

평양의 도시교통

안병민 한국교통연구원 연구위원 (일본 츠크마대학 정치학 박사)

* 한국교통연구원 북한교통센터장 역임



요약: 북한에 있어서 평양은 자부심의 도시이며 희망의 도시이다. 김일성과 김정일은 평양시 건설에 대한 수많은 교시를 통해 평양의 현안들을 해결하고자 했으며, 교통 부문도 당연한 최대 현안 가운데 하나였다. 여기서는 평양이라는 대도시에서 역사적으로 교통이 가졌던 위상을 살펴보고, 현재 평양의 교통수단을 알아보고자 한다. 평양의 대표적인 도시교통으로는 지하철, 시내버스, 무궤도전차, 궤도전차, 철도, 수상교통 등이 있으며, 평양 도시교통의 문제점으로는 여객수송문제와 공해방지문제, 오물처리문제 등이 있다. 이에 대한 해결이 요원한 이유로 만성적인 전력난과 운송수단의 노후화, 전시행정적인 도시계획과 교통 시스템과의 연계성 저하 등을 들 수 있다. 평양을 국방의 논리 또는 혁명의 수도의 관점으로만 바라본다면 평양 주민들의 생활 편의 증진을 위한 교통 해결책을 찾기 어려울 것이다. 이를 위해서도 남북한 간의 도시교통시설 표준화 및 공동화 작업이 추진되어야 할 것이며, 북한의 도시교통 분석을 위한 우리의 학제 간 협동연구 역시 필요하다.

서론

북한의 수도 평양직할시는 인구 304만 명(전체인구의 12.4%)의 면적 1,747km²(전체면적의 1.4%)인 대도시로, 18구역, 2개군(읍 2개, 동 284개, 리 75개, 노동자구 10개)으로 되어 있다. 북한에 있어서 평양은 자부심의 도시이다. 김일성과 김정일은 평양시 건설에 대한 수많은 교시를 통해 평양의 현안들을 해결하고자 했으며, 교통 부문도 당면한 최대 현안 가운데 하나였다. 김일성은 「도시라고 하면 먼저 교통이 복잡하다는 것부터 생각하게 된다. 도시가 크면 클수록 교통이 더 복잡해진다. 그러므로 교통문제를 잘 해결하지 않고서는 현대적 도시를 관리 운영할 수 없다(김일성 저작집 16권)」고 교시하였을 정도이다. 이처럼 북한에서 김일성, 김정일의 교시는 모든 정책의 근간이 된다. 평양과 같은 대도시의 교통문제는 한국도 과거에 고민하였고, 현재도 해결해야만 하는 난제이다. 여기서는 북한의 평양이라는 대도시에서 교통이 갖는 위상과 역할, 그리고 각 교통수단의 과거와 현재를 살펴보고자 한다.

현대적 도시로서의 평양의 교통계획

현대적인 도시로서의 평양은 한국전쟁 종료 이후부터 본격화되었다고 볼 수 있다. 평양시 복구계획의 기본 방향은 역사적으로 형성된 도시의 기본을 보존하면서 주택, 산업, 교통을 옹기 배치하며, 도시 주민의 건강조건을 보장하는 주택 구역을 잘 갖추는 것이었다.

김일성은 1959년 말까지 시내 무궤도전차 설계를 완료해야 하며, 교통성은 평양시 주변의 순환

철도망 설계를 1959년 9월 말까지 평양시에 보장해 줄 것과 제2 대동교, 보통강 유원지를 비롯한 시 구역의 도로포장공사를 지시하였다. 한편, 대동강에는 다리를 몇 군데 더 건설하고, 주요 도로 주변과 보통강, 대동강기슭에 현대적인 고층건물들을 많이 건설하도록 하였다. 공장, 기업은 대동강과 보통강 하류에 배치하며 평양역에서 서평양역으로 가는 철길의 이전을 추진하기로 하였다.

평양시를 현대적인 도시로 복구건설하기 위한 도시중심부로서 평양시인민위원회 앞과 남산재 동쪽 기슭(오늘의 인민대학습당 앞)이 제시되었다. 또한 모란봉에서 대동강을 따라 평행으로 새로 대동로(오늘의 승리거리)를 건설하고, 동평양 비행장을 시오로 이설한 후, 현대적인 거리(오늘의 문수거리)를 건설하는 계획을 본격화하였다. 한편, 대동강에는 다리를 몇 군데 더 건설하고, 주요 도로 주변과 보통강, 대동강기슭에 현대적인 고층건물들을 많이 건설하는 것으로 하였다. 공장, 기업은 대동강과 보통강 하류에 배치하며 평양역에서 서평양역으로 가는 철길(오늘의 천리마거리, 영웅거리, 하신거리에 있던 철길)의 이전을 추진하기로 하였으며, 유원지와 공원을 전망 있게 건설한다는 것이다.

이러한 구상을 총정리한 평양시 복구건설총계획설계초안은 1951년 5월에 작성되었으며, 수차례의 심층 토의를 거쳐 1953년 7월에 내각결정 「평양시복구재건에 대하여」로 채택되었다.

평양의 도시교통

도시에서 대중교통을 가장 합리적으로 운영하기 위해 해결하여야 하는 문제는 교통서비스 수준을 높이고 교통운영조직을 원만하게 함과 동시에 건설과 경영비 및 수송원가를 낮추는 것이다. 이를 위해 북한에서는 도시교통수단 선택 시 고려해야 할 기본 내용으로, 1) 교통수단들의 일반적인 기술경제적 특성과 발전 전망, 2) 도시의 발전 전망과 순차 건설계획상 특성, 해당 시기의 교통학적 요구조건, 3) 여객형성 특성에 맞는 용량 설정, 4) 운영조건을 만족시키기 위한 측면에서 통과능력과 수송능력의 보장, 5) 차량의 속도와 안전성, 6) 교통조절 조건, 7) 해당 교통수단이 여객들의 편리성을 보장하는 정도, 8) 교통망의 자연 지리적 조건, 평면과 세로 자름면의 계획상 특성, 교통수단의 순응 정도, 9) 경제적 지수 및 대비지표들과 경제적 효과성, 10) 혁신성의 요구 정도, 차량의 정규성과 기동성 보장 능력을 들고 있다(장일영, 1986).

북한은 도시에서 대중교통의 기본수단을 무궤도전차로 보고 있으며, 버스 교통을 일부 배합하여 도시교통계획을 수립하고 있다. 기동성이 높은 버스 배치는 건설 중인 도시와 무궤도전차나 전기철도 부설에 막대한 투자가 소요되는 교외노선에 주로 적용하고 있다. 평양을 교통망의 발달 정도, 여객 이동량에 따라 중심지역, 중간지역, 주변지역으로 구분할 수 있다. 중심지역은 중구역, 보통강구역, 평천구역, 서성구역, 모란봉구역, 대동강구역, 동대원구역, 선교구역이며, 중간지역은 사동구역, 역포구역, 낙랑구역, 대성구역, 만경대구역, 형제산구역, 주변지역으로는 용성구역, 순안구역, 은정구역, 삼석구역, 강남군, 강동군이다.

일반적으로 평양의 지하철도가 통과하고 있는 권역을 중심지역이라고 할 수 있다.

1. 지하철

평양 지하철은 평양시 중심거리를 따라 동서, 남북 2개의 노선이 운영되고 있으며, 7개 중심구역을 지나고 있다. 평양 지하철은 1973년부터 1987년에 걸쳐 4단계로 점차로 건설, 개통되었다. 평양 지하철은 김일성이 소련과 중국을 방문을 통해 국방상의 목적과 평양 시내 도시교통문제 해결방안으로 건설 필요성이 적극적으로 검토되었다. 본격적인 건설은 1968년부터 당시 소련과 중국의 기술지원 하에 공사가 개시되었으며, 주로 북한 군대의 노동력이 동원되었다.

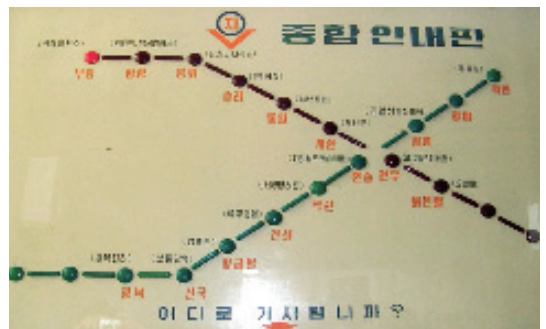


그림 1. 평양의 지하철 노선



그림 2. 구형 천리마 86무궤도 전차

2. 자동차 여객운송

북한에서 자동차 여객수송은 근로자의 출퇴근과 문화생활을 원만히 보장하며, 도시와 농촌주민들의 생활조건의 차이를 해소해주는 중요한 의의를 지닌다. 자동차 여객수송은 전체의 약 80%를 차지하고 있는데, 이것은 도시 내 통근, 통학과 같은 근거리 수송을 분담하고 있기 때문이다. 자동차 여객운송으로는 시내버스, 무궤도전차, 궤도전차 등이 있다.

시내버스는 무궤도전차가 등장하기 이전까지 북한에서 도시의 기본적인 대중교통수단이였다. 버스 운영을 위해 차고와 수리시설 같은 시설 이외에는 별도의 시설 투자가 필요 없으며, 다른 교통수단에 비해 기동성이 높은 것이 장점이다. 그러나 연료 대부분을 수입해야 하는 북한의 경제 상황에서 버스는 수송원가가 높은 운송수단이며, 공해의 주원인이다. 현재 평양의 시내버스는 33개~36개 정도이며 노선 길이는 약 220km 수준인 것으로 알려졌다.

한편 북한의 도시교통수단 중 하나인 무궤도전차는 궤도 없이 차길로 다니는 전차를 말하며, 북

한 평양에서 무궤도전차가 운행되기 시작한 것은 1962년 5월부터였다. 무궤도전차의 장점은 궤도전차보다 소음과 진동이 적으며, 별도의 레일 선로 건설작업이 필요 없다는 것이다. 또한 버스보다 수송원가가 낮고, 도시 내 대기 환경을 개선하며, 국내동력자원인 전기를 사용하는 것이 장점이다. 평양의 무궤도전차 노선은 대략 10여 개로 추정된다.

북한에서의 궤도전차는 「도시의 도로바닥에 궤도를 부설하고 그 위를 따라 달리는 열차로서, 전차선으로부터 전력을 공급받아 달리는 도시교통수단의 하나」로 정의되어 있다. 북한은 궤도전차의 강점으로서 여객수송능력이 매우 높고, 운영비가 적게 들면서 차량 수명이 길며 공기 오염이 적다는 점을 들고 있다. 또한 수송공정을 완전자동화, 원격조정할 수 있다고 한다. 평양의 궤도전차는 1990년 4월에 사동-만경대 구간 20km가 개통



그림 3. 신형 천리마호 무궤도전차



그림 4. 평양 궤도 전차

3. 철도

평양을 기종점으로 하는 간선철도는 평의선, 평부선, 평나선, 평남선, 평덕선이 있다. 평양 역은 주로 장거리 특급, 국제여객열차가 운행되고 있고, 서평양역, 보통강역, 대동강역에서 보통열차가 도착한다. 평양 시내의 통근 열차로는 간리-승호리간이 운행되고 있으나, 철도는 평양시의 역내 주 교통수단은 아니다.

4. 수상교통

북한에서는 강하천 운송을 「자연물길(강하천, 호수)과 인공물길(운하, 갑문있는 강하천, 저수지 등)을 이용하여 여객과 짐을 실어 나르는 수상운수」로 정의하고 있으며, 강하천을 물자 및 여객 수송에 이용하는 내륙수운을 발전시켜 왔다. 대동강 하류에는 평양 해운사업소, 서해 해운사업소 등이 이 지역의 수상 운송을 담당하고 있다. 연안을 따라서는 남포, 송림, 평양, 평성, 순천을 비롯한 주요 도시와 기업, 공장이 밀집돼 있다. 북한은 이러한 내륙수운을 이용해 광석, 전자재, 석탄, 소금 등을 운반한다. 대동강의 평양지역에는 12개의 수상 여객선 부두가 있으며, 약 10여 개의 수상여객선 노선이 운행되고 있다.

평양 도시교통의 현안들

김일성은 1989년 정무원과 평양시 책임일군협의회에서의 연설을 통해 평양의 시내버스 승차난 문제에 대해 비판하였으며, 소형의 무궤도전차만으로는 여객수송의 한계가 있어 대형무궤도정차를 생산할 것을 독려하였다. 평양시 여객수송문제 해결을 위해 버스 운행대수를 확대하는 방식은 공해문제를 유발하기 때문에 공해가 발생하지 않는 무궤도전차나 궤도전차의 확대를 강조하였다.

김일성은 1985년 평양시 총계획을 보고받으면서 평양 시내 평양조차장역으로의 빈번한 화물열차 통행이 도시 미관에 좋지 않으며, 서평양역의 여객열차와 교행하여 매우 복잡한 현상을 지적한 후, 도시미관을 해치는 평양객화차대의 이설을 지시하였다. 김일성은 도시의 효율적인 교통시스템 구축보다는 도시 미관을 강조하는 입장이었다.

북한은 1970년대 중반에 다양한 도시교통해결책을 제시하기 시작하였다. 북한은 평양 시내 지하철 건설 이후에도 시내버스의 승차난 문제가 지속되고 있는 것에 대해 다양한 해결책을 모색한 바 있다. 그중 하나가 출퇴근 시차 출근제도의 검토이다. 북한은 9시에 출근하여 처리할 사무가 적은 보건부문 등은 10시나 11시에 출근시키는 방안과 시내버스의 증차를 추진하였다. 또한 버스승차 최소 거리를 2km로 제한하는 조치가 잘 이행되지 않고 있는 것을 지적하면서 노약자나 여성의 우선 탑승제도나 근거리 통근통학자의 탑승금지 조치도 제도화하였다.

향후 전망 및 과제

현재, 평양의 도시교통은 만성적인 전력난과 운송수단의 노후화, 전시행정적인 도시계획과 교통시스템과의 연계성 저하로 정시성, 안전성, 쾌적성, 경제성을 상실하는 등 매우 심각한 증증을 앓고 있다. 지하철의 경우, 전력난으로 정전으로 인한 차량 운행중단조치가 빈발하며, 지하 100m의 엘리베이터 운행도 정지되는 사태가 발생하고 있다. 또한 평양을 기종점으로 하는 고속도로의 경우, 군작전용차량, 외국인관광객 수송차량, 혁명전적지 참관 차량, 지역 간 노선버스 이외에는 차량 운행이 금지되어 있다. 따라서 평양-남포, 평양-개성, 평양-향산, 평양-원산 이동 차량은 고속도로로 대신 1급도로나 시내 도로를 이용해야 하는 비상식적인 현상이 나타나고 있다. 평양이라는 도시에서의 교통은 주민들의 생활상 편의 증진이라는 논리보다 국방의 논리, 소위 혁명의 수도로서의 정치적 논리가 우선되는 한 그 해결책을 모색한다는 것은 막연한 실정이다.

평양 도시교통의 재건을 위해서는 남북한 간의 도시교통시설 표준화 및 공동화 작업이 절실하다. 남북한 간의 도시교통시스템은 지난 70여 년간 완전히 이질적인 시스템으로 구축되었으며, 전력, 통신, 신호, 차량, 교통안내판까지도 호환할 수 없는 상태이며, 교통용어의 표준화조차 이루어지지 않았다. 평양의 도시교통시스템 개선을 위한 남북한의 협력이 절실한 상황이며, 북한의 도시교통 분석을 위한 우리의 학제 간 협동연구 필요성도 아무리 강조해도 지나치지 않을 것이다.

<참고문헌>

안병민(2000), “평양지하철 이모 저모”, 『서울지하철』, 149호, 서울특별시지하철공사.

장일영(1986), 『도시가로교통』, 고등교육도서출판사.

조선노동당출판사(2010), “평양시의 도시경영사업과 공급사업을 개선할 데 대하여 “『김일성전집 88권』.