



# 신도시 건설의 바람직한 방향

김 성 식 (LG경제연구원 연구위원)

## 1. 수도권 추가 신도시 건설의 배경

### 가. 수도권 주택시장의 안정과 주택공급방식의 변화

수도권에 추가 신도시 건설이 초읽기에 들어갔다. 지난 1980년대 말 수도권에 분당, 일산 등 5개 신도시가 건설된 이래 김포, 파주 지역에 15년여만에 다시 신도시가 건설되는 것이다. 향후 5~6년 동안 이미 확정된 판교, 화성에 이어 네 곳에 신도시가 새로 들어설 계획이다.

신도시 추가 건설은 지난해 9·4대책의 내용 가운데 하나로 주택공급 확대를 통해 서울 등 수도권 주택가격을 안정시키기 위한 장기대책으로 대두되었다. 특히, 최근 2~3년간 서울 강남지역을 중심으로 한 주택가격의 급등현상은 주택의 절대부족보다는 질적으로 우수한 주택공급이 부족했기 때문이라는 점에서 양질의 주택공급의 필요성이 대두되었다.

정부는 지난해 발표된 「9·4주택시장 안정대책」에 따라 그동안 수도권 전 지역을 대상으로 후보지 선정 작업을 진행해왔으며 권역간 균형개발, 교통여건, 토지이용계획 등 입지특성을 고려하여 최종 후보지로 파주와 김포를 선정하였다. 개발 규모가 당초 계획보다 축소된 것은 행정수도 이전 등에 따라 수도권에 인구유입이 둔화될 것이라는 여건변화가 고려되었기 때문이다.

신도시 건설이 다시 추진된 것은 서울 등 수도권 주택의 절대부족 현상이 지속되고 있는 상황에서 주택시장을 안정시키고 주택공급의 방식을 과거의 단계발 방식에서 계획적인 신도시 방식으로 전환하여 질적으로 우수한 주택을 공급하기 위한 것으로 볼 수 있다.

### 나. 수도권 공공택지 공급의 필요성

수도권에 추가 신도시 건설이 필요한 것은 5개 신도시 이후에 주요 택지공급원이었던 준농림지가 단계발의 부작용으로 개발이 억제되면서 수도권에 택지가 절대적으로 부족하게 되었기 때문이다. 민간주도의 택지공급이 힘들어지면서 그 대안으로서 공공주도의 택지공급이 필요했던 것이다.

수도권에서 공공택지의 공급이 필요하다는 것은 수도권의 주택이 아직 절대적으로 부족한 상황에서 수도권의 주택보급률 제고라는 주택공급 목표를 달성하는데 필요한 택지의 수요에 비해 확보된 택지의 양이 부족하다는데 근거를 두고 있다. 두 개 신도시가 건설되어 11만 7,000호(임대주택 4만호)의 주택이 공급되면 수도권 전체의 주택보급률이 2%p 높아지게 되는 효과를 가져올 것으로 추정되었다.

현재 수도권의 1인당 주거면적은 17~19평방미터에 불과해 선진국에 비해 매우 낮은 수준에 그치고 있다. 세계 여러 나라 도시의 소득수준과 주거면적 자료를 이용하여 추정된 주택수요의 소득탄력성

을 적용하면 가구 실질소득이 10% 증가하면 1인당 주거면적이 10% 증가하는 것으로 나타나고 있다. 여기에 자연적인 인구증가, 사회적인 인구 증가, 밀실주택의 대체 수요 등을 고려하면 수도권에는 앞으로 상당 규모의 택지공급이 필요하다.

## 다. 택지공급 방식으로서 신도시의 효율성

서울에 택지가 고갈되고 있는 상황에서 수도권에 택지공급이 불가피하다면 보다 효율적인 택지공급 방식을 택해야 할 것이다. 정부의 규제강화로 민간에 의한 준농림지 택지공급이 불가능해진 상황에서 신도시 건설을 통한 택지공급 방식 이외에 다른 대안이 없을 뿐만 아니라 신도시 방식이 더 효율적인 것으로 나타나고 있다. 과거 5개 신도시와 그 이후 수지 등 공공주도의 소규모 택지개발 사례를 비교해보면 전자에 비해 후자가 동일한 호수의 주택을 건설하는데 훨씬 더 많은 토지가 투입된 반면 기반시설 투자비율과 녹지비율은 훨씬 낮은 것으로 나타났다.

즉, 신도시는 소규모 택지개발 방식에 비해 규모의 경제를 실현할 수 있기 때문에 신도시 방식이 상대적으로 효율적이라는 것을 알 수 있다. 특히, 판교의 경우 2001년 건축규제가 만료되면서 개발을 막을 대책이 마땅치 않은 상황에서 계획적인 신도시로 개발되지 않을 경우 난개발에 따른 교통문제 등 부작용이 예상되었고 결국 신도시 개념의 계획적인 대규모 개발이 불가피한 측면이 없지 않았다. 또한 김포, 파주의 경우 민간부문의 개발압력을 흡수하여 기반시설이 잘 갖추어진 계획도시를 건설하는 것이 수도권 서북부 지역의 만성적인 교통난을 해소함은 물론 이미 진행되고 있는 난개발을 막을 수 있는 효과적인 방안이라고 할 수 있다.

신도시의 효율성은 최종적으로 주민 만족도로 연결되어야 의미가 있다. 수도권 5개 신도시 주민들의 만족도 조사 결과 기존 도시 주민들에 비해 만족도가 높게 나타났다. 신도시가 수도권 집중을 유발함

으로써 장기적으로 비효율성을 초래한다는 주장도 설득력이 약하다. 5개 신도시 주민의 90% 이상이 서울 등 다른 수도권 지역에서 유입된 것으로 나타나 신도시 건설이 수도권 집중을 악화시키는 것이 아니라 서울 등 수도권 인구의 공간적인 재배치에 불과한 것으로 볼 수 있다. 용인, 파주지역의 사례에서 볼 수 있듯이 교통문제의 경우도 계획적인 신도시가 아닌 방식으로 주택공급을 위한 개발이 이루어졌을 경우 교통혼잡이 더욱 심각해질 수 있다. 결국 신도시 방식의 주택공급이 다른 방식에 비해 더 효율적이라고 할 수 있다.

## 2. 바람직한 신도시 건설 방향

수도권 추가 신도시를 건설하는데 있어 과거 5개 신도시의 경험을 반면교사로 삼아야 할 것이다. 주택시장의 여건이나 거시경제여건이 1980년대 말과 판이하게 달라진 점도 고려해야 할 것이다. 선개발 후인프라 구축, 주변지역 난개발 등 과거 신도시 건설의 교훈들은 실현 가능한 한도에서 적극적으로 반영해야 할 것이다.

### 가. 서울의 교육수요를 대체할 수 있는 우수한 교육여건의 조성

서울의 지역별 아파트 가격의 순서는 부모들의 교육입지 선호도 순서와 일치한다고 한다. 최근 주택가격 상승의 진원지인 강남지역의 주택가격 급등은 재건축이라는 재료를 등에 업은 투기수요가 크게 작용했지만 이 지역에 투기수요가 집중적으로 몰린 배경에는 강남의 교육여건을 선호하는 실수요가 받쳐주고 있기 때문이라는 분석이다. 그 만큼 우리 나라 국민들의 교육열은 모든 것에 우선할 정도로 이상과 열 현상을 보이고 있기 때문에 주택시장의 문제가 단순히 주택문제뿐만 아니라 교육문제와 결부될 수밖에 없다.

결국 추가 신도시개발이 성공하고 주택가격 상승

의 진원지인 강남의 수요를 대체하기 위해서는 신도시내 우수한 교육환경 조성이 중요하다. 신도시 건설은 택지고갈로 주택공급이 한계에 이르고 있는 서울의 주택수요를 분산시키기 위한 것이라는 점을 고려하면 서울의 교육수요를 대체할 수 있는 우수한 교육여건의 조성이야말로 신도시 건설에 있어 우선 고려해야 할 핵심과제라고 할 수 있다.

우수한 교육여건을 갖추어 추가 신도시의 경쟁력을 확보하기 위해서는 기존 신도시와 차별화된 고급 교육인프라를 조성하고 신도시 입주민의 교육수요를 반영하기 위해 학교설립에 주민이 주도적으로 참여하는 방안을 검토할 필요가 있다.

구체적으로 신도시내에 외국어고, 과학고 등 특수목적고의 설립을 위한 부지를 확보하고 우수 교육시설 및 학원을 패키지로 유치할 수 있는 교육 인프라 집적지역을 계획단계에서부터 반영해야 할 것이다. 이밖에 자립형 사립학교의 설립을 촉진하고 지자체로부터 학교설립 등에 필요한 재정지원을 받을 수 있는 방안을 마련할 필요가 있다. 자립형 사립고는 학생 선발과 교육과정, 교과서, 수업일수, 교원 자격 등 교과과정을 자유롭게 편성할 수 있어 교육 수요자 입장을 많이 반영할 수 있다. 문제는 자립형 사립고의 설립 요건이 기존 사립학교 중 재정이 건실한 곳으로 한정돼 있어 김포, 파주의 경우 사실상 설립이 어렵기 때문에 신설 학교도 자립형 사립고로 지정할 수 있도록 규정을 완화할 필요가 있다.

## 나. 인근 아파트가격보다 저렴한 분양가를 위한 적절한 택지공급 가격

일반적으로 가계가 주택마련에 대한 의사결정을 할 때 고려하는 요소로는 교육여건, 일자리 근접성 등 입지여건, 교통, 환경, 가격상승 기대 등과 함께 주택가격 수준을 들 수 있다. 특히, 주택가격 수준은 가계의 구매력의 영향을 받기 때문에 주택의 유효수요를 좌우하는 변수로 작용한다.

과거 5개 신도시 건설이 성공하였던 것은 녹지공

간 등 주거환경이 우수했던 점도 있지만 분양 받았을 경우 자본이득, 즉 시세차익에 대한 기대가 있었기 때문이다. 당시에는 정부가 분양가를 규제했기 때문에 분양가가 재고 주택가격을 크게 밀돌았다. 이중가격구조 하에서 분양을 받으면 일순간에 막대한 자본이득이 가능했기 때문에 주택수요가 몰려 미분양 우려없이 신도시 개발이 순조롭게 진행될 수 있었다.

그러나 외환위기 이후 직접적인 분양가 규제가 완화되면서 주택업체가 시장가격 수준으로 신규 분양가를 책정할 수 있게 되었다. 이제는 신규 분양 아파트 가격과 재고 주택의 아파트 가격 차이가 거의 나타나지 않고 있으며 오히려 최근에는 미래의 주택 가격 상승기대 심리를 신규 분양가에 반영하여 재고 주택가격보다 높은 수준에서 분양가가 책정되고 있는 상황이다. 이는 머니게임을 하는 투기수요의 존재로 주택시장에 얼마든지 수요가 받쳐주면서 공급자가 주도하는 시장구조이기 때문에 일시적으로 가능했던 것이다. 미분양 우려가 없는 이런 공급자 시장 구도가 추가 신도시 주택분양 때까지 계속되기는 힘들다.

이미 정부의 잇따른 주택투기억제 대책으로 주택시장은 실수요자 주도로 재편되고 있다. 이런 상황에서 신도시건설이 성공하기 위해서는 가격 메리트가 있어야 한다. 신도시 건설이 완공되기 이전에는 도로 등 인프라, 교육여건 등에 대한 검증이 어렵기 때문에 가격 경쟁력이 수요를 좌우하는 주 요인으로 작용할 가능성이 크다. 최소한 추가 신도시의 아파트 분양가가 기존 신도시 아파트 가격보다는 낮아야 수요를 끌어들이 수 있을 것이다. 더구나 우리 나라 국민들의 주택에 대한 가치관은 주거개념보다는 투자개념이 더 지배적이기 때문에 분양가가 어느 수준에서 결정되느냐가 신도시 개발의 성공에 큰 영향을 미칠 것이다.

결국 수도권에 건설될 추가 신도시가 경쟁력 있는 도시가 되기 위해서는 인구유입을 촉진할 수 있도록 분양가를 낮추어야 하고 이는 공급원가를 좌우하는

택지공급 가격이 주변 지역에 비해 낮게 유지될 때 가능하다. 분양가를 낮추기 위해서는 토지의 효율적 활용이 필요하고 토지보상비 등 개발비용을 최대한 절감하도록 힘써야 할 것이다.

이에 따라 김포, 파주 등 추가 신도시 건설에 있어서도 녹지비율 확보 등 쾌적한 주거환경이 갖추어져야 하겠지만 현실에 맞지 않는 용적률 규제 등 지나친 저밀도 개발방식은 지양해야 할 것이다. 수도권 택지공급에 한계가 있고 신도시 건설이 부족한 주택공급에 목적이 있다는 점을 고려할 때 추가 신도시 아파트 건설에 대한 용적률이나 높이 규제가 기존 신도시보다 더 강화될 필요는 없을 것이다. 이미 판교 신도시 건설방향도 당초 계획보다 밀도를 높여 주택공급 규모를 대폭 늘리기로 한 바 있다.

#### 다. 자족성과 베드타운 기능의 조화

신도시 건설 논의가 나올 때마다 빠지지 않는 이슈가 자족성이다. 신도시의 자족성은 주민들에게 제공될 수 있는 충분한 일자리와 신도시 내에서 일상 생활을 하는데 애로가 없도록 생활편의 시설이 갖추어져 있는 것을 의미한다. 신도시내에 혹은 신도시 인근 지역에 일자리를 유치하고 생활편의 시설을 갖추 수 있다면 외부와의 교통수요를 줄이고 주민들에게 생활의 질을 높일 수 있다는 점에서 자족적인 신도시 건설이 이상적인 모델로 논의되고 있다.

그러나 현실적으로 수도권에 조성될 신도시들이 자족성을 갖추는 데는 한계가 있다. 자족성이라는 말 자체가 상대적인 개념으로 도시마다 규모에 따라 혹은 조성시기에 따라 위계질서가 있게 마련이다. 신도시는 수도권이라는 광역 공간배치 상에서 적절한 기능을 수행할 수밖에 없는 한계가 있다. 따라서 과거 5개 신도시를 포함하여 수도권에 건설되는 추가 신도시를 허용 좋게 자족형 신도시로 개발하겠다는 주장은 설득력이 약하다.

근본적으로 신도시에 일자리를 유치하는데 있어서 수도권 입지규제라는 제도적인 제약이 있다. 지

역간 불균형이 심화되고 있는 상황에서 수도권 신도시의 자족성을 높이기 위한 수도권 입지규제 완화가 수용되기 어려운 점도 있다.

현실적으로 서울에 집중되어 있는 일자리와 경제 활동 관련 중추기능들을 고려할 때 서울이라는 한정된 공간에서 이들이 거주할 주거공간을 제공하는데 한계가 있기 때문에 수도권의 신도시는 주거위주로 개발할 수밖에 없는 불가피성이 있다.

다만 자족성을 높이기 위한 노력도 동시에 이루어져야 신도시가 지속가능한 성장을 할 수 있을 것이다. 예를 들어 분당 신도시의 경우 정부투자기관 및 기업본사 유치 등을 통해 베드타운의 한계를 조금씩 극복해가고 있다. 지나치게 서울 의존적인 도시개발을 지양하기 위해서는 서울에 부족하거나 미비한 도시의 기능 또는 입지비용 부담 등으로 서울근교로 이전시켜야 할 기능을 중심으로 신도시별로 특화된 자족기능을 전략적으로 유치하는 노력이 필요할 것이다.

신도시 계획단계에서부터 인근에 위치한 대규모 사업체 종사자들의 주택수요를 감안하여 토지이용 계획을 수립하는 것도 현실적인 대안이 될 수 있다. 생활기반시설은 일정 인구규모가 확보되면 궁극적으로 해결될 수 있으나 초기에는 기반시설 공급과 주민들의 입주시점간의 차이가 불가피해 자족성을 갖추는데 있어 애로요인으로 작용하는 문제점이 있다. 기존 5개 신도시의 경우 입주 초기에는 생활편의시설들이 없어 주민들이 큰 불편을 겪은 적이 있다. 이 문제를 해소하기 위해서는 택지매각 조건에 영업개시 시점을 포함시키고 조기 영업 개시에 따른 불이익을 분양가격 인하로 보전해주는 등 생활편의 시설 공급자의 채산성을 고려해줄 필요가 있다.

#### 라. 지속가능한 환경친화적 신도시 개발

수도권에 새로 건설될 신도시들은 기존 신도시에서 현재 불거지고 있는 문제점을 최소화 하는 방향으로 추진된다면 부작용을 줄일 수 있을 것이다. 그 가운데

데 하나가 지속 가능한 환경친화적 개발방식이다.

기존 신도시의 경우 당초 계획에는 환경친화적인 개발계획으로 건설이 추진되었으나 개발이 진행되는 과정에서 대규모 주상복합 건축 붐 등 상업지역을 중심으로 난개발이 이루어져 이제는 도로 등 기반시설이 한계 이르고 있다. 장기적으로 도시의 기능이 지속가능할 것인지 불투명해지고 있는 실정이다.

이에 따라 추가 신도시는 환경친화적 개발을 통해 지속적으로 쾌적성이 확보되도록 해야 한다. 이를 위해서는 「지속 가능한 개발」 개념을 적극적 도입하여 계획단계에서부터 건설완료 단계까지 철저히 적용할 수 있도록 제도적 틀을 마련해야 할 것이다.

신도시가 환경친화적으로 개발되기 위해서는 우선 주변 자연경관 및 이웃 도시지역과의 조화를 고려해야 한다. 기존 신도시는 90% 이상 고층아파트 일변도로 건설되었으나 추가 신도시는 야산, 구릉지가 많은 우리 나라의 지형적 특성을 고려하여 환경친화적으로 개발해야 할 것이다.

## 마. 선인프라 구축·후입주

과거 5개 신도시 건설의 문제점 가운데 하나로 지적되고 있는 것은 도로, 전철, 학교 등 인프라와 생활편의시설들이 입주 시작 이후에 하나씩 갖추어지기 시작하여 초기에 입주민들이 큰 불편을 겪었다는 점이다. 신도시와 서울을 연결하는 도로, 교통 문제는 현재까지도 미해결과제로 남아 있으며 갈수록 악화되고 있는 상황이다.

이를 교훈 삼아 추가 신도시 건설에는 입주시작과 동시에 도로, 교통, 상하수도, 학교, 생활편의시설 등이 갖추어지도록 「선인프라 구축·후입주」 방식의 개발이 이루어져야 할 것이다. 문제는 자원마련 방식이다. 광역 교통시설의 투자재원은 전적으로 신도시 개발이익을 통해 조달할 것인지 아니면 중앙정부나 지방자치단체가 재원을 투입할 것인지에 따라 신도시의 개발밀도와 성격이 달라질 수 있다. 과거의 신도시 방식을 적용한다면 산업용지와 주거용지의

적절한 배분을 통해 개발이익을 확보할 수 있고 현실적으로 어느 정도 고밀도 주거용지 위주의 신도시 개발은 불가피할 것이다.

광역대중교통체계 등 인프라 구축에 필요한 재원 조달은 해당 신도시의 개발이익과 일부 재정이 지원되는 혼합방식이 바람직해 보인다. 추가 신도시 관련 교통 인프라 구축은 서울은 물론 수도권 전체의 공간배치를 동시에 고려해야 하기 때문에 해당 신도시만의 문제로 국한되지는 않는다. 개발이익에 대한 의존도가 높을수록 택지공급가격이 높아질 수밖에 없기 때문에 어느 정도 재정지원은 필요할 것이다.

추가 신도시 건설과 함께 새로운 광역 대중교통체계를 마련하여 서울의 과밀과 교통혼잡을 해소하여 신도시 자체의 경쟁력뿐만 아니라 수도권 전체의 경쟁력 강화 도모할 필요가 있다. 신도시와 서울 등 대도시를 연결하는 가로망을 확충하고 동시에 신도시 내부교통체계와 외부교통체계간의 연계성을 강화하여 수도권 전체의 교통 네트워크의 연결성을 제고해야 할 것이다.

이제까지 수도권의 개발은 독립적으로 토지이용, 교통, 환경, 경제기반시설, 도시구조가 계획되는 방식이었으나 앞으로는 수도권 전체가 서로 연결될 수 있는 새로운 패러다임 속에서 신도시계획이 자리잡을 수 있도록 해야 할 것이다.

## 바. 신도시 주변지역 난개발 방지

이번 추가 신도시 건설은 동시에 주변지역의 난개발 방지 대책을 마련하여 신도시의 주거환경이 악화되는 것을 사전에 방지하여야 할 것이다.

분당, 일산 등 수도권의 5개 신도시를 가보면 신도시 내부는 계획적인 도시답게 공간배치나 기반시설 등이 조화를 이루고 있어 비교적 쾌적해 보인다. 그러나 신도시 외부를 보면 거대한 난개발 그 자체로 마치 신도시는 불량 주거단지, 예를 들어 분당 주변의 용인과 광주 지역, 일산 주변의 파주지역에 둘러싸인 외로운 섬처럼 느껴진다.

신도시 내부의 주거환경이 아무리 좋을지라도 주변 난개발 지역주민들의 경제활동과 도로, 교통이 신도시로 물리게 되면 신도시는 도시의 기능이 한계에 이르게 된다. 이미 분당, 일산은 주변지역 주민들이 신도시의 기반시설에 무임승차하면서 도시의 기능이 약화되고 있다. 이런 전철을 되풀이하지 않도록 새로 조성될 신도시 주변지역은 일정한 개발행위를 제한하는 규제를 가할 필요가 있다.

이밖에 신도시별로 특성 있는 개발전략이 필요하

다. 특정분야에 특화된 도시(예: 첨단영상산업 신도시, 예술문화 신도시, 디자인 신도시 등)를 개발함으로써 도시경쟁력을 가질 수 있게 해야 한다. 아울러 추가 신도시 건설에 있어서는 주택수요의 변화, 가구구성 특징 및 인구 노령화, 수도권외의 공간적 기능배분 등 미시적이고 국지적인 관점이 조화 있게 고려되어야 한다. 특히, 신도시 건설이 시작되기 전에 신도시의 경쟁력이 떨어지지 않도록 부동산 투 기억체에 만전을 기울여야 할 것이다. ▲

### 수도권 도시성장관리와 신도시 개발 방향

다음은 수도권 신도시개발 방향에 대한 정책토론회(국토연구원, 2002년 10월 10일)에서 발표된 내용을 요약한 것으로 향후 수도권 신도시개발 방향을 엿볼 수 있음.

#### <신도시개발 3가지 유형>

- (1) 거점개발형 : 수도권내의 지역별 균형개발과 공간구조의 다핵화 차원에서 아직은 자생력이 부족하더라도 앞으로 거점 육성을 위해 필요하다고 판단되는 전략적인 개발지
- (2) 난개발방지형 : 소규모 개발에 의해 심각한 난개발이 예상되고 체계적인 기반시설 확충이 시급한 개발지
- (3) 수요대응형 : 현재 개발잠재력이 높아 사업성이 우수하여 단기적 주택수요에 효과적으로 대처할 수 있고 개발이익으로 기반시설 확충이 용이하여 시장주도적으로 사업추진이 가능한 개발지

#### <단계별 시행전략>

- 수도권내에 지역 혹은 소권역별 자체 개발수요를 충족시키는 측면과 수도권 전체의 기능분담 및 단계별 간선기반시설망의 구축 등 현실적인 여건을 동시에 고려하여
- 원거리 거점을 개발하는 한편, 기존 거점도시의 간선축으로부터 상대적으로 근거리에는 지점(개발후보지)을 동시에 개발하여 수도권 전체의 새로운 네트워크를 구축하며
- 수도권의 다핵화, 기반시설축의 다기화를 달성한 후 이들 축을 수도권 밖의 천안 등과 보다 긴밀히 연계시켜, 수도권의 인구와 기능을 수도권 밖으로 유도·흡수하는 체계를 정착시키는 전략을 제안함.

### 〈개발 후보지〉

- 수도권 북부지역에
  - 파주·고양지역(약 600 만평) : 거점개발형
  - 의정부지역(약 300 만평) : 수요대응형
  - 김포 남부지역(약 300 만평) : 난개발방지형
- 수도권 남부지역으로는
  - 성남 판교지역(약 250 만평) : 난개발방지형/수요대응형
  - 화성 중부지역(약 400 만평) : 거점개발형/난개발방지형
  - 화성 남서부지역(약 1,000 만평) : 거점개발형
  - 아산만권 배후지역 - 천안·아산(약 890 만평) : 거점개발형

### 〈우선개발 대상지〉

- 성남 판교지역(약 250 만평)
  - 화성 중부지역(약 400 만평)
  - 아산만권 배후지역 - 천안·아산(약 890 만평)을 제안함.
- ※ 남북교류 협력증진에 따라 파주 등 경기북부지역은 추후 검토

개발 후보지의 입지 특성 및 개발 방향

지 역	규모(만평)	입지 특성	기능 및 개발 방향
고양·파주	600	- 남북교류의 요충지 - 수도권북부거점으로서의 성장잠재력	- 남북교류거점으로 육성하고, 영상산업 관련 기능을 유치
의정부	300	- 서울 이북지역 관문으로서 교통요지 - 주변에 중소기업 다수입지 - 중소규모 아파트단지 난립양상을 보임.	- 수도권 북부 물류단지 및 산업거점으로 육성 - 수도권 북부의 관광기능과 연계개발
김포 남부	300	- 서울 서부 인접지역으로 소규모 민간주 거단지가 집중 개발되어 난개발의 양상을 보이고 있음.	- 전원주거단지 및 일대에 산재되어 있는 중소공장들을 흡수 수용 - 주변지역 기반시설 확충
성남 판교	250	- 주거기능이 지배적으로 향후에도 주거지로서의 잠재력이 가장 큼. - 현재 건축허가제한으로 난개발을 억제하고 있음. - 산업기능은 주거와 공존할 수 있는 기능을 유치	- 서울 도심 및 강남지역으로의 우수한 접근성을 감안하여 첨단패션, 전시 및 고급 도시서비스기능의 유치가 바람직
화성 중부	400	- 전자, 금속, 정밀기계공장의 다수 분포로 도거점개발이 필요 - 주거지로서의 잠재력이 매우 높아 난개발 우려	- 전자, 반도체 및 정밀기계산업 유치 - 물류 및 주거지로서의 기능 부여
화성 남서부	600	- 서해안고속도로에 인접한 지역으로 향후 강화될 서해안축의 요지임.	- 장기적으로 첨단산업 및 물류, 주거가 어우러진 복합단지로 육성
천안 아산	890	- 경부고속철도 천안역 주변 지역 - 아산만의 배후지로서의 잠재력이 큼.	- 녹지 충분한 저밀도 전원주거단지 - 교육, 연구기능 등 유치