
	<h1>보 도 자 료</h1>		
	배포일시	2021. 8. 25.(수) / 총 11매(본문5, 참고6)	
담당 부서 대광위 광역환승시설과	담당자	·과장 조민우, 사무관 양익준, 사무관 김진욱, 주무관 임현민 ·☎ (044) 201-5134, 5135	
보 도 일 시	2021년 8월 26일(목) 석간부터 보도하여 주시기 바랍니다. ※ 통신·방송·인터넷은 8. 26.(목) 06:00 이후 보도 가능		

환승인프라 2배 확충...3분 이내 환승·환승거리 1/2 단축

- 제3차 환승센터 및 복합환승센터 구축 기본계획(21~25) 확정 -

- 국토교통부(장관 노형욱) 대도시권광역교통위원회(위원장 백승근, 이하 대광위)는 향후 5년간 전국 주요 교통거점에 빠르고 편리한 환승 체계를 구축하기 위한 「제3차 환승센터 및 복합환승센터 구축 기본계획(이하 환승센터 기본계획)」을 최종 확정하였다고 밝혔다.
 - 환승센터 기본계획은 국가통합교통체계효율화법에 따라 수립하는 환승센터에 관한 최상위 법정계획으로, 대광위는 한국교통연구원과 함께 지자체, 관계기관, 전문가 등의 충분한 의견수렴을 거쳐 안을 마련하고, 국가교통위원회* 심의를 통해 이를 확정하였다.
 - * 국토부장관(위원장), 관계부처 차관급 12명, 교통관련 전문가 17명으로 구성
 - * 국가교통위원회 심의·의결(8.25) → 관보 고시(8월말)
- 이번 환승센터 기본계획은 ‘빠르고 편리한 환승으로 대중교통 중심의 교통체계 구현’이라는 미래 비전을 설정하고, 이를 달성하기 위한 제도혁신 및 미래대응 방안, 환승센터 구축계획을 제시했다.
 - 이를 통해 2025년에는 환승 인프라가 2배 이상 확충되어 3분 이내 환승이 확대되고, 주요 역사의 환승거리가 1/2로 단축될 것으로 전망된다. 구체적인 내용은 다음과 같다.

① 최적의 환승체계 구축을 위한 제도 혁신

< 선제적인 환승계획 수립기반 마련 >

- 먼저, 철도 등 주요 교통시설은 초기 계획단계에서부터 연계 환승 체계가 검토되도록 내년부터 '환승체계 사전검토제도(가칭)'를 도입한다.
 - 지금까지는 철도 역사가 완공된 후 사후적으로 환승시설을 건설하는 등 교통수단 간 연계성이 부족하여 환승이 불편해지고, 불필요한 사후 시설개선 비용이 발생하는 경우가 많았다.
 - '환승체계 사전검토제도'가 도입되면 교통시설의 환승편의성이 높아지고, 국민들이 편리하게 환승을 할 수 있게 됨에 따라 대중교통 이용도 활성화될 것으로 기대된다.
- 아울러, 환승센터 추진절차도 정비하여 지자체 및 사업자가 체계적으로 신속하게 사업을 시행할 수 있도록 지원할 예정이다.

< 총괄계획단 제도 도입 >

- 또한, 현재 9개* 사업에 대해 시범 운영중인 총괄계획단 제도를 2022년부터 본격 활성화하여 환승센터를 지역 랜드마크로 구축한다.
 - * 양재역, 수원역, 용인역, 덕정역, 인천시청역, 부평역, 송도역, 망우역, 킨텍스역
- 총괄계획단은 교통·도시·건축 등 다양한 분야의 민간전문가가 참여하여 다각적이고 입체적인 검토를 통해 사업계획을 수립하는 제도이다.
- 이를 통해 우리나라에도 미국의 세일즈포스 트랜짓센터(Salesforce Transit Center), 스위스의 아라우역(Aarau Bus Station)과 같은 품격 높은 환승센터가 건설되고, 도시 내·외부를 연결하는 교통허브 역할과 함께 다양한 활동이 일어나는 공간 플랫폼 기능도 수행하게 될 것이다.

< 미국 세일즈포스 트랜짓센터 >



미국 세일즈포스 트랜짓센터
샌프란시스코의 교통허브이자 상업 중심지

< 스위스 아라우역 버스정류장 >



스위스 아라우역 버스정류장
철도-지선버스 간 환승 지역 랜드마크로 자리매김

< 환승 거버넌스 협의체 운영 >

- 지금까지 환승시설은 다양한 교통수단이 유기적으로 연계되는 공간에 위치함에 따라 관련된 기관이 많아 이해관계를 조정하기에 어려움이 있었다.
- 이러한 어려움을 해소하기 위해 대광위, 관련 기관(지자체, 공사, 민간사업자 등) 및 민간전문가가 참여하는 '환승 거버넌스 협의체'를 2021년 하반기까지 제도화할 계획이다.

2 공해·혼잡 걱정 없는 미래환승 구현

< 저탄소·그린 환승시설 구현 >

- 한편, 친환경차 보급 및 개인형 이동수단(PM, Personal mobility)시장 확대 등 그린 모빌리티 활성화에 대응하여 환승시설의 모빌리티 허브 기능도 강화한다.
- 수소·전기충전소 및 공유 모빌리티를 연계한 환승시설 표준모델을 2022년까지 개발하고, 2023년부터는 부처 협업을 통해 친환경 환승시설 시범사업을 추진할 예정이다.

< 미래형 스마트 환승체계 구현 >

- 아울러 미래 교통수단 발전에 대응하여 맞춤형 환승 모델을 개발하고, 자율차와 도심항공교통(UAM) 등 新 교통수단의 상용화에 대비하여 선제적으로 제도를 정비한다.
 - 먼저, 디지털트윈, 빅데이터 등 최신기술을 활용하여 新 교통수단의 통행·환승 예측분석을 시행하고, 이를 기반으로 맞춤형 환승 모델을 개발할 예정이다.
 - 또한, 자율주행차 및 UAM의 기술개발 수준을 고려하여 2025년까지 미래 환승여건 마련을 위한 필요시설(승·하차장, 착륙장 등), 시설규모, 배치기준 등을 제시할 계획이다.

< UAM Vertiport 예시 >



< 미래형 스마트 환승시스템 >



3 수준높은 서비스의 환승센터 구축

- 정부는 이러한 제도를 바탕으로 신규 환승센터 및 복합환승센터를 속도감있게 구축해 나갈 계획이다.
 - GTX 개통에 맞춰 선제적으로 주요 GTX 역사 20곳에 환승센터를 구축하고, 대규모 환승 수요가 발생하는 KTX 역사 7곳 및 거점 지역 20곳에 환승센터를 구축한다.
 - 특히, 철도역을 중심으로 버스정류장 지하배치, 무빙워크 및 고속 엘리베이터 설치 등을 통해 철도·버스 간 환승동선을 획기적으로 단축*하고 공유 모빌리티, 택시, 승용차 등과의 연계도 강화한다.

* 환승서비스 수준(LOS) C등급 이상 목표: 환산거리 180m, 환승시간 3분 미만

- 국토교통부 대도시권광역교통위원회 백승근 위원장은 “편리한 환승 체계는 다양한 대중교통 수단이 유기적으로 제 역할을 할 수 있도록 하는 윤희유와 같고, 완결성 높은 광역교통체계를 구축하기 위한 필수 요소”라고 강조하면서,
 - “편리한 환승체계를 구현하여 쾌적한 출퇴근 여건을 만들고, 교통약자의 이동편의를 향상시키는 등 국민들의 환승불편을 최소화하는데 역점을 두고 환승인프라 구축과 세부과제를 차질 없이 추진해 나가겠다”고 밝혔다.

제3차 환승센터 및 복합환승센터 구축 기본계획 (2021~2025)

빠르고 편리한 **환승** 으로
대중교통 중심의 교통체계 구현



1 전국 47곳에 수준 높은 서비스의 환승센터를 구축하겠습니다.

GTX 역사 20곳 | KTX 역사 7곳 | 지역 거점 20곳



2 최적의 환승체계 구축을 위해 제도를 혁신하겠습니다.



3 공해·혼잡 걱정없는 미래 환승체계를 구현합니다



참고2

「제3차 환승센터 및 복합환승센터 구축 기본계획」 주요내용

1 중장기 환승정책 방향

비전

빠르고 편리한 환승으로 대중교통 중심의 교통체계 구현

목표

- 환승 인프라 **2배 확충**
- 3분 이내 환승체계 구축 비율 **2배 확대**
- 주요 역사의 환승거리 **1/2 단축**

정책 과제

【제도 혁신】
최적의 환승체계
구축을 위한
제도 혁신

- 철도시설 등 건설 前 선제적인 환승체계 검토 의무화
- 환승센터 구축을 위한 추진절차 개선
- 환승 총괄계획단 도입·운영 및 제도화
- 환승 거버넌스 협의체 도입·운영 및 제도화

【미래 대비】
공해·혼잡 걱정 없는
미래환승 구현

- 저탄소·그린 환승시설 확충
- 미래형 스마트 환승체계 구현

환승 시설 구축

【인프라 강화】
수준높은 서비스의
**환승센터 및
복합환승센터 구축**

- GTX 역사 환승센터 20곳
- KTX 역사 환승센터 7곳
- 지역 거점 환승센터 20곳

2 주요 정책과제 및 환승센터 구축계획

[1] 주요 정책과제

① 선제적인 환승계획 수립기반 마련

- (검토배경) 완공된 역사에 환승시설을 건설할 경우 교통수단 간 연계성 제고에 한계, 예산의 과다·비효율적 투자 초래
- (주요내용) 철도사업 초기단계(기본계획 등)에서 ①(단기)철도·환승 연계체계 마련 및 ②(중장기)환승체계 사전검토절차 신설
 - (철도·환승 연계) 관련부서 협조 체계를 구축*하여 철도 건설계획 시 환승편의성이 높은 대안의 우선검토, 철도설계기준 정비 등을 유도
 - * (청량리역 사례) 대광위와 철도국의 협의를 통해 GTX-B·C 간 수평환승체계 구축
 - (환승사전검토) 교통시설 사업계획단계에서 환승체계를 사전에 검토하는 절차를 신설하고, 환승 개선대책 수립 의무화를 검토

② 환승 총괄계획단 제도 도입

- (검토배경) 입지가 좋은 역세권에 환승시설 개발 시 교통·도시계획·건축 등 다양한 분야의 종합검토를 통해 지역 랜드마크로 육성할 필요
 - 그러나, 지자체 대부분은 사업추진 경험 및 담당 부서가 부재하여 전문성이 부족하고, 역세권 전체를 바라보는 입체적 고려가 부족
- (주요내용) 환승시설 계획수립 단계에서부터 교통·도시·건축 등 다양한 분야의 민간전문가 참여를 유도·제도화
 - (구성방안) 업무 중요도·지자체 수요 등을 고려, 사업별로 교통분야 총괄계획가 1인을 위촉하고, 지역별로 도시·건축·토목 등 2인 위촉
 - (주요역할) 지자체 환승센터 및 복합환승센터 기본계획 수립 등 사업 전 과정에 참여하여 총괄, 기획, 자문, 조정 역할 수행
 - (운영방안) 사업별 총괄계획단은 지자체 및 기본계획 용역사와 주기적인 회의(월 2~3회)를 통해 구체적인 내용과 진행상황 점검

3 환승 거버넌스 협의체 운영

- (검토배경) 환승시설 사업은 개별 사업들의 추진주체·시기·방식 등이 달라 이해관계가 복잡하고 조정에 애로*
 - * (예시) 금정역: 역사 1개소에 GTX 대합실 신설(철도국), 금정역사 개선(철도공사), 복합환승센터(군포시) 등 3개 사업이 각각 추진될 예정
 - ⇒ 관계기관 협의, 이해관계 조정 등을 통해 금정역 통합역사 및 복합환승센터 추진
- (주요내용) 대광위를 중심으로 '환승 거버넌스 협의체'를 운영*하여 협의·조정을 통한 주요 환승거점별 최적의 환승체계 구축
 - * 환승센터 외에도 환승사전검토, 신규철도건설 등 이견(환승이슈)발생 시 운영
- (구성방안) 환승거점별로 대광위, 관련 기관(국토부 내 관련부서, 지자체, 공사, 민간사업자 등) 및 관련 전문가로 구성
- (운영방안) 핵심 환승거점별 사업 쏙 단계에 걸쳐 긴밀한 협력체계를 유지하고 공동 용역, 업무협약(MOU) 등을 통해 이행력 확보
- (제도적 기반마련) 환승계획 수립 및 이해관계 조정에 대한 권한을 법령에 명확히 규정하여 협의체의 실행력 확보

4 환승센터 추진절차 개선

- (검토배경) 환승센터 추진절차가 부재*하여, 지자체 등이 도시계획 사업으로 추진함에 따라 교통 측면의 검토(LOS, 수요 등)가 미흡
 - * 현재의 「통합교통체계법」은 복합환승센터의 추진절차만 규정
- (주요내용) 「통합교통체계법」의 복합환승센터 추진절차*를 준용하여 환승센터도 체계적인 절차에 따라 구축되도록 추진절차 마련 검토
 - * 개발계획 수립(환승센터 지정) → 개발실시계획 수립 → 공사 → 준공
- (환승편의 검토) 환승동선 및 환승시설(E/V, E/S 등), 환승 LOS 등 교통수단 간의 효율적인 연계를 최우선으로 검토하도록 개선
- (관련지침 개정) 「개발계획 수립지침」 및 「설계·배치기준」을 연계 개정하여 환승센터 구축을 위한 일관성 있는 기준 마련
- (절차 간소화) 「국토계획법」등 관련법 상 필요절차 의제, 개발 계획과 실시계획 동시 수립 등 절차 간소화 검토

5 저탄소·그린 환승시설 확충

- (검토배경) 수송부문 탄소중립 실현을 위해 정부는 전기·수소차 등 친환경차 확대(50만대, '22년) 및 PM(개인형 이동수단) 기반마련 추진 중
- (주요내용) 환승시설을 친환경·미래 모빌리티의 거점으로 활용하여 그린 모빌리티 전환 시대의 핵심 인프라로써 위상 강화
 - (설치기준 마련) 수소·전기충전소 설치 및 공유 모빌리티 연계를 위한 환승센터 및 복합환승센터 설계 및 배치기준 개정*
 - * 최근 발의('20.9.17)된 「개인형 이동수단의 관리 및 이용활성화에 관한 법률」 제정에 맞춰 PM 기반시설 설계와 규모산정 등에 대한 설치기준 등 검토
 - (시범사업 추진) 환승시설 계획에 수소·전기충전소 설치 및 공유 모빌리티를 포함하고 있는 사업을 대상으로 시범사업 추진(부처 협업*)
 - * 'GTX 환승센터 시범사업'(대광위), '친환경 미래 모빌리티 사업'(환경부), '수소 버스용 충전소 실증사업'(산업부) 등과 연계 추진

6 미래형 스마트 환승체계 구현

- (검토배경) 자율차와 도심항공교통(UAM) 등 미래 교통수단들의 상용화가 가시화되면서 환승거점으로 접근하는 수단의 다양화 예상
 - 기존 교통수단과 함께 자율주행차, 도심항공교통 등 新 교통수단 까지 유기적으로 연계되도록 선제적 제도 정비 필요
- (주요내용) 미래형 환승센터 및 복합환승센터의 원활한 운영을 위해 자율차 및 UAM의 상용화에 맞춰 환승모델개발 및 기준 정비
 - (모델개발) 미래 교통수단의 기술발전 수준 및 상용화 전략과 연계하여 미래 환승센터 및 복합환승센터의 유형 및 기능, 표준모델 등을 구상
 - (제도개선) 자율주행차량, UAM 등 新 교통수단의 환승여건 마련을 위한 시설(승하차장, 착륙장 등) 규모, 배치기준 등 제도 정비

[2] 환승센터 및 복합환승센터 구축

- 환승수요 및 환승서비스 수준(LOS) 등 사업 시급성과 지역 간 형평성, 지자체 추진의지를 고려하여 환승센터 및 복합환승센터 구축계획 수립
 - 특히, 철도·버스 등 대중교통 이용수요가 많음에도 불구하고 환승 LOS가 열악하여 사업 추진이 시급한 곳을 우선 반영
- GTX 개통시기에 맞춰 GTX 환승센터 및 복합환승센터를 선제적으로 구축하여 환승시간 단축 등 광역급행철도 개통 효과 극대화
 - ‘GTX 환승 Triangle(서울역, 삼성역, 청량리역)’ 및 GTX 환승센터 시범사업 공모 선정사업 등 주요 환승센터 20곳*을 속도감 있게 건설하여 GTX와 연계교통의 환승체계를 구축
 - * 금정, 대곡, 덕정, 동탄, 부천종합운동장, 부평, 삼성, 상봉, 서울, 수원, 양재, 여의도, 용인, 운정, 의정부, 인천대입구, 인천시청, 창동, 청량리, 킨텍스
- 대도시권 간 광역교통망 확충을 위해 KTX 역사에 환승시설을 구축하고 지역 교통거점의 대중교통 환승체계 개선
 - 서대구, 울산, 마산 등 총 7곳*의 주요 KTX 환승센터 및 복합환승센터를 확충하여 버스·택시·승용차 등 연계교통과의 환승체계 개선
 - * 계룡, 마산, 서대구, 울산, 익산, 전주, 천안아산
 - 사당, 유성터미널 등 지역의 주요 교통거점 20곳*에 대해서도 철도, BRT, 버스 간 환승체계를 개선하여 대중교통 이용자 편의 확대
 - * 강일, 걸포북변, 검암, 구리, 김포공항, 대저, 명지신도시, 병점, 북정, 북정, 사당, 사상, 사송, 송정, 아주대삼거리, 유성터미널, 인덕원, 지제, 초지, 태화강