움을 위해 이곳 프랑스에 왔는데, 그 관심사가 '사람'쪽으로 바뀌게 된 것 같습니다"라며 "특히 '15분도시' 관점의 '일상의 자전거 이용'에 깊게 생각해보게 되었는데요. 도시디자이너로서 다양한 분야와 이해관계자들의 연관성을 찾아 '사람중심 교통'에 대해 새롭게 생각하는 계기가 되었죠"라고 밝혔다.

승훈씨는 급하게 원정대의 일원이 되어 네덜란드부터 4박 5일의 일정에 동행하게 되었다. 마침 관심이 커지던 차에 우리와 함께 살펴보기로 한 것이다. 우리로서는 이야깃거리를 좀 더 풍부하게 담아줄 해설사 겸 현지 사정에 밝은 가이드이자 동행을 만난 셈이었다.

원정대원들은 '대도시 파리가 하는데 우리가 왜 못해?'라는 소감을 이구동성으로 말했다. 최지현 광주시의원은 "파리에서의 변화에 관한 소식을 주의 깊게 들어왔지만 놀랍다는 말 이상으로 지금 심정을 담아내지 못하는 게 안타까울 정도입니다"라며 "정말 이런 변화가 어떻게 가능했는지 돌아가서 차분하게 생각을 정리해 보고 광주에 적용할 깊은 고민의 시간을 가져가야 할 것 같습니다"라고 설명한다.

위트레흐트에 위치하는 DCE는 네덜란드내 공공기관 및 민간단체, 연구기관등의 네트워크를 통해 국제적 교류와 협력에 관한 활동을 중심으로 운영된다.

세트장처럼 여겨지는 믿기 어려운 풍경을 보며 나온 탄식



▲ 네덜란드 자전거 대사관(DCE)을 방문하고 나서 위트레흐트에 위치하는 DCE는 네덜란드내 공공기관 및 민간단체, 연구기관등의 네트워크를 통해 국제적 교류와 협력에 관한 활동을 중심으로 운영된다.

ⓒ 김길중

브뤼셀을 통해 넘어와 파리 인근을 주로 다녔다는 관광버스의 기사가 브뤼셀과 위트레흐트 도심 진입과정에서부터 헤맨다. 유럽 여러 도시들은 정책상 도심부로의 관광차량 진입을 엄격하게 통제한단다.

특히 위트레흐트의 경우 자전거 도로로 바뀐 터라, 대형차량의 시내 운행이 매우 어려웠다. 우여곡절을 겪고 호텔 앞에 이르렀지만 우리 숙소 앞의 자전거 도로를 수없이 오가는 자전거들 때문에 10여 분간 서 있어야 했다. 당황하고 난감했던 운전기사가 겨우 틈을 찾아 호텔 앞에 버스를 정차했다. 우리 같으면 차로 위에 내려 짐을 꺼내고 자전거 도로를 횡단하자고 했겠지만 이곳 사람들은 그렇게 하지 않는다고 했다. 바로 버스기사 등에게 적용되는 'EU공통규정'이 매우 엄격하기 때문이다.

그리고 날이 밝았다.

드디어 고대하던 순간이 눈앞에서 펼쳐졌다. 신호마다 적게는 20~30명 많게는 50여 명 이상의 사람들이 늘어섰다가 신호가 바뀌면 기차 같은 무리의 자전거가 일제히 움직인다. 장관이다. 혹여 이 근처를 들를 한국 사람들이 있다면 이 엄청난 장관을 꼭 보길 권한다. 위트레흐트에서의 일정은 두 개였다. 간밤과 아침에 가진 강렬한 인상 안의 궁금증을 풀어내느라 열심이다. 이틀 만에 우리도 진화되었나 보다. 짧은 질의응답의 시간 동안 다 해소할 수는 없는 법, 압축해서 질문하고 못다 푼 궁금증은 추후 다시 이메일 등을 통해 주고받기로 정리했다.

먼저 시청의 교통 관련 부서에서 '자전거 정책 자문관'으로 일하는 허버트 티맨스가 프레젠테이션을 했다. 그의 PT는 '과연 이 도시가 어떻게 이렇게 만들어졌는지'에 초점이 맞춰져 있었다. 그의 PT는 향후 비전에 관한 계획에 비중이 실려 있었지만, 우리의 궁금증을 해소하는 데 무리는 없을 듯했다. 질의와 응답을 마친 일행들은 모두 감탄과 부러움을 토해냈다.

아직 다른 도시를 다 살펴보지 못했지만 '위트레흐트가 세계 최고의 자전거 도시일 것 같다'는 말이 일제히 나왔다. 일행인 최윤영(국회 이용빈 의원실 비서관)은 "트루먼쇼라는 영화가 연상됩니다"라며 "마치 이런 것이 가능한지 보여주기 위해 세트처럼 만들어진 실제 하지 않는 공간 같아요. 정말 이게 가능한지 믿고 눈으로 확인하라고 만든 세트장 같아요"라며 놀라워했다.

위트레흐트에서의 밤도 벌써 두 번째, 그리고 두 번째 새벽이다(기사 작성을 이날 했지만 송고는 하루 늦게 작성되었음).

참가자들은 이제 천천히 돌아가서 해야할 일을 생각하기 시작한 모양이다. 무엇을 담아갈지, 어디서부터 시작할 건지, 실마리를 어디서부터 잡아야 할지.

5화. 파리 심장부를 자전거로 달리다가 흥분한 사연

파리 심장부를 자전거로 달리다가 흥분한 사연

[자전거 원정대 현지 통신] 세계의 시선이 집중되어 있는 파리



▲ 파리시 리볼리가 루브르 박물관 인근을 달린 자전거 원정대 이 도로는 원래 왕복 5차로 가량의 자동차 도로가 있었고 코로나 국면에 임시 자전거 도로로 쓰이다가 영구적 자전거 도로로 바뀌었다. 연석으로 차로등과 구분되어있는 것을 확인할수 있다.
ⓒ 김길중

준비과정부터 원정대의 구성 자체엔 우여곡절이 많았다. 초기 민간단체 위주로 시작됐고, 그후 시·도의원등의 정치권이 결합된 형태였기 때문이다. 아울러 전주팀 위주로 먼저 준비되다 광주지역 구성원들이 합류하다 보니 애로 사항이 많았다.

지난해 12월 말에 원정대는 깊은 고민에 빠졌다. 이런저런 변수가 생기다 보니 최소인원을 채울 수 있는지가 불투명한 상황에 빠진 것이다. 배낭여행 형태로 렌터카를 이용하거나 대중교통을 통한 이동 및 공유숙소를 이용한 비용 절감을 하는 방식으로라도 진행하자는 입장의 7명이 나옴으로써 진

행할 수 있었다.

이때부터 추가로 합류되거나 항공권까지 예매해 두고서도 취소하는 인원이 발생하는 등의 변수가 잇따른다. 이동 및 여행에 관한 편의를 제공하기로 한 여행사가 곤혹스러워했다. 아울러 국회에서 여야 간 대치국면이 격화되면서 함께 하기로 한 국회의원 2명은 출발 3일을 앞두고 최종적으로 못 가게 됐다.

한국에서 떠나기로 한 원정대원이 비로소 한자리에 모인 것은 파리행 232번 탑승게이트 앞. 준비기간이 오래됐고 단체 대화방을 통해 공유해 왔지만 출발 전에 모든 일행이 함께 모여 준비를 공유하기는 어려웠다. 이마저도 완성체는 아니었다. 이전 기사에 소개했던 한승훈 도시기획자가 파리에서 합류해야 비로소 완성체가 된다.

마침내 파리공항 샤를 드 골 공항에 도착한 것은 다소 지연된 2월 23일 밤 8시께. 15시간여의 긴 비행 속의 고됨을 풀고 현지시각 금요일 아침을 맞이해야 했다. 애초 이날의 일정은 파리시청 관계 공무원들과의 간담회였다. 나중에 후일담에서 자세하게 다룰 기회가 있겠지만 출발 이틀을 앞두고 파리시청 관계부서의 사정상 '진행하기 어렵게 됐으며 미안하다'는 입장을 함께 전해옴으로써 오전 일정이 취소된 것이다.

대신 오후로 예정했던 MDB(더 나은 자전거의 이동을 위한 협회) 관계자와의 간담회를 당겨 진행하게 됐다.



▲ 부르동가 37번지 앞의 변화 원정대가 찾은 부르동가 37번지 MDB 사무실 앞. 좌측 사진은 이번에 찍은 사진이며 우측 사진은 2015년 6월에 구글 스트리트뷰가 촬영한 같은 장소의 사진이다. 차로를 줄이고 양방향의 자전거 도로가 놓인 것을 확인할 수 있다. 이 거리에서의 변화는 2016년경에 진행된 것으로 확인된다.
ⓒ 김길중

지하철 노선과 일치하는 '벨로폴리탄', 시민단체 MDB가 이끌어낸 파리의 변화

파리시 부르동가 37번지를 주소로 두는 MDB 사무실은 바스티유 광장 인근이다. 숙소였던 호텔에서



▲ MDB 사무실 앞에서 자전거 원정대와 함께 MDB는 '더 나은 자전거 이동을 위한 협회'로 번역할 수 있으며 2000여명의 회원이 함께하는 자전거 단체이다. 이 사무실은 또한 Maison du velo(자전거의 집)라는 공간으로써 자전거의 정비, 자전거 여행 상담등을 도와주는 활동이 이뤄지는 공간으로 활용되기도 한다.
ⓒ 김길중

지하철을 타고 이동하는데 서울의 지하철과 달리 매우 낡은 편이다. 100년도 더 된 시기에 건설된 터라 깊지 않고 협소한 공간이었다. 구조 자체를 바꾸기가 힘들더라도 우리 같으면 바닥이나 벽이라도 곱게 치장했을 것인데 파리사람들은 그런 건 중요치 않게 생각하는 모양이다.

출입구를 나와보니 감옥으로 활용되던 공간에 조성됐다는 바스티유 광장이다. 많은 변화가 파리 시내 곳곳에서 이뤄지고 있다. 이곳도 그런 공간 중 하나다. 바스티유 광장에서의 변화는 한마디로 보행자를 위한 공간을 넓히며 광장의 주인이었던 사람들에게 접근성을 강화시킨 것으로 요약할 수 있다.

덕분에 도로 안쪽의 광장 주변을 자전거로 돌 수 있게 만들었다. 교외 지역의 숙소에서 파리시내 한복판에 내리자마자 펼쳐지는 풍경에서 파리의 변화가 매우 가까이 다가선다.

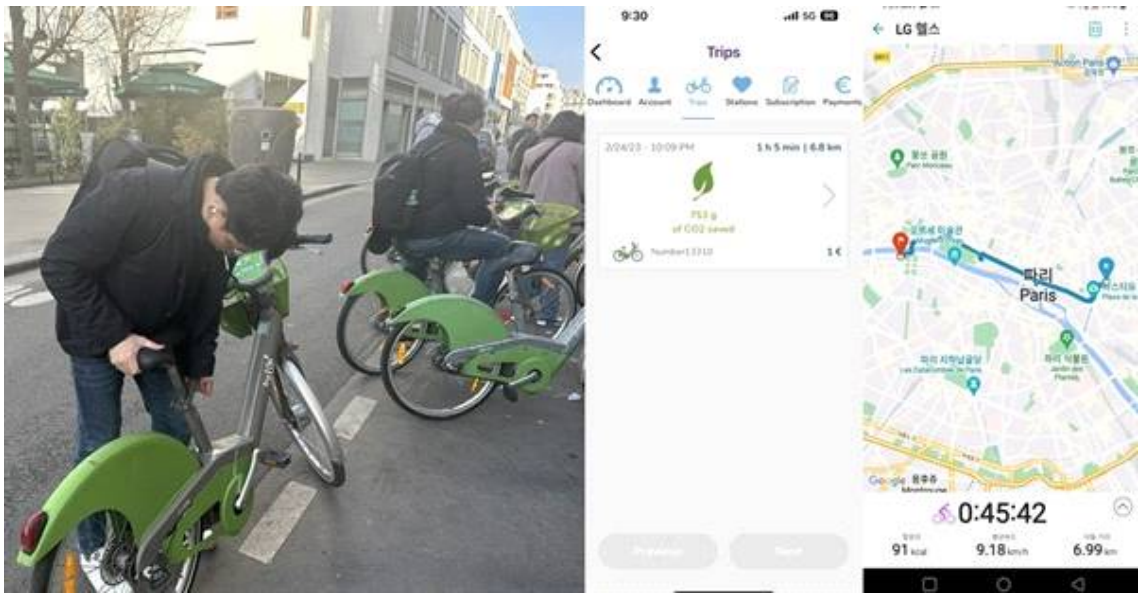
약속시간보다 10여 분 일찍 도착한 MDB 사무실에는 두 사람의 젊은 파리지앵이 기다리고 있었다. 자전거 관련 소품과 정비공간 등이 있고 상당실이나 회의실 등의 공간을 갖추고 있었다. 우리와의 이야기를 진행할 사람은 에므릭 코타드(Aymeric Cotard) MDB매니저와 ADMA(Académie Des experts en Mobilités Actives)라는 기관에서 나온 여성이다.

코타드 씨가 설명하는 MDB 활동은 다음과 같다.

1974년에 창립됐고 자전거 이용자들의 요구를 정책적으로 반영되도록 제안하거나 캠페인성 시위 등의 활동을 첫 번째로 설명한다. 또한 자전거 이용자들을 위한 서비스(자전거 정비 및 각종 안내 등)로 두 번째 활동을 소개한다. 마지막으로 자전거에 익숙하지 않은 사람들을 위한 다양한 교육 훈련과 친숙하게 만들기 위한 프로그램을 한다고 한다.

활동에 관한 소개를 통해 2020년에 있었던 지방선거 과정을 언급한다. 파리의 지하철 노선과 일치하는 자전거 도로망(벨로폴리탄) 구상을 MDB가 처음 발표한 것이 2019년 11월이다. 이것이 이어져 2020년 1월에 'grand oral du velo'라는 행사를 개최하였다. 파리시장 후보로 나선 6명이 모두 참여한 가운데 결은 다소간에 다르지만 모두 동의했다고 한다.

이런 흐름으로 인해 정치적 견해나 이념의 차이에도 불구하고 파리시의 자전거 정책은 일관성을 가지고 이어 나갈 바탕이 마련된 것이라고 평가하기도 하였다 (https://www.velotaf.com/news/15441/grand-oral-du-velo-a-paris).



▲ **벨리브를 빌리다** 파리의 공영자전거인 벨리브는 다양한 형태로 이용이 가능하다. 1회권은 45분간 이용할 수 있으며 요금은 3유로이다. 하루 종일 탈수 있는 이용권은 5유로이다. 다만 1회당 30분내에 이용할 수 있고 초과하면 요금이 발생한다. 30분내에 빈 거치대에 반납하면 횟수와 상관없이 다시 이용할 수 있다. 서울의 따릉이와 비슷한 시스템이라고 한다. 사진 좌측은 원정대원이 직접 벨리브를 대여하는 사진이며 중앙의 사진은 벨리브가 운영하는 앱의 캡쳐사진이다. 그리고 우측은 이날 달린 거리를 기록한 LG핼스앱의 주행기록이다.
ⓒ 김길중

자전거 관련 민간단체들이 한 목소리로 존재하지는 않는다고 한다. 이를테면 정부나 지자체 등의 지원과 보조등에서 견해 차이가 발생하며 갈등하기도 하지만 공통된 요구와 힘을 모을데서는 서로 간의 역할과 활동방식을 존중하며 연대해 나간다고 설명한다.

제한된 시간 내에 여러 이야기를 다 다룰 수는 없는 법, 경쟁적으로 제기되는 질의응답을 정리하면서 발제된 자료와 추가적인 사항에 관해 추후 이메일등을 통해 해결하자고 마무리하며 오전 일정이 끝났다.

파리 변화의 상징, 리볼리가를 달리다

보주광장 인근의 식당에서 점심식사를 마친 일행은 크게 둘로 나뉘어 움직였다. 자전거로 움직이는 팀, 걸어서 움직이는 팀으로 나뉘었다. 파리라는 대도시를 17명에 달하는 인원이 한꺼번에 움직이는 게 쉽지 않았기 때문이다. 이후 걸어서 움직이던 팀은 다시 버스를 이용하는 팀으로 나뉘었고 센느를 따라 걸었다. 모든 일행이 합류할 에펠탑 인근까지 대략 7km가량의 구간이었다.

파리 변화의 상징이라 불리는 리볼리는 코로나 시국에 양방향 5개 차로중 3개 차로를 임시 자전거 차도로 지정했다. 이 시기에 눈에 띄게 늘어나는 자전거 이용자로 인해 파리시는 이 구간을 영구적 자전거도로로 전환하는 결단을 내렸다.

특이점은 하나하나의 조치에 신중하게 접근한다는 점이다. 우선 임시 자전거 도로를 운용할 경우 노란색 볼라드로 구분을 한다고 한다. 이후 한 달마다 평가를 통해 영구적 자전거 도로로 할지 다시 조절할지를 두고 추이를 계속 살펴 가는 식이다. 영구적 조치로 가해지면 노란색 볼라드는 검정색으로 바뀐다.

바스티유 광장을 출발한 일행은 리볼리, 루브르, 샹젤리제의 콩코르드광장을 건너 센강을 따라 에펠탑 인근의 벨리브(공용자전거) 거치대에 반납하고 마쳤다.

같이 달린 일행들은 모두가 놀라워했다.

말로만 듣던 파리의 심장부를 자전거로 달린 감동도 물론이거니와 '도로의 주인이 차가 아니라 사람이어야 한다'는 명제를 몸으로 직접 겪어본데 대한 뿌듯함이 느껴진다. 그리고 이구동성으로 말한다. '파리의 변화는 정말 위대하며 세계가 주목할만하다'라면서...

광주광역시의원 이귀순 원정대원은 "있을 수 없는 일이다. 물흐르듯 자연스럽게 이어지는 흐름이 매우 자연스러웠다. 자동차로부터의 위협같은건 전혀 느낄수 업없이 편안했다"며 감탄을 금하지 못했다.

박준홍 전주 덕진지역자활센터장은 "차로의 1/3을 자동차가 쓰고 2/3를 자전거가 쓰는데 파리는 너무 과하고 전주는 너무 부족하다"며 파리가 내린 과단성있는 결단에 대해 평가했다.

김진옥 국회 김성주 의원실 보좌관은 "차도와 자전거 도로, 인도와 자전거도로 등의 연결성을 주목하고 싶다. 세계가 왜 파리를 이야기 하는지 눈으로 확인된다"며 흥분을 감추지 못했다.



▲ 자전거 원정대 파리를 달리다.
ⓒ 김길중

6화. 자전거가 만들어낸 러시아워... 이 '세트장' 같은 풍경

[자전거 원정대 현지 통신] 위트레흐트에서의 첫날, 놀라움의 연속



▲ 위트레흐트 모형도 위트레흐트 시청에는 나무로 만든 시내 모형도가 구비되어 있다. 2월 27일 오후에 시청 앞에서 만난 Herbert Tiemens(도시개발과 선임 정책 자문관)씨는 이 모형도 앞에서 20여 분간 위트레흐트 시의 도시계획의 변천사에 관해 설명하였다. 구 도심과 새롭게 요구되는 개발 수요 사이의 조화를 고민하고 진행되어온 과정이 인상적이었다.
ⓒ 김길중

3일 차는 관공서 등이 근무하지 않는 토요일. 온 김에 여기저기 둘러보는 것이 나쁜 일은 아닐 터. 공식적인 일정이 아니지만 움직이는 내내 원정대원들의 시선은 본래의 목적으로 귀결된다. 파리의 성곽이었던 외곽 순환도로 바로 밖에 위치한 포르테 테 팡텐역(Porte de Pantin)에서 지하철을 타고 1차례 환승하며 시청에 도착했다.

우리가 보기엔 장애인의 이동편의를 전혀 고려치 않은 지하철 내의 동선. 125년 전인 1898년 처음으로 지어진 구조상, 새롭게 시설을 설치할 수 없는 여건을 감안해야 한다고 한다. 전날 가이드로부터 '파리의 지하철은 문을 수동으로 열어야 하는 경우도 있다'는 설명을 들었지만 시청 주변의 역에서 직접 그런 일을 겪게 될지는 꿈에도 꾸지 못했다.

파리는 전체적으로 5층짜리 건물 일색이다. 모든 건축물들은 중세 때부터의 외관을 그대로 유지한다. 심지어 파리의 상징일 수 있는 시청 청사 역시 파리 코뮌 때의 대화재로 전소됐고, 1882년 원형대로 복원한 후 오늘에 이르고 있다고 한다. 파리 사람들은 창틀과 내부를 고쳐가면서 오래된 건물

을 쓰지, 허물고 다시 짓는 방식을 택하지는 않는 모양이다.

허옥희 원정대원은 파리시청의 모습을 살펴보면서 이렇게 말한다.

"우리 도시들이 시청사를 새로 지으면서 크고 거대한 건물을 올리는 데 반해, 파리 사람들이 시청을 쓰는 것만 보고도 여러 가지가 생각됩니다. 위압적이지 않고 친근하고 아름답지 않습니까?"

물론 외관상의 모습일 뿐이다. 파리 시청이 시민이나 외부인들에게 위압적으로 여겨지는지 친근하게



▲ **파리시청 앞에서 자전거 원정대** 자전거를 탄 일행이 파리 시청을 찾은 것은 2월 24일 오후였다. 파리시청은 파리 코뮌때의 대화재로 인해 소실되었고 1882년에 이전의 형태로 복원되었다고 한다.
ⓒ 김길중

여겨지는지 확인할 수가 없다.

파리시청과 몇 년 전 화재로 천장이 무너진 노트르담 대성당, 그리고 몽마르트르까지 오가는 동안

파리지앵들의 모습과 그들이 움직이는 모습을 통해 여러 가지를 유추해 본다. 우크라이나와 연대하기 위해 노란색과 파란색 조명으로 밝히는 에펠탑의 야경을 음미하면서 그렇게 파리의 마지막 밤이 저물어 갔다.

이제 자전거의 나라 네덜란드로

2월 26일은 특별한 일정이다. 아침은 파리에서 점심은 브뤼셀에서 저녁은 위트레흐트에서 먹게 되는 날이다. 프랑스, 벨기에, 네덜란드 3개 국가에서 각기의 끼니를 먹게 되는 날.

이번 여행에는 특이하게도 방문하는 도시마다 우리를 환영해 주는 현지 한국인이 존재했다. 경유지인 브뤼셀에서도 우리를 맞이해 주는 사람이 있었다. EU본부가 있어 여러 국제기구가 활동 근거지로 삼고 있다고 한다. 국제협동조합연맹(ICA) 본부에서 근무하는 엄형식씨가 우리를 맞아 주었다. '네덜란드에는 못 미치지만 브뤼셀에서도 자전거를 도시의 미래로 여기며 박차를 가하고 있다'고 설명한다.

파리나 네덜란드와는 달리 현대식 건물이 즐비한 브뤼셀. 시청광장 인근을 둘러보는데 유로 벨로라 불리는 자전거 도로의 표지판도 관찰된다. 암스테르담에서 출발해 라인강과 도나우강까지 이어진다는 유로 벨로가 브뤼셀 시내를 통과하는 것이다.



▲ **브뤼셀에서 관찰된 자전거 시설들** 선대 왕에서 계획을 수립하고 조카인 다음대의 왕이 짓기 시작하여 3대째 왕에 이르러 완성되었다는 왕궁공원 인근에서 발견한 자전거 관련 시설들. 좌측 사진에서는 도보로 몇 분, 자전거로 몇 분이 걸리는지 방향과 함께 표시되어 있어서 인상적이다. 가운데 사진은 고급 자전거를 위한 보안이 강화된 주차 시설이다. 우측 사진은 교차로에서 자전거가 차 앞에 대기하는 시스템으로 요즘은 여러 도시에서 도입하고 있다. 벨기에의 경우 인근하는 네덜란드에 비할 바 못 되지만 자전거 도시를 향해 열심히 노력 중인 것으로 전해진다.
ⓒ 김길중

네 시간여 짧은 만남에서의 아쉬움을 뒤로하고 다시 북쪽으로 향한다.

저녁 6시 무렵 다시 요란하게 문자 메시지가 울려댄다. 현지 공관과 통신사 등에서 위급상황시의 도움을 요청할 방법 등을 안내하는 문자들이다. 이미 파리공항에 도착할 때 받았고 벨기에 국경을 넘

어서면서 울렸다. 그리고 네덜란드로 들어 선 것을 확인해 주는 문자 메시지가 우리의 월경을 확인해 주는 셈이다.

일요일 저녁 어둑한 시각에 도착한 위트레흐트, 버스 안에서도 이곳이 네덜란드임을 충분히 짐작할 수 있을 만큼 자전거가 붐빈다.

이전에도 소개했지만 자전거의 나라 네덜란드의 도시 안에서 자동차로 움직이는 것은 매우 불편하다. 우리 일행의 버스가 움직이는데 도시를 몇 번 배회해야 했고 숙소 앞에 도착해서도 내리지 못하고 10여 분간 방황해야 했다. 프랑스 밖으로의 운전 경험이 적었다는 버스 기사는 의도치 않게 우리들에게 버스를 통한 시티투어를 해준 셈이다.

브뤼셀에선지 우회전하다가 폭이 좁은 도로 탓에 버스 하부를 긁혔는데 이날 입은 기사의 손해가 걱정되었다. 일행들은 그런 마음을 헤아려 정말 수고했고 애썼다고 박수를 보내며 힘을 주고자 했다.

그리고 맞이한 위트레흐트의 첫 아침

두 개의 일정이 있어 분주한 아침이다. 오전에는 '네덜란드 자전거 대사관'이라는 이름의 민간단체 DCE(Dutch Cycling Embassy)와의 간담회 일정이다. 오후에는 위트레흐트 시청과의 일정이 잡혀 있다.

유럽에서의 세 번째 아침을 맞이한 원정대원들이 하루하루 현지의 시간에 적응해 간다. 첫날엔 새벽 2시쯤 일어나고 그 다음날은 3시쯤 일어난다. 그렇게 적응해 가면서 기상한 시각이 5시쯤으로 기억된다. 새벽 6시 무렵 조금 일찍 동이 텄지만 아직도 어둑한 시간이다. 호텔 밖을 내려다보니 벌써 움직이는 사람들이 관찰된다. 일찍 일어나 활동하고 일찌감치 잠든다는 이곳 사람들의 생활패턴이 창문 밖으로 그대로 관찰된다.

다음날 아침엔 눈이 내렸지만 이날은 쌀쌀한 날씨의 맑은 날이었다.

위트레흐트의 한 복판이라 할 Vredenburg가에 위치한 숙소의 앞이다. 여러 번 언급한 바 있는 이곳에 매우 관심이 컸던지 일행들은 약속하지 않았는데도 하나둘 나와 사람들을 관찰한다.

신호가 바뀌면 여러 방향에서 자전거를 탄 사람들이 질서 정연하게 각자의 길을 간다. 가만히 서 있어도 상당히 쌀쌀한 날씨다. 누군가는 장갑을 꼈고 누군가는 목도리를 두르기도 한다. 복장도 다 다르다. 다만 우리처럼 쫄쫄이(?)를 차려입은 경우는 못 본다. 출근해서 근무할 때 입을 복장으로 움직인다.

이날 오전에 만난 Shelley Bontje(DCE)가 프리젠테이션을 통해 설명을 하다가 스커트 차림의 자신의 복장을 '출근할 때 입었던 옷이며 외투를 걸쳤을 뿐'이라고 말한다.

이들의 자전거는 평범했으며 헬멧을 쓴 사람은 정말 찾아보기 힘들었다.



▲ Shelley Bontje(DCE) 매니저가 설명하는 "네덜란드의 자전거" 프리젠테이션중 셸리 본체씨는 아침에 출근한 복장이며 여기에 외투를 걸쳤다고 설명하였다.
ⓒ 김길중

이 놀라운 풍경을 함께 목격하던 일행들이 하나둘씩 의견을 모아간다. '이것이 이곳 사람들의 모습인가 보다'며 형언할 수 없는 감정을 감춘 채 담담하게 이야기한다.

자전거가 만들어내는 러시아워를 직접 목격하면서 함께 한 김광훈 광주 에코바이크 대표는 이렇게 설명한다. "오랜 시간 동안 교육과 훈련을 통해 적응되었을 것이라고 봅니다. 신호가 바뀌면 일제히 수십 대의 자전거가 움직이지만 엉키지 않습니다. 수신호를 비롯해 도로를 현명하게 쓰고 평화롭게 이용하는 방법이 몸에 밴 결과가 아닐까요?"

이 광경에 대해 가장 와 닿은 이야기는 최윤영(국회 이용빈 의원실 비서관) 원정대원의 말 같다. "이곳은 마치 이런 것도 가능하다고 보여주기 위해 만들어진 세트장 같아요."

이런 궁금증은 이날 이후의 두 일정, 그리고 암스테르담과 하우턴까지 내내 이어질, 그러나 각기 다른... '자전거 도시'의 다양한 길에 대한 설명을 통해 해소되었다.

(*네덜란드 이야기는 이번 편을 포함해 세 개의 편으로 이어질 예정입니다.)



▲ 네덜란드 위트레흐트의 아침

ⓒ 김길중

7화. 자동차는 5%만 다니는 도시, 이게 진짜 가능합니다

[자전거 원정대 현지 통신] DCE(네덜란드 자전거 대사관), 위트레흐트 시청 방문기



▲ 과거에 이길은 "입체화된 고속화 자동차 도로" 2월 27일 오전 9시 30분에 찾은 DCE 사무실의 주소는 Nicolaas Beetsstraat 2A. 3511 HE Utrecht이다. 사무실 정면의 다리 위에서 원정대원과 DCE 직원 등이 함께 기념촬영을 한 장소는 위트레흐트 한복판을 가로지르는 자동차 도로였다. 그 길에 덮여있던 콘크리트를 걷어내고 운하가 흐르게 복원했단다. 도로의 한복판이었을 양쪽에 가로수가 심어져 있고 운하가 한가운데로 흐르고 있음을 확인할 수 있다.
ⓒ 김길중

위트레흐트에서의 첫 사진을 무엇으로 할까 고민하다가 이 사진을 꺼낸다.

우리를 맞이했던 DCE의 셀리씨와 롭씨 등이 함께 기념사진을 촬영한 다리의 뒷모습이다. 우리와 미팅 후 산책을 하면서 위트레흐트의 변화에 관한 설명을 준비했던 모양이다. 뜻밖에도 사무실 바로 앞의 이 다리에서 말을 꺼낸다. "이곳이 아까 프레젠테이션 때 설명했던 그 공간이다"며 설명을 이어간다.

'시내를 관통하는 주요 도로였고 운하 위를 복개하여 넓은 폭의 차선을 지닌 도로였다'고 설명한다. 위트레흐트도 우리와 별반 다르지 않게 자동차 운행이 많았던 도시였고 자전거를 중심에 두고 변화하면서 콘크리트를 걷어내고 운하의 기능을 회복했다는 이야기다.

'이 일대가 고속화되고 입체화된 도로였다?' 개념적으로는 이해가 가지만 상상이 안 됐다. 이 궁금

증과 불완전한 이해는 이날 오후의 위트레흐트 시청 허버트(도시개발과 선임정책자문관)와의 미팅에서 일부 해소되었다. 그리고 한국에 돌아와, 원정대 단체 대화방 대화를 나누며 완벽하게 해소되었다.

아래 사진에서 보는 바와 같이 숙소로 묵던 레오나르도 호텔, 그리고 DCE사무실과 위트레흐트 중앙역 일대가 구도심의 핵심이었다. 그 한가운데를 지하차도를 통해 자동차 교통을 흡수하는 입체 형태의 도로가 관통하고 있었다. 아래 사진 좌측은 1981년에 촬영된 자료로 위트레흐트시의 아카이브에 보관된 자료다. 우측은 2022년에 촬영된 항공 사진이다(출처, 암스테르담 대학교 도시자전거연구소).



▲ 도시는 어디에서 어디로 변화 해야 하는가? 좌측 사진은 1981년 항공촬영된 사진으로 위트레흐트시 아카이브에 보관되어 있는 자료이다. 우측 사진은 2022년 항공촬영된 사진으로 Aerophoto Schiphol자료이다. 두 사진은 네덜란드 암스테르담 대학교 도시자전거 연구소 페이스북 페이지게 게시된 자료임(우리가 28일 인터뷰한 메러디스 글레저 교수가 이 연구소의 소장)
ⓒ 암스테르담 대학교 도시 자전거 연구소

도시의 진화란 무엇일까?

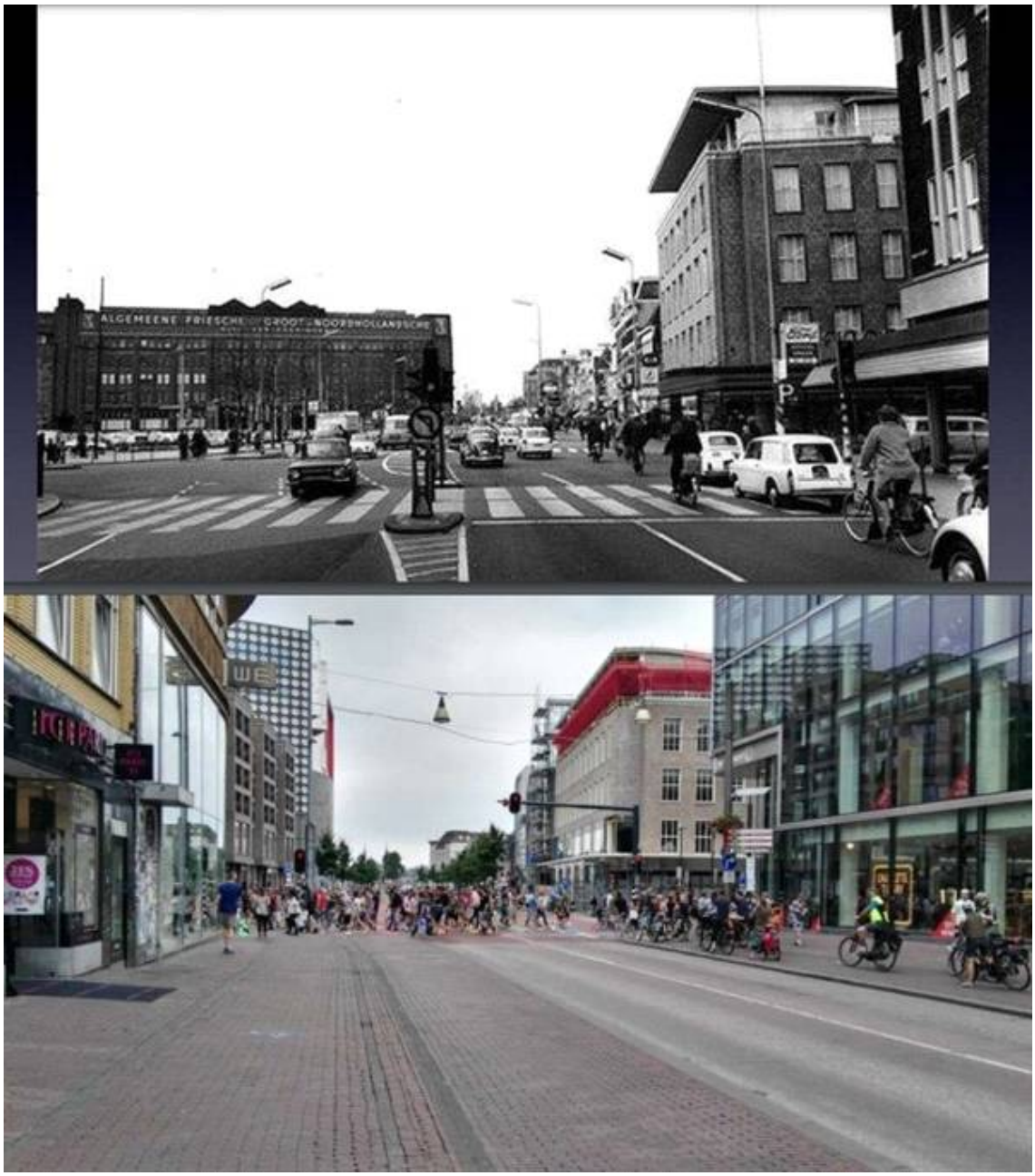
이 공간을 같은 공간이라고 믿을 수 있겠는가?

오후 허버트씨의 프레젠테이션 중 또 다른 자료를 설명하는 데 누군가가 외친다. "이거 우리 숙소 근처 아니에요?"라고 말하자 주변이 소란해진다. 허버트씨가 우리의 수군거림을 눈치채고 몇 마디를 물어보더니 "맞다"고 한다. "바로 레오나르도 호텔!"이라고.

수십 년간 새로 생긴 건물도 있고 해서 못 알아본 것이다. 간밤과 아침에 그토록 경이로움 속에 빠져있던 공간이 이렇게 바뀐 터라 쉽게 알아보지 못했을 뿐 그 장소가 맞는 것이었다.

여기서 확인되는 것을 이렇게 정리할 수 있다. 세트장처럼 경이롭던 이곳, 그리고 위트레흐트가 오래되지 않은 시절에 우리와 다를 바 없는 자동차 도시였고 도시 자체가 완전히 탈바꿈한 것을 시간

과 공간을 대입해 이해하게 된 것이다.



▲ Vredenburg가 레오나르도 호텔 앞의 과거와 현재 흑백사진은 과거 차량이 위트레흐트의 주요 운송수단으로써 자리하던 시절의 풍경이다. 차로가 매우 넓고 자전거와 차가 뒤엉킨 모습을 확인할 수 있다. 아래 사진은 원정대원이 목격한 현재 사진이다. 차로로 이용하던 상당 구간을 보행자와 자전거 도로로 전환했음을 확인할 수 있다. 사진은 위트레흐트 시의 허버트 씨가 발표한 프리젠테이션에 포함된 내용이다.
ⓒ 위트레흐트 시

DCE 및 허버트 씨와의 인터뷰를 통해 요약되는 위트레흐트의 현재를 다음과 같이 정리할 수 있다.

네덜란드 전체적으로는 대략 25%가량이 자전거를 주요 교통수단으로 삼는다. 위트레흐트도 전체적

으로 27%가량이 자전거로 움직인다. 그리고 시내 중심부에서는 그 비중이 61%가량을 차지한다. 23%가량은 기차를 타고 11%가 걷는다. 그리고 자동차는 5%만을 차지한다.

이 수치는 도시의 모든 사람들은 자전거를 타거나 걷거나 대중교통수단을 통해 이동하는 것을 의미한다. 또한 극히 일부(버스운전자, 업무용 차량 운전자, 장애를 가진 사람 등 필수적 차량)만이 차를 통해 움직인다는 것을 의미하는 것이다.

허버트씨와의 일정을 마치고 나오는 일행들은 자연스럽게 이렇게 말한다. '우리가 다른 도시를 가보지 않았지만 위트레흐트야말로 세계 최고의 자전거 도시가 아닐까?'



▲ 위트레흐트시 도시 개발과 선임정책자문관 허버트씨가 밝히는 "2040 위트레흐트" compact, green, connected, inclusive, future-proof, slow. 6개의 개성을 가진 위트레흐트의 미래를 설명했다. 이로써 인구 35만 수준의 현재에서, 45만을 수용하는 도시로 대비하기 위해 정교한 설계를 진행 중임을 발표했다. 허버트씨는 파리의 15분 도시에 빗대 위트레흐트는 10분 도시가 구현되고 있다고 강조하기도 했다.
ⓒ 위트레흐트시

예측되는 변화를 대비하는 위트레흐트의 도시계획

일행들의 감탄과 탄식이 여기서 끝난 것은 아니었다.

이들은 우리의 궁금증인 '위트레흐트는 어떻게 오늘날의 모습을 만들었을까?' 대신 '위트레흐트는 어떤 미래를 계획하고 있는가?'에 초점을 맞춰 이야기해 나갔다. 프레젠테이션의 제목이 '2040 프로젝트'이다. 2019년 현재 35만여 명의 인구를 2040년엔 45만 명으로 늘리는 도시 계획을 세우고 있다고 한다. 이에 따르면 주택은 6만 채가 필요하며 일자리는 7만여 개가 늘어날 것이라고 한다.

이런 이야기에 대원들이 앞 다투어 질문한다. "한국사회는 지방도시의 인구소멸 위기를 겪고 있고

인구 감소는 세계적 추세인데 산업구조의 변화나 인구 유입 요인이 있어서 그렇게 설정한 것인가?" 등의 질문이 쏟아졌다.

2040 프로젝트의 근거를 묻는 것이다. 이에 대한 허버트씨의 답은 이랬다. "수십 년간 이어진 추계 속에서의 산출이며, 위트레흐트의 지리적 요건(네덜란드의 중심부)과 몇몇 산업에서의 변화 요인을 감안한 데이터에 기반한 예측이다."

다시 탄식이 인다. '우리의 경우 희망사항이 담긴 근거 없는 수치를 제시하는데 반하여 이들은 추세 속에서 늘어날 인구, 그리고 그에 대비한 도시계획을 하고 있구나'라고 이해가 되기 시작하는 것이다. 허버트씨는 다음과 같은 설명을 이어간다. "그간의 경험을 바탕으로 완벽하게 설계된 공간을 만들 생각이며 자동차를 가진 사람들이라면 이곳에 들어올지 아닐지를 선택하게 만들 생각이다."

그렇다고 해서 위트레흐트 시민들은 자동차를 적게 보유하고 있을까? 허버트씨의 설명에 따르면 가구당 대략 1대꼴로 보유하고 있다고 한다. 우리와 크게 차이 나지 않는다. 그리고 보유한 자동차는 비교적 외곽에 주차해 두고 주로 주말에 여행을 할 때 사용하거나 마트에서 장을 볼 때 등에 이용한다는 설명을 덧붙인다.

그렇다면, 자전거 도시를 먼저 걸어온 입장에서 한국의 도시들에 대한 조언은 무엇일까.

셀리씨와 허버트씨가 방문단에 건넨 조언

이에 관한 대답은 DCE의 셀리씨의 이야기를 소개하면 좋을 것 같다.

"여러 가지가 있겠지만 긴 안목에서 10~15년간의 장기적인 프로젝트로 대할 필요가 있겠다. 아까 설명했지만 자전거 도시의 출발은 '우리 아이들을 더이상 죽이지 마라(도로 위의 안전 캠페인)'와 같은 움직임에서 비롯되었다. 오일 쇼크 등의 몇 가지 중요한 요인과 엮여 전개되어온 거다. 결코 자전거를 앞세운 건 아니었다."

허버트씨는 오히려 "한국의 도시들이 자전거 도시로 가는 데 어떤 도움을 주는 게 필요하겠느냐"는 질문하기도 했다. 이에 광주시의회 명진 의원은 "깊은 영감과 철학을 배워간다. 자주 교류하고 서로 방문도 하면서 많은 걸 배워가야겠다는 생각이 든다. 오늘 모든 걸 배워 가는 건 어려울 것"이라고 답하기도 했다.

원정대원들은 "이번에 우리가 방문해서 들은 내용들을 자료로 주시면 좋겠고, 궁금한 내용들을 이메일 등을 통해 추가적으로 여쭤 보는 게 가능하겠나? 그리고 향후 많은 소식을 주고받았으면 좋겠다"는 이야기를 DCE의 셀리씨와 위트레흐트시의 허버트씨에게 청했다. 그리고 이는 한국으로 돌아온 후 현재 진행형으로 이뤄지고 있다.

그저 세트장처럼 여겨졌던 현실에 대한 실마리를 찾아가고 있다. 그들과 우리의 방법론은 다를 수도 있다. 분명한 것은 그들의 변화 역시 일순간에 이뤄지지 않았으며, 셀리씨의 조언처럼 긴 안목으로 실마리를 풀어갈 로드맵이 필요하다는 것이다.



▲ 여러분의 도시는 자전거로 충분합니까?

8화. '작은 것이 아름답다'는 것의 실증적 구현을 봤다

메러디스 교수의 조언과 하우턴에서의 또 다른 영감



▲ **암스테르담 대학교 찾아 가는 길** 일행이 메러디스 교수와의 인터뷰를 위해 찾은 2월 28일 아침, 암스테르담은 비와 눈이 뒤섞여 내리고 있었다. 출근 시간이 다소 지났지만 자전거를 탄 풍경이 간간이 목격되었다. '비가 내리지만...' 이 사람들의 일상은 여전히 자전거다.
ⓒ 김길중

지난 2월 28일 위트레흐트에서 암스테르담으로 이동한다. 도시 간 이동을 하는 인터시티(Inter city)를 이용해 이동하는 거리는 대략 40여 km. 시간을 맞추기 위해 오전 8시부터 서둘렀다. 새벽엔 눈이 왔는데 비와 눈이 오락가락하더니 점차 비로 바뀐다. 소요시간은 29분가량.

여정 중에 자연스럽게 이곳의 교통을 전반적으로 체험해 보게 되었다. 위트레흐트로부터의 이동 편은 기차, 암스테르담 안에서의 이동은 트램과 도보다.

출근시간이 조금 지나서인지 거리 풍경은 다소 한가하게 느껴진다. 트램 창 밖으로 자전거를 탄 풍경이 간간이 들어온다. 위트레흐트와는 또 다른 느낌이다. 확실히 트램이 또 하나의 간선 교통망이라는 게 확인될 정도로 자주 목격된다.

지식이전, 정책학습을 연구프로젝트로 하는 메러디스 교수



▲ **메러디스 글래저 암스테르담대학교 도시 자전거 연구소(UCI) 소장** Meredith Glaser 교수는 미국 캘리포니아에서 암스테르담으로 온지 12년째라고 한다. 지식이전, 정책학습이라는 연구 주제를 통해 세계 여러도시에서 네덜란드의 선진적 자전거 도시 모델의 이전에 관한 성공과 실패요인을 분석하고 있다.
ⓒ 김길중

메러디스 글래서(Meredith Glaser) 교수는 암스테르담 대학교 부설 도시 자전거 연구소(UCI)의 소장을 맡고 있다. "여러분의 일정을 알고 있고 표정을 보니 매우 지친 것처럼 보이는데 그 안의 열정 또한 같이 보이네요"라고 인사했다. "우리는 학사 및 석사과정을 운영하며 전문가를 양성합니다. 아울러 많은 조직과 함께하는데 공공기관뿐만 아니라 사기업과도 같이 프로젝트를 진행합니다"라고 소개했다.

강연 초반에 사진 몇 장을 가지고 주로 설명을 이어 나간다. 미국 캘리포니아에서 이곳으로 온 지 12년인데 어느 날 문득 집 앞의 광경을 보고서 놀랐다고 한다. 아이들의 통학시간인데 집 앞의 풍경이 상상했던 것과 너무 달랐다는 것이다. 학교 가는 아이들을 위해 자동차로 붐비는 대신에 아이들과 어른들이 자전거로 움직이는데서 깊은 영감을 얻기 시작했다고 한다. 같은 공간을 전혀 다르게 활용할 수 있고 문화적 차이가 발생한다는 점을 강조하는 것.

몇 장의 사진에 관한 설명을 이어간다. 하나는 한참 도시 안에서의 아이들의 교통사고에 대한 항의 시위 '도로에서의 살인을 멈춰라' 사진을 설명한다. 또 하나는 존 레논과 오노 요코가 암스테르담에서 반전평화 시위를 펼치면서 침대 위에 올려두었던 자전거 사진이다. 또 하나는 도로 위에서 죽어나가는 많은 사람들의 끔찍한 현실을 항의하기 위한 시위 사진.

'교통'과 같이 협소한 영역이 아니라 아이들의 안전이나 환경, 인권 평화 등 다양한 각도에서의 접근이 필요하다는 점을 강조한 것이다. 여기에 "자전거가 도시를 바꾸는데 중요한 수단이자 매개가 될 수 있다는 점은 분명하지만 본질적인 변화를 위한 다양한 요구의 상징이어야 하지 교통, 환경, 문화등 하나의 영역으로 협소하게 바라볼 문제는 아니다"라는 설명을 덧붙인다.



▲ 강연중 언급된 사진들 좌측 위는 자동차로 번잡하던 도로가 평화롭게 바뀐 예를 든 사진으로 메러디스 교수 본인이 직접 겪은 영감임을 강조했다. 우측 위 사진은 예를 든 내용들이 담겨있는 사진이다.
ⓒ 김길중

여기에 문지기(gate keeper)라는 표현을 들어 설명한다. 암스테르담의 한 블록에서 상가들의 요구를 담아내는 역할을 하던 한 여성에 의해 시작된 이야기를 전한다. '사람들이 좀 더 쉬어 갈 수 있는 공간, 미적으로 좀 더 아름다운 공간'을 시청에 요구하는 것이었다고. 자동차 중심의 도로구조에서 사람중심으로 바뀌게 되는 건 다양한 각도에서의 접근이어야 한다는 의미를 말하는 것이다.

2시간여의 이 강연이 우리에게 어떤 영감을 줬는지는 알 수 없다. 차라리 좀 더 사례를 중심으로 설명해 가는 게 더 낫지 않았나 싶은 의견을 표하는 일행들도 있었다. 강연 중 메러디스 교수는 여러 경우를 봤다고 말했다. 암스테르담을 비롯한 선진지의 여러 모습에 깊은 인상을 가지고 돌아가지만 이내 바뀌지 않는 현실에 우울해지고 마는 경우를 많이 봐서일까? 아마도 언급한 우울은 위로와 격려를 위해 사용된 단어가 아닐까 짐작해 본다.

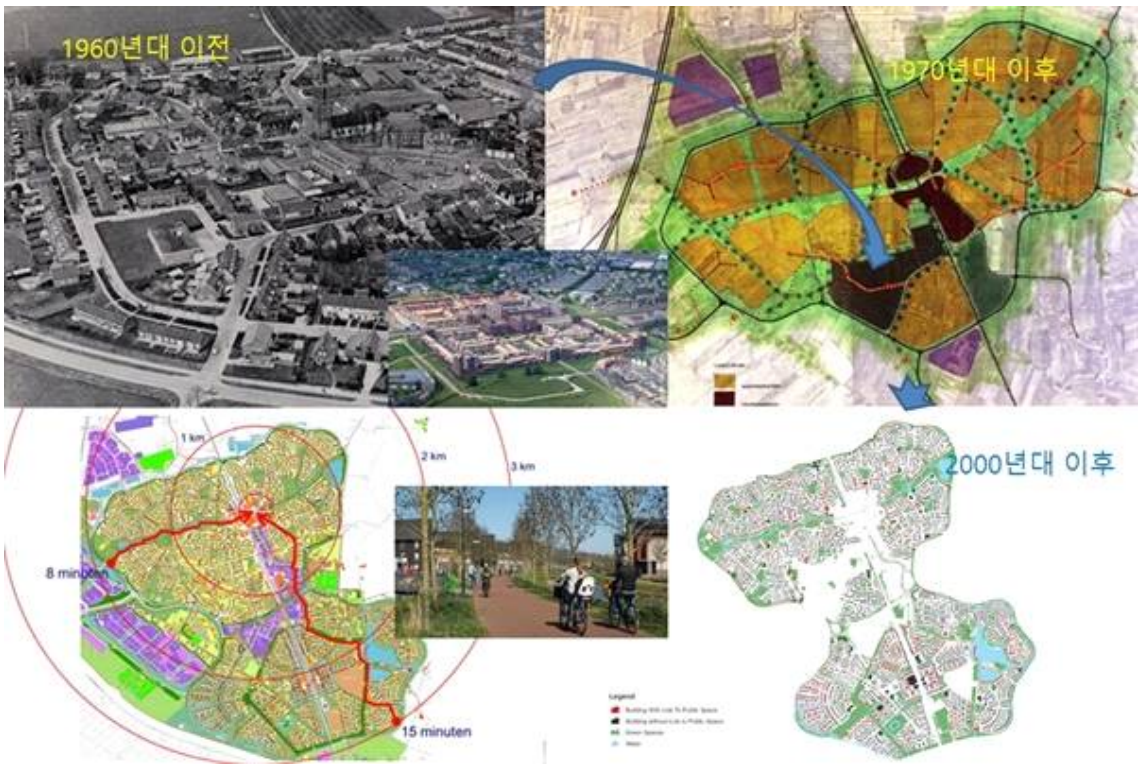
네덜란드에서의 마지막 일정, 또 다른 영감을 주는 하우턴으로

오전에 하우턴 시청을 방문후 독일로 넘어가는 3월 1일이다. 애초 숙소에서 하우턴 시청까지 직선거리 9km가량인지라 자전거를 타고 다녀와서 뮌스터로 넘어갈 계획을 짰었다. 저녁에 잡힌 ADFC(독

일 자전거 사용자 연맹) 뮌스터란드 지부와의 간담회를 맞추기 위해 차량을 이용한 이동으로 변경되었다.

이날 점심식사를 같이 한 안드레아 보더만(하우턴 국제자전거 대사) 씨가 "왜 자전거가 아닌 버스를 타고 하우턴을 찾았는지"에 관한 의구심이 괜한 것이 아니었다. 이동 동선상의 고려라는 설명에 납득을 했지만 실제 하우턴을 찾는 건 자전거가 훨씬 빠르고 편하다고 한다. 보더만씨도 위트레흐트으로의 잦은 이동시 아내와 함께 자전거를 탄다고 한다.

'하우턴의 역사는 어떻게 시작되었는가?'로 말문을 뗀 보더만 씨의 발제는 이 도시의 형성과정과 현재에 관한 이야기였다. 점심을 먹으면서도 확인했지만 우리에게도 소개된 바 있는 하우턴에 관해 다소 잘못 알려진 점이 확인된다.



▲ 하우턴의 도시계획 변천사 좌측 위부터(시계방향). 1970년이전까지의 하우턴의 원형이다. 인구 3000명 가량의 이 도시는 1972년의 도시계획에 따라 우측 우쪽의 형태로 1차 성장한다. 이때의 인구규모는 3만명. 다시 2000년대 쌍둥이 모양의 성장구역을 설정하고 5만명의 시민이 사는 공간으로 2차 확장을 하게 된다.
ⓒ 네덜란드 하우턴시

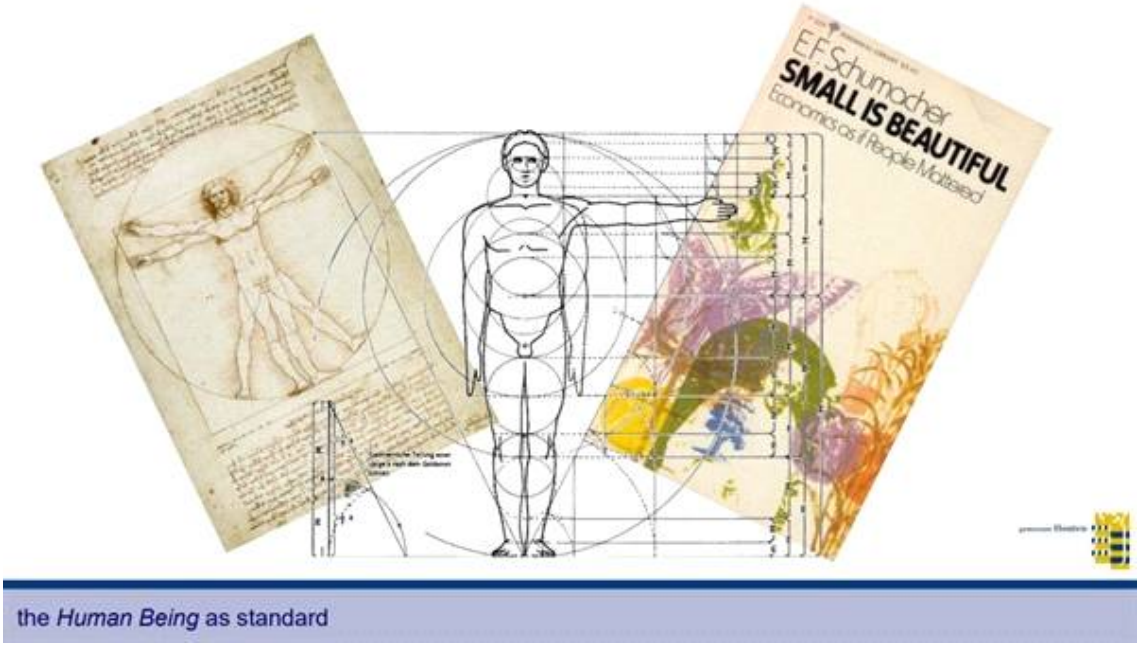
혹시나 싶어 물어봤다. "한국에서 하우턴을 다녀간 적 있는지?"에 관한 질문에 보더만 씨는 "이번 일행이 처음"이라고 한다. 추가적으로 질문을 이어갔다. "이전에 소개된 내용으로 볼때 위트레흐트의 인구증가를 흡수하기 위한 베드타운, 즉 위성도시로 설계되는 과정에 하우턴 주민들의 요구가 받아들여져 보행 친화적이고 자전거로 편한 도시로 계획이 변경된 사례로 알려져 있다"는 이야기에 보더만씨가 답한다. "그렇게 오해했을 수도 있다. 지리적으로 가깝고 또 실제 두 도시 간에 출퇴근이 이뤄지기도 하니..."라며 설명을 이어간다.

이 대화와 발제 및 질의응답을 종합하면 하우턴의 도시계획은 다음과 같이 정리할 수 있다.

1860년대부터 시작된 하우턴은 시골의 작은 마을이었다. 많은 도시가 자동차 도시로 바뀌는 동안에도 나뭇잎 안의 작은 줄기처럼 이어진 도로망과 그 주변에 사는 몇몇 마을이 이룬 도시로의 정체성을 이어왔다.

1972년에 도시의 확장에 관한 내용을 다룬 도시계획 과정에서도 이는 이어갔다고 한다. Henk Bijleveld 시장 시절에 설계된 이 도시계획은 3만을 수용하는 자전거 도시로의 정체성을 이 시절에 확립했다. 그후 다시 유입되는 인구를 수용하기 위한 도시계획에도 기조가 유지돼 쌍둥이 모양의 블록을 추가해 오늘날의 링로드 모양을 갖추게 됐다.

발제 중 소개된 '작은 것이 아름답다'는 책자에 주목한 한승우 전주시의원의 "그 당시에 이런 철학을 확립한 것이 매우 놀랍다. 그때의 선각자들이 깊게 관여한 것인지에 궁금하다"는 질문에 대해 "



▲ 보더만 씨의 발제중 언급된 "작은 것이 아름답다" 에른스트 슈마허에 의해 저술된 이 책은 생태환경운동을 하는 사람들에게 많은 영감을 주고 있다고 한다. 이날 발제에서도 언급된 이 책이 1970년대 아직 '자전거 도시'라는 개념조차 성립되어 있지 않은 시대의 하우턴이라는 도시가 자신들의 정체성에 맞는 방향을 설정하는데 영감을 준것으로 언급되었다.
ⓒ 김길중

당시 도시계획에 관여했던 Wissing-Derks라는 분에게 깊은 영감을 준 것은 맞는 것 같다"라는 말로 설명을 한다.

우리가 하우턴을 한 바퀴 도는 내내 많은 시민들이 인사를 한다. "이 일행들은 어디서 온 거죠?"라며 궁금해 말을 건넨다. 보더만씨의 직무상 방문객과의 투어인줄 짐작하는 모양이다. 우리에게도 말을 건넨다. "Where are you from?"

보더만씨는 "하우턴에 시민들은 위트레흐트뿐 아니라 인근 도시로 출퇴근하는 교수 등의 계층이 많이 살고 있다. 위성도시라는 개념은 우리에게는 맞지 않을 것이다. 외곽에 주차를 하고 자동차를 통해 출퇴근을 하지만, 도시 안에서 보고 있듯 이렇게 생활한다. 파리가 15분 도시를 이야기하지만 우리 도시는 8분도시라 할 수 있다. 이미 오래 전에 그런 개념을 세워왔다"라고 설명했다. 말하는 내

내 자부심이 느껴진다.

모든 일정을 마치고 단체사진을 찍기 위해 서 있었다. 우리가 펼친 깃발을 보고 지나가던 시민이 이렇게 말한다.

"No problem!", 우리의 "Do you think a bicycle is sufficient as a vehicle?"에 대한 답이었다.



▲ 2023 자전거 원정대 하우턴을 달리다.
ⓒ 김길중

9화. 독일 내 최고의 자전거 도시'에 가다

[자전거 원정대 현지 통신] 뮌스터가 자부심을 느끼는 데 그치지 않고 서두르고 있는 일



▲ 열정적으로 설명중인 카타야 쉬프만(ADFC 뮌스터 지부)씨 3월 1일 저녁 뮌스터시의 사무실에서는 6명의 ADFC 뮌스터지부 임직원이 우리를 환영해준 가운데 두 시간가량 만남이 진행되었다. 프리젠테이션 첫 화면에 "뮌스터에 오신 것을 환영합니다'라고 적혀있다.
ⓒ 김길중

우리가 거쳐온 도시는 모두 자전거 도시라 할 수 있지만 하나의 모습은 아니었다. 파리와 네덜란드의 도시들이 달랐다. 위트레흐트와 암스테르담, 그리고 마지막의 하우턴까지 다른 느낌이었다.

이들 도시는 구글 스트리트뷰를 통해 오랫동안 살펴왔던 터라 사전에 살펴볼 기회가 많은 편이었다. 파리, 네덜란드에 이어 방문하는 독일의 경우 이런 작업을 통한 얻을 수 있던 사전 정보가 매우 적은 편이었다(구글 스트리트뷰를 통해 살펴볼 수 있는 곳이 매우 제한적이다). 그래도 뮌스터는 네덜란드 도시들 못지 않은 독일 내 최고의 자전거 도시라 꼽히고, '뮌스터 자전거 도로 2.0'이라는 현재 진행형의 프로젝트가 눈에 띄여 방문 도시로 선정했다.

하우턴에서의 점심을 마친 일행은 네덜란드에서의 일정이 끝나는 아쉬움을 뒤로하고 서둘러야 했다. 저녁의 특별한 일정이 기다리고 있었기 때문이다. 오늘 저녁에 만날 조직은 'ADFC 뮌스터란드 지부'라는 조직이다. 우리말로 번역하면 '독일 자전거 클럽연맹 뮌스터지역 지부'이다.

이번 일정에서는 현지 공관이나 공적 채널의 도움을 받아 만날 이들을 섭외한 경우가 많았는데, 여

기는 유일하게 나의 섭외를 통해 성사된 케이스다. 단체의 홈페이지를 통해 연락처를 찾아 연락했고, 이들은 흔쾌하게 우리의 방문을 반겼다. 이들은 우리 도시의 사정들도 궁금하다며 '가능하면 한국의 자전거 상황에 관한 자료를 준비해 가지고 오면 좋겠다'는 의사를 밝히기도 했다.



▲ 우리를 위해 환하게 불켜둔 ADFC 사무실. 이 공간에서는 회의를 하기도 하고 자전거 수리 등을 가르쳐 주는 공간으로도 활용된다. 이외에도 자전거 투어를 조직하거나 자전거 관련 정치적 요구를 전달하는 등의 활동을 펼친다.
ⓒ 김길중

특이하게도 이날 일정은 유일하게 저녁 시간으로 잡혔다. 민간인들의 자원봉사로 단체가 유지되는 만큼 저녁 시간의 일정을 ADFC 측에서 먼저 제안한 것이었다. 나중에 별도로 소개하겠지만 이런 연락 과정은 뮌스터란드 한인회 서봉석 회장님의 도움이 매우 컸다.

ADFC지부 및 뮌스터 시청과의 약속이 잡힌 것을 확인하고서도 세심하게 여러 가지를 챙겨주셨다 '매사 철저하고 분명한 것을 중시하는 독일 사람들 특성상' 혹여라도 우리가 결례를 범하거나 하지 않을까 하는 노파심과, 보기 드문 모국 사람들의 방문에 대한 기대와 관심이 컸기 때문 아니었나 싶다.

오후 5시에 뮌스터에 도착하였다. 서둘러 짐을 풀고 각자 저녁을 해결하고 ADFC 사무실까지 걸어서 간다. 'Dortmunder Strasse 19, 48155 뮌스터'의 주소를 가진 주택가 한가운데의 작은 사무실이 있었다. 불이 환하게 켜져 있었는데, 6명이 나와 환영해 준다. 서로 간의 인사를 마치고 카타야 쉬프만(Katja Siepmann)씨의 발제가 시작됐다.

'독일 내 최고의 자전거 도시'라는 자부심

프레젠테이션은 1945년 2차 세계대전의 폐허를 담은 사진으로 시작한다. 도시 전체적으로는 63% 도심부는 91%가 파괴된 채 전쟁이 끝났다고 한다. 이를 재건하기 위한 원칙은 '전통과 현대의 조화 '였다고 한다. 이때만 해도 궤도 전차가 남아 있었고 이를 활용하기로 했다. 그러나 점차 자동차가 증가하게 되었다고 한다. 1960년대에는 이런 추세가 본격화되고 늘어나는 자동차 교통을 해결하기 위한 우회 고속도로 등이 놓이기 시작했다고 한다.

뮌스터의 특이한 점은 자동차가 늘어나기 시작했지만, 자전거 이용이 줄지 않았다는 것이라고 한다. 뮌스터가 자전거 도시가 된 걸 언제부터라고 특정할 수 없는 것도 그래서다. 그래서 뮌스터는 자전거 도로(우리나라로 치면, 인도 위의 보행자 겸용 도로)를 놓기 시작했단다.

이후 수십 년 동안 주목할만한 변화가 없었지만 독일 내 자전거 도시로서의 평판은 이어졌다. 2000년대 이후 독일 내 자전거 도시 평가에서 여러 차례 1위를 차지한 뮌스터에 대한 자부심은 매우 커 보였다.



▲ **뮌스터의 역사** 좌측 사진은 2차세계대전 직후 폭격으로 폐허가 된 뮌스터 시가의 사진이다. 이후 1950년대, 1960년대의 사전을 통해 점차 자동차 통행이 늘어나고 있음을 보여준다. 특이한 점은 이 시기에도 뮌스터의 자전거 통행량이 줄지는 않았다는 것이다.
ⓒ ADFC 뮌스터란드 지부

이후 발제는 '뮌스터 자전거 도로 2.0'과 벨로루트 등의 '자전거 도로 네트워크'에 대한 설명으로 이어진다.

뮌스터 자전거 도로 2.0은 2018년경부터 시작됐다. '네덜란드의 자전거 도로를 기준으로'라는 구호를 바탕으로, 연석 형태의 보행자 겸용도로가 중심인 인프라를 자전거 전용도로나 전용차로 형태의 인프라로 개편하는 것을 핵심적인 내용으로 한다.

벨로루트는 과거 뮌스터의 성곽이었던 팔로미나데(Promenade)를 비롯해 뮌스터 및 인근의 지역을 연결하는 자전거 도로망을 의미한다. 5~20Km의 범위를 크게 3개의 원형 연결망 및 외곽에서 시내

로 연결하는 자전거 도로망으로 구축하고 있다는 설명이다.

이 단체는 뮌스터 인근 지역에 5000명, 뮌스터 시내에 거주하는 회원이 1800명가량이라고 한다. 이들의 활동은 크게 네 가지로 요약할 수 있다. 대중교통 및 자전거, 보행 등에 대한 확충을 요구하는 활동, 교통 계획 및 의사결정 참여를 중심으로 하는 활동, 논평과 보도 자료를 통한 입장 표명 등의 활동, 정치와 행정 등에 지속적인 요구를 하는 활동 등이다.



▲ 뮌스터 시청앞에서 한인회와 함께 뮌스터 시청과의 일정을 마치고 나온 일행이 서봉석 뮌스터란드 한인회장 등과 함께 기념촬영을 했다.
ⓒ 김길중

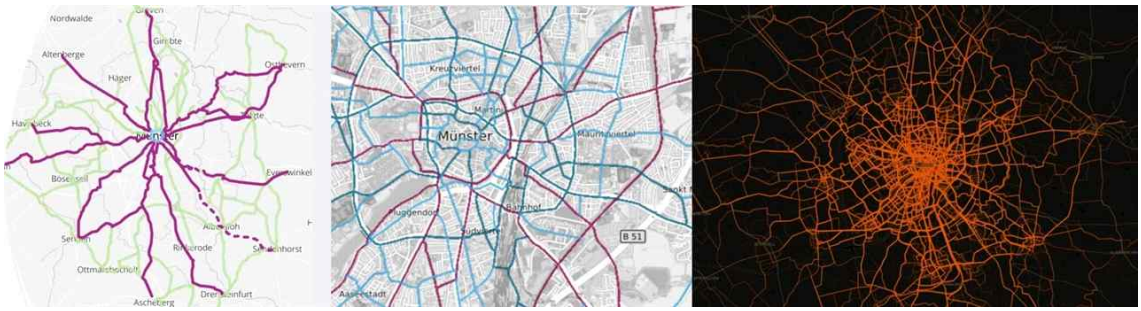
3월 2일 아침, 공식 일정 마지막으로 뮌스터 시청을 방문했다. 이곳에 현재 거주하는 인구 32만여 명. 인근 광역에 해당하는 지역에 130만 명가량이 살고 있다는 설명이다. 여기서부터 뮌스터 시청 직원 Klara van Eickels(클라라), Max Stewen(맥스)의 발제가 시작되었다.

뮌스터 시청의 교통 및 토목공학 사무소(교통 토목국) 자전거 부서에서 일하는 둘 이외에 이제 막 직원으로 일하기 시작한 젊은 여성 등 세 명이 우리를 시청홀에서 마중하면서 일정이 시작됐다. 뮌스터에는 유서 깊은 뮌스터대학이 있어 6만여 명의 젊은 사람들이 있다는 이야기도 덧붙인다.

독일 전체적으로는 자전거가 수송분담률의 11%가량을 차지한다고 한다. 뮌스터는 생태도시로 유명한 프라이부르크보다 높은 41% 인구가 자전거를 이용하며 승용차의 비중은 34%가량이라고 한다. 네덜란드 여느 도시 못지않은 자전거 도시임을 입증하는 자료다. 뮌스터 시의 최종적 목표는 이를 50%로 높이고, 보행자의 비율을 15%로 만드는 것. 이를 위해 고안된 것이 뮌스터 자전거 도로 2.0

과 자전거도로 네트워크 2.0인 벨로루트인 것이다.

설명 중 눈에 띄는 대목이 있었다. 새로운 자전거 도로 네트워크를 개발하기 위한 애플리케이션의 활용이었다. 'APPGRADE 캠페인'이라고 하여 2021년 4월 12일부터 5월 9일까지 2200여 명이 실제 움직인 거리, 2만3000여 개의 주행기록, 총 16만km에 이르는 데이터를 활용하여 자전거 도로 네트워크 설계에 반영한 것이다.



▲ 벨로루트, 자전거 네트워크 2.0, APPGRADE를 통한 시민참여형 자전거 네트워크 개발
ADFC와 뮌스터 시청의 발제시 활용된 내용이다. 좌측은 뮌스터 외곽에서 뮌스터로 연결되는 14개의 자전거 도로망(벨로루트) 구축도이며 가운데 사진은 그 네트워크를 환상의 연결을 통해 구축하는 자전거 네트워크 2.0의 개념도이다. 그리고 마지막 사진은 실제 자전거 이용 자료를 집적하여 네트워크 개발에 활용한 예를 설명하는 자료이다.
ⓒ 뮌스터시청, ADFC뮌스터 지부

그리고 이어진 한 시간가량의 공동라이딩. 전날 하우턴에서는 자전거가 매우 버거운 사람들이 많았다. 체형 자체가 큰 이곳 사람들에게 맞춘 자전거라서 남성들도 버거워했던 것이다. 이날은 서봉석 회장님이 재빠르게 움직이신 덕분에 여성들도 탈 수 있는 자전거를 구할 수 있었다.

앞뒤에서 이끌어준 클라라와 맥스 덕분에 중간중간 끊기긴 했지만 하우턴보다 훨씬 번잡한 도심 내에서의 공동 라이딩을 무사하게 마쳤다. 공식적으로 방문한 5개의 도시, 그리고 세 번의 라이딩까지 포함해 우리의 모든 일정이 끝나는 순간이다.

안도의 한숨이 쉬어진다. 여러 가지로 고마웠던 서봉석 회장님과 통역을 맡아주신 정순심 박사님과 점심 식사를 하고 약소하나마 선물을 드렸다. 아쉬움을 뒤로하고 이제 갈 길을 서둘러야 했다. 프랑크푸르트로 가서 하루 쉰 다음 한국으로 돌아가는 일만 남은 상황이었다. 우리는 무엇을 담아가고 있는 것일까?



▲ ADFC뮌스터 지부 3월 1일 저녁

ⓒ 김길중



▲ 뮌스터에서 자전거 타기 20230302

10화. 특별한 동행, 17번째 원정대원의 극적인 합류 과정

[자전거 원정대 현지 통신] 파리지앵 승훈씨가 말하는 '파리의 변화'



▲ 파리지앵 한승훈씨 승훈씨는 파리 생활 7년차의 도시 디자이너이다. 15분 도시의 설계자인 카를로스 모레노 교수와 함께 연구를 진행하고 있다.
ⓒ 김길중

특별한 동행이 있었다. 출국을 3일 앞두고 파리에 있는 한 청년으로부터 연락이 왔다. 생면부지의 사람이다.

원정대 기사 3탄인 "자전거 도시 만들기, '야금야금' 전략이 필요합니다"를 보고서 연락이 온 것이다. 41살 이 청년과는 블로그 댓글을 통해 먼저 연락이 닿았다. 오마이뉴스 쪽지창을 통해서도 똑같은 연락이 왔다.

그 내용은 '(자전거가) 자신의 관심사이며, 한국에서 일행이 온다니 반갑다'는 것이었다. 아울러 '여건이 허락하면 파리에서 만나 여러 이야기를 나누고 싶다'고 했다.

마침 파리시청과의 간담회 일정도 좀 불투명한 상황에 처해 있었다. 여러모로 도움이 될 것 같아 반가운 마음에 분주한 연락이 오갔다. 출국하기 하루 전에 전격적으로 제안을 하게 되었다.

"함께 가기로 한 일행 중에 못 가게 된 사람이 있어, 빈자리가 있다. 체류에 필요한 예약은 되어 있고 비어 있는 상태이니 여건이 허락한다면 동행하는 게 어떻겠는가?"

시차가 있어 긴박했지만 이 제안을 출국 20시간여 전인 2월 22일 오후 5시경에 수락했다. 우리로서는 현지 사정에 밝고 여러모로 이야기를 풍부하게 만들어줄 든든한 가이드 한 명을 만난 셈이다. '일행이 모두 동의했고 환영한다'고도 전했다. 상대도 흔쾌히 응하며 일행이 되기로 한 것이다.

3일 후면 몇 달에 걸쳐 준비한 일정이 시작된다. 이번 원정에 대한 기대와 주문은 안팎이 서로 다르지 않았다. 원정대원들이 밝힌 포부와 기대, 그리고 이들이 무언가를 가지고 돌아올 3월 5일 이후를 기대하며 출국 전 이야기를 마무리한다.



▲ 출국 3일전의 연락 이 댓글과 쪽지가 생면부지 파리 청년과 원정대가 만나는 인연의 시작이었다. 그리고 승훈씨는 17번째 원정대원이 되었다.
ⓒ 김길중

전격적인 제안과 수락, 그리고 일행이 된 승훈씨

이 특별한 주인공은 다름 아닌 한승훈씨. 승훈씨는 7년 전에 파리로 유학을 온 도시디자이너이다. 유학을 와서 그랑제꼴 L'Ecole de design Nantes Atlantique라는 교육기관에서 '시민참여형 디자인을 통한 도시재생'에 관한 논문으로 석사학위를 취득했다. 더 놀라운 것은 '15분 도시 프로젝트'를 개발한 싱크탱크 'Chaire-ETI'에서 카를로스 모레로 교수와 함께 디자이너로 연구에 참여했던 사람이란다.

나중에 우리는 '우연이 아니라 필연'이라며 승훈씨의 동행을 평가하기도 했다.

한국에서 실내디자인을 전공한 뒤, '사적영역'보다는 공공 분야의 '모두를 위한 디자인'을 지향하여 경관디자이너로 실무를 다년간 경험했단다. 차차 사람 중심의 디자인에 집중하고자 늦은 나이에 유학을 왔다는 설명이다. 파리에 온 한씨는 학업 이후 '15분 도시와 사람 중심 이동성'에 눈을 돌렸다

고 한다. 특히 파리의 공유자전거를 주 이동수단으로 타고 한참 퍼스널 모빌리티에 관한 시야를 넓히고 있던 중이라고 한다.

여러모로 우리에게 도움이 되었다. 전문적 영역에 관계하는 만큼 통역에 도움을 주기도 했다. 또한 때론 입이 있어도 말을 뗄 수 없어 답답한 우리의 입과 귀가 되어 주었다. 더구나 우리가 궁금해 하는 여러 가지 이야기에 관한 깊이 있는 해설까지 가능하니 이보다 더 귀한 존재가 어디에 있으랴.

사실 일정 중에 한씨는 매우 바빴다. 한가한 틈을 내서 온 게 아니라 일정 중에도 계속 진행 중인



▲ **원정대원에 섞여 있는 한승훈씨** 승훈씨는 때론 통역을 돕는 또 다른 통역으로 때론 해설을 덧붙이는 가이드로 변신하였다. ⓒ 김길중

프로젝트 업무를 온라인을 통해 처리하고 꼬박 날을 세워가며 우리와 동행을 했다. 아래는 그와 나눈 대화 내용이다.

시민들이 함께 만들고 있는 파리의 변화

- 파리의 변화를 가까이서 목격하고 있는데 어떻게 평가하고 계십니까?

"제가 놀란 점도 바로 그 점입니다. '파리와 같은 대도시에서 어떻게 이런 경이로운 변화가 진행되고 있을까?'를 매일 같이 느끼고 있습니다. 세계가 파리를 주목하는 것은 올림픽을 치르는 도시여서가 아니라 많은 도시가 당면한 문제를 가장 파격적이고 현명하게 풀어 가고 있기 때문이 아닐까 싶습니다. 매일 같이 느끼는 파리의 변화, 제가 15분 도시에 매료되고 관심사가 바뀐 이유이기도 합니다."

- 파리에선 이달고 시장이라는 인물의 리더십이 주요 포인트가 되는 듯합니다. 그와 함께 파리 시민들은 현재의 변화를 어떻게 평가하고 있다고 볼 수 있을까요?

"파리 시민들은 원래 환경적인 문제나 기후위기 등에 대해 평소에 많이 생각하고 있는 편이에요. 필요가 인정된다면 받아들일 용의가 있다고 봐야 할까요? 파업에 대해서도 자신의 불편을 감수하면서도 불평을 하지 않는 것 같습니다. 노동자들의 권리를 침해해서는 안 된다고 말하잖아요? 어떤 실험을 하는 방식으로 하는 게 아니라 잘 짜인 설계와 완성도 높은 프로토콜을 통해 무난하게 파리시민들에게 받아들여지고 있다고 보입니다. 탑 다운이 잘 이뤄지고 있다고 말할 수 있을까요? 그러면서도 과단성 있고 용기 있게 (정책을) 펼치는 것에 대해 파리시민들이 동의하고 있다고 생각해요. 재선에서 무난하게 성공한 배경이라고 할 수 있겠죠."

- 시민단체와의 파리 시청과의 관계는 어떻게 이뤄지고 있나요?

"일종의 역할분담을 하고 있다고 봅니다. 좀 더 거시적인 것들에 대해서는 시청에서 계획을 잘 만들고 풀어가며, 시민단체의 경우 중간에서 완충지대의 역할-이를테면 속도를 조절할 수 있도록 중간 평가과정 속에 시민들의 의견을 반영하게끔 하는 등의-을 하는 보완관계에 있다고 생각해요. 시민단체들과의 관계는 좋은 편 같습니다."

- 이달고 시장의 페이스북 댓글에 '15분 도시는 좁은 구역 내에 가둬두려는 수용소를 구상하는 음모'라는 식의 내용들도 있던데 15분 도시에 대한 시민들의 생각은 어떻게 볼 수 있을까요?

"전형적인 가짜뉴스라고 생각합니다. 15분 도시라는 개념을 오해하는 데서 발생하는 것이라고 봅니다. 15분이라는 틀에 얽매이는 게 아니라 일상생활에서의 바운더리 안에서 완결적 구조를 갖춤으로써 사람들의 삶을 윤택하게 만들려는 패러다임입니다. 최근에 이런 데 대한 대응논리를 잘 만들려고 노력 중입니다. 이런 견해와 싸운다기보다는 설득력 있는 논리의 개발을 통해 오해를 불식시키며 이해를 높여가는 접근이 필요하다고 보며 열심히 연구 중입니다."

- 하우턴에는 처음이시죠? 여기가 시청 앞 도심의 한복판인데 이 풍경이 상당히 놀랍지 않습니까?

"(놀라운 이 풍경이) 충격적입니다. 네덜란드에 몇 번 오기는 했지만 자전거를 살펴보는 기회는 적었는데 대단하네요. 하우턴은 처음인데 네덜란드 도시들은 확실히 자전거를 중심으로 두고 있는 것 같습니다. 상대적으로 파리는 보행자에게 초점을 두고 있다고 보거든요. 이런 길도 가능하겠다 싶지만 결과만을 눈여겨볼 게 아니라 어떤 과정 속에서 도출 되었을지를 살피는 것이 중요할 것 같습니다."

- 원정대원들과 지내시는 건 괜찮으셨나요? 원정대원들에게 하고 싶은 말씀은 없으세요?

"저로서는 색다르고 행운의 시간을 얻은 것 같아 매우 좋습니다. 이곳에 오신 분들이 한없이 열정적으로 배우려는 것에 감동하고 있습니다. 제가 할 수 있는 범위에서 여러 가지 도움을 줄 구상을 스스로 하고 있습니다. 이를테면 우리가 방문한 도시나 기관들과의 연락을 통해 추가적인 질문과 해소 과정을 도울 수 있을 것 같아요.

유럽에서는 일반적으로 2시간 정도의 미팅을 가지고 나면 따로 추가적인 시간이나 기회를 만들어서 후속의 이야기를 진행시키는 경우가 보편적으로 존재합니다. '아까 그 이야기 흥미로웠어요'와 같은 식의 이야기가 진행되는 거죠. 이를테면 '하우턴에 흥미로웠던 일행들과 함께 30여 분간의 화상 회의 같은 것을 통해서 이번에 만난 '안드레아'씨와의 연결을 통해 중재할 용의가 있습니다."



▲ 도시 디자이너, 파리청년 한승훈씨 인터뷰
ⓒ 김길중

현장에서 나눈 이야기, 그리고 일정 중 나눈 여러 이야기를 이렇게 정리한다. 승훈 씨의 '사후적 연락을 위한 중재' 소식을 전하자 일행 중 누군가는 '누가 제발 이 연수 좀 끝내주세요~'라는 볼멘소리를 하기도 했다.

승훈씨와는 뮌스터에서의 일정을 끝으로 헤어지게 되었다. 우리는 프랑크푸르트에서 하루 더 머물고 돌아왔고 승훈씨는 프랑크푸르트 공항을 통해 파리로 되돌아갔다.

11화. "여행은 준비한만큼 보이고 궁금한큼 채워지는 것 같아요"

외부자와 파트너의 입장에서 바라본 자전거 원정대



▲ 뮌스터 시청에서 돌아오는 길에 찍은 한 서점 박영운 대표와 정연일 이사가 원정대원이 뮌스터 시청과의 공식일정을 치르고 돌아오는길에 서점에 거려있는 포스터를 찍은 사진이라고 한다. 자전거 도시답게 자전거와 관련한 이야기 거리가 많음이 확인된다.
ⓒ 박영운

지난해 12월 중순 우리 여행의 편의를 제공하기로 했던 비단길 여행사 박영운 대표와 최종적인 결론을 내릴 때가 생각난다. "우리가 정한 목적지를 가기 위한 최소한의 인원은 몇 명이나 될 수 있을까요?"라는 질문에 대한 박 대표는 이렇게 말했다.

"6~7명입니다. 렌터카는 제가 운전하고 숙소에서 아끼는 방식 하나가 있습니다. 또, 아예 모든 일정을 대중교통으로 이동한다고 가정하는 다른 방법이 있을 수 있어요."

이때만 해도 참가 인원이 늘고 여러 가지 복잡한 사정이 생길지, 박 대표도 나도 알 수 없었다. 후일담이지만 "그분들(참가자)이 지금은 그런 불편을 감수하겠다고 하지만 막상 오게 되면 불만이 커질 거예요"라는 비단길 정연일 이사의 조언에 부담과 고민이 컸다고 한다.

원정에서 여행사와 우리는 파트너였다. 가장 큰 원칙은 '공식적 일정은 우리가 책임지고 그 외의 편의제공을 여행사가 맡아서 진행한다'는 것이었다. 하지만 실제 진행 과정에서 많은 긴장과 갈등 관

계가 생기기 마련이다.

이 원정에는 함께 한 일행 말고도 관여된 사람들이 무수하게 많았다. 해외 기관 단체 등의 섭외와 연락 과정에서 개입하게 된 이들이 그 첫 번째다. 아울러 역할 분담을 통해 우리의 일정 진행에 관한 편의를 제공하는 여행사 쪽 관계자들이 두 번째이다.

이런 사람들 중 두 사람이 먼저 생각난다. 준비 과정 중 단체 대화방에 참여해 중요한 조역을 해준 사람들이다. 수개월에 달하는 준비 기간과 일정 수행, 그리고 그 이후를 모두 지켜본 인물들이다. 온갖 준비는 다 해놓고서 막상 참여자들이 수많은 감동과 탄식을 내뱉을 때 국외자로 지켜볼 수밖에 없던 두 사람. 이들에겐 준비 과정 중 많게는 하루에도 10여 통씩 전화가 걸려오기도 했다.

"사장님께도 말씀드렸지만 전화 걸려 올 때마다 두려웠어요. 오늘은 또 무슨 이야기를 말할지 또 다른 변수는 어디서 생겼을지... 벨이 울릴 때마다 가슴이 두근거렸다니까요?"

비단길 여행사의 서아무개 팀장의 말이다.

"제가 맡은 다른 업무도 많은데 지칠 줄 모르고 전화를 하셨잖아요. 감당하기 어려운 변수가 하루가 멀다 하고 벌어지지... 우리 의원님께는 '대장님 때문에 힘들었어요'라고 토로를 하기도 했습니다만..."

국회 김성주 의원실의 김아무개 비서관의 말이다.

이 두 사람이 바로 그 두 주인공이다(이외에도 수많은 조력자들 덕분에 일정을 잘 소화할 수 있었다. 이 자리를 빌어 감사하다는 말씀을 전한다).

두 사람은 똑같이 말한다.

"집요하게 준비하고 몰입하는 게 어렵기는 했지만 보람은 매우 컸습니다. '참 진지하게 대하고 있구나'하는 생각이 들었고 '자전거에 대해 잘 모르지만 이렇게 임하는 사람들이 좋은 결실을 거두고 돌아오면 좋겠다'는 마음이 제게 전이되더군요."

아울러 "우리 도시들이 자전거 도시로 가는 게 쉽지 않다는 건 충분히 짐작 갑니다. 작고 의미 있는 성과라도 가지고 오길 바랐습니다. 앞으로도 잘 지켜보고 응원하겠습니다"라는 말로 바람을 전했다.

"무엇을 보고자 하는지, 스스로의 물음이 없으면 안 됩니다"

파트너로서 일행을 인솔한 다른 두 사람의 이야기를 듣는 것도 필요하다 싶어 옮겨본다. 비단길 박 대표와 정 이사의 이야기다.



▲ **암스테르담의 한 풍경** 네덜란드 하면 떠오르는 세 가지가 있다. 운하, 자전거, 그리고 풍차. 하늘빛 색감의 자전거와 운하가 하늘과 함께 보여주는 풍경, 전형적인 암스테르담의 풍경이 아닐까?

ⓒ 박영운

먼저 박 대표의 이야기.

"파리를 자주 가는 편이에요. 적어도 1년에 한 번 이상은 가는데 최근의 파리는 정말 많은 변화가

있다는 것을 확인하고 있습니다. 자전거에 시선을 두고 보니 놀랍도록 그게 확인되더군요. '파리가 정말 많이 변했다'는 말을 이번 기간 중에 여러 번 했습니다.

네덜란드의 도시들도 하우턴을 빼놓고는 여러 번 갔는데 놀랍고 경이로운 생각마저 들더라고요. 인천에 집이 있는데 차가 두 대 있습니다. 한 대는 아내가 사용하고 한 대는 제가 사용한다고 하는데 사실 거의 활용하지 않습니다. 이번 기회에 차를 한 대 없앨까 진지하게 고민해 봐야겠습니다."

박 대표는 20여 년간 여행업에서 주로 '테마를 위주로 하는 팀'이나 '각급 의회나 공무원, 기업 등의 공무연수'를 위주로 담당했다고 한다. 일정 중 느낀 것들을 페이스북 포스팅을 통해 남기기도 했는데 그중 한 대목을 인용해 본다.

"네덜란드 하우턴 시청을 떠나 독일 뮌스터에 도착하자마자 식사도 못 하고 저녁 7시부터 9시까지 공식 일정을 진행하는 팀을 보며 정말 열정이 대단하다는 생각이 들었다. 지난 20년간 진행하면서 보아왔던 공무원이나 지자체 의원들의 비뚤어진 외유성 해외견학이나 답사에 비해 한 치도 빈틈 없이 배우고 가는 노력에 정말 존경스럽고 감사하기까지 (했다.)" (3월 3일 아침 뮌스터에서 올린 내용)

함께한 팀에 대한 립 서비스는 아닌 것 같다.

그는 심지어 공무 연수 후 보고서까지 여행사에게 요구하는 경우도 봤다고 한다. 수많은 비슷한 여정 속에서 겪은 모멸감과 자괴감을 여러 번 털어놓기도 했다(일일이 옮기지는 않겠음). 그는 "지방의회 말고 국가기관 등의 경우는 좀 다르지 않냐"라는 나의 질문에 "중앙부처나 기업의 경우도 마찬가지다. 자기 돈을 내고 간 게 아니라서 그런 것 같다"며 나름의 진단을 덧붙이기도 했다. 그러면서 강조하는 멘트가 이야기의 알맹이로 여겨진다.

"이번 팀처럼 준비 과정에서 매우 철저하게 사전조사를 하고, (만나고 싶은 사람들을) 직접 섭외해야 한다는 걸 깨달았습니다. 이게 맞죠. 여행사에게 그런 걸 요구하는 경우를 많이 보게 되는데 그렇게 되면 뻔합니다. 금액에 맞춰 구색만 그럴듯하게 맞추는 경우를 많이 봤습니다. 무엇을 보고자 하는지에 관한 스스로의 물음이 없으면 관심이 가겠어요?"

이번 여행 내내 가이드 역할을 한 정연일 이사는 여러 방면에서 해박한 배경 설명을 해주는 가이드였다.

파리에서 위트레흐트로 넘어가는 버스 안에서는 '유럽연합 가입국 공통으로 적용되는 다중이 이용하는 교통편의 운전자들에 관한 규정'과 '타코 미터'를 설명했다. 우리나라에서의 경험과 수많은 도시를 오가며 확인한 이 대목에 관해 열심히 설명하곤 했다. 우리 도시와 다른 도시들의 문화적 차이를 설명하느라 바빴다.

그는 "이 도시는 우리와는 달리 보행자에게 관대합니다. 우리가 신호를 위반하고 걷더라도 이 사람들은 일단 멈춰서 기다립니다. 우리는 습관적으로 달려오는 차를 살피지만, 이 사람들은 보행자를 살핍니다. 이게 그들과 우리의 가장 큰 차이라고 생각합니다"와 같은 설명을 쉴 새 없이 이어갔다. 다음은 그의 후일담이다.



▲ 비단길 여행사 박영운 대표 공식적인 일정이 다 마무리된후 하이델베르크 성을 둘러볼 기회가 있었다. 사진은 이 성에 위치한 약학 박물관. 박 대표는 월 1월초에 떠나 근 두 달 만에 원정대와 함께 돌아왔다.

ⓒ 김길중

"패키지 여행과 함께 공무연수도 많이 진행했왔습니다. 여행이 나쁜 것은 아닙니다. 그런데 정말 부끄러운 경우를 많이 봤거든요. 다시는 공무연수는 안 하려고 마음먹은 지 꽤 됐습니다. 그런데 이

팀 같다면 다시 해봐야겠다는 생각이 들었습니다. 저희들로서도 이런 경우엔 어떻게 해야 하는지 배운 좋은 경험이었습니다."

"일정 준비 중에 매일 밤 걸려 오는 전화 때문에 박 대표가 많이 힘들어하더군요. 그때부터 '이 팀은 다르겠구나' 짐작했습니다. 그리고 직접 겪어보니 '그랬어야 하는 거구나' 하는 확신이 듭니다. 힘들더라도 이번에 좋은 결과를 같이 만들어보자고 박 대표를 위로하고 격려하기도 했습니다. 여행은 준비한 만큼 보이는 것 같고, 궁금한 만큼 채워지지 않을까 싶습니다."

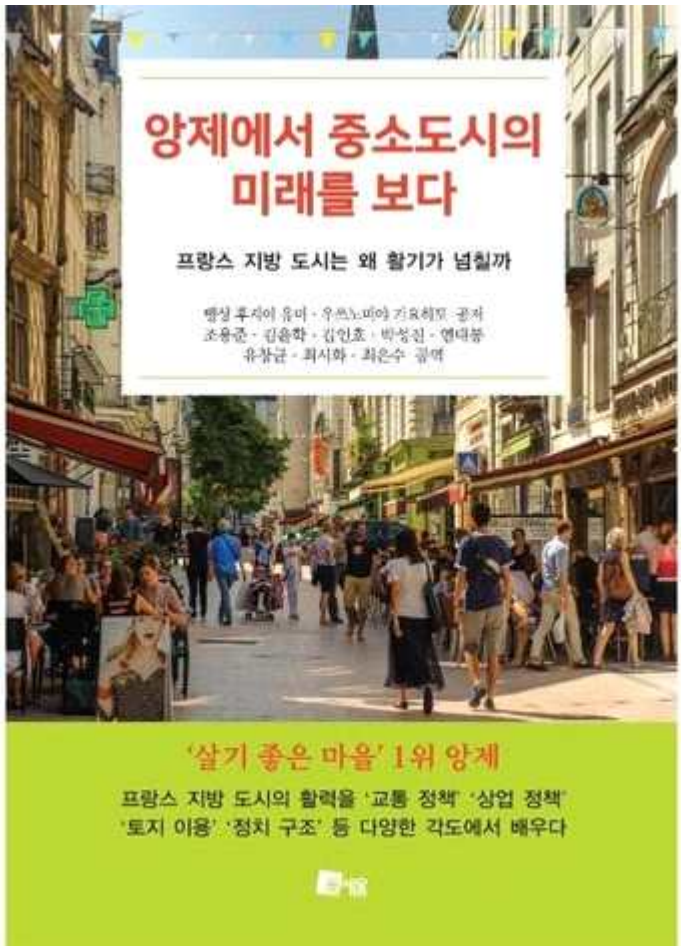
이 이야기들이 비단길에겐 부담이 될 것이다. 다른 팀을 받아야 하는 입장에서, 치부가 될 수도 있기 때문이다.

박영운 대표는 이렇게 마무리했다.

"부끄러운 이야기일 수 있지만, 이런 이야기가 좀 더 나아지는 방향으로 작동할 수 있다고 여겨 기꺼이 말씀드린 것입니다."

12화. 위트레흐트, 하우턴, 뮌스터... 자전거도시들의 공통점

정리하며 ① : 모든 도시는 오늘도 끊임 없이 혁신하고 있다



▲ 프랑스의 작은 도시 앙제, 교통혁신을 통해 주목받는 강소도시 뱅상 후지이 유미 , 우쓰노미야 기요히토라는 두 일본인 연구자가 프랑스에서 머물며 저술한 책이다.
ⓒ 도서출판 미세움

원정대가 출발하기 전 정석 서울시립대 도시공학과 교수를 모시고 강연을 열었다. 지난해 여름 제자들이 네덜란드에서 한 달 반가량 머물며 자전거와 대중교통과 관련한 연구를 수행 중이었고 이를 격려차 일주일가량 방문하고 온 것을 알고 있었다. 대중교통과 자전거, 보행자가 편리한 도시가 돼야 한다고 강조하는 정 교수를 통해 선진 도시들의 동향에 관한 강연을 부탁하기 위함이었다.

원정대의 목적과 계획에 관한 이야기를 듣던 정교수는 "좋은 기획이며 열심히 해보시라"며 격려의 말을 덧붙였다. 이야기의 끝에 <앙제에서 중소도시의 미래를 보다>라는 책을 추천하면서 "꼭 살펴보고 가시라"는 당부도 했다.

지방도시의 인구소멸과 위기는 우리만 겪는 문제가 아니라 세계적 현상이다. 도시권 인구 30만이 안되는 프랑스의 작은 도시라고 한다. 앙제가 어떻게 많은 사람들의 주목을 받게 되었는지를 다룬 일본인 연구자가 현지에서 머무르며 저술한 책이다.

앙제에서는 역시 '대중교통과 자전거'가 언급된다. 파격적인 대중교통 요금 정책을 통해 도심 내 유동인구가 늘면서 활력이 생겼다. 도심 내 비어있는 상가에는 빈상점세를 부과하기도 했다고 한다. 중심지로의 유동인구를 늘리기 위한 이런 조치들은 효과를 발휘해 많은 도시들에게 주목받는 사례가 됐다고 소개한다.



▲ 정석교수의 "대자보도시" 서울시립대 도시공학과 정석 교수는 '대중교통과 자전거, 그리고 보행자가 편리하게 움직일수 있는 도시'가 답이라는 대자보도시 주창자이다. 수많은 도시의 혁신과 성공에는 교통문제가 핵심적 요소의 하나이며 도시는 생명력을 지닌 유기체라고 설명한다. 사진은 이번 원정대에게 강연시 준비한 프리젠테이션 첫화면이다.
ⓒ 정석

문득 한 가지 의문이 떠오른다. 지역혁신 사례나 미래 지향적 모델을 거론할 때마다 왜 하필 교통이 거론되고 중요하게 다뤄지는 것일까? 자전거 이야기를 하면서 가지는 문제의식과도 관련 있다. '자전거가 친환경적인 교통수단이며 미세먼지와 기후위기를 해결할 좋은 도구라서 많은 사람들이 자전거를 타게 한다?'는 사실 나의 문제의식이 아니다.

내게 자전거란 소재이거나 수단에 불과하지 목적은 아니다. 자전거를 많이 타는 도시, 자전거 타기 편한 도시가 목적이 아니라는 소리이기도 하다. 이 뒤에 생략된 '많은 도시들이 겪고 있는 지속가능성에 대한 의구심을 해소하고 (우리 도시가) 사람들이 살고 싶어 하는 도시가 돼야만 한다'가 내 관심사의 궁극점이다,

교육여건이 좋은 도시, 관광자원이나 문화적 자산이 풍부한 도시, 지리적 여건이 좋아 모이게 되는

요충지로서의 도시, 자연환경이 뛰어나고 삶의 질을 윤택하게 만들 도시 등이 있을 수 있다. 개성을 살리고 자신이 가진 강점을 발휘하여 도시로서의 기능을 갖춘 도시는 지속될 수 있다. 위기 속에서도 성장하는 사례도 여럿이 보여주고 있다. 교통은 이 모든 것들에 관통하는 (도시가 갖춰야 할) 핵심적 요소 중 하나라는 점을 강조하는 의미다.

또 한 가지 상반된 의문도 존재할 수 있다. 우리에게 매우 익숙한 '기업유치'와 같은 행운을 통해 지역이 살아남고 활력을 되찾아 위기에서 탈출한 사례는 왜 보고되지 않는 걸까?

선거 때만 되면 익숙하게 들려오는 단골 레퍼토리가 하나 있다. '유력한 인적 네트워크를 통해 어느 대기업을 우리 도시에 유치하고 일자리가 많아 살기 좋은 도시로 만들겠다'라는 공약과 장담을 하는 정치인들을 많이 봤을 것이다.

자세하게 살펴보면 허무맹랑한 이야기에 불과하다. 어느 기업이 지도자와의 인연을 통해 자신들의 기업 활동 본거지를 옮기는 고려를 할까?

기업이야말로 자신의 본연의 목적에 충실한 집단이다. 좀 더 나은 여건 속에서 저울질하며 어느 곳에서 기업 활동을 할지에 대한 끊임없는 고민은 물론 존재한다. 그러나 이 경우에도 '세제지원'과 여러 유형의 지원이 이런 선택을 좌우하지는 않는다고 한다. 지자체에서 제공할 수 있는 혜택이라야 대동소이한 차이에 불과하다. 자신들의 요구에 부합할 여건을 살피는 것이 본질적일 것이다.

수많은 도시들이 이룬 혁신에서의 공통점, 교통!

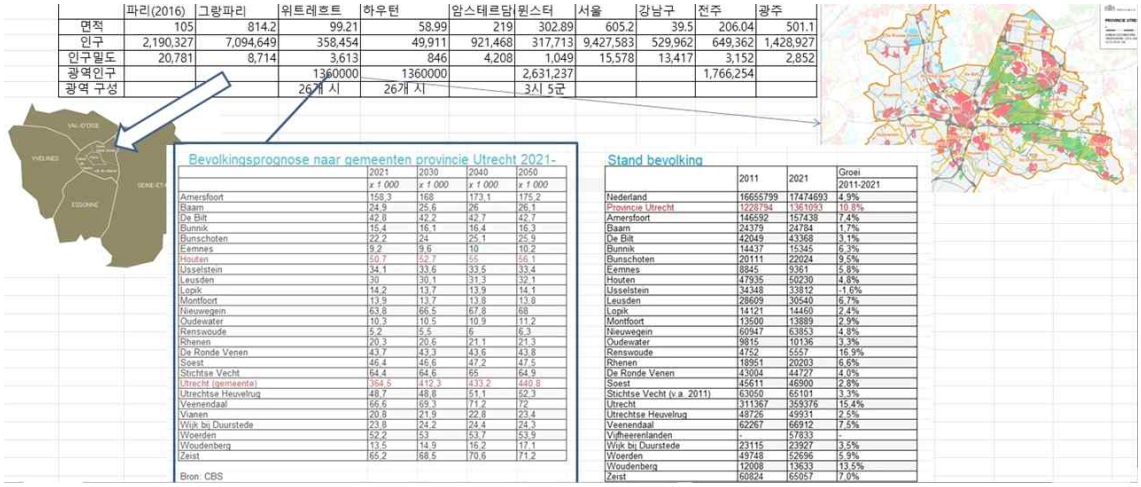
수많은 도시들의 위기에서 교통을 매개로 한 혁신과 활력을 만든 사례는 수없이 많다. 그러나 어느 예에서도 기업유치와 같은 사례는 이상하리만큼 듣기 힘들다.

이번에 우리가 찾았던 도시들은 대체로 작은 규모의 도시다. 그러나 이런 판단도 오산이었다. 파리의 경우 서울의 2~3개 구로 이뤄진 전통적인 파리가 있다. 그를 둘러싼 작은 왕관(행정구역으로는 분리된)구역내 데파르트망까지 포함했을 때 서울 면적보다 다소 크고 인구는 다소 적은 규모의 세계적 대도시다. 그리고 인구밀도가 세계에서 세 번째로 높은 도시다.

위트레흐트와 뮌스터는 인구 32만~35만 정도의 도시라 하여 우리의 개념상 작은 도시라 여겼었다. 하지만 이는 오산이었다. 위트레흐트주에 속하는 위트레흐트 시의 인구는 광역인구 136만 중 1/4 가량만을 수용하고 있을 뿐이다. 대신 위트레흐트에는 26개의 도시에 대략 1만~15만까지 크고 작은 도시에 골고루 살고 있는 광역의 지방의 중심지다.

위상이 전주보다 훨씬 커 보인다. 네덜란드에서 세 번째 도시라 한다. 네덜란드 전체적으로도 그렇지만 위트레흐트의 모든 도시는 여전히 꾸준하게 인구가 늘고 있다고 한다(전라북도 시군의 인구를 흡수해 겨우 현상유지하고 있는 전주와는 대비된다 할 수 있다).

뮌스터 역시 마찬가지다. 광역인구 260만의 뮌스터 현에는 뮌스터를 비롯해 3개 시와 5개 군의 도시가 있다. 여기에 골고루 흩어져 살고 있다. 그 중심이 뮌스터인 것이다. 2004년 뮌스터는 인구 20만에서 75만 명에 이르는 인구를 가진 도시들 중 세계에서 가장 살기 좋은 도시를 가리는 리브 컴(LivCom)상을 수상했다고 한다.



	파리(2016)	그랑파리	위트레흐트	하우턴	암스테르담	뮌스터	서울	강남구	전주	광주
면적	105	814.2	99.21	58.99	219	302.89	605.2	39.5	206.04	501.1
인구	2,190,327	7,094,649	358,454	49,911	921,468	317,713	9,427,583	529,962	649,362	1,428,927
인구밀도	20,781	8,714	3,613	846	4,208	1,049	15,578	13,417	3,152	2,852
광역인구			1360000	1360000		2,631,237			1,766,254	
광역 구성			26개 시	26개 시		3시 5군				

Bevolkingsprognose naar gemeenten provincie Utrecht 2021-

	2021 x 1 000	2030 x 1 000	2040 x 1 000	2050 x 1 000
Amersfoort	159,3	168	173,1	175,2
Baarn	24,9	25,6	26	26,1
De Bilt	42,8	42,2	42,7	42,7
Bunnik	15,4	16,1	16,4	16,3
Bunschoten	22,2	24	25,1	25,9
Eemnes	9,2	9,6	10	10,2
Houten	50,7	52,7	55	56,1
Usselstein	34,1	33,6	33,5	33,4
Leusden	30	30,1	31,3	32,1
Lopik	14,2	13,7	13,9	14,1
Montfoort	13,9	13,7	13,8	13,8
Nieuwegein	63,8	66,5	67,8	68
Oudewater	10,3	10,5	10,9	11,2
Renswoude	5,2	5,5	6	6,3
Rhenen	20,3	20,6	21,1	21,3
De Ronde Venen	43,7	43,3	43,6	43,8
Soest	46,4	46,6	47,2	47,5
Stichtse Vecht	64,4	64,6	65	64,9
Utrecht (gemeente)	364,5	412,3	433,2	440,8
Utrechtse Heuvelrug	48,7	48,8	51,1	52,3
Veenendaal	66,6	69,3	71,2	72
Vianen	20,8	21,9	22,8	23,4
Wijk bij Duurstede	23,8	24,2	24,4	24,3
Woerden	52,2	53	53,7	53,9
Woudenberg	13,5	14,9	16,2	17,1
Zeist	65,2	68,5	70,6	71,2

Bron: CBS

Stand bevolking

	2011	2021	Groei 2011-2021
Nederland	16655799	17474693	4,9%
Provincie Utrecht	1228794	1361093	10,8%
Amersfoort	146592	157438	7,4%
Baarn	24379	24784	1,7%
De Bilt	42049	43368	3,1%
Bunnik	14437	15345	6,3%
Bunschoten	20111	22024	9,5%
Eemnes	8845	9361	5,8%
Houten	47935	50230	4,8%
Usselstein	34348	33812	-1,6%
Leusden	28609	30540	6,7%
Lopik	14121	14460	2,4%
Montfoort	13500	13889	2,9%
Nieuwegein	60947	63853	4,8%
Oudewater	9815	10136	3,3%
Renswoude	4752	5557	16,9%
Rhenen	18951	20203	6,6%
De Ronde Venen	43004	44727	4,0%
Soest	45611	46900	2,8%
Stichtse Vecht (v.a. 2011)	63050	65101	3,3%
Utrecht	311367	359376	15,4%
Utrechtse Heuvelrug	48726	49931	2,5%
Veenendaal	62267	66912	7,5%
Vijfheerenlanden	-	57833	-
Wijk bij Duurstede	23115	23927	3,5%
Woerden	49748	52696	5,9%
Woudenberg	12008	13633	13,5%
Zeist	60824	65057	7,0%

▲ 기사에 인용한 도시들의 데이터 도시들의 외적 규모나 인구등을 정리하였다. 아래 두개의 표는 위트레흐트주 홈페이지에 공개된 인구동향 데이터이다.(좌측은 위트레흐트주내의 도시들의 향후 인구추계 자료이며 우측은 네덜란드 전체적인 인구동향 통계임) 우측 위쪽 지도 사진은 위트레흐트주내의 인구 분포를 반영한걸로 빨간색으로 표시된 부분이 위트레흐트주의 26개 시에 걸쳐 골고루 퍼져있음을 확인할수 있다.
ⓒ 김길중

일정 중에 가이드인 정연일 이사가 버스 안에서 가끔 이런 질문을 했다. '우리나라와 달리 이 도시들은 인구가 적다. 100만을 넘는 도시가 드물다'라며 그 도시가 어딘지를 묻는 식이다. 잘 떠오르지 않는다. 베를린이 350만, 함부르크나 뮌헨, 파리 같은 도시가 200만 언저리이지 100만을 넘는 도시는 매우 드물다고 한다.

우리가 찾았던 위트레흐트에는 네덜란드에서 1~2위를 다투는 '라보뱅크'라는 은행의 본사가 위치해 있었다. 아울러 네덜란드 최고의 철도회사의 본거지도 위트레흐트였다. 버스를 타고 지나쳐온 레버쿠젠 인근에서 다국적 회사 바이엘이 후원한 축구장이 보였다. 레버쿠젠의 인구가 17만이라고 한다. 본사가 이곳에 있단다. 프랑크푸르트에는 독일연방은행, 유럽중앙은행 등 일일이 거론키 어려울 정도로 많은 기업들이 본사를 두고 있단다.

독일의 경우처럼 국가적 차원에서의 '지역 균형발전 정책'과 같은 접근도 필요하다. 다만, 그것을 담아낼 도시의 노력은 반드시 수반돼야 할 또 다른 축이다. 이것이 생략된 균형발전은 공염불에 불과하지 않을까 싶다. 오늘날에도 세계의 수많은 도시는 모두 위기나 어려운 조건에 처해 있고 도시의 미래에 관해 고심하고 있다.

'기업은 지자체가 유치하는 게 아니다'라는 말로 요약하고자 한다. 자신들의 여건을 감안한 기업의 선택에 대비하는 도시의 혁신이 이런 논의에서의 선행조건이어야 한다. 기업이 관심을 가진다는 건 사람들이 생활하기 좋은 도시라는 의미를 말한다. 적정한 비용에 효율이 높은 도시, 다른 말로 바꾸자면 (사람들이)살기 좋은 도시다.

우리가 방문한 파리, 위트레흐트, 하우턴, 암스테르담 그리고 뮌스터는 모두 자전거 도시라 할 수 있다. 이 도시들은 또한 살기 좋은 도시다(각각의 조건과 규모는 모두 다르지만). 그리고 가장 중요

한 점은 '모두가 오늘도 끊임없는 혁신을 통해 도시의 미래를 만들어 가고 있는 도시'라는 점이다.

우리가 찾아야 할 우리 도시의 미래, 그들이 만들어 가고 있는 미래와 별개의 것이 아님은 분명하다. 우리가 이 도시를 찾았던 이유인 것이다.



▲ **바스티유 광장옆을 달리는 파리시민** 대도시 파리의 변화는 많은 세계인에 의해 주목받고 있다. 파리의 심장부를 포함 파리 전역에서의 변화가 수년째 진행중이다. 본래 차에게만 허용되었던 바스티유광장 인근을 자전거로 순환할수 있다. 사진에서는 양방향 자전거 도로를 통해 오가는 파리시민들을 볼 수 있다.
ⓒ 김길중

13화. "자전거 도시, 서두르기만 해서 될 일은 아니다"

정리하며 ② : 우리가 할 수 있는 일, 해야 할 일



▲ 20230223 인천공항 출국장, 자전거 원정대 출정하다.
ⓒ 김길중

사전 모임과 출국장에서 이번 자전거 기행의 참가자들에게 공통적으로 아래와 같은 질문을 던졌다. "이제 곧 오랫동안 준비했던 것들을 실제로 보게 됩니다. 무엇을 기대하고 있으며 어떤 것을 담아올 건가요?"

기획의도에 가장 충실한 이명연(전북도의원)의 말이다.

"전주만 해도 (자전거 정책과 관련해) 20년 동안 시장 임기마다 여러 차례 도전했으나 불행하게도 나아진 게 없다. 우리가 가는 도시들은 자전거 도시로 성공한 경험을 들려주고 있거나, 열심히 나아가고 있는 것으로 알고 있다. 우리는 왜 이 상태에 머물러 있는지, 그들은 어떻게 정책을 펼쳤기에 오늘에 이르렀는지를 잘 들여다보고 찾아와야 한다."

포인트는 달랐지만, 참가자들은 공통적으로 파리라는 대도시의 놀라운 변화에 가장 관심이 높았다. 우리 도시들이 해내지 못하는 '정책 접근의 문제에 관한 진단'도 같았다. 모두 들떠 있었고 한껏 고무된 채 비행기에 몸을 실었다.

파리에서의 3일은 여정의 초반이기도 했고, 직접 변화를 실감하는 과정이었다. 참가자들은 감탄사를 연발했다. 그러면서도 다각도의 해석이 나왔다. 이들의 성공과 우리가 해내지 못한 일들을 단순화하거나 도식화해선 안 된다는 시각도 나왔다.

"최근 파리의 변화에서 리더십과 관련한 부분을 살펴봐야 하지 않겠느냐"라는 말에, 한승우 전주시의원은 이렇게 답했다.

"물론 대단한 일입니다. 다만 이게 이달고 시장 한 사람으로부터 비롯된 일로 바라볼 문제는 아닐 것 같습니다. 그 이전부터 파리 시민들 사이에 어떤 계기가 있었을 것이며, 필요성에 대한 공감대가 바탕이 되지 않았을까 짐작해 봅니다. 그런 일들이 어떻게 이뤄졌는지를 잘 살펴보는 것이 중요하겠지요. 주목해야 할 리더십이, 독단적으로 제시하고 끌어가는 방식은 아닐 겁니다."

앞서 파리지앵 한승훈씨가 말한 내용과 맥락을 같이 한다.

"이전부터 파리는 자동차 이용이 상대적으로 낮고 대중교통 이용률이 높은 편이었습니다. 다만 파리는 오랫동안 치밀하게 설계된 조치들을 시민들로 하여금 받아들이게끔 하는 탑다운 방식을 사용했고, 이것이 성공적으로 적용된 것 같습니다."

'도시들의 변화는 어느 한순간 이뤄진 것일까?'와 같은, 과정에 관한 궁금증도 중요한 포인트였다. 자전거 도시의 완성된 형태라고 이구동성으로 말했던 위트레흐트에서도 이 부분에 관해 깊게 관찰할 만한 부분이 있었다. 1970년대 이전에 운하였다가 고속화도로로 바뀌었고 다시 운하로 복원한 'Catharijnesingel'의 사례다.

1970년대부터 자전거 도시로 전환한 위트레흐트는 이전엔 자동차 도시였다. 자전거 도시로 진화하기 위한 여러 인프라 확대가 이뤄졌지만 이 운하의 복원 시점은 아주 최근의 일이다. 이 공사가 완료된 것이 2019년의 일이다. 이 또한 오랜 시간 동안 여러 연구와 의견 수렴의 과정을 통해 진행됐다고 한다.

프로젝트가 시작된 것이 1998년도였다. 시내를 관통하는 고속화도로의 필요성이 줄었기에 영구적으로 폐쇄를 결정한 것이 2010년도다. 우리 같으면 번갯불에 콩 구워 먹듯 진행되지 않았을까 싶지만 이때부터 다시 10여 년의 시간이 소요되어 총 20여 년이 걸렸다. 해마다 계획에 따라 끊임없는 혁신을 진행하고 있지만, 그 혁신이 전격적인 것은 아니었다.

"자전거 도시, 야금야금 전략이 필요합니다"라는 제목의 기사를 통해 소개한 정석 교수의 조언처럼 자전거 선진도시들의 오늘은 철저하게 야금야금 전략을 취해왔다. 출국 전 강의에서 언급한 바 있는 코펜하겐 사례에서도 이것이 확인된다.

시내 보행화 구역을 만들기 시작한 1962년, 코펜하겐은 상징적인 공간을 골라 이 실험을 시작했다. 여기에서의 성공적 결과를 시민들과 공유하면서 '그렇다면 여기도...'라고 2차 확장한 것이 1968년이었다. 이후 1973년 78년, 88년, 92년, 96년까지... 차분하게 도시를 바꿔 온 것이라고 한다.

우리 모습은 어떠할까?

그런데 일정 중반에 접어들면서 우리는 깊은 고민에 빠졌다. '우리가 가야할 미래임은 분명한데, 한국에 돌아가서 어디서부터 어떻게 시작해야 할지', 근원적 질문을 스스로 던지게 된 것이다. 아직 답을 다 찾지는 못했지만, 공통적으로 나온 내용은 비슷했다. '결코 서둘러서 될 일은 아니다'라는

결론으로 정리됐다.

이번에 찾은 도시는 5곳, 기관 및 단체는 7개이다. 한 곳당 우리에게 주어진 시간은 대략 2시간. 도시 하나가 걸어온 역사적 경험과 교훈을 이해하기에도 부족한 시간이다. 더구나 이를 바탕으로 미래 비전과 조언까지 구한다는 것은 애초 불가능한 일임이 분명하다. 영감만 얻고, 또 다른 오류를 반복할 가능성도 충분하다. 다시 이런 일을 되풀이하지 않으려면 어떻게 해야 할까?

이전 기사에서 소개한 한승훈씨의 '사후 작업에 관한 제안'을 다시 떠올리고자 한다. 아울러 1회성 연수에 그치지 않고, 지속해 나갈 수 있는 작은 성과를 만들어 놓자는 연수단의 공감대를 다시 환기시키고 싶다.

이번에 맺은 인연을 바탕으로 여러 가지 자료와 조언 등을 사후적으로 요청하고 확인할 수 있는 네트워크를 형성했다. 미처 물어보고 오지 못한 것, 이해가 잘 안 되는 것, 오늘의 결과를 있게 한 과정상의 궁금증 등을 추가로 소통하며 해소해야 한다. '짐작'을 그냥 '짐작'으로 남겨둬서는 안 된다. 또 다른 물음표가 존재하기 때문이다.

서난이 전북도의원은 "이번에 유심히 살펴본 게 교통표지판"이라며, "이건 문화적으로 접근할 게 아니고 법률적으로 뒷받침 돼야 할 것으로 판단한다. 돌아가서도 공부가 필요하다고 생각한다. 보고서에 이런 부분을 담아볼 예정이다"라고 말하기도 했다.

8박 10일 일정 동안 보고 온 자전거 도시들에 대한 인상은 강렬하다. 가지고 온 또 다른 물음들을 어떻게 풀어가야 할지, 다음 기사에 마무리해볼 생각이다.

14화. 자전거 원정의 마무리, 새로운 도전의 시작

[자전거 원정대가 가지고 돌아온 것, 그리고 해내고 싶은 것]

8박 10일이라는 여정을 통해 깊은 영감을 가지고 돌아왔다. 몇 마디로 요약하자면 이런 것이 될 수 있다.

'이런 일이 실제 가능하구나. 우리에게 미래일수 있는 모습이 이들에겐 과거가 되었고 현재라는 것이 매우 경이롭다. 그들의 현재이자 우리의 미래, 어떻게 실제의 것으로 만들어 낼 수 있을까?'
같은 것을 보고 같은 영감을 얻고 돌아온 사람들은 일단 10인 10색으로 임하고 있는 것으로 보인다.

가장 먼저 소개할 광주시의회 이귀순 의원, 돌아온 지 1주일여 만에 페이스북에 포스팅을 했다. 광주시 광산구 신가동에서 518민주광장 행사장까지의 17Km를 달린 소감을 적었다. "버스타면 40분, 자동차로는 25분(안막히면), 자전거로는 1시간 12분(천천히 달려)"라고 적고 있다. 같은 광주의 최지현 의원은 돌아온 후 1주일에 한번 씩 자전거를 타거나 버스를 통해 이동하기로 마음먹었고 실천중이라 한다. 책을 몇 권 샀다고 한다. '자전거가 일상에서 더 가깝고 친숙해지기 위해서'라는 설명을 붙인다. 구입한 책은 김훈 작가의 '자전거 여행'이란다.
원정이 끝난지 20일이 지났지만 단체 대화방은 아직도 활발하다. 두 의원과 마찬가지로 자전거를 탄 경험과 무용담(?)을 쏟아낸다. 서울 다녀온 길에 따릉이를 또 한번 탔다는 김성수 의원(전북도의회)이나 민원현장을 자전거로 돌아본 이국의원, 광주의 명진 의원도 마찬가지다. 송영진 의원(전주시의회)은 "3년 만에 자전거를 세차했다"며 "올라갈 때 못 보았네 내려올 때 보이네"라며 "무언가가 달라 보인다"라고 덧붙이기도 한다.
허옥희 전의원은 "주니어용으로 저의 체격에 맞는 자전거 하나 구해 보려구요. 환경운동연합 자전거 소모임 섬진강 라이딩에는 함께 달리겠습니다"라는 의지를 내보이기도 한다.

다른 것에 앞서 스스로 자전거를 가까이 해보겠다는 이들의 노력은 지속될 수 있을까?

최지현 의원은 다녀온 뒤의 변화와 소감, 그리고 앞으로의 계획에 대해 이렇게 말한다. "당장 은 막막합니다. 여러 사람들을 만나면서 이야기를 건네고 듣고 있지만 쉽진 않아 보입니다. 어제는 시장님과 이야기를 나눴는데 '자전거 도로를 만든다고 타는 사람들이 늘어날까?'라고 회의적으로 말씀하시더군요. 사람들의 인식을 바꾸고 도시의 변화를 꾀한다는 것이 어렵다는 말씀으로 이해를 했습니다. 다만, 도시가 나아가야할 방향을 분명히 하고 단계에 맞게 차근 차근 해 나가야 할 일임에는 분명합니다. 자신이 자전거에 익숙하고 친해지려 노력합니다. 결국 시민들의 생각을 들어가며 해법을 찾아야 할 것 같습니다. 자전거 단체 사람들과도 지속적으로 이야기를 해 나갈 계획입니다. 함께 다녀온 의원님들과 상의해서 우선 당장 접근할 수 있는 일부터 챙겨보고자 합니다. 관련 조례를 먼저 찬찬히 살펴보고 고칠 점이 무엇인지 궁리해보려 합니다. 아울러 광주 지하철 2호선이 진행중 인데 지하철 및 버스와 자전거의 연계를 위해 어떤 것들이 필요한지를 연구해보려 합니다. 아울러 돌아가면서 5분 발언을 통해 지속적으로 제안하기 시작했습니다"라고 설명한다.

또 다른 사람들은 어떤 고민중일까?

일정중 송영진 의원은 하우턴에 유독 관심을 기울인바 있다. 여러 구상을 밝힌다. “제 지역구이자 사는 동네인 혁신동(전주)은 비교적 자전거 타는 여건이 좋은 편이에요. 실제 다른 지역보다 훨씬 많은 사람들이 자전거를 타는 편이구요. 한꺼번에 전주를 바꿀 수는 없습니다. 지역구내에 공동체(아파트 입주자회의 등)가 활발한데 자전거랑 친해지게 만들 프로그램을 만들고 싶어요. 자전거를 즐기고 일상적으로 활용이 가능하도록 만드는 것부터 시작할까 싶어요. 프로그램을 잘 짜서 주차난이 심각한 지역문제를 해결하기 위해서 ‘혁신이 진행되는 혁신동으로 바꿀 시민학교’를 만드는거죠. 혁신동이야말로 자전거나 걸어서 이동이 가능한 15분 도시로 가능합니다. 자전거가 혁신동을 살기 좋은 마을로 만들 유력한 도구가 될 수 있다는 점을 배우고 깨닫게 만드는 것부터 시작 하겠습니다”라며 완성도 높은 구상을 밝혔다.

국회 김성주 의원실 김진옥 보좌관은 보다 포괄적인 계획과 구상을 밝힌다.

“후일담이나 소감, 그리고 부러웠던 것들에서의 영감으로 그쳐서는 안될 것 같습니다. 자전거를 활성화 한다고 해서 바로 좋은 도시가 되지는 않습니다. 그동안 안해 온 게 아닙니다. 자전거 도로를 놓고서 고민하기도 했고 대중교통 중심도시로 가자며 버스를 가지고도 고민했습니다. 아쉬운 것은 큰 맥락에서의 접근이 부족한 것 아닌가 싶습니다.
대도시 파리의 변화를 부러워하면서 이달고 시장의 용기와 도전, 뛰어난 혁신가 카롤로스 모레노 교수의 아이디어 등으로 단편적으로 보면 안될 것 같구요. 일부 기술적인 제도와 시스템, 기술을 지역에서 섣부르게 베껴보려는 식으로는 또다시 실패하고 좌절할거란 걱정도 듭니다.
‘좋은 도시’란 어떤 도시인지를 그려내 가야죠. 사회적인 지위의 높고 낮음이나 경제적인 빈부의 격차에 관계없이 모두가 자유롭게 접근하고 함께 점유하고 사용할 권리를 의제로 만들어 가야겠습니다. ‘새로운 공간을 창출하고 누릴 권리’를 사회적 화두로 잡아가야 합니다. 그런 연결에서의 핵심에 보행자와, 자전거, 버스 등 대중교통이 있다는 공감을 만들어 내야죠. 공유와 연결을 통한 혁신이라 할 수 있을 것 같습니다.
강한 용기와 도전, 혁신적인 아이디어를 바탕으로 지도를 펼쳐놓고 새롭게 디자인하는 일부터 함께 시작해 볼 것을 제안 드립니다. 우선은 원정에서 깊이 토론한 사람들을 중심으로 포럼과 같은 형태의 논의와 연구하고 학습하며 정리된 내용의 제안을 이어나갈 후속 작업이 우선일 것 같습니다. 또한 이를 확대할 조직도 준비해가면 좋겠습니다. 물론 함께 했던 분들과 보조를 맞춰가야 하겠습니다. ‘보고 온 것들을 잘 정리해서 지역사회에 공유하고 ‘우리 도시에서 이게 정말 필요한 것이다’라는 정도의 공감을 형성할 자리를 만들어보면 좋겠습니다.

생각이 모아진 것일까? 마무리이자 새로운 시작을 준비하기 시작했다.

4월 22일은 행정안전부가 기념일로 지정한 자전거의 날이다. 이 날을 전후해 특별한 ‘자전거의 날 맞이 행사’를 준비하고 있다. ‘자전거에서 찾는 우리 도시의 미래, 2023 전주!’라는 토론회를 열기로 했다. 자전거 원정대가 보고 느낀 것을 공유하는 자리이자 ‘우리 안에서 무엇을 어떻게 해 나갈 것인지’에 관한 구체적인 제안을 같이 공유하는 토론회를 가지기로 한 것이다.

연수에 관여된 전북도의회, 전주시의회, 광주시의회 및 김성주 국회의원, 전주시 등과 함께 전북환경운동연합, 생태교통시민행동 및 지속가능발전협의회 등의 민간단체가 공동의 주최자가 되어 준비하는 토론이다.

제한된 인원의 경험과 고민을 지역사회 시민들과 함께 나누고 모색하는 길을 만드는 것이다. 여기에

는 ‘전국 자전거운동 네트워크’(전자넷)라는 조직도 함께 공동주최로써 참여할 예정이다. 이들은 위 토론회의 발제자 및 토론자로써 참여하게 되며 별도로 ‘한국 사회에서의 자전거 운동이 나아갈 방향’에 관한 자체적 토론과 전북지역에서의 공동 라이딩 프로그램도 운영할 예정이다.

가지고 돌아온 영감은 적용 가능한 실행 계획으로 만들어졌을 때만 의미가 있을 것이다. 이런 길이 우리의 미래여야 한다는 이야기는 무수하게 많았다. ‘그래서 무엇부터 어떻게 할 것인지’가 그려지지 않는다면 목적 없이 치러진 다시 한번의 행사일 뿐이다.

원정대는 이렇게 마무리 되었다. 새로운 시작을 위한 밑거름을 남겼다고 여기며 긴 연재를 마무리 한다.

별첨 자료

강의 자료 및 세미나 ppt

별첨 1. 1차 간담회 자료



한국이 파리(암스테르담, 뮌스터)에게 묻습니다.

당신들은 정말 자전거로 충분합니까?

암스테르담과 파리에서 찾는 우리 도시의 미래,
자전거 선진지 견학 연수단(2023 유럽 자전거 원정대)

일정 : 2023년 2월 23일~3월 4일 (8박 10일)

방문지 : 파리(프랑스), 위트레흐트, 암스테르담(네덜란드), 뮌스터(독일)

1차 학습모임 : 2023년 1월 30일 전라북도의회 회의실

▲ 자전거 연합 연수단 간담회 ppt 자료 표지

원정대 기획의도

- -세계 수 많은 도시는 자동차 위주의 교통에서 대중교통과 자전거 등 친환경적 이동수단을 미래 도시의 해결책으로 설정하고 있음.
- -특히 코로나 팬더믹, 기후위기, 고유가 시대는 모든 도시에게 위기로 다가 서고 있음. 하지만 위기를 기회로 전환시키며 발 빠르게 이와 관련한 전진을 이루기도 함.
- -네덜란드를 비롯한 서유럽의 여러 도시는 이런 노력을 1970년대부터 시작하였고 완성단계에 접어들고 있음. 아울러 후발 도시들의 뒤늦은 시도가 이어졌고 기존 도시에 자전거 도시로 평가 받는 도시들 조차 진화를 위한 노력을 진행 중.
- -우리나라 여러 도시도 1990년대부터 시작해 현재까지 이를 벤치마킹 하여 시도하였으나 아직껏 어느 도시에서 의미 있는 성과를 거두고 있는 도시는 없다는 게 지배적인 평가임.
- -이런 현상에 대해 유럽 등의 도시와 우리 도시의 여건이 다르며 우리에겐 적용할 수 없다는 패배적이고 회의적 시선이 지배적임. 그러나 접근방법과 추진 전략상의 여러 오류로 인한 결과일 뿐으로 바라보아야 하며 우리가 가야 할 미래라는 주장과 제언이 여전히 존재함.
- -객관적 조건이 아니라 이들 도시와 우리 도시는 접근방법과 전개과정상에서 어떤 차이로 인한 결과적 차이가 발생했는지에 관한 심층적인 연구와 해결점 찾기가 필요함.
- -성공적인 사례에서의 공통점은 강력한 리더십 및 분명한 비전, 세밀하고 입체적인 추진전략, 시민 사이에서 형성된 공감대 및 공론의 과정을 통한 진행이라는 공통점이 존재함. 실패한 사례에서는 이런 지점에서의 결여를 나타내는 경향이 존재하는 것을 의미하기도 함.
- -이에 도시의 미래를 고민하고 대안을 모색하는 정치권과 민간 전문가, 자전거인이 연합 연수단을 구성해 진행하고 그 과정을 프로그램으로 담아 우리 도시민들에게 전달하는 목표 아래 아래와 같은 연합 연수단을 구성하였음.







▲ 자전거 연합 연수단 간담회 ppt 자료 기획의도

원정대 일정 개요

출발 : 2023년 2월 23일 인천공항 파리행 대한항공(12시 15분 출발)

숙박하는 도시 : 파리 3일, 위트레흐트 3일, 뮌스터 1일, 프랑크푸르트 1일



방문도시 정보

	전주 Jeonju	파리 Paris	하우텐 Houten	위트레흐트 Utrecht	암스테르담 Amsterdam	뮌스터 Münster
비고	전라북도 소재지	프랑스 수도	네덜란드 위트레흐트주	위트레흐트주 주도	네덜란드 수도	노르트라인베스트팔렌 주도
면적	206.04㎢	105.4㎢	58.99㎢	99.21 ㎢	219㎢	302.89㎢
인구	652,458명	2,165,423명(광역 1300만)	49,911명	361,742명	919,645명(광역 248만)	317,713명
인구밀도	3,193.21명/㎢	20,544명/㎢	908명/㎢	3,807명/㎢	5,214/㎢	1,048명/㎢
인구 통계기준	2022, 나무위키	2019, 나무위키	2019, 위키백과	2022, 위키백과	2022, 위키백과	2021, 나무위키
연중 최고기온 빈달	31.3(8월)	25.7(7월)	위트레흐트 인접일	23.1(7월)	22.1(8월)	22(8월)
연중 최저기온 빈달	-4.3(1월)	3.2(1월)		0.9(1월)	0.5(2월)	-2(1월)
연평균 강우량	1,299.30	634.4		849.7	838.2	758
강우일수	117.3	108.9		131	132	
강설일수	24.4	11.9		25	26	

프로그램별 소개(파리2)

- **▶Mieux Move à Bicyclette (MDB)**
- 1974년에 설립 된 일드 프랑스 지역의 주요 자전거 협회. 자전거 확산을 위한 사회적 캠페인, 자전거 타는 사람들을 위한 다양한 프로그램 개발.
- 약 2000명의 회원이 활동. 시위, 정책제안, 자전거 문화 확산 등을 중심으로 활동. *https://mdb-idf.org/ 37 boulevard Bourdon, Paris, France*



- **▶벨로루션 (Vélorution)** ; *집단은 스스로를 조직합니다. 친근한 도시를 위해 엔진의 화학적 및 정신적 오염과 이에 수반되는 산업 문명에 반대합니다. 우리의 거리, 뇌, 기관지를 침범하는 자동차 오토바이는 반대입니다. 지금 여기에서 자율성에 찬성합니다. 벨로루션!*(홈페이지에 소개된 문구)-크리티컬 매스 등을 중심으로 활동하고 자전거 수리 교육 등의 프로그램도 운영. *http://velorution.org/*

- **▶FUB(프랑스 자전거 사용자 연맹) :** 1980 년에 설립. FUB는 지역 협회의 네트워킹, 공공 기관과의 협의 및 일반 대중을 위한 커뮤니케이션 캠페인을 통해 자전거 타는 사람의 일상적인 관심사에 대한 구체적인 답변을 제공하고 자전거를 일상적인 교통 수단으로 사용하도록 촉진하는 역할을 합니다. https://www.fub.fr/ *12 RUE FINKMATT 67000 STRASBOURG*

프로그램별 소개(위트레흐트)



- **4)위트레흐트 시청 및 시의회 방문**
- ◆방문 일시 : 2023년 3월 1일(수요일) 오전
- ◆장소 : 시청, 시의회
- ◆주요 내용 :
- -위트레흐트 시의 자전거 정책에 대한 브리핑
- -**안전한 도시**를 만들기 위한 위트레흐트의 고민
- -전주시의회와 위트레흐트 시의회의 교류와 협력을 위한 논의(진행된다면)

- **5)네덜란드 자전거 대사관 방문 https://www.dutchcyclingembassy.nl/**
- ◆방문 일시 : 2023년 2월 27일(월요일) 오전
- ◆장소 : 3511 HE Utrecht, The Netherlands(위트레흐트 소재)
- ◆주요 내용 :
- -네덜란드 자전거 도시의 역사 및 현황
- -국제적 협력을 하는 자전거 대사관의 활동 내용◆소개 : 네덜란드의 공공 기관 및 민간 단체, 전문가 등의 네트워크를 통해 네덜란드에서의 자전거에 관한 전 세계인들의 궁금증을 연결하고 연수프로그램 및 각종 프로그램 등을 통해 연결해줌.

- **6)Fietsersbond(자전거 이용시민 연합) 방문**
- ◆방문 일시 : 2023년 2월 27일(월요일) 오전
- ◆장소 : 3511 HE Utrecht, The Netherlands(위트레흐트 소재)
https://www.fietsersbond.nl/
- ◆주요 내용 : 자전거의 도시에서 시민운동은 어떠한 역할인가.(시민운동의 실제), 네덜란드 사람들의 자전거 타는 문화는 어떠한가.
- ◆소개 : 32,000명의 회원, 1,800명 이상의 자원봉사자, 160개의 지역 지부가 더 나은 자전거 시설을 위해 적극적으로 노력하고 있습니다.(홈페이지 소개 내용)

프로그램별 소개(암스테르담, 뮌스터)

- **7)암스테르담 시청 방문**
- ◆방문 일시 : 2023년 2월 28일(화요일) 오전
- ◆장소 : 암스테르담 시청
- ◆주요 내용 : 암스테르담에서 자전거는 무엇인가? 자전거가 도시계획의 중심을 형성하는 이유



- **8)메러디스 굴레저(Meredith Glaser)교수 인터뷰(암스테르담 대학 도시 자전거 연구소)**
- ◆방문 일시 : 2023년 2월 28일(화요일) 오후
- ◆장소 : 암스테르담 대학
- ◆주요 내용 : 자전거 정책혁신 및 지식 이전에 관한 연구자로써 한국에게 주는 조언
- ◆소개 : Meredith Glaser는 2010년부터 네덜란드에 기반을 둔 도시 이동성 연구원이자 강사입니다. Glaser 박사의 작업은 정책 혁신, 지식 이전 및 지속 가능한 운송 목표의 가속화된 구현을 위한 역량 구축에 중점을 둡니다.



- **9)뮌스터 시청 방문**
- ◆방문 일시 : 2023년 3월 2일(화요일) 오전
- ◆장소 : 뮌스터 시청
- ◆주요 내용 : 뮌스터 2.0의 주요 내용.



프로그램별 소개(뮌스터)

- **10)ADFC(독일 자전거 이용자 연합) 뮌스터 지부와의 만남**
- ◆방문 일시 : 2023년 3월 2일(화요일) 오후
- ◆장소 : 뮌스터
- ◆주요 내용 : 자전거 도시를 위한 정치적 목소리를 내는 활동을 중심으로 살펴보는 ADFC.
- ◆소개 : ADFC는 정치적으로 중립적이지만 자전거 타는 사람의 이익에 관해서는 당파적입니다. 따라서 우리는 교통정책협회이자 자전거 로비 단체로서 자전거 교통의 지속적인 진흥을 위해 노력하고 있습니다.(홈페이지 내용) https://www.adfc.de/



- **11)자전거 투어, 출퇴근시간 들여다 보기 및 시설 살펴보기**
- 네덜란드의 경우 우리가 직접 타는 것보다 그들의 모습을 관찰하는 것이 더 나을 수 있음. 해서 출퇴근 시간 살펴보기로 일정을 진행(아침 저녁 시간 활용하기), 아울러 섭외중인 기관 단체가 여의치 않을 경우 자전거 투어로 대체할 준비하기. 우천시 자전거 투어는 자전거 시설 둘러보기로 대체.



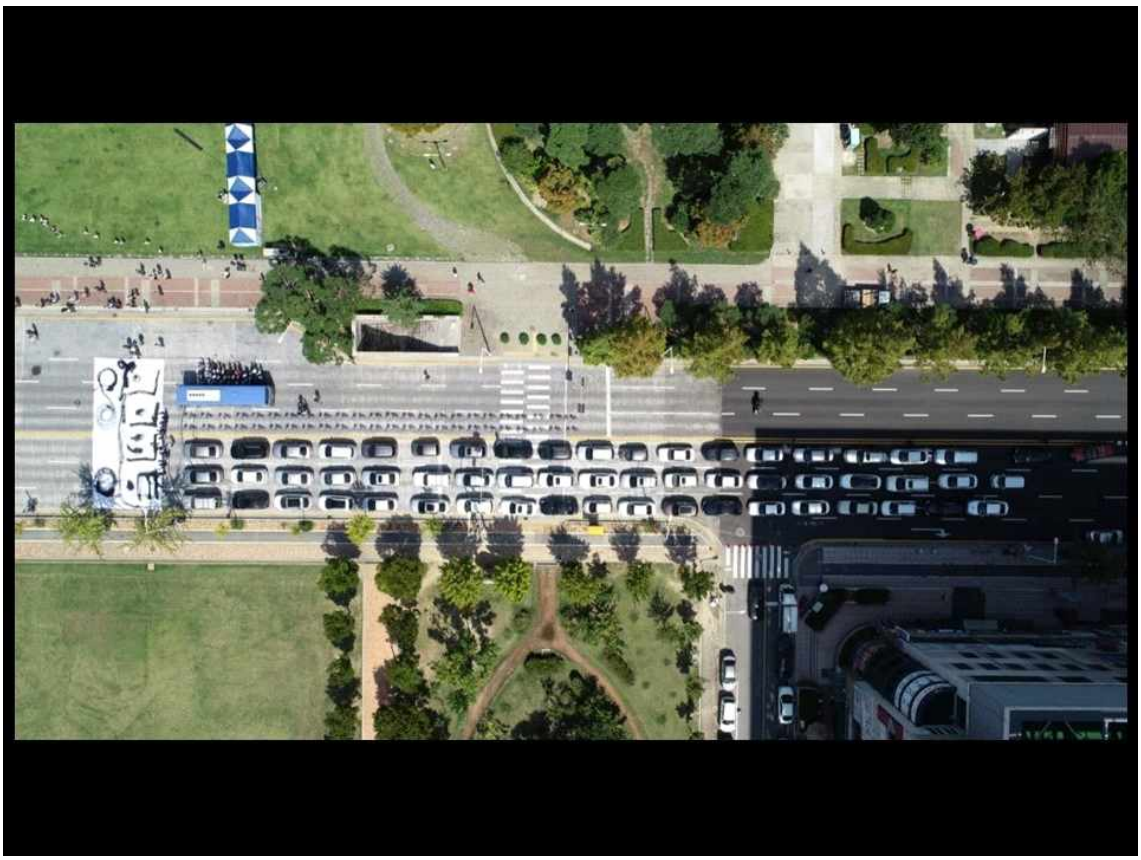




별첨 2. 2차 간담회 자료 (정석 교수)

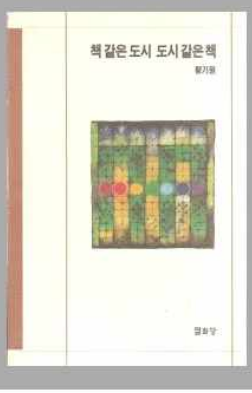






두 종류의 길









위험하고 불편한 생활도로 : 통학로와 골목길

1990년대 보행권 시민운동의 시작 : 걷고 싶은 서울 만들기

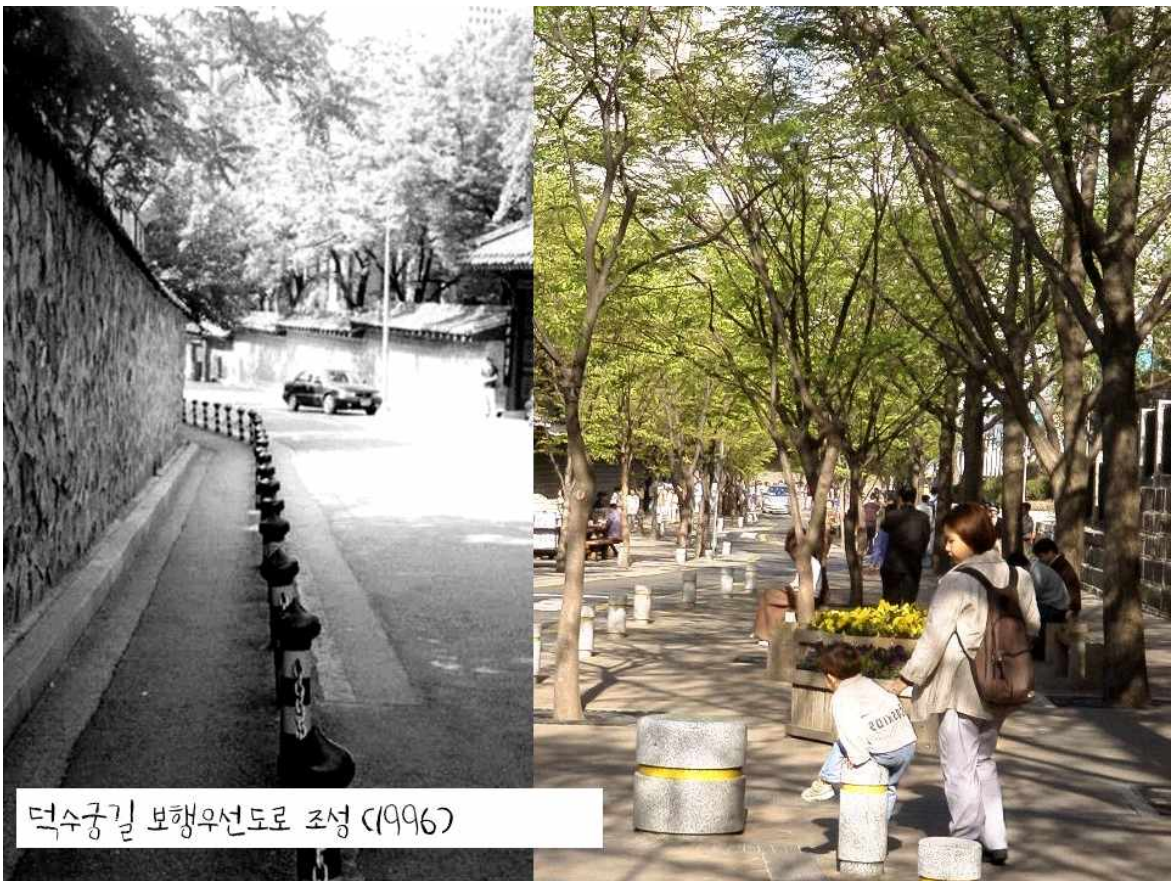




보행조례 제정운동
1996. 5.



보행권 신장 걷기대회
1993. 6.





새로운 보행공간
만들기

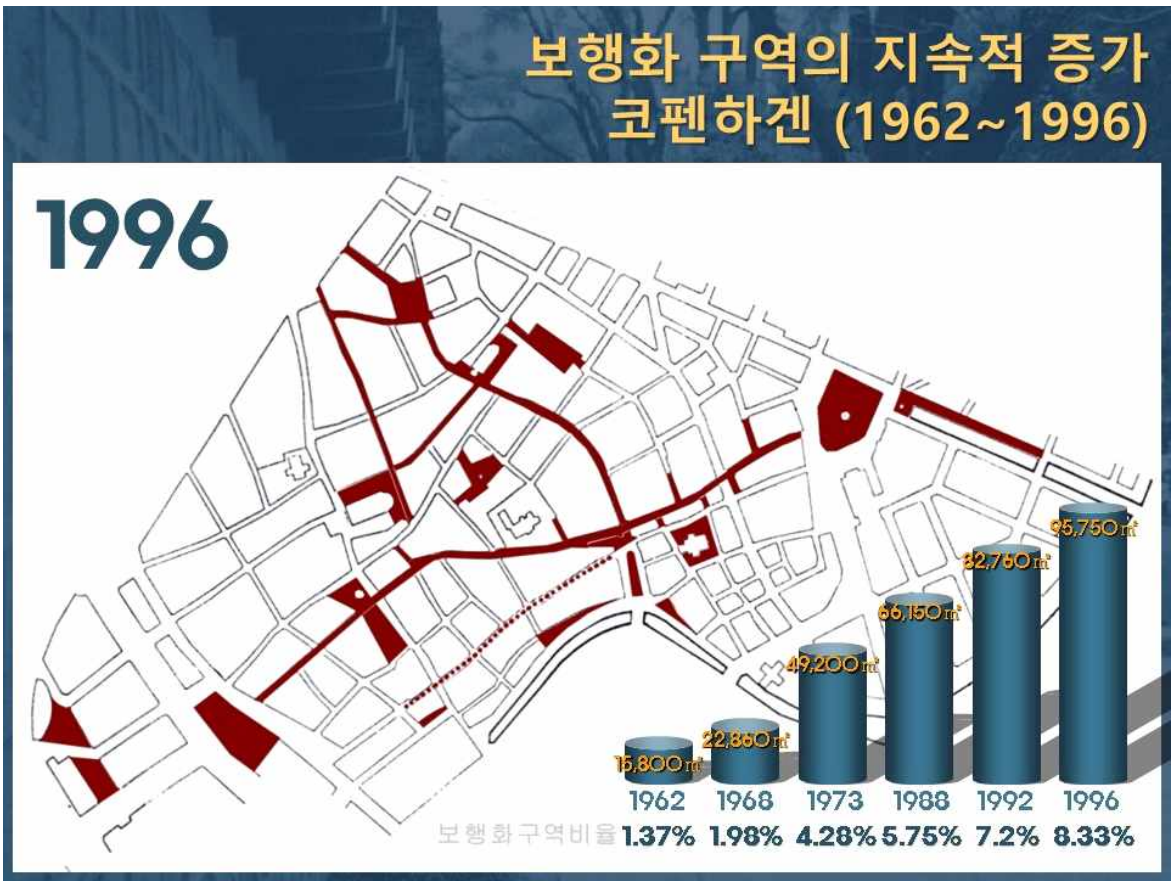
서울역고가(차도) -> 서울로(사람길)

단절된 도시공간
연결

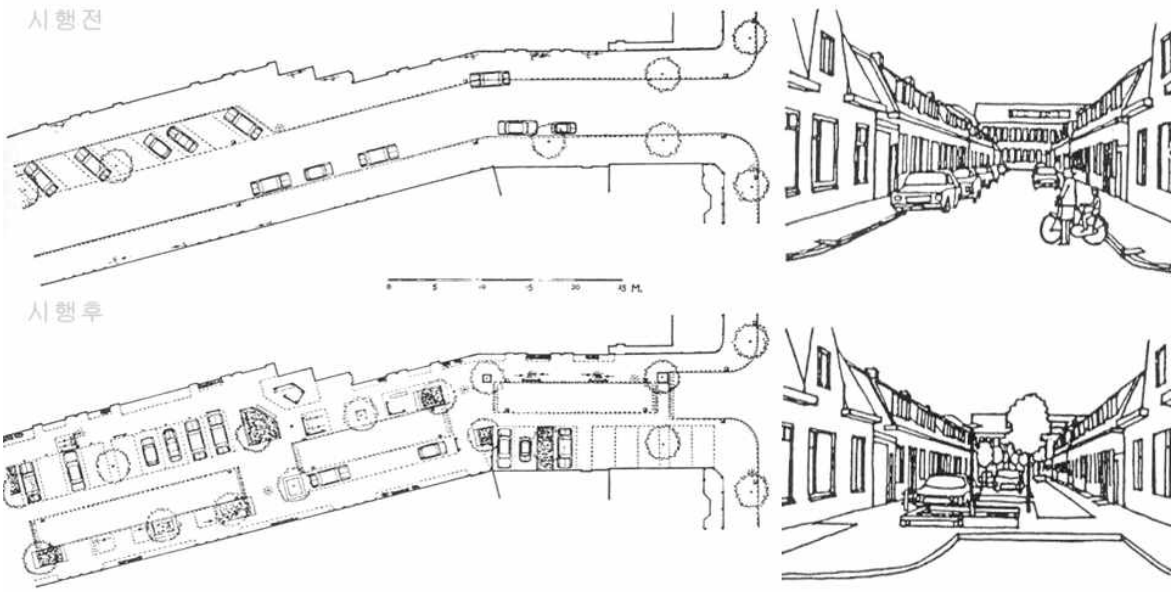



Jambangee
world
SK telecom
전주 차 없는 거리 조성 (2005)


우리동네 안전속도 5030
속도를 줄이면 사람이 보입니다
안전속도 5030
속도를 줄이면 사람이 보여요


보행화 구역의 지속적 증가
코펜하겐 (1962~1996)
1996
15,800㎡
22,860㎡
49,200㎡
66,150㎡
82,760㎡
95,750㎡
1962
1968
1973
1988
1992
1996
보행화구역비율
1.37%
1.98%
4.28%
5.75%
7.2%
8.33%


네덜란드 보차공존도로
Woonerf (1976)


시행전
시행후

자이메 레르네르(Jaime Lerner)

- 꾸리찌바(Curitiba) 시장 3선 (1971-75, 1979-83, 1989-92)
- 파라나주 주지사(1995-2002)
- 세계건축가협회 회장(2002-2005)

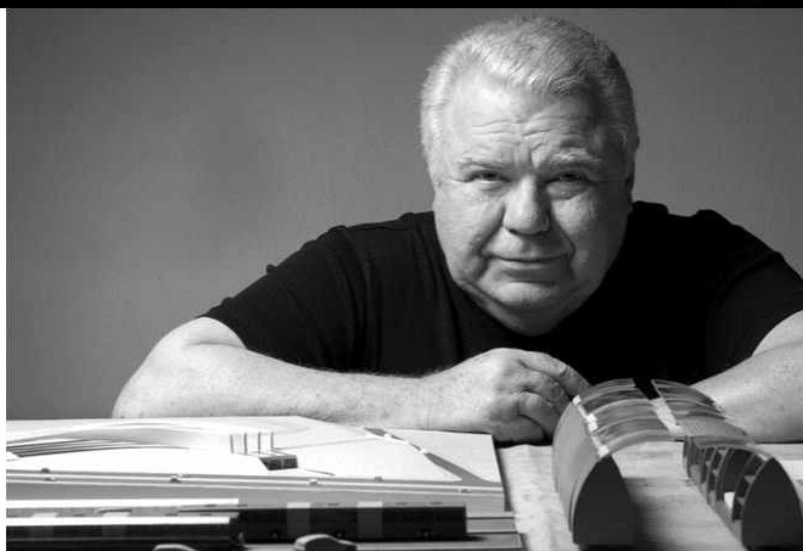
도시문제를 푸는 세 가지 해법

도시침술

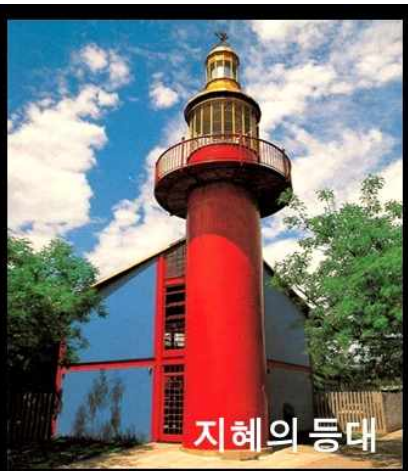
공동책임 방정식

디자인





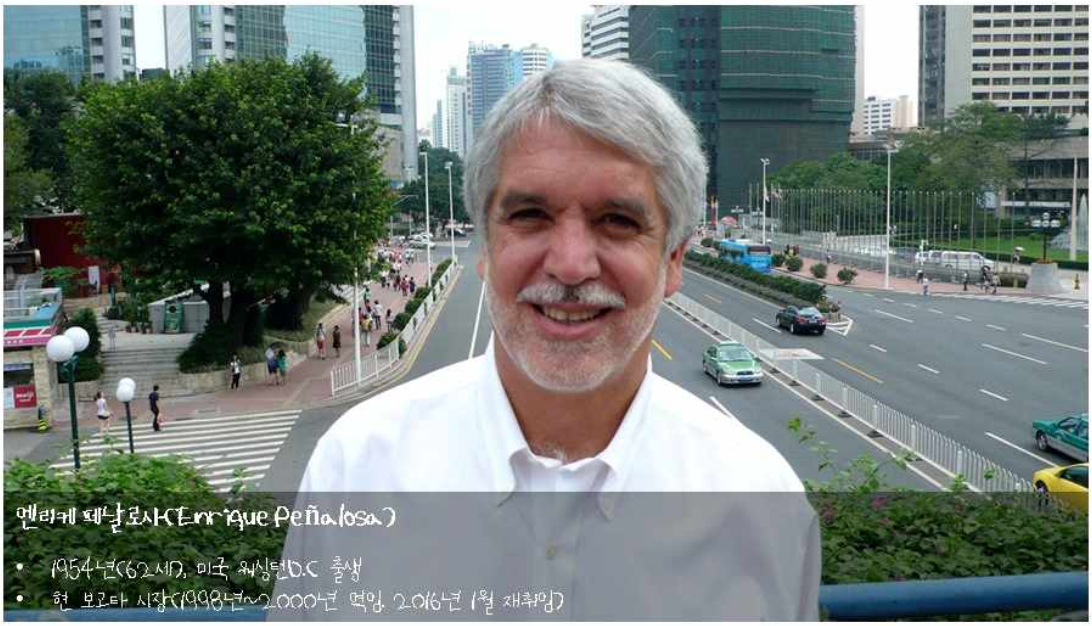








보고타의 돈키호테 – 엔리케 페날로사 시장



엔리케 페날로사(Enrique Peñalosa)

- 1954년(62세), 미국 워싱턴D.C 출생
- 현 보고타 시장(1998년~2000년 역임, 2016년 1월 재취임)

보고타의 변신
– 트랜스 밀레니오(Trans Milenio, 간선급행버스 BRT)

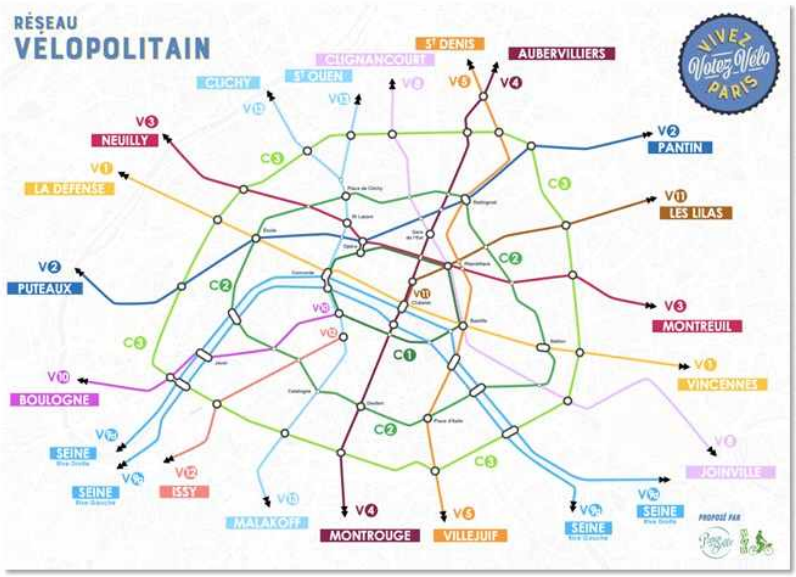


2000년 12월 운영 시작, 점진적 구간 확대
2012년, 12개 노선, 112km 구간, 세계 최대규모의 편리하고 빠른 BRT시스템



벨로폴리탄 프로젝트

파리시 **지하철 노선**을 그대로 **지상의 자전거길**로 만드는 프로젝트



"2024년까지 **모든 거리에서 자전거를 탈 수 있는 도시**를 만들겠다."

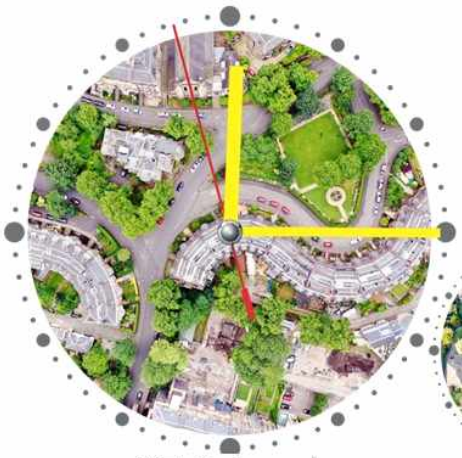
서울시립대학교 UNIVERSITY OF SEOUL

© https://votez-velo.paris/un-velopolitain-pour-paris/

15분 생활권도시란?

불필요한 이동을 줄이고

도보 또는 **자전거**로 **15분** 내에 도달하는 개념



영국 글래스고



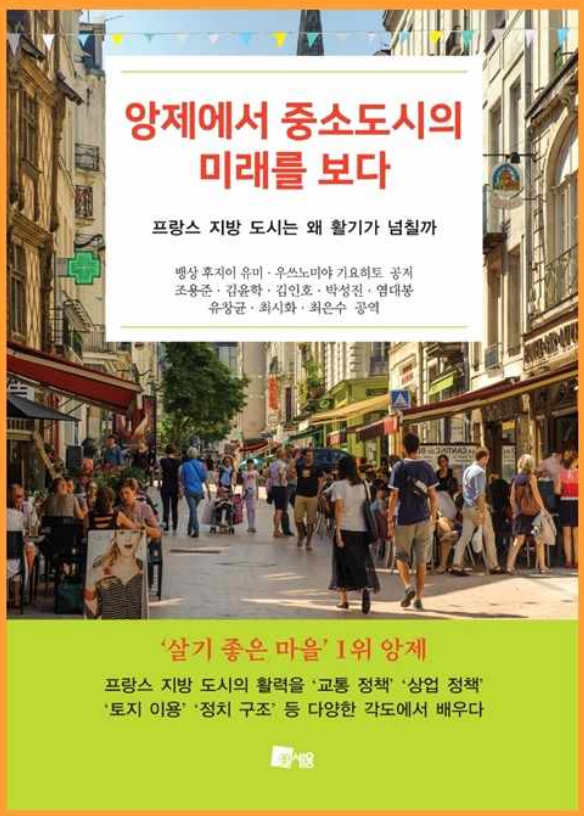
프랑스 파리



호주 멜버른

15분 도시 프로젝트

서울시립대학교 UNIVERSITY OF SEOUL



살기 좋은 도시 1위 앙제
15만+15만=30만 도시권

대중교통+자전거+보행
광역 BRT, 트램트레인
무료자전거 대여
정기권(부양가족계수)

빈상점세, 상점 선매권
아침시장, 연중 도시축제

마스터 어바니스트
시민참여와 협치

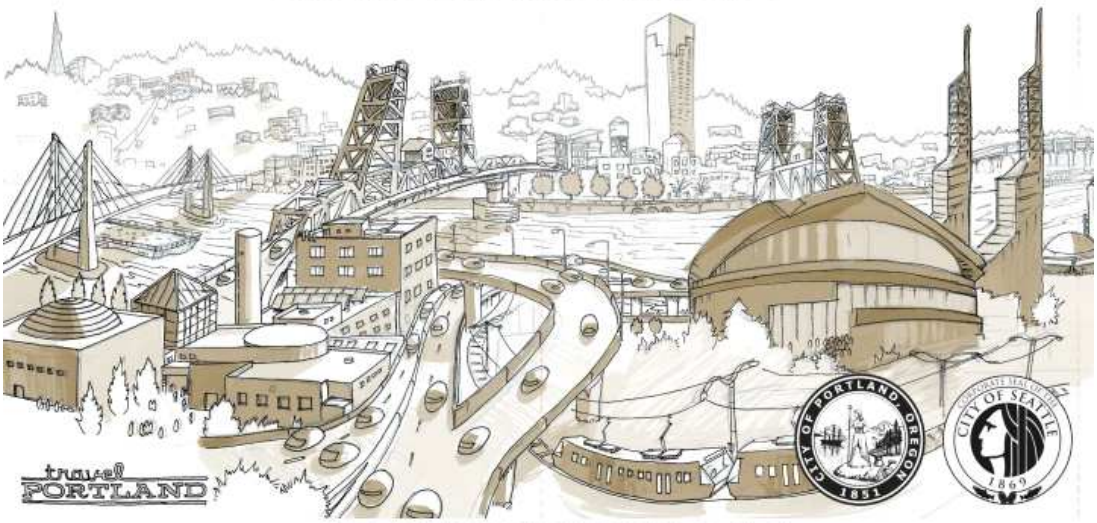

전북 BRT 노선(안) 총연장 : 681.4km
동서1선 90.9km
(완주-전주-김제-부안)
동서2선 122.8km
(무주-진안-전주-익산-군산)
남북선 95.4km
(익산-완주-전주-임실-남원)
순환선 172.2km
(완주-익산-김제-정읍-임실-진안-완주)
동서3선 200.1km
(고창-정읍-순창-남원-장수-무주)
무주군
익산시
군산시
완주군
진안군
김제시
전주시
부안군
정읍시
임실군
장수군
고창군
순창군
남원시
순환선
남북선
동서선
호남고속선
호남선, 전라선
기차역
버스터미널
시청·군청
덩치 키운 <메가시티> 보다 연결 강화한 <소도시연합>으로!
전북 14개 시군을 빠르게 오가는 대중교통 <전북BRT>는
전북을 하나의 생활권, 한 도시로 만들어줄 것입니다.
전북 어디에 살든 모두 <전북시민>이 될 것입니다.
©JeromeLab, 서울시립대학교 커뮤니티와 도시설계 연구실, 정석


전주 충경로 차 없는 거리(2019)
10월 27일
'모두의 거리'로
초대합니다
모두의 거리
2018. 10. 27 14:00 - 20:00

별첨 3. 2차 간담회 자료 (장우연 연구자)

시애틀-포틀랜드 도시혁신 사례

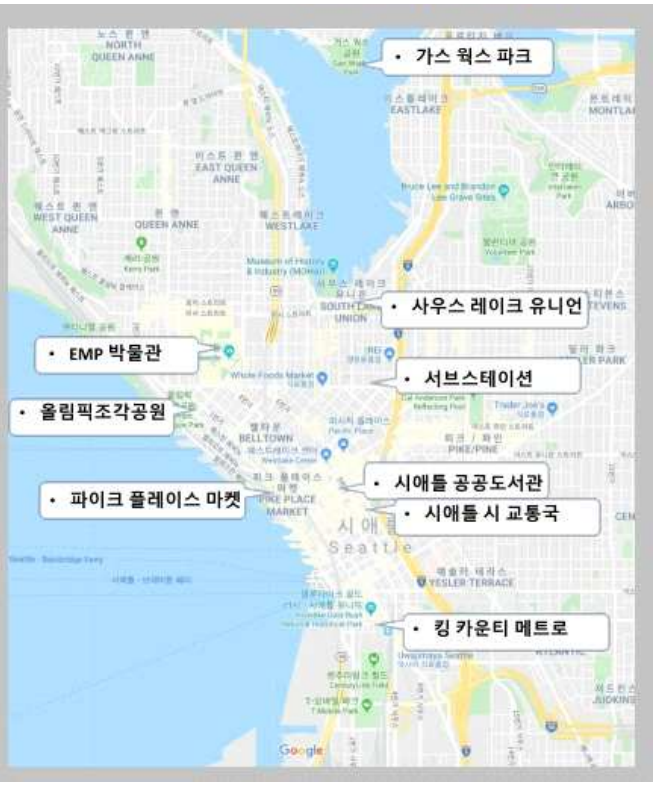
- 2019년 전주시 생태교통 및 도시재생 정책연수 -



장우연 독립연구자, 전) 전주시 정책연구소 연구원

▪방문 지역(시애틀)

- 생태교통 기관 및 현장
  - 시애틀 시 교통국(SDOT)
  - 킹 카운티 메트로
  - 대중교통 현장
- 도시재생 기관 및 현장
  - 사우스 레이크 유니언
  - 올림픽 조각 공원
  - 파이크 플레이스 마켓
  - 가스 웍스 파크
- 공공건축 기관 및 현장
  - 시애틀 공공도서관
  - EMP 박물관
  - 서브스테이션



시애틀 교통국(Seattle Department of Transportation)

✓ 미국 최고의 대중교통도시로 평가를 받은 시애틀 시 교통부서

1) 개요

- 시애틀 교통국은 도로, 교량 등 도시교통 시스템의 구축과 유지 관리를 담당함
- 버스 등 대부분의 대중교통 운영은 킹 카운티 메트로에서 하며 시애틀 시에서는 스트리트카와 모노레일만 직접 운영



2) 주요 정책

- Move Seattle: 시애틀 시 10년 단위 장기 교통 전략 및 비전
- Vision Zero: 2030년까지 교통사고와 보행자사고를 줄이기 위해 추진하는 교통안전 캠페인
- Equity Program: 대중교통 소외지역 불평등 해소. 소득계층, 인종, 이민자 등 사회적인 불평등 해소. 노인들을 위한 1달러 교통카드, 1년 간 1500명에게 무료로 이용할 수 있는 교통카드 지급
- 기타: 도로 포장, 포트홀 수선, 교통신호 조정, 버스 및 화물 운송 시간 정시 운행 지원, 공공장소 만들기, 네트워크 구축 등



시애틀 교통국(Seattle Department of Transportation)

✓ 미국 최고의 대중교통도시로 평가를 받은 시애틀 시 교통부서

- 네이버후드 스트리트 펀드(Neighborhood Street Fund)

① 횡단보도, 육교 등 동네에 있는 도로환경 관련 사업을 주민들에게 직접 공모 받고, 투표하여 사업을 결정하는 교통분야 커뮤니티디자인 프로젝트
② 총 사업비 8백만 달러. 프로젝트 당 10만~100만 달러 규모
③ 300개 정도의 아이디어를 받아 10~15개 내외 선정
④ 다양한 시민참여 과정. 전통적 미팅과 워크숍 외 마트 가서 설명. 온라인 투표, 오프라인 도서관 투표 병행
⑤ 단계별 사업추진과정(phase 1~5). 처음에 300개가 넘는 아이디어를 받고, 9000명이 넘는 시애틀 시민으로부터 의견을 수렴하여, 지구별로 우선 프로젝트 3개를 선발한 뒤, 형평성- 경제성-공공성 등 고려하여 사업 결정





사진출처: Neighborhood Street Fund 2019-2021 cycle, SDOT

킹 카운티 메트로(King County Metro)

✓ 미국에서 가장 성공적인 대중교통기관

1) 개요

- 워싱턴 주 킹 카운티의 대중교통기관으로 교통공사와 같은 곳
- 1973년부터 광역 단위로 서비스를 하고 있음
- 버스 노선 220개. 연간 1억 2천 만명 운송(카운티 인구 230만명)



2) 주요 정책

- Frequent Bus Network: 출퇴근 시간에 5~7분 간격의 빠르고 안정적인 서비스를 제공하고, 급행 노선을 확장함
- CAT(Community Access Transportation): 노인들이나 장애인들을 위해 공동체나 단체에서 소유하고 있는 차량을 통해 커뮤니티 기반 운송서비스 제공
- Income Based Fare: 소득 기반 요금. 저소득층을 위해 50% 할인된 요금의 교통카드 제공
- 0-6세까지는 무료. 65세 이상 1달러. 장애인 1달러



킹 카운티 메트로(King County Metro)

✓ 미국에서 가장 성공적인 대중교통기관

3) 특징

✓ 광역 단위 대중교통 서비스 제공 및 파트너쉽

- 메트로는 여러 도시 및 기관들과 협조하면서 계획을 수립하고 공동으로 운영함. 파트너쉽과 거버넌스 구조

✓ 다양한 대중교통수단과 통합적인 운영시스템

- 메트로에서 직접 운영하는 것은 버스, 수상택시, 카풀서비스 등이 있으며 시애틀 시와 함께 운영하는 것은 스트리트카와 모노레일이 있고, 경전철, 열차, 급행버스 등은 Sound Transit과 함께 운영하고 있음

✓ 시민참여 의사결정 구조와 시민 신뢰를 위한 서비스 원칙

- 시민참여와 의사결정을 위한 시민참여 조직이 별도로 있음. 수시로 의견수렴, 소외계층 의견 반영
- 서비스 가이드라인 3원칙 생산성, 형평성, 지역균형. 시민 신뢰를 위해 정시성, 안정성, 쾌적성 3가지 고려





사우스 레이크 유니언(South Lake Union)

✓ 대학과 글로벌 기업이 입주한 시애틀 시의 새로운 성장동력

1) 개요

- 시애틀 다운타운과 유니언 호수 남쪽 사이에 위치해 있음
- 과거에 오래된 창고 건물들이 있던 지역임
- 복합용도 개발, 공원 조성, 대학-연구소 입지, 그리고 아마존, 구글 등 글로벌기업의 입주를 통해 일자리와 거주인구 증가



2) 연혁

- 20세기 초 자동차수리소, 창고, 저층 주택으로 이루어져 있었음
- 1991년 시애틀 타임즈 칼럼니스트 Hinterberger라는 사람이 공원과 복합용도로 개발하는 시애틀 커먼즈 계획 제안
- 90년대 이후 마이크로소프트 공동 창업자 중 한 명인 Allen과 그가 세운 부동산 개발회사 Vulcan사에서 토지 매입 및 개발 시작
- 1998년 시애틀 시에서 SLU 네이버후드 플랜 수립. 스트리트카, 공원, 도로, 보행 및 자전거 환경 개선, 편의시설 확충 등
- 2000년대 워싱턴대학교 캠퍼스와 바이오테크 회사와 연구소, 그리고 아마존 본사, 구글, 페이스북, 애플 등이 입주함



올림픽 조각 공원(Olympic Sculpture Park)

✓ 석유비축기지 부지를 미술관과 예술공원으로 조성한 사례

4) 특징

- 기존 부지가 철도와 도로로 인해 3개의 필지로 단절되어 있었는데, 이를 지그재그 모양의 선형 공원으로 조성하여 도심과 워터프론트를 성공적으로 연결함
- 새로 조성된 미술관과 조각공원을 통해 시민들이 공원을 산책하며 문화예술을 향유할 수 있는 좋은 환경을 만들어 줌
- 기름으로 오염된 땅을 긴 시간 동안 정화하고, 자연환경 및 생태계를 회복함
- 시애틀 미술관, TPL, 시애틀 시, 킹 카운티, 주 정부, 연방정부 등 민간과 공공의 파트너쉽





파이크 플레이스 마켓(Pike Place Market)

✓ 역사지구 지정 및 보존을 통한 재래시장 활성화 사례

1) 개요

- 미국에서 가장 오래된 재래시장. 1907년 8월 개장
- 관광객을 포함하여 연간 1000만 명이 찾는 시애틀 랜드마크
- 역사지구 지정 및 보존을 통한 재래시장 활성화 사례





2) 연혁

- 1907년 이후 농수산물 직거래 장터로서 각광을 받아 상인들의 숫자가 600명에 달하던 시장이 2차 세계대전 이후 100명 이하로 급감함
- 1960년대 초반 시장을 철거하고 대규모로 개발하는 계획이 있었는데, 시민운동가, 예술가, 건축가 등이 'the friends of market'이라는 단체를 결성하고, PPM의 대규모 개발을 반대하고 보존 주장
- 시장과 주변지역을 역사지구로 신청하여 국가 문화재로 지정받았으며, 1971년 주민투표를 통해 시장을 보존하는 것으로 최종 결정됨
- 1973년 PPM일대 건물을 매입하고 시장 재생을 시작함
- 2017년 PPM 남서쪽 마켓프론트 개발 완료하였으며,
- 2017~2024년 워터프론트 개발 추진중임

가스 웍스 파크(Gas Works Park)

✓ 세계적인 브라운필드 재생의 선구적인 사례

1) 개요

- 1975년 발전소 부지를 공원으로 재생한 사례
- 시애틀 레이크 유니언 북쪽 해안에 위치하고 있음



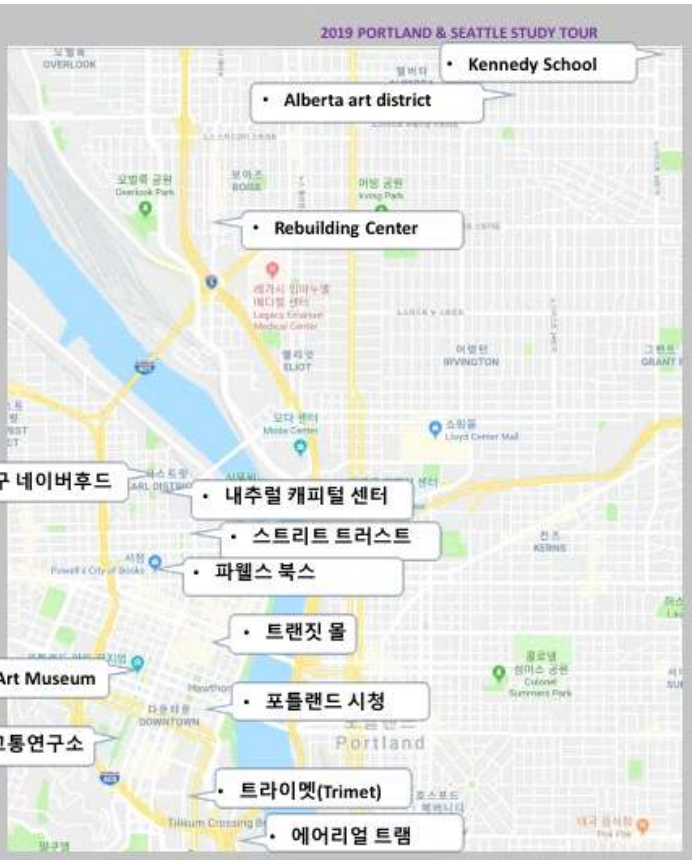
2) 연혁

- 1906~1956년까지 50년간 석탄과 석유로 도시가스를 생산하던 발전소가 문을 닫음
- 1962년부터 10년간 시애틀 시에서 산업부지를 매입함.
- 1975년 공원으로 조성하여 시민들에게 오픈함
- 1999년 시애틀 시의 랜드마크로 선정됨
- 2013년 미국의 역사적 장소(national register of historic places)로 선정됨
- 1960년대 부지 매입을 위해 $1.34m, 1970년대 공원 조성비용으로 $3.3m 이 소요됨



▪방문 지역(포틀랜드)

- 생태교통 기관 및 현장
  - 트라이멧(Trimet)
  - 포틀랜드 시 교통국
  - 스트리트 트러스트
  - 포틀랜드 주립대 교통연구소
  - 트랜짓 몰
  - 에어리얼 트램
- 도시재생 기관 및 현장
  - 퍼스트 스탑 포틀랜드
  - 포틀랜드 도시계획국
  - 펄 지구 네이버후드
  - 내추럴 캐피털 센터
- 라이프스타일 현장
  - 파머스 마켓
  - 파웰스 북스
  - 앨버타 예술지구



트라이멧(TriMet)

✓ 포틀랜드 시를 포함한 메트로 광역권 대중교통 운수기관

1) 개요

- 오리건 주 메트로 광역권을 대상으로 대중교통사업을 담당하는 교통분야 공공기관(3개 카운티 대중교통 담당)
- 1969년 설립(설립한 지 50년 되었음)
- 임원 7명 주지사가 임명. 직원 2500명



2) 특징

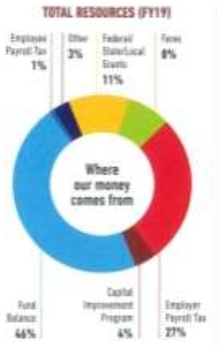
- 광역 메트로 정부에서 운영하는 교통분야 공공기관으로 공공에서 민간 버스회사들을 인수한 공영화 사례임
- MAX, WES, Street Car 등 다양한 교통수단을 마련하였으며, 노선과 차량도 지속적으로 확대함
- 버스와 MAX, 스트리트 카, 자전거 등 환승을 편리하게 설계하는 등 여러 교통 수단들 간의 통합 연계 시스템을 구축함
- 트라이멧의 역할은 메트로 정부와 함께 지역 성장을 매니지먼트 하는 것임

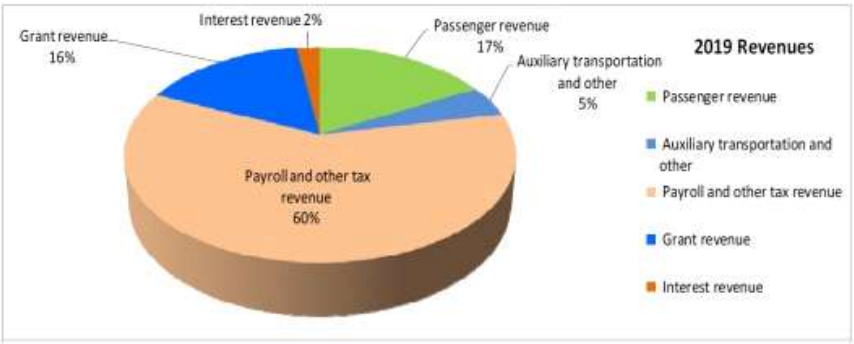


트라이멧(TriMet)

✓ 포틀랜드 시를 포함한 메트로 광역권 대중교통 운수기관

- 트라이멧의 2019년 총 예산은 약 14억4천만 달러(한화 약 1조 7000억 원)임
- Fund Balance, CIP(Capital Improvement Program) 등을 제외한 연간 운영비 재원은 약 6억3천만 달러(한화 약 7500억 원)임
- 트라이멧의 재정 수입 중 소득세(payroll tax)가 약 3억7천만 달러(60%)로서 가장 큰 비중을 차지하며, 승객으로부터 받은 운임(Passenger revenue)는 약 1억1천만 달러(17%)이며, 연방정부와 주 정부에서 받은 재정 지원은 약 1억 달러(16%)를 차지함
- 트라이멧은 자체적으로 세금을 부과하고, 채권을 발행하고, 조례를 제정할 권한을 가짐





(출처: TriMet at a glance 2019) (출처: TriMet Financial Report 2019)

트라이멧(TriMet)

✓ 포틀랜드 시를 포함한 메트로 광역권 대중교통 운수기관

〈포틀랜드의 대중교통정책 연혁〉

- 1969년 The Rose City Transit Company 등 버스회사들이 파산함. 포틀랜드 시의회의 결의에 따라 도시권 전역의 대중교통을 운영하는 특별공공단체 'TriMet'이 설립됨. 이를 통해 개별적으로 운영해 오던 버스와 라이트레일 회사가 통합됨
- 1970년대 이후 국가 주도 고속도로 사업을 반대하고 경전철, 스트리트 카, 버스와 같은 대중교통 중심도시로 방향을 전환함
- 1973년 톰 맥콜 오리건 주지사는 시민들과 함께 하버 고속도로를 폐쇄시키고, 워터프론트 파크를 착공함. 이는 미국의 첫번째 고속도로 철거 사례임. 닐 골드슈미츠 포틀랜드 시장은 연방정부의 고속도로 건설사업을 중지하고, 연방정부에서 받은 고속도로 건설예산 400만 달러(당시)를 라이트레일, 버스, 주요 도로 개선에 사용함
- 1974년 도심 내 주차 제한이 강화됨.1975년 도심에 무료로 대중교통을 이용할 수 있는 존을 만듦
- 1977년 도심에 있는 5th and 6th avenue에 Transit Mall 개장
- 1980년 MAX light rail 공사 승인. 유럽과 미국 샌디에고 사례 학습 후 포틀랜드 만의 방식으로 만들기로 함
- 1986년 MAX light rail 운행 시작(도심과 Gresham 지역 연결하는 24km연장 노선)
- 1991년 기존 구축한 MAX트랙에 관광객을 위한 Street Car 도입
- 1994년 Transit Mall 확장
- 1995년 메트로 정부 2040 Growth Concept 수립
- 1998년 Frequent Service Bus 시스템 시작
- 2001년 포틀랜드 Street Car 본격 운행 시작
- 2001년 도심 대중교통 무료 존 확대
- 2009년 통근전철 WES 운행 시작. 주중 출퇴근 시간 러시아워 서비스 시작
- 2012년 도심 Street Car 순환 프로젝트 시작



(출처: PORTLAND BUREAU OF TRANSPORTATION)

포틀랜드 시 교통국(Portland Bureau of Transportation)

✓ 스트리트 카를 비롯한 포틀랜드 교통 인프라를 관리하는 기관

1) 개요

- 포틀랜드 시 교통국(Portland Bureau of Transportation)은 포틀랜드 시의 교통 인프라를 유지 관리하는 기관임
- 사람과 기업의 접근성과 이동성을 제공하는 것을 목표로 운송 시스템을 계획, 구축, 관리 및 유지함



2) 주요 정책

- Vision Zero: 거리에서 교통사고 사망과 중상을 없애기 위한 캠페인. 사고를 줄이기 위해 교통 안전 교육을 하고, 교통사고가 빈발한 지역을 조사하여 맵핑하고, 파일럿 프로젝트를 함. 캠페인 결과 2018년 교통사고 사망률이 2017년에 비해 25% 감소함
- PBOT 2019-2022 전략계획: 포틀랜드 시민에게 설문 결과 최우선과제가 안전, 정체, 도로유지 보수 3가지로 나옴. 그래서 포틀랜드 교통국에서는 'Safety', 'Moving People and Goods', 'Asset Management' 세 가지 핵심목표를 추진함
- Street 2035: 도로와 보도에서 차량, 자전거, 나무와 녹지, 상하수도 및 전기 인프라, 점포 등에 가장 적합한 공간을 할당하도록 의사 결정 프레임 워크를 개발하는 프로젝트
- ETC(Enhanced Transit Corridors Plan): 대중교통 전용도로 계획. 도로에서 대중교통 우선 순위, 진입에 대한 확장된 내용의 계획. 이 계획을 통해 대중교통의 운송 속도와 수송량이 증가하고, 정시성을 확보하여 시민들의 신뢰가 증가함

포틀랜드 시 교통국(Portland Bureau of Transportation)

✓ 스트리트 카를 비롯한 포틀랜드 교통 인프라를 관리하는 기관

- LID(Local Improvement District): LID는 교통 및 우수에 대한 인프라를 개선하는 사업임. 도로환경 개선, 보도 조성 및 빗물 관리 시스템 설치 등이 포함되며 시에서 프로젝트 설계 및 건설을 관리하고, 비용 일부를 부동산 소유자들이 부담함
- Carpool Program: 카풀을 이용하는 사람들에게 도심 및 로이드 지역에서 거리 주차장 및 스마트 주차장을 이용할 수 있는 권한을 줌





스트리트 트러스트(The Street Trust)

✓ 자전거, 보행, 대중교통 등 생태교통 관련 시민 단체

1) 개요

- 1990년 오리건 주 포틀랜드에 설립된 생태교통 시민단체(30년 됨)
- 보행, 자전거, 대중교통 활성화를 위해 교육, 시민 참여, 옹호 활동을 하고 있음
- 회원 수 2500명, 상근 직원 수 8명, 이사회 멤버 22명



2) 특징

- 처음에는 자전거 관련 시민단체로 시작됨. 이후 보행, 대중교통 등 생태교통 전반으로 확대됨
- 모든 시민들이 안전하고 편리하게 걷고, 자전거를 타고, 대중교통을 이용할 수 있도록 돕고 있음
- 교통 및 자전거 관련 위원회에 참여하고 있음. 정책에 시민들 의견이 잘 반영되도록 감시하는 역할도 하고 있음
- 재정은 시민들의 자발적인 기부와 회사들의 기부를 통해 마련함. 정부 보조금도 있음. 주요 재원 출처는 회원들의 후원금임



스트리트 트러스트(The Street Trust)

✓ 자전거, 보행, 대중교통 등 생태교통 관련 시민 단체

〈특징 및 시사점〉

✓ 학교, 지역사회, 시민단체가 협력하여 안전하게 학교 가는 길을 만듦

- 스트리트 트러스트에서는 다양한 프로그램을 통해 안전한 통학로를 만들고 아이들을 교육하는 활동을 하고 있으며, 이러한 활동은 학교와 지역사회, 그리고 시민단체인 스트리트 트러스트가 협력하여 추진하고 있음. 'Walk+Roll'와 같은 학교 학생들과 지역사회가 다 같이 참여하는 행사를 개최하여 아이들이 재미를 느끼게 하는 것도 필요함

✓ Bike Challenge 프로그램 등 재미를 통한 시민 참여 확대

- 스트리트 트러스트에서 하고 있는 프로그램 중에 'Bike More Challenge'라는 프로그램이 있으며 이 프로그램은 한 달 동안 자전거를 많이 타는 사람에게 상을 주는 프로그램임. 상으로 맥주를 주기도 함. 또한, 이 캠페인에는 회사나 단체 등 그룹으로 신청하게 하여 그룹 간 경쟁심을 통한 자발적인 참여확대와 홍보효과를 거두고 있음

✓ 시민단체로서 집중적이고 전문적인 후원회원 관리

- 후원회원 관리 및 홍보 등을 위해 전체 직원 8명 중 50%에 해당하는 4명의 직원이 후원회원과 관련된 일을 하고 있으며 이들 직원의 업무는 기업후원 모집, 커뮤니케이션, IT 등 굉장히 세분화되어 있어서 후원회원 관련 업무가 중요하고, 특별한 전문성을 갖고 일을 하고 있다는 것을 알 수 있음

포틀랜드 주립대 교통연구소(PSU TREC)

✓ 포틀랜드 주립대 내에 있는 교통분야 연구소

1) 개요

- TREC는 포틀랜드 주립대학 내에 있는 교통 분야 연구 및 교육센터로서 2006년에 설립됨
- 미국 국립 교통 커뮤니티 연구소(NITC) 7개 대학 멤버 중 한 곳으로 공동연구를 하고 있음



2) 특징

- TREC의 모토는 '정보가 도시를 활성화한다.'는 것임
- TREC는 활기찬 지역사회를 위해 교통 관련 공동 연구 및 교육을 지원하고 있음
- TREC 내에 IBPI(보행, 자전거 연구센터)와 같은 세부센터들이 있음
- 미국 연방 정부와 오리건 주 정부로부터 재정 지원을 받고 있음



포틀랜드 주립대 교통연구소(PSU TREC)

✓ 포틀랜드 주립대 내에 있는 교통분야 연구소

3) 주요 연구 및 활동

- TREC는 캠퍼스, 포틀랜드 및 대도시 지역의 이동성을 향상시키는 교육 및 연구를 함
- TREC는 스마트시티, 새로운 교통수단, 전기차, 지속가능한 교통, 지능형 교통시스템, 안전, 평등, 인프라 및 회복력, 데이터 및 모델링 등의 주제에 대해 연구하고 있음





(출처: TREC 프리젠테이션 자료)

BPS(Bureau of Planning & Sustainability)

✓ 포틀랜드 시 지속가능 도시계획 부서

〈메트로 등 포틀랜드 도시권 행정체계〉

- 메트로 정부는 3개의 county와 25개의 시를 관할함. 포틀랜드 시는 25개 시 중 하나로 오리건 주 최대의 도시
- 포틀랜드 도시권의 메트로 정부 행정구역에는 현재 250만명 이상이 살고 있음
- 메트로 정부는 1978년에 주민 직접투표로 창설된 광역행정체로, 세계적으로 흔치 않은 과세권을 갖고 있는 행정체임. 메트로 정부에는 최고책임자인 메트로 프레지던트와 직원 1600명이 일하고 있음



(출처: 포틀랜드 도시혁명 책(p.98))

BPS(Bureau of Planning & Sustainability)

✓ 포틀랜드 시 지속가능 도시계획 부서

〈메트로 정부의 역할〉

- 첫째 도시권의 토지이용과 장기적인 성장 컨셉을 정하는 리더쉽을 발휘함. 1995년 메트로 정부는 '2040년을 위한 도시권 성장 플랜(2040 Growth Concept)를 발표함
- 둘째 도시계획과 연관된 대중교통 시스템 구축 운영. 이 계획에 따라 각 도시는 대중교통을 주축으로 하는 도시계획을 만들고 개발과 재생사업을 추진하며 '트라이멧(Trimet) ' 과 같은 광역 대중교통사업체가 버스, 라이트레일, 트램 등을 운영함
- 셋째, 쓰레기처리, 재활용, 녹지와 오픈스페이스, 그리고 생태계 보호 등을 포괄적으로 고려한 계획을 세워 관리함으로써 메트로 지역 내 시민들의 환경의식을 높이는 역할을 함
- 개발과 계획의 주기로 말하면 메트로 정부가 20~40년 주기의 안건을 취급하고, 그 아래 자치주(워싱턴, 멀트노머, 클랙커머스)가 10~20년 주기의 안건, 포틀랜드를 비롯한 각 시가 5~10년 주기의 비교적 단기간의 안건을 맡음

(출처: 포틀랜드 도시혁명 책)

펄 지구 네이버후드(PDNA)

PEARL DISTRICT NEIGHBORHOOD ASSOCIATION

✓ 구도심 펄지구 재생과 함께 만들어진 네이버후드

1) 개요

- 포틀랜드 다운타운 북쪽 지역 도시재생을 통해 만들어진 신생 네이버후드(1991년 시작)
- 네이버후드 주민 7,000명, 오피스 근로자 20,000명
- 회원은 1400명. 임원 19명(매년 선거로 회장과 임원 선출)



2) 펄 지구 특징

- 펄 지구는 1980년대 중반까지 화물열차의 조차기지와 창고 지역이었음. 도시재생을 통해 지구가 만들어진 지 30년 됨
- 도시재생 시 주거, 상업, 오피스 등 복합용도로 재생함
- 빠른 속도로 인구가 증가하고 있음(2000년 인구 1000명, 2010년 인구 6000명, 2019년 7000명)
- 인구 비중을 보면 백인 비중이 높음(약 85%)
- 고급 상점, 갤러리, 레스토랑, 카페 등이 밀집해 있음
- 8.17에이커(약 1만평)의 공원 및 녹지환경이 풍부함
- 고급 상점, 공원이 많기 때문에 부유층 지역이라고 생각하기 쉽지만 실제로 주민의 약 30%가 저소득자임



(출처: https://en.wikipedia.org/wiki/Pearl_District,_Portland,_Oregon)

펄 지구 네이버후드(PDNA)

PEARL DISTRICT NEIGHBORHOOD ASSOCIATION

✓ 구도심 펄지구 재생과 함께 만들어진 네이버후드

3) 펄 지구 도시재생

- 1994년 부동산 개발회사 휘트(HYOT)사에서 지구 내 34에이커(약 14만m2) 부지 매입
- 1997년 포틀랜드 시정부와 민간기업 휘트사는 공동으로 PPP방식으로 사업 계약 체결. 사업 후 10년 동안 미국에서 가장 성공한 도시재생 프로젝트로 불림
- 포틀랜드 시는 재생사업을 통해 토지를 정화하고, 공원을 정비하고, 주택을 공급하고자 하였으며, 민간에서는 지역 내 고가도로 철거, 스트리트카 연장, 건폐율, 용적률 완화를 요청함
- 휘트사는 지구조성 시 '다양성', '워커빌리티', '휴먼스케일', '역사문화보존' 가치를 고려함
- 복합개발. 주택은 고급주택 중심으로 개발하나 영세기업과 예술가가 입주할 수 있는 주택 공급. 1층은 상점이나 갤러리가 들어올 수 있도록 용도제한. 개발사에서 직접 상점 테넌트 선정 및 관리
- 펄 지구 네이버후드는 포틀랜드에서 가장 걷기좋은 네이버후드로 불림(Most Walkable Neighborhood)





펄 지구 네이버후드(PDNA)

PEARL DISTRICT NEIGHBORHOOD ASSOCIATION

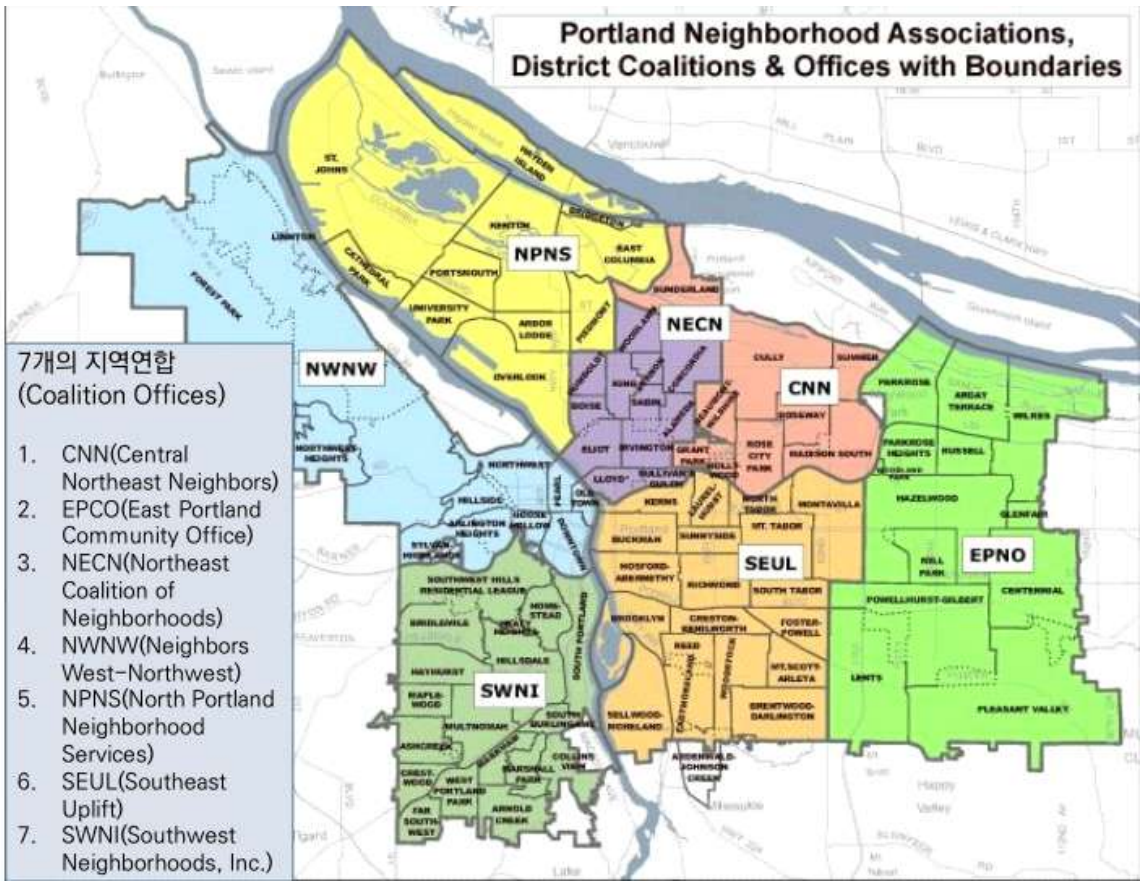
✓ 구도심 펄지구 재생과 함께 만들어진 네이버후드

5) 포틀랜드 네이버후드와 시민참여

- 포틀랜드는 네이버후드를 통한 풀뿌리 시민참여와 민주주의가 발달해 있음. 미국에서도 독특한 구조
- 포틀랜드에는 시민들이 참여하는 포틀랜드 시민총회(Council)가 있는데, 일주일에 1~2번 정도 회의를 개최함. 이 회의는 모든 사람에게 공개되고 누구나 참여할 수 있음
- 시민총회는 최대 5명이 자유 주제에 대해 발표할 수 있음(예를 들어, 환경미화원, 버스운전사, 학생 등이 와서 서로 의견을 듣고 토론함)
- 시민총회에서 시민들은 단순히 의견만 내는 것이 아니라 법안 제정, 개정 과정에 참여할 수 있음. 즉, 시민들이 직접 법과 규정을 만들고 바꿀 수 있음
- 포틀랜드의 시민들과 네이버후드는 정책 결정에 대한 권한을 갖고 있음







별첨 4. MDB 자료

Échange associations vélo/délégation de Corée du sud

23 février 2023

2010 - 2020 : professionnalisation des associations

MDB recrute un salarié pour animer la Maison du vélo et accompagner les bénévoles porteurs de projets. Les actions dépassent désormais les limites de la capitale.

2015 - Une autre association parisienne émerge : Paris en selle. Une forme de concurrence associative à qui témoigne d'un intérêt croissant des Parisiens pour le vélo

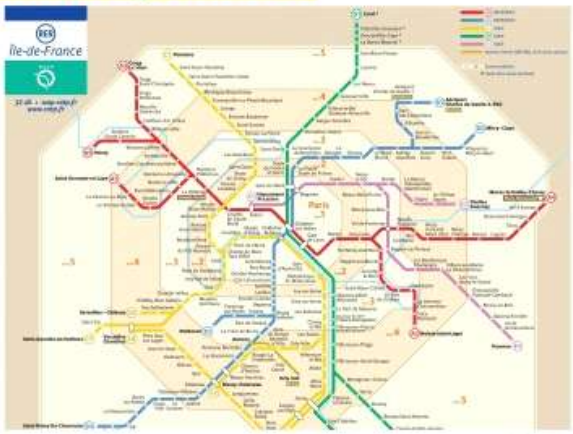
2019 - Le Collectif vélo Île-de-France vient structurer les associations parisiennes et franciliennes

Trois principaux axes d'activité

01	Lobbying citoyen	• Manifestations revendicatives • Propositions d'aménagements • Échanges avec les collectivités, participation aux réunions publiques
02	Services aux cyclistes	• Organisation de balades à vélo • Organisation d'ateliers de réparation • Organisation de bourses aux vélos
03	Création directe de cyclistes	• Promotion du vélo au grand public et en entreprises • Vélo-écoles pour adultes • Obtention d'aménagements qui rassurent les futurs cyclistes

Plaidoyers pour des réseaux cyclables






GRAND ORAL VÉLO
MERCREDI 29 JANVIER 2020
PARIS


Proposer des services aux cyclistes
Des ateliers d'auto-réparation pour apprendre à réparer
Des bourses aux vélos



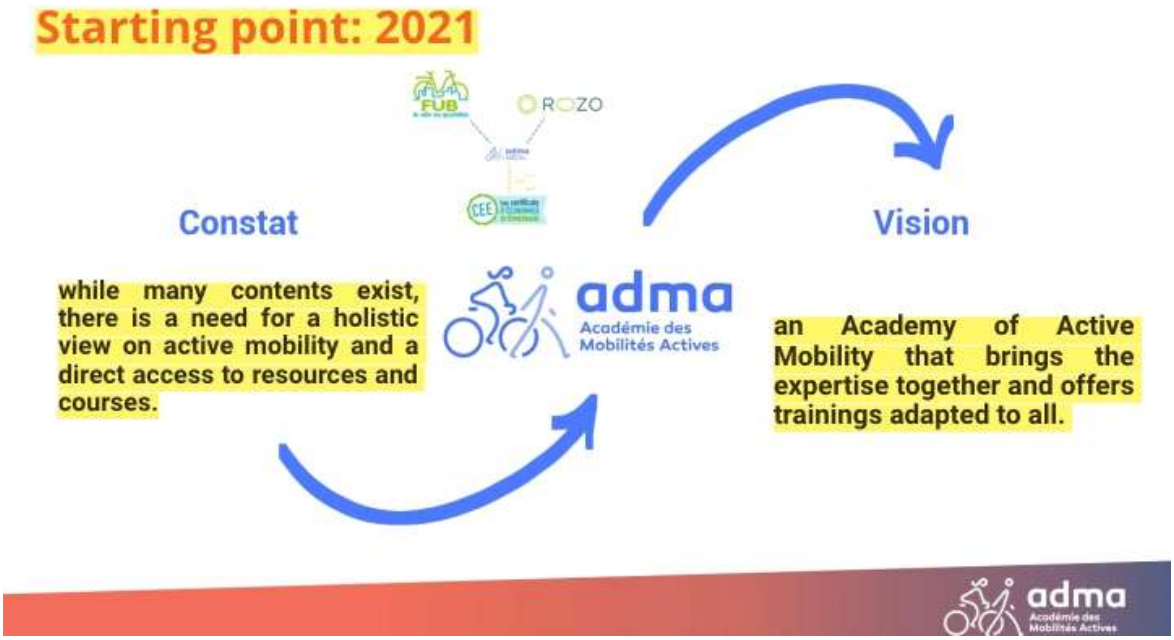
Créer de nouveaux cyclistes : les vélo-écoles

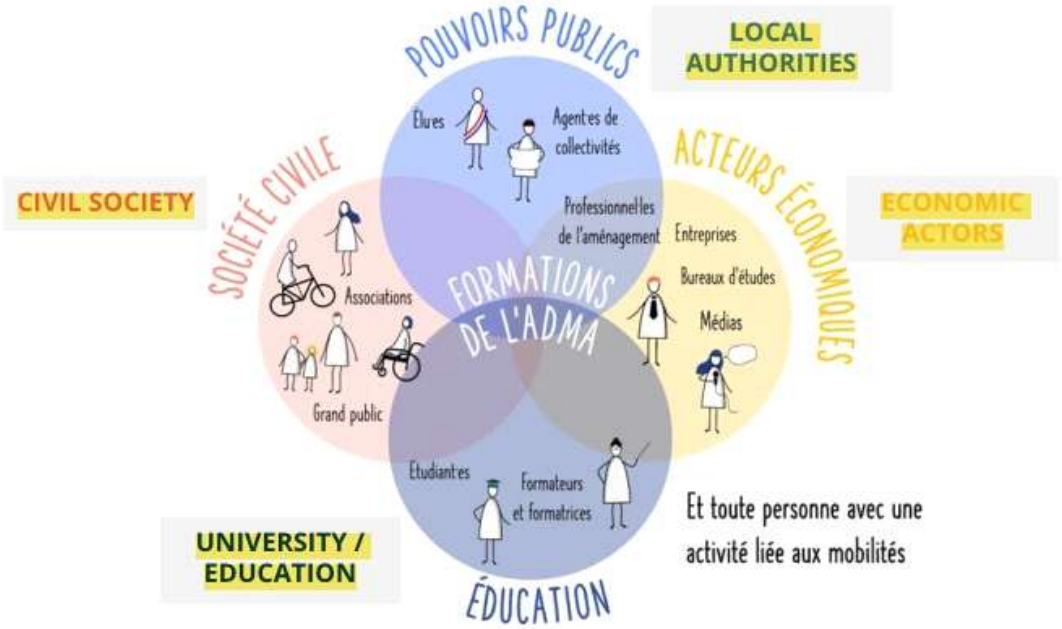
- 13 vélo-écoles
- 3 à venir
- 350 personnes formés chaque année

- Un outil d'inclusion sociale
- Un levier pour mettre le vélo au cœur de la vie locale



별첨 5. ADMA 자료


Starting point: 2021
Constat
while many contents exist, there is a need for a holistic view on active mobility and a direct access to resources and courses.
adma
Académie des Mobilités Actives
Vision
an Academy of Active Mobility that brings the expertise together and offers trainings adapted to all.
adma
Académie des Mobilités Actives


POUVOIRS PUBLICS
LOCAL AUTHORITIES
Elues
Agent·es de collectivités
Professionnel·les de l'aménagement
SOCIÉTÉ CIVILE
CIVIL SOCIETY
ACTEURS ÉCONOMIQUES
ECONOMIC ACTORS
Entreprises
Bureaux d'études
Médias
Associations
Grand public
FORMATIONS DE L'ADMA
Etudiant·es
Formateurs et formatrices
UNIVERSITY / EDUCATION
ÉDUCATION
Et toute personne avec une activité liée aux mobilités

MAIN THEMES (1/2)



Planning | Parking | Infrastructure | Services

MAIN THEMES (2/2)



Road safety and education | Participation | Inclusion | Advocacy

Some of our productions:





Our trainings:



Active pedagogy...

- Mixing participants
- Use of collaboration exercises, graphic design tools, etc.

- **Coordination : FUB and ROZO**
- **Implementation : team of 11 expert-trainers with complementary profiles**



Paris
- Clément DUSONG
- Jean-Baptiste GERNET
- Elin LUNDMARK
- Clara VADILLO QUESADA
- Camille GAUMONT

Lyon
- Fannie BÉLANGER-LEMAY
- Marie COUVRAT DESVERGNES
- Léa DEVUN
- Nicolas NOTIN
- Olivier BALAGUIER
- Chloé DUFOUR

Où nous trouver ? Where to find us?

Notre catalogue des formations 2022 disponible sur
www.mobilites-actives.fr



Suivez-nous sur

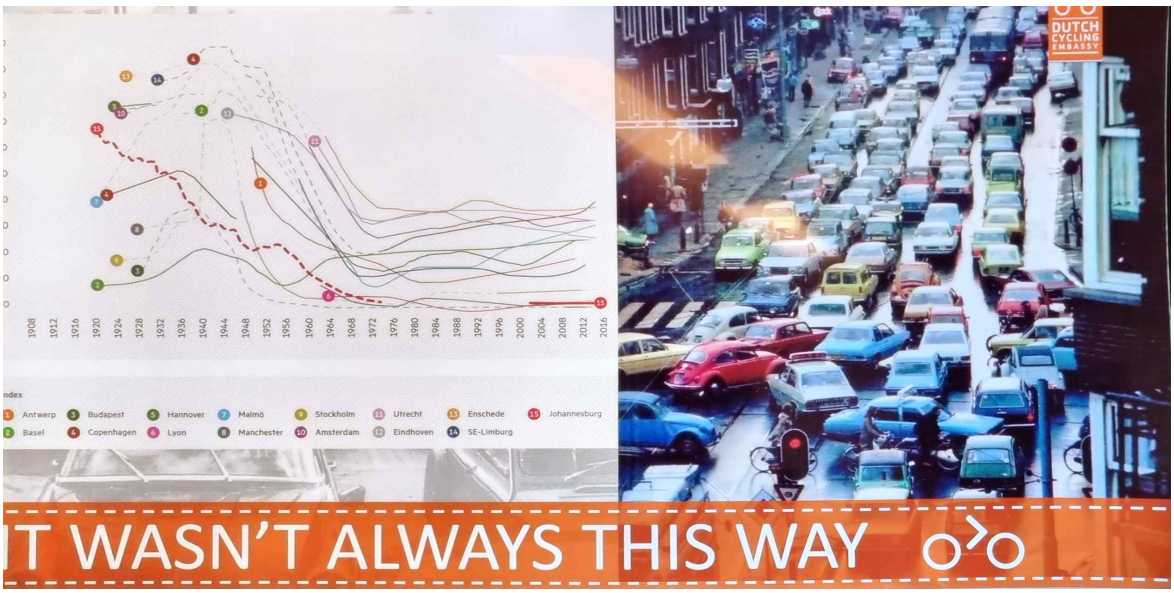
Inscrivez-vous à notre newsletter
colibris.link/Phk0Q

adma Académie des Mobilités Actives

별첨 6. DCE 자료

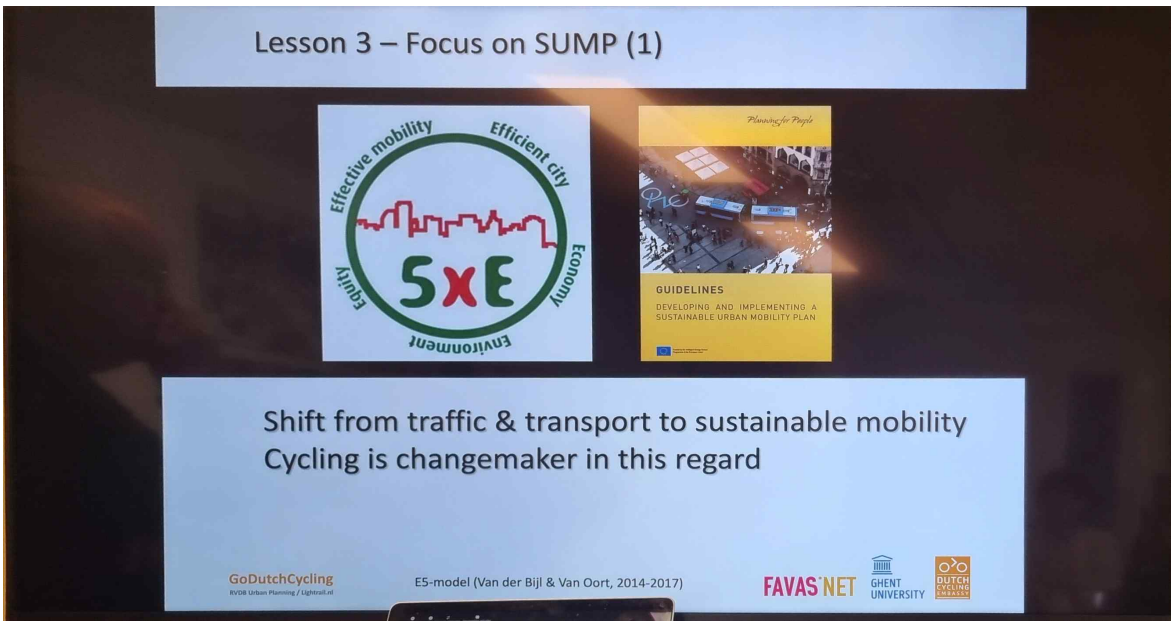

DUTCH CYCLING EMBASSY
... it offers space
Cycling creates public space
Bicycles take up less space than cars, both for driving and in the amount of space taken up by parking.[13]
1 car parked = 10 bicycles parked
20 m²
2 m²
... it offers security
Cycling cities have fewer casualties among cyclists
Cycling cities embrace cycling in their policies and city planning. They build a cycling culture by teaching the future generations to cycle. Cycling cities develop safe cycling infrastructure.[15]
Annual fatalities per 10,000 bike commuters
Copenhagen
Amsterdam
Vancouver
Portland
New York
6.4
1.9
0.9
0.4
... it is cheap
Riding a bicycle costs less!
The annual cost of riding a bike is approx. 300 euros whereas the annual cost of driving a car is approx. 8500 euros.[1]
€ 300,-
€ 8.500,-
... society benefits
A kilometer covered by bike yields a social benefit of 0.68 euro, whereas cars and buses cost society 0.37 and 0.29 euros per km travelled respectively.[2]
€+,68
€-,37
€-,29
Source: Dutch Cycling Vision

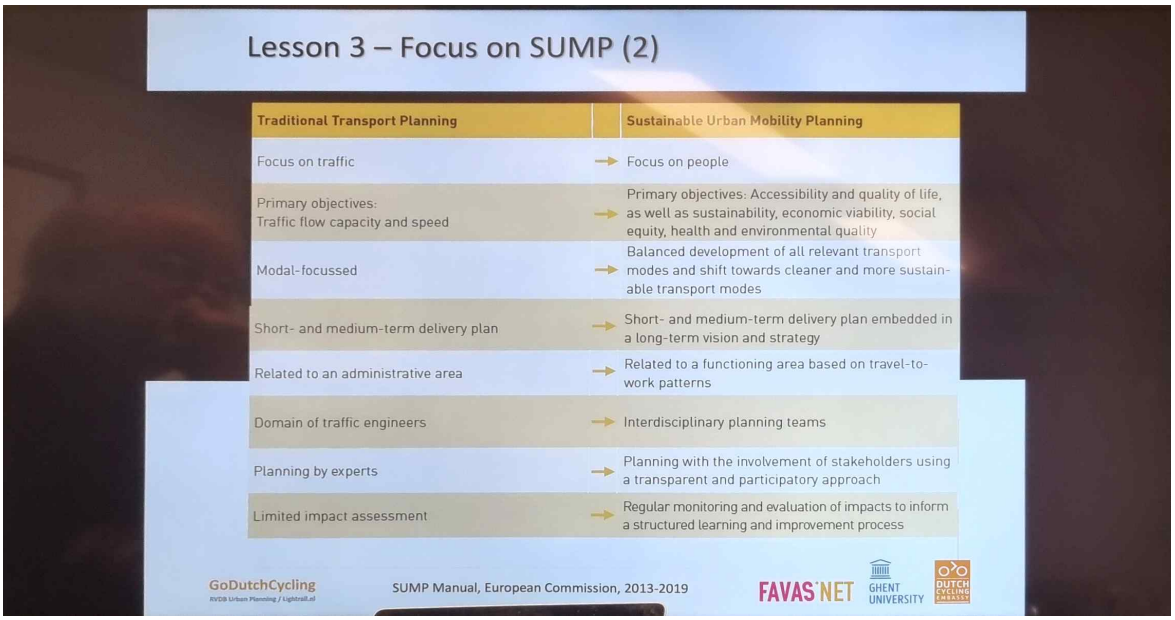

DUTCH CYCLING EMBASSY
PROPER INVESTMENT

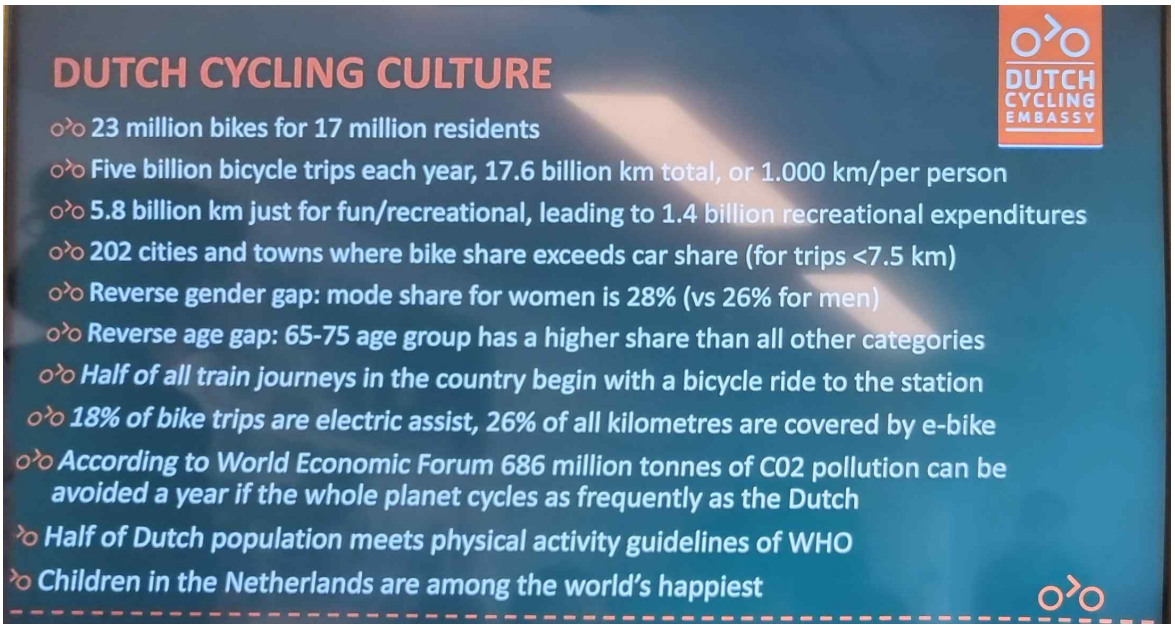

1908 1912 1916 1920 1924 1928 1932 1936 1940 1944 1948 1952 1956 1960 1964 1968 1972 1976 1980 1984 1988 1992 1996 2000 2004 2008 2012 2016
ndex
1 Antwerp
2 Basel
3 Budapest
4 Copenhagen
5 Hannover
6 Lyon
7 Malmö
8 Manchester
9 Stockholm
10 Amsterdam
11 Utrecht
12 Eindhoven
13 Enschede
14 SE-Limburg
15 Johannesburg
DUTCH CYCLING EMBASSY
T WASN'T ALWAYS THIS WAY


The Hague in 1990 & 2019


1. CYCLING FOR EVERYONE
"WIELRENNER" VS "FIETSER"
DUTCH CYCLING EMBASSY


Lesson 3 – Focus on SUMP (1)
Effective mobility
Efficient city
Economy
Environment
Equity
5xE
GUIDELINES
DEVELOPING AND IMPLEMENTING A SUSTAINABLE URBAN MOBILITY PLAN
Shift from traffic & transport to sustainable mobility
Cycling is changemaker in this regard
GoDutchCycling
E5-model (Van der Bijl & Van Oort, 2014-2017)
FAVAS NET
GHENT UNIVERSITY
DUTCH CYCLING EMBASSY


Lesson 3 – Focus on SUMP (2)
Traditional Transport Planning
Sustainable Urban Mobility Planning
Focus on traffic
Focus on people
Primary objectives: Traffic flow capacity and speed
Primary objectives: Accessibility and quality of life, as well as sustainability, economic viability, social equity, health and environmental quality
Modal-focussed
Balanced development of all relevant transport modes and shift towards cleaner and more sustainable transport modes
Short- and medium-term delivery plan
Short- and medium-term delivery plan embedded in a long-term vision and strategy
Related to an administrative area
Related to a functioning area based on travel-to-work patterns
Domain of traffic engineers
Interdisciplinary planning teams
Planning by experts
Planning with the involvement of stakeholders using a transparent and participatory approach
Limited impact assessment
Regular monitoring and evaluation of impacts to inform a structured learning and improvement process
GoDutchCycling
SUMP Manual, European Commission, 2013-2019
FAVAS NET
GHENT UNIVERSITY
DUTCH CYCLING EMBASSY


DUTCH CYCLING CULTURE
DUTCH CYCLING EMBASSY
23 million bikes for 17 million residents
Five billion bicycle trips each year, 17.6 billion km total, or 1.000 km/per person
5.8 billion km just for fun/recreational, leading to 1.4 billion recreational expenditures
202 cities and towns where bike share exceeds car share (for trips <7.5 km)
Reverse gender gap: mode share for women is 28% (vs 26% for men)
Reverse age gap: 65-75 age group has a higher share than all other categories
Half of all train journeys in the country begin with a bicycle ride to the station
18% of bike trips are electric assist, 26% of all kilometres are covered by e-bike
According to World Economic Forum 686 million tonnes of C02 pollution can be avoided a year if the whole planet cycles as frequently as the Dutch
Half of Dutch population meets physical activity guidelines of WHO
Children in the Netherlands are among the world's happiest

별첨 7. 위트레흐트 시청 자료

Utrecht bike capital of the world
27 Februari 2023

Herbert Tiemens
#utrechtfietst



Utrecht we all cycle

Utrecht in The Netherlands







Door Dennistw - Eigen werk, CC BY-SA 4.0, https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=62275026

2

Our vision for Utrecht 2040

Mobility Strategy 2040 – your street our city healthy, attractive and accessible for everyone

Organisation of mobility makes the healthy growth of Utrecht possible



Our vision for Utrecht 2040

The 10-minute city

City residents can find everything they require within a 10-minute walk or by bike

Crucial factors

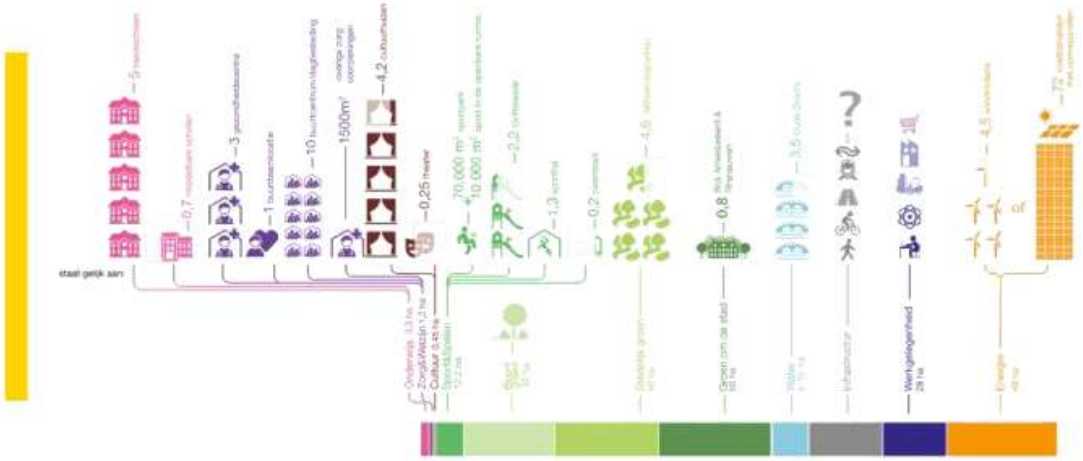
- proximity
- diversity
- density





	2019	2040
Inhabitants	352.940	455.000
Houses	153.845	+ 60.000
Jobs	261.165	+ 70.000

Building 10.000 extra houses means...



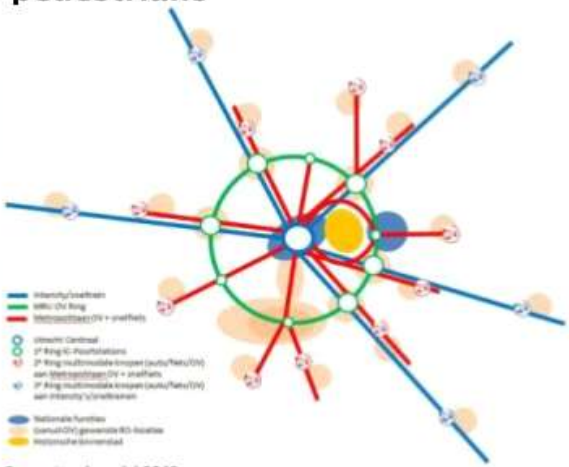
Start with:
Green-blue structure





Add: Public transport, bike and pedestrians





Conceptueel model 2040

Green, future-proof and slow city









Prioritize cycling





29





Modal split Utrecht

	<7.5 km	7.5-15 km	>15 km	Totaal
Car + passenger	21.6	60.7	62.2	39.8
Public Transport	3.3	16.1	34.0	10.7
Cycling	**42.9**	**16.7**	**2.1**	**26.1**
Walking	30.1			16.8
Others * incl. walking	2.1	6.5*	1.7 *	2.1

To the city centre	
61%	Cycling
23%	Public Transport
11%	Walking
5%	Cars



Utrecht we all cycle

Projects to handle the growing numbers of travelers in and around the central station



Utrecht we all cycle

Bicycle parking around the central station

Traveling by bicycle to and from the train station is becoming increasingly popular. That's why:

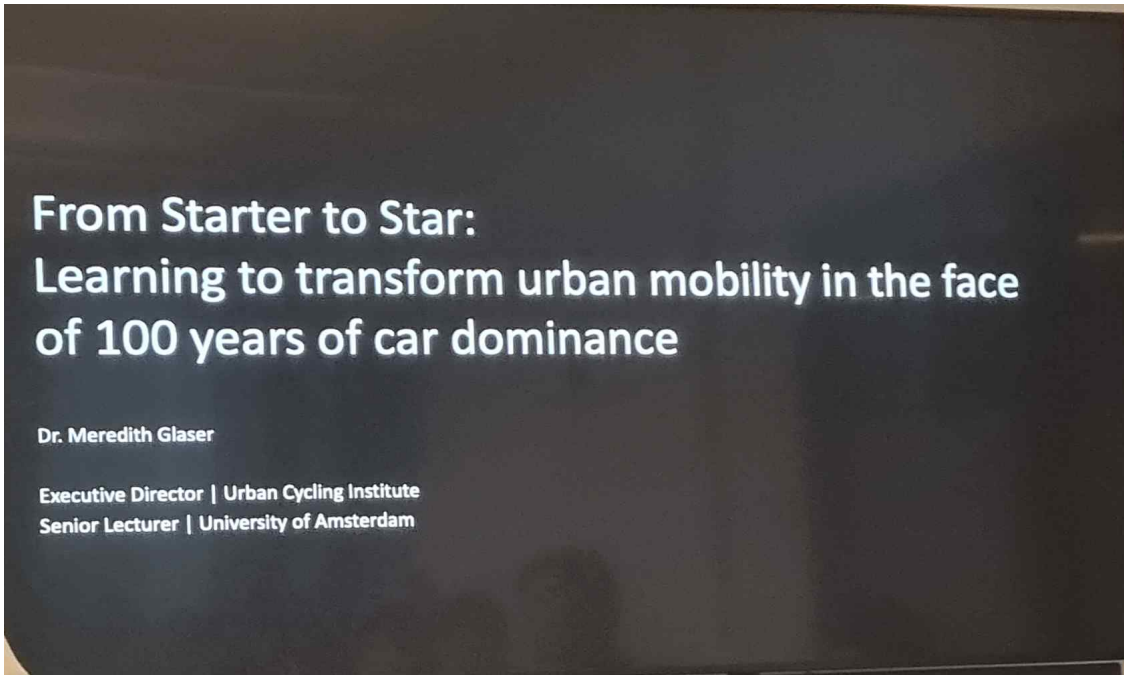
- Realization of 22.000 public parking spaces nearby the train station
- Private investors realize 11.000 parking spaces in their own buildings for their own employees

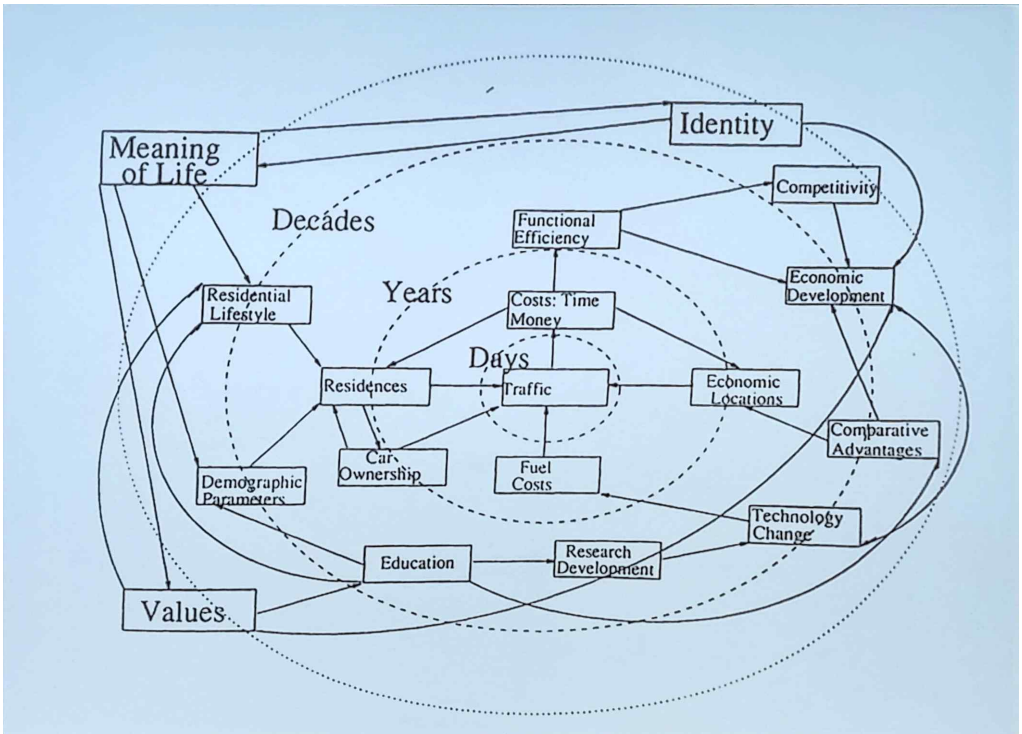


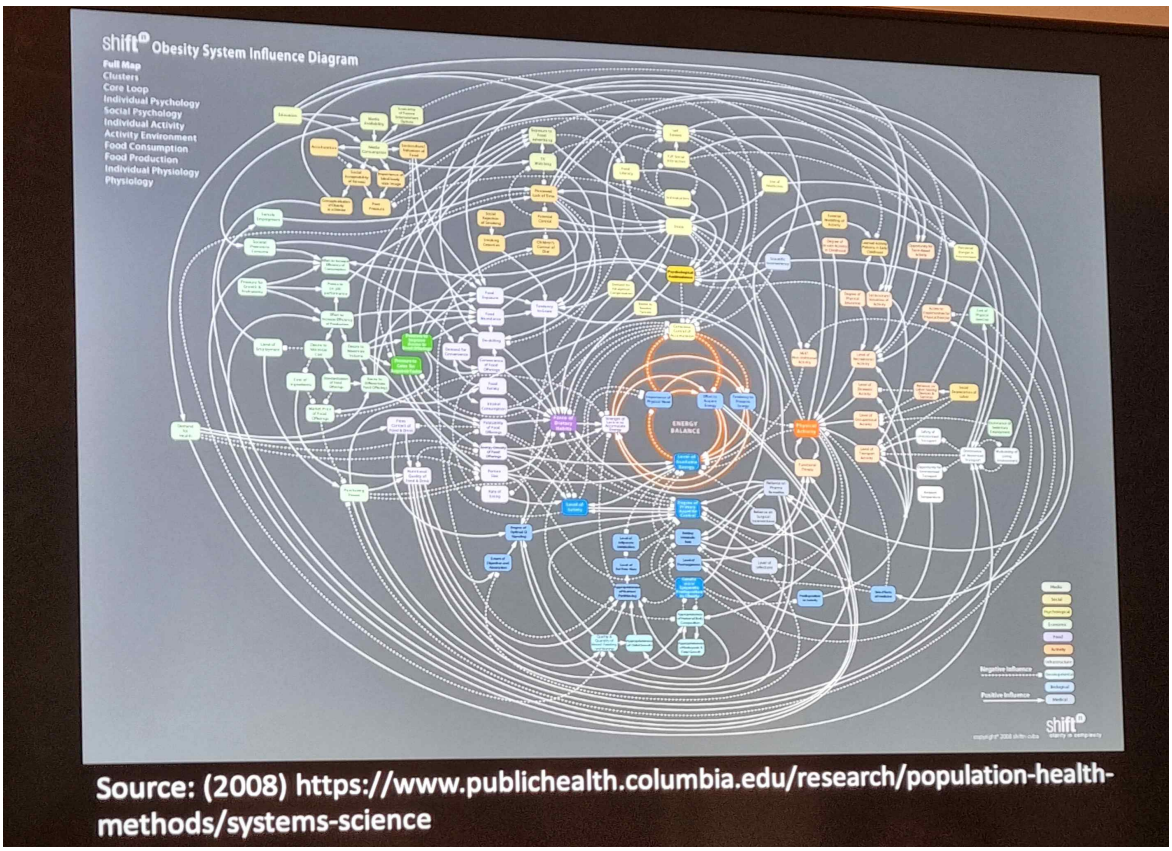
Utrecht we all cycle

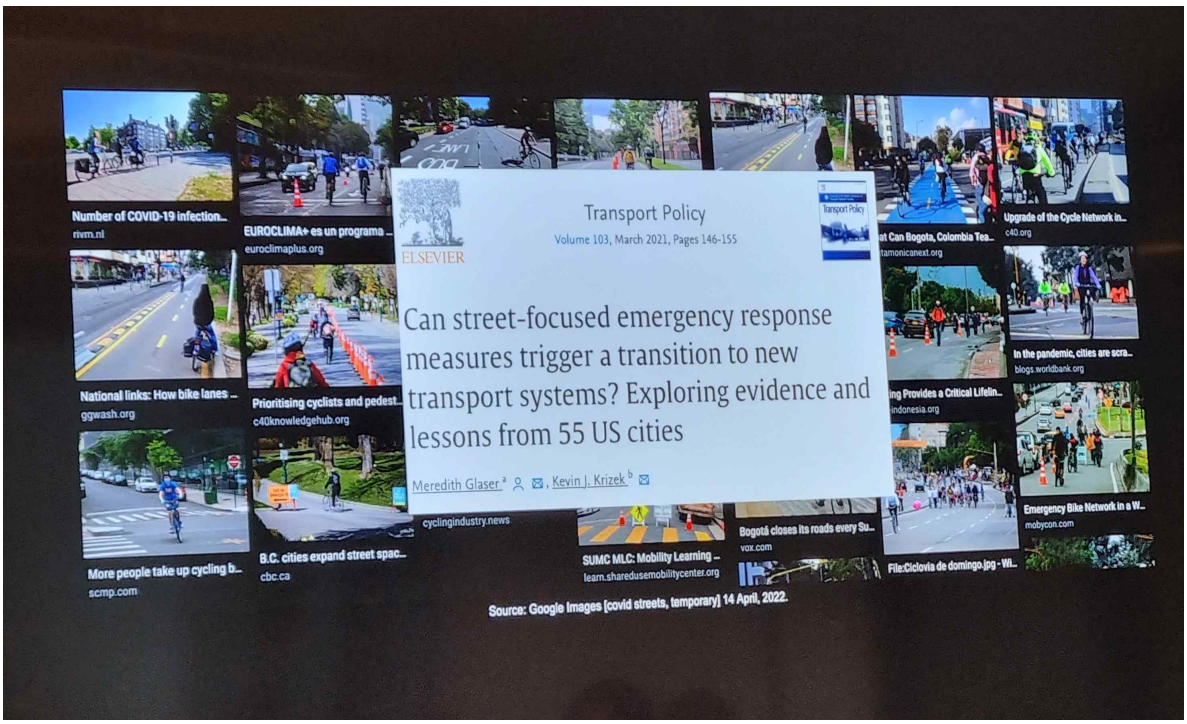
0

별첨 8. 암스테르담 대학 Meredith 교수 자료






shift Obesity System Influence Diagram
Full Map
Clusters
Core Loop
Individual Psychology
Social Psychology
Individual Activity
Activity Environment
Food Consumption
Food Production
Individual Physiology
Physiology
ENERGY BALANCE
Source: (2008) https://www.publichealth.columbia.edu/research/population-health-methods/systems-science


Transport Policy
Volume 103, March 2021, Pages 146-155
ELSEVIER
Can street-focused emergency response measures trigger a transition to new transport systems? Exploring evidence and lessons from 55 US cities
Meredith Glaser, Kevin J. Krizek
Number of COVID-19 infection...
rivm.nl
EUROCLIMA+ es un programa ...
euroclimaplus.org
Upgrade of the Cycle Network in...
c40.org
National links: How bike lanes ...
ggwash.org
Prioritising cyclists and pedest...
c40knowledgehub.org
In the pandemic, cities are scra...
blogs.worldbank.org
More people take up cycling b...
scmp.com
B.C. cities expand street spac...
cbc.ca
cyclingindustry.news
SUMC MLC: Mobility Learning ...
learn.sharedusemobilitycenter.org
Bogotá closes its roads every Su...
vox.com
File:Ciclovia de domingo.jpg - Wi...
Emergency Bike Network in a W...
mobycon.com
Source: Google Images [covid streets, temporary] 14 April, 2022.

Adaptive change

- *Requires giving up beliefs/habits… adopting new ones*
- *Involves risks*
- *Requires experiments, new ideas, a risk of failure.*

Not 1 expert group available to do all the work

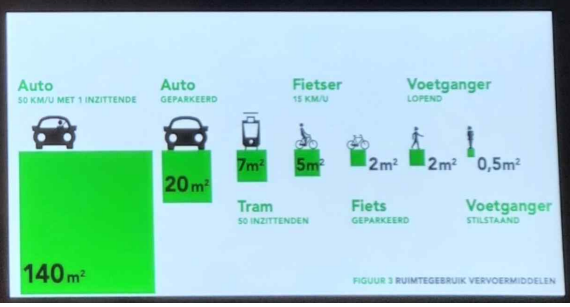
No recipe

Heifetz, R., & Linsky, M. (2002). *Leadership on the line: Staying alive through the dangers of change*. Harvard Business Press.

…Negative i

- congestion
- emissions/pollution
- noise
- public health
- disruption of (vulnerable) communities
- crashes/preventable deaths
- use of non-renewable energy
- production of waste
- (inefficient) use of public space
- social injustice





별첨 9. 하우턴 시청 자료

Bike Expedition Jeonju city, South Korea





Welcome in Bicycle Town Houten

1 March 2023

André Botermans
Int. Cycling Ambassador
Municipality of Houten

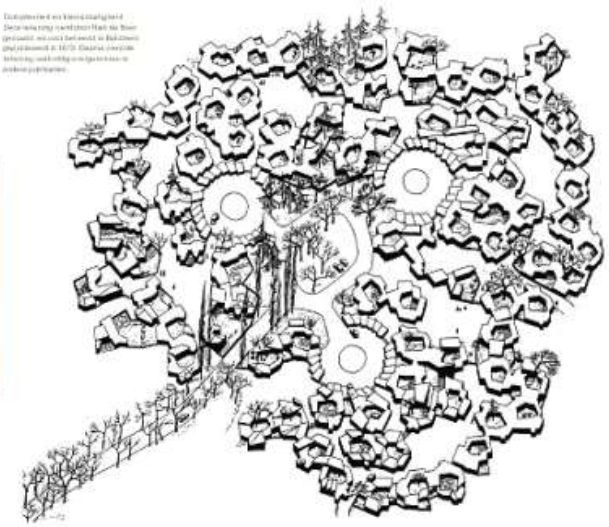


1966 National policy\urbanisation: *Second Memorandum on Spacial Planning* > first growth task

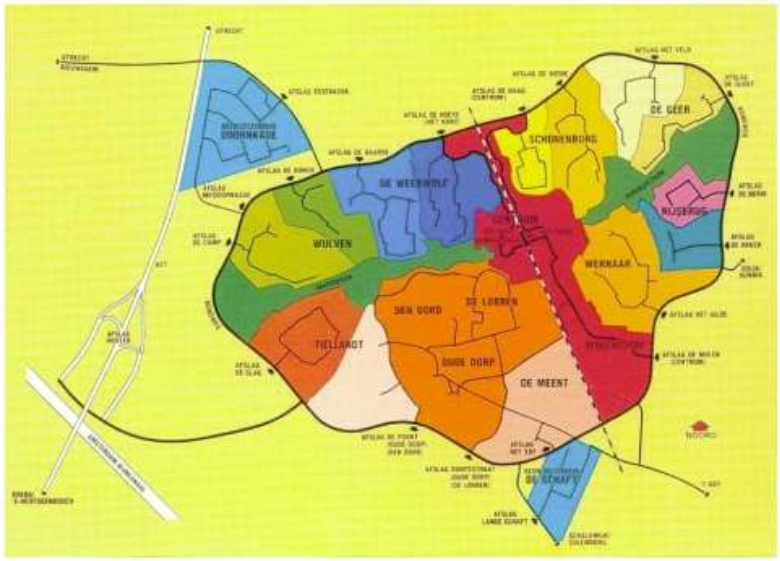


1971 traffic safety: 3300 fatalities, more than 400 U14 (NL)





living street ("woonerf", 15-km) and 30-km area



ringroad > neighborhoods



1982 central green belt



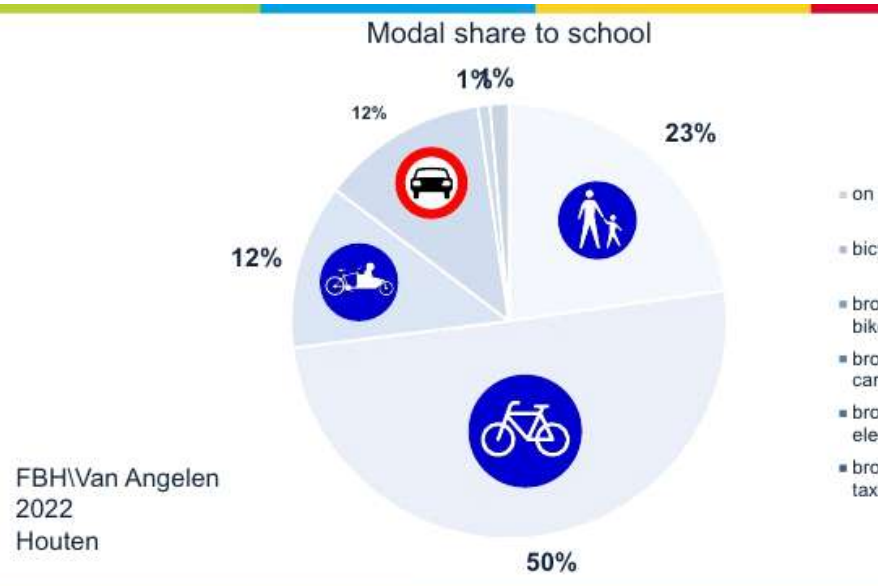
central green belt & bicycle network



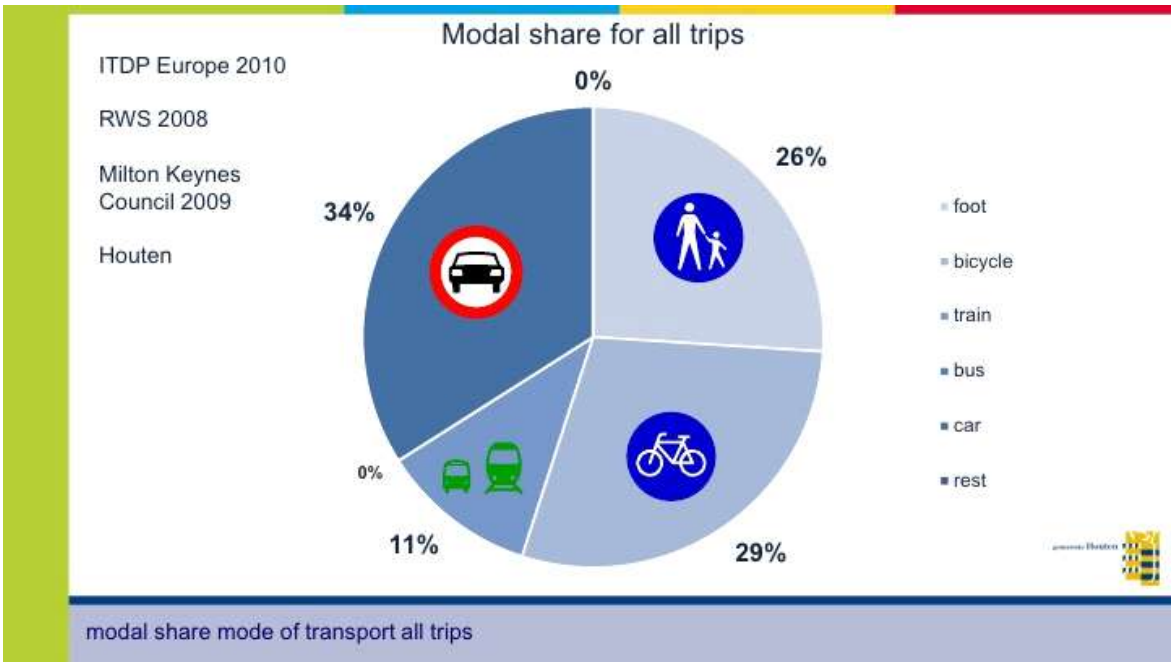
car free streets and squares

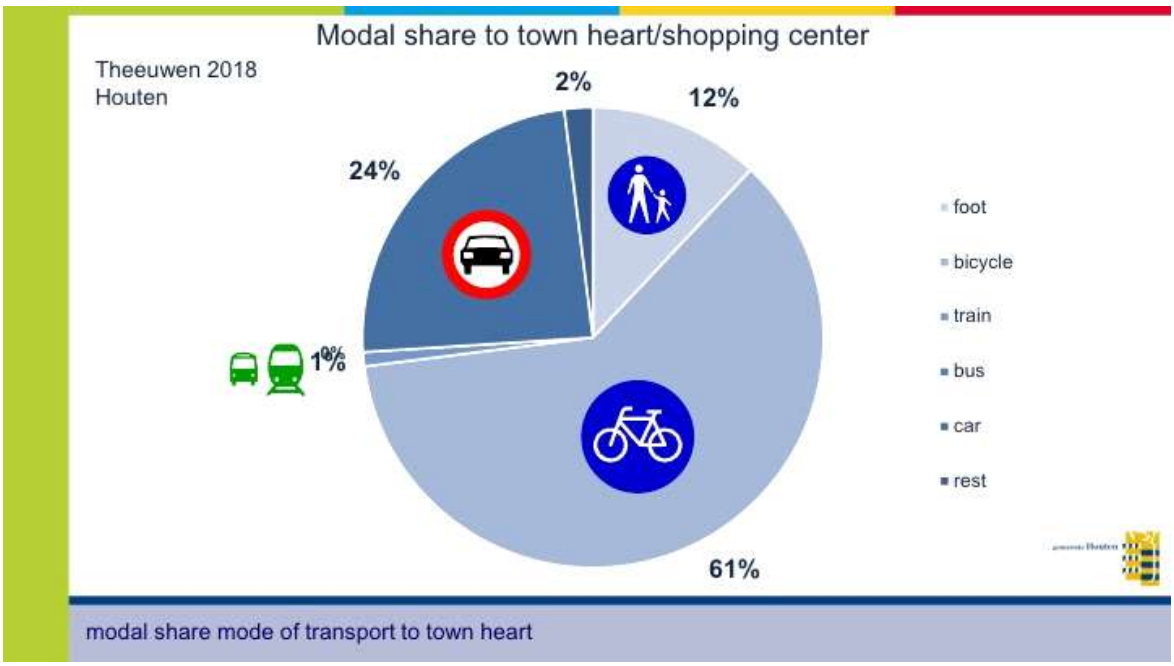


schools, central green belt and bicycle network



modal share mode of transport to school


Modal share for all trips
ITDP Europe 2010
RWS 2008
Milton Keynes Council 2009
Houten
0%
26%
34%
0%
11%
29%
foot
bicycle
train
bus
car
rest
modal share mode of transport all trips


Modal share to town heart/shopping center
Theeuwen 2018
Houten
2%
12%
24%
1%
61%
foot
bicycle
train
bus
car
rest
modal share mode of transport to town heart



modal share mode of transport other destinations



the ultimate 15 minutes city

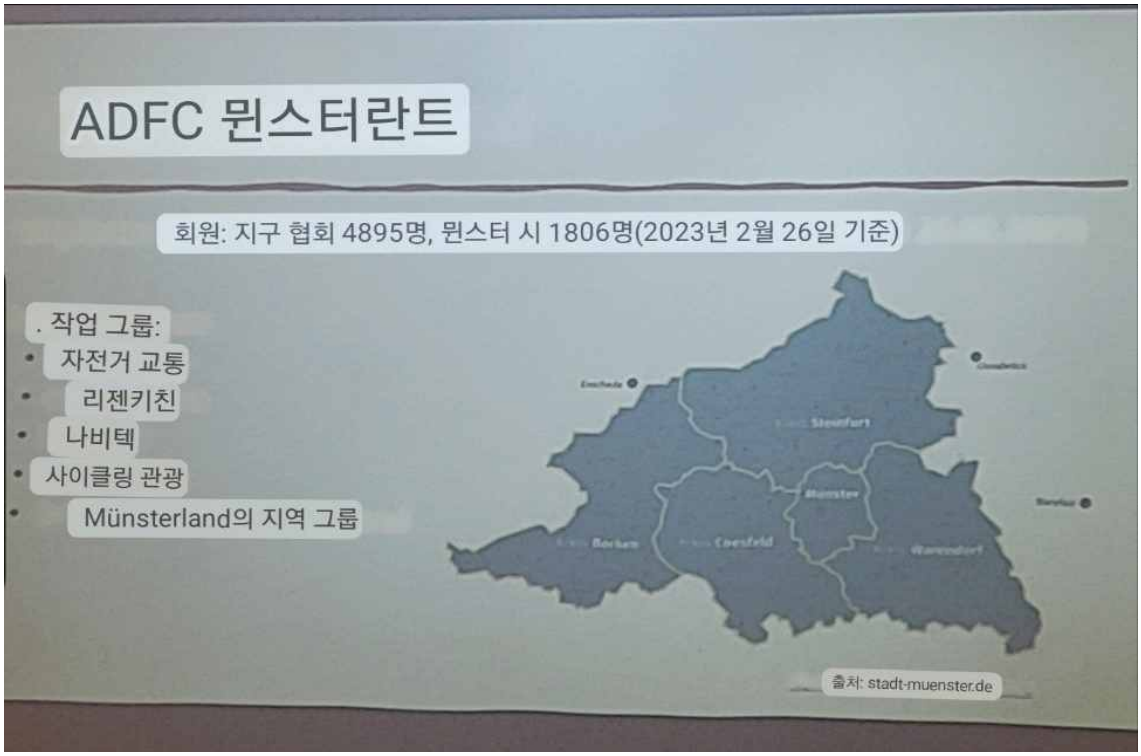


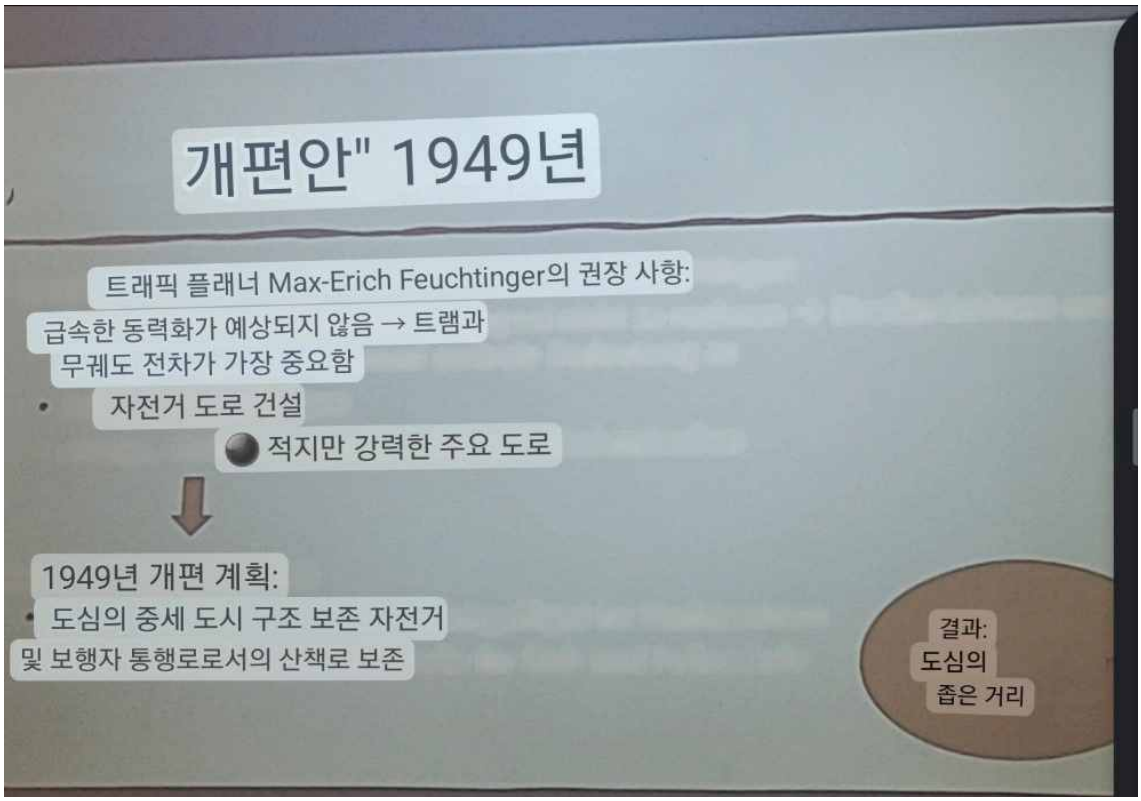
2010 public transport hub - bicycle transferium



2010 public transport hub - bicycle transferium

별첨 10. ADFC 자료


ADFC 뮌스터란트
회원: 지구 협회 4895명, 뮌스터 시 1806명(2023년 2월 26일 기준)
. 작업 그룹:
• 자전거 교통
• 리젠키친
• 나비텍
• 사이클링 관광
• Münsterland의 지역 그룹
출처: stadt-muenster.de


개편안" 1949년
트래픽 플래너 Max-Erich Feuchtinger의 권장 사항:
급속한 동력화가 예상되지 않음 → 트램과
무궤도 전차가 가장 중요함
• 자전거 도로 건설
적지만 강력한 주요 도로
1949년 개편 계획:
• 도심의 중세 도시 구조 보존 자전거
및 보행자 통행로로서의 산책로 보존
결과:
도심의
좁은 거리

1960년대 뮌스터

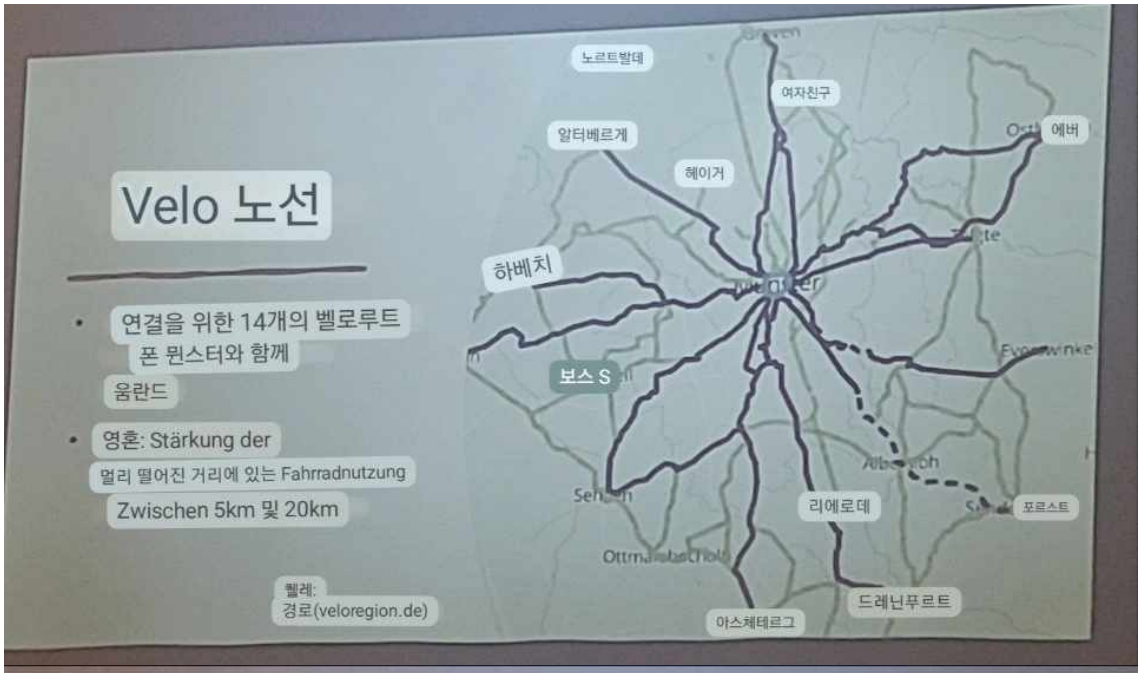
자가용 자동차 통행량 대폭 증가 순환도

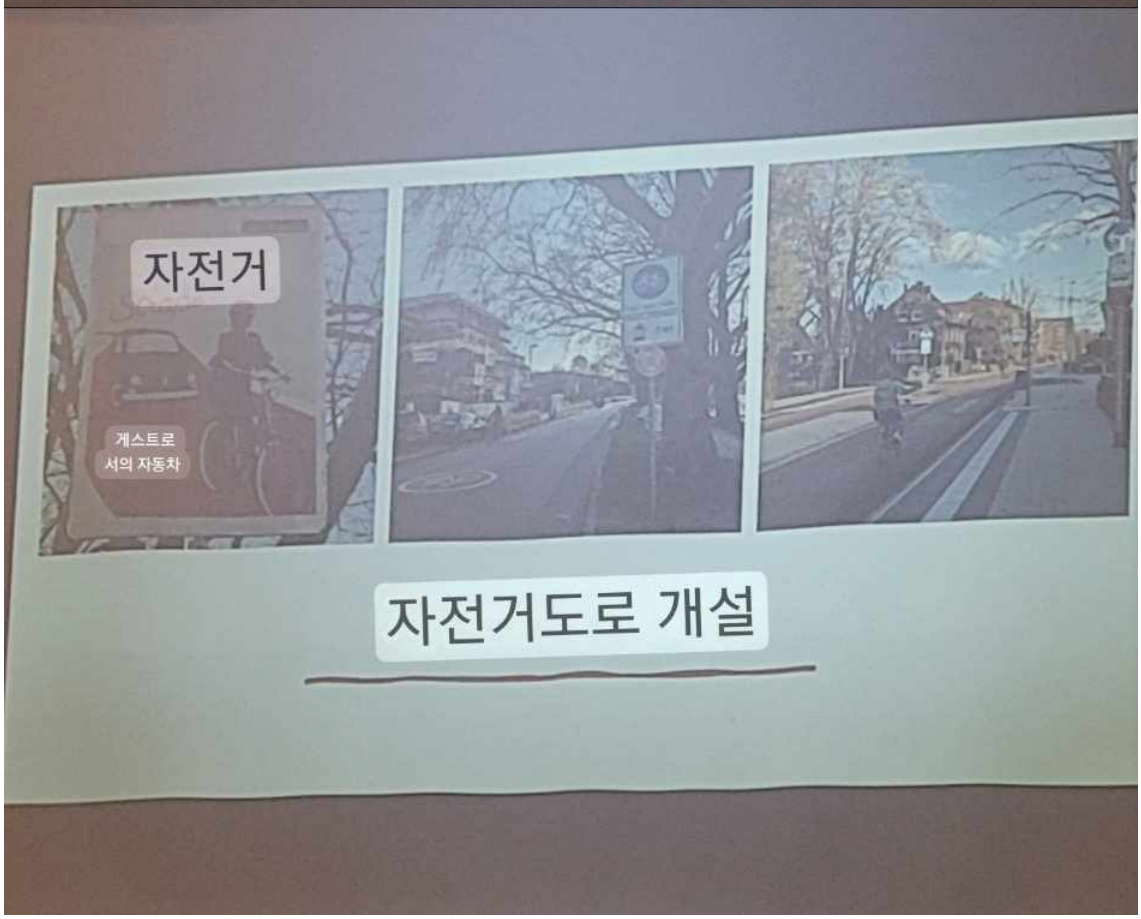
- 로(1960년~), 고속도로(1965년~) → 도심을 통과하던 장거리 교통의 경로 변경
- 잔해 부지를 주차장으로 사용
- 주차 안내 시스템 미비 → 차량통행 억제에 대한 첫 생각
- 첫 번째 보행자 구역: 첫 번째 항의, 그 다음 만족

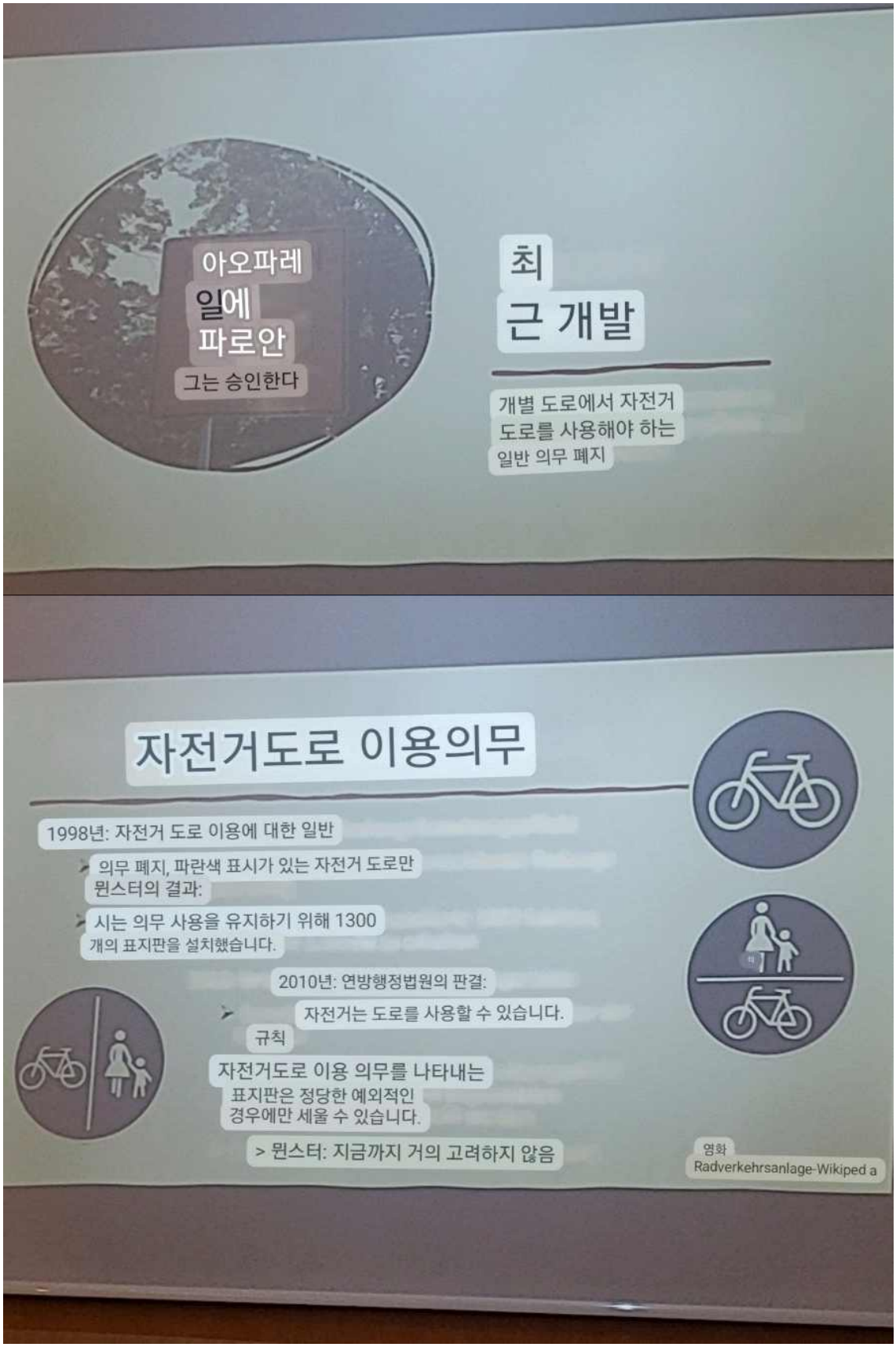


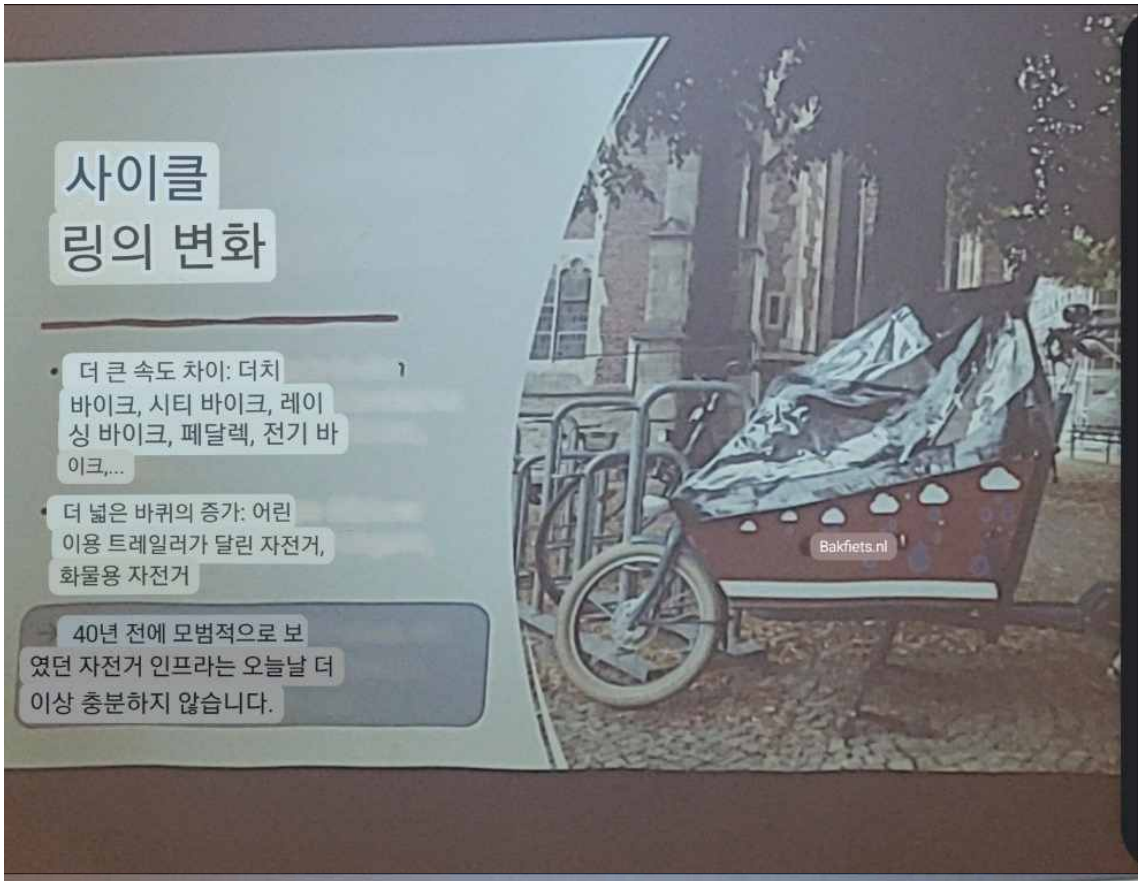
로텐부르크 196

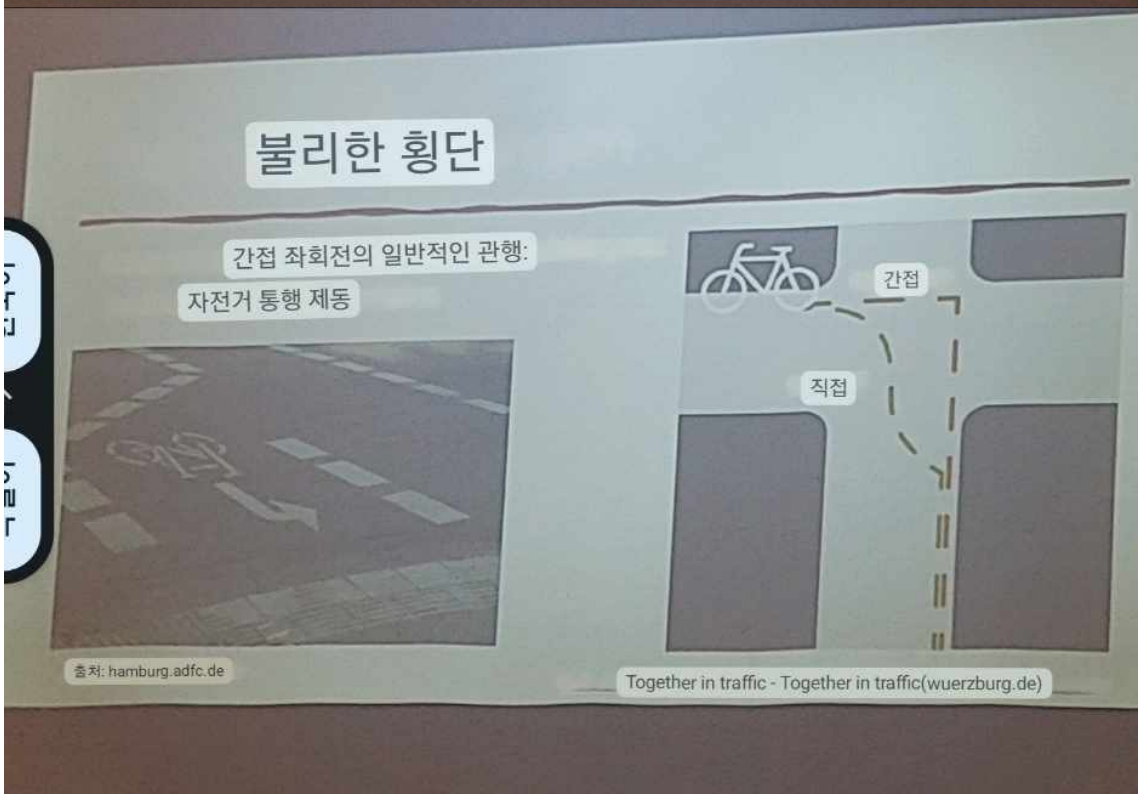
출처: 먼스터. 재건과 변화. 274쪽.


Velo 노선
연결을 위한 14개의 벨로루트
폰 뮌스터와 함께
움란드
영혼: Stärkung der
멀리 떨어진 거리에 있는 Fahrradnutzung
Zwischen 5km 및 20km
웹레:
경로(veloregion.de)
노르트발데
여자친구
알터베르게
헤이거
에버
하베치
보스 S
리에로데
포르스트
드레닌푸르트
아스체테르그


자전거
게스트로
서의 자동차
자전거도로 개설


아오파레
일에
파로안
그는 승인한다
최
근 개발
개별 도로에서 자전거
도로를 사용해야 하는
일반 의무 폐지
자전거도로 이용의무
1998년: 자전거 도로 이용에 대한 일반
의무 폐지, 파란색 표시가 있는 자전거 도로만
뮌스터의 결과:
시는 의무 사용을 유지하기 위해 1300
개의 표지판을 설치했습니다.
2010년: 연방행정법원의 판결:
자전거는 도로를 사용할 수 있습니다.
규칙
자전거도로 이용 의무를 나타내는
표지판은 정당한 예외적인
경우에만 세울 수 있습니다.
> 뮌스터: 지금까지 거의 고려하지 않음
영화
Radverkehrsanlage-Wikiped a


사이클
링의 변화
더 큰 속도 차이: 더치 바이크, 시티 바이크, 레이싱 바이크, 페달렉, 전기 바이크,...
더 넓은 바퀴의 증가: 어린이용 트레일러가 달린 자전거, 화물용 자전거
40년 전에 모범적으로 보였던 자전거 인프라는 오늘날 더 이상 충분하지 않습니다.
Bakfiets.nl


불리한 횡단
간접 좌회전의 일반적인 관행:
자전거 통행 제동
출처: hamburg.adfc.de
간접
직접
Together in traffic - Together in traffic(wuerzburg.de)

단점 연석 자전거 경로

- 좁은 길, 작은 공간
- 보행자와의 충돌(예: 버스 정류장, 주차할
- 차량 근처, 자동차 문으로 인한 위험)
- 방향 전환으로 인한 위험







사진: Thorsten Knölke

인프라의 긍정적인 측면

- 프롬나드: 구시가지를 순환하는 사이클 링
- 자전거 주차장: 1999년 중앙역 자전거 보관소 개장



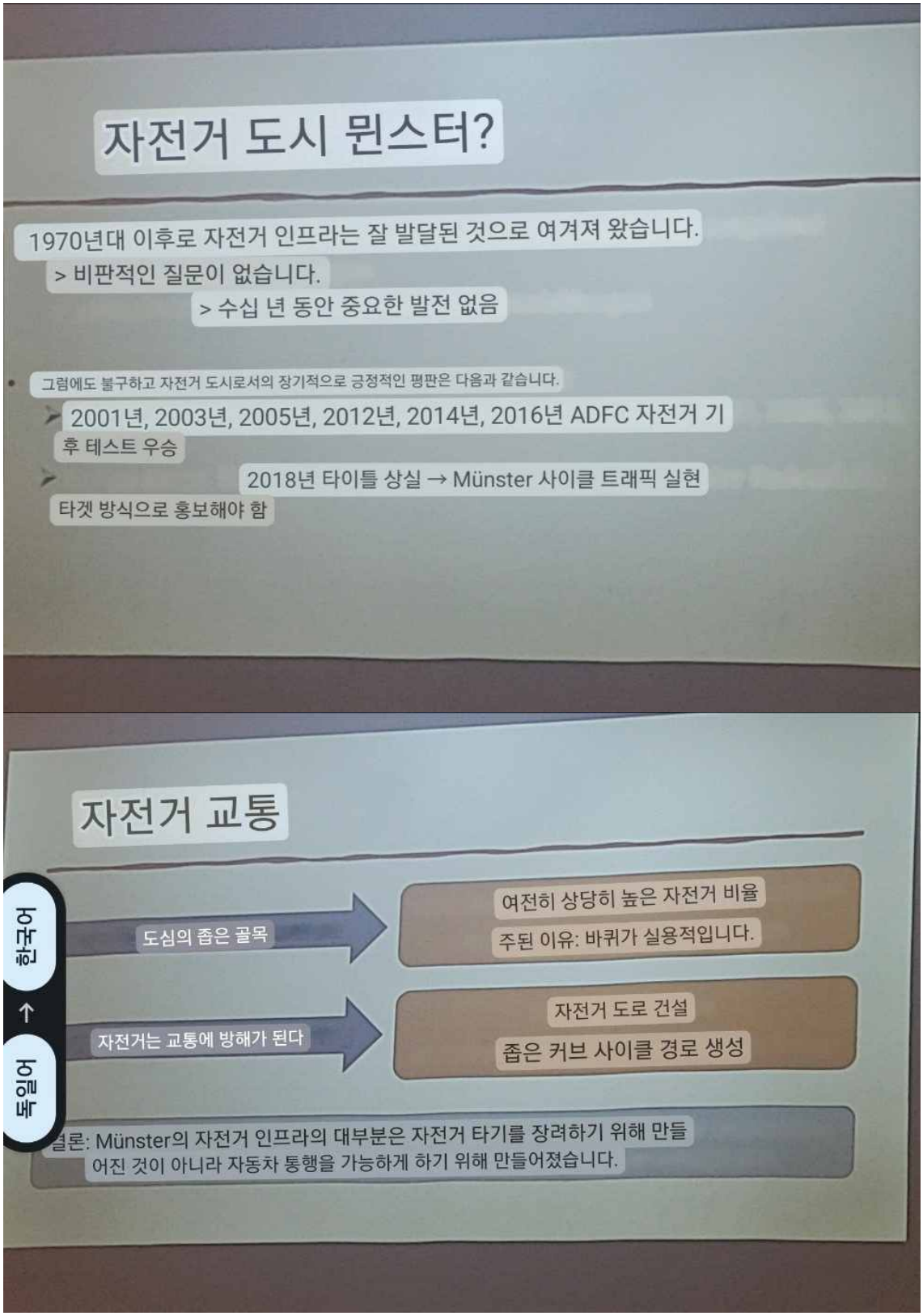
사진: www.radstation.de

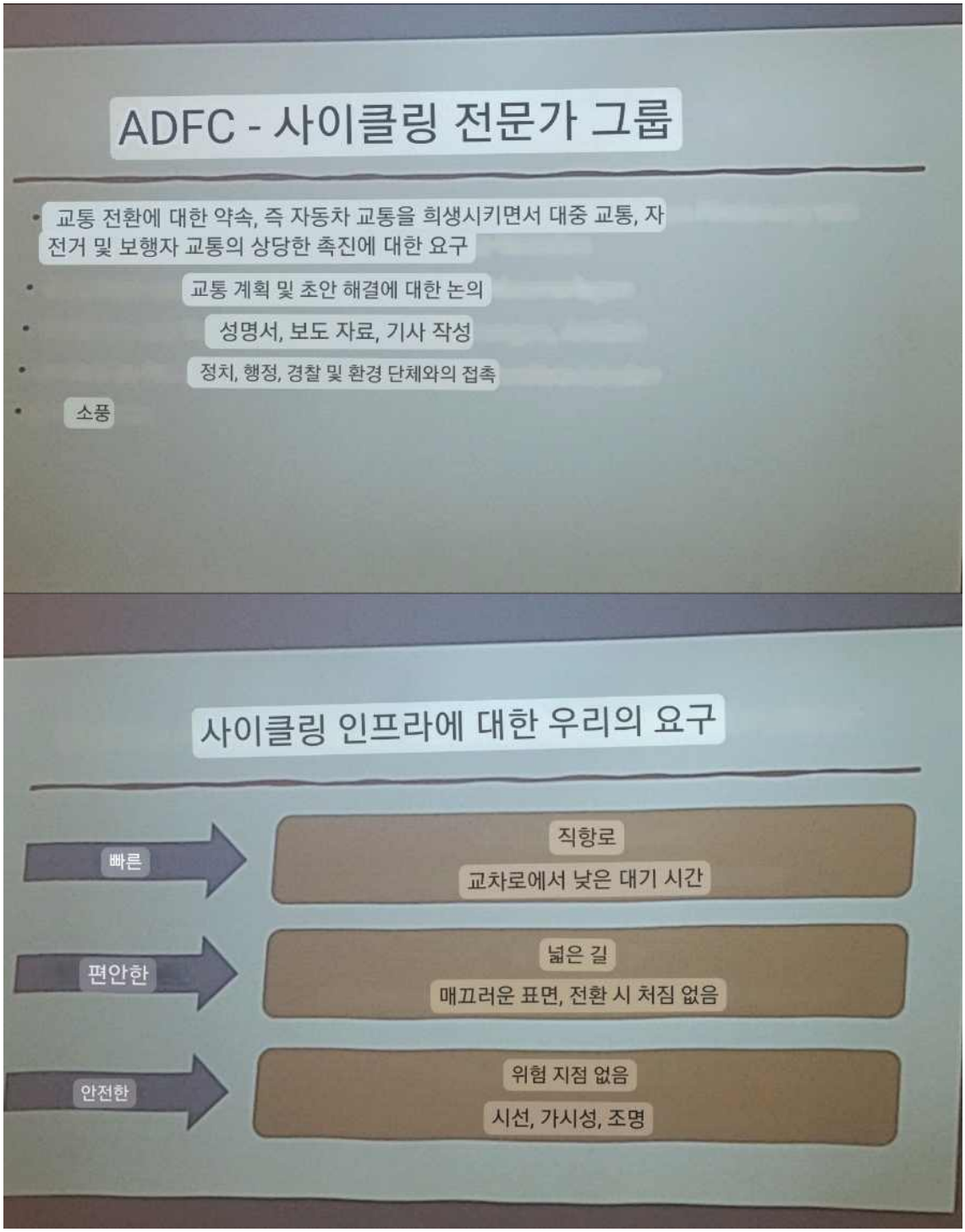
- 일방통행로: 자전거는 종종 반대 방향에서 사용할 수 있습니다.



- 자전거 자물쇠 : 차 앞 신호등에서 대기 → 가시성 및 안전성




자전거 도시 뮌스터?
1970년대 이후로 자전거 인프라는 잘 발달된 것으로 여겨져 왔습니다.
> 비판적인 질문이 없습니다.
> 수십 년 동안 중요한 발전 없음
그럼에도 불구하고 자전거 도시로서의 장기적으로 긍정적인 평판은 다음과 같습니다.
2001년, 2003년, 2005년, 2012년, 2014년, 2016년 ADFC 자전거 기
후 테스트 우승
2018년 타이틀 상실 → Münster 사이클 트래픽 실현
타겟 방식으로 홍보해야 함
자전거 교통
한국어
↑
독일어
도심의 좁은 골목
여전히 상당히 높은 자전거 비율
주된 이유: 바퀴가 실용적입니다.
자전거는 교통에 방해가 된다
자전거 도로 건설
좁은 커브 사이클 경로 생성
결론: Münster의 자전거 인프라의 대부분은 자전거 타기를 장려하기 위해 만들
어진 것이 아니라 자동차 통행을 가능하게 하기 위해 만들어졌습니다.


ADFC - 사이클링 전문가 그룹
교통 전환에 대한 약속, 즉 자동차 교통을 희생시키면서 대중 교통, 자
전거 및 보행자 교통의 상당한 촉진에 대한 요구
교통 계획 및 초안 해결에 대한 논의
성명서, 보도 자료, 기사 작성
정치, 행정, 경찰 및 환경 단체와의 접촉
소풍
사이클링 인프라에 대한 우리의 요구
빠른
직항로
교차로에서 낮은 대기 시간
편안한
넓은 길
매끄러운 표면, 전환 시 처짐 없음
안전한
위험 지점 없음
시선, 가시성, 조명

별첨 11. 뮌스터 시청 자료



Entscheidungen zum Wiederaufbau

- Wahl eines Mittelwegs zwischen Tradition und Moderne
- Leitidee: Der Grundriss der Altstadt ist zu erhalten.



Stadt Münster: Museum - Münster im Modell - Münster 1945 Detail 2 (stadt-muenster.de)

Münster in den 1950er Jahren

- Fortschreitender Wiederaufbau
- Zunahme des Verkehrs
- Einstellung der Straßenbahn 1954





Fotos von **1953**
Quelle: Das neue Münster.
Band I. S. 34 + S. 42.

Radverkehr

enge Straßen im Stadtzentrum → weiterhin recht hoher Anteil des Radverkehrs
Hauptgrund: Räder sind praktisch

Räder sind dem Autoverkehr im Weg → Bau von Radwegen
Entstehung der schmalen Bordsteinradwege

Fazit: Ein großer Teil der Münsteraner Radverkehrsinfrastruktur ist nicht entstanden, um den Radverkehr zu fördern, sondern um Autoverkehr zu ermöglichen.

Positive Aspekte der Infrastruktur

- **Promenade**: Fahrradring um die Altstadt herum
- **Fahrradparkhaus**: Eröffnung der Radstation am Hauptbahnhof 1999



Foto: www.radstation.de

- **Einbahnstraßen:** dürfen oft mit dem Fahrrad in der Gegenrichtung befahren werden



- **Fahrradschleuse**: Warten an Ampeln vor den Autos → Sichtbarkeit und Sicherheit



Nachteil Bordsteinradwege

- Schmale Wege, wenig Platz
- Konflikte mit Fußgänger*innen, z.B. an Bushaltestellen
- Nähe zu parkenden Autos, Gefahr durch Autotüren
- Gefahr durch abbiegenden Autoverkehr





Foto: Thorsten Knölke

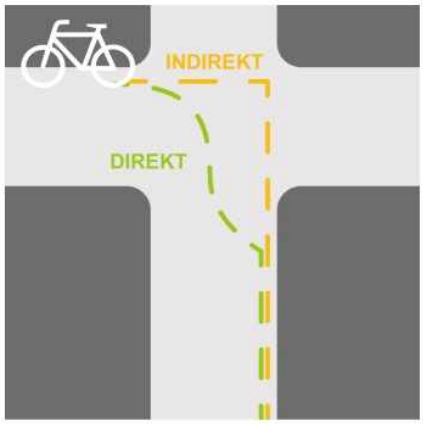


Nachteil Kreuzungen

Verbreitete Praxis des indirekten Linksabbiegens:
Ausbremsen des Radverkehrs



Quelle: hamburg.adfc.de



Miteinander im Verkehr - Miteinander im Verkehr (wuerzburg.de)

Radwegebenutzungspflicht



1998: Aufhebung der allgemeinen Radwegebenutzungspflicht

- nur noch mit einem blauen Schild gekennzeichnete Radwege sind benutzungspflichtig
- Konsequenz in Münster: die Stadt installierte 1300 Schilder, um die Benutzungspflicht aufrecht zu erhalten





2010: Urteil des Bundesverwaltungsgerichts:

- Benutzung der Fahrbahn ist für Fahrräder der Regelfall
- Schilder, die eine Radwegebenutzungspflicht ausweisen, dürfen nur in begründeten Ausnahmefällen aufgestellt werden
- in Münster: bisher wenig Berücksichtigung

Bilder:
Radverkehrsanlage – Wikipedia



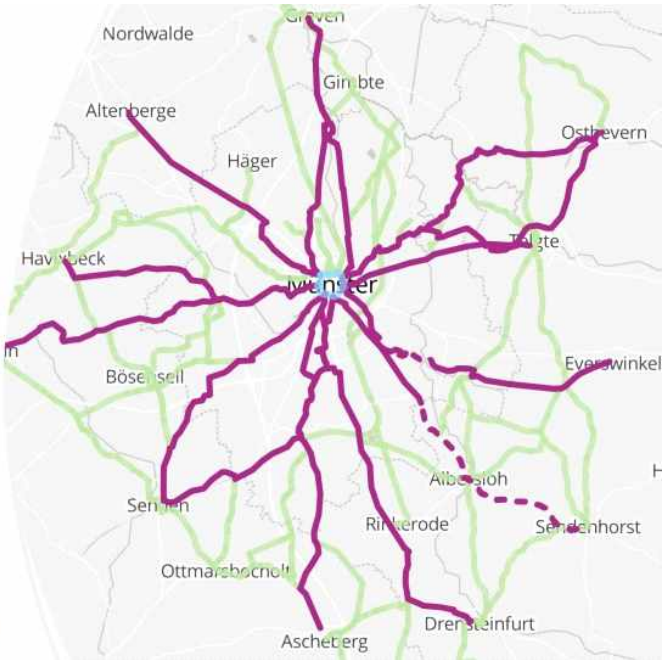



Einrichtung von Fahrradstraßen

Velorouten

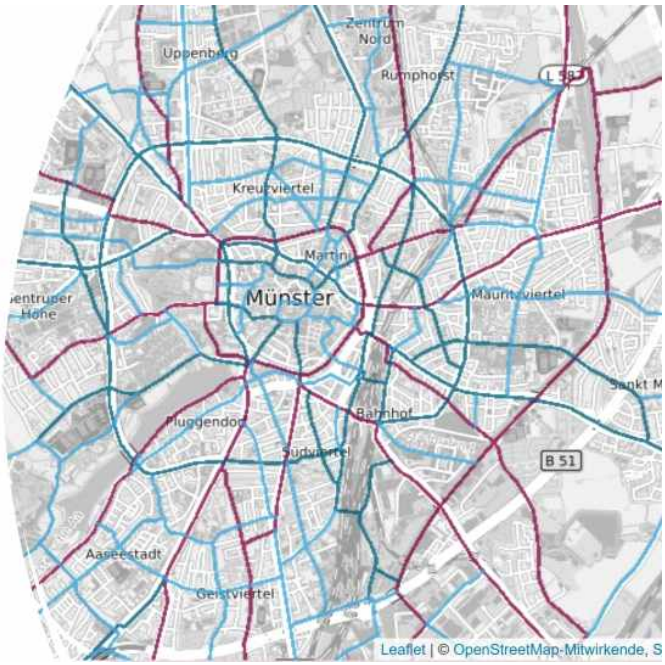
- 14 Velorouten zur Verbindung von Münster mit dem Umland
- Ziel: Stärkung der Fahrradnutzung auf Distanzen zwischen 5 km und 20 km

Quelle:
Routen (veloregion.de)



Fahrradnetz 2.0

Entwicklung eines hierarchischen Fahrradnetzes



Quelle:

Stadt Münster: Mobilität - In Münster unterwegs mit dem Rad - Fahrradnetz (stadt-muenster.de)

ADFC Münsterland

- **Mitglieder**: 4895 im Kreisverband, 1806 in der Stadt Münster (Stand: 26.02.2023)

- **Arbeitsgruppen**:
  - Radverkehr
  - Leezenküche
  - Navithek
  - Radtouristik
  - Ortsgruppen im Münsterland



Quelle: stadt-muenster.de

ADFC - Fachgruppe Radverkehr

- Einsatz für die Verkehrswende, d.h. Forderung einer deutlichen Förderung von ÖPNV, Rad- und Fußverkehr zulasten des Kfz-Verkehrs
- Diskussion von Verkehrsplanungen und Beschlussvorlagen
- Verfassen von Stellungnahmen, Presseerklärungen, Artikeln
- Kontakt zu Politik, Verwaltung, Polizei und Umweltverbänden
- Exkursionen

Unsere Ansprüche an Radverkehrsinfrastruktur

ZÜGIG	direkte Wegführung geringe Wartezeiten an Knotenpunkten
KOMFORTABEL	breite Wege glatte Oberflächen, Nullabsenkung an Übergängen
SICHER	keine Gefahrenstellen Sichtachsen, Sichtbarkeit, Beleuchtung