

제4차 수도권정비계획

2021~2040

2020. 12. 30.



국토교통부

Ministry of Land,
Infrastructure and Transport

제4차 수도권정비계획

2021~2040

2020. 12. 30.



국토교통부

Ministry of Land,
Infrastructure and Transport

제4차 수도권정비계획

[2021~2040]

2020. 12. 30.

국 토 교 통 부

국토교통부고시 제2020-1119호

「수도권정비계획법」 제4조에 따라 국무회의 심의와 대통령 승인을 거쳐 「제4차 수도권정비계획(2021~2040)」을 확정하고 다음과 같이 고시합니다.

2020년 12월 30일

국토교통부장관

목 차

I. 수도권 정비의 목표와 기본방향	1
1. 계획수립의 배경	1
2. 계획의 개요	1
① 계획의 범위	1
② 계획의 내용	2
③ 계획의 성격 및 위상	2
3. 목표 및 기본방향	3
① 현황과 여건	3
② 기본방향	5
③ 4대 목표 및 전략	5
④ 중장기 비전	6
II. 인구와 산업의 배치	7
III. 권역의 구분과 정비	10
1. 권역 현황	10
2. 권역별 현황 및 평가	11
① 과밀억제권역	11
② 성장관리권역	12
③ 자연보전권역	13
3. 권역제도 운용방안	14
① 기본방향	14
② 권역별 정비방향	14
IV. 인구집중유발시설 및 개발사업 관리	16
1. 공업용지 관리	16
① 공업용지 관리의 기본방향	16
② 권역별 공업지역 관리방안	17

2. 인구집중유발시설 관리	20
① 공장	20
② 대학	21
③ 공공청사	21
④ 연수시설	21
⑤ 대형 건축물	22
⑥ 종전대지 관리	22
3. 개발사업 관리	23
① 기본방향	23
② 권역별 관리방향	23

V. 광역시설 24

1. 광역교통시설	24
① 기본방향	24
② 시설별 확충계획	25
2. 물류시설	31
3. 상·하수도시설	32

VI. 환경보전 33

1. 대기질	33
2. 수질	34
3. 폐기물	35
4. 녹지	36

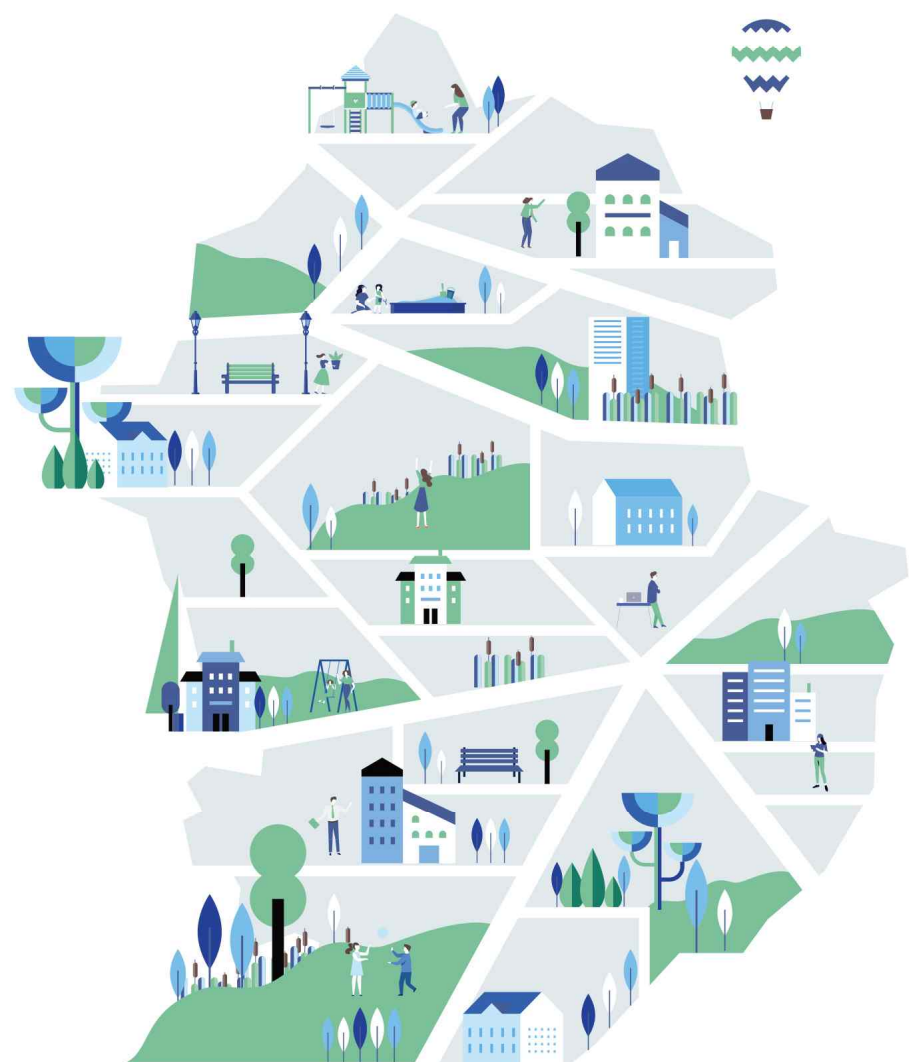
VII. 계획의 집행 및 관리 37

1. 계획의 집행 및 관리	37
2. 계획의 평가	38

제4차 수도권정비계획

2021~2040

I. 수도권 정비의 목표와 기본방향



I. 수도권 정비의 목표와 기본방향

1. 계획수립의 배경

- 행정중심복합도시 건설, 공공기관 지방이전 등 국내적 여건 변화 및 중국의 급속한 성장과 경제 개방화 진전 등에 따라 수립된 제3차 수도권정비계획(2006~2020)의 계획기간 만료
- 저성장, 고령화, 인구감소, 4차 산업혁명 등 급격한 여건변화에 대응하여 수도권 주민 삶의 질 향상, 수도권의 질적 발전 및 대도시 문제 해결 등을 위한 관리방향 마련 필요
- 제5차 국토종합계획이 수립되었고, 수도권 광역도시계획 등 다양한 유관·하위 계획들이 동시에 수립중인 시기적 특성을 고려하여 수도권에 대한 최상위계획으로서 장기비전 제시

2. 계획의 개요

① 계획의 범위

- 공간적 범위: 서울특별시, 인천광역시 및 경기도 전역
- ※ (법적근거) 「수도권정비계획법」 제2조 및 동법 시행령 제2조
- 시간적 범위: 2021~2040년(20년)

② 계획의 내용

- 수도권정비계획은 수도권의 인구 및 산업의 집중을 억제하고 적정하게 배치하기 위하여 중앙행정기관의 장과 시·도지사의 의견을 들어 다음 사항을 포함하여 수립(수도권정비계획법 제4조)

< 수도권정비계획 주요내용 >

1. 수도권 정비의 목표와 기본 방향에 관한 사항
2. 인구와 산업 등의 배치에 관한 사항
3. 권역의 구분과 권역별 정비에 관한 사항
4. 인구집중유발시설 및 개발사업의 관리에 관한 사항
5. 광역적 교통 시설과 상하수도 시설 등의 정비에 관한 사항
6. 환경 보전에 관한 사항
7. 수도권 정비를 위한 지원 등에 관한 사항
8. 제1호부터 제7호까지의 사항에 대한 계획의 집행 및 관리에 관한 사항
9. 그 밖에 대통령령으로 정하는 수도권 정비에 관한 사항

③ 계획의 성격 및 위상

- 상위계획인 국토종합계획과 연계하여 장기적 국토정책방향의 정합성을 유지하면서, 수도권의 최상위 계획으로서 수도권과 관련한 유관·하위 계획에 대한 지침 역할을 수행
- 수도권정비계획은 수도권을 공간적 범역으로 하는 최상위 법정계획으로 수도권 내에서 다른 법령에 따른 토지 이용 계획 및 개발 계획에 우선하며 그 계획의 기본이 됨
- 관계행정기관의 장은 수도권정비계획에 맞지 아니하는 토지 이용 계획이나 개발 계획 등을 수립·시행하여서는 아니됨

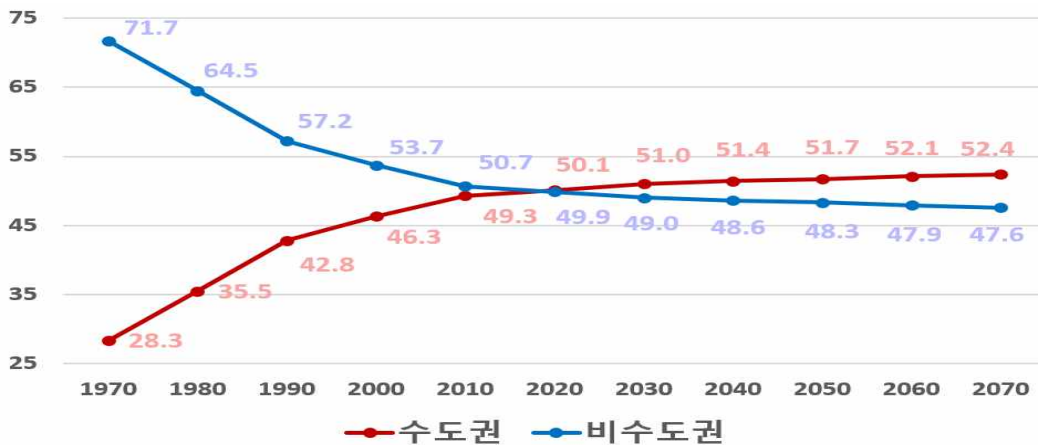
3. 목표 및 기본방향

① 현황과 여건

□ 수도권 인구·산업 집중

- 수도권의 인구 비중은 지속적으로 증가하여 2020년 50% 초과가 예상되며, 이후 인구 감소기에도 증가 전망
- 특히, 10대·20대 인구가 수도권으로 순유입되고 있어 인구구조 변화에 따라 향후 수도권-비수도권 간 인구격차 심화 우려

< 수도권-비수도권 인구비중 변화 >



- 수도권 제조업 사업체 수 및 종사자 수 비중은 50% 이하수준에서 소폭 증감하는 등 양적집중 추세는 안정화되고 있으나,
- 수도권 GRDP 비중은 지속적으로 증가하고 있어, 경제적·질적 측면에서의 집중도는 심화되는 추세

※ 수도권 산업 비중('18): (사업체) 49.7%, (종사자) 44.6%, (GRDP) 52.2%

◆ 수도권 내에서도 남부지역을 중심으로 인구·산업이 증가하고 있어, 전국적 차원에서 뿐만 아니라 수도권 내에서의 집중문제도 관리 필요

□ 삶의 질 저하

- 여전한 개별입지 공장 등 난개발로 인해 주거-공장 혼재, 기반시설 부족, 환경훼손 등에 따른 주민 피해 발생
- 일자리·인구의 과도한 집중으로 직주분리 발생 및 수요 대비 부족한 교통 인프라 등에 따라 통근·통학 시간 증대
- 미세먼지 발생 등 대기오염, 식수원 등 수질오염, 녹지파괴 등 환경훼손 문제가 직접적인 삶의 질 저하 요인으로 작용

□ 혁신성장 역량

- 4차 산업혁명 등에 따라 세계경제 및 산업이 첨단화·융복합화 되어 혁신형 산업의 중요성이 증대되고 있으며, ICT 기술 및 물류산업의 급격한 발달로 국제적 경쟁이 더욱 심화
- 국가경쟁력이 광역도시권의 경쟁력에 따라 좌우되는 등 국제적으로 도시간의 경쟁이 심화되고 있어, 한국뿐 아니라 동북아 혁신거점으로서 수도권 역량 강화 필요

□ 남북협력의 관문

- 수도권은 물리적으로 북한과 맞닿아 있어 남북협력의 관문으로서 지정학적 중요성을 지님
- 수도권 접경지역이 평화경제의 마중물 기능을 충실히 수행할 수 있도록 산업 등 차원에서 종합적 지원 필요

② 기본방향

연대와 협력을 통해 상생발전과 글로벌 혁신성장을
선도하는 살기 좋은 수도권

균형발전

주민 삶의 질

혁신성장

평화경제

- 시대정신인 연대·협력을 기반으로 제5차 국토종합계획*과 연계하여 상생발전과 혁신성장 등을 위한 기본방향을 제시
 - * (수도권 관련내용) 지방과의 상생발전, 주민 삶의 질 향상, 글로벌 경쟁력 확보
- 수도권-비수도권, 수도권 내, 남북 등 다양한 관계간 연대 추진 및 계획 집행·관리에 대한 중앙정부·지자체간 등 협력 증진

③ 4대 목표 및 전략

□ 집중관리를 통한 균형발전 도모

- 수도권의 인구 및 산업 과밀화 확산 관리
- 인구집중유발시설 관리 등 집중관리 수단의 실효성 제고
- 제조업 집중을 지속적으로 관리하고 적극적인 분산 추진

□ 세계 최고 수준으로 주민 삶의 질 개선

- 계획입지 유도 및 기존 개별입지 정비 등 난개발 해소
- 광역교통 인프라 및 대중교통 서비스 확충
- 대기질·수질·녹지 등 다양한 분야의 환경보전 및 개선

□ 수도권 혁신성장 역량 제고

- 지역별 특화벨트 구축을 통한 혁신역량 결집
- 첨단교통·물류 인프라 지원을 통한 초연결성 확대
- 거점도시 자족기능 확충을 통한 특화발전 유도

□ 한반도 평화경제 체계 구축에 기여

- 수도권 접경지역 평화경제 벨트 형성
- 남북협력사업 지원을 위한 실질적 방안 마련
- 평화경제 선도를 위한 북부지역 역할 제고

④ 중장기 비전

균형발전 성과에 따라 “협력적 성장관리”로 이행 검토

- 그간 수도권 정책 패러다임은 물리적 규제·중앙정부 중심의 경직성 극복을 위해 유연성·협력성을 확보하는 방향으로 변화
- 이에따라 중장기적으로 균형발전 성과를 평가하여 중앙정부·지자체 간 상호협력에 기반하여 계획을 통해 유연하게 도시 성장을 관리하는 “협력적 성장관리”로의 단계적 이행 검토

< 협력적 성장관리 >

- 법에서는 규제범위 등 큰 틀을 정하고, 중앙정부·지자체간 상호협력으로 구체적 지침·규제사항 등을 포함한 계획을 수립하여 도시 성장을 관리
- 균형발전 성과 및 제도실효성 등을 평가하여 현재 법령으로 규정하고 있는 사항을 계획에서 규정할 수 있도록 단계적으로 계획의 기능 강화

제4차 수도권정비계획

2021~2040

Ⅱ. 인구와 산업의 배치



II. 인구와 산업의 배치

◆ 특화산업 분포 및 네트워크 분석, 수도권 지자체별 공간계획 및 주요 개발 예정지 검토 등을 통해 수도권 공간구조 구상

□ 글로벌 혁신 허브

- 서울은 대학, 연구기관, 기업 연구소 등 풍부한 R&D 기능을 기반으로 우리나라 전체의 혁신·첨단 산업의 성장을 이끌어 나가며 세계적인 경쟁력을 갖춘 글로벌 경제도시로 육성
- 경기도 주요 거점도시의 자족기능 확보 및 테크노밸리 혁신 역량 강화 등을 통해 서울에서 거점지역을 중심으로 확산해 나가는 형태의 글로벌 혁신 허브 구축

□ 국제 물류·첨단산업 벨트

- 세계 최고수준의 인천국제공항 확장 및 스마트화 등을 통해 초격차를 확보하고, 인천항·평택항 배후단지 조성 및 거점 유통·물류단지 조성 등을 통해 국제적인 물류 중심지로 육성
- 수도권 남서부의 자동차 등 기계 및 전기·전자산업 등의 지속적인 집적화를 추진하고, 첨단화 등 산업고도화를 통해 첨단산업으로 도약
- 인천 서부지역을 중심으로 로봇·소재부품·바이오 등 혁신형 첨단산업 유치 및 산학협력을 지원하고, 이를 기반으로 인천 기존 도심의 전통적인 산업 중심지로 혁신역량 확대 도모

□ 스마트 반도체 벨트

- 경기 남부에 집중하여 입지하고 있는 반도체 등 스마트 제조업 부문의 집적·연계를 통한 특화벨트 구축
- 용인 반도체 클러스터 신규조성을 통해 반도체 산업 거점을 마련하고, 수원·화성·평택·이천 등 반도체 생산·지원시설 확충 및 제도적 지원 등을 통해 연계기능 강화

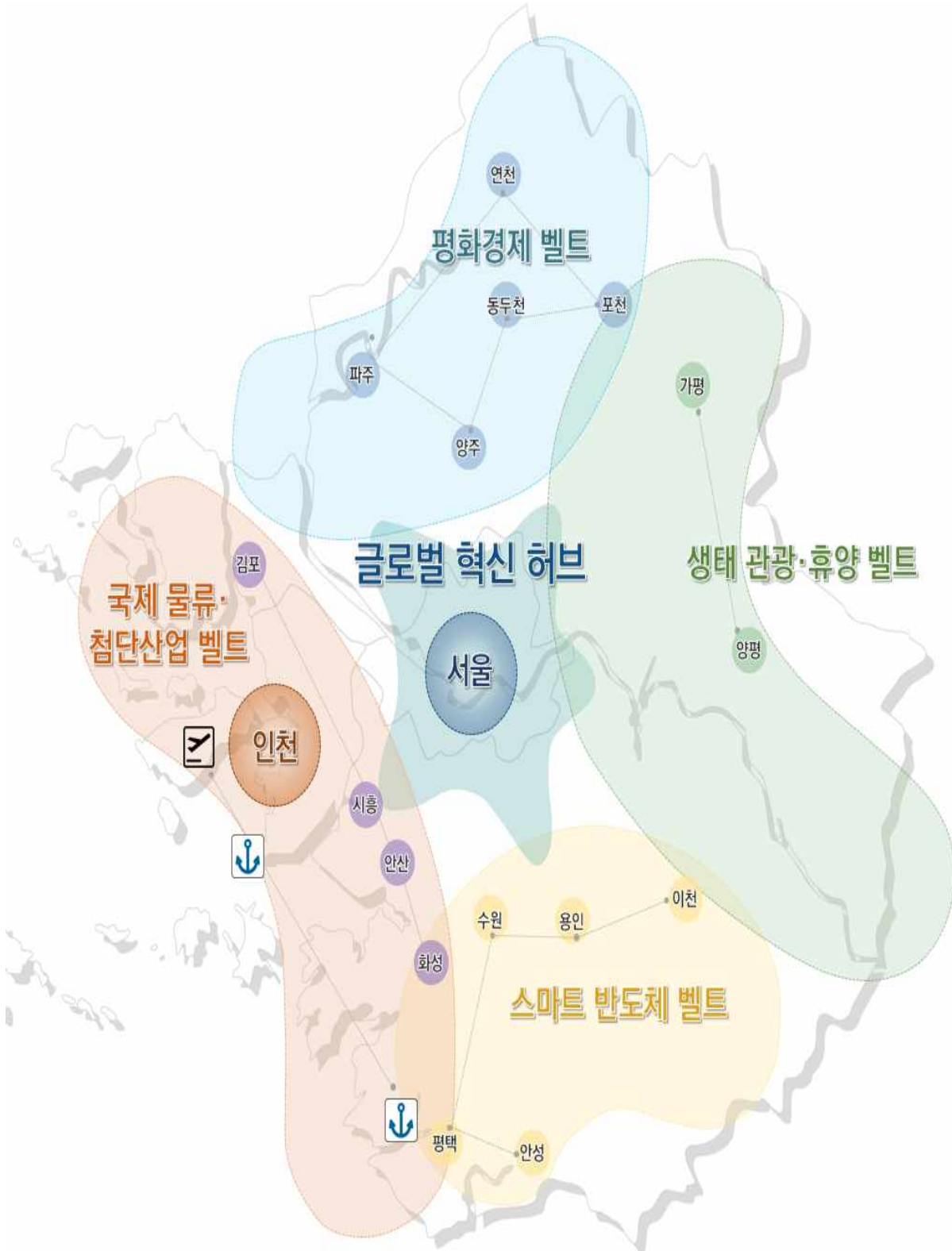
□ 평화경제 벨트

- 남북협력 관문으로서의 지정학적인 특성·중요성을 감안하여 평화경제 체계 구축의 거점지역으로 조성
- 수도권 북부지역에서 산업특화도가 높은 의류·식품·화장품 등 생활밀착형 산업 등 지역 특화산업 육성 지원
- 인천 강화·옹진 및 경기북부 등 접경지역이 평화경제의 중심지역 역할을 수행할 수 있도록 종합적 발전 지원

□ 생태 관광·휴양 벨트

- 팔당 상수원 등 수도권 식수원의 안전확보와 수질개선 및 양호한 생태·자연환경 보전 등을 위해 경기 동부지역 관리
- 신규 개별입지 억제 및 기존 개별입지의 계획입지 유도 등을 통한 난개발 방지 및 계획적 성장 지원
- 이를 기반으로 친환경 관광산업 육성, 휴양단지 조성 등을 통해 관련산업을 육성하는 등 생태 관광·휴양 벨트 구축

< 제4차 수도권정비계획 공간구조 구상 >



제4차 수도권정비계획

2021~2040

Ⅲ. 권역의 구분과 정비



Ⅲ. 권역의 구분과 정비

1. 권역 현황

- 현재 수도권 전역을 과밀억제권역, 성장관리권역, 자연보전권역 총 3개 권역으로 구분하여 권역별로 차등화하여 관리중

구분	과밀억제권역	성장관리권역	자연보전권역
지정목적	인구·산업 집중에 따른 이전·정비	인구·산업 유치 및 도시개발 적정 관리	한강 수계 수질·녹지 등 자연환경 보전
면적('19) 11,860km ²	2,020km ² (17.0%)	6,010km ² (50.7%)	3,830km ² (32.3%)
인구('19) 25,925천명	19,012천명 (73.3%)	5,683천명 (21.9%)	1,230천명 (4.8%)
행정구역	서울특별시, 인천광역시(일부), 의정부시, 구리시, 남양주시(일부), 하남시, 고양시, 수원시, 성남시, 안양시, 부천시, 광명시, 과천시, 의왕시, 군포시, 시흥시(일부) (16시)	인천광역시(일부), 동두천시, 안산시, 오산시, 평택시, 파주시, 남양주시(일부), 용인시(일부), 연천군, 포천시, 양주시, 김포시, 화성시, 안성시(일부), 시흥시(일부) (14시, 1군)	이천시, 남양주시(일부), 용인시(일부), 가평군, 양평군, 여주시, 광주시, 안성시(일부) (6시, 2군)

2. 권역별 현황 및 평가

① 과밀억제권역

□ 권역내 과밀 지속

- 과밀억제권역의 인구는 2006년 1,921만명에서 2019년 1,901만명으로 감소하였고, 수도권 전체에서 차지하는 비중도 2006년 79.6%에서 2019년 73.3%로 감소
- 그러나, 과밀억제권역 인구감소 추세는 미미하고 인구밀도 등 측면에서 볼 때 여전히 과밀 수준이 높은 상황

< 권역별 인구수 및 인구밀도 변화 >

구 분	2006년		2019년		인구변화 (천명,%)
	인구수 (천명,%)	인구밀도 (명/km ²)	인구수 (천명,%)	인구밀도 (명/km ²)	
수도권	24,127 (100.0)	2,055	25,925 (100.0)	2,186	1,798
과밀억제권역	19,214 (79.6)	9,414	19,012 (73.3)	9,412	-202 (-6.3)
성장관리권역	3,955 (16.4)	675	5,683 (21.9)	946	1,728 (5.5)
자연보전권역	958 (4.0)	250	1,230 (4.8)	321	272 (0.8)

□ 과밀화 현상의 주변 확산

- 과밀억제권역에서 성장관리권역으로 인구·산업이 이전함에 따라 과밀억제권역 주변지역 중심으로 과밀화 현상 확산
- 특히, 경기 남부지역의 성장이 두드러짐에 따라 인구밀도 등이 과밀억제권역 수준으로 증가하고 있는 것이 관찰됨

② 성장관리권역

□ 북부지역과 남부지역의 차이 확대

- 성장관리권역은 수도권 북부지역과 남부지역에 각각 분포되어 있으며 동일한 수준의 관리를 받고 있는 상황
- 그러나, 성장관리권역 북부는 남부에 비해 면적은 더 넓지만, 인구는 절반 이하 수준이며 산업집중도 및 경제력 등에서도 차이가 확대되는 추세

< 성장관리권역 남부-북부 차이 >

항목	2006		2018	
	남부	북부	남부	북부
면적	3,283.7km ² (47.5%)	3,625.0km ² (52.5%)	3,283.7km ² (47.5%)	3,625.0km ² (52.5%)
인구	420.4만명(76.3%)	130.4만명(23.7%)	577.0만명(76.9%)	173.2만명(23.1%)
GRDP	99.1조(82.9%)	20.4조(17.1%)	262.1조(84.1%)	49.4조(15.9%)
사업체수	25.8만개(76.9%)	7.8만개(23.1%)	41.4만개(77.2%)	12.2만개(22.8%)

※ 권역이 혼재되어 있는 시군의 경우 시군 전체통계를 활용

- 수도권 북부를 포함한 접경지역 발전을 위해 「접경지역 지원 특별법」을 통해 지원을 하고 있으나, 수도권정책 차원에서도 북부-남부지역 차이를 해소할 수 있는 방안이 요구됨

□ 여전한 공장 등 난개발

- 산업단지 공급계획을 통해 계획입지로의 유도를 추진하였으나, 신규공장 절반이 개별입지 형태인 등 난개발 문제가 여전

※ 전국 대비 수도권 산업단지 개발면적 비중은 '19년 말 기준 15.9%로 제3차 계획에서 제시한 목표수준(20%) 이내로 안정적으로 관리중

- 일부 지역의 경우 공장과 주거가 혼재됨에 따라 지역주민에게 직접적인 피해를 유발하고, 자연환경 및 경관 훼손 등 문제 발생

③ 자연보전권역

□ 높은 개별입지 공장 비중

- 자연보전권역은 한강수계 수질 및 녹지 보전을 위해 대규모 개발을 제한하고 있어, 소규모 공업용지만 조성 가능함에 따라 소규모 개별입지 공장 비율이 매우 높은 상황(96%)
- 공업용지 조성시 수도권정비위원회 심의 및 연접지침 적용 등을 통한 관리로 개별입지 공장 증가추세는 둔화되어 신규 소규모 개별입지 공장 난개발 문제는 일부 감소
- 따라서, 수질·대기오염물질 등에 대한 관리가 어려운 기존 개별입지 공장의 집단화 및 기반시설 확충 등을 통한 효과적인 상수원 수질개선 및 자연보전 도모 필요

□ 지역특성 반영 미흡

- 환경부에서 상수원 관리 등을 위해 상수원 보호구역, 상수원 수질보전 특별대책지역, 수변구역 등 지정을 통해 관리중
- 이처럼 지역별로 상수원에 미치는 영향이 차이가 있음에도 수도권정비계획법상 자연보전권역 전역에 대해서는 동일한 규제가 이루어지고 있어 개선 필요성 제기
- 자연보전권역 규제는 환경오염 우려 등에 따라 장기간 논의가 정체되고 있어, 수질 및 자연환경 보전 기능을 증진시키는 방향을 전제로 지역특성 고려 필요

3. 권역제도 운용방안

① 기본방향

- 단기적으로 인구·산업집중 억제를 위한 과밀억제권역, 이전하는 인구·산업을 수용하기 위한 성장관리권역, 수질 및 녹지보전 등을 위한 자연보전권역의 3개 권역 체제는 유지
- 다만, 동일권역 내에서도 지역특성 등 차이를 고려하여 맞춤형으로 차등관리를 추진하고, 중장기적으로 균형발전 정책의 성과 가시화 등 여건변화 등을 고려하여 권역체제 변경 검토

② 권역별 정비방향

□ 과밀억제권역

- 여전히 높은 과밀억제권역내 인구·산업 집중도 완화를 위해 인구집중유발시설 및 대규모 개발사업 등에 대한 입지제한, 수도권정비위원회 심의 등을 통해 지속적으로 관리
- 서울의 경우 인구는 감소하고 있지만 여전히 높은 인구밀도를 고려하여, 과밀부담금 부과 및 서울로의 대학이전 제한 등 관리제도를 통해 과밀완화 지속 추진
- 과밀억제권역 주변지역으로의 과밀화 확산을 관리하기 위해 중장기적으로 과밀화 추세를 평가하여 과밀억제권역 범위 조정 등 검토

□ 성장관리권역

- 성장관리권역 공업지역 공급물량은 권역내 균형발전을 고려하여 배정하고, 북부지역에 공업지역 물량 추가공급 근거를 마련하는 등 수도권 남부지역 개발수요를 북부로 유도
- 현재는 공장총량제로 관리중인 산업단지 외 공업지역도 산업단지와 함께 “공업지역 공급물량”으로 관리하여 계획입지 유도기능 강화
- 성장관리권역 공업용지 관리를 위해 타법상의 주요 난개발 방지 정책들과 연계하여 운영함으로서 난개발 방지 및 해소 중심으로 운영

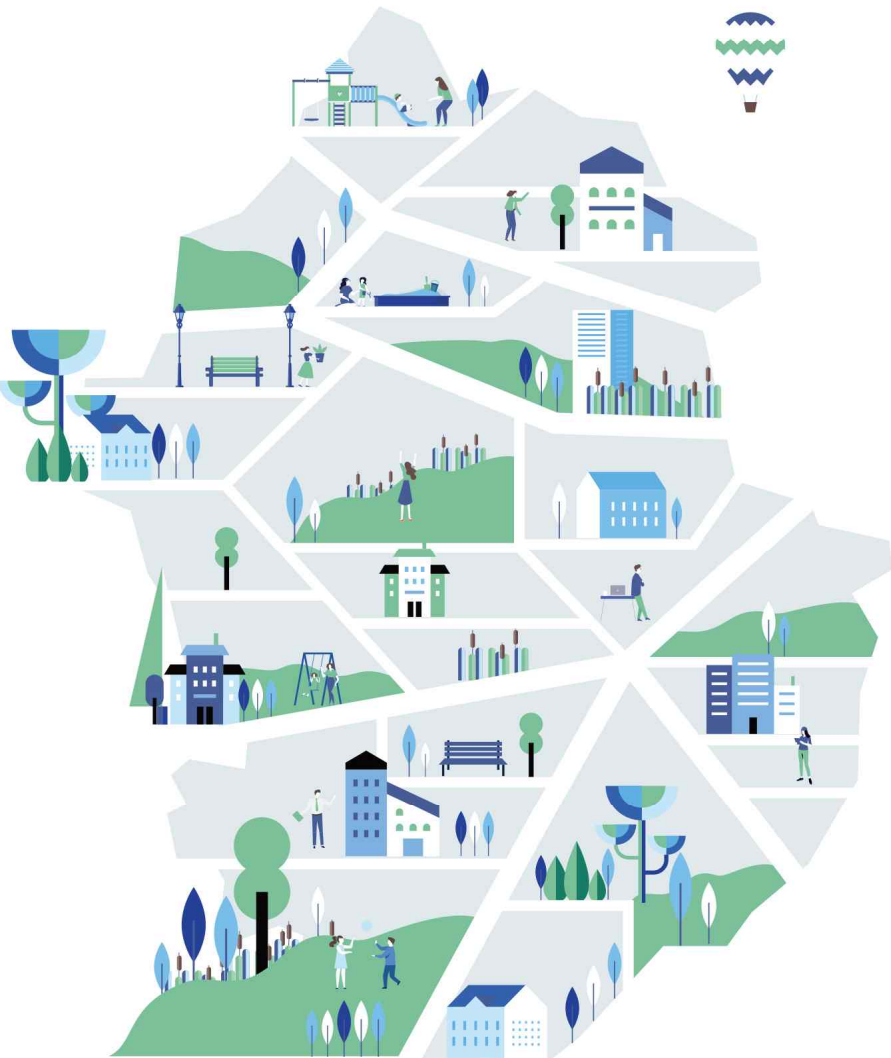
□ 자연보전권역

- 공장총량제 운영시 자연보전권역에 대해서는 성장관리방안 수립과 연계하여 공장물량을 배정하는 등 신규 개별입지 공장을 억제하고 계획적으로 관리 유도
- 기존 개별입지 공장 정비 목적의 경우 공업용지 조성 허용면적 조정 등 유도방안을 마련하여 개별입지 공장 집단화 및 기반시설 확충 등을 통한 난개발 해소 추진
- ※ 수도권정비위원회 심의를 통해 개별입지 정비사업이 환경개선에 기여하는지 수질관리 강화방안 및 사후관리방안 등을 엄격히 평가하여 운영
- 팔당 상수원 수질 및 자연환경에의 영향정도 등 지역특성 차이를 고려한 차등 관리방안 검토

제4차 수도권정비계획

2021~2040

IV. 인구집중유발시설 및 개발사업 관리



IV. 인구집중유발시설 및 개발사업 관리

1. 공업용지 관리

① 공업용지 관리의 기본방향

□ 수도권 제조업 집중 관리

- 사업체 수 및 종사자 수 등 수도권 제조업의 양적 집중도는 안정화되고 있는 추세이나, 주요국 대비 우리나라 수도권의 제조업 비중이 여전히 높은 점 등에 따라 관리 필요
- 총량규제, 면적규제, 수도권정비위원회 심의 등을 통한 제조업 집중관리를 지속하고, 전통적인 제조업 중심에서 혁신형 산업구조로의 전환 및 인구·산업집중 완화·분산 도모

※ 수도권 산업단지 개발면적이 전국의 20%를 넘지 않도록 지속관리

□ 계획적 개발과 정비를 통한 난개발 저감

- 공장 및 공업용지 관리체계 개편으로 수도권 개별입지 밀집 지역 및 환경보전 필요지역의 신규 개별입지 공장 억제
- 신규 개발수요는 계획입지로 이루어질 수 있도록 유도하고, 기존 개별입지 공장은 정비를 유도하여 난개발 해소

□ 산업측면에서의 수도권 내적 균형발전 도모

- 수도권 신규 산업단지 개발수요 등을 남부지역에서 북부지역으로 유도하여 남부-북부간 균형발전도 도모

② 권역별 공업지역 관리방안

□ 과밀억제권역

- 과밀억제권역은 인구·산업 집중 억제를 위해 기존 공업지역의 총면적을 증가시키지 않는 범위에서 대체지정만 허용
- 대체지정은 해제와 지정을 동시에 하는 것이 원칙이며, 수도권 정비위원회 심의를 통해 불가피성을 인정받은 경우에 한하여 일정기간 내에 선해제 후지정하는 것을 제한적으로 허용

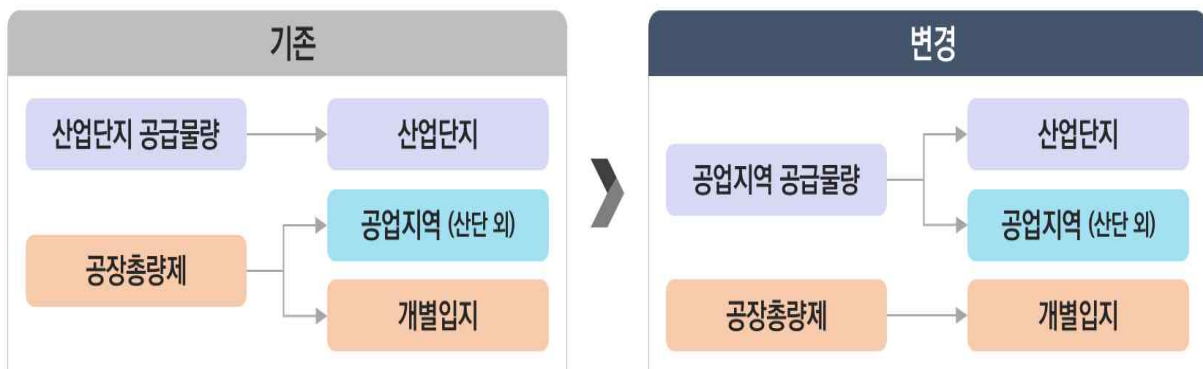
□ 성장관리권역

○ 기본방향

- 산업단지만 관리하던 기존 '산업단지 공급계획'을 산업단지 외 공업지역까지 포함하여 관리하는 '공업지역 물량 공급계획'으로 개편하여 계획입지 유도 기능 강화 및 균형발전 도모

※ 「수도권정비계획법」상 공업지역

- ① 산업단지 : 「산업입지 및 개발에 관한 법률」에 의한 산업단지
- ② 산업단지 외 공업지역 : (1) 「국토의 계획 및 이용에 관한 법률」에 의해 지정된 공업지역 및 (2) 같은 법에 따른 도시지역 외 지구단위계획구역 및 개발진흥지구로서 공업용으로 구획되는 면적이 3만㎡ 이상인 것



○ 공업지역 물량 공급계획

- 국토교통부 장관은 수도권정비위원회 심의를 거쳐 3년마다 '공업지역 물량 공급계획'을 수립하여 시·도지사에게 통보하고, 시·도지사는 배정된 물량의 범위에서 세부 공급계획을 수립하여 국토교통부 장관의 승인을 받아 시행
- 공업지역 물량은 산업입지수급계획(산업입지 및 개발에 관한 법률), 지역별 공업화 수준, 지자체의 도시계획, 자연환경 등을 종합적으로 고려하여 산정
 - ※ '21년부터 '23년까지의 산업단지 물량은 제3차 수도권정비계획의 종료에 따라 소멸된 물량 등을 고려하여 산정
- 산업단지 외 공업지역 물량은 그 일부를 산업단지 물량으로 전용이 가능하도록 하여 산업단지 중심으로 입지 유도
- 공업지역 물량은 수도권 내 균형발전을 고려하여 배정하고, 성장관리권역 남부-북부간 배정 규모는 남부-북부간 제조업 비중차이 등을 고려하여 '공업지역 물량 공급계획' 수립시 결정
- 제4차 수도권정비계획에 따라 공급한 공업지역 공급물량 중 시·도 보유분 및 사업계획의 취소·변경 등으로 축소되는 물량은 최초 공급 후 3년이 지나면 소멸된 것으로 간주

○ 추가물량 공급

- 공업지역 물량 규제의 유연성 확보 및 난개발 정비 등 정책적 목표 달성을 위해 다음의 경우에는 산업단지 공급물량의 30% 범위에서 국토교통부 장관의 승인을 얻어 추가 공급 가능
 - 개별입지 공장의 집단화를 위한 산업단지를 조성하는 경우
 - 공공사업으로 인해 이전하는 공장의 수용을 위한 산업단지를 조성하는 경우
- 기타 국가적 필요에 의해 관계중앙행정기관의 장이 요청하여 수도권정비위원회에서 불가피하다고 인정하는 경우 국토교통부 장관은 공업지역 공급물량 외 추가 공급 가능

※ (예시) 접경지역에서 평화경제 지원 등을 목적으로 추진하는 사업 등

□ 자연보전권역

- 성장관리방안(국토의 계획 및 이용에 관한 법률) 수립과 연계하여 공장총량을 배정하는 등 개별입지 공장의 무계획적 확산억제
- 권역 내 개별입지 공장의 집단화, 난개발된 개별입지 공장 밀집지역의 기반시설 확충 등을 위한 목적의 경우 공업용지 조성 허용면적 조정 등 유도방안 검토

2. 인구집중유발시설 관리

① 공장

□ 기본방향

- 지방과의 상생발전 등 국토균형발전 달성을 위해 공장건축 총허용량 제한 등을 통한 수도권 제조업 집중 지속 관리
- 수도권 북부지역 공업지역 물량 비중확대 등을 통해 남부의 개발수요를 북부로 유도하여 수도권의 내적 균형발전도 도모
- 신규 개별입지 공장의 설립은 억제하고 기존 개별입지 공장은 집단화 및 기반시설 정비 등을 통하여 계획입지화 추진

□ 공장총량제 운영 방향

- 수도권 개별입지 공장 난개발 집중관리를 위해 공장총량제는 개별입지 공장에 대해서만 적용
- 시·도지사는 연도별 배정계획 뿐만 아니라 지역별 배정계획도 수립한 후 국토교통부 장관의 승인을 받아 시행하도록 하여 개별입지 과다 등 난개발 우려지역에 대한 관리 강화
- 공장총량제를 통한 개별입지 물량은 단계적으로 축소하고, 이를 수용하기 위한 공업지역 물량 공급 등을 통해 신규 공장을 산업단지 등 계획입지로 유도

※ 시·도지사는 연도별·지역별 배정계획 수립 시 공장 난개발 방지 대책 제시

② 대학

- 권역별로 대학의 유형에 따라 신설 및 이전을 엄격하게 제한하고 입학정원은 총량 제도를 활용하여 관리
- 수도권 대학 입학정원 총량은 저출산·인구감소 등으로 인한 학령인구 감소 추세를 감안하여 조정
- 국가적 필요에 의해 교육부장관이 요청하여 수도권정비위원회에서 불가피하다고 인정하는 경우 국토교통부 장관은 수도권 대학 입학정원 총량 조정 가능

③ 공공청사

- 권역별로 기관의 종류에 따라 청사의 신축·증축·용도변경 등을 제한하고, 수도권정비위원회 심의 등을 통해 지속 관리
- 수도권을 관할하는 기관이 아닌 경우 원칙적으로 수도권에 신설하는 것을 금지하고, 공공기관 신설이 가능한 경우에 대해서도 추가 관리방안 검토
- 국가균형발전 정책 추진에 따라 지방으로 이전할 가능성이 있는 공공기관 청사의 경우 신·증축 등을 보다 엄격히 관리

④ 연수시설

- 과밀억제권역에서는 연수시설의 입지를 금지하고, 성장관리 권역·자연보전권역에서는 심의를 통해 신·증축 등 관리
- 중장기적으로 연수시설의 소형화 추세 및 수도권 연수시설 신규입지 감소 추세 등을 고려하여 연수시설 관리방안 검토

⑤ 대형 건축물

- 서울시내 일정규모 이상의 판매용·업무용·복합 건축물에 대해 과밀부담금을 부과하여 집중을 억제하고, 이를 통해 마련된 재원은 국토균형발전 및 과밀로 야기된 문제 해결에 사용
- 중장기적으로 대형건축물 입지에 따른 과밀화 확산추세 및 인구유발효과 등을 평가하여 과밀부담금 부과 범위, 대상 및 활용방안 등 체계개선 검토

< 과밀부담금 부과·징수 현황('20.6월 기준) >

구 분	부과		징수	
	건수	금액(억원)	건수	금액(억원)
'94 ~ '96	84	859	53	147
'97 ~ '05	532	9,580	432	6,120
'06 ~ '20	1,254	18,284	718	15,712
합 계	1,870	28,723	1,203	21,979

⑥ 종전대지 관리

- 종전대지는 기본적으로 선계획 및 후이용 하는 것을 원칙으로 하고, 이를 위해 심의안건 상정 이전에도 종전대지 활용 관련 이슈 발생시 해당 지자체는 국토부와 사전협의

※ 종전대지에 대한 지구단위계획 수립을 통한 계획적 관리는 지속 유도

- 분할 매각 및 분할된 필지에 순차적으로 인구집중유발시설이 입주하는 경우에도 심의대상은 기본적으로 전체 종전대지를 대상으로 하는 것을 원칙으로 하여 관리
- 종전대지 지위의 존속기간은 심의 받은 이용계획에 대한 이행완료 시점까지로 설정

3. 개발사업 관리

① 기본방향

- 수도권내 대규모 개발사업에 대해 수도권정비위원회 심의를 통한 인구유발효과 검토 및 계획적 개발 유도 등 관리 지속
- 권역지정 취지 및 개발사업 유형별 특성 등을 중점적으로 고려하여 심의 내실화(심의기준 검토 등)
- 중장기적으로 수도권의 대규모 개발사업 추이 등을 평가하여 수도권정비위원회 심의대상 기준 및 사업유형 등 적정성 검토

② 권역별 관리방향

과밀억제권역, 성장관리권역

- 사업유형별 법적기준 이상의 대규모 개발사업을 심의하고, 과밀억제권역은 인구유발 최소화, 성장관리권역은 계획적 개발 및 수도권 남부-북부지역 균형발전 등을 고려하여 심의

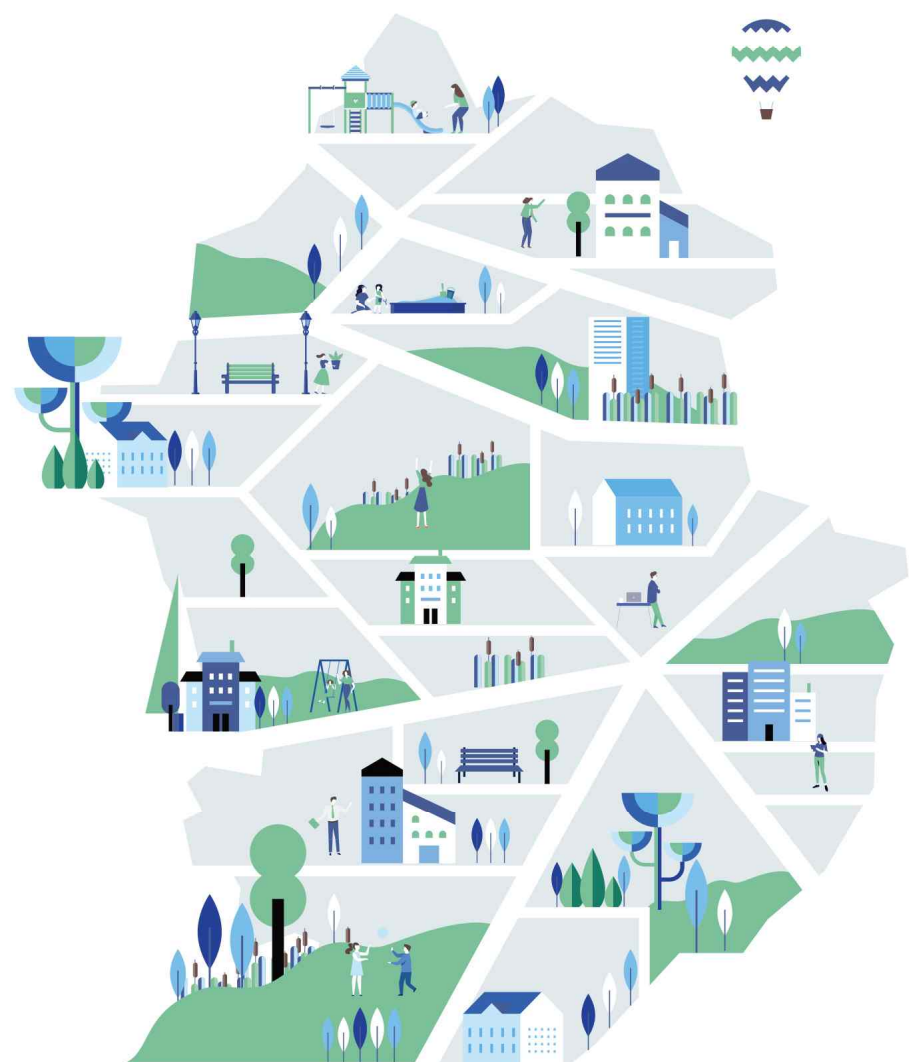
자연보전권역

- 상수원 및 자연환경 보전 등을 위해 다른 권역 대비 소규모 개발사업에 대해서도 수도권정비위원회 심의를 통해 관리
- 현행과 같이 오염총량관리제 시행지역과 비시행지역에 대한 차등관리를 지속하는 등 지역특성을 고려한 운용방안 검토

제4차 수도권정비계획

2021~2040

V. 광역시설



V. 광역시설

1. 광역교통시설

① 기본방향

□ 세계적 수준의 교통 인프라 확충

- 주요 거점 광역급행철도 연결 및 급행화 등 광역철도망 구축, 수도권 순환고속도로망 완성 및 도로망 네트워크 강화
- 인천공항 초격차 확보, 김포공항 시설개량 등 육성 및 인천·평택항 환황해 거점 도약을 위한 공항·항만 인프라 확충

□ 빠르고 편리한 교통 서비스 확대

- 광역버스 노선 확대 및 예약제 도입 등 서비스 향상, 광역 BRT 구축사업 확대 및 중장기적으로 S-BRT 수준으로 고도화
- 철도, 버스 등 수단간 환승편의 제고를 위해 주요 철도역, 터미널 등에 유형·기능을 고려하여 체계적인 환승센터 구축

□ 미래지향적 친환경 교통망 구축

- 노선버스, BRT 등 대중교통부터 우선적으로 전기차, 수소차 등 친환경 차량으로 전환 추진하고 충전인프라도 지속 확충
- 공항내 신재생에너지 활용 및 친환경 차량 확대, 미세·비산먼지 확산방지와 온실가스 배출저감 등 친환경 공항·항만 구축

② 시설별 확충계획

□ 철도

- 수도권 주요 거점 광역급행철도 연결사업을 조속히 추진하고, 급행화 등 운영개선을 통해 세계적 수준의 광역철도망 구축
 - 수도권광역급행철도 A노선, 신안산선 등은 차질없이 추진하고, 수도권광역급행철도 B·C노선은 조기 착공을 적극 추진
 - ※ GTX-A(파주 운정~동탄), GTX-B(송도~남양주 마석), GTX-C(양주 덕정~수원)
 - 신규 택지 조성 및 출퇴근 수요 등을 종합적으로 고려하여 광역철도망 추가 확충 지속 검토
 - 일반 광역철도도 기존 노선은 대피선 신설 등을 통해 급행화, 신설 노선은 급행 운행방식을 도입하여 급행운행비율 확대
- 수도권 내에서 누구나, 어디에서나 빠르고 편리하게 접근이 가능한 대도시권 철도 네트워크 구축
 - 유기적 철도 네트워크 구축을 위해 월곶-판교 등 동서축 및 대곡-소사, 별내선, 인덕원-동탄 등 남북축 등 보강
 - 도시내 이동성 강화 및 간선망 연계를 위한 인천 1호선 연장 및 7호선 청라연장 등 도시철도 지속 확충
 - 관계부처 및 지자체와 협업하여 GTX 거점역 연계 교통수단 활성화 방안 검토

< 수도권 철도망 확충계획 >

노 선 명		사업구간	사업내용	연장(km)	비 고
광역 철도	수도권 광역급행철도	송도 ~ 마석	복선전철	80.1	2022년 착공 예정
		덕정 ~ 수원	복선전철	74.8	2021년 착공 예정
		삼성 ~ 동탄	복선전철	39.5	2023년 완공 예정
		파주 ~ 삼성	복선전철	45.1	2023년 완공 예정
	원종홍대선	원종 ~ 홍대입구	복선전철	16.3	미정
	일산선 연장	대화 ~ 운정	복선전철	7.6	미정
	진접선	당고개 ~ 진접	복선전철	14.9	2021년 완공 예정
	도봉산포천선	도봉산 ~ 포천	복선전철	29.0	2023년 착공예정
	별내선	암사 ~ 별내	복선전철	12.9	2023년 완공예정
	9호선 연장	강일 ~ 미사	복선전철	1.4	미정
	위례과천선	북정 ~ 경마공원	복선전철	15.2	미정
	신분당선	용산 ~ 신사	복선전철	5.3	미정
		신사 ~ 강남	복선전철	2.5	2022년 완공 예정
		광고 ~ 호매실	복선전철	9.7	미정
		호매실 ~ 봉담	복선전철	7.1	미정
신분당선 서북부 연장	동빙고 ~ 삼성	복선전철	21.7	미정	
신안산선	시흥·안산 ~ 여의도	복선전철	44.7	2024년 완공 예정	
일반 철도	수서광주선	수서 ~ 광주	복선전철	19.2	2023년 착공 예정
	여주원주선	여주 ~ 원주	단선전철	21.9	2026년 완공 예정
	어천연결선	어천역 ~ 경부고속선	복선전철	3.6	2020년 착공 예정
	지제연결선	서정리역 ~ 수도권고속선	복선전철	4.7	2020년 착공 예정
	인덕원동탄선	인덕원 ~ 동탄	복선전철	39.0	2026년 완공 예정
	월곶판교선	월곶 ~ 판교	복선전철	34.2	2025년 완공 예정
	포승평택선	포승 ~ 평택	단선비전철	30.3	2024년 완공 예정
	경원선	동두천 ~ 연천	단선전철	20.9	2023년 완공 예정
		백마고지 ~ 군사분계선 (월정리)	단선철도	11.7	미정
	경의선	문산 ~ 도라산	단선전철화	9.7	2021년 완공 예정

□ 도로

- 수도권 순환고속도로망 조기완성을 통해 고질적인 문제로 제기되고 있는 수도권 도심의 극심한 교통량 분산 추진
 - 수도권 제1순환 고속도로는 서창~김포, 판교~퇴계원 등 상습 정체구간을 복층화하여 교통흐름 개선
 - 수도권 제2순환 고속도로는 공사중 구간을 조속히 추진하고, 미착공 구간도 신속히 착수하여 '31년 전구간 개통 추진
 - 서울~세종, 서울~양평, 계양~강화 등 제1순환 및 제2순환 고속도로망 연계 강화사업도 단계적으로 추진

- 빠르고 편리한 대중교통수단인 광역 BRT 구축사업을 확대하고, 지하철 수준의 서비스를 제공하는 S-BRT로 단계적 고도화
 - 청라-강서 2단계, 안양-사당 등 수도권 주요 거점에 광역 BRT 구축사업을 지속적으로 확대하여 BRT 수혜범위 확대 추진
 - 수도권 일부지역* 시범사업을 시작으로 중앙버스전용차로 수준의 BRT를 최고급 서비스를 제공하는 S-BRT로 고도화

* 김포공항~박촌역~부천종합운동장, 인하대~서인천, 남한산성~모란역

- 지능형교통체계(ITS) 지속적 추진 및 차세대 지능형교통체계(C-ITS) 본격 도입을 통한 첨단교통기술 서비스 제공
 - 지능형교통체계(ITS)의 확충을 통해 이용자의 안전·편의를 제고하고, 주요도로*에서 차세대 지능형교통체계(C-ITS) 제공 추진

* 수도권 고속도로(경부·순환·중부 422km) 단계적 확대 구축 착수 등

< 수도권 도로망 확충계획 >

구분	사업구간	연장 (km)	비고
BRT	안양-사당(호계사거리-남태령)	11.2	미정
	수원-구로(구로디지털단지-장안구청)	25.9	미정
	청라-강서(청라-가양역) 2단계	3.3	2023 완공예정
S-BRT	계양지구-부천종합운동장역	8.7	2026년 완공예정
	박촌역-김포공항역	8.0	
간선도로 복층화	제1순환선(판교IC-퇴계원)	28	미정
	제1순환선(서창-김포)	18.3	2028년 완공예정
제2순환 고속도로 건설	포천-화도	28.7	2023년 완공예정
	화도-양평	17.6	2022년 완공예정
	양평-이천	19.3	2026년 완공예정
	이천-오산	31.2	2022년 완공예정
	봉담-송산	18.3	2021년 완공예정
	안산-인천	19.8	2024년 착공예정
	김포-파주	25.4	2025년 완공예정
	파주-양주	24.8	2024년 완공예정
1·2순환 고속도로 연결	서울-양평	26.8	미정
	구리-세종	128.1	2024년 완공예정
	오산-용인	17.3	2028년 완공예정
	계양-강화	31.5	2024년 착공예정
	광명-서울	20.2	2024년 완공예정
기존도로 확충	동부간선 확장(녹천교-장암동)	9.5	2021년 완공예정
	북부간선 확장(태릉-구리)	4.8	미정
	천왕-광명 확장	6.4	2021년 준공예정
	인천거점도-김포약암리 확장	6.4	2021년 착공예정
	서창-북수원 확장	29.7	2025년 완공예정

□ 공항

- 인천공항은 세계적인 국제공항으로서의 초격차를 확보할 수 있도록 항공 인프라 지속확충 및 이용객 대상 서비스 등 개선
 - 제2여객터미널 확장, 제4활주로 신설 등 4단계 건설사업 추진 및 항공수요 변화추이 등 감안 5단계 확장사업 추진시기 검토
 - 신선화물 및 글로벌 특송업체 전용터미널 신축, 배후관광 단지 개발 등을 통해 항공물류 지원 및 허브기능 강화
- 김포공항은 시설개량 등을 통해 종합적으로 기능을 강화하고, 항공박물관을 통해 항공분야 홍보·관광·문화중심지로 발돋움
 - 장래 여객·화물 수요 등을 감안하여 노후 시설을 체계적으로 개량하는 등 시설확충을 통한 기능 강화
 - 국립항공박물관의 전시·교육·체험 등 특화 기능을 개발하여, 항공분야 역사의 체계적 관리 및 홍보·관광·문화 연계 추진
- 스마트공항의 주요 기술과 서비스를 활용하여 항공 이용객의 편의성을 증진하고 및 환경친화적 공항운영도 추진
 - 생체인식시스템 도입으로 탑승수속 절차 간소화 및 보안강화, 인공지능·로봇·첨단 미디어 등을 활용한 새로운 서비스 제공
 - 공항 주차장·유희부지 등에 태양광발전·연료전지 등을 활용한 신재생에너지 공급비율을 지속적으로 확대하고, 공항·항공사·입주사 등 소유차량의 친환경화도 추진

□ 항만

- 인천신항은 대중국 수도권 산업경쟁력 강화 및 물류지원을 위한 환황해 수도권 관문 항만으로 집중 육성
 - 대용량 터미널 신규 개발 및 항만배후부지 확충 등을 통해 동북아 수출입 화물을 처리하는 수도권 관문항 역할 기능 강화
 - 제4차 산업혁명 기술 접목을 통한 항만의 스마트화·자동화·디지털화 추진을 통한 고효율 첨단물류 항만 육성
 - 송도 주거지역의 경계에 수림대(Eco-Zone) 조성, 육상전원시설(AMP) 설치 및 배출규제해역(ECA) 지정 등 친환경 항만 건설
- 인천북항은 가구·철강·사료·식품산업 등 관련 수도권 원자재 화물 처리를 위한 산업지원 거점항만으로 육성
 - 대형선의 안전하고 신속한 상시 입출항이 가능하도록 북항~내항간 항로 준설 및 북항 배후 물류단지 추가 등 인프라 조성
 - 친환경 저탄소 전력공급체계로 전환하고, 비산먼지 확산방지 및 오염확산 방지 시스템 설치·추진 등 항만환경 개선
- 평택항은 자동차·잡화·양곡·제철 등 배후산단 지원 및 대중국 수출입 화물처리를 위한 환황해권 거점 항만으로 육성
 - 물동량 증가대비 산업전용 부두시설을 확충하여 항만 하역능력 증대 및 진입도로 확충·진입항로 준설 등 항만 인프라 확충
 - 배후단지 추가 확충을 통한 부가물류서비스 제공, 배후단지 스마트화, 항만내 정보 연계강화 등 배후물류 기능 고도화
 - 밀폐형 하역시스템 도입을 통한 항만환경 개선 및 항만 내 고유황 연료유 사용 중지, 육상전기사용 등 친도시형 항만 건설

2. 물류시설

□ 물류·유통 인프라 확충

- 생활물류 수요가 집중되는 수도권 교통거점에 e-커머스 지원을 위한 물류단지 3개소(화성, 구리, 의정부) 등 거점 물류 인프라 조성
- 지하철 역사 및 고속도로 유희부지, 고가도로 하부, 공영주차장 등 도시 자투리 공간을 활용한 도심 배송 지원시설 확충
- 인천공항 고부가가치 특수화물 처리시설 확충 및 배후물류단지 인프라 적기 확충, 인천항 대중국 수도권 물류관문기능 강화

□ 첨단 물류기술 개발 및 보급

- 업체 간 공동으로 화물을 분류·하역·적재하는 시스템을 개발하고, 나아가 배송효율 증대를 위한 공동배송 기술개발을 추진
- 주거지 인근 배송효율 증대를 위한 로봇기반 말단배송 기술, 스마트 고밀도 택배보관함 및 운영 시스템 개발
- 화물인수증의 전자인수증 전환 등 물류정보 디지털화 및 물류정보를 빅데이터화하여 통합관리하는 플랫폼을 구축

□ 그린물류 체계 구축

- 수소인프라 구축 등을 통한 수소화물차 도입·확산을 추진하고, 전기화물차·전기이륜차 등 전기 화물운송수단 보급 확대
- 도로운송 화물을 철도·해운 수송으로 전환시 보조금 지원 및 항공부문 온실가스 배출관리 등 그린물류 구축 지원

3. 상·하수도시설

□ 안정적 용수공급을 위한 시설확충 및 관리

- 기존 시설을 최대한 활용하는 합리적이고 안정적인 용수공급을 위해 한강유역내 급수체계 조정사업 추진
- 녹조 발생 등 원수 수질악화에 대응하여 깨끗한 수돗물 공급을 위해 수지, 일산정수장 등에 고도정수처리시설 도입 추진
- 노후화된 수도시설 정비 및 사고 시 비상 대응을 위한 관로 안정화 사업 지속 추진

□ 첨단기술을 통한 상수도 스마트관리체계 도입

- 취수에서 공급까지 전과정 수량·수질관리 강화를 위한 스마트 운영관리기술 도입 및 빅데이터 기반 물정보 통합관리체계 구축
- 수도시설물 DB화를 통해 내용연수에 따른 최적 교체 및 정비 시기를 예측할 수 있도록 생애주기 관리기법 도입

□ 하수도 안전관리 강화

- 하수도정비 중점관리지역 지정 및 우수배제시설 운영·관리 스마트화 등으로 집중호우에 의한 도시 침수피해 발생 최소화
- 노후 하수관로 상태진단 및 유지관리 강화, 노후 하수관로 정비사업 등을 통해 하수관로로 인한 안전사고 예방

제4차 수도권정비계획

2021~2040

Ⅵ. 환경보전



VI. 환경보전

1. 대기질

□ 미세먼지 등 대기오염 개선

- 수도권 대기관리권역의 맞춤형 대기오염 관리 추진 및 수도권 대기환경관리위원회 등을 통한 광역적 대기문제 공동대응
- 대기오염물질 및 발전·산업·수송·생활부문 등 미세먼지 핵심 배출원을 집중관리하여 체감할 수 있는 대기질 개선
- 미세먼지 집중관리구역 지정을 통해 미세먼지 노출저감 및 배출관리 사업 등을 추진하여 미세먼지 취약계층 집중 보호

□ 기후변화 대응을 위한 온실가스 적극 감축

- 2050 탄소중립 달성을 위해 에너지·산업·건물·수송 등 중점 분야별 특성을 고려한 탄소저감 추진
- 핵심배출원 에너지 소비절감 등 부문별 집중관리를 통한 온실가스 배출 저감
- 주택·건물 등 태양광, 도시폐기물 및 지열 등 신재생에너지를 적극 활용하여 온실가스 배출 상쇄·저감 강화
- 제로에너지 건축, 노후 건축물의 그린 리모델링 사업 추진, 스마트 그린 도시·산단 등 그린뉴딜을 통한 온실가스 감축

2. 수질

□ 안전한 물환경 기반 조성

- 수질오염사고에 대비하여 주요 공업지역 및 산업단지 지역에 완충저류시설 설치
- 특정수질유해물질의 환경영향 감시·관리 및 지자체 협업을 통한 폐수배출시설 허가·신고 관리 강화 등으로 유해물질 배출량 저감
- 기후변화 취약성 평가 및 대응방안 마련 등 기후변화에 따른 물환경 인프라 최적관리

□ 유역통합관리로 깨끗한 물 확보

- 팔당 특별대책지역 및 팔당 상수원으로 유입되는 남한강, 북한강, 경안천 수질의 지속적인 감시 및 오염원 관리 강화
- 지류에 대한 영양물질 관리강화, 비점오염원 관리 강화, 취약시기 영양물질 주요배출원 집중관리 등을 통한 녹조 저감
- 하수시설 간 연계운영, 유역의 목표수질을 고려한 방류수수질기준 설정 등 유역 하수도 최적 관리
- 지류·지천 수질 및 유량 모니터링 사업, 통합·집중형 오염지류 개선사업 등 지류·지천 수질개선사업 지속 확대

3. 폐기물

□ 폐기물 발생을 원천 감축

- 제품 생산과정에서 발생하는 사업장폐기물 감축을 위해 폐기물 다량배출 사업장에 대한 감량목표 관리 강화 및 이행 지원
- 택배 등 유통 포장재에 대한 관리기준 신설 및 다회용 포장재 재활용 유통모델 확산 등 유통단계에서의 폐기물 감축

□ 폐기물 수거 안정성 강화

- 행정지침 및 자발적 협력을 통해 적용되고 있는 시장 상황에 따른 수거단가 조정 연동제를 제도화 하여 수거체계 안정화
- 지자체가 계약 주체가 되어 시장 변동에 대한 완충 역할을 수행할 수 있도록 공공 책임수거로 단계적 전환

□ 선별품질 개선 및 재활용 촉진

- 공공 선별시설을 지속적으로 확충하고, 노후화된 시설은 자동선별 설비 설치 등을 지원하여 현대화하는 등 선별시설 개선
- 지자체별로 해당 지역에서 발생한 폐기물의 양에 비례하여 재활용제품 구매·사용 의무제를 도입하여 재활용 촉진

□ 안정적 폐기물처리 기반 조성

- 시도 단위의 폐기물 발생지 책임처리 원칙을 확립하고, 택지 등 폐기물 다량 발생지역에 대한 처리시설 설치의무 강화
- 폐기물 처리시설은 환경·주민친화형으로 개선하여 설치·운영 함으로써, 폐기물 처리시설 입지 관련 사회적 갈등 해소

4. 녹지

□ 녹지 연결성 강화

- 공간계획을 통해 개발과 이용의 연계를 강화하며, 보전·복원 등 생태기능을 증진하고 환경변화에 대한 회복력 향상
- 지역내에서의 상대적 중요성, 중요도 대비 심하게 훼손된 정도 등을 종합적으로 고려하여 생태 복원사업 추진
- 비무장지대 주변 민통지역과 접경지역 일원을 생태공원으로 조성하는 등 DMZ도 수도권의 주요한 녹지축으로 보존

□ 쾌적한 도시공간 관리

- 도시 개발시 광역적·지역적인 바람길 확보 등 녹지축 형성을 고려하도록 하여, 도심 미세먼지 저감·분산 등 효과 도모
- 산업 쇠퇴, 지역소멸 등에 따라 발생한 폐산업공간·폐시설 등의 생태자연화를 통해 친환경적 전환 유도

□ 생활환경 개선을 위한 녹색인프라 확충

- 국민 건강과 삶의 질 향상을 위해 산림, 연안 등의 자연자원을 도심지의 공원, 녹지 등 녹색인프라와 연결
- 옥상정원 등 제로·신재생에너지 건축, 에너지 절약형 스마트 도시 녹지공간 등 첨단기술을 적용한 녹색인프라 확산

제4차 수도권정비계획

2021~2040

VII. 계획의 집행 및 관리



Ⅶ. 계획의 집행 및 관리

1. 계획의 집행 및 관리

- (국토교통부) 제4차 수도권정비계획의 방향, 목표 및 계획내용을 반영한 구체적인 소관별 추진계획 수립지침을 작성하여 중앙행정기관 및 광역지자체에 배포
 - 소관별 추진계획은 수도권정비위원회 심의를 거쳐 확정하고, 소관별 집행실적은 매년 수도권정비위원회에 보고

- (중앙행정기관) 배포된 지침에 따라 부처내 소관별 추진계획을 5년 단위로 수립하고 추진계획의 집행실적을 매년 제출
 - 관계 행정기관의 장은 소관별 추진계획 작성 시 수도권정비계획의 내용과 관련 있는 부처내 유관계획의 사항을 검토하여 수정 및 조정이 필요한 경우 이에 대한 구체적인 사항을 명시

- (광역지자체) 배포된 지침에 따라 시·도별 관리계획을 5년 단위로 수립하고 추진계획의 집행실적을 매년 제출
 - 시·도지사는 시·도별 관리계획 작성 시 수도권정비계획과 광역시·도 기본 및 종합계획, 하위 도시·군 기본계획간의 정합성 확보를 위한 사항을 구체적으로 명시
 - 장기적으로 수도권정비계획의 계획내용이 반영된 별도의 계획수립 지침을 마련하여 수도권 및 수도권 내 지역에 대한 계획 수립 시 활용 하도록 하는 방안을 검토

2. 계획의 평가

□ (모니터링) 수도권인구·산업 집중도 등 수도권정비계획의 추진사항을 평가할 수 있는 주요 지표를 선정

- 해당지표를 지속적·정기적으로 모니터링하여 정량적 측면 등에서 수도권정비계획을 평가할 수 있는 기반 마련
- 선정된 지표의 적절성 여부도 주기적으로 검토하여 여건변화에 따라 적합한 지표를 재선정 하는 등 적극적으로 운영

□ (평가) 수도권정비계획의 5년 단위 재검토 및 필요시 변경 관련 법적근거*가 마련됨에 따라 수도권정비계획에 대한 평가 강화

* (법 제4조 제4항) 국토교통부장관은 수도권정비계획을 결정하여 고시한 해부터 5년마다 이를 재검토하고 필요한 경우 변경하여야 한다.

- 중앙행정기관의장과 시·도지사가 매년 초 제출하는 소관별 추진계획에 대한 집행실적을 평가의 기본자료로 활용
 - 제출된 집행실적은 수도권정비위원회에 보고하고, 논의결과 등을 관계기관이 반영하여 추진하도록 환류체계 마련
- 국토교통부장관은 자체 모니터링 결과 및 소관별 추진계획의 집행실적 취합결과 등을 종합하여 5년 단위로 수도권정비계획을 평가하고 주요내용을 수도권정비위원회에 보고
 - 평가 결과 및 수도권정비위원회 논의 결과 등에 따라 필요한 경우 수도권정비계획을 변경

제4차 수도권정비계획

2021~2040

