

# 대규모 신도시 및 주변지역 거주환경 비교분석 연구

## Research on the Residential Environment of New Town & Surrounding Area

조영태<sup>1</sup> · 성장환<sup>2</sup>

Young-Tae Cho<sup>1</sup> and Jang-Hwan Seong<sup>2</sup>

(Received December 2, 2010 / Revised January 25, 2011 / Accepted January 25, 2011)

### 요 약

1990년대 초반 분당, 일산 등 5개의 수도권 1기 신도시가 개발되었다. 이들 신도시는 체계적인 도시계획과 쾌적한 주거환경으로 선호도가 높아 살고 싶은 도시로 인식되고 있다. 이들 신도시 인근에는 중소규모의 택지개발이 많이 진행되었으며, 동일 생활권을 형성하기도 하는데 이들 지역은 ‘신개발 밀집지역’이라 불릴 수 있다. 수도권에서 이처럼 신개발이 집적된 대표적인 지역이 경부고속도로축에 입지한 분당과 용인서북부 지역이다. 이 지역은 2005년 현재 거주인구가 100만을 상회하는 대규모 생활권을 형성하고 있다. 본 연구에서는 분당-용인서북부 지역의 거주환경 비교분석을 통해 연속적인 중소규모 택지개발의 문제점을 파악하고 향후 신도시개발 및 주변지역 도시관리의 방향을 제시하고자 한다.

**주제어** 신도시, 개발과 관리, 집적지역, 거주환경

### ABSTRACT

During the 1990's, five new towns were constructed around Seoul such as Bun-Dang and Il-San. These new towns are very popular since they were created based on systemic urban planning and they provide various residential amenities. Many people consider them livable cities. Taking such advantages, other small-scale new public and private developments continued around those new towns and consequently created 'agglomerated region with new development'. The most representative area is Bun-Dang and north-western Yong-In area which are formed along the Seoul-Busan expressway. This area is a mega-community having more than one million residents in 2005. Judging from recent development trends in the Seoul metropolitan area, it is expected that the formation of other 'agglomerated region with new development' would be continued for the time being. This study is aimed to analyze the residential environment of Bun-Dang and north-western Yong-In and find implications to the management of 'agglomerated region with new development'. The relevant existing studies have their limits, only focusing on analyzing current conditions and pointing out current problems. This study could be differentiated from the existing analyses in that it conducted comprehensive analyses on various factors that constitute urban residential environment. The conclusion of this study was derived from diverse analyses of current development condition, residential sites, regional transportation, awareness of residents, and oversee cases.

**Key words** New Town, Development & Management, Agglomerated Region, Residential Environment

## 1. 서론

수도권 1기 신도시라 불리는 5개 신도시는 총 규모가 3,300천m<sup>2</sup>(100만평)에 이르는 대규모 개발이며, 동시다발로 진행되었다. 이후 1990년대 후반까지 대규모 신도시 정책보다는 미니신도시 개념의 중소규모 택지개발이 진행되었다. 대규모 신도시 입주초기에 발생한 주거환경의 문제로 인해

신도시 개발에 대한 회의론이 대두되었으며, 대안 논의 과정에서 소규모 택지개발을 원활하게 하기 위한 준농림지역<sup>1)</sup> 제도가 도입되었다. 중소규모 개발이 지향되면서 고속도로 등 광역 도시기반시설이 비교적 잘 구비된 1기 신도시 인근 준농림지역에 개발이 집중된 것이다. 분당-용인서북부처럼 자연스럽게 대규모 택지개발이나 신도시 인근에 중소규모의 주거지역이 동일 생활권을 형성하게 되었다(이창무, 2006). 위

본 논문은 '신개발 집적지역 거주환경분석(성장환·조영태, 2006)' 및 'Analysis on the Residential Environment in Agglomerated Region with New Development(ISCP, 2007)'를 바탕으로 정리한 것임.

1) LH 토지주택연구원 수석연구원(ump2000@empal.com)

2) LH 토지주택연구원 연구위원(교신저자: jhseong@hanmail.net)

성사진과 GIS분석을 통해 수도권의 개발지역을 분석해보면, 개발 밀집지역으로 대표적인 지역이 분당-용인서북부, 인천-김포, 일산-파주, 양주-포천, 남양주 등이다(그림 1).

본 연구에서는 수도권의 대표적인 개발 밀집지역인 분당 및 용인서북부지역을 대상으로 신도시 및 주변지역 현황분석과 주민 설문조사 등을 통해 신도시 및 주변지역의 거주환경을 실증분석하고 향후 도시개발 및 주변지역관리의 시사점을 도출하고자 하였다.

특히 용인서북부 지역은 1994년 준농림지역 제도도입 이후 신규 택지개발이 집중된 지역으로서 우리나라의 대표적인 난개발 지역으로 언급되는 곳이다. 기존의 대상지역에 대한

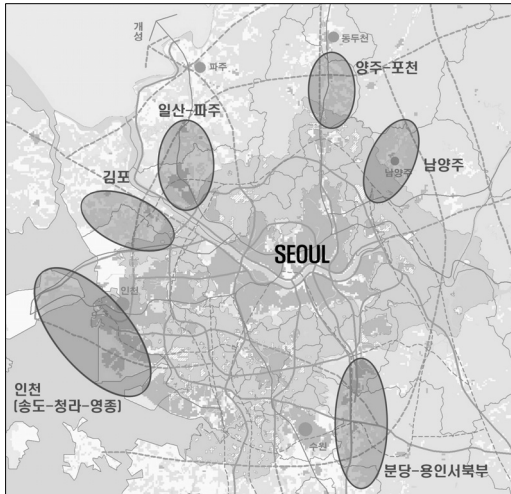


그림 1. 수도권 개발 밀집지역 분포

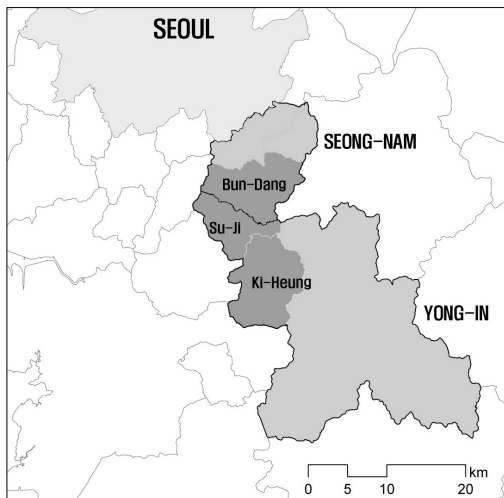


그림 2. 사례지역(분당 및 용인서북부)

선행연구에서는 주로 난개발의 문제점에 초점이 맞추어져 있으며, 관련 인근지역과의 비교분석 보다는 자체적인 내부환경 분석에 그치고 있다(박헌주, 1999; 계기석, 1997; 이상대, 1997; 박상우 외 2005). 본 연구에서는 선행연구와 차별적으로 계획적 신도시인 분당지역과 용인서북부 지역을 비교분석함으로써 거주환경의 차이를 명확히 제시하고 바람직한 도시개발 및 관리 방안에 대해 실증적인 근거를 제시하고자 한다. 이를 위해 도시 생활환경의 주요 분석요소를 입지특성, 도시기반시설, 주거환경, 교통환경으로 구분하고 문헌조사와 도면분석을 통해 분당과 용인서북부를 비교분석하였다. 또한 주거환경의 만족도와 통행패턴에 대한 지역주민의 설문조사를 통해 앞선 문헌고찰과 도면분석 결과를 재검토 하였다.

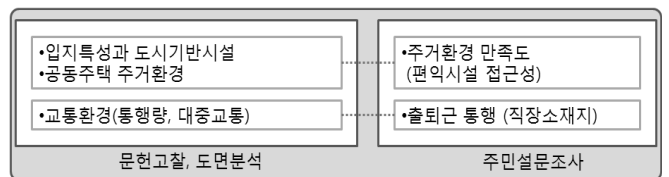


그림 3. 연구분석 내용 및 방법

## 2. 사례지역 연구 : 분당과 용인서북부

### 2.1 입지 및 인구

분당 및 용인서북부 지역은 주민등록 인구를 기준으로 2005년 현재 100만명이 거주하는 거대생활권을 형성하고 있다. 또한 분당 및 용인서북부의 도시개발 추세는 경부고속도로 축을 따라 평택, 천안까지 이어지고 있다(도시연담화; conurbation). 분당 및 용인서북부 지역은 서울 도심에서 20km~50km 반경으로 경부고속도로에 인접해 있다. 분당신도시는 공공에서 개발한 대규모 계획도시이며(1989년 착수), 용인서북부는 분당신도시 인근 준농림지역에 연담 개발된 택지개발지역이다.

분당은 2005년말 기준으로 16만 세대, 48만 명의 인구가 거주하고 있으며, 성남시 전체면적의 49%, 인구의 45%를 차지하고 있다. 용인서북부는 수지구와 기흥구로 구성되며, 용인시 전체면적의 약 21%이지만 18만 세대 50만 명으로 용인시 인구의 71%가 집중되어 있다. 특히 용인서북부 지역은 1990년대 중반 이후 집중되는 택지개발로 인해 인구가 기하급수적으로 증가하였으며, 용인시 인구가 집중되어 있다.

### 2.2 택지개발현황 및 도시기반시설

분당 및 용인서북부 지역에는 1988년 12월부터 2005년까지 총 19개 지구(47,481km<sup>2</sup>)의 택지개발지구가 지정되었다(표 2)(성장환 · 조영태, 2006). 분당신도시와 수지구 지정

1) 준농림지역제도는 1989년 대규모 수도권 신도시 개발 이후 소규모 미니신도시 개발로 정책전환과 더불어 국민경제생활에 필요한 토지를 원활히 공급할 목적으로 1994년에 도입되었다. 준농림지역에서의 개발행위가 광범위하게 허용되면서 무질서한 개발과 환경훼손이 이루어졌다.

표 1. 분당 및 용인서북부 면적, 인구

(단위 : km<sup>2</sup>, 천명)

	면적	인구	
		1996년	2005년
성남시	141.82	917	993
분당	69.43(49%)	372(41%)	442(45%)
용인시	591.50	272	702
용인서북부	137.32(23%)	122(33%)	501(71%)

표 2. 주요 택지개발사업 현황(2005년 기준)

	지구명	면적 (천m <sup>2</sup> )	APT단지수	세대수	인 구	지구 지정	개발 계획	실시 계획	준공일	사업 시행자	비고
1	분당	19,639	151	97,580	390,320	89.05	89.08	89.10	96.12	LH	성남분당
2	판교	9,294	(36)	29,350	88,050	01.12	03.12	04.12	09.12	LH, 경, 성**	
3	구갈	217	8	2,329	9,316	88.12	89.08	89.11	91.12	LH	
4	수지	949	15	9,363	37,452	89.10	90.12	91.12	94.12	LH	용인 서북부
5	수지2	948	14	6,581	24,349	93.11	94.12	95.12	02.12	LH	
6	구갈2	645	12	3,399	12,576	94.03	95.11	96.11	00.12	LH	
7	상갈	330	5	3,759	13,908	94.10	95.12	96.12	01.08	LH	
8	신봉	446	8	2,873	8,905	95.08	98.08	00.05	04.04	LH	
9	동천	213	11	1,874	5,808	95.08	98.12	00.05	03.12	LH	
10	구갈3	957	5	4,558	14,130	96.04	99.07	00.12	04.12	경기도	
11	동백	3,305	10	16,672	51,681	97.02	99.12	02.10	06.12	LH	
12	신갈	411	7	3,533	10,955	98.10	99.11	00.12	04.12	LH	
13	죽전	3,592	41	18,479	57,290	98.10	99.12	01.02	06.12	LH	
14	보라	819	6	4,516	14,000	99.12	01.12	02.12	06.12	LH	
15	구성	994	14	5,695	17,655	99.12	01.12	03.12	06.12	LH	
16	서천	1,171	2	4,161	13,315	01.09	02.02	04.12	07.12	LH	
17	홍덕	2,146	(13)	9,180	28,456	01.12	04.02	04.12	08.12	LH	
18	죽전*	984	-		29,000	96.3-98.12				민간	
19	상현*	421	-		25,300	98-02				민간	
계		33,640	265	161,666	604,814						

주) \* : 준도시지역 취락지구 개발계획에 의해 지정된 지구, \*\* : 경기도, 성남시  
자료 : 건설교통부, 택지개발지구 지정현황(2005년 기준)

이래 준농림제도가 유지되었던 1994년에서 2003년까지 택지 개발 지구지정이 집중되었음을 알 수 있다. 같은 시기 용인시의 민간 공동주택 건립 추진현황을 살펴보면 총 149개 단지가 개발되었는데, 대부분 용인서북부에만 집중되어 있고, 500세대 미만의 소규모 단지가 과반수이다(91개 단지, 61%). 결국 준농림제도 존치기간중에 중소규모의 택지개발이 용인서북부지역에 집중적으로 이루어졌음을 알 수 있다.

인구 및 세대수를 고려하여 시설 원단위를 적용하면, 해당 지역의 도시기반시설 과부족을 비교해 볼 수 있다. 분당은 계획된 도시로서 각종 도시기반시설이 충분히 공급된 것으로 가정할 수 있다. 그러므로 계획적 신도시 지역인 분당의 도시기반시설 설치비율을 기준(100%)으로 하면, 용인서북부에서 우체국, 초등학교, 중학교는 설치기준을 상회하는 반면, 고등

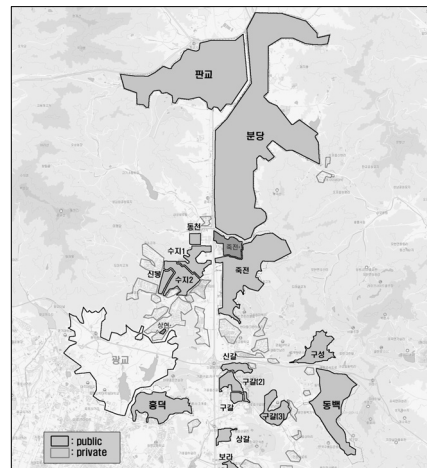


그림 4. 택지개발지구 지정 현황

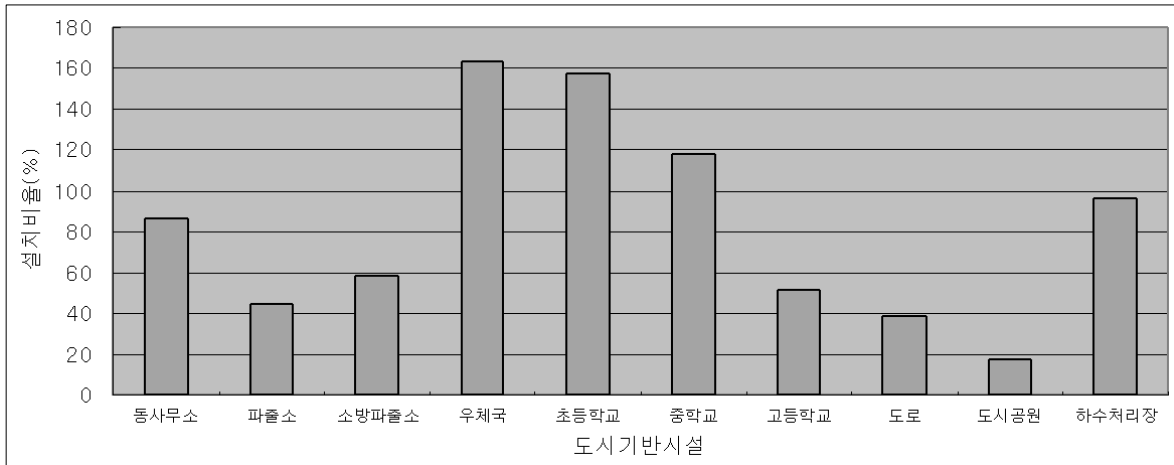


그림 5. 용인서북부의 도시기반시설 설치기준 비교(분당 대비)

학교, 도로, 도시공원, 하수처리장 등은 적정 설치기준에 미치지 못하고 있음을 알 수 있다.

도로 및 교통시설의 경우, 분당은 지하철(분당선)과 2개의 고속화도로가 추가로 건설된 반면, 용인서북부는 지역간 지방도로 확충에 그치고 말았다. 결국 용인서북부의 교통 및 도로 광역적인 수요는 기존 분당의 도시기반시설을 이용하고 있어, 전반적인 기반시설 부족 및 교통혼잡 등이 나타나고 있다. 이는 결과적으로 전체적인 인구는 용인서북부가 분당보다 큰 규모이지만 산발적이고 분산 개발되었기 때문에 광역적인 시설(고속도로, 지하철)이 입지하기 어려웠다고 결론지을 수 있다. 결국 부족한 도시기반시설로 인해 지역간의 갈등(NIMBY)이 야기되었으며<sup>2)</sup>, 추가적인 도시기반시설 확충에 많은 재원이 필요로 하고 있다.

### 2.3 공동주택 주거환경

분당 및 용인서북부 지역의 공공택지내 245개 단지, 민간택지내 121개 단지를 대상으로 인터넷(<http://www.kbstar.com>)과 문헌조사를 통해 공동주택 주거환경을 살펴보았다. 조사결과(표 3), 분당이 주거밀도, 주차, 어린이놀이터, 교통시설 접근성, 도로현황 등에서 전반적으로 우수한 것으로 나타났다. 문채(2002)의 연구에서도 민간개발사업의 영세성에 따른 시설공급이 열악함을 지적하고 공영개발의 우수성을 주장하고 있다. 이러한 결과들은 주거환경에 대한 경제적 평가치라고 할 수 있는 주택가격에도 영향을 주어 분당의 주택 매매가격이 용인서북부의 154% 수준으로 높게 형성되고 있다.

### 2.4 통행실태

2004년 수도권 OD 및 네트워크 자료<sup>3)</sup>를 이용하여 분당

표 3. 공동주택 주거환경 비교

분석 항목		분당	용인서북부
주거 밀도	건폐율	21.4%	17.8%
	용적률	188.4%	209.0%
	주차대수	1.30대/가구	1.27대/가구
	주거동수	11.0동/단지	7.8동/단지
	평균 층수	15.3층	17.0층
주요 시설	평균 평형	35.8평	39.2평
	어린이놀이터 면적	1,076.4m <sup>2</sup>	824.0m <sup>2</sup>
교통 환경	초등학교까지의 거리	260.5m	296.8m
	지하철역까지의 거리	870.5m	2,914.8m
	버스정류장까지의 거리	214.1m	380.2m
주택 가격	매매가격	1,621만원/평	1,054만원/평
	전세가격	594만원/평	323만원/평

및 용인서북부의 통행량을 분석하였다. 두 지역의 목적통행 중 발생통행과 도착통행은 각각 수도권외의 3.2%와 3.0%를 차지하고 있다. 발생통행을 기준으로 하면 분당이 용인서북부의 143% 수준으로 많다.

통행발생을 기준으로 출근 통행을 비교해 보면, 두 지역 모두 내부통행보다 서울로의 통행량이 월등히 많다. 특히 분당의 경우 53%의 통행량이 서울로 향하고 있어 서울의존도가 매우 높은 수준이며, 직주분리 및 도시의 자족성 차원에서 심각성을 보여주고 있다. 이는 분당신도시의 당초 건설목적이 강남지역 중산층의 분산수용이었다는 점에 기인하기도 한다.

대중교통의 수송분담률을 알아보기 위해 수단통행량(발생통행)을 분석하였다(표 6). 두 지역 모두 승용차의 수송분담률이 월등히 높으며, 대중교통(버스+지하철) 수송분담률은 각각 35%, 31%에 그치고 있다. 특히 계획당시부터 지하철이

2) 대표적인 지역간 갈등사례는 ‘분당 구미동 하수처리장 폐쇄’, ‘분당-죽전간 도로 연결 및 생태육교 논란’ 등이 있다(조영태·여옥경, 2007).

3) 서울시정개발연구원, 수도권 OD 및 네트워크(2006.1)

표 4. 목적통행 비교(발생, 도착)

(단위 : 통행/일, %(수도권내))

지역	발생통행		도착통행	
	trip	%	trip	%
분당	907,301	1.9	886,081	1.8
용인서북부	636,546	1.3	585,442	1.2
total	1,543,847	3.2	1,471,523	3.0

표 5. 출근통행 비교(발생통행 기준)

구분	내부	서울	경기	기타	total
분당	33,044	89,498	43,876	1,533	167,951
	20%	53%	26%	1%	100%
용인서북부	31,072	46,121	60,180	942	138,315
	22%	33%	44%	1%	100%

표 6. 교통수단별 수송분담률

	분당		용인서북부	
	통행량	%	통행량	%
승용차	383,765	37	295,688	43
버스	271,298	26	202,128	29
택시	38,517	4	31,107	4
도보	219,893	21	121,878	18
기타	23,629	2	33,584	5
지하철	90,087	9	11,278	2
합계	1,027,189	100	695,661	100

건설된 분당의 지하철 이용률은 9%인데 반해, 상대적으로 접근성이 크게 떨어지는 용인서북부는 2% 수준에 머무르고 있다.

### 3. 주민설문조사

거주민의 특성과 거주환경에 대한 만족도를 조사하기 위하여 주민설문조사를 실시하였다<sup>4)</sup>. 첫째, 이전 거주지역을 조사한 결과, 분당은 서울 60%, 분당 21%, 경기 10% 순이며, 용인서북부지역은 경기 39%, 용인서북부 28%, 서울 20% 순으로 나타나 두 지역간의 차이가 있는 것으로 조사되었다. 현재 거주지역의 선택기준으로는 두 지역 모두 쾌적한 자연환경과 자가주택 마련이 가장 많았다. 실제로 두 지역 모두 자가주택 비율이 상당히 높은 것으로 조사되었다(81%).

4) 지역주민들이 인식하고 있는 거주환경에 대한 주민들의 의식을 파악하기 위해 설문조사를 실시하였다(2006.7.24~2006.8.4). 설문조사는 주택단지를 직접 방문하여 20세 이상의 주민을 상대로 하여 일대일 직접 면접설문으로 진행하였다. 조사분석에 사용된 최종 설문부수는 700부이다.

둘째, 도시 주거환경의 주요 공공편익시설이라 할 수 있는 초등학교, 할인점, 종합병원, 동사무소, 보육시설 등에 대한 주민만족도를 조사하였다. 시설의 접근성 만족도를 조사한 결과(5점 척도), 두 지역 모두 대부분의 항목에서 보통 이상의 만족도를 보이는데, 분당지역이 상대적으로 만족도가 높아 지역간 차이를 보인다(p-value 0.000). 시설별로는 초등학교와 할인점의 접근성 만족도가 매우 높으며, 두 지역 집단간 접근성 만족도의 차이가 가장 큰 것은 종합병원이었다. 이는 용인서북부 지역에서 소규모 택지개발로 인해 광역적 시설인 종합병원이 계획되지 못했기 때문으로 볼 수 있다.

셋째, 직장소재지를 설문한 결과, 분당은 서울(65%), 분당(19%), 경기(10%) 순으로 조사됐으며, 용인서북부는 서울(37%), 경기(29%), 용인서북부(20%) 순으로 조사되었다. 직장소재지에 대해 두 지역을 비교하면 분당이 서울의존도가 더 높았고, 직주근접을 보여주는 해당 지역의 직장비율은 20%에 약간 못 미치는 수준이었다. 이는 앞서 실시한 통행분석 문헌고찰 결과와도 유사한데, 이러한 서울 의존 및 직주분리 현상은 결과적으로 교통혼잡과 사회적 비용의 증가를 초래하게 되었다.

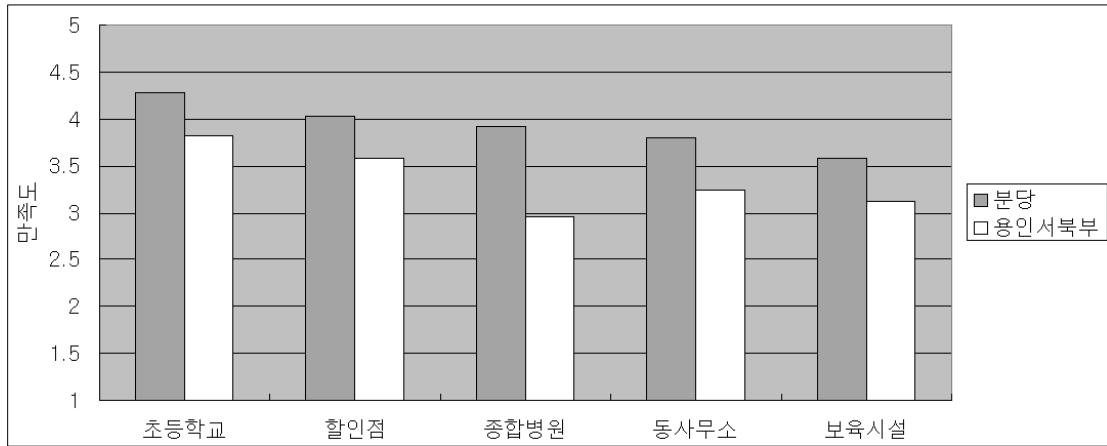


그림 6. 공공편익시설 접근성 만족도

표 7. 직장소재지(%)

지역	서울	분당	용인서북부	성남	용인	경기	기타
분당	65	19	2	2	0	10	2
용인서북부	37	9	20	1	1	29	3
Total	47	13	13	2	0	22	3

#### 4. 정책제언

본 연구는 신도시 개발지역과 주변지역의 분야별 자료 분석을 통해 신도시개발에 따른 제반 도시문제를 구체적으로 제시하고자 하였으며, 중소규모 택지개발사업의 추진에 따르는 도시 서비스 수준의 저하에 관련된 문제들을 발견할 수 있었다. 이상의 연구결과로 향후 도시 개발 및 관리에 대한 정책적 제언은 다음과 같다.

첫째, 현행 국토계획법에서는 녹지지역이나 관리지역에서의 개발행위를 개발행위 허가기준 및 도시계획조례 등에 의해 제어하도록 하고 있으나, 산발적인 난개발을 차단할 만큼 완벽히 정비되어 있지 않다. 실제 행정중심복합도시에서 신도시 경계로부터 4~5km 폭으로 설정된 주변지역은 국토계획법상 시가화조정구역 수준의 행위제한이 적용되며, 난개발의 우려가 있는 건축 및 토지형질변경이 원칙적으로 금지되고 있다. 장기적이고 단계적인 개발계획을 수립하고 도시개발 주변지역에 대한 무계획적 확산을 억제할 수 있는 제도적 장치(예를 들면, 신개발 주변지역 관리방안 수립 의무화)가 마련되어야 한다. 쾌적하고 자족적인 신도시가 개발되더라도 주변지역에 무임승차식(free-ride) 소규모 개발이 진행된다면, 도로·교육시설 등 도시기반시설이 부족하게 될 것이며, 이를 해소하기 위한 추가적인 사회적 비용지불은 불가피하기 때문이다<sup>5)</sup>. 구체적으로는 도시개발법, 택지개발촉진법 등에

새롭게 주변지역 관리방안 수립을 의무화하는 노력이 필요하다고 판단된다.

둘째, 소규모 산발적인 개발보다는 광역적이고 체계적인 개발이 사회적 비용을 줄이고 개발의 효율성을 높일 수 있다. 일정 규모 이상의 신도시 개발에는 개발비용에 도로 및 상하수도 등의 도시기반시설이 포함되어 편익을 수혜받는 자가 사전에 비용을 지불하게 하여(수익자 비용부담 원칙) 추가 설치비용이나 사회적 비용을 일반국민이 부담하지 않아야 한다. 일정 규모 이상의 개발을 통해 개발효과를 극대화하고, 고속도로나 철도 등 비용투입이 큰 기반시설을 설치할 수 있어야 한다. 또한 하수처리장, 쓰레기소각장, 집단에너지공급 시설 등 도시생활 기반시설의 경우 장기계획에 따라 계획적으로 설치하여 남비현상에 따른 지역간 갈등 및 사회, 경제적 비용을 절감해야 할 것이다.

셋째, 신도시의 개발에 있어 서울권(수도권)의 주택공급을 주 목적으로 하는 대도시 인접형 택지개발 신도시와 직주균형(job-housing balance)을 목표로 서울권과의 통근통행을 최

5) 터기 양카라의 경우 신도시 건설로 인해 이스탄불 일극 중심의 집중 현상을 완화하는데 성공하였으나, 양카라의 도시개발과정에서 인구의 폭발적 집중을 유발하였으며, 이를 예측하지 못함으로써 무허가 거주촌(Squatter)이 발생하는 등 주변지역에 무질서한 도시 확산으로 또 다른 도시문제를 야기하였다. 또한, 브라질리아의 경우에도 초기 50만 명을 계획인구로 설정하였으나 현재 200만 명에 이르러 있으며, 주변지역 관리계획이 부재하여 주변지역에 산발적인 난개발을 유발하였음(건설교통부·행정중심복합도시건설추진위원회, 공청회 자료)

표 8. 해외 대규모 신도시 개발규모

	영국 밀턴케인즈	프랑스 세르지-퐁투아즈	프랑스 마른-라-발	네델란드 알메르	일본 타마
입지	런던 북서쪽 70km	파리 북서쪽 30km	파리 동쪽 13km	암스텔담 동쪽 20km	동경 서쪽 30km
개발규모	89km <sup>2</sup> (2,670만평)	81km <sup>2</sup> (2,446만평)	152km <sup>2</sup> (4,610만평)	250km <sup>2</sup> (7,575만평)	29.8km <sup>2</sup> (900만평)
계획인구	250,000	330,000	500,000	250,000	300,000
현재인구	184,506('05)	185,000('05)	273,550('05)	178,884('05)	145,722('03)
개발시기	'67~'00	'65~'00	'65~'05	'76~현재	'65~현재

소화할 수 있는 원격화 된 복합 신도시의 구분된 정책수립 및 추진이 필요하다.

분당의 사례에서도 볼 수 있듯이 당초 계획된 업무지역 등 지역의 내발적 생산 기능 역할을 할 수 있는 공간들은 그 후 토지비용 지불능력이 높은 주거공간(주상복합빌딩)으로 용도변경된 것이 사실이다. 주변의 소규모 택지개발지구는 더 언급할 필요도 없다. 이는 신도시의 자족성 확보가 단순한 토지이용결정으로 이루어지는 것이 아니라 개발 이전 단계에서의 도시입지, 주변지역과의 산업연계성, 기능도입을 위한 지속적인 정책 프로그램의 추진없이는 불가능하다는 의미이다. 그러므로 이처럼 수도권 신도시의 주거형과 자족형의 선택적 전략 수립 및 이에 따른 차별화된 계획과 추진이 필요하다 하겠다. 또한 도시개발계획 수립 당시 일자리(고용), 산업 등 경제계획 수립을 병행하는 것을 적극적으로 고려해야 할 것이다.

넷째, 도시간의 균형발전을 위한 연계형의 도시개발방안이 바람직하다. 분당신도시 개발을 통해 쾌적한 대규모 주거지역을 조성하였지만, 구도시인 성남 기존도심의 쇠퇴와 상대적 박탈감에 따른 도시 양극화를 더욱 가중시켰다는 주장이 제기되고 있기도 하다. 물론 분당신도시 개발이 성남구도시 쇠퇴의 직접적인 원인이라고 단정짓기는 어렵지만, 구시까지 주민들이 느끼는 상대적 박탈감이 상당하다. 동일지역내 기존 도심의 정비와 신개발을 연계하여 상생 발전할 수 있는 방안을 모색하여야 한다. 구도심인 퐁투아즈(Pontoise) 지역의 도시정비와 세르지(Cergy) 지역의 신개발을 결합하여 성공적인 도시개발을 이룬 세르지-퐁투아즈와 기존 주거지의 토지구획정리사업과 신주택개발사업을 병행한 일본의 타마신도시는 신·구도시 연계 개발의 벤치마킹 대상이 될 수 있다(조영태·여옥경, 2007). 신개발지역과 기존 도심을 하나의 사업구역으로 묶고 신개발의 이익을 통해 구도심의 정비비용을 보조하는 방식이 고려될 수 있다. 이를 위해서는 도시전체의 성장관리계획을 수립하는 것이 선행되어야 하며, 지자체와 사업시행자간의 유대관계(지역종합개발협약)가 필요하다. 현재 개발계획을 수립하고 있는 혁신도시, 기업도시 등의 대책과제 등에서도 신·구도시의 균형문제를 진지하게

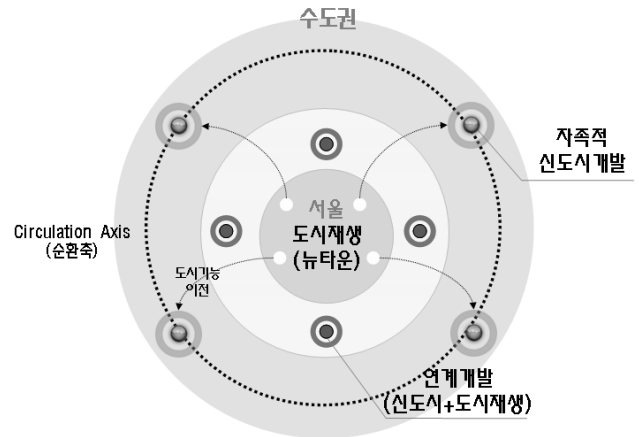


그림 7. 수도권의 전략적 신도시 개발방안

고민해야 한다. 자칫 신도시 자체의 개발에만 몰두하다 보면 인구 및 주요기능 유출에 의한 심각한 구도심쇠퇴가 불가피하기 때문이다. 아울러 해당 지자체내의 연계개발 뿐만 아니라 생활권내 인근 지자체와의 연계 개발도 모색되어야 한다. 자칫 도시기반시설의 설치 및 이용에 있어 적정 부담 및 계획적 연계가 담보되지 않을 경우 지역간 갈등(NIMBY)을 유발하고, 사회적 비용을 증가시키게 된다.

다섯째, 도로, 교통문제의 원활한 해결을 위해서는 대중교통 위주의 해법이 바람직하며, 임기응변식 사후처방보다는 사전적, 광역적 기반시설 확보가 필요하다. 분당신도시의 경우에는 개발단계에서부터 광역교통망, 특히 철도망이 함께 건설된 반면 용인서북부지역에 대해서는 다발적인 소규모 주택개발이 우선적임으로써 교통혼잡이라고 하는 사회적 비용과 더불어 이러한 문제를 해소하기 위한 기반시설의 뒤늦은 공급이 이루어지고 있다. 사후약방문식 기반시설 추가공급은 지가상승 등으로 인해 개발비용이 기하급수적으로 증가하며, 시설에 대한 NIMBY, PIMFY 현상으로 인해 시설의 추가설치가 쉽지 않다. 더욱이 개인교통 위주의 해결 방법은 도로확장 등에 한계가 있으므로, 광역적이며, 장기적인 도시 성장관리 계획에 따라 분담효율이 좋고 사회적 부담이 적은 대중교통 위주의 해법이 바람직하다.

## 참고문헌

1. 건설교통부·행정중심복합도시건설추진위원회(2005), ‘행정중심복합도시 보상대책 및 주변지역 관리방안’-행정중심복합도시 공청회 참고자료(2005. 4. 8.).
2. 건설교통부·대한주택공사(2004), 해외 신도시 사례연구.
3. 국토연구원(2001), 용인시 북서부지역 종합계획수립 연구.
4. 계기석(1997), 대도시 주변지역 관리방안 연구, 국토연구원.
5. 문채(2002), 비도시지역을 대상으로 한 지구단위계획제도의 운영방안에 관한 연구, 국토계획.
6. 박상우 외(2005), 수도권 대규모 개발사업의 집합적 파급영향 분석 및 제도개선 방안, 국토연구원.
7. 박현주(1998), 준농림지역의 효율적 관리방안.
8. 성장환·조영태(2006), 신개발 집적지역의 거주환경 분석, 한국토지공사.
9. 이상대(1997), 수도권 근교개발 촉진방안에 관한 제도 연구, 경기개발연구원.
10. 이창무 외(2006), 분당 신도시의 성장과 상권의 변화과정, 국토계획.
11. 조영태·여옥경(2007), 신,구도시 균형발전을 위한 연계 도시개발방안, 한국토지공사.
12. 한국토지공사(1997), 분당신도시 개발사.
13. 황기현(2000), 용인지역 난개발 원인과 대안.
14. EPAMarne(2006), Report d'activité 2005 des Établissements Publics d'Aménagement de Marne-la-Vallée.
15. Fredric Gaschet(2002), The new Intra-urban dynamics, Papers in Regional Science.
16. Henderson, J. V.(1972), Hierarchy models of city size, Journal of Regional Science.