

참고**예비타당성조사 및 타당성조사 비교**

- **예비타당성조사**는 타당성조사 前 사업추진 여부를 결정하고, 예산 편성의 기초자료로 활용하기 위해 사업비, 사업계획을 개략 검토
- **타당성조사**는 예타 後 여러 가지 대안을 바탕으로 경제적, 기술적, 사회적 및 환경적 타당성 등을 평가하여 최적 노선대 선정

구분	예비타당성조사(기획재정부)	타당성조사(국토교통부)
근거	■ 국가재정법 제38조	■ 국가교통체계효율화법 제18조 ■ 건설기술진흥법 제47조
주체	■ 기획재정부	■ 국토교통부
대상	■ 총사업비 500억 이상 & 국고 300억 이상	■ 총사업비 300억 이상
개념	■ 타당성평가 이전에 대규모사업에 대한 예산편성을 위한 조사 ■ 사업의 추진여부 결정, 예타 과정에서 도출된 사업비는 최초 총사업비로 활용	■ 예타 이후 사업의 교통수요, 비용 및 편익 등에 대해 객관적 투자 및 분석 ■ 예타안과 함께 여러 가지 대안의 경제적, 기술적, 사회적, 환경적 타당성을 평가하여 최적 노선대 도출
기술검토	■ 경제성 분석을 위해 요청된 사업계획의 총사업비 추정 적정성 검토	■ 최적 노선대 도출, 교차로 등 주요지점 개략설계 ■ 주요 시설물 위치 및 형식, 출입시설 접속방법 등 개략 설계
지형도 축척	■ 1 : 25,000 (소축척)	■ 1 : 5,000 (대축척)
평균비용	■ 약 1억원	■ 약 20억원

구분	예비타당성조사 노선	대안 노선
교통량	조정구간 15,800대/일 * 전 구간 30,247대/일	조정구간 22,300대/일(41.1% ↑) * 전 구간 32,209대/일(6.5% ↑)
사업비	조정구간 10,613억원 * 총 17,694억원	조정구간 10,753억원(140억원 ↑) * 총 18,661억원 (967억원 ↑)
나들목 분기점	3개(상사창, 상산곡, 남종) 3개(감일, 북광주, 양평)	4개 (상사창, 상산곡, 남종, 강하) 3개(감일, 북광주, 양평),
환경성	한강 2회 횡단, 생태자연도1등급 4km 상수원보호구역 12km, 철새도래지 4km	한강 1회 횡단, 생태자연도1등급 1km 상수원보호구역 10km, 철새도래지 1.5km

- **(교통)** 대안 노선은 중부내륙선을 통해 서울과 여주 방향을 오가는 교통량을 미리 흡수하여 두물머리 교통정체 해소에 효과적

* 일교통량 전체구간 30,247대→32,209대 / 조정구간 15,800대→22,300대(41.1% ↑)

- **(나들목)** 예타 노선은 강하면을 통과하지 않아 강하IC 설치 불가
- 대안 노선은 양평군이 최우선 요구하는 강하IC 설치와 광주시가 희망하는 국지도 88호선 연결도 가능한 합리적인 노선

- **(분기점)** 예타 노선은 주거지 저축·단절 문제와 운영 중 터널의 확장 문제 등으로 중부내륙선 연결에 어려움이 예상되나,
- 대안 노선의 강상면 분기점 지역은 주거지역이 적고, 교량 높이도 낮아 중부내륙선과의 연결 여건이 양호

- **(환경)** 예타 노선은 한강을 2회 횡단하는 등으로 상수원보호구역, 철새도래지 등을 과다 저축하는 반면,
- 대안 노선은 보호구간을 적게 통과하여 환경 측면*에서 유리

* 생태자연도1등급 약 4→1km, 상수원보호구역 약 12→10km, 철새도래지 약 4→1.5km