

간선급행버스체계(BRT) 종합계획 수정계획(2021~2030)

2021. 11.



국토교통부
대도시권광역교통위원회

목 차

제1장 종합계획의 개요	1
1. 배경 및 목적	1
2. 법적 근거	1
3. 계획의 범위	1
4. 수립경위	2
제2장 권역별 교통여건 분석	3
제3장 비전 및 목표	21
제4장 권역별 간선급행버스체계 구축계획	22
1. 노선 선정	22
2. 권역별 구축 계획	22
제5장 주요 추진과제	33
1. 환경친화적 BRT 구축	33
2. BRT 서비스의 고급화·첨단화	34
3. 스마트 모빌리티 서비스 확대	37
4. 협력적 거버넌스 운영	38
5. BRT 서비스 제고 및 추진 역량 강화	38
제6장 단계별 건설계획 및 자원조달방안	39
1. 단계별 건설계획	39
2. 소요자원	39
3. 자원조달 방안	40

제1장 종합계획의 개요



1. 배경 및 목적

- (수립배경) 수도권 및 지방 광역시를 중심으로 대도시권이 지속적으로 확장함에 따라 대도시권 교통문제를 해결하기 위하여 2018년 12월 『간선급행 버스체계 종합계획(‘18~’27)』을 수립하여 시행 중
 - 이후 3기 신도시 조성, GTX(광역급행철도) 추진 등 대도시권의 교통 여건 변화에 따라 이를 반영하여 종합계획 수정 필요
- (수립목적) 기존 간선급행버스체계 종합계획(‘18~’27)을 보완하여 간선급행버스체계 종합계획 수정계획(‘21~’30)을 수립
 - 각 광역권의 현 대중교통체계 및 기존의 종합계획을 고려해 간선급행 버스체계가 현행 대중교통체계의 문제점을 보완하고 교통서비스를 제고할 수 있는 방안 마련
 - 종합계획의 실효성 제고와 지속가능한 추진을 위하여 교통 관련 상위 계획 및 지자체 계획 등 관련 교통계획과의 연계성을 강화

2. 법적 근거

- 「간선급행버스체계의 건설 및 운영에 관한 특별법」 제4조

3. 계획의 범위

- 시간적 범위 : 2021년~2030년(10년)
- 공간적 범위 : 대도시권*(수도권, 부산·울산권, 대구권, 광주권, 대전권) 및 기타 권역**
 - * 「대도시권 광역교통 특별법」 제2조 제1호 및 동법 시행령 제2조에 따른 대도시권
 - ** 수요조사 결과 BRT 건설의 필요성이 있는 일부도시 포함

4. 수립경위

- 「간선급행버스체계 종합계획(2018~2027)」 고시 ('18.12.)
- 「간선급행버스체계 종합계획 수정계획안(2021~2030)」 연구 추진 ('20.6.~'21.5.)
- 「간선급행버스체계 종합계획 수정계획안(2021~2030)」 관계 기관 협의 ('20.12.~'21.8.)
- 「간선급행버스체계 종합계획 수정계획안(2021~2030)」 대도시권광역교통 실무위원회 ('21.8.)
- 「간선급행버스체계 종합계획 수정계획안(2021~2030)」 대도시권광역교통 위원회 ('21.10.~'21.11.)

제2장 권역별 교통여건 분석

1. 수도권

가. 교통 현황

1) 간선급행버스체계(BRT)

- 수도권 내 광역 BRT는 2개 30.3km, 도심 BRT는 17개 151.0km 운영 중
- 다만 도심 BRT도 대부분 시점 또는 종점부가 시·도 경계에 형성되어 있어 실질적으로 광역간선 축 역할을 수행하고 있음

[표 1-1] 수도권 간선급행버스체계 시설현황

(단위 : km)

지역	노선	구간	총연장	구분
서울	도봉·동소문로	의정부시계~미아삼거리~종로4가	15.3	도심
	망우·왕산로	구리시계~망우역~청량리역~홍인지문	10.5	도심
	천호대로	신설동~신답~천호대교남단~상일IC	15.8	도심
	송파대로	성남시계~잠실역남단	6.3	도심
	강남·삼일대로	영동1교~신사역, 퇴계로2가~종로2가	6.5	도심
	동작·신반포로	과천시계~사당역~이수교차로~논현역	8.3	도심
	시흥·한강대로	인양시계~구로디지털역~한강대교~서울역남단	16.9	도심
	경인·마포대로	오류IC~영등포역~마포대교~아현삼거리	8.1	도심
	양화·신촌로	양화대교~아현삼거리	6.9	도심
	공항대로	김포공항입구~양화교	7.7	도심
	수색·성산로	고양시계~수색전철역~이대후문	6.8	도심
	통일로	고양시계~박석고개~녹번역~서소문	11.1	도심
	종로	세종대로사거리~동대문로터리	4.0	도심
인천	청라-강서 BRT(1)	인천 청라 ~ 서울 화곡역	19.8	광역
경기	하남-천호	서울 천호역 ~ 하남 창우동	10.5	광역
	동탄시도시대로	화성시 능동~화성시 석우동	4.8	도심
	중앙로	고양시 대화역~수색(서울시계)	15.6	도심
	경수산업도로	석수역(서울시계)~안양육교삼거리	1.0	도심
	경춘로	망우동(서울시계)~남양주 도농삼거리	5.4	도심

자료 : 대도시권광역교통위원회 간선급행버스체계과 내부자료(2021)

2) 도로

- 총 도로연장은 약 25,441km, 포장도로연장은 25,139km이며 포장률은 평균 98.8% 수준으로, 이는 '15년 대비 약 5%p 증가한 수치임

[표 1-2] 수도권 도로시설 현황

구분	도로연장(km)	포장도로연장(km)	포장률(%)
고속국도	999	999	100.0
일반국도	1,882	1,882	100.0
지방도	2,325	2,297	98.8
특별·광역시도	1,776	1,776	100.0
구도·시도·군도	18,460	18,185	98.5
계	25,441	25,139	98.8

주 : 2015년 전체 도로 포장률 94%

자료 : 도로 및 보수현황시스템, 「행정구역 차로별 도로현황」, 2020년 말 기준

3) 철도

- 수도권의 철도는 도시철도 16개, 지역 간 철도 2개, 광역철도(광역전철) 13개임

[표 1-3] 수도권 철도 현황

구분	도시철도	지역 간 철도	광역철도(광역전철)
노선(개)	16	2	13
연장(km)	487	63.9	576.3
역수(개)	437	4	247

- 주 : 1) 연장은 권역 내 운행 중인 노선의 영업거리의 합, 노선이 권역을 넘어 운행할 경우 권역 내 역사 간 영업거리의 합. 역수는 각 노선별 권역 내 역수의 합
 2) 도시철도는 수도권 1호선-9호선, 인천1호선, 인천2호선, 의정부경전철, 에버라인, 우이신설선, 서해선, 김포골드라인, 지역 간 철도는 경부고속선과 수서평택고속선
 3) 광역철도(광역전철)는 경부선, 경인선, 경원선, 경의선, 중앙선, 안산과천선, 분당선, 일산선, 수인선, 경춘선, 경강선, 신분당선, 인천국제공항철도 * ITX-청춘은 경춘선을 사용하여 노선에서 제외
 4) 서해선, 김포골드라인 2021년 6월, 나머지 2019년 말 기준,

- 자료 : 1) 국토교통부·한국철도공사·한국철도시설공단(2020), 『제57회 2019 철도통계연보』
 2) 서해철도주식회사 홈페이지(2021), 김포골드라인홈페이지(2021)

4) 버스 운행속도

- 수도권 버스 운행속도는 평일 평균 21.6km/h, 주말 평균 22.5km/h으로, 서울시 버스 운행 속도는 타 시·도에 비해 7~15km/h 낮은 수준임

[표 1-4] 수도권 버스운행 속도(km/h)

구분	평일	토요일	일요일
	평균	평균	평균
서울특별시	14.2	14.6	15.2
인천광역시	21.4	21.8	22.2
경기도	29.1	30.2	31.1
계	21.6	22.2	22.8

자료 : 2020년 한국교통안전공단 대중교통현황 조사

나. 교통수요 전망

1) 인구

- '30년까지 수도권 인구는 연평균 0.25%, 종사자수는 0.17% 증가하는 반면 학생수는 0.68% 감소 할 전망

[표 1-5] 수도권 인구 변화

(단위 : 천 명)

구분	2020년	2025년	2030년	연평균 증가율(%)
인구수	25,520	25,955	26,166	0.25
종사자수	11,052	11,271	11,242	0.17
학생수	2,634	2,551	2,460	△0.68

주 : 학생수는 초·중·고 학생수

자료 : 한국교통연구원(2018), 「2018년 국가교통조사·DB시스템 운영 및 유지보수전국 여객O/D 보완갱신」, 권역별 OD 사회경제지표 제작성

2) 통행 발생량

- '30년까지 수도권 목적통행 발생량은 연평균 0.05% 감소 할 것으로 전망

[표 1-6] 수도권 목적통행 발생량 예측

(단위 : 천 통행/일)

2020년	2025년	2030년	연평균 증가율(%)
59,608	59,475	59,304	△0.05

주 : 해당 권역 내 시도에서 전국으로의 총 목적 통행발생량. OD의 총목적 항목
 자료 : 한국교통연구원(2018), 「2018년 국가교통조사·DB시스템 운영 및 유지보수전국 여객 O/D 보완갱신」, 권역별 가정기반 통행목적 OD 재작성

3) 수단분담률

- '30년까지 수도권 수단분담률은 승용차는 연평균 0.24% 감소하고, 대중교통은 연평균 0.32% 증가하여 대중교통의 역할이 보다 커질 것으로 전망
- '30년에 대중교통분담률은 44.7%로 소폭 증가하고, 버스분담률은 소폭 감소, 철도분담률은 증가할 것으로 전망

[표 1-7] 수도권 수단분담률 변화

구분	2020년	2025년	2030년	연평균 증가율(%)
승용차	45.7%	44.5%	44.6%	△0.24
대중교통	43.3%	44.7%	44.7%	0.32
버스	21.9%	21.1%	21.1%	△0.37
철도	21.4%	23.6%	23.6%	0.98
기타	10.9%	10.7%	10.7%	△0.19

주 : 도보/자전거 제외, 대중교통은 버스+철도, 기타는 택시 포함
 자료 : 한국교통연구원(2018), 「2018년 국가교통조사·DB시스템 운영 및 유지보수전국 여객 O/D 보완갱신」, 권역별 주요교통수단 OD 재작성

2. 부산·울산권

가. 교통 현황

1) 간선급행버스체계(BRT)

- 부산·울산권 내 도심 BRT 2개 16.3km 운영 중이며, 두 노선은 해운대, 송정로, 중앙동, 서면교차로 등 부산의 주요 도심지를 경유하고 있음

[표 1-8] 부산·울산권 간선급행버스체계 시설현황 (단위: km)

지역	노선	구간	총연장	구분
부산	내성~서면	내성교차로~서면교차로	5.9	도심
	내성~송정	내성교차로~중동 지하차도	10.4	도심

자료 : 대도시권광역교통위원회 간선급행버스체계과 내부자료(2021)

2) 도로

- 총 도로연장은 9,882km, 포장도로연장은 9,648km이며, 포장률은 평균 97.6% 수준으로 이는 '15년 대비 약 14%p 증가한 수치임

[표 1-9] 부산·울산권 도로시설 현황

구분	도로연장(km)	포장도로연장(km)	포장률(%)
고속국도	412	412	100.0
일반국도	795	793	99.8
지방도	453	425	93.9
특별·광역시도	1,311	1,311	100.0
구도·시도·군도	6,912	6,707	97.03
계	9,882	9,648	97.6

주 : 2015년 전체 도로 포장률 84%

자료 : 도로 및 보수현황시스템, 「행정구역 차로별 도로현황」, 2020년 말 기준

3) 철도

- 부산·울산권 철도는 도시철도 5개, 지역 간 철도 12개, 광역철도(광역전철) 1개임

[표 1-10] 부산·울산권 철도 현황

구분	도시철도	지역 간 철도	광역철도(광역전철)
노선(개)	5	12	1
연장(km)	139.2	314.3	28
역수(개)	135	64	14

주 : 1) 연장은 권역 내 운행 중인 노선의 영업거리의 합, 노선이 권역을 넘어 운행할 경우 권역 내 역사 간 영업거리의 합. 역수는 각 노선별 권역 내 역수의 합

2) 도시철도는 부산 1호선-4호선, 부산-김해 경전철

3) 지역 간 철도는 경부고속선, 경부선, 동해선(좌천~부조), 경전선, 가야선, 우암선, 부전선, 진해선, 온산선, 장생포선, 울산항선, 덕산선, 화물전용노선은 제외, 광역전철은 동해선(부전~일광)

4) 2019년 말 기준

자료 : 국토교통부 · 한국철도공사 · 한국철도시설공단(2020), 『제57회 2019 철도통계연보』

4) 버스 운행 속도

- 부산·울산권 버스 운행속도는 평일 평균 28.3km/h임

[표 1-11] 부산·울산권 버스운행 속도

구분	평일	토요일	일요일
	평균	평균	평균
버스 운행속도 (km/h)	28.3	29.2	30.8

* 울산시 통계 기준

자료 : 2020년 한국교통안전공단 대중교통현황 조사

나. 교통수요 전망

1) 인구

- '30년까지 부산·울산권 인구는 연평균 0.07%, 종사자수는 0.11%, 학생수는 1.15% 감소 전망
- 이는 통근·통학통행을 비롯한 전반적인 통행량 감소 요인으로 작용할 것으로 예상

[표 1-12] 부산·울산권 인구 변화

(단위: 천 명)

구분	2020년	2025년	2030년	연평균 증가율(%)
인구수	6,654	6,639	6,605	△0.07
종사자수	2,933	2,935	2,901	△0.11
학생수	686	642	611	△1.15

주 : 학생수는 초·중·고 학생수

자료 : 한국교통연구원(2018), 『「2018년 「국가교통조사·DB시스템 운영 및 유지보수」 전국 여객 O/D 보완갱신」, 권역별 OD 사회경제지표 재작성

2) 통행 발생량

- '30년까지 부산·울산권 목적통행 발생량은 연평균 0.30% 감소할 것으로 전망

[표 1-13] 부산·울산권 목적통행 발생량 예측

(단위 : 천 통행/일, %)

2020년	2025년	2030년	연평균 증가율(%)
19,075	18,843	18,514	△0.30%

주 : 당 권역 내 시도에서 전국으로의 총 목적 통행발생량. OD의 총목적 항목

자료 : 한국교통연구원(2018), 「2018년 「국가교통조사·DB시스템 운영 및 유지보수」 전국 여객O/D 보완갱신」, 권역별 가정기반 통행목적 OD 재작성

3) 수단분담률

- '30년까지 부산·울산권 수단분담률은 승용차는 연평균 0.21% 감소하고, 대중교통은 연평균 0.31% 증가하여 대중교통의 역할이 보다 커질 것으로 전망
- '30년에 대중교통분담률은 32.9%로 소폭 증가하고, 버스분담률은 소폭 감소, 철도분담률은 증가할 것으로 전망

[표 1-14] 부산·울산권 수단분담률 변화

구분	2020년	2025년	2030년	연평균 증가율(%)
승용차	63.23%	61.80%	61.91%	△0.21%
대중교통	31.9%	32.9%	32.9%	0.31%
버스	25.77%	25.63%	25.57%	△0.08%
철도	9.3%	9.9%	9.9%	0.63%
기타	3.6%	3.6%	3.6%	0.00%

주 : 도보/자전거 제외, 대중교통은 버스+철도

자료 : 한국교통연구원(2018), 「2018년 「국가교통조사·DB시스템 운영 및 유지보수」 전국 여객O/D 보완갱신」, 권역별 주요교통수단 OD 제작성

3. 대구권

가. 교통 현황

1) 간선급행버스체계(BRT) : 없음

2) 도로

- 총 도로연장은 7,332km, 포장도로연장은 6,655km이며, 포장률은 평균 90.8% 수준으로, 이는 '15년 대비 약 1%p 증가한 수치임

[표 1-15] 대구권 도로시설 현황

구분	도로연장(km)	포장도로연장(km)	포장률(%)
고속국도	471	471	100.0
일반국도	869	869	100.0
지방도	839	772	91.9
특별·광역시도	892	892	100.0
구도·시도·군도	4,261	3,651	85.7
계	7,332	6,655	90.8

주 : 2015년 전체 도로 포장률 89%

자료 : 도로 및 보수현황시스템, 「행정구역 차로별 도로현황」, 2020년 말 기준

3) 철도

- 대구권의 철도는 도시철도 3개, 지역 간 철도 2개이며 광역철도는 없음

[표 1-16] 대구권 철도 현황

구분	도시철도	지역 간 철도	광역철도(광역전철)
노선(개)	3	2	-
연장(km)	82.9	114.8	-
역수(개)	91	2	-

주 : 1) 연장은 권역 내 운행 중인 노선의 영업거리의 합, 노선이 권역을 넘어 운행할 경우 권역 내 역사 간 영업거리의 합. 역수는 각 노선별 권역 내 역수의 합

2) 지역 간 철도는 경부선, 대구선

3) 2019년 말 기준

자료 : 국토교통부·한국철도공사·한국철도시설공단(2020), 『제57회 2019 철도통계연보』

4) 버스 운행속도

- '20년 기준 대구권 버스 운행속도는 평일 평균 23.3km/h임

[표 1-17] 대구권 버스운행 속도

구분	평일	토요일	일요일
	평균	평균	평균
버스 운행속도 (km/h)	23.3	23.4	23.8

자료 : 2020년 한국교통안전공단 대중교통현황 조사(대구광역시 기준)

나. 교통수요 전망

1) 인구

- '30년까지 대구권 인구는 연평균 0.16%, 종사자수는 0.38%, 학생수는 1.57% 감소 전망
- 이는 통근·통학통행을 비롯한 전반적인 통행량 감소 요인으로 작용할 것으로 예상

[표 1-18] 대구권 인구 변화

(단위: 천 명)

구분	2020년	2025년	2030년	연평균 증가율(%)
인구수	3,499	3,476	3,443	△0.16
종사자수	1,436	1,426	1,382	△0.38
학생수	368	333	314	△1.57

주 : 학생수는 초·중·고 학생수

자료 : 한국교통연구원(2018), 『「2018년 「국가교통조사·DB시스템 운영 및 유지보수」 전국 여객 O/D 보완갱신』, 권역별 OD 사회경제지표 재작성

2) 통행 발생량

- '30년까지 대구권 목적통행 발생량은 연평균 0.54% 감소할 것으로 전망

[표 1-19] 대구권 목적통행 발생량 예측

(단위:천 통행/일)

2020년	2025년	2030년	연평균 증가율(%)
9,622	9,371	9,115	△0.54%

주 : 당 권역 내 시도에서 전국으로의 총 목적 통행발생량. OD의 총목적 항목
 자료 : 한국교통연구원(2018), 「2018년 「국가교통조사·DB시스템 운영 및 유지보수」 전국 여객O/D 보완갱신」, 권역별 가정기반 통행목적 OD 제작

3) 수단분담률

- '30년까지 대구권 수단분담률은 승용차의 경우 연평균 0.07% 감소하고, 대중교통분담률은 연평균 0.08% 증가하여 대중교통 역할이 보다 커질 것으로 전망
- '30년에 대중교통분담률은 25.7%로 소폭 증가하고, 버스분담률은 소폭 감소, 철도분담률은 증가할 것으로 전망

[표 1-20] 대구권 수단분담률 변화

구분	2020년	2025년	2030년	연평균 증가율(%)
승용차	57.9%	57.5%	57.5%	△0.07%
대중교통	25.5%	25.8%	25.7%	0.08%
버스	17.7%	17.6%	17.5%	△0.11%
철도	7.8%	8.2%	8.2%	0.50%
기타	7.6%	7.7%	7.6%	0.00%

주 : 도보/자전거 제외, 대중교통은 버스+철도
 자료 : 한국교통연구원(2018), 「2018년 「국가교통조사·DB시스템 운영 및 유지보수」 전국 여객O/D 보완갱신」, 권역별 주요교통수단 OD 제작성

4. 광주권

가. 교통 현황

1) 간선급행버스체계(BRT) : 없음

2) 도로

- 총 도로연장은 약 3,875km, 포장도로연장은 3,692km이며, 포장률은 평균 95.3% 수준으로, 이는 '15년 대비 약 8%p 증가한 수치임

[표 1-21] 광주권 도로시설 현황

구분	도로연장(km)	포장도로연장(km)	포장률(%)
고속국도	166	166	100.0
일반국도	491	491	100.0
지방도	570	517	90.7
특별·광역시도	578	578	100.0
구도·시도·군도	2,071	1,941	93.7
계	3,875	3,692	95.3

주 : 2015년 전체 도로 포장률 87%

자료 : 도로 및 보수현황시스템, 「행정구역 차로별 도로현황」, 2020년 말 기준

3) 철도

- 광주권 철도는 도시철도 1개, 지역 간 철도 4개이며 광역철도는 없음

[표 1-22] 광주권 철도 현황

구분	도시철도	지역 간 철도	광역철도(광역전철)
노선(개)	1	4	-
연장(km)	20.5	129	-
역수(개)	20	17	-

주 : 1) 연장은 권역 내 운행 중인 노선의 영업거리의 합, 노선이 권역을 넘어 운행할 경우 권역 내 역사 간 영업거리의 합. 역수는 각 노선별 권역 내 역수의 합

2) 지역 간 철도는 경전선, 광주선, 호남선, 호남고속철도 3) 2019년 말 기준

자료 : 1) 국토교통부·한국철도공사·한국철도시설공단(2020), 『제57회 2019 철도통계연보』

2) 광주광역시 도시철도공사 홈페이지(2021), 「운영현황」

4) 버스 운행속도

- '20년 기준 광주권 버스 운행속도는 평일 평균 22.6km/h임

[표 1-23] 광주권 버스운행 속도

구분	평일	토요일	일요일
	평균	평균	평균
버스 운행속도 (km/h)	22.6	23.3	23.9

자료 : 2020년 한국교통안전공단 대중교통현황 조사(광주광역시 기준)

나. 교통수요 전망

1) 인구

- '30년까지 광주권 인구는 연평균 0.15%, 종사자수는 0.24%, 학생수는 1.60% 감소 전망
- 이는 통근·통학통행을 비롯한 전반적인 통행량 감소 요인으로 작용 할 것으로 예상

[표 1-24] 광주권 인구 변화

(단위: 천 명)

구분	2020년	2025년	2030년	연평균 증가율(%)
인구수	1,752	1,742	1,726	△0.15
종사자수	719	718	702	△0.24
학생수	214	193	182	△1.60

주 : 학생수는 초·중·고 학생수

자료 : 한국교통연구원(2018), 『「2018년 「국가교통조사·DB시스템 운영 및 유지보수」 전국 여객 O/D 보완갱신』, 권역별 OD 사회경제지표 재작성

2) 통행 발생량

- '30년까지 광주권 목적통행 발생량은 연평균 0.46% 감소할 것으로 전망

[표 1-26] 광주권 목적통행 발생량 예측

(단위 : 천 통행/일, %)

2020년	2025년	2030년	연평균증가율(%)
5,164	5,051	4,929	△0.46%

주 : 당 권역 내 시도에서 전국으로의 총 목적 통행발생량. OD의 총목적 항목
 자료 : 한국교통연구원(2018), 「2018년 「국가교통조사·DB시스템 운영 및 유지보수」 전국 여객O/D 보완갱신」, 권역별 가정기반 통행목적 OD 재작성

3) 수단분담률

- '30년까지 광주권 수단분담률은 승용차의 경우 연평균 0.77% 감소하고, 대중교통분담률은 연평균 1.80% 증가하여 대중교통의 역할이 보다 커질 것으로 전망
- '30년에 대중교통분담률은 27.6%로 다소 증가하고, 버스분담률은 소폭 증가, 철도분담률은 대폭 증가할 것으로 전망

[표 1-27] 광주권 수단분담률 변화

구분	2020년	2025년	2030년	연평균 증가율(%)
승용차	62.0%	57.5%	57.4%	△0.77%
대중교통	23.1%	27.6%	27.6%	1.80%
버스	21.4%	22.3%	22.3%	0.41%
철도	1.7%	5.3%	5.3%	12.04%
기타	3.7%	3.6%	3.6%	△0.27%

주 : 도보/자전거 제외, 대중교통은 버스+철도
 자료 : 한국교통연구원(2018), 「2018년 「국가교통조사·DB시스템 운영 및 유지보수」 전국 여객O/D 보완갱신」, 권역별 주요교통수단 OD 재작성

5. 대전권

가. 교통 현황

1) 간선급행버스체계(BRT)

- 대전권 내 광역 BRT는 2개 84.2km, 도심 BRT는 3개 31.5km 운영 중
- 세종 BRT는 주로 KTX 오송역과 행정중심복합도시간 광역 교통수요를 처리하고 있고, 도안대로·도안동로 BRT는 대전 도안신도시와 유성구 등 인접 도심지간의 교통 수요를 처리하고 있음

[표 1-28] 대전권 간선급행버스체계 시설현황 (단위: km)

지역	노선	구간	총연장	구분
세종	유성~오송역	반석역~세종시~오송역	31.2	광역
	대전역~오송역	대전역~세종시~오송역	53	광역
	한누리대로	세종시외버스터미널(내부순환)	23.4	도심
대전	도안대로	유성네거리~용계동	3.0	도심
	도안동로	만연교~가수원네거리	5.1	도심

자료 : 대도시권광역교통위원회 간선급행버스체계과 내부자료(2021)

2) 도로

- 총 도로연장 약 6,541km, 포장도로연장 6,290km이며, 포장률은 평균 96.2% 수준으로, 이는 '15년 대비 약 4%p 증가한 수치임

[표 1-28] 대전권 도로시설 현황

구분	도로연장(km)	포장도로연장(km)	포장률(%)
고속국도	389	389	100.0
일반국도	731	731	100.0
지방도	918	883	96.2
특별·광역시도	500	500	100.0
구도·시도·군도	4,003	3,786	94.6
계	6,541	6,290	96.2

주 : 2015년 전체 도로 포장률 92%

자료 : 도로 및 보수현황시스템, 「행정구역 차로별 도로현황」, 2020년 말 기준

3) 철도

- 대전권의 철도는 도시철도 1개, 지역 간 철도 5개이며 광역철도는 없음

[표 1-29] 대전권 철도 현황

구분	도시철도	지역 간 철도	광역철도(광역전철)
노선(개)	1	5	-
연장(km)	22.6	239.8	-
역수(개)	22	19	-

주 : 1) 연장은 권역 내 운행 중인 노선의 영업거리의 합, 노선이 권역을 넘어 운행할 경우 권역 내 역사 간 영업거리의 합. 역수는 각 노선별 권역 내 역수의 합
 2) 지역 간 철도는 호남고속선, 경부고속선, 경부선, 호남선, 충북선
 3) 2019년 말 기준

자료 : 1) 국토교통부·한국철도공사·한국철도시설공단(2020), 『제57회 2019 철도통계연보』
 2) 대전광역시 도시철도공사 홈페이지(2021), 「운영현황」

4) 버스 운행속도

- 대전권 버스 운행속도는 평일 평균 17.7km/h임

[표 1-30] 대전권 버스운행 속도

구분	평일	토요일	일요일
	평균	평균	평균
버스 운행속도 (km/h)	17.7	18.3	18.7

* 버스 운행속도는 대전시 통계

자료 : 2020년 한국교통안전공단 대중교통현황 조사

나. 교통수요 전망

1) 인구

- '30년까지 대전권 인구는 연평균 0.69%, 종사자수는 1.23% 증가하고, 학생수는 0.23% 감소 전망

[표 1-32] 대전권 인구 변화

(단위: 천 명)

구분	2020년	2025년	2030년	연평균 증가율(%)
인구수	3,081	3,195	3,300	0.69
종사자수	1,150	1,194	1,300	1.23
학생수	352	345	344	△0.23

주 : 학생수는 초·중·고 학생수

자료 : 한국교통연구원(2018), 『「2018년 「국가교통조사·DB시스템 운영 및 유지보수」 전국 여객 O/D 보완갱신』, 권역별 OD 사회경제지표 재작성

2) 통행 발생량

- '30년까지 대전권 목적통행 발생량은 연평균 0.71% 증가할 전망이다

[표 1-33] 대전권 목적통행 발생량 예측

(단위 : 천 통행/일, %)

2020년	2025년	2030년	연평균 증가율(%)
9,443	9,667	10,131	0.71%

주 : 당 권역 내 시도에서 전국으로의 총 목적 통행발생량. OD의 총목적 항목

자료 : 한국교통연구원(2018), 「2018년 「국가교통조사·DB시스템 운영 및 유지보수」 전국 여객 O/D 보완갱신」, 권역별 가정기반 통행목적 OD 재작성

3) 수단분담률

- '30년까지 대전권 수단분담률은 승용차의 경우 연평균 0.11% 증가하고, 대중교통분담률은 연평균 0.05% 감소
- '30년에 대중교통분담률은 21.9%로 소폭 감소하고, 버스분담률도 소폭 감소, 철도분담률은 동일하게 유지될 전망

[표 1-34] 대전권 수단분담률 변화

구분	2020년	2025년	2030년	연평균 증가율(%)
승용차	65.1%	65.3%	65.8%	0.11%
대중교통	22.0%	22.1%	21.9%	△0.05%
버스	19.4%	19.4%	19.2%	△0.10%
철도	2.6%	2.6%	2.6%	0.00%
기타	2.9%	2.8%	2.8%	△0.35%

주 : 도보/자전거 제외, 대중교통은 버스+철도

자료 : 한국교통연구원(2018), 「2018년 「국가교통조사·DB시스템 운영 및 유지보수」 전국 여객O/D 보완갱신」, 권역별 주요교통수단 OD 제작성

제3장 비전 및 목표

비전	<p>고품질의 BRT 확산으로 빠르고 편리한 대중교통 구현</p>
<p>목표 (‘30)</p>	<p>◆ BRT의 보편화 · 친환경화 · 스마트화</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ 전국 BRT 노선 : 3배 이상 (26개 → 81개) ▪ 주요 간선도로 통행시간(버스) : 30% 단축 ▪ 친환경 수소 · 전기 차량 : 50% 이상 (0.04% → 50%) ▪ 자율주행 BRT 노선 : 5개 이상 (0개 → 5개)
<p>BRT 구축 방향</p>	<p>◆ GTX, 신도시 등 주요거점을 연결하는 광역 간선축 형성</p> <p>◆ 지자체 도심 간선축 형성</p>
<p>주요 추진 과제</p>	<p>① 환경친화적 BRT 구축</p> <ul style="list-style-type: none"> • 친환경차 확대 및 인프라 구축 • 친환경 정류장 설치 • 환경친화적인 BRT 전용도로 건설 • 대중교통중심의 도로사업 추진 <p>② BRT 서비스의 고급화 · 첨단화</p> <ul style="list-style-type: none"> • S-BRT 시범사업 추진 • S-BRT 기술 개발 및 실증 • 기존 BRT의 개량 및 고급화 추진 <p>③ 스마트 모빌리티 서비스 확대</p> <ul style="list-style-type: none"> • 자율주행 BRT 서비스 도입 • 퍼스널 모빌리티(PM) 등 연계 강화 <p>④ 협력적 거버넌스 운영</p> <ul style="list-style-type: none"> • 권역별 BRT 협의체 운영 • BRT 사업 추진 원칙·기준 마련 <p>⑤ BRT 서비스 제고 및 추진 역량 강화</p> <ul style="list-style-type: none"> • BRT 서비스 평가체계 구축 • 지자체 등 BRT 추진 역량 강화

제4장 권역별 간선급행버스체계 구축계획

1. 노선 선정

- (선정 기준) 교통수요를 유발하는 주요 경유지를 포함하며 다음 중 하나의 요건을 만족하는 노선
 - 타 수단(도시철도)과 중복율 40% 이내
 - 중복 수단의 혼잡도 130% 이상
 - 해당 BRT축의 버스 운행대수가 침두시 기준 80대 이상
- (선정 절차) 관련 교통계획, 지자체 의견, 사전 타당성 용역 결과 등을 검토 한 후 주요 노선에 대한 현장조사를 거쳐 선정
 - 신규노선은 수도권의 경우 GTX 연계 및 3기 신도시 노선을 중심으로 반영하고, 비수도권의 경우 지자체 도심 간선축 노선을 중점 반영
 - 기존노선은 교통 여건 변화, 지자체 추진 의지 등을 고려하여 필요시 노선을 삭제하거나 사업 내용을 변경

2. 권역별 구축계획

가. 수도권

- 수도권 노선은 총 25개 선정
 - 광역 BRT : 18개
 - 도심 BRT : 7개

※ 광역 BRT는 2개 이상의 시·도에 걸쳐 구축되는 BRT를 말하며, 도심 BRT는 1개의 시·도에 구축되는 BRT(BRT 기술기준, '17.12. 고시)

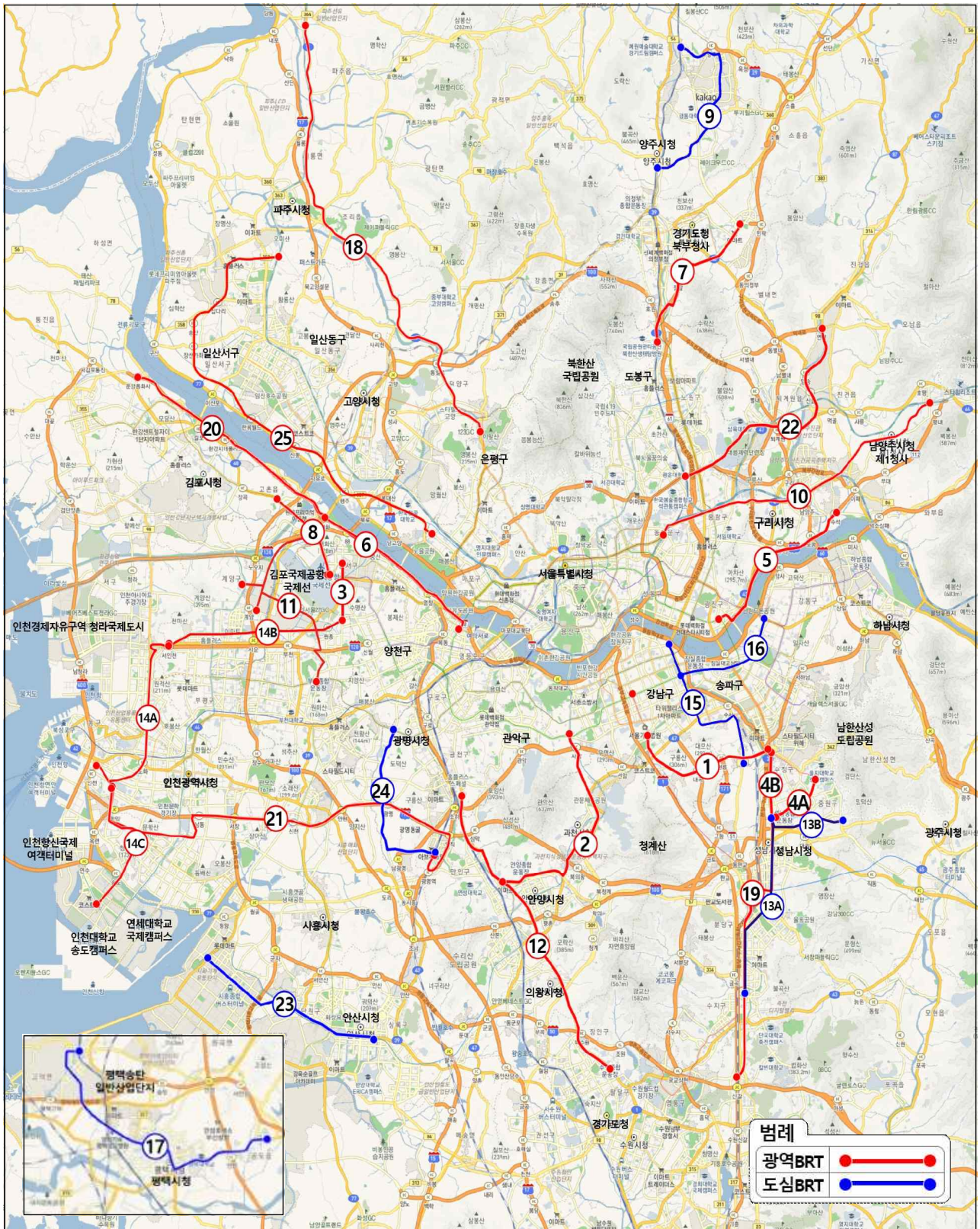
[표 2-1] 수도권 간선급행버스체계 사업노선

□ : S-BRT 시범사업 노선 □ : 3기 신도시 관련 노선 □ : GTX 연계 노선

구분	사업명	구간	사업기간	연장 (km)	사업비 (억원)	분류
< 단기 사업 >						
1	강남송파 BRT	영동1교-북정역	2019-2025	9.7	120	광역
2	남태령로~ 국도47호선	안양호계(비산)사거리-사당역	2022-2025	13.4	323	광역
3	부천~신방화역 BRT	부천 고강지하차도- 서울 신방화역	2024-2025	3.3	120	광역
4	성남-북정 광역 BRT	1단계:모란역-남한산성입구	2022-2024	5.2	419	광역
		2단계:북정역-모란역	2023-2025	5.0		
5	강변북로 광역 BRT(동부 BTX)	수석IC-강변역	2022-2023	8.6	323	광역
6	올림픽대로 광역 BRT(서부 BTX)	행주대교-당산역	2023-2024	10.0	496	광역
7	도봉의정부 BRT	도봉산역-민락2교	2006-2023	8.6	50	광역
8	김포공항 BRT	고촌역-김포공항역	2021-2023	5.9	35	광역
9	덕정남방 BRT	덕정삼거리-외미교차로	2024-2026	11.8	400	도심
10	청량리 도농- /평내호평 BRT	청량리역-평내호평역	2023-2025	20.2	857	광역
11	계양대장 광역 BRT*	계양-부천종합운동장역- 박촌역-김포공항역	2022-2026	16.7	6,500	광역
12	시흥대로~ 국도1호선 BRT	장안구청사거리- 안양육교삼거리	2016-2027	25.9	498	광역
< 중장기 사업 >						
13	성남 BRT	3단계:오리역-모란역	2026-2030	10.5	400	도심
		4단계:모란역-이배재고개입구	2030~	4.7		
14	인천 BRT	1단계:인하대-서인천IC	2026-2030	9.4	972	도심
		2단계:서인천IC-화곡	2026-2030	13.2		광역
		3단계:송도-인하대	2026-2030	9.3		도심

15	영동대로 BRT	영동대교남단-세곡동사거리	2026-2030	10.0	320	도심
16	올림픽로 BRT	삼성교교차로-천호사거리	2026-2030	6.7	214	도심
17	안성평택 BRT	퍼시스사거리-서정리역	2026-2030	17.3	439	도심
18	파주은평 BRT	월릉역-구과발역	2026-2030	24.3	616	광역
19	용인송파 BRT	GTX용인역-모란역	2026-2030	14.8	650	광역
20	김포한강 BRT	운양용화사IC-개화IC	2026-2030	14.7	193	광역
21	인천광명 BRT	승의역-광명역	2026-2030	13.9	836	광역
22	성북남양주 BRT	석계역-GTX왕숙역-진접역	2026-2030	15.3	173	광역
23	시흥안산 BRT	옥구고가차도-중앙역	2026-2030	13.3	337	도심
24	광명 BRT	광명역-광명사거리역	2026-2030	10.2	811	도심
25	제2자유로 BRT	GTX운정역-구룡사거리	2026-2030	30.8	344	광역

※ 타당성평가, 개발계획 수립 등 진행과정에서 사업 추진시기·구간·방안 등 변동 가능
* 계양-대장 S-BRT는 S-BRT 시범사업 노선이면서 3기 신도시 관련 노선에 해당



[그림 2-1] 수도권 간선급행버스체계 사업 노선도

나. 부산·울산권

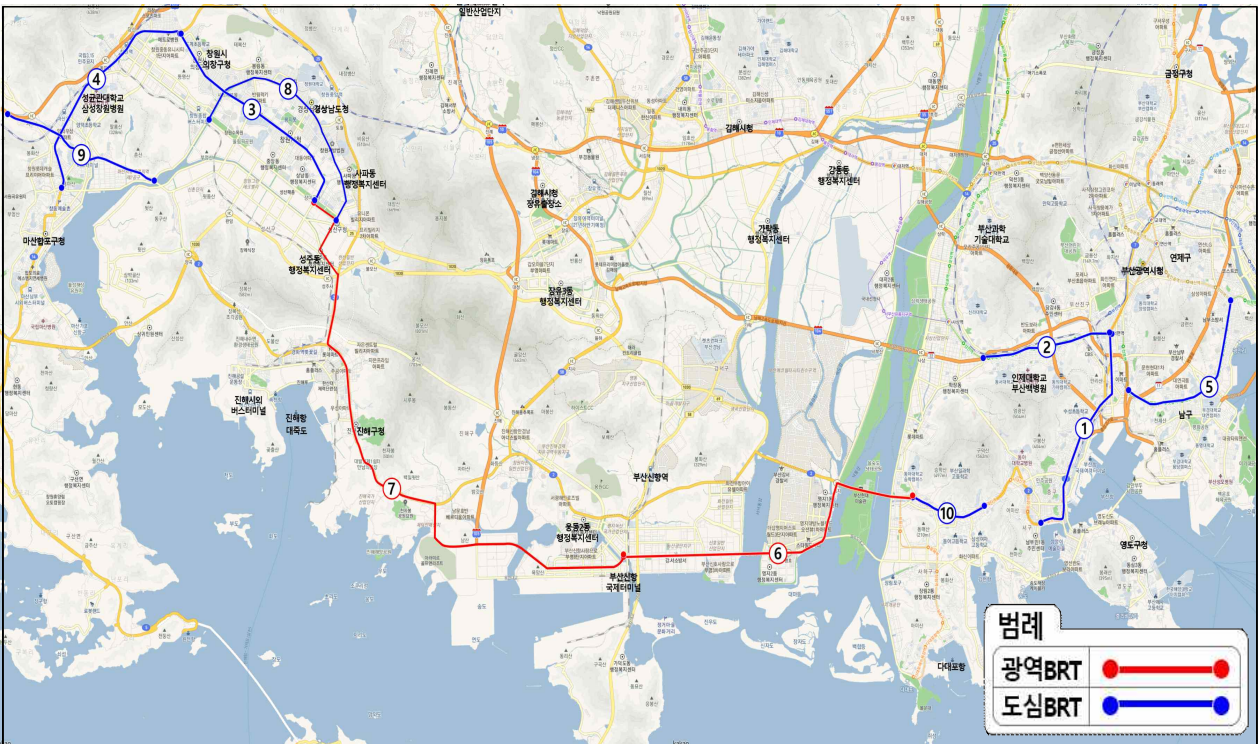
○ 부산·울산권 노선은 총 10개 선정

- 광역 BRT : 2개 / 도심 BRT : 8개

[표 2-2] 부산·울산권역 간선급행버스체계 사업노선

구분	사업명	구간	사업기간	연장 (km)	사업비 (억)	분류
< 단기 사업 >						
1	충무서면 BRT	충무교차로-서면교차로	2019-2021	8.6	236	도심
2	사상서면 BRT	주례교차로-서면교차로	2020-2022	7.4	210	도심
3	원이대로 BRT*	도계광장교차로-가음정사거리	2021-2023	9.3	350	도심
4	3·15대로 BRT	육호광장-도계광장교차로	2022-2025	8.7	234	도심
5	문현수영 BRT	문현역-수영역	2023-2024	6.8	242	도심
6	진해하단 BRT	진해 용원교차로-하단역	2024-2027	15.9	392	광역
< 중장기 사업 >						
7	창원진해 BRT	가음정사거리-신항입구삼거리	2025-2030	31.0	380	광역
8	창이대로 BRT	용원교차로-성주광장	2025-2030	9.8	273	도심
9	북성봉양 BRT	마재고개-봉암교삼거리	2025-2030	7.8	217	도심
10	하단대티 BRT	하단역-대티역	2025-2027	3.3	118	도심

* 원이대로 BRT는 S-BRT 노선에 해당



[그림 2-2] 부산·울산권 간선급행버스체계 사업 노선도

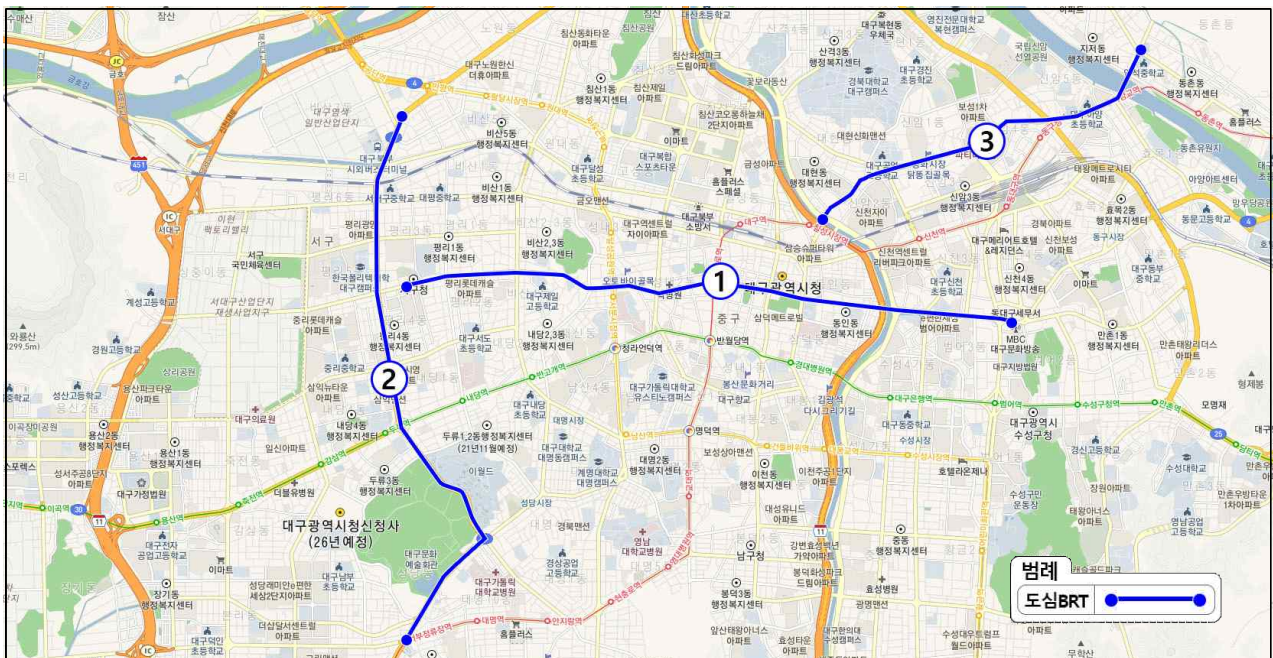
다. 대구권

○ 대구권 노선은 총 3개 선정

- 도심 BRT : 3개

[표 2-3] 대구권역 간선급행버스체계 사업노선

구분	사업명	구간	사업기간	연장 (km)	사업비 (억)	분류
< 중장기 사업 >						
1	평리신천 BRT	대구서구청- MBC대구문화방송	2025-2030	6.5	231	도심
2	대명비산 BRT	서부정류장역- 대구북부시의외버스터미널	2025-2030	6.0	214	도심
3	아양신암로 BRT	칠성교 ~ 입석네거리	2025-2030	3.9	137	도심



[그림 2-3] 대구권역 간선급행버스체계 사업노선도

라. 광주권

○ 광주권 노선은 총 1개 선정

- 도심 BRT : 1개

[표 2-4] 광주권역 간선급행버스체계 사업노선

구분	사업명	구간	사업기간	연장 (km)	사업비 (억)	분류
< 중장기 사업 >						
1	백운~건국 BRT	백운광장- 광주희망병원	2025-2028	10.3	361	도심



[그림 2-4] 광주권 간선급행버스체계 사업 노선도

마. 대전권

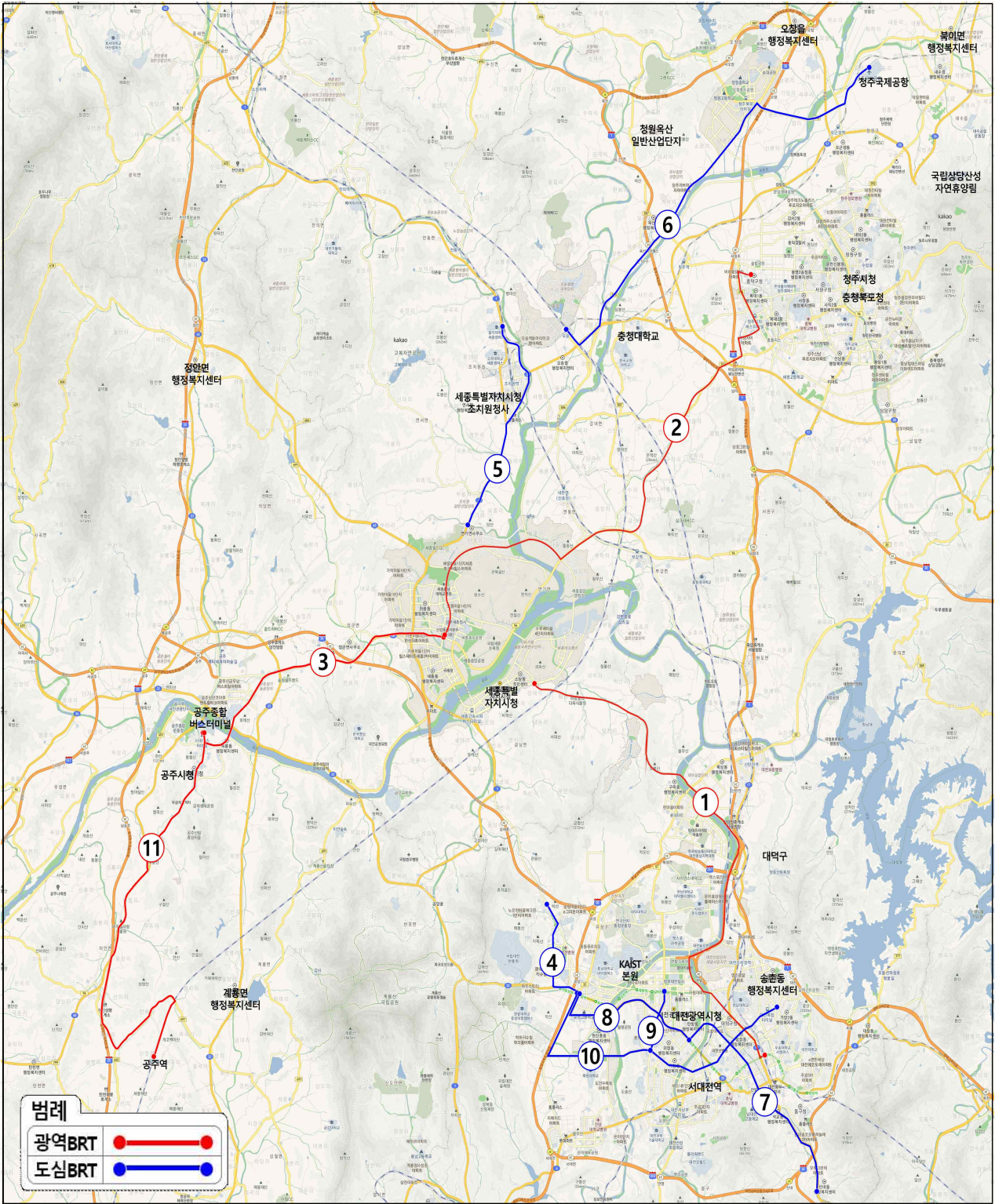
○ 대전권 노선은 총 12개 선정

- 광역 BRT : 5개
- 도심 BRT : 7개

[표 2-5] 대전권역 간선급행버스체계 사업노선

구분	사업명	구간	사업기간	연장 (km)	사업비 (억)	분류
< 단기 사업 >						
1	대전역와동IC BRT	대전역-와동IC	2022-2023	11.5	740	광역
2	세종청주 BRT	행복도시-청주대농지구	2020-2025	32.3	58	광역
3	공주세종 BRT	행복도시-공주시내터미널	2020-2025	20.5	159	광역
4	반석구암 BRT	반석역-구암역	2022-2022	6.9	235	도심
5	세종천안 BRT 1단계	행복도시-홍익대입구	2020-2025	16.0	146	도심
6	오송청주공항 BRT	오송역-청주국제공항	2024-2025	16.4	583	도심
< 중장기 사업 >						
7	대종로 BRT	용문역-산내동	2025-2028	10.7	321	도심
8	계룡로 BRT	구암역-용문역	2025-2028	7.1	213	도심
9	대덕대로 BRT	안골네거리-정부청사역	2025-2028	2.8	84	도심
10	동서대로 BRT	동부4가역-유성복합터미널	2025-2028	15.6	468	도심
11	공주세종 BRT 2단계	KTX공주역-공주시내 버스터미널	2025-2030	18.1	151	광역
12	세종천안 BRT 2단계*	홍익대입구- KTX천안아산역	2025-2030	33.5	395	광역

* 기타 권역 간선급행버스체계 사업노선에도 포함



[그림 2-5] 대전권 간선급행버스체계 사업 노선도

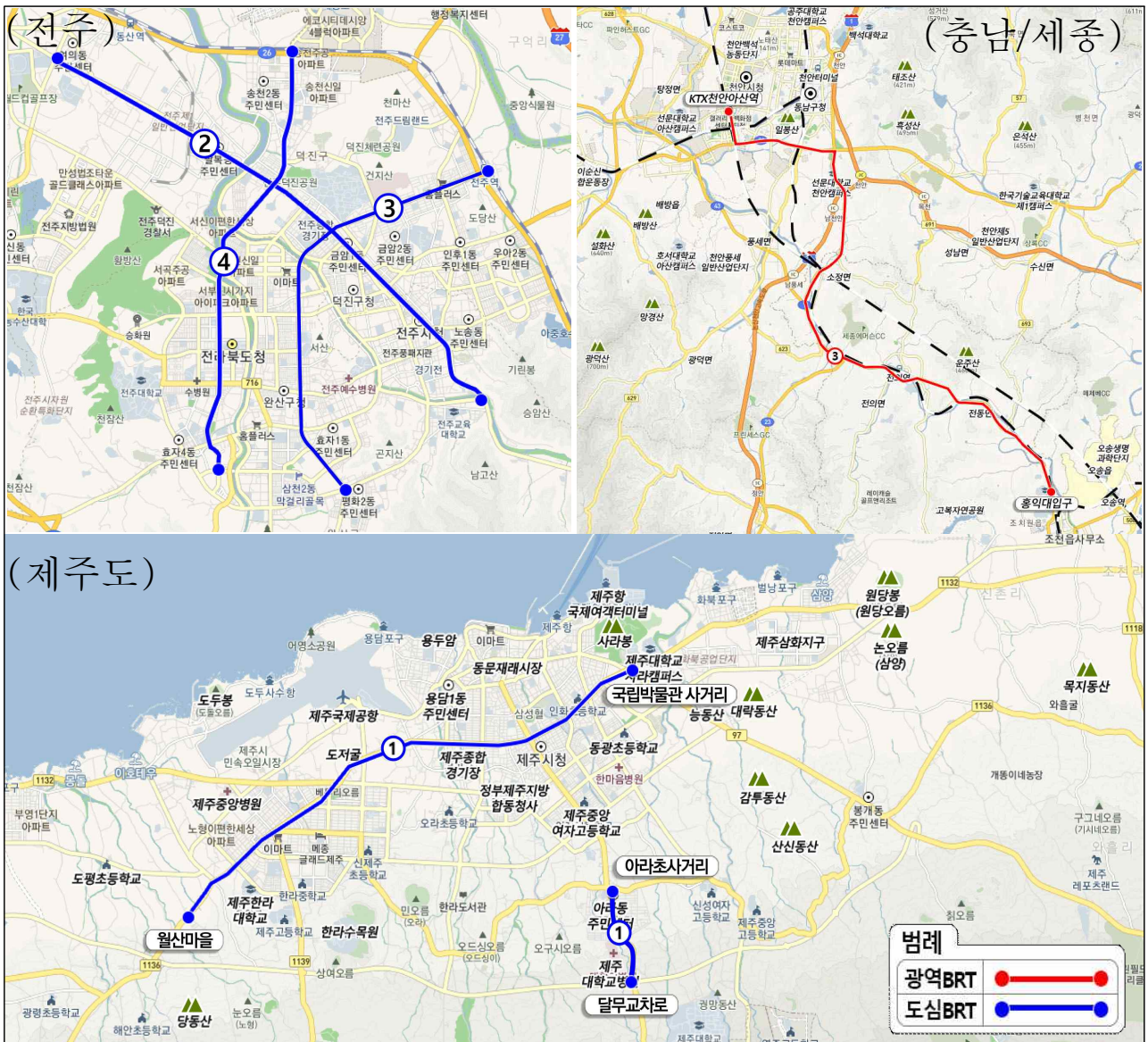
바. 기타 권역

○ 기타 권역 노선은 총 5개 선정

- 광역 BRT : 1개
- 도심 BRT : 4개

[표 2-6] 기타 권역 간선급행버스체계 사업노선

구분	사업명	구간	사업기간	연장 (km)	사업비 (억)	분류
< 단기 사업 >						
1	제주 BRT	국립박물관사거리-월산마을 아라초사거리-달무교차로	2022-2025	10.6	330	도심
2	기린대로 BRT(전주)	호남제일문광장사거리- 한벽교삼거리	2023-2025	10	330	도심
< 중장기 사업 >						
3	백제대로 BRT(전주)	전주역-꽃밭정이사거리	2026-2030	8	240	도심
4	송천중앙로- 홍산로 BRT(전주)	에코시티-효천지구	2026-2030	10	300	도심
5	세종천안 BRT 2단계(천안)	홍익대입구- KTX천안아산역	2025-2030	33.5	395	광역



[그림 2-6] 기타 권역 간선급행버스체계 사업 노선도

제5장 주요 추진과제

1 환경친화적 BRT 구축

○ 수소·전기 등 친환경차 확대 및 인프라 구축

- BRT 차량을 수소·전기차 등 친환경차로 전환*을 지속 추진하고, 전기 굴절버스 등 친환경 대용량차량을 투입

* BRT 차량 친환경차 보급목표 : '20년 운행차량의 0.04% → '30년 운행차량의 50%

- BRT 기종점 등에 수소·전기 충전 인프라를 갖춘 환승시설을 구축하여 친환경차 운행기반 마련

* 오송역 내 전기굴절버스 전용 전기충전소 설치 검토 중(청주시·세종시 등, ~'22.)

【 친환경 차량 예시 】



수소·전기버스



전기굴절버스

- 친환경차 도입 및 인프라 구축을 활성화하기 위하여 차량 구입비 및 충전소 설치비를 지원*(전기·수소)하고 연료보조금(수소)을 지급**

* 간선급행버스체계법 제32조 제2항, 대기환경보전법 제58조, 친환경자동차법 제8조 제1항 등

** 여객자동차운수사업법 제50조 제7항(수소 연료보조금 제도 신설, '21.3월 개정)

○ 태양광 패널, 미세먼지 저감 장치 등 친환경 정류장 설치

- 태양광 패널을 설치*하여 BIS(Bus Information System) 등에 소요되는 전력을 자체 공급하고, 미세먼지 저감 장치를 통해 정류장 내 공기 질 개선

* 세종시에서 태양광 패널이 설치된 첨단 BRT 정류장 구축사업 추진 중(~'22년, 46개소)

○ 환경친화적인 BRT 전용도로 건설

- BRT 전용도로를 신설하는 경우 '환경친화적인 도로건설 지침(국토부 고시)' 등에 따라 친환경 도로 설계 기법* 적용

* 지형훼손 저감을 위한 공사 구간 터널화, 미세먼지 저감을 위한 중온포장 적용 등

○ 대중교통중심의 도로사업 추진

- 광역도로, 혼잡도로 등 사업 추진 시 BRT 병행 도입을 우선 검토 하여 도시부 도로를 대중교통중심으로 전환*

* 대중교통중심 광역 간선도로망 구축방안 연구용역(국토부, '21.7.~'22.7.) 진행 중

2 BRT 서비스의 고급화 · 첨단화

◆ 전용차로, 우선신호, 사전요금지불, 전용차량 운영 등을 통해 지하철 수준의 정시성·신속성을 가진 고급형 BRT인 S-BRT를 보급·확산

○ S-BRT 시범사업 추진

- 계양-대장, 인천, 성남, 창원, 세종* S-BRT 5개 시범사업('20.1. 선정)을 '27년까지 차질 없이 추진하고, 신규 후보사업도 지속 발굴·추진

* 세종 BRT는 既구축 된 BRT를 S-BRT 수준으로 고급화

【 S-BRT 주요 요소 】



전용차로



우선신호 처리



사전요금지불



전용차량

○ S-BRT 관련 기술 개발 및 실증

- 교차로 우선신호 처리, 사전요금지불, 섬식 정류장, 양문형 전용차량 등 핵심기술 R&D* 추진

* S-BRT 우선신호 기술 및 안전관리 기술 R&D 진행 중(국토부, '20.4.~'22.12., 총 100억원)

- R&D 성과물을 S-BRT 시범사업에 활용 할 수 있도록 우선신호 시범 운영, 섬식 정류장 구축, 양문형 전용차량 운행 등 실증 추진(세종시*, '21.下~'22.下)

* (실증 구간) 한누리대로 한솔동~보람동~대평동~소담동 도로구역 및 대평동 BRT 차고지

【 S-BRT R&D 주요 실증 대상 】



섬식 정류장

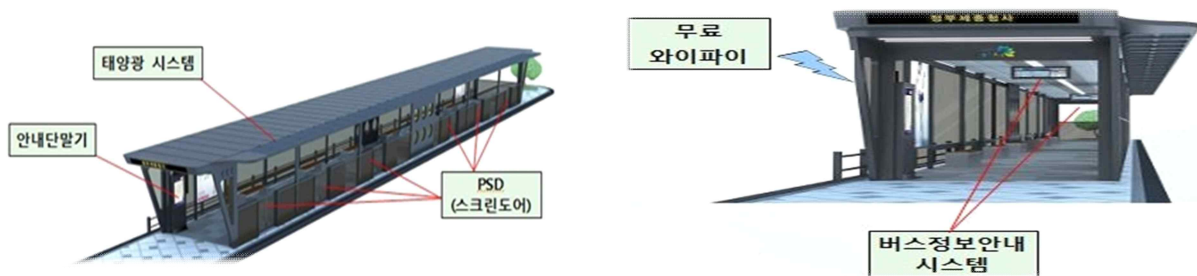


양문형 전용차량

○ 기존 BRT 개량 및 고급화 추진

- 정류장 시설 개선, 추월차로 및 분리대 설치, 저상 버스 도입 등 단기간에 기존 BRT 서비스 수준을 높일 수 있는 BRT 개량 사업 우선 추진(~'25년)

【 예시: 세종시 BRT 정류장 개선 사업 】



- S-BRT 시범사업 성과를 바탕으로 기존 BRT 중 우선신호, 사전지불요금, 섬식 정류장 등 S-BRT 적용이 용이한 곳에 대해 고급화 사업 추진('26년~)

참고

S-BRT 시범사업 개요

□ 추진 경과

- 3기 신도시 교통대책 및 수도권 광역교통개선대책으로 지하철 수준의 서비스를 제공하는 S-BRT(Super BRT) 도입 발표('18.12)
- S-BRT 사업 추진을 위한 표준가이드라인을 마련*하였으며('19.11), S-BRT 시범사업지를 5개 선정**('20.1.)하여 추진 중

* S-BRT 표준가이드라인 마련 용역 실시('19.7.~'19.10., 한국교통연구원)

** (선정 과정) 시범사업 신청·접수(지자체, '19.12.) → 시범사업 평가위원회 심사(국토부, '19.12.) → 시범사업 최종 선정('20.1., 국토부)

□ 시범사업 현황

구 분	S-BRT 시범사업				
	인천계양-부천대장	인천 BRT	성남 BRT	창원 BRT	세종 BRT
○ 사업구간	L=16.7km (김포공항역-계양-대장-부천종합운동장)	L=9.4km (인하대-루원시티 교차로)	L=5.2km (모란사거리-단대오거리-남한산성)	L=9.3km (도계광장-가음정사거리)	L=22.9km (세종BRT 고급화)
○ 사업기간	'22~'26	'26~'30	'22~'24	'21~'23	'19~'22
○ 총사업비	6,500억원	361억원	214억원	350억원	785억원
○ 재원부담	광역교통개선대책 분담금 100% (계양-대장)	국고 25%, 지방비 75%	국고 50%, 지방비 50%	국고 50%, 지방비 50%	광역교통개선대책 분담금 100% (행정중심복합도시)
○ 시행주체	LH	인천광역시	성남시	창원시	LH
○ 진행상황	광역교통 시행계획 반영('21.7.)	개발계획 수립 ('21.4.~'22.4.)	개발계획 수립 ('21.5.~'22.1.)	실시계획 수립 ('21.2.~'22.8.)	첨단 BRT 정류장 설치(~'22.12.)

3 스마트 모빌리티 서비스 확대

○ 자율주행 BRT 서비스 도입

- BRT 전용차로 내 자율주행차 실증*, 데이터 고도화, 정밀지도 구축 등을 통해 자율주행 상용화 서비스 기반 마련(국토부·중기부·세종시 등, '20.~'24.)

* 세종시 BRT 구간 자율주행 유상서비스 시범운영 중(대평동~보람동, '21.3.~)

- 실증 결과를 토대로 세종 BRT 노선(세종~오송, 세종~대전 등)에 자율주행 상용화를 우선 추진('25~)하고, 타권역도 S-BRT 노선을 중심으로 도입 확대

【 자율주행 버스 예시 】



○ 퍼스널 모빌리티(PM) 등 연계 강화

- 주요 BRT 정류장에 퍼스트·라스트 마일 교통수단인 전동킥보드·자전거 등 PM 환승 및 충전 시설을 구축하여 BRT 접근성 강화
- 대중교통수단(BRT, 도시철도 등)과 PM 등을 통합하여 원스탑 예약·결제·대여·반납이 가능한 통합모빌리티 서비스(MaaS) 제공*

* 통합교통 정보시스템 구축(~'25년) → 통합모빌리티 서비스 실증 및 상용화('26년~)

【 퍼스널 모빌리티 종류 】



전동휠



전동킥보드



세그웨이



전기자전거

4 협력적 거버넌스 운영

○ 권역별 BRT 협의체 운영

- 중앙정부, 지자체, 교통전문기관, 민간전문가 등이 참여하여 BRT 노선, 사업 시행주체, 재원 분담 등에 대한 기관 간 이견을 조정하는 협의체 운영

※ 대전권의 경우 행정중심복합도시권 광역 BRT 구축을 위해 충남·충북·대전·세종·행정중심복합도시건설청 등이 참여하는 '행복도시권 광역교통협의회' 운영 중

○ BRT 사업 추진 원칙·기준 마련

- BRT 사업의 원활한 추진을 위해 사업시행 및 운영주체, 재원 분담 등에 대한 원칙 및 세부기준 마련(~'22년)

5 BRT 서비스 제고 및 추진 역량 강화

○ BRT 서비스 평가체계 구축

- BRT 서비스 수준의 제고를 위하여 주기적으로 서비스 평가*를 실시하고, 평가 결과를 BRT 사업 재정지원, 운송사업자 면허 갱신 등에 활용

* 서비스 수준 평가체계 마련을 위해 BRT 기술기준 개정 용역 수행(한국교통연구원, '20.12.~'21.10.)

○ 지자체 등 BRT 추진 역량 강화

- 매년 BRT 도입·운영 우수사례를 발굴하여 지자체에 공유·전파하고 사업비 우선지원, 표창 수여 등 인센티브 제공
- 국토교통인재개발원 등 중앙·지자체 교육기관에 BRT 정책 교육과정을 신설('22.上)하여 BRT 담당 공무원, 관련 분야 종사자 등의 BRT 이해도 제고

제6장 단계별 건설계획 및 재원조달방안

1. 단계별 건설계획

○ 권역별 간선급행버스 건설계획을 착공 예정 시기를 기준으로 단기 사업('21년~'25년)과 중장기 사업('26년~'30년)으로 구분

[표 3-1] 간선급행버스체계 단계별 건설계획

(단위 : 개)

구분	합계	수도권	부산·울산권	대구권	광주권	대전권	기타권역
단기	26	12	6	0	0	6	2
중장기	29	13	4	3	1	5	3
	55	25	10	3	1	11	5

2. 소요재원

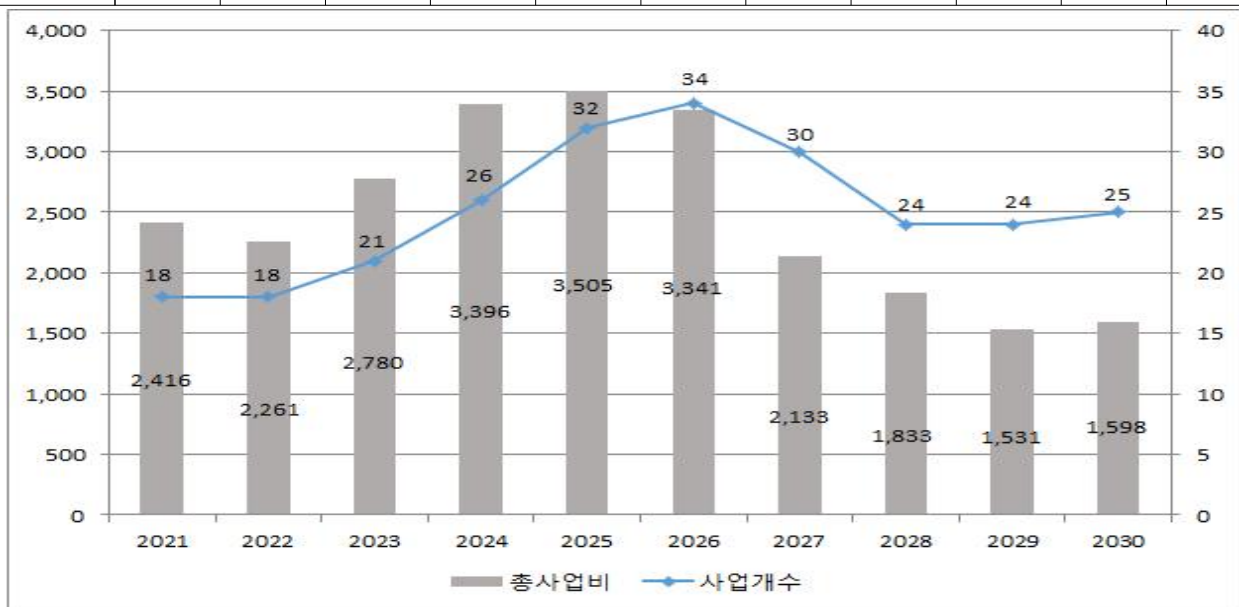
○ 소요재원은 총 2조 4,794억원

- 단기사업 소요재원 : 1조 4,386억원
- 중장기사업 소요재원 : 1조 408억원

[그림 3-2] 간선급행버스체계 사업 연차별 소요재원

(단위 : 개, 억 원)

구분	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	합계
사업개수	18	18	21	26	32	34	30	24	24	25	
총사업비	2,416	2,261	2,780	3,396	3,505	3,341	2,133	1,833	1,531	1,598	24,794



* 종합계획상 소요재원은 재정여건에 따라 변할 수 있음

3. 재원조달방안

- 국가와 지자체의 적정 재원 분담

- 광역 BRT, 도심 BRT 등 BRT의 성격 등을 감안하여 재원 분담

- 투자재원의 다양화

- 광역교통개선대책에 따른 개발사업자 분담금, 민간 자본 등 활용

- 개발계획 수립과정에서 세부 재원조달방안 검토

- 투자재원 소요, 지자체간 재원 분담, 연차별 소요재원 등을 중앙정부, 광역·기초 지자체 등 관계기관 협의를 거쳐 개발계획에 반영