

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) 과도한 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