

인간과 하천

1

River & Culture



이 자 영 | (주)C.환경디자인  
도시디자인실장  
(jy3331@hanmail.net)

# 지역문화를 담은 디자인의 함정

이건 실화다.

낙동강에 가로지르는 교량터키사업이 발주되었고 난 모 건 설사의 컨소시엄 중 경관 및 조경을 담당하는 회사의 일원으로 설계에 참여하고 있었다. 처음엔 순조로웠다. 우리팀은 지역의 문화와 역사를 조사했고, 현장의 자연환경을 분석했다. 그리고 이 지역에 놓일 교량은 아러이러한 디자인들이 가능 한데(대안 제시) 위의 여러 가지 여건들, 지역문화와 주변 환경과의 조화(아름다운 경관 연출) 때문에 이 교량은 아러한 디자인이 최상의 솔루션이 될 거라고 제안했고, 엔지니어들과 시공사관계자들에게 브리핑했다. 모두들 우리의 프로세스와 디자인에 담긴 의미를 잘 받아주었다. 그래서 설계가 진행되었다.

반전은 설계마감을 약 한 달 정도 남겨둔 시점에서 일어났다. 건설사의 높은 분이 합동사무실을 방문했다. 그리고 그 높은 분은 우리의 교량 디자인을 보고받았는데, 전면 재수정 지시를 내린 것이다. 으악! 물론 그럴 수 있다. 가급적 많은 사람들을 만족시켜야하는 공공의 디자인이기에, 마감을 얼마 남지 않고 디자인을 다시 하기 위해 머리를 쥐어짜고, 손을 흑사시켜야 해도, 한번 지어지면 백년을 가는 구조물이라고 생각하면, 정신 차리고 다시 할 수 있다. 한국인들에게 그런 오기와 배포는 한두 해의 역사도 아니지 않은가. 그러나 문제는 그

높은 분이 제시한 디자인의 방향이었다. 단언컨대, 그 분은 합사를 오시기 전 이미 머릿속에 그림을 그리시지 않았을까하는 생각이 든다. 그 분이 원하는 디자인은 아러했는데, 교량의 교대면에, 하회탈을 큼지막하게 네댓 개 달아달라는 것이었다. 오마이갓!.....

오늘날 대한민국의 토목전문가의 안목이, 아름다운 우리나라의 국토를 훼손하는 현장을 보고 마는구나 하고, 하마터면 우리나라 토목전문가들을 집단으로 모욕할 뻔 했다. 그건 절대 사실이 아니다. 사실이어서도 안 되고! 합사에서 함께 일하는 많은 분들이 하회탈을 교량에 단다는 것에 대해 경악을 했으며, 우리 디자이너들을 한없이 위로해주었기 때문에 안다.

그러나 누구도 감히 그 높은 분의 아이디어를 폄하하지 못하는 게 현실이다. 우리 역시 대한민국 갑과 을의 관계에서 자유롭지 못하다. 나 역시 생계에서 자유로운 독립작가가 아니라, 월급쟁이 디자이너일 뿐이다. 이러한 주종관계에서 을은 갑의 똑똑한 하인이 될 수밖에. 파트너십의 부재가 아쉬운 순간이다. 물론 사장님이 합사로 오시고, 토론과 설득과 대화가 있었지만, 하회탈 교량 디자이너(?)의 의지에 모두 백기를 들었을 뿐이다. 여담으로, 하회탈 교량을 CG로 만들었는데, 야경을 보고 사람들이 더 경악했다. 아래에서 위를 비추는 조명방식으로 하회탈을 쏘니, 영락없이 귀신이 출몰한 공포의



[현재 공사중인 교량]  
▶ 하회탈 부속교량은 낙선되고 다른 교량이 건설중에 있다.  
이런 사장교에 4-5개 하회탈을 붙여냈다고 상상해보시길.....



[담양에 설치된 대나무 교명주의 모습]  
▶ 교량, 펜스 및 주변과 조화되지 못하여,  
오히려 담양대나무의 이미지가 장난스럽게 느껴지는 역효과



[일본 오카야마 고라쿠엔 공원 앞 교량 교명주]  
▶ 교명주가 놓여지는 공간을 예술적 조형물을  
교량에 일체감있게 설치하였고, 교량명은  
단순하게 처리하여 공간의 품격을 높임



교량이 되어 버린 것이다..... 실제로 그 교량이 건설되지는 않았다. 낙선되었으니 말이다.

자, 이제 이 사건을 통해 내가 얻은 교훈을 몇 자 적고자 한다.

먼저는, 지역문화를 담은 디자인의 함정이다. 흔히 그 지역의 상징성 있는 어떤 유형의 자원들을 비슷한 모양으로 복제하거나 흉내 내는 것이 얼마나 위험한 발상인가 하는 점이다. 가령, 대나무로 유명한 담양에 가면 대나무를 건축물 기둥모양으로 차용하거나 교명주로 표현하고 있는 등, 직접적인 사실화가 눈에 띈다. 그러다고 담양이 '더' 대나무 도시가 되는 것일지도 모르지만, 그러한 대나무 기둥이나 교명주는 주변과 조화되지 못하고 있고, 경관의 질을 떨어뜨리고 만다. 이러한 예는 무수히 많다. 지역의 상징이 기러기니까 교량의 케이블에 기러기를 넣는 등... 대한민국 해안쪽 도시 절반은 기러기가 상징동물일텐데, 그게 무슨 고유한 지역문화를 담은 디자

인이라 할 수 있겠는가만, 입찰 안내서 규정에 따라 보고서를 채워야 하는 을의 입장에서는 이 부분이 참 괴롭다.

차라리, 지역문화를 담으려고 하면 어떤 형태에 집착하는 것이 아니라, 재료에 집착하는 것이 나올 수 있다. 그 지역이 기와가 유명하다면 기와를, 목재가 유명하다면 목재를... 이러한 예는 우리 전통건축이나 마을에서 무수히 볼 수 있으며, 대개 결과물이 좋다. 그렇지만 도목에 있어 재료선택에 대한 범주는 넓지 못하다. 내구성이 떨어지고 관리를 해야 하는 이유로, 콘크리트나 석재만을 고집하는 경우가 너무 많다. 내구성 있는 다양한 재료개발이 중요한 시점이다.

또 하나, 낙동강 하회탈 교량 사건(?)에서 우리가 짚고 가야 할 문제는, 디자인을 결정짓는 주체와 과정의 문제이다. 우리나라는 웬만한 규모가 넘는 대형사업의 경우, 턴키방식으로 발주하고 있는데, 설계, 시공, 관리를 생각했을 때, 정부입장에서는 합리적인 방식이 아니지 않을 수 없다. 물론 턴키 입찰 안내서에 과거에는 없었던 경관이나 관광, 지역 등의 키워드가 강화되고 있는 건 반가운 일이다. 하지만 디자인을 결정하는 건 결국, 건설사의 윗분들이다. 그 윗분들이 수준 높은 안목을 가지고 있거나 실무자 및 디자이너들의 의견에 귀 기울이는 분이라면 문제가 없겠지만, 이렇게 개개인의 역량에 의존하는 시스템은 일종의 도박과도 같다. 정작 턴키사업이 수주되는데 있어 디자인이 중요한 변수가 아닌 경우도 많다. 심사위원들 속에 디자인 분야의 전문가는 전무후무하기 때문이기도 하고, 점수방식이나 공사비 등 너무 많은 요인들이 있

기 때문이다.

그런데 이 디자인 결과물의 주인은 누구인가를 생각해보자. 바로 국민이다. 국민의 세금으로 지어졌을 뿐더러, 보기 싫어도 어쩔 수 없이 봐야한다. 그리고 한번 건설되면 50년, 100년은 간다. 이러한 중차대한 문제를 좀 더 공정하게, 합리적으로, 그리고 여기에 하나 더 보태서, 참여의 장으로, 다시 말해 디자인 과정을 축제처럼 만드는 시스템은 없을까? 그래서 나는 이런 시스템을 제안해본다. 모든 건축가들이 안토니오 가우디가 아니고 모든 토목기술자들이 산티아고 칼라트라바이 길 기대하는 건 너무 안일하기 때문이다. 나는 '시스템'으로 어느 정도 리스크를 줄일 수 있으리라 믿는다.

먼저, 교량을 건설해야 되는 사업이 생겼다고 치자. 이 교량은 기능보다 경관미가 중요한 장소라는 전제조건이 있을 것이다. 역사적 장소도 좋다. 그럼 이 교량에 대해 디자인만 가지고 현상공모를 낸다. 공모조건에 3년내 오천만원 이상의 실적 조건이 있어야 하는 등의 입찰자격조건은 최대한 없애자. 디자인 분야 박사학위자는 몇 점, 석사학위자는 몇 점 이런 것도 없애자. 예술분야를 수학적으로 평가하는 것은 합당하지 않으며, 이로 인해 실력 있는 신진 디자이너들의 참여를 막는다면 이는 사회적으로도 큰 손실이다. 그래서 이런 치사한 조건은 없이 그냥 건축, 조경, 산업디자인, 예술하는 분들까지 누구나 응모가 가능해야 한다. 3등까지는 실비 정도는 지원해주면 좋겠다. 1등작은 설계로 가는데, 등수를 가리는 데 있어서 기존의 10명도 안 되는 심사위원들이 좌지우지하는 것은 곤란. 수요자가 누구인지를 생각해보면, 대중에게 묻지 않을 수 없다. 요즘 가요계를 보면, 얼마나 치열한가. 대형기획사가 만들었느냐의 조건보다, 결국 대중에게 인정받는 노래가 살아남는다. 그러한 치열함 속에서 한류를 만들어내는 수준 높은 음원들이 나온 것이라 믿는다. 우리 디자인도 어쨌면, 디자이너로서 자존심도 상하고 싶지만, 대중가요처럼, 대중에게 나와야 한다. SNS로 투표를 해도 좋겠다. 모바일투표도 있겠다. 그래서 대중의 의견을 적어도 30%는 반영해야 하지 않을까 하는 생각. 여기서 대중은 물론 그 교량을 주로 이용하게 될 사람이거나 지역의 전문가 및 주민들이 우선이겠다. 그리고 이렇게 결

정된 1등작을 다시 턴키로 입찰에 붙인다. 이 디자인을 더 좋은 가격에 더 높은 퀄리티로 설계·시공해줄 분을 찾는 것이다. 이 단계에서는 아무래도 토목 등의 엔지니어링 분야가 주가 될 것이다. 실제로 이런 비슷한 취지로 진행된 설계경기방식들이 있는 것으로 안다. 다만, 대형토목사업에 있어서도 이러한, 좀더 열려있는 그리고 창의적인 사업프로세스들이 시도되었으면 하는 바람이다.

하지만 이런 설계방식이 자리잡기는 무수한 시간들이 필요하므로, 지금 현재 가장 현실적인 대안은, 입찰안내서의 문구를 수정하는 것이 낫겠다. 지역문화를 담은 디자인을 입찰서에서 요구하는 것은 물론 진일보한 것이지만, '유치하고 억지스러운 디자인을 피하기 위해, 지역상징물의 사실적 디자인은 지양해달라'는 문장 하나만 추가해도 그 취지가 더욱 살려질 것이다. 아니면, '교량의 교명주는 교량과 일체감 있게 디자인하되, 오버디자인(over-design)하지 않는다.'라고 하면 어떨까...

어쨌든 우리나라의 대형교량들의 건설르네상스는 지났는지 모르겠다. SOC사업들은 예전만큼 호황이 아니다. 그래서 참 아쉽기도 하다. 이미 너무나 많은 교량들이 이러한 논의 없이 건설되었기 때문이다. 이제는 바야흐로 이제 경제민주화의 시대요, 창조경제를 외치는 시대이다. 하지만 그렇기 때문에 더욱 턴키방식은 변해야 한다. 그것이 대한민국의 건설을 위해 오늘도 땀 흘리는 많은 엔지니어 및 시공관계자분들과 대한민국 경관향상을 위해 오늘도 손목을 굴리는 많은 디자이너들의 미래를 위한 길임을 확신한다. 🌍