		보 도 자 료		
		배포일시	2021. 10. 28.(목) / 총 11매(본문6, 참고5)	
담당 부서	대광위 광역교통정책과	담 당 자	·과장 손덕환, 사무관 김동혁, 주무관 김성민 ·☎ (044) 201-5045, 5046	
담당 부서	대광위 광역교통버스과	담 당 자	·과장 이광민, 사무관 방대혁 ·☎ (044) 201-5065, 5069	
담당 부서	대광위 광역교통요금과	담 당 자	·과장 박정호, 사무관 유찬호 ·☎ (044) 201-5080, 5082	
담당 부서	대광위 광역시설운영과	담 당 자	·과장 박병석, 사무관 정재웅 ·☎ (044) 201-5100, 5102	
담당 부서	대광위 간선급행버스체계과	담 당 자	·과장 이재영, 사무관 장문석 ·☎ (044) 201-5115, 5121	
담당 부서	대광위 광역환승시설과	담 당 자	·과장 조민우, 사무관 양익준 ·☎ (044) 201-5130, 5134	
보 도 일 시		2021년 10월 28일(목) 조간부터 보도하여 주시기 바랍니다. ※ 통신·방송·인터넷은 10. 27.(수) 11:00 이후 보도 가능		

향후 20년 대도시권 광역교통의 청사진 마련

- 제2차 대도시권 광역교통기본계획('21~'40) 확정 -

- 앞으로 대도시권 내 광역철도 연장이 3배 이상 확대되어 주요 선진국 수준의 편리한 광역교통망이 구축되며, 광역버스 혼잡이 사라지고 수소·전기 광역버스로의 100% 전환 등 광역교통 서비스가 대폭 개선된다.
- 국토교통부(장관 노형욱) 대도시권광역교통위원회(위원장 백승근)는 향후 20년간 광역교통의 목표와 추진전략을 제시하는 「제2차 대도시권 광역교통기본계획('21~'40)」을 마련하여, ‘국가교통위원회’ 심의를 거쳐 10월28일 최종 확정하였다고 밝혔다.
 - 「제2차 대도시권 광역교통기본계획('21~'40)」은 「대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법」에 따라 수립하는 20년 단위 법정계획으로서, 전문기관(교통연구원) 연구용역 및 공청회 등 의견수렴 과정을 거쳐 마련되었다.

- 「제2차 대도시권 광역교통기본계획(’21~’40)」은 ‘여유로운 일상과 권역의 상생발전을 이끄는 광역교통’이라는 비전을 토대로 향후 교통수요에 대한 전망과 미래 메가트렌드를 고려한 4가지 추진 전략 및 과제를 제시하였다.

① 광역통행 기본권 확보를 위한 인프라 확충

- 선진국 수준의 대도시권 광역철도망을 구축하고 도로의 간선 기능을 회복하여 대도시권 내 30분대 생활권을 실현한다.
- 수도권 광역급행철도망 및 비수도권 내 거점 간 광역철도 등 광역철도망을 2040년까지 3배 이상 확충하여 수도권 광역급행철도 수혜인구 비중을 2040년 80%까지 확대하고, 비수도권 내 거점 간 광역철도를 적극 확충하여 국가균형발전을 선도한다.
- 순환도로망 확대, 지하도로 등을 통해 대도시권 내 도로의 네트워크를 강화하고 광역교통축의 혼잡도를 효과적으로 개선한다.
- 저비용 고효율 교통수단과 환승센터를 확충하여 편리한 대중교통 이용환경을 조성한다.
- BRT(간선급행버스)망을 대폭 확대하고 지하철 수준의 서비스 제공을 위한 S-BRT(Super-BRT)와 GTX 거점역 등과의 연계 교통수단 등으로 활용하는 트램을 도입·확산한다.
- 또한 GTX 중심의 환승센터를 2040년까지 30곳 구축하여 환승시간은 3분 미만, 환승거리는 1/2로 단축하고, 자율차·UAM 등 새로운 교통수단을 지원하는 미래형 환승시설을 도입한다.



< GTX 환승 Triangle >



< 미래형 환승센터 모습 >

② 이용자 중심의 광역교통 운영체계 개선

- 광역버스의 공공성을 강화하고 서비스 수준을 향상하여 이용자의 편의를 제고한다.
 - 공공성과 효율성을 조화한 노선 입찰제 방식의 광역버스 준공영제를 2020년 3개 노선에서 2030년 수도권 전체 노선으로 확산하여 광역버스의 안정적인 운영기반을 강화한다.
 - 광역교통 사각지대 해소를 위한 광역버스 노선 확대 및 증차운행 지원, 프리미엄 광역버스 도입 등 광역버스 서비스를 다양화하여 출퇴근 혼잡을 해소하고, 이용자 중심의 광역버스 서비스 기준을 마련하여 전체 광역버스 노선의 서비스 품질을 체계적으로 관리한다.



< 일반 광역버스 >



< 프리미엄 M버스 >

- 다양하고 합리적인 광역교통 요금체계를 구축하고 이용자 중심의 광역교통 서비스 평가를 도입한다.
- 수도권과 지방대도시권 일부에서 운영 중인 통합환승할인제를 2030년 전국으로 확대하고 탄소중립을 위한 대중교통 중심 교통문화 정착에 기여하는 알뜰교통카드 확대 및 이를 기반으로 지역별 대중교통시책을 연계한 ‘지역 맞춤형 알뜰교통카드’를 도입하며, 이용시간대·좌석등급별 교통요금의 다양화 및 이용 패턴에 맞는 다양한 정기권 상품출시 등을 통해 이용자 선택권을 확대한다.
- 이동성·편의성·안전성 등을 기반으로 대도시권 광역교통 서비스 평가 지표를 개발하고 정기적으로 조사·평가를 시행하여 정책 수립을 지원하는 등 지역별 특성에 맞는 서비스를 제공한다.

③ 친환경·스마트 교통시스템 구축

- 탄소 중립을 선도하는 친환경 교통시스템을 구축한다.
- 금년부터 운영을 시작한 2층 광역전기버스 운행대수를 2040년까지 600대로 확대하는 등 2040년까지 광역버스를 수소·전기 등 친환경 연료 차량으로 100% 전환하고, 환승거점 내 친환경 충전 시설 및 범부처 R&D를 통한 수소트램 등 친환경 교통수단을 도입한다.



< 수소트램 예시 >



< 충전소 프로젝트 예시 >

○ 기술혁신 기반 스마트 교통시스템을 실현한다.

- 자율주행 기술 발전 수준에 따라 자율주행 실증 서비스를 거쳐 2025년부터 자율주행 BRT 및 광역버스를 단계적으로 상용화하고 철도·광역버스까지의 접근성 제고를 위한 자율주행 셔틀을 2026년 도입하는 등 새로운 광역교통 기술을 도입한다.
- 2030년에 모바일로 모든 교통수단을 연결하여 통합예약·결제 가능한 광역권 통합교통 서비스(M-MaaS) 시범사업과 IoT 기반 통합요금 자동결제 시스템 상용화를 추진하고, 수요응답형 광역 모빌리티 서비스 등 플랫폼 기반 광역교통 서비스 고도화를 추진한다.

< 광역권 통합교통서비스 개념도 >



④ 광역교통체계의 지속가능성 확보

- 선제적 광역교통대책 등으로 교통 불편을 최소화하고 빅데이터 및 광역교통 거버넌스를 활용하여 정책의 신뢰도를 제고한다.
- 대규모 개발·건축사업 등 국토공간의 이용과 광역교통 개선대책을 적기에 연계하고 대중교통 중심의 저비용·고효율 광역교통에 대한 투자를 강화한다.

- 광역교통 빅데이터를 활용·분석하여 실효성 있는 대도시권 광역교통 정책 수립을 지원하며, 시민 참여·소통 채널을 확대하고 관련 지자체 등과 함께 사안별 협의체를 구성·운영하는 등 상생발전을 위한 광역교통 거버넌스를 구축한다.

□ 이번 「제2차 대도시권 광역교통기본계획(’21~’40)」에서 제시된 목표와 추진전략은 5년 마다 수립되는 대도시권 광역교통시행계획과 부문별 계획(BRT, 환승센터 등)을 통해 구체화된다.

- 또한 국토공간계획과 광역교통계획 간 유기적인 결합을 촉진하고, 초광역 경제·생활권 조성을 위한 광역교통망 조성 및 지역 특성에 맞는 맞춤형 교통체계 구축 등 지역 주도의 ‘초광역 협력’에도 크게 기여할 것으로 전망된다.

□ 김규현 대도시권광역교통본부장은 “제2차 대도시권 광역교통기본계획(’21~’40)은 대도시권 내 광역교통 문제를 효과적으로 해결하기 위한 초석으로서, 국민들이 불편함이 없이 보다 빠르고 편안하게 주요 거점을 이동할 수 있도록 하여 풍요로운 삶의 질을 누리는데 기여할 것” 이라고 밝혔다.

- 아울러 “이번에 제시한 비전과 중장기 추진전략을 기반으로 국민들이 체감할 수 있는 대도시권 광역교통 정책을 일관성 있게 추진해 나갈 것”이라고 강조했다.

□ 한편, 「제2차 대도시권 광역교통기본계획」은 10월 29일(금) 관보에 고시될 예정이다.



이 보도자료와 관련하여 보다 자세한 내용이나 취재를 원하시면 국토교통부 대도시권광역교통위원회 광역교통정책과 김동혁 사무관(☎ 044-201-5046)에게 연락주시기 바랍니다.



대도시권 내 30분대 생활권 실현



광역철도 연장 3배 이상 확대

2020년



수혜인구비중 7%

2040년



수혜인구비중 80%

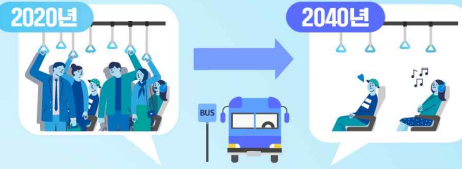
광역급행철도 수혜인구비중(수도권) 80%



쾌적하고 편리한 광역교통 서비스

일평균 혼잡률 3.2%

일평균 혼잡률 0%



광역버스 혼잡 ZERO

4곳

2025년

30곳

GTX역 환승센터

2040년

환승시간 3분, 환승거리 1/2, GTX 중심 환승센터 30곳

보다 여유로운 일상을 위한 발걸음
광역교통 미래상



탄소중립 친환경 광역교통수단



수소·전기 광역버스

0.2%

2020년

100%

2040년

광역버스 수소·전기차 보급률 100%

2020년



0대

2040년



600대

2층 광역전기버스 600대



똑똑해지는 광역교통 시스템

자율주행 실증서비스

단계적 상용화

'24년 까지

→ '25년 이후



자율주행 광역버스(BRT 등) 상용화



광역권 통합교통서비스 (M-MaaS) 구현

1 비전 및 목표

비전	여유로운 일상과 권역의 상생발전을 이끄는 광역교통	
목표	◆ 언제 어디서나 빠르고 편리한 광역교통체계 구축 ◆ 미래를 선도하는 친환경·스마트 광역교통 실현 · 주요 선진국 수준의 편리한 광역철도망 확충 · 광역버스 혼잡률 ZERO · 광역교통 환승시간 50% 단축 · 광역버스를 수소·전기차로 100% 전환 · 자율주행 광역BRT 상용화	
추진 전략 및 과제	추진전략	중점 추진과제
	전략1. 광역통행 기본권 확보를 위한 인프라 확충	· 선진국 수준의 대도시권 광역철도망 구축 · 순환망, 지하간선망 등 도로 간선기능 회복 · 저비용 고효율 대중교통수단 확대 · 편리한 환승체계 구축
	전략2. 이용자 중심의 광역교통 운영체계 개선	· 광역버스 공공성 강화 · 광역버스 서비스 향상 및 다양화 · 다양하고 합리적인 광역교통 요금체계 구축 · 이용자 중심 광역교통 서비스 기준 도입·관리
	전략3. 친환경·스마트 교통시스템 구축	· 탄소 저감을 위한 친환경 교통수단 도입 · 자율주행 등 새로운 광역교통기술 도입 · 광역권 통합교통서비스 도입 · 플랫폼 기반 광역교통 서비스 고도화
	전략4. 광역교통체계의 지속가능성 확보	· 선제적 광역교통대책으로 교통불편 최소화 · 대중교통 중심의 광역교통 투자체계 개선 · 광역교통 빅데이터를 활용한 정책 신뢰도 제고 · 상생발전을 위한 광역교통 거버넌스 구축

2

중점 추진과제

전략1

광역통행 기본권 확보를 위한 인프라 확충

- ① (광역철도망) GTX 등 대도시권 광역철도망 구축* 및 비수도권 내 거점 간 광역철도 구축을 통해 30분대 생활권을 실현

* 광역급행철도 수혜인구 비중(수도권) : ('20년) 7% → ('40년) 80%

** 광역철도 연장 : ('20년) 604.3km → ('40년) 1,900km

- ② (도로 간선기능 회복) 대도시권 내 고속 순환도로망 확대 및 지하도로 등을 통해 상습정체 구간을 해소하고 축별 혼잡도 개선

- ③ (저비용 고효율 교통수단) 거점 간 BRT망 확대* 및 S-BRT·BTX**·트램 구축·도입 등 편리한 대중교통 서비스 제공

* BRT 연장 : ('20년) 291km → ('40년) 1,500km

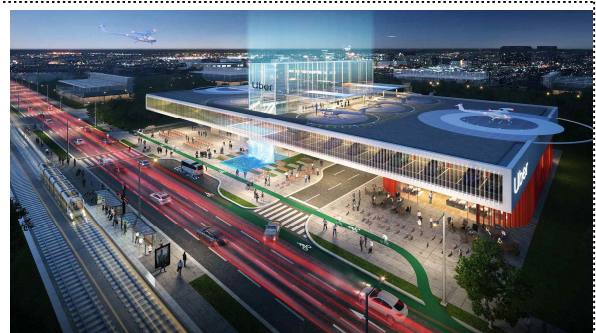
* BTX(Bus Transit eXpress): 주요 간선도로에 고속 전용차로 확보, 주요 거점 간 연결

- ④ (환승체계) GTX 환승 Triangle(서울역-청량리역-삼성역) 등 GTX 중심 환승센터를 구축*하고 미래교통에 대비한 신개념 환승센터 설립

* GTX역 환승센터 : ('25년) 4곳 → ('40년) 30곳



< GTX 환승 Triangle >



< 미래형 환승센터 모습 >

전략2

이용자 중심의 광역교통 운영체계 개선

- ① (광역버스 공공성 강화) 노선 입찰제 방식 광역버스 준공영제를 도입·확산*하고, 광역버스의 체계적 관리를 위한 전담조직 운영 검토

* 준공영제 광역버스 노선 수 : ('20년) 3개 → ('30년) 수도권 전체 노선

② (광역버스 서비스 제고) 광역교통 사각지대 해소를 위한 **광역버스 노선 확대 및 프리미엄 광역버스 도입 등 광역버스 서비스 관리***

* 서비스 품질 관리 : ('21년) 기준 및 제도 마련 → ('25년) 전체 광역버스 노선 도입



< 일반 광역버스 >



< 프리미엄 M버스 >

③ (합리적 요금체계) 탄소중립을 위한 **알뜰교통카드와 통합환승할인제를 확대***하고, 정기권 도입 등 **광역교통 요금 다양화**

* 통합환승할인제 : ('20년) 수도권 및 일부 지방대도시권 → ('30년) 전국

④ (광역교통 서비스 기준) **광역교통 서비스 평가 지표**를 개발하여 정기적인 **조사·평가**를 시행하고 정책·계획 수립 시 활용*

* 「광역교통법」 개정을 통해 조사·평가 근거 마련 추진('21.下)

전략3 친환경·스마트 교통시스템 구축

① (친환경 교통수단) 수소 광역버스 상용화 및 2층 전기버스 확대 등 친환경 광역버스를 확대하고, 수소충전소 및 수소트램 등 적극 도입

* 수소·전기 광역버스 보급률 : ('30년) 50% → ('40년) 100%

** 2층 광역전기버스 운행 대수 : ('21년) 사업개시 → ('30년) 300대 → ('40년 600대)



< 수소트램 예시 >



< 충전소 프로젝트 예시 >

② (새로운 광역교통기술) 자율주행 BRT·광역버스·셔틀 등 자율주행 기반 광역교통 시스템을 구축하고 광역교통 분야 UAM 적용 및 대도시권 광역교통분야 R&D 기술로드맵 수립

* 자율주행 광역버스(BRT 등) : (~'24년) 실증서비스 실시 → ('25년~) 단계적 상용화

- ③ (통합교통서비스 등 서비스 고도화) 모든 모빌리티를 연결·결제하는 광역권 통합교통서비스(M-MaaS) 등*을 도입하고, 수요응답형 광역 모빌리티 서비스 등 플랫폼 기반 광역교통 서비스 제공

* 광역권 통합교통서비스 :('30년) 시범사업

** IOT 기반 모빌리티 통합 결제시스템:('26년) 시범사업 → ('30년) 상용화

< 광역권 통합교통서비스 개념도 >



전략4 광역교통체계의 지속가능성 확보

- ① (선제적 광역교통대책) 대규모 개발사업 등에 대해 광역교통개선 대책을 적기에 수립*하고 특별대책지구 지정 등을 통해 실효성 제고

* 대규모 개발사업 후보지 선정 시 광역교통개선대책(안)을 동시에 마련토록 하고, 일정규모 이상의 대규모 건축사업도 개선대책 수립토록 확대

- ② (대중교통 중심 투자체계) 철도서비스, 트램·BRT, 친환경 교통 등에 대한 투자를 우선 반영하고 권역별 특성에 맞는 투자체계 정립

- ③ (빅데이터 및 거버넌스) 광역교통 빅데이터 플랫폼을 통해 정책의 신뢰도를 제고하고, 시민 참여 확대 등* 광역교통 거버넌스 구축

* 국민이 직접 정책·아이디어 및 사업을 발굴·제안하는 “광역교통 국민참여단” 운영, 관련 지자체가 참여하는 사안별 협의체 운영 등