

보도참고자료

담당자

홍성필 KDI 공공투자관리센터 민자제도팀장
(02-958-4703, sphong@kdi.re.kr)

배포부서

KDI 홍보팀(02-958-4030, press@kdi.re.kr)

KDI 공공투자관리센터의 민자사업 적격성 검토와 수요예측에 대한 일부 언론의 보도와 관련해, 오해의 소지가 있는 주요 내용에 대해 추가 설명을 드리오니 참고하여 주시기 바랍니다.

1. 성남경전철 사업 관련

“장래 교통수요 추정방법 지침에 따르면, 도시개발로 인한 통행발생량은 종사자수와 거주인구의 합에 통행량 원단위를 곱하여 산정하여야 함에도 추가적으로 도시개발로 인한 고용유발효과 인구까지 반영함으로써 수요가 과대 추정되었다”

⇒ 교통관련 타당성 분석을 위한 KDI공공투자관리센터의 모든 기초자료는 공신력과 객관성을 갖춘 한국교통연구원 국가교통DB센터와 수도권교통본부에서 제공하는 자료를 이용하고 있습니다.

성남경전철 통행발생량의 산정과 관련해 KDI는 도시개발사업의 고용유발효과를 추가하지 않았으며, 수도권교통본부에서 제공하는 기초자료를 그대로 사용하였음을 알려드립니다.

2. 삼가~포곡 간 민자도로 수요예측 관련

“택지개발계획에 따라 늘어나는 교통수요는 반영하고, 광역도로망계획과 도시계획도로는 누락해 교통수요를 조작했다”

⇒ 교통수요 추정을 위한 각종 계획의 반영 여부는 지침에 따라 엄격히 결정되며, 누락했다고 하는 광역도로망계획은 지침상 반영기준에 해당하지 않기 때문에 반영되지 않은 것입니다.

즉, 조사 당시 2008년 7월 (구)국토해양부 택지개발계획승인 자료상의 광역도로망계획에는 “향후 대도시권 광역교통관리에 관한 특별법에 의한 대도시광역교통위원회 심의를 거쳐 별도 확정한다”고 기술되어 있어, 지침상 이는 확정된 교통망계획으로 볼 수 없다고 판단했습니다.

다만, 도시계획도로(중로 1-119호, 1-53호)의 경우는 조사과정에서 주무관청측의 언급이 없었을 뿐만 아니라, 도시기본계획 교통망 계획(안) 도면에도 표기되어 있지 않았기 때문에 수요분석에 반영되지 않았음을 밝혀드립니다.

3. 신분당선(용산~강남) 복선전철 민자사업 관련

“사업에 중요한 영향을 미치는 용산국제업무지구 개발사업이 추진되더라도 경제성이 미흡한 것으로 나타났지만 교통요금체계를 바꿔 경제성이 확보되지 않은 사업을 경제성이 있는 사업으로 둔갑시켜 추진되게 했다“

⇒ 경제성 분석은 기획재정부장관이 고시한 민간투자사업기본계획 및 관련 지침에 따라 수행되며, 민간투자사업기본계획(2013.5.10.)상 “타당성 판단”은 해당 공공사업이 국가 경제적인 차원에서 필요한지 여부를 판단하는 과정으로서 재정사업으로 추진할 경우에 수행하는 예비타당성조사 방법에 따라 분석을 수행합니다.

따라서 이 사업의 경우도 정부가 직접 재정으로 사업을 추진할 경우를 가정한 통행료를 적용하여 타당성을 분석하였습니다.

4. KDI공공투자관리센터의 수요예측 재조사 요청의무 불이행 관련

“용산개발사업 무산에 따라 수요예측에 중대한 변화가 있음에도 기획재정부장관에게 수요예측을 재조사하도록 요청해야 할 책임을 방기했다“

⇒ 민간투자사업기본계획(2013.5.10.) 제57조는 수요예측의 전제에 중대한 변화가 있어 현저한 수요 감소가 발생할 것으로 예상되는 등 수요예측 재조사가 필요하다고 인정되는 경우 주무관청이 기획재정부장관에게 수요예측 재조사를 요청하도록 규정하고 있습니다.

따라서 KDI 공공투자관리센터가 기획재정부장관에게 수요예측을 재조사하도록 요청해야 할 의무가 있다는 내용은 전혀 사실과 같지 않습니다.