

FOCUS ISSUE

3기 신도시 추진 내용 및 영향

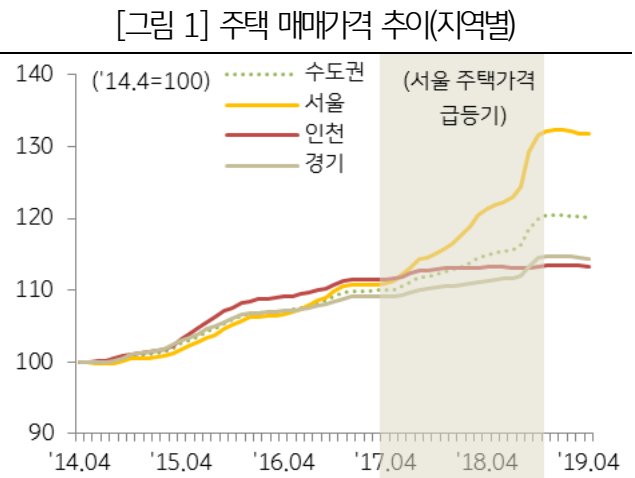
KB경영연구소 책임연구원 김지훈

1. 3기 신도시 발표 배경

■ 최근 정부는 서울지역 장기적 주거 안정을 위해 3기 신도시 개발 계획을 발표

○ 2017년 상반기부터 강남3구 및 한강주변을 중심으로 한 서울지역 주택가격 급등

- 주택가격 안정화를 위해서 정부는 2017년 8.2대책으로 대표되는 강력한 수요 억제 정책을 시행
- 8.2대책에도 불구하고 서울지역 주택가격이 2018년 8월 이후 급등하며, 정부는 수요 억제 정책과 더불어 공급대책을 발표



자료: KB국민은행

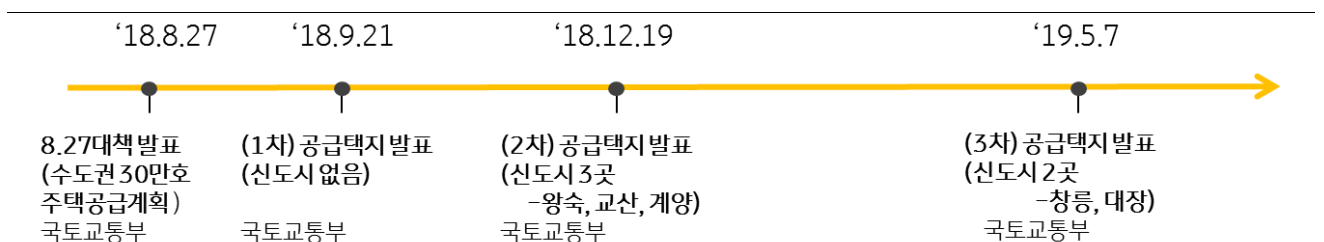
○ 국토교통부는 2018년 9월 21일 「수도권 주택 공급 확대」 방안을 통한 3기 신도시 개발 계획을 발표

- 국토교통부는 서울지역 주택시장 안정을 위해 3기 신도시가 포함된 수도권 30만호 공급계획을 발표

○ 3기 신도시는 5곳(남양주 왕숙, 하남 교산, 인천 계양, 고양 창릉, 부천 대장)이 지정 되었으며, 총 17.3만 가구(공급계획 30만 가구), 274.2만㎡ 면적으로 계획

- 3기 신도시 이외에 3,000세대 이상의 중규모 택지는 9곳의 경기도 택지로 총 5만 9,300호를 공급
- 서울의 경우 대부분이 역세권에 위치하며 대중교통 이용에 편리한 도심 국공유지, 유휴 군부지 등을 선정

[그림 2] 3기 신도시 발표 진행 과정



[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(3000세대 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	성남낙생	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 신길2	안산시 신길동	74.6	7,000
	LH	수원 당수2	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

2. 3기 신도시 추진 방향 및 특징

- 3기 신도시는 기존 1기, 2기 신도시에 비해 상대적으로 서울 접근성이 높은 입지가 선정
- 2기 신도시 대부분 서울과 물리적으로 다소 떨어져 있어 서울 대체 주거지로서 역할이 상대적으로 미흡
 - 2기 신도시중 서울 접근성이 다소 떨어지는 양주 옥정, 파주 운정, 동탄신도시의 경우 서울 집중도를 분산하는 효과가 상대적으로 낮은 것으로 평가됨
 - 반면, 2기 신도시 중 서울과 연접한 위례 신도시와 경부선을 통해 강남 접근성이 높은 판교는 상대적으로 높은 인기와 함께 서울지역 대체 주거지로서 역할
- 서울 집중도를 분산시키고 주거안정 목표를 달성하기 위해 3기신도시는 1기, 2기 신도시보다 물리적으로 서울과 가까운 1기신도시와 서울 사이의 입지를 지정
 - 서울에 연접하거나 서울 경계와 매우 가까운 지역을 선정, 서울로부터 평균 1km 내외의 거리(최단거리 기준)에 위치

- 고양창릉은 서울 중구를 기준으로 10km 정도 거리에 위치하며, 인천 계양, 부천 대장, 남양주 왕숙, 하남 교산 신도시 예정지구도 20km 내외의 거리에 위치

[표 2] 3기 신도시 특징

지구명	남양주 왕숙	고양 창릉	하남 교산	부천 대장	인천 계양
면적	1134만㎡	813 만㎡	649 만㎡	343 만㎡	335 만㎡
주택수	6.6만호	3.8만호	3.2만호	2만호	1.7만호
자족용지	32%	40%	29%	39%	49%
교통	서울역까지 15분	여의도까지 25분	수서역까지 20분	서울역까지 30분	여의도까지 25분

자료: 국토교통부, KB경영연구소 재정리

■ 3기 신도시는 광역 철도 교통망(GTX, 신안산선 등)과 BRT 등을 연계하여 서울 도심 접근성을 높임

○ 3기 신도시는 지구지정 제안 단계부터 교통 대책을 함께 마련하여 3기 신도시 입주 시 거주민들의 서울 도심 접근성을 높일 수 있도록 추진

- 대부분의 2기신도시는 서울과의 거리가 멀 뿐만아니라 입주 초기 서울로 접근하는 광역교통망이 제대로 갖추어지지 않아 서울지역 주거 분산효과가 반감됨
- 반면 3기 신도시는 최근 진행중인 광역 교통망(GTX, 신안산선 등)과 연계 강화를 통해 서울 주요 도심 접근성을 높이며, BRT 등을 활용하여 도로 교통 효율성을 높여 철도교통의 공백을 최소화

○ 입주 시 교통 불편이 없도록 대광위(대도시광역교통위원회)와 함께 교통대책 조기 추진을 목표로 진행

○ 또한 인근 수도권 지역의 서울 접근성을 떨어뜨리지 않기 위해서 인근 신도시의 교통망 개선도 포함

- 역 신설, 도로확장 등 주변에서 역까지의 접근성 개선에 중점을 두어 기존 신도시 주민들도 교통 인프라 혜택을 볼 수 있는 방안이 종합적으로 고려됨

[그림 3] 수도권 주요 신도시 위치



자료: 연합뉴스

[참조] BRT(Bus Rapid Transit, 간선급행버스체계)

BRT는 간선급행버스체계(Bus Rapid Transit)의 약자로 급행으로 운행하는 버스 교통을 기반으로 한 대중교통체계를 의미. BRT는 편리한 환승시설을 통해 지하철과 효율적으로 연계가 되며, 버스전용차로 뿐만 아니라 기본적으로 우선 신호를 받아 도로교통의 정시성이 최대한 보장되기 때문에 땅위의 지하철이라 불림. 주로 도심과 외곽을 잇는 주요 도로에서 운행하며, 기존 버스노선과 달리 최단 직선경로로 운행하기 때문에 도로 교통으로 도심 접근성을 획기적으로 개선할 수 있을 것으로 평가됨

[그림 4] BRT(Bus Rapid Transit, 간선급행버스체계)



자료: KB경영연구소, (사진-위키백과)

■ **남양주 왕숙 신도시와 고양 창릉신도시는 GTX를 활용하여 도심 접근성 개선 극대화**

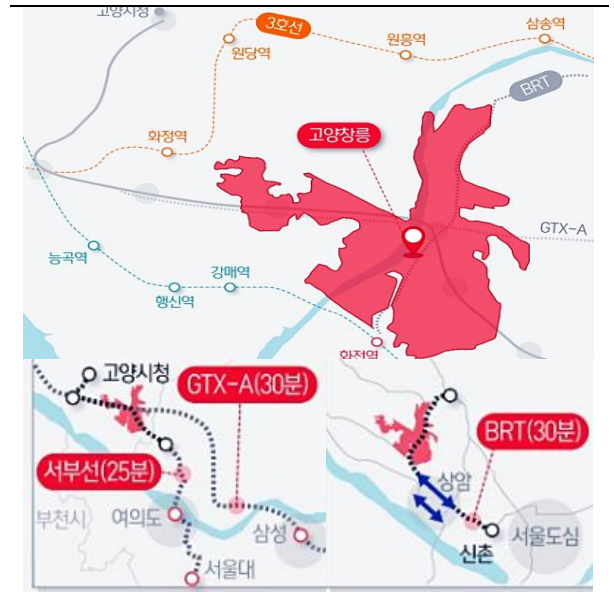
- 남양주 왕숙신도시에는 GTX-B 역사를 신설하여 서울역과 청량리역까지 접근성 증가
 - 신도시 북쪽에 진접선 신설역을 설치하고 별내선 연장으로 서울 동부지역 접근성 증가
 - 추가로 도로 확장 및 수석대교 신설로 한강이남 접근성을 높임
- 고양 창릉신도시는 철도교통망 확충으로 강남 및 여의도 접근성 개선
 - 고양 창릉신도시는 서부선 연장으로 세절역부터 고양시청까지 서부선 7개역이 신설되며, 서부선과 GTX-A와의 연계를 강화하여 강남과 도심 접근성을 높임
 - 서울진입 시 병목효과를 개선시키기 위해 화랑로 확장 및 교차로 2곳 지하화, 수색로 월드컵로 입체화 등으로 도로교통을 개선 계획

[그림 5] 남양주 왕숙 신도시 계획도



자료: 국토교통부, 뉴시스

[그림 6] 고양 창릉 신도시 교통망 확충방안

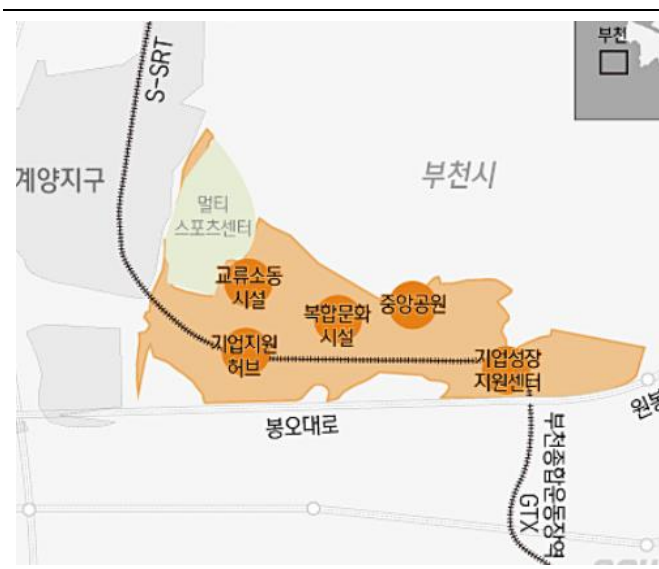


자료: 국토교통부, 뉴스핌

■ 인천 계양신도시와 부천 대장 신도시는 김포공항 및 마곡과 물리적으로 가까운 점을 활용하여 BRT 중심의 도로교통 개선을 통해 서울 서남부 접근성 향상

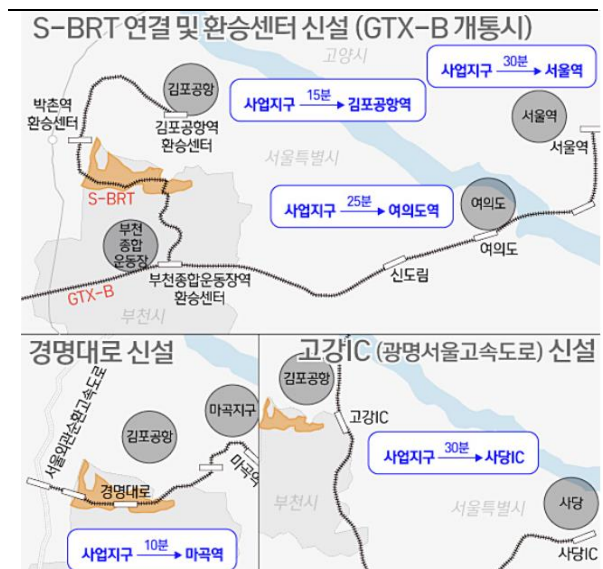
- 인천 계양 신도시와 부천 대장신도시는 BRT를 도입하여 박촌역, 김포공항역, 부천종합운동장역과의 효율을 높임
 - 박촌역, 김포공항역, 부천종합운동장역에는 환승센터가 신설 예정이며, 경명대로 신설, 고강 IC 신설, 서운 IC를 신설하여 마곡지구와 사당역까지의 접근성을 높임
- 인천 계양 신도시와 부천 대장신도시는 서울과 연접해 있으나 김포공항이 가로 막혀 기존에 도심 접근성이 떨어졌던 지역으로 교통망 개선으로 도심접근성이 상당히 개선 될 것

[그림 7] 부천 대장 신도시 교통망 확충방안(1)



자료: 국토교통부, 뉴시스

[그림 8] 부천 대장 신도시 교통망 확충방안(2)



자료: 국토교통부, 뉴시스

■ 하남 교산은 물리적으로 강남지역과 근접한 위치로 3호선 연장과 도로교통 개선으로 도심 접근성을 높임

- 3호선 연장을 통해 강남 중심 접근성을 높임
 - 오금역부터 4개의 역이 신설되며, 하남 교산 신도시 내에 2개역이 포함될 예정
 - 3호선 연장에 따라 주변에 위치한 감북지역 등이 수혜 예상
- 도로 교통 개선을 통해 강남 진입 개선
 - 서울-양평고속도로, 동남로 연결도로, 황산-초이간 도로 등을 통해 도로 교통을 개선
 - 하남 교산지구는 강동구와 송파구 인근 남동쪽에 위치하고 있어 도로 교통 개선의 효과가 클 것
- 광역교통망을 활용하여 3기 신도시는 서울 주요 도심까지 30분 이내에 도달 가능할 것으로 보임

[그림 9] 하남 교산 신도시 교통망 확충방안



자료: 국토교통부, 뉴스핌

[표 3] 3기 신도시 교통망 확충 계획 및 향후 서울 도심 접근성

	남양주양속 1,2	하남교산	인천계양	고양 창릉	부천 대장
철도 교통	- GTX-B, 진접선 연결 (2개역 신설) - 별내선 연장 - 경의중앙선 역 신설	- 3호선 연장 (2개역 신설)		- 서부선 연결 (7개역 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 호산~김포공항역 BRT 신설, - 청라~기양간 BRT와 사업지 간 BRT 신설 - 국도 39호선 확장, - 연계도로 신설	- 제2자유로 연결, - 수색로 월드컵로 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 15분: GTX B - 청량리역 10분: GTXB - 잠실 20분 도로	- 수서역 20분: 3호선 - 잠실역 30분: 3호선	- 여의도 25분: BRT 및 주변역사 - 마곡 15분: 도로	- 여의도 25분: 서부선 - 용산 25: 경의선 - 강남 30분: GTX A	- 마곡 10분: 도로 - 사당 30분: 도로

자료: 국토교통부, KB경영연구소 재구성

■ 3기 신도시는 기존 1기, 2기 신도시에 비해 자족용지 규모를 대폭 확대

- 테크노밸리의 성공으로 1기, 2기 신도시 중 가장 성공적인 신도시로 평가 받는 판교 신도시를 벤치마크 삼아 3기 신도시의 자족용지 규모는 기존의 신도시에 비해 대폭 증가
 - 주택용지의 2/3 이상을 판교의 테크노밸리와 같은 자족용지로 공급하여 기존 신도시 대비 2 배수준의 자족 용지를 확보하였으며, 기업지원 허브, 창업지원 주택 등 공급

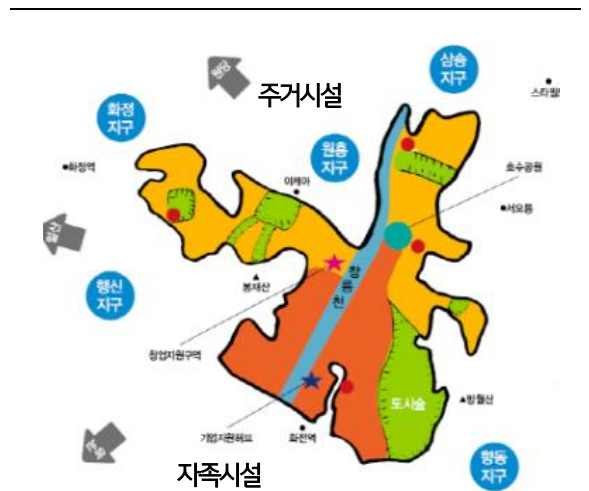
- 광역 교통망 확충과 함께 자족 기능을 강화해 시너지를 줄 수 있을 것
- 추가로 친환경 기술을 적용하고 어린이집과 유치원 등 보육 인프라 확보
- 전체 면적의 1/3 이상을 공원 조성하고 제로에너지 타운, 수소BRT(수소충전소) 등 친환경, 에너지 자립도시 조성 등 친환경 도시를 목표
 - 모든 아파트 단지에 국공립 어린이집 계획, 유치원도 100% 국공립으로 운영하며, 복합커뮤니티 센터 설치하여 입주민들의 편의성을 고려

[그림 10] 대장신도시 계획도(자족시설 39%)



자료: 국토교통부, 뉴시스

[그림 11] 창릉신도시 계획도(자족시설 40%)



자료: 국토교통부, 뉴시스

■ 3기신도시는 광역교통개선 대책 수립 및 수용이 부담이 낮은 지역을 선정하여 기존 신도시보다 추진 계획이 빠른 편

- 택지개발 사업으로 추진되는 신도시 건설은 발표에서 분양까지 평균적으로 6-7년정도 기간이 소요
- 1980년대 후반, 수도권 주택시장 안정과 주택난 해결을 위해 5개(분당, 일산, 중동, 평촌, 평촌, 산본)의 수도권 1기 신도시를 건설
 - 1기 신도시의 경우 예정지정일 이후 준공이 시작되는데 평균적으로 6~7년정도 기간이 소요

[표 4] 1기 신도시 사업기간

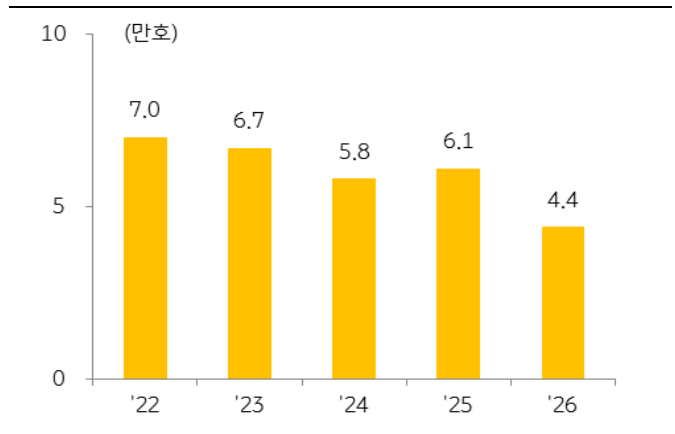
	분당	일산	중동	평촌	산본
예정지정일	89.5.4	89.6.20	89.4.22	89.2.27	89.2.27
준공	96.12	95.12	95.12	96.12	95.1
사업기간	89.8-96.12 (6년 4개월)	90.3-95.12 (5년 9개월)	90.2-94.12 (4년 10개월)	89.8-95.12 (6년 4개월)	89.8-95.1 (5년 4개월)

주: 중동의 경우 부천시가 사업시행자 기준

자료:국토교통부

- 3기 신도시는 기존 신도시보다 2년 먼저 광역교통개선 대책을 수립하여 공급일정을 앞당길 계획
 - 기존에 지구계획 수립부터 시작했으나 3기 신도시의 경우 지구지정 제안 단계
 - 지구지정 전까지 지방자치단체, 전문가 등이 참여하는 합동 TF를 운영하여 광역교통개선대책에 의한 시간을 절반 이하로 단축하는 것이 목표
 - 광역교통개선 대책은 지구지정 이후 확정까지 평균 9.4개월이 소요 (판교-9개월, 위례-11개월, 동탄2-16개월 등이 소요됨)

[그림 12] 수도권 30만호 공급 계획 일정



자료: 국토교통부

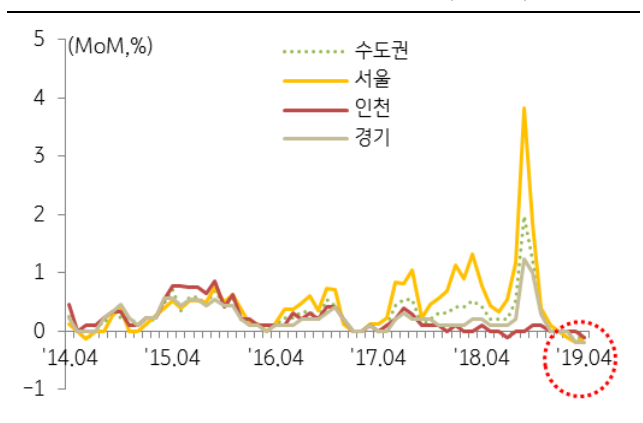
- 국토교통부는 22년 부터 공급을 시작해서 26년까지 30만호 공급완료를 계획
 - (창릉 신도시 주요 일정) 국토부 지구단위 계획지정('20)→국토부 지구단위계획 승인('21) → 대상부지 감정평가 실시('22) → 토지보상 절차 진행('23), 공사 착공('24)

3. 3기 신도시 개발에 따른 영향

■ 3기 신도시 개발 계획으로 수도권 전반, 체계적 공급 계획에 따른 수급 불안 해소

- 최근 2~3년간 수도권을 중심으로 급등세를 보였던 주택 매매가격은 2018년 9.13 대책과 공급대책 등을 기점으로 본격적인 하락 추세 시현
 - 수도권 주택가격은 4월 기준 2018년말 대비 0.30% 하락하였으며, 서울도 2019년 2월부터는 하락세로 전환
 - 서울(수도권)은 18년 11월 2주차(12월 1주차)에 하락 전환 후 29주(26주) 연속 하락

[그림 13] 주택 매매가격 추이(지역별)



자료: KB국민은행

- 3기 신도시 2022년 이후 수도권지역 입주물량 감소에 따른 시장 불안정 해소에 도움이 될 것
 - 2018~2022년 연평균 수도권 입주 물량은 연 25만호로 지난 10년 평균대비 20.7%나 많은 수준이나 이후 입주물량이 급격히 감소

- 다만, 3기 신도시가 2017년 이후 주요 급등지인 강남과 마용성(마포, 용산, 성동) 등의 가격에 영향을 미치기에는 한계가 있다는 의견이 지배적
- 3기신도시는 최근 진행 중인 광역 철도 교통인 GTX, 신안산선 등과 연계 강화와 BRT 적극 도입으로 서울 외각지역에서 도심으로 출퇴근하는 경우 대안이 될 수 있음
- 그러나 서울의 주택가격 상승을 주도했던 강남 3구 및 핵심지역을 대체하기에는 입지적 제한이 있을 것이라는 의견이 지배적
- 경기도 내 대량 공급으로 인한 1,2기 신도시 가격하락 영향에 대한 반발과 자족 용지를 채울 기업 유치는 앞으로 극복해야할 과제
- 광역교통망을 중심으로 한 대량 주택공급은 최근 광역교통망 확대에 따른 수혜지로 여겨졌던 기존 신도시들의 반발에 직면
 - 공급물량 증가에 대한 부담에 대한 기존 신도시 주민들의 반발이 만만치 않으며, 특히 1기 및 2기 신도시보다 서울 접근성이 좋은 3기신도시에 기존 신도시 주민들이 강하게 반발
- 3기 신도시의 자족용지 규모가 절대적으로 크기 때문에 적극적인 기업유치가 필요
 - 3기 신도시의 자족용지는 판교 테크노벨리의 11.1배 달함에 따라 주요 기업을 자족시설에 유치하기 위해 강력한 인센티브가 필요

MEMO