

상생뉴스



더 빠르고! 더 안전하고! 더 편리한!
Rail Network 실현

/ 발행인 강영일 / 편집인 신철수 / 기사문의 042)607-3085 / http://www.kr.or.kr /

노후된 경부선 안양천 철도교량, 새모습으로 교체 중!

- 2016년까지 교체완료 예정.. 열차안전 향상은 물론 소음도 획기적으로 줄어 -

수도권본부(본부장 김영하)는 노후된 경부선 안양천 철도교량(경부선 구로~수원간 위치)을 교체하는 개량공사를 2016년 6월까지 완료할 계획이라고 밝혔다.

노후된 안양천교 교체공사가 완료되면 열차의 안전운행 확보는 물론, 기존의 철판교량이 콘크리트교량으로 바뀌어 철도운행 시 소음이 감소해 인근 주민들의 생활환경 개선효과가 클 것으로 기대된다.

수도권본부는 지난 15년 1월부터 노후된 안양천교 교체공사를 시행 중으로, 지난 3월에는 경부선 열차운행에 지장 없이 운영 중인 선로 2개를 동시에 바꾸는 등 안전하게 사업을 추진하고 있다.

특히, 해당 노선은 1일 527회의 열차가 운행하는 복복선(4선) 철도구간으로 열차가 운행하지 않는 야간에만 공사가 가능해 사업추진에 어려움이 많았으나, 사용 중인 교량을 빠르고 안전하게 교체하기 위하여, 노후 된 상판을 인양하여 철거함과 동시에, 새롭게 만들어놓은 교량상판을 밀어넣는 방법 철거대차 공법을 세계최초로 사용해, 2개 선로를 한 번에 교체하는 성과를 이뤘다.

본부 관계자는 “지금까지 운행선에서는 열차 차단시간 및 작업공간 확보가 어려워 하루저녁에 1개선만 교량교체가 가능하였으나, 이번 신공법 도입으로 2개선을 동시에 교체할 수 있는 선구적 사례를 남겼다.”고 전하며, “남은 공사도 안전하게 시행해 주민들의 불편이 없도록 노후된 철도교량 교체작업을 완료할 계획이다”라고 밝혔다.

또한, 철도공단 수도권본부는 열차안전 운행 확보를 위하여 철도운영자인 KORAIL과 합동으로 안전관리 자문단을 구성하고, 하천 및 운행선 인접공사의 특성을 감안한 시공계획을 수립하여 공사착공 이후 단 한건의 사고도 발생치 않도록 체계적인 안전 및 품질관리에 힘써오고 있다.

*철거대차 공법 : 운행선내에 이동레일을 설치하고 인양장치가 구비된 철거용 대차로 노후된 교량을 철거하는 공법

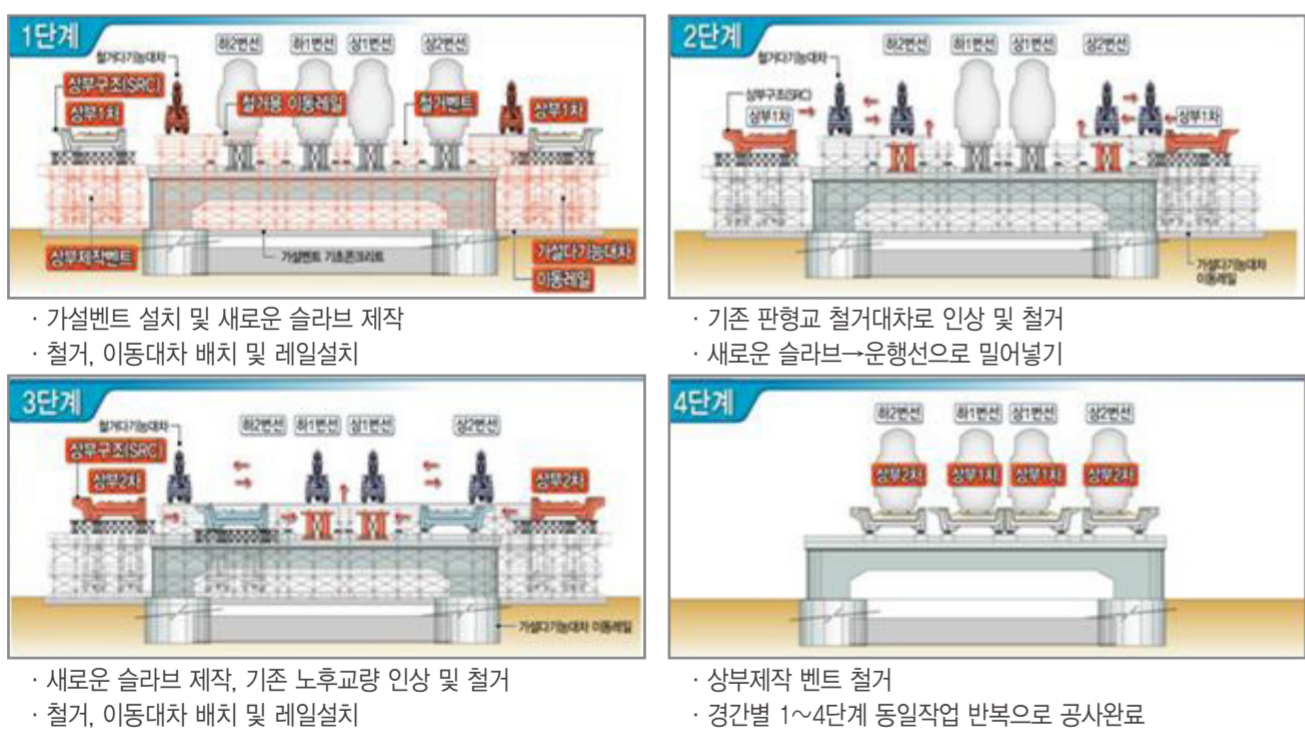
〈참고〉 안양천교 시공 : 철거대차 공법(특허)



안양천 노후교량 교체 전

안양천 노후교량 교체 후

철거대차 공법 단계별 모식도



경부선 및 경원선, 철도선로변 방음벽 설치공사 추진

- 4개소 대상 올해 10월까지 설치 완료 예정.. 주민생활환경 개선효과 기대 -

수도권본부장(본부장 김영하)은 철도인근에 거주하는 주민들의 생활환경 개선을 위해 5억8,000만원의 사업비를 투입해 경부선 및 경원선 철도선로변 4개소에 방음벽설치 공사를 추진한다고 밝혔다.

방음벽은 경부선 서울시 영등포구(대방~신길역 구간), 금천구(독산~금천구청역 구간), 경기도 화성시(병점~세마역 구간) 일대 및 경원선 경기도 의정부시(의정부역 구내) 등 총604m를 설치하게 되며, 올해 10월까지 공사를 완료할 계획이다.

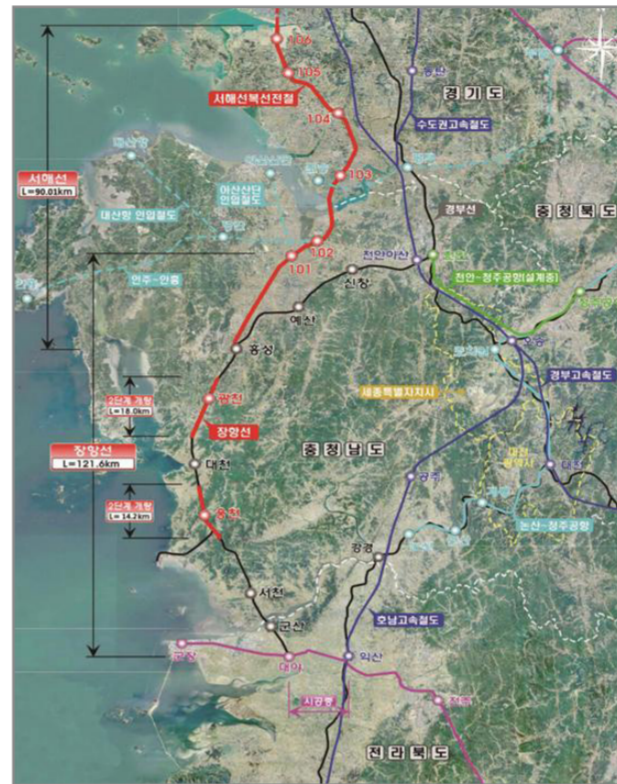
특히, 작년 1월10일 의정부시 대봉그린아파트 화재로 소실된 방음벽 복구공사는 화재 피해를 입은 지역주민들을 위해 우선 공사를 추진해 6월 중 완료할 예정이다.

본부 관계자는 “방음벽 설치공사는 5월에 본격적으로 시작하여 금년 10월까지 완료할 예정이며, 수도권 도심지역 주민의 주거환경 개선에 크게 도움이 될 것으로 기대된다.”고 전했다

철도공단, 장항선 개량2단계 철도건설 본격 추진

- 장항선 전 구간 직선화 및 개통 후 230km/h급 고속형전동차 운행계획 -

〈참고〉 장항선 개량2단계 철도건설 사업



- 사업개요
 - 사업내용 : 장항선 신성~주포(18.0km), 남포~간치(14.2km) 직선화 개량
 - 사업기간 : 2010~2020년
 - 총사업비 : 9,106억원

건설본부(본부장 김계웅)는 4월29일(수) 용천역에서 보령지역 국회의원, 충남도 부지사 등을 비롯한 많은 지역주민이 참여하는 가운데 장항선 개량2단계 철도건설사업의 기공식 행사를 개최하고, 본격적으로 사업을 추진한다고 밝혔다.

장항선은 1922년 충남선으로 개통된 철도노선이나 그동안 수해가 빈번하게 발생하는 등 열차 안전운행에 취약하여, 1단계구간 개량사업은 1조 5천억원을 투입하여 2000년에 착공하여 2008년에 완료했다.

철도공단이 이번에 추진하는 장항선 2단계 개량사업은 1단계 사업구간에 포함되지 않은, 충청남도 보령시(남포~간치간, 연장 14.2km)와 홍성군(신성~주포간, 연장18.0km)의 총연장 32.2km의 철도노선을 개량하는 사업으로, 2020년까지 완료할 계획이다.

장항선 2단계 사업이 완료되면, 시속 230km/h로 운행되는 간선고속형전동차(고속EMU)가 운행될 계획으로, 천안~의산간 이동시간이 기존 장항선(2시간 16분) 대비 최소 1시간 50분 소요로 최대 26분 단축되며, 장래 장항선 복선전철화 사업이 완료되면 서해선 복선전철과 연계하여 용천에서 수도권까지 약1시간 10분 내외에 도달할 수 있다.

향후 홍성에서 서해선과 연계되고 남쪽으로는 호남·전라선과 연계되어 충청남도 내륙권의 교통편의 증진과 지역경제 발전에 중추적인 역할을 담당할 것으로 기대된다.

또한, 주민들의 불편사항이었던 18개소의 건널목이 모두 입체화 되어 지역주민들의 이동편리성과 안전에도 한층 좋아질 것으로 예상된다. 본부 관계자는 “향후 장항선 복선전철화를 위한 교두보 역할과, 최고품질의 안전하고 편리한 철도를 적기에 건설할 수 있도록 최선을 다하겠다.”고 전했다.

철도공단, ‘고속철도 기술발전을 위한 워크숍’ 개최

- 철도공단-코레일-교통안전공단, 고속철도 기술향상을 위해 손잡아! -

기술본부(본부장 김상태)는 4월 28일(화) 공단 본사에서 철도건설과 운영에 참여하고 있는 철도공단, 코레일 및 교통안전공단의 노반, 궤도, 전철전력, 신호통신, 열차운영 등 분야별 임직원 34여 명이 참여한 가운데 ‘고속철도 기술발전을 위한 워크숍’을 개최하였다.

철도공단은 호남고속철도 개통·운영준비 과정에서 나타난 각종 문제점에 대한 개선방안을 찾아, 향후 철도건설사업에 적극 반영함으로써 철도교통서비스 품질을 한층 더 높이고자 워크숍을 개최하였으며, 철도건설기관인 공단과 운영기관인 코레일, 종합시험운행의 적정성을 검토하는 교통안전공단의 핵심 임직원들이 참여하여 자유토론편 방식으로 진행되었다.

이날 토론회에서는 ▲ 철도역사의 이용객 편리성 향상 방안, ▲ 철도 설계단계부터 운영기관과 협력체계 구성, ▲ 터널 설계 및 시공방법을 개선해 터널 바닥 누수방지, ▲ 신호분야 전자연동장치 설치기준 개선, ▲ 철도시설물 인계인수 기준 재정립 등 총 47건의 개선방안이 도출되었다.

본부 관계자는 “워크숍에서 도출된 개선방안은 즉시 시행하고, 향후에도 철도관련기관 간 지속적인 소통과 협력, 정보공유를 통해 보다 안전하고 편리한 철도를 건설하기 위해 최선을 다하겠다.”라고 밝혔다.

철도공단, 주민에게 지급되는 ‘보상비 현실화’

- 이사비, 분묘 보상비 등 감정평가를 통해 최고 74%(이사비 기준) 인상 -

시설사업본부(본부장 이수형)는 철도사업 추진 과정에서 주민에게 지급되는 이사비, 분묘 보상비 등의 현실화를 위해, 전문기관의 감정평가를 통해 비용을 다시 산정하여 인상된 기준을 올해 4월부터 적용하고 있다고 밝혔다.

이사비의 경우 감정평가업체에 의뢰해 화물차량운임 단가를 새로 산정하는 등 보상비 현실화로 지난해에 비해 최고 74% 인상했다.

또한, 사업지역에 편입되는 분묘 보상비도 최대 9% 인상해 보상하고 있다.
* 예) 연고자가 있는 합장 분묘이전비 : 기존 290만원→인상316만원 (약9%인상)

본부 관계자는 “철도사업 시행 시 주민들이 피해 없이 합당한 보상을 받을 수 있도록, 관련 제도를 지속적으로 개선해 나가겠다.”고 밝혔다.