

광양역사 조경설계¹⁾

김신원* · 이시영** · 조광영***

*경희대학교 환경조경디자인전공 · **배재대학교 환경조경학과 · ***시원DNC

Landscape Design for Kwangyang Station

Kim, Shin-Won* · Lee, Shi-Young** · Cho, Kwang-Young***

*Major in Environmental Landscape Design, Kyung Hee University

**Dept. of Environmental Landscape Architecture, PAICHAJ University

***Shiwon Design and Construction

ABSTRACT

The Office of Korean National Railroads announced a design competition for Kwangyang Station and sought design proposals in October of 2002. The authors collaborated on a landscape design for Kwangyang Station and earned first prize in the competition. The Office decided to construct outdoor public spaces of Kwangyang Station for railroad users, visitors and staff, and local residents.

The landscape design covers the following: site inventory and analysis; integration of design program and site analysis; evaluation of design concept; selecting a winning design alternative; schematic design including circulation form and spatial form; and design development including subarea design. In the design process, the authors focused on the integration and interpretation of site conditions as related to the Kwangyang Station building. They also collectively analyzed and considered the physical development of the outdoor spaces of Kwangyang Station.

The following are some of the major areas in the design of the outdoor spaces of Kwangyang Station: 1) a plaza for waiting, 2) an entry area for passengers, 3) a train cafeteria, 4) a cultural plaza, 5) an image wall, and 6) a symbolic pond. The plaza for waiting is created as a place for users to wait and rest. The entry area for passengers provides an area for pedestrians approaching, passing and strolling. The train cafeteria features trains, lawns, grasses and trees. The cultural plaza is a main area representing the regional characteristics of Kwangyang. This plaza also provides an area for various public events. The image wall is meant to be an exhibition space for displaying the advancements of Korean National Railroads in sculptural image forms. The symbolic pond consists of an area with symbolic water features and several sculptures with artistic value.

† **Corresponding author** : Shin-Won Kim, College of Art and Design, Kyung Hee University, Suwon 449-701, Korea.
Tel. : +82-31-201-2665, E-mail : kimsww@khu.ac.kr

In the authors' design, the outdoor spaces of Kwangyang station are created as a new type of public realm with function, regional quality, original identity, cultural context, symbolic meaning and images, and beauty. The designed spaces would be one of the most representative places of interest and attraction in Kwangyang.

Key Words : Design Competition, Kwangyang Station, Public Space, Regional Quality, Cultural Context, Symbolic Meaning

I. 서론

철도청 건설 본부에서는 21세기를 맞이하여 철도를 이용하는 고객에 대한 보다 높은 서비스를 제공하고 직원의 후생 복지와 근무 환경을 획기적으로 개선하는 사업의 일환으로, 2002년 4개 지역에 역사를 신축하기 위한 설계경기를 열었다. 남원주 역사, 광양 역사, 여천 역사, 정동진 역사 등 4개소에 미래를 준비하는 역사를 건립한다는 목표 아래, 지역의 특성 및 상징성이 반영되고 역사 기능의 효율성이 발휘되는 최적의 설계안을 위한 현상공모가 실시되었다.

본 설계작품은 이들 역사 가운데 동순천-광양 복선화 광양역사 신축을 위한 설계안이다. 설계안에서는 효율성·상징성·경제성·접근성에 초점을 두고 성장하고 변화하는 미래와 통일에 대비하는 역사, 지역의 발전과 맥락을 함께 하는 역사, 과거·현재·미래를 수용하는 첨단적인 역사, 이용객 및 근무원을 위해 쾌적한 분위기를 창출하는 역사를 조성하는데 주안점을 두었다. 본 설계안이 광양시의 미래 지향적이며 새로운 역사의 비전을 제시하는 대안이 될 수 있기를 바란다.

II. 대상지 현황

광양역사 신축 대상지는 대지면적 8,096㎡(2,450.9

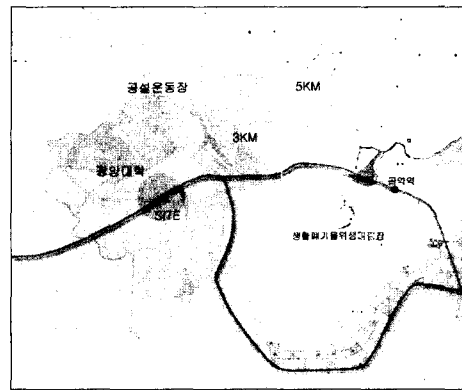


그림 1. 위치도

평)로서 전라남도 광양시 광양읍 도월리에 위치하고 있다. 전라남도 남단에 위치한 광양은 1995년 동광양시와 광양군이 통합되면서 광양시로 승격, 세계적인 제철소와 최첨단 컨테이너부두가 있는 철과 항만의 도시로서 남도 제일의 명산인 백운산과 청정수역 섬진강이 어우러진 전원도시이다.

부산항과 더불어 환태평양 지역의 해상 운송망을 연결할 수 있는 물류의 거점지이며, 육해공의 복합적인 운송 체계가 구축된 교통의 요충지에 입지하고 있다.

행정구역상 북측으로는 구례군, 동측으로는 경상남도 하동군, 서측으로는 순천시가 인접하고 있다. 현재 1읍 6면 7행정동, 10법정동으로 구분되어 있고, 세대수



그림 2. 계획 대상지

43,176세대에 인구 138,468명이 거주하고 있으며, 광양항 물동량 전국 1위를 차지하고 있다(http://stat.gwangyang.go.kr).

계획 대상지는 농경지이며 구 시가지가 인접되어 있다. 향후 도시계획도로가 역사 부지에 근접하여 계획되어 있으며, 곤단 배후지와 관광 거점지에 부응하는 대학 등의 도시기반시설이 들어설 예정이다(그림 1, 2 참조).

대상지 주변의 현황으로는 북쪽에 구 시가지인 광양읍이, 남동쪽에 신 시가지인 동광양이 입지하고 있다. 또한 대상지에 근접하여 광양만으로 연결되는 인덕천과 서천이 흐르고 있다. 부지 주변은 농경지로 구획되어 있으며, 특히 북서쪽으로 개방된 조망을 형성하고 있다(그림 3, 4 참조).

III. 설계방향 고찰

1. 역 광장

광장이란 도시생활의 장으로 인간의 정서적 삶을 담

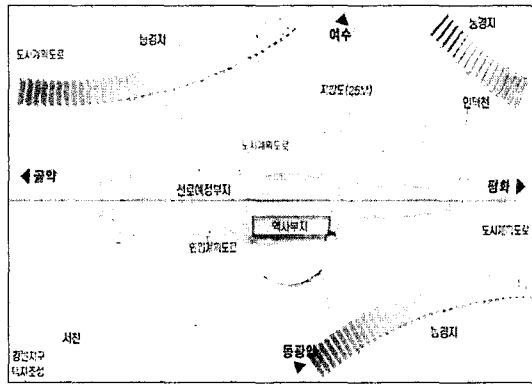


그림 3. 대상지 현황

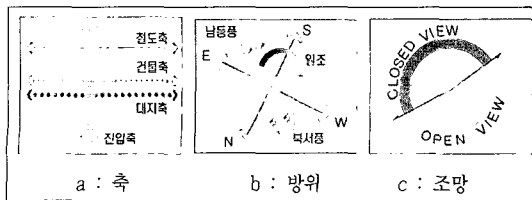


그림 4. 현황 분석

는 그릇이다. 오픈스페이스로서의 광장은 인류사에서 정치·문화·사회교류의 역할 등 도시공간에 있어 그 기여도가 크고 중요하였다(장태현, 1996).

철도가 대중교통의 주요한 수단으로 이용되면서부터 역은 그 도시의 얼굴로서 역할을 담당하고 있을 뿐 아니라 그 도시의 성격도 잘 반영하고 있다. 즉, 역의 분위기를 어떻게 조성하느냐에 따라서 그 도시의 이미지 조성에도 큰 영향을 미친다고 할 수 있다(윤인과 정창원, 2001).

한편, 한국을 포함한 동양에서는 서구와는 달리 광장 문화가 존재하지 않았다. 기존 철도역 앞의 역전광장은 교통 환승이 주기능이고, 공공건물과 같은 주요 건물 앞에 약간의 공터가 있을 뿐 결국 우리 도시경관에서 광장은 거의 찾아볼 수 없다(이규목, 2002; 김정호, 2003). 이러한 의미에서 새롭게 조성되는 역 광장은 제한된 도심공간에서 시대에 발맞추어 많은 역할과 의미를 요구 받고 있다.

역은 도시적 관점에서 도시 및 지역의 상징적 심볼(landmarks) 역할을 할 수 있으며(Lynch, 1960), 광장은 역이나 도시의 상징적 이미지를 높이고 장소성을 부여할 수 있는 공간이 되어야 한다(국토개발연구원, 1985; 박노상, 1989). 따라서 현대의 역 광장은 그 기능적인 측면과 더불어 광장의 역할인 빈 공간으로의 다양한 행위와 이벤트가 벌어지는 개방형의 공간이고, 한 도시의 물리적인 중심점에 위치하면서 공간 발전 및 위계를 결정, 도심성의 상징적 역할을 수행한다. 그리고 의미·상징적 광장으로서 도시인들의 심리적이고 정서적인 존재이며, 도심성을 결정하고 그 중심성으로부터 도시인들에게 규범과 문화를 형성하게 만들어 주어야 할 것이다.

2. 사례 연구

1) 장소성과 상징성

광양역사 조경설계에서 주안점인 한 도시의 중심공간으로서의 역 광장이 담아야 하는 장소성과 상징성의 접근방법을 살펴보고자 한다. 현재 다원화되고 있는 디자인 양상이 추구해야 하는 하나의 가치로서 장소와 지역성 회복의 추구를 지적할 수 있다. 이는 국제주의 양

표 1. 장소에 대한 접근방법

물리적 접근		맥락적 접근		역사적 접근	
대지의 평면형상	대지의 단면형상	물리적 주변요소의 연속	사회적 요구	흔적찾기	기억 유지하기

자료 : 김성수와 최왕돈, 2002 : 315

식 이후 나타난 획일화와 정체성 상실을 극복하는 대안이 된다. 또한 장소성이라는 어휘의 개념은 장소가 갖는 정체성(identity)의 의미를 포함하는 뜻으로 정의할 수 있다. 장소성 표현의 관건은 장소가 가지는 특성을 어떻게 해석하고 표현하느냐의 문제일 것이다.

즉 장소성 표현의 방식을 물리적 외관의 입장에서 보면 기존의 지형과 인공 형태가 절묘하게 조합된 장소, 특이한 향토성을 분명하게 나타내는 장소, 혹은 체계적인 시각적 변화를 주는 장소를 장소성이 구현된 공간으로 이해할 수 있다(이규목, 1980). 장소의 물리적, 인문적 해석을 통해 주변과의 시지각적 직접적 대응이 아닌 은유화하여 장소의 역사와 사건들을 표현하는 방식도 생각해 볼 수 있다(남정훈과 이호진, 2000). 또한 도시내 장소의 해석을 통해 주변의 환경적 특징과 성격적 맥락을 해석하여 장소적 이미지를 부각시킬 수도 있다(표 1, 그림 5a 참조).

예술은 상징화 능력에 의해 형성된 상징체계를 지니고 있다. 또한 공간 창조의 조경 영역도 이러한 상징체계에 의해 이루어지며, 조경가에 의해 구현되는 의도 및 구현된 구체적 공간의 형상 사이에서도 상징체계는 형성되는 것이다. 이러한 관계를 인식하는 과정에서 관조자들은 공간에 의도된 다의적 양상을 관습이나 역사

성을 통해 인지하게 된다. 바로 이것이 상징성이 지니는 중요한 역할이라고 할 수 있다. 기호나 상을 통해서 의미를 전달하는 상징은 그 자체로서는 아무 의미를 지니고 있지 않으나, 계획된 의도에 따라서 나름대로의 의미를 지니며 상징화라는 메카니즘을 통해 의미를 전달하게 된다(그림 5b 참조).

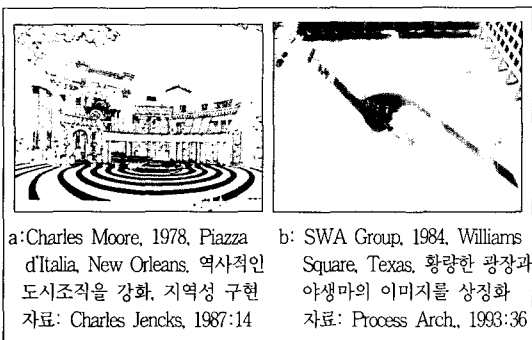
상징화란 구조적 유사성에 의하거나, 중간체에서의 형세 표현을 의미한다. 이러한 상징화의 방식은 물체에 대한 의미 부여를 통해 의도를 표현하는 경우와 고 건축물에서 나타나는 구성 형식이나 형태속에 포함시켜 표현하는 경향을 띄고 있다. 이러한 양상들이 유추라는 방식과 상징성을 연결시켜주고 있는 것이다(강창구와 윤도근, 1988).

본 광양역사 설계에 있어서 단순히 공간 창조의 입장이 아니고 도시의 상징적 역할을 할 수 있도록 장소 창조의 입장에서 설계에 임하도록 노력하였다. 이러한 광장은 그 지역민이나 이용객들에게 강한 심미적 이미지를 고취시켜줄 수 있고 장소의 정신을 지니게 만들어 줄 것이다.

2) 기존작품 경향

근래 역 광장의 조경설계 경향을 살펴보면, 새로운 역사 신축시 조성되는 광장은 단순히 본래의 기능적인 통과 의미를 벗어나 확장된 다양한 활동을 담을 수 있는 공간을 요구받고 있다. 2000년도에 들어와 소래역사·도곡역사·팔당역사, 능내역사 등의 설계경기를 살펴 보면 지역 정체성과 다양한 문화활동공간, 그리고 상징공간을 통한 지역의 구심적 역할을 수행할 수 있는 공간 조성이 두드러진 것을 볼 수 있다.

소래역사의 경우에 인천 소래만의 독특한 지역 정체성을 표현하기 위하여 포구의 물길과 정박해 있는 소형 어선들의 이미지를 유추적으로 형상화하여 광장에 수경시설, 조각, 포장패턴 등을 이용, 이용객들에게 소래의 이미지를 강하게 전달하여 추억과 낭만을 불러일으키는 매력적인 분위기를 연출하고 있다(그림 6 참조). 또한 도곡역사는 지역문화와 전통을 담고 있는 도기(陶器)를 모티브로 상징화하는 한편 공간구성 재료로 사용하고 있으며, 공연장과 전시공간 등을 배치함으로써 지역의 커뮤니티 공간으로서의 역할을 수행토록 하



a: Charles Moore, 1978, Piazza d'Italia, New Orleans. 역사적인 도시조직을 강화, 지역성 구현
자료: Charles Jencks, 1987:14
b: SWA Group, 1984, Williams Square, Texas. 황량한 광장과 야생마의 이미지를 상징화
자료: Process Arch., 1993:36

그림 5. 사례 광장

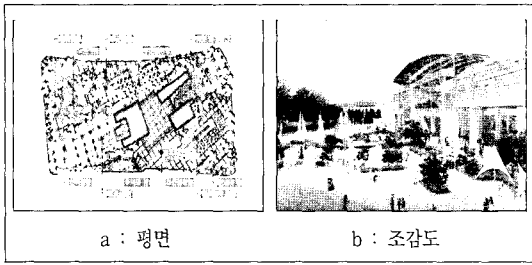


그림 6. 소래역사
자료: 수인선 소래역사 설계경기²⁾

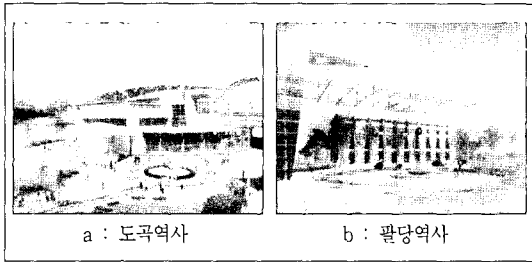


그림 7. 역사 광장
자료: 중앙선 덕소 - 양수간 건설공사 설계경기¹⁾

고 있다. 팔당역사는 각각 팔당댐과 지역 이미지를 복합시켜 생태공원, 노천카페, 야외무대 등의 공간을 통해 교통공간이라는 기능적인 제약 조건에서 탈피하여 다양한 활동을 유치하고 이를 통해 지역에서 중심적인 역할을 수행할 수 있는 공간을 조성하려고 하였다 (그림 7).

최근 역사광장의 설계경향을 살펴보면, 일반차량 운송수단에 뒤떨어지고 있는 철도 관련 공간으로서의 역할을 제고하기 위하여 예전의 향수와 낭만을 불러일으키는 문화공간으로 조성하고자 하는 노력이 엿보인다. 또한 도심공간에서 본래 가지고 있는 지역내의 의미론적 상징성에 더하여, 실질적으로 활용되는 도심공간으로서의 역할을 수행토록 다양한 공간연출을 모색하고 있다.

IV. 기본 계획

1. 계획 개념 및 방향

“미래를 준비하는 정거장”
“..... 21세기 동북아시아에서 세계속으로 뻗어가

는 도약적인 무역항. 과거·현재·미래의 문화를 수용하는 풍만한 도시. 성장하고 변화하는 미래와 통일을 준비하는 도시. 지역주민과 공존하는 신공간을 창출하는 정거장을 구현한다.”

정거장은 원래 떠남과 만남이 있는 추억과 감동이 있는 공간이며 지역간 문화 교류의 장이다. 특히 광양역은 오대양과 육대륙의 문명과 문화가 만나고 헤어지는 장소이다.

본 광양역사 설계안의 기본적인 개념은 다음과 같다. 첫째, 21세기 동북아시아에서 세계속으로 뻗어나가는 도약적인 무역항의 이미지를 나타낸다. 둘째, 과거·현재·미래의 문화를 수용하는 풍요로운 도시, 성장하고 변화하는 미래와 통일을 준비하는 도시의 상징성을 나타낸다. 셋째, 지역 주민과 공존하는 신 공간을 창출하는 정거장을 구현한다. 넷째, 만남을 위한 기다림의 미학을 갖는 장소를 제공한다. 다섯째, 만남과 보냄의 스쳐 지나가는 공간이 아니라 주민이 참여하고 다시 찾고 싶은 공간을 제공한다. 표 2는 본 설계안의 기본방향으로 설정된 효율성, 상징성, 경제성, 접근성과 관련된 목표 및 방향에 대한 내용을 보여준다.

2. 공간배치 계획

광양역사의 공간배치 계획은 다음과 같다. 첫째, 역

표 2. 계획목표 및 방향

	목 표	방 향
효율성	· 가장 합리적으로 역사의 기능이 가능하도록 · 주요 시설과 환경 조성 · 쾌적한 공간 창출	· 역무 기능의 효율적 배치와 기능 연계 · 이용자 동선의 단순화 및 인지도 확보
상징성	· 지역의 발전과 통일을 대비하고 미래를 준비하는 역사 이미지 창출	· 지역 이미지를 고려한 상징 공간 및 형상 창출
경제성	· 부가가치적 발전의 계기를 마련하며 경제적인 설계와 시공 고려	· 역사 신축에 따른 주변 지역의 발전 가능성 고려 · 시공후 유지관리의 최적화
접근성	· 도시구조상 연계성 확보 및 역사의 입지성 창출	· 광장을 통한 적극적인 동선 유도 · 보행자 동선의 연속성 확보

사의 부지 특성에 맞춘 장변 방향의 대지축과 선로축에 순응하는 배치로서 대지의 활용도를 높이고, 각 공간마다의 특성을 부여하고 연계적인 동선을 고려하여 자연 환경을 적극적으로 이용하는 공간을 조성한다. 둘째, 지역 사회의 화합을 도모할 목적을 갖는 역사 전면의 진입광장 및 지역 주민을 위한 휴식공간을 제공하여, 지역의 주민과 함께 하는 커뮤니티 공간과 광양역사를 상징할 수 있는 광장을 조성한다. 셋째, 진입광장과 후면광장의 연계로 장래 공간의 확장성을 고려함과 동시에, 향후 발전 및 증축에 대비한 공간 조성과 순환도로 체계를 고려한 계획도로와의 연결동선을 계획한다. 넷째, 차량동선과 보행동선의 분리로 각 공간 특성의 침해가 최소화되는가라는 기준에 의거하여, 대지 축과의 순응성, 접근성, 상징성, 증축 가능성, 동선체계, 조닝, 외부공간과의 연계성, 토지이용의 효율성에 주요점을 두고 계획한다(그림 8, 9 참조).

3. 동선 계획

광양역사의 외부공간 보행자동선, 주차 및 차량동선 체계는 다음과 같은 내용을 고려하여 계획하였다. 먼저 여객 동선과 역무 동선을 분리하고, 원활한 교통의 흐름을 위하여 도시계획도로와의 연계성을 도모함과 동시에 향후 확장을 고려하여 후면광장으로 진입동선을 유도하고 진입광장 및 전면광장으로 지역 주민의 도보 접근이 가능하도록 한다. 주·정차공간과 관련해서는, 직원 및 여객의 주차를 분리하고 장애인용 주차장을 설

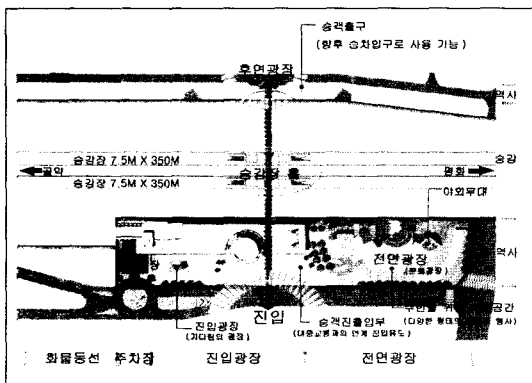


그림 8. 공간배치 계획도

	대안 1	대안 2	대안 3	대안 4
구 분	전면주차 전면광장 역사 진입 역무주차	전면광장 역사 진입 광장 주차공간	전면주차 전면광장 역사 진입 정면주차	전면광장 역사 진입 주차공간
축의 순응	○	○	○	○
접근성	△	△	○	○
상징성	△	△	△	○
증축고려	○	△	△	○
동선체계	△	△	△	○
조닝	△	△	△	○
연계성	△	○	○	○
효율성	△	○	○	○

그림 9. 공간구성 대안분석 : 대안 4 채택

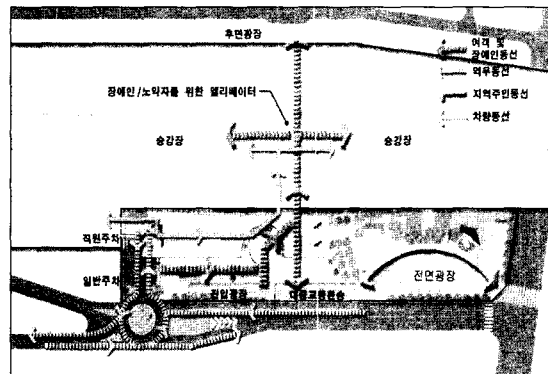


그림 10. 동선계획도

치하며, 대중교통 승하차장을 적극적으로 유입하여 대중교통 이용자의 동선을 단축한다(그림 10 참조).

V. 기본 설계

광양역사의 외부공간은 역사 이용객과 근무자의 편

의 및 쾌적한 환경의 제공을 위한 공간이자 지역 주민의 다양한 문화행사 및 각종 축제를 담을 수 있는 거점 공간이다. 또한 광양을 방문하는 사람들에게 광양의 발전적 미래상을 보여줄 수 있는 홍보의 공간이기도 하다. 이러한 옥외공간을 창출하기 위하여 조경설계시 대지의 형상과 역사 건물의 외관을 고려하면서 21세기 새로운 철도문화의 장을 구현하는 광양의 지역 정체성 및 상징성이 표현된 공간이 될 수 있도록 설계하였다(그림 11 참조).

1. 주요 공간 설계

1) 진입광장(기다림의 광장)

열차를 기다리거나 환송을 위해서 기다리는 이용객의 대기 및 휴식을 위한 광장으로서 기다림의 설레임과 따뜻한 환송을 위한 분위기 연출을 위해, 주변 차량동선과 주차장을 차폐하는 녹음수를 식재하여 역사건물의 수직적인 매스를 이용한 위외공간을 조성한다. 공간 내에 대형 정자목 2주의 식재를 통해 자연적으로 닫힌 천개면을 형성하고 외부공간에서의 실내적인 분위기로 정적 분위기를 유도하고자 하였다. 또한 열차시간 안내를 알려주는 안내판 등을 제안, 광장의 활용도를 높이고자 하였다(그림 12 참조).

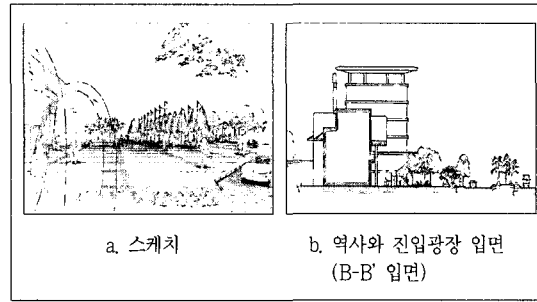


그림 12. 진입광장

2) 열차카페

전면광장과 승객 진출입부 사이에 잔디와 수목에 의한 완충공간을 조성하고 열차카페를 설치하여 기차역의 정취를 표현한다. 글래스 월(glass wall) 구조의 첨단적인 역사건물은 자칫 고향의 정감있는 이미지와는 상반되게 차갑고 이질적인 분위기를 조성할 수 있다. 이러한 문제를 해결하는 하나의 방법으로 역사의 정취를 자아내는 증기 기관차나 폐 열차를 이용, 과거와 현대가 공존하며 향수를 불러일으킬 수 있는 모티브로 활용하고자 하였다. 열차카페 공간은 전면광장과 연계로 지역주민을 흡인할 수 있는 장소로서 역할을 할 것이다(그림 13 참조).

3) 전면광장 (문화광장)

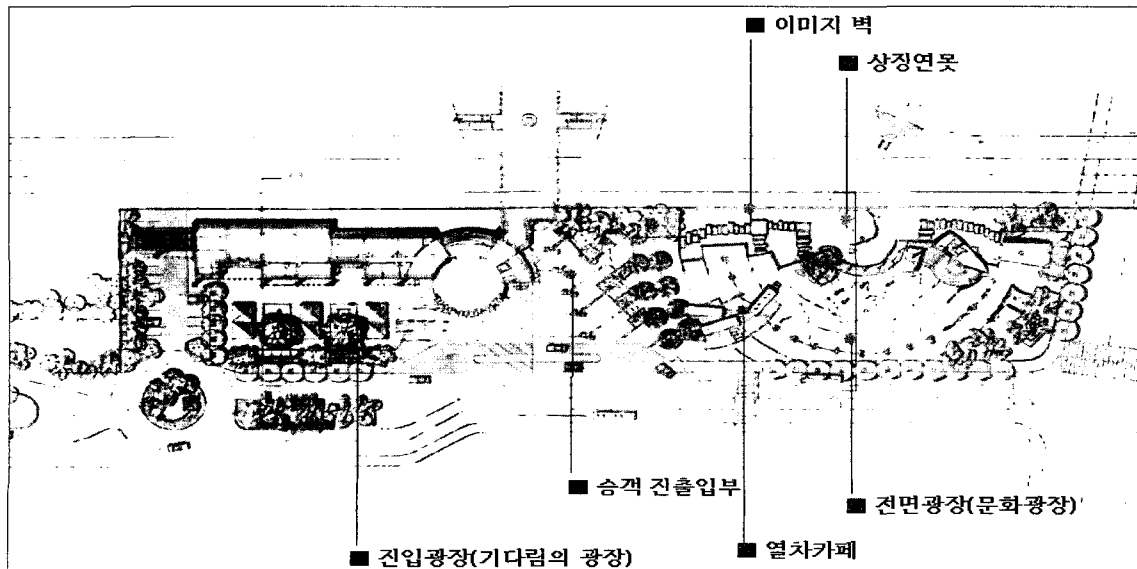


그림 11. 광양역사 기본설계도

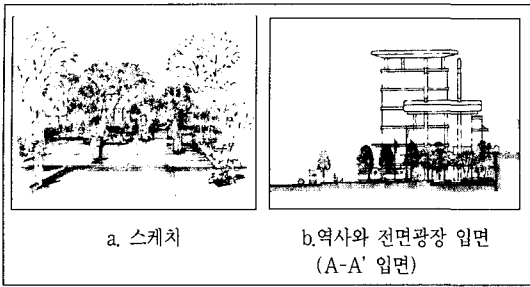


그림 13. 열차카페

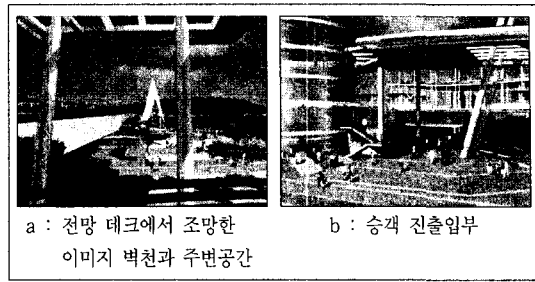


그림 15. 부분 조감도



그림 14. 전면광장

대륙과 대양으로 뻗어나가는 광양이라는 주제하에 기존 지형의 단차를 이용하여 한국민의 염원과 기상을 담은 공간을 조성한다. 50여m의 대형 이미지 벽천과 한반도 형상의 캐스케이드를 결합시킨 상징연못을 통해 지역 주민의 자긍심을 고양할 수 있는 광양의 상징 광장을 마련한다. 전면광장은 다양한 형태의 이벤트를 담을 수 있는 개방된 문화광장으로 활용될 것이다(그림 14 참조).

(1) 이미지 벽천

역 광장과 노반 사이에 있는 5m 높이의 옹벽면을 활용하여, 길이 53m의 대형 이미지벽을 통해 대륙으로 뻗어나가는 철도의 미래지향적 이미지를 나타낸다. 이를 위해 한반도와 연결된 대륙을 나타내기 위하여 모자이크 타일을 이용하여 대형 벽화를 조성하였다. 한반도의 남단 광양에서 시작하여 시베리아 벌판을 걸쳐 동유럽으로 뻗어나가는 대륙횡단 철도의 루트를 양각으로 처리하고 물의 낙차(weir)를 이용, 시각적인 인지도를 높여주었다.

이는 광장내의 열차 소음을 상쇄시켜주고, 벽천을 가동하지 않을 경우에는 하나의 대형 벽화로써 시각적 호응을 얻을 수 있도록 한 것이다. 또한 통일 염원의 의지 및 성장하고 발전하는 진취적인 기상과 대륙으로 뻗어나가는 철도의 미래 지향적 이미지를 표현하는 것이다(그림 15a 참조).

(2) 상징연못

대륙의 이미지를 표현한 벽천과 연계되는 공간으로서, 대양을 향해 돌출한 한반도의 형상을 캐스케이드 형상과 수반을 통해 대양으로 뻗어나가는 광양의 위상을 표현하고 성장하고 발전하는 진취적인 기상을 상징화하였다. 또한 컨테이너선(船) 모양의 조형물을 설치하여 국제 무역항으로서의 광양의 위상을 형상화하였다(그림 16 참조).

4) 승객 진출입부

진출입 광장은 개방공간의 조성을 통해 신선한 장소감을 전해주고 여행에서의 피로감을 상쇄시켜주며 개

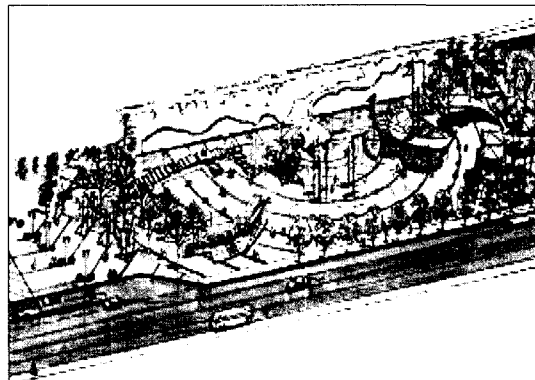


그림 16. 상징연못 및 주변공간

표 3. 도입 시설물 및 포장재료

구 분		내 용
도입 시설 물	휴게 및 편의시설	· 피콜라 · 공중전화 · 벤치 · 휴지등 · 자전거 보관대
	경관 및 상징시설	· 시계탑 · 이미지 벽 · 수경시설 · 컨테이너 조형물
	교육 및 이벤트시설	· 야외무대 · 전시벽
포장 재료	진입 공간	· 화강석 판석 포장
	대지 및 휴게공간	· 점토벽돌 · 화강석 판석 밴드
	상징 및 문화공간	· 점토벽돌 · 화강석 판석 밴드 · 화강석 패턴 액센트

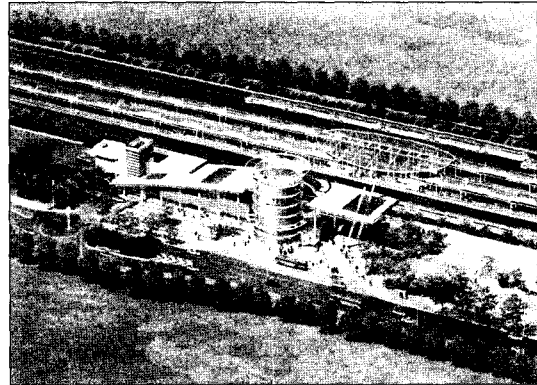


그림 17. 광양역사 조감도

방감을 제공할 것이다. 이 장소는 간결한 포장과 방사형의 공간구성을 통해 개방감을 고조시켰다. 또한 역사 진출입 및 전망데크로의 원활한 통행 흐름을 보장하고 광장 이용자의 쾌적한 보행환경을 위한 공간으로 계획하였다(그림 15b 참조).

2. 시설물 및 포장설계

건축물과 조화되며 공간의 성격을 명확하게 표현할 수 있도록 디자인하였다. 다중이 이용하는 시설임을 고려하여 내구성 있는 재료를 선정하고 교통약자를 고려하여 편의성과 무장애 공간을 구현하였다. 또한 환경 친화적인 자연 재료를 적극적으로 활용하였다(표 3 참조).

3. 식재설계

식재 수준은 최대한으로 다양하게 하여 공간별로 특성을 살린 차별화된 경관 분위기를 연출하였다. 풍부한 기초 식재로 건축물의 공간적 분절과 위압감을 완화하고, 화목 및 유실수를 식재하여 계절감을 느낄 수 있도록 하였다. 또한 녹음수를 군식하여 숲의 이미지를 연출하는 한편 조명을 활용한 초점식재로 야간 경관을 연출하였다. 특히 군락 효과를 극대화하기 위하여 동일 수종을 집중적으로 배식하였다.

본 설계작품은 철도 이용객에 대한 서비스의 질을 높이고 직원의 후생 복지와 근무 환경을 개선하는 사업과 관련하여 철도청에서 실시한 광양역사 신축 설계경기이다. 설계시 기능성, 지역성, 상징성, 경제성, 독창성을 높이는 데 주안점을 두고, 시대 및 지역의 특성을 반영하고 공공 공간으로서의 상징적인 이미지가 표출되는 설계작품으로서 가치가 있는 공간이 될 수 있도록 노력하였다.

본 프로젝트는 역사 건물 및 외부공간을 신축하는 것이기 때문에 특히 지역의 특성 및 주변 지역의 여건을 충분히 반영하여 설계하였다. 또한 역사 건물과의 조화를 고려하면서 공간의 입체화를 도모하였다. 장래에 이루어질 역사권 개발을 감안함과 동시에 추후에 예상되는 증축, 변경 및 확장에 대비한 융통성 있는 설계가 되도록 하였다. 이용객의 접근이 용이하도록 통행의 원활성, 대중교통 승하차장 및 주차장의 위치 선정을 염두에 두었다. 또한 효율적인 공간 활용이 이루어지도록 광장, 보행공간, 휴게공간 등 각 공간의 연계성이 보장되도록 하였다. 유지보수 및 관리의 수월성도 고려하여 각종 시설물 및 포장 설계시 친환경성, 내구성 및 경제성을 고려하여 재료를 선정하였다(그림 17).

본 광양역사 광장이 광양 시민들에게 지역의 의미를 되새기는 상징적인 공간으로서 사랑 받기를 바란다. 또한 도시공간 내에서 중심적인 역할을 담당하는 핵심적인 장소로 자리잡기를 바란다.

VI. 결론

주 1. 상기작품은 2002년 10월 철도청에서 실시한 동순천 - 광양 복선화 광양역사 신축 설계경기에서 당선된 작품이다.

- 주 2. 소래역사 설계안은 2001년 수인선 소래역사 신축 설계경
기에서 당선된 작품이다.
주 3. 도곡역사, 팔당역사는 중앙선 덕소 - 양수간 건설공사 설
계경기에 출품된 작품이다.

인용문헌

1. 강창구·윤도근(1988) 건축의 상징성 표현을 위한 유추적 디
자인에 관한 연구, 대한건축학회 논문집 8(1): 75-78.
2. 박노상(1989) 철도역의 공공공간계획에 관한 연구, 서울대학교
석사학위논문.
3. 국토개발연구원(1985). 도시설계 1, 서울 : 국토개발연구원.
4. 김성수·최왕돈(2002) 한국 현대건축에 나타난 장소성 표현양
상에 관한 연구, 대한건축학회 논문집 22(1):313-316.
5. 김정호(2003) 조경설계에 나타난 공간의 특성 : 시청 앞 광장
현상공모 입상작을 중심으로, 한국조경학회지 31(2): 1-11.
6. 남정훈·이호진(2000) 현대건축에 있어서 장소성 표현의 유형
화에 관한 연구, 대한건축학회 논문집 20(2):529-532.
7. 윤인·정창원(2001) 역사 및 역광장의 시환경이 심리적 평가
구조에 미치는 영향, 대한건축학회 계획계 17(6): 21-22.
8. 이규목(1980) 환경지각과 장소성에 관하여, 대한건축학회지
24(94):54-57.
9. 이규목(2002) 한국의 도시경관 : 우리도시의 모습, 그 변천·
이론·전망, 서울 : 열화당.
10. 장태현(1996) 도시광장의 공간구성에 관한 연구, 홍익대학교
박사학위논문.
11. Jencks, C.(1987) *The Language of POST-MODERN
Architecture*, New York: Rizzoli International Publications
Inc.
12. Lynch, K.(1960) *The Image of the City*, Cambridge : The
MIT Press.
13. Process Architecture(1993) *Contemporary Landscapes in the
World*, Japan: Process Architecture Co., Ltd.
14. <http://stat.gwangyang.go.kr/> 광양시 통계연보, 2003.

원 고 접 수 : 2003년 8월 29일
최종수정본 접수 : 2003년 10월 7일
4인익명 심사필