



현 행 (2012.12월 전면개정)	개 정 (안)	개정사유
<p><i>KR A-02010</i> <i>Rev.0, 5. December 2012</i></p> <div data-bbox="91 518 943 564"></div> <div data-bbox="389 609 651 683"> <p><b>일반사항</b></p> </div> <div data-bbox="91 727 943 774"></div> <p>2012. 12. 5</p> <div data-bbox="275 1302 387 1370">  </div> <p>한국철도시설공단</p>	<p><i>KR A-02010</i> <i>Rev.1, . December 2013</i></p> <div data-bbox="1003 518 1854 564"></div> <div data-bbox="1299 609 1561 683"> <p><b>일반사항</b></p> </div> <div data-bbox="1003 727 1854 774"></div> <p>2013. 12</p> <div data-bbox="1184 1302 1296 1370">  </div> <p>한국철도시설공단</p>	



현 행(2012.12월 전면개정)	개 정(안)	개정사유
목 차	목 차	
1. 일반사항 ..... 2. 여객수요추정 일반지침 ..... 3. 여객수요추정 방법 ..... 4. 설계서비스 수준 .....  RECORD HISTORY .....	1. 일반사항 ..... 1 2. <b>역사 신증축 결정</b> ..... 2 3. 여객수요추정 일반지침 ..... 3 4. 여객수요추정 방법 ..... 4 5. 설계서비스 수준 ..... 5  RECORD HISTORY ..... 9	







현행(2012.12월 전면개정)	개정(안)	개정사유
<p><b>1. 일반사항</b></p> <p>(1) 기본 방향 : 일반건축물의 보편성 및 철도건축물의 특수성을 반영할 수 있는 적합한 규모 기준을 마련하는데 목적이 있다.</p> <p>(2) 적용 범위</p> <p>① 역사 여객공간 : 콘코스 및 대합실, 매표창구, 개집표구, 통로(계단), 승강장, 여객용 화장실 등</p> <p>② 역사 역무공간 : 역장실, 역무실, 운전전장실, 침실, 화장실, 안내소, 탕비실 등</p> <p>③ 본사/지역본부 : 사장실, 부사장실/감사실/상임고문실, 본부(실/단)장실, 지역본부장실, 사무실, 회의실, 당직실, 화장실, 식당 등</p> <p>④ 본사 직할사무소 : 소장실, 사무실, 침실, 창고, 회의실, 화장실 등</p> <p>⑤ 현업사업소, 주재(관리반 포함) : 사업소장실, 사무실, 주재사무실, 침실, 창고, 욕실/탈의실, 휴게실, 탕비실 등</p> <p>⑥ 승무원숙사, 승무원주박소 : 침실, 사감실, 물품고, 휴게실, 체육실, 식당/주방, 창고, 화장실, 세탁실 등</p> <p>⑦ 지원시설(전기실, 신호기계실, 전원실 및 축전지실, 통신실)</p> <p>⑧ 공통부분</p> <p>⑨ 기타</p> <p>(3) 규모산정</p> <p>① 철도역사의 규모산정 과정은 다음과 같다.</p> <div data-bbox="244 895 817 1345"> <pre> graph TD     A["기준년도 설정 -교통영향평가 -수요조사"] --&gt; B["역무시설수요선정"]     A --&gt; C["열차운행 및 여객수요 선정 -1일 승강차 인원 -피크(1H)시 승강차 인원 -1일 왕복 열차 횟수 -피크(1H)시 왕복 열차횟수 -피크시 열차시점"]     A --&gt; D["지원시설수요선정"]     B --&gt; E["각 변수의 결정"]     C --&gt; E     D --&gt; E     E --&gt; F["기준식을 통한 규모산정"]     F --&gt; G["적정 규모 검토"]     G --&gt; H["역시설 규모 결정"] </pre> </div> <p>※ 필요시 여객(역무)분야와 지원시설(현업)분야를 분리 또는 통합여부를 검토 후 적용 한다.</p> <p>(4) 역사(차량기지 포함)는 추진 단계별(기본설계·실시설계·공사 단계)로 운영계획 및 열차 운행계획을 확인하고 그 결과를 반영하여야 한다.</p>	<p><b>1. 일반사항</b></p> <p>(1) 좌 동</p> <p>(2) 좌 동</p> <p>(3) 좌 동</p> <p>(4)좌 동</p>	

현행(2012.12월 전면개정)	개정(안)	개정사유																								
<p><b>2. 여객수요추정 일반지침</b></p> <p>여객수요는 철도역사 시설물의 사용수명을 감안한 목표연도의 장래 이용인구를 말하는 것이므로 장래의 사회경제지표(인구, 토지이용, 지역총생산 등)를 고려하여 추정하여야 한다.</p> <p>여객수요는 해당 역사를 직접 이용하는 수요와 다른 철도 노선으로부터 환승하는 수요</p>	<p><b>2. 역사 신·증축 결정</b></p> <p>기존역사의 신·증축은 신축년도(내구년한), 안전등급, 신설 정거장 위치이동 및 배선계획의 역사 저축여부, 여객동선을 고려한 승강장과 역사 위치 등을 종합적으로 고려하여 결정한다.</p> <p>(1) 신축 결정 요인</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>① 내구년한이 경과하였거나, 구조상 증축이 곤란한 경우</li> <li>② 안전등급 기준상 D등급 이하인 경우</li> <li>③ 신설 정거장 배선계획에 기존역사가 저축되는 경우</li> <li>④ 정거장 배선계획상 기존역사가 승강장 끝단에서 벗어나게 배치되어 사용이 곤란하거나, 여객 동선이 현저히 불합리한 경우</li> <li>⑤ 산업형태 변화(농촌→도시) 및 도시 이미지(주변환경 변화)와 조화되지 않을 경우</li> </ol> <p>(2) 증축 결정 요인</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>① 정거장 배선계획 및 구조물에 기존 역사가 저축되지 않는 경우</li> <li>② 역사 신축방안과 추가 소요면적에 따른 증축방안을 비교하여 증축이 경제적인 경우</li> <li>③ 기존 역사를 일부 증·개축하여 사용하여도 여객이용에 불편이 없는 경우</li> <li>④ 기존 역사를 보존할 가치가 있는 경우(등록문화재 제외) 등</li> </ol> <p>(3) 역사 신·증축 기준</p> <table border="1" data-bbox="1019 783 1870 1190"> <thead> <tr> <th>구분</th><th>신축</th><th>증축</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>배선계획</td><td>기존역사가 저축될 경우</td><td>기존역사가 저축되지 않을 경우</td></tr> <tr> <td>내구년한</td><td>목표년도(개통후 10년) 기준으로 기존역사의 내구년한 경과 시</td><td>목표연도(개통후 10년) 기준으로 기존역사의 내구년한 미만 시</td></tr> <tr> <td>안전등급기준</td><td>D등급 이하</td><td>C등급 이상</td></tr> <tr> <td>역사위치</td><td>승강장 끝단을 벗어난 위치</td><td>승강장 양 끝단 내 위치하고 여객동선에 불편이 없는 경우</td></tr> <tr> <td>단순전철화</td><td>-</td><td>역사 신축 없이 전철화에 따른 기능실(전기, 통신, 신호) 증축</td></tr> <tr> <td>보존가치</td><td>-</td><td>기존 역사를 보존할 가치가 있는 경우(등록문화재인 제외)</td></tr> <tr> <td>주변환경</td><td>기존 역사가 주변 이미지와 조화되지 않을 경우</td><td>-</td></tr> </tbody> </table> <p>*주 1) 내구년한(공단 회계규정시행세칙 별표2) : 철골조·철근콘크리트조 50년, 벽돌조·블록조 25년</p> <p>*주 2) 등급기준 : “시설물의 안전관리에관한특별법”에 의한 안전등급(A~E등급)</p> <p><b>3. 여객수요추정 일반지침</b></p>	구분	신축	증축	배선계획	기존역사가 저축될 경우	기존역사가 저축되지 않을 경우	내구년한	목표년도(개통후 10년) 기준으로 기존역사의 내구년한 경과 시	목표연도(개통후 10년) 기준으로 기존역사의 내구년한 미만 시	안전등급기준	D등급 이하	C등급 이상	역사위치	승강장 끝단을 벗어난 위치	승강장 양 끝단 내 위치하고 여객동선에 불편이 없는 경우	단순전철화	-	역사 신축 없이 전철화에 따른 기능실(전기, 통신, 신호) 증축	보존가치	-	기존 역사를 보존할 가치가 있는 경우(등록문화재인 제외)	주변환경	기존 역사가 주변 이미지와 조화되지 않을 경우	-	<p>- 기존 역사 신·증축 기준 정립</p>
구분	신축	증축																								
배선계획	기존역사가 저축될 경우	기존역사가 저축되지 않을 경우																								
내구년한	목표년도(개통후 10년) 기준으로 기존역사의 내구년한 경과 시	목표연도(개통후 10년) 기준으로 기존역사의 내구년한 미만 시																								
안전등급기준	D등급 이하	C등급 이상																								
역사위치	승강장 끝단을 벗어난 위치	승강장 양 끝단 내 위치하고 여객동선에 불편이 없는 경우																								
단순전철화	-	역사 신축 없이 전철화에 따른 기능실(전기, 통신, 신호) 증축																								
보존가치	-	기존 역사를 보존할 가치가 있는 경우(등록문화재인 제외)																								
주변환경	기존 역사가 주변 이미지와 조화되지 않을 경우	-																								



현 행(2012.12월 전면개정)	개 정(안)	개정사유
<p>로 구분하여 산출하고, 환승객을 위한 환승통로와 환승시설을 충분히 고려하여야 한다.</p> <p>(1) 역사 이용자의 특성 분석 - 역사에 접근하는 교통수단(시내·외버스, 지하철, 승용차, 택시 등)의 이용 비율별로 파악하여야 하며, 경우에 따라서는 철도 노선과 같은 항공 및 고속도로 승객의 특성을 파악하여야 한다.</p> <p>역사 이용자에 대한 정보는 다음과 같다.</p> <p>① 여행 목적지</p> <p>② 역사까지 접근하는데 이용된 교통수단의 종류</p> <p>③ 통행목적(업무, 개인용무, 통근, 여가 등) 및 통행빈도</p> <p>④ 여행자 인적사항(연령, 직업, 소득수준 등)</p> <p>⑤ 이용자의 요구사항</p> <p>(2) 수요추정의 일반지침</p> <p>① 목표년도 설정</p> <p>가. 철도건설 타당성 조사 또는 기본설계 보고서, 교통영향평가 보고서 등의 자료를 활용하여 목표연도는 10년으로 한다. 다만 역사의 규모와 건설방식, 성격, 주변 개발상황 등을 감안하여 조정할 수 있다.</p> <p>----- 이 하 생 략 -----</p>	<p>(1) 좌 동</p> <p>(2) 좌 동</p> <p>----- 이 하 생 략 -----</p>	

현 행(2012.12월 전면개정)	개 정(안)	개정사유
<u>RECORD HISTORY</u>	<u>RECORD HISTORY</u>	
Rev.0('12.12.5) 철도설계기준 철도설계지침, 철도설계편람으로 나누어져 있는 기준 체계를 국제적인 방법인 항목별(코드별)체계로 개정하여 사용자가 손쉽게 이용하는데 목적을 둠.	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('13.12.5) 기존역사에 대한 신·증축은 신축년도(내구연한), 안전등급, 신설 정거장 위치이동 및 배선계획의 역사 저축여부, 여객동선을 고려한 승강장과 역사 위치 등을 종합적으로 고려한 기준 정립	

현 행 (2012.12월 전면개정)	개 정 (안)	개정사유
<p><i>KR A-02030</i> <i>Rev.0, 5. December 2012</i></p> <div data-bbox="284 639 750 713">  <h2>건물의 규모계획</h2>  </div> <p>2012. 12. 5</p> <div data-bbox="273 1334 389 1404">  </div> <p>한국철도시설공단</p>	<p><i>KR A-02030</i> <i>Rev.1, . December 2013</i></p> <div data-bbox="1191 639 1659 713">  <h2>건물의 규모계획</h2>  </div> <p>2013. 12</p> <div data-bbox="1180 1334 1296 1404">  </div> <p>한국철도시설공단</p>	



현 행(2012.12월 전면개정)

REVIEW CHART

개정 번호	개정 일자	개정사유 및 내용(근거번호)	작성자	검토자	승인자
0	2012.12.5	설계기준 체계 전면개정 (설계기준처-3537, 12.12.5)	신우재	석종근 고재운	김영우

개 정(안)

REVIEW CHART

개정 번호	개정 일자	개정사유 및 내용(근거번호)	작성자	검토자	승인자
0	2012.12.5	설계기준 체계 전면개정 (설계기준처-3537, 12.12.5)	신우재	석종근 고재운	김영우
1	2013.12.	철도설계지침 및 편람 개정 (설계기준처-	유재필	유승위 유승현	김영우

개정사유

현 행(2012.12월 전면개정)	개 정(안)	개정사유
목 차	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 주박소 ..... 14 7. 지원시설(통신실, 신호기계실, 전원실 및 축전지실, 전기실, 공조실) ..... 15	1. 철도역사 여객시설 ..... 1 2. 철도역사 역무시설 ..... 10 3. 본사/지역본부/직할사무소 ..... 11 4. 철도특별사법경찰대 ..... 12 5. 현업사무소 ..... 13 6. 승무원 숙소, 승무원 주박소 ..... 14 7. 지원시설(통신실, 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 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	
RECORD HISTORY ..... 32	RECORD HISTORY ..... 32	



현행(2012.12월 전면개정)	개정(안)	개정사유
<p>1. 철도역사 여객시설</p> <p>(1) 콘코스 및 대합실 면적산정기준</p> <p>① 일반철도 및 고속철도</p> <p>가. 콘코스(생략)</p> <p>나. 대합실</p> <div><math display="block">A=a \times (N-1) \times (P' \times \alpha)</math><math display="block">N=\frac{T_3}{t}</math><p>A : 대합실 면적(최소 10㎡이상)      α : 비승차객 할증율 (1.0~2.0)</p><p>a : 1인당 점유면적 (1.5㎡/인)      복합역 : 2.0</p><p>N : 대합실 체제시간중 열차최대 발차회수      관광지역 : 1.5</p><p>(단, N은 2이상)      도심역 : 1.2</p><p>P' : 피크시 1열차 승차인원      그 외역 : 1.0</p><p>T<sub>3</sub> : 대합실내 체제시간 (17분)</p><p>t : 피크시 열차시격(분)</p><p>※ 무배치간이역의 경우, 콘코스 및 대합실의 합계 면적을 30~50㎡ 사이에서 결정한다.</p><p>----- 이 하 중 략 -----</p></div> <p>(8) 여객용 화장실</p> <p>- 화장실 면적 = 변기총계×3.6+여자변기수×2.71+장애인 화장실(2.1m×2.0m)×2개소</p> <p>① 고속철도 및 일반철도 : 최대 동시체제 인원에 따라 &lt;표 1&gt;에 의하여 산출한다.</p> <div><math display="block">P=P' \times \frac{a}{60} \times T_1</math><p>P : 최대동시체제인원      a : 비승차객에 대한 할증율(1.0~3.0)</p><p>P' : 피크시 1hr 승차인원      복합역사 3.0</p><p>T<sub>1</sub> : 역내 평균체제시간(30분)      관광역 2.5</p><p>자유연결통로를 가진 도심 역사 2.0</p><p>상업시설을 가진 일반 역사 1.5</p><p>그 이외의 역 1.0</p></div>	<p>1. 철도역사 여객시설</p> <p>(1) 콘코스 및 대합실 면적산정기준</p> <p>① 좌 동</p> <p>나. 대합실</p> <div><p>※ 무배치간이역에는 콘코스 및 대합실을 설치하지 않는 것을 원칙으로 한다.</p><p>----- 이 하 중 략 -----</p></div> <p>(8) 여객용 화장실</p> <p>① 좌 동</p> <div></div>	<p>- 무배치간이역 시설규모 산정기준 반영(창의혁신과제 수행)</p>

## 현 행(2012.12월 전면개정)

표 1. 최대 동시체재 인원내 따른 변기수 비교표

구 분	동시체재인원	200 미만	300	400	500	600	700	800	900	1000
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
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

※ 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

구분	인원(만명)	0.5	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	15	20	25	30	35
남자용 변기	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 변기	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 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.

- - - - - 이 하 생 략 - - - - -

## 개 정(안)

## 개정사유

② 좌 동



③ 좌 동

④ 무배치간이역의 여객화장실은 지원시설내 이용 동선을 고려하여 직원화장실과 공용설치 또는 간이 화장실로 설치한다.

- - - - - 이 하 생 략 - - - - -

- 무배치간이역 시설규모 산정기준 반영(창의혁신과제 수행)

현 행(2012.12월 전면개정)	개 정(안)	개정사유
<div>RECORD HISTORY</div> <div>Rev.0('12.12.5) 철도설계기준 철도설계지침, 철도설계편람으로 나누어져 있는 기준 체계를 국제적인 방법인 항목별(코드별)체계로 개정하여 사용자가 손쉽게 이용하는데 목적을 둠.</div>	<div>RECORD HISTORY</div> <div>Rev.0('12.12.5) 철도설계기준 철도설계지침, 철도설계편람으로 나누어져 있는 기준 체계를 국제적인 방법인 항목별(코드별)체계로 개정하여 사용자가 손쉽게 이용하는데 목적을 둠.</div> <div>Rev.1('13.12. ) 무배치간이역에 대한 시설규모(콘크스 및 대합실, 여객화장실) 산정기준 정립</div>	

현 행(2012.12월 전면개정)	개 정(안)	개정사유
<p><i>KR A-02040</i> <i>Rev.0, 5. December 2012</i></p> <div data-bbox="94 512 945 555"></div> <div data-bbox="313 600 721 673"> <p><b>건축 환경계획</b></p> </div> <div data-bbox="94 719 945 762"></div> <p>2012. 12. 5</p> <div data-bbox="277 1294 389 1362">  </div> <p>한국철도시설공단</p>	<p><i>KR A-02040</i> <i>Rev.1, . December 2013</i></p> <div data-bbox="1003 512 1854 555"></div> <div data-bbox="1223 600 1630 673"> <p><b>건축 환경계획</b></p> </div> <div data-bbox="1003 719 1854 762"></div> <p>2013. 12</p> <div data-bbox="1184 1294 1296 1362">  </div> <p>한국철도시설공단</p>	

현 행(2012.12월 전면개정)						개 정(안)						개정사유
REVIEW CHART						REVIEW CHART						
개정 번호	개정 일자	개정사유 및 내용(근거번호)	작성자	검토자	승인자	개정 번호	개정 일자	개정사유 및 내용(근거번호)	작성자	검토자	승인자	
0	2012.12.5	설계기준 체계 전면개정 (설계기준처-3537, 12.12.5)	신우재	석종근 고재운	김영우	0	2012.12.5	설계기준 체계 전면개정 (설계기준처-3537, 12.12.5)	신우재	석종근 고재운	김영우	
						1	2013.12.	철도설계지침 및 편람 개정 (설계기준처-	유재필	유승위 유승현	김영우	

현 행(2012.12월 전면개정)	개 정(안)	개정사유
<div> 1. 일반사항 ..... 1 2. 열환경 ..... 1 3. 공기환경 ..... 1 4. 빛환경 ..... 1 5. 음환경 ..... 2 RECORD HISTORY ..... 5 </div> <div> 1. 일반사항  (1) 기본개념 : 쾌적성·보건성·편리성·안전성, 경제성 등 건축 환경의 요소(열, 공기, 빛, </div>	<div> 1. 일반사항 ..... 1 2. 열환경 ..... 1 3. 공기환경 ..... 1 4. 빛환경 ..... 1 5. 음환경 ..... 2 RECORD HISTORY ..... 5 </div> <div> 1. 일반사항  (1) 좌 동 </div>	



현 행(2012.12월 전면개정)	개 정(안)	개정사유
<p>음 등) 들을 종합적으로 검토하여 각 성능이 최적화 될 수 있도록 계획하여야 한다.</p> <p>(2) 설계목표 : 환경친화적인 건축물의 설계를 위해서는 종합적인 건축설계 요소들이 건축의 초기단계에서부터 건축물 운영에 이르는 전 과정을 통해 고려되어야 하며, 특히 철도 역사에 대한 환경설계 목표를 이용자의 생리적 욕구 및 심리적 욕구에 대한 항목별 대처가 되도록 한다.</p> <p><b>2. 열환경</b></p> <p>(1) 열손실방지 : 「건축물의설비기준등에관한규칙」 제21조 규정을 준수하여야 하며, 건축물의 바깥쪽과 접하는 거실의 창 및 출입문은 국토해양부장관이 고시하는 기준에 적합한 열 및 공기 차단성능을 갖추어야 한다. 특히 외부에 면하는 부분에 유리가 다량으로 사용된 역사에서는 반사유리와 같은 복사열 차단 기능을 가진 유리를 사용하여야 한다.</p> <p>(2) 결로방지</p> <p>① 표면결로의 방지</p> <p>가. 실내 공기의 습도는 적정 수준 이하로 유지한다.</p> <p>나. 단열재를 사용하여 벽체의 열관류저항을 증가시킨다.</p> <p>다. 지하연결통로에는 내·외부 온도차를 최소화하기 위해 단열(스티로폼 등) 등을 고려하여 표면결로를 방지한다.</p> <p style="text-align: center;">- - - - - 이 하 생 략 - - - - -</p> <p style="text-align: center;"><u>RECORD HISTORY</u></p>	<p>(2) 좌 동</p> <p><b>2. 열환경</b></p> <p>(1) 좌 동</p> <p>(2) 결로방지</p> <p>① 표면결로의 방지</p> <p>가. 좌 동</p> <p>나. 좌 동</p> <p>다. 지하연결통로 및 엘리베이터 승강로에는 지중과 실내의 온도차를 최소화하기 위해 단열(스티로폼 등), 배수관 등을 고려하여 표면결로를 방지한다(개정)</p> <p>라. 기류의 정체체로 인한 결로발생 우려 지역에서는 기류를 유도할 수 있는 환기설비를 계획하며, 기류 유도가 어려운 지역에서는 다습한 외기를 차단할 수 있는 출입문을 계획하고 정체된 수분을 제거할 수 있는 제습기 설치를 고려한다(신설)</p> <p style="text-align: center;">- - - - - 이 하 생 략 - - - - -</p> <p style="text-align: center;"><u>RECORD HISTORY</u></p>	<p>- 지하연결통로 결로방지 대책 반영(창의혁신과제 수행)</p>



현 행(2012.12월 전면개정)	개 정(안)	개정사유
Rev.0('12.12.5) 철도설계기준 철도설계지침, 철도설계편람으로 나누어져 있는 기준 체계를 국제적인 방법인 항목별(코드별)체계로 개정하여 사용자가 손쉽게 이용하는데 목적을 둠.	Rev.0('12.12.5) 철도설계기준 철도설계지침, 철도설계편람으로 나누어져 있는 기준 체계를 국제적인 방법인 항목별(코드별)체계로 개정하여 사용자가 손쉽게 이용하는데 목적을 둠.  Rev.0('12.12.5) 지하연결통로 및 엘리베이터 승강로에 대한 결로방지 대책 개선 반영	