철 도 설 계 지 침 (건축/검수시설편)

(개정전)

2006. 5. 25 제정
2008. 6. 24 개정
2010.12. 30 개정
2011.12. 1 개정
2012. 1. 30 개정
2012. 5. 30 개정

2012. 05.

한국철도시설공단
KOREA RAIL NETWORK AUTHORITY

철 도 설 계 지 침 (건축/검수시설편)

(개정후)

2006. 5. 25 제정
2008. 6. 24 개정
2010.12. 30 개정
2011.12. 1 개정
2012. 1. 30 개정
2012. 5. 30 개정
2012. 8. 개정

2012. 08.

한국철도시설공단
KOREA RAIL NETWORK AUTHORITY

현 행(2012.05월 개정)	개 정(안)	개정사유

제 2장 프로그래밍

2.4 규모계획

2.4.4 역사의 접객공간 면적산정기준

(1) 콘코스 및 대합실.....(이하중략)

(8) 여객용 화장실

② 광역철도 - 1일 승강인원에 따라 다음 표에 의하여 산출한다.

구분 \ 승강인원(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	4	8	8	8	8	8	8	11	11	11	11	14	17	19	21
	소변기	3	6	8	8	8	12	12	14	16	16	16	18	18	22	24	28	31	34	37
여자용 변기	대변기	5	10	12	12	12	20	20	22	24	24	24	29	29	33	35	42	48	53	58
세면기		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 주동선쪽 화장실에 많이 배치될 수 있도록 계획 하여야 한다.

----------이 하 생 략----------

제 2장 프로그래밍

2.4 규모계획

2.4.4 역사의 접객공간 면적산정기준

(1) 콘코스 및 대합실.....(이하중략)

(8) 여객용 화장실

② 광역철도 - 1일 승강인원에 따라 다음 표에 의하여 산출한다.

구분 \ 승강인원(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
세면기		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 주동선쪽 화장실에 많이 배치될 수 있도록 계획 하여야 한다.

----------이 하 생 략----------

-화장실 위생기구수 조정(건축/설비처 요구사항 반영)

현 행(2012.05월 개정)	개 정(안)	개정사유
제 3 장 건 축 설 계	제 3 장 건 축 설 계	
3.1 건축물별 일반사항	3.1 건축물별 일반사항	
3.1.1 일반사항	3.1.1 일반사항	
(1) 기본 방향 : 각 건축물의 용도에 적합한 기능 및 안전성을 확보함과 동시에 유지관리가 용이하도록 계획하여야 한다.	(1) 기본 방향 : 각 건축물의 용도에 적합한 기능 및 안전성을 확보함과 동시에 유지관리가 용이하도록 계획하여야 한다.	
(2) 적용 범위 : 역을 중심으로 기타 사무소(본사 및 지사) 및 차량기지의 건축물에 대해 적용한다.	(2) 적용 범위 : 역을 중심으로 기타 사무소(본사 및 지사) 및 차량기지의 건축물에 대해 적용한다.	
(3) 설계 주요 고려사항	(3) 설계 주요 고려사항	
① 역구내 및 기타 구내에서의 건축은 구내 전체 건물의 조화성을 고려하여야 한다.	① 역구내 및 기타 구내에서의 건축은 구내 전체 건물의 조화성을 고려하여야 한다.	
② 역사를 신축하는 경우 지역특성, 지명유래, 특산물 등 주변지역 여건을 충분히 반영한 설계가 이루어지도록 하여야 한다.	② 역사를 신축하는 경우 지역특성, 지명유래, 특산물 등 주변지역 여건을 충분히 반영한 설계가 이루어지도록 하여야 한다.	
③ 각종 재난에 대피가 용이하도록 계획하여 안전한 건물이 될 수 있도록 한다.	③ 각종 재난에 대피가 용이하도록 계획하여 안전한 건물이 될 수 있도록 한다.	
④ 장래 사업의 변경, 확장에 대비한 설계가 되도록 하여야 한다. 특히 역사 설계의 경우 역세권 개발을 감안, 역사 및 역세권 전체가 조화를 이룰 수 있도록 고려하여야 한다. 다만, 구체적인 역사 주변 개발계획(사업범위, 사업시기, 사업주체 등)이 확정되지 않았을 경우에는 개발계획과 관련된 시설에 대해서는 설계에 반영하지 않는 것을 원칙으로 하며, 부득이한 사유가 있는 경우 관련근거를 명시하여 반영할 수 있다.	④ 장래 사업의 변경, 확장에 대비한 설계가 되도록 하여야 한다. 특히 역사 설계의 경우 역세권 개발을 감안, 역사 및 역세권 전체가 조화를 이룰 수 있도록 고려하여야 한다. 다만, 구체적인 역사 주변 개발계획(사업범위, 사업시기, 사업주체 등)이 확정되지 않았을 경우에는 개발계획과 관련된 시설에 대해서는 설계에 반영하지 않는 것을 원칙으로 하며, 부득이한 사유가 있는 경우 관련근거를 명시하여 반영할 수 있다.	
⑤ 증축(수평 또는 수직)에 대비한 설계가 되어야 한다.	⑤ 증축(수평 또는 수직)에 대비한 설계가 되어야 한다.	
⑥ 지역의 기후, 풍토, 특성 등을 고려한 건물이 되도록 하여야 한다.	⑥ 지역의 기후, 풍토, 특성 등을 고려한 건물이 되도록 하여야 한다.	
⑦ 친환경 건축설계	⑦ 친환경 건축설계	
- 경제와 환경의 조화로운 발전을 위하여 저탄소, 녹색성장 정부 정책에 따라 철도건축물은 친환경건축물인증기준에 정하고 있는 일반(그린4등급)이상 수준의 설계 되도록 하여야 한다. 단 기타건축물, 지하역사, 간이역 등은 친환경건축물의 설계에 한계가 있는 철도건축물은	- 경제와 환경의 조화로운 발전을 위하여 저탄소, 녹색성장 정부 정책에 따라 철도건축물은 친환경건축물인증기준에 정하고 있는 일반(그린4등급)이상 수준의 설계 되도록 하여야 한다. 단 기타건축물, 지하역사, 간이역 등은 친환경건축물의 설계에 한계가 있는 철도건축물은	

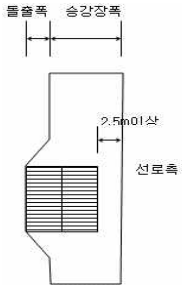
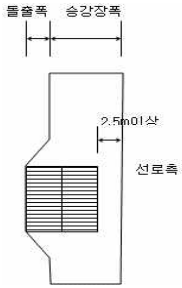
현 행(2012.05월 개정)	개 정(안)	개정사유
그러하지 않을 수 있다..	그러하지 않을 수 있다..	
⑧ 건물은 각 기능이 원활히 조화를 이룰 수 있도록 기능에 중점을 두고 계획하되 창의력이 있는 작품이 되도록 하여야 한다.	⑧ 건물은 각 기능이 원활히 조화를 이룰 수 있도록 기능에 중점을 두고 계획하되 창의력이 있는 작품이 되도록 하여야 한다.	
⑨ 유지보수 및 관리의 문제점을 설계하며 특히, 역사 외부가 커튼월구조일 경우 외벽 하부는 파손방지 및 유지관리가 용이하도록 하여야 한다.	⑨ 유지보수 및 관리의 문제점을 설계하며 특히, 역사 외부가 커튼월구조일 경우 외벽 하부는 파손방지 및 유지관리가 용이하도록 하여야 한다.	
⑩ 선로에 인접한 건물은 열차의 소음, 진동에 대한 대책을 수립하여야 하며 건축한계 및 차량한계를 고려하여 열차운전에 지장이 없도록(시공중, 준공후) 하여야 한다.	⑩ 선로에 인접한 건물은 열차의 소음, 진동에 대한 대책을 수립하여야 하며 건축한계 및 차량한계를 고려하여 열차운전에 지장이 없도록(시공중, 준공후) 하여야 한다.	
⑪ 운전보안건물 및 철도 운행상 중요한 건물에 대한 설계는 기존 규정·표준을 준수하고 화재피해, 침수피해의 방지에 특히 유의하여야 한다.	⑪ 운전보안건물 및 철도 운행상 중요한 건물에 대한 설계는 기존 규정·표준을 준수하고 화재피해, 침수피해의 방지에 특히 유의하여야 한다.	
⑫ 역사 위치는 이용객의 접근이 용이하여야 하며 가능한 한 역사와 승강장은 부지 내 중앙에 위치되어야 한다.	⑫ 역사 위치는 이용객의 접근이 용이하여야 하며 가능한 한 역사와 승강장은 부지 내 중앙에 위치되어야 한다.	
⑬ 철도건축물은 장애물 없는 생활환경(BF)인증제 시행지침에서 정하고 있는 일반 수준 이상의 설계가 되도록 하여야 한다. 다만 변전건축물 등은 BF설계에 한계가 있는 건축물로 그러하지 않을 수 있다.	⑬ 철도건축물은 장애물 없는 생활환경(BF)인증제 시행지침에서 정하고 있는 일반 수준 이상의 설계가 되도록 하여야 한다. 다만 변전건축물 등은 BF설계에 한계가 있는 건축물로 그러하지 않을 수 있다.	
⑭ 철도건축물은 현장여건, 경제성 및 시공성 향상 등을 위하여 신기술·신공법을 검토·반영하여야 한다.	⑭ 철도건축물은 현장여건, 경제성 및 시공성 향상 등을 위하여 신기술·신공법을 검토·반영하여야 한다.	
(4) 기타 고려사항.	(4) 기타 고려사항.	
① 교통영향평가 및 환경영향평가 결과를 반영하여야 한다	① 교통영향평가 및 환경영향평가 결과를 반영하여야 한다	
② 철도건설법에 의한 사업실시계획 승인 및 협의결과를 반영하여야 한다	② 철도건설법에 의한 사업실시계획 승인 및 협의결과를 반영하여야 한다	
③ 건축분야와 타 분야(노반분야 등)의 업무구분을 설계도면에 명확히 표현하여야 한다	③ 건축분야와 타 분야(노반분야 등)의 업무구분을 설계도면에 명확히 표현하여야 한다	
④ 부대사업장(여객편의시설) 설치 위치에 전기, 수도설비 등을 반영하여야 한다	④ 부대사업장(여객편의시설) 설치 위치에 전기, 수도설비 등을 반영하여야 한다	
⑤ 홈지붕과 승강장계단 접속부 측면에 비들이침 방지시설을 반영하여야 한다	⑤ 홈지붕과 승강장계단 접속부 측면에 비들이침 방지시설을 반영하여야 한다	
⑥ 역무공간의 공간 활용도 제고를 위해 침실 및 탕비실을 제외한 벽체	⑥ 역무공간의 공간 활용도 제고를 위해 침실 및 탕비실을 제외한 벽체	

현 행(2012.05월 개정)	개 정(안)	개정사유
는 가변형으로 설계하여야 한다	는 가변형으로 설계하여야 한다	
⑦ 선상역의 역건물 본체 하부 승강장부분은 미관을 고려 천장반자를 설계에 반영하여야 한다.	⑦ 선상역의 역건물 본체 하부 승강장부분은 미관을 고려 천장반자를 설계에 반영하여야 한다.	- 선하역사 누수 대책 반영(운영자 의견 반영)
⑧ 선하역사의 경우 선로와 역사간 누수 및 소음·진동 저감을 위한 설계를 하여야 한다.	⑧ 선하역사의 경우 구조물 이음부(E·J부분)에 대한 누수방지를 위해 U자형 홈통 등을 설치하고, 소음·진동 저감을 위한 설계를 하여야 한다.	
⑨ 전차선 상부에 연결통로, 창문이 있을 경우 안전망을 설계에 반영하여야 한다	⑨ 전차선 상부에 연결통로, 창문이 있을 경우 안전망을 설계에 반영하여야 한다	
⑩ 시·종착역에는 열차운영계획을 검토한 후 필요시 승무원주박소(휴게실, 침실), 검수원사무실 (침실 포함), 전동차 청소용역원 처소(남, 여 구분)를 설계에 반영 한다	⑩ 시·종착역에는 열차운영계획을 검토한 후 필요시 승무원주박소(휴게실, 침실), 검수원사무실 (침실 포함), 전동차 청소용역원 처소(남, 여 구분)를 설계에 반영 한다	
⑪ 건물 유지보수를 위한 설비를 설계에 반영한다(청소용 고리, 내·외부 유지보수 기계설비 등)	⑪ 건물 유지보수를 위한 설비를 설계에 반영한다(청소용 고리, 내·외부 유지보수 기계설비 등)	
⑫ 침실 또는 휴게실의 옷장, 신발장, 이불장 및 창고에 선반을 설치할 경우에는 붙박이형식으로 설계한다.	⑫ 침실 또는 휴게실의 옷장, 신발장, 이불장 및 창고에 선반을 설치할 경우에는 붙박이형식으로 설계한다.	
⑬ 건축배치도 작성시 주변 건물현황, 용지경계선, 선로배선 등을 표시하되, 선로 배선도와 가능한 동일 축척으로 작성한다.	⑬ 건축배치도 작성시 주변 건물현황, 용지경계선, 선로배선 등을 표시하되, 선로 배선도와 가능한 동일 축척으로 작성한다.	
⑭ 광역철도역의 매표설비는 RF(교통카드) 이용율 증가를 감안하여 무인운영을 전제로 한 자동화설비로 설치한다	⑭ 광역철도역의 매표설비는 RF(교통카드) 이용율 증가를 감안하여 무인운영을 전제로 한 자동화설비로 설치한다	
⑮ 광역철도역은 여객편의(매표, 판매 등)와 여객안내(역무기능)를 결합하여 통합서비스를 할 수 있도록 계획하여야 한다 - 역무공간은 매표, 판매등의 통합서비스를 위한 통합서비스실과 고객응대 및 민원해결 등을 위한 여행안내소로 구분 설치한다. - 여행안내소는 매표실, 역무실, 전산실, 자동발매기실로 구성하되 매표실, 역무실, 전산실은 일체형 구조로 설계하여 상호보완이 가능하도록 설치하여야 한다 - 통합서비스실과 여행안내소는 분리 또는 완전개방이 가능한 구조로 설치하여야 한다	⑮ 광역철도역은 여객편의(매표, 판매 등)와 여객안내(역무기능)를 결합하여 통합서비스를 할 수 있도록 계획하여야 한다 - 역무공간은 매표, 판매등의 통합서비스를 위한 통합서비스실과 고객응대 및 민원해결 등을 위한 여행안내소로 구분 설치한다. - 여행안내소는 매표실, 역무실, 전산실, 자동발매기실로 구성하되 매표실, 역무실, 전산실은 일체형 구조로 설계하여 상호보완이 가능하도록 설치하여야 한다 - 통합서비스실과 여행안내소는 분리 또는 완전개방이 가능한 구조로 설치하여야 한다	
⑯ 대합실, 광장 등 여객이 많이 이용하는 주요공간은 필요시 패턴디자인	⑯ 대합실, 광장 등 여객이 많이 이용하는 주요공간은 필요시 패턴디자인	

현 행(2012.05월 개정)	개 정(안)	개정사유
및 환경디자인을 계획하고, 마감재 및 조명을 통해 명확한 방향을 유도할 수 있도록 한다. ⑰ 역사설계시는 외관과 조화되게 역명표를 설치하고 한국철도공사의 CI 규정에 맞게 표지류를 반영한다. 또한 인지성을 높이기 위해 필요시 경관조명을 검토한다. ⑱ 지하역, 선상역, 선하역의 구조물은 노반분야와 협의하여 건축분야의 계획안을 반영한다. ⑲ 기능실 등 지원시설은 역사 내 유휴공간(교각 및 계단 하부 등)을 최대한 활용하여 경제적인 설계가 되도록 하고, 소음·진동에 대한 대책을 수립하여 계획한다. ⑳ 목표연도 도달(예측 수요 충족)까지의 여객 수요 차이로 인한 잉여공간은 여객편의시설 등으로 활용하는 것으로 계획한다. ㉑ 천정고가 높은 콘코스(대합실)의 경우 필요시 중간에 층(중2층)을 두어 상·하부 공간을 적극 활용하는 등 효율적인 공간이 되도록 한다. ---------- 이 하 생 략 ----------	및 환경디자인을 계획하고, 마감재 및 조명을 통해 명확한 방향을 유도할 수 있도록 한다. ⑰ 역사설계시는 외관과 조화되게 역명표를 설치하고 철도운영자의 CI 규정에 맞게 표지류를 반영한다. 또한 인지성을 높이기 위해 필요시 경관조명을 검토한다. ⑱ 지하역, 선상역, 선하역의 구조물은 노반분야와 협의하여 건축분야의 계획안을 반영한다. ⑲ 기능실 등 지원시설은 역사 내 유휴공간(교각 및 계단 하부 등)을 최대한 활용하여 경제적인 설계가 되도록 하고, 소음·진동에 대한 대책을 수립하여 계획한다. ⑳ 목표연도 도달(예측 수요 충족)까지의 여객 수요 차이로 인한 잉여공간은 여객편의시설 등으로 활용하는 것으로 계획한다. ㉑ 천정고가 높은 콘코스(대합실)의 경우 필요시 중간에 층(중2층)을 두어 상·하부 공간을 적극 활용하는 등 효율적인 공간이 되도록 한다. ---------- 이 하 생 략 ----------	
3.1.2 철도역사 (1) 역사의 접객(여객)공간 ⑪ 승강장	3.1.2 철도역사 (1) 역사의 접객(여객)공간 ⑪ 승강장	

구 분	주 요 내 용
공간의 성격	• 열차의 발차와 정차가 이루어지고 여객이 승하차 하는 공간
설계 일반 사항	• 승강장 폭은 이용수요를 분석하여 적정폭원을 산정하되, 에스컬레이터나 계단 등이 설치되는 부위는 아래의 설치를 감안한 폭원 이상으로 한다(중략) • 열차 진출입시 안전사고 예방을 위해 충분한 안전폭을 확보한다. • 지상 승강장은 외부기상조건으로부터 보호 될 수 있도록 지붕을 설치하는 것을 원칙으로 한다. • 외부에 노출된 승강장의 바닥은 미끄럽지 않은 재료로 마감한다.(겨울철 눈, 비 등의 결빙으로 인한 안전사고 예방) • 승강장에는 소규모 매점, 자판기, 의자, 휴지통 등 편의시설을

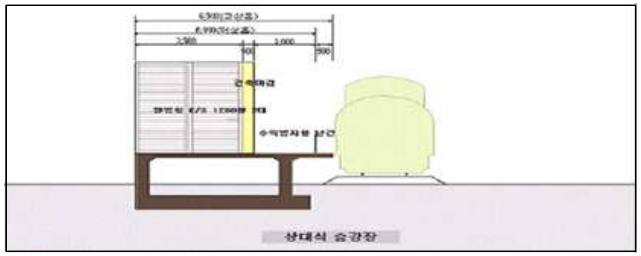
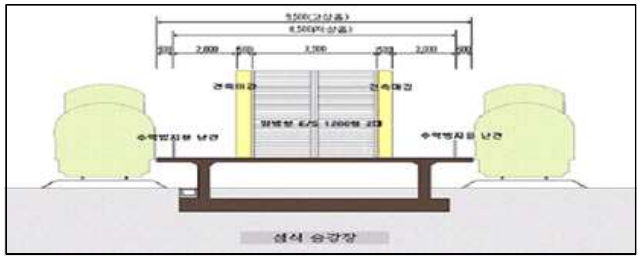
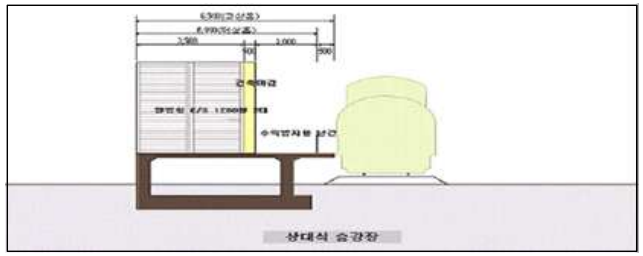
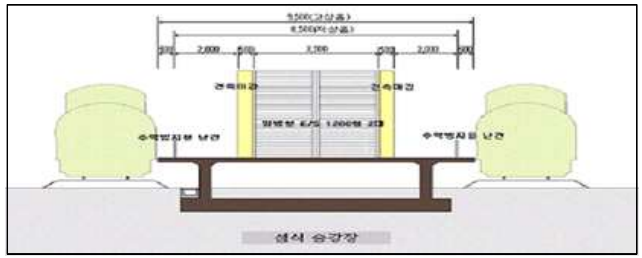
구 분	주 요 내 용
공간의 성격	• 열차의 발차와 정차가 이루어지고 여객이 승하차 하는 공간
설계 일반 사항	• 승강장 폭은 이용수요를 분석하여 적정폭원을 산정하되, 에스컬레이터나 계단 등이 설치되는 부위는 아래의 설치를 감안한 폭원 이상으로 한다(중략) • 열차 진출입시 안전사고 예방을 위해 충분한 안전폭을 확보한다. • 지상 승강장은 외부기상조건으로부터 보호 될 수 있도록 지붕을 설치하는 것을 원칙으로 한다. • 외부에 노출된 승강장의 바닥은 미끄럽지 않은 재료로 마감한다.(겨울철 눈, 비 등의 결빙으로 인한 안전사고 예방) • 승강장에는 소규모 매점, 자판기, 의자, 휴지통 등 편의시설을

현 행(2012.05월 개정)	개 정(안)	개정사유
설치하되 여객 동선에 지장이 없는 위치에 배치한다. • 고속철도 및 일반철도 승강장에 추위와 더위를 피할 수 있는 홈대합실 (고속철도 2개소, 일반철도 1개소) 설치를 원칙으로 한다. 단, 승객 수 및 승강장 형태 등을 고려하여 조정할 수 있으며 시·종착역인 경우 설치하지 않을 수 있다. • 선로 상부면에서 건축물 각 부분까지의 수직높이는 7.01m를 표준으로 한다. • 지하승강장의 계단부는 화재시 연기 및 열기류를 제어할 수 있도록 제연경계벽, 수막설비(water Curtain)등에 의해 구획 성능을 보강하여야 한다. • 지하3층 이하의 승강장에는 비상시 승객의 대피를 용이하게 할 수 있도록 승강장에서 지상으로 통하는 별도의 특별피난계단을 설치하여야 한다. 특별피난계단은 섬식 승강장에서는 1개소이상, 상대식 승강장에는 각 편측에 1개소 이상씩 설치한다.(도시철도건설규칙 제35조의2) • 전철승강장에는 승객의 안전을 위하여 안전휀스 또는 스크린도어를 설치하여야 한다.(도시철도건설규칙 제30조의 2) • 승강장에 스크린도어를 설치하는 경우 지장물이 발생되지 않도록 승강장폭을 확보하여야 한다. • 지하역사는 다음과 같은 경우 승강장 폭을 조정하여 적용한다. - 계단(에스컬레이터)이 설치되는 승강장 부분만을 특별히 확폭하여 승강장 연단에서 계단(에스컬레이터)부까지의 거리가 2.5m이상 확보되는 경우에는 확폭한 치수만큼 승강장 폭을 완화하여 적용한다.  • 승강장 설계 - 안전휀스는 강화유리 설치가 가능하도록 설계한다. - 정차 위치표시 재료는 동판으로 하고 승강장 청소를 위해 수도시설을 설치한다. - 홈지붕은 외관 고려 및 열차단 효과 및 결로방지를 최대한 확보할 수 있는 마감 재료로 설계한다.	설치하되 여객 동선에 지장이 없는 위치에 배치한다. • 고속철도 및 일반철도 승강장에 추위와 더위를 피할 수 있는 홈대합실 (고속철도 2개소, 일반철도 1개소) 설치를 원칙으로 한다. 단, 승객 수 및 승강장 형태 등을 고려하여 조정할 수 있으며 시·종착역인 경우 설치하지 않을 수 있다. • 선로 상부면에서 건축물 각 부분까지의 수직높이는 7.01m를 표준으로 한다. • 지하승강장의 계단부는 화재시 연기 및 열기류를 제어할 수 있도록 제연경계벽, 수막설비(water Curtain)등에 의해 구획 성능을 보강하여야 한다. • 지하3층 이하의 승강장에는 비상시 승객의 대피를 용이하게 할 수 있도록 승강장에서 지상으로 통하는 별도의 특별피난계단을 설치하여야 한다. 특별피난계단은 섬식 승강장에서는 1개소이상, 상대식 승강장에는 각 편측에 1개소 이상씩 설치한다.(도시철도건설규칙 제35조의2) • 전철승강장에는 승객의 안전을 위하여 안전휀스 또는 스크린도어를 설치하여야 한다.(도시철도건설규칙 제30조의 2) • 승강장에 스크린도어를 설치하는 경우 지장물이 발생되지 않도록 승강장폭을 확보하여야 한다. • 지하역사는 다음과 같은 경우 승강장 폭을 조정하여 적용한다. - 계단(에스컬레이터)이 설치되는 승강장 부분만을 특별히 확폭하여 승강장 연단에서 계단(에스컬레이터)부까지의 거리가 2.5m이상 확보되는 경우에는 확폭한 치수만큼 승강장 폭을 완화하여 적용한다.  • 승강장 설계 - 안전휀스는 강화유리 설치가 가능하도록 설계한다. - 정차 위치표시 재료는 동판으로 하고 승강장 청소를 위해 수도시설을 설치한다. - 홈지붕은 외관 고려 및 열차단 효과 및 결로방지를 최대한 확보할 수 있는 마감 재료로 설계한다.	

현 행(2012.05월 개정)	개 정(안)	개정사유
- 홈지붕 기둥형태는 여객의 안전 등을 고려하여 설계한다.	- 홈지붕 기둥형태는 여객의 안전 등을 고려하여 설계한다. - 홈지붕에 태양광설비를 신설(마감재 일체화 시공)하는 경우에는 태양광집열판을 홈지붕의 마감재료로 사용하므로 녹 및 부식 등을 고려하고 홈지붕 고유기능을 유지하도록 하며, 기존 홈지붕에 설치할 경우에는 기존시설물(철골부재, 지붕판 등 마감재)의 마감성능을 저해하지 않도록 하여야 한다. - 돔형식의 홈지붕은 내부에서 발생하는 열을 신속히 배출할 수 있도록 상부를 개방(Open)하고, 개방부 좌·우에는 눈, 비 들이침을 막고 일사량을 조절할 수 있는 구조로 설계하여야 한다.(신설) - 홈지붕의 홈통은 원활한 배수를 위하여 기울기를 15°이상(깔대기홈통)이상으로 하고, 설치규격은 그 지역의 강우량 및 혹한기 동파방지 등을 고려하여야 한다.(신설) - 홈지붕의 홈통은 녹 및 부식이 발생되지 않는 자재를 사용한다.(신설)	- 승강장 홈지붕 태양광 설비 기준(자산개발처 요구사항 반영) - 승강장 홈지붕 설계 (운영자 의견 반영) - 홈지붕 홈통 설계 (운영자 의견 반영)
- 광역철도역의 승강장은 필요시 후사경 등 차장 승무생략에 따른 설비를 설치하여야 한다. - 광역철도역의 승강장 각 편측에는 안전요원(공익요원) 대기공간을 확보하여야 한다 - 광역철도 종착역 승강장(또는 인상선)에는 필요시 열차 승무원이 이용할 수 있는 화장실 설치를 검토한다, - 광역철도역의 승강장 연단과 차량 거리간 100mm 이상인 경우에는 안전발판 등 여객추락방지를 위한 안전설비를 구축하여야 한다	- 광역철도의 승강장은 필요시 후사경 등 차장 승무생략에 따른 설비를 설치하여야 한다. - 광역철도의 승강장 각 편측에는 안전요원(공익요원) 대기공간을 확보하여야 한다. - 광역철도 종착역 승강장(또는 인상선)에는 필요시 열차 승무원이 이용할 수 있는 화장실 설치를 검토한다. - 광역철도역의 승강장 연단과 차량 거리간 100mm 이상인 경우에는 안전발판 등 여객추락방지를 위한 안전설비를 구축하여야 한다 - 고상 승강장의 시·종점부에는 승객의 안전확보를 위하여 비상시 이용할 수 있는 0.9미터 이상의 통로 및 계단을 설치하여야 한다.(신설)	- 고상 승강장 연결통로 설치(운영자 의견 반영)
※ 아래의 승강장 폭은 최소폭원으로 노반 등 타 분야와 인터페이스를 위한 참고자료이며, ( )안의 수치는 에스컬레이터를 800mm으로 설치할 경우 최소폭원임.	※ 아래의 승강장 폭은 최소폭원으로 노반 등 타 분야와 인터페이스를 위한 참고자료이며, ( )안의 수치는 에스컬레이터를 800mm으로 설치할 경우 최소폭원임.	

고상 승강장		저상 승강장	
섬 식	9.50m(8.70m)	섬 식	8.50m(7.70m)
상대식	6.50m(5.70m)	상대식	6.00m(5.20m)

고상 승강장		저상 승강장	
섬 식	9.50m(8.70m)	섬 식	8.50m(7.70m)
상대식	6.50m(5.70m)	상대식	6.00m(5.20m)

현 행(2012.05월 개정)	개 정(안)	개정사유
 	 	
-------이 하 생 략----------	-------이 하 생 략----------	

현 행(2012.05월 개정)	개 정(안)	개정사유
제 5 장 건 축 환 경 및 설 비	제 5 장 건 축 환 경 및 설 비	
5.1 건축 환경 5.1.2 열환경 (1) 온도분포 : 실내 온도 분포를 균일하게 하고, 특히 천장 부근에 고온 공기가 정체하지 않도록 상하의 온도 차이를 적게 하는 계획이 되어야 한다. (2) 실내의 기류 : 거주공간에서 재실자가 쾌적하게 느끼는 범위의 풍속 (0.2-0.5 m/s)이어야 한다. (3) 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. (4) 실내 열환경의 조절 : 에너지 절약과 관련하여 건축물의 에너지 절약 설계기준에 적합하도록 설정 한다. (5) 결로방지 ① 표면결로의 방지 가. 실내 공기의 습도는 적정 수준 이하로 유지한다. 나. 단열재를 사용하여 벽체의 열관류저항을 증가시킨다. 다. 지하연결통로에는 표면결로 방지를 위하여 단열을 고려한다. ② 내부결로의 방지 : 내측 단열공법보다 외측 단열공법으로 원칙으로 시공토록 하며, 습기차단의 방법을 강구하되 방습층을 가급적 단열재의 고온 고습측(실내측)에 설치한다. ----------이 하 생 략--------	5.1 건축 환경 5.1.2 열환경 (1) 온도분포 : 실내 온도 분포를 균일하게 하고, 특히 천장 부근에 고온 공기가 정체하지 않도록 상하의 온도 차이를 적게 하는 계획이 되어야 한다. (2) 실내의 기류 : 거주공간에서 재실자가 쾌적하게 느끼는 범위의 풍속 (0.2-0.5 m/s)이어야 한다. (3) 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. (4) 실내 열환경의 조절 : 에너지 절약과 관련하여 건축물의 에너지 절약 설계기준에 적합하도록 설정 한다. (5) 결로방지 ① 표면결로의 방지 가. 실내 공기의 습도는 적정 수준 이하로 유지한다. 나. 단열재를 사용하여 벽체의 열관류저항을 증가시킨다. 다. 지하연결통로에는 내·외부 온도차를 최소화하기 위해 단열(스티로폼 등) 등을 고려하여 표면결로를 방지한다.(개정) ② 내부결로의 방지 : 내측 단열공법보다 외측 단열공법으로 원칙으로 시공토록 하며, 습기차단의 방법을 강구하되 방습층을 가급적 단열재의 고온 고습측(실내측)에 설치한다. ----------이 하 생 략--------	-지하연결 통로 결로 방지 대책 일부 반영 (운영자 의견 반영)