

# 챗봇 참고자료2

## 혼잡·비용 지표

- 한국교통연구원 혼잡비용 평가지표에 따르면 지방 대도시권 전반의 정체 비용이 증가 추세이며, 세종도 포함해 정체 완화의 정책 여지가 큼을 시사한다는 2024년 보고가 제시된다.
- 국가교통DB의 혼잡 속도·접근성 지표 자료 체계에서는 세종의 혼잡 경험 평균속도 등 정량 모니터링이 가능하나, 개선세를 체감하기 어려운 병목 지속이 과제로 남는다.

## 환승센터 설계·운영 문제

- 오송역 버스 환승센터는 진입로 곡률·차선 폭 협소로 굴절버스 회전 반경 미충족, 동시 진입 불가 등 구조적 결함이 보도되며 안전·정시성 저해 요인이 된다.
- 승차장 배치와 동선 설계 미비로 대전·세종·청주 연계 환승의 효율성이 떨어져 광역 환승의 병목이 누적된다.

## BRT 전용성 약화와 정시성

- BRT 구간의 전용 주행 연속성과 정류장 용량이 충분치 않아 본래의 고속·정시 속성이 희석되는 '전용성 약화' 현상이 거론된다.
- 전용성 침식과 병행 차로 혼입은 피크 시간대 속도 저하와 지연 변동성 확대로 이어져 대중교통 선택 유인을 약화시킨다.

## 승용차 의존과 환승 불편

- 대중교통 중심 도시 지향에도 불구하고 승용차 분담률이 높은 상태가 지속되어 혼잡비용을 키우고, 환승 허브의 수용력·동선 품질 미흡이 분담률 전환을 저해한다는 평가가 있다.
- 생활권 간 장거리 이동에서 환승 시간·보행 동선·표지 체계가 충분히 최적화되지 않아 체감 불편이 남는다는 지적이 반복된다.

## 자전거(어울링) 운영 한계

- 이용 급증에 비해 재배치·정비 인력이 부족해 특정 시간·권역에서 자전거 부족과 반납 오류 민원이 빈발, 시가 인력·장비 증원과 비콘 도입으로 대응 중이다.
- 파손·훼손으로 월 600대 수준 정비 입고가 발생, 관리·재정 부담이 상승하여 서비스 가용성과 품질 편차를 야기한다는 공사 공지사항이 제시된다.

## 안전·취약지역 조도 문제

- 읍·면 지역 기동형 정류장은 가시성·조도가 낮아 야간 안전 문제가 지적되어 측광 스티커 부착 등 보완책이 추진될 정도로 기본 접근 안전성이 취약하다.
- 이와 같은 기초 인프라 보완 수요는 교통약자의 정류장 접근성과 환승 체감 품질을 저하시키는 요소로 작용한다.

## 정책·운영 과제

- 혼잡 상위 구간 차로 구성 재설계와 교차로 용량 확충, BRT 전용 주행 연속성 회복과 정류장 용량 개선이 필수적이다.
- 오송 등 광역 환승 거점의 회전 반경·동선·슬롯 전면 보정과 시간표 연동 강화를 통해 광역 연계 품질을 끌어올릴 필요가 있다.
- 어울링은 재배치·정비 역량 상시 확충과 반납 오류 저감, 훼손 억제를 위한 운영·이용자 책임 체계 강화로 서비스 균형을 맞춰야 한다.

## 참고 근거

- 국가·연구기관의 혼잡·접근성 지표와 평가지표 브리프는 비용·속도 측면의 정량 근거를 제공한다.
- 지상취재·행정자료·공사 공지에서 환승센터 설계 결함, 야간 정류장 안전, 자전거 운영 부담 등 현장성 이슈가 구체적으로 확인된다.