

쌍용투자 증권사옥

Ssangyong Investment and Security Co. Bldg.

蔣應在 / (주)종합건축사사무소 원도시 건축
by Chang Eung-Jae

1.

지금으로부터 8년전 1987년 4월 어느날 우리는 쌍용그룹 관계자와 모임을 가진 후 여의도에 1987년 2월, 9개 증권사가 공동으로 구입한 대지에 건설하려는 「쌍용투자증권 사옥」에 대한 설계의뢰를 받아, 그 해 8월 중순까지 4개월간 「계획안」을 작성하여 수차에 걸쳐 협의가 진행되었다.

1987년 8월, 서울시 측으로부터 공동구입된 1만평 대지의 9개사 분할승인을 얻기까지 4개월이 소요되었으며, 그 기간동안 서울시가 제시하는 개발모델과 9개 증권사가 추진하고자 하는 각 건물의 방법간에

조정작업이 추진되었으며 특별히 「조성」되는 제2의 증권 업무지구의 성격을 살리고 도시환경에 기여하는 새로운 방법에 대한 검토가 상당한 시간 진행되었으며, 9개사 접속 중앙부분에 대한 지하층 공동개발과 같은 제안이 구체적으로 작성되었으나 실현되지 못하였다.

결과적으로 중앙부분의 지표면을 「공동조경 부분」으로 설정하고 각사 건물의 건축한계선을 조정하는 선에서 그 작업은 마무리 되었고, 그 중앙부분에 보행자를 위한 공동의 통로가 만들어져 있게 되었다. 결과적으로 소극적이고 그냥 지나치는 일반인에게는 별로 의식되지도 않는 부분으로 보이겠지만, 또 공동 조경처리의 내용에서 미흡하다 할 수 있겠지만, 그와 같은 집단지구에 대한 서울시 차원에서의 노력을 시도하였던 점에서 큰 의미가 있다고 생각되며, 추후 이와 유사한 지역개발을 위해서도 그 장애요인을 분석할 필요가 있으며 더욱 적극적으로 그렇게 유도될 수 있는 제도적 장치를 검토해 볼 필요가 있지 않을까 생각된다.

2.

상당한 기간, 작업이 진행되고 서울시와 여러가지 협의가 진행된 후 9월경 갑작스럽게 「외국건축가」의 영입이 검토되고 그에 대한 협력방안 및 계약방법 등에 대해 검토되고 「외국건축가」선정작업도 병행되어 1987년 12월30일 급히 미국 LA의 서쪽 산타모니카 소재 W.베케트사와 쌍용건설이 계약체결을 하게 되었다.

필자가 체험한 한국종합무역센터 사무동, 전시동 설계의 협력경험이 이 프로젝트의 추진에 실질적으로 도움이 되었으며, 이와 같은 발주방법의 프로젝트에서 성공적인 추진을 위하여 어떤 노력이 이뤄져야 하는가에 대해 많은 생각을 갖게되는 기회가 된 셈이다.

지금 이 시대의 우리나라의 건축주(대기업을 위시하여 정부부서 발주공사도 포함)는 왜 외국 건축가의 초빙을 선호하는가?

또 외국건축가를 초빙했을 때에는 그들에게 무엇을 기대하고 그에 협력하는 국내건축가에게는 무슨 역할을 기대하는 것인가?

또 우리들 국내건축가는, 무조건 디자인의 주도권 확보를 이유로 외

국건축가와 적대관계로 받아들이고, 비협조적인(물론 계약내용은 그렇지 않겠지만)관계로 수동적이고 방어적인 협력설계를 마지못해 하는 것은 아닌지?

외국건축가, 국내건축가 협력을 이야기하기 전에 국내건축가와 국내건축가의 협력설계는 어떻게 이야기 될 수 있는지?

작계는, 설계사무실 내부에서의 각 단계별 디자인 작업에서 사무실 내부의 건축가 끼리의 협력은 어떻게 할 수 있는 것인지?

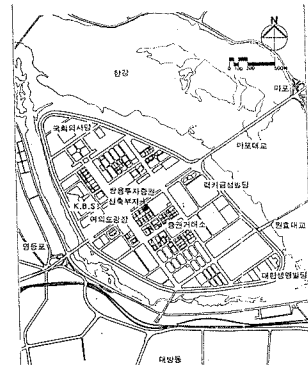
우리는 항상 디자인을 누가 주도했는가에 관심을 가지고 거기에 모든 가치를 부여하여 그 수많은 부분과 여러단계에서의 건축가 그룹의 협력이 필요한 것에 대해 인식이 부족한 경향이 있다. 팀을 이루는 건축가 그룹이 종적인 지시와 판단에 의존하기보다 작업의 과정에서 "충분한 전개"에 의해 공감을 얻고 설득이나 확인의 과정을 서로 공유하며, 팀원 상호간의 동위적인 작업과 사고를 통해 페이스의 변환에 도달할 수 있는 수준의 협력을 구사할 수 있는 조직, 그런 조직의 필요성이, 생활양태가 다양화 되고 건물이 대형화, 복합화 된 현대에는 당연하게 요구되는 것이 아닌가, 이러한 조직의 필요성을 이야기하는 한편 당연히 마스타이고자 하는 속성을 지닌 건축가 개인의 천재성 내지 직관을 과대평가 하고, 획적이지 않고 종적인 해결사로서의 조직을 이야기하는 점에서 그 문제를 읽을 수 있지 않을까.

이러한 측면을 이야기함은 국내건축가간의 협력도 종적인 방법으로의 협력 이외에는 그 방법이 없는 것으로 생각하는 경향을 가지고 있음을 이야기함이다.

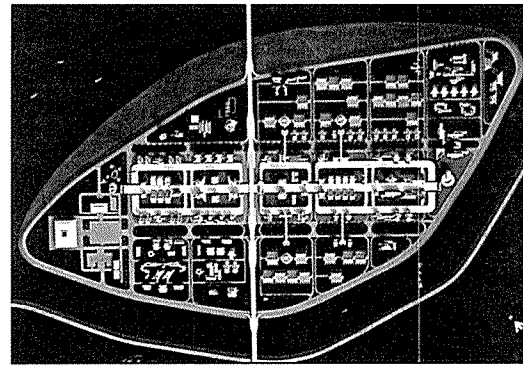
그러나 지금은 인간의 욕구가 다양화 되고, 규모가 대형화, 복합화 되는점, 또 과학의 발전에 힘입어 건축의 형식이나 동원되는 기술의 수준이 마스타 로서의 개인 건축가가 소화하는 수준을 넘어선 점에 주목해야 할 것으로 생각된다, 이러한 점에서 「건축가」간의 협력은 필연적이기도 하고, 이에는 국제적인 협력도 그 방법과 접근태도에 따라, 가능성의 성패가 좌우된다고 할 수 있지 않을까.

물론 필자는 건축가로서, 좋은 건축이란 단순히 기능을 해결하는 수준으로서의 물리적 공간이 이루는 형태로서는 만족할 수 없으며 그 속에 담겨지는 「생활」이 활성화 되고 그 이상의 수용력과 승화감 또는 격을 느끼게 해주는 건축이 되어야 한다고 생각한다.

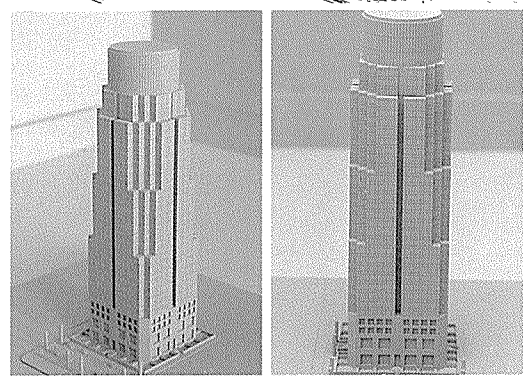
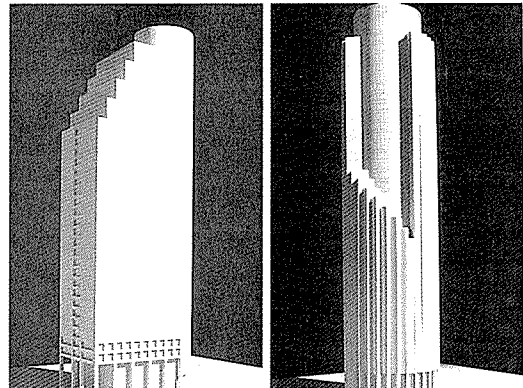
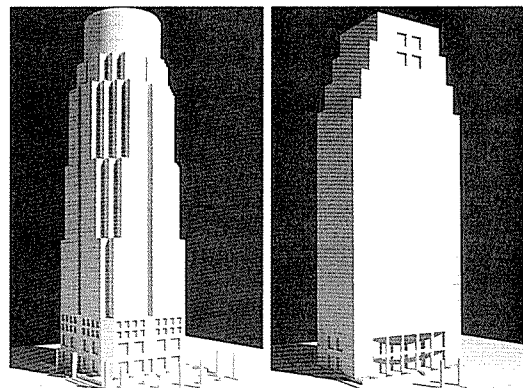
이에는 필연적으로 건축물에 담겨지는 「생활」에 대한 이해도와 종합화하는 구사력이 높아야 할 것이며, 그 보다도 그러한 부분에 대한 절실한 「애정」을 가진 건축가가 동원되어야 함이 당연하다 할 것이다. 「우리의 생활」을 수용하는 「우리의 건축물」에 외국건축가가 가질 수 있는 「애정」은 어떤 수준의 것을 기대할 수 있는가.



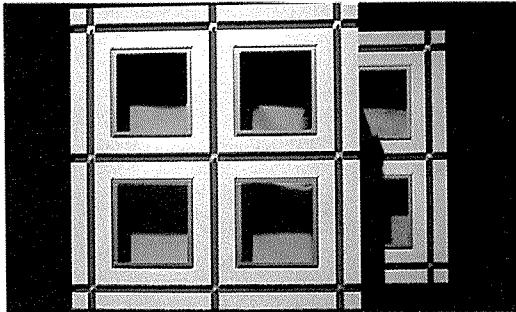
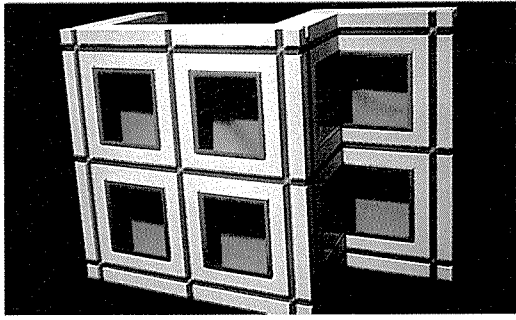
위치도



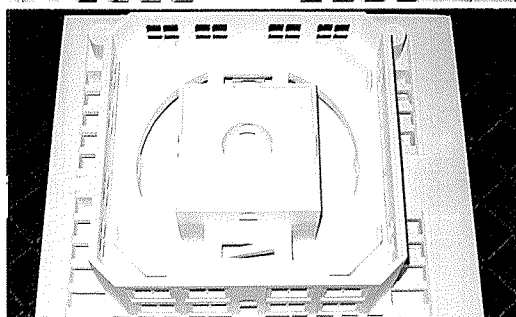
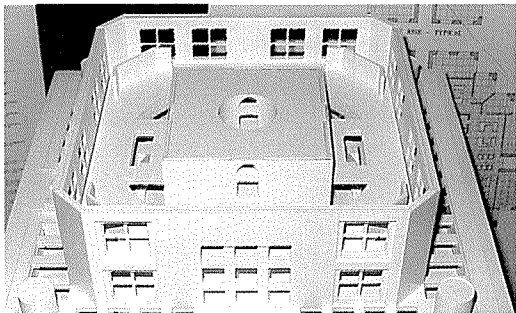
여의도 마스터플랜



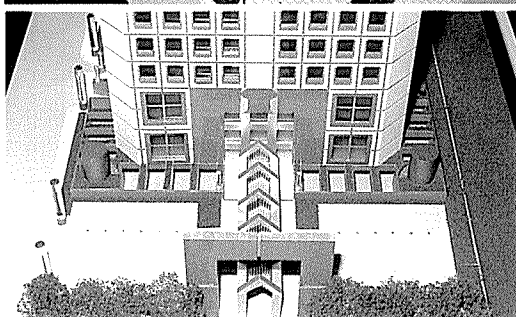
초기 개념 및 모형도



외벽 디테일 모형



뚜껑 아래 모형



모형 하부

이러한 관점에서 「외국건축가의 초빙」에 거는 기대는 건축주의 기대와 같을 수 없다는 것이 사실이나, 오히려 이러한 관점에서 「외국건축가」와 협력하는 「국내건축가」의 역할이 더욱 중요하다 할 수 있으며, 그 협력으로 통상적으로 요구되는 실시설계 만으로는 불가능할 것이며 초기 개념디자인 단계에서 부터 각 단계에 걸쳐 설득과 공감의 영역을 넓혀 나가고 그를 위한 코디네이션을 적극적으로 해 나가야, 적드라도 그 「애정」을 공유할 수 있는 바탕을 만들 수 있지 않을까 생각한다. 물론 통상적으로 「외국건축가 초빙」을 요청하는 건축주의 바람은 「디자인」을 그들 외국건축가의 것으로 기대하는 점은 확실하지만, 설득과 공감을 통한 「공유」의 개념이 성립될 경우 「주도권」구분이 무슨 의미가 있겠는가.

규모가 크대거나, 지금까지 국내에서 소화해 보지 못한 수준의 건축물에 대해, 확실하지 않은 기획내용으로 자신없는 부분에 대해 막연하게 「외국건축가」는 특별한 노하우를 가지고 있을 것 같아 그들의 「디자인」에 모든 것을 기대하는 건축주의 경우를 종종 볼 수가 있다. 근래에 일어난 각종 대형 건축물 붕괴사고는 국내 건축기술의 불신으로 이어지고, 각종 국제적 개방의 불가피성과 맞물려 「외국건축가」의 국내 건축계의 설계, 감리계에의 진출이 더욱 많아질 것은 확실하다.

「협력」을 배척할 것이 아니라 올바른 「협력」을 통하여 확실한 「자립」을 얻어야 하지 않을까.

이를 위하여 우리들 국내건축가는 실력을 바탕으로 한 협력방법의 정립을 꾀해야 할 것이며, 더욱이 건축주는 막연한 기대감으로서의 외국건축가 초빙을 행하지 말고 합리적이고 완벽한 「기획」(Program)을 바탕으로 수준높은 외국건축가에게 당당하게 주문하는 발주이어야 할 것으로 생각한다. 어느 누가 설계 주도권을 행사했느냐에 관심을 갖기 이전에 이땅에 세워지는 좋은 건축물의 완성을 위해서는 무엇보다도 건축주의 「건축에 대한 인식」의 수준이 중요하며, 그와 아울러 건축가의 능력, 즉 토착성에 대한 이해와 현대건축 기술에서의 보편적 호소력을 도덕성 있게 구사할 수 있는 「건축가의 상실성」에 기대를 걸어 볼 수 있도록 하는 바탕을 만들기 위해 누군가 노력해야 하지 않을까.

3.

1987년 12월 30일 외국건축가 초빙 계약이 성립되어 C.D(Concept Design), S.D(Schematic Design), D.D(Design Development), W.D(Working Design), 감리단계로 작업이 진행되었으며 초기 개념 설계 단계부터 협력작업을 착수하여 1989년 10월까지 수행, 통산 22개월이 설계작업에 소요되었으나 형질 변경허가를 얻어 9개사 공동의 지하연속벽 공사가 1989년 8월 착수되었으나 본 프로젝트는 수도권 심의 획득이

1990년 5월에 이뤄짐에 따라 본격적인 대관업무는 1991년 1월에 가서 완료되었으며 9개사 공동으로 추진된 지하연속벽 공사와 병행하여 토공사가 추진되어 1991년 12월에 완료된 후 1992년 1월부터 건축공사가 착수되어 총 42개월이 소요되어 1995년 6월에 완료되었다.

이렇게 본 사무소에서 처음 착수한 시점을 기준하면 8년 2개월을 소요하여 21,200평, 지하 7층, 지상30층의 '쌍용타워'가 탄생된 셈이다. 물론 그 공사기간동안 감리업무가 본 사무소에 의해 수행되었으며, 수차에 걸쳐 설계변경 작업이 추진되었다.

통상적인 국내 프로젝트의 추진을 기준으로 보면 설계기간 및 공사기간이 타 프로젝트보다 긴 듯한 느낌을 받을 것이나 필자의 판단으로는 상당히 합리적인 추진으로 이해된다.

4.

이 프로젝트의 대지위치는 여의도 전체지도상에서 중앙에 위치하며 북서측으로 면한 516광장은 폭 250m에 달하며 약간의 좁은 띠형태의 녹지가 건물과의 사이에 위치하나 광장에 노출된 고층건물에 의한 「섬」의 느낌을 주고 있는 셈이다. 여의도를 가로지르는 통과동선의 준고속화는 또 더욱 북서측 Approach의 의미를 약하게 만들고 있는 셈이다. 광장의 성격이 이미 본래의 광장의 성격을 상실케 되어 있는 모습이나 향후광장의 개발계획과 공지로 남아있는 안보전시관 대지의 향후개발에 따라 변화가 일어날 것으로 생각된다.

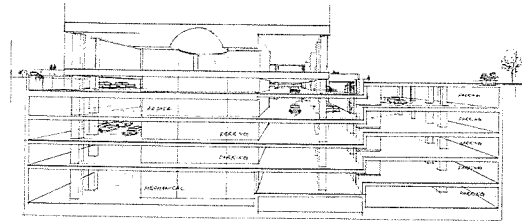
60년대 후반 정부에 의해 여의도 및 한강연안 개발계획이 추진되고 새로운 도심으로서의 여의도 마스터 플랜이 입안되었으며, 당시 건축가 김수근 팀에 의해 주도된 초기제안에는 입체적인 도로망의 제안 및 엄격한 지역의 분할 계획이 보여지나 실현되는 단계에서 도로의 평면화와 군사 퍼레이드를 위한 무미건조한 광장의 처리에 의해 그 모더니즘적 제안은 기회를 잃고 만 셈이다.

어떻게 되었든, 계획된 도시, 여의도의 「중심」에 위치하고 있는 점은 건축주에게 대단한 상징적 의미가 부여된 점을 읽을 수 있으며 더욱 기업의 상징으로서의 건축은 본 프로젝트의 출발점이 된 셈이다.

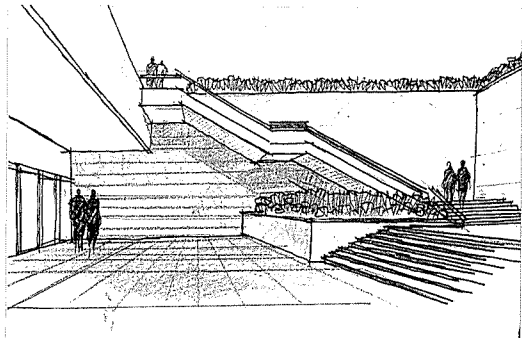
이 관점에서 최대높이(결과적으로 30층) 및 최대면적을 목표하는 점은 타 증권사 건물의 경우에도 비슷했다할 것이다.

5.

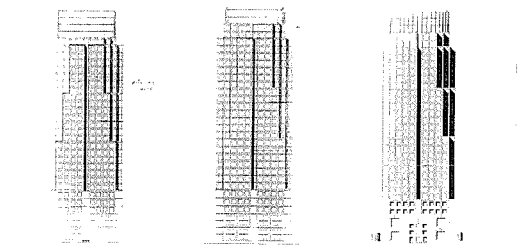
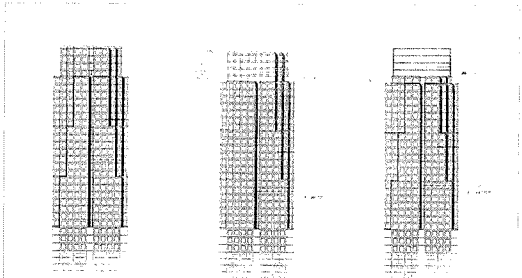
건물의 인지도를 높이기 위하여 타 증권사 보다 높은 30층(초기 32층 높이)을 목표로 한 점과 대칭형의 평면의 형식과 사각형속의 사각형 또, 사각형속의 원형(The Circle in The Square)의 형식이 1층 로비 홀로부터 기준층 평면 4면중 오목형 부분을 타고 올라가 최상부 랜턴의 형태에까지 연결처리 된 점도 인지도와 상징성의 부여를 위한 노력이며, 30층 규모의 건



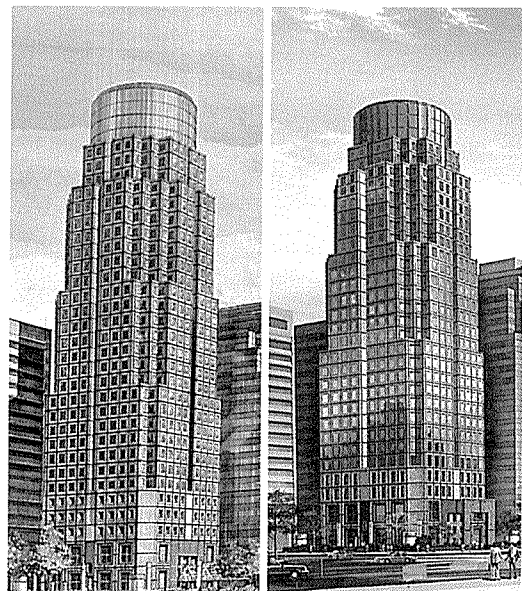
지하 단면스케치



선근 스케치

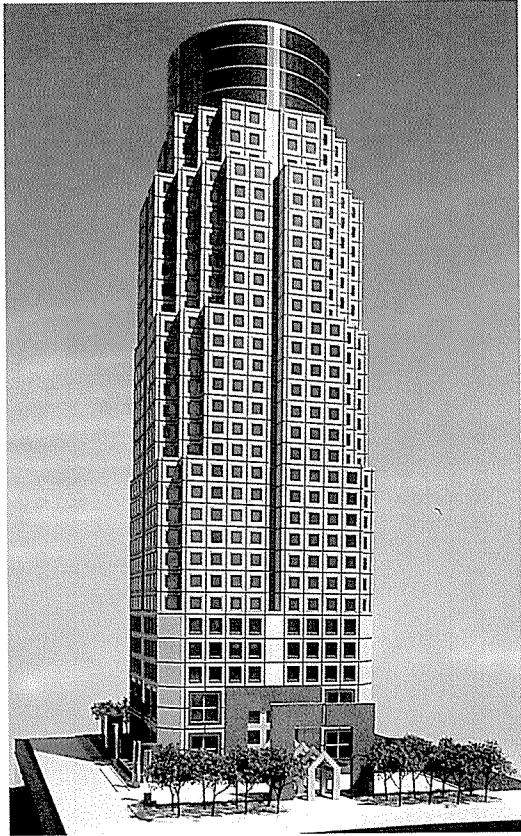


입면의 변화



초기 투시도

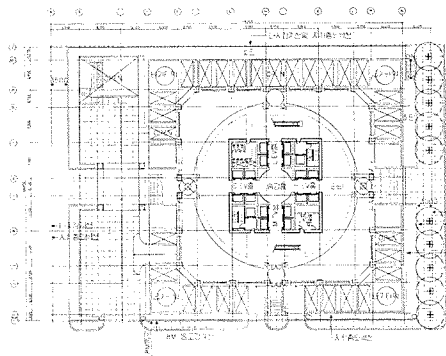
최종 투시도



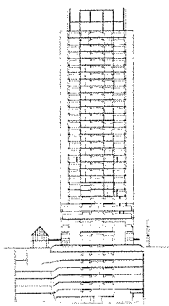
모형사진



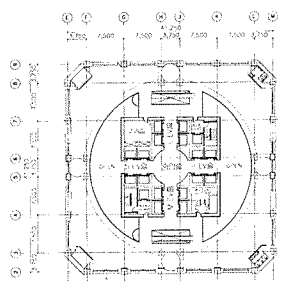
실내투시도



1층 평면도



단면도



2층 평면도

물이 철골구조가 아닌 철근콘크리트 구조로 해결될 수 있었던 점도 이러한 평면의 형식에 의한 강력한 횡력저항이 가능했기 때문이다.

초기 콘셉트의 단계에서 최상부 랜턴부분의 용도에 대한 생각과 1, 2층 로비부분의 원형 오픈부분에 의해 2층 평면이 사용되기 어려운 점, 또 기준층 평면의 4개소의 오목부분에 의한 평면 사용효율의 저하와 같은 점에서 Co-Designer와 피많은 관점의 차이를 경험할 수 있었다.

어쩌면, 「효율」이나 「융통성」(Flesibility)에 대한 추구하고 건물 외형적 형식이 갖는 제약성과는 서로 상충되는 개념으로 이해함이 옳을 듯 하나, 그러한 형식이 갖는 건축적 성격은 그러한 「효율」이나 「융통성」못지 않게 중요하게 다루어야 한다는 점을 무시해오며 작업해왔던 것은 아닌가 하고 느끼게 해주었다.

“형식이 갖는 비효율, 또는 비융통성”이 아니라 효율적이며, 또 종합적인 건축적 소화가 「형식」으로 승화되는 점에 그 목표를 두어야 하는 것이 아닌가.

외관에 관한 초기 형식은 이렇게 완성되었으나 의외에도 우리는 법규외적인 제약에 부딪치게 되어 건물 높이 및 외관에 대한 조정작업을 강요받게 되었다. 특정지역에 면하여 상당히 높은 건물을 짓고자 할 경우 어느 기준에도 없는 “너무 높다”하는 의견에 대해 해결할 수 있는 방법은 무엇이겠는가.

절충에 의한 조정, 그리하여 전체높이가 8m 정도가 낮아지고 단을 지우는 높이가 조정되어 “거의 원안에 다름없는” 조정안을 만든 셈이다.

또 외벽에 재료에 관해서는 초기단계 시멘트 회사의 이미지를 위하여 시멘트 제품으로서의 프리캐스트 콘크리트 패널로서, 표면을 샌드 브라스팅(Sandblasting)하는 마감재료로 계획하고 이를 위하여 모 프리캐스트 제작회사와 샘플제작까지 완성하여 그 가능성을 확인하였으나 최종단계 제품정밀도와 균질감확보, 작업장 확보문제, 또 공사비 상승문제 등이 다시 거론되어 원래 의도대로 화강석 버너 마감으로 마감되었다.

그와 같은 새로운 표면처리(사실은 새롭지도 않지만)를 위하여 많은 노력을 기울인 것이 사실이나 적극적으로 소화되지 못하는 점 또한 한국적 현실로 받아들여야 하지 않을까.

6.

두번째로 그들 협력 건축가팀과 당황스러운 대화가 있었던 기억은 「모듈」에 대한 처리를 거론했을 때였던 것으로 기억된다.

오피스 빌딩에서의 모듈 코디네이션은 단위스페이스 개념과 설비 유니트의 설치나 칸막이 및 천정의 처리에 이르기까지 거의 내부의 모든 마감에 다 관계되는 것으로 이해되는 것이 보통이다.

본 사무소에서 그동안 다뤄진 모듈에는 3.6m×2.4m을 위시하여 3.2m×3.2m 또 최근 4m×2m까지 여러가지가 개발되었으나 본 프로젝트는 3.75m×3.75m라는 특별한 크기의 모듈로 적용 그 처리에 고심하게 된 셈이다. 그러나 협력건축가팀에서는 특별히 디자인할 생각이 별로 없다는 반응이었다.

결국 여러가지 제안을 국내건축가 팀에서 만들어 추진하였지만 그 근본원인을 상당한 시간 경과 후 확인할 수 있었다.

최근 미국에서는 일반오피스 빌딩의 경우 통상적으로 기준층의 경우 「코아와 외벽」디자인이 완료되면 건축설계는 완료된 것으로 하고 그 이후의 마감디자인은 「실내디자인」에서 처리되며, 실제 모든층의 사무실 배치 계획은 별도로 실내디자인 영역처리되어 완성이 되는 것을 볼 수가 있다.

그러니까 건물의 기준층 내부 마감은 코아부분만 완성하고 사무실 부분은 주배관과 주다트만 설치되어 있는 상태로 관청의 준공허가를 득할 수 있도록 법을 바꾸었기 때문에 이러한 「Core and Shell Bldg」개념이 성립된다고 할 수 있다. 이는 우리나라의 경우 건물준공시 모든 천정, 벽, 바닥 마감을 다 해 놓아야 준공검사를 득할 수 있으나, 그 이후 입주되는 회사에 따라 다시 마감하는 그래서 이중으로 공사비를 낭비하는 경우가 많은 점을 보면 그러한 시스템이 합리적이라 할 수 있을 것이다. 바로, 처리하는 과정의 차이가 디자인 작업에 직접 관련을 갖지 않을 수 없는 것이다.

7

이 프로젝트와 같이 그 설계의 착수부터 공사의 추진에 꽤 많은 세월을 소요하게 된 경우 그 과정이 진행되는 동안 건축법규 및 조례사항이 많은 부분 변경되는 것이 보통이다.

당초 지금의 지하 1층 자동차 승강장층은 1층으로 디자인 되었으며 이는 그 당시 시행되던 옥외주차 25% 확보를 위해 설정된 층이었다. 최대 용적률에 의해 산출되는 주차대수와 그 비율에 의한 옥외주차 확보는 자동차 주차부분은 비를 맞게하는 묘수를 선택하게 만들었으며, 그 이후 그 법규가 변경됨에 따라 지상층화 함으로 건물의 층수가 30층으로 되게 되었으며 추후 주차공간 상부의 플라잉 보위에 화분이 설치되면 지하 1층 승강장층에서 그린과 광선을 확보할 수 있을 것이다.

초기 컨셉트에서의 지하 최하층 기계실 처리가 그후 지하 2층으로 변경되었으며, 또 지하 2층 Level에 설치된 중규모의 강당 시설은 해결하기 어려웠던 부분이었으나 비교적 유용한 크기를 확보할 수 있었으며, 중앙 공동조경통로 측으로 설치된 선칸가든으로 강당로비에서의 통로가 확보되어 강당의 사용효율을 더 높일 수 있었다.



입면



실내



조경