

보도시점 : 배포 즉시 보도 가능 / 배포 : 2023. 7. 12.(수)

'서울~양평 고속도로' 관련 경기도지사 입장 발표에 대한 국토교통부 입장을 알려 드립니다.

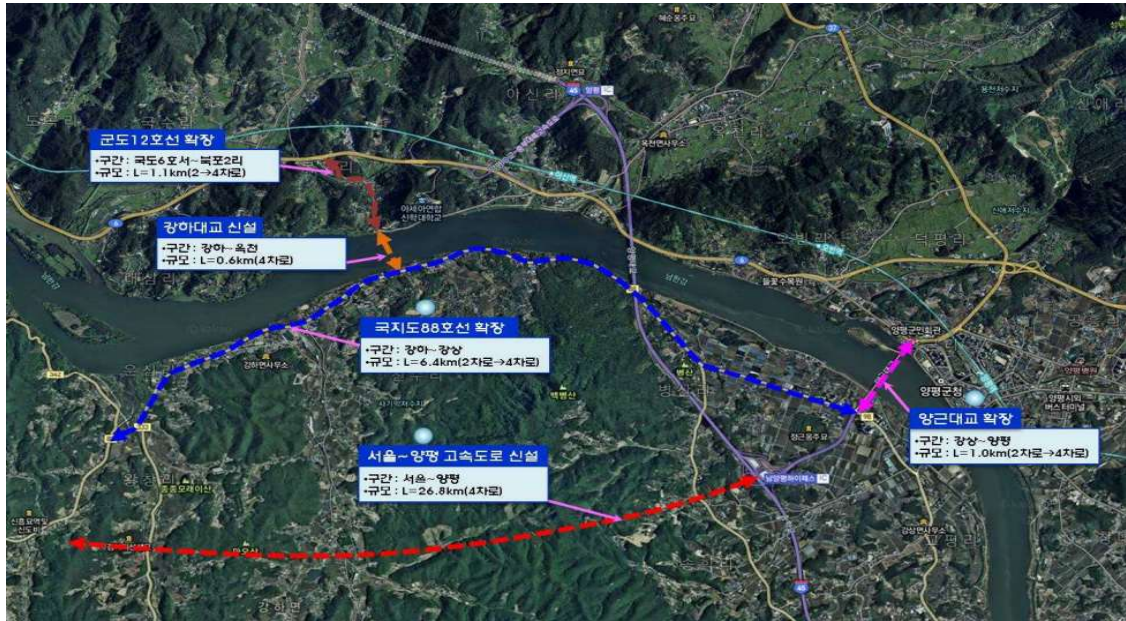
서울-양평 고속도로와 관련하여 오늘 10:30 경기도지사 입장 발표에 대해 다음과 같이 국토교통부 입장을 알려 드립니다.

1. '장관의 말 한마디로 백지화될 사업이 아니다.'는 주장에 대하여

- 일각에서 근거 없이 각종 의혹을 제기하므로 서울-양평 고속도로 사업을 원점 재검토하겠다는 발표에도 불구하고, 이후에도 가짜 뉴스 등으로 지속적인 의혹 부풀리기가 계속되는 상황에서는 정상적인 사업 추진이 불가능하므로 부득이 백지화를 발표한 것입니다.
- 불가피한 선택을 할 수 밖에 없었던 배경을 이해할 필요가 있습니다. 타당성조사의 목적에 맞게 국민적 관점에서 가장 이득이 되는 노선을 검토하는 과정에서
- 고속도로 접속부(JCT) 인근에 대통령 처가 일가의 땅이 있다는 사실만으로 사전 모의, 국토교통부장관 개입, 특혜 제공 등 의혹들을 계속 제기하고 있습니다.
- 각종 의혹에 대하여 수차례의 해명을 했음에도 불구하고, 가짜 뉴스와 의혹이 확산되어 정치적 논란이 지속될 것이 명약관화하여, 사업 추진에 필요한 예산 반영도 어려울 것으로 예상되는 등 정상적인 사업 추진이 불가능한 상황이어서
- 국민에게 정말 필요한 사업임에도 안타깝게도 지금 정부에서는 사업 추진을 중단하였고, 적절한 시기가 도래할 경우 다시 정상 추진하는 것이 바람직하다고 판단됩니다.

2. '갑자기 변경안이 등장하는 과정에 많은 의혹이 있다.'는 주장에 대하여

- 경기도는 국토부의 대안 노선을 정확히 인지하고 관련 의견까지 제출했습니다.(참고1) 그림에도 '변경안 등장 과정에 의혹이 있다'고 한 경기도 지사의 발언은 매우 사실과 다릅니다.
 - 타당성조사 착수 초기 단계에서는 아직 대안노선을 검토하기 전이므로 예타 노선을 바탕으로 '22.7.18 관계기관 1차 협의를 진행하였고, 당시 예타 노선은 경기도지사가 관리하는 도로와 직접적으로 연결되지 않기 때문에 협의 대상기관에 경기도를 포함하지 않은 것입니다.
 - 이후 관계기관 1차 협의결과 등을 종합적으로 분석하여 합리적인 대안 노선을 마련하게 되었고, '23.1.16 관계기관 2차 협의를 진행하였는데, 그 당시에는 경기도지사가 관리하는 국지도 88호선과 직접 연결되므로 협의대상에 경기도를 포함한 것입니다.
 - 관계기관 2차 협의 당시 경기도는 국토교통부 대안노선에 대해 반대 의견을 제기하지 않았고, 대안노선을 전제로 경기도 도로·철도 계획에 대해 추후 별도 협의를 요구*하는 내용으로 회신하였습니다.
 - * 경기도 도로정책과 : 국지도 88호선과의 접속계획이 있으므로, 향후 기본 및 실시 설계 시 경기도(도로정책과)와 별도 협의 하시기 바람.
 - * 경기도 철도건설과 : 서울~양평 고속도로 타당성평가(조사) 노선계획(안) 협의와 관련, 「송파하남선 광역철도 건설사업」은 우리 도에서 '기본계획 수립 용역'을 추진 중으로, 현재 착수단계('22.12.20.착수)로서 구체적인 노선에 대한 검토가 이행되지 않아 추후 단계별 세부 협의가 필요
 - 관계기관 2차 협의 당시 보낸 공문과 첨부된 위치도에 표기된 종점, 연장이 다르다고 강조하지만, 경기도 회신 공문을 보면 이미 경기도는 대안노선을 인지*하고 의견을 제출한 것입니다.
 - * 예타 노선은 국지도88호선과 미접속, 대안 노선은 국지도 88호선과 접속
- 뿐만 아니라, 국토교통부 대안노선이 공개되기 전 '18.2월 양평군에서 공청회 등 주민 의견 수렴을 거쳐 2030 양평군 기본계획을 마련하였는데,
 - 여기에는 서울~양평 고속도로 노선의 종점이 강상면인 대안노선과 유사하게 제시되었고, 경기도는 이를 승인(참고2)하기도 하였습니다.



3. '변경안대로 진행되면 사업에 차질을 빚을 수 있다.'는 주장에 대하여

- 총사업비 관리지침에 따르면 물가·지가 상승분을 제외하고, 총사업비가 예타에 비해 15% 이상 증가하거나, 교통수요가 30% 이상 감소할 경우 타당성 재조사를 거치게 되는데
 - 대안노선은 예타와 비교하여 총사업비는 약 5.4% 증액(약 960억원, 종점부 140억원, 시점부 820억원)되나, 교통량은 약 40% 이상 대폭 증가할 것으로 분석되었습니다.
 - 따라서, 대안노선의 경제성은 예타 노선과 비교하여 동등 이상으로 예측되기 때문에 타당성재조사 대상에 해당될 가능성은 극히 낮을 것으로 판단하고 있습니다.
- 대안 노선은 예타 노선에 비해 교통량이 40%(6,000대/일) 증가하고, 두물머리 인근 국도 6호선을 이용하는 수도권 동부권 ↔ 강원권·충청권 교통량을 더 많이 흡수하는 것으로 분석되어
 - 수도권 동부권 ↔ 강원권·충청권 간의 간선기능 구축과 두물머리 인근 국도 6호선 교통정체 해소, 지역균형 발전 등 본 사업의 목적에 더 부합된다고 판단됩니다.

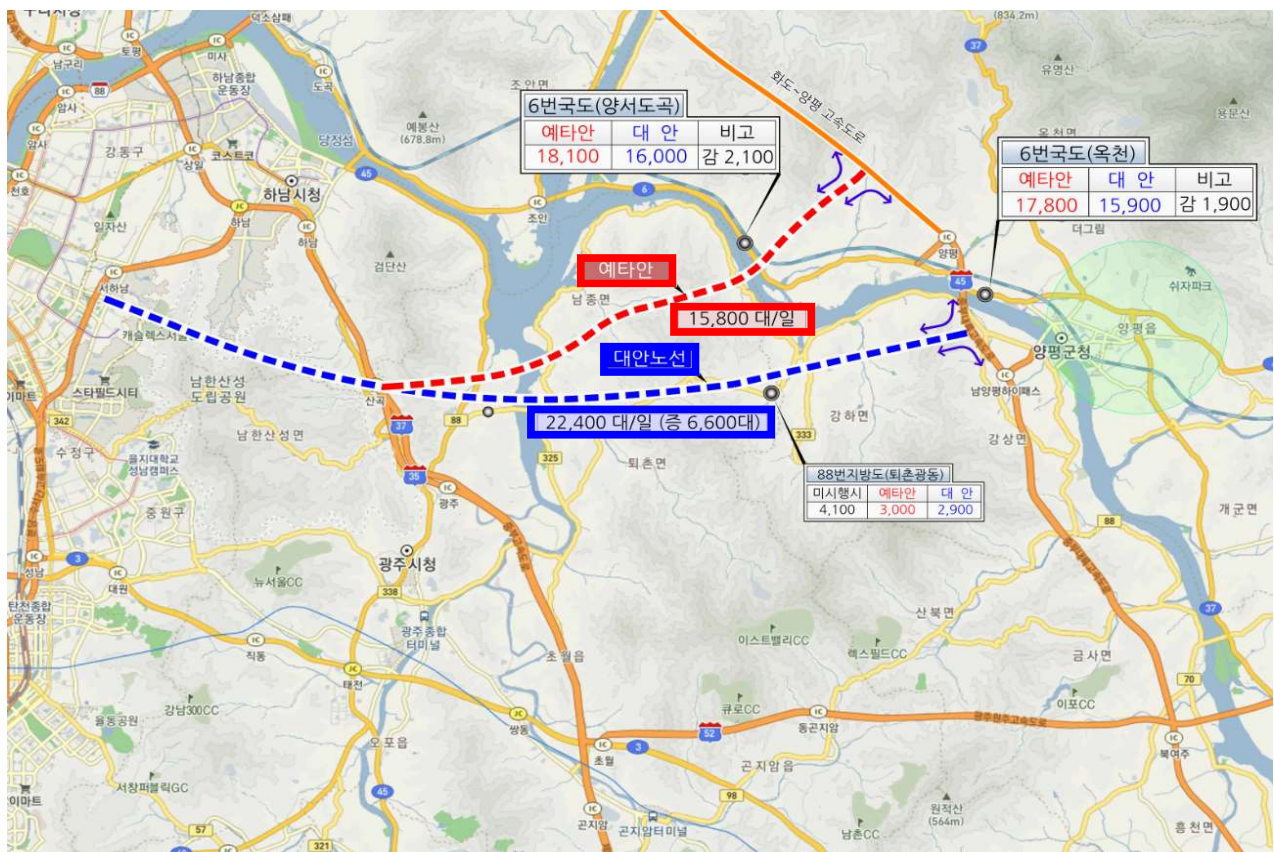
- 즉, 서울 및 여주 방향을 오가는 교통량을 중부내륙선을 이용하여 미리 흡수할 수 있으므로 두물머리 인근 국도 6호선 교통정체 해소*에 더욱 효과적이고

* 서울-양평 교통량의 92~95%는 중부내륙고속도로를 이용하여, 양평·여주 방향으로 오가는 차량

※ 인근 주요 도로 교통량 분석 결과

교통량	예타노선(A)	대안노선(B)	차이(B-A)
서울-양평 고속도로	15,834대/일	22,357대/일	↑6,523대/일
6번 국도	18,095대/일	16,000대/일	2,095대/일↓
88번 지방도	2,923대/일	2,853대/일	70대/일↓

- 금년말 수도권 제2순환고속도로 화도-양평 구간이 개통되면 두물머리 인근 국도 6호선 교통정체는 더 완화될 것으로 분석되었습니다.

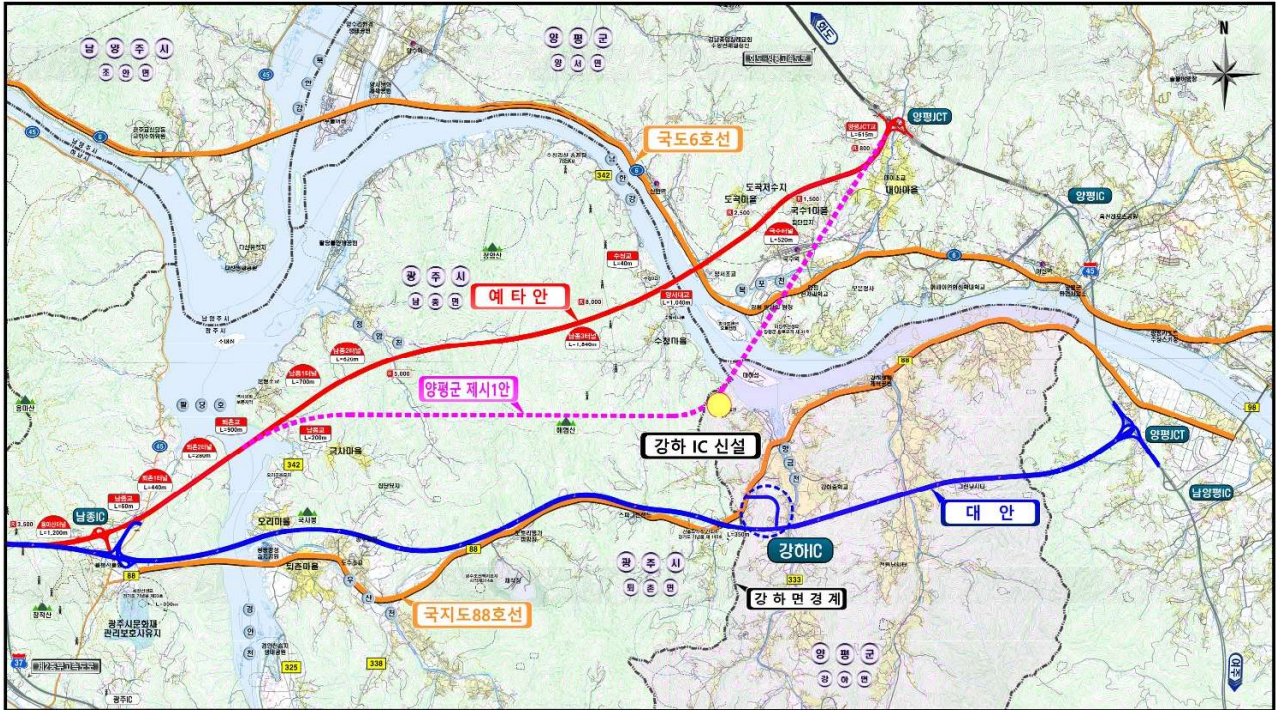


4. '기존 안에 IC를 설치하는 방안으로 추진해야 한다.'는 주장에 대하여

- 기존안(예타 노선)에서는 양평군 강하면을 통과하지 않으므로 양평군에서 최우선적으로 요구하는 강하IC 설치의 원천적으로 불가능합니다.

□ 만일, 예타 노선을 변형하여 IC를 추가 설치할 경우에도 고속도로 선형이 정상적이지 않고, 환경·민원 측면에서도 매우 불리한 것으로 분석되었습니다.

- 이 노선은 상수원보호구역인 남한강을 900m 이상을 횡단하여 환경 측면에서 불리하고, 양서면의 전원주택 밀집 지역 등을 통과하여 지역 주민 수용성 측면에서도 불리합니다.



구분	예타 노선	대안 노선
총 사업비 (남종-종점)	1조 7,695억원 (1조 613억원)	1조 8,661억원 (1조 753억원)
강하IC 설치	불가	가능
교통량 (남종-종점)	15,800대/일	22,300대/일
주민 편의성	○ 양평군 내 IC 미설치	○ 종점부가 양평군 중심 인근에 위치하여 양평군 전체 지역 고려 시 유리
환경성	○ 환경성 불리 - 생태자연도 1등급 통과 연장(3.73km) - 상수원 보호구역 통과 연장(12.25km) - 철새도래지 통과 연장(3.51km)	○ 환경성 양호 - 생태자연도 1등급 통과 연장(1.09km) - 상수원 보호구역 통과 연장(10.32km) - 철새도래지 통과 연장(1.45km)
주민 수용성	○ 마을·펜션 저축 多 ○ JCT 설치 어려움	○ 마을·펜션 저축 小 ○ JCT 설치 용이

○ 또한, 종점부 양서면에 분기점(JC)을 설치해야 하는데, 운영 중인 화도-양평 고속도로의 터널 단면을 확대하고, 높은 교량에 접속하는 것도 현실적으로 매우 어려운 것으로 분석되었습니다.(보도정정자료 배포, 7.9)

○ 이 같은 문제점은 ‘21.5월 예타 보고서(참고3)에서도 ‘종점부 접속방안에 대한 근본적인 대안 검토가 필요하다.’고 지적된 사항입니다.

□ 이에 따라 국토교통부는 예타 이후 후속 절차인 타당성조사 과정에서 종점부 접속방안, 강하IC 설치 등을 종합적으로 고려하여 대안노선을 제시한 것이었고,

○ 현재는 타당성조사 과정에서 합리적인 대안 노선을 마련하는 등 최적 노선을 찾아가는 과정으로, 아직 노선이 최종 확정된 것은 아닙니다.

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

변화의 중심, 기회의 경기



경 기 도



수신 국토교통부장관(도로정책과장)
(경유)

제목 서울~양평 고속도로 타당성평가(조사) 관계기관 협의(2차) 회신

1. 국토교통부 도로정책과-297(2023.01.16.)호와 관련입니다.
2. 상기호와 관련하여 "서울~양평 고속도로 타당성평가(조사)" 노선계획(안)에 대한 검토 의견을 불입과 같이 회신합니다.

불입 관계부서 검토의견 1부, 끝,

경 기 도



주무관

주무관

도로정책과장 전결 2023.2.3

협조자

시행 도로정책과-1790

(2023. 2. 3.)

접수 도로정책과-619

(2023. 2. 6.)

우 11780 경기도 의정부시 청사로 1, (신곡동)

/ <http://gg.go.kr>

전화번호 031-8030-3852 팩스번호 031-8008-5858 / 007ajw@gg.go.kr

/ 부분공개

행복한 일자리 경기도가 만들어 갑니다

붙임

관계기관(부서) 협의의견

◆

관계기관(부서) 협의의견 [서울~양평 고속도로 타당성평가(조사)]

관계부서	협 의 의 건
道 도로정책과	○ 국지도 88호선과의 접속계획이 있으므로, 향후 기본 및 실시설계 시 경기도(도로정책과)와 별도 협의 하시기 바람.
道 철도건설과 -1095(2023.01.25.)	○ “서울~양평 고속도로 타당성평가(조사) 노선계획(안) 협의와 관련, 「송파하남선 광역철도 건설사업」은 우리 도에서 '기본계획 수립 용역'을 추진 중으로, 현재 착수단계('22.12.20. 착수)로서 구체적인 노선에 대한 검토가 이행되지 않아 추후 단계별 세부 협의가 필요



일자리 넘치는 안전하고 따뜻한 경기도

경 기 도

NEXT경기

수신 양평군수(도시과장)

(경유)

제목 2030년 양평 군기본계획 승인

1. 양평군 도시과-17196('16.11.28.)호와 관련입니다.
2. '2030년 양평 군기본계획 수립(안)'에 대하여 「국토의 계획 및 이용에 관한 법률」 제22조의2에 따라 불임 승인조건과 경기도 도시계획위원회 심의의견 등을 최종 군기본계획 보고서 작성 시 보완하는 조건으로 승인하오니,
3. 승인조건 등에 대한 조치계획과 조치결과를 보고서에 반영하여 경기도와 사전협의 후 최종 군기본계획 도서 30부(CD포함)를 제출하여 주시기 바라며, 승인된 군기본계획 내용을 공고하고 일반에게 열람하는 등 도시계획 업무처리에 철저를 기하시기 바랍니다.

붙임 1. 2030 양평 군기본계획 승인조건 1부.

2. 경기도 도시계획위원회 및 관계기관 협의의견 조치계획 1부. 끝.

경 기 도 지 사



주우관 도시정책팀장 도시정책과장 2018. 2. 13.
 협조자
 시행 도시정책과-1802 (2018. 2. 13.) 접수 도시과-2031 (2018. 2. 13.)
 우 16444 경기도 수원시 팔달구 효원로 1 / <http://www.gg.go.kr/>
 전화번호 031-8008-4896 팩스번호 031-8008-3419 / susu01@gg.go.kr / 비공개(5)
 행복한 일자리 경기도가 만들어 갑니다

3) 양평JCT 계획의 적정성

중점부 양평JCT 접속위치는 현재 공사 중인 화도-양평(수도권 제2순환선) 중 양서터널(L=3,430m, 일방향2차로)과 매봉터널(L=425m, 일방향2차로) 사이 토공 및 중촌교(PSC BOX Gr., ILM공법) 구간(L=1.18km)에 접속토록 하고 있다. 중촌교는 본 사업 검토이전에 실시설계가 완료되어 장래 연결로 접속에 대한 대비가 없고 현장방문시(2019.06.05.) 상부공사가 거의 완료되어 부대시설공사만 남아있는 상태였다.

사업계획서와 같이 중촌교에 접속할 경우 중촌교 단순 확장 가능성에 대한 기술적 검토와 단순 확장 곤란한 경우 접속방안에 대한 근본적인 대안 검토가 필요하고, 중촌교 하부 계곡부지역은 북호천(지방하천) 및 군도10호선이 통과하고 주변지역은 주거지가 산재하고 있어 향후 민원발생의 우려가 있다.

[그림 II-43] 양평JCT 접속부(화도-양평 고속도로 접속)

