

경인고속도로 관리권 이관 촉구 결의안

인천광역시의회

경인고속도로 관리권 이관 촉구 결의안

의안 번호	23
----------	----

제안연월일 : 2010. 7. 15.
제안자 : 건설교통위원장

1. 주 문

- 경인고속도로 서인천~용현동 구간 관리권 이관을 다음과 같이 강력히 촉구 결의한다.

하나. 2009. 4. 30일 국토해양부와 인천시가 협약한 문건은 국토해양부가 승인한 인천도시기본계획의 도로계획과는 상반되는 모순된 내용으로 작성되었고 협약에 의하여 발생하는 막대한 사업비 조달에 대하여 시의회와 시민들의 동의를 구하지 않은 채 기관장이 아닌 실무자간에 작성된 합의서이므로 원천 무효임을 밝힌다.

하나. 경인고속도로 서인천 IC~용현동 구간은 도시를 양분하고 주민간의 소통 저해와 도시경관을 크게 해치고 있으며 주변이 대부분 구도심 지역으로 구도심 재개발의 발목을 잡고 있는 실정인 바, 동 구간의 고속국도 폐지는 경제수도를 지향하는 인천의 도시경쟁력의 강화와 270만 시민의 삶의 질 향상을 위하여 경제중심 도로로의 개발이 시급한 현안으로 대두되어 있다. 국토해양부와 한국도로공사는 1997년 6월 이후 현재까지 인천도시기본계획으로 관리되고 있는 경인고속도로 서인천 IC~용현동 구간의 고속국도 폐지와 관리권 이관을 조속히 이행해야 한다.

하나. 1968년도에 건설된 우리나라 최초의 경인고속도로는 그간 막대한 통행료 수입을 올리면서도 고속도로 통행료의 지역적 형평성 문제가 대두 되는 등 기형적 운영과 소음, 분진, 진동, 도시단절 등의

환경 문제에 대하여는 매우 근시안적이고 소극적으로 대처하였다. 정부에서는 경인고속도로의 직선화 추진과 병행하여 서인천IC~용현동 구간의 간선화에 따른 주변 시가지 정비와 도로 구조 개선에 따르는 국고 지원에 적극 나서야한다.

인천광역시의회 의원 일동은 서인천 IC~용현동 구간의 관리권 이관에 대하여는 정부가 승인한 도시기본계획 등의 상위계획의 후속 절차를 감안하여 정책의 연속성과 행정 신뢰 측면에서 적극적인 자세로 동 문제를 조속히 해소하여 줄 것을 국토해양부와 인천시에 재차 강력히 요구하며 결의한다.

2. 제안이유

- 인천지역을 동서로 단절시키고 있는 경인고속도로를 직선화하여 양분된 도시를 통합하고 도시의 균형발전을 도모하기 위해 기존 경인고속도로 서인천IC에서 청라지구 원창JCT 구간을 직선화하여 자동차전용도로로 추진하고 나머지 서인천IC~남구 용현동 기점(11.76km)구간을 일반화도로로 기능을 변경코자 2004년부터 지속적으로 중앙정부에 관리권 이관을 요구하였으나,
- 국토해양부에서는 인천항 물류 이동 등 국가 간선기능 유지와 서울방향 출퇴근 교통처리 등을 사유로 고속도로 관리권은 이관하지 않고 2009. 4. 30일 서인천IC부터 가좌IC 구간을 지하화 하는 사업비를 전액 인천시에 부담시키는 합의서를 체결하는 등 도시의 상위계획인 도시기본계획과 도로정책을 모순되게 관리하는 잘못을 범하고 있어
- 우리 인천 시민들은 도시의 양분에 따른 주민간의 소통, 열악한 도시 환경 등을 방치하고 있는 정부에 대하여 270만 인천시민의 대의 기관인 우리 인천광역시의회는 경인고속도로의 관리권 이관을 조속히 결정하여 줄 것을 강력히 촉구하고 그 의지를 담아 국토해양부와 인천시에 재차 전달하고자 함.

3. 주요내용

- 2009. 4. 30일 국토해양부와 인천시가 협약한 문건은 국토해양부가 승인한 인천도시기본계획의 도로계획과는 모순된 내용으로 작성되었고 협약에 의하여 발생하는 막대한 사업비 조달에 대하여 시의회와 시민들의 합의 없이 실무자간 작성된 협약은 원천 무효임.
- 국토해양부와 한국도로공사는 1997년 6월 이후 현재까지 인천 도시 기본계획에 반영되어 있는 경인고속도로 서인천 IC~용현동 구간의 고속국도 폐지와 관리권 이관을 조속히 이행
- 1968년도에 건설된 우리나라 최초의 경인고속도로는 그간 막대한 통행료 수입을 올리면서도 물류와 통과교통으로 인하여 발생하는 소음, 분진, 진동 등의 환경 문제에 대하여는 매우 근시안적이고 소극적으로 대처하였으며 정부에서는 경인고속도로의 직선화 추진과 병행하여 서인천IC~용현동 구간의 간선화와 더불어 주변 도시정비 및 도로구조 개선에 따르는 국고 지원에 적극 협조해야 함.

4. 결의안 : 별첨

참고자료

1. 합의서(경인고속도로 지하화 설치 관련)
2. 지방자치법 제39조(지방의회의 의결사항)
3. 경인고속도로 노선변경 및 기능전환 위치도
4. 2011년 인천도시기본계획
5. 2020년 인천도시기본계획
6. 신문보도자료

경인고속도로 관리권 이관 촉구 결의안

- 국토해양부 및 인천시에 대하여 -

인천과 서울을 연결하는 국내 최초의 경인고속도로는 1968. 12. 21개통되어 현재에 이르고 있습니다. 개통당시 우리 인천은 인구가 약 60만에 불과하였으나 현재 300만을 목전에 두고 있습니다. 도시의 발전과 수도권역의 광역화로 우리 인천은 현재 동서방향 4개축, 남북방향 2개축의 고속도로 기능을 구축하였습니다.

경인고속도로는 그간 서울과 인천간의 물류이동과 교통의 중추기능을 담당하였으나 경인고속도로의 직선화와 더불어 고속도로의 대폭적인 확충에 따라 서인천 IC~용현동 구간은 도로 기능을 시급히 조정해야 하는 시점에 있습니다.

인천항을 기점으로 하는 경인고속도로는 인천항의 기능 재배치와 친수항만으로의 전환, 화물차량의 통행 감소로 고속도로의 존치는 의미가 약화 되었습니다. 또한 경인고속도로가 인천의 중요 도심을 양분하고 있고 주변에 대규모 주택단지들이 구도심으로 연접하고 있으며 높은 철제방음벽의 설치로 도시가 단절되고 주민들 간의 소통을 막고 도시경관과 재산권 침해가 지속되고 있습니다.

국토해양부에서는 1997. 6. 30일 인천 도시기본계획 승인과정에서 경인고속도로를 직선화하면서 서인천 IC~용현동 구간을 남북간을 연결하는 간선도로로 기능을 변경 승인하였으며 그간 수 차례의 도시기본계획 변경 과정에서도 동 계획은 그대로 유지되어 왔습니다.

국토해양부와 인천시는 인천 도시기본계획과 부합하도록 서인천 IC부터 인천항 구간의 고속국도를 조속히 폐지해야 함에도 불구하고 2009년 4월 30일 서인천 IC부터 가좌 IC 구간은 4차선 규모로 지하화하고 가좌 IC

부터 인천항 인근 경인고속도로 시점까지 지상고속도로로 운영하며 지하화하는 사업비는 전액 인천시가 부담하는 합의를 체결하였습니다.

국토해양부는 도시의 가장 상위 계획인 도시기본계획과 도로정책을 모순되게 관리하면서 인천시 도시계획을 혼란에 빠뜨렸으며 인천시는 도시기본계획과는 다르게 고속도로는 그대로 존속하는 협약에 동의하는 한편, 막대한 도로구조 변경 사업비 전액을 부담하는 중요한 협약을 체결하면서 시의회의 동의나 시민들의 합의를 구하지 않는 잘못을 범했습니다.

국토해양부에서는 인천 도시기본계획과 부합되도록 경인 고속도로 서인천 IC~용현동 구간의 관리권 이관을 조속히 이행하고 인천항의 물동량을 분담하기 위하여 제2외곽 순환 도로가 조기 건설되도록 협조해야 하며, 인천시도 동 구간의 관리권을 조속히 이관받고 물류이동과 교통소통 문제에 대하여 정부와 더불어 최선책을 강구하여야 합니다.

인천광역시의회 의원 일동은 서인천 IC~용현동 구간의 관리권 이관에 대하여는 정부가 승인한 도시기본계획 등의 상위계획의 후속 절차임을 감안하여 정책의 연속성과 행정 신뢰 측면에서 적극적인 자세로 동 문제를 조속히 해소하여 줄 것을 국토해양부와 인천시에 재차 요구하며 다음과 같이 결의합니다.

I. 2009. 4. 30일 국토해양부와 인천시가 협약한 문건은 국토해양부가 승인한 인천도시기본계획의 도로계획과는 상반되는 모순된 내용으로 작성되었고 협약에 의하여 발생하는 막대한 사업비 조달에 대하여 시의회와 시민들의 동의를 구하지 않은 채 기관장이 아닌 실무자간에 작성된 합의서이므로 원천 무효임을 밝힌다.

I. 경인고속도로 서인천 IC~용현동 구간은 도시를 양분하고 주민간의 소통 저해와 도시경관을 크게 해치고 있으며 주변이 대부분 구도심 지역으로 구도심 재개발의 발목을 잡고 있는 실정인 바, 동 구간의

고속국도 폐지는 경제수도를 지향하는 인천의 도시경쟁력의 강화와 270만 시민의 삶의 질 향상을 위하여 경제중심 도로로의 개발이 시급한 현안으로 대두되어 있다. 국토해양부와 한국도로공사는 1997년 6월 이후 현재까지 인천도시기본계획으로 관리되고 있는 경인고속도로 서인천 IC~용현동 구간의 고속국도 폐지와 관리권 이관을 조속히 이행해야 한다.

- I. 1968년도에 건설된 우리나라 최초의 경인고속도로는 그간 막대한 통행료 수입을 올리면서도 고속도로 통행료의 지역적 형평성 문제가 대두 되는 등 기형적 운영과 소음, 분진, 진동, 도시단절 등의 환경 문제에 대하여는 매우 근시안적이고 소극적으로 대처하였다. 정부에서는 경인고속도로의 직선화 추진과 병행하여 서인천IC~용현동 구간의 간선화에 따른 주변 시가지 정비와 도로 구조 개선에 따르는 국고 지원에 적극 나서야한다.

2010. 7.

인천광역시의회 의원 일동

【 붙임1 】

합 의 서 (2009.4.30)

제목 : 가정오거리 도시개발사업 등의 경인고속도로 협의 사항

□ 국토해양부와 인천광역시는 가정오거리 도시개발사업, 가좌 IC 주변 등 도시재생사업, 인천도시철도2호선 건설사업의 원활한 추진과 경인고속도로의 기능유지가 조화될 수 있도록 다음과 같이 합의한다.

1. 청라지구진입도로는 경인고속도로와 서인천IC 인근에서 4차로로 접속하며, 접속 방법은 별도 기술 검토·협의를 의해 결정한다.
2. 제1항 접속위치에서 가좌IC까지의 경인고속도로는 지하화(4차로 도로)하여 고속도로 기능이 확보될 수 있도록 하여야 하며, 지상부 도로는 도시재생사업 등과 연계하여 시가지도로 등으로 사용할 수 있도록 한다.
3. 제2항 지하고속도로 시작점(가좌IC인근)에서부터 경인고속도로 시점(인천항 인근)까지는 현재와 같이 지상고속도로로 운영한다.
4. 제2항 지하고속도로의 설치는 같은 위치 밑에 설치되는 인천도시철도2호선과 동시 시공한다.
5. 제4항과 관련된 공사기간 동안 고속도로 기능유지를 위하여 우회도로를 확보하는 등 필요한 대책을 강구한다.
6. 제2항 도시부 지하고속도로 설치에 안전, 방재, 환기 등에 문제가 없도록 하고, 유지관리비 최소화 방안을 강구한다.
7. 제2항 지하고속도로 설치로 폐쇄되는 서인천IC 및 가좌IC와 관련되는 민원과 제5항 경인고속도로 교통우회로 발생하는 민원은 인천광역시가 책임지고 처리한다.
8. 제1항내지 제6항의 사업시행 주체는 인천광역시이며 사업비는 사업시행 주체가 부담한다.
9. 인천광역시는 실시설계과정에 제2항내지 제6항과 관련된 도로선형, 중·횡단구조, 회차·대피공간 등 각종시설 설치기준 및 설계내용에 대하여 한국도로공사와 협의하여야 한다.
10. 제1항의 연결허가는 제2항 및 제3항의 실시설계 과정에 인천광역시에서 신청하고 국토해양부는 조속한 시일내에 연결허가가 될 수 있도록 협조한다.

2009년 4월 일

국토해양부 도로정책관 이재홍 (인)

인천광역시 도시재생국장 정대유 (인)

【 붙임2 】

관 련 법 령

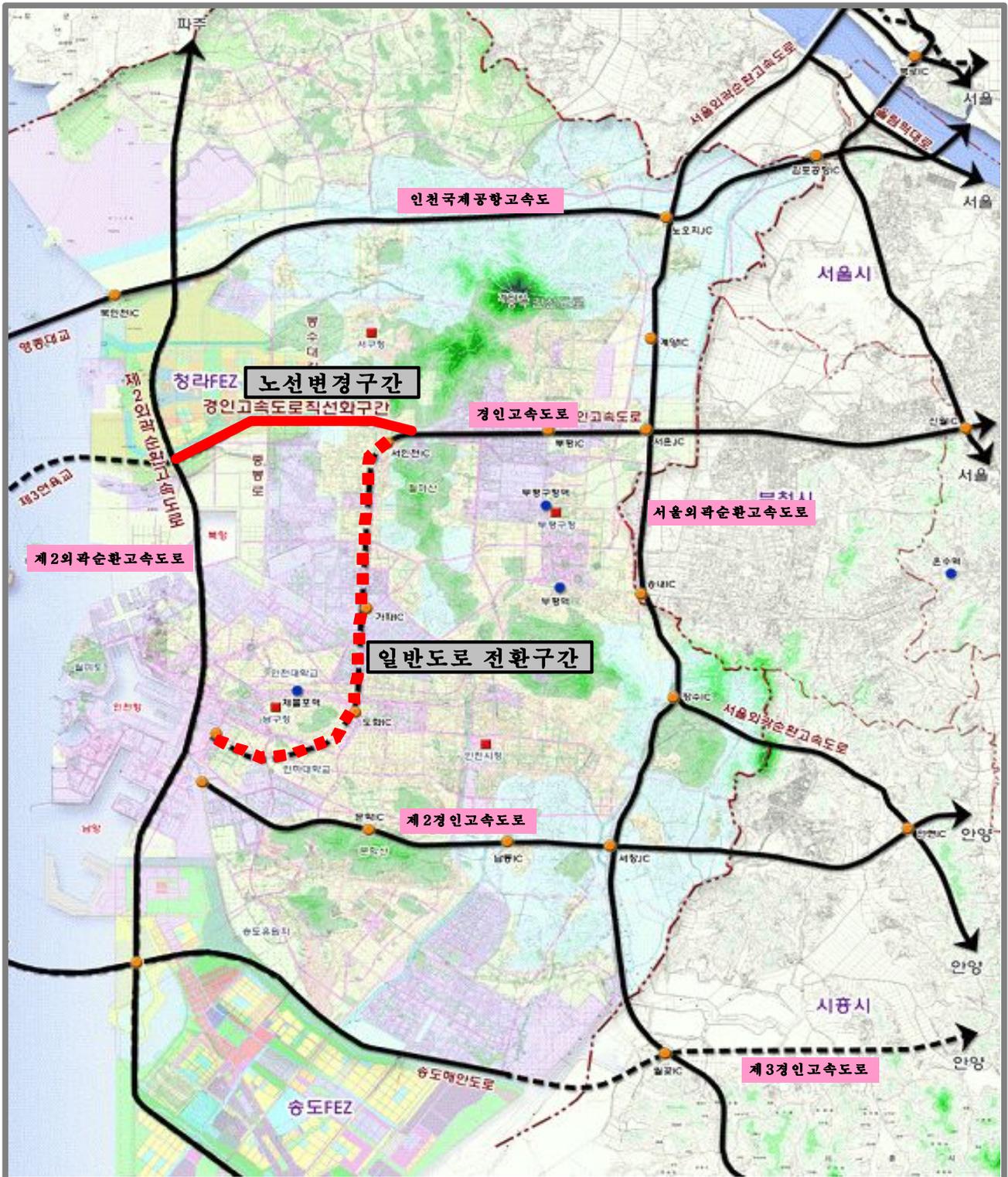
□ 지방자치법

제39조(지방의회의 의결사항) ① 지방의회는 다음 사항을 의결한다.

1. 조례의 제정·개정 및 폐지
 2. 예산의 심의·확정
 3. 결산의 승인
 4. 법령에 규정된 것을 제외한 사용료·수수료·분담금·지방세 또는 가입금의 부과와 징수
 5. 기금의 설치·운용
 6. 대통령령으로 정하는 중요 재산의 취득·처분
 7. 대통령령으로 정하는 공공시설의 설치·처분
 8. 법령과 조례에 규정된 것을 제외한 예산 외의 의무부담이나 권리의 포기
 9. 청원의 수리와 처리
 10. 외국 지방자치단체와의 교류협력에 관한 사항
 11. 그 밖에 법령에 따라 그 권한에 속하는 사항
- ② 지방자치단체는 제1항의 사항 외에 조례로 정하는 바에 따라 지방의회에서 의결되어야 할 사항을 따로 정할 수 있다.

【 붙임3 】

경인고속도로 노선변경 및 기능전환 위치도



2011년 인천도시기본계획

120

4 교통망계획

1. 가로망계획

가. 기본방향

- 광역개발계획적 차원의 계획노선은 원칙적으로 수용하여 계획에 반영하도록 한다.
- 도시생활의 광역화와 시역의 확대등 교통수요의 증가요인에 대비하여 일부 간선가도에 대한 교통량의 집중을 분산시키고 지역간 통행량을 우회 흡수하도록 한다.
- 보조간선도로의 간선화로 간선 가로 구간의 연결성을 확보하며, 교차로효율을 높이기 위하여 간선가로망을 체계적으로 분화한다.
- 순환도로 기능보완과 도심 통과교통량의 감소를 위해 격자형 가로망을 구축한다.
- 도시교통의 흐름이 도시공간구조의 기능 및 역할과 연계되어 주변지역의 토지이용과 조화될 수 있는 가로망의 형성과 기능의 수행이 가능하도록 한다.

나. 도시고속도로망 계획

■ 기본방향

- 격자형의 도로망체계를 유지하면서 방향별 순환방사기능(Ring Road)을 보강하여 도시내 대생활권 및 수도권내 주요지역간 연결성을 제고한다.
- 도시철도망과 병행하여 수도권 주변지역에 대해 도시고속도로망의 원활한 연계체계를 구축하여 도시내 지역간 장거리통행의 신속화를 도모한다.
- 도심통과 통행량등 일반 도로교통에 의한 통행장애가 발생하지 않도록 하여 지역간 통행을 전담할 수 있도록 한다.
- 새로운 도로 용지 확보에 따르는 사유재산 침해를 최소화하기 위하여 기존 도로, 하천용지등 공공용지를 적극적으로 활용한다.

■ 고속도로망 계획

- 도심통과교통의 우회처리와 도시공간구조에 적합한 도로망 구축을 위해 내부 및 외부순환 가로망체계를 구축한다.
- 지역간 교통의 처리와 도시간선도로의 효율성을 높일 수 있는 방안으로 도시내 간선도로와 입체적·지리적으로 분리된 외곽순환도로를 도시고속도로로 계획한다.
- 기존 고속도로의 기하구조불량으로 야기되는 용량저하현상을 극복하기 위하여 이들 도로의 선형조정 및 교통시설물의 증·개설과 도로의 포장을 추진한다.

■ 계획내용

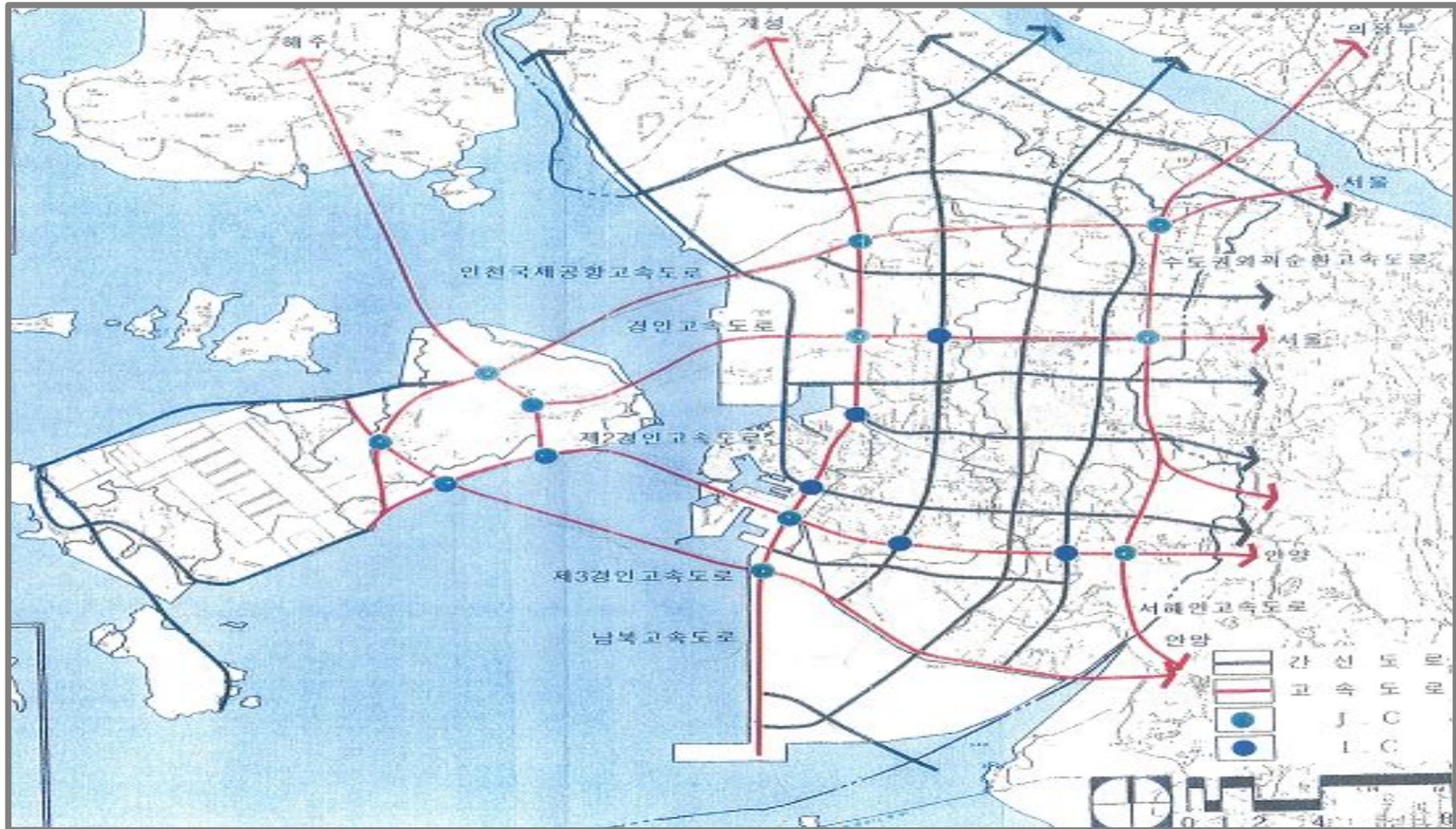
○ 남북2축

- 외곽순환도고속도로(기능부여)
 - 노오지JC ~ 월곶JC
 - 인천광역시 주변지역과의 연결성 확보
- 남북고속도로(신설 : L=30km, 6차선)
 - 청북 ~ 영흥 ~ 송도 ~ 검단 ~ 개성
 - 통일을 대비한 대북간의 연결성 고려

○ 동서4축

- 경인고속도로(선형변경 : L=22km, 8차선)
 - 서인천IC ~ 배후단지JC
- 제 3경인고속도로(신설 : L=15.5km, 6차선)
 - 배후단지IC ~ 송도 ~ 시흥 ~ 도리 ~ 안양
 - 수도권 남부지역, 서해안고속도로 및 인천국제공항과의 연결 도모
 - 인천내부의 전략지역인 송도신도시와 인천국제공항간의 연결성 제고
- 인천~강화간 고속도로(신설 : L=45km, 6차선)
 - 서해안 ~ 영종도 ~ 강화 ~ 연백 ~ 사리원
 - 편입지인 강화-인천간의 연결성을 제고
 - 통일을 대비한 남북간의 연결성을 고려
- 공항고속도로(기능부여)
 - 배후단지IC ~ 노오지JC

○ 주요 도로망계획도

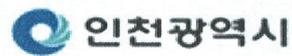
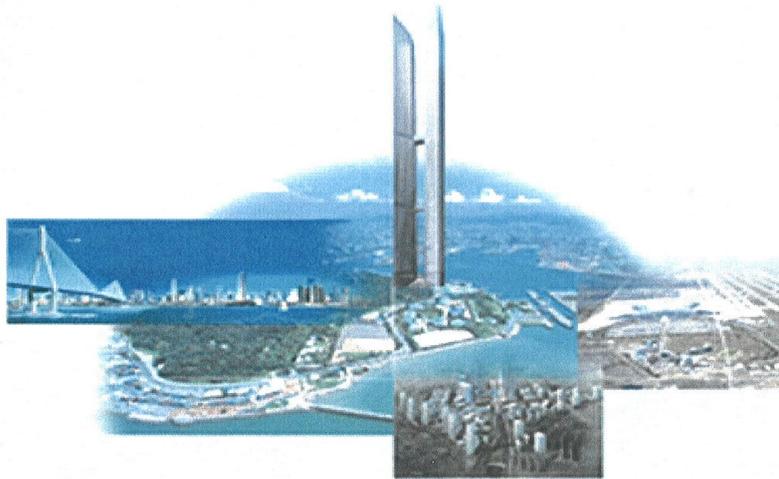


[붙임5]

2020년 인천도시기본계획



2006. 5.



4. 세부계획

가. 광역 교통시설계획

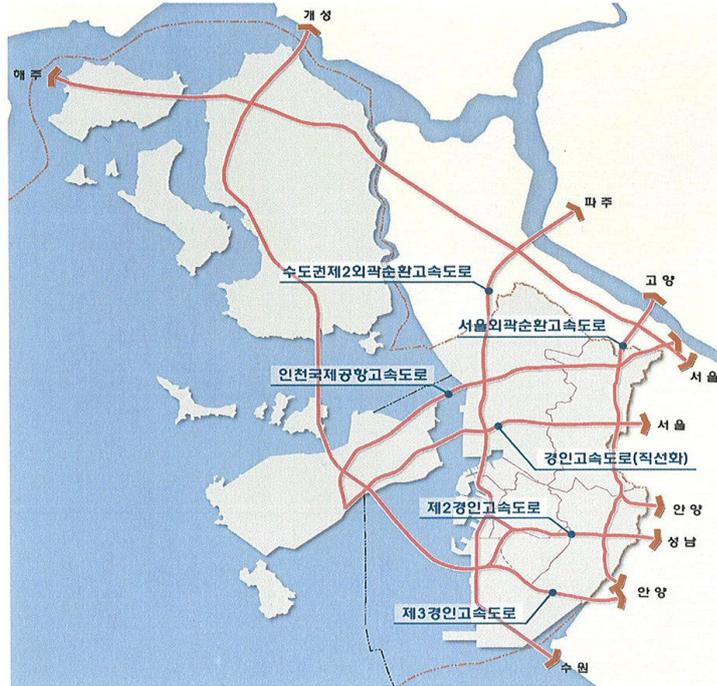
□ 광역도로망 계획

○ 간선도로망은 서울강남 및 경기남부와와의 연결축 강화

- 인천과 서울서부·강북축을 강화시키기 위해 제3연륙교를 건설하여 경인고속도로를 영종도까지 직선화 추진
- 인천과 서울강남축을 강화하기 위해서 제2경인고속도로를 인천대교와 연결하고 연장노선(안양-서울병천동)을 통하여 서울강남순환고속도로와 연결
- 인천과 경기남부의 연결을 강화하기 위해 제3경인고속도로(동서2축, 인천남동-경기시흥시도리I/C 구간)를 개성까지 연장하여 고속도로로 지정하고, 도리I/C부터 경부고속철도 광명역까지 연장노선을 건설하여 인천공항과 경부고속철도를 직결로 연결

【표 II-18】 광역도로망 계획

구 분	변경 사항	도 로 명	노 선	변 경 사 유	
남 북 축	기정	남북고속도로	청북-영흥-송도-검단-개성	통일을 대비한 대북간의 연결성 고려	
	변경	수도권 제2외곽순환고속도로	시화-송도-청라-검단-일산	인천광역시 주변지역과의 연결성 확보 (광역도시계획 및 가도교통망계획)	
2	기정	서울외곽순환고속도로	노오지JC-월곶JC	인천광역시 주변지역과의 연결성 확보	
동 서 축	1	기정	인천국제공항고속도로	배후단지IC-노오지JC	
	2	기정	경인고속도로	서운-배후단지IC	경인고속도로 직선화
		변경	경인고속도로	서운-신불IC	인천국제공항 및 용유·무의 연계강화
	3	기정	제2경인고속도로	남항-용현-서창-시흥-안양	
4	기정	제3경인고속도로	배후단지IC-송도-시흥-도리-안양	수도권남부, 서해안고속도로, 송도국제도시와 공항연계성 강화	
	변경	제3경인고속도로	개성-강화-시도-배후단지IC-송도-시흥-도리-광명역	경부고속철도 광명역과 연계 강화-인천간의 연결성 제고 통일대비 남북간 연결성 제고 개성공단과 연계성 강화	



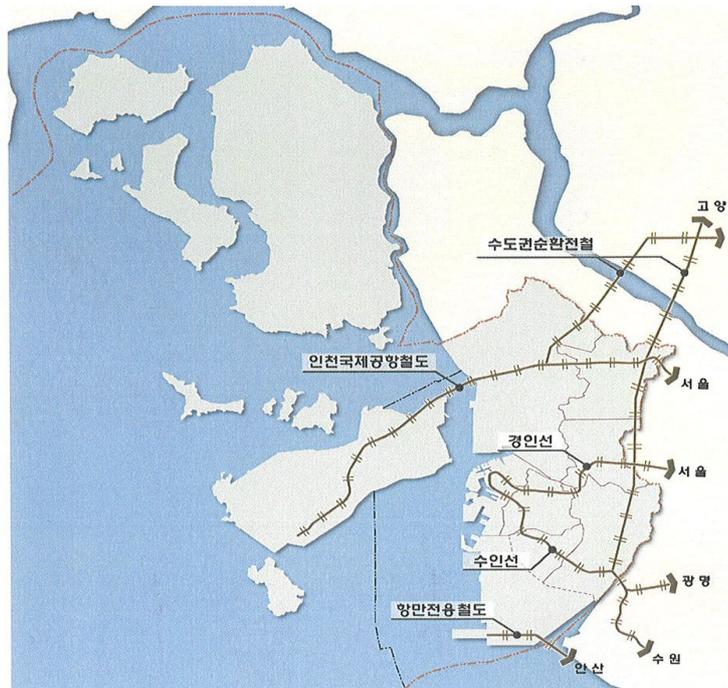
【그림 II-3】 광역도로망 계획도

□ 광역철도망 계획

- 간선철도망은 경부고속철도와의 연계를 강화
 - 수인선과 연계하여 인천역과 인천국제공항을 연결하는 노선을 검토하고, 광명역에서 서울지하철 7호선 연장선과 연결되도록 추진

【표 II-19】 광역철도망 계획

구 분	변경 사항	기 종 점		주 요 경 유 지	비 고	
		기 점	종 점			
지 역 간 철 도	경 인 선	기정	인천	구로	주안~부평~부천	복복선 공사중
	수 인 선	기정	인천	수원	인천역~안산역	실시설계중
	인천국제공항철도	기정	서울	인천공항	골현역 건설	공사중
	수도권순환전철	기정	서울외곽도시	순환선	인천대공원 검단신도시	수도권 광역도시계획
	향 만 전 용 철 도	기정	송도신항	시화	송도	
변경		송도신항	수인선	송도신항~시화	경부선과 연계 강화	

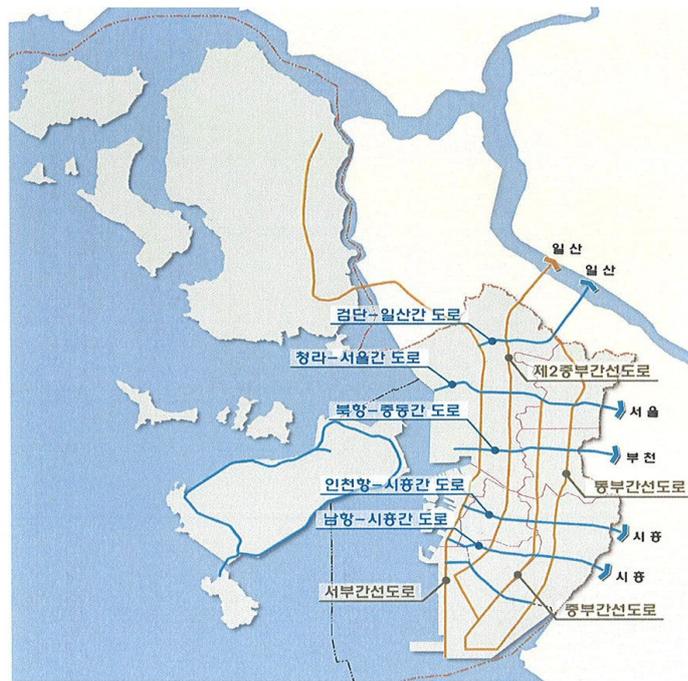


【그림 II-4】 광역철도망 계획도

나. 도시 교통시설계획

□ 간선도로망 계획

- 동행수요의 도심집중을 막고 고른 통행밀도를 유도하기 위하여 순환격자형의 도로망 구축
 - 경제자유구역 등 도시성장의 거점을 지원하는 남북축 및 동서축 고속도로망 구축
 - 해안지역의 고속도로망 확충을 통한 도시균형발전 유도
- 고속도로간 연계가 미흡한 구간을 정비하여 고속교통흐름을 유지
 - 영동고속도로 종점(서창JC)과 서울외곽순환고속도로 장수IC 연결구간은 고속도로 등급의 직결도로를 별도로 건설하여 고속의 교통흐름을 유지
- 적극적인 간선도로 혼잡완화 대책 수립 시행
 - 지역특성과 교통수요를 고려한 간선도로 일방통행을 시행하고 ITS중심의 교통기반시설을 확대설치
 - 주요 교통축의 상습정체교차로의 입체화를 통하여 교통축 단위소통력을 증대



【그림 II-5】 간선도로망 계획도

□ 도시 철도망계획

- 경제자유구역 청라지구를 지원하기 위해 도시철도 2호선과 3호선의 사업 시기를 조함 추진
 - 도시철도2호선은 전체 구간을 우선적으로 건설하고 도시철도3호선은 부평구청역-가좌IC역까지 우선 건설하여 상호 연계시키고, 기타 구간은 통행수요에 따라 후순위로 건설
 - 경제자유구역내 신교통시스템 도입시 도시철도 2·3호선과의 연계방안 강구
- 도시개발지역의 특성에 따라 신교통시스템 설치
 - 송도지구로부터 송도유원지를 경유하여 주안역까지 연결되는 신교통시스템을 건설하여 송도국제도시와 인천도심 및 광역교통축과의 연계축을 형성
 - 경제자유구역내 송도지구와 영종지구 및 청라지구를 잇는 신교통시스템을 건설하여 경제자유구역의 기능을 제고하며, 신교통시스템은 인천국제공항 철도를 이용하여 서울도심과도 연계체계 구축

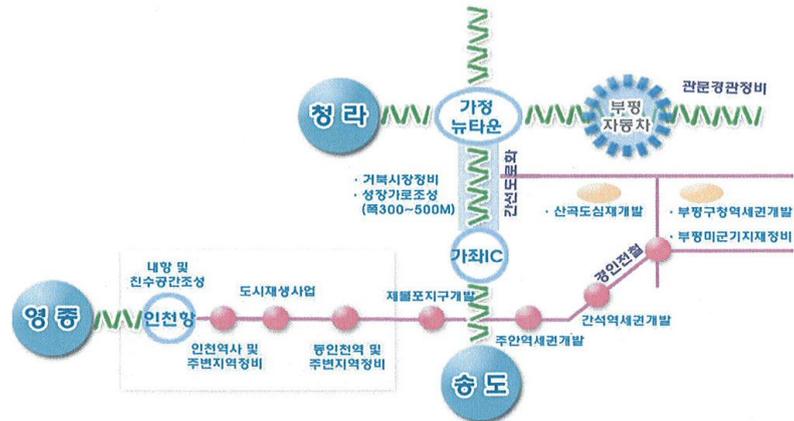
8 도시재생축 개발 및 정비

가. 기본방향

- 경제자유구역과 기성시가지 도시기능의 연계 강화
- 점→선→면에 의한 단계적인 도시재생전략 추진
- 내항 주변의 역사·문화·관광기능 재생을 통한 경제기반 구축
- 경인고속도로 직선화로 청라지구와 구도심 연계
- 경인고속도로 간선도로화 및 주변지역 도시기능 재편
- 경인전철 주변 역세권의 상업기능 활성화 및 도시경관 정비

나. 주요사업

- 경인고속도로 직선화 및 가정뉴타운 조성사업
- 제물포 전략지구 정비사업
- 용현학익지구 도시개발사업
- 월미관광특구, 근대건축물복원 등 내항인근 관광기반 구축
- 가좌IC 역세권 개발사업
- 주안, 제물포역 등 경인전철 역세권 정비사업
- 경인고속도로 간선화구간 친환경도로 조성 및 주변지역 정비사업



【그림IX-8】 도시재생축 개발 및 정비구상도

[붙임6]

신문보도자료

 건설교통부 믿음을 쌓아가는 사람들 Trust Builder	보도해명자료		어디서나 살기 좋은 국토 누구에게나 편리한 교통
	배포일시	2007. 12. 17(월) / 총 1매	
담당부서	도로정책팀	담당자	• 팀 장 유인상, 사무관 정선우 • ☎ (02)2110-8375, sunwoojung@moct.go.kr
보도일시		즉시 보도하여 주시기 바랍니다.	

『경인고속도로 노선변경』 사실과 달라

【 보도내용 [중앙일보, 12.17] 】

□ 인천시는 경인선 서인천IC에서 청라지구 원창JCT(7.5km) 구간의 직선화사업을 '08.2 착공할 계획이며,
 - 기존 고속도로 인천구간(서인천-용현 10.5km)은 일반국도로 전환된다고 보도

- 우리부는 경인고속도로 노선을 변경할 계획이 없음
 - 인천시는 경인선 서인천IC↔제2외곽(인천-김포) 남청라JCT(7.5km) 구간을 도시고속도로로 추진중이며, 현 경인선 시점(인천 남구)-서인천IC(10.4km) 구간 이관을 요구
 - ※ 인천시 도로사업명이 '경인선 직선화' 사업임
 - 우리부는 인천항 물류이동 등 국가 간선기능유지와 서울방향 출퇴근 교통처리를 감안하여 고속도로 노선변경 계획이 없음

 국토해양부 <small>Ministry of Land, Transport and Maritime Affairs</small>	보도해명자료	
	배포 일시	2009. 4. 28일 / 총 1매
담당 부서	도로정책과	담당 자
보도 일시		• 과 장 권병윤 사무관 김상범 • ☎ (02)2110-6437, 3bum@mltm.go.kr 즉시 보도하여 주시기 바랍니다.

경인고속道 관리권 인천시 이관은 사실과 다름

□ 보도내용 (연합, 2.28)

- 인천시는 국토해양부와 경인고속도로의 인천 일부구간을 일반도로로 전환하기 위한 도로관리권 이관에 합의

□ 해명내용

- 경인고속도로 일부구간(서인천IC-가좌IC)을 지하 고속도로로 전환하여 당초와 같이 고속도로 기능을 유지하게 되므로 경인고속도로 관리권을 인천시에 이관한다는 것은 사실과 다름