

21세기의 서울 Seoul of the 21st Century

이영희 / (주)희림종합건축사사무소
by Lee Young-Hee

한강에 유람선을 띄운지도 어언 10년이란 세월이 흘렀다.

하루에 몇번씩이나 강변을 달리면서 유유히 달리는 유람선을 보면 제법 낭만이 있고 여유가 있어 보인다. 그러나 나는 아직 한번도 한강의 유람선을 타 보지 못했다. 타볼 생각을 몇번 한적이 있었으나 배를 타고 무엇을 보며, 어떤 이야기거리를 만 들어야 하나 하는 걱정이 앞서서 포기하고 말았던 기억이 난다.

10여년전 언젠가 파리 세느강의 유람선에 승선하기 위해 줄을 서서 기다리면서 기대감에 흥분되었던 생각이 난다. 파리의 세느강은 중세에서부터 근대에 이르기까지 도시구성의 기본요소가 되었다. 그러기에 강을 따라 역사가 살아 숨쉰다. 그러나 강으로 치면 우리의 한강만큼 방대하고 넉넉한 강이 세계 어느 도시에 있는가! 서울을 건설하고 서울을 가꾸어온 우리 조상들이 한강의 잠재력을 미처 내다보지 못했음은 심히 안타까운 일이다. 1960년대 이후 산업발전에 따른 급격하고 무질서한 도시팽창은 무방비 상태였다. 정책 입안자나 전문가 그룹들은 짧은 기간에 붓물처럼 터지는 사회적 요구를 양적으로나마 급히 소화함이 보다 절박 하였다고 변명하겠지만, 돌이켜 보건데 참으로 후회스럽다. 개발도상국의 상징적 모델이었고, 인구 천만의 세계 5대 도시에 속하는 서울의 한복판을 유유히 흐르는 천혜의 넉넉함이 있는데도 외국 관광객의 고정코스 하나 개발할 수 없는 현실적 환경이 국가적으로 얼마나 손실인가! 최근에 와서 강변의 경관을 걱정하는 전문가그룹이 형성되고 그들의 연구가 진행되면서 건축심의 등의 과정을 통해 개선을 유도하고 있다. 그러나 오늘 이 시간까지도 강변을 따라 구축되는 콘크리트 장벽을 막지 못하고 있다. 여의도 63빌딩은 건축물 개체로 볼 때는 현대건축으로서 손상이 없지만 도시공간구조로 보면 무척 외롭다. 건축물이라기보다 하나의 탑이다. 12층 높이의 획일적인 아파트 단지를 오만하게 내려다 보면서 독존하고 있다. 도시에는 허(虛) 공간이 적절히 안배되어야 한다. 초고층 건물군은 균락을 이루고 건물과 건물이 서로 이야기를 주고 받아야 한다. 건물과 건물사이에 비어 있는 공간을 통해 멀리 산능선도 보이고 바람소리를 들을 수 있는 곳이 도심이 되었으면 좋겠다. 획일적인 높이의 지붕선 너머의 풍경은 숨막힐 정도로 답답하다.

한강변의 스카이라인이 바로 그것이다. 왜 우리는 강 양안에 아파트만 들어서게 했는가! 강변을 따라 군데군데 수

도 서울의 대규모 문화시설, 운동시설, 집회시설 등을 유치했다면 한강은 보다 더 인간적이고, 여유로움이 느껴졌을 것이다. 활기차고 생기에 넘치는, 가고 싶은 강변의 도시여유공간을 시민들은 즐겁게 찾을 것이다. 80년대 초까지만해도 아파트 건축의 높이는 12층 이하로 해야 된다는 행정지침이 있었다. 이유인즉 화재시 소방 고가사다리가 12층 이상이면 미치지 못한다는 것이 가장 큰 이유였다. 아파트를 분양할 시 로얄층은 5층이었다. 비상시 피난의 한계범위에 속하고 정전시 걸어도닐 수도 있는 적정한 높이이므로 통풍도 잘 되고 지반면으로부터 발생하는 먼지 등의 공해로부터도 유리하다는 것이 이유였다. 이러한 앞을 보지 못하는 단순 논리는 고층건축에 대한 거부감을 일반 관념화시켰다. 외국의 도시주거나 업무공간일 경우 높이 위치할수록 값이 비싸다는 가치판단 기준을 왜 진작 대입해 보지 못했을까? 이러한 소극적 판단기준은 아파트단지의 경우 판상형 남동향 일변도의 획일적인 콘크리트 장벽을 양산하고 말았다. 강변의 아파트 군들이 탐상형으로 초고층화되고 고층군과 군 사이 도시의 허공간을 만들어(저층의 아파트와 타시설) 관악산을 보고, 남산을 보고, 북악산을 볼 수 있었다면 한강유람선에서 관광안내자는 갖고있는 마이크를 놓을 사이조차 없을 것이다. 이제 지방의 읍면에 이르기까지 판상형의 고층아파트가 들어서 전 국토의 경관을 조악하게 만들고 있다. 더 늦기전에 시급한 조율이 요구된다. 이러한 조율이 건축적인 접근으로 가능할 수는 없을까? 감히 나는 아파트건축에 대한 최소한의 제한으로 이렇게 말하고 싶다 "판상형은 6층이하로 한정하고 6층이상은 탐상형으로 설계되어야한다"고.

우리가 매일 보고있는 한강변의 경관에 대해 한가지만 더 연장해보자.

입법부의 전당인 여의도 국회의사당. 오늘날 국회의사당 건물을 보고 전문가는 물론이고 일반시민의 시각도 잘 지어지지 못한 건물로 치부된다. 이는 물론 개발독재시대에 전문가그룹의 의견을 무시하고 정치행정논리가 우선한 중구(衆口)의 산물 이긴 하지만, 국회의사당 부지 결정에서부터 프로그램 작성에서 설계과정까지 말단실무자로 옆에 있었던 필자로서는 부끄럽기 그지 없었다. 의사당이 건립된지 20년이 경과했고 현재 사무처 기능의 스페이스가 부족하여 사무처동, 별동 증축계획을 입안해 놓고 있다고 한다. 국민의 한사람이자 전문가의 시각에서 감히 제안하고 싶다. 현재의 의사당을 증개축하여 REMODELING 하자는 것이다. 현재 본관 건물을 그대로 두고 도색이나 하는 정도가 아니라 추가소요되는 사무처공간과 연계하여 현재 건물의 형태를 바꾸어 보자는 것이다. 전문가의 중지가 결집하면 국민에게 사랑받는 새로운 의사당이 반드시 탄생하리라 믿는다. 그러면 한강변의 이야기거리가 하나 더 생기지않을까.

어느 누군가가 나에게 이러한 질문을 한적이 있다. 그는 물론 건축전문가는 아니다.

요즘 강남의 테헤란로 변에는 거의 공지가 없을 정도로 건물이 즐비하게 들어섰다. 그런데 보기에는 옛날에 지은 집도 아닌데 모든 건물이 비슷비슷하여 전연 흥미거리가 없다는 것이다. 나는 그의 물음에 대해 각 건물의 설계가 어떤 특색이 있고, 건축어휘가 어떻게 다른지에 대해 설명할 용기가 나지 않았다. 테헤란로 변은 서울의 어느 곳보다도 최근에 건축된 화려한 (적어도 건축적으로는) 가로환경이다. 그러나 개별건축물의 표정보다 강남역에서 잠실까지 수 km의 길이의 20층 내외의 한 개의 MASS로 인지됨을 부인하지 못하겠다. 우리의 도시는 왜 이렇게 구성되어야 하는가? 이는 도시를 용도지역으로 공간 분할할 때 가로를 중심으로 평행하게 띠의 형상으로 지정하는 이유 때문일 것이다. 또한 도로에 의한 사선제한, 일조권에 의한 높이제한 등이 그 주원인이자. 우리의 국토여건을 감안할 때 도시의 평면적 팽창은 가급적 억제하여야 한다. 좁은땅에 많은 사람이 일하고 살다보면 도시의 밀도는 높아질 수밖에 없다. 그러므로 이제는 가로 중심의 지역계획을 탈피하여 도시의 핵을 설정하고 환형으로 고밀과 저밀도의 유기적인 연속으로 도시 스카이라인의 변화를 통해 활력을 불어 넣어야 한다. 그리하여 고밀지역에는 초고층 건축에 장애가 되는 법규제도를 과감히 차등 적용할 수 있는 개선이 요구된다. 서울이란 도시가 세계화 하기 위해서는 교통, 금융, 무역에 있어 동북아의 거점이 되어야 한다. 하이테크화한 초고층 건물군의 이름다움이 서울의 이미지로 기억되게 해야 한다. 초고층 건물을 위해서는 현재의 일조권, 건폐율 기준 등 법규적 보완이 요구된다. 반면에서 1.0m이상 돌출되면 건폐율에 산입(算入)하는 기준에 있어 인공대지의 개념을 정리하여 Deck Plaza나 공중의 보행 통로로 사용되는 공개공간은 건폐율 산입에 제외되어야 한다. 공개 공간도 필요하지만, 시민에게 공개된 건축공간은 시민의 보행체계를 즐겁게 하고 도시의 활력을 불어 넣는다. 우리의 자연환경은 1년중 옥외에서 생활하기에 기분좋은 기간은 6개월 뿐이다.

초고층 건축을 건립하면 교통이 혼잡하고 인구집중의 요인이 된다는 단순논리는 아주 잘못된 것이다. 땅에 대한 밀도(용적률)가 정해져 있기 때문에 평면적인 팽창에서 수직적으로 팽창하는 것 뿐이다. 같은 용적에서 건축을 고층화함으로써 지반면에 보다 많은 공개공지를 확보할 수 있게 되며 도시 에너지 공급체계가 집약, 체계화되고 또한 계획적인 교통체계도 확립할 수가 있게 된다.

초가를 맑은 하늘을 바라보며 21세기의 서울이란 도시를 혼자 그려 본다.