

## 충청북도



박철규

### 1. 개요

한반도의 중심부에 위치한 충북지역은 수도권과 경부 및 호남축을 잇는 간선교통축의 중앙에 입지하여 국토공간상으로는 남북과 동서를 연결하는 지역간 교류중심지의 역할을 수행할 수 있는 위치에 있다.

국토의 중앙에 위치한 유일한 내륙도로서 국토의 7.5% 면적에 불과하나, 동고서저의 산지가 많고 평야가 협소한 지역으로 도시계획구역의 비중이 낮아 개발가능성은 높은 지역이다.

충북의 총인구는 2004년 현재 1,501천명으로 1990년 1,414천명에 비해 연평균 0.5% 증감하고 있다. 시 지역 인구는 연평균 1.2% 증가하는 반면, 군 지역 인구는 연평균 0.6% 감소하여 시지역 인구의 증가현상이 가속화 되는 추이를 보이고 있다.

국민 소득의 증가 및 경제규모의 확대, 여가시간의 증대 등 생활환경의 변화로 교통수요는 계속 증가하는 상황에서 국가간선 교통망의 결절지로서의 역할을 충분히 소화하기 위해 도 종합계획에 수립한 교통정책방향에 대해 간단히 소개하고자 한다.

## II. 충북의 교통환경과 전망

### 1. 교통체계 현황

#### 가. 도로현황

충북의 도로 총연장은 2005년말 현재 6,566km이며, 등급별로는 고속도로 4개노선 257km, 일반국도 13개 노선 968km, 지방도 49개 노선(국가지원지방도 6개 노선포함) 1,460km, 시·군도 271개 노선 3,881km이다.

전체적으로 2차선과 4차선 도로가 90%를 상회하는 높은 비율을 나타내며, 6차선 이상 도로는 고속도로를 제외하고 극히 낮은 비율을 보여 도로의 간선기능을 제대로 수행하지 못하고 있는 실정이다.

일반국도가 고속도로와 지방도에 비해 전국대비 비율이 낮는데 이로 인한 내부교통체계 미흡과 지역간 접근성 불량으로 인해 지역 연결성을 저해시키고 있다.

그리고 자동차 등록대수를 보면, 492천대로서 전국 자동차 등록대수 14,934천대의 3.3%정도를 차지하고 있으며 연평균 6.0%의 증가하고 있는데 반해 도로연장의 증가율은 1.5%에 불과한 실정으로 수요증가에 비해 교통시설의 공급이 매우 부족한 실정이다.

#### 나. 철도현황

충북지역의 철도망은 지역의 서부에 위치한 경부선과 북동부에 위치한 중앙선에 의해 타지역과 연결되고 있으며, 지역내 철도망으로는 충북선이 충북을 동서로 가로질러 경부선, 중앙선 및 태백선을 각각 연결하고 있다.

최근 충북선(조치원~봉양간) 115km의 기존 복선구간에 대하여 2004년 2,757억원을 투입하여 전철화 사업을 완료하였다. 이로 인하여 수송능력이 일 55회에서 83회(편도)로 증가되었고, 25%의 동력비 절감과 환경공해 저감 등의 효과가 발생하여 충북 북부지역의 균형발전과 관광활성화에 기여하고 있다.

또한 호남고속철도 오송기점역이 개통될 경우 호남권과 강원권을 경부축

과 연결하는 내륙 고속철도망의 중심지 역할을 담당할 것이다.

#### 다. 공항현황

현재 운항노선을 보면, 국내선은 청주-제주간, 국제선은 청주-상해간, 청주-심양간 청주-울란바토르 등이나, 공항이용객이 점차 증가하고 있어 국제선 운항이 증가함으로서 중부권 거점공항으로서의 위상을 정립할 것이다.

주요시설 및 장비로는 총 부지면적 42만평(군부대 포함 200만평)으로써 전국 16개 공항 중 4번째 규모이며 활주로는 2개로 구성되어 있다. 계류장은 현재 B-727 5대를 동시에 주기할 수 있는 시설을 갖추고 있으며 주차장 시설은 770대를 동시에 주차할 수 있다.

이용실적을 보면 항공기 운항의 경우 1997년 3,395편에서 2005년 7,085편으로 평균 9.6%의 증가율을 보이고 있으며 이용객수는 1997년 370,742명에서 2005년 857,269명으로 평균 11%의 증가율을 보이고 있다.

## 2. 교통환경 전망

앞으로 충북지역에서 예견되는 교통환경의 변화요인으로는 첫째, 생활수준 및 교육수준의 향상, 국제무역의 다변화, 세방화 등에 따라 국내여행 및 화물수송수요가 지속적으로 증가하고 국제수송수요도 신장할 것이다.

둘째, 자가용 승용차, 여가용 차량 등 자가용 수송수요의 증가로 인하여 도로교통에 대한 수요가 급증하게 될 것이다.

셋째, 주민소득향상에 따라 통행빈도가 증가되고 고급교통수단을 선호하게 되며, 시간가치가 상대적으로 높아짐에 따라 고속교통수단을 추구하게 될 것이다

넷째, 산업단지의 건설, 신도시의 개발, 여가지대의 개발과 제조업 및 관광산업, 서비스업의 입지가 활발히 전개됨에 따라 도내·외 물동량의 수송을 위한 접근도의 제고가 전국차원 및 도차원에서 요구될 것이다.

아울러 인근에 건설될 행정중심복합도시 등의 영향과 국토균형발전사업의 일환으로 국가에서 추진중인 혁신도시, 기업도시 조성, 호남고속철도 분기역 설치, 청주공항의 활성화 등 충북의 교통환경을 변화시킬 요인들이 산

재해 있다.

이러한 대내·외적인 환경의 변화로 예측되는 교통수요에 대해 살펴보면, 1인당 통행회수는 경제규모의 확대, 노동시간의 감소 및 자가용 승용차의 보급률에 따라 연평균 1.5%의 증가율을 나타낼 것으로 전망되고 있으며, 이를 고려하면 2021년 충북도 총 발생통행량은 약 360만통행/일이 될 것으로 예측된다.

이것은 국민소득의 증가, 소득에 비해 상대적으로 낮아지는 자동차 가격, 경제규모의 확대와 여가시간의 증대 및 자동차산업의 수요창출효과에 따른 폭발적인 자동차증가가 주요인으로 작용한다

〈표 1〉 충북의 교통수요 전망

구 분	2005년	2010년	2015년	2020년	비 고
인구 (천인)	1,504	1,525	1,566	1,582	
자가용보유대수(만대)	51	62	70	75	
100인당 자동차보유대수(대)	34	40	44	47	
도로포장률(%)	71	77	83	89	

### Ⅲ. 교통정책 방향과 추진계획

#### 1. 기본목표

- 가. 전국을 하나의 생활권으로 묶는 국가기간교통망 형성
- 나. 동북아 관문역할 수행을 위한 국제교통인프라 확보
- 다. 행정중심복합도시와 혁신도시, 기업도시를 효율적으로 연계하는 광역교통망 확충
- 라. 교통정책의 효율성(Efficiency)과 형평성(Equity)의 조화

#### 2. 발전방향

- 가. 동북아 화물집산기능을 전담하는 청주국제공항의 차별화 전략추진 및 연계 교통망을 구축

- 나. 행정중심복합도시 건설로 인한 호남권과 청주·대전권 그리고 강원권 등 전국과의 연결성 확보를 위한 효율적인 간선도로 교통망을 확충한다. 급증하는 교통수요에 대처하는 교통망 확립과 주민요구에 부응한 교통수단의 질적 향상 도모

### 3. 추진계획

#### 가. 도로부문

- 네트워크 향상을 위한 광역도로망 구축
  - 행정중심복합도시 이용편의 제고와 균형발전 촉진을 위하여 충청고속도로(대전~행정중심복합도시~청주(공항)~충주~강원권)를 신설하고 행정중심복합도시와의 접근성 강화를 위해 경북북부권과 직접 연결할 수 있는 동서6축 지선고속도로를 건설
  - 공항에서 오창과학산업단지, 오송생명과학단지, 호남고속철도 오송역 등을 연결하는 공항 연결도로망을 확충
  - 영동~옥천~보은~청주·청원~괴산~충주~충주호~제천·단양~영월, 지방도와 국도 연결노선의 애로구간의 정비를 통해 지역간 통합 및 속리산·월악산·소백산 국립공원, 충주호 주변지역의 관광 활성화를 도모하여 중부내륙광역권에서 충주, 제천권이 중심축이 되어 통합 개발할 수 있도록 내륙관광순환도로 조성(국도 및 지방도 연계성 강화).
  - 동서고속도로(동서 4, 5, 6축) 건설을 통해 교통난 해소 및 고속도로망 연계성 향상을 도모하고, 충북 북부 산업벨트권역의 고속수송로 및 항만 직결노선 확보로 충북 산업경쟁력을 향상시킴
  - 남북고속도로(남북 4, 5축) 건설로 남북경협활성화에 따라 대북한 진출 교두보로 이용가능하며, 백두대간 지역으로 지리적 낙후성을 면치 못하는 낙후지역을 고속도로망으로 연결함으로써 지역발전의 전기를 마련
- 주요 국도의 자동차 전용도로화 추진
  - 도내 주요 국도의 확포장시 직선화·터널화 등 노선개량을 통해 자

동차 전용도로화를 추진하여 지역교통난 해소와 지역간 균형발전을 도모

- 조치원~청주~주덕간 36번, 장호원~충주~봉양, 제천~단양간 38번, 보은~청주간 25번 국도

○ 국도의 확장(교통애로구간노선의 4차선 확장)

- 17번 국도(청주~진천, 진천~월정리), 19번 국도(영동읍~용산리, 보은읍~미원면), 37번 국도(마전리~옥천읍, 옥천읍~보은읍, 음성읍~무곡리), 38번 국도(장호원~하영리, 주포리~석항리) 등

○ 지방도 및 간선도로체계 구축

- 지방도의 확포장 및 국도승격을 통해 지방도의 지역간 도로망 역할을 제고시키며, 교량개축과 증축 등으로 편리하고 안전한 교통망을 구축

○ 도계 연결국도의 4차선 확장

- 주덕~장호원간, 단양~영주간, 제천~문경간, 수안보~문경간, 목계~원주(귀래)간, 진천~장호원간, 영동~김천간 국도의 확장 및 도계 연결도로 개통으로 균형발전을 도모하고 산간 지역 주민의 교통불편을 해소

나. 철도부문

○ 경부고속철도 오송역 개통 및 호남고속철도 오송기점역 개통

- 중부내륙권의 발전을 도모하고 동서간의 연결성 강화와 행정중심복합도시 접근성 제고를 위한 X자형 고속철도망을 구축
- 호남고속전철 본선역의 오송역추진은 효율성이 떨어지는 충북선의 이용효율성을 향상시킬 수 있으며 금강산 철도와 연계성을 도모
- 오송·오창·충주 첨단산업지대와 충주호반의 국민여가지를 연결하여 개발의 전기를 마련하고, 오송고속전철역사를 효율적으로 이용할 수 있는 종합환승센터 설치

○ 중앙선과 태백선의 전철화 추진

- 청량리~원주간과 제천~도담간은 전반기 사업기간인데 비해 원주~제천간 41.1km 구간이 후반기 사업으로 계획되어 있어 중앙선

의 원활한 이용과 소통을 위해서 전반기 사업기간에 완공될 수 있도록 하여야 함.

- 지역간 연결철도(수도권 전철(성남)~이천~충주~문경) 신설
  - 청주국제공항의 이용효율을 극대화 할 수 있으며, 충주의 호반관광과 첨단산업 그리고 음성·진천의 산업단지와 수도권 및 서해안권의 효율적인 연계가 가능함.
- 대전~오송~청주(공항)간 도시철도 신설(청주권 경전철과 연계)
  - 대전~청주(공항)~오송을 삼각형(Triangle)으로 연결함으로써 행정 서비스 향상과 첨단과학단지, 청주공항간 상호연계성을 제고시키고 원활한 인구 및 산업의 유입으로 지역 경쟁력향상에 기여함.
- 청주권 경전철 건설
  - 청주권내 신교통수단을 도입하기 위해 첨단경전철(LRT)의 도입을 검토하고 고속철도 및 충북선과의 연계된 노선구상과 조치원, 증평 및 대전과의 연계성을 모색함.
  - 충주시와 제천시의 경우에도 수도권 전철노선(수도권~충주~문경연장)의 장기계획과 병행하여 장기적 관점에서 신교통수단의 도입 계획을 마련하며, 민자유치를 통한 역세권 개발과 연계교통망을 구축함.
- 환승시스템의 구축
  - 현재의 오송역에 대규모 역세권 개발사업을 추진하고, 청주공항을 중심으로 충북선, 시내 및 시외버스정차장, 택시정차장, 경전철역 등을 도보권내에 배치하며, 장래 급증하게 될 자가용 이용객의 접근성 제고를 위해 대규모 주차장(Park and Ride)을 건설함.

#### 다. 공항부문

- 시설 용량 및 규모 확충
  - 물류거점공항으로의 육성을 위한 화물계류장 확장(52,173m<sup>2</sup>→97,173m<sup>2</sup>)과 수도권 초과수요 분담을 고려하여 후반기 계획기간 중 여객터미널 및 주차장을 확장함.
  - 국제적 거점 공항으로 육성하기 위해서 대형 항공기의 이·착륙이

가능하도록 충북선의 철도이설과 함께 기존의 활주로를 동측으로 460~860m 확장하여 활주로 길이를 3,200~3,600m 확보함.

- 항공기 9대를 동시에 계류할 수 있는 계류장을 완비하여 국제공항으로써의 면모를 갖추도록 하며, 중장기 발전전략의 일환으로 항공기 정비기지를 유치하여 항공사의 거점기지로 육성함.

○ 항공노선 확대 및 이용권역 확충

- 중국, 일본, 필리핀, 태국 등 주요도시와 국제노선 개설
- 청주공항 이용권역 수도권 확대('07년 160만 목표)
- 호남고속철도 오송분기역, 행정중심복합도시와 연계 발전 추진

○ 민간항공 전용 공항화

- 민간항공 전용공항 논리개발을 통한 민간항공 전용공항화
- 행정도시 관문공항 장애요인인 군용비행장 이전과 저가 항공사의 베이스 공항화 추진

라. 도시교통부문

○ 자전거 이용체계 구축

- 자전거 이용체계를 구축하기 위해 도시전체의 자전거 이용 접근성을 제고토록 체계적인 자전거 도로망을 구축하고, 지역특성에 맞는 자전거 도로유형 개발, 교통제한(traffic calming) 기법 도입, 자전거 주차장, 횡단시설 등 관련시설을 확충함.
- 현재 청주, 충주, 제천, 진천, 증평에 국한되어 개설되고 있는 자전거 거도로를 시·군 전역으로 확대하여 추진함.

○ 교통안전구역의 확대지정

- 지하도에 장애인 리프트 설치 및 보도턱 제거와 장애인 신호체계의 법제화를 추진하고, 완충녹지와 도로 중앙의 녹지대 형성 등 녹색도로화 사업을 추진함.
- 보행전용 "몰"의 확대 설치, 보행환경측의 설정·정비, 스쿨존 및 자동차 금지구역을 지속적으로 확대하여 운영함.

○ 버스 및 택시 승하차장의 정비

- 환승시스템(버스와 버스, 버스과 자가용, 버스과 철도, 자전거와 버



스 등) 개발, 버스전용차선, 버스 Gate, 버스우선신호 등의 기법 적용, 고속버스·시외버스와 시내 교통수단 간의 연계성 강화

○ 종합적인 주차대책의 추진

- 도시내 주차장 정비구역을 지속적으로 확대하며 민간부문의 주차장 사업을 적극 유도하고, 도시계획 수립시 주차장 정비계획을 전면 재검토하여 불법 주·정차 없는 지역으로 유도
- Park and Ride 주차장 건립, 종합적인 주차장 정비사업 실시, 주차제도(주거지역 주차허가제, 지역별 차고지 증명제, 주차요금 및 주차운영관리 등) 개선 등 주차장 종합정비를 실시함.

○ 통행수요관리(TDM) 및 교통체계관리(TSM) 추진

- 도시내 주요 축별 교통체계관리사업(가변·능률차로제 및 일방통행로의 도입, 신호체계개선, 교차로 기하구조 개선 등)을 추진함.
- 주말차량이용제, 가변 출·퇴근시간제, 관련 세제의 개편 등의 자가용 교통수요관리를 추진함.

○ 교통정보체계의 구축

- 첨단교통관리체계(Advanced Traffic Management System: ATMS) 도입으로 고속도로나 간선도로를 대중교통체계와 연결시켜 교통수요와 교통체계의 용량을 변동하는 교통환경과 균형을 유지시켜 결과적으로 교통사고의 신속한 처리와 교통혼잡 완화를 목표로 하는 교통제어체계 개발함.

## IV. 결론

생활수준 및 교육수준의 향상, 국제무역의 다변화에 따라 국내·외여행 및 화물수송수요가 지속적으로 증가하고, 자가용 승용차, 여가용 차량 등 자가용 수송수요의 증가로 인하여 도로교통에 대한 수요가 급증하고 있다.

주민소득향상에 따라 통행빈도가 증가되고 고급교통수단을 선호하게 되며, 산업단지의 건설, 신도시의 개발 등 도내·외 물동량의 수송을 위한 접근도의 제고가 전국차원 및 도차원에서 요구될 것이다.

아울러 인근에 건설될 행정중심복합도시 등의 영향과 국토균형발전사업

의 일환으로 국가에서 추진중인 혁신도시, 기업도시 조성, 호남고속철도 분기역 설치, 청주공항의 활성화 등으로 충북의 교통환경은 급변하고 있다

이에 충북에서는 지역 통합 및 네트워크 향상을 위한 고효율 광역도로망 구축, 중부권 고속철도망의 중심지로서의 위상강화, 동북아 물류진담공항의 육성 및 민간항공전용 공항화, 교통정책의 효율성 및 형평성 조화 등의 정책방향을 설정하여 중부권 중심지로서의 위상을 높일 수 있는 교통분야 세부추진계획을 실천해 나가고 있다.