

VE산업 발전 공로 감사패 수상

- 공공기관의 진정한 VE리더로 도약 -

공단은 지난 11월 27일 (사)한국 건설VE연구원으로부터 대한민국 철도건설사업을 중추적으로 이끌며 경제적 설계 및 시공에 많은 관심과 의지로 건설공사 원가를 절감하고 VE산업 발전에 크게 기여한 공로를 인정받아 감사패를 수여받았다.

공단은 지난해 하반기부터 VE 전담조직을 새롭게 구성하는 등 경제적 설계 및 시공에 역점을 두었다. 그리고 그 결과로 작년에는 1958억원을 올리는 5808억원을 절감해 각각 우수상과 최우수상을 수상한 바 있다.

설계기준치 관계자는 "VE를 지속적으로 추진해 설계기준에 반영하며 긍정적으로 검토된 사항은 타 사업에도 적용함으로써 적정설계 및 고품질 건설 등 철도건설사업의 가치향상을 더욱 확대해 나갈 계획"이라고 밝혔다.



<기획혁신본부 이해원 기자>

강원본부, 국가품질경영대회 대통령상 동상 수상

- 하이밸류 CoP, 전신주 점유면적 개선 -

강원본부(본부장 김재규) 하이밸류 CoP 분임조는 지난 11월 21일 서울 코엑스에서 열린 제38회 국가품질경영대회에서 대통령상 '동상'을 수상했다.

분임조 상은 현장의 문제를 자주적인 개선활동을 통해 해결함으로써 국가품질 향상에 기여한 지식기반형 우수 분임조에게 수여하는 상이다.

본부 분임조는 철도부지 내에 설치된 전신주의 점유면적 개선활동을 통해 평균 6210% 확대하며, '12년 10월 현재 2억5900만원의 신규 수익을 창출하였으며, 개선안의 전사

추진에 따라 더 많은 수익창출이 기대되고 있다.

앞으로도 분임조는 알찬 학습조직 활동을 통해 국유재산 부가가치 창출에 더욱 노력할 것이다.

한편 지식경제부가 주최하고 한국표준협회가 주관한 이날 행사는 김황식 국무총리가 참석해 올 한해 동안 품질경영 향상을 목표로 노력해 온 각 부문 수상자들을 시상하고 격려했다.

<강원본부 오창환 기자>



도로 위 ED교 횡단 성공

- 고속철도 최초의 교량공법 시공 -

충청본부(본부장 김영하는) 충남 논산시 성동면 채운리 일원의 지방도(68호선, 양북4차로) 위를 횡단하는 호남고속철도 정지교개(연장 9315m) ED교(Extradosed Bridge)를 지난 11월 19일 안전하게 시공하는데 성공했다.

호남고속철도 정지교가 중 ED교(Extradosed Bridge)는 케이블 정착방식을 적용해 최장 경간 80m(50+80+50=180m)에 16가닥의 케이블로 교량을 지탱하는 공법으로 설치됐다. 이는 컴퓨터프로그램에 의한 설계 해석 진보로 PSC교(콘크리트 상자형)의 안정성과 경간 장대화 가능한 사장교의 장점만을 살려 시공성, 경제성 및 유지관리에 유리한 공법으로 고속철도 건설에서는 최초로 시도됐다.

본부는 지난 2년간 이 공사에 총 인원 9800명과 크레인 및 레미콘차 등 건설장비 3500대를 투입, 고품질과 안전을 최우선으로 고려해 정밀 시공했다.

특히 이번에 시공된 ED교는 논산시 강경을 진입관문에 뚫던 배 이미지를 접목해 구 강경포구의 영화

를 되살려 지역적 특성에 맞는 이미지를 돋보이게 하는 랜드마크의 기능을 해 주변 환경과 조화로우며 독창성이 우수하다는 평가를 받고 있다.

본부 관계자는 "본 공사 이후에 궤도 공사와 전차선 공사 등 전기분야 공사를 시행해 '14년 호남고속철도를 적기에 완공하겠다"고 전했다.



호남고속철도 대흥고가 강아치교 거처 성공

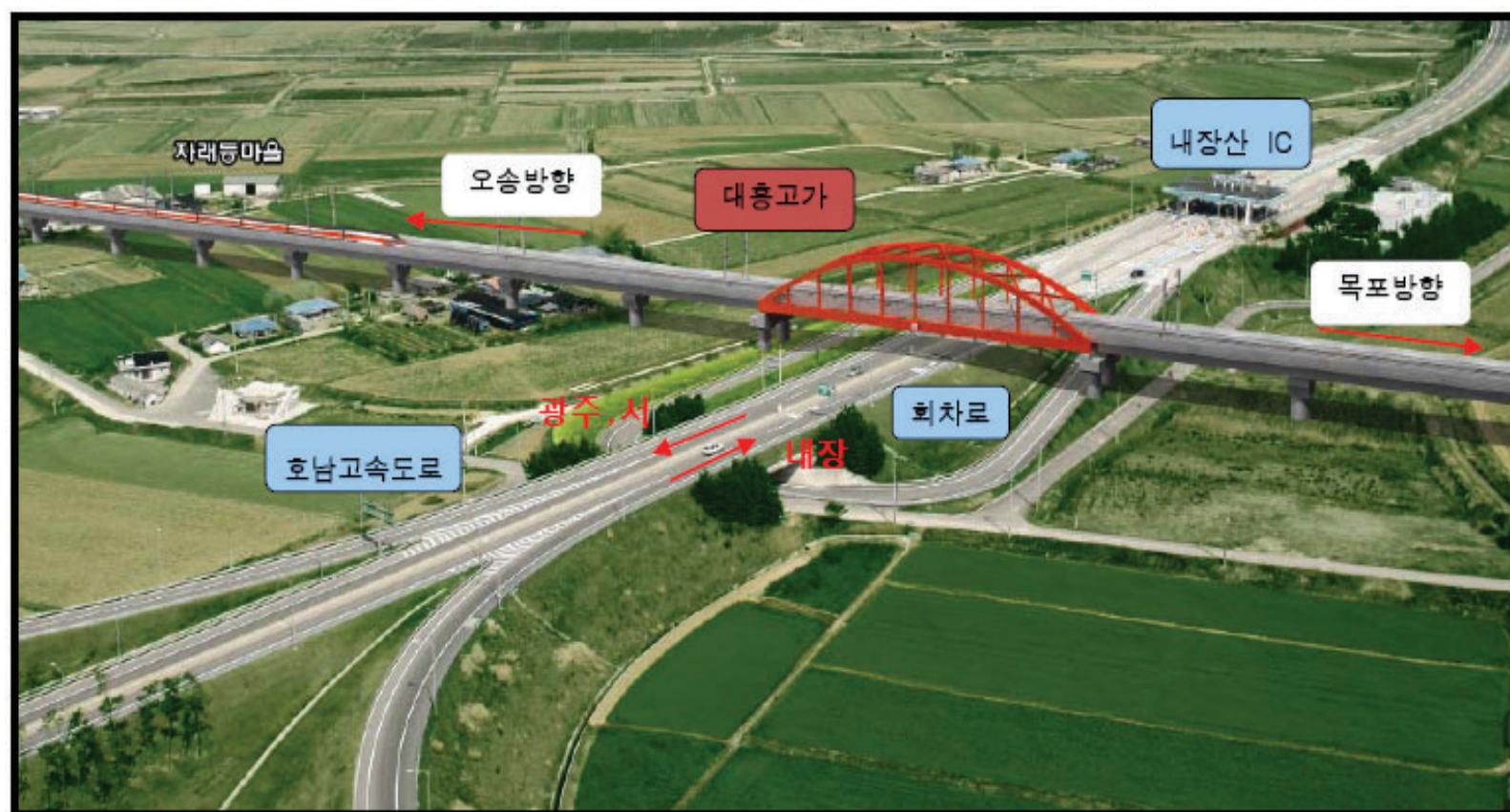
- '14년 말 완공 위한 순조로운 공사 진행 -

호남본부(본부장 김계웅)는 지난 29일 호남고속도로 내장산 IC를 횡단하는 호남고속철도 대흥고가 강아치교를 성공적으로 설치했다.

대흥고가는 총길이 3425m(PSC BOX교 3345m, 강아치교 80m)로 현재 운행 중인 호남고속도로 내장산 IC 상부를 횡단하는 폭 80m 아치교를 275톤 크레인을 이용해 도시시설물과 차량통행에 지장을 주지 않는 가설공법으로 안전하게 거처를 완료했다. 본부는 이를 위해 사전에 3차원 Simulation을 실시해 각 부재간의 조립 불일치, 인양 중 낙하 및 크레인 작업반경 내 도로침범 등의 위험요소를 제거했다.

이번에 설치된 강아치교는 전체무게 953톤으로 동양적인 미를 상징하는 둥근 곡선모양으로 제작됐으며, 미세조정 작업을 포함한 147개 부재 조립을 위해 30여 일간에 걸쳐 연인원 1000여명이 동원됐다.

본부 관계자는 "안전시공을 최우선으로 '14년 말 호남고속철도의 완공을 위한 공정이 순조롭게 진행되고 있다"고 말했다.



고속철도 콘크리트궤도용 레일체결장치 국산화 추진

- 철도기술연구원 협력... '14년까지 7억원 투입 -

기술본부(본부장 최강운)는 철도기술연구원과 공동으로 이달부터 3년간 개발비 약 7억원을 투자해 고속철도 콘크리트 궤도용 레일체결장치 국산화 및 실용화 사업을 추진한다.

그동안 고속철도에 사용하는 콘크리트궤도용 레일체결장치는 대부분 외자재로서 국내 고유의 모델이 없고 일부 특정업체에서 독점 공급함에 따라 특혜논란 등 여러 가지 폐단이 발생해 공급원 다각화를 통한 공정한 경쟁체계 구축, 국내 철도기술 발전 및 국내 자재산업 육성 등의 필요성이 제기돼 왔다.

본부는 이번 공동개발 추진을 계기로 양 기관의 협력체계를 더욱 강화하고 원천기술 및 해외 기술경쟁력을 확보해 국내 철도산업의 경쟁력을 한 단계 발전시킬 것으로 기대한다.

또 양 기관은 콘크리트궤도용 레일체결장치 실용화 사업 공동개발 추진을 비롯해 전라선 시험궤도 유지관리, 철도 표준용품규격(KRS) 품질인증체계 제도개선 등 궤도분야 기술발전을 위한 상호협력도 강화하기로 했다.

영동선 폐선 스위치백 구간 관광자원으로 재탄생

- (주)강원랜드와 공동개발 추진 -



시설사업본부(본부장 강근식)는 영동선 도계~동백산 철도이설사업 완료에 따라 폐선된 스위치백 구간(16.5km)을 (주)강원랜드와 함께 관광자원으로 개발한다는 내용의 사업추진 협약을 지난 11월 28일 강원도 도계종합회관에서 체결했다.

이번 협약에 따라 삼척시 도계역과 태백시 통리의 표고차 378m인 험준한 산악지형을 굽이굽이 돌아 이어주던 16.5km의 스위치백(가파른 고개를 오르기 위해 지그재그형으로 설치된 선로) 구간 등의 폐선부지를 레일바이크, 관광열차 및 인클라인철도(15.7도) 등으로 활용하게 된다.

본부 관계자는 "이번 개발사업의 추진을 통해 스위치백 구간을 근대 철도시설의 문화적 가치를 살리며 관광명소로 재탄생시켜 연간 2억원의 점용료 수익을 창출하게 되었다"고 밝혔다.

또한 본부와 (주)강원랜드가 공동으로 출자한 (주)하이원스위치백리조트를 건설·운영함으로써 135명의 직접고용 창출효과를 가져오고, 956억원의 부가가치를 창출해 석탄사업 사양화로 낙후되어 가는 탄광지역의 발전에 크게 기여할 수 있을 것으로 전망했다.

<시설사업본부 김형영 기자>

철도건설 임대형 민간투자시설사업(BTL) 개선 추진

- 정부에 BTL사업 개선의견 건의 -

건설본부(본부장 김영국)는 전라선 익산~신리간 복선전철 등 3개 철도사업을 임대형 민간투자방식(BTL)으로 추진하는 과정에서 나타난 문제점의 개선방안을 마련해, 앞으로 시행하는 민간투자사업에 반영되도록 정부에 건의했다.

철도건설 임대형 민간투자시설사업 현황

사업명	총민간투자비	건설기간	연장	사업단계	비고
익산~신리	5,974 억원	'07.10~'12.12	34.1km	운영	운영개시('12.5.1)
함안~진주	4,390 억원	'08.01~'13.12	20.4km	건설	개통예정('12.12월)
소사~원시	15,495 억원	'11.04~'16.04	23.4km	건설	
부전~마산	13,397 억원	-	32.6km	협상	
대곡~소사	13,504 억원	-	19.6km	협상	

*운영기간 : 준공 후 ~ 20년간

본부에 따르면 임대형민간투자 철도건설사업자는 위험부담 없이 선공사비용과 이자를 20년간 분할 납부 받아 '16년 이후에는 매년 정부 지급금으로 약 2500억원이 소요되고, 추가 건설예정사업까지 포함하면 정부 지급금 규모는 계속 증가할 것으로 예상된다.

또 열차운행계획 및 수송수요를 고려하지 않은 불필요한 시설의 과잉건설, 용지보상 차질 등에 의한 공가지연 책임의 불분명, 책임감리의 독립성 결여, 사업시행자의 사업관리 역할 미흡 등을 지적했다.

본부가 마련한 민간투자사업의 주요 개선 내용은 ▲중장기 재정부담 및 수송수요를 고려한 사업추진 ▲철도운영자 열차운행계획 및 민간사업자 제안내용의 정밀 검증 ▲건설공정계획 수립 시 보상기간 반영 ▲책임감리의 독립성 및 중립성 보장 ▲민간사업자의 사업관리 조직체계 정립 등이다.

본부 관계자는 "민간투자사업 추진과정에서 나타나는 문제점에 대한 지속적인 제도개선을 통해 예산낭비 요인을 제거하고, 고품질의 안전한 철도를 조기에 제공해 국민으로부터 사랑받는 철도가 되도록 노력하겠다"고 밝혔다.