전주역사 국제설계공모

JEONJU STATION INTERNATIONAL DESIGN COMPETITION

공모지침서 (한글)

2019. 5. 31

한국철도시설공단
KOREA RAIL NETWORK AUTHORITY

Contents

I. 공모 지침서 (한국어본)

1. 공모 개요

1.1. 공모전 명칭
1.2. 공모의 배경 및 목적
    1.2.1. 공모 배경
    1.2.2. 설계 목표
1.3 공모 대상 및 범위
    1.3.1. 공모 대상
    1.3.2. 사업 예산
1.4 주최
1.5 공모 방식
1.6 응모 자격
1.7. 사용 언어 및 단위
1.8. 일정
1.9. 공식 홈페이지
1.10. 참가 등록
1.11. 제공 자료
1.12. 질의응답
1.13. 작품 접수
1.14. 공모운영팀
1.15. 기술위원회
1.16. 심사위원회
    1.16.1. 심사위원회 구성
    1.16.2. 심사위원회 운영
1.17. 심사
    1.17.1. 심사 기준
    1.17.2. 심사 방법
    1.17.3. 실격
1.18. 심사 결과 및 공고
1.19. 수상
1.20. 전시 및 홍보
1.21. 계약
    1.21.1. 설계용역 계약
    1.21.2. BIM 설계
1.22. 지적 재산권 및 작품 이용·반환
1.23. 공모규정 준수
1.24. 분쟁

2. 공모 대상지 및 주변 현황

2.1. 설계 공모 범위 및 규모

2.2. 설계 공모 대상지 및 주변 현황

2.2.1. 대지 및 주변현황

2.2.2. 기존 역사 현황

2.2.3. 대지 내 설계 가능 영역

2.2.4. 존치 및 변경 가능 시설

3. 설계 목표 및 지침

3.1. 설계 목표

3.1.1. 시간과 기억의 보존 및 미래의 공존

3.1.2. 도시 광장과 시민 공간의 회복

3.1.3. 지속가능한 인간·환경 네트워크의 구축

3.2. 설계 지침

3.2.1. 도시 조직과 지역성의 회복

3.2.2. 전주역의 보존과 신축

3.2.3. 역사 기능의 확장과 복합화

(※ 설계 대상 시설 및 면적 기준)

3.3. 부문별 설계 요건

3.3.1. 역무시설 확장 관련 설계 요건

3.3.2. 접근성

3.3.3. 안전성

3.3.4. 환경 성능 및 지속가능성

3.3.5. 기술적 제안 및 타당성

3.3.6. 경제성 및 유지관리

4. 제출물 및 작성기준

4.1. 제출물의 종류

4.2. 제출내용 및 작성 방법

4.2.1. 설계 도판

4.2.2. PIN 기재 방법

4.2.3. 설계 설명서

4.2.4. 디지털 파일

4.3. 주의사항

5. 부록

5.1. 설계 공모 서식

5.2. 관련 기준

I. 공모 지침서 (한국어본)

1. 공모 개요

1.1. 공모전 명칭

전주역사 국제설계공모

1.2. 공모의 배경 및 목적

1.2.1. 공모 배경

- 전주는 한국 남서부의 중심도시로서, 한옥 마을, 풍남문, 전동 성당 등 한국의 중·근대사를 대표하는 매우 중요한 문화적 장소와 역사적 사건들을 바탕으로 성장해왔다. 전주는 한국의 전통문화유산과 지역의 자연환경을 지속가능하도록 보존하는 동시에, 현 시대와 공존하는 가장 한국적인 문화도시로 발돋움 하려는 목표를 갖고 있다. 본 공모는, 노후화된 전주역 및 일대의 시설을 개선하고 편의 시설들을 확충하여, 전주역 일대를 '미래지향적인 전통역사도시 전주'를 경험하게 하는 풍요로운 시민문화공간으로 재탄생시키고자 한다. 새로이 들어설 전주역은 자연 환경과 지역 전통을 아우르는 전주의 첫 관문이자, 문화적 거점으로서 역할을 할 것으로 기대된다.

1.2.2. 설계 목표

- 기존 전주 역사를 보존하여 지역적·문화적 가치를 승화하는 동시에, 주변 도시 조직에 대한 세밀한 고려를 바탕으로 새로운 현대 건축의 비전을 보여줄 수 있는 철도역사 계획안을 제시한다.

1.3. 공모 대상 및 범위

1.3.1. 공모 대상

- 역사 증축 (기존 역사 보존), 역내 주차·편의 시설 및 교통체계 개선.

(1) 대상지 위치: 대한민국 전라북도 전주시 덕진구 동부대로 680 일원.

(2) 대지면적: 68,877m^2

(3) 기존역사 (본관) 연면적: 약 1,505 m^2

(3) 증축역사 연면적: 3,300m^2

(4) 관련시설: 주차장 (385대 이상) 및 주차장 부속 편의시설 (1,200 m^2), 역사 부속 시설 (연결 동선, 교통 체계 시설 등), 광장 및 조경 등.

(5) 주요 시설물용도: 철도 통합 역사

1.3.2. 사업 예산

- 추정 공사비는 34,000 백만 원 (제경비 및 부가세 포함) 이다.
- 위의 공사비에 조경은 포함하되, 광장 조성비용은 포함하지 않는다.
- 설계비는 약 2,093 백만 원 (부가세 및 BIM 설계 포함, 전기·통신 설계 제외) 이다.

1.4. 주최

한국철도시설공단 (Korea Rail Network Authority)
(담당 부서: 한국철도시설공단 건축처, 042-607-3927)

1.5. 공모 방식

국제설계공모

1.6. 응모 자격

국내외 건축 관련 전문가를 대상으로 하며, 공동 응모 시 총 3인까지 참여가능 하되, 아래 조건을 모두 충족해야 한다.

- ❖ 공동 응모 시 참가자 중 1인을 대표자로 지정해야하며, 대표자는 공동 응모자를 대표하여 본 설계공모 관련 문서의 제출 및 수령, 권리의 취득 및 포기 등에 관한 권한을 갖는다.
- ❖ 참가 신청서상의 대표자와 공동응모자는 작품제출일 현재 대한민국 또는 해외국가에 등록된 건축사자격 소지자로서 건축사사무소를 개설한 자이어야 한다.
- ❖ 외국의 관련 면허 소지자의 경우에는 단독으로 본 공모에 참여 불가능하며, 관련 법령 (건축사법 제23조5항 및 동법 시행령 제21조2항) 에 따라 대한민국 건축사 면허 소지자 (건축사사무소 국내등록을 필하고 관계법령에 결격사유가 없는 자)와 공동 수급체를 구성하여야한다.
- ❖ 당선된 후 (계약 시), 계약자 대표는 대한민국 관련 법령에 따른 건축사 및 사무소 개설자이어야 하며, 기계·소방 등의 설계분야 자격이 없는 경우 관련 법령 등에 의한 자격을 보유한 업체와 공동수급협정서를 제출하여야 한다.
- ❖ 본 공모에 참가하는 모든 개인 또는 법인은 중복하여 참여할 수 없다.
- ❖ 본 설계공모의 주최, 계획, 관리 및 운영과 관련된 모든 관계자 및 그에 속한 조직의 직원 등은 공모에 참가할 수 없다.
- ❖ 공동이행방식에 의한 공동 응모를 하는 경우, 설계공모와 관련하여 수반되는 모든 법적 권리 및 의무사항은 설계응모 대표자에게 귀속하며, 공동 응모하는 당사자 간의 내부 업무조건은 주최자를 구속하지 않는다.

1.7. 사용 언어 및 단위

본 공모의 공식 언어는 '한국어' 와 '영어'이다. **도판 (패널) 에 사용하는 모든 언어의 표기는 '영어'로, 설계 설명서는 '한국어'**로 작성한다. 모든 표기 및 설명은 해석상의 분쟁이 없도록 명쾌하게 작성한다. 공모 지침 및 질의응답 등에서 한국어본과 영문본 사이의 해석상 이견이 발생할 경우, 한국어 해석을 우선으로 한다. 설계 및 도서 작성 시, 모든 계량 단위는 **미터법** (SI units)을 사용한다.

1.8. 일정

- 공고 및 지침 배포: 2019. 5. 31. (금)
- 참가 등록: **2019. 5. 31. (금) ~ 2019. 6. 28. (금) 17:00** 까지
- 현장 설명회: 2019. 7. 2. (화) 14:00 예정 (공모 홈페이지에 공고)
- 질의접수: 2019. 7. 5. (금)
- 질의회신 배포: 2019. 7. 12. (금)
- 작품접수: **2019. 9. 10. (화) 17:00** 까지
- 기술검토: 2019. 9. 16. (월) ~ 2019. 9. 20. (금)
- 심사: 2019. 9. 25. (수)
- 심사 결과 발표: 2019. 9. 26. (목)
- 시상 및 전시: 당선작 발표 이후 공지

❖ 모든 시간 표기는 한국표준시(UTC/GMT+9)를 기준으로 한다.
❖ 일정은 주최자의 사정에 따라 일부 변경될 수 있고, 변경 시 설계 공모 홈페이지 혹은 참가 대표자의 E-mail 등을 통해 이를 공지한다.
❖ 참가자의 현장 설명회 참석은 의무사항이 아님.

1.9. 공식 홈페이지

본 공모의 공식 홈페이지는 http://www.jeonjustation.kr 이다.

1.10. 참가 등록

- 등록 기간('1.8 일정' 참조) 내에 공식 홈페이지를 통해 온라인 등록.

❖ 참가자는 본 공모에 등록을 마치고, 관리자 승인을 받은 후 제공 자료들을 열람할 수 있다.

1.11. 제공 자료

- 참가 등록을 마친 자는 아래의 자료를 공모 홈페이지를 통해 제공받을 수 있다.

(1) 자료 1: 각종 서식 및 관련 기준
(2) 자료 2: 각종 대지 및 시설 현황 CAD파일
(3) 자료 3: 대상지 및 주변 현황 사진

❖ 지침서 및 각종 서식을 제외한 자료들은 한국어로만 제공된다.
❖ 필요시 상기 목록 이외의 추가적인 자료가 제공될 수 있으며, 이 경우 홈페이지 또는 설계공모 응모 신청서에 기재된 E-mail을 통해 공지되고, 참가팀은 작품 제출 이전에 추가 자료의 제공 여부를 반드시 확인하여야 한다.

1.12. 질의응답

(1) 일정: '1.8 일정' 참조.
(2) 접수 방법: 등록 신청서상의 대표자 명의로 공모 공식 홈페이지 내 문의 게시판에 작성.

(3) 응답 방법: 회신 일시에 공식 홈페이지를 통해 질의응답서를 게시한다.
(4) 유의 사항
- 질의는 반드시 공식 홈페이지를 통해 접수해야 하며, E-mail 이나 전화, 팩스 등을 통한 질의는 받지 않는다.
- 공모에 직접적으로 관련되지 않은 질의에는 응답하지 않는다.
- 질의에 대한 응답은 공모지침의 추가 또는 수정으로 간주하며, 본 설계공모 지침서상의 내용과 동일한 효력을 갖는다.

1.13. 작품 접수

- '1.8. 일정'을 참고하여, 기한 내에 요구되는 모든 결과물 ('4. 제출물 및 작성기준' 참조)을 방문 제출 한다 (우편 접수는 받지 않음).
- 제출 장소: **대한민국, 대전광역시 동구 중앙로 242, 한국철도시설공단 2층 회의실** (※ 제출 장소 변경 시, 공식 홈페이지를 통해 사전에 공지함).
- 모든 제출물은 하나로 포장되어야 하며, 포장의 문제에 따른 손상에 대해 주최자는 책임지지 않는다.
- 등록기간 내에 참가등록을 마친 참여자에 한해 접수가 가능하다.

1.14. 공모운영팀

- 공모운영기관: (사)새건축사협의회
- 공모운영팀 총괄: 김성욱 (아주대학교 건축학과 교수)
- 공식 E-mail: ka20020829@hanafos.com

❖ 공모운영팀은 설계공모 일정과 규정을 준수하여 공모를 진행한다.
❖ 공모운영팀은 설계공모 참가자의 등록, 질의응답, 작품 접수 등을 감독하며, 심사 시작 전 사업내용 및 공모지침에 관해 심사위원에게 안내하지만, 심사과정에는 참여하지 않는다.

1.15. 기술위원회

- 기술위원회는 건축 관련분야 전문가 등으로 구성 된다.
- 기술위원회는 설계공모 규정, 관련 법규, 관련지침 및 기타 기술적 고려사항, 공법, 공사비 및 공사기간에 주는 영향 등에 대하여 응모 작품의 위반사항이나 고려사항에 대해 심사 전에 검토하여 판정하며, 그 결과를 기술검토보고서로 작성, 기록하여 심사위원회에 보고·제출한다.
- 기술위원회의 보고서는 심사위원회에서 작품들의 위반 사항이 적절히 검토되었는지 여부와 기술심사 결과의 반영 여부 및 방식을 합의를 통해 판단하여 해당 작품에 대한 불이익 처리 등으로 적용할 수 있다.
- 기술검토위원장은 기술위원회에서 호선으로 선출한다.

※ 기술 검토 주요 내용:
① 설계 공모의 공고 및 설계지침서 내용과의 부합여부
② 설계안의 중대한 결격사유 등 하자가 있는지 여부
③ 설계안의 관계 법령·법규 준수 여부
④ 공사비 등을 고려한 실행 적정성 여부

1.16. 심사위원회

1.16.1. 심사위원회 구성

- 심사위원회는 총 5인 (한국 3인, 외국 2인)의 심사위원 및 예비 심사위원으로 구성되며, 명단은 아래와 같다.

- 하니 라시드 Hani Rashid (Asymptote 건축사사무소 대표)
- 최문규 (연세대학교 교수)
- 장윤규 (국민대학교 교수)
- 김찬중 (더시스템랩 대표)
- 피터 페레토 Peter Ferretto (홍콩중문대학교 교수)
- (예비) 김병찬 (한국예술종합학교 교수)

1.16.2. 심사위원회 운영

- 심사위원회는 심사 당일 사전 회의를 통해 심사위원장을 선임한다.
- 회의에 불참한 심사위원은 심사위원으로서 자격을 상실하며, 예비 심사위원이 이를 대신하여 심사위원 자격을 얻는다.

1.17. 심사

1.17.1. 심사 기준

- 다음의 주요 설계 심사관점 (배열순서는 배점과 무관)을 바탕으로 참신한 현대 건축의 아이디어를 제시할 수 있어야 한다.

(1) 기존 전주역사의 보존에 대한 해석 및 증축 역사와의 건축적 관계.
(2) 도시 스케일과 주변의 맥락에 대한 이해 및 해석.
(3) 지방 도시의 공공시설과 장소성에 대한 해석 (재료, 공간, 형태 등)
(4) 공간의 사용자 중심 연결과 통합을 통한 실내·외 공간 체험의 풍요로움과 다양성.
(5) 구조, 동선, 피난·안전 등에 관한 기술적 타당성 및 역사 시설 운영의 합리성.

1.17.2. 심사 방법

- '1.17.1. 심사기준' 이외의 기타 세부 심사지침 및 방법은 설계 공모 심사 위원회가 결정한다.
- 심사는 운영위원의 사업 및 공모지침 설명으로 시작한다.
- 심사 시에는 기술위원회의 기술검토 결과인 기술검토보고서를 확인하고 심사에 반영한다.

※ 유의 사항
제출물 중 익명성을 저해하는 표현 등 공정한 심사에 지장을 줄 수 있는 사항이 발견된 경우, 심사위원장은 그러한 응모작 일체를 심사에서 제외할 수 있다.

1.17.3. 실격

- 작품 제출 및 표현의 익명성을 비롯하여 심사위원 및 주최 측 사전 접촉 금지 등의 공모전 규정을 준수하지 않은 제출 작품은 심사위원의 합의에 따라 실격 처리한다.
- 기술심사 결과 계획안에 현저한 문제가 있다고 판단되는 경우, 심사위원의 합의에 따라 심사대상에서 제외할 수 있다.
- 제출물이 본 지침서에 제시된 규격에 맞지 않을 경우 실격 처리 될 수 있다.

1.18. 심사 결과 및 공고

- 심사결과는 심사종료 이후 일정에 따라 공식 홈페이지에 게시하고, 당선작에 한하여 개별 통지한다.

❖ 결과 발표일은 발주기관 사정 및 심사일정에 따라 조정될 수 있으며, 조정 시 공식 홈페이지를 통해 안내 예정.

1.19. 수상

- 수상작은 다음과 같이 구분하여 보상한다.

- 당선작 (1점): 기본 및 실시 설계권 부여
- 최우수작 (1점): 상금 KRW 40,000,000 및 상장 수여
- 우수작 (1점): 상금 KRW 20,000,000 및 상장 수여
- 가작 (2점): 상금 KRW 15,000,000 및 상장 수여

❖ 상금 및 보상은 당선작 선정 후 30일 이내 (한국시간 기준)에 각 수상 팀 대표자에게 지급한다. 내국인에게는 원화로, 외국인에게는 지급시점 환율로 환산하여 미화 (USD)로 지급한다.

❖ 다음의 사유에 해당하는 제출 작품은 심사위원의 합의에 따라 심사 결과에 관계없이 탈락시킬 수 있으며, 사후 발견되었을 경우에도 주최 측 및 심사위원회 결정에 따라 수상을 취소할 수 있다.

- 대표자·참가자 중 1인 이상이 두 개 이상의 작품을 제출한 경우.
- 작품의 익명성을 위반한 경우.
- 최종 심사 결과 발표 이전에 작품 내용의 일부·전부를 공개한 경우.
- 기존에 공개된 타인 또는 본인의 작품 (준공되지 않은 작업 포함) 과 상당한 유사성이 인정되는 경우.
- 설계공모지침 등 공모 규정과 관련 법령을 따르지 않은 경우.
- 제출안이 추정공사비를 현저히 초과하는 것으로 인정되는 경우.

1.20. 전시 및 홍보

- 전시는 심사 후 수상작을 중심으로 온라인 혹은 오프라인으로 이루어질 것이며, 필요시 백서로도 발간될 예정이다.
- 주최자는 본 설계 공모관련 전시, 홍보, 출판 외에 귀속된 내용을 사용하지 않는다.

1.21. 계약

1.21.1. 설계용역 계약

- 계약서는 한국어이며, 발주처에서 별도로 제공하는 과업 내용서를 바탕으로 작성된다.
- 당선자는 발주기관과 설계용역계약 체결의 우선협상권을 가진다. 특별한 사유가 없는 한 조속히 계약을 체결하나, 사업의 추진 여건에 따라 불가피한 경우 우선협상대상자와 협의하여 계약체결 기한을 조정할 수 있다.
- 당선자가 대한만국 법령에 의거 별도의 설계 자격을 필요로 하는 분야(소방, 토목, 조경 등)의 자격을 갖추지 못한 경우, 적법한 자격을 갖춘 자 (관련법에 의거 업무신고 및 사업자로 등록한 업체)와 공동 수급체를 구성하여야만 계약을 체결할 수 있다.
- 설계비는 기본, 실시설계 및 관련 심의·인허가등 각종 행정업무를 수행하기 위한 모든 제반 비용을 포함한다.
- 당선자가 본 지침에서 제시한 연면적 규모에 따라 산정된 설계 용역비에 준하지 않고 무리하게 설계 용역비를 요구할 경우 당선을 무효로 할 수 있다.
- 당선작의 계획안이 본 지침에서 제시한 공사비 범위를 초과할 경우 당선자는 발주기관과 협의하여 설계안을 조정할 의무를 지닌다.
- 전기 및 통신 설비 설계는 계약 대상에서 제외한다.
- 당선자가 제출한 서류 등에 허위사실이 발견되거나 건축 설계 용역 계약 및 수행에 필요한 법적인 요건을 갖추지 못할 경우 당선자의 설계권을 취소하며, 차 순위 입상자가 설계권을 승계한다.
- 당선자는 계약 후 설계의 진행에 있어서, 공단이 작품의 기본적인 개념을 존중하는 범위 내에서 소요실의 규모와 형태의 조정을 요청할 경우 이에 응해야 한다.

1.21.2. BIM 설계

- 당선자는 기존 시설 고려 및 운행선 공사 시공계획 필요 등 고난도 공사임을 고려하여, 계약 후 BIM을 적용하여 설계한다.

※ BIM (Building Information Modeling): 공사 시행 이전에 각 건물 요소 및 공정별 간섭을 확인하여, 시뮬레이션을 통해 시공오차를 예방하고 각종 시행착오를 최소화 할 수 있는 삼차원 (3D) 건물 모델링 기반 설계.

- 현재 BIM 설계대가 산정 기준이 없어 건축 설계비의 15%를 적용하였으며, 향후 BIM 설계대가 산정 기준 마련 시 기준대로 지급.

1.22. 지적 재산권 및 작품 이용·반환

- 각 작품의 저작권은 제출한 참가자(창작자)에게 있고, 주최자는 제출된 내용의 사용 시 저작자의 성명권을 보호한다. 다만, 발주기관은 제출 작품의 사진, 그림, 도면 및 기타사항의 전부 또는 일부를 상업적 목적이 아닌 본

설계공모 관련 출판·전시·홍보·사업계획 수립 등을 위하여 복제·전시·배포·대여·공중 송신·2차 저작물 작성 등의 방법으로 이용할 수 있고, 이 경우 별도의 저작권 이용료를 지급하지 않는다. 참가자는 작품을 제출함으로써 이에 동의한 것으로 간주한다.

- 참가자는 제출한 작품이 제 3자의 지적재산권에 따른 배타적 권리를 침해하지 않음을 보증하여야 하며(제 3자의 지적재산권이 사용된 경우에는 그 제 3자의 승낙서 등 사용권한을 서면으로 증명하여 제출 시 첨부하여야 한다), 지적재산권과 관련된 문제가 발생할 경우 모든 책임은 해당 참가자에게 있다.
- 참가등록 시 제출된 서류는 반환하지 않는다.
- 제출 작품은 심사결과 공고일로부터 7일 이내 (공휴일 제외)에 공지된 장소로 응모자 본인 또는 대리인 (대리인임을 증명할 수 있는 서류 또는 위임장 제시)이 회수하여야 하며, 반출비용은 응모자가 부담한다. 기한 안에 반출하지 않는 작품은 발주기관이 임의로 처리하며, 응모자는 이에 대하여 이의를 제기할 수 없다.
- 당선작을 비롯한 입상작의 제출물은 반환하지 않을 수 있다.

1.23. 공모규정 준수

- 본 '설계공모지침서'의 해석에 이견이 있거나, 공식 홈페이지 등을 통해 명시되어 있지 않은 사항은 발주기관의 해석을 따른다.
- 본 설계 공모를 위해 제공하는 각종 자료는 공단의 동의 없이 설계 공모 이외의 목적으로 사용하거나 타인에게 배포할 수 없다.

1.24. 분쟁

- 설계공모는 대한민국의 법률에 근거하여 집행되며, 공모와 관련하여 각종 분쟁이 발생할 경우 대한민국 소재의 법원에서 조정하거나 판결한다.

2. 공모 대상지 및 주변 현황

2.1. 설계 공모 범위 및 규모

- 설계 대상은 역무, 주차, 기타 시설로 구분되며, 규모는 아래와 같다.

구 분		내 용
대지 위치		전라북도 전주시 덕진구 동부대로 680
대지 면적		68,877 m^2
승강장 현황		8m X 159m X 2개소 (2홈 11선, 섬식 승강장)
역무 시설	기존 현황	연면적 1,505 m^2 (기존 역사 본관) 외부 지상 주차: 97면 부대시설: 승강장 지하연결로, 승강장 지붕 등
	증축	연면적 3,300m^2
주차 시설		주차 총 385면 이상 확보 필요 주차장과 연계된 편의 시설 1,200 m^2
기타 시설		역사 및 승강장 연결통로, 교통체계 개선시설
		광장 및 조경 (면적 제한 없음)

- 철도시설의 주요 배선, 심도, 정거장 중심, 승강장 지하 연결 통로, 승강장 위치 및 규모는 고정된 요소로서 변경할 수 없다.
- 기존 역사의 외형은 최대한 보존하되, 여객동선·진출입 등을 위한 기능상의 부분 변경은 가능하다.
- 승강장 지하 연결 통로 존치하되 증축 역사와 연결될 수 있고, 재료 및 실내 구성 등은 그에 따라 변경될 수 있다.
- 2016년 현재 전주역 이용객 수는 아래 표와 같으며, 2020년 일평균 승하차예상 인원은 주말수요 기준으로 약 9,060명이다.

전주역 승하차 이용객수 (2106년 기준, 단위: 명/년)

구 분		이용객	승차	하차
이용인원	상행	1,291,130	958,344	332,786
	하행	1,274,907	338,886	936,021
	소계	2,566,037	1,297,230	1,268,807
비 율	상행	50%	37%	13%
	하행	50%	13%	37%
	소계	100%	50%	50%

2.2. 설계 공모 대상지 및 주변 현황

2.2.1. 대지 및 주변현황

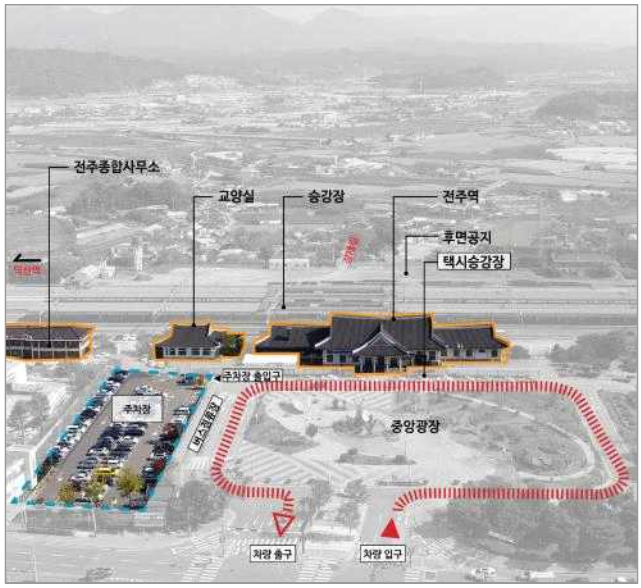
[대상지 위치 및 범위]

- 현재 전주역은 전라선의 철도역으로 1981년 전라선 이설로 인해 현 위치에 신축하게 되었다.
- KTX, ITX-새마을, 무궁화호, 남도해양열차가 정차한다.
- 남서향으로 백제대로(첫 마중길)과 남북방향으로 동부대로에 접해있다.
- 주변은 상업지역이며, 백제대로는 3-5층 규모, 동부대로는 2-3층의 상업시설로 되어있다.
- 동북쪽으로는 택지개발지구 (전주역세권 공공지원 민간임대 주택지구)가 지정 고시되었고, 중앙광장 남측으로 주상복합(30층)이 신축 중에 있다.

2.2.2. 기존 역사 현황

- 대지는 전면에 차량진출입을 하는 중앙광장, 주차장(97면), 전주역사(본관)와 부속동, 지하연결통로, 철로, 후면 공지로 구성되어있다.
- 현재 차량 및 보행 동선은 전면 중앙광장으로만 되어있고, 후면공지는 장재길을 통해서만 접근이 가능하다.
- 기존역사에서 승강장으로의 접근은 지하 연결로 통로를 통해 가능하며, 이 연결통로는 증축이후에도 사용할 예정이다.

[대지 내 주요 시설 현황]



[기존역사 및 주차장 현황]

2.2.3. 대지 내 설계 가능 영역

[설계 가능 영역]

- 증축 역사는 아래의 영역(A~E)을 모두 포함하여, 대지 내에 자유롭게 배치가능 하다.
- 기존 주차장(A), 승강장 및 선로(D), 후면공지(E), 중앙광장 일부(B)(사업비 내 일부).
- 기존 광장을 재설계 할 수 있으며, 광장 영역을 신축 건물의 일부로 포함하는 등의 변경 제안 가능 (단, 사업비 미포함).
- 신축 주차장 및 편의시설 : 기존 주차장(A) 및 중앙광장(B) 일부 (지하주차장 가능), 기존역사(C)의 전면부.

2.2.4. 존치 및 변경 가능 시설

[존치 및 변경 가능 시설]

- **A – 기존역사 (본관)**: 승강로 사용을 위한 기능상의 부분 변경 가능.
  지하연결통로 캐노피: 철거 가능
- **B – 교양실**: 철거 가능.
- **C – 전주종합사무소:** 존치
- **D – 전주전기실**: 존치
- **E – 승강로(캐노피)**: 존치, 캐노피는 변경 제안 가능(사업비 외)
- **F – 지하연결통로**: 존치(증축 역사와의 연계를 위해 확장 가능)
- **G – 지하연결통로 캐노피**: 철거 가능.

3. 설계 목표 및 지침

3.1. 설계 목표

3.1.1. 시간과 기억의 보존 및 미래의 공존

전주는 수백 년의 한국 역사와 문화가 지역 곳곳에 남아 있는 곳으로, 조선시대의 한옥과 관련된 건축 유산을 바탕으로 전통과 현대의 문화가 조화를 이루는 도시를 지속적으로 추구하여 왔다. 전주의 철도역은 물류와 여객 수송이라는 기능적 역할을 넘어, 지난 100년의 시간동안 이어진 전주의 근대 도시발전 및 현대적 확장의 역사를 담고 있는 매우 중요한 상징적·시간적 장소이다. 1914년 일제 강점기에 처음 개통된 전라선 철길은 현재의 전주 구도심을 따라 놓여 있었으며, 현 전주 시청이 한옥으로 지어졌던 첫 전주역이 있던 곳이다. 산업화와 도심 확장에 따른 철도 노선 변경에 따라 1981년에 현재의 위치로 신축 이전한 전주역은 약 40년에 이르는 시간 동안 전라선 여객 열차의 중심거점이자 도시 방문의 출발점으로 자리하여 왔다. 본 공모를 통해 증축될 부분은 일제 강점기의 한옥 역사 그리고 현재의 전주역을 시간적으로 잇는 3세대 공간으로서, 역사(驛舍) 보존을 통해 과거의 기억을 담는 동시에 그것이 현재를 관통하여 미래의 비전으로 이어지는 전주의 모습을 그리는 중요한 의미를 담는다.

3.1.2. 도시 광장과 시민 문화 공간의 회복

전라북도 최대의 중심지와 전국의 각 주요 도시를 연결하는 광역 교통망의 관문이 되어온 전주역 일대는, 한옥 스타일의 역사(驛舍)가 만들어 내는 독특한 경관을 바탕으로 주변에 풍부한 시민 공간을 형성하여 왔다. 또한, 콘크리트 양식으로 번안되긴 하였으나, 전주역과 전면의 광장은 40년의 축적된 기억이 배어든 삶의 장소로서 공공적 보존의 가치가 크다. 그러나 최근 서부 신시가지 개발과 전라북도청 이전 등을 계기로 서부지역에 편중된 도심 확장 및 인구이동으로 인해, 전주역을 비롯한 전주 동부권역은 상대적으로 발전이 정체되고 있다. 전주역세권 개선 사업의 일환으로 추진되는 본 공모는, 철도 시설의 기능적 확장에 더하여 전주역을 역사적 의미가 담긴 공공 공간으로 보존하여 시민들에게 돌려주는 한편, 역사 공간의 현대적 증축이 전주의 과거와 미래를 조화로이 이어주는 동부권 도시 재생의 주요 거점이 되기를 의도한다.

3.1.3. 지속가능한 인간·환경 네트워크의 구축

한국의 대부분 도시가 그렇듯, 전주 역시 반세기만에 급격하게 현대도시로 탈바꿈되었고, 도시 개발과 변화의 과정은 현재도 진행되고 있다. 그러나 산과 들이 풍요롭게 펼쳐지는 주변의 자연환경에도 불구하고, 성장과 확장이라는 이름하에 계획된 일관되지 못한 도시 개발과 아파트와 상가가 중심이 된 무성의한 건축 방식은 지역적 특색을 상실한 채 매우 어색하게 자연 환경과 유리된, 한국의 여느 중소도시와 다를 바 없는 상황을 만들어 버렸다. 현대는 기능과 효율이 주도한 산업적 성장에서 벗어나 사람과 문화가 중심 되는 새로운 도시 발전 패러다임의 시대이다. 이에 대해 전주시는 가로 숲길, 시민 휴식 녹지 등이 적극적으로 조성된 정원 도시를 미래 비전으로 삼고 자연을 중심으로 한 쾌적한 도시환경 조성에 힘쓰고 있다. 따라서 미래의 전주역은 지역환경을 보전하고, 사람과 자연이 중심이 되는 도시 공간을 지향해야 한다. 참가자는 주변 지역과 연결된 생태 네트워크를 제안하여, 증축 시설의 보행 및 공간 환경의 일부로 포함할 수 있도록 한다. 입체 보행로와 생태 공간이 핵심이 되는 철도 시설 개선은 거리 문화 활성화

와 자연 환경의 지속 가능성이라는 전주 도시 뉴딜 르네상스의 큰 목표를 만족하는 동시에, 도시 공간과 철도역과의 관계를 현대적으로 재해석하고 정의하는 하나의 중요한 시도가 될 것이다. 보행로는 보존될 역사 및 증축 공간을 연결하는 순환 체계의 핵심으로서, 역 내외의 각종 복합 시설과 공공 영역을 하나로 이어주는 역할을 한다. 경사로와 계단 등 내외부에 다양한 수직 이동요소가 적극적으로 활용되어, 지상과 지하, 플랫폼과 옥외 광장, 조경 등이 입체적으로 연결되고, 풍부하고 다양한 공간 경험과 시각 체험을 제공할 수 있는 장소로 디자인 되어야 한다.

3.2. 설계 지침

3.2.1. 도시 조직과 지역성의 회복

- 급격한 산업화로 인해 짧은 시간동안 현대화된 한국의 도시는 건조환경이 하나의 유기체로서 작동하지 못하고, 도시가 갖추어야할 공간적 질서와 위계 등이 체계적으로 조직되지 못한 채, 외형적으로만 팽창해 왔다. 특히, 도로와 광장이 평면적으로 계획되고 남은 대지에 건물이 들어섬으로써, 건축적 경계가 외부공간과 길을 정의하지 못하고, 휴먼 스케일의 장소와 자연을 중심으로 생성되어야할 도시 생활의 활기를 잃어버렸다.
- 본 공모는 건축이 들어섬으로서 변화할 도시 공간의 스케일 변화에 매우 세밀한 접근을 요구한다. 전주역의 건축적 경계가 전주지역 전체에 어떤 의미를 부여하는지, 전면 도로, 주변 풍경 및 건물과 어떻게 만나고, 지상에 시민 공간을 형성하는지에 대한 명확한 개념 설정과 더불어 적절한 해법을 보여주기를 기대한다. 풍부한 공간 경험을 할 수 있는 입체적인 내·외부의 공간을 조직하되, 증축 역사는 전주가 지속가능한 현대 도시로 거듭나기 위해 필요한 도시 위계와 조직을 재생하는 시발점이 되어야 한다. 이를 위해 승하차 동선, 주차 및 보행 분리 등의 효율적, 기능적인 요구사항을 충분히 만족하는 범위 내에서, 증축 역사와 주차 공간, 교통 개선 시설 등이 하나의 건축도시 공간으로 이해되고, 활용될 수 있도록 디자인 한다.
- 전주의 현대적 도시 변형은 지역이 갖고 있던 전통 유산의 흔적과 독특한 환경적 색채를 찾아보기 어렵게 만들었다. 참가자는 전주역의 과거와 미래를 이어주는 단서를 재료 및 건축의 구법 등에서 발견하고 그것을 건축 개념으로 삼을 수 있다. 지역의 독특한 재료와 그 재료가 만들 수 있는 현대적 형태·구축 방식에 대한 탐구는 잃어버린 지역 문화를 회복하기 위한 새로운 건축의 출발점이 될 수 있다.

❖ 전면 도로 및 주변 건물에 대한 고려

- 전주역 전면의 동부대로 및 백제대로 마중길과 적극적으로 연결되

어, 동부권 일대가 생태·보행자 중심으로 활성화 될 수 있도록 계획한다. 참가자는 녹지 및 보행 공간이 연결되도록 조성하고, 선로 동측 및 남북 방향의 대지를 공모 의도에 맞게 창의적이고 적극적으로 활용할 수 있다.

- 대지 경계 남측의 (구) 대한통운 자리에 현재 공사되고 있는 고층 주상 복합 건물 (클래시아 더 스카이, 30층) 의 규모와 스케일에 어떻게 대응할지에 대해 신중히 고민해야 한다.

3.2.2. 전주역의 보존과 증축

- 기존 역사(본관)는 기능적으로나 공간적으로 증축 부분과 긴밀히 연계되어 계획되어야 한다. 기존 한옥 양식의 건물 외형을 최대한 보존하려고 노력하되, 설계자의 의도 및 설계 지침 해석에 따라 일부 요소의 철거·변경이 가능하다 ('2.2.4 존치 및 변경 가능 시설' 참고).
- 참가자는 외형의 보존과 함께, 기존역사 본관의 내부에 광장 및 증축 역사 시설과 연계된 공용 시설 또는 새로운 프로그램을 제안할 수 있다 (**기존 전주역 본관 바닥면적의 50% 이내에서 허용**). 한옥의 형태적 특성과 전주의 역사적 상징성을 반영한 공공 공간을 기존 건물 안에 담아, 뿌리 깊은 전통 유산, 철도 발전을 통한 산업화, 그리고 미래 도시 전주의 현대적 풍경을 통합하는 새로운 시민 공간을 창출한다. 이 공간은 기차를 통해 전주를 방문하는 이들뿐만 아니라, 보다 많은 주변 지역민들이 쉽게 접근하고 활용할 수 있는 일상적 생활 장소가 되어야 한다.
- 증축 부분의 배치는 기존 역사 및 존치시설의 위치와 더불어 신중히 결정되어야 한다. 상징성과 역사적 의미를 부각할 수 있는 방법은 여러 가지가 있을 것이며, 증축 부분을 반드시 뒤 혹은 승강장 위에 두거나, 기존 역사를 정면에 내세울 필요는 없다.

3.2.3. 역사 기능의 확장과 복합화

- 전라선 복선 전철 개통에 따른 KTX 운행 및 점차 늘어나는 관광 수요 및 도심 확장에 따른 이동 인구의 증가로 인해, 역 내외 공간과 기능의 현대적 확장을 비롯하여 노후화된 시설 개선에 대한 필요성이 지속적으로 요구되어 왔다. 설계자는 철도역사 및 선로 주변 공간의 복합적 활용을 통해, 주변 지역과의 보행 네트워크 활성화, 주차 및 교통 체계 개선, 입체적 선로 활용 방안 등 철도 이용의 편의성을 증진하고 역사 및 주변 도시 공간의 공공성을 강화하기 위한 방안을 마련해야 한다.
- 역사관련 증축 시설과 주차장 등은, 지상과 지하에 상관없이 설계자의 의도에 따라 대지 내에 자유롭게 배치할 수 있다. 다만, **주차장은 기존 건물의 전면부 지상 혹은 지하에 배치하고, 증축역사와 별도로 1,200 m^2 이상의 편의 시설과 연계**되어야 하며, 주차 후 여

객 동선의 편의성 및 대중교통 환승 시스템과의 연결 등은 반드시 고려한다.

- 역무 기능 확장을 위해 존치시설의 어느 부분이든 증축 부분과 연결 가능하다. 기존 시설은 변경 불가요소를 제외하고, 추가 제안 범위 내에서 일부 철거·변형 가능하다 ('2.1. 설계 공모 범위 및 규모' 참조).

※ 설계 대상 시설 및 면적 기준

- 대상 여객 및 상시 근무 인원 규모는 아래와 같다.
- 2020년 기준, 1일 (16H) 편도 열차 예상 운행 횟수는 39회, Peak (1H) 시 편도 열차 횟수는 4회이다.
- 매표 비율은 창구 50%, 자동 40%, 위탁 10% 로 구성된다.

[승하차 평균 인원 (2020년 기준)]

구 분	평일			주말		
	승 차	하 차	계	승 차	하 차	계
1일 인원	3,720	3,529	7,249	4,645	4,415	9,060
Peak (1 hour) 승하차	428	406	834	435	427	862

[역무 관련 근무 인원]

역무 인력						기타 인력		합계 (A+B)
역장	부역장	역무 팀장	역무원	로컬 관제	소계 (A)	청소 용역	소계 (B)	
1 (1)	1 (1)	3 (1)	18 (8)	4 (2)	27 (13)	5 (5)	5 (5)	32 (18)

Note: ( ) 는 1일 상시 근무 인원

- 설계공모 대상인 시설은 역사 (증축)시설, 주차시설, 부대시설 및 기타로 구성 된다 (각 실의 규모는 아래 표에 제시된 내용을 참고로 하되, 제시된 건물 연면적 범위 내에서 설계 의도에 따라 증감할 수 있다).
- 증축 역사는 아래 제시된 표의 실과 면적을 참고하여 계획한다. 공용부분을 포함한 **증축 역사 시설 (여객, 역무, 지원)의 연면적은 3,300 m^2 가 되어야 한다** (±5% 오차까지 허용).

[증축 시설 기준 면적 (m^2)]

구 분		실 명	면 적
역사	여객 시설	콘코스	814
		대합실	270
		편의시설	80
		여객용 화장실	178
		수유실	10
		안내소	46
		전주시 홍보관	150
	역무 시설	통합 역무실	104
		역장실	45
		매표실	43
		자동발매기실	6
		운전취급실	33
		회의실	20
		탕비실	12
		창고	30
		쓰레기분리수거장[1]	20
		용역원실[1]	15
		침실	160
	지원 시설	전기실	124
		통신실	90
		전원실(통신)	24
		신호계전기실[1]	80
		전원실 및 축전지실 (신호)[1]	24
		통합 기계실	150
		소화 약제실	15
		TMO[2]	138
	복도, 계단 등 기타 공용 부분		758
합 계			**3,300**

1. 기존 시설 활용.
2. TMO (Transportation movement office): 국군 수송 지원반.
3. 위 면적은 참고용이며, 합계 면적범위 내에서 각 실 면적의 증감가능.

3.3. 부문별 설계 요건

3.3.1. 역무시설 확장 관련 설계 요건

- 대합실과 콘코스는 역사의 중심 공간으로서, 대기, 매표, 편의시설 이용등 다양한 여객들의 행위들이 일어나는 장소이다.
- 주차장은 자주식 주차로 계획하며, 차량 진출입이 원활하도록 한다.
- 주차장과 연계된 편의시설에 상업시설을 포함할 수 있다.
- 역무와 관련된 시설(운전취급, 매표, 통신, 탕비, 창고, 침실 등)은 가능한 서로 인접하도록 배치하여 유지관리와 보안에 원활하도록 한다.

3.3.2. 접근성

- 대지로의 접근, 건물 내외부에서의 원활한 이동을 통합적으로 고려하며, 차량 및 보행자 모두 편리하게 접근하고 이용할 수 있어야 한다.
- 다중이 사용하는 복합 시설물임을 감안하여, 노약자, 장애인, 임산부, 기타 휠체어 이용자 등이 모든 시설에 쉽게 접근 가능하도록 하며, 무장애 (Barrier-free) 계획 방법을 참고 할 수 있다.

3.3.3. 안전성

- 각종 기상조건 및 화재 등 특수 상황에 대비한 피난 및 안전상황을 고려하고, 여행객들이 시설을 차질 없이 이용할 수 있도록 하여야 한다.
- 철로 및 주변 고압선 등에 대한 접근 방지책이 마련되어야 하며, 철로 하부로의 낙상 방지 및 차량 통행 사고 등에 대비한 계획이 등이 재료, 구조, 공간 구성에 포함되어야 한다.
- 안전을 위해 차량과 보행 동선을 분리한다.

3.3.4. 환경 성능 및 지속가능성

- 공간 배치와 재료 선택에 있어 사용 에너지 절감 및 실내외 환경 쾌적성을 고려한다. 자연 채광을 활용한 조명 에너지 절약, 단열 및 기밀 성능 확보를 통해 탄소발생 및 에너지 절감 등을 고려할 수 있다.
- 공기 조화, 음향, 조명, 설비 시스템 등은 쾌적한 환경이 유지되도록 계획하여야 한다.
- 도시 공해와 기상 변화에 강한 식재 등 생육적응성이 높은 식물 종을 선정하여, 미세먼지와 하절기 폭염 등에 대처한다. 토심과 생육 환경, 색상 및 높이를 고려하여 식재 계획을 수립하며, 녹지 공간은 에너지 및 관리 비용 투입이 최소화될 수 있도록 한다. 우수를 활용한 용수 확보 등을 고려하는 한편, 집중 폭우, 태풍 등에 대비한 우수 유출 관리 대책을 포함하여야 한다.

3.3.5. 기술적 제안 및 타당성

- 철도, 공공 및 상업시설, 주차장 등의 복합 시설로 구성되는 점을 감한하여 안전하고 효율적인 운영을 위한 통합 시스템 구축을 고려한다.
- 디지털 기술 등을 도입하여 이용객의 편의성과 안전성을 증진하는 미래지향적인 역사가 되도록 계획한다.

3.3.6. 경제성 및 유지관리

- 본 사업의 예산 범위 내에서 설계자의 의도가 실현될 수 있도록 적절한 공사 방안을 염두에 두고 합리적으로 계획한다.
- 예산 한도 내에서 참가자들은 자유롭게 공사금액을 배정할 수 있으나, 신소재, 신기술 적용 시에는 시공 용이성, 구조적 성능, 설계 기준 및 해석 방법에 대한 검증된 사례 및 근거를 제시하여야 한다. 운영 관리에 소요되는 비용 측면을 고려하여 계획한다.

4. 제출물 및 작성기준

4.1. 제출물의 종류

[온라인 접수]

※ 설계 공모 신청 및 관련 정보는 홈페이지를 통해 직접 입력

[현장 작품 제출]

- 설계 공모 작품제출서 1부 (공동 응모 협정서 1부 (해당 시) 및 대표자 선임계 1부 첨부)
- 설계 도판 (패널) 1부 (A1 4매)
- 설계 설명서 15부 (A3)
- 제출 내용의 디지털 파일을 담은 CD 1매
- 건축사 자격증 사본 (공동 응모의 경우 응모자별 각 1부)
- 사업자 등록증 사본 (공동 응모의 경우 응모자별 각 1부)
- 건축사 사무소 개설 신고 확인서 (응모자별 각 1부, 국내 경우)
- 건축사 사무소 행정처분 확인서 (응모자별 각 1부, 국내 경우)
- 대리인 위임장, 재직 증명서 (대표가 아닌 대리인 접수 시)

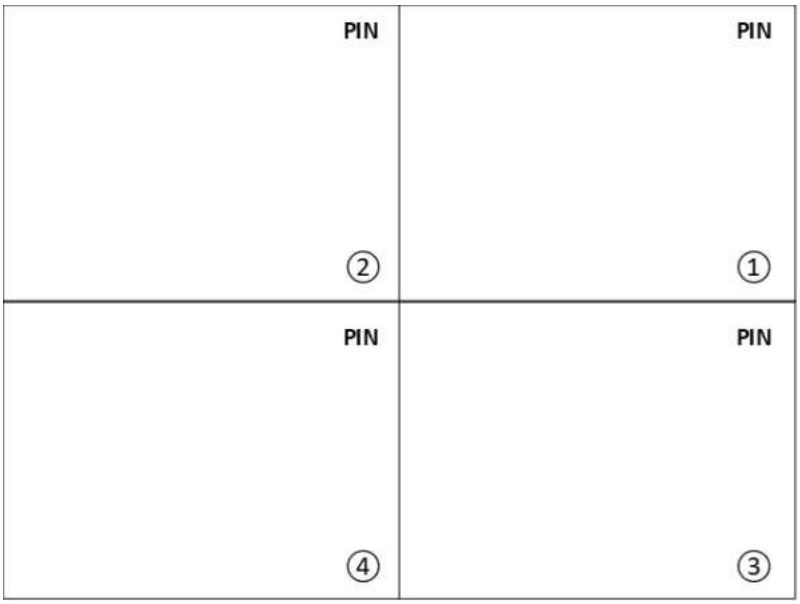
4.2. 제출내용 및 작성방법

4.2.1. 설계 도판

- 도판은 **A1 (841 x 594 mm) 크기 패널 4매이며, 가로가 긴 (Landscape) 방향**으로 작성한다. 각 패널은 두께 10mm 의 폼보드 위에 테두리 없이 부착하여, 그림과 같이 구성한다.
- 단, **PIN 및 도판번호는 아래 그림과 같이 뒷면에만 표기**한다.

[앞면]

[뒷면]



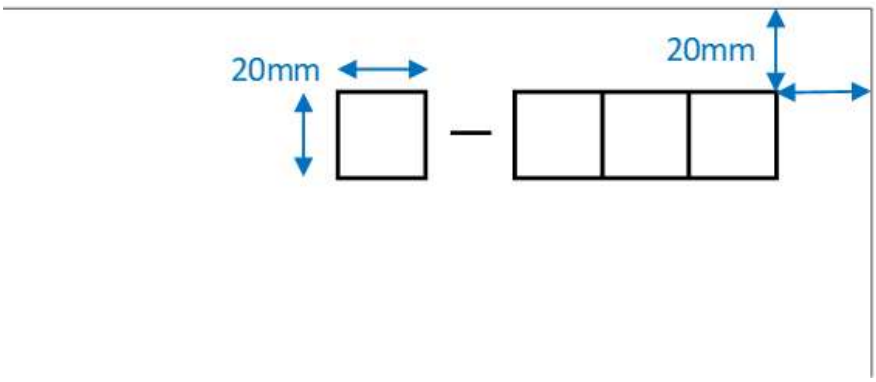
- 도판 언어는 영어이며, 내용의 표현은 컴퓨터 그래픽 및 색상을 이용하여 크기와 배치 등을 자유롭게 할 수 있다.
- 각 도판에 포함되어야 할 주요 내용은 다음과 같다.

- 도판 1: 조감도, 설계 개요 및 개념.
- 도판 2, 3: 개념 설명을 위한 다이어그램, 배치도, 각 층 평면도, 입면도, 단면도, 실내 공간 등.
- 도판 4: 주차시설, 교통체계 개선 시설 디자인 중심의 내용.

4.2.2. PIN 기재방법

아래와 같이 **각 패널의 뒷면 오른쪽 상단**에 고유번호 (PIN; Personal identification number)를 표기할 공간을 마련하고 번호를 기재한다.

[PIN 기재방법 (패널 뒷면)]



4.2.3. 설계 설명서

- 설계 설명서에는 설계도판에서 표현하지 못한 설계 세부사항 및 기타 도면, 기술적 내용 등을 자유롭게 작성한다.
- **A3 (420mm X 297mm) Landscape 좌철 20쪽** (표지 제외, 단면 인쇄) **이내**로 제출 (표지를 제외한 페이지 수 (쪽 번호)는 모두 표기하고, 목차 및 간지 (속지) 는 매수에 포함).
- 삽입되는 이미지 등은 컴퓨터 그래픽을 활용하여 색상과 표현 방법을 자유롭게 할 수 있다.
- 설계 설명서에 반드시 포함되어야 할 내용과 순서는 다음과 같다.
  (1) 표지
  (2) 조감도
  (3) 목차
  (4) 설계 개요
  (5) 기본 계획 방향 (설계 의도와 아이디어)
  (6) 대지 현황 분석
  (7) 건축 계획 및 도면 (배치도, 평면도, 입면도, 종횡 단면도)
  (8) 기타 작품의 특징 및 설계 의도에 따라 추가적으로 표현할 내용
  (9) 이용자 동선 및 연계 교통 계획
  (10) 야외 시설 및 조경 계획
  (11) Barrier-Free 계획
  (12) 구조 및 시공 계획
  (13) 기계 설비 및 소방 계획
  (14) 관련 법규 검토서
  (15) 설계 면적 비교표
  (16) 추정 공사비 내역 (마지막 페이지)

4.2.4. 디지털 파일

- 출판 및 전시를 위해 제출물의 내용을 담은 디지털 파일 복사본을 CD에 담아 제출한다.
- 모든 이미지 관련 파일은 JPG/PNG/PDF 확장자 형식으로 하며, 해상도는 300 dpi (Raster image 기준)이상이어야 한다.
- 설계 설명서를 제외한 기타 서식 파일을 비롯한 모든 문서 파일은 DOC/HWP 확장자 형식으로 한다.
- 제출된 CD 는 반환하지 않는다.
- CD 는 일반 백색 봉투에 담고, CD와 봉투 겉면에 PIN을 적어 제출한다.

4.3. 주의사항

- 모든 설계도서에는 응모자를 알아볼 수 있는 어떤 표시도 할 수 없다.
- 축척과 방위는 정확하게 표현한다.

- 공간의 영역과 명칭을 도면에 표기하여야 한다.
- 도면 기호 등을 제외한 모든 설명은 한글, 영어와 아라비아 숫자에 한정하며 미터법으로 표기한다.

5. 부록

5.1. 설계 공모 서식

- 설계 공모 참가 및 제출에 관한 서식을 부록으로 제공한다.

5.2. 관련 기준 (공모 홈페이지에서 다운로드)

- '건축법', '철도 건설 규칙', '철도의 건설 기준에 관한 규정 (국토교통부고시 제2014-607호)', '철도시설공단 철도설계지침 및 편람 (한국 철도시설 공단 홈페이지 공개자료실)' 을 참고하여 해당되는 규정을 준수한다.
- 본 프로젝트와 관련된 이외의 모든 사항은 국내의 법규 및 기준을 적용하며, 특별히 규정되지 않은 사항은 국내외 관례에 따라 적용한다.
- 법규 관련 제공자료 (공모 홈페이지): 철도 건설 규칙 (국토교통부령 제 1 호), 철도시설공단 철도설계지침 및 편람 (건축편, 건축설계 일반사항).

(부록)

설계공모 서식

<서식 1>

공 동 응 모 협 정 서

제1조 (목적) 이 협정서는 **전주역 국제설계공모**를 (　　)와 (　　)가 공동으로 응모하여 업무를 수행함에 있어서 각 공동응모자 구성원(대표자 및 기타 구성원)이 준수하여야 할 사항을 정함에 있다.

제2조 대표자의 명칭, 사무소의 소재지 등은 다음과 같다.

1. 업　체　명 :
2. 소　재　지 :
3. 대표건축사 :

제3조 기타 구성원은 다음과 같다

1. 업　체　명 :
2. 소　재　지 :
3. 대표건축사 :

1. 업　체　명 :
2. 소　재　지 :
3. 대표건축사 :

제4조 (대표자의 권한) 대표자는 주관기관 및 제3자에 대하여 공동응모자 구성원을 대표하여 문서의 제출 및 수령, 권리의 획득 및 포기 등에 관한 의사 표시 권한을 가진다.

제5조 (효력기간) 본 협정서는 공동응모자 구성원 간의 서명과 동시 발효되며, 공모의 이행으로 종결된다. 다만, 제출한 작품이 당선작으로 결정되는 경우에는 최종 설계완료 후 종결된다.

제6조 (의무) 공동응모자 구성원은 제1조에서 규정한 목적을 달성하기 위하여 신의를 바탕으로 성실하게 필요한 모든 지식과 기술을 활용할 것을 약속한다.

제7조 (공동응모자 구성원 상호간의 책임) 공동응모자 구성원은 과업수행과 관련하여 제3자에게 끼친 손해 및 구성원이 다른 구성원에게 끼친 손해를 구성원 상호간 협의하여 배상한다.

제8조 (권리·의무의 양도제한) 공동응모자 구성원은 이 협정서에 의한 권리·의무를 제3자에게 양도 할 수 없다.

제9조 ① 공동응모자 구성원 중 일원의 탈퇴로 응모자격요건에 미달하게 될 경우에는 작품을 제출할 수 없다.

② 공동응모자 구성원 중 일원이 중도 탈퇴하였을 때에는 즉시 주관기관에 서면으로 신고하며, 탈퇴 구성원을 다른 설계자로 교체할 수 없다.

제10조 (협정서 작성 및 보관) 위와 같이 공동응모 협정을 체결하고 그 증거로 각 구성원이 기명 날인한 협정서를 각각 1부씩 보관한다.

2019. . .

○ 대표자

업 체 명 : (전화번호)
소 재 지 :
대표건축사 : (인)

○ 기타 구성원

업 체 명 : (전화번호)
소 재 지 :
대표건축사 : (인)

○ 기타 구성원

업 체 명 : (전화번호)
소 재 지 :
대표건축사 : (인)

한국철도시설공단 이사장 귀하

<서식 2>

대 표 선 임 계

본인은 ○○○ 건축사사무소의 공동대표로서 한국철도시설공단에서 시행하는 **전주역 국제설계공모**에 관한 모든 권한을 본 건축사사무소 공동대표 ○○○ 에게 위임합니다.

2019. . .

○○○ 건축사사무소

대표건축사 ○○○

<서식 3>

설계공모 작품제출서

제출번호	(공단 기재사항)		참가등록번호	
대표자	업체명 (건축사)		사업자등록번호	
	소 재 지		전화번호	
			(Fax번호)	
			(E-mail)	
기타 구성원	업체명 (건축사)		사업자등록번호	
	소 재 지		전화번호 (Fax번호)	

본 응모자는 한국철도시설공단이 주최하는 전주역 국제설계공모에 응모하여 전주역 국제설계공모지침서(이하 "본 설계공모지침서")에 정한 제반규정을 준수하였으며, 작품제출일 현재 등록취소, 휴업, 폐업, 업무정지 입찰참가제한 및 기타 이와 유사한 행정처분을 받아 설계업무를 수행할 수 없는 사실이 없음을 확인한다. 또한, 시상 또는 계약 후라도 본 설계공모지침서에 정한 규정 및 제반법규를 위반하여 입상된 사실이 확인될 경우 입상작에게 주어지는 모든 권리(시상금 포함)를 공단에 반환함은 물론, 그로 인하여 한국철도시설공단이 입은 손해에 대하여 배상을 요구할 경우 이의 없이 응할 것임을 서약하며 작품을 제출한다.

※ 첨부

1. 공동응모 협정서 1부.
2. 대표자 선임계 1부.
3. 설계 도판(A1 패널) 4매.
4. 설계 설명서(A3) 15부.
5. 작품내용을 담은 CD 1매.
6. 기타 (각 1부): 건축사 자격증 및 사업자 등록증 사본 (공동 응모의 경우 각 1부), 건축사 사무소 개설 신고 확인서 및 행정처분 확인서 (공동 응모의 경우 각 1부, 국내만 해당), 대리인 위임장 및 대리인 재직 증명서 (대표가 아닌 대리인 접수 시).

2019. . .

대표자(대표 업체) : (인)

한국철도시설공단이사장 귀하

----------절취선----------

설계공모 작품 제출 확인증

전주역 국제설계공모

제출번호	(공단 기재사항)	참가등록번호		접수인(印)
대표업체명		전화번호		(공단 기재사항)
대표자(건축사)		사업자등록번호		
제출일자	2019년 월 일			

한국철도시설공단

<서식 4>

관련 법규 검토서

○ 전주역 국제설계공모

법규 명 및 조항	대상	법적기준	설계기준	비고

<서식 5>

전주역 설계면적 비교표

○ 전주역사

(단위 : ㎡)

분류			기준 면적 (A)	설계 면적 (B)	증감(B-A)	비 고
역사	여객시설	콘코스				
		대합실				
		여객화장실				
		수유실				
		매표실				
		소 계				
	역무시설	역장실				
		역무실				
		탕비실				
		역무침실				
		용역원실				
		공익요원 침실				
		쓰레기분리수거장				
		운전취급실				
		비품창고				
		안내소(여행센터)				
		회의실				
		소 계				
	기타시설	신호계전기실				
		통신기계실				
		기계실(건축설비)				
		사무실 및 휴게실				
		자유연결통로				
		승강장출입구				
		복도,계단실,홀 등				
		소 계				
연면적(계)						
승강장 지붕						
광장						
조경						

* 면적표의 세부 항목은 필요에 따라 변경할 수 있다.

<서식 6>

추정 공사비 내역서

○ 건　명 : 전주역 국제설계공모

품　명		재료비	노무비	경비	단위당(㎡) 공사비	계	구성비
건축공사	증축						
	개량						
기계설비공사							
소방공사							
부대토목공사							
조경공사							
철거공사							
○○공사							
○○공사							
○○공사							
제경비(40%적용)							
계							

* 추정공사비는 철거비, 기존역사 개보수 비용 등을 포함한다.

* 공사항목은 필요에 따라 변경할 수 있다.