

활동적 생활 및 지속가능한 교통의 교차로, 자전거

최경애, 고승현, 이채림, 조은별, 최정빈
[브레이크-쓰루(Break-Through)]

1. 서론

1) 연구배경 및 필요성

자전거는 보건과 환경 분야에서 높은 잠재 가치를 지닌 교통수단이다. 자전거 이용은 만성질환 예방, 체력 증진, 정서적 안정을 통해 건강을 향상하고 활동적 생활(active living)을 증진하는 동시에 (Rabl & Nazelle, 2012), 공해를 줄이고 교통 혼잡을 완화할 수 있는 친환경적 대안으로 주목받고 있다. 대한민국은 1995년 ‘자전거 이용활성화에 관한 법률’을 제정한 이래 체계적이고 효율적인 자전거 정책을 추진하기 위해 노력하고 있으며, 가장 최근에는 행정안전부가 중장기 계획으로서 ‘국가 자전거 정책 기본계획(2022~2031)’을 발표하였다. 해당 기본계획은 기후위기에 맞서 “자전거 교통 활성화를 통한 탄소중립 실현”이라는 비전 아래, “자전거 시설 수준 향상 및 생활형 시설 확대,” “안전한 자전거 이용 환경 및 교통문화 정착,” “교통수단으로서 자전거 이용 확대,” 그리고 “탄소중립과 연계된 체계적 자전거 정책 추진”이라는 네 가지 정책 방향을 제시하고 있다(행정안전부, 2023).

이처럼 자전거를 통한 탄소중립 실현은 여가나 레저가 아닌 일상 속 필수 교통수단으로 자전거를 활용하는 데서 시작될 수 있다. 이를 위한 첫걸음은 지역사회에 ‘Bikeability’를 구축하는 것이다. 자전거를 편안하게 탈 수 있는 지역사회 환경을 정의하는 개념인 ‘Bikeability’는 여러 층위의 요소를 포함하며, 단순히 자전거 도로가 마련되어 있는지 여부에 의해 결정되는 것이 아니라 도로의 포장 상태, 보행자나 자동차 운전자의 태도, 자연 경관, 대기 오염 정도 등 개인적, 사회적, 물리적 환경을 모두 포함한다(서울연구원, 2016; Sharma et al., 2019). 주요 속성으로는 안전성(safety), 편의성(comfort), 효율성(efficiency), 접근성(accessibility) 등이 포함된다(Reggiani et al, 2021). 자전거를 생활 통행 수단으로 활성화하기 위해서는 각 도시의 특성에 맞춰 자전거 이용자들이 요구하는 ‘Bikeability’를 이해하고, 이를 개선하기 위한 구체적인 노력이 필수적이다. 그러나 이러한 ‘Bikeability’를 관찰 도구나 설문조사, 인터뷰 등을 통해 측정하는 연구는 국내에서는 아직 미흡한 상황이다.

더욱이 국내 자전거와 관련된 물리적 환경은 완벽하게 갖춰져 있다고 보기 어렵다. 최근 10여 년간 정부에서 자전거 도로 건설을 위해 노력했지만, 자전거 이용자들은 여전히 자전거 도로의 양적 미비, 자전거 관련 시설 안전성에 대한 문제 제기, 자전거 주차시설 부족 등과 같은 불편함을 호소하고 있다(행정안전부, 2023). 또한, 국내 교통정책상 자전거 도로는 도로의 부속시설과 여가 및 레저용의 자전거 도로로 설치되는 경우가 많아, 자전거가 생활교통수단으로서 기능을 하기 어렵다는 지적이 존재한다(서주환 et al., 2010).

종합해보면, 자전거는 개인의 건강을 증진하고 환경을 보전하는 교통수단으로서 오랜 기간 주목받아 왔으며(Furie & Desai, 2012; Mueller et al., 2015), 국내 여러 도시에서도 지난 십년 간 공공 차원에서 시민들의 자전거 이용을 권장하기 위해 물리적 환경 구축 사업을 적극적으로 시행해왔

다. 그러나 초기 도시계획 당시 자전거라는 교통수단이 애초에 고려되지 않았다는 점, 일관된 시스템이 부재하여 자전거 이용자의 안전과 편의성이 담보되지 않는다는 점 등으로 인해 발생하는 한계가 존재하는 만큼, 국내 도시 중 이를 주요한 교통수단으로 채택한 경우는 거의 없는 상황이다(이병현 외, 2020). 이러한 맥락에서 전국의 자전거 교통수단 분담률은 점차 감소하는 추세임에도 상반된 양상을 보이는 대도시 서울의 상황에 주목할 필요가 있다.

서울시는 2015년 공유자전거 시스템 '따릉이'를 도입하였으며, 2021년 기준으로 약 330만 명 이상이 이를 이용하는 것으로 보고되었다(녹색교통운동, 2021). 이는 서울 인구의 3분의 1을 넘는 수치로, 따릉이는 서울시민의 일상적인 단거리 이동 수단으로 자리 잡으며 서울 전역에 설치된 대여소 네트워크를 통해 서울의 자전거 인프라 구축에 기여하는 것으로 평가된다(장재민 외, 2016). 더불어 서울시의 따릉이 사업이 운영된 지도 10여년이 지났고, 공유 킥보드와 전기 자전거와 같은 공유 모빌리티 시장이 크게 확대되었다는 특징이 있다(이해서, 2021; 정광복 외, 2021). 이처럼 시민들이 이용 가능한 이동수단의 선택지가 크게 늘어난 상황에서, 시민들이 자전거를 수용하는 방식에도 변화가 있을 것으로 예상된다.

따라서 본 연구는 서울시라는 도시의 맥락에서 자전거를 활동적 생활 및 친환경 대안으로 활용하기 위한 정책적, 시스템적 방향성을 탐색하고, 자전거 친화 도시로 나아가는 과정에서 발생할 수 있는 장애 요소를 구체적으로 규명하여 향후 방향성을 제시하고자 한다. 더 나아가, 연구 결과를 통해 서울시의 사례를 참고하여 다른 국내 도시에서도 자전거 이용을 활성화하기 위한 실질적인 방안을 모색하는 데 기여할 수 있을 것으로 기대한다.

2) 연구목적

본 연구는 도시 시민의 활동적 생활과 친환경 도시 조성의 차원에서 지속 가능한 자전거 활용을 위한 방안을 고민하고자 한다. 질적연구방법을 활용하여 생활 속에서 자전거를 적극적으로 활용하고 있는 시민들의 경험을 조명하여 이를 통해 현재 국내에서 자전거 활용에 있어 발생하는 한계 점이 무엇인지, 이러한 한계점에도 불구하고 생활 속에서 자전거를 선택하게 하는 요인들이 무엇인지 구체적으로 탐색할 것이다. 세부 연구 질문은 다음과 같다.

1. 다양한 교통수단 중에서 자전거를 선택하게 된 주요 동기와 계기는 무엇인가?
2. 일상생활 속에서 자전거를 활용한 경험과 인식은 어떠한가?
3. 교통수단으로서의 자전거 이용을 확대하기 위해 필요하거나 개선할 점은 무엇인가?

2. 본론

1) 연구방법

(1) 연구설계

본 연구는 자전거 이용과 관련하여 특징적인 면모를 가진 것으로 검토된 영등포구, 강서구, 송파구에서 생활하는 시민을 대상으로 일상 생활 중 어떠한 양상으로 자전거를 이용하며 관련하여 어떠한 동기나 인식을 가지고 있을지 다양적으로 파악하기 위해 질적연구방법을 적용하였다. 연구목적과 질문에 따라 일상생활 속 자전거 이용의 양상과 주관적 경험, 자전거 이용에 대한 인식, 자전거 이용에 영향을 미치는 환경적 맥락에 주목하여 조사의 방향을 설정하였다.

(2) 연구 대상 정의 및 연구참여자 모집

본 연구는 연구 목적에 따라 자전거 이용 경험을 풍부하게 탐색하기 위해, 공공 자전거 사업 및 자전거 친화 마을 사업의 적극적인 운영을 포함해 다양한 자전거 인프라와 시스템이 구축된 서울시를 주요 연구대상지로 선정하였다. 연구의 주된 사례지역으로는 서울시 중에서도 따릉이 이용률이 상대적으로 높은 자치구인 강서구(42만4203건), 송파구(38만9866건), 영등포구(32만5477건)를 선정하였다(서울연구원, 2024). 종합적으로 이들 자치구는 따릉이의 이용이 활발하며, 자전거와 보행을 위한 물리적 환경이 개선되고 있어, 도시 내 자전거 이용 경험을 충분히 반영할 수 있는 지역으로 판단되었다.

연구 참여자는 만 19세 이상의 성인 중 강서구, 송파구, 영등포구 중 하나 이상의 자치구에서 만 1년 이상 생활한 사람을 기준으로 하였으며, 해당 지역에서 평균적으로 주 3회 이상 자전거를 이용하는 사람들을 모집하였다. 이때, 거주자 뿐 아니라 직장 근무, 학교 재학 등으로 일상생활의 대부분을 해당 지역에서 보내거나 이동이 잦은 시민들까지 포함하여 더욱 다채롭게 참여자를 만나고자 하였다. 참여자의 모집은 세 개 자치구의 시민들이 쉽게 접근할 수 있는 온·오프라인 경로를 통해 공개적으로 문건을 부착 및 게시하여 이루어졌다. 참여자들은 모집문건에 기재된 조사내용과 과정, 참여 방법, 참여 시 사례 등 연구 관련 정보를 충분히 확인한 후 자발적 의사로 조사에 참여할 수 있도록 안내되었다. 조사의 모든 과정은 시행 전 연구진의 소속기관 생명윤리위원회의 승인을 받아 이루어졌다(IRB No. 2408/002-011).

(3) 조사방법

본 연구는 현장관찰조사, 사전 설문조사 및 일대일 심층면담을 통해 자료를 수집하였다. 먼저 현장관찰조사를 수행하여 문현고찰을 토대로 연구 대상인 영등포구, 강서구, 송파구에 연구진이 직접 방문하여 관찰하였다. 현장관찰은 통근/통학 목적의 자전거 이용, 일상생활 속 이동 목적의 자전거 이용, 여가 생활 목적의 자전거 이용 등 지역과 시간에 따라 서로 다른 양상이 나타날 수 있음을 고려하여 1~3차례 방문하였다. 현장관찰조사 시 자전거 이용과 관련된 Audit tool kit(Ridewise Bikeability Audits, AARP Bike Audit Tool)을 관찰지역의 특성에 맞게 수정하여 활용하였다. 관찰 결과는 이에 따라 ‘안전성(safety)’, ‘편안함(comfort)’, ‘유지보수(maintenance)’, ‘행동(behavior)’의 차원으로 구분하여 수치적으로 표현하였다.

연구 참여자 대상으로는 사전 설문조사와 일대일 심층면담이 수행되었다. 사전 설문조사는 심층면담 시행 직전 연구에 대한 최종 동의 과정을 거친 후, 연구 참여자의 인구사회학적 특성 및 평상시의 자전거 이용 경험을 확인하기 위해 참여자당 1회 실시하였다. 설문항목 수는 총 17개 항목으로, 온라인 플랫폼(구글 서베이)을 활용하여 진행하였다. 그 중 자전거 이용 경험의 경우 통학/통근 거리, 통학/통근 시간, 이동 목적의 자전거 이용 횟수, 이동 목적의 자전거 이용 시간, 여가 목적의 자전거 이용 횟수, 여가 목적의 자전거 이용 시간 등에 답하도록 안내하였다. 이후 60~90여 분 간 1:1 심층면담을 진행하였다. 심층면담은 반구조화된(semi-structured) 형태로 진행되었으며, 연구 주제와 연구 질문을 기반으로 조사 질문을 설정하였다. 조사 질문은 연상적(evocative)이거나, 가치 판단적(judging)인 표현 등 답변에 영향을 미칠 수 있는 문구를 제외하는 방식으로 가능한 중립적으로 구성하고자 노력하였다(Turner III, 2010). 형성된 조사 질문은 **[표 1]**과 같다.

(4) 분석 방법

심층면담 결과를 분석하기 위해서 이동성과 김영천(2014)이 제시한 질적 자료의 포괄적 분석절차를 활용하였다. 포괄적 분석절차는 총 6단계로 구성되어 있다. 1단계인 ‘자료 읽기 및 관리’는 수집 혹은 전사된 자료를 반복적으로 읽으면서 연구 질문의 해결을 위한 분석적 민감성을 높이고, 다양한 질적 자료를 정량화, 분류, 저장하는 작업을 말한다. 2단계인 ‘분석적 메모 쓰기’는 이전 작업인 자료 읽기 및 관리와 이후 작업인 코딩 및 연구결과 재현 작업에서 발생한 연구자의 통찰과 반영성을 메모하는 작업이다. 그리고 3-5단계로서의 ‘1-3차 코딩’은 코드와 범주들 사이의 지속적인 비교 분석을 통하여 최종적으로 하나의 주제나 이론을 생성해 가는 과정이며, 연구결과의 재현은 시각적 모형, 이론, 명제, 표, 그림, 내러티브 등으로 최종적인 연구결과를 제시하는 글쓰기를 의미한다.

[표 1] 조사질문지 구성

조사질문
1. 귀하께서 자전거를 이용하시는 상황에 대해 여쭙고자 합니다. <ul style="list-style-type: none">• 귀하께서는 보통 어떠한 상황에서 자전거를 이용하시는지 상세히 설명해주십시오.• 각각의 상황에서 자전거를 언제부터 이용하셨는지, 평균 이용 시간 및 이동 거리를 설명해주십시오.• 각각의 상황에서 자전거를 이용하시는 동기를 상세히 설명해주십시오.• 귀하께서 이용하시는 자전거의 종류 및 그러한 선택의 동기에 대해 설명해주십시오.• 특별히 자전거를 이용하게 된 (혹은 이용하지 않게 된) 특정한 시점이나 사건 계기가 있으십니까? 상세히 설명해주십시오.
2. 귀하께서 자전거 이용 과정에서 경험하신 바에 대해 여쭙고자 합니다. <ul style="list-style-type: none">• 자전거 이용 과정에서 겪은 주요한 긍정적 부정적 경험이 있으십니까? 구체적으로 설명해주세요.• 그러한 경험 이후 귀하께서는 자전거 이용 시 어떠한 인식을 가지게 되셨는지 변화를 중심으로 설명해주세요.
3. 귀하의 자전거 이용에 영향을 미친 다각적인 요인에 대해 여쭙고자 합니다. <ul style="list-style-type: none">• 자전거 이용에 영향을 주었다고 생각하시는 개인적인 특성이나 경험 습관 등을 설명해주세요.• 자전거 이용은 주로 혼자 하시는지 혹은 여럿이 함께 하시는지 상황과 맥락을 설명해주세요.• 자전거 이용에 영향을 주었다고 생각하시는 동네 환경(거주지, 직장, 학교 등 일상적으로 자주 방문하는 장소를 모두 포함)의 특성이 있으시다면 설명해주세요.
4. 귀하가 거주하는 지역은 자전거를 타기에 어떠한 곳이라고 생각하십니까?
5. 귀하가 거주하는 지역의 자전거 관련 정책, 프로그램에 대해 알고 있거나 이용한 경험이 있으신가요? 만약 있으시다면 정책 및 프로그램을 접한 경로와 이용 경험에 대해 상세히 설명 부탁드립니다.
6. 귀하가 거주하는 지역에서 자전거 타기를 활성화하기 위해 가장 중요한 관건은 무엇이라고 생각하십니까?

2) 연구결과

(1) 연구 참여자의 일반적 특성

일대일 심층면담에 참여한 연구 참여자는 총 22명으로 남성의 비율(59.09%)이 여성(40.91%)보다 근소하게 높았고, 20대와 30대의 참여율이 높았으며, 평균 연령은 34.2세였다. 3개 연구 대상지 중 강서구 거주자 8명(36.36%), 송파구 거주자 6명(27.28%), 영등포구 거주자 8명 (36.36%)이 각각 연구에 참여했다. 영등포구의 참여자 중 1명은 영등포구에서 거주하진 않으나, 정기적으로 영등포구를 방문하며 생활하였기 때문에 면담에 참여했다고 밝혔다. 평균 가구원 수는 약 2명으로, 1인가구의 비율(40.91%)이 가장 높았다. 정기적으로 출퇴근하는 직업을 가진 사람들이 과반수(63.63%)였으며, 학생, 주부, 무직 등도 연구에 참여해 이야기를 풍부하게 만들어주었다. 사전 설문조사에서 “지난 7일 동안 장소를 이동할 때 또는 여가 활동을 할 때 자전거를 한 번에 적어도 10분 이상 탄 날이 몇 번이었습니까?”라고 질문하였다. 장소 이동 목적으로 자전거를 활용한다고 응답한 이는 20명이었으며, 일주일 평균 3.62일, 하루 평균 48.10분 자전거를 이용하는 것으로 나타났다. 반면 여가 활동 목적으로 자전거를 활용한다고 응답한 이는 17명이었으며, 일주일 평균 2.24일, 하루 평균 71.76분 자전거를 이용하는 것으로 나타났다(**[표 2]**).

[표 2] 일대일 심층면담 참여자의 일반적 특성

구분		인원 수(명)	비율(%)
성별	남성	13	59.09%
	여성	9	40.91%
연령대	20대	9	40.91%
	30대	8	36.36%
	40대	3	13.64%
	50대	1	4.55%
	60대	1	4.55%
거주지	강서구	8	36.36%
	송파구	6	27.28%
	영등포구	8	36.36%
거주 형태	아파트	8	36.36%
	연립, 빌라, 다세대주택	6	27.28%
	기타 (오피스텔, 기숙사 등)	8	36.36%
가구원 수	1인	9	40.91%
	2인	6	27.07%
	3인	4	18.18%
	4인	3	13.64%

직업	사무종사자	10	45.45%
	전문가 및 관련 종사자	2	9.09%
	서비스 종사자	1	4.55%
	관리자	1	4.55%
	학생	1	4.55%
	주부	1	4.55%
	무직	3	13.64%
	기타 (프리랜서, 연구원 등)	3	13.64%
평균 통학/통근 거리	15km 이상	3	13.64%
	10km 이상 ~ 15km 미만	1	4.55%
	5km 이상 ~ 10km 미만	7	31.82%
	2km 이상 ~ 5km 미만	6	27.27%
	2km 미만	2	9.09%
	해당 없음	3	13.64%
장소 이동 목적 여가 활동 목적	일주일 평균 3.62일, 하루 평균 48.10분 (21명 응답) 일주일 평균 2.24일, 하루 평균 71.76분 (17명 응답)		

(2) 현장관찰 결과

현장관찰조사 결과를 종합하면([표 3]), 구별로 자전거 이용 환경의 특성이 뚜렷하게 나타났다. 우선 송파구의 경우, 자전거도로가 지역 전반에 걸쳐 비교적 넓게 확산해 있었고 자전거 이용의 문화가 자리 잡고 있다는 점에서 강점으로 확인되었으나 생활권별로 다소 편차가 존재하였다. 또한, 자전거 관련 인프라 확충이 상대적으로 오래전부터 진행되었으며 생활 및 거주 인구가 많기에 자전거 도로의 정비 상태가 미흡한 구역이 있다는 점을 확인할 수 있었다.

한편 강서구는 교통량이 적고 물리적 인프라 상태가 양호하여 자전거 이용에 편리한 조건을 제공하고 있었다. 특히 서울시 내에서도 가장 최근에 도시가 재편된 구역 중 하나이므로 전형적인 구도심보다 근교의 신도시 형태로 설계되어 도로의 상태가 매우 양호하다는 점을 포착할 수 있었다. 실제로 조사가 진행되는 동안 자전거를 이용하는 시민들의 모습을 수차례 관찰하였으며, 통근의 목적지가 되는 직장밀집지역 부근에서 다수의 자전거가 주차된 광경을 확인하였다. 다만 일부 소생활권에서는 여전히 자전거도로 인프라가 부족한 것으로 드러났으며, 보행자와 차량 운전자, 자전거 이용자 간 사회적 규칙과 문화가 완전히 자리 잡지는 못한 것으로 관찰되었다.

마지막으로 영등포구는 여의도 내부와 연결 도로에서는 자전거 이용이 용이하지만, 그 외 지역에서는 자전거를 안전하고 편안하게 탈 수 있는 여건이 미흡한 상황이었다. 송파구와 마찬가지로 인프라 확충이 오래전 시행되었기에 자전거 관련 물리적 인프라의 정비 상태는 다소 개선이 필요한 것을 확인할 수 있었다. 현장관찰조사 결과는 연구진이 대상 지역을 이해하는 데 큰 도움을 주었으며, 이에 따라 참여자들과의 면담을 원활히 진행하는 부분에 있어서 중요한 역할을 수행하였다.

[표 3] 현장관찰 결과 요약

	송파구	강서구	영등포구
관찰 경로	잠실역, 가락시장~올림픽공원역 (송파 자전거소리길 제3코스), 잠실새내역~잠실한강공원	마곡나루역~마곡역, 발산역	영등포구청역~당산역, 여의도역
안전성 (safety)	4.5	4.5	2
편안함 (comfort)	4.1	4.3	4.5
유지보수 (maintenance)	3.5	4	3
행동 (behavior)	3.3	4	3

(3) 심층면담분석 결과

일대일 심층면담 자료를 분석한 결과, 생활 속에서 자전거를 이용하기로 결정하고 지속하는 과정과 관련된 일련의 패턴들이 발견되었으며, 이를 분류하고 엮어서 총 3가지 주제를 구성하였다. 주제는 각각 ‘효율에서 여유까지, 자전거의 다차원적 가치’, ‘선천적인 강점과 이를 지지하는 물리사회적 인프라가 만들어 낸 ‘자전거 탈만한’ 환경’, ‘눈치보이고 불편한, 번잡한 도심 속에서의 자전거 이용’이었으며, 이들은 서로 독립적이지 않고 상호 간에 논리적인 연결성을 가지고 있었다.

① 효율에서 여유까지, 자전거의 다차원적 가치

자전거를 처음 접한 시기를 묻자, 대부분의 참여자들은 한참 생각 끝에 어린 시절을 떠올렸다. 유치원이나 초등학교 시절, 가족이나 친구의 영향으로 자연스럽게 자전거 타는 법을 익힌 경우가 많았다. 이후에는 청소년기에 통학 수단으로 자전거를 사용한 사례도 있었으나, 자전거를 탈 줄은 알면서도 일상에서 자주 이용하지는 않았던 공백기를 보낸 참여자들이 다수였다.

“제가 진짜 어렸을 때, 그냥 초등학교 때 한 번 친구들한테 배웠다가 전혀 안 탔거든요? 거의 30년을 (웃음) 제가 지금 40이 넘었는데 10살 정도까지는 그래도 동네에서 좀 친구들이랑 타고 다니다가.” (참여자 5, 강서구)

“옛날에 그 고등학교 다닐 때, 그때 그 학교 통학용으로 탔고. 그 다음에 고등학교 졸업하고는 안 타다가.” (참여자 11, 강서구)

“일단 처음 타게 된 건 초등학교 펜데, 제주도에 큰 광장이 있어서 주말에 인라인을 타다 보니까 주변에

자전거 타는 사람들 보고 좀 타보고 싶다 해서 그때 엄마 아빠한테 이렇게 배워가지고 자전거를 배워서 탈 줄 알게 된 거고요. 근데 사실 중고등학교 때는 아무래도 뭘가 가기가 쉽지 않고, 집에 자전거가 있지 않은 이상은, 평소에 자전거 타기가 힘들다 보니까 중고등학교 때는 자전거를 거의 안 탔던 것 같아요.” (참여자 20, 영등포구)

현재 이들은 어떤 패턴으로 자전거를 이용하고 있을까? 참여자들은 자신의 자전거 이용을 크게 이동 목적과 여가 및 운동 목적으로 나누어 설명했다. 이동 수단으로 자전거를 선택한 이유는 기존 교통수단의 불편함을 느껴 대안을 찾기 위해서였다. 특히 출퇴근 시간대의 혼잡한 도로와 대중교통 속에서의 복잡함을 피하려는 욕구가 자전거로 눈을 돌리게 했다. 자전거는 시간 절약과 쾌적한 이동을 가능하게 해주는 효율적인 대안으로 인식되었다.

“제가 출퇴근용 이동용으로 자전거를 많이 탄다고 설문을 했었는데, 이게 대중교통 대체형 때문에 타기 시작한 것도 있어 가지고요. 대중교통 같은 경우에는 서울은 원체 인구가 밀집하다 보니까 대중교통 출퇴근을 하다 보면은 조금 (사람들 사이) 부대끼는 시간이 길어서 너무 힘들더라고요. 근데 자전거를 타다 보면 운동도 효과가 있겠지만 좀 덜 부대끼서 심리적으로 조금 여유 있게 출근할 수 있는 것도 있고.” (참여자 01, 송파구)

“가족들과 이동, 아이들과 이동할 때, 이 지역에서 식사를 하러 갈 때 애매한 거리는 차량보다는 자전거가, 훨씬 시간적인 것도 그렇고 교통의 흐름에도 방해를 안 받아서 더 효율적이라고 생각합니다.” (참여자 14, 강서구)

타임어택이 있는 출퇴근 시간이 아니더라도 동네 속 가까운 장소를 찾아갈 때 자전거를 이용하는 참여자들도 있었다. 다른 대중교통과 달리, 집에서 목적지까지 바로 이동할 수 있다는 점이 자전거의 큰 장점이었다. 특히 집 근처에 대중교통이 부족한 경우, 이러한 이점은 더욱 두드러졌다. 또한 대중교통을 이용할 때 한 번쯤 겪게 되는 애매한 상황을 해결하는 데도 자전거는 효과적이었다. 걸어가기에는 멀고 버스나 지하철을 타기엔 한두 정거장 이동에 비용이 아까울 때, 저렴한 비용으로 지체하지 않고 바로 출발할 수 있는 자전거가 눈에 들어오기 시작했다.

“마트에 가거나 식당에 밥 먹으러 가거나 필요한 거 사러 다이소 가거나 이럴 때 항상 사용하고 있습니다. (중략) 보통 다이소나, 다이소나 걸어서 10분 거리이고 식당 마트 이런 곳은 걸어서 한 20분 거리 정도 되다 보니까 자전거를 타고 이용을 하고 있고요.” (참여자 08, 송파구)

“제가 사는 곳은 일단 버스 타기가 좀 불편한 동네인 것 같기도 해요. ... 거기 (영등포)시장을 가로질러서 갈 수가 없어서 그런 것 같아요. ... 걸어서 갈 길이 조금 멀고 그렇다고 버스 타기에는 노선이 없고, 지하철 타기는 돈 아까워서. 우리가 지하철역으로 한두 개짜리 거리를 왔다 갔다 하려고 지하철 잘 안 타지 않나요?” (참여자 03, 영등포구)

“일단은 조금 되게 애매한 거리 있잖아요. 그 버스를 환승해서 가거나 그런 조금 애매한 거리인데 자전거 도로가 잘 닦여 있으면 긍정적인 부분은 일단 자전거로 잘 가는 것 같거든요. 그러니까 생각보다 이용하기 편리하다.” (참여자 02, 강서구)

이동목적의 자전거는 대중교통의 대안으로 의미가 있는 만큼, 버스나 지하철보다 적은 시간을 소요하며 효율적으로 활용하는 것이 관건이었다. 지하철을 탈 때 역까지 오르락내리락 하는 시간이 아까웠던 이들이기에, 자전거를 탈 때도 목적지까지의 경로를 지도로 검색하며 중간중간 운행의 흐름이 끊기지 않을지, 자전거도로로 갈 수 있는 구조인지 계산하곤 했다. 이동 시 효율성을 높일

수 있는 또 한 가지 방안은 서울시의 공공 자전거인 따릉이를 이용하는 것이었다. 따릉이는 도시 곳곳에 정류장이 있어 어디를 가더라도 락업과 주차가 용이하고, 정액권을 이용하는 경우 타 대중 교통보다 비용도 저렴했다. 무엇보다 한번 끌고 나가면 돌아올 때까지 챙기고 다녀야 하는 개인 자전거와 달리, 하루 중 원하는 시간대만 이용하고 빈 손으로 가볍게 돌아올 수 있다는 점이 큰 매력이었다.

“경로도 꼭 검색을 해봐요. 이게 근데 여기 영등포 쪽은 자전거 도로가 조금 잘 돼 있는 편은 아닌 것 같거든요. 그래도 이제 우선은 가는 루트라든지 그런 길은 꼭 한번 제가 보고 가긴 해요.” (참여자 19, 영등포구)

“저는 따릉이를 정기권으로 쓰거든요. 그러면 일단 교통비도 절약이 되고 하니까. … 따릉이는 반납이랑 대여가 자유롭잖아요. 그래서 저 같은 경우에 여의도나 홍대에서 자전거를 타고 올 때 오다가 비가 오면은 중간에 그냥 반납하고 지하철을 타고 오든가 이런 것들이 가능하거든요. 아니면 갈 때는 좀 땀 나면 안 되니까 누구 사람을 만나려 갈 때 대중교통으로 갔다가 올 때는 운동할 걸 이렇게 오고 이런 식으로 하는데 개인 자전거는 그게 안 되잖아요 … 또 따릉이를 아무 데나 반납할 수 있는 점도 있기는 있거든요. 따릉이는 어쨌든 주요 포인트(반납할 수 있는 거치대를 의미)에 길가에 딱 있으니까 반납할 때도 차 음 가는 지역에 가더라도 한 이 정도 가면 있겠구나 하고 지도를 안 보더라도 알 수 있어요. 이정도 쯤이면 있을 만하다. 워낙 포인트가 많이 있으니까.” (참여자 17, 강서구)

이동 목적일 때는 효율성을 높이기 위해 계산적으로 혼자 자전거를 타는 경향이 있었지만, 여가 및 운동 목적으로 이용할 때는 더 다채로운 패턴이 나타났다. 이동 시와 마찬가지로 접근성이 좋아 따릉이를 선택하는 사람들도 있었고, 속도감을 즐기기 위해 전기자전거나 로드자전거를 타는 이들도 있었다. 강변을 따라 혼자 여유롭게 자전거를 타는 사람들, 가족과 함께 나들이를 떠나는 이들, 동호회와 함께 먼 거리 주행을 즐기는 이들까지 다양한 모습을 볼 수 있었다. 이렇게 다양한 이용 패턴 속에서도 한 가지 공통점은, 본격적으로 속도를 내며 자전거를 타기 좋은 강변이나 공원 같은 장소를 찾아 도심을 벗어났다는 점이었다.

“저는 주로 최근 시간 이후에 이제 저녁 먹고 이제 산책이나 그런 용도로 자전거를 제일 많이 사용하고 한 1시간 정도 한강에서 라이딩을 하는 목적으로 제일 많이 자전거를 이용하고 있습니다.” (참여자 12, 송파구)

“특별히 막 라이딩을 하는 거는 아니고요. 그냥 따릉이 빌려가지고 이제 한강공원이나 그런 거 정도. 아니면 이제 데이트에서 어디에서 다른 장소로 넘어갈 때 ‘그러면 버스 타지 말고 날씨 좋으니까 운동 걸 따릉이 탈까?’ 하면서 그렇게 많이 타는 것 같아요.” (참여자 10, 강서구)

어떠한 목적으로 자전거를 이용하든 참여자들은 점차 자전거만의 긍정적인 가치를 생각하게 되었다. 우선 자전거는 신체와 정신건강에 좋은 이동수단이었다. 꼭 운동을 목적으로 자전거를 타지 않더라도, 일상에서 이동하거나 여가를 즐기는 과정에서 자연스럽게 운동 효과를 느낄 수 있었다. 가끔 다리가 뻐근할 때, 자전거가 운동이 되고 있음을 실감하게 되었다는 참여자도 있었다. 더불어, 날씨가 좋은 날 야외에서 자전거를 타는 것은 힐링과 스트레스 해소의 좋은 수단이 되었다. 차창 밖으로 자연을 바라보는 것과 달리, 햇살과 바람을 온몸으로 직접 느낄 수 있다는 점, 그리고 내 마음대로 움직일 수 있다는 자유로움이 큰 해방감을 주었다.

“자전거라도 타면 이제 지금 제가 말했던 그 우선순위에서 풀러스 운동도 된다, 이게 되게 저한테는 자전

거를 타게 된 따릉이를 이렇게 루틴으로 합류하게 된 가장 큰 어떤 무의식 중에 가장 큰 이유 같아요.”
(참여자 06, 강서구)

“운동을 하고 나면 근육통이 생기잖아요. 다음 날에, 아침에 저는 계단을 자주 이용하는 편인데 올라갈 때 지하철에서 계단을 올라가다 보면 어느 날은 문득 허벅지가 좀 아픈데라고 생각해 보면 전날 자전거를 탔다든지 그런 경우가 많았어요. 그래서 아 좀 운동이 됐나 보다 라고 느껴요.” (참여자 20, 영등포구)

“그러니까 밟으면서 바람 느끼고. 제가 조정하는 대로 가는 그 느낌 자체를 되게 좋아하는 것 같아요. ... 되게 자유로움을 느끼는 것 같아요. 바람을 마주칠 때마다 차에서 바람을 느끼는 거랑은 또 다르게 온몸에 다 바람이 닿잖아요. 내가 움직이는 대로 되게 자유자재가 되니까. 차는 어느 정도 가동 범위가 한정되어 있는데, 자전거가 더 자유롭다고 느껴져요.” (참여자 07, 송파구)

“뭔가 몸보다는 정신적으로 맑아지는, 개운하고 상쾌한 느낌? 날씨 좋을 때 타면 시원하고 그런 기분 전환돼서요.” (참여자 05, 강서구)

한편, 자전거는 탐험의 도구가 되기도 했다. 낯선 장소를 두 발로 직접 이동하며 느끼는 감상과 새로운 경험은, 흡사 즐거운 여행의 한 장면처럼 기억에 남았다. 서울로 상경한 한 참여자는 모든 것이 낯설었던 시기에 자전거로 동네를 탐방하며 미처 알지 못했던 공간을 발견하게 된 경험을 이야기했다. 이처럼 참여자들에게 자전거의 이점은 나의 건강, 나의 체험과 같이 주로 개인적인 측면에서 찾을 수 있는 것이었다. 따릉이 앱의 탄소 저감 표시나 주변의 칭찬을 통해 자전거 이용이 친환경적인 공익적 가치와 연결된다는 사실을 상기하는 경우도 있었지만, 평소 환경 보호를 의식하며 자전거를 탄다고 응답한 사례는 없었다.

“저는 이제 자전거는 여행이라고 생각해요. 저희가 여행을 하면서 느끼는 것들은 관광지 가는 것도 있는데 그 과정에서 주변 풍경을 볼 수 있다. 특히 뛰는 것보다는 더 많은 풍경들을. 그리고 목적지까지 가면서 느껴지는 것들도 여행이라는 얘기를 하는 게, 느낄 수 있는 게 많다고 생각을 해서.” (참여자 21, 영등포구)

“(처음 상경했을 때) 저는 재밌어서 막 동네도 많이 돌아다니고 시장 같은 데도 가고 아래서 좀 막막하기도 하면서 좀 재밌다 이런 생각을 많이 했어요. ... 제가 이제 보라매 공원을 처음 안 것도 따릉이 타고 이제 가면서 알게 됐거든요. 그래서 따릉이가 이런 그런 구석구석 좀 좋은 곳으로 데려다 줄 수 있는 그런 매개체가 될 수 있을 것 같다는 생각이 들어요.” (참여자 18, 영등포구)

“(자전거의 친환경적 이점에) 크게 주의를 기울인 정도는 아니에요. 네. (탄소저감 문구를 봤을 때) 약간 좋은 일 했네. 약간 이런 거. (웃음)” (참여자 19, 영등포구)

“일단은 저는 그런(환경에 도움이 된다는) 생각을 안 했었는데요. 제가 항상 이렇게 출퇴근하는 거를 관리소장이 보면서 애국자라고(웃음) 이게 환경에 도움되는 일 하고 있다고 그런 말을 해서 내가 정말 애국자인가 내가 그런 일을 하고 있나라는 생각은 해보고 뭐야, 그때 그런 말을 들을 때는 가끔 뿌듯하기도 하고요.” (참여자 15, 영등포구)

② 선천적인 강점과 이를 지지하는 물리·사회적 인프라가 만들어 낸 ‘자전거 탈 만한’ 환경

참여자들의 자전거 경험에 있어서 큰 영향을 미쳤던 것은 바로 그들에게 주어진 물리사회적 환경이었다. 연구 대상지인 강서구, 송파구, 영등포구의 자전거 환경에 대해 참여자들은 대체로 만족감을 드러냈다. 먼저, 이 세 지역은 지리적 위치는 다르지만, 한강, 하천, 공원 등 자연환경과 연결되어 있어 자전거 타기 유리하다는 공통점이 있었다. 한강은 서울에서 자전거 도로가 잘 갖춰진 대표적인 장소로, 도시 자체가 이를 중심으로 발달했기 때문에 강변을 따라 이동하면 여러 지역으로 쉽게 접근할 수 있다는 것이 장점으로 여겨졌다. 또한, 한강 자전거 코스는 경기 지역의 자전거 코스와도 이어져 있어, 복잡한 도심에서 벗어나 여가나 스포츠용 라이딩을 즐기기에 적합한 장소로도 언급되었다. 한강이 아니더라도 도심 내 큰 하천이나 공원 길 역시 끊김 없이 자전거를 탈 수 있는 경로로 인식되었으며, 이러한 환경에 인접해 생활하는 참여자들은 자전거 이용을 긍정적으로 인식하고 더욱 활용하는 모습을 보였다.

“서울이라는 도시가 건축될 때 한강을 중심으로 돼고, 주변 명소들 자체도 그렇게 남아 있는 경우 [한강 중심으로 발전되었다는 의미]가 많다 보니까 항상 한강을 끼고 지나가게 되는데, 이럴 때 그냥 자전거를 이용하는 경우가 많은 것 같아요. 이왕이면 대중교통보다는” (참여자 01, 송파구)

“일단은 저희 동네에서 방화대교를 가는 게 그렇게 오래 걸리지 않거든요. 거길 가면 바로 한강이 있고, 왼쪽으로 가면 행주대교 쪽 아라뱃길 쪽을 이용할 수 있고, 오른쪽으로 가면 여의도 한강공원 쪽으로 이동할 수 있거든요. 그런 부분에 있어서는 [강서구가] 엄청나게 접근성이 좋다라고 생각을 하기 때문에.” (참여자 13, 강서구)

“영등포에서도 제가 살고 있는 쪽으로 생각을 해보면 자전거를 타기에는 되게 좋다고 생각해요. 밑으로 내려가면 보라매 공원에서도 탈 수 있고, 저기 도림천 쪽도 길이 잘 돼 있고 이러니까. 그리고 위로 올라가면 저기 한강변에서도 탈 수 있고 해서 자전거를 타기는 네. 이쪽은 좋은 지역인 것 같아요.” (참여자 18, 영등포구)

생활하는 지역이 주로 평지라는 점도 참여자들의 자전거 생활에 큰 영향을 미쳤다. 이동의 편의성이 높아 자주 자전거를 이용하는 이들은, 만약 거주지에 경사지가 많아 오르막과 내리막이 반복된다면 지금처럼 자전거를 이용하지 않았을 것이라고 밝혔다. 서울 내 모든 장소가 이러한 조건을 충족하지 않기 때문에, 참여자들은 자전거 이용에 적합한 경로나 루트를 신중히 선택하며 일상 속 자전거 생활을 실천하고 있었다. 특히, 자전거로 출퇴근하는 직장인들은 경로가 복잡하거나 체력 소모가 크면 하루 일정에 부담이 될 수 있어 이를 더욱 중요하게 고려하였다. 이에 따라 많은 참여자들이 직선적인 자전거 도로나 정비된 하천변에서의 이동을 선호하는 경향이 나타났다.

“다만 이제 자전거를 잘 탈 수 있는 환경 중에서 가장 중요한 요인이 저는 평지라고 생각을 하는데, 그 평지 조건을 가진 동네가 그렇게 많지 않아요. 그래서 다른 동네에서는 잘 접근을 못하는 경우가 많고요. [중략] 어렵습니다. (자전거를) 일상적으로 쓰기가 아주 어려워요. 그래서 제가 (자전거에) 관심이 굉장히 많고 사랑한다고 하면서도 다른 동네에서는 못 탔잖아요. 그거는 탈 수가 없어요. 제가 살던 신당동 이런 데는 갖고 나오면 너무 힘들어요.” (참여자 16, 송파구)

세 지역은 자연환경이나 평지 여부 등 선천적 조건 외에도 자전거 관련 물리적 인프라가 비교적 우수한 편으로 평가되었다. 이는 따릉이 이용자 수가 높은 지역을 연구 대상으로 선정한 것과 맞물려 나타난 현상으로 보인다. 따릉이 수요가 증가하면서 자전거 대수가 늘고, 동시에 도로 정비와 주차 공간 확충도 이루어져 참여자들은 비교적 만족스러운 환경에서 자전거를 이용할 수 있었다. 이들이 자신에게 주어진 환경에 100% 만족하는 것은 아니었지만, 현재 자신이 거주하는 지역이 서울 내 다른 지역에 비해 자전거를 탈 만한 환경을 제공하고 있다고 평가하였으며, 지금 살고 있는 동네를 벗어나면 현재 수준만큼 자전거를 이용하기 어려울 것이라 생각했다. 이는 자전거가 서울 내에서 범용적인 교통수단으로 자리 잡는 것은 본질적으로 어렵다는 참여자들의 인식을 보여주는 부분이었다.

“(이사 가면 다른 동네에서 자전거를) 안 탈 것 같아요. 양천구[이전에 거주했던 동네]에서 좀 그랬던 것 같아요. 제가 목동 그쪽에 살았는데, 조금만 올라가면 산이고, 산 끼고 다 빌라들이 있는 환경이었어서. 송파구는 자전거 도로가 어느 정도 정비가 되어 있는 것 같은데, 양천구는 협소하고 위험해서 잘 안 타게 됐던 것 같아요. 그래서 그때 거기 이사 가고 자전거를 없앴어요. 잘 안 타게 되니까. 양천구에서 강동구로 이사 가면서 다시 자전거를 갖고 왔죠. (웃음)” (참여자 07, 송파구)

“아까 말씀드렸듯이 사람들한테 자전거 좋다고 자전거 타기 어려운 환경에 있는 곳에서 인프라를 쏟아붓고 홍보하고 자전거 타세요라고 할 필요는 저는 없다고 생각하거든요. 그 사람들은 그럼 소외돼야 되느냐? 그런 건 아니지만 물리적인 여건은 어쩔 수가 없는 거니까 선별적으로 좀 그걸 대응할 필요가 있다 는 생각이 듭니다.” (참여자 16, 송파구)

게다가 자전거 관련 물리적 인프라는 각 구 내에서도 지역에 따라 큰 차이를 보였다. 예를 들어, 영등포구는 현장 관찰과 참여자 면담에서 모두 구내 자전거 환경의 편차가 두드러진 것으로 나타났다. 여의도는 한강과 공원이 연결된 자전거 도로가 잘 갖춰져 있어 긍정적으로 평가된 반면, 영등포시장 등 다른 지역은 자전거 도로가 계속 끊겨 인도와 차도를 번갈아가며 자전거를 타야 하는 상황이었다. 강서구의 경우, 마곡지구 인근은 자전거 도로가 계획적으로 정비되어 있었으나, 경기도 김포와 가까운 지역은 도로가 제대로 갖춰지지 않아 자전거 이용이 어려웠다. 송파구에서는 잠실지구가 관광객이 많이 몰리기 때문에 자전거보다 보행자 중심의 공간이었으나, 거주지 인근은 오히려 자전거 이용이 상대적으로 편리했다. 이처럼 각 구 내에서도 균일한 자전거 환경이 주어지기는 어려워 보였다.

“아뇨 여긴(영등포시장) 자전거 도로 이런 거 없어요. ... 여기는 되게 무질서한 곳이에요. (웃음) 그냥 그냥 사람도 도로 위를 걸어 다니고 ... 그냥 도보를 걸어가려고 해도 쉽게 걸어갈 수가 없는 곳이에요.” (참여자 03, 영등포구)

“(신방화역의) 반대쪽으로 가면 마곡나루 쪽이잖아요. 그쪽은 엄청 잘 돼 있거든요. 바로 자전거 도로가 있거든요. [중략] 그쪽이랑 이 반대편이랑 (자전거의 물리적 환경 측면에서) 되게 차이가 크거든요. 동네 가.” (참여자 05, 강서구)

“잠실 그쪽은 도보를 걸어 다니는 분들을 위한 좀 그런 분위기고. 그 밖 벗어나서 이제 거주지 쪽 와야지 그래도 자전거를 타기 편하게 되어 있는 게 있어요. 잠실역 그쪽은 아예 차나 걸어 다니는 분들을 위해서 거의 그쪽은 자전거 도로도 좀 끊겨 있고 그래서. 아무래도 관광지다 보니까 좀 걸어 다니는 분들을 위해서 더 치중한 느낌?” (참여자 09, 송파구)

자전거 도로가 따로 구분되지 않더라도, 충분한 너비의 인도가 제공되거나 인구 밀집도가 낮은 지역에서는 자전거를 타는 것이 편찮다는 의견도 있었다. 즉, 최적의 자전거 이용 환경이 갖춰지지 않더라도 참여자들이 생활 속에서 자전거를 시작하고 지속적으로 이용할 수 있는 부분들이 있었다. 이러한 조건에 따라 참여자들은 구도심에서 자전거를 타는 것을 부정적으로 여겼다. 서울 중심부에 가까워질수록 구불구불한 골목길이 많아지고, 유동인구가 크게 늘어나기 때문이다. 이러한 장소에서 자전거를 탄 경험이 있는 참여자들은 다른 시민에게 죄책감이나 미안함과 같은 부정적인 감정을 느끼기도 하였다. 종합해보았을 때, 서울이라는 공간 내에서 자전거를 타기 좋은 환경은 일부 ‘신도시’와 같은 장소로 한정되었으며, 주로 서울 외곽 쪽에 집중되었다.

“기본적으로 사람이 좀 적고 그다음에 도로가 얼마큼 좀 너비가 있어서 내가 편하게 갈 수 있는지가 자전거를 타는 것에 있어서 가장 중요해요. [중략] 그런데 이제 또 구도심 같은 경우는 너무 복잡해가지고 자전거가 제대로 갈 수 없고, 사고 위험도 커요. 약간은 정비가 돼 있어야 돼요. 신도시처럼 이제 그런 어떻게 보면 이제 그런 동네여야만이 아마 자전거가 잘 활성화될 수 있지 않을까 이런 생각도 좀 하게 되네요.” (참여자 21, 영등포구)

“어딜 가든 간에 완전 편하다 이런 곳은 없었던 것 같아요. 어느 지역에 대해서 이 동네는 좀 자전거 타기 편하네 이런 것보다는 약간 사람 인구 밀집도 차이인 것 같아요.” (참여자 13, 강서구)

물리적 환경뿐만 아니라 사회적 환경도 참여자들에게 큰 영향을 미쳤다. 따릉이가 활성화된 동네에서 사는 참여자들은 그렇지 않은 참여자들에 비해 이웃들도 자전거를 자주 활용한다는 점을 인식했다. 주변 사람들이 자전거를 많이 이용할수록, 참여자들은 조금 더 편하게 자전거를 활용할 수 있는 면이 존재했다. 일부 참여자는 평소 자전거에 관심이 없었지만, 지인의 추천이나 동네 사람들이 자전거를 활발히 이용하는 모습을 보고 시도해보았고, 한 번 경험해보니 지속적으로 자전거를 이용하게 되었다고 밝혔다. 더불어 자전거를 많이 타고 다니는 동네는 ‘살기 좋은 동네’로 인식되었다는 점도 주목할 만하다. 자전거는 여유를 가지고 주변을 둘러보며 보행자와 함께 이동하는 긍정적인 이동수단으로서의 속성도 가지고 있었다.

“뭔가 그러다가 어딘가에서 따릉이라는 거를 들어서 그때 알게 된 것 같아요. 그리고 나서 보니까 이게 아는 만큼 보인다고 타는 사람이 많더라고요. 그전에는 관심도 없었는데 이게 따릉이라는 걸 알고 보니까 생각보다 사람들이 많이 타는 거예요.” (참여자 10, 강서구)

“아까 제가 말씀드린 마포나 이런 데 가면 경의선 숲길이라 해야 되나요? 뭐 그런 쪽은 약간 공원도 잘 돼 있고 자전거 타는 그런 것도 되게 잘 돼 있더라고요. 아무래도 그런 게 영향이 있을 것 같아요. ... 되게 동네 분위기도 좋아 보이고, 같이 공원을 산책하시는 분들, 운동하는 분들, 자전거 타시는 분들 이렇게 어울려서 되게 뭔가 출퇴근 때문에 빨리 가야지 이런 분위기보다는 되게 뭔가 평화로운 분위기를 느꼈거든요. 그런 점이 되게 좋아 보였다 생각한 적은 있습니다.” (참여자 19, 영등포구)

결국, 본 연구에 참여한 시민들은 선천적으로 자전거를 타기 좋은 지역이면서 이를 지지하는 물리 사회적 인프라가 갖추어져 있었기 때문에 자전거를 계속 활용하고 있었다. 아울러 한 참여자는 한국 사회가 본질적으로 차량 중심으로 설계되어 있기 때문에 자전거를 탈 수 있는 공간에서도 이를 이용하지 못하고 있다고 지적했다. 차량에게 너무 넓은 공간이 주어진 나머지, 좁은 공간에서 보행자, 자전거 이용자, 기타 모빌리티 이용자들이 불편을 겪고 있다는 것이다. 향후 자전거와 같

은 개인 교통수단에 더 많은 공간을 제공하여 안전한 이동 환경을 구축하고 이러한 행동에 대한 인센티브를 마련해야 차량 이용이 자연스럽게 줄어들 것이며, 특히 다양한 시설과 인구가 밀집한 구도심 내에서 차량 운행을 더욱 제한해야 전환이 가능할 것이라고 강조했다.

”(중국) 귀주 갔는데 그게 베이징 갔을 때 북경은 내가 그거 못 봤는데, 어떻게 됐냐면. [종이를 다시 가져오심] 귀주성이라고 있어요. 그 남쪽에 사천성 있는데, 코로나 전에 갔으니까 한 4~5년 됐는데, 여기 도로가 있잖아요? 이게 자동차 도로가 있으면 여기에 가드레일을 세우고 여기에 자전거, 오토바이 전용 도로가 있어요. 근데 여기에 또 가드레일을 세웠어요. 그리고 여기가 이제 인도고. 횡단보도. (연구자: 보행자랑 분리되게… [중략] 친환경 도시하고 미래 에너지 재생 뭐 어찌고저찌고 그러면 그렇게 해야 될 것 같아요. 자동차는 되도록이면 시내 못 들어오게 하고, 내 생각엔. 사대문 안에 노후 경유차 못 들어오게 하듯이. 그러면 그 도로를 자전거나 오토바이나 전기 킥보드 이런 거 할애를 해주고. 그걸로 출퇴근 유도하고 그 다음에 차 대신 그런 걸로 출퇴근하는 사람들은 인센티브를 좀 주고 그러면 되지 않을까. 특히 사대문이나 서울 도심에도. 차는 잘 못 들어오게 하고, 만약에 들어오게 하면 힘들게. 그냥 빵빵 돌아서 아주 힘들게 들어오고” (참여자 11, 강서구)

③ 눈치보이고 불편한, 번잡한 도심 속에서의 자전거 이용

연구 참여자들은 다양한 동기와 맥락을 가지고 일상 속에서 활발히 자전거를 이용하고 있었으나, 그 과정에서의 경험이 항상 즐겁지만은 않은 것으로 포착되었다. 우선 많은 참여자가 애용 중이거나 이용한 적 있는 따릉이와 관련하여서는 대여 경쟁이 치열하고 관리 상태가 들쑥날쑥하다는 지적이 제시되었다. 다수의 참여자로부터 특히 출퇴근시간대를 중심으로 주거지역은 따릉이가 부족하여 서로 눈치를 보며 이용하게 되는 반면, 회사가 몰려있는 상업지역은 따릉이가 쌓여있는 상황을 자주 마주했다는 이야기를 들을 수 있었다. 이에 따라 시에서 정류소를 확대하거나 적극적이고 효율적인 재분배를 시행해주기를 원하였다. 대여나 반납과정에서 따릉이 어플이 종종 오류를 일으켜 불편함에 대해 언급한 참여자들도 있었다. 참여자들은 또한 따릉이의 상태에 대해서도 고장난 것과 그렇지 않은 것을 쉽게 구분하기 어렵고 신고를 해도 빠르게 조치가 이루어지지 않아 불편했던 경험을 얘기하며 개선이 필요하다는 인식을 가지고 있었다.

”이제 이게 따릉이 싸움이 좀 치열하다 보니까 제가 이제 마지막 따릉이를 타려고 하는데 그 옆에 분이, 이제 옆에 분도 타려고 하셨겠죠? 이제 와가지고 못 봤네, 하면서 제가 듣는데 바로 막 한숨을 내쉰다든가… 좀 제가 바로 듣고 있는데도 조금 욕 아닌 욕 같은 거를 하시는 분들. 그런 분들을 보면 조금 뭔가 뭔가 팬스리 좀 죄송하기도 하고 그런… ” (참여자 19, 영등포구)

고장 자전거에 대해서 따릉이를 이용할 때 그게 고장난 건지 QR 코드를 찍어보기 전까지는 모르거든요. 그래서 경험을 했던 것 중 하나가 자전거가 있네, 하고 갔을 때 고장난 자전거여서 못 쓴 경험이 있었던 것 같아요. 그래서 조금 그런 게 불편했다. 그리고 그 실제 떠 있는 숫자랑 완전히 매치가 안 되는 경우가 있는 것 같아요.” (참여자 02, 강서구)

공유 자전거인 따릉이가 아닌, 개인 자전거를 이용하는 참여자들도 여러 형태의 번거로움과 고충을 토로하였다. 주차 공간을 찾는 것이 쉽지 않아 이용 후 자전거를 둘 곳을 찾는데 많은 시간을 들여야 했고, 주차 후에도 늘상 도난에 대한 우려가 지속되었다. 개인 자전거가 고장났을 경우 수리 시설을 찾기도 어렵고 비용도 많이 들어 관리가 어렵다는 이야기도 여러 참여자들로부터 제시

되었다. 일부 참여자는 개인 자전거를 이용하던 도중 갑작스럽게 자전거가 고장 나 한 시간 이상 자전거를 직접 끌고 돌아와야 했던 경험을 공유하였다. 최근 들어서는 전기 자전거를 이용하는 경우도 늘어나고 있는데, 크기와 안전성 문제로 인해 주변 사람들의 시선을 받아 심리적 부담으로 작용한 사례도 들을 수 있었다. 여러 참여자들은 주차나 수리 등에 부담을 느끼지 않을 수 있도록 환경이 전반적으로 개선될 필요를 언급하였고 특히 자전거 도난 방지 대책이 마련된다면 자전거 이용이 더욱 활성화될 수 있을 것으로 기대하였다.

“일단 그 질문과 관련해서 이제 떠오르는 게 자전거 도난과 관련된 그런 우려가 항상 있어요. 그래서 이제 우리가 자전거의 가격들이 이제 천차만별이고 또 비싼 거는 굉장히 비싸고 이제 이렇게 돼 있기 때문에 그리고 그 자전거의 시건 장치라고 하는 것이 그렇게 아주 보안이 철저하지 않아요. 일반적인 그런 자전거 자물쇠 같은 경우는 마음만 먹으면 털어갈 수가 있어요. 털어갈 수도 있고 또 자전거를 이렇게 분해하거나 하는 것도 손쉽게 할 수 있는 거기 때문에 이 자전거 보안과 관련된 부분이 좀 문제가 돼서 항상 좀 고민을 하고 있고요.” (참여자16, 송파구)

“그거 외에도 한강을 가다가 갑자기 자전거 바퀴에 평크가 나서, 한 40~50분을 갔다가 나중에 이제 또 돌아올 때는 자전거가 평크가 나서 또 한 시간 반 동안 걸어왔던, 그런 게 이제 제가 생각하는 부정적인 경험인 것 같고.” (참여자12, 송파구)

참여자들은 이러한 불편과 고충을 감수해가면서도 공유 또는 개인의 자전거를 적극적으로 이용하고 있었지만, 종종 자전거가 도로에서 환영받지 못한다고 느끼며 불편했던 경험을 공유하였다. 참여자들은 비교적 자전거와 관련된 여러 인프라가 잘 갖춰진 지역에서 자전거를 이용하고 있었지만, 그럼에도 불구하고 자전거 도로가 마련되지 않은 구역을 이용할 때면 자동차와 보행자 사이에서 ‘선’을 지켜 아슬아슬하게 자전거를 이용해야 하는 상황을 겪었다. 특히, 참여자들은 자동차 도로에서는 차량의 속도와 무게에 대한 부담을 느끼며 긴장한 상태로 이동해야 했고, 보행자 구역에서는 자전거 주행이 보행자들에게 위협이 될 수 있다는 불편함을 느낀다고 지적하며, 자동차와 보행자 사이에서 눈치를 보게 됨을 언급하였다. 종합적으로 서울이라는 복잡한 도심 속 자전거 이용은 단순한 이동 이상의 심리적 부담을 수반하는 것으로 해석되었다.

“아무래도 자전거가 자전거 전용 도로가 자전거 전용이 아니거든요. 사실 자전거 전용도로가 어디는 도로 옆에 이렇게 나 있기도 하고 어디는 인도 위에 있기도 하고 이게 계속 바뀌기도 하고 이러면서 오히려 자전거 전용도로를 타면 오르막 내리막이 많이 있을 때가 있으니까 인도에서 내려갔다 올라갔다 하니까 자전거 전용도로가 있음에도 차라리 차도를 많이 타기도 하는데 저는 그리고 어떤 때는 좀 원래는 안 되지만 어쩔 수 없이 인도를 탈 때도 있고요.” (참여자 17, 강서구)

“사고의 위험성도 당연히 신경이 쓰이고요. (중략) 사람을 치게 될 경우에는 저도 정확하게 법률적 기준은 모르는데 자전거는 그래도 차로 여긴다고 하더라고요. 그래서 손해 같은 거 할 때, 자전거가 손해를 한 90% 이상 문다는 얘기를 제가 들었어 가지고, 사람이랑 자전거랑 박았을 때 사람이 갑자기 뛰어나왔어도 차가 그런 것처럼 자전거가 대부분 배상을 한다는 얘기를 들었어서, 그런 거 신경 쓰이는 것들 조심하는 거 하나가 있고요.” (참여자 01, 송파구)

또한 참여자들은 자전거 도로가 있어도 종종 자동차의 불법주정차나 모호한 인도와의 경계로 인해 온전히 자전거 도로를 활용하기에는 어려움이 있다고 토로했다. 다수의 참여자가 자전거를 고

려하지 않고 이동하던 보행자들의 침범으로 인한 돌발상황을 경험한 적이 있다고 언급하였는데, 참여자들은 그러한 상황 속에서 항상 사고의 위험을 염두에 두고 조심스럽게 이용하게 된다고 밝혔다. 이러한 경험은 참여자들로 하여금 자전거를 매우 방어적인 태도로 운전하게 하여 마음껏 자전거를 즐기기에 불편함을 끼치고 있었다. 이에 따라 참여자들은 안전하게 자전거를 이용하기 위해 보다 체계적인 자전거 전용 도로와 인프라가 필요하다고 강조하였는데, 특히 자전거 도로가 차도나 인도와 완전히 분리된다면 자전거 이용을 활성화하는 데 큰 도움이 될 것이라고 언급하였다.

“(주로 다니는 곳들은) 자전거 전용도로가 되게 잘 돼 있는데 거기 갓길에 항상 불법 주정차돼 있는 차들이 항상 많아요. 그래서 자전거 전용도로를 제가 100% 이용하기는 좀 어렵다고 생각해요.” (참여자 15, 영등포구)

“사람들이 물론 자전거 타는 사람들도 조심을 해야 되는 게 맞는데 그것보다 갑자기 예를 들면 인도에서 자전거 도로로 뛰어나온다거나 사람들이 많은데 갑자기 급커브를 한다거나 이 실제로 사고가 나면 날 뻔한 위험한 상황이 될 거고요. 그래서 그런 경우에 좀 힘들다는 생각을 하게 되는 것 같아요.” (참여자 13, 강서구)

참여자들은 서울 도심에서 자전거 이용이 확산되는 과정에서 자전거에 대한 질서 의식과 배려가 부족하다는 점에 대해서도 지적했다. 많은 참여자가 차량 운전자나 보행자들이 자전거가 하나의 이동 수단임을 인식하고 존중해주기를 희망하는 한편, 자전거 이용자들 스스로도 규칙을 지켜 배려하는 태도로 이용해야 한다고 밝혔다. 이는 자전거 이용자들 사이에 암묵적인 주행 규칙이 있음에도 이를 지키지 않는 사례가 많아 자전거가 보행자나 다른 자전거 이용자에게 위험 요소로 작용하는 모습에 따른 지적으로 이해되었다. 특히, 미숙련 자전거 이용자들이 속도 조절이나 주행 매너에 대해 배려 없이 자전거를 이용하는 모습에 대한 부정적인 의견이 많이 나타났다. 한 참여자는 자전거 이용이 확산되는 과도기적 시기로 이해하며 자전거 이용 인구는 늘어나지만 매너나 안전에 대한 인식은 부족한 상황 같다고 언급하였다.

“아무래도 아까 잠깐 말했었지만, 추월하는 경우에 알려줄 수가 있는데 그런 걸 아예 사전 신호 없이 쟁 달려가는 사람들 보면 그렇죠. 이게 차량 비슷하게 자전거도 오른쪽으로 가는 사람들은 천천히 가고 빨리 가는 사람들 왼쪽에서 추월한다. 같은 약간의 암묵적인 룰 같은 게 있는 게 있는데요, 이게 다 자동차 도로처럼 차선이 나뉘어 있는 거면 당연히 뒤에서 뭔가 신호를 줄 수가 없는 거지만, 자전거 같은 경우는 차선이 없는 상황에서 추월을 하려면 좀 알려주는 게 있어야 되는데 그게 없이 추월하는 사람들이 있을 때 가끔 아찔하기도 해요. 가까이 붙어서 추월한다거나.” (참여자 20, 영등포구)

“또 그런 거를 또 타는 사람들은 자전거 도로에 대한 그런… 자전거 도로에도 룰이 있거든요. 왼쪽은 추월 차선, 오른쪽은 그냥 통행하는 그냥 차선인데 그런 룰도 인지하지 못한 채 그냥 1년에 한두 번 한강 나왔다가 그냥 자전거를 타는 사람들인 거예요. 그래서 비켜달라는데 비켜주지도 않고, 한가운데로 다녀서 뒤에 자전거들 다 밀려 있고” (참여자 15, 영등포구)

“저는 딱 그 과도기인 건가 그런 생각이 딱 들더라고요. 그러니까 점점 자전거 타는 사람들은 이제 많아지는데 또 자전거 도로도 이제 만들려고 하고 그러는데 아직까지는 좀 그런 매너나 안전이나 이런 거는 좀 덜 잡히지 않았나” (참여자 10, 강서구)

이러한 맥락에서 참여자들은 배려와 책임을 담은 자전거 이용 환경 조성이 중요하다고 여기고 있었으며, 공공 차원에서의 지원과 공감의 가치 확산을 강조하였다. 참여자들에 따르면 자전거 이용과 관련한 규칙이나 에티켓을 따로 배울 수 있는 기회가 거의 없고, 이용 과정에서 체득하는 경우가 대부분이었다. 이에 따라 참여자들은 만약 자전거에 대한 인식 제고와 안전한 이용을 위한 공공 차원의 교육이 제공된다면 운전자, 자전거 이용자, 보행자 모두에게 도움이 되어 상호 간 배려와 존중의 도로 이용이 가능할 것으로 이해하고 있었다. 한편으로는 이러한 인식 개선과 더불어 자전거 이용에 대한 법적 체계와 규제가 마련되어 사고를 방지하고 교통질서를 유지할 수 있는 기반에 대해서도 필요를 언급하였다. 종합적으로 자전거가 도심 내의 책임 있는 교통수단으로 자리잡기 위한 노력이 필요하다는 점을 확인할 수 있었다.

“나는 이제 뭐 자전거에 대해서 교육받은 것도 없고 그냥 생활 속 자전거 타다가 지금 있는데, 초등학교 때 자전거 교육이 엄청 중요한 것 같아요. 원래 이게 자전거가 차잖아요. (중략) 그럼 차면은 사실 이게 엄청 웃긴 거예요. 자전거 생각을 해보면 횡단보도에서 나도 그냥 막 타고 다니는데, 횡단보도를 내려서 끌고 가면 자전거가 아니에요. 그냥 사람 취급인 거고. 그래서 원래 횡단보도는 인도를 건널 때는 내려서 건널 때에는 내려서 끌고 가라고 그러잖아요. 근데 거의 (그러는 사람이) 없잖아요. 그런데 만약에 이게 사고가 나면 차 사고가 나는 거예요. 차가 무단으로 횡단보도에 올라온 거예요. 그런데 그런 거를 잘 모르죠. 애들이” (참여자 11, 강서구)

“결국에는 자전거 타는 사람들은 취미 활동하는 사람은 그 취미 활동을 중요시하게 생각할 수밖에 없을 거고 운전하는 사람들은 운전하는 게 더 필요하다. 그러니까 우리가 왜 이렇게 배려를 해야 되냐 이런 서로 간에 그게 있을 거란 말이야. 그래서 서로 배려는 하되 자전거가 활성화가 되려면 그런 제재에 있어서는 뭔가 차별할 과태료를 매긴다든지 벌금이 들어간다든지 벌점이 들어간다든지 그런 게 있으면 그래도 인식 개선에 있어서는 내가 조심해야겠다라는 거는 최소한 한 번 더 생각할 수 있는 계기가 되지 않을까 싶어요.” (참여자 21, 영등포구)

“그거는 사실 어쨌든 제도가 그렇게 돼 있으면, 그 제도에 맞게 사람들이 수긍하고 또 서로서로 양보하고 상대방의 안전을 좀 지켜주고. 자기가 좀 교통에 방해를 받는다 하더라도 이제 예를 들어서 차와 자전거로 따지면 자전거가 약자고 자전거가 사람을 따지면 사람이 약자고. 이제 그러니까 상대적으로 강자의 입장에서 약자의 보행이나 아니면 교통 문제에 대해서 좀 자기 교통이 방해된다 하더라도 조금 양보하고 하는 그런 마음가짐, 자전거 문화, 또 교통 문화 이런 것들은 필요하고, 또 이제 숙제다. 그거는 지금 연구원님 같은 분들이 좀 고민을 또 많이 하시고 또 공직자들한테 제안도 하시고 또 그렇게도 해주셔야 될 거 아닌가 하는 생각이 들어요.” (참여자 16, 송파구)

3. 결론

본 연구 결과, 참여자들이 자전거를 선택한 이유는 이동 수단으로서의 효율성, 여가와 운동을 통한 즐거움, 그리고 탐험과 자유로움의 경험 등 다차원적인 가치에서 비롯되었음을 확인할 수 있었다. 자전거는 단순한 이동 수단 이상의 의미로, 일상 속 작은 여유와 힐링의 기회를 제공하고, 목적으로 이동하는 과정 자체가 개인에게 정신적 만족을 가져다주었다. 출퇴근이나 생활 속 이동에서는 시간 절약과 혼잡한 대중교통을 피할 수 있는 현실적 대안으로 자전거를 선택하였고, 짧은 거리에서도 직접 이동할 수 있는 편리함이 큰 장점으로 작용했다.

특히 이동 수단으로 자전거를 선택한 배경에는 기존 대중교통에서 느끼는 불편함이 큰 영향을 미쳤다. 차나 버스로 이동하기에는 시간이 오래 걸리고, 너무 혼잡한 지하철을 벗어나고 싶은 시민들은 ‘마침’ 자전거를 타기 좋은 환경에 놓여 있었고, 이를 대안으로 적극 활용하게 되었다. 이와 같은 맥

락에서, 자전거는 근거리 이동에서 효율적이고 자유롭게 이용할 수 있는 수단으로서 빛을 발했다. 무엇보다 서울시의 공공자전거 시스템인 따릉이는 도심 곳곳에 설치되어 있어, 자전거가 익숙하지 않은 사람부터 능숙한 사람까지 누구나 손쉽게 접근할 수 있었다. 필요할 때 자유롭게 선택할 수 있다는 점이 이동 방식을 유연하게 해주었으며, 정기권을 통해 대중교통 대비 비용 절감 효과까지 제공하여 도심 속 자전거 활성화에 기여하고 있었다. 이로써 따릉이가 시민들의 일상 속 짧은 거리 이동에 대한 부담을 덜어주는 주요한 수단으로 자리 잡고 있음을 확인할 수 있었다.

예상대로 물리적 환경은 자전거 이용의 전제 조건이자 지속적인 사용을 촉진하는 요소로 작용했다. 예를 들어, 강서구 마곡나루 지역은 개발과 함께 공공 자전거와 자전거 도로를 확충하면서 짧은 시간에 따릉이 이용자 수가 크게 증가했다. 이는 자전거를 탈만한 공간에 이러한 이용을 장려할 수 있는 인프라가 조성이 되면, 자연스럽게 자전거 사용이 증가할 수 있음을 시사한다. 하지만 서울의 지형적 조건을 고려해보았을 때, 참여자들이 선호하는 하천, 강변, 공원과 같은 자연환경을 갖추거나 평지로 구성된 지역은 한정적이었다. 따라서 서울이라는 도시 내에서 자전거는 자동차를 대신하는 주된 교통수단이라기보다는, 도시의 빈틈을 메우는 연결 수단으로 기능할 가능성이 크다. 이를 위해 무분별한 투자가 아닌, 대중교통의 사각지대와 외곽 지역을 중심으로 자전거 인프라를 확충하는 전략이 효과적일 수 있음을 본 연구는 짚고 싶다.

현재 한국 사회에서 자전거는 독특한 위치에 놓여 있다. 보행자 도로에서는 상대적으로 강자이지만, 차도에서는 약자의 위치에 있어, 자전거 이용자들은 더 안전하고 질서 있는 환경을 원하고 있었다. 특히 전기 자전거, 전동 킥보드, 전동 훈 등 다양한 퍼스널 모빌리티가 도로에 등장하면서 자전거 바퀴가 굴러갈 공간은 점차 좁아지고 있는 실정이다. 본 연구에서는 자전거와 기타 비차량 모빌리티가 경쟁 관계가 아니라는 점에 주목했으며, 이를 간의 갈등이 발생하지 않도록 교통 시스템을 재편할 필요가 있음을 실감하였다.

서울이 친환경 도시로 나아가기 위해서는 이러한 부담을 개인의 선택에 전가하기보다는, 이를 옹호(advocate)하는 생활터 환경을 조성하는 것에서부터 시작해야 한다. 그 출발점은 인도가 아닌 차도의 일부를 다른 교통수단에게 내주는 것이 될 수 있다. 현재 자전거를 포함한 여러 이동형 교통수단의 위험성에 대한 보도가 연이어지고 있지만, 사실 이들은 차도 한 차선만 할애한다면 서로 공존하며 이동할 수 있다. 이러한 환경은 비차량 이용자들이 차량과 분리된 공간에서 적절한 너비와 간격으로 편안하게 이동할 수 있도록 보장할 수 것이다. 즉, 자전거를 생활 속 교통수단으로 자리잡게 하기 위해서는 구 차원에서의 노력도 필요하지만, 서울이라는 도시 전체 공간을 고려한 설계 변화가 필요하다.

시스템도 중요하지만 보다 미시적인 관점에서 개선되면 좋을만한 소소한 부분도 여러 면담에서 언급되었다. 그 중 주목할 만한 부분은 따릉이 어플리케이션 상에서는 자전거 대수만 표시되고 고장난 자전거가 표시되지 않는다는 점, 자전거 도로 주행 방향을 좀 더 가시적으로 표기하면 좋겠다는 점, 자전거가 법적으로 차(車)라는 것과 자전거 운행 에티켓이 좀 더 많은 사람들에게 어린 시절부터 교육되면 좋겠다는 점 등으로, 현실에 반영할 만한 부분이라는 생각이 든다. 이러한 노력이 함께 곁들여진다면, 자전거라는 교통수단이 시민들에게 보다 친숙하고 편안한 존재로 자리잡을 수 있지 않을까 기대해본다.

또 다른 차원에서는 생활 속 자전거가 얼마나 매력적인 선택지인지 시민에게 어필할 필요가 있다. 일례로, 자전거를 타는 시민들은 유산소 운동 및 하체 근력 강화라는 신체적인 목적으로 있었지만, 주로 바쁜 일상 속 탈출구, 출근 전 환기가 되는 시간으로 자전거를 인식하고 있었다는 점에 주목할 필요가 있다. 자전거를 통한 정서적인 이완 및 환기 효과, 언제 어디서나 서울 내를 이동할 수 있다는 확장성, 동네를 알아가면서 주어지는 소셜라이징 기회 등 긍정적인 요소를 자전거와

친숙하지 않은 대중에게 효과적으로 전달함으로써 자전거를 선택지에 포함하는 사람들의 비율이 늘어날 수 있도록 노력해야 한다.

이와 더불어 친환경 실천의 가치를 부각하는 방법도 자전거의 매력을 높이는 방안이 될 수 있다. 참여자들은 자전거가 환경에 미치는 긍정적인 영향을 항상 의식하며 이용하지는 않았지만, 따릉이 앱의 탄소 저감 표식과 같은 정보가 이러한 인식을 돋고 자전거 이용에 자부심을 느끼게 하는 요소로 작용하고 있었다. 특히, 시민들이 자전거 이용에 자부심을 느낄 수 있도록 자전거가 환경과 건강에 미치는 긍정적 영향을 널리 알리고 장려하는 방안이 필요하다는 의견도 있었다. 구체적으로는 자전거를 탈 때마다 절감되는 탄소량을 포인트로 적립해 주는 실질적 혜택을 제공해 시민들이 환경 보호의 효과를 직접 체감할 수 있는 방법이 제시되었다. 이처럼 자전거의 친환경적 가치를 시민들이 직접 체감할 수 있도록 장려한다면 자전거가 더 건강하고 지속 가능한 도시를 만드는 데 기여한다는 공감이 확산되어 자전거의 긍정적 인식을 강화할 수 있을 것이다.

앞서 제시한 여러 공공 차원의 지원이나 정책적, 체계적 변화, 도로환경의 개선 등에 더하여 연구진은 마지막으로 시민들의 생활 속 자전거 경험을 수집하고 서로 공유하는 기회가 확대되어야 함을 제안하며 연구를 마무리짓고자 한다. 본 연구를 통해 서울이라는 압축 도시 곳곳에서 많은 시민들이 완벽하지 않은 물리적 환경에서도 자신만의 동선과 방식, 노하우를 활용하여 자전거를 일상적으로 이용하고 있음을 발견했다. 자전거 이용을 고민하는 이들에게, 이미 자전거를 생활 속에서 활용하고 있는 ‘전문가’들의 동선과 경험을 공유하는 기회를 제공한다면 더 많은 사람이 자전거 이용에 도전해볼 가능성이 있다. 특히, 본 연구를 통해 드러났던 자유, 해방감, 생각 정리 등과 같은 자전거의 속성은, 바쁜 현대 사회를 살아가는 시민들에게 손쉽게 즐길 수 있는 취미이자 이동수단으로 높은 가치를 지닐 것으로 예상된다. 건강 증진과 환경 보호의 분야에서 자전거가 시민들의 참여를 촉진하는 좋은 매개체가 되기를 기대해본다.

참고문헌

- 서울연구원. (2016). 서울. 도시. Bikeability [2016년 상반기 ‘작은 연구, 좋은 서울’ 연구모임 최종 보고서]. URL: https://www.si.re.kr/sites/default/files/%EC%84%9C%EC%9A%B8.%EB%8F%84%EC%8B%9C.Bikeability_%EC%B5%9C%EC%A2%85%EB%B3%B4%EA%B3%A0%EC%84%9C.pdf.
- 서울연구원. (2024.06.24). 서울인프로그래픽+:지구사랑 따릉이, 숫자로 본 따릉이 현황[보고서]. URL: <https://www.si.re.kr/node/68482>.
- 서주환, & 김도훈. (2010). 도심주 자전거도로 이용만족도에 관한 연구: 송파구 자전거 전용도로를 중심으로. 디지털디자인학연구, 10(4), 443-452.
- 이동성, & 김영천. (2014). 질적 자료 분석을 위한 포괄적 분석절차 탐구 : 실용적 절충주의를 중심으로. 교육종합연구, 12(1), 159-184.
- 이병현, 최일영, & 김재경. (2020). 도시특성에 기반한 공유 자전거 이용 패턴의 소셜 네트워크 분석 연구: 서울시 데이터 사례 분석. 경영정보학연구, 22(1), 147-165.
- 이해서. (2021). 시흥시 그린웨이 (Greenway) 개선방안에 관한 연구: A study on the improvement of Greenway in Siheung city. 석사학위논문.
- 장재민, 김태형, & 이무영. (2016). 서울시 공공자전거 이용특성에 관한 연구: 여의도 및 상암 지구를 사례로: 여의도 및 상암 지구를 사례로. 서울도시연구, 17(4), 77-91.
- 정광복, 김태호, 김영율, & 김상훈. (2022). 개인형 (공유) 이동장치 제도 및 운영 여건 검토에 따른 개선방안 연구. 대한교통학회지, 40(1), 1-10.
- 행정안전부. (2023). 국가 자전거 정책 기본 계획(2022-2031)[보고서]. URL: https://www.mois.go.kr/frm/bbs/type001/commonSelectBoardArticle.do?bbsId=BBSMSTR_000000000018&nttId=99820.
- AARP Bike Audit Tool Kit[웹사이트]. (2024.09.30.). URL: <https://www.aarp.org/livable-communities/getting-around/aarp-bike-audit-tool-kit.html>
- Mueller, N., Rojas-Rueda, D., Cole-Hunter, T., De Nazelle, A., Dons, E., Gerike, R., ... & Nieuwenhuijsen, M. (2015). Health impact assessment of active transportation: a systematic review. Preventive medicine, 76, 103-114.
- Rabl, A., & De Nazelle, A. (2012). Benefits of shift from car to active transport. Transport policy, 19(1), 121-131.
- Reggiani, G., van Oijen, T., Hamedmoghadam, H., Daamen, W., Vu, H. L., & Hoogendoorn, S. (2021). Understanding bikeability: a methodology to assess urban networks. Transportation. URL: <https://doi.org/10.1007/s11116-021-10198-0>.
- RideWise Walkability and Bikeability Audits[웹사이트]. (2024.09.30.). URL: <https://ridewise.org/walkability-bikeability-audits/>.
- Sharma, B., Nam, H. K., Yan, W., & Kim, H. Y. (2019). Barriers and enabling factors affecting satisfaction and safety perception with use of bicycle roads in Seoul, South Korea. International Journal of Environmental Research and Public Health, 16(5), 773.
- Turner III, D. W. (2010). Qualitative interview design: A practical guide for novice investigators. The qualitative report, 15(3), 754.
- 사단법인 녹색교통운동. (2021.06.28.). “[이슈리포트] 서울시 자전거 정책의 평가와 대안”. URL: <https://greentransport.org/news/?q=YToxOntzOjEyOjJrZXl3b3JkX3R5cGUiO3M6MzoiYWxsljt9&bmode=view&idx=7105085&t=board>