
 국토교통부	<h1>보 도 자 료</h1>		 대한민국 대전환 한국판뉴딜
	배포일시	2021. 6. 29(화) / 총 21매(본문 5매)	
담당 부서 국토교통부 철도정책과	담 당 자	• 과장 이우제, 서기관 백승록, 주무관 송명근 • ☎ (044) 201-3938, 3940, 4641	
보 도 일 시		2021년 6월 29일(화) 15:00 이후부터 보도 가능합니다.	

비수도권 광역철도 확대 등 중장기 철도 투자방향 제시

- 제4차 국가철도망 구축계획('21~'30) 철산위 심의·의결 -

□ 국토교통부(장관 노형욱)는 향후 10년간('21~'30년) 국가철도망에 대한 투자계획을 담은 「제4차 국가철도망 구축계획(안)」을 마련, '철도 산업위원회*'의 심의를 거쳐 최종 확정하였다고 밝혔다.

* 철도산업에 관한 기본계획 및 중요정책 등을 심의·조정하기 위해 설치한 위원회로, 국토교통부장관(위원장), 관계부처 차관, 철도유관기관장, 민간위원 등 총 25인으로 구성

○ 이번 「제4차 국가철도망 구축계획」은 「철도의 건설 및 철도시설 유지관리에 관한 법률」에 따른 10년 단위 중장기 법정계획으로, 철도망 구축의 기본 방향과 노선 확충계획, 소요재원 조달방안 등 내용을 담고 있으며,

○ 전문 연구기관인 한국교통연구원의 용역결과를 토대로 공청회('21.4.22), 전문가 토론회, 지자체를 포함한 관계기관의 폭 넓은 의견수렴 등을 거쳐 확정되었다.

□ '제4차 국가철도망 구축계획('21~'30)'은 “국민생활과 나란히, 누구나 누리는 철도”를 구축하겠다는 비전 아래, 7대 추진방향*을 토대로 검토되었으며, 주요내용은 다음과 같다.

◆ 7대 추진방향

- ① 철도운영 효율성 제고
- ② 주요 거점 간 고속연결
- ③ 비수도권 광역철도 확대
- ④ 수도권 교통혼잡 해소
- ⑤ 산업발전 기반 조성
- ⑥ 안전하고 편리한 이용환경 조성
- ⑦ 남북 및 대륙철도 연계 대비

□ 이번 4차 국가철도망 구축계획의 구체적 내용을 살펴보면 다음과 같다.

① 첫 번째로, 병목구간의 선로용량 확충, 단절구간 연결 및 전철화 등 사업을 통해 국가철도망의 운영 효율성을 대폭 높일 계획이다.

○ 철도 운행 집중구간인 경부고속선 광명~평택 2복선화 사업* 등을 통해 용량부족 문제를 해소하고, 기존 철도노선(공항철도)에 속도가 더 빠른 열차를 투입하는 급행화 사업**도 추진한다.

* 경부고속선 광명~평택 2복선화 : 경부·호남고속선 운행확대, 인천발 KTX 등 신규 고속철도 운행지역 확대 등 고속철도 중심의 철도운영확대 기반 조성

* 공항철도 급행화 : 기존 노선에 150km/h급 고속차량 운행 (표정속도 향상 효과: 직통열차 74km/h→97km/h, 일반열차 58km/h→75km/h)

○ 또한, 열차 운행 단절구간(Missing Link)을 연결*하여 수도권과 지역 거점 또는 지역 거점 간 연계성을 제고하고, 비전철구간을 전철화 하는 사업을 추진한다.

* 중부내륙선 문경~김천 : 남부내륙철도(김천~거제) 등과 연계하여 내륙 간선축 완성

② 두 번째로, 고속철도 운행지역을 확대하고, 기존노선의 선형을 개량하여 지역 거점 간 이동속도를 획기적으로 향상시킬 계획이다.

○ 호남고속철도 2단계(광주~목포), 인천발·수원발 KTX 등 사업은 계획 대로 진행하고, 서해안 지역 등 고속철도 소외지역에 신규 고속 철도 서비스*를 제공할 계획이다.

* 서해선~경부고속선 연결선 : 서해안 지역에 고속철도 서비스 신규 제공

○ 또한, 급구배·급곡선 등으로 열차 운행여건이 좋지 않았던 기존 선로(전라선·호남선·동해선)를 고속화·개량하고, 광주~대구 등 신규 노선을 건설하여 거점 간 고속 이동이 가능하도록 추진한다.

③ 세 번째로, 비수도권에 광역철도를 대폭 확대하여 지방 대도시권 조성 및 국가균형발전을 위한 핵심 인프라로 조성할 계획이다.

○ 그 간 수도권은 도시철도 외에도 다수의 광역철도 노선이 건설·운영되어 수도권 확산·발전에 큰 영향을 미쳐온 반면, 비수도권은 지방 대도시권 내 이동을 지원하는 광역철도가 부족하여 지방 광역경제권 발전을 더디게 하는 한 요인이 되어왔다.

○ 이에 경부선 등 기존 선로를 활용한 광역철도 사업뿐만 아니라, 지방 광역경제권 내 거점을 연결하는 신규 광역철도를 건설하여 지방 대도시의 경쟁력을 높이고, 지역주민 이동편의도 제고한다.

* 비수도권 신규 광역철도 사업: (3차 계획) 1개(0.5조원) → (4차 계획) 11개(12.1조원)

- 아울러, 광역철도 지정기준을 생활권 범위확대 등 현실 여건을 고려하여 합리적으로 조정하고, 비수도권 광역철도 사업이 활성화 되도록 다양한 개선 방안을 연내 마련할 계획이다.

④ 네 번째로, 고질적인 수도권 교통혼잡 문제를 해소하기 위해 광역 급행철도 등 신규 사업을 추진할 계획이다.

○ 수도권 광역급행철도 3개 노선을 차질없이 추진하고, 서부권역*에 광역급행철도 노선을 신설하여 급행철도 서비스 수혜지역을 확대할 계획이다.

* 장기역~부천종합운동장역 구간을 신설하고, GTX-B노선(송도~마석) 사업자와의 협의를 거쳐 부천종합운동장에서 GTX-B노선을 공용하여 용산역 등 서울도심까지 열차 직결운행 추진

- 또한, 2·3기 신도시 등 수도권 외곽의 주요 개발지역과 서울 간 이동 편의성 제고를 위해 도시철도 연장형 광역철도 등 신규 광역철도 사업도 추진하여 출·퇴근 이동시간을 대폭 단축할 계획이다.
- ⑤ 다섯 번째로, 화물열차가 운행할 수 있는 산업철도 노선을 건설하여 기업의 경제 활동을 지원하고, 철도산업 발전을 위한 핵심 기반 시설(철도종합시험선로)도 고도화한다.
- 주요 산업단지과 항만의 물동량을 원활하게 처리하기 위해 철도 인입선을 건설할 계획이며,
- 오송에 위치한 철도종합시험선로를 고도화(순환선 구축)하여 신규 철도차량 주행시험 등 시험 용량을 확대하고, 철도 기술개발 및 해외진출 확대를 위한 기반을 마련할 계획이다.
- 한편, 제4차 국가철도망 구축계획에 따라 총 119.8조원('21~'30년 기간 동안 92.1조원, '31년 이후 27.7조원)이 소요되어 제3차 국가철도망 구축 계획 대비 29조원 이상* 투자규모가 증가할 것으로 전망되었다.

* 제3차 철도망계획('16년 수립): 총 90.7조원 투자 계획

<< 제4차 국가철도망 구축계획 투자계획(조원) >>

구분	총 사업비	계획기간내	계획기간후
국고	72.4	56.9	15.5
지방비	10.4	8.1	2.3
민자	22.6	16.4	6.3
공단채권, 광역교통개선부담금 등	14.4	10.7	3.7
소계	119.8	92.1	27.7

- 부문별로는 고속철도 15.3조원, 일반철도 47조원, 광역철도 57.4조원이 소요되어 광역철도 투자가 대폭 확대되었으며,
- 재원 구성은 국비 72.4조원, 지방비 10.4조원, 민자유치·공기업·기타 37조원으로 국가 재정운용 여건을 고려한 다각적인 재원확보 필요성이 투자계획에 반영되었다.

- 국토교통부 관계자는 “제4차 국가철도망 구축계획에 따라 철도망 확충이 차질 없이 이루어질 경우 고속·일반·광역 철도망이 전국적으로 확대되며, “국가균형발전과 지방 대도시권 경쟁력 강화, 지역 거점 간 연결성 강화 등 정책 효과가 기대된다”고 밝혔다.
- 이용측면에서도 200km/h 이상 고속철도 서비스를 제공받는 지역이 확대되고, 수도권 및 지방대도시권 내 출퇴근 시간이 현재 대비 50% 수준 이하로 단축되어 생활여건이 획기적으로 개선되며,
 - 철도 이용객 증가 등에 따라 미세먼지 등 유해 물질도 감소하여 탄소중립 사회실현을 위한 철도의 중추적 역할이 예상된다.
- 아울러, “47만명의 고용유발 효과와 255조원의 경제적 파급효과 (생산유발 효과 + 부가가치유발 효과)가 발생”할 것으로 추산되어 “경제적인 측면에서도 많은 효과가 기대”된다고 밝혔다.

<< 제4차 국가철도망 구축계획에 따른 변화 >>

구분	2019 (A)	2030 (B)	비고 (B/A)
영업거리 (km)	4,274.2	5,340.6	125%
복선화 (km)	2,753.6	3,280.3	119%
전철화 (km)	3,116.2	4,182.6	134%

- 6.29일 ‘철도산업위원회’를 통해 심의·의결된 「제4차 국가철도망 구축계획」은 내주 중 관보에 고시될 예정이다.



이 보도 설명자료와 관련하여 보다 자세한 내용이나 취재를 원하시면 국토교통부 철도정책과 백승록 서기관(☎ 044-201-3940)에게 문의하여 주시기 바랍니다.

참고1

제4차 국가철도망 구축계획 신규사업 현황(44개, 58.8조원)

	노 선 명	사업구간	사업내용	연장(km)	총 사업비(억원)
① 운영효율성 제고사업					
고속	경부고속선	수색 ~ 서울 ~ 광명	복선전철	26.6	22,285
		광명 ~ 평택	2복선전철화	66.3	56,942
일반	문경·점촌선	문경 ~ 점촌 ~ 김천	단선전철	70.7	11,437
	경북선	점촌 ~ 영주	단선전철화	55.2	2,709
	공항철도	서울역 ~ 인천국제공항	급행화	63.9	4,912
광역	분당선	왕십리 ~ 청량리	단선전철	1.0	820
소계(6개 사업)				283.7	99,105
② 주요 거점 간 고속연결 사업					
고속	서해선~경부고속선 연결선	화성 ~ 향남 ~ 경부고속선	복선전철(직결선)	7.1	5,491
일반	광주 ~ 대구	광주송정 ~ 서대구	단선전철	198.8	45,158
	평택부발선	평택 ~ 부발	단선전철	62.2	22,383
	원주연결선	원주 ~ 만종	복선전철(직결선)	6.6	6,371
	동해선	삼척 ~ 강릉	단선전철(고속화)	43.0	12,744
	전라선	익산 ~ 여수	복선전철(고속화)	89.2	30,357
	호남선	가수원 ~ 논산	복선전철(고속화)	17.8	7,415
소계(7개 사업)				424.7	129,919
③ 비수도권 광역철도 확대 사업					
광역	충청권 광역철도(2단계)	신탄진 ~ 조치원	복선전철(기존선)	22.6	364
	충청권 광역철도(3단계)	강경 ~ 계룡	복선전철(기존선)	40.7	511
	동탄~청주공항 광역철도	동탄 ~ 청주공항	단선전철	78.8	22,466
	대전~세종~충북 광역철도	반석 ~ 조치원 ~ 청주공항	복선전철	49.4	21,022
	대구권 광역철도(2단계)	김천 ~ 구미	복선전철(기존선)	22.9	458
	대구1호선 영천 연장	경산 하양역 ~ 금호	복선전철	5.0	2,052
	대구~경북 광역철도	서대구 ~ 의성	복선전철	61.3	20,444
	부산~영산~울산 광역철도	부산 노포 ~ 울산역	복선전철	50.0	10,631
	동남권순환 광역철도	진영 ~ 울산역	복선전철	51.4	19,354
	광주~나주 광역철도	상무역 ~ 나주역	복선전철	28.1	15,235
	용문~홍천 광역철도	용문 ~ 홍천	단선전철	34.1	8,537
소계(11개 사업)				444.3	121,074

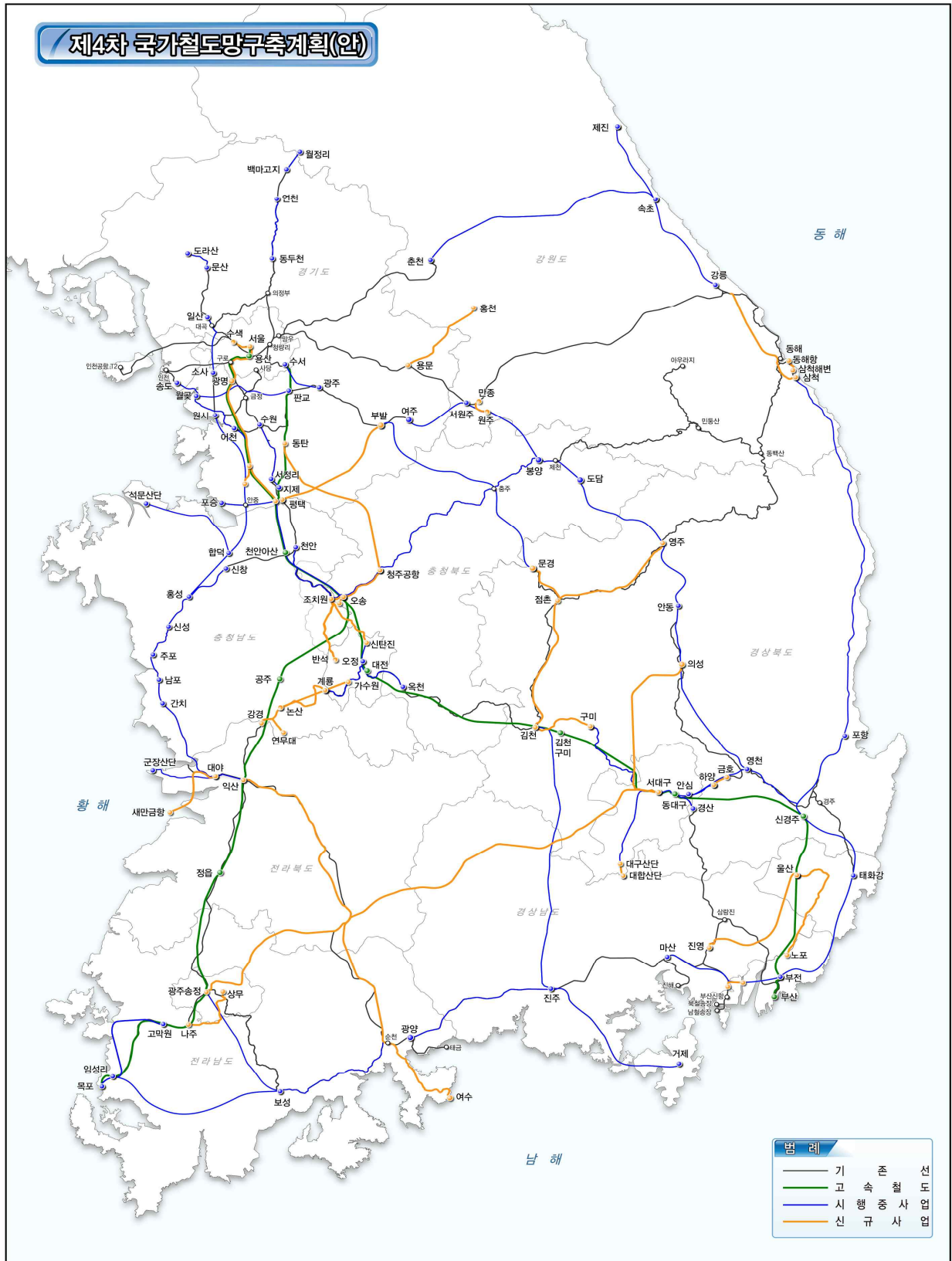
④ 수도권 교통혼잡 해소 사업

광역	서부권 광역급행철도	장기역~부천종합운동장역	복선전철	21.1	22,475
	별내선 연장	별내역~별가람역	복선전철	3.2	2,384
	송파하남선	오금~하남시청	복선전철	12.0	15,401
	강동하남남양주선	강동~하남~남양주	복선전철	18.1	21,032
	위례과천선	복정~정부과천청사	복선전철	22.9	16,990
	고양은평선	새절~고양시청	복선전철	13.9	14,100
	인천 2호선 고양 연장	인천 서구~고양 일산 서구	복선전철	18.5	17,502
	위례삼동선	위례~삼동	복선전철	10.4	8,168
	일산선 연장	대화~금릉	복선전철	10.9	12,127
	분당선 연장	기흥~오산	복선전철	16.9	16,015
	신분당선	호매실~봉담	단선전철	7.0	4,374
	신분당선 서북부 연장	용산~삼송	복선전철	20.2	18,002
	대장홍대선	부천대장~홍대입구	복선전철	20.0	21,526
	제2경인선	청학~노온사	복선전철	21.9	16,879
	신구로선	시흥대야~목동	복선전철	12.4	9,430
소계(15개 사업)				229.4	216,405

⑤ 산업발전 기반조성 사업

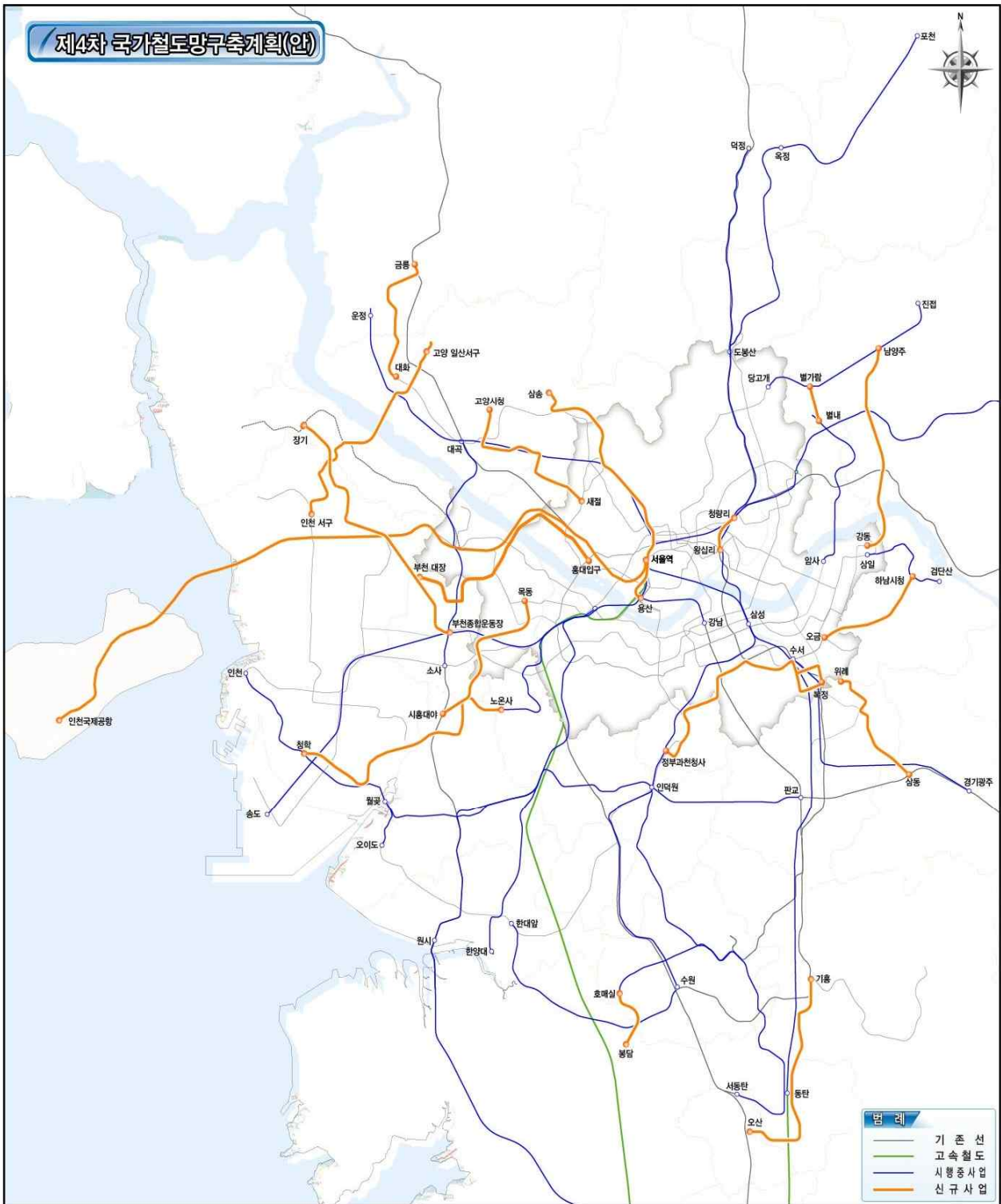
일반	새만금선	대야~새만금항	단선전철	47.2	13,569
	대합산단산업선	대구산단~대합산단	단선전철	5.4	2,653
	동해신항선	삼척해변~동해신항	단선철도	3.6	1,650
	부산신항 연결지선	부산신항선~부전마산선	단선전철(연결선)	6.5	2,151
	철도종합시험선	오송 철도종합시험선로	단선전철	3.6	1,071
소계(5개 사업)				66.3	21,094
총 계(44개 사업)				1,448.4	587,597

< 4차 국가철도망구축계획 계획도(전국) >



※ 본 노선도는 향후 사업추진 과정에서 변동 가능

< 4차 국가철도망구축계획 계획도(수도권) >



※ 본 노선도는 향후 사업추진 과정에서 변동 가능

1. 철도관련 주요 지표 변화

- 영업거리는 4,274.2km에서 5,340.6km(125% ↑), 전철화 연장은 3,116.2km에서 4,182.6km(134% ↑)로 대폭 제고

<철도 주요지표 변화>

구분	2019 (A)	2030 (B)	비고 (B/A)
영업거리 (km)	4,274.2	5,340.6	125%
복선화 (km)	2,753.6	3,280.3	119%
전철화 (km)	3,116.2	4,182.6	134%

* 제4차 국가철도망 구축계획내 사업 완료시 4,274.2km→ 5,340.6km(125% ↑)

- 철도 수송분담률은 11.5%(’19년)에서 5%p 수준 증가(약 17%) 예상

2. 철도운영 효율화

- 고속·고속화철도 **운행용량 확보***로 수도권과 지역 간, 지역 주요거점 간 원활한 교류가 가능해지며, 철도 관련기관 **수입증대 효과** 기대

* 서울~수색구간: 255회/일(’21) → 476회/일(’30), 221회/일 증가
 경부고속선 광명~평택구간: 190회/일(’21) → 380회/일(’30), 190회/일 증가

- 문경~김천 등 **철도 단절구간(Missing Link)**을 연결하여 수도권과 주요 지역 거점 간 소통 원활화
- 고속철도 이용객 증가로 철도운영기관의 수입이 증가하고, 선로 사용료 납부액도 증가하여 철도건설 부채 감소 효과도 기대

- 기존 시설의 효율적 활용을 통한 속도향상 및 재정부담 경감

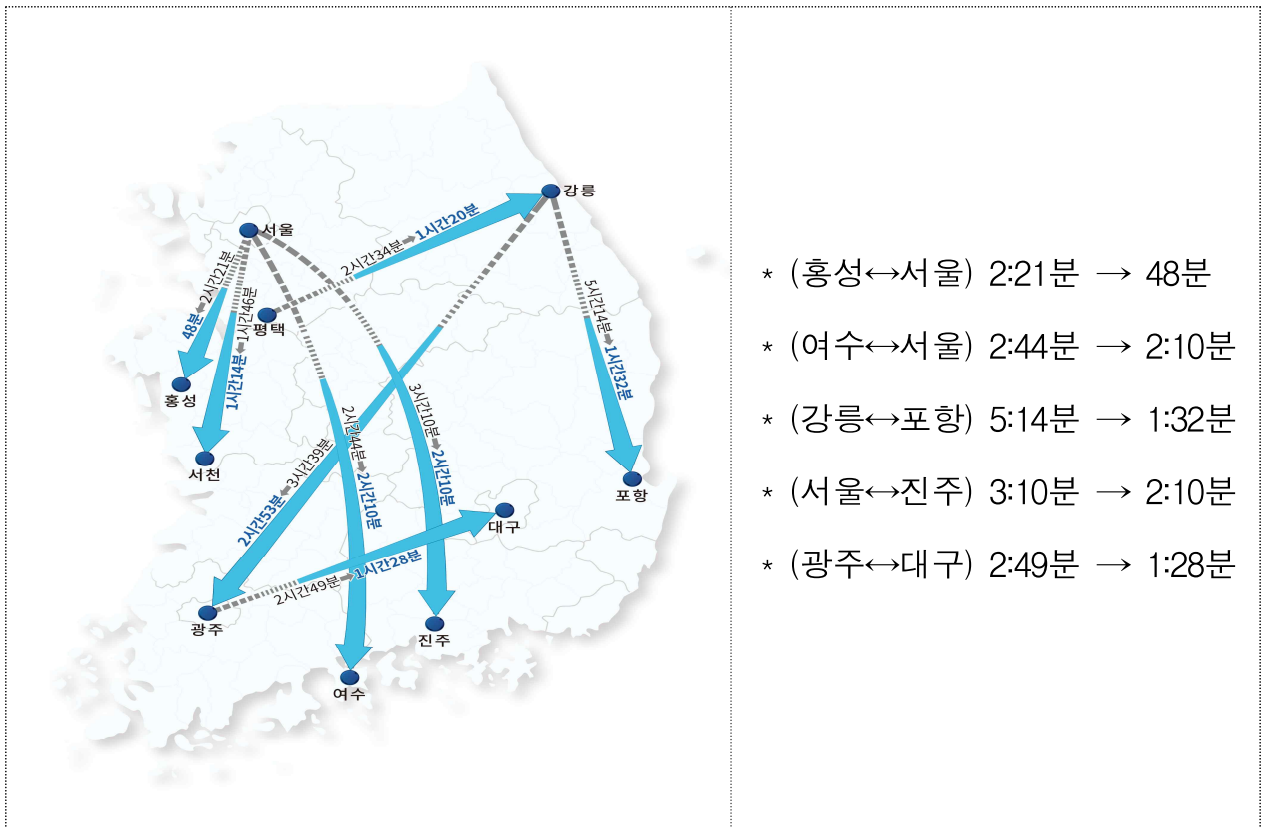
- 인천공항철도에 150km/h급 차량을 투입하여 이동 시간이 단축 (일반열차: 66분→51분, 직통열차 53분→39분)되고, 운임수입 증대

3. 주요 거점 간 이동시간 단축

* 제4차 국가철도망 구축계획내 사업 완료시

- 기존선로 고속화 개량, 신규 고속철도 서비스 제공 등을 통해 고속 서비스를 확대하고, 지역 거점 간 이동시간을 획기적으로 단축
- 전라선, 호남선, 동해선을 개량하여 고속화 서비스를 제공하고, 서해안 지역에 신규 고속철도 서비스 제공

< 지역간 주요거점 간 통행시간 변화>



※ 실제 시간단축 효과는 구체적인 사업계획 및 사업추진 여건에 따라 상이해 질 수 있음

4. 국민 생활여건 개선

□ 수도권 및 지방 대도시권 등 주요 광역권 출퇴근 시간 단축

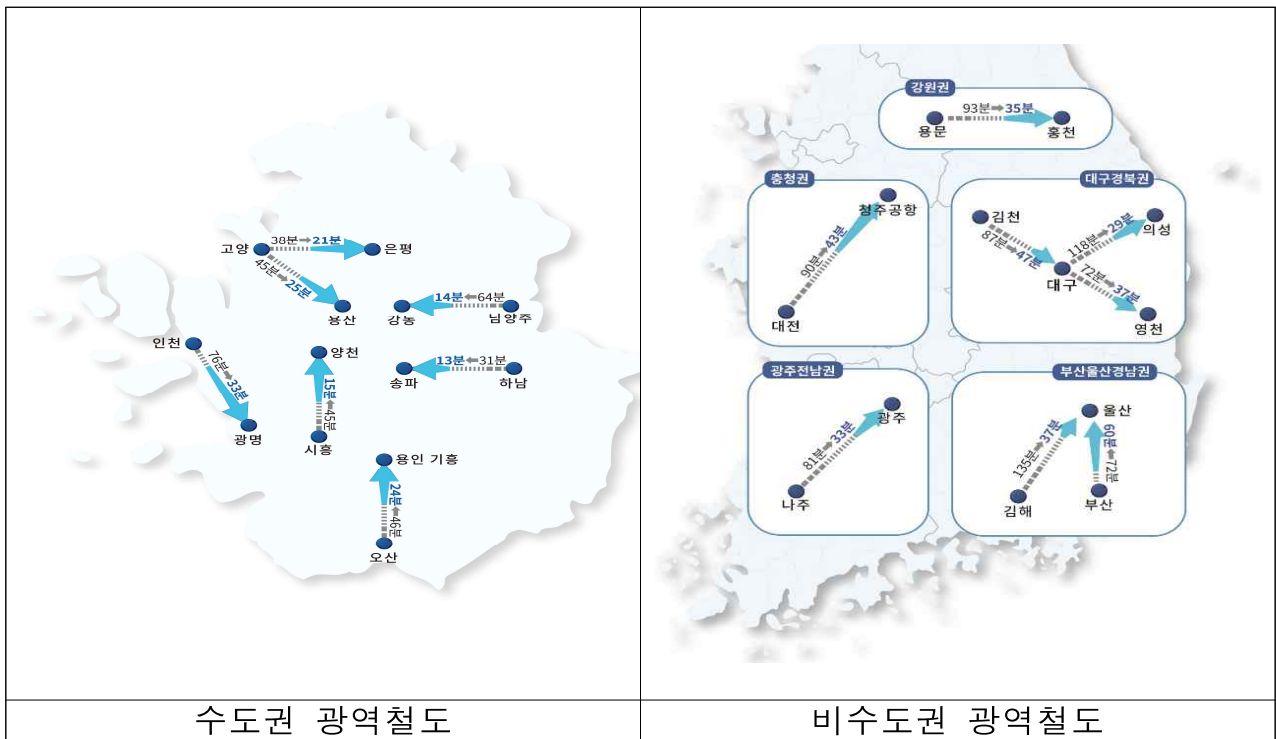
○ 수도권 주요 지점 간 이동 시간이 기존의 50% 미만으로 단축 기대

* (강일~남양주) 64분→14분, (시흥~목동) 45분→15분, (인천~광명) 76분→33분 등

○ 지방 대도시권 지점 간 이동 시간이 기존의 50% 미만으로 단축 기대

* (부울경권: 진영~울산) 135분→37분, (광주전남권: 광주~나주) 81분→33분
(대구경북권: 대구~의성) 118분→29분, (충청권: 대전~청주공항) 90분→43분 등

< 수도권 및 지방 광역철도 투자에 따른 통행시간 변화>



※ 실제 시간단축 효과는 구체적인 사업계획 및 사업추진 여건에 따라 상이해 질 수 있음

5. 오염물질 배출저감 및 교통사고 감소

□ 철도이용 증가에 따른 환경오염물질 배출 저감

○ 수도권 광역철도 이용객(110만명↑) 및 고속·일반·지방 광역철도 이용객 증가(62만명↑)에 따라 연간 미세먼지(PM2.5) 204톤 이상 감소 예상

- 이 밖에도 CO, NO_x, VOC도 각각 매년 6,781톤, 3,657톤, 536톤 이상 감소할 것으로 추정

□ 승용차 등 도로이용 감소에 따른 교통사고 감소

- 승용차 등 도로 수단이 철도로 대체되어 교통사고 발생은 연간 10,343건 감소 예상(부상자 연간 6,868명, 사망자 연간 74명 감소)

6. 철도산업 발전기반 조성

□ 오송 철도종합시험선로 순환선 확보로 국내 철도차량 수요대응과 해외수출 차량의 기술·안전성 확보에 기여

- 철도차량 주행시험 용량이 일 최대 24회, 280km → 일 120회, 1,474km으로 크게 증가할 것으로 예상

* '21.4월 기준 국내·외 철도차량 제작 검토 사업이 70여 건을 초과하는 등 철도종합시험선로 이용 수요가 급증할 것으로 예상

7. 경제적 파급효과

□ 계획기간('21~'30) 동안 총 92.1조원 투자계획이며, 이에 따른 경제적 파급효과는 255조 2,533억원으로 추산

- 생산유발효과 180조 1,517억 원, 부가가치효과 75조 1,016억 원, 고용유발효과 469,961명

<경제적 파급효과>

생산유발효과(억원)	부가가치유발효과(억원)	고용유발효과(인)
1,801,517	751,016	469,961

1. 신규사업 선정기준은?

□ 현행 예비타당성조사 기준 등을 활용하여 개별 사업별로 경제성, 정책효과, 지역균형발전 효과 등 사업타당성*을 평가하였으며,

* (사업 타당성) 수도권은 경제성(B/C)과 정책성을 평가 / 비수도권은 경제성, 정책성, 지역균형발전 효과를 평가

○ 신규사업은 투자재원 범위 내에서 사업 타당성, 지역 간 투자규모 균형, 기타 정책 필요성 등을 종합적으로 고려하여 선정하였음

* 총 투자규모: (신규사업) 44개(58.8조원) / (신규사업+계속사업) 101개(119.8조원)

2. 신규사업 선정 시 지역별 안배를 고려한 것인지? 경제성 중심으로 평가하여 수도권 사업이 많이 포함된 것 아닌지?

□ 4차 철도망계획의 신규사업은 총 44개(58.8조원)로,

○ 수도권 18개, 비수도권 23개, 전국단위* 3개 사업이 반영되었으며, 수도권과 비수도권이 유사한 규모

* 수색~광명, 경부고속선 광명~평택 2복선화, 철도종합시험선로 고도화 등 사업 효과가 특정 지역이 아닌 전국에 미치는 사업

3. 이번 4차 철도망계획의 주안점은? 이전 계획과 차별화되는 부분은?

- 4차 철도망계획은 철도가 국민이 원하는 경쟁력을 갖추고, 국가 균형발전과 그린모빌리티를 주도하기 위한 7대 추진방향을 설정
 - 3차 계획 기초를 유지하여 철도운영 효율성 제고, 전국 주요거점의 고속연결, 안전하고 편리한 철도이용 환경을 조성 등 과제 추진 계획
 - ※ 철도의 친환경성, 지역발전효과 등을 고려하여 철도투자 규모를 종전 대비 대폭 확대(3차 계획 90.7조원 → 4차 계획 119.8조원)
- 특히, 4차 철도망계획에서는 비수도권 광역철도를 대폭 확충하여 지방 광역경제권을 육성하고, 국가균형발전을 도모할 계획
 - 그 간 광역철도가 수도권 중심으로 건설·운영되어 비수도권은 지역 거점 내 이동을 지원하는 광역철도가 매우 부족했으며, 광역철도 부족 문제가 지방 광역경제권 발전을 더디게 하는 한 요인이 되었음
 - 이에 4차 철도망계획에 비수도권 광역철도 신규사업을 11개(12.1조원) 반영하여 3차 철도망계획(1개 사업, 0.5조원) 대비 대폭 확대

<4차 철도망계획 7대 추진방향>



4. 공청회 이후 추가로 반영된 사업은?

- 공청회 이후 관계기관 협의(5.7~27) 등을 거쳐 “광주~대구” 사업*을 신규사업으로 추가 반영하였음

* (사업구간) 광주송정 ~ 서대구 간 199km(단선전철), (사업비) 4.5조원

- 광주~대구 사업은 6개 광역 시·도*를 경유하여 지역균형발전 및 지역 거점 간 연결성 강화 효과가 크고,

* 광주광역시, 전라남도, 전라북도, 경상남도, 경상북도, 대구광역시

- 상대적으로 부족했던 횡축 철도망을 확대*하는 등 정책 필요성을 고려하였음

* 전주~김천 사업은 추가검토 사업으로 반영하되, 사전타당성조사 등을 통해 타당성이 확보되는 노선이 있는지를 추가검토하고, 타당성이 확보되는 노선이 있는 경우 사업 추진 (사전타당성조사 조속 추진)

- 아울러, 수도권 서부권의 교통여건을 고려하여 “서울5호선 김포·검단 연장” 사업을 “추가검토 사업*”으로 새롭게 반영하였음

* 장래 여건변화에 따라 추진검토가 필요한 사업

5. 철도망계획에 포함된 사업들의 향후 추진일정 및 계획은? 철도망 계획에 포함되면 사업이 확정된 것인지?

- 철도망계획에 포함되었다 하더라도 사업추진이 확정되는 것은 아님
 - 철도망계획에 반영된 사업은 사전타당성 조사 → 예타조사 통과(또는 면제) → 기본계획 수립 → 기본 및 실시설계 → 착공 절차로 사업 추진
- 신규로 반영된 사업도 사전타당성 조사를 조속히 추진하여 예타조사 착수 등 후속절차를 차질없이 추진할 계획임

6. (서부권 광역급행) 김포·검단(인천) 등에서 강남구간 등 노선 연장을 강력 건의했는데, 장기역~부천종합운동장역 노선으로 반영한 사유는?

- 대안별 경제성, 총사업비, 국가균형발전 등 정책적 측면을 종합 고려하여 장기역~부천종합운동장역 구간을 신설(부천종합운동장역 이후 구간은 GTX-B노선 공용)하는 것으로 계획하였음
 - (경제성) 장기역~부천종합운동장역 구간을 신설하는 방안이 사업비 규모* 및 경제적 타당성 측면에서 가장 적합한 것으로 분석
 - * (철도망계획 반영안) 2.2조원, (경기도 건의안) 6.4조원, (인천시 건의안) 9.5조원
 - (균형발전 측면) 지자체 건의안 추진 시 4.2조원~7.3조원의 사업비가 추가 소요되어 수도권-비수도권 간 투자규모 균형 측면 등 고려 필요
- 서부권 광역급행철도의 건설 구간은 “장기역~부천종합운동장역”이나,
 - 실제 열차 운행은 GTX-B 노선을 공용하여 신도림역, 여의도역을 거쳐 용산역 등 서울도심까지 직결운행 하는 방안을 추진할 계획임
 - * GTX-B노선 선로용량(부천종합운동장~용산역 간 270회) 및 GTX-B 열차 운행횟수(에타기준 92회) 등 고려 시 여유 선로용량이 170회 이상으로, 서부권 광역급행철도 직결운행 시에도 선로부족 문제는 없을 것으로 예상
- 아울러, 4차 철도망계획 확정 후 서부권 광역급행철도 사업에 대한 사전타당성 조사, 예비타당성조사 등 후속절차를 최대한 조속 추진할 계획임

7. (서부권 광역급행) GTX-B 노선과 직결하여 서울까지 환승없이 운행하는 방안이 확정된 것인지?

□ GTX-B 노선(송도~마석) 사업자와 협의를 거쳐 GTX-B 노선을 공용하여 서울도심까지 열차를 직결운행 하는 방안을 추진할 계획임

○ 서부권 광역급행철도 열차가 GTX-B 노선을 공용하여 운행할 경우 김포·검단(인천)에서 신도림역(2호선 환승역), 여의도역(9호선 환승역), 용산역 등 서울도심까지 환승 없이 이용할 수 있을 것으로 기대됨

* GTX-B노선 직결운행 시 이동시간: 장기역↔여의도역 24분, 장기역↔용산역 28분

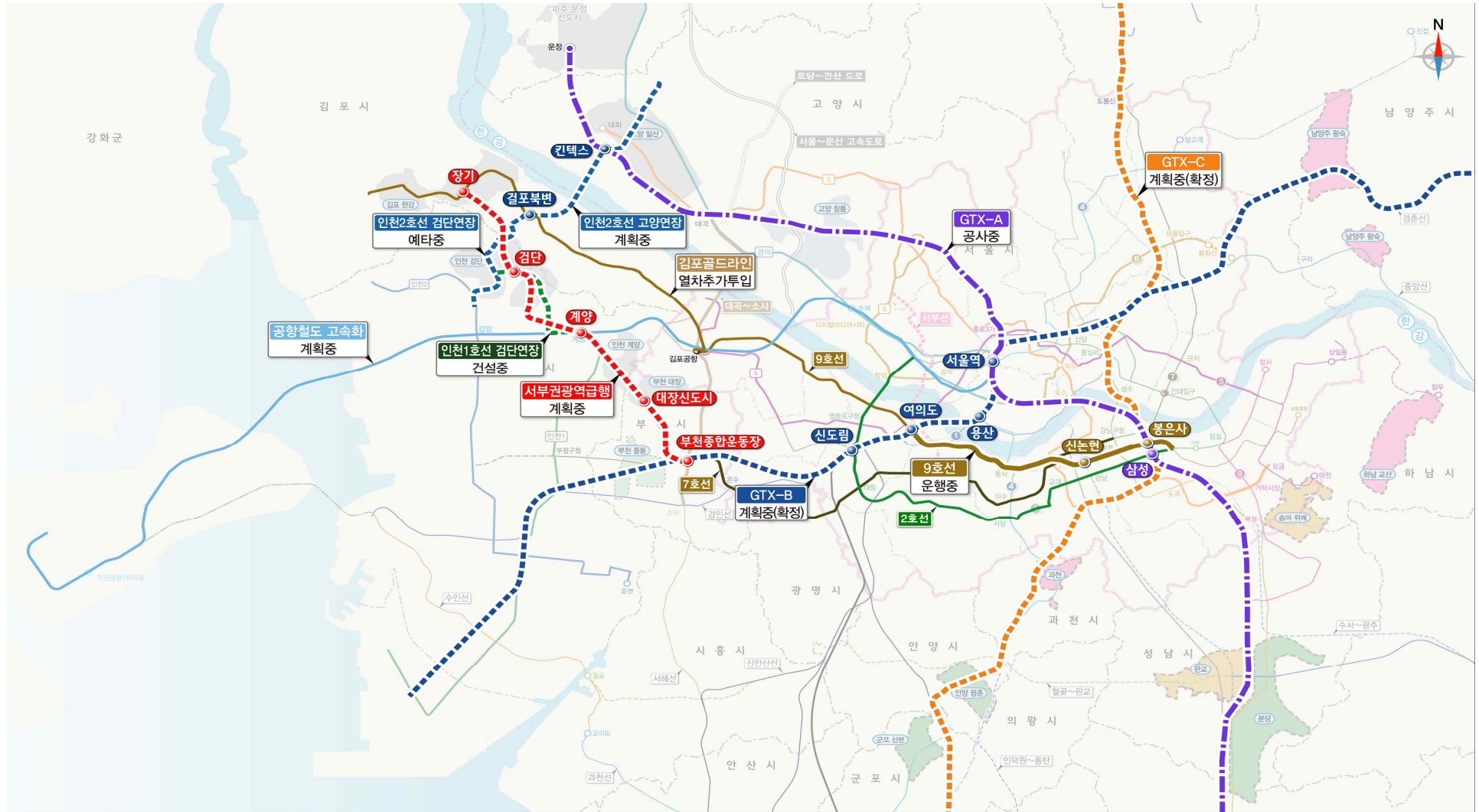
9. (대전~세종~충북 광역철도) 청주시, 충청도에서 청주도심을 통과하는 광역철도 노선 신설을 지속 건의했는데, 반영되지 않은 것인지?

□ “대전 반석~세종청사~조치원” 구간을 신설하고,

- 오송~청주공항 간 구체적인 노선계획은 향후 사업추진 과정에서 2가지 대안*에 대해 경제성, 지역발전 영향 등을 고려하여 최적 대안으로 검토·추진 할 계획임

* 기존 충북선을 활용하는 방안 또는 “오송~청주도심~청주공항” 간 노선 신설 방안

김포·검단(인천)~서울 주요도심 간 철도 이동경로



* 정거장 등 구체적인 사항은 사업추진 과정에서 변동 가능
 (서부권 광역급행철도 열차는 GTX-B 노선을 공용하여 직결운행하는 방안 추진)