

제1회 경기도민 정책축제 나의경기도

정/책/토/론/회

3기 신도시, 시민공론장이 필요하다!

주최 : 경기도

주관 : 대장들녘지키기 시민행동, 수원도시계획시민회의,

안산시민사회연대, 인천녹색연합, 일산연합회, 환경운동연합

3기 신도시, 시민공론장이 필요하다

12월 6일(금) 오후 2시~4시
수원컨벤션센터 107호 (1층)

좌 장 김기현 부천YMCA 사무총장

발 제 3기 신도시, 경기도의 지속가능성 위기
맹지연 환경운동연합 환경보전국 사무처장
투기조장하는 3기 신도시를 중단하라
김성달 경실련 부동산건설개혁본부 부장

토 론	최진우	대장들넉지키기시민행동 정책위원장	부천 대장신도시
	박주희	인천녹색연합 사무처장	인천 계양신도시
	배현정	안산환경운동연합 사무국장	안산 장상,신길2신도시
	최용선	수원도시계획시민회의	수원 당수2신도시
	이현영	일산연합회 대표	고양 창릉신도시

자유토론 함께 만드는 대안
공동결의문 채택

이재명 도지사와 함께하는 개막식

오후 4:00~4:50, 컨벤션홀 3 (3층)

김제동과 함께하는 토크콘서트 '나의 경기도'

오후 5:05~6:05, 컨벤션홀3 (3층)

주최
경기도

주관

대장들넉지키기 시민행동, 수원도시계획시민회의,
안산시민사회연대, 인천녹색연합, 일산연합회, 환경운동연합

목차

발제1

3기 신도시, 경기도의 지속가능성 위기

맹지연 (환경운동연합 생태보전국 맹지연 처장)

3기 신도시, 경기도의 지속가능성 위기

맹지연

환경운동연합 생태보전국 처장

1. 그린벨트의 역할과 가치

1.1 도시근교의 숲과 농지 의 환경적 기능과 가치

숲이 사람들에게 제공하는 공익적 가치는 토사유출, 산림휴양, 수원함양, 경관 제공, 산소 생산, 생물다양성, 정수, 대기질개선, 온실가스 흡수, 열섬현상 완화 등 다양하게 나타난다.

특히 최근 미세먼지에 대한 국민들의 관심이 높아지면서 숲의 가치가 다시금 조명받고 있다. 2017년 4월 17일부터 5월 4일까지 산림청 국립산림과학원 연구에 따르면 도시숲이 도심의 PM10을 25.6%, 미세먼지PM2.5를 40.9%까지 줄인 것으로 나타났다. 농촌진흥청에서 공기 정화 효과가 있는 것으로 알려진 4종의 식물을 대상으로 미세먼지 제거 효과를 실험한 결과도 비슷했다. 빈 방에 미세먼지1)를 투입하고 4시간 뒤 측정했더니 2.5 μ m 이하의 초미세먼지가 44% 줄어든 반면, 산호수를 들여 놓은 방은 70%, 땀띠고무나무가 있던 방은 67% 줄어 들었다. 식물의 잎 표면을 전자현미경으로 관찰한 결과, 미세먼지는 잎에 윤택이 나게 하는 왁스 층에 달라붙거나 잎 뒷면 기공 속으로 흡수돼 사라진다는 것이다.

공원 등 투수층이 있는 곳은 불투수층(개발지)에 비해서 홍수피해로부터 더 안전하다. 2011년 서울시 광화문/강남 홍수 당시 기후변화에 따른 폭우가 발생(그림 26)했지만, 피해 발생 지역은 비가 많이 온 곳(그림 31)이나 하수관거가 부족한 곳(그림 46)이 아니라 불투수층 지역(그림 39)에 침수 피해가 발생했다.

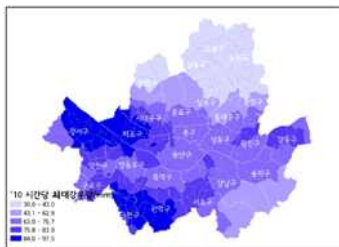
여름철 폭염이 일상화한 가운데 도시 숲인 가로수와 교통섬의 나무 그늘이 일상생활 속에서 시민들의 더위를 식혀주는 천연 에어컨 역할을 톡톡히 하는 것으로 나타났다.

2017년 국립산림과학원에 따르면 열화상 카메라로 분석한 결과 교통섬 나무 그늘은 평균 4.5도, 가로수는 평균 2.3~2.7도의 온도하강 효과를 확인했다. 서울 여의도 숲 조성 전인 1996년과 2015년의 표면 온도 변화를 비교한 결과 조성 이후의 표면 온도가 주변에 비해 낮아지는 효과도 관측됐다. 1996년 여의도 숲

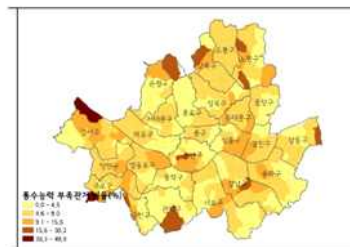
이 조성되기 전의 광장은 주변보다 표면 온도가 평균 2.5도 높았지만, 숲 조성 후인 2015년 표면 온도는 오히려 주변보다 평균 0.9도 낮았다.



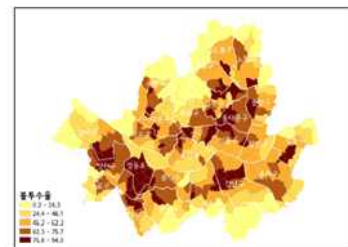
〈그림 26〉 2010년 9월 배수분구별 침수면적률



〈그림 31〉 2010년 9월 시간당 최대강우량 추정결과



〈그림 46〉 배수분구별 통수능 부족권가 비율



〈그림 39〉 배수분구별 평균 불투수율

그림 1 토지이용특성과 침수피해지역 간의 관계 연구, 서울연구원, 2011

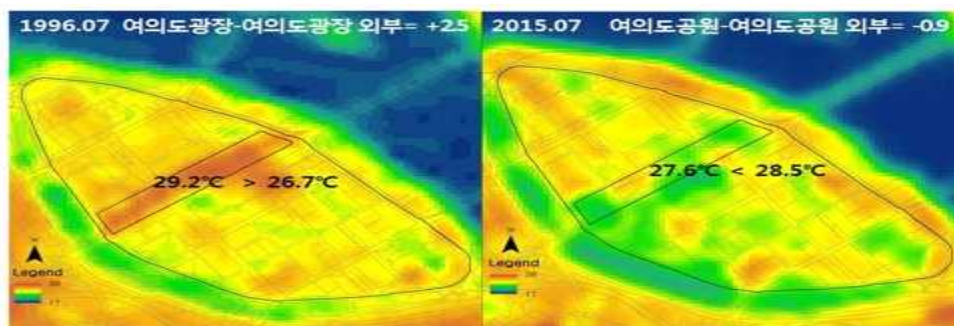


그림 3 여의도공원 조성 전 후 표면온도 변화[국립산림과학원 제공]

1.2 도시환경의 파수꾼이자 도시관리의 핵심 개발제한구역

그린벨트제도는 1971년 도시의 무질서한 확산을 방지하고 도시주변의 자연환경을 보전하여 도시민의 건전한 생활환경을 보호하기 위해 개발을 제한하는 지역이다. 즉 그린벨트가 가진 자연환경요소와 개발제한영역으로서 벨트(울타리)를 의미한다. 실제 서울의 개발제한구역은 보전 가치에 따라 지정되지 않고, 도심에서 반지름 10~25km 사이의 외각에 산, 논, 밭을 대지를 가리지 않고 계획가들이 선을 그어 지정한 이유다. 그래서 초기에 불합리한 구역조정이 논란이 된 이유이기도 하다. 그리고 2001부터 2003년에 걸쳐 도시 확산에 우려가 적은 7대

중소도시의 개발제한구역이 전면 해제될 때에도 이 지역들의 보전가치가 기준이 되지 않은 것이 그이유다.

한지만 김대중정부가 공공임대주택을 명분으로 개발제한구역의 개발이 허용되면서 그린벨트는 정부의 각종 개발사업 수요 충족을 위한 손쉬운 토지 공급처가 되었다. 김대중·노무현정부의 국민임대주택 건설과 제2기 신도시건설, 이명박정부의 보금자리주택, 박근혜정부의 상업·공업용도 허용과 30만제곱미터 이하 공공택지 지정권한이 지자체에 이양되면서 정부가 사실상 그린벨트 해제와 훼손에 앞장서 왔다.

문재인 정부도 수도권 14곳의 개발제한구역을 해제 7,571㎢에 62,040 호수를 개발할 예정이다. 이 밖에도 30만호 이상의 주택공급이 가능하도록 다양한 규모의 공공택지 30개를 추가로 개발할 계획임을 밝혔다. 이중 서울시의 개발제한구역도 포함될 예정이다. 특히 이번 정부의 주택공급정책은 이미 22년까지 수도권과 서울의 신규주택수요를 넘는 공급정책이 추진되고 있음에도 불구하고, 단지, 수질오염의영향이 적은 농경지는 보존가치가 낮다는 불합리한 평가등급을 기준으로 개발제한구역의 지정목적인 도시의 평면적 확산을 가져오는 도시연담화나 인구 집중 등을 통한 도시과밀화문제 지역균형 발전을 도외시하고 있어 개발제한구역의 위기를 초래하고 있다.

수도권의 그린벨트 중 1~2등급이 약 72%, 이고 3등급이 18.94%이고, 4등급은 7.23%, 5등급은 1.48%이다. 면적기준 서울시는 환경성평가 3등급이 877만평이고, 수도권은 1억평에 이른다. 3등급과 4-5등급은 천지차치다. 3등의 경우 식물상 기준으로 수령 20년 이하의 천연림 이거나 수령 21~40년의 인공림이 해당되는데 도시화로 훼손된 도시숲의 경우 이정도면 보전가치가 충분하다. 농지의 경우도 농업적성도 기준, 농지생산성 1.2급지가 해당되는데 논은 담수능력이 커서 도시홍수 예방효과는 물론 생물다양성도 크다.

개발제한구역제도는 도시확산과 자연녹지, 농촌지역보호를 목적으로 영국, 캐나다, 네덜란드, 뉴질랜드 대도시 전체에서 운영되고 있으며, 미국은 경제적 효율성을 높이는 도시성장관리정책으로 사용하고 있고, 호주의 수도 캔버라의 경우 도시주변 자연경관 보호만이 아니라 시민들을 위한 관광 위락공간으로서 제공하고 있다. 프랑스의 경우 파리지 외곽지역에 자연균형지역이라는 명칭으로 제도가 운영 중이다. 러시아도 모스크바주변 폭16km의 그린벨트를 운영 중이다. 하지만 일본의 경우 개발제한구역 운영 실패함으로써 개발제한구역제도가 폐지되었다. 우리나라는 현재 이대로 개발제한구역제도를 운영한다면 일본처럼 해제

위기에 놓일 수밖에 없다.

나라	명칭	지정목적	지정대상	특징
한국	개발제한구역	도시인구 집중방지 도시의 평면적 확산방지 자연녹지의 보전 국방상의 보안유지 전국토의 균형적 개발	대도시권	중앙정부주도
영국	그린벨트	도시확산방지 연담화방지 주변농촌지역보호 역사적 도시경관보전	대도시	성공적으로 가장 오랫동안 유지
캐나다	그린벨트 그린웨이	도시확산방지, 연담화방지 농촌지역보호 자연경관보전	대도시	그린웨이는 보다 유연한 규제, 그린웨이로의 추세
네덜란드	그린하트	도시확산억제 교외지역보전	대도시	중과세조치 등 간접적 유인책 사용
미국	성장관리정책	도시의 연적확산방지 효율적도시형태구축 자연보호, 삶의질 향상	도시	자연보호보다는 도시성장의 경제적 효용성이 강조
호주	수도권 오픈스페이스	주변지역의 자연경관보호, 시민들을 위한 관광 위락공간제공	수도 캔버라	명칭과 지정목적이 영국 그린벨트와 다르나 지역 내 건축행위 엄격히 제한된다는 점에서 유사
뉴질랜드	특별농업지역	농경지보전과 여가 공간확보	크라이스트처치	
프랑스	자연균형지역	대도시 인구집중 시가지 외연확산제한 자연보호	파리시 외곽지역	도시계획이나 상세계획 등 간접적 매체로 규제
러시아	그린벨트	시가지 외연적 확산방지 여가공간 확보	모스크바 주변	폭 16km의 그린벨트 설치
일본	근교지대	도시성장억제 환경보호	도쿄시	1965년 폐지, 시가화조정 구역으로 개편됨

참고자료: 권용우외 3인(2004), 재인용

2. 지속가능한 도시성장관리 정책을 지향하는 서울시

서울시는 중앙정부에 서울 외곽의 개발제한구역 해제를 통한 주택공급 방식을 채택하지 않는다. 2022년까지 도심을 중심으로 공실률이 많은 건물을 주택으로 개조하거나 유희부지 등에 고층 주상복합건물을 지어 저소득층뿐만 아니라 중산층이 입주할 수 있는 공공임대주택을 공급 할 계획이다. 공적임대주택 24만 호를 만들고 추가 임대주택 8만 호를 공급하여 선진국 수준인 10%를 넘어 16%의 공적임대주택을 건설할 계획이다. 이를 통해 실질적인 주택시장 가격조절 기능을 통해 주거안정을 도모할 계획이다. 또한 10년 후 1인가구가 단독 1위가 될 것을 반영하여 신도시의 4인 위주 개발과 달리 1~2인 가구를 중심으로 주택을 공급할 예정이다.

상업업무시설중심의 도심이 주거지와 분리되어 퇴근시간 후 비는 텅 비는 도심공동화 문제도 해결한다. 이와 같은 직주근접의 패턴은 출퇴근 및 통학 거리를 줄여 교통혼잡을 줄이고, 그만큼 미세먼지 발생량도 예방한다. 이는 신도시의 경우 자동차운전이 필수적이거나 서울시의 도심은 대중교통이 잘 구비되어 있기 때문에 자동차가 반드시 필요 하지는 않다. 지속가능한 도시 관리 정책은 직장이 서울에 있는 청년, 맞벌이 부부, 체력적으로 장거리 출퇴근이 힘든 장년층에게 상대적은 시간이나 삶의 질 측면에서 매우 유용하다. 최근 급증하고 있는 고령화인구 등 교통약자에게도 매우 유용하다. 단독주택 밀집지역에는 생활인프라 확충을 통해 주거만족도를 높이고, 일 자리를 만들어내는 도시문제 해결형 도시재생사업에 주력할 계획이다.

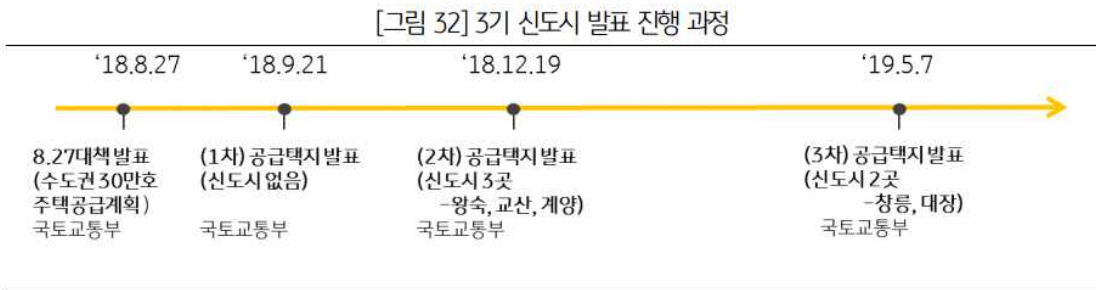
혹자는 이러한 사회적 시류를 타고, 강남의 고층 재건축아파트의 초 고밀 개발 허용을 위한 규제완화를 요구하는 경향이 있다. 하지만 서울의 강남 송파 일원은 잠실 롯데월드인근의 싱크홀 등 과밀개발문제도 간과해서는 안 된다.

3. 제3기신도시의 문제점

3.1 제3기 신도시의 개요

정부는 지난해 12월 남양주시 왕숙, 하남시 교산동, 인천시 계양구 신도시 계획에 이어 지난 5월 7일 경기 고양시 창릉동과 부천시 대장동에 제3

기신도시를 건설 2026년까지 수도권에 모두 30만 가구 공급 계획을 발표했다. 이번 정부의 제3기 신도시개발 계획부지는 서울경계선 2km 이내로 연접한지역이다. 개발면적은 3,274만㎡로 인근 과천 대규모 부지를 합하면 총면적 3,429만㎡로 여의도 면적(290만㎡)의 11.8배나 된다. 더욱이 고양 창릉은 97.7%, 부천 대장은 99.9%가 그린벨트로 절대 개발이 불가능한 환경성평가 1등급 지역도 다수 포함하고 있다.



자료: KB경영연구소 재정리

[표 1] 신도시 및 중규모(3천세대 이상) 택지개발 예정지 및 규모

3기 신도시					
	사업시행자	지구명	위치	면적(만㎡)	호수
2차 발표	LH·남양주 도공	남양주왕숙 1,2	남양주 진접읍, 일패동	1,134	66,000
	LH·경기도공	하남 교산	하남 교산동	649	32,000
	LH·인천도공	인천 계양	인천 계양 동양동	335	17,000
3차 발표	LH·고양도공	고양 창릉	고양시 화전동	812.7	38,000
	LH·부천도공	부천 대장	부천시 대장동	343.5	20,000
			합계	3,274.2	173,000
중규모 택지(3000 세대 이상)					
	사업시행자	지구명	위치	면적(만㎡)	호수
2차 발표	LH·경기도공·과천시	과천과천	과천 과천동	155	7,000
	LH	부천역곡	부천 춘의동	72	5,500
	LH·성남도공	성남박생	성남 동원동	58	3,000
	LH	고양탄현	고양 탄현동	42	3,000
3차 발표	LH·경기도공 등	안산 장상	안산시 장상동	221.3	13,000
	경기도공·용인시 등	용인 구성역	용인시 보정동	275.7	11,000
	LH·안산도공	안산 신길 2	안산시 신길동	74.6	7,000
	LH	수원 당수 2	수원시 당수동	68.4	5,000
	경기도공	광명 테크노	광명시 가학동	68.1	4,800
			합계	1,035.1	59,300

자료: 국토교통부, KB경영연구소 재정리

[그림 33] 수도권 주요 신도시 위치



자료: 연합뉴스

[표 3] 3기 신도시 교통망 확충 계획 및 향후 서울 도심 접근성

	남양주왕숙1,2	하남교산	인천계양	고양 창릉	부천 대장
철도 교통	- GTX-B, 진접선 연결 (2 개역 신설) - 별내선 연장 - 경의중앙선 역 신설	- 3 호선 연장 (2 개역 신설)		- 서부선 연결 (7 개역 신설)	
도로 교통	- 구리 토평사거리, 남양주시 가운사거리, 삼패사거리 입체화 - BRT, 왕숙편변로 신설, - 수석대교 신설	- 동남로 도로 및 황산~초이간 도로 신설 - 선동 IC 확장개선 및 올림픽대로 확장, - 단지내 BRT 신설	- 인천 호선~김포공항역 BRT 신설, - 청라~가양간 BRT와 사업지 간 BRT 신설 - 국도 39 호선 확장, - 연계도로 신설	- 제2자유로 연결, - 수색로 월트컴로 입체화 - 통일로~중앙로 BRT 신설, - 시청 신촌까지 전용차로로 연결	- 경명대로 신설, - 고강 IC 신설, - 서운 IC 신설 - BRT 연결 및 환승 센터 신설
도심 접근성	- 서울역 15 분: GTXB - 청량리역 10 분: GTXB - 잠실 20분 도로	- 수서역 20 분: 3 호선 - 잠실역 30 분: 3 호선	- 여의도 25 분: BRT 및 주변역사 - 마곡 15 분: 도로	- 여의도 25 분: 서부선 - 용산 25: 경의선 - 강남 30분: GTXA	- 마곡 10 분: 도로 - 사당 30 분: 도로

자료: 국토교통부, KB경영연구소 재구성

3.2 제3기 신도시 계획의 문제점

3.2.1 과거 신도시 개발은 강남의 집값을 잡지 못했다

서울은 신주택보급률 기준 100.5%(2017.5월 추정)를 넘었다. 전국적으로도 이미 2010년에 100.5%를 돌파했다. 1기신도시가 조성되던 1995년의 86%

와 비교하면 주택부족 문제는 상당 수준 개선된 상황이다.

수도권 신도시 개발 연혁

	1기 신도시	2기 신도시	3기 신도시
위치	성남 분당, 일산 고양 안양 평촌, 군포 산본 부천 중동 (총 5곳)	남판교, 화성동탄1, 화성동탄2, 김포한강, 파주운정, 광교, 양주(옥정·회천), 위례, 고덕국제화, 인천검단 (총 10곳)	남양주 왕숙 하남 교산 인천 계양 과천 과천지구 (총 4곳)
기간	1989.08 ~ 1996.12	2001 ~ 2023	2019 ~ 2027 (추정)
평균사업비 (총사업비/신도시개수) (천억원)	20.94	95.0167	약 75 (추정)
총사업비(천억원)	104.7	950.167	300
수용인구 1인당 비용 (사업비/수용인구) (억원)	0.089	0.609	1.069
주택수 (천호)	292	608.2	122
수용인구 (만명)	116.8	155.9	28.06 (추정)

※ 김현아 의원실 제공

아래의 자료는 한국환경회의와 경실련 도시개혁센터의 보도자료에 따르면, 과거 신도시개발이 강남집값을 잡겠다는 정부의 당초목표를 실기하였음을 알 수 있다.

강남 집값을 잡겠다며 그린벨트를 풀어 조성한 판교신도시는 당초 750만 원으로 예상되었던 분양가가 1100만원~1700만원으로 형성되면서 LH는 6조 원 가량의 개발이익을 얻었다. 2017년10월 기준 아파트 거래가격은 평당 2.457만원으로 최초 분양가 평균가인 1,204만원보다 2배가량 올랐다. 사업 시행자와 건설사, 주택분양자에게는 개발이익과 시세차익을 보장해 주고 집 값 상승을 오히려 견인했다. 이는 강남권역의 주거지역 확대에 그쳤다.

과거 2002년~2008년 당시 부동산 시장의 성장과 밀어내기 분양이 급증 하며 연평균 입주물량이 약 33만가구 쏟아졌던 사례가 있었다. 당시 초과 공급에 따른 부작용으로 글로벌 금융위기와 함께 준공(입주) 후 미분양이 2~3배가량 폭증했다. 할인 분양과 이에 따른 반발로 기존 계약자 입주 거부 사태, 청약 경쟁 미달사례 등이 속출했다.

2017년~2018년 2년 동안 70만가구가 입주할 만큼 양적 팽창이 가속화될 경우 전·월세 시장의 불안 해소에는 도움이 될 수도 있다. 그러나 초과공급에 따른 ‘소화불량’ 우려도 있다. 주거만족도 개선은 과거 1기 신도시 조성 시기처럼 물량으로 극복할 수 있는 것은 아니기 때문이다.

지난 정부 판교와 위례 등 그린벨트 훼손을 통한 신도시 주택공급정책은 투기꾼과 건설업자의 배만 볼릴 뿐 서민주거안정과 집값 안정에는 실패한 정책임이 드러났다. 그런데 문재인정부가 지난 40여 년 간 수도권외의 허파 기능을 위해 녹지공간으로 지켜온 그린벨트를 추가 해제해 주택공급을 확대하려는 것은 그린벨트 보전과 관리라는 정부의 역할을 포기하고, 투기 조장 정책을 반복하는 것이다. 집값과 서민주거 안정에 효과가 없는 그린벨트 훼손 신도시건설 논의를 중단해야 한다.

서민주거안정을 위한 공공택지에 한정해 엄격한 기준과 절차에 따라 그린벨트를 해제하겠다는 취지는 퇴색된 채 대부분 로또 민간분양주택 건설을 위해 그린벨트가 훼손되고 있다. 국민임대주택은 공공임대주택 건설비율이 지속적으로 후퇴했다. 정부는 그린벨트를 해제한 공공택지에 대해서는 공공임대주택을 절반 이상 짓겠다는 계획이었으나 이후 신도시건설사업에서 공공임대주택은 20% 내외로 후퇴했고, 분양 전환되는 임대주택과 대부분 민간 분양주택으로 채워졌다.

<표> 그린벨트 해제 2기 신도시 주택 공급유형별 가구비율

지구명	토지이용	주택 공급유형별 가구수				비고 (개발면적)
		합계	분양	(분양전환)	국민임대	
판교 지구 ¹⁾	계	6,804(100%)	16,636(62%)	4,384(16%)	5,784(22%)	9,294,326m ²
	단독	2,613	2,613	-	-	
	연립주택	511	511	-	-	
	공동주택	22,414	12,246	4,384	5,784	
	주상	1,266	1,266	-	-	
위례 ²⁾ 지구	계	4,786(100%)	31,483(70%)	7,199(16%)	6,104(14%)	6,772,950m ²
	단독	636	636	-	-	
	연립주택	360	360	-	-	
	공동주택	40,302	26,999	7,199	6,104	
	준주거	3,067	3,067	-	-	
	복합용지	421	421	-	-	

1) 국토교통부 보도자료_개발계획 및 실시계획변경안(2005. 05.19 승인일 기준) 참조

2) 국토교통부고시제2015-774호(위례 택지개발사업 개발계획 변경<10차> 및 실시계획 변경<8차> 승인)

3.2.2 서민주거안정을 위한 정책은 장기 공공임대주택이 답이다

현재 우리나라의 공공임대주택은 약5%에 불과하다. 이는 OECD 평균인 11.5%의 절반도 안된다. 프랑스 파리는 최근 30% 공공임대주택정책을 추진하고 있다.

8~10년 임대후 분양되는 공공주택은 무늬만 공공임대주택이다. 30년 이상 장기임대가 가능한 진짜 공공임대주택은 정부의 정책에 따라 임대료 상승 걱정 없이 주거안정이 실현된다. 또한, 공공의 소유기 때문에 주택 값이 상승해도 그 이익이 사유화되지 않고, 공공에 귀속되어 서민주거안정을 위해 재투자 될 수 있고 주택 가격 상승을 부추길 염려도 없어 주택시장 가격 안정 효과도 기대할 수 있다.

한편, 임차 유형도 장기간 전세와 월세 등이 가능하고 대상 역시 1인가구나, 청년, 신혼부부, 무주택서민 등 다양한 주택수요를 반영한 주거복지정책이 가능하기 때문이다.

그리고 이와 같은 장기공공주택은 당연히 그린벨트가 아닌 도시재생을 통해 도심유희부지나 국공유지, 저밀로 개발된 노후 기성시가지가 주요 입지가 된다. 실제 영구 공공임대주택은 낮은 층수의 노후주거지역의 용적률을 일정정도만 높여도 공급이 가능하다. 이는 도심의 양호한 생활 인프라의 활용을 극대화하고 햇빛도 들지 않고 통풍도 안되는 주거환경을 개선할 수 있다.

공공임대주택은 주변 시세대비 가격이 저렴하기 때문에 소득이 낮고, 실업이 높고, 비정규직이 많은 경제 저성장 시대에는 아무리 민간이 양질의 주택을 공급한다해도 이를 구매할 수 있는 여력이 없기 때문이다.

또한, 예전처럼 은행 대출에 의존할 경우, 가계부채 증가와 이로 인한 은행 부실채권 문제라는 경제적인 부작용도 매우 크다. 반면 서울시와 같이 실질적인 수요에 기반한 맞춤형 도시재생방식의 공공임대주택 공급은 도시문제도 해결하고 국민의 직접적인 삶의 질을 개선하면서 댐이나, 도로 철도 과잉개발 논란이 되고 있는 국가기반시설이나 민영아파트와 달리 노동력의 생산성 향상과 삶의 질 개선 장기적인 경기부양 효과도 커서 국가 재정사업으로도 가정 효율적이다.

2.2.3. 낮은 사업성, 높은 이용료, GTX는 제3기 신도시 개발문제를 해결할 수 없다

오늘날 수도권 교통혼잡의 가장 큰 원인은 신도시 중심의 부문별한 주택공급정책이다.

그리고 인구의 급격한 감소와 노령화는 과거 인구증가시대의 개발방식을 바꾸지 않으면 세계적인 저성장흐름과 더불어 장기적으로는 경지침체와 국가의 부채를 가중시킨다.

표 1 저성장 흐름이 도시·지역계획에 미치는 영향 종합

구분	저성장 양상·전망	저성장이 도시·지역계획에 미치는 영향
인구 저성장	성장률 감소	국토 공간상 인구 불균형 초래
	생산인구 감소	토지 이용·개발에 대한 수요 감소
	노인인구 급증	성장 시기 개발된 구도심 공동화 현상 가속화
	1인가구 증가	도시 일자리와 활력 저하
↓ ↑		
경제 저성장	성장률 둔화	지역격차·소외지역 증가
	산업·생산기반 재생	도시시설 수요 다변화
	신보호무역주의 확대	도시·산업의 유희기반시설 증가

출처: 민성희 외 2018, 8.

한국과 일본의 고령화 진행 비교		일본		한국
		1970년		2000년
도달 연도	고령화(65세 이상 비율이 7% 이상)	1970년		2000년
	고령(14% 이상)	1994년		2018년
	초고령(20% 이상)	2006년		2026년
소요 기간	고령화 → 고령	24년		18년
	고령 → 초고령	12년		8년

자료: 통계청, 일본 총무성,
일본 국립사회보장·
인구문제연구소

한국은 일본보다 7년이나 빠를 고령화와 저출산 문제가 심각하다. 특히 고령화 사회는 생산과 소비가 위축되고, 복지 지출은 더 늘어날 수밖에 없다. 국제통화기금(IMF)도 우리나라가 급속한 고령화 등으로 잠재성장률이 2030년대에는 1%대로 떨어질 것이라고 전망한 바 있다.

GTX와도 밀접한 관련이 있다. 현재 GTX는 총 6조9천222억원의 사업비로 민자로 추진할 예정이다. 그러나 고령화와 저출산 문제는 출퇴근 수요 자체를 떨어뜨린다. 이는 GTX의 사업수익률을 낮추고, 완공 후에는 누적된

재정적자로 민영화의 빌미를 줘서 결국은 시민들에게 외면 받거나 정부의 재정 부담으로 남을 수밖에 없다.

실제 제4차 중기교통시설투자계획(2016~2020) 당시 20년까지 연 1.6%, 30년까지 연 3%인구증가와, 경제성장이 매년 2-3% 경제성장을 전제로 하였으나 2018년 8월 28일 통계청의 '2017 인구주택총조사-등록센서스방식 집계'에 따르면 17년 전체인구 중 65세 이상 고령인구비중이 14.2%로 전년 대비 34만명 늘었고, 생산연령인구(15~64세)는 11만6,000명 감소했다.

설사 GTX가 건설 후 정부재정으로 적자를 매꾼다 하더라도 그것이 전부가 아니다. 기존 광역전철망이나 광역고속버스의 경제성까지 떨어뜨리는 제로섬 게임이 되는 것이다,

더욱이 수도권은 교통망은 현재의 수준으로도 매우 복잡한데 이에 대한 근본적인 개선없이 추가적인 개발을 전제로 하는 것은 국민들로서도 신뢰가 가지 않는다.

자칫 잘못하면 교통비 상승요인과 국가교통시설의 중복 과잉투자로 이어질 우려가 높다. 실제 일본의 경우 급격한 인구감소와 고령화 문제가 저성장기조와 매치되면서, 교통인프라의 과잉투자는 높은 교통비에도 불구하고 고스란히 국가 재정 적자로 이어지고, 주택과 함께 부동산버블을 양산 일본 장기 경제 침체의 주요 요인으로 작동하고 있다.

신도시와 초고속 광역급행철도는 교통혼잡비용을 줄이는 유일한 정책수단이 아니다. 도심재생과 자족성을 높여 아예 교통혼잡을 유발하지 않는 방식이야말로 미국의 스마트성장관리의 핵심 정책이다. 뿐만 아니라 이제 더 이상 인구감소문제 경제저성장으로 인한 문제를 해결하기위한 도시재생 등 다양한 사회, 복지 정책에 쓰여야할 재원을 더 고비용 교통인프라나, 신도시 개발에 빼앗겨서는 안 된다. 시대변화를 거슬러 당초의 목표를 상실한 개발사업은 건설경기 부양책과 부동산 개발이익의 사유화로 귀결되는 과거의 정책을 다시 용납해서는 안 된다. 물류비절감을 통한 생산성 향상이 아니라 국민에게 투자하여 국민의 생산성을 높이는 것이 먼저다.

한국경제 [집코노미] GTX가 집값의 대형호재가 아닌 4가지 이유 (2019.03.07.)

수도권광역급행철도(GTX)는 GTX-A, B, C 등 3개 노선이 수도권 곳곳에 뻗는 데다 일반 철도보다 속도가 3~4배 빨라 수도권 외곽 지역의 서울 접근성이 크게 개선될 것이란 기대하고 있으나 경기연구원은, 'GTX 2라운드'의 과제와 해법'이라는 보고서

①두 배 비싼 운임… 한달 15만원 ↑

현재 GTX-A노선의 정확한 요금은 공개되지 않았다. 사업자인 신한은행컨소시엄이 지난해 3월 제시한 사업제안서에 나온 요금이 전부다. 사업제안서에 따르면 기본요금은 2419원(10km이내), 추가요금은 5km당 216원이다.

GTX-A노선 예상 운임(단위:원)

	문정	킨텍스	대곡	연신내	서울역	삼성	수서	성남	용인	동탄
문정		2,419	2,635	3,067	3,499	3,931	4,147	4,579	5,011	5,659
킨텍스	2,419		2,419	2,851	3,283	3,715	3,931	4,363	4,795	5,227
대곡	2,635	2,419		2,419	2,851	3,283	3,499	4,147	4,579	5,011
연신내	3,067	2,851	2,419		2,419	2,851	3,067	3,715	4,147	4,579
서울역	3,499	3,283	2,851	2,419		2,635	2,851	3,283	3,715	4,147
삼성	3,931	3,715	3,283	2,851	2,635		2,419	2,851	3,283	3,715
수서	4,147	3,931	3,499	3,067	2,851	2,419		2,635	3,067	3,499
성남	4,579	4,363	4,147	3,715	3,283	2,851	2,419		2,419	3,067
용인	5,011	4,795	4,579	4,147	3,715	3,283	3,067	2,419		2,635
동탄	5,659	5,227	5,011	4,579	4,147	3,715	3,499	3,067	2,635	

이를 토대로 집코노미가 GTX-A노선 예비타당성 조사 결과 보고서, 사업계획서 등에 나온 역간 거리를 파악해 예상 운임을 분석해봤다. 분석 결과 1회 운임은 2400원~5600원 선이다. 구간별로 보면 문정~킨텍스 구간이 2419원으로 가장 낮았고, 문정~동탄 구간이 5659원으로 가장 높았다. 서울역 삼성역 등 도심으로 이동할 경우 문정~서울역 구간은 3499원, 문정~삼성역 구간은 3931원이었다. 동탄~서울역, 동탄~삼성역 구간은 각각 4147원, 4579원으로 운정보다 비쌌다.

GTX-A노선 한달 이용시 예상운임(20일 왕복, 단위:원)

	문정	킨텍스	대곡	연신내	서울역	삼성	수서	성남	용인	동탄
문정	-	96,760	105,400	122,680	139,960	157,240	165,880	183,160	200,440	226,360
킨텍스	96,760	-	96,760	114,040	131,320	148,600	157,240	174,520	191,800	209,080
대곡	105,400	96,760	-	96,760	114,040	131,320	139,960	165,880	183,160	200,440
연신내	122,680	114,040	96,760	-	96,760	114,040	122,680	148,600	165,880	183,160
서울역	139,960	131,320	114,040	96,760	-	105,400	114,040	131,320	148,600	165,880
삼성	157,240	148,600	131,320	114,040	105,400	-	96,760	114,040	131,320	148,600
수서	165,880	157,240	139,960	122,680	114,040	96,760	-	105,400	122,680	139,960
성남	183,160	174,520	165,880	148,600	131,320	114,040	96,760	-	96,760	122,680
용인	200,440	191,800	183,160	165,880	148,600	131,320	122,680	96,760	-	105,400
동탄	226,360	209,080	200,440	183,160	165,880	148,600	139,960	122,680	105,400	-

평일 20일 왕복으로 이용한다고 가정하면 한달 운임은 10만원을 훌쩍 넘는다. 킨텍스~서울역, 킨텍스~삼성역 구간은 각각 13만9960원, 14만8600원으로 예상됐다. 동탄에서 서울역까지는 16만5880원이 든다. 연간 기준으로 환산하면 1년에 170만~180만원의 교통비가 드는 셈이다.

다른 교통수단과 비교하면 2배가량 비싼 수준이다. 경기연구원 조사에 따르면 대화역~교대역 지하철 한달 운임은 7만4000원이다. 킨텍스에서 광역 버스를 타고 강남역을 갈 경우 한달 9만2000원을 써야 한다.

운임은 지금보다 더 오를 가능성이 높다. 경기연구원은 보고서에서 “GTX 건설 사업이 재정사업이 아닌 BTO 방식이어서 투자비를 이용자 요금으로 회수한다”며 “일반적으로 요금 수준이 높을 수밖에 없다”고 주장했다. 보고서는 이어 “개통시점에는 운임이 물가상승만큼 더 높아지기 때문에 상당한 논란이 될 것”이라고 전망했다. BTO는 민간이 시설을 건설하고 일정기간 직접 시설을 운영해 수익을 거두는 방식이다.

GTX-A노선 역간 거리(단위:km)										
	문정	킨텍스	대곡	연신내	서울역	삼성	수서	성남	용인	동탄
문정		6.2	13.2	23.1	32.0	42.7	47.4	59.3	69.1	80.0
킨텍스	6.2		7.0	16.9	25.8	36.5	41.2	53.1	62.9	73.8
대곡	13.2	7.0		9.9	18.8	29.5	34.2	46.1	55.9	66.8
연신내	23.1	16.9	9.9		8.9	19.6	24.3	36.2	46.0	56.9
서울역	32.0	25.8	18.8	8.9		10.7	15.4	27.3	37.1	48.0
삼성	42.7	36.5	29.5	19.6	10.7		4.7	16.6	26.4	37.3
수서	47.4	41.2	34.2	24.3	15.4	4.7		11.9	21.7	32.6
성남	59.3	53.1	46.1	36.2	27.3	16.6	5.7		9.8	20.7
용인	69.1	62.9	55.9	46.0	37.1	26.4	21.7	9.8		10.9
동탄	80.0	73.8	66.8	56.9	48.0	37.3	32.6	20.7	10.9	

②면 역간 거리

정거장 간 간격이 멀어 접근성이 크게 떨어지는 점도 한계로 꼽힌다. 경기연구원에 따르면 서울도시철도의 역 간격은 1.1km다. 반면 GTX의 역 간격은 A노선 8km, B노선 6.2km, C노선 7.2km로 6~7배 멀다. 총 연장이 80km에 달하는데 정거장 수가 10개 내외로 적은 탓이다.

경기연구원은 “정거장 간 거리가 멀어 승용차나 버스 등 다른 교통수단을 이용해야 역에 접근할 수 있다”며 “환승이 불편하다면 GTX 활성화를 기대하기 어렵다”고 지적했다. 이어 “GTX 역을 중심으로 광역환승센터를 구축하고 승용차 환승객을 위해 충분한 환승주차장 확보가 필요하다”고 덧붙였다.

GTX 평균 역간 거리(단위: km, 개)				
구분	A노선	B노선	C노선	서울도시철도 (2017년 10월 기준)
총 연장	80	80	74	300
정거장 수	10	13	10	208
평균 역간 거리	8.0	6.2	7.4	1.1
*자료: 경기연구원				

40m 지하… 내려가는데 5분

역 도착 뒤 GTX를 이용하는 데도 오랜 시간이 걸린다. GTX가 지하 40m 대심도를 지나는 까닭이다. 승강장으로 오르내리는 데만 5분 이상씩 소요된다. 에스컬레이터로는 4분가량 걸릴 것으로 예상된다. 경기연구원 조사에 따르면 실제로 지하 40m에 있는 6호선 버티고개역의 경우 진입하는 데 에스컬레이터로 4분35초, 엘리베이터로 7분7초가 걸린다. 많은 사람들이 이용하는 출퇴근 시간엔 엘리베이터를 타기 위한 대기 시간도 길 전망이다.

④긴 배차간격

배차 간격이 긴 것도 문제점다. 퇴근 시간대 서울 도시철도의 배차 간격은 평균 3분4초인데, GTX 배차 간격은 2배인 6분 이상으로 예상됐다. GTX A노선이 수서발 SRT의 수서~동탄 구간을 공유하기 때문에 배차가 줄어든 탓이다. 경기연구원은 “신분당선 서북부 연장(동빙고~삼송)이 서울시 요구대로 GTX-A노선 선로와 혼용한다면 GTX의 배차간격은 더 길어질 것”이라며 “신분당선의 영업속도가 90km/h이기 때문에 GTX의 운행 속도는 더 떨어질 것”이라고 주장했다.

“환승체계, 할인권 도입해야”

경기연구원은 요금부담 완화를 위해 정기 요금 할인권 도입을 제안했다. 해외에서는 이미 정기 할인권이 보편화돼 있다. 영국 런던은 정기권을 7일, 1개월, 1년 기준으로 나눠 61~70%가량 요금을 깎아 준다. 정기권 하나로 해당 존(구역) 안에서 모든 대중교통 이용이 가능하다. 일본 도쿄, 미국 워싱턴과 뉴욕 등도 정기권을 발급해 최소 7%에서 최대 62%까지 요금 할인 혜택을 제공한다. 한국에도 철도 정기할인권이 있으나 버스환승이 불가능하다.

경기연구원은 “GTX에 수도권 전철 할인을 37.7%를 적용하면 광역버스 요금과 유사한 수준이 돼 이용자 불만이 줄어들 것”이라며 “할인권 도입시 GTX 통근자는 한 달에 5만8812원의 교통비를 절감할 수 있다”고 설명했다. 이외에도 경기연구원은 △고속엘리베이터 중심의 역내 수직 이용자 동선 설계 △다른 철도 노선과의 선로 혼용 재검토 △GTX역 중심의 광역환승센터 구축 등을 해법으로 제시했다. (한국일보 기사 끝)

4. 일본사례를 통해본 수도권 신도시의 미래

4.1 일본신도시의 노후화를 넘어 슬럼화 (다마 신도시를 중심으로)

고도 경제성장과 이촌향도(離村向都) 현상으로 도쿄 인구가 매년 10만~20만명씩 늘어나던 시절, 일본에선 한국의 1990년대처럼 신도시 바람이 불기 시작했다. 일본 정부가 1963년 신주택지가지개발법을 제정한 것을 계기로, 도쿄·오사카 등 대도시 주변 뉴타운 개발 사업이 본격화됐다.

30~40년 전 도쿄 주변에 다마(서부) 지바(동부) 쓰쿠바(북부) 요코하마 고호쿠(남서부) 등 신도시가 줄줄이 개발됐습니다. 일본의 고도성장기에 샐러리맨들이 내 집 마련의 꿈을 이루는 데 큰 공헌을 한 신도시가 이제 애물단지로 전락하고 있습니다.

일본의 신도시

구 분	천리뉴타운 (千里)	다마뉴타운 (多摩)	치바 뉴타운 (千葉)	고쇼우지 뉴타운 (高蔵寺)	고우후쿠 뉴타운 (港北)
개발면적	1,160ha	2,984ha	1,933ha	702ha	1,341ha
계획인구	15만명	30만명	19만 4천명	8만 1천명	22만명
위치	오사카부	동경도	치바현	아이치현	요코하마시
사업기간	1960~1969	1966~2000	1969~2004	1965~1981	1974~2006
입주시기	1962	1971	1979	1968	1981
도심과의 직거리	12km	30km	30km	17km	25km
도심과의 통근시간	19분	50분	55분	30분	56분
철도노선	- 北大阪急行線 - 大阪モノレール - 阪急千里線	- 京王多摩線 - 小田急相模原線 - 모노레일	北総開發 線	JR중앙선	요코하마지하 철 3호선

다마뉴타운은 도쿄 중심부에서 서남쪽으로 약 25~40km 떨어진 다마시, 마

치다(町田)시, 하치오지(八王子)시, 이나기(稲城)시 등 네 도시에 걸친 구릉지 약 3000ha를 지칭한다. 도쿄 인근 첫 신도시인 다마뉴타운은 1971년 다마시 스와·나가야마 지구에서 첫 입주가 시작됐다. 도쿄 신주쿠(新宿)역에서 게이오 사가미하라선(線) 급행 지하철을 타면 30여 분 만에 도착할 정도로 가깝다.



일본의 다마신도시는 도쿄에서 40km 가량 떨어진 곳에 개발됐습니다. 도쿄 출퇴근 수요자들을 흡수하고 주변 산업, 공업지역과 연계해 자급자족의 30~40만 규모의 대도시로 계획되었으며, 도로나 공원, 학교 등 각종 기반 시설은 물론 상업·문화시설도 확보되면서 주거선호도가 높았다. 분양된 아파트는 도쿄로 출근하는 직장인 4인 가족을 위한 방 3개 구조였다.

도쿄 인근의 지바현과 사이타마현에도 다마와 같은 뉴타운 개발이 시작됐다. 1970~1980년대 뉴타운 붐이 일던 시기이다. 1974년 오일 쇼크로 주택 수요 감소 전망이 대두되자, 다마뉴타운도 대규모 단지 아파트 분양 일변도에서 벗어나 타운하우스 등 다양한 형태의 주택을 공급하는 방향으로 전략을 수정했다. 저밀도 개발과 함께 뉴타운 인기는 지속돼 1979년 첫 일반 택지 분양 때엔 경쟁률이 최고 3422배였다는 기록도 남아 있다. 1980년대에는 도쿄 시내 대학들이 뉴타운 인근에 제2 캠퍼스를 속속 건립, 대학이 9개가 생기면서 학원 도시로 거듭나기도 했다.

다마는 '버블 경제' 붕괴로 부동산 시장이 얼어붙었고, 도쿄 신도시 주택 수요도 추락했다. 설상가상으로 다마보다 가까운 교외에선 경쟁 뉴타운 개발이 계속됐다.

입주 당시 30~40대였던 가장들은 은퇴했다. 취업한 젊은 자녀들은 도쿄 도심의 원룸으로 떠났다. 젊은 도시였던 다마뉴타운의 고령화율(전체 인구 대비 65세 이상 노인 인구 비율)은 2018년 23.9%에 이른다. 다마뉴타운에서

가장 먼저 입주가 시작된 스와·나가야마 지구가 있는 다마시의 고령화율은 29.9%로 도쿄도 전체 고령화율(23.6%)보다 높다. 1970년대엔 최신형이었던 아파트도 늙었다. 대부분 엘리베이터도 없는 5층짜리다. 노인들이 오르내리기 불편해 집을 내놔도 팔리지 않아 빈집이 속출했다.

집에서 어디를 가려고 해도 거리가 멀다. 지금은 노인들만 남은 한적한 동네로 변화되면서 고독사하는 노인들이 늘고 경제력이 부족한 노인들이 대다수 생활하고 있는 만큼 생산이나 소비가 거의 이뤄지지 않아 도시의 기능도 점점 마비돼 가고 있고 주택수요도 빠르게 위축되면서 주택가격이 하락하게 되었다. 결국, 다마신도시의 주택들은 과거의 절반 수준의 가격으로 매물을 내놔도 팔리지 않는다고 합니다. 심지어 빈집도 생겨날 정도로 마을은 쇠퇴해가고 있습니다.

일본은 전철이 매우 잘 발달돼 있어 어디든지 쉽고 빠르게 이동할 수 있습니다. 전철인 오타큐선이나 게이오선이 다마 신도시까지 연결됐으며 모노레일까지 만들어져 도쿄 도심으로 출퇴근하는 직장인들의 통근 문제가 어느 정도 해소됐습니다. 특히, 타마센터역에서 급행열차(게이오선)를 이용하면 도쿄 도심인 신주쿠역까지 40분대로 이동할 수 있다. 하지만 일본의 대중교통 요금은 거리에 따라 기하급수적으로 올라가 서민들에게는 큰 부담이 되었고 교통비와 주택가격은 반비례한다. 굳이, 높은 교통비와 불편을 감수하고서 도심을 벗어날 필요도 없고, 일본의 젊은이들은 신도시의 넓고 화려한 주택보다 작으면서 알찬 도심의 주택을 선호하고 있다고 하네요. 특히, 1~2인 가구의 비중이 높아지면서 도심회귀현상이 더욱 가속화되고 있다.

신도시의 노후화입니다. 신도시라는 이름이 무색할 정도로 건축물은 물론 각종 기반시설이 모두 낡아 버렸기 때문이죠. 대다수 지역이 노후화를 넘어 슬럼화까지 진행되고 있지만 사업성이 낮아 재개발사업은 거의 추진되지 않고 있다. 2000년대에 접어들면서 상가 전체의 26%가 문을 닫게 됩니다. 또, 300여 곳에 이르던 초등학교도 절반가량이 폐교해 노인 시설로 재활용되고 있습니다. 신도시에서 자란 세대가 어른이 돼 다시 도쿄로 돌아간 것이 주요 요인이라고 하네요.

일본은 1980년대 후반부터 주택 공급을 위한 신도시 개발 전략을 포기했다. 다마신도시도 1966년 개발 이후 매년 1000~2000채의 주택을 새로 짓

다가 1996년부터 이를 멈췄다. 이 때문에 도쿄도나 도시재생기구(UR) 등에서 신도시 조성을 위해 확보한 택지개발지구 내 유희지를 민간 부동산회사에 팔고 있는 상황이다.

일본 전쟁 후 베이부머 세대인 단카이세대의 고령화와 저출산 문제는 다마신도시에 큰 영향을 미쳤다. 아파트나 단독주택 가격은 20년 전보다 60% 이상 떨어졌다. 1988년 45만 엔이던 다마신도시 하치오지 지역 주택지 공시가격은 지난해 17만9000엔. 금융위기 이전 일본 부동산 가격이 반짝 상승해 도쿄 땅값이 10% 정도 뛰는 동안 다마신도시는 4%도 오르지 못했다.

일본의 대표적인 주거 중심 신도시인 센리신도시와 다마신도시 현재 인구, 가구 수, 고령화 비율은 2009년말 기준.

	위치	개발 기간	특징	개발 면적	계획 인구	현재 인구	가구 수	고령화 비율
센리신도시	오사카 도심에서 북쪽으로 약 15km	1960~1970년 (1962년 입주 시작)	일본 최초 신도시	1160ha	15만 명	8만9486명	4만1031가구	29.2%
다마신도시	도쿄 도심에서 서쪽으로 약 25~40km	1966~2006년 (1971년 입주 시작)	도쿄권 최초 신도시	2853ha	34만2200명	21만4520명	8만7566가구	15.3%

자료: 도쿄도, 도시재생기구

4.2 일본의 신도시 문제 해결을 위한 노력

- 고층 아파트 위주의 개발보다 다양한 주택을 보급하는 방식으로 가야 한다.
- 고령화, 인구 감소에 따른 신도시 문제 “노후 아파트를 리모델링하고 건물과 도로의 턱을 없애고 어린이공원을 노인을 위한 녹지 공간으로 변경
- 임대주택을 재건축해 고령자용으로 변경
- 직장과 주거가 분리된 기존 베드타운 신도시에 고령자가 집중되는 문제를 막으려면 주거 외에 업무 중심 기능을 대폭 보강해 젊은층을 끌어들이는 게 중요
 - 송도국제도시도 기업 유치에 어려움을 겪는 상황에서 입지 여건이나 입주 조건이 더 떨어지는 청라, 광교, 평택국제도시 등을 업무 중심의 자족도시로 만들기는 어려울 것이므로 오히려 오피스빌딩의 과도한 개발도 문제가 됨

- 지역 내 임대주택부터 다시 지어, 도심이나 인근의 젊은 가족 단위를 끌어옴 주택 노후화 문제가 일단 해결되면 주택 가격·도쿄 접근성·인프라 면에서 경쟁력이 있다 젊은층을 끌어들이기 위해 센리신도시는 노후화된 주택을 재건축하고 근린상가 일부를 재정비하는 작업에 들어갔다”며
- 자녀들이 다마의 부모님댁 근처로 이사하면 현금 30만엔을 지원한다. 도쿄까지 가지 않고 재택근무를 할 수 있는 오피스 공간도 시에서 제공
- 신칸센보다 더 빠른 기차'로 개발 중인 리니어 중앙 신칸센이 다마에서 지하철로 10~20분 거리에 정차하기 때문이다. 다마시는 가나자와중앙교통과 함께 올 2월 자동운전 미니버스 시범사업을 시행했다. 다마뉴타운 도로가 도쿄 도내에 비해 비교적 깔끔한 데다, 이동에 어려움을 겪는 노인 인구가 많아 자동운전 대중교통 실험을 하기에 최적의 조건이었다.
- 일본은 2000년 도시 내에 대형 쇼핑몰 설립을 규제하는 ‘대규모 소매점포 입지법’을 시행했다. 고령화와 인구 감소로 급격히 쇠퇴해가는 지방 상권을 살리겠다는 취지였다. 이때부터 5년간 400개가 넘는 대형쇼핑몰이 중소도시 외곽에 속속 들어섰다.
 - 하지만 2007년 일본 정부는 이 규제를 폐지하고 정반대로 도시외곽의 대형 쇼핑몰 설립을 금지했다. 면적 1만 m² 이상의 상업시설은 물론이고 시민회관, 종합운동장 같은 공공시설과 병원, 대학까지 교외에 들어서지 못하도록 했다.
 - 쇼핑센터, 공공시설 등을 교외에 짓도록 하면서 시 외곽을 개발하자 주택 수요도 교외로 빠져나가면서 오히려 지방 도시는 더 쇠퇴한다.
- 일본 가가와(香川) 현의 현청소재지인 인구 42만 명의 다카마쓰(高松) 시는 지금도 인구가 늘고 있는 중견도시로 꼽힌다. 이곳 중심지 소매점포들의 연간 매출액은 1100억 엔(약 1조3300억 원). 다른 현청소재지가 인구가 감소하고 상권이 몰락하는 것과 대조적이다. 기존 시가지를 중심으로 꾸준히 상권을 개발한 동시에 주택, 병원, 문화시설, 복지시설 등을 집중 시켰다.

5. 결론

분당, 일산, 평촌, 산본, 중동 등 한국의 1기 수도권 신도시는 일본 도쿄권 최초의 신도시인 ‘다마’가 모델이다. 일본의 사례처럼 신도시 주변에 추가적인 신도시 개발과 주택의 과잉공급이 고령화와 인구감소라는 사회적 변화가 다마신도시의 쇠락에 영향을 미쳤다.

한국은 2018년부터 급격한 임금감소가 시작되었고 일본보다 7년이나 빠른 고령화와 저출산 문제가 심각하다. 하물며 일본 신도시는 10~40년에 걸쳐 조성된 데 비해 한국 1기 신도시는 5~7년 단기간에 개발이 이루어지면서 수십 년간 다양한 연령층이 입주한 일본과 달리 한국은 비슷한 세대가 동시에 입주했기 때문에 입주자가 한꺼번에 고령화되면 일본 보다 더 심각한 위기가 올 것으로 예상된다.

한국은 아직 2기신도시도 입주가 완료되지 않은 상태에서 3기 신도시와 대규모 주택 공급이 추진될 예정이다. 계속되는 도시 외곽지역의 개발은 출퇴근 시간의 증가, 교통체증, 문제를 더욱 가중시킬 것이고, 이들의 교통수요가 환승이용이 하지 않고, 수심 40미터 까지 밑으로 건설되는 비싼 GTX로 어느 정도 이전 할 지도 의문이다.

기존 신도시에 거주하던 자녀들도 1~2인가구의 청장년층을 중심으로 출퇴근 비용과 주거비용, 기회비용 등을 모두 합산해보니 서울에 주택을 얻어 생활하는 것이 훨씬 경제적이라고 판단되는 경우 다소 좁더라도 서울로 다시 거주지를 옮길 것이다. 이는 실제 일본을 비롯한 미국 등에서는 신도시가 주거여건이 도심보다 양호함에도 불구하고 다시 거주지를 도심으로 옮기는 이유와 다르지 않다.

그리고 가중되는 수도권 도시확산은 서울과 경계의 그린벨트의 숲과 농지를 훼손하여 아파트 숲으로 변하고 수도권과 서울 모두 기온이 상승되고, 출퇴근 교통수요로 인한 미세먼지와 대기오염은 심각해질 것이다. 경제성이 낮은 GTX는 국가적 재정부담을 가중 시킬 것이다.

이 모든 재앙을 사전에 예방하기 위한 시간은 얼마 남지 않았다. 신도시가 아닌 기후변화 대응하면서도 지속가능한 도시성장관리 만이 모두가 더불어 살만한 모두의 도시를 만들 것이다.

[참고문헌]

[日 신도시 쇠락을 통해 본 한국 신도시의 미래]<上> 동아일보
www.donga.com/news/article/all/20100510/28246333/1

[日 신도시 쇠락을 통해 본 한국 신도시의 미래]<下> 동아일보
www.donga.com/news/article/all/20100511/28267947/1

한국경제 [집코노미] GTX가 집값의 대형호재가 아닌 4가지 이유(2019.03.07.)

KB경영연구소 KB부동산시장 리뷰 2019-5호 - KB금융그룹
<https://www.kbfg.com/kbresearch/index.do?alias=report&viewFunc...>

저성장시대에 대응한 도시·군기본계획 수립방향 - 국토연구원 2019.7.2.

다마신도시의 ‘몰락’...‘도심 회귀현상’ 주목하라![2편] 2018. 09. 10

발제2

**3기 신도시,
서민주거안정책인가? 투기조장책인가?**

김성달 (경실련 부동산건설개혁본부 국장)

3기 신도시 서민주거안정책인가? 투기조장책인가?

김성달(경실련 부동산건설개혁본부 국장)

들어가며

집권 이후 미봉책으로 일관하며 투기세력에게 꽃길을 열어준 문재인 정부. 그 결과 서울집값만 2.5억원 상승하며 집이 투기세력의 쇼핑상품으로 전락

열심히 일하지 않아도 부동산자산에서 막대한 불로소득이 발생하는 투기경제가 지속되며 온 국민과 기업들도 투기행렬에 내몰리고 있음

하지만 국토부는 심각한 주택시장에 대해 '안정적' 이라고 자화자찬하며 국민을 우롱하고 있음
판교, 위례 등 2기 신도시가 집값상승을 조장하고 공기업과 민간업자 장사수단으로 변질되었음
에도 불구하고 '주거안정위한 사업' 으로 포장하며 3기 신도시 사업을 강행하려고 함

과연 신도시 개발은 집값안정의 해법이 될 수 있나? 2기 신도시 사례로 신도시개발의 문제와 개혁방안을 제시하고자 함

1. 신도시 탄생

주택난 해소, 서민주거안정을 위해 추진된 신도시 개발

박정희 정부의 1972년 250만호 주택건설계획 발표와 주택건설촉진법 제정(선분양 허용)

전두환 정부의 1980년 500만호 건설계획 발표와 택지건설촉진법 제정(토지수용권 허용)

주축법과 택축법 기반하에 1989년 노태우 정부 200만호 건설계획 발표(분당, 일산 등 1기 신도시 개발)

■ 신도시 현황

	강남 개발	목동상계	1기 신도시	2기 신도시	3기 신도시
추진시기	1968~1988	1983~1995	1989~1996	2001~	2019년 지구지정
사업주체	서울시	서울시	토지공사	토주공, 지자체, 지자체 공사	토주공, 지자체 공사
위 치	영동, 개포, 잠실	목동('83), 상계('85)	분당, 일산, 산본, 평촌, 중동	용인, 파주, 판교, 화성동탄, 김포, 위례 등	남양주, 인천, 고양, 하남 등
주택건설			29.2만호	66.6만호	30만호

2. 신도시 개발의 성과와 문제

1970년 주택보급률이 60%도 안되는 상황에서 대규모 주택공급을 위한 신도시 개발 추진

공기업은 개인 토지 강제수용과 용도변경 특권, 민간사업자에게는 자금조달을 용이하게 하기 위해 선분양을 허용했지만 소비자에게는 강력한 분양가 규제로 저렴한 가격에 내집마련의 기회를 제공

1999년 분양가규제가 폐지되고 이후 추진된 2기 신도시 개발은 주거안정이 아닌 집값상승을 부추기는 부동산투기 조장책으로 변질

2.1 주택난 해소에 기여한 1기 신도시

【21】 第7607號 (新) 朝鮮日報 (日) 1990年 10月24日 (木曜日)

내집장만 절호의 기회 5개 新都市 첫 同時분양

33평 분양가
평당 180만원

VS

대치 은마 시세
평당 500만원

紙面 안내

아파트 2만6천326家口 사상 최대
분양 社債 대결...선택幅 한층 넓어져

■ 99년 자율화 이전까지 철저한 분양가 규제

		77년	78년	79년	80년	81년	82년	85년	89년	89년11월	90년5월	91년5월	92년1월	93년2월	94년5월	95년3월	96년2월	97년3월	98년1월	99년1월
85㎡이하 (25.7평)	15층 이하	55	68	78	90	105	105	126.8	126.8	98	113	123~127	131~135	138~142	146~150	153~158	168	175.5	183	183
	15층 이상									110	127	138~143	147~152	155~160	164~169	172~177	187	195	204	
85㎡초과 (25.7평)	15층 이하	55	68		90		134.0			101	116	131	139	146	154	162	175	183	191	204
	15층 이상									113	130	147	157	165	174	183	196	204	214	
주요정책		77.8 분양가 규제				81.6 주택경 기전착	82.12 주택경 기억제	83.5 채권입 할제		89.11 원가연동제										60㎡이하

2.2 주거안정에 실패한 2기 신도시

■ 강남 집값 안정을 위해 추진된 판교

국민일보

판교 '저밀도 전원도시'로

기사입력 2001.05.03. 오전 11:18 최종수정 2001.05.03. 오전 11:18 [스크랩](#) [본문듣기](#) [설정](#)

[부동산]판교 조기개발...제2강남 만들어 강남과열 불끄기

입력 2002-01-14 18:06 수정 2002-09-18 18:18



파이낸셜뉴스
fnnews.com

[판교 신도시 개발 구체방안] 자족형 친환경도시 조성

기사입력 2003.08.14. 오후 6:20 최종수정 2003.08.14. 오후 6:20 [스크랩](#) [본문듣기](#) [설정](#)

■ 정부의 근거없는 판교 분양가 인상



정부 관계자

판교 분양가 3.3㎡ 당
750만원 예상
2001년

서중대 건설교통부 신도시기획단장
분양가 평당 850만원
넘지 않는다
2003년 12월



추병직 건교부 장관

판교 분양가 1000만 원 내외
2005년 8월

2006년 최종 분
양가는 평균 평
당 1,200만원

최초 분양가 대
비 1.6배로 상승

■ 투기광풍 주범으로 변질된 판교

경실련 "판교개발 아파트값 수십조원 폭등 불러"

머니투데이 | 원종태 기자

VIEW 5,005 | 2005.06.03 14:56

판교개발 아파트값 폭등 책임 온라인시위

머니투데이 | 윤성일 기자

VIEW 6,536 | 2005.06.07 15:05



| 경실련, 8일 건교부 홈페이지 통해 항의 시위

경제정의실천시민연합(이하 경실련)과 아파트값내리기시민모임(아
내모)는 오는 8일 판교신도시 사업 추진으로 아파트값 폭등을 야기
한 책임을 물어 건설교통부 홈페이지(http://www.moct.go.kr)를 통해
항의하는 온라인 시위를 벌인다고 7일 밝혔다.



아파트값 폭등 분노..네티즌 청와대 홈페이지 폭격

머니투데이 | 박재범 기자

VIEW 5,366 | 2005.06.10 21:33

국민일보
판교발 '투기과열 주의보' 발령
기사입력 2005.02.16 오전 11:57 최종수정 2005.02.16 오전 11:57
[부동산대책 8월발표] 판교발 투기광풍 꺾일까
기사입력 2005.06.19 오후 6:42 최종수정 2005.06.19 오후 6:42
본문보기

■ 노무현 대통령의 판교분양 중단 결정

노컷뉴스

참여정부 부동산 정책 전면 재검토, 정책실패 시인

기사입력 2005.06.18 오전 8:49 | 최종수정 2005.06.18 오전 8:49 | 스포츠 | 본문돌리기 | 설정

👍 공감 🗨️ 댓글

요약본 가 📄



정부는 그동안의 부동산 정책의 실패를 사실상 시인하고 오는 8월말까지 종합 대책을 마련하기로 했다. 또 오는 20일부터 시작될 예정이던 판교 신도시 중대형 평형 택지 공급절차를 잠정 유보하기로 했다.

17일 노무현 대통령 주재로 열린 당정청 합동회의에서 그동안의 부동산 정책을 전면 재검토하기로 결정했다.



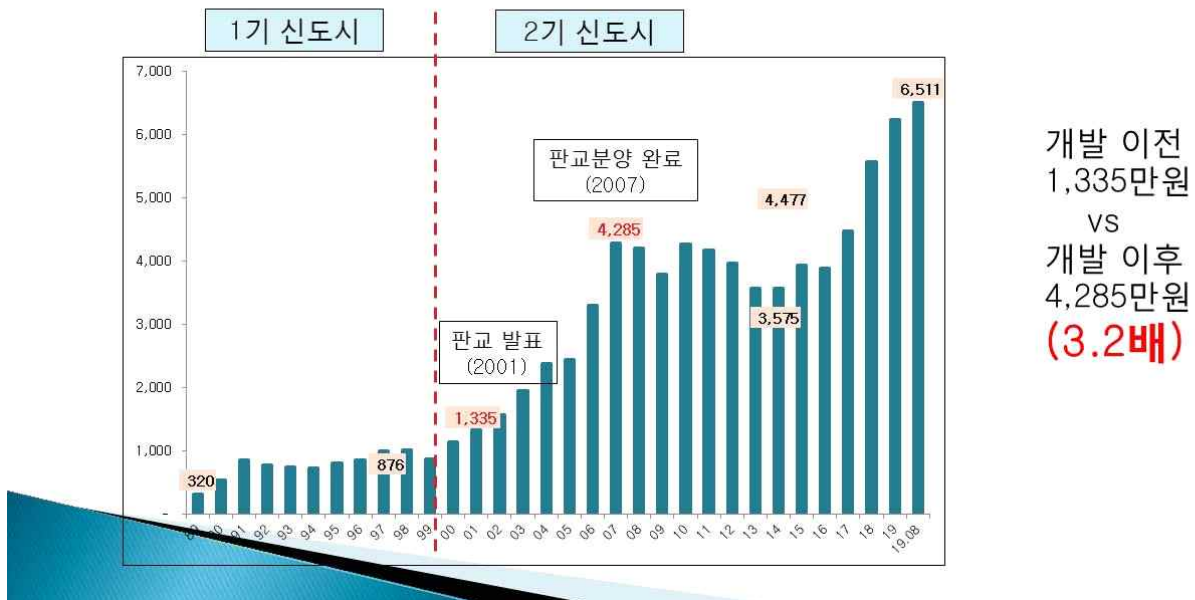
**판교 공영개발 발표
(85m² 초과)**

■ 결과는? 땅값은 수용가 대비 52배로 상승



수용가는
평당 93만원
VS
2019년 땅값
평당 4,900만원

■ 결과는? 강남아파트값은 3배로 폭등



■ 결과는? 공기업, 지자체, 건설업자의 잔치상



■ 늘어나지 않는 장기공공임대주택

	계	아파트 (장기임대)	아파트(분양)			기타
		국민임대	소계	선분양	10년임대	단독 연립
세대수	29,263	5,784	18,809	12,769	6,040	4,670
비중	100%	20%	64%	44%	20%	16%

자료 : 국토교통부 통계누리

장기공공임대주택
100만호,
전체 주택의 5% 수준

■ 10년 주택 바가지 분양시 부당이득은 누구에게?



시세 분양 전환
강행할 경우
내공사
부당이득만
2.4조 예상

■ 건축비 거품으로 건설사 로또로 변질

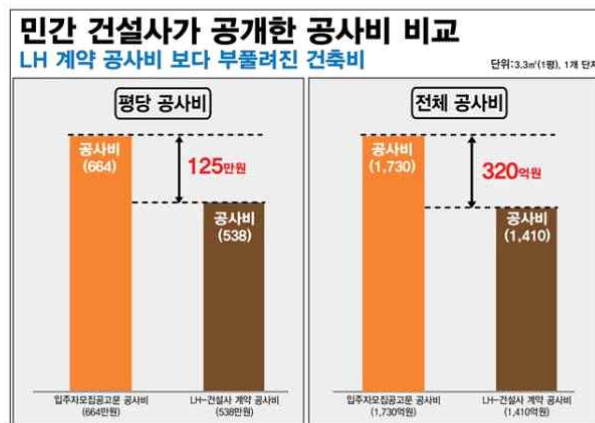
경실련 적정건축비와 북위례 아파트 건축비 비교
간접비 12배, 공사비 0.97배 차이!!

3.3㎡(1평), 만원



평균 한채당
2억원 거품,
건설사 로또
예상

■ 재벌대기업에 내준 택지개발사업권



LH공사,
재벌민간사업자
공동시행으로
1조5천억원
수익 안겨줘

자료 : 경실련(2019.11)

2.3 신도시 개발 실패원인은?

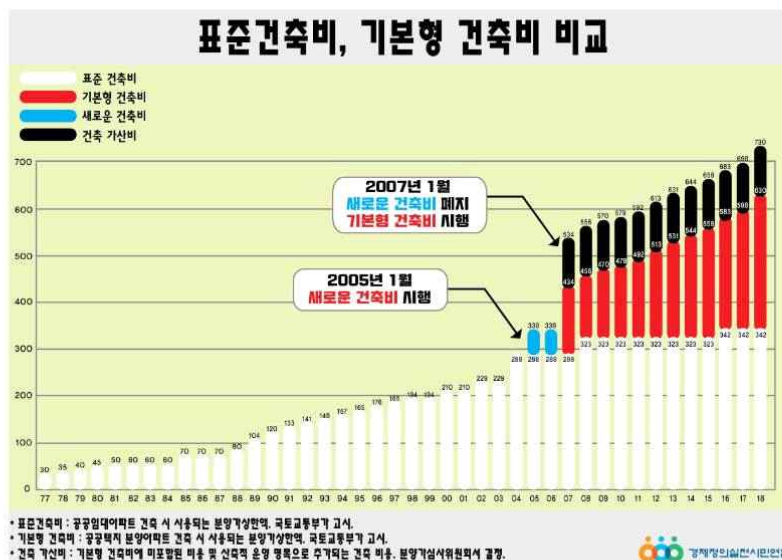
강제수용한 국민땅의 복권추첨식 민간매각

불투명한 사업추진(사업별 구분회계 비적용, 사업비 산정 및 지출 내역, 택지판매현황 세부내역, 개발이익 등 비공개)

부풀려진 법정건축비와 근거없는 가산비 허용

임대아파트 시세분양전환 허용

민간사업자 택지개발 공동참여 허용



판교
평당508만원
(‘06)
북위례힐스테이트
평당912만원
(‘19)

공동주택 용지 경쟁률 611대1...불붙은 수도권 '땅전쟁'

강동호 기자 | 2019-04-10 17:01:27 | 분양청약

가 가



'후분양 1호' 파주 운정신도시 공동주택용지 분양 392대1

송고시간 | 2018-11-14 18:30

f t y ... | + -



파주 운정신도시
[연합뉴스TV 제공]

(서울=연합뉴스) 서미숙 기자 = 한국토지주택공사(LH)가 공급한 후분양 공공택지 1호인 파주 운정신도시 아파트 용지의 입찰에 392개 사가 몰려대 '대박'을 쳤다.

자료 : 서울경제, 연합뉴스

3. 신도시 개혁방안

강제수용한 공공택지는 모두 공영개발
- 택지 민간매각 금지, 민간 공동개발 금지

사업의 투명성 강화
- 사업별 구분회계 도입, 사업비 및 개발이익 등 세부내역 상시공개

단기임대 폐지 및 다양한 공공주택 확대
- 30년 이상 임대주택 확대, 평당 500만원 토지임대 건물분양 확대 등

기본형 건축비 거품제거
- 기본형 설계와 시방서 공개, 가산비 상한선 제시

■ 강남서초 반값아파트



분양가
평당 900만원,

건물만 분양시
평당 500만원

4. 결 론. 투기조장하는 3기 신도시 중단하라

문재인 정부 집값폭등은 정부의 50조 도시재생 뉴딜, 다주택자 규제완화 등의 토건정책이 원인. 10년간 신규공급된 500만호 중 다주택자가 250만호 사재기

판교 등 2기 신도시 개발이 집값폭등, 투기과열로 서민 주거불안 조장 주택보급률 **103%**, 현재 수도권 공급예정 물량만 14개지구, **62만가구**

공공이 보유한 국공유지, 공기업 이전지 등의 **공영개발**이 우선

땅장사, 집장사에 치중한 **3기 신도시 개발 중단해야**, 강행한다면
내공사 등 공기업의 **강제수용 □ 용도변경 □ 독점개발 특권** 박탈
해야

토론1

**3기 신도시 개발에 맞선
부천 시민사회의 대장들넉지키기 운동**

최진우 (대장들넉지키기 시민행동 정책위원장)

3기 신도시 개발에 맞선 부천 시민사회의 대장들넉지키기 운동

최 진 우

대장들넉지키기 시민행동 정책위원장



I. 들어가며

대장들넉은 김포공항 남서쪽에 형성된 넓은 평야로 지리적으로 서울시, 인천시와 접하고 한강하구와 연결된 굴포천과 인접한 지역이다. 이곳은 과거 행정구역의 변경에 따라 부평평야, 김포평야, 부천평야로 지명되었는데, 부천시 중동(1994년)·상동(2002년) 신도시 개발 이후 부천의 마지막 남은 들판을 보전해야 한다는 공감대가 형성되어 최근에는 대장동 마을 이름에 유래하여 '대장들넉'으로 알려졌다. 대장들넉의 규모는 부천시 행정구역 내 약 120만 평이고, 굴포천 동쪽의 서울시 강서구 오곡동 논습지를 합치면 240만 평에 달하는 넓은 논습지이다. 이곳은 동부간선수로, 굴포천, 베르네천, 여월천이 흐르고 있어 다양한 생물종들이 서식하며, 수도권

서부지역의 그린벨트로 도심지의 완충 역할을 하는 중요한 곳이다.

2015년 5월경, 부천상공회의소 중심으로 추진위가 구성되어 약 70만 평 규모의 ‘대장동 산업단지’ 건설을 발표, 2016년 10월 12일에는 부천시가 나서서 대장들녘 보전용지 약 70만 평을 시가화용지로 전환하고, 급기야 2017년 12월 11일에는 ‘대장동 친환경산업단지 기본구상 및 타당성 검토 용역’을 발표하면서 개발계획을 본격화하고 나섰다. 이에 2017년 1월부터 부천시의 산업단지개발로부터 부천의 마지막 남은 논습지인 대장들녘을 지키기 위해 ‘대장들녘 친구들’을 구성하여 생태조사 및 탐사프로그램을 진행하였다. 2018년 1월, 대규모 개발사업이 동시다발적으로 진행 중인 부천시에서 대장동 개발이 시민들에게 미치는 영향이 크기 때문에, 부천의 시민사회에서는 이에 대응하여 ‘대장들녘지키기 시민행동’을 결성하여 활동 중에, 2019년 5월, 국토부가 3기 신도시로 부천 대장동을 발표, 국토부를 상대로 대응 활동을 벌이고 있다.

개발제한구역은 1971년 도시계획법에 따라 ‘도시의 무질서한 확산을 방지하고, 도시 주변의 자연환경을 보전하여 도시민의 건전한 생활환경을 확보하기 위하여 또는 안보상 도시개발을 제한할 필요가 있으면 도시계획 결정으로 지정하는 도시 주변의 토지’의 목적으로 지정되었다. 개발제한구역은 현행의 여타 행위규제 제도보다 강력한 토지이용 규제수단으로서 도시 외곽 자연지역을 개발 확산으로부터 보호하는 데 일조하였다. 그러나 오랜 시간 동안 지역개발의 정체로 낙후되고 지저분한 이미지를 갖고 있으며 지역주민의 재산권 행사와 갈등을 겪고 있어 개발의 유보지라는 인식이 팽배해졌다. 개발제한구역제도는 1999년에 이르러 대폭 축소 조정되면서 그린벨트의 토지이용에 대한 논란이 본격화되었고, 개발제한구역의 규제 완화 조치와 주택공급 정책 등의 지속적인 개발압력에 놓여 있다. 개발제한구역을 해제하고 시행되는 도시개발사업은 대부분 경작지를 중심으로 추진되고 있다.

2008년 10월 경상남도 창원에서 개최된 제10차 람사르총회에서 「습지로서의 논의 생물다양성 강화」 결의문 제15항에서는 습지로서의 논의 생태적 기능과 관련하여 지하수 재충전, 기후순화, 홍수 및 침식조절, 산사태 방지, 동식물성 식량자원 및 약용작물 제공, 생물다양성 보전 등을 제시하고 있다. 이와 관련하여 국내외 전문가들은 논의 공익적 기능에 대한 가치 규명 및 평가연구를 깊이 있게 진행해왔

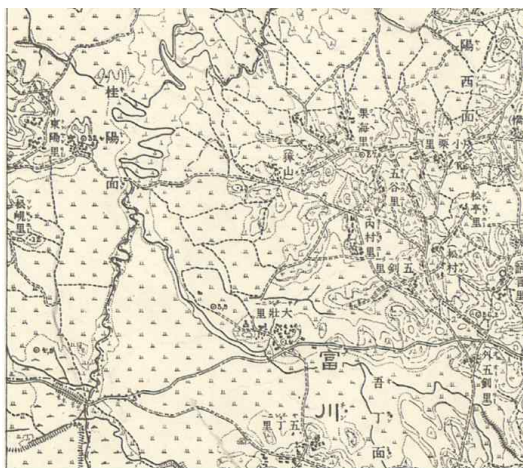
다. 따라서 그간 지역의 활동가와 연구자들이 밝혀 온 자료를 토대로 대장들녘 논 경작지가 가지는 생물다양성 가치, 도시 미기후 조절 가치, 지역 향토문화 계승 가치, 미래세대 농업체험·환경교육 가치를 알리고 있다.

II. 대장들녘의 가치

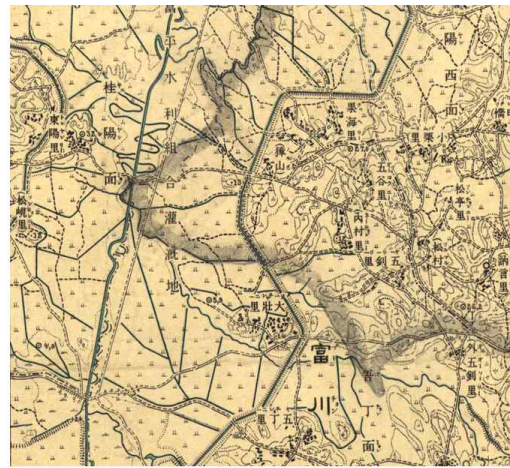
1) 논습지 생태적 가치

논습지는 영농기간 동안 일정한 수위와 수량이 유지되는 습지로서 자연습지보다 안정적인 환경이 제공되므로 많은 습지 생물들의 서식지뿐만 아니라 피난처 역할도 함께 하고 있다.

과거 이곳은 한강과 굴포천 하류의 범람원 지역으로서 다양한 수계가 분포하여 물이 풍부한 지역이었다. 일제 강점기 이전 과거에는 마을 구릉지에서 소규모로 밭 농사, 천수답 농사를 했고, 굴포천 주변 넓은 범람원에는 개흙과 갈대습지가 넓게 형성되어 있었다. 그리고 밀물의 영향으로 바닷물이 굴포천까지 들어오는 등 한강 하구 범람원의 성격을 지니고 있었다. 일제강점기 산미증산계획의 목적으로 1925년 한강에서 물을 들여오는 데부둑(동부간선수로)을 건설하고 농지를 600평 단위로 정리하고 5개의 방수문을 설치하였다. 범람을 방지하고 원활한 물 공급을 통해 대규모의 효율적인 논농사가 가능하게 되었다.



출처 : 1919년 고지도

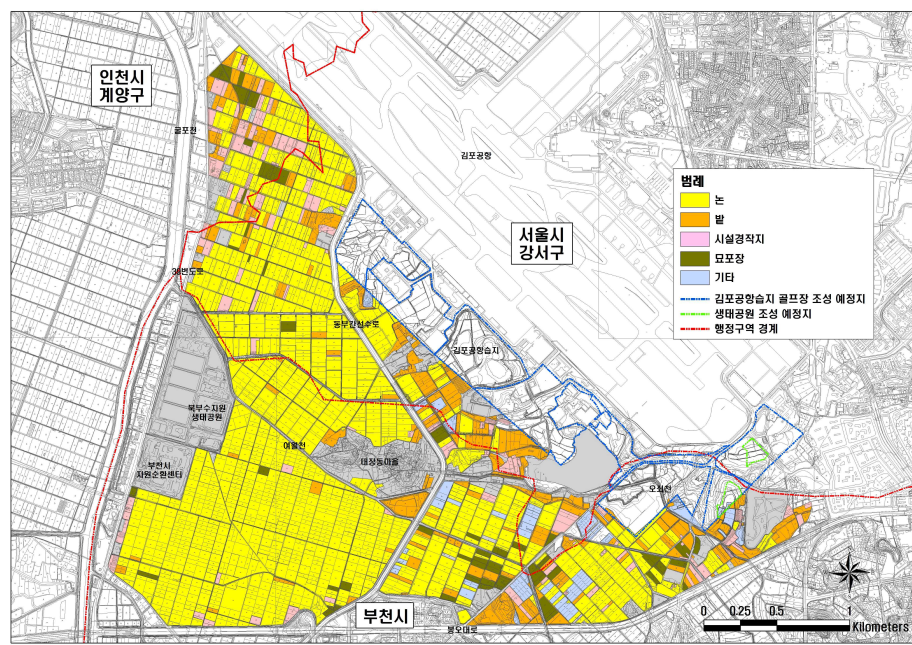


출처 : 1932년 고지도

<대장들녘 일대 과거 지도>

대장들녘은 한강과 연결된 동부간선수로에서 4월 중순부터 물을 끌어들여 모내기

하고 10월 중순에 물을 빼 추수하는 시스템이다. 벼농사를 위해서 오랫동안 계절 변화에 따라 주기적으로 적정한 수위와 수량을 관리하고 비옥한 토양 및 양호한 환경을 제공하여 많은 생물이 서식할 수 있는 기능이 있다. 논지 중에서 특히 개발사업 예정지인 동부간선수로 서쪽 논지는 대부분 논으로 유지되고 있다. 최근 한강하구의 논경작지가 성토되어 밭, 비닐하우스로 형질 변경되고 있으나 이 지역은 논을 온전하게 잘 유지하고 있어 생물서식지로서의 양호한 기능을 하고 있다.



<대장들넉 일대 현재 토지이용 현황도 (2016년 12월 조사) >

김포공항습지 보전을 위한 시민조사단의 생태계 조사 및 평가보고서(2014)에 따르면 습지를 포함한 대장들넉 일대에 총 32종(야생조류 27종, 양서·파충류 4종, 포유류 1종)의 법정보호종이 출현한 것으로 파악되었다. 이는 김포공항습지 뿐만 아니라 많은 야생동물의 먹이터로서 논습지의 중요성이 환경영향평가 단계에서 인정되었다. 김포공항습지를 제외한 논습지에서 2008년부터 시행된 야생조류 모니터링 결과를 보면 총 52종이 조사되었다. 특히 동부간선수로 서쪽 경작지에서 45종이 출현하였고, 멸종위기야생생물, 천연기념물로 지정된 조류인 큰기러기, 재두루미, 흑두루미, 황조롱이가 확인되었고, 서울시 보호종으로 물총새, 제비, 개개비가 관찰되었다.

특히 멸종위기야생생물 II 급인 큰기러기는 대장들넉의 겨울철 논을 잠자리와 먹이터로 이용하고 있다. 2008년 첫 조사에서 250마리 관찰되었던 것이 2016년 겨울

조사에서는 하루에 4,328마리나 관찰되었다. 저녁부터 대장들녘을 잠자리로 이용하고 아침에 먹이활동을 하다가 낮에 한강하구로 이동하여 저녁에 다시 돌아오는 모습이 관찰되고 있다. 한강하구 농지의 개발과 형질변경으로 큰기러기의 무리가 대장들녘을 지속해서 찾아오고 있어 각별한 관리가 필요하다.



큰기러기(2012년 12월 24일)



큰기러기(2016년 12월 17일)

최근 대장들녘은 재두루미(천연기념물 203호, 멸종위기동물 Ⅱ급) 월동지로 관심을 받고 있다. 2012년 겨울에 재두루미 70마리와 흑두루미 1마리, 2013년 재두루미 32마리, 2014년 27마리, 2015년 39마리가 발견되었다. 최근 한강하구에 있는 김포, 파주의 도시개발 확대로 농경지가 감소하고 민통선 일대 인삼재배 및 비닐하우스 증가로 재두루미의 먹이활동이 교란되어 상당수의 재두루미가 이곳까지 날아오고 있는 것으로 판단되었다. 재두루미는 현재 전 세계에 7,000개체 정도 서식하는 것으로 알려졌다. 대장들녘은 한강하구에 도래하는 재두루미의 중요한 먹이터로서 중요한 가치가 있으므로 지속적인 보전이 필요하다. 그러나 2014년 12월부터 마곡지구 개발영향으로 인한 논 성토작업이 진행되어 화물차와 불도저에 위협을 느껴 도래 개체수가 급감하였다. 2015년에 재두루미의 숫자가 4마리까지 줄어들었고, 2016년, 2017년에는 2마리만 잠시 목격되었다. 2018년 겨울에 논 성토작업이 줄어들자 12월에 5마리, 7마리, 14마리까지 증가한 반가운 소식이 있었다. 재두루미가 도래하는 농지는 개발사업 예정부지로서 이곳이 개발되어 넓은 논이 사라진다면 재두루미의 먹이활동 풍경은 사라질 것이다.



재두루미(2012년 12월 23일)



재두루미(2016년 12월 9일)

대장들녘은 멸종위기에 처한 금개구리가 넓게 분포하고, 장마철 땡꽂이 울음소리가 가득한 도시에서 희귀한 생명의 논습지이다. 5년 전부터 김포공항습지에서 멸종위기야생생물 Ⅱ급인 금개구리와 땡꽂이가 발견되어 생태적으로 중요한 습지로 주목을 받아왔다. 땡꽂이와 금개구리는 대장들녘 논습지에서도 서식이 확인되었다. 특히 항공방제 이외 농약을 사용하지 않는 친환경농법 논에서 금개구리와 땡꽂이가 다수 관찰되었다. 지역주민에 의하면 옛날부터 논에 참개구리보다 등에 2개의 금줄이 선명한 금개구리가 많았으며, 여름철 마을에 땡꽂이 울음소리가 너무 소란스러워 땡꽂이 마을로 불리었다고 한다. 2018년 6월 금개구리 탐사결과 100여 마리를 관찰하였고, 2019년 7월에는 땡꽂이 수천 마리가 산란하는 곳이 확인되었다. 대장들녘은 향후 친환경 유기농법을 통해 수도권 논생물다양성의 핵심지역이 될 수 있다. 들녘 전체가 금개구리, 땡꽂이의 울음소리를 들을 수 있는 잠재적인 가치를 지닌 곳으로 볼 수 있다.



금개구리(2019년 5월 18일)

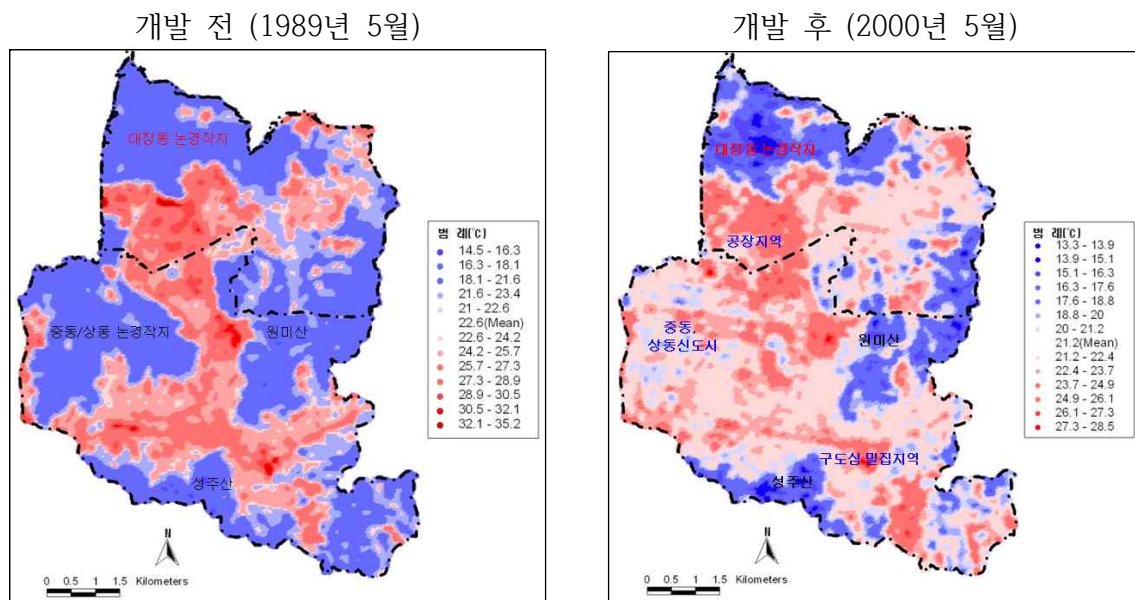


땡꽂이(2019년 7월 26일)

2) 도시 미기후 조절 가치

녹지의 수목뿐만 아니라 농경지의 작물에서도 증발산 되는 수분의 기화 잠열이 주위의 열을 빼앗아가기 때문에 기후를 순화시키는 기능이 있으며, 아울러 논·수면 증발을 통해 여름철 대기 온도를 감소시키는 효과가 있다고 밝혀져 있다. 특히 일본에서는 여름철에 논 주위 온도와 논에서 150m 떨어진 거리의 온도 차이를 비교한 결과 2.5℃ 차이가 있었고 평균 기온감소 효과는 1~4℃로 밝혀졌다(Yoshida, 1998).

대장들녘은 차고 신선한 바람을 생성하여 도시의 폭염과 대기오염을 줄일 수 있는 도시의 중요한 자연 인프라이다. 부천에서는 굴포천과 주변 유역에 형성된 논경작지가 성주산과 원미산으로 연결되는 차고 신선한 바람 생성지와 바람통로 임무를 수행해 왔다. 바람통로는 도시에서 발생한 자동차의 질소산화물과 공장, 가정에서 배출되는 온실가스, 미세먼지가 도심에 정체되지 않도록 확산시켜 대기오염 농도를 저감 할 수 있다. 부천의 중상동 개발 이후 토지이용변화에 따른 지표면 온도 변화 회귀분석 연구결과, 논에서 시가지로 변화한 곳은 평균 2.840℃ 온도가 상승했고, 녹지율 65%를 확보해야만 1℃ 이하로 온도 상승을 최소화할 수 있다고 하였다.

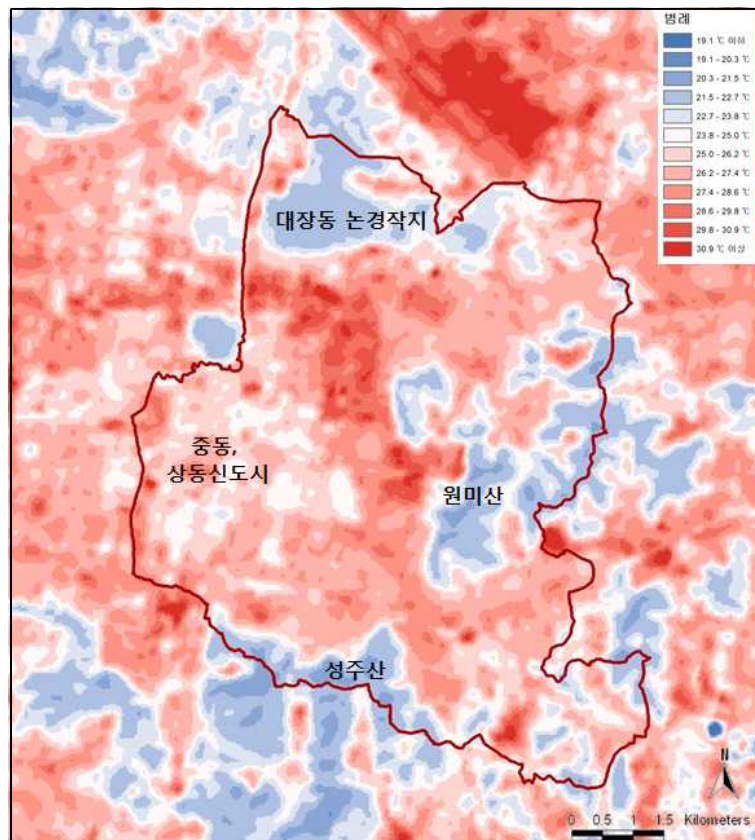


<부천시 개발 전후 지표면 온도>

*출처: 기경석(2006) 대도시 외곽지역 논경작지의 토지이용 및 피복변화에 따른 온도변화모형 연구, 서울시립대학교

최근 2014년 9월경 인공위성 영상분석을 통한 지표면 온도분석을 한 결과, 녹지

지역과 개발지역의 극명한 차이를 보인다. 원미산과 성주산을 비롯한 대장동 논경작지가 부천의 핵심적인 저온역을 형성하고 있으며, 구도심 밀집지역 및 공장지역은 심각한 고온역을 형성하였다. 그나마 신도시 내 조성된 공원과 아파트단지 내 식재된 조경수목으로 인해 도시 온도의 고온현상이 완화되고 있었다. 산업단지 조성으로 대장들녘 논이 사라지게 된다면 부천 도심의 폭염과 대기오염은 가속화될 것이며 도시민의 주거환경과 건강에 막대한 악영향을 끼치게 될 것이 자명하다.



<부천시 최근(2014년 9월 19일) 지표면 온도>

대장들녘 논습는 산림과 더불어 도시 불별더위와 열섬현상을 줄일 수 있는 중요한 자연 인프라로 볼 수 있다. 논습지가 차고 신선한 바람 생성지와 바람통로 역할을 할 수 있도록 절대적으로 보전하는 것이 필요하다. 도시개발사업으로 논이 사라지게 된다면 도시폭염 및 열섬현상은 가속화될 것이며 도시민의 주거환경과 건강에 막대한 악영향을 끼치게 될 것이며, 그에 따른 에너지량 증가와 더불어 사회적 비용과 도시관리 비용이 증가할 것이다.

3) 지역 향토문화 계승 가치

대장동 마을은 마을의 원형과 경작지가 남아있는 전통마을로 알려져 있다. 대장동은 1971년 개발제한구역으로 지정된 이후 수도권의 도시화 과정에서 도시의 무질서한 확산을 방지하고 외곽의 생산녹지와 자연마을을 유지해온 버팀목이 되었다. 그러나 마을주민들이 느끼는 지역의 낙후, 경제적 소외는 지역개발에 대한 열망으로 표출되고 있다. 그런데도 대장동 마을은 인구밀집도시 부천에서 지역 향토문화를 계승하고 생태적으로 지속가능한 마을을 만들 있는 중요한 도시 속 농촌마을이다.

대장동은 조선 후기 도평도호부에서 한양까지 큰길로 연결되어 계양 활어장으로 장 보러 가는 장사꾼들, 부평향교로 학문을 배우러 가던 선비, 소달구지와 농사꾼 등이 이용하는 ‘큰 재가 있는 마을’로 소개하고 있다. 대장들녘의 과거에는 농경지는 구릉지에 일부만 있었고 개흙과 갈대습지가 넓게 형성된 곳이었다. 일제강점기 산미증산계획의 목적으로 1925년 한강에서 물을 들여오는 데부둑(동부간선수로) 건설을 통해 대규모의 평야가 형성되었다. 넓은 들녘이 조성된 이후 대장동은 지역 거점 농촌마을로 성장하여 1960년대부터 주변의 학생들이 논둑길에 긴 행렬을 이루어 대장초등학교에 등교할 만큼 인근 마을의 중심이었다고 한다. 1972년 시작된 제3차 경제개발 5개년계획의 목적으로 농촌근대화와 생산성 향상을 위해 통일벼 시범단지로 운영되는 등 수도권의 중요한 농촌마을이었다.

<대장동 마을 향토문화 자원>

대분류	중분류	자원명
지역자원	지역시설자원	대장동회관, 덕산초등학교 대장분교, 오쇠교
	지역경관자원	동그랑재, 굴포천, 여월천, 오쇠천, 데부둑(동부간선수로)
문화자원	문화경관자원	대장동농가주택, 동그랑재소나무, 동그랑재육각정, 마을입구숫대, 부평평야, 연자방앗들, 느티나무 가로수
	문화축제자원	대장농악대, 섬말도당, 정월고사반, 큰말 도당
역사자원	과거인적자원	반남박씨호군공파, 박원만, 데부둑 중국노동자
	향토설화자원	굴포천범람주민대피, 널말입구장승, 대장동강습소, 대장이, 대제, 데부둑, 도당제, 도당할머니나무, 돌다리들, 동그랑메, 동그랑재유래, 말무덤이야기, 말무덤자리, 반남박씨집성촌, 방오리보, 번개들, 봉오리보, 새보둑, 섬말 대동우물, 섬말, 섬말과 큰징검다리, 세집매, 신보, 아기장사터터쫓가리, 아기장사와천마, 앞별, 연자방앗간, 전야, 중앙교, 큰말, 한강수리조합, 한다리, 한다리들, 한바다, 황어장

*출처: 대장동주민협의회(2015) 오롯한 삶의 터, 대장동을 말하다. 재구성

마을주민의 구술과 기록자의 의견에 따르면 대장동 마을은 60~70년대 농촌의 모습을 오롯하게 지키고 있는 곳, 도시 속의 자연마을과 농촌마을 삶의 기운이 고스란히 소박하게 베여 있는 보금자리라고 말하고 있다. 왜냐하면, 고밀도 도시로 변한 도심과 달리 과거에서부터 이어져 온 넓은 들녘, 동부간선수로와 함께 농가주택, 골목길, 다리, 도당나무, 솟대, 연자방아돌, 우물 등 향토적 마을경관이 고스란히 남아 있기 때문이다. 그리고 섬말, 동그랑재, 새보둑, 한다리 등의 향토지명이 여전히 살아있고, 주민의 기억속에 남아있는 황어장, 아기장사, 말무덤이야기, 도당할머니나무, 한다리와 구렁이이야기, 굴포천 범람 등 많은 향토설화자원이 넘쳐나는 곳이다. 이를 반영하여 최근 부천지역 초등학교 교과서에는 ‘대장들녘’을 지역의 대표적인 자연자원과 향토문화유산으로 자세하게 소개하고 있다.

대장들녘의 도시개발사업은 수도권 자연마을의 살아있는 향토문화를 파괴할 것으로 보인다. 근대 농업유산으로서 100년 가까이 유지되어 온 대장들녘의 개발은 360년간 마을에 터를 잡고 살아오면서 형성된 지역의 오래된 향토문화의 자취를 없애고, 사람들의 기억 속에서도 희미하게 사라지게 될 것이다. 향토문화의 진정한 가치는 향토 사료에 기록되거나 향토박물관에 전시되는 것이 아니라 여전히 살아있게 만들어 계승해야 한다.



<경기도부천교육지원청, 2019 사회과 지역화 교재에 소개된 '대장들녘'>

4) 미래세대 농업체험·환경교육 가치

논은 단순히 쌀을 생산하는 곳이 아니라 어린이, 청소년 등 미래세대의 생태 감수성을 높이고 농업의 중요성을 일깨우는 환경교육의 가치를 지닌 곳이다. 이는 논 의 벼 생산량 및 부동산 지가로 매겨지는 경제적 가치에 ham될 수 없는 미래를 위한 중요한 가치이다. 대장들녘은 도시 어린이들이 들판에서 뛰어놀며 개구리, 제비, 메뚜기, 잠자리를 실컷 보면서 생태 감수성을 일깨우고, 생명과 공생의 가치를 배울 수 있는 야외 체험 학습장이다.

우리에게 남겨진 들판은 대장들녘이 유일하다. 부천의 중동과 상동이 신도시로 개발되었고 서울의 마곡지구가 개발되어 이제는 여기만 남았다. 최근 대장들녘은 농업체험 및 환경체험 활동지역의 중요한 대상으로 이용되고 있다. 부천시는 손모내기 체험, 우렁이 방사, 메뚜기 잡기, 벼베기 체험 등 친환경 벼농사 체험 행사를 매년 운영하고 있다. 오정동참살기좋은마을가꾸기협의회는 도시의 어린이들에게 농촌문화를 체험하고 느낄 기회 제공과 환경생태 해설을 들어가며 가족이 함께 도심속 농촌마을을 걷고 체험함으로써 자라나는 아이들에게 자연에 대한 교육의 장을 제공하고 어른들에게는 옛 기억과 환경의 소중함을 생각하는 기회가 되고자 ‘대장동 논학교’ 프로그램을 추진하였다. 원종종합사회복지관에서는 매년 ‘오정 희망마을 생태 학교’를 운영하여 발작물 체험, 대장동 농촌 체험, 야생조류 생태, 논생물 생태, 곤충생태 체험 프로그램을 운영하고 있다.



대장동 친환경 벼농사 체험 (부천시, 오정구청 등)



대장동 논학교 (오정동참살기좋은마을가꾸기협의회)



오정 희망마을 생태 학교 (원종종합사회복지관)

부천의 지역 환경교육활동가 단체(청미래)는 대장동 마을에 찾아오는 제비둥지를 조사하는 학생 제비모니터링단을 구성하여 학생들에게 동화책에서나 보았던 제비를 체험할 수 있게 하고 있다. 최근에는 물푸레생태교육센터와 대장들녘 가족농부를 중심으로 지역농부에게 강서구 오곡동 농지를 임대하여 도시민 가족농부 공동체를 기반으로 토종벼를 심고 금개구리쌀을 생산하는 프로그램을 진행하고 있다.



대장동 마을
학생 제비모니터링
(생태환경연구회 청미래)



서울 논살림 프로젝트
금개구리쌀 유기농 공동체 농사
(물푸레생태교육센터)



대장들녘 금개구리 논
가족농부
(대장들녘 친구들)

대장들녘은 도시에서 자라나는 어린이들에게 손모내기, 벼베기 등 농업을 체험하는 기회를 주고, 들판에서 뛰어놀면서 개구리, 제비, 메뚜기, 잠자리를 실컷 보면서 생태 감수성을 일깨우고, 서로 협동하여 상부상조하는 공생의 가치를 배울 수 있는 중요한 야외 체험현장이다. 대장들녘이 사라진다면 우리는 돈으로 살 수 없는 미래 세대의 살아있는 체험교육 터전을 잃게 된다.

Ⅲ. 시민인식 증진 및 보전활동

1. 대장들녘 생명포럼 & 토론회

포럼과 토론회를 통해, 대장들녘이 지닌 생태환경, 역사문화적 가치를 시민들과 함께 학습하고, 전문가들과 개발 시 야기되는 문제점들을 진단하며, 대안을 모색하는 자리를 마련하였다.

일정	주제 및 내용
1차 포럼 2018년 1/25(목)	<대장들녘이 품은 생명과 우리 미래> - 좌장: 한봉호 교수 (서울시립대 조경학과) 발표1. 대장들녘 생물다양성 및 환경생태적 가치 - 최진우 (환경생태연구재단 상임이사) 발표2. 대장들녘 논습지 시민참여 활동 - 김낙경 (부천시민연대회의 사무처장)
2차 포럼 2018년 2/27(화)	<도심 대기오염과 열섬현상 저감을 위한 대장들녘의 역할> - 좌장: 박병상 소장 (인천도시생태환경연구소) 발표. 친환경 부천을 위한 도시 미기후환경 이해 - 정응호 (계명대학교 환경계획학과 교수)
3차 포럼 2018년 3/29(목)	<도심의 대기오염과 시민건강> 발표1. 부천의 미세먼지 현황 (대기질 조사결과 발표) - 최진우 (대장들녘지킴이 시민행동 정책위원장) 발표2. 도시의 대기오염과 시민건강 - 임종한 교수 (인하대 직업환경의학과 교수)
4차 포럼 2018년 5/10(목)	<미래세대를 위한 대장들녘의 지속가능한 미래비전> 발표1. 미래세대를 위한 대장들녘의 지속가능한 미래비전 - 최진우 (대장들녘지킴이 시민행동 정책위원장)
5차 포럼 2018년 9/17(월)	<생명의 땅 시흥 호조벌 탐방: 생태자원화 정책의 성과와 전망> - 안내 : 시흥지속협 강석환 사무국장
6차 포럼 2018년 10/2(화)	<논습지를 지키면서도 지역발전이 가능하다! -환경경제의 사례와 비전> 발표1. 5차 생명포럼 : 생명의 땅 '시흥 호조벌' 탐방 보고 - 최진우 (대장들녘지킴이 시민행동 정책위원장) 발표2. 일본 토요오카 사례로 본 지역을 살리는 환경창조 - 박수택 (정의당 생태에너지본부 부분부장, 전 SBS 환경전문기자)
7차 포럼 2018년 11/6(화)	<개발사업에서 환경영향평가와 생태계서비스 영향평가> 발표. 대장들녘 생태요충지 공유화 방안 - 발표: 전재경 박사 (자연환경국민신탁 대표이사)
8차 포럼 2018년 12/4(화)	<2018 대장들녘, 사람과 자연을 품다_2018 대장들녘 활동보고> - 사회 : 이택규 (부천환경교육센터 대표) - 인사말: 권오광 공동대표 (부천민중연대 상임대표) - 작은공연: 부천YMCA 어린이Y 친구들 - 활동보고1: 대장들녘 생명포럼 (최진우 정책위원장) - 활동보고2: 대장들녘 생태조사 (박다정 시민행동 간사) - 활동보고3: 대장들녘 가족농부 (최혜연, 김민재, 은재 부천시민아이쿱생협) - 활동보고4: 대장들녘지킴이 시민캠페인 (김홍여 부천Y등대생협 마을지기) - 특별강연: 김정옥 교수 (녹색성장위원회 공동위원장) - 대장들녘 퀴즈, 1년 활동 사진전 등
토론회 2019년 7/11(목)	<지속가능한 좋은 도시 만들기 토론회> 사회 : 백선기 전 시민연합이사장 발제 : 제종길 전 안산시장



<대장들넉 생명포럼 웹자보>

2. 생태조사 활동

‘대장들넉 시민조사단’을 꾸려 전문가들과 시민들이 함께 대장들넉 생태 모니터링 및 생물다양성 대탐사 행사를 진행하였다. 논 성토 현황과 토지이용현황, 계절별 서식생물 조사 활동을 지속해서 진행하고 있다.



금개구리, 맹꽁이 생태조사 활동

〈대장들넉 생태조사 활동〉

일정	주제 및 내용
2017년 11월 25일(토)	<대장들넉 논습지 생물다양성 탐사 대작전: 들넉이 품은 겨울 생명 > - 시민, 전문가 50명 참여, 5팀으로 나눠 조사활동 후 팀별로 찾은 생물종 발표 - 서울시립대 환경생태연구재단과 공동진행
2018년 4월 27일~28일	<대기질 조사> - 부천시역 10곳 샘플조사, 대전대학교 환경모니터링연구실 분석의뢰하여 4차 포럼에서 결과발표
6월 3일(토) 7시~15시	<대장들넉 금개구리 대탐사> 시민, 전문가 75명 참여하여 2시간 동안 금개구리 96마리 발견 - 서울 오곡동, 부천 대장들넉, 인천 서운평야에 서식하는 멸종 위기종 금개구리 조사활동 - 서울시립대 환경생태연구재단, 인천녹색연합 공동진행
6월 30일(토) 7월 03일(화) 7월 09일(월)	<대장들넉 맹꽂이 조사> - 시민조사단과 맹꽂이 청음 및 산란지 조사
7월 03일(화) 7월 09일(월)	<YTN 다큐 '녹색의 꿈-위기의 양서류' 촬영> - 개발로 인한 논습지 감소로 양서류 개체수 급감에 대한 내용 - 8월 7일(화) 방영
12월 22일(토)	<철새 모니터링 및 법씨 먹이주기> - 시민들과 함께 재두루미, 큰기러기등 겨울철새 모니터링하며, 대장들넉에서 재배한 법씨 뿌려주기 활동
2019년 5월 18일(토)	<금개구리 모니터링> - 부천시민, 전문가 30여명 참여, 3팀으로 나눠 금개구리 조사
2019년 7월 26일	<맹꽂이 탐사> - 시민, 전문가 20여명 참여 - 개발 부지 내에 맹꽂이 수천마리 청음 및 성체 발견

3. 대장들넉 가족농부 활동

2017년부터 3년째 한 마지기 논을 임대하여 벼농사를 함께 짓기 시작했다. 매년 30가족(80여 명)이 참여하여 전통방식(손모내기, 낫으로 벼베기, 홀태로 탈곡)으로 친환경 벼농사를 경험하며, 매달 프로그램을 통해, 한 해 동안 벼의 성장 과정을 관찰하며 자연의 섭리를 몸으로 경험하는 시간이 되고 있다.



손모내기, 낫으로 벼베기, 홀태로 탈곡

<대장들넌 가족농부 프로그램>

일정	주제 및 내용
5월	가족농부 첫모임 (인사나눔, 농사계획나눔) 침종 및 모판만들기
6월	시농제 & 모내기
7월	논습지 생물 모니터링 뜨문 심기 / 논둑 풀베기
8월	피사리 / 논둑 풀베기 벼꽃 세밀화 그리기
9월	짚풀공예 논두렁 달빛산책
10월	허수아비 만들기
11월	손벼베기 & 수확제
12월	논경작 보고 & 시식회 겨울철새 모니터링 & 볍씨 먹이주기



자원이 우리에게 주는 선물은 무엇일까요? 그것은 열매입니다. 열매가 없으면 안됩니다.
 거든 열매, 견과류와 같이 대장질에 맞지않고, 구역제, 팽만증, 소화불량, 대변양도 - 관찰하고.
 서분은 친된 달걀 관찰하고. 장거리, 구역제, 가래, 열매가, 과일, 견과류와 고지방과 달걀이
 그리고 브로콜리 할 만, 음식저장 용량증가제 보다 용량도 대장질환은 거면이
 살아있는 음식이므로. 그리고 먹이는 대장질환에 좋은 음식에서 된 거므로
 그러면 어떻게 되는지요? 장거리와 개구리, 예쁜지는요? 또 해파리와 개구리, 고지방은
 어디든 가야 하죠? 거면은 우리에게 열 열을 주는데, 서분들은 오히려
 배변기능은건조? 거든 음식가 열열. 서분 도시에서 서분 노닐을 주는 대장질환이
 서분하는 것 같습니다. 서분과 거면이 먹는 대장질환의 리피드와 열열은 열열이

<최여민 가족농부 그림일기>

4. 시민 캠페인

시민들에게 대장들녘의 가치와 대규모 개발이 우리 삶에 미칠 영향을 알리고, 여론화하여 공론장이 열릴 수 있도록 다양한 방식의 시민 캠페인을 전개하고 있다.

- 2018년 1월 : 대장들넉 스토리를 담은 벽걸이 달력 제작
- 2018년 6월 : 텀블벅 클라우드링 기금 모집 ‘대장들넉 재두루미 뱃지 판매’
- 2018년 3월~현재 : 부천시 곳곳에서 유인물 배포, 개발 찬반 스티커 붙이기, 자전거 주행 캠페인 등 진행
- 2019년 5월~현재 : 1인 시위 진행



2018 대장들널 달려



재두루미 뱃지



시민캠페인 (자전거 주행)



거리 선전 시민캠페인



신도시 개발반대 및 대장들neck 지키기 1인 시위

5. 613지방선거 정책제안

부천시장 후보들에게 산업단지개발에 대한 후보들의 의견에 대해 공개질의 및 시민 의견수렴을 위한 공론화를 요구하였다.

- 이재명 도지사 인수위 ‘새로운 경기위원회’ 정책 청원 : “대장들녘의 미래는 공론화 과정을 거쳐 시민들이 결정해야 합니다.”(조회수 2629, 댓글 229개)



6. 국가인권위원회 진정접수

환경권을 인권 문제로 진정 접수한 국내 첫 사례로, 대장들녘 개발이 시민의 행복추구권과 건강권을 침해할 우려가 크다는 내용으로 인권위에 진정접수를 하였다. (2019년 7월 9일)



7. 한국내셔널트러스트 제17회 ‘이곳만은 꼭 지키자’ 시민공모전 수상

‘이곳만은 꼭 지키자!’ 시민공모전에 응모하여 심사를 거쳐 시상대상지로 선정되었다. 한국내셔널트러스트는 보존가치가 높지만, 훼손 위기에 처한 자연·문화유산을 시민들이 추천하여 ‘올해의 꼭 지켜야 할 자연·문화유산’을 선정한다. 대장들녘은 한국환경기자클럽상을 수상하였다.

수상일시: 2019년 11월 22일 오후 2시

장소: 내일신문 지하 3층 대강당

주최: 한국환경기자클럽, 한국내셔널트러스트, 한국환경회의

주관: 한국내셔널트러스트

후원: 환경부, 문화재청, 산림청

8. 농업생태공원 조성 제안

시민행동은 이미 2018년 5월, ‘제4차 대장들녘 생명포럼’에서 산업공단 개발이 아닌 국가농업생태공원으로 조성을 제안하였다.

- 대장들녘을 지속가능하게 보전하며 원주민과 도시민들에게 혜택이 돌아갈 수 있도록 생태 자원화를 통해 농업생태공원 조성
 - 대장마을 주민들의 생활환경 개선, 생태문화적 마을 만들기를 통해 대장들녘-마을주민-도시민들이 상호 공생하는 협력 프로그램 진행
-
- 수도권 100% 친환경 유기농 쌀 생산지 (친환경 쌀 학교급식)
 - 도시민의 친환경 체험농업의 산실
 - 이익의 주민 환원과 사회적 공유경제의 실현
 - 도시농업 관련 다양한 협동조합의 산실 마련을 통한 부가가치 창출
 - 제비, 금개구리, 맹꽁이, 재두루미, 큰기러기 서식지 보전을 통한 생태관광
 - 도시 귀농, 농업관광, 생태관광 등 각종 농업콘텐츠 및 6차 산업 개발
 - 논습지문화센터, 퍼머컬처센터를 통한 교육문화 및 체험 거점 마련
 - 한강하구 습지생태연구 거점으로서 국가농업생태공원 연구소 유치



시민행동의 국가농업생태공원 구상안 (부천시민 김현주 만화가 그림)

IV. 맺으며

그린벨트를 해제하고 도시개발사업을 조성을 추진하지 않더라도 현재 대장들녘을 유지하여 받는 공익적인 가치는 돈으로 환산할 수 없을 정도로 무궁무진한 가치가 있다. 대장들녘 논습지는 공익적 가치가 풍부한 땅이다. 한강과 연결된 논습지로서 **학교급식에 제공되는 친환경 쌀 생산**뿐만 아니라 재두루미, 제비, 금개구리, 맹꽁이 등 다양한 야생생물에게 보금자리를 제공하는 **생명의 땅**이다. 차고 신선한 바람을 생성하여 도시의 폭염과 대기오염을 줄이고 시민의 건강을 지킬 수 있는 도시의 **중요한 녹색 인프라**이다. 도시 어린이들이 들판에 뛰어놀며 개구리, 제비, 메뚜기, 잠자리를 실컷 보면서 **생태 감수성**을 일깨우고, **생명과 공생의 가치**를 배울 수 있는 **야외 체험 학습장**이다.

우리는 논습지가 만들어 낸 차고 시원한 공기, 풍요로운 지하수와 토양, 다양한 못 생명의 서식지, 아이들의 생태 감수성을 일깨우는 자연 놀이터, **협력과 공생의 농업공동체 유산**을 미래 세대에게 꼭 남겨주어야 한다.

우리의 요구 (2019년 5월 9일)

1. 부천대장 신도시 개발사업을 **폐기**하고 대장들녘을 **지속가능하게 보전**하며 원주민과 도시민들에게 **혜택**이 돌아갈 수 있도록 **도시계획적 대안**을 마련하라!
2. 부천대장 신도시 개발사업 추진을 중단하고 **공론화위원회**를 구성하여 부천시민의 충분한 **의견수렴**과 **토론과정**을 거쳐 시민들이 원하고 지지하는 계획으로 추진하라!
3. **생태계서비스영향평가**를 실시하여 자연환경의 손실비용과 증가하는 대기오염·폭염을 억제하는 데 소요되는 **외부비용**을 산정하여 실제적인 **개발 타당성**을 검토하라!

토론2

**국토교통부는 신도시 건설 속도전 말고
도시환경개선 방안 마련해야**

박주희 (인천녹색연합 사무처장)

국토교통부는 신도시 건설 속도전 말고 도시환경개선 방안 마련해야

박주희

인천녹색연합 사무처장

○ 10월 15일, 국토교통부는 2018년 12월 19일에 발표한 신도시 5곳에 대해 공공주택지구 지정함. 2020년 하반기 지구계획 승인, 2021년 공사착공을 거쳐 2021년 말부터 주택공급을 시작한다는 계획. 그린벨트 해제와 3기 신도시계획을 전격적으로 발표하더니 채 1년도 되지 않아 공공주택지구지정을 고시하는 속도전을 펼치고 있음.

○ 그동안 그린벨트(개발제한구역)는 지역주민들에게는 재산권을 행사하지 못하게 하는 공간, 정치권에게는 개발하기 용이한 공간 등으로 인식되어 ‘개발제한구역’이 아닌 ‘개발예정구역’이 되어버림. 그린벨트가 도시의 확장을 막아주고 환경을 개선시켜주는 공간, 휴식공간으로의 기능을 해야 하지만, 관리하지 않아 방치되어 있는 공간도 상당함. 지자체뿐만 아니라 국토교통부도 그린벨트 관리방안을 적극적으로 모색하고, 그린벨트해제에 따른 도시환경 대책을 마련해야 함.

○ 인천 계양구의 경우, 주민들의 반발로 공청회가 무산되기도 했으며 전략환경영향평가서의 부실함도 지적된 바 있음. 또한 국토교통부가 이번에 발표한 향후 계획대로라면 최소 1년 이상 진행해야 할 환경영향평가도 졸속으로 진행될 수밖에 없고, 3기 신도시 건설로 발생할 수 있는 문제들에 대해서도 제대로 된 대책이 마련되기 어려움. 종합적이고 과학적인 환경조사를 바탕으로 환경영향평가와 분석, 사회적인 논의가 선행되어야 함.

○ 인천 계양들은 수도권 서부권역에 미세먼지와 도심열섬현상, 급격한 기후변화를 완충해 주는 공간임. 계양구는 그린벨트 비율이 절반에 달해 지역사회 발전에 저해요소가 된다고 하지만, 만약 그린벨트마저 사라진다면, 도시지역의 환경은 더욱 열악해질 것임. 얼마 남지 않은 도시 내 논습지에 대한 환경적 평가가 제대로 이루어지고, 이에 대한 대책이 수반되어야 하지만, 국토교통부는 공원녹지 비율을 20%에서 30%로 늘리겠다는 궁색한 답변을 할 뿐임.

○ 특히 인구유입으로 인한 문제도 심각함. 인천의 경우에도 2016년 300만 시대를 열었다며 환호했지만, 300만 인구를 감당할 수 있는 준비가 되지 않아 문제가 발생하고 있음. 무분별한 도시확장으로 산업시설과 주택이 인접함으로 인한 갈등이 지속되고 있음. 또한 인구가 늘어남에 따라 환경기초시설도 확장해야 하지만 소각장, 하수처리시설 입지와 비용 등으로 지역사회 갈등만 깊어지고 있음.

○ 신도시 개발은 속도전으로 밀어부칠 사업이 아님. 주민과의 소통은 필수이며, 장기적인 그린벨트 보전 및 관리방안, 환경기초시설 입지 문제, 도시열섬 현상 및 미세먼지 저감 그리고 바람길로의 기능에 대한 조사가 우선되어야 함. 주택공급 정책의 타당성도 불분명한 상황에서 만약 이러한 내용조차 검토하지 않는다면 도시환경을 악화만 시킬 뿐임.

○ 국토교통부는 이제라도 신도시건설 속도전을 펼칠 것이 아니라 그린벨트의 가치를 평가하고, 도시환경을 개선할 방안을 모색해야 함. 또한 ‘개발예정구역’이 되어버린 그린벨트가 진정한 의미의 녹지축으로 도시환경의 핵심지역이 되도록 그린벨트 제도개선에 적극적으로 나서야 함. 이를 위해 전문가와 지방정부, 시민사회가 참여하는 협의체 구성을 요구함.

토론3

3기신도시 안산 현황 (장상지구, 신길지구)

배현정 (안산환경운동연합 사무국장)

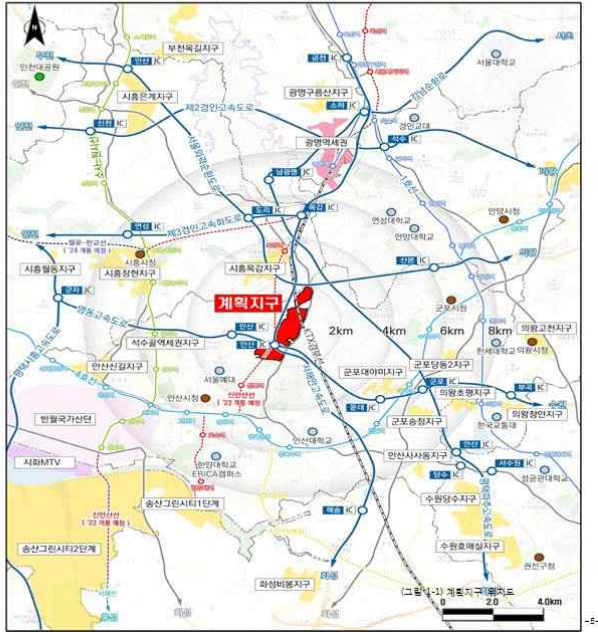


3기신도시 안산 현황 장상지구, 신길지구

지구, 환경
안산환경운동연합

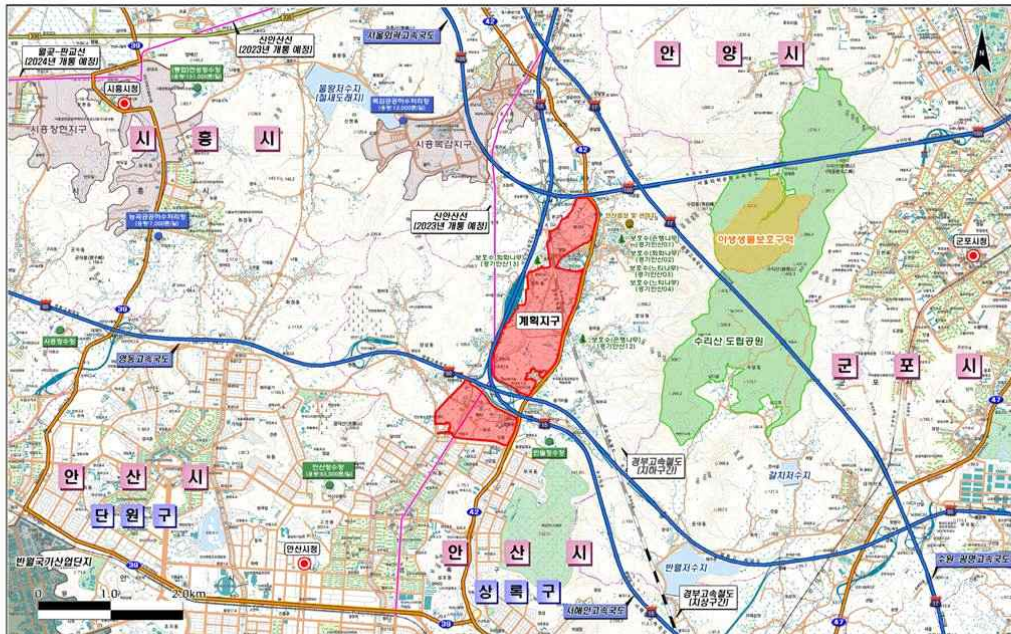
3기 신도시 안산 현황

- 2019년 5월7일 정부 '3기신도시' 계획 발표
- 안산 약 20,000세대 공급 :
장상지구 12,910세대, 신길지구 7,710세대
- 수용가능인구 : 장상지구 29,084명, 신길지구 17,719명
- 장상지구 97%, 신길지구 100% 개발제한구역(그린벨트)
- 해당지구는 현재 대부분 전답으로 구성, 도시경계에 위치
- 안산시는 시화호특별관리해역 연안오염총량관리 관리구역, 대기관리권역, 약취관리지역 등으로 지정돼 있음.



장상지구 개요

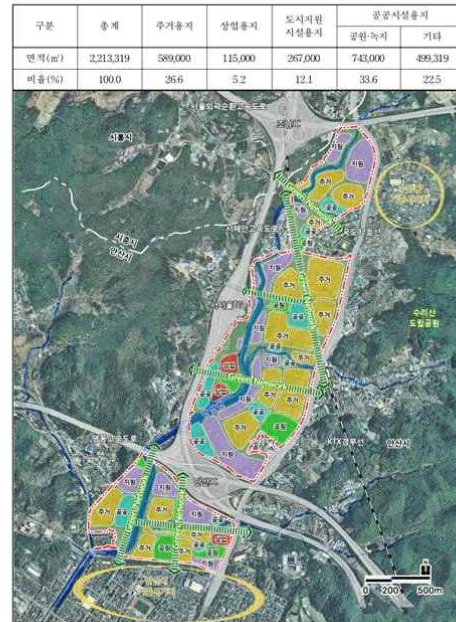
- 위치 : 안산시 상록구 장상동, 장하동, 수암동, 부곡동, 양상동 일원
- 면적 : 2,213,319㎡[개발제한구역(2,145,889㎡) 포함: 97%]
- 수용가능인구 : 29,084인(12,910세대)
- 사업기간 : 2019년 ~ 2025년
- 사업시행자 : 한국토지주택공사
- 승인기관 : 국토교통부
- 협의기관 : 환경부
- 특징
 - 신안산선 개통
 - 공공주택 : 35%이상 예정



* 계획지구 현황도



* 토지이용구상(안)



장상지구 현황 및 특징

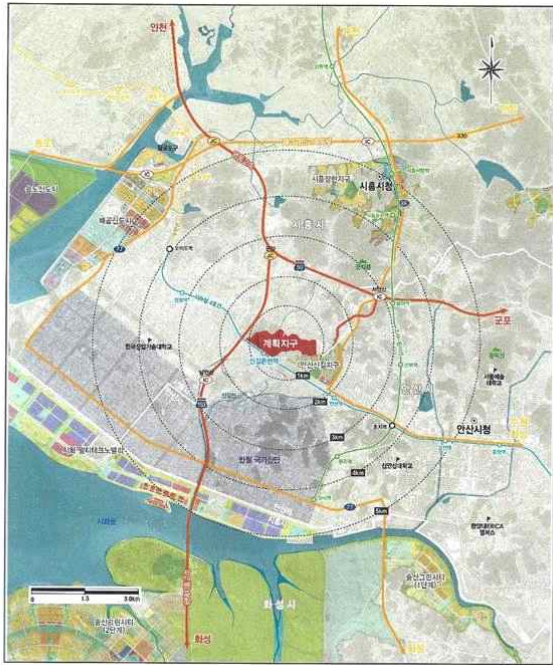
• 지구현황

- 현재 97% 그린벨트 지역으로 대부분 전답으로 구성됨.
- 폐기물처리장 난립, 난개발 등 관리가 안되어 있음
- 안산천을 제외하고 장하천, 장상천, 벌말천 등 소하천직강화
- 영동고속도로, 서해안고속도로, 서울외곽순환도로, 수인산업도로 등 동서남북으로 대규모 도로에 둘러싸여 있음

• 생태환경

- 생태자연도 : 2등급(5%), 3등급(94%)
- 국토환경성평가지도 : 1등급(9.1%), 2등급(67.1%), 4~5등급(23.8%)
- GB환경평가등급 : 2등급(4.2%), 3등급(61.7%), 4등급(29.6%)

• 신안산선 개통예정



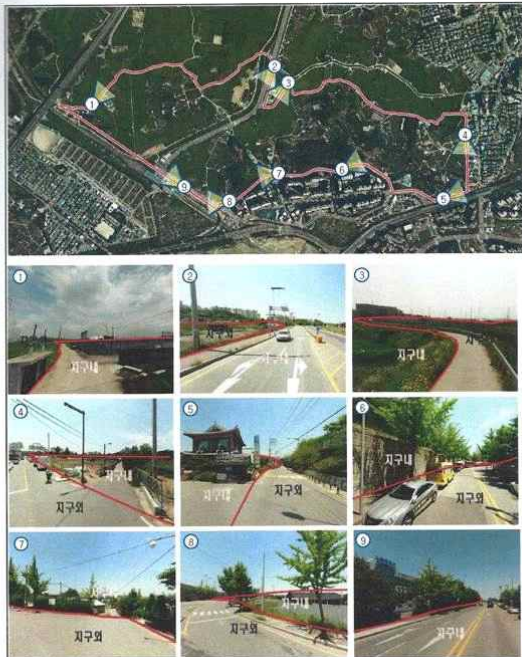
(그림 1-1) 계획지구 위치도

신길지구 개요

- 위치 : 안산시 단원구 신길동 일원
- 면적 : 745,664㎡[개발제한구역 745,664㎡] 포함, 100%
- 수용가능인구 : 17,719인(7,710세대)
- 사업기간 : 2019년 ~ 2025년
- 사업시행자 : 한국토지주택공사
- 승인기관 : 국토교통부
- 협의기관 : 환경부
- 특징
 - 공단 인접
 - 공공주택 : 50%이상 예정



(그림 4-13) 지역개황도



(그림 1-2) 계획지구 위성 및 전경사진

<표 1-3> 계획지구 토지이용구상(안)

구분	총계	주거용지	상업시설 용지	공공시설용지	
				공원·녹지	기타
면적 (㎡)	745,064	361,000	42,000	175,000	167,064
비율 (%)	100.0	48.4	5.6	23.5	22.5



4.7.1 도시, 택지 등 개발사업

○ 계획지구 주변 산업단지 및 다양한 택지개발·도시개발사업이 추진 중에 있음

<표 4-54> 계획지구 주변 개발사업 현황

지구명	사업 유형	위 치	시행사	면적 (㎡)	수용 인구	추진일정				비고
						지정	보상	착공	준공	
송산 그린시티	복합도시 개발	송산면, 남양읍	한국수자원 공사	55,590	15만명	'07		'12		'30 진행중
시화MTV	복합산단 개발	안산시 고잔동	한국수자원 공사	9,995	1.4만명	'02				'20 진행중
송도국제 도시	신도시 개발	인천 연수구	민간	53,400,000	26만명	'03				'15 준공
배곧 신도시	신도시 개발	시흥시 정왕동	경기도 시흥시	4,900,000	5만6천명	'07		'12		'19 진행중
강원 택지지구	택지 개발	시흥시 장원동	LH	2,938,958	46,877명	'06		'13		'19 진행중
목감 택지지구	택지 개발	시흥시 조남동	LH	1,747,688	31,250명	'05		'09		'17 준공
시흥거모 공공주택	공공주택	시흥시 거모동	LH	1,299,777	21,950명	'18	'19	'20		'24 진행중



신길지구 현황 및 특징

• 지구현황

- 현재 100% 그린벨트 지역으로 전(44.3%), 답(26%), 임야(13.4%) 순으로 구성됨.
- 시흥시와 경계이며, 공단과 주거지의 경계로 완충녹지 기능을 함.
- 신길온천역, 영동고속도로, 평택시흥고속도로 인근

• 생태환경

- 생태자연도 : 2등급(8%), 3등급(92%)
- 국토환경성평가지도 : 1등급(11%), 2등급(86.9%), 5등급(2.9%)
- GB환경평가등급 : 2등급(7.4%), 3등급(56.5%), 4등급(36.1%)

문제점(우려되는 점)

- 주택공급 목표와 부합하지 않는 3기신도시 정책 : 집값안정화, 국가균형발전 배치, 베드타운화 등

- 안산시 현황을 고려하지 않은 주택공급정책

- 현재 안산 인구는 71만명이며, 2013년부터 인구감소
- 2020년까지 계획, 추진 확정된 재건축, 신축 등 26,516세대 신규주택공급 예정되어 있으며 추진중인 재건축, 행복주택 등 주택공급 과잉
- 안산은 주택과잉공급과 인구감소로 집값은 떨어지고, 상가는 침체 됐으며 노후주택을 중심으로 빈집이 늘고 있음

□ 주택공급이 아니라 주택수요정체에 대한 새로운 주거정책 필요

문제점(우려되는 점)

- 환경문제 : 도시화율이 높고, 공단 등으로 인한 환경오염총량이 높은 안산 상황상 개발제한구역 해제는 환경오염 가중
 - 법정보호종 현황 : 신길-황조롱이, 맹꽁이, 금개구리 등 / 장상-황조롱이, 도롱뇽
 - 대기오염 : 공사 중 중장비, 비산먼지 등으로 인한 대기오염과 대규모 아파트조성 후 교통혼잡으로 인한 대기오염 및 미세먼지 증가
 - 도시화가 높은 안산에서 3등급이상의 자연환경은 보존가치가 높음
 - 도시홍수예방과 생물다양성유지 기능을 하는 농지 감소에 따른 환경문제
 - 안산천 오염 : 공사 중 우천시 비점오염원 유입으로 공사기간 내 오염증가 및 시화호로 흘러들어가는 오염총량 증가 : 장상지구
 - 공단과 주거지의 완충녹지기능 상실, 향후 주거지로서 적합하지 않은 환경 : 신길지구
- => 안산시민은 자연이 주는 혜택이 없어질 뿐 아니라 추가되는 환경오염도 감당해야 함

문제점(우려되는 점)

- 교통 / 소음문제 : 현재도 교통체증이 빈번한 곳으로, 향후 교통체증 및 소음 우려
- 사업지역 내 지원시설, 산업시설 현황 파악 필요
- 국토부 중심의 사업추진, 지자체 및 지역여론 수렴 부족
 - 해당지역 거주 주민의 의견수렴 진행
- 그린벨트를 해제해서 주택을 짓는 것이 아니라 기존 주택용지 개선을 통한 주거정책 필요

마무리

• 안산은 이미 주거분야의 과제가 산적

- 인구감소, 재건축·도시재생 등 노후주택정비, 1인가구 증가, 고령화에 따른 주거복지수요 증가 등을 아우르는 주거정책 및 관리 필요
- 정부의 일방적인 3기신도시 정책은 시민의 토지를 강제수용해 일시에 아파트를 공급하는 시대착오적 사업. 계획도시 안산에 무계획, 난개발을 부추김

• 현재 대응현황

- 안산시민사회 공동대응
- 2019. 11. 19 주민설명회, 주민반대로 2건 모두 무산

3기신도시 정책은 안산시민 모두에게 영향을 주는 정책으로, 지역의 여론과 안산의 통합적인 주거·환경계획을 고려해야 하며 현재 정책은 안산시에 맞지 않는 정책.



토론4

수원시 당수동 3기 신도시 현황

최용선 (수원KYC, 수원도시계획시민회의)

수원시 당수동 3기 신도시 현황

최용선

수원KYC, 수원도시계획시민회의

국토부는 2019년 5월7일 수원시 당수동에 69만㎡ 5천세대 규모를 포함한, 고양 창릉과 부천대장등 ‘3기 신도시’ 조성 계획을 발표 했다.



(이미지 출처: 전략환경영향평가서 초안)

- 수원당수2 공공주택지구 / ○ 경기도 수원시 권선구 당수동 일원
- 계 획 내 용 : 개발제한구역 684,444m²
- 계 획 인 구 : 12,220인(5,000세대)
- 사 업 기 간 : 2020년~2025년 / ○ 사 업 자 : 한국토지주택공사
- 승 인 기 관 : 국토교통부 / ○ 협 의 기 관 : 환경부

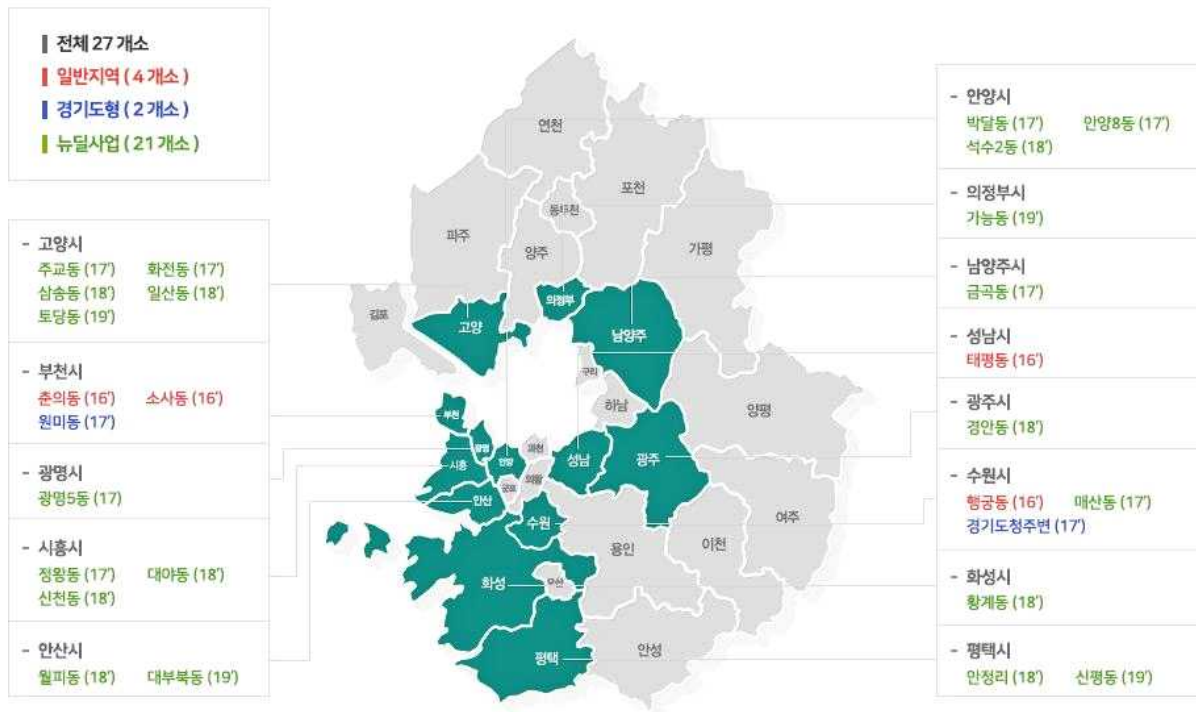
철보산 자락의 개발제한구역

(이미지 출처: 전략환경영향평가서 초안)

이미 국토부가 지정한 수도권 택지 대부분이 그린벨트를 해제한 지역이거나 자연녹지 지역이기 때문에, 공공성을 훼손하고 지역주민들과의 갈등을 일으키는 원인이 되었다.

그런데 이후 5년간의 주거복지로드맵을 실천하기 위해서, 더 넓은 그린벨트를 해제하고 택지로 수용하겠다는 발상은 (청년)임대주택을 불쏘시개로 삼았을 뿐, 녹지를 훼손하고 도시 개발을 부추기는 구태의연한 국토개발에 불과하다.

수백억의 예산과 부동산 불패, 도시재생 사업



(경기도 도시재생 사업현황_경기도 도시재생지원센터)

오랫동안 저출산 시대를 지나왔기 때문에 우리사회 인구는 늘지 않고, 가까운 미래에도 청년세대들은 여전히 구매력이 없을 것이다.

임대주택 공급확대는 환영하지만 굳이 그린벨트라는 공공성을 훼손할 이유가 없다.

수도권에는 주거용 신도시뿐만 아니라 기업도시·혁신도시 등 각종 이름을 붙인 국토개발이 있었지만, 대부분 서울로 이어지는 빠른 교통수단을 개발하는데 도움이 되었지 지역균형발전이나 안정적인 주택가격에 기여하지 않았음을 반성해야 한다.

한편에서 중심상권 복원과 주거지역 도시재생뉴딜사업으로 수조원의 예산을 투입하면서, 그리 멀지 않은 또 다른 지역에서 수용하기 좋은 땅을 골라 도시화 시키는 것이 국토를 국민들의 따뜻한 보금자리로 만들겠다는 문재인 정부의 개혁이 되어서는 안 될 것이다.

2019년 11월

최용선(수원KYC, 수원도시계획시민회의)

정부는 주택시장 안정을 위해 2018년 9월 13일 수도권 택지에 30만호를 공급하는 「주택시장 안정대책」을 관계부처 합동으로 발표하였으며, 1차(`18.09.21) 「수도권주택공급 확대방안」, 2차(`18.12.19) 「제2차 수도권 주택공급 계획」에 이어서 3차 (`19.05.07) 「제3차 신규택지 추진계획」을 발표하였음

토론5

3기 창릉 공공택지지구의 부당성

이현영 (일산연합회 대표)

3기 창릉 공공택지지구의 부당성

이현영
일산연합회 대표

최초 3기신도시는 강남 집값을 잡겠다는 명목으로 급진적으로 추진되었습니다. 그러나 오히려 강남 집값을 사상 최고치로 폭등시키는 기폭제가 되었고, 지역 간 잔인한 양극화를 부추기게 되는 역효과가 나타났습니다.

강남 집값을 잡겠다는 명분이 공수표가 되자 이번엔 서민과 청년을 위해 필요한 주거 안정정책 이라는 구실을 내세우고 있습니다. 그러나 이 또한 공허한 탁상공론에 불과합니다. 미분양과 빈집이 넘쳐 나고 있는 현재에 서민이나 청년들이 집이 없어서 집을 못사는 것이 아니라 돈이 없어서 못 산다는 것을 간과한 것이지요.

따라서 정부는 집을 더 지을 게 아니라 경제를 살리고 취업 문제를 해결하여 주택 구매력을 증가시키는 근본적인 해결책이 필요한 것입니다.

더구나 교통과 일자리, 생활여건이 형성되지 않은 곳을 골라 서민과 청년을 유입시키는 발상은 오히려 그들에 대한 차별이고 주거환경에 대한 욕구를 무시하고, 주거환경 선택권을 오히려 제한하게 되어 인권침해 논란까지 일기에 충분합니다.

또한 기존 도심을 재생시켜 활력을 불어넣어야 할 시기에 오히려 국가가 나서서 기존도심 전체를 내버리며 국민의 삶조차 버린 격이 되었습니다.

특히 창릉공공택지개발 지구의 경우는 여러 환경적, 법적, 도덕적 문제를 가진 총체적 문제 지역입니다. 국토부 훈령인 [개발제한구역의 조정을 위한 도시관리계획 변경안 수립 지침]상 반드시 개발제한구역에서 제척해야할 사유가 중첩 적용되는 지역입니다.

첫째, 3-2-2의 (1) 도시간 연담화를 방지하기 위하여 보전해야할 지역으로서 개발제한구역 최소 폭 5킬로미터 이상을 확보해야하는데, 창릉지구는 불과

500미터까지 아파트가 들어섭니다.

둘째, 3-2-2의 (2) 당해 지역개발로 다른 시 군과의 삼각한 갈등을 초래하거나 인접 지역의 급격한 쇠퇴를 일으킬 수 있다고 “중앙(지방)도시계획위원회가 판단하는 지역은 제척 대상입니다.

인근 2기 파주 운정지구는 앞으로 분양해야 할 가구 수가 4만여 가구가 더 남아 있고, 인근 김포지역도 분양 대기가 수만 가구로서 졸속으로 추진한 3기 신도시 공급폭탄으로 향후 인근지역의 주택시장과 주거여건, 생활여건이 급격히 쇠퇴하게 됩니다. 지금이라도 중앙(지방)도시계획위원회가 이런 지역 문제에 대하여 소리를 내고 제 역할을 해야 할 것입니다.

셋째, 3-2-2의 (3)지가의 급등, 투기행위 성행, 지장물 남설 등 대상지역에 대한 적절한 토지관리가 실패한 지역의 경우 제척 대상인데 창릉지구가 이에 해당됩니다.

창릉지구는 사전에 도면이 유출된 지역으로 대대적으로 언론 보도가 되었고, 정부의 고위 공직자, 시도의원, 공무원을 포함하여 투기목적으로 구입한 것이 일부 보도되었습니다. 심지어 한 지번에 60개까지 쪼개기 투기를 한 것이 확인되었습니다.

이 문제로 최초 3기신도시 발표에서 원흥2지구가 철회되었고 정부에서는 도면 유출된 원흥2지구는 3기 신도시 후보에서 제외한다는 정식 발표를 하기도 하였습니다.

그런데 갑자기 예정보다 1개월 일찍 발표된 2차 3기신도시 지정지역에 당시 도면이 유출된 지역과 2/3가 겹치는 부분을 포함시켜 이름만 ‘창릉신도시’로 바꾸어 발표했습니다.

이토록 비리의혹이 아니라 비리 사실이 확인된 지구라면 응당 제척 대상 사유임에도 막무가내로 밀어 붙이고 있어 법적, 도덕적 문제의 핵심이 되고 있습니다.

넷째, 3-2-2의 (4)의 개발 과정에서 대규모 환경 훼손이 수반되는 지역에 해당되어 제척 대상입니다. 창릉은 서울접경지역에서 유일하게 남은 그린벨트 지역으로 고양시 뿐 아니라 서울지역의 환경파수꾼 역할을 담당하고 있습니다. 개발지구의 약90%가 그린벨트인 창릉지구는 향후 건강, 안전, 생명, 삶의 질에 대한 막대한 피해를 막기 위하여 반드시 제척해야 할 지구입니다.

다섯째, 3-2-2의 (6) 당해 지역 개발시 인접지역의 재개발이 곤란하거나 심각한 교통문제 등 도시 문제를 크게 악화시킬 우려가 높은 지역은 제척됩니다. 현재 고양시 일산, 파주에서 창릉신도시를 반대하는 가장 큰 이유중 하나가 바로 교통문제입니다. 인근 거주 주민은 150만여 명인데 (고양 19년 8월 1,047,575, 파주 19년 10월 453,825) 교통환경은 현재 완행 전철 2개(경의선, 지하철3호선), 고속화도로 2개(자유로,통일로)로 매우 열악하며 현재에도 병목 현상이 극심하여 향후 더욱 악화 될 것이 자명합니다. 분당성남에 전철 8개, 각종 고속도로 개수를 비교한다면 극심한 지역차별과 박탈감까지 느껴집니다.

이외에도 그동안 수도권에서 무분별하게 이루어진 각종 특화도시 정책을 앞세운 대규모 국토개발 역시 서울을 성역화시키는 데 일조하는 표리부동한 정책이 된 점을 주목해야 합니다. 지역균형발전은커녕, 서울의 교통환경을 더욱 개선 시켜 자족시설 유치를 용이하게 하였고, 주거 가치를 폭등시키는 서울시만을 위한 셀프정책이 된 것이다.

결과적으로 지역 양극화를 심화시키고, 균형적인 주택가격 안정화를 저해하고 있습니다. 금번 3기 신도시는 앞서 말씀드린 정책 실패를 더욱 확장시키는 연장선상에서 나날이 높아지는 서울의 진입 장벽을 더욱 드높이는 역할을 할 뿐입니다.

명분없는 위법부당한 3기 신도시에 투자할 수십 수백조의 막대한 혈세는 주택정책 대 참패와 서울 성역화로 낭비될 것이 뻔합니다.

차라리 훨씬 적은 비용으로 1,2기 신도시와 원도심에 투자하여 편리한 교통과 균형적인 자족시설 유치, 도시 재생으로 사용한다면 서울 쏠림 현상을 막고, 경기지역 미분양 및 빈집 해소, 균형적인 지역발전, 균형적인 주택가격 안정화 목표를 달성할 수 있는 가장 합리적인 방법일 것입니다.

3기 신도시는 1,2기신도시를 완성한 후에 해도 늦지 않습니다.

위법부당한 3기신도시 정책은 반드시 무효화 되어야 합니다.