

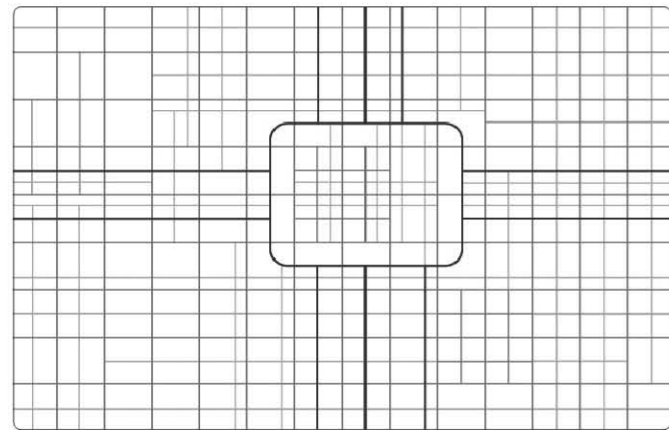
도시의 정체성 <PART II > ②

서울의 도시 어휘들 II

Identity of the City <PART II > ②
Urban lexicons of Seoul II

글. 김선아
Kim, Seon-ah
(주)스페이스엔지니어링 건축사사무소

도시 어휘 3_ 확산된 도시이동 인프라 Widespread urban mobility infrastructure



<그림 1> 확산된 도시이동 인프라 개념도

© 김선아

서울의 도시이동 인프라는 장소 사용자들이 원하는 장소에 도달할 수 있는 동등한 기회를 부여하도록 도시 전역에 확산되어 있다. 이들 인프라는 도시공간의 실제적인 물리적 거리감을 변형하여 신속한 공간별 이동을 보장한다. 이를 위해 다양한 도시이동 인프라들은 유기적으로 통합된 네트워크를 형성하였다.

이동 인프라들 서울의 시민들과 인접 도시에서 진입하는 유동인구들은 도시 전체에 펼쳐진 이동 네트워크를 통해 도시 어디든 이동한다. 이러한 이동 인프라 네트워크는 여러 장소, 개별 건물에 직접적으로 도달하기에 적합할 뿐 아니라, 서울, 서울 인접도시, 그 외 대한민국 어디에 있던 서울로의 완전한 접근성을 제공한다.

자상의 이동 인프라는 도로들로 남북 도시지역 중앙에 있는 한강변의 올림픽대로, 강변북로와 같은 시속 80km의 도시고속도로¹⁾는 한 시간 이내에 약 30km 내외인 서울의 동쪽 끝에서 서쪽 끝까지 갈 수 있다.²⁾ 도시 내 주요 간선도로는 시속 50km로 이동할 수 있는 차량들이 최소 4차선에서, 6차선, 8차선으로 20세기 초부터 시작한 직교도로체계를 따라 도시 전역을 이동할 수 있다. 내사산을 통과하는 남산 1, 2, 3터널

은 서울확장의 물리적 장애물이었던 원 지형을 넘어서서 도시 내 공간들을 연결해준다. 약 1km의 폭으로 서울의 남북을 나누는 한강위에는 1900년대의 한강철교를 시작으로 2023년 개통예정인 고덕대교를 포함 지난 1세기 동안 31개의 다리가 만들어지며³⁾ 도시내외를 연결하고 있다. 주요간선도로들 외에 서울의 거의 모든 대지는 도로와 또는 대규모 단지의 경우는 주차장과 연결되어⁴⁾ 공간이동은 사적인 영역까지 도달할 수 있다. 서울시는 도로 위에서의 이동수단으로 자동차 외에 자전거를 추가하여 지난 10여 년간 지속적으로 자전거도로를 확대하고 있다.⁵⁾ 또한 지상에 촘촘히 펼쳐진 도로망에 더해 서울의 지하에는 9개의 노선과 시외지역까지 연결하는 철도노선망⁶⁾이 개인 이동수단 없이도 도시의 가까운 지점이나 먼 지점을 신속히 연결한다.

- 1) 강변북로 1969년 최초개통, 아차산대교~난지도시계로 길이 29.43km, 올림픽대로 1986년 개통 강일동시계~행주대교 43.1km 이다. 서울내 자동차전용도로는 12개 노선 158.64km, 지하차도 29개소, 터널 4개소가 있다. (서울시설관리공단, https://www.sisul.or.kr/open_content/driveway/present/present.jsp)
- 2) 차가 없는 도시인 베니스의 경우, 보행으로(시속 4km) 1시간에 도시의 동쪽 끝에서 서쪽 끝으로 이동이 가능하다.
- 3) 한강위의 다리는 총 31개로, 서울시 내 다리는 22개이며, 서울시 외 다리는 4개, 시와 시를 연결하는 다리는 5개, 2023년에 서울시 강동구와 경기도 구리시를 잇는 고덕대교(가칭)가 완공 예정이다. 총 22개의 다리 중 철도로만 사용하는 다리는 2개(당산철교, 한강철교), 철도와 도로를 모두 사용하는 다리는 4개(동작대교, 동호대교, 잠실철교, 청담대교), 16개 다리는 도로(가양대교, 성산대교, 양화대교, 서강대교, 월드컵대교, 원효대교, 마포대교, 한강대교, 반포대교(잠수교), 한남대교, 성수대교, 영동대교, 잠실대교, 올림픽대교, 천호대교, 광진교)로만 사용된다.(서울시 <https://news.seoul.go.kr/safe/archives/29950>)
- 4) 건축법상 모든 대지는 4m이상의 도로에 접해야 한다. 근대적 의미에서의 건축규제가 최초로 실시된 것은 일제 총독부가 제정한 「조선시기지계획령(朝鮮市街地計劃令)」(1934.6.20.)에 의해서였다. 이 영은 건축관계법규 외에도 도시계획·토지구획관리사업관계법규 등을 포괄하는 혼합적인 법령이었다. 1962년 1월 20일 건축관계법규만을 분리하여 「건축법」이 제정되었고, 여러 차례의 개정을 통하여 오늘에 이르고 있다.(한국건축문화대백과사전 <https://encykorea.aks.ac.kr/Article/E0002032>)
- 5) 서울시는 자체 지도 서비스인 '스마트서울맵'에 주요 자전거도로를 추가해 스마트폰에서 경로 검색이 가능하도록 개편한다고 3일 밝혔다. 지도에는 일반 도로변에 설치된 1265개 노선(1048km)과 한강·지천을 따라가는 50개 노선(267km) 등 서울시 도로사업소·자치구·한강사업본부 등에서 관리하는 총 1315개 자전거 노선이 모두 포함된다.(경향신문 2023.04.03 <https://m.khan.co.kr/local/Seoul/article/202304031115001#c2b>)
- 6) 노선 수23개 개통, 역 수645 개, 1974년 8월 15일 수도권 전철 1호선 서울역~성북역 구간 및 수원 인천 수안 경인선 경부선 국철 최초개통



<그림 2> 서울시 도로현황 2007

© 서울연구원

도로현황 2007
Roads, 2007

- 고속도로로 Highway
- 주요간선로 Main Trunk Road
- 보조간선로 Subsidary Trunk Road

도시고속도로 Highway
 ① 경부고속도로 Gyeongbu Expressway
 ② 남해고속도로 Namhae Expressway
 ③ 중앙고속도로 Joongang Expressway
 ④ 서해안고속도로 Seohae Expressway
 ⑤ 내륙순환로 Newak Expressway
 ⑥ 북부순환로 Bukbu Expressway
 ⑦ 서울안정고속도로 Seoul Expressway (Outer Section)
 ⑧ 영동고속도로 Yeongdong Expressway (Inner Section)
 ⑨ 경기고속도로 Gyeonggi Expressway (Inner Section)
 ⑩ 서울외곽순환고속도로 Seoul Outer Circular Expressway
 ⑪ 서울특별시도로 Seoul Special City Road
 ⑫ 서울특별시도로 Seoul Special City Road
 ⑬ 서울특별시도로 Seoul Special City Road
 ⑭ 서울특별시도로 Seoul Special City Road
 ⑮ 서울특별시도로 Seoul Special City Road
 ⑯ 서울특별시도로 Seoul Special City Road
 ⑰ 서울특별시도로 Seoul Special City Road
 ⑱ 서울특별시도로 Seoul Special City Road
 ⑲ 서울특별시도로 Seoul Special City Road
 ⑳ 서울특별시도로 Seoul Special City Road

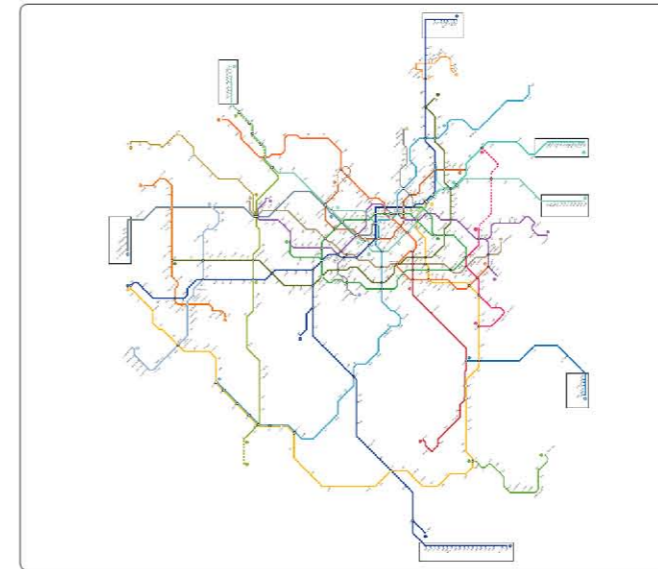
1호선	경의중앙선
2호선	경춘선
3호선	수인분당선
4호선	경강선
5호선	서해선
6호선	우이신설선
7호선	신원선
8호선	
9호선	

인천 1호선	의정부경전철
인천 2호선	의정부경전철
인천국제공항철도	김포도시철도
신원선	

○ 환승역

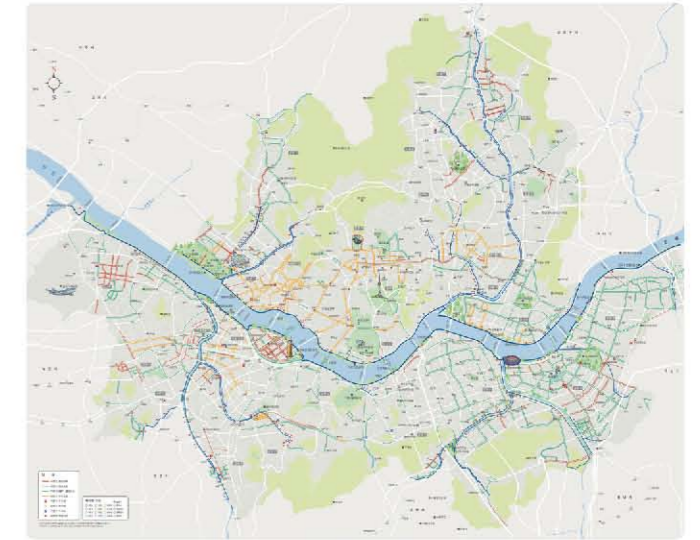
<그림 2> 범례

<그림 3> 범례



<그림 3> 수도권전철노선도 2023

© 위키피디아(ko.wikipedia.org)



서울시 지하철 노선

- 1호선
- 2호선
- 3호선
- 4호선
- 5호선
- 6호선
- 7호선
- 8호선
- 9호선
- 신원선
- 경의중앙선
- 경춘선
- 수인분당선
- 경강선
- 서해선
- 우이신설선
- 신원선

<그림 4> 서울시 지하철 안내도 2019
© 서울시열린데이터광장 (data.seoul.go.kr)

배치 도로망은 두 개의 동심원형 도로(외부순환도로, 내부순환도로)가 1단계 위계로 구성되었다. 두 원은 때때로 외부 원을 넘어 위성 도시로 뻗어나가는 2단계 위계인 주요간선도로들을 연결한다. 주요 간선도로들은 서울 시내를 횡단하는 교통량을 책임질 뿐 아니라, 도로 인프라와 연결되는 복수의 출입 지점, 즉 3단계 위계인 보조간선도로와 연결되는 것이 특징이다. 보조간선도로는 하루 중 특정 시간에 도로 교통량이 집중되는 사대문안 역사도심지 일대와 강남 지역에서, 일정한 패턴, 즉 격자형 도로망이 조밀해지는 두 개의 지역으로 구분된다. 4단계의 위계는 지역내부도로로 상위 도로망에서 분화되어 통행 흐름을 돕는 하위 망을 형성한다. 도로망은 동시에 최대한 먼 지역까지, 시내 모든 지점까지 도달하고자 설계된 9개 노선의 지하철 네트워크와 연결되어 있다. 이 네트워크의 형성에 도달하기까지 서울은 서로 교차하는 노선들이 어느 방향으로 가든 시내 곳곳에 일관된 성질의 이동의 질로 도달할 수 있는 모세관형 공공 교통 서비스를 만들어냈다.

형태 근대화가 시작되는 시기에는 도로의 직교체계를 만드는 일이 주요한 일이었다. 서울의 반 이상이 파괴되었던 한국 전쟁 이후 도시복구의 시기, 1950년대부터 1970년대까지 시급히 진행된 외관 재건은 다리, 터널 등 많은 거리와 도로 인프라 건설로 이어졌다. 이 도로 인프라들은 건물들 사이를 지나거나, 수로 위를 덮거나, 건물 앞에 솟아 있는 고가 도로들, 그리고 도시 내외를 가급적이면 가장 빠른 거리로 연결하기 위한 수단들이었다. 인도 보행자보다 차량 통행을 우선했던 이 시기에 교통 인프라 건설은 도시 내의 이동의 기능을 넘어서는 상징적인 축조물이었다. 이는 특정 영역에 집중된 도시의 밀도를 분산하고 각 장소들의 접근

성을 높이는 데 필요했지만, 한국의 건설, 산업, 경제, 조직 역량을 과시하고자 건설된 것들이었다. 한국은 강한 중앙집권 정부를 이루었고, 서울은 한국을 대표한다는 중요성 때문에 1990년대까지 정부의 직접적인 통치를 받았다. 상당한 비용과 기술로 건설된 고가 도로는 하늘을 나는 듯한 인상을 주었다. 이는 인간이 중력을 거스를 수 있는 유토피아를 꿈꾸는 현대 시대의 대표적인 요소였다. 이러한 축조물은 오랫동안 시민들의 상상력을 자극했고, 시민들은 이를 통해 서울과 나라의 발전을 인식했다.



<그림 5> 조선 후기 종로
<그림 6> 한강철교, 1900년 7월 준공, 2006년 6월 대한민국의 국가등록문화재 제250호로 지정



<그림 7> 청계고가도로 2003년 6월 30일철거
<그림 8> 서울숲 일대 교통인프라, 강변북로, 용비교, 용봉교, 성수대교, 동부간선도로

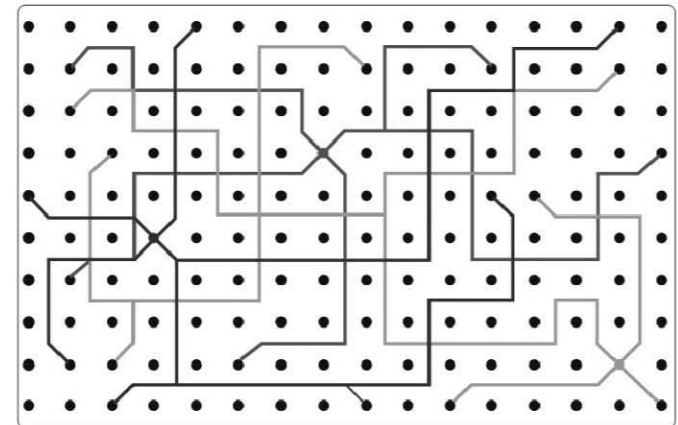
이처럼 하나 둘 씩 축조물이 완성되자, 도로는 더 이상 자동차 통행량을 운반하는 수단이 아닌, 시민들의 일상생활 속 일부가 되어, 그 물질적 힘과 웅장함, 영향력으로 서울시의 도시 경관에 일조하였다. 2000년 이후, 서울시는 이 중 유지관리 문제가 있는 축조물의 일부를 철거 또는 개조하였다. 남아 있는 축조물은 복구하고, 도시의 경관요소로서 작동할 수 있도록 야간 조명등 장식을 추가하였다.

20세기 서울의 도시화 과정 다른 도시 요소보다는 이동 인프라에 초점을 맞춘 계획에 기반하였다. 결과적으로 서울에서의 교통 노드들은 도시를 오고 가는 사람의 모임 및 분산 지점이 되어 역세권이라는 하나의 영역을 형성하였고 지역의 중심으로 작용한다. 거의 모든 지하철역을 비롯한 교통 노드에는 일상에 필요한 소비재의 구매와 판매가 가능한 상업시설들이 밀집하고, 주거시설 또한 역세권 중심으로 형성되었다.

지점별 배치

서울시를 둘러싼 외사산 안에는 면적 약 605km² 중 자연지형 부분을 제외하고 도시화된 면적 370.99km²는 서울의 조밀하고도 전체적으로 확산된 이동 인프라

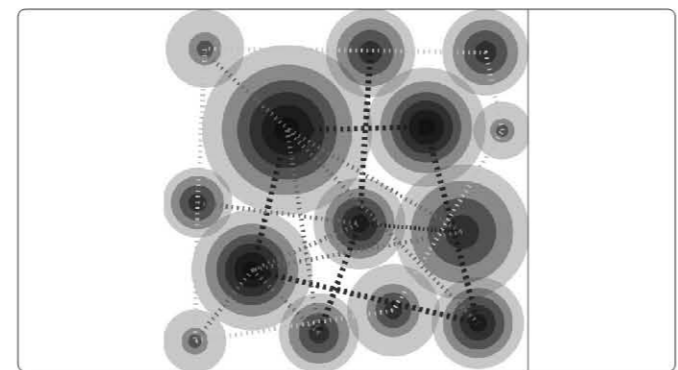
로 인해 단일 도시, 하나의 몸체로 인식되고, 작동한다. 도시의 원형시기에 만들어진 영역인 서울 도심은 서울의 확장과정에서 외부로부터의 개발 원심력에 의해 변형되기도 했지만, 이 도시 원형의 영역과 모든 확장 지역들 간의 연결을 유지했다. 이동 인프라와 사람들의 이동성 증가가 도시의 모든 공간을 연결해주는 접착제 역할을 한 것이다. 서울의 각 지역은, 가장 멀리 떨어진 영역도 다른 모든 지역과 효율적으로 연결되어 있다. 따라서 각 영역들은 모두 서울의 일부로서 동일하게 도시 생활에 참여한다. 다양한 이동 수단에 의한 신속한 연결, 즉 지역 전체에 널리 퍼진 '지점별' 배치에 의한 공간을 연결하는 시간의 지리가 도시 요소들 간의 물리적 근접 관계를 대체하는 것이다



<그림 9> 지점별 배치 개념도(point to point) © 김선아

- Q 1. 서울의 공간지리와 시간지리의 차이는 서울시민의 일상지리에 어떤 영향을 주었을까?
- Q 2. 서울의 시간지리와 다른 도시들의 시간지리는 어떻게 다를까?

■ 도시 어휘 4 _ 동일한 영향력의 도시중심과 도시세포
Equivalent urban core and urban cell



<그림 10> 도시 중심(equivalent urban core)과 도시 세포(urban cell) 관계도 © 김선아

서울은 수많은 도시중심(urban core)들과 이를 포함하는 도시 영역성의 최소 단위인 도시 세포(urban cell)의 연결망으로 구성되어 있다. 도시 중심들은 도시생활에 필요한 기능을 가진 건축물, 공간들로 서울 생활권 전역에 고르게 분포되어 있으며, 도시 중심의 영향이 미치며 형성되는 영역성 단위인 도시 세포들 또한 서울시 전역에 확산되어 서울 도시구조의 근간이 된다. 도시 중심들의 상호 영향력은 지속적으로 변화하는 도시 세포들의 규모, 역할, 관계성에 따라 달라지며, 이로 인해 도시 중심들의 상호관계성 또한 도시의 변화과정에서 다양한 관계양상을 만들어낸다.

도시 중심(urban core)과 도시 세포(urban cell) 서울은 다양한 기능의 수많은 도시 중심들과 도시세포들의 동일한 분포에 의한 영역들의 네트워크로 조직되어, 특정한 중심건물이나 장소를 중심으로 하는 하나의 역사중심영역과 하나의 외곽지역영역으로 구성된 대부분의 유럽 도시와⁸⁾ 다르다. 즉 서울은 도시 전체가 각각 자신들의 도시 중심을 품고 있는 복수의 도시세포들로 조직된 하나의 몸체이다. 서울의 역사중심지 영역은 도시 원형으로서 중요성은 있으나, 도시기능으로서 서울을 구성하는 도시 세포들의 집합체들 중의 하나로, 역사중심지 영역과 도시의 다른 부분과의 관계성은 도시 세포를 구성하는 중심지들 간의 관계성과 다르지 않다. 도시 세포가 영역성 그 자체로 자기 완결성을 띠다면, 도시 중심은 자신의 영향력을 주변에 확산하며, 도시 세포라는 영역을 생성하고, 이렇게 형성된 도시 세포를 통해 다른 도시 세포들을 재생산한다. 도시 세포는 자신의 영역성을 결정하고 유지시켜주는 도시 중심과 구분하여 생각할 수 없지만, 도시 중심들은 도시 세포의 존재에 필수적인 중요한 기능을 모두 담고 있는 독립적인 요소로서 도시 세포의 근원으로 존재할 수도 있고 독립적으로 존재할 수도 있다.

다중심 도시 서울의 다중심 구조는 급속한 인구 증가로 인해 도시 기능을 분배하고 서울에 필요한 새로운 기능을 추가하는 도시의 확장 과정에 기인한다. 이러한 과정은 도시의 중심들을 만들어내는 개발이 완료된 후에도, 또한 개발 기간 중에도 기능적 성능을 상호 교환하며, 도시와 도시민들의 요구를 충족하기 위해 도시 중심들은 고정되지 않고 지속적으로 변화의 과정 속에 놓이게 된다. 서울의 역사가 보여주는 역동적인 도시의 변화들은 물리적 구조안에서 촉발된 내재적 동기가 아닌 외부 요인에 의한 도시 개발 의도와 관련이 있었으며, 개발의 실현은 도시의 개별 단위인 도시의 중심들에 대한 공공의 직접적인 개입으로 손쉽게 가능했다. 서울의 도시 중심은 도시세포의 개발 원동력으로써 중요하게 간주되었고, 이러한 개발 논리가 서울 전체에 적용되며 복수의 도시 세포를 가진 지금

7) 서울 열린데이터광장(<https://data.seoul.go.kr/dataList/569/S/2/datasetView.do>, 202303.27)
8) 여기서 이야기하는 유럽이란, 로마제국시대(BC 753~ AD 476)에 만들어진 도시흔적을 기반으로 한 도시를 의미한다.

의 서울을 만들어냈다. 고르게 확산된 수많은 도시 중심을 가진 서울의 도시중심들은 도시 전체의 활동에 각자의 기능으로서 기여하면서도, 도시세포의 영역에서 벌어지는 상황에 따라 스스로 변화하는 자율성 또한 유지한다. 도시 중심들의 자율성은 각 도시 중심들의 주변의 개발할 수(변할 수) 있는 지역의 물리적 경계를 정의하거나, 예측할 수 없다는 점 때문에 가능했다. 따라서 어떤 면에서 개발은, 시기에 따라, 개발의 욕구에 따라, 그 외 정치적 여건에 따르는 등 예측할 수 없는 요소가 야기하는 과정에 맡겨 두는 상황이 지속되었다. 그 결과, 도시에서 활동하는 도시 중심들, 도시 세포들의 상호 영향력은 중복, 교차되었으며, 이러한 영향력의 융합은 개별적인 도시 중심들의 특징을 유지하면서도, 도시 전체로 보았을 때는 모든 중심들이 함께 작동하는 다중심구조 도시를 결정하는 요인이 되었다. 서울의 도시 형성 과정에서 특정 기능으로 형성된 각종 도시 중심들은 시민들의 도시 활동을 내포한다. 도시 중심들은 주로 역세권에 위치하며 생활권의 주요 기능을 한다. 확산된 이동 인프라에 의한 시간지리에 의해 물리적 거리감이 덜 중요시되는 서울에서 모든 도시중심들은 서로 지속적인 경쟁 속에 있으며, 그 중요성을 유지하기 위해서라도 반드시 새로운 사회적 또는 경제적 요구에 대응하며 자신의 자리를 지키기 위해 항상 발전해야 하는 것이다. 시민들의 요구를 충족하지 못하는 도시 중심은 즉시, 해체되고, 필요하면 다른 모습의 새로운 도시 중심으로 변화한다. 변화의 유연성은 도시 중심들이 모두 공유하는 경쟁 가치의 결과다. 각 도시 중심들은 다른 도시중심이나 도시 전체의 구조와 느슨히 연결되어 있으며, 따라서 그 관계성을 유지해야 하는 의무에서 벗어나 자유로운 변화가 가능하다. 도시 중심이 지켜야 하는 제한요소는 도시계획과 관리를 위한 법과 제도, 건축법의 규정으로 한정된다.



<그림 11> 경운궁 대안문 앞 고종황제 즉위 축하 인파, 1897년 10월
<그림 12> 일제강점기 황금정(명동)



<그림 13> 국회의사당 1976년 준공
<그림 14> 강남 신세계백화점 2019년 준공



<그림 15> 두산타워 1998년 준공



<그림 16> 철거 전 청계고가 및 동대문일대 2003년



<그림 17> 월드컵 경기장, 2002년 준공



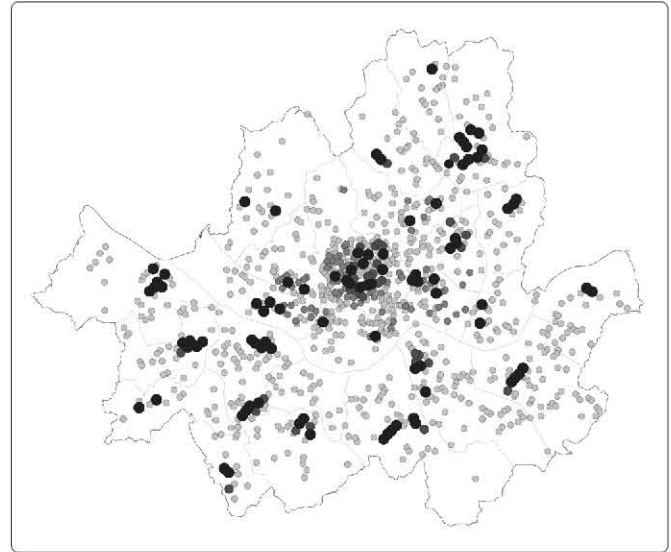
<그림 18> 인사동 2005년

상호 영향 도시 속 일상생활의 중요한 측면을 비롯해, 그 개개의 전반적인 기능에 관한 한, 도시 중심들은 서로 대등하다. 그러나 영향력의 정도는 도시 중심마다 다르다. 즉, 어떤 도시 중심 안에 존재하는 도시 기능은 해당 도시 중심을 품고 있는 도시 세포에만 중요할 수도 있고, 일부 인접 도시 세포에도 중요할 수 있고, 서울 전체나 일부에도 중요할 수 있다. 때로는 나라 전체에 중요한 것으로 간주될 수도 있다.

도시 중심은 그것이 가진 도시 기능의 중요성에 따라 제 1 도시 중심, 제 2 도시 중심 등의 위계를 부여받는다. 그러나 이러한 차이는 각 도시 중심의 가능성을 제한하지 않는다. 즉, 가장 작은 도시 중심도 다른 도시 중심과 대등하게 자유로이 상호 작용할 수 있다. 서울의 이 같은 '복수의 노드' 네트워크식 배치는 도시 기능 네트워크를 형성한다.

관계 도시 중심과 보다 큰 범위 지역과의 관계는 도시 중심이 어떤 식으로 활성화되었느냐에 따라 다르다. 새로운 개발을 시작하던 현재를 유지하던 변화들은 도시 세포 지역의 개발로 이어진다. 개발이후 오랜 시간이 지난 도시 세포에서는 도시 중심의 변화가 필요할 수 있다. 조선시대의 중심들은 일제 강점기 시기에 변형되었으며, 20세기 후반 도시의 확장과정에서 다시 재배치 되었다. 행정 광화문, 입법 여의도, 사업 서초동의 세 중심 체계를 만들어 도시의 확장을 위한 거점으로서 균형을 유지했던 구조는 21세기 들어 큰 변화를 시작하였다. 2010년 세

종특별자치시로의 행정기능의 이전, 2022년 대통령실의 용산이전으로 서울은 새로운 도시중심 지형을 만들어가고 있다. 서울 역사의 과정에서 현재에 이르기까지 서울에서 일어난 변화의 본질에는 이처럼 도시 중심과 도시 세포 간의 상호 대화가 자리한다.



<그림 19> 도시 중심(equivalent urban core)과 도시 세포(urban cell) 분포도 © 김선아

Q 1. 동일한 영향력의 도시중심과 도시세포의 서울은 공평한 도시(Equitable City)가 되어가고 있는 것일까?

이미지 출처

© 김선아

Configurazione dell'Identita' della Citta' di Seoul. La possibilita' e potenziamento della fisicita' urbana, Roma, La Sapienza, ICAR 21, 2008 (도시 서울 정체성의 형성-물리적 도시성의 가능성과 잠재성에 대해, 로마 라 사피엔자 대학, 박사학위 논문, ICAR 21, 2008)

© 서울사진아카이브 <https://archives.seoul.go.kr/contents/seoul-photo-archive>



김선아 건축사·(주)스페이싱엔지니어링 건축사사무소
(주)스페이싱엔지니어링 건축사사무소 대표로, 1988년 한양대학교 건축학과 및 2001년 베니스건축대학(IUAV), 2008년 로마 국립대학(La Sapienza, Valle Giulia)을 졸업했다. 대한민국 건축사이자 이탈리아 건축사, 도시계획학 박사이다. 현재 서울시 공공건축가, (사)한국건축가협회 스마트 도시건축위원장, (사)한국도시계획학회 부회장으로 활동 중이다.

spacing-pa@kakao.com