파리의 벨로폴리탄 사업 성과와 새로운 자전거 계획

유무종
프랑스 건축사,
도시설계사

2019년 파리시의 지하철노선을 그대로 지상으로 옮겨 자전거 도로를 조성하는 벨로폴리탄(Vélopolitain) 정책을 시행한 이후 2년 동안 도시에서 자전거 이용률이 폭발적으로 증가한 것으로 나타났다. 2019년에서 2020년 사이 자전거 도로 사용량은 47%, 2020년에서 2021년에는 22%나 늘었다. 또한 특정 축에서는 최대 60%까지 증가하였다. 지하철 파업이 겹치고 건강 위기에 대한 관심이 높아지면서 이 정책을 따르는 '추종자들(출퇴근 위주의 직장인, 대학생)'이 생겨났고, 하루 약 2만 5,000명의 자전거 이용자가 관찰되었다.

이러한 변화 속에서 자전거 개발을 지원하고 가속화하기 위해 지난해 11월 파리시는 새로운 자전거 계획(Plan Vélo 2021-2026)을 발표하였다. 파리를 100% 자전거 친화적인 도시로 만들기 위해 2020년 만료된 첫 번째 계획보다 더 많은 투자를 할 계획이다. 또한 도로와 주차공간을 개조하고 자전거 이용자의 안전을 강화하기 위한 몇 가지 계획을 발표하였다.

이 글에서는 기존 벨로폴리탄 정책의 성과와 함께 향후 새로운 파리시 자전거 계획의 방향을 살펴보고자 한다. 벨로폴리탄 정책은 새로운 인프라 개발과 더불어 안전하고 충분한 자전거 주차공간의 확보, 그리고 친환경 자전거 시스템의 강화가 계획의 주된 내용이었다. 그렇다면 정책 시행 이후 파리시에는 어떤 도로와 자전거 편의시설이 갖추어지고 있으며, 어떤 정책적 뒷받침이 있었을까? 그리고 앞으로 이를 어떻게 더 발전시켜 나갈 것인가?

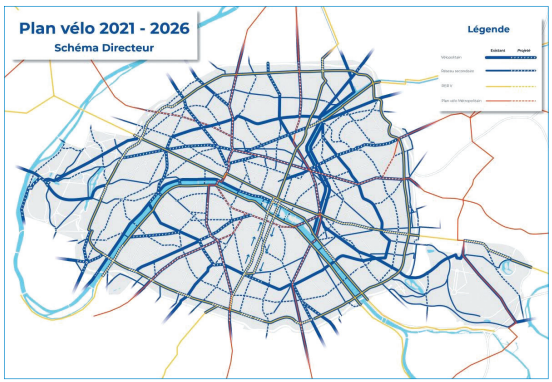
자전거 고속화도로 REV의 확충

지난번 계획에서 처음 선을 보인 자전거 고속화도로(Réseau Express Vélo: REV)는 기존의 협소하고 불편한 자전거 길에서 완전히 탈피하여 넉넉한 도로폭

을 확보하고, 차선을 따라 일방으로 진행되던 방향을 쌍방으로 교체하여 자전거 이용자의 안전과 편의를 제고하면서 자동차 이용자와의 도로 위 공존을 도모하였다. REV는 센강의 비탈길을 축으로 동-서, 남-북으로 확장되었다. 초기(2015~2020년)에 1억 5,000만 유로(약 200억 원)를 투자하여 설치한 REV의 사용이 크게 늘면서 새로운 계획에서는 REV 확충에 1억 유로를 더 늘린 2억 5,000만 유로(약 330억 원)의 예산을 책정하여 자전거 전용도로 확보에 더욱 박차를 가할 것으로 보인다.

2021년 파리는 1,000km 이상의 자전거 시설을 갖추게 되었으며, 여기에는 300km 이상의 REV와 코로나19로 인한 1차 도시 폐쇄 기간 중 만들어진 52km의 REV가 포함된다. 그리고 이번에 180km의 새로운 REV를 만들기 위한 계획이 새롭게 발표되었다. 이 프로젝트는 2025년까지 첫 5개의 도로 건설과 2030년까지 나머지 절반의 두 단계에 걸쳐 계획된다.

우선 파리의 자전거 인프라는 기존에 개발한 자전거 도로의 축과 그랑파리에 맞추어 새롭게 넓혀질 도시의 축을 기반으로 다음의 조건을 갖추기 위해 노력한다.*



©Ville de Paris

2021-2026 파리시 자전거 도로 확장 계획도
출처: https://www.paris.fr/pages/un-nouveau-plan-velo-pour-une-ville-100-cyclable

파리 자전거 인프라 조성 조건

- 일드 프랑스(île-de-France) 지역의 RER-Vélo와 파리 대도시의 벨로폴리탄(Vélopolitain)의 통합, 파리 자전거 도로와 인근 지방자치단체의 자전거 도로 간의 연속성 확보
- 파리 벨로폴리탄 네트워크는 지역 자전거 고속도로(RER-Vélo) 노선을 통합하기 위해 파리 외곽지역을 대도시화로 확장하고 있는 그랑파리 프로젝트와 함께 통합 진행
- 기본 1km가 넘는 자전거 이용에서 쾌적한 밀도를 제공하기 위해 보조 네트워크 구축 (이는 지역 간 여행에 특히 유용하도록 조성)
- 지역 서비스 네트워크는 자전거 고속도로 여행이 수도의 모든 거리에서 접근 가능하도록 하는 것을 목표로 조성

또한 모든 도로는 쌍방향 사이클링을 적용하는 것을 기본으로 파리 도심과 각 지역 네크워크와 연결될 수 있도록 개발 중이다. 현재 60km가 조성 완료되었고, 450km를 추가로 신설한다.

편리한 교통 및 주차

지금까지는 자동차 위주의 동선이 우선시되었고 늘 규칙적으로 작동하는 신호등도 마찬가지였다. 그러나 신호등의 특정 조정 시스템인 '녹색파도(un système d'ondes vertes)'를 도입하여 자전거 및 대중교통의 동선을 우선시할 예정이다.

파리시에서 2020년에 6,631건의 자전거 도난 신고가 접수되었는데, 이는 2019년에 비해 7% 증가한 수치이다. 자전거 이용을 원하지 않는 사람들 가운데 81%는 '도난'을 이유로 꼽기도 하였다. 따라서 자전거를 안전하게 주차할 수 있는 공간을 충분히 확보하는 것은 파리를 100% 자전거 도시로 만들기 위해 갖추어야 할 결정적인 요소라 할 수 있다.

현재 파리에는 야외에 6만 개의 아치형 자전거 주차대가 설치되어 있다. 앞으로는 단순한 형태의 아치형에서 벗어나 자전거의 형태를 고려한 주차대

* 사이클 개발 프로젝트는 경찰 본부, RATP, Île-de-France Mobilités, 공동 사이클링 위원회, 차리 사이클링 협회 및 상업 협회 등 38개의 협회가 참여하는 광범위한 협의의 주제다.

©한상호

개선된 자전거 도로의 모습
넓어진 도로 폭과 시선 유도봉을 설치하여 확실하게 자전거 이용자의 안전을 확보하였다.

©한상호

자전거 이용자를 위해 신설된 신호등과 표지판

를 설치할 계획이며, 이는 화물형 주차공간과는 달리 무료로 이용할 수 있게 된다. 파리시는 주차대를 설치할 적합한 공간을 찾기 위해 대로(boulevard)에 사용자를 대상으로 실험하고 있으며, 주로 공원 앞이나 복합 운송 허브 및 횡단보도 상류에서 우선적으로 실험을 진행하고 있다.

현재 크게 네 가지로 분류하여 자전거 주차장을 설치하고 있다.

첫 번째는 화물형 자전거 보호소이다. 이 화물형 자전거 주차공간은 지하철 입구나 자동차 주차장에 설치되었다. 각 보호소에는 번호가 매겨져 있고 하나의 보호소마다 6대의 자전거를 수용할 수 있으며, 바퀴에 바람을 넣을 수 있는 펌프가 따로 설치되어 있다. 주로 기계식 자전거나 전기 자전거 및 베이비 캐리어 시트가 장착된 자전거를 위한 주차공간이며, 애플리케이션을 통해 다운받은 코드를 사용하여 주차공간을 열고 닫을 수 있다. 사용료는 연간 75유로(약 10만 원)이다.

두 번째는 복합 허브형 자전거 주차장이다. 애플리케이션을 활용한 코드로 주차공간에 접근할 수 있도록 해 보안을 확보하고 일반 자전거, 전기 자전거, 화물 자전거를 수용할 수 있다. 또한 자전거 주차공간에 탈착식 배터리를 충전할 수 있다. 현재 파리 리옹역(Gare de lyon)과 몽파르나스역(Montparnasse)에 설치되어 있다. 리옹역에는 전기자전거 32대를 포함한 198대의 자전거를, 몽파르나스역에는 375대의 자전거를 보관할 수 있으며 연중무휴 순찰을 통한 감시 시스템을 유지하고 있다. 등록 후 발급되는 배지와 스티커를 자전거에 부착한 뒤 주차장에 진입할 수 있도록 하고 있다. 또한 주차장 사용자를 위한 176개의 사물함이 있고, 그중 전기가 공급되는 56개의 사물함을 통해 배터리 또는 전기장치를 충전할 수 있다. 주차요금은 두 장소 모두 연간 75유로이다.

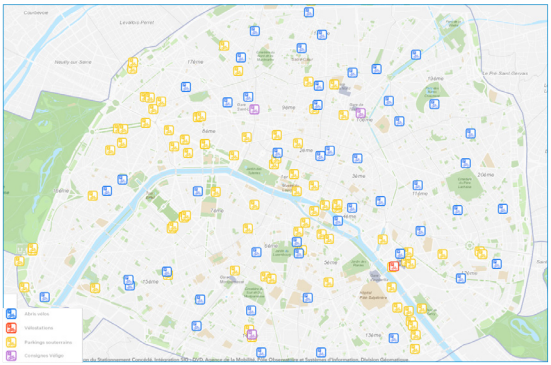
세 번째는 자동차 주차장 옆에 마련된 자전거 주차장이다. 400개 자동차 주차장에 총 3,000개 이상의 자전거 주차공간을 제공한다. 가입자에게는 자신만의 주차공간이 보장되며, 24시간 연중무휴로 접근이 가능하다. 인터넷을 통해 가입이 가능하며, 가입 즉시 코드를 발급받아 이용할 수 있다.

네 번째는 프랑스국영철도(SNCF)와 파리교통공사(RATP), 일드프랑스교통청(île-de-France Mobilité)이 협력하여 설치하는 자전거 보안 보관대(Véligo Station)가 있다. 파리시에 약 100개가 설치되어 있는 이 보관대는 파리시 대중교통 결제카드(NAVIGO)로 접근이 가능하며, 비용은 10~30유로

©유무종

파리시에 설치 중인 야외 자전거 주차대

©Ville de Paris



파리시에 위치한 자전거 주차장 표시도
출처 : https://www.paris.fr/pages/test-stationner-son-velo-7525

(약 1만 3,000~4만 2,000원)이다. 현재 몽파르나스, 로사파크(Rosa Parks), 동역(Gare de l'Est) 등 세 군데 기차역에 설치되어 있다.

자전거 문화 발전을 위한 정책적 지원

거주자 전용 주차장이 있는 주거용 건물과 2012년 이후에 지어진 사무실은 자전거를 위한 주차공간을 제공해야 하는 법(Grenelle II)* 이 제정되었다. 다른 건물의 경우, 파리시는 보안실 설치 또는 장비에 대한 보조금을 제공해야 한다.** 이 법에 기초하여 민간 건물, 사무실, 공공시설에 대한 신축·보수 시 주차공간 확보를 의무화하고 인센티브를 제공하고자 한다.

또한 파리시는 '자전거 면허'를 발급하여 파리의 모든 초등학교에서 '자전거 타는 법'을 일반화하고자 노력하고 있다. 목표는 모든 파리 어린이들이 중학교에 입학할 때까지 자전거 타는 법을 익히는 것이다. 또한 학교용 자전거를 개발할 예정이며, 지구별로 자전거 자가 수리를 위한 워크숍을 열 계획도 가지고 있다.

마지막으로 파리시는 자전거를 활용한 지속가능한 도시관광을 제공할 예정이다. 관광숙박시설에 자전거 보관소 설치를 위한 규제 및 지원책을 마련하는 것이다. 이를 위해 파리에 있는 주요 자전거 도로 표지판을 개선하고, 복합 운송지점이나 마을 입구에 방문객을 위한 관광지 표지판도 설치한다. 아울러 일 드 프랑스 지역의 주요 관광지(베르사유 궁전, 생드니 대성당, 지베르니 등)를 자전거로 쉽게 접근할 수 있도록 개선한다. 특히 자전거를 이용하여 관광명소를 방문하는 사람들의 가방과 수하물을 보관하기 위한 사물함을 제공할 예정이다.

시사점

이처럼 자전거 이용객을 위한 파리시의 노력은 순기능만 있는 것은 아니다. 자전거 도시를 조성하기 위해 차량도로가 사라진 탓에 운전과 운송을 업으로 삼고 있는 파리 시민들이 분노하기도 하였다. 시간을 단축할수록 수익이 느는 운송업자 입장에서는 이러한 정책이 그리 달가울 수는 없다. 자전거 이용자에게 가중된 이점만큼 자동차 이용자의 불편함이 늘어나기 때문이다. 즉 파리시 내부에서 운송에 대한 방안, 빠른 배달 서비스에 대한 시민의 요구 등 자전거 이용 개선에 집중하느라 돌아보지 못한 부분에 남아 있는 과제가 많은 상황이다.

* 국가 환경약속에 관한 법률로 2010년 7월 12일에 공포되었다.
** 자전거 주차장 설치를 위해 최대 2,000유로까지 작업 금액의 50%를 지원한다. 또한 전기자전거를 위한 보조장치 설치 비용의 50%, 최대 4,000유로를 지원한다.

2019년 기준 서울시 자전거 도로는 대부분 자동차와 함께 이용해야 하는 겸용도로다 보니 이용하는데 많은 불편이 있다. 2015년에 도입된 '따릉이'는 '내 삶을 바꾼 서울시 10대 뉴스' 투표에서 3년(2017~2019년) 연속 1위를 차지하며 높은 만족도를 보이고 있으며, 특히 팬데믹 시기의 대여건수가 2019년 대비 24.3% 증가하였고 누적 대여 건수는 2020년 기준 5,900만 건을 넘었다. 서울시는 이러한 상황에 발맞추어 따릉이 대수를 늘리고 전용 도로율 7%를 달성하겠다고 계획하였다.

자전거 도로를 위한 물리적 환경에 대한 개선은 반드시 필요하다. 그러나 그에 앞서 '우리는 자전거를 어떤 이동수단으로 바라보는가'에 대한 정의가 먼저 있어야 한다. 예전에는 차도보다는 보도에서 자전거를 이용하는 것이 우리의 인식 속에 더 익숙하였다. 그러나 이러한 시선은 최근 조금씩 바뀌어 이제는 보도에서의 자전거 이용은 잘못된 것이라는 인식이 생기게 되었다. 그러나 우리나라에서는 아직 차도 위 자전거 이용에 대한 안전이 제대로 확보되지 않은 상황이다. 자전거 이용객의 안전을 위한 정책과 물리적 환경을 제공하기 위한 노력 그리고 도로 위 자전거에 주어야 하는 우선권 확보 등 사회적 인식 개선을 위한 정책적 노력이 필요하다.

또한 시민들의 생활권에 맞추어 전용도로를 개발할 필요가 있다. 좋은 도로가 있어도 나의 생활권에 맞지 않으면 아무런 소용이 없다. 따라서 시민들의 생활권 분석을 기반으로 도시의 인프라를 최대한으로 누릴 수 있는 효과적인 도로 편성을 위한 조사가 선행되어야 한다. 특정 공간에 가야만 누릴 수 있는 자전거 이용의 이점이 이제는 나의 집 앞에서 누릴 수 있는 환경을 갖추어야 한다.

마지막으로 스스로 자동차 이동을 멈추고 자전거를 이용할 때 누릴 수 있는 보상을 확실히 해야 한다. 자전거를 구입하거나 자전거 이용객에게 편의를 제공하는 사람을 위한 정책적 차원의 적절한 보상을 마련하여 시민들의 자발적인 참여를 유도해야 한다.

단순하게 바라보면 파리의 면적은 서울의 6분의 1이다. 따라서 파리의 자전거 정책을 도입하기 위해 서울을 6개의 파리로 나눌 수는 없다. '개발' 위주의 서울과 '보존' 위주의 파리가 걸어온 도시 발전의 역사는 그 결이 서로 다르다. 파리와 달리 현재 우리가 지켜야 할 '보존'은 옛 건물이나 옛 거리와 같은 과거로부터의 유산이 아닌 도시 발전의 역사 가운데 형성되어 지금도 이어지고 있는 현재 도시민의 삶의 형태와 생활권이다. 이를 바탕으로 추가되는 '개발'이 자전거 이용에 관한 물리적 환경 조성이다. 자전거가 도로 위 자동차와 동등한 하나의 이동수단이라는 인식을 바탕으로 파리시의 물리적 지원을 발판으로 발전시켜 나가는 이번 파리시의 새로운 자전거 계획은 자전거를 활용한 친환경 도시 개발 시 필요한 인식 개선과 물리적 환경의 변화는 시간을 두고 단계적으로 천천히 발전시켜 나가야 한다는 점을 시사하고 있다.

참고문헌

1 벨로폴리탄 공식 홈페이지. https://votez-velo.paris
2 Press, Paris 100% cyclable plan vélo 2021-2026, 2021, ville de Paris
3 파리시청 홈페이지. https://www.paris.fr/
4 Foricher, A. (2021.10.22.) Nouveau plan vélo à Paris: la carte des aménagements cyclable d'ici 2026. BFM Paris. https://www.bfmtv.com/paris/nouveau-plan-velo-a-paris-la-carte-des-amenagements-cyclables-d-ici-2026_AN-202110220180.html
5 Espagent, M. (2020.3.10.) La carte des emplacements où garer son vélo en toute sécurité à Paris. Le Bonbon. https://www.lebonbon.fr/paris/news/carte-velo-securite-Paris%20/
6 도시 자전거 및 자전거 관광 홈페이지. https://www.citycle.com
7 행정안전부 홈페이지. https://www.mois.go.kr/frt/sub/a06/b06/bicycle/screen.do