

비상경제장관회의
23-28-3
(공개)

“先 교통 後 입주” 실현을 위한 신도시 광역교통망 신속 구축방안

2023. 12. 5.

관 계 부 처 합 동

순 서

I. 검토배경	1
II. 광역교통 개선대책 현황	2
III. 광역교통 개선대책 문제점	3
IV. 제도개선방안	5
1. 광역교통 개선대책 조기 수립	6
2. 내실 있는 광역교통 개선대책 수립	6
3. 행정절차 단축 및 간소화	7
4. 광역교통 자원 관리	9
V. 기대효과	10
VI. 향후 계획	10

I. 검토배경

- ◆ 국민 주거 안정은 정부의 주요한 정책 목표 중 하나로 그간 신도시 개발 등을 통해 대규모 주택 공급 정책을 추진
- ◆ 서울 등 중심도시에 대한 높은 의존도를 고려할 때 광역교통시설을 적기에 공급하는 “先 교통 後 입주” 실현이 신도시 정책 성공의 핵심

□ (1기 신도시) 대규모 주택공급이 목적, 체계적 교통대책은 부재

* 1기 신도시(5개) : 일산, 분당, 평촌, 중동, 산본

- 1기 신도시 조성 이후에도, 신도시 거주 주민의 서울 의존도가 여전함에 따라 광역교통(통근·통학 등)에 대한 수요가 대두
- 이에, 신도시 개발 이후 철도·광역도로 등이 순차적으로 신설 되었으나, 주민 수요와는 다소 괴리되어 교통문제 해소에 한계*

* 일산·분당의 경우 일산선('96), 분당선('94)이 개통되었으나, 정차역 다수, 곡선화 노선 등으로 인해 도심까지 이동시간 과다 ⇨ 자가용, 광역버스 등 의존도 ↑

□ (2기 신도시) 교통대책 청사진은 제시했으나, 적기 공급 실패

* 2기 신도시(12개) : 동탄 1·2, 한강, 운정 1·2, 광교, 검단, 위례, 양주, 고덕 등

- 2기 신도시는 서울 도심과 멀리 떨어진 지리적 위치를 고려해 광역급행철도 등 교통대책을 사전에 제시했으나 장기간 지연*

* 동탄 2는 '15년 입주를 시작(현재 81% 입주)하였으나, GTX는 '24년 개통 예정 위례는 '13년 입주를 시작(현재 91% 입주)하였으나, 위례신사선은 아직 미착공

□ (3기 신도시) “先 교통, 後 입주” 목표에도, 같은 문제 반복 가능

* 3기 신도시(5개) : 남양주 왕숙, 하남 교산, 인천 계양, 고양 창릉, 부천 대장

- “先 교통” 실현을 위해 교통대책을 조기 수립하는 등 노력에도, 최근 점점(23.6) 시 일부 사업이 계획 대비 지연 우려 제기

⇒ 주거·교통 모두에서 국민 만족도 높은 신도시 공급을 위해 개발사업 시 반복되는 교통시설 공급 지연에 대한 근본적인 대안 모색 필요

* 「광역교통 국민간담회」(11.6)에서 신도시 교통난 해소를 위한 근본 대책 마련에 대한 필요성 논의

Ⅱ. 광역교통 개선대책 현황

- ◆ 1기 신도시 등 개발 사례에서 경험했던 광역교통 문제를 체계적으로 해소하기 위해 「대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법」을 제정('97)
- ◆ 광역교통시설의 적기 공급을 위해 「광역교통 개선대책」(이하 "교통대책") 수립을 의무화('01), 2기 신도시 개발 시부터 본격 적용

- **(수립현황)** 총 130개 교통대책이 수립*('23.6월 기준)되었으며, 주로 택지, 공공주택, 도시개발사업이 다수(95개, 73.1%)

* (수립기준) 개발면적 50만㎡ 이상 또는 수용인구 등이 1만명 이상인 개발사업

【 교통대책 수립 현황 ('23.6월, 기준) 】

구분	합계	택지개발	공공주택	도시개발	산업단지	관광단지	기타
지구수	130	39	35	21	19	8	8
수도권	87	31	30	16	6	3	1

* 지구별로 총 130개 지구 중 개발사업 준공 69개, 교통대책 완료 41개

- **(이행현황)** 전체 1,346개 세부 사업 중 809개 완료(이행률 60.1%)

- 유형별로 도로 시설(도로, 접속시설)이 총 947개 중 584개가 완료(이행률 61.7%), 철도는 총 49개 중 10개 완료(이행률 20.4%)

【 교통대책 사업 유형별 이행 현황 ('23.6월, 기준) 】

구분	계	도로	철도	BRT	접속시설	환승시설	대중교통	기타
사업수(개)	1,346	680	49	25	267	69	228	28
완료(개)	809	416	10	12	168	35	158	10
이행률(%)	60.1	61.2	20.4	48.0	62.9	50.7	69.3	35.7

- **(지연현황)** 2기 신도시 교통대책 중 약 70%가 당초계획 대비 지연

- 2기 신도시는 총 246개 사업 중 166개(67.5%)가 당초 계획 대비 지연되었고, 특히 58개 사업은 개발사업 준공 이후 완료 예정
- 3기 신도시는 전반적으로 정상 추진 중이나, 일부 사업의 경우 갈등 발생, 수립 후 사업 변경 등으로 지연이 우려되는 상황

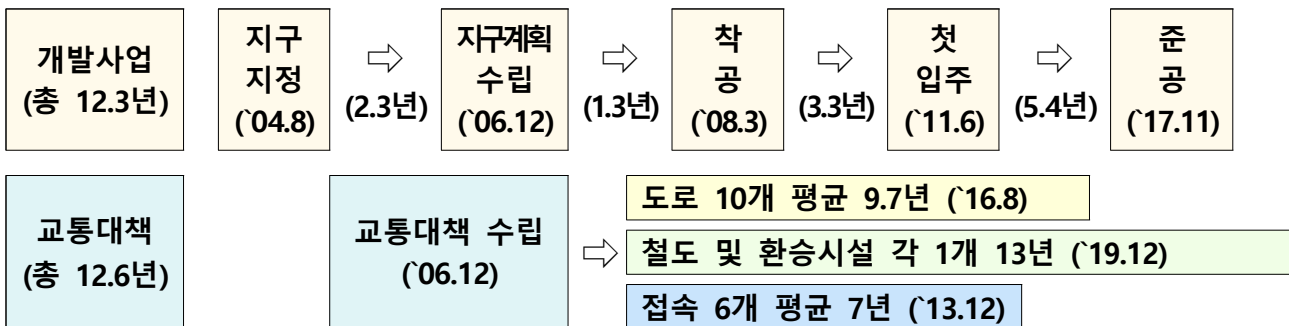
Ⅲ. 광역교통 개선대책 문제점

- ◆ 교통대책 수립 과정에서 사업 지연을 유발하는 원인 분석 결과,
 ⇒ ①늦은 교통대책 수립, ②수립 후 잦은 교통대책 변경 및 갈등,
 ③개별사업 행정절차 지연, ④불투명·비효율적 투자체계 등이 근본 문제

1. 상대적으로 늦게 수립되는 교통대책

- 교통대책은 개발사업이 일정 수준 진행된 이후 수립·추진되고 있어, 개발사업 완료 시까지 교통대책을 완료하기에는 역부족
- 2기 신도시는 지구계획 수립시점에서 교통대책을 수립·추진
 ⇒ 늦은 교통대책 수립으로 최초 입주 전 완료에는 물리적 한계

【 A 지구 개발사업 및 교통대책 소요기간 】



- 3기 신도시는 2기 신도시 대비, 상대적으로 조기에 교통대책을 수립·추진*하였으나, “先 교통 後 입주” 실현에는 여전히 부족**

* 지구지정 후 교통대책 수립시점 : 2기 신도시 24.9개월 vs 3기 신도시 11.4개월

** 지구 지정~첫 입주까지 평균 약 7.5년 vs 지구 지정~도로 완료까지 평균 약 8.2년

2. 교통대책 수립 후 잦은 변경 및 갈등

- 관련 기관과의 충분한 협의 없이 교통대책이 확정되어, 실제 추진 과정에서 사업 변경¹⁾, 이견 조정²⁾ 등이 빈발, 지연 발생

1) (B 지구) “□□ 연결도로” 사업 관련, 해당 지자체 요구로 사후 변경 후 재추진

2) (C 지구) “○○ 도로 확장” 사업 관련, 관련 지자체 추가 요구로 갈등

- 사업추진 시 관계기관 간 갈등은 확대되기 전까지는 개발시행자가 전담하고 있어, 갈등 포착 및 해소*에 장기간 소요

* (D 지구) “△△ 환승시설” 사업은 지자체와 관계기관 간 부지 매각 관련하여 '22년부터 갈등 중이었으나, '23년 갈등 상황 인지, 대광위 조정

3. 개별사업 추진 과정에서 행정절차 장기화

- (도로) 도로 특성 상 다수 시·군을 통과하는 등 도로의 경우 복수 기관과 협의 과정에서 인·허가에 오랜 기간 소요*로 사업 지연

* (E 지구) “☆☆ 연결도로 신설”은 관련 지자체 인·허가 과정에서 토지소유자 동의 확보가 필요하여 지연이 우려되었으나, 최근 대광위 중재로 인·허가 절차 착수

- (철도) 철도(노선 신설·연장 등)는 후속절차 추진(예타 등)을 위해서는 상위계획에 先 반영되어야 하나, 계획(5년 주기 수립) 반영이 지연*

* (F 지구) ◇◇ 철도 ⇨ 교통대책 확정('08), 상위계획 반영('15) / 약 7년 3개월 소요

- (타당성 조사) 예타·공타 등 타당성 조사로 인해 장기간 소요

* 예타는 평균 14.9개월 이상, 공타는 평균 8.3개월(3기 신도시 사업 기준) 소요

- (교통대책 변경) 부득이한 사유로 교통대책 변경 시 검토용역(3개월 이상), 위원회 심의 절차(3~6개월 이상) 이행으로 신속 사업추진 곤란

4. 불투명하고 비효율적인 광역교통 투자체계

- 교통대책 재원은 상당 부분 입주민이 개발사업자에게 납부하는 분양 대금으로 조성

* 교통대책 총사업비 101.7조원 중 개발사업자 부담액은 49.3조원(48.5%)

- 사업추진이 늦어질수록 금융비용 감소 등으로 개발사업자 수익 구조에 유리 → 신속한 사업추진에 대한 유인 부족

- 아울러, 교통대책 사업비를 지구별로 분산 관리하고 있어 재원 활용의 비효율이 크고, 집행 실적의 투명한 관리 미흡*

* 개발사업자는 본 개발사업 비용과 교통대책 사업비를 구분 없이 관리 중

IV. 광역교통 개선대책 제도개선방안

광역교통시설 적기 구축으로 “先교통 後입주” 실현

반복되는 광역교통시설 공급 지연에 대한 근본적인 방안 마련



- 1 지구 지정 후 **1년 이내** 교통 대책 수립 및 추진



- 2 광역교통위원회 심의 시 **지자체 의견청취 절차** 마련
- 3 갈등관리체계 마련으로 **6개월 내** 갈등 조정



- 4 핵심 도로사업은 대광위에서 **직접 사업계획 심의·의결**
- 5 철도 사업은 상위계획 반영 전 **기본계획 착수 허용** 및 **차기 상위계획 우선 반영**
- 6 일정 요건 충족 시 **재정 예타는 신속 예타, 공타는 면제**
- 7 교통대책 변경 **절차 간소화**(위원회 심의 최소화)



- 8 교통대책 수립 시 **연차별 투자계획 수립 의무화**
- 9 LH 내 별도 **광역교통계정 신설** → 대광위 직접 관리
- 10 **원거리 필수 광역교통시설**에 대해 **투자 허용**

① 교통대책 조기 수립으로 충분한 사업기간 확보

- **(내용)** 공공주택사업 등에 대해 교통대책 수립시기를 “지구계획 수립 전 → 지구지정 후 1년 이내”로 의무화
(공공주택특별법 및 광역교통법 시행령 개정)
- 2기 신도시 대비 △12.9개월 조기 교통대책 추진 가능
 - * 2기 신도시 교통대책 수립은 지구 지정 후 평균 24.9개월 소요, 3기 신도시의 경우 지구 지정 후 남양주 왕숙 15개월, 인천 계양 16.1개월 소요
- **(적용)** 법률 개정 전이라도 국토부가 교통대책 수립권자인 신규 택지지구(구리 토평 2, 오산 세교 3 등, '23.11월 발표)부터 즉시 적용

② 내실 있는 교통대책 수립으로 수립 이후 분쟁 등 최소화

- ① **(심의 강화)** 필수 사업 누락 방지 및 신속한 사업추진 기반 마련
(「광역교통법 시행령」 등 개정)
 - **(현행)** 3기 신도시 추진 시부터 교통대책은 전문기관(교통연구원) 검토 후 광역교통위원회 심의·의결로 교통대책 확정
 - * 교통대책 수립 단계에서 개별사업에 대한 지자체와의 이견 및 사업추진과정에서 발생 가능한 쟁점 사항에 대한 조정 없이 교통대책 확정
 - **(개선)** 신규 수립 교통대책(안) 심의 시 대광위가 직접 지자체 의견을 확인¹⁾하고, 주요 쟁점사항²⁾은 사전조정 후에 교통대책 확정³⁾
 - 1) 수립권자가 제출한 교통대책(안)에 포함된 지자체 협의내용 및 조치결과를 토대로 교통연구원 및 실무위원회 검토 시 지자체 의견 재확인
 - 2) 예) 철도역사 신설 시 초기 역사운영비용 손실보전 주체(개발사업자 vs 지자체)
 - 3) 아울러, 각 사업별로 가능한 주요 지연·분쟁 요인 등을 분석 및 매뉴얼화하여 수립권자가 교통대책 수립 시 최대한 조정 후 심의 요청하도록 유도
- ② **(갈등 관리체계 마련)** 갈등 포착부터 해소까지 체계적 관리체계 마련을 통해 6개월 내 갈등 해소(「광역교통법」 개정 등)
 - **(현행)** 세부조정절차, 조정기한 없이 지자체 등 요청 시에 조정
 - **(개선)** 갈등으로 인한 사업 지연 방지를 위해 조정신청 의무화, 세부조정절차, 조정기한 등을 마련하여 조기 갈등 해소

【 대광위 갈등조정시스템 운영방안(안) 】

구분	현행	개선
조정신청	임의 신청 (지자체, 개발사업자 등)	의무 신청 (요건 : 갈등으로 6개월 이상 ¹⁾ 사업 지연)
조정절차	-	▶ 협의조정 : 관계기관 협의체 구축 ▶ 직권조정 : (협의 불성립 시) 대광위 심의·의결
운영기간	-	협의조정 : 4개월 이내, 직권조정 : 2개월 이내 ²⁾

- 1) 6개월 미만이라도 신속한 조정·중재 필요 시 대광위에서 조정절차 착수 가능
- 2) 교통수요, 설계 등 기술적 분석, 기타 사정변경 등의 사유가 발생할 경우 협의 및 직권조정 기간을 각 1회 연장 허용

③ 개별사업의 신속 추진을 위한 행정절차 단축 및 간소화

- ① (도로 : 인·허가 의제) 광역교통기능 등을 수행하는 도로 사업은 국토부(대광위)가 직접 사업계획 심의·의결 → 도로법, 국토계획법 등 관련 인·허가 의제(「광역교통법」 개정)
- (현행) 개별 사업법에 따라 각 지자체에서 인·허가 후 사업 추진
 - * 지자체 간 갈등, 과도한 인·허가 조건 부여 등으로 사업기간 장기화
- (개선) 대광위가 직접 주요 도로 사업계획을 심의·의결하여 인·허가 소요기간을 최대한 단축

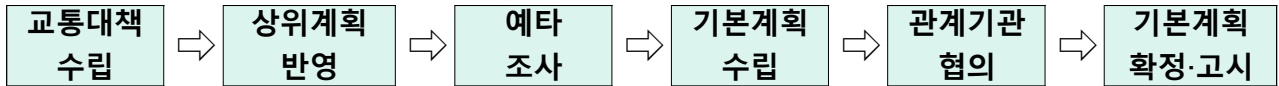
【 도로 사업 인·허가 의제 추진방안 (예시) 】

구분	주요 내용
대상	① 둘 이상 지자체를 통과하는 도로 ② 지역 내 간선기능을 수행하는 광로 또는 대로 ③ 주요 광역교통시설(환승센터, 철도역사 등) 연결도로 등
효과	▶ 광역교통위원회 심의·의결 시 관련 인·허가* 의제 * 「국토계획법」 상 도시계획 시설결정, 실시계획 작성·인가 등 「도로법」 상 도로구역의 결정, 도로점용허가 등

⇒ 대상 도로, 세부 운영 절차 등은 추가 검토 후 별도 발표('24.3)

- ② (철도 사업 조기 추진) 교통대책으로 확정된 철도 사업에 대해서는 절차 간소화를 통해 조기 사업추진 기반 마련
- (현행) 철도 사업이 교통대책으로 확정되더라도 국가철도망계획 등 상위계획 반영 결정 후에 예타 및 기본계획 수립 착수 가능

【 현행 철도사업 추진절차 】



- **(개선)** 교통대책으로 확정된 철도사업은 상위계획 반영 前 기본계획 수립 착수¹⁾를 허용하고, 일정 요건²⁾ 충족 시 차기 상위계획 우선 반영³⁾(개발사업자가 100% 사업비 부담 시 당해 상위계획 반영)

- 1) 개발사업자가 사업비 100%를 부담하는 경우 / 「철도건설법」에 따른 기본계획 고시 또는 「도시철도법」에 따른 기본계획 승인은 상위계획 반영 후 추진
- 2) 수립권자가 국가이면서, 총사업비의 50% 이상을 개발사업자가 부담하는 경우
- 3) 국가철도망계획은 광역교통 시행계획에 포함된 경우, 도시철도망계획은 도시철도망 구축계획 수립지침 상 기준·요건에 적합한 경우 반영

③ **(타당성 조사기간 단축)** 일정 요건 충족 시 예·공타 기간 단축

【 재정 예타 및 공타 기간 단축 방안 】

구분	재정 예비타당성조사	공공기관 예비타당성 조사
요건	① 교통대책 수립권자 국가 ② 구체적 사업계획* 수립 ③ 총사업비 중 개발사업자 50% 이상 부담	① 국가정책적 추진 사업으로 국무회의를 거친 사업 ② 구체적 사업계획* 수립 (공운법 제40조제3항제7호에 따른 공공예타 면제요건)
효과	신속 예타 절차 이행 (현행) 일반 9~18개월, 철도 12~24개월 (개선) 일반 6개월, 철도 9개월	요건 충족 시 공타 면제 (현행) 5개월 → (개선) 면제

* 사전타당성조사 수준의 사업계획 수립

④ **(교통대책 변경 절차 간소화)** 불가피한 변경 사유에 대해서는 교통대책 변경 절차를 간소화하여 변경에 소요되는 기간 단축

- **(현행)** 단순 사업비 증가 등 경미한 교통대책 변경 시에도 현지조사·분석 및 교통수요 예측 용역, 위원회 심의 절차 이행

* 개발사업자는 해당 절차 이행을 위한 별도 용역을 추진(6개월 이상 소요) 중이며, 광역교통위원회 정식 변경 심의 절차 이행에도 통상 3~6개월 이상 소요

- **(개선)** 정부 정책 결정* 또는 단순 사업비 증가** 등의 경우에는 교통 수요 예측 등 절차 생략 및 위원회 심의 생략(의제)

* 타당성 조사 결과, 대광위 갈등조정 결과 등 ** 단, 사업 내용 변동 없음

④ 투명하고 효율적인 광역교통 자원 관리

① **(연차별 투자계획 수립)** 교통대책 수립 시 개별사업별로 연차별 투자계획 수립 의무화(「광역교통법 시행령」 개정)

② **(광역교통계정 신설)** LH 고유계정과 구분되는 “광역교통계정”을 신설*(「광역교통법」 및 「한국토지주택공사법」 개정)

* 각 지구별로 분산되어 있고, 본 개발사업과 구분 없이 관리되는 교통대책 사업비를 광역교통계정으로 통합하여 투명하게 관리

- **(계정 운영)** 국토부(대광위)가 교통대책별로 ①수익 적립계획과 ②사업별 투자계획을 매년 수립(광역교통위원회 심의·의결로 확정)

【 광역교통계정 운영(안) 】

구분	주요 내용
계정 수익	◇ 매년 적립 계획을 수립, 매년 광역교통계정에 투입
1) 분양완료	▶ 분양 완료 후 미집행 또는 미착수 교통대책 사업비 ⇒ LH 재무여건을 고려하여 연차별 분납 적립
2) 분양예정	▶ 분양예정지구 교통대책 사업비 ⇒ 수분양자 납입 시 즉시 적립
계정 지출	◇ 매년 투자 계획에 따라 광역교통계정에서 교통대책 사업 유형별로 배정액 및 지원방식 다양화
1) 일반사업	▶ 입주 시점 대비 정상 추진 사업
2) 집중투자 사업	▶ 지연 사업 및 조기 완공 필요 사업 - 여유재원 규모, 개별사업 여건, 사업중요도 등을 고려해 선정 - 사업비 집중 배정 및 사업 여건에 따라 국토청 등 전문기관의 탄력적인 참여를 통해 부진 만회 및 사업기간 단축
3) 용자사업	▶ 지방비 확보 부진으로 지연 우려 사업 - 지자체 신청 시 위원회 심의·의결로 선정 - 지방의회 의결을 거쳐 LH·지자체 협약 체결 후 용자 지원

- **(관리·감독)** 국토부(대광위)는 반기별로 집행실적을 점검한 후 각 지구별로 공개하여 자원 관리 투명성 제고

③ **(투자 범위 확대)** 광역환승센터 등 원거리 시설*에도 각 지구별 교통대책 사업비 투자 허용(「교통대책수립지침」 개정)

* (현행) 사업지구 경계선에서 20km → (개선) 50km까지 허용

- 전략환승거점에 복수지구 사업비 투자를 통해 지자체 등 부담을 경감 → 사업 활성화 도모

V. 주요 기대효과

구분	조치사항	기간단축효과*	
		도로	철도**
착수	■ 교통대책 조기 수립	약 1년 단축	
	■ 심의 강화로 분쟁 최소화	-	
인·허가	■ 타당성 조사 기간 단축 (공타는 '11년 이후 도입)	약 1년 단축	
	■ 도로사업 인·허가 의제	약 1년	-
	■ 철도사업 조기 추진	-	약 6.5년
	소계	최대 약 3년	최대 약 8.5년
공사	■ 갈등관리체계 마련	갈등 6개월, 최대 1년 내 해소	
	■ 교통대책 변경 간소화	변경 기간 약 1년 단축	
관리	■ 광역교통계정 신설	집중투자사업 최소 1년 이상 단축	

* 2기 신도시 개별사업 평균소요기간(지구지정 시 ~ 사업완료) 대비 기간 단축 효과

** 철도 사업은 비재정사업으로 개발사업자가 사업비를 100% 부담하는 경우 가정
(재정투입사업의 경우에는 최대 5.5년 단축)

VI. 향후 추진계획

- ☐ (법령 정비) 「광역교통법 시행령」 및 「교통대책 수립지침」 등 하위법령은 '24.1월 개정 추진
 - 「광역교통법」 등 법률은 국회 일정을 고려 '24.7월 발의
- ☐ (즉시 추진 가능한 과제 이행) ①교통대책 조기 수립('23.下 신규 발표지구), ②심의 강화, ③철도 기본계획 수립 등 법령 개정 없이 추진 가능한 과제는 관계부처와 긴밀히 협조하여 즉시 이행
- ☐ (제도이행 준비 철저) 광역교통계정 운용을 위한 시스템 마련 등 실제 제도 이행에 필요한 사전 준비 작업 철저히 관리·추진

참고 1

제도개선방안 적용 시 도로·철도 공급 단축 효과

도 로		
현 행		개 선
공타대상	공타 비대상	(공타 면제)
<div>지구지정</div> <div>↓ 2년</div> <div>교통대책 확정</div> <div>↓ 1년(설계 착수)</div> <div>공타 조사</div> <div>↓ 1년</div> <div>도시관리계획 결정 신청</div> <div>↓ 1년</div> <div>도시관리계획 결정</div> <div>↓ 2년</div> <div>실시계획 인가</div> <div>↓ 1년</div> <div>공사 착공</div> <div>↓ 4년</div> <div>도로 개통</div>	<div>지구지정</div> <div>↓ 2년</div> <div>교통대책 확정</div> <div>↓ 1년(설계 착수)</div> <div>도시관리계획 결정신청</div> <div>↓ 1년</div> <div>도시관리계획 결정</div> <div>↓ 2년</div> <div>실시계획 인가</div> <div>↓ 1년</div> <div>공사 착공</div> <div>↓ 4년</div> <div>도로 개통</div>	<div>지구지정</div> <div>↓ 1년</div> <div>교통대책 확정</div> <div>↓ 1년(설계 착수)</div> <div>사업계획(안) 제출</div> <div>↓ 2년</div> <div>위원회 심의·의결 (인·허가 의제)</div> <div>↓ 1년</div> <div>공사 착공</div> <div>↓ 4년</div> <div>도로 개통</div>
↑ 약 12년 ↓		↑ 약 9년 ↓

철 도		
현 행	개 선	
2기신도시(재정사업)	비재정사업(개발사업자 100%)	재정사업(개발사업자 50% 이상)
<div>지구지정</div> <div>↓ 2년</div> <div>교통대책 확정</div> <div>↓ 4년</div> <div>상위계획 반영</div> <div>↓ 4년</div> <div>예타 완료</div> <div>↓ (즉시)</div> <div>기본계획 수립</div> <div>↓ 2년</div> <div>철도설계</div> <div>↓ 2년</div> <div>공사착공</div> <div>↓ 6년</div> <div>철도개통</div>	<div>지구지정</div> <div>↓ 1년</div> <div>교통대책 확정</div> <div>↓ 0.5년</div> <div>상위계획 반영 및 기본계획 수립</div> <div>↓ 2년</div> <div>철도 설계</div> <div>↓ 2년</div> <div>공사착공</div> <div>↓ 6년</div> <div>철도개통</div>	<div>지구지정</div> <div>↓ 1년</div> <div>교통대책 확정</div> <div>↓ 2.5년</div> <div>상위계획 반영</div> <div>↓ 1년</div> <div>신속 예타 완료</div> <div>↓ (즉시)</div> <div>기본계획 수립</div> <div>↓ 2년</div> <div>철도설계</div> <div>↓ 2년</div> <div>공사착공</div> <div>↓ 6년</div> <div>철도개통</div>
↑ 약 20년 ↓	↑ 약 11.5년 ↓	↑ 약 14.5년 ↓

참고 2

세부과제별 조치사항 및 추진계획

주요 추진과제	조치사항	추진계획
① 교통대책 조기 수립 * 수립권자가 국토부인 경우 법령 개정 없이 협의 하에 즉시 추진		
① 도시개발사업 등	광역교통법 시행령 개정	추진(`24.1) → 완료(`24.6)
② 공공주택사업	공공주택특별법 개정	발의(`24.7) → 완료(`24.12)
② 교통대책 완결성 제고		
① 교통대책 사전 심의 강화	광역교통법 시행령 개정	추진(`24.1) → 완료(`24.6)
② 갈등 관리체계 마련	광역교통법 개정	발의(`24.7) → 완료(`24.12)
③ 행정절차 단축 및 간소화		
① 도로 사업 인·허가 의제	광역교통법 개정	발의(`24.7) → 완료(`24.12)
② 철도 사업 조기 추진	-	즉시 추진
③ 타당성 조사기간 단축	-	즉시 추진
④ 교통대책 변경절차 간소화	교통대책수립지침 개정	추진(`24.1) → 완료(`24.6)
④ 광역교통 투자체계 개선		
① 연차별 투자계획 수립	광역교통법 시행령 개정	추진(`24.1) → 완료(`24.6)
② 광역교통계정 신설	한국토지주택공사법 및 광역교통법 개정	발의(`24.7) → 완료(`24.12)
③ 교통대책 투자 범위 확대	교통대책수립지침 개정	추진(`24.1) → 완료(`24.6)

□ 추진배경

- 신도시 개발 등으로 대도시권의 생활권이 광역화됨에 따라 교통 수요 지속 증가 및 입주민들의 교통불편 심화
- 이에 따라 대규모 개발사업에 따른 교통문제 완화와 선교통-후개발 추진을 위해 “광역교통개선대책” 제도 도입('97.4)

* (법적근거) 「대도시권 광역교통관리에 관한 특별법」 제7조의2 및 시행령 제9조

□ 세부내용

- (대상) 면적 50만㎡ 이상 또는 인구 1만 이상의 대규모 개발사업

* 택지개발, 도시개발, 경제자유구역, 지역개발, 온천·관광지·유원지·공원개발 사업 등

- (수립시기) 개발사업 실시계획 승인 전 등 * 개발사업 유형마다 상이

- (수립권자) 시·도지사 또는 국토교통부장관(주요 사업)

- (심의·확정) 대도시권광역교통위원회

- (수립현황) '23.上 기준, 130개 지구(1,346개 사업) 수립·확정

- (재원부담) 개발사업시행자(LH 등) 등 교통수요 유발자 부담 원칙*

* 「광역교통 개선대책 수립 및 사후관리지침」 제19조

- (추진절차) 광역교통개선대책(안) 제출(수립권자 → 대광위) → KOTI 평가센터 검토 → 대도시권광역위원회(실무위·권역위) 심의·확정