

KR T-02050

Rev.1, 29. December 2022

역 입지 및 형태별 연계교통시설 모델

2022. 12. 29



국가철도공단

목 차

1. 기본방향	1
2. 역 입지 및 형태 분류	1
3. 역 유형별 연계교통시설 모델 분류	2
3.1 모델 분류(안)	2
해설1. 역 유형별 연계교통시설 모델	3
RECORD HISTORY	18

1. 기본방향

- (1) 역 입지 및 형태별 유형을 고려하여 환승저항이 최소화되도록 적정한 연계교통모델을 적용하도록 한다.
- (2) 연계교통시설은 이용 가능한 부지를 충분히 고려하여 적정규모로 계획하여야 한다.

2. 역 입지 및 형태 분류

2.1 역 입지별 분류

- (1) 주 연계도로와 평행한 역
 - ① 역(본선)과 주 연계도로가 평행하게 배치된 역이다.
 - ② 주 연계도로가 도심부 주요 간선도로이거나, 지역 간을 연계하는 통과도로인 경우가 많다.
 - ③ 역과 주 연계도로 사이의 광장을 활용하여 연계교통시설을 계획 할 수 있다.
- (2) 주 연계도로와 교차하는 역
 - ① 역(본선)과 주 연계도로가 수직으로 교차하는 역이다.
 - ② 철도로 단절된 양측 지역의 상호연계를 위한 도로신설이 계획되는 역에서 볼 수 있다.
 - ③ 수직 교차하는 횡단도로 상에서 직접 승강장으로 접근이 가능 하도록 연계교통시설을 계획할 수 있다.
- (3) 주 연계도로와 이격된 역
 - ① 주 연계도로와 역이 이격되어 별도의 진입도로가 필요한 경우가 많다.
 - ② 최근 건설되는 신설역 또는 외곽에 위치한 역에서 주로 볼 수 있다.
 - ③ 도심 및 기존 간선도로와 이격되어 연계교통시설 계획 시 공간 활용도 측면에서 유리하다.

2.2 역 형태별 분류

- (1) 지상역
 - ① 역과 본선이 병렬로 배치된 형태이다.
 - ② 연계교통시설과 대합실 및 본선이 동일선상에 위치한다.
 - ③ 부분선 조정 및 역 울타리 제거 등으로 수직이동횟수가 최소화 되도록 조정 및 계획하여 이용자의 접근성을 도모할 수 있다.



(2) 선상역

- ① 본선 상부에 대합실이 위치하는 형태이다.
- ② 역 이용자의 수직이동거리 최소화를 위해 상부에 위치한 대합실과 직접 연계되도록 연계교통시설을 배치하고 대합실과 승강장간 단차를 최소화하도록 계획한다.

(3) 선하역

- ① 본선 하부에 대합실이 위치하는 형태이다.
- ② 역 이용자의 수평 및 수직거리 최소화를 위해 역 대합실과 근접하도록 본선하부에 연계교통시설을 배치하고, 대합실과 승강장간 단차를 최소화하도록 계획한다.

(4) 지하역

- ① 지하에 선로 및 본선이 위치하는 형태이다.
- ② 역 이용자의 수평 및 수직거리 최소화를 위해 본선 상부에 연계교통시설을 배치하고, 연계교통시설과 승강장간 단차를 최소화하도록 계획한다.

3. 역 유형별 연계교통시설 모델 분류

3.1. 모델 분류(안)

- (1) 역 입지 및 형태를 고려하여 다음과 같이 10개의 유형으로 분류하여 연계교통시설 모델을 제시한다.
- (2) 각 모델은 연계교통시설의 배치 및 접근동선을 고려한 개념도로써 해당 역의 계획이 구체화되는 시기에 지역 여건 및 역 입지 특성 등에 따라 배치형태를 타 유형과 병행하는 등 탄력적으로 적용할 수 있다.

표 1. 연계교통시설 모델 분류

역 형태 \ 역 입지	주 연계도로와 평행	주 연계도로와 교차	주 연계도로와 이격
지상	유형 ①	유형 ②	유형 ③
선상	유형 ④	유형 ⑤	유형 ⑥
선하	유형 ⑦	유형 ⑧	유형 ⑨
지하	유형 ⑩	-	-

4. 배치 특성별 연계교통시설 모델 분류

4.1. 모델 분류(안)

(1) 연계교통시설 배치 특성에 따라 표준 모델 유형을 세 가지로 분류하여 제시한다.

① 접근 교통시설 분산 배치

가. 철도역사 전면에 공간 확보가 가능한 경우, 접근교통시설을 전면에 동선을 분리하여 분산 설치할 수 있다.

나. 철도역사 전면에 공간 확보가 불가능한 경우, 역사 주변으로 접근교통시설을 분산 설치할 수 있다.

② 접근교통시설 입체적 배치

가. 철도역 규모 및 복합개발 추진 여부에 따라 접근교통시설을 고가식 또는 건축물식으로 입체적으로 설치할 수 있다.

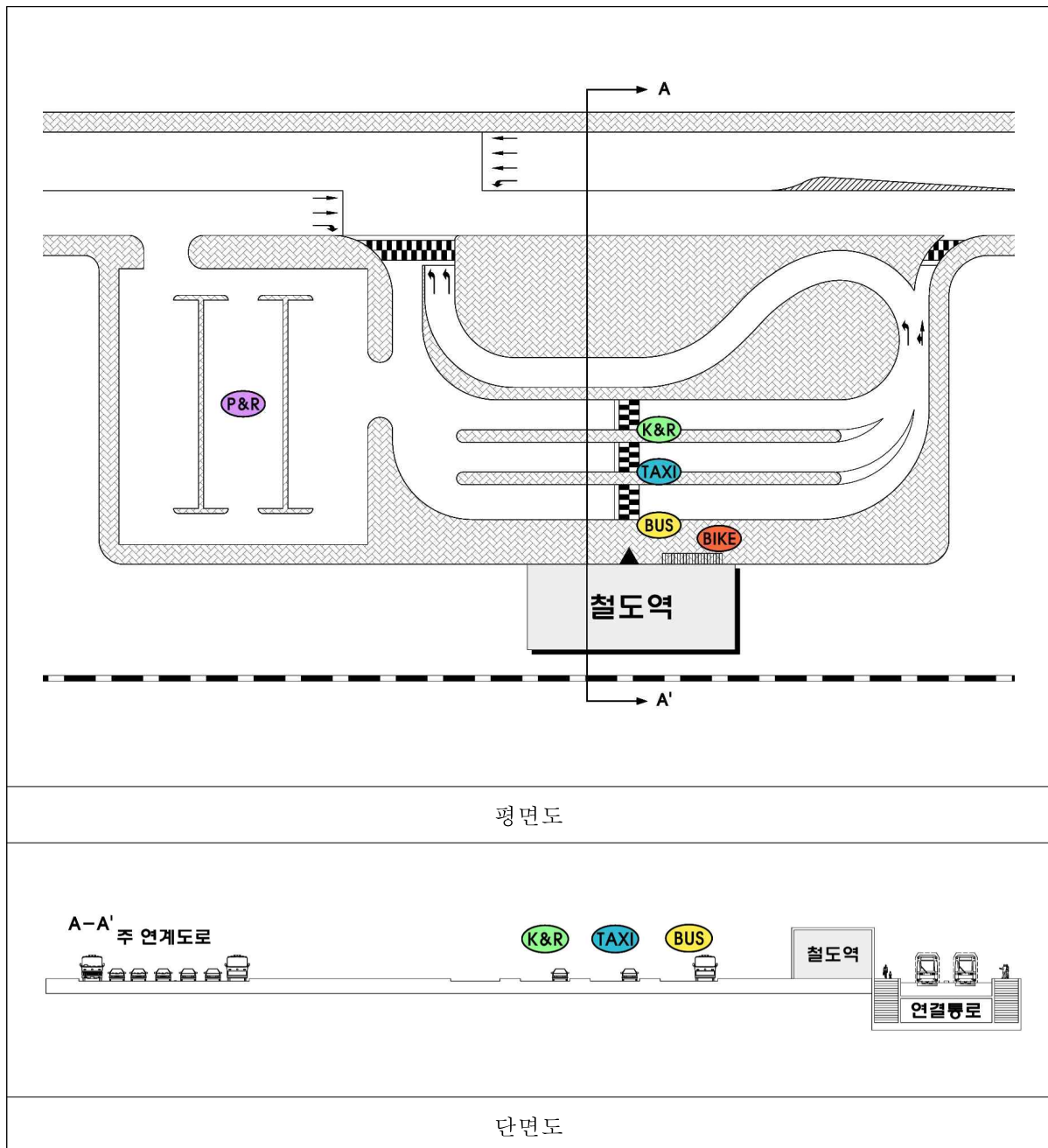
③ 보행공간 조성

가. 철도역에서 주변 지역까지 단절 없는 보행체계를 구축하기 위해 철도역 출입구에서 접근교통시설과 인접 건물까지의 보행공간을 조성할 수 있다.

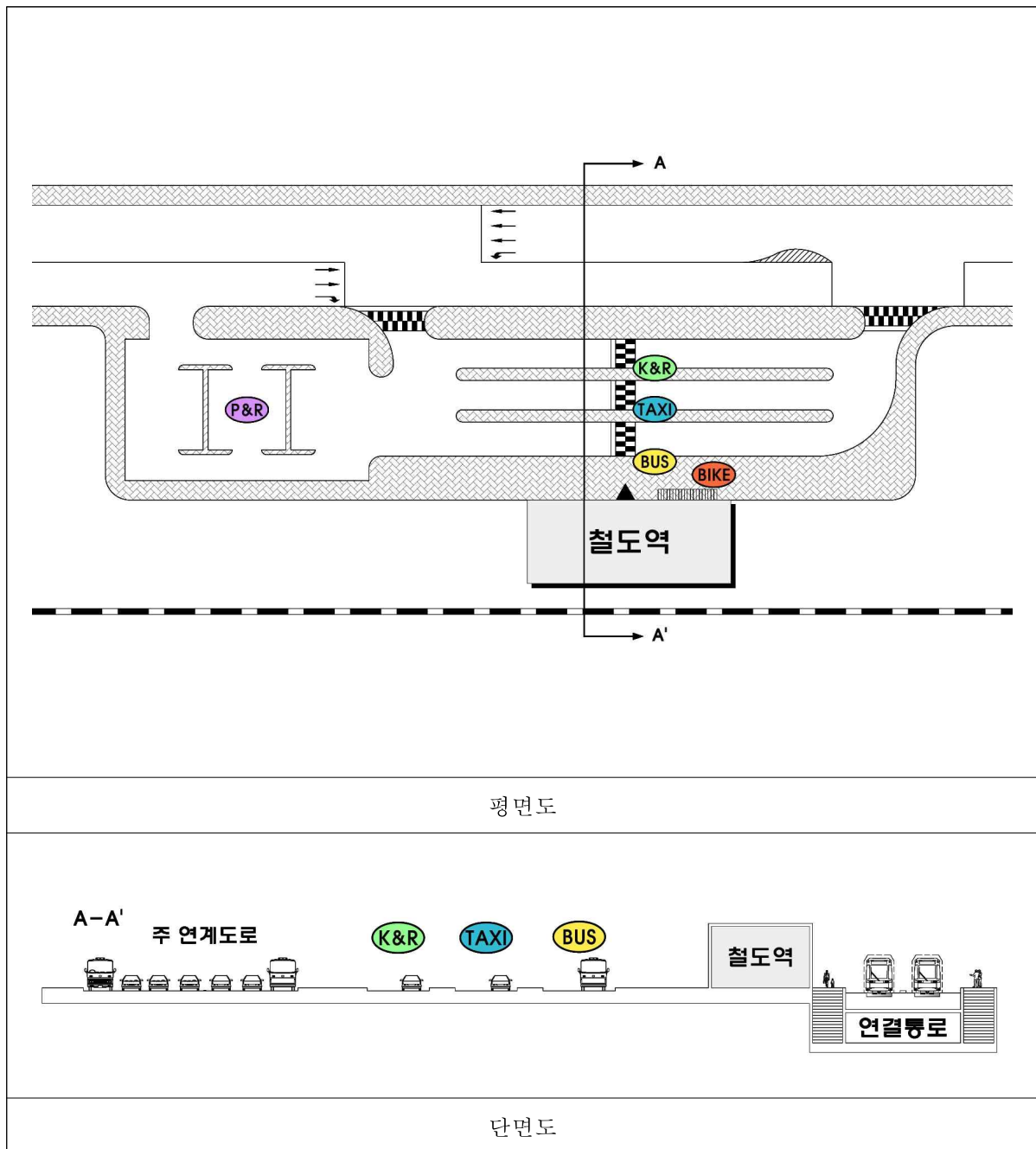


해설1. 역 유형별 연계교통시설 모델

(1) 유형 ① - 지상역, 주 연계도로와 평행(I)

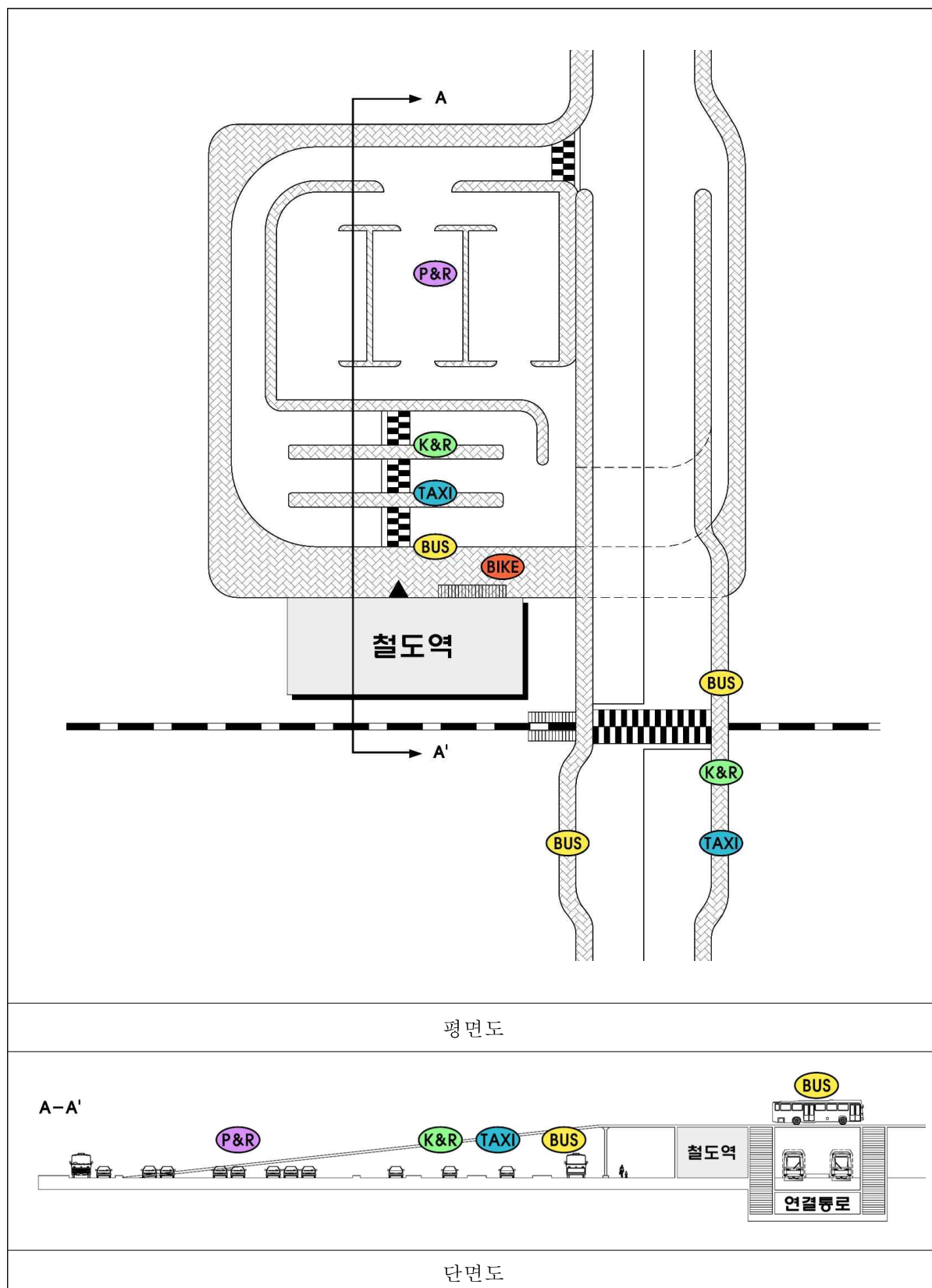


(2) 유형 ① - 지상역, 주 연계도로와 평행(II)

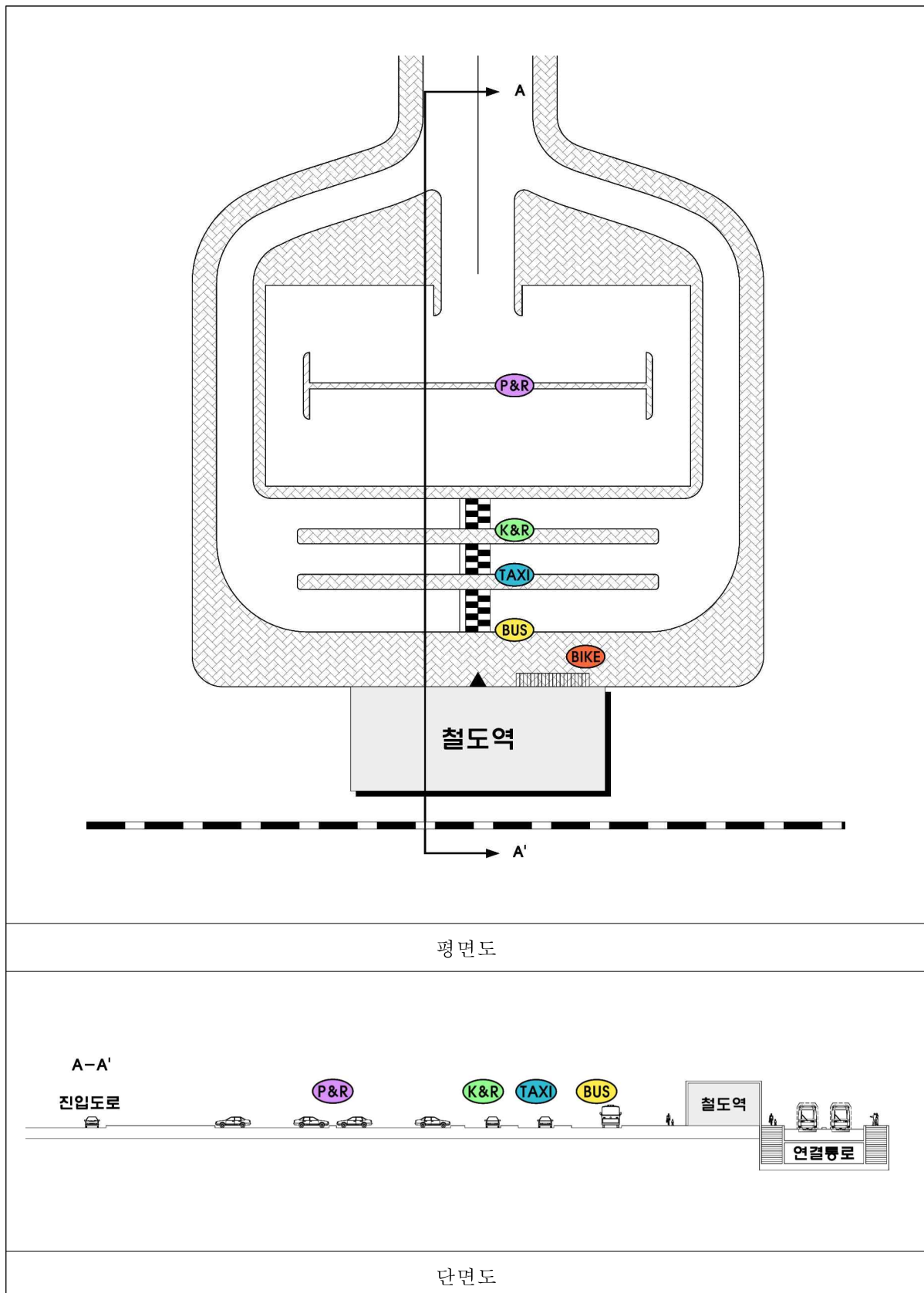




(3) 유형 ② - 지상역, 주 연계도로와 교차

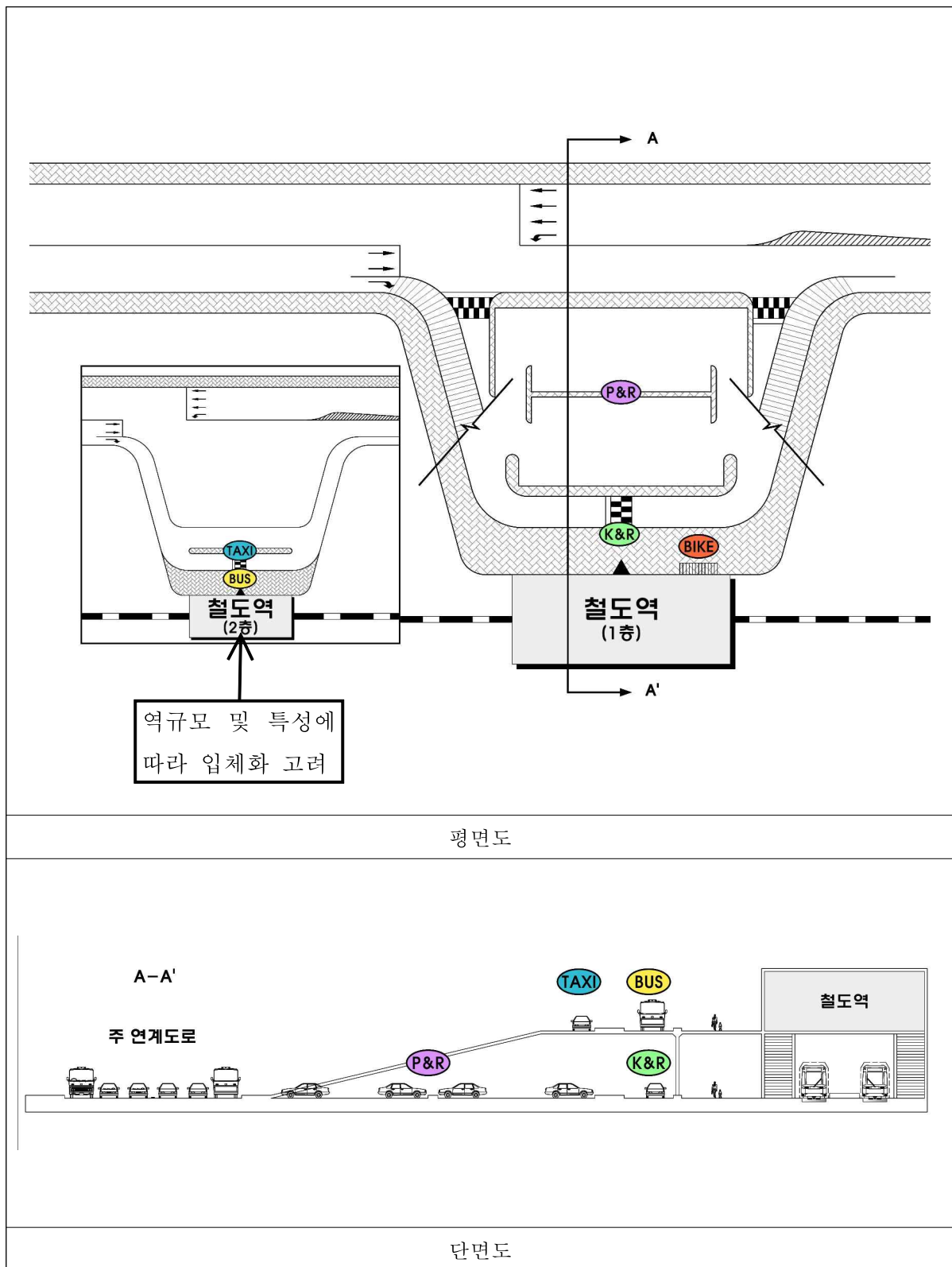


(4) 유형 ③ - 지상역, 주 연계도로와 이격

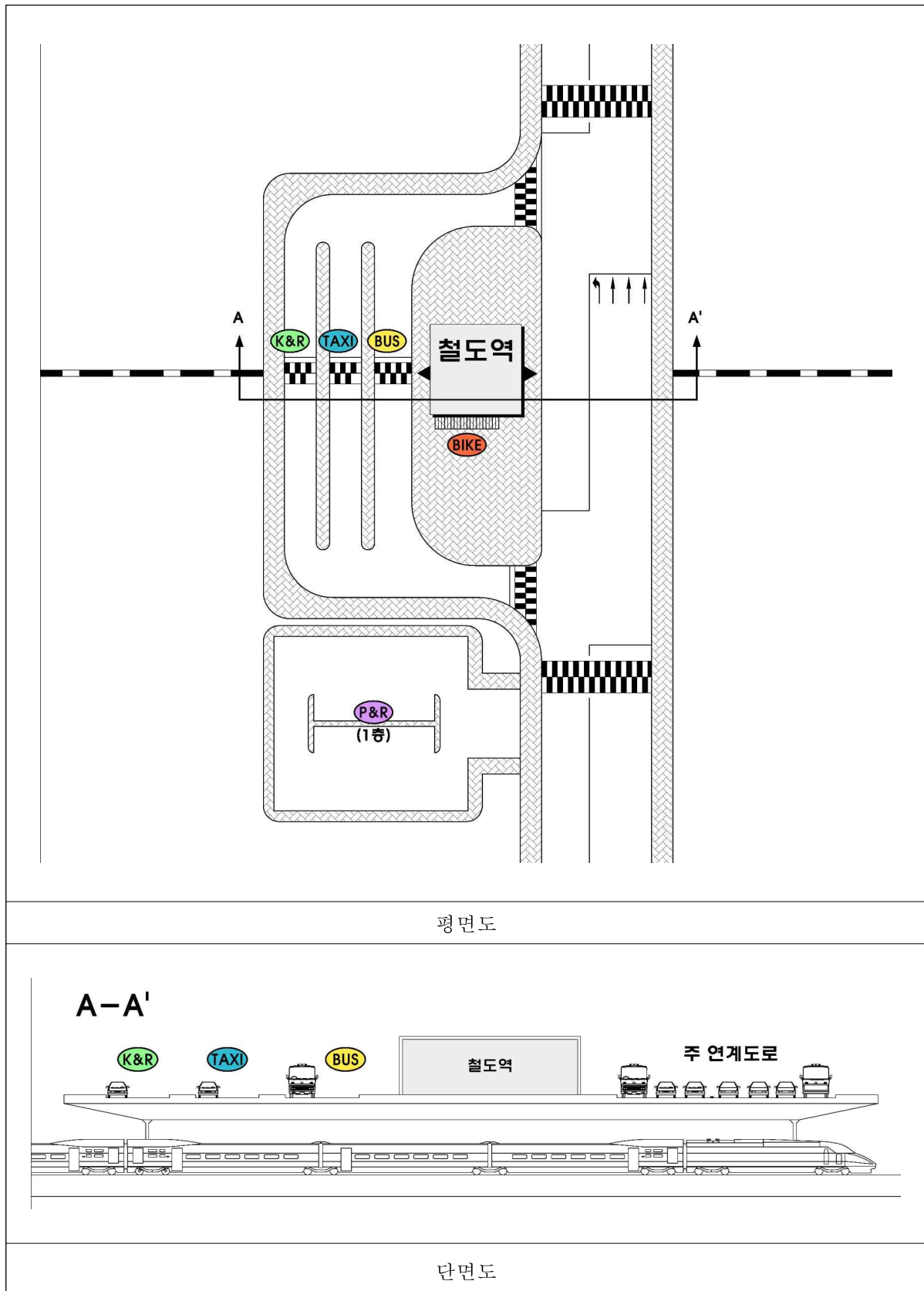




(5) 유형 ④ - 선상역, 주 연계도로와 평행

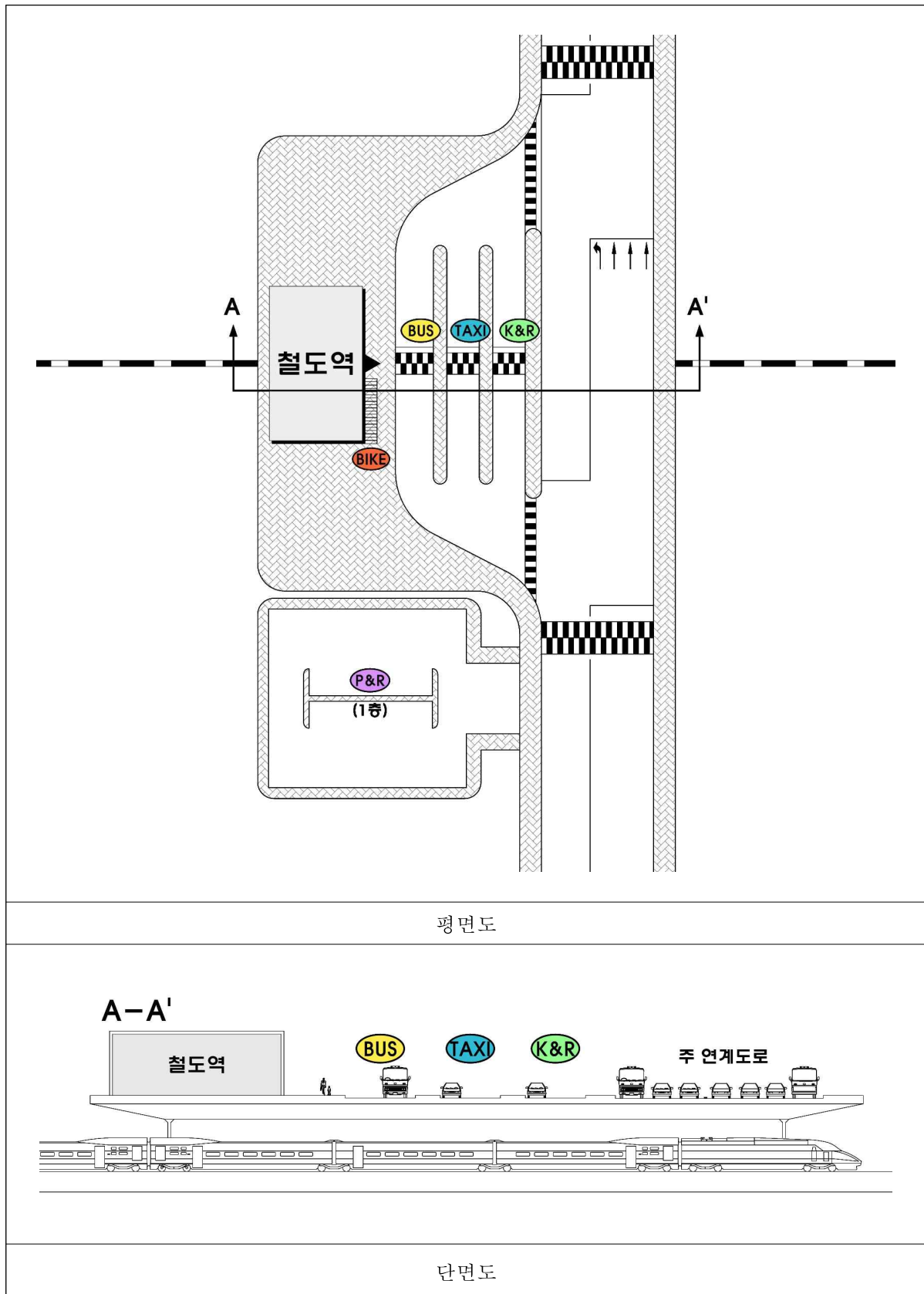


(6) 유형 ⑤ - 선상역, 주 연계도로와 교차(I)



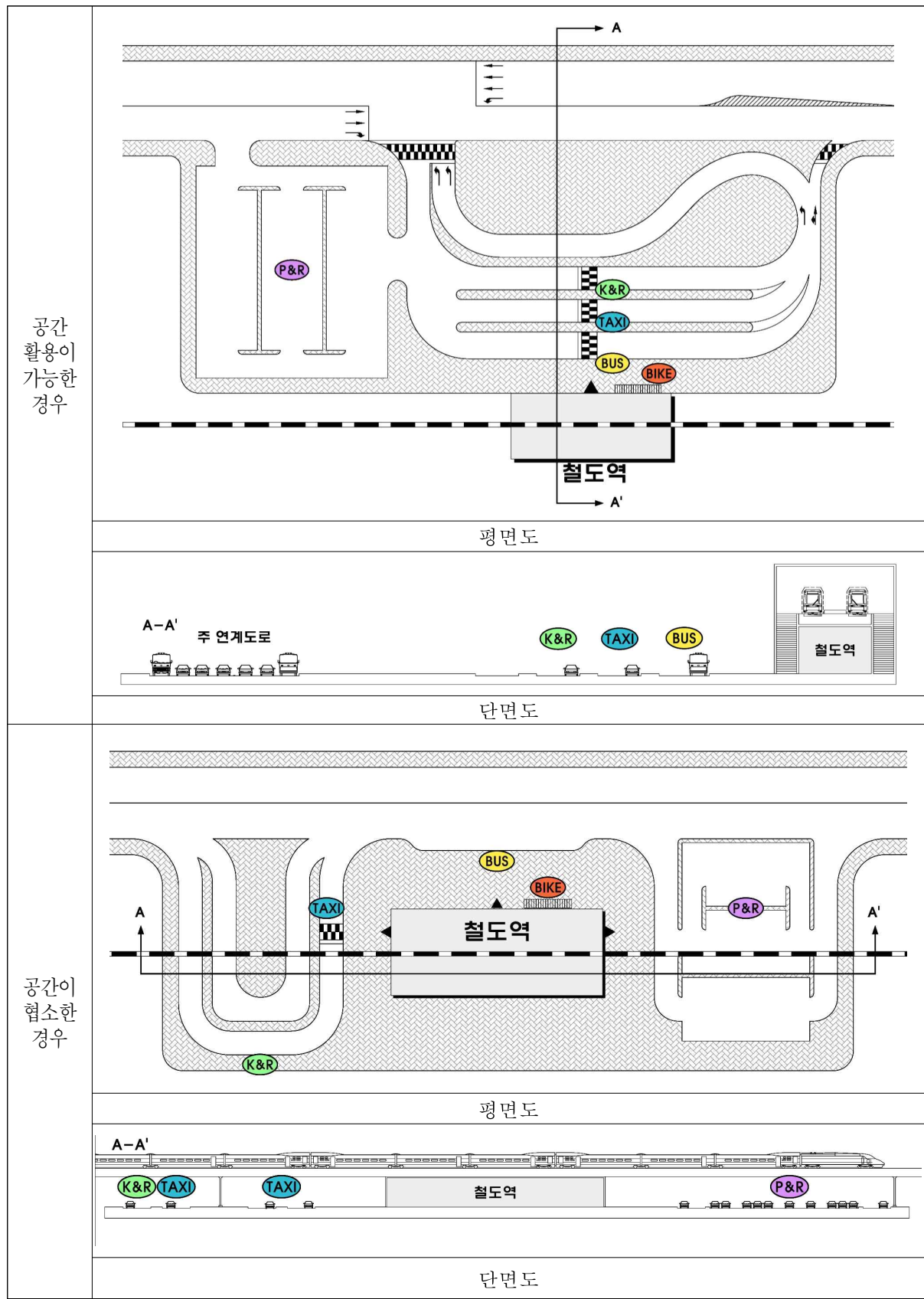


(7) 유형 ⑤ - 선상역, 주 연계도로와 교차(II)

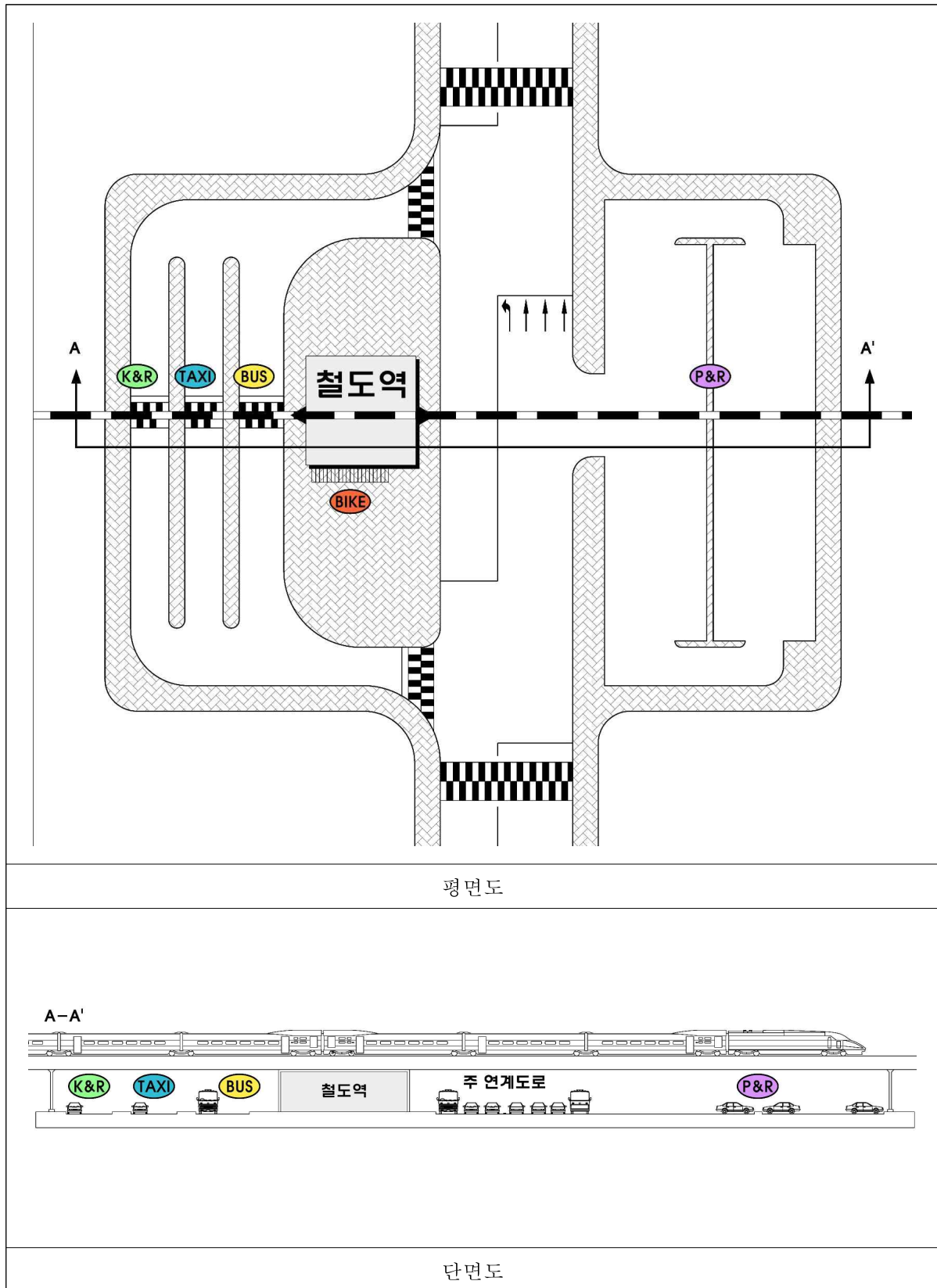




(9) 유형 ⑦ - 선하역, 주 연계도로와 평행

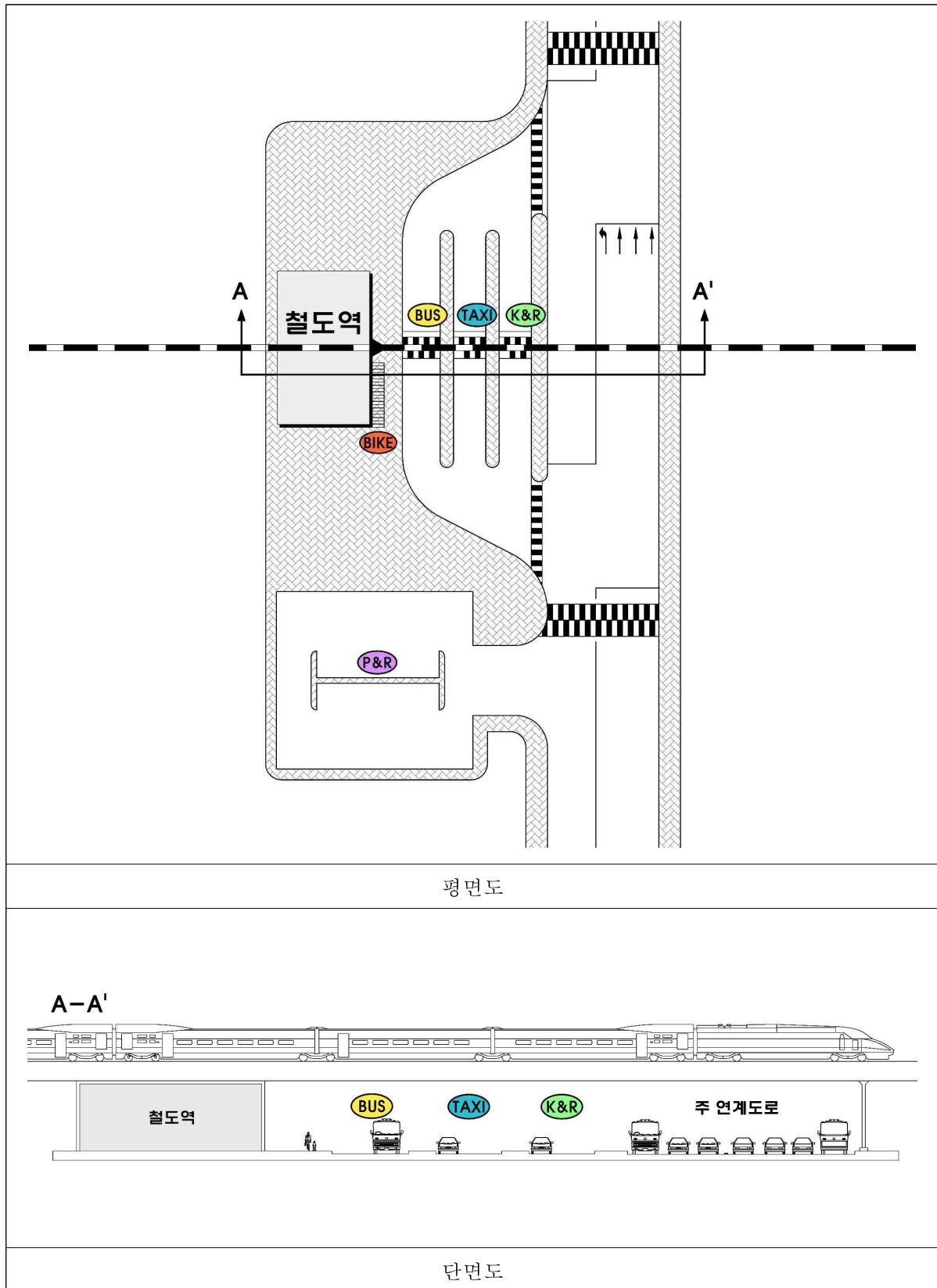


(10) 유형 ⑧ - 선하역, 주 연계도로와 교차(I)

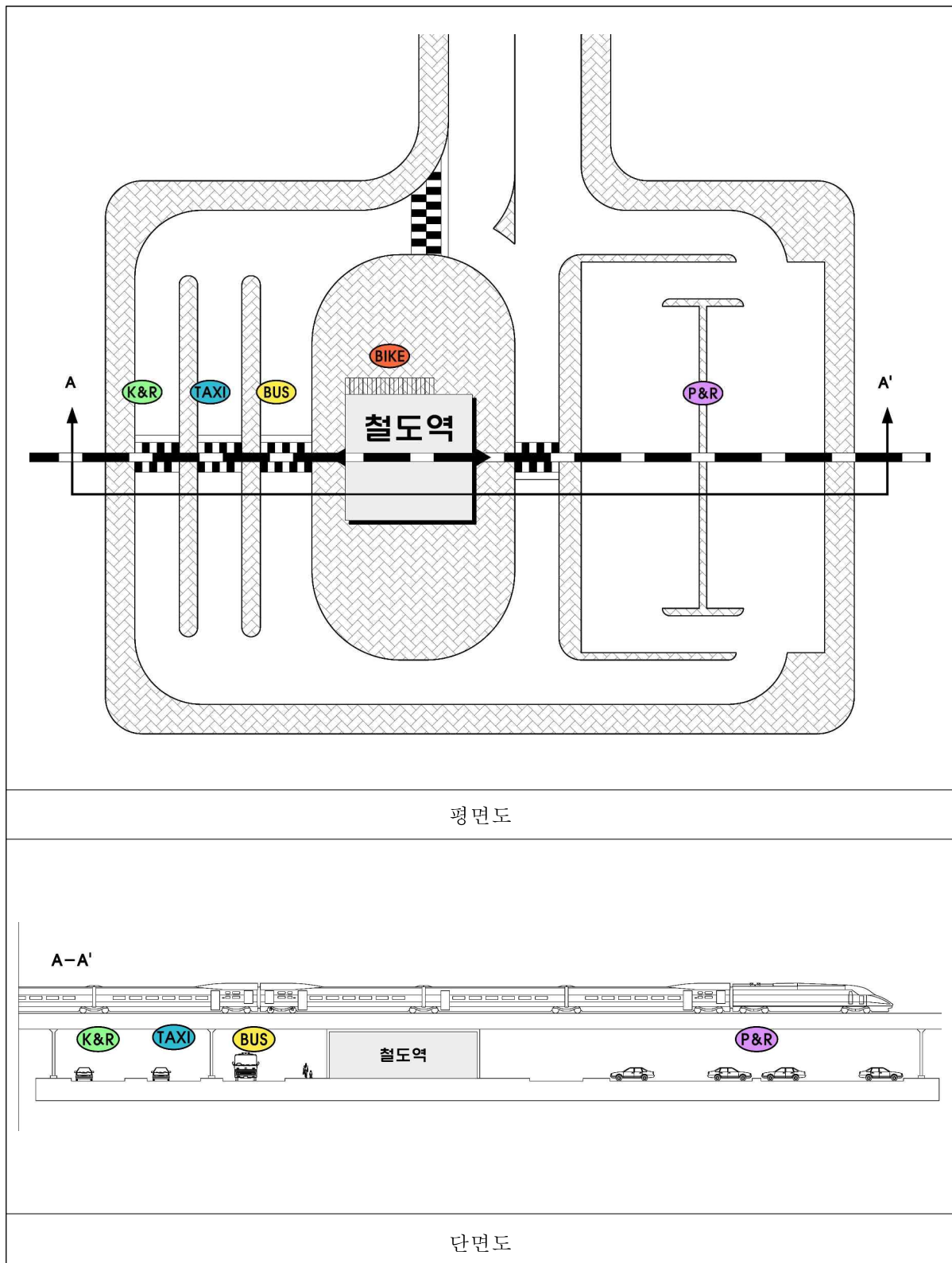




(11) 유형 ⑧ - 선하역, 주 연계도로와 교차(II)

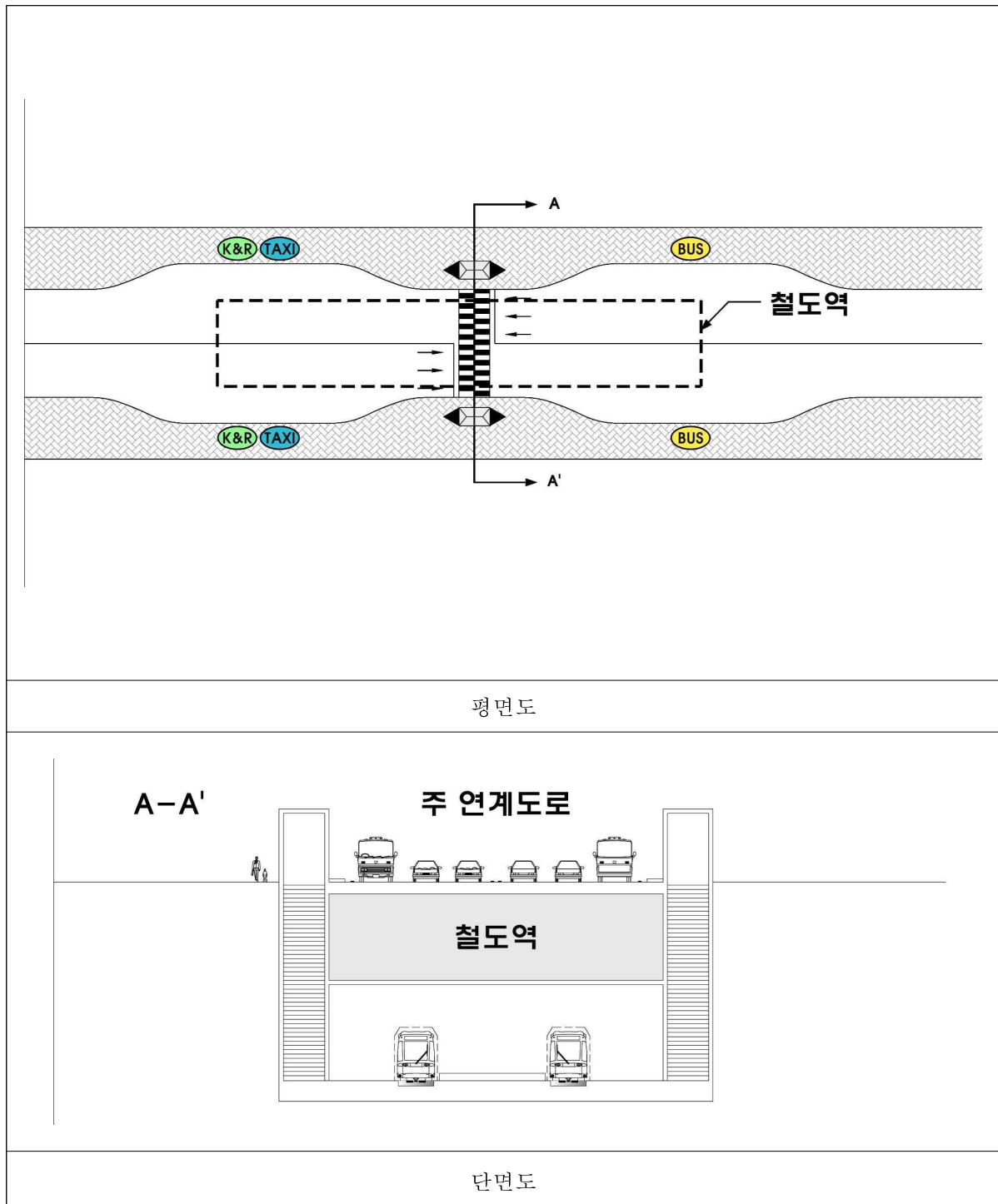


(12) 유형 ⑨ - 선하역, 주 연계도로와 이격

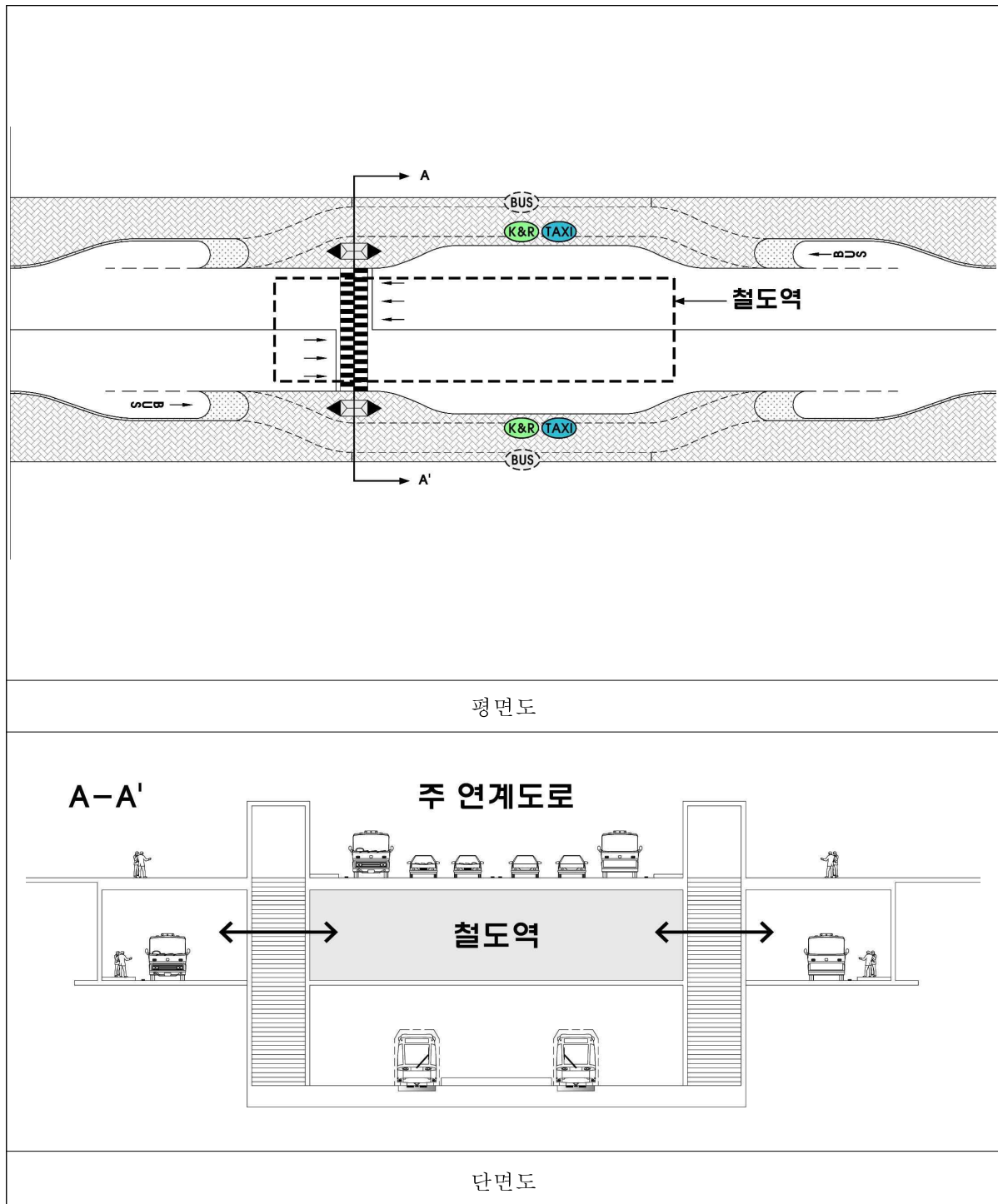




(13) 유형 ⑩ - 지하역, 주 연계도로와 평행(I)

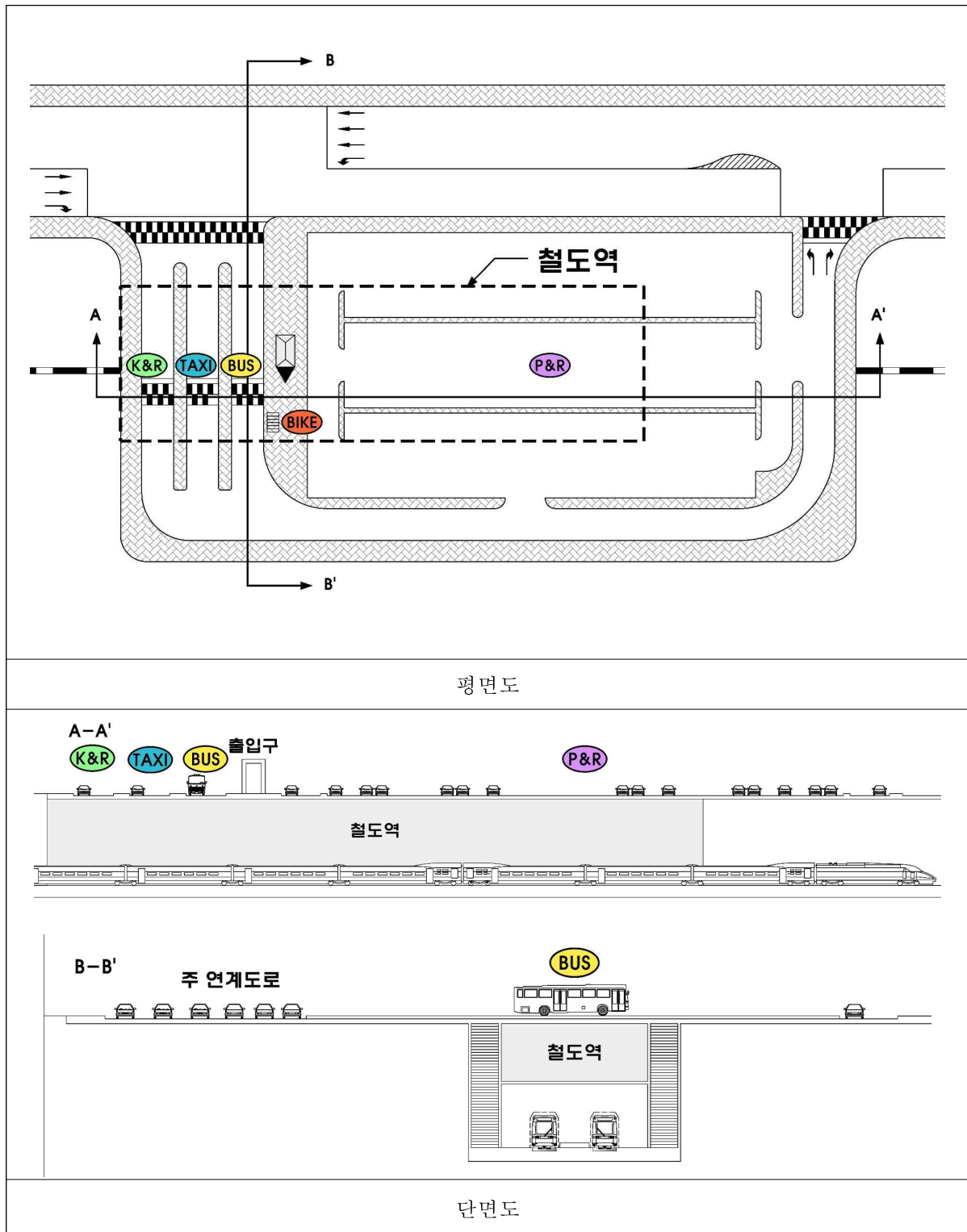


(14) 유형 ⑩ - 지하역, 주 연계도로와 평행(II)

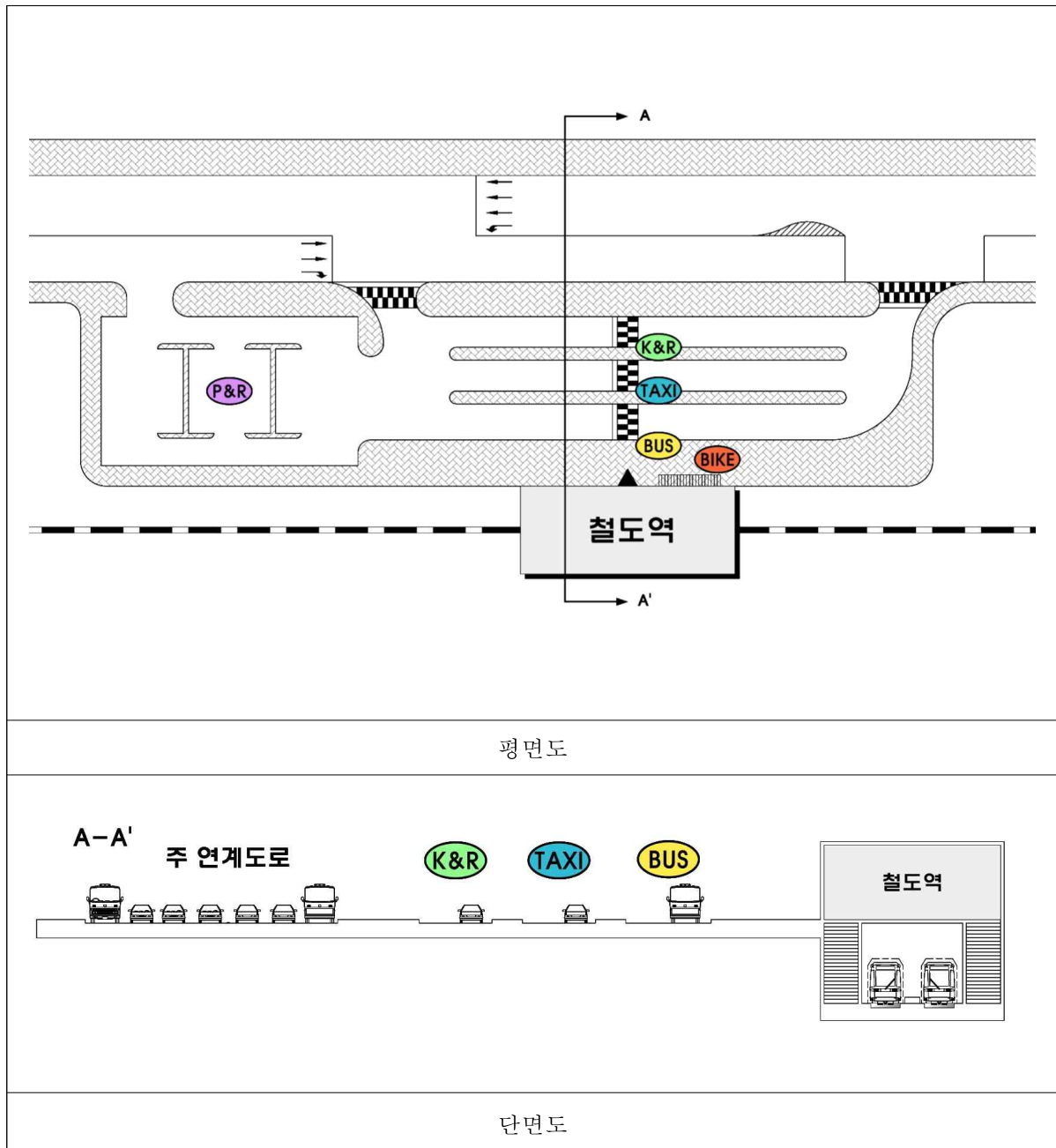




(15) 유형 ⑩ - 지하역, 주 연계도로와 평행(III)



(16) 유형 ⑩ - 지하역, 주 연계도로와 평행(IV)





해설2 배치 특성별 연계교통시설 사례

(1) 접근교통시설 분산 배치 : 철도역 전면 배치



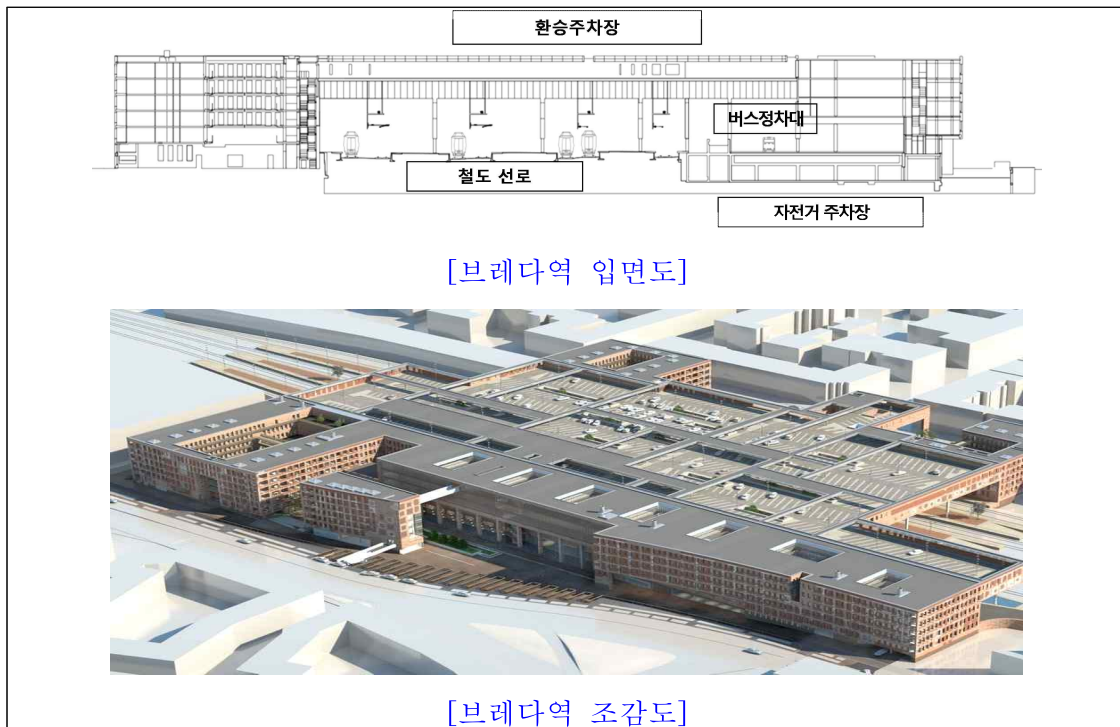
[가고시마 중앙역 연계교통시설 배치도]

(2) 접근교통시설 분산 배치 : 철도역 주변 배치

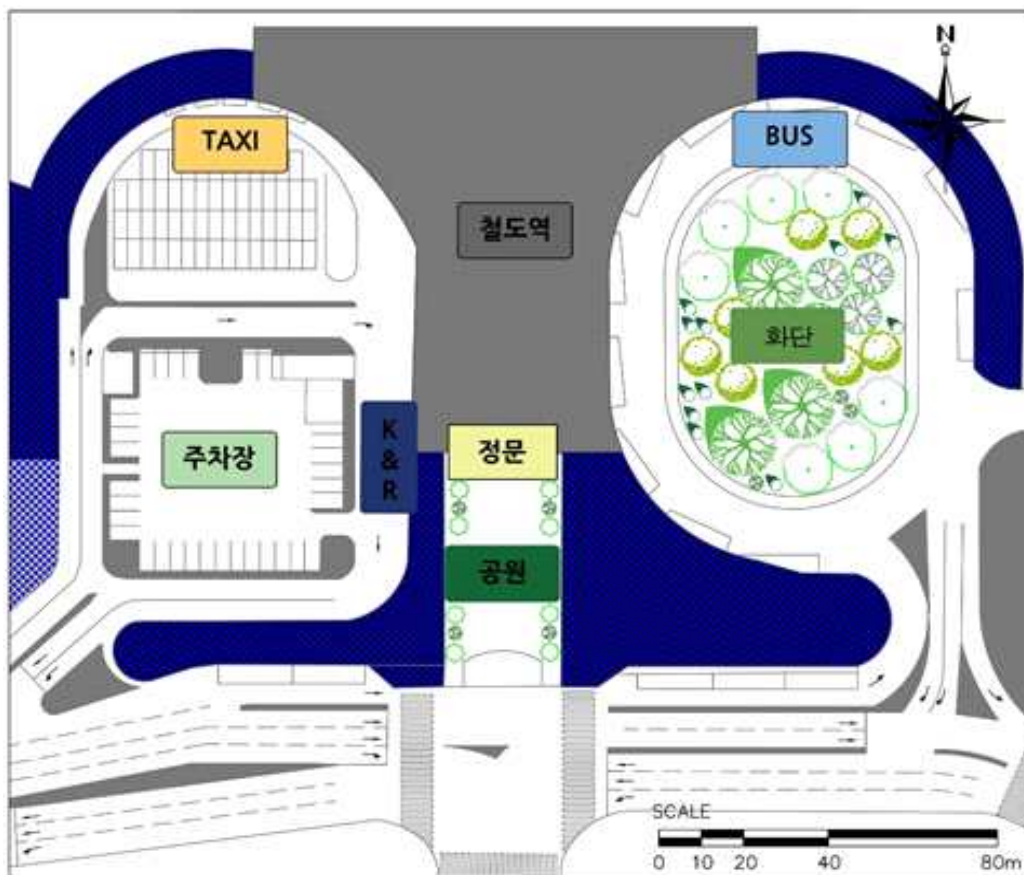


[델프트역 연계교통시설 배치도]

(3) 접근교통시설 입체적 배치



(4) 보행공간 조성



[가나자와역 보행광장 및 연계교통시설 배치도]



RECORD HISTORY

Rev.0('13.11.29) 『철도설계기준(연계교통시설편)』이 제정(국토해양부 고시 제2012-979호)되어 하위 지침이 필요함에 따라 타 교통수단과의 연계·환승교통체계 및 역 입지, 역사형태 등을 반영한 『철도설계지침 및 편람(연계교통시설편)』 마련

Rev.1('22.12.29) 배치특성별 연계교통시설 모델 및 사례 반영