

2. 산법터널(상주,영천)

- 2.1 시설물 개요
- 2.2 자료수집 및 분석
- 2.3 현장조사
- 2.4 콘크리트 내구성 조사
- 2.5 현장조사 및 시험 결과요약
- 2.6 상태평가
- 2.7 종합평가 및 안전등급 지정
- 2.8 보수·보강 및 유지관리 방안
- 2.9 종합결론

2. 산법터널(상주,영천)

2.1 시설물의 개요

본 시설물은 경상북도 군위군 소보면 산법리(상주영천고속도로 32.933~33.323km)에 위치한 터널로서 총 연장 375.0m(상주), 390.0m(영천), 폭 10.3m, 높이 6.47m로 시공되어 있다.

2.1.1 일반사항

【표 2.1.1】 산법터널(상주) 일반사항

시설물명	산법터널(상주)	시설물번호	TU2017-0000048
노선명	고속국도301호선	관리번호	SY T2
위 치	경상북도 군위군 소보면 산법리		
터널형식	난형	관리주체	상주영천고속도로(주)
차 선 수	2차선	환기방식	자연환기
연 장	375.0m	설 계 사	(주)해외기술공사
내공단면	폭 : 10.3m, 높이 6.47m	시 공 사	대림산업(주)
배수형식	노면배수, 배면배수, 저면배수	감 리 사	(주)서영엔지니어링
종단기울기	(-) 2.990%	착 공	2012년 6월 28일
평균선형	R=2,822m	준 공	2017년 6월 27일
연결통로	-	개문형식	원통절개형, 면벽식
주요공법	NATM	보조공법	강관보강형 그라우팅



외부 전경



내부 전경

【표 2.1.2】 산법터널(영천) 일반사항

시설물명	산법터널(영천)	시설물번호	TU2017-0000049
노선명	고속국도301호선	관리번호	SY T2
위 치	경상북도 군위군 소보면 산법리		
터널형식	난형	관리주체	상주영천고속도로(주)
차 선 수	2차선	환기방식	자연환기
연 장	390.0m	설 계 사	(주)해외기술공사
내공단면	폭 : 10.3m, 높이 6.47m	시 공 사	대림산업(주)
배수형식	노면배수, 배면배수, 저면배수	감 리 사	(주)서영엔지니어링
종단기울기	(-) 2.990%	착 공	2012년 6월 28일
평균선형	R=2,822m	준 공	2017년 6월 27일
연결통로	-	개문형식	원통절개형, 면벽식
주요공법	NATM	보조공법	강관보강형 그라우팅
			
외부 전경		내부 전경	

2.1.2 위치도 및 전경사진



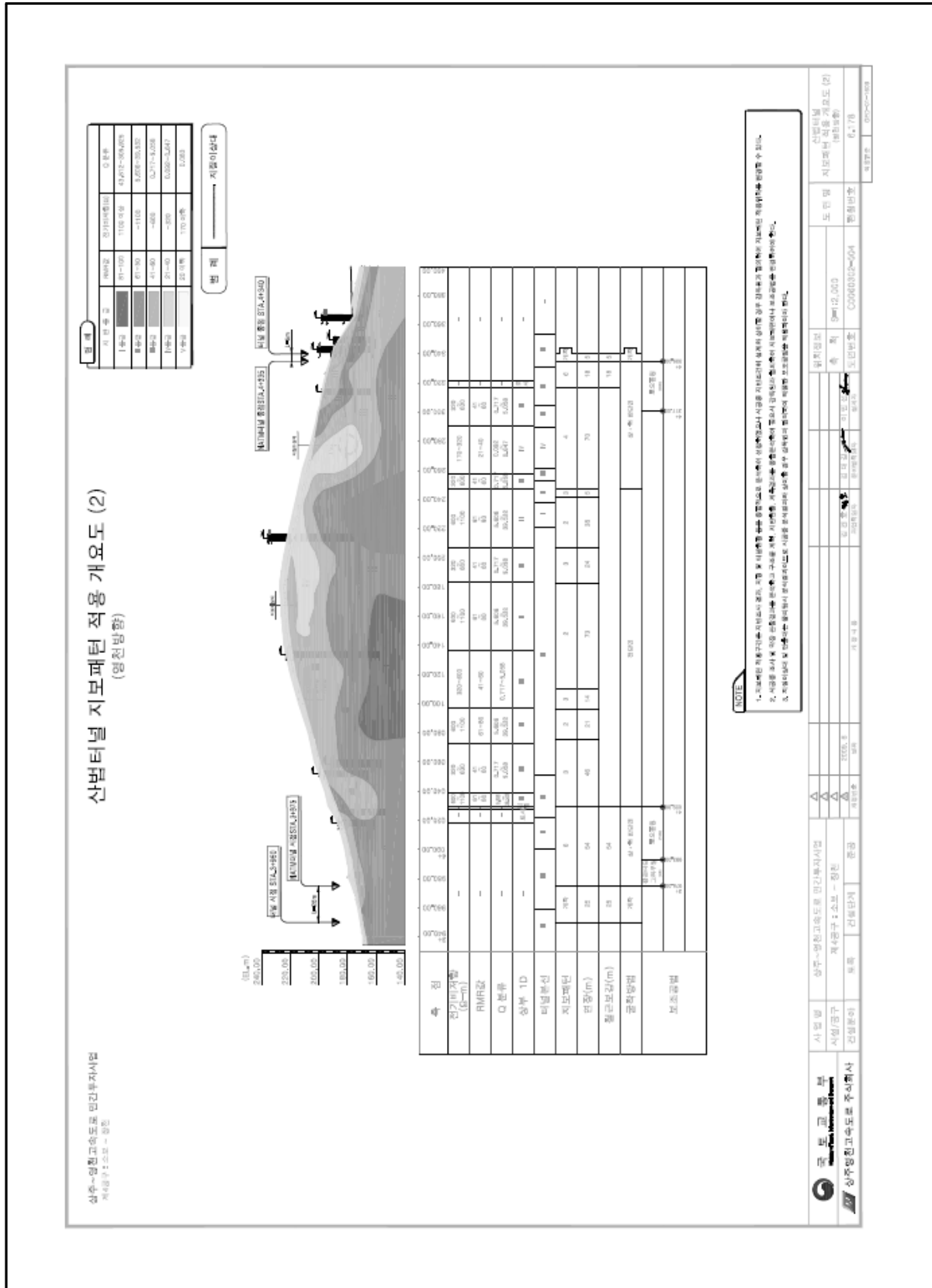
【그림 2.1.1】 위치도

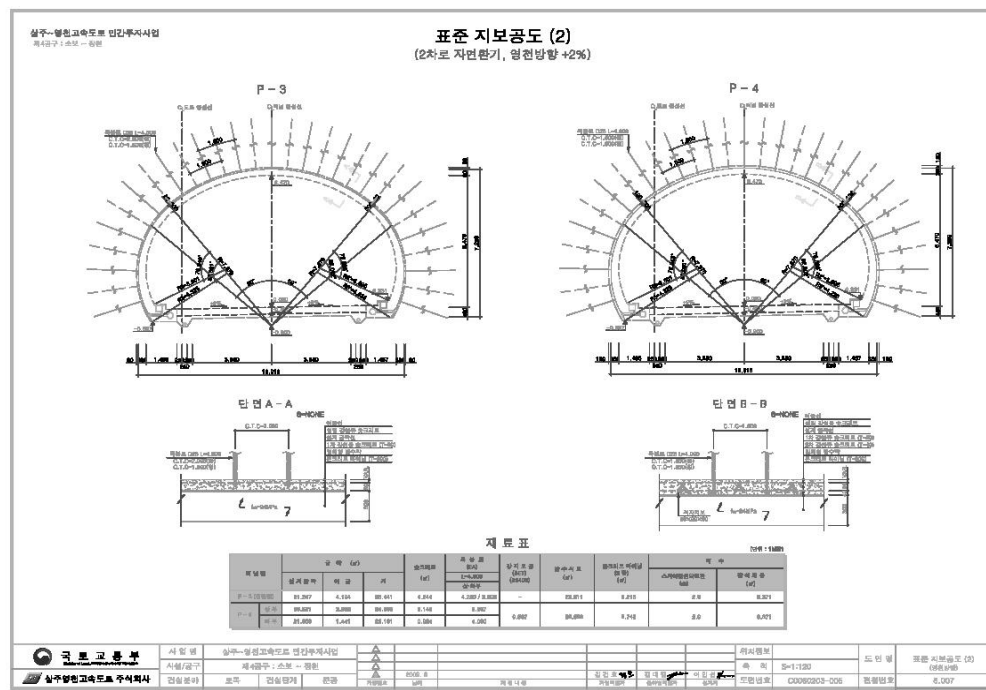
	
진입부 전경	진출부 전경
	
내부 전경	배수구 전경
	
소화시설 전경	공동구 전경

【그림 2.1.2】 부채별 현황(상주)

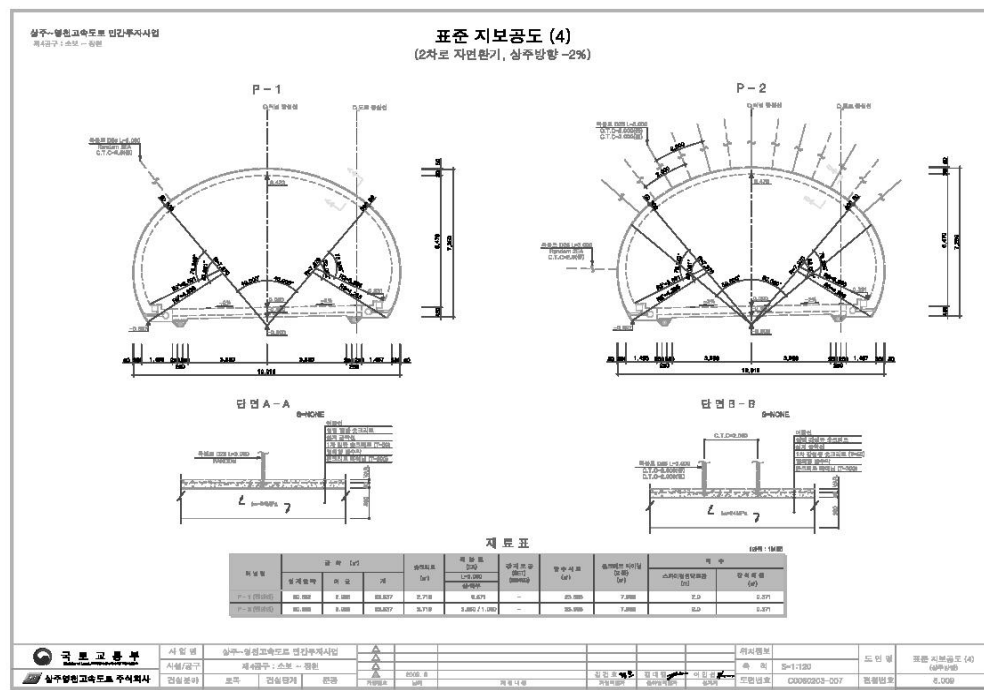
	
진입부 전경	진출부 전경
	
내부 전경	배수구 전경
	
소화시설 전경	이정표지판 전경

【그림 2.1.3】 부재별 현황(영천)

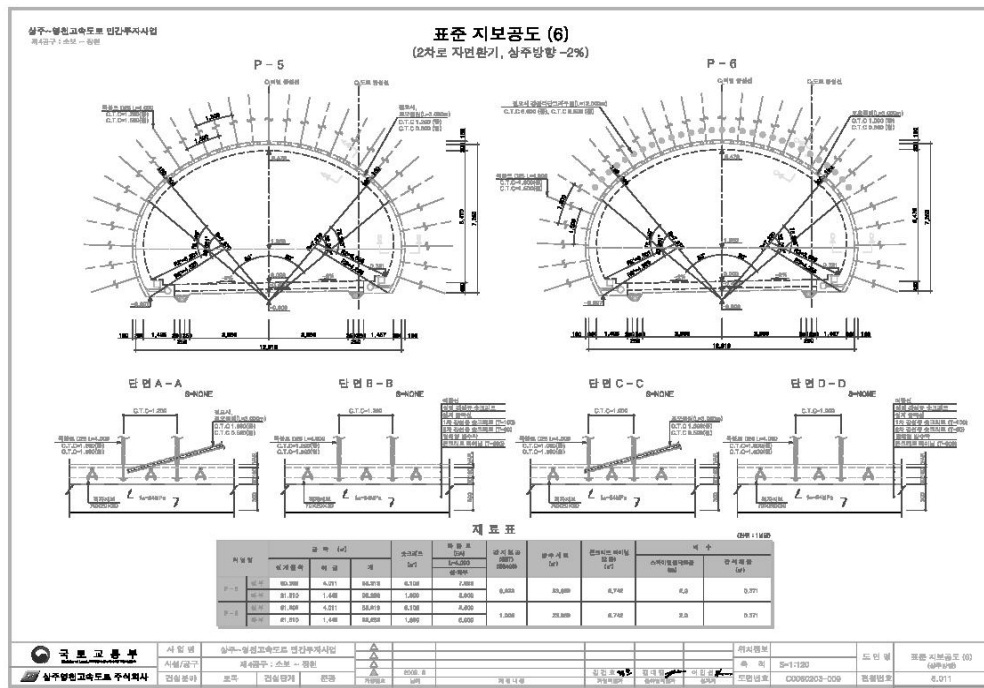
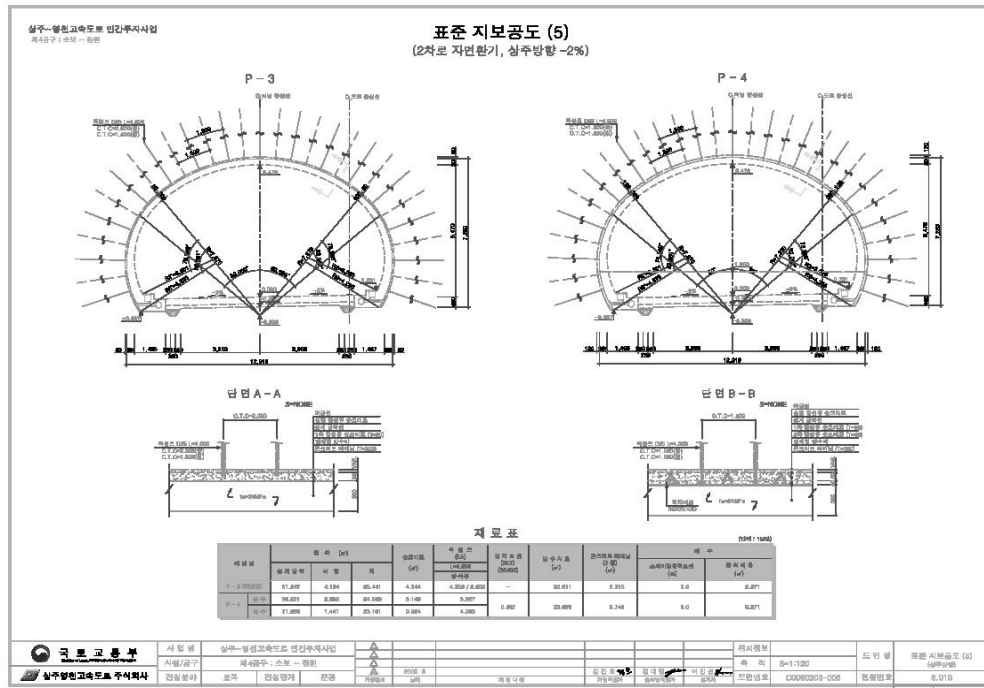




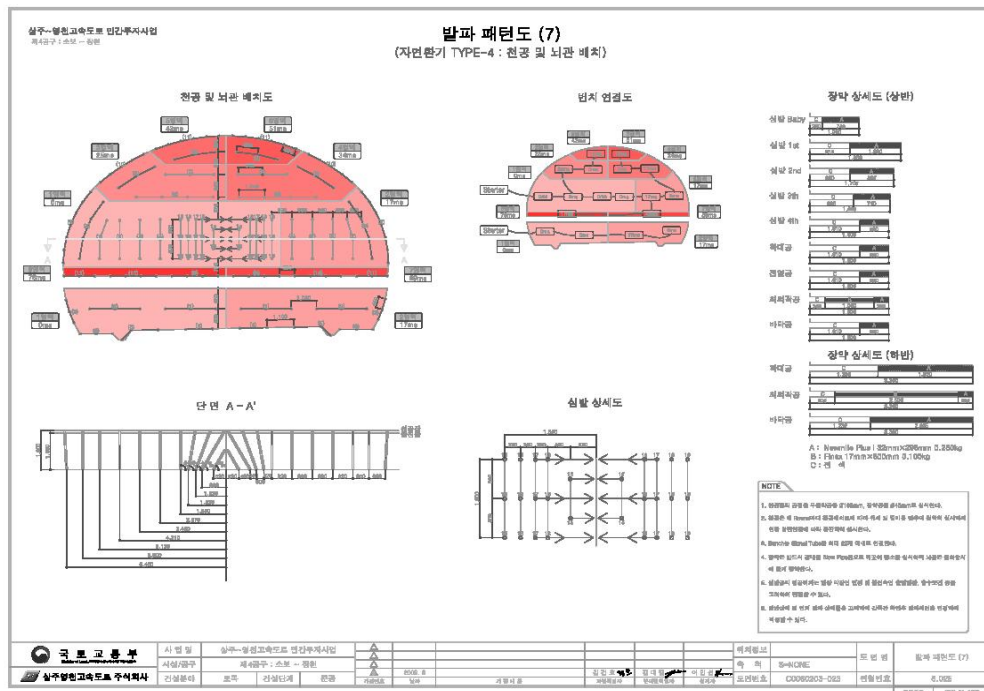
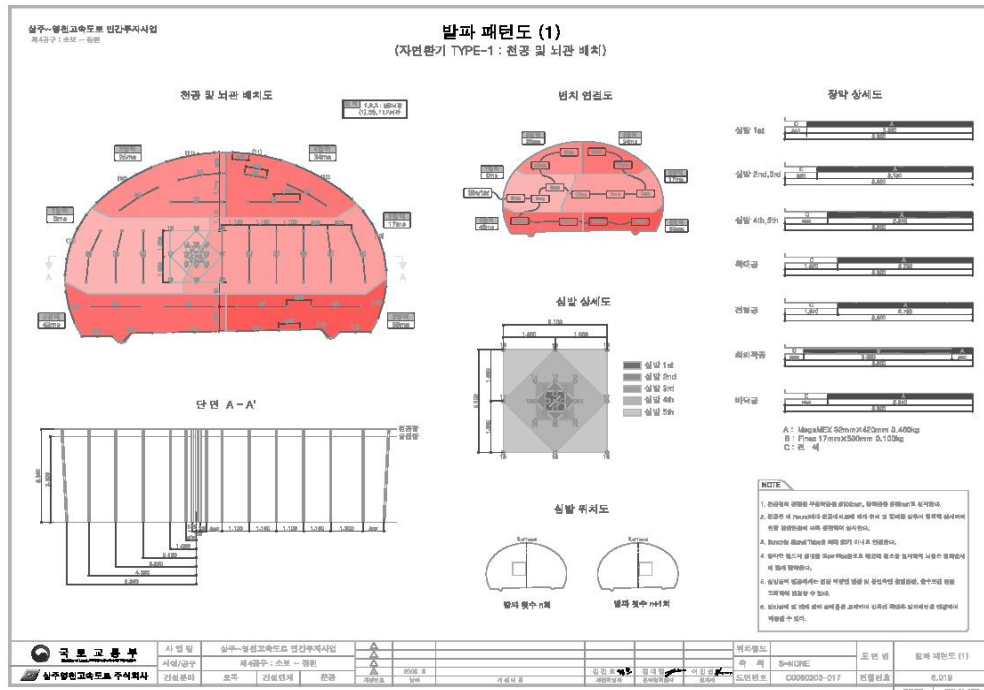
【그림 2.1.6】 표준 지보공도①



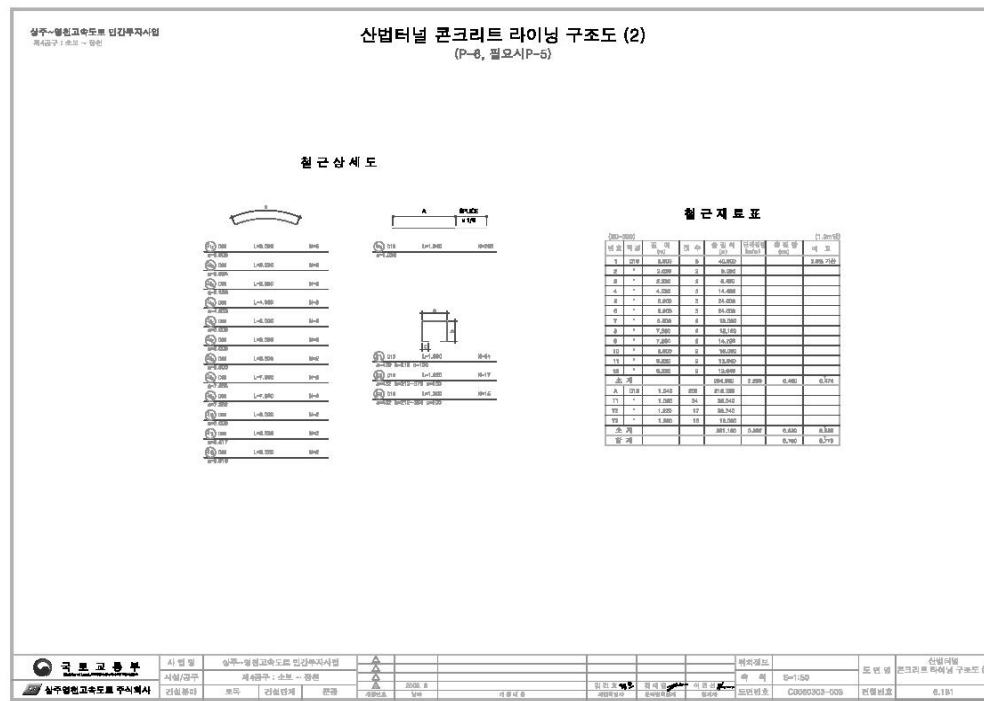
【그림 2.1.7】 표준 지보공도②



【그림 2.1.8】 표준 지보공도③



【그림 2.1.9】 발파 패턴도



【그림 2.1.10】 라이닝 구조도

2.2 자료수집 및 분석

본 과업대상 구조물의 건설당시 주요 현황을 파악하기 위해 “상주영천고속도로 민간투자산업 건설공사 4공구”의 설계 및 준공도서 등을 검토하여 주요 현황을 요약하여 수록하였다.

2.2.1 설계자료 검토

가. 지반 시추조사

시추조사는 지표로부터 지하 깊은 곳을 직접 눈으로 볼 수 없으므로 시험공을 굴진하여 지반의 성상을 조사하고, 시료의 채취 및 각종 원위치 공내시험을 시행하여 설계에 필요한 제반 자료를 제공하기 위한 목적으로 실시된다. 시추조사는 노선구간에 대하여 지반의 수직적 특성 즉, 지층의 성층상태와 각 지층의 지반 공학적 특성, 기반암의 분포상태 및 풍화도, 절리간격 등을 파악하며, 시추작업과 병행하여 지층의 상대밀도와 구성성분을 파악하기 위하여 매 1.0m 간격으로 표준관입시험을 한국산업규격(KS F2307)에 의거 연속성 있게 실시하였으며 조사의 정확성을 위해 지표면으로부터 공벽 붕괴가 예상되는 풍화암까지는 케이싱(Casing)을 삽입하고 천공하였다. 풍화암층을 포함한 토사층은 S.P.T Sampler에 의하여 시료를 채취하였으며 기반암층에서는 코어 회수율을 높여 정확한 암질상태를 파악하기 위하여 D-3 Core Barrel 및 Diamond Bit를 사용하였다. 채취된 암석 코어는 육안관찰에 의하여 암석 내에 분포된 불연속면 즉, 절리와 절리면의 충전물 등을 파악하고 절리의 분포상태, TCR, RQD 등의 암반특성을 평가할 수 있는 자료를 조사하여 시추 주상도에 기재하였다.

나. 지형 및 지질

1) 지형

과업지역은 전반적으로 낮은 산들이 분포하고 있으나 북서쪽에는 비교적 높은 청화산과 냉산이 위치하고 있다. 과업노선은 물부리산을 따라 위치하며 노선의 동쪽으로는 마항산과 매봉산이 위치하고 있다. 사행하천의 형태를 보이는 위천이 과업노선의 북쪽에 위치하고 있으며, 위천의 지류인 곡정천이 과업노선의 종점부와 인접한 것에 위치하며 북쪽으로 흐르고 있다. 과업지역의 여러 하천들은 여러 개의 지류를 형성하며 복잡한 형태를 보이고 있다.

2) 지질

백악기 경상분지의 신동층과 하양층군이 주로 분포하는 의성소분지의 서남부에 위치하고 있으며, 본 과업 지역의 지질은 백악기 경상층군의 신동층군의 낙동층(연화동층), 하산동층, 진주층(동명층)이 분포하고 있다. 과업지역은 한반도의 동남단에 위치하며 백악기 퇴적분지가 크게 발달하고 후기의 북북동향의 단층대가 도폭의 동부지역을 통과하며, 경상분지의 서쪽과 북쪽에서는 경상누층군이 선캄브리아기에 속하는 변성퇴적암류와 쥐라기말의 대보화강암류를 부정합으로 덮고 있고, 동부와 남부는 백악기말의 화성활동과 단층작용으로 심하게 파괴되었으며, 제3기층에 의해 부정합으로 피복되거나 동해 및 남해의 해저로 계속 발달되었다.

3) 분포 암종 특성

【표 2.2.1】 분포 암종 특성

구 분	지질특성
낙동층(만경산층원 역질 사암)	· 낙동층의 하부층에 해당하는 만경상층원의 역질사암과 역암은 원마도가 불량한 석영과 알칼리장석이 주를 이루며, 탄질물과 변질된 유색광물이 주로 산출됨
낙동층(금당리층원 셰일)	· 엽층으로 인한 쪼개짐이 발달 · 쪼개짐과 같은 방향으로 방해석이 침전 또는 충전되어 있어 층리방향으로의 이방성이 클 것으로 판단
하산동층 사암	· 석영은 1mm 내외의 것들로 원마도는 불량한 것들이 우세 · 하산동층 사암은 근거리에서 이동하여 형성

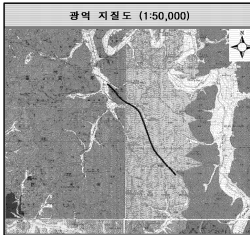
다. 지반조사보고서

제 4 장 조사결과

제 4 장 조 사 결 과

4.1 사전조사

4.1.1 광역지질도 분석

광역 지질도 (1:50,000)	분 석 내 용
	• 백악기 경상층군의 신동층군의 낙동층(연화동층), 하산동층, 진주층(동명층)이 분포 • 낙동층 중·상부와 하부 하산동층은 하도 발달 및 주변 변형된 환경에서 퇴적되어 하도 사암 및 변형된 기암의 세립 퇴적물이 고조 • 경상 누층군의 낙동층 분포지 내에서 과입구간에 해당하는 지역에서는 서북사-동남동 방향의 파수향 주향이동 단층인 신원단층, 금천단층, 가음단층, 우보 단층 등이 발달하며, 이 지역의 동남측에서는 북북동-남남서 방향의 우수향 이등단층인 양산단층계가 발달

4.1.2 기본설계자료 분석

구 분	분 석 내 용
터널구간	• 봉직층은 0.4~4.0m, 풍화도는 1.6~4.2m, 풍화암은 0.5~2.5m 두께로 분포 • 연암은 0.0~5.0m, 경암은 1.6~16.5m 심도에서 출현하며, 연암 TCR/RQD(%)=23~76/0~30, 경암 TCR/RQD(%)=60~100/12~100로 퇴적암으로 구성
교량구간	• 봉직층은 0.5~0.8m, 풍화도는 0.6m, 풍화암은 2.8~4.0m 두께로 분포 • 연암은 1.4~4.5m, 경암은 2.8~16.1m 심도에서 출현하며, 연암 TCR/RQD(%)=26~93/0~40, 경암 TCR/RQD(%)=60~100/71~100로 퇴적암으로 구성
비탈면구간	• 봉직층은 0.5~1.4m, 풍화도는 0.7~1.6m, 풍화암은 1.0~1.9m 두께로 분포 • 연암은 1.5~7.5m, 경암은 3.3~3.6m 심도에서 출현하며, 연암 TCR/RQD(%)=26~60/0~9, 경암 TCR/RQD(%)=90~100/67~100로 퇴적암으로 구성

47

상주-영천 고속도로 민간투자사업 실시계획

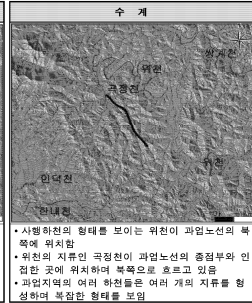
4.2 지리지질 조사

4.2.1 지형 및 지질특성

가. 지질 개요

- 백악기 경상분지의 신동층과 하산동층이 주로 분포하는 의성소분지의 서남부에 위치
- 본 과업 지역의 지질은 백악기 경상층군의 신동층군의 낙동층(연화동층), 하산동층, 진주층(동명층)이 분포

나. 지형특성

산 계	수 계
	
• 과업지역은 전반적으로 낮은 산들이 분포하고 있으나 북서측에는 비교적 높은 청화산과 냉산이 위치하고 있음 • 과업노선은 물부리산을 따라 위치하여 노선의 동북으로는 아왕산과 매봉산이 위치함	• 사행하천의 형태를 보이는 위천이 과업노선의 북쪽에 위치함 • 위천의 지류인 곡정천이 과업노선의 중점부와 인접한 곳에 위치하여 북쪽으로 흐르고 있음 • 과업지역의 여러 하천들은 여러 개의 지류를 형성하여 복잡한 형태를 보임

나. 본부 애플 특성

구 분	지질 특성
낙동층(만경산층위 역질 사암)	• 낙동층의 하부층에 해당하는 만경산층위의 역질사암과 역암은 원마도가 불균한 석영과 알칼리장석이 주를 이루며, 탄질물과 변질된 유색광물리 주로 산출됨
낙동층(금당리층위 세일)	• 연층으로 인한 조개질(assaility)이 발달 • 조개질과 같은 방향으로 방해석이 침전 또는 충전되어 있어 층리방향으로의 이방성이 클 것으로 예상됨
하산동층 사암	• 석영은 1 mm 내외의 것들로 원마도가 불균한 것들이 우세 • 하산동층 사암은 근거리에서 이동하여 형성

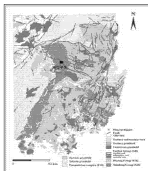
48

제 4 장 조사결과

라. 지질 계통도

지질시대	층 명	특 성	비 고
제4기	충적층(Q ₄)	• 하천 및 산록 퇴적물 --- 부정합 ---	-
중생대	충성암맥(K ₄) 신성암맥(K ₅)	• 과입의 치밀	• 전 구간에서 기반암을 관입
	유천층군 안산암질암(K ₆)	• 주로 용회암으로 구성 --- 관입 및 분출 ---	• 노선과 교차하지 않음
	신동층군 낙동층(ke1) 금당리층위(ke1-nk)	• 사암과 역질사암, 세일이 고조 • 주로 역질 사암 주세	• 4구구 전 구간

마. 지체구조

	• 과업지역은 한반도의 동남단에 위치하며 백악기 퇴적분지가 크게 발달하고 후기에 북북동향의 단층대가 도둑이 동부지역을 통과 • 경상분지의 서쪽과 북쪽에서는 경상누층군이 선평브라이기에 속하는 변성퇴적암류와 쥐라기말의 대보화강암류를 부정합으로 덮고 있고, 동부와 남부는 백악기말의 화성활동과 단층작용으로 심하게 파괴되어, 제3기층에 의해 부정합으로 피복되거나 동해 및 남해의 해저로 계속 발달
---	--

4.2.2 영상정보를 활용한 선형 구조 분석

가. 항공위성영상 분석

(1) 목적

- 과업지역의 광역적인 지형 특성 파악 및 선형구조 발달 상태 파악
- 지형 및 지질특성(단층, 절리, 암맥 등의 선구조) 파악
- 과입구간에 대한 지질분포와 단층, 절리 등에 의한 광역적인 선구조 해석

(2) 원리 및 방법

- 15m급 해상도의 Landsat-7 ETM+ 위성영상 자료를 이용하여 분석 실시
- 선형 공간 필터링 분석, 주성분 분석, 밴드비율 분석 등을 통해 광역 선구조 해석에 이용
- 식생지수, 습윤도 분석을 통해 식생 및 토양환경 분석 실시

49

제 4 장 조사결과

4.3.4 시추조사

가. 목적

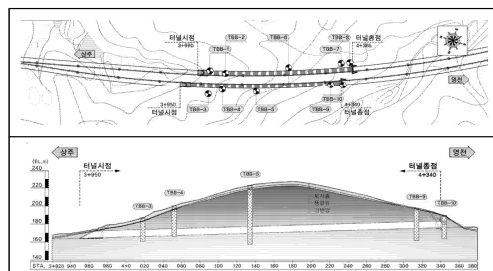
- 설계구간에 계획된 구조물들에 대한 시추조사를 통해 지층의 전반적인 현황 및 기반암의 분포 상태, 풍화도, 암질파악
- 원위적 시험을 수행하기 위한 시추공 형성 및 실내시험을 위한 시료채취

나. 구간별 지층현황

(1) 터널구간

• 산법터널

구 분	구 분	봉 직 층 (m)	중 화 도 (m)	중 화 암 (m)	연 암 (m)	경 암 (m)	계 (m)	지 하 수 위 G.L.(-)
TBB-1	179.020	0.8	-	-	-	30.7	31.5	8.0
TBB-2	191.908	0.5	0.5	2.0	3.0	30.0	36.0	7.0
TBB-3	192.593	0.8	2.8	0.4	-	22.0	26.0	11.3
TBB-4	206.565	-	3.5	0.5	2.5	27.5	34.0	15.5
TBB-5	228.164	0.3	2.7	1.7	5.5	55.2	65.4	30.5
TBB-6	235.607	0.5	2.5	-	12.6	57.4	73.0	57.0
TBB-7	200.611	-	-	1.5	16.2	26.6	38.3	20.0
TBB-8	198.259	0.6	3.2	0.4	11.4	12.4	28.0	16.0
TBB-9	193.593	1.0	-	-	2.2	32.8	36.0	29.0
TBB-10	186.624	-	-	0.5	4.9	20.6	26.0	24.0



77

2.2.2 시설물 점검이력

가. 상주방향

대상시설물은 2종 시설물로서 준공이후 기준에 따라 정기안전점검을 지속적으로 실시해 왔으며, 기 점검 이력사항은 다음과 같다.

【표 2.2.2】 산법터널(상주) 점검이력사항

번호	기 간	구 분	주요 점검 결과	안전 등급
1	2017. 11. 13 ~ 2017. 12. 28	정기안전 점검	산법터널(상주방향)은 전체적으로 보수가 실시된 것으로 조사되었으며, 보수부의 상태는 양호한 상태인 것으로 확인되었다. 본 시설물은 특이사항이 없는 전반적으로 양호한 상태이다.	양호
2	2018. 05. 28 ~ 2018. 06. 30	정기안전 점검	산법터널(상주방향)은 전반적으로 양호한 상태이나, 라이닝 조인트부 들뜸 및 망상균열, 포장부 스폐링이 국부적으로 조사되었고, 터널 및 주행차량의 안전성을 위해 보수가 필요하다.	양호
3	2018. 10. 23 ~ 2018. 12. 31	정기안전 점검	산법터널(상주방향)은 전반적으로 양호한 상태이나, 라이닝 조인트부 들뜸 및 망상균열, 포장부 스폐링이 국부적으로 조사되었고, 터널 및 주행차량의 안전성을 위한 보수가 필요한 상태인 것으로 확인되었다.	양호
4	2019. 03. 18 ~ 2019. 05. 28	정기안전 점검	산법터널(상주방향)은 전반적으로 양호한 상태이나, 라이닝 콘크리트 조인트부 들뜸 및 망상균열, 포장부 스폐링이 국부적으로 조사되었고, 터널 및 주행차량의 안전성을 위한 보수가 필요한 상태인 것으로 확인되었다.	양호

나. 영천방향

대상시설물은 2종 시설물로서 준공이후 기준에 따라 정기안전점검을 지속적으로 실시해 왔으며, 기 점검 이력사항은 다음과 같다.

【표 2.2.3】 산법터널(영천) 점검이력사항

번호	기 간	구 분	주요 점검 결과	안전 등급
1	2017. 11. 13 ~ 2017. 12. 28	정기안전 점검	산법터널(영천방향)의 주요 손상현황으로는 공동구에 균열이 국부적으로 발생된 상태이다. 기 발생된 균열은 내구성 확보 차원의 주입보수가 필요하다.	양호
2	2018. 05. 28 ~ 2018. 06. 30	정기안전 점검	산법터널(영천방향)의 주요 손상현황으로는 공동구에 균열, 갭문 이격이 국부적으로 발생된 상태이다. 기 발생된 손상은 실란트 주입 및 주의관찰이 필요하다.	양호
3	2018. 10. 23 ~ 2018. 12. 31	정기안전 점검	산법터널(영천방향)의 외관조사 결과, 갭문 배수로 이격, 라이닝 콘크리트 조인트부 들뜸, 공동구 덮개 파손, 포장부 균열이 조사되었으며, 기 손상부는 터널 및 주행차량의 안정성 확보를 위한 적절한 조치가 필요할 것으로 판단된다.	양호
4	2019. 03. 18 ~ 2019. 05. 28	정기안전 점검	법터널(영천방향)의 외관조사 결과, 갭문 배수로 이격, 라이닝 콘크리트 조인트부 들뜸, 공동구 덮개 파손, 포장부 균열이 조사되었으며, 기 손상부는 터널 및 주행차량의 안정성 확보를 위한 적절한 조치가 필요할 것으로 판단된다.	양호

2.2.3 전차 정밀안전점검 실시결과

가. 상주방향

【표 2.2.4】 산법터널(상주) 전차 정밀안전점검 사항

구 분	기간	실 시 결 과	비 고
산법터널(상주)	해당사항 없음	본 시설물은 최초정밀안전점검임	

나. 영천방향

【표 2.2.5】 산법터널(영천) 전차 정밀안전점검 사항

구 분	기간	실 시 결 과	비 고
산법터널(영천)	해당사항 없음	본 시설물은 최초정밀안전점검임	

2.2.4 기존자료

가. 상주방향

【표 2.2.6】 산법터널(상주) 기존자료

구분	검토결과	비고
시설물관리대장	·연장 : 375.0m, 폭 : 10.3m, 높이: 6.47m	
시공관리자료	· 시공사 : 대림산업주 · 설계사 : ㈜한국해외기술공사	
기존점검	· 최초 정밀안전점검으로 정밀안전점검 자료 없음 · 기존 정기안전점검 4회 실시함	

나. 영천방향

【표 2.2.7】 산법터널(영천) 기존자료

구분	검토결과	비고
시설물관리대장	·연장 : 390.0m, 폭 : 10.3m, 높이: 6.47m	
시공관리자료	· 시공사 : 대림산업주 · 설계사 : ㈜한국해외기술공사	
기존점검	· 최초 정밀안전점검으로 정밀안전점검 자료 없음 · 기존 정기안전점검 4회 실시함	

2.2.5 시설물 보수 이력

가. 상주방향

【표 2.2.8】 산법터널(상주) 보수이력사항

NO	보수위치	내용	기간	공사비	시공자	비고
1	-	-	-	-	-	

나. 영천방향

【표 2.2.9】 산법터널(영천) 보수이력사항

NO	보수위치	내용	기간	공사비	시공자	비고
1	-	-	-	-	-	

2.2.6 시설물의 내진설계 여부 확인

【표 2.2.10】 내진설계 여부 확인

검토대상 부재	설계적용여부	결과	검토결과 요약
해당사항 없음	Y		

2.3 현장조사

2.3.1 개요

대상시설물에 대한 자료수집 및 현장조사결과를 토대로 정밀조사를 실시하기 위하여 고소차를 이용한 근접조사를 원칙으로 시행하였으며, 점검 망치를 이용한 타격조사를 실시하여 공동 및 박리, 층분리 발생여부를 확인 및 제거를 실시하였다.

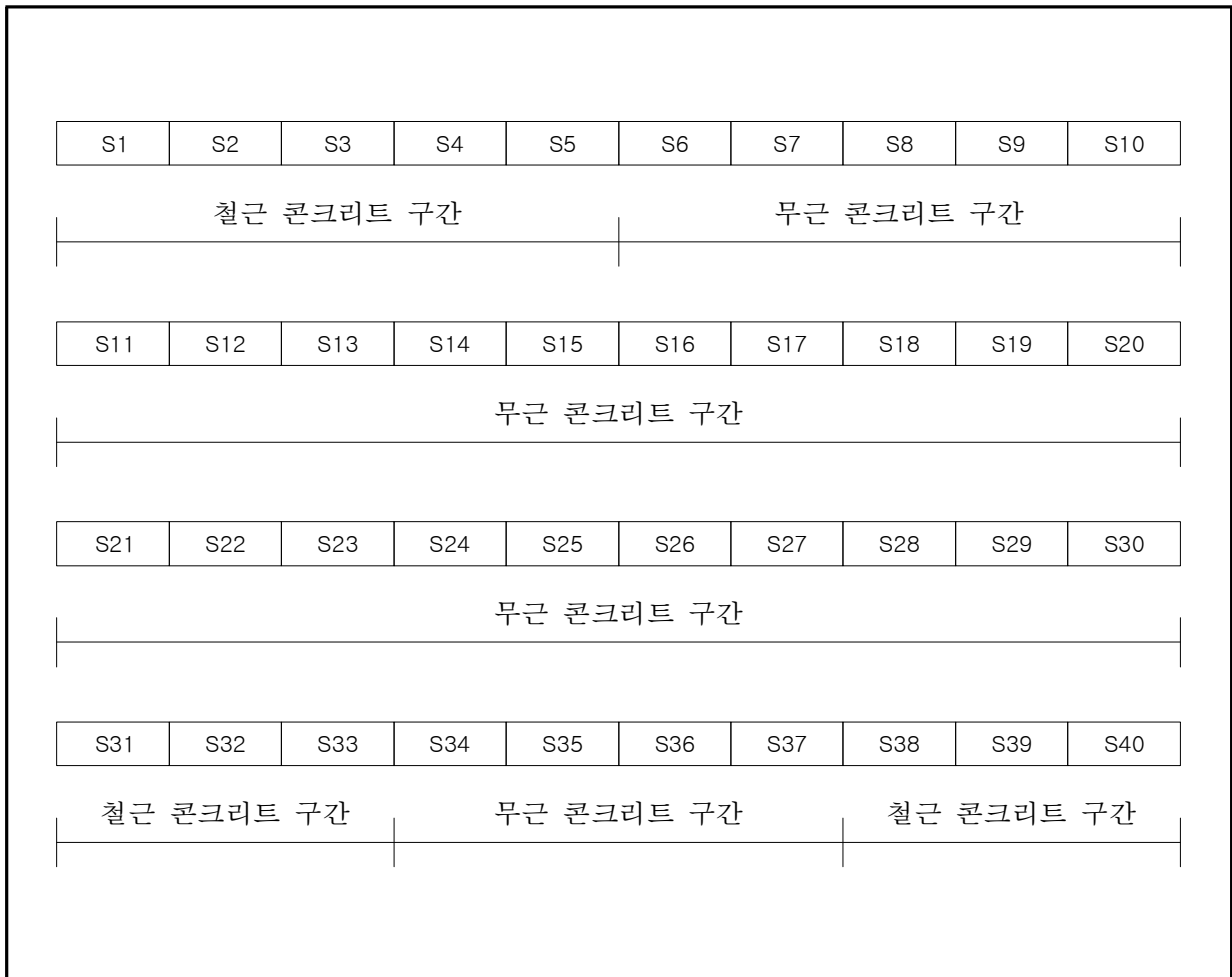
가. 장비사용 현황

Span번호	조사방법 및 접근성	조사기간	비고
S1~S40(상주, 영천)	도보, 고소점검차	2019.11.07.~11.12.	
			
통제 전경	고소점검차를 이용한 근접조사		
			
터널 라이닝 비파괴시험	터널 라이닝 비파괴시험		

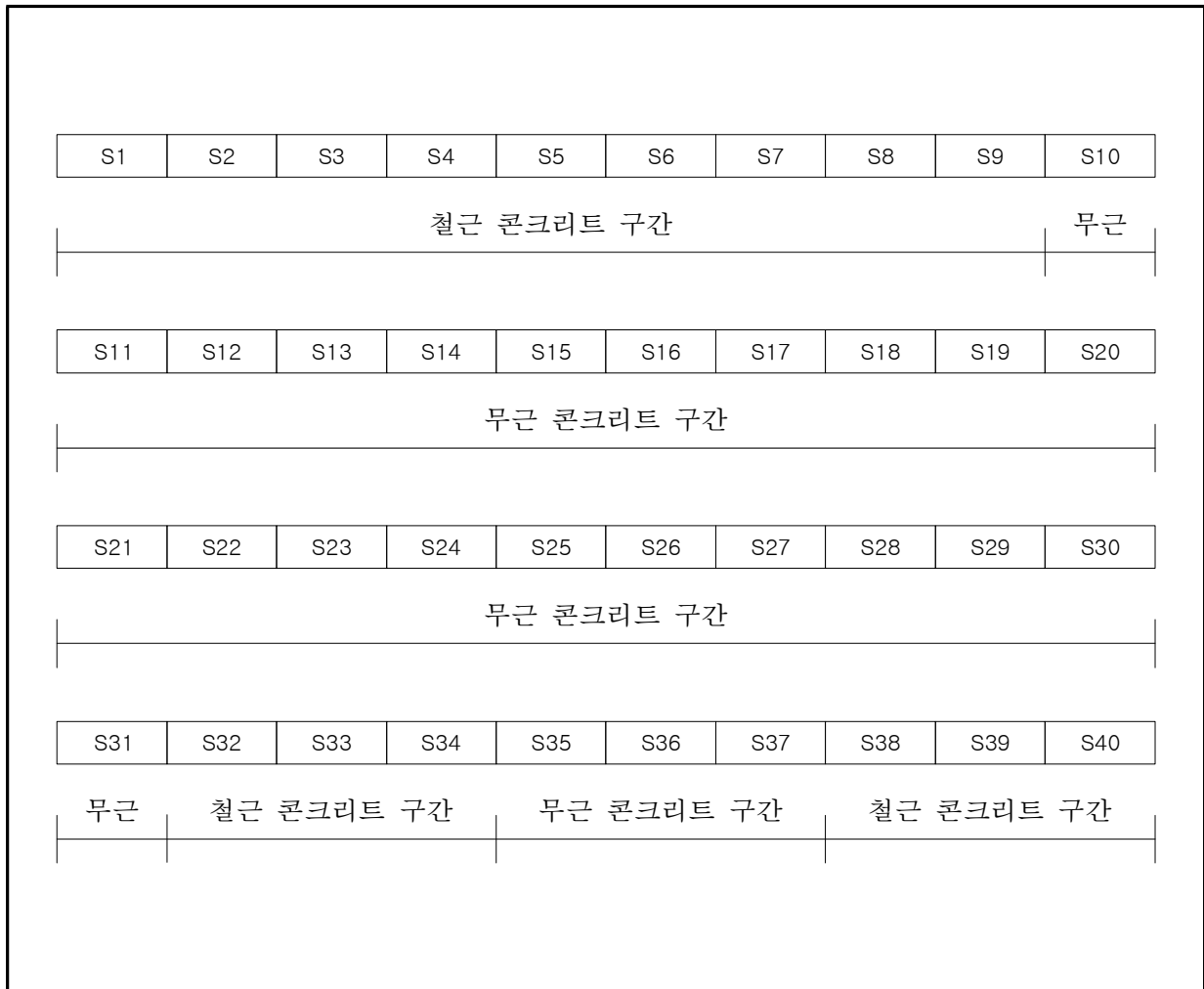
【그림 2.3.1】 근접조사를 위한 장비 사용 전경

나. 터널 구간 분할

정밀안전점검을 위한 외관조사, 비파괴 시험, 시설물의 상태평가 등을 효과적으로 수행하기 위하여 측점분할 또는 구간분할 작업은 필수적인 항목이다. 터널 내에 측점표시 또는 구간이 명확하게 구분되어 있지 않는 경우는 구간분할에 따른 오차를 최소화할 수 있도록 구분되어야 하며 통상적으로 현장에서 직접 확인이 가능한 시공(신축)이음부를 기준으로 분할하는 것이 타당하다. 본 터널은 375.0m(상주), 390.0m(영천) 터널로써 구조물의 형식은 다음 그림과 같이 총 40SPAN(상주, 영천), 구간으로 분할하였다.



【그림 2.3.2】 상주방향 Span별 시공현황



【그림 2.3.3】 영천방향 Span별 시공현황

2.3.2 상주방향 외관조사 결과

가. 라이닝 천단부

본 터널의 라이닝 두께는 300mm이며, 천단부 외관조사시 고소차를 이용한 근접조사를 실시하였으며, 라이닝 균열 및 누수여부, 박리, 박락, 철근노출, 배부름 및 변형 등에 중점을 두고 외관조사를 실시하였다.



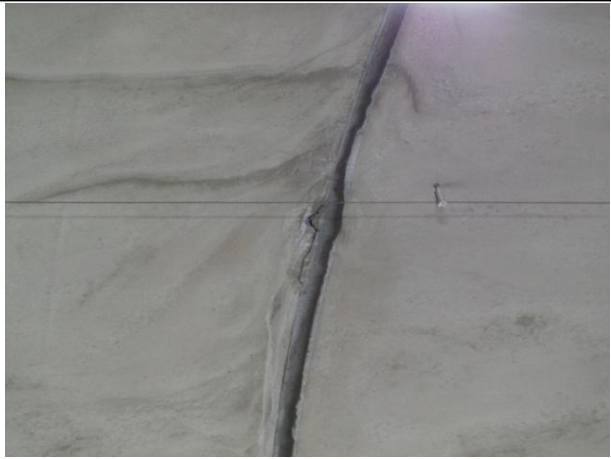
【사진 2.3.1】 라이닝 천단부 전경

1) 조사결과

- 천단부는 보수부 재균열(cw=0.3mm), 굽힘, 조인트부 들뜸이 발생한 것으로 조사되었다.

【표 2.3.1】 라이닝 천단부 손상현황

구분	손상내용	단위	손상물량		손상원인	비고
			물량	개소		
라이닝 천단부	재균열(cw=0.3mm이상)	m	40.00	5	건조수축, 온도변화 보수시 마감미흡	
	굽힘	m ²	0.05	1	시공중 외부충격	
	조인트부 들뜸	m ²	0.09	2	거푸집 조기탈형, 다짐불량 온도변화에 의한 신축작용	

			
현 황	S14 천단부 재균열(cw=0.3mm이상)	현 황	S15 천단부 균열
원 인	건조수축 및 온도변화, 보수시 마감미흡	원 인	시공중 외부충격
대 책	주입보수	대 책	단면보수
			
현 황	S17 천단부 조인트부 들뜸	현 황	S22 천단부 조인트부 들뜸
원 인	거푸집 조기탈형, 다짐불량	원 인	거푸집 조기탈형, 다짐불량
대 책	단면보수	대 책	단면보수

【사진 2.3.2】 라이닝 천단부 손상현황

2) 손상 발생원인 및 대책방안

- 천단부는 재균열이 일부 구간에 국부적으로 발생되었다. 균열은 라이닝 콘크리트의 계절변화에 따른 건조수축 및 온도변화에 의한 구속과 시공초기 발생된 비구조적 균열로 판단되며, 재균열의 경우 보수부 마감미흡, 보수재와 기존 콘크리트의 수축량 차이 등이 원인 것으로 추정된다. 구조물에 발생한 손상은 손상의 진전 방지 및 구조물의 내구성 증진을 위한 표면보수 등의 조치가 필요할 것으로 판단된다.
- 천단부 일부구간 발생한 조인트부 들뜸의 경우 거푸집 조기탈형, 다짐부족, 온도변화에 의한 신축작용 등에 의해 발생한 손상으로 판단되며, 기 손상부의 경우 콘크리트의 잔여물 낙하시 주행차량의 안전성에 영향을 미치므로 단면보수 등의 조치가 요망된다.

3) 기 점검 결과 비교

- 본 시설물은 금회 정밀안전점검이 최초 점검이다.

나. 라이닝 측벽부

본 터널의 측벽부는 미관 및 조명효과를 증대시켜 시거환경 확보와 차량 운전자의 사고 예방을 목적으로 도장마감으로 시공되었다. 측벽부 외관조사시 라이닝 측벽부 균열 및 누수여부, 박리 및 박락, 철근노출, 파손, 탈락 등에 중점을 두고 외관조사를 실시하였다.



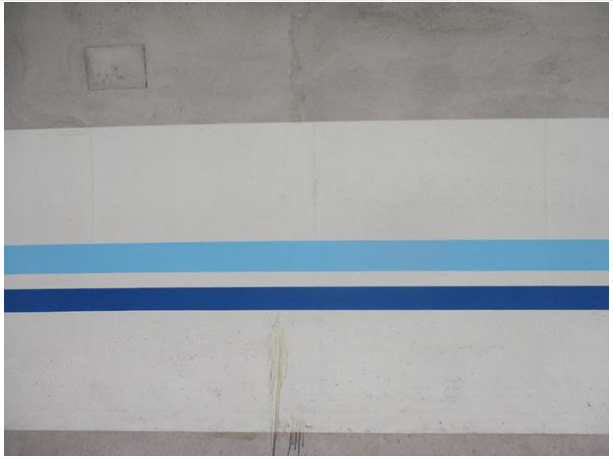
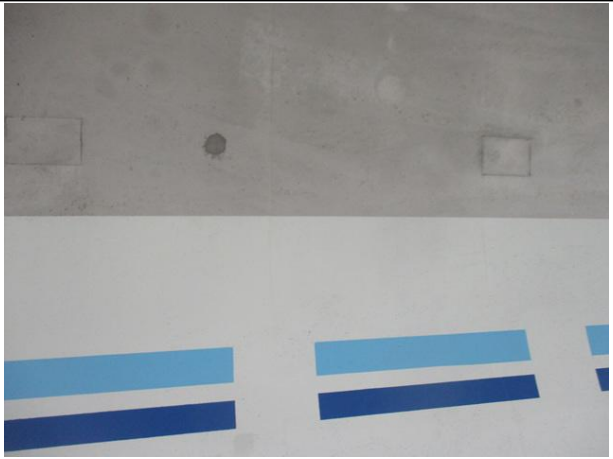
【사진 2.3.3】 라이닝 측벽부 전경

1) 조사결과

- 측벽부는 균열($cw=0.3\text{mm}$ 내·외), 망상균열, 조인트부 들뜸이 국부적으로 발생한 것으로 조사되었다.

【표 2.3.2】 라이닝 측벽부 손상현황

구분	손상내용	단위	손상물량		손상원인	비고
			물량	개소		
라이닝 측벽부	균열($cw=0.3\text{mm}$ 미만)	m	13.00	4	건조수축 및 온도변화	
	균열($cw=0.3\text{mm}$ 이상)	m	1.00	1	건조수축 및 온도변화	
	망상균열	m ²	8.00	3	건조수축 및 온도변화	
	조인트부 들뜸	m ²	0.25	1	거푸집 조기탈형, 다짐불량 온도변화에 의한 신축작용	

			
현 황	S06 측벽부 망상균열(cw=0.3mm미만)	현 황	S16 측벽부 균열(cw=0.3mm미만)
원 인	건조수축 및 온도변화	원 인	건조수축 및 온도변화
대 책	표면보수	대 책	표면보수
			
현 황	S17 측벽부 균열(cw=0.3mm이상)	현 황	S20 측벽부 망상균열(cw=0.3mm미만)
원 인	건조수축 및 온도변화	원 인	건조수축 및 온도변화
대 책	주입보수	대 책	표면보수

【사진 2.3.4】 라이닝 측벽부 손상현황

2) 손상 발생원인 및 대책방안

- 본 터널 측벽부에 발생한 균열, 망상균열의 손상은 건조수축 및 온도변화, 온도변화에 의한 신축작용 등에 의해 발생한 것으로 판단된다. 조사된 균열의 경우 구조물의 안전성에는 영향이 없으나 내구성 저하 방지를 위한 표면보수, 주입보수 등의 조치가 요망된다.
- 측벽부에 발생한 조인트부 들뜸의 경우 거푸집 조기탈형, 다짐불량 등에 의한 손상으로 판단되며, 손상의 진전 방지 및 콘크리트 잔여물에 의한 2차피해 방지를 위한 단면보수가 필요할 것으로 판단된다.

3) 기 점검 결과 비교

- 본 시설물은 금회 정밀안전점검이 최초 점검이다.

다. 터널주변

1) 갯문

본 터널의 갯문은 NATM구간 진입부의 경우 면벽식, 진출부의 경우 원통절개형으로 시공되어 있다. 갯문 외관조사시 균열, 파손, 박락 등에 중점을 두고 외관조사를 실시하였다.



【사진 2.3.5】 갯문 전경

① 조사결과

갯문 외관조사 결과 시·중점측 모두 손상이 없는 양호한 상태인 것으로 확인되었다.

【표 2.3.3】 갯문 손상현황

구분	손상내용	단위	손상물량		손상원인	비고
			물량	개소		
갯문	상태양호	—	—	—	—	

			
현 황	진입부 갭문 상태양호	현 황	진출부 갭문 상태양호
원 인	-	원 인	-
대 책	-	대 책	-

【사진 2.3.6】 갭문 손상현황

② 손상 발생원인 및 대책방안

갭문의 경우 진·출입부 모두 손상이 없는 양호한 상태로 조사되었으며, 추후 주기적인 점검을 통한 유지관리를 실시하여 현재 상태를 유지하는 것이 바람직 할 것으로 판단된다.

③ 기 점검 결과 비교

본 시설물은 금회 정밀안전점검이 최초 점검이다.

2) 사면

본 터널준공 이후 지형의 변화나 사면활동 등의 외형적인 변화는 없는 것으로 관찰되었으며, 안전성에 위해한 요소는 없는 것으로 판단된다. 사면 외관조사시 슬라이딩, 함몰여부, 등에 중점을 두고 외관조사를 실시하였다.



【사진 2.3.7】 사면 전경

① 조사결과

사면 외관조사 결과, 터널 주변 사면에 초본류 및 목본류의 식생상태는 양호하며, 사면의 슬라이딩, 토사유실 및 침식, 낙석, 식생부족 등의 손상이 없는 전반적으로 양호한 상태로 조사되었다.

【표 2.3.4】 사면 손상현황

구분	손상내용	단위	손상물량		손상원인	비고
			물량	개소		
사면	상태양호	—	—	—	—	

			
현 황	진입부 사면 상태양호	현 황	진출부 사면 상태양호
원 인	—	원 인	—
대 책	—	대 책	—

【사진 2.3.8】 사면 손상현황

② 손상 발생원인 및 대책방안

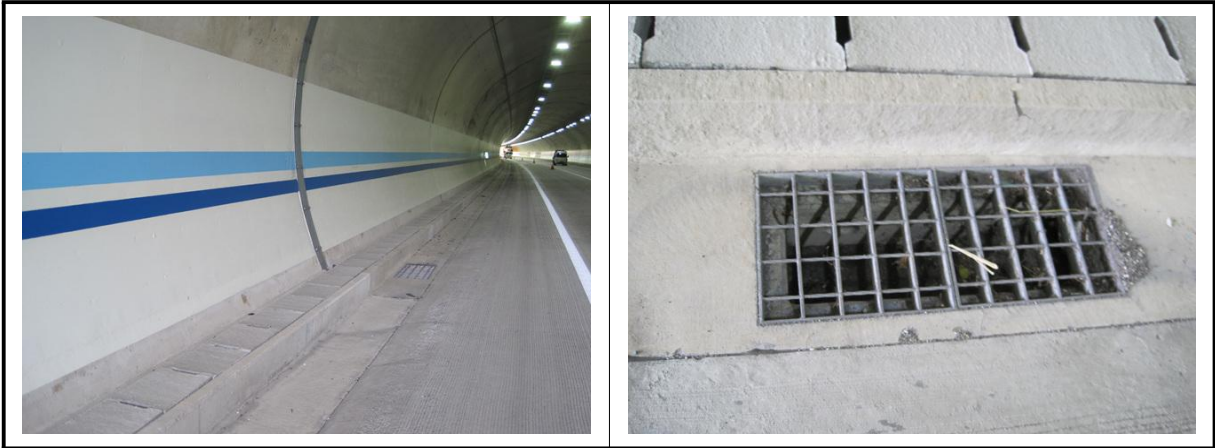
현재 사면의 경우 슬라이딩, 토사유실 및 침식, 낙석, 식생부족 등의 손상이 없는 전반적으로 양호한 상태로 조사되었으며, 추후 주기적인 점검을 통한 유지관리를 실시하여 현재 상태를 유지하는 것이 바람직 할 것으로 판단된다.

③ 기 점검 결과 비교

본 시설물은 금회 정밀안전점검이 최초 점검이다.

3) 공동구 및 배수시설

본 터널의 좌·우벽체 하단부에 위치한 공동구 및 배수시설에 대한 효율적인 유지관리를 위해 설치된 시설물로 공동구 덮개 파손, 본체 콘크리트 파손, 배수구 막힘 등에 주안점을 두고 외관조사를 실시하였다.



【사진 2.3.9】 공동구 및 배수시설 전경

① 조사결과

공동구 및 배수시설 외관조사 결과, 손상이 없는 양호한 상태인 것으로 조사되었다.

【표 2.3.5】 공동구 및 배수시설 손상현황

구분	손상내용	단위	손상물량		손상원인	비고
			물량	개소		
공동구	상태양호	—	—	—		
배수시설	상태양호	—	—	—		



【사진 2.3.10】 공동구 및 배수시설 손상현황

② 손상 발생원인 및 대책방안

공동구 및 배수시설에 대한 금회 점검 결과, 손상이 없는 양호한 상태인 것으로 조사되었으며, 추후 주기적인 점검을 통한 유지관리를 실시하여 현재 상태를 유지하는 것이 바람직할 것으로 판단된다.

③ 기 점검 결과 비교

본 시설물은 금회 정밀안전점검이 최초 점검이다.

라. 부대시설

1) 포장부

본 터널의 포장부는 콘크리트 포장으로 시공되어 있으며, 운전자 시선 유도효과 및 소음감소, 운전 편의성 향상, 주행 접지력 향상을 목적으로 차량의 주행방향과 수평하게 종방향 타이닝으로 시공된 상태이다. 포장부 외관조사 시, 균열 및 파손, 토사퇴적, 포장패임, 함몰 등에 중점을 두고 외관조사를 실시하였다.



【사진 2.3.11】 포장부 전경

① 조사결과

포장부 외관조사 결과, 일부 구간에 국부적으로 균열($cw=0.3\text{mm}$ 내·외), 박리, 박락, 파손이 발생한 것으로 조사되었다.

【표 2.3.6】 포장부 손상현황

구분	손상내용	단위	손상물량		손상원인	비고
			물량	개소		
포장부	균열($cw=0.3\text{mm}$ 미만)	m	2.00	2	건조수축 및 온도변화	
	균열($cw=0.3\text{mm}$ 이상)	m	5.00	5	건조수축 및 온도변화	
	박락	m^2	0.48	6	공용기간 증가, 시공미흡	
	파손	m^2	0.04	1	공용기간 증가, 시공미흡	

			
현 황	S09 포장부 균열(cw=0.3mm이상)	현 황	S22 포장부 박락
원 인	건조수축 및 온도변화	원 인	공용기간 증가, 시공미흡
대 책	주입보수	대 책	단면보수

【사진 2.3.12】 포장부 손상현황

② 손상 발생원인 및 대책방안

콘크리트 포장은 전반적으로 양호한 상태이며, 일부구간 발생한 균열 및 박락, 파손의 경우 포장부와 공동구의 경계면에 발생한 손상으로 건조수축 및 온도변화, 공용기간 증가, 시공미흡 등에 의한 손상으로 판단된다. 발생한 균열의 경우 공동구의 측구부분까지 손상이 발생한 것으로 확인되었으며, 손상의 진전 방지를 위한 표면처리, 주입보수 등의 조치가 요망된다. 또한 발생한 박락, 파손의 경우 차량의 주행성에 영향을 미칠만한 손상은 아니나 손상의 진전 방지를 위한 단면보수 등의 조치가 필요할 것으로 판단된다.

③ 기 점검 결과 비교

본 시설물은 금회 정밀안전점검이 최초 점검이다.

2) 기타 부속시설

본 터널의 부속시설은 조명시설, 소화시설, 이정표지판 등이 설치되어 있다.



【사진 2.3.13】 기타 부속시설 전경

① 조사결과

터널 어깨부 좌, 우측으로 설치되어 있는 조명시설의 점등 상태는 전반적으로 양호한 상태로 조사되었다. 그 외 구간은 차량 운행에 대한 충분한 조도를 확보하고 있는 것으로 확인되었으며, 소화시설 점검결과, 터널내부 차량 화재시 진압을 위한 소화설비는 측벽부에 설치되어 있으며, 손상이 없는 양호한 상태인 것으로 조사되었다.

【표 2.3.7】 기타 부속시설 손상현황

구분	손상내용	단위	손상물량		손상원인	비고
			물량	개소		
부속시설	상태양호	－	－	－		





현황	조명시설 상태양호	현황	조명시설 상태양호
원인	－	원인	－
대책	－	대책	－

【사진 2.3.14】 기타 부속시설 손상현황

			
현 황	소화시설 상태양호	현 황	소화시설 상태양호
원 인	-	원 인	-
대 책	-	대 책	-

【사진 2.3.14】 기타 부속시설 손상현황(계속)

② 손상 발생원인 및 대책방안

터널의 부속시설에 대한 외관조사 결과, 손상이 없는 양호한 상태인 것으로 조사되었으며, 추후 주기적인 점검을 통한 유지관리를 실시하여 현재 상태를 유지하는 것이 바람직 할 것으로 판단된다.

③ 기 점검 결과 비교

본 시설물은 금회 정밀안전점검이 최초 점검이다.

2.3.3 영천방향 외관조사 결과

가. 라이닝 천단부

본 터널의 라이닝 두께는 300mm이며, 천단부 외관조사시 고소차를 이용한 근접조사를 실시하였으며, 라이닝 균열 및 누수여부, 박리, 박락, 철근노출, 배부름 및 변형 등에 중점을 두고 외관조사를 실시하였다.



【사진 2.3.15】 라이닝 천단부 전경

1) 조사결과

- 천단부는 균열(cw=0.2mm), 조인트부 들뜸이 조사되었다.

【표 2.3.8】 라이닝 천단부 손상현황

구분	손상내용	단위	손상물량		손상원인	비고
			물량	개소		
라이닝 천단부	균열(cw=0.3mm미만)	m	185.00	19	건조수축 및 온도변화	
	조인트부 들뜸	m ²	0.02	2	거푸집 조기탈형, 다짐불량 온도변화에 의한 신축작용	

			
현 황	S07 천단부 균열(cw=0.3mm미만)	현 황	S12 천단부 균열(cw=0.3mm미만)
원 인	건조수축 및 온도변화	원 인	건조수축 및 온도변화
대 책	표면보수	대 책	표면보수
			
현 황	S18 천단부 조인트부 들뜸	현 황	S22 천단부 조인트부 들뜸
원 인	거푸집 조기탈형, 다짐불량	원 인	거푸집 조기탈형, 다짐불량
대 책	단면보수	대 책	단면보수

【사진 2.3.16】 라이닝 천단부 손상현황

2) 손상 발생원인 및 대책방안

- 천단부는 균열(0.3mm미만)이 일부 구간에 국부적으로 발생되었다. 균열은 라이닝 콘크리트의 계절변화에 따른 건조수축 및 온도변화에 의한 구속과 시공초기 발생된 균열에 대해 미보수된 비구조적 균열로 판단된다. 구조물에 발생한 손상부는 손상의 진전 방지 및 구조물의 내구성 증진을 위한 표면보수 등의 조치가 요망된다.
- 일부 조인트부에 발생한 들뜸의 경우 거푸집 조기탈형, 다짐불량, 온도변화에 의한 신축작용 등에 의해 발생한 손상으로 판단되며, 기 발생한 손상의 경우 구조물의 안전성을 저해할 만한 손상은 아니나, 콘크리트 잔여물의 낙하시 2차피해가 우려되므로 단면보수 등의 조치를 취하는 것이 바람직 할 것으로 판단된다.

3) 기 점검 결과 비교

- 본 시설물은 금회 정밀안전점검이 최초 점검이다.

나. 라이닝 측벽부

본 터널의 측벽부는 미관 및 조명효과를 증대시켜 시거환경 확보와 차량 운전자의 사고 예방을 목적으로 도장마감으로 시공되었다. 측벽부 외관조사시 라이닝 측벽부 균열 및 누수여부, 박리 및 박락, 철근노출, 파손, 탈락 등에 중점을 두고 외관조사를 실시하였다.



【사진 2.3.17】 라이닝 측벽부 전경

1) 조사결과

- 측벽부는 균열($cw=0.2mm$) 및 망상균열이 국부적으로 발생한 것으로 조사되었다.

【표 2.3.9】 라이닝 측벽부 손상현황

구분	손상내용	단위	손상물량		손상원인	비고
			물량	개소		
라이닝 측벽부	균열($cw=0.3mm$ 미만)	m	9.00	3	건조수축 및 온도변화	
	망상균열	m ²	17.00	3	건조수축 및 온도변화	

			
현 황	S10 측벽부 균열(cw=0.3mm미만)	현 황	S10 측벽부 망상균열(cw=0.3mm미만)
원 인	건조수축 및 온도변화	원 인	건조수축 및 온도변화
대 책	표면보수	대 책	표면보수
			
현 황	S15 측벽부 균열(cw=0.3mm미만)	현 황	S30 측벽부 균열(cw=0.3mm미만)
원 인	건조수축 및 온도변화	원 인	건조수축 및 온도변화
대 책	표면보수	대 책	표면보수

【사진 2.3.18】 라이닝 측벽부 손상현황

2) 손상 발생원인 및 대책방안

- 본 터널 측벽부에 발생된 균열 및 망상균열의 경우 손상은 건조수축 및 온도변화에 의해 발생한 것으로 판단되며, 구조물의 안전성에는 영향이 없으나 내구성 저하 방지를 위한 표면보수 등의 조치를 취하는 것이 바람직 할 것으로 판단된다.

3) 기 점검 결과 비교

- 본 시설물은 금회 정밀안전점검이 최초 점검이다.

다. 터널주변

1) 갱문

본 터널의 갱문은 NATM구간 진입부의 경우 원통절개형, 진출부의 경우 면벽식으로 시공되어 있다. 갱문 외관조사시 균열, 백태, 파손 등에 중점을 두고 외관조사를 실시하였다.



【사진 2.3.19】 갱문 전경

① 조사결과

갱문 외관조사 결과 진입 및 진출부 모두 손상이 없는 양호한 상태인 것으로 조사되었다.

【표 2.3.10】 갱문 손상현황

구분	손상내용	단위	손상물량		손상원인	비고
			물량	개소		
갱문	상태양호	—	—	—	—	

현 황	진입부 갱문 상태양호	현 황	진출부 갱문 상태양호
원 인	—	원 인	—
대 책	—	대 책	—

【사진 2.3.20】 갱문 손상현황

② 손상 발생원인 및 대책방안

진입부 및 진출부 갭문에 대한 외관조사 결과, 손상이 없는 양호한 상태인 것으로 조사되었으며, 추후 주기적인 점검을 통한 유지관리를 실시하여 현재 상태를 유지하는 것이 바람직할 것으로 판단된다.

③ 기 점검 결과 비교

본 시설물은 금회 정밀안전점검이 최초 점검이다.

2) 사면

본 터널준공 이후 지형의 변화나 사면활동 등의 외형적인 변화는 없는 것으로 관찰되었으며, 안전성에 위해한 요소는 없는 것으로 판단된다. 사면 외관조사시 슬라이딩, 함몰여부, 등에 중점을 두고 외관조사를 실시하였다.



【사진 2.3.21】 사면 전경

① 조사결과

사면 외관조사 결과, 터널 주변 사면에 초본류 및 목본류의 식생상태는 양호하며, 사면의 슬라이딩, 토사유실 및 침식, 낙석, 식생부족 등의 손상이 없는 양호한 상태로 조사되었다.

【표 2.3.11】 사면 손상현황

구분	손상내용	단위	손상물량		손상원인	비고
			물량	개소		
사면	상태양호	—	—	—	—	

			
현 황	진입부 사면 상태양호	현 황	진출부 사면 상태양호
원 인	—	원 인	—
대 책	—	대 책	—

【사진 2.3.22】 사면 손상현황

② 손상 발생원인 및 대책방안

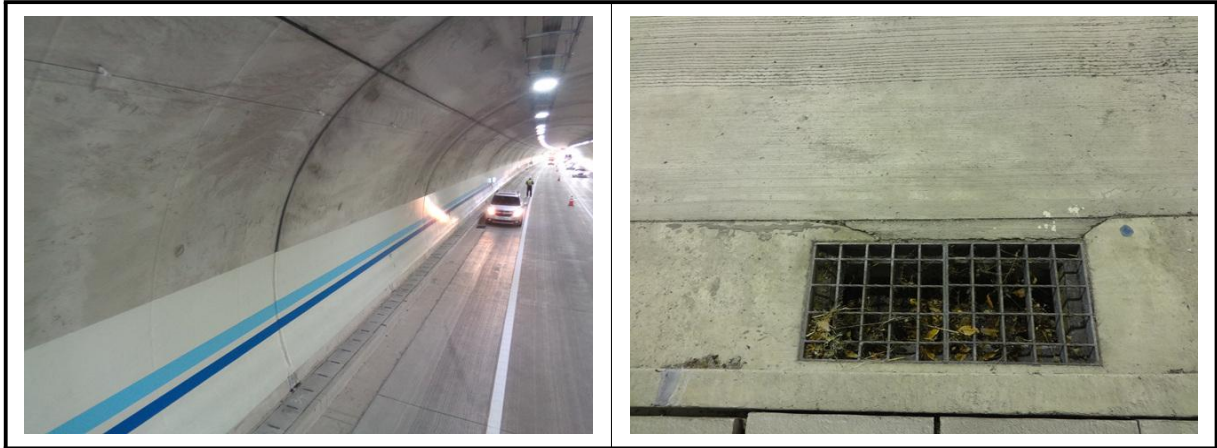
터널의 진입부 및 진출부에 시공된 사면의 경우 손상이 없는 양호한 상태인 것으로 조사되었으며, 추후 주기적인 점검을 통한 손상의 발생 여부 파악 등의 유지관리가 필요할 것으로 판단된다.

③ 기 점검 결과 비교

본 시설물은 금회 정밀안전점검이 최초 점검이다.

3) 공동구 및 배수시설

본 터널의 좌·우벽체 하단부에 위치한 공동구 및 배수시설에 대한 효율적인 유지관리를 위해 설치된 시설물로 공동구 덮개 파손, 본체 콘크리트 파손, 배수구 막힘 등에 주안점을 두고 외관조사를 실시하였다.



【사진 2.3.23】 공동구 및 배수시설 전경

① 조사결과

공동구 및 배수시설 외관조사 결과, 일부구간 공동구 본체 파손이이 조사되었으며, 배수시설은 손상이 없는 양호한 상태로 조사되었다.

【표 2.3.12】 공동구 및 배수시설 손상현황

구분	손상내용	단위	손상물량		손상원인	비고
			물량	개소		
공동구	본체 파손	m ²	0.40	1	공용중 외부충격	
배수시설	상태양호	—	—	—		

			
현 황	S09 공동구 본체 파손	현 황	배수시설 상태양호
원 인	공용중 외부충격	원 인	-
대 책	단면보수	대 책	-

【사진 2.3.24】 공동구 및 배수시설 손상현황

② 손상 발생원인 및 대책방안

공동구에 일부 발생한 본체 파손은 공용중 외부충격 등에 의한 것으로 판단되며, 공동구는 점검자의 안전점검시 보도로서 활용하는 만큼 안전사고 예방차원에서 본체 파손의 경우 단면 보수를 실시하는 것이 바람직 할 것으로 판단된다.

배수시설의 경우 손상이 없는 양호한 상태로 조사되었으며, 추후 주기적인 점검을 통한 유지관리를 실시하여 현재 상태를 유지하는 것이 바람직 할 것으로 판단된다.

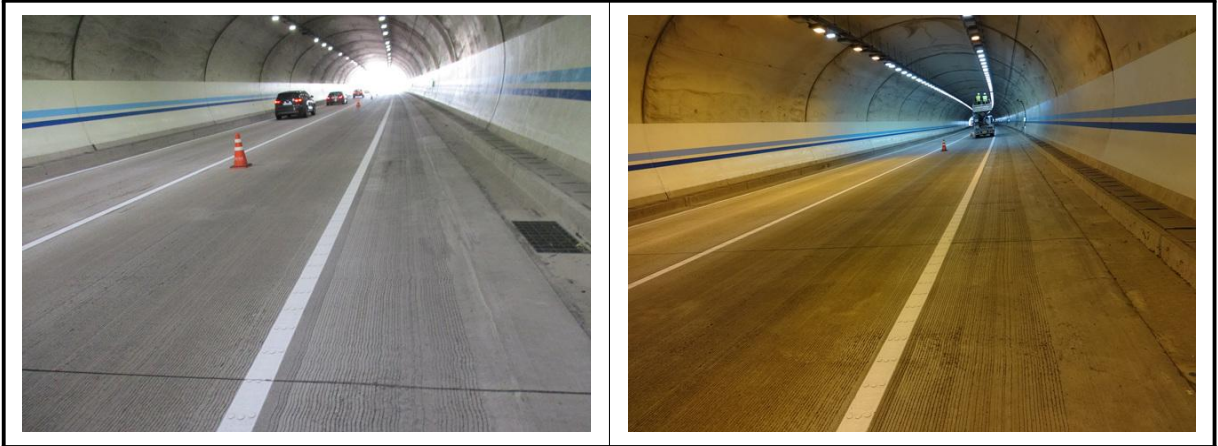
③ 기 점검 결과 비교

본 시설물은 금회 정밀안전점검이 최초 점검이다.

라. 부대시설

1) 포장부

본 터널의 포장부는 콘크리트 포장으로 시공되어 있으며, 운전자 시선 유도효과 및 소음감소, 운전 편의성 향상, 주행 접지력 향상을 목적으로 차량의 주행방향과 수평하게 종방향 타이닝으로 시공된 상태이다. 포장부 외관조사 시, 균열 및 파손, 토사퇴적, 포장패임, 함몰 등에 중점을 두고 외관조사를 실시하였다.



【사진 2.3.25】 포장부 전경

① 조사결과

포장부 외관조사 결과, 균열($cw=0.3\text{mm}$ 이상), 망상균열, 박락 및 파손이 발생한 것으로 조사되었다.

【표 2.3.13】 포장부 손상현황

구분	손상내용	단위	손상물량		손상원인	비고
			물량	개소		
포장부	균열($cw=0.3\text{mm}$ 이상)	m	8.00	8	건조수축 및 온도변화	
	망상균열	m ²	6.00	1	건조수축 및 온도변화	
	박락, 파손	m ²	0.28	6	공용기간 증가, 시공미흡	

			
현 황	S08 포장부 박락	현 황	S12 포장부 균열(cw=0.3mm이상)
원 인	공용기간 증가, 시공미흡	원 인	건조수축 및 온도변화
대 책	단면보수	대 책	주입보수
			
현 황	S25 포장부 망상균열	현 황	S35 포장부 박락
원 인	건조수축 및 온도변화, 중차량 반복통행	원 인	공용기간 증가, 시공미흡
대 책	실링	대 책	단면보수

【사진 2.3.26】 포장부 손상현황

② 손상 발생원인 및 대책방안

콘크리트 포장에 발생한 균열, 망상균열, 박락 및 파손은 건조수축 및 온도변화, 중차량의 반복통행, 공용기간 증가 등에 의해 발생한 것으로 판단되며, 현재 손상의 크기가 작으나, 내구성 확보를 위해 보수가 필요하며 보수 후에도 차량하중으로 인한 재손상이 우려되므로 점검을 통한 유지관리가 필요한 것으로 판단된다.

③ 기 점검 결과 비교

본 시설물은 금회 정밀안전점검이 최초 점검이다.

2) 기타 부속시설

본 터널의 부속시설은 조명시설, 소화시설, 환기시설, 이정표지판 등이 설치되어 있다.



【사진 2.3.27】 기타 부속시설 전경

① 조사결과

터널 어깨부 좌, 우측으로 설치되어 있는 조명시설의 점등 상태는 전반적으로 양호한 상태로 조사되었다. 그 외 구간은 차량 운행에 대한 충분한 조도를 확보하고 있는 것으로 확인되었으며, 소화시설 점검결과, 터널내부 차량 화재시 진압을 위한 소화설비는 측벽부에 설치되어 있으며, 내부에 분말소화기 2조가 비치되어 것으로 조사되었다.

【표 2.3.14】 기타 부속시설 손상현황

구분	손상내용	단위	손상물량		손상원인	비고
			물량	개소		
부속시설	상태양호	-	-	-	-	

			
현 황	조명시설 상태양호	현 황	소화시설 상태양호
원 인	-	원 인	-
대 책	-	대 책	-

【사진 2.3.28】 기타 부속시설 손상현황

			
현 황	이정표지판 상태양호	현 황	이정표지판 상태양호
원 인	-	원 인	-
대 책	-	대 책	-

【사진 2.3.28】 기타 부속시설 손상현황(계속)

② 손상 발생원인 및 대책방안

부속시설에 대한 외관조사 결과, 손상이 없는 양호한 상태로 조사되었으며, 추후 주기적인 점검을 통한 유지관리를 실시하여 현재 상태를 유지하는 것이 바람직 할 것으로 판단된다.

③ 기 점검 결과 비교

본 시설물은 금회 정밀안전점검이 최초 점검이다.

2.3.4 외관조사 총괄표

가. 상주방향

【표 2.3.29】 상주방향 손상내용 총괄표

구분	손상 내용	단위	물량	개소	비고
라이닝 천단부	재균열(cw=0.3mm미만)	m	40.00	5	
	균열	m ²	0.05	1	
	조인트부 들뜸	m ²	0.09	2	
라이닝 측벽부	균열(cw=0.3mm미만)	m	13.00	4	
	균열(cw=0.3mm이상)	m	1.00	1	
	망상균열	m ²	8.00	3	
	조인트부 들뜸	m ²	0.25	1	
포장부	균열(cw=0.3mm미만)	m	2.00	2	
	균열(cw=0.3mm이상)	m	5.00	5	
	박락	m ²	0.48	6	
	파손	m ²	0.04	1	

나. 영천방향

【표 2.3.30】 영천방향 손상내용 총괄표

구분	손상 내용	단위	물량	개소	비고
라이닝 천단부	균열(cw=0.3mm미만)	m	185.00	19	
	조인트부 들뜸	m ²	0.02	2	
라이닝 측벽부	균열(cw=0.3mm미만)	m	9.00	3	
	망상균열	m ²	17.00	3	
공동구	본체 파손	m ²	0.40	1	
포장부	균열(cw=0.3mm이상)	m	8.00	8	
	망상균열	m ²	6.00	1	
	박락, 파손	m ²	0.28	6	

2.3.5 전회차 손상물량 비교

본 시설물은 금회 정밀안전점검이 최초 점검이다.

2.4 콘크리트 내구성 조사

콘크리트 내구성조사는 구조물에 열화손상이 이미 현저하게 진행되었을 경우 열화의 정도 및 그 원인 관계를 조사하고 보수·보강 여부를 판정하며, 아직 열화손상이 없거나 경미한 구조물은 내구성조사에 의해서 향후 열화 경향을 예측하고 예방보전을 검토하기 위한 자료를 수집하는 것을 목적으로 한다.

본 과업의 내구성조사는 『시설물의 안전 및 유지관리 실시 세부지침(2019. 01, 국토교통부/한국시설안전공단)』에 근거하여 시험방법, 시험빈도 및 평가방법 등을 실시하였다.

2.4.1 조사 현황 및 위치

가. 조사 현황

본 과업에서 콘크리트 내구성조사를 위해 콘크리트 강도시험(반발경도시험), 탄산화깊이 측정 등을 실시하였으며, 각 부재별 콘크리트 비파괴시험 현황은 다음과 같다.

【표 2.4.1】 콘크리트 비파괴시험 현황

구분	분석방법	기준수량			실행수량
측점분할	—	5~20m 간격			
반발경도 시험	반발경도법	총수량 = (총연장 ÷ 300)개소	2개소		2개소
탄산화깊이 측정	페놀프탈레인법	총연장 1,000미만 = 2개소 총연장 1,000이상 최소 2개소 + 1,000m당 1개소 추가	2개소		2개소

나. 콘크리트 내구성시험 위치 선정사유

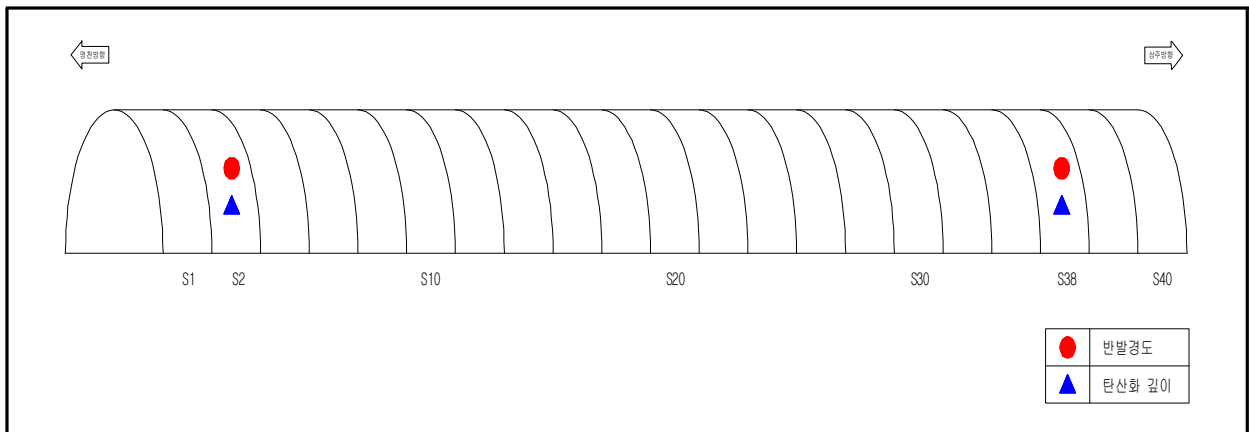
콘크리트 강도 등 시공정밀도 검증이 필요한 재료시험은 내구성 시험의 정확한 값을 얻기 위하여 접근성이 용이하고 콘크리트의 요철 및 곰보자국 등을 피하여 외관상 양호한 곳을 선정하여 내구성 시험을 실시하였다. 따라서 본 터널의 내구성 시험은 고소작업차를 이용하여 천단부 등의 주요부재를 중심으로 우선적으로 선정하여 시험위치를 정하였다.

다. 조사 사진

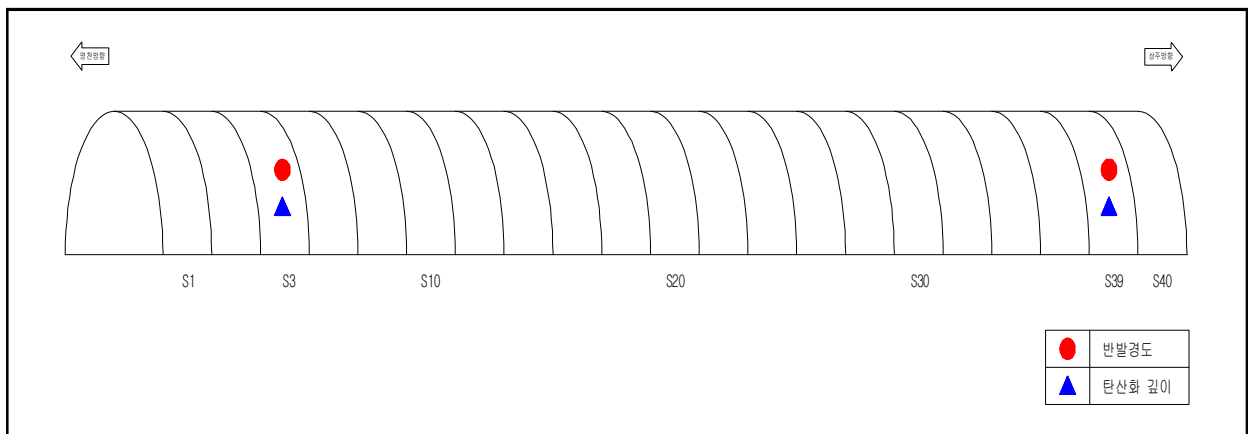


【사진 2.4.1】 콘크리트 내구성조사 현황

라. 콘크리트 내구성조사 위치도



【그림 2.4.1】 콘크리트 내구성조사 위치도(상주)



【그림 2.4.2】 콘크리트 내구성조사 위치도(영천)

2.4.2 시험결과 및 분석

가. 상주방향

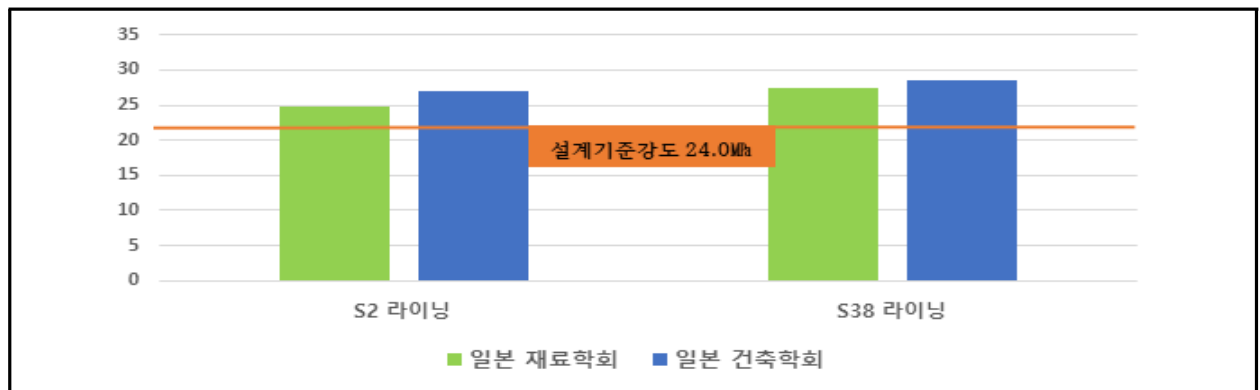
1) 콘크리트 강도시험

콘크리트 비파괴강도시험은 콘크리트 라이닝에서 반발경도시험을 실시하였으며, 검토결과는 다음과 같다.

① 비파괴강도 시험결과

【표 2.4.2】 콘크리트 라이닝 비파괴강도 시험결과

시험위치		비파괴시험	반발경도법(MPa)			설계기준 강도 (MPa)	비고
		반발경도 (R_o)	일본재료 학회	일본건축 학회	재령보정 계수		
라 이 닝	S2 라이닝	43.6	24.7	27.1	0.66	24.0	
	S38 라이닝	46.9	27.4	28.6	0.66		
	평 균	45.2	26.1	27.9	—		



【그림 2.4.3】 콘크리트 라이닝 평균압축강도 추정결과

반발경도법에 의한 압축강도 측정결과 24.7~28.6MPa로 측정 되었으며, 금회 실시한 비파괴 강도는 모두 설계기준 압축강도(24.0MPa)를 상회하는 것으로 강도 저하가 없는 것으로 판단 된다.

따라서, 금회 시험을 실시한 라이닝 콘크리트 강도는 공용년수 경과에 따른 강도 저하가 발생되지 않은 것으로 판단된다.

【표 2.4.3】비파괴강도 시험결과 분석

구 분	시험방법	평균강도(A)	설계기준강도(B)	A/B×100(%)
라이닝	반발경도법	24.7~28.6	24.0	102.9~119.2

② 기 점검결과와의 비교

【표 2.4.4】비파괴강도 기 점검결과와의 비교

구 분	초기점검	금회 정밀안전점검	설계기준강도
반발경도법	24.7~28.9	24.7~28.6	24.0
검토의견	■ 기존 및 금회 측정값 비교 분석 결과 측정부위에 따라 다소 차이는 있지만, 설계강도를 100%이상 상회하고 있는 것으로 확인되어 콘크리트의 강도상태는 전반적으로 양호한 것으로 판단된다.		

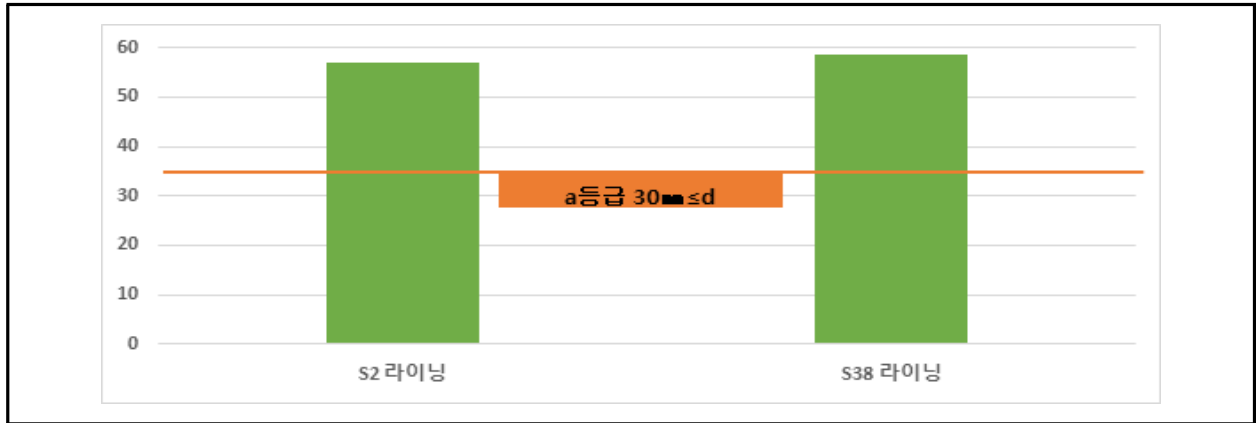
2) 탄산화 깊이 측정

탄산화 깊이 측정은 드릴링을 통한 천공 후 지시약을 사용하여 적색으로 변색되는 시점을 탄산화깊이로 정하였으며, 버니어캘리퍼스를 이용하여 그 깊이를 측정하였다. 피복두께는 철근탐사기를 이용하여 피복두께를 확인 후, 설계피복과 비교하여 작은 값으로 선정하였다.

① 탄산화 깊이 측정결과

【표 2.4.5】탄산화 깊이 측정결과 및 평가

시험위치		탄산화 깊이 (mm)	피복두께 (mm)	탄산화 잔여깊이 (mm)	평가 결과	탄산화 속도계수 (A)	잔존 수명 (년)	비 고
라 이 닝	S2	2.0	59.0	57.0	a	1.41	100년이상	
	S38	1.5	60.0	58.5	a	1.06	100년이상	



【그림 2.4.4】 탄산화 깊이 측정결과

측정결과, 탄산화깊이는 1.5mm~2.0mm로 측정되었으며, 잔여깊이가 30mm이상을 확보하고, 세부지침 지침기준 "a"로 평가 되어 탄산화에 따른 철근의 부식발생 영향은 없는 것으로 판단된다.

【표 2.4.6】 탄산화 시험결과 분석

구 분	탄산화 깊이(mm)	잔여깊이(mm)	비고
라이닝	1.5~2.0	57.0~58.5	

② 기 점검결과와의 비교

【표 2.4.7】 탄산화 깊이 기 점검결과와의 비교

구 분	초기점검			금회 정밀안전진단			비 고
	탄산화깊이 (mm)	잔여깊이 (mm)	평가 결과	탄산화깊이 (mm)	잔여깊이 (mm)	평가 결과	
라이닝	0.5~1.2	53.8~71.1	a	1.5~2.0	57.0~58.5	a	
검토의견	■ 기존 및 금회 측정값 비교 분석 결과, 실측피복두께를 적용하여 다소 차이는 있지만, 잔여깊이가 30mm 이상 확보하는 것으로 분석되어 탄산화에 진행에 따른 구조물의 내구성에 미치는 영향은 미미할 것으로 판단된다.						

나. 영천방향

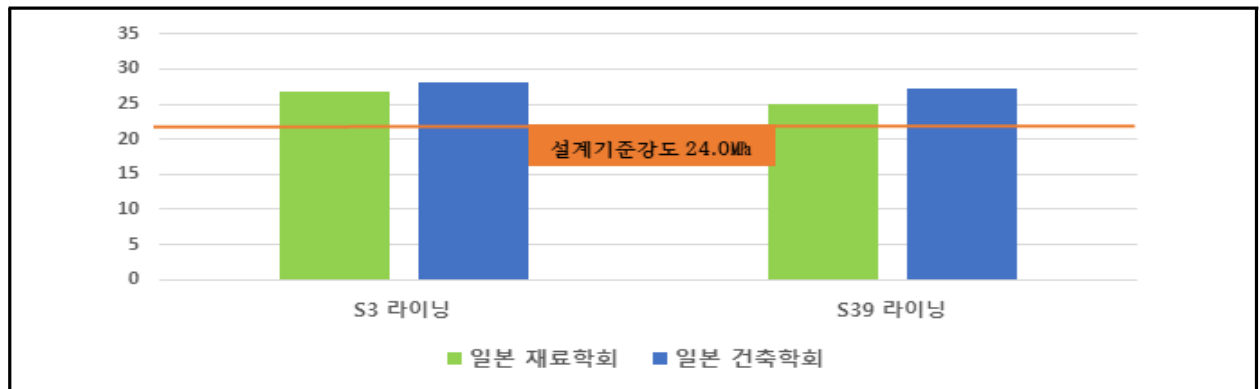
1) 콘크리트 강도시험

콘크리트 비파괴강도시험은 콘크리트 라이닝에서 반발경도시험을 실시하였으며, 검토결과는 다음과 같다.

① 비파괴강도 시험결과

【표 2.4.8】 콘크리트 라이닝 비파괴강도 시험결과

시험위치		비파괴시험	반발경도법(MPa)			설계기준 강도 (MPa)	비고
		반발경도 (R_o)	일본재료 학회	일본건축 학회	재령보정 계수		
라 이 닝	S3 라이닝	46.1	26.8	28.2	0.66	24.0	
	S39 라이닝	44.2	25.1	27.3	0.66		
	평 균	45.1	26.0	27.8	—		



【그림 2.4.5】 콘크리트 라이닝 평균압축강도 추정결과

반발경도법에 의한 압축강도 측정결과 25.1~28.2MPa로 측정 되었으며, 금회 실시한 비파괴 강도는 모두 설계기준 압축강도(24.0MPa)를 상회하는 것으로 강도 저하가 없는 것으로 판단 된다.

따라서, 금회 시험을 실시한 라이닝 콘크리트 강도는 공용년수 경과에 따른 강도 저하가 발생되지 않은 것으로 판단된다.

【표 2.4.9】비파괴강도 시험결과 분석

구 분	시험방법	평균강도(A)	설계기준강도(B)	A/B×100(%)
라이닝	반발경도법	25.1~28.2	24.0	104.6~117.5

② 기 점검결과와의 비교

【표 2.4.10】비파괴강도 기 점검결과와의 비교

구 분	초기점검	금회 정밀안전점검	설계기준강도
반발경도법	24.4~28.1	25.1~28.2	24.0
검토의견	■ 기존 및 금회 측정값 비교 분석 결과 측정부위에 따라 다소 차이는 있지만, 설계강도를 100%이상 상회하고 있는 것으로 확인되어 콘크리트의 강도상태는 전반적으로 양호한 것으로 판단된다.		

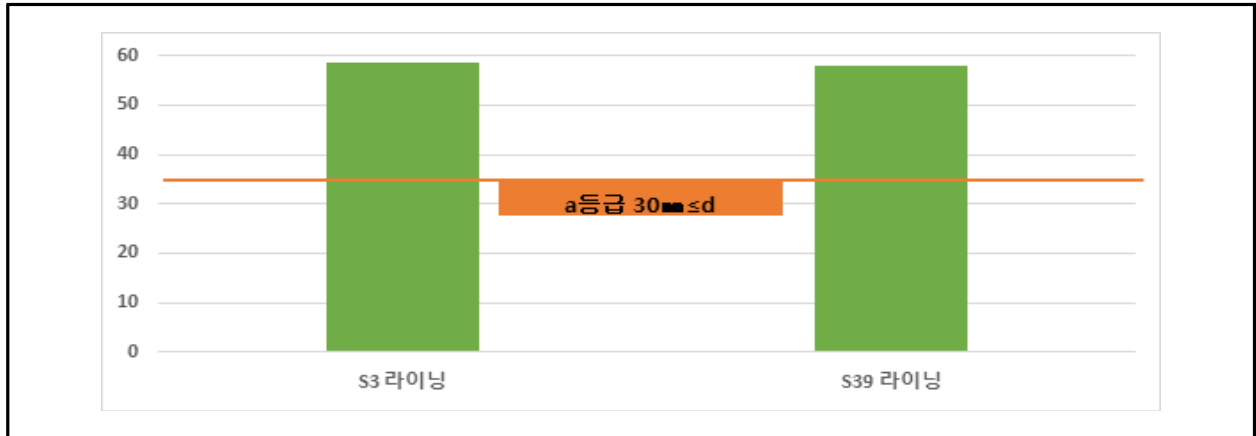
2) 탄산화 깊이 측정

탄산화 깊이 측정은 드릴링을 통한 천공 후 지시약을 사용하여 적색으로 변색되는 시점을 탄산화깊이로 정하였으며, 버니어캘리퍼스를 이용하여 그 깊이를 측정하였다. 피복두께는 철근탐사기를 이용하여 피복두께를 확인 후, 설계피복과 비교하여 작은 값으로 선정하였다.

① 탄산화 깊이 측정결과

【표 2.4.11】탄산화 깊이 측정결과 및 평가

시험위치		탄산화 깊이 (mm)	피복두께 (mm)	탄산화 잔여깊이 (mm)	평가 결과	탄산화 속도계수 (A)	잔존 수명 (년)	비 고
라 이 닝	S3	1.5	60.0	58.5	a	1.06	100년이상	
	S39	2.0	60.0	58.0	a	1.41	100년이상	



【그림 2.4.6】 탄산화 깊이 측정결과

측정결과, 탄산화깊이는 1.5mm~2.0mm로 측정되었으며, 잔여깊이가 30mm이상을 확보하고, 세부지침 지침기준 "a"로 평가 되어 탄산화에 따른 철근의 부식발생 영향은 없는 것으로 판단된다.

【표 2.4.12】 탄산화 시험결과 분석

구 분	탄산화 깊이(mm)	잔여깊이(mm)	비고
라이닝	1.5~2.0	58.0~58.5	

② 기 점검결과와의 비교

【표 2.4.13】 탄산화 깊이 기 점검결과와의 비교

구 분	초기점검			금회 정밀안전진단			비 고
	탄산화깊이 (mm)	잔여깊이 (mm)	평가 결과	탄산화깊이 (mm)	잔여깊이 (mm)	평가 결과	
라이닝	0.5~1.4	50.5~67.6	a	1.5~2.0	58.0~58.5	a	
검토의견	■ 기존 및 금회 측정값 비교 분석 결과, 실측피복두께를 적용하여 다소 차이는 있지만, 잔여깊이가 30mm 이상 확보하는 것으로 분석되어 탄산화에 진행에 따른 구조물의 내구성에 미치는 영향은 미미할 것으로 판단된다.						

2.5 현장조사 및 시험 결과요약

2.5.1 상주방향

가. 외관조사 결과요약

【표 2.5.1】 외관조사 결과요약

구 분	결함내용 및 손상 열화내용		원인	단위	물량	개소	조치방안
라이닝 천단부	재균열	cw=0.3mm 미만	건조수축 및 온도변화 보수시 마감미흡	m	40.00	5	표면보수
	긁힘		시공중 외부충격	m ²	0.05	1	단면보수
	조인트부 들뜸		거푸집 조기탈형, 다짐불량 온도변화에 의한 신축작용	m ²	0.09	2	단면보수
라이닝 천단부	균열	cw=0.3mm 미만	건조수축 및 온도변화	m	13.00	4	표면보수
		cw=0.3mm 이상	건조수축 및 온도변화	m	1.00	1	주입보수
	망상균열		건조수축 및 온도변화	m ²	8.00	3	표면보수
	조인트부 들뜸		거푸집 조기탈형, 다짐불량 온도변화에 의한 신축작용	m ²	0.25	1	단면보수
포장부	균열	cw=0.3mm 미만	건조수축 및 온도변화	m	2.00	2	표면보수
	균열	cw=0.3mm 이상	건조수축 및 온도변화	m	5.00	5	주입보수
	박락		공용기간 증가, 시공미흡	m ²	0.48	6	단면보수
	파손		공용기간 증가, 시공미흡	m ²	0.04	1	단면보수

나. 내구성조사 결과요약

【표 2.5.2】 내구성조사 결과요약

시 험 명		시험부위		시험 결과		비 고
				시험값	기준값	
산법터널 (상주)	비파괴 강도 (MPa)	반발 경도	라이닝	24.7~28.6	fck=24.0	• 설계강도를 만족하는 것으로 측정됨
	탄산화 깊이 (mm)	라이닝		57.0~58.5 (잔여깊이)	a 등급	• 탄산화에 의한 철근부식 가능성은 없음

【표 2.5.3】 내구성조사 기 점검과의 비교결과요약

시 험 명	시험부위		시험 결과				비 고
			초기		금회		
비파괴강도 (MPa)	라이닝	반발경도	27.7~28.9		24.7~28.6		· 설계강도를 100% 만족하는 것으로 측정됨
탄산화 잔여깊이 (mm)	라이닝		53.8~71.1 (잔여깊이)	a	57.0~58.5 (잔여깊이)	a	· 탄산화에 의한 내구성 저하 가능성 없음
종합평가	· 콘크리트의 강도상태(반발경도)는 전반적으로 양호한 것으로 판단된다. · 탄산화에 진행에 따른 구조물의 내구성에 미치는 영향은 미미할 것으로 판단된다.						

2.5.2 영천방향

가. 외관조사 결과요약

【표 2.5.4】 외관조사 결과요약

구 분	결함내용 및 손상 열화내용		원인	단위	물량	개소	조치방안
라이닝 천단부	균열	cw=0.3mm 미만	건조수축 및 온도변화	m	185.00	19	
	조인트부 들뜸		거푸집 조기탈형, 다짐불량 온도변화에 의한 신축작용	m ²	0.02	2	
라이닝 측벽부	균열	cw=0.3mm 미만	건조수축 및 온도변화	m	9.00	3	
	망상균열		건조수축 및 온도변화	m ²	17.00	3	
공동구	본체 파손		공용중 외부충격	m ²	2.00	2	
포장부	균열	cw=0.3mm 이상	건조수축 및 온도변화	m	8.00	8	
	망상균열		건조수축 및 온도변화	m ²	6.00	1	
	박락, 파손		공용기간 증가, 시공미흡	m ²	0.28	6	

나. 내구성조사 결과요약

【표 2.5.5】 내구성조사 결과요약

시 험 명		시험부위		시험 결과		비 고
				시험값	기준값	
산법터널 (영천)	비파괴 강도 (MPa)	반발 경도	라이닝	25.1~28.2	fck=24.0	• 설계강도를 만족하는 것으로 측정됨
	탄산화 깊이 (mm)	라이닝		58.0~58.5 (잔여깊이)	a 등급	• 탄산화에 의한 철근부식 가능성은 없음

【표 2.5.6】 내구성조사 기 점검과의 비교결과요약

시 험 명	시험부위		시험 결과				비 고
			초기		금회		
비파괴강도 (MPa)	라이닝	반발경도	24.4~28.1		25.1~28.2		· 설계강도를 100% 만족하는 것으로 측정됨
탄산화 잔여깊이 (mm)	라이닝		50.5~67.6 (잔여깊이)	a	58.0~58.5 (잔여깊이)	a	· 탄산화에 의한 내구성 저하 가능성 없음
종합평가	· 콘크리트의 강도상태(반발경도)는 전반적으로 양호한 것으로 판단된다. · 탄산화에 진행에 따른 구조물의 내구성에 미치는 영향은 미미할 것으로 판단된다.						

2.6 상태평가

시설물의 상태평가는 재료시험 및 외관조사에 의해 시설물의 각 부재로부터 발견된 상태변화(결함, 손상, 열화)를 근거로 하여 『시설물의 안전 및 유지관리 실시 세부지침 (안전점검·진단 편 -2019. 1.)』의 상태평가 기준에 따라 실시한다. 정밀점검의 상태평가 기준은 시설물의 전체 부재에 대하여 외관조사망도를 작성하여 부재별로 상세히 상태평가를 실시하며, 책임기술자가 시설물 전체에 대한 상태평가 결과를 결정하게 된다.

2.6.1 상태평가 등급산정

가. 상주방향

1) 구간분할

정밀점검을 위한 외관조사, 각종 내구성조사, 시설물의 상태평가 등을 효과적으로 수행하기 위해서는 구조형식별 분류 또는 구간분할 작업은 필수적인 항목이다. 본 시설물은 NATM형식의 터널로 시공되었으며 철근구간과 무근구간, 부가시설물에 대한 스판 개소를 고려하여 상태평가를 진행하였으며, 구조물의 상태평가 등급 산정을 위한 구간분할 현황은 다음과 같다.

【표 2.6.1】 상주방향 구간현황

구 분	구조형식	SPAN	구조형식별 가중치 적용	비고
산법터널 (상주)	NATM(철근)	S1~S5, S31~S33 S38~S40	철근콘크리트 구간	
	NATM(무근)	S6~S30, S34~S37	무근콘크리트 구간	

2) 시설물의 상태등급

① 철근콘크리트 라이닝 상태평가 등급산정

【표 2.6.2】 철근콘크리트 라이닝 등급 산정 결과

Span No.	균열	누수	파손 및 손상	재 질 열 화						결함점수 합 계	라 이 닝 등 급
				박 리	충분리, 박락	백 태	재료 분리	철근 노출	탄산화		
1	a	a	a	a	a	a	a	a	—	0	a
2	a	a	a	a	a	a	a	a	a	0	a
3	b	a	a	a	a	a	a	a	—	4	a

【표 2.6.2】 철근콘크리트 라이닝 등급 산정 결과(계속)

Span No.	균열	누수	파손 및 손상	재질열화						결함점수 합계	라이닝 등급
				박리	충분리, 박락	백태	재료분리	철근노출	탄산화		
4	a	a	a	a	a	a	a	a	—	0	a
5	b	a	a	a	a	a	a	a	—	4	a
31	a	a	a	a	a	a	a	a	—	0	a
32	b	a	a	a	a	a	a	a	—	4	a
33	a	a	a	a	a	a	a	a	—	0	a
38	a	a	a	a	a	a	a	a	a	0	a
39	a	a	a	a	a	a	a	a	—	0	a
40	a	a	a	b	a	a	a	a	—	0	a
산술평균	1.090	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	1.090	

② 무근콘크리트 라이닝 상태평가 등급산정

【표 2.6.3】 무근콘크리트 라이닝 등급 산정 결과

Span No.	균열	누수	파손 및 손상	재질열화				결함점수 합계	라이닝 등급
				박리	충분리, 박락	백태	재료분리		
6	b	a	a	a	a	a	a	4	a
7	c	a	a	a	a	a	a	6	b
8	b	a	a	a	a	a	a	4	a
9	b	a	a	a	a	a	a	4	a
10	c	a	a	a	a	a	a	6	b
11	a	a	a	a	a	a	a	0	a
12	b	a	a	a	a	a	a	4	a
13	a	a	a	a	a	a	a	0	a
14	c	a	a	a	a	a	a	6	b
15	c	a	b	a	a	a	a	6	b
16	c	a	a	a	a	a	a	6	b
17	c	a	a	b	a	a	a	6	b
18	a	a	a	a	a	a	a	0	a
19	a	a	a	a	a	a	a	0	a
20	b	a	a	a	a	a	a	4	a
21	b	a	a	a	a	a	a	4	a
22	a	a	a	b	a	a	a	0	a
23	b	a	a	a	a	a	a	4	a

【표 2.6.3】 무근콘크리트 라이닝 등급 산정 결과(계속)

Span No.	균 열	누 수	파손 및 손상	재 질 열 화				결함점수 합 계	라 이 닝 등 급
				박 리	충분리, 박락	백 태	재료분리		
24	a	a	a	a	a	a	a	0	a
25	b	a	a	a	a	a	a	4	a
26	b	a	a	a	a	a	a	4	a
27	a	a	a	a	a	a	a	0	a
28	a	a	a	a	a	a	a	0	a
29	b	a	a	a	a	a	a	4	a
30	a	a	a	a	a	a	a	0	a
34	b	a	a	a	a	a	a	4	a
35	a	a	a	a	a	a	a	0	a
36	a	a	a	a	a	a	a	0	a
37	a	a	a	a	a	a	a	0	a
산술평균	2.760	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	2.760	

나. 영천방향

1) 구간분할

정밀점검을 위한 외관조사, 각종 내구성조사, 시설물의 상태평가 등을 효과적으로 수행하기 위해서는 구조형식별 분류 또는 구간분할 작업은 필수적인 항목이다. 본 시설물은 NATM형식의 터널로 시공되었으며 철근구간과 무근구간, 부가시설물에 대한 스판 개소를 고려하여 상태평가를 진행하였으며, 구조물의 상태평가 등급 산정을 위한 구간분할 현황은 다음과 같다.

【표 2.6.4】 영천방향 구간현황

구 분	구조형식	SPAN	구조형식별 가중치 적용	비고
중구터널 (영천)	NATM(철근)	S1~S9, S32~S34 S38~S40	철근콘크리트 구간	
	NATM(무근)	S10~S31, S35~S37	무근콘크리트 구간	

2) 시설물의 상태등급

① 철근콘크리트 라이닝 상태평가 등급산정

【표 2.6.5】 철근콘크리트 라이닝 등급 산정 결과

Span No.	균열	누수	파손 및 손상	재질열화						결함점수 합계	라이닝 등급
				박리	충분리, 박락	백태	재료분리	철근노출	탄산화		
1	a	a	a	a	a	a	a	a	—	0	a
2	a	a	a	a	a	a	a	a	—	0	a
3	a	a	a	a	a	a	a	a	a	0	a
4	a	a	a	a	a	a	a	a	—	0	a
5	a	a	a	a	a	a	a	a	—	0	a
6	a	a	a	a	a	a	a	a	—	0	a
7	b	a	a	a	a	a	a	a	—	4	a
8	b	a	a	a	a	a	a	a	—	4	a
9	a	a	a	a	a	a	a	a	—	0	a
32	b	a	a	a	a	a	a	a	—	4	a
33	a	a	a	a	a	a	a	a	—	0	a
34	a	a	a	a	b	a	a	a	—	0	a
38	a	a	a	a	a	a	a	a	—	0	a
39	a	a	a	a	a	a	a	a	a	0	a
40	a	a	a	a	a	a	a	a	—	0	a
산술평균	0.800	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.800	

② 무근콘크리트 라이닝 상태평가 등급산정

【표 2.6.6】 무근콘크리트 라이닝 등급 산정 결과

Span No.	균 열	누 수	파손 및 손상	재 질 열 화				결함점수 합 계	라 이 닝 등 급
				박 리	충분리, 박락	백 태	재료분리		
10	b	a	a	a	a	a	a	4	a
11	b	a	a	a	a	a	a	4	a
12	b	a	a	a	a	a	a	4	a
13	b	a	a	a	a	a	a	4	a
14	b	a	a	a	a	a	a	4	a
15	b	a	a	a	a	a	a	4	a
16	b	a	a	a	a	a	a	4	a
17	a	a	a	a	a	a	a	0	a
18	b	a	a	a	a	a	a	4	a
19	b	a	a	b	a	a	a	4	a
20	a	a	a	a	a	a	a	0	a
21	b	a	a	a	a	a	a	4	a
22	a	a	a	a	a	a	a	0	a
23	a	a	a	b	a	a	a	0	a
24	a	a	a	a	a	a	a	0	a
25	b	a	a	a	a	a	a	4	a
26	b	a	a	a	a	a	a	4	a
27	b	a	a	a	a	a	a	4	a
28	b	a	a	a	a	a	a	4	a
29	b	a	a	a	a	a	a	4	a
30	b	a	a	a	a	a	a	4	a
31	b	a	a	a	a	a	a	4	a
35	b	a	a	a	a	a	a	4	a
36	b	a	a	a	a	a	a	4	a
37	a	a	a	a	a	a	a	0	a
산술평균	3.040	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	3.040	

2.6.2 상태평가 결과

가. 상주방향

1) 철근 콘크리트 상태평가 결과

철근콘크리트															
총 SPAN	균열	파손 및 손상	누수	재질열화					주변상태					합계	
				박리	충분 리 박락	백태	재료 분리	철근 노출	배수 상태	지반 상태	갯문 상태	공동 구 상태	특수 조건		탄산 화
11	1.090	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	2.00	1.00	0.00	0.00	0.00	0.00	4.090
															0.095

2) 무근 콘크리트 상태평가 결과

무근콘크리트													
총 SPAN	균열	파손 및 손상	누수	재질열화				주변상태					합계
				박리	충분리 박락	백태	재료 분리	배수 상태	지반 상태	갯문 상태	공동구 상태	특수 조건	
29	2.760	0.000	0.000	0.010	0.000	0.000	0.000	2.00	1.00	0.00	0.00	0.00	5.760
													0.169

3) 터널 상태평가 결과

산법터널(상주)					
구조물	구간별 결함지수	라이닝 연장	연장별 가중치	전체결함점수 (F)	상태평가등급
철근콘크리트	0.095	96	0.024	0.150	B
무근콘크리트	0.169	279	0.126		

나. 영천방향

1) 철근 콘크리트 상태평가 결과

철근콘크리트															
총 SPAN	균열	파손 및 손상	누수	재질열화					주변상태						합계
				박리	충분 리 박락	백태	재료 분리	철근 노출	배수 상태	지반 상태	갯문 상태	공동 구 상태	특수 조건	탄산 화	
15	0.800	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	2.00	1.00	0.00	0.50	0.00	0.00	4.300
															0.100

2) 무근 콘크리트 상태평가 결과

무근콘크리트													
총 SPAN	균열	파손 및 손상	누수	재질열화				주변상태					합계
				박리	충분리 박락	백태	재료 분리	배수 상태	지반 상태	갯문 상태	공동구 상태	특수 조건	
25	3.040	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	2.00	1.00	0.00	0.50	0.00	6.540
													0.192

3) 터널 상태평가 결과

산법터널(영천)					
구조물	구간별 결함지수	라이닝 연장	연장별 가중치	전체결함점수 (F)	상태평가등급
철근콘크리트	0.100	132	0.034	0.161	B
무근콘크리트	0.192	258	0.127		

2.6.3 상태평가 결과요약

본 과업대상은 초기점검 이후로 최초로 실시하는 정밀안전점검으로 현장조사 및 시험을 토대로 『시설물의 안전 및 유지관리 실시 세부지침-터널편(2019.01)』에 따라 형식별로 상태평가를 실시한 후 서로 다른 가중치를 적용하여 환산결함도 점수를 산출하였다.

가. 상주방향

1) 상태평가 결과

상태평가 결과 결함지수 0.150로 “기능수행에 영향이 없으나 일부 보수가 필요한 상태”인 B 등급(양호, $0.15 < \text{결함지수} \leq 0.30$)으로 평가되었다.

2) 기 정밀점검 결과와의 비교

구 분	초기점검	금회 정밀안전점검	비 고
결함지수	0.000	0.150	
상태등급	A	B	

- 금회 상태평가 결과 “B등급”으로 평가되었으며, 초기점검 이후 구조적인 손상은 발생하지 않은 것으로 조사되었다.
- 환산결함도 점수가 0.000 ⇨ 0.150으로 증가한 것으로 분석되었으며, 증가 원인으로는 일부 구간에서 손상의 진전 및 추가 발생함에 따라 환산결함도 점수가 상향된 것으로 판단된다.

나. 영천방향

1) 상태평가 결과

상태평가 결과 결함지수 0.161로 “기능수행에 영향이 없으나 일부 보수가 필요한 상태”인 B 등급(양호, $0.15 < \text{결함지수} \leq 0.30$) 으로 평가되었다.

2) 기 정밀점검 결과와의 비교

구 분	초기점검	금회 정밀안전점검	비 고
결함지수	0.014	0.161	
상태등급	A	B	

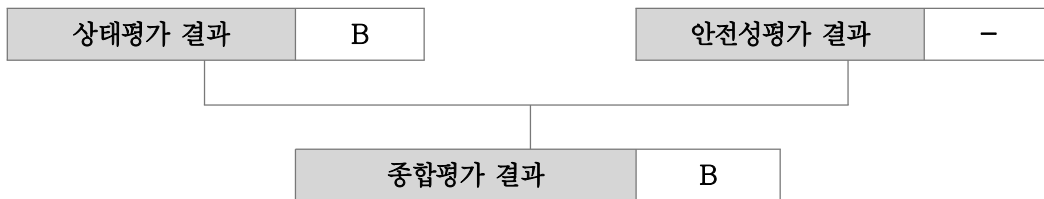
- 금회 상태평가 결과 “B등급” 으로 평가되었으며, 초기점검 이후 구조적인 손상은 발생하지 않은 것으로 조사되었다.
- 환산결함도 점수가 $0.014 \Rightarrow 0.161$ 로 증가한 것으로 분석되었으며, 증가 원인으로는 일부구간에서 손상의 진전 및 추가 발생함에 따라 환산결함도 점수가 상향된 것으로 판단된다.

2.7 종합평가 및 안전등급 지정

2.7.1 종합평가 결과

가. 상주방향

본 과업은 정밀안전점검 과업으로서 안전성평가를 실시하지 않은 관계로 상태평가 결과를 종합평가 결과로 갈음하였으며, 그 다음과 같다.



【그림 2.7.1】 종합평가 결과

- 금회 상태평가 결과 “B등급” 으로 평가되었으며, 초기점검 이후 구조적인 손상은 발생하지 않은 것으로 조사되었다.
- 환산결함도 점수가 0.000 ⇨ 0.150로 증가한 것으로 분석되었으며, 증가 원인으로는 일부구간에서 손상의 진전 및 추가 발생함에 따라 환산결함도 점수가 상향된 것으로 판단된다.

【표 2.7.1】 종합평가 등급 변화 비교

시행년도	분류	상태평가	안전성평가	종합평가	비 고
2017	초기점검	A (0.000)	-	A	
2019	정밀안전점검	B (0.150)	-	B	

나. 영천방향

본 과업은 정밀안전점검 과업으로서 안전성평가를 실시하지 않은 관계로 상태평가 결과를 종합평가 결과로 갈음하였으며, 그 다음과 같다.



【그림 2.7.2】 종합평가 결과

- 금회 상태평가 결과 “B등급” 으로 평가되었으며, 초기점검 이후 구조적인 손상은 발생하지 않은 것으로 조사되었다.
- 환산결함도 점수가 0.014 ⇨ 0.161로 증가한 것으로 분석되었으며, 증가 원인으로는 일부구간에서 손상의 진전 및 추가 발생함에 따라 환산결함도 점수가 상향된 것으로 판단된다.

【표 2.7.2】 종합평가 등급 변화 비교

시행년도	분류	상태평가	안전성평가	종합평가	비 고
2017	초기점검	A (0.014)	-	A	
2019	정밀안전점검	B (0.161)	-	A	

2.7.2 안전등급 지정

가. 상주방향

종합평가 결과에 따른 본 시설물의 안전등급은 『보조부재에 경미한 결함이 발생하였으나, 기능 발휘에는 지장이 없으며 내구성 증진을 위하여 일부의 보수가 필요한 상태』인 “B등급” 으로 지정하였다.

【표 2.7.3】 상주방향 안전등급 지정

안전등급	시설물의 상태
A (우수)	문제점이 없는 최상의 상태
B (양호)	보조부재에 경미한 결함이 발생하였으나, 기능발휘에는 지장이 없으며 내구성 증진을 위하여 일부의 보수가 필요한 상태
C (보통)	주요부재에 경미한 결함 또는 보조부재에 광범위한 결함이 발생하였으나, 전체적인 시설물의 안전에는 지장이 없으며, 주요부재에 내구성, 기능성 저하 방지를 위한 보수가 필요하거나 보조부재에 간단한 보강이 필요한 상태
D (미흡)	주요부재에 결함이 발생하여 긴급한 보수·보강이 필요하며 사용제한 여부를 결정하여야 하는 상태
E (불량)	주요부재에 발생한 심각한 결함으로 인하여 시설물 안전에 위험이 있어 즉각 사용을 금지하고 보강 또는 개축을 하여야 하는 상태

나. 영천방향

종합평가 결과에 따른 본 시설물의 안전등급은 『보조부재에 경미한 결함이 발생하였으나, 기능 발휘에는 지장이 없으며 내구성 증진을 위하여 일부의 보수가 필요한 상태』인 “B등급” 으로 지정하였다.

【표 2.7.4】 영천방향 안전등급 지정

안전등급	시설물의 상태
A (우수)	문제점이 없는 최상의 상태
B (양호)	보조부재에 경미한 결함이 발생하였으나, 기능발휘에는 지장이 없으며 내구성 증진을 위하여 일부의 보수가 필요한 상태
C (보통)	주요부재에 경미한 결함 또는 보조부재에 광범위한 결함이 발생하였으나, 전체적인 시설물의 안전에는 지장이 없으며, 주요부재에 내구성, 기능성 저하 방지를 위한 보수가 필요하거나 보조부재에 간단한 보강이 필요한 상태
D (미흡)	주요부재에 결함이 발생하여 긴급한 보수·보강이 필요하며 사용제한 여부를 결정하여야 하는 상태
E (불량)	주요부재에 발생한 심각한 결함으로 인하여 시설물 안전에 위험이 있어 즉각 사용을 금지하고 보강 또는 개축을 하여야 하는 상태

2.8 보수·보강 및 유지관리방안

2.8.1 보수·보강 방안

가. 상주방향

【표 2.8.1】 손상별 보수·보강 방안

구분	손상 내용	단위	물량	개소	보수방안	우선순위
라이닝 천단부	재균열(cw=0.3mm미만)	m	40.00	5	표면처리	하자
	균함	m ²	0.05	1	단면보수	하자
	조인트부 들뜸	m ²	0.09	2	단면보수	하자
라이닝 측벽부	균열(cw=0.3mm미만)	m	13.00	4	표면처리	하자
	균열(cw=0.3mm이상)	m	1.00	1	주입보수	하자
	망상균열	m ²	8.00	3	표면처리	하자
	조인트부 들뜸	m ²	0.25	1	단면보수	하자
포장부	균열(cw=0.3mm미만)	m	2.00	2	표면처리	하자
	균열(cw=0.3mm이상)	m	5.00	5	주입보수	하자
	박락	m ²	0.48	6	단면보수	하자
	파손	m ²	0.04	1	단면보수	하자

나. 영천방향

【표 2.8.2】 손상별 보수·보강 방안

구분	손상 내용	단위	물량	개소	보수방안	우선순위
라이닝 천단부	균열(cw=0.3mm미만)	m	185.00	19	표면처리	하자
	조인트부 들뜸	m ²	0.02	2	단면보수	하자
라이닝 측벽부	균열(cw=0.3mm미만)	m	9.00	3	표면처리	하자
	망상균열	m ²	17.00	3	표면처리	하자
공동구	본체 파손	m ²	0.40	1	단면보수	3순위
포장부	균열(cw=0.3mm이상)	m	8.00	8	주입보수	하자
	망상균열	m ²	6.00	1	표면처리	하자
	박락, 파손	m ²	0.28	6	단면보수	하자

2.8.2 개략공사비

가. 상주방향

대상 시설물의 손상별 보수방안, 개략공사비는 다음과 같다.

【표 2.8.3】 손상별 보수·보강 방안 및 개략공사비

구 분	손상내용	보수방안	손상물량	보수물량	단위	단가 (천원)	개략공사비 (천원)	우선 순위
라이닝 천단부	채균열(cw=0.3mm미만)	표면보수	40.00	15.00	m²	—	—	하자
	긁힘	단면보수	0.05	0.08	m²	—	—	하자
	조인트부 들뜸	단면보수	0.09	0.14	m²	—	—	하자
라이닝 측벽부	균열(cw=0.3mm미만)	표면보수	13.00	4.88	m²	—	—	하자
	균열(cw=0.3mm이상)	주입보수	1.00	1.50	m	—	—	하자
	망상균열	표면보수	8.00	12.00	m²	—	—	하자
	조인트부 들뜸	단면보수	0.25	0.38	m²	—	—	하자
포장부	균열(cw=0.3mm미만)	표면보수	2.00	0.75	m²	—	—	하자
	균열(cw=0.3mm이상)	주입보수	5.00	7.50	m	—	—	하자
	박락	단면보수	0.48	0.72	m²	—	—	하자
	파손	단면보수	0.04	0.06	m²	—	—	하자
개략 공사비 (천원)	구 분	1순위		2순위		3순위		
	순공사비	0		0		0		
	재경비 (순공사비의 50%)	0		0		0		
	합계	0		0		0		
개략공사비 총계(천원)		0						

주1) 보수물량은 손상물량에 50%를 할증하였음.

주2) 0.3mm미만 균열보수는 손상물량(m)×0.25(m)를 하여 면적(m²)으로 산출하였음.

주3) 하자손상의 경우 금회 개략공사비 금액에서 제외함.

나. 영천방향

대상 시설물의 손상별 보수방안, 개략공사비는 다음과 같다.

【표 2.8.4】 손상별 보수·보강 방안 및 개략공사비

구 분	손상내용	보수방안	손상물량	보수물량	단위	단가 (천원)	개략공사비 (천원)	우선 순위
라이닝 천단부	균열(cw=0.3㎜미만)	표면보수	185.00	69.38	㎡	—	—	하자
	조인트부 들뜸	단면보수	0.02	0.03	㎡	—	—	하자
라이닝 측벽부	균열(cw=0.3㎜미만)	표면보수	9.00	3.38	㎡	—	—	하자
	망상균열	표면보수	17.00	25.50	㎡	—	—	하자
공동구	본체 파손	단면보수	0.40	0.60	㎡	165	99	3순위
포장부	균열(cw=0.3㎜이상)	주입보수	8.00	12.00	m	—	—	하자
	망상균열	표면보수	6.00	9.00	㎡	—	—	하자
	박락, 파손	단면보수	0.28	0.42	㎡	—	—	하자
개략 공사비 (천원)	구 분	1순위		2순위			3순위	
	순공사비	0		0			108	
	재경비 (순공사비의 50%)	0		0			54	
	합계	0		0			162	
개략공사비 총계(천원)		162						

주1) 보수물량은 손상물량에 50%를 할증하였음.

주2) 0.3mm미만 균열보수는 손상물량(m)×0.25(m)를 하여 면적(m²)으로 산출하였음.

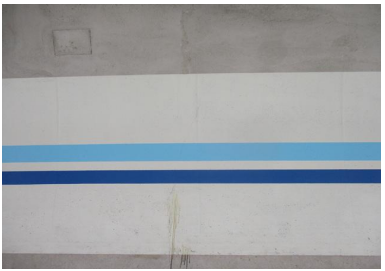
주3) 하자손상의 경우 금회 개략공사비 금액에서 제외함.

2.8.3 유지관리방안

본 시설물에 대한 정밀안전점검 결과에 따라, 향후 유지관리 시 터널의 안전성, 사용성 및 내구성 차원에서 중점적으로 관찰하고 유의하여야 할 중점유지관리 항목을 설정하여 다음 표와 같이 제시하였다.

가. 상주방향

【표 2.8.5】 중점유지관리 항목

구 분	현 황	관리방안	관련사진
라이닝	•균열, 망상균열 •조인트부 박락	•정기 및 차기 정밀점검 시 손상수량 증가, 손상부 확대여부 확인 - 손상 확대에 따라 보수시기 결정 - 보수 시 품질 및 시공관리 - 보수 후 재손상 발생여부 확인	
측벽부	•균열, 망상균열 •백태, 철근노출	•정기 및 차기 정밀점검 시 손상수량 증가, 발생여부 확인 - 손상 확대에 따라 보수시기 결정 - 보수 시 품질 및 시공관리 - 보수 후 재손상 발생여부 확인	
공동구	•덮개 파손 및 열화 •측구 파손 및 열화	•정기 및 차기 정밀점검 시 발생여부 확인	
포장면	•포장 균열, 파손	•정기 및 차기 정밀점검 시 손상수량 증가, 발생여부 확인	

나. 영천방향

【표 2.8.6】 중점유지관리 항목

구 분	현 황	관리방안	관련사진
라이닝	•균열, 망상균열 •조인트부 박락	•정기 및 차기 정밀점검 시 손상수량 증가, 손상부 확대여부 확인 - 손상 확대에 따라 보수시기 결정 - 보수 시 품질 및 시공관리 - 보수 후 재손상 발생여부 확인	
측벽부	•균열, 망상균열 •백태, 철근노출	•정기 및 차기 정밀점검 시 손상수량 증가, 발생여부 확인 - 손상 확대에 따라 보수시기 결정 - 보수 시 품질 및 시공관리 - 보수 후 재손상 발생여부 확인	
공동구	•덮개 파손 및 열화 •측구 파손 및 열화	•정기 및 차기 정밀점검 시 손상수량 증가, 발생여부 확인	
포장면	•포장 균열, 파손	•정기 및 차기 정밀점검 시 손상수량 증가, 발생여부 확인	

2.9 종합결론

본 시설물은 경상북도 군위군 소보면 산법리에 위치하며 연장 375.0m(상주), 390.0m(영천), 폭 10.3m, 높이 6.47m의 터널로, 종단선형은 시점에서 종점으로 약 -2.99% 경사를 이루고 있다. 터널본선은 NATM으로 시공된 난형식의 터널로서, 시·종점측 갱문형식은 원통절개형 및 면벽식으로 시공되었고, 2017년도에 준공되어 약 2년간 공용중인 터널 구조물이며, 시공자료 분석을 포함, 현장외관조사 및 시험, 상태평가 등을 통한 종합결론을 요약하면 다음과 같다.

2.9.1 상주방향

가. 현장조사 및 시험

1) 라이닝

- 천단부는 보수부 재균열($cw=0.3mm$), 굽힘, 조인트부 들뜸이 발생한 것으로 조사되었다. 균열은 라이닝 콘크리트의 계절변화에 따른 건조수축 및 온도변화에 의한 구속과 시공초기 발생한 비구조적 균열로 판단되며, 재균열의 경우 보수부 마감미흡, 보수재와 기존 콘크리트의 수축량 차이 등이 원인 것으로 추정된다. 구조물에 발생한 손상은 손상의 진전 방지 및 구조물의 내구성 증진을 위한 표면보수 등의 조치가 필요할 것으로 판단된다. 천단부 일부구간 발생한 조인트부 들뜸의 경우 거푸집 조기탈형, 다짐부족, 온도변화에 의한 신축작용 등에 의해 발생한 손상으로 판단되며, 기 손상부의 경우 콘크리트의 잔여물 낙하시 주행차량의 안전성에 영향을 미치므로 단면보수 등의 조치가 요망된다.
- 측벽부는 균열($cw=0.3mm$ 내·외), 망상균열, 조인트부 들뜸이 국부적으로 발생한 것으로 조사되었다. 본 터널 측벽부에 발생한 균열, 망상균열의 손상은 건조수축 및 온도변화, 온도변화에 의한 신축작용 등에 의해 발생한 것으로 판단된다. 조사된 균열의 경우 구조물의 안전성에는 영향이 없으나 내구성 저하 방지를 위한 표면보수, 주입보수 등의 조치가 요망된다. 측벽부에 발생한 조인트부 들뜸의 경우 거푸집 조기탈형, 다짐불량 등에 의한 손상으로 판단되며, 손상의 진전 방지 및 콘크리트 잔여물에 의한 2차피해 방지를 위한 단면보수가 필요할 것으로 판단된다.

2) 갱문

- 갱문의 경우 진·출입부 모두 손상이 없는 양호한 상태로 조사되었으며, 추후 주기적인 점검을 통한 유지관리를 실시하여 현재 상태를 유지하는 것이 바람직 할 것으로 판단된다.

3) 사면

- 현재 사면의 경우 슬라이딩, 토사유실 및 침식, 낙석, 식생부족 등의 손상이 없는 전반적으로 양호한 상태로 조사되었으며, 추후 주기적인 점검을 통한 유지관리를 실시하여 현재 상태를 유지하는 것이 바람직 할 것으로 판단된다.

4) 공동구 및 배수시설

- 공동구 및 배수시설에 대한 금회 점검 결과, 손상이 없는 양호한 상태인 것으로 조사되었으며, 추후 주기적인 점검을 통한 유지관리를 실시하여 현재 상태를 유지하는 것이 바람직 할 것으로 판단된다.

5) 포장면

- 포장부 외관조사 결과, 일부 구간에 국부적으로 균열($cw=0.3\text{mm}$ 내·외), 박리, 박락, 파손이 발생된 것으로 조사되었다. 콘크리트 포장은 전반적으로 양호한 상태이며, 일부구간 발생된 균열 및 박락, 파손의 경우 포장부와 공동구의 경계면에 발생된 손상으로 건조수축 및 온도변화, 공용기간 증가, 시공미흡 등에 의한 손상으로 판단된다. 발생된 균열의 경우 공동구의 측구부분까지 손상이 발생된 것으로 확인되었으며, 손상의 진전 방지를 위한 표면처리, 주입보수 등의 조치가 요망된다. 또한 발생된 박락, 파손의 경우 차량의 주행성에 영향을 미칠만한 손상은 아니나 손상의 진전 방지를 위한 단면보수 등의 조치가 필요할 것으로 판단된다.

6) 부속시설

- 터널 어깨부 좌, 우측으로 설치되어 있는 조명시설의 점등 상태는 전반적으로 양호한 상태로 조사되었다. 그 외 구간은 차량 운행에 대한 충분한 조도를 확보하고 있는 것으로 확인되었으며, 소화시설 점검결과, 터널내부 차량 화재시 진압을 위한 소화설비는 측벽부에 설치되어 있으며, 손상이 없는 양호한 상태인 것으로 조사되었다.

7) 내구성 조사

- 반발경도법에 의한 압축강도 측정결과 $24.7\sim 28.6\text{MPa}$ 로 측정 되었으며, 모두 설계기준 압축강도(24.0MPa)를 상회하는 것으로 강도 저하가 없는 것으로 판단된다.
- 탄산화깊이 측정결과 탄산화깊이는 $1.5\text{mm}\sim 2.0\text{mm}$ 로 측정되었으며, 잔여깊이가 30mm 이상을 확보하고, 세부지침 지침기준 "a"로 평가 되어 탄산화에 따른 철근의 부식발생 영향은 없는 것으로 판단된다.

나. 상태평가 결과

- 금회 상태평가 결과 “B등급” 으로 평가되었으며, 초기점검 이후 구조적인 손상은 발생하지 않은 것으로 조사되었다. 환산결함도 점수가 0.000 ⇨ 0.150으로 증가한 것으로 분석되었으며, 증가 원인으로는 일부구간에서 손상의 진전 및 추가 발생함에 따라 환산결함도 점수가 상향된 것으로 판단된다.

다. 중점유지관리 사항

- 중구터널(상주)에 대한 정밀안전점검결과 중점관리 사항은 아래와 같다.
 - ① 라이닝 균열 : 균열의 진전 및 추가발생 여부 확인
 - ② 라이닝 박락 : 손상의 진전 및 추가발생 여부 확인
 - ③ 포장부 균열 : 균열의 진전 및 추가발생 여부 확인

라. 결론

- 이상과 같이 자료조사, 외관조사, 내구성 조사 등의 결과를 분석하여 평가된 구조물의 상태 평가 결과를 종합적으로 평가한 산법터널(상주)의 안전등급은 「기능 발휘에는 지장이 없으나 경미한 손상, 결함, 열화 등이 발생하여 내구성 증진을 위해 부분적으로 보수가 필요한 상태인」인 「B」 등급으로 평가되었다. 구조적인 손상 및 결함은 없는 것으로 판단되어 별도의 정밀안전진단은 필요 없을 것으로 판단되며, 본 보고서에 제시된 방안으로 보수를 시행하고 지속적인 유지관리를 실시한다면 구조물의 사용성을 확보하는데 문제가 없을 것으로 사료된다.

2.9.2 영천방향

가. 현장조사 및 시험

1) 라이닝

- 천단부는 균열($cw=0.2mm$), 조인트부 들뜸이 조사되었다. 균열은 라이닝 콘크리트의 계절변화에 따른 건조수축 및 온도변화에 의한 구속과 시공초기 발생된 균열에 대해 미보수된 비구조적 균열로 판단된다. 구조물에 발생된 손상부는 손상의 진전 방지 및 구조물의 내구성 증진을 위한 표면보수 등의 조치가 요망된다. 일부 일부 조인트부에 발생된 들뜸의 경우 거푸집 조기탈형, 다짐불량, 온도변화에 의한 신축작용 등에 의해 발생된 손상으로 판단되며, 기 발생된 손상의 경우 구조물의 안전성을 저해할 만한 손상은 아니나, 콘크리트 잔여물의 낙하시 2차피해가 우려되므로 단면보수 등의 조치를 취하는 것이 바람직 할 것으로 판단된다.
- 측벽부는 균열($cw=0.2mm$) 및 망상균열이 국부적으로 발생한 것으로 조사되었다. 측벽부에 발생된 균열 및 망상균열의 경우 손상은 건조수축 및 온도변화에 의해 발생된 것으로 판단되며, 구조물의 안전성에는 영향이 없으나 내구성 저하 방지를 위한 표면보수 등의 조치를 취하는 것이 바람직 할 것으로 판단된다.

2) 갯문

- 진입부 및 진출부 갯문에 대한 외관조사 결과, 손상이 없는 양호한 상태인 것으로 조사되었으며, 추후 주기적인 점검을 통한 유지관리를 실시하여 현재 상태를 유지하는 것이 바람직 할 것으로 판단된다.

3) 사면

- 터널의 진입부 및 진출부에 시공된 사면의 경우 손상이 없는 양호한 상태인 것으로 조사되었으며, 추후 주기적인 점검을 통한 손상의 발생 여부 파악 등의 유지관리가 필요할 것으로 판단된다.

4) 공동구 및 배수시설

- 공동구 및 배수시설 외관조사 결과, 일부구간 공동구 본체 파손이이 조사되었으며, 배수시설은 손상이 없는 양호한 상태로 조사되었다. 공동구에 일부 발생된 본체 파손은 공용중 외부충격 등에 의한 것으로 판단되며, 공동구는 점검자의 안전점검시 보도로서 활용하는 만큼 안전사고 예방차원에서 본체 파손의 경우 단면보수를 실시하는 것이 바람직 할 것으로 판단된다. 배수시설의 경우 손상이 없는 양호한 상태로 조사되었으며, 추후 주기적인 점검을 통한 유지관리를 실시하여 현재 상태를 유지하는 것이 바람직 할 것으로 판단된다.

5) 포장면

- 포장부 외관조사 결과, 균열($cw=0.3\text{mm}$ 이상), 망상균열, 박락 및 파손이 발생한 것으로 조사되었다. 콘크리트 포장에 발생한 균열, 망상균열, 박락 및 파손은 건조수축 및 온도변화, 중차량의 반복통행, 공용기간 증가 등에 의해 발생한 것으로 판단되며, 현재 손상의 크기가 작으나, 내구성 확보를 위해 보수가 필요하며 보수 후에도 차량하중으로 인한 재손상이 우려되므로 점검을 통한 유지관리가 필요한 것으로 판단된다.

6) 부속시설

- 터널 어깨부 좌, 우측으로 설치되어 있는 조명시설의 점등 상태는 전반적으로 양호한 상태로 조사되었다. 그 외 구간은 차량 운행에 대한 충분한 조도를 확보하고 있는 것으로 확인되었으며, 소화시설 점검결과, 터널내부 차량 화재시 진압을 위한 소화설비는 측벽부에 설치되어 있으며, 내부에 분말소화기 2조가 비치되어 것으로 조사되었다.

7) 내구성 조사

- 반발경도법에 의한 압축강도 측정결과 $25.1\sim 28.2\text{MPa}$ 로 측정 되었으며, 모두 설계기준 압축강도(24.0MPa)를 상회하는 것으로 강도 저하가 없는 것으로 판단된다.
- 탄산화깊이 측정결과 탄산화깊이는 $1.5\sim 2.0\text{mm}$ 로 측정되었으며, 잔여깊이가 30mm 이상을 확보하고, 세부지침 지침기준 "a"로 평가 되어 탄산화에 따른 철근의 부식발생 영향은 없는 것으로 판단된다.

나. 상태평가 결과

- 금회 상태평가 결과 “B등급” 으로 평가되었으며, 초기점검 이후 구조적인 손상은 발생하지 않은 것으로 조사되었다. 환산결함도 점수가 $0.014 \Rightarrow 0.161$ 로 증가한 것으로 분석되었으며, 증가 원인으로는 일부구간에서 손상의 진전 및 추가 발생함에 따라 환산결함도 점수가 상향된 것으로 판단된다.

다. 중점유지관리 사항

- 산법터널(영천)에 대한 정밀안전점검결과 중점관리 사항은 아래와 같다.
 - ① 라이닝 균열 : 균열의 진전 및 추가발생 여부 확인
 - ② 라이닝 조인트부 들뜸 및 박락 : 탈락으로 인한 안전사고 우려
 - ③ 포장부 망상균열 : 균열의 진전으로 인한 차량의 주행성 저하 우려

라. 결론

- 이상과 같이 자료조사, 외관조사, 내구성 조사 등의 결과를 분석하여 평가된 구조물의 상태 평가 결과를 종합적으로 평가한 산법터널(영천)의 안전등급은 「기능 발휘에는 지장이 없으나 경미한 손상, 결함, 열화 등이 발생하여 내구성 증진을 위해 부분적으로 보수가 필요한 상태인」인 「B」 등급으로 평가되었다. 구조적인 손상 및 결함은 없는 것으로 판단되어 별도의 정밀안전진단은 필요 없을 것으로 판단되며, 본 보고서에 제시된 방안으로 보수를 시행하고 지속적인 유지관리를 실시한다면 구조물의 사용성을 확보하는데 문제가 없을 것으로 사료된다.

2.9.3 종합결론, 정밀안전진단 및 사용제한의 필요성 여부

- 대상 시설물에 대한 정밀안전점검 결과, 국부적으로 손상이 발생하였으나 시설물의 전반적인 안전성 및 기능성에는 특별한 문제가 없는 상태로서 주기적인 점검을 통한 관리를 시행한다면 대상시설물의 사용성은 확보될 수 있을 것으로 판단된다.
- 대상 시설물은 금회 점검결과, 정밀안전진단 및 사용제한이 필요치 않다.