

요약

평양, 무궤도전차 등 대중교통망 축으로 주요기능 배치해 직주근접형 도시 추구

평양은 사회주의·주체사상 우월성 강조하려고 도시설계기법 이용

평양은 6.25전쟁의 폐허에서 전재복구계획을 수립하여 새롭게 만든 도시이다. 이 당시 평양시는 동유럽으로부터 재정적·기술적 원조를 받아 사회주의 이념에 의거하여 새롭게 건설되었다. 도시의 성장과정을 보면, 6.25전쟁 이후부터 1960년대까지만 해도 사회주의 도시계획을 지향하였지만 1970년대부터는 김일성 부자의 우상화 및 주체사상이 도시계획의 상위개념으로 자리 잡았다. 평양시는 사회주의와 주체사상의 우월성을 시각적으로 보여주기 위해 도시설계 기법을 활용하여, 특히 중심지역을 사상교육을 위한 전시공간으로 조성하였다.

평양은 ‘공원 속의 아름다운 도시’를 목표로 세워진 도시계획에 기반하여 관리된다. 사회주의 도시계획의 중요한 목표 중 하나인 노동자를 위한 휴식 공간 확보 차원에서 넓은 공원 및 녹지 공간을 우선적으로 확보하고자 했다. 그 결과 평양의 1인당 공원 면적은 40m² 이상으로 OECD 도시 평균의 약 2배에 이른다. 도시차원에서 녹지 축을 형성하고 있는 공원과 녹지들을 서로 연결하여 바람의 길을 확보함으로써 대기질의 개선을 도모하고 있다.

평양은 공장과 녹지에 의해 다핵화된 도시이다. 토지이용구성비를 보면 도시 내에 공업 지역의 비율이 높은 것이 특징이다. 전후 도시 성장 과정에서 시가지에 입지한 공해유발 공장은 지방 및 주변도시로 대부분 이전되었다. 평양시 내에 입지한 공장은 공해가 적은 경공업 공장으로, 평양 시민이 생활하는 데 필요한 생필품을 만드는 공장이 많다.

평양은 공동체를 위한 소단위구역으로 형성된 도시이다. 이것은 사회주의 도시에서 추구하고 있는 것으로, 지역 내에서 생산과 소비가 동시에 이루어진다. 걸어서 출퇴근이 가능한 직주근접형 도시를 구현하고자 하였다. 그러나 평양시는 인구 규모가 300만에 가까운 대도시이며 시가지 범위가 넓어 소단위 구역으로 대응하기에는 한계가 있었다. 따라서 무궤도전차와 버스 등의 대중교통망을 축으로 도시의 주요 기능을 배치해 직주근접형 도시를 추구하였다.

평양은 상징공간과 축을 구축하여 광장과 기념비적인 건축물을 많이 배치한 도시이다. 사회주

의 이념과 김일성 부자와 관련된 주체사상의 우월성을 보여주기 위해 사상교육의 장소 및 전시적 상징공간을 연출하고 있다. 본평양의 중심 지역과 대동강의 동평양 일대까지 통합적으로 도시설계 기법을 활용해, 도시경관 1축과 2축을 조성하여 사상 교육의 장을 형성하고 있다.



[그림 1] 만수대 언덕(좌)과 당 창건 기념탑(우)

평양은 거리 중심으로 만들어진 도시이다. 고층아파트가 대로에 면하도록 배치하여 도시경관 형성에 있어 중요한 랜드마크 역할을 하고 있다. 대로변에 고층고밀아파트가 많은 것은 무궤도전차와 버스 등의 대중교통망을 중심으로 보행 위주의 도시를 추구하고자 했기 때문이다.

평양은 사회주의 모범도시 구현이라는 명분 아래 체제유지를 위해 평양으로의 인구유입을 엄격하게 통제하고 있다. 특별시로 지정해 평양시민증을 별도로 발급하고 있으며, 출신성분과 신분을 고려해 인구규모와 인구이동을 엄격하게 통제한다.

평양은 도농통합형 도시를 추구하고 있어 행정구역 내 시가면적은 20% 이하이며 농지 면적이 과반수를 차지하고 있다. 이는 체제 유지와 국가 배급제 실시를 위해 최소한 자급 생산이 가능한 농산물이 평양시 내에서 소비될 수 있도록 범위를 설정하였기 때문이다.

평양의 도시경관은 이중적인 모습을 보여준다. 도시 내에는 많은 녹지와 고층아파트가 있어서, 정돈되고 계획된 도시경관을 연출하고 있다. 하지만 구글 위성지도를 분석해 보면 도심 주변과 고층아파트 이면에는 노후된 영세 저층주택들이 산재하고 있어 이중적인 모습을 보여주고 있다.



[그림 2] 화려한 도시경관에 감춰진 영세 저층주택 밀집지

평양, 고조선·고구려 도읍지로 복원해 역사중심지 만들기에 방점

북한은 평양을 고조선·고구려의 도읍지로 복원하여 한반도의 역사 중심지로 만들기 위한 노력을 국가의 역점 사업으로 추진하여 왔다. 그 일환으로 단군릉(1993.5)과 동명왕릉(1994.11) 복원을 위한 조성사업을 비롯하여 안학궁터의 발굴사업 등을 추진하였다. 이와 함께 고구려시대와 고려시대, 조선시대의 옛 유적 복원사업도 적극적으로 이어갔다.

고구려의 대표적인 유적지인 평양성은 일제시대 때 외성내부 지역에 경의선 철도가 부설되고 병영, 평양역 등이 건설되면서 훼손되었다. 게다가 6.25전쟁 때의 대규모 공습까지 겹쳐 거의 소실되었다. 전후 복구계획에서도 평양성의 복원 사업은 포함되지 않았으며, 기성시가지로 변모된 지금은 평양성의 흔적을 찾아보기 힘들 정도여서 복원이 어려운 상태이다.

남북한은 역사문화재 보존정책의 인식과 대응에 있어 큰 차이를 보인다. 북한은 김일성 부자와 관련된 것과 혁명사적지를 최우선시하며, 그다음으로는 민족의 전통성과 우월성을 나타내는 주요 문화재를 중점적으로 관리하고 있다. 또한 평양의 도시 성장 과정에서 시가지변화에 큰 영

향을 준 일제시대를 제국주의의 약탈사로 보고 등한시하고 있다.

평양의 교통은 무궤도전차, 써비차, 버스 등 대중교통 보행에 의존

평양은 전국의 철도와 고속도로가 모이는 교통의 요충지이다. 하지만 도시 간 인적 이동과 물류 이동은 엄격하게 통제된다. 도시 간 철도는 주로 단선이다. 평양과 북경 간 국제열차가 운행되는 신의주 구간조차도 시속 45km 정도로 철도 관련 시설이 노후되었다. 고속도로에서는 공적인 승용차만 허용되고 있으며 화물차는 운행할 수 없어 국도나 지방도로를 이용하여야 하므로 도시 간 물류 이동이 어렵다.

평양의 지하철은 방공 개념하에서 지하 100m 이하에 건설되었으며, 대동강 서북 측의 본평양 지역에서만 운행되고 있다. 한때 대동강을 넘어 동평양 방향으로 지하철 건설을 시도하였지만, 기술력이 부족하다는 지하수맥이 통과하는 등의 문제가 발생해 사업이 중단된 상태이다.

평양의 주된 대중교통 수단은 최근까지만 해도 무궤도전차였다. 무궤도전차는 무공해이면서 수송 능력이 뛰어나 다른 교통수단보다 선호되었다. 그러나 전력사정이 악화되면서 운행에 차질을 빚자 민간자본에 의한 써비차¹⁾와 버스가 운행된다.

평양시 내에서의 고난의 행군 시기 이후 장마당 등 민간 상업 활동이 증가함에 따라 시내 교통량도 증가하였다. 원칙적으로 도시 간 이동을 규제하고 있지만, 장마당이 활성화되면서 비공식적으로나마 비용을 지불하면 야간에 시외버스로 고속도로를 이용하기도 하고 화물차로 물류를 이동하는 것도 가능하게 되었다.

북한에서는 원칙적으로 차량의 개인 소유를 금지하고 있어 아파트 내에 주차장이 없다. 평양시민의 대부분은 대중교통과 도보로 출퇴근을 한다. 이러한 점을 고려하여 대중교통망이 발달한 가로변을 중심으로 고층고밀 아파트가 자리 잡고 있다. 그 결과 대중교통 이용의 편리성 및 역과의 접근성이 아파트 가격을 결정하는 중요한 요소가 되고 있다.

1) (북한용어) 돈을 받고 사람들을 태워주는 차량

서울과 공통점: 룡라도5.1경기장, 광복거리 등 대규모 건설사업 시행

서울시와 평양시의 전후 도시 성장 과정을 보면, 경쟁관계 속에서 도시와 건축물을 대규모로 건설한 경우가 많다는 점은 주목할 만하다. 1988년 서울올림픽과 1989년 평양의 세계청년학생축전 당시 대규모 체육 관련 시설 및 아파트 단지 등을 개발하고 경쟁했던 것이 대표적인 예이다.

서울



〈올림픽경기장-88올림픽〉



〈올림픽 선수촌 아파트〉

평양



〈룡라도5.1경기장-세계청년학생축전(1989)〉



〈광복거리〉

[그림 3] 남북한 경쟁관계 속에서 건축물 건립

서울시와 평양시에서는 6.25전쟁 이후 전쟁에 대비한 방어 개념을 도시정책의 최상위 개념으로 반영하였다. 사례로 평양시의 지하 100m 지하철 건설, 서울시의 남산 1·2호 터널 건설, 강남지역의 신시가지 개발, 수도권 개발제한구역 지정 및 순환도로 건설 등을 들 수 있다.

서울시와 평양시에는 한강과 대동강이라는 큰 강이 있다. 이 두 강은 오늘날 시민의 휴식처이자 친환경공간으로 활용되고 있다. 이곳은 유구한 역사가 깃들여 있는 공간이기도 한데, 두 도시에는 모두 강변을 활용한 간선도로가 있다.

평양은 고구려의 도읍, 서울은 조선의 도읍으로 전국의 정치·경제·문화의 중심지였다. 양 도시에는 당대를 대표하는 역사적인 유적과 유물이 많고 역사가 깊은 도시로서의 품격을 지니고 있다.

서울시와 평양시는 현재 남북한의 수도로서 정치, 경제, 행정, 교통, 교육, 문화의 중심지이다. 두 도시는 수도로서의 위상을 나타내는 ‘특별시’라는 용어를 동일하게 사용하고 있고 특별법에 의해서 관리된다.

평양시와 서울시는 전후 도시 성장 과정에서 도시 내에 입지하였던 공해 유발 공장과 시설물 등을 시 외곽 및 지방으로 대부분 이전시켰고, 경공업을 주로 발전시켰다.

서울과 차이점: 인적·물적이동 통제... 주요 가로변에 주택 배치

평양시의 시역은 서울시보다 3배 정도 넓고 인구수는 1/3 이하여서 인구밀도가 서울보다 약 1/9 정도 낮다. 평양의 시역면적이 서울보다 넓은 이유는 자족적 도농통합형 사회주의 도시를 구현하고자 농촌지역을 넓게 포함시켰기 때문이다.

평양은 개인의 차량 소유를 허용하지 않으며 무궤도전차, 궤도전차, 지하철, 버스 등 대중교통 도시를 추구하고 있다. 다수의 시민은 대중교통을 이용한 후 역과 정류장에서 목적지까지 거의 걸어서 간다. 반면에 서울 시민들은 자가용을 많이 이용하고 대중교통망도 잘 발달되어 생활권의 광역화가 일어나고 있다.

평양시는 주요 가로를 중심으로 주거 기능이 발달되어 있지만, 서울시에는 상업과 업무 기능이 발달되어 있다. 특히 평양은 주요 가로변을 중심으로 대규모 고층, 고밀 아파트와 넓은 녹지 공간 등 오픈스페이스를 배치한 것이 특징이다. 동유럽 도시의 영향도 컸지만, 대중교통을 주축으로 한 보행 위주의 도시를 구현하고, 도시경관을 위해 가로변에 고층고밀 아파트를 건설한 것이다. 반면에 서울시는 평양과 달리 대규모 면적의 블록 단위 개발을 선호하여 왔다. 주택 유형이 아파트 중심으로 바뀐 것은 토지의 고도이용과 승용차 이용이 편리한 주택 형태이며 보안 및 난방 등에 유리하였기 때문이다.

평양시는 사회주의 도시로 계획권과 개발권이 국가에 의해 엄격하게 통제되고 있다. 즉 도시 차원에서 공공주도로 계획한 밀도와 층수, 용도 등에 대해 통합적 관리가 이루어지고 있어 도

시 경관을 수려하게 연출할 수 있으며, 도시 환경을 양호하게 유지하는 데도 유리하다. 반면에 서울시에는 도시계획의 밀도, 용도, 층수 등에 법적인 규제가 있지만 통합적이지 못하고, 민간에 의해 개별 사업 단위로, 개발 이익 위주의 사업으로 추진되고 있어 도시 차원에서 경관을 통합적으로 관리하기 힘들다.

북한은 체제 유지를 위해, 도시 간 인적·물적 이동은 통제를 원칙으로 운영·관리되고 있다. 특히 평양시로의 출입은 엄격하게 관리된다. 평양시 인구 규모의 통제는 체제 유지와 배급제, 신분 계급 사회 유지를 위해 엄격하게 이루어진다. 반면에 서울시는 도시 간 인적·물적 이동이 자유로워 서울을 포함한 수도권 지역의 인구집중에 따라 각종 도시문제를 경험했다.

도심의 주된 토지 용도를 보면, 평양시 중심 지역에는 대규모 인민문화궁전(도서관 기능)과 혁명박물관, 김일성 부자 관련 시설, 그리고 중앙당사 등의 공공 공간이 배치되어 사상교양의 장소로 이용되고 있다. 반면에 서울 도심에는 대기업 본사와 행정기관, 백화점과 상업시설 등이 입지해 있다. 평양시는 서울시와 달리 사상 교육과 체제 선전을 위한 공공 공간으로 도심을 채운 것이 특징이다.

평양시의 지하철망은 서울과 거의 동일한 시기에 건설되었다. 하지만 현재 지하철 총연장은 서울시의 1/10 수준에도 못 미치고 있으며 도심 구역에서만 운행된다. 개인의 차량 소유를 원칙적으로 금지하고 있어, 평양시 내 대규모 아파트와 쇼핑시설, 유명 호텔에도 주차장 시설이 거의 없다. 그 대신 평양은 일찍이 무공해 도시를 표방하여, 전기를 사용한 무궤도전차가 주요 교통수단으로 자리 잡고 있다. 그러나 최근 전력난의 영향으로 전차 운행에 차질을 빚고 있다. 반면에 서울시는 지하철과 버스 등이 잘 발달되어 있으며 승용차 보급률 또한 높아서, 아파트와 각종 쇼핑시설 등에는 주차장이 필수 요건이다.

평양시는 6.25전쟁 때 대부분 폐허가 되었으나, 전재복구사업 및 사회주의 도시계획에 의해 새롭게 계획적으로 건설된 도시이다. 반면 서울시는 6.25전쟁으로 인한 피해는 상당하였지만, 재정 문제 때문에 전재복구사업은 일부 지역을 대상으로 토지구획정리사업을 실시하는 정도로 그쳤다. 오히려 인구를 통제할 수단이 없었기 때문에 6.25전쟁 후 사회적 인구이동으로 인한 인구집중으로 다양한 도시 문제를 경험하였다.

평양시는 일제시대 때 경의선 철도 부설과 평양역사 개설, 병영시설 건설 등으로 인해 평양성 외성 및 역사적인 거리 구조가 붕괴되고 훼손되었다. 특히 평양은 6.25전쟁 때 용단폭격을 받아 기성시가 내 건물과 역사문화재는 거의 소실된 상태이다. 하지만 서울은 6.25전쟁 때 고궁 등 역사적 유물의 상당수가 공습으로부터 피해를 받지 않았기 때문에 역사 문화재를 보존

할 수 있게 되었다.

서울시 인구 규모는 1천만 명 이상이고, 서울 대도시권에서 보면 2천만 명에 이르는 거대도시로 성장했다. 그러나 평양시는 사회주의 도시구현과 체제유지를 위해 도시 인구 규모를 엄격하게 통제하여 3백만 이하의 인구를 유지하고 있다. 평양시 주변에는 평성시와 남포시, 사리원시가 입지하고 있지만 평양시로의 인적·물적 이동을 엄격하게 통제하고 있어 평양 대도시권은 존재한다고 보기 힘들다.

서울시 구도심에는 청계천변을 중심으로 수많은 물길이 존재한다. 반면 평양의 옛 시가지인 본평양 지역에는 모란봉을 중심으로 나지막한 구릉지에 시가지가 형성되어 있고, 시가지 내 물길은 거의 없다.

평양시는 김일성 부자 및 주체사상과 관련된 구호와 기념비적 건조물이 가득한 도시이다. 반면에 서울시는 자본주의의 광고물과 간판이 가득한 도시로 도시 경관상 큰 대조를 보이고 있다.

