

고층한옥 철도역사(驛舍) 건립의 필요성

한국철도학회장 정진우

우리나라 대부분의 역사적인 도시에는 한옥철도역이 건립되어 있으나, 가장 역사적인 수도 서울 근교에는 한옥역사가 없어 향후 역사의 개축 또는 신축시에는 한국고유의 건축양식으로 건립이 필요하다고 생각합니다.

특히 현재의 기술로 철골고층한옥이 염가로 신축 가능하므로 완공후에는 박물관 등의 활용으로 관광효과가 클 것으로 기대됩니다.

1. 우리나라 한옥역사 현황

오랜 역사를 지닌 세계 각 도시의 철도역은 대개 자국의 전통적인 건축양식으로 많이 지어왔습니다. 우리나라의 경우에는 경주, 영월, 전주, 남원, 청주, 마산 등과 이북에도 남양, 원산, 내금강역이 우리 전통 한옥역사로 지어졌고, 수원은 성곽이 세계 문화재로 지정되어 있는 문화도시임에도 과거의 아름다운 한옥역사를 되살리지 못하고 민자역사 건립시 현대적인 건축양식으로 건립하여 아쉬움이 있습니다. 수도 서울은 국보 1호인 남대문, 경복궁, 창경궁 등이 있는 우리나라의 가장 역사적인 도시임에도 한옥역사가 없으니, 향후 서울 또는 수도권에 한옥 역사를 지어 우리의 고유 전통적 건축미를 살리고 문화의식도 높이며 관광에도 도움이 되도록 해야겠습니다.

동양권의 가까운 나라인 대만의 고속철도역이나 중국 북경의 철도역사처럼 지붕을 전통 건축양식으로 건축한 사례도 있습니다.

2. 고층한옥 역사의 건립 가능성

옛날에는 고층 한옥이라고 해봐야 목조 구조이므로 금산사 미륵전 같은 3층 건물이 고작이었습니다. 그러나 제가 자신있게 제안하게 된 것은 건축구조학회장 등 건축 전문가로부터 철골 구조로하면 고층한옥 역사의 건립이 가능하다는 자문을 받았습니다. 예를 들면 일본의 오사카성의 천수각도 전쟁에 소실된 것을 철골로 복구한 것이라는 사실을 알게되어 더욱 용기를 얻게 되었습니다.

더구나 최근 전통한옥의 공포(栱包) 즉 처마 밑 구조의 접합부를 철골로 하면 목조 구조보다 경제적인 구조로 지을 수 있다고 주장한 보도도 있었습니다. (03. 4. 25 중앙경제 신문에 배재대 김종헌 교수 게재)

* 정진우 한국철도학회 제3대 회장
현 (주)대한콘설탄트 대표이사

3. 관광적 효과

세계가 하나의 나라처럼 좁아지는 국제화 시대에 증가되는 관광객과 그에 따른 외화 획득의 필요성 절실하나 우리나라에는 우리 전통의 볼거리가 별로 없습니다. 역사도시 경주의 불국사가 고작입니다. 자연적 조건이 좋은 다른 나라를 부러워해야 소용없지만 불란서의 에펠탑, 뉴욕의 자유의 여신상처럼 인공적인 건축물에 착안해야 하겠습니다.

최근 서울시에서 월드컵 개최 당시 한강에 100m이상의 높은 분수대를 설치한 것이나 부산에 2005년 완공을 목표로 시공중인 107층 높이 (465m)인 제2롯데월드가 있고, 서울 상암지구에 계획된 지상 130층, 지하 6층 높이 510m(이리형, 교수 연구팀 구조 설계)의 건축물이 건립되면 관광객의 볼거리로 한 몫하게 될 것입니다.

이제는 비용이 많이 들어 고층한옥을 짓지 못한다는 생각을 버리고 중국의 육화탑, 일본의 오사카성 이상으로 교통의 관문인 철도역의 웅장한 고층한옥은 자랑거리가 될 것입니다.

4. 한옥역사의 사용목적

1, 2층은 철도 여객 취급 설비, 3층이상부터 역사인물 등의 박물관, 미술관, 전람회장 및 철도박물관, 그 외에도 호텔, 국제회의장, 백화점 등을 적절히 배치하여 국위도 선양하고 전통적인 한국의 문화 이미지를 심어주면서 사용에 편리한 건물을 건축할 수 있겠습니다.

5. 설치위치 및 규모 검토

서울과 수도권 각 역에 어느곳이 좋은가는 많은 검토를 요하나 우선 개략적으로 찾아본다면 수도서울의 관문인 서울역이 가장 좋다고 생각됩니다. 하지만 이미 근대 건축 양식의 기존역사와 최근 증축된 역사가 차지하고 있어 서북부쪽' 공지에 제2서부역을 만들면 가능성이 있고, 용산역은 벌써 민자역 공사가 진행되고 있어 정면에는 어렵지만 전자상가쪽에 용산 서부역을 만들면 반대편 여객취급도 가능하고, 높이 지어 한강이 보이면서 63빌딩과 대칭으로 마주보는 건물을 생각해 볼 수도 있습니다.

부곡역은 철도대학, 철도연구소, 교육원, 박물관이 있는 용산 다음에 생긴 철도의 제2기지로써 철도박물관을 대규모로 건립하는 방안이 있으나, 소도시이고 교통이 불편한 단점이 있으며 수원은 금년 민자역이 완성되었으므로 민자역 북쪽에 선상역으로 검토해 보아야 할 상황입니다.

또한 경인 복복선 사업이 시행중인 경인 철도시발역 인천역과 새로이 계획중인 호남고속 철도 시발역에는 마음대로 구상이 가능하므로 이제라도 필히 성사되어야 할 것입니다.

건축 면적은 소요면적에 따라 결정하고, 층수도 10층~50층까지 검토하여 적절한 층수로 결정되어야 할 것입니다.

6. 현재까지의 추진사항

2001. 10 철도학회 춘계학술대회 당시 제가 특별강의 내용의 일부로 설명한 이후

- 02. 12. 12(1차) 고층한옥 역사추진 발기위원회 개최
- 03. 3. 18(2차) 고층한옥 역사추진 위원회 개최
- 03. 5. 28(3차) 철도학회 춘계학술대회시 세미나 및 토론회를 가질 계획이며 철도 관계기관에 용역발주를 건의 추진중입니다.

7. 맺음말

저는 33년간 철도건설에 종사해왔고 현재에도 (주)대한콘설탄트에서 대표이사로 재직하고 있으며 거의 평생을 철도를 사랑하면서 살아왔습니다.

저는 그간 철도 토목분야에 근무하였기 때문에 건축분야에는 문외한 입니다만 기존의 한옥역사가 현시대 공간이용의 효율성, 능률성의 명분에 따라 하나둘씩 사라져 가는 것에 대하여 평소 아쉬움을 많이 느꼈기 때문에 관계전문가가 많이 계심에도 불구하고 외람되게 말씀드렸습니다.

돌이켜보면 철도뿐 아니라 서울의 지하철역 700여개 중 가장 볼만한 역은 경북궁역이라고 생각하는데 바로 그 아이디어는 토목 건축 분야에 문외한인 군출신 김재명 전 지하철 공사 사장이 건설 당시 기존의 완성된 설계를 과감히 재설계토록 진두지휘하여 건설한 것입니다.

제가 주장하는 고층한옥 역사건립에 대하여도 금번 세미나에서 각 분야 건축전문가들의 토론회에 발전된 기술적용과 실천가능성이 엿보여 일단 성사되면 세계적으로도 유명한 우리 한옥의 명작(名作)이 될 것을 크게 기대하고 반드시 실천되기를 바라는 바입니다.



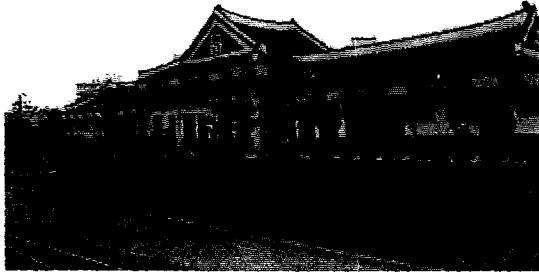
경주역



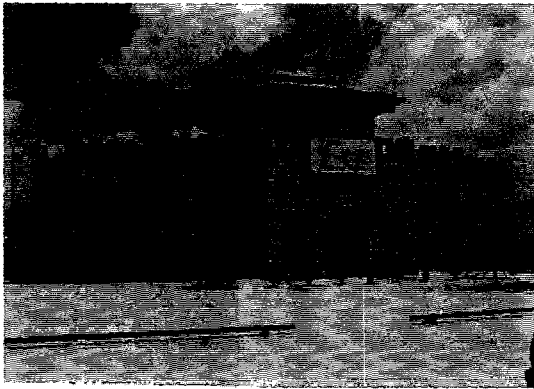
전주역



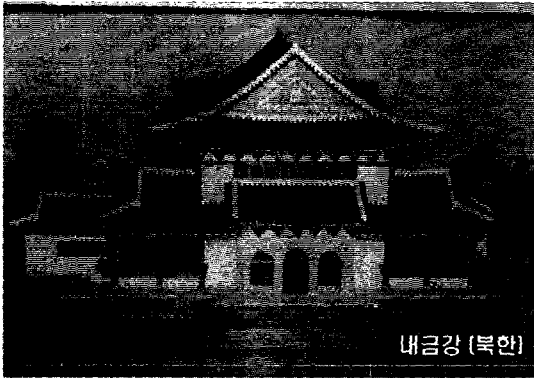
전주역 야경



남원역

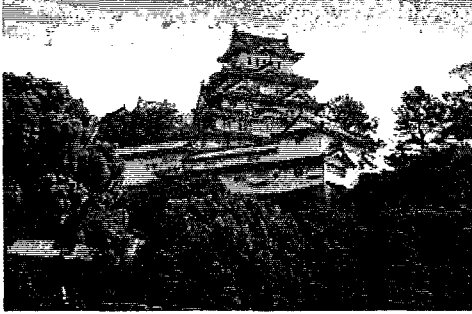


적성역

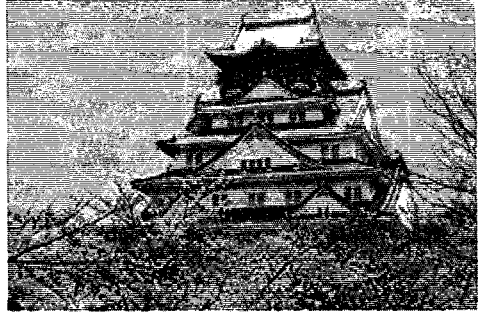


내금강역

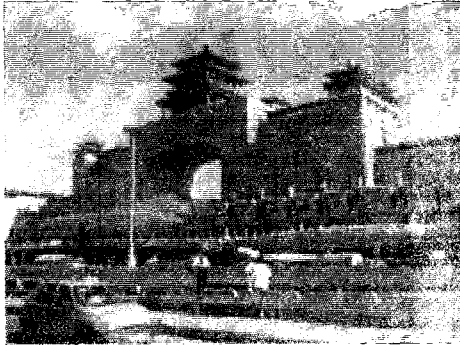
姫路城(himeji castle)



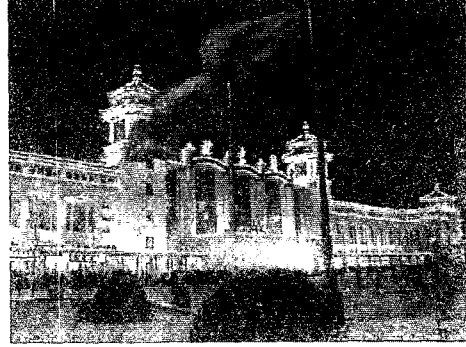
大阪城(osaka castle)



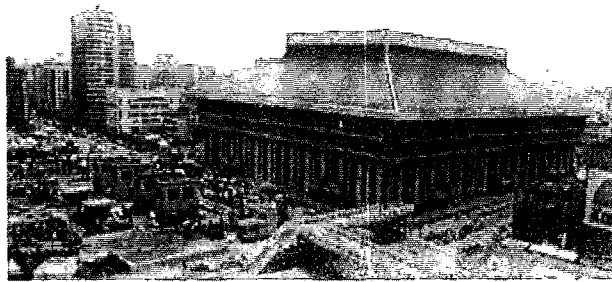
중국 6화탑



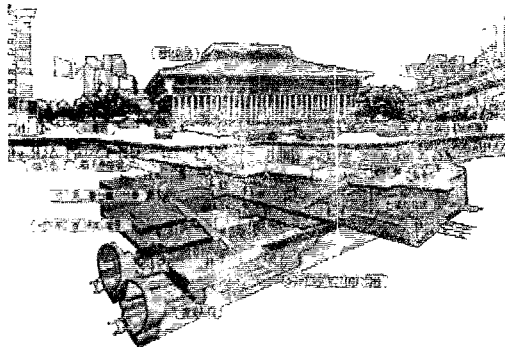
베이징 석부역



베이징 어야경



타이페이역



타이페이역 무시도