



# 충청권 광역교통의 현황 및 미래전략

2013. 10. 8

# 목 차

- I. 충청권 교통현황
- II. 광역교통의 여건 전망 및 문제점
- III. 정책목표 및 추진전략
- IV. 중점 추진계획





# I. 충청권 교통현황

---

1. 충청권의 분석범위
2. 일반 현황
3. 광역교통망 구축 현황
4. 광역교통 통행실태 현황

# 1. 충청권의 분석범위

## 공간적 범의

- 직접 대상 권역 : 「대도시권광역교통관리에 관한 특별법」의 법령 적용 지역
  - 대전광역시, 세종특별시
  - 충청남도 : 공주시, 논산시, 계룡시, 금산군, 연기군
  - 충청북도 : 청주시, 보은군, 청원군, 옥천군
- 간접 대상 권역 : 위의 해당지역과 인접한 시·군 중 광역교통시설 설치 가능 지역

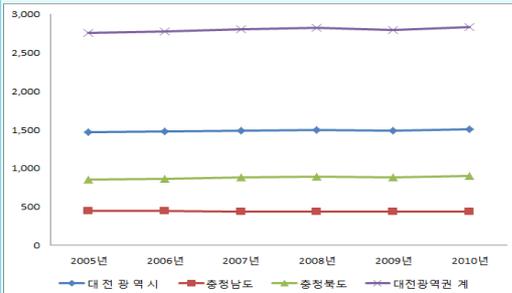


## 2. 일반현황

### 사회경제지표 현황

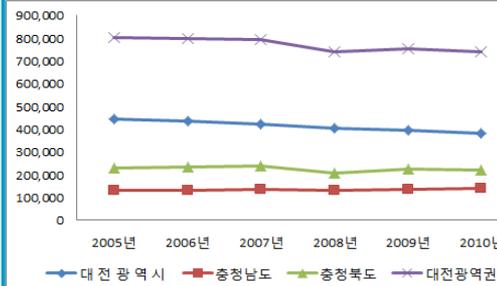
#### 인구수

대전광역시 : 1,503천인(0.5% 증가)  
 충청남도 : 431천인 (0.6% 감소)  
 충청북도 : 895천인(1.1% 증가)  
 충청권 계 : 2,829천인(0.5% 증가)



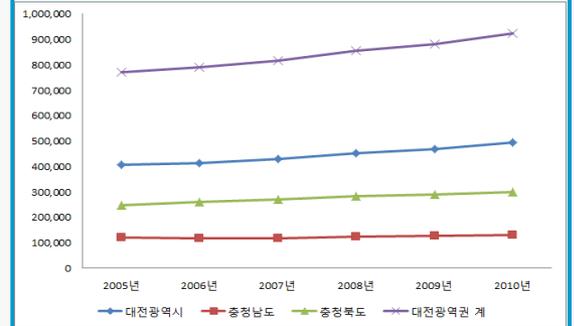
#### 학생수

대전광역시 : 381천인(3.0% 감소)  
 충청남도 : 138천인 (1.4% 증가)  
 충청북도 : 221천인(0.8% 감소)  
 충청권 계 : 740천인(1.6% 감소)



#### 사업체 및 종사자수

대전광역시 : 사업체 96천개(1.1% 증가)  
 종사자수 493천인(4.0% 증가)  
 충청남도 : 사업체 29천개(0.2% 증가)  
 종사자수 130천인(1.9% 증가)  
 충청북도 : 사업체 58천개(2.2% 증가)  
 종사자수 300천인(3.9% 증가)  
 충청권 계 : 사업체 182천개(1.3% 증가)  
 종사자수 923천인(3.7% 증가)

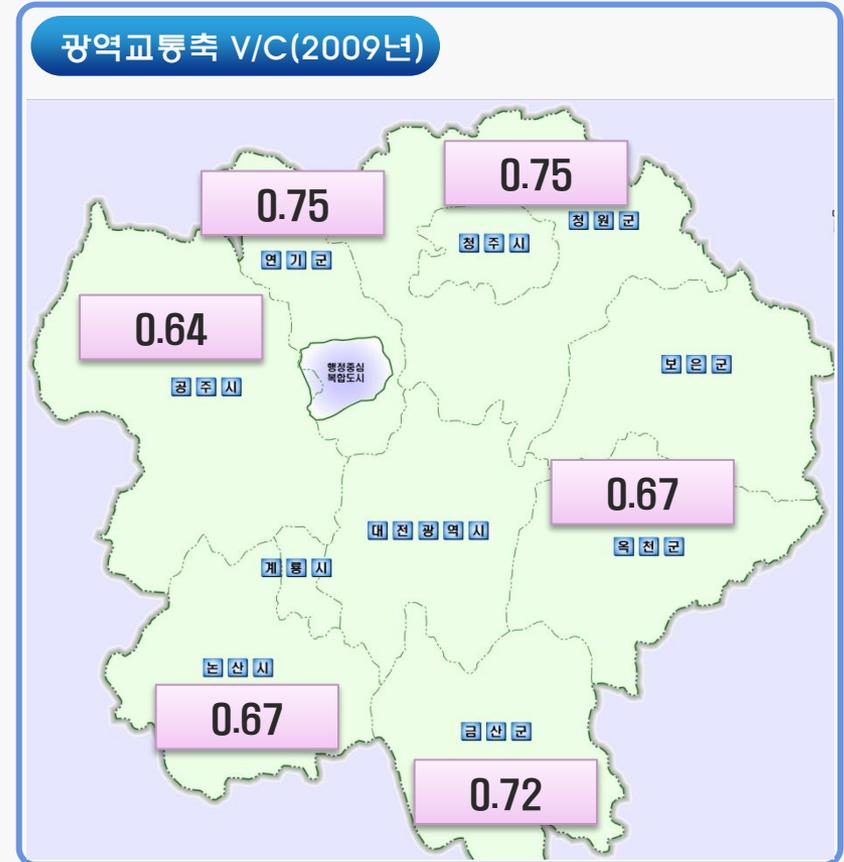
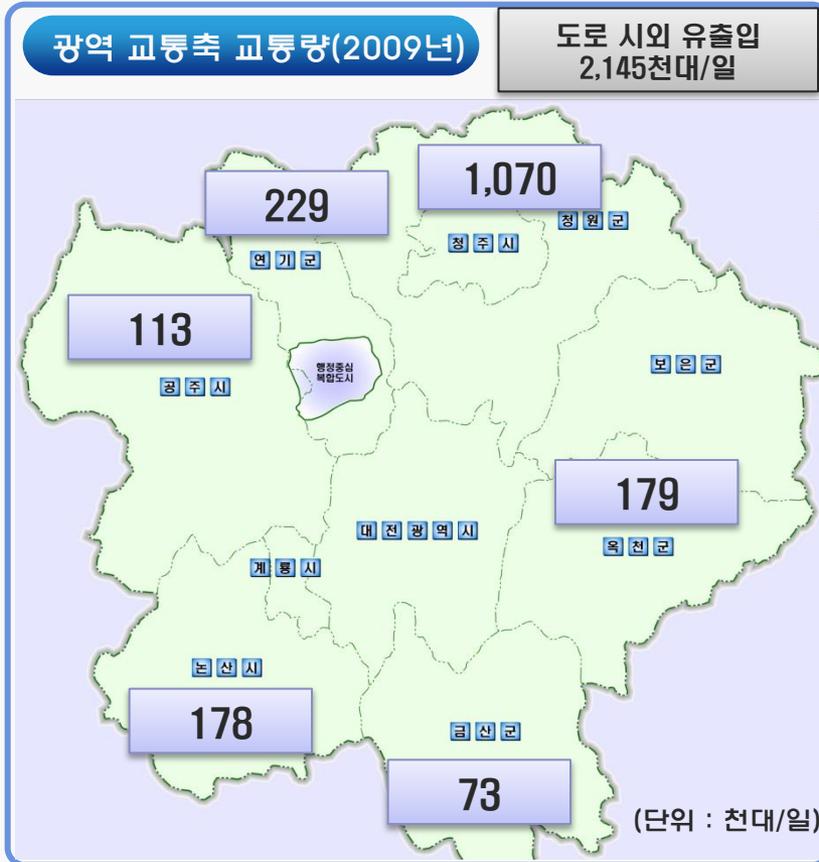


충청권의 인구수는 연평균 0.5% 이상 증가  
 학생수는 연평균 1.6% 이상 감소  
 종사자수는 연평균 3.7% 이상 증가



## 2. 일반현황

### 통행실태 현황



## 2. 일반현황

### 교통시설 현황

#### 도로 현황

- 도로연장의 연평균 증가율은 1.8%(대도시권 평균 3.2%)
- 도로율 증가율은 1.5%(대도시권 평균 2.4%)

#### 버스 및 환승시설 현황

- 버스의 광역통행은 시외버스에 의존(광역버스 부재)
- 지하철 환승주차장은 4개역에 운영중이며 환승시설은 도심지, 시종점부 위치

#### 철도시설 현황

- 도시철도는 1호선(동구 판암동~유성구) 구간의 1개 노선 운행
- 일반철도는 경부고속철도(서울~부산), 경부선(서울~부산), 호남선(서대전~목포) 등 운행

#### 터미널 현황

- 고속버스터미널 18개소, 시외버스터미널 18개소, 간이 터미널 4개소가 운영 중



# 3. 광역교통망 구축 현황

## 대중교통망

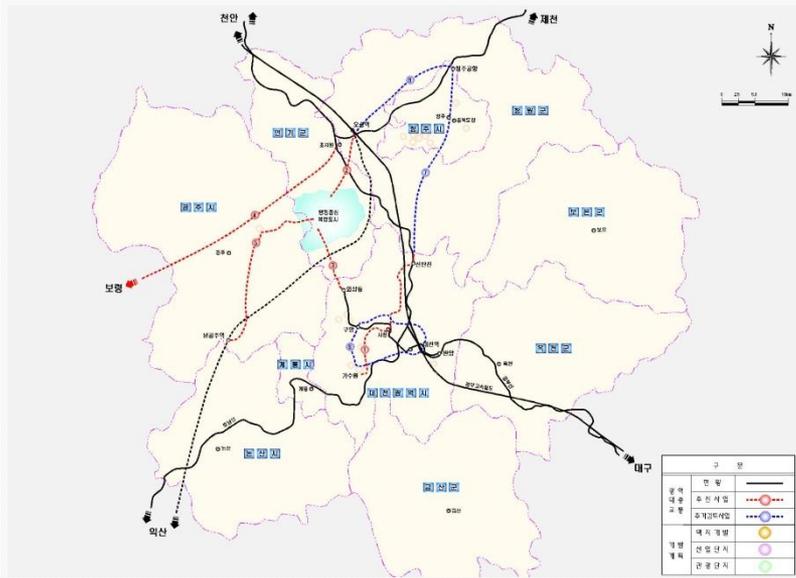
### 충청권 버스운영 현황

- 대전광역시를 중심으로 광역버스 노선 부재
- 시외버스 및 고속버스에 의존
- 대전광역시 버스전용차로 광역 축 부재



### 충청권 철도운영 현황

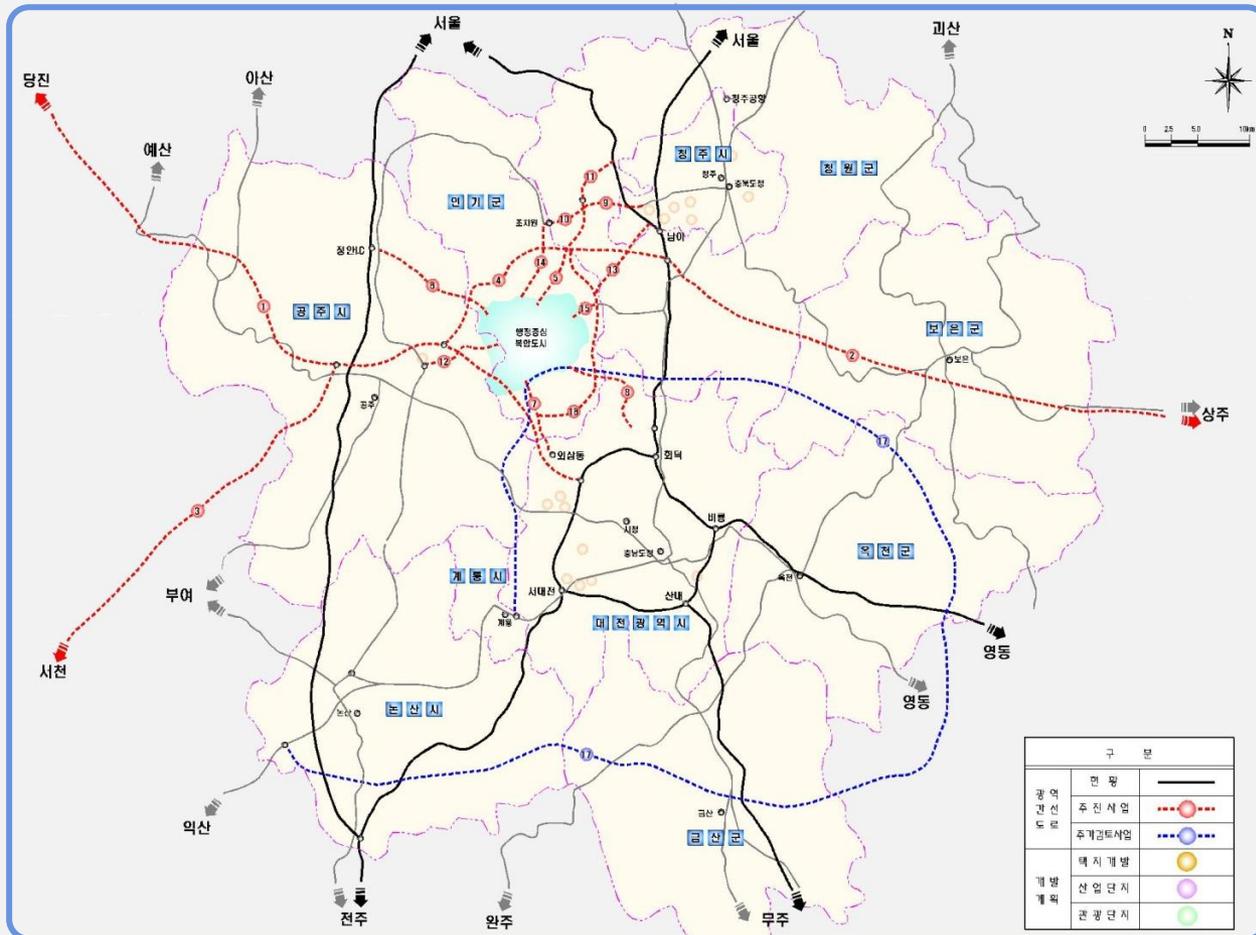
- 경부고속철도(서울~부산), 경부선(서울~부산), 호남선(대전조차장~목포)
- 도시철도 1호선 운영 중



# 3. 광역교통망 구축 현황

## 도로교통망

구분	해당도로
대전-청원축	경부고속도로
	국도17호선
	국도36호선
대전-연기축	광역시도11호선
대전-공주축	국도32호선
대전-논산축	호남고속도로
	국도4호선
대전-금산축	대전~통영간고속도로
	국도17호선
	지방도635호선
대전-옥천축	경부고속도로
	국도4호선



# 4. 광역교통 통행실태 현황

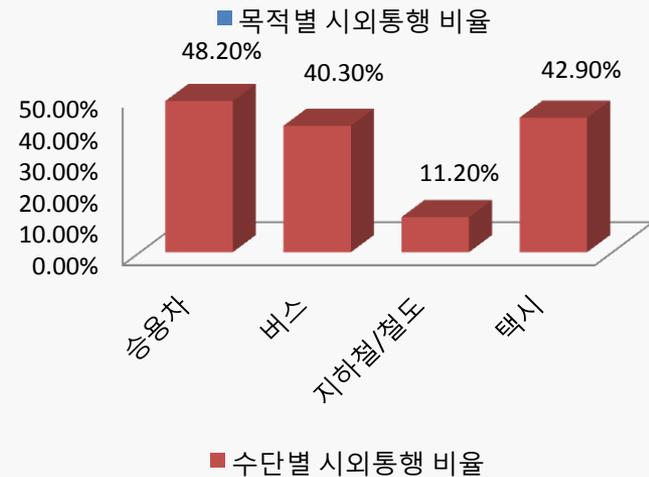
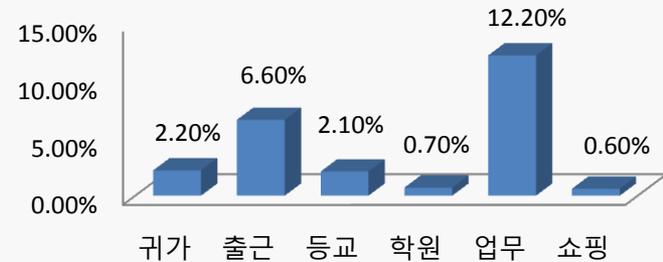
충청권 도로교통축 현황

- 대부분의 축에서 소통상태가 양호하나 주요축별 병목구간으로 인해 교통혼잡 발생
  - 청원축 V/C 0.75
  - 연기축 V/C 0.75
  - 공주축 V/C 0.64
  - 논산축 V/C 0.67
  - 옥천축 V/C 0.67
  - 금산축 V/C 0.72
  - 논산축 V/C 0.67



충청권 광역통행 현황

- (목적통행) 업무통행 시외유출입 비율 12.2%
- (수단통행) 승용차 시외유출입 비율 48.2%





## II. 광역교통의 여건 전망 및 문제점

---

1. 광역교통 패러다임 변화
2. 공간구조 변화
3. 충청권의 미래비전
4. 장래여건전망 - 축별 애로구간 분석
5. 교통수요 예측
6. 광역교통 문제점

# 1. 광역교통 패러다임의 변화

## 국내외 환경변화

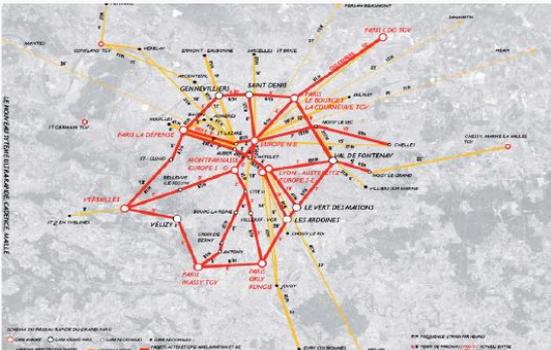
- 대도시권의 지속적인 인구집중과 도시광역화에 따른 광역교통축에 혼잡 가중
- 기후변화협약을 통한 CO<sub>2</sub> 감축 압력이 증가하고 있어 교통부문의 CO<sub>2</sub> 감축을 위한 교통체계 개편의 필요성 증대
- 사회 · 경제 · 문화 전반에 걸쳐 세계화 · 개발화로 글로벌 이슈에 대응하고 글로벌 스탠다드에 부합하는 정책개발 및 협력강화 요구
- 대도시권 주변의 공항, 항만 및 배후시설 확충과 이를 효율적으로 연계하는 광역 교통시설의 확충 및 운영개선을 위한 계획수립
- 국내 환경 및 정책기조 변화
  - 국토공간정책 변화 및 SOC 투자재원 제약으로 도로의 효율성 필요
  - 저탄소 녹색성장 중심의 신 패러다임으로의 진입
  - 교통체계 측면에서 교통수요관리 강화, 자전거·보행 활성화, 대중 교통체계, 철도, 연안해운 위주 녹색물류체계 구축 등 제시
  - 수평적 네트워크형 도로 및 수단간 연계 강화를 위한 계획 필요



# 1. 광역교통 패러다임의 변화

## 해외 광역권 교통정책

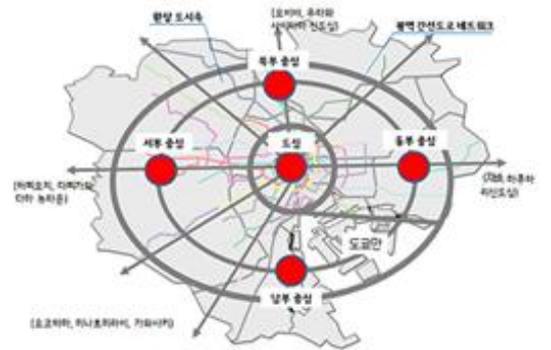
- 대중교통 중심의 광역철도망 공급 확대
  - 파리 : 고속 광역전철 중심의 6개 주요 허브 구축, 런던 및 도쿄 : 방사형 광역철도망 구축
- 도심과 시외곽 지역으로의 다양한 대중교통시스템 연계강화
  - 도시철도, 트램 등의 경전철, BRT등 다양한 대중교통시스템을 도심과 시외곽으로 연계 (꾸리찌바, 보고타, 시드니, 암스테르담, 오타와 등의 BRT를 핵심 대중교통수단으로 운영)
- 효과적 복합환승체계 구축 및 대중교통으로의 교통수요 유도
  - 광역적 교통수요를 대중교통으로 유도하기 위해 편리한 환승시설 구축 등의 다양한 정책 추진
- 효율적 교통운영관리
  - 광역권 단위의 교통행정기구에서 교통정책, 교통계획, 교통수단 운영, 관련예산집행 등 광역권 교통의 총괄적 권한 행사( 미국의 MTA, MPO/프랑스 STIF/ 영국 TEL 등)



[ 파리 대도시권 광역교통체계 ]



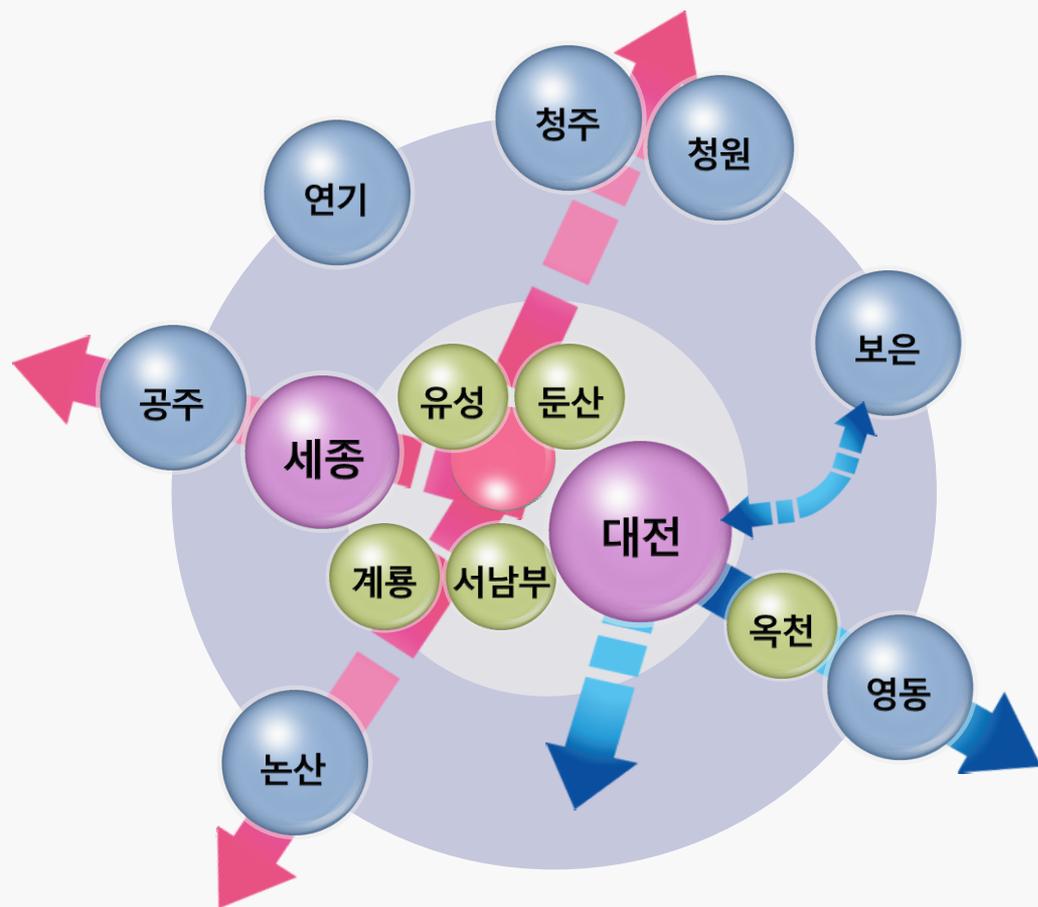
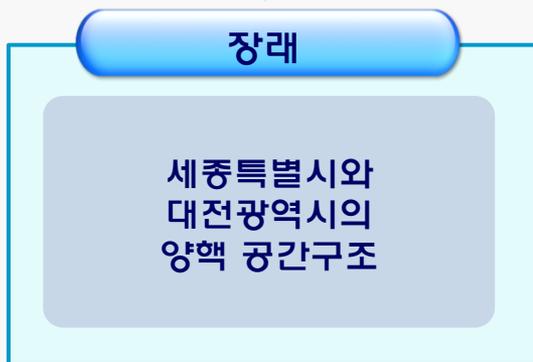
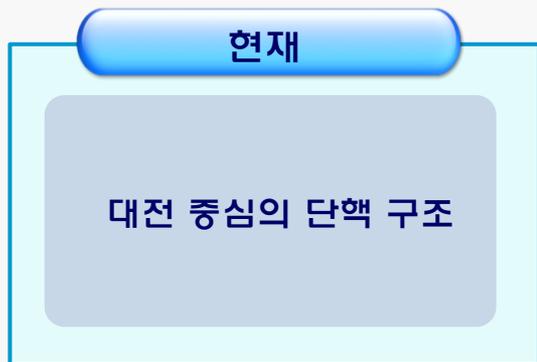
[ 런던 대도시권 광역교통체계 ]



[ 도쿄 대도시권 광역교통체계 ]



## 2. 공간구조의 변화

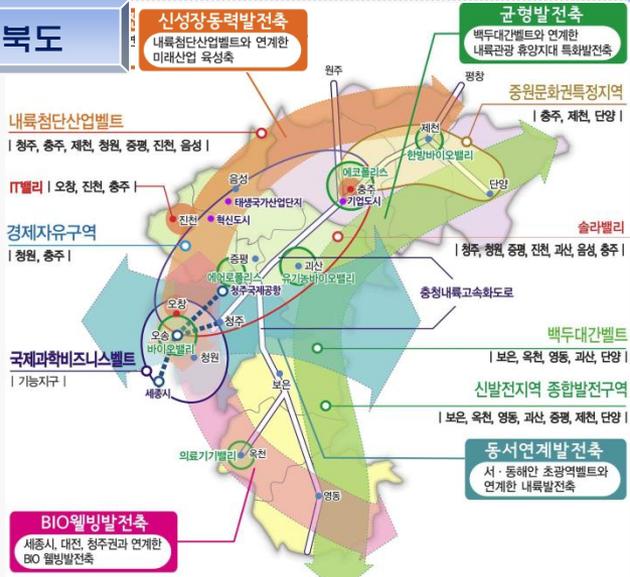


# 3. 충청권의 미래비전

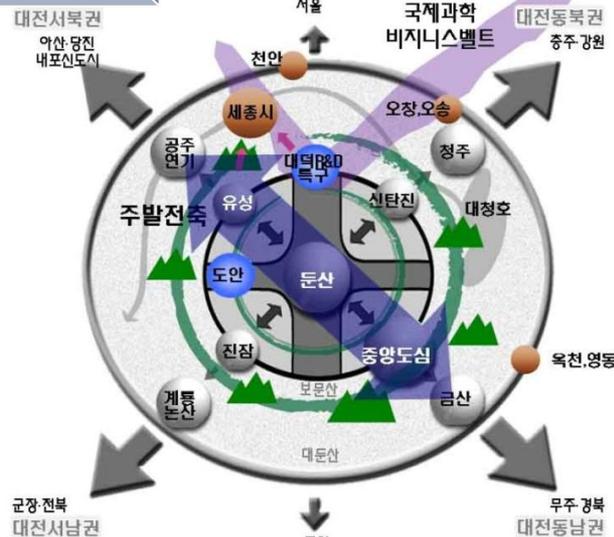
## 미래비전

- 대전 : 둔산을 중심으로 세종, 오송 연계
- 충남 : 세종시와 내포신도시를 연계하는 광역벨트 구축
- 충북 : 4개 발전축을 중심으로 지역별 특성화 전략 시행

## 충청북도



## 대전



## 충청남도



# 4. 장래 여건 전망 - 축별 애로구간 분석

## 장래 교통수요 분석

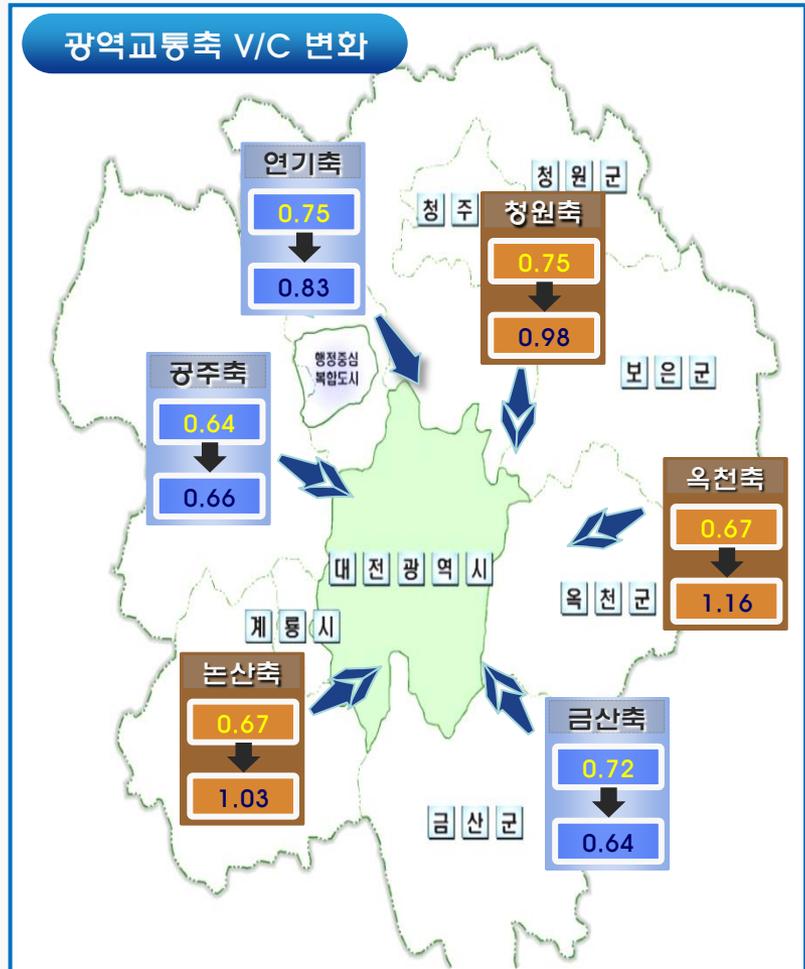
- 장래 6개 교통축 중 2개축 용량초과, 1개축 용량근접 예상  
→ 광역교통축 혼잡예상

### 장래 교통축별 광역교통수요

(단위 : 천통행/일, %)

구분	개인교통		대중교통	
	통행량	비율	통행량	비율
청원축	46	81.2	11	18.8
연기축	148	54.4	124	45.6
공주축	51	69.6	23	30.4
논산축	96	81.3	22	18.7
금산축	23	65.7	12	34.3
옥천축	29	75.4	10	24.6

### 광역교통축 V/C 변화

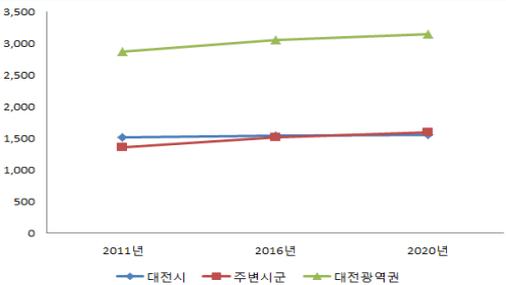


# 5. 교통수요예측

## 사회경제지표 예측(2020년 기준)

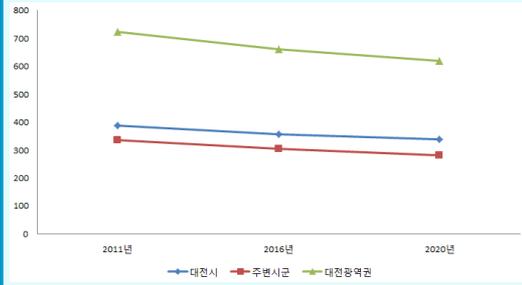
### 인구수

대전광역시 : 1,556천인(0.4% 증가)  
 충청남북도 : 1,597천인(1.3% 증가)  
 충청권 계 : 3,153천인(0.8% 증가)



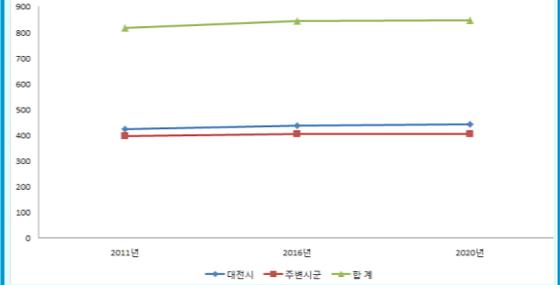
### 학생수

대전광역시 : 337천인(1.2% 감소)  
 충청남북도 : 281천인(1.6% 감소)  
 충청권 계 : 618천인(1.4% 감소)



### 종사자수

대전광역시 : 442천인(0.5% 감소)  
 충청남북도 : 405천인(0.2% 증가)  
 충청권 계 : 847천인(0.4% 증가)



## 충청권 인구 0.8% 증가 예상



# 5. 교통수요예측

## 광역통행

- (2009년) 대전-충청남북도 통행 약 4.3%
- (2020년) 대전-충청남북도 통행 약 4.4%, 세종시 관련통행 약 7.1%

(단위 : 천통행/일 (%))

구분		2009년	2016년	2020년
①	대전↔대전	3,865 (52.34)	3,958 (49.96)	3,964 (49.22)
②	대전↔세종	0 (0.00)	15 (0.19)	21 (0.26)
③	대전↔충청남북도	316 (4.28)	348 (4.39)	354 (4.40)
④= (①+ ②+ ③)	대전 관련통행	4,183 (56.65)	4,320 (54.54)	4,340 (53.89)
⑤	세종↔세종	0 (0.00)	378 (4.77)	528 (6.56)
⑥	세종↔충청남북도	0 (0.00)	33 (0.42)	46 (0.57)
⑦= (⑤+ ⑥)	세종 관련통행	0 (0.00)	411 (5.19)	575 (7.14)
⑧	충청남북도↔충청남북도	3,203 (43.38)	3,190 (40.270)	3,138 (38.97)
(④+ ⑦+ ⑧) 총계		7,384 (100.00)	7,921 (100.00)	8,053 (100.00)

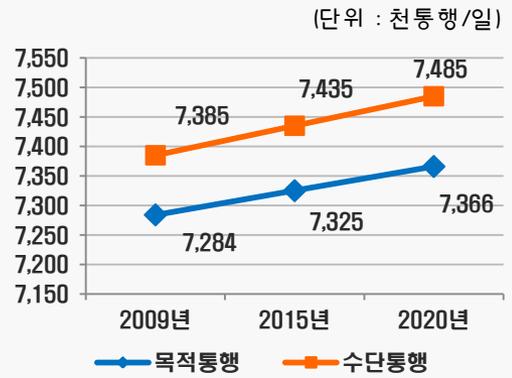


# 5. 교통수요예측

## 통행량 및 수단분담 예측

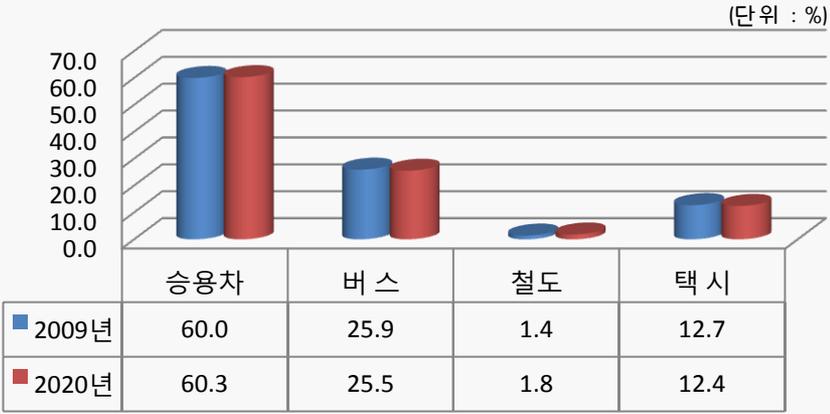
### 장래 통행량

목적통행 : 2020년 0.1% 증가  
 수단통행 : 2020년 0.1% 증가



### 장래 수단분담률

2009년과 2020년 수단분담률 변화 저조  
 대중교통 분담률 증가를 위한 대중교통관련 시설 공급 필요



통행량 및 수단분담률 변화 미미 → 대중교통관련시설 공급 필요



## 6. 광역교통 문제점

### 문제점 분석

#### 통행실태 문제점

- 6개 광역교통축 중 공주, 연기축에서 애로구간 발생
- 승용차 통행비율은 60%로 대중교통수단분담률 저조
- 지속적인 광역통행의 증가로 외곽방면 통행속도 감소

#### 공간구조 문제점

- 중심도시와 인접지역간 행정적·기능적 연계성이 미흡하며 특히, 충남·북 연계성 취약
- 도로망의 횡적 연계 및 순환기능의 미흡으로 도심 교통량의 집중 등 대도시로서의 기능 수행에 장애 발생

#### 교통시설 문제점

- 동서축 간선도로의 부족 및 일부 광역도로의 시 경계 부분의 병목구간 및 통행량 증가에 따른 교통 혼잡 발생
- 광역전철망, 광역버스 노선의 부족
- 지하철 주차장 위주의 환승 체계로 복합환승체계 미흡



# 6. 광역교통 문제점

## 부문별 광역교통망의 문제점

철도

- 주변도시와 연결되는 철도망 체계가 미흡하고, 기존 철도의 속도 경쟁력 저하로 인하여 철도 수단분담률 저조
- 광역철도망이 미흡하여 철도의 수단분담율이 낮고, 통근·통학이 주로 도로교통에 의존하여 교통혼잡 가중

BRT

- 가로변차로를 중심으로 버스전용차로 운영
- 광역 BRT노선의 부재로 광역대중교통수요에 능동적으로 대처 불가

도로교통 체계

- 외곽 신시가지 및 대도시 주변 도시간 통근통행으로 인해 출·퇴근 시 시외유출입 도로 교통체중 발생
- 단속류 구간과 병목 구간이 존재하여 교통혼잡 발생

환승체계

- 광역 환승시설이 거의 전무하며 운영되고 있는 환승 주차장도 도시철도역에 위치
- 광역통행수요를 처리할 수 있는 광역환승시설 부족

광역버스 운행

- 시외버스 중심의 지역간 버스운영으로 광역버스 부재
- 혼잡한 광역교통축에 급행버스시설 부재로 이용율 저하
- 세종시 개발에 따른 충청권 ↔ 세종시 관련 광역버스 노선 추가 개설 필요



# 6. 광역교통 문제점

구 분	광역축 별 문제점 분석	일교통량/v/c
청원축	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 시경계부분에서 병목구간 발생, 대전시 구간은 신호등 및 불법주정차 등 교통제약에 따른 잦은 교통혼잡 발생</li> <li>· 광역 간선도로인 경부고속도로 신탄진IC~청원IC 구간, 대전-통영간고속도로 서청주IC~중평IC 구간은 도로 용량을 초과한 것으로 분석됨(V/C : 1.02~1.09)</li> <li>· 청원축 주요도로 V/C 0.75로 여유용량 존재</li> </ul>	<p>162천대/일 V/C : 0.75</p>
연기축	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 세종시 개발에 따른 지역간 교통수요 처리를 위한 도로망 계획들의 추진 미흡</li> <li>· 세종시 건설에 따른 대전과의 대중교통 연계성 미흡</li> </ul>	<p>59천대/일 V/C : 0.75</p>
공주축	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 공주축 간선도로의 소통상태는 비교적 여유가 있는 것으로 분석됨</li> <li>· 일반 및 광역철도 노선이 구축되지 않아 대중교통시설이 부족함</li> </ul>	<p>45천대/일 V/C : 0.64</p>
논산축	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 논산축 간선도로의 소통상태는 비교적 양호한 것으로 분석됨</li> <li>· 호남선이 통과하고 있으나, 주로 남북축을 경유하는 일반철도로서, 대전권역 주요도시와 연계성 미흡함</li> </ul>	<p>93천대/일 V/C : 0.67</p>
금산축	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 금산축 간선도로의 소통상태는 모든 구간 양호한 것으로 분석됨</li> </ul>	<p>35천대/일 V/C : 0.72</p>
옥천축	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 광역대중교통 이용수요를 수용할 수 있는 광역버스 운행노선 미비</li> <li>· 일반철도인 경부선이 통과하고 있으나, 철도시설의 대전권역 주요도시와 연계성 미흡함</li> <li>· 광역간선도로망 소통상태는 양호한 것으로 분석됨</li> </ul>	<p>179천대/일 V/C : 0.67</p>



## 6. 광역교통 문제점

### 광역교통 운영의 문제점

- ▶ 광역교통권역 차원의 교통수요 관리정책 부족으로 광역권 시외 유출입 통행의 대중교통분담률 저조
- ▶ 주요 도시간 광역교통축의 병목구간, 신호 불합리, 차로 불균형, 기하구조 불합리 등에 대한 TSM 차원의 관리 부족

### 광역교통 법·제도의 문제점

- ▶ 광역교통문제 해결을 위해 광역 차원의 교통시설 확충 및 운영이 필요하나, 지자체별 교통계획 수립과 시설공급으로 한계 발생
  - 광역권차원의 교통계획 수립 및 일관성 있는 광역교통시설 공급을 위해 대도시권 광역교통 행정기구의 설립 필요
- ▶ 광역교통시설을 보다 효율적으로 관리하기 위해 광역교통 관련 DB구축, 사후관리, 광역교통시설 부담금 관련 제도 보완 필요





## III. 정책 목표 및 추진방향

---

1. 2020 광역교통의 비전 및 목표
2. 교통망 구축의 기본방향

# 1. 2020 광역교통의 비전 및 목표

비전 : 대중교통 중심의 광역교통체계 구축을 통한 녹색교통환경 구현

## 목표

1. 광역교통망 확대
2. 대중교통의 강화
3. 운영효율성 제고
4. 관리제도 개선

## 추진지표

1. 대중교통분담률 15% 향상
2. 온실가스배출량 25% 저감
3. 평균통행속도 15% 증가
4. 교통혼잡비용 15% 감소

## 추진 과제

### 대중교통 중심의 광역교통망 확대

- 광역철도망
- 광역 BRT
- 광역간선도로망

### 대중교통 이용 활성화

- 연계 환승체계 구축
- 광역버스 운행
- 대중교통서비스 개선

### 광역교통체계의 운영 효율성 제고

- 광역교통수요 관리
- 스마트 교통서비스
- 광역교통축의 교통체계관리

### 지속가능한 광역교통관리제도 개선

- 체계적인 광역교통체계 수립
- 광역교통관리 강화
- 체계적인 사후관리



## 2. 교통망 구축의 기본방향

# 교통망 구축

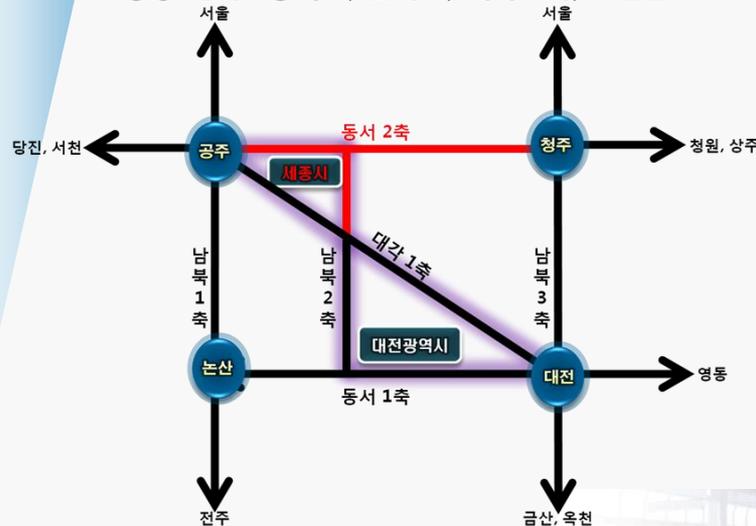
장래  
공간구조에  
부합

- 세종특별자치시 개발에 따른 대전광역시 및 주변 지역과의 연결 교통망 확대
- 장래 광역수요의 적절한 대응과 광역권 지역연계 강화를 위한 다핵 순환형 광역교통망 형성

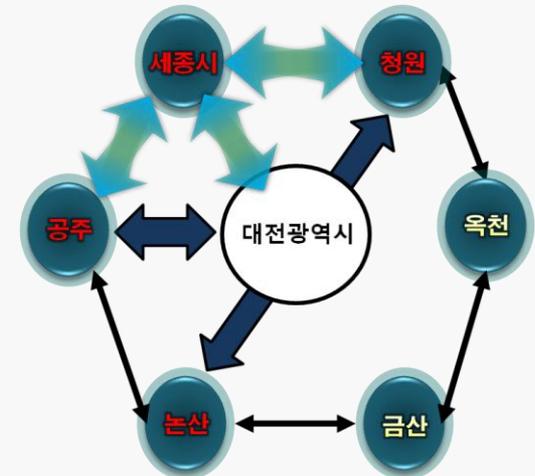
대중교통망  
우선 구축

- 광역적 네트워크 연계를 위한 광역철도망 및 BRT 시설 구축
- 지역간 연계 강화를 통한 대중교통수단분담률 제고

교통망 체계 : 동서 2, 남북 3, 대각 1축, 2 순환



공간구조 체계 : 다핵 순환 진행





## IV. 중점 추진계획

1. 추진계획 선정기준
2. 대중교통 중심의 광역교통망 확대
3. 대중교통 이용 활성화
4. 광역교통체계의 운영효율성 제고
5. 광역교통체계의 운영·관리제도 개선
6. 총사업비 산정

# 1. 추진계획 선정기준

## 철도간선망 및 도로간선망 선정기준

- ▶ 광역권별 체계적인 광역교통네트워크를 형성하기 위한 간선망 사업 선정
  - 국가기간교통망 계획 중 광역교통네트워크를 구성하는 사업 반영
  - 지자체 철도 및 도로계획 중 광역간선망 구성 및 지역연계 사업을 검토하여 반영
    - 공사 중인 노선, 예비타당성 통과 노선, 확정된 개발계획의 필수 노선 우선선정
    - 그외 광역교통망에 필요한 노선으로 경제성(0.75이상)을 고려하여 선정
  - 지자체 건의사업 중 경제성(0.75 이상)을 고려하여 선정

## 광역 BRT 선정기준

- ▶ 도로여건, 교통수요, 실현가능성 등 7개 평가항목을 이용하여 최종노선 선정
  - 권역별 광역교통축을 기본으로 도로여건, 이용수요, 실현가능성 등을 대안선정
  - 대안 노선의 중복성과 효율성을 고려하여 최종 사업 선정

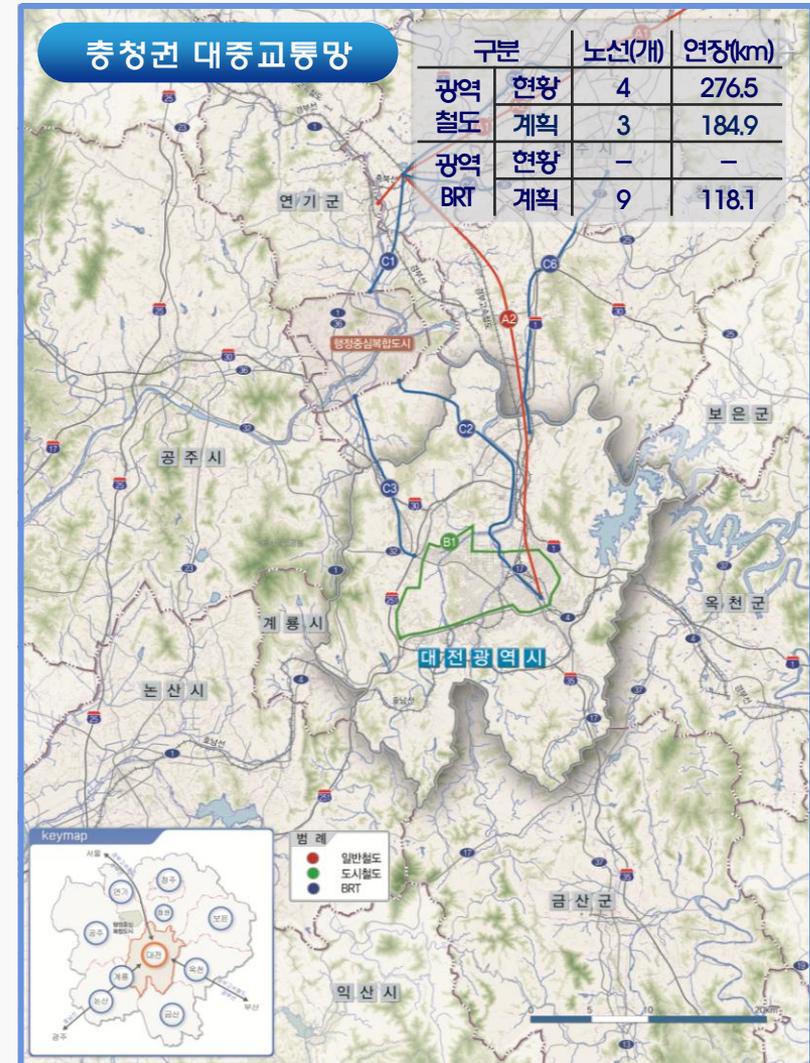
## 환승시설 선정기준

- ▶ 교통수요 및 부지확보 용이성, 법적기준 등을 감안하여 시설 선정
  - 복합환승센터시범사업 수용
  - 권역별 주요 환승지점의 환승수요, 입지여건, 접근성, 법적기준 등을 검토하여 광역기능의 환승센터 선정



# 2. 대중교통 중심의 광역교통망 확대

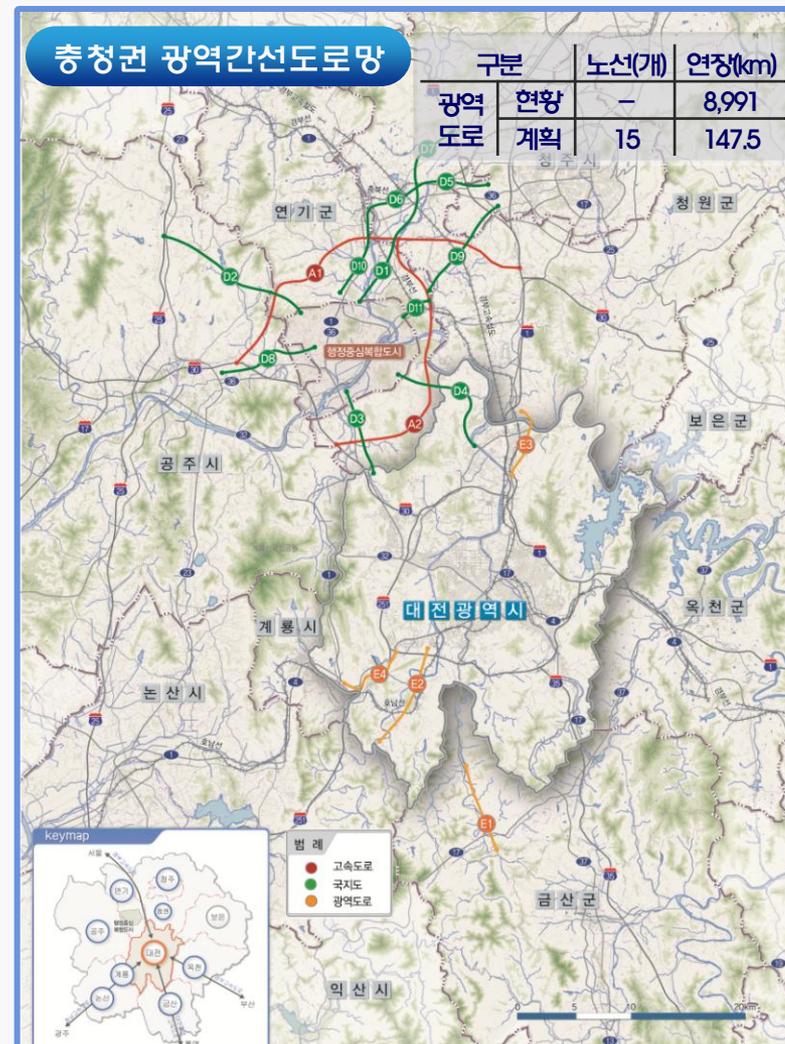
구분	노선명	구간	연장 (km)	비고	
간선철도망	A2	충북선 고속화개량	조치원~봉양	42.0	중기
	A3	충청권 철도	논산!대전~청주공항	106.9	
	B1	대전도시철도2호선 [순환선]	진잠~정부청사 ~유성온천~진잠	36.0	
	합 계 (3개)			184.9	-
BRT	C1	세종~대전	세종시~대전 유성	26.0	중기
	C2	유성-세종(2단계 사업)	반석역 ~유성터미널	6.2	
	C3	행복도시~외삼동 (유성~세종 BRT 확장)	행복도시~외삼동	6.8	
	C4	계룡로	유성생명과학고~ 서대전네거리	8.1	장기
	C5	오송-청주	오송역-청주시	9.0	
	C6	오송-청주국제공항	오송역-청주국제공항	20.0	
	C7	신탄진-청주 (국도17호선)	신탄진역-청주역	24.0	
	C8	대덕대로	연구단지4가 ~ 안골4가	6.2	
	C9	동서로	도안신도시 ~ 동부4가	11.8	
	합 계 (9개)			118.1	



## 2. 대중교통 중심의 광역교통망 확대

구분	사업명	차로수	연장(km)	비고
A1	공주-청원간 고속국도	4	21.0	장기
A2	외곽고속순환도로	4	21.0	
D1	정안IC 연결도로	4	15.0	
D2	대덕테크노밸리 연결도로	4	11.0	
D3	오송역-청주 연결도로	6	7.0	
D4	오송-조치원역 연결도로	6	3.0	
D5	조치원 연결도로	6	7.0	
D6	세종-오송역-청주국제공항 연결도로	4	12.0	
D7	청원IC 연결도로	4	4.0	
D8	공주시 연결도로	6	6.0	
D9	청주시 연결도로	4	9.0	
E1	대전 산성~구례(연장) 도로	4	10.0	
E2	벌곡길(괴곡동~대전시계)	4	9.8	
E3	대전 와동~신탄진간도로	4	5.72	
E4	서대전IC~두계3가 [국도4호선] 확장	4→6	6.0	
합 계 (15개)		-	147.5	

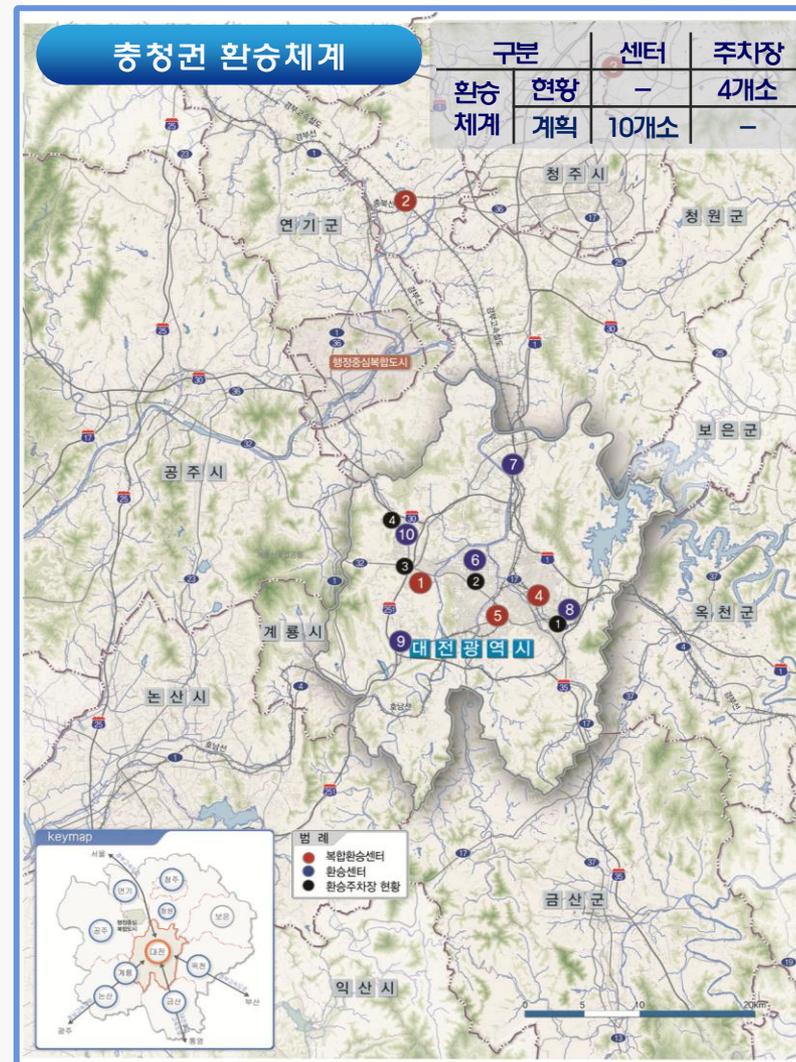
중기



## 2. 대중교통 중심의 광역교통망 확대

사업명	시설구분	환승수단	축구분	비고
유성	복합환승센터	철도/버스	공주축	장기
오송역		KTX/철도/버스	청원축	
청주공항		KTX/철도/버스	청주축	
대전역		KTX/철도/버스	서울/부산축	
서대전		KTX/철도/버스	광주/논산축	
둔산		환승센터	철도/버스/BRT	
신탄진	철도/버스		청주축/청원축	
판암역	철도/버스		옥천축	
진잠역	철도/버스		논산축	
반석역	철도/BRT		세종축	

- 복합 환승센터 : 교통수단 간의 원활한 연계교통 및 환승활동과 상업·업무 등 사회경제적 활동을 복합적으로 지원하기 시설
- 환승센터 : 교통수단 간의 연계교통 및 환승활동을 원활하게 할 목적으로 일정 환승시설이 상호 연계성을 갖고 한 장소에 집합되어 있는 시설



### 3. 대중교통 이용 활성화

#### 광역버스

- 대도시권의 택지개발계획 등으로 인해 증가하는 광역대중교통수요 처리를 위한 광역급행버스 확충
- 광역급행버스의 제도적 미비점 보완, 노선선정과 면허에 관한 제도 정비 및 서비스 수준 향상을 위한 제도개선방안 제시
- 충청권의 경우 시외버스에 의존하고 있는 광역권 대중교통을 광역버스로 전환하여 대중교통에 대한 접근성 및 경제성 향상

#### 중기 사업(2013년 ~ 2016년)

충  
청  
권

- 대전시내 주요 대중교통 결절점에서 주변 시의 대중교통 결절점까지 광역버스 확충
- 대전-세종 축, 대전-청주 축 중점 구축

#### 중기 사업(2013년 ~ 2016년)

- 광역급행버스 도입
- 입체적 복합환승센터 도입
- 광역권내 환승할인제도 도입
- 대도시권 행정체계 노선조정협의체 구성



### 3. 대중교통 이용 활성화

#### 대중교통서비스 개선

- 대중교통 관련시설 중 교통수요별 버스정류장 설치 표준(안) 작성, 버스전용차로의 운영 방식과 신호, 버스게이트 설치 방안 마련
- 전국 호환 가능 통합 교통카드, 권역별 통합환승 요금제 실시, 지역간(시외) 버스의 인터넷 예약 및 카드결제 시스템의 도입 추진
- 대중교통 운행 및 환승에 관련된 통합정보시스템 구축
- 충청권의 경우 대전 시경계에서 단절되어 있는 도시철도노선과 연계되는 대중교통 서비스 제공

#### 중기 사업(2012년 ~ 2016년)

- 버스정류장 설치 표준(안) 마련
- 통합환승 요금제 시행(지방권)
- 전국 호환 교통카드시스템 구축
- 지역간 버스 인터넷 예약제 및 카드 결제 시스템

#### 장기 사업(2017년 이후)

- 대중교통 전용차로 운영방안 표준(안) 마련
- 발권·검표 없는 고속버스 승차 시스템 도입
- 광역지선버스, 환승주차장 도입
- 대중교통 통합정보시스템 구축



# 4. 광역교통체계의 운영효율성 제고

안전성과 이동성  
보장을 위한  
운영 효율성 제고

## 광역 교통수요관리(TDM)

- 광역내 지역간 승용차 이용 억제를 위한 원인자부담 원칙 강화
- 수요관리방안 광역권으로 확대
- 승용차 공동이용, 스마트오피스, 대중교통이용 인센티브 제공 등 수요관리정책 활용

- 중기**
- 교통유발부담금제도 개선
  - 주차관련 제도 개선
  - 카풀 및 카셰어링 활성화
  - 스마트오피스 제도 도입
  - 대중교통 이용 인센티브제 도입

- 장기**
- 대도시권 기업체 교통수요 관리방안 시행
  - 산업단지 주차관리 및 운영 개선
  - 광역권 승용차요일제 도입
  - 광역축의 HOV차로 도입

## 스마트 교통서비스(ITS, BIS)

- 광역간선도로를 중심으로 첨단화된 지능형 ITS 인프라 확대
- 광역권의 통합정보제공시스템을 구축하여 질 높은 대중교통서비스 제공 및 이용 편의성·접근성 증대

- 중기**
- 권역별 교통수단간 실시간 연계 교통정보 제공 체계 구축
  - 권역내 통합교통정보 제공시스템 구축

- 장기**
- 전국 교통수단간 실시간 연계 교통정보 제공 체계 구축
  - V2X 개념의 차세대 ITS인프라 구축

## 교통체계 관리

(TSM)

- 지역간 통행이 빈번한 광역도로망을 대상으로 광역교통축 차원의 TSM 사업 시행(중앙정부 주도)
- 광역교통축 주요 교차로의 기하구조 및 신호체계, 차로확대 등을 개선하여 효율적 운영관리

- 중기**
- 주요 광역축 기하구조 및 신호체계 개선
  - 주요 가로 병목구간의 차로 확대 및 운영 개선
  - 첨단신호제어시스템 구축
  - 사고다발지점 도로구조 개선

- 장기**
- 차량신호카운트 체계 도입
  - 주요 대도시권 광역축의 TSM 사업 시행
  - 주요 대도시권 광역축의 TSM 사업에 대한 국고지원제도 도입

# 5. 광역교통체계 운영 · 관리제도 개선

## 도시계획과 교통계획 연계

- 신도시 개발 및 기존 도시의 재정비시 관련계획에 광역교통 관련 내용을 포함하도록 하여 도시계획 및 교통계획간 연계 강화

### 중기 사업(2013년 ~ 2016년)

- 광역교통계획의 재정여건 조정
- 대중교통, 수요관리정책 강화
- 광역교통개선대책 보완
- 도시기본계획 수립지침 정비

### 장기 사업(2017년 이후)

- 도로주변 토지이용을 고려한 도로설계지침 마련 (Link & Place)
- 입체적 교통수단 개발

## 계획수립 체계 정비

- 광역교통 업무를 전담하는 광역교통행정기구의 기능부여 및 권한 강화, 신설기구 설립을 위한 제도적 장치 마련
- 법 · 제도상의 광역권역 설정 및 범위 재설정을 위한 법 개정
- 광역교통시설의 실효성 확보를 위한 정의 개정 및 제약 완화

### 중기 사업(2013년 ~ 2016년)

- 광역권역 설정 및 범위 재설정을 위한 법 개정
- 광역교통시설의 정의 개선과 제약사항 완화

### 장기 사업(2017년 이후)

- 광역교통 계획 · 예산 통합 관리체계 마련
- 행정기관별 역할분담지침(안) 마련



## 5. 광역교통체계 운영 · 관리제도 개선

### ● 광역교통개선대책/광역교통시설부담금

- 광역교통개선대책의 수립시기 앞당겨 조정 → 사업추진공정 단축 → 선교통-후개발 원칙 시행
- 대규모 개발사업의 광역교통개선대책 내용 중 시설(도로, 철도 등) 확충계획을 중심으로 관련계획의 DB 구축
- 광역교통개선대책의 개발사업 완료전 교통개선사업의 추진사항 모니터링 및 완료후 계획내용과 비교하여 사후점검
- 광역교통개선대책의 수립시기 및 대상사업 규모와 광역교통시설 부담금의 부과 규모를 현실적인 수준으로 조정

#### 중기 사업(2013년 ~ 2016년)

- 광역교통개선대책 수립시기 조정
- 관련계획의 DB 구축
- 사후관리 강화

#### 장기 사업(2017년 이후)

- 광역교통개선대책의 대상사업 규모 조정
- 광역교통시설 부담금의 부과 규모 조정

### ● 효율적인 사후관리

- 광역교통시행계획 실효성 확보를 위한 추진계획 작성지침의 개선
- 개선 권고 및 시정 요구에 대한 추진실적 점검 및 평가시스템 마련
- 평가결과에 따른 국고지원의 차등 인센티브제 도입

#### 중기 사업(2013년 ~ 2016년)

- 추진계획 매뉴얼 작성
- 추진실적 점검 및 평가시스템 마련

#### 장기 사업(2017년 이후)

- 국고지원 인센티브제 도입



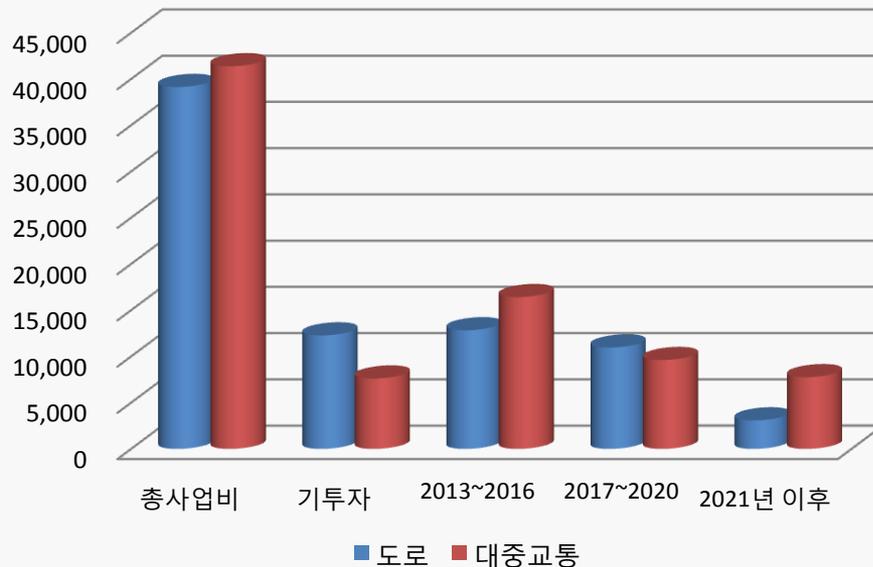
# 6. 총사업비 산정

## 충청권 총 사업비 산정

- (도로관련 사업) 총 사업비 39,132억원 소요
  - 기투자: 12,269 억원
  - 중기(2013~2016년) : 12,281억원
  - 장기(2017~2020년) : 10,963억원
  - 2021년 이후 : 7,750 억원
- (대중교통관련 사업) 총 사업비 41,376억원 소요
  - 기투자: 12,269 억원
  - 중기(2013~2016년) : 12,281억원
  - 장기(2017~2020년) : 10,963억원
  - 2021년 이후 : 7,750 억원



**대중교통 중심 광역교통망 구축**



(단위 : 억원)

구분	총사업비	기투자	2013~2016 (중기)	2017~2020 (장기)	2021년 이후
도로	39,132	12,269	12,281	10,963	3,079
대중교통	41,376	7,608	16,411	9,607	7,750
계	80,508	19,877	29,232	20,570	10,829

• 대중교통 사업은 철도, BRT 포함



감사합니다.

