

현 행(2012.12월 전면개정)	개 정(안)	개정사유
<p data-bbox="80 240 315 280"><i>KR A-02020</i></p> <p data-bbox="80 300 416 331"><i>Rev.0, 5. December 2012</i></p> <div data-bbox="91 531 943 576" style="background: linear-gradient(to right, #0070C0, #0056B3, #0070C0); height: 28px; margin: 20px 0;"></div> <p data-bbox="398 624 640 691" style="text-align: center; font-size: 24px; font-weight: bold;">부지계획</p> <div data-bbox="91 738 943 783" style="background: linear-gradient(to right, #0070C0, #0056B3, #0070C0); height: 28px; margin: 20px 0;"></div> <p data-bbox="398 1058 663 1102" style="text-align: center; font-size: 24px;">2012. 12. 5</p> <div data-bbox="277 1315 389 1385" style="display: inline-block; vertical-align: middle;">  </div> <p data-bbox="434 1326 757 1369" style="display: inline-block; vertical-align: middle; margin-left: 10px;">한국철도시설공단</p>	<p data-bbox="987 240 1223 280"><i>KR A-02020</i></p> <p data-bbox="987 300 1337 331"><i>Rev.1, 11. November 2013</i></p> <div data-bbox="999 531 1850 576" style="background: linear-gradient(to right, #0070C0, #0056B3, #0070C0); height: 28px; margin: 20px 0;"></div> <p data-bbox="1308 624 1550 691" style="text-align: center; font-size: 24px; font-weight: bold;">부지계획</p> <div data-bbox="999 738 1850 783" style="background: linear-gradient(to right, #0070C0, #0056B3, #0070C0); height: 28px; margin: 20px 0;"></div> <p data-bbox="1335 1058 1547 1102" style="text-align: center; font-size: 24px;">2013. 11.</p> <div data-bbox="1187 1315 1299 1385" style="display: inline-block; vertical-align: middle;">  </div> <p data-bbox="1346 1326 1668 1369" style="display: inline-block; vertical-align: middle; margin-left: 10px;">한국철도시설공단</p>	

현 행(2012.12월 전면개정)	개 정(안)	개정사유
목 차	목 차	
1. 일반사항	1. 일반사항 1	
2. 부지의 선정	2. 부지의 선정 1	
3. 배치계획	2.3. 배치계획 2	
4. 광장계획	3.4. 광장계획 3	
5. 광장 규모계획	4.5. 광장 규모계획 4	
6. 보행 동선계획	5.6. 보행 동선계획 5	
7. 연계교통 및 주차계획	6.7. 연계교통 및 주차계획 6	
해설1. 광장면적 산정 예(고속철도역)	12. 해설1. 광장면적 산정 예(고속철도역) 12	
해설2. 보행자 동선계획 예(고속철도역)	14. 해설2. 보행자 동선계획 예(고속철도역) 14	
RECORD HISTORY	15. RECORD HISTORY 15	

현 행(2012.12월 전면개정)	개 정(안)	개정사유
<p>1. 일반사항</p> <p>(1) 기본 방향 : 부지 및 교통계획의 수립시에 고려하여야 할 기본방향은 다음과 같다.</p> <p>① 수송계획상 교통수요예측의 적정성</p> <p>② 대합실, 통로, 보도, 차도 등을 포함한 시설의 처리능력 분석</p> <p>③ 타 교통수단과의 역할분담 및 연계수송처리 방안 강구</p> <p>④ 철도시설물로 인한 지역분리 극복 방안 강구</p> <p>⑤ 철도역사 건설에 따른 연결 및 인입도로의 건설 필요성</p> <p>⑥ 교통안전시설의 종류 및 설치 위치의 적정성 여부</p> <p>(2) 적용 범위 : 본 지침은 지역 간 일반철도 및 고속철도와 도시 내 전철에 공통적으로 적용 하되 주차장이나 환승시설의 경우에는 도시지역에서 부지 여건이나 교통여건상 현실적으로 적용하기 어려운 경우가 있으므로 해당지역의 상황에 따라 탄력적으로 활용하여야 한다.</p> <p>(3) 기본 개념 : 철도 이용자가 역사 접근시 편리하면서도 최소의 시간이 소요되도록 연계교통망을 구축하고 광장 및 주차계획 등을 수립하여야 한다.</p> <p>(4) 비상시를 대비한 이용자 피난동선 계획과 비상차량 진입동선 계획을 고려하여야 한다.</p> <p>2. 부지의 선정</p> <p>(1) 철도의 장래계획과 그 지역의 도시계획을 감안하여, 역사는 도시와의 접근성, 타교통수단과의 연계성 등을 고려하여 부지를 선정하여야 한다.</p> <p>(2) 철도신설시 여객 전용역은 여객수요를 감안하여 여객의 접근성이 용이하도록 도심 구간에 계획하여야 하며, 부득이 도심 외곽에 계획할 경우 도시계획구역 내에 배치하되 역세권의 공간범위를 고려하여 입지를 선정한다.</p> <p>(3) 도시계획, 건축법 및 동 시행령, 시행규칙, 지역조례 등 각종 법령을 검토하여 지장이 없도록 하여야 한다.</p> <p>(4) 주변 지역에 대한 지반의 구조적 조건을 검토하여야 한다.</p> <p>(5) 광장의 위치와 크기 결정은 도시계획을 고려하여 시민이 편리하게 이용할 수 있도록 설계하여야 한다.</p> <p>(6) 신설역사의 경우는 역사 위치와 배선, 역사 본체와의 관계에 의하여 광장위치를 결정하며 역사 및 승강장이 역구내 중심에 위치할 수 있도록 대지를 선정한다.</p> <p>(7) 역 광장은 직사각형에 가까운형, 중형의 비는 $\frac{1}{4} \sim \frac{1}{8}$(표준$\frac{1}{2}$)로 하는 것이 바람직하다.</p> <p>(8) 환경조건(일조, 풍향, 침수, 급수, 배수, 문화재, 지하매설물 등)에 대한 종합적인 검토가 이루어져야 한다.</p> <p>(9) 교통조건(접근성, 주차장, 대중교통의 편의성 등)에 대해 검토하여야 한다.</p> <p>(10) 역 광장이 교통광장으로서 기능을 할 수 있는 시설 (kiss & ride, bus & ride, taxi & ride, bike & ride)을 설치하되, 버스 등 대중교통이 광장에 우선 접근할 수 있도록 대지위치를 선정한다.</p>	<p>1. 좌 동</p> <p>2. 좌 동</p>	

현 행(2012.12월 전면개정)	개 정(안)	개정사유
<p>(2) 역광장은 도시의 현관에 해당하는 장소로서 도시경관으로서의 아름다움을 지녀야 하며, 도시와 지역 주민의 상징광장으로서의 의미를 갖도록 하여야 한다.</p> <p>(3) 역광장은 역세권을 고려하여 그 크기나 형태를 결정할 수 있다. 따라서 역사신축의 경우, 역세권의 기본 개발방향을 수립 후 진행되도록 한다.</p> <p>(4) 역광장의 기능은 철도이용 여객 및 지역주민의 보행공간으로서 접근성, 편리성, 쾌적성과 지역 상징성이 요구되며, 광장주변의 녹지 및 화단의 조성으로 쾌적한 공간을 부여하고, 보도와 차도의 분리, 철도와 도로의 입체화, 통과교통과 지역 내 교통의 분리가 필요하다.</p> <p>(5) 광장공간의 시설은 보도, 주차장, 차량출입구, 화단 및 녹지, 승강시설, 매점, 안내소, 휴게공간, 여객편의시설과 각종 간판 및 광고판, 안내표지판 등이 있는데, 이는 상호 조화되고 특색 있게 설치되어야 한다.</p> <p>(6) 소규모 철도역사의 역광장은 지역주민의 생활의 장이 되는 적극적 활용 공간이 되어야 한다.</p> <p>(7) 맨홀, 가로등, 쓰레기통 등을 역광장의 크기에 비례하여 적절하게 배치하여야 하며 필요시 파고라나 분수 등의 시설을 설치하여 여객 및 지역주민이 휴식할 수 있는 공간을 마련할 수 있다.</p> <p>(8) 대규모 역사에서는 녹지 조성에 특별한 신경을 쓰고, 역광장과 전철이 연계될 경우에 시계탑 등 이용자 모두에게 상징적이고도 인지할 수 있는 시설을 설치할 수 있다.</p> <p>(9) 광장구역 내에는 통과교통을 주로 하는 도로, 그 외 역전 광장에서 교통질서를 유지하는 것 이외의 기능을 갖는 설비는 원칙적으로 설치하지 않는다.</p> <p>5. 광장 규모계획</p> <p>(1) 역전광장 규모 계획 순서</p> <div style="text-align: center;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content; margin: 0 auto;">기준식에 의한 면적 산출</div> <p>↓</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content; margin: 0 auto;">광장 내 동선 계획 (역사 및 가로망 위치 고려)</div> <p>↓</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content; margin: 0 auto;">광장 시설 배치 초안 작성(개략적인 배치계획)</div> <p>↓</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content; margin: 0 auto;">광장 면적 산출식 재검토 및 조정</div> <p>↓</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content; margin: 0 auto;">광장 시설 배치안 조정 및 광장 규모 확정</div> </div> <p>(2) 역전광장 규모 계획 시 고려사항</p> <ol style="list-style-type: none"> ① 목표년도의 승하차 인원 ② 각 역의 특수성 ③ 역세권내의 인구의 동태 ④ 도시계획의 규모와 그 발전상황 ⑤ 광장에 접한 가로의 형태 ⑥ 광장내의 보도, 차도 및 녹지대, 주차장, 자동차승강구 등의 배열 	<p>5. 좌 동</p>	

현 행(2012.12월 전면개정)	개 정(안)	개정사유
<p>(3) 일반철도 및 고속철도 역전광장 면적 기준식 다음의 ①항(시설면적 기준)과 ②항(승하차인원 기준)의 산출면적 중 큰 값으로 한다.</p> <p>① 시설면적 기준 산출식 $A = S1 + S2 + S3 + S4$ $S1 = 8.52\sqrt{X}$ $S2 = 1.054 Y \times a$ $S3 = 18Z \times a$ $S4 = 0.19A$ (단, $A \leq 10,000\text{m}^2$)</p> <p>여기서, A : 광장 면적 S1 : 보도 면적 S3 : 주차장 면적 X : 광장이용자총수(사람) (7시 ~ 19시) Y : 환산출입차량(대) (7시 ~ 19시) Z : 최대주차대수 a : 환산율(승용차...1, 버스...2, 트럭...1.2, 기타...0.2)</p> <p>S2 : 차도 면적 S4 : 여유 면적</p> <p>② 승하차인원 기준 산출식 $X \leq 30,000$의 경우 $A = 9.846\sqrt{X} + 0.238\sqrt{X}$ $X > 30,000$의 경우 $A = 51.657\sqrt{X}$</p> <p>여기서, A : 광장 면적 X : 1일 승하차인원</p> <p>(4) 광역철도(전철) 역전광장 면적 기준식 다음의 ①항(시설면적 기준)과 ②항(승하차인원 기준)의 산출면적 중 큰 값으로 한다.</p> <p>① 시설면적 기준 산출식 $A = S1 + S2 + S3 + S4$ $S1 = 0.024 X$ $S2 = 1.054 Y \times a$ $S3 = 18Z \times a$ $S4 = 0.19A$ (단, $A \leq 10,000\text{m}^2$)</p> <p>여기서, A : 광장 면적 S1 : 보도 면적 S3 : 주차장 면적 S2 : 차도 면적 S4 : 여유 면적</p> <p>X : 광장이용자총수(사람) (7시 ~ 19시) Y : 환산출입차량(대) (7시 ~ 19시) Z : 최대주차대수 a : 환산율(승용차...1, 버스...2, 트럭...1.2, 기타...0.2)</p>		

현 행(2012.12월 전면개정)	개 정(안)	개정사유
<p>② 승하차인원 기준 산출식 $X \leq 73,000$의 경우, $A = 0.119X$ $X > 73,000$의 경우, $A = 0.0259X + 25.088\sqrt{X}$ 여기서, A : 광장 면적 X : 1일 승하차인원</p> <p>6. 보행 동선계획</p> <p>(1) 외부보행자 동선계획 : 역사 외부에서 역사 내부까지 이동하는 동선을 이용자의 접근교통 수단별로 검토하여 계획에 반영하여야 하며, 동선계획에 반영하여야 할 주요 사항은 다음과 같다.</p> <ol style="list-style-type: none"> ① 승객이 역 건물까지 진입하는 거리가 짧아야 하며, 위험성이 없어야 한다. ② 승객의 이동은 가급적 수평으로 하고 수직으로 이동할 때에는 에스컬레이터, 엘리베이터 등의 시설의 필요성을 검토한다. ③ 승객이 소지한 수하물의 이동을 쉽게 한다. ④ 눈, 비, 추위, 더위 등 일기가 좋지 않을 때에도 승객이 불편하지 않은 구조를 고려한다. ⑤ 승객은 가급적 넓고 교통량이 많은 도로를 횡단하지 않고 역사에 진입할 수 있도록 배려한다. <p>(2) 내부보행자 동선계획 - 내부 동선계획에 반영되어야 할 주요사항은 다음과 같다.</p> <ol style="list-style-type: none"> ① 정체부분이 역내 전체 유동흐름을 방해하지 않게 배치한다. ② 이용객의 시설이용에 명확성을 부여한다. ③ 승강장내 동선은 전동차의 승차효율을 고려하여 가급적 균일하게 배치한다. ④ 승차동선과 하차동선은 가급적 분리한다. ⑤ 내부 보행동선은 가급적 짧고 단순하게 설계하고 우회하거나 혼돈스럽지 않게 계획하여야 한다. ⑥ 내부동선의 통로 폭은 보행자의 수, 보행밀도, 보행속도 등을 감안하여 적절한 폭원을 가지도록 계획되어야 한다. ⑦ 가급적 수평으로 이동하고 수직 이동시에는 노약자, 수화물 소지자의 편의를 도모하여야 한다. 	<p>6. 보행 동선계획</p> <p>(1) 일반사항</p> <ol style="list-style-type: none"> ① 여객동선과 역무동선을 명확하게 구분하여 서로 교차하지 않도록 계획한다. ② 여객용 계단 및 에스컬레이터 등은 연계교통수단과 연계되는 곳에 배치하고 여객 수요, 피난의 용이성 등을 고려하여 계획한다. ③ 대합실은 여객의 주동선과 분리(중·대형 역사)하여 배치하고, 수유실은 역무공간과 인접 배치하여 이용에 편리하도록 계획한다. ④ 여객편의시설은 이용객이 편리하게 이용할 수 있도록 고려하여 계획한다. ⑤ 역무실과 기능실은 여객동선과 분리되도록 하며, 역무실은 여객안내를 위해 콘코스(대합실)에서 출입이 가능하도록 계획한다. ⑥ 철도사법경찰대는 여객이 신속히 도움(피해 신고 등)을 받을 수 있는 위치에 계획한다. <p>(2) 외부보행자 동선계획 : 역사 외부에서 역사 내부까지 이동하는 동선을 이용자의 접근교통 수단별로 검토하여 계획에 반영하여야 하며, 동선계획에 반영하여야 할 주요 사항은 다음과 같다.</p> <ol style="list-style-type: none"> ① 승객이 역 건물까지 진입하는 거리가 짧아야 하며, 위험성이 없어야 한다. ② 승객의 이동은 가급적 수평으로 하고 수직으로 이동할 때에는 에스컬레이터, 엘리베이터 등의 시설의 필요성을 검토한다. ③ 승객이 소지한 수하물의 이동을 쉽게 한다. ④ 눈, 비, 추위, 더위 등 일기가 좋지 않을 때에도 승객이 불편하지 않은 구조를 고려한다. ⑤ 승객은 가급적 넓고 교통량이 많은 도로를 횡단하지 않고 역사에 진입할 수 있도록 배려한다. <p>(3) 내부보행자 동선계획 - 내부 동선계획에 반영되어야 할 주요사항은 다음과 같다.</p> <ol style="list-style-type: none"> ① 정체부분이 역내 전체 유동흐름을 방해하지 않게 배치한다. ② 이용객의 시설이용에 명확성을 부여한다. ③ 승강장내 동선은 전동차의 승차효율을 고려하여 가급적 균일하게 배치한다. ④ 승차동선과 하차동선은 가급적 분리한다. ⑤ 내부 보행동선은 가급적 짧고 단순하게 설계하고 우회하거나 혼돈스럽지 않게 계획하여야 한다. ⑥ 내부동선의 통로 폭은 보행자의 수, 보행밀도, 보행속도 등을 감안하여 적절한 폭원을 가지도록 계획되어야 한다. ⑦ 가급적 수평으로 이동하고 수직 이동시에는 노약자, 수화물 소지자의 편의를 도모하여야 한다. 	<p>- 설계지침의 연계성 및 일관성 유지를 위하여 기존 “7.(3) 동선계획”에서 이기</p>

현 행(2012.12월 전면개정)	개 정(안)	개정사유								
<p>7. 연계교통 및 주차계획</p> <p>(1) 교통계획</p> <p>① 일반사항</p> <p>가. 각 교통수단의 고유한 기능과 특징을 고려하여야 하며, 각 교통수단의 장점을 충분히 살릴 수 있는 교통수단간 유기적 연계를 계획하여야 한다.</p> <p>나. 광장주변에 환승을 위한 시설 즉, 버스, 택시, 승용차, 자전거를 수용할 수 있도록 하며 체계적인 교통계획을 수립하여야 한다.</p> <p>다. 환승시설은 가급적 수단별로 동선을 분리하며, 충분한 대기 공간을 확보하여야 한다.</p> <p>라. 대규모 역사의 경우에는 출발승객의 접근동선과 도착승객의 접근동선을 입체적으로 분리하거나 데크(Deck)를 설치하여 공간을 입체적으로 활용한다.</p> <p>마. 전철이나 지하철이 연계될 경우 역과의 환승이 용이하도록 동선계획을 수립하여야 한다.</p> <p>바. 버스 및 택시 승강장에는 승객의 편의를 위해 햇빛에 의한 눈부심 및 눈, 비를 피할 수 있는 형태의 쉼터를 설치하되 본 건물과 조화되도록 한다.</p> <p>사. 역과 시내의 버스, 택시와의 환승거리는 50m이하로 계획하여 환승동선을 최소화 하여야 한다 (단, 주변여건·도시교통계획 등을 감안하여 조정할 수 있다)</p> <p>아. 환승 여객 편의 증진을 위하여 필요시 이동통로에 캐노피 설치를 고려한다.</p> <p>자. 계획목표</p> <table border="1" data-bbox="136 794 947 1318"> <thead> <tr> <th>목 표</th> <th>시 행 방 안</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>대중교통 체계의 연계수송 방안구축</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> 시내버스와의 연계체계 구축 <ul style="list-style-type: none"> 버스승강장을 역사로부터 인접배치 전철~버스 환승시설 확보 시외버스와의 연계체계 구축 <ul style="list-style-type: none"> 시외버스 주요 경유지별 승강장을 역 주변에 유치 전철/지하철 노선과의 연계방안 <ul style="list-style-type: none"> 전철/지하철 노선과의 연계를 위한 운행 실태/계획 분석 원활한 환승을 위한 적정 환승시설 확보 </td> </tr> <tr> <td>역 주변연계 주차장 시설확충</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> 승용차 이용자를 위한 연계 주차장 개설 <ul style="list-style-type: none"> 대규모 주차시설 건설계획의 단계적 추진 자전거 이용을 위한 연계시설 정비 <ul style="list-style-type: none"> 주거밀집 지역에 인접한 전철역 주변에 대규모 자전거 보관 시설 설치 </td> </tr> <tr> <td>역세권의 종합적인 개발</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> 역사를 중심으로 한 생활권 형성 역사 주변지역에 상업시설 등 인구유발시설 유치 </td> </tr> </tbody> </table> <p>차. 연계교통시설 배치는 역사로부터 버스> 택시> 승용차 순으로 배치한다.</p> <p>카. 연계교통 정보시설(안내표지판 등)은 승·하차 이용자의 인지성을 고려하여 배치한다.</p> <p>다. 연계교통 시설기준</p> <ul style="list-style-type: none"> 규모 및 시행주체는 교통영향분석·개선대책 수립결과에 따라 계획 <p style="text-align: center;">(○ : 필수, △ : 권고)</p>	목 표	시 행 방 안	대중교통 체계의 연계수송 방안구축	<ul style="list-style-type: none"> 시내버스와의 연계체계 구축 <ul style="list-style-type: none"> 버스승강장을 역사로부터 인접배치 전철~버스 환승시설 확보 시외버스와의 연계체계 구축 <ul style="list-style-type: none"> 시외버스 주요 경유지별 승강장을 역 주변에 유치 전철/지하철 노선과의 연계방안 <ul style="list-style-type: none"> 전철/지하철 노선과의 연계를 위한 운행 실태/계획 분석 원활한 환승을 위한 적정 환승시설 확보 	역 주변연계 주차장 시설확충	<ul style="list-style-type: none"> 승용차 이용자를 위한 연계 주차장 개설 <ul style="list-style-type: none"> 대규모 주차시설 건설계획의 단계적 추진 자전거 이용을 위한 연계시설 정비 <ul style="list-style-type: none"> 주거밀집 지역에 인접한 전철역 주변에 대규모 자전거 보관 시설 설치 	역세권의 종합적인 개발	<ul style="list-style-type: none"> 역사를 중심으로 한 생활권 형성 역사 주변지역에 상업시설 등 인구유발시설 유치 	<p>7. 삭 제</p> <p>(1) 삭제</p>	<p>- 철도설계지침 및 편람 (연계교통시설편) 제정에 따른 일관성 유지를 위해 삭제함</p>
목 표	시 행 방 안									
대중교통 체계의 연계수송 방안구축	<ul style="list-style-type: none"> 시내버스와의 연계체계 구축 <ul style="list-style-type: none"> 버스승강장을 역사로부터 인접배치 전철~버스 환승시설 확보 시외버스와의 연계체계 구축 <ul style="list-style-type: none"> 시외버스 주요 경유지별 승강장을 역 주변에 유치 전철/지하철 노선과의 연계방안 <ul style="list-style-type: none"> 전철/지하철 노선과의 연계를 위한 운행 실태/계획 분석 원활한 환승을 위한 적정 환승시설 확보 									
역 주변연계 주차장 시설확충	<ul style="list-style-type: none"> 승용차 이용자를 위한 연계 주차장 개설 <ul style="list-style-type: none"> 대규모 주차시설 건설계획의 단계적 추진 자전거 이용을 위한 연계시설 정비 <ul style="list-style-type: none"> 주거밀집 지역에 인접한 전철역 주변에 대규모 자전거 보관 시설 설치 									
역세권의 종합적인 개발	<ul style="list-style-type: none"> 역사를 중심으로 한 생활권 형성 역사 주변지역에 상업시설 등 인구유발시설 유치 									

현 행(2012.12월 전면개정)

개 정(안)

개정사유

구분		KTX역	일반 철도역	광역 철도역	
연계 수단 시설	버스	마을버스 정류장	△	△	△
		시내버스 정류장	○	○	○
		광역/시외버스 정류장	△	△	-
		리무진버스 정류장	△	△	-
	택시	정류장*	○	○	○
		주차장(대기장소)	○	△	-
	승용차	Kiss&Ride(정차장)	○	○	△
		Park&Ride(주차장)	○	○	△
	자전거	주차장	○	○	○
	렌트카	주차장	△	△	-
이용자 편의 시설	실내의 연계교통정보 시설		○	○	○
	보행자 이동통로 캐노피		△	△	△
	승객 대기소(쉼터)		○	○	△

* 광역철도 지하역의 택시정류장은 도로 등 주변여건을 고려하여 설치

② 버스와의 연계(Bus & Ride) - 버스와 역의 원활한 연계를 위해서는 버스승강장의 위치가 역에 인접하여 설치되어야 하며, 버스승강장 시설규모는 연계수요를 근거로 하여 설계되어야 한다.

가. 버스승강장(Bus Bay) 설치

(가) 버스승강장의 설치기준

- 주간선도로 및 보조간선도로에 있어서 노선버스가 차지하는 비중이 상당히 적고, 노선 버스의 정차로 인해 본선 교통흐름이 상당히 방해 받을 우려가 있는 경우에 버스승강장을 설치한다.
- 기타 도심 이외의 지역으로서 버스정차로 인하여 교통용량이 설계교통 용량을 충족시키지 못하는 경우에는 버스승강장을 설치하는 것이 바람직하며, 주간선도로 및 보조간선도로에 있어서 버스승강장 설치시 위치선정을 위한 고려사항은 다음과 같다.

<ul style="list-style-type: none"> • 주요 통행발생지점의 위치 • 이용승객의 보행동선 관계 • 교차로에 있어서의 버스진행방향 • 도로의 차로수 및 폭원 	<ul style="list-style-type: none"> • 승강장 설치를 위한 충분한 공간확보의 여부 확인 • 교차로의 신호체계 • 교차로에서의 타 차량의 주진행 방향 • 교통량
--	---

(나) 버스승강장의 설계

- (ㄱ) 1개 정차면의 길이는 전후의 여유거리를 감안하여 15m로 하며, 정류차로의 폭은 교통섬식 분리대를 설치하는 경우에는 5m, 기타의 경우에는 3m를 표준으로 한다.
- (ㄴ) 교차로 부근에 버스승강장을 설치하는 경우에는 충분한 위빙거리를 확보하고 폭은 최소 2.5m이상이어야 한다.
- (ㄷ) 횡단구배는 외측으로 1.5% 하향구배로 한다.

현 행(2012.12월 전면개정)

개 정(안)

개정사유

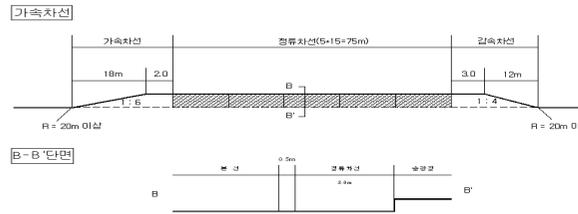


그림 1. 간선도로에 설치하는 버스승강장 설계 예

③ Kiss & Ride 방식

- 가. 가족 중 한사람이 다른 사람을 승용차로 역사까지 데려다 주는 방식으로 회전이 극히 높은 주차 시설이다.
- 나. 설치기준 : 역사의 주출입구에 인접한 곳에 위치하면서 우측승차가 가능하고 비나 눈을 맞지 않도록 하는 시설을 설치하며, Kiss & Ride 구역에서 마중 및 환승을 위한 차선은 2.4~2.7m의 폭을 확보하고 가급적 일방향 통로로 설치한다.
- 다. 승객을 마중하러 나온 차량의 대기용 주차장의 위치는 승강장에 인접하고 역사 출구가 잘 보이며, 원활한 동선을 제공하는 곳으로 한다.

④ 택시승강장

- 가. 모범택시 경우 일반택시와 별도의 연계시설을 설치하여야 한다.
- 나. 설치기준
 - (가) 역사의 이용이 용이한 주출입구 및 광장에 근접하여 설치
 - (나) 택시의 가·감속의 길이는 10m이상으로 한다.
 - (다) 택시 1개 정차면의 길이는 6~8m로 한다.
 - (라) 정류차선의 폭은 2.5m를 표준으로 한다
 - (마) 교차로 부근에 택시 승강장을 설치하는 경우에는 충분한 위빙거리를 확보하여야 한다.



그림 5. 택시승강장 설치기준 예

(2) 주차계획

① 일반사항

- 가. 주차시설 위치는 환승교통시설과 별도로 여유부지에 설치하며, 건물부설 주차장 경우

(2) 삭제

현행(2012.12월 전면개정)	개정(안)	개정사유
<p>지상 또는 지하에 건설한다.</p> <p>나. 주차장 계획에 있어서 역세권개발과 연계하여 주차수요 예측이 필요하며, 필요할 경우 역사 이용자와 역세권 이용자의 주차시설 분리를 검토할 필요가 있다</p> <p>다. 역사의 위치가 대중교통시설인 전철, 버스 등과 연결성이 좋지 않은 위치에 있을 경우 승용차의 분담율이 높아짐을 감안하여 대규모 주차시설을 확보하여야 한다.</p> <p>라. 직원용 주차장은 승객용 주차장과 구분하여 설치한다.</p> <p>마. 장기여행객을 위한 장기이용·단기이용 주차장에 대한 계획을 고려한다</p> <p>바. 건물부설 주차장 계획시 여성 및 노약자를 위한 별도의 주차계획을 고려한다</p> <p>사. 자전거주차장은 차량주차장과 별도로 구획하여 설치하되, 승객 주출입구와 가능한 가까운 곳에 설치한다.</p> <p>아. 주차 대수 산정시 역사위치에 따른 교통여건이 반영될 수 있도록 교통영향평가 담당부서와 협의한다.</p> <p>② 법정주차대수 산정 - 건축물 부설주차장의 설치기준인 「주차장법」 및 「주차장 설치조례」에 의거 법정주차대수를 산정하고 주차수요 추정치와 상호간의 관계를 규명하여야 한다.</p> <p>③ 원단위법에 의한 주차수요예측 - 교통패턴이 크게 변하지 않는 상태에서 단기적 주차수요 예측에 비교적 높은 신뢰성이 있는 원단위법에 의한 개별건물의 주차수요를 추정한다.</p> $\text{주차면수} = \frac{\text{주차발생 원단위}(100\text{인당 주차발생율} \times \text{승차인원}(\text{인/일}))}{100 \times \text{주차이용효율}(85\%)}$ <p>④ 계획주차대수 산정</p> <p>가. 법정 주차대수와 원단위법에 의한 주차수요 예측결과를 종합적으로 검토하여 계획(적정)주차대수를 산정 한다.</p> <p>나. 계획주차대수 산정시 대중교통 연계, 중·소도시, 역 위치(도심, 또는 도심외부) 등을 고려하여 산정하고, 필요시 광역철도역, 환승역 등은 환승수요를 반영하여 역세권주차장을 검토한다</p> <p>⑤ 자전거 보관소(Bike & Ride), 자전거 주차장</p> <p>가. 설치기준</p> <p>(가) 5대 주차 규모로 모듈(Module)화 하여 이동 및 증설이 편리하도록 한다.</p> <p>(나) 자전거 보관소는 투시형 지붕설치를 원칙으로 한다.</p> <p>(다) 자전거 보관소의 형식은 관리 및 위치선정의 편의성을 고려하여 평면 자주식을 원칙으로 한다. 단 이용자의 편의증진 및 이용 활성화를 위해 도난방지 시스템, 편의시설 등을 갖춘 자전거 주차장을 설치할 수 있다</p> <p>(라) 자전거 보관소 내 자전거 수용방법, 주차방식, 동선처리에 있어서는 부지의 형상과 면적, 계획주차대수, 정거장 출입구와 버스정차장의 상대적 위치 등을 고려하여 결정한다.</p> <p>(마) 자전거 보관소는 대당 폭 0.3m~0.6m, 길이 1.5m~1.9m, 높이 1.9m 정도로 하며, 그</p>	<p>7. 자전거 보관소(Bike & Ride), 자전거 주차장</p> <p>(1) 설치기준</p> <p>① 5대 주차 규모로 모듈(Module)화 하여 이동 및 증설이 편리하도록 한다.</p> <p>② 자전거 보관소는 투시형 지붕설치를 원칙으로 한다.</p> <p>③ 자전거 보관소의 형식은 관리 및 위치선정의 편의성을 고려하여 평면 자주식을 원칙으로 한다. 단 이용자의 편의증진 및 이용 활성화를 위해 도난방지 시스템, 편의시설 등을 갖춘 자전거 주차장을 설치할 수 있다</p> <p>④ 자전거 보관소 내 자전거 수용방법, 주차방식, 동선처리에 있어서는 부지의 형상과 면적, 계획주차대수, 정거장 출입구와 버스정차장의 상대적 위치 등을 고려하여 결정한다.</p> <p>⑤ 자전거 보관소는 대당 폭 0.3m~0.6m, 길이 1.5m~1.9m, 높이 1.9m 정도로 하며, 그 전체형태로는 사각형이나 원주형을 취할 수 있다.</p>	<p>- 존치(번호체계변경)</p>

현 행(2012.12월 전면개정)

전체형태로는 사각형이나 원주형을 취할 수 있다.

(바) 훼손 및 도난 방지를 위해 자물쇠를 설치할 수 있도록 하며, 일반인의 관측이 용이한 곳에 위치시킨다.

(사) 승객의 자전거 이용비율은 현장 조사하여 산출하되 부득이 할 경우 아래의 표 참조

표 1. 자전거 이용비율 적용사례

구분	미 국		일 본		한 국			적용치	비 고	
	BART역	TAICO역	대산역	전정전역	신도림역	경의선	부산고대역			인산역
이용비율	5.00	5.00	3.70	4.23	2.00	1.00	1.05	3.00	3.00	첨두시 승차인원에 대한 자전거 이용비율

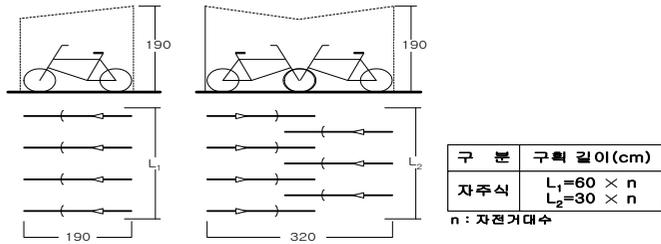


그림 6. 자주식 자전거보관소의 시설기준

(3) 동선계획

- ① 여객동선과 역무동선을 명확하게 구분하여 서로 교차하지 않도록 계획한다.
- ② 여객용 계단 및 에스컬레이터 등은 연계교통수단과 연계되는 곳에 배치하고 여객 수요, 피난의 용이성 등을 고려하여 계획한다.
- ③ 대합실은 여객의 주동선과 분리(중·대형 역사)하여 배치하고, 수유실은 역무공간과 인접 배치하여 이용에 편리하도록 계획한다.
- ④ 여객편의시설은 이용객이 편리하게 이용할 수 있도록 고려하여 계획한다.
- ⑤ 역무실과 기능실은 여객동선과 분리되도록 하며, 역무실은 여객안내를 위해 콘코스(대합실)에서 출입이 가능하도록 계획한다.
- ⑥ 철도사법경찰대는 여객이 신속히 도움(피해 신고 등)을 받을 수 있는 위치에 계획한다.

개 정(안)

- ⑥ 훼손 및 도난 방지를 위해 자물쇠를 설치할 수 있도록 하며, 일반인의 관측이 용이한 곳에 위치시킨다.
- ⑦ 승객의 자전거 이용비율은 현장 조사하여 산출하되 부득이 할 경우 아래의 표 참조

표 1. 자전거 이용비율 적용사례

구분	미 국		일 본		한 국			적용치	비 고	
	BART역	TAICO역	대산역	전정전역	신도림역	경의선	부산고대역			인산역
이용비율	5.00	5.00	3.70	4.23	2.00	1.00	1.05	3.00	3.00	첨두시 승차인원에 대한 자전거 이용비율

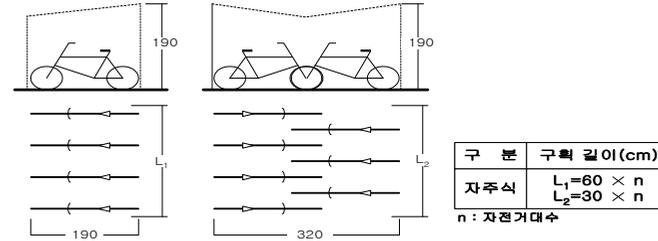


그림 6. 자주식 자전거보관소의 시설기준

(3) 이기

- /설계지침의 연계성 및 일관성 유지를 위하여 기존 “6.(1) 일반사항”으로 이기