

제목 : 뉴질랜드 자전거네트워크 가이드라인				
작성부서	1차분류	2차분류	자료 유형	① 연구보고서
첨단교통연구실	ITS	녹색교통기술(자전거)		② 중장기연구계획서 ③ 연구 프로젝트 ④ 기타
작성자 : 백남철 연구위원				
키워드 : 자전거도로, 노선계획				
<p>청정 이미지'로 먹고산다고 해도 과언이 아닌 뉴질랜드는 자전거 타기가 가장 활성화된 나라 중 하나로, 연중 온화한 기후로 자전거 타기에는 더없이 좋은 기후 조건을 갖춘 곳이다. 뉴질랜드에서도 혼잡한 출퇴근 시간에 곳곳에서 자전거를 타고 출퇴근하는 이들을 만날 수 있는데, 이처럼 자전거 활성화를 위해서는 자전거도로 노선계획이 매우 중요하다. 뉴질랜드의 “Cycle Network and route planning guide(2004)”에서는 5가지의 자전거도로 노선계획 방법론을 제시하고 있다. 이 5가지 방법론은 뉴질랜드 교통당국이 유럽 자전거선진국인 네덜란드, 독일, 덴마크 등의 성공사례를 조사 분석하여 내린 결론이다. 5가지 방법론 중에서 Every Steet접근법, Hierachy접근법, Needs접근법, Double Network접근법 등은 모든 자전거도로계획에 공통적으로 적용되어야 할 기본개념이기도 하다.</p> <p>모든 가로(Every Street) 접근법</p> <p>모든 도로는 자동차뿐만 아니라 자전거도 기본적으로 이용이 가능하도록 설계되어야 한다는 개념으로 자전거도로 등 자전거이용에 필요한 시설이 설치되었는지의 여부와 관련없이 적용되어야 한다는 것이다.</p> <p>도로기반 설계 접근법(Roads or Paths)</p> <p>차도와 분리에 대한 원칙을 말하는 것이며, 완전히 분리된 자전거도로(path), 차도와 나란히 연석 등 시설물로 분리된 자전거도로, 전거전용차로와 같이 노면표시로 분리된 자전거도로, 차도와 별도의 분리가 없는 자전거도로로 구분 한다.</p> <p>분리된 자전거도로 노선은 일반적으로 교외의 새로운 지구단위를 계획할 때 적용하며, 도심은 기존의 구조물들로 인해 분리된 자전거도로 노선계획이 어려우므로 일반적으로 차도에 따라 자전거도로를 계획한다. 이때 고려해야 하는 것은 물리적으로 차도와 분리된 자전거도로를 건설할지에 대해서이며, 실제 스웨덴과 덴마크의 경우에는 기존 차도에 새롭게 물리적으로 분리된 자전거도로를 건설하였다. 다만 이로 인해 많은 비용이 소요되어 최근에 여러 유럽국가들은 자전거전용차로 형태를 설계하는 사례가 늘고 있다.</p>				



그림 1. 연석으로 분리된 Cycle lanes(Utrecht, Netherlands)

병렬 네트워크(Dual Network) 접근법

자전거도로 노선 계획시에 이용목적(생활형, 레저형 등)에 따라 병렬 네트워크를 구성할 수 있다는 것이다. 예를 들어 자전거전용도로는 주거지 인근의 쇼핑이나 통학 등의 단거리노선에 적용이 가능하며, 자전거이용이 익숙하고 레저목적의 통행이 많은 노선에는 자전거전용차로가 적합하므로 2가지의 자전거이용이 많은 곳에서는 2가지 형태를 병렬로 적용할 수 있다는 것이다.



그림 2. 병렬 자전거도로 설치 사례
(North Parade, Christchurch, New Zealand)

그 외 접근법(계층적 접근법, 요구 접근법)

자전거도로 노선은 통행거리와 이용자의 성향에 따라 계층적으로 배정할 수 있다는 개념으로, 자전거노선 계획시에 간선과 지선, 집산 등의 기능에 따라 적용할 수 있다. 요구(Needs) 접근법은 자전거이용자와 관련 이해관계자들의 요구를 반영하여 자전거도로 노선을 계획하는 방법이다.

이와 같은 노선계획 방법론을 이용하여 뉴질랜드에서는 기존루트와 새로 건설되는 루트를 포함하여 총 3000km의 자전거도로를 건설할 예정이며, 이는 뉴질랜드 전체를 남북으로 연결하게 된다.

관련(참고)사이트 :

<http://www.nzta.govt.nz/resources/cycle-network-and-route-planning/>

출처 : Cycle network and route planning guide