

보행우선구역 시범사업과 특별교통수단 확충

2007 전북발전연구원 이슈브리핑

2007. 4.



전북발전연구원
JEONBUK DEVELOPMENT INSTITUTE

연구진

이 창 현 · 전북발전연구원 연구위원

이 이슈브리핑의 내용은 연구진의 견해로서
전라북도의 정책과는 다를 수도 있습니다.

목 차

I. 사업개요	1
1. 사업근거	1
2. 사업필요성	5
II. 사업 유치 당위성	8
1. 전북의 일반적 여건	8
2. 교통약자의 분포수준	8
III. 사업추진 계획	12
1. 보행우선구역 시범사업	12
2. 특별교통수단 도입	13
IV. 기대효과 및 정책제언	15
1. 기대효과	15
2. 정책제언	15
3. 2008년도 예산확보	16
4. 년차별 사업계획	16

보행우선구역 시범사업과 특별교통수단 확충

I. 사업개요

1. 사업근거

□ 법적 근거

- 2007년 4월 건설교통부가 확정 한 ‘교통약자이동편의증진계획 (Barrier-Free Transportation '07~'11)’에 근거
- 정부의 교통약자이동편의증진계획의 비전 및 구상에 명시

비
전

교통약자의 사회활동을 뒷받침하는 교통체제로 전환
- Barrier Free Transportation -

추
진
목
표

■ 이동편의지수를 현재 24점에서 ‘11년 60점으로 향상

	현재	2011년	2021년
- 버스 이동	8	38	77
- 지하철전철 이동	42	65	86
- 항공 이동	38	85	93
- 해상 이동	8	52	85
평균	24	60	85

중
점
과
제

- ① 장애물 없는 보행환경 우선 추진
 - 보행장애물 정비, 보행우선구역 시범사업, 장애물없는 생활환경 인증제 등
- ② 지역별 주요 이동편의 거점(Hubs)을 육성
 - 교통약자DB구축, 교통약자 이동허브 구축지침 마련, 콜시스템망 구축 등
- ③ 이용객이 많은 대중교통 이동편의 제고
 - 저상버스·엘리베이터 등 지속보급, 버스정류장 등 표준시설 기준 마련
- ④ 맞춤형 교통서비스 제공 확대
 - 특별교통수단 보급, 실시간 맞춤형 교통정보 제공, 철도역 등 서비스 확대
- ⑤ 교통약자에 대한 사회적 관심 제고
 - 홍보 시행, 이동편의시설 설치관리 매뉴얼 보급, 전문가 양성, 기술개발 등

교통약자 이동편의증진계획(2007~2011)

* 교통약자 이동편의 증진정책의 기본방향 및 목표를 제시

▶ **교통약자이동편의증진법(보행우선구역)**

제18조 (보행우선구역의 지정) ①시장 또는 군수는 교통약자를 포함한 보행자의 안전하고 편리한 보행환경을 위하여 필요하다고 인정하는 때에는 도로의 일정구간을 보행우선구역으로 지정할 수 있다.

②시장 또는 군수는 제1항의 규정에 의하여 보행우선구역을 지정하고자 하는 때에는 보행우선구역의 지정 및 유지 관리를 위한 계획(이하 "지정계획"이라 한다)을 수립하여야 한다.

③지정계획에는 해당 보행우선구역의 위치·면적 그 밖에 건설교통부령이 정하는 사항이 포함되어야 한다.

④시장 또는 군수는 지정계획을 수립하고자 하는 경우에는 미리 당해 지역을 관할하는 지방경찰청장 또는 경찰서장 등 관계 행정기관의 장과 협의 후 당해 지역주민 및 관계 전문가의 의견을 청취하여 이를 확정·고시하여야 한다.

⑤보행우선구역의 지정기준, 의견청취절차 등에 관하여 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

제19조 (보행우선구역안의 조치) ①시장 또는 군수는 보행우선구역안에서 보행자의 안전 또는 편의를 도모하기 위하여 다음 각호의 조치를 지방경찰청장 또는 경찰서장에게 요청할 수 있다.

1. 자동차의 일방통행 등 통행 제한
2. 보행우선구역안에서의 자동차 운행속도 제한
3. 자동차의 정차나 주차의 금지

②제1항의 규정에 의한 요청을 받은 지방경찰청장 또는 경찰서장은 특별한 사유가 없는 한 이에 응하여야 한다.

제20조 (보행우선구역의 지정해제 등) ①시장 또는 군수는 제18조제1항의 규정에 의하여 지정된 보행우선구역의 지정목적이 상실되거나 보행우선구역의 규모를 변경할 필요가 있는 때에는 보행우선구역을 해제 또는 변경할 수 있다.

②보행우선구역의 해제 또는 변경의 방법·절차 등에 관하여 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

제21조 (보행시설물의 설치) ①시장 또는 군수는 보행우선구역안에서 보행자가 안전하고 편리하게 보행할 수 있도록 다음 각호의 보행시설물을 설치할 수 있다.

1. 속도저감시설
2. 횡단시설
3. 대중교통정보알림시설 등 교통안내시설
4. 보행자 우선통행을 위한 교통신호기
5. 그 밖에 보행자의 안전과 이동편의를 위하여 대통령령이 정하는 시설

②제1항의 규정에 의한 보행시설물의 구조, 시설기준 등에 관하여 필요한 사항은 건설교통부령으로 정한다.

제22조 (도로점용물의 이설 등) ①시장 또는 군수는 제21조의 규정에 의한 보행시설물의 설치를 위하여 필요한 경우에는 도로법 제40조의 규정에 의하여 도로점용허가를 받은 자에게 도로점용물의 이설을 명할 수 있다. 이 경우 시장 또는 군수가 당해 도로의 관리청이 아닌 경우에는 당해 도로의 관리청에게 도로점용허가를 받은 자에 대하여 도로점용물의 이설을 명하여 줄 것을 요청할 수 있다.

②제1항 후단의 규정에 의한 요청을 받은 도로관리청은 특별한 사유가 없는 한 이에 응하여야 한다.

③제1항의 규정에 의한 도로점용물의 이설에 소요되는 비용부담 또는 손실보상 등에 관한 사항은 도로법의 관련규정이 정하는 바에 의한다.

제23조 (불법시설물의 정비) ①시장 또는 군수는 보행우선구역안에서 도로법 제40조의 규정에 의한 도로점용허가를 받지 아니하고 설치되어 보행시설물의 설치 또는 보행에 장애를 초래하는 노상적치물 등 관계법령에 의하여 적법하게 설치되지 아니한 시설물(이하 "불법시설물"이라 한다)에 대하여 도로법 등 관계법령이 정하는 바에 의하여 이를 정비하여야 한다.

②시장 또는 군수는 불법시설물의 정비를 위하여 필요한 경우 관계 행정기관의 장에 대하여 필요한 협조 또는 지원을 요청할 수 있다. 이 경우 요청을 받은 관계 행정기관의 장은 특별한 사유가 없는 한 이에 응하여야 한다.

▶ 교통약자이동편의증진법 시행령(보행우선구역)

제16조 (보행우선구역의 지정기준) ①시장 또는 군수는 법 제18조의 규정에 의하여 간선도로 또는 보조간선도로에 의하여 둘러싸인 지역으로서 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 지역을 보행우선구역으로 지정할 수 있다. 이 경우 보행우선구역의 면적은 1제곱킬로미터를 초과할 수 없다.

1. 「국토의 계획 및 이용에 관한 법률」에 의한 주거지역·상업지역
 2. 「초·중교육법」 제2조 또는 「고등교육법」 제2조의 규정에 의한 학교의 주변에 주택이 밀집되어 있는 지역
 3. 제1호의 규정에 의한 주거지역과 인접한 지역으로서 **교통약자**가 대중교통을 쉽게 이용할 수 있도록 하기 위하여 지방자치단체의 조례가 정하는 지역
- ②제1항의 규정에 의하여 보행우선구역을 지정하는 경우에는 다음 각 호의 사항을 우선적으로 고려하여야 한다.

1. 도로의 교통량
2. 보행환경 및 대중교통접근로의 개선이 필요한 정도
3. 주차시설 설치의 난이도

▶ 교통약자이동편의증진법 시행규칙(보행우선구역)

제8조 (보행우선구역 지정계획의 내용) 법 제18조제3항에서 "그 밖에 건설교통부령이 정하는 사항"이라 함은 다음 각 호의 사항을 말한다.

1. 교통현황의 조사·분석에 관한 사항
2. 보행우선구역 안에 설치하여야 하는 속도저감시설 및 횡단시설 등 보행시설물의 종류·수량에 관한 사항
3. 보행우선구역 안에서 자동차의 일방통행 등 보행자의 안전 및 편의를 위한 조치계획에 관한 사항
4. 보행우선구역 안에 설치된 도로점용물의 이설계획에 관한 사항
5. 보행우선구역 안에 도로점용허가를 받지 아니하고 설치된 시설물의 정비계획에 관한 사항
6. 보행우선구역의 정비를 위한 소요예산에 관한 사항

제9조 (보행시설물의 구조 등) 법 제21조제2항의 규정에 의한 보행시설물의 구조 및 시설 기준은 별표 2와 같다.

제10조 (보행우선구역 관리대장) ①특별시장·광역시장·시장 또는 군수(광역시의 관할구역 안에 있는 군의 군수를 제외한다)는 법 제24조의 규정에 의하여 별지 제2호서식의 보행우선구역 관리대장을 연도별로 작성·비치하고 3년간 보존하여야 한다.

②제1항의 규정에 의한 보행우선구역 관리대장에는 당해 보행우선구역 안에 설치된 보행시설물의 종류 및 수량을 기록하고, 교체·수리 등 변동사항이 있는 경우에는 수시로 이를 기록·정리하여야 한다.

▶ **교통약자이동편의증진법(특별교통수단)**

제16조 (특별교통수단) ①시장 또는 군수는 이동에 심한 불편을 느끼는 교통약자의 이동편의를 위하여 건설교통부령이 정하는 일정 대수 이상의 특별교통수단을 운행하여야 한다.

②시장 또는 군수는 제1항의 규정에 의한 특별교통수단을 이용하려는 교통약자와 특별교통수단을 운행하는 자를 통신수단 등을 통하여 연결하여 주는 이동지원센터를 설치할 수 있다.

③특별교통수단을 이용할 수 있는 교통약자의 범위, 특별교통수단으로 운행되는 차량의 종류, 특별교통수단에 장착하여야 하는 탑승설비의 기준 등에 관하여 필요한 사항은 건설교통부령으로 정한다.

④특별교통수단 및 이동지원센터의 운영 등에 관하여 필요한 사항은 당해 지방자치단체의 조례로 정한다.

▶ **교통약자이동편의증진법 시행규칙(특별교통수단)**

제5조 (특별교통수단의 운행 대수) 법 제16조제1항에서 "건설교통부령이 정하는 일정 대수"라 함은 다음 각 호의 대수를 말한다.

1. 인구 100만 이상의 시 : 80대
2. 인구 30만 이상 100만 미만의 시 : 50대
3. 인구 10만 이상 30만 미만의 시 : 20대

제6조 (특별교통수단의 이용대상자 등) ①법 제16조제3항의 규정에 의하여 특별교통수단을 이용할 수 있는 교통약자의 범위는 다음과 같다.

1. 「장애인복지법 시행규칙」 제2조제1항의 규정에 의한 1급 또는 2급 장애인으로서 버스·지하철 등의 이용이 어려운 자
2. 65세 이상의 자로서 버스·지하철 등의 이용이 어려운 자
3. 제1호 및 제2호의 규정에 해당하는 교통약자에 준하는 자로서 지방자치단체의 조례가 정하는 자
4. 제1호 내지 제3호의 규정에 해당하는 교통약자를 동반하는 가족 및 보호자

②특별교통수단으로 운행되는 차량의 종류는 다음과 같다.

1. 현재의 위치에서 목적지까지 이동을 지원하는 차량
2. 정기적으로 지정된 노선을 순회 이동하는 차량

③특별교통수단에는 교통약자가 휠체어를 탄 채 승차할 수 있는 휠체어리프트 또는 휠체어기중기 등의 승강설비, 휠체어 고정설비 및 손잡이를 설치하여야 한다

2. 사업필요성


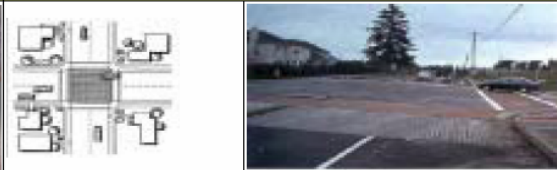




□ 정부방침(교통약자)

- 보행로 장애물 제거 등 저비용으로 효율성이 높은 부분부터 집중 개선
- 주요 거점지역(Key Station)과 이동로(Corridor)를 중심으로 무장애화 추진
- 이용수요가 높고 만족도가 낮아 시급성이 높은 사업을 우선 집중 개선
- 교통복지 정책의 지속적인 추진을 위한 기반마련

□ 정부방침(보행우선구역)

- 보행우선구역 시범사업(매년 5곳 내외)을 통하여 교통약자의 이동불편을 해소하고 그 성과를 타 지방자치단체로 전파
 - 지자체의 의지·재정여건·시민성숙도 등을 고려하여 시범사업지를 선정
 - 표준설계안을 제시(2007)하여 도시마다 1곳이상을 조성 유도
 - 교통정온화(Taraffic Calming)기법 도입, 각종 보행시설물 설치, 보행장애물 제거 개선 등
 - : 속도저감시설, 횡단시설, 보행자 안내표지판, 교통신호기, 보도용 방호울타리, 자동차 진입억제용 말뚝설치 및 개선
- 보행우선구역에 설치할 수 있는 보행시설물
 - 속도저감시설
 - : 고원식교차로, 자그재그형태 도로, 차도폭 좁힘, 요철포장 등
 - 횡단시설 설치
 - : 고원식 및 보행섬식 횡단보도 설치
 - 보행자안내표지판
 - : 구역내 주요교차로 및 보도구간에 보행자안내표지판 설치

- 보행자 우선통행을 위한 교통신호기
 - : 보행자가 우선통행을 할 수 있도록 녹색신호 변경버튼 및 음향신호기 설치
- 보도용 방호울타리
 - : 가드웬스 및 블라드 등
- 자동차 진입억제용 말뚝
 - : 보행자의 통행을 방해하지 않는 범위내에서 설치

협프(Speed Table) - 차량속도제어, 보행자횡단	교차로 올림(Raised Intersection) - 차량속도제어, 보행자횡단
	
도로포장(Textured Pavement) - 차도를 보행로와 같은 재질포장으로 차량속도제어	초커(Choker) - 도로구간 폭을 물리적·시각적으로 축소하여 차량속도제어
	
라운드 어바웃(Roundabout) - 차량의 연속성 있는 흐름 유지	써클(Traffic Circle) - 교차로 중앙의 원형섬을 통해 차량의 직진통행 방해
	

▶ 보행우선구역내 교통정온기법 설치

□ 정부방침(특별교통수단)

- 승강설비가 갖춰진 장애인용 택시·셔틀승합 등 특별교통수단 보급
 - 인구 100만 이상의 시 : 80대
 - 인구 30만 이상 100만 미만의 시 : 50대
 - 인구 10만 이상 30만 미만의 시 : 20대

- 지자체별로 콜시스템 운영을 위한 이동지원센터를 구축
 - 지자체별 특별교통수단 및 이동지원센터의 운영 등에 관한 사항을 자치단체의 조례로 제정
 - 콜시스템망 구축을 통하여 교통약자의 이동지원에 관한 정보의 수집 및 제공

II. 시범사업 전복유치 당위성

1. 전복의 일반적 여건

□ 지자체의 의지

- 민선4기 전라북도 도지사 공약사업(민선4기 비전과 핵심과제)으로 교통약자이동권 보장사업 포함
 - 85대사업중 지역개발사업에 포함(장애인 콜택시사업→특별교통수단 확충사업)

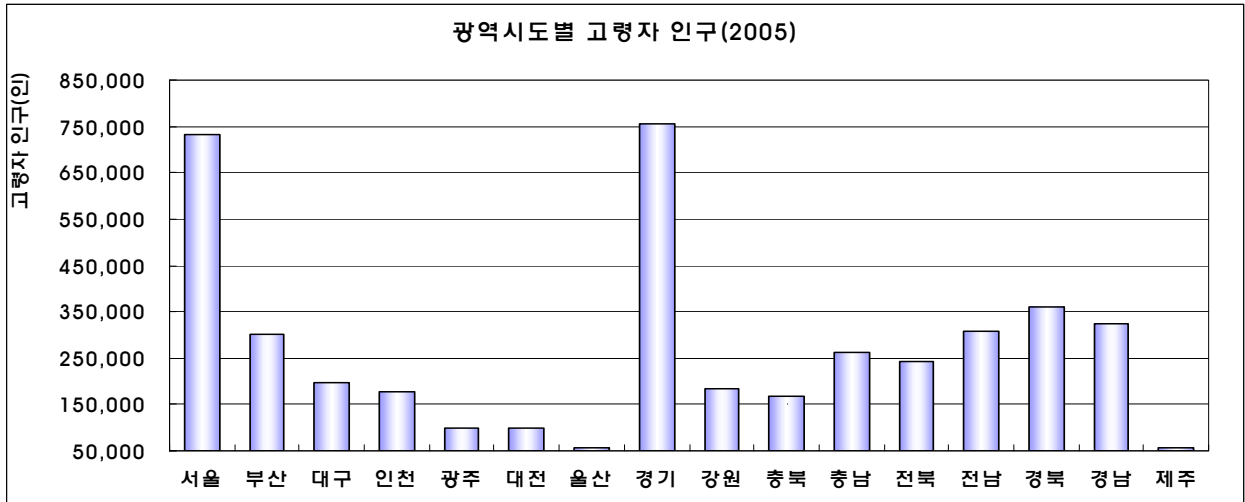
□ 재정여건 및 시민성숙도

- 군지역에 비해 상대적으로 높은 재정수준이 확보된 시지역중심으로 신청할 경우 전국의 타 도시지역에 경쟁가능한 수준을 어느 정도 확보한 것으로 판단됨
- 타 지역보다 높은 영유아 수 및 비율, 어린이수 및 비율, 장애인의 수 및 비율을 감안하고, 온화한 성격의 지역적 정서를 고려한다면 교통약자에 대한 배려와 관심이 높은 지역에 해당됨

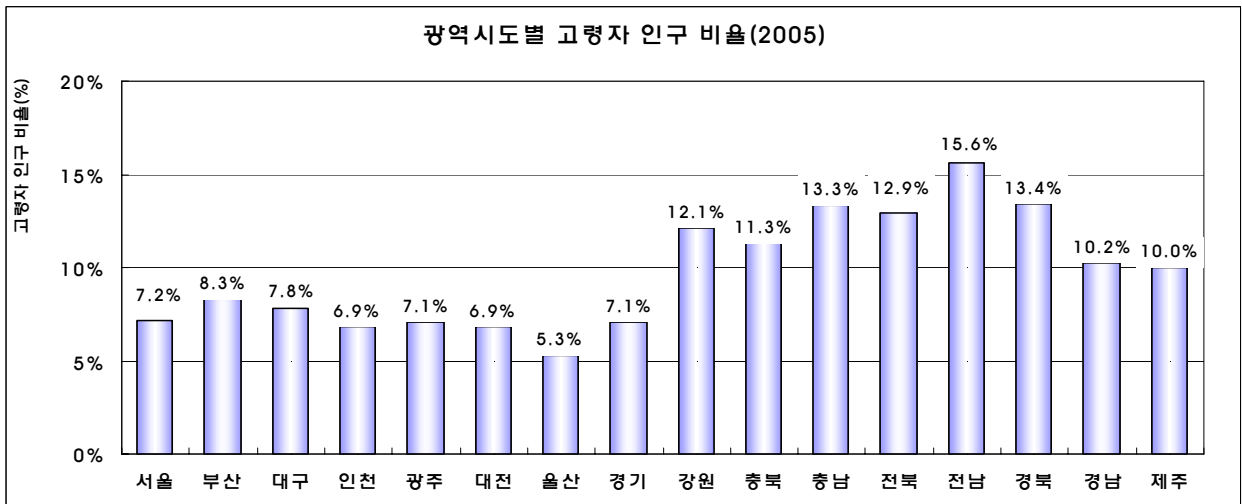
2. 교통약자의 분포정도 및 수준

□ 전국 광역자치단체 대비 전복의 비중측면(고령자)

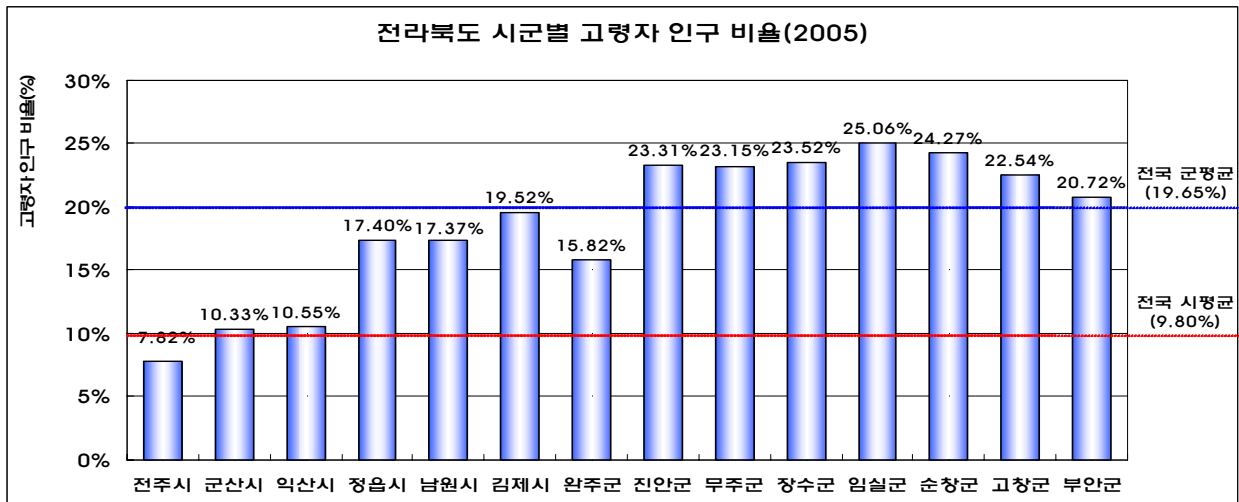
- 교통약자층 가운데 고령자(65세이상)의 비중은 전국 4위권에 해당되어 보행우선구역의 필요성이 강한 지역이며, 특별교통수단의 확충이 요구되는 지역임
 - : 전남-경북-충남-전북 순
 - : 도내에서는 임실-순창-장수-진안 순



▶ 전국 광역시도별 고령자 인구(2005년)



▶ 전국 광역시도별 고령자 인구비율(2005년)



▶ 전라북도 시군별 고령자 인구 비율(2005년)-전국대비

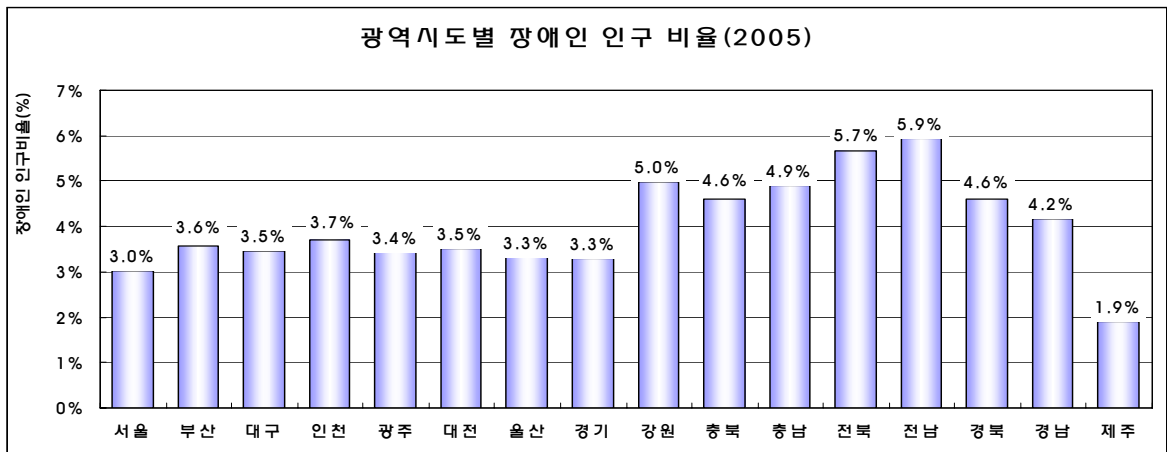
: 인구 10만명이상 지역(도내 5개 시지역)가운데 전국 평균(8.87%)를 상회하는 특별교통수단 확충대상지역은 김제시(19.52%)-정읍시-익산시-군산시(10.33%)가 해당되며, 전주시만이 다소 낮은 7.82%에 해당

□ 전국 광역자치단체 대비 전북의 비중측면(장애인)

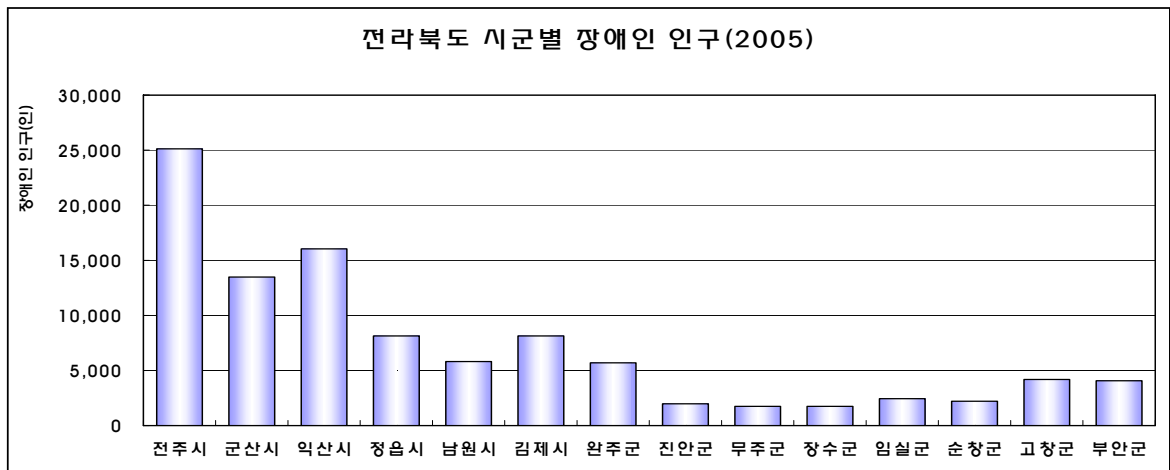
● 교통약자층 가운데 장애인(외부 신체장애, 내부기관 장애, 정신적 장애 등)의 비중은 전국 2위권으로 매우 높은 실정이어서 보행우선구역과 특별교통수단의 확충은 매우 시급한 지역에 해당

: 전남-전북-강원-충남 순

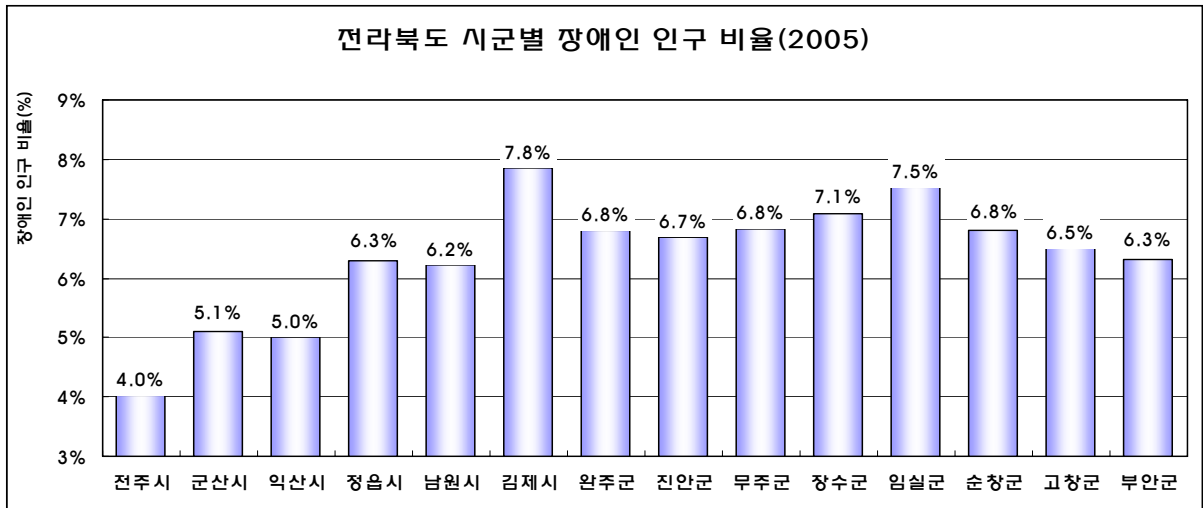
: 인구 10만인이상의 특별교통수단 확충대상 도내 시군지역가운데에서는 김제시(7.8%)-정읍시-군산시-익산시-전주시(4.0%) 순



▶ 광역 시도별 장애인 인구 비율(2005년)



▶ 전라북도 시군별 장애인 인구(2005년)



▶ 전라북도 시군별 장애인 인구 비율(2005년)

III. 시범사업의 연차별 추진계획

1. 보행우선구역 시범사업

□ 연차별 계획 및 재원부담

- 정부는 보행우선구역 시범사업을 추진하기 위해 2007년부터 2011년까지 5개년간 25내지 45개소의 보행우선구역을 지정
- 매년 5내지 9개소의 보행우선구역을 지정하되, 구역(개소)당 25억원을 적용하되, 보행우선구역 설계비로 1개소당 5억원을 국비로 지원

▶ 연차별 투자소요액 및 재원분담

구분		계	2007	2008	2009	2010	2011
보행환경	국비	125.0	25.0	25.0	25.0	25.0	25.0
	지방비	1,832.7	166.0	234.0	366.9	499.9	565.9
	민간	-	-	-	-	-	-
	계	1,957.7	191.0	259.0	391.9	524.9	590.0

□ 추진상의 애로점

- 보행우선구역 지정과 계획수립, 설계비 등 이행절차 소요비용만을 지원하고 실제 시설물 개선 및 조성비용은 지방비에 의한 실링(ceiling)으로 요구하여 재정력이 열악한 지방도시의 경우 시범사업 신청 및 추진에 어려움
- 이에 따라 보행우선구역 시범사업 지정요건에 지자체의 의지와 재정여건을 포함하여 선정할 것임을 명시
- 향후 5년간 예상되는 국비(125억원) 대비 지방비 재원분담 규모는 1,832.7억원으로 국비는 총사업비 1,832.7억원의 6.4%에 불과
 - 2008년 등 초기년도에 해당될 수록 지방비 투자액이 낮은 추세임

2. 특별교통수단 도입

- 정부는 특별교통수단 연차별 보급을 위해 2011년까지 현재의 보급률 5.8%를 40%포인트 상승된 45.8%로 설정하고 국비 및 지방비를 포함하여 향후 5년간 509.2억원을 투자할 계획임
- 중앙정부와 지자체 등 주체별 재원분담 구성은 50:50 비율

▶ 특별교통수단의 연차별 보급계획

(단위 : 년, 대, %, 억원)

구 분	총계	2006현재	2007	2008	2009	2010	2011
인구100만이상의 시	411	155	16	24	48	80	88
인구 30~100만의 시	440	-	22	44	88	132	154
인구 10~30만의 시	376	-	-	47	94	94	141
총계	1,227	155	38	115	230	306	383
보급률	45.8	5.8	7.2	11.5	20.1	31.5	45.8
투자비	509.2		18.1	54.6	109.3	145.4	181.9

1) 2006년 4월 집계한 수치임(지자체 운영 무료 셔틀버스 및 장애인 콜택시)

2) 보급률은 도시규모별 법정 총 대수(2,680대)를 기준으로 산정

3) 도시의 수 : 인구수 100만이상 시 8개, 인구 30만이상 100만미만 시 22개, 인구 10만이상 30만이하 시 47개

주) 중형버스 50%, 대형 차량 50% 공급을 가정. 버스 1대당 0.58억원(25인승 표준형과 휠체어 리프트장착비)과 밴 0.37억원(밴 9인승과 휠체어 리프트 장착비)을 적용

□ 정부 보급률을 고려한 전북지역별 추진계획

- 30만이상 50만미만 도시(전주시, 익산시)별 정부 보급계획을 분석한 결과 2008 2대, 2009년 4대, 2010년 6대, 2011년 7대가 각각 해당됨
- 10만이상 30만미만 도시(군산시, 정읍시, 김제시)별 정부 보급계획을 분석한 결과 2008년 1대, 2009년 2대, 2010년 2대, 2011년 3대가 각각 해당됨
- 5개시에 2011년까지 년차적으로 이동지원센터 1개소씩 도입을 목표로 산정

▶ 전라북도 특별교통수단 연차별 보급계획(안)

(단위 : 년,대,%,억원)

구 분	총계	2007	2008	2009	2010	2011
계	62	-	7	14	18	23
전주시	19	-	2	4	6	7
익산시	19	-	2	4	6	7
군산시	8	-	1	2	2	3
정읍시	8	-	1	2	2	3
김제시	8	-	1	2	2	3
보급률	38.8	-	-	-	-	-
투자비	29.5	-	3.325	6.65	8.55	10.925

주) 2006년 말 현재 전북의 경우 국비에 의한 특별교통수단 도입 실적은 없음. 일부지역 T 시비 및 일부단체 차량구입지원에 의해 위탁운영 및 장애인협회 운영중

- 정부의 특별교통수단 관련 투자소요액(2011년까지) 1,164.2억원에는 장애인용 택시 등 509.2억원, 이동지원센터 설치비용 655억원이 포함된 소요액임
 - 특별교통수단 1대당(장애인용 콜택시와 셔틀승합용 버스)도입 평균액은 0.475억원로 산정
 - 시지역 지자체당 이동지원센터 설치비용 8.85억원으로 산정

▶ 이동지원센터 연차별 보급계획(안)

(단위 : 년,대,%,억원)

구 분	총계	2007	2008	2009	2010	2011
계	5	-	1	2	1	1
전주시	1	-	1	-	-	-
익산시	1	-	-	1	-	-
군산시	1	-	-	1	-	-
정읍시	1	-	-	-	1	-
김제시	1	-	-	-	-	1
보급률	100.0	-	-	-	-	-
투자비	44.25	-	8.85	17.7	8.85	8.85

IV. 기대효과 및 정책제언

1. 기대효과

- 교통약자법상 도입예정인 맞춤형 특별교통수단(승강설비가 갖춰진 장애인용 택시, 셔틀승합 등)과 함께 보행우선구역 시범사업이 추진될 경우 대중교통수단 이용의 사각지대에 있는 중증장애인 또는 고령자에게 door-to-door 서비스를 제공하여 이동을 지원
- **공약사업의 이행은 물론**, 높은 고령화율에 의한 교통약자비율이 전국의 수준보다 상대적으로 높은 여건을 고려할 경우 교통약자를 위한 교통복지를 실현하는 전북으로서의 이미지 제고효과 발휘
- 이동지원센터 도입으로 특별교통수단의 효율적 운영과 관리를 도모

2. 정책제언

- 전체 소요액중 지방비의 비중이 59.9%로서 지방자치단체의 재정 부담이 가중될 것으로 예상되어 새로운 재원조달방안의 모색이 필요
 - 보행우선구역의 경우 해당 자치단체의 추진의사를 타진하고 시행되어야 함(전주시, 익산시 등)
- 지자체별 특별교통수단 및 이동지원센터의 운영 등에 관한 사항을 자치단체 조례로 제정
 - 이동지원센터의 운영은 자치단체 직접 운영 또는 전문지식과 경험이 풍부한 단체 및 기관에 위탁운영하는 방안 강구 필요

3. 2008년도 예산확보

- 국가예산확보액 6.1억원(보행우선구역 지정신청시 11.1억원)
 - 보행우선구역 5억원(지방비 재원분담이 가중되어 우선구역 지정신청 희망자치단체의 면밀한 조사 선행 필요)
 - 특별교통수단 도입 1.66억원(사업비 3.3억원, 지방비 50% 적용)
 - 이동지원센터 설치비용 4.43억원(사업비 8.85억원, 지방비 50% 적용)
- 2008~2011년까지 37억원 확보효과(최대 52억원)

3. 년차별 사업계획

- 2008년
 - 국비 6.08억원(최대 11.08), 지방비 6.08억원(최대 39.3억원)
- 2009년
 - 국비 12.18억원(최대 17.18억원), 지방비 12.18억원(최대 59억원)
- 2010년
 - 국비 8.71억원(최대 13.71억원), 지방비 8.71억원(최대 73.4억원)
- 2011년
 - 국비 9.89억원, 지방비 9.89억원

구분	2008			2009			2010			2011		
	계	국비	지방비	계	국비	지방비	계	국비	지방비	계	국비	지방비
계	50.37	11.08	39.28	76.16	17.18	58.98	95.82	13.71	82.1	19.78	9.89	9.89
보행우선구역	38.2	5.0	33.2	51.8	5.0	46.8	78.4	5.0	73.4	-	-	-
소계	12.16	6.08	6.08	24.36	12.18	12.18	17.40	8.705	8.705	19.78	9.89	9.89
특별교통수단 도입	3.3	1.65	1.65	6.65	3.325	3.325	8.55	4.275	4.275	10.93	5.46	5.46
이동지원센터 설립	8.85	4.43	4.43	17.7	8.85	8.85	8.85	4.43	4.43	8.85	4.43	4.43