

파주 도시계획제정비를 위한 1단계 개발계획안에 대한 의견청취의 건

의 안	651
번 호	

제출년월일 2001. 2.

제 출 자 파 주 시 장

□ 제 안 이 유

- 수도권 개발수요의 급증등 이를 효과적으로 수용하기 위하여 교하지역을 중심으로 한 장기마스터플랜을 수립, 21세기 우리시의 미래예측과 발전전략등 개발 방향을 설정하고 도시개발정책의 가이드라인을 설정하여 계획적 개발을 유도시키기 위한 연구용역 결과물에 대하여 의회의 의견을 청취하려는 것임.

□ 주요내용

○ 개발계획수립의 배경 및 필요성

- 급속한 도시화의 진전에 따른 수도권 개발압력의 증가
- 지방화 시대의 중·장기적 도시개발전략의 마련
- 통일국가시대에 대비한 역할 구상 및 발전 방향 설정
- 장기적 도시개발 구상과 이를 실현할 수 있는 가시적 추진방안 필요

○ 개발계획수립의 목적

- 파주시의 급변하는 상황변화에 능동적으로 대처하고, 체계적이며 계획적인 도시개발유도
- 실천가능한 도시개발 사업을 담보할 수 있는 도시발전계획 수립
- 도시개발을 종합적으로 관리하는 마스터플랜 성격의 계획수립

○ 개발계획수립의 범위

- 공간적 범위
 - 파주시 : 약 682km² 중 382.95km²(행정구역면적의 56.1%)
 - 교하면 : 약 53.28km²(약1,615만평)
- 시간적 범위
 - 계획기준년도 : 1999년
 - 계획목표년도 : 2016년

○ 개발계획의 성과

- 수도권 개발압력을 효과적 수용하여 계획적·단계적 개발유도를 통한 난개발 방지
- 중·저밀의 환경친화적 도시공간 창조
- 수방제를 위한 친환경적인 우수관리시스템 도입
- 적정 기반시설 부담금의 적용

□ 개발계획 연구용역 결과 : 별 첨

I. 개발계획의 개요

1. 개발계획의 배경 및 목적

1) 개발계획의 배경 및 필요성

- 지리적으로 서울과 인접하여 풍부한 개발잠재력이 있음에도 불구하고 수도권정비계획법과 접경지역으로서 군사시설보호구역 등과 같은 규제로 개발이 억제
- 최근 국제적 냉전시대의 폐막과 국내적 남북 교류협력사업의 확대 및 남북정상회담 등을 통한 통일환경의 고조로 파주시의 전략적 위상과 가치가 상승하여 개발 가능성 증가
- 지역개발 면에서는 도시계획과는 무관하게 진행되어 온 무계획적인 단위사업 및 국가적 차원의 대규모 개발사업(일산신도시 개발, 통일동산 조성사업 등)과 기존시가지의 자생적 성장 등에 따라 도시기능의 불균형, 산업발전의 정체 등의 문제가 노정
- 또한, 자유로, 통일로 및 경의선 철도 등 양호한 교통시설과 수도권의 개발압력과 서울의 압출적 요인을 수용할 수 있는 대규모 미개발지가 분포되어 있는 등 유리한 입지조건이 구비되어 있으나 적절한 제도적 장치가 결여된 상태에서 심각한 난개발이 우려
- 따라서, 한반도의 지리적 요충지이며 남북교류의 중심축상에 위치한 도시로서 통일에 대비한 새로운 역할과 장기적 발전방향의 설정이 필요하며, 풍부한 자연·역사·문화유산이 산재한 지역으로서 이에 대한 보존 및 활용방안과 자족기능확충, 도시이미지 쇄신을 위한 장기적 도시개발구상과 이를 실현할 수 있는 가시적 추진방안이 필요

2) 개발계획의 목적

- 광역적·장기적 도시관리를 위한 계획안을 수립하여 파주시의 급변하는 상황변화에 능동적으로 대처하고, 체계적이며 계획적인 도시개

발 유도

- 지속가능한 개발개념을 도입하여 통일 및 남북간의 협력교류문제를 포함한 경제·사회적 여건변화를 고려하고 자연환경을 적극적으로 보전하여 경제·사회·자연이 조화된 바람직한 도시의 미래상 제시
- 도시경쟁력 확보라는 관점에서 장래 파주시 일원에서 전개될 대규모 개발사업을 향후 파주시 공간구조개편 및 발전목표와 연계, 효과를 극대화할 수 있도록 부문별 개발구상, 개발수법, 개발방식 등의 검토를 통한 실천가능한 도시발전 계획 수립
- 특히 파주출판문화정보산업단지, 통일동산, 문발공단, 자유로 및 일산 신도시 개발로 인해 개발압력이 가장 높은 교하지역을 종합적으로 관리하는 마스터플랜 성격의 계획을 수립하고, 이를 실현할 수 있는 현실적이고 합리적인 개발구상과 추진전략을 마련

2. 개발계획의 범위

1) 공간적 범위

- 파주시 : 약 682km²(약 20,670만평) 중 382.95km²(행정면적의 56.1%)
- 교하면 : 약 53.28km²(약 1,615만평)

2) 시간적 범위

- 계획기준년도 : 1999년
- 계획목표년도 : 2016년

II. 파주시 현황분석 및 공간구조 구상

1. 파주시의 여건 및 현황분석

1) 입지 현황

- 국토공간상 한반도 중서부 및 수도권 북서부위치, 서울로부터 30~40km의 거리에 위치
- 국도1호선(통일로)과 자유로, 경의선 철도가 지나는 남북교통의 요충지이며, 우리나라의 관문인 김포공항, 인천공항과 직접 연결 가능

2) 인문환경분석

- 인구 및 주택
 - 1991년 약 12.38%의 감소 후에는 완만한 성장, 1985~1997년간의 연평균 증가율은 0.75%
 - 최근 5년간 연평균 증가율은 1.59%에 달하며, '97년 이후 다수의 APT개발사업이 진행되어 지속적인 인구성장이 예상되고 있음

<표 1> 인구변화 추이

구 분	인구수(인)			연평균 증가율(%)		
	1987년	1992년	1997년	87~92	92~97	87~97
파 주 시	176,856	164,832	178,367	-1.40	1.59	0.09

자료 : 파주시통계연보, 각년도, 파주시

○ 토지이용

- 준농림지역이 251.050㎢로 도시지역의 4배, 법적 규제완화로 난개발이 우려되는 바 준농림지역에 대한 대비책이 필요한 실정

<표 2> 국토이용계획 현황(1998)

구 분	계	도시 지역	준도시 지 역	농림 지역	준농림 지 역	자연환경 보전지역
면 적(㎢)	682.376	57.584	10.925	293.432	251.050	69.385
구성비(%)	100.0	8.44	1.60	43.00	36.79	10.17

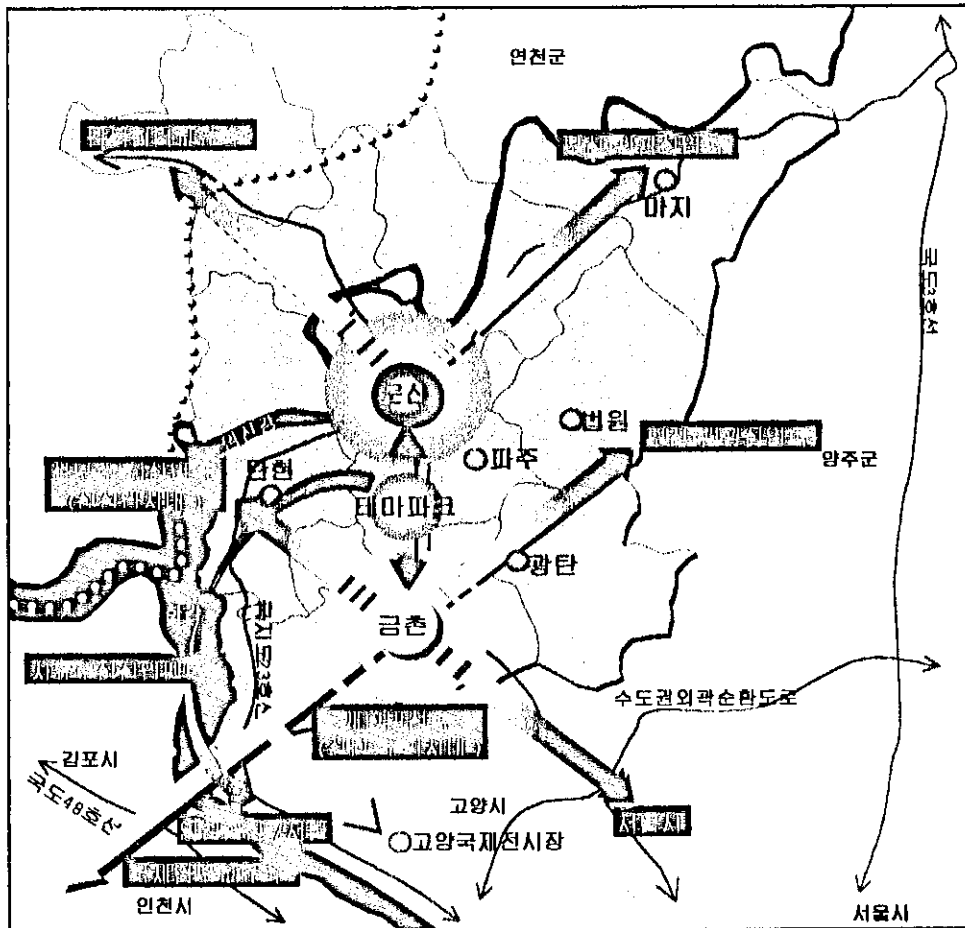
자료 : 파주시 도시과 내부자료

○ 교통

- 파주시 광역가로망 체계는 금촌과 문산을 중심으로 국도1호선(통일로), 자유로, 경의선 철도가 남북간선축 기능을 담당
- 동서간선축 기능은 미흡한 실정이나 국도 37호선과 현재 건설중인 국지도 56호선이 완공되면 양호한 축을 형성할 것으로 보임
- 파주시 중앙부를 관통하여 철도여객을 수송하는 경의선 철도는 장래 복선화가 완료되면 서울과 연계되는 교통수요 중 많은 부분을 담당할 것으로 전망

2. 파주시 공간구조 구상

1) 공간구조구상



<그림 1> 공간구조 구상도

○ 기본방향

- 수도권의 분산기능을 분담할 수 있는 자족적 도시체계의 확보
- 가시화된 통일을 전제로 미래지향적 도시형태 확보 및 기능분담
 - 도시구상은 통일후를 고려하면서 통일전까지 도시의 효율성이 유지되도록 문산과 탄현은 통일에 대비한 공간체계를 확보, 금촌은 지역의 중심도시로 육성, 교하·월릉은 수도권 기능분담 및 배후전원도시로서 육성
- 지역환경여건을 유지하는 전원도시의 육성
 - 파주시내 도시는 금촌, 문산지역을 제외하고는 저밀도의 전원주택을 중심으로 하는 녹지공간을 대폭 확충한 전원도시의 형태로 육성

○ 공간구조 구상

- 파주시의 개발축은 금촌읍과 문산읍을 중심으로 서측과 북서측, 남측지역으로 설정하며, 동측과 북측은 자연경관이 수려한 산악지형으로서 관광 및 근교농업이외의 개발은 가급적 사양
- 파주시의 중심결절지점은 도시의 핵으로 양분되고 있는 금촌읍과 문산읍으로 정하며, 이곳을 구심점으로 하여 개발축을 설정

2) 교통체계구상

○ 기본방향

- 남북협력공간의 네트워크화사업 추진을 고려하여 통일을 대비한 남북간 연결축 강화
- 교통체계는 자유로와 통일로 그리고 지방도 310호선의 남북간 연결축과 자유로와 통일로를 연결하는 동서간 연결축을 골격으로 지역간 연결도로체계를 정비

○ 광역고속교통체계 구축

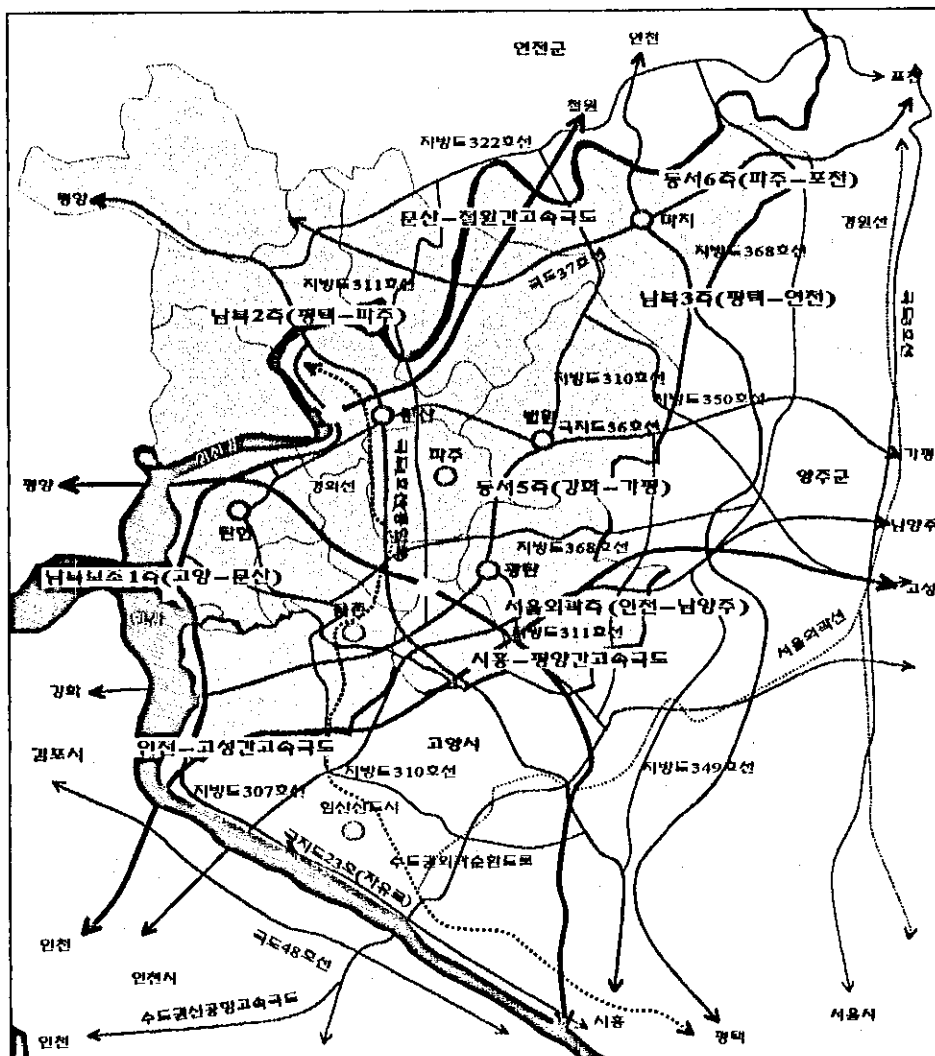
- 도시기본계획에서 제시된 고속국도망의 노선을 수용
- 파주시 공간구조의 기본골격은 다핵구조로 이루어질 전망으로 파주시의 도로망은 공간구조 개편을 뒷받침하는 격자형 간선교통망으로 구축
- 고속교통망 구축

- 경평고속국도와 인천~고성간 고속국도를 활용한 도시내부고속
교통망 구축

- 자유로와 문산~철원간 고속국도를 연결하여 도시외곽고속교통
망 구축

○ 철도망 구축

- 철도망은 우선 기존노선인 경의선을 효과적으로 활용할 수 있는
방안을 마련하되 타교통수단과의 원활한 환승체계 마련
- 경의선 철도의 역사가 문산, 파주, 금촌, 운정역등 5개역 위치(1개
소 신설예정)에 따른 역세권 개발도모
- 일산선 전철연장계획을 수용하여 금촌역과의 환승체계 구축



<그림 2> 도시기본계획 가로망 구상

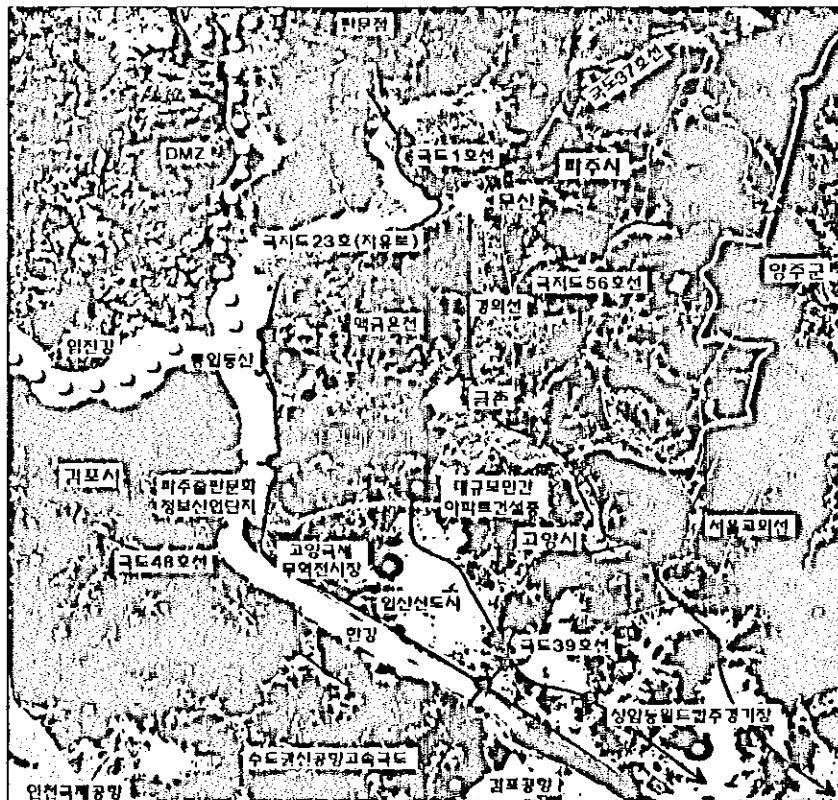
III. 교하지대 Master Plan

1. 교하지대 여건분석

1) 교하지대 현황

○ 입지여건

- 파주시청으로부터 서남측 약 4.4km 지점에 위치, 일산신도시 인접, 김포공항 및 인천공항 접근 용이
- 자유로를 통해 서울과 30분대 생활권 형성, 지방도 310호선 확장 및 경의선 복선화사업으로 접근성 향상
- 서울-고양-파주를 연결하는 수도권 북서부지역 성장축상에 위치
- 일산, 통일동산, 금촌, 파주출판문화산업단지 등 주변여건에 의해 개발압력 가중



<그림 3> 입지여건 현황도

○ 자연환경

- 동고서저형의 평야지대, 남서측의 심학산(193m)을 정점으로 장명산(102m), 황룡산(125m) 등이 Finger형 구릉지 형성
- 대상지 북측으로 곡룡천이 동에서 서로 유하, 대상지내 10개의 지천이 수계를 형성

○ 인문·사회환경

- '97년말 현재 교하인구는 14,618인으로 파주시 전체인구의 8.2%
- 1985년 이후 인구증가율은 0.53%, 1990년 이후는 1.34%로 꾸준히 증가

<표 3> 교하면 인구 현황

구 분	1985	1990	1995	1997	연평균증가율(%)
인구(인)	13,398	13,332	13,527	14,618	0.53
세대(가구)	3,115	3,295	4,435	5,147	3.23

자료 : 파주시통계연보, 각년도, 파주시

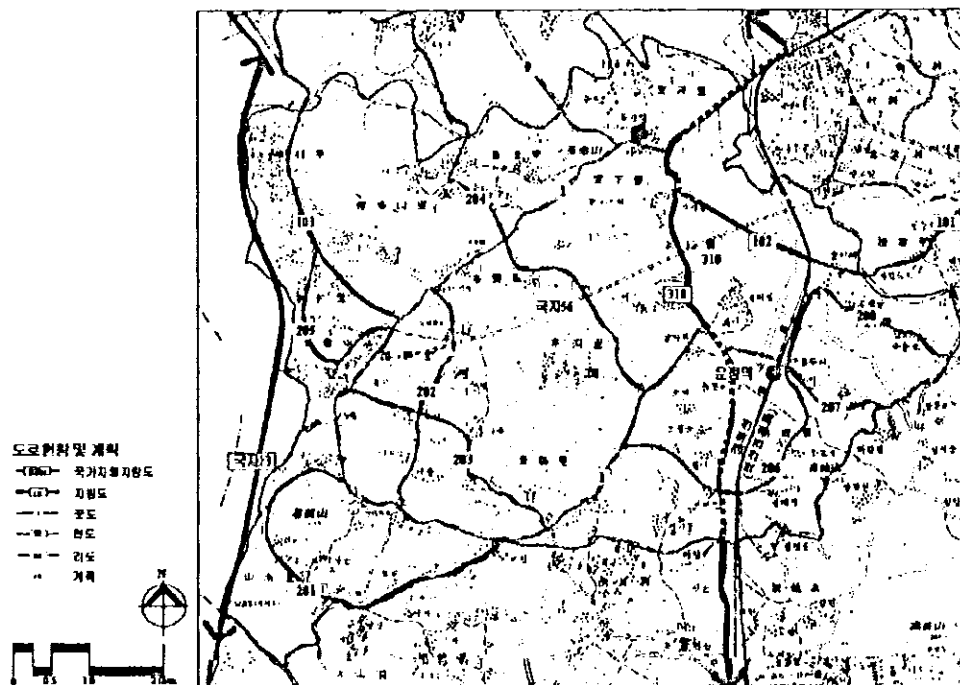
- 현재 교하지대 내에는 승인된 9개의 택지개발 및 민간개발사업이 있으며, 이들의 계획인구와 기존의 교하면 인구를 포함할 경우 약 9만명 이상의 인구가 본 개발계획과 무관하게 교하지대에 상주할 것으로 예상
- 최근에는 주공에서 90만평에 이르는 대규모 택지개발사업을 추진 중에 있음

<표 4> 택지개발 및 민간개발 사업현황

	면적(m ²)	세대수	인구(인)
계	2,558,171	22,434	73,149
교하택지	2,032,315	13,508	40,523
월드	83,068	1,507	4,521
월드2차	73,031	1,028	3,598
동문	47,513	902	3,428
동문2차	64,365	1,225	4,675
현대	70,049	1,274	5,096
장안	42,810	720	2,520
백산	75,046	1,260	5,758
동명	69,974	1,010	3,030

- 국토이용계획상 용도지역은 준농림지역이 57.3%(33.12km²), 농림지

- 역이 35.3%(20.41km²), 도시지역이 6.9%(4.07km²), 준도시지역이 0.5%
- 지목별 토지이용현황은 답 33.5%, 임야 26.0%, 전 11.5% 순으로 개발가능지는 풍부한 편이나 농업진흥지역이 상당부분 지정되어 있음
- 대상지 동측으로 국도1호선(통일로)와 서측의 국지도23호선(자유로) 및 경의선에 의한 대상지 진·출입 가능
- 지방도310호선이 일산신도시와 금촌을 연결하고 있으며, 현재 건설중인 국지도56호선이 동서간선도로 역할을 담당할 것으로 예상



<그림 4> 도로망 현황 및 계획

2) 개발가능지 분석

○ 분석과정

- 제약적 요인을 개발 대상지에서 제외(개발억제지로 분류)
 - 국토이용계획, 군사시설보호지역, 경사도, 수계, 수해지역, 지장물, 유물보전지역 등을 고려
- 개발가능지의 자연생태계 평가
 - 지피분류도, 하천, 임상도, 정밀토양도 고려
- 계획적 잠재성 평가

• 도로의 접근성, 기존주택 및 공장지역 고려

○ 분석결과

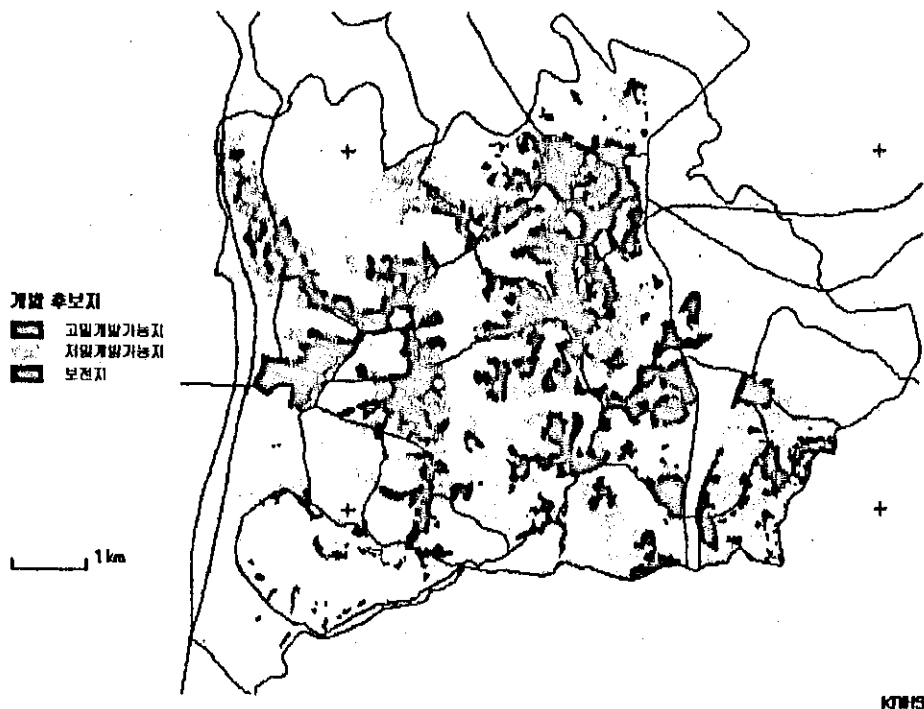
- 개발가능지는 교하지역 전체면적의 35.7%인 19.00km²임

<표 5> 교하지대 개발가능지 분석결과

(단위 : km²)

	도시기본 계획	자체 분석결과	비 고
교하 전체	57.91	53.28	• 전체면적 중 한강 면적 제외 (한강 : 4.63km ²)
개발 억제지		34.28	• 한강을 제외한 교하전체 면적의 64.3%
개발 가능지		19.00	• 한강을 제외한 교하전체 면적의 35.7% • 보전지 5.40km²(개발가능지의 28.4%) • 고밀개발가능지 2.48km²(개발가능지의 13.1%) • 저밀개발가능지 11.12km²(개발가능지의 58.5%)

교하지대 개발가능지 분석



<그림 5> 교하지대 개발가능지 분석 도면

3) 개발가능지와 개발예정용지(도시기본계획)의 비교

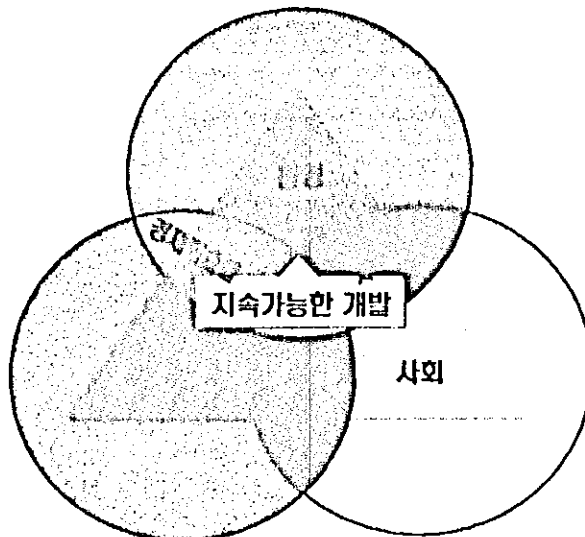
- 최초 개발예정용지와 별개로 개발가능지를 통한 대안 작성
- 도시기본계획 승인 과정에서 개발가능지와 개발예정용지의 위치 및 면적을 일부 조정하여 타협점 도출
- 현재는 개발가능지를 토대로 개발예정용지를 조정하였으며, 개발예정용지를 바탕으로 대안을 작성하였음

2. 교하지대 마스터플랜

1) 계획의 기본이념 : 지속가능한 개발개념 도입

(1) 개요

- 도시의 주어진 상황과 미래의 여건변화를 고려하고, 계획의 각 단계별, 부문별로 경제적 효율성과 사회 및 환경의 지속가능성을 총체적으로 반영
- 계획단계는 크게 도시의 특성과 성격, 도시의 비전 설정, 도시공간구조의 설정, 개발가능지 선정, 도입기능 설정 및 개발 수요추정, 계획안 설정, 마스터플랜 작성, 개발전략수립으로 분류되며 환류과정을 통해 상호 유기적으로 연계되어 전체적으로 지속가능성을 제고



<그림 6> 지속가능한 개발개념

(2) 도시의 특성과 성격 및 비전 설정

- 파주시의 분야별 문제점과 잠재력을 분석하고 자연경관, 생태계, 오픈스페이스 등 보전자원을 고려하여 도시의 특성과 성격을 규명
- 도시의 특성과 성격을 바탕으로 경제적, 사회적, 환경적으로 균형된 지속가능한 미래상 설정

(3) 도시공간구조의 설정

- 생태적, 문화적, 방재적, 지형적 그리고 법적 및 군사적 측면에서 환경친화적 개발가능공간을 분석하고, 광역적·지역적 교통망과 주변 지역의 광역시설의 배치 및 인구분포를 고려하여, 도시의 특성과 성격에 부합하고 비전을 실현시킬 수 있는 도시공간구조를 설정

(4) 개발가능지 선정

- 자연·인문환경조사 및 분석을 바탕으로 우량농지와 임상이 양호한 임야, 환경적으로 보전가치가 높은 지역은 보전하고, 상습침수지역과 지장물 주변은 개발을 제한하며, 역사 및 문화재 시설은 적극적으로 보호

(5) 도입기능 설정 및 개발수요 추정

- 장래 도시발전의 비전을 고려하여 적합한 도입기능 설정
- 최근 인구증가 추세와 설문조사에 따른 수도권에서의 이주의사분석을 바탕으로 가용토지자원과 인구수용능력을 고려하여 지속가능한 개발수요 추정
- 개발수요 및 주택수요의 분석을 바탕으로 근린주구 생활권단위의 단계적 개발계획을 수립하여 일시적 대단위 개발에서 발생할 수 있는 주변지역에 대한 과도한 악영향 차단

(6) 계획안 설정

- 지속가능한 파주시의 미래상과 전체 도시공간구조의 틀 안에서 교하지대의 개발가능지 분석결과에 의거하여 인구, 산업기능 및 기반시설을 배치하는 계획안 마련

(7) 마스터플랜 작성

- 계획안에 대한 세부적인 부문계획들을 수립하여 각 계획별로 환경용량을 중시하는 환경친화적인 개발 개념을 도입하고, 지침(guideline)의 수단을 통하여 개발내용을 구체적으로 제시

(8) 개발전략 수립

- 선계획 후개발의 원칙에 따라 파주시의 강력한 계획 실현의지를 바탕으로 지침화된 부문별 계획내용에 따라 사업성보다는 환경성을 중시하는 장기적인 개발을 유도

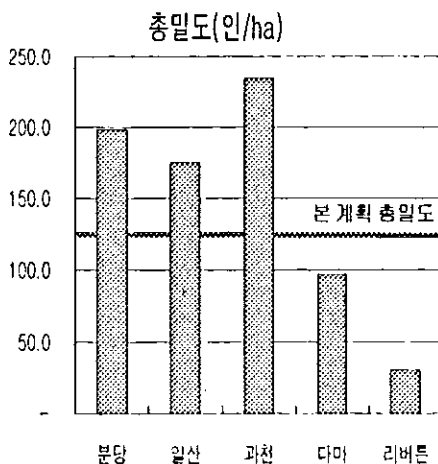
2) 인구 및 밀도계획

- 현재까지 승인지역 8개의 민간개발사업지역과 교하택지개발사업을 포함하여 약 20만명의 인구가 교하지대에 상주할 것으로 예상됨

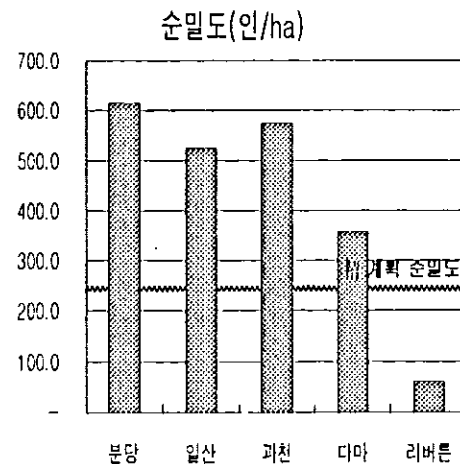
<표 6> 계획인구현황

구 분	계획인구	기존 아파트	교하택지	계
인 구	130,281	26,778	40,523	197,582

- 본 개발계획은 총밀도 127인/ha, 순밀도 240인/ha 정도의 양호한 주거환경으로 계획



<그림 7> 총밀도 비교



<그림 8> 순밀도 비교

- 자족적인 신도시를 표방한 일산, 분당, 과천의 종밀도는 170~230인/ha 정도임
- 순밀도를 기준으로 살펴볼 경우에도 국내 신도시보다 월등히 낮으며, 일본의 다마 신도시보다 낮음

3) 토지이용계획

- 다양한 주택유형 및 층수의 개발을 통해 획일적인 고밀위주의 개발을 지양하고, 자연지형을 최대한 살려 자연친화적인 개발을 유도
- 교하지대를 대중교통중심의 지역적 공간구조 패턴(TOD : Transit Oriented Developments)에 입각하여 수 개의 Community로 구분
- 개별 Community의 규모는 중심으로부터 도보로 5-7분 정도에 연결가능한 규모로 계획
- 각 Community는 주변구역, 일반구역, 커뮤니티 중심구역, 지역 중심구역 등 4개의 구역으로 구분되며, 주변구역과 일반구역은 주거기능 위주, 커뮤니티 중심구역 및 지역중심구역은 주거와 상업의 혼합 용도의 건축물 건축 가능
- 주거는 단독주택, 공동주택, 아파트 등의 다양한 형태를 수용하되, 양호한 자연지형을 살려 고급·저밀을 유도

4) 교통망계획

- 인천-고성간 고속도로와 연계
- 간선가로망은 자유로, 지방도 310호선, 국지도 56호선 등 기존 도로를 포함하여 새로운 도로의 신설을 통해 3×3축의 격자형 가로망을 구축
 - 남북 3축 : 자유로와 지방도 310호선, 그리고 일산에서 교하택지(토공)를 관통하는 도로
 - 동서 3축 : 국지도 56호선과 자유로에서 교하택지 남쪽을 지난 본 개발계획의 중심지역을 관통하는 도로, 그리고 자유로에서 교하택지 북쪽을 지나 지방도 310번 도로와 만나는 도로
- 내부가로망 : 간선가로망을 중심으로 개별 community를 연결하는 격자형 가로망과 순환형 가로망 구축

- 경의선 복선화전철사업 및 금촌역 이전과 병행하여 운정역을 남쪽으로 이전함과 동시에 역세권개발을 유도
- 일산선 전철과의 연계(예정)

5) 주요 공공시설계획

- 계획인구를 바탕으로 적정 시설 배치
- 공용의 청사 및 학교시설의 Community별 적정배치를 통해 난개발을 방지
- 주요시설로는 공공시설, 문화시설, 학교시설(대학시설 포함) 등으로 구성되어 있음

6) 공원·녹지계획

- 개발가능지 분석을 통해 양호한 자연지형을 최대한 보존
- 양호한 구릉지와 농경지의 녹지 보존을 통해 전체 지역에 대한 녹지축을 형성
- 방재계획 및 우수관리체계를 고려하여 방재적 차원에서의 공원의 위치 및 면적 배분

7) 산업개발계획

- 영상산업·벤처기업 육성을 위한 특화산업단지는 운정역 부근 위치
 - 단점 : 운정역 부근의 지가는 상대적으로 높은 편
 - 장점 : 황룡산 정상의 군사시설로 인한 높이 제한이 오히려 입지의 장점으로 작용, 경의선과 지방도 310호선에 의한 서울 접근 양호, 국지도 56호선 및 인천-고성간 고속도로에 의한 김포공항/영종도공항의 접근성 우수, 일산 SBS 제작센터와 연계 가능
- 특화산업의 육성은 파주시 자족기능 확보 및 고용창출효과, 지역개발 및 경쟁력 제고, 지역이미지 개선 등의 긍정적인 파급효과 유발
- 활동대상인구방법 및 원단위방법에 의해 2016년까지 필요한 특화산업단지의 부지면적은 약 10만평(테마파크를 포함할 경우 약 70만평)에 이를 것으로 추정됨

- 문발공단과 파주출판문화정보산업단지 사이의 공업지역에 기존 공장의 집단화
- 수도권 근교의 입지조건을 활용한 고부가가치의 근교농업 육성

8) 방재계획

- 적극적인 방재 대책 및 친환경적 우수관리시스템 도입
 - 개발용량을 고려하여 재해방지를 위한 우수 저류지 면적 산출 및 자연지형과 수계분석을 통해 우수 저류지 시설 배치
 - 친환경적 우수관리 시스템을 통해 개발에 따른 우수유출량의 70% 저류 가능
- 방재 시스템 도입을 위한 제도적/비용적 문제점 도출 및 분석을 통해 교하지대에 대한 방재 시스템 구축 및 Community내의 방재 시스템 예시

IV. 교하지대 도시개발전략

1. 도시개발 시나리오

1) 개발전략의 기본방향 및 기본전제

(1) 개발전략의 기본방향

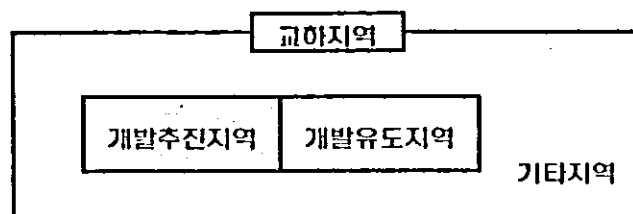
- 계획에 기초한 도시개발 및 도시관리 도모
- 기반시설공급과 조화된 도시개발 지향
- 도시개발의 원활화와 효율적인 실현화방안 마련

(2) 개발전략의 기본전제

- 개발계획을 중심으로 교하지역 전체를 최근 개정된 「준도시지역 취락지구 개발계획 수립기준(2001.1.6)」상 「개발예정계획」으로 고시한 후, 단계별로 개발예정계획의 범위내에서 「취락지구 개발계획」이나 도시개발법상의 「도시개발사업」, 택지법상의 「택지개발사업」 등을 통해 개발

2) 지역구분

- 개발계획 수립대상지역과 수립대상에서 제외된 기타지역으로 구분
- 개발계획 수립대상지역은 개발추진지역과 개발유도지역으로 구분



<그림 9> 지역구분

- 개발추진지역 : 난개발에 대한 적극적 대응 및 교하지역 전체의 체계적인 도시개발 측면에서 중·대규모의 개발을 적극적으로 추진해

야 할 지역

- 개발유도지역 : 개발추진지역외 지역으로 장래 여건변화에 따라 난 개발이 우려되는 지역

<표 7> 단계별 개발지구 설정

지 역 명	대 상 지 구	면 적 (천㎡)	계획인구
개발추진지역	A, B, C, D, E, F, G, H	9,298	111,303
개발유도지역	I, K, L, M, 시설용지	3,613	17,816

3) 개발 시나리오 설정

(1) 대안 설정

- 대안 1 : 대규모 택지개발
 - 개발추진지역 전체(시설용지지구 포함)를 택지개발사업으로 개발 하고, 개발유도지역은 교하지대 Master Plan과 부합할 경우 소규모 개발 허용
- 대안 2 : 단계적 개발
 - 개발추진지역은 지구별 개발잠재력 및 개발수요 등을 고려하여 1·2단계 개발지구로 구분하고, 개발유도지역은 대안 1과 동일 (단, H지구는 별도 구분없이 개발수요가 있을 경우 개발)

<표 8> 단계별 개발 대상지구

단 계 별	대 상 지 구	면 적 (천㎡)	계획 인구
1단계 개발지구	C, E, F, G	4,850	64,205
2단계 개발지구	A, B, D	3,235	44,308

(2) 대안 평가 및 선정

- 개발수요에 유연하게 대응할 수 있으며, 자원조달측면에서의 어려움이 비교적 적은 대안 2를 도시개발 추진방안으로 설정

<표 9> 대안별 장·단점 평가

대안	장 점	단 점
대안1	· 계획적으로 통합된 도시형성 가능 · 도시간선시설의 조기확보 가능 · 추가적인 도시관리방안 마련 불필요 · 개발지연에 따른 민원발생 소지 적음	· 단기적 대규모 개발 수요가 불확실하여 사업 실현 가능성 불투명 · 대규모 투자로 재원 조달측면에서 어려움이 예상됨
대안2	· 개발수요에 유연한 대응 가능하여 사업의 실현 가능성 높음 · 민간, 공공, 주민 등 다양한 시행주체 참여가능 · 점진적 개발로 도시의 다양성을 확보할 수 있음 · 재원 조달의 어려움 비교적 적음	· 기반시설 설치의 비효율성 · 도시개발 및 관리 절차가 다소 복잡함 · 개발이 진행되는 동안 지가가 상승할 우려가 높음 · 개발지연에 따른 민원발생 소지 있음

4) 개발방식

- 사업방식은 취락지구 개발계획에 의한 사업이나 다양한 사업주체, 개발방식의 적용이 가능한 도시개발사업을 위주로 하되, 초기에는 과급효과가 큰 택지개발사업 추진 가능
- 토지취득방식은 사업추진의 효율성을 고려할 때 수용방식을 위주로 하되, 사업성이 결여되는 지역·토지소유자가 많은 지역·기개발이 상당히 진행된 지역 등은 환지방식 고려

<표 10> 단계적 개발 추진시의 개발방식

구 분	대상지구	사업방식	사업주체	사업시기
개발 추진지역	1단계 C, E, F, G	택지개발사업, 도시개발사업	지자체, 토공, 주공	조속한 시일내 개발착수
	2단계 A, B, D	도시개발사업, 취락지구개발	민간, 지자체, 토공, 주공	가급적 1단계 사업진행 중에 개발착수
	별도 H	도시개발사업, 산업촉진지구	민간, 지자체, 토공, 주공	개발수요가 있을 경우 개발
개발 유도지역	I, K, L, M 시설용지	도시개발사업, 취락지구개발	주로 민간	마스터플랜(개발예정계획)에 의거 개발허가

2. 도시관리방안

1) 기본원칙

- 본 마스터플랜을 기초로 교하지역 전체에 대해 「개발예정계획」 고시
- 법정계획 수립기간 동안의 난개발 방지를 위해 교하지역 전체를 일시적 건축제한 실시
- 지구단위 사업시행자 모집·선정 후 취락지구 개발계획, 도시개발구역 또는 택지개발예정지구 지정 및 건축제한 해제

2) 도시관리방안의 설정

(1) 개발추진지역

- 1단계 개발지구
 - 조속한 시일내 사업자 모집·선정을 통해 택지개발 또는 도시개발사업 시행
 - 개발압력의 체계적 수용 및 계획적 개발 유도
- 2단계 개발지구
 - 1단계 사업의 진행추이에 따라 개발사업자 및 사업방식 결정
 - 취락지구 개발계획 또는 도시개발구역으로 지정 및 사업 시행

(2) 개발유도지역

- 기존의 국토이용관리법상의 용도지역 존속·관리
- 공동주택 개발시 마스터플랜에 기초한 취락지구개발계획 수립기준(기반시설부담 및 개발용도, 밀도 등의 개발기준 제시)을 작성하여 이에 부합할 경우 개발 허가
- 기타 준농림지역 관리조례 제정으로 계획적 관리 도모

(3) 기타지역

- 개발대상구역 주변 준농림지역은 준농림지역 관리조례를 통해 관리

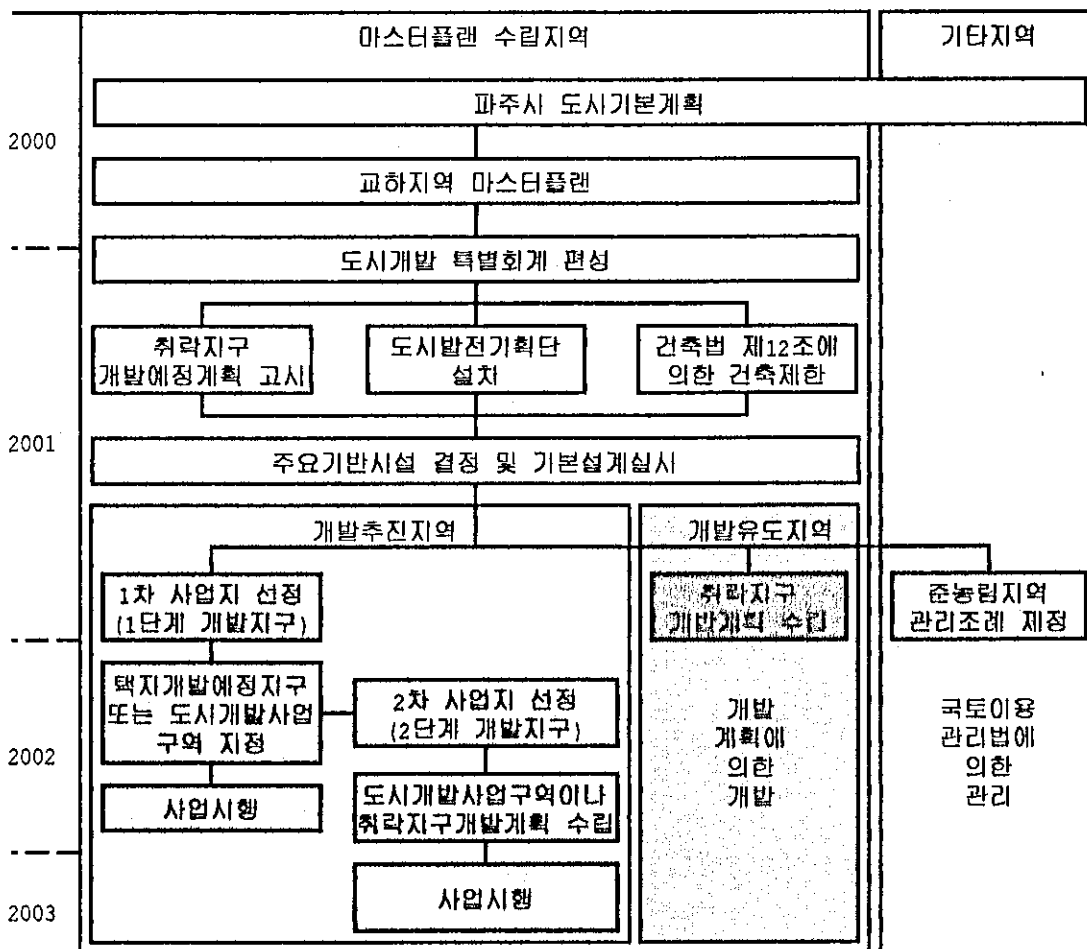
3) 운용방안 및 추진계획

(1) 개발계획 운용방안

- 주요 기반시설의 우선 설치
 - 교하지역 개발사업의 촉진
 - 마스터플랜(개발예정계획)에 부합된 개발유도를 통한 도시골격의 형성
- 도시개발특별회계 설치
 - 주요 간선시설 및 기타 공공부담 도시기반시설 설치 재원 마련
 - 사업시행자에 대한 지원
- 도시발전기획단(가칭) 설치
 - 교하지역 도시관리 및 개발과 관련된 행정절차 진행 및 민원처리의 효율적 수행
 - 도시개발에 따른 재원조달 및 집행의 일괄적 처리
 - 관련부서간의 협력 및 조정업무의 원활한 진행

(2) 추진계획

- 마스터플랜 수립후 교하지역 전체를 취락지구 개발예정계획 고시 및 건축법 제12조의 건축허가 제한지역 지정
- 도시발전기획단 설치 및 개발사업자 유치 촉진 등을 위해 주요기반시설 결정 및 기본설계 실시, 1단계 개발지구 사업자 선정작업 착수
- 2001년 하반기까지 1단계 개발지구 사업자 선정을 통해 1단계 개발지구에 대한 택지개발예정지구 또는 도시개발사업구역으로 지정
- 1단계 지구 또는 구역지정 시기동안 2단계 개발지구의 사업자 선정
- 개발유도지역 및 기타지역은 취락지구개발계획 수립기준 및 준농림지역 관리조례를 통해 계획적 관리



<그림 10> 교하지역 도시관리 추진계획

3. 사업성분석

1) 사업성분석을 위한 전제

- 사업방식은 택촉법에 의한 택지개발사업을 기준
- 할인율은 10.16%로 가정(토지공사의 최근 적용 할인율)
- 1차년에 개발계획 및 실시계획 승인, 2차년에 보상시작 및 공사착공, 5차년에 사업준공 및 공동주택공급 등을 하는 것으로 가정
- 기타 연차별 투자비율, 공급비율, 회수비율 등은 연차별 투자 및 회수계획 기준에 준함

※ 시설용지지구는 별도의 사업성 분석 필요(본 분석에서 제외)

2) 개발비용

○ 총 개발비용은 약 2조 4,942억원으로 추정

<표 11> 교하지역 개발비용 총괄

구 분		금액 (백만원)	비 고
총 계		2,494,182	
조 사 설 계 비		35,723	
	조 사 비	23,826	
	평 가 비	5,575	
	감 리 비	6,322	· 국토개발계획 표준품셈에 의한 요율 적용
직 접 비		2,184,521	
	용 지 비	1,357,257	
	토지보상비	1,050,880	· 유사지역 보상사례 및 주택공사 기준 참조
	기타보상비	196,647	· 토지공사 보상단가 적용
	각종부담금	89,672	
	부대비	20,058	· 토지보상비, 기타보상비, 각종부담금의 1.5%
	조 성 비	790,325	
	부지조성비	478,150	
	기반시설비	274,540	
	부대비	37,635	· 부지조성비, 기반시설비의 5%
	직 접 경 비	36,938	· 용지비, 보상비의 1.72%
간 접 비		273,939	
	판 관 비	81,920	· 직접비의 3.75%
	간 접 비 용	192,019	· 직접비의 8.79%

○ 조사비 : 「국토개발계획 표준품셈」의 기준 적용

○ 평가비 : 「환경영향평가서 작성비용산정기준」, 「자연재해 대책법 및 동법시행령」, 「교통영향평가에 관한 세부시행지침」, 「에너지 사용계획 수립용역 적산기준」 등의 기준 적용

○ 용지비

- 토지보상비 : 용인지역 택지개발사업 사례와 대한주택공사 보상기준을 참조하여 약 1.74배의 비율적용시 약 1조 509억원 소요
- 기타보상비 : 토지공사의 보상기준 적용, 지장물보상비, 영업권보상비, 이주대책비, 영농보상비 등 총 1,966억원

- 각종부담금 : 산림전용부담금, 농지전용부담금, 대체조림비, 대체 농지조성비 등 총 897억원

○ 조성비

- 부지조성비 : 토지공사가 발행한 「조성원가 추정기초자료(1999)」 단가의 180% 적용, 총 4,782억원
- 기반시설비 : 간선교통시설, 환경기초시설, 기타시설 등 2,745억원 (일부 기반시설 비용은 최근 개발계획이 승인된 D사에서 부담)

3) 개발수입

- 총 개발수입은 약 3조 3,191억원으로 영업외비용, 영업외이익, 법인세 특별부과세 등을 가감한 당기순이익은 약 5,516억원임

<표 12> 교하지역 개발수입 총괄

구 분		금액(백만원)	비 고
총 계		3,319,070	
단 독 주 택		870,483	· 이주자택지 포함
공 동 주 택		1,832,452	
	3층	647,533	
	5층	23,110	
	7~12층	958,034	
	15층	203,775	
주 상 복 합		61,665	
혼 합 용 지		265,602	
특 화 산 업		102,788	
공 공 시 설		19,171	· 공용의 청사, 문화시설 포함
학 교 시 설		166,910	· 대학시설 포함

- 택지개발업무처리지침에 의한 조성원가 기준 공급
- 조성원가는 평균 116.2만원/평
- 용지분양가는 유사지역의 건물분양가격과 건축비, 지가부담, 용적률 등에 의해 추정, APT의 경우 지가부담이 135만원/평(주변지역 개발사업의 평균)을 초과하지 않는 범위내에서 결정

4) 사업성평가

- 약 2조 4,942억원의 사업비로 약 1,557억원의 개발이익 발생

- 기반시설 설치비용 2,745억원을 제외시 개발이익은 4,302억원으로 약 17.2%의 수익률 발생
- E, F지구는 타 지구와 통합하여 개발하는 것이 타당할 것이며, 위치상 C, E, F, G지구를 하나의 지구로 개발하는 것이 타당할 것임
- H지구는 재정지원 또는 조세감면 등 별도의 지원책 필요

<표 13> 사업성 분석결과

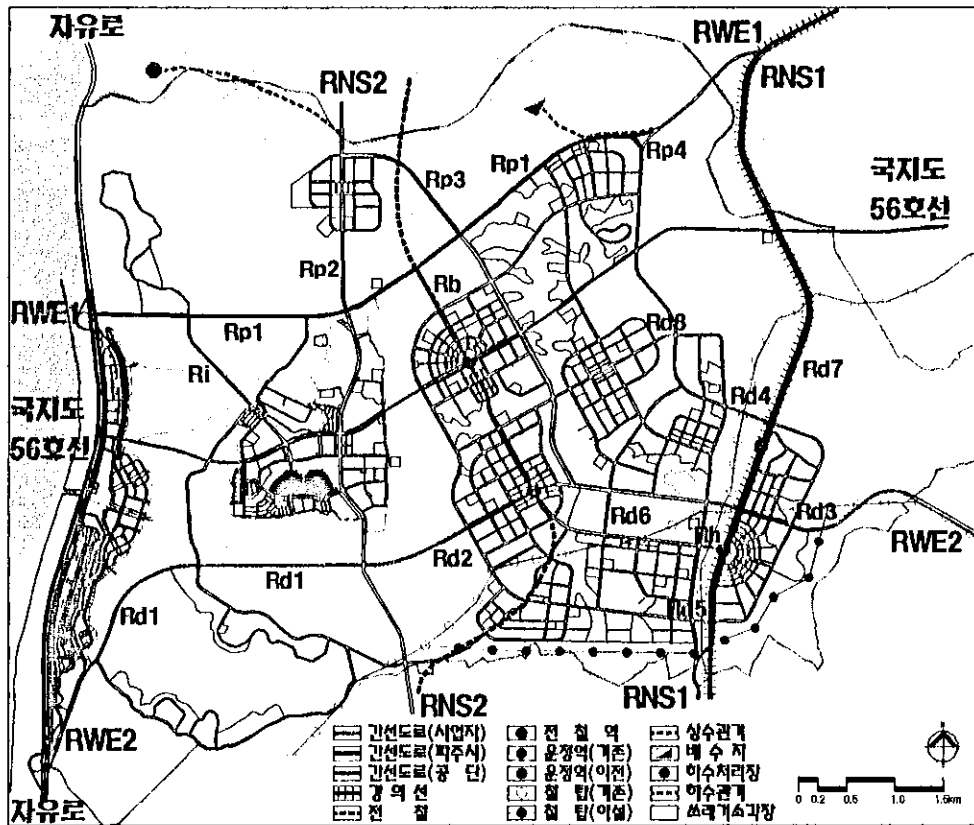
구 분			NPV (백만원)	IRR (%)	B/C Ratio	현재회수 기간(년)
총계			155,653	16.929	1.084	6.302
개발 추진 지역	1단계	소계	18,324	11.928	1.002	7.246
		C	4,850	11.641	1.000	7.379
		E	-1,098	9.751	0.983	
		F	-21,055	1.439	0.886	
		G	22,177	21.203	1.096	5.745
	2단계	A	17,613	30.210	1.214	5.139
		B	26,654	21.980	1.124	5.810
		D	28,529	22.496	1.133	5.719
		개발유도지 역		I	24,886	54.030
K	28,558			40.894	1.587	4.788
L	18,402			30.419	1.411	5.296
M	22,598			36.200	1.535	5.045
별도		H	-20,633	4.785	0.917	-

4. 기반시설 확충방안

1) 기반시설의 정의 및 비용산출

(1) 기반시설의 종류

- 교통시설 : 간선도로, 지하철, 운정역 이전
 - 하수도시설 : 하수처리장, 하수 관거
 - 폐기물처리시설 : 쓰레기소각장
 - 기타시설 : 철탑이설, 하천정비
- ※ 상수도시설은 파주시 수도급수조례에 의해 별도 규정



<그림 11> 기반시설 계획도

(2) 기반시설 비용산출기준

- 간선도로 : 용지보상비 및 공사비 기준
- 지하철 : 선로공사(1.2km) 및 역사(2개소) 건설비용
- 하수종말처리장 : 1인 1일 최대오수량 356 ℓ, 용량 46,000m³/일 확장비용
- 하수관거 : 관경 1,000mm 관 3,000m 매설 비용
- 쓰레기소각장 : 1인 1일 쓰레기배출량 0.9kg 중 50% 소각, 용량 60ton/일 확장비용
- 철탑이설 : 지구내 철탑 13개 이설, 한국전력공사와 비용 협의
- 하천정비 : 하천 2개소 정비, 사례분석을 통한 비용산출

(3) 기반시설 비용

- 기반시설 총비용은 약 2,760억원이며, 지하철 비용이 56.6% 차지

<표 14> 기반시설 건설비용 산출

구 분		건설 비용(백만원)	구성비(%)
교통시설	간선도로	56,603	20.5
	지하철	156,400	56.6
	운정역이전	5,000	1.8
하수도시설	하수종말 처리장	38,067	13.8
	하수관거		
폐기물처리시설	쓰레기 소각장	9,300	3.4
기타시설	철탑이설	5,850	2.1
	하천정비	4,825	1.7
계		276,045	100.0

2) 지구별 부담금 산출

(1) 기반시설 부담기준

- 간선도로 : 이용형태에 따라 파주시와 사업자로 배분
- 기타 기반시설 : 지구별 계획인구비율

(2) 지구별 부담금액

- 간선도로
 - 이용형태에 따라 사업자 부담이 불가능한 도로는 파주시가 건설
 - 사업자가 부담할 부분은 택지개발사업지구 사업자와 개별사업자로 구분
 - 택지개발사업지구(C, E, F, G지구)가 부담할 간선도로는 4개 지구의 면적비율에 따라 배분

<표 15> 지구별 간선도로 부담

사업주체	폭원	길이	면적	공사비	비 고
파주시	20~30	8,790	225,023	32,663	
사업자	소계		18,900	56,603	
	B	25	491	1,275	
	H	25	265	625	
	택지개발	20~30	15,008	371,058	C, E, F, G 지구의 면적비율로 배분
공단	20	1,164	23,280	3,379	

주 : C지구(18,304백만원), E지구(12,677백만원), F지구(10,983백만원), G지구(11,895백만원)

○ 간선도로 외 기반시설

- 간선도로 외 기반시설은 각 지구별 계획인구의 비율에 따라 부담
- 단, H지구는 특화산업단지의 적극유치를 위해 간선도로 외 기반 시설의 부담금을 제하는 것으로 하며, D사는 승인신청시 불투명 했던 지하철에 대한 부담금을 제함

<표 16> 간선도로 외 기반시설 부담규모

구 분	계획 인구 (인)	부담비율 보정							
		부담 비율 (%)	부담금액(백만원)						
			계	지하철	운정역 이전	하수도 시설	쓰레기 소각장	철탐 이설	하천 정비
총계	126,972	100.00	219,442	156,400	5,000	38,067	9,300	5,850	4,825
A	9,996	7.88	17,590	12,623	394	2,999	733	461	380
B	16,631	13.11	29,266	21,003	655	4,990	1,219	767	632
C	19,171	15.11	33,737	24,211	756	5,752	1,405	884	729
D	17,682	13.94	31,117	22,331	697	5,306	1,296	815	672
E	13,705	10.80	24,119	17,309	540	4,112	1,005	632	521
F	14,931	11.77	26,276	18,857	588	4,480	1,095	688	568
G	17,560	13.84	30,902	22,177	692	5,269	1,287	810	668
H	-	-	-	-	-	-	-	-	-
I	8,350	6.58	14,695	10,546	329	2,505	612	385	318
K	2,163	1.70	3,806	2,732	85	649	159	100	82
L	1,862	1.47	3,276	2,351	73	559	136	86	71
M	1,791	1.41	3,152	2,262	71	537	131	83	68
D사	3,030	2.39	1,506	-	119	909	222	140	115

3) 기반시설 건설계획

(1) 간선도로

○ 1단계 개발시

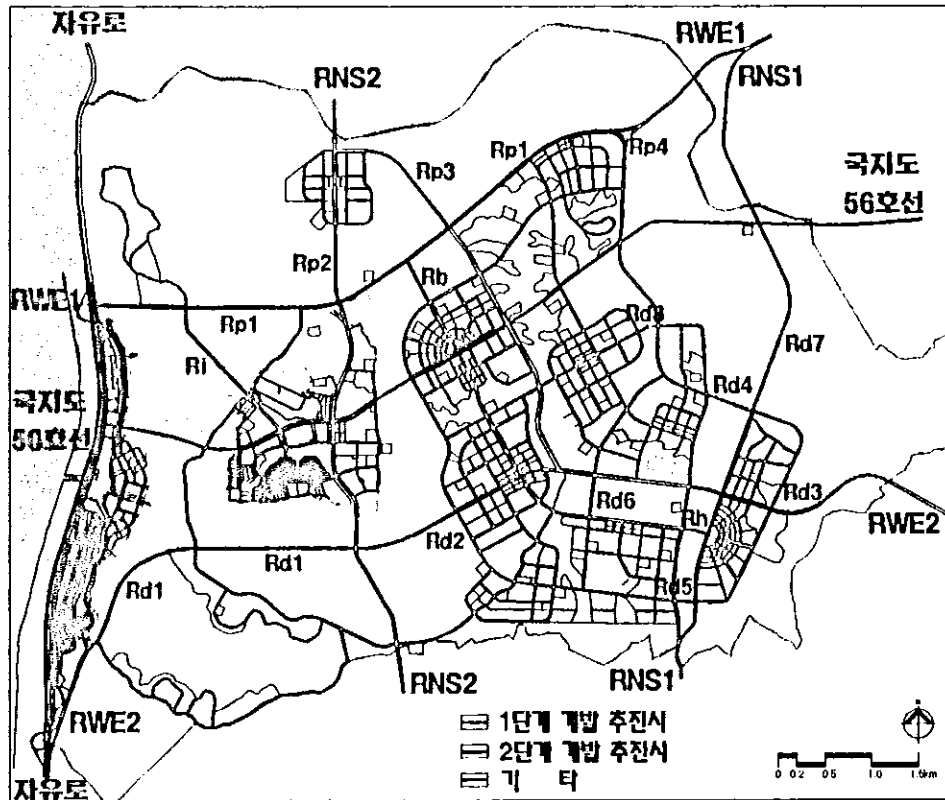
- 동서간선도로 RWE2(자유로~고양시)를 우선 건설하여 주변지역으로의 접근성 제공
- 지방도 310호선의 부담경감을 통한 원활한 교통흐름을 확보하기 위해 남북간선도로 RNS1의 건설
- 지구간 연계성 강화를 위해 간선도로 Rd4, Rd5, Rd6, Rd8 건설

○ 2단계 개발시

- 동서간선도로 RWE1을 파주시 재원으로 완성하고, 이 도로와 지방도 310호선의 연계를 위해 간선도로 Rp4 건설
- B지구의 접근성 향상을 위해 간선도로 Rb 건설

○ 개발유도지역 개발시

- 개발단계 및 계획인구 등을 고려하여 기타 간선도로의 건설



<그림 12> 단계별 간선도로 건설

(2) 간선도로 외 기반시설

- 설치비용은 사업자가 부담하되, 설치하는 개발단계 및 계획인구를 고려하여 공공에서 대행
- 상·하수도시설 및 쓰레기소각장은 1단계 개발시 공공의 선부담을 통해 50% 건설, 나머지는 2단계 개발완료시까지 완성
- 지하철 및 운정역 등은 부지 확보후 노선계획 확정시 건설
- 철탑은 1단계 개발시 이설

5. 재원조달방안 및 개발과급효과

1) 재원조달방안

(1) 세외수입의 확대

- 사용료 및 수수료의 요율체계 조정
- 재산수입의 증대
- 경영수익사업의 활성화

(2) 도시개발채권 및 도시개발특별회계의 운영

- 계획적인 지방채 운용계획을 통한 공공투자사업의 자본 확보
- 지방채의 운용 및 기반시설의 부담금 등의 관리를 위한 도시개발특별회계의 운영

(3) 간선도로의 승격 및 특별회계자금 활용

- 주요 간선도로의 지방도 또는 국지도 승격 요청을 통해 간선도로 설치비용의 부담 경감
- 정부특별회계자금(토지관리 및 지역균형개발 특별회계)의 활용

(4) 외자 및 민자유치

- 적극적인 홍보, 세제감면, 행정절차 대행을 위한 One-stop-service 지원, 지역개발기금 등의 용자 대행 등을 통한 외자 및 민자유치

2) 도시개발의 과급효과

(1) 생산유발효과

- 약 5조 9,037억원의 생산유발효과 추정
- 건설부문이 약 42.7%로 가장 높으며, 부동산·사업서비스(8.4%), 비금속광물제품(8.0%), 제1차금속(7.6%) 순으로 나타남

(2) 고용유발효과

- 약 94,000명의 고용창출효과 기대
- 건설부문(44.6%), 도소매부문(9.0%), 비금속광물제품(5.9%), 부동산·

사업서비스(5.6%), 음식점 및 숙박(5.6%), 금융 및 보험(5.2%) 순으로 나타남

(3) 재정증대효과

- 지방재정증대효과는 총 3,464억원으로 추정
- 직접적 세수증대효과 500억원
- 개발사업의 고용유발에 의한 세수증대효과 586억원
- 도시개발완료 후의 세수증대효과 1,826억원
- 지가상승에 의한 세수증대효과 552억원