

정진우

(주)대한콘설탄트 대표이사

취재 : 문진한 (한국철도기술연구원 지식정보 팀장)
남은경 (한국철도기술연구원 주임 기술원)



정진우
(주)대한콘설탄트 대표이사

- 교통고등학교 졸업(1955)
- 한양대학교 공과대학 토목공학과 졸업(1961)
- 한양대학교 산업대학원 졸업(1983)
- 철도청 근무(1955)
- 수원보선사무소 기술계장(1969)
- 호남공사사무소 부소장(1970)
- 철도건설국토목과 계획계장(1974)
- 대전공사사무소장(1976)
- 시설국 시설과장(1980)
- 시설국 건설과장(1983)
- 철도청 설계사무소장(1985)
- 철도건설청장(1989)
- (주)대한콘설탄트 부회장(1991)
- (주)대한콘설탄트 대표이사(1995)

지난 9월 1일 "철도원로에게 듣는 철도 이야기"의

아홉 번째로 정진우

(주)대한콘설탄트 대표이사님을 만났다.

정진우 대표이사님은 철도청에서

33년여를 근무하시면서 토목과장, 시설과장,

건설과장, 설계사무소장, 철도건설청장 등

철도건설관련 요직을 두루 거치신 분으로

철도건설 업무에 관해서는

산 증인이라 할 수 있다.

현재는 (주)대한콘설탄트 대표이사로

철도의 발전을 위해

항상 노력하고 계신다.

Q 대한콘설탄트에 대한 소개를 부탁드립니다.

1967년 직원 10명으로 시작한 (주)대한콘설탄트는 건국 이래 대규모 토목공사의 효시였던 경부고속도로 건설에서부터 최첨단의 공법과 기술의 집약체인 고속전철공사에 이르기까지 고성장 산업사회의 근간에 37년을 함께한 전통 있는 건설용역업체입니다. 현재 회사에는 도로구조사업본부, 지방사업본부, 국토개발사업본부, 철도사업본부, 환경수도사업본부, 감리사업본부로 구성된 6개 사업부 400여명의 직원이 근무하고 있습니다.

우리 회사의 실적 중 가장 자랑스러운 것은 서울특별시의 교량 중 한남대교, 반포대교, 성수대교, 잠수교, 양화대교 설계였으며, 경부, 호남 등 8개 고속도로의 설계와 국도확장 및 서울 동부 간선도로와 광주 제2순환도로, 국내 도로 중 가장 아름답다는 청주~청주 IC간 도로 설계 등 수많은 도로를 설계하였습니다. 터널설계에 있어서는 중앙고속도로 죽령터널, 고속철도 대구구간 터널, 고속철도 김춘구간 상촌

터널 등 국내의 장대터널을 설계하여 외국인 기술자들도 우리 회사의 설계기술을 인정하고 있습니다. 그 외에 서울의 의주로, 여의교 및 대방, 여의도, 관악로, 영등포공원 등의 지하차도, 명동, 남대문 등의 지하상가 등을 설계하였고, 한전 전력구와 한국통신의 통신구를 설계하여 지하공간 설계 분야에서도 단연 앞서고 있습니다.

또한 기업의 이익금은 과학기술의 진흥과 인재양성에 재투자하여 사회에 환원하고자 장학재단을 설립하여 임직원 자녀 및 각 학교에서 추천을 받은 학생들에게 학자금을 지원하고 있습니다.

Q 철도역사건축에 관심이 크신걸로 알고 있는데 한옥역사의 역사에 대해서 말씀을 부탁드립니다.

오랜 역사를 지닌 세계 각 도시의 철도역은 대개 자국의 전통적인 건축양식으로 많이 지었습니다. 우리나라의 경우에도 1920년대 후반부터 경주, 수원을 비롯해서 유서 깊은 지역의 역사에 한국 전통 건축의 형태를 채택하기 시작하였습니다. 이러한 유형의 역사에는 경부선의 수원역사, 전주역사, 남원역사, 경주역사, 불국사역사, 전주역사 북한역사, 남양, 내금강 등이 있습니다. 수원역사는 1928년에 준공이 되었으며 팔작의 지붕면이 대합실 부분으로 사용되어 전면에 넓은 지붕면이 노출되어 있으며 당시 전통 건축의 형태를 채택한 역사 중 가장 한국적인 분위기를 풍기고 있습니다. 경주역사, 불국사역사는 그 지역의 출토물을 통하여 신라의 건축양식을 표현하고자 하였으며, 지붕, 격자 천장의 무늬 등에서 특히 신라의 수법을 채택하였습니다. 80년대로 넘어오면서 전주역사에서도 한옥양식을 채택하여 건립하였는데 그 특징은 현대식 구조와 전통 양식이 혼합된 양식으로 철근콘크리트구조이면서 건축양식은 전통한식 구조를 채택하였습니다. 현재 추진되고 있는 수원역은 재 건축시 여러번 한옥역사의 건립을 주장했으나 결국에는 서양식 건물이 들어왔습니다.

Q 현재 철도역사의 재건축이 빈번히 이루어지고 있는데 역사의 재건축은 어떠한 방향으로 나아가야

하는지 의견을 부탁드립니다.

우리나라 대부분의 역사적인 도시에는 한옥 철도역사가 건립되어 있으나 수도 서울은 국보 1호인 남대문, 경복궁, 창경궁 등이 있는 우리나라의 가장 역사적인 도시임에도 한옥역사가 없으니 향후 서울 또는 수도권에 고층한옥 역사를 지어 우리의 고유 전통적 건축미를 살리고 문화의식도 높이며 관광에도 도움이 되도록 해야 할 것입니다.

옛날에는 목조구조이므로 고층 이래야 겨우 2~3층 밖에 지을 수 밖에 없었습니다. 그러나 제가 자신있게 고층한옥역사를 제안하는 것은 제가 철도학회장을 하는 동안 우리나라 한옥과 양옥 전문가로 구성된 고층한옥역사 건립자문회의를 여러번 가져 철골 구조로 하면 고층한옥역사의 건립이 가능하다는 자신을 갖게 되었기 때문입니다.

세계가 하나의 나라처럼 좁아지는 국제화 시대에 증가되는 관광객에게 우리나라에는 우리 전통의 볼거리가 별로 없습니다. 역사 도시 경주의 불국사가 고작입니다. 이제는 비용이 많이 들어 고층한옥을 짓지 못한다는 생각을 버리고 교통의 관문인 철도역의 웅장한 고층한옥을 자랑거리고 만들어야 합니다. 1, 2층은 철도 여객 취급설비, 3층 이상부터 역사인물 등의 박물관, 미술관, 전람회장 및 철도박물관, 그 외에도 호텔, 국제회의장, 백화점등을 적정히 배치하여 국위도 선양하고 전통적인 한국의 문화미미지를 심어주면서 사용에 편리한 건물을 건축할 수 있습니다.

철도가 교통의 중심이 되고, 철도역을 중심으로 발전을 하는 것은 당연합니다. 현재도 여러곳에서 민자역사가 추진이 되고 있지만, 민영화가 되어도 가치가 있는 곳은 민자역사 건립을 활성화하여야 합니다. 그리고 가장 역사적인 도시 서울에 반드시 고층한옥을 지어서 볼거리를 만들어 주어야 합니다.

철도역의 역사의 상징적인 표시도 정립해야 합니다. 체신부는 우체국이 적색으로 표시가 알기 쉽고 자전거 가방까지 시골 어디가도 알게 되어 있으나 어느 도시 관문인 역은 흔적도 없고 역인지 슈퍼상점인지 모릅니다. 그래서 제가 설계소장시 우리나라에서 서울역 다음에 두 번째 현



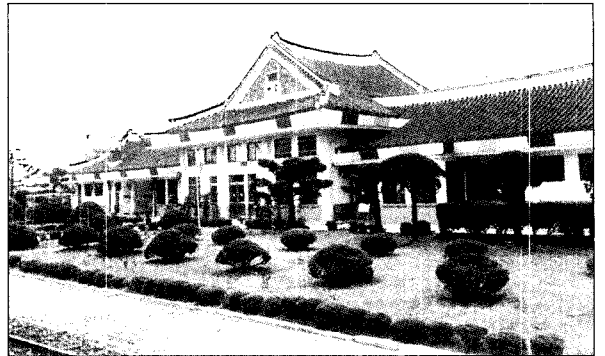
상모집해서 울산역을 서울역 시계탑처럼 아치형에 시계를 넣고 영어, 한문, 한글로 채택 준공토록 하였었다. 그런데 퇴직 후 보니 한문은 빼 버렸더니 월드컵 때 시계를 빼고 한문을 넣었다. 이유를 물었더니 시계가 고장나서 였다고 하여 제가 “노천에 있는 시계가 다 고장 나느냐”고 질책한 사실이 있습니다.

철도건설창장시 안산서 역명판을 준공 개통직전에 보니 너무 적어 옆에 상점 간판보다 적어서 크게 제작 재지시 하였더니 1개소에 1,500만원이니 어떻게 하느냐고 반대하는 것을 본인이 책임진다하여 크게 다시 제작한 사실이 있습니다.

지금도 서울이나 용산의 고속철도역 명판은 사각형으로 너무 단순하니 용역을 주어서라도 상징적인 철도의 고유 질은 북청색으로 디자인해서 누구나 보면 역이구나 알 수 있도록 하고 전국 각 역 개축 시 통일해야 될 것으로 생각합니다.

Q 1955년부터 철도청에 근무를 하셨고 퇴직후에도 회사에서 계속 철도 일을 하고 또 철도학회장을 하면서 가장 보람되는 일을 말씀해 주십시오.

철도청에 근무를 하면서 제가 한양대학교 토목공학과와 대학원을 다녔고, 83년 졸업논문에서 서울에서 부산까지의 고속철도의 필요성을 주장하였습니다. 고속철도는 수송량을 분담시켜 만성체증 현상을 빚고 있는 고속도로나 국도의 통행량을 줄일 수 있는 한편, 철도기술의 향상을 위해서 필요한 부분이라고 주장을 하였습니다. 이러한 경험을 바탕으로 설계사무소장을 할 때 전라선 신리-순천(121km)복선개량사업시행 시에 당시로서는 과감하게 선형을 개량하여 추후에 고속으로 다닐 수 있도록 직선화를 하는데 제가 큰 역할을 했습니다. 이 구간은 노령산맥, 강등 엄청나게 험한 곳이었습니다. “평지나 터널구간의 곡선이 크면 당장의 예산절감 효과는 볼 수 있지만 건설비가 약간 더 소요되더라도 거리의 단축에 따른 속도증가가 반드시 우선 고려되어야 한다”는 지론 아래 이 곳을 제가 직선화를 하였습니다.



남원역

퇴직 후 대한콘설탄트에 와서 경부고속철도에 있어서 김천구간의 가장 장대터널 상촌(9,975k)터널 사개를 처음 시도했고 대구구간의 P.M은 물론 광명역 신설의 필요성을 역설하고 먼 장래 김천역에 정차장 설립가능토록 한 것이나 14개 담당 P.M중 주종적 역할을 하여 터널단면 용역비 해결로 조속시행가능하게 한 것 등을 보람있게 생각합니다.

기존선 단선 복선전철구간 중 장항선 천안~장항간, 경전선 부산-목포간 중 부산-진주(다솔사), 원주-강릉간 중 진부-강릉간의 설계 시 직선화하여 고속주행 가능케 하였습니다.

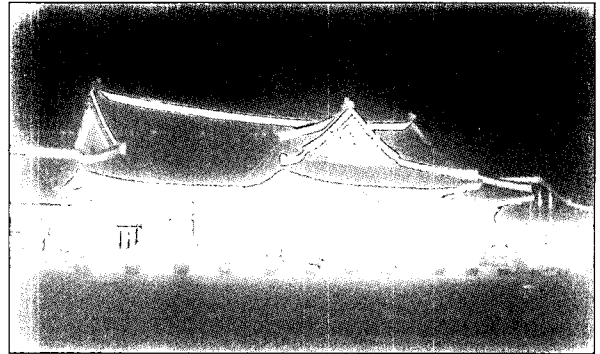
끝으로 지난해까지 2년간 철도학회장을 하면서 철도건설의 100년사를 쓸수있게 계약하여 시행하고 있으며 고층한옥을 성사시켜 인천역에 시도한 것은 김세호 철도청장, 김상균 건설교통부 철도정책 국장의 배려에 깊은 감사를 드리고 만족하게 생각합니다. 회장 재직기간 신문 24회 잡지 15회 고속주행 가능노선으로 설계해야 한다는 주장을 하여 저의 별호가 “피자”로 된 것도 큰 추억거리가 되었습니다.

또한 제가 서울대 ACAD과정에서 장거리 철도의 도시통과방안이라는 논문을 쓴 경험으로 남원, 해운대, 신창원역, 장항선의 직선화시 활용 실천했습니다.

즉 우리나라 철도역은 도시가 철도가 있어 발달되면 밖으로 나가라 한다. 청주역은 3번 옮겨 가장 실패한 사례이고 마산역은 산 밑으로 이동하여 가장 성공사례입니다. 그



영월역



전주역

래서 남원역도 이전 건의했으나 거절당했었는데 제가 퇴직 후 이전되었고 가장 늦게 공사가 진행되어 전라선 개통 일자를 가졌으며 현재 회사에 근무하면서 동해남부선 해운대역, 경전선 신창원역은 여러 가지 의견이 있었어도 제 의견을 관철시켰습니다.

그 외에도 철도청에 근무할시 새로운 일을 하게 되면은 저항이 상당히 심했습니다. 노반다지기를 할 때 철도를 흙을 도두어서 다짐을 넣어서 다지는 것을 처음 도입해서 시작을 했습니다. 터널도 옛날에는 한번에 뚫지를 못했는데 인동산 터널공사 때 전단면 굴착방법으로 처음 시공하였고, 이것이 효시입니다. 이러한 일들이 아직 저의 기억에 남아 있습니다. 특히 한강C선 복복선 교량을 콘크리트 박스교로 설계결정된 것을 하로트라스 쌍둥이로 한 것은 연세대 변근주 교수나 후임 문순경창장의 마무리로 완성된 것은 너무 잘한 일이다.

Q 철도의 부흥기를 맞이하여 우리가 놓치기 쉬운 중요한 일, 철도의 발전을 위해서 우리가 준비해야 할 일은 어떤것들이 있을까요.

350km/h 국산 여객 열차가 생산 시운전 되고 있는데 아직도 200km/h로 만족하던가 서울에서의 시간 단축을 생각지 않고 짧은 구간이라고 직선화하지 하는 사례는 이제 없어야 하겠으며 또한 교량, 터널, 구조도 고속주행을 고려하여 후회없는 설계시공이 되어야 하겠습니다.

그래서 이러한 결정은 어떤 특수연구기관만으로도 불가

능합니다. 실제 시공경험 시공회사, 구조계산하여 설계하는 용역회사, 신기술의 대학교수, 연구기관등이 같이 합동으로 결정할 수 있는 체계가 될 수 있는 한국철도 토목기술 협회를 창립하였습니다.

중요한 건의 사항은

첫째, 고속화물열차의 연구개발입니다. 여객은 350km/h 인데 화물열차는 아직 70년대 80km/h로 주행하는 것은 안됩니다. 독일처럼 200km/h로 개발하여 속도가 빨라지고 물류비를 감소시켜야겠습니다.

둘째, 수인선 수원-인천간을 3복선으로 건설하여 고속직행열차 운행토록 하여야 하겠습니다.

이것은 학회장시 경기지사, 건교장관계도 건의하였으나 실천되지 않고 있습니다.

지하철 3~4호선이 시종점간 1시간 30분 걸리는 것과 같이 안산선을 역마다 정차하면 고속직행 버스보다 늦습니다. 3복선으로 하여 고속직행 열차운행하여야 하겠습니다.

영동고속철도 건설도 지금 시행하는 원주-강릉과 여주-성남이 완성되면 장차 여주-원주, 성남-수서가 연결되면 바로 영동고속철도가 된다는 것을 고려해서 고속주행가능토록 시행하여야 하며 그렇게 되면 수서역은 호남고속철도와 영동고속철도의 공동시발역이 될 것입니다.

우리 철도가 남북으로 연결 중국 TCR, 소련 TSR 로 연결 세계로 뻗어나가 발전하는 그 시기가 빨리 오기를 원하면서 말을 맺겠습니다.