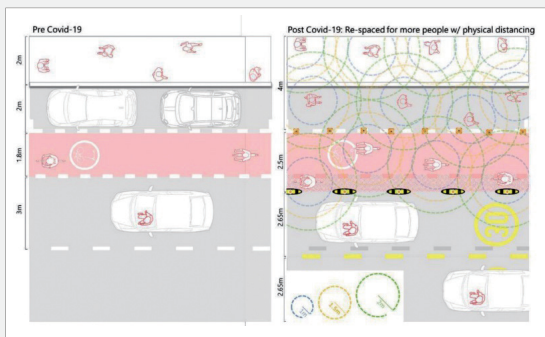


베를린, 코로나19 대응 ‘팝업 자전거도로’ 개설

문기덕

독일 클라인마흐노우시청
도시계획부 공무원



1.5m 물리적 간격을 고려한 교통수단 공간의 변화

출처: 국제수송포럼(2020, p.5)

코로나 팬데믹에 회복탄력적인 도시인프라 (Resilience Urban Infrastructure)

코로나 팬데믹 위기를 맞아 고밀도 도심환경을 탄력적으로 개편하려는 정책들이 동력을 얻고 있다. 특히 1.5m 거리 두기의 사회적 합의를 바탕으로 '전술적 어버니즘(Tactical Urbanism)*' 방식의 프로젝트들이 활발하다. 독일 베를린 주의 경우 그동안 추진하고자 한 자전거도로망 확충계획을 코로나 위기 속에서 전술적이고 신속하게 추진해 세계적으로 주목받고 있다.

베를린은 지난 3월 15일 코로나바이러스감염증-19(이하 코로나19) 확산에 따른 조치로 슈퍼마켓과 약국 외에 모든 식당 상점과 학교, 놀이터 등의 문을 닫고 3명 이상 모이는 것을 금지하는 등 전방위 방역을 실시하였다. 이에 따라 교통인구도 급감하였다. 버스와 전철 등 대중교통 이용객은 평소의 20% 수준으로 떨어졌다. 베를린은 인구 1,000명당 381대의 자동차가 등록되어 있는데, 독일 평균 687대와 비교해 거의 절반 수준이다. 이는 공공교통, 공유차량, 자전거 등 자가용 외의 다른 교통수단 분담률이 높은 도시임을 말해 준다. 주목할 점은 코로나 팬데믹 이후 자전거 통행이 급증하였다는 점이다. 이동 시 거리두기가 어려운 대중교통 대신 자전거가 안전한 대안적인 교통수단으로 재인식된 것이다.

자전거 이용 인구 급증에 따라 안전성과 자전거도로망 확장의 문제가 제기되었고, 베를린주에서 인구밀도가 가장 높은 프리드리히샤인-크로이츠베르크구의 간선도로에 차선 하나를 내주는 '팝업 자전거도로(Pop up bike lane, 임시 자전거거길)' 설치가 제안되었다.

사흘 만에 베를린 주정부와 지자체(구청) 간의 긴밀한 협의체가 구성되고 '팬데믹에 회복 가능한, 탄력적인 도시인프라(Resilience Urban Infrastructure)' 구축을 위한 비상재원을 마련하였다. 인근 다른 구도 합류하였다. 주요 간선도로에 주황색 테이프선과 도로안전임시시설물을 설치해 3m 너비의 자전거거길을 새롭게 확보하고, 기존의 자전거

* 게릴라 어버니즘(guerrilla urbanism)으로도 알려져 있으며, 비교적 적은 비용으로 선제적 시범운용을 통해 가정의 실효성을 실증한 후 사회적 수용성을 바탕으로 빠르게 도시를 바꾸어 나가는 개념이다. '실천적 도시계획,설계이론'으로 이해할 수 있다.

©문기영



주황색 표시선과 임시교통안전시설로 확보된 베를린시의 팝업 자전거도로



도로망을 연결하는 것이 프로젝트의 주요 내용이다. 도로변 주차구간은 폐쇄하거나 중간 차선으로 옮겨 무분별한 도로변 주차를 방지하기로 하였다. 논의가 종결된 지 불과 일주일 만에 12.5km에 달하는 해당 구간에 팝업 자전거도로가 확보되었다.

팝업 프로젝트의 확산과 기대효과

베를린의 팝업 자전거도로가 미디어를 통해 알려지자 자전거도로망 정비를 꾀하려는 전 세계 지자체에서 문의가 이어졌고, 이에 베를린시는 영어와 프랑스어로 된 프로젝트 소개서를 발표하였다. 지난 4월 29일 독일도시학연구소(Deutsches Institut für Urbanistik)가 주최한 화상세미나에는 독일 내 200여 개의 지자체가 참여한 가운데 담당 공무원들이 질의응답 형식으로 프로젝트의 노하우를 공유하였다. 이미 10년 이상 자전거도로망이 교통·환경문제 해결을 위한 지속가능한 대안으로 인식되고 추진 중인 가운데 이 프로젝트가 다시금 유행하는 이유는 팝업 전략이 가지는 구현 가능성 때문이다. 그 특징으로 '유동적 실행', '비용 절감', '사회적 수용성 확대' 등을 꼽을 수 있다.

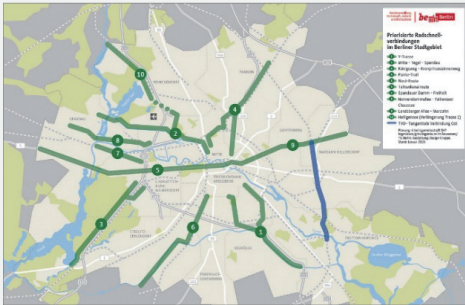
베를린주 기후보호부 교통 담당자에 따르면 이 프로젝트는 사전 분석이나 구체적 계획안 없이도 2주 만에 구현이 가능하다. 팝업 자전거도로의 개설은 이미 베를린 교통

법에 포함된 자전거 고속도로 조항에 의거해 시행되었으며, 실제 필요한 것은 자전거 조성 가이드라인(도로상황에 따른 매뉴얼), 바로 시행에 옮길 수 있는 교통시설팀 그리고 무엇보다 주정부와 구청의 협업의지에 있다고 담당자는 강조한다.

베를린 주정부는 팝업 자전거도로의 안전성을 검토한 후 신호체계와 시설 보완 등을 거쳐 영구적인 자전거도로로 확정할 예정이다. 통상적인 방법으로 자전거도로 건설을 진행할 경우 독일에서는 행정적 조율이나 민원문제로 최소 2년에서 10년까지 시간이 소비된다. 구와 구를 연결하는 간선도로는 계획자(시정부)와 시행자(구청)의 차이에서 오는 행정관료주의에 따른 절차 문제로 오랫동안 자전거도로망 확충에 걸림돌로 작용해 왔다. 그러나 시범운용은 문제 상황 파악이 용이하고, 유동적으로 상황 대처가 가능하여* 행정업무를 상당 부분 간소화할 수 있다. 이번엔 시행된 팝업 자전거도로는 기존 건설 방법에 비해 최소 50% 이상의 비용 및 시간 절감효과를 기대하고 있다.

그러나 이 프로젝트의 가장 큰 장점이자 목표는 앞으로 진행될 '자전거 고속도로'를 위한 사회적 수용성을 담보하는 데 있다. 베를린시는 단일 방향 최소 3m 너비로 평균 시

* 주황색 선은 쉽게 떼었다 붙이며 수정할 수 있다.



베를린 자전거 고속도로

출처: https://www.berlin.de/senuvk/verkehr/politik_planung/rad/schnellverbindungen/pix/karte_rsv_gr.jpg

©로키버



완성된 자전거 고속도로

속 22.4km로 주행이 가능한 자전거 최우선의 고속도로를 100km 구간 이상 건설할 계획이며, 이는 이르면 2022년 이내 착공을 목표로 하고 있다.

독일자전거협회(ADGC)는 정기적으로 자전거 친화성을 평가하고 발표한다. 지난 2018년 베를린의 자전거도로(평균 1.5m 너비)는 협소하고 연결이 좋지 않으며, 무분별한 주정차 차량으로 안전하지 않다는 평가를 받은 바 있다.

하지만 베를린주는 팝업 자전거도로 프로젝트로 자전거 교통의 안전성과 편리성이 대폭 향상될 것으로 기대하고 있다. 지금 베를린 시민들은 팝업 자전거도로를 통해 전에 경험하지 못한 안전하고 빠른 미래의 자전거 고속도로를 체험하고 있는 셈이다. 이러한 시민들의 실증적 경험이야말로 앞으로 확대될 자전거 고속도로 정책의 밑거름이자 지속가능한 교통환경 정책의 안정적 토대로 작동할 것이다.

참고문헌

- 1 베를린주정부 환경·교통·기후보호국 홈페이지. https://www.berlin.de/senuvk/verkehr/politik_planung/rad/index_en.shtml
- 2 국제수송포럼. (2020). Resiliente Stadt: Wie Umwidmung von Straßenraum urbanes Leben starkt. COVID-19 Transport Brief. <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/german-respacing-cities-resilience-covid-19.pdf>
- 3 자전거 고속도로 타당성 분석보고서. https://www.berlin.de/senuvk/_assets/verkehr/verkehrsplanung/radverkehr/berlin_rsv-stammbahn-endbericht.pdf
- 4 임시자전거도로 추진 시행기관/구간별 정보. <https://www.infravelo.de/temporaere-radfahrstreifen/>
- 5 독일 도시건축연구소 화상세미나. <https://difu.de/veranstaltungen/2020-04-29/krisenfestes-radfahren-die-corona-pop-up-radwege-in-berlin>
- 6 독일자전거협회 2018 자전거 친화경성 평가. <https://fahrradklima-test.adfc.de/>