

## 심사총평

1. 심사위원들은 심사자료의 사전검토 및 본 심사과정에서 다음의 심사기준들을 공유하고 기술심사의 내용을 검토하여 심사에 임하였음.

- 배치계획의 적절성
  - 동별 배치계획과 보행, 차량, 조경계획 등과의 조화
  - 주변도시계획의 변화에 대응할 수 있는 유연한 계획
- 외부공간 계획의 적절성
  - 열린광장계획 및 보행 접근성
- 동별 차량동선계획의 적절성
  - 주차출입동선 및 보행동선의 간섭여부
  - 버스주차동선 및 회전반경의 적합성
- 생활가로 계획의 적절성
  - 1층, 3층 생활가로계획의 제시와 입체적 연결
- 저층부 용도계획 및 통합계획의 적절성
  - 저층부의 동별 기능 및 프로그램과 보행동선의 연계
- 평면 및 코어계획의 적절성
  - 코어배치와 평면동선 계획
  - 평면,코어계획의 균형 및 조화
- 입면 및 형태계획, 경관계획의 적절성
- 시공성 및 경제성 계획의 적절성
- 구조계획의 적절성

2. 본 심사는 5개 제출작품을 대상으로 위의 심사기준들을 공유하고 제출사의 발표와 질의 응답을 진행하였고 모든 심사위원들의 의견 개진과 토론을 통해 심사를 진행하였으며 심사위원들의 의견에 따라 포지티브방식으로 여러 단계를 거쳐 당선작을 선정하였음.

- 1차: 결선 대상 3개작 선정
- 2차: 4등, 5등작 선정
- 3차: 결선 1,2등 대상작 및 3등작 선정
- 4차: 1등 당선작 선정

- 응모작들은 모두 도시 및 건축법규, 공모지침을 준수하였으며 공통적으로 까다로운 제약 조건들을 극복하고 주변의 도시적 상황을 고려한 우수한 계획들을 제안하였음.
- 심사위원들은 위원별로 파악한 응모작별로 장, 단점들을 파악하고 토론을 통해 공유하였으며 대부분 비슷한 의견으로 당선작 및 입상작을 선정하였음.
- 응모작들은 배치, 매스 및 형태, 열린광장, 보행 및 주차동선, 저층부 프로그램과 보행동선 등의 계획에 있어 제안사별로 다소의 차이를 보였으며 그것이 평가에 반영되었음.

## 1등 당선작 심사평

이충기, 심사위원장

주변 도시상황을 고려한 배치계획에서 우수한 평가를 받았으며 특히 제약조건에도 불구하고 우수지공원을 고려한 오픈스페이스를 제안하여 대지의 북측,서측 진입부에서 열리도록 한 건물배치와 형태계획에서 좋은 평가를 받았음. 아울러 열린광장 계획과 보행접근계획, 원할한 공영버스 주차동선 계획, 1층과 3층의 생활가로 계획과 입체적 연결 등의 차별화된 제안으로 매우 우수한 평가를 받았음. 그리고 안정된 매스 및 형태계획, 평면계획과 구조계획 등의 측면에서도 호평을 받았음. 추후 3층 밉글링존 동선의 소극적 계획과 지하개발심도에 따른 경제성 저하문제를 개선할 필요가 있다는 의견이 있었음.

김태영

당선안은 주변 도시맥락을 존중하면서 합리적이고 기능적이며, 도시경관과의 조화를 이루는 훌륭한 안이다. 업무시설 주차램프를 서측도로에 계획하여 청파로 20길의 차량 부담을 줄이고 우수지 개발 후 조성될 공원과의 연계성을 크게 높여 차별화하였다. 용산역에서 시작된 연결 브릿지의 보행흐름이 도시조직에 자연스럽게 흡수될 수 있도록 계획하였다. 그라운드 레벨에서의 공공성을 놓치지 않으면서 보행네트워크가 연결되는 3층에서 보행활성화를 도모할 수 있는 안이다. 저층부 포디엄 부분의 디자인과 고층부 타워동의 배치와 조형이 조화롭게 디자인 되었으며, 단위주거의 다양한 평면제안, 거주민들을 위한 버티컬 정원 계획까지 각 시설들이 제 기능을 오롯이 할 수 있도록 섬세한 부분까지 구체적으로 계획한 노력이 돋보였다.

노승범

우수지공원과 연계된 열린광장 조성과 용산역과 연결된 입체보행로 계획으로 대상지와 우수지공원과의 연계관계를 적극적으로 활용한 외부공간 구성으로 일상 보행환경에 매우 긍정적인 영향을 미칠 것으로 기대함. 또한 대상지 주변의 도시적 상황을 고려한 밀도 및 높이계획과 주거동과 오피스동의 특성을 고려한 입면계획으로 조화로운 도시공간 환경 및 경관을 유도하며 지상1층에 판매시설을 배치하여 가로활성화를 도모함. 단 가로환경을 해치지 않는 선에서 좀 더 적극적인 3층 데크공간 계획을 고려할 필요가 있음.

박인수

- 청파로와 연계되는 대지 위치를 잘 해석했다고 판단됨.
- 특히 보행교량은 지역에서 출퇴근하는 사람들과 지역주민들에겐 엄청나게 중요한 보행로로 이를 생활공간으로 업데이트한 모습은 더욱 좋았다고 판단함.
- 대지의 어려운 조건과 다양한 기능이 복합되어, 1층을 풀기가 어려웠다고 생각되는데, 나름 괜찮은 해석으로 판단하였음.
- 진행시 용산 노보텔과의 관계(전면 가리는 것, 노보텔 공원)를 더욱 진전시키면 좋겠음.

박진호

5개의 안 중에서 설계공모지침서에 가장 부합되고 과도한 구조물이나 디자인이 없는 안으로 판단됨. 타안들과는 달리 공공보행청사 전용 진출입구를 새창로 쪽으로 두고, 공영주차장쪽 공원을 향해 열린 광장을 제시하면서 공공청사 건물을 각을 주어 배치하였음. 그리고 지상 3

층에서 주변 공중보행통로와 적극적 연계를 고려함으로써 지침서에 제시한 도심보행활성화, 상환경디자인, 혹은 친보행공간을 위한 최적의 안임. 획지 1과 2가 지상 3층과 5층에서 연결되나 좀 소극적으로 보임. 특히 3층의 브리지 주변 공간을 적극적으로 활용하여 친보행 공중통로로 활용해야 할 듯함.

#### 이동훈

미래의 우수지 상부 공원과 용산 Y밸리의 발전을 고려한 인접 도시 맥락에 대한 독해가 탁월함. '열린 광장(Y밸리 광장)'을 대지 서측에 배치하여 미래 공원과 연계하고 입체 보행 네트워크의 중심으로 제안한 점이 설득력 있음. 공공청사차량 진출입구를 대지 서측에 배치하고 버스차량 진출입구를 동측으로 이동하는 등, 열린 광장 주변의 보행 환경을 배려한 점이 우수함.

#### 이제선

##### 1. 공공청사의 용도별 접근 분리

- 업무시설(1-6층), 용산세무서(7-12층), 공공청사식당(13층, 버퍼역할), 국방부(14-25층)

##### 2. 버스차고지 시설의 동선 분리 및 보행자와 차량 간섭 방지

- 버스 진출입로 획지 2 중간에 설치. 공공청사 차량 진출입로를 새창로에 설치.  
- 명확한 시설별 분리주차 체계화.

##### 3. 입체적 보행네트 워크 구축

- 공공청사에서 제2공영 청사쪽으로 공중보행통로 제안.  
- 기존보행교와 사업지내 설치된 공중보행통로간에 통행유입 정도 중요해보임.  
- 용산 Y밸리로 공중보행통로 제안.

##### 4. 열린광장 및 프로그램 공간과 결합하여 도심보행공간의 활성화 달성

- 광장을 새창로 쪽으로 열린광장 조성. 정면성을 이쪽으로 함.

##### 5. 저층부의 판매 및 임대시설 활성화

- 획지 1의 2층, 3층부 판매시설이 코아부분으로 인해 식인성 약화될 우려.

#### 이중원

당선안은 이러한 복잡한 요구 사항을 가장 현실적이고 창의적인 방식으로 해결한 점에서 높은 평가를 받았다. 당선안의 주요 강점은 기존의 유기적인 어반 그리드 및 블록 체계를 존중하면서도, 주변 녹지 네트워크와의 관계를 고려하여 중심광장인 열린광장을 필지 중앙이 아닌 편심 위치에 배치한 점이다. 이를 통해, 향후 국제업무지구에서 우수지 공원을 거쳐 대상지로 이어지는 보행 동선을 자연스럽게 연결하는 입구광장을 형성했다. 또한, 국방부와 용산세무서가 포함된 공공시설 동의 평면 계획과 매스 배치를 효과적으로 구성하여, 기존 드래곤시티 호텔 및 나진상가 등에서 바라볼 때 도시적 랜드마크로서의 조형성을 확보한 점도 높은 평가를 받았다. 특히, 용산역과의 동선 연결을 내부 아트리움을 통해 자연스럽게 연계한 점이 돋보였다.



## 2등작 심사평

이충기, 심사위원장

주변의 도시적 상황에 대응하는 높이계획, 매스 및 형태계획에서 가장 우수하다는 평가와 지상 저층부의 3,6,9 라는 개념의 기능과 프로그램제안, 동선 연결계획, 1층 남북 방향의 보행 축계획 등의 차별화된 제안이 좋은 평가를 받았으나 3층의 데크 계획과 7층의 브릿지 계획 등이 과도하여 아이레벨에서의 열린경관과 열린광장 계획에 불리하게 작용하였다는 엇갈리는 평가가 있었음. 그리고 1층과 3층의 생활가로 계획, 공영버스 주차동선을 비롯한 주차출입구 해결에도 소극적이었다 평가가 있었음.

김태영

2등안은 용산역 일대 입체 보행네트워크의 도시조직을 중요시하고 전통적인 단면프로그램 조닝에 대해 의문을 가지고 새로운 대안을 제시하였다. 보행 친화형 판매시설을 3층에 배치하고 공공업무시설을 1층에 배치하였으며, 다기능이 복합된 시설의 특징을 고려하여 3개 레벨의 그라운드를 계획하였다. 전통적인 그라운드 레벨 외에 3층 레벨의 지역중심 어반그라운드, 7층의 업무와 주거의 상생 가능성을 기대하는 휴먼그라운드를 제안하여 입체적인 도시구조에서 복합시설 계획에 대한 흥미로운 건축적 접근을 완성도 높게 제시하였다.

노승범

거대한 상업 및 업무 건축물들로 둘러싸인 대상지 주변의 도시환경에 다양한 크기의 직육면체들로 구성된 매스계획으로 주변 건축물들과 조화를 이루며 휴먼스케일의 도시공간환경 및 경관을 제안한 점이 매우 우수하다고 판단되나 청파로20길 상부의 과도한 데크계획으로 지상1층 가로환경에 악영향을 미칠 것으로 우려되며 또한 지상1층 가로활성화에 대응하는 평면계획이 미흡함.

박인수

- 공공기관의 높이를 낮게 한 것은 매우 좋은 방안이라 생각되었는데, 먼 미래를 감안하면 이 낮은 것이 또 문제가 될 수도 있음(향후 지역개발이 안이루어질 수 없을 것으로 보임).
- 그림에도 불구하고, 각 타워의 매스를 슬림하게 만들고, 도시형상에 따라 깔대기 형상으로 만들어 도시에 순응하고, 새로운 공간을 만들어 내려는 시도가 좋음.
- 그런데, 저층 플랫폼에 너무 많은 시설과 넓은 데크공간을 할애 하여 도로의 커버리지가 너무 높아 이에 대한 우려가 있음.
- 주거 분양부분에 복합 전용세대가 끼어 있어, 본 사업의 특성상 분양비용이 매우 중요할 것으로 판단되는 바 불리함이 있다고 생각함.

박진호

이 안은 공공청사를 타안들에 비해 최대한 낮게 (지상 16층) 계획하여 공공청사로서의 기능을 강화하고 보안계획을 확실히 함. 하지만 획지 대부분의 지상층에는 판매시설 대신, 경로당, 어린이집, 체험관 등 주민편의시설 등이 대부분이고, 판매시설은 전무함. 지상 3층과 7층에는 획지 1과 2를 연결하여 다양한 창업관련 복합업무 시설들이 배치되고, 판매시설은 분양주택 건물 3-7층에 집중 배치하여 지침서에 제시한 도심보행활성화, 상환경디자인, 혹은 친보행자

공간에 대한 해석을 달리한 듯함. 지상 3층의 데크 계획은 과도해 보임.

#### 이동훈

낮은 공공청사동을 최대한 대지 북측으로 배치하고 공중보행시설을 이용하여 미래 우수지 공원과 연계한 점이 우수함. 3층 대지 내외부에 입체적인 외부 공공공간 '어반 그라운드'를 적극적으로 제안한 점이 도전적임. 대지의 남북축을 관통하는 보행 통로를 1층에 제공하고, 세무서 민원 영역을 1층에 배치한 점이 신선함.

#### 이제선

1. 공공청사의 용도별 접근 분리
  - 세무서 코어 및 국방부 코어를 각각 분리.
  - 판매업무시설(7층), 용산세무서(7층), 공공청사식당(7층), 국방부(16층)
2. 버스차고지 시설의 동선 분리 및 보행자와 차량 간섭 방지
  - 공공청사와 버스램프를 마주보게 진출입로 설치.
3. 청파로 20길 주변의 동선 효과적 분리
  - 청파로 위로 2개의 인공 데크 조성
4. 입체적 보행네트 워크 구축
  - 3층 어반그라운드 및 7층부의 연결 브릿지
5. 열린광장 및 프로그램 공간과 결합하여 도심보행공간의 활성화 달성
  - 열린광장을 새창로 쪽으로 조성.
6. 저층부의 판매 및 임대시설 활성화
  - 저층부 가로활성화를 위한 상업시설 없음.

#### 이중원

2등 안은 대상지의 복잡한 도로 경계 및 레벨 차이를 해결하기 위해 3층과 7층에 두 개의 인공 플랫폼을 계획한 점에서 우수한 전략을 제시했다. 철도 부지를 횡단하는 보행 동선이 3층 레벨에서 형성되고 있음을 고려하여, 이를 활성화된 공공플랫폼으로 정의하고 다양한 상업 시설과 광장을 배치한 점이 특징적이었다. 또한, 7층 레벨에서는 건물 이용자를 위한 별도의 공공플랫폼을 형성하여, 완전한 공공 공간과 반(半)공공 공간을 효과적으로 구분한 점이 인상적이었다.

## 3등작 심사평

이충기, 심사위원장

주변 도시상황을 고려한 합리적 배치계획과 생활가로 계획, 저층부 테라스 계획의 차별적 제안이 긍정적 평가를 받았으나 보행 접근과 주차출입구의 간섭문제, 공영버스 주차동선 및 회전반경 문제, 동별 코어계획과 다각형평면의 비효율성 등에 대한 문제가 지적되었음.

김태영

3등안은 저층부를 테라스 형태로 디자인하여 외부와의 접점을 늘리고 슬림한 타워를 서로 충분히 이격시켜 계획하여 중앙부의 개방감을 높인 안이다. 적절한 높이 변화를 가지며 다각형의 형태로 디자인된 타워는 다양한 각도에서 다채로운 경관을 창출한다. 짜임새 있는 단위주거 평면을 제시하였으며 업무동과 주거동의 차별화된 입면은 커튼월로 대표되는 일률적인 도시경관에 변화를 주기에 충분하다. 다만 3층의 넓은 보행데크는 보행활성화 측면에서는 장점이나 1, 2층에 집중되어 있는 청파로 20길 주변의 상점의 물리적 환경에 부정적인 영향을 주어 아쉬움으로 남는다.

노승범

대지 주변의 도시 상황을 고려한 밀도 및 높이 계획이 적절하고 가로활성화를 고려한 지상1층의 판매시설 배치와 용산역과 연계된 지상3층 연결브릿지 레벨에 대응하는 프로그램 구성으로 입체적 보행환경이 개선될 것으로 판단되나 청파로20길 상부의 과도한 데크계획으로 지상층 가로환경에 악영향으로 작용될 것이 우려됨. 특히 남측 공개공지에 적극적으로 대응하는 배치 계획 및 스텝형 녹지 기단부 계획으로 친환경 도시경관을 유도함.

박인수

- 전형적인 타워 온 포디움 형식인데, 타워의 구성과 모양이 괜찮음. 하지만, 뒤편의 노보텔 용산의 일부를 가리게 되어, 좀 문제가 있을 것으로 판단함.
- 그럼에도 공공시설의 매스가 세련되어, 전면 도로에서 인지성이 매우 좋을 것으로 판단됨.
- 저층의 다양한 브리지는 매우 좋은 연결을 보이면서도 한편으로는, 이게 다 사용될 수 있을 까하는 의문이 들었음.
- 경부선쪽에서 올라가는 계단은 보행자들이 움직이는 방향과 연계성이 있을까 생각해 봄. 향후 데크가 만들어진다고 해도, 이게 과연 가능할까? 의심이 있었음.

박진호

무난한 계획임. 주변 공중보행통로와 연계된 3층 데크가 과도하게 커 보임. 유수지 공원에정지 방향으로 커뮤니티 그라운드를 배치하고 1층에 상가를 두어 거리활성화를 꾀함. 좀더 적극적으로 예정인 유수지 공원 방향으로 열어 주었으면 하는 아쉬움이 있음. 버스차고지 1층에서 지하 주차장으로 향하는 램프 구간에서 버스 회전반경이 충분치 않은 듯함.

이동훈

개성 있는 공공청사 타워가 용산 Y밸리 방면으로부터 도시 경관의 초점을 제공하고, 대지 남

측 인접 호텔동으로부터는 단계적으로 이격하여 미래의 유수지 상부 공원으로부터의 열린 도시 공간의 흐름을 수용하고 있는 점이 우수함. 청사 및 분양동의 1, 2층에 리테일을 배치하여 보행환경 활성화를 도모한 점이 합리적임.

#### 이제선

##### 1. 공공청사의 용도별 접근 분리

- 공공청사 저층부 세무 상층부 국방부로 분리. 2차 및 3차 보안구역 설정.
- 14층 전용식당으로 용도 분리.
- 공공청사 출입구와 세무서 출입구를 완전 분리 시킴.
- 7-13층 까지 오피스 시설 조성

##### 2. 버스차고지 시설의 동선 분리 및 보행자와 차량 간섭 방지

- 버스차고지 진출입로 획지 2 중간에 설치. 좌회전으로 내려가는 지하램프 구조 검토 필요. 지하1층 주차장 램프 운용 불가능할 듯.

##### 3. 청파로 20길 주변의 동선 효과적 분리

- 청파로 북측에 사업시설 대면상가 배치로 활성화 도모. 획지1의 업무시설 쪽을 통해 스텝형식을 통해 3층까지 진입 가능.

##### 4. 입체적 보행네트 워크 구축

- 획지 1의 스텝그라운드를 통해 외부에서 쉽게 common plateau로 접근 가능.

##### 5. 열린광장 및 프로그램 공간과 결합하여 도심보행공간의 활성화 달성

- 광장을 청파로 20길 쪽의 공개공지 위치에 설치.

##### 6. 저층부의 판매 및 임대시설 활성화

- 2층부 판매시설 식별성 용이.

#### 이중원

3등 안은 마천루 배치를 경계로 밀어 수직성을 극대화하고, 통경축을 확보한 점에서 높은 평가를 받았다. 특히, 저층부와 내부 공간의 디자인 완성도가 뛰어나며, 외부와 내부에서의 경험적 다양성을 극대화한 점이 주목할 만했다. 테라스 가든을 적극적으로 활용하여 저층부를 휴먼 스케일에 맞게 조정된 점과, 광장과의 대응 관계를 고려한 점 또한 인상적이었다.



## 4등작 심사평

이충기, 심사위원장

적절한 배치계획과 대지 중심부의 원형광장 계획, 동별 저층부를 지상레벨로 연결하는 외부 계단동선 계획이 차별적 제안으로 평가되었으나 원형형태를 고려한 평면계획과 구조계획의 비효율성, 주거동 상부의 스카이프롬나드 제안의 과도함에 대한 지적이 있었음.

김태영

4등안은 원형의 중심성이 두드러진 안으로 곡면으로 디자인된 저층부 테라스의 내·외부공간이 매우 적극적으로 연계, 확장된다. 반듯한 건물들에 익숙한 도시민들에게 곡면으로 구성된 다양한 실내·외 공간은 새로운 공간체험의 기회를 제공하고 예술적 감수성을 고양할 수 있는 흥미로운 제안으로 판매시설의 활성화에 도움을 주고, 도심의 매력적인 핫 플레이스로 기대가 된다. 다만 원형의 중심공간에 추가로 제안된 보행연결로가 기존의 도시조직과 긴밀히 연결되었다면 좀 더 설득력을 가질 수 있었을꺼라 생각하며, 두 개의 주거타워를 연결한 스카이 브릿지는 공간적, 구조적 중요성에 비해 효용적 가치가 부족한 듯 보인다.

노승범

임대 및 분양주택 그리고 오피스 건물들의 중심에 원형의 스텝형 외부공간 구성으로 도시에 개성 있는 공공공간의 제안은 흥미로우나 도로 상부에 중심성이 강한 외부 공간구성이 주변 도시적 상황을 고려할 때 적절한 것인지에 대한 의문이 있음. 가로활성화에 대응하는 지상층 평면계획과 지상1층 공개공지에 적극적으로 대응하는 저층부 매스계획은 공개공지의 활용과 도시경관에 긍정적인 영향을 미칠 것으로 판단됨.

박인수

- 저층부에 있는 원형의 중심공간은 일견 각 타워와 분리된 부지를 통합하고 연결하는 데 도움이 될 듯하지만, 실제로 지역 이용자들(출퇴근, 주민등)에게 용산역을 이용하는데 불편을 초래할 수도 있을 것으로 생각함.
- 특히 매층에서 분기되는 브리지는 실제로 형성될 가능성이 미지수여서 본 계획이 완성되는데 좋을까하는 의심이 들었음.
- 그런데 공공시설 타워가 뒤에 있는 노보텔 용산의 일부를 과하게 가리는 것으로 보여 상호 간 민원발생 등이 우려됨.
- 상부 스카이 브리지는 공공프로젝트에서 가능한 부분인가? 예산과 진행시 괜찮을까? 하는 우려를 함.

박진호

획지1과 2의 건물을 중앙부 원형 외부복도(리플허브)로 엮으려는 디자인으로 지상 1층부에서 5층까지 판매시설로 연결하여 수직적 상환경을 적극적으로 제안하는 디자인임. 그러나 판매시설이 공공청사 1층부터 5층까지 과도하게 배치되어 있어 해당 건물의 공공성 및 보안 측면이 의문임. 공영주차장쪽 공원이나 드레곤시티 쪽과의 잘 연계되지 않아 지상층에서의 도심보행 활성화나 상환경디자인 계획도 부자연스러워 보임. 옥탑층 스카이라운지는 과도하게 보이고,

지하 1층 주차장계획도 타안에 비해 비효율적이라고 판단됨.

이동훈

하늘로 열린 원형의 '열린 광장(리플허브)'을 중심으로 형성된 역동적인 포디움 공간에 리테일 등 퍼블릭 프로그램을 배치하여 활력있는 저층부를 연출하려 한 점이 우수함. 대지 남측의 예정 도로를 고려한 추가적인 보행 연결 브리지의 제안이 신선했음.

이제선

1. 공공청사의 용도별 접근 분리

- 공공청사 저층부 업무시설(6-14층), 세무서 시설(15-21층), 국방부(24-36층)로 수직조닝

2. 버스차고지 시설의 동선 분리 및 보행자와 차량 간섭 방지

- 지하2층 버스 램프/동선체계 및 주차장면 표기.

3. 청파로 20길 주변의 동선 효과적 분리

- 청파로를 리플허브로 사용하고 있는데 이에 대한 타당성 및 가능성 검토필요.

4. 입체적 보행네트 워크 구축

- 획지 1의 스텝그라운드를 통해 외부에서 접근 가능.

- 4층에서 용산전자상가로의 브릿지 설치로 확장성 제안

5. 열린광장 및 프로그램 공간과 결합하여 도심보행공간의 활성화 달성

- 광장을 청파로 20길 쪽의 공개공지 위치에 설치.

6. 저층부의 판매 및 임대시설 활성화

- 1층부에 리플허브를 중심으로 판매시설 배치. 공공청사 진출입로로 일부 단절 발생.

이중원

4등 안은 국제업무지구와 기존 용산 하천 체계의 분석을 바탕으로 미래 도시의 모습을 제안한 점에서 의의가 있었다. 중심부에 강력한 원형 광장을 배치하고, 신용산을 향해 스카이 브릿지를 구축한 점이 이 안의 핵심적 장점이었다. re-splashing, re-weaving, re-gathering, re-inclusion 이라는 공모안 주제어가 보이는 것처럼 회복과 재생 및 미래를 향한 제안이 돋보이는 안이었다.

## 5등작 심사평

이충기, 심사위원장

동별 매스를 게이트 형태로 제안한 계획이 차별적임과 동시에 과도하고 무리한 제안이라는 평가를 받았음.

김태영

5등안은 하나로 통합된 단일 매스가 주는 강력한 힘이 돋보이는 안이다. 아이코닉한 형태를 가지고 있으며 단단하고 견고한 이미지로 다른 계획안과 비교해 대체 불가능한 존재감을 드러낸다. 그러나 거대한 볼륨으로 인해 그라운드 레벨 특히, 청파로 20길에서 보행자의 눈높이에서는 다소 부담스럽게 느껴질 수 있다. 또한 다기능의 복합시설로 각 시설이 요구하는 공간의 크기와 밀도, 외부와의 관계, 파사드 디자인 등 다양한 해법이 요구되는 바, 하나의 상징적인 형태로 복잡한 문제들을 섬세하게 해결하기에는 다소 무리가 있어 보인다.

노승범

주거동과 오피스동을 연결하여 복합건축물의 일체화된 개성이 강한 형태로 용산역 관문으로서 창의적인 도시경관을 제안하고 있으나 대상지 주변의 도시환경을 고려할 때 과도한 매스감으로 가로환경 및 경관에 부정적인 영향을 미칠 수 있을 것으로 판단되며 교통계획에 편중된 지상1층 평면계획으로 도시 가로활성화에 대응하는 전략이 미흡함.

박인수

- 도시에 창문을 만든다는 아이디어는 좋은데 과연 그런 그랜드 아이디어가 이 자리에 맞는지에 의문이 있었음.
- 이 큰 아이디어로 말미암아 상부 계획들이 자연스럽지 못하고, 형태에 맞춰진 느낌을 받음
- 각 건물 간도 상호간 시각에 문제가 될 수도 있을 것으로 생각됨.
- 특히 본 프로젝트가 공공프로젝트이고, 분양세대를 통해 큰 사업비를 마련할 것으로 생각되므로, 분양세대의 취급이 매우 중요했을 것으로 생각되는데, 상대적으로 주거환경이 좋지 못할 것으로 판단 하였음.
- 1층 부분에 차량을 위한 큰 부분을 만들어 냈는데, 이를 통해 차량의 이득이 있을 지언정, 보행자나 주민 그리고 가로변 이용객들에겐 좋지 않을 수 있다는 생각을 하였음.

박진호

주변 건물들과 유사한 형태적 상징성을 강조한 제안임. 공공청사와 분양/임대 주택 등이 하나의 형태를 이룸. 고층건물이 청파로20길을 꼭 메운 형태로 답답해 보이고 지상층 주차 진출입 공간을 과도하게 강조되어 도심보행활성화, 상환경디자인, 혹은 친보행자 공간이 될지 의문임. 공사비 감안하면 상부 스카이라운지도 거대해 보임.

이동훈

세 개의 타워를 하나의 가상 매스로 통합하고 이를 관통하는 어떤 보이드들로 분절한다는 설계 개념이 도전적임. 대지의 1층 중심부에 지상층 차량 동선 체계의 촛점인 '트래픽 플라자'를

제안한 점이 파격적임.

#### 이제선

1. 공공청사의 용도별 접근 분리
  - 업무시설(1-9층) 용산세무서(10-13층), 공공청사식당(14층) 국방부(15-23층)
  - 세무서와 일반인 출입은 공용화
2. 버스차고지 시설의 동선 분리 및 보행자와 차량 간섭 방지
  - 버스 램프 지하1층 및 2층 랜딩존 회전 가능여부 판단필요.
3. 청파로 20길 주변의 동선 효과적 분리
  - 청파로 위로 3개의 공중보행통로 제안.
4. 입체적 보행네트 워크 구축
  - 용산역으로 부터의 3층 보행로와의 관계 불명확.
5. 열린광장 및 프로그램 공간과 결합하여 도심보행공간의 활성화 달성
  - 공개공지 위치 준수, 열린광장 조성은 보이지 않음.
6. 저층부의 판매 및 임대시설 활성화
  - 저층부 또는 1층부분에서의 상업시설 등 미비로 가로 활성화 노력 보이지 않음.

#### 이중원

5등 안은 세 가지 측면에서 차별화된 전략을 제시했다. 첫째, 지상층의 “트래픽 밴드”를 통해 차량 흐름을 집중화한 점, 둘째, 새창로를 향해 넓은 가로 공간을 형성한 점, 셋째, 세 개의 마천루를 스카이 브릿지로 연결하여 입체적 네트워크를 구축한 점이 돋보였다.