

건설교통부 고시 제2006-277호

수도권정비계획법 제4조의 규정에 의하여 제3차 수도권정비계획(2006~2020)을 다음과 같이 고시합니다.

2006년 7월 25 일

건설교통부장관

제3차 수도권정비계획

[2006 ~ 2020]

2006. 7. 25

건 설 교 통 부

< 목 차 >

I. 계획수립의 배경 및 기본전략	1
1. 계획수립의 배경	1
2. 계획의 범위 및 성격	1
3. 수도권 정비의 목표와 추진전략	2
가. 기본방향	2
나. 4대 정비목표	2
다. 추진전략	4
II. 수도권 공간구조 개편	8
1. 기본방향	8
2. 공간구조 개편방안	8
III. 권역 정비방안	12
1. 권역 현황	12
2. 기존 권역제도의 운용 및 평가	14
3. 권역제도 운용방안	17
IV. 개발사업 및 인구집중유발시설의 관리	18
1. 주택 및 택지	18
가. 주택	18

나. 택지	18
2. 공업용지 공급	20
가. 공업용지 공급의 기본방향	20
나. 공업용지 공급시책의 전환	20
다. 산업단지 공급계획	21
3. 인구집중유발시설의 관리	23
가. 공장	23
나. 대학	24
다. 공공기관 청사	24
라. 대형 건축물	25
마. 인구집중유발시설 종전대지 관리	25
4. 대규모 개발사업 관리	26
가. 과밀억제권역/성장관리권역	26
나. 자연보전권역	26
V. 광역시설의 정비 및 확충	27
1. 교통시설	27
가. 기본방향	27
나. 시설별 확충계획	28
(1)철도망	28

(2)도로망	31
(3)공항	35
(4)항만	36
2. 물류 · 유통시설	37
3. 용수공급	40
VI. 환경보전과 관리	41
1. 대기질	41
2. 수 질	42
3. 폐기물	42
4. 녹 지	43
VII. 계획의 집행과 관리	45
1. 계획의 집행	45
2. 계획의 관리	45
3. 재원조달	47
4. 계획적 관리로의 전환 추진	48
< 참고 >	
1. 2020년 수도권 지표	49
2. 제3차 수도권정비계획 구상도	50

I. 계획수립의 배경 및 기본전략

1. 계획수립의 배경

- 행정중심복합도시 건설, 공공기관 지방이전 등 국내적 여건이 변화하고, 중국의 급속한 성장과 경제 개방화의 진전에 따라 국가경쟁력 강화를 위한 수도권 혁신의 필요성 증대
 - 제4차 국토종합계획 수정계획(2006~2020) 등 상위계획이 변경되고, 신수도권 발전방안('04.8) 및 수도권발전 종합대책('05.6) 등 수도권 관리에 대한 새로운 패러다임 제시
- ⇒ 현재 추진중인 제2차 수도권정비계획(1997~2011)을 조기에 종료하고 새로운 수도권의 비전과 발전방향을 담은 제3차 수도권정비계획을 수립

2. 계획의 범위 및 성격

- 계획의 범위
 - 공간적 범위 : 서울특별시, 인천광역시 및 경기도 전역
 - 계획기간 : 2006년 ~ 2020년 (15년간)
- ※ 제4차 국토종합계획 수정계획 및 도시기본계획과 계획기간 일치
- 계획의 성격
 - 수도권정비계획법(제4조)에 따라 수도권 정비의 기본방향, 인구 및 산업의 배치, 권역의 구분 및 정비방향, 광역시설의 정비 등에 관한 기본적인 사항을 정하는 장기종합계획

- 수도권의 질서있는 정비와 체계적 관리를 위한 종합계획으로 수도권안에서 다른 법령에 의한 토지이용계획 또는 각종 개발계획에 우선하고 그 계획의 기본이 됨

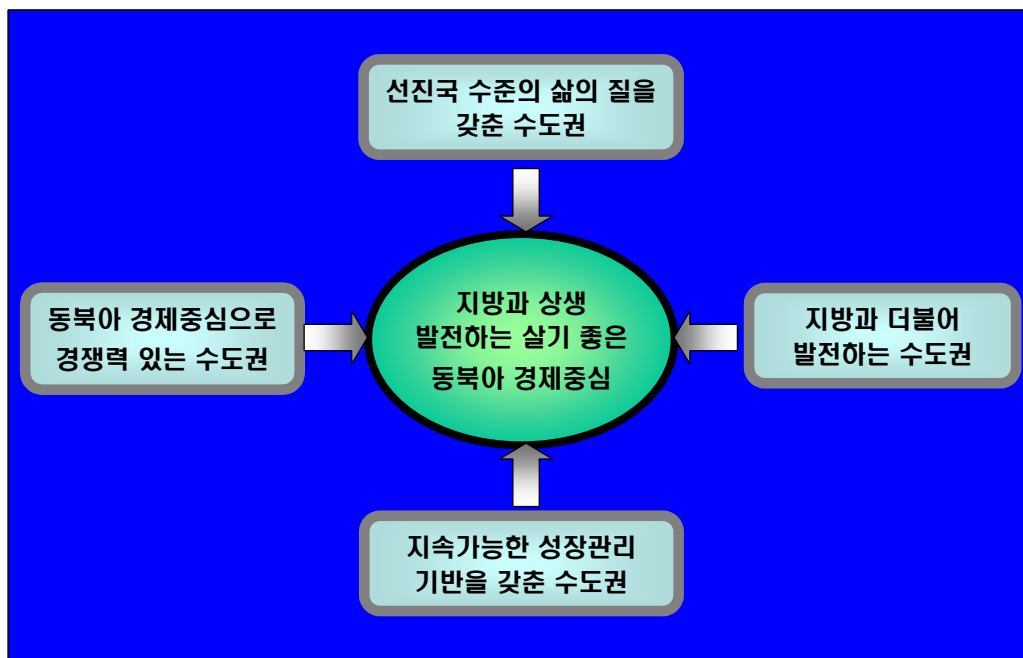
※ 관계행정기관의 장은 이 계획과 부합되지 않는 토지이용계획 또는 개발 계획 등을 수립·시행할 수 없음

3. 수도권 정비의 목표와 추진전략

가. 기본방향

- 인구 안정화를 전제로 수도권의 「질적 발전」 추구
- 높은 국제 경쟁력을 갖추고 지방과 상생 발전하는 수도권을 지향

나. 4대 정비목표



(1) 선진국 수준의 삶의 질을 갖춘 수도권으로 정비

- 그동안 급속하게 증가하는 인구와 개발수요로 인해 각종 대도시 문제에 시달려 온 수도권을 적절한 성장관리와 기반 시설 정비를 통하여 선진국 수준의 삶의 질을 향유할 수 있도록 정비

(2) 지속가능한 수도권 성장관리기반 구축

- 다음 세대의 필요한 환경용량을 고려한 장기적인 관점에서 적정 수준의 성장이 가능하도록 자원 절약적이고 지속가능한 수도권 구축

(3) 지방과 더불어 발전하는 수도권 구현

- 행정중심복합도시 건설, 공공기관 지방이전 등의 국가균형발전 시책과 연계하여 지역특성에 맞는 적절한 역할분담으로 지방과 상생 발전하는 수도권 구현

(4) 동북아 경제중심지로서의 경쟁력 있는 수도권 형성

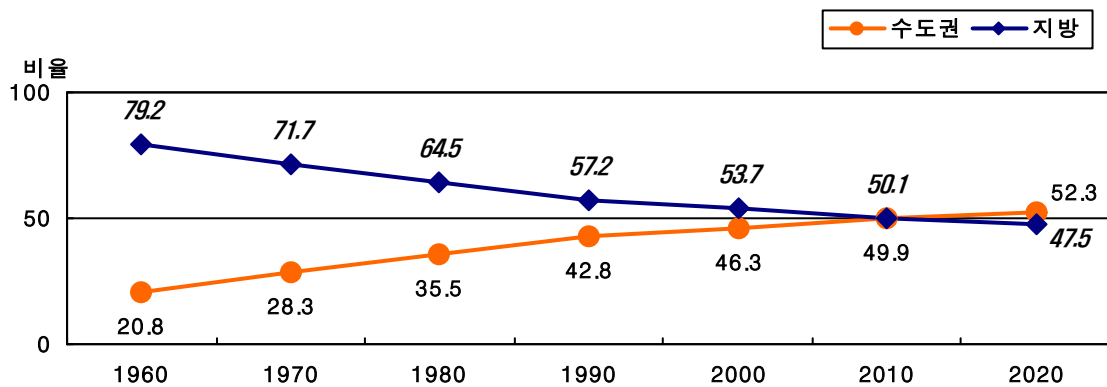
- 지식기반의 강화와 혁신 클러스터의 조성 등을 통하여 다국적 기업이 집적하고 국제교류가 활발한 동북아의 경제중심지로서 경쟁력 있는 수도권 형성

다. 추진전략

(1) 수도권 인구 안정화

- 현재와 같은 수도권 인구증가추세가 지속될 경우 2004년 현재 47.9%인 수도권 인구비중이 2020년에는 52.3%까지 증가 전망
- 수도권으로의 지속적 인구집중은 선진국에 비하여 열악한 상태에 있는 수도권의 생활 및 자연환경에 과도한 부하 초래

< 수도권 인구집중 추이 >



자료 : 통계청, 시도별 장래인구 특별추계 결과, 2005.4

- 2004년 현재 전국인구의 47.9%에 달하는 수도권 인구비중을 2020년까지 47.5% 수준으로 안정화
- 인구집중유발시설 및 개발사업의 지속적 모니터링을 통한 목표인구 관리체제 확립
- 시·도별 도시기본계획의 인구지표를 수도권 목표인구와 연계하여 과잉개발이 발생하지 않도록 관리

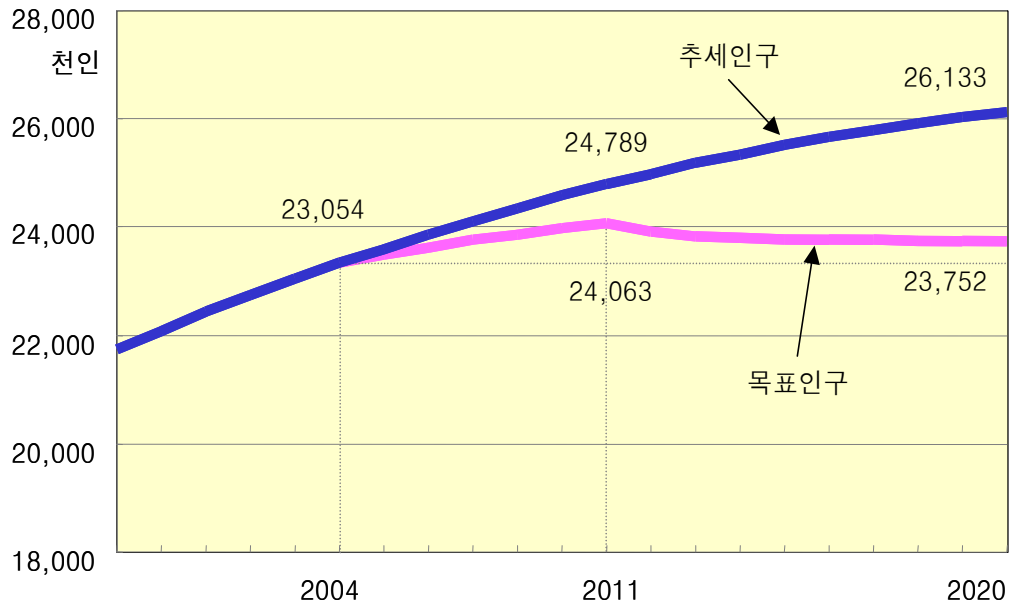
< 수도권의 목표인구 >

(단위 : 천명)

구 분		2004	2011	2020
전국인구		48,082(100.0)	49,375(100.0)	49,956(100.0)
수도권 인구	추세인구	23,054(47.9)	24,789(50.2)	26,133(52.3)
	목표인구	23,054(47.9)	24,063(48.2)	23,752(47.5)

주) 통계청 추세인구 기준

< 수도권 추세인구 및 목표인구 >



(2) 수도권 주민의 삶의 질 개선

○ 수도권의 초록도시화를 추진하여 친환경 정주공간을 조성

- 대기질·수질을 개선하고, 녹지확충 대책을 강구

- 개발수요를 자연환경 및 경관을 고려하여 친환경적으로 수용

- 소득수준 향상에 따른 주민들의 욕구변화를 충족시킬 수 있도록 여가 및 문화공간을 확충
 - 다양한 여가수요에 대응한 스포츠 및 레크레이션 시설 확충
 - 역사·문화성 복원 및 도심권의 문화콘텐츠 강화
- 공장, 군부대, 교정시설 등이 이전한 종전부지를 주민의 삶의 질 향상에 도움이 되는 방향으로 정비
- 低발전지역 주민의 생활환경 개선을 위한 정주여건을 조성

(3) 수도권외 경쟁력 강화

- 지역별 특성화 비전을 설정하고 이를 실현하기 위한 전략 추진
 - 서울은 세계도시화 프로젝트를 추진하여 세계적 경쟁력을 지닌 동북아 거점도시이자 국가혁신 창출의 중심지로 육성
 - 인천은 경제자유구역 활성화를 통해 동북아 국제물류 중심 도시로 건설
 - 경기도는 첨단·지식기반산업의 메카로 육성하여 한국의 ‘실리콘밸리’ 구현
- 수도권에 형성된 산업 클러스터가 활성화 될 수 있도록 지원 방안 강구
 - 산·학·연 연계 강화 및 노후 산업단지의 재정비 추진

○ 수도권 경쟁력 강화를 뒷받침하기 위한 SOC 확충

- 동북아 경제중심지 육성 및 경제자유구역 활성화를 지원하기 위해 인천국제공항, 항만 및 물류시설을 적기에 확충
- 광역철도, 간선도로 등 연계교통 인프라 확충 및 대중교통 중심으로 교통체계 개선

(4) 수도권 규제의 합리적 개선

○ 수도권 규제는 행정중심복합도시 건설, 공공기관 지방이전 등 지방화 추진속도와 연계하여 단계적으로 개선

- 행정중심복합도시 건설 및 공공기관의 지방이전 효과가 가시화된 이후에는 중앙정부와 지자체가 협력하는 「계획관리체제」로 전환

○ 단기적으로는 「정비발전지구」 제도를 도입하여 수도권 과밀억제시책 운용의 부작용을 최소화

- 행정·공공기관이 이전한 지역, 노후 공업지역 등 수도권의 계획적 정비를 위해 불가피한 지역을 대상으로 지정
- 지구로 지정된 지역에 한하여 체계적인 계획을 수립하여 정비하고, 이를 위해 필요한 범위내에서 제한적으로 규제를 선택적으로 완화

II. 수도권 공간구조 개편

1. 기본방향

- 서울 중심적 공간구조를 「다핵연계형」 공간구조로 전환하여 서울 및 주변지역의 과밀 완화
 - 지역별 중심도시 육성으로 서울 중심의 도시구조를 자립적 다핵도시구조로 전환
- 지역별 특성을 고려한 클러스터형 산업배치로 산업 경쟁력을 제고하고 수도권내 균형발전 도모
- 서울 중심의 방사형 교통체계를 환상격자형으로 개편하여 네트워크형 공간구조 형성을 유도
- 산림과 수계, 연안역 등 수도권의 자연조건을 충분히 고려한 인구 및 산업배치로 환경적으로 지속가능한 공간구조 구축

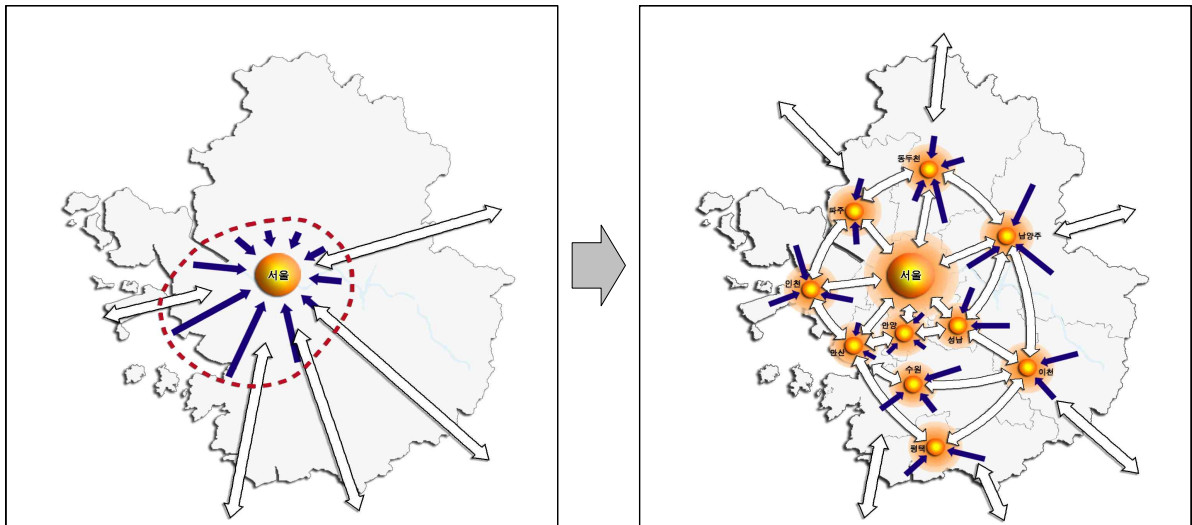
2. 공간구조 개편방안

가. 서울 중심적 공간구조를 「다핵연계형 공간구조」로 전환

- 통근권과 생활권, 역사성 등을 고려하여 인천·경기지역에 10개 내외의 자립적 도시권을 형성
 - ※ 인천-부천-김포권, 수원-화성권, 성남-용인권, 안양-군포-의왕권, 남양주-구리권, 평택-안성권, 의정부-양주-동두천권, 안산-시흥권, 파주-고양권, 이천-광주-여주권 등

- 중심도시의 집중적 육성·정비로 업무, 상업, 교육, 문화, 오락 등 다양한 분야에서 도시권별 자족성을 제고
- 지역 중심도시와 지역 중심도시간 연계를 강화하여 서울의 부담을 경감시키고 수도권 내 균형있는 발전 유도

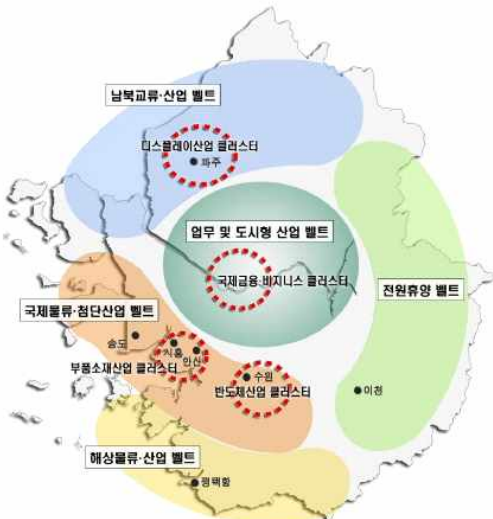
< 서울 중심적 공간구조를 다핵연계형 공간구조로 전환(예시) >



나. 지역별 특성을 고려한 클러스터형 산업벨트 구축

- 지역의 입지적 특성과 기존에 집적되어 있는 산업의 성격을 고려하여 수도권에 5개의 특성화된 산업벨트 형성 유도
- 산업벨트를 중심으로 다양한 형태의 혁신클러스터를 구축하여 국제적 산업경쟁력 제고

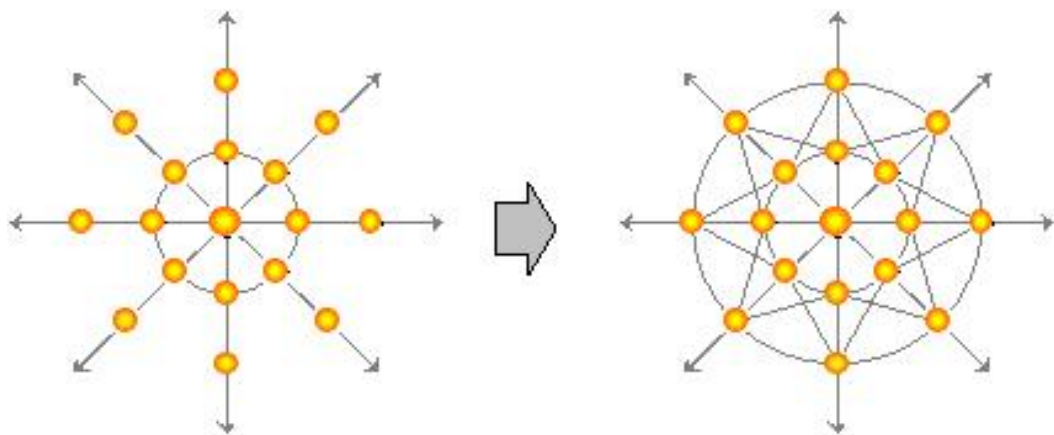
< 수도권 의 산업 특성화벨트 및 산업배치 전략 >

구 분	산업배치 방향		
서울 및 주변지역	동북아 금융·업무기능 중심 으로 특화하고, 지식기반산업 및 도시형 제조업을 중심으로 「업무 및 도시형산업벨트」 조성 ※ 서울에는 「국제금융·비즈니스 클러스터」 형성 추진		
수원 인천 지역	수원의 반도체산업 클러스터, 안산,시흥의 부품소재 클러스터, 인천의 경제자유구역 및 인천공항·항만 등을 핵심거점 으로 하는 「국제물류 및 첨단 산업벨트」로 육성		
경기북부 지역	파주의 LCD단지를 중심으로 디스플레이산업 클러스터를 조성하고 개성공단 과의 연계체제를 구축하는 등 「남북교류 및 첨단산업벨트」 형성		
경기동부 지역	자연환경을 활용한 전원 휴양관광을 활성화하고 이천, 여주, 광주의 도자 산업을 문화관광상품과 연계 육성하여 「전원 휴양벨트」로 형성		
경기남부 지역	화성과 안성의 제약산업, 화성과 평택의 자동차부품산업, 평택과 아산만의 디스플레이산업, 평택항을 중심으로 한 물류산업 등이 다양하게 집적하고 있어서 「해상물류 및 복합산업벨트」로 육성		

다. 서울중심의 방사형 교통체계에서 환상격자형 교통체계로 전환

- 그동안 수도권의 도시개발은 교통축을 따라서 방사형으로 확산되어 서울의 교통부하를 가중시키는 요인이 되었으나, 환상격자형 교통체계 구축을 통하여 네트워크형 공간구조 형성을 유도
- 서울을 경유하지 않고 지역중심도시와 도시간을 직결하여 상호보완적 발전을 유도

< 수도권의 교통망 전환 개념도 >



라. 수도권내 낙후지역 개발을 통해 균형있는 발전을 촉진

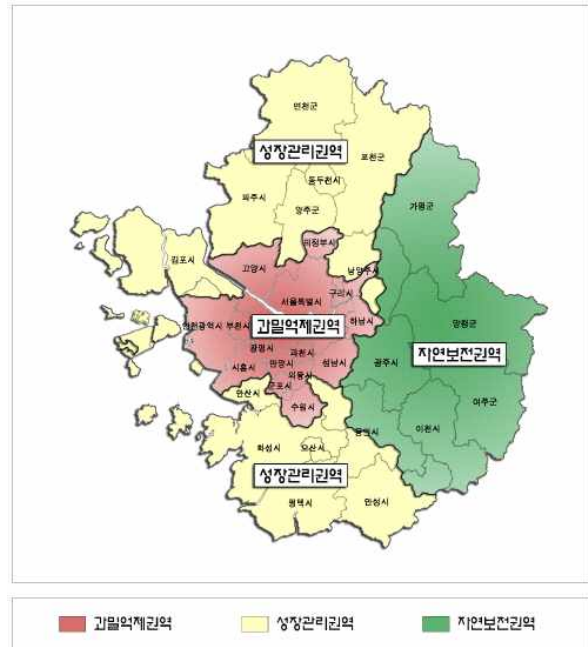
- 도시내부의 노후 주거지역 및 공업지역을 정비하고, 수도권내 저발전지역의 정주여건 개선 등 소득 향상방안을 추진
- 서울·인천·성남·안양 등의 구도심권과 신규개발지간, 수도권 중심지와 접경지역 등 수도권 외곽지역간의 균형발전을 촉진

Ⅲ. 권역 정비방안

<권역구분 현황도>

1. 권역 현황

- 수도권을 과밀억제권역과 성장관리권역, 자연보전권역 등 3개권역으로 구분하고 권역 특성별로 인구집중유발 시설과 대규모 개발사업의 입지에 대한 차등규제를 실시



< 수도권 정비권역 현황(2005년) >

구 분	과밀억제권역	성장관리권역	자연보전권역
면 적 11,730km ²	1,996km ² (17.0%)	5,902km ² (50.3%)	3,832km ² (32.7%)
인 구 23,782천명	19,079천명(80.2%)	3,766천명 (15.8%)	937천명(4.0%)
행정 구 역	서울특별시, 인천광역시 (일부), 의정부시, 구리시, 남양주시(일부), 하남시, 고양시, 수원시, 성남시, 안양시, 부천시, 광명시, 과천시, 의왕시, 군포시, 시흥시(일부) (16시)	동두천시, 안산시, 오산시, 평택시, 파주시, 남양주시 (일부), 용인시(일부), 연천군, 포천시, 양주시, 김포시, 화성시, 안성시(일부), 인천 광역시(일부), 시흥시(일부) (12시, 3군)	이천시, 남양주시(일부), 용인시(일부), 가평군, 양평군, 여주군, 광주시, 안성시(일부) (5시, 3군)
정 비 전 략	과밀화 방지 도시문제 해소	이전기능 수용 자족기반 확충	한강수계 보전 주민불편 해소

< 권역별 규제 현황 >

구 분		과밀억제권역	성장관리권역	자연보전권역
공 장		- 대기업 신·증설 금지 - 중소기업공장중 도시형업종 허용	- 대기업 신·증설 금지 (아산산단 제외) - 14개 첨단업종 기존 대기업 공장 100% 증설 허용 - 외투 기업 25개업종 한시적 허용('07년말까지) - 8개 첨단업종 대기업공장 신·증설 한시적 허용('06년말까지) - 중소기업 공장은 허용	- 대기업 신·증설 금지 - 공해없는 중소기업 신·증설허용 (1천㎡이내)
		공장총량 규제		
대 학	4년제	신설금지 (서울로는 이전 금지)	신설금지, 소규모(50인)대학 허용	신설금지 소규모(50인)대학 허용
	전문·산업	신설허용 (단, 서울제외)	신설 허용	산업대 금지, 전문대 허용
	(증원)	- 정원 총량규제 · 4년제 대학 증원은 심의 후 허용, 산업·전문대학은 전국 입학정원 총증가수의 10%이내 허용, 초과는 심의후 허용		
공공청사		- 신축금지 (중앙부처 제외) - 증축·매입·임차는 심의 후 허용		
대형 건축물		과밀부담금 부과 (서울시에 한함)	규제 폐지	금 지
개 발 사업	택지 조성	100만㎡이상 심의후 허용		3만~6만㎡미만 심의후 허용 * 오염총량제 시행 및 지구단위계획구역내 (1)도시지역(주,상,공)은 10만㎡이상 심의후 허용 (2)비도시지역은 10만㎡~50만㎡ 심의후 허용
	공업 용지	30만㎡이상 심의후 허용		3만~6만㎡미만 심의후 허용
	관광지	10만㎡이상 심의후 허용		
조 세		취·등록세 3배 종과 재산세 5배 종과	-	-

2. 기존 권역제도의 운용 및 평가

(1) 과밀억제권역의 과밀 심화

- 현재의 과밀억제권역, 성장관리권역, 자연보전권역 등 3개 권역제도는 1994년부터 시행중
 - 그 결과, 수도권에서 과밀억제권역 인구의 비중은 87.1%('94)에서 80.2%('05)로 감소하였으나, 인구밀도는 같은 기간 8,481명/km²에서 9,559명/km²로 증가하는 등 과밀 심화
 - 반면 성장관리권역의 인구밀도는 638명/km²로서 과밀억제권역 9,559명/km²에 비해 매우 낮은 수준이나, 전국 평균(494명/km²) 보다는 높은 수준

※ 1994~2005년간 수도권 인구는 총 3,337명 증가하였는데, 이 중 38.0%는 과밀억제권역, 52.5%는 성장관리권역, 9.5%는 자연보전권역에서 흡수

- ☞ 과밀억제권역의 밀집된 인구를 성장관리권역으로 분산시키는 노력을 계속 추진하되, 성장관리권역 자체의 인구관리도 병행 추진 필요

< 권역별 인구수 및 인구밀도 변화 >

구 분	1994년		2005년		증가인구 (‘94-’05) (천명,%)
	인구수 (천명,%)	인구밀도 (명/km ²)	인구수 (천명,%)	인구밀도 (명/km ²)	
수도권	20,445 (100.0)	1,744	23,782 (100.0)	2,027	3,337 (100.0)
과밀억제권역	17,811 (87.1)	8,481	19,079 (80.2)	9,559	1,268 (38.0)
성장관리권역	2,015 (9.9)	348	3,766 (15.8)	638	1,751 (52.5)
자연보전권역	619 (3.0)	162	937 (4.0)	245	318 (9.5)

(2) 성장관리권역내 개발수요의 일부지역 편중

- 개발수요가 남부 성장관리권역에 집중되어 상대적으로 低(저) 개발된 북부지역과의 격차 확대
 - 최근 11년간(1994-2005) 성장관리권역 인구는 총 1,751천명이 증가하였음
 - 그 가운데 66.3%인 1,161천명이 안산, 화성, 평택, 용인(일부), 안성(일부) 등 남부 성장관리권역에서 증가하였으며, 김포, 파주, 양주, 동두천, 포천, 연천, 남양주(일부) 등 북부성장관리지역 증가인구는 590천명에 그침

< 성장관리권역내 남부 및 북부 지역간 인구수 변화 >

구 분	1994 인구 (천명)	2005 인구 (천명)	증가인구 (1994-2005) (천명, %)
계	2,015	3,766	1,751(100.0)
북부성장관리권역	825	1,415	590 (33.7)
남부성장관리권역	1,190	2,351	1,161 (66.3)

- 성장관리권역내에서도 과밀억제권역과 인접한 용인, 안산, 남양주, 화성 등의 인구증가가 두드러진 반면, 연천, 동두천, 안성, 포천 등 외곽지역의 인구증가는 저조함
 - 계획도시인 안산시를 제외하고는 대부분의 지역에서 소규모 택지개발사업 등 난개발로 인해 도로, 학교, 용수, 기타 기반시설 부족 등 부작용이 발생
- ☞ 성장관리권역의 계획적 개발 등 개발압력을 수용할 수 있는 체계적 대책 필요

(3)자연보전권역에서의 난개발 진행

- 소규모 아파트단지의 난립에 따른 토지이용의 비효율 초래
 - 사업면적 6만㎡ 이상 규모의 택지개발사업이 금지되어 있어 규제를 피한 소규모 개발이 성행
- 개별입지 공장에 의한 자연환경 악화 및 경관 훼손
 - 공업용지 조성사업의 제한 등으로 자연보전권역 소재 공장의 96.8%가 개별입지 공장임

☞ 자연보전권역내 소규모 연접개발에 대한 대책과 개별입지 공장의 집단화 유도 필요

< 권역별 · 입지지역별 공장분포 현황 (2004.12. 기준) >

(단위 : 개, %)

구 분	계	산업단지	공업지역	개별입지
수도권	49,895 (100.0)	10,792 (21.6)	9,567 (19.2)	29,536 (59.2)
과밀억제권역	21,139 (100.0)	1,543 (7.3)	9,156 (43.3)	10,440 (49.4)
성장관리권역	24,340 (100.0)	9,209 (37.8)	311 (1.3)	14,820 (60.9)
자연보전권역	4,416 (100.0)	40 (0.9)	100 (2.3)	4,276 (96.8)

주) 통계단위가 시·군이므로, 복수권역 지정 지자체는 지정 면적이 넓은 권역으로 포함시킴
 자료 : 산업자원부, 공장설립관리정보시스템(FEMIS)

3. 권역제도 운용방안

- 단기적으로는 현행과 같은 권역별 규제시책을 유지
 - 다만, 공공기관 종전부지, 노후 공업지역 등 계획적 정비가 필요한 지역을 대상으로 수도권 규제를 차등 적용하는 정비발전지구 제도를 도입하여 획일적 규제의 문제점 보완
- 중장기적으로는 중앙정부와 지자체가 상호 협력하여 수도권의 관리목표를 설정하고 상세계획 등을 통하여 수도권의 토지이용을 엄격하게 관리하는 「계획관리체제」로 전환 추진
 - 수도권 관리목표 및 상세계획에 입각한 토지이용 및 관리 시스템을 구축하고, 주민·NGO의 참여를 활성화 하는 등 거버넌스 개선

- 중앙정부는 수도권 토지의 이용 및 개발에 관한 기본적인 가이드 라인을 제시
- 광역지자체는 도시별 인구지표, 생활권 구분, 보전 및 개발대상지 구분, 광역기반시설 공급계획 등 기초지자체의 토지이용계획 수립을 위한 구체적 지침을 제시
- 기초지자체는 상위 가이드라인과 지침의 틀속에서 행정구역 전체를 대상으로 종합적이고 상세한 토지이용계획을 수립
- 주민·NGO 등의 계획 참여 활성화를 위한 거버넌스 개선

IV. 개발사업 및 인구집중유발시설의 관리

1. 주택 및 택지

가. 주택

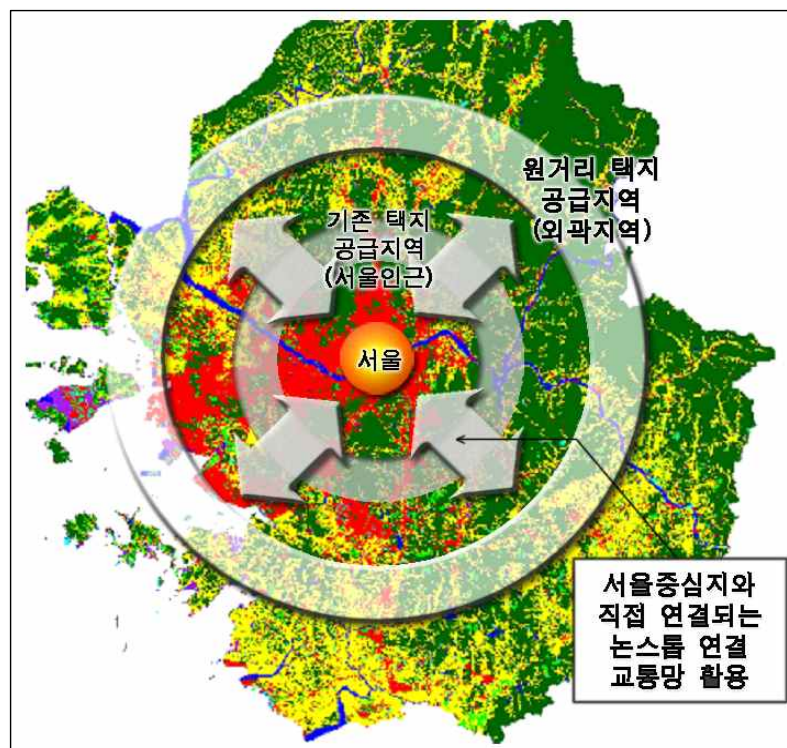
- 주택의 양적 부족에서 발생하는 주거불안 해소를 위하여 '04년 94%인 주택보급률을 2020년까지 115% 수준으로 제고
- 2010년 까지 향후 5년간 무주택가구 해소, 가구수 증가에 따른 수요 및 재개발·재건축 등에 따른 대체수요를 포함하여 연평균 30만호씩 총 150만호의 주택을 공급
- 행정중심복합도시 건설, 공공기관 지방이전 등 국가균형발전 시책이 본격화되는 2011년 이후에도, 주택시장의 수급균형을 위한 물량을 안정적으로 공급하고 주거의 질을 지속 개선

나. 택지

- 2010년까지 매년 30만호씩 주택을 공급하기 위해 연간 900만평, 5년간 4,500만평의 공공택지를 공급(민간택지 제외)
- 소규모·개별사업 위주의 기존 도심지 재개발 방식을 도시 기반시설 확보가 가능하도록 광역개발방식으로 전환 강구
- 도로, 학교, 문화시설 등 도시기반시설을 잘 갖춘 질 높은 주거공간으로 조성

- 서울 중심지로 직접 연결되는 고속교통시설 설치와 연계하여 수도권 외곽지역에 자족성이 높은 대규모 택지를 개발하여 수도권 중심부의 개발압력을 수용하는 방안 강구
- 현재는 재래식 교통수단으로 서울 접근이 가능한 인접지역에 택지개발이 진행중이나 장기적으로는 공급능력에 한계
- 서울로부터의 인접도에 따라 차례로 개발되는 방식을 지양하고 고속교통수단으로 직결되는 전원도시를 성장축별로 배치

< 원거리 택지개발 개념도 >



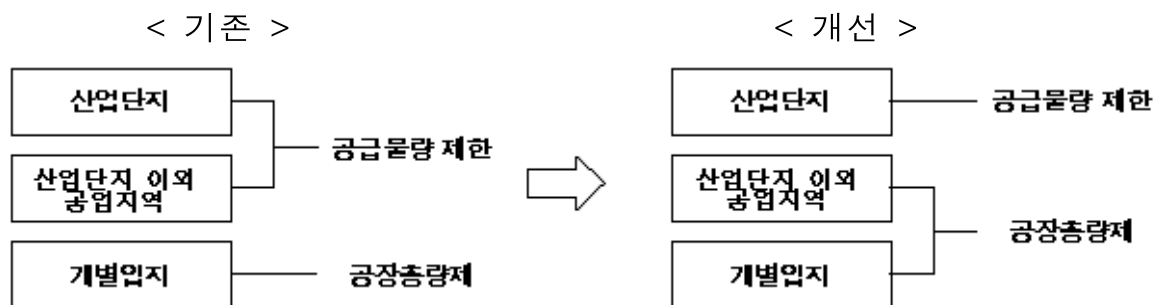
2. 공업용지 공급

가. 공업용지 공급의 기본방향

- 수도권 공업용지의 공급관리를 통하여 제조업의 수도권 집중을 억제
- 난개발 방지를 위하여 공장의 개별입지를 억제하고 환경기초시설을 갖춘 계획입지 위주로 공장용지를 공급
- 개별입지 공장의 집단화 및 노후 공업지역의 재정비 추진

나. 공업용지 공급시책의 전환

- 성장관리권역에 대한 공업용지 공급시책의 전환
 - 산업단지에 대해서는 현행대로 수도권정비계획에 의한 산업단지 공급물량 제한으로 관리
 - 산업단지 이외의 공업지역은 개별입지 공장의 집단화 등을 유도하기 위해 공장총량규제로 전환하여 관리



※ 공업지역

- ① 산업단지 : 산업입지및개발에관한법률에 의한 산업단지
- ② 산업단지 이외 공업지역 : (1)국토의계획및이용에관한법률에 의해 지정된 공업지역,
(2)국토의계획및이용에관한법률에 의한 제2종지구단위 계획구역 및 개발진흥지구로서 공업용도로 구획되는 면적이 3만㎡이상인 것

- 단, 일정규모(30만㎡) 이상 공업지역 지정은 사전에 수도권 정비위원회의 심의를 거쳐 허용
- 과밀억제권역에 대해서는 기존 공업지역의 총면적을 증가시키지 않는 범위 안에서의 대체지정만을 허용하되, 기존 도심지내 노후화된 공업지역 정비 유도를 위하여 공업지역 대체지정시 일정기간 중복을 허용하는 방안 강구
- 도시기본계획에 반영하거나, 기존 공업지역의 정비계획을 수립하여 수도권정비위원회의 심의를 거치는 경우 등

다. 산업단지 공급계획

- 수도권 산업단지 개발면적이 전국의 20%를 넘지 않도록 건설교통부장관이 공급계획을 수립하여 관리('05년말 현재 18.4%)

< 지역별 산업단지 분포(2005.12. 현재) >

구 분	단지수(개소,%)	지정면적(㎢,%)	개발면적(㎢,%)
계	570 (100.0)	1,175.6 (100.0)	469.1 (100.0)
수도권	78 (13.7)	344.5 (29.3)	86.3 (18.4)
서울	2 (0.4)	2.1 (0.2)	1.8 (0.4)
인천	8 (1.4)	16.7 (1.4)	9.8 (2.1)
경기	68 (11.9)	325.7 (27.7)	74.7 (15.9)
비수도권	492 (86.3)	831.1 (70.7)	382.8 (81.6)

주) 지정면적에는 해면 포함

- 2006년부터 2008년까지 3년간은 과거 10년간 전국 연평균 개발면적의 20%의 3년치 물량을 산업단지 공급물량으로 산정

- 건설교통부장관은 시·도별로 공급물량을 배정하여 시·도지사에게 통보하고, 당해 시·도지사는 배정된 물량의 범위안에서 산업단지 지정 및 공급계획을 수립하여 건설교통부장관의 승인을 받아 시행
- 2009년 이후는 제4차 국토종합계획 수정계획과 연계하여 수립예정인 산업입지공급계획(산업입지및개발에관한법률)을 고려하여 재산정
- 산업단지 물량 규제의 경직성을 피하기 위해 다음의 경우에는 산업단지 공급물량의 30% 범위내에서 건설교통부장관의 승인을 얻어 공급물량 이외로 추가 공급 가능
 - 개별입지 공장의 집산화 및 공공사업으로 인해 이전하는 공장의 수용을 위한 산업단지를 조성하는 경우
 - 기존 도심권 또는 개별공장의 밀집도가 높은 지역의 공업지역 정비를 위해 산업단지를 조성하는 경우
- 기타 국가적 필요에 의해 관계중앙행정기관의 장이 요청하여 수도권정비위원회에서 불가피하다고 인정하는 경우 건설교통부장관은 공업지역 공급 물량외에 추가 공급
- * 주한미군기지이전에따른평택시등의지원등에관한특별법에 의한 사업, 반월특수지역 개발사업 등

3. 인구집중유발시설의 관리

가. 공장

- 수도권과 지방의 상생발전을 위한 공장 재배치를 지속적으로 추진
 - 대기업공장의 신·증설을 계속 억제하고, 조세 감면 등 인센티브를 부여하여 수도권 소재 기존공장의 지방이전을 지속적으로 유도
 - 다만, 첨단업종 대기업공장은 국가경쟁력 차원에서 불가피한 경우에 한하여 수도권정비위원회 심의를 거쳐 사안별로 선별적으로 허용 검토
- 공장총량제 등 현행 수도권내 공장규제 정책의 기초를 유지
 - 공장총량은 수도권에 제조업이 과도하게 집중되지 않도록 과거 집행실적을 감안하여 관리하고, 공업지역 이외의 개별 입지 공장총량 비율을 단계적으로 축소
- 한강의 수질보전을 위하여 자연보전권역내 공장에 대한 직접규제는 현행대로 유지
 - 다만, 총량을 증가시키지 않는 범위내에서 공업지역 지정을 통한 집산화 등 기존 개별입지 공장의 계획적 관리방안 강구

나. 대학

- 4년제 대학의 신설 제한 등 현행 수도권 시책의 기초를 유지
- 접경지역으로 대학이전이 유도될 수 있도록 지원방안 강구
- 대학의 통·폐합 등 구조조정은 지원하되, 수도권시책의 기본원칙의 범위내에서 추진
 - 수도권내 4년제 대학의 신설은 엄격히 억제하고 수도권내 과밀을 유발하는 대학이전을 제한
 - 대학의 증원에 대해서는 수도권정비위원회 심의를 거쳐 총량으로 관리

다. 공공기관 청사

- 행정중심복합도시 및 공공기관 지방이전 대상 기관은 청사의 신축·증축·용도변경 등을 엄격히 제한
- 수도권에 남는 공공기관에 대해서는 민원인의 편의를 위한 안내동 확장 등 인원의 증가를 수반하지 않는 공공청사 증축 등에 대한 심의절차 간소화를 검토
- 신설되는 공공기관에 대해서는 관련법령 제·개정시 당해 기관의 수도권입지 필요성에 대해 수도권정비위원회에서 사전 심의
 - 수도권을 관할하는 기관이 아니면 원칙적으로 신규입지 금지

라. 대형 건축물

- 서울에 한정하여 대형건축물에 대하여 과밀부담금을 부과하고 있는 현재의 제도를 유지하면서, 중·장기적으로는 과밀억제 권역 전체로 확대하는 방안 검토

마. 인구집중유발시설 종전대지 관리

- 행정·공공기관 및 인구집중유발시설 등이 이전한 종전대지에 대해서는 지구단위계획의 수립 등을 통한 계획적 개발을 유도

- 가능한 한 주변지역까지 포함한 종합 개발을 추진하여 도로, 공원 등의 공공시설을 확보하고 도시환경을 개선

* 정비발전지구 제도 활용방안 강구

- 노후화된 과밀억제권역의 공업지역에 대해서는 도시기본계획에서 장기적인 토지이용의 방향을 미리 설정하여 정비
- 공업지역으로 계속 유지할 경우에는 물류시설 등으로 활용하거나 인구집중유발효과가 적은 업종으로 전환
- 타 용도 전환이 예정되어 있는 경우에는 전체 공업지역의 종합적 이용이 가능해질 때까지 주차장, 자재적치장, 창고, 스포츠시설, 오락시설, 공원·녹지 등으로 과도적 이용을 추진

4. 대규모 개발사업 관리

가. 과밀억제권역/성장관리권역

- 수도권의 계획적·체계적 개발을 위하여 대규모 개발사업에 대한 수도권정비위원회의 심의제도를 내실화

* 택지 100만㎡이상, 공업용지 30만㎡이상, 관광지 10만㎡이상

- 신규개발 도시의 자족성 제고를 위해 택지개발시 업무 및 생산시설을 함께 배치하는 복합적 개발을 유도

나. 자연보전권역

- 난개발·수질오염방지에 효과적인 지구단위계획 제도와 수질오염총량제 시행을 전제로 택지규제를 합리적으로 개선
 - 오염총량제를 시행하는 지역에서 지구단위계획을 수립하는 경우 오염총량 범위내에서 일정규모 이상 택지 개발을 허용
 - 학교 등 기반시설 확보 회피를 위해 소규모로 연접하여 시행되는 택지조성사업은 하나의 사업으로 합산하여 규제
- 관광지 조성규제는 현행 제도를 유지하면서, 중장기적으로 규제를 개선하는 방안 검토

V. 광역시설의 정비 및 확충

1. 교통시설

가. 기본방향

- 수도권의 국제경쟁력 확보를 위한 국제 교통인프라 확충
 - 동북아의 관문역할 수행을 위해 공항, 항만시설을 정비하고, 공항·항만과 수도권내 거점도시와의 연결교통망 확보
 - 지방과의 원활한 연결이 가능한 연계교통체계 확립
- 지역내 분산과 교류확대를 위한 네트워크형 교통망체계 정비
 - 순환형 간선도로망 구축으로 다핵연계형 공간구조 형성을 뒷받침하고 도시간 광역급행버스 운행 확대
 - 승용차에 의존하지 않고도 도시간 이동이 가능하도록 전철망을 광역적으로 확충
- 일상생활과 밀착된 커뮤니티중심의 대중교통체계 구축
 - 이용가능한 교통수단이 제한되어 있는 주민을 위하여 다양한 교통수단을 마련하고, 역세권 개발 및 환승체제 정비로 철도역이 교통거점 역할을 수행
 - 도심부의 교통혼잡 완화를 위한 교통수요관리 시책을 추진하고 안전하고 쾌적한 보행 공간 및 자전거도로 확보

나. 시설별 확충계획

(1)철도망

- 도로의존형 교통체계를 저비용·고효율의 철도수송체계로 개선하기 위하여 전철망의 대폭적 확충 추진
 - 전철 수송분담율을 2002년 현재 23.6%에서 2020년에 40%까지 제고
 - 현재 공사중에 있거나 「제2차 수도권광역교통 5개년계획(2004~2008)」에서 추진이 확정된 사업에 대해서는 계획대로 추진
 - 장기구상사업에 대해서는 수도권 공간구조의 미래상 등을 고려하여 구체적 타당성 검토를 거쳐 추진
- 급행열차의 운행 확대 등을 통한 철도망 이용의 효율 제고
 - 향후 건설되는 광역전철은 일반열차와 급행열차의 병행운행이 가능하도록 설계하고, 현재의 운영시스템에서 급행열차의 운행 확대방안도 강구
 - 출·퇴근용 열차 증설 등 출·퇴근시의 전철 수송력 증강
- 지자체가 추진하는 도시철도 및 경전철은 도시철도법에 따라 도시철도기본계획을 수립하여 시행
 - 다른 교통수단과의 연계 수송체계 등을 감안하여 전체적으로 효율적인 교통망이 형성될 수 있도록 유도

Map of the Seoul metropolitan area showing existing, planned, and long-term rail lines. The map includes labels for various cities and districts such as Seoul (서울), Incheon (인천), Suwon (수원), and others. A legend at the bottom right indicates: solid black line for '기존' (Existing), solid red line for '계획' (Planned), and dashed blue line for '장기' (Long-term).

< 수도권 광역전철망 확충계획 >

	노 선 명	구 간	연장(Km)	비 고
공사 진행 사업	중앙선	청량리~덕소	18.0	2006년 완공예정
	경원선	의정부~동안	22.3	2007년 완공예정
	경의선	용산~문산	48.6	1999년 착공
	수인선	수원~인천	39.0	2004년 착공
	분당선 연장	왕십리~선릉	6.6	2003년 착공
	분당선 연장	오리~수원	18.2	2002년 착공
	경춘선	망우~금곡	17.2	2009년 완공예정
	신분당선	분당~강남	20.5	2009년 완공예정
	중앙선연장	덕소~도곡리	2.9	2008년 완공예정
	인천국제공항철도	인천국제공항~서울역	61.5	2009년 완공예정
	경춘선	금곡~춘천	63.8	2009년 완공예정
계획 확정 사업	신분당선 연장	정자~수원	18.0	2014년 완공예정
	신안산선	안산~청량리	40.8	2015년 완공예정
	신분당선2단계	강남~용산	9.9	2015년 완공예정
	경원선 연장	동안~소요산	2.5	2007년 완공예정
	소사·원시선	소사~원시	23.1	2007년 착공예정
	인덕원·병점선	인덕원~병점	24.5	2008년 착공예정
	성남~여주 복선	판교~여주	53.8	2010년 완공예정
장기 구상 사업	수도권남부순환선...	광명역~분당	20.5	미정
	수도권외부순환선	삼릉~경서역, 주안~소래	28.0	"
	서울외부순환선	녹번~목동~광명~하남	55.3	"
	수도권내부순환선	능곡~의정부	28.0	"
	경의선2복선	서울역~수색역	8.2	"
	경원2복선	용산~청량리	12.6	"
	제2공항철도	신공항~인천~남서울	49.3	"
	수도권외부순환선	의정부~도농	20.6	"
	수도권외부순환선	도농~광주	23.6	"
	별내선	암사~별내	14.2	"
	...	대곡~소사	16.0	"
	...	오리~오산	14.5	"

(2)도로망

- 교통밀집지역의 교통난을 완화하고 수도권외 다핵연계형 공간구조를 촉진하기 위하여 장기적으로 ‘남북7축·동서4축·3개 순환망(7×4+3R)’의 간선도로망 구축
 - 한계용량에 도달하고 있는 서울외곽순환도로의 교통량 분산과 도시간 연계 강화를 위하여 제2외곽순환고속도로 건설 추진
 - 국가 간선도로망체계와 연계하여 남북 7축, 동서 4축의 격자형 간선도로망 정비

< 수도권의 간선도로망 정비구상 >

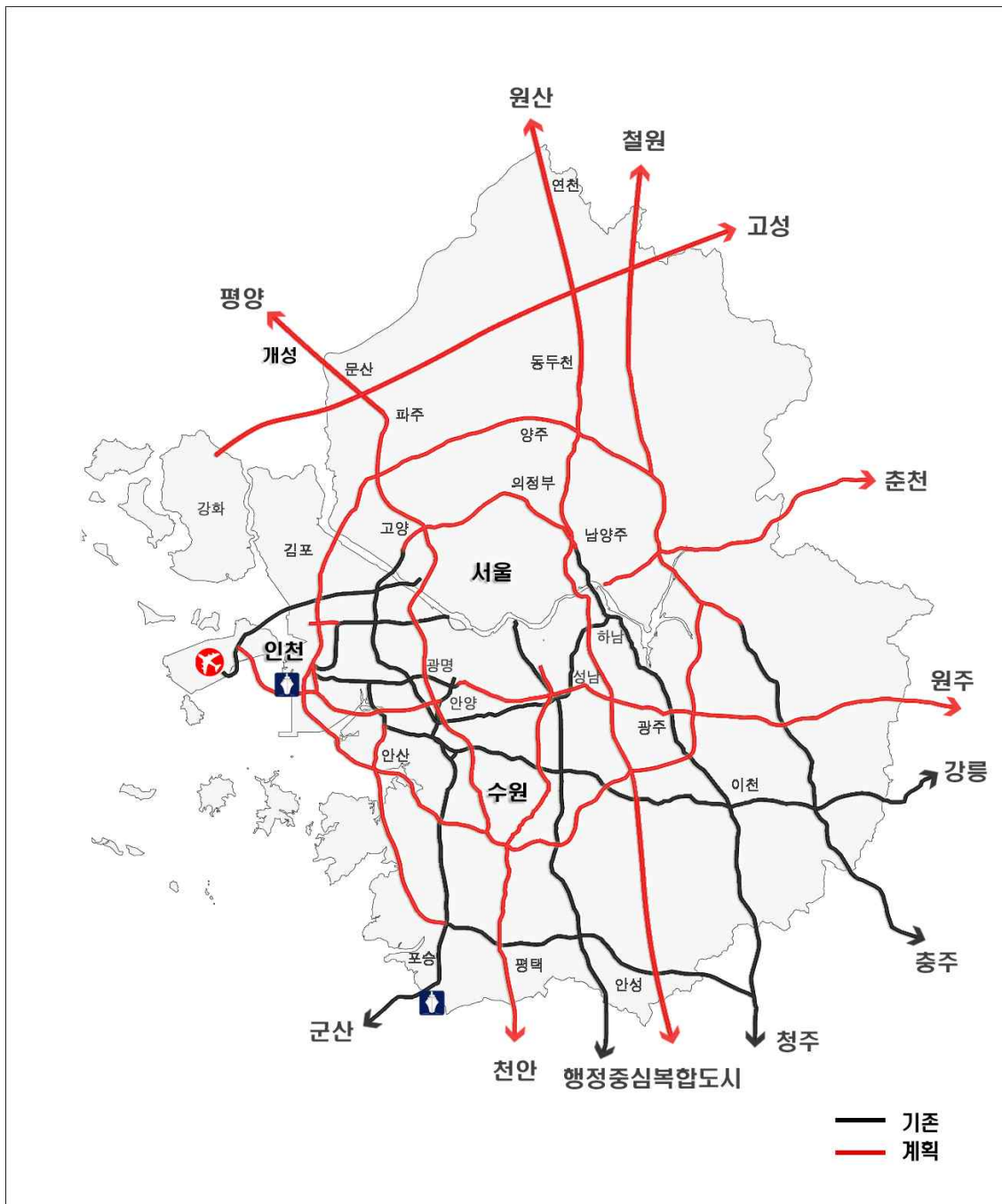
구 분		주요경유지
남북 방향	남북1축	서평택-시흥-서안산
	남북2축	평택-화성-서울
	남북3축	평택-수원-서울-문산
	남북4축	평택-오산-용인-서울
	남북5축	용인-하남-서울-연천
	남북6축	안성-이천-광주-하남
	남북7축	여주-양평-화도-포천
동서 방향	동서1축	인천국제공항-김포-서울외곽순환 고속도로(북부)-구리-화도
	동서2축	인천-안양-성남-이천-원주
	동서3축	인천-의왕-수원-용인-여주
	동서4축	평택-안성
내부 순환	내부순환(1R)	서울시 도심 주변 순환
	제1순환(2R)	판교-안산-부천-일산-의정부-퇴계원 -하남-송파-성남
	제2순환(3R)	봉담-인천-일산-파주-동두천-양평 -곤지암-오산

- 간선도로망을 포함하여 2020년까지는 수도권 간선도로(고속도로 및 고속화도로)의 총연장을 860km('02년 기준)에서 1,811km까지 확충
 - 현재 공사중에 있거나 「제2차 광역교통 5개년계획(2004~2008)」에서 추진이 확정된 사업은 계획대로 추진
 - 제2외곽 순환고속도로 노선은 타당성 검토 등을 통하여 민자, 국가재정사업, 지자체 분담 등을 통해 단계적으로 사업 추진
- 서울과 인천 및 경기도를 급행으로 연결하는 간선급행버스체계(BRT)를 구축하여 대중교통 이용률을 높임으로써 도시교통난을 완화하고 에너지 절감 및 대기오염 저감
 - 수도권에 총 22개 BRT노선(540km)을 구축
- 국가·지방재정 운용의 효율성을 높이고 시급한 교통애로를 해소하기 위하여 민자유치 등을 통한 단계적 도로건설 추진

< 수도권 간선도로 확충계획 >

	노 선 명	구 간	연장(km)	비 고
공사 진행 사업	서울외곽순환도로 북부구간	일산-벽제-퇴계원	36.3	2006~2008년 단계적 완공
	인천대교	영종도-송도	21.4	2009년 완공예정
	용인·서울 고속화도로	영덕-고기리-현릉로	24.5	2008년 완공예정
	제2자유로	대화IC-상암동	18.0	2008년 완공예정
	김포·관산1 고속화도로	(지방도310)-운정IC	7.2	2008년 완공예정
	평택·음성 고속도로	평택-음성	31.3	2009년 완공예정
	서울·춘천 고속도로	서울-경기도계-춘천	61.4	2009년 완공예정
	국대도 3호선	장암-자금-회천	20.8	2012년 완공예정
	중부내륙고속도로	양평-여주	36.6	2010년 완공예정
	국도3호선 개량	성남-장호원	67.0	2018년 완공예정
	경인고속도로 연장	수도권서부남측-경인고속도로	6.7	2009년 완공예정
	서수원-평택(남북축)	서수원-오산-평택	20.7	2009년 완공예정
	서수원-평택(동서축)	서수원-오산-평택	17.8	2009년 완공예정
계 획 확정 사업	강남순환도시고속도로	염창IC-시흥-수서IC	34.8	2005년 착공예정
	양주-의정부시청 고속화도로	양주-의정부시청	7.4	2009년 완공예정
	제3경인 고속화도로	송도신도시~안양~시흥 (시흥IC-남동구간제외)	15.9	2009년 완공예정
	김포·관산2 고속화도로	운정IC(지방도310)-가장IC	9.4	2013년 완공예정
	김포·관산3 고속화도로	지방도352-자유로	5.2	2018년 완공예정
	서울-문산 고속도로(남북2축)	서울-파주	41.7	2007년 착공예정
	내륙남북 고속도로(남북4축)	양평~화도	18.8	2007년 착공예정
	학의·고기리 고속화도로	학의-고기리	7.3	2007년 착공예정
	제2경인연결(안양·성남)	안양 만안-성남 수정	20.9	2007년 착공예정
계 획 추진 사업	동서1축	인천공항-김포-서울외곽- 구리-화도	150.4	사업기간 미정
	남북4축	평택-오산-용인-서울	61.7	사업기간 미정
	남북3축	평택-수원-서울-문산	156.0	사업기간 미정
	수도권제2외곽 순환도로	봉담-인천-일산-파주-동두 천-양평-곤지암-오산	237.3	사업기간 미정

< 수도권 간선도로망 구상 >



(3)공항

- 인천국제공항이 동북아 중심공항으로서 기능할 수 있도록 공항시설의 단계적 확충
 - 2008년까지 활주로를 2본 → 3본으로 증설하고 화물터미널 부지를 148천㎡에서 251천㎡로 확장하여 처리능력 제고
 - ※ 여객처리능력 : 3,000만명/년(2001년) → 4,400만명/년(2008년),
화물처리능력 : 270만톤/년(2001년) → 450만톤/년(2008년)
 - 최종적으로 동북아를 대표하는 거대공항으로 발전할 수 있도록 수요에 맞추어 단계별 확장 추진
- 인천공항내 자유무역지역 지정 및 접근교통시설 확충
 - 인천공항 구역내 125만평을 제조·물류·유통 및 무역활동 보장과 관세상의 특례가 적용되는 자유무역지역으로 지정하여 동북아 물류중심 기반 구축
 - 인천공항의 지원기능 강화를 위하여 공항 구역내에 호텔, 업무용 빌딩 등이 입지하는 국제업무지역(95만평 규모) 조성 추진
 - 도심과의 접근성 제고를 위하여 인천공항철도(서울역~인천공항, 연장 61.5km)를 2008년까지 개통하고, 인천대교(영종도~송도신도시 연장 21.4km) 건설 추진
- 김포공항은 국내선의 거점공항으로 운영하고 舊 국제선청사 건물 등을 문화공간으로 활용

(4)항만

- 인천항은 연안화물, 수출입화물 및 컨테이너를 종합적으로 처리할 수 있는 복합화물 수송체제를 정비하고 항구별 기능 특화를 통하여 항만운영의 효율성 제고
 - 내항 : 청정화물 위주로 부두기능 역할 재조정
 - 북항 : 원목, 고철 등 내항의 공해화물 이전처리 및 배후 공단 지원
 - 남항 : 연안화물 및 북한, 중국 등과의 교역화물 처리
 - 남외항 : 수도권 및 대중국 화물처리를 위한 첨단항만으로 육성
- 평택·당진항은 아산국가산업단지를 지원하고, 인천항과 더불어 수도권 및 중부권의 수출입화물을 분담처리하는 물류거점항만으로 육성

2. 물류·유통시설

가. 전국 물류간선 네트워크의 수도권 거점시설 확충

- Hub and Spoke 물류네트워크 구축을 위한 전국 5대 권역별 물류거점 가운데 수도권의 물류거점인 군포 복합화물터미널의 확장과 의왕 ICD를 보완할 수 있는 시설을 추가 건설
 - 군포복합화물터미널은 11만평에서 21.5만평으로 확장 추진하고, 의왕 ICD를 보완할 수 있는 시설의 추가 건설을 추진
 - 수도권 북부 내륙화물기지 추가 건설 : 12만평(경기 파주 봉서리)
 - 수도권 남부 내륙화물기지 추가 건설 검토
- 수도권을 교통체계에 따라 의정부권, 부천권, 인천권, 여주권, 수원권, 안산권의 6개 권역으로 구분하고 각 권역별로 유통단지 조성
 - 2006년까지 수도권에 총 126만평 공급

< 수도권 유통권역 구분 및 화물특성 >

권역 구분	의정부권	부천권	인천권	여주권	수원권	안산권
행정 구역	의정부북부, 남양주, 서울 북부 등	부천, 부평, 서울 서부 등	인천, 김포	광주, 양평, 여주, 이천, 서울남동부 등	수원, 성남, 용인, 안양, 의왕, 오산, 안성, 화성, 평택 및 서울남부 등	시흥, 광명, 안산, 화성 일부 및 서울서남부 등
화물 특성	농수산물 피혁제품 가구	소비재 공산품 기자재	수출입화물 기자재	농수산물 내수화물 특화관광상품	수출입화물 소비재	수출입화물 소비재 기자재
주요 기능	북부지역 수출입물류 처리	대도시권 소비수요 처리	동북부지역 물류집산	영동, 중부 물류집산	남부지역 수출입물류 처리	남서부 물류 집산

자료 : 건설교통부, 제2차 유통단지개발 종합계획, 2002.

- 수도권 I 지구(용인), 경기지구(광주) 및 시화공단지구에 공동
집배송단지 건설
- 수색역에 물류창고, 컨테이너야드(CY), 양회싸이로(Silo),
유류기지가 포함된 철도종합물류기지 조성
- 육상수송과 상호 보완하도록 연안 해송을 활성화
 - 인천/부산항로에 고속 컨테이너선 투입기반 조성
 - 인천/남포 등 남북한 항로 다변화

나. 물류정보망 구축

- 인천공항화물터미널 공용정보시스템 구축
 - 국제공항 화물터미널과 물류서비스업체 및 해외 연계거점을
전략적으로 연결하는 네트워크 추진
- 수도권 내륙화물기지 정보화 추진
 - 공용게이트 설치 및 게이트 자동화, 표준운영시스템 구축·
지원
- 항만, ICD 등 물류거점시설에 대한 정보공동활용체제 구축

다. 동북아 물류중심지를 위한 국제적 물류기반시설의 확충

- 인천국제공항을 단계적으로 확장하여 연간 여객 1억명, 화물 700만톤 규모의 동북아 중추공항으로 육성
 - 2단계사업('02~'08)을 통해 화물 450만톤 처리능력 확보(1단계 270만톤)
- 인천공항 자유무역지역내 공항물류단지(30만평)·화물터미널 지역(33만평) 개발 및 운영('06)
 - 공항물류단지내에 국내외 물류업체 등 유치 추진
 - 화물터미널 지역은 화물수요 증가추이를 감안하여 32만평 추가 개발계획

3. 용수공급

가. 댐 연계운용과 수요관리의 병행을 통한 용수의 안정적 확보

- 댐 연계운용을 통한 용수공급능력을 증진함과 동시에 수요관리정책의 지속적 추진으로 장래의 물 부족에 대비
 - 댐 연계운용을 통하여 연간 460백만톤의 용수를 절약하고 수요관리를 통하여 용수절감

나. 광역상수도 물배분체계 조정으로 수도권북부의 물부족 해소

- 수도권내에서 광역상수도가 정비되어 있지 않은 지역, 댐이 없는 하천에서 취수하는 지방상수도 이용지역에서는 국지적 물부족 발생 우려
- 기존의 수도권광역상수도 1~5단계와 일산상수도, 현재 공사중에 있는 수도권광역상수도 6단계의 급수체계를 조정
 - 수도권북부지역 등 광역상수도 미급수지역에 용수를 공급함으로써 이 지역에 예상되는 물부족 해소

다. 해안도서지역 및 농촌지역에 대한 물부족 해소방안 강구

- 상수도의 공급이 어려운 해안도서지역은 빗물 이용시설의 확충, 지하관정을 이용한 홍수기의 용수를 주입하여 갈수기 및 물부족에 대비
- 농촌지역을 중심으로 관개용수 공급기능이 소멸되었거나 미미한 농업용 저수지를 상수원으로 재개발하는 방안 검토

VI. 환경보전과 관리

1. 대기질

- 개선목표 : 2014년까지 대기환경을 OECD 선진국 수준으로 개선
 - 미세먼지 : $69\mu\text{g}/\text{m}^3$ (2003년)에서 $40\mu\text{g}/\text{m}^3$ (2014년)으로 감소
 - 이산화질소 : 38ppb(2003년)에서 22ppb(2014년)로 감소
- 목표 달성을 위한 계획적·체계적 개선대책 마련
 - 「수도권 대기환경 기본계획」을 수립하고 시·도별 및 배출원별 대기오염물질 총량관리 추진
 - 대기 자동측정망을 확충하여 대기오염도의 상시감시 시스템을 구축하고, 지역별 배출허용기준을 설정하여 산업단지 등 점오염원에 대한 대기오염물질 저감
 - 대기오염이 심한 지역에 대한 완충녹지대 설치 확대 및 오염물질 확산을 위한 바람통로 확보
 - 교통수요관리를 통한 대중교통 이용 유도 및 기존 경유 버스의 천연가스버스 전환
- 직·주 근접의 공간구조 형성, 대중교통 활성화, 환경용량을 고려한 산업단지 배치 등 수도권 공간정책 추진시 대기오염 감축방안을 고려

2. 수 질

- 개선목표 : 팔당상수원의 수질을 II등급에서 I 등급으로 개선
 - 팔당상수원 수질(BOD) : 2004년 1.3mg/ℓ → 2015년 1.0mg/ℓ
- 한강수계에 대한 수질보전대책 수립 추진
 - 농도규제로 되어 있는 배출원별 배출규제를 총량규제로 전환하고 팔당상수원 상류지역의 오염총량제 실시를 의무화
 - 하수·오수·축산폐수처리시설 등 환경기초시설을 체계적으로 확충하고 중수도시스템의 보급 확대
 - 비점오염물질에 의한 수질악화 방지를 위한 종합적 비점 오염원 관리대책 추진
- 공해 발생 공장의 집단화를 유도하고, 무허가 공장의 설립을 방지할 수 있는 방향으로 공업입지 정책을 추진

3. 폐기물

- 수도권내 생활폐기물의 증가세는 둔화되고 있으나, 사업장 폐기물과 건설폐기물은 계속 증가 추세
 - * 생활폐기물(1인당 발생량) : 1.09kg/일('97) → 1.03kg/일('03)
 - 사업장폐기물(1인당 발생량) : 0.59kg/일('97) → 0.79kg/일('03)
 - 건설폐기물(1인당 발생량) : 1.04kg/일('97) → 2.68kg/일('03)

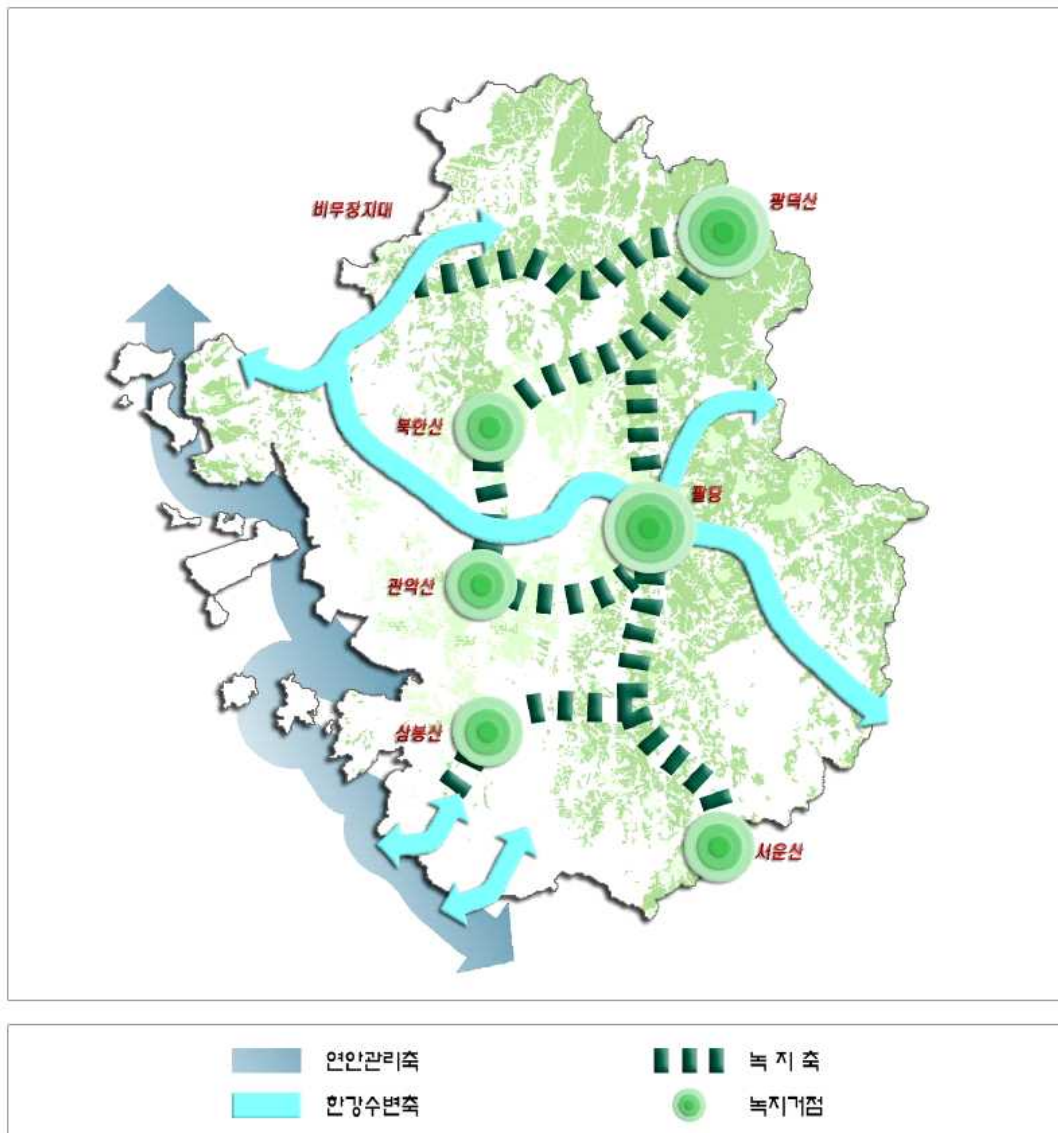
- 폐기물의 발생억제 및 폐기물의 자원화 촉진을 위한 자원 순환형 폐기물 관리체계 구축
 - 폐기물관리의 정보화·과학화 등을 통한 폐기물 관리정책의 선진화를 추진
 - 폐기물의 원천 감량 및 자원화를 위한 생산자와 소비자, 지자체, 중앙정부의 협력체계 구축
- 건설폐기물의 재활용 활성화 및 지정폐기물에 대한 관리 강화
 - 건설폐기물의 수집·운반 및 처리의 전과정을 체계적으로 관리하고, 건설공사 등에 재생골재 사용 확대 추진
 - 지정폐기물의 분류 및 관리체계를 개선하고, 감염성 폐기물에 대한 관리 강화

4. 녹 지

- 녹지의 체계적 보전 및 관리를 위한 지자체별 녹지관리 계획체제 구축
 - 광역 및 기초지자체별로 계획기간 중 확보하여야 할 녹지총량의 목표 설정
 - 1인당 도시공원 면적, 식재목표 나무수, 녹피율 등의 지표를 이용하여 구체적인 식재 목표 설정 및 추진계획 수립
 - 시민과 기업, 행정간에 적절한 역할분담 및 추진체제 구축

- 바람의 통로, 동물의 이동통로가 될 수 있도록 하천 및 녹지로 연결된 광역적인 녹지축 형성 추진
 - 비무장지대, 광덕산, 북한산, 팔당지역, 관악산, 삼봉산, 서운산 일대 지역을 녹지거점으로 확보
 - 도로에 의하여 단절된 생태통로 등은 에코브리지(Eco-Bridge) 등을 통하여 연결 추진

< 수도권 광역녹지생태축 >



Ⅶ. 계획의 집행과 관리

1. 계획의 집행

- 중앙행정기관의 장은 소관별로 계획을 수립하여 사업을 추진하고, 광역지자체 장은 시도별 관리계획(=소관별 추진계획)을 수립하여 계획간의 정합성을 확보
 - 시도별 관리계획에서 기초지자체장이 수립하는 도시계획 등 토지이용계획에 대한 구체적인 지침을 제시
- 광역지자체 장이 수립하는 시도별 관리계획은 수도권정비위원회의 심의를 거쳐 확정
- 관계 행정기관의 장은 수도권정비계획의 내용과 배치되는 관련계획은 수정하여 집행상의 혼선을 제거

2. 계획의 관리

가. 도시기본계획의 인구지표 관리

- 과도한 목표인구 설정에 따른 과잉 개발을 방지하기 위하여 2020년 시·도별 도시기본계획 인구지표를 다음과 같이 설정
 - 서울특별시 980만명, 인천광역시 310만명, 경기도 1,450만명
- ※ 서울시는 도시기본계획에 기 반영
- 서울특별시, 인천광역시, 경기도는 위에서 설정한 인구지표를 초과하지 않는 범위내에서 도시기본계획 인구지표를 관리

나. 수도권 정비 및 발전을 위한 제도개선 추진

○ 수도권정비위원회에 민간전문가 포함

- 수도권 정책 전문가중 학식과 경험이 풍부한 민간위원을 수도권정비위원회 위원으로 위촉하여 위원회 심의기능을 강화

○ 수도권 정비 및 발전을 위한 거버넌스 개선

- 단기적으로는 현재와 같이 중앙정부 주도의 수도권 관리체계를 유지하되, 중앙정부 및 지자체가 공동 참여하는 「수도권정책 협의기구」 설립을 검토
- 장기적으로는 중앙정부와 지방자치단체간 상호협력에 의한 수도권 정비를 추진

※ 세부사항은 지자체장이 수립하는 계획에 따라 시행하고, 중앙정부는 조정기능을 수행

다. 계획 평가기능의 강화

○ 건설교통부장관은 수도권정비계획의 추진상황을 지속적으로 점검

- 관계 행정기관의 장은 소관별 추진계획(시도별 관리계획 포함)에 대한 집행실적을 연초에 건설교통부장관에게 제출
- 건설교통부장관은 수도권의 경쟁력 강화와 삶의 질 지표에 대한 모니터링을 실시하고 매년 연차보고서를 발간하여 주요내용을 수도권정비위원회에 보고

○ 건설교통부장관은 수도권정비계획을 5년주기로 평가 보완하여 계획의 실효성을 제고

3. 재원조달

가. 예산의 우선 확보

- 관계행정기관의 장은 수도권정비계획에 따라 추진되는 사업을 중기재정계획에 반영하고 다른 사업에 우선하여 예산을 확보

나. 사업시행주체

- 대규모 광역사업과 공공성이 강한 사업은 중앙정부 또는 지방자치단체가 예산을 확보하여 시행
- 도시정비, 생활기반시설 확충, 지역주민의 요구와 지역특성화 개발사업 등 국지적 사업은 지방자치단체 및 민간이 시행
- 택지, 산업단지, 관광지 등 대규모 개발사업 시행에 따라 소요되는 교통시설, 환경기초시설, 용수공급시설 등은 사업 시행자가 설치

다. 재원투자의 역할 분담

- 민간부문 : 민자유치로 수익성 있는 개발사업에 참여
- 지방자치단체 : 지역발전에 필요한 공공투자 재원을 분담
- 중앙정부 : 광역적인 공공투자 재원을 분담하되, 지방자치단체도 일부 재원을 부담하는 매칭펀드 제도 실시

4. 계획적 관리로의 전환 추진

- 중앙정부와 지자체가 상호 협력하여 계획을 수립하고, 이를 토대로 수도권의 질적 발전과 성장관리를 도모하는 「계획적 관리방식」 도입을 위한 연구에 조기 착수
 - 2006년중 기초연구를 통해 계획적 관리를 위한 기본방향을 정립하고 계획적 관리에 필요한 과제를 도출
 - 2007년중 과제별 연구를 통해 계획적 관리체계 전환에 필요한 제도 정비방안 등 마련
- 「수도권의 계획적 관리」에 대한 다양한 의견을 수렴
 - 2006년중에 민간전문가와 NGO, 관련 공무원으로 구성된 「수도권정책혁신 민관협의회」와 실무기획단을 구성
 - 「수도권의 계획적 관리」 홈페이지를 구축하여 다양한 의견을 수렴
- 행정중심복합도시 건설 및 공공기관 지방이전시책과 연동하여 수도권의 관리방식이 「계획적 관리체제」로 전환될 경우
 - 새로운 계획체계에 맞추어 계획을 수립하고 본 계획을 중지

< 참고1 : 2020년 수도권 지표 >

정책목표	관리지표	목표수준
(1) 적정 인구수 유지로 수도권의 과밀을 완화하고 지방과 상생발전	수도권 인구비중	47.9%(2004)⇒47.5%(2020)
(2) 직주근접형 공간구조 형성으로 수도권의 교통 및 환경부하 저감	인천·경기지역의 서울통근율	20.5%(2000)⇒15%(2020)
(3) 질 좋고 저렴한 주택공급 확대로 주민들의 주거복지 수준 제고	주택보급률	92.8%(2003)⇒115%(2020)
	최저주거기준 미달가구비율	23%(2003)⇒5%(2020)
	PIR (소득대비 주택가격수준)	5.7배(2001)⇒3.5배(2020)
(4) 대중교통체계와 교통망 정비로 편리하고 안전한 교통여건 조성	전철 수송분담율	23.6%(2002)⇒40%(2020)
	간선도로 교통처리율	28%(2002)⇒30%(2020)
(5) 녹지 및 공원의 확충으로 휴식 공간 및 자연과의 접촉기회 확대	1인당 공원면적 (조성 기준)	서울: 5.83㎡(2003)⇒12.0㎡(2020) 인천: 7.30㎡(2003)⇒12.0㎡(2020) 경기 :5.63㎡(2003)⇒12.0㎡(2020)
(6) 대기질의 획기적 개선으로 맑은 공기 공급	미세먼지	69μg/ m ³ (2003)⇒40μg/ m ³ (2014)
	이산화질소	38ppb(2003)⇒ 22ppb(2014)
(7) 상수원의 수질 보전으로 깨끗한 식수 공급	팔당호 수질	2등급(2004)⇒ 1등급(2015)
(8) 쓰레기발생량 감축 및 재활용 증대를 통한 자원절약 추진	1인당 생활쓰레기 발생량	1.03kg/일(2003)⇒0.94kg/일(2008)
	생활쓰레기 재활용율	49.1%(2003)⇒ 50.0%(2007)
	음식물쓰레기 재활용율	62.5%(2001)⇒ 77.4%(2007)
(9) 국제화 기반정비로 동북아의 물류 및 금융중심지 기능 수행	인천공항의 여객 처리능력	연간 3천만명(2005)⇒4.4천만명(2008)
	인천공항의 화물 처리능력	연간 270만톤(2005)⇒450만톤(2008)
	인천항의 화물 처리능력	연간 11,539만톤(2004)⇒24,480만톤(2020)
	평택·당진항의 화물처리능력	연간 4,123만톤(2004)⇒9,860만톤(2020)
	세계50대 자산운용사 지역본부	0개(2005)⇒1개(2012)

< 참고2 : 제3차 수도권정비계획 구상도 >

