


I. 수정보고서 재검토 평가요약문

(정림동~버드내교간 도로개설 기본 및 실시설계 타당성 평가)

| 구 분 | 주요 내용 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--------------|--|--|----------|--------------|--------|--|-------|-------|-------|------------|--------|--------|--------|-------|-----|-----|-------|-----|--------|--------|-------|-----|-------|-----|-----------|-----------|----------|--|--|-----|---------|--------|----------|-------|---------|------|----|------|
| 사업개요 | 1. 사업명 : 정림동 ~ 버드내교간 도로개설 기본 및 실시설계 타당성 평가 2. 사업지 위치 : 대전광역시 서구 및 중구 일원 3. 사업시행자 : 대전광역시 4. 주요내용 : L= 2.8km, 출입시설 2개소 교 량 : 3개소 / 265m 터 널 : 1개소 / 930m |  | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 지역현황 | - 교통정체가 심한 국도4호선의 교통량 분산을 통해 교통수요에 효과적으로 대처하고, 대전광역시 도심권 교통 혼잡 해소와 시민 이동편의 증진, 물류비용절감, 지역균형 발전에 기여하기 위하여 사업추진 필요 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 대안설정 | - 예비타당성조사안 : L=2.4km, 안영IC ~ 유동천 우안도로 우회연결 - 타당성평가안 : L=2.8km, 안영IC ~ 유동천 우안도로 연결로 간선도로망 연결 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 대안별 타당성 평가결과 | <p style="text-align: center;">< 교통수요 예측결과 ></p> <table border="1" data-bbox="391 1227 1388 1355"> <thead> <tr> <th rowspan="2">구간</th> <th colspan="3">장래 교통량 (대/일)</th> </tr> <tr> <th>2026년</th> <th>2035년</th> <th>2045년</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>정림동 ~ 버드내교</td> <td>31,282</td> <td>29,087</td> <td>27,680</td> </tr> </tbody> </table> <p style="text-align: center;">< 사업비 세부내역 > (단위 : 백만원)</p> <table border="1" data-bbox="391 1429 1388 1527"> <thead> <tr> <th>총 사업비</th> <th>공사비</th> <th>부대비</th> <th>용지보상비</th> <th>예비비</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>906 억원</td> <td>58,837</td> <td>6,201</td> <td>173</td> <td>8,237</td> </tr> </tbody> </table> <p style="text-align: center;">< 경제성 분석결과 ></p> <table border="1" data-bbox="391 1572 1388 1720"> <thead> <tr> <th rowspan="2">구 분</th> <th rowspan="2">할인비용 (억원)</th> <th rowspan="2">할인편익 (억원)</th> <th colspan="3">경제성 분석결과</th> </tr> <tr> <th>B/C</th> <th>NPV(억원)</th> <th>IRR(%)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>경제성 분석결과</td> <td>706.4</td> <td>1,082.6</td> <td>1.14</td> <td>99</td> <td>5.54</td> </tr> </tbody> </table> | | 구간 | 장래 교통량 (대/일) | | | 2026년 | 2035년 | 2045년 | 정림동 ~ 버드내교 | 31,282 | 29,087 | 27,680 | 총 사업비 | 공사비 | 부대비 | 용지보상비 | 예비비 | 906 억원 | 58,837 | 6,201 | 173 | 8,237 | 구 분 | 할인비용 (억원) | 할인편익 (억원) | 경제성 분석결과 | | | B/C | NPV(억원) | IRR(%) | 경제성 분석결과 | 706.4 | 1,082.6 | 1.14 | 99 | 5.54 |
| 구간 | 장래 교통량 (대/일) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 2026년 | 2035년 | 2045년 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 정림동 ~ 버드내교 | 31,282 | 29,087 | 27,680 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 총 사업비 | 공사비 | 부대비 | 용지보상비 | 예비비 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 906 억원 | 58,837 | 6,201 | 173 | 8,237 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 구 분 | 할인비용 (억원) | 할인편익 (억원) | 경제성 분석결과 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | B/C | NPV(억원) | IRR(%) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 경제성 분석결과 | 706.4 | 1,082.6 | 1.14 | 99 | 5.54 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 결 론 | - 과업노선은 국도4호선 상습정체구간으로 도로용량 부족에 따라 지정체가 반복하여 발생하고 있으며, 장래교통수요예측 결과도 대체도로 신설이 필요한 것으로 분석되었음 - 경제적 타당성평가 결과 B/C 1.14로 타당성이 충분한 것으로 분석되었고, 종합적인 타당성평가 결과도 정책적 분석 기준을 만족하고, 지역균형발전 효과가 높은 것으로 검토되었음 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

Ⅱ. 수정보고서 재검토 세부내역

(정림동~버드내교간 도로개설 기본 및 실시설계 타당성 평가)

| 구 분 | 세부검토의견 | 조치 결과 | 비고 |
|------------|---|--|---------------------------|
| 개 요 | <ul style="list-style-type: none"> ○ 타당성 평가서의 명확한 명칭을 보완하기 바람 | <ul style="list-style-type: none"> ○ 과업명을 정림동-버드내교로 통일함 | - |
| 기초자료 분석 | <ul style="list-style-type: none"> ○ 검토된 관련계획과 본 노선과의 연관성 검토 결과를 보완하기 바람 | <ul style="list-style-type: none"> ○ 본 과업노선의 상위계획과의 부합성 검토결과를 제시하였고, 대전광역시 서부순환도로에 대한 계획 내용을 보완하였음 ○ 과업노선 인근 개발계획 및 도로개설 계획은 관련계획 반영기준을 검토하여 적용하였음 | 2-67 4-24 ~4-37 |
| | <ul style="list-style-type: none"> ○ 환경성 검토를 생략한 사유를 명시하기 바람 | <ul style="list-style-type: none"> ○ 환경성 검토 결과 및 사유를 수록하였음 | 8-5 |
| 대안 설정 | <ul style="list-style-type: none"> ○ 설계속도를 두 가지로 적용한 사유를 제시하기 바람 | <ul style="list-style-type: none"> ○ 설계속도는 1구간은 간선도로 기능으로서 새말IC~유등천구간 80km로 적용하고 2구간인 유등천 통과후 유등천 우안도로(제방도로)는 연결도로로 60km로 적용함 | 3-15 |
| 교통수요 예측 | <ul style="list-style-type: none"> ○ 대안 설정에서는 과업노선을 1구간과 2구간으로 구분하고 서로 다른 설계속도를 적용하였으나, 수요예측 결과는 구간별 교통량이 아닌 노선 전체의 교통량만 제시되어 있음 | <ul style="list-style-type: none"> ○ 과업구간을 1구간과 2구간 2개로 나누어 교통량 제시하였음 | 4-40 |
| 비용산정 | <ul style="list-style-type: none"> ○ 보상비 산정 부분에서 국유지 포함여부를 수록하기 바람 | <ul style="list-style-type: none"> ○ 보상비 산정시 국유지는 포함여부를 수록하였음 | 5-32 |
| 편익산정 | <ul style="list-style-type: none"> ○ 편익규모의 적정성 판단을 위한 유사사업 비교 결과를 수록하기 바람 | <ul style="list-style-type: none"> ○ 본 사업과 유사한 터널시설의 편익규모 비교를 제시하였음 | 6-20 |
| 부 록 | <ul style="list-style-type: none"> ○ 타당성평가서 작성시 "타당성평가 대행기관"으로 등록시 지정한 수요, 비용 및 재무 분야의 전문가가 참여 시키기 바람 | <ul style="list-style-type: none"> ○ 타당성 평가시 타당성평가 대행기관으로 등록시 지정한 전문가가 참여하였음 | 10-2 |

Ⅲ. 수정보고서 재검토 종합의견

(정립동~버드내교간 도로개설 기본 및 실시설계 타당성 평가)

- 수정보고서를 아래와 같이 보완하였음
 - 타당성평가서의 명칭을 통일하였음
 - 본 과업노선과 상위계획과의 부합성 검토결과를 제시하고, 과업노선 인근 개발계획 등을 재검토하였음
 - 구간별 설계속도 적용 기준 및 교통량을 제시하였음
 - 보상비 산정시 국유지 포함여부를 보완하였음
 - 유사사업 비교 결과를 수록하였음
 - 기타 부록의 참여자 명단 등을 충실치 보완하였음

- 금차 보완이 충실히 이행되어 추가적인 의견은 없음