

보도시점 : 배포 즉시 보도 가능 / 배포 : 2023. 8. 3.(목)

서울-양평 고속도로 관련 경기도지사 입장발표문은 사실과 맞지 않는 부분이 있어 바로 잡습니다.

1. “에타조사 후 노선의 1/3 이상이 변경될 경우 기획재정부와 반드시 협의해야한다” 는 내용은 사실이 아닙니다.

- 2012년 개정된 총사업비 관리지침 제17조 및 제19조는 타당성조사가 완료된 이후인 “기본설계·실시설계 단계”에서 전체 노선의 1/3 이상 변경 등의 사유가 발생할 경우 기획재정부장관과 사업규모, 총사업비 등을 사전에 협의해야한다고 규정하고 있습니다.
- 따라서 타당성조사를 진행하고 있는 과정에서 서울-양평 고속도로 사업의 대안노선에 대해 기획재정부 협의를 거칠 필요는 없습니다.

2. ‘국토교통부는 노선이 결정되는 과정에서 경기도를 배제했다’ 는 주장은 사실이 아닙니다.

- `22.7월 1차 관계기관 협의 당시 에타 노선은 ‘송파-하남선 도시철도’, ‘국지도 88호선’, ‘지방도 342호선’ 등 경기도에서 주장하는 철도, 도로와 연결, 간접, 통과되지 않아 협의대상에 경기도를 포함하지 않았습니다.
- 특히, 경기도는 ‘송파-하남선 광역철도 타당성평가 및 기본계획 수립용역’을 `22.9월에 발주하여 1차 협의 시기에는 해당 광역철도 계획을 확인할 수 없었습니다.
- 이후 `23.1월에는 경기도에 대안 노선에 대해 의견조회를 실시하였고, 경기도는 반대의견 없이 ‘국지도 88호선 접속’, ‘송파-하남선 도시철도 건설사업’에 대해 추후 협의를 필요하다는 의견을 제시하였습니다.

3. 서울-양평 고속도로와 서울-양양 고속도로 간 연결을 고려했다는 것은 사실이 아닙니다.

- 서울-양양 고속도로(동서 9축)와 서울-양평 고속도로(동서 9축 지선)는 수도권 제1순환선을 통해 연결이 계획되어 있습니다. 따라서 추가로 서울-양평 고속도로와 서울-양양 고속도로의 직접 연결 계획은 없습니다.
- 경기도가 주장하는 예타 노선으로 추진하면 양평군이 요구하는 강하IC 설치가 원칙적으로 불가하여 양평군의 의견을 전혀 반영하지 못합니다.

4. ‘대안 노선이 마을을 더 많이 지나간다’ 는 경기도의 주장은 객관적이지 않습니다.

- 노선이 관통하지 않고 우회하는 마을이나, 노선과 직접 관계가 없는 마을까지 포함하여 대안노선의 피해를 산정하는 경기도의 방식은 정확하다고 보기 어렵습니다.
- 반면, 예타 노선이 통과하는 양서면 분기점 부근에 있는 마을들은 예타 노선이 직접적으로 관통하여 피해가 직결되는 마을입니다.

5. 국토교통부는 지난 7.14일 제안한 바와 같이 국민들에게 진실을 밝히고 오해를 풀기 위해 공개 논의의 자리를 가질 것을 다시 한 번 경기도에 요청하는 바입니다.

담당 부서	도로국 도로정책과	책임자	과 장	강태석 (044-201-3875)
		담당자	사무관	원일웅 (044-201-3887)