

KDS 47 80 20 : 2019

# 고속 · 일반 철도역

2019년 4월 8일 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 철도에 해당되는 부분을 통합 정비하여 기준으로 제정한 것으로 제·개정 연혁은 다음과 같다.

건설기준	주요내용	제정 또는 개정 (년.월)
철도설계기준 (연계교통편)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 총칙, 역 입지 및 배치계획, 연계교통시설 설치 기준, 접근교통시설 배치계획, 역사 내 이동편리성 확보계획 등 총 5장으로 구성</li> <li>• 철도여객이 입지, 연계교통시설, 역사 내 이동편의시설 등을 규정함으로써 철도 이용객이 버스, 택시, 승용차 등으로 쉽고 편리하게 환승할 수 있도록 함</li> <li>• 철도 이용의 편리성이 제고되고, 이를 통해 철도 이용 수요가 증대 될 것으로 예상</li> </ul>	제정 (2012.12)
철도설계기준 (연계교통편)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 기존 고속·일반철도역의 설계기준에 광역철도역에서의 철도와 철도, 철도와 다른 교통수단과의 원활한 연계교통 설계기준을 추가하여 설계기준의 완성도 제고</li> <li>• 광역철도 연계교통시설 위계 정립</li> <li>• 광역철도 연계교통시설별 고려사항 제시</li> <li>• 광역철도 연계교통시설별 설치 기준 제시</li> </ul>	개정 (2014.2)
KDS 47 80 20 : 2016	• 건설기준 코드체계 전환에 따라 코드화로 통합 정비함	제정 (2016.6)
KDS 47 80 20 : 2019	• 철도 건설기준 적합성평가에 의해 코드를 정비함	개정 (2019.04)

제 정 : 2016년 6월 30일

개 정 : 2019년 04월 08일

심 의 : 중앙건설기술심의위원회

자문검토 : 국가건설기준센터 건설기준위원회

소관부서 : 국토교통부 철도건설과

관련단체 : 한국철도시설공단

작성기관 : 한국철도기술연구원

---

---

# 목 차

---

---

1. 일반사항 .....	1
1.1 목적 .....	1
1.2 적용 범위 .....	1
1.3 참고 기준 .....	1
1.4 용어의 정의 .....	1
1.5 기호의 정의 .....	1
2. 조사 및 계획 .....	1
2.1 역 입지 및 배치계획 .....	1
2.2 연계교통시설 설치 기준 .....	2
2.3 접근교통시설 배치계획 .....	7
2.4 역사 내 이동편리성 확보계획 .....	12
3. 재료 .....	15
4. 설계 .....	15

1. 일반사항

1.1 목적

(1) 이 기준은 고속·일반 철도역 시설물에 대하여 조사, 계획, 설계, 시공, 유지관리에 필요한 기술적 사항을 제시하는 것을 목적으로 한다.

1.2 적용 범위

내용 없음

1.3 참고 기준

내용 없음

1.4 용어의 정의

내용 없음

1.5 기호의 정의

내용 없음

2. 조사 및 계획

2.1 역 입지 및 배치계획

2.1.1 기본원칙

(1) 철도역은 국토의 계획 및 이용에 관한 법률 제36조에 따른 도시지역에 위치하는 것을 원칙으로 한다.

2.1.2 역 입지 계획

(1) 철도역은 도시지역에 위치하는 것을 원칙으로 하되, 도시지역에 위치가 곤란할 경우 다음 사항을 고려하여 철도역의 입지를 선정하여야 한다.

- ① 해당 입지에 대한 지방자치단체의 도시·군 계획시설의 결정이 수립·확정되어 있어야 한다.
- ② 대중교통, 승용차 등으로 철도역 접근이 용이하고, 해당 지자체의 버스 등 연계교통수단 운영에 대한 구체적인 대책이 마련되어 있어야 한다.
- ③ 입지 변화에 따른 사업비, 철도이용편의 측면 등을 종합적으로 고려하여야 한다.
- ④ 장래 이용수요 증가에 대비한 확장이 용이하여야 한다.

(2) 도시지역 외곽에 철도역 입지를 선정할 경우 지자체와 연계교통시설, 운영체계 등에 대한 협의가 선행되어야 한다. 이때 접근도로 구축, 교통수단(버스, 택시 등) 조정 등 소관별 연계교통체계 구축은 개통 전까지 이행하는 조건으로 한다.

### 2.1.3 역 배치 계획

- (1) 철도역사는 선로를 중심으로 양방향에서 쉽게 접근 가능하고, 동선이 최소화되도록 계획하여야 한다.
- (2) 이용자의 편의를 제고하기 위하여 수평 수직이동이 최소화되도록 계획하여야 한다.
- (3) 과도한 수평 수직 이동이 불가피할 경우 무빙워크, 에스컬레이터, 엘리베이터 등 이동 편의시설 설치를 고려하여야 한다.
- (4) 역전 광장은 교통광장으로서의 역할과 기능을 할 수 있도록 고려하되, 접근교통시설이 역전 광장보다 더 멀리 설치되거나 역전 광장이 과대하게 계획되어 철도와 버스 등 대중교통과의 연계에 지장을 주는 일이 없도록 하여야 한다.

## 2.2 연계교통시설 설치 기준

### 2.2.1 기본방향

- (1) 연계교통시설은 철도역을 등급별로 차별화하여 역 특성에 적합하게 설치하여야 한다.
- (2) 철도역과 연계교통시설이 유기적으로 연계되어 철도이용자의 편리를 도모하고 역 주변의 교통 혼잡을 방지할 수 있어야 한다.

### 2.2.2 연계교통시설 설치시 고려사항

#### 2.2.2.1 접근교통시설

- (1) 접근교통시설은 접근수단별 특성에 따라 다시 세분화되며, 해당 역의 등급을 고려하여 필요한 접근교통시설을 마련하여야 한다.

#### 2.2.2.2 이용자 편의시설

- (1) 해당 역의 규모, 특성 등을 고려하여 필요한 이용자 편의시설을 마련하여야 한다.

#### 2.2.2.3 연계교통정보시설

- (1) 철도역 내부 및 외부의 환경을 고려하여 필요한 연계교통정보안내시설을 제공하여야 한다.

### 2.2.3 철도역 등급 분류

#### 2.2.3.1 일반사항

- (1) 철도역의 이용수요, 역의 기능(KTX 정차횟수), 배후권역의 규모(인구 규모, 경제 규모), 역 입지 특성에 따라 철도역을 5등급으로 구분한다.
- (2) 해당 철도역의 등급에 따라 연계교통시설을 차별화하여 설치한다.

2.2.3.2 철도역 평가항목

- (1) 철도역 이용수요  
철도역 이용수요는 연계교통 시설의 이용과 직결되므로 반영한다.
- (2) 철도역 기능  
KTX(운행속도 시간당 180킬로미터 이상 EMU를 포함) 정차역은 지역의 거점 철도역 역할을 수행하므로 KTX 정차횟수를 반영한다.
- (3) 배후권역의 규모
  - ① 인구 규모: 철도역이 입지한 도시의 인구규모를 반영한다.
  - ② 경제 규모: 철도역이 입지한 도시의 경제규모를 반영한다.
- (4) 연계교통이 중요한 도시 외곽에 입지한 철도역의 특성을 추가 반영한다.

2.2.3.3 철도역 등급산정

- (1) 평가항목별로 10점 만점 기준 2점 단위 척도로 평가하며, 평가항목별 가중치는 이용수요 5, KTX 정차횟수 3, 도시규모 1, 경제규모 1로 하고, 철도역 입지 항목은 10점 만점에 추가적으로 1의 가중치를 둔다.
  - ① 이용수요는 개통 후 5년이 경과한 시점의 예측자료(사업별 철도건설 기본계획)를 적용한다.
  - ② 도시규모(인구) 및 경제규모(산업매출액)는 통계청에서 최근 고시된 자료를 적용한다. 다만, 주변 개발계획이 확정된 경우 추가 반영할 수 있다.

표 2.2-1 철도역 평가항목 배점 기준

점수	이용수요 (가중치 5)	KTX 운행 (가중치 3)	인구규모 (가중치 1)	경제규모 (가중치 1)	입지특성 (가중치 1)
	이용객/일	KTX정차횟수/ 일	인구	매출액/명	
10	15,000명 이상	80회 이상	500만 이상	2억원 이상	도시외곽 입지
8	5,000~15,000	30~80회	100~500만	1.5~2억원	
6	2,000~5,000	10~30회	50~100만	1~1.5억원	
4	500~2,000	1~10회	20~50만	0.5~1억원	
2	500명 미만	0회	20만 미만	5천만원 미만	

- (2) 총점이 10점 만점이 되도록 평가항목별 점수를 다음 수식과 같이 합산하고 점수에 따라 등급을 결정한다.

$$SC_i = 0.5SD_i + 0.3SO_i + 0.1(LP_i + \leq i) + 0.1SL_i \quad (2.2-1)$$

$SC_i = i$ 역의 점수  
 $SD_i = i$ 역의 이용객수  
 $SO_i = i$ 역의 KTX정차 횟수  
 $LP_i = i$ 역이 위치한 도시의 인구수  
 $\leq i = i$ 역이 위치한 도시의 1인당 산업매출액  
 $SL_i = i$ 역의 입지특성

표 2.2-2 철도역 평가점수별 등급 기준

등급	1등급	2등급	3등급	4등급	5등급
점수	8점 이상	6점 이상	4점 이상	2점 이상	2점 미만

2.2.4 연계교통 시설 기준

2.2.4.1 접근교통시설

(1) 버스 연계시설

① 버스 정류장(Bus Stop)

- 가. 버스정류장은 마을버스 정류장, 시내버스 정류장, 광역/시외버스 정류장, 리무진 버스 정류장 등으로 구분하며, 역 등급에 따라 설치여부를 결정한다.
- 나. 시내버스 정류장은 모든 등급의 철도역에 설치하며, 그 외 버스정류장은 열차 운영특성을 고려하여 아래 표 2.2-3과 같이 필수, 권고사항으로 선택적으로 설치한다.
- 다. 1, 2등급의 광역·시외·리무진 버스 정류장은 필수사항이나 지역 여건 등을 감안하여 시내버스 정류장과 통합하여 설치할 수 있다.

표 2.2-3 역 등급별 버스정류장 설치기준 (○ : 필수, △ : 권고)

구분	1등급	2등급	3등급	4등급	5등급
마을버스 정류장	△	△	△	△	△
시내버스 정류장	○	○	○	○	○
광역·시외버스 정류장	○	○	△	△	△
리무진버스 정류장	○	○	△	-	-

라. 광역·시외버스 정류장 및 리무진 버스 정류장과 같이 철도역에 위치한 버스 정류장이 버스노선의 기·종점 역할을 할 경우 별도의 버스대기공간을 확보하여야 한다.

마. 4등급, 5등급 역의 광역·시외버스 정류장은 수송수요, 주변여건 등을 고려하여 별도 계획이 불필요 할 경우 시내버스 정류장과 통합 운영할 수 있다.

(2) 택시 연계시설

① 택시 정류장

가. 택시 정류장은 모든 등급의 철도역에 필수시설로 설치하며, 시설규모는 주변 지역에서 발생하는 택시 연계수요를 고려하여 정한다.

표 2.2-4 역 등급에 따른 택시 정류장 설치기준 (○: 필수, △: 권고)

구분	1등급	2등급	3등급	4등급	5등급
택시 정류장	○	○	○	○	○

나. 역 규모 및 이용자 특성에 따라 모범택시나 리무진택시 정류장을 별도로 설치할 수 있다.

② 택시 대기공간

가. 철도역의 규모, 택시 수요 등에 따라 별도의 택시 대기공간을 아래 표 2.2-5의 기준에 따라 설치할 수 있다.

- 1등급 택시 대기공간은 필수사항이나 지역여건상 설치가 곤란할 경우 생략할 수도 있다.

나. 택시 대기공간 설치 시 대기장소는 주 택시 정류장과 분리하여 혼잡을 예방할 수 있어야 한다.

다. 대기시설에는 필요시 택시를 호출할 수 있는 안내정보시설을 마련해야 한다.

표 2.2-5 역 등급에 따른 택시 대기공간 설치기준 (○ : 필수, △ : 권고)

구분	1등급	2등급	3등급	4등급	5등급
택시 대기공간	○	△	△	-	-

(3) 승용차 연계시설

① 승용차 정차장(Kiss & Ride)

가. 승용차 정차장은 아래 표 2.2-6의 기준에 따라 설치한다.

나. 승용차 정차장은 택시정류장과 분리하여 설치하되, 철도역 규모와 이용수요에 따라 필요시 공용 설치할 수 있다.

표 2.2-6 역 등급에 따른 승용차 정차장 설치기준 (○: 필수, △: 권고)

구분	1등급	2등급	3등급	4등급	5등급
승용차 정차장	○	○	○	○	△

② 승용차 주차장(Park & Ride)

가. 승용차 주차장은 아래 표 2.2-7의 기준에 따라 설치하되, 소규모 역의 경우 철도역의 특성을 고려하여 설치한다.

나. 단, 4등급과 5등급 역은 수송수요, 현지 여건 등을 고려하여 다른 접근교통시설과 통합 운영할 수 있다.

표 2.2-7 역 등급에 따른 승용차 주차장 설치기준 (○: 필수, △: 권고)

구분	1등급	2등급	3등급	4등급	5등급
승용차 주차장	○	○	○	○	○

(4) 자전거 보관소

- ① 자전거 보관소는 아래 표 2.2-8의 기준에 따라 설치한다.
- ② 자전거 이용자가 안전하고 편리하게 이용할 수 있는 장소에 설치하고, 자전거 경사로 등을 설치하여 이동에 불편이 없도록 한다.
- ③ 자전거의 파손 도난방지 및 보관을 용이하게 하기 위해 눈·비 등을 가릴 수 있는 지붕 등의 가림막 및 CCTV 등의 도난방지지설을 설치하여야 한다.
- ④ 건축물 안에 설치하는 경우나 임시적 이용이 주가 되는 경우에는 지붕이 없는 구조로 설치할 수 있다.

표 2.2-8 역 등급에 따른 자전거 보관소 설치기준 (○: 필수, △: 권고)

구분	1등급	2등급	3등급	4등급	5등급
자전거 보관소	○	○	○	△	△

(5) 렌트카 연계시설

- ① 렌트카 연계시설은 철도역의 규모가 크고 이용수요가 많은 역에 대해 아래 표 2.2-9의 기준에 따라 설치한다.
- ② 철도역이 위치하는 곳의 지역적 특성이 관광 및 여가성향을 나타내거나, 철도이용자의 통행이 특정 목적(예: 업무통행-단시간 업무 후 역으로 복귀)에 큰 비중을 갖는 역의 경우 렌트카와의 연계를 통해 효율이 극대화될 수 있도록 설치를 적극 검토한다.

표 2.2-9 역 등급에 따른 렌트카 주차장 설치기준 (○: 필수, △: 권고)

구분	1등급	2등급	3등급	4등급	5등급
렌트카	△	△	△	-	-

2.2.4.2 이용자 편의시설

(1) 보행자 이동통로 캐노피(canopy)

- ① 이용자가 버스, 택시 등 접근교통시설로 이동하는 경로에 눈·비 등을 피할 수 있도록 캐노피를 설치하되, 승용차 주차장과 같이 역 출입구와 거리가 멀리 이격된 연계시설의 경우 선택적으로 적용할 수 있다.
- ② 접근교통시설에서 철도역으로 이동하는 경로에 횡단보도 등 대기공간에는 캐노피를 적극 설치하여, 대기에 따른 눈·비의 영향을 최소화하여야 한다.

표 2.2-10 역 등급에 따른 캐노피 설치기준(○: 필수, △: 권고)

구분	1등급	2등급	3등급	4등급	5등급
캐노피	○	○	○	○	○

(2) 승객 대기소

- ① 버스, 택시 등은 아래 표 2.2-11의 기준에 따라 승객대기소(쉘터)를 설치하고, 승객 대기공간은 휠체어의 진출입·회전 등을 감안하여 설치한다.
- ② 승용차는 대기시간이 짧으므로 별도의 승객 대기소를 설치하지 않아도 된다.

표 2.2-11 역 등급에 따른 승객대기소(쉘터)설치 기준(○: 필수, △: 권고)

구분	1등급	2등급	3등급	4등급	5등급
승객대기소	○	○	○	○	○

2.2.4.3 연계교통정보시설

(1) 열차운행정보시스템

- ① 열차운행정보시스템은 역사 내에 설치하여 열차 이용자들의 열차운행정보를 제공한다.
- ② 열차운행정보는 열차 출발 및 도착시간, 열차탑승위치, 지연시간안내 등의 정보를 제공한다.
- ③ 이용자들이 모였다가 분산하는 보행동선 분기지점의 전방에 설치한다.

(2) 안내표지판

- ① 철도역 연계 교통수단 및 교통시설 안내표지판은 역사 내부뿐 아니라 외부에도 설치한다.
- ② 역사 내부에 설치하는 안내표지판은 열차 하차승객이 쉽게 인지할 수 있는 위치에 설치하고, 해당 역에서 이용할 수 있는 모든 연계 교통수단 및 교통시설의 종류와 그 위치에 관한 정보를 일목요연하게 표시하여야 한다.
- ③ 역사 외부에는 열차 하차승객이 역사를 나온 후 이용하고자 하는 연계교통수단 및 교통시설의 종류와 그 위치를 다시 확인할 수 있는 정보를 제공하는 안내판을 설치하여야 한다.

(3) 키오스크 등

- ① 철도역의 규모, 특성 등에 따라 키오스크, 대중교통안내시스템(버스, 도시철도, 광역철도, BRT 등) 등을 설치할 수 있다.
- ② 연계교통정보시설은 접근교통시설과 상호 연계되도록 계획한다.

2.3 접근교통시설 배치계획

2.3.1 기본방향

- (1) 철도역과 접근교통시설 간 양호한 시인성(視認性) 및 편리한 접근동선체계가 확보되어야 한다.
  - ① 역 이용자가 출발지에서 역까지 접근교통수단 이용 후 승강장으로의 이동시 시인성이 확보되어야 한다.
  - ② 접근교통시설-역 출입구-역 승강장까지의 동선이 가급적 동일선상에 위치하도록 접근동선을 단순화하고, 부득이하게 동일선상에 위치하지 못할 경우 동선이 최소화 되도록 계획한다.

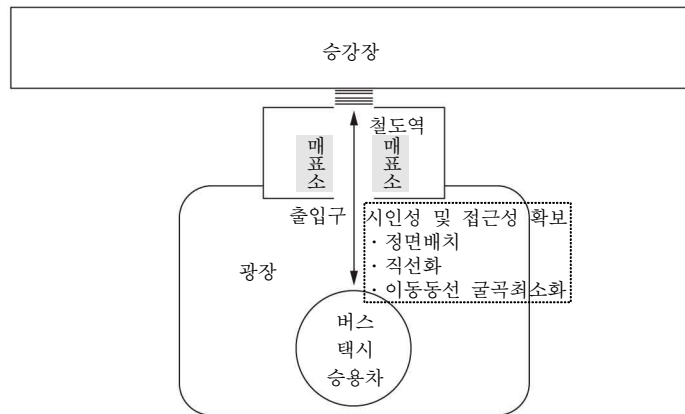


그림 2.3-1 철도역과 접근교통시설간 시인성 및 접근성 확보

- (2) 접근교통시설별 배치는 역사로부터 버스, 택시, 승용차 순으로 한다.
  - ① 버스 등 대중교통시설이 역에 우선 접근할 수 있도록 배치하여야 한다.
  - ② 접근교통시설은 가급적 역사 정면에 배치하고 철도역과 접근교통시설이 집중화되어야 한다.
  - ③ 접근교통시설은 가급적 수단별로 동선을 분리하며, 충분한 대기공간을 확보하여야 한다.

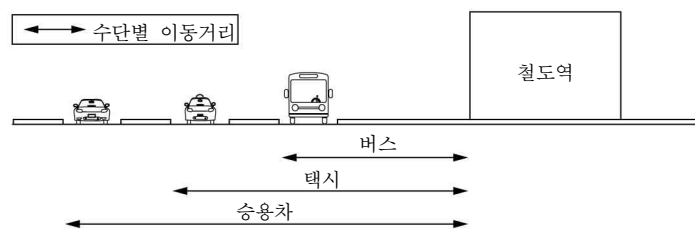


그림 2.3-2 접근교통시설 배치순서

- (3) 철도역과 접근교통시설 간 이동거리가 최소화되도록 계획한다.

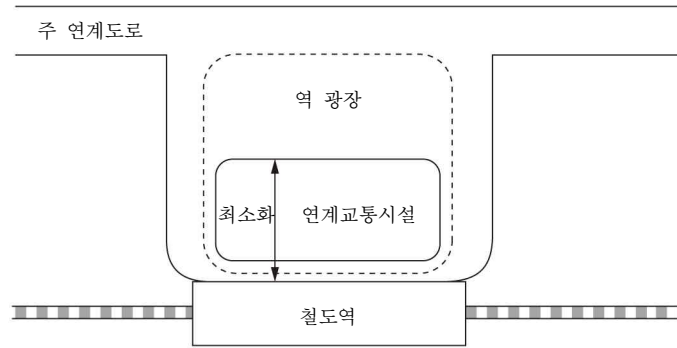


그림 2.3-3 역과 접근 교통시설간 이격거리 최소화

- (4) 철도와 철도(도시철도 포함)간 환승시 이동거리가 최소화되도록 시설을 계획한다.
- (5) 철도역의 승강장에서 접근교통수단까지 거리 산정시 평면환산거리를 적용토록 한다.

① 평면환산거리는 300미터를 초과하지 않는 것을 원칙으로 한다.

평면환산거리 : 철도역 승강장에서 접근교통 승하차 지점까지의 최단 이동거리

\* 계산식 : 보행통로길이(m) +  $\alpha$

\* 계단거리(m) +  $\beta$  \* 무빙위크길이(m)

단,  $\alpha=2$ ,  $\beta=1/2$ , (E/S 존재시  $\alpha=1/2$ )

② 기존 철도역을 개량하는 경우 가중평균 평면환산거리가 20% 이상 향상되도록 관련 연계교통시설을 개선하여야 한다.

$$\text{가중평균환산거리} = \sum \frac{P_i \times Ph_i}{P}, P = \sum P_i \quad (2.3-1)$$

$P_i$  = 환승센터의 주교통수단을 이용하기 위한 직접접근교통수단별 수요

$Ph_i$  = 직접접근교통수단별 환승거리로서 주환승시설에서 주교통수단 승하차지점까지 최단 이동에 필요한 평면환산거리

\* 평면환산거리 = 보행통로길이(m) +  $\alpha$  \* 계단거리(m) +  $\beta$  \* 무빙위크길이(m)

{ $\alpha: 2$ ,  $\beta: 1/2$ , (E/S 존재시  $\alpha=1/2$ )}

③ 신설되는 철도역은 접근교통수단에 대한 체계적인 연계·환승방안을 마련하여 서비스수준(LOS) C 이상으로 배치한다.

표 2.3-1 직접접근교통수단의 승하차시설 배치 LOS

LOS	환승시간	가중평균 환산거리
A	1분 이내	60미터 이내
B	1분~2분	60 ~ 120미터
C	2분~3분	120 ~ 180미터
D	3분~4분	180 ~ 240미터
E	4분~5분	240 ~ 300미터
F	5분 이상	300미터 이상

\* 도보속도는 초당 1.0미터로 가정

### 2.3.2 접근교통시설 배치계획

#### 2.3.2.1 주 연계도로와 이격되어 위치한 역

- (1) 신설 역 또는 역사 개량에 따라 역의 위치가 외곽으로 이전한 역에 해당된다.
- (2) 접근교통시설과 출입구간 주 동선이 가급적 한 일직선상에 위치하도록 배치하여, 역 이용자의 동선을 단순화시키고, 접근거리를 단축하도록 계획한다.

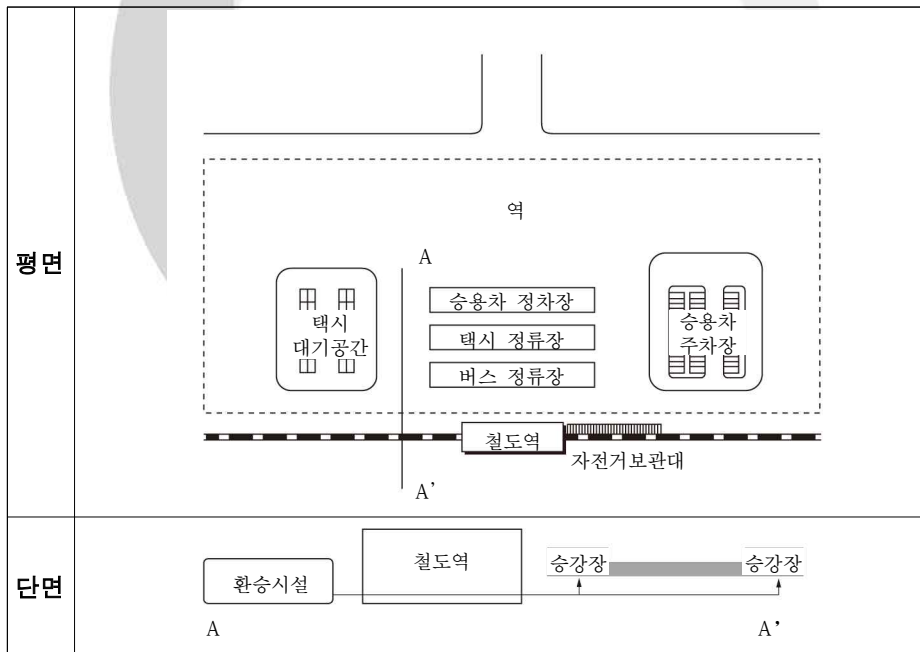


그림 2.3-4 도시 외곽지역에 계획된 역 접근 교통시설 배치 개념도

#### 2.3.2.2 주 연계도로와 본선이 평행 한 곳에 위치한 역

- (1) 철도역 전면부 여유공간이 충분할 경우 전면부에 접근교통시설을 집중하여 배치한다.

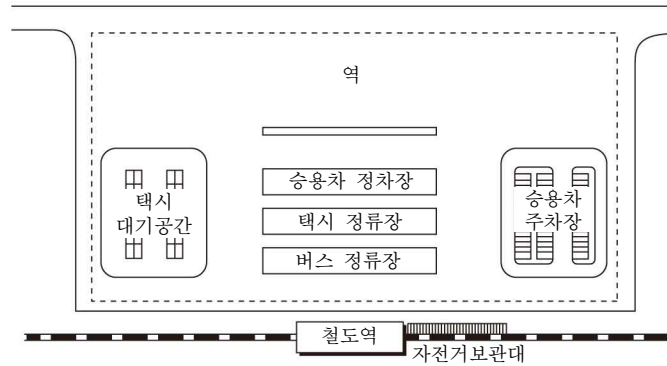


그림 2.3-5 주 연계도로와 본선이 평행 한 곳에 위치한 역

- (2) 도심에 위치하여 철도역 전면부의 공간이 협소한 경우 대중교통 연계시설과 개인교통 연계시설을 분리하여 배치할 수 있다.
- 대중교통 연계시설과 개인교통 연계시설을 분리 배치할 경우 각 접근교통시설과 역 출입구간 동선이 일직선이 될 수 있도록 역사 출입구를 별도로 계획할 수 있다.

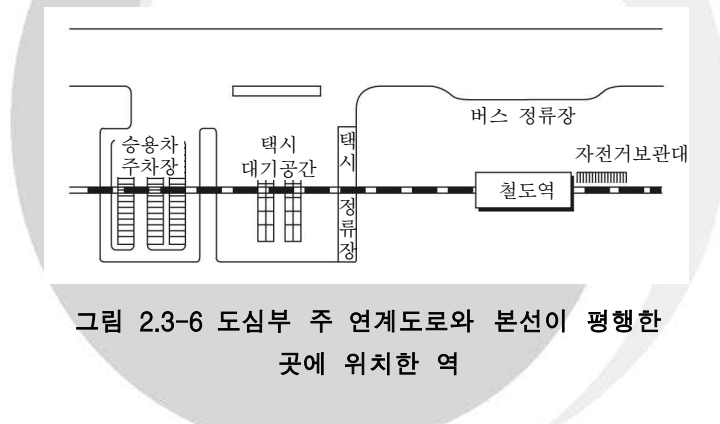


그림 2.3-6 도심부 주 연계도로와 본선이 평행한 곳에 위치한 역

**2.3.2.3 주 연계도로와 선로가 교차하는 곳에 위치한 역**

- (1) 주 연계도로와 선로가 입체화로 교차하는 경우로 역 대합실이 고가에 위치하고, 선로 및 승강장이 지상에 위치한 형태의 역으로, 선로를 고가로 횡단하는 도로와 역 대합실이 수평으로 연계되도록 접근교통시설을 계획한다.
- (2) 고가도로 상에서 접근교통시설이 계획됨에 따라 충분한 여유공간확보가 어려울 경우 최소한의 대중교통연계시설 및 개인교통시설의 승용차 주차장을 수평으로 연계될 수 있도록 배치하고 승용차 주차장 등 공간확보가 크게 필요한 시설은 역 하부 등 별도의 공간에 배치할 수 있다.

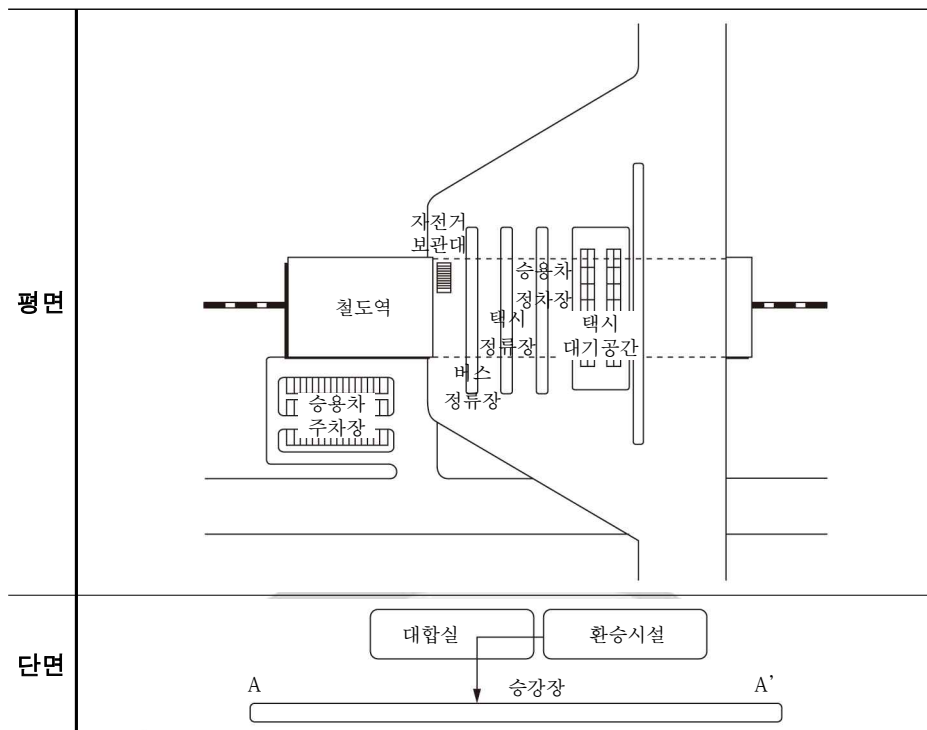


그림 2.3-7 주 연계도로와 선로가 교차하는 곳에 위치한 역

## 2.4. 역사 내 이동편리성 확보계획

### 2.4.1 기본방향

- (1) 역 출입구에서 역 승강장까지 이동시 수평 수직이동거리 및 수직이동횟수가 최소화되어야 한다.
- (2) 역사와 승강장을 최단거리로 배치하고 가급적 평면으로 연결한다.
- (3) 역 외부에서 승강장으로 쉽게 접근할 수 있도록 역 주변 울타리 등 장애물을 최소화하여야 하며, 이 경우 안전사고에 대비한 조치를 취하여야 한다.

### 2.4.2 역 형식별 이동편리성 확보계획

#### 2.4.2.1 대합실과 선로의 병렬배치 형태의 역(지상역)

- (1) 접근교통시설과 승강장간 이동거리가 최소화되도록 계획한다.

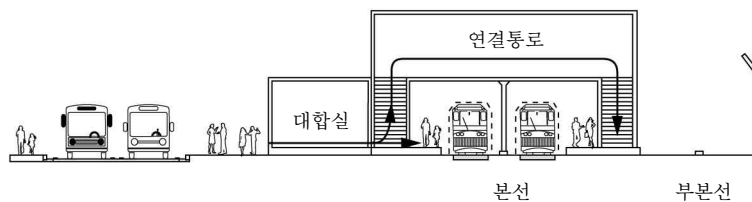


그림 2.4-1 대합실과 선로가 병렬배치형태 역

- (2) 선로가 대합실보다 상부에 위치하는 경우 지상에 대합실을 설치하는 것을 원칙으로 하고 대합실 및 연결통로가 지상에서 동일 평면상에 위치하도록 계획한다.

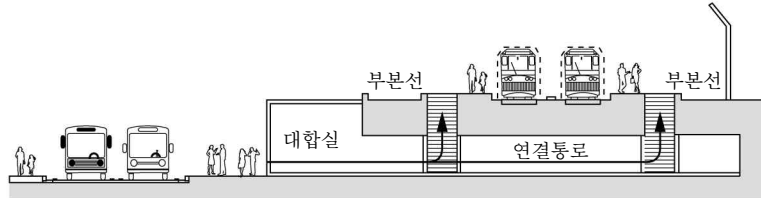


그림 2.4-2 대합실과 승강장 연결통로 동일선상 계획

2.4.2.2 대합실이 본선 위에 위치한 역(선상역)

- (1) 대합실과 승강장 이동시 수직이동이 최소화하기 위해 가급적 접근교통시설이 대합실과 동일선상에 위치할 수 있도록 계획한다.
- (2) 대합실과 직접 연계되는 2층 접근교통시설에는 버스 및 택시, 승용차 정차장 시설을 우선 설치하고, 공간이 부족한 경우 기타 시설은 아래 층 공간에 설치한다.

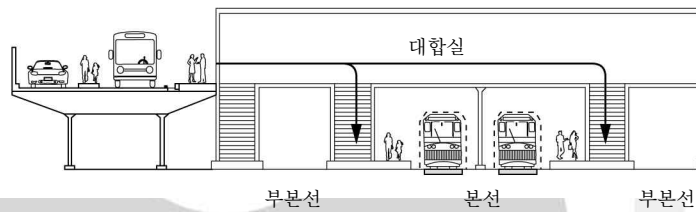


그림 2.4-3 대합실이 본선 위에 위치한 역(선상역)

2.4.2.3 대합실이 선로 아래에 위치한 역(선하역)

- (1) 대합실이 선로 아래에 위치한 선하역으로 계획 시 대합실과 승강장간 높이차 및 이동거리가 최소화되도록 계획한다.

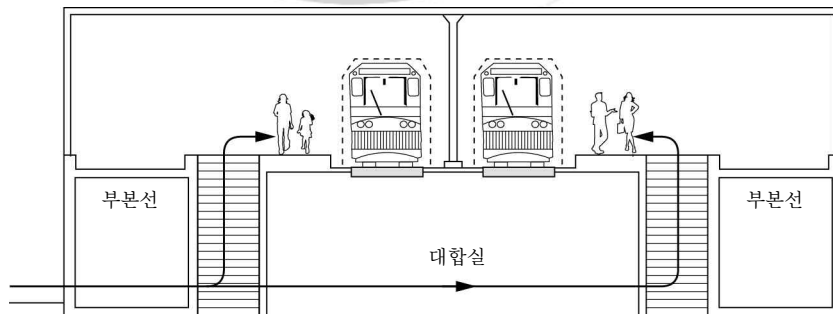


그림 2.4-4 대합실이 선로 아래에 위치한 역(선하역)

2.4.2.4 선로 및 승강장이 지하에 위치한 역(지하역)

- (1) 선로 및 역사 계획 시 대합실과 승강장간 높이차 및 이동거리가 최소화되도록 구조물

또는 선로를 계획한다.

- (2) 접근교통시설과 승강장간 접근동선 최소화를 위해 대합실을 선로 상부에 위치토록 하거나, 선로와 접근교통시설이 교차하도록 배치하여 접근교통시설에서 승강장간 직접 연계가 가능토록 계획한다.

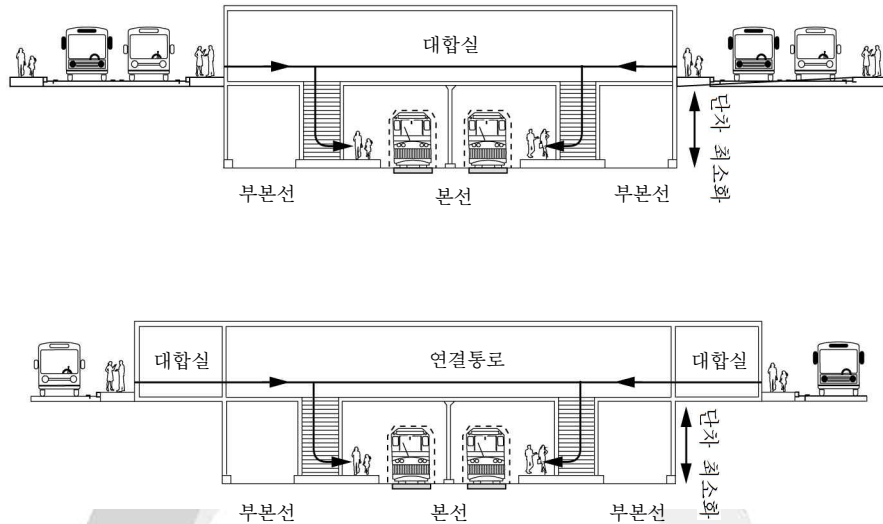


그림 2.4-5 선로 및 승강장이 지하에 위치한 역

2.4.2.5 역 출입구에서 열차 승강장 이동시 수평이동이 가능한 역

- (1) 열차 운행회수 및 이용자 수가 적은 지방에 위치한 역으로 대합실과 승강장이 수평으로 이동이 가능할 경우 열차안전운행에 지장이 없는 범위 내에서 부분선의 위치를 조정하여 대합실과 승강장간 이격거리가 최소화되도록 계획한다.
- (2) 수평으로 본선을 횡단함에 따른 별도의 안전조치를 강구하여야 한다.

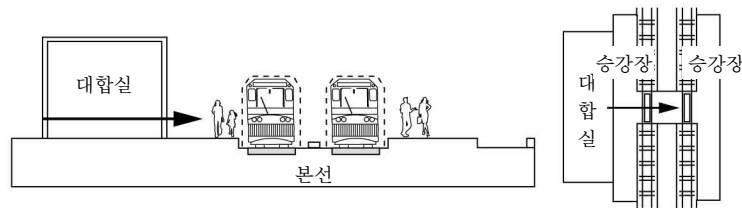


그림 2.4-6 대합실에서 승강장간 수평이동이 가능한 역

2.4.2.6 기·종점역

- (1) 기·종점 역사이면서 역사여유부지가 충분히 확보된 경우 대합실과 승강장의 구조를 'T'자형의 배치하되, 수평 이동이 가능하도록 계획한다.

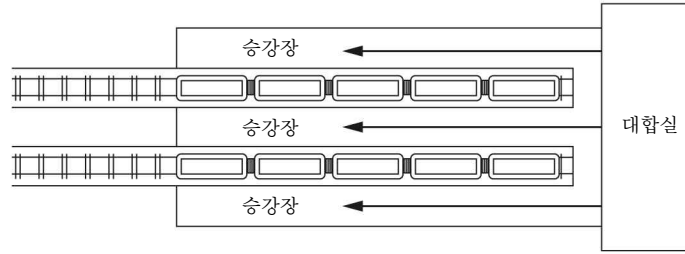


그림 2.4-7 기·종점 역

2.4.2.7 도심부 도시·광역철도와 지역간 철도 환승역

- (1) 도시철도역과 지역 간 철도역 간 환승 시 수평·수직이동을 최소화할 수 있도록 계획한다.
- (2) 지하에 위치한 철도역과 지상의 철도역간 이동시 가급적 외부로 이동하지 않고 내부에서 바로 연계가 가능하도록 계획한다.

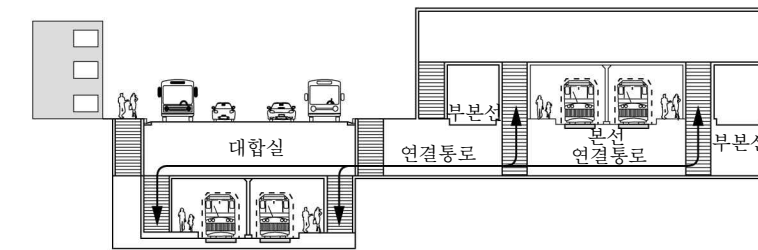


그림 2.4-8 도심부 도시철도와 지역간 철도 환승역

3. 재료

내용 없음

4. 설계

내용 없음

**집필위원**

성명	소속	성명	소속
황선근	한국철도기술연구원	신지훈	한국철도기술연구원

**자문위원**

성명	소속	성명	소속

**국가건설기준센터 및 건설기준위원회**

성명	소속	성명	소속
이용수	한국건설기술연구원	정혁상	동양대학교
구재동	한국건설기술연구원	구자안	한국철도공사
김기현	한국건설기술연구원	김석수	(주)수성엔지니어링
김태송	한국건설기술연구원	김재복	(주)태조엔지니어링
김희석	한국건설기술연구원	소민섭	회명정보통신(주)
류상훈	한국건설기술연구원	여인호	한국철도기술연구원
원훈일	한국건설기술연구원	이성혁	한국철도기술연구원
주영경	한국건설기술연구원	이승찬	(주)평화엔지니어링
최봉혁	한국건설기술연구원	이진욱	한국철도기술연구원
허원호	한국건설기술연구원	이찬우	한국철도기술연구원
		최상철	(주)한국건설관리공사
		최찬용	한국철도기술연구원

**중앙건설기술심의위원회**

성명	소속	성명	소속
김현기	한국철도기술연구원	최상현	한국교통대학교
이광명	성균관대학교	정광섭	포스코건설
신수봉	인하대학교	손성연	씨앤씨종합건설(주)
이용재	삼부토건(주)		

**국토교통부**

성명	소속	성명	소속
임종일	철도건설과	홍석표	철도건설과
문재웅	철도건설과		

KDS 47 80 20 : 2019  
**고속·일반 철도역**

---

2019년 04월 08일 개정

소관부서 국토교통부 철도건설과

관련단체 한국철도시설공단  
34618 대전광역시 동구 중앙로 242 한국철도시설공단  
Tel : 1588-7270  
<http://www.kr.or.kr>

작성기관 한국철도기술연구원  
16105 경기도 의왕시 철도박물관로 176 한국철도기술연구원  
Tel : 031-460-5000  
<http://www.krri.re.kr>

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