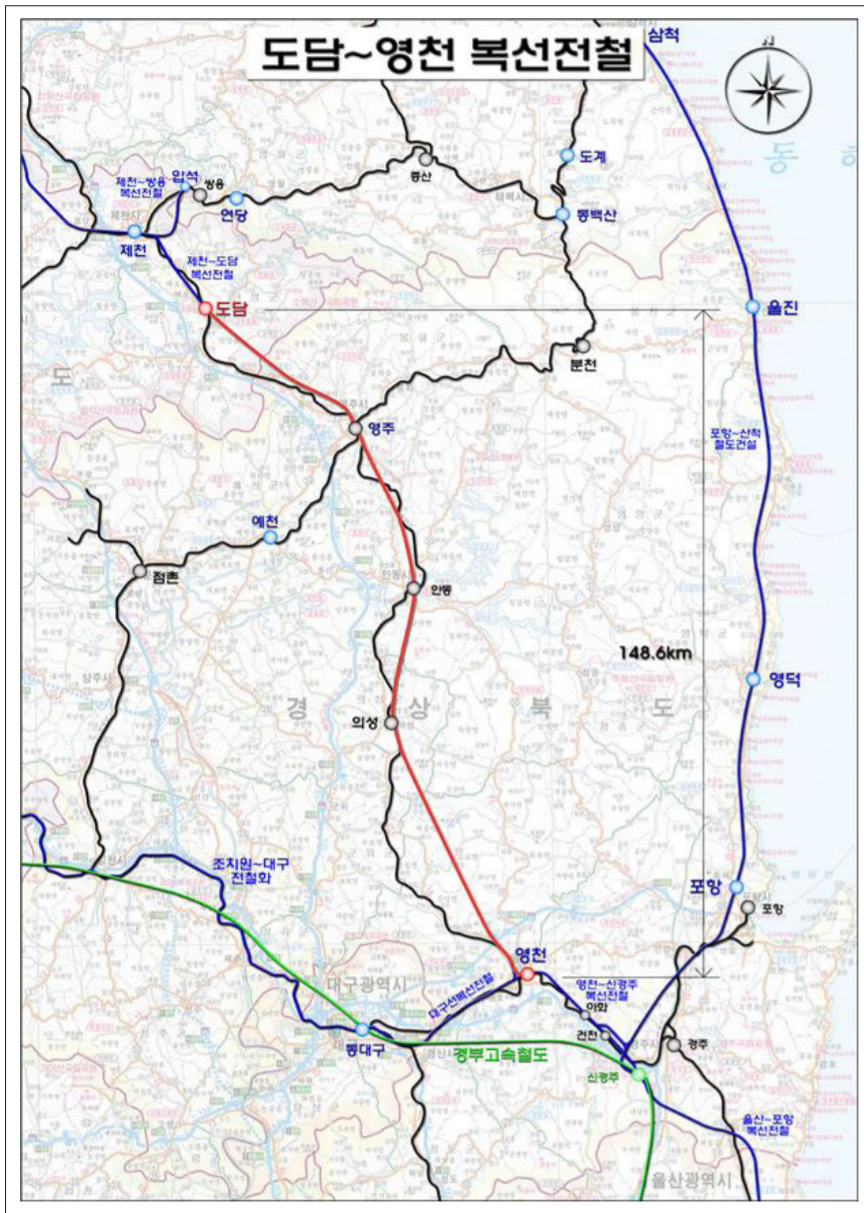


중앙선 도담~영천 복선전철공사 본격 추진

- 서울(청량리)에서 경북내륙까지 철도운행시간 3시간 이상 단축 -



강원본부(본부장 김영하)는 지난 1월 중앙선 도담~영천 복선전철 사업의 노반공사 착공을 시작으로 본격적인 공사를 추진했다.

도담~영천 복선전철 건설사업은 총 사업비 3조6,480억원을 들여 총연장 148.1km에 이르는 선로를 전철화(도담~안동 : 복선, 안동~영천 : 단선) 하는 사업으로 '18년 말 완공목표로 추진 중이다.

* 행정구역 : 충청북도 단양군, 경상북도 영주시, 안동시, 의성군, 군위군 영천시 일대

본부는 지난 '09년 12월 예비타당성 조사(B/C 0.8, AHP 0.557) 후, '12년 설계/공사를 동시에 추진하는 턴키 방식으로 4개 공구(1, 2, 6, 11) 설계를 착수해 '13년 12월과 '14년 1월에 노반공사를 착공했으며 올해 4월 및 6월까지 나머지 8개(3~12)공구 시공자와 계약을 추진해 모든 공구에서 공사를 시행할 계획이다.

그 동안 본부는 사업의 성공적인 추진을 위해 우선 착수한 턴키공사를 중심으로 해당 지역의 토지소유주와 용지매수를 추진하고 도담~영천 사업구간 내 지자체에서 개별인허가를 시행해 2014년까지 1,574억원(전체사업비의 4.3%)의 사업비를 집행했다.

또한 올해는 2,500억원의 사업비가 투입될 계획으로 2015년에만 제조업분야 약 2,200백억원, 서비스업분야에서 약 800억원의 생산과급 효과와 함께 약1,400여명에 이르는 고용유발 효과 있을 것으로 예상되어 지역경제 활성화에도 많은 도움이 될 것으로 기대된다.

* 근거 : 건설산업의 교통분야가 타 산업과 가지는 연관성 분석(한국건설기술연구원, 2014.11.24.)

충북 단양군의 도담역에서 경북 군위군의 영천역까지 철도건설 공사가 완공되면 열차가 고속으로(80km/h→250km/h) 운행되어 서울(청량리)에서 안동까지는 1시간 15분, 영천까지는 1시간 48분만이 운행이 가능해 경북내륙지역까지 접근시간이 3시간 이상 단축될 예정이다. (현재 청량리~영천 4시간 56분 소요)

김 본부장은 “올해 6월까지 노반공사(12개공구)를 모두 착공해 2018년 완공을 목표로 추진할 계획”이라며 “고품질의 더 빠르고 더 안전하고 더 편리한 철도를 건설하기 위해 최선을 다하겠다”고 밝혔다.

수도권고속철도 건설 위해 구슬땀

- 올해 1월 궤도공사 본격 추진...완공되면 전국 X자 고속철도망 구축 -



수도권고속철도건설단(단장 오세영)은 지난 1월 수도권고속철도(수서~평택, 61.1km) 궤도 공사에 본격적으로 착수했다.

수도권고속철도 건설사업은 전체 구간 93%가 터널로 되어 있으며 3조 1,197억원을 투입해 총 수서에서 평택간 61.1km 구간을 지표면에서 50m아래로 대심도터널을 건설하는 국책사업이다.

건설단은 수도권고속철도 건설을 적기에 완공하기 위해 국내에서 가장 긴 철도터널인 울현터널(52,251km)과 주요 노선인 통북터널(4,612km)을 지질특성에 맞는 공법(U-TYPE, NATM)을 적용해 굴착작업공기를 단축했으며, '11년 착공 후 3년 6개월의 짧은 공사기간에도 95%(54,122km) 터널 굴착을 완료해 지난 1월부터 궤도공사를 본격 착수하게 됐다.

특히 수도권고속철도 궤도공사는 도심에 위치한 지하터널에 건설이라는 공사여건상 건설자재, 장비 투입 및 콘크리트 운반·타설 등 제약조건이 많아 철저한 안전, 품질관리가 요구되는 대표적인 난공사 구간이다.

궤도공사는 노반(토목)공사 완료 후 확인측량, 침목배열, 임시레일 조립 및 도상(TCL)콘크리트타설, 장대레일 부설 순서로 시공되며공장에서 300m로 제작된 장대레일을 현장으로 운반 후 레일간 용접을 통해 이음매가 없도록 시공해, 소음, 진동을 대폭 낮출 계획이다.

수도권고속철도 사업이 완료되면 서울 강남권, 경기 동남부권의 KTX 수혜지역 확대되어, 신설되는 수서역에서 부산역, 광주·송정역 또는 목포역을 별도의 환승 없이 이용할 수 있다.

건설단 관계자는 “가장 안전하고, 가장 편리한 수도권 고속철도를 적기에 국민들께 제공하기 위하여 “안전을 최우선으로, 품질은 철저히, 개통공기 준수라는 3대 목표를 설정하고 협력사, 감리단과 더불어 혼신의 노력을 기울이고 있다”고 밝혔다.

진주~광양 철도건설사업 2016년 개통 위해 순항중!



호남본부(본부장 이현정)는 호남·영남을 연결하는 진주~광양 복선화사업의 2016년 개통을 위해 후속분야(궤도, 건축, 전력, 통신, 신호) 공사를 본격적으로 추진한다.

진주~광양 복선화사업은 기존의 노후화된 곡선이 많은 단선 철도노선(66.8km)을 복선으로 개량화(51.5km) 하는 사업으로 본부는 2009년 노반공사를 착공해 현재 전체 공정을 76%(노반 : 94%) 공사를 진행 중이며 후속분야인 궤도, 건축, 전력, 통신 및 신호분야의 공사 계약도 체결됨에 따라 올해 말 복선공사를 완료하고 시험 및 시운전을 거쳐 내년 개통할 예정이다.

진주~광양 복선화사업이 개통되면 현재 순천에서 부산까지 열차운행시간이 기존대비 약 1시간 단축되어 남해안권 통합생활권 구축의 기반이 될 것으로 기대되며 현재 예비타당성조사중인 순천~광주수정사업이 추진될 경우 광주에서 부산까지 이동시간이 승용차(3시간 20분) 대비 약 1시간 30분 단축돼 1시간 50분만에 이동이 가능해져 영호남 지역교류 및 지역균형발전에 크게 기여할 것으로 기대된다.



사업개요

- 사업내용 : 수도권고속철도 수서~평택간 건설사업
- 총사업비 : 3조1,197억원
- 연장 : 61.1km

구간	구분	공종	수량	비고	
수서~평택		노반인계인수	km	62,056	-
		TCL 타설	km	124,416	-
		자갈궤도 부설	km	4,416	-
		장대레일부설	km	129,632	-
		분기기 부설	틀	57	-