



# 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

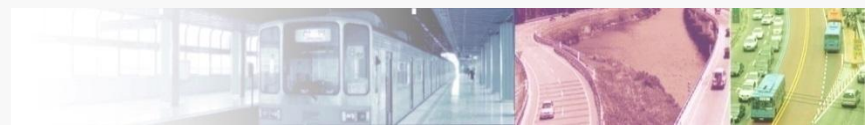
---

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

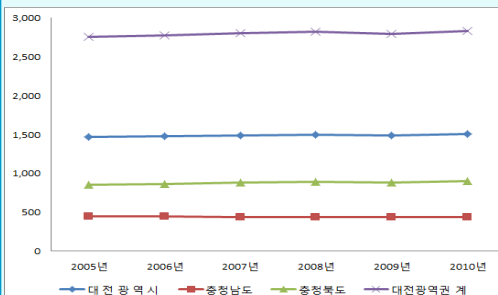


## 2. 일반현황

### 사회경제지표 현황

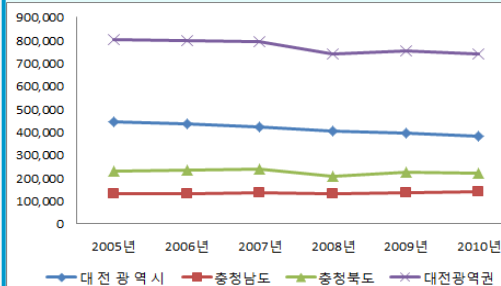
#### 인구수

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



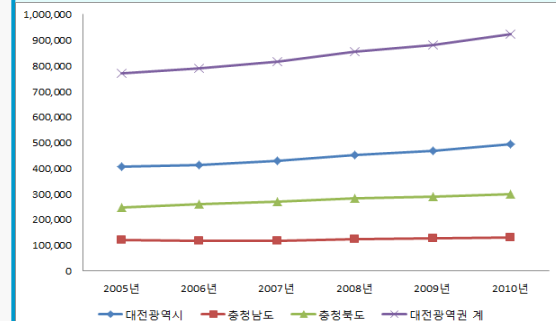
#### 학생수

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

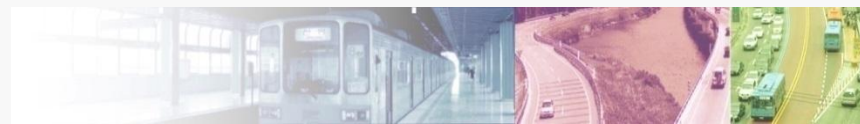


#### 사업체 및 종사자수

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

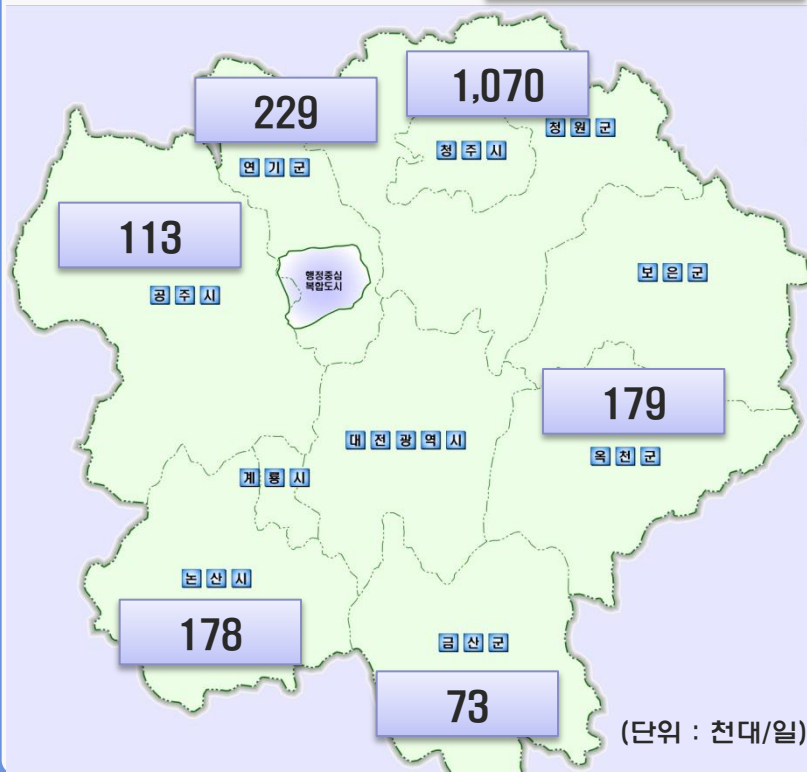


## 2. 일반현황

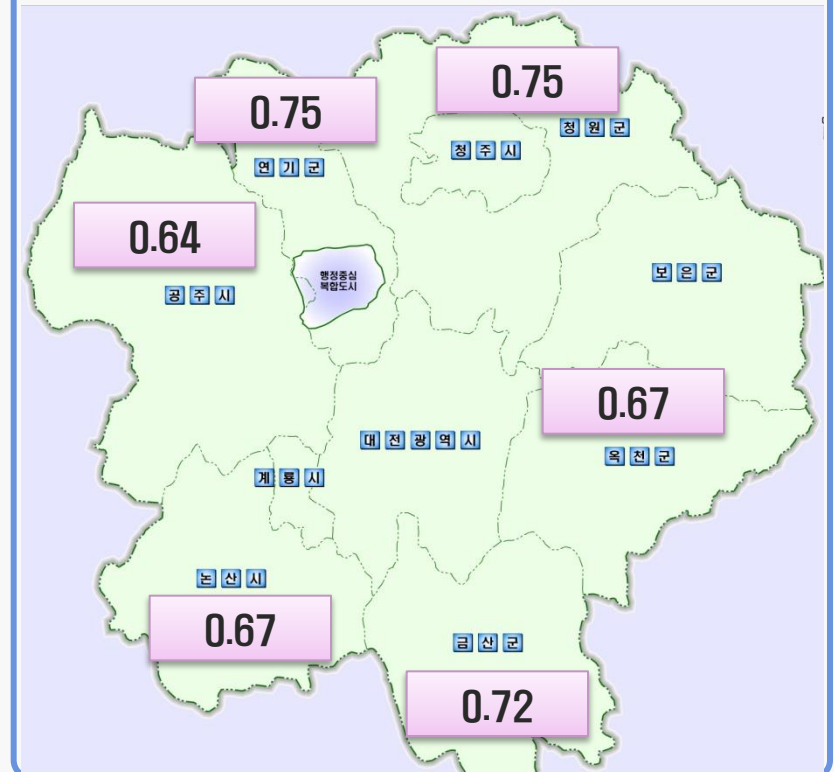
### 통행실태 현황

광역 교통축 교통량(2009년)

도로 시외 유출입  
2,145천대/일



광역교통축 V/C(2009년)



## 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

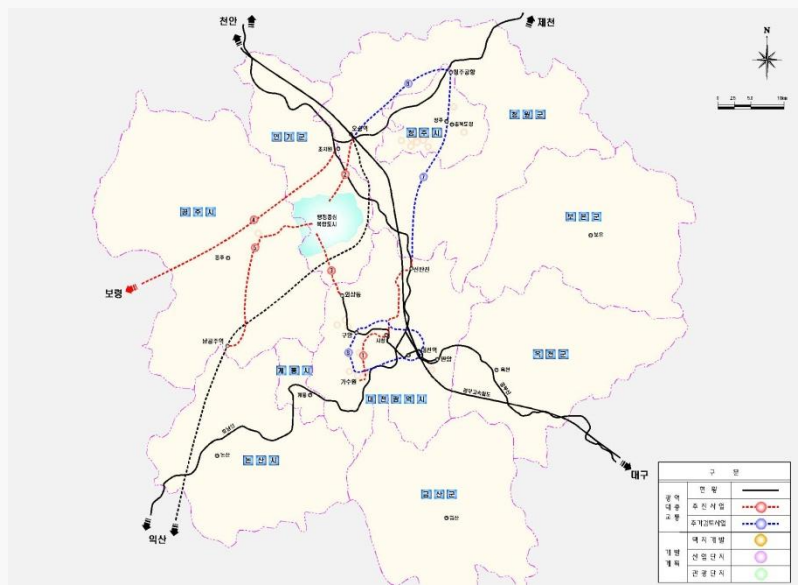
##### 충청권 버스운영 현황

- 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

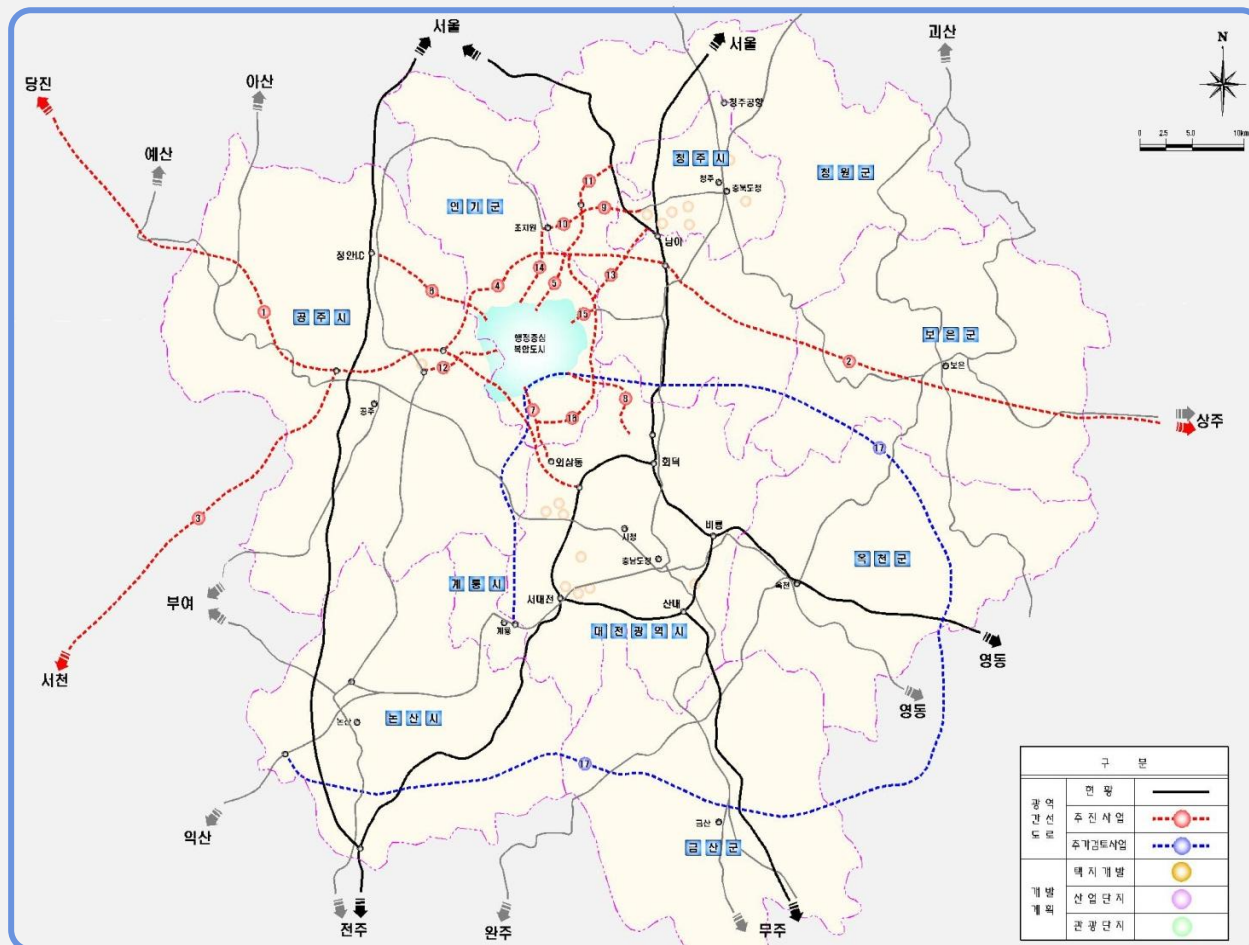




### 3. 광역교통망 구축 현황

#### 도로교통망

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



## 4. 광역교통 통행실태 현황

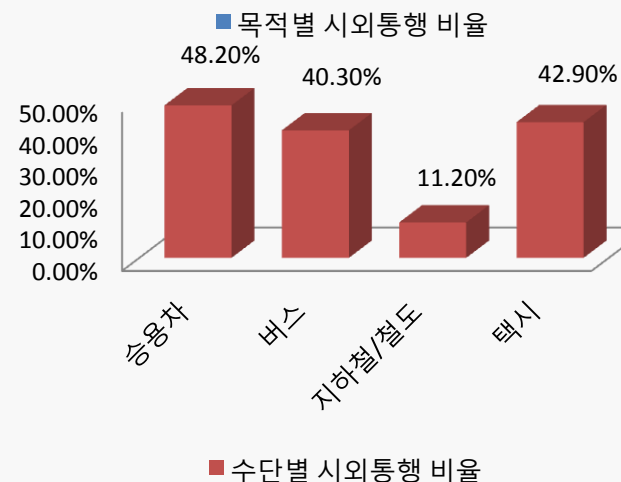
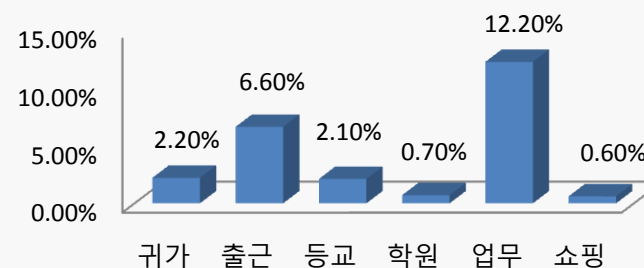
충청권 도로교통축 현황

- 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



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

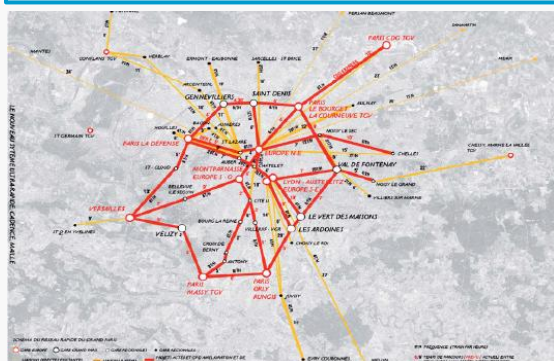
- 대도시권의 지속적인 인구집중과 도시광역화에 따른 광역교통축에 혼잡 가중
- 기후변화협약을 통한 CO<sub>2</sub> 감축 압력이 증가하고 있어 교통부문의 CO<sub>2</sub> 감축을 위한 교통체계 개편의 필요성 증대
- 사회 · 경제 · 문화 전반에 걸쳐 세계화 · 개발화로 글로벌 이슈에 대응하고 글로벌 스탠다드에 부합하는 정책개발 및 협력강화 요구
- 대도시권 주변의 공항, 항만 및 배후시설 확충과 이를 효율적으로 연계하는 광역 교통시설의 확충 및 운영개선을 위한 계획수립
- 국내 환경 및 정책기조 변화
  - － 국토공간정책 변화 및 SOC 투자자원 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 ]



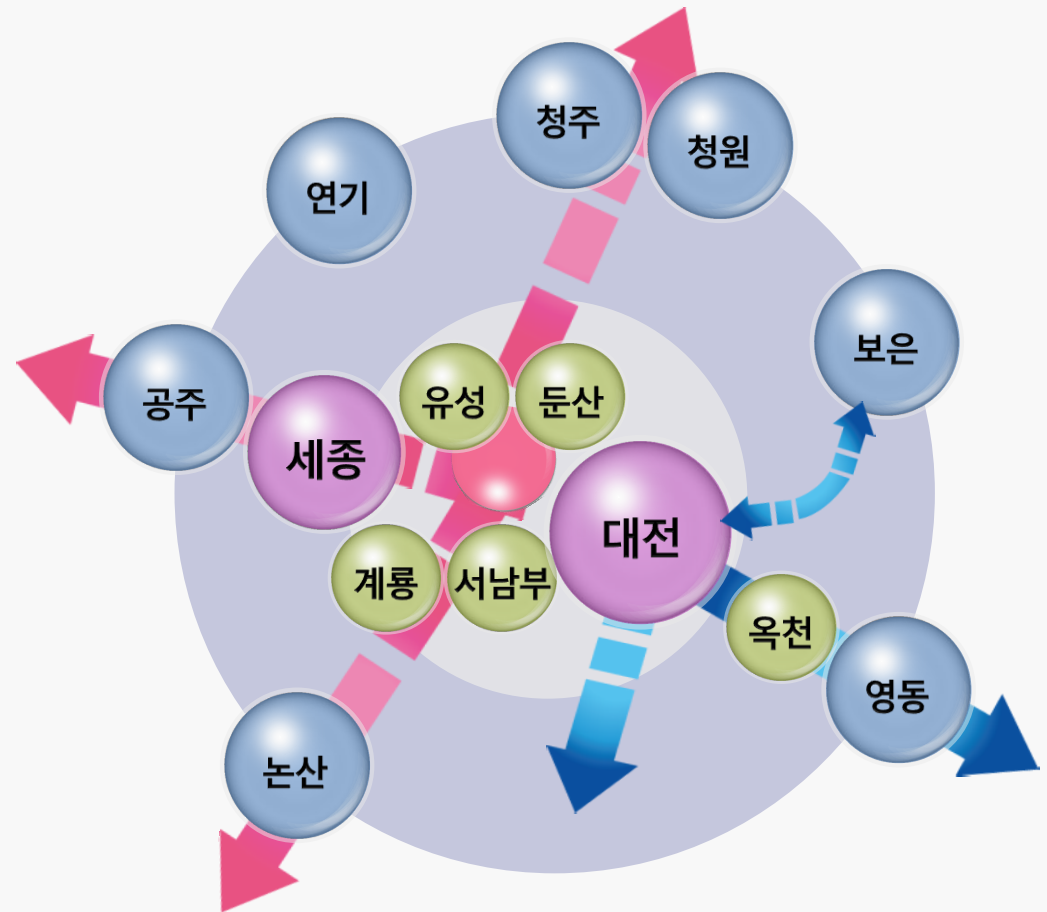
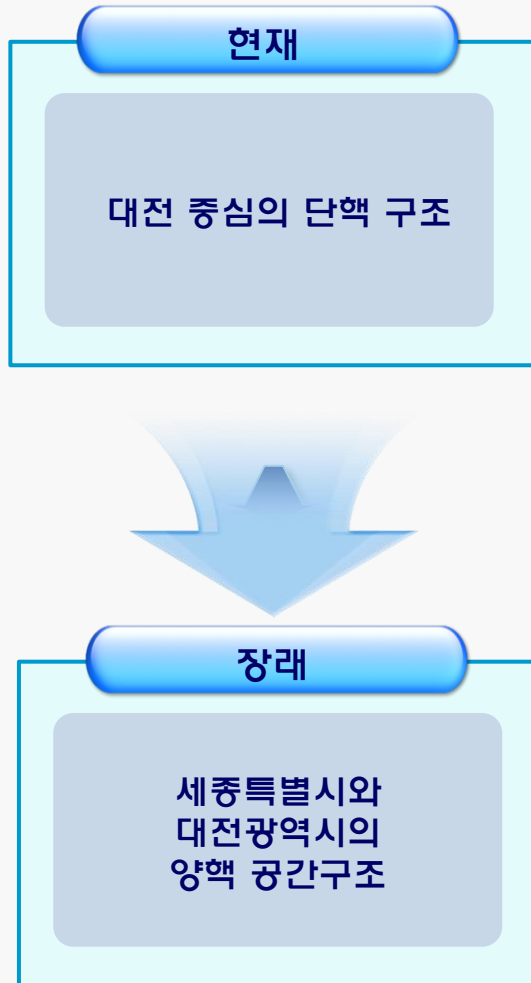
[ 런던 대도시권 광역교통체계 ]



[ 도쿄 대도시권 광역교통체계 ]



## 2. 공간구조의 변화



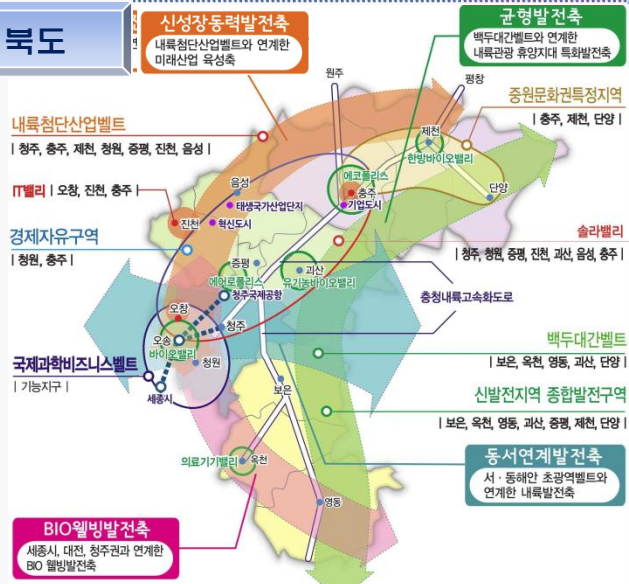


### 3. 충청권의 미래비전

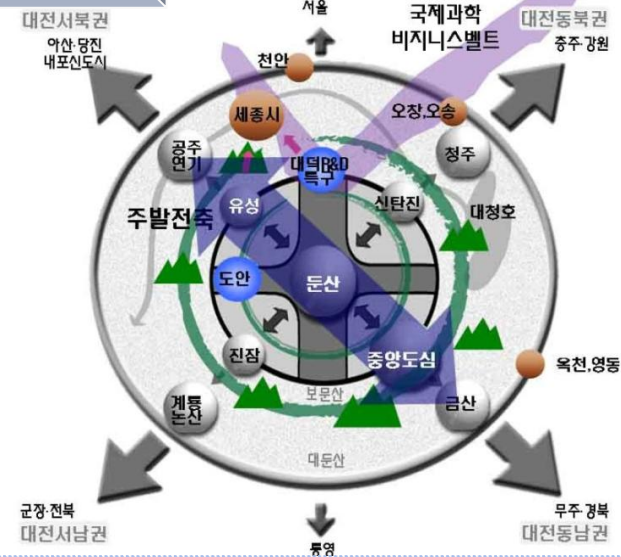
#### 미래비전

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

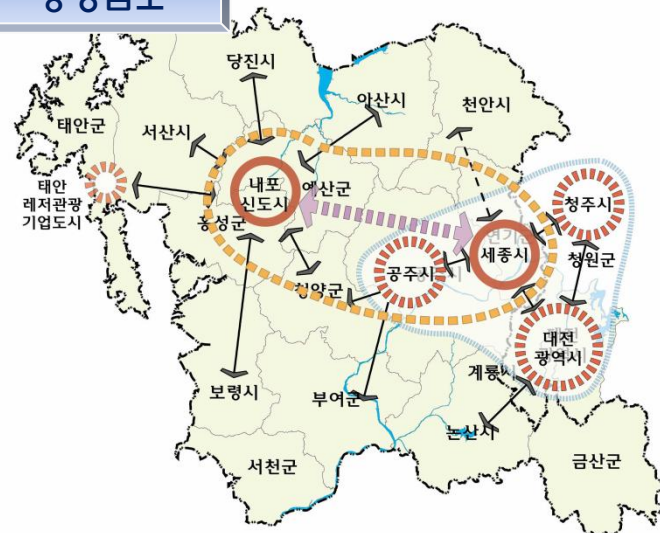
#### 충청북도



#### 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, %)

구 분	개 인 교 통		대 중 교 통	
청 원 축	46	81.2	11	18.8
연 기 축	148	54.4	124	45.6
공 주 축	51	69.6	23	30.4
논 산 축	96	81.3	22	18.7
금 산 축	23	65.7	12	34.3
옥 천 축	29	75.4	10	24.6

### 광역교통축 V/C 변화

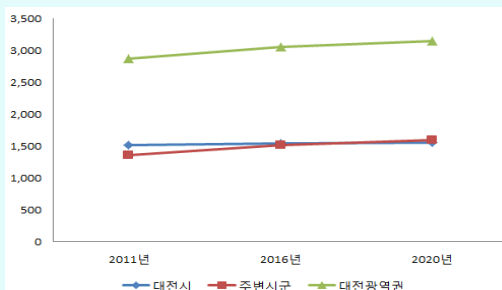


## 5. 교통수요예측

### 사회경제지표 예측(2020년 기준)

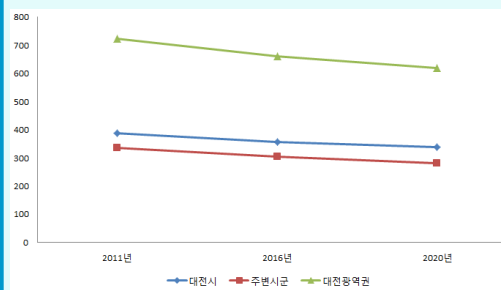
#### 인구수

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



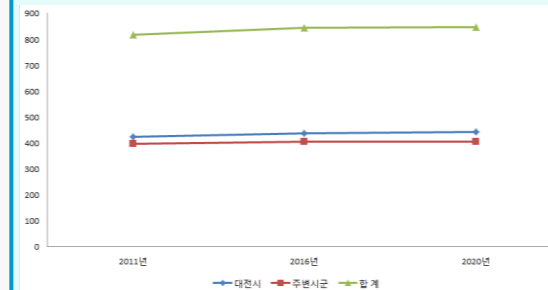
#### 학생수

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)



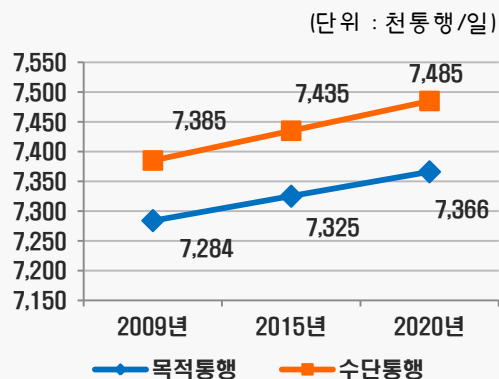
## 5. 교통수요예측

### 통행량 및 수단분담 예측

#### 장래 통행량

목적통행 : 2020년 0.1% 증가

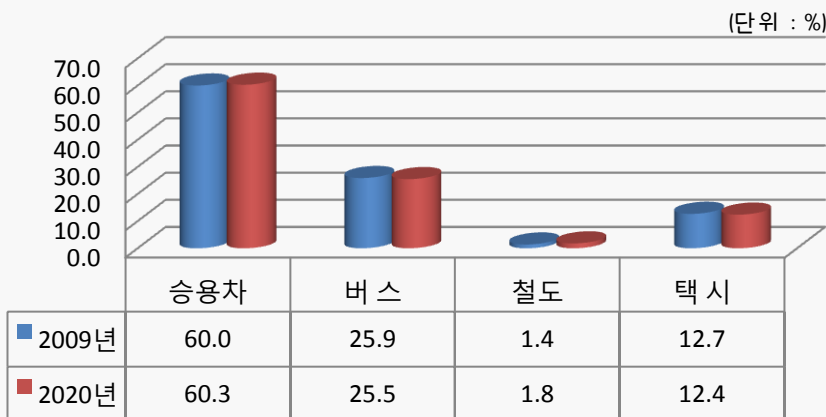
수단통행 : 2020년 0.1% 증가



#### 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

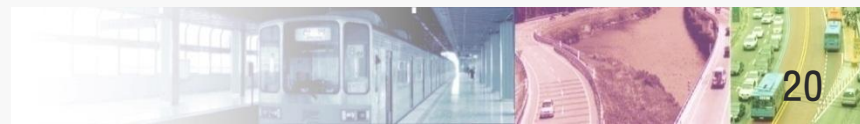
- 6개 광역교통축 중 공주, 연기축에서 애로구간 발생
- 승용차 통행비율은 60%로 대중교통수단분담률 저조
- 지속적인 광역통행의 증가로 외곽방면 통행속도 감소

#### 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

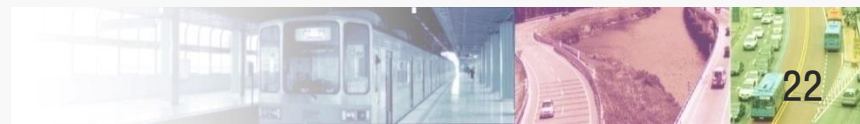
#### 광역버스 운행

- 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~증평IC 구간은 도로 용량을 초과한 것으로 분석됨(V/C : 1.02~1.09)</li> <li>· 청원축 주요도로 V/C 0.75로 여유용량 존재</li> </ul>	162천대/일 V/C : 0.75
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>	59천대/일 V/C : 0.75
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>	45천대/일 V/C : 0.64
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>	93천대/일 V/C : 0.67
금산축	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 금산축 간선도로의 소통상태는 모든 구간 양호한 것으로 분석됨</li> </ul>	35천대/일 V/C : 0.72
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>	179천대/일 V/C : 0.67



## 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

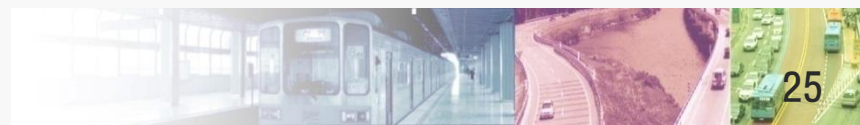
- 연계 환승체계 구축
- 광역버스 운행
- 대중교통서비스 개선

### 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

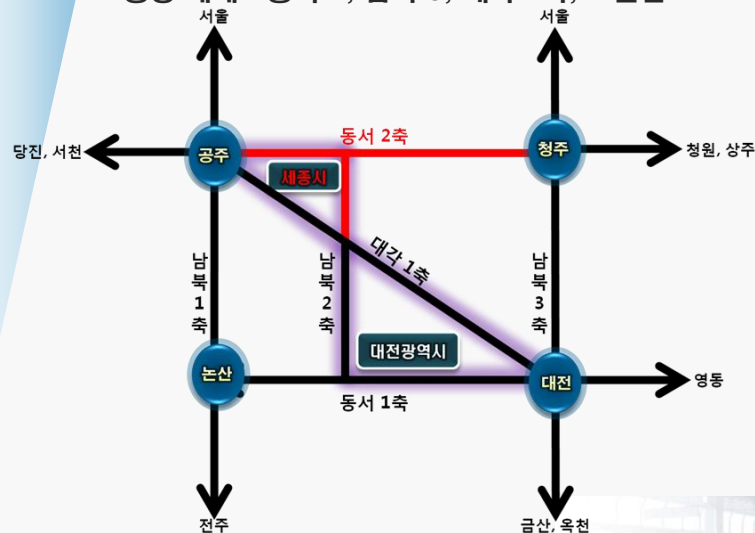
장래  
공간구조에  
부합

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

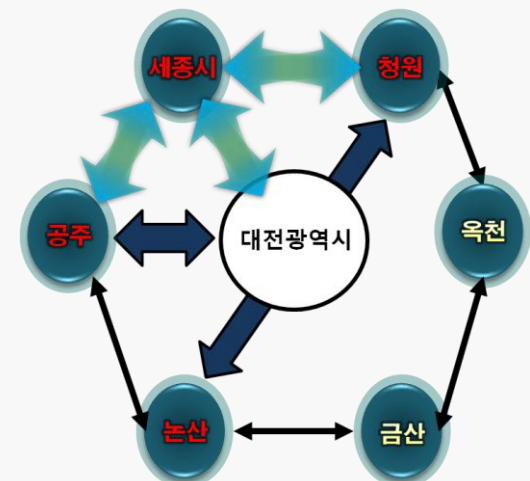
대중교통망  
우선 구축

- 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

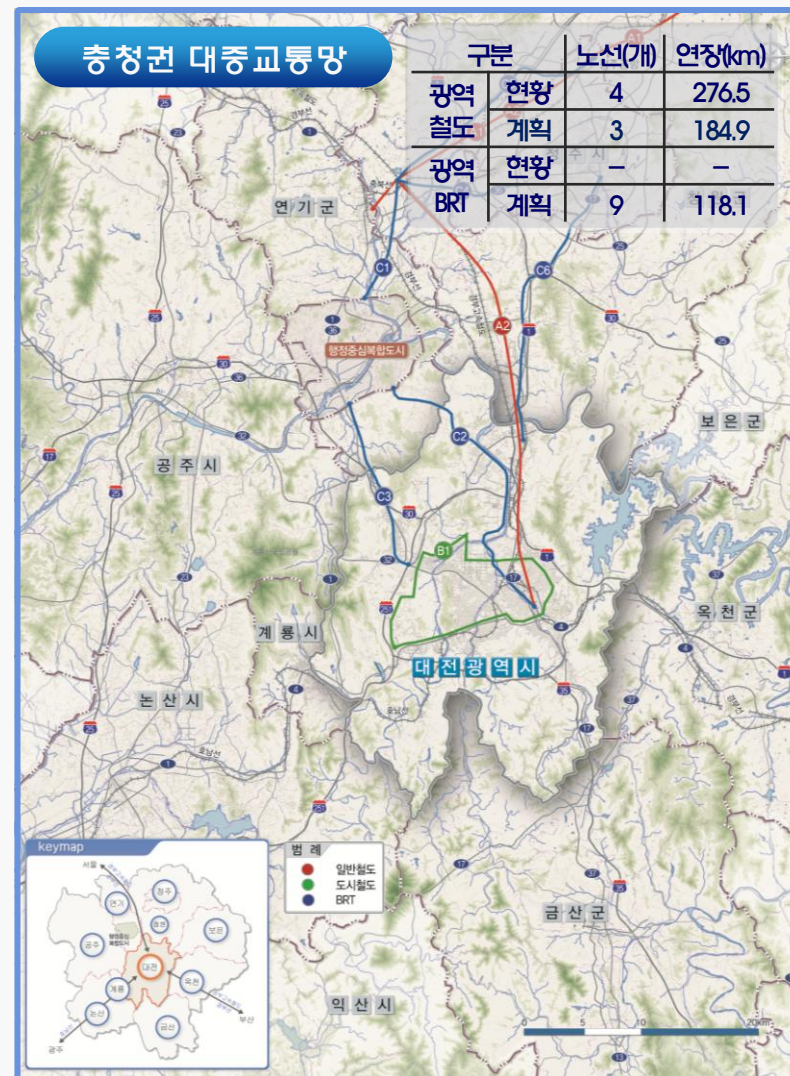
- ▶ 도로여건, 교통수요, 실현가능성 등 7개 평가항목을 이용하여 최종노선 선정
  - 권역별 광역교통축을 기본으로 도로여건, 이용수요, 실현가능성 등을 대안선정
  - 대안 노선의 중복성과 효율성을 고려하여 최종 사업 선정

## 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

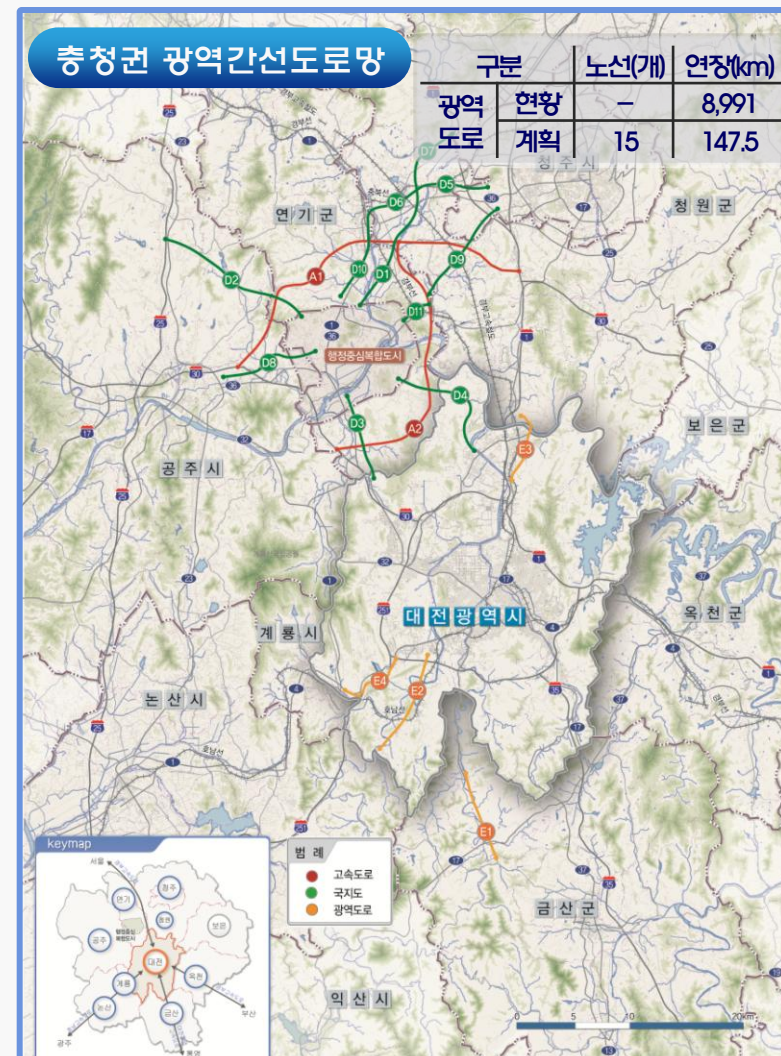
구분	노선명	구 간	연장(km)	비고
간선철도망	A2	충북선 고속화개량	조치원~봉양	42.0
	A3	충청권 철도	논산·대전~청주공항	106.9
	B1	대전도시철도2호선 [순환선]	진잠~정부청사 ~유성온천~진잠	36.0
	합 계 (3개)		184.9	-
BRT	C1	세종~대전	세종시~대전 유성	26.0
	C2	유성-세종(2단계 사업)	반석역 ~유성터미널	6.2
	C3	행복도시~외삼동 (유성~세종 BRT 확장)	행복도시~외삼동	6.8
	C4	계룡로	유성생명과학고~ 서대전네거리	8.1
	C5	오송-청주	오송역-청주시	9.0
	C6	오송-청주국제공항	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	중기
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	



## 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	도심축	
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

#### 충청권 중기 사업(2013년 ~ 2016년)

##### 충청권

- 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 억제  
를 위한 원인자부담 원칙 강화
- 수요관리방안 광역권으로 확대
- 승용차 공동이용, 스마트오피스,  
대중교통이용 인센티브 제공 등  
수요관리정책 활용

중  
기

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

장  
기

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

### 스마트 교통서비스(TIS, BIS)

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

중  
기

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

장  
기

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

### 교통체계 관리 (TSM)

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

중  
기

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

장  
기

- 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

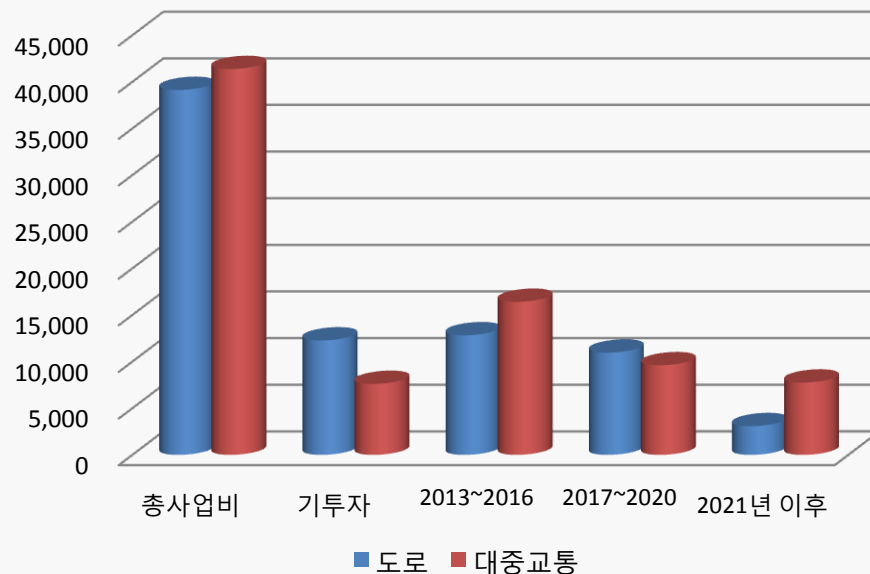


## 6. 총사업비 산정

### ● 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



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.**

