

## 호남고속철도 내년 계획대로 완공

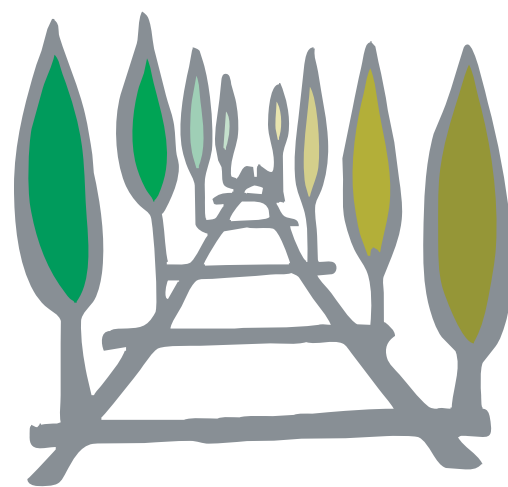
- 오송~광주승정 올해말 77.8% 공정 추진 -

건설본부(본부장 김영국)는 수도권~호남권간 물류문제 해소와 한반도 반일생 활권 실현 등을 위해 추진 중인 호남고속철도(오송~광주승정간 182.3km)를 계획대로 2014년 완공한다고 밝혔다.

호남고속철도는 2009년 5월 착공한 이래 현재까지 58.7%의 공정률을 보이고 있으며 올해는 노반 본선 공사를 완료하고 궤도·전차선 등 후속공사도 본격 시공해 공정을 77.8%까지 끌어올려 2014년 말 개통을 목표로 정상 추진 중에 있다.

### 〈참고〉 주요공정 추진일정

공 종	공사기간	비 고
노반공사	'09. 5 ~ '13.11	
장대레일 부설	'13. 6 ~ '14. 2	
전차선 가설	'13. 6 ~ '14. 3	
KTX 투입시험	'14. 4 ~ '14. 9	
종합시험운행	'14.10 ~ '14.12	



## 호남고속철도 정읍고가교 고속도로 횡단 완료

- 입체적 곡선모양 아치부와 직선부구조물 어우러져 -

호남본부(본부장 김계웅)는 정읍휴게소구간을 지나는 호남고속철도 정읍고가 아치교(3경간, 255m)의 안전시설물(가방침)을 지난 11일 철거함으로써 고속도로 횡단을 성공적으로 완료했다.

설치된 3경간 아치교는 호남고속도로 위를 30°로 횡단하며 입체적 곡선모양의 아치부와 직선부 구조물이 조화를 이뤘다. 특히 정읍의 관문임을 감안해 지역을 상징하는 단풍잎을 디자인 소재로 활용했고 다양한 형상의 부재를 이용해 안정적이고 개방감 있는 자연스러운 구조물이 되도록 했다.

아치교는 총 중량 3980톤으로 14개월간의 제작기간을 거쳐 연인원 4000여명과 대형 크레인 등 중장비 600여대를 동원해 설치됐으며, 시공 중 고속도로 통행차량의 안전을 위해 본 구조물 하부에 특수 제작된 가방침을 먼저 세운 뒤 구조물을 설치하는 '가방침+크레인 가설공법'을 적용했다.

본부 관계자는 "최대 난관이었던 고속도로 횡단 아치교를 안전하게 시공해 내년 호남고속철도 완공과 기술력 향상에 큰 기여를 하게 됐다"고 설명했다.



## 서해선축 3개 노선 직결운행토록 건설

- 설계 재검토로 사업비 1596억원 절감 및 운행시간 20분 단축 -

기획혁신본부(본부장 김영우)는 서해선과 원시~대곡 및 신안산선 등 서해선축 철도의 연계로 홍성에서 대곡까지 직결운행해 시간을 20분(180km/hr 급행 열차 기준) 단축시키고 사업비도 1596억원 절감한다고 밝혔다.

본부는 올해 시공발주될 서해선축 철도 이용객이 환승 않고 직결운행함으로써 이용편의를 높일 수 있도록 할 예정이다. 서해선 운행차량(EMU, 1량 길이 23.5m, 폭3.12m)을 민자사업으로 추진중인 원시~소사~대곡 노선 운행차량(전동차, 1량 길이20m, 폭3.12m)에 맞도록 조정(252억원)하고 승강장 길이를 150m에서 120m로 단축(29억원)했다. 교량폭과 터널단면을 조정(1,081억원)하고 열차 운행계획에 따라 불필요한 궤도를 감(154억원)하는 등 철도시설 최적화도 추진한다.

본부 관계자는 "앞으로 추진되는 철도건설사업은 이용객의 편의성 향상을 위해 운영 중인 기존노선과 환승 없이 연계운행이 가능하도록 차량과 관련시설 등을 통일하고 과잉시설을 과감히 없앨 것"이라고 덧붙였다.

### 사업비 절감 현황

(단위 : 억원)

구 분	조정사항	절감액	비 고
승강장 길이	서해선 150m → 120m로 조정	29	총절감액 : 1,596억원
역내 부분선	서해선 104역, 106역 부분선 삭제	154	
적하장 등	서해선의 101역 적하장 폐지 등	80	
차량길이	서해선 23.5m → 20m로 조정	252	
교량폭	서해선 12.3m → 10.9m로 조정	750	
터널건축한계	서해선 73.71m <sup>2</sup> → 65.74m <sup>2</sup> 축소 신안산선 56.2m <sup>2</sup> → 51.1m <sup>2</sup> 축소	331	

## 원주~강릉 철도건설 7개 공구 노반공사 추가 발주

- 후속착공 구간 총 공사비 1조2864억원 -

경영지원안전실(실장 이계환)은 평창 동계올림픽의 성공적인 개최를 위해 지난해 계약한 우선착공구간(6개 공구, 평창~강릉구간)에 이어, 후속착공구간 중 강릉시 일부 구간을 제외한 원주~강릉 철도건설 7개 공구 노반공사(총 공사비 1조 2864억 원)입찰을 공고했다.

### 후속착공 구간 노반공사 현황

(금액단위 : 억원)

구 분	연 장	추정사업비	행정구역	비 고	
서원주 ~ 평창	1공구	10,85km	2,124	원주시, 횡성군	만중역
	2공구	11,57km	1,906	원주시, 횡성군	횡성역
	3-1공구	8,68km	1,958	횡성군	횡성역
평창	3-2공구	4,15km	1,953	횡성군	횡성역
	4공구	9,75km	2,167	횡성군	둔내역
강릉시	5공구	9,698km	1,448	횡성군, 평창군	
	11-1공구	4,11km	1,308	강릉시	
계		58,808km	12,864		

계약처는 우선착공구간처럼 후속착공구간에도 대·중소기업 동반성장과 지역경제 활성화에 기여하기 위해 주계약자 공동도급제, 지역업체 및 중소기업 참여 가점제, 1개사에 중복낙찰을 허용하지 않는 '1사 1공구 낙찰제' 등을 적용한다.

2017년 완공을 목표로 하는 원주~강릉복선전철이 개통되면 수도권과 강원권을 고속 철도망으로 연결하게 돼 2018년 평창 동계올림픽의 성공적 개최에 필요한 교통체계를 갖추게 된다.

또한 계약처는 중앙선과 연계한 교통망으로 낙후된 강원지역이 개발돼 국토의 균형발전을 촉진할 것으로 기대하며, 동해권 물류수송의 수도권 직결화로 획기적인 물류비용 절감도 가능할 것으로 예측한다.

이번 공사는 최자가 낙찰제, 물량내역 수정입찰제 대상공사로서 입찰금액 및 물량 산출에 대한 적정성 심사 후, 4월 최종 낙찰자를 결정하며 이번 입찰에서 제외된 강릉시 일부 구간에 대해서는 관계기관과의 협의 결과에 따라 추가 발주할 계획이다.

## 중앙선 도담~영천 복선전철 4개 공구 실시설계적격자 결정

- 제1·2·6·11공구, 총 공사비 1조1101억 원 -

경영지원안전실(실장 이계환)은 지난 31일 도담~영천 복선전철건설사업 중 4개 공구(제1·2·6·11공구) 노반공사(총 공사비 1조1101억원) 설계·시공일괄입찰공사(단기)에 대한 실시설계적격자 33개 업체를 결정했다.

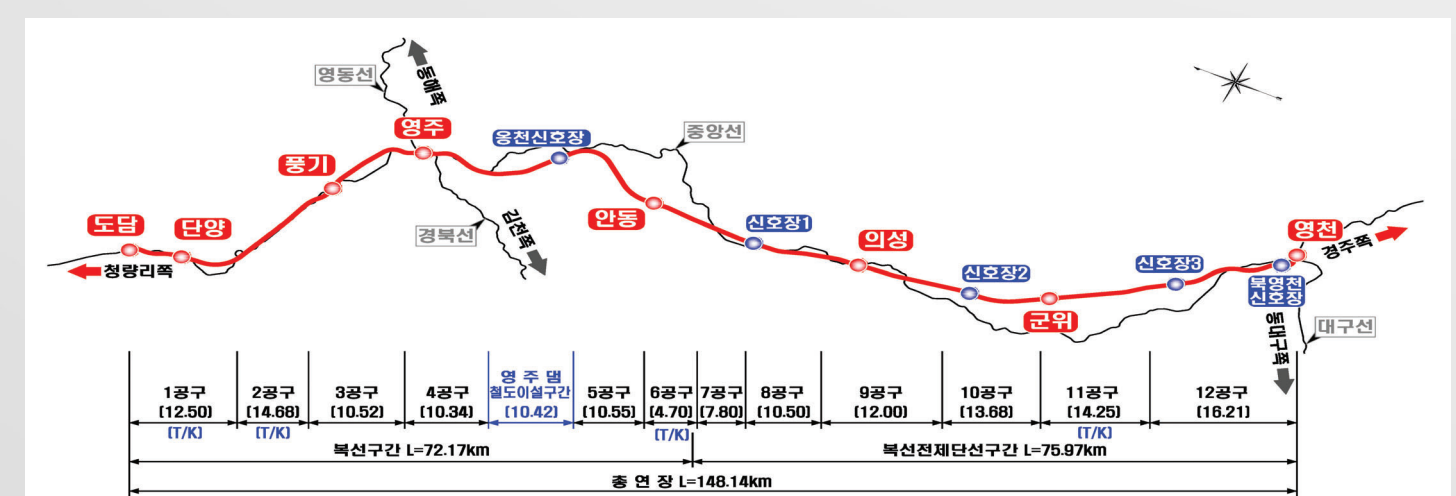
공구별로는 1공구 현대건설(주) 등 9곳, 2공구 에스케이건설(주) 등 9곳, 6공구 대림산업(주) 등 9곳, 11공구 포스코건설(주) 등 6곳이다.

이번 사업은 중앙선 전철화 및 고속화를 통한 간선철도 기능을 강화하고 남북방향 내륙 지역을 통과하는 일관수송체계 구축과 경북내륙지역 철도서비스 향상을 위해 시행된다.

계약처는 도담~영천 복선전철사업이 대·중소기업 동반성장과 지역경제 활성화에 기여하게 지난해 10월 입찰을 해 지역업체 및 중소기업 참여 입찰자에 대한 가점제, 1개사에 중복낙찰을 허용 않는 1사 1공구 낙찰제 등을 적용했다.

각 업체에서 제출한 기본설계도서의 투명성과 공정성을 높이기 위해 총 32명의 심의위원 중 16명은 대학교수 및 국책연구기관 연구원 등으로 구성된 국토해양부 중앙 설계심의회위원이 참여시켰고 심의위원 선정도 입찰참여업체 대표가 직접 선정하도록 했으며 위원별 심의 결과도 공개했다.

이번 공사는 공구별 실시설계적격자가 오는 7월에 제출하는 실시설계도서에 대해 설계심의를 거쳐 낙찰자를 9월에 최종 결정하고 12월에 공사에 착수할 예정이다.



## 설 명절 前 중소기업 자금지원, 9611억원 분다

- 특별지원반 운영... 대금지급 확인 업무 강화 -

기획혁신본부(본부장 김영우)는 철도건설에 참여하는 중소기업업체에게 자금을 지원하고 건설경기를 활성화하기 위해 설 명절 전까지 9611억원의 자금을 풀기로 결정했다.

이를 위해 본부는 지난 4일부터 선금, 기성금이 즉시 중소기업업체 및 근로자에게 지급되도록 전자조달, 예산, 회계, 건설사업 등 관련업무 담당자들로 구성된 특별지원반을 운영 중에 있다. 지원반은 중소기업업체들의 자금이 즉시 집행될 수 있도록 집중 관리하고 공사관리관 및 현장 감리의 대금지급 확인업무를 하고 있다.

또 본부는 설 명절을 앞두고 하도급 대금 및 임금체불 등에 대해 지난달 16일부터 24일까지 특별점검을 시행하고 체불금 28억원(6건)을 지급하도록 조치했다.

본부 관계자는 "앞으로 철도건설현장에서 중소기업업체에 대한 불공정행위가 더 이상 뿌리내리지 못하도록 매일 하도급 점검을 강화하고 적발된 업체는 공사를 참여를 원천 제한하는 등 대기업의 불공정행위가 근절되도록 강력한 행정제재 방안을 마련할 계획"이라고 밝혔다.

## 철도 승강장 이용자 중심으로 개선

- 승강장 지붕 높이 낮추고 폭 넓혀 눈·비 들어침 막아 -

건설본부(본부장 김영국)는 철도의 승강장 지붕 높이를 낮추고 폭을 넓히며 미끄럽지 않은 바닥 마감재를 사용하는 등 이용자 편의를 위한 기능성을 강화한다고 밝혔다.

경부고속철도 오송역사와 지난해 12월 개통된 경전선의 함안, 군북역사 등 일부역 승강장 지붕이 디자인을 강조하여 7~13m로 높게 건설하다보니 눈이나 비를 막지 못하고 겨울에는 승강장 지붕의 배수관 결빙으로 누수가 발생했다.

이를 해소하기 위해 본부는 이용자 중심으로 승강장의 기능성을 강화하고 이상기후 등에 따른 한파에도 대응할 수 있도록 역사 건축설계지침을 개정해 설계 및 시공 중인 승강장에 적용하기로 했다.

조순형 건축설비처장은 "철도건설자의 시각에서 벗어나 건물기능에 충실하고 이용자 중심적인 철도 건축물로 거듭나도록 개선하겠다"고 밝혔다.

※ 승강장 지붕 높이 : 오송(13m), 함안(7.4m), 군북(7.1m), 대전(4.6m), 김천구미(4.2m)

## 철도건설 설계심의 및 시공과의 연계 강화

- 설계심의비리 적발 때 감점 늘리고 신고처리절차 마련 -

건설본부(본부장 김영국)는 철도건설공사의 설계심의 및 시공과의 연계를 강화하기 위해 기술형 입찰공사(T/K·대안·기술제안)의 설계심의 비리 적발 시 감점 부과를 확대하며 신고처리 절차를 마련하고 착공 시 설계설명회 개최를 의무화 하겠다고 밝혔다.

특히 당초 설계 제안사항을 실시설계 단계에서 임의로 변경할 수 없도록 구조물별 세부 내역서를 제출하도록 해 설계심의 관련업무도 개선했다.

본부는 또 공사착공 후 30일 이내 설계업체가 주관하는 설계설명회를 시공사 및 감리단을 대상으로 의무적으로 개최하도록 해서 시공요류를 최소화하고 공사 품질관리 향상을 도모한다.

김 본부장은 "모든 철도건설공사에 대해 설계 단계부터 철저한 품질관리와 업무개선을 시행해 국민으로부터 사랑받는 철도를 만들기 위해 최선의 노력을 다하겠다"고 말했다.

## 철도관제센터 열차집중제어장치(CTC) 설치 확대

- 열차 정시운행을 제고 및 열차사고 방지 효과 높아져 -

기술본부(본부장 최강운)는 철도교통관제센터에서 열차운행을 집중 제어하기 위해 지난해까지 철도 총연장 3650.1km(693개 역) 중 2913.9km(557개 역) 구간에 총 1380억원을 투자해 열차집중제어장치(CTC)설치를 완료했다.

이를 통해 ▲열차운행의 안전성 및 정시성 향상 ▲열차운행 스케줄 자동 관리로 선로이용 효율 향상 ▲열차사고 예방 및 유지보수 용이 ▲현장 운전 취급 인원을 감축할 수 있는 기반을 조성하게 돼 철도운영자의 경영효율화 등의 효과가 기대되고 있다.

본부는 지난 2006년말 열차의 일괄수송 통제체계를 구축하기 위해 5개 지역에 분산 운영되던 지역관제실을 폐지하고 서울에 철도교통관제센터를 설립했다. 당시 관제센터에서 열차를 집중제어 할 수 있는 비율은 52.5%에 지나지 않았다. 하지만 이후 매년 국비투자 확대로 충북선, 경부고속철도, 경춘선, 전라선 등을 열차집중제어 구간으로 추가해 2011년까지 2654.1km(507개 역)에 CTC를 구축했으며, 지난해에는 경전선 마산~진주(5개 역) 및 서광주~원창(15개 역), 수인선 오이도~송도(8개 역), 분당선 왕십리~선릉(4개 역), 경의선 공덕~DMC(3개 역), 장항선 광천~대야(15개 역) 구간 등에 추가로 구축해 열차집중제어율을 전년 대비 6.9% 증가한 79.8%까지 끌어올렸다.

본부 관계자는 "철도관제센터 및 열차집중제어장치를 통해 올 하반기에 철도관제권이 공단으로 이관될 것"이라며 "2020년까지 고속철도 보유 6개국 중 가장 높은 열차집중제어율 95% 이상을 달성해 열차운행의 안전성 및 정시성 확보를 더욱더 확고히 할 계획"이라고 설명했다.

### 연차별 열차집중제어화율 목표(KR 2020 글로벌 경영전략)

구 분	2011	2012	2013	2014	2015	2020
철도연장(km)	3,637.2	3,650.1	3,673.3	3,903.0	4,057.1	4,934.1
집중제어연장(km)	2,654.1	2,913.9	3,049.7	3,323.8	3,598.5	4,688.0
집중제어화율(%)	72.97	79.83	83.02	85.16	88.70	95.00