

해외출장(로마, 밀라노) 요약

부서 : 교통시스템연구실

자료제공 : 이신해

작성일 : 2019년 6월 7일

게시요망일 : 2019년 6월 10일

제목 : [해외출장노트] 로마와 밀라노의 통행제한 정책

※ 서울연구원은 2012년 10월부터 해외출장보고서를 발췌, 요약하여 공개하고 있습니다.

1) 출장 목적 및 일정

• 목적>

- 이탈리아 로마, 밀라노는 혼잡해소 및 환경보호를 목적으로 다양한 통행제한 정책을 실시하고 있는데, 이를 서울시에 적용할 수 있는지 판단하는 것이 출장의 목적임

• 일정>

일 자	활 동 지 역	방 문 기 관	업무수행내용
5.25 (토)	서울/로마	-	- 이동 (서울 → 로마)
5.26 (일)	로마	-	- 로마 혼잡통행료 지역 현장조사
5.27 (월)	로마	· University of Rome	- 로마 혼잡통행료 관련 관계자 면담
5.28 (화)	로마/밀라노	-	- 이동 (로마 → 밀라노) - 밀라노 혼잡통행료 지역 현장조사
5.29 (수)	밀라노	· 밀라노 교통공사(AMAT)	- 밀라노 혼잡통행료 관련 관계자 면담
5.30 (목)	밀라노/로마	-	- 밀라노 혼잡통행료 지역 현장조사 - 이동 (밀라노 → 로마)
5.31-6.1 (금-토)	로마/서울	-	- 이동(로마 → 서울)

2) 로마의 통행제한 정책

<혼잡완화를 목적으로 시작한 차량통행제한, 환경을 고려한 차량통행제한으로 진화>

- 1989년에, 로마시는 혼잡을 감소시키기 위하여, 기존의 아날로그 및 경찰의 물리적규제를 통한 접근통제시스템을 사용하는(access control system (ACS)) 통행제한구역선정정책(이탈리아어: "zona traffic limitato" ZTL)을 시행했다.

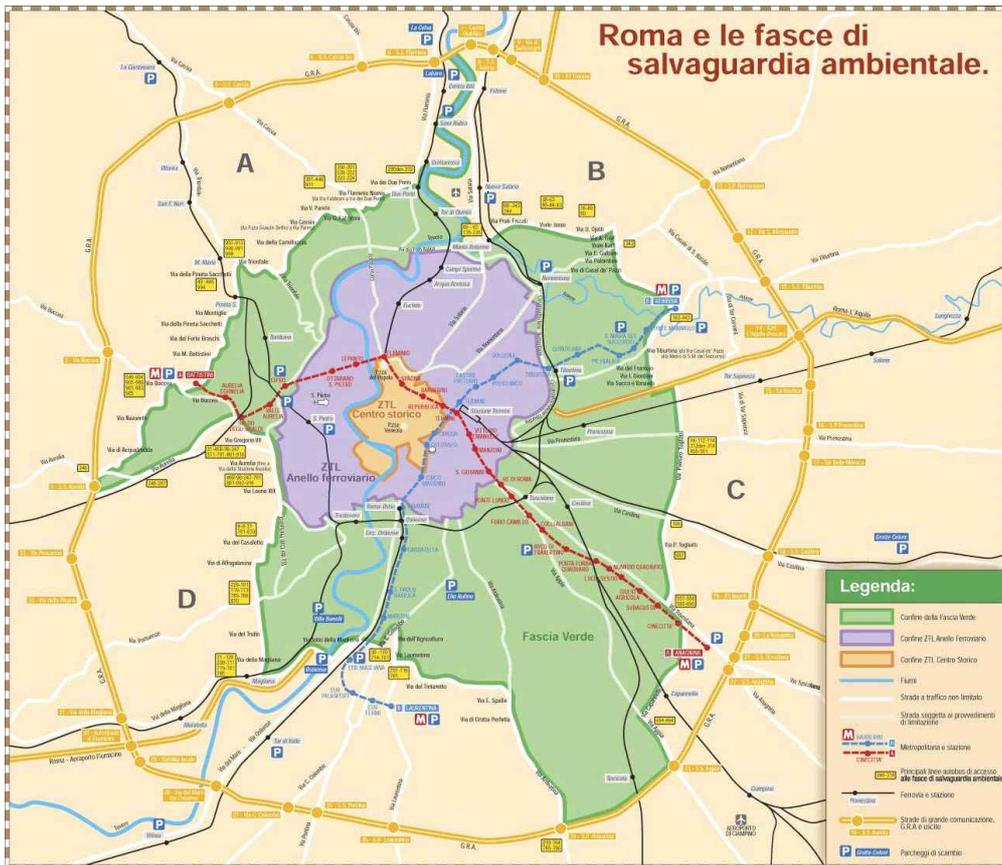
- 1994년에는, ZTL구역은 확장되었으며, 처음으로 허가없이 통행하는 차량에 대하여 벌금을 부과하기 시작했다. 마지막으로, 1998년에는 자동ACS 시스템을 도입하여, 지방정부 주도하에 유럽연합의 기준에 의거하여 환경을 고려한 통행제한조치를 실시하였다.
- 위에서 언급한 자동시스템은 차량번호를 자동으로 인식하는 장치(ANPR)와 듀얼시스템(OBUs - 탑승단위 혹은 응답기개수단위로 통행차량을 측정)을 기반으로 운영된다. 접근통제시스템은 2001년에 상용화가 되었으며, 거주민, 비거주민, 장애인탑승차량, 택시, 배달, 상업차량 등150,000대 이상의 각기 다른 통행권한을 가진 통행자에게 자동통행권을 발급했다.





<로마의 통행제한구역의 표지판>

- 로마의 통행제한구역은 도심을 중심으로 세 개의 영역으로 구분된다. 역사적인 도심 (Historical Centre, in yellow), 철도 링(Railway Ring, in purple), 그린벨트(Green Belt, in green)로 구성된다.



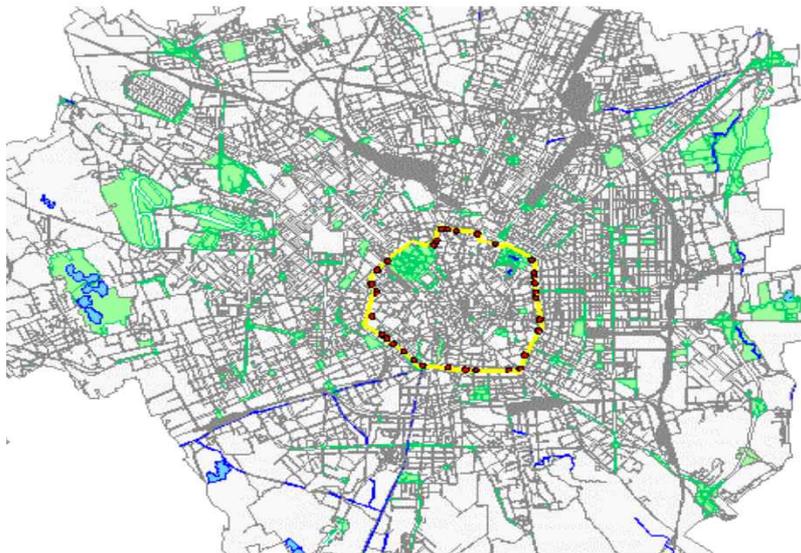
3) 밀라노의 통행제한 정책

<환경을 고려한 차량통행제한에서 혼잡완화를 위한 통행료로 변경>

- 2008년이후로, 밀라노시는 통행제한구역선정 정책을 시행해왔다. 처음으로, 2008년부터2011년까지, 밀라노 지방정부의 교통정책에대한 지속가능성제고를 위하여 “ECOPASS” 프로그램 (교통제한구역에서교통오염에대한비용을청구하겠다는의미)을 시행했다. 그후, 이프로그램은 “Area C”라고 불리는 지역에서 혼잡세를 받는 정책으로 대처했다. 이 새로운 프로그램은 환경프로그램(“ECOPASS”)를 진행하면서 요금징수정책을 강화하기 위한 것으로 간주되었다.

POLLUTION CLASS	VEHICLE EURO CATEGORY	DAILY ECOPASS
CLASS I	gpl – lng,cng - electric – hybrid	FREE ACCESS
CLASS II	Petrol car E III- E IV Diesel car diesel E IV with APF Petrol light freight E II – E III- E IV Diesel light freight E IV with APF	FREE ACCESS
CLASS III	Euro I, II petrol cars and goods vehicles	€2
CLASS IV	Petrol car pre E Diesel car E III – E IV* no APF	€5
CLASS V	Diesel car pre E –E I- E II Diesel light freight pre E – E I – E II Diesel Freight 3.5 t pre E I – E II- E III	€10

<미세먼지 배출에 따른 차량 및 운임분류체계 (징수요금은 유로단위)>



<ECOPASS 지역: 8.2 km² (밀라노 전체의4.5%)>

- 2012년1월 이후부터, “Ecopass” 프로그램은 “Area C”라고 불리는 혼잡요금 징수제도로 대체된다. Area C 계획은 Ecopass 프로그램과 동일한 지역을 다른규칙으로 규제하고있다. Area C은 저탄소배출지역일 뿐만 아니라, 혼잡세까지 징수하는 구역 및 제도를 의미한다.



<밀라노 차량통행제한지역의 표시>

4) 시사점

- 도시마다 통행제한 정책의 시작 목적은 미묘하게 다를 수 있으나, 최근의 추세는 환경과 혼잡을 둘 다 고려한 정책을 실행하고 있음.
- 서울시도 녹색교통진흥지역의 차량통행제한 정책을 실행하고자 하고 있는데, 이 때 로마와 밀라노의 경험을 토대로 발생할 수 있는 문제점과 개선방안 등을 도출할 수 있을 것으로 판단됨.

자료제공 및 문의처 : 교통시스템연구실 이신해 선임연구위원 (2149-1117)