

국토교통부는 예타노선과 대안노선의 교통량 분석을 동일한 조건에서 객관적으로 분석하였습니다.

< 보도 내용 (노컷뉴스, 7.12) >

- ◆ IC 쪽 뺀 ‘양평고속도’ 교통량 분석...“국토부, 눈 가리고 아웅”
- 교통량 분석하며 IC 반영된 강상면안과 IC 없는 예타안 비교

- 서울-양평 고속도로 대안노선(강상면 종점)의 예상 교통량을 분석할 때, 강하IC의 위치가 정확히 결정되지 않았기 때문에 강하IC로 인한 교통량 증가 효과는 현재 반영되지 않았습니다.
 - 그럼에도 불구하고, 대안노선(강상면 종점)의 예상 교통량이 예타노선(양서면 종점)의 교통량보다 일평균 약 6,000대 이상 많은 것으로 분석되었습니다.
 - 향후, 강하IC 위치 등이 확정되어 추가적인 교통량 분석을 실시할 경우 대안노선의 일일 예상 교통량은 현행 약 22,300대 보다 증가하여 대안노선과 예타 노선 간 교통량 효과 격차는 더 커질 것입니다.

※ 인근 주요 도로 교통량 분석 결과

교통량	예타안(A)	최적안(B)	차이(B-A)
서울-양평 고속도로	15,834대/일	22,357대/일	↑6,523대/일

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