

보도시점 : 배포 즉시 보도 가능 / 배포 : 2023. 7. 18.(화)

국토교통부가 서울~양평 고속도로의 전략환경영향평가 수치를 조작했다는 것은 전혀 사실이 아닙니다.

< 보도 내용 (노컷뉴스, 7.18) >

◆ 뒤죽박죽 ‘김건희 라인’ 터널·교량... “1km마다 교량 설치?”

- 강상면안, 터널 9개, 교량 15개 → 터널 19개, 교량 26개(조사 때마다 들쭉날쭉)
- 강상면안이 양서면안보다 교량·터널 수 훨씬 많아

- 국토교통부(장관 원희룡)가 강상면안이 양서면안보다 경제성·환경성이 뛰어나다는 점을 부각하기 위해 수치를 조작했다는 것은 전혀 사실이 아닙니다.
- 전략환경영향평가는 개발계획 수립 시 복수안(예타, 대안 등)을 설정하고 환경적 측면에서 계획의 적정성, 입지의 타당성을 검토하는 절차입니다.
 - 전략환경영향평가는 ❶평가준비서 작성·심의 → ❷평가서 초안 작성 → ❸관계기관 및 지역주민 의견 수렴 → ❹평가서 작성 → ❺환경부 협의 순으로 진행됩니다.
- 전략환경영향평가에서는 타당성 조사를 통해 마련한 노선과 예타노선 등을 기초로 평가가 이루어지는데 타당성 조사 과정에서 노선이 조정되면 전략환경영향평가에도 이를 반영하여 후속 절차가 진행됩니다.
 - 특히, 전략환경영향평가 초기 단계인 평가준비서 작성·심의 단계 등에서는 타당성 조사의 노선이 확정이 안 된 상황이기 때문에 노선의 조정이 빈번하게 발생하며 이에 따라 후속 단계인 전략환경영향평가 초안 등의 작성 내용도 변동됩니다.

□ 해당 기사에서 이야기하고 있는 ‘평가서준비서’(’23.2.6)와 ‘평가항목 등 결정 내용 공개’(’23.5.8)시 나와 있는 터널, 교량 수가 상이하다는 내용은

○ 평가준비서는 타당성 조사의 관계기관 2차 협의(’23.1) 전 노선을 기준으로 작성한 것이고

- 평가항목 등 결정 내용 공개(’23.5.8)시에는 타당성 조사에서 관계기관 2차 협의의견*(’23.2.3)을 반영하여 조정된 노선을 기준으로 작성한 것입니다.

* 광주시 의견 반영(서울~양평 고속도로와 국도43호선, 국지도88호선 연계)

- 최적의 노선을 만들어 가는 과정에서 노선의 조정에 따라 터널, 교량 수의 차이가 발생한 것으로 수치를 조작한 것이 아닙니다.

○ 구조물에 대한 평면도와 표에 수량이 다른 이유는 평면도상에 모든 교량·터널을 표현하기에는 공간적 한계가 있어 일부 생략된 것으로 정확한 수량은 보고서의 표에 기재되어 있습니다.

□ 또한, 단순히 노선의 터널 개수, 교량 개수가 많다고 해서 경제적·환경적으로 안 좋은 영향을 미친다는 주장도 사실이 아닙니다.

○ 터널 및 교량 갯수보다는 터널 및 교량 연장, 공법 등이 중요하며, 상수원 보호구역, 철새 도래지 등 환경 민감지역 통과를 최소화하는지가 중요한 요소로 볼 수 있습니다.

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