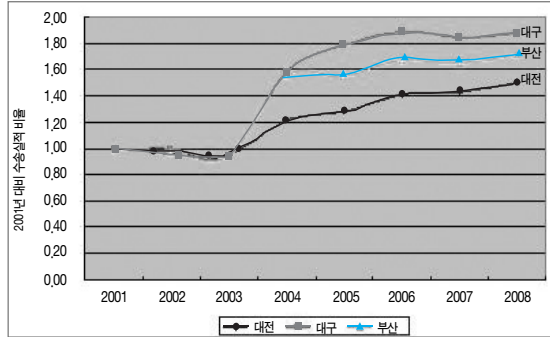


특집3_광역경제권의 지속가능 발전을 위한 철도망 확충 방향

동일한 승객을 수송할 경우 현재 고속철도의 탄소 배출량은 승용차의 1/3, 항공의 1/4 수준에 불과하기 때문에 지속가능성 측면에서 유리하며, 장래 각종 교통수단의 탄소 저감 기술 수준이 향상된다면 고속철도의 탄소 발생 저감 경쟁력은 매우 우수할 것으로 예상된다.



<그림 1> 2001년 대비 수도권 연계 철도 수송실적 추이

가 2008
2003
1.6~2.0 2001~2003

고속철도 개통 이후 광역경제권 교통패턴 변화

고속철도 개통 이후 철도교통 변화

지방 광역경제권 일반철도 역 철도 이용 실적
2008

수도권과 지방 광역경제권 연계 철도 이용 실적

(), (2003 1/2 .

<표 1> 대경권 일반철도 역 연계 수송실적 추이

단위 : 천 인/월

도착역	출발역	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
경산	수도권	12	11	12	7	6	5	5	5
	동대구	1	1	1	3	8	8	9	10
	합 계	13	12	13	10	14	13	14	15
경주	수도권	32	25	22	5	4	4	5	6
	동대구	9	7	9	12	15	16	14	11
	합 계	40	32	31	17	19	21	19	18
포항	수도권	9	8	10	4	3	3	2	2
	동대구	27	24	24	15	20	20	17	17
	합 계	36	32	34	20	23	23	20	19

Special Edition Theme3

10 40-50%가 가 , 가 -
 가 , 15% 가 .
 2008 10% 가 . 가

고속철도 개통 이후 고속도로 교통량 변화

가 KTX
 KTX
 가 KTX
 가 1
 가 ,
 지방 광역경제권 KTX역 간의 연계 , 가 ,
 가 가

<표 2> KTX 정차 도시 간 고속도로 1종 차량 통행 실적 단위 : 천 대/년

출발	도착	개통 전		개통	개통 후			B/A	비고
		2001년	2002년(A)	2004년	2005년	2006년	2007년(B)		
서울	천안	3,120	3,143	2,995	2,885	2,952	2,979	0.95	
	대전	2,178	2,324	2,117	2,070	2,054	2,032	0.87	
	대구	879	809	684	805	930	962	1.19	중부내륙 고속도로 개통 (2004년 말)
	광주	994	748	747	734	817	781	1.04	
	부산	347	394	332	303	383	390	0.99	대구-대동 고속도로 개통 (2006년 초)

<표 3> 서울 톨게이트별 KTX 정차 도시 연계 고속도로 1종 차량 통행 실적 단위 : 천 대/년

출발 톨게이트	도착	개통 전		개통	개통 후			B/A
		2001년	2002년(A)	2004년	2005년	2006년	2007년(B)	
동서울	대구	247	253	241	429	518	538	2.13
서울		602	504	377	292	311	305	0.61
서서울		31	52	66	83	101	119	2.27
합계		879	809	684	805	930	962	1.19
동서울	대전	587	693	717	696	698	701	1.01
서울		1,513	1,478	1,170	1,130	1,106	1,058	0.72
서서울		78	152	231	244	250	273	1.79
합계		2,178	2,324	2,117	2,070	2,054	2,032	0.87

광역경제권 철도망 확충 방향

철도망 확충 기본 방향

국내외 여건변화 대응

가 가

가

가

수송 기능에 따른 철도망 위계화

KTX

가

<표 4> 철도 유형별 위계 및 기능 정립 방안

구분	고속철도 (설계속도)300km/h)	간선철도 (200~230km/h)	지선철도 (200km/h이하)	광역철도 (200km/h이하)
광역경제권 연계성	광역경제권 간 여객수요 처리	광역경제권 간 여객수요 및 화물수요 처리	광역경제권 간 화물수요 및 광역경제권 내 여객수요 처리	광역경제권 내 여객수요 처리
노선 기능	광역경제권 간이동성 제공(여객 전용)	광역경제권 간 이동성 제공	고속·간선 접근기능 제공	광역권 내 이동성 제공
도시규모별 연계성	인구 20만 이상 도시 연계	인구 10만~20만 도시 연계	인구 10만 이하 도시 연계	광역권 내 주요 도시 연계
열차 운행	여객(KTX)	여객 중심, 화물 혼용(KTX, EMU)	화물 중심, 여객 혼용(EMU)	여객(전동차)

<표 5> 철도 여객 분담률 목표 수준(인-km 기준)

구분	통행거리 100km 미만	통행거리 100~200km	통행거리 200~300km	통행거리 300km 이상	계
목표 철도분담률(%)	35	20	40	50	35
총통행량 (천 인-km)	607,000	118,379	69,929	81,784	877,091
목표 철도 수송량 (천 인-km)	212,450	23,676	27,972	40,892	304,989

주 : 장래 총통행량은 2036년 통행수요를 적용

Special Edition_Theme3

목표 지향적 철도망 확충

1

(350km/h)

(230km/h)

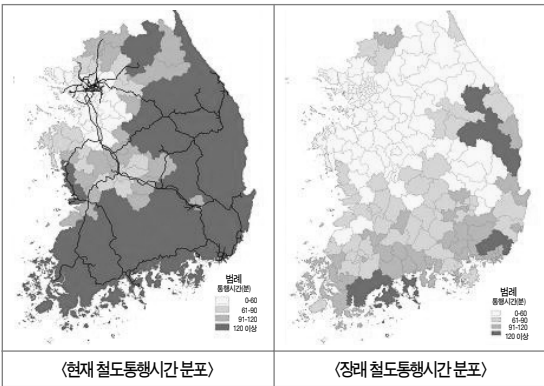
광역경제권 간 철도망 확충 방향

(Mega-City

Region)

1 30 가
가

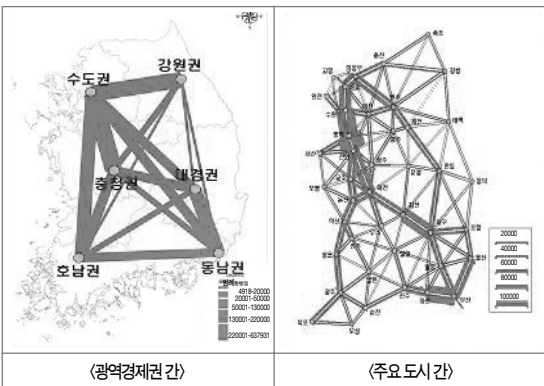
가
가



<그림 2> 서울 기점 철도 통행시간 변화

광역경제권 내 철도망 확충 방향

충청권



<그림 3> 광역경제권 간 통행 희망도(2036년)

호남권

호남권은 광역경제권으로서, 수도권과 함께 우리나라의 경제를 견인해 온 지역이다. 호남권은 수도권과 함께 우리나라의 경제를 견인해 온 지역이다. 호남권은 수도권과 함께 우리나라의 경제를 견인해 온 지역이다.

가가

맺음말

가가

대경권

대경권은 수도권과 함께 우리나라의 경제를 견인해 온 지역이다. 대경권은 수도권과 함께 우리나라의 경제를 견인해 온 지역이다. 대경권은 수도권과 함께 우리나라의 경제를 견인해 온 지역이다.

동남권

동남권은 수도권과 함께 우리나라의 경제를 견인해 온 지역이다. 동남권은 수도권과 함께 우리나라의 경제를 견인해 온 지역이다. 동남권은 수도권과 함께 우리나라의 경제를 견인해 온 지역이다.

강원권

강원권은 수도권과 함께 우리나라의 경제를 견인해 온 지역이다. 강원권은 수도권과 함께 우리나라의 경제를 견인해 온 지역이다. 강원권은 수도권과 함께 우리나라의 경제를 견인해 온 지역이다.

수도권

수도권은 수도권과 함께 우리나라의 경제를 견인해 온 지역이다. 수도권은 수도권과 함께 우리나라의 경제를 견인해 온 지역이다. 수도권은 수도권과 함께 우리나라의 경제를 견인해 온 지역이다.