

파리의 벨로폴리탄 정책을 통한 도로 개혁 시도

유무종

프랑스 도시설계사·건축가,
파트릭 코다 건축사무소 재직

파리시에서 운영하는 벨리브(Vélib)^{*}는 에펠탑·바게트와 더불어 파리의 대표 상징으로, 많은 시민과 더불어 관광객도 이용하고 있는 셀프 서비스 자전거 시스템이다. 교통체증이 심각한 도시에서 벨리브는 2007년 처음 도입된 이후 2017년 가입자가 29만 명이 되었고, 분당 75대 이상, 초당 1회 이상 대여되는 것으로 알려져 있다. 이 수치로 인해 벨리브를 구성하는 모든 것(손잡이에 달린 바구니, 편안한 안장 및 사용의 편의성)이 매우 실용적이라는 사실이 입증되었다. 지금까지 벨리브는 파리 시민들의 습관을 바꾸어 파리지앵의 일상으로 자리 잡게 되었다.

‘친환경 도시’는 이제 선택이 아닌 필수가 되었다. 이상기온으로 나타나는 여러 환경오염의 징후들이 더 이상 그냥 두고볼 수만은 없는 지경까지 이르게 되었다.

도시마다 환경을 위해 다양한 정책들을 내놓고 이를 실천하는 데 많은 노력을 기울이고 있는 시점에서 파리시장 안 이달고(Anne Hidalgo)는 과감한 정책을 들고나왔다. 벨로폴리탄(Vélopolitain)이라는 이름의 이 정책은 파리시 지하철 노선을 그대로 지상으로 가져와 자전거길로 만든다는 것이다. 이름은 메트로폴리탄(métropolitain, 지하철)과 같은 맥락에서 붙여졌다.

환경에 앞서 생각한 시민의 편의

파리의 도시면적은 서울의 6분의 1이다. 지하철 제도만 있어도 도시를 확보하는 데 아무 문제가 없다. 지하철 노선이 도시의 형태를 따라 꽤 정확하게 그려져 있고, 역마다 볼 수 있는 관광명소를 이정표 삼으면 쉽게 원하는 장소에 갈 수 있기 때문이다.

^{*} Vélo en libre-service의 약자로, 2007년 여름에 시작한 파리의 자전거 시스템이다. 2009년에 교외 지역의 약 30개 지자체에 2만 대의 자전거를 배치하여 시민들이 이용하게 하였다.

익히기 쉬운 이 지하철 노선이 그대로 지상으로 올라온다. 그리고 그 길을 자전거를 타고 이동한다. 예를 들어 에펠탑에서 개선문까지 가는 데 놓치는 풍경이 하나도 없다. 자전거를 타고 원하는 시간에 이동하면 되기 때문에 열차를 기다리거나 이에 맞춰 서두를 필요 없이 자유롭게 움직일 수 있다. 전기자전거*를 이용할 수 있어 적은 힘으로 빨리 도달할 수도 있다.

실제로 벨리브를 사용하는 주된 이유는 오염과의 싸움이 아니다. 이동의 자유(34%), 속도(22%), 여가(18%), 건강(10%) 순으로 사용동기를 갖는다(Razemon 2016). 편의성과 실용성 두 가지를 충족시키기에 시민들의 자발적 동기로 자전거를

선호하게 되었고, 이러한 개인적 동기가 모여 도시 측면에서는 환경보호가 된다는 집단 동기가 자연스럽게 생겨나게 되었다.

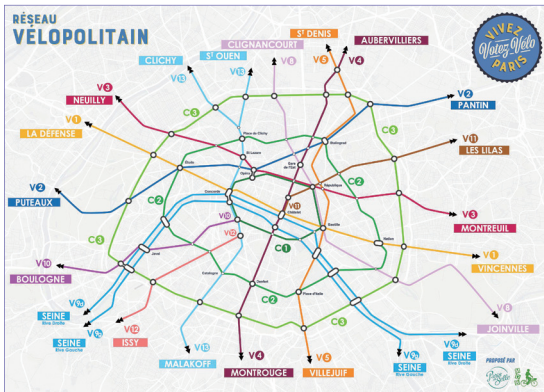
벨로폴리탄은 이런 자전거 이용의 장점을 살려 자동차의 수를 줄이고 자전거 이용을 장려하기 위한 파리의 정책 중 하나이다. 친환경 정책으로 시작한 이 정책은 최근 코로나 시대를 맞아 출퇴근 시 집단이동을 꺼리고 개인이동을 선호하게 된 파리 시민들에게 꽤 큰 호응을 불러일으켰다. 시에서는 적극적으로 전기자전거의 수를 늘려 나가고, 전기자전거를 사는 사람들에게 금전적 지원**도 하였다.

자전거 전용도로 확보를 통한 도로 개혁

벨로폴리탄의 또 다른 목표는 전면적 도로 개편이다. 기존의 도로가 유통을 기반으로 한 자동차 위주의 도로였다면, 벨로폴리탄이 그리는 새로운 도로는 보행자와 자전거 이용자 우선의 도로이다. 자전거 도로는 차도 한쪽에 페인트로 그려 놓는 모습이 아니라 자전거 전용도로를 설치함으로써 보행자, 자전거, 자동차가 서로 다른 공간을 갖게 된다. 따라서 도로 개편을 통해 도심에 2차 순환 네트워크를 확보하는 것을 주요 목표로 한다. 또한 최근 코로나 19로 인해 대중교통의 이용량이 줄고 개인이동수단을 이용한 출퇴근을 선호하게 됨에 따라 이에 맞추어 도로를 보수하고 있는 중이다.

* 벨리브는 기존 JC Decaux에서 2017년 말 Smovengo로 운영주체가 바뀌면서 디자인과 색상이 변경된다. 녹색으로 된 기존의 벨리브 자전거와 파란색의 전기자전거 두 종류로 나뉘며, 전기자전거는 벨리브 전체의 약 30%를 차지한다.

** ecycle.fr 사이트에 접속한 뒤 2019년 12월 이후부터 자전거를 산 파리시민(일드프랑스 지역만 해당)에 한하여 최대 500유로(약 70만 원)까지 지원해 준다. 지원을 받기 위한 자전거 종류와 자격이 따로 명시되어 있고, 신청서와 신분증·계좌번호를 사이트에 올리면 된다.



벨로폴리탄 도로망과 지하철 노선도

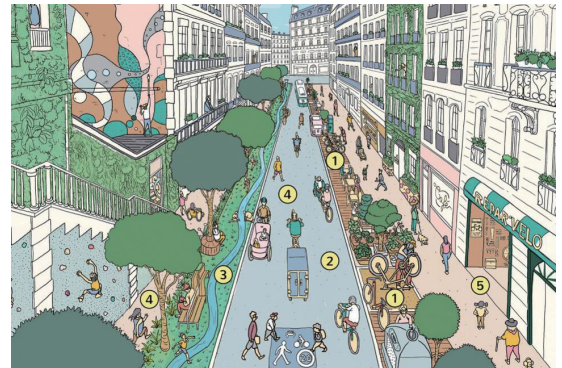
출처: (상)<https://votex-velo.paris/un-velopolitain-pour-paris/>
(하)<https://planparis360.fr/plan-metro-paris>

이렇게 도로를 보수할 때 무엇보다 자전거 도로에 연속성을 주는 것을 목표로 한다. 점선으로 이루어진 영역표시, 교차로 진입 시 사라지는 기존의 자전거 도로와 달리 안전하고 편안한 주행이 가능하면서 상호 연결이 되고 자전거가 우선순위를 갖는 경로를 도심 가운데 재탄생시킬 계획이다. 개편되는 도로는 170km의 연속적 자전거 경로, 넓고 편안하고 안전한 경사로 그리고 고속 자전거 네트워크(고속 자전거 도로)를 통합하여 파리 시내와 외곽 지역을 연결하게 된다.

파리시의 교통계획은 자동차 보급이 급증한 1970년대 이후 거의 변화가 없었다. 언제나 교통계획은 차량 위주로 이루어졌으며, 자동차 도로를 놓을 때 작은 주거거리*를 지름길로 사용할 수 있도록 하여 자동차 이용자들이 도심을 효율적으로 주행할 수 있도록 하였다. 그러나 이제 벨로폴리탄 정책이 실행되면서 도로는 차량 위주에서 보행자와 자전거 위주로 넘어갔다. 도로도 기존에 자동차길로 쓰이던, 좁은 주거거리를 보행자 위주의 자전거 전용도로로 바꾸어 자전거 이용자들이 더 효율적으로 도심을 누릴 수 있도록 하고, 스마트 경로를 제공하는 'Waze'와 같은 애플리케이션을 통해 더 많은 주거거리를 다닐 수 있도록 노력하고 있다. 최근 파리



현재 안내선으로 이루어진 벨로폴리탄 계획 도로



앞으로 만들어질 벨로폴리탄 도로 계획도

출처: <https://micromobiliteit.nl/2020/01/paris-plan-15minuten>

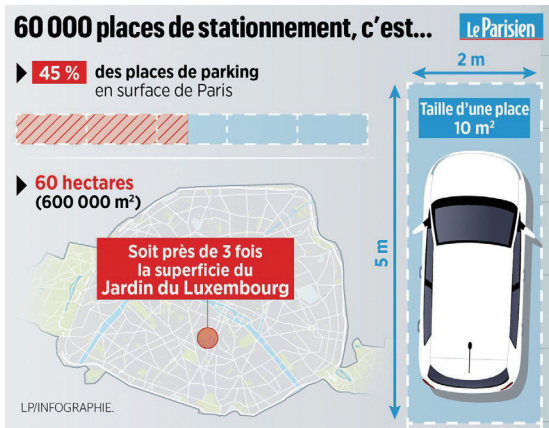
에서 많이 이용하고 있는 배달 앱을 통한 주문(이동 시 자전거를 많이 사용), 택시를 위한 영역구분을 통해 결과적으로 지역 서비스를 유지하며 자동차 교통량을 줄이고 지역 주민의 삶의 질을 향상시킬 수 있게 된다. 정책을 실행하면서도 시민들의 필요에 맞추어 자유롭게 변형·발전시켜 나가는 중이다.

인도의 폭이 넓어지고 그 안에 다양한 이벤트를 수용할 수 있는 공간과 충분한 녹지를 넣어 주면

* 프랑스의 거리는 크기와 나무가 놓인 상태 순으로 'boulevard', 'avenue', 'rue'로 나뉜다. 여기서 주거거리는 'rue'를 지칭하고, 이 거리의 특징은 가로수는 없고 주거건물로 둘러싸인 골목길처럼 폭이 좁다는 점이다. 또 도심 곳곳을 다닐 수 있도록 서로 연결되어 있다.



벨로폴리탄 도로망 구축을 위한 안내판: 지하철 호선과 같은 색상(4호선 보라색, 1호선 노란색), 같은 방향으로 계획



지상 갓길 주차장을 없앤 후 얻게 되는 면적의 크기
출처: <https://votex-velo.paris/un-velopolitain-pour-paris>

도심 속에 있는 새로운 유형의 공원이 된다. 실제로 파리시는 갓길에 있는 지상 주차장의 수(약 6만 개)를 줄이면 룩셈부르크 공원의 3배에 가까운 면적(약 60만m²)을 얻게 된다고 설명한다. 자동차 이용을 줄이고 동시에 도심 내에 여유공간을 확보하는 효과를 가져올 수 있다.

또한 다양한 방법으로 자전거 주차장 확보에 노력하고 있는데, 특히 자전거 도난이 심각한 문제인 파리에서는 이를 반드시 해결해야 한다. 시는 도난 방지를 위한 ‘벨로박스’를 각 주차장소에 설치하고 앱 가입과 디지털 코드로 보안을 유지한다. 또 횡단보

도 주변에 주차 이정표를 설치하여 횡단보도를 이용하는 보행자의 안전을 확보하는 방안을 모색 중이다.

시사점

정책을 기반으로 건축도시디자인을 하는 AUPL(Architecture Urban policy Lab)은 파리의 벨로폴리탄을 바탕으로 부산시 남구에 적용 사례를 만들었다. 개발을 앞둔 두 지역을 선정한 후 두 지역을 잇는 기존 도로를 보행자와 자전거 이용자 중심의 도로로 바꾸어 도심에 부족한 녹지와 이벤트 공간을 확보하고, 녹지를 통한 저류시설로 빗물을 유입시켜 홍수를 예방할 수 있는 시스템을 만들었다.

하지만 정책을 도입하기 전에 해결해야 할 과제가 많다. 날이 더워도 바람은 찬 고온건조의 프랑스 여름과 달리 덥고 습한 고온다습의 우리나라 여름은 다른 차원의 문제이며, 전에 없던 폭우와 심각한 장마 피해도 새롭게 고려해야 한다. 도시의 크기도 파리는 서울의 6분의 1밖에 되지 않아 생활 범위나 출퇴근 거리 등의 비교가 어렵다. 우리나라에 적용하려면 생활권을 좁히는 작업이 선행되어야 한다.* 평균 출퇴근 시간이 1시간 55분으로 OECD 국가 중 가장 길다는 우리나라의 형편상 이 정책을 시행하는 데 어려움이 많을 것으로 예상된다.



자전거 보관을 위한 벨로박스
출처: <https://votex-velo.paris/park-ton-bike/>



횡단보도 주변 자전거 주차장
출처: <https://votex-velo.paris/park-ton-bike/>



부산시 남구 우암거리에 벨로폴리탄 도로를 적용한 사례

그런데도 이 정책이 우리에게 던지는 시사점은 간단 명료하다. 바로 도시 정책의 시작은 도시민의 편의로부터 출발해야 한다는 것이다. 사회와 파리 시민의 요구에 맞추어 탄력적으로 진행되는 벨로폴리탄은 최근 코로나19나 환경문제와 맞물려 새로운 도시 인프라를 구축하기 위한 많은 시도들이 나오는 가운데, 이러한 시도에서 나오는 도시 거리의 형태나 디자인이 도시민의 편의를 충분히 고려하였는지 생각하게 한다. 벨로폴리탄 계획은 유행성 슬로건인 ‘환경의 회복’이나 ‘친환경 도시’를 내세우기 이전에 도시민의 편의 확보를 통한 삶의 질 향상을 목표로 자발적 참여를 유도하고자 하는, 넓은 범위로 ‘자연과 사람을 향한 배려와 존중에 기반을 둔 정책’이라 볼 수 있다.

* 파리 시장 안 이달고 또한 최근 재선 캠페인에서 ‘15분 도시’ 계획을 공개하였다. 이는 도시 내 차량의 수를 단계적으로 줄여 나가며 각 구역의 생활권을 15분 반경 이내로 시민들의 요건을 충족시킨다는 내용이다.

참고문헌

- 1 Mairie de paris. (2015). Livre blanc de l'économie circulaire du grand paris.
- 2 벨로폴리탄 공식 홈페이지. <https://votex-velo.paris/>
- 3 파리지 홈페이지. <https://www.paris.fr/>
- 4 도시 자전거 및 자전거 관광 홈페이지. <https://www.citycycle.com/21157-le-velib-un-concept-francais-devenu-mondial/>
- 5 이동기술 과학 홈페이지. <https://www.lagazettedescommunes.com/505188/les-petits-secrets-du-velib-2/>
- 6 자전거 판매 및 상담 홈페이지. <https://www.ecycle.fr/>
- 7 Willsher, K. (2020). Paris mayor unveils '15-minute city' plan in re-election campaign . *The Guardian*. <https://www.theguardian.com/world/2020/feb/07/paris-mayor-unveils-15-minute-city-plan-in-re-election-campaign>
- 8 Razemon, O. (2016). Les transports à Paris en 20 chiffres. *Le Monde*. <https://www.lemonde.fr/blog/transports/2016/02/04/les-transports-a-paris-en-20-chiffres/>