

「도시철도 정거장 및 환승·편의시설
설계 지침」 일부개정

2022. 2.

대도시권광역교통위원회
(광역시설운영과)

1. 개정이유

국민생활과 밀접하게 관련되어 있는 도시철도 승강장에 교통약자가 안전하고 편리하게 이동할 수 있도록 이동편의시설을 확충하고 보행환경을 개선하여야 하므로 시·도지사 등은 해당 승강장의 여건상 불가피하다고 인정되는 경우에는 승강장의 주위에 기둥이나 계단 외에 승강시설도 설치하게 할 수 있도록 하고,

도시철도 이용객의 안전사고를 선제적으로 예방하기 위하여 외부계단(출입구)상에 설치되는 안전시설물 등에 대한 설치기준을 보완하는 등 보다 안전하고 편리한 도시철도 정거장이 건설될 수 있도록 개정하려는 것임.

2. 주요내용

가. 교통약자의 이동·편의를 고려하여 승강장의 너비 내에 설치할 수 있는 시설 규정(도시철도 건설규칙[부령 제910호] '21.11.3 일부개정)

- 교통약자가 도시철도 승강장을 안전하고 편리하게 이용할 수 있도록 승강장 여건상 불가피하다고 인정되는 경우 승강장의 연단으로부터 일정거리 이내의 공간에 엘리베이터 등 승강시설을 설치할 수 있도록 개선(안 3.2.1 (7))

나. 안전제도 개선과제(행정안전부)에 대한 검토결과 반영

- 지상 정거장 외부 출입구(계단·통행로)의 안전시설(난간) 설치근거 및

난간의 규격 신설(안 3.3.2 (2))

- 출입구(외부계단 및 에스컬레이터 등)에 설치하는 눈·비 차단시설 및 난간 등 구조물은 주변상황의 시인성을 고려할 수 있도록 규정 개선(안 3.3.2 (2), 3.3.3 (1))
- 교통약자시설 설계 기본원칙에 관련법령 추가 기재(안 3.6 (1) 3))

다. 용어정비(법제처) 및 민원사항 등에 대한 검토결과 반영

- 민원인이 이해하기 어려운 행정규칙 속 전문용어의 용어정비(법제처 건의) 검토결과 등 반영(안 2.1.2 (2), 3.2.1 (3) 5), 3.5.2 (3) 3), 3.6 (11) 3), 4.2.1 (1), 4.2.3 (7) 11))
- 한글표기 가능한 부분에 한하여 불필요한 외래어 표기 삭제(안 표 4.1)

3. 참고사항

- 가. 관계법령 : 해당사항 없음
- 나. 예산조치 : 별도조치 필요 없음
- 다. 합 의 : 관계부서와 합의되었음
- 라. 기 타 : 신·구조문대비표, 별첨

「도시철도 정거장 및 환승·편의시설 설계 지침」 일부개정고시안

도시철도 정거장 및 환승·편의시설 설계 지침 일부를 다음과 같이 개정한다.

제2장 설계 일반지침

2.1 설계 방향

2.1.2 편리성

(1) 중 “미연에”를 “사전에”로 한다.

제3장 정거장 내 시설

3.2 여객 시설

3.2.1 승강장

(3) 계단부 계획

1) ~ 4) 현행과 같음

5) 중 “확폭”을 “확폭(폭의 확장을 말한다. 이하 같다)”으로 한다.

6) 현행과 같음

(7) 승강장연단과 차량 및 구조물과의 간격

1) 현행과 같음

2) 중 “안전시설 외에는 기둥·계단 등 어떠한 시설도 설치를 금지한다.”를 “안전시설만을 설치할 수 있다”로 하고, “다만, 시·도지사 등은 해당 승강장의 여건상 불가피하다고 인정되는 경우에는 기둥이나 계단 또는 「승강기 안전관리법 시행령」 제3조에 따른 승강기를 설치하게 할 수 있다” 단서조

항을 신설한다.

3) ~ 5) 현행과 같음

3.3 승강시설

3.3.2 외부계단(출입구)

(2) 설치 기준

1) ~ 4) 현행과 같음

“5) 진입부 및 외부계단에 설치하는 캐노피(지붕) 등 눈·비 차단시설 및 난간 등 구조물은 주변상황에 대한 시야를 확보할 수 있도록 소재와 형태를 고려한다.”를 신설한다.

“5) ~ 9)”는 “6) ~10)”으로 한다.

“11) 지상 정거장의 외부 출입구(계단·통행로 등)에 설치하는 난간(보행자용 방호울타리 등)의 높이는 1.2m이상으로 한다. 다만, 이용객의 추락 등 안전사고의 우려가 있는 경우에는 난간(보행자용 방호울타리 등)의 높이 상향 조정 또는 안전시설물 등을 설치할 수 있다.”를 신설한다.

3.3.3 에스컬레이터

(1) 설치 위치 및 개소

1) ~ 3) 현행과 같음

“4) 출입구(계단·에스컬레이터 등)에 설치하는 캐노피(지붕) 등 눈·비 차단 시설 및 난간 등 구조물은 주변상황에 대한 시야를 확보할 수 있도록 소재와 형태를 고려한다.”를 신설한다.

“4) ~ 6)”는 “5) ~ 7)”으로 한다.

3.5 역무 및 지원시설

3.5.2 기능실

(3) 공조기계실(환기실)

1) ~ 2) 현행과 같음

3) 중 “차음구조여야”를 “차음구조(소리를 차단할 수 있는 구조를 말한다)여야”로 한다.

3.6 교통약자시설

(1) 설계 기본원칙

1) ~ 2) 현행과 같음

3) 중 “「교통약자의 이동편의 증진법」, 같은 법 시행령 및 시행규칙을”을 “「교통약자의 이동편의 증진법」, 같은 법 시행령 및 시행규칙 및 「장애인·노인·임산부 등의 편의증진 보장에 관한 법률」, 같은 법 시행령 및 시행규칙을”으로 한다.

(11) 엘리베이터

1) ~ 2) 현행과 같음

3) 중 “광전 장치”를 “광전 장치(물체가 빛을 차단하거나 일부 반사함에 따라 스위치를 동작시키는 장치를 말한다)”로 한다.

4) ~ 10) 현행과 같음

제4장 정거장 외 시설

4.2 연계 시설

4.2.1 버스정류장

(1) 중 “베이(bay)방식으로”를 “베이(bay: 도로에서 분리된 별도의 공간에서 버스가 정차하는 방식을 말한다)방식으로”로 한다.

4.2.3 환승주차장

(7) 원활한 차량 진·출입이 이루어 질 수 있도록 다음 사항을 고려한다.

1) ~ 10) 현행과 같음

11) 중 “세가로와”를 “세가로(토지 구획을 결정하고 건물 진입을 위한 접근로 기능을 하는, 상하 차선의 구분이 없는 도로를 말한다)와”로 한다.

12) ~ 13) 현행과 같음

4.2.4 환승센터

“[표 4.1]”을 다음과 같이 한다.

[표 4.1] 환승센터의 입지별 목적과 기능

분 류	목 적	기 능
도심외 곽환승 센터	승용차의 도심 내 부로의 진입 억제	<ul style="list-style-type: none"> · 외곽지역의 승용차 ↔ 도시철도, 버스 등의 대중교통수단 간 연계환승 · 지선기능 순환성 버스 ↔ 간선기능의 도시철도, 버스 간 연계환승 · 도시철도 및 버스의 연계에 중점을 두어 역세권 중심의 단거리 접근방법 확보
지역연 계환승 센터	지역 간 대중교통 수단의 연계	<ul style="list-style-type: none"> · 지역순환버스 ↔ 간선기능버스 및 도시철도(철도) · 개인교통수단 ↔ 간선기능버스 및 도시철도(철도) · 장거리 간선연계수단의 대규모 환승시설인 <u>환승주차 및 배웅정차</u> 시설 제공 * <u>환승주차</u>: 이용승객이 직접 자가운전으로 도시철도역에 도착하여 일정구역에 주차한 후 도시철도로 환승하는 방식 <u>배웅주차</u> : 이용승객 이외의 사람이 이용승객을 승용차로 도시철도역까지 데려다 주어 도시철도로 환승하는 방식
도심내 부환승 센터	편리한 대중교통 수단 간 환승으로 도심 내 교통체증 완화	<ul style="list-style-type: none"> · 버스 ↔ 버스, 도시철도 ↔ 도시철도, 도시철도 ↔ 버스 간 연계환승 · 지역 순환연계노선을 확보한 다양한 교통수단 간의 효율적 연계

부 칙

제1조(시행일) 이 고시는 발령한 날부터 시행한다.

제2조(경과조치) 이 고시일(2022.02.09) 이전에 이미 시행중에 있는 사업에 대하여는 발주기관의 장이 필요하다고 인정하는 경우 종전에 적용하고 있는 설계 지침을 그대로 사용할 수 있다.

신 · 구조문대비표

현	행	개	정	안
<p>제2장 설계 일반지침</p> <p>2.1 설계 방향</p> <p>2.1.2 편리성</p> <p>(1) 교통수요 예측에 따라 적정규모로 계획하며, 동선을 단순화하여 혼잡을 <u>미연에</u> 방지하도록 한다.</p>	<p>제2장 설계 일반지침</p> <p>2.1 설계 방향</p> <p>2.1.2 편리성</p> <p>(1) ----- ----- <u>사전에</u> -----.</p>			
<p>제3장 정거장 내 시설</p> <p>3.2 여객 시설</p> <p>3.2.1 승강장</p> <p>(3) 계단부 계획</p> <p>1) ~ 4) (이하 중략)</p> <p>5) 상대식 승강장에서 계단 <u>확폭</u> 시 환승 계단까지 확폭 부위를 연장한다.</p> <p>6) (이하 중략)</p> <p>(7) 승강장연단과 차량 및 구조물과의 간격</p> <p>1) (이하 중략)</p> <p>2) 승강장의 연단으로부터 너비 1.5m, 높이 2m 이내의 공간에는 승객의 실족·추락 방지시설, 대피시설 등 <u>안전시설</u> 외에는 기둥·계단 등 어떠한 시설도 설치를 금지한다. < 후단 신설 ></p> <p>3) ~ 5) (이하 중략)</p> <p>3.3 승강시설</p> <p>3.3.2 외부계단(출입구)</p> <p>(2) 설치기준</p> <p>1) ~ 4) (이하 중략)</p> <p><신 설></p>	<p>제3장 정거장 내 시설</p> <p>3.2 여객 시설</p> <p>3.2.1 승강장</p> <p>(3) 계단부 계획</p> <p>1) ~ 4) (현행과 같음)</p> <p>5) ----- <u>확폭(폭의 확장을 말한다. 이하 같다)</u> ----- -----.</p> <p>6) (현행과 같음)</p> <p>(7) 승강장연단과 차량 및 구조물과의 간격</p> <p>1) (현행과 같음)</p> <p>2) ----- ----- <u>안전시설만을 설치할 수 있다. 다만, 시·도지사 등은 해당 승강장의 여건상 불가피하다고 인정되는 경우에는 기둥이나 계단 또는 「승강기 안전관리법 시행령」 제3조에 따른 승강기를 설치하게 할 수 있다.</u></p> <p>3) ~ 5) (현행과 같음)</p> <p>3.3 승강시설</p> <p>3.3.2 외부계단(출입구)</p> <p>(2) 설치기준</p> <p>1) ~ 4) (현행과 같음)</p> <p>5) <u>진입부 및 외부계단에 설치하는 캐노피(지붕) 등 눈·비 차단시설 및 난간 등 구조물은 주변상황에 대한 시야를 확보할 수 있도록 소재와 형태를 고려한다.</u></p>			

현행	개정안
<p>5) ~ 9) (이하 중략)</p> <p><신 설></p> <p>3.3.3 에스컬레이터</p> <p>(1) 설치 위치 및 개소</p> <p>1) ~ 3) (이하 중략)</p> <p><신 설></p> <p>4) ~ 6) (이하 중략)</p> <p>3.5 역무 및 지원시설</p> <p>3.5.2 기능실</p> <p>(3) 공조기계실(환기실)</p> <p>1) ~ 2) (이하 중략)</p> <p>3) 공조기계실과 역무실 및 승객공간과의 경계벽은 <u>차음구조여야</u> 한다.</p> <p>3.6 교통약자시설</p> <p>(1) 설계 기본원칙</p> <p>1) ~ 2) (이하 중략)</p> <p>3) 본 지침에서 교통약자 시설기준에 규정하고 있지 않은 사항은 「<u>교통약자의 이동편의 증진법</u>」, 같은 법 시행령 및 시행규칙을 준용하여 계획할 수 있다.</p> <p>(11) 엘리베이터</p> <p>1) ~ 2) (이하 중략)</p> <p>3) <u>광전 장치로</u> 개폐할 경우에는 휠체어 사용자의 출입을 인식할 수 있는 검출 시</p>	<p>6) ~ 10) (현행과 같음)</p> <p>11) <u>지상 정거장의 외부 출입구(계단·통행로 등)에 설치하는 난간(보행자용 방호울타리 등)의 높이는 1.2m이상으로 한다. 다만, 이용객의 추락 등 안전사고의 우려가 있는 경우에는 난간(보행자용 방호울타리 등)의 높이 상향 조정 또는 안전시설물 등을 설치할 수 있다.</u></p> <p>3.3.3 에스컬레이터</p> <p>(1) 설치 위치 및 개소</p> <p>1) ~ 3) (현행과 같음)</p> <p>4) <u>출입구(계단·에스컬레이터 등)에 설치하는 캐노피(지붕) 등 눈·비 차단시설 및 난간 등 구조물은 주변상황에 대한 시야를 확보할 수 있도록 소재와 형태를 고려한다.</u></p> <p>5) ~ 7) (현행과 같음)</p> <p>3.5 역무 및 지원시설</p> <p>3.5.2 기능실</p> <p>(3) 공조기계실(환기실)</p> <p>1) ~ 2) (현행과 같음)</p> <p>3) ----- <u>차음구조(소리를 차단할 수 있는 구조를 말한다)여야</u> -----.</p> <p>3.6 교통약자시설</p> <p>(1) 설계 기본원칙</p> <p>1) ~ 2) (현행과 같음)</p> <p>3) ----- 「<u>교통약자의 이동편의 증진법</u>」, 같은 법 시행령 및 시행규칙 및 「<u>장애인·노인·임산부 등의 편의증진 보장에 관한 법</u>」, 같은 법 시행령 및 시행규칙을 -----.</p> <p>(11) 엘리베이터</p> <p>1) ~ 2) (현행과 같음)</p> <p>3) <u>광전 장치(물체가 빛을 차단하거나 일부 반사함에 따라 스위치를 동작시키는</u></p>

현 행	개 정 안
<p>설을 갖춘다.</p> <p>4) ~ 10) (이하 중략)</p>	<p><u>장치를 말한다)로</u> ----- ----- -----.</p> <p>4) ~ 10) (현행과 같음)</p>
<p>제4장 정거장 외 시설</p> <p>4.2 연계 시설</p> <p>4.2.1 버스정류장</p> <p>(1) 버스정류장은 정거장 외부 출입구에 인접한 곳에 설치하며 가급적 <u>베이(bay)방식으로</u> 유도하고 버스의 운행빈도 등을 고려하여 적정규모로 산정한다.</p> <p>4.2.3 환승주차장</p> <p>(7) 원활한 차량 진·출입이 이루어 질 수 있도록 다음 사항을 고려한다.</p> <p>1) ~ 10) (이하 중략)</p> <p>11) 주변 <u>세가로와 환승주차장의 진·출입 동선과의 상충여부</u></p> <p>12) ~ 13) (이하 중략)</p> <p>4.2.4 환승센터</p>	<p>제4장 정거장 외 시설</p> <p>4.2 연계 시설</p> <p>4.2.1 버스정류장</p> <p>(1) ----- ----- <u>베이(bay: 도로에서 분리된 별도의 공간에서 버스가 정차하는 방식을 말한다)방식으로</u> ----- -----.</p> <p>4.2.3 환승주차장</p> <p>(7) 원활한 차량 진·출입이 이루어 질 수 있도록 다음 사항을 고려한다.</p> <p>1) ~ 10) (현행과 같음)</p> <p>11) --- <u>세가로(토지 구획을 결정하고 건물 진입을 위한 접근로 기능을 하는, 상하차선의 구분이 없는 도로를 말한다)와</u> --- -----</p> <p>12) ~ 13) (현행과 같음)</p> <p>4.2.4 환승센터</p>
<p>< 현 행 ></p>	

현 행		개 정 안
[표 4.1] 환승센터의 입지별 목적과 기능		
분 류	목 적	기 능
도심외 곽환승 센터	승용차의 도심 내 부로의 진입 억제	<ul style="list-style-type: none"> · 외곽지역의 승용차 ↔ 도시철도, 버스 등의 대중교통수단 간 연계환승 · 지선기능 순환성 버스 ↔ 간선기능의 도시철도, 버스 간 연계환승 · 도시철도 및 버스의 연계에 중점을 두어 역세권 중심의 단거리 접근 방법 확보
지역연 계환승 센터	지역 간 대중교통 수단의 연계	<ul style="list-style-type: none"> · 지역순환버스 ↔ 간선기능버스 및 도시철도(철도) · 개인교통수단 ↔ 간선기능버스 및 도시철도(철도) · 장거리 간선연계수단의 대규모 환승시설인 <u>환승주차(Park & Ride)</u> 및 <u>배웅정차(Kiss & Ride)</u> 시설 제공 * <u>Park & Ride</u>: 이용승객이 직접 자가운전으로 도시철도역에 도착하여 일정구역에 주차한 후 도시철도로 환승하는 방식 <u>Kiss & Ride</u>: 이용승객 이외의 사람이 이용승객을 승용차로 도시철도역까지 데려다 주어 도시철도로 환승하는 방식
도심내 부환승 센터	편리한 대중교통 수단 간 환승으로 도심 내 교통체증 완화	<ul style="list-style-type: none"> · 버스 ↔ 버스, 도시철도 ↔ 도시철도, 도시철도 ↔ 버스 간 연계환승 · 지역 순환연계노선을 확보한 다양한 교통수단 간의 효율적 연계

<개정안>

[표 4.1] 환승센터의 입지별 목적과 기능

분 류	목 적	기 능
도심외 곽환승 센터	승용차의 도심 내 부로의 진입 억제	<ul style="list-style-type: none"> · 외곽지역의 승용차 ↔ 도시철도, 버스 등의 대중교통수단 간 연계환승 · 지선기능 순환성 버스 ↔ 간선기능의 도시철도, 버스 간 연계환승 · 도시철도 및 버스의 연계에 중점을 두어 역세권 중심의 단거리 접근 방법 확보
지역연 계환승 센터	지역 간 대중교통 수단의 연계	<ul style="list-style-type: none"> · 지역순환버스 ↔ 간선기능버스 및 도시철도(철도) · 개인교통수단 ↔ 간선기능버스 및 도시철도(철도) · 장거리 간선연계수단의 대규모 환승시설인 <u>환승주차 및 배웅정차</u> 시설 제공 * <u>환승주차</u>: 이용승객이 직접 자가운전으로 도시철도역에 도착하여 일정 구역에 주차한 후 도시철도로 환승하는 방식 <u>배웅주차</u>: 이용승객 이외의 사람이 이용승객을 승용차로 도시철도역까지 데려다 주어 도시철도로 환승하는 방식
도심내 부환승 센터	편리한 대중교통 수단 간 환승으로 도심 내 교통체증 완화	<ul style="list-style-type: none"> · 버스 ↔ 버스, 도시철도 ↔ 도시철도, 도시철도 ↔ 버스 간 연계환승 · 지역 순환연계노선을 확보한 다양한 교통수단 간의 효율적 연계