

저작자표시-비영리-변경금지 2.0 대한민국

이용자는 아래의 조건을 따르는 경우에 한하여 자유롭게

• 이 저작물을 복제, 배포, 전송, 전시, 공연 및 방송할 수 있습니다.

다음과 같은 조건을 따라야 합니다:



저작자표시. 귀하는 원저작자를 표시하여야 합니다.



비영리. 귀하는 이 저작물을 영리 목적으로 이용할 수 없습니다.



변경금지. 귀하는 이 저작물을 개작, 변형 또는 가공할 수 없습니다.

- 귀하는, 이 저작물의 재이용이나 배포의 경우, 이 저작물에 적용된 이용허락조건 을 명확하게 나타내어야 합니다.
- 저작권자로부터 별도의 허가를 받으면 이러한 조건들은 적용되지 않습니다.

저작권법에 따른 이용자의 권리는 위의 내용에 의하여 영향을 받지 않습니다.

이것은 이용허락규약(Legal Code)을 이해하기 쉽게 요약한 것입니다.

Disclaimer 🖃





공학석사 학위논문

서울역 위상과 도시 공간 향상을 위한 설계 -청파로를 중심으로-

Design plans for Seoul Station's stature and urban space improvement -Focused on Cheongparo-

2016년 2월

서울대학교 대학원 협동과정 도시설계학 전공 유 지 연

국 문 초 록

서울의 중심에 위치하고 있는 서울역은 서울의 '관문'이자 기능적으로도 중요한 역할을 담당하고 있다. 그러나 기능적인 위상에 비해 형태적인 측면 뿐 아니라 역 주변의 물리적 환경은 열악한 상태이다. 또한 역의 동측면만 정면으로 인식되고 있으며 서측면은 제대로 된 정면성 조차 가지고 있지 않다. 하지만 현재 서측지역을 중심으로 개발하고자 하는 시도가 이루어지고 있기 때문에 이에 대응하여 역의 서측지역의 도시공간을 개선한다면 동측지역과 동등한 자격이 부여되어 양면 모두 정면성을 가질 수 있는 가능성을 지니고 있다. 본 연구는 상대적으로 열악한 서측지역의 개선을 통하여 서울역에 걸 맞는 환경과 정면성을 제공할 수 있는 방안을 모색하고자 하였다.

우선, 현재 서울역이 가지고 있는 전반적인 현황을 분석한 후, 서측지역의 대상지를 중심으로 상세 현황분석을 하였다. 대상지 분석 과정은 물리적인 분석, 보행 및 차량 접근루트 조사, 건물의 노후도 조사, 토지 소유 조사를 통해 이루어졌다.

대상지 분석을 통해 도출된 도시설계 과제는 설계목표에 반영 되며, 본 설계의 목표는 다음과 같다. (1) 서울역이 서울을 대표 하는 역으로서 상징성을 가질 수 있도록 이에 적합한 환경을 제공 해준다 (2) 서울역의 서측면이 동측면과 같이 동등한 정면성을 가질 수 있도록 한다.

위의 설계 목표를 달성하기 위해 설계를 하기에 앞서 서측지역의 비전을 설정하고 개선해야 할 점들을 정리하였다.

개선해야 할 요소는 다음과 같다. (1) 넓은 도로공간의 개선 (2) 역의 정면성을 위한 동선정리 및 광장개선 (3) 보행 및 주차 동선 개선 (4) 공공 공간 조성 (5) 보도와 건물 1층공간의 적극적인 이용을 위한 공간 개선이다.

위의 개선요소를 고려한 대상지의 설계안은 먼저 성격별 구간을 설정하였고, 각 구간이 가지고 있는 공간의 성격을 고려하여 설계하고자 하였다.

A 구간은 역의 진입부 성격을 부여하기 위해 부족한 녹지 및 공공 공간을 제공하였으며 랜드마크 역할을 수행할 수 있도록 상 업·문화시설을 배치하였다. 또한 고가도로의 적극적인 이용을 위해 녹지공간과 연결될 수 있도록 하였다.

B 구간은 역의 기능을 담당하는 구간으로서 역의 중심부 역할을 할 수 있도록 역의 환승동선을 재정비 하였으며, 한국철도공사건물의 저층부를 오픈스페이스로 제공하여 단절되어 있던 광장을 통합해줌과 동시에 역이 정면성을 가질 수 있도록 재설계 하였다.

주차 동선의 문제는 주차타워를 이용하여 통합해줌으로써 보 행자들과 운전자들의 동선을 함께 재정비하였다.

C 구간은 서울역의 주요 접근로로서 풍부한 가로공간과 쾌적한 환경을 제공해주고자 하였다. 이를 위해 철도청 건물과 면한 보도공간을 개선함과 동시에 오픈스페이스를 제공하여 1층의 상업시설과 함께 이용될 수 있도록 하였다.

D 구간은 서울역의 또 다른 진입부로서 광장과 랜드마크 성격을 부여하였으며, 광장에서 다양한 이벤트가 일어날 수 있도록 광장을 디자인 하였다.

본 연구는 역 동측지역과 서울역 건물 자체의 문제를 함께 고 려하지 않았다는 점에서 한계를 가지고 있지만, 서울역의 상징성 을 제공하기 위해 역 자체만 보고 개선하는 것이 아니라 하나의 도시공간으로 인식하여 근본적인 문제점을 극복하고자 했다는 점 에서 의의를 지닌다. 이는 향후 서울역을 개선하는 공간 계획연구 에 참고사항으로 활용될 수 있으며 도시공간의 질을 높일 수 있는 데 도움이 되고자 한다.

주요어: 상징성, 정면성, 접근성, 공공공간, 보행환경, 도시공간

학 번: 2013-20733

목 차

I. 서론 ··········	01
1. 연구의 배경 및 목적 ·····	01
1) 연구의 배경 · · · · · · · · · · · · · · · · · ·	01
2) 연구의 목적 · · · · · · · · · · · · · · · · · ·	02
2. 연구의 공간적 범위 및 내용 ·····	03
1) 연구의 공간적 범위 및 대상지 선정이유 ······	03
2) 연구의 내용 · · · · · · · · · · · · · · · · · ·	05
3. 연구의 진행과정 ·····	06
4. 관련 선행연구 분석	07
Ⅱ. 대상지 현황분석	09
1. 서울역의 개요 · · · · · · · · · · · · · · · · · ·	09
1) 서울역의 개요 및 역사	09
2) 서울역의 도시공간의 변천과정	10
3) 서울역의 지리적 위상 · · · · · · · · · · · · · · · · · ·	18
2. 서울역 주변지역의 개발 및 개선계획 현황 ·····	19
1) 서울역 7017 프로젝트	19
2) 서울역 북부 역세권 개발 · · · · · · · · · · · · · · · · · ·	
	22
3. 서울역 주변지역 현황분석 · · · · · · · · · · · · · · · · · · ·	
	23
3. 서울역 주변지역 현황분석 · · · · · · · · · · · · · · · · · · ·	23 23
3. 서울역 주변지역 현황분석 · · · · · · · · · · · · · · · · · · ·	232326

5) 접근루트 분석 ·····34
4. 청파로 중심 상세 현황분석38
1) 접근동선 · · · · · · · · · 38
2) 가로환경 방해요소45
3) 건물 노후도48
4) 토지소유조사50
5)'철도청'및'도로유휴부지'개발이유·····52
5. 도시설계 과제 · · · · · · · · · · · · · · · · 54
Ⅲ. 대상지 설계55
1. 설계목표 ······ 55
1) 서측지역의 비전 ········56
1) 서즉지역의 비전 ····································
2) 설계 시 개선해야할 요소 ····· 57
2) 설계 시 개선해야할 요소 ······ 572. 구간설정 ····· 59
2) 설계 시 개선해야할 요소 ····· 57 2. 구간설정 ····· 59 3. 전체구간에 대한 개념설계 ···· 61
2) 설계 시 개선해야할 요소 61 1) 교통 개념도 61
2) 설계 시 개선해야할 요소 61 1) 교통 개념도 61 2) 오픈스페이스 개념도 62
2) 설계 시 개선해야할 요소 61 1) 교통 개념도 61 2) 오픈스페이스 개념도 62 3) 건물용도
2) 설계 시 개선해야할 요소 .57 2. 구간설정 ····· .59 3. 전체구간에 대한 개념설계 ··· .61 1) 교통 개념도 ···· .61 2) 오픈스페이스 개념도 ··· .62 3) 건물용도 개념도 ··· .63 4) 건물밀도 개념도 ··· .64
2) 설계 시 개선해야할 요소2. 구간설정 ·····3. 전체구간에 대한 개념설계 ···1) 교통 개념도 ····2) 오픈스페이스 개념도 ···3) 건물용도 개념도 ···4) 건물밀도 개념도 ···4. 설계안 ···

Ⅳ. 결론	 	 •			 •	 •	•	 •	•				. (} 4
1. 결론 2. 연구의														
참고문헌	 	 •	 •					 •					ç)7
Absract													9	9

표 목차

[丑	1]	서울역 관련 선행연구0	7
[丑	2]	서울역의 물리적 변화 및 장소성의 변화 · · · · · · · · 1	5
[丑	3]	주요 접근루트 분석 ····· 3	5
[丑	4]	토지등기부 등본 조사 · · · · · · · · · · · · 5	1
[丑	5]	한국철도시설공단 건물 현황 · · · · · · · · · · 5	3
[丑	61	일반상업지역6	7

그 림 목 차

[그림	1] 서부역 사진 ······ 03
[그림	2] 설계범위 · · · · · · · · · · · · · · · · · · ·
[그림	3] 서측지역 주거환경개선지구 및 개발 선정 지역 $\cdots 04$
[그림	4] 연구의 진행과정 · · · · · · · · · · · · · · · · · · 06
[그림	5] 1921년 당시 남대문 · · · · · · · · · · · · · · · · · 10
[그림	6] 서울역사 성격의 근본적 변화 ········10
[그림	7] 1921년 · · · · · · · · · · · · · · · · · · ·
[그림	8] 1927년 · · · · · · · · · · · · · · · · · · ·
[그림	9] 1936년 · · · · · · · · · · · · · · · · · · ·
[그림	10] 1969년 · · · · · · · · · · · · · · · 12
[그림	11] 1975년 · · · · · · · · · · · · · · · · · 13
[그림	12] 경성지도, 2003년 · · · · · · · · · · · · · · 13
[그림	13] 서울역 부속시설의 증축 과정 및 배치 $\cdots \cdots 14$
[그림	14] 서울역의 과거와 현재 · · · · · · · · · · · · · 17
[그림	15] 대상지 주변의 인프라 배치도 $\cdots \cdots 18$
[그림	16] 서울역 일대 종합발전계획 기본방향 ······19
[그림	17] 현상설계공모 당선작 · · · · · · · · · · · · · 20
[그림	18] 고가 활용방안 아이디어 당선작 ····· 20
[그림	19] 서울역 고가 시민 개방 행사 당일 서울역 고가 위 전경20
	20] 북부 역세권 개발 공간적 범위 ····· 22
[그림	21] 도로현황 · · · · · · · · · · · · 23
[그림	22] 서울역 앞 버스환승센터와 도로의 모습 ····· 24
[그림	23] 고가도로 밑 유휴부지 이용현황 및 횡단보도 ···· 25
[그림	24] 오픈스페이스 · · · · · · · · 26
	25] 도색·식재·주차장으로 되어있는 교통섬 · · · · · · · · 27
	26] 롯데마트 앞 오픈스페이스 ····· 28
[그림	27] 공항철도 앞 광장 · · · · · · · · 28

[그림	28]	서울역 동측광장 · · · · · · · · · 28
[그림	29]	세브란스 빌딩 공개공지 · · · · · · · · · · · · · 29
[그림	30]	고가 밑 유휴부지 이용현황 · · · · · · · · · 29
[그림	31]	서울역과 주변지역의 건물높이 현황 •••••• 30
[그림	32]	서울역 동측광장에서 숭례문 방향을 바라 본 시선 $\cdot \cdot \cdot$ 30
[그림	33]	서울역 동측광장에서 서울스퀘어를 바라 본 시선 ‥‥ 31
[그림	34]	중림로에서 서울역을 바라 본 시선 ····· 31
[그림	35]	용도분석 · · · · · · · · · · 32
[그림	36]	도로변 건물 1층용도 · · · · · · · · · · 32
[그림	37]	세종대로에 면한 건물 1층 모습 ····· 33
[그림	38]	한강대로에 면한 건물 1층 모습 ····· 33
[그림	39]	토지용도현황 • • • • • • • • • • • • • • 33
[그림	40]	서측지역 가로변 현황 ····· 33
[그림	41]	서울역 접근 주요 보행루트 · · · · · · · · · · · 34
[그림	42]	숭례문 방향 · · · · · · · · · 35
[그림	43]	남대문 시장 방면
[그림	44]	서울역 가는 길 ······ 35
		한강대로에 면한 상점 ························ 35
[그림	46]	공원 앞 삼거리 ····· 35
[그림	47]	청파로에 면한 보도 · · · · · · · · · · · · 36
[그림	48]	중림로에서 서울역을 바라 본 시선 · · · · · · · · 36
[그림	49]	고가도로로 진입하기 전 · · · · · · · · · · · · 36
		보행접근동선(좌) - 차량접근동선(우) $\cdots \cdots 38$
[그림	51]	청파로에 위치한 횡단보도39
[그림	52]	가로막고 있는 물류차량 ····· 39
[그림	53]	경의선 출입구와 동측지역으로 가기위한 계단 •••• 40
[그림	54]	한국철도공사 앞 보도현황 · · · · · · · · · 40
[그림	55]	롯데마트 주차장 출입구 ····· 41
[그림	56]	동측으로 연결되는 오픈스페이스 · · · · · · · · 41

[그림 57] 롯데마트 주차장 입구 ··········· 41
[그림 58] 광장에서 바라 본 ktx와 공항철도 진입구······41
[그림 59] 공항철도 주차장 출입구 ············ 41
[그림 60] 철도청건물에 면한 보도 · · · · · · · · · · · · 42
[그림 61] 건너편에 보이는 폐기처리장 ····· 42
[그림 62] 택시승강장 ······43
[그림 63] 청파로를 따라 줄지어 서 있는 택시들 ······ 43
[그림 64] 보행접근동선과 차량접근동선이 마주치는 곳 ····· 44
[그림 65] 가로환경 방해요소 ········ 45
[그림 69] 교통섬 이용 현황 ············46
[그림 70] 한국철도시설공단 보도 쪽에서 바라 본 국립극단 ···· 46
[그림 71] 철도청 건물과 철도사이의 오픈스페이스 이용현황 ··47
[그림 72] 주변건물 노후도 현황 ······ 48
[그림 73] 주거지역 · · · · · · · · · · · · · · · · · 49
[그림 74] 청파로 남측 삼거리에 면한 상점들 ····· 49
[그림 75] 한강대로로 연결되는 철도 밑 터널 ······ 49
[그림 76] 토지소유현황 · · · · · · · · · · · · · · · · · · ·
[그림 77] 한국철도시설공단 입면 현황 · · · · · · · · · · · · · 52
[그림 78] 설계 범위 및 구간 설정 ···········59
[그림 79] 교통 개념도 ··················61
[그림 80] 오픈스페이스 개념도 · · · · · · · · · · · · · · · 62
[그림 81] 건물 1층용도 개념도 ········ 63
[그림 82] 건물밀도 개념도 · · · · · · · · · · · · · · · · · 64
[그림 83] 보행공간 확장 ············ 65
[그림 84] 용도 및 동선설정 ···········66
[그림 85] 기존 보도 및 도로 현황 · · · · · · · · · · · · · · 68

[그림	86] 보차혼용도로 부분 개선단면 ······ 68
[그림	87] A 구간 1층 평면도 ············ 70
[그림	88] A 구간 배치도 ··········· 71
[그림	89] 기존 현황 단면도(위)와 개선안 단면도(아래)-① ···· 73
[그림	90] 기존 현황 단면도(위)와 개선안 단면도(아래)-② ···· 74
[그림	91] 개선안 단면도-① ············· 75
[그림	92] B 구간 기존 배치도(좌)/ 보행공간 확장(우) ····· 76
[그림	93] B 구간 1층 평면도 ············77
[그림	94] B 구간 배치도 ··········· 79
[그림	95] 기존 서울역 입면(위)/ 서울역 입면 개선안(아래) ·· 81
[그림	96] 기존현황단면82
[그림	97] 개선안 단면도-① ····· 83
[그림	98] 개선안 단면도-② ····· 84
[그림	99] C-D 구간 개선 1층 평면도 · · · · · · · · · · · · 86
[그림	100] C-D 구간 배치도 ······ 87
[그림	101] 기존 청파로 현황 ······ 88
[그림	102] 개선안 단면도 ① ····· 88
[그림	103] 개선안 단면도 ② ····· 89
[그림	104] 국립극단의 기존현황단면(위)/ 개선안 단면(아래) · · · 90
[그림	105] D 구간 남측광장 ····· 92
[그림	106] 남측광장 단면도 · · · · · · · · · · · · · · · 93

I. 서론

1. 연구의 배경 및 목적 2. 연구의 공간적 범위 및 내용 3. 연구의 진행과정 4. 관련 선행연구 분석

1. 연구의 배경 및 목적

1) 연구의 배경

서울역은 서울을 대표하는 '관문'이자 이용객이 가장 많은 역이다. 또한 공항으로 연결되는 공항철도와 도심공항터미널을 이용할 수 있으며, 얼리체크인서비스(Early Check-in Service)1)가 제공되고 있어 국제적 관문의 역할을 담당하고 있다.

현재 서울시에서는 고가도로 공원화 계획을 진행하고 있으며, 역 주변에서는 도시개발이 일어나고 있다. 2016년에는 수도권 광역급행철도(GTX)가 개통 예정에 있기 때문에 서울역과 그 일대주변지역은 발전할 수 있는 잠재력을 가지고 있다. 하지만 형태적·미학적인 측면 뿐 아니라 물리적 공간자체도 열악하기 때문에 서울역이 지닌 기능적인 위상에 비해 상징성은 존재하지 않고 있다.

¹⁾ 대한항공, 아시아나항공, 제주항공 이용객들을 위한 출국수속 및 비행기 체크인과 수하물탁송 서비스가 이루어지며 직통열차를 타고 공항까지 빠르게 이동할 수 있다. 또한 공항 도착 후 전용출구로 빠르게 입장할 수 있는 혜택이다.

또한 역의 동측지역은 어느 정도 정비가 되어있어 정면으로 인식되고 있는 반면, 역의 서측지역은 전반적으로 물리적 환경이 열악한 상황이며 정면성 조차 없는 상황이다.

이를 해결하기 위해 서울역의 상징성에 걸 맞는 환경을 제공 함과 동시에 정면·후면이라는 인식을 버리고 양측 모두 정면으로 서 인식될 수 있도록 서측지역을 개선하여야 한다는 것이 본 연구 를 시작하게 된 배경이다.

2) 연구의 목적

본 연구는 다음 두 가지의 목표를 가지고 진행하였다.

- ① 역의 기능적인 위상과 상징성에 부합되는 공간을 제공하기 위해 역을 포함한 주변지역에 대한 물리적환경과 접근성을 개선한다.
- ② 역의 서측에 부재하는 정면성을 제공한다.

역의 상징성과 정면성 제공을 위한 해결방안으로 전반적인 가로환경을 개선함으로써 물리적으로 표출하고자 하였으며, 주변 도시공간을 함께 고려하여 하나의 도시공간으로서 작동할 수 있도록 종합적인 계획을 수립하고자 하였다.

2. 연구의 공간적 범위 및 내용

1) 연구의 공간적 범위 및 대상지 선정이유

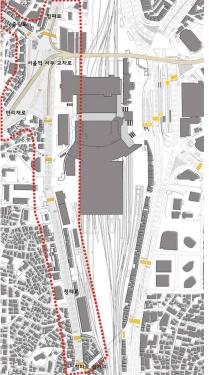
본 연구의 공간적 범위는 서울특별시 용산구 동자동 43-205에 위치한 서울역을 중심으로 한 만리동, 동자동, 서계동, 청파동, 남대문로5가 일대 주변지역을 대상으로 삼는다. 설계 대상지는 서울역 서부의 청파로로 한정한다.

구체적인 설계범위는 청파로의 서울역 서부 교차로 공간부터 청파로 삼거리까지로 지정하여 청파로를 따라 면한 가로공간을 설 계하고자 한다.



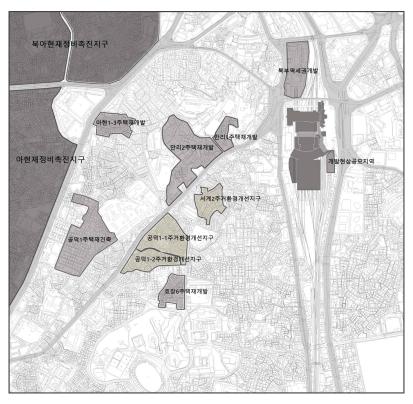
[그림 1] 서부역 사진 (출처: 나이트스케이프)





[그림 2] 설계범위

청파로를 구체적인 설계 대상지로 선정한 이유는, 역 동측 광장 및 지역은 이미 어느 정도 정돈되어 있기 때문에 상대적으로 열악한 서측지역을 개선하고자 하였다. 또한 이 지역을 중심으로 최근 재개발 및 북부 역세권 개발과 고가도로 공원화 등의 개발이 진행되고 있기 때문에 이러한 개발압력을 위해 먼저 비전을 가지고 도시적 차원으로 고려하여 대응하고자 하였으며 이로 인해 발생한 개발이익을 환수하여 지역경제를 활성화시킬 수 있는 가능성을 제공해주고자 하였다.



[그림 3] 서측지역 주거환경개선지구 및 개발 선정 지역

2) 연구의 내용

본 연구의 대상지인 서울역은 대한민국 수도인 서울의 관문이라고 할 수 있으며, 교통의 요충지로서 중요한 역할을 하고 있다. 그럼에도 불구하고 그 주변지역과의 연계가 떨어져 서울역이 가지고 있는 가치와 기능적인 위상에 비해 그에 걸 맞는 환경을 갖추고 있지 않다는 점을 문제로 지적하면서 시작하였다.

위에서 언급한 연계성의 사전적인 의미는 어떤 것이 다른 것과 관계를 맺고 있는 성질을 의미한다. 본 연구에서는 보행 및 자동 차 네트워크의 연속성, 서울역과 인접해 있는 건물 혹은 주변 목 적지로의 접근성 및 용도의 연속성 등을 의미한다.

2장에서는 대상지를 지역적·역사적인 측면에서 소개하고, 서울 역의 현재 개발계획 및 현황분석과 도시공간구조를 요소별로 분석 하여 도시설계의 목표를 도출하고자 한다.

3장에서는 2장에서의 분석을 토대로 대상지에 대한 비전을 설정하고 계획부분에 따라 목표를 구체화하고 설계안을 제안한다. 개선된 설계안은 평면도, 단면도, 입면도로 표현하였다.

마지막으로, 4장에서는 연구의 의의 및 한계를 정리함으로써 결론을 맺었다.

3. 연구의 진행과정



[그림 4] 연구의 진행과정

4. 관련 선행연구 분석

서울역에 대해 다룬 선행연구로는 채기병의 도시구조 형성에 관한 연구(1897)나 서울역의 변천 및 특성을 다룬 신예경의 연구(2011)와 같이 서울역과 그 주변의 도시구조가 어떻게 변해왔는 지를 다룬 연구와 서울역에 대한 장소성을 연구한 박정수의 연구(2007)나 서울역 앞 광장활용계획을 다룬 양성윤의 연구(2003)과 같이 역의 공공 공간 및 주변과의 연계를 다룬 연구를 분석하였다.

구분	연구제목	저자 및 연구년도			
	남북분단이후 나타난 서울역사 변모의 특성	신예경, 2011			
	20세기 초 철도부설에 따른 우 리나라 도시구조의 변화에 관한 연구	김종헌, 2006			
서울역의 역사와 도시구조의 형성 및 변화	구 서울역사 주변환경 정비계획 보고서	문화관광부, 2007			
	서울역사 실측조사보고서	문화재청, 2002			
	철도건설에 따른 근대적 도시구 조의 형성에 관한 연구	채기병 외, 1997			
	정도 600년 서울지도	허영환, 1994			
	서울 20세기 공간 변천사	서울시정개발연구원, 2001			
	도시계획연구	손정목, 1990			
	철도건설사	철도건설국, 1969			
서울역 장소성 및	도심부 철도공간을 활용한 도심	배웅규 외, 2010			

	재생 프로젝트의 쟁점과 해결과 정	
도시재생	구 서울역사의 장소성 회복에 관한 연구	박정수 외, 2007
	20세기 이후 서울 도심 내 주요 공공건축의 형성 및 공간적 특 성	신예경 외, 2009
	복합상업시설의 광장 기능 분석 에 관한 연구	성이용, 2010
나이어 가자 미 하스세다	공적 공간으로서의 서울역 광장 을 위한 제안	최영준 외, 2008
서울역 광장 및 환승센터	서울역 광장의 이용행태 분석을 통한 광장활용계획	양성윤, 2003
	교통 환승센터 경관 인프라 구 축 설계 연구	조경학, 2013

[표 1] 서울역 관련 선행연구

서울역 광장에 관한 연구는 대부분 주변지역과의 연계를 고려하지 않고 서울역 광장 이용행태만을 분석하여 디자인을 하였다는 점에서 한계가 보인다.

본 연구에서는 서울역과 주변지역과의 연계를 고려하여 서울역 의 상징성을 회복하고자 하였다.

이를 위해 도시·공간적으로 다루어 서울역의 상징성을 회복함과 동시에 지역이 활성화 될 수 있도록 물리적 측면과 비 물리적 측면을 같이 고려하고자 하였다.

Ⅱ. 대상지 현황분석

1. 서울역의 개요 2. 서울역 주변지역의 개발 및 개선계획 현황 3. 서울역 주변지역 현황분석 4. 서측지역 상세 현황분석 5. 도시설계 과제

1. 서울역의 개요

1) 서울역의 개요 및 역사

1900년 경성역으로 영업을 시작하였으며, 1905년 남대문으로 명칭이 바뀌었다. 하지만 1923년 다시 경성역으로 바뀌면서 1925년 역이 준공되었다. 1946년에는 광복 1주년을 맞아 일제강점기의 명칭인 경성부를 서울시라 칭하기로 한 서울시 헌장이 공포됨에 따라 같은 해인 11월 1일부터 서울역이라 부르게 되었다.

서울역 민자역사는 1989년에 한화역사(주) 라는 이름으로 지하 2층, 지상 3층으로 역무시설 1,790평이 철도청에 무상으로 귀속되었다. 대지면적은 31,262.8㎡로 연면적은 25,129.63㎡이며이 중 역무시설은 5.916.5㎡이다.

서울역은 개장한 이래 108년의 긴 역사를 가진 철도의 관문이되었다. 2004년 4월 1일 KTX열차 개통과 함께 서울통합민자역사 사업을 추진하여 연면적이 95,171.99㎡로 69,102.86㎡이 신설된 역사가 2004년 준공되었다. 역무시설은 15,992.37㎡로 대합실과 역무실이 위치하고 있으며 판매시설은 32,431.01㎡, 주차

시설은 20,679.48㎡로 구성되어 있다. 경부선은 새마을호·무궁화호·KTX가 운행되며, 통일호 운행은 2004년 4월부터 폐지되었다.2)

(2) 서울역의 도시·공간적 변천과정

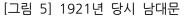
초기의 남대문 정차장은 경인선의 단순 통과역이었으나 당시 물류 이동의 주요 소통로였던 성 외곽 남대문 인접지역에 위치하 고 있어 점차 경성의 중심역이 되었다.

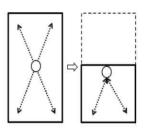
만주에서 한반도를 거쳐 일본을 잇는 연락교통망의 중심 기점 이자 당시 식민지 수도였던 경성으로 물류를 집중시키고 이를 다 시 만주 및 일본으로 확산하는 역할을 하였다.

주변 역세권이 커지고 새로운 철도가 남대문정차장에 접속되면 서부터는 통과역으로서의 한계가 나타나게 되었으며 1914년에 경 원선이 개통된 후에는 종착지 역으로서 변모를 꾀하였다.

1915년에는 남대문정차장이 철거되면서 새로운 승강장으로 확장된 '남대문역'이 준공되었다.







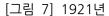
[그림 6] 서울역사 성격의 근본적 변화

²⁾ 서울역 지식백과를 참고하여 정리함



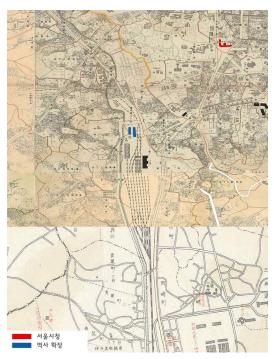
1921년, 경성시구개정사업 이 어느 정도 마무리되어 남대 문역 주변의 도로가 잘 정비된 것을 알 수 있으며, 남대문역과 남대문 사이로 노선이 깔려 있 어 남대문로 주변이 활성화되 었다.

1925년 이후, 경성역은 경성의 중심역으로서 자리잡게되었고 역 앞의 도로가 점차확장되면서 북·동측 위주로 시가지가 확장되어졌다.

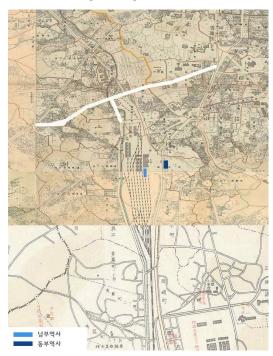




[그림 8] 1927년



[그림 9] 1936년



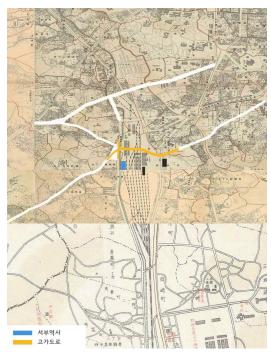
[그림 10] 1969년

1935년, 서울시청이 준공되 었으며 역 주변의 도로는 점차 확장되어졌다. 또한 이 당시 경 성의 인구폭등과 서울역으로의 여객 및 물류의 집중화로 인해 서울역사가 확장되었다.

1945년 남북분단 이후, 통 과역에서 경부선의 종단역으로 기존의 역할이 변하였으며 서울 역의 영향력, 철도 교통, 서울 의 도시적 성장이라는 세 가지 요소가 원인으로 작동하여 도시 구조적 변화도 함께 일어났다.

이 후, 서울역은 도시 간 교 통과 도시 내 교통의 중요한 결 절점으로 정착되면서 사람들의 이동과 주변 공간구조의 재편에 적극적으로 반영되기 시작하였 다.

1957년, 남부역사가 설립되면서 동·서측을 연결하는 도로가 확장 되었으며 1969년에는 지금의 서울스퀘어(구 대우빌딩)인 동부역사가 설립되었다.



[그림 11] 1975년



[그림 12] 경성지도, 2003년

1975년에는 서부역사가 설립되었으며 성벽이 경복궁 있는 곳 까지 철거되면서 도 로확장 및 도시개발이 일어 났다.

하지만 1970년대 후반부터 동측지역과 서측지역 도시공간의 수직적 밀도와 개발 정도의 지역적 차이가 확연하게 드러나게 된다.

특히 자동차 이용의 확대로 1975년에 고가도로가 설치되면서 두 지역의 연계의 한계와 서울역사 동측지역도심부의 확대와 팽창이 한계로 지워지게 되었다.

또한 서울역 주변지역의 재개발 사업 또한 서울역 전 면부를 경계로 4대문 내(서 울 도심부)로 한정됨으로 인 해 서측지역의 만리동, 청파 동 측의 지역이 개발에서 소 외되었다.

장거리 교통수단이 철도 에서 자동차나 고속버스, 화 물차 등으로 확산되어 철도 가 분담하는 비중이 떨어지

기 시작하면서 역세권의 상권도 함께 퇴보하여 더 이상 상권이 형 성되지 못하는 결과를 초래하여 남대문시장 또한 옛 명성에 비해 많이 쇠락하게 되었다.

하지만 1990년 말부터 자동차가 기하급수적으로 늘어나 장거리 교통수단으로 철도가 선호되는 역전현상이 일어났으며, 고속철도 사업이 마무리되고 ktx가 개통되면서 다시 서울역을 중심으로 그 주변지역이 전환점을 맞이하면서 활기를 띄게 되었다.3)4)



[그림 13] 서울역 부속시설의 증축 과정 및 배치

³⁾ 신예경, 2011, 남북분단이후 나타난 서울역사 변모의 특성, 대한건축학회. 김종헌, 2006, 20세기 초 철도부설에 따른 우리나라 도시구조의 변화에 관한 연구, 한국철도학회논문집, 제 9권 제 4호 참고하여 정리

^{4) [}그림 7~11] 출처: 정도 600년 서울지도, 허경환, 1994

시기	개발	사건 및 상황	장소성의 변화
1888	·인천,마포,용산 간 증기선 운행 ·대형선박 운행증가	·대량화물의 수송 가 능	-
1899	·인천과 노량진, 서울역 철도연결	·선박을 이용한 화물 수송이 점차 감소	-
1900	·남대문정차장 설립	-	-
1905	·경부선 개통	-	-
1906	·경의선 개통	-	-
1914	·경원선 개통	·서울을 중심으로 x 자형 골격의 철도교 통망 구축	·통과 역사가 아닌 종착지 역사로서 변 모
1915	·남대문정거장 철거 ·남대문역으로 준공	-	-
1925	·서울역사(경성역) 준공	·경성시구개정사업 마무리되면서 도로 정비	남대문로 주변의 발 달(노선) ·우리나라를 대표하 는 최고의 역으로 자리잡게 됨
1959	·남부역사 신축	·경성의 인구폭등 ·서울역사로의 여객 및 물류의 집중화	·남북분단이후(1945) 통과역에서 경부선의 종단역으로 변함 ·도시의 구조적 변화 ·중요한 결절점 ·사람들의 이동과 주 변 공간구조의 재편 에 적극적으로 반영
1970년대	-	-	·전면과 후면의 도심 부 공간의 수직적 밀도와 개발정도의 지역적 차이

			·침체기
1975	·고가도로 설치 ·서울역 서부역사 준공 ·육교 개통	-	·양 측 지역의 연계 의 한계 ·서울역사 전면부의 도심부 확대와 팽창 의 한계 ·침체기
1983	·동부역사(대우빌딩) 준공	-	·서울역사 전면부를 경계로 4대분내로 재개발사업 한정 ·만리동, 청파동 측 의 지역이 개발에서 소외
1989	·서울역 민자역사 준공	-	-
1990대 말	-	·강거리 교통수단으로 철도가 선호되는 역전현상 ·고속철도사업 마무리단계	·서울역을 중심으로 주변지역의 전환점 맞이 ·회복기
2003	·신축역사 완공(복합역)	-	·회복기
2004	·KTX개통	-	·활성기
2009	·서울역 버스환승센터 완 공	-	-
2010	·공항철도 개통(김포~서울 역)	-	·활성기

[표 2] 서울역의 물리적 변화 및 장소성의 변화

서울역의 현재모습은 2002년 KTX 개통이후 민자역사로서의 역할과 2010년 공항철도 개통의 결과로 이루어졌다. 이러한 기능 적인 위상과 달리 서울역 앞은 100m 폭의 넓은 도로로 차량들이 많이 통행하고 있어 적절한 위치에 횡단보도가 제대로 되어 있지 않아 주변으로부터의 접근이 단절 되어있다.

서울역(신 역사)은 복합역으로 이용되고 있어 지상에 위치한 아울렛 및 상점들을 이용하는 차량들의 주차시설 또한 지상에 위 치하고 있기 때문에 차량들의 진·출입 동선과 사람들의 보행동선 이 부딪히면서 접근을 더욱 열악하게 한다.

또한 적절하지 못한 수목의 위치로 인해 구 역사는 시각적인 접근이 차단되어 있을 뿐만 아니라 신 역사의 외관에 압도되어 상 징성마저 잃었다.

역 서측의 경우, 동측에 비해 물리적 환경이 열악할 뿐만 아니라 정면성도 가지고 있지 않아 동측만이 정면으로 인식되고 있다.

하지만 주변지역과 적극적으로 연결해주면서 전반적인 물리적 환경을 개선해준다면, 역의 기능적 위상에 걸 맞는 상징성을 가질 수 있는 무한한 가치를 가지고 있다.

더불어 지역적 차원에서의 재생으로 인해 활성화됨으로써 사람들의 다양한 행위와 보행이 활발하게 일어날 수 있는 잠재적 요소를 가지고 있다.





[그림 14] 서울역의 과거와 현재

2) 서울역의 지리적 위상

서울역은 서울의 중심에 위치하고 있는 중요한 교통의 결절점이며 서울을 상징한다. 또한 지리적으로는 도심부의 주요 지역들을 연결시켜주는 광역버스, 지하철(1호선, 4호선)과 철도 등으로인해 대중접근성이 우수하다.

광역적으로는 인근에 위치한 관광지역 및 문화재들과도 연계성을 가질 수 있다. [그림 15]에서 보는 바와 같이 서울역의 주요 주변지역으로는 서울시청, 남대문시장, 종로, 을지로, 명동, 남산, 용산, 신촌, 서대문 등이 위치하고 있으며 관광지 및 문화재로는 숭례문, 덕수궁, 경희궁, 경복궁, 전쟁기념관, 남산타워, 광화문광장, 청계천 등이 모두 반경 1.5km 내에 위치하고 있다.



[그림 15] 대상지주변의 인프라 위치도

2. 서울역 주변지역의 개발 및 개선계획 현황

1) 서울역 7017 프로젝트

'서울역 7017 프로젝트'란 서울역 고가 뿐 아니라 서울역일대를 고부가 가치로 만드는 도시재생 선도사업이다. 여기서7017은 1970년 차량길에서 17개의 사람길로의 탄생, 1970년에만들어진 17m 높이의 고가, 1970년에 만들어져 2017년에 다시태어나는 역사적 고가의 의미를 지니고 있다.

지금의 서울역은 섬처럼 고립되어 거대 철도역의 잠재력이 주변으로 스며들지 못하는 한계를 가지고 있으며 교통 및 차량중심으로 공간 주변과의 연계성이 없기 때문에 지역이 쇠퇴하고 있다고 언급하고 있다.



[그림 16] 서울역 일대 종합발전계획 기본방향

서울역 일대 종합발전계획 기본방향은 다음과 같다.

- ① 도시관리계획 수립 및 가로활성화를 유도하기 위해 상대적 으로 낙후된 서울역 서측지역의 재생
 - ② 철도시설로 인한 서울역 동·서 지역 간 공간적 단절 극복을

위한 서울역 고가 보행연계 및 역세권의 통합

③ 지속적으로 침체되고 있는 남대문시장의 상권 활력 및 회복 을 위해 남대문시장에서 남산까지의 연결루트 강화

이로 인한 결과로는 보행인구 증가, 주변상권 재도약, 새로운 녹지축 구축을 기대효과로 보고 있다.5)





[그림 17] 현상설계공모 당선작 [그림 18] 고가 활용방안 아이디어 당선작

또한 최근 현상설계공모와 아이디어 공모에 이어 고가시민개방 행사를 진행하고 있다. 현상설계공모는 네덜란드 건축회사 MVRDV의 '서울수목원' 이라는 설계안이 당선되었으며 아이디 어 공모전은 시민들의 참여를 통해 고가 활용방안 아이디어로 '서울시 도보환승센터' 원광연이 최우수상으로 당선되었다.







[그림 19] 서울역 고가 시민 개방 행사 당일 서울역 고가 위 전경

⁵⁾ 서울역 7017 프로젝트 홈페이지를 참고하여 재정리 함

고가시민개방은 2014년 10월에 처음 시민들을 위해 개방되었 으며

2015년 5월에 두 번째로 개방되었다. 고가도로 위는 꽃밭정원, 카페, 책방 도시락 판매 등 차량이 아닌 시민들이 자유롭게 거닐 며 조망하고 즐길 수 있는 프로그램을 제공하였다.

2) 서울역 북부 역세권 개발

서울역 북부 역세권 위치는 서울시 중구 봉래동 2가 122번지 일원으로 부지면적은 55.535㎡ 이고 그 중 코레일 소유 부지는 31.420㎡ 이다.

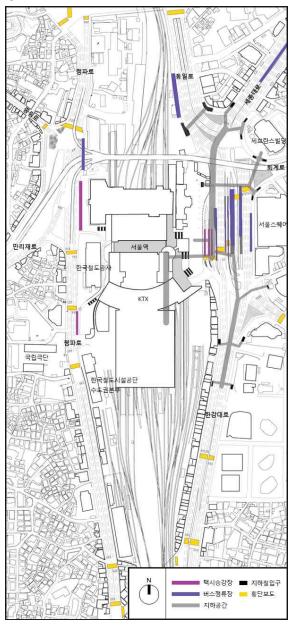
서울시는 서울역 일대를 코엑스·잠실~상암·수색~고양 킨텍스 등으로 이어지는 마이스(MICE)축에 포함시키는 장기 전략을 구상하고 남대문 시장 등 일대 도시재생에도 지원을 확대한다는 계획이다. 서울역 일대 종합발전계획 중에는 동·서지역의 공간적 단절회복과 도심의 활력을 서·북권역으로 확산시키겠다는 북부 역세권 개발계획을 추진하고 있다.



[그림 20] 북부 역세권 개발 공간적 범위

3. 서울역과 주변지역 현황분석

1) 도로현황



[그림 21] 도로현황

대상지에서 처음 발견한 문제점은 넓은 도로와 고가도로로 인해 시각적·도시공간적 인지가 어렵고 전반적인 물리적 환경이 열악하다는 것이었다.

먼저 도로현황을 살펴보면, 역을 기준으로 동측지역은 통일로, 세종대로, 퇴계로, 후암로, 한강대로의 주요 도로가 모여 공간을 구성하고 있다. 이 도로가 모이는 공간, 즉 서울역과 서울스퀘어사이 도로 폭은 약 100m이며 2009년에 버스환승센터가 개통되면서 두 개의 차로는 택시승강장, 네 개의 차로는 버스승강장으로 이용되고 있어 주요 지역들을 통과하는 간선·지선·광역버스들이 정차한다. 일반차도는 왕복 10차선으로 구성되어 있는 간선도로이며 법적인 도로 구분으로는 광로 1류에 속한다.





[그림 22] 서울역 앞 버스환승센터와 도로의 모습

북쪽으로는 숭례문, 서울시청, 덕수궁, 광화문, 청계천으로 연결되며 퇴계로 방면으로는 남대문 시장, 명동, 동대문으로 연결되는 중요한 도로이다. 한강대로는 왕복 8차선으로 남단에서 한강대교로 연결되어 노량진, 신림, 광명으로 연결되는 주요 도로 역할을하고 있다.

서울역 동측광장에 면한 횡단보도는 버스환승센터를 통과하도록 설치되어 있으며 지상에서 횡단할 수 있는 유일한 횡단보도이기 때문에 항상 혼잡하다.

지하공간은 [그림 21]과 같이 지하철 1,4호선, 공항철도와 연결되어 있으며 버스환승센터에서도 바로 진입 할 수 있는 출·입구가 마련되어 있기 때문에 지하철로의 환승이 용이하도록 되어 있다. 또한 대우빌딩(현 타임스퀘어)과 세브란스빌딩과도 연결되어 있다.

서측지역의 도로현황을 살펴보면, 먼저 서울역의 주요 접근로 인 청파로는 폭 20m도로에 왕복6차선으로 형성되어 있으며 이 도로의 북쪽으로는 서대문역, 남쪽으로는 원효대교와 연결된다.

또한 신촌로로 연결되는 폭 12m도로에 왕복2차선의 중림로, 마포대교로 연결되는 폭20m도로에 왕복4차선의 만리재로가 모여 공간을 구성하고 있다. 이 도로들이 모이는 롯데마트 앞의 도로 공간(서울역 서부 교차로)은 약 78m로, 법적인 도로 구분으로는 광로 1류에 속한다.

동서지역을 연결해주는 고가도로는 청파로, 만리재로로 연결되어 많은 차량들이 이동하는 중요한 역할을 담당하고 있지만 고가도로 밑의 유휴부지는 주차장으로 부적절하게 이용되고 있다.

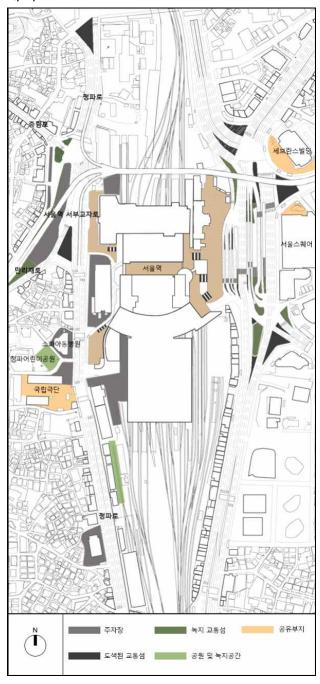
중림로와 만리재로에서 서울역으로 접근 시에는 넓은 도로로 인해 횡단이 불가능하여 우회하여 접근할 수 밖에 없는 상황이다.





[그림 23] 고가도로 밑 유휴부지 이용현황 및 횡단보도

2) 오픈스페이스



[그림 24] 오픈스페이스

서울역 주변의 교통섬은 나무가 식재되어져 있는 교통섬과 삼 각형의 페인트로 도색 되어있는 교통섬으로 분류할 수 있다. 특히 서울역 서부교차로에 위치한 교통섬은 넓은 면적을 차지하고 있음 에도 불구하고 주차장으로 이용되고 있거나 빈 공간으로 남아있 다.





[그림 25] 도색·식재·주차장으로 되어있는 교통섬

대상지 내의 유일한 녹지공간인 청파 어린이 공원은 소화아동 병원 앞에 주차되어 있는 차량들과 국립극단 벽으로 인해 잘 인지 되지 않아 이용률이 저조한 상태이다. 뿐만 아니라 보도에 면해있 는 건물들의 오픈 스페이스 조차 대부분 주차용도로 이용되고 있 어 보행자들을 위한 공공 공간이 존재하지 않고 있다.

서울역의 서측광장은 롯데마트 앞과 공항철도건물 앞에 존재 하고 있지만 제대로 이용되지 않고 있으며, 단지 사람들이 역으로 가기 위해 통과해야 하는 공간으로 남아있다.

더욱이 이 두 광장은 한국철도공사 건물과 롯데마트 주차장 진출입구로 인해 서로 단절되어 있어 광장으로서의 역할을 제대로 수행하지 못하고 있다.







이와 같이 오픈스페이스 현황을 분석한 결과, 서측지역은 전반 적으로 사람들을 위한 오픈스페이스나 녹지공간이 부족하며 지금 의 역전광장은 서울을 대표하는 역의 광장이라고 할 수 없다.





[그림 28] 서울역 동측광장

역의 동측광장은 버스환승센터와 역 사이에 위치하고 있으며 사람을 기다리거나 모이는 장소로 이용되고 있다. 하지만 식재나 휴게공간이 제대로 마련되어 있지 않아, 행사나 이벤트공간으로 이용되는 것 외에는 역을 이용하는 사람들의 통과 공간으로만 이 용되고 있다.

도로 위에 도색되어 있는 교통섬은 청파로에 존재하는 교통섬과 마찬가지로 빈 공간으로 남아있거나 주차용도로 이용되고 있다.

또한, 보행자들을 위한 휴게 공간으로 이용될 수 있는 공개공지는 서울스퀘어와 세브란스 빌딩 필지 내에 존재하고 있다. 하지만 서울스퀘어의 공개공지에는 식재는 물론, 앉아서 쉴 수 있는 벤치조차 마련되어 있지 않아 일반인들보다는 주로 주변 직장에 근무하는 회사원들의 흡연공간으로 이용되고 있다. 이와 반대로, 세브란스 빌딩의 공개공지에는 식재와 벤치가 잘 마련되어 있지만 접근성이 열악하여 비어있는 오픈스페이스로 남아있다.

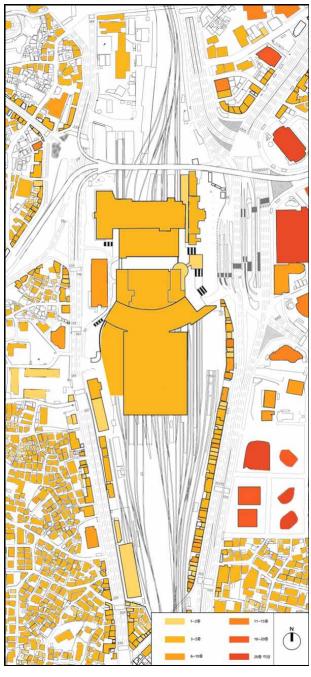


[그림 29] 세브란스 빌딩 공개공지



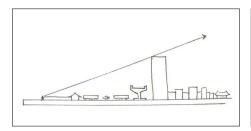
[그림 30] 고가 밑 유휴부지 이용현황

3) 건물높이

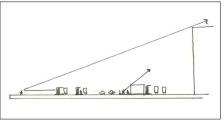


[그림 31] 서울역과 주변지역의 건물높이 현황

[그림 31]을 참고하여 보면, 서울역 주변지역 건물높이의 현황은 주로 동측지역에 높은 건물들이 많이 위치하고 있으며 높은 건물들은 대부분 업무시설로 이루어져 있다. 서측지역은 동측지역에 비해 낮은 건물들이 많이 배치되어 있고 주로 3층~5층 높이의 건물들이 많이 존재하고 있다.

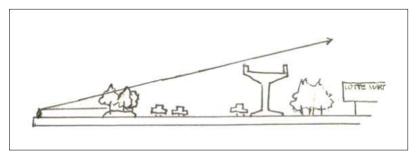


[그림 32] 서울역 동측광장에서 숭례문 방향을 바라본 시선



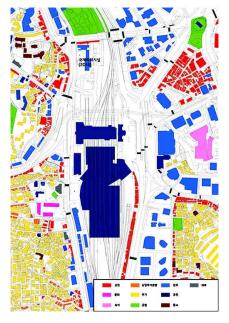
[그림 33] 서울역 동측광장에서 서울스퀘어를 바라본 시선

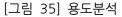
동측지역은 높은 건물들로 인해 걸어갈 수 있는 거리에 위치한 숭례문조차 인지하기 힘든 반면, 서측지역은 비교적 낮은 건물들로 이루어져 있음에도 불구하고 고가도로와 넓은 도로 위의 차들이 시선을 막고 있어 주변을 인지하기가 힘든 상황이다.

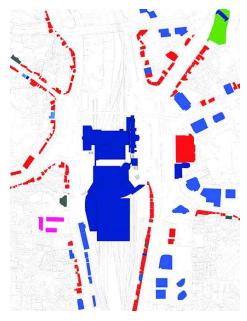


[그림 34] 중림로에서 서울역을 바라본 시선

4) 건물용도 및 건물 1층용도







[그림 36] 도로변 건물 1층용도

서울역을 기준으로 동측지역에는 주로 업무·상업시설이 밀집되어 있으며 건물의 1층은 상업 시설들이 입점 되어있는 서울스퀘어를 제외하고 대부분 업무용도로 이용되고 있어 주변 상업시설과의 연계가 떨어지는 형태를 보이고 있다. 서울스퀘어는 1층에 까페, 음식점, 은행 등이 입점 되어있어 일반인들이나 회사원들에 의해 주로 이용되고 있다.

또한, 세종대로에 면해있는 상업시설들은 주로 노래방, 맥주집, 휴대폰 판매업종이며 대부분 오후 늦게 영업을 시작하기 때문에 주간 이용률이 현저하게 떨어질 뿐만 아니라 접근성이 좋지 않아 전반적으로 상권이 침체되어 있다. 또한 한강대로에 면한 상업시설들은 대부분 폐점되어 있어 보행환경을 더욱 열악하게 하고 있다.



[그림 37] 세종대로에 면한 건물 1층모습 [그림 38] 한강대로에 면한



[그림 38] 한강대로에 면한 건물 1층 모습

서울역을 기준으로 서측지역은 주거가 밀집해 있으며 [그림 39]의 국토의 계획 및 이용에 관한 법률에 대하여 제 1종,2종,3종 일반주거지역으로 조성되어 있다. 도로에 면한 상업시설들은 주로 주민들을 위한 근린상업시설로 이루어져 있으며 1층에는 음식점, 편의점, 아파트 상가, 주유소, 카센터 등이 입점되어 있다. 최근 서측지역에 대한 관심이 많아지면서 점차 높은 빌딩이나 아파트가 들어서고 있으며 앞으로 계속 서측지역 개발이 진행되면서지역이 활성화 될 가능성을 지니고 있다.



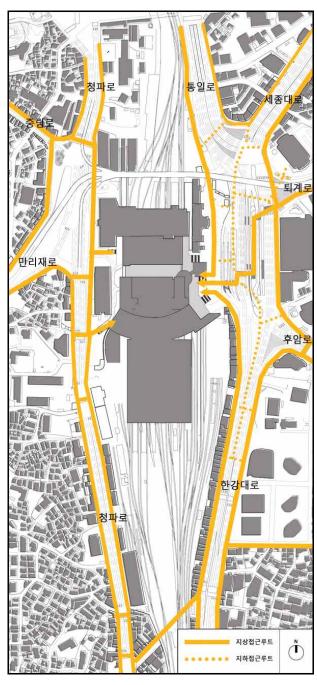
[그림 39] 토지용도현황





[그림 40] 서측지역 가로변 현황

5) 접근루트 분석



[그림 41] 서울역 접근 주요 보행루트

현황사진	접근로	분석 및 문제점
[그림 42] 숭례문 방향	세종대로 (숭례문, 덕수궁, 서울시청 방면)	 지하보도 및 중앙 환승센터를 통해 갈수 있음 혼갑한 교통 때문에 숭례문을 인지하기힘든 환승센터로 인해 유동인구가 많음(혼갑) 오로지 환승센터를 통한 횡단보도 이용하여 횡단 가능 1층 상업시설 및 보행환경 열악
[그림 43]남대문 시장 방면	퇴계로 (남대문시장, 명동 방면)	- 일반인들 및 회사원들의 공개공지 이용 - 고가도로로 인한 동서의 중요한 연결지점 - 고가 및 부적절한 이용 - 비교적 정돈된 보행환경이지만 남대문시장에 다가갈수록 열악
[그림 44] 서울역	후암로 (힐튼호텔, 백범광장, n남산타워 방면)	- 힐튼호텔에서 서울역으로의 주요 접근로 및 지역주민들의 접근로 - n남산타워로 갈 수 있는 산책길연결 (인 지하기 어려워 주로 버스이용) - 오로지 환승센터의 횡단보도로만 서울역 접근 가능 - 양쪽 보행환경이 극도로 차이남 - 서울역을 접근할 때 서울역을 가장 잘
가는 길 [그림 45] 한강대	한강대로 (숙대입구역, 전쟁기념관 방면)	인지할 수 있는 길 - 상업시설들이 도로를 따라 밀집되어 있지만 대부분 폐점한 상점들 - 비교적 많은 사람들의 철교 밑 통로 이용 - 숙대입구역, 삼각지역, 용산역, 한강대교로 이어지는 한남북을 연결해주는 중요한방향 - 보행환경 및 상업시설 개선 필요
	청파로 (서소문 근린공원방면)	- 횡단보도 위치가 부적절하고 보행하기 어려움 - 서울역과의 연결성이 떨어짐 - 공원의 소극적인 이용

[그림 46] 공원 앞 삼거리

[그림 47] 청파 로에 면한 보도	청파로 (동측지역으로 연결되는 철교 밑 통로, 원효대교 방면)	- 남쪽에서 서울역으로 접근하는 주요 보행 행루트 - 공기관 쪽 보도 벽을 따라 좁은 보도로이동 (횡단불가능)
[그림 48] 중림로에서 서울역을 바라본 시선	중림로 (충정로역, 약현성당 방면)	- 북서쪽에서 주로 서울역으로 접근하는 주요보행루트 - 상업시설(음식점) 분포 - 현재 계속 보도 개선중 - 약현성당(국내 최초로 지어진 성당): 최 근 손기정 체육공원과 약현성당을 서울역 투어코스로 하여 방문하는 사람 증가 - 서울역 접근방향 인식 어려움 (횡단보도 부족, 식재 교통섬)
[그림 49] 고가도로로 진입하기 전	만리재로 (손기정 체육공원, 공덕역, 마포역, 마포대교 방면)	- 여의도와 연결되는 중요한 길 - 고가도로로 인한 동서연결 - 반대편으로 건널 수 있는 횡단보도가 없음 (육교이용) - 보행환경 열악: 도로를 따라 존재하는 상업 시설들의 쇠퇴와 보도 위의 많은 오토바이

[표 3] 주요 접근루트 분석

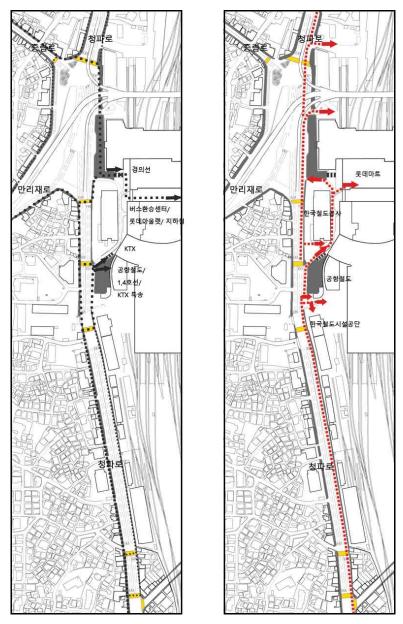
대상지를 분석한 결과 서울역을 중심으로 동측지역과 서측지역의 보행환경과 도시공간의 질이 현저하게 차이가 나는 것을 알수 있었다.

물론 동측지역도 광장을 재정비하고 역으로의 접근성 및 물리적 환경을 개선해야 할 필요가 있다.

하지만 서측지역이 더욱 열악한 상황이며 양 측 모두 동등하 게 정면성을 가지는 서울역이 되기 위해서는 서측지역도 그에 적 합한 도시공간과 가로환경을 갖추어야 한다고 판단하여 본 논문에 서는 서측지역을 중심으로 더 상세히 분석한 후 설계범위를 설정 하여 설계하고자 한다.

4. 청파로 중심 상세 현황분석

1) 접근동선



[그림 50] 보행접근동선(좌) - 차량접근동선(우)

(1) 보행접근동선

서울역으로 접근하는 보행행태로는 중림로에서 접근 시 넓은 도로를 우회하여 접근하며, 청파로 남측에서 접근 시에는 공항철 도 부근까지 걸어와 횡단하여 접근하는 행태를 보인다.

서울역 서부 교차로에 위치한 횡단보도를 건너 역으로 접근 시에 이용되는 보도는 약 5m 폭으로 조성되어 있다. 하지만 롯데 마트와 고가도로 사이에 위치하고 있는 물류창고로 인해 운송차량 들이 자주 드나들어 보도를 가로막고 있으며, 보도 위에 주차되어 있는 운송차량들이 존재하여 지나다니기 불편한 상황이다.



[그림 51] 청파로에 위치한 횡단보도

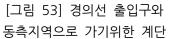


[그림 52] 가로막고 있는 물류차량

경의선 출입구는 롯데마트와 버스환승센터로 가기위한 계단 사이에 약 3m의 폭으로 형성되어 있어 경의선을 이용하는 사람들 수에 비해 좁고 열악한 상황이다.

또한 경의선에서 환승하거나 혹은 동측지역으로 이동 시에 노약자·임산부·장애인 등의 약자를 위한 배려가 되어있지 않기 때문에 많은 계단을 오르내려야 하는 불편함을 가지고 있다.







[그림 54] 한국철도공사 앞 보도현황

또한 [그림 50]의 차량접근동선을 참고하여 보면, 롯데마트 이용객들을 위한 전용주차장이 철도 위 지상에 위치하고 있어 차량들은 한국철도공사 측면을 이용하여 진입하고 있는 상황이다.

이로 인해 보행자들은 차량을 피해 지나가거나 롯데마트 직원 의 통제 하에 잠시 멈추었다가 지나가야 한다.

현재 청파로의 보행환경은 실제로 많은 사람들이 불편을 겪고 있을 만큼 열악한 상태이다. 이는 동측지역에서 서울역으로 접근 할 때의 보행환경보다 열악하며 앞으로 개선해야 할 여지가 있다.



주차장 출입구



[그림 55] 롯데마트 [그림 56] 동측으로 연결되는 오픈스페이스

한국철도공사건물 앞은 주차장으로 이용되고 있기 때문에 사람 들이 이용할 수 있는 보도 폭은 약 2m도 채 되지 않으며 롯데마 트 주차장에서 나오는 차량들을 피해서 건너가야만 공항철도나 ktx의 이용이 가능하다.



[그림 57] 롯데마트 주차장 입구



[그림 58] 광장에서 바라본 ktx와 공항철도 주차장 출입구 진입구



[그림 59] 공항철도

공항철도건물 앞에는 광장과 택시 승강장, 횡단보도가 설치되어 있어 많은 사람들이 이곳으로 모여 역을 이용하고 있지만 접근환 경이 좋지 않은 상태이다.

현재 서울에서 ktx 이용객이 가장 많은 역 임에도 불구하고 한국철도공사건물의 측면에 계단과 에스컬레이터가 설치되어 있어 인지가 잘 되지 않을 뿐만 아니라 물리적으로도 기능적 위상이 표 출되지 않고 있다.

또한 공항철도 앞에 마련되어 있는 광장은 많은 사람들이 모이는 공간임에도 불구하고 제대로 이용되지 않아 빈 공간으로 남아있는 상태이다.







[그림 60] 철도청건물에 면한 보도 [그림 61] 건너편에 보이는

[그림 61] 건너편에 보이는 폐기처리장

청파로의 남측에서부터 역으로 접근하기 위해 이용되는 보도 공간은 높이 3m-4m의 옹벽을 경계로 철도청건물과 단절되어있 으며 보도 폭이 1m도 채 되지 않아 사람들이 일렬로 지나가야만 하는 상황이다.

또한 국립극단 앞의 횡단보도가 주로 이용되고 있음에도 불구하고 폐기처리장이 바로 위치하고 있어 시각적, 물리적 환경을 더욱 열악하게 하고 있다.

(2) 차량접근동선

차량이 가장 혼잡한 곳은 공항철도 앞이다. 공항철도 앞에는 전 용주차장 진·출입구와 택시 승강장이 위치하고 있을 뿐만 아니라 롯데마트 주차장 진입로도 위치해 있기 때문에 차량들이 항상 줄 지어서 있다.

현재 청파로 서소문 근린공원 방면의 도로 3차선 중 1차선은 택시들이 정차해 있어 실질적으로 2차선만 차량 통행이 가능하다.





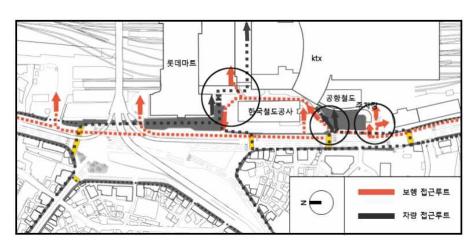
[그림 62] 택시승강장 [그림 63] 청파로를 따라 줄지어 서있는 택시들

서울역 서부 교차로 공간에서는 만리재로와 중림로에서 청파 로로 접근하는 차량들이 교차하여 통과하고 있다.

많은 차량들이 지나다니고 있음에도 불구하고 교차로 중심에 위치한 유휴부지가 주차장으로 이용되고 있어 주변으로의 시야를 가리고 있기 때문에 운전자들 뿐 아니라 보행자들에게도 불편함을 주고 있다.

또한 도로에 면해있는 건물들의 주차시설이 제대로 마련되어 있지 않아 보도 위에 주차되어 있는 차량들도 쉽게 발견할 수 있 다. 이 차량들을 위한 주차공간을 제대로 마련해 준다면, 주차문제 를 해결할 뿐만 아니라 보도공간은 온전히 보행자들을 위해 이용 될 수 있을 것이다.

(3) 보행접근동선과 차량접근동선이 부딪히는 곳



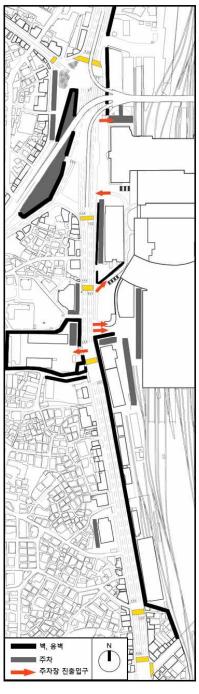
[그림 64] 보행접근동선과 차량접근동선이 마주치는 곳

[그림 64]을 참고하여 보면, 한강대로에 위치한 버스환승센터 나 상업시설을 이용하고자 동측지역으로 이동하는 사람들은 롯데 마트 주차장으로 접근하는 차량들과 부딪히게 된다.

공항철도 광장 앞은 주차장 진입을 위한 차량들과 택시들로 인해 항상 혼잡할 뿐만 아니라 보행동선도 단절되어 있어 보행자 들과 운전자들 모두 불편함을 겪고 있다.

서울역에 걸 맞는 환경을 갖추기 위해서는 서울역으로의 접근 성과 보행환경이 우선적으로 개선되어야 한다. 역을 이용하는 사 람들 모두가 편하고 안전하게 접근할 수 있도록 차량동선을 정리 함과 동시에 단절되어 있는 보행공간을 연결해준다면, 차량과 보 행 동선이 겹치는 곳은 최소화 될 것이며 앞으로 이러한 부분을 점차 개선해 나갈 필요가 있다.

2) 가로환경 방해요소



[그림 65] 가로환경 방해요소



[그림 66] 주차장 진출입구



[그림 67] 보도와의 단절



[그림 68] 주차 문제

본 논문에서는 대상지의 가로환경 방해요소를 크게 세가지로 정리하였다.

첫 번째는 주차장 진출입구 위치이다. 롯데마트 주차장은 입구와 출구가 사람들이 많이 모이고 이동하는 곳인 공항철도 광장 옆과 경의선 출입구 옆에 각각 마련되어 있다. 이 외에도 한국철도 공사 주차장, 공항철도 주차장, 한국철도시설공단 주차장 출입구로인해 보도공간은 잦은 분절이 발생하고 있다.

이로 인해 보행의 연계가 제대로 이루어지지 않고 있으며 보 행자들의 안전성마저 보장되고 있지 않다. 또한 주차장을 이용하 는 차량들과 통과차량들 사이에서도 잦은 마찰로 인해 교통체증을 더욱 악화시키고 있는 실정이다.

두 번째는 보도공간의 단절이다. 서울역 서부 교차로 공간 한 가운데 도색되어 있는 교통섬에 철재물로 벽을 세워 주차장으로 이용하고 있기 때문에 시야가 가려져 주변을 인지하기가 힘들며, 이로 인해 횡단보도가 적절한 위치에 설치되어 있지 않아 우회하 여 접근해야하는 불편함을 가지고 있다.

국립극단의 오픈스페이스는 보도공간과 공유할 수 있음에도 불구하고 붉은색 벽으로 보도와 경계를 두어 주차장으로 이용되고 있다.



[그림 69] 교통섬에 철재벽을 세워 주차장으로 이용하고 있는 현황



[그림 70] 한국철도시설공단 보도 쪽에서 바라본 국립극단

또한 한국철도시설공단에 면해있는 보도공간은 남측으로부터 접근해오는 사람들에 의해 주로 이용될 수 있는 가능성을 가지고 있음에도 불구하고 보도 폭이 1m 도 채 되지 않아 맞은편에서 걸어오는 사람과 서로 양보를 하며 지나가야 하는 상태이며, 도중에 횡단보도가 설치되어 있지 않아 횡단도 불가능 하다. 현재 이 보도의 이용률이 저조한 상태이므로 보도공간을 적극적으로 이용할수 있도록 재조성할 필요가 있다. ([그림 67]참고)

마지막으로 오픈스페이스의 부적절한 이용이다. 한국철도공사 건물 앞은 사람들이 역을 이용하기 위해 많이 지나다니는 곳임에 도 불구하고 보도에 면해있는 공간을 전용주차장으로 이용하고 있 어 통행에 불편함을 주고 있다.

공항철도 광장 맞은편에 위치한 소화아동병원이나 국립극단 앞의 오픈스페이스는 횡단보도와 연결되어 있어 많은 사람들이 모 이고 지나다니는 공간임에도 불구하고 주차장으로 이용되고 있기 때문에 사람들이 기다리거나 머무를 공간이 제공되지 않고 있다. 또한 철도청 건물들과 철도 사이에 위치한 오픈스페이스도 지상주 차장으로 이용되고 있어 공무원들이 잠시 머무르거나 쉴 수 있는 공간조차 제대로 마련되어있지 않다.

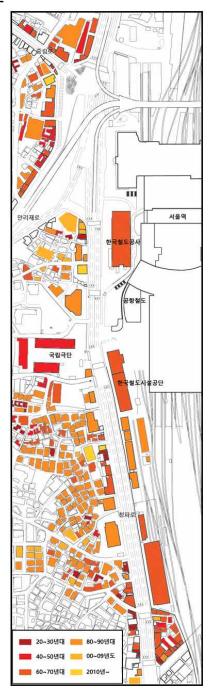
청파로의 보행환경은 전반적으로 열악한 상태이다. 또한 사람들이 잠시 쉬어갈 수 있는 공공공간이 마련되어있지 않아 보도는 단순히 통행의 기능만을 가지며 단조롭고 지루하기까지 하다.





[그림 71] 한국철도시설공단과 철도사이의 오픈스페이스 이용현황

3) 건물 노후도



[그림 72] 주변건물 노후도 현황

도시공간을 설계할 시에 함께 고려하여 개발하거나 개선할 수 있도록 도로에 면한 건물들을 중심으로 분석한 결과, 주거지역은 대부분 80년대에 지어진 건물들로 밀집되어 있었으며 서울역 서 부 교차로에 면해있는 건물들은 대부분 40년대에서 60년대에 지 어진 건물들로 이루어져 있었다.

또한 청파로를 따라 남측으로 내려갈수록 20년대 초부터 30 년대 후반에 지어진 건물들이 현존하고 있는 상태이다.

국립극단은 과거 기무사 수송대였던 현재 위치에서 2010년부 터 이용되기 시작하였고, 한국철도공사 및 한국철도시설공단 등 공기관 건물들은 60년대에서 70년대 초반에 건설되어 이 후 90 년대에 직원식당으로 이용되고 있는 건물이 지어졌다.

한강대로로 연결되는 청파로 삼거리에 위치한 건물들은 상업 과 주거가 혼재되어 있으며 대부분 40년대부터 60년대 초반에 지 어졌다. 현재 이곳 상점들은 대부분 폐점되어 있는 상태이며 이러 한 상황이 보행환경을 더욱 악화시키고 있다.



[그림 73] 주거지역



[그림 74] 청파로 남측 [그림 75] 동측으로 삼거리에 면한 상점들 연결되는 철도 밑 터널



4) 토지소유조사



[그림 76] 토지소유현황

사유지와 공유지를 알아보기 위해 토지 등기부 등본을 조사 하였으며 이는 설계할 시에 공공 공간으로서 활용 가능한 공간의 유무를 알아보고자 하였다.

활용 가능한 공간을 찾아 사람들에게 머무르고 쉴 수 있는 공 간을 제공해주고자 하였으며 이는 도시공간을 풍부하게 하고 보행 을 활성화 시키는 데에 중요한 역할을 한다.

토지소재	면적(㎡)	소유자	
서울특별시 용산구 서계동 1	4189.1	국(국방부)	
(국립극단)			
서울특별시 용산구 서계동 226-13	1502.6	한국철도공사	
(서울 승무원 기숙사)	1582.6		
서울특별시 용산구 동자동 43-205		철도청	
(서울역 일대)	_		
서울특별시 용산구 서계동 226-3	11 <i>1</i> 2 F	그/게거거게이\	
(청파 어린이 공원)	1142.5	국(제정경제원) 	

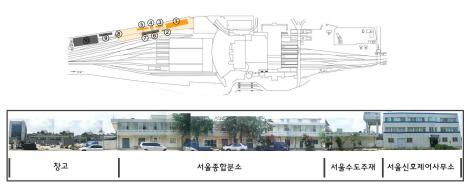
[표 4] 토지등기부 등본 조사

도로를 포함하여 서울역, 한국철도공사 및 한국철도시설공단, 국립극단, 청파 어린이 공원, 서울 승무원 기숙사는 국가가 소유하 고 있는 토지이며 그 외에는 사유지로 되어있는 것을 알 수 있었 다.

조사한 것을 바탕으로 대상지 설계 시, 도로에 면해있는 공유 지의 오픈스페이스와 도로 위의 유휴 부지를 공공 공간으로 제공 하여 가로환경을 증진시키고자 한다.

5) '한국철도시설공단' 및 '도로유휴부지' 개발이유

대상지 분석 시, 철도청 건물과 보도공간이 단절되어 있어 보 행환경이 열악하다는 것과 부적절한 오픈 스페이스의 이용에 대해 지적하였었고 이러한 문제점들을 해결함과 동시에 앞으로 개발되 어질 서측지역에 적합한 환경을 제공해주고자 하였다.



[그림 77] 한국철도시설공단 입면 현황

또한 [그림 72]의 노후도 분석과 [그림 77]의 입면현황을 참고하여 보면, 한국철도시설공단 건물들 자체는 대부분 70년대에지어진 건물이며 그 이후에 조금씩 창고나 별관을 확장하여 지어진 건물들은 조립식으로 건축 되어있는 상태이다. 현재 건물들이전반적으로 부식되어 있고 외관상으로도 좋지 않기 때문에 앞으로환경개선의 여지가 있다.

번호	건물이름	구조	층수	연면적	건축년도
1	서울지역사무소	RC	5-1	8785.42	1974
2	서울지역소 온실	SST	1-0	94.50	1990
3	서울신호제어사무소	RC	3-0	756.00	1988
4	서울수도주재	RC	2-0	168.60	1982
(5)	서울종합분소	벽돌	3-0	719.60	1977
6	서울지역사무소 별관	조립	2-0	1303.90	1993
7	서울신호분소 창고	RC	1-0	119.10	1983
8	특별동차운영단정문 경비실	벽돌	1-0	7.90	1970
9	특별동차운영단 보일러실	벽돌	1-0	300	1970
10	특별동차운영단 서울검차장	RC	1-0	2888.00	2000

[표 5] 한국철도시설공단 건물 현황6)

⁶⁾ 한국철도공사에서 자료를 받아 정리함

5. 도시설계 과제

앞서 서울역의 현황 및 주요 접근루트의 분석을 통해 문제점을 도출한 내용은 다음과 같다.

- (1) 서울역 자체의 형태적·미학적 문제
- (2) 물리적 환경 및 도시공간 자체의 문제
 - 주변지역과의 연계 부족
 - 역으로의 접근성 열악
 - 광장 단절
 - 보도와 건물 간의 단절
 - 녹지 및 공공 공간 부족
- (3) 역 서측의 정면성 부재

이러한 문제점들로 인해 현재 서울역은 상징성을 가지고 있지 않으며 본 연구에서는 앞으로 점차 개발되어질 서측지역에 대응하 여 서울역의 기능적인 위상에 걸 맞는 상징성이 도시공간에 물리 적으로 표출될 수 있도록 다음과 같이 개선해야할 과제를 가지고 있다.

- (1) 서울역에 걸 맞는 물리적 환경 제공
- (2) 역 서측의 정면성 제공

Ⅲ. 대상지 설계

1. 설계 목표

2. 구간 설정

3. 전체구간에 대한 개념설계

4. 설계안

1. 설계 목표

현재 서울역은 전반적으로 형태적·물리적 환경이 열악하여 상 징성을 가지고 있다고 할 수 없다. 또한 역의 동측만이 정면으로 인식되고 있으며 동측과 서측지역의 물리적환경도 극명하게 차이 가 난다. 이를 개선하기 위한 본 설계안의 목표는 다음과 같다.

- (1) 서울역이 서울을 대표하는 역으로서 상징성을 가질 수 있도록 이에 적합한 환경을 제공해준다.
- (2) 서울역의 서측면이 동측면과 같이 동등한 정면성을 가질 수 있도록 한다.

이와 같은 목표를 달성하기 위해 본 연구에서는 역으로의 주 요접근로인 청파로를 대상으로 설계 하고자 하였으며, 설계를 하 기에 앞서 서측지역의 비전을 설정하고 개선해야 할 점들을 정리 하였다.

1) 서측지역의 비전

(1) 도시적 차원의 발전 및 지역경제 활성

현재 서울역의 동측지역과 서측지역이 개발규모나 지역 활성과 도시구조에서 차이가 나고 있지만, 점차 서측지역을 중심으로일어나는 개발에 대응하여 도시적 차원의 경관과 도시개발 및 재생을 통해 쾌적한 도시환경 제공해줌으로써 전체적인 삶의 질을 높이고 지역경제를 활성화한다.

(2) 역 서측면의 정면성 제공

후면이라는 인식을 없애고 동·서 양 측면 모두 정면으로 인식될 수 있도록 한다. 또한 현재의 광장을 개선하여 도시공간의 오픈 스페이스로서 이용될 수 있도록 한다.

(3) 도시공간의 통합

단절되어 있는 차량 및 보행 네트워크를 연결하고, 주요 시설 들로의 접근성을 높여 하나의 도시공간으로서 작동할 수 있도록 한다.

(4) 보행환경 및 공공 공간의 높은 질 향상

지역경제를 활성화시키기 위해서는 쾌적한 보행환경과 다양한 이벤트 및 활동이 일어날 수 있는 공공 공간이 제공되어야 한다.

도시민들을 위한 공간을 제공해 줌으로써 가로에 면한 상업·문화시설의 접근성 및 이용률을 높인다.

(5) 동서지역의 연계 활성화

단절된 동·서 지역을 연결해 주변지역의 상권을 회복하고자 하는 고가도로 공원화계획을 수용하여, 도시공간의 연결 및 확장으로의 가능성을 가지고 적극적으로 고가도로를 이용할 수 있도록

환경을 제공한다.

2) 설계 시 개선해야 할 요소

(1) 넓은 도로공간의 개선

부족한 녹지공간과 보행자들을 위한 공간을 확보하기 위해서 도로 위의 유휴 부지를 활용 하고자 한다. 사람들이 공공 공간을 적극적으로 이용할 수 있도록 적절한 프로그램을 제공함과 동시에 그 자체가 서울역 서측의 랜드마크로서의 역할도 수행할 수 있도 록 고려한다.

(2) 역의 정면성을 위한 동선정리 및 광장개선

경의선과 ktx 및 공항철도의 이용을 위해 많은 사람들이 서측 지역에서 접근하고 있음에도 불구하고, 역의 서측면은 여전히 제 대로 된 정면성을 가지고 있지 않다.

또한 경의선에서의 지하철이나 버스 및 ktx로의 환승동선이 불편하며 약자들을 위한 배려가 되어있지 않다.

이를 개선하여 서울역이 동측면 이외의 또 다른 정면성을 갖 도록 함과 동시에 단절되어 있는 광장을 통합하여 일상생활에서의 공공 공간의 역할을 할 수 있도록 개선해주고자 한다.

(3) 보행 및 주차동선 개선

현재 주차장으로의 진·출입 동선이 건물 별로 분리되어 있어 보도의 끊김이 잦고, 보행연속성이 떨어지는 상황이며 보행자들의 안전성조차도 보장되지 않고 있다. 이를 해결하고자 주차동선을 통합하여 안전이 보장된 보행공간을 확보함과 동시에 활성화 될 수 있도록 한다.

(4) 공공 공간 조성

전반적으로 서측지역은 햇볕을 피해 그늘 밑에서 휴식을 취하 거나 누군가를 편안하게 기다릴 수 있는 공공 공간이 부족한 상태 이다. 심지어 공공 공간으로서의 가능성을 가지고 있는 곳조차 벽 으로 단절되어 사적인 공간으로 이용되고 있다.

양 측의 보도공간 또한 서로 연결해주는 횡단보도가 제대로 설치되어 있지 않고 단절되어 있어 이용을 더욱 저조하게 하고 있 다.

이를 개선하기 위해 공공 공간으로서 이용이 가능한 공간을 공유하여 사람들에게 휴식공간을 제공해주고자 한다.

또한, 보도공간의 적절한 위치에 오픈스페이스를 제공해주고 이 공간과 양측의 보도공간을 적극적으로 연결하는 횡단보도를 설 치하여 하나의 통합된 도시공간으로서 작동될 수 있도록 한다.

5) 보도와 건물 1층공간의 적극적인 이용을 위한 공간 개선

한국철도시설공단 건물들에 접해있는 보도는 약 4m 높이의 옹벽으로 인해 건물과 단절되어 있으며 횡단보도조차 제대로 설치 되어 있지 않다. 더욱이 보도의 폭이 1m도 채 되지 않고, 보도에 면한 1층에는 사람들이 이용할 수 있는 공간이나 시설들이 존재 하지 않아 이용률이 더욱 저조한 상태로 남아있다.

이를 해결하기 위해서 보도공간과 건물을 단절시키고 있는 주 원인인 옹벽을 제거하고, 1층에 사람들의 보행을 적극적으로 유도 할 수 있는 용도와 오픈스페이스를 제공해주어야 한다. 또한, 적절 한 위치에 횡단보도를 설치하여 사람들이 보행공간을 적극적으로 이용할 수 있도록 한다.

2. 구간 설정

본 설계안에서는 설계범위 내에서 성격을 부여하고 성격에 따라 구간을 나누어 시퀀스를 가지고 도시공간을 재설계하는 과정을 거치며, 이후 구간별로 상세한 설계안을 제안하고자 한다.



[그림 78] 설계 범위 및 구간설정

[그림 78]과 같이 설계범위 내에서 크게 A, B, C, D로 구간으로 설정하여 성격을 부여하였다.

먼저, A구간은 서울역의 진입이 시작됨을 알리는 메인입구역할을 담당하게 된다. 이를 위해 P&R를 도입하고, 동·서지역의적극적인 연결을 위해 고가도로 공원화 계획을 수용하여 이용을 증진시킬 수 있도록 한다. 이와 동시에 서울역으로 접근 시, 입구성이 시각적으로 인지될 수 있도록 랜드마크 성격을 부여한다.

B구간은 경의선, KTX, 지하철, 버스환승센터 등 주요 역 기능을 담당한다. 이 구간이 역의 중심부임을 알 수 있도록 정면성을 제공해줌과 동시에 복잡한 환승동선과 분절되어 있는 광장을 개선하여 이용환경을 제공한다.

C 구간은 역으로의 접근을 위해 주로 이용되는 공간으로서, 풍부한 공간과 쾌적한 환경을 제공해준다. 이를 위해 공유지의 오 픈스페이스를 활용하여 공공 공간을 제공하고 보도와 건물간의 단 절을 개선함으로써 이용률을 증진시킬 수 있도록 한다.

D 구간은 P&R를 적용하고 적절한 규모의 광장을 제공하여 남 단에서 접근하는 사람들에게 서울역이 시작됨을 알리는 또 다른 메인 입구로서 담당할 수 있도록 한다.

3. 전체구간에 대한 개념 설계

1) 교통 개념도



[그림 79] 교통 개념도

- 도로의 유휴부지를 공공공간으로 제공
- · 고가도로의 적극적인 이용
- · 도로에 면해있는 기존 건물들의 이용을 위한 보차혼용도로 제 공

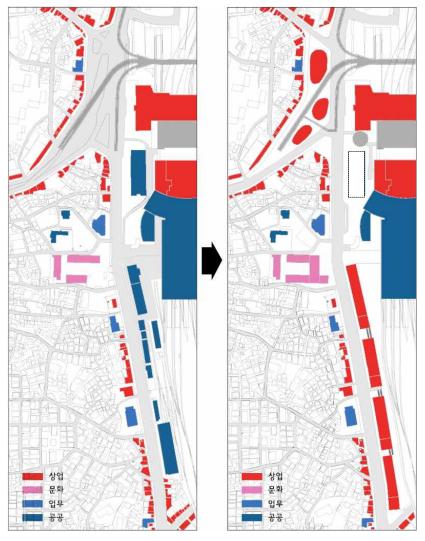
2) 오픈스페이스 개념도



[그림 80] 오픈스페이스 개념도

- 부족한 녹지공간 제공
- 단절되어 있던 광장의 통합
- · 포켓(오픈 스페이스) 설정

3) 건물용도 개념도



[그림 81] 건물 1층용도 개념도

- · 고가도로와 공공공간의 적극적인 이용을 위한 문화·상업시설 제 공
- · 철도청 건물의 1층을 상업시설로 제공 ⇒ 보도공간 활성화

4) 건물밀도 개념도



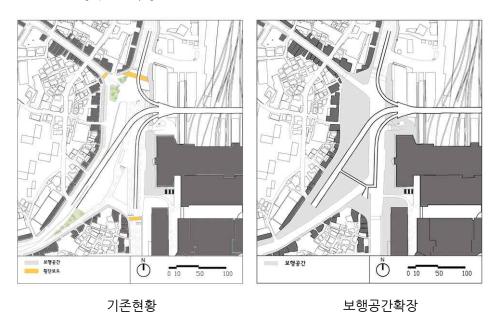
[그림 82] 건물밀도 개념도

- 앞으로 발전할 서측지역에 대응할 수 있도록 건물 밀도 개선
- 랜드마크 역할 제공

3. 설계안 (Proposal)

1) A 구간

(1) 보행공간 확장



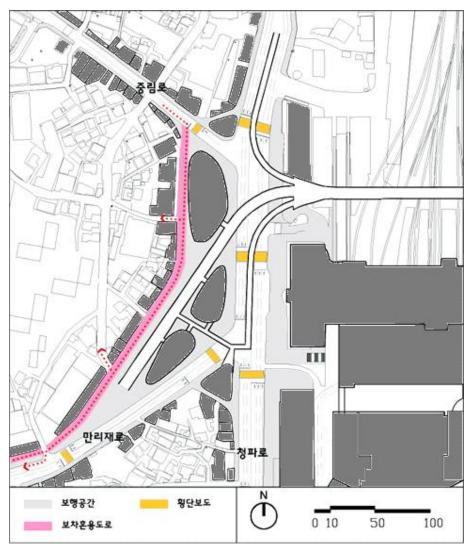
보행 [그림 83] 보행공간 확장

먼저 기존에 주차장으로 사용되었던 도로 위의 유휴부지와 교 통섬을 보행공간으로 확장하는 것에서부터 시작하였다.

이 공간의 적극적인 이용을 위해 고가도로 공원화 계획의 당선안 디자인의 일부를 수용하여 함께 고려하고자 하였다.

확장된 보도영역의 면적은 총 15106.53㎡로 약 4577평의 면적을 확보하였다.

(2) 용도 및 동선설정



[그림84] 용도 및 동선설정

도로에 면해있는 건물들이 대부분 상업시설로 이용되고 있으므로 확장된 공간을 일반상업지역으로 설정하여 상업·문화시설을 배치하였다.

배치한 건물은 고가도로와의 직접적인 연결을 통해 확장된 보행공간과 함께 적극적으로 이용될 수 있도록 하였다.

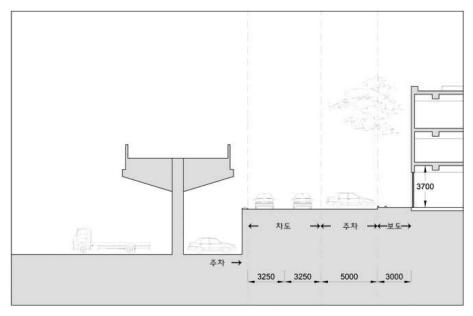
용도지역		건설 가능한 건축물	건폐율/ 용적률
일반상업지역	일반적인 상업기능 및 업무기능을 담당하기 위해 필요한 지역	제 1종 근린생활시설, 제 2종 근린생활시설, 문화 및 집회시설, 종교시설, 판매시설, 운수시설, 의료시설, 업무시설, 숙박시설	80%이하 / 300%이상 1300%이하

[표 6] 일반상업지역7)

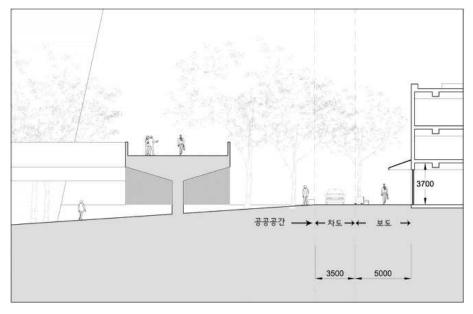
또한 기존 건물들을 이용하고자 하는 차량접근을 위해 보차혼 용도로로 조성하여 차량은 중림로에서만 진입할 수 있는 일방통행 으로 하였다.

[그림 86]과 같이 기존 차도의 폭을 줄이고 보도의 폭을 확장하여 보행자들을 위한 공간을 마련하였다. 또한, 보도공간과 도로의 포장재를 다르게 사용하여 보도와 차도의 높이 차가 없이도 보행자가 보차혼용도로를 쉽게 인식할 수 있도록 함과 동시에 나무와 벤치를 제공하여 보행자들에게 편하고 쾌적한 공간을 제공하였다.

⁷⁾ 부동산용어사전 참고



[그림 85] 기존 보도 및 도로 현황

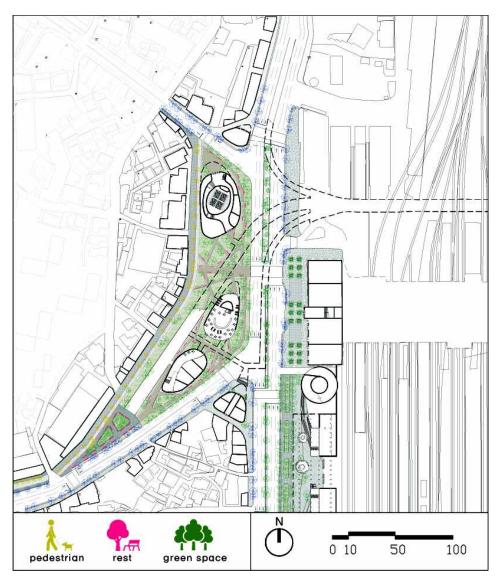


[그림 86] 보차혼용도로 부분 개선단면

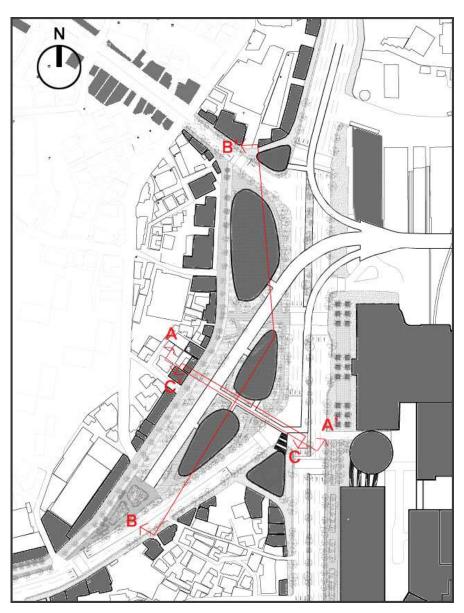
횡단보도의 위치설정에 있어서는 넓은 도로로 인해 우회하여 횡단하지 않도록 확장된 보도공간들을 서로 연결하여 역이나 광장 에 최단거리로 접근할 수 있도록 배치하였다.

횡단보도 배치 시, 기존의 차량 신호대기 시에 비어있는 도로 공간을 이용하였으나 추후 실제 사업이 이루어질 시에는 복잡한 교통상황을 가지고 있는 상황이므로 더욱 적합한 횡단보도 위치나 혹은 교통 신호주기 조정 등의 좀 더 세부적인 도로공학적 분석이 필요할 것이다.

(3) A구간 설계 평면도



[그림 87] A구간 1층 평면도



[그림 88] A구간 배치도

(1) 녹지 공간 제공

기존에는 넓은 도로로 인해 보행자들이 횡단하기에 위협적이며 불편하였으나, 도로 위의 유휴 공간을 보행자들을 위한 공간으로 제공하여 역으로의 접근성을 높이고 녹지공간으로써 이용될 수 있도록 하였다.

오픈 스페이스의 적극적인 이용을 위해 보행자들이 편히 쉬어 가거나 사람들과 편하게 앉아서 대화 할 수 있도록 벤치를 배치하 였으며, 도심 속 공원의 역할을 할 수 있도록 녹음이 우거진 쾌적 한 그늘 공간을 형성하였다.

(2) 랜드마크 제공

A구간이 서울역의 진입을 알리는 메인입구로서 시각적으로 인지되어 랜드마크 역할을 수행할 수 있도록 새롭게 형성한 녹지공간에 문화·상업시설 건물들을 배치하였다.

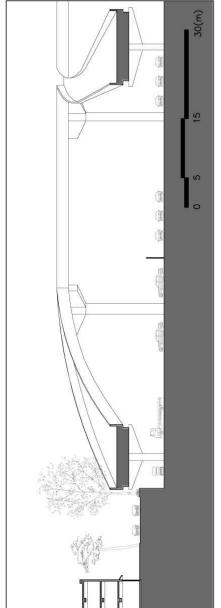
이 건물들은 고가도로가 보행자들을 위한 공간으로 이용됨에 따라 동측에서 서측으로 접근 시에 랜드마크로서 인지하고 접근해 올 수 있으며 새롭게 형성된 녹지공간의 이용률을 높일 수 있다.

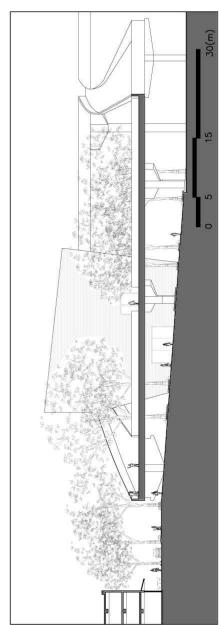
(3) 도로 재정비

도로 위로 정착되던 고가도로는 녹지공간에 정착될 수 있도록 조정하여 안전하게 보행이 연결될 수 있도록 하였다.

청파로의 도로는 6차선을 그대로 유지하여 통과차량에 지장 없도록 하되 녹지공간이 제공되면서 차량동선이 조정되었다.

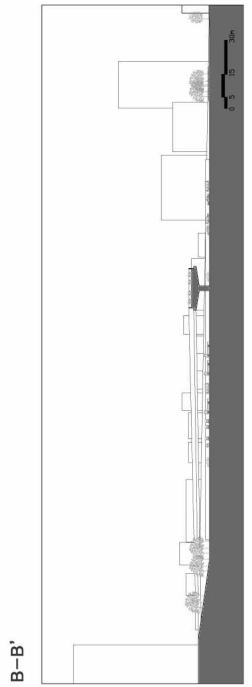
또한 보행자와 운전자들이 쾌적한 느낌과 심리적 안정감을 느낄 수 있도록 도로 양쪽은 물론 도로와 도로의 중간지점에 가로수를 식재하여 도로의 소음과 시선을 부분적으로 차단시켰다.

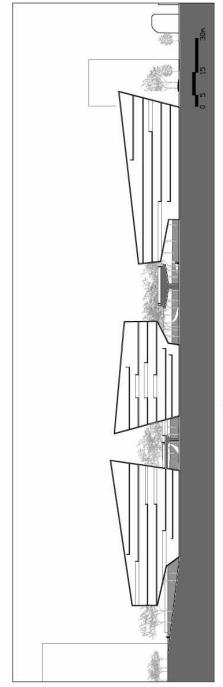




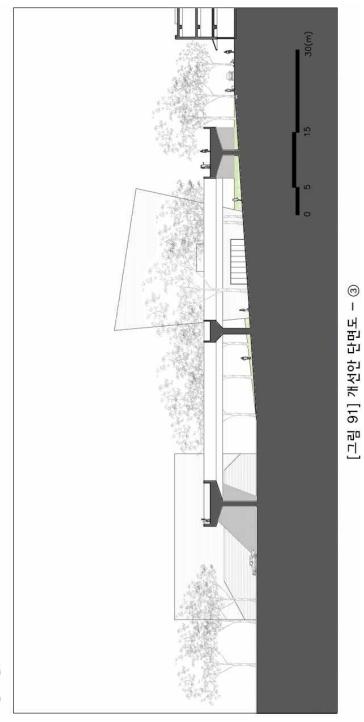
[그림 89] 기존 현황 단면도(위)와 개선안 단면도 (아래) — ①

A-A



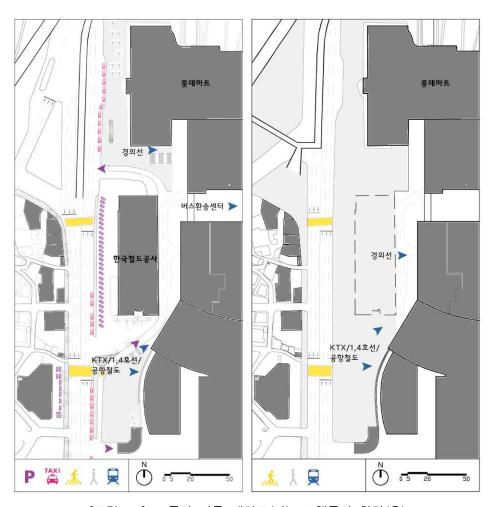


[그림 90] 기존 현황 단면도(위)와 개선안 단면도 (아래) — ②

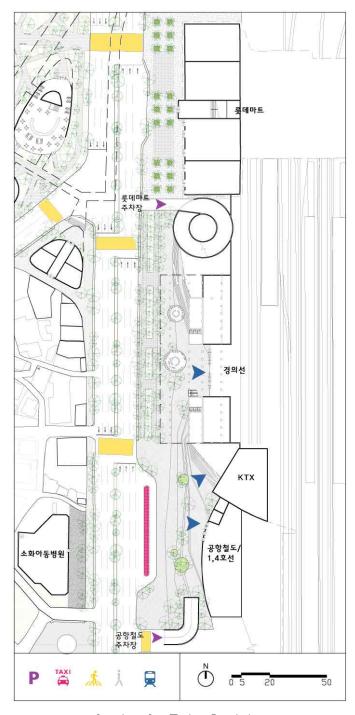


C-C

2) B 구간



[그림 92] B 구간 기존 배치도(좌)/ 보행공간 확장(우)



[그림 93] B구간 1층 평면도

(1) 광장통합

현재 많은 사람들이 역을 이용하고 있지만 여전히 보도공간은 개선되지 않고 있으며, 광장 또한 한국철도공사 건물을 사이에 두 고 서로 단절되어 있어 제대로 이용되지 않고 있다.

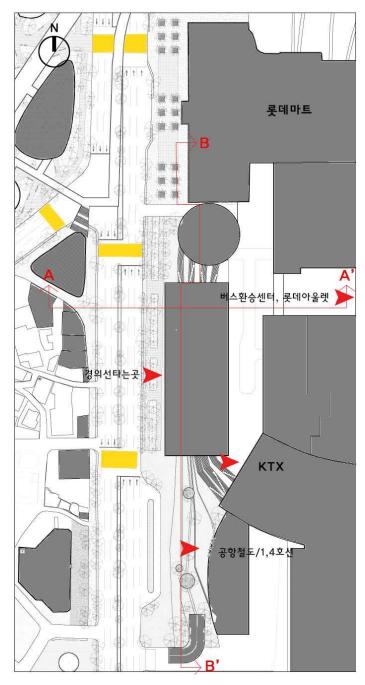
이러한 문제점을 해결하기 위해, 한국철도공사건물의 저층부를 제거하여 롯데마트 앞 오픈 스페이스와 공항철도 광장의 통합을 우선으로 하였다.

또한 광장의 적극적인 이용을 위해 사람들이 쉬거나 머무를 수 있도록 충분한 식재와 벤치를 제공하고 파빌리온 형태의 까페테리아를 배치하여 광장에서 커피를 마시거나 이야기를 나누는 등의 다양한 활동이 일어날 수 있도록 하였다.

(2) 경의선 타는곳 개선

현재 경의선 타는 곳은 롯데마트 측면의 좁은 틈 사이에 마련 되어 있기 때문에 인지하기 어려우며 출·퇴근 시 이용하는 사람들 에게 불편함을 주고 있다.

이를 해결하기 위해, 많은 사람들이 이용하는 노선인 만큼 경의선 타는 곳의 위치를 광장의 중심으로 배치함으로써 기존의 환승동선을 단축시키고 접근환경을 개선하였으며 이로 인해 광장의이용률이 높아질 수 있도록 하였다.



[그림 94] B 구간 배치도

(3) 횡단보도 배치

A구간의 녹지공간과 B구간의 통합된 광장을 횡단보도로 연결 하여 두 공간이 상호관계를 가지고 적극적으로 이용될 수 있도록 하였다. 이 두 공간이 연결됨으로써 역으로의 접근성이 향상되며 최단거리로 이동 이 가능하다.

또한 기존의 공항철도 광장 앞의 횡단보도는 광장이나 역으로 의 접근성과 택시 승강장의 위치를 함께 고려해서 재배치하였다.

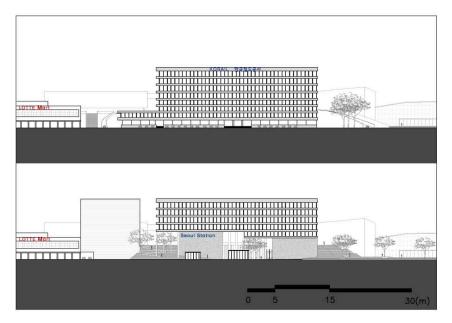
택시 승강장의 위치는 공항철도 주차장을 이용하는 차량동선 과 겹치지 않도록 배치하고자 하였다. 이와 동시에 역의 정면성을 가지고 광장의 중심역할을 하게 될 한국철도공사 저층부 오픈스페이스의 쾌적한 환경을 위해 택시 승강장을 광장의 중심부에 배치하지 않고 공항철도 광장 앞에 배치하였다.

(4) 역의 정면성 제공

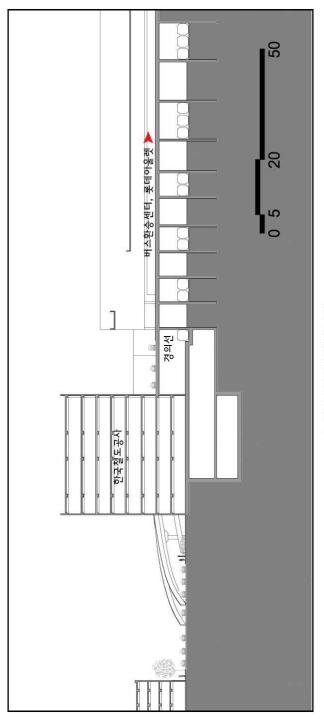
현재 역의 입면은 한국철도공사건물이 가리고 있어 청파로나 중림로에서 접근 시에 역을 인지하기가 어려울 뿐만 아니라 제대 로 된 입면을 갖추고 있지도 않다. 또한 역으로 진입하기 위해 이 용해야 하는 계단과 에스컬레이터가 한국철도공사 건물 측면에 배 치되어 있어 인지하기 어려우며 데드스페이스도 존재하고 있는 상 황이다.

이렇듯 지금의 물리적 환경은 서울역이 가지고 있는 기능적인 위상에 적합하지 않기 때문에 앞으로 역이 상징성과 정면성을 가 질 수 있도록 개선해주고자 하였다. 이와 같은 문제점을 개선하기 위해 한국철도공사건물의 코어는 유지하되 저층부만 제거하여 방 향성과 정면성을 제공해 주었다.

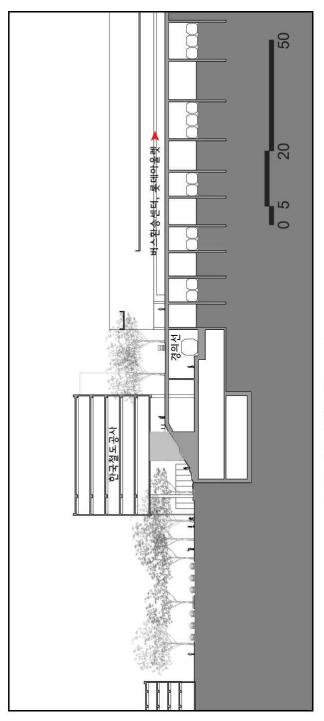
역의 정면성을 강조하기 위해 접근성과 편의성을 고려하여 정면에 계단을 배치하였다. 또한 노약자나 임산부, 장애인 등 약자들을 배려하기 위해 에스컬레이터와 램프를 설치하고 한국철도공사의 코어를 저층부에서 함께 공유할 수 있도록 하였다.



[그림 95] 기존 서울역 입면(위)/ 서울역 입면 개선안(아래)

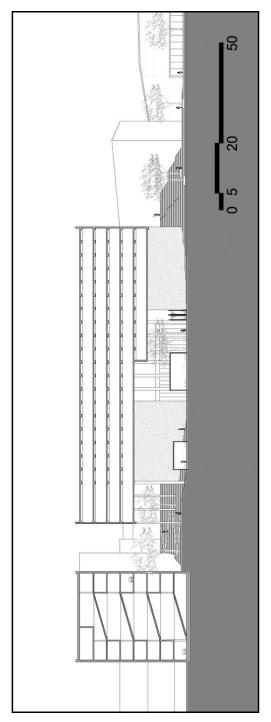


[그림 96] 기존현황단면



[그림 97] 개선안 단면도 -①

A-A



[그림 98] 개선안 단면도 - ②

B-B'

(5) 주차장 동선 통합

현재 롯데마트 주차장 진출입구가 각각 배치되어 있어 차량동 선이 혼잡한 상태이며 보도에 면해있는 한국도로공사건물의 지상 주차장으로 인해 실질적으로 보행자들이 이용하는 보도공간의 환 경은 좋지 않은 상태이다.

운전자와 보행자들에게 쾌적한 환경을 제공해 주기위해 주차 장 동선을 재정비하여 보행공간의 단절을 최소화하고 복잡한 교통 체증을 해소하고자 하였다.

롯데마트 주차장 진출입 동선을 통합하기 위해 주차타워로 해결하였으며 타워의 일부는 주차장으로 이용이 가능 하도록 하여한국철도공사 건물의 차량을 수용할 수 있도록 하였다.

주차장 동선을 통합함으로써 보행자에게는 쾌적한 환경을 갖춘 광장과 안전이 보장된 보도공간을 제공해 주고자 하였으며, 운전자에게는 교통체증을 줄여주고 주차장 이용 시 편의성을 높여주고자 하였다.

3) C-D 구간



[그림 99] C-D구간 개선 1층 평면도

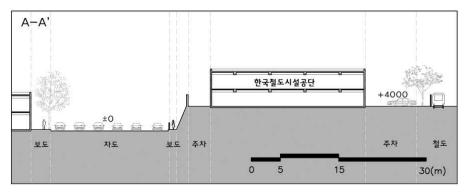


[그림 100] C-D 구간 배치도

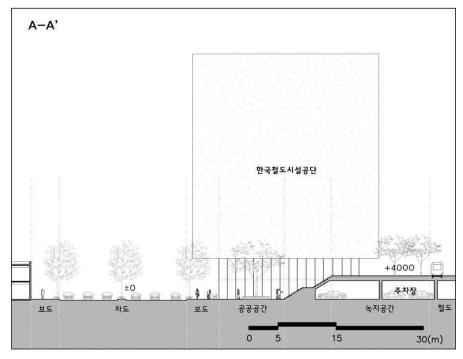
① 보도공간개선

C 구간 설계 시, 메인 도로에 면한 보도공간의 열악함과 저조한 보행률을 개선하는 것을 목표로 설계하였다.

열악한 보행환경을 개선하기 위해 먼저 한국철도시설공단 측의 옹벽을 제거하고 기존에 1m도 채 되지 않았던 보도의 폭을 확장하는 것에서부터 시작하였다.



[그림 101] 기존 청파로 현황



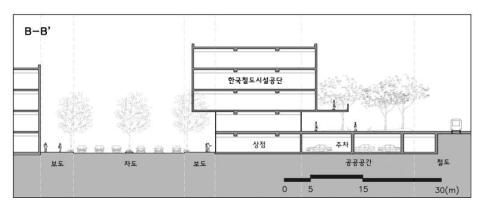
[그림 102] 개선안 단면도 ①

보도에 면한 건물 1층 부분에는 보행자들이 이용할 수 있는 상업·문화시설을 배치하고 상층부에 공기관을 배치하여 보행자들 과 직장인들이 함께 공유할 수 있도록 하였다.

[그림 102]의 단면도를 참고하여 보면 상층부의 공기관 건물을 필로티 구조로 하여 보도공간이 날씨에 구애받지 않고 이용될수 있도록 반외부공간으로 설계하였으며 아래[그림 103]와 같이서로 관련이 있는 공기관 건물은 일부 데크로 연결하여 통합하였다.

한국철도시설공단의 전용주차장으로 이용되고 있던 지상 4m 높이에 위치한 오픈스페이스는 철도청에서 일하는 공무원들을 위해 잠시 산책을 하거나 그늘 밑에서 휴식을 취할 수 있는 녹지공 간으로 제공해주었다. 주차장은 철도 밑 공간에 배치하여 상업시 설을 이용하는 차량들과 함께 이용 가능하도록 하였다.

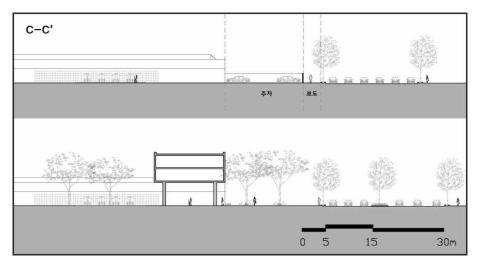
철도청 측 보도공간이 넓어지면서 반대편 보도 폭도 함께 확장하였으며 6차선 도로는 유지하되 도로 한 가운데에 나무를 식재하여 보행 시에 많은 차들로의 시선을 부분적으로 막아주며 보행자와 운전자 모두에게 쾌적한 느낌을 가질 수 있도록 하였다.



[그림 103] 개선안 단면도 ②

② 포켓(오픈스페이스) 제공

보도와 면해있는 건물과의 단절을 해소함과 동시에 잠시 쉬어 가거나 머무를 수 있는 공간을 제공하기 위해 공유지의 오픈스페 이스를 활용하여 쾌적한 보행환경과 다양한 이벤트가 일어날 수 있는 가능성을 제공하고자 하였다.



[그림 104] 국립극단의 기존현황단면(위)/ 개선안 단면(아래)

우선 국립극단 앞의 횡단보도를 이용하는 사람들의 통행량에 비해 좁고 열악했던 보행환경을 개선함과 동시에 국립극단의 벽과 주차되어 있는 차들로 인해 인지되지 않았던 청파어린이공원이 적 극적으로 이용될 수 있도록 국립극단의 벽을 허물어 오픈 스페이 스를 공유하고자 하였다.

이 공간은 보도공간과 청파어린이공원을 연결하는 매개체 역할을 하며 보행자들이 횡단보도를 건너기 위해 신호를 기다리는 공간이자 휴게공간의 역할을 한다.

또한, 국립극단이라는 문화시설과 함께 적극적으로 이용될 수 있도록 나무와 벤치를 배치하고 분수대를 설치하여 쾌적한 환경을 제공해주었으며 벽을 허물고 오픈스페이스로 이용됨에 따라 개방 되어지는 국립극단의 사적인 공간을 보장해주기 위해 문화시설의 입구성을 나타낼 수 있는 간접적인 경계를 제공하였다.

철도청 건물들 사이에도 포켓(오픈스페이스)을 제공하여 보도에 면한 상점들과 함께 적극적으로 이용될 수 있도록 하였으며 포켓공간에서 철도청의 녹지공간과 연결하여 오픈스페이스가 확장될수 있도록 하였다. ([그림99],[그림 102] 참고)

또한 단절되어 있던 양 측의 보도공간은 횡단보도로 오픈 스 페이스를 연결하여 연결성을 높여주었다.

가로환경 개선 시, 오픈스페이스를 중요한 요소로 이용하여 단 조로운 보도공간이 풍부해질 수 있도록 하고자 하였으며 이로 인 해 하나의 도시공간으로서 작동될 수 있도록 하고자 하였다.

③ 주차 공간 제공

보도 위의 주차는 보행자에게 불편함과 불쾌함을 주기도 하며 안전에 위협을 느끼기도 한다.

하지만 운전자 입장에서는 주차공간을 찾지 못해 이용하고자하는 건물 앞에 주차 하고자 하는 것이기 때문에 보행환경과 주차문제가 동시에 해결될 수 있도록 횡단보도나 주차장 진출입구 동선의 방해를 받지 않는 곳에 노상 주차장을 제공하였다.

④ 남측광장



[그림 105] D 구간 남측광장

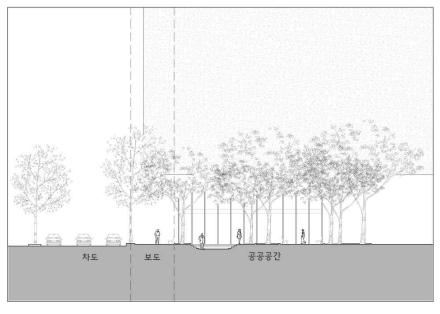
D구간은 서울역으로 가는 메인 길로의 진입이 시작됨을 알리는 구간으로서 주차하고 걸어가거나 자전거를 이용하여 접근할 수 있도록 P&R를 도입하였다.

또한, 광장을 배치하여 사람들이 수목의 그늘공간을 적극적으로 이용할 수 있도록 함과 동시에 입구성을 나타내고자 하였으며 차도의 경계부분에는 보행자를 보호하기 위해 가로수를 식재하였다.

휴식공간(Rest)에는 잔디와 가로수를 식재하였으며, 녹음이 우거진 쾌적한 환경에서 산책을 하거나 앉아서 휴식을 취할 수 있 도록 가로수 밑에 벤치를 배치하였다. ([그림 105]참고)

이벤트 공간(Event)은 선큰으로 제공하여 공연이나 이벤트 시활용이 가능하며 평소에는 앉아서 쉴 수 있도록 조성된 공간이다. 이 주변에 수목과 벤치를 배치하여 쾌적한 환경에서 이용할 수 있도록 하였다.

또한 광장에 면한 1층 용도를 까페테리아 혹은 음식점으로 하여 오픈 스페이스에서도 함께 이용될 수 있도록 하였다.



[그림 106] 남측광장 단면도

Ⅳ. 결론

1. 결론 2. 연구의 의의 및 한계

1. 결론

본 연구는 서울역이 가진 기능적인 위상에 비해 접근성과 물리적 환경이 열악하여 공간적인 상징성이 존재하지 않다는 것과 동측지역만 정면으로 인식되고 있는 것을 문제점으로 지적하면서 시작하였다.

하여, 서울역의 상징성을 높여주기 위해 역의 동·서측 모두 정 면으로 인식될 수 있도록 서측지역의 가로환경 개선이 필요함을 언급하였다.

최근 서측지역을 중심으로 하는 개발로 인해 앞으로 동측지역과 동등한 자격이 주어지게 될 것이며, 이에 대응하여 역의 메인도로인 청파로를 중심으로 도시공간을 재설계 한다면 양측모두 정면성으로 인식되어 서울역이 상징성을 가질 수 있는 가능성을 지니고 있다.

본 연구는 이러한 잠재력에 주목하여 설계대상지에 이를 구현 하고자 하였다. 설계를 진행하기에 앞서 현재 서울역이 가지고 있 는 문제점을 도출하였으며, 도출한 문제점은 다음과 같이 정리할 수 있다.

- 1) 서울역 상징성 및 정면성 부재
- 2) 접근성 열악
- 3) 보행환경 열악
- 4) 광장의 단절
- 5) 녹지 및 오픈 스페이스 부족

설계 대상지는 앞서 제시한 문제요소가 극명하게 드러나고 있으며, 설계 목표에 따라 설정한 개선 방향은 다음과 같다.

- 1) 가로환경 개선
- 2) 역의 정면성 제공
- 3) 공공 공간 제공
- 4) 광장 통합

위의 과정을 통해 제시된 설계안은 역의 메인도로인 청파로를 중심으로 전반적인 가로환경을 개선하여 서울역의 상징성을 물리 적으로 표출하고자 하였으며, 역의 환승동선과 광장을 재정비하여 정면성을 가질 수 있도록 하였다.

2. 연구의 의의 및 한계

본 연구는 설계과정에 있어 서울역 건물 자체가 가지고 있는 문제점과 동측지역의 가로환경을 함께 개선하지 않았다는 한계를 보이고 있지만, 서울역의 상징성 회복과 정면성 제공을 위해 다양 한 접근을 시도했다는 점에서 다음과 같은 의의를 가지고 있다.

- ① 서울역의 상징성을 제공하기 위해 단순히 서울역 그 자체 만 보고 개선하는 것이 아니라 하나의 도시공간으로 인식하여 근 본적인 문제점을 극복하기 위한 종합적인 개선안을 제안하였다.
- ② 역의 양면 모두 서울역의 정면으로서 인식될 수 있도록 하기 위해 이에 적합한 대안을 마련하였다.
- ③ 교통섬 혹은 유휴 부지를 이용하여 도시공간의 부족한 녹지와 보행공간을 제공해줌으로써 보행중심의 시대라는 패러다임에 맞춰 P&R도입 및 가로환경개선 등 다양한 시도를 보여주었다.

본 논문에서의 대안은 앞으로의 패러다임 변화에 대응하는 도시 공간 개선 및 도시재생에 있어 개별적인 개발이 아닌 하나의 도시공간으로 보고 대안을 마련할 수 있도록 하는 선행연구의 가치를 지녔다.

참 고 문 헌

- 김종헌, "20세기 초 철도부설에 따른 우리나라 도시구조의 변화에 관한 연구", 한국철도학회논문집, 제 9권 제 4호, 2006.
- 신예경, "남북분단이후 나타난 서울역사 변모의 특성", 대한건축 학회지, 제 27권 81p~90p, 2011.
- 문화관광부, "구 서울역사 주변환경 정비계획 보고서", 2007.
- 문화재청, 서울역사 실측조사보고서, 2002.
- 채기병 외, "철도 건설에 따른 근대적 도시구조의 형성에 관한 연구", 대한건축학회, 1997.
- 허영환, 『정도 600년 서울지도』, 범우사, 1994.
- 서울시정개발연구원, 『서울 20세기 공간 변천사』, 2001.
- 손정목, 『도시계획연구』, 일지사, 1990.
- 철도건설국, 『철도건설사』, 1969.

-	98	-
---	----	---

Abstract

Design plans for Seoul Station's stature and urban space improvement

- Focused on Cheongparo -

Ji yeon, yoo Program in Urban Design The Graduate school Seoul National University

Seoul Station, located in the heart of Seoul, is not only a 'gateway' of Seoul, but also plays a functionally important role. However, compared to its functional status, the morphological aspects as well as the physical environment around the station are in poor condition. In addition, only the east side of the station is recognized as a fallade, and the west side does not even have a proper frontality. However, since the attempt to develop the west side as the main area is currently being made, by correspondingly improving the urban spaces of the western area of the station, there is possibility that both east and west sides can have the frontality, granting the equivalent qualification as the eastern area. This study was to seek the solution which can provide the proper environment and frontality for Seoul Station through the improvement of the relatively poor western side.

First, it analyzed the current situation in detail focusing on the targeted area of the western area after analyzing the overall situation that Seoul Station currently faces. The analysis of the targeted area was done through the physical analysis, access route survey of the walking and vehicles, survey of the building's degree of decrepitude, and survey of land ownership.

Urban design process drawn through the analysis of the targeted area is reflected on design goals, and the goals of this design are as follows: (1) to provide the appropriate environment for the Seoul Station so that it can have the symbolic meaning as to represent Seoul (2) to ensure that the west side of the Seoul Station can have the equivalent frontality as the east side.

In order to achieve the above design goals, the vision of the west side area was set up and the suggestions for improvement were arranged prior to the design.

The requisites for improvement are as follows: (1) improvement of the broad road space (2) arrangement of traffic flow and improvement of the square for the frontality of the station (3) improvement of walking and parking movement (4) creation of public spaces (5) space improvement for active use of sidewalk and the first floor space of the building.

Considering the elements of improvement above, the targeted area's design plan first set up sections for each characteristic, and each section was to be designed for the

nature of the space it has.

Section A provided the insufficient green space and public space to grant the entry nature of the station and placed commercial, cultural facilities to perform its role as a landmark. Also, it was made to be able to connect to the green space for active use of the overpass.

As a section in charge of the station's functions, section B rearranged the transfer circulation in order to play the central role of the station. Also, by providing the lower floors of the Korea Railroad Corporation (KORAIL) building as an open space, this section was redesigned so that the station can have the frontality and that it can be combined to the square which had been cut off.

The problem of parking circulation was readjusted by combining the movement of pedestrians and drivers with the use of parking tower.

Section C, as the main access route of Seoul Station, tried to provide abundant street space and pleasant environment. For this, walking spaces facing KORAIL building were improved, providing an open space which can be used in conjunction with the commercial facilities on the 1st floor.

As another access route of Seoul Station, section D was assigned the characteristics of the station square and landmark. The station square was designed so that various events can take place.

Although this study has limitations in that it did not take the issue of Seoul Station building itself and the station's east side into account, it carries significance in that it not only improves to provide the symbolism of Seoul Station by only looking at the station itself, but also tried to overcome the fundamental problems by recognizing as one of the urban spaces. This can be used as reference in future research on space planning to improve Seoul Station, and wishes to be a help that can improve the quality of urban space.

Keyword: Symbolism, Frontality, Accessibility, Public Space, Pedestrian environments, Urban space

Student Number: 2013-20733