

KDS 44 70 05 : 2023

주차장

2023년 1월 6일 개정

<http://www.kcsc.re.kr>

KC CODE

건설기준 제정 또는 개정에 따른 경과 조치

이 기준은 발간 시점부터 사용하며, 이미 시행 중에 있는 설계용역이나 건설 공사는 발주기관의 장이 필요하다고 인정하는 경우 종전에 적용하고 있는 기준을 그대로 사용할 수 있습니다.

건설기준 연혁

- 이 기준은 건설기준 코드체계 전환에 따라 기존 건설기준(설계기준, 표준시방서) 간 중복.상충을 비교 검토하여 코드로 통합 정비하였다.
- 이 기준은 기존의 도로설계기준 주차장에 해당되는 부분을 통합 정비하여 기준으로 제정한 것으로 제·개정 연혁은 다음과 같다.

건설기준	주요내용	제정 또는 개정 (년.월)
도로 설계기준	• 정부의 시방서와 설계기준의 체계를 선진화하는 추세에 부응하여 도로설계단계의 주도 기술수준을 집약하여 도로설계 및 시공 관련한 규정을 제정	제정 (2001)
도로 설계기준	• 각 부문별도 항목의 내용이 서로 균형 있도록 포괄적인 규정은 좀 더 구체적으로, 세부사항은 지침, 편람 등을 참조할 수 있도록 하여 개정	개정 (2005)
도로 설계기준	• 도로교통 서비스의 질적 향상, 도로분야 기술발전과 환경변화에 부응하는 설계기준 정립하고자 한 국형 포장설계법 등 도로관련 건설공사기준 제·개정 내용을 반영함	개정 (2012)
KDS 44 70 05 : 2016	• 건설기준 코드체계 전환에 따라 코드화로 통합 정비함	제정 (2016.07.06)
KDS 44 70 05 : 2016	• 한국산업표준과 건설기준 부합화에 따라 수정함	수정 (2018.08.03)
KDS 44 70 05 : 2023	• 최신 기준 반영 및 코드간 형식 통일화를 위한 개정	개정 (2023.01.06)

제 정 : 2016년 07월 06일

개 정 : 2023년 01월 06일

심 의 : 중앙건설기술심의위원회

자문검토 : 국가건설기준센터 건설기준위원회

소관부서 : 국토교통부 도로건설과

관련단체 : 한국도로협회, 한국도로학회

작성기관 : 한국도로협회, 한국도로학회

- 국토교통부장관*은 「훈령·예규 등의 발령 및 관리에 관한 규정」에 따라 고시일을 기준으로 매 3년이 되는 시점마다 그 타당성을 검토하여 개선 등의 조치를 하여야 한다.

목 차

1. 일반사항	1
1.1 목적	1
1.2 적용 범위	1
1.3 참고 기준	1
1.3.1 관련법규	1
1.3.2 관련 기준	1
1.4 용어의 정의	1
1.5 기호의 정의	1
2 조사 및 계획	1
3 재료	1
4 설계	2
4.1 주차장	2
4.1.1 일반사항	2
4.1.2 설치장소	2
4.1.3 설치방법	2
4.1.4 기타 상세기준	4
4.2 버스정류시설	4
4.2.1 일반사항	4
4.2.2 설치장소	4
4.2.3 설치방법	4
4.2.4 기타 상세기준	7
4.3 비상주차대	7
4.3.1 일반사항	7
4.3.2 설치장소	7
4.3.3 설치방법	8
4.3.4 기타 상세기준	10
4.4 휴게시설	10

목 차

4.4.1 일반사항	10
4.4.2 설치위치	10
4.4.3 설치방법	11
4.4.4 기타 상세기준	11
4.5 체인탈착장	11
4.5.1 일반사항	11
4.5.2 설치위치	12
4.5.3 설치방법	12
4.5.4 기타 상세기준	12

1. 일반사항

1.1 목적

- (1) 주차장, 버스정류시설, 비상주차대, 휴게시설, 체인탈착장 등으로 원활한 교통의 확보, 통행의 안전 또는 공중의 편의를 위하여 설치하는데 목적이 있다.

1.2 적용 범위

- (1) 이 기준은 도로법 10조에 정의하고 있는 도로에 설치하는 주차장, 버스정류시설, 비상주차대, 휴게시설, 체인탈착장 등의 설계 및 관리에 적용한다.
- (2) 이 기준에서 언급하지 않은 상세한 설계기준에 대해서는 도로의 구조·시설 기준에 관한 규칙 해설 및 기타 관련 지침을 참조한다.

1.3 참고 기준

1.3.1 관련법규

- 도로법
- 도로의 구조·시설 기준에 관한 규칙
- 주차장법, 동법 시행규칙

1.3.2 관련 기준

- 도로의 구조·시설 기준에 관한 규칙 해설(국토교통부)

1.4 용어의 정의

- 갓길(길어깨) : 도로를 보호하고, 비상시나 유지관리시에 이용하기 위하여 차로에 접속하여 설치하는 도로의 부분을 말한다.

1.5 기호의 정의

내용 없음

2. 조사 및 계획

내용 없음

3. 재료

내용 없음

4. 설계

4.1 주차장

4.1.1 일반사항

- (1) 주차장은 주차구획과 차로로 나누어 구분된다.
- (2) 주차구획은 주차와 승객의 승강을 위한 장소이며, 최소 단위인 주차 소구획으로 구성된다.
- (3) 차로는 연결로 등의 접속로와 연결되어 주차 구획에 자동차를 유도하고, 주차할 때 회전이나 후진 등을 위한 장소를 제공한다.
- (4) 주차장 내의 주차구획과 차로는 설계기준자동차에 따라 주차 및 통행이 용이하고 효과적인 주차운용을 할 수 있도록 그 치수와 배치를 정하여야 한다.
- (5) 주차시설의 기하구조는 대상 자동차의 치수와 주차방식에 좌우되며, 도로 본선에서 주차장에 이르는 접속도로의 설계는 도로 본선의 도로규격 및 지역여건을 감안하여 인터체인지 또는 휴게시설의 연결로 및 평면교차부의 해당기준을 준용하면 된다.

4.1.2 설치장소

- (1) 주차장은 자동차의 주차를 위한 시설로서 다음과 같이 구분된다.
- (2) 노상주차장
 - ① 도로의 노면 또는 교통 광장(교차점 광장만 해당한다. 이하 같다)의 일정한 구역에 설치된 주차장으로서 일반의 이용에 제공되는 것.
- (3) 노외주차장
 - ① 도로의 노면 및 교통광장 외의 장소에 설치된 주차장으로서 일반의 이용에 제공되는 것.
- (4) 부설 주차장
 - ① 건축물, 골프연습장, 그 밖의 주차 수요를 유발하는 시설에 부대하여 설치된 주차장으로서, 해당 건축물·시설의 이용자 또는 일반의 이용에 제공되는 것

4.1.3 설치방법

- (1) 설계기준자동차
 - ① 주차장이 피크로 될 때에 가장 영향을 주는 차종을 설계기준자동차로 한다.
 - ② 주차장의 공간을 효과적으로 이용하면서 질서 있는 주차를 기대하기 위하여 과대한 자동차를 설계기준자동차로 사용하지 않는다.
 - ③ 설계기준자동차의 장래 치수 변화는 고려하지 않는다. 노면표시나 교통섬은 추후라도 변경이 가능하기 때문이다.

표 4.1-1 설계기준차량별 제원

(단위: m)

설계기준차량	길이	폭	높이	앞내민 길이	축간거리	뒷내민 길이	최소회전 반지름
승용자동차	4.7	1.7	2.0	0.8	2.7	1.2	6.0
소형자동차	6.0	2.0	2.8	1.0	3.7	1.3	7.0
대형자동차	13.0	2.5	4.0	2.5	6.5	4.0	12.0
세미트레일러	16.7	2.5	4.0	1.3	전축거 4.2 후축거 9.0	2.2	12.0

(2) 주차단위구획

- ① 주차단위구획을 정할 경우 차체와 다른 자동차 또는 방호울타리와의 여유 폭 및 승객의 출입을 위한 자동차 문의 여단을 고려해야 한다.
- ② 여유 폭은 운전 기술의 정도, 차체의 크기에 따라 다르나, 일반적으로 0.3 m 정도이며, 자동차 문의 여단이 여유는 0.5 m~0.8 m이다.

(3) 주차장의 경사

- ① 주차장 내의 경사는 주차 차량의 세로방향 2%, 가로방향 3% 이하로 하고, 배수에 충분한 주의를 하여야 한다.
- ② 주차장 내의 경사는 주차한 차량이 움직이지 않도록 주차면의 배치를 고려하고 규정 치수에 부합하도록 한다.

(4) 주차단위구획의 배치

- ① 주차단위구획의 배치방법은 평행주차와 각도(角度)주차로 분류한다.
- ② 평행주차는 차로의 진행방향에 평행하여 편측 또는 양측에 주차하는 것이며, 각도주차는 차로의 진행방향과 각도를 이루고 주차하는 것을 말한다.
- ③ 어느 경우에도 차로의 폭원은 선정된 주차방식과 주차 면의 배치방법을 감안하여 결정하여야 한다.

(5) 주차장을 설계할 때 주의사항

- ① 주차면의 크기는 주로 이용하는 자동차의 제원을 반영하여 최소 주차면 크기보다 크게 계획해야 한다.
- ② 이용자의 편의성과 부지의 형상을 고려하여 차량 진행방향 대비 직각, 사각, 평행 방향으로 주차단위구획 설치를 검토해야 한다.
- ③ 보행 동선을 계획할 때에는 교통약자의 안전한 이동을 위하여 보행통행로를 확보하도록 한다.
- ④ 주차 면의 치수나 차로폭에 대해서는 그 주차장의 성격이나 실제의 이용방법을 고려하여 적절히 정하여야 한다.
- ⑤ 주차장의 너비는 주차단위구획이 협소하여 발생하는 문 찍힘 현상을 방지하고, 버스의 승·하차로 인한 번잡함을 해소하기 위하여 최소 규정 이상을 적용하는 것이 필요하다.
- ⑥ 주차단위구획의 배치 계획을 할 때에는 차종별, 이용 목적별로 자동차를 자연스럽게 유도할 수 있도록 배려하여 계획하고, 동시에 주차장의 성격과 용지 여건에 부합하는

안전하고 효율적인 배치가 되도록 해야 한다.

4.1.4 기타 상세기준

(1) 주차장 설치에 대한 상세기준은 주차장법 시행규칙 및 관련기준을 참고한다.

4.2 버스정류시설

4.2.1 일반사항

- (1) 버스정류시설은 노선버스가 통행하는 고속국도 및 자동차 전용도로, 일반도로에서 노선버스가 승객의 승강을 위하여 전용으로 이용하는 시설물로서 이용자의 편의성과 버스가 무리 없이 진·출입할 수 있는 위치에 규격에 맞도록 설치하여야 한다.
- (2) 버스정류시설은 통과 차로로부터 분리되어 버스의 감속, 대기 및 가속에 필요한 포장 지역을 제공하는 것으로 승객대기소, 진입로, 계단, 난간, 신호 및 노면표시 등으로 구성된다.
- (3) 버스정류시설의 종류로는 버스정류장(bus bay)·버스정류소(bus stop)·간이버스정류장이 있으며, 본선에 단독설치 또는 출입시설·휴게시설·그 밖의 교통시설에 병설할 수 있다.

4.2.2 설치장소

(1) 버스정류장

- ① 고속국도 등 주간선도로
- ② 보조간선도로로서, 특히 본선의 교통류가 버스정차로 인하여 혼란이 야기될 우려가 있는 경우
- ③ 그 외의 경우라도 버스정류장을 설치했을 때 그 도로의 교통용량이 설계교통량에 비하여 부족할 경우

(2) 간이 버스정류장

- ① 일반국도에서 도로 조건, 도로 주변의 지역적 특성, 경제성 등을 감안하여 간이 시설로 최소한의 목적을 달성하는 조치가 필요한 경우

4.2.3 설치방법

(1) 설치기준

- ① 버스정류장 배치계획은 교통의 안전성, 이용상의 편리성, 경제성을 충분히 고려하여야 한다.
- ② 버스정류장과 다른 시설과의 병설 여부는 버스 이용자의 이용의 편리함과 경제성 측면에서 검토하여야 되지만, 교통공학적인 측면에서도 본선의 교통시설은 적은 것이 바람직하므로 될 수 있는 대로 다른 시설과 병설한다.
- ③ 출입시설과의 병설은 이용이 편리하고 경제성 측면에서도 유리하다. 이는 출입시설의 설치장소가 그 지역의 도로 교통의 요지이며, 일반적으로 버스나 승용차로 갈아타기가 쉽기 때문이다.

- ④ 버스정류장과 다른 시설과의 간격은 교통안전과 표지설치 등을 고려하여 적정 간격 이상을 떨어뜨려 설치하는 것이 바람직하다.
- ⑤ 상·하행선의 승강장 위치는 서로 마주보는 위치에 설치하는 것이 좋으나 본선의 선형이나 지형의 상황을 고려하여 연결도로 또는 횡단보도를 사이에 두고 어긋나게 설치할 수 있다.
- ⑥ 본선과 연결도로와의 고저차가 큰 곳에 정류장을 설치할 경우 정류장에 이르는 계단이 길어져서 이용에 불편이 많으므로 되도록 정류장을 설치하지 않는 것이 바람직하다.

(2) 기하구조 기준

- ① 버스정류장을 설치할 경우 본선의 평면선형은 직선 또는 표준치 이상의 평면곡선반지름을 가져야 하며, 종단선형은 완만한 경사를 가져야 한다. (본선 평면곡선반지름이 너무 작으면 시거가 불량하고, 버스주행에도 불리한 조건이 될 수 있다.)

표 4.2-1 본선 선형의 최소 기준

본선설계속도 (km/h)		120	100	80	60	50
평면곡선반지름 (m)		1000	700	400	200	150
종단경사 (%)		2.0	3.0	4.0	5.0	6.0
종단곡선변화 비율 (m/%)	볼록형(凸)	170	100	45	20	12
	오목형(凹)	60	45	30	15	10

② 버스정류장 시설 구조

가. 고속국도 및 자동차 전용도로

- (가) 고속국도 및 자동차 전용도로에 설치하는 버스정류장은 본선의 교통류에 주는 영향을 최소화 하도록 외측분리대에 따라 버스정류장을 본선에서 분리한다.
- (나) 버스정류장은 감속차로부·가속차로부·버스정차로로 구성되며, 각각의 길이는 표 4.2-2의 값 이상을 표준으로 한다. 단, 본선의 교통량이 적고 이용횟수가 적다고 판단되는 버스정류장에 대해서는 () 내의 값까지, 또 변속차로 길이는 본선의 교통을 방해하지 않고 안전하게 유·출입될 수 있는 범위 내에서 표의 값을 축소 할 수 있다.
- (다) 감속차로는 직접식으로 하고, 가속차로는 직접식 또는 평행식으로 한다.

표 4.2-2 버스정류장의 제원(고속국도)

구분		설계속도 (km/h)	120	100	80	비고
감속부	변이구간길이 L1 (m)		70	60	50	
	주감속차로길이 L2 (m)		120	100	90	
	감속차로 길이 (m)		190	160	140	
	보조감속차로길이 L3 (m)		50(40)	50(40)	50(40)	
정차로	정차로 길이 L4 (m)		30(24)	30(24)	30(24)	
가속부	보조가속차로 길이 L5 (m)		40(30)	40(30)	40(30)	
	주가속차로 길이 L6 (m)		160	130	110	직접식
			220	190	120	평행식
	변이구간길이 L7 (m)		70	60	50	
	가속차로 길이 (m)		230	190	160	직접식
			290	250	170	평행식
버스정류장 길이 LT (m)			540	470	420	직접식
			600	530	430	평행식

() 안의 수치는 제반여건 등을 감안한 최소 설치 길이임.

나. 일반도로

- (가) 일반도로의 버스정류장은 주 간선도로인 경우 본선과 분리하며, 기타 도로라도 본선의 교통량, 버스정류장 이용횟수 등을 감안하여 본선과 분리하여 설치하는 것으로 한다.
- (나) 버스정류장은 변속차로와 정차로로 구성되며, 그 길이는 표 4.2-3을 참조하되 본선 교통량 · 이용횟수 · 도로 주변상황 등을 감안하여 결정하며, 버스의 정차시간이 길어질 것으로 예상될 경우에는 버스 1대당 15 m를 더한 길이로 한다.

표 4.2-3 버스 정류장의 제원(일반도로)

설계속도 (km/h)	지방지역				도시지역		
	80	60	50	40	60	50	40
감속차로 길이 L1 (m)	35(95)	25	20	20	20	15	12
버스정차로 길이 L2 (m)	15	15	15	15	15	15	15
가속차로 길이 L3 (m)	40(140)	30	25	25	25	20	13
버스정류장 길이 L (m)	90(250)	70	60	60	60	50	40
엇갈림 길이 (m)	80	50	40	30	50	40	30

주) () 안은 일부 출입을 제한한 경우의 값

- (다) 교차점 부근에 버스정류장을 설치할 경우에는 필요 엇갈림 길이 이상 떨어져야 한다.
- (라) 일반도로의 버스정류장은 주위의 상황에 따라 갓길을 축소할 수 있다.

③ 간이 버스정류장

가. 일반도로의 왕복 2차로 도로에서는 특별한 경우를 제외하고는 실제로 상기에서와 같은 외측분리대를 갖춘 버스정류장의 설치가 어려울 수 있으며, 규격에 맞도록 설치하는 경우 공사비 증가 및 설치위치의 지형적 장애 등으로 인하여 이용을 기피할 수 있다.

나. 이런 경우 도로조건, 도로 주변의 지역적 특성, 경제성 등을 감안하여 간이시설로 최소한의 목적을 달성하는 조치가 필요하다.

다. 따라서 일반국도에 반드시 설치가 필요한 구간에는 규격에 관계 없이 버스정류장을 설치하여 안전사고를 예방하고 교통용량의 저하를 최소로 하여야 한다.

(3) 버스정류시설 내 부대시설

① 버스정류장 내 인지 및 안내를 위한 표지판 설치가 필요할 경우 표지판 설치를 위한 관련 기준에 의한다.

② 버스정류시설 내 버스승강장은 이용자의 안전 및 편의를 위하여 차도부와 분리될 수 있도록 보·차도 경계석, 보도 등이 설치되어야 한다.

③ 버스정류장이 설치되는 장소가 연결도로 및 접근로와 고저차가 있을 경우 장애자의 휠체어, 유모차 등의 통행을 위한 8%~12% 이내의 경사로를 설치하여야 하며, 부득이하게 계단설치의 경우 최대경사는 25% 이하로 하여야 한다.

④ 주변에 버스정류장으로의 접근을 위한 우회로가 있을 경우 별도의 경사로를 설치하지 않는다.

4.2.4 기타 상세기준

(1) 버스정류장 설치에 대한 상세기준은 도로의 구조·시설에 관한 규칙 해설 및 관련기준을 참고한다.

4.3 비상주차대

4.3.1 일반사항

(1) 비상주차대는 우측 갓길의 폭이 협소한 도로에서 고장난 자동차가 본선 차도에서 벗어나 대피할 수 있는 장소를 제공함으로써 본선의 도로용량 저하 및 교통사고를 예방하기 위하여 설치한다.

(2) 비상주차대의 설치간격을 결정할 때에는 고장차가 그대로의 상태로 주행할 수 있을 것인가 또는 인력으로 밀어 대피시킬 것인가를 감안하여 가능한 거리를 판단하여 설치한다.

4.3.2 설치장소

(1) 설치기준

① 고속국도에서 우측 갓길의 폭이 2.5 m 미만일 경우에는 비상주차대를 설치한다.

② 지방지역 고속국도를 제외한 주간선도로의 우측 갓길의 폭이 2.0 m 미만일 경우에는 계획교통량이 적은 경우를 제외하고 비상주차대를 설치한다.

③ 기타 지방지역도로에 있어서는 계획교통량이 많은 경우 안전성, 경제성 등을 고려하여

탄력적으로 설치한다.

(2) 설치간격

- ① 비상주차대의 설치간격은 도로의 규격 및 구분에 따라 다음 표를 표준으로 한다.

표 4.3-1 비상주차대 설치간격

도로 구분	설치간격 (m)	비고
고속국도	750	
고속국도를 제외한 그 밖의 도로	750	

(3) 설치위치

- ① 일반적으로 운전자의 시야에 항상 1개소 이상의 비상주차대가 들어오도록 하는 것이 이상적이고, 비상전화가 설치될 것을 고려해서 될 수 있는 대로 비상전화와의 위치관계를 고려하여 설치한다.
- ② 장대교, 터널 등에서는 갓길 폭이 2.0 m 미만인면서 구조물의 길이가 1,000 m 미만 일 때에는 그 구조물 전후의 토공구간에 설치하여도 좋으나, 길이가 그 이상일 때는 구조물 중간에 최소 750 m 간격으로 비상주차대를 설치할 필요가 있다.
- ③ 오르막차로 구간에 대하여는 토공, 교량부에 준하여 설치하는 것으로 한다.
- ④ 토공구간에서는 표준 설치 간격에 의거하여 용지취득이 용이한 곳으로 하되, 편절 편성 구간이나 구조물 설치구간은 피하는 것이 좋다.
- ⑤ 지방지역 일반도로에서 선형개량 등으로 폐도가 발생할 경우 폐도를 활용하면 효과적이다.
- ⑥ 고속국도의 경우 갓길 폭을 3.0 m 이상으로 설치하고 있으므로 비상주차대 설치의 일부 구조물을 제외하고 특별히 고려할 필요는 없다. 다만, 갓길을 확보하였더라도 휴게소, 출입시설 간격 등 현장여건을 고려하여 필요 시 비상주차대를 설치하도록 한다.

4.3.3 설치방법

(1) 비상주차대 유형

- ① 표준형 : 기본 구조(표준 설치)의 비상주차대

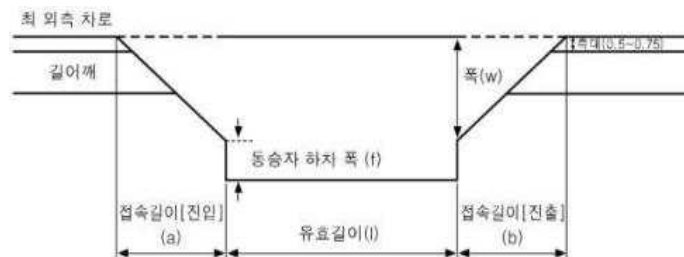


그림 4.3-1 비상주차대 표준형(예시)

- ② 확장형 : 분리 안전지대(노면표시)를 설치한 비상주차대

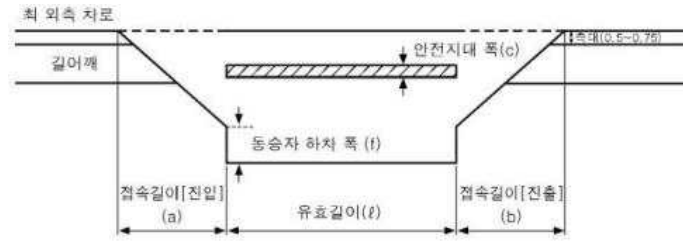


그림 4.3-2 비상주차대 확장형(예시)

(2) 접속길이 및 유효길이

- ① 비상주차대의 폭원, 유효길이 및 접속길이는 표 4.3-2, 표 4.3-3과 같이한다.
- ② 표준형의 비상주차대의 폭은 3.0m로 하고, 측대가 있는 경우 측대를 포함한 폭으로 하며, 소형자동차도로는 2.5m로 축소할 수 있다.

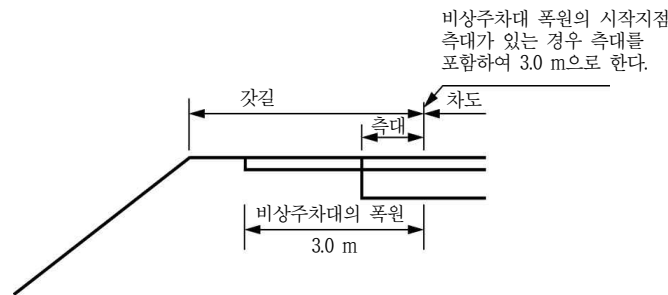


그림 4.3-3 비상주차대 횡단면도

- ③ 고속국도(도시지역 고속국도 제외)는 본선 교통의 고속주행 특성을 고려하여 안전하고 원활한 소통이 될 수 있도록 비상주차대 폭을 4.0m 적용한다.
- ④ 접속길이(a, b)는 주변 여건을 고려하여 안전한 유출입이 가능하도록 적절한 길이를 확보해야 한다.

표 4.3-2 비상주차대 표준형 규격

도로 구분	설치 최소 규격 (m)				
	a	l	b	w	f
고속국도	50~100	30	50~100	4	0.5~1.0
도시지역 고속국도	30~60	30	30~60	3	0.5~1.0
고속국도 제외한 그 밖의 주간선도로	30~60	20	30~60	3	0.5~1.0
보조간선도로 이하	10~20	15	10~20	3	0.5~1.0

표 4.3-3 비상주차대 확장형 규격

도로 구분	설치 최소 규격 (m)						
	a	l	b	c	d	w	f
고속국도	80~100	30~50	80~100	1	5	6.5	0.5~1.0
도시지역 고속국도	40~60	30~40	40~60	0.5	3	4.0	0.5~1.0
고속국도 제외한 그 밖의 주간선도로	40~60	20~30	40~60	0.5	3	4.0	0.5~1.0
보조간선도로 이하	20~30	15~20	20~30	0.5	3	4.0	0.5~1.0

4.3.4 기타 상세기준

- (1) 비상주차대 설치에 대한 상세기준은 도로의 구조·시설에 관한 규칙 해설 및 관련기준을 참고한다.

4.4 휴게시설

4.4.1 일반사항

- (1) 휴게시설은 일반도로나 출입이 제한된 고속도로, 자동차 전용도로에서 장시간의 연속 주행으로 인한 운전자의 생리적 욕구 및 피로해소와 동시에 자동차의 주유, 정비, 기타 서비스를 제공하기 위하여 설치한다.
- (2) 휴게시설은 규모에 따라 일반휴게소, 화물차휴게소, 간이휴게소, 졸음쉼터로 구분하며, 해당 휴게소의 기능과 규모, 노선의 교통특성 등을 고려하여 선정한다.

4.4.2 설치위치

- (1) 휴게시설의 위치는 그 노선에 설치하는 모든 휴게시설 위치의 상호 관련 및 사람과 자동차를 위해 제공하는 서비스의 내용을 종합적이고 체계적으로 검토하고, 각 시설의 입지조건을 고려하여 선정하여야 한다.
- (2) 휴게시설의 적합한 위치는 자연환경조건, 건설의 적합성, 유지관리조건 및 도로 기하구조 및 교통운영 조건을 고려하여 선정한다.

① 자연환경조건

가. 자연경관이 우수한 좋은 장소를 선택하여 휴게소를 설치한다.

② 건설 및 유지관리조건

가. 휴게시설은 광대한 면적의 용지를 필요로 하기 때문에 용지비가 가능한 한 저렴하고 지형이 평탄하여 많은 양의 땅깍기·흙쌓기가 필요치 않은 건설이 용이한 장소를 선택하여야 한다.

③ 도로 기하구조 및 교통운영 조건

가. 본선의 평면곡선반지름이 작은 구간이나 급경사 구간에 설치할 경우 운전자의 휴게시설 인지나 원활한 출입을 방해하고 사고발생의 원인이 되므로 본선 선형과 적합성을 고려하여 위치를 선정하여야 한다.

나. 다른 시설과 적정한 이격거리를 유지해서 운전자가 휴게시설로 원활하게 안내될 수

있도록 설치한다.

4.4.3 설치방법

(1) 배치간격

- ① 휴게소 간 거리는 자동차 이용자의 피로 해소, 화장실, 식사 등 생리적 특성상 20 km ~ 40 km 이내를 가장 선호한다는 점과 휴게소의 유지관리 및 운영 수익을 고려하여 일반휴게소 사이에 졸음쉼터 등을 설치, 휴게시설 상호 간 15 km~25 km 이내로 설치하는 것이 바람직하다.

표 4.4-1 휴게시설의 배치간격¹⁾

구분	표준간격 (km)	최대간격 (km)	비고
모든 휴게시설 상호간	15	25	
일반 휴게소 상호간	50	100	
주유소 상호간	50	75	

주 1) 고속국도, 유료도로에 적용되는 기준

(2) 휴게소 부지면적 산정

- ① 휴게시설의 부지면적은 주차장 면적, 건축물 부지면적, 녹지 등 기타면적을 합산한 면적을 말하며, 휴게시설의 규모는 휴게시설이 입지하는 본선 교통량과 그에 따른 주차면수를 기준으로 정한다.
- ② 휴게시설의 규모는 공용기간을 10년으로 하여 결정되고, 각 구성요소는 단계건설을 고려하여 설치할 수 있다.
- ③ 고속국도나 유료도로의 휴게시설 부지면적 산정은 유료도로 휴게소 부지면적 산출지침을 참조한다.

(3) 휴게소 시설배치

- ① 휴게시설은 일반적으로 기본형인 분리식 외향형으로 설치한다.
- ② 지형 및 입지조건 등 여러 가지의 이유로 기본형을 채택하기가 어려울 때가 있다. 이 때에는 각종 형식의 특징을 비교 검토한 후 가장 적합한 형식을 채택하도록 한다.

4.4.4 기타 상세기준

- (1) 휴게시설에 대한 상세기준은 도로의 구조·시설에 관한 규칙 해설 및 졸음쉼터 설치 및 관리지침 등 관련기준을 참고한다.

4.5 체인탈착장

4.5.1 일반사항

- (1) 체인탈착장은 적설 한냉지 등에서 주행하고 있는 자동차가 도로 노면의 결빙에 따라 체인을 설치하거나 제거하기 위한 공간을 말한다.

- (2) 체인탈착장은 겨울철의 한정된 기간에 필요한 시설이기 때문에 가능한 한 서비스(휴게소, 주차장) 지역을 체인탈착장으로 이용하도록 하는 것이 바람직하다.

4.5.2 설치위치

- (1) 설빙대책작업을 감안하여 아래에 기술한 위치에 체인을 탈착할 수 있는 공간을 확보한다.
- (2) 강설 조건이 급격히 변하는 곳
- ① 적설지와 비적설지의 경계, 산악지 도로 진입 구간 등에 설치하며, 선정 위치는 오르막경사가 4% 이상이 되는 급경사 구간의 전방에 설치하는 것이 바람직하다.
- (3) 장대터널의 입구 부근
- ① 기온 및 강설 조건이 급변하는 경우가 많으므로 이들 구조물 전방 1km 이상 지점에 탈착장을 설치하는 것이 좋으며, 장대터널 및 터널 연속구간에 교통운용상 체인 없이 주행시키는 경우는 터널의 진출입부 양측에 체인탈착장을 설치할 필요가 있다.
- (4) 출입시설 내
- ① 본선의 제설 수준과 접속도로의 제설 수준에 차이가 있는 경우(고속국도, 지방도 등)에 필요한 것으로 제설 수준의 차이가 발생하는 경계인 출입시설 내에 설치하는 탈착장을 말하며, 체인탈착장의 설치 여부 및 위치에 대해서는 사전에 접속도로의 제설상황(방송)과 도로관리청과 협의하여 결정해야 한다.

4.5.3 설치방법

- (1) 대규모 체인탈착장
- ① 비적설지와 적설지의 경계 부근
- ② 장대터널이나 터널 연속구간에서 체인 없이 주행하는 거리가 약 10km 이상 되는 구간의 앞과 뒤
- ③ 적설지에서 출입시설과 고속국도를 제외한 그 밖의 도로 접속 부근
- (2) 소규모 체인탈착장
- ① 원칙적으로 우측 갓길을 확폭하여 설치하며, 평행식 주차형식으로 폭은 5m, 테이퍼 길이는 20m로 한다.
- (3) 설치시 유의사항
- ① 체인탈착장에는 조명 설비를 설치한다.
- ② 주차면은 보통의 주차면보다 0.50m 정도 넓게 하는 것이 바람직하다.
- ③ 체인탈착장의 경사는 주차 자동차의 종방향으로 2% 이하, 횡방향으로 3% 이하로 하고, 노면 배수에 주의를 기울여야 한다.
- ④ 체인탈착장으로 사용되는 부분은 포장을 하고, 교통섬은 원칙적으로 설치하지 않는다.
- ⑤ 살수시설, 용설시설 등의 제설시설은 설치하지 않는 것이 바람직하다.
- ⑥ 대규모 체인탈착장에는 화장실을 설치하는 것이 바람직하다.

4.5.4 기타 상세기준

- (1) 체인탈착장에 대한 상세기준은 도로의 구조·시설에 관한 규칙 해설 및 관련기준을 참고한다.

2023년 집필위원(전면개정)

성명	소속	성명	소속
정경영	(주)유신		

국가건설기준센터 및 건설기준위원회

성명	소속	성명	소속
이영호	한국건설기술연구원	이석근	경희대학교
김기현	한국건설기술연구원	권수안	한국건설기술연구원
김희석	한국건설기술연구원	권순일	(주)서영엔지니어링
류상훈	한국건설기술연구원	김성민	경희대학교
원훈일	한국건설기술연구원	엄병식	한국건설기술연구원
이상규	한국건설기술연구원	유호식	한국도로공사
이승환	한국건설기술연구원	이광호	주식회사 인성
이용수	한국건설기술연구원	이문섭	한국건설기술연구원
주영경	한국건설기술연구원	이태옥	수성엔지니어링
최봉혁	한국건설기술연구원	임광수	서울화인
허원호	한국건설기술연구원	장인희	포스코건설
		최민규	(주)다산컨설팅
		최준성	인덕대학교
		한승환	한국도로공사

중앙건설기술심의위원회

성명	소속	성명	소속
권순철	SK건설	양정훈	도로교통공단
김형무	한국도로공사	이희상	한국도로공사
남정희	한국건설기술연구원	전진구	서경대학교
박지영	한국교통연구원		

소관부처

성명	소속	성명	소속
양희관	국토교통부 도로건설과	최영록	국토교통부 도로건설과
김로타	국토교통부 도로건설과		

(분야별 가나다순)

KDS 44 70 05 : 2023

주차장

2023년 1월 6일 개정

소관부서 국토교통부 도로건설과

관련단체 한국도로협회
13647 경기도 성남시 수정구 위례서일로 26, 8층 한국도로협회
Tel : 02-3490-1000 E-mail : off@kroad.or.kr
<http://www.kroad.or.kr>

관련단체 한국도로학회
06349 서울특별시 강남구 밤고개로1길 10 수서현대벤처빌 426호
Tel : 02-3272-1992 E-mail : ksre1999@hanmail.net
<https://ksre.or.kr/>

국가건설기준센터
10223 경기도 고양시 일산서구 고양대로 283(대화동)
Tel : 031-910-0444 E-mail : kcsc@kict.re.kr
<http://www.kcsc.re.kr>