파리의 개인형 이동수단 금지 정책과 도시 친환경 이동수단 정착 방향

유무종
프랑스 건축사, 도시설계사

파리 시내 전동 킥보드 서비스 종료

프랑스 파리는 친환경 도시로의 변모를 위한 방법으로 벨로폴리탄을 중심으로 자동차 도로를 줄이고 자전거 도로를 넓혀 나갔고, 자전거와 전동 킥보드 같은 개인형 이동수단 이용을 장려하였다. 이러한 이동수단은 자동차보다 저렴하며 실용적이고 전기로 움직이기에 친환경적이기도 하다. 휴대가 용이하여 보관도 쉽고, 출퇴근 시 교통체증을 피할 수 있다. 택시보다 저렴할 뿐만 아니라 대중교통을 이용하러 가기 위한 중간 이동수단으로도 이용된다. 이러한 편리성 때문에 불과 몇 년 만에 파리를 비롯한 유럽의 여러 도시에서 사용자가 급증하였다.

그러나 올해 1월 파리시장 안 이달고(Anne Idalgo)는 프랑스 저널 〈파리지앵(Le Parisien)〉과의 인터뷰에서 "전동 킥보드는 더 이상 친환경 이동수단이 아니다"라고 선언하였다. 제조 과정과 기계의 수명을 고려하였을 때 오히려 환경오염의 주범이라고 덧붙였다. 또한 이용자들의 난폭한 운행과 무분별한 주차 점유로 또 다른 문제들을 일으키기 시작하였다. 이러한 부분은 파리가 추진 중인 친환경 이동수단 정책에도 큰 걸림돌이 되었다.

2023년 4월 2일 파리시는 시민들을 대상으로 전동 킥보드 서비스 중단 찬반 투표를 진행하기에 이른다. 전동 킥보드 사업 전면 철수에 대한 시민들의 생각을 듣기 위한 투표로, 선거인 명부에 등록된 파리 시민들을 대상으로 진행되었으며 투표소 203곳이 설치되었다. 1만 3,084명의 파리 시민들이 투표에 참여하였으며, 투표 결과 89.03%가 서비스 중단에 찬성하였다. 이 결과를 토대로 8월 31일 자정까지 파리 시내에 있는 민간 전동 킥보드(Lime, Dott, Tier) 1만 5,000대를 정리하기로 하였다. 그리고 기존의 전동 킥보드 전용 주차 자리 대부분은 자전거 주차장으로 바뀔 예정이다.

©Joséphine Brueder/Ville de Paris

전동 킥보드 서비스 유지 찬반을 위한 투표용지(좌) 투표 중인 파리 시민들(우)
출처: https://www.paris.fr/pages/pour-ou-contre-les-trottinettes-en-libre-service-23231

전동 킥보드가 도시에 끼치는 영향

개인형 모빌리티는 교통체증이나 자동차 사용을 줄이고, 무엇보다도 온실가스 배출을 저감할 수 있기 때문에 환경을 보전할 수 있는 기회가 될 것이라는 낙관적인 전망이 많았다. 2018년 여름에 파리에 전동 킥보드 서비스가 시작된 지 6개월 만에 약 31만 5,000명이 약 200만 번 탑승한 것으로 알려졌는데, 이는 전 세계 연간 탑승 횟수의 약 8%에 해당된다. 그리고 출시 1년 후에는 파리에 13개 업체가 총 2만~4만 대의 전동 킥보드를 제공한 것으로 추산된다(2019년 기준).

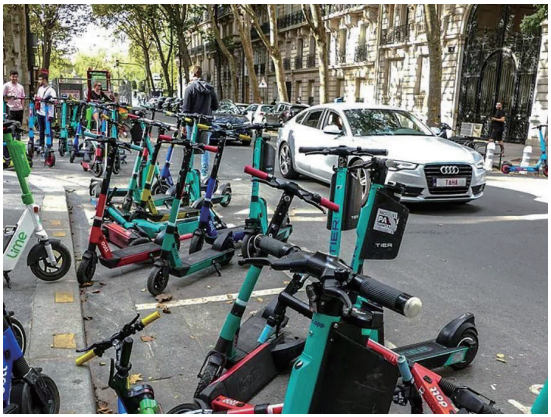
이렇듯 전동 킥보드는 친환경적인 이동수단으로 흔히 여겨지지만 실상은 그렇지 않다. 파리 전역에서 수행된 조사에 의하면 전동 킥보드는 지하철보다 1킬로미터당 6배 더 많은 이산화탄소를 배출한다. 이동 중에 나오는 탄소량은 적지만 사용자가 많아지고 생산대수가 늘어나면 늘어날수록 생산 과정에서 배출되는 탄소량이 늘어나기 때문에 결과적으로 이는 환경에 좋은 영향을 준다고 할 수 없다. 또한 짧은 배터리 수명으로 잦은 교체가 이루어지는 것도 환경오염의 원인이 된다.

사용자의 안전장치 미착용으로 인한 잦은 부상도 문제가 되었다. 안전장치 관련 부상 건수는 2019년부터 2022년 사이에 거의 180% 증가한 것으로 나타났다. 이는 전동 킥보드 사용자의 90%가 헬멧을 착용하지 않았기 때문이다. 또한 운전 중 휴대폰 사용과 음주 운전 등으로 인한 치명적인 낙상 사고가 발생하기도 하였다. 교통안전 보고서에 따르면 2022년 742건의 전동 킥보드 사고가 발생한 가운데 사망자 수는 8명, 부상자 수는 811명이었다. 이 수치는 전년도 대비 28.3% 증가한 것이다.

사고 당시 운전자들의 공통점은 보호 헬멧과 보호대 같은 안전장비를 착용하지 않았다는 것이다. 또한 킥보드의 상태 또한 좋지 않았는데, 꽤 많은 수의 킥보드가 조명이 들어오지 않았으며 잔고장이 있었다. 사고율은 전동 킥보드 서비스 도입 후 전에 비해 7.3배 증가하였다.

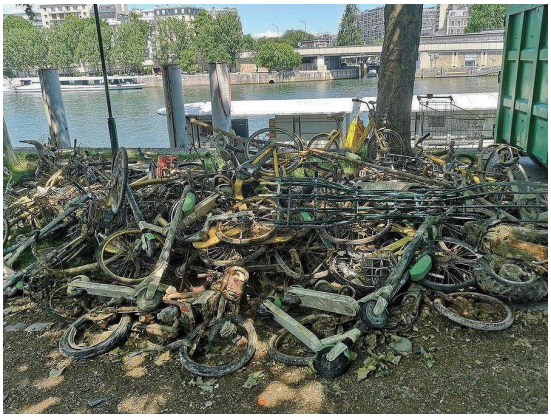
빠른 속도 또한 문제가 된다. 법적 제한속도는 시속 25킬로미터이고 기계 또한 법적 최대속도에 맞추어 설계된다. 그러나 일부 웹사이트에서 제한속도 잠금을 해제하는 법을 알려 주고 있으며, 이렇게 불법 개조된 전동 킥보드는 시속 70킬로미터에 가까운

ⓒHoupline-renard/SIPA



도로 위에 난잡하게 주차된 전동 킥보드

ⓒAnthony Morel/Twitter



센강 부근에 버려진 전동 킥보드

속력을 낸다. 캘리포니아 대학 연구에 따르면 전동 킥보드는 오토바이만큼 위험하고 자전거보다 8배가 더 위험하다는 결과가 나왔다.

제일 큰 문제점은 이용자의 무분별한 사용이다. 최근 아버지와 함께 센강에서 3년간 130여 대의 전동 킥보드를 건진 한 아이의 인터뷰가 화제가 되었는데, 이용자들이 본인의 편의를 우선시한 나머지 사용한 킥보드를 정해진 주차공간에 놓는 것이 아니라 길이나 강가에 버린다는 것을 알 수 있었다. 이런 사용 방식은 결국 또 다른 환경 문제를 야기하고 있다.

이렇듯 파리에서 전동 킥보드는 환경을 보호하며 교통체증을 해결하겠다는 처음의 목적과 달리 무분별한 이용으로 인해 보행자에게 폐를 끼치고 공공공간을 훼손하며 보행자와 자동차의 충돌을 유발하는 등 도심 내 문젯거리가 되었다.

전동 킥보드 금지 이후

파리시는 벌금과 안전수칙 강화 같은 조치를 취하였지만, 전동 킥보드와 관련된 사고는 좀처럼 줄어들지 않았다. 이러한 상황 속에서 금지 조치가 이루어졌고, 이에 반발하는 움직임도 나타나고 있다. 전동 킥보드 사용을 지지하는 사람들은 사용자 허가를 설정하고 규칙을 강화하여 예방에 더욱 집중할 수 있는 중간 솔루션을 제안하고 있다. 이를 통해 무모한 행동을 줄이고 전동 킥보드 사용자와 다른 도로 사용자 간의 공존을 향상하는 효과를 기대하고 있다.

전동 킥보드 운영 사업자인 라임(Lime)은 전기자전거 서비스에 더욱 집중하려는 모습이다. 라임은 생태학적 · 실용적인 대안에 대한 수요 증가에 대응하여 1만 대 이상의 전기자전거를 이용할 수 있도록 할 계획을 세웠다. 프랑스 라임의 총책임자인 하디 카람(Hadi Karam)에 따르면 전기자전거의 이용은 이미 2022년에 크게 증가하였으며, 이는 환경과 편의의 대안에 대한 사용자의 관심이 높아지고 있음을 보여 준다.

파리가 아닌 다른 나라는 어떨까? 가까운 일본의 경우 파리에서 전동 킥보드 철수를 결정하기 한두 달 전인 지난 7월에 전동 킥보드 관련법을 개정하였다. 내용은 규제를 강화하는 파리와는 반대로 16세 이상은 운전면허와 헬멧 착용의 의무를 폐지한다는 것이다. 이용을 권장하기 위한 수단이라 생각할 수 있지만, 한편으로는 이전에 파리가 겪었던 교통사고 증가를 비롯해 무분별한 도로 점유와 같은 문제점이 늘어날 것이라고 예상하는 사람들이 많다. 그러나

ⓒ유무종

전동 킥보드 자리를 대신하는 전기자전거 서비스: 그러나 주차는 제대로 이뤄지지 않고 있다.

최근 지속가능발전목표(Sustainable Development Goals: SDGs)를 중요한 정책과제로 삼고 있는 일본은 2킬로미터 이내의 이동이 자동차에서 전동 킥보드로 바뀐다면 환경에 긍정적인 효과를 가져다줄 것으로 기대하며, 규제를 완화해서라도 이용량을 늘리려는 것으로 보인다.

국내에 적용할 수 있는 시사점

전동 킥보드 서비스가 종료되면서 진정으로 지속가능한 이동성 해결책을 위한 새로운 기회가 열렸다. 파리에서 킥보드를 제공하였던 운영업체들은 이미 전기자전거 공급으로 서비스를 전환하여 파리 시민의 요구를 충족시킴과 동시에 또 다른 환경적 대안을 제공하는 데 기여할 의지를 보여 주고 있다.

그러나 이러한 금지에도 불구하고 개인형 이동수단의 사용이 증가하는 상황은 출혈에 붕대를 감는 것에 지나지 않는다는 지적도 많다.

장기적으로 사고 급증을 막기 위한 해결책에 집중하는 것이 바람직하다.

지속가능한 개발은 '미래 세대가 자신들의 필요를 충족시킬 수 있는 능력을 손상시키지 않으면서 현재의 필요를 충족시키는 개발'이다. 전동 킥보드의 사용이 당장은 탄소배출을 줄이고 이동성의 효율을 가져다주는 것은 명백한 사실이지만, 장기적으로 보면 이용자가 늘고 전동 킥보드의 생산이 늘어나면 결국 제조 과정에서 배출되는 탄소량은 늘어나는 결과를 초래한다.

파리시가 '보행자 우선' 도시 계획을 발표하기 전, 운전자들이 횡단보도는 물론이고 길을 건너려는 사람들을 자율적으로 배려하는 모습을 쉽게 찾아

볼 수 있었다. 그러나 최근 시내에서 더욱 줄어든 제한속도(전 구역 시속 30킬로미터)와 잦은 신호 변경, 전보다 줄어들어 좁고 불편한 차도, 시도 때도 없이 끼어드는 자전거와 킥보드로 인해 지친 운전자들은 예전처럼 매너 있게 양보하는 모습을 더 이상 보이지 않는다. 그리고 그만큼 편의를 등에 업은 자전거와 전동 킥보드 이용자들은 쉽게 신호를 위반하고 인도와 차도를 넘나들며 스스로와 보행자를 위협하는 운행을 계속하고 있다.

파리의 전동 킥보드 금지는 수도의 도시 이동성 발전에 전환점이 되었다. 일부 사용자는 효율적인 교통수단 하나가 사라지는 것을 아쉬워하고 반대한다. 그러나 한편으로 생각해 보면 이러한 결정은 공공공간을 보다 조화롭게 존중하는 공존을 만들려는 생각에서 비롯된 것이라 할 수 있다. 공존을 위해서 필요한 것은 배려이다. 아무리 훌륭한 장비와 이동수단을 갖추고 도로의 주인을 자동차에서 친환경 이동수단과 보행자로 옮긴다고 한들, 이기적이고 편협적인 도로사용은 결국 모두를 지치게 만든다. 이는 친환경 이동수단의 이용을 장려하려는 모든 나라와 도시가 고민해 볼 문제라고 생각한다. 친환경이라는 슬로건 아래 정작 도시민의 삶과 일상의 불편을 외면하고 있지 않은지 살펴볼 필요가 있다. 결국 친환경도 그곳에 사는 사람이 삶을 더욱 윤택하게 하는 데 목적이 있는 것이지, 환경 그 자체가 될 수는 없다.

파리는 유럽의 도시 중에서 가장 먼저 전동 킥보드 서비스를 종료한 도시가 되었다. 그 어떤 도시보다도 환경보호를 강력하게 주장하는 그들이지만, 그 방법이 사람들의 쾌적한 일상을 해친다면 과감하게 멈출 줄 아는 여유와 결단 있는 모습 또한 가졌다.

친환경 개인 이동수단의 보급이라는 대중 친화적인 정책을 그저 밀어붙이기보다 연구를 통해 이면을 꼼꼼히 들여다보고, 투표를 통해 시민 의견을 반영하여 서비스를 종료한 시의 결정 과정은 인상적이다. 시민의 수요와 필요에 민감히 대응하고 도시의 요청에 협력적인 운영업체의 모습 또한 시사하는 바가 있다. 친환경 이동수단을 늘려 가고 있는 우리나라도 냉정하게 친환경 정책이 도시민의 삶에 미친 영향을 돌아보고 진정한 의미의 지속가능한 도시로 거듭나길 기대해 본다.

참고문헌

1 파리시청 홈페이지. https://www.paris.fr/pages/pour-ou-contre-les-trottinettes-en-libre-service-23231

2 Académie Nationale de Médecine. (2022). Rapport d'accidentologie des trottinette électriqus.

3 Fourneris, C. (2022). Les trottinettes electriques partagees et leur bilan environnemental peu reluisant. Euronews. https://fr.euronews.com/green/2022/09/16/le-bilan-environnemental-peu-reluisant-des-trottinettes-electriques-partagees

4 Reporterre. (2022). Les trottinettes electriques sont ≪un probleme sanitaire majeur≫. https://reporterre.net/Les-trottinettes-electriques-sont-un-probleme-sanitaire-majeur

5 Ville de Paris. (2022). Etude sur les usagaes et usagers de la micromobilité à paris.