

KR A-02030

Rev.6, 4. November 2016

건물의 규모계획

2016. 11.04



한국철도시설공단

[illegible]

목 차

1. 철도역사 여객시설	1
2. 철도역사 역무시설	10
3. 본사/지역본부/직할사무소	11
4. 철도특별사법경찰대	12
5. 현업사무소	13
6. 승무원 숙소, 승무원 주차소	14
7. 지원시설(통신기기실 , 신호기계실, 전원실 및 축전지실, 전기실, 공조실)	15
 해설 1. 철도역사 여객시설 면적 산정(콘코스, 대합실 등) 예	18
1.1 콘코스 및 대합실	18
1.2 여객통로 유효 폭	20
1.3 승강장 폭	21
1.4 승차 대기 폭(B1), 승차 유동 폭(B2), 하차객 유동 폭(B3)	23
1.5 여객용 계단 폭	26
1.6 여객용 화장실	30
 해설 2. 철도역사 여객시설 면적 산정(콘코스, 대합실)에 S/F 적용 예	31
2.1 철도역사 여객시설(콘코스, 대합실, 화장실)에 S/F 적용 배경	31
 RECORD HISTORY	37

1. 철도역사 여객시설

(1) 콘코스 및 대합실 면적산정기준

① 일반철도 및 고속철도

가. 콘코스

$$A = S_1 + S_2 + S_3 + S_4$$

$$S_1 = M_1 \times \alpha'$$

$$S_2 = W_1 \times L$$

$$S_3 = M_2 \times \alpha''$$

$$M_1 = \frac{A}{\alpha'} \times T$$

$$W_1 = \frac{S_2}{L} + W_2$$

$$M_2 = \frac{S_3}{\alpha''} \times T$$

A : 콘코스 면적(최소 40㎡이상)

S₁ : 콘코스내 유동면적

S₂ : 콘코스내 하차객 유동면적

S₃ : 콘코스내 체류면적

S₄ : 콘코스내 편의시설면적

※ 콘코스내 편의시설(매점, 자동판매기, 물품보관함, 여행센터 등)은 콘코스의 5% 이상으로 확보한다.(최소 10㎡ 이상 확보, 지역여건, 수송수요 등 고려하여 철도운영자와 협의시행)

M₁ : 콘코스내 유동인원

M₂ : 콘코스내 체류인원

W₁ : 하차객 유동폭원

α' : 콘코스내 공간 모듈 (3.2 m²/인)

α'' : 자유흐름 영역 (2 m²/인)

L : 콘코스내 평균보행거리
(0.5~3분간 진행거리)

※ 평균 보행거리의 경우 역사 콘코스의 규모와 개집표 유형에 따른 내부동선에 의해 산정한다.

P' : 피크시 1hr 승차인원

P'' : 피크시 1hr 하차인원

α : 비승차객 할증율 (1.0~3.0)

복합역사 3.0

관광역 2.5

자유연결통로를 가진 도심 역사 2.0

상업시설을 가진 일반 역사 1.5

그 외역 1.0

※ 비승차객 할증률

철도이용의 목적이 아닌 이용객들(배웅객, 자유연결통로를 이용하는 단순통과객, 편의시설 및 상업시설 이용객 등)에 대한 할증을 고려 한 것.

T : 단위시간 (60분)

T : 콘코스내 체재시간(13분)

V : 보행속도 (1.1 m/초)

ρ : 보행밀도 (0.4 인/㎡)

W : 여유폭원 (1m 이상)

S/F : 여객집중시 혼잡도 처리를 위한 할증율 (1.0~1.3)

※ S/F(Surge Factor) 적용범위

대도시권 주요 거점역사(고속철도역, 시·종착역, 관광지역 등)의 피크시(1hr) 승차인원에 적용



나. 대합실

$$A = a \times (N-1) \times (P' \times \alpha)$$

$$N =$$

A : 대합실 면적(최소 10m²이상)

a : 1인당 점유면적 (1.5m²/인)

N : 대합실 체재시간중 열차최대 발차회수
(단, N은 2이상)

P' : 피크시 1열차 승차인원

T₃ : 대합실내 체재시간 (17분)

t : 피크시 열차시격(분)

- α : 비승차객 할증율 (1.0~2.0)

복합역 : 2.0

관광지역 : 1.5

도심역 : 1.2

그 외역 : 1.0

- S/F : 여객집중시 혼잡도 처리를 위한 할증율 (1.0~1.3)

※ S/F(Surge Factor) 적용범위

대도시권 주요 거점역사(고속철도역, 시·중착역, 관광지역 등)의 피크시 (1hr) 1열차 승차인원에 적용

※ 간이역은 여객취급에 필요한 최소한의 시설을 설치하되, 여객수요 등을 고려하여 대합실은 설치하지 않을 수 있다

② 광역철도

광역철도역의 콘코스 및 대합실의 규모는 다음식에 의하여 산정하여야 한다.

$$A = U + T + S_3 + S_4$$

A : 콘코스 및 대합실 면적 (m²)

U : 자동발매기 전면 면적 = 1.0×자동발매기수×전면 여유길이(6m)
(자동발매기가 3대이상 일 경우는 추가 여유공간 확보)

T : 유동면적 = [(0.8×개집표구수)+2] ×개집표구전면 안 깊이(L2)
< L2 : 대역 - 15m, 중역 - 11.25m, 소역 - 7.5m>

※1일승강인원 기준 - 10만이상 : 대역, 5만~10만 : 중역, 5만이하 : 소역

S₃ : 체류면적 = C × W

C : 체류인원 1인당 면적(0.8m²/인)

W : 동시대합인원 = P × Q × α

P : 최대혼잡시 1hr의 승차인원
(상, 하행중 많은 1개방향만 적용)

Q : 동시체류계수 (표 참조, 최소 1% 적용)

α : 할증계수(1~3)

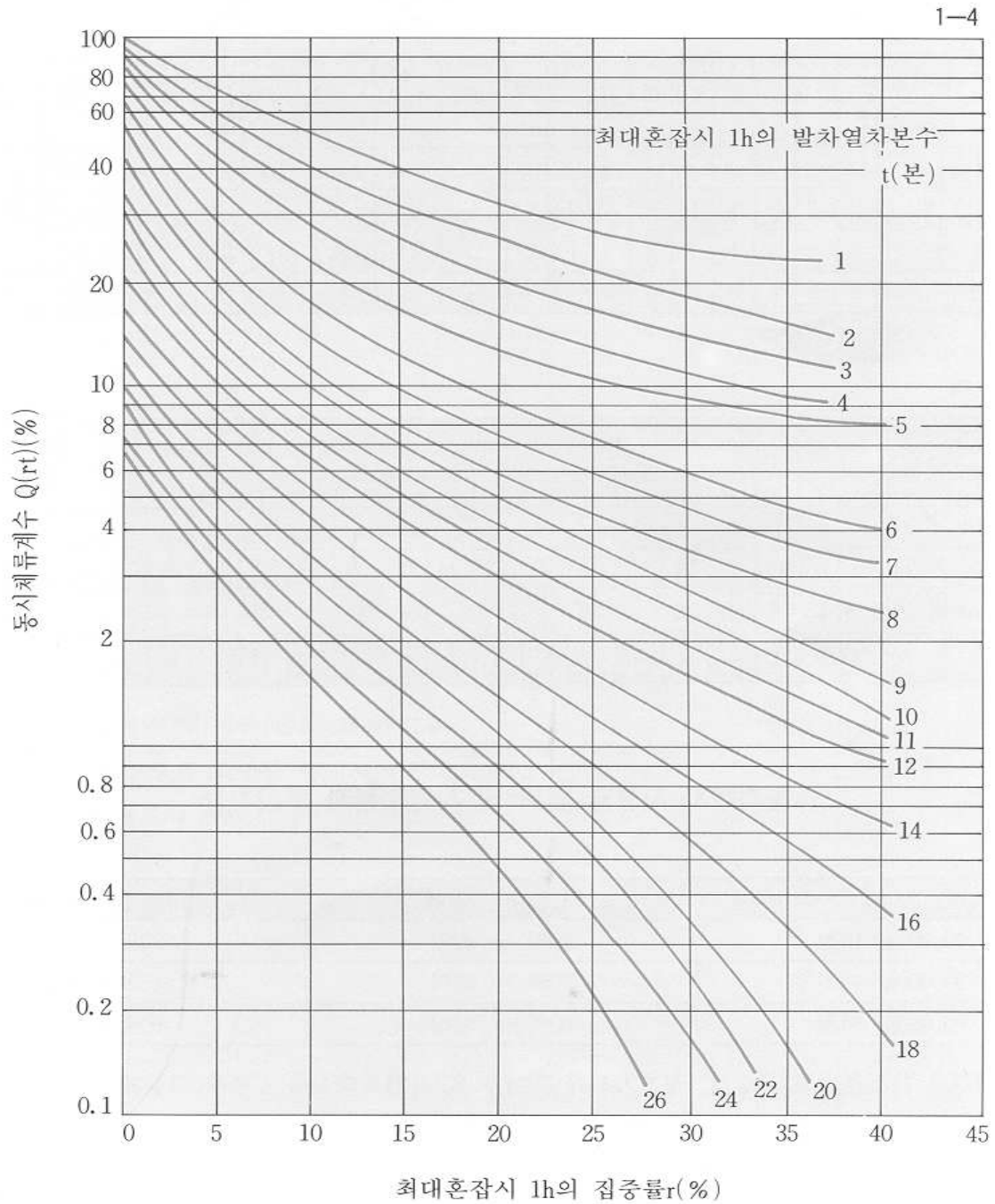
S₄ : 콘코스내 편의시설면적

※ 콘코스내 편의시설(매점, 자동판매기, 물품보관함, 여행센터 등)은 콘코스의 5% 이상으로 확보한다.(최소 10m² 이상 확보, 지역여건, 수송수요 등 고려하여 철도운영자와 협의시행)

※ 일반철도(고속철도)와 광역철도가 혼합된 도심지 복합역 또는 환승역 등의 대합실 및 콘코스 규모(면적) 산정은 상기 ①과 ②의 산식을 조합하여 여객수요 및 여객

서비스 수준을 검토, 여건에 적합하게 계산하여야 한다.

동시체류계수 $Q(r,t)$ 산정도표



※ 최대혼잡시 1hr의 발차열차회수 : 상·하행중 승차인원이 많은 1개 방향의 발차열차본수 적용

※ 최대혼잡시 1hr의 집중률(r) : 최대혼잡시 1hr 승차인원(P) ÷ 1일승차인원
(각 승차인원은 상·하행중 많은 1개방향만 적용)

※ 동시체류계수 1%는 Q 값 0.01임



(2) 매표창구수 및 자동발매기수

① 일반철도 및 고속철도

- 매표창구수

$$N_1 = \frac{P \times a'}{n_1} \times a \times (1 + A)$$

N_1 : 매표창구 수

n_1 : 1창구의 1hr 매표 매수(80매/시간)

P : 피크시1hr 승차인원

A : 예비계수(10%)

a' : 발매비율

a : 매표율(표 구입인원 / 1일 승차인원)

※ IT발달로 모바일, 인터넷 매표 증가 등으로 매표창구 이용비율 감소 추세를 반영하여 매표실을 최소화로 계획한다.

- 자동발매기수

(승차인원 $\times a'$) / 발매기매수 + 예비(1대)

※ a' : 발매 비율

※ 발매비율의 경우, 철도운영자에게 최근(1분기이상) 발매비율을 제공받아 조정하고, 교통(신용)카드 및 인터넷 사용 확대 등을 감안하여 최소한으로 계획한다.

② 광역철도

- 자동발매기 수

※ 매표설비는 교통카드 이용률 증가를 감안하여 자동화 설비 위주로 계획한다.

$$\frac{\text{첨두시 승차인원} \times a' \times \text{첨두시승차집중률}(1.3)}{\text{시간당처리인원}(180\text{명})} + \text{예비}(1\text{대})$$

※ a' : 발매기 이용비율

※ 발매비율의 경우, 철도운영자에게 최근(1분기이상) 발매비율을 제공받아 조정하고, 교통(신용)카드 및 인터넷 사용확대 등을 감안하여 최소한으로 계획한다.

※ 자동발매기는 여건에 따라 자립형과 매립형으로 설치할 수 있다

(3) 매표실

$A = \{(B \times N) + 1.5m\} \times L$ 단, 광역철도는 매표실을 설치하지 않는다.

A : 면적(m^2)

N : 매표창구 수

B : 매표창구 1개의 폭(1.8m)

L : 매표창구 깊이

· 역무실과 공용의 경우(3.5m)

· 독립매표실의 경우(4.0m)

(4) 개집표구 수

① 광역철도

- 개 · 집표통로수 산출식

첨두시 승·하차인원	통로수
3,500명 미만	4개
3,500명 이상 ~ 7,000명 미만	6개
7,000명 이상 ~ 10,000명 미만	8개
10,000명 이상 ~ 14,000명 미만	10개
14,000명 이상	12개

※ 운영자가 탄력적으로 운영할 수 있도록 양방향 통행이 가능한 개집표기로 설치

※ 장애인용 개, 집표 통로수 1개 별도 설치

※ 개 · 집표구 개소가 분리될 경우 최소 4통로 이상 확보

(5) 통로의 유효폭

① 고속철도 및 일반철도

$$W = \frac{1}{\rho \times \nu} \times \frac{PH}{T} + F$$

W : 여객통로폭

ρ : 보행자밀도(0.4인/㎡)

ν : 보행자속도(1.1m/초)

PH : 1열차 당 승·하차인원
(피크시 승·하차인원 / 열차횟수)

T : 열차운행시격(초)
(단, T는 5분 이하)

F : 여유폭원 (1m이상, 상점설치시 1.5m)

※ 통로의 유효폭은 3m 이상으로 하여야 한다.(간이역 제외)

② 광역철도(출입구 및 통로 유효폭)

$$W = \frac{1}{\rho \times \nu} \times \frac{PH}{T} (1 + \text{할증률})$$

W : 여객통로폭 (m)

ν : 보행자속도(1.1 m/초)

ρ : 보행자밀도(인/㎡)

T : 열차운행시격(초) (단, T는 5분 이하)

※ 피크시 승·하차인원으로 밀도 산정

PH : 1열차당 승·하차인원

1,000명 이하 : 0.28

(피크시 승·하차인원 / 열차횟수)

3,000명 이하 : 0.45

- 할증률 적용

10,000명 이하 : 0.67

· 수도권 및 대도시역 : 2.0

10,000명 초과 : 2.0

· 기타역 : 1.0

※ 일반통로의 최소폭은 3m 이상으로 하여야 한다.



가. 승객 집중률(승강객 30분간)

종 별	집 중 률 (%)
교외 업무 지구별	10
상업지구별	5 ~ 9
큰 빌딩 연결 및 환승구	15 ~ 20

※ 출입구가 2개소이상 있을 때는 출입구 이용률을 따로 결정하되 출입이 잦은 건물의 출입구에 가까울 때는 집중률을 높여 잡는다.

나. 통로 통과인원 비교

구 분	자유보행 한계	군집보행 한계
군 집 밀 도	$\rho 1 = 1.25\text{인}/\text{m}^2$	$\rho 2 = 2.5\text{인}/\text{m}^2$
유 동 속 도	$\nu 1 = 1.10\text{m}/\text{초}$	$\nu 2 = 0.8\text{m}/\text{초}$

다. 최소 유효폭 : 1.5 m

(가) 보행자 왕복 : 1.2m(0.6m × 2인)

(나) 보행자간 접촉하지 않는 여유 : 0.1m

(다) 벽면과의 여유 : 0.2m(0.1m × 2인)

(6) 승강장 폭

① 저상승강장

○ 승강장내 운전사무실 및 대합실이 있을 경우

$B=2 \times B + B + B$ (섬식)

$B=B + B + B$ (상대식)

B : 승강장 폭원

B : 안전통행폭 (1.8m)

B : 운전사무실 및 대합실 폭

B : 장애물폭

○ 계단 및 ESC부분의 승강장폭

$B = 2B + B + B + B + B'$ (섬식)

$B = B + B + B + B + B'$ (상대식)

B : 계단폭(계단만 설치시 최소 3m 이상) B' : 계단 난간폭 합계

B : ESC폭

○ 시중착역일 경우

$$B(\text{승차전용}) = \left(\frac{2}{\pi} \times \frac{Pa}{n \times M \times \rho 1} \right)^{1/2} + \left(\frac{1}{\rho 1 \times L} \times \frac{Pa}{\pi} \right) + B$$

$$B(\text{하차전용}) = \left(\frac{1}{\rho 2 \times L} \times \frac{Pb}{n} \right) + B$$

○ 중간역일 경우

$$B = (\quad \times \quad) + (\quad \times \quad) + (\quad \times \quad) + B$$

Pa : 피크시 1열차 승차인원
 Pb : 피크시 1열차 하차인원
 n : 1열차 차량 개수
 M : 1열차 차량문수

L : 열차 1량 길이
 : 승강장 군집밀도 (3인/㎡)
 : 승강장 보행밀도 (0.75인/㎡)

※ 승강장 인접선로로 고속열차 통과시 열차풍 안전폭 B (2.95m)을 가산한다.

※ 저상승강장의 최소폭 : 섬식 7.7m, 상대식 5.2m

② 고상승강장

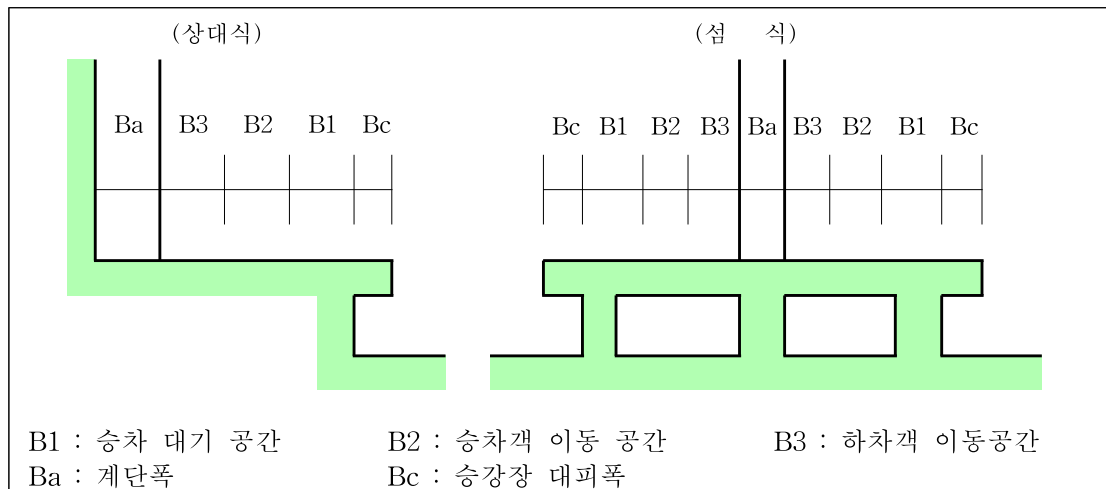
구 분	상 대 식	섬 식
승 차 전 용	$B = B1+B2+Bc+Ba+a$	
하 차 전 용	$B = B3+Bc+Ba+a$	
혼합승강장 (승차, 하차)	$B = B1+B2+B3+Bc+Ba+a$	$B = [2 \times (B1+B2+B3+Bc)] + Ba+a$

· B1, B2, B3 는 최소 0.6m 이상임(단, 승강장의 최소폭은 섬식 8.7m이상, 상대식 5.7m이상)

· 역사이용인원에 따른 할증률

12만 미만	$a = 0$
12 ~ 25만	$a = 0.6$
25만 이상	$a = 1.0$
환 승 역	$a = 1.5$

가. 승강장 폭원의 구성요소





(가) 승차 대기 폭(B1)

B1=

P_a : 1열차의 피크시 평균 승차인원(피크시승차인원×운행시격(초)/3,600초)

N : 1열차의 편성당 차량수

m : 1량의 한쪽 출입문수(전철 4개, 열차 2개)

ρ_a : 대기 승객의 군집 밀도(4인/㎡)

(나) 승차 유동 폭(B2)

B2 =

ρ : 승강장에서의 군집 보행밀도(1.25인/㎡)

V : 승강장에서의 군집 보행속도(1.1m/초)

T : 열차 운행 시격(초)

P_a' : 각 유동방향 승차인원(1.2× P_a /계단개소)

(다) 하차객 유동 폭(B3)

B3=

ρ : 승강장에서의 군집 보행밀도(1.25인/㎡)

L : 열차 1량의 차량길이(20m)

P_b : 1열차 당 피크시 평균 하차인원

N : 1열차의 편성당 차량수

P_b' : 각 유동방향 승차인원(1.2× P_b /계단개소)

(라) 장애물폭, 승강장 대피 폭(Bc)

(ㄱ) 승강장에서는 시설과 구조상 다음의 장애물 폭이 고려되어야 하며, 이는 의자 폭, 기둥폭, 방송실 등이다.

(ㄴ) 승강장 폭 정수에 Bc를 항상 가산할 필요는 없으나 섬식의 중앙에 기둥이 있을 때는 승강객의 유동에 지장을 초래하게 되므로 이를 가산하며, 승강장 끝부분의 기둥은 승차에 지장이 되나 승객은 적당히 군집밀도를 더하거나 이를 피하고 있으므로 가산할 필요는 없다.

(ㄷ) 의자는 이를 계단 부근에 놓는 일이 없으므로 방해가 되는 곳에만 가산한다.

(ㄹ) 승강장 대피폭 : 통과 열차의 속도가 20km/hr 이하 0.7m

통과 열차의 속도가 20km/hr 이상 0.8m

(마) 승강장 안전시설 : 승강장 폭원 산정시 안전시설(안전헨즈, 스크린도어 등)을 고려하여야한다

(7) 여객용 계단 폭 : 여객용 계단 폭은 승강장 폭의 인원 계산시와 마찬가지로 승강인원이 열차전장에 따라 균등하게 분포하는 것으로 가정하며 필요한 계단 폭(S)은 다음과 같다.

① 승강장 끝 부분에 계단이 있는 경우

$$S = ((B_2+B_3) \times \quad) / N$$

B_2+B_3 : 승강장내에서의 승강 인원의 유동폭 (m) N : 동일 위치의 계단 개소 수

p_1 = 승강장내에서의 군집 밀도 (인/㎡) V_1 = 승강장내에서의 유동 속도(m/초)

p_2 = 계단에서의 군집 밀도 (인/㎡) V_2 = 계단에서의 유동 속도 (m/초)

② 승강장 중앙부에 계단이 있는 경우

$$S = (2(B_2+B_3) \times \quad) / N$$

③ 승강장에서 계단까지 무리 없이 진행할 경우. 즉, $p = p$

$$\text{승강장 끝부분} \quad S = (1.4 \times (B_2+B_3)) / N$$

$$\text{승강장 중앙부분} \quad S = (2.8 \times (B_2+B_3)) / N$$

④ 계단에 다소 무리를 주는 경우, 즉 $p < p$

$$\text{승강장 끝부분} \quad S = (1.2 \times (B_2+B_3)) / N$$

$$\text{승강장 중앙부분} \quad S = (2.4 \times (B_2+B_3)) / N$$

(8) 여객용 화장실

- 화장실 면적 = 변기총계×3.6+여자변기수×2.71+장애인 화장실(2.1m×2.0m)×2개소

① 고속철도 및 일반철도 : 최대 동시체재 인원에 따라 <표 1>에 의하여 산출한다.

$$P = P' \times \quad \times T$$

P : 최대동시체재인원

P' : 피크시 1hr 승차인원

T : 역내 평균체재시간(30분)

- a : 비승차객에 대한 할증율(1.0~3.0)

복합역사 3.0

관광역 2.5

자유연결통로를 가진 도심 역사 2.0

상업시설을 가진 일반 역사 1.5

그 이외의 역 1.0

- S/F : 여객집중시 혼잡도 처리를 위한

할증율 (1.0~1.3)

※ S/F (Surge Factor) 적용범위

대도시권 주요 거점역사(고속철도역,

시·중착역, 관광지역 등)의 피크시(1hr)

승차인원에 적용



표 1. 최대 동시체재 인원 에 따른 변기수 비교표

동시체재인원		200 미만	300	400	500	600	700	800	900	1000
구 분										
	계	10	14	18	22	26	30	34	38	42
	남대	2	3	4	4	5	5	6	6	7
	남소	3	4	5	7	8	10	11	13	14
	여자	5	7	9	11	13	15	17	19	21
동시체재인원		1100	1200	1300	1500	1700	2000	2500	3500	4500
구 분										
	계	44	46	48	52	54	57	62	72	82
	남대	7	7	8	8	9	9	10	12	13
	남소	15	16	16	18	18	19	21	24	28
	여자	22	23	24	26	27	29	31	36	42

※ 관련법규에 의해 정해진 장애인 화장실 숫자는 변기의 총계에 포함한다.

② 광역철도 - 1일 승강인원에 따라 <표 2>에 의하여 산출한다.

표 2. 1일 승강인원에 따른 변기수 비교표

인원(만명)		0.5	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	15	20	25	30	35
구분																				
남자용 변 기	대변기	2	4	4	4	5	5	6	7	8	8	9	9	10	10	11	12	14	16	18
	소변기	3	6	6	6	7	8	9	10	11	13	14	15	15	16	17	21	24	27	30
여자용 변 기	대변기	5	10	10	10	12	13	15	17	19	21	23	24	25	26	28	33	38	43	48
세 면 기		3	3	3	3	3	3	4	4	4	4	4	5	5	5	5	6	7	8	9

③ 대도시권 주요 거점역사(고속철도역, 시·중착역, 관광지역 등) 여객화장실의 여자 변기수는 남자 대·소변기수의 50% 범위 내에서 변기수를 추가 할 수 있다.

④ 여객 화장실을 분산 또는 분리 계획할 경우에는 총 변기수의 50% 범위 내에서 변기수를 추가 할 수 있다. 다만 여객동선을 고려하여 주 동선쪽 화장실에 많이 배치될 수 있도록 계획 하여야 한다.

⑤ 간이역의 여객화장실은 지원시설내 이용 동선을 고려하여 직원화장실과 공용설치 또는 간이화장실로 설치한다.

(9) 교통부분(현관, 홀, 복도, 계단 등)은 사무 및 여객공간 면적의 40%범위 내에서 산출한다. (단, 자유통로는 별도 산출한다.)

(10) 흠지붕 길이

역사 흠지붕 길이는 열차운영계획을 참고하여 운행열차길이에 맞추어 설치할 수 있다.

(11) 지하역사는 토목구조물(승강장 폭원, 층수, 외부 출입구 등)에 따라 면적산정 기준이 조정될 수 있다.

2. 철도역사 역무시설

(1) 역무실

① 고속철도/일반철도 : 8㎡/인

② 광역철도 : 10㎡/인

※ 역장실 분리 또는 통합설치 여부는 운영자가 탄력적으로 조정

③ 폐쇄기 및 신호기 조작원 : 8㎡/인 이상

④ 전철역 제어반실(필요시) : 5.6㎡

(2) 운전취급실 : 33㎡ 이상

① 운전취급 특성에 맞게 평면계획 수립

주) 각 분야(신호, 통신)와 협의시 기기배치도를 받아 평면을 구성하여 면적을 조정할 수 있다.

(3) 침실

① 침실은 설치하지 않은 것을 원칙으로 한다. 다만, 근무형태 및 비상대기 등 불가피한 경우 최소한으로 계획한다.

② 불가피하게 설치할 경우

- 1인용 원룸형 침실 : $A=2.7 \times 5.4m=14.58m^2$ (화장실포함)

- 2인용 원룸형 침실 : $A=3.8 \times 5.4m=20.52m^2$ (화장실포함)

※ 침대·옷장 등 내부시설은 운영자가 설치하도록 한다.

※ 침실을 설치할 경우 별도의 직원화장실, 샤워실(탈의실 포함), 쉼의실, 휴게실 미설치

※ 침실은 가능한 2인실을 기본으로 고려하여야 한다(남, 여 구분)

(4) 안내소(여행센터) : 2급역 이상

$$A=3.2 \times \text{동시근무인원}(N) + 5m^2$$

(5) 탕비실

최소면적 : 10㎡이상(싱크대, 냉장고, 식탁 등 소요면적)

(6) 회의실(2급역 이상시)

$$20m^2 + 0.7m^2 \times (n - 20\text{인}) \quad ※ \text{20인 이하는 } 20m^2$$

※ n : 동시 근무인원

주) 역무실, 운전취급실, 침실은 1일 근무인원으로 산출

(7) 공익요원실 및 용역원실

① 1~2인 근무일때 : 9㎡

② 3인 이상 근무일때 : $1.5 \times N + 7m^2$ (N : 동시근무인원)

3. 본사/지역본부/직할사무소

(1) 사장실

응접실 병용 99㎡ (비서실 포함)

(2) 부사장실, 감사실, 상임고문실



응접실 병용 66㎡ (비서실 포함)

(3) 본부(실/단)장실

응접실 병용 33㎡ (부속실 포함하여 50㎡이내)

(4) 지역본부장실

응접실 병용 50㎡ (부속실 포함하여 60㎡이내)

(5) 소장실

응접실 병용 30㎡ (부속실 포함하여 40㎡이내)

(6) 일반 사무실

① 본사 : 처장(25㎡/인), 부장(17㎡/인), 사무원(8㎡/인)

② 지역본부 : 처장(25㎡/인), 파트장(17㎡/인), 사무원(8㎡/인)

(7) 회의실

$50\text{㎡} + 0.7\text{㎡} \times (\text{정원} - 20\text{인})$ ※ 20인 이하는 50㎡

(8) 당직실

최소면적 : 15㎡이상

(9) 화장실

$A = N \times 0.5$ N : 동시근무인원(단, $N \leq 9$ 일 경우 최소면적 적용)

※ 최소면적 : 4.4㎡(양변기, 세면기, 샤워기 각 1조씩 배치적용)

(10) 식당

정원 $\times 1.5\text{㎡} \times 1/3$ (주방포함)

※ 영양사실과 식재료실 별도 설치

(11) 체력단련실

$A = 1.2\text{㎡} \times (\text{동시근무인원})$

4. 철도특별사법경찰대

(1) 철도특별사법 경찰대장실(본부)

응접실 병용 66㎡ (비서실 포함)

(2) 철도특별사법 경찰대장실(지방경찰대)

응접실 병용 50㎡ (비서실 포함)

센터장실 : 1급역 25㎡, 2~3급역-20㎡

(3) 일반 사무실

① 본부 : 과장(25㎡/인), 경찰관(8㎡/인)

② 지방경찰대 : 과장(17㎡/인), 경찰관(8㎡/인)

③ 센터 : 경찰관(8㎡/인)

(4) 회의실

$50\text{m}^2 + 0.7\text{m}^2 \times (\text{정원 } 20\text{인}) \quad ※ \text{ 20인 이하는 } 50\text{m}^2$

(5) 탕비실

최소면적 : 10m^2 이상

(6) 당직실

최소면적 : 15m^2 이상

(7) 화장실

$A = N \times 0.5$ N : 동시근무인원(단, $N \leq 9$ 일 경우 최소면적 적용)

※ 최소면적 : 4.4m^2 (양변기, 세면기, 샤워기 각 1조씩 배치 적용)

(8) 체력단련실, 무술훈련장

$A = 1.2\text{m}^2 \times (\text{동시근무인원})$

(9) 피의자 보호실

① 남 : 16m^2 (화장실 포함)

② 여 : 10m^2 (화장실 포함)

(10) 침실(센터)

① 1인용 원룸형 침실 : $A = 2.7 \times 5.4\text{m} = 14.58\text{m}^2$ (화장실 포함)

② 2인용 원룸형 침실 : $A = 3.8 \times 5.4\text{m} = 20.52\text{m}^2$ (화장실 포함)

(11) 피해자대기실, 영상녹화실, 조사실, 샤워실 창고 등은 필요에 따라 설치할 수 있다

5. 현업사업소

(1) 사무실

① 사업소장 : $17\text{m}^2/\text{인}$

② 기술원 : $8\text{m}^2/\text{인}$

(2) 주재(관리반)

① 기술원 : $8\text{m}^2/\text{인}$

② 1~2인 근무일 때 : 12m^2 적용

※ 2인초과시 - 책상 있을 경우 인원 $8\text{m}^2/\text{인}$, 책상 없을 경우 인원 $1.5\text{m}^2/\text{인}$

(3) 침실

① 침실은 설치하지 않은 것을 원칙으로 한다. 다만, 근무형태 및 비상대기 등 불가피한 경우 최소한으로 계획한다.

② 1인용 원룸형 침실 : $A = 2.7 \times 5.4\text{m} = 14.58\text{m}^2$ (화장실 포함)

③ 2인용 원룸형 침실 : $A = 3.8 \times 5.4\text{m} = 20.52\text{m}^2$ (화장실 포함)

※ 침실을 설치할 경우 별도의 직원화장실, 샤워실(탈의실 포함), 갱의실, 휴게실 미설치

※ 침대·옷장 등 내부시설은 운영자가 설치하도록 한다.

(4) 작업장



현업사업소의 작업장면적은 다음의 산출식에 의해 산정하되, 필요할 경우 작업여건

에 따라 면적을 조정할 수 있다.

$$A = a \times N$$

여기서, A : 작업장 면적 (m²)

N : 근무인원(총인원)

a : 1인당 작업장면적(m²/인)으로 철도운영자와 협의 시행

(5) 창고

현업사업소의 창고면적은 다음의 산출식에 의해 산정하되, 필요할 경우 창고 보관 물품의 종류 및 규모에 따라 창고면적을 조정할 수 있다.

$$A = a \times N$$

여기서, A : 창고 면적 (m²)

N : 근무인원(동시근무인원)

a : 1인당 창고면적(m²/인)

분야별	a
시설사업소 및 관리반	5.0
전기통신사업소 및 주재	4.5
신호제어사업소 및 주재	3.0
건축사업소 및 주재	5.0
차량사업소 및 주재	2.5

(6) 샤워실, 탈의실

$$A = N' \times 1.95\text{m}^2 \quad N' : \text{동시근무인원} \times 1/3$$

(7) 휴게실 $2.0 \times N + 7\text{m}^2$ N : 동시근무인원

(8) 탕비실

최소면적 : 10m²이상

(9) 직원화장실

$$A = N \times 0.5 \quad N : \text{동시근무인원(단, } N \leq 9 \text{일 경우 최소면적 적용)}$$

※ 최소면적 : 4.4m²(양면기, 세면기, 샤워기 각 1조씩 배치적용)

※ 사무실의 벽체는 가변형으로 설치

주) 사무실, 주재(관리반), 침실, 샤워실 및 탈의실, 휴게실, 쉼의실, 화장실은 동시 근무 인원으로 산출

6. 승무원 숙소, 승무원 주차소

(1) 침실

① 1인용 원룸형 침실 : $A = 2.7 \times 5.4\text{m} = 14.58\text{m}^2$ (화장실 포함)

② 2인용 원룸형 침실 : $A = 3.8 \times 5.4\text{m} = 20.52\text{m}^2$ (화장실 포함)

※ 1인실을 기본으로 한다.(필요할 경우 2인실 설치)

(2) 사감실(관리실) : 12m²

(3) 물품고 : 수용인원 50인마다 - 20m²

(4) 식당(휴게실 겸용), 주방

A= 정원×2m²×1/3(주방포함)

※ 영양사실과 식 재료실 별도 설치할 수 있다.

(5) 창고

수용인원 100인까지 : 16m² (50인 증가마다 4m²씩 추가)

(6) 화장실 변기수

수용인원 50인까지 대·소 각 4개 (30인 증가마다 대·소변기 각 1개씩 추가)

※ 여자 승무원을 고려하여 남·여 비율을 적정하게 조정 시행한다.

(7) 체력단련실

A= 1.2m²×(동시근무인원)

(8) 세탁실

수용인원 50인이내 : 10m² (20인 증가마다 1.5m²씩 추가)

주) 침실, 물품고, 휴게실, 식당 및 주방, 창고, 화장실, 체력단련실, 세탁실은 동시근무 인원수로 산출

7. 지원시설(통신기기실, 신호계전기실, 전원실 및 축전지실, 전기실, 공조실)

(1) 일반사항 - 지원시설은 각 분야별(전기, 신호, 통신 등)로 장비/기기 배치도를 기준으로 불필요한 공간이 없도록 적정면적을 계획한다.

(2) 통신기기실

① 관련 법규 - 대통령령 제21098호 전기통신설비의 기술 기준에 관한 규정 제19조제1호
표 2. 업무용 건축물의 구내통신실면적확보 기준(제19조제1호 관련)

건축물 규모	확보대상	확보면적
1. 6층 이상이고 연면적 5천제곱미터 이상인 업무용 건축물	가. 집중구내 통신실	10.2제곱미터 이상으로 1개소 이상
	나. 층구내 통신기기실	1) 각층별 전용면적이 1천제곱미터 이상인 경우에는 각층별로 10.2제곱미터 이상으로 1개소 이상 2) 각 층별 전용면적이 800제곱미터 이상인 경우에는 각층별로 8.4제곱미터 이상으로 1개소 이상 3) 각 층별 전용면적이 500제곱미터 이상인 경우에는 각층별로 6.6제곱미터 이상으로 1개소 이상 4) 각층별 전용면적이 500제곱미터 미만인 경우에는 5.4제곱미터 이상으로 1개소 이상
2. 제1항 외의 업무용 건축물	집중구내 통신기기실	건축물의 연면적이 500제곱미터 이상인 경우 10.2제곱미터 이상으로 1개소 이상. 다만, 500제곱미터 미만인 경우는 5.4제곱미터 이상으로 1개소 이상.



비고

1. 같은 층에 집중구내통신기기실과 층구내통신기기실을 확보하여야 하는 경우에는 집중구내통신기기실만을 확보할 수 있다.
2. 층별 전용면적이 500제곱미터 미만인 경우로서 각 층별로 통신기기실을 확보하기가 곤란한 경우에는 하나의 층구내통신기기실에 2개층 이상의 통신설비를 통합하여 수용할 수 있으며, 이 경우 층구내통신기기실 확보면적은 통합 수용된 각층의 전용면적을 합하여 제1호나목의 기준을 적용한다.
3. 집중구내통신기기실은 외부환경에 영향이 적은 지상에 확보되어야 한다. 다만, 부득이한 사유로 지상확보가 곤란한 경우에는 침수우려가 없고 습기가 차지 아니하는 지하층에 설치할 수 있다.
4. 집중구내통신기기실에는 조명시설과 통신장비전용의 전원설비를 구비하여야 한다.

② 면적산정

가. 통신기기실 면적

- (가) 총괄국 : 130㎡ 이상
- (나) 집중국 : 90㎡ 이상
- (다) 단국 : 50㎡ 이상
- (라) 변전소, 급전구분소, 병렬급전소 : 15㎡ 이상
- (마) 기타 보조 : 10.2㎡ 이상

주)1 총괄/집중/단국개소는 역무용 통신기기실(구, 전산실)과 지원용 통신기기실(구, 통신실)을 통합한 면적임.

주)2 통신기기실은 역무실과 인접하여 배치하여야 함.

주)3 통신사업자용 소요면적은 미 포함된 면적임.

(2) 신호계전기실, 전원실 및 축전지실

구분	신호기계실	전원실 및 축전지실
4~6선	8×6	4×6
7~8선	8×8	
9~12선	8×10	
12선 초과	8×12	

주) 지원시설은 각 분야(전기, 신호, 통신)와 협의시 기기배치도를 받아 평면을 구성하여 면적을 조정할 수 있다.

(3) 전기실

① 일반철도 전기실의 규모

구분	필요면적	
	단선	복선
한전수전	10 × 20m	9.5 × 27m
일반전기실	8.4 × 9.5m	9.5 × 13m

② 광역철도 전기실 규모

구분	필요면적	
	한전수전 전기실	일반전기실
22.9KV-2회선	9.5 × 27m	9.5 × 13m
6.6KV-3회선	13 × 30m	9.0 × 20m

(4) 기계실(공조실)은 장비배치 및 향후 유지보수를 위한 충분한 공간을 확보을 고려하여 산출한다.



해설 1. 철도역사 여객시설 면적 산정(콘코스, 대합실 등) 예

1.1 콘코스 및 대합실

■ 일반철도 및 고속철도의 콘코스 면적산정 예

조건

1. 철도역 유형: 자유연결통로를 가진 도심 도심 고속 및 일반철도 역사
2. 승·하차 인원

1일 승·하차	상행				하행			
	직승차	환승승차	직하차	환승하차	직승차	환승승차	직하차	환승하차
	9,826	-	10,387	-	11,859		7,891	
첨두시	상행				하행			
	직승차	환승승차	직하차	환승하차	직승차	환승승차	직하차	환승하차
	1,376		1,454		1,660		1,105	

3. 피크 시 열차운행시각: 10분
4. 콘코스 내 하차객 평균보행거리: 120m
5. 콘코스 내 편의시설면적: 20m²

① 콘코스 내 유동면적 S1

자유연결통로를 가진 도심 역사 → 비승차객 할증률 $\alpha = 2.0$

피크 시 1시간 승차인원: 3,036인 → $P' = 3,036$

콘코스 내 체재시간(13분) → $T_2 = 13$

콘코스 내 유동인원에 공간모듈(3.2m²/인) 적용 → $\alpha' = 3.2$

$$\begin{aligned}
 \therefore S1 &= M1 \times \alpha' \\
 &= \left[\frac{P' \times \alpha}{T} \times \frac{1}{3} \times T_2 \right] \times \alpha' \\
 &= \left[\frac{3,036 \times 2.0}{60} \times \frac{1}{3} \times 13 \right] \times 3.2 \\
 &= 1,403 \text{ (m}^2\text{)}
 \end{aligned}$$

② 콘코스 내 체류면적 S2

자유연결통로를 가진 도심 역사 → 비승차객 할증률 $\alpha = 2.0$

피크 시 1시간 승차인원: 3,036인 → $P' = 3,036$

콘코스 내 체재시간(13분) → $T_2 = 13$

콘코스 내 체류인원에 자유흐름영역(2.0m²/인) 적용 → $\alpha'' = 2.0$

$$\begin{aligned}
 \therefore S2 &= M2 \times \alpha'' \\
 &= \left[\frac{P' \times \alpha}{T} \times \frac{2}{3} \times T_2 \right] \times \alpha''
 \end{aligned}$$

$$= \left[\frac{3,036 \times 2.0}{60} \times \frac{2}{3} \times 13 \right] \times 2.0$$

$$= 1,754 \text{ (m}^2\text{)}$$

③ 콘코스 내 하차객 유동면적 S3

보행속도 1.1m/초 적용 → $V = 1.1$

보행밀도 0.4인/m² 적용 → $\rho = 0.4$

피크 시 1시간 하차인원: 2,559인 → $P'' = 2,559$

여유폭원 1m 적용 → $W = 1$

$$\therefore S3 = WC \times L$$

$$= \left[\frac{1}{V \cdot \rho} \times \frac{P''}{3600} + W \right] \times L$$

$$= \left[\left(\frac{1}{1.1 \times 0.4} \right) \times \left(\frac{2,559}{3,600} \right) + 1 \right] \times 120$$

$$= 314 \text{ (m}^2\text{)}$$

④ 콘코스 내 편의시설 면적 S4

콘코스 내 편의시설면적이 20m²이므로

$$\therefore S4 = 20 \text{ (m}^2\text{)}$$

⑤ 콘코스 면적 A

$$A = S1 + S2 + S3 + S4$$

$$= 1,403 + 1,754 + 314 + 20]$$

$$= 3,491 \text{ (m}^2\text{)}$$

■ 일반철도 및 고속철도의 대합실 면적산정 예

조건

1. 철도역 유형: 자유연결통로를 가진 도심 고속 및 일반철도 역사
2. 승·하차 인원

1일 승·하차	상행				하행			
	직승차	환승승차	직하차	환승하차	직승차	환승승차	직하차	환승하차
	9,826	-	10,387	-	11,859		7,891	
첨두시	상행				하행			
	직승차	환승승차	직하차	환승하차	직승차	환승승차	직하차	환승하차
	1,376		1,454		1,660		1,105	

3. 피크(첨두) 시 열차운행시각: 10분
4. 대합실내 체재시간: 17분

① 1인당 점유면적 a

대합실 내 1인당 점유면적: 1.5m²/인 → $a = 1.5$

② 대합실 체재시간 중 열차최대발차회수 N



대합실내 체재시간 : 17분 $\rightarrow T_3 = 17$

피크 시 열차시격 : 10분 $\rightarrow t = 10$

$$N = \frac{T_3}{t} = \frac{17}{10} = 1.7$$

$N < 2$ 이므로

$$\therefore N = 2$$

③ 피크 시 1열차 승차인원 P'

피크 시 열차운행시격이 10분이므로 피크 시 1시간 승차인원 3,036인의 1/6을 피크 시 1열차 승차인원으로 적용

$$\therefore P' = \frac{3,036}{6} = 506$$

④ 비승차객 할증률 (1.0~2.0) α

도심 역이므로 비승차객 할증률 1.2 적용 $\rightarrow \alpha = 1.2$

⑤ 대합실 면적 A

$$\begin{aligned} A &= a \times (N-1) \times (P' \times \alpha) \\ &= 1.5 \times (2-1) \times (506 \times 1.2) \\ &= 911 \text{ m}^2 \end{aligned}$$

1.2 여객통로 유효 폭

■ 2인 왕복 여객통로 최소 유효 폭 산정 예

보행자 왕복 (0.6m \times 2인) : 1.2m

보행자간 접촉하지 않는 여유: 0.1m

벽면과의 여유 (0.1m \times 2인) : 0.2m

여객통로 최소 유효 폭 계 : 1.5m

■ 일반철도 및 고속철도의 통로 유효 폭 산정 예

조건

1. 철도역 유형: 고속철도 또는 일반철도 역사
2. 1열차 당 승·하차인원(피크 시 승·하차인원/열차횟수): 250인
3. 피크 시 열차 운행 시격: 5분
4. 기타: 통로에 상점 설치

① 보행자밀도 0.4인/ m^2 적용 $\rightarrow \rho = 0.4$

② 보행자속도 1.1m/초 적용 $\rightarrow \nu = 1.1$

③ 1열차 당 승·하차인원(피크 시 승·하차인원/열차횟수): 250인 $\rightarrow PH = 250$

④ 피크 시 열차 운행 시격: 5분(300초) $\rightarrow T = 300$

⑤ 여유폭원: 통로에 상점 설치 감안 1.5m 적용 $\rightarrow F = 1.5$

⑥ 통로 유효 폭(W) 산출

$$\begin{aligned} W &= \left(\frac{1}{\rho \times \nu} \times \frac{PH}{T} \right) + F \\ &= \left(\frac{1}{0.4 \times 1.1} \times \frac{250}{300} \right) + 1.5 \\ &= 3.39\text{m} \end{aligned}$$

1.3 승강장 폭

■ 일반철도 및 고속철도 승강장 폭 산정 예 - 승강장내 운전사무실 및 대합실이 있을 경우

조건

1. 승강장 내 운전사무실 폭: 3.5m
2. 승강장 내 장애물 폭: 1.0m

① 안전통행 폭 1.8m 적용 $\rightarrow B_p = 1.8$

② 운전사무실 폭: 3.5m $\rightarrow B_o = 3.5$

③ 장애물 폭: 1m $\rightarrow B_c = 1.0$

④ 승강장 폭

$$\begin{aligned} \therefore \text{섬식 } B &= 2B_p + B_o + B_c \\ &= 2 \times 1.8 + 3.5 + 1.0 \\ &= 8.1\text{m} \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \therefore \text{상대식 } B &= B_p + B_o + B_c \\ &= 1.8 + 3.5 + 1.0 \\ &= 6.3\text{m} \end{aligned}$$

■ 일반철도 및 고속철도 계단 및 ESC 부분의 승강장 폭 산정 예

조건

1. 계단 폭: 3.0m
2. ESC 폭: 3.4m(ESC 마감 포함)
3. 계단난간 폭 합계: 0.2m
4. 장애물 폭: 섬식의 경우 1.0m

① 안전통행 폭 1.8m 적용 $\rightarrow B_p = 1.8$

② 계단 폭: 3.0m $\rightarrow B_s = 3.0$

③ ESC 폭: 2.4m $\rightarrow B_E = 3.4$

④ 장애물 폭: 섬식의 경우 1.0m \rightarrow 섬식 $B_c = 1.0$, 상대식 $B_c = 0$

⑤ 계단난간 폭 합계: 0.2m $\rightarrow B_{c'} = 0.2$

⑥ 승강장 폭



$$\begin{aligned}\therefore \text{섬식 } B &= 2B_p + B_s + B_E + B_c + B_c' \\ &= 2 \times 1.8 + 3.0 + 3.4 + 1.0 + 0.2 \\ &= 11.2\text{m}\end{aligned}$$

$$\begin{aligned}\therefore \text{상대식 } B &= B_p + B_s + B_E + B_c + B_c' \\ &= 1.8 + 3.0 + 3.4 + 0 + 0.2 \\ &= 8.4\text{m}\end{aligned}$$

■ 일반철도 및 고속철도 승강장 폭 산정 예 - 시 · 종착역일 경우

조건

1. 피크(첨두) 시 1열차 승차인원: 1,300인
2. 피크(첨두) 시 1열차 하차인원: 1,000인
3. 1열차 차량 개수: 20량
4. 1차량 문수: 2개
5. 승강장 내 장애물 폭: 1.0m

- | | |
|-------------------------|-------------------|
| ① 피크 시 1열차 승차인원: 1,300인 | → $P_a = 1,300$ |
| ② 피크 시 1열차 하차인원: 1,000인 | → $P_b = 1,000$ |
| ③ 1열차 차량 개수: 20량 | → $n = 20$ |
| ④ 1차량 문수: 2개 | → $M = 2$ |
| ⑤ 1차량 길이 20m 적용 | → $L = 20$ |
| ⑥ 승강장 군집밀도 3인/㎡ 적용 | → $\rho_1 = 3$ |
| ⑦ 승강장 보행밀도 0.75인/㎡ 적용 | → $\rho_2 = 0.75$ |
| ⑧ 장애물 폭: 1m | → $B_c = 1.0$ |
| ⑨ 승강장 폭 | |

$$\begin{aligned}\therefore \text{승차전용 } B &= \left(\frac{2}{\pi} \times \frac{P_a}{n \times M \times \rho_1} \right)^{\frac{1}{2}} + \left(\frac{1}{\rho_1 \times L} \times \frac{P_a}{n} \right) + B_c \\ &= \left(\frac{2}{3.14} \times \frac{1,200}{20 \times 2 \times 3} \right)^{\frac{1}{2}} + \left(\frac{1}{3 \times 20} \times \frac{1,200}{20} \right) + 1.0 \\ &= 2.52 + 1.00 + 1.0 \\ &= 4.52 \text{ m}\end{aligned}$$

$$\begin{aligned}\therefore \text{하차전용 } B &= \left(\frac{1}{\rho_2 \times L} \times \frac{P_b}{n} \right) + B_c \\ &= \left(\frac{1}{0.75 \times 20} \times \frac{1,000}{20} \right) + 1.0 \\ &= 3.33 + 1.0 \\ &= 4.33 \text{ m}\end{aligned}$$

■ 일반철도 및 고속철도 승강장 폭 산정 예 - 중간역일 경우

조건

1. 피크(첨두) 시 1열차 승차인원: 500인
2. 피크(첨두) 시 1열차 하차인원: 400인
3. 1열차 차량 개수: 20량
4. 1차량 문수: 2개
5. 승강장 내 장애물 폭: 1.0m

- | | |
|-----------------------|-------------------|
| ① 피크 시 1열차 승차인원: 500인 | → $P_a = 500$ |
| ② 피크 시 1열차 하차인원: 400인 | → $P_b = 400$ |
| ③ 1열차 차량 개수: 20량 | → $n = 20$ |
| ④ 1차량 문수: 2개 | → $M = 2$ |
| ⑤ 1차량 길이 20m 적용 | → $L = 20$ |
| ⑥ 승강장 군집밀도 3인/㎡ 적용 | → $\rho_1 = 3$ |
| ⑦ 승강장 보행밀도 0.75인/㎡ 적용 | → $\rho_2 = 0.75$ |
| ⑧ 장애물 폭: 1m | → $B_c = 1.0$ |
| ⑨ 승강장 폭 | |

$$\begin{aligned}
 \therefore B &= \left(\frac{2}{\pi} \times \frac{P_a}{n \times M \times \rho_1} \right)^{\frac{1}{2}} + \left(\frac{1}{\rho_1 \times L} \times \frac{P_a}{n} \right) + \left(\frac{1}{\rho_2 \times L} \times \frac{P_b}{n} \right) + B_c \\
 &= \left(\frac{2}{3.14} \times \frac{500}{20 \times 2 \times 3} \right)^{\frac{1}{2}} + \left(\frac{1}{3 \times 20} \times \frac{500}{20} \right) + \left(\frac{1}{0.75 \times 20} \times \frac{400}{20} \right) + 1.0 \\
 &= 1.63 + 0.42 + 1.33 + 1.0 \\
 &= 4.38 \text{ m}
 \end{aligned}$$

1.4 승차 대기 폭(B1), 승차 유동 폭(B2), 하차객 유동 폭(B3)

(1) 승차 대기 폭(B1) 산정식

$$B1 = \left(\frac{2}{\pi} \times \frac{1.2 \times P_a}{N \cdot m \cdot \rho_a} \right)^{\frac{1}{2}}$$

여기서, P_a : 1열차의 피크 시 평균 승차인원

$$P_a = \frac{\text{피크시승차인원} \times \text{운행시격(초)}}{3,600\text{초}}$$

N : 1열차의 편성당 차량수

m : 1량의 한쪽 출입문수(도시철도 4개, 열차 2개)

ρ_a : 대기 승객의 군집 밀도(4인/㎡)



■ 승차 대기 폭(B1) 산정 예

조건

1. 1열차의 피크 시 평균 승차인원: 600인
2. 1열차 차량 개수: 8량
3. 1차량 문수: 4개

- ① 1열차의 피크 시 평균 승차인원: 600인 → $P_a = 600$
- ② 1열차 차량 개수: 8량 → $N = 8$
- ③ 1차량 문수: 4개 → $m = 4$
- ④ 대기 승객의 군집 밀도 $4\text{인}/\text{m}^2$ 적용 → $\rho_a = 4$
- ⑤ 승차 대기 폭(B1) 산출

$$\begin{aligned}\therefore B1 &= \left(\frac{2}{\pi} \times \frac{1.2 \times P_a}{Nm \rho_a} \right)^{\frac{1}{2}} \\ &= \left(\frac{2}{3.14} \times \frac{1.2 \times 600}{8 \times 4 \times 4} \right)^{\frac{1}{2}} \\ &= 1.89\text{m}\end{aligned}$$

(2) 승차 유동 폭(B2) 산정식

$$\begin{aligned}B2 &= \frac{1}{\rho V} \times \frac{1.2 \times P_a}{T} \\ &= 0.727 \times \frac{P_a'}{T}\end{aligned}$$

여기서, ρ : 승강장에서의 군집 보행밀도($1.25\text{인}/\text{m}^2$)

V : 승강장에서의 군집 보행속도($1.1\text{m}/\text{초}$)

P_a : 1열차의 피크 시 평균 승차인원

$$P_a = \frac{\text{피크시승차인원} \times \text{운행시격(초)}}{3,600\text{초}}$$

T : 열차 운행 시격(초)

P_a' : 각 유동방향별 승차인원

$$P_a' : 1.2P_a$$

또한, 여러 개의 계단 및 통로 등이 있고 각 방향으로의 유동량이 동일한 것으로

가정 한다면 각 유동방향별 승차인원(P_a')를 $P_a' = \frac{1.2 \times P_a}{\text{계단개소}}$ 로 한다.

☞ 자유통로 폭 1m당 3,600인/시

☞ 환승통로의 최소 폭은 안목치수 5.2m 이상($3 + 4 = 7$)으로 하되, 피크 시 이용인원을 고려하여 탄력적(8~12m)으로 적용

■ 승차 유동 폭(B2) 산정 예

조건

1. 1열차의 피크 시 평균 승차인원: 600인
2. 운행시격: 5분
3. 계단 수: 2개

① 1열차의 피크 시 평균 승차인원: 600인 → $P_a = 600$

② 각 유동방향별 승차인원(P_a')

$$\begin{aligned} P_a' &= \frac{1.2 \times P_a}{\text{계단개소}} \\ &= \frac{1.2 \times 600}{2} \\ &= 360 \end{aligned}$$

③ 운행시격: 5분(300초) → $T = 300$

④ 승차 유동 폭(B2) 산출

$$\begin{aligned} \therefore B2 &= 0.727 \times \frac{P_a'}{T} \\ &= 0.727 \times \frac{360}{300} \\ &= 0.87 \text{ m} \end{aligned}$$

(3) 하차객 유동 폭(B3) 산정식

■ 하차객 유동 폭(B3) 산정 예

$$\begin{aligned} B3 &= \frac{1}{\rho L} \times \frac{1.2 \times P_b}{N} \\ &= 0.04 \times \frac{P_b'}{N} \end{aligned}$$

여기서, ρ : 승강장에서의 군집 보행밀도(1.25인/㎡)

L : 열차 1량의 차량길이(20m)

P_b : 1열차의 피크 시 평균 승차인원

$$P_b = \frac{\text{피크시승차인원} \times \text{운행시격(초)}}{3,600\text{초}}$$

N : 1열차의 편성당 차량수

P_b' : 각 유동방향 하차인원($1.2 \times P_b$)

또한 여러 개의 계단 및 통로 등이 있고 각 방향으로의 유동량이 동일한 것으로 가

정한다면 각 유동방향별 하차인원(P_b')를 $P_b' = \frac{1.2 \times P_b}{\text{계단개소}}$ 로 한다.



조건

1. 1열차의 피크 시 평균 하차인원: 340인
2. 1열차의 편성당 차량수: 8량
3. 계단 수: 2개

① 1열차의 피크 시 평균 승차인원: 340인 $\rightarrow Pb = 340$

② 각 유동방향별 승차인원(Pb')

$$\begin{aligned} Pb' &= \frac{1.2 \times Pb}{\text{계단개소}} \\ &= \frac{1.2 \times 340}{2} \\ &= 204 \end{aligned}$$

③ 하차객 유동 폭(B3) 산출

$$\begin{aligned} \therefore B3 &= 0.04 \times \frac{Pb'}{N} \\ &= 0.04 \times \frac{204}{8} \\ &= 1.02 \text{ m} \end{aligned}$$

1.5 여객용 계단 폭

여객용 계단 폭(S)은 승강인원이 열차전장에 따라 균등하게 분포하는 것으로 가정하여 다음과 같은 식에 의해 산정한다.

(1) 승강장 끝 부분에 계단이 있는 경우

$$S = \left(\frac{B2 + B3}{N} \right) \times \left(\frac{p_1 \times V_1}{p_2 \times V_2} \right)$$

여기서, S : 여객용 계단 폭 (m)

B2+B3 : 승강장내에서의 승강인원 유동폭(m)

p_1 : 승강장내에서의 군집밀도(인/㎡)

p_2 : 계단에서의 군집밀도(인/㎡)

V_1 : 승강장내에서의 유동속도(m/초)

V_2 : 계단에서의 유동속도(m/초)

N : 동일 위치의 계단 개소 수

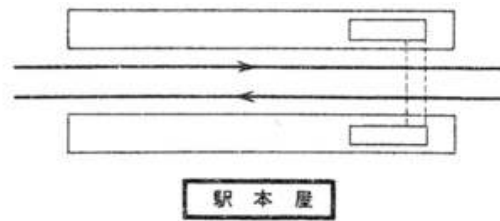


그림 1. 승강장 끝 부분에 계단이 있는 경우 개념도

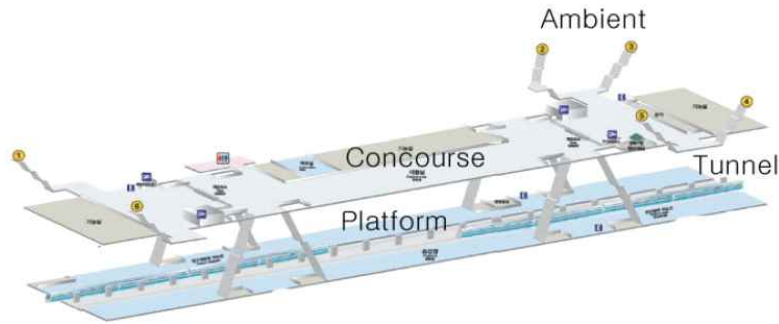


그림 2. 승강장 끝 부분에 계단이 있는 경우 입체도

■ 여객용 계단 폭 산정 예 - 승강장 끝 부분에 계단이 있는 경우

조건

1. 승강장내에서의 승강인원 유동폭: 4.0 m
2. 승강장내에서의 군집밀도: 1.25인/m²
3. 계단에서의 군집밀도: 2.5인/m²
4. 승강장내에서의 유동속도: 1.1m/초
5. 계단에서의 유동속도: 0.8m/초
6. 동일 위치의 계단 수: 1개소

- | | |
|--------------------------------------|---------------------|
| ① 승강장내에서의 승강인원 유동폭: 4.0 m | → $(B2 + B3) = 4.0$ |
| ② 승강장내에서의 군집밀도: 1.25인/m ² | → $p_1 = 1.25$ |
| ③ 계단에서의 군집밀도: 2.5인/m ² | → $p_2 = 2.5$ |
| ④ 승강장내에서의 유동속도: 1.1m/초 | → $V_1 = 1.1$ |
| ⑤ 계단에서의 유동속도: 0.8m/초 | → $V_2 = 0.8$ |
| ⑥ 동일 위치의 계단 수: 1개소 | → $N = 1$ |
| ⑦ 여객용 계단 폭(S) 산출 | |

$$\begin{aligned}
 \therefore S &= \left(\frac{B2 + B3}{N} \right) \times \left(\frac{p_1 \times V_1}{p_2 \times V_2} \right) \\
 &= \left(\frac{4.0}{1} \right) \times \left(\frac{1.25 \times 1.1}{2.5 \times 0.8} \right) \\
 &= 2.75 \text{ m}
 \end{aligned}$$



(2) 승강장 중앙부에 계단이 있는 경우

$$S = \frac{2(B2+B3)}{N} \times \left(\frac{p_1 \times V_1}{p_2 \times V_2} \right)$$

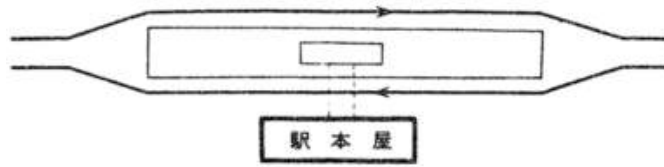


그림 3. 승강장 중앙부에 계단이 있는 경우 개념도

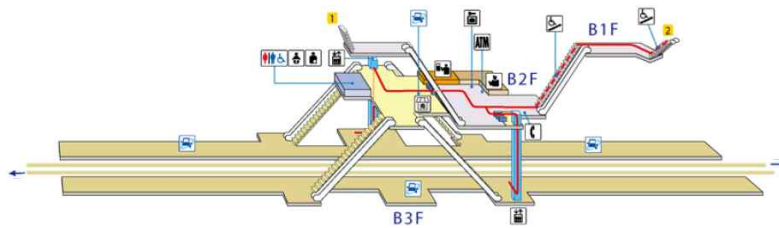


그림 4. 승강장 중앙부에 계단이 있는 경우 입체도

■ 여객용 계단 폭 산정 예 - 승강장 중앙부에 계단이 있는 경우

조건

1. 승강장내에서의 승강인원 유동폭: 4.0 m
2. 승강장내에서의 군집밀도: 1.25인/m²
3. 계단에서의 군집밀도: 2.5인/m²
4. 승강장내에서의 유동속도: 1.1m/초
5. 계단에서의 유동속도: 0.8m/초
6. 동일 위치의 계단 수: 1개소

- ① 승강장내에서의 승강인원 유동폭: 4.0 m → (B2 + B3) = 4.0
- ② 승강장내에서의 군집밀도: 1.25인/m² → p₁ = 1.25
- ③ 계단에서의 군집밀도: 2.5인/m² → p₂ = 2.5
- ④ 승강장내에서의 유동속도: 1.1m/초 → V₁ = 1.1
- ⑤ 계단에서의 유동속도: 0.8m/초 → V₂ = 0.8
- ⑥ 동일 위치의 계단 수: 1개소 → N = 1
- ⑦ 여객용 계단 폭(S) 산출

$$\begin{aligned} \therefore S &= \frac{2(B2+B3)}{N} \times \left(\frac{p_1 \times V_1}{p_2 \times V_2} \right) \\ &= \left(\frac{2 \times 4.0}{1} \right) \times \left(\frac{1.25 \times 1.1}{2.5 \times 0.8} \right) \\ &= 5.50 \text{ m} \end{aligned}$$

(3) 승강장에서 계단까지 무리 없이 진행할 경우. 즉, $p_1 = p_2$ 일 경우

$$\text{승강장 끝부분} \quad S = \frac{1.4(B_2 + B_3)}{N}$$

$$\text{승강장 중앙부분} \quad S = \frac{2.8(B_2 + B_3)}{N}$$

■ 여객용 계단 폭 산정 예 - 승강장에서 계단까지 무리 없이 진행할 경우
즉, $p_1 = p_2$ 일 경우

조건

1. 승강장내에서의 승강인원 유동폭: 2.0 m
2. 동일 위치의 계단 수: 1개소

① 승강장내에서의 승강인원 유동폭: 2.0 m $\rightarrow (B_2 + B_3) = 2.0$

② 동일 위치의 계단 수: 1개소 $\rightarrow N = 1$

③ 여객용 계단 폭(S) 산출

$$\text{승강장 끝부분} \quad S = \frac{1.4(B_2 + B_3)}{N}$$

$$= \frac{1.4 \times 2.0}{1}$$

$$= 2.8 \text{ m}$$

$$\text{승강장 중앙부분} \quad S = \frac{2.8(B_2 + B_3)}{N}$$

$$= \frac{2.8 \times 2.0}{1}$$

$$= 5.6 \text{ m}$$

(4) 계단에 다소 무리를 주는 경우, 즉 $p_1 < p_2$ 일 경우

$$\text{승강장 끝부분} \quad S = \frac{2.8(B_2 + B_3)}{N}$$

$$\text{승강장 중앙부분} \quad S = \frac{2.4(B_2 + B_3)}{N}$$

■ 여객용 계단 폭 산정 예 - 계단에 다소 무리를 주는 경우, 즉 $p_1 < p_2$ 일 경우

조건

1. 승강장내에서의 승강인원 유동폭: 2.0 m
2. 동일 위치의 계단 수: 1개소

① 승강장내에서의 승강인원 유동폭: 2.0 m $\rightarrow (B_2 + B_3) = 2.0$

② 동일 위치의 계단 수: 1개소 $\rightarrow N = 1$

③ 여객용 계단 폭(S) 산출



$$\begin{aligned}
 \text{승강장 끝부분} \quad S &= \frac{1.2(B2 + B3)}{N} \\
 &= \frac{1.2 \times 2.0}{1} \\
 &= 2.40 \text{ m}
 \end{aligned}$$

$$\begin{aligned}
 \text{승강장 중앙부분} \quad S &= \frac{2.4(B2 + B3)}{N} \\
 &= \frac{2.4 \times 2.0}{1} \\
 &= 4.80 \text{ m}
 \end{aligned}$$

1.6 여객용 화장실

■ 여객용 화장실 면적산정 예

조건

1. 철도역 유형: 자유연결통로를 가진 도심 고속철도역
2. 승·하차 인원

1일 승·하차	상행				하행			
	직승차	환승승차	직하차	환승하차	직승차	환승승차	직하차	환승하차
	9,826	-	10,387	-	11,859		7,891	
첨두시	상행				하행			
	직승차	환승승차	직하차	환승하차	직승차	환승승차	직하차	환승하차
	1,376		1,454		1,660		1,105	

- ① 피크 시 1시간 승차인원: $1,376 + 1,660 = 3,036$ 인 $\rightarrow P' = 3,036$
- ② 자유연결통로를 가진 도심 고속철도역 비승차객 할증률: $2.0 \rightarrow a = 2.0$
- ③ 고속철도역 내 평균체재시간: 30분 $\rightarrow T1 = 30$
- ④ 최대 동시체재인원(P)

$$\begin{aligned}
 P &= P' \times \frac{a}{60} \times T1 \\
 &= 3,036 \times \frac{2.0}{60} \times 30 \\
 &= 3,036\text{인}
 \end{aligned}$$

- ⑤ 최대동시체재인원에 따른 변기 수

<표 1>최대동시체재인원에 따른 변기수 산정표에서 최대 동시체재 인원 3,542인에 해당되는 변기수를 구하면(직선보간) 다음과 같다.

구분 \ 동시체재인원	2,500	3,500
계	63	73
남자 대변기	10	12
남자 소변기	21	24
여자 대변기	32	37

- 남자 대변기: $10 + (12-10) \times (3,036-2,500) / (3,500-2,500) = 11.1 \rightarrow 12$ 개
- 남자 소변기: $21 + (24-21) \times (3,036-2,500) / (3,500-2,500) = 22.6 \rightarrow 23$ 개
- 여자 대변기: $32 + (37-32) \times (3,036-2,500) / (3,500-2,500) = 34.7 \rightarrow 35$ 개
- 총 변기 수: 70개(장애인 화장실 2개 포함)

⑥ 여객용 화장실 면적(A) 산출

$$\begin{aligned}
 A &= (\text{변기 총계} \times 3.6) + (\text{여자변기 수} \times 2.71) + [\text{장애인 화장실}(2.1\text{m} \times 2.0\text{m}) \times 2] \\
 &= (70 \times 3.6) + (35 \times 2.71) + (4.2 \times 2) \\
 &= 252 + 94.85 + 8.4 \\
 &= 355.25 \text{ m}^2
 \end{aligned}$$

해설 2. 철도역사 여객시설(콘코스, 대합실, 화장실)에 S/F 적용 예

2.1 철도역사 여객시설(콘코스, 대합실, 화장실)에 S/F 적용 배경

- 철도역사 여객시설 규모 협소로 콘코스(대합실) 및 여객화장실 규모산정 기준 개선
 - (주요내용) 대도시권 주요 거점역사(고속철도역, 시·중착역, 관광지역 등)의 콘코스(대합실) 및 여객화장실에 S/F(여객 집중시 처리 비율) 신설 적용 및 여성화장실 변기수 50% 추가
 - (관련근거) 철도역사 여객시설 합리적인 규모 개선대책 반영(건축설비처-3638, '15.7.13.)

■ 대도시권 고속철도역사 콘코스 산정(S/F 적용) 예 -

조건 :

1. 대도시권 주요 거점역사(고속철도역)
2. 피크(1hr) 시 승차인원: 1,500인
3. 여객 집중시 처리비율(S/F) : 20% 적용

- ① 피크 시 1열차 승차인원: 1,500인 $\rightarrow P' = 1,500$
- ② 여객 집중시 처리비율 : 1.2 $\rightarrow S/F = 1.2$
- ③ 비승차객 할증율 : 2.0 $\rightarrow \alpha = 2.0$
- ④ 콘코스내 공간모듈 : 3.2 m²/인 $\rightarrow \alpha' = 3.2 \text{ m}^2/\text{인}$



- ⑤ 자유흐름 영역 : 2 m²/인 → $a'' = 2 \text{ m}^2/\text{인}$
- ⑥ 콘코스내 평균보행거리 → $L = (0.5 \sim 3 \text{ 분간 진행거리})$
- ⑦ 여유폭원 : 1m 이상 → $W = 1 \text{ m 이상}$
- ⑧ 보행자밀도 0.4인/m² 적용 → $\rho = 0.4$
- ⑨ 보행자속도 1.1m/초 적용 → $\nu = 1.1$

적용식 : $A = S_1 + S_2 + S_3 + S_4$

$S_1 = M_1 \times a'$	$S_2 = W \times L$	$S_3 = M_2 \times a''$
$M_1 = \frac{P \times S/F \times \alpha}{T} \times \frac{1}{3} \times T_2$	$W = \quad \times \quad + W$	$M_2 = \frac{P \times S/F \times \alpha}{T} \times \frac{2}{3} \times T_2$
콘코스내 유동면적(S1) = $\frac{1,500 \times 1.2 \times 2.0}{60 \text{ min}} \times \frac{1}{3} \times 13 \times 3.2 \text{ m}^2/\text{인} = 832 \text{ m}^2$		
콘코스내 감차객 유동면적(S4) = $\left[\frac{1}{1.1 \text{ m/초}} \times 0.4 \text{ 인/m} \times \frac{1,300}{3,600} + 1 \text{ m} \right] \times 120 \text{ m} = 218 \text{ m}^2$		
콘코스내 체류면적(S3) = $\frac{1,500 \times 1.2 \times 2.0}{60 \text{ min}} \times \frac{2}{3} \times 13 \times 2.0 \text{ m}^2/\text{인} = 1,040 \text{ m}^2$		
콘코스내 감차객 유동면적(S4) = 편의시설 면적 20m ²		
∴ 콘코스 면적 (A) = 832 + 218 + 1040 + 20 = 1,892 m ²		

■ 대도시권 고속철도역사 여객화장실 산정(S/F) 적용 예 -

조건 :

1. 대도시권 주요 거점역사(고속철도역)
2. 피크(1hr) 시 승차인원: 1,500인
3. 여객 집중시 처리비율(S/F) : 20% 적용

- ① 피크 시 1열차 승차인원: 1,500인 → $P' = 1,500$
- ② 여객 집중시 처리비율 : 1.2 → $S/F = 1.2$
- ③ 비승차객 할증율 : 2.0 → $\alpha = 2.0$
- ④ 고속철도역 내 평균체재시간: 30분 → $T_1 = 30$

∴ 최대 동시체재인원(P)

$$\begin{aligned}
 \text{적용식 : } P &= P' \times S/F \times \frac{a}{60} \times T_1 \\
 &= 1,500 \times 1.2 \times \frac{2.0}{60} \times 30 \\
 &= 1,800 \text{ 인}
 \end{aligned}$$

최대 동시체재 인원(인원)에 따른 변기수 비교표

구 분 \ 동시체재인원	1100	1200	1300	1500	1700	2000	2500	3500	4500
계	44	46	48	52	54	57	62	72	82
남대	7	7	8	8	9	9	10	12	13
남소	15	16	16	18	18	19	21	24	28
여자	22	23	24	26	27	29	31	36	42
여자(50%추가)	33	35	36	39	41	44	47	54	63

※ 최대 동시체재인원(P)이 1,800명 이므로 변기수 산출표에서 1,700~2,000명 직선보간법으로 산정

해설 3. 통합형 통신기기실 장비배치 예

3.1 구 전산실과 통신실의 통신기기를 통합형 통신기기실에 배치.

- 역무용 통신기기의 증가, 지원(철도기반인프라)용 통신기기의 경량 집약화에 따른 통신장비 점유면적 감소에 따른 유사기능실의 통합.
- 통신기기실은 역무실과 인접하여 배치, 통신기기실내 각 용도별(역무용, 지원용) 통신기기의 구분은 부분 투시형 경량 칸막이로 구분
- 경량칸막이는 화재확산방지를 고려한 불연성 재료를 사용하며, 보안성 확보를 위한 출입자 통제설비를 각각 설치.
- 통신기기의 배치 예(일반/광역철도 일반역)

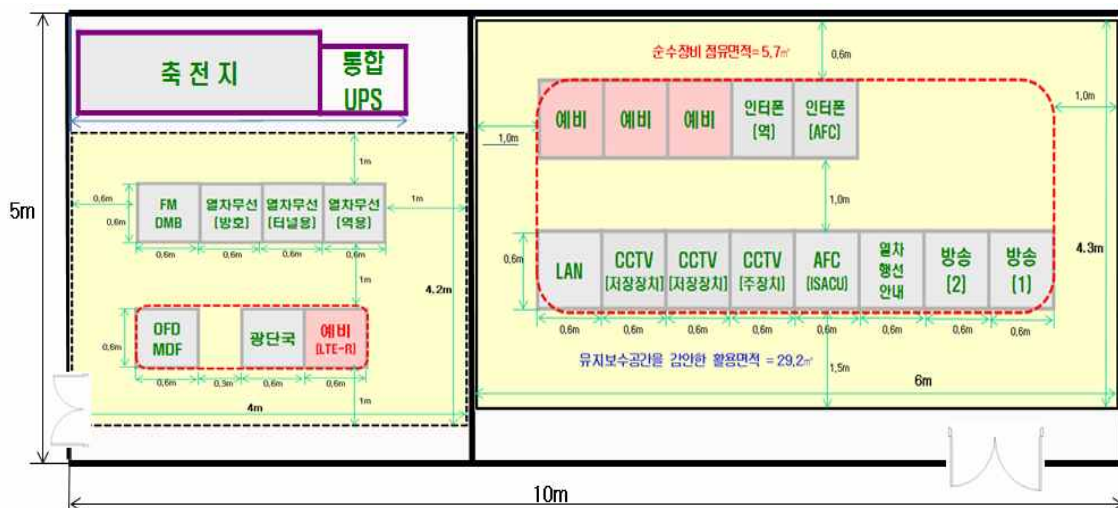


그림: 일반/광역철도 통신기기실(구 전산실과 통신실 통합) 기기배치 예시



RECORD HISTORY

- Rev.0('12.12.5) 철도설계기준 철도설계지침, 철도설계편람으로 나누어져 있는 기준 체계를 국제적인 방법인 항목별(코드별)체계로 개정하여 사용자가 손쉽게 이용하는데 목적을 둠.
- Rev.1('13.12.18) 무배치간이역에 대한 시설규모(콘크스 및 대합실, 여객화장실) 산정기준 정립
- Rev.2('14.12.17) 이용자 중심의 승강장 설비 개선 방안(설계기준처-3245, '14.11.05), 설계기준 개선과제(단기) 및 관련부서의 개정요구 사항을 반영한 철도설계지침 및 편람(건축편) 개정(공익요원 및 용역원 휴게실 규모기준 신설)
- Rev.3('15.06.18) 철도설계기준 개정에 따른 하위지침 개정(간이역 설치기준 정립), 설계기준 발굴과제(현업시설 창고 규모 산정시 동시근무인원 적용), 건설기준 현장교육 및 열린간담회(VOC 수집) 결과를 반영한 지침 개정
- Rev.4('15.12.16) 철도역사 여객시설 규모 협소로 인한 콘크스(대합실) 및 여객화장실에 S/F(여객 집중시 처리 비율) 신설 적용 및 여성화장실 변기수 50% 추가 반영 등 규모산정 기준 개선
- Rev.5('16.06.21) 철도건설기준 개선 Master Plan수립('15.12)에 따른 후속조치 및 설계기준 개선 발굴과제(단기과제), 관련부서(건축설비처, 시설개량처)의 개정 요청 사항 반영
- Rev.6('16.11.04) 철도설계기준 개선 발굴과제(역무실 출입문 설치기준 변경, 쓰레기분리수거장 설치기준 신설, 환기구 높이 기준제시등), 기술연구처의 개정 요청사항(통신실 넓이 최적화 연구 용역 반영)을 개정(설계기준처-3075, 2016.11.04)