

KDS 34 50 50 : 2016

조경동선시설

2016년 6월 30일 제정
<http://www.kcsc.re.kr>



국토교통부

건설기준 제·개정에 따른 경과 조치

이 기준은 발간 시점부터 사용하며, 이미 시행 중에 있는 설계용역이나 건설공사는 발주기관의 장이 필요하다고 인정하는 경우 종전에 적용하고 있는 기준을 그대로 사용할 수 있습니다.

건설기준 제·개정 연혁

- 이 기준은 건설기준 코드체계 전환에 따라 기존 건설기준(설계기준, 표준시방서) 간 중복·상충을 비교 검토하여 코드로 통합 정비하였다.
- 이 기준은 기존의 조경설계기준에 해당되는 부분을 통합 정비하여 기준으로 제정한 것으로 제·개정 연혁은 다음과 같다.

건설기준	주요내용	제·개정 (년.월)
조경설계기준	•조경설계기준 제정	제정 (1999)
조경설계기준	•조경설계기준 개정	개정 (2002)
조경설계기준	•조경설계기준 개정	개정 (2007)
조경설계기준	•조경설계기준 개정	개정 (2013)
KDS 34 50 50 : 2016	• 건설기준 코드체계 전환에 따라 코드화로 통합 정비함	제정 (2016.6)

제 정 : 2016년 6월 30일
심 의 : 중앙건설기술심의위원회
소관부서 : 국토교통부 녹색도시과
관련단체 (작성기관) : 한국조경학회

개 정 : 년 월 일
자문검토 : 국가건설기준센터 건설기준위원회

목 차

1. 일반사항	1
1.1 적용범위	1
1.2 용어정의	1
1.3 시설물의 구성	2
1.4 설계고려사항	2
2. 조사 및 계획	2
2.1 일반사항	2
2.2 조사	2
2.3. 계획	3
3. 재료	4
3.1 일반사항	4
4. 설계	4
4.1 설계일반	4
4.2 도로	4
4.3 과속방지시설	5
4.4 교차로	6
4.5 주차장	6
4.6 보행로	7
4.7 경사로	8
4.8 옥외계단	8
4.9 자전거 도로	9
4.10 보도교(보행교)	10
4.11 유지관리	11

조경동선시설

1. 일반사항

1.1 적용범위

- (1) 국토의 계획 및 이용에 관한 법률에서 정의한 교통시설의 도로와 도로법에서 정의한 도로에 해당하지 않은 동선시설에 적용한다.
- (2) 공원·녹지·유원지·공동주택·공공공지·학교·연구시설·청소년수련시설·화장시설·공동묘지·종합의료시설·환경기초시설과 같이 단지의 내부에 설치되는 도로 및 보행로의 설계에 적용한다.
- (3) 공원·산림과 같은 곳에 설치되는 등산로, 원로, 산책로, 보행로와 같이 사람이 지나다니는 길의 구성에 적용한다.

1.2 용어정의

- 보도: 차량의 통행과 분리하여 보행자(소아차와 신체장애인용 의자차 포함)의 통행에 사용하기 위해 연석·울타리·노면표시, 기타 이와 유사한 공작물로 구별하여 설치하는 도로의 부분을 말한다.
- 보행로: 이용자들의 보행에 이용되는 길로서 차도와는 공간적으로 분리된 길을 말하며, 보도를 포함한다.
- 차도: 차량의 통행에 사용되는 도로의 부분(자전거도로를 제외)을 말한다.
- 자전거도로: 자전거의 통행에 사용하기 위하여 연석·울타리·노면표시, 기타 이와 유사한 공작물로 구별하여 설치되는 도로의 부분을 말한다.
- 과속방지시설(과속방지턱): 일정지역에서 과속주행을 방지하기 위한 시설이다.
- 노상시설: 보도, 자전거도로, 중앙분리대, 길 어깨 또는 환경시설대(環境施設帶)와 같은 곳에 설치하는 표지판, 방호울타리, 가로등, 가로수와 같은 도로의 부속물[공동구(共同溝)는 제외한다. 이하 같다]을 말한다.
- 보도의 유효 폭: 보도폭에서 노상시설이 차지하는 폭을 제외한 보행자의 통행에만 이용되는 폭을 말한다.
- 교통약자: 장애인, 고령자, 임산부, 영유아를 동반한 사람, 어린이와 같이 일상생활에서 이동에 불편을 느끼는 사람을 말한다.

1.3 시설물의 구성

- (1) 도로
- (2) 과속방지시설
- (3) 교차로
- (4) 주차장
- (5) 보행로
- (6) 경사로
- (7) 옥외계단
- (8) 자전거도로
- (9) 보도교

1.4 설계고려사항

1.4.1 전제 조건

- (1) 연결되는 도로가 결정되고 연결 부위의 위치와 높이가 결정되어 있어야 한다.
- (2) 녹지 및 주위 시설물과의 관련성을 고려하여 노선이 설정되어 있어야 한다.
- (3) 이용목적, 이용 상황을 고려한 설계속도가 결정되어 있어야 한다.
- (4) 도로구조설계는 도로의 구조시설에 관한 규정을 준용하고 부득이한 때는 구조시설기준을 별도로 작성하여 적용한다.

2. 조사 및 계획

2.1 일반사항

- (1) 조경동선시설에서 정의된 용어에 해당되는 각각의 대상별 목적과 행태에 맞는 조사 및 계획을 실시하며, 관련 세부조사 및 계획은 관련법에 준한다.
- (2) 이용자의 접근성과 안전성, 주변시설로의 연계성을 고려하여 무장애 공간으로 계획한다.

2.2 조사

- (1) 다음의 사항들을 사전조사하고 검토하여 설계에 반영한다.

- (2) 이용목적 · 이용상황 · 이용행태와 같은 사회 · 행태적 조건
- (3) 지형 · 하천 · 연속경관과 같은 자연환경조건
- (4) 단지 내 · 주변단지 · 도시전체의 토지이용계획과 동선구조와의 상관성 및 접근성

2.3. 계획

2.3.1 관련기준

도로의 구조 · 시설 기준에 관한 규칙, 도로안전시설 설치 및 관리지침과 같은 관련기준에 적합하게 계획한다.

2.3.2 보행로

- (1) 차량통행으로 인하여 보행자의 통행에 장애가 클 것으로 예상되는 지역에는 반드시 설치한다.
- (2) 단지 주변도로, 녹지, 교통시설과 연계성을 확보한다.
- (3) 보행의 쾌적성을 높이기 위하여 녹지체계와의 연관성을 고려한다.

2.3.3 주차장

- (1) 본 기준에서 규정하지 않은 사항은 주차장법에 적합하게 계획한다.
- (2) 주차장은 주차장법 제2조제1호에 정의된 노상주차장, 노외주차장, 부설주차장으로 구분한다.
- (3) 주차장의 주차구획은 주차장법시행규칙 제3조를 따른다.
- (4) 노외주차장의 차로설치는 주차장법시행규칙 제6조제3호 및 제4호를 따른다.

2.3.4 자전거도로

- (1) 본 기준에서 규정하지 않은 사항은 자전거이용 활성화에 관한 법률, 도로의 구조·시설 기준에 관한 규칙, 자전거도로 시설기준 및 관리지침에 적합하게 계획한다.
- (2) 자전거는 폭 0.7 m, 길이 1.9 m, 높이는 1.2 m로 하고, 사람이 자전거를 탑승한 높이는 여유폭까지 고려하여 2.5 m로 한다. 최소회전반경은 3.0 m, 최소페달높이는 0.18 m로 한다.
- (3) 일방향 통행을 위한 자전거전용도로의 1개 차로 기준 폭은 1.1 m이며, 원활한 주행을 위하여 2.0 m를 권장한다.
- (4) 자전거도로의 용량은 설계서비스교통량의 개념에서 파악이 가능하다. 자전거 도로의 침투 교통량은 자전거의 속도(15 km/h)와 자전거 차두간격(7.5 m)을 가정하여 산정하면 일방향 2000대/시 { $N = 1000V/L = 1000 \times 15/(7.5) = 2000\text{대/시}$ }가 된다.

조경동선시설

- (5) 자전거보행자겸용도로는 자전거와 보행자가 동시에 원활하고 안전하게 교행할 수 있을 정도의 폭을 확보하기 위하여 자전거도로 최소폭 1.1 m, 보도 최소폭 1.2 m를 고려하여 2.3 m를 기준으로 한다.

3. 재료

3.1 일반사항

- (1) 재료 선정 시 이용자의 안전성과 편의성, 동선이용패턴을 고려하여 재료를 선정한다.
- (2) 포장재료 관련 세부사항은 KDS 34 60 10, KDS 34 60 15, KDS 34 60 20을 따른다.

4. 설계

4.1 설계일반

- (1) 도로는 자동차 주행에 있어 충분히 안전하고 쾌적하도록 배려하며, 인접 보행로 및 횡단구역의 보행 안전을 고려한다.
- (2) 보행로는 접근이 쉽고 안전하고 쾌적하게 설계한다.
- (3) 지형 및 지물(땅 위 물체), 토지이용계획 등의 자연·사회·기술·경제적 타당성을 고려하여 설계한다.
- (4) 도로의 평면선형과 종단선형의 조합은 자동차의 운동역학적 필요와 함께 운전자의 시각적·심리적 필요를 충분히 고려하고 다음 사항을 유의하여 설계한다.
 - ① 선형의 시각적 연속성을 확보한다.
 - ② 평면곡선과 종단곡선은 선형에 있어서 시각·심리적 균형을 확보한다.
 - ③ 노면의 배수와 자동차의 운동역학적 요구에 적합한 기울기를 조합하여 설계한다.
 - ④ 도로가 통과하는 지역의 환경과 균형을 이루도록 설계한다.

4.2 도로

4.2.1 도로일반

- (1) 주행속도는 곡선반경, 편경사, 시거의 결정에 있어 사용되는 한계 값을 도로조건에서 충분히 안전성을 가질 수 있는 값으로 설계한다.
- (2) 교차점에 가각부(도로 모서리 부분)의 보차도 경계선의 형상은 원 또는 복합곡선으로 한다.
- (3) 가각부 보차도 경계선의 회전반경은 접속도로의 기능에 따라 기준 값 이상으로 한다. 다만,

대형차의 통행이 극히 적고 연도 상황으로 부득이한 경우에는 표시된 값에서 4 m를 뺀 값 이상으로 할 수 있다.

- (4) 교차로에서 차량의 회전을 원활히 하기 위하여 가각전제를 하여야 한다. 가각전제의 크기를 정할 때는 도로의 교차각도, 도로 폭, 도로를 이용하는 차량의 종류, 도로기능, 차량속도를 고려하여야 하며, 최소치 이상이어야 한다.
- (5) 노면의 배수를 위하여 횡단기울기를 주며, 특별히 정해지지 않은 경우에는 횡단기울기를 2%로 한다.
- (6) 종단기울기의 기준치는 경제적인 면에서 허용할 수 있는 범위 이내로 하고 가능한 한 속도저하가 크지 않도록 한다.
- (7) 곡선도로의 수평노선은 곡선의 시점, 접선장, 곡선장, 교각, 곡선반경, 곡선의 종점을 고려하여 설정한다.

4.2.2 도로의 횡단구성

- (1) 길어깨는 도로의 주요 구조부를 보호하거나 차도의 효용을 유지하기 위하여 차도·보도·자전거도 또는 자전거보행자도에 접속하여 띠 모양의 길어깨를 설치한다.
- (2) 주정차대는 도시부의 도로에 있어서 자동차의 정차로 인한 차량의 통행장애가 예상될 경우에는 차도의 우측에 정차대를 설치한다.
- (3) 양호한 도로교통환경의 정비나 연도에 대한 쾌적한 생활환경 보호를 위해서 도로 용지 내에 식수대 설치가 가능하다.
- (4) 주거지역과 같이 정숙을 필요로 하는 지역이나 공공시설 또는 생물서식지와 같이 환경보존을 위하여 필요한 지역에는 도로의 바깥쪽에 환경시설대 또는 방음시설을 설치한다.
- (5) 차량과 보행자의 안전통행을 위하여 일정한 공간(폭, 높이) 내에 장애물이 설치되지 않도록 한다.

4.3 과속방지시설

- (1) 통행 속도를 시속 30 km 이하로 제한할 필요가 있다고 인정되는 도로에 설치한다.
- (2) 과속방지 시설물을 설치하는 도로에서의 차량의 통행속도는 시속 30 km를 기준으로 한다. 단, 그 시설 설치지점에서의 차량통과 속도는 25 km/hr를 기준으로 한다.
- (3) 과속방지 시설물의 설치간격은 차량이 일정한 통행속도를 유지할 수 있도록 20~50 m의 범위 내에서 균일한 간격으로 설치한다. 다만, 교차로 부근, 특정 건축물의 부지 출입구, 급경사 구간의 정상부분과 같이 차량의 주행속도가 자연히 감소될 수 있는 구간에는 설치하지 않는다.

조경동선시설

- (4) 도로의 노면 포장재료와 동일한 재료로서 노면과 일체가 되도록 설치한다. 다만, 과속방지시설을 고무나 플라스틱으로 제작·설치하는 경우에는 타이어와의 마찰계수가 도로의 노면계수보다 커야 한다.
- (5) 과속방지시설의 표면은 45~50 cm 폭의 황색선을 45~50 cm 간격으로 띄워서 사선으로 반복적으로 도색한다. 다만, 과속방지 시설을 유색 포장재료로 만들거나 유색 블록으로 표면에 도색 생략이 가능하다.

4.4 교차로

4.4.1 평면교차로

4개 이하의 갈래를 갖도록 하며 교차로 내에서 발생하는 교차지점의 상충, 합류 및 분류지점의 상충을 효율적이고 안전하게 처리할 수 있도록 설계한다.

4.4.2 평면교차로의 차선

- (1) 평면교차로의 구성요소로서의 차선 수와 폭은 접근로와 같게 한다.
- (2) 평면교차로의 유입 차선수와 유출 차선수는 항상 균형을 이루어야 하며 유출 차선이 유입 차선보다 적어서는 안 된다.
- (3) 평면 교차로에서는 차량의 통행을 안전하고 효율적으로 처리하기 위하여 좌회전차선, 우회전차선, 감속차선, 가속차선을 설치한다.

4.4.3 교차로의 보도

- (1) 교차로의 보도 크기는 보행자의 예상 수를 고려하여야 하며 횡단보도의 폭은 자동차가 전방에서 횡단보도의 존재를 인지할 수 있도록 최소 4 m 이상 확보한다.
- (2) 도로의 폭이 6~8 m 정도인 좁은 도로일 경우 횡단보도의 폭을 2 m까지 축소할 수 있다.

4.4.4 교차로의 시거산출

교차로 내에서의 시거는 정지선의 위치, 도로의 폭, 설계속도, 교차각, 설계차량의 길이에 따라 산출한다.

4.5 주차장

4.5.1 배치

- (1) 안전하고 원활한 교통 또는 공중의 편의를 위하여 필요한 경우에는 「주차장법」에 의해 주차장 또는 이와 유사한 시설을 설치한다.

- (2) 주차장은 설치 장소에 따라 노상(路上), 노외(路外), 건축물 부속 주차장으로 구분한다.
- (3) 주차장의 피크 이용 시 영향을 주는 차종을 설계 차종으로 한다.
- (4) 주차장 공간의 효과적인 이용과 질서 있는 주차를 위하여 과대한 차량을 설계차량으로 사용하지 않는다.
- (5) 주차장이 좁거나 대형 차량이 주차 대상일 경우, 차도의 진행방향에 평행 주차하는 방식을 채택한다.
- (6) 각도 주차는 사각(斜角) 주차와 직각(直角) 주차로 구분한다. 사각 주차는 30°, 45°, 60°의 각도로 배치한다.
- (7) 장애인전용 주차면은 설치 주차면 중 건물 또는 공간의 출입구에 가장 접근성이 양호한 곳에 배치한다.

4.5.2 구조 및 규격

- (1) 장애인 전용 주차면의 폭은 일반 승용차 주차면의 폭보다 넓게 확보한다.
- (2) 주차면으로부터 보도까지의 연결도로는 장애인의 접근에 불편이 없도록 설계한다.
- (3) 주차장의 출입구는 가로교통과의 마찰을 피하도록 설치되어야 하며, 필요한 출입구의 수는 주차장의 크기, 회전율, 인접도로를 고려하여 정한다.

4.6 보행로

4.6.1 폭과 선형

- (1) 보도폭의 산정은 단위시간당 보행자의 수, 보행자 1인당 공간모듈, 보행속도를 산정하여 결정한다.
- (2) 실제 보도폭은 유효보도폭원에 가로시설대, 가로점유 공간을 추가하여 결정한다.

4.6.2 구조 및 규격

- (1) 보행로의 종단 경사는 가급적 6%를 넘지 않도록 설계한다.
- (2) 보행로의 횡단 경사는 배수를 고려하여 1~3% 이내로 설계한다.

4.7 경사로

4.7.1 배치

평지가 아닌 곳에 보행로를 설치할 때는 장애인·노인·임산부 등의 편의증진 보장에 관한 법률과 같은 법규에 적합한 경사로를 설계하여 장애인과 같은 이용자가 안전하게 이용할 수 있도록 한다.

4.7.2 구조 및 규격

- (1) 바닥표면은 미끄럽지 않은 재료를 채용하고 평탄한 마감으로 설계한다.
- (2) 장애인의 통행이 가능한 경사로의 종단기울기는 1/18 이하로 한다. 다만, 지형조건이 합당하지 않을 때에는 종단기울기를 1/12까지 완화할 수 있다.
- (3) 휠체어 사용자가 통행할 수 있는 경사로의 유효 폭은 120 cm 이상으로 한다. 보행자와 휠체어가 함께 통행할 경우는 150 cm 이상, 2대가 교행할 경우는 180 cm 이상의 유효 폭을 확보한다.
- (4) 연속 경사로의 길이 30m마다 1.5 m×1.5 m 이상의 수평면으로 된 참을 설치한다.
- (5) 고저차가 75 cm를 넘을 때는 중간에 휴식을 위한 참을 설치한다.

4.8 옥외계단

4.8.1 배치

경사가 18%를 초과하는 경우는 보행에 어려움이 발생되지 않도록 계단을 설치한다.

4.8.2 구조

- (1) 기울기는 수평면에서 35°를 기준으로 하고, 폭은 최소 50 cm 이상으로 한다.
- (2) 계단의 폭은 연결도로의 폭과 같거나 그 이상의 폭으로 한다. 단 높이는 15 cm, 단 너비는 30~35 (cm)를 표준으로 한다. 경사가 심하거나 기타의 이유로 표준 높이와 너비를 적용하기 어려울 경우 높이와 너비를 조정하되, 단 높이는 12~18 cm, 단 너비는 26 cm 이상으로 한다.
- (3) 높이가 2 m를 넘을 경우 2 m 이내마다 계단의 유효 폭 이상의 폭으로 너비 120 cm 이상인 참을 둔다.
- (4) 높이 1 m를 초과하는 계단으로서 계단 양측에 보행자의 안전을 위한 벽이나 기타 이와 유사한 시설이 없는 경우에는 난간을 설치하고, 계단의 폭이 3 m를 초과하면 3 m 이내마다 난간을 설치한다.
- (5) 옥외에 설치하는 계단의 단수는 최소 2단 이상으로 하며 계단바닥은 미끄러움을 방지할 수 있는 구조로 설계한다.

(6) 계단의 경사는 최대 30~35°가 넘지 않도록 한다.

4.9 자전거 도로

4.9.1 자전거 도로의 분리

자전거 도로를 차량 또는 보행자와 분리할 때는 자동차의 교통량과 자전거 통행량의 규모에 따라 관련 법규에서 정하는 바에 따라 결정한다.

4.9.2 설계속도

설계속도는 자전거 통행 도로의 종류에 따라 10~30 km/hr의 범위 이내로 한다.

4.9.3 자전거 도로의 규격

- (1) 자전거 도로는 법규에서 정하는 주행에 필요한 최소한의 폭원을 확보하며, 특별한 기준이 없는 경우 마주 오는 두 대가 방해받지 않고 교차할 수 있는 폭으로 한다.
- (2) 차량도로와 같은 높이로 하는 경우, 자전거가 차도로 들어가지 않도록 관련 법규에 따라 두 도로의 사이에 분리시설을 설치한다.
- (3) 자전거 도로는 법규에서 정한 횡단경사를 두어야 한다.
- (4) 자전거 도로의 종단경사는 경사지형에 의한 경우를 제외하고는 2.5~3%를 표준으로 하고 최대 5%를 넘지 않도록 한다.
- (5) 종단경사가 4%보다 급한 오르막에서는 제한 길이(90~220 m)를 두어야 한다.
- (6) 자전거 도로가 단독으로 설치될 경우 설계속도에 맞는 곡선반경을 설치한다. 자전거의 안전을 위하여 최소곡선반경은 자전거의 설계속도에 따라 10 m 이상으로 한다.

4.9.4 유지관리

- (1) 매년 1회 이상 일정기간을 정하여 도로에 관한 현황조사를 하고, 교통의 소통과 안전을 위하여 정기적인 관리 및 유지·보수 계획을 수립한다.
- (2) 도로의 유지·안전점검 및 보수는 도로의 구조·시설 기준에 관한 규칙이 정하는 기준에 적합하도록 해야 한다.
- (3) 자전거도로의 유지·안전점검 및 보수는 국토교통부 자전거도로 시설기준 및 관리지침을 따른다.

4.10 보도교(보행교)

4.10.1 계획검토사항

- (1) 교량의 적정한 위치 및 노선 선형을 고려한다.
- (2) 교량계획의 외부적 제 요건을 만족해야 한다.
- (3) 구조적으로 안정하고 경제적이어야 한다.
- (4) 시공의 확실성, 용이성, 신속성을 고려한다.
- (5) 보행상의 안정성, 쾌적성을 고려한다.
- (6) 구조물 자체 및 주변 경관에 대해 심미적 배려를 한다.

4.10.2 보도교 형식의 결정

- (1) 보도교의 이용자 유형(보행자, 승마, 자전거, 오토바이, 서비스 차량) 및 통행량에 따라 형식을 결정한다.
- (2) 기초구조, 하부구조 구체 및 상부구조의 각 요소에 대해 안전성, 시공성, 경제성, 내구성 및 경관을 고려하여 종합적으로 판단하여 결정한다.

4.10.3 기초구조 형식

- (1) 기초구조 형식은 상부구조 조건, 지반 조건, 시공 조건을 충분히 조사·검토하여 가장 안전하고 경제적인 형식으로 한다.
- (2) 하나의 기초구조에서는 다른 형식을 병용하지 않아야 한다.
- (3) 직접기초의 근입 깊이는 다음 각 항목을 충분히 검토하여 결정한다.
 - ① 하천의 흐름, 바다, 호수의 파랑에 의한 세굴과 하상저하
 - ② 압밀침하를 일으키는 깊이
 - ③ 지하매설물 및 인접구조물의 영향
 - ④ 동결작용을 받는 깊이
 - ⑤ 지하수위
 - ⑥ 시공성과 경제성

4.10.4 교대 및 교각

- (1) 교대 및 교각의 형식은 구조적으로 안정하고, 경제적이어야 한다.
- (2) 흙쌓기 위의 소교대는 말뚝기초를 설치해야 한다.

4.10.5 상부구조

- (1) 상부구조 형식은 시공성, 경제성, 유지관리, 경관을 종합적으로 판단하여 선정한다.
- (2) 상부구조는 상로형식 및 연속형식을 선정해야 한다.
- (3) 교량 양측에 방호책이나 연석이 설치될 때는 배수구를 설치한다.
- (4) 높이가 2 m 이상인 보도교는 노면으로부터 110 cm 이상의 높이로 난간을 설치하며 부재 간 간격을 조절하여 신체가 빠지지 않도록 설계한다.
- (5) 아치교(무지개다리)는 종단경사가 1/2를 넘지 않도록 하며, 미끄럼 방지를 위한 거친 표면처리가 되도록 설계한다.
- (6) 목교의 경우 데크상판재는 목재의 수축이나 팽창을 고려하여 3 mm의 여유간격을 두고 설치하며, 미끄럼 방지를 위한 NONE SLIP 표면처리 되도록 설계한다.

4.11 유지관리

- (1) 매년 1회 이상 일정기간을 정하여 도로에 관한 현황조사를 하고, 교통의 소통과 안전을 위하여 정기적인 관리 및 유지·보수 계획을 수립한다.
- (2) 도로의 유지·안전점검 및 보수는 도로의 구조·시설 기준에 관한 규칙이 정하는 기준에 적합하도록 해야 한다.
- (3) 자전거도로의 유지·안전점검 및 보수는 국토교통부 자전거도로 시설기준 및 관리지침을 따른다.

조경동선시설

집필위원	분야	성명	소속	직급
	조경	이재욱	(주)천일	상무
		신지훈	단국대학교	교수
	연구책임	이상석	서울시립대학교	교수
	총괄	유주은	강릉원주대학교	겸임교수
		박선영	서울시립대학교 도시과학대학원	

자문위원	분야	성명	소속
	조경	이민우	공주대학교

건설기준위원회	분야	성명	소속
	조경	변영철	한국수자원공사
		박유정	삼성물산
		신경준	(주)장원조경
		김영욱	(주)한솔에스앤디
		이재욱	(사)한국조경학회
		조운호	중앙대학교
		이형숙	가천대학교
		진승범	이우환경디자인(주)
		박미애	
		최병순	(주)대창조경건설
		조성원	한국토지주택공사
		신지훈	단국대학교

중앙건설기술심의위원회	분야	성명	소속
		김계숙	(주)케이엔지니어링
		이원아	모자익
		윤은주	한국토지주택공사
		변금옥	(주)도화엔지니어링
		채선엽	동부엔지니어링
		박유정	삼성물산
		김태연	(주)대우건설

국토교통부	성명	소속	직책
	김수상	국토교통부 녹색도시과	과장
	신재원	국토교통부 녹색도시과	사무관
	신현호	국토교통부 녹색도시과	사무관

설계기준
KDS 34 50 50 : 2016

조경동선시설

2016년 6월 30일 발행

국토교통부

관련단체 한국조경학회
06130 서울 강남구 역삼동 635-4 과학기술회관 신관 1007호
☎ 02-565-2055 E-mail : kila96@chol.com
<http://www.kila.or.kr/>

국가건설기준센터
10223 경기도 고양시 일산서구 고양대로 283(대화동)
☎ 031-910-0444 E-mail : kcsc@kict.re.kr
<http://www.kcsc.re.kr>