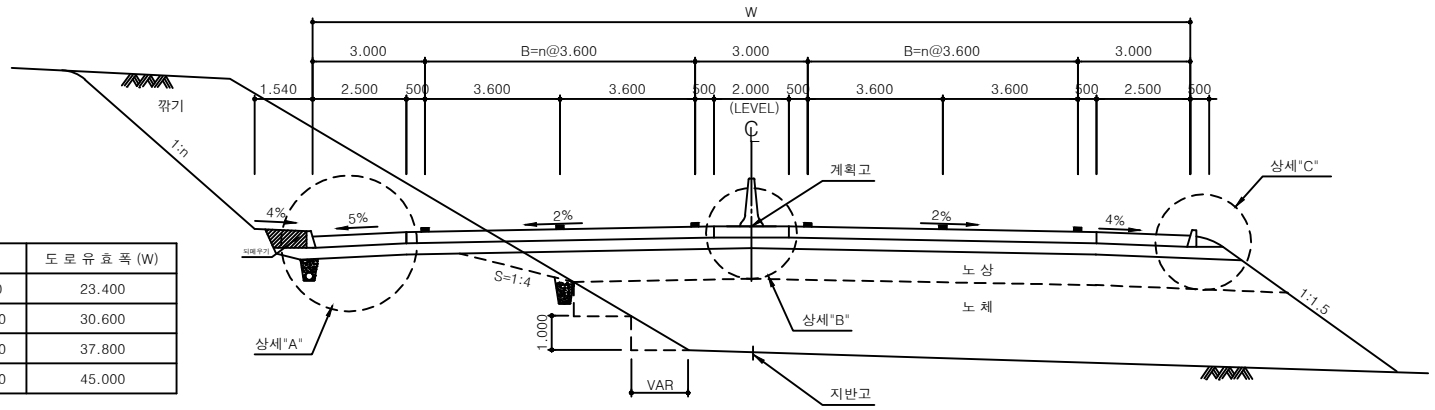
1. 토공 및 기하구조

표 준 횡 단 면 도 (1)

본 선

S = 1:100

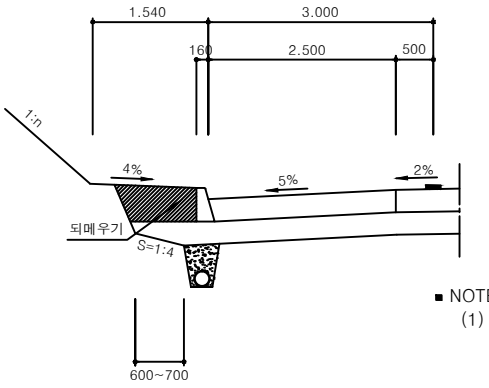


차로수 \ 폭원	차 로 폭 (B)	도 로 유 효 폭 (W)
4	2@3.600=7.200	23.400
6	3@3.600=10.800	30.600
8	4@3.600=14.400	37.800
10	5@3.600=18.000	45.000

상 세 "A"

S = 1:50

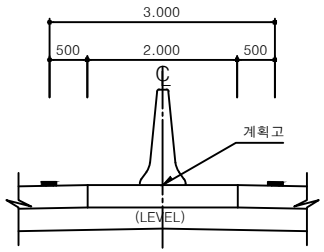
(깎 기 부)



상 세 "B"

S = 1:50

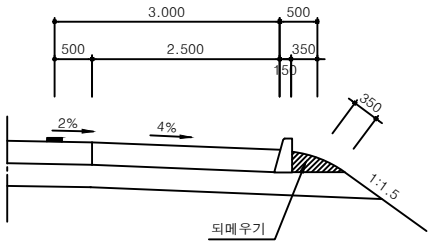
(중 앙 분 리 대)



상 세 "C"

S = 1:50

(쌓 기 부)



■ NOTE

(1) 길어깨 확폭에 따른 횡단폭 변화 테이퍼는 1/30이하로 하는것을 원칙으로 하며 주변 여건을 고려하여
최대 접속설치율 1/20이하로 조정 적용가능
* 산악구간에서 유효폭원을 포함하는 구간과 제외하는 구간이 반복될 경우 가급적 동일한 형태를 유지할 수 있도록 검토적용

(2) 곡선부내측의 깎기부 : 비탈면경사,높이별로 시거를 고려하여 L형측구 형식선정

(3) 표준횡단면도는 지방부 고속도로를 기준으로 하였으며 도시 고속도로 적용시 별도 검토반영하여야 한다.

(4) 지하수 용출 및 피압수 유출이 발생되는 경우 현장여건을 따라 맹암거를 추가 설치한다.

The Way To Morrow 한국도로공사	표 준 도 TYPICAL DRAWING	도 면 명	축 척	도 면 번 호
		표 준 횡 단 면 도 (1)	NONE	1.001

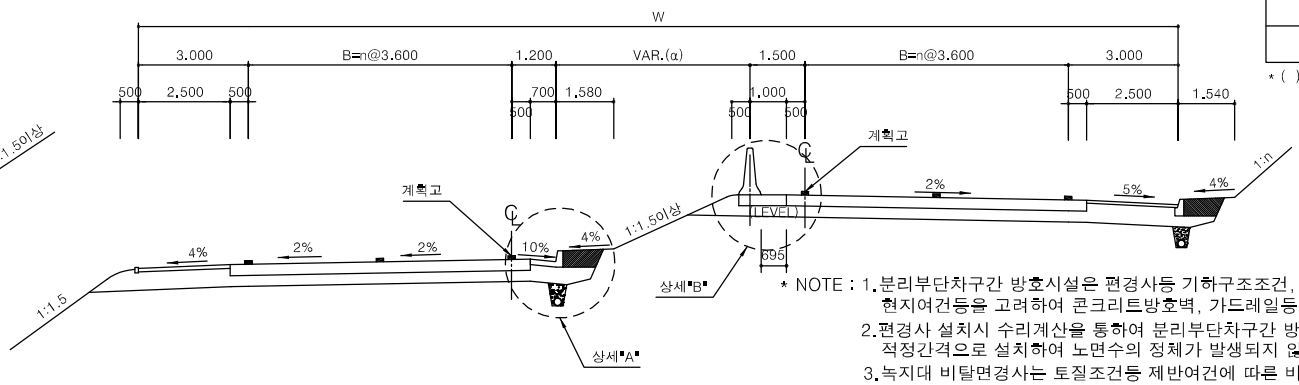
표 준 횡 단 면 도 (2)

본선분리구간

차로수 \ 폭원	차 로 폭 (B)	도 로 폭 (W)
4	2@3.600= 7.200	22.800 + α (23.100)
6	3@3.600=10.800	30.000 + α (30.300)
8	4@3.600=14.400	37.200 + α (37.500)
10	5@3.600=18.000	44.400 + α (44.700)

* ( )는 방호시설을 설치할 경우 치수임.

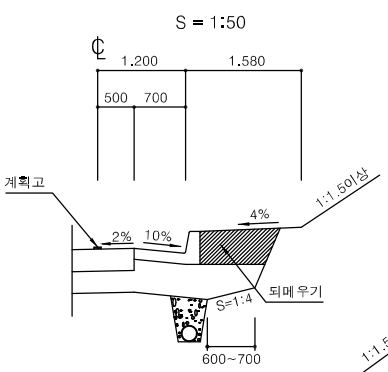
S = 1:100



* NOTE : 1. 분리부단차구간 방호시설은 편경사등 기하구조조건, 지질조건, 시공성, 경제성등 기타 현지여건등을 고려하여 콘크리트방호벽, 가드레일등 비교 검토후 적용하여야한다.
2. 편경사 설치시 수리계산을 통하여 분리부단차구간 방호시설 설치부에 중분대 집수정을 적정간격으로 설치하여 노면수의 정체가 발생되지 않도록 배수 하여야한다.
3. 녹지대 비탈면경사는 토질조건등 제반여건에 따른 비탈면안정 검토후 결정하여야하며 적정 경사 적용이 곤란할경우 옹벽등을 설치 하여야한다.
4. 길어깨 확폭 관련사항은 표준횡단면도 (1)의 Note 참조

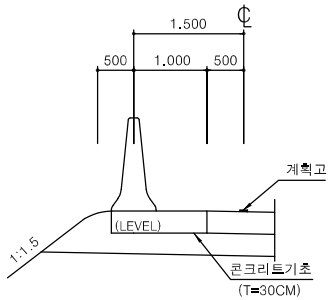
상 세 "A"

S = 1:50



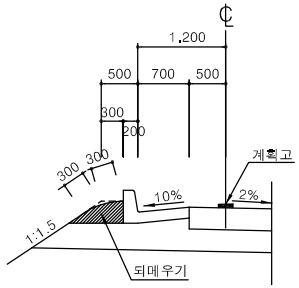
상 세 "B"

S = 1:50



상 세 "C"

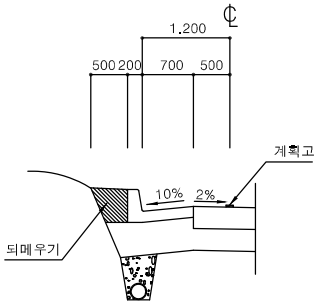
S = 1:50



* NOTE : 선형조건이 불리하여 차량 이탈이 우려되는 구간에는 가드레일 등 방호시설을 검토후 적용하여야 한다.

상 세 "D"

S = 1:50



* NOTE : 분리 중앙부의 녹지대 형상은 노선의 순성토,사토등 제반사항을 고려하여 결정하여야한다.

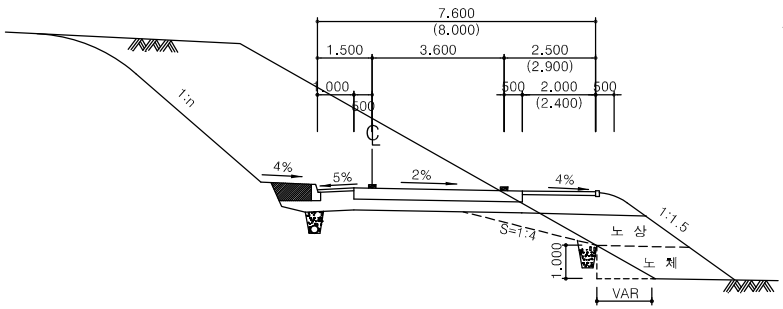
	도 면 명	축 척	도 면 번 호
The Way To Morrow 한국도로공사 / 표 준 도 TYPICAL DRAWING	표 준 횡 단 면 도 (2)	AS SHOWN	1.002

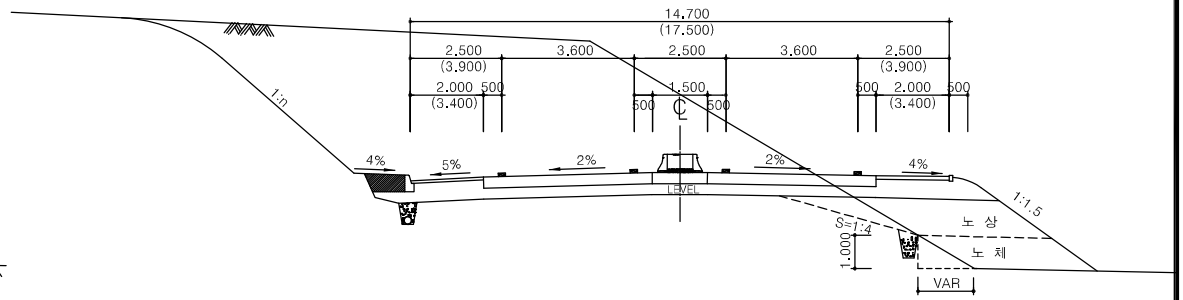
표 준 횡 단 면 도 (3)
나들목 연결로

(일방향 1차로)

S = 1:100

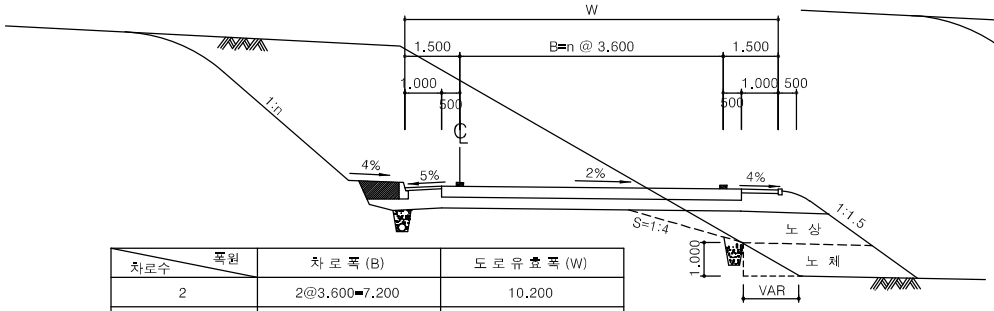
(양방향 2차로)





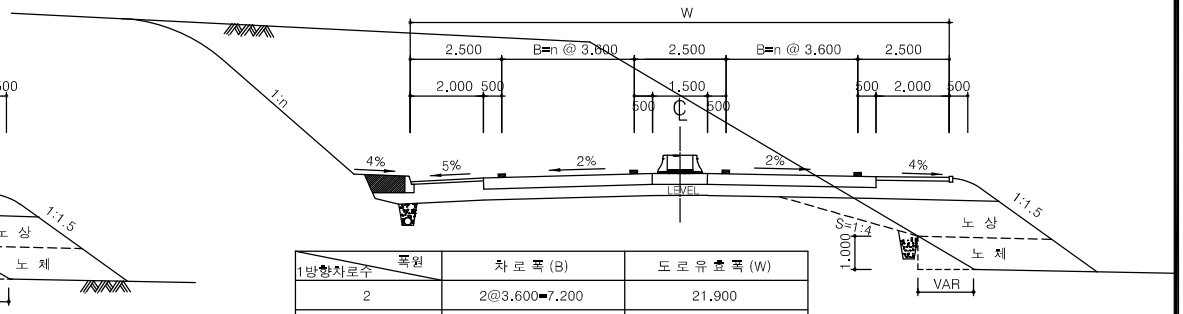
▪ NOTE
- 연결로 계획교통량이 용량의 60%이상인 유출연결로의 경우에는 ( ) 폭원 적용
- ( ) 폭원 적용시 일방향1차로와 양방향2차로, 감속차로간의 폭원 변화는 『기술심사실-1725호(2005.11.15) 중분대 변이구간 접속 처리방안』에 의거 접속처리

(일방향 다차로)



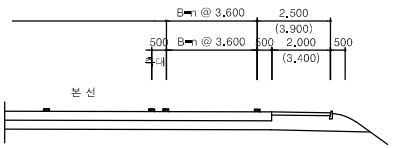
차로수 \ 폭원	차 로 폭 (B)	도 로 유 효 폭 (W)
2	2@3.600=7.200	10.200
3	3@3.600=10.800	13.800
4	4@3.600=14.400	17.400

(양방향 다차로)

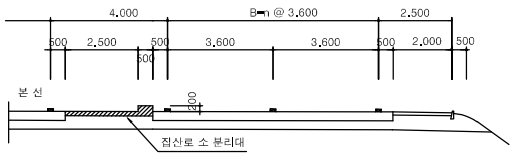


1방향차로수 \ 폭원	차 로 폭 (B)	도 로 유 효 폭 (W)
2	2@3.600=7.200	21.900
3	3@3.600=10.800	29.100
4	4@3.600=14.400	36.300

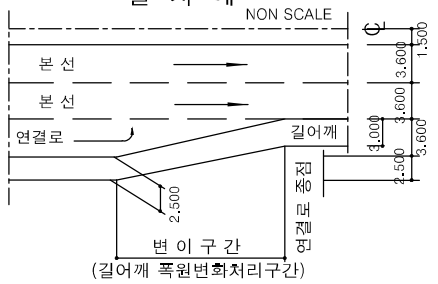
연결로와 본선의 접속부



집산로 및 부가차로가 설치된 경우



설 치 예



설계속도(km/hr)	100	110	120
변이구간(m)	70	80	90

▪ NOTE
- 유출연결로가 1차로이며 연결로 계획교통량이 용량의 60%이상인 경우는 ( ) 폭원 적용
- 분기점 직결연결로의 길어깨폭원은 본선길어깨와 동일한 폭원 적용
- 본선과 연결로, 연결로와 연결로간의 길어깨폭원 변화는 변이구간에서 조정

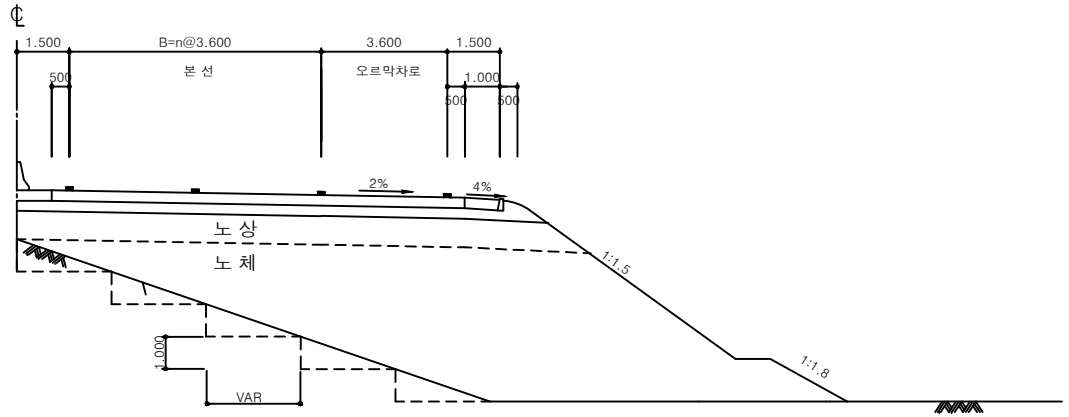
The Way To Morrow 한국도로공사	표 준 도 TYPICAL DRAWING	도 면 명 표 준 횡 단 면 도 (3)	축 척 NONE	도 면 번 호 1.003

표 준 횡 단 면 도 (4)

오르막차로

S = 1:100

○ 쌓 기 부



■ NOTE

1) 오르막구간 최소연장 : 500m

2) 변이구간 설치기준

- 차로폭 및 길어깨 폭원 변화는 변이차로 길이내에서 조정한다

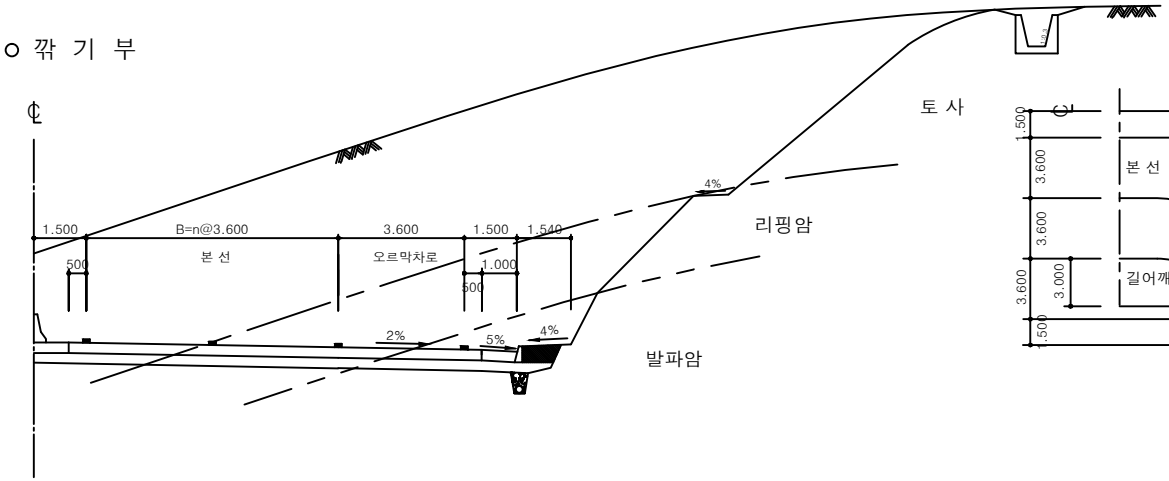
주행속도(km/h)		120	100	비고
접속설치율	계산값	1/83.3	1/69.4	
	적용값	1/85	1/70	
변이구간 길이(m)		300	250	

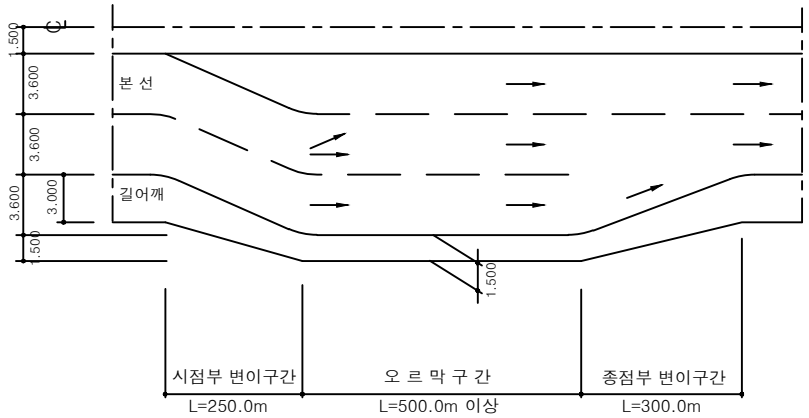
3) 편경사 설치기준

- 오르막차로부의 편경사 : 오르막차로 이용차량의 속도로 본선구간 이용차량의 속도보다 낮고 본선에서의 차로변경 및 합류가 용이하게 하기 위하여 본선구간과 오르막차로의 편구배 차는 3% 이내로 함

본선편경사(%)	6	5	4	3	2	비 고
오르막차로 편경사(%)	4	4	4	3	2	

○ 깎 기 부





The Way To Morrow 한국도로공사	표 준 도 TYPICAL DRAWING	도 면 명	축 척	도 면 번 호
		표 준 횡 단 면 도 (4)	NONE	1.004

표 준 횡 단 면 도 (5)

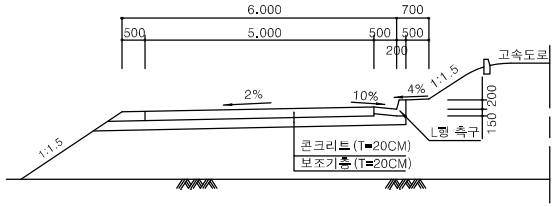
부 체 도 로

S = 1:80

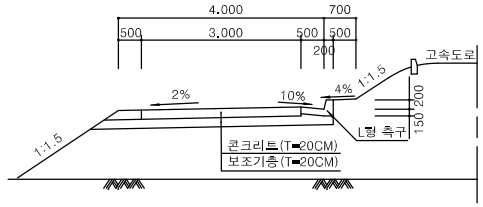
쌓 기 부

○ 시멘트 콘크리트 포장

• B=5.0M

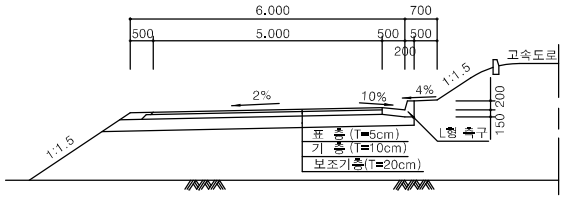


• B=3.0M

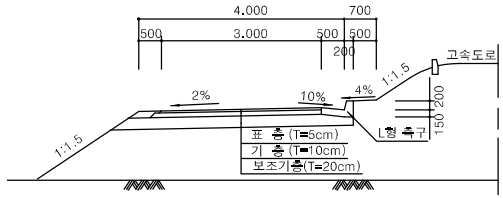


○ 아스팔트 콘크리트 포장

• B=5.0M

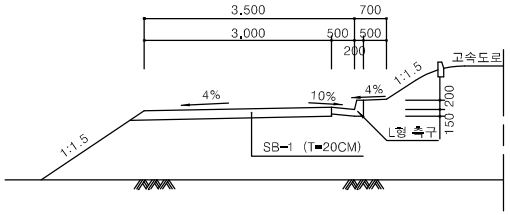


• B=3.0M



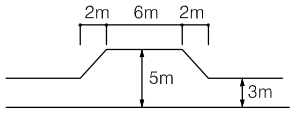
○ 골재다짐 포장

• B=3.0M



주)

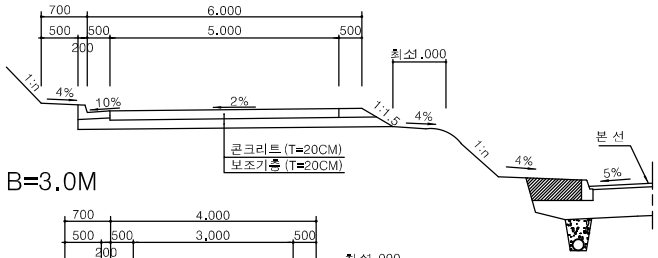
- 부체도로가 본선 계획고보다 높게 위치한 경우 가급적 아스팔트 혹은 시멘트콘크리트 포장을 한다.
- 부체도로의 포장형식은 기존도로 포장 형식 및 시공성을 고려하여 선정.
- 부체도로의 폭원은 현장 주변여건 및 주민의견 수렴, 장래개발 추이등을 고려하여 적용.
- 부체도로 3m폭원 적용구간중 부체도로연장이 길경우(L≥100m이상) 중간지점에 차량 교행을 위한 대기공간을 확보한다.



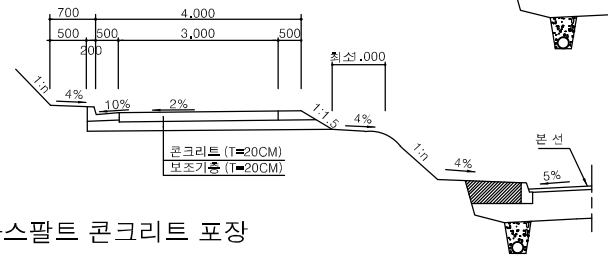
깎 기 부

○ 시멘트 콘크리트 포장

• B=5.0M

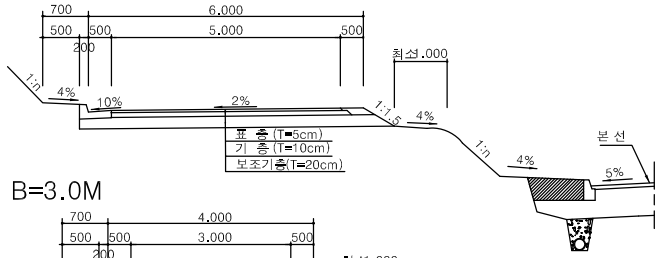


• B=3.0M

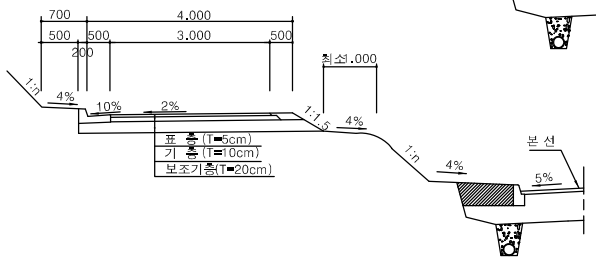


○ 아스팔트 콘크리트 포장

• B=5.0M



• B=3.0M

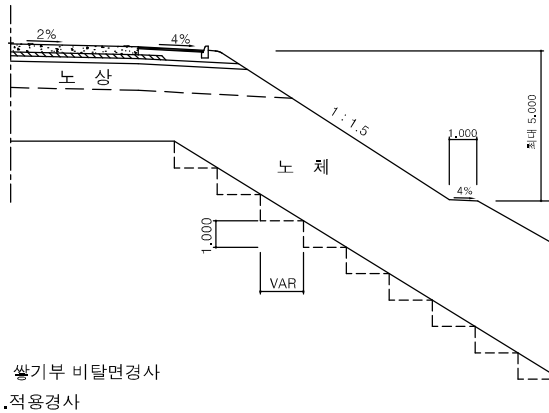


The Way To Morrow 한국도로공사	표 준 도 TYPICAL DRAWING	도 면 명 표 준 횡 단 면 도 (5)	축 척 1:80	도 면 번 호 1.005

표 준 비 탈 면 경 사

쌓 기 부

S = 1:NONE



주) 층 따 기

1.비탈면 경사가 1:4 보다 급한경우 층따기 실시.

2.층따기의 최고 높이는 1.0M 를 기준으로 함.

3.최상단 층따기 높이가 50CM 미만일 경우는 그아랫단의 수평거리를 노상 끝선과 수직으로 만나는 점까지 연결하여 층따기를 실시.

주) 쌓기부 비탈면경사

1.적용경사

쌓기높이	적 용 경 사	비 고
5M 이하	1 : 1.5	
5 ~ 10M	1 : 1.8	고정시설물이 있는 경우 1:1.8 ~ 1:2.0
10M 초과	별도 검토	

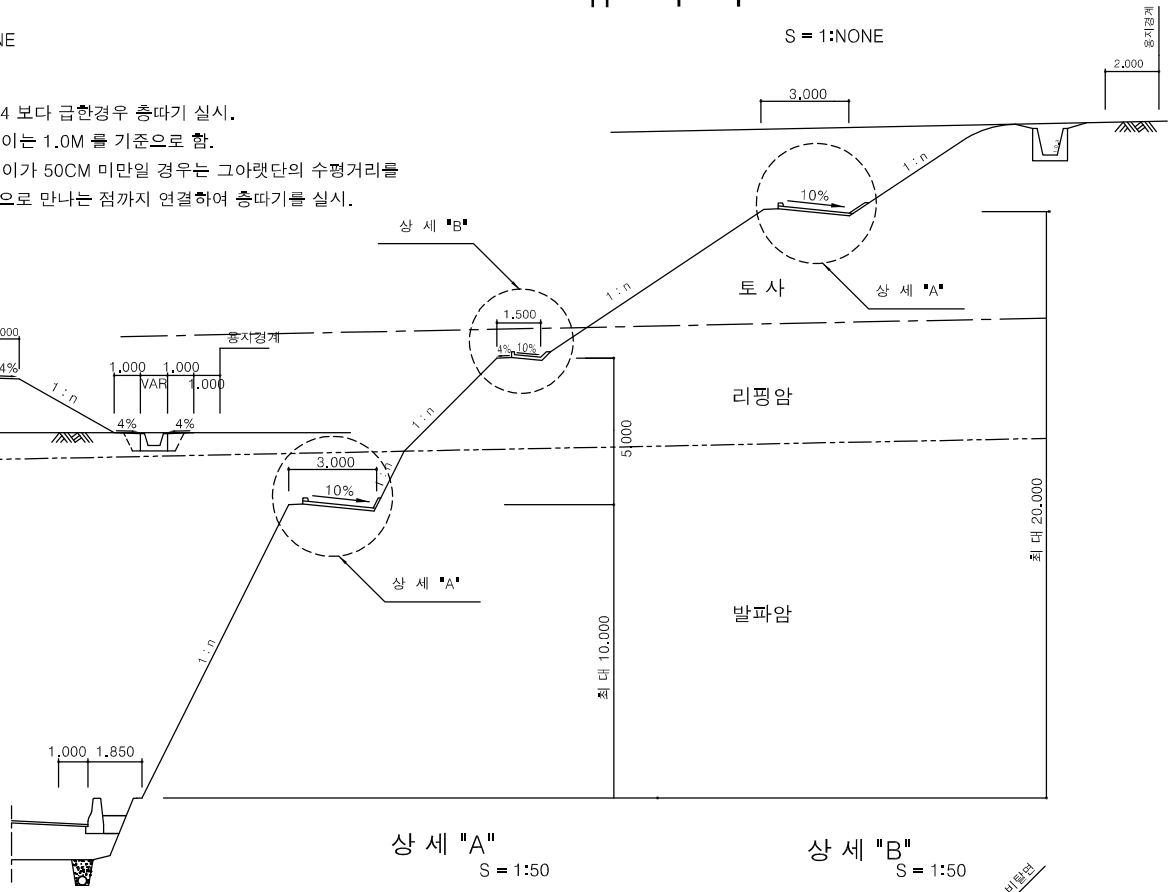
* 쌓기경사는 포장계획고로 부터 5M까지는 1:1.5 , 5~10M까지는 1:1.8 경사적용하고 10M 초과시 별도 검토

2.쌓기높이 H=5.0~10.0M 높이에 소단1.0~3.0M 설치

3.비탈면 경사적용은 쌓기재료,지반조건에 따른 비탈면안정 검토결과에 따라 조정할 수 있음

깎 기 부

S = 1:NONE



주) 깎기부 비탈면경사 1:1.5 (H>5.0M)

1.깎기 경사 : 토 사 1:1.2 (H≤5.0M)

리핑암 1:1.0~1.2
발파암 1:0.5~1.0

2.별도의 사면안정검토를 수행할 경우 검토 결과에 의한 사면 경사를 우선 적용함.

3.비탈면경사 적용토질은 SM.SC 를 기준으로 하였으며 비탈면안정 검토후 토질에 따라 경사를 조정 할수 있음.

4.최하단부의 소단은 측구포함 2.85M 로 설치함.

5.발파암과 리핑암 사이는 소단을 설치하지 않음.

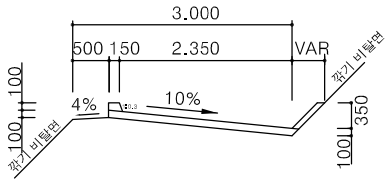
6.깎기높이 20.0M 및 발파암 깎기높이 10.0M 마다의 소단은 3.0M 로 하고 L형 라이닝를 설치함(상세 "A").

7.리핑암 및 토사구간에서는 H=5.0m마다의 소단은 1.5m로 하고 L형 라이닝을 설치(상세 "B")하고 소단은 도로계획고에서 일정한 높이(5의배수)에 설치하는것이 바람직하며 미관 및 현장여건을 고려하여 설치함. 단, 높이 10m 발파암 연결구간은 3.0m 소단 설치

8.소단과 소단사이에 토사와 리핑 구분선이 발생시 많은 쪽 비탈면 경사 적용을 원칙으로 하며 미관 및 현장 시공여건을 고려하여 조정설치함.

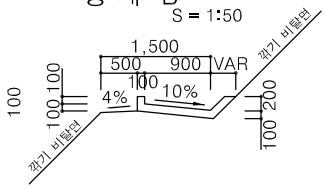
상 세 "A"

S = 1:50



상 세 "B"

S = 1:50



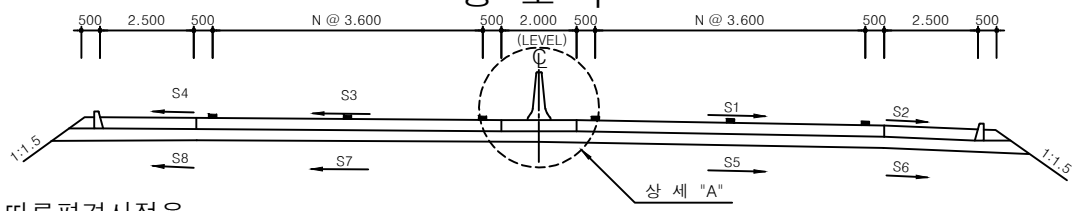
NOTE
건설공사 비탈면 설계기준(국토교통부)에 의거 기준에 부합되도록 설계할 것.

The Way To Morrow 한국도로공사	표 준 도 TYPICAL DRAWING	도 면 명	축 척	도 면 번 호
		표 준 비 탈 면 경 사	NONE	1.006

편 경 사 설 치 도 (1)

편 경 사 의 기 준

성 토 부



곡선반경에따른편경사적용

설계속도	120KM/HR	100KM/HR	80KM/HR	60KM/HR	50KM/HR	40KM/HR	편경사 (%)
곡 선 반 경 (M)	–	–	–	130–180	80–120	50–75	8
	–	–	–	180–260	120–170	75–110	7
	710–1050	460–690	280–420	260–350	170–240	110–150	6
	1050–1610	690–1070	420–670	350–490	240–330	150–210	5
	1610–2470	1070–1690	670–1060	490–680	330–470	210–300	4
	2470–3840	1690–2650	1060–1680	680–1010	470–700	300–450	3
	3840–6900	2650–4800	1680–3100	1010–1800	700–1200	450–800	2
	6900이상	4800이상	3100이상	1800이상	1200이상	800이상	표준

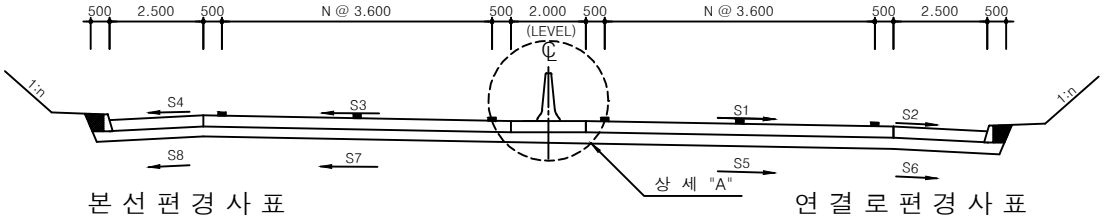
본 선 편 경 사 표

편 경 사	S1	S2	S3	S4	S5	S6	S7	S8
표준횡단경사	−2	−4	−2	−4	−2	−4	−2	−4
2%	−2	−4	+2	−4	−2	−4	+2	−4
3%	−3	−4	+3	−4	−3	−4	+3	−4
4%	−4	−4	+4	−3	−4	−4	+4	−3
5%	−5	−5	+5	−2	−5	−5	+5	−2
6%	−6	−6	+6	−1	−6	−6	+6	−1

연 결 로 편 경 사 표

편 경 사	S1	S2	S3	S4	S5	S6	S7	S8
표준횡단경사	−2	−4	−2	−4	−2	−4	−2	−4
2%	−2	−4	+2	+2	−2	−4	+2	+2
3%	−3	−4	+3	+3	−3	−4	+3	+3
4%	−4	−4	+4	+4	−4	−4	+4	+4
5%	−5	−5	+5	+5	−5	−5	+5	+5
6%	−6	−6	+6	+6	−6	−6	+6	+6
7%	−7	−7	+7	+7	−7	−7	+7	+7
8%	−8	−8	+8	+8	−8	−8	+8	+8

절 토 부



본 선 편 경 사 표

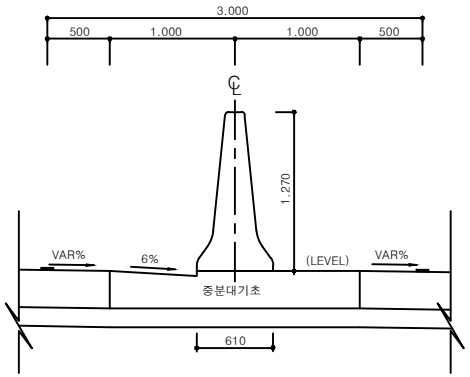
편 경 사	S1	S2	S3	S4	S5	S6	S7	S8
표준횡단경사	−2	−5	−2	−5	−2	−5	−2	−5
2%	−2	−5	+2	−5	−2	−5	+2	−5
3%	−3	−5	+3	−5	−3	−5	+3	−5
4%	−4	−5	+4	−4	−4	−5	+4	−4
5%	−5	−6	+5	−3	−5	−6	+5	−3
6%	−6	−7	+6	−2	−6	−7	+6	−2

연 결 로 편 경 사 표

편 경 사	S1	S2	S3	S4	S5	S6	S7	S8
표준횡단경사	−2	−5	−2	−5	−2	−5	−2	−5
2%	−2	−5	+2	+2	−2	−5	+2	+2
3%	−3	−5	+3	+3	−3	−5	+3	+3
4%	−4	−5	+4	+4	−4	−5	+4	+4
5%	−5	−5	+5	+5	−5	−5	+5	+5
6%	−6	−6	+6	+6	−6	−6	+6	+6
7%	−7	−7	+7	+7	−7	−7	+7	+7
8%	−8	−8	+8	+8	−8	−8	+8	+8

상 세 "A"

S = 1:30



■ NOTE

– 곡선부의 경우 중앙분리대 기초는 편경사 변화구간 및 최대편경사 구간에 고정편경사(6%)를 곡선반경 외측에 설치한다.

The Way To Morrow 한국도로공사	표 준 도 TYPICAL DRAWING	도 면 명	축 척	도 면 번 호
		편 경 사 설 치 도 (1)	NONE	1.007

편 경 사 설 치 도 (2)

편경사 접속설치기준

편경사별 최소접속설치길이(TL)

구분 / 차로수	설계속도 KM/HR	접속설치비율	편경사(%) 2 TL	2 L	3 TL	3 L	4 TL	4 L	5 TL	5 L	6 TL	6 L	7 TL	7 L	8 TL	8 L
1 (B=4.6M)	60	1/125	35	17	35	21	35	23	40	29	46	35	52	40	58	46
	50	1/115	30	15	30	20	32	21	37	27	42	32	48	37	53	42
	40	1/105	25	13	25	15	29	19	34	24	39	29	43	34	48	39
2 (B=8.2M)	120	1/200	70	35	82	49	98	66	115	82	131	98	–	–	–	–
	100	1/175	60	30	72	43	86	57	100	72	115	86	–	–	–	–
	80	1/150	50	25	62	37	74	49	86	62	98	74	–	–	–	–
	60	1/125	41	21	51	31	62	41	72	51	82	62	92	72	103	82
	50	1/115	38	19	47	28	57	38	66	47	75	57	85	66	94	75
	40	1/105	34	17	43	26	52	34	60	43	69	52	77	60	86	69
3 (B=11.8M)	120	1/167	79	39	98	59	118	79	138	99	158	118	–	–	–	–
	100	1/146	69	34	86	52	103	69	121	86	138	103	–	–	–	–
	80	1/125	59	30	74	44	89	59	103	74	118	89	–	–	–	–
	60	1/105	50	25	62	37	74	37	87	62	99	74	112	87	124	99
4 (B=15.4M)	120	1/150	92	46	116	69	139	92	162	116	185	139	–	–	–	–
	100	1/130	80	40	100	60	120	80	140	200	160	120	–	–	–	–
	80	1/110	68	34	85	51	102	68	119	85	136	102	–	–	–	–

배수를 고려한 접속설치연장(TL')

구분 / 차로수	접속설치비율	편경사(%) 2	3	4	5	6	7	8
1 (B=4.6M)	1/250	46	58	69	81	92	104	115
2 (B=8.2M)	1/250	82	103	123	144	164	185	205
3 (B=11.8M)	1/220	104	130	156	182	208	–	–
4 (B=15.4M)	1/190	117	146	176	205	234	–	–

설계속도별 완화곡선 최소설치기준(TL'')

설계속도 (KM/HR)	120	100	80	60	50	40
완화곡선최소길이 (M)	70	60	50	35	30	25

TL : 편경사 접속설치 변화구간

L : 편경사 변화구간

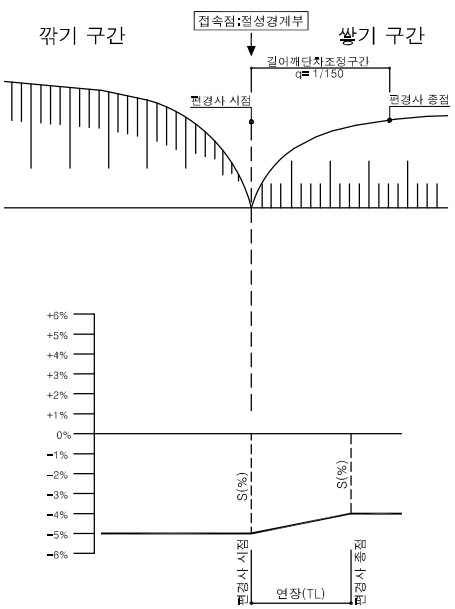
▨: TL'에 의한 TL 변경분

NOTE
도로의 구조·시설기준에 관한 규칙(국토교통부)에 의거 기준에 부합되도록 설계할 것.

The Way To Morrow 한국도로공사	표 준 도 TYPICAL DRAWING	도 면 명	축 척	도 면 번 호
		편 경 사 설 치 도 (2)	NONE	1.008

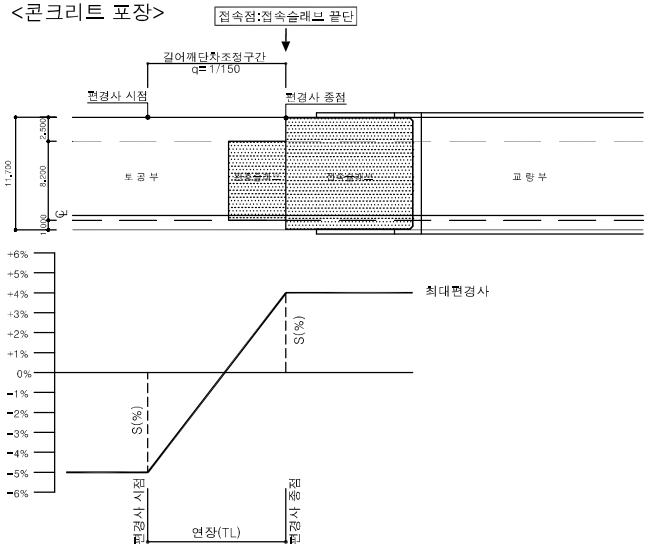
편 경 사 설 치 도 (3)
길어깨 편경사 단차조정 상세

◎ 토공부

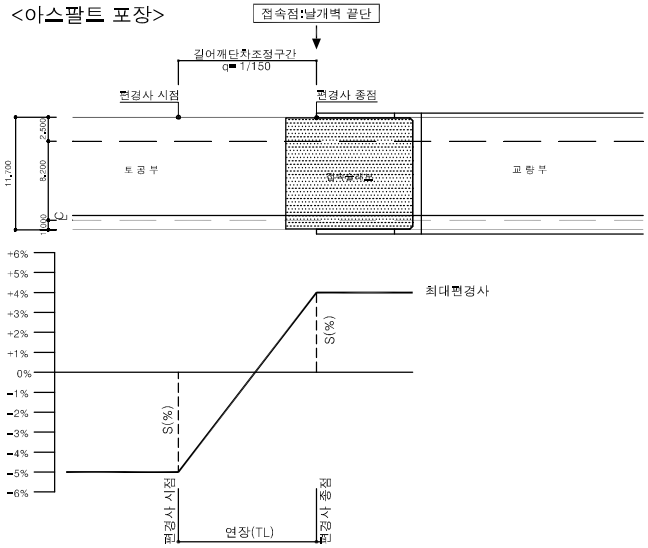


◎ 토공부 → 교량부

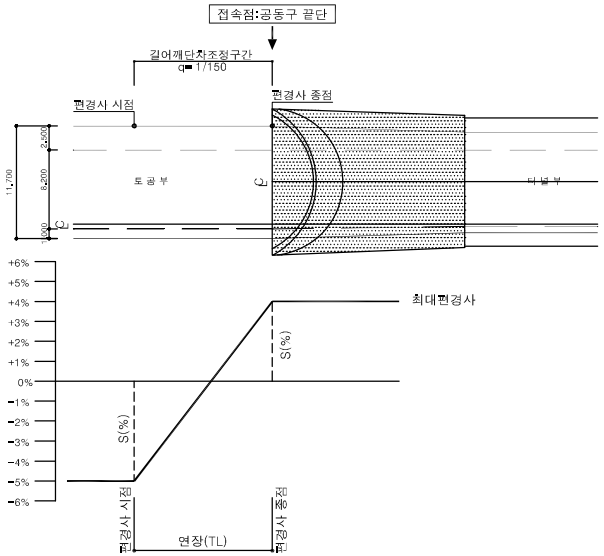
<콘크리트 포장>



<아스팔트 포장>



◎ 토공부 → 터널부



NOTE

□ 길어깨 횡단경사 변화구간 편경사 조정식

$$TL = B \times i \times \frac{1}{100q}$$

TL : 횡단경사 접속설치길이　　i : 길어깨 접속부 횡단경사 차이

B : 단차 조정구간 집수폭　　q : 길어깨의 접속설치율(1/150)

□ 길어깨 편경사 접속설치 방법

① 본선 선형(종·횡단 경사) 검토　② 길어깨 편경사 검토

③ 도로 표면수 처리를 위한 배수시설 위치 검토
(도수로, L형 측구 등)

④ 편경사 접속설치율(1/150이하)과 배수시설 위치를 고려하여 길어깨편경사 최종 확정

※ 다만, 장래 교통량 증가 등으로 길어깨를 부가차로 활용이 예상되는 구간은주행 안전성 등을 별도 검토하여 설치

길어깨 접속부 횡단경사 차이별 최소접속설치 길이(TL)

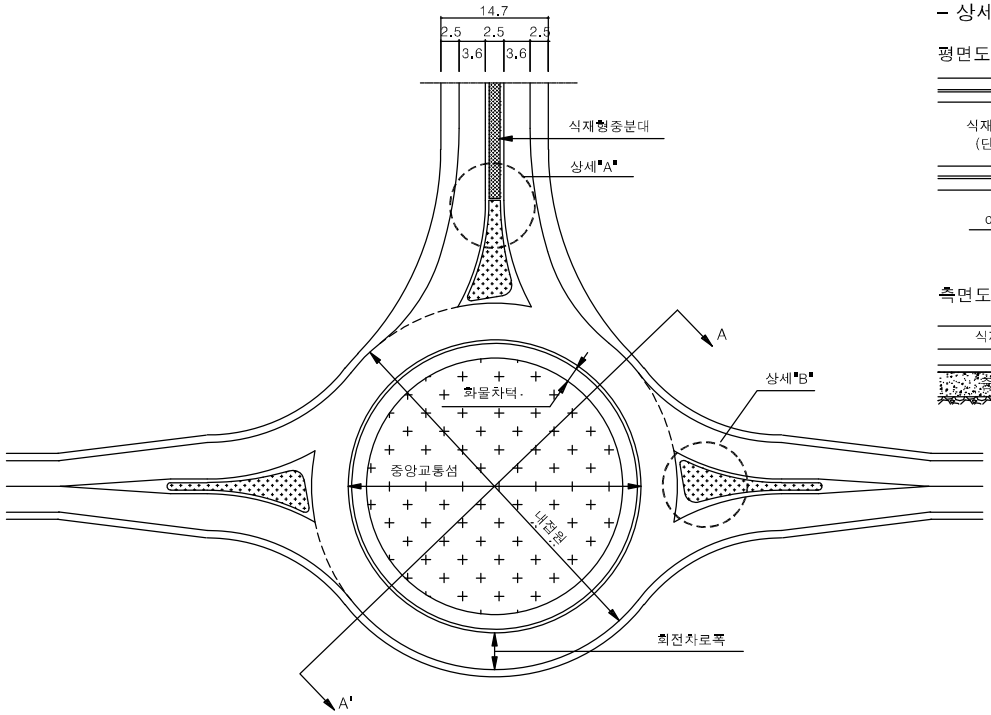
구분 / 길어깨 폭 원	길어깨의 접속설치율	길어깨 접속부 횡단경사 차이(Δi)													
		1%		2%		3%		4%		5%		6%		7%		8%	
		계산	적용	계산	적용	계산	적용	계산	적용	계산	적용	계산	적용	계산	적용	계산	적용
B=2.5m	1/150	3.75	4	7.50	8	11.25	12	15.00	15	18.75	19	22.50	23	26.25	27	30.00	30
B=1.0m		1.50	2	3.00	3	4.50	5	6.00	6	7.50	8	9.00	9	10.50	11	12.00	12
B=2.0m		3.00	3	6.00	6	9.00	9	12.00	12	15.00	15	18.00	18	21.00	21	24.00	24

NOTE
도로의 구조·시설기준에 관한 규칙(국토교통부)에 의거 기준에 부합되도록 설계할 것.

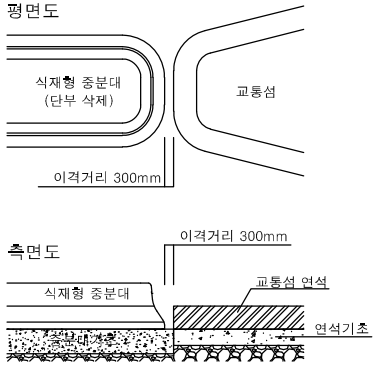
The Way To Morrow 한국도로공사	표 준 도 TYPICAL DRAWING	도 면 명	축 척	도 면 번 호
		길어깨 편경사 단차조정 상세	NONE	1.009

회전교차로 설치 상세도

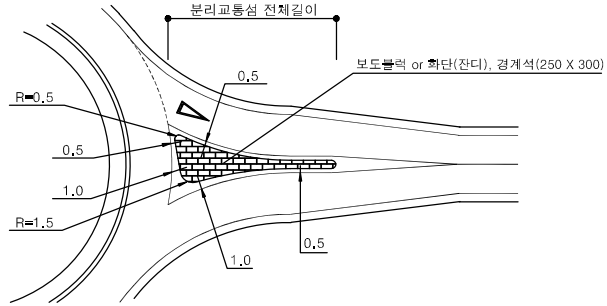
본 표준도에 제시된 제품(공법)은 실시설계시 공사비 기초금액 산출을 위해 잠정 제시된 도면이므로 시공전 실시설계 당시의 검토자료 등과 상호 비교검토하여 발주청(감독원)과 사전 협의 후 재질, 규격,성능 등이 동등 이상인 제품(공법)으로 변경 적용할 수 있음.



– 상세"A" –



– 상세"B" –

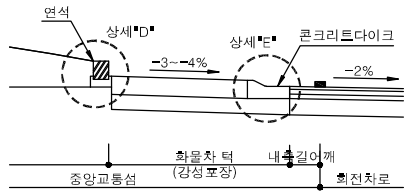


– 분리교통섬 최소길이 –

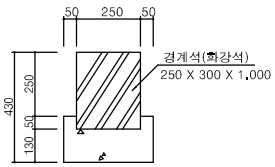
설계속도(km/h)	20	30	40	50	60
분리교통섬길이 (m)	20	35	55	80	105

※ 분리교통섬 길이는 접속도로의 설계속도에 따른 최소시거만큼 확보해야 하지만, 현장 여건상 설치길이가 제한될 때에는 교통안전시설을 설치하여 운전자가 충분히 감속할 수 있도록 한다.

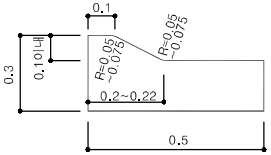
– 상세"C" –



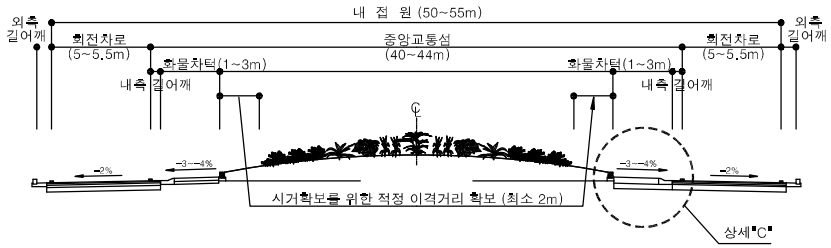
– 상세"D" –



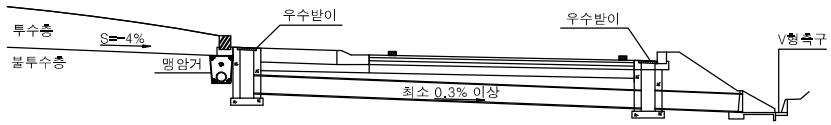
– 상세"E" –



– 단면 A – A' –



– 배수시설 설치 단면 –



– 1차로형 회전교차로 회전부 제원 –

설계기준자동차	회전부 설계속도	내접원 지름	중앙교통섬 지름	화물차 턱 폭	회전차로 폭	비 고
세미트레일러	30km/h	50.0m	40.0m	1.0~3.0m	5.0m	권 장
		55.0m	44.0m	1.0m	5.5m	

※ 회전교차로 설계지침 (국토해양부, 2010.12)

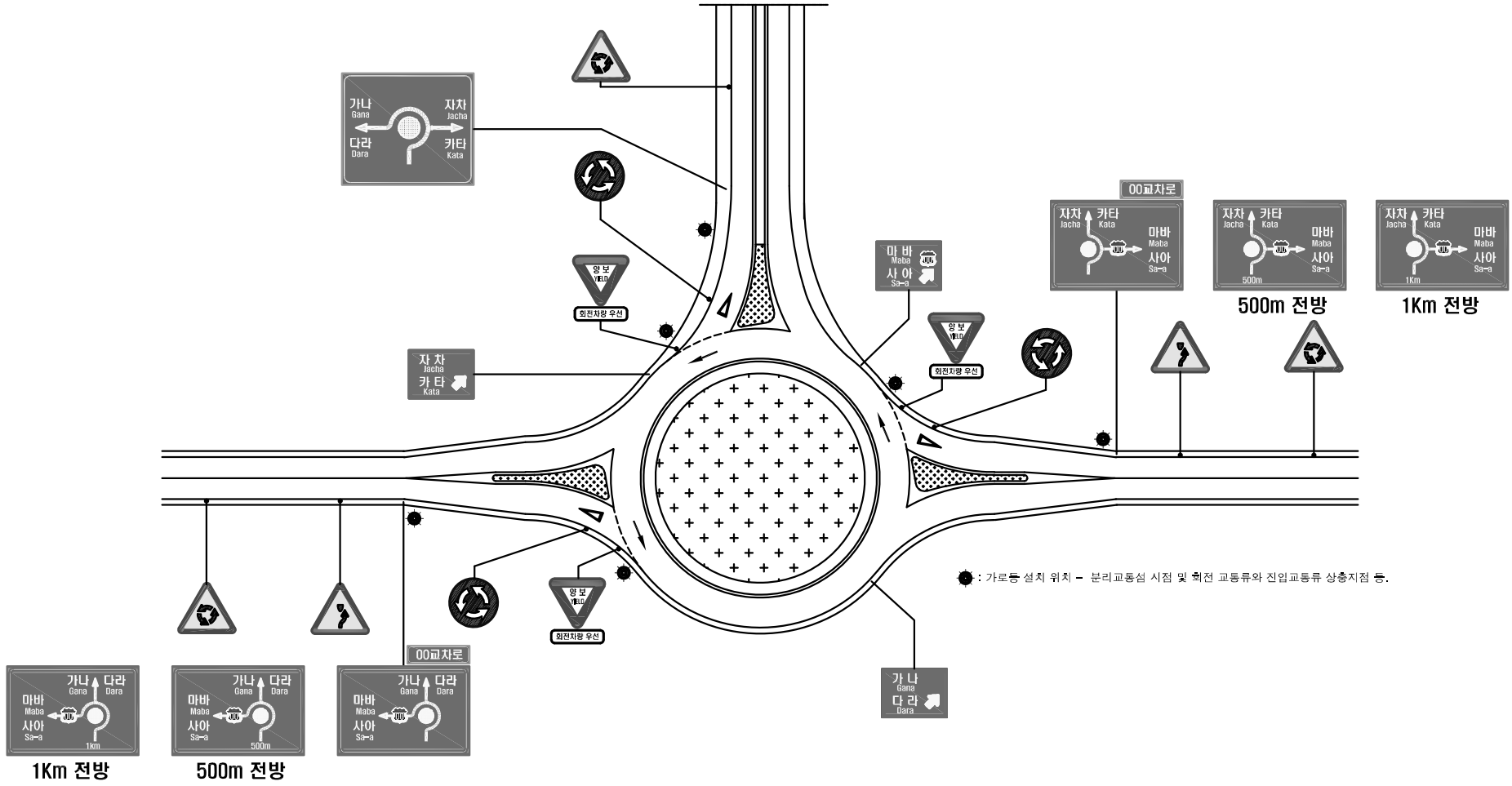
– NOTE –

1. 교차로 내부에는 전주, 가로수등 시거를 제한하는 시설물 설치를 원칙적으로 제한
2. 중앙교통섬의 높이는 식재높이를 포함하여 운전자 눈높이(H=1.0m)이하가 되도록 할것
3. 화물차턱은 가급적 강성포장(시멘트 콘크리트포장) 권장

The Way To Morrow 한국도로공사	표 준 도 TYPICAL DRAWING	도 면 명	축 척	도 면 번 호
		회전교차로 설치 상세도	NONE	1.010

회전교차로 부대시설 설치도

본 표준도에 제시된 제품(공법)은 실시설계시 공사비 기초금액 산출을 위해 잠정 제시된 도면이므로 시공전 실시설계 당시의 검토자료 등과 상호 비교검토하여 발주청(감독원)과 사전 협의 후 재질, 규격,성능 등이 동등 이상인 제품(공법)으로 변경 적용할 수 있음.

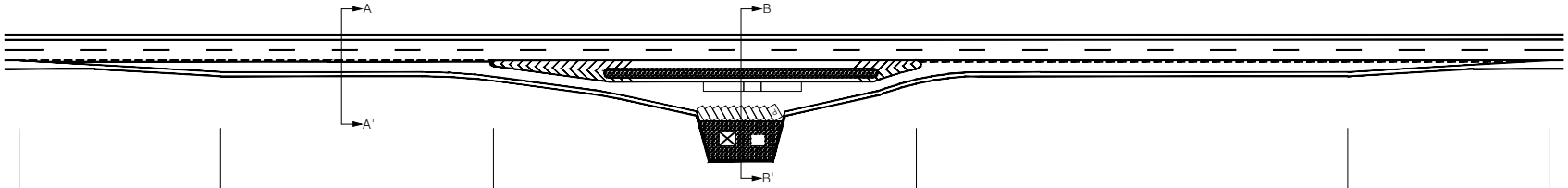


한국도로공사 The Way To Morrow	표준도 TYPICAL DRAWING	도면명	축척	도면번호
		회전교차로 부대시설 설치도	NONE	1.011

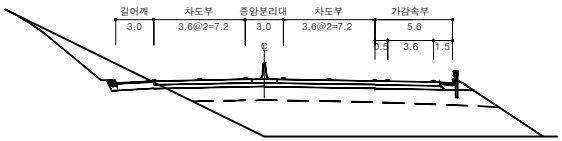
졸음쉼터 표준도

본 표준도에 제시된 제품(공법)은 실시설계시 공사비 기초금액 산출을 위해 잠정 제시된 도면이므로 시공전 실시설계 당시의 검토자료 등과 상호 비교검토하여 발주청(감독원)과 사전 협의 후 재질, 규격,성능 등이 동등 이상인 제품(공법)으로 변경 적용할 수 있음.

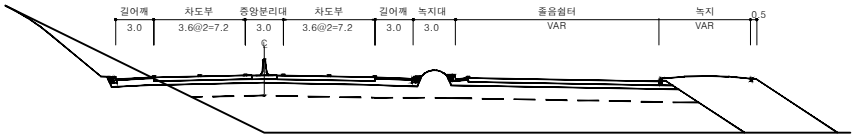
녹 지 분 리 형



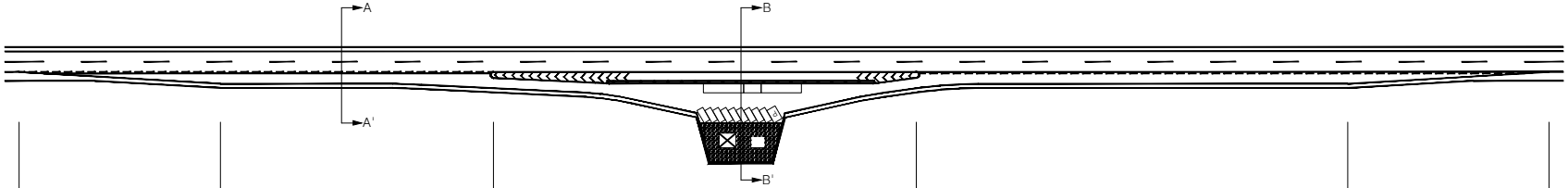
단면 A-A'



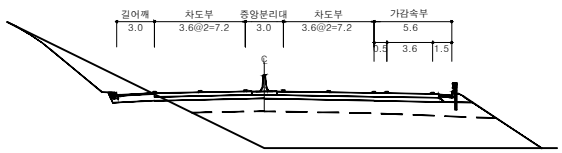
단면 B-B'



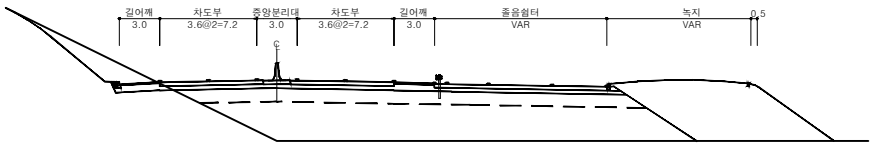
가 드 레 일 형



단면 A-A'



단면 B-B'

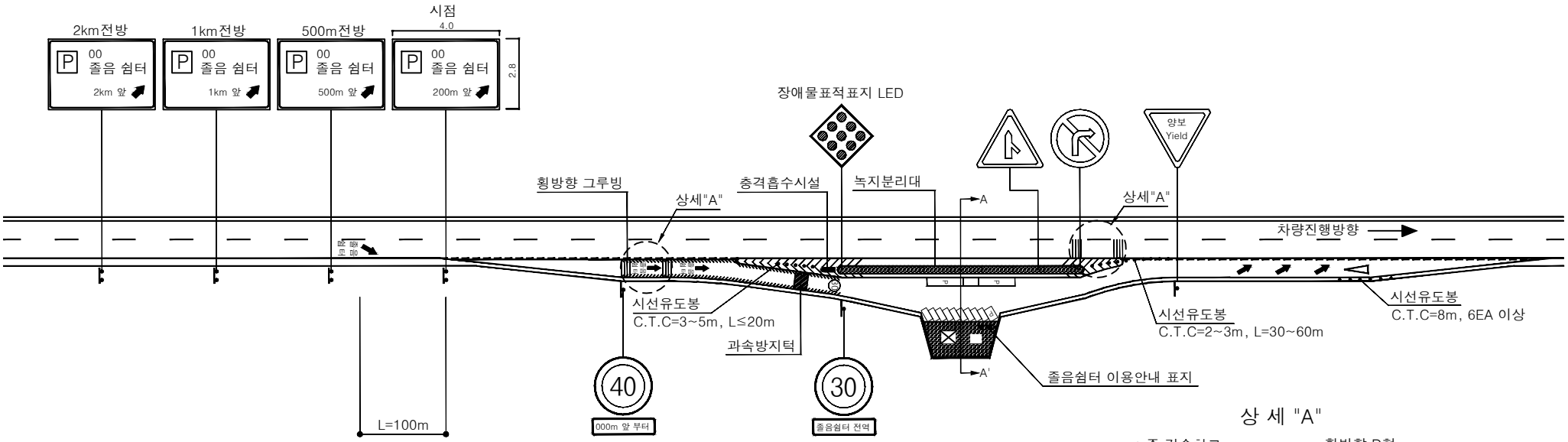


NOTE
1. 길어깨 폭원은 시공성 및 배수효율 향상을 위해 1.0m→1.5m로 정정하여 적용
2. 길어깨측에는 현장여건을 고려하여 L형측구(콘크리트저판), 연속배수시설등 검토 적용
3. 설계속도에 따른 세부규격(진출입로 길이 등)은 국토교통부 예규 제2017-167호를 따름

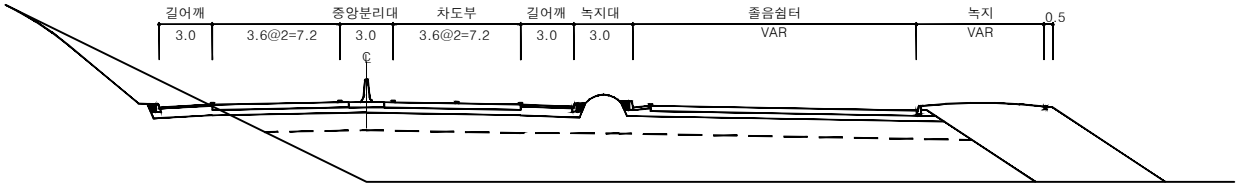
The Way To Morrow 한국도로공사	표 준 도 TYPICAL DRAWING	도 면 명 졸음쉼터 표준도	축 척 S = None	도 면 번 호 1.012

졸음쉼터 부대시설도

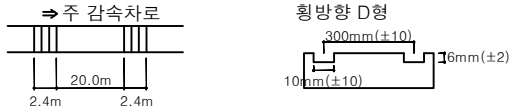
본 표준도에 제시된 제품(공법)은 실시설계시 공사비 기초금액 산출을 위해 잠정 제시된 도면이므로 시공전 실시설계 당시의 검토자료 등과 상호 비교검토하여 발주청(감독원)과 사전 협의 후 재질, 규격,성능 등이 동등 이상인 제품(공법)으로 변경 적용할 수 있음.



단면 A-A'



상 세 "A"



※ 8열 2set 시공(20m)간격, 소음민원발생(우려)구간, 포장상태 등 고려하여 변경가능

NOTE

□ 졸음쉼터 이용안내 표지 : 쉼터 내[교통처-3600(16.09.06) 적용]

* 국토교통부(예규 제2017-167호) 고속국도 졸음쉼터의 설치 및 관리지침 참고

※ 졸음쉼터 이용안내 간판

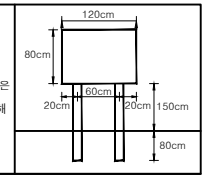
- 규격 : 1.2m x 0.8m(가로x세로)
- 색상 : 바탕(흰색), 문자(검정, 파랑, 빨강), 글자체(한길체)
- 위치 : 화장실, 파고라 등 편의시설 부근 최소 1개소 이상

여기는 OO 졸음쉼터 입니다

졸음쉼터는 졸음사고 예방을 위해 잠시 쉴 수 있도록 조성된 비상주차 공간입니다.

졸음으로 인해 긴급하게 이용하는 차량을 위해 오랜 시간 휴식은 식당 등 편의시설이 잘 갖추어진 00km 전방 OO휴게소를 이용해 주시기 바랍니다.

한국도로공사 OO 지사 00) 000-0000



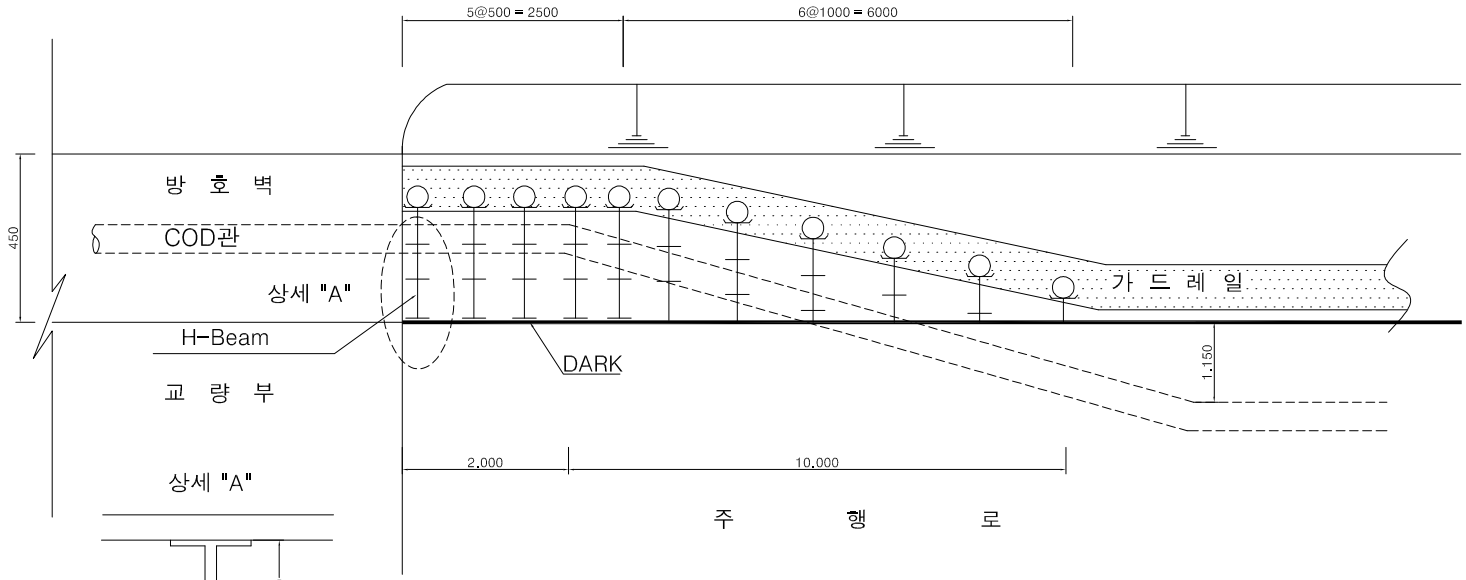
주) 졸음쉼터 차로유도선

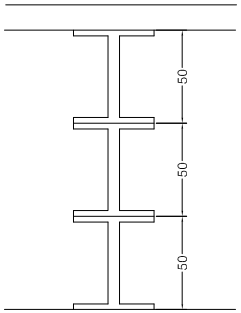
1. 설치대상 : 곡선반경 1,200m 이하 구간 또는 시인성이 불량한 구간
2. 설치연장 : 진입로 변속차로 시점 전방 100m 지점부터 진입로 변속차로 종점부까지

한국도로공사 The Way To Tomorrow	표 준 도 TYPICAL DRAWING	도 면 명	축 척	도 면 번 호
		졸음쉼터 부대시설도	S = None	1.013

교량부 가드레일
(방호벽-성토부 관로 포설시)

본 표준도에 제시된 제품(공법)은 실시설계시 공사비 기초금액 산출을 위해 잠정 제시된 도면이므로 시공전 실시설계 당시의 검토자료 등과 상호 비교검토하여 발주청(감독관)과 사전 협의 후 재질, 규격,성능 등이 동등 이상인 제품(공법)으로 변경 적용할 수 있음.





※ 방호벽 – 성토부 관로 포설시 방호벽 외측으로 가드레일 설치하여 관로 파손을 방지함.

The Way To Morrow 한국도로공사	표 준 도 TYPICAL DRAWING	도 면 명 교량부 가드레일 (방호벽-성토부 관로 포설시)	축 척 NONE	도 면 번 호 7.009