

## 올해 8조82억원 규모 신규사업 발주

- 국가 기간교통망 확충 위해 국책사업 차질 없이 수행 -

공단은 국가 기간교통망 확충을 위해 올해 철도건설사업에 8조82억원을 신규 발주한다고 밝혔다.

주요 사업은 평창 동계올림픽 지원을 위한 원주~강릉 철도건설을 비롯해 서해선(홍성~송산) 연결 철도건설, 보성~임성리 철도건설, 부산~울산 복선전철 건설공사 등이다.

〈주요 발주사업 현황〉

발주사업명	사업비(억원)	발주시기
원주·강릉 철도 건설공사(8개 공구)	13,950	1월
서해선(홍성·송산) 연결 건설공사(8개 공구)	19,087	7월
보성·임성리 철도 건설공사(5개 공구)	7,400	9월
부산·울산 복선전철 건설공사(4개 공구)	6,050	3월
송산 차량기지 건설공사	3,698	6월
철도종합시험선로 건설공사	2,177	2월
울산신항 인입철도 건설공사	1,500	5월

김 이사장은 "2018년 평창 동계올림픽의 성공적인 개최를 위해 원주~강릉 철도 건설공사는 강릉시 구간을 제외한 전 구간을 1월 중 우선 발주하며 올해 상반기 내 4조5,217억원(60.1%)을 조기 집행해 건설경기와 내수진작 활성화를 유도하겠다"고 말했다.

## 경부고속철도 대전·대구 도심통과구간 궤도실시설계 직접시행

- 궤도분야 기술력 향상 및 예산절감 효과 기대 -

기술본부(본부장 최강윤)는 경부2단계 고속철도 대전·대구 도심통과구간 궤도설계를 공단 직원 6명으로 태스크포스(T/F팀)를 구성해 이달부터 다음 달까지 운영할 예정이라고 밝혔다.

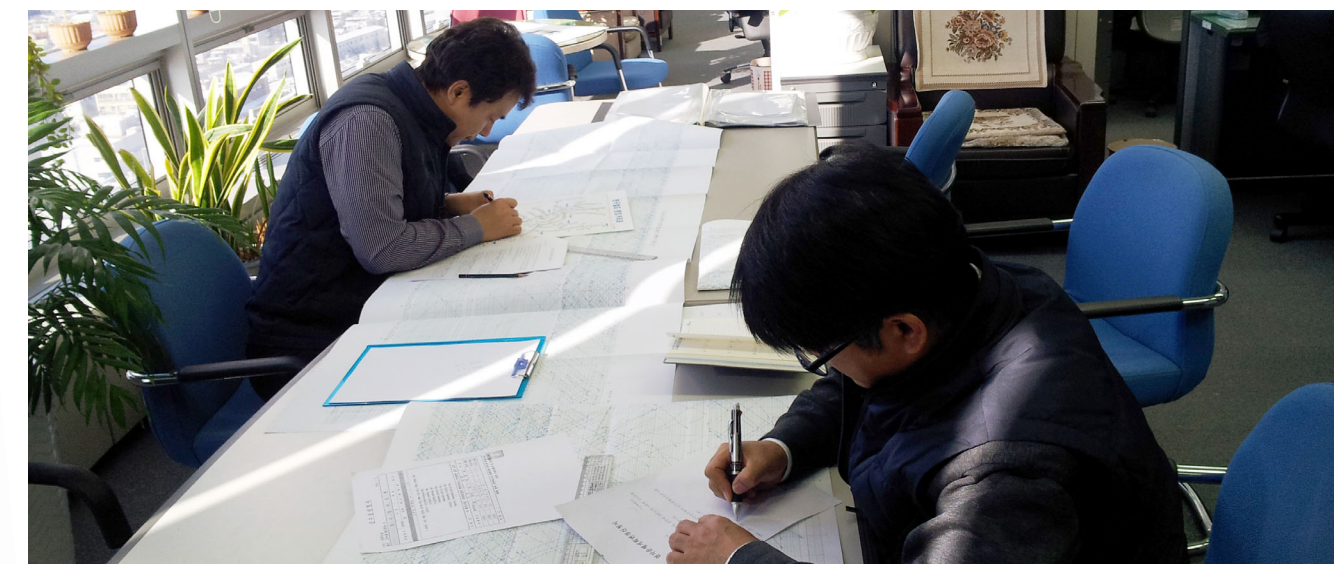
공단의 궤도분야 직접설계는 일반철도 '수인선 송도~인천간 궤도설계'에 이어 두 번째이며 이번 대전·대구 도심구간 직접설계로 약 5억5000만원의 사업비를 절감할 수 있을 것으로 기대된다.

공단은 그동안 CEO의 6대 경영방침 중 하나인 과잉시설 없는 경제적·합리적 설계를 지향해 직원 13명의 능력을 키우기 위해 궤도설계 프로그램 교육을 분기별로 시행하고 구조해석, 상세시공도면 작성 등 설계역량을 확보해 왔다.

최상영 궤도처장은 "자체 인력을 활용한 직접설계는 궤도설계 기술력을 높이고 예산절감 효과도 기대할 수 있기에 영역을 점차 확대해 나갈 계획"이라고 밝혔다.

## 선로배분업무 본격 시작

- 1월 2일부터 5일까지 82개 임시열차 승인신청 접수 -



기술본부(본부장 최강윤)는 선로배분권이 공단으로 이관된 올해, 이달 2일부터 5일까지 관공열차와 군 수송열차 등 82개의 임시열차운행 승인신청을 접수했다고 밝혔다.

선로배분업무는 선로를 안전하고 효율적으로 사용할 수 있도록 선로용량 한도 내에서 열차운행과 작업 시간을 배분하는 것으로 전국 90개 노선에 대한 열차운행 다이어그램(열차운행시각표) 작성, 선로작업계획 수립, 임시열차 운행 및 선로 차단작업시간 승인 등으로 이뤄져있다.

지난해 9월 27일 선로배분지침이 개정(국토부고시)돼 올해부터 공단이 선로배분업무를 수행하게 됨에 따라 선로배분T/F부를 신설했다. 또 선로배분규정을 제정하고 선로배분기본계획을 수립하는 등 선로배분 기초자료를 차질 없이 수행하기 위해 준비해 왔다.

임시열차는 기존열차와의 저속여부, 차단작업시간과 간섭여부, 열차견인양수 등의 열차운행 가능성을 종합적으로 검토해 승인여부가 결정되고 열차운행다이어그램 작성해 철도운영자에게 이 승인내용을 통보하면 열차가 운행하게 된다.

〈기술본부 박훈용 기자〉

## 중국 고속철도 건설감리 2억원 수주

- 장저우~취저우간 신설공사 감리 48개월간 수행 -

시설사업본부는 지난 24일 발표된 중국 장저우~취저우간(362km) 신설 고속철도 감리사업(6개 구간) 입찰에서 제1구간(43.8km)의 낙찰자로 선정됐다고 밝혔다.

본부가 수주한 구간은 중국대륙을 횡으로 가로지르는 랑저우~취저우간 1400km 노선의 일부 구간으로 장저우에서 베이징~광저우 노선과 연결된다. 이번 입찰에는 미국, 독일, 영국, 프랑스 등 철도 선진국에서 13개 컨소시엄이 참여해 치열한 경쟁을 벌였다.

본부는 그동안 중국 고속철도사업에서만 총 11개 사업 510억원 상당의 감리사업 등을 수행하며 기술력을 높게 평가받아 이번에 최종 낙찰자로 선정될 수 있었다.

본부는 2년여 만에 재개된 중국 고속철도 첫 발주사업에서 수주에 성공함에 따라 내년초 발주 예정인 베이징~심양간(708km) 고속철도건설 등 후속사업의 수주 전망도 한층 밝아졌다.



## 부산진역 철도유유부지 개발 본격 추진

- 지상 20층 임대사업용 건물 신축 -

시설사업본부는 방치되고 있는 부산진역 일부 철도부지(2600㎡)를 업무시설 및 오피스텔로 본격 개발하기 위해 민간사업자인 대창기업(주) 컨소시엄과 사업추진협약을 체결했다.

이곳에 들어서는 건물은 지상 20층, 전체면적 3만1933㎡의 규모로 민간사업자가 시설물을 건설하고 30년간 운영한 뒤 국가에 기부채납할 예정이다. 건물 3개층(5004㎡)은 영남본부 사옥으로 활용하고 나머지는 민간에게 임대할 계획이다.

본부는 열악한 철도 유유부지를 상업, 문화, 행정 등이 어우러지는 쾌적한 공간으로 재정비함으로써, 도시경관을 살리고 이용객에게 다양한 편의를 제공할 수 있을 것으로 기대했다.

또 본부는 사옥을 확보함으로써 30년간 최소한 270억원(9억원/년)의 임대료를 절감하고 민간 사업자에게는 철도부지 사용료로 약 70억원(30년간)의 수익도 거둘 수 있을 것으로 보고 있다.

본부는 앞으로도 철도부지의 가치를 높이고 주변지역의 개발을 촉진하기 위해 지속적으로 철도유유부지에 개발사업을 확대해 나갈 계획이다.



## 김포도시철도 열차운행시스템 국제입찰 공고

- 총 연장 23.61km, 공사비 1조 6553억원 김포도시철도 첫 발주 -

경영지원안전실(실장 이계환)은 김포 한강신도시 건설 첫 발주 사업으로 열차운행시스템 일괄구매·설치에 대한 국제입찰을 지난 10일 공고했다.

이 사업은 2018년 11월 개통을 목표로 김포 한강신도시에서 김포공항역까지 총연장 23.61km의 전 구간을 국내최초 지하경전철로 연결하는 것으로 정거장 9개소, 차량기지 1개소의 설치를 포함하고 있다. 총사업비는 1조6553억원으로 그 중 1조2000억원은 LH공사가, 4553억원은 김포시가 부담한다.

이번에 공고하는 열차운행시스템 구매·설치사업은 차량·신호시스템·검수설비를 일괄 통합해 구매하는 사업으로 사업비는 2203억원이다. 계약처는 차량형식 선택의 폭을 확대하고 기술성능, 가격경쟁력 확보를 위해 국제입찰로 50여일간 입찰공고를 한 후 가격협상을 통해 오는 3월에 우선협상대상자를 선정할 예정이다.

입찰결과에 따라 차량형식이 결정되면 3월 이후 시공분야의 발주가 이뤄질 것으로 예상돼 김포도시철도사업이 본 궤도에 오를 것이다.

김포도시철도사업이 2018년 11월 개통되면 한강신도시에서 환승역인 김포공항역까지의 소요시간이 현재 도로로 50분에서 경전철로는 30분으로 당겨져 수도권 서북부 이용객들의 교통편의와 접근성이 대폭 향상될 것으로 기대된다.

## 중소 전기·통신업체, 설계·감리 참여기회 확대

- 사업수행능력 세부평가기준(PQ) 개정·시행 -

경영지원안전실(실장 이계환)은 철도건설사업 전기·통신분야 설계·감리용역에 중소기업의 참여기회를 확대하기 위해 '사업수행능력 세부평가기준'(PQ)을 개정해 이달부터 시행한다고 밝혔다.

계약처는 전기·통신분야 설계·감리용역 PQ평가시 용역업체와 참여기술자가 최근 5년간 수행한 용역 수행실적에 대해 발주금액 대비 수행실적을 250~100%까지 등급별로 평가하던 것을 150~100%로 실적비율을 완화할 방침이다. 이에 따라 업체별 평가점수 차등폭이 줄어들어 중소기업도 철도공사 설계·감리용역에 참여할 기회가 늘어날 전망이다.

반면, 설계품질 확보를 위해 설계용역의 준공후 성과물을 평가해 우수한 업체와 기술자에게는 각 1점의 가점을 부여하고 부실한 업체와 기술자에게는 각 1점을 감점하는 한편, 추가 부실설계로 인해 총사업비가 증액된 경우에 대해서도 설계품질 평가결과에 따라 최대 1점까지 감점할 예정이다.

계약처 관계자는 "이번 PQ 개정으로 철도건설사업에 참여하는 업체의 상생과 공생을 도모하고 고품질의 철도기술을 확보해 철도 산업 발전에 기여할 것으로 기대한다"고 밝혔다.

## 고속철도 건설현장 탄소배출량 관리기반 구축

- '탄소발자국 산정 연구' 통해 탄소저감 지침 및 시방서 개정 -

녹색철도연구원(원장 임영록)은 철도건설현장에서 발생하는 탄소배출량을 체계적으로 관리할 수 있는 기반을 구축했다.

연구원은 '철도건설현장 탄소발자국 산정 연구'를 통해 제시된 철도건설현장 탄소배출량 원단위 표준화 결과를 반영해 우선 내년 탄소저감을 위한 지침 및 시방서를 제·개정했다. 또 역사 등에 태양광, 지열, 풍력 등 신재생에너지 적용을 확대하는 등 저탄소 철도건설을 지속적으로 추진해 나갈 계획이다.

연구보고서에 따르면 토목, 궤도, 건축, 전철전력 등의 고속철도 건설과정 중 토목 공사에서의 탄소배출량이 약 90%로 고속철도 1km 건설시 약 2만톤의 탄소가 배출되는 것으로 분석됐다.

특히 시멘트의 사용량이 많은 교량부문의 탄소배출이 많았다. 철도건설현장의 주요 탄소배출원으로는 건설재료와 덤프트럭, 굴삭기 등 건설장비 사용 순이었다.

이번 연구결과는 약 20개월에 걸쳐 호남고속철도 오송~광주간 185km를 대상으로 현장방문 및 자료수집 등을 토대로 도출됐으며 공단은 이를 반영해 철도건설현장 탄소배출량 관리지침을 제정하는 등 저탄소 녹색성장 선도적 역할을 수행해 나갈 계획이다.

정부는 2020년까지 국가 온실가스 배출전망치(BAU, Business As Usual) 대비 30% 감축목표를 설정한 이후 2010년 「저탄소녹색성장법」 제정과 더불어 온실가스·에너지 목표관리제를 도입했으며, 지난 10월에는 UN 녹색기후기금을 인선에 유치하는 등 글로벌 친환경 성장의 리더로 부상하고 있는 점 등을 감안할 때, 이번 연구결과는 앞으로 친환경 녹색교통을 추구하는 철도건설 분야에서 탄소배출을 줄이기 위한 기본토대가 될 것으로 보인다.

