


| | | | |
|--|----------------------|--|---|
|  국토교통부 | <h1>보도자료</h1> | | <small>국민의 내일을 위한 정부혁신</small> 보다 나은 정부 |
| | 배포일시 | 2020.1.2.(목) 총 2매(본문 2매, 참고 0매) | |
| 담당 부서 | 대광위 간선급행버스 체계과 | 담당자 | · 과장 박진홍, 사무관 유지현, 주무관 김만호 · ☎ (044)201-5115, 5121, 5119 |
| 보도일시 | | 2020년 1월 3일(금) 조간부터 보도하여 주시기 바랍니다. ※ 통신·방송·인터넷은 1.2(목) 11:00 이후 보도 가능 | |

인천계양·부천대장·창원 등 5곳 지상의 지하철, S-BRT 시범사업으로 선정

-S-BRT 도입 건설·운영지침인 「S-BRT 표준가이드라인」 마련-

- 국토교통부(장관 김현미) 대도시권광역교통위원회(위원장 최기주)는 기존의 중앙버스전용차로 수준의 간선급행버스체계(BRT, Bus Rapid Transit)를 지하철 수준으로 향상시킨 최고급형 BRT를 도입하기 위해 「S-BRT 표준 지침(이하 가이드라인)」을 마련하고, 인천계양·부천대장, 창원, 인천, 성남, 세종 총 5곳을 시범사업으로 선정하였다고 밝혔다.
- BRT는 국내에 '04년부터 도시철도 대비 저비용·고효율의 대중교통 수단으로 서울, 경기, 세종 등 총 24개소에 도입되었으나, 대부분 중앙버스전용차로 수준으로 건설·운영됨에 따라 당초 도입 시 기대했던 서비스 수준에 미치지 못하였다.
- 이에 따라, 지난 '18.12월 수도권 광역교통개선대책에서 지하철 수준의 서비스를 제공하는 S-BRT를 도입키로 하였고, 이번에 대광위에서 지자체 등 사업시행자를 대상으로 S-BRT를 건설하고 운영하기 위한 지침서인 S-BRT 표준가이드라인을 마련하고 시범 사업을 선정하기로 한 것이다.

- 표준가이드라인에 따르면, S-BRT는 전용 도로, 첨단 정류장 등 전용 시설과 운영 시스템을 활용하여 빠른 속도와 편리성으로 지하철 수준의 버스 서비스를 제공하는 최고급형 BRT로, 급행기준 평균 운행속도 35km/h(일반 25km/h), 출·도착 일정 2분 이내, 이용자 편의성 등을 목표 서비스 수준으로 정하고 있다.
 - 이러한 서비스 수준을 달성하기 위해 전용주행로, 정류장 시설, 차량·운영 시스템 등 총 5개 분야, 총 16개 세부요소별 권장 및 필수요건을 제시하고 있다.
- 표준가이드라인에 따라 S-BRT가 도입되면 일반도로와 분리된 전용 도로와 입체화된 교차로(또는 우선신호), 추월차선을 활용하여, 도로 지·정체와 상관없이 지하철과 같이 정류장에서만 정차할 수 있어 기존 BRT에 비해 속도와 정시성이 대폭 향상된다.
 - 또한 승객들이 직접 이용하는 정류장도 개선하여, 눈비 미세먼지 등 외부환경으로부터 보호되는 폐쇄형 또는 반개방형으로 설치하고 수평승하차도 가능토록 하여 승하차 시간을 단축하고 교통약자 편의를 증진할 예정이다.
 - 운행 차량도 수소·전기버스 등 친환경 차량을 우선 운행하고, 수요가 집중되는 출퇴근 시간에는 굴절버스 등 대용량 차량을 투입하여 이용자들이 만차로 인한 추가 대기 없이 쾌적하게 이동할 수 있도록 지원할 계획이다.
 - 지하철 등 주요 연계 교통수단까지의 환승거리를 최소화하고 운행 스케줄을 연계한 급행버스 서비스를 도입하여 환승편의를 강화할 예정이다. 또한, 정류장 내 사전요금지불시스템을 도입하고, 차량 및 정류장에 냉·난방 시설, wifi, 위치정보 표시서비스 등 이용자 편의서비스를 제공할 계획이다.

- 국토교통부에서는 **표준가이드라인에 따라 S-BRT가 도입이 되면 국제기준(BRT Standard, ITDP) 최고 수준인 Gold 등급***의 BRT가 실현될 것으로 기대하고 있다.

* ITDP는 BRT 성능·운영수준 등에 따라 4개 등급(Gold, Silver, Bronze, Basic)으로 구분하고 있으며, 전용주행로 및 추월차로, 외부환경으로부터 보호되는 정류장, 수평승하차 시설 등을 갖춘 최상급 BRT를 Gold 등급으로 규정

<BRT 등급 개편(안)>

| | | | | |
|----------|------|--------|--------|-------|
| 국내기준(현행) | | 가 | 나 | 다 |
| - 개편(안) | S | A | B | C |
| 국제기준 | Gold | Silver | Bronze | Basic |

- 국토교통부는 표준가이드라인 마련과 함께, 성과를 조기에 가시화하고 성공사례를 도출하기 위해 표준 가이드라인에 부합하는 5개 노선을 시범사업으로 선정하였다.
- 지난달 지자체 대상 설명회(12.3.,12.6.)를 거쳐 총 5개 사업이 신청되었으며, 한국교통연구원 등 BRT 전문가 5명으로 구성된 평가위원회 평가(12.18.~12.23.) 결과 및 노선 유형 등을 고려하여 총 5개 노선을 시범사업으로 선정하였다.
- 시범사업별 사업추진계획 및 기대효과는 다음과 같다.
 - ① 인천계양·부천대장 BRT(김포공항역~박촌역~부천종합운동장역, L=17.3km)는 3기 신도시 계양·대장지구를 GTX, 9호선 등 인근 주요 지하철역으로 연결하여 출·퇴근 시간을 단축할 수 있을 것으로 기대된다.
 - ② 창원 BRT(창원시 도계광장~가음정사거리, L=9.3km)는 주요 간선도로에 개발 계획을 수립 중인 노선으로, S-BRT로 고급화하여 대중교통망이 개선되고 통행속도가 향상될 것으로 기대된다.

- ③ 인천 BRT(인하대~서인천, L=9.4km)는 경인고속도로 일반화사업과 연계 추진하고, 기존 운영 중인 청라-강서 BRT와 연결하여 인천~서울 간 광역 BRT가 활성화될 것으로 기대된다.
 - ④ 성남 BRT(남한산성입구~모란역사거리, L=5.2km)는 구도심의 주요도로인 산성대로의 버스서비스를 고급화하고 지하철(분당선, 8호선)과 주요 간선도로(성남대로)와 연결성을 제고할 계획이다.
 - ⑤ 운영 중인 세종 BRT(반곡동~세종터미널~한별리, L=22.9km)에 대해 정류장 첨단화(냉·난방시설, wifi 등), 전기·굴절버스, 우선신호시스템, 사전요금 시스템 도입 등을 추진하여, 신규 노선 도입에 앞서 S-BRT 실제 모습을 조기에 엿볼 수 있도록 할 예정이다.
- 시범사업은 내년 상위계획 반영, 기본계획 수립 등을 통해 본격 추진될 계획이며, 우수사례로 발전시켜 다른 지역에 선도적인 역할을 할 수 있도록 적극 지원할 계획이다.
 - 국토교통부 간선급행버스체계과 박진홍 과장은 “S-BRT는 도시철도 대비 1/2의 건설기간에 1/10이 채 안 되는 비용을 투입하면서도 지하철에 준하는 버스 서비스를 제공할 수 있는 저비용·고효율의 대중교통수단이 될 수 있을 것”이라며,
 - “시범사업으로 선정된 관계기관과 설계단계부터 긴밀하게 협력하여, 이번 시범사업 지역에서 고품질의 S-BRT가 건설·운영될 수 있도록 아낌없이 지원할 계획이다.”고 말했다.



이 보도자료와 관련하여 보다 자세한 내용이나 취재를 원하시면 국토교통부 대도시권 광역교통위원회 간선급행버스체계과 유지현 사무관(☎ 044-201-5512)에게 문의하여 주시기 바랍니다.

참고 1

S-BRT 표준가이드라인

<S-BRT 세부항목별 기준>

| 구분 | 세부 항목 | 권고 기준 | 최소 기준 |
|-----------|----------|--|--------------------|
| 전용 주행로 | 차로 분리 | 외부차량과 분리 가능한 시설(연석 등) 설치 | 차선 분리 |
| | 교차로 처리 | 교차로 입체화 또는 우선신호 | |
| 정류장 | 정류장 형태 | 폐쇄형 정류장 | 반개방형 |
| | 정류장 형식 | 섬식 정류장 | 상대식 |
| | 정류장 규모 | 폭원 5m 이상 | 3m 이상 |
| | 추월 차로 | 정류장 별 1개 이상 추월차로 확보 | 연속되는 2개 정류장 중 1개 |
| | 정류장높이·간격 | 차량·승차대 간 높이 4cm, 수평 간격 최소화 | |
| 전용 차량 | 차량 용량 | 출입문 3개 이상의 대용량 버스 (예: 양문형 버스(섬식), 굴절·이층버스) | 일반 저상 |
| | 차량 연료원 | 전기 또는 수소 차량 | CNG, CNG hybrid |
| 시스템 연계 | 브랜드 | 주행로, 정류장, 차량 디자인 통일 | |
| | 환승체계 | LOS(Level of Service) B 이상 * 승하차 지점 간 거리 60~120m 이내 | LOS C |
| | 연계체계 | 주요 교통수단의 운행 스케줄과 연계 | |
| | 운영센터 | 실시간 정보제공기능을 갖춘 센터 | |
| 서비스 운영 | 사전요금지불 | 정류장에서 요금 지불 가능 시스템 구비 | |
| | 배차간격 | 노선별 첨두시 10분 이내 | |
| | 편의시설 | 차량·정류장에 냉·난방 시설, BIS 등 구비 | |

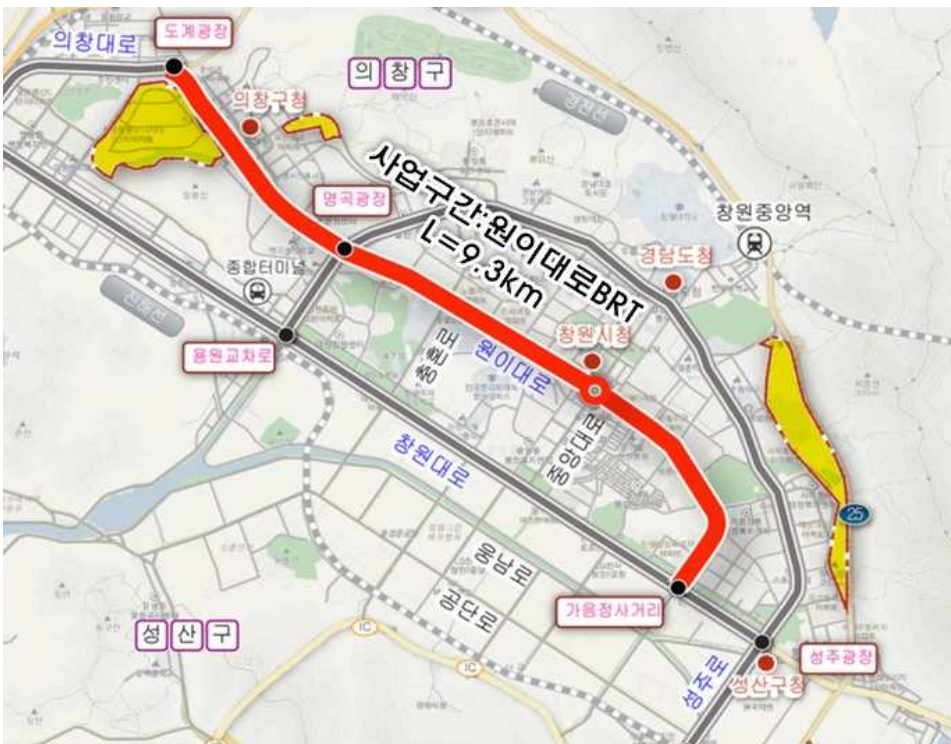
참고 2 시범사업 노선(안)

※ 시범사업 검토단계에서 제출한 노선으로, 향후 개발계획 등 수립 과정에서 변경될 수 있음

□ 계양·대장(김포공항역~박촌역~부천종합운동장역, L=17.3km)



□ 창원(창원시 도계광장~가음정사거리, L=9.3km)



□ 인천(인하대~서인천, L=9.4km)



□ 성남(남한산성입구~모란역사거리, L=5.2km)



□ 세종(반곡동~세종터미널~한별리, L=22.9km)



참고 2

기존 BRT와 S-BRT의 비교

□ 기존 BRT vs S-BRT

| 구분 | 기존 BRT | S-BRT |
|--------|---|--|
| 교차로 처리 |  <p>교차로 정차</p> |  <p>교차로 입체화</p>  <p>우선신호 처리</p> |
| 정류장 |  <p>개방형 정류장</p> |  <p>폐쇄형 정류장</p>  <p>사전요금지불</p> |
| 차량 |  <p>일반 차량</p> |  <p>수소·전기</p>  <p>굴절버스</p> |
| 수평 승하차 |  <p>수평승하차 불가</p> |  <p>수평승하차 시설</p>  <p>저상형 차량</p> |

* 출처: Far East Mobility, 세종도시교통공사, 현대차