

I. 수정보고서 재검토 평가요약문

(서울외곽순환선 영사정 하이패스IC 타당성 평가)

구 분	주요 내용																																																										
<p>사업개요</p>	<p>1. 사업명 : 서울외곽순환선 영사정 하이패스IC 타당성 평가</p> <p>2. 사업지 위치 : 김포시 고촌읍 신곡리 ~ 전호리 일대</p> <p>3. 총 투자비 : 378억원</p> <p>4. 사업시행자 : 한국도로공사</p> <p>5. 주요내용 : 서울외곽순환선(김포IC)과 김포한강로간 하이패스IC 설치 - 1차로(L=2.275km, B=7.6m)</p>																																																										
<p>지역현황</p>	<p>○ 김포신도시 개발에 따른 교통량 증가로 국도48호선(신곡사거리 및 김포IC)으로 집중되는 교통량으로 인해 서울의 서부지역과 연계하는 도로의 교통정체 가중</p>																																																										
<p>대안설정</p>	<p>○ 대안1 : 연속부가차로 1차로 설치 및 금포로 접속 ○ 대안2 : 연속부가차로 1차로 설치 및 전호IC 접속</p>																																																										
<p>대안별 타당성 평가결과</p>	<p>○ 교통수요 예측결과 (단위: 대/일)</p> <table border="1" data-bbox="347 1220 1388 1406"> <thead> <tr> <th>구간</th> <th>2023년</th> <th>2027년</th> <th>2032년</th> <th>2037년</th> <th>2042년</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>김포한강로 ⇒ 서울외곽순환선</td> <td>4,136</td> <td>4,221</td> <td>4,268</td> <td>4,336</td> <td>4,560</td> </tr> <tr> <td>서울외곽순환선 ⇒ 김포한강로</td> <td>3,573</td> <td>3,844</td> <td>4,007</td> <td>4,216</td> <td>4,506</td> </tr> <tr> <td>양 방 향</td> <td>7,709</td> <td>8,065</td> <td>8,275</td> <td>8,552</td> <td>9,066</td> </tr> </tbody> </table> <p>○ 사업비 세부내역</p> <table border="1" data-bbox="347 1473 1388 1579"> <thead> <tr> <th>총 사업비</th> <th>공사비</th> <th>부대비</th> <th>보상비</th> <th>예비비</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>378 억원</td> <td>279</td> <td>46</td> <td>35</td> <td>18</td> </tr> </tbody> </table> <p>○ 경제성분석 결과</p> <table border="1" data-bbox="347 1646 1388 1798"> <thead> <tr> <th rowspan="2">구분</th> <th colspan="2">비용(억원)</th> <th colspan="2">편익(억원)</th> <th colspan="3">경제성 분석결과</th> </tr> <tr> <th>비용</th> <th>할인비용</th> <th>총 편익</th> <th>할인편익</th> <th>B/C비</th> <th>NPV(억원)</th> <th>IRR(%)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>대안1</td> <td>485.7</td> <td>335.2</td> <td>957.3</td> <td>346.7</td> <td>1.03</td> <td>11.5억원</td> <td>5.82%</td> </tr> </tbody> </table>		구간	2023년	2027년	2032년	2037년	2042년	김포한강로 ⇒ 서울외곽순환선	4,136	4,221	4,268	4,336	4,560	서울외곽순환선 ⇒ 김포한강로	3,573	3,844	4,007	4,216	4,506	양 방 향	7,709	8,065	8,275	8,552	9,066	총 사업비	공사비	부대비	보상비	예비비	378 억원	279	46	35	18	구분	비용(억원)		편익(억원)		경제성 분석결과			비용	할인비용	총 편익	할인편익	B/C비	NPV(억원)	IRR(%)	대안1	485.7	335.2	957.3	346.7	1.03	11.5억원	5.82%
구간	2023년	2027년	2032년	2037년	2042년																																																						
김포한강로 ⇒ 서울외곽순환선	4,136	4,221	4,268	4,336	4,560																																																						
서울외곽순환선 ⇒ 김포한강로	3,573	3,844	4,007	4,216	4,506																																																						
양 방 향	7,709	8,065	8,275	8,552	9,066																																																						
총 사업비	공사비	부대비	보상비	예비비																																																							
378 억원	279	46	35	18																																																							
구분	비용(억원)		편익(억원)		경제성 분석결과																																																						
	비용	할인비용	총 편익	할인편익	B/C비	NPV(억원)	IRR(%)																																																				
대안1	485.7	335.2	957.3	346.7	1.03	11.5억원	5.82%																																																				
<p>결론</p>	<p>○ 신곡사거리 및 김포IC의 상습 지·정체를 개선하기 위해 사업시행 필요 (국도48호선 서비스수준 E→D로 개선, 은행영사정로 서비스수준 D→C로 개선)</p> <p>○ 경제성, 정책성, 환경성 등에 대한 종합 분석결과 경제성이 우수하며, 정책적, 환경성 분석 기준을 모두 만족하는 것으로 나타나 사업추진의 타당성 확보</p>																																																										

II. 수정보고서 재검토 세부내역

(서울외곽순환선 영사정 하이패스IC 타당성 평가)

구 분	세부검토의견	조치 결과	비고
개 요	<ul style="list-style-type: none"> 외곽순환고속도로의 통행료 징수체계(개방식)에서 램프 구간에 하이패스를 꼭 설치해야 하는지에 대한 설명 필요 (1.7km 이격된 본선영업소에서 통행료 징수가 가능할 것으로 판단됨) 	<ul style="list-style-type: none"> 영사정 하이패스IC와 1.7km 이격된 김포영업소(개방식)에서 도로공사 요금 부과기준에 따라 영업소 전후 IC(JCT)에 해당하는 노오지JCT부터 김포IC간 요금을 부과하고 있음 영사정 하이패스IC에서 부과하는 요금은 김포IC~영사정 하이패스IC 구간에 대한 요금으로, 김포TG에서 해당요금을 부과하기 위해서는 본선과 분리된 별도차로가 필요하나, 김포TG와 영사정 하이패스IC 사이에 김포IC가 위치하여 현실적으로 차로 분리는 불가능함 따라서, 현재(안)과 같이 영사정 하이패스 IC 연결로에 무인 영업시스템을 설치하여 요금을 부과하도록 계획하였음 	반영
수요예측	<ul style="list-style-type: none"> 교통현황조사 기준연도와 교통수요예측 기준연도가 서로 상이한 사유를 설명하기 바람 	<ul style="list-style-type: none"> 교통현황조사의 기준연도는 타당성 평가 용역을 착수('18년 2월)한 후 교통량 조사('18년 4월)를 수행하였기에 2018년으로 설정하였으며, 교통수요예측의 기준연도는 통계자료 구득이 가능한 2017년으로 설정하였음 	반영
	<ul style="list-style-type: none"> 통행발생 과정에서 가공 전 국가교통DB 총 발생량과 최종 산정된 총 발생량 비교 분석 결과를 수록하기 바람 	<ul style="list-style-type: none"> 가공 전 국가교통DB 총 발생량과 최종 산정된 총 발생량의 비교·분석 결과를 보고서에 수록하였음 	반영
	<ul style="list-style-type: none"> 본 평가에서 추가적으로 반영한 개발계획의 발생량 산정을 위해 적용한 원단위 및 통행분포 방법에 대한 추가 설명을 보완하기 바람 	<ul style="list-style-type: none"> 추가로 반영한 개발계획의 적용 원단위 및 통행분포 방법의 설명을 보고서에 보완하였음 	반영
비용	<ul style="list-style-type: none"> 편익 규모의 적정성 판단을 위한 유사사업 비교를 추가하기 바람 	<ul style="list-style-type: none"> 최근 시행한 유사사업의 편익과 비교한 결과를 보고서에 추가하였음 	반영

Ⅲ. 수정보고서 재검토 종합의견

(서울외곽순환선 영사정 하이패스IC 타당성 평가)

- 수정보고서를 아래와 같이 보완하였음
 - 하이패스 설치 사유를 설명하였음
 - 교통현황조사와 교통수요예측의 기준연도가 서로 상이한 사유를 설명하였음
 - 국가교통DB의 가공 전·후의 총발생량 비교 분석결과를 수록하였음
 - 추가 반영한 개발계획의 원 단위 및 통행분포 방법을 보완하였음
 - 편익 규모의 적정성 판단을 위한 유사사업 비교 결과가 추가되었음
 - 그 외 사항에 대하여도 보완 내용이 수록되었음

- 금차 보완이 충실히 이행되어 추가적인 의견은 없음