

배포 일시	2022. 6. 30.(목)		
담당 부서 <수색-광명>	철도국	책임자	과 장 오송천 (044-201-3950)
	철도건설과	담당자	사무관 이상욱 (044-201-3961)
	대광위	책임자	과 장 정선우 (044-201-5100)
<하단-녹산선>	광역시설정책과	담당자	사무관 김기도 (044-201-5109)
	도로국	책임자	과 장 장순재 (044-201-3875)
<김해공항-대동>	도로정책과	담당자	사무관 강지연 (044-201-3877)
보도일시	※ 통신·방송·인터넷은 6. 30.(목) 16:00 이후 보도 가능		

## 수색~광명 고속철도·부산도시철도(하단~녹산선) 건설사업, 중앙고속도로(김해공항~대동 구간) 확장사업 30일 예비타당성조사 통과

- 국토교통부(장관 원희룡)는 6월 30일 수색~광명 고속철도 건설사업, 부산도시철도(하단~녹산선) 건설사업, 중앙고속도로(김해공항~대동구간) 확장사업이 기재부 예비타당성조사를 통과했다고 밝혔다.
- 이번에 예비타당성 조사를 통과한 3개 사업별 주요 내용은 다음과 같다.

### <수색~광명 고속철도 건설사업>

- 수색~광명 고속철도 건설사업은 광명에서 용산, 서울역을 거쳐 수색 차량기지까지 총 23.6km 구간의 고속철도 전용선을 지하에 건설하는 사업으로, \* 연장 23.6km, 사업비 2조 4,823억원
- ‘16년 제3차 국가철도망계획에 신규사업으로 반영된 이후 사업계획을 구체화하여 이번에 예비타당성조사에서 통과(경제성 B/C 1.11)되었다.
- \* 예비타당성조사 통과기준 : 경제성(B/C) 1.0이상 또는 종합평가(AHP) 0.5이상

- 그동안 서울~광명 구간은 KTX와 화물차, 전동차 등 여러 열차가 운행하고 있어 고속철도로서 제 기능을 발휘하지 못하고 선로용량 부족 등 문제가 있었으나,
  - 본 사업 추진으로 전체 구간이 고속철도 전용선으로 구축되어 서울, 용산에서 출발하는 모든 고속철도의 운행시간이 줄어들어 KTX를 이용하는 모든 국민들이 더 빠른 철도 서비스를 누리며 시간을 아낄 수 있게 될 전망이다.
    - \* 서울~광명(14.5분 → 9.5분, △5분), 행신~서울~광명(41분 → 21.5분, △19.5분)
  - 또한 선로용량이 늘어나 KTX 추가운행이 가능해져 이용객들이 더욱 빈번히 왕래할 수 있고, 열차 운행간격이 짧아져 열차를 기다리는 시간도 줄어들고 운행시간, 대기시간을 포함한 실질적인 이동시간이 크게 줄어들게 된다.
    - \* 서울(용산)~광명 KTX 운행(현재 1일 120회 → '29년 기준 1일 180회, 증 60회)
  - 뿐만 아니라, 철도운행 안전성도 높아지고 서울역 상부부지도 효과적으로 활용할 수 있게 된다.
- 국토교통부는 KTX, GTX, 광역철도, 도시철도 등이 유기적으로 연계되어 철도의 경쟁력이 한층 높아질 수 있도록 사업을 추진하고,
  - 국토의 균형발전, 만나질 생활권 구축 등 고속철도 건설계획 취지에 맞도록 올해 하반기 기본계획 수립에 착수하여 내년부터 기본, 실시설계를 거쳐 '25년에 착공할 계획이다.
- 국토교통부 강희업 철도국장은 “이번 예비타당성조사 통과로 경부고속철도의 마지막 구간을 완성할 수 있게 되었고, 현재 추진 중인 광명~평택 2복선화, 평택~오송 2복선화 사업과 잘 연계하여 국민들에게 완벽한 고속철도 서비스를 제공할 것”이라며,
  - “전국 어디에서나 누구나 동등하게 고속철도 혜택을 누릴 수 있도록 철도 서비스를 확대해 나갈 것”이라고 밝혔다.

## 〈부산도시철도(하단~녹산선) 건설사업〉

- 부산시 「하단~녹산선」 건설사업은 현재 건설 공사를 진행 중인 「사상~하단선」 (부산 사상구 괘법동~사하구 하단동, 6.9km)의 연장 사업으로,
  - 하단역을 시점으로 을숙도와 명지국제신도시를 거쳐 녹산국가산업단지까지 13.47km(정거장 11개소, 총 사업비 1조 1,265억원)를 연결하는 사업이다.
- 「하단~녹산선」은 당초 2018년 3월부터 2020년 5월까지 예비타당성 조사를 받았으나, 경제성(B/C) 0.85, 종합평가(AHP) 0.497로 아쉽게 통과하지 못하였다.
  - 이후 정거장 2개소 제외, 종점부 연장 일부 축소(0.93km) 등 경제성 확보를 위해 사업을 재기획하였고, 2020년 10월 예비타당성조사를 다시 신청한 결과 이번에 통과하게 되었다.
- 주민들이 오랫동안 기다려온 사업인 만큼 부산시에서는 기본계획 수립 등 후속 절차에 바로 착수하고 사업 기간을 최대한 단축하여 나갈 계획이며, 이르면 2026년 중 착공할 수 있을 것으로 예상된다.
- 국토교통부 대도시권광역교통위원회 백승근 위원장은 “이번 예비타당성조사 통과로 부산시 원도심과 녹산산업단지를 연결함으로써 대중교통 여건이 열악\*한 서부산권의 극심한 출퇴근길 교통정체 해소가 기대된다” 면서,
  - \* 부산 16개 자치구·군 중 강서구의 대중교통 이용 만족도가 최하위권
  - “기본계획 수립 등 관련 후속절차를 조속히 추진하여 사업이 차질 없이 추진될 수 있도록 최선을 다할 것”이라고 밝혔다.

## < 중앙고속도로 김해공항~대동 구간 확장사업 >

- 김해공항~대동 구간은 출퇴근 시간 교통량이 상시 도로 용량을 초과해 도로 서비스 수준이 매우 낮으며(D~F 수준), 화물차의 비율도 높아 낮 시간에도 정체로 인한 불편이 지속되는 구간\*이다.

\* '21년 기준 교통량(최대)은 113,428대/일, 그 중 화물 통행은 40,889대/일(36.0%) 서비스 수준 "F" : 차량이 자주 멈추고 도로의 기능이 거의 상실된 상태

### < 중앙선(김해공항~대동) 확장사업 개요 >

- (사업구간) 부산광역시 강서구 대저동 ~ 경상남도 김해시 대동면 (8.7km)
- (사업규모) 4, 6차로 → 6, 8차로 / ○ (총사업비) 3,261억 원 (예타 기준)
- \* 김해공항IC~조정IC : 4→6차로, 조정IC~대동IC : 4→8차로, 대동IC~대동JCT : 6→8차로

- 특히, 조정IC~대동IC 약 2.5km 구간은 교통량 증가에 대한 임시대책으로 갓길을 가변차로로 활용하는 '갓길차로제'를 시행('08~) 중이며, 대피 공간이 부족하여 2차 사고 등의 위험으로부터 취약한 상황\*이다.

\* 갓길운영구간 사고율(150.4건/10억대\*km)은 중앙선 전체 대비 30% 높은 수준

- 본 구간이 6~8차로로 확장되면 교통체증 해소와 함께 화물 운송 등 물류 경쟁력 강화는 물론이고, 부산신항만 등 대규모 개발계획으로 인한 교통수요에 대응이 가능해진다.

- 아울러, 사업구간 확장으로 김해공항까지 30분 이내에 접근할 수 있는 인구가 19% 증가하여 이용이 편리해질 전망이며, 의료시설, 공연·문화 시설 등 주요 서비스 시설 영향권 확대\*도 기대된다.

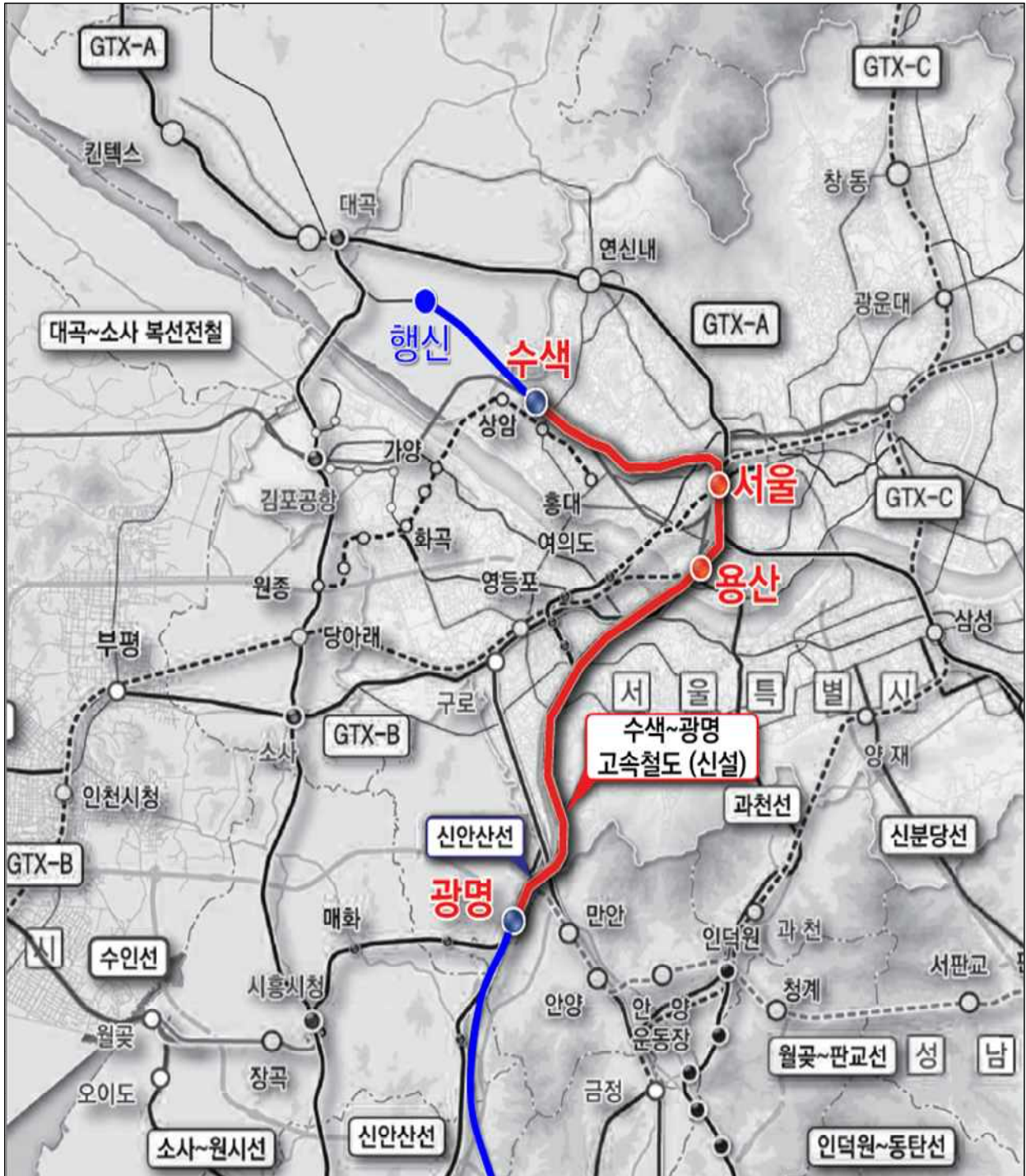
\* 예비타당성조사 보고서(KDI)의 정책성 효과 분석 결과

- 국토교통부 이윤상 도로국장은 “도로의 갓길은 사고 발생 시 긴급차량 등의 통행을 위해 필요한 공간으로, 이번 사업을 통해 적정 차로 수를 확보해 도로 안전성을 회복시킬 것”이라면서,
- “부산·경남 지역민들의 편리하고 안전한 출퇴근길을 조성하기 위해 설계 등 사업의 후속절차를 속도감 있게 추진하여 이르면 '26년에 착공할 수 있도록 최선을 다할 것”이라고 밝혔다.

# 참고 1

## 수색~광명 고속철도사업 개요 및 노선도

- ◇ (사업구간) 수색~광명 간 23.6km / 기존역 2개소(수색, 광명), 지하신설역 2개소(서울, 용산)
- ◇ (총사업비) 24,823억원(예비타당성조사 기준)
- ◇ (운행속도) 설계속도 230km/h 이상



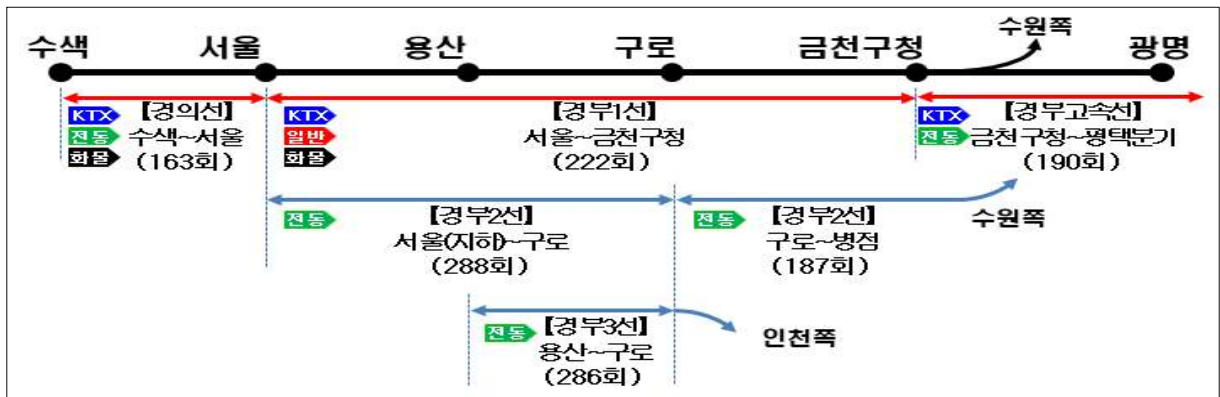
## 참고 2

## 수색~광명 고속철도사업 개요

### □ 사업 개요

○ 사업내용 : 수색~서울~광명 간 23.6km 복선전철 (지하터널)

\* 현재, 서울~광명 구간은 고속철도 외에 일반/화물/수도권전철 혼합운영 열차 운행 효율 저하 → 수색~서울~광명 지하구간에 고속철도 전용선 건설 추진



○ 총사업비/사업기간 : 2조 4,823억원 / 8년 (설계3년, 공사5년)

○ 사업효과(서울~광명 기준) : 14.5분 → 9.5분 (감 5분)

### □ 추진 경과

○ '16. 6. : 제3차 국가철도망 구축계획 신규사업 반영

○ '17.12. : 사전타당성조사(공단, B/C 1.21)

○ '19. 8. : 예비타당성조사 착수(KDI, 시립대, 유신)

○ '22. 6. : 기재부 재정사업평가 위원회

### □ 향후계획

○ '22.下 수색~광명 고속철도 기본계획 수립(~'23.下)

○ '24.上 기본 및 실시설계용역(~'25.上)

○ '25.下 공사 착수(~'30년)

### 참고 3

## 부산도시철도 하단~녹산선 건설사업

### □ 사업개요

- 사업구간 : 부산시 사하구 하단역(1호선)~명지신도시~녹산산업단지
- 사업규모 : 연장 13.47km(K-AGT), 정거장 11개소, 경전철
- 사업기간 : 2022 ~ 2027년
- 총사업비 : 10,649억원 (국비 5,680, 시비 3,786, 분담금\* 1,183)
  - \* 부산시, LH간 명지국제신도시 SOC투자를 위한 사업비분담 협약체결('17.12.)

### □ 추진현황

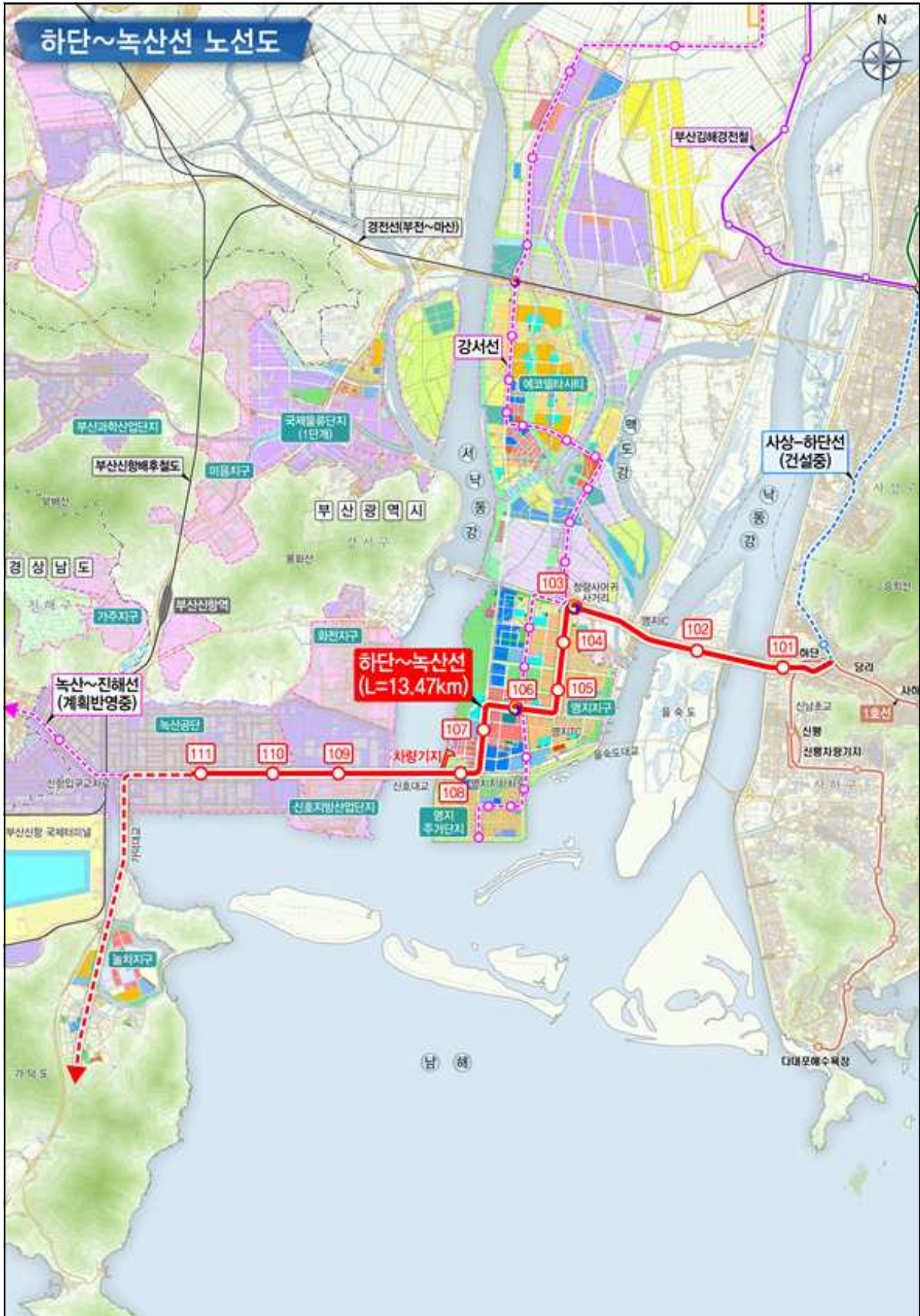
- '17. 6. : 부산광역시 도시철도망구축계획 승인 (국토부)
- '18. 4. : 예비타당성 조사 대상사업 선정 (기재부)
- '18. 5. ~ '20. 5. : 예비타당성 조사 ☞ 사업타당성 미확보
  - \* (사업규모) L=14.4km, 13개역 (사업비) 10,754억원 / B/C 0.85, AHP 0.497
- '20. 10. ~ 11. : '20년 제4차 예타대상사업 신청 (부산시→국토부→기재부)
- '20. 12. : 예비타당성조사 대상사업 선정 (기재부)
- '21. 2. 9. : 예비타당성조사 착수 (KDI)
- '22. 4. 27. : 예비타당성조사 1차 점검회의
- '22. 6. 10. : 예비타당성조사 2차 점검회의(B/C 0.89)
- '22. 6. 22. : 재정사업평가 분과위원회 종합평가(AHP 0.542)

### □ 향후계획

- 예타 단계에서 검토된 노선(안)으로 향후 기본계획 수립, 실시설계 등을 거쳐 구체적인 노선 및 정거장 등이 결정될 계획



## 참고 4 부산도시철도 하단~녹산선 노선도



**참고5**

**중앙고속도로 김해공항~대동 확장사업 위치도**

