

서울지하철 정거장의 최근 건축디자인 경향



안 종 연 |
서울시 도시기반시설본부
도시철도건축부
주무관

I. 서론

서울의 교통문제를 근본적으로 해결하기 위하여 시작한 서울시의 지하철 건설은 1974년 8월 청량리부터 서울역까지 운행하는 1호선 개통을 시발로 하여 2009년 7월 개화역에서 부터 신논현역까지 운행하는 9호선 1단계 노선이 개통됨에 따라 37년의 운행 역사를 가지게 되었으며 총 연장기준으로도 영국 런던, 미국의 뉴욕, 최근 급성장세를 보이는 중국 베이징, 상하이 등 세계 유수의 도시들과 어깨를 나란히 하고 있다.

서울지하철 건설은 크게 1~4호선을 건설한 1기 지하철과 5~8호선을 건설한 2기 지하철 그리고 9

호선 이후를 3기 지하철로 분류할 수 있으며, 건설 초기에는 교통문제 해결이라는 기능적 요소의 해소에서 출발하였으나 이제는 기능적요소와 사회문화적 요소를 모두 반영하는 도시발전의 하나의 축이자, 문화의 변화와 확산공간으로 자리매김하고 있다.

3기 지하철의 시작을 알리는 9호선 1단계 구간 개통과 후속구간 건설이 본격 시작되는 시점에서 그동안의 정거장 건축설계 변화를 되짚어 보고 최근 설계된 내용을 소개함으로써 향후 본격적으로 추진될 경전철 등의 철도 정거장 설계 관계자가 정거장의 기능성 충족과 도시문화 공간의 조화를 함께 고민해 보는 시간이 되었으면 한다.

II. 지하철 정거장의 특징 및 공간적·기능적 의미

1. 정거장의 특징

정거장은 크게 지하역사와 지상역사로 나누어 볼 수 있지만 어떠한 형태라 하더라도 다음과 같은 특성을 가지고 있다.

첫째, 불특정 다수의 밀집과 분산이 이루어져 혼잡과 혼란이 야기될 수 있는 장소라는 것.

둘째, 도시 및 지역사회에 영향을 미치는 사회적으로 중요한 시설물이라는 것.

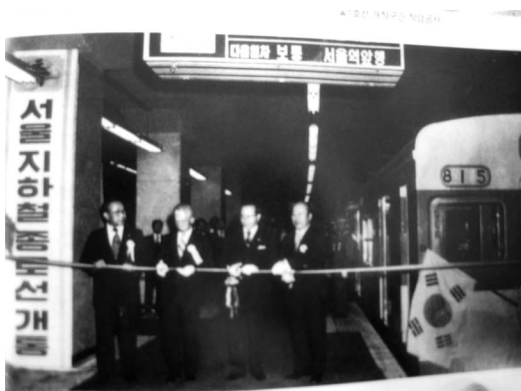


그림 1.1호선 개통. 74.8



그림 2. 9호선1단계 개통. '09.7

셋째, 주로 지하에서 건설되기 때문에 자연채광이 차단 되는데서 오는 환경적, 심리적(방향감각 둔화에 따른 불안, 초조 등)인 문제가 발생 될 수 있다는 점

넷째, 지하공간에서 발생할 수 있는 화재 등 각종 재난대비에 어려움이 있다는 점.

이와 같은 지하철정거장 특성상 정거장 건축설계자는 불특정 다수인이 이합 집산하는 대량대중교통시설인 점을 먼저 감안하고 정거장의 공간적 의미와 기능적 의미를 이해한 뒤 건축설계에 임하여야 한다.

2. 정거장의 공간적 의미

지하철정거장이 갖는 공간적 의미는 대중교통 공간, 지하생활 공간, 도시문화 공간이 세 가지 개념으로 함축시켜 볼 수 있다.

1) 대중교통공간: 지하공간의 편리성과 안전성, 관리성 등의 요소들을 만족시킨 공간디자인



그림 3. 개방된 내부공간. 녹사평역

2) 지하생활공간: 쾌적성, 기능성의 요소를 담아 지하공간에서 오는 심리적 폐쇄성과, 한정된 공간이용에서 오는 혼잡함을 극복하여 명랑하고 상쾌한 지하공간 창출 요구

3) 도시문화공간: 상징성, 심미성의 요소를

전제로 서울의 도시성을 상징 할 수 있는 지하공간으로서 시민들에게 편리한 공간이자 편안한 정서를 담고 있는 친밀한 공간 계획을 요구하는 개념

3. 정거장의 기능적 의미

정거장의 일차적 기능은 지하철을 이용하고자 하는 사람을 신속하고 안전하게 전동차와 직접 연결시켜 주는데 있지만 좀더 넓은 시각으로 보면 정거장은 지하철의 일부 분에 국한되지 않고 전체 도시계획과 정거장이 위치한 지역사회와의 연결 역할을 하면서 정거장, 도시, 교통체계의 3가지 측면에서 유기적인 관계를 가지게 한다.

이상에서 살펴본바와 같이 정거장은 일반 건축물과는 전혀 다른 개념이므로 지하철의 특성을 충분히 이해하고 느끼면서 지하공간의 폐쇄성 극복과 이용객의 편의를 위한 동선, 평면, 승강편의시설, 디자인, 안내사인, 피난 등을 종합적으로 고려하여 건축설계를 하여야 한다.

Ⅲ. 서울지하철 정거장의 변천 과정

초기의 정거장은 열차이용을 위한 보조적인 수단으로서 지하철을 이용하는 승객이 신속하게 표를 사고 안전하고 편리하게 열차를 탑승할 수 있도록 해주는 승객과 열차의 연결 공간으로서 기능적인 역할에 중점을 두었으나, 시대 변화에 따라 공간 활용의 효율성과 경제성에 대한 관심이 높아지고 정거장 내부에 자연스럽게 발생하는 공간들을 문화의 공간으로 이용하려는 노력이 계속되어 공연장을 만들거나 휴게시설 및 만남의 광장 등이 설치되었으며, 최근에는 민간투자자가 참여함에 따라 편의점 등 수익시설이 설치되어 정거장을 경제적, 문화적 효용성으로 연결시키려는 다양한 변화가 시도되고 있다.

1. 시대별 정거장의 역할

1) '70~'80년대: 지하철이라는 교통수단의 도입기로서 정거장은 단순히 지하철을 이용하기 위하여 대기하고 승·하차를 위한 기본적인 역할에만 충실한 단순한 기능적 공간으로 국한되었다.

2) '90년대: 2기 지하철 개통으로 지하철에도 경쟁체제가



그림 4.9호선 셋강역

도입되어 IMF를 거치면서 정거장의 역할은 지하철이용을 위한 부수적 공간에서 탈피하여 공간의 경제적, 문화적 활용방안에 대한 점진적인 모색이 시작되었고, 다양한 광고유치 및 문화행사 개최 등 효율성 향상을 위한 적극적인 접근이 시작되었다.

- 3) 2000년대: 1·2기 지하철의 막대한 건설비용에 대한 근본적 해결을 위해 민간자본투자가 9호선에 최초로 도입되었고, 정거장은 이용시민의 점진적 삶의 질 향상 욕구로 더 이상 지하철을 타기 위한 공간으로 국한되지 않고 지역사회의 핵으로 육성하여 교통, 문화, 경제의 축으로 발전하였다.

2. 문화공간으로서의 정거장

1·2기 지하철이 정거장내에 유명작가의 예술작품을 설치하는 것이 유일한 문화적 배려였다면 이후의 지하철에서는 정거장을 하나의 상설무대로 인식하고 승객을 관람객으로 연결시키려는 노력이 시도된다. 여러 문화단체들의 지하철 공연을 시작으로 2000년대에는 전동차 내·외부 까지도 하나의 예술품으로 변화를 시도하면서 지하철 정거장이 단순히 열차에 승·하차하는 공간에서 벗어나 지역문화의 중심이며 대중과 가장 친숙한 매체로 자리매김 하고 있다.

3. 사용자재

정거장 건설에 사용된 자재를 보면 그 시대의 건설기술

및 일반적인 건축자재의 수준과 경향을 그대로 보여준다고 할 수 있다.

- 1) 1기 지하철: 건설 초기 1호선의 자재는 주로 일본지하철의 영향을 받아 벽에는 규격이 작은 자기질타일이나 테라조 판, 바닥은 주로 인조석 테라조 현장갈기, 천장은 소규모 금속 천장판이 사용 되었으며, 특이한 것은 승강장 층에는 천장을 시공하지 않고 노출된 상태로 마감하였다. 2호선 벽체는 대부분의 정거장이 자기질 타일(90×190mm)로 건설되었고, 3·4호선에서도 자기질타일이 주종을 이루며 붉은벽돌, 화강석 등 다양한 자재가 사용되기 시작하였고, 바닥은 테라조타일이 주로 사용되었으나, 비교적 지명도가 있는 정거장에서는 화강석이 많이 사용 되었다. 천정은 현장에서의 시공 및 유지관리가 용이한 알루미늄 천정재가 주로 사용되었다.

- 2) 2기 지하철: 벽에는 자기질타일이 가장 많이 사용되었으나 유지보수의 편의성을 증진시키기 위하여 규격을 190 ×190mm로 통일하였으며, 많은 정거장에서 색상이 자유롭고 건식공법으로 시공되는 범랑판넬을 사용하였으나 당시에는 매우 고가의 자재였다. 바닥에는 화강석사용이 보편화 되었으며, 천정에는 비교적 넓은 금속제 판넬이 시공되었다.



그림 5.2호선 시청역



그림 6.5호선 여의도역



그림 7.9호선 당산역

3) 3기 지하철: 9호선 1단계구간의 구조물공사는 서울시 투자사업으로 하고 건축 및 기계·전기는 민간사업자가 시행하는 독특한 사업방식으로 진행되어 건축설계를 민간사업자가 시행 함으로써, 가장 경제적이고 단순하면서도 디자인을 고려한 설계를 진행하여 벽체와 천장은 금속제 판넬, 바닥은 화강석으로 전 정거장의 주요마감자재를 통일하였다.

4. 색상 및 디자인

1) 1기 지하철: 지하철 디자인 계획은 건축계획 및 조명·부대시설계획 등 모든 조형적 요소들의 필요 충분조건에 의한 분배, 결합이 이루어지는 가운데 하나의 조형개념으로 결집시

켜 나가야 한다. 그러나 1~4호선 건설당시에는 색채계획에 대하여는 특별한 연구가 없이 노선색을 중심으로 색상이 선정된 듯하다.

2) 2기 지하철: 1990년대 이후 지하철을 통한 유동인구의 증가는 쾌적한 지하공간 창출을 요구하고 있으며 이는 적극적인 색채환경의 도입을 통하여 이루어 질수 있었다. 이에 따라 서울시에서는 관계전문가의 『정거장 환경색채 계획』 용역을 통하여 5호선은 파스텔톤의 단색계열 색상을 적용하여 온화한 분위기를, 6~7호선은 중채도·중명도의 단색계열 색상을 적용하여 조화와 대비의 균형으로 생동감 있는 분위기를 조성하였고, 8호선은 순화된 원색을 적용하여 원색군의 강렬한 면적대비를 통한 현대적 이미지 구현으로 노선별 차별화 작업을 시도 했다.

3) 3기 지하철: 전체정거장을 동일한 색상과 디자인 개념에 따라 계획하여 정거장 전체의 바탕색을 무채색 계통인 따뜻한 회색(Warm Gray)을 사용하여 이후 부착되는 안내시설물 및 광고 등의 밝은 색상과 조화를 통한 온화한 정거장 분위기를 도모 하였으며, 사용자재의 모듈화, 부착물의 빌트인, 규격화된 광고판 등으로 심플한 정거장 디자인을 연출 하였다.

5. 서울지하철 건설 현황

1) 중량전철

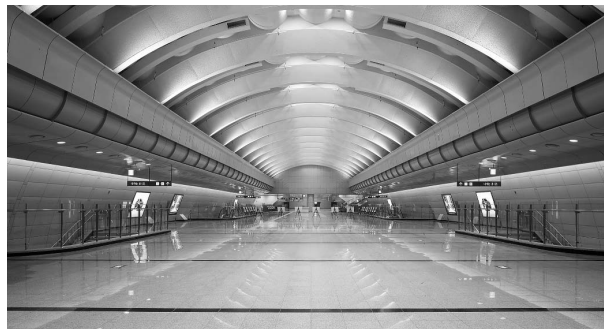


그림 8.9호선 고속터미널역

노선	구간	연장(km)	건설기간	정거장(개소)	
1호선	서울역~청량리	7.8	'71~'74	10	
2호선	순환	시청~시청(순환)	48.8	'78~'84	43
	지선	신설동~성수	5.4	'78~'84	4
	지선	신도림~까치산	6	'89~'96	3
3호선	기존	지축~수서	35.2	'80~'93	31
	연장	수서~오금	3	'08~'10	3
4호선	당고개~남태령	31.7	'80~'94	26	
5호선	방화~상일(마천)	52.3	'90~'96	51	
6호선	봉화산~응암	35.1	'94~'01	38	
7호선	장암~온수	46.9	'90~'00	42	
8호선	암사~모란	17.7	'90~'99	17	
9호선	운영 중	개화~신논현	25.5	'02~'09	25
	건설 중	신논현~종합운동장	4.5	'08~'13 예정	5
	건설 중	종합운동장~보훈병원	9.14	'10~'16 예정	8
계		329.04		306	

2) 경량전철

① 추진방향

- 신교통수단 도입으로 교통 혼잡지역의 대중교통 서비스 개선(전 구간 지하화)
- 서울 동·서·남·북의 교통망 형성 및 지역균형 발전
- 중량전철과 원활한 환승체계 구축 및 정거장별 지역 랜드마크적 요소 감안 추진

② 노선 현황

※ 경량전철은 「서울시도시철도 10개년 기본계획」에 8개 노선 73.6km 계획수립 ('08년)

노선	구간	연장(km)	정거장(개소)	사업기간	추진내용
우아~신설선	우아~정릉~신설동	11.4	13	'09~'14	공사 중
신림선	여의도~보라매~서울대입구	7.82	10	'09.~'17	협상진행 중

IV. 최근의 서울지하철 3기 정거장 건축 설계 현황

1. 노선현황

서울지하철 9호선은 강서구 개화동에서 김포공항, 여의도, 강남고속터미널, 종합운동장, 올림픽공원을 경유하여 둔촌동 보훈병원 앞까지 총연장 39.14Km로 한강 이남을 동·서로 연결하고 인천국제공항과 연결망을 구축하는 노선으로 건설하고 있다.



그림 9.9호선 3단계노선 현황

이중 1단계 구간인 개화에서 신논현까지 25개 정거장은 2002년 4월 착공 2009년 7월 개통하였으며, 2단계구간인 차병원사거리에서 종합운동장까지 5개 정거장은 2008년 6월 착공하였고, 3단계구간인 종합운동장에서 둔촌동 보훈병원 앞까지 8개 정거장은 2010년 초 착공하여, 2단계 구간은 2013년 말, 3단계 구간은 2016년 초 개통을 목표로 공사를 진행하고 있다.

2. 9호선 2단계 구간 설계 특징

9호선 2단계는 구조물공사는 서울시 투자사업으로 하고 건축 및 기계·전기·신호 공사는 민간사업자가 시행하는 9호선 1단계 구간과는 달리 구조물 및 건축·설비 등 모든 시설을 서울시 투자사업으로 시행하고 있으며, 정거

장 디자인은 설계시공일괄입찰에 의해 선정된 건축설계자가 1단계 구간 건축 디자인 개념을 도입하되 정거장별 특성을 갖는 차별화된 설계를 시도하였다.

3. 9호선 3단계 구간 주요 설계내용

1) 설계추진목표

9호선 1단계 구간 정거장의 건축설계는 민간사업자가 참여하는 민간투자사업으로 시행됨에 따라 설계개념이 크게 바뀌어 졌다. 기존의 정거장 설계가 정거장별 특성을 강조하는 개별 설계라면, 9호선 설계는 전정거장의 주요 소재와 디자인에 통일성을 갖는 단일한 설계 개념이라 할 수 있다. 9호선 연장선인 3단계 구간도 1단계구간의 정거장 설계개념을 고려하여 전체적인 통일성을 기하면서 정거장별 특색을 강조하는 설계를 진행하였으며, 정거장 이용객과 정거장 주변 통행인 및 거주민 모두가 편리하게 이용할 수 있는 경제적이고 문화적인 정거장을 건설하는데 목표를 두었다.

2) 주요 설계방향

① 일반보행인의 편의증진 및 쾌적한 가로환경 조성

정거장 외부출입구 개선 및 보행공간을 최대한 확보하고, 캐노피·외부엘리베이터 등 외부 돌출물 슬림화를 통하여 정거장 주변 통행인 및 거주민에게 쾌적한 가로환경 제공

② 승강편의시설 확충을 통해 장애 없는 지하철 정거장 건설

엘리베이터의 용량확대 및 관통형 출입문 설치, 주요 이동동선에 적극적인 에스컬레이터 설치로 승강 편의시설을 대폭 확충하여 노인, 임산부, 장애인을 포함한 이용객 모두가 편리하게 이용할 수 있는 '장애물 없는 생활환경' 공간 조성

③ 친환경 및 에너지 절약형 정거장 설계

자전거 이용 활성화 유도를 위한 지하 대형 자전거 주차장 설치(정거장당 200대), 천창설치로 자연채광 유입 및 정거장내 생태조경 설치, 외부출입구 내측에 출입문을 설치하여 외기온도로 인한 정거장 내부 에너지 낭비요인을 최소화 하였다.

④ 안내사인시스템에 첨단 IT 적용

터치스크린을 이용한 종합안내도, 안내사인에 디지털

문자를 도입하여 가변적이고 다양한 정보전달 체계로 급격히 변화하는 IT산업 효과를 지하철 정거장 안내사인시스템에 도입하였다.

3) 주요시설설계내용

① 외부출입구

가. 수송수요보다는 승객의 접근성을 고려하여 사거리 정거장의 경우 출입구 8개를 설치하던 기존의 출입구 설치 계획에서 벗어나 이용객의 수요에 맞게 가급적 사거리 모퉁이에 1개씩 총 4개소의 출입구를 설치하여 이용의 효율성 확보 및 지상부 주변 가로환경을 개선

나. 지상 출입구에 캐노피 미설치로 출입구 인접상가의 민원유발을 사전 차단

다. 출입구 옆에 대형 엘리베이터(24인용)를 설치하여 엘리베이터도 출입구 개념 도입

② 정거장 구조 및 동선계획

가. 정거장 길이는 8량 운행기준으로 165m로 하고, 승강장 폭은 「도시철도 건설규칙」의 최소 폭인 상대식

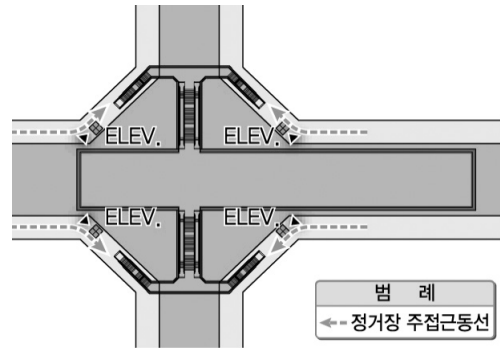


그림 10. 출입구 구조 개념도

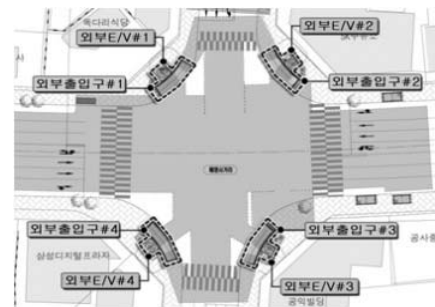


그림 11. 블럭별 출입구 1개소/EV 설치

4m, 섬식 8m와 「도시철도정거장 및 환승·편의시설 보완설계지침」의 승강장 폭 산정방식에 따라 산정된 폭 중 큰 폭을 적용하였음

- 나. 승강장의 형식은 상대식과 섬식 중 이용자의 이용에 편리하고 승강장이용이 효율적인 섬식 승강장을 대부분 적용하였음(8개 정거장 중 섬식 7개소, 상대식 1개소)
 - 다. 승강장에서 대합실로 연결되는 내부 계단에는 상행 에스컬레이터와 2m계단을 설치하여 상·하행 에스컬레이터만 설치시 승객이 집중될 경우 혼잡상황이 우려되는 것을 보완하였음
 - 라. 내부계단 측부와 스크린도어 사이공간은 3m이상을 확보하여 열차를 대기하는 승객과 이동하는 승객이 원활하게 이동할 수 있는 공간을 확보함
- ③ 장애물 없는 지하철 정거장 건설
- 가. 정거장 바닥 화강석마감에 물갈기가 주로 설계됨에

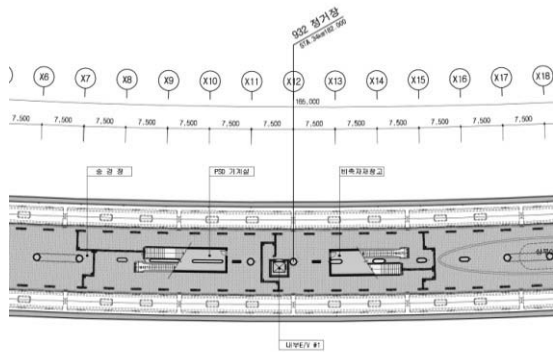


그림 12. 승강장 계단부 평면도



그림 13. 계단부 이미지

따라 우천시나 내부 물청소 후 이용자의 미끄럼 사고가 발생하는 사례를 방지하기 위하여 대합실·승강장의 바닥 주요 승객 동선에 ‘미끄럼 방지제’를 이용한 미세한 요철을 형성함으로써 이용자의 안전성을 확보

- 나. 지체장애인의 활발한 외부활동 증가로 자가 이동수단인 휠체어가 점차적으로 전동휠체어로 대체되면서 그 크기가 대형·다양화 되는 추세를 고려하여 전동휠체어와 일반이용객이 함께 엘리베이터를 편리하게 이용할 수 있도록 대형(24인용)엘리베이터를 승강장에서 외부까지 연결되도록 계획
- 다. 승객의 이동방향에 따라 엘리베이터 출입문 위치를 다양하게 설치(180°·90° 관통형)
- 라. 지하철 정거장 시설로는 국내 최초로 국토해양부·보건복지부장관의 ‘장애물 없는 생활환경 1등급’에 비인증 획득

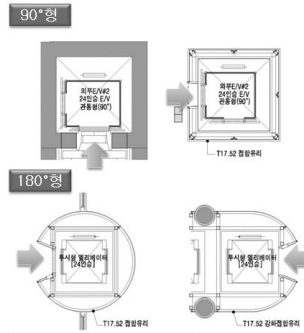


그림 14. 관통형 EV설치



그림 15. 인증서

④ 친환경 및 에너지 절약형 정거장 설계

- 가. 정거장내 겨울철의 차가운 외기 차단과 더운 여름철의 냉방 효율을 높이기 위해 외부출입구에 방풍문을 설치하여 외기 온도로 인한 정거장 내부 에너지 낭비 요인 최소화
- 나. 지하공간에서의 심리적 폐쇄감을 극복하고 친근하며 편안한 심리적 안정감을 느낄 수 있도록 천창설치를 통한 자연채광을 최대한 유도하고, 벽면녹화 및 생태조경공간을 확보하여 환경친화적 지하공간 조성



그림 16. 출입구 앞 방풍문 설치



그림 17. 생태조경 설치

⑤ 통합디자인 계획 수립 시행

가. 전체정거장의 통일성을 유지하면서 개별정거장 특징을 살리는 디자인 계획을 위해 정거장별 설계참여 업체는 서로 달랐으나, 전체적인 디자인을 조율하는 총괄 디자이너를 선정하여 전 정거장에 대한 통합디자인계획 수립

나. 전체 정거장에 공통으로 적용하는 디자인

- 기본 색채 계획 수립 시행
 - 정거장 전반에 사용되는 배경색상 통일(주조색: 따뜻한 회색)
 - 정거장별 마감재가 다르더라도 동일한 색 체계와 질서를 갖게 적용
- 벽체, 바닥, 천장 기본마감재 모듈화
- 벽체에 매립되는 각종 설비시설물의 크기와 색상을 고려한 모듈화
- 종합역무관리실 외관 디자인 및 재료 통일



그림 18. 색채 체계도

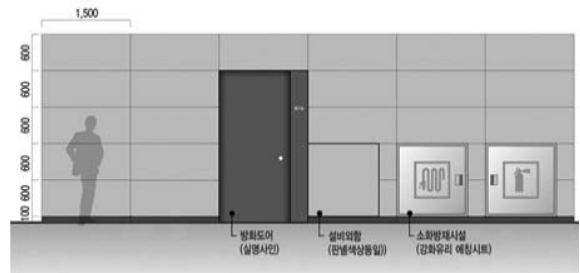


그림 19. 설비시설물 빌트인 및 모듈화



그림 20. 가변 디지털문자안내판

⑥ 안내사인 시스템

가. 정보의 변화대처에 용이한 디지털문자를 이용한 안내사인 적극 도입

나. 종합안내도에 최신 IT기술을 접목한 터치스크린 안내사인 설치

⑦ 이용편의시설 적극 설치

가. 모든 정거장 화장실 내에 파우더룸 설치 및 종합역무실 인근에 수유실을 설치하여 여성 배려

나. 어린이를 동반한 이용객을 위한 가족화장실 설치

다. 종합역무실내 탕비실을 설치하여 상근직원의 근무환경 개선



그림 21. 파우더룸



그림 22. 수유실

⑧ 외부돌출물 디자인 및 구조물 슬림화 등

가. 지하3층 이상의 승강장에 의무적으로 설치하도록 규정된 특별피난계단은 평시에는 사용하지 않고 비상시에만 사용하는 시설임에도 캐노피가 설치되어 주변 건물을 막고 있어 민원 유발의 원인과 가로환경이

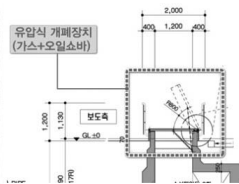


그림 23. 상부 개폐식 특별피난계단

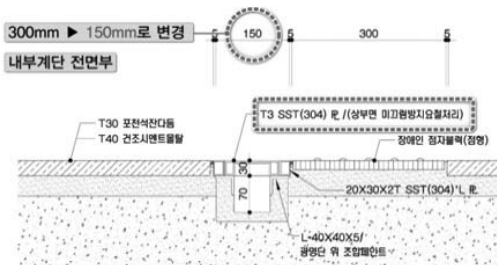


그림 24. 내부트렌치 폭 축소

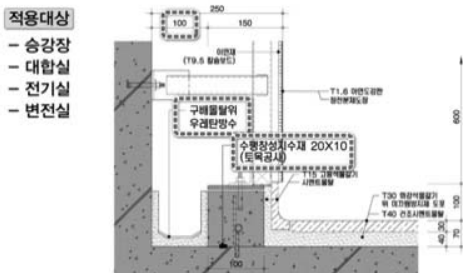


그림 25. 방수턱 폭 축소 및 방수방법 개선

저해 됨에 따라, 상부 개폐식 형태의 디자인을 개발하여 민원 발생 요인을 사전에 차단하고 가로환경을 개선함

나. 정거장내 동일한 규격으로 사용하던 트렌치 폭을 사용빈도가 적은 내부계단 앞은 폭을 300mm에서 150mm로 축소하고, 대합실·승강장 방수턱 폭은 200mm에서 100mm로 축소하면서 배수로에 우레탄 방수공법 적용 및 수팽창지수재를 사용하여 만약의 누수에 대비

⑨ 멀티테라피 계획 도입

가. 정거장이 단순히 지하철을 이용하는 공간에서 지하철 이용은 물론 이동 중이거나 대기 중에 휴식 및 미술품·공연감상 등도 하는 문화공간으로 발전되어 왔다. 최근 고령화 사회로 접어든 우리나라의 건강에 대한 폭발적 관심을 지하철에도 반영하여 정거장을 이용하면서 자연스럽게 건강에 도움이 되는 멀티테라피를 보훈병원 앞 정거장에 시범적으로 도입하였다.

※ 멀티테라피란 : 그림, 아트, 운동, 음악, 감각의 멀티적 요소를 통해 입체적이고 복합적인 방법으로 인간의 정신적, 육체적 스트레스를 극복해 나가는 방법을 제시하는 수단

나. 설치내용 : 색채테라피, 아로마테라피, 음악테라피, 영상테라피 등 총 173㎡



⑩ 접이식 캐노피 개발 · 적용

가. 개발배경 및 형태

지하철 출입구의 캐노피 설치에 따라 인접 상가주민으로부터 제기되는 민원을 해소하기 위해 평상시에는 접어진 상태로 있다가 눈 · 비가 올 때 자동으로 펼쳐지는 접이식 캐노피를 개발하여 9호선 1단계구간 흑석역에 시범설치 후, 외부 디자인 등을 보완하여 3호선 연장구간인 경찰병원역에 설치한 결과 주변상가주민의 호평에 따라 9호선 3단계 정거장에도 도입하였다

나. 설치모습(경찰병원 역)



그림 26. 펼쳐진 모습



그림 27. 접어진 모습

V. 맺음 말

지하철 정거장의 건축설계는 첫 번째가 승객을 가고자 하는 목적지까지 안전하고 신속하게 보내기 위하여 어떻게 모이고 흩어지게 하느냐 하는 것과 두 번째는 지하철 시설물에 대하여 승객들이 어느 정도 친밀감을 갖고 편리하고 쾌적하게 이용하도록 하느냐 하는 점, 세 번째는 철저하게 인위적인 공간에서 오는 비인간적인 구조의 획일성과 태양광선의 차단에서 오는 심리적인 두려움 등 지하정거장이 갖는 환경특성의 개선, 네 번째는 승객이 외부출입구를 통하여 승강장까지 이동을 할 때 승객이 뜻하는 방향으로 정확히 유도해 주는 정보전달 체계가 대단히 중요하다고 하겠다.

서울지하철 9호선 3단계 구간에서는 위 내용을 충실히 반영하면서 이용객의 편의성에 최우선을 두고 자연스럽게 발생한 공간들을 시민의 문화공간으로 제공하고자 하였으며 실내에 생태조경과 벽면녹화를 도입 함으로써 지하공간의 한계를 극복하고 환경친화적인 정거장을 건설하고자 노력하였다. 서울은 이제 도심지에서 중전철의 건설은 어느 정도 마무리 되어가는 시기라고 생각된다. 앞으로 본격 진행될 경전철 정거장이나 도심구간 이외에서의 정거장 건설에서 정거장이 단순히 열차와 승객을 이어주는 공간이 아닌 새로운 정거장 문화를 탄생시킬 수 있는 공간이 되기를 기대해 보며, 서울특별시는 지속적인 연구 개발과 창의적 사고를 통해 국내의 철도 건설 기술과 정거장 디자인의 선도적 역할은 물론 세계적으로도 인정받는 도시철도가 되도록 최선을 다하겠습니다. ☺