
제4차 환승센터 및 복합환승센터 구축 기본계획(2026~2030)

2026. 8.



국토교통부
대도시권광역교통위원회

목 차

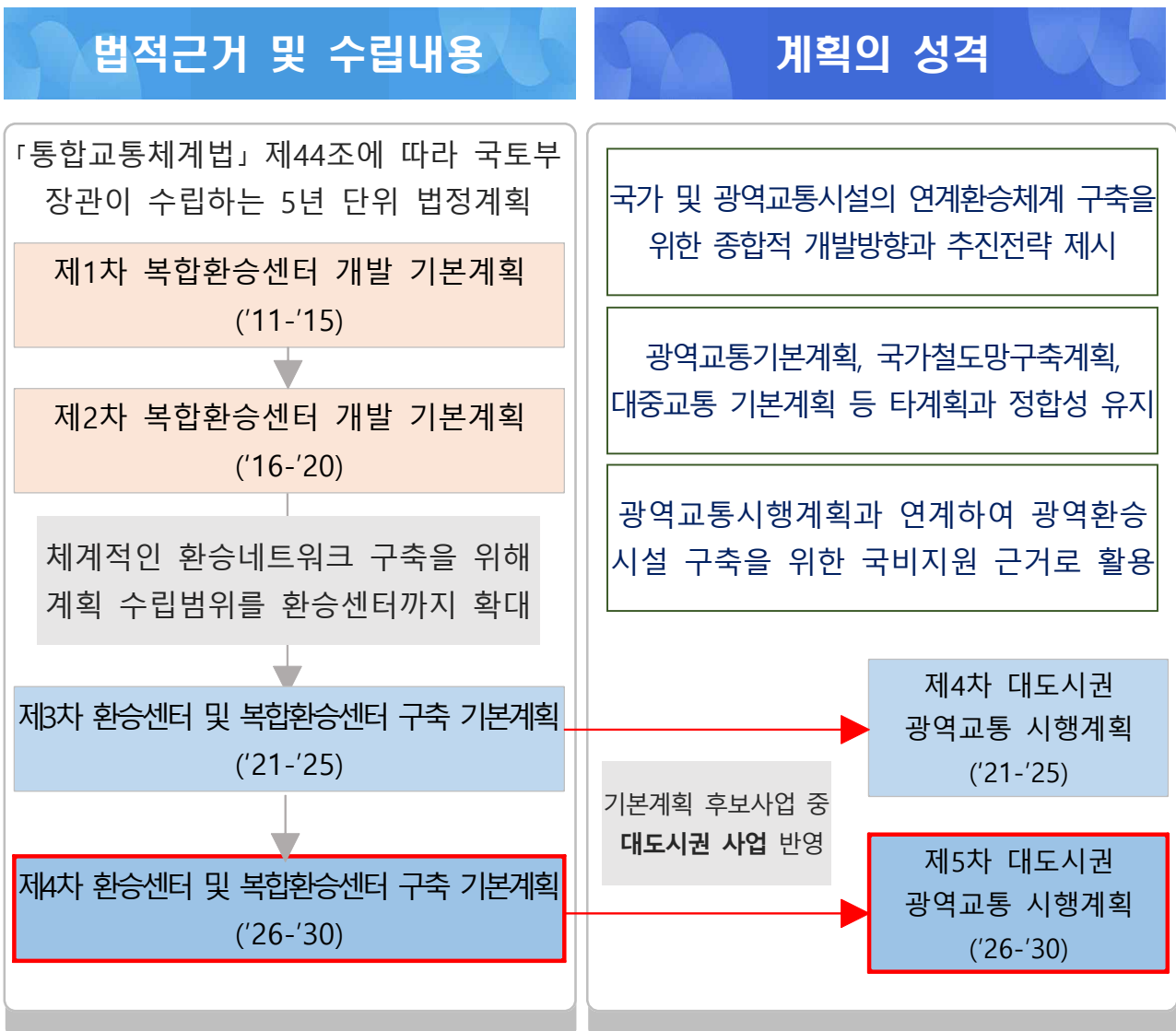
1. 계획의 개요	1
2. 제3차 기본계획의 성과 및 한계	3
[1] 추진성과	4
[2] 한계 및 시사점	7
3. 환승현황 · 국외사례 및 미래 전망	8
[1] 환승현황 분석	8
[2] 국외 사례	16
[3] 미래 전망	21
4. 중장기 환승정책 방향	25
5. 환승센터 구축계획 및 정책과제	26
[1] 환승센터 및 복합환승센터 구축계획	26
[2] 중장기 정책과제	37
6. 소요자원 규모	41
7. 기대효과	42

1 계획의 개요

- (근거) 「국가통합교통체계효율화법」 제44조에 따라 수립(5년 단위)
 - 환승센터와 복합환승센터의 체계적인 구축을 위한 국가의 중장기 발전방향과 추진전략을 제시하는 법정계획
 - 제1차 기본계획('11~'15) 및 제2차 기본계획('16~'20), 제3차 기본계획('21~'25)이 종료됨에 따라, 제4차 기본계획('26~'30) 수립 추진

- (주요내용) 전차계획 평가 및 교통여건 분석 등을 통해서 중장기 정책 방향을 결정하고, 환승센터 및 복합환승센터 구축계획* 등 정책과제 마련

* 제4차 환승센터 및 복합환승센터 기본계획은 '제5차 광역교통시행계획('26~'30)'에 연계·반영



- (사업선정) 지자체·공공기관 수요조사 및 공모사업*을 통해 환승여건, 지역 균형발전 등을 종합적으로 감안하여 환승센터 구축지점을 선정

* 미래형 환승센터 시범사업('22), 복합환승센터 혁신모델 컨설팅 지원사업('25) 공모

《 제4차 기본계획 수립경위 》



◆ 제3차 환승센터 및 복합환승센터 구축 기본계획('21~'25)은 환승 미래 전망, 중장기 정책방향, 환승서비스 활성화를 위한 정책과제 등 제시

□ **비전 : 빠르고 편리한 환승으로 대중교통 중심의 교통체계 구현**

□ **추진목표**

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

□ **환승센터 구축 및 사업비**

- 수도권 GTX 환승시설 및 지방권 거점도시 중심 총 47곳 발굴
 - * 수도권(32곳): 서울역, 청량리역, 강남권, 수원역, 양재역, 부평역, 용인역 등
 - 비수도권(15곳): 서대구역, 울산역, 마산역, 계룡역, 천안아산역, 유성터미널 등
- 47곳의 사업비는 총 12조 1,528억원 소요 추정(국비 1,493억원)
 - 신규사업 31곳에 6조 2,782억원, 계속사업 16곳에 5조 8,746억원

□ **추진과제**

- 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
- 저탄소·그린 환승시설 확충
- 미래형 스마트 환승체계 구현

[1] 추진성과

□ 주요 사업 추진

○ 반영사업 47곳 중 14곳* 가시화(준공 7, 공사중 6, 설계 1)

* (준공) 명지신도시, 운정중앙역, 태화강역, 사송역, 북울산역, 사상역, 전주역 등 7곳,
(공사) 동탄역, 구리역, 강남권(삼성역), 북정역, 계룡역, 유성터미널 등 6곳, (설계) 부평역

《 제3차 기본계획 추진현황 》

연번	지역	사업명	추진현황	비고
신규사업	1 서울	서울역 환승센터	계획	
	2 서울	청량리역 환승센터	계획	
	3 서울	양재역 환승센터	계획	
	4 서울	상봉역 복합환승센터	계획	
	5 서울	여의도역 복합환승센터	철회	· 취소·해지 요청
	6 서울	창동역 복합환승센터	계획	
	7 인천	부평역 환승센터	설계	
	8 인천	인천시청역 환승센터	계획	
	9 인천	인천대입구역 환승센터	계획	
	10 경기	용인역 복합환승센터	계획	
	11 경기	운정중앙역 환승센터	준공	
	12 경기	동탄역 환승센터	공사	
	13 경기	부천종합운동장역 환승센터	철회	· 취소·해지 요청
	14 경기	의정부역 환승센터	계획	
	15 경기	금정역 복합환승센터	계획	
	16 경기	덕정역 환승센터	계획	
	17 경기	대곡역 복합환승센터	계획	
	18 경기	초지역 환승센터	철회	· 취소·해지 요청
	19 경기	인덕원역 복합환승센터	계획	
	20 경기	구리역 환승센터	공사	

연번	지역	사업명	추진현황	비고	
신규사업	21	경기	아주대삼거리역 환승센터	철회	· 취소·해지 요청
	22	경기	걸포북변역 복합환승센터	철회	· 취소·해지 요청
	23	울산	북울산역 환승센터	준공	
	24	경남	마산역 환승센터	계획	
	25	경남	북정역 환승센터	공사	
	26	경남	사송역 환승센터	준공	
	27	대구	서대구역 복합환승센터	계획	
	28	충남	계룡역 환승센터	공사	
	29	충남	천안아산역 복합환승센터	계획	
	30	전북	익산역 복합환승센터	계획	
	31	전북	전주역 복합환승센터	준공	
계속사업	1	서울	강남권(삼성역) 복합환승센터	공사	
	2	경기	수원역 환승센터	계획	
	3	경기	킨텍스역 환승센터	계획	
	4	서울	김포공항역 복합환승센터	계획	
	5	서울	북정역 환승센터	계획	
	6	서울	강일역 환승센터	철회	· 취소·해지 요청
	7	서울	사당역 복합환승센터	계획	
	8	경기	평택지제역 복합환승센터	계획	
	9	경기	병점역 환승센터	계획	
	10	인천	검암역 복합환승센터	계획	
	11	부산	대저역 환승센터	철회	· 취소·해지 요청
	12	부산	명지신도시 환승센터	준공	
	13	부산	사상역 환승센터	준공	
	14	울산	태화강역 환승센터	준공	
	15	울산	울산역 복합환승센터	계획	
	16	대전	유성터미널 복합환승센터	공사	

□ 환승센터의 체계적 구축을 위한 제도적 기반 강화

- 환승센터의 체계적 구축을 위한 환승 편의성 도입, 법령 개정, 환승센터 총괄계획단 운영, 자원분담 가이드라인 정립 등 제도 개선
 - (환승편의성제도) 선제적 환승편의 개선을 위하여 철도 기본계획 단계에서 '환승편의성 사전 검토 의무화제도' 도입
 - * 「광역교통법」 개정('22.11), 시행령 개정('23.5) 및 「환승편의성 검토지침」 제정('23.8)
 - (법령개정) 환승센터의 도시·군계획시설 규정 및 도시계획시설사업 활성화를 위한 「국토계획법 시행령」, 「도시·군계획시설규칙」 개정
 - * 환승센터 및 복합환승센터를 도시·군계획시설 자동차정류장으로 규정('23)
 - (총괄계획단) 교통·도시계획·건축 등 융복합적 환승센터 구축을 위한 「환승센터 총괄계획단 운영 가이드라인」 제정 및 시범사업 운영
 - (자원분담조정) 지자체간 환승센터 구축 관련 자원분담 원칙 및 협의·조정을 위한 「환승센터 자원분담 가이드라인」 제정

□ 미래형 환승센터 기본구상 및 복합환승센터 혁신모델 컨설팅

- 미래 모빌리티와 연계한 환승센터의 선제적 구축을 위해 '미래형 환승센터 공모 시범사업'으로 4곳 선정('22)
 - * 강릉역, 평택지제역, 대전역, 마산역
- 여건변화를 반영하는 사업모델 발굴 및 대중교통 환승거점의 복합개발을 위해 '복합환승센터 혁신모델 컨설팅 지원사업'으로 4곳 선정('25)
 - * 대왕판교IC, 의정부, 울산, 익산

□ 환승체계 중요성의 사회적 공감대 형성을 위한 환승혁신포럼 운영

- 환승 인식 제고 및 사회적 공감대 형성을 목표로 산·학·연·관이 참여하여 미래 환승정책, 사업추진 방안 등 논의를 위한 포럼 개최
 - * (1차) '23. 06. 30(목), (2차) '24. 11. 29(금), (3차) '25. 11. 13(목)

[2] 한계 및 시사점

□ (한계) 환승센터 사업추진 지연·철회 등 사업 활성화 필요성 대두

○ (사업추진 지연) 47곳 중 26곳은 계획단계, 7곳은 사업철회·중단*

* (계획) 대곡역, 용인역, 상봉역, 창동역, 금정역 등 26곳 / (철회) 강일역, 여의도역 등 7곳

⇒ 지자체 추진의지, 사업의 타당성 등 면밀한 검토기반 사업선정 要

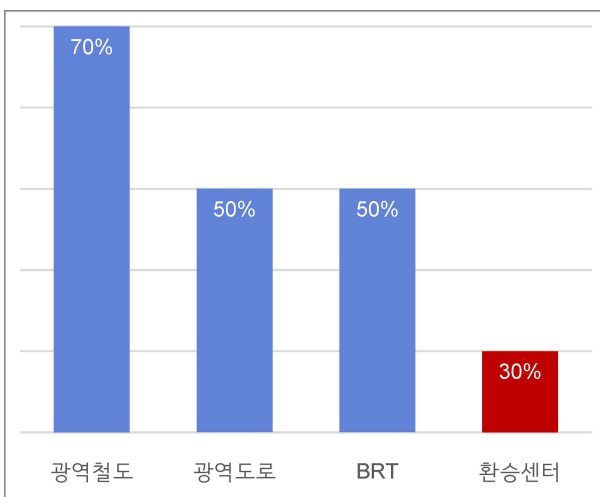
□ (시사점) 환승센터 사업의 원활한 추진을 위한 사업 활성화 방안 마련

○ (국비지원 강화) 광역교통시설 중 가장 낮은 국비보조율로 인해 지자체 사업 추진 난항

⇒ 지자체 사업계획 및 추진의지 변화, 타당성 미확보 등 부진사업 대부분 환승센터 국비지원을 상향 시 환승센터 사업 추진 가능성 제고 전망

○ (민자유인 부족) 입체복합구역 연계 환승센터 사업 확대 추진되나, 유통업 퇴조, PF 부진 등 복합환승센터 사업이 장기간 지연 중

⇒ 「통합교통체계법」상 규제 완화 등을 통한 민자기반 복합환승센터 구축 활성화 견인 필요



<광역교통시설 중 환승센터 국비보조율>

<환승센터 및 복합환승센터 지연사례>

3 환승현황 · 국외사례 및 미래 전망

[1] 환승현황 분석

- (환승통행 특성) 코로나19로 환승통행량은 크게 감소하였으나, '19년(561만통행)대비 '24년(460만통행)으로 약 82% 수준까지 회복*

* ('19) 561만 → ('20) 389만 → ('21) 411만 → ('22) 428만 → ('23) 451만 → ('24) 460만

- 대중교통 통행량은 '19년(2,218만통행)대비 '24년(2,018만통행) 약 91% 까지 회복, 대중교통 통행량 대비 환승통행량 회복 수준이 낮음

《 전국 대중교통 통행량 및 환승통행량 추이 》



* 자료: 국토부·한국교통안전공단, 대중교통현황조사 대중교통이용자('19~'24년 재구성)

《 연도별 대중교통 및 환승 통행량 》

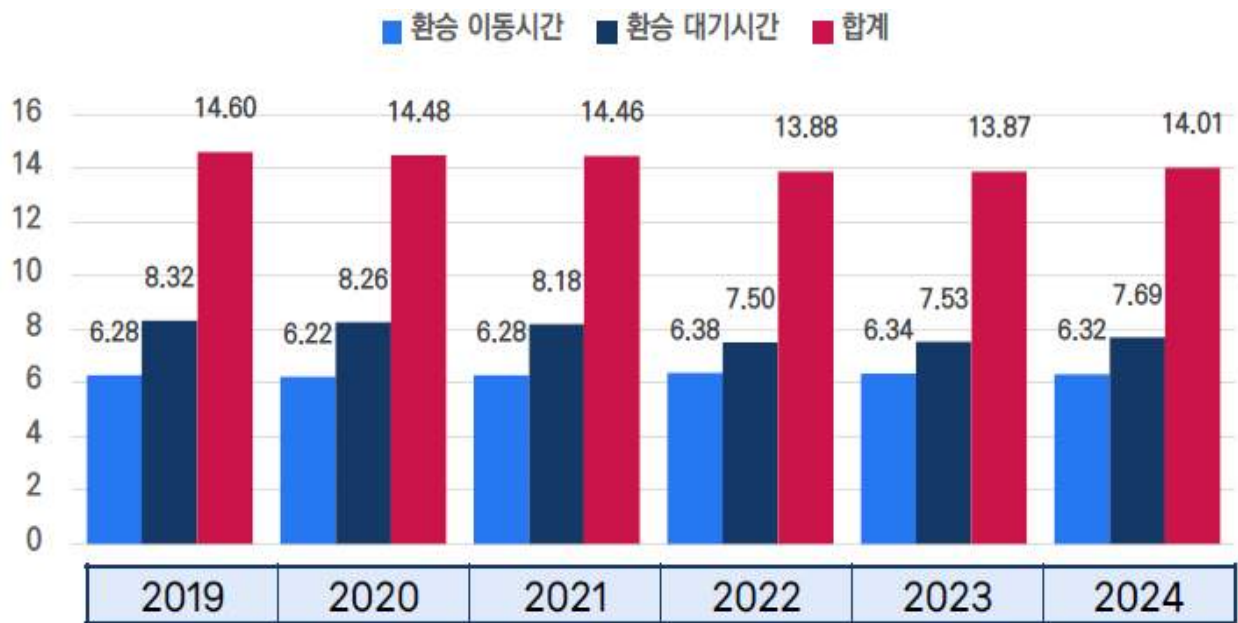
(단위: 통행, %)

연도	대중교통 통행량		환승 통행량		환승통행률
	통행량	'19년 대비	통행량	'19년 대비	
2019	22,181,784	-	5,611,991	-	25.3
2020	15,239,150	68.7	3,885,983	69.2	25.5
2021	16,899,734	76.2	4,106,635	73.2	24.3
2022	18,003,322	81.2	4,284,791	76.4	23.8
2023	19,692,218	88.8	4,509,518	80.4	22.9
2024	20,179,298	91.0	4,600,880	82.0	22.8

* 자료: 국토부·한국교통안전공단, 대중교통현황조사 대중교통이용자('19~'24년 재구성)

- 대중교통 이용자들은 목적지 이동 시 평균 1.50회 환승하며, 평균 환승시간은 14.01분(이동시간 6.32분 + 대기시간 7.69분) 소요
- 환승동선 단축을 위한 환승센터 구축뿐만 아니라 배차간격 단축 등 연계교통수단간 운영체계 개선을 통해 환승불편 해소 필요

《 전국 연도별 평균 환승시간 》



* 자료: 국토부·한국교통안전공단, 대중교통현황조사 대중교통이용자('19~'24년 재구성, 연도별 설문조사 결과(표본 전국 8만명))

《 연도별 환승시간 》

(단위: 회, 분)

연도	환승횟수	환승 이동시간(a)	환승 대기시간(b)	환승시간(a+b)
2019	1.50	6.28	8.32	14.60
2020	1.48	6.22	8.26	14.48
2021	1.49	6.28	8.18	14.46
2022	1.50	6.38	7.50	13.88
2023	1.52	6.34	7.53	13.87
2024	1.50	6.32	7.69	14.01

* 자료: 국토부·한국교통안전공단, 대중교통현황조사 대중교통이용자('19~'24년 재구성)

□ (환승유형 분포) 전국 환승유형별 환승비중은 버스-철도간 환승이 59.4%(289만 통행/일), 버스-버스간 환승이 40.6%(198만 통행/일)를 차지

○ 수도권은 버스-철도간 환승 비율이 높으나, 지방권은 단순 도시 철도망 및 버스 연계성 부족 등으로 버스간 환승 비율이 높음

* 버스-철도간: 서울(65%), 경기(60%), 인천(65%), 부산(41%), 대구(41%), 대전(26%), 광주(15%)

** 버스-버스간: 서울(35%), 경기(40%), 인천(35%), 부산(59%), 대구(59%), 대전(74%), 광주(85%)

《 환승유형별 환승통행량 및 환승통행 비율 》

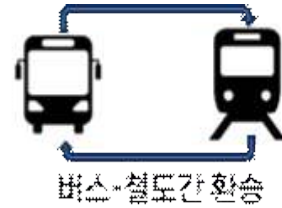
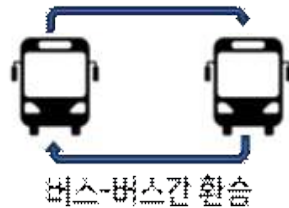
(단위: 통행/일, %)

구분		평일				주말			
		버스간 환승		버스-철도간 환승		버스간 환승		버스-철도간 환승	
		환승 통행량	환승 비율	환승 통행량	환승 비율	환승 통행량	환승 비율	환승 통행량	환승 비율
전국		1,975,101	40.6	2,886,225	59.4	1,240,182	43.8	1,593,302	56.2
수도권	서울	845,212	35.0	1,570,657	65.0	552,263	39.5	849,028	60.5
	경기	571,494	40.1	852,100	59.9	341,448	41.9	473,175	58.1
	인천	109,522	34.7	206,086	65.3	65,577	36.4	114,700	63.6
	평균	508,743	36.7	876,281	63.3	319,763	40.0	478,968	60.0
지방권	부산	236,492	59.0	164,356	41.0	153,894	60.8	99,399	39.2
	대구	79,296	58.9	55,336	41.1	50,153	58.8	35,057	41.2
	대전	83,037	74.2	28,833	25.8	49,233	74.0	17,337	26.0
	광주	50,048	85.0	8,857	15.0	27,614	85.8	4,606	14.2
	평균	112,218	63.6	64,346	36.4	70,224	64.2	39,100	35.8

* 자료: 국토부·한국교통안전공단, 대중교통 현황조사(2024) 대중교통이용자, p.126

- 수도권은 버스-철도간 환승이 63.4%, 버스-버스간 환승이 36.6% 차지하며, 버스-철도간 환승비율이 62.3%('19년)→63.4%('24년) 소폭 상승
- 지방권은 버스-버스간 환승이 69.3%, 버스-철도간 환승이 30.7%, 차지하며, 버스간 환승비율이 67.8%('19년)→69.3%('24년) 증가 추세

《 환승유형별 환승통행량 및 환승통행 비율 》



전국	2024	40.6%(198만 통행)	59.4%(289만 통행)
	2023	40.1%(193만 통행)	59.9%(289만 통행)
	2022	40.8%(188만 통행)	59.2%(272만 통행)
	2021	40.9%(182만 통행)	59.1%(263만 통행)
	2020	41.7%(179만 통행)	58.3%(249만 통행)
	2019	41.0%(252만 통행)	59.0%(362만 통행)
수도권	2024	36.7%(153만 통행)	63.3%(263만 통행)
	2023	36.1%(149만 통행)	63.9%(263만 통행)
	2022	37.1%(145만 통행)	62.9%(247만 통행)
	2021	37.1%(141만 통행)	62.9%(239만 통행)
	2020	38.2%(143만 통행)	61.8%(231만 통행)
	2019	37.4%(197만 통행)	62.6%(329만 통행)
지방권	2024	63.6%(45만 통행)	36.4%(26만 통행)
	2023	63.3%(44만 통행)	36.7%(26만 통행)
	2022	62.3%(42만 통행)	37.7%(26만 통행)
	2021	63.4%(41만 통행)	36.6%(23만 통행)
	2020	65.5%(36만 통행)	34.5%(19만 통행)
	2019	62.3%(55만 통행)	37.7%(33만 통행)

* 자료: 국토부·한국교통안전공단, 대중교통현황조사 대중교통이용자('19~'24년 재구성)

- (LOS 분석) 주요 철도역 121곳 중 87곳(72%)이 적정 환승서비스 수준 (LOS C: 180m, 3분 이내)에 못 미치는 실정으로 환승여건 개선 필요

※ 「환승센터 및 복합환승센터 설계·배치기준」상 신설 환승센터 및 복합환승센터는 체계적인 연계·환승방안을 마련하여 서비스수준(LOS) C 이상(180m)으로 배치하도록 규정

- LOS D인 철도역이 31%(38곳)로 가장 많았으며, LOS E 수준인 철도역이 23%(28곳), LOS F 수준도 17%(21곳)로 분석

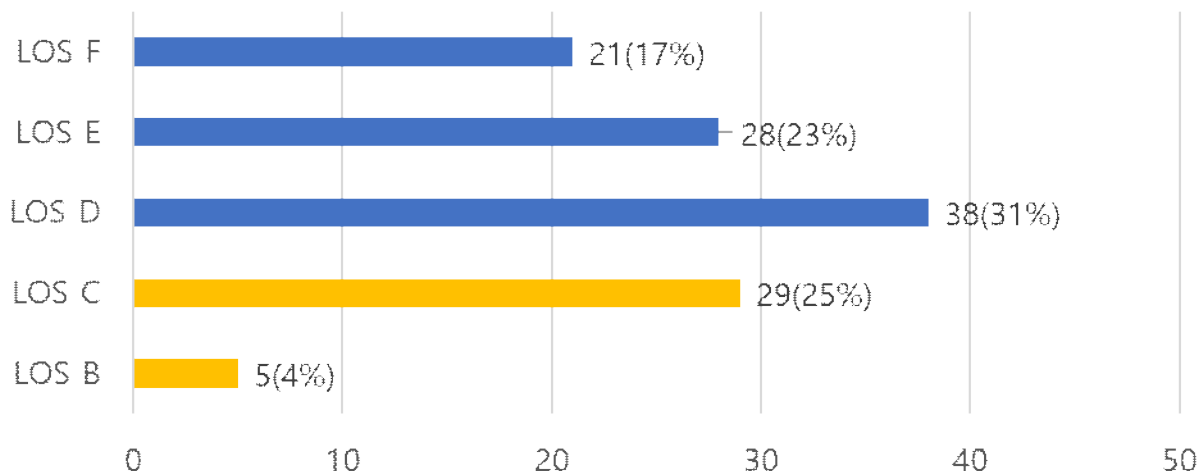
* (예시) LOS D: 대전역(235m) / LOS E: 익산역(260m) / LOS F: 부평역(402m)

** LOS D: 환승거리 240m 이내, 환승시간 4분 이내

- LOS E에 해당하는 주요역은 서울역, 강남역, 영등포역, 서대전역 등이며 연계교통수단에서 철도 승강장까지 평균 거리는 249m
- LOS F에 해당하는 주요역은 여의도역, 신도림역, 수서역, 상봉역 등이며 연계교통수단에서 철도 승강장까지 평균 거리는 334.9m
- 광역통행의 경우, 환승통행 비율이 높은 버스-철도간의 연계교통을 개선하여 환승서비스를 제공하는 것이 중요하며,
- 기존 연계교통이 열악한 지점도 환승센터 및 복합환승센터 개발 이전보다 LOS가 한 등급 이상 향상되도록 연계교통 배치·개선 필요

《 주요 철도역 환승서비스 수준(LOS) 분석 결과 》

(단위: 개소)



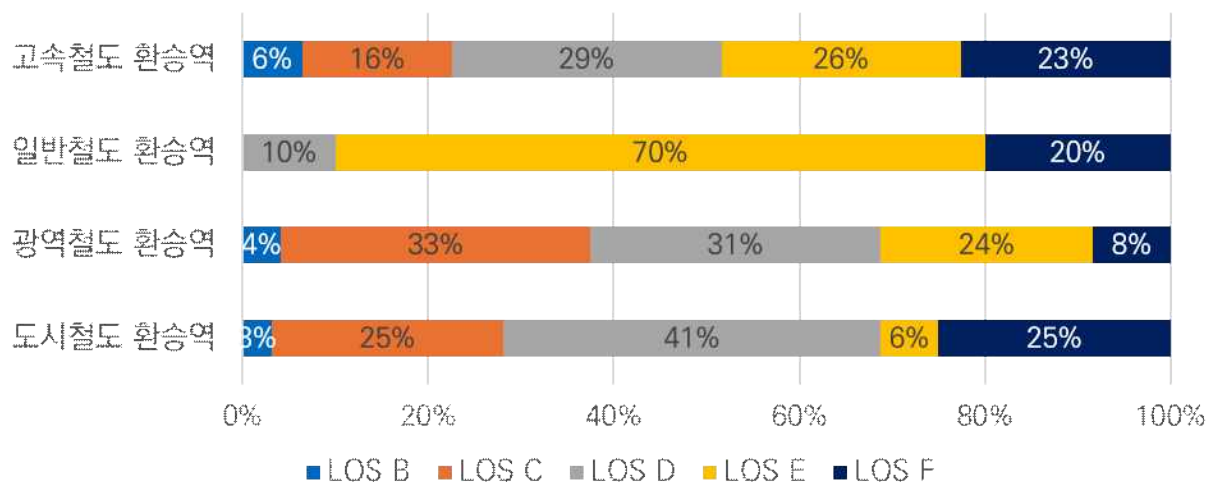
* 각 연계교통수단에서 철도 승강장까지의 이동거리를 조사하여 평면환산거리를 분석

《 역사별 환승서비스 수준(LOS) 현황 》

구분	역 사 명
LOS B (5개소)	신사, 행신, 대저, 마석, 나주
LOS C (29개소)	왕십리, 홍대입구, 을지로3가, 사당, 교대, 가산디지털단지, 동대문, 당산, 신논현, 논현, 석계, 신설동, 판교, 정자, 인덕원, 성남, 광명, 구리, 덕소, 소사, 회룡, 석남, 초지, 계양, 걸포북변, 벅스코, 수영, 울산, 강릉
LOS D (38개소)	고속터미널, 잠실, 시청, 건대입구, 디지털미디어시티, 김포공항, 합정, 연신내, 선릉, 삼성, 양재, 태릉입구, 회기, 불광, 신림, 노량진, 동작, 까치산, 구성, 기흥, 동탄, 미금, 부평구청, 검암, 대곡, 평내호평, 퇴계원, 부천종합운동장, 교대(부산), 서대구, 대전, 광주송정, 오송, 전주, 천안, 계룡, 목포, 정읍
LOS E (28개소)	서울, 강남, 영등포, 공덕, 충정로, 창동, 천호, 중랑, 망우, 도봉산, 북정, 안양, 오산, 평택, 평택지제, 이매, 인천국제공항, 안산, 금정, 병점, 부산, 구포, 사상, 태화강, 대구, 서대전, 천안아산, 익산
LOS F (21개소)	용산, 여의도, 신도림, 청량리, 수서, 상봉, 가락시장, 석촌, 군자, 수원, 의정부, 부평, 인천시청, 인천대입구, 주안, 서면, 부전, 동래, 마산, 동대구, 반월당

- 철도유형별 환승서비스 수준을 분석한 결과, LOS D 이하인 환승역은 일반철도 100%, 고속철도 78%, 도시철도 72%, 광역철도 63% 수준
- 서비스 수준이 가장 열악한 LOS F 비율은 도시철도가 25%, 고속·일반철도가 각 23%, 20% 수준으로 환승체계 개선 필요

《 철도역 유형별 연계교통수단 환승서비스 수준 》

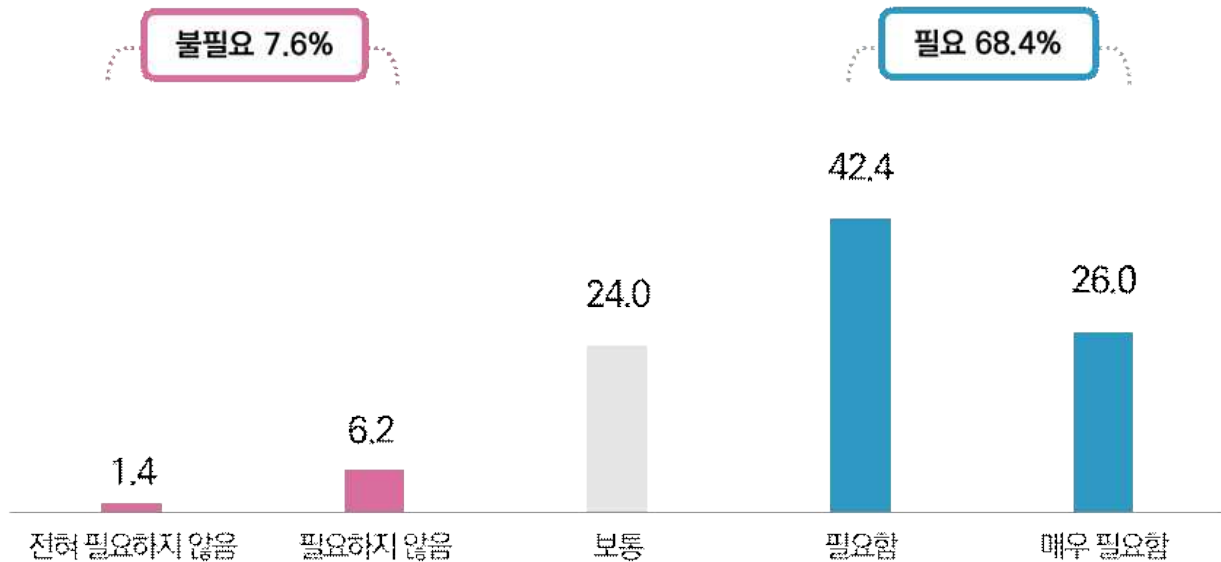


□ (국민인식) 전국 대중교통 이용자(1,540명)를 대상으로 환승불편 개선 설문조사* 결과, 환승시설 및 여건 개선 필요 의견 다수(68.4%)

* (조사명) 환승불편 개선을 위한 대국민 설문조사 (기간) '25.11.4~11.19(16일간), (방법) 온라인 패널조사, (대상) 환승경험이 있는 전국 대중교통 이용자

《 환승불편 개선 필요여부 응답 》

(단위: %)



《 권역별 환승불편 개선 필요여부 응답 》

(단위: %)

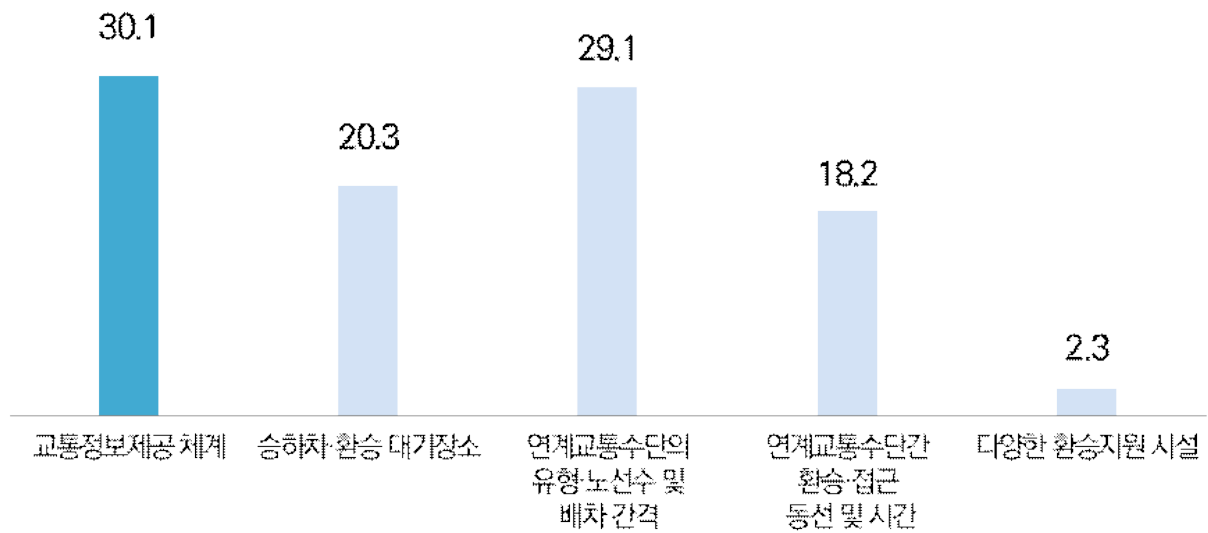
권역별	불필요	보통	필요
전체	7.6	24.0	68.4
수도권	7.7	24.1	68.2
부산·울산권	2.2	22.8	75.0
대구권	3.0	24.2	72.7
광주권	8.8	23.8	67.5
대전권	11.1	24.4	64.4
전주권	13.3	24.0	62.7

- 교통정보제공체계 개선*(30.1%)이 가장 높고, 연계교통 수단 유형·노선 수 확대 및 배차간격 단축(29.1%), 승하차·환승대기장소 개선(20.3%) 순

* 환승 정보 시인성 강화, BIS·안내표지판 등 교통정보제공시설 설치, 교통정보 정확성 제고 등

《 환승시설 개선필요사항 응답 》

(단위: %)



《 권역별 환승시설 개선필요사항 응답 》

(단위: %)

권역별	교통정보 제공 체계	승하차·환승 대기장소	연계교통수단의 노선수 및 배차 간격	연계교통수단간 환승·접근 동선 및 시간	다양한 환승지원 시설
전체	30.1	20.3	29.1	18.2	2.3
수도권	29.7	19.2	30.0	18.9	2.2
부산·울산권	32.6	17.4	23.9	23.9	2.2
대구권	36.4	19.2	25.3	17.2	1.9
광주권	20.0	33.8	33.8	10.0	2.4
대전권	26.7	26.7	28.9	14.4	3.3
전주권	38.7	20.0	22.7	14.7	3.9

[2] 국외 사례

□ (일본) 역세권 도시재생사업 추진 시 교통·환승체계 개선 병행

- (추진배경) 신주쿠역 서측 일대 고속버스 승차장 노상 분산되어 철도-버스 환승불편 상존 및 택시 대기열로 만성 혼잡발생
- (바스타신주쿠) 국토교통성 주도 정비사업 추진시 철도선로 상부에 고속버스, 택시승강장을 집약 배치하여 환승동선 단축

* 15개 정차면, 1일 최대 1,600여편 운행, 39개 지역 연결

- 버스-철도 환승시간 단축으로 환승편의 대폭 개선(최대 13분 단축)
- 단절된 보행 통로를 인공데크로 연결하여 결절점 중심 특화개발

- (신주쿠 그랜드터미널) 노후 철도역사 및 광장을 주변 개발사업 및 토지구획정리사업과 연계하여 2040년대까지 단계별 추진

* 역전광장 통과차량 억제, 보행 네트워크 확대, 배리어프리 승강시설 확충 등 진행

- 역사건물 재건축 및 부지정비, 역전광장 및 역사 주변 보행환경 정비, 차량통행 억제를 위해 진출입 동선 개선

《 일본 도쿄 바스타신주쿠 》



- (싱가포르) 국가주도 복합환승센터 구축 및 연계교통 확충체계 마련
 - (추진배경) 도시국가의 지리적 한계에 따른 승용차 이용억제 정책 시행으로 대중교통 확충 및 수단간 연계환승체계 구축 필수
 - * 차량 구매시 차량취득권리증(COE) 취득 의무화 등 국가주도 차량총량 통제정책 시행
 - (ITH 구축) 도시철도(MRT)·버스 연계 복합환승센터(Integrated Transport Hub)를 육상교통청(LTA) 주도로 지속 확대
 - * '02년 토아파요 최초 개통·운영 이후 '25년 6월 기준 ITH 15곳까지 확대
 - 시설은 국가가 건설·소유하고, 운영자는 노선입찰제(경쟁)로 선정
 - (우즈랜즈 ITH) '96년에 개통한 버스환승센터를 개량하고, '21년에 싱가포르 최대 규모의 복합환승센터로 재개장·운영 중
 - 버스환승센터를 도시철도 선상 하부 및 지하에 배치하여 환승 연계
 - (이순 ITH) 도시철도역-쇼핑몰-주거시설 복합개발 시행 및 운영

《 싱가포르 우즈랜즈 ITH 》



□ (스페인) 지상-지하 복층 구조 입체적 환승센터 구축으로 동선 단축

- (추진배경) 마드리드 광역교통조합(CRTM) 주도로 도심진입 광역 버스를 5개* 거점 환승센터로 집약

* 플라사 데 카스티야, 몬클로아, 프린시페 피오, 아베니다 데 아메리카, 플라사 엘립티카

- (플라사 데 카스티야) 마드리드 북부 관문 대규모 환승센터로 지하 환승센터를 개통('08.2월)하여 도시철도-광역버스 환승체계 구축

- 지하철 3개 노선 및 광역· 시내버스 60여개 노선 교차, 고속도로 직결로 버스 접근성 및 정시성 제고 및 환승주차장 운영

- (몬클로아) 3호선 승강장 이설로 확보한 지하공간 내 버스터미널 확장 및 광역버스 진출입 동선의 지하 배치로 지상 혼잡 완화

- (프린시페 피오) 구 철도역사를 대형 쇼핑몰 등으로 전환한 마드리드 서부도심 복합환승역으로 지하철-광역철도-광역버스간 환승체계 구축

《 스페인 마드리드 플라사 데 카스티야역 》



□ (네덜란드) 고속철도망 확충에 따른 역사 재건 시 연계환승체계 재편

- (추진배경) 유럽내 고속철도망 확대를 계기로 국가주도 고속철도 6개 거점역*을 선정하여, 역사 재건 및 연계환승체계 개선 추진

* 위트레흐트 중앙역, 로테르담 중앙역, 아른헬 중앙역, 브레다역, 암스테르담 자이트역, 헤이그 중앙역

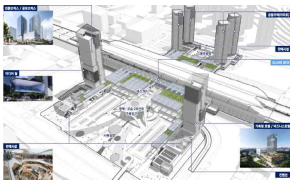
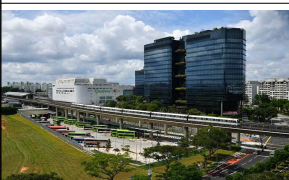
- 고속철도 투자와 도시개발을 연계하고, 도시계획, 철도 등 민간 전문가의 조정·협의를 통해 역별 여건에 맞는 연계환승체계 구축
- (위트레흐트 중앙역) 네덜란드 철도교통의 중심역으로 보행자·자전거의 평면진입 동선을 마련하고, 차량 진출입을 외곽으로 배치
 - 철도-버스-트램간 환승동선 단축, 역사 직결 공공·업무·상업시설 복합 구축
- (로테르담 중앙역) 고속·도시철도 중심 환승센터로 각 수단간 최적 환승동선 구축, 도시단절 완화를 위한 태양광 채광 지하통로 설치
- (브레다역) 철도 플랫폼에서 시외· 시내버스로 환승이 가능하며, 역사 지하 상업시설 및 복층 업무·주거시설 복합개발

《 네덜란드 위트레흐트 중앙역 》



- ⇒ (시사점) 개발사업과 연계한 선제적 환승체계 구축으로 환승동선 최적화, 도시혼잡 완화 및 지역경제 활성화를 위한 거점 육성 필요
- (일본) 국가주도로 도시재생(마치즈쿠리)과 연계한 민간도시개발 역세권 개발 추진시, 연계환승체계 개선 및 법 개정 등 기반 마련
 - (싱가포르) 상업·주거시설이 포함된 복합환승센터를 국가주도로 조성하여 도심혼잡을 완화하고, 통합·입체적 토지이용 및 연계교통체계 구축
 - (스페인) 도심내 토지이용 제약, 고밀개발 등을 고려한 터미널(지하)-도시철도(지상) 복층구조로 환승동선 단축 및 대중교통 접근성 개선
 - (네덜란드) 고속철도망 확충에 따라 국가주도의 철도역사 재개발 시 자전거·보행 우선 환승동선 배치 및 지역맞춤형 연계환승체계 구축

《 국외사례 시사점 및 국내 환승센터 구축방향 설정 》

시사점	환승센터 구축모델 및 개발계획 대표사례(안)		
철도역사 구축 시 국가주도 연계환승체계 선제적 마련 토지이용 제약 등으로 입체적 구조배치, 환승동선 효율화 보행자 배려 및 혼잡 완화를 위한 차량 진출입 동선 외곽·지하 배치 TOD 복합개발로 지역경제 활성화 거점으로 도약	권역간 거점 환승센터 지역간 대규모 수송을 처리하는 국가기간 교통망 중심 환승센터		
	 바스타신주쿠 (일본 도쿄)	 신규 용산역 환승센터	 신규 대전역 환승센터
	권역내 거점 환승센터 권역내 광역통행의 중심으로 기능하는 지역 관문 환승센터		
	 위트레흐트 중앙역 (네덜란드 위트레흐트)	 계속 천안아산역 복합환승센터	 계속 익산역 복합환승센터
	도시내 거점 환승센터 도시 거점 및 인근지역을 연결하는 환승센터		
	 우즈랜즈 ITH (싱가포르)	 계속 양재역 환승센터	 계속 유성터미널 복합환승센터

[3] 미래 전망

- (국가 균형성장) 5극 3특 권역내 광역교통망과 권역간 국가교통망 연결을 지원·강화하는 환승체계 구축 필요성 대두
 - 5극 3특 균형성장 등 공간구조 변화에 맞춰, 단순 환승기능을 넘어 도시 성장을 견인하는 ‘Compact & Network’ 핵심 거점화
 - 초광역권은 대도시-거점도시-중소도시·농산어촌으로, 대도시권은 메가 시티 핵심거점으로 설정하고, 거점도시권은 주변 중소도시와 연계 육성
 - 광역통근권 확대 및 환승행태 다변화에 대응한 고속도로 환승시설 (ex-Hub) 등 확충을 통한 대중교통 환승기능 고도화 요구 증대
 - * (49) 5극3특 권역내부 연계 광역교통수단 확대 / (57) 대도시권 내 주요 거점 환승센터 확충
 - 광역통행 환승편의 증진을 위한 환승시설 조성입지를 다양화하고, 고속-광역- 시내버스 등 다수단 환승체계 구축을 통해 도시내 혼잡 완화

《 5극 3특 공간구조 》



<5극 3특 구역도>



<5극 3특 내 도시권 구성>

□ (철도 신설·입체화 연계) 철도 신설·연장 및 입체화 확산*으로
거점별 환승여건 개선 촉진 및 역세권·상부개발 본격 추진 전망

* 부산(부산진역~부산역), 대전(대전조차장), 안산(초지~중앙) 지하화 추진

○ 철도 신설과 입체화 선도사업을 연계한 환승센터 통합개발 촉진,
복합환승센터 개발·운영 모델 다변화 예상

- 철도 지하화 사업 추진으로 지역 개발 확대, 역세권 복합개발 및
환승센터 통합설계 수요 증가

- GTX-D 노선, 부산·양산·울산 광역철도 등 신규철도 예타 통과 등
사업 가시화에 따라 신설역사 중심 환승센터 필요 증대



<GTX-D 노선 예타 통과>

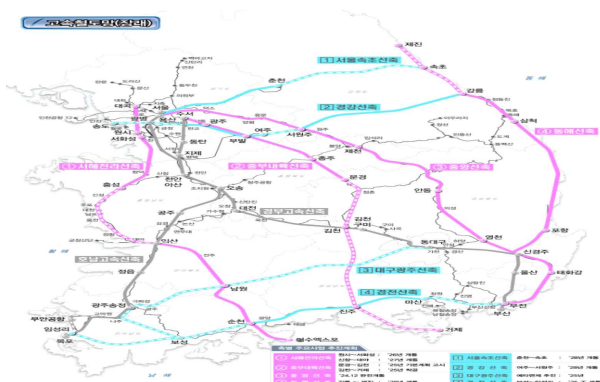


<부산~양산~울산광역철도 예타 통과>

○ 지역내 환승거점의 잠재력 견인을 위해 권역간 연결을 지원하는
핵심 결절점 중심 환승센터 및 복합환승센터 우선 구축 필요

* (57) 철도 지하화 선도사업 확대, 전국 거점연결 4×4 고속철도망

- 4×4 고속철도망 확충에 따라 주요 철도역을 중심으로 한 권역간
환승 결절점 기능 강화 및 연계교통체계 마련 필요



<4×4 고속철도망 추진계획>



<수도권광역급행철도(GTX) 추진계획>

□ (모빌리티혁신·AI 전환) 자율차, 도심항공교통 등 미래 교통수단 상용화 및 데이터기반 운영기술 적용 등 미래형 환승센터(Mass Hub) 도입 필요

○ 자율주행 모빌리티 실증 확산*, 도심항공교통 상용화 진전**, 공유·개인형 이동수단 보급 확대로 수단간 환승행태 다양화 및 입체화 예상

* '27년 완전자율주행차(Lv.4) 상용화 및 자율주행 실증도시 조성 추진

** '28년 도심항공교통 공공서비스 우선 상용화 및 전국권 테스트베드 운영

- 자율주행차·UAM·PM 등 미래 교통수단 상용화에 따라 다양한 수단간 연계를 지원하는 입체적 복합 환승공간 수요 증가 전망

《 국가주도 모빌리티 혁신 실증 추진계획 》



<자율주행 실증도시 개념도>



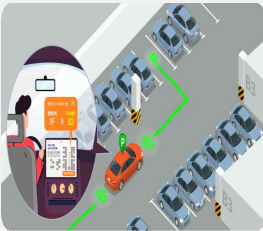
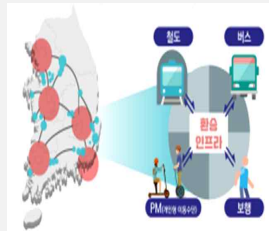
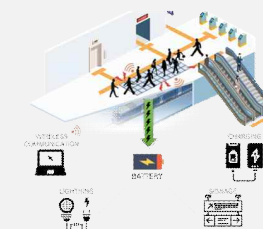
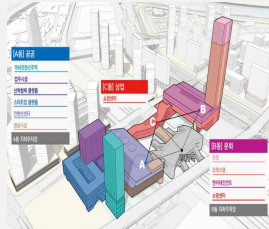
<K-UAM 실증사업(그랜드챌린지) 단계별 시행계획 개요>

○ 디지털트윈 기반 환승센터 운영기술, 위킹쓰루 결제방식 등 단순 환승공간을 넘어 AI기반 복합 모빌리티 거점으로 기능 고도화

* (31) 자율주행·UAM·드론·차세대 고속열차 등 상용화, AI특화 시범도시 조성·확산

- 실시간 혼잡도 예측·동선 최적화 등 디지털트윈 기반 스마트 운영 체계 도입으로 환승센터 운영 효율화 증대 예측

미래형 환승센터(Maas Hub)

정의	UAM, 자율주행차, PM, 대심도 철도 등 미래 교통수단 상용화에 따라 다양한 교통수단간 신속한 환승을 지원하고, 실시간 혼잡관리, 워킹쓰루결제 등 AI·첨단기술을 활용하여 편리한 환승을 제공하면서, 도시성장을 견인하는 환승센터			
도입 기술 (예시)	워킹쓰루 교통결제시스템	맞춤형 환승정보 제공	주차로봇 운영 기술	Hub & Spoke
				
	실시간 혼잡관리 기술	입체교통망 구축 및 운영기술	에너지 하베스팅 기술	지역경제 활성화 중심거점
				
개념도				

비전

모빌리티와 균형성장의 중심, 미래 상생 환승센터

목표

- 지방권 환승센터 약 2배 확대 (전차 대비)
- 수도권 거점 환승센터 구축을 통한 광역버스 회차율 50% 확보
- 전국 주요 철도 환승거점 환승거리 30% 이상 단축

환승
센터
구축

《인프라 확대》
균형발전 견인을 위한
환승센터 및
복합환승센터 구축

- 지방권 환승센터 약 2배 확대
- 수도권 9개 교통축 거점 환승센터 조성

《철도·고속도로연계》
교통거점 중심
선제적 환승체계 조성

- 주요 철도 환승거점 환승서비스수준 개선
- 고속도로 연계 환승센터 확대기반 마련

정책
과제

《환승여건·변화대응》
제도개선·기술혁신기반
환승거점 구축

- 환승편의성 검토제도 체계화 및 확대
- 환승센터 활성화를 위한 재정지원 강화
- 복합환승센터 사업성 개선을 위한 규제 완화
- 환승환경 변화에 따른 기술개발 및 고도화

5 환승센터 구축계획 및 정책과제

[1] 환승센터 및 복합환승센터 구축계획

□ 지방권 환승센터 약 2배 확대

- 수도권 SOC 투자 편중 및 지방권 필수 인프라 확충 지연으로 이동권 양극화뿐 아니라 정주여건 악화, 인구유출 가속 초래
- 균형성장 지원을 위해 지방권 환승센터를 전차 계획 대비 약 2배 확대하고, 이에 상응하는 국비지원 확대 추진

* 지방권 사업: 15곳(3차) → 30곳(4차, ▲100%), 국비지원: 173억(3차) → 447억(4차, ▲158%)

□ 수도권 거점 환승센터 구축을 통한 광역버스 회차율 50% 확보

- 서울 도심·강남 경유 광역버스 집중으로 버스전용차로 혼잡, 통행속도 저하 및 버스 정시성 악화 등 통행효율 제고 필요
- 도로망별 혼잡도(V/c), 연계교통수단 등을 고려하여 9개 교통축 8개 거점 환승센터 선정 및 집중 관리(2개소 운영중, 6개소 신규 구축)

* 광역버스 이용 통행현황, 신규 환승센터 구축 사업, GTX-A 노선·정류장 중복도 고려

《 광역교통축별 거점 환승센터 》

광역 교통축	평균 혼잡도	거점 환승센터	철도수요 (’23)	광역버스 회차율 (’25, ’30)
인천/부천축	0.86	김포공항역	84,710	37.1% 52.4%
김포/강화축	1.44			
의정부축	1.17	창동역	67,042	
구리/남양주축	1.39	상봉역	48,010	
고양/파주축	1.13	대곡역	30,876	
하남축	1.26	잠실역	185,257	
성남/용인축	1.03	양재역	88,458	
과천/안양축	1.34	사당역	129,933	
광명축	1.05	당산역	73,730	



□ 전국 주요 고속·광역철도 환승거점의 환승거리 30% 단축

- 주요 철도 환승역 10곳 중 7곳은 LOS D(240m, 4분) 수준 이하로, 환승센터 구축 확대뿐 아니라 환승편의·서비스 제고 요구 증가
- 주요 역사 환승 서비스수준(LOS) C등급 이상 비율 약 9배 증가, 환승시간·거리 30% 이상 단축을 통한 환승편의 제고

* 전국 주요 고속·광역철도 환승센터 20곳 사업계획 기준

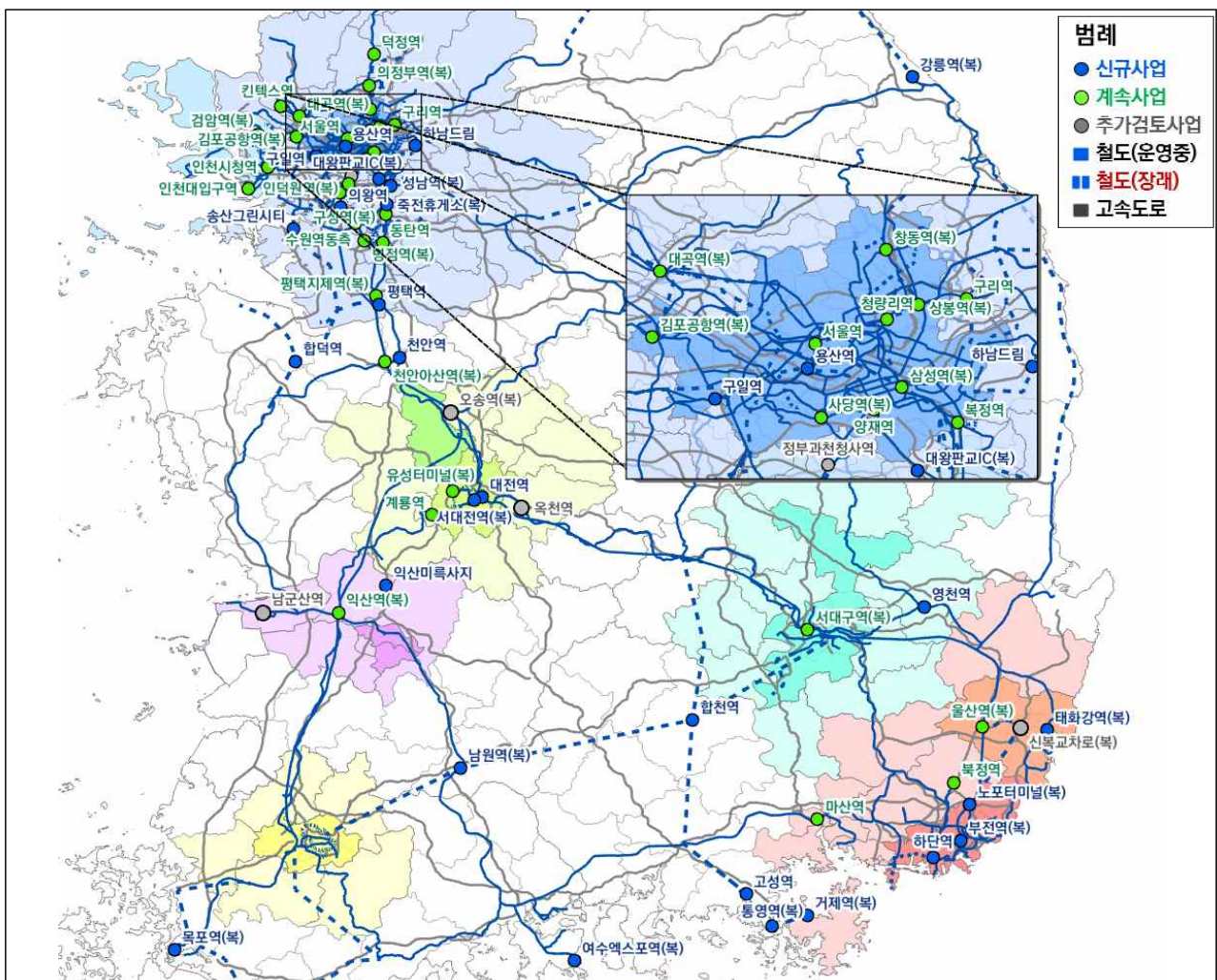
1 사업선정

- ① 환승수요 증가·환승행태 다변화 대응, ② 수도권-지방권간 형평성, ③ 전차 계속 사업을 검토하여 최종 65곳* 선정

* (신규) 수도권 9곳 지방권 18곳 / (계속) 수도권 25곳 지방권 8곳 / (추가검토) 수도권 1곳 지방권 4곳

- ① 광역대중교통이 연계되나 환승LOS가 열악한 곳, 광역교통축별 환승거점, 고속도로 연계 환승거점 등 환승개선 필요지점 반영
- ② 권역내 광역통행을 처리하는 전국 철도역사, 개통예정 지점 및 광역교통망 구축을 위한 지역거점도시를 중점적으로 고려
- ③ 전차 계속 사업을 우선 반영하고, 지자체의 추진의지가 미약한 사업은 다음 차수에서 검토

《 전국 환승센터 및 복합환승센터 사업 선정(안): 65곳 》



2 지방권 사업

□ 부산·울산권 및 대구권

- 부울경 거점 연계강화 및 지역내 연계환승체계 개선을 위한 환승센터 및 복합환승센터 총 14곳 구축

- ① 신규 고속·광역철도 연계 환승센터 및 복합환승센터 10곳* 구축을 통해 대중교통·승용차 등 연계교통 환승체계 개선

* (신규) 부전역 태화강역 거제역 고성역 합천역 통영역 등 6곳 / (계속) 울산역 마산역 서대구역 등 3곳 (추가검토) 신복교차로

- ② 4곳*의 고속·시외버스, 일반·도시철도, BRT간 환승체계를 개선하여 지역거점의 대중교통 이용자 편의 개선

* (신규) 노포터미널, 하단역, 영천역 등 3곳 / (계속) 북정역

《 부산·울산권 및 대구권 환승센터 및 복합환승센터 사업: 14곳 》



□ 대전권

- 대전-세종-충청권 및 강원권 거점간 접근성 제고 및 지역내 연계 환승체계 개선을 위한 환승센터 및 복합환승센터 총 10곳 구축

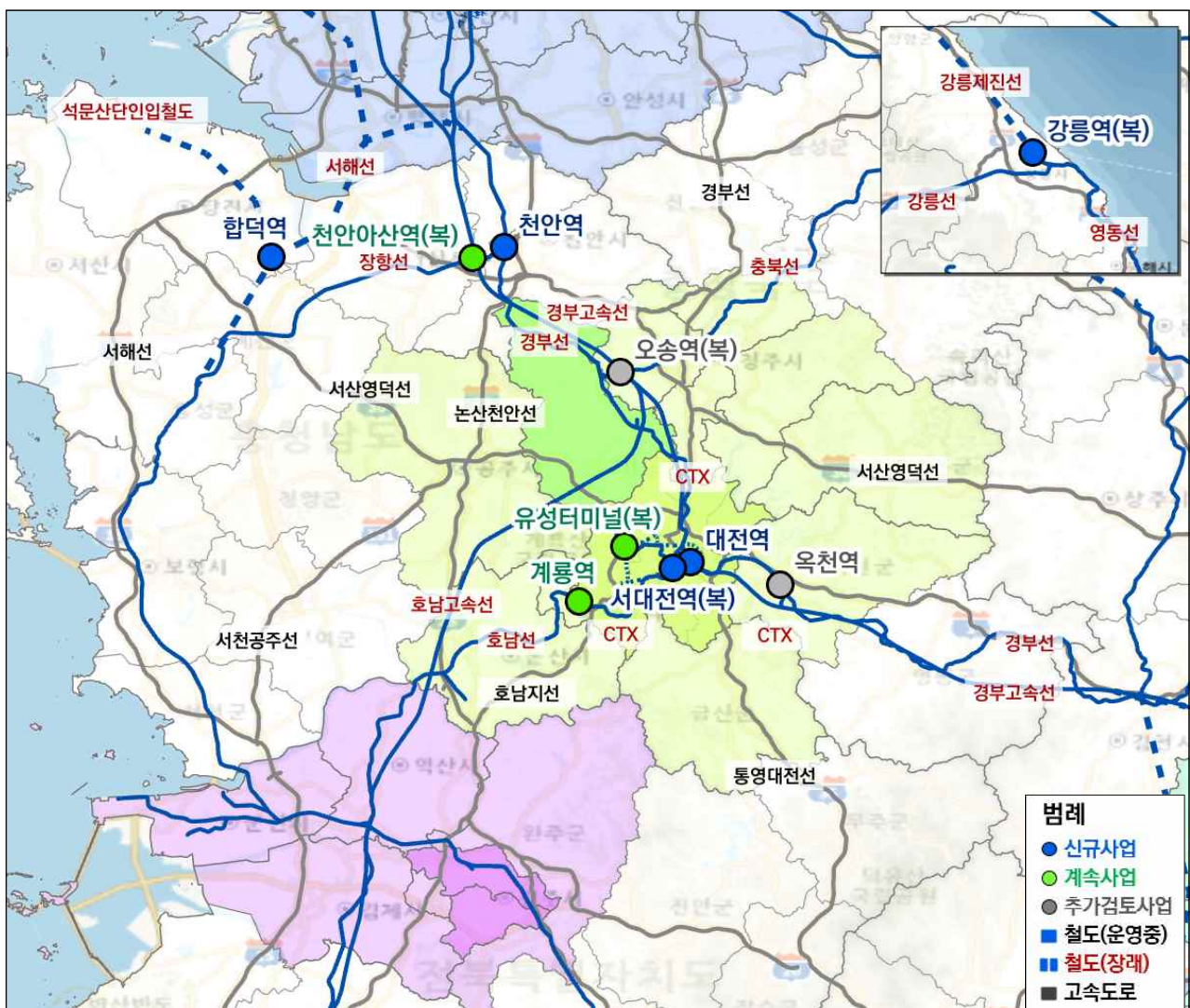
- ① 신규 고속·광역철도 연계 환승센터 및 복합환승센터 9곳* 구축을 통해 대중교통·승용차 등 연계교통 환승체계 개선

* (신규) 대전역, 서대전역, 합덕역, 천안역, 강릉역 등 5곳 / (계속) 계룡역, 천안아산역 등 2곳 (추가검토) 오송역, 옥천역 등 2곳

- ② 고속·시외버스, 도시철도, BRT간 환승체계를 개선*하여 지역거점의 대중교통 이용자 편의 개선

* (계속) 유성터미널

《 대전권 환승센터 및 복합환승센터 사업: 10곳 》

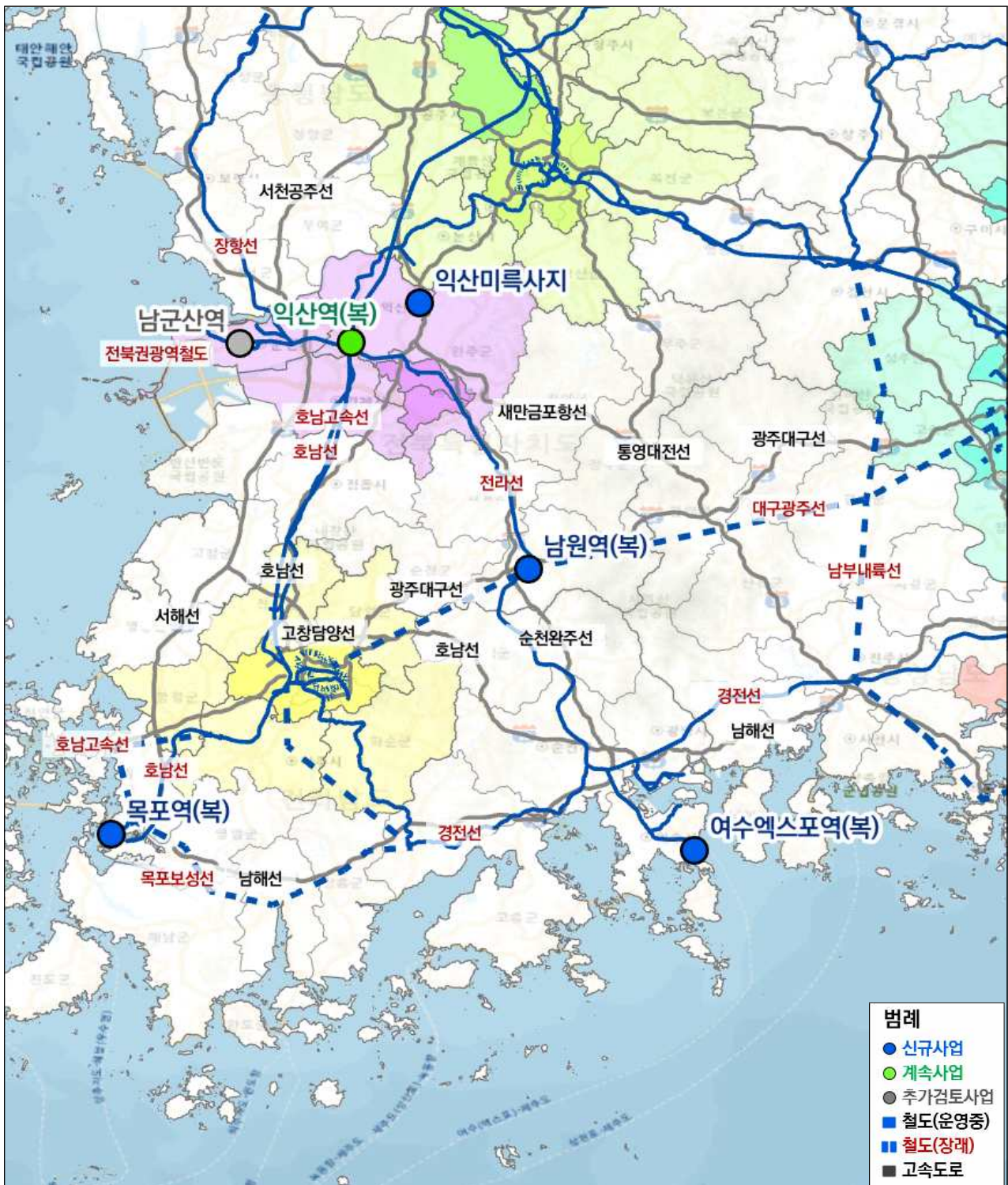


□ 전주권 및 광주권

- 지역 균형발전을 위한 거점 철도역의 접근성 개선 및 지역관문 연계환승체계 마련을 위한 환승센터 및 복합환승센터 6곳* 구축

* (신규) 익산미륵사지휴게소, 남원역, 목포역, 여수엑스포역 등 4곳 / (계속) 익산역 (추가검토) 남군산역

《 전주권 및 광주권 환승센터 및 복합환승센터 사업: 6곳 》



3 수도권 사업

- ①신규철도* 순차개통 대비 환승센터를 차질없이 추진하고, ②환승 LOS 개선이 필요한 주요 광역교통거점도 지속적으로 개발

* GTX-A노선: '28년, GTX-B노선: '31년, GTX-C노선: '32년 이후

- ① GTX 등 신규철도 개통(예정)지점 총 22곳*을 적기에 조성하여 역사 내외 수직환승체계 및 조화로운 연계교통체계를 선제적으로 마련

* (신규) 성남역, 의왕역, 용산역 등 3곳 / (계속) 서울역, 상봉역, 창동역, 양재역, 청량리역, 강남권(삼성역), 의정부역, 킨텍스역, 평택지제역, 금정역, 병점역, 수원역, 인덕원역, 부평역, 인천대입구역, 인천시청역, 덕정역, 동탄역 등 18곳 / (추가검토) 정부과천청사역

- ② 광역대중교통이 연계되나 환승LOS가 열악한 교통결절점 및 고속도로 연계 환승거점 13곳* 구축으로 환승서비스 개선 도모

* (신규) 구일역, 평택역, 송산그린시티, 대왕판교IC, 하남드림, 죽전휴게소 등 6곳 / (계속) 대곡역, 검암역, 사당역, 김포공항, 구리역, 구성역, 복정역 등 7곳

《 수도권 환승센터 및 복합환승센터 사업: 35곳 》



신규철도 연계 사업

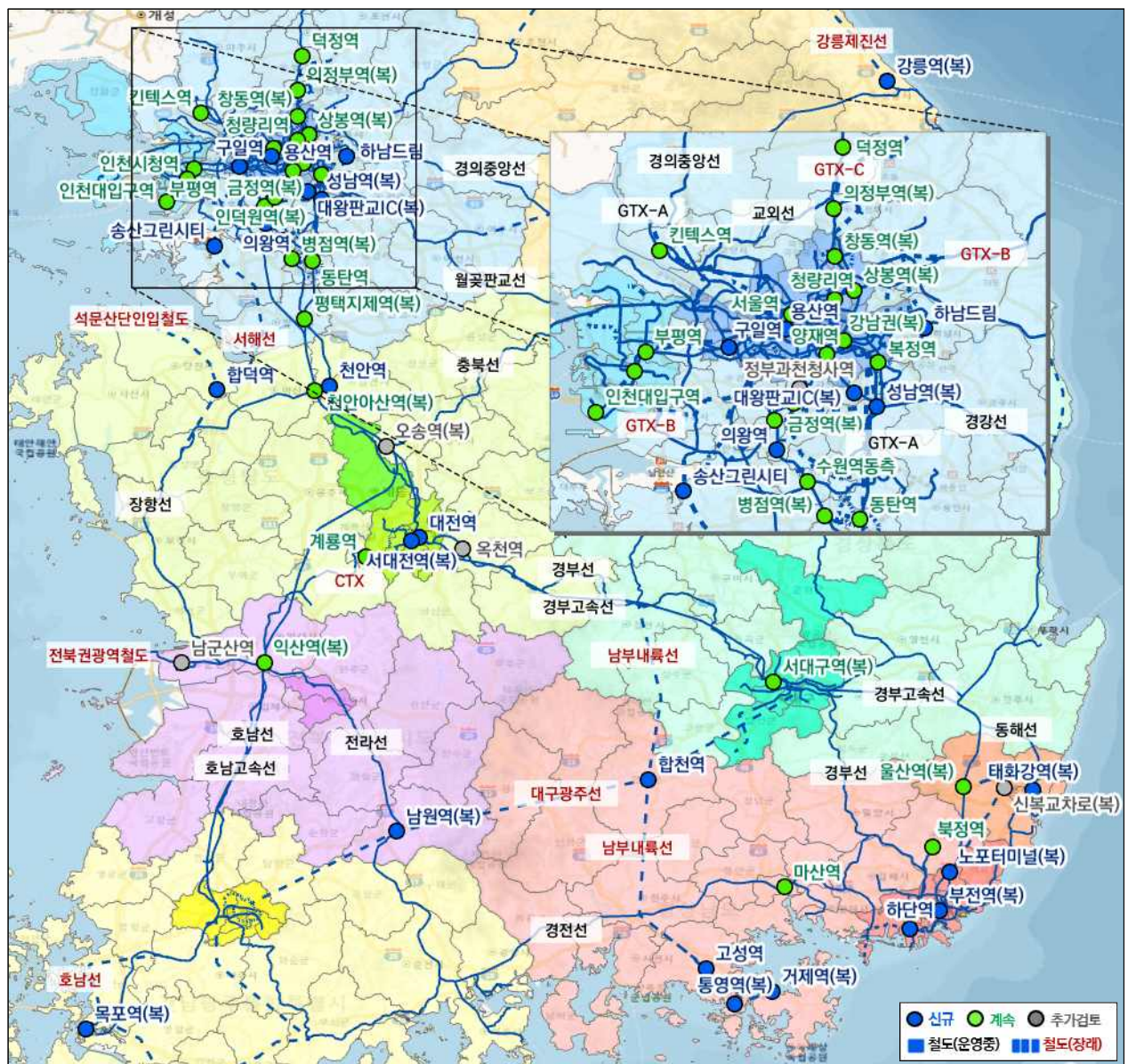
- 신규 철도* 개통 대비 적기에 환승센터 조성을 통한 권역내 거점 접근성 확보 및 권역간 이동성 제고 추진

* 남부내륙(김천~거제): '31년, 부산-양산-울산광역철도(부산노포~울산): '31년
BuTX(오시리아~가덕도신공항): '33년, 충청권 광역철도(정부대전청사~청주공항): '34년 예정

- 주요 고속·광역철도역 환승센터의 환승동선 개선, 환승거리 단축, 연계교통체계 정비를 통한 서비스수준 제고* 등 53곳 구축

* 평균 환승거리: 303m → 174m(평균 LOS F → C)

《 신규 철도 연계 환승센터 및 복합환승센터 사업: 53곳 》

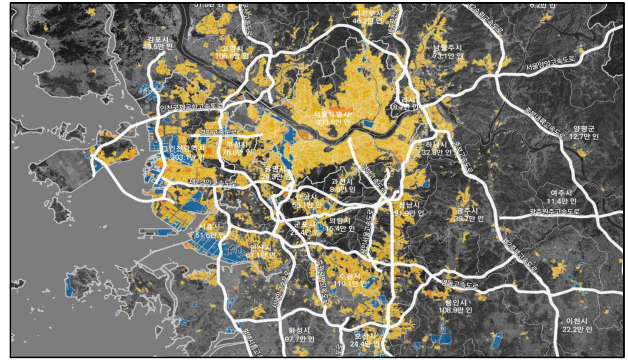


고속도로 연계 사업

- 고속도로 부지 및 인프라 활용 환승센터 조성으로 고속도로 경유 대중교통 환승기능 고도화 및 인접지역 거주민 환승편의 제고

* 수도권 광역버스 341개 노선 중 고속도로 경유노선 177개(약 52%)

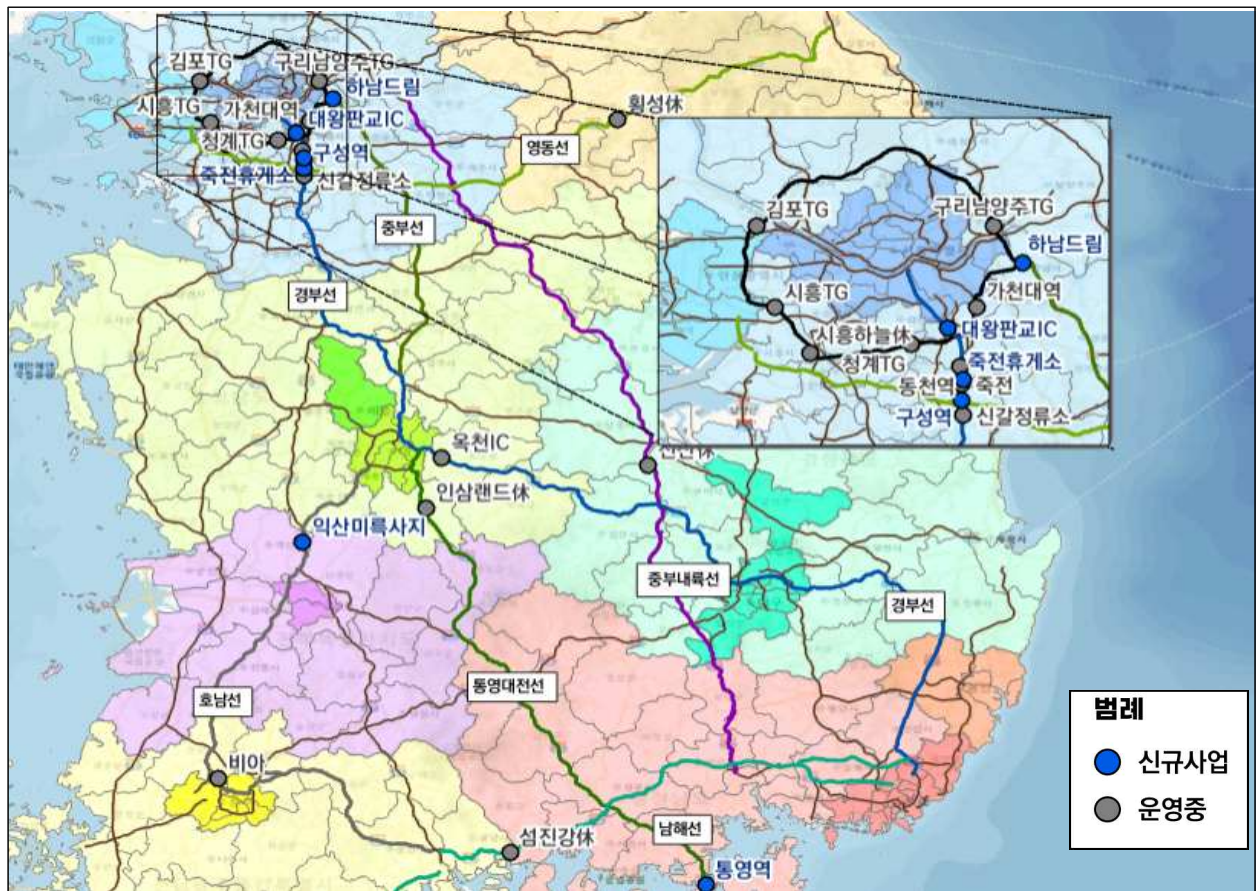
《 수도권 고속도로 경유 광역버스 현황 》 《 수도권 고속도로 주변 시가화 현황 》



- 지역간-광역-도시내 대중교통간 직결 환승체계 마련, 지역 활성화·연계 강화를 위해 운영중인 15개소 이외에 6곳* 추가 구축

* (신규) 하남드림, 대왕판교IC, 죽전휴게소, 익산미륵사지휴게소, 통영역 등 5곳 / (계속) 구성역

《 고속도로 연계 환승센터 및 복합환승센터 사업: 6곳 》



□ 고속도로 연계 환승센터 확대 기반 마련

- 고속도로 주변 시가화에 따른 지역단절 및 정체 해소, 고속도로 경유 광역버스 이용증가에 따른 환승체계 개선 필요
- 고속도로 연계 환승거점 확대를 위한 제도적 기반 및 표준사업 모델 마련 추진
 - (기존시설 고도화) 기 운영 중인 15개소의 ex-HUB* 노후 시설 현대화, 버스·대중교통·개인교통 수단간 연계교통강화 추진
 - * 가천대역, 청계요금소, 시흥하늘, 김포요금소, 구리남양주요금소, 동천역 등 15개소
 - (표준모델 개발) 환승편의 제고와 효율적 환승공간 조성을 위한 고속도로 환승센터 표준모델* 및 유형별 세부 배치기준 마련
 - * 정류장형, 휴게소형, 터미널형 등 정형화된 유형(디자인, 조감도) 마련

《 고속도로 연계 환승센터 구축계획(안) 조감도 》



<하남드림>



<구성역>



<대왕판교IC>



<죽전휴게소>

【 제4차 환승센터 및 복합환승센터 기본계획 반영 사업 65곳 】

(단위 : 억원)

연번	지역	사업명	교통현황(철도)		총사업비
			현황	장래	
신규사업 (27개)	1 서울	용산역 환승센터	고속, 수도권1-4, 경의중앙 등	GTX-B, 신분당, 수색광명	3,365
	2 경기	성남역 복합환승센터	GTX-A, 경강	월곶판교, 수도권8	856
	3 경기	하남드림 환승센터	-	송파하남	1,297
	4 경기	대왕판교IC 복합환승센터	-	경기남부광역, 성남2	878
	5 경기	죽전휴게소 복합환승센터	신분당	-	982
	6 경기	구일역 환승센터	수도권1	광명시흥	148
	7 경기	평택역 환승센터	일반, 수도권1	-	568
	8 경기	송산그린시티 환승센터	서해	서해, 신안산선 향남연장	560
	9 경기	의왕역 환승센터	수도권1	GTX-C, 위례과천	774
	소 계				9,428
	1 부산	노포터미널 복합환승센터	부산1	고속, 부산양산울산광역, 양산	1,667
	2 부산	부전역 복합환승센터	고속, 일반, 부산1	경전, BuTX	7,070
	3 부산	하단역 환승센터	부산1	BuTX, 사상하단, 하단녹산	35
	4 울산	태화강역 복합환승센터	고속, 일반	고속, 울산1	8,300
	5 경남	거제역 복합환승센터	-	고속	330
	6 경북	영천역 환승센터	일반	-	190
	7 대전	대전역 환승센터	고속, 일반, 대전1	대전옥천, 대전2	1,484
	8 대전	서대전역 복합환승센터	고속, 일반	충청권광역, 대전2	2,400
	9 전북	익산미륵사지휴게소 환승센터	-	-	10
	10 경남	통영역 복합환승센터	-	고속	807
	11 경남	고성역 환승센터	-	고속	1,225
	12 경남	합천역 환승센터	-	고속	230
	13 전남	목포역 복합환승센터	고속, 일반	-	418
	14 전남	여수엑스포역 복합환승센터	고속, 일반	-	1,066
	15 전북	남원역 복합환승센터	고속, 일반	대구광주	1,695
	16 충남	합덕역 환승센터	일반	고속, 석문산단인입	231
	17 충남	천안역 환승센터	일반, 수도권1	GTX-C, 천안-청주공항, CTX	856
	18 강원	강릉역 복합환승센터	고속, 일반	일반	3,461
	소 계				31,475

(단위 : 억원)

연번	지역	사업명	교통현황(철도)		총사업비
			현황	장래	
계 속 사 업 (33개)	1	서울 서울역 환승센터	고속 일반 경의중앙 공항 GTX-A 수도권4	GTX-B, 신분당	3,765
	2	서울 상봉역 복합환승센터	경의중앙, 경춘, 수도권7	GTX-B	10,700
	3	서울 창동역 복합환승센터	수도권1·4	GTX-C	4,946
	4	서울 양재역 환승센터	신분당, 수도권3	GTX-C	991
	5	서울 청량리역 환승센터	고속 일반 수도권 경의중앙 경춘 수도권	GTX-B·C, 강북횡단, 면목	1,699
	6	서울 강남권(삼성역) 복합환승센터	수도권2·9	GTX-A·C, 위례신사	19,929
	7	서울 사당역 복합환승센터	수도권2·4	-	25,131
	8	서울 북정역 환승센터	분당, 수도권8	위례	14,639
	9	서울 김포공항 복합환승센터	공항, 김포, 서해, 수도권5·9	-	29,640
	10	인천 검암역 복합환승센터	공항, 인천2	-	1,202
	11	인천 부평역 환승센터	수도권1, 인천1	GTX-B	267
	12	인천 인천대입구역 환승센터	인천1	GTX-B	293
	13	인천 인천시청역 환승센터	인천1·2	GTX-B	354
	14	경기 대곡역 복합환승센터	GTX-A, 서해, 경의중앙, 수도권3	-	7,684
	15	경기 의정부역 복합환승센터	수도권1	GTX-C	1,483
	16	경기 킨텍스역 환승센터	GTX-A	인천2	367
	17	경기 평택지제역 복합환승센터	고속, 수도권1	고속, GTX-A·C	22,109
	18	경기 금정역 복합환승센터	수도권1·4	GTX-C	140
	19	경기 병점역 복합환승센터	수도권1	GTX-C, 동탄트램	2,022
	20	경기 수원역 동측 환승센터	고속, 일반, 수도권1, 수인분당	GTX-C	67
	21	경기 인덕원역 복합환승센터	수도권4	GTX-C, 월곶판교, 동탄인덕원	7,405
	22	경기 구리역 환승센터	경의중앙, 수도권8	-	131
	23	경기 덕정역 환승센터	수도권1	GTX-C	367
	24	경기 구성역 복합환승센터	GTX-A, 수인분당	-	8,265
	25	경기 동탄역 환승센터	고속, GTX-A	수도권1, 동탄, 동탄인덕원	2,480
소 계					166,076
	1	울산 울산역 복합환승센터	고속	BuTX, 부산양산울산광역	3,349
	2	경남 마산역 환승센터	고속, 일반	고속, 부전마산	798
	3	경남 북정역 환승센터	-	양산	265
	4	대구 서대구역 복합환승센터	고속, 대경	대구산업, 대구경북, 대구광주	5,535
	5	대전 유성터미널 복합환승센터	대전1	-	1,110
	6	충남 계룡역 환승센터	고속, 일반	충청권광역	262
	7	전북 익산역 복합환승센터	고속, 일반	서해, 새만금인입, 전북권광역	2,500
	8	충남 천안아산역 복합환승센터	고속, 일반, 수도권1	평택오송, GTX-C	6,735
소 계					20,554
총 계					227,533
추 가 검 토 사 업	1	경기 정부과천청사역 환승센터	수도권4	GTX-C, 위례과천	-
	2	충북 오송역 복합환승센터	고속, 일반	충청권광역	-
	3	전북 남군산역 환승센터	-	전북권광역, 새만금인입	-
	4	울산 신복교차로 복합환승센터	-	부산양산울산광역, 울산1·4	-
	5	충북 옥천역 환승센터	일반	충청권광역	-

* 각 사업별 총사업비 등은 추후 개발계획 및 개발실시계획 수립 과정에서 변동 가능

* (추가검토사업) 연계교통 추진 등 장래 여건변화에 따라 추진검토가 필요한 사업

[2] 중장기 정책과제

① 환승센터 활성화를 위한 재정지원 강화

□ 검토배경

- 「광역교통법」에 따라 5년 단위 중기계획인 '광역교통 시행계획'에 반영된 환승센터 총사업비의 30% 국고 지원 중
- 대도시권 혼잡 가중, 광역철도 확대 등 환승수요가 증가하고, GTX, UAM 등 新교통수단 등장으로 환승 중요성이 지속 증가 중
 - 이동시간 1분 절감을 위해 소요되는 환승센터 평균 사업비*는 철도급행화 사업과 혼잡도로 개선사업 대비 1/4 수준에 불과
- * (평균사업비) 환승센터 127억, 철도급행화 사업 464억, 혼잡도로 개선사업 531억 (출처: 광역교통백서 GTX 환승센터 시범사업 공모(대광위, 교통연, 2021))
- 환승센터는 국민들의 출퇴근 시간 절감을 위한 저비용·고효율 시설
- 하지만, 낮은 국고지원비율*과 수익성 부족으로 인해 추진주체인 지자체와 민간은 사업규모 축소 및 사업포기 등 추진동력 약화
- * 광역철도(70%), 광역도로(50%), BRT(50%) 등 타 광역교통시설 대비 환승센터는 낮은 국고 지원(30%)

□ 주요 내용

- 지자체의 적극적인 광역교통 인프라 확충 유도를 위해, 환승센터 사업의 국고 지원비율 상향(30→50%)
- 환승센터의 국비보조율을 광역도로, 광역BRT와 동등한 수준으로 상향(30→50%)하여 사업 추진력 제고
- ⇒ 「광역교통법 시행령」 제12조(지자체) 및 제14조의2(공사·공단) 개정

□ 기대 효과

- 지자체의 환승센터 사업 활성화 및 대중교통 이용 편의 제고

2 환승편의성 검토제도 체계화 및 확대

□ 검토배경

- 신규철도의 계획단계부터 승강장 배치, 환승동선 등 환승에 대한 검토를 의무화하는 '환승편의성 검토 제도' 도입('23.5.)
- 제도 시행 이후 환승동선 개선(외부→내부), 환승시설 보강(통로 확대, M/W 추가 등) 등 실질적인 개선효과 발생
- 이러한 성과를 바탕으로, 환승센터·시설의 체계적 도입을 위한 실효성 있는 검토가 이루어질 수 있도록 제도 확대·개선 필요

□ 주요 내용

- (대상 확대) 연계교통이 중요한 철도의 시·종점부 역사 등을 포함한 주요 철도역으로 환승편의성 검토 대상 확대
- (절차 보완) 기본계획 전 실시하는 환승편의성 검토의 결과에 대해 실시계획 반영 여부를 검증할 수 있는 절차 신설
 - * (유사사례) 전략환경영향평가의 경우 반영결과를 승인기관에서 환경부에 보고
- (검토 지원) 검토자들의 제도에 대한 이해도를 제고하고, 내실있는 검토가 될 수 있도록 '환승편의성 검토 체크리스트'를 제공
 - 또한, 광역교통위원회 상정 전 전문기관 기술검토를 의무화하여, 검토제도의 전문성을 높이고 결과에 대한 신뢰성 확보
- (기준 마련) 심의의 일관성·객관성 확보를 위한 심의 기준 마련

□ 기대 효과

- 환승체계에 대한 검토대상 확대 및 절차 강화로 환승편의 개선을 선제적으로 유도하고, 제도 실효성 강화에 기여

3 복합환승센터 사업성 개선을 위한 규제 완화

□ 검토배경

- 입체복합구역을 연계한 복합환승센터가 추진 중*에 있으나, 통합교통체계법 우선 적용**에 따라 다른 법률의 완화된 규정 적용 한계

* '24.7. 공간혁신구역 선도사업 후보지로 양재역 환승센터, 김포공항역 복합환승센터 선정

** (통합교통체계법 제3조) 이 법은 교통체계의 개발 및 운영에 관하여 다른 법률보다 우선 적용한다.

- 국토계획법에 따라 입체복합구역으로 지정된 경우 건폐율, 용적률은 용도지역별 최대한도의 200%까지 완화 가능하나,

- 통합교통체계법에 따라 복합환승센터의 건폐율, 용적률은 국토계획법상 용도지역별 최대한도 초과불가(조례의 150%까지는 완화 가능)

* (일반상업지역 용적률 최대한도) 국토계획법 1,300%, 서울시 도시계획 조례 800%
→ 통합교통체계법 복합환승센터 $800 \times 1.5 = 1,200\%$, 입체복합구역 지정시 2,600%

□ 주요 내용

- 복합환승센터 사업성 제고를 위해 「통합교통체계법」 개정을 통한 규제특례 근거 마련 추진

- (타법 완화규정 적용) 다른 법률에 완화된 규정이 있으면 완화된 규정을 우선 적용할 수 있도록 단서 조항 신설하여 사업성 개선

< 국가통합교통체계효율화법 개정안 >

현행	개정안
제3조(다른 법률과의 관계) 이 법은 교통체계의 개발 및 운영에 관하여 다른 법률보다 우선하여 적용한다. <단서 신설>	제3조(다른 법률과의 관계) ----- ----- ----- 다만, 다른 법률에 이 법의 규제에 관한 특례보다 완화된 규정이 있으면 그 법률에서 정하는 바에 따른다.

□ 기대 효과

- 규제완화를 통해 복합환승센터 사업 활성화 도모

4 미래형 환승센터 대응 기술개발 및 표준모델 구축

□ 검토배경

- 대심도 철도, 도심항공교통 등 新교통수단 도입에 따라 환승환경이 변화*중이며, AI 등 첨단기술을 통한 다양한 서비스 창출 가속화

* 대심도에 따른 환승거리 증가, 고속 엘리베이터 도입, 메가 이벤트 관련 혼잡 등

- 미래 모빌리티 상용화에 대응하고, 환승서비스 혁신 및 지속적 도시 성장을 고려한 차세대 환승센터 구상 필요

□ 주요 내용

- AI 등 첨단기술을 활용해 수단 간 최적연계가 가능하고, 이용자의 환승편의를 개선하는 미래형 환승센터의 표준모델 마련

- 환승센터 내 신속하고 안전한 환승을 지원하기 위한 실시간 혼잡 예측·감지, 워킹쓰루 결제, 맞춤형 경로안내* 등 기술 개발

* 실시간 혼잡도 및 이용자 특성(보행속도, 수화물 유무 등)을 고려한 맞춤형 서비스 제공



실시간 혼잡 예측·감지



맞춤형 경로안내

- 핵심기술은 시범사업을 통해 도입 효과를 검증하고, 신교통수단 도입 및 기술적용을 고려하여 미래형 환승센터의 설계·배치 기준 마련

□ 기대 효과

- 편리하고 안전한 미래 환승체계 마련을 위한 기술개발 및 시범사업 추진으로 이용자 체감 환승서비스 수준 개선 및 편의 향상

6 소요자원 규모

□ 총 소요자원

- 제4차 환승센터 및 복합환승센터 기본계획('26~'30)에 포함된 신규·계속·추가검토사업 65곳의 총사업비는 22조 7,533억원 소요 전망*

* 정확한 소요자원은 개발계획 및 개발실시계획 수립 이후에 확정 가능

- 이 중, 신규사업 27곳에 4조 903억원, 계속사업 33곳에 18조 6,630억원이 소요될 것으로 예상

□ 자원조달

- 향후 5년('26~'30)간 국비 총 1,370억원*(신규사업 550억원, 계속사업 820억원)을 지원할 계획

- 공공재정을 선도적으로 투자하여 민간 투자의 마중물 역할 수행

* (국비) 환승센터 사업 중 환승시설 건설 사업비 추정액의 30%

- 복합환승센터는 민간자본투자를 통해 추진할 예정

《 환승센터 및 복합환승센터 구축 소요자원 규모 》

(단위: 억원)

구분	총 사업비	환승시설	국비(30%)			
			총 액	~'25년	4차 ('26 ~ '30)	'31년~
계	227,533	23,350	3,784	377	1,370	2,037
신규사업	40,903	7,358	902	0	550	352
계속사업	186,630	15,992	2,882	377	820	1,685

7 기대 효과

□ 환승센터 및 복합환승센터 개발 추진을 통한 환승편의 획기적 개선

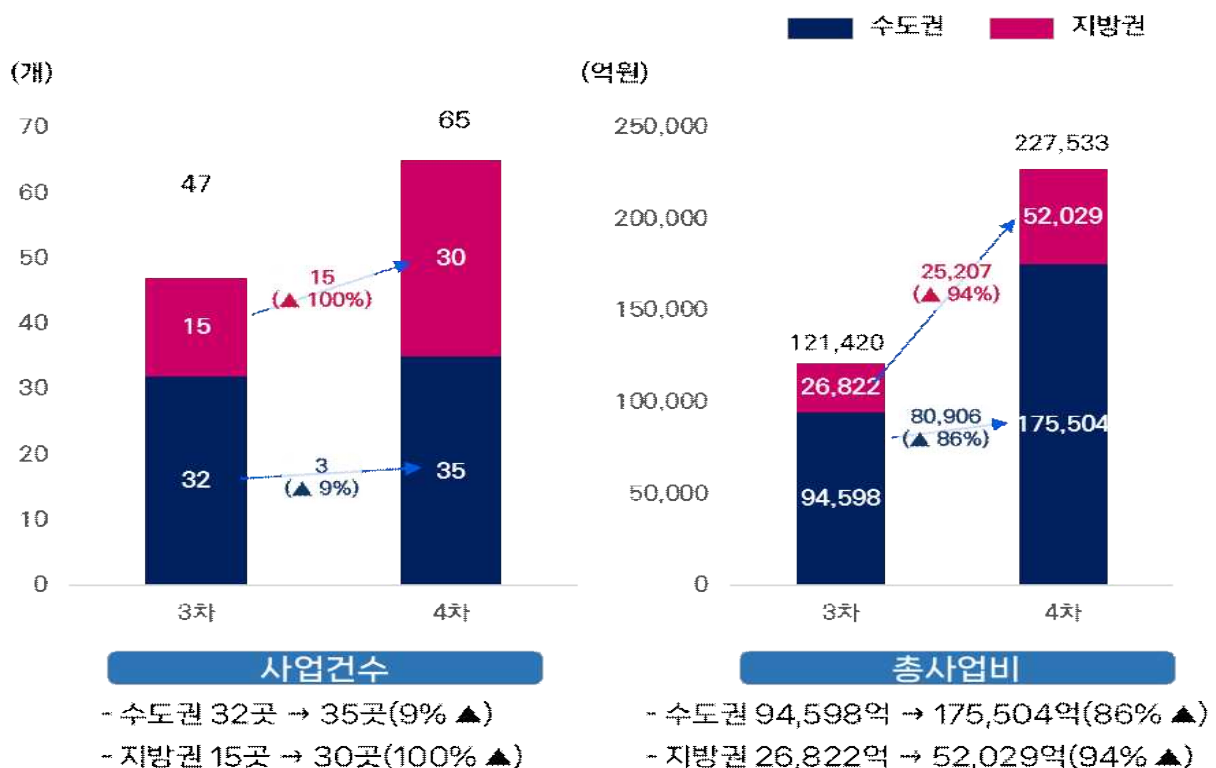
○ 환승센터 및 복합환승센터 사업 전차(47건) 대비 18건*(38%) 증가 및 5극 3특 균형성장 견인을 위한 지방권 환승센터 구축 확대*

* 지방권 사업의 국비는 3차 173억 → 4차 447억으로 274억 증가(158%)되었고, 신규사업의 국비는 수도권 대비 지방권 3차 84:16 → 4차 41:59로 대폭 증가

《 환승센터 및 복합환승센터 추진 현황 》

(금액단위: 억원)

구분	3차('21~'25)					4차('26~'30)				
	개소수	총사업비	국비			개소수	총사업비	국비		
			소계	신규	계속			소계	신규	계속
전체	47	121,420	1,493	967	526	65	227,533	1,370	550	820
수도권	32	94,598	1,320	814 (84%)	506	35	175,504	923	228 (41%)	695
지방권	15	26,822	173	153 (16%)	20	30 (100%)	52,029 (94%)	447 (158%)	322 (59%)	125



□ 도심정체 완화, 환승시간 단축 등 대중교통 경쟁력 및 환승편의 제고

○ 서울 광역교통축별 거점 환승센터 8곳 기준 광역버스 회차율 50% 달성

《 서울 광역교통축별 거점 환승센터 광역버스 회차율 》

구분	~2025년	~2030년	증감
광역버스 회차율	37.1%	52.4%	15.3%p

- (거점 선정) 광역교통시행계획에서 설정한 서울기반 광역교통축(9축)별 도로 혼잡도, 지자체·공공기관 추진의지 등을 고려하여 선정
- (회차율 산정) GTX 노선·정거장 중복도, 교통카드 데이터를 기반으로 하차·환승 수요가 많은 광역버스의 이용패턴 등 고려

《 광역버스 회차율 확보 목표 설정 근거 》

구분	전체노선 (A=B+C)	회차노선 (B)	경유노선 (C)	회차율 (B/A)	회차조정 (D)	GTX조정 (E)	사업특성 (F)	회차노선 (B+D+E+F=G)	회차율 (G/A)
김포공항역	3	0	3	0.0%	-	-	-	0	0.0%
창동역	0	0	0	-	-	-	-	0	-
상봉역	7	2	5	28.6%	-	-	-	2	28.6%
대곡역	3	0	3	0.0%	+1	+2	-	3	100.0%
잠실역	53	39	14	73.6%	-	-	-	39	73.6%
양재역	89	8	81	9.0%	-	-	+23	31	34.8%
사당역	25	19	6	76.0%	+5	-	-	24	96.0%
당산역	22	7	15	31.8%	-	-	-	7	31.8%
계	202	75	127	37.1%	+6	+2	+23	106	52.4%

* 광역버스 이용특성상 거점하차·환승수요가 많은 노선(D), GTX-A 노선·정거장 중복도가 높은 노선(E), 환승센터 사업 계획내 회차목표(F)

○ 주요 고속·광역철도역 환승센터 20곳 기준 환승시간·거리 43% 단축

《 환승센터 환승서비스 수준 》

구분	사업 전	사업 후	증감
평균 환승거리	303m	174m	△43%(129m)

《 사업별(20곳) 환승서비스 개선효과》

사업명	지역	연계교통수단		서비스수준	
		현황	장래	사업전	사업후
용산역	서울	고속, 일반, 수14 경의중앙	GTX-B, 신분당	F	D
북정역	서울	수8, 분당	위례	E	C
상봉역	서울	수7, 경의중앙, 경춘	GTX-B	F	E
부평역	인천	수1, 인천1	GTX-B	F	C
인천대입구역	인천	인천1	GTX-B	F	D
인천시청역	인천	인천1-2	GTX-B	F	C
하남드림	경기	-	송파하남	C	A
정부과천청사역	경기	수4	GTX-C, 위례과천	D	C
의정부역	경기	수1	GTX-C	F	C
평택지제역	경기	고속, 수1	고속, GTX-C	E	C
킨텍스역	경기	GTX-A	인천2	F	C
구성역	경기	GTX-A, 수인분당	-	D	C
병점역	경기	수1	GTX-C, 동탄트램	E	C
수원역동측	경기	고속, 일반, 수1, 수인분당	GTX-C	F	C
대전역	대전	고속, 일반, 대전1	대전2, 충청권광역	D	B
서대구역	대구	고속, 대경	대구산업 대구경북 대구광주	D	C
울산역	울산	고속	BuTX, 울산부산 광역	C	B
마산역	경남	고속, 일반	창원1	F	A
익산역	전북	고속, 일반	서해, 새만금항 인입	E	C
천안아산역	충남	고속, 일반, 수1	-	E	C

《 LOS별 사업 전후 환승거리 비교 》

서비스수준 (LOS)	기준거리 (A)	개소수		환승거리	
		사업전 (B)	사업후 (C)	사업전 (A×B)	사업후 (A×C)
A	60	0	2	0	120
B	120	0	2	0	240
C	180	2	13	360	2,340
D	240	4	2	960	480
E	300	5	1	1,500	300
F	360	9	0	3,240	0
합계		20	20	6,060	3,480
환승거리 평균(m)				303m(LOS F)	174m(LOS C) (△43%)

① 신규 사업: 27곳 * 수도권 9곳, 지방권 18곳

① 용산역 환승센터

- (위치) 서울특별시 용산구 한강로3가 일원
- (연계교통) KTX, ITX, 새마을, 무궁화, 수도권 1·4호선, 경의중앙선, 버스 33개 노선(광역1, 공항3, 간선22, 지선5, 순환1, 마을1)
* (장래) GTX-B('30년), 신분당선('32년), 수색-광명 고속철도('34년)
- (사업내용) 국제업무지구의 경쟁력확보 및 연계교통 개선을 통한 이용 편의 제고, 지하보행통로 신설에 따른 환승서비스수준 개선(F→D)
- (기대효과) 용산역과 인접한 교통수단(철도, 버스 등) 간 연계체계 개선하여 수단 간 평균 환승시간이 9분에서 3.2분으로 64.4% 감소 예상
- (사업기간) 2025년 ~ 2035년
- (총사업비) 3,365억원

② 성남역 복합환승센터

- (위치) 경기도 성남시 분당구 이매동 일원
- (연계교통) GTX-A, 경강선, 버스 38개 노선(광역 16)
* (장래) 월곶판교선('29년), 수도권 8호선('36년)
- (사업내용) 교통수단 간 이용자 중심의 환승체계 구축*을 통해 대중교통 이용 활성화를 위한 쾌적하고 편리한 환승센터 건립
* 철도, 버스, 자전거 등 교통수단과의 환승연계 시설 설치, 보행자 및 자전거 이용자 편의시설, 환승정보안내 시설 설치
- (기대효과) 대중교통을 통한 성남역 접근성 및 환승편의 향상
- (사업기간) 2027년 ~ 2032년
- (총사업비) 856억

3 하남드림 환승센터

- (위치) 경기도 하남시 천현동 259, 267번지 일원
- (연계교통) 광역버스 1개(서울 강남~하남 위례), 버스 1개 노선
 - * (장래) 송파하남선('32년, 서울 오금역~경기 하남시청역), 하남교산 환승시설(시내·마을버스 등)
- (사업내용) 중부고속도로를 통한 서울 도심 진입 교통량을 억제하고 지하철, 광역버스 등 대중교통시설과 환승 연계* 도모
 - * 북측 신도시를 연결하는 환승연결통로(입체보행데크) 및 층별 환승교통 이용 연결 환승센터 이용객 대기 공간 및 편의시설 제공, 대중교통 정류장차정거접근시설 환승자원정보시스템(버스환승정보) 설치
- (기대효과) 고속도로 중심 이동편의 증진 및 수도권 지·정체 완화, 교산 공공주택지구를 연결하여 도시를 하나의 생활권 조성
- (사업기간) 2022년 ~ 2030년
- (총사업비) 1,297억원

4 대왕판교IC 복합환승센터

- (위치) 경기도 성남시 수정구 금토동 일원
- (연계교통) 광역버스 22개(용인~판교~서울 중구, 성남~판교~김포 등), 버스 13개 노선
 - * (장래) 성남 시내·마을버스, 경기남부광역철도
- (사업내용) 경부고속도로 대왕판교IC를 순환하는 광역버스 중심의 환승시설과 스타트업 입주공간 등 공공업무시설 조성
- (기대효과) 제3판교에 직결되는 광역교통체계구축으로 통행거리 단축 및 통행시간 절감, 지역산업과 연계한 지원시설로 지역경제 활성화
- (사업기간) 2026년 ~ 2029년
- (총사업비) 878억원

5 죽전휴게소 복합환승센터

- (위치) 경기도 용인시 수지구 죽전동 일원
- (연계교통) 신분당선(광교~동천~신사)
 - * (장래) 인근 동천역, 죽전·동천 버스정류장을 연결하는 마을버스 및 광역버스 신설
- (사업내용) 광역버스, 시내버스, 지하철, 신교통수단(UAM) 등 고속도로-대중교통 간 환승 정류장 설치 등 연계 환승체계 구축
- (기대효과) 이용자 환승이동시간 단축, 대중교통 이용 활성화를 통한 수도권 상습정체 완화, 도로산업 육성 및 지역상권 활성화
- (사업기간) 2026년 ~ 2030년
- (총사업비) 982억원

6 구일역 환승센터

- (위치) 경기도 광명시 철산동 606-9~서울시 구로구 구로동 636-46일원
- (연계교통) 수도권 1호선, 광역버스 1개 노선(서울 목동~구일역~광명역)
 - * (장래) 마을버스 1개노선('26년), 철도 1개노선(광명~시흥선^{가칭})
- (사업내용) 출입구 위치 개선을 통한 보행이동거리 평균 235m 감소(보행시간 약 4분), 교통약자 이동편의 시설 설치
 - * 구일역 광명방면 연결통로(L=76m) 및 버스·철도 간 환승시설(계단, 이동편의시설(E/L, E/S), 환승대기공간 등 건물) 신설
- (기대효과) 출입구 위치 불균형 해소에 따른 보편적 이동권 제공 및 연계교통체계 개선을 통해 대중교통 이용률 향상 제고
- (사업기간) 2022년 ~ 2030년
- (총사업비) 148억원

7 평택역 환승센터

- (위치) 경기도 평택시 평택동 55-7번지 일원
- (연계교통) KTX, 수도권 1호선, 버스 35개 노선(광역 1)
- (사업내용) 광장 내 교통체계 개선, 지하주차장 조성, 철도·버스·택시 등 환승 보행동선 정비(E/V, E/S 등)
- (기대효과) 보행동선 개선을 통한 대중교통 환승편의성 제고 및 편리한 철도 이용 환경 조성
- (사업기간) 2020년 ~ 2026년
- (총사업비) 568억원

8 송산그린시티 환승센터

- (위치) 경기도 화성시 송산면 일원
- (연계교통) 서해선(서화성~홍성)
 - * (장래) 서해선(대곡~홍성), 신안산선 향남연장('28년), 송산그린시티BRT
- (사업내용) 송산그린시티 개발사업과 연계하여 사업지 내부도로망을 이용한 서해선 및 원시-송산간 복선전철인입 환승체계 구축
- (기대효과) 송산그린시티 환승센터 개발을 통하여 대중교통 접근성 향상 및 분담율 제고를 통한 주변 교통소통 향상
- (사업기간) 2024년 ~ 2030년
- (총사업비) 560억원

9 의왕역 환승센터

- (위치) 경기도 의왕시 초평동 일원
- (연계교통) 수도권 1호선, 버스 11개 노선(광역 2)
 - * (장래) GTX-C, 위례~과천선 의왕연장 사업(국토부 제5차 국가철도망 구축계획 검토 중)
- (사업내용) 장래 GTX-C 의왕역 운행 및 의왕군포안산 공공주택지구 신규 교통수요에 대응하여 의왕역 이용 편의 제공
- (기대효과) 의왕군포안산 공공주택지구 내 혼잡도 개선 및 광역교통 이용자의 의왕역 접근성 강화를 통한 이동권 증진
- (사업기간) 2026년 ~ 2031년
- (총사업비) 774억원

① 노포터미널 복합환승센터

- (위치) 부산광역시 금정구 노포동 113번지 일원
- (연계교통) 부산 1호선, 고속버스 13개(부산~서울, 부산~인천 등), 시외버스 20개(부산~인천공항, 부산~수원 등)
 - * (장래) 도시철도 양산선('26년), 부산양산울산 광역철도('31년), KTX, 도시철도 정관선
- (사업내용) 도시철도 양산선 등 장래 연계교통 증가를 고려하여 부산 종합터미널과의 연계를 통한 연계교통체계 구축 및 환승동선 개선
- (기대효과) 도시철도를 통해 도심 내부로 이동이 원활해지고 거점 개발을 통한 지역경제 활성화 및 친환경 대중교통 도시로서의 역할
- (사업기간) 2025년 ~ 2031년
- (총사업비) 1,667억원

② 부전역 복합환승센터

- (위치) 부산광역시 부산진구 부전역 일원
- (연계교통) ITX, 무궁화(동해선, 중앙선, 경전선), 부산 1·2호선, 버스 26개 노선(광역 1)
 - * (장래) 경전선('26년), BuTX('30년)
- (사업내용) 주차장-역 간 환승통로 설치, 교통수단 간 연계를 위한 환승동선 개선 및 상업·업무시설 설치 등 부산 교통 허브 구축
- (기대효과) 환승 편의성 향상 및 동남권 메가시티의 핵심 광역교통망 거점 구축으로 지역경제 활성화
- (사업기간) 2025년 ~ 2034년
- (총사업비) 7,070억원

3 하단역 환승센터

- (위치) 부산광역시 사하구 하단동 526-6번지 일원
- (연계교통) 부산 1호선, 버스 24개 노선(광역 2, 부산~거제, 부산~김해)
* (장래) 도시철도 사상~하단선('27년), BuTX('30년), 도시철도 하단~녹산선
- (사업내용) 도시철도-버스 간 환승, 신규철도를 고려한 철도간 연계를 위한 환승이동동선 개선 및 EV 설치 등 쾌적한 환승환경 조성
- (기대효과) 대중교통 지원시설 확충으로 대중교통 편의 개선 및 부산의 관문으로서 가덕신공항 및 서부산권 교통 환승 원활
- (사업기간) 2027년 ~ 2029년
- (총사업비) 35억원

4 태화강역 복합환승센터

- (위치) 울산광역시 남구 삼산동 일원
- (연계교통) KTX-이음(서울~원주~태화강), 광역전철(부산 부전~태화강), ITX-마음(강릉~태화강~부전), 무궁화(태화강~부전, 밀양), 누리로(태화강~영천~동대구), 시내 버스 47개 노선(광역3, 울산~양산~노포터미널, 울산~경주)
* (장래) 태화강~장생포간 수소트램('27년), 울산 도시철도 1호선('29년), KTX-산천(서울발), SRT(수서발)
- (사업내용) 울산의 주요 교통 거점인 태화강역의 기능·시설을 확장하여 원활한 연계교통 및 환승체계를 구축하고, 수단간 환승거리 개선을 통해 이용객 교통편의 증진
- (기대효과) 철도시설을 활용하여 교통물류거점 기능 강화 및 공공 문화복합기능을 갖춘 복합환승센터 건립을 통해 역세권 개발
- (사업기간) 2026년 ~ 2033년
- (총사업비) 8,300억원

5 거제역 복합환승센터

- (위치) 경상남도 거제시 사등면 사등리 일원
- (연계교통) 시외버스(서울남부~거제, 대전~거제 등)
* (장래) KTX('30년)
- (사업내용) KTX, 시·외내버스, 택시, 승용차간 환승통로 및 승객 대기소 등 환승대기시설 등 설치로 대중교통 이용객의 편의 제고
- (기대효과) 경부고속선 연계운행을 통해 수도권~거제간 고속철도 서비스 제공으로 교통불편 해소 및 국가균형발전 촉진
- (사업기간) 2026년 ~ 2031년
- (총사업비) 330억원

6 영천역 환승센터

- (위치) 경상북도 영천시 완산동 일원
- (연계교통) KTX, 버스 9개 노선
* (장래) 택시승강장, 시내버스 노선
- (사업내용) 영천역-버스터미널간 보행연결통로, 보행 캐노피 등 설치를 통한 환승거리 단축 및 환승을 위한 주차공간 도입
- (기대효과) 교통수단 접근성과 편의성 증대, 영천역과 터미널 간 환승연계 구축 통한 보행·교통 편의 개선
- (사업기간) 2026년 ~ 2030년
- (총사업비) 190억원

7 대전역 환승센터

- (위치) 대전광역시 동구 정동 일원
- (연계교통) KTX, SRT, 무궁화, 새마을, ITX-새마을, ITX-마음, 대전 1호선, 버스 24개 노선(광역 1개)
 - * (장래) 대전 2호선('28년), 대전~옥천 광역철도('28년)
- (사업내용) 택시 이용노선 개편, 버스환승거리 단축, BRT 정거장 신설 등에 따라 대중교통과 역 내 환승동선 개선을 위한 통로 설치
- (기대효과) 입체 보행광장 조성, 내부 편의시설 설치 등 이용객 편의 개선 및 이용객 증가로 대전역 주변 원도심 상권 활성화
- (사업기간) 2023년 ~ 2029년
- (총사업비) 1,484억원

8 서대전역 복합환승센터

- (위치) 대전광역시 오류동 170-23번지 일원
- (연계교통) KTX, ITX-새마을, ITX-마음, 무궁화, 버스 17개 노선(광역1)
 - * (장래) 대전 2호선('28년), 충청권광역철도('34)
- (사업내용) 복합환승센터 및 역-환승센터간 환승동선 마련을 위한 지하환승로 조성
- (기대효과) 충청권 광역철도·대전 2호선 도입에 따른 교통수요 증가의 선제적 대응과 환승시설, 보행환경 개선을 통한 이용자 편의 증대
- (사업기간) 2025년 ~ 2032년
- (총사업비) 2,400억원

9 익산미륵사지휴게소 환승센터

- (위치) 호남고속도로 익산미륵사지 휴게소 일원
- (연계교통) 시내버스 2개 노선, 시외버스 2개 노선(남원~여산휴게소~인천공항, 완주~여산휴게소~서울남부)
 - * (장래) 여산면(3.6km)과 연계한 DRT 투입, 시외버스 19개 노선
- (사업내용) 시외버스간 환승시설(승강장, 매표소, 주차면 조정 등), 시외버스와 DRT 환승시설 및 휴게소 뒤편 DRT 대기공간 확보
- (기대효과) 고속도로를 활용한 대중교통 환승체계 구축을 통해 광역교통 효율화(시외버스 운행효율 증대) 및 승객 환승편의 제공
- (사업기간) 2026년 ~ 2027년
- (총사업비) 10억원

10 통영역 복합환승센터

- (위치) 경상남도 통영시 용남면 장문리 1002-1 일원
- (연계교통) 없음
 - * (장래) 남부내륙철도, KTX, 통영~거제 고속도로, 고속·시외버스, 시내버스, UAM 등
- (사업내용) KTX, 철도, 고속 및 시내·외 버스, 개인 이동장치와 UAM 등을 연계한 종합 환승시스템 구축
- (기대효과) 도로 간 연계를 통해 통영 전 지역의 접근성 개선과 남해안 관광벨트의 핵심거점 조성, 역세권 개발사업 효과 극대화
- (사업기간) 2025년 ~ 2031년
- (총사업비) 807억원

11 고성역 환승센터

- (위치) 경상남도 고성군 송학리 54-1번지 일원
- (연계교통) 없음
 - * (장래) 남부내륙철도, KTX
- (사업내용) 미래형 모빌리티(UAM, PM, 자율차 등), 통합교통서비스 시스템이 도입된 미래형 원스톱 환승센터 구축
- (기대효과) 환승시설과 업무·상업시설이 융합된 교통허브로 교통수단 간의 원활한 환승 및 교통 편의성 향상, 지역 간 연계교통 활성화
- (사업기간) 2025년 ~ 2034년
- (총사업비) 1,225억원

12 합천역 환승센터

- (위치) 경상남도 합천군 서산리 780번지 일원
- (연계교통) 없음
 - * (장래) 남부내륙철도, KTX
- (사업내용) 철도·고속도로·도심·광역버스를 원활하게 환승할 수 있는 환승센터 구축
- (기대효과) 철도, 버스, 택시의 환승 체계 구축, 남부내륙철도 역세권 개발과 상업·주거시설 등의 개발로 인프라 확장 및 지역경제 활성화
- (사업기간) 2028년 ~ 2033년
- (총사업비) 230억원

13 목포역 복합환승센터

- (위치) 전라남도 목포시 호남동 일원
- (연계교통) 호남선, 남해선, 버스 8개 노선
- (사업내용) 버스 연계환승체계 구축을 통해 지역주민의 환승편의 제고와 광역교통수단간 연계 체계 확보
- (기대효과) 남해고속철도 개통 및 목포역 이용편의 개선에 따른 이용객 증대로 역세권 상권 활성화
- (사업기간) 2025년 ~ 2035년
- (총사업비) 418억원

14 여수엑스포역 복합환승센터

- (위치) 전라남도 여수시 덕충동 61-7 일원
- (연계교통) 전라선, 버스 7개 노선
 - * 광역버스 1 신설예정('26下)
- (사업내용) 여수엑스포역 및 철도부지에 복합환승센터 개발하여 주차장 확충과 순환버스·택시·도심 순환 시티투어버스 등 연계교통체계 구축
- (기대효과) 엑스포 지역 관광객과 KTX 철도 이용객의 대중교통 환승편의 제고 및 남해안 거점도시로 성장
- (사업기간) 2026년 ~ 2035년
- (총사업비) 1,066억원

15 남원역 복합환승센터

- (위치) 전북특별자치도 남원시 신정동 521-1번지 일원
- (연계교통) KTX, SRT, ITX 마음, ITX 새마을, 무궁화, 버스 141개 노선(광역 29)
 - * (장래) 달빛철도
- (사업내용) 달빛철도 개통과 환승역사 운영에 따라 지리산권 관광 중심축 연결을 위한 복합환승센터 구축
- (기대효과) 철도를 통한 지역 간 접근성 확대, 지속성장가능 산업기반 마련하여 민간투자 유치 및 지역 주민중심의 고용창출 등 지역경제 활성화
- (사업기간) 2026년 ~ 2030년
- (총사업비) 1,695억원

16 합덕역 환승센터

- (위치) 충청남도 당진시 합덕읍 도리 20-17일원
- (연계교통) 서해선, 버스 6개 노선(일반)
 - * (장래) 중부권 동서횡단철도, 석문산단인입
- (사업내용) 석문산단인입철도, 중부권동서횡단철도 등 이용객 증가에 대비하여 환승센터 구축, UAM, 환승주차장 도입
- (기대효과) 합덕역 환승센터 개통으로 관광 및 연계교통수요 증가함에 따라 교통시설 간의 환승여건 개선, 지역경제 활성화 효과
- (사업기간) 2025년 ~ 2030년
- (총사업비) 231억원

17 천안역 환승센터

- (위치) 충청남도 천안시 동남구 대흥동 57-72번지 일원
- (연계교통) 경부선, 장항선, 호남선, 전라선, 충북선, 수도권 전철 6개의 전국단위 광역철도, 버스 35개 노선
 - * (장래) GTX-C, 천안~청주공항, CTX
- (사업내용) 버스, 택시 등 연계교통 간 환승동선 개선 및 지상·지하 주차면 설치 등 환승센터 구축
- (기대효과) 장래 천안역 증개축, GTX-C 연장, 서울(천안)~청주공항, CTX 노선 개통 등으로 예상되는 철도 이용객 향상에 따른 환승 수요 증대 대응
- (사업기간) 2028년 ~ 2030년
- (총사업비) 856억원

18 강릉역 복합환승센터

- (위치) 강원도 강릉시 교동 95-16번지 일원
- (연계교통) KTX(강릉선), ITX[동해선(강릉~부전)], 누리로(강릉~동대구), 버스 35개 노선(시내35)
 - * (장래) 동해북부선(강릉~제진), 경강선(인천~강릉), 강호축(목포~강릉)
- (사업내용) 미래형 환승센터 시범사업 선정 역사로 다양한 미래 교통수단 도입 및 교통수단간 환승이 가능한 복합환승센터 조성
- (기대효과) 다양한 교통수단 간의 환승 인프라 확보 및 환승거리 단축을 통한 이용객의 편의 증대, 유동인구 증가에 따른 지역 거점 마련
- (사업기간) 2023년 ~ 2030년
- (총사업비) 3,461억원

② 계속 사업: 33곳 * 수도권 25곳, 지방권 8곳

① 서울역 환승센터

- (위치) 서울특별시 중구 봉래동 2가 122번지(서울역) 일원
- (연계교통) GTX-A, 1·4호선, 버스 103개 노선(광역33개, 간선54개, 지선 11개, 공항3개, 투어버스2개)
* (장래) GTX-B('30년), 신안산선
- (사업내용) 버스, 택시, 철도 등 교통수단간 환승거리가 최소화 될 수 있도록 동선 체계 마련을 위한 환승센터 구축
- (기대효과) 환승 동선 개선으로 환승시간·거리 최소화 및 철도지하화 등을 고려한 효율적인 공간 조성
- (사업기간) 2027년 ~ 2031년
- (총사업비) 3,765억원

② 상봉역 복합환승센터

- (위치) 서울특별시 중랑구 상봉동 172 일원
- (연계교통) 7호선, 경의중앙선, 경춘선, KTX, ITX, 버스 32개 노선
* (장래) GTX-B('30년)
- (사업내용) 무빙워크 설치, 환승주차장 흡수, 대중교통 연계수송형 환승시설 설치 등으로 환승 거리 및 시간 단축
- (기대효과) 상봉-망우역에 철도·지하철·버스 및 도심항공교통을 연계한 미래형 복합환승센터 구축을 통해 교통편의 제공
- (사업기간) 2021년 ~ 2034년
- (총사업비) 1조 700억원

③ 창동역 복합환승센터

- (위치) 서울특별시 도봉구 창동 1-29
- (연계교통) 수도권 1·4호선, 버스 12개 노선
 - * (장래) GTX-C
- (사업내용) GTX-C, 지하철 1·4호선, 버스, 택시, 환승주차장 간 유기적인 환승 체계 구성을 위한 환승시설과 지역 중심거점 조성
- (기대효과) 철도-버스 수단간 효율적인 환승체계 수립, 업무 및 상업시설 도입을 통한 서울시 동북권 경제거점 중심도시 조성
- (사업기간) 2024년 ~ 2031년
- (총사업비) 4,946억원

④ 양재역 환승센터

- (위치) 서울특별시 서초구 서초2동 일원
- (연계교통) 3호선, 신분당선, 버스 31개 노선(예정)
 - * (장래) GTX-C
- (사업내용) GTX역 신설에 따른 지하철 3호선, 신분당선 간 수평적, 수직적 환승시설 설치로 환승시간 단축 및 편리성 확보
- (기대효과) 지하공간을 활용한 입체적 도로계획으로 스마트 입체 교통도시 구축여건 조성, 간선도로 기능 회복으로 교통혼잡 완화
- (사업기간) 2020년 ~ 2032년
- (총사업비) 991억원

5 청량리역 환승센터

- (위치) 서울시 동대문구 전농동 일원
- (연계교통) 수인분당선, 경의중앙선, 중앙선, 경춘선, 태백선, 강릉선, 버스 46개 노선(광역7)
 - * (장래) GTX-B('30년)·C, 면목선, 강북횡단
- (사업내용) 1호선, 지상철도(분당선 등), 버스 등 교통수단-GTX 간 환승 편의성 증대와 이용자들에게 편리한 대중교통 연계체계구축
- (기대효과) GTX B, C노선 간 '초'단위의 수평환승시스템 구현
- (사업기간) 2021년 ~ 2031년
- (총사업비) 1,699억원

6 강남권(삼성역) 복합환승센터

- (위치) 서울특별시 강남구 삼성동 영동대로(삼성역~봉은사역 일대)
- (연계교통) 지하철 2·9호선, 버스 22개 노선(광역4)
 - * (장래) GTX-A(삼성-동탄선), GTX-C, 위례신사선
- (사업내용) 영동대로 일대(삼성역~봉은사역)에 지상광장을 조성하고 지하에는 다양한 교통시설과 공공·상업시설 조성
- (기대효과) 영동대로 지하공간 내 다양한 철도시설 입지로 국제교류 복합지구~인천국제공항 간 이동시간 단축 및 국제적 접근성 향상 등
- (사업기간) 2016년 ~ 2028년
- (총사업비) 1조 9,929억

7 사당역 복합환승센터

- (위치) 서울특별시 서초구 방배동 505-3번지 일원
- (연계교통) 2·4호선, 버스 39개 노선(광역23개)
- (사업내용) 서울~경기남부를 연계하는 거점지역으로 도시철도, 택시, 버스 등 다양한 교통수단간 연계 교통·상업·주거 복합기능 강화
- (기대효과) 교통수단 간 환승체계 개선으로 대중교통중심 교통정책 실현, 교통·상업·주거 복합기능 강화로 지역 랜드마크 조성
- (사업기간) 2025 ~ 2034년
- (총사업비) 2조 5,131억원

8 복정역 환승센터

- (위치) 서울특별시 송파구 장지동 600-2일원
- (연계교통) 8호선, 수인분당선, 버스 33개 노선(광역3개노선)
* (장래) 위례과천선
- (사업내용) 환승센터-복정역간 무빙워크형 지하보행통로 설치 및 분산된 버스정류장 일원화, 선큰광장 등을 통해 복정역과 연결
- (기대효과) 환승주차장, 주변 노선버스간 원활한 환승을 도모하여, 송파~성남을 유기적으로 연계하는 교통·환승 기능의 거점 구축
- (사업기간) 2020년 ~ 2032년
- (총사업비) 1조 4,639억원

9 김포공항역 복합환승센터

- (위치) 서울특별시 강서구 하늘길 77 일원
- (연계교통) 김포국제공항, 공항철도, 5·9호선, 김포도시철도, 버스 47개노선(광역10)
- (사업내용) 김포공항 국내선 주차장 부지에 복합환승센터를 구축하여 교통·업무·상업·생활SOC가 어우러진 지역거점 마련
- (기대효과) S-BRT 정류장, 시외버스정차장을 김포공항역 인근에 설치하여 기존 지하철, 국내선청사 시설과의 접근거리 개선 및 쾌적성 제고
- (사업기간) 2022년 ~ 2030년
- (총사업비) 2조 9,640억원

10 검암역 복합환승센터

- (위치) 인천시 서구 검암동 390-1 일원
- (연계교통) 공항철도, 인천 2호선, 버스 17개 노선
- (사업내용) 공항철도, 인천지하철 2호선, 버스·택시·환승 주차 등이 통과하는 교통 결절점으로 교통수단간 연계교통체계 구축
- (기대효과) 기존 버스터미널 수요 분산을 통한 혼잡 해소, 서북부 지역 주민의 버스터미널 접근성 향상 및 이용객 편의 제고
- (사업기간) 2022년 ~ 2031년
- (총사업비) 1,202억원

11 부평역 환승센터

- (위치) 인천광역시 부평구 부평동 738-21 일원
- (연계교통) 수도권 1호선, 인천 1호선, 버스 46개 노선(광역2)
* (장래) GTX-B('30년)
- (사업내용) GTX-B와 부평역 주변에 분산되어 있는 연계교통수단과의 신속한 환승체계 구축으로 대중 교통이용 활성화 도모
- (기대효과) 부평역 환승편의 향상, 광역 교통의 핵심 거점으로 성장 전망, 환승이동거리·시간 단축으로 환승서비스 개선
- (사업기간) 2021년 ~ 2030년
- (총사업비) 267억원

12 인천대입구역 환승센터

- (위치) 인천광역시 연수구 송도동 78-1번지 일원(인천대입구역)
- (연계교통) 인천 1호선, 버스 15개 노선(광역4)
* (장래) GTX-B('30년)
- (사업내용) GTX-B, 인천1호선, 버스 등 효율적인 대중교통 환승 시스템 구축을 통한 시민 교통편의 제공
- (기대효과) 인천대입구역 내 GTX-B 중심 환승체계 구축으로 송도 국제도시의 교통·상업·관광 중심지 조성
- (사업기간) 2020년 ~ 2029년
- (총사업비) 293억원

13 인천시청역 환승센터

- (위치) 인천광역시 남동구 간석동 493-27 일원
- (연계교통) 인천 1·2호선, 버스 14개 노선(광역2)
 - * (장래) GTX-B('30년)
- (사업내용) GTX-B와 인천시청역 주변에 분산되어 있는 연계교통 수단과의 신속한 환승체계 구축으로 대중 교통이용 활성화 도모
- (기대효과) 인천시청역 환승편의 향상, 광역 교통의 핵심 거점으로 성장 전망, 환승이동거리·시간 단축으로 환승서비스 개선
- (사업기간) 2021년 ~ 2031년
- (총사업비) 354억원

14 대곡역 복합환승센터

- (위치) 경기도 고양시 덕양구 대장동 421-1 일원
- (연계교통) GTX-A, 경의중앙선, 일산선, 서해선, 교외선, 버스 18개 노선(광역 3)
 - * (장래) 대곡고양시청트램
- (사업내용) 환승동선 개선을 위하여 E/V, E/S, M/W를 추가 설치 하고, 주차장 및 자전거 주정차대 증설 및 접근성 확보를 위한 이설
- (기대효과) 환승편의시설, 환승주차장, 자전거 정차대 등 설치를 통한 이용자 편의성 증대 및 북측·서측 이원화하여 대중교통 접근성 강화
- (사업기간) 2026년 ~ 2031년
- (총사업비) 7,684억원

15 의정부역 복합환승센터

- (위치) 경기도 의정부시 의정부동 161-11 일원
- (연계교통) 1호선, 의정부 경전철, 버스 35개 노선(광역 2)
 - * (장래) GTX-C
- (사업내용) GTX-C 중심 환승체계를 구축하여 환승동선을 단축하고, 일대의 공간구조를 개편하여 이용자 편의향상을 위한 복합환승센터 건립
- (기대효과) 의정부역 여건에 맞는 필요시설 입지로 교통편익 증대 및 지역경제 활성화 기대
- (사업기간) 2020년 ~ 2032년
- (총사업비) 1,483억원

16 킨텍스역 환승센터

- (위치) 경기도 고양시 일산서구 대화동 2721 일원
- (연계교통) GTX-A, 버스 22개 노선(광역 3)
 - * (장래) 인천 2호선
- (사업내용) 버스 정류장, PM 주정차 공간 설치 등을 통해 이용자의 쉽고 빠른 연계환승시설(버스, 택시 등) 및 철도(GTX-A) 환승 제공
- (기대효과) 환승센터 설치로 철도 노선간 환승 편의성 향상 및 버스 등 기타 대중교통과의 연계 환승체계 구축
- (사업기간) 2020년 ~ 2031년
- (총사업비) 367억원

17 평택지제역 복합환승센터

- (위치) 경기도 평택시 지제동 559-4번지 일원
- (연계교통) GTX-A, 수도권 1호선, SRT, 버스 21개 노선(광역 6)
 - * (장래) GTX-A·C, 수원발 KTX
- (사업내용) 수소, 반도체 등 첨단산업과 연계한 미래형 교통수단(UAM 등) 도입으로 고속철도(KTX, SRT, GTX) 광역교통허브 기능 확대
- (기대효과) 입체적 교통수단 배치에 따른 환승거리 및 이동시간 단축
- (사업기간) 2022년 ~ 2031년
- (총사업비) 약 2조 2,109억원

18 금정역 복합환승센터

- (위치) 경기도 군포시 군포로 761번길 일원
- (연계교통) 1·4호선, 버스 31개 노선(광역2)
 - * (장래) GTX-C
- (사업내용) 1·4호선과 GTX-C 개통에 따라 증가하는 교통수요에 대비하여 교통수단 간의 원활한 연계 교통 및 환승지원시설 도입
- (기대효과) 교통수단 간의 원활하고 안전한 환승체계를 구축하여 시민 삶의 질 향상과 쾌적한 미래도시 구현
- (사업기간) 2019년 ~ 2035년
- (총사업비) 140억원

19 병점역 복합환승센터

- (위치) 경기도 화성시 진안동 946-8번지 일원
- (연계교통) 1호선, 버스 70개 노선(광역 5)
 - * (장래) GTX-C, 동탄 도시철도
- (사업내용) 수도권 1호선, GTX-C, 동탄트램의 트리플 역세권 예정에 따라 교통수단 간 연계·환승체계 개선 및 이용자 편의시설 확충
- (기대효과) 철도, 버스, 택시, 승용차 등 교통수단 간 효율적 교통체계를 마련하여 이용자 중심의 환승체계 구축 및 대중교통 활성화 유도
- (사업기간) 2023년 ~ 2031년
- (총사업비) 2,022억원

20 수원역 동측 환승센터

- (위치) 경기도 수원시 매산로1가 69-1 일원
- (연계교통) 1호선, KTX, 수인분당선, 일반철도, 버스 90개 노선(광역14)
 - * (장래) GTX-C노선, 수원발 KTX('26년 개통)
- (사업내용) KTX, GTX-C노선이 개통되면 철도와 타 교통수단(철도·택시·버스·승용차 등) 간 환승수요 증가가 예상되어 환승 동선 단축 및 개선
- (기대효과) 수원역 주변 교통수요 증가에 따른 교통 혼잡으로 인한 경제적 손실과 환경 문제, 시민 불편사항 등 해소
- (사업기간) 2026년 ~ 2031년
- (총사업비) 67억원

21 인덕원역 복합환승센터

- (위치) 경기도 안양시 동안구 관양동 인덕원역 일원
- (연계교통) 4호선, 버스 37개 노선(광역3)
 - * (장래) 월곶~판교 복선전철, 인덕원~동탄 복선전철, GTX-C
- (사업내용) 안양 인덕원 주변 도시개발사업의 일환으로 신규철도사업 대응 및 대중교통 환승체계 구축, 환승지원을 위한 복합환승센터 건립
- (기대효과) 연계교통수단의 환승시설 통합배치와 신규철도 통합 정거장과의 연계계획으로 이동거리 단축하여 환승편의성 향상
- (사업기간) 2025년 ~ 2030년
- (총사업비) 7,405억원

22 구리역 환승센터

- (위치) 경기도 구리시 인창동 316-62번지 일원
- (연계교통) 경의중앙선, 수도권 8호선, 버스 24개 노선(광역 7)
- (사업내용) 경의중앙선 별내선, 노선버스 등 각종 교통수단 교차하는 거점으로 이용객들의 환승 편의성 증대를 위하여 환승센터 구축
- (기대효과) 교통수단이 교차하는 경기 동북부 구리축의 거점 교통의 결절점으로서 대중교통·승용차 환승수요 증가 및 환승이동거리 단축
- (사업기간) 2022년 ~ 2026년
- (총사업비) 131억원

23 덕정역 환승센터

- (위치) 경기도 양주시 덕정동 350-14번지 일원
- (연계교통) 수도권 1호선, 버스 28개 노선(광역 7)
 - * (장래) GTX-C
- (사업내용) 경기북부 최대 거점역으로 GTX-C노선 개통 시 이용 수요가 증가할 것을 대비하여 체계적인 환승시스템을 구축
- (기대효과) 주차공간 확보 등으로 연계 환승거리 최소화
- (사업기간) 2019년 ~ 2029년
- (총사업비) 367억원

24 구성역 복합환승센터

- (위치) 경기도 용인시 기흥구 마북동 일원
- (연계교통) GTX-A, 수인분당선, 버스 27개 노선
- (사업내용) 철도(GTX) 및 광역버스 간 연계 환승시설 구축으로 이동편의 증진
- (기대효과) 교통수단 간 환승 활동 활성화로 대중교통 이용 활성화 및 상업·문화 환승지원시설로 MICE(전시·박람회)산업 인프라 마련
- (사업기간) 2019년 ~ 2030년
- (총사업비) 8,265억원

25 동탄역 환승센터

- (위치) 경기도 화성시 오산동 967-164 일원
- (연계교통) SRT, GTX-A, 버스 67개 노선(광역8)
 - * (장래) 동탄 도시철도(트램, '28년), 동탄인덕원선('29년)
- (사업내용) 지상환승시설(트램, 버스, 택시 등), 환승주차장 구축을 통한 환승편의 개선
- (기대효과) 동탄역 SRT, GTX, 버스, 트램, 택시, K&R 등 다양한 교통수단 간의 효율적인 환승체계 구축을 통한 연계교통 활성화
- (사업기간) 2022년 ~ 2026년
- (총사업비) 2,480억원

1 울산역 복합환승센터

- (위치) 울산 울주군 삼남읍 신화리 1602번지 일원(울산역)
- (연계교통) KTX, SRT, 버스 20개 노선(리무진 5, 일반 12, 양산 3)
* (장래) 부산~양산~울산광역철도('31년), 동남권 순환 광역철도
- (사업내용) 교통수단 간 연계교통체계 및 대중교통 중심의 도시 교통체계 구축을 위해 환승시설 및 환승지원시설 설치
- (기대효과) 입체적 공간구성의 교통체계로 울산역 중심의 대중교통 지향형 도시 실현 및 환승수단별 서비스수준(LOS) 개선
- (사업기간) 2016년 ~ 2030년
- (총사업비) 3,349억원

2 마산역 환승센터

- (위치) 경상남도 창원시 마산회원구 합성동 764-3번지 일원
- (연계교통) KTX, 일반철도, 시내버스 50개 노선
* (장래) 부전-마산 복선전철('26년), 남부내륙철도
- (사업내용) 마산역 중심으로 BRT 등 대중교통수단 입체환승 및 장래 새로운 모빌리티까지 연계한 환승체계 구축
- (기대효과) 대중교통중심 환승거리 최소화로 마산역 접근 대중교통 편의성 증대, 도시간·도시내 이동성 강화, 주변 지역 상권 활성화
- (사업기간) 2023년 ~ 2029년
- (총사업비) 798억원

3 북정역 환승센터

- (위치) 경상남도 양산시 북정동 802-6번지 일원
- (연계교통) 버스 6개 노선
 - * (장래) 양산도시철도('26년)
- (사업내용) 도시철도의 양산선 종점역에 환승주차면 설치 및 버스 출발지 조성하여 노선개편 및 대중교통 이용객의 편의 제공
- (기대효과) 주변 산업단지 통근 및 북정 주거지역 연결노선과의 환승센터 조성으로 대중교통 이용객 편의 증진
- (사업기간) 2021년 ~ 2027년
- (총사업비) 265억원

4 서대구역 복합환승센터

- (위치) 대구광역시 서구 이현동 일원(서대구 고속철도역 주변)
- (연계교통) 고속철도, 버스 10개 노선(급행 8 등)
 - * (장래) 대구광역철도, 대구산업선, 대구경북선, 대구광주선
- (사업내용) 환승시설 등 공공시설 및 호텔 등 상업시설 설치
- (기대효과) 복합환승센터 건립을 통해 대구 동·서 균형발전을 도모하고 서대구역세권 개발과 연계하여 서·남부권 교통허브 구축
- (사업기간) 2021년 ~ 2031년
- (총사업비) 5,535억원

5 유성터미널 복합환승센터

- (위치) 대전광역시 유성구 구암동 일원
- (연계교통) 대전 1호선(구암역), 버스노선 6개
 - * (장래) 시외직행버스노선 26개, 시외고속버스노선 4개, 광역 2(예상)
- (사업내용) 대전도시철도 1호선, 고속·시외· 시내버스, BRT, 택시간 환승체계를 구축하여 교통수단간 연계를 통해 대중교통 편의성 제고
- (기대효과) 기존 고속·시외버스 터미널의 낙후, 교통혼잡으로 인한 불편 해소 및 대중교통체계 개선을 통한 유성 부도심의 균형발전 도모
- (사업기간) 2016년 ~ 2027년
- (총사업비) 1,110억원

6 계룡역 환승센터

- (위치) 충청남도 계룡시 두마면 두계리 136-2번지 일원
- (연계교통) KTX, 일반철도, 버스 8개 노선
 - * (장래) 충청권광역철도('34년)
- (사업내용) 충청권 광역철도 1단계(계룡~신탄진) 건설사업과 연계 하여 주차공간을 확보 및 대중교통-광역철도 효율적 환승체계 구축
- (기대효과) 지속적인 도시개발과 인구유입에 따른 대중교통 수요 효율적 대응 및 정주가능 지원과 지역발전을 위한 환승센터 구축
- (사업기간) 2020년 ~ 2029년
- (총사업비) 262억원

7 익산역 복합환승센터

- (위치) 전북특별자치도 익산시 창인동 일원
- (연계교통) KTX, SRT, 일반철도, 버스 56개 노선(광역 3)
 - * (장래) 서해선, 새만금 인입철도, 전북권 광역철도
- (사업내용) 환승터미널, 주차장 등 환승시설과 업무복합상업시설, 공동주택 등이 결합된 복합환승센터 건립
- (기대효과) 서울 1시간, 전국 2시간에 이동이 가능하도록 새만금, 전주, 군산 등 전북 각지를 연결하여 대중교통 접근성 향상
- (사업기간) 2019년 ~ 2031년
- (총사업비) 2,500억원

8 천안아산역 복합환승센터

- (위치) 충청남도 아산시 배방읍 장재리 335번지 일원
- (연계교통) KTX·SRT, 수도권 전철 1호선, 장항선(새마을, 무궁화), 버스 7개(급행 1, 간선 2, 일반 4), 고속·셔틀버스, 환승주차장(6개소), 택시, 자전거 등
 - * (장래) '26년 장항선(신창~대야구간) 복선전철, 평택오송간 복복선화, GTX-C 등
- (사업내용) 교통수단 간 효율적 연계 및 환승체계 구축, 환승시설과 상업·문화·업무 등 지원시설을 포함한 고밀도 복합개발
- (기대효과) 대중교통 중심의 도시개발 및 지역성장 발전거점을 유도하고, 복합환승센터 중심의 광역교통체계 구축
- (사업기간) 2023년 ~ 2030년
- (총사업비) 6,735억원

③ 추가검토 사업: 5곳 * 수도권 1곳, 지방권 4곳

① 정부과천청사역 환승센터

- (위치) 경기도 과천시 중앙동 6번지 일원
- (연계교통) 수도권 4호선, 버스 25개 노선(광역 17)
 - * (장래) GTX-C, 위례과천선
- (사업내용) GTX-C, 위례과천선 도입에 따른 교통수요 증가에 선제적 대응과 철도·버스·택시 등 교통수단의 연계교통체계 구축
- (기대효과) 철도·버스·택시 등 교통수단의 연계 및 배웅주차, 환승 주차가 가능하여 환승편의 제고, 이동시간 단축 등 환승 유인 극대화
- (사업기간) 2027년 ~ 2031년
- (총사업비) 538억원

② 오송역 복합환승센터

- (위치) 충청북도 청주시 흥덕구 오송읍 오송리 149-3 일원
- (연계교통) 충북선, 고속·일반철도, 버스 22개 노선
(BRT 5, 청주시내 11, 세종시내 2, 자율주행 4)
 - * (장래) 충청권광역급행철도('34년)
- (사업내용) 오송역과 택시, 버스 정류장 간 환승통로 개선, 역 내 내부환승 이동동선 개선(E/V, E/S 설치 등)
- (기대효과) KTX, 충북선 및 CTX 광역철도, BRT, 버스승강장, 택시 승강장 등 각 교통수단 간 연계교통체계 구축
- (사업기간) 2022년 ~ 2031년
- (총사업비) 1조 405억원

3 남군산역 환승센터

- (위치) 전북특별자치도 군산시 옥산면 당북리 일원
- (연계교통) 버스 7개 노선
 - * (장래) 새만금 인입철도('33년, 군산 새만금~군산 대야, 기 운영중인 대야~익산과 연결), 전북권 광역철도
- (사업내용) 역 신설에 따라 광역철도와 지역내 교통(버스, 공항 셔틀, DRT, 택시, PM 등)을 한 곳에서 연계하는 환승센터 설치
- (기대효과) 환승센터를 기반으로 국제공항 셔틀 및 연계교통망 구축을 통한 군산지역의 대외 접근성 개선
- (사업기간) 2026년 ~ 2036년
- (총사업비) 400억원

4 신복교차로 복합환승센터

- (위치) 울산광역시 남구 무거동 일원
- (연계교통) 시내버스 6개, 시외버스 28개(울산~부산, 울산~경주 등), 고속버스 3개 노선(울산~서울 등)
 - * (장래) 울산 도시철도 1호선('29년), 울산권 광역철도(부산~양산~울산광역철도, '31년), 울산 도시철도 4호선
- (사업내용) 역사-주차장 및 환승 승강장 간 연결통로 및 환승 대기 시설 설치, 상업·여가·숙박시설 등 설치
- (기대효과) 광역·지역적 교통수단 간 연계환승으로 교통 이용 편의 증진 및 환승시간 감소, 쾌적한 생활환경 조성 및 지역경제 활성화
- (사업기간) 2026년 ~ 2033년
- (총사업비) 490억원

5 옥천역 환승센터

- (위치) 충청북도 옥천군 옥천읍 금구리 112-1번지 일원
- (연계교통) ITX-새마을, 무궁화호, 버스 62개 노선(광역1)
 - * (장래) 대전~옥천 광역철도('28년)
- (사업내용) 광역교통 환승센터 신설, 역과 타 대중교통 간 환승 편의 시설(정차구역, 환승보행통로 등) 설치
- (기대효과) 대전-옥천 광역철도 개통에 따른 옥천역 환승센터 구축을 통해 장래 대전역, 도시철도 1·2호선 등 대도시권 접근성 개선
- (사업기간) 2026년 ~ 2030년
- (총사업비) 333억원