

### 공단-조달청 '입찰 통합 등 불공정 계약' 사전 차단

- 효율적 예산 집행 위한 업무정보 공유 및 총사업비 검토 확대 등 상호협력 -

공단(이사장 강영일)은 조달청(청장 민형중)과 6월 9일 조달청 대회의실에서 공사입찰 통합방식, 총사업비 적정성 검토 등 불공정 계약행위 방지를 위한 업무협약을 체결했다. 양기관은 이날 협약을 통해 불공정 계약행위 방지를 위한 공사입찰 통합방식 시스템 구축, 총사업비관리 대상사업의 공시비 적정성 검토기간 단축, 입찰자를 실시간으로 평가할 수 있는 사실공시의 업체평가 자료 공유 등 각종 정보를 상호 제공하기로 했다.

\* 국가 직접시행사업, 국가위탁사업, 예산·기금의 지원을 받아 지자체·공공기관 등이 시행하는 사업 중 완성에 2년 이상이 소요되는 사업으로써, 총사업비가 500억원 이상인 토목 및 정보화 사업, 200억원 이상인 건축사업

공단은 이를 계기로 총사업비관리 대상사업 뿐만 아니라 100억 원 이상 일반 공사에 대한 공시비 적정성 검토를 조달청에 추가 요청하기로 했으며, 물품구매 시 나라장터 종합 쇼핑몰을 적극 이용하기로 하였다.

강 이사장은 "양기관이 그동안 축적한 각종 계약 관련 노하우와 정보를 상호 공유함으로써 보다 더 투명하고 공정한 계약 집행을 통해 예산의 효율적 집행은 물론 철도시설공사의 안전 확보에도 도움이 될 것"이라고 밝혔다.



### 우리지역 철도역사 국민 참여로 '설계 바꾼다'

- 사용자가 직접 참여하는 철도역사 설계 -

건설본부(본부장 김계웅)는 철도역사(驛舍) 설계과정에 철도이용객의 다양한 의견이 반영 될 수 있도록 '이용자 참여형' 역사 설계를 추진하기로 했다.

그동안 철도역사는 운영(크레딧)과 공과(공단, 설계사) 위주로 건설되는 경우가 많지 않았지만 철도 이용객의 의견을 충분히 반영하는 절차 없이 디자인되어 특색 있는 역사건설에 한계가 있었다.

이용자 참여설계는 사용자의 관점에서 파악하고 있는 문제점과 경험 속에 잠재해 있는 요구사항을 드러내어 구체화하는 것으로 워크숍을 통하여 설계(안)을 평가(디자인품질평가지표(DQI))를 활용, 수정 과정을 거쳐 최적의 설계안을 도출하는 과정에 일반국민이 직접 참여하는 방법이다.

\* DQI (Design Quality Indicator) 이해당사자들의 다양한 의견을 수렴하고 의사결정 및 합의 도출을 위해 필요한 사항을 개량화·지표화 하여 설계안을 평가하기 위한 체크리스트

설계에 참여하는 일반국민은 인터넷 등을 통해 공모할 수 있으며 앞으로의 진행과정과 우수자 심사, 내기 희망하는 역사 모습, 내·외부공간 이미지 선호도 조사 등 이용자의 다양한 의견을 청취할 계획으로 원주~강릉 복선전철 사업구간 중 역사 설계(6월말 착수)부터 본격 적용한다. 조순형 건축설비처장은 "설계단계부터 이용자의 의견을 반영함으로써 이용자들에게 만족도 높은 역사를 제공할 수 있고, 철도역사 설계과정을 공개하게 되어 투명한 사업집행 효과가 기대된다"고 밝혔다.

구분	현행	개선
개념	철도공사(운영자) 의견 위주	이용자(고객) 위주
설계 참여자(인)	- (이용자) 인터넷 철도 동호회, 지자체 역사 건설자율 일반인 등 - (운영자) 철도공사(영업·시설분야, 해당지역 역장), 철도 운영기관 - (전문가) 해당 지자체 교수, 공단 설계자를 위한 (계획, 디자인, 교통)	

### 품질경영혁신 경진대회 우수상 수상

- 폐철도자갈 처리방법 개선으로 친환경 철도건설 선도 -

총청본부(본부장 노봉근)는 6월 10일 대전광역시에서 주최한 2014년도 품질경영혁신 경진대회에서 환경/안전품질부문에서 우수상을 수상하여 올 8월에 개최되는 제40회 전국 품질분임조 경진대회 본선에 진출하는 성과를 이뤘다.



이번 품질경영혁신 경진대회는 환경/안전품질, 6시그마, 상생협력, 현장개선 등 9부문에 16개 팀 170여명 분임원들이 참가하여 각 부문의 개선내용을 공유하는 자리가 되었다. 본부는 환경/안전품질 부문에서 '폐철도 자갈 처리방법 개선으로 친환경 철도건설'이라는 과제로 철도건설현장에서 발생되는 폐철도 자갈의 재활용을 통한 폐기물 처리비용 절감 등으로 85여건의 예산절감 및 석산 개발 억제 등 일석이조 효과를 거둔 것을 높이 평가받았다. 본부 관계자는 "앞으로도 지원 재할용을 통한 친환경 철도, 경제적이고 쾌적한 철도건설, 환경개선을 선도하는 사회적 공기업으로 최선을 다하겠다"고 밝혔다.

### 6월30일부터 인천국제공항까지 KTX 운행

- KTX 직결로 지방에서 인천국제공항까지 한 번에 이동 -

건설본부(본부장 김계웅)는 경부 및 호남고속철도를 인천국제공항까지 직접 연결하는 공항철도 건설사업 확정사업을 완료하고 오는 6월30일부터 KTX 인천국제공항역을 개통한다고 밝혔다. 본 사업은 기존 인천공항철도 노선과 경의선을 연결(연장 2.2km)하고 인천공항철도 시스템 및 정거장을 개량하여 KTX 열차가 인천공항까지 직접 운행할 수 있도록 하기 위하여 2011년 착공하여 2014년까지 추진할 예정이다.

인천국제공항 KTX 운행이 개통되면 부산, 광주 등에서 KTX를 탑승한 승객이 버스나 공항철도로 환승할 필요 없이 인천국제공항까지 직접 이동할 수 있으며 KTX가 인천국제공항역 및 검암역에도 정차함에 따라 인천 서부지역 주민들도 서울역이나 용산역까지 나오지 않고 KTX를 이용할 수 있게 된다.

개통후 KTX 운행은 1일 총 20회(상행 10회, 하행 10회) 예정이며, 경부선 12회, 호남선 4회, 전라선과 경전선 각 2회씩 운행 계획이다. 인천국제공항까지 운행시간은 부산역에서 3시간 30분, 광주송정역에서 3시간 57분이 소요될 전망이다. 향후 경부고속철도 대전·대구 도심구간 개통시 3시간 20분대(부산~인천공항), 호남고속철도 개통시 2시간 30분대(광주~인천공항)로 운행시간이 더욱더 단축되어 접근성이 더욱 향상될 것으로 기대하고 있다.

또한 2017년 원주~강릉 복선전철이 완공되면 인천국제공항에서 용산·성광리~원주를 거쳐 평창 및 강릉까지 KTX로 직접 이동 할 수 있어 2018년 평창동계올림픽 성공적 개최를 위한 철도교통망도 확충될 것으로 기대된다.

본부 관계자는 "현재 인천국제공항 KTX 운행을 위한 영업시운전을 지난 5.29일부터 6.29일까지 1월 3회 왕복으로 시행하고 있으며, 철저한 시운전을 통해 KTX 안전운행에 차질이 없도록 하겠다"고 밝혔다.



### 수서발 고속철도 출발역, 수서역사 본격 건설 추진!

- 수도권 동남부 거점역으로서의 기능 수행 -

건설본부(본부장 김계웅)는 2015년말 완공예정인 수서발 고속철도(수서~평택구간)의 '수서역사 신축공사'를 6월 중 입찰공고 후, 8월 중 착공할 계획이라고 밝혔다.

수서역사는 사업비 542억이 투입되어 대지면적 118,133㎡, 지하층 지상3층 규모(건축 면적 8,556㎡)로 건설되며 대지면적의 42%인 50,256㎡를 문화광장 및 녹지공간으로 조성하여 이용객들의 편의공간으로 제공할 계획이다.

특히 수서발 고속철도가 완공되면 수서역은 1일 약 4만여명의 고객이 이용할 것으로 예상되어 고속철도 승강장에서 지하철 3호선으로 바로 환승할 수 있도록 지하 환승통로(인양방 무빙워크 설치)를 만들고 역사에서 지상 교통수단(버스, 택시, 승용차 등)까지 환승공간을 최소화 (25m)하는 등 고속철도 이용객 편의를 최우선으로 고려했다.

본부는 수서역사가 서울 강남권과 경기남부 지역주민들이 고속철도를 편리하게 이용할 수 있는 수도권 동남부 거점역으로서, 서울역과 함께 고속철도의 또 다른 중심역 기능을 수행할 것으로 기대하고 있다.



### 호남고속철도 익산역사 신축공사 착착 진행!

호남본부(본부장 이현정)는 호남고속철도 익산역사를 당초 일정보다 1개월 빠른 11월 말 완공할 예정이라고 밝혔다.

익산역사는 공정을 82%로 골조공사 및 역사 지붕공사를 완료하고 현재의 대합실 및 화장실 등 내부 마감공사가 한창 진행 중이다.

특히 철도 이용자의 역사 접근성 및 이용편의 향상을 위해 연계교통 개선방안 등을 관계기관과 협의의 중이며 역사 등 관련단위의 의견을 수렴하여 대중교통 환승시설 및 주차장 조성도 금년말까지 단계적으로 완공할 예정이다.

전라선과 호남선 및 장항선의 관문에 위치한 익산역사는 1일 18,300명이 이용할 수 있는 면적 3,104㎡ 규모이고 친환경 신재생 에너지 설비인 지열 냉난방과 태양광 발전, 에스컬레이터 등 승강설비를 갖춘 초현대식 역사로 건설될 뿐만 아니라 지역의 상징인 보석의 이미지를 형상화한 형태로 계획되어 현재 익산시에서 추진 중인 복합환승센터 건설사업과 연계하여 익산시의 랜드마크 역할을 할 것으로 전망된다.

본부는 올 12월에 신역사 영업이전이 가능할 것으로 예상하고 있으며 역사를 적기에 완료하여 여객이 보다 쾌적하고 편리하게 이용할 수 있도록 최선을 다하겠다고 밝혔다.



### 호남고속철도 더욱 안전하고 편리하게

- 익산역~부용역 사이 급곡선 선로, 안전 위해 6월말까지 직선화 완료 -

호남본부(본부장 이현정)는 호남고속철도 건설 구간 중 익산역에서 부용역 사이 평화육교 인근의 '급곡선 선로(R=1,000)'를 6월 말까지 '직선 선로'로 개량할 계획이다.

해당노선은 일반 열차(새마을, 무궁화 등)와 KTX가 혼용 운행하는 선로지만, 선로의 곡선경도가 심해 안전을 위해 80km/h이하 속도로 운행하고 있는 구간이다. 본부는 지난 6월 10일 우선 상행선을 직선화하고 고속열차의 운행에 적합한도로 기존 50kg/m레일을 60kg/m으로 중량화하여 안전도를 향상시켰으며 하행선은 6월말까지 직선화시킬 예정이다.

본 구간은 직선화가 완료되면, 익산역에서 부용역간 열차운행속도가 당초 80km/h에서 150km/h로 향상되고 더욱 안전한 열차 운행이 가능해 철도 이용객들이 보다 편안하고 인력하게 열차를 이용할 수 있을 것으로 기대된다.

이 부분장은 "충북·충청에서 광주광역시 광주송정역을 있는 호남고속철도는 안전을 최우선으로 건설하고 있다"며 "금년 말까지 주요공정을 마무리할 계획"이라고 밝혔다.

### 전국 교량하부 안전 위해 무단 적치물 전수 실태조사 시행

시설사업본부(본부장 박인서)는 철도시설물 보호 및 열차 안전 운행 확보를 위해 이달 19일부터 다음달 4일까지 16일간 전국의 철도 교량하부 2,729개소(410km)에 대해 전수 실태조사를 한다고 밝혔다.

(교량하부 전수 실태조사 대상)

구분	계	수도권	영남	호남	충청	강원
개	2,729	571	446	638	599	475
연장(km)	410	124	68	62	130	26
말단	2,518	551	392	638	442	475
철도	234	100	45	62	61	26
고속	231	20	54	-	157	-
철도	116	24	23	-	69	-

이번 전수조사는 고속·일반철도 교량하부의 무단 적치물로 인한 위해요인을 사전 예방하기 위한 것으로서 화재 위험이 높은 폐자재 등은 즉시 철거하고 일반 무단 적치물은 자진철거를 계도하고 등상공을 부과할 계획이다.

한편 실태조사 결과 안전에 지장이 없는 교량하부는 해당 지자체 등과 협의하여 공용주차장, 지역특산물 판매장으로 활용하여 시민주거 안정에 기여하고 무단 적치의 근본적 방지는 물론, 수익창출도 병행하여 철도건설부채 상환재원으로 활용될 예정이다. 본부는 앞으로도 잠재적 안전 위해요인을 원천적으로 차단하기 위해 안전에 최우선을 두고 철도시설물 관리에 노력하겠다고 밝혔다.

### KR연구원 대전2호선 건설방식 연구분석결과 언론 주목

KR연구원(원장 이동환)이 작성한 '대전도시철도 2호선 (차중)건설방식' 연구분석 결과가 대전지역 최대이슈로 부각되며 언론을 통해 주목받고 있다.

대전일보보는 6월 24일자 1면 특기사에서 연구원의 관련 보고서를 인용하여 대전도시철도 2호선에 노면전차 도입 시 법·제도의 마련이 선행되어야하는 등의 문제점을 비추 있게 다루며 이전에 미처 제기되지 않았던 외국기술 종속가능성 등을 제기했다.

이러한 연구원의 보고서는 효과적인 대전도시철도 2호선 방식선정을 위한 여론형성과 정보제공에 크게 일조를 했다는 평가이다.

구분	자기부상철도(고기방식)	노면전차(노면방식)
속도	· 최고속도 : 110km/h · 표정속도 : 30~40km/h	· 최고속도 : 70km/h · 표정속도 : 18~26km/h
운행방식	· 고기방식 · 자기부상식	· 노면방식
특징	· 유인운전 방식 · 열차/배차시간으로 기차시 없이 운행	· 유인운전 방식
안전성	· 기존 철도에 전용차선 및 정거장 설치(3개역시점 경우) · 국내 자체 기술보유 · 시공/노선 건설원리(세계 두번째)	· 기존 철도에 전용차선 및 정거장 설치(3개역시점 경우) · 국내 자체 기술보유 · 시공/노선 건설원리(세계 두번째)
환경성	· 고기방구조로 경관개선 필요 · 소음/분진/진동문제 거의 없음	· 매우 낮음 · 열도를 감싸는 구조로 탈선/전복 위험 없음 · 폭우/결빙피해 적음
건설비	· 건설비 : 약470억/km · 비철로 방식으로 차량/선로 유지비 손비용 절감 · 유인운전으로 인건비 절감	· 매우 낮음 · 기존 철도를 이용하여 교통사고 위험 높음 · 폭우/결빙피해 큼
운영비	· 건설비 : 약288~430억/km · 비철로 방식으로 차량/선로 유지비 손비용 절감 · 유인운전으로 인건비 절감	· 건설비 : 약288~430억/km · 비철로 방식으로 차량/선로 유지비 손비용 절감 · 유인운전으로 인건비 절감

KR연구원은 앞으로도 신고용량에 대한 다양한 연구개발 업무 수행과 더불어 철도전문기관으로서의 역할을 활용한 사업에 참여해 공단의 사업영역 확대와 수익창출을 위해 지속적으로 노력할 것이다.

(KR연구원 방문진 기자)