

영종도 국제공항 현상설계 공모에 바란다.

The Opnion of Youngjong-do International Airport
Architectural Design Competition Project

FOCUS

金正澈 / 정림종합건축사사무소
by Kim, Jung-cheol

영종도 국제공항은 “허브 에어 포트”(Hub Air Port)라 하여 지역간 중심공항 제도로 대륙간 연결이 2~3시간대 비행이 가능한 새로운 항공시대를 여는 2천년대의 총아적 항공시스템이 될 것이다.

이러한 21세기를 위한 새로운 시스템의 국제공항이 서해안 영종도에 건설된다는 기쁜 소식은 우리 모두의 가슴을 부풀게 한다.

이번 계획은 공항을 중심으로 공항의 여러 부대시설은 물론 여객들을 위한 상업과 편의시설들을 마련하고 문화시설과 주거시설까지도 포함된 소도시를 만드는 “마스터 플랜”이 세워져 있다 한다.

그러므로 이번 계획의 규모는 대단한 것으로 금세기 초유의 새로운 기능을 만족시킬 뿐만 아니라 아시아 지역은 물론 세계적으로 자랑할 미래공항의 실현을 우리나라가 먼저 이룩하게 되는 것이다. 이 사업이야말로 새로운 기능과 시스템을 도입하고 자랑스러운 최선의 공항으로 남기기 위하여는 국내적 수준에 머무를 것이 아니라 국제적 중지를 모으고 그 기술과 Know How가 앞으로 세계에 진출할 귀중한 경험과 기술축적이 되도록 추진되어야 할 것이다. 영종도 신국제공항 국제현상설계는 그런 의미에 있어 그 의의가 크다.

그러므로 설계경기는 유네스코에서 채택된 권장사항에 따라 설계경기를 진행하는 것이 여러가지 측면에서 이로우리라고 생각된다.

경기유형, 목적의 명시와 참가제한의 조건 등을 국제건축가 연맹(U.I.A)과 협의하여 진행하므로서 국제적 공인을 얻을 수 있고 사업 자체를 격상시키며 나라의 위상도 높이는 사업으로 진행되기를 바란다.

김포 제2터미널과 제주, 김해공항이 우리 손으로 세워졌으나 그 내용과 기능과 건축에 있어서 국제공항이라 내놓기 부끄러운 수준에 있는 것이 사실이다.

근래에 자카르타, 홍콩 등 아시아 지역의 최선의 국제공항들이 지어지고 있으며 이웃 일본의 대판만에 인공성을 만들어 그곳에 KANSAI국제공항 여객터미널을 몇년 후면 개항할 수 있도록 건설하고 있다.

“

본 사업은 많은 새로운 기술과 참신한 Idea를 낼수 있는 외국의 설계조직과 한국의 건설하고 능력있는 조직으로 구성된 공동설계에(J-V)방식으로 추진되어야 한다고 생각한다.

공동설계에 있어서는 공동설계를 통해 응모안을 제출하게 하고 실시설계를 위한 단계에서는 한국측이 책임을 갖는 주계약자가 되어서 신공항 설계상의 모든자료, 통계, 등 기술과 기법이 한국설계조직에 축적되도록 하여 장차 우리나라 용역팀의 세계 시장에도 진출이 가능하도록 배려하여야 할 것이다.

”

KANSAI국제공항 여객터미널이 국제 설계경기에 의하여 설계가 이루어지고 건설이 진행중이어서 그 사례의 장단점이 우리에게 좋은 거울이 되리라 생각한다. 이러한 대규모 미래산업은 이를 실현 시킬 수 있는 경제적 기술을 관리할 수 있는 능력과 건설기술수준 정부와 국민의 의지 등이 갖추어지지 않으면 불가능한 일이며, 아시아에서는 일본을 빼고는 이런 일을 실현시킬 조건을 갖춘 나라도 쉽지 않다고 생각한다. 그러나 새공항의 건설은 지정확상, 경제적 여건과 기술수준, 국제사회 위상 등 모든 면에서 일본보다 뒤져있는 우리나라가 항공사업에 있어서는 일본을 앞설 수 있는 좋은 기회로 생각된다. 영종도 국제공항과 이에 수반한 일련의 건설계획이 꼭 세계적으로 훌륭한 명물로 남길 사명이 우리에게 맡겨져 있는 것이다.

첫째는 세기적인 사업이니만큼 실력있고 저명한 건축가나 공항설계에 경험이 풍부한 설계조직이 참가하게 하여 새롭고 참신한 계획안을 많이 제안하겠끔 할 필요가 있다고 생각한다.

응모자에게 요구되는 실질적 가격요건은 근래 설계한 신국제공항의 실적등을 근거로 그들의 전문성 새로운, 기술의 보유사항, 국제적 명성 등이 고려되어 얼마나 좋은 Idea와 창조성있는 안을 얻을 수 있느냐 하는 점이 중시된 선정기준이 마련되어야 한다.

본 사업은 많은 새로운 기술과 참신한 Idea를 낼수 있는 외국의 설계조직과 한국의 건설하고 능력있는 조직으로 구성된 공동설계에(J-V)방식으로 추진되어야 한다고 생각한다.

공동설계에 있어서는 공동설계를 통해 응모안을 제출하게 하고 실시설계를 위한 단계에서는 한국측이 책임을 갖는 주계약자가 되어서 신공항 설계상의 모든자료, 통계, 등 기술과 기법이 한국설계조직에 축적되도록 하여 장차 우리나라 용역팀의 세계 시장 진출이 가능하도록 배려하여야 할 것이다.

둘째는 공모설계에 있어서 중요한 것은 제안된 여러 안들 중에서 당선안을 선정하는 심사에 관한 문제이다.

심사위원의 선정과 심사기준과 방법이 결착을 남기느냐 아니면 공모설계의 문제점인 뒷말이 나돌고 특성없는 무난한 작품을 선정하게 되느냐 하는 공모의 심사가 가지고 있는 문제를 해결해야만 한다.

심사위원 구성은 전문건축가가 과반수를 이르되 외국의 저명한 공항건축 전문 건축가를 참여시키는 것이 좋다고 생각한다. 그리고 심사위원은 사전에 U.I.A와 협의하고 그 명단을 공개하는 것이 좋다고 생각한다.

셋째로 좋은 Idea와 훌륭한 안을 많이 받으려면 좋은 계획안을 낼수 있는 충분한 설계기간과 이에 따르는 제작사례비가 뒤따라야 한다.

축박한 기간안에 좋은 안의 기대는 어려운 일일 뿐 아니라 미래 항공산업의 효시가 될 “허브 에어 포트”인 경우 채택될 안이 기본구상에 부합되고 우수함은 물론 획기적이어야만 함에는 개론의 여지가 없다.

일본 KANSAI국제공항 설계경기의 경우 응모자한Team에 소요된 제작비는 40~100만달러선의 경비가 들었다고 한다.

국제적으로 비난 받지않을 정도의 계획안제작에 대한 보상이 있어야 할 것으로 생각한다.

우리나라의 설계비 보수는 외국의 설계 보수액에 비해 너무도 부족하다.

적은 설계료로는 좋은 안을 얻을 수가 없다고 생각된다.

본 사업의 중요성과 먼 앞날을 바라볼 때 충실하고 훌륭한 안을 얻기위해 국제 수준의 설계비가 지불되어도 그 가치를 찾을 수 있으리라고 생각한다.

영종도에 세워질 허브포트는 나라를 대표하는 세기적 걸작품으로 미래사회에 명물적 총아로 남을 뿐만 아니라 우리나라의 설계수준과 기술축적도 국제적으로 인정받을 수 있게 기술진흥과 능력 배양을 감안한 운영과 집행이 되어 장차 국제공항만이 아니라 우리나라 건축과 기술용역이 해외로도 진출할 수 있는 기반구축과 계기가 되도록 건축계가 한 목소리로 주장하여 실현될 수 있도록 해야할 것이다.