

- 네덜란드, 덴마크, 스웨덴 -

자전거 선진국 방문 귀국보고서

2024. 5. 26. ~ 6. 1.

부의장	의 장

출장자 : 복지문화건설 부위원장 이 지석 (서명)

자전거 선진국 방문 귀국보고서

❖ 대중교통 장려화를 통해 저탄소 녹색 성장 및 국민 건강 진흥에 도움이 되고자, 자전거 선진국(수송분담율 세계 1~3위)을 방문하여 벤치마킹하여 향후 공공주택 사업(3기신도시, 하안2지구), 도시개발사업, 테크노벨리 사업 시 적용에 검토

I 출장개요 [집행부 동반]

- 일 시: 2024. 5. 26. ~ 2024. 6. 1.(5박 7일)
- 장 소: 네덜란드, 덴마크, 스웨덴
- 출 장 자: ○○○의원, ○○○도로과장, ○○○, ○○○, ○○○

II 나라별 현황

□ 암스테르담(네덜란드)

- 면 적: 약 219km²(우리 시 5.7배)
- 인 구: 약 92만명
- 도시 교통 특징
 - 대중교통수단: 트램, 지하철, 자전거, 수상교통 등
 - 가구당 자전거 보유대수 1.91대(2015년 통계)
 - ※ 네덜란드 총 자전거 수 약 3,300만대
 - 자전거 수송분담율 36%(세계 1위)
 - ※ 자전거 수송분담율: 여객 및 화물 총 수송거리에서 자전거가 차지하는 비율
- 공공자전거 운영: 약 20,000대
- 자전거 관련 장점
 - 암스테르담 역 인근 지하 자전거 주차장(약 11,000대)



□ 코펜하겐(덴마크)

- 면 적: 약 90km²(우리 시 2.3배)
- 인 구: 약 66만명
- 도시 교통 특징
 - 대중교통수단: 도시철도, 굴절버스, 자전거 등
 - 자전거 수송분담율 23%(세계 2위)
- 공공 자전거 운영: 약 2,000대
- 자전거 관련 장점
 - 자전거 고속도로(Cykelslangen) 운영
 - 차도보다 넓은 자전거 도로(시책)



□ 스톡홀름(스웨덴)

○ 면 적: 약 188km²(우리 시 5배)

○ 인 구: 약 99만명

○ 도시 교통 특징

- 대중교통수단: 지하철, 트램, 경전철, 자전거 등
- 자전거 수송분담율 17%(세계 3위)

○ 공공 자전거 운영: 운영하지 않음(민간 분야)

○ 자전거 관련 장점

- 시의회에서 정책 결정, 집행부 정책 이행
- 2026년까지 매년 2,500만 SEK(크로나, 한화 33억) 투자 계획(자전거 전용도로 확장)



III 국가별 특징

□ “수중 자전거 전용 주차장” (네덜란드, 암스테르담)

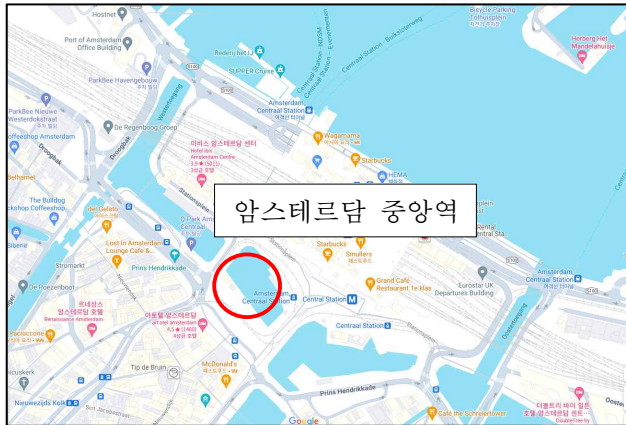
○ 탄소중립 로드맵: 2030년까지 1990년 대비 60%, 2050년까지 95% 감축 목표

- 2040년까지 천연가스 사용중단, 재생에너지로의 전환 추진

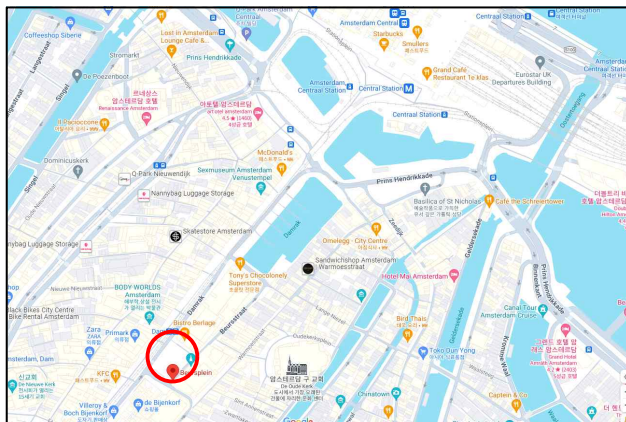
○ 대중 교통분야는 2030년까지 탄소 중립 정책

○ 암스테르담역에 2023년 2개의 주차장 신설, 총 11,000대 주차 가능

- Stationsplien(암스테르담 중앙역, 수중 자전거 주차장)

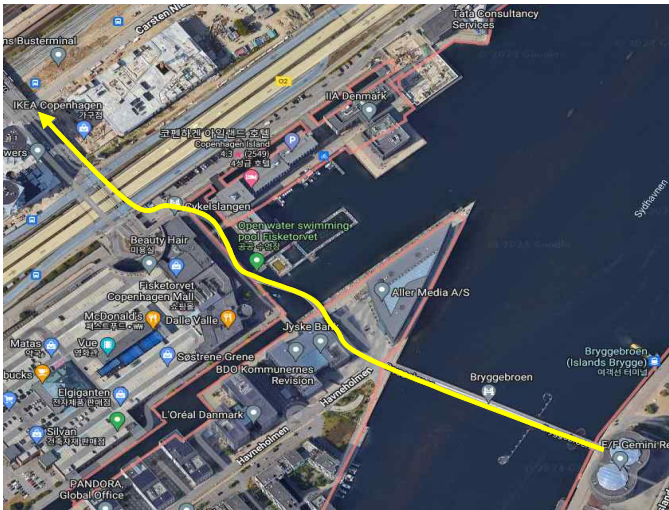


- Beursplien(지하 자전거 주차장)



□ “자전거가 자동차보다 빠르다.” (덴마크, 코펜하겐)

- 코펜하겐은 2025년까지 탄소중립 선언
- 덴마크의 자전거 이용을 1990년대 이후 30% 감소 그러나, 코펜하겐의 자전거 이용률은 꾸준히 증가(1998년 이후 자전거 타는 킬로미터 수 30% 증가)
- 코펜하겐의 이러한 노력은 “자전거 도로 확장” (차로 축소) 및 “자전거 이용자들을 혼잡한 경로에서 벗어나게” 하는 시행 목표로 출발
- 한마디로 자전거를 이용하지 않은 자에게 핸디캡
- 자전거 고속도로



○ 기관 방문(코펜하겐 기술환경청)



<담당자(오스카)의 자전거 정책 브리핑>



<기관방문 기념촬영>



<코펜하겐 공공자전거>



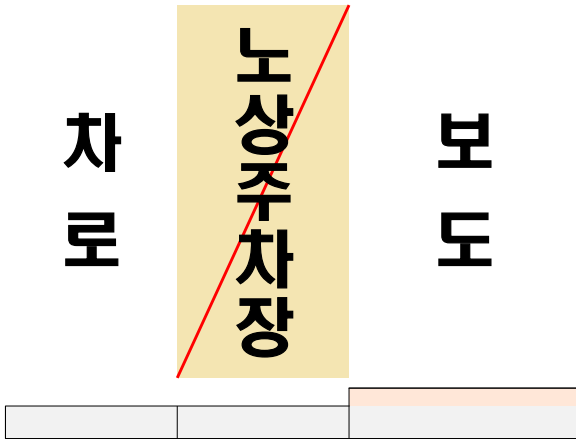
<충전중인 공공자전거>

□ “자전거 도로에 집중, 나머지는 시장에...” (스웨덴, 스톡홀름)

○ 의회에서 먼저 자전거 정책 제안 “노상 주차장을, 자전거 도로” 로 확보

- 시설물 공사 없이 가장 경제적인 방법으로 노상주차장을 자전거 도로로 활용
- “자전거를 이용하지 않으면 손해” 라는 인식 주입(차량 이용자 불편 가중)

※ 의사결정에서 시민이 참여하지 않았으나, 민원이 없었다고 함(정부를 신뢰하고 따르는 문화)



○ 기관방문(스톡홀름 교통국)



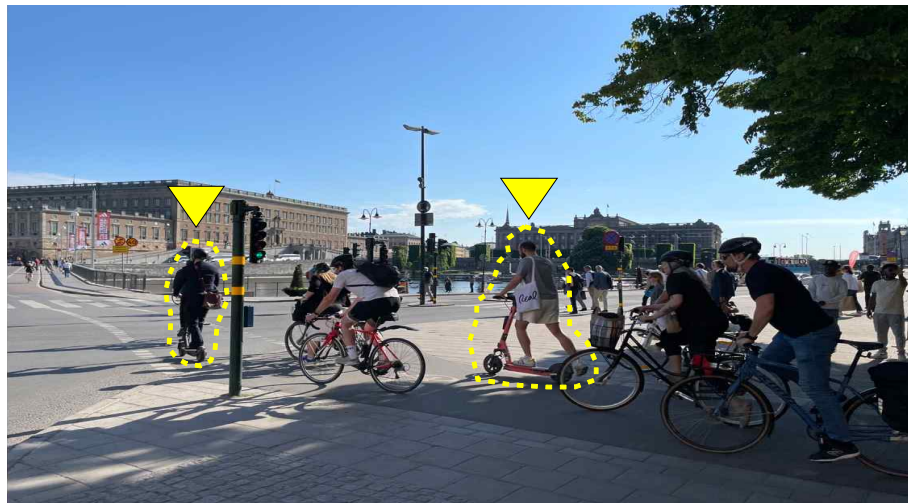
<담당자(헨드릭, 크리스토퍼) 자전거 정책 브리핑>



<현장 라이딩 체험>

○ 스톡홀름은 공공자전거를 “민간시장 역할” 로 분담

- 단, 민간 시장의 자전거 1일 대여료 최소 300크로나(한화 약 4만원)으로 고가
- 우리 시의 공공자전거(정부의 시장 개입) 정책 필요성 대두



IV 아쉬운 점 (보완할 점)

□ 사라진 보행환경(자전거 전용 주차장의 필요성)

- 너무 많은 자전거로 인해 특히 세계 1위 자전거 국가인 네덜란드는 유럽 특성상 오래된 건축문화로 협소한 공지(유일한 보행로)에 조차 자전거 주차장이 되어, 보행공간 협소
- 자전거 인프라 구축 시 자전거 전용 주차장 확보가 필수(역 내부 및 노상)



□ 부족한 안전의식

- 스톡홀름에서 체험한 자전거 시내 주행은 상당한 고속주행 및 앞지르기
- 도로 내 굴절버스와 트램 등이 함께 주행하기 때문에 삼거리, 사거리 교차점을 건널 경우, 상당한 주의력 요구



- 안전장비(헬멧 등) 착용자는 절반 미만 수준



※ 자전거 교차로 속도 제한 및 앞지르기 금지 규정 필요(도로교통법 등 개정)

V 의견 및 결론

□ 신규 개발사업지에 자전거 도로망 및 주차장 구축

- 유럽의 사례와 같이 자전거 방치, 주차 등에 문제가 없도록 충분한 자전거 전용 주차장 필요성 높음

□ 자전거 문화 정착 및 자족도시 구현

- 차량 이용보다, 자전거 이용이 유리하다는 인식이 자전거 문화 정착의 원동력
- 따라서 우리 시 내에서 주거, 직장, 교육, 여가활용 등이 가능토록 자족기능 강화 필수

□ 자전거 이용 안전을 위해 교육 및 관계법령 규제 강화 필요

- 개발사업지에 장기적인 계획을 바탕으로 관계법령 등 강화 하고 자전거 이용에 따른 안전교육 의무화 필요