

보행도시로의 전환을 위한 서울역 광장 및 일대 리모델링 계획

박한솔

서울대학교 환경대학원 환경조경학과

대부분의 역은 발생 초기에 도시 외곽에 위치하였으나, 도시화가 진행됨에 따라 그 위치가 도시 중심으로 변화하게 되었고, 광장은 도심 광장이 되었다. 철도역과 역 광장은 기차에서 내려 도시를 처음으로 대면하는 장소이며, 무수히 많은 사람들이 서로 만나는 공간이라는 점에서 도시 경관 조망과 사회적 교류의 장이다. 서울역은 대한민국 수도의 중앙역으로서 가장 대표적인 사례에 해당하나, 민자역사 건설로 인한 서울역의 팽창, 서울역 광장의 면적 축소와 사용자 감소, 강남개발과 IMF 외환위기 등에 의하여 서울역 광장 및 일대는 시민들이 외면하는 낙후된 공간으로 방치되고 있다. 그러나 서울역 고가가 보행길로 변화한 '서울로 7017'이 2017년 개장하였고, 도시개발에 소외되었던 서울역 서측에 만리동 광장, 윤슬 등의 새로운 공공공간이 등장하였다. 이는 서울역 일대를 보행특화 공간으로 만든다는 '서울역 일대 종합재생' 사업의 마중물 사업으로, 2013년 '보행친화도시' 선포에서부터 이어진 결과이자 보행도시로 전환하고자 하는 서울시의 의지 표명이다. 그러나 서울로 7017은 약 10m 폭의 공중길, 지표면과의 접점이 모두 차도라는 태생적 한계를 갖고 있고, 도시 단절의 원인인 서울역의 변화 없이 서울역 일대의 보행 개선을 불가능하다. 또한, 1994년 서울상징거리 조성계획에서 시작으로 서울역 일대는 보행정책 및 계획의 중심 대상이었고, 이후 다양한 계획이 제안되었으나, 복잡한 이해관계로 실현되지 않거나, 보행 정책의 내용이 보행을 단순한 가로 개선에 그쳤다.

이에 본 연구는 도시의 관문인 서울역 광장의 장소성과 보행도시로 전환하고자하는 서울시 보행정책에 적합한 서울역 광장 및 일대 리모델링 계획을 제시하였다. 직접적인 설계 대상지는 서울역 광장과 서울역이 속한 블록 내의 가용 공간이지만, 보행은 사람들의 흐름이라는 점에서 단 한 장소의 변화만으로 보행도시로 거듭나는 것은 불가능하기 때문에 광역 대상으로 도심부를 포함하였다. 특히 본 연구는 서울역 광장 및 그 일대가 지하 보행 공간이 아닌 지상 보행, 환승만을 위한 공간이 아닌 여러 유형의 보행 교차점이 되고자 하였고, 광장과 건축물 내·외부 공간설계와 프로그램 운영이 포함된 통합적 계획을 제안하였다는 차별점을 가진다.

설계에 앞서 1) 보행도시, 2) 서울시의 보행정책, 3) 서울역

관련 보행정책에 대한 고찰을 통하여 본 연구자는 보행 도시에서 보행은 빠른 통과뿐만 아니라, 느리게 걷고, 멈추고, 활동하는 것을 포함하고, 다양한 보행 경험이 많은 도시가 보행 도시라고 정의하였다. 또한, 4) 철도역과 철도역 광장의 정의 및 제도, 5) 서울역 장소성 변천 과정, 6) 가로 및 용도 등의 광역 환경, 7) 토지 소유 및 관리 주체, 내부 시설, 이용 행태, 경관 등의 미시 환경 분석을 통하여 대상지의 특성을 관찰, 문제점과 가능성을 도출하였다. 광역 보행 공간 계획은 가로 중심의 '선'적인 보행 정책과 구별되는 가로와 광장·공원 등의 체류 활동 공간이 함께 고려된 '면'적인 계획을 제시하였다. 이를 바탕으로 휴식을 취하고, 풍경을 바라보는 목적지가 되기도 하고, 목적지로 향하는 여정이 되는 Hillside(언덕)를 설계 개념으로 설정하였다. 이는 '보행 거점 공간' 서울역 광장이 가져야 할 가장 중요한 역할을 표현하고, 광장의 지표면 높이차 해결 방법이며, 또한 산으로 둘러싸인 도시인 서울을 의미하기도 한다. 보행 거점 공간은 다양한 보행 유형이 모두 함께 어우러질 수 있는 장소이므로, 1) 대상지 일대의 보행 유형 특성을 파악, 2) 유형별 보행길 제안, 3) 체류 프로그램 설계, 4) 보행 길 접점에 체류 공간 계획의 과정을 거쳐 마스터플랜을 도출하였다.

해당 계획안은 도시 단절, 비효율적 토지 이용, 체류 프로그램의 부재 등과 같은 기존 서울역 광장 및 일대에서 발견된 문제 해결과 서울역을 중심으로 보행 네트워크가 확장되어 비로소 서울시가 자타공인 보행도시가 되는 단초가 되고자 다음과 같이 계획하였다. 1) 주변 도시 공간과 적극적으로 연결, 2) 한국 철도 역사의 산실이자 근대 역사 문화재인 서울역의 장소성을 존중하여 철도 경관을 적극 활용, 3) 서울역 주변은 많은 상주인구가 존재하므로 광장의 심미성만을 높이는 랜드마크를 지양, 4) 상업화된 복합 민자 역사 공공성을 강화하는 운영·관리 주체와 방안을 마련하였다.

본 연구는 인간차원의 도시개발이라는 현 시대를 관통하는 도시개발 트렌드인 보행도시, 서울역 일대의 역사적 변천 등 광범위에 걸친 이론적 고찰·대상지 분석을 통해 도심부 광역 계획에서 대상지 내의 폴리(folly), 식재, 프로그램 운영 등 실현 가능한 세부 계획까지 포괄적으로 제시하였다는 점에서 의의가 있다. 또한, 본 연구 결과가 서울시와 중앙부처, 코레일 간의

복잡한 이해관계로 인하여 기존 서울역 일대 보행 계획과 비슷한 수준의 많은 계획안들이 발표되는 상황에서 보행도시, 서울을 대표하는 도시 광장으로 변모하는 실질적인 개발 방향 및 계획 마련에 활용을 기대한다. 단, 본 논문은 보행 이외의 교통 호

름을 충분히 반영하지 못하였고, 서울역사와 지하철역 현황은 미공개 시설이 제외된 도면을 방문 열람한 이후 연구자가 별도로 작성한 것으로 정확도가 떨어진다는 한계점을 갖는다.