

KR T-02011

Rev.1, 25. April 2018

역 입지 및 배치계획



한국철도시설공단



경 과 조 치

이전에 이미 시행 중에 있는 설계용역이나 건설공사에 대하여는 발주 기관의 장이 인정하는 경우 종전 기준을 그대로 사용할 수 있습니다.

목 차

1. 일반사항	1
2. 역 입지 계획	1
3. 역 배치 계획	2
3.1 철도역사의 배치	2
3.2 역 광장의 배치	2
RECORD HISTORY	4

1. 일반사항

(1) 기본원칙

철도역은 「국토의 계획 및 이용에 관한 법률」 제36조에 따른 도시지역 중 상업지역에 위치하는 것을 원칙으로 한다.

표 1. 「국토의 계획 및 이용에 관한 법률」 제36조에 따른 도시지역

주거지역	거주의 안녕과 건전한 생활환경의 보호를 위하여 필요한 지역
상업지역	상업이나 그 밖의 업무의 편익을 증진하기 위하여 필요한 지역
공업지역	공업의 편익을 증진하기 위하여 필요한 지역
녹지지역	자연환경·농지 및 산림의 보호, 보건위생, 보안과 도시의 무질서한 확산을 방지하기 위하여 녹지의 보전이 필요한 지역

(2) 기본방향

역 입지 및 배치 계획의 수립 시 고려해야 할 기본방향은 다음과 같다.

- ① 이용객 접근 용이성
- ② 이용객 이동 동선 최소화
- ③ 대중교통 연계성 최우선 확보

2. 역 입지 계획

(1) 철도역은 이용객의 접근이 용이하도록 도시지역에 입지하는 것을 원칙으로 하며, 가급적 도시지역 중 상업지역에 위치하도록 한다.

(2) 철도의 장래계획과 해당 지역의 도시계획을 감안하여 이용객의 접근성, 타교통수단과의 연계성 등을 고려하여 입지를 선정하여야 한다.

(3) 도시지역에 입지하는 것이 곤란할 경우다음 사항을 고려하여 입지를 결정하여야 한다.

- ① 도시·군계획구역 내에 배치하고 해당 입지에 대한 지방자치단체의 도시·군계획시설의 결정이 수립되어 있어야 한다.
- ② 대중교통, 승용차 등으로 철도역 접근이 용이하고, 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.

(4) 도시지역 외곽에 철도역 입지를 선정할 경우 다음 사항을 검토하여 이용객 접근에 지장이 없도록 하여야 한다.

- ① 지자체와 접근도로 구축, 교통수단(버스, 택시 등) 조정 등 소관별 연계교통체계 구축에 대하여 사업범위, 시행주체 및 사업비 분담 등을 반영하여 개통 전까지 이행할 수 있도록 협의한다.



3. 역 배치 계획

3.1 철도역사의 배치

- (1) 철도역사는 선로를 중심으로 양방향에서 쉽게 접근 가능하고, 동선이 최소화되도록 계획하여야 한다.
 - ① 역사와 승강장의 위치는 이용자의 접근과 이동이 편리한 곳으로 선정한다.
 - ② 역사와 승강장을 최단거리로 배치하여 이용자의 이동 동선 단축을 고려한다.
- (2) 이용자의 편의를 제고하기 위하여 수평·수직이동이 최소화되도록 계획하여야 한다.
 - ① 역사와 승강장을 평면으로 연결하여 여객의 접근성 및 이동편의를 증진할 수 있도록 계획하여야 한다.
 - ② 출입구(문), 복도, 계단, 내부경사로, 엘리베이터 등 이동편의시설이 필요할 경우 「교통약자의 이동편의 증진법」에 의거 설계하여야 하며, 세부사항은 철도설계지침 및 편람(건축편)을 따른다.
- (3) 과다한 수평·수직 이동이 불가피할 경우 무빙워크, 에스컬레이터, 엘리베이터 등 이동편의시설 설치를 고려하여야 한다.
 - ① 역사 위치, 지형 및 부지 여건 등으로 평면 연결이 불가능한 경우 역사 내에서 승강장의 승·하차에 이르기까지 이용에 불편이 없는 구조로 계획하여야 한다.
 - ② 버스, 택시 승강장등 역사 외부에서 역사 주출입구까지 교통약자 및 장애인이 쉽게 접근 할 수 있도록 계획한다.
 - ③ 신설역사의 경우 연계교통시설과 승강장 간 이동거리간 거리가 180m이상(「복합환승센터 설계 및 배치기준」의 승하차시설 배치 LOS 기준 C, 가중평균환산거리 기준) 일 때 무빙워크, 에스컬레이터, 엘리베이터 등의 이동편의시설 설치를 고려하여야 하며, 기존 역사를 개량하는 경우 LOS 기준이 개량 이전보다 20% 이상 향상되도록 이동편의시설을 설치하여야 한다.
- (4) 중간역, 시·종점역, 선로교차역 등 철도역별 특성과 관광지역 등 도시 특성에 따라 배치형태를 고려해야 한다.

3.2 역 광장의 배치

- (1) 역 광장은 교통광장으로서의 역할과 기능을 할 수 있도록 고려하되, 접근교통시설이 역 광장보다 더 멀리 설치되거나 역 광장이 철도와 버스 등 대중교통과의 연계에 지장을 주는 일이 없도록 해야 한다.
 - ① 역 광장은 전면도로 등 진입도로와 역사를 하나의 유동공간으로서 계획하고, 위치와 크기 결정은 도시계획을 고려하여 이용객이 편리하게 사용할 수 있도록 설계하여야 한다.

- ② 역 광장의 주된 시설은 여객 및 공중의 통로, 역과 연계되는 자동차(버스, 택시, 승용차)의 환승시설(Kiss & Ride), 주차장 설비 등으로써 역사 와 주변도로의 유기적인 연계를 도모하여야 한다.
- ③ 역 광장 진입도로 및 광장배치는 장래 철도시설의 개량계획에 지장되지 않도록 함과 동시에 해당지역의 도시개발 등 철도이외의 제반 계획을 고려하여야 한다.
- ④ 접근교통시설은 역 광장 내에 설치되도록 한다. 다만, 기존역 개량 등 지형여건상 광장 내부설치가 곤란하거나, 기존 접근 교통시설 활용 등으로 광장외부 설치가 불가피 할 경우에는 지자체 협의결과 등을 감안하여 외부에 설치할 수 있다.
- ⑤ 버스, 택시, 승용차 등 접근교통수단별 동선을 분리하여 수단별 간섭을 최소화한다.
- ⑥ 보행자 동선과 차량의 동선을 명확히 분리하여 차량이 보행자의 이동을 방해하거나 안전을 위협하지 않도록 한다.



RECORD HISTORY

Rev.0('17.12.30) 2020년 UIC와 동등한 수준의 기준 고도화를 위해 철도고유기준을 선정하여 이를 집중적으로 관리하고 또한, 사용자가 손쉽게 이용하기 편리하도록 코드체계로 제정

Rev.1('18.04.25) 관련부서 및 관계기관의 의견, 자체 개선사항 반영 개정