

보도자료



기획재정부
MINISTRY OF STRATEGY
AND FINANCE

보도일시	배포즉시		
배포일시	2011. 9월	담당부서	예산실 총사업비관리과
담당과장	이용승 과장 (2150-7410)	담당자	김태윤 사무관 (2150-7414)

제목: 세종시~대전 대덕테크노밸리간 도로에 국내최초 신교통형 BRT 도입

- ☐ 본격적인 간선급행버스체계(BRT, Bus Rapid Transit)라 할 수 있는 '신교통형 BRT'가 2015년에 세종시와 대전시간 구축된다. 전노선을 신호없이 무정차로 운행하는(평균속도 35km 이상) 신교통형 BRT 방식은 동 구간이 국내최초이다.
- ☐ 기획재정부는 최근 이러한 내용의 '세종시~대덕테크노밸리 도로건설' 사업의 총사업비를 확정하고(4,547억원), 행정중심복합도시건설청에 결과를 통보하였다.
 - 이로써 세종시와 대전시 와동 IC를 연결하는 BRT 전용도로를 포함한 총연장 14.1km도로가 금년 하반기에 착공하여 2015년에 개통될 예정이다.
- ☐ BRT는 버스운행에 철도시스템의 개념을 도입하여 전용차로, 편리한 환승시설 등을 통해 버스의 속도 및 서비스 수준을 도시철도 수준으로 향상시킨 것으로 일명 '땅위의 지하철'이라 불리우는 대중교통체계이다.
 - 국내에는 서울~하남구간에서 기존 버스를 활용한 초보적인 BRT를 운영 중이나 전용버스, 교차로 무정차 통과 등 지하철 수준의 서비스를 제공하는 본격적인 BRT를 도입한 사례는 없다.
- ☐ '15년 상반기에 본 사업이 완료될 경우, 국내최초 본격 BRT 도입과 함께 세종시와 대전시간 이동시간이 20분으로 현재보다 30분 단축되고, 상습 정체구간인 대전 한밭대로의 교통혼잡이 해소되는 등 세종시 조기 활성화 및 주변 지역발전에 큰 도움이 될 것으로 기대된다.

기획재정부 대변인

참고1

간선급행버스체계(Bus Rapid Transit)

◎ BRT(Bus Rapid Transit)란, 전용차로, BRT 우선신호, 지능형 교통체계(ITS) 등을 도입하여 통행속도, 정시성, 수송능력 등을 향상시킨 신교통수단

< 주요 시설물 >



버스전용차로



BRT차량



버스사령실(BMS)



수평승하차

(2) BRT 유형

< BRT 유형 구분 (BRT 설계지침, '10.6) >

- (유형 구분) 지역의 도로 및 교통여건, 기능 요구수준에 따라 신교통형 BRT와 일반형 BRT로 구분
 - 신교통형 : 전용도로 및 전용차량, 입체교차로 등의 시설을 구축함으로써 경전철에 준하는 교통서비스 제공
 - 일반형 : 버스전용차로, 일반형버스, 버스우선신호 등의 시설을 구축함으로써 신속성과 정시성 확보
- 유형별 기반시설

구분	BRT 자동차	주행로	교차로	환승시설	운영관리 시스템	평균통행 속도(km/h)
신교통형	전용차량	전용도로	입체처리	포함	전용시스템	35
일반형	일반버스	전용차로	우선처리	일부포함	BMS,BIS	20

- * (서울시) 버스통행속도 30.2%증가(16.6→21.6km/h), 정시성 향상(운행 시간편차 2~3분), 버스 수단분담률 0.2%p 증가(약 7만 통행 전환)
- * (일본 나고야) 버스속도 54%증가(13km/h → 20km/h), 버스승객수 27% 증가 (26,000인/시 → 33,000인/시), 정시성 확보(운행시간편차 6분 → 2분)

(3) BRT 유형 조감도

《신교통형 BRT》



《일반형 BRT》



참고2

행정도시-대덕 테크노벨리 도로

