

서울-양평 고속도로 관련하여 제기된 주장에 대해 설명드립니다.

□ '10년 동안 한 번도 종점 변경 관련 언급 없다가, 국토부가 양평군에 노선안에 대한 의견을 요청한 지 8일 만에 종점이 양서면에서 강상면으로 변경됐다'는 주장은 전혀 사실이 아닙니다.

○ 국토부에서 양평군에 노선에 대한 의견을 요청('22.7.18)한 지 8일 만에 종점을 변경한 것이 아니라, 양평군이 3가지 노선을 8일 만에 국토부에 건의('22.7.26, 참고1)를 한 것입니다.

□ 10년 동안 한 번도 종점 변경 관련 언급이 없었다는 것 역시 가짜뉴스입니다.

○ 양평군은 국토부 의견조회가 있기 전부터 지역발전 등 지역여론을 고려하여 양평군에서 자체적으로 다양한 노선을 검토해왔습니다.

○ 이 같은 사실은 양평군 관계자가 언론 인터뷰*(MBC, '23.7.7)를 통해 밝힌 바 있고, 양평군에도 고속도로 노선과 IC 설치에 대한 다양한 여론이 있습니다.

* 양평군청 관계자 : 가지고 있었던 생각들이나 이런 것들이 있었죠. 저희 실무선에서.... 그걸 8일 만에 급속도로 뭘 누구의 청탁에 의해서 했다. 이런 건 전혀 없어요

□ 종점 변경에 따라 약 1,000억 이상 증액된다는 주장에 대하여

○ 종점 변경으로 증액은 총 사업비의 0.8% 수준인 140억원으로,

○ 일각에서 주장하는 증액비용 약 1,000억원 이상은 종점 변경과 관계 없는 시점부(하남시) 증액비용 820억원*까지 포함한 것입니다.

* 하남시 감일보금자리 터널 연장 증가, 상사창IC 위치 변경 등

□ 예타 이후 시종점이 변경된 경우가 단 2건으로 서울~양평 고속도로의 종점 변경은 극히 이례적이라는 주장에 대하여

- 최근 20년 이내 고속도로 사업(참고2) 중 시종점이 바뀐 경우는 14건이며,
 - 특히, '10년 이후 추진된 8개 사업 중 4건이나 바뀐 것만 보더라도 예타 이후 시종점이 바뀌는 것은 이례적인 사항이 아닙니다.

※ 고속도로 사업절차 : 예타 → 타당성조사 → 기본설계 → 실시계획 → 착공

담당 부서	도로국 도로정책과	책임자	과 장	한명희 (044-201-3875)
		담당자	서기관	이종현 (044-201-3904)



참고1

양평군 건의 노선 (→국토부)



참고2

타당성조사 단계에서 시종점 변경 현황

□ 1999년 이후 신설 구간(확장 제외)의 고속도로 타당성 완료 건수는 총 24건이며, 이 중 14개 노선의 시종점이 변경

구분	구간명	예타(사타) 완료년도	타당성평가 시 시 · 종점변경 여부
신설	목포-광양	1999	O
신설	대구외곽순환	1999	X
신설	부산외곽순환	1999	O
신설	광주외곽순환	1999	X
신설	충주-제천	1999	O
신설	울산-포항	2000	X
신설	광주-완도	2002	O
신설	동해-삼척	2002	X
신설	함양-울산	2003	O
신설	당진-천안	2003	X
신설	상주-영덕	2004	O
신설	포항-영덕	2009	O
신설	파주-양주	2009	O
신설	서울-세종	2009	X
신설	양평-이천	2010	O
신설	새만금-전주	2010.	O
신설	성서~지천	2012.	O
신설	대산~당진	2016	X
신설	안산~인천	2018	X
신설(예타면제)	세종-청주	2019	O
신설(예타면제)	부산신항-김해	2019	O
신설(예타면제)	울산외곽순환	2019	X
신설	계양-강화	2020.08	O
신설	제천-영월	2020.08	X

※ 사업계획 적정성 검토가 진행 중인 포항영덕(영일만 구간), 타당성평가 진행 중인 서울-양평 노선 제외 (두 노선 모두 시 종점 변경 검토 중)