

### 부산·광주 KTX 타고 인천국제공항까지 한 번에

- 지난달 30일 인천국제공항 KTX 운행 개동행사 가져 -

건설본부(본부장 김계웅)는 지난 6월 30일 경부, 호남 등 KTX 열차를 인천국제공항까지 직접 운행하는 개동행사를 인천국제공항 교통센터(인천국제공항역에서) 가졌다.



본부는 인천공항철도와 경의선을 연결하는 수색궤건설(연장 2.2km)과 인천공항철도 시스템 및 정거장 개량공사를 완료한 뒤 영업운행을 위한 종합시험운행을 정상적으로 마쳤다.

인천공항철도 KTX 운행 개통으로 이용객들은 서울역이나 용산역에서 환승하는 불편 없이 부산, 광주 등 KTX가 정차하는 주요 지역에서 인천국제공항까지 곧바로 이동할 수 있게 됐다. 또 인천 공항역에도 정차함에 따라 인근 서부지역 주민들의 KTX 이용이 편리해졌다.

\* KTX 1월 20회 운행 : 경부선 12, 호남선 4, 전라선 2, 경전선 2회

특히 2018년 평창동계올림픽 지원을 위한 원주~강릉 복선전철 건설사업이 완료되면 올림픽 기간 동안 외국선수 및 관광객들이 인천공항에서 경기장까지 직접 KTX로 이동할 수 있게 된다.

### 철도건설사업 갈등해소 앞장

- 국민대통합위원회 등과 갈등관리 상호협력 협약 체결 -

공단(이사장 강영일)은 국민대통합위원회(위원장 한광욱)와 지난 30일 위원회 19층 대회의실에서 10개 공공기관과 2개 갈등학회와 합동으로 '공공기관의 실효적 갈등관리'를 위한 업무협약(MOU)을 체결했다.

공단은 2004년 경부고속철도 건설선 터널 갈등해소 과정을 거치면서 체계적 이고 전문적인 갈등관리의 필요성을 절실히 체감하고 2009년 호남고속철도 개통선 통과구간 공사 시에는 환경단체 및 종교단체와 상호·신뢰로 전 과정을 협력하여 철도사업을 성공적으로 완료한 바 있다.

최근에도 원주~강릉 복선전철 건설사업을 시행하던 중 중철탑 건설반대 갈등이 발생하여 지역주민과 지속적인 협의를 통해 추가적인 사업비 증액 없이 해결했다.

이중도 기획예산처장은 "국민대통합위원회의와 갈등관리 MOU체결은 갈등 관리에 대한 체계적인 정보와 전문가 지원체계를 활용하여 갈등을 조기에 해결 하고 모두가 발전 할 수 있는 기회를 만들어 줄 것"이라고 밝혔다.



### 중국 하치선 사업, 우수감리사 표창 수상

- 기존 12개 사업 수주에 이어 추가발주사업 수주에 청신호! -

사실사업본부(본부장 박인세)는 지난달 30일 중국 하치선 고속철도사업에서 발주처로부터 탁월한 감리사업 수행능력을 인정받아 우수감리사로 표창을 수상 했다.

이번 하치선(하얼빈~치치하얼 고속철도) 건설사업의 평가에서 공단은 시행 가능한 대안 제시와 시공품질 확보, 감리업무 수행능력 향상에 대한 기여도 등을 높이 평가받아 발주처(하치철로역객객운송운영책임공사)로부터 표창을 수상한 것이다.

중국은 고속철도 건설에 참여하는 시공, 감리업체들을 대상으로 발주처에서 안전품질활동을 점검·평가해 우수업체는 상징과 포상금을 지급하고 미흡업체는 벌금을 부과하는 관리제도를 강력히 시행하고 있다.

공단은 2005년 이후 현재까지 중국 고속철도 12개 사업을 성공적으로 수행 해 오면서 발주처로부터 총 7차례의 표창을 수상해 사업수행의 성실성과 기술 력을 인정받아 왔다.

본부 관계자는 "이번 수상으로 해외철도시장에서 한국 철도기술의 우수성을 또 한 번 입증함으로써 위상을 드높였을 뿐만 아니라 이로 인해 올해 발주자 예상되는 중국 고속철도사업의 수주 전망도 한층 더 밝아졌다"고 전했다.



### 강제전차선(R-bar) 국산화 성공

- 표준규격 제정으로 국외자재 수입대체 효과 및 품질향상 기대 -

KR연구원(원장 이동렬)은 지하터널에 설치하는 '강제전차선(R-Bar)시스템'을 철도시 설성능증진을 거쳐 국산화하고 '공단표준규격(KRSA)을 제정했다.

\*KRSA(Korea Rail Standard Authority : 한국철도시설공단표준규격)

\*강제전차선이란?

전차선을 지지대 양쪽 끝에 매달는 일반적인 방식과는 달리 전차선을 바(Bar)에 일체 형으로 고정시키는 방식으로 주로 교류전차철도 지하구간에 설치 운용함.

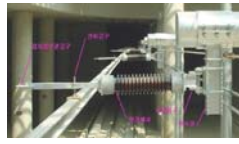
연구원은 앞서 국내개발을 완료한 강제전차선(R-Bar)시스템에 대해 현장설치 시험 및 전차기 실험운행을 통해 전력공급성능을 확인하고 '성능검증서'를 발행하였다.

표준규격에서는 ▲강제전차선(R-Bar)과 신축이음장치 등 부속자재의 제작 ▲시험 항목지정 ▲설립검사 방법 등이 규정되어 있다.

강제전차선(R-bar)는 전철지하구간, 터널 등 일반 전차선으로는 적용하기 힘든 구간에 설치되는 시스템으로 급전 시스템에 대한 기술이해 등 높은 기술적 장벽 때문에 그동안 스위스, 프랑스, 스페인 등 유럽 3사가 국내시장을 과점해 왔다.

이번 표준규격 제정으로 순수 국기기술로 제작이 가능하게 됐으며 올해 추진예정인 수인선 속도~인간간 전환철도 사업 등 5개 사업에 적용할 경우 약 5억원의 예산절감과 52억원의 수입대체 효과가 있을 뿐만 아니라, 기존에 설치된 과전선(남태평~금정) 및 분당선(수서~오리) 등의 설비와 호환이 가능하여 개량사업비의 절감 및 유지보수성이 더욱 향상 될 것으로 기대된다.

연구원 관계자는 "일반철도용 강제전 차선 규격서 제정 이외에도 250km/h 급 고속형 강제전차선시스템의 연구 개발을 진행하는 등 지하구간 고속화 사업을 선도하고 앞으로 지속적인 연구 개발을 통해 고품질의 안전한 철도건설에 앞장설겠다"고 전했다.



### 서류 간소화로 보상 업무 더 쉽고 빠르게!

- 국제·지방세 납입 증명서 직접 발급 -

사실사업본부(본부장 박인세)는 철도건설 용지보상 시 국제 및 지방세 체납여부 확인을 위하여 토지 등의 소유자로부터 제출받았던 국제·지방세 납입 증명서를 이달부터 직접 발급할 계획이다.

본부는 그동안 '국제징수증 제도' 및 '지방세기본법 제63조'에 따라 토지 등 보상을 지급할 때 소유자에게 국제·지방세 납입 증명서 제출을 의무화했다.

이에 소유자들은 최소 1~2일간 관할 세무서 및 지자체를 방문하여 납입증명서를 발급받아 공단에 제출하고 납입증 명서 유효기간 30일이 경과할 경우 재발급하는 등 불편을 감수해야만 했다.

이러한 애로사항을 해소하기 위해 '국제·지방세 납입 증명서 공단 발급 서비스'를 규제개혁과제로 선정하고 국제세 및 안전행정부와 협의를 통해 국세는 홈택스 (http://www.hometax.go.kr), 지방세는 행정정보 공동업무 포털(http://www.share.go.kr)을 통해 실시간으로 납세 증명서를 열람·발급할 수 있도록 했다.

본부 관계자는 "이번 제도개선은 국제세 등 국가부처의 행정정보방 공유를 통한 보상서류 간소화 조치로 소유자의 혜택을 뿐만 해소는 물론 보상업무의 효율성이 크게 증진될 것"이라고 밝혔다.

### 11월 호남고속철도 정읍역사 완공!

- 당초 12월 계획에서 1개월 공기단축, 12월부터 신역사 영업 이전 -

호남본부(본부장 이현정)에 따르면 호남고속철도 정읍역사 신축공사가 원활하게 진행되어 당초 일정보다 1개월 빠른 11월 말 완공 예정이다.

6월 현재 골조공사를 완료한 정읍역사는 52%의 공정을 보이고 있으며 역사 지붕과 외벽 패널(panel) 등 마감공사가 한창 진행 중이다. 본부는 골조공사와 병행해 지붕자재(패널, 승강 기를)를 조기 발주·제작함에 따라 외부 마감공사가 당초계획보다 1개월 단축된다고 설명했다.

정읍역사는 전라북도 서남권의 중심권에 위치해 연면적 4,303㎡ 규모로 1일 4,024명이 이용할 수 있으며 친환경 신재생에너지 설비인 지열 냉난방과 태양광 발전, 에스컬레이터와 엘리베이터 등 승강설비를 갖춘 초현대식 역사로 건설된다. 또 점음식의 상징인 내장산 단풍과 전통한옥(우물井 宇)의 이미지를 형상화한 형태로 디자인되어 정읍시의 랜드마크 역할을 할 것으로 기대된다.

특히 공사 초기단계부터 지자체 및 지역주민들의 의견을 최대한 수렴해 역사 후면 개발예정 지에서 역사 접근성을 향상시키는 연결통로를 연장(30m)하고 관광버스 환승시설(주차장 40대)을 설치하여 철도를 이용하는 내장산 단풍 관광객들의 교통편의를 극대화 할 계획이다.

본부는 오는 12월 중으로 신역사 영업 이전이 가능할 것으로 예상하고 있으며 철도여객들이 보다 빠르고 편리하게 이용할 수 있도록 개통 관리에 최선을 다하겠다고 밝혔다.

한편 호남고속철도가 개통되면 용성에서 정읍까지 현재보다 42분이 단축된 1시간 18분에 이용 가능함에 따라 지역간 교통이 획기적으로 개선돼 관광객이 크게 늘어나는 등 지역경제 발전에도 큰 도움이 될 것으로 예상된다.



### 국내 최장 철도교량 '정지교' 위용 드러내다

- 호남고속철도 공구~익산간 논산평야 통과구간 연장 9,315m -

충청본부(본부장 노병국)는 우리나라 최장교량 중 가장 크고 긴 호남고속철도 정지교가 2009년 12월 착공해 6월 현재 궤도, 전기공사까지 모두 마쳤다.

논산평야를 가로지르는 정지교는 길이가 9,315m에 이르며 총비용 3,514억원과 연인원 32 만명, 건설장비 46천대, 콘크리트 30만㎥, 강재(鋼材) 5천톤이 사용됐다.

특히 천안신고속도로로 환단구간은 鋼(鋼)이치교(3경간, 3 80m), 지방도68호선 환단구간은 Extradosed교(3경간, 50+80+50m), 기타 농경지 환단구간은 모뎀화된 35m PSM(Precast Span Method) 등의 특수공법이 적용됐다. 또 백제극관 및 진묘수\*를 모티브로 경관설계를 해 지역의 랜드마크로 자리매김하도록 했다.

\*진묘수(鎭墓獸) : 묘에 악영향을 미치는 악령을 내쫓기 위해 묘 속에 놓여지는 신상으로 주로 짐승모양을 하고 있음.

강(鋼)이치교는 고속도로 교통을 전혀 통제하지 않고 지상에서 제작한 鋼(鋼)재를 들어 올려 도로측면에서 일어 날는 방식으로 시공한 것이며 Extradosed교는 일반교량과 달리 상판과 주탑 케이블이 하중을 분담(68:32%)하는 구조로 본부는 이와 같은 특수공법을 완벽 시공해 유지관리비 절감 및 기술력 향상의 계기를 마련했다.

\* Extradosed교 : 콘크리트 BOX형 교량의 강성이 큰 구조적 안정성과 鋼(鋼)의 長徑間 (long Span)이 가능한 장점을 살려 시공성, 경제성, 유지관리 측면에서 유리한 공법

본부 관계자는 "정지교 가에 특수공법을 적용하 여 완벽하게 시공한 결과 국내 고속철도교량 기술 이 한 단계 향상돼 해외철 도사업의 경쟁력을 높이 는 데 크게 기여했고 공사 기간도 1년 이상 단축하는 성과를 거뒀다"고 밝혔다.

