

신도시의 주거문화와 삶의 질

The Living Culture and Quality of Life in Newtown

권용우 / 성신여대 교수, 경실련 도시개혁센터 대표
by Kwon Yong-Woo

신도시 주거문화의 형성과 의의

도시를 문화적으로 진단하는 시각은 다양하다. 도시문명론, 도시적 생활양식론, 도시문화공간론, 도시정치론 등 관심방향에 따라 제각각이다. 그러나 도시문화에 관한 백화제방의 논의 가운데 빠짐없이 등장하는 것이 인간에 관한 주제다. 도시는 인간에 의한 인간을 위한 인간이 살 수 있는 공간이며 또 그렇게 되어야 한다는 논리다. 수도권 신도시의 주거문화 내지 주거환경은 필연적으로 신도시에 사는 보통시민의 삶터 문제 내지 삶의 질의 문제를 검토하는 면에서부터 비롯되어야 한다. 그것은 신도시에 사는 보통시민들이 수준있는 문화와 쾌적한 환경을 창출하여 삶의 질을 향유해야 할 권리가 있기 때문이다.

수도권 신도시에는 과천, 안산, 분당·일산·중동·평촌·산본 등 7개 주택신도시 등이 있다. 이중 과천은 서울의 수도기능을 분담하는 차원에서, 안산은 농업기능을 분담하는 차원에서 만들어졌다. 70년대 후반 이후의 일이다. 그리고 80년대 말 서울의 주택위기에 대처한 공간적 산물이 분당 등 5개 신도시다. 이처럼 수도권 신도시들은 모두 중심도시인 서울과 밀접히 관련을 맺고 있다. 분당 등 5개 신도시와 기개발된 신시가지와 비교하면 주목할 만한 내용이 확인된다. 5개 신도시 주거환경의 질은 과천이나 목동 등은 물론 서울의 평균보다도 낮다. 총인구밀도의

경우, 5개 신도시의 평균은 1ha당 235명인 반면, 목동이 264명, 과천이 235명, 서울평균이 181명이다. 그러나 총인구를 주거용지로 나눈 순인구밀도는 5개 신도시가 686명인 반면, 과천이 542명, 목동이 495명이다. 특히 서울평균이 364명으로 집계되어 5개 신도시가 서울평균보다 2배 정도 높다. 주거밀도를 나타내는 용적률은 5개 신도시가 169~226%로 평균 197%이다. 이는 과천의 97%, 목동의 122%는 물론, 168%의 상계동보다 높다. 5개 신도시의 총인구밀도는 외국의 신도시가 1ha당 100명 이하인 점과 비교하면 더욱 현격한 차이를 보인다(표 1).

이처럼 수도권 5개 신도시의 주거환경은 기존 중심도시의 고밀도 주택개발지보다 더욱 열악하다. 신도시 주거환경의 질이 떨어지는 것은 수도권의 지가상승으로 인한 주택분양가격 상승요인을 고밀화로 해결하려는 정부정책의 결과이다. 수도권 주거문화의 해결 및 향후 정책 방향은 단순한 경제논리나 양적 공급 위주에서 벗어나 삶의 질을 고려한 질적인 차원으로 전환되어야 함을 시사한다. 수도권 신도시 건설목적 중의 하나는 주택문제로 고통받는 저소득 서민층을 위한다는 명분이었다. 5개 신도시의 임대주택은 전체 공급물량의 23.7%를 차지하고 있으나, 분당과 일산의 경우 전체의 20%도 채 안된다. 또한 25평 이하의 소형주택 비중도 전체의 55~68%로 주택 2백만 호 건설계획상의 공급비율인 66.5%에 다소 미흡하고, 특히 과천이나 상계지구에 비하면 훨씬 낮다(허재완, 1995, "수도권 신도시개발의 평가," 주택연구 3, pp.81-83). 이는 수도권 5개 신도시가 수도권내 저소득층의 주거안정보다는 중산층 또는 고소득층의 내집마련에 더 크게 기여했음을 시사한다. 주택신도시는 긍정과 부정의 양면성을 보인다. 긍정적인 면은 두가지다. 하나는 주택신도시의 개발로 주택가격이 상당히 진정되었다. 천정부지로 솟아오르는 서울 강남의 아파트값은 중대형 아파트값의 하락을 필두로 서서히 진정되었고 이러한 하락의 리듬은 소형 주택으로 전파되었다. 아파트를 대량공급해서 주택값을 안정시키려는 정부의 의지와 현재의 집값으로 평형도 넓히고 실제로 돌아오는 이

표 1. 외국 신도시의 개발밀도

구분	多摩	Milton Keynes	Cergy-Pontoise	Mame-La-Vallee
계획면적(ha)	3,080	8,863	10,850	15,000
계획인구(명)	300,000	250,000	330,000	500,000
총인구밀도(명/ha)	98	28	30.4	33.3

(출처: 김영하, 1995, "신도시의 기능과 역할", 건축:대한건축학회지 39(1))

득도 있다고 판단한 수요자의 의지가 일치한 결과이다. 다른 하나는 주택공급량을 늘려 주택보급률을 높였다. 새로운 집을 많이 지어 집 없는 사람에게 제공하고, 주택·건설 경기를 활성화시켜 경제력 부양을 도모했다.

부정적인 면 또한 두가지다. 하나는 분당 등 신도시의 건설은 결과적으로 수도권 인구 유입을 초래했다. 서울의 강남과 같은 생활환경을 제공하겠다는 약속을 믿고 서울의 강남인구가 분당 주택도시에 몰렸다. 인구가 빠져 나온 강남의 주거지에는 강북 내지 서울 이외지역으로 부터의 유입 인구가 메워졌다. 이러한 주택순환과정(filtering)은 서울·인천·경기의 수도권 주택에 적용되어 수도권 이외 지역의 인구가 유입되었다. 다른 하나는 분당 신도시의 건설로 서울 주변지역에는 신도시 건설이 줄속적으로 줄을 이었다. 어떠한 형태의 도시이건 간에 도시건설에는 상당한 계획기간이 소요되고, 상하수도·전기·도로 등의 도시하부구조가 장기간에 걸쳐 조성되어야 함은 도시 건설의 원론에 속한다. 이제까지 서울 시내의 영동·잠실, 고덕, 목동, 상계지역 등에 대규모의 '도시내 주택단지(town in town)'를 만든 바 있다. 그러나 분당 신도시의 출현으로 인해 수도권에는 우후죽순격으로 '주거용'의 주택도시와 미니신도시가 빠른 속도로 만들어지고 있다.

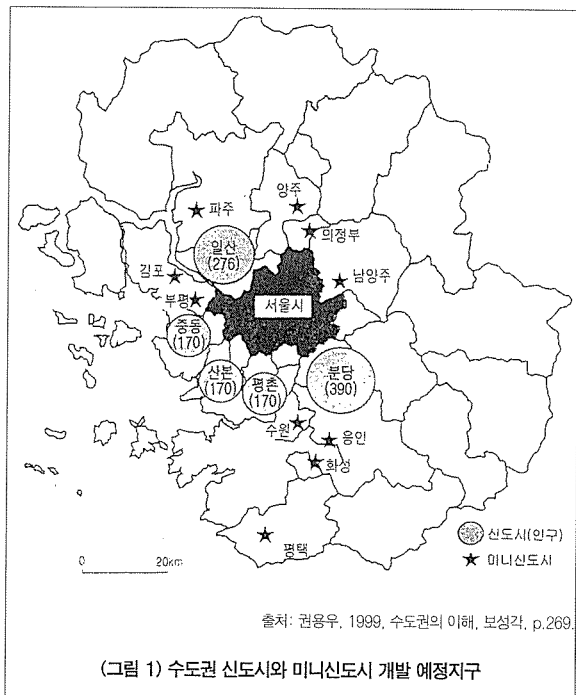
수도권의 전체적인 맥락에서 신도시 건설의 의미를 찾는다면 크게 두 가지 특징을 지닌다. 첫째로 신도시 건설은 수도권 도시개발의 흐름을 확대정책으로 전환시켰다. 분당 신도시 건설을 계기로 수도권 지역정책은 수용의 차원을 넘어 적극적으로 도시를 개발하는 확대정책으로 변화되었다. 둘째로 신도시 건설은 집단적 교외화의 특성을 보인다. 중심도시(central city)로부터 주변지역으로 진행되는 교외화(suburbanization)는 개인적 차원에서 점진적으로 진행되는 것이 일반적이다. 그러나 수도권의 주택신도시의 경우 공기관의 주도하에 수십만 명의 대규모 인구 집단을 단기간에 중심도시 주변지역으로 끌어내는 비상한 방법이 선택되고 있다. 주택신도시는 애당초 서울의 거주기능을 분담하기 위해 계획되었고, 독자적인 행정체제(municipality)를 갖추고 있다고 보기 어려우며, 독립된 도시기능을 수행할 수 있는 하부구조가 마련되어 있지 않다. 이에 수도권 주택신도시들은 서울의 대규모 거주교외지역(residential suburbs)에 다른아닌 지역으로 평가된다.

신도시 개발과 관련하여 우리가 꼭 짚고 넘어갈 것이 있다. 이는 기존 수도권 5개 신도시에 대한 평가를 제대로 하는 것이다. 혹시 잘못된 신도시 건설에 대한 평

가가 과거의 잘못에 면죄부를 주고 향후 전개될 새로운 신도시정책에 대한 정당성과 당위성을 제공해 주는 것이 되지 않을까 하는 우려이다. 이러한 우려는 최근 일련의 건설교통부의 발표에 그대로 드러나고 있다.

건설교통부는 97년 2월에 2002년까지 수도권 권을 중심으로 인구 2~5만 명을 수용할 수 있는 소규모의 미니신도시를 30여개 건설할 계획이라고 밝혔다. 이 중 20여 개 단지는 서울을 중심으로 40km 이내에 위치한 수원, 용인, 부천, 김포, 파주, 부평, 남양주, 의정부 등의 인근에 개발가능한 자연녹지나 준농림지를 택지개발지구로 지정해 개발될 것으로 알려졌다. 97년 7월 건설교통부는 보다 구체적으로 평택 청북지구, 파주 교하지구, 양주 덕정지구, 화성 태안지구 등 4개 지역에 신도시를 건설한다고 발표하였다. 이 중 평택 청북지구의 개발규모는 150만평, 16만명 수용규모로 평촌과 비슷한 규모로 개발될 예정이다(그림 1).

정부는 수도권의 주택수요를 충족시키기 위해 규모를 줄인 그러나 실제로는 그리 규모가 줄지 않은 '미니신도시'라는 개념을 제시하고 이를 실천에 옮기고 있다. 도시개발은 결코 평평한 땅 위에 단순히 집만 지어 '주택병영'을 만드는 토목공사가 아니다. 미니신도시 구상은 문제많은 신도시 개발을 재차 반복하는 땀질일 수 있다. 친환경적 논리로 볼 때 서울주변에 그나마 남아 있는 녹지와 준농림지역을 파헤쳐 기존 5개 신도시 개발과 유사하게 또 다시 수도권으로의 집중과 그에 따른 제반 대도시 문제를 양산하는 수순을 밟는 셈이 된다. 이는 환경적으로 건강하



고 지속가능한 개발(ecologically sound and sustainable development)과 거리가 있는 조치이며 더욱이 균형적인 국토관리의 패러다임과는 일치하지 않는다.

신도시 주거문화와 삶의 질을 위협하는 증후군

신도시 개발은 종합적이고 일괄적인 개발이 아니라 독립적이고 단계적인 개발이기 때문에, 개발상의 지속적인 계획 변경과 이에 따른 도시생활의 불편이 간단없이 발생하고 있다. 그 결과 신도시 주거환경을 무너뜨리는 여러 증후들이 입주 초부터 입주가 완료된 이후에도 계속되어 신도시 주민의 삶의 질을 위협받고 있다. 5개 신도시 주민입주율이 92%를 넘는 상황에서도 기본적인 공공시설이 부족하다. 96년 8월의 경우 동사무소가 43개소(계획 64), 경찰서가 3개소(계획 6), 파출소가 24개소(계획 58), 소방서가 2개소(계획 5), 소방파출소가 13개소(계획 15), 우체국이 3개소(계획 5)가 건설되어 계획에 비해 실제 시설공급이 극히 저조하다(경기개발연구원, 1996, 신도시 기능정상화를 위한 과제와 전망, p.81). 의료 서비스에 있어서도 종합병원의 경우 신도시 주민의 22%만이 해당 신도시내의 종합병원을 이용하고, 나머지는 서울(55%)과 기존 도시(19.5%)를 이용하고 있어 외부 의존성이 높다.

문화 서비스면에서 연극·영화 관람의 경

우 해당 신도시지역이 12%에 불과하고, 주로 서울(66%)을 이용하는 것으로 나타난다(표 2). 박물관·미술관 관람의 경우는 해당 신도시지역이 6%인 반면, 서울이 72%로 서울 의존성이 더욱 높다(표 3). 전반적으로 신도시의 문화 서비스는 서울에 편중되어 있고 신도시내의 문화공간이 절대적으로 부족하거나 제대로 공급되어 있지 못하다. 주거문화와 삶의 질의 측면에서 문화 서비스 공급의 중요성이 부각되고 있는 점을 고려할 때, 신도시의 문화공간 부재로 인한 '문화갈증' 현상은 신도시의 삶의 매력을 떨어뜨리고 외부 의존성과 신도시 주민의 장소적 이탈감을 더욱 가중시키는 결과를 초래하고 있다. 신도시계획과 추진실적에 대해 신도시 주민이 느끼는 만족도는 높지 않다. 신도시 개발이 계획대로 추진되었는가에 대해 주민들의 46.1%가 그렇지 않다고 생각하며, 제대로 추진되었다는 주민은 5.5%에 불과하다(경기개발연구원, 1996, p.132). 국토개발연구원이 실시한 신도시의 주거만족도에 관한 결과에서도 응답자의 절반 이상이 주거비용을 비롯한 교통·교육·공공편의 등 제반 여건이 신도시 입주 전의 기존 주택에 비해 상당히 불만족스럽게 생각했다(고철 박종택, 1993, 수도권 신도시 건설에 따른 가구이동 및 주거상태 변화에 관한 연구, pp.48-52).

총체적인 삶의 질에 관한 불만족은 인구·주택센서스 결과에서도 나타난다. 일산 신도시의 경우 95년 주민등록상 총가구수는 173,968가구이지만, 95년 {인

표 2. 신도시 주민의 연극·영화관 관람지역

(단위:%)

관람지역 \ 신도시	분당	일산	평촌	산본	중동	전체
신도시내	17.2	9.9	10.2	6.7	11.4	12.1
서울시	69.9	87.3	65.7	42.4	44.7	65.9
기존 도시	10.6	1.1	22.7	39.5	38.4	18.2
기타	2.3	1.7	1.4	11.4	5.5	3.8
계	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

(출처: 경기개발연구원, 1996, 신도시 기능정상화를 위한 과제와 전망, p.65를 토대로 필자가 재구성함.
주: 기존 도시는 성남·고양·안양·군포·부천시임.)

표 3. 신도시 주민의 박물관·미술관 관람지역

(단위:%)

관람지역 \ 신도시	분당	일산	평촌	산본	중동	전체
신도시내	9.2	5.6	4.2	3.8	4.6	6.2
서울시	72.7	88.1	63.9	52.9	68.9	71.7
기존 도시	5.6	0.3	15.7	29.5	18.7	11.1
기타	12.5	6.0	16.2	13.8	7.8	11.0
계	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

(출처: 경기개발연구원, 1996, p.66을 토대로 필자가 재구성함.
주: 기존 도시는 성남·고양·안양·군포·부천시임.)

구주택총조사보고서} 상의 실제 거주가구수는 144,677가
 구로 2만9천여 가구가 적어 주민등록상 전체 가구의
 16.8%가 실제 거주하지 않는 것으로 나타났다. 이것은 신
 도시초기에 투기성 가수요자가 많았고, 입주 뒤 교육·직
 장·교통문제 등과 관련하여 주민등록은 남겨둔 채 다시
 서울 등지로 이주했기 때문인 것으로 판단된다. 이는 신도
 시가 초기 계획에서 제시했던 “교통·교육·문화·환경…
 그 모든 면에서 이상형을 추구하는 꿈의 신도시”가 실현되
 지 않았음을 보여 주는 예이다. 신도시 입주 주민의 입장에
 서 신도시의 당면 해결과제로 지적하고 있는 문제는 신도시
 전체적으로 보아 교통문제, 의료문제, 치안문제 등이다. 이
 중 1순위로 지적된 교통문제는 2, 3순위에 비하여 압도적
 으로 높은 지적률을 보이고 있어 신도시의 도시 기반시설
 공급의 미흡이 주민의 삶의 질 저하를 주도하고 있음을 보
 여 준다. 또한 의료·교육·위락 서비스 등도 주민들의 기
 대에 못미친다(표 4). 그러나 97년 2월 조선일보와 한국
 갤럽조사연구소가 신도시 주민 1천 명을 대상으로 한 ‘신
 도시 주민 생활만족도 및 라이프스타일 조사’에서는 ‘현재
 살고 있는 신도시가 서울에 비해 더 살기 좋다’는 응답이
 전체의 67%에 이르러 점차 신도시의 주거여건이 개선되고
 있음을 보여 주기도 했다.

신도시 주거문화와 삶의 질을 위협하는 증
 후군은 크게 네가지이다. 첫째는 서울권으로의 지속적인 집
 중이다. 신도시로 인구가 빠져 나온 서울의 주거지에는 서
 울내의 타지역 및 다른 지방으로부터의 유입인구로 메워져
 서울권의 집중을 더욱 가중시키는 결과를 낳았다. 현재 서
 울은 시경계 14km를 뛰어넘어 서울로부터 30~40km까
 지 확장되어 있다. 이곳에 수도권 인구의 85%가 몰려 있으
 며, 수도권 전체 제조업의 2/3이상이 집중되어 있다. 또한
 수도권 전체 제조업 증가율의 85.4%, 종업원 증가량의
 74.4%가 이 지역에서 이루어지고 있다. 94년의 경우 수도

권 신도시로 이사온 이주민의 76.4%가 서울에서 온 사람
 들이다. 수도권 5개 신도시에 공급된 주택물량은 총 29만3
 천 호이다. 이것은 90년 기준으로 인천시의 총주택수 31만
 호에 거의 육박하며, 서울 총주택수의 20.5%에 해당할 뿐
 만 아니라 수도권 전체 주택수의 10.7%에 이르는 막대한
 물량이다.

둘째는 신도시의 자족성 부족이다. 신도시
 는 모두 수도권정비계획법상 공업용지 조성이 불가능한 과
 밀억제권역에 입지해 있어 자립기반 조성이 원천적으로 어
 령해 되어 있다. 96년 경기개발연구원이 5개 신도시에 입
 주한 가구주 1천5백 명을 대상으로 실시한 면담조사 결과
 분당 88.3%, 일산 89.5%, 평촌 74.2%, 산본 85.2%, 중
 동 72.1%가 모도시로부터 독립해 자족적인 기능을 갖춘
 시로 승격되기를 바라고 있다.

셋째는 신도시의 교통문제이다. 수도권 신
 도시는 수도권내에서도 인구밀집도가 가장 심한 경인-경수
 축 및 서울-성남축에 집중적으로 건설되어 이들 지역의 혼
 잡을 더욱 가중시키고 있다. 특히 신도시 계획시의 예상치
 를 훨씬 상회하는 자가용 승용차의 이용으로 교통대란을 불
 러오고 있다. 5개 신도시의 경우 입주가구주의 65.8%가
 서울에 직장을 두고 있다. 특히 일산에 거주하는 취업자의
 76.6%, 분당에 살고 있는 취업자의 72.5%가 서울에 직장
 을 가지고 있다. 5개 신도시에 직장이 있는 경우는 15.3%
 에 불과하다(경기개발연구원, 1996, p.66). 신도시 입주
 자들의 통근통행수단의 분담률을 보면, 분당의 경우 가구주
 의 84%가 승용차를 이용하며, 평촌 72%, 일산 60% 등
 자가용 승용차 의존도가 상당히 높다. 서울과 신도시간에
 전철과 대중교통수단이 연계되고 있지만 이들 대중교통수
 단이 원활하지가 않다.

넷째는 신도시의 안전이다. 신도시 건설은
 장기적인 개발계획 없이 동시다발격으로 추진되어 부실공

표 4. 신도시 주민들이 지적한 당면 해결과제

(단위:%)

순위	신도시	분당	일산	평촌	산본	중동	전체
1순위	교통문제	교통문제 50.5	교통문제 39.5	교통문제 32.9	교통문제 28.6	교통문제 37.4	교통문제 40.4
2순위	치안문제	치안문제 14.4	의료문제 26.3	위락문제 20.8	위락문제 19.6	의료문제 19.6	의료문제 17.0
3순위	시설하자	7.4	치안문제 18.1	의료문제 15.3	교육문제 17.6	치안문제 11.0	치안문제 13.6

(출처: 경기개발연구원, 1996, p.89를 토대로 필자가 재구성.)

사가 빈발하였다. 시공중이던 베란다가 무너져 내리는가 하면, 바다모래를 써서 강도 미달의 불량레미콘이 공급되고, 질 낮은 자재를 사용해 철거 및 재시공이 속출하였다. 5개 신도시 입주 후 약 5만3천여 건의 하자가 발생하였다는 사실이 이를 반증하고 있다. 또한 96년 8월 말 기준으로 116만 명이 입주한 5개 신도시에 파출소는 24개소이며, 근무하는 경찰관수는 323명에 불과하여 경찰관 1인당 평균 3,605명의 치안을 담당하고 있다. 이는 전국 평균 1,137명에 비해 3배 이상 많은 수치이다. 96년 1~8월간 살인·강도·강간·절도·폭력 등 5대 범죄가 총 1,335건이나 발생하여 95년 동기간의 951건에 비해 1.4배나 증가하였다. 신도시 건설시에 주로 집 짓는 일에만 몰두한 결과, 주민들이 기본적인 생활을 유지하는 데 필요한 생활 편의시설 및 공공시설의 건립은 뒷전에 밀린 결과이다.

신도시 주거문화와 삶의 질 향상을 위한 방향제시

지방자치시대의 개막과 함께 신도시를 포함한 수도권은 역사의 새로운 전환점에 들어섰다. 지난 반세기 동안 풍미했던 도시화·산업화의 성장주의 논리는 더 이상 수도권을 이끌어 갈 원동력이 될 수 없다. 그것은 성장의 폐해가 일상생활의 건강함을 망가뜨리는 지경에 이르렀기 때문이다. 지금은 삶의 질, 친환경, 시민중심주의 등으로 대변되는 새로운 패러다임과 개발철학으로 지역정책을 다시 세워야 할 때이다. 신도시의 개발이 마흡하고 개발일정이 촉박한 점 등의 문제를 내포하고 있는 것이 사실이다. 그러나 신도시 개발은 시간이 걸리더라도 전국적 혹은 수도권 차원에서의 지역기능 배치를 신중하게 고려한 청사진을 만들어 진행할 필요가 있다. 신도시 개발이 주택문제 해결을 위해 추진되었지만, 서울시의 일부 업무 및 중추기능을 신도시로 유치하여 도심 과밀문제까지도 종합적으로 해결하는 자족기능의 구축방법이 모색되어야 한다. 그러려면 업무·연구·교육·문화·예술·공업 등의 복합적인 기능 유인방안이 과감히 추진되어야 할 것이다.

수도권 신도시는 서울과의 연계 아래 지역 기능이 형성되어 있기 때문에 서울과의 원활한 교통체계의 수립은 최우선적으로 해결해야 할 과제이다. 그러나 단순히 연결도로만을 새로이 건설하는 것은 또 다른 교통을 유발하거나 신설도로 주변에 택지지구의 건설을 유도할 뿐이다. 따라서 서울과의 연결은 개인교통수단보다는 전철 등 대중교통 중심체제로 정착시키되 수도권 전체 공간구조 및 계획

과 연계하여 해결방안을 모색해야 할 필요가 있다.

그리고 편의시설과 도시안전을 도모할 수 있는 도시구조를 구축해야 한다. 편의시설 가운데 공공부문의 제반 시설은 재정 형편에 맞추어서 진행한다 하더라도, 민간차원에서 설치할 수 있는 생활편의시설은 적극적으로 민간자본을 유치하여 조속한 시일내에 생활상의 불편을 해소시킬 필요가 있다. 또한 치안과 방범의 완벽한 체계를 갖추어 시민들이 안심하고 살 수 있는 생활환경을 구축해야 한다. 나아가서 현재 건축되었거나 새로 짓고 있는 모든 건축물과 도시의 하부구조를 안전하게 관리 운영할 수 있는 시스템이 구축되어야 한다.

수도권 신도시에는 공원 등의 녹지공간이나 휴식공간이 충분히 갖추어 있지 않다. 그대신 도로확장과 건설공사, 계속되는 보수공사, 차량으로 인한 먼지, 소음, 매연 등이 가득하여, 전원생활의 기대를 가지고 들어 온 입주자들은 '잠만 자는 여관'과 같은 신도시에서의 불편한 생활에 실망하고 있다. 신도시에는 마땅히 주민들이 살 수 있는 충분한 삶의 공간이 마련되어야 한다. 또한 지역사회 내부의 문제에 대해서는 지방자치단체가 정착되어 지역사회 스스로 문제를 해결할 수 있는 여건이 마련되어야 한다. 이를 위해서는 무엇보다도 주민 스스로가 주인의식을 갖고 문제해결에 참여해야 하며, 특히 신도시의 삶의 질을 향상시키는데 주민운동적 차원의 참여와 개혁이 필요하다.

다시금 강조하지만, 기왕에 만들어진 신도시는 사람들이 살 수 있는 생활공간으로 만들어야 하며, 궁극적으로 쾌적한 환경을 갖는 한국적인 신도시 개발모형을 만들어야 한다. 이를 위해서는 지역주민의 의사가 충분히 반영되어야 한다. 주민참여를 원천적으로 배제해 버린 계획과 개발이 결코 주민의 삶의 질을 향상시키지 못했음을 수도권 신도시 주민의 삶의 질에 관한 검토에서 확인할 수 있다. 비록 부분적이지만 수도권 신도시에서 전개된 주거문화와 삶의 질을 개선하기 위한 운동은 신도시가 개발되기 전후부터 지금까지 진행되고 있다. 특히 수도권 신도시 주민의 손해배상청구운동, 주차공해보상운동, 준농림지내 위락시설 설치반대운동, 그리고 각 시민단체에서 펼치고 있는 삶의 질 개선운동은 국민적 관심을 모은 바 있다. 향후 신도시 주민을 비롯하여 주거문화와 삶의 질 향상에 관심있는 사람들이 모두 힘을 합쳐, 수도권 주거환경을 살맛나는 생활환경으로 만들어 나갈 수 있도록 체계적이고 설득력 있는 운동을 펼쳐 나가야 할 시점이 바로 지금이다.