

## 경관과 공간의 관계맺기

### Communication with Landscape and Space

건축사 / 이충기(한메건축)

대담자 / 이주연(건축비평가, 월간 건축인 POAR 편집자)

일시 / 2001년 4월 3일 오전 10시~12시

장소 / 한메건축 회의실



대담장경 (왼쪽:이충기, 오른쪽:이주연)

이주연\_\_\_ 금산 인삼랜드 휴게소를 돌아보고 모처럼 기분 좋은 고속도로 휴게소를 만날 수 있어서 즐거웠습니다. 우선 이 프로젝트를 어떤 과정을 통해 수행하게 되었는지 말씀해주시는 것으로부터 이야기를 풀어갈까 합니다.

이충기\_\_\_ 1997년 이후 한국도로공사는 기존의 설계비 입찰을 통한 설계발주 형식에서 탈피하여 설계경기를 통해 당선작을 뽑아 설계기회를 주는 방식으로 바꾸게 된 것으로 알고 있습니다. 이 휴게소는 설계경기에서 당선된 안으로 1999년 4월에 계약하고, 진행하려던 시점에 금산군의 요구에 의해 여러 번 대안을 변경하다가 우여곡절 끝에 한참 늦은 9월에야 인을 확정하고 진행하게 되었습니다.

이주연\_\_\_ 휴게소 건축은 말 그대로 이용자들이 편히 쉬기 위한 서비스 시설인데, 지금까지 우리들이 경험했던 고속도로 휴게소는, 물론 통행량에 따라 차이는 있지만 늘 불편함이 많았습니다. 특별히 고속도로 휴게소 건축이 지닌 일반적인 개념은 어디에 있다고 보십니까?

이충기\_\_\_ 우리의 고속도로 휴게소는 명칭과는 달리 지극히 기능적인 역할을 하는 장소로 인식되어 왔던 것이 사실입니다. 휴게소이기는 하되 쉴 장소는 크게 배려하지 않은 그런 곳으로 말이지요. 지역에 따라 종업원들의 숙소기능이 추가되기는 하지만 식당과 매장, 그리고 화장실, 이 세 가지 기능이면 이용객들을 위한 기본적인 서비스는 해결이 됩니다. 그래서 주차광장에서 식당, 매장으로의 동선과 화장실로의 동선해결이 중요한 개념이 됩니다.

그간의 이용 행태는 휴게소가 고속버스를 이용하는 많은 이용객들이 동시에 화장실로 그리고 식당·매장으로 몰리는, 그래서 매우 혼잡함을 야기시키는 그런 장소로 인식되기에 충분했습니다만, 그런 혼잡함에 여유를 줄 수 있는 동선 계획이 매우 중요하다고 할 수 있겠습니다. 그리고 휴게기능에 대한 개념의 확장이라고 할 수 있겠는데, 단순히 먹고 배설하는 기능에서 적극적인 휴식의 기능을 추가하는 것 역시 중요한 개념입니다. 휴게소의 입지는 우리 건축가가 정하는 것이 아니라 토목분야에서 고속도로 노선 설계시에 이미 정해지지만 그래도 비교적 자연경관이 좋은 곳에 위치하게 됩니다. 그래서 자연 경관을 고려한 경관위주의 휴식을 고려하는 것도 좋은 건축계획이라 할 수 있겠습니다.

이주연\_\_\_ 금산 인삼랜드 휴게소는 새로 건설되는 고속도로에 세워진 휴게소인데다 상·하행선을 동시에 짓는 프로젝트라는 점이 흥미를 끌만합니다. 무엇보다 이 휴게소 시설을 배치하는 데 있어서 같은 지점에 동시에 계획한다는 개념이 우선 고려되었을 것으로 여겨집니다. 실제로 결과를 보면 도로를 감싸듯 상·하행선이 서로 원호를 그리며 배치되어 있습니다.

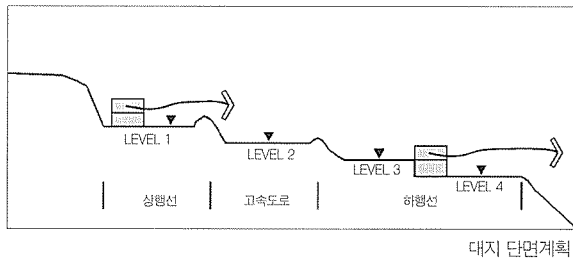
이는 동질화를 꾀한 경과로 보입니다만 타원형 배치 구성이 도상 작업에서처럼 실질적인 인지 효과를 거두고 있다고 보시지요.

이충기\_\_\_ 말씀하신대로 타원형 배치가 실제로 이용객들이 사용하면서 느끼는 부분은 크지 않을 수도 있습니다. 새처럼 하늘에서 볼 수 없기 때문이지요. 그러나 현장에서 보셨겠지만 원형배치의 특성상 각 공간에서의 외부경관에 대한 시각적 전개의 변화는 크다고 할 수 있습니

다. 이 부분은 저의 입장에서 매우 의미가 있다고 생각합니다. 사실 고속도로 휴게소가 상·하행선이 같은 장소에서 마주보고 있는 경우는 흔하지 않습니다. 이 휴게소의 경우는 배치계획시 한꺼번에 읽혀지는 배치가 가능하였고 고속에서 저속으로, 저속에서 고속으로의 이탈과 합류, 즉 본선에서의 진입과 진출이 속성상 자연스러운 곡선형태를 이루고 있기 때문에 주차장계획도 건물배치에 자연스럽게 대응하는 배치가 되도록 하였습니다.

이주연 \_\_\_\_\_ 대화를 시작하면서, 제가 모처럼 기분이 좋은 휴게소를 보아서 즐거웠다고 했습니다만, 그 이유는 우선 건물 자체가 갖는 편안한 분위기도 한 몫하고 있고, 무엇보다 주변의 자연경관을 건물이 잘 끌어안도록 고려한 때문이 아니었나 하는 생각을 갖게 됩니다. 앞서 말씀해주신 휴게소의 개념에 견주어 이 휴게소에서 발견되는 경관의 의미를 들고 싶군요.

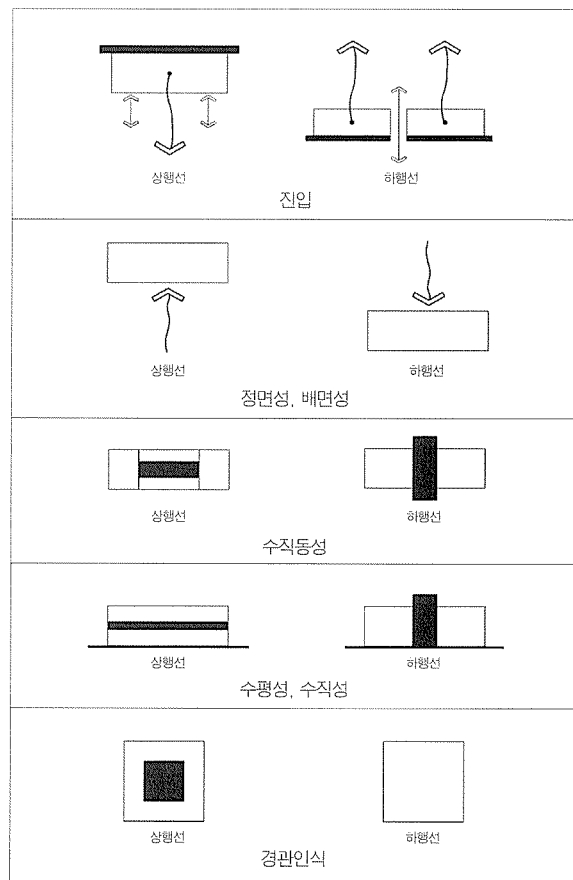
이충기 \_\_\_\_\_ 이 휴게소의 입지는 빼어난 경관은 아니지만 그래도 산과 계곡으로 둘러 싸여 비교적 좋은 자연경관을 가지고 있습니다. 그래서 이미 토목공사 시 정지된 상태에서 상행선의 경사면의 암석 파취부분과 하행선의 자연상태의 경관을 가능한 한 내부공간이나 데크부분으로 끌어들이려고 했습니다. 그래서 상행선은 암석 파취면 쪽인 배면 쪽으로는 다소 소극적으로 열어 두었고, 하행선 쪽으로는 적극적으로 경관 유도장치들을 계획했습니다. 하행선의 경우는 아래의 계곡 쪽으로 많이 쏠리게 배치한 것도 경관을 의식한 결과이고, 휴게용 데크를 적극적으로 내밀어 저수지와 얇은 개울, 도로, 그 너머 산과 들판까지 조망이 되도록 하였습니다. 결국 하행선의 경우는 출입동선 부분을 제외하고는 주차광장 쪽으로는 닫혀있는 결과가 되어 있지요. 이렇게 상·하행선의 단면계획이 경관위주로 계획된 결과 상행선의 기준레벨과 고속도로의 레벨 그리고 하행선의 기준 레벨이 그 위계를 가지게 되면서 자연스럽게 진행되었습니다.



이주연 \_\_\_\_\_ 상·하행선이 중심원을 그리며 서로 감싸듯 모여지는 형상을 하고 있는 것이나 외부에 쓰

인 재료, 수용하는 시설 프로그램 등에서 두 휴게소는 닮은 꼴이라 할 수 있겠지만 표면적으로는 상반된 개념으로 읽히기도 합니다. 예컨대 상·하행선이 서로 정면성을 달리하고 있는 것은 단면계획에서 보여주듯이 휴게소가 위치한 지형에 기인한 것 같은데...

이충기 \_\_\_\_\_ 고속도로 휴게소는 노선 토목 설계 시에 이미 절토, 성토를 고려한 부지설계가 이루어집니다. 그래서 정지된 터 위에 휴게소를 그냥 앉히는 형식이지요. 그러나 인삼랜드 휴게소의 경우는 부지의 특성상 하행선의 경우 계곡 쪽으로 많이 열려있는 경우여서 주차광장에서 보면 1층, 계곡 쪽에서 보면 2층이 되게 제안하였고, 그것이 받아들여지게 된 것입니다. 그러다 보니 전체적으로 상·하행선의 개념이 차이가 나게 되었습니다. 상행선의 경우는 주차광장 쪽으로 전면을 개방하여 정면성을 확보하였고, 2층 규모의 수평적 매스와 브리지 등의 수평적 요소를 많이 강조하였습니다. 하행선의 경우는 주차광장 쪽에서는 단층으로 인식되어 차분하고 안정되어 보이지만 상대적으로 수직적인 요소가 강조되게 하였습니다. 결국 상·하행선은 그 개념에 있어 내부공간으로의 진입, 정면성, 동선, 수평성·수직성, 경관의 인식방법 등에서 대조



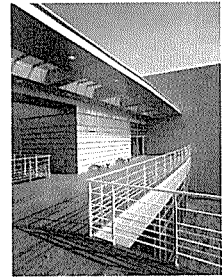
적인 특징을 보이도록 의도하게 된 것입니다.

이주연 \_\_\_\_\_ 일반적으로 도로 교통과 관련한 프로젝트는 배치나 형태 구성에 있어서 차량의 속도감을 우선 고려하곤 합니다. 그러나 고속도로 휴게소의 경우는 어차피 도로와 격리시키는 차음언덕 등의 장치가 있으니 만큼 속도에 대한 강박관념은 버려도 되지 않을까요? 선형의 형태 요소를 속도감으로 표현되어야 할 이유가 있었는지 여쭙고 싶군요.

이충기 \_\_\_\_\_ 저는 속도라는 단어에서 방향성과 선의 이미지를 고집어 내었습니다. 속도는 항상 방향성을 가지게 되어 있고, 그 방향으로의 이동은 선을 수반하게 되어 있습니다. 고속도로에 있어서의 속도감을 휴게소에 있어서의 방향성과 선의 이미지로 전환시켰다고 할 수 있는데, 주차광장의 통로와 주차면 그리고 그것에 대응하는 건물 배치 등은 방향성과 선의 이미지를 가지게 됩니다. 휴게소 진입에서의 고속에서 저속으로의 속도전환에 이어 체감되는 휴게소 건축이 선형의 형태로 전개되는 것은 어쩌면 당연한 것인지도 모릅니다. 아울러 그것은 넓은 주차광장에 대응하여 기능을 분산하는 의미도 가지기도 하지요. 그러니까 선형의 형태요소가 속도감으로 표현된 것은 아니고 속도감에서 느끼게 되는 방향성과 선의 이미지에 대응하는 선형의 형태요소라고 하면 되겠습니다.

이주연 \_\_\_\_\_ 이 휴게소는 형태를 감싸는 재료의 미려한 특성이 잘 살아 있고 전체적으로 공학적, 기술적 변화의 문화성을 드러내는 쪽에서는 일정 정도 성과를 거두고 있는 것으로 보입니다. 그러나 이러한 건축적 성과가 이용객들에게까지 동의를 얻을 수 있을 지... 휴식 공간으로서의 기능상 차가운 이미지를 주고 있다고 보시지는 않는지요.

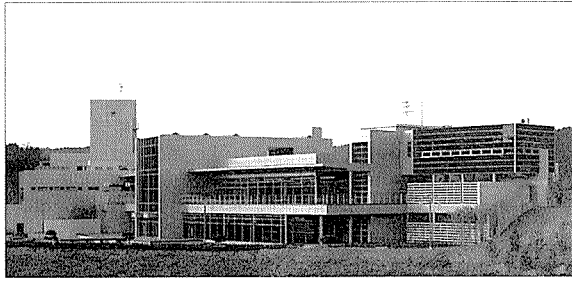
이충기 \_\_\_\_\_ 기존 휴게소의 경우 외장재로 적벽돌이 주로 사용되었고 최근에는 유행처럼 알미늄 패널이 사용되고 있습니다. 이것은 건축가의 의지와 관계없는 건축주의 유지관리 차원에서 지침에서 비롯된 것일지 모르나 수려한 자연경관 속에 들어서는 건축물로서는 휴게소가 아니라 어떤 기능의 건물에서도 그 어울림은 찾기 힘들 것입니다. 이미 지침으로 정해진 알미늄 패널의 차가움을 완화시킬 수 있는 재료로 선택한 것이 노출 콘크리트와 목재 데크 그리고 투수 콘크리트라고 할 수 있습니다. 노출 콘크리트는 그 자체만으로는 차가운 이미지를 줄 수 있겠지만



인상랜드(하) Deck

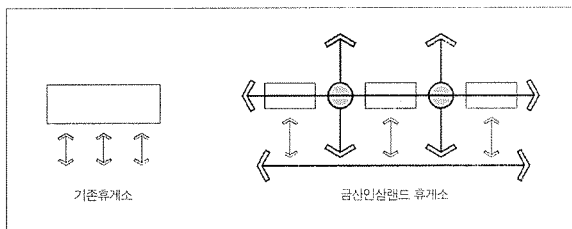
알미늄 패널에 대비시키면 의외로 따뜻한 이미지를 느끼게 되어 알미늄 패널의 차가움을 변화시키는 역할을 하는 결과를 얻게 됩니다. 그 부분에서 건축주측에서 가졌던 초기의 의구심을 많이 지우게 되었습니다. 좀더 부가해서 말씀드리자면 우리 건축현실에서 건축재료의 사용은 풍토성 혹은 지역성이 매우 약하다고 생각합니다. 그것은 건축가의 의지만으로 해결될 수 있는 요인은 아닐 것입니다. 많은 건축가들이 건축의 재료를 선택함에 있어 형태와 공간의 일의(一意)적 표현에 유리한 재료들 이를테면 노출 콘크리트나 PC판, 목재 내후성 강판 등에 많은 관심을 갖는 것은 건축이 갖는 시간적 속성의 표현에도 유리하기 때문일 것입니다. 그러나 건축주의 입장에서는 재료의 경우 유지관리 측면에 관심을 대부분을 가지고 있기 때문에 의견의 합치는 그리 쉬운 문제는 아니라고 생각합니다. 이제 시대가 변하여 우리 건축주들도 조금씩 바뀌어 시간성을 나타내는 재료의 사용을 부분적 혹은 전체적으로 수용하고 있기 때문에 건축가들의 의도가 많이 드러나고 있는 듯 보입니다. 월간지를 통해 나타나는 작품들로만 유행을 말할 수는 없겠지만 아직도 우리시대 건축재료의 최대유행은 불행히도(?) 알미늄 패널과 유리로 된 커튼월이 아니겠습니까? 건축가로서 건축재료에 있어 아쉬움이 있다면 우리 풍토에 맞는 재료의 발견 혹은 개발이 없다는 것입니다. 안도와 바라간의 지역성은 특수성이 보편성을 획득한 대표적 사례일 것입니다.

이주연 \_\_\_\_\_ 건축 공간의 이용 행태는 건축적 장치로 구획된 공간에 의해서 규정받기도 하지만 사람들의 행태를 통해 자연스럽게 형성되기도 합니다. 이 휴게소는 리니어한 공간 구성이 갖는 기능과 행태의 명징성은 확실해 보이지만 공간 프로그램에 의한 이용 행태는 다소 혼란함을 줄 여지도 있지 않을까 여겨집니다만, 즉 건물과 주차광장간의 동선 축과 리니어한 건물의 공간 관계에 따른 동선 축의 교차점이 너무 많이 생기는 것은 아닌지요.



인삼랜드(하) 휴게소

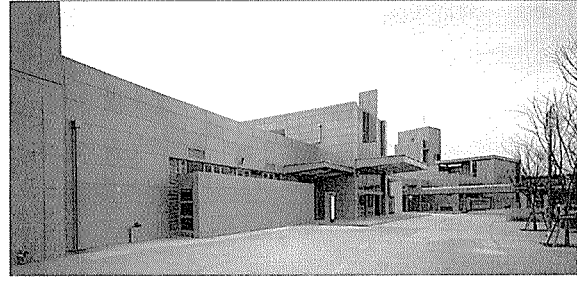
이충기 \_\_\_ 동선축의 교차점들에서 일어나는 복잡함과 얽힘을 염려하신 것 같은데요. 사실은 기존 휴게소의 복잡함과 어수선함을 해소하기 위한 방법으로 제시한 것인데 결과는 대전에서 통영간 전 노선이 개통되는 연말 이후에 좀 지켜보아야 할 것 같습니다. 저는 기존 휴게소의 번잡함은 외부의 휴게공간이 부족한 원인이 크다고 생각했습니다. 기존 휴게소에서의 종적인 동선에서 벗어나 기능을 분산하고 종적동선에 쉽고 휴식을 부가하여 횡적 동선을 강조하였습니다. 즉 기능-기능-기능의 횡적 동선 안에서 내부 공간을 외부공간으로의 시선유도와 함께하는 공간변화를 생각한 것입니다. 그러니까 쉽고 여유가 있는 교차점으로 오히려 동선을 분산시킴으로써 내부공간의 번잡함을 해소하려 했던 것이지요.



동선개념

물론 그 교차점에서의 동선의 얽힘이 있겠습니다만 또 하나의 횡적 동선인 휴게소의 전면 데크의 폭을 기존휴게소와 비교해서 훨씬 넓은 12m 이상으로 하였기 때문에 동선은 많이 분산될 수 있을 것으로 생각했습니다.

이주연 \_\_\_ 인삼랜드라는 휴게소 이름으로 유추하자면 이 휴게소 공간은 단순히 고속도로 이용객들의 휴식만이 아니라 지역문화 활성화에도 일정 정도 영향을 미칠 것으로 보여지기도 합니다. 특히 하행선 주변의 지형은 이를 받침할 만한 여지를 안고 있는 것으로 여겨지고, 그로 인해 이 휴게소의 기능 또한 새로운 국면으로 발전할 가능성도 조심스럽게 접쳐봅니다만...



인삼랜드(하) 휴게소

이충기 \_\_\_ 지방자치제의 실현으로 중앙정부의 정책시행에 지방자치단체의 의견수렴을 피할 수 없게 되었습니다. 인삼랜드 휴게소를 당초에 금산휴게소, 인삼고을 휴게소를 거쳐 인삼랜드로 명명하게 되었는데 이는 금산군의 요청에 의한 것으로 알고 있습니다. 초기에 현상설계안으로 계약하고 진행하려던 계획이 금산군의 요구로 규모가 확장되게 되었고, 금산군에서는 휴게소 계획과 관련하여 휴게소 주변에 인삼풍물광장을 계획하여 추진하려 했던 것 같습니다. 그래서 휴게소 이름도 인삼랜드로 바꾸게 되었구요. 하행선의 경우 주차광장에서 아래쪽으로 내려가는 동선을 수공간으로 연장하여 그 아래에 인삼풍물광장이 들어선다면 그곳과 연결할 수 있다는 의지로 브리지 형태의 데크를 내밀어 방향성을 암시해 두었습니다. 하행선을 아래로 1층을 내리게 된 것도 이 내용과 무관하다고는 할 수 없겠지요. 만약에 연결될 수 있다면 조금이라도 더 가까이 내려놓는 것이 유리하니까요. 그러나 휴게소는 돈을 내고 다니는 고속도로의 일부 기능에 지나지 않는데, 이곳을 지역의 놀이 시설이나 문화시설과 연결시키는 일은 매우 어렵다고 생각합니다. 그 시설이 휴게소에 포함되는 시설이면 몰라도 소속과 관할이 다른 두 시설을 연계시키는 것은 여러 부작용이 생기게 되니까요. 이 프로젝트를 진행함에 있어서도 이미 그러한 부작용은 있었으니까, 앞으로의 진행상황을 지켜보아야 할 것 같습니다.

이주연 \_\_\_ 그런 장치들이 중국에는 빈다한 행위가 수시로 다양하게 벌어지는 휴게소에, 건축 자체도 숨을 쉬며 휴식을 취하게 하는 공간 구성으로 이어지고 있는 것으로 보입니다. 특히 휴게소 건물과 주차광장 사이의 전이공간은 여타의 휴게소들에서는 찾아볼 수 없을 만큼 여유로운 공간을 확보하고 있어 그 가능성을 확인할 수 있습니다. 그 전이공간 사이사이에는 배치의 개념을 인지시킬 만한 장치들이 중심성을 갖고 설치되어 있는 것을 볼 수 있

었는데, 스케일 면에서 전체 균형과 다소 차이를 보여 아쉽다는 생각이 들었습니다만...

이충기\_\_\_ 기존휴게소의 경우 전면 데크에 여유가 없어 더욱 혼란스러움을 가중시키는 원인이 되었습니다. 그래서 전면 데크를 폭 12m 정도로 넓게 계획하여 이벤트도 진행할 수 있도록 계획하였습니다. 최근에 들렸더니 운영인의 얘기로는 인기가수 콘서트 계획을 하고 있다고 하여 의도가 반영되었구나 싶어 반가웠습니다. 그리고 전면 광장으로 타원형의 구심적 역할을 하는 인지성을 나타내기 위해 노출 콘크리트 가벽을 계획했는데 그 가벽은 중심성을 갖는 인지적 요소 외에 벤치, 옥외 조명 등, 안내용 사인물 등과 연계하여 디자인하여 제안하였으나 받아들여지지 않았고 노출 콘크리트도 받아들여지지 않아 결국 비줄 플라스틱로 마감하게 되었습니다. 지적하신대로 크기도 많이 축소되어 전체적인 균형이 맞지 않게 되어 아쉽게 생각하고 있습니다.

이주연\_\_\_ 소장님이 그동안 작업을 해오신 내용을 들춰보면 교통과 관련한 프로젝트가 비교적 다수에 속해 있습니다. 이런 추세는 특별히 건축 설계 집단의 활로 모색 방안의 하나로 우리네 건축 세상이 진단하는 차별화, 특수화라는 관점에서 짚어볼 만한 이야기이겠다 싶습니다 다만...

이충기\_\_\_ 건축가가 일을 골라서 할 수 있다는 것은 큰 행운이요, 또 의지가 필요한 것이라 생각합니다. 그러나 들어온 일을 마다하며 골라서 할 수 있는 건축가는 거의 없을 겁니다. 제가 해보고 싶고 재미를 느끼는 작업들은 사실 종교관련 시설과 주택작업들인데 두세 번 밖에 기회가 없었고, 요 근래에 몇 개가 계약단계에 있어 흥분하고 있습니다. 주유소 건축은 정유사의 표준화 작업 현상 당선과 함께 협력업체로 등록되어 여러 작업을 진행하였고, 그 외에 제가 하고 싶고, 가능성 있는 현상설계에 일년에 두세 번 정도 참여해 거의 우수작에 그쳐 기회가 없었는데 이상하게도 교통관련시설인 휴게소나 영업소는 당선이 잘 되다 보니 전문화, 특수화 된 것처럼 비쳐진 것 같습니다. 제가 특별히 사무실 운영에 대한 모색의 한 방편으로 전문화, 특수화 한 것은 아니고 어떻게 하다보니 그렇게 된 셈인데 건축가의 역량을 한정하는 의미로 받아들여져 제 개인적으로는 그렇게 좋게 생각하고 있지 않습니다. 다른 작업도 제게 기회만 오면 전문화, 특수화 할 자신(?)이 있는데 말이지요...

이주연\_\_\_ 그러나 요즘처럼 치열한 환경에서는 그 전문화나 특수화는 좋은 무기가 될 수도 있을 겁니다. 길 하나를 만들더라도 바로 그런 전문화가 중요한 요소가 되겠지요. 도로가 새로 뚫리면 기존의 생태계의 변화에 따라 문제가 생길 수도 있지 않을까 싶습니다. 이번의 경우 기왕에 새로 건설되는 고속도로였고, 상·하행선이 함께 계획된 마당에 위치 선정을 잘해서 생태계도 연결하고 상하행선 이용자가 공동으로 이용이 가능한 휴게소를 지을 수도 있었을 것 같은데 이런 제안을 도로공사에 해볼 생각은 없었는지요.

이충기\_\_\_ 그 부분은 제가 하지 않아도 도로공사에서 이미 다 알고 있는 부분입니다. 제 경험으로는 도로공사는 도로 및 이에 부속되는 시설물에 관하여는 우리나라의 어느 전문집단과 비교하여도 아니 세계적으로도 손색이 없다고 생각합니다. 그래서 해당 부서에서도 휴게소에 관한 모든 정보와 자료를 가지고 있는 것으로 판단됩니다. 다만 휴게소 건축의 경우 외국과 비교하면 이용객의 행태나 고속도로의 운영 자체가 우리와 차이가 있고 또한 토목 위주의 행정으로 진행되는 조직에서 건축의 몫은 그 역할과 위치가 많이 제한될 수밖에 없다고 생각합니다. 그러나 인삼랜드 휴게소를 계기로 많은 변화가 있을 것이라고 생각합니다. 질문하신 생태계의 문제는 토목분야에서 노선설계시 생태 브리지, 연결통로 등으로 이미 계획·실행하고 있고 이번 인삼랜드의 경우 상·하행 연결통로가 타원형 배치선상에서 제안되었으나 예산의 문제, 연결효과 등의 문제로 받아들여지지 않았습니다. 외국처럼 상·하행 공동으로 이용하는 휴게소도 언젠가는 실현되리라 생각합니다.

이주연\_\_\_ 좋은 말씀 잘 들었습니다. 앞으로도 좋은 활동 많이 하시기를 기대하겠습니다. ㄷ