# 지

국토교통부 | 보도참고자료 | 다시 대한민국! 새로운 국민의 나라

보도시점 : 배포 즉시 보도 가능 / 배포 : 2023. 7. 24.(월)

# '서울~양평 고속도로' 관련 더불어민주당 기자회견에 대한 국토교통부 입장을 알려 드립니다.

## 1. 원안 대비 대안의 사업비가 약 3천억원 증가한다는 주장에 대하여

□ `22.11월 보고서에 나오는 예타 노선의 총사업비 약 1조 7,695억원은 예비타당성 조사 신청을 준비한 `18.12월 기준으로 작성된 사업비이며, 대안 노선의 총사업비 약 2조 590억원은 물가상승률을 반영하여 `21.12월 기준으로 산출한 사업비입니다.(참고로, 예비타당성 노선을 '21.12월 기준으로 환산할 경우 약 2조 788억원)

□ 총사업비의 15%를 초과하는 타당성재조사 대상여부는 「**총사업비관리지침(49조)**」에 따라 **예비타당성 조사 산출시점을 기준으로 환산하여 판단**합니다.

< 총사업비관리지침 49조 1항 3호>
제49조(타당성재조사의 요건)
① 3. 물가인상분과 지가 상승분을 제외한 사업물량 또는 토지 등의 규모 증가로 총사업비가 기획재정부와 협의를 거쳐 확정된 총사업비 대비 10~20%까지의 범위에서 기획재정부가 대상사업의 총사업비 규모에 따라 정하는 비율이상 증가한 사업

가. 총사업비 증가율은 제107조에 의거 최초 등록된 총사업비를 기준으로 한다.

나. 총사업비 규모에 따라 정하는 비율 이상 증가한 사업이란 함은 총사업비 규모가 1,000억원 미만의 경우 총사업비가 20% 이상, 1,000억원 이상의 경우 15% 이상 증가한 사업

○ 따라서, '21년 기준으로 산출한 사업비를 예비타당성 조사 기준인 '18년으로 환산하면 총사업비가 약 1조 8,661억원으로 예비타당성 노선 대비 총 966억원이 증가됩니다. 그중, 시점부 변경으로 인해 826억원이 증가

되고 **종점부 변경으로 인한 증가분은 140억원**입니다.

○ 종점부 사업비 증가분(140억원)에는 예비타당성 노선에는 없는 양평군에 나들목(IC)를 추가 설치비용(약 360억원)을 포함한 것으로, 나들목 비용을 제외하면 대안노선이 예비타당성 노선보다 오히려 사업비가 줄어듭니다.

## 2. 국토부와 용역사가 양평군 제시 3개 노선에 대해 취사 선택적으로 분석했다는 의혹에 대하여

□ 양평군이 제시한 3개 노선과 유사한 노선을 비롯하여 다양하게 검토했습니다.

○ 먼저 분기점을 양서면으로 IC 설치하는 노선을 검토하였습니다.

○ 예타 노선에 수청 IC를 설치(아래 그림상 양서면 1안), 예타 노선에 수청 IC를 설치하면서 분기점 인근 일부 조정(양서면 2안), 예타 노선을 일부 조정하고 수청 IC를 설치(양서면 3안)하는 등 3개 대안을 검토했습니다.

* 양서면 1안, 2안. 3안은 양평군 제시 1안과 유사

< 그림1. 양서면 1, 2, 3안 노선도(7.23일 공개) >

○ 양서면 1, 2, 3안 모두 수청 IC와 연결되는 지방도 342호선 교통량이 적어 IC 이용 예상 교통량이 적고 지방도 342호선의 도로 선형이 매우 불량하여 고속도로와 직접 연결시키기 어려운 측면이 있어 수청 IC 설치는 사실상 어려운 것으로 분석되었습니다.

○ 또한, 양서면 2, 3안의 경우에도 예타 노선과 마찬가지로 양서면 분기점(JCT) 설치로 인해 분기점 인근의 마을을 저촉하게 되어 있어 마을 단절 문제를 근본적으로 해결하기 어려운 노선이었고, 한강을 2회 통과하는 등

환경 훼손 문제도 여전히 남아 있었습니다.

□ 다음으로 분기점을 강상면으로 변경하는 노선도 검토하였습니다. 분기점을 남양평IC와 연결하는 노선(아래 그림상 강상면 1안), 남양평IC 북측 1km 근처에 연결하는 노선(강상면 2안)을 제시하였습니다.

* 강상면 1안 및 2안은 양평군 제시 2안과 유사

< 그림2. 강상면 1, 2안 노선도(7.23일 공개) >

○ 강상면 1안의 경우, 공용 중인 IC에 분기점(JCT)을 설치하기 어려운 점, 마을을 일부 저촉하는 문제 점 등을 감안했을 때 추진이 어려운 것으로 검토되었습니다.

○ 이러한 문제점들이 분석되면서 강상면 분기점을 남양평IC 북측으로 이동하는 노선(강상면 2안, 현재 대안 노선)을 검토하였습니다.

○ 참고로 남양평IC 남측으로 연결하는 노선은 전원마을 중앙을 관통하여 추진이 어려운 것으로 검토되었습니다.

□ 한편, 양평군이 제시한 3안의 경우 운영 중인 양평IC에 분기점(JCT)을 설치하기 어려운 점, 학교 및 집단취락지역을 관통하는 문제점 등이 있어 용역사는 해당 노선을 고려 대상에서 제외하였습니다.

## 3. 원안 노선에 강하IC를 설치하면 L자로 꺾인다는 국토부의 주장은 급조됐다는 주장에 대하여

□ 양평군이 제시한 노선(양서면 종점, IC 신설)은 IC 위치가 경기도 광주시로 잘못 표시되었고, L자 형태로 표시한 노선은 좌우 배율이 왜곡되었던 양평군 제시 노선을 맞게 보정한 것으로, 보도정정자료를 통해 기설명한 내용입니다.

* '국토교통부는 양평군에서 최우선적으로 요청한 강하IC를 반영하여 최적의 안 마련'(7.9)

## 4. 용역 보고서에는 서울-춘천 고속도로 연결 암시 내용이 포함되었다는 주장에 대하여

□ 서울-양평 고속도로 사업과 서울-춘천 고속도로를 연결하는 사업은 국가도로망계획(`21～`30)에도 포함되어 있지 않는 내용으로 보도정정자료를 배포하여 기설명하였습니다.

* '서울-양평 고속도로와 서울-춘천 고속도로를 연결하는 사업은 계획된 바 없음'(7.14)

□ `22.7월 용역 보고서에 있는 '장래 노선축 연장계획 고려'는 전국 고속도로 네트워크 연결 차원에서 언급한 것이며, 서울-춘천 고속도로 사업을 특정한 것은 아닙니다.

○ 장래 노선축은 고속도로 네트워크 축의 발전가능성을 감안하여 작성한 사항입니다.

## 5. 국회 자료 요구에는 존재하지 않는다고 답변했던 자료가 공개되었다는 주장에 대하여

□ 타당성 조사를 추진하면서 실무자와 용역사 간 도면위주로 회의가 진행되다 보니, 조치계획서, 중간보고 등 다수의 자료가 공문으로 보고된 보고서 형태로 작성되지 않았다는 취지로 답변한 것입니다.

○ 국토교통부 홈페이지에 공개한 자료의 경우에도 보고서 형태가 아닌 도면 위주로 작성된 자료를 첨부하여 공개하였습니다.

## 6. 백지화 선언이 「국가재정법」, 「도로법」 등 3가지 법률 위반 주장에 대하여

□ 근거없는 의혹 제기로 사업추진이 어렵기 때문에 사업을 중단한 것으로 사업 자체가 취소된 것이 아니기 때문에 현 단계에서 「국가재정법」에 따른 기재부 협의, 「도로법」에 따른 도로정책심의위원회 심의, 「대도시권 광역교통관리에 관한 법률」에 따른 광역교통위원회 심의 대상은 아닙니다.


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


대한민국 정책브리핑
OPEN 출처표시 공공누리 공공저작물 자유이용허락