# 34. 영천절토34

34.1 시설물 개요

34.2 자료수집 및 분석

34.3 현장조사 및 시험

34.4 상태평가

34.5 종합평가 및 안전등급 지정

34.6 보수·보강 및 유지관리 방안

34.7 종합결론

# 34. 영천절토34

## 34.1 시설물의 개요

영천절토34는 대구광역시 군위군 효령면 내리리(상주영천고속도로 R-A 1.890~2.150)에 위치한 사면으로서 총 연장 260.0m, 높이 36.0m로, 2017년 06월 준공된 절토사면이다. 또한, 준공 이후 별도의 용도변경 없이 공용중이다.

### 34.1.1 일반사항

【표 34.1.1】 사면 일반사항

<table>
<tr><td>시설물번호</td><td colspan="2">SL2017-0000047</td><td>관리번호</td><td>SY SL34</td></tr>
<tr><td>시설물명</td><td colspan="2">영천절토34</td><td>시설물구분</td><td>절토사면</td></tr>
<tr><td rowspan="5">위 치</td><td>행정구역</td><td colspan="3">대구광역시 군위군 효령면 내리리</td></tr>
<tr><td rowspan="2">위치좌표</td><td colspan="3">시점 : 36° 16′ 14.2″ 128° 55′ 14.0″</td></tr>
<tr><td colspan="3">종점 : 36° 16′ 00.0″ 128° 55′ 34.6″</td></tr>
<tr><td>관리이정</td><td colspan="3">군위R-A 1.890~2.150km</td></tr>
<tr><td>공구이정</td><td colspan="3">5공구 군위R-A(중앙)STA.1+890~2+150</td></tr>
<tr><td rowspan="2">제 원</td><td>연 장</td><td>260.0m</td><td>높 이</td><td>36.0m</td></tr>
<tr><td>경사/방향</td><td>55/232</td><td>노 선</td><td>고속국도 301호선</td></tr>
<tr><td>관리주체</td><td colspan="2">상주영천고속도로(주)</td><td>관리주체구분</td><td>민간</td></tr>
<tr><td rowspan="2">주변환경</td><td>인공구조물</td><td colspan="3">-</td></tr>
<tr><td>주변지형</td><td>산악지형</td><td>상부사면경사</td><td>45°</td></tr>
<tr><td rowspan="2">시공현황</td><td>준공년도</td><td>2017</td><td>시 공 자</td><td>대림산업(주)</td></tr>
<tr><td>부대시설</td><td colspan="3">점검로, 배수로, 산마루측구, 낙석방지울타리, 숏크리트</td></tr>
<tr><td>비 고</td><td colspan="4"></td></tr>
</table>

## 34.1.2 위치도 및 전경사진

【그림 34.1.1】 위치도

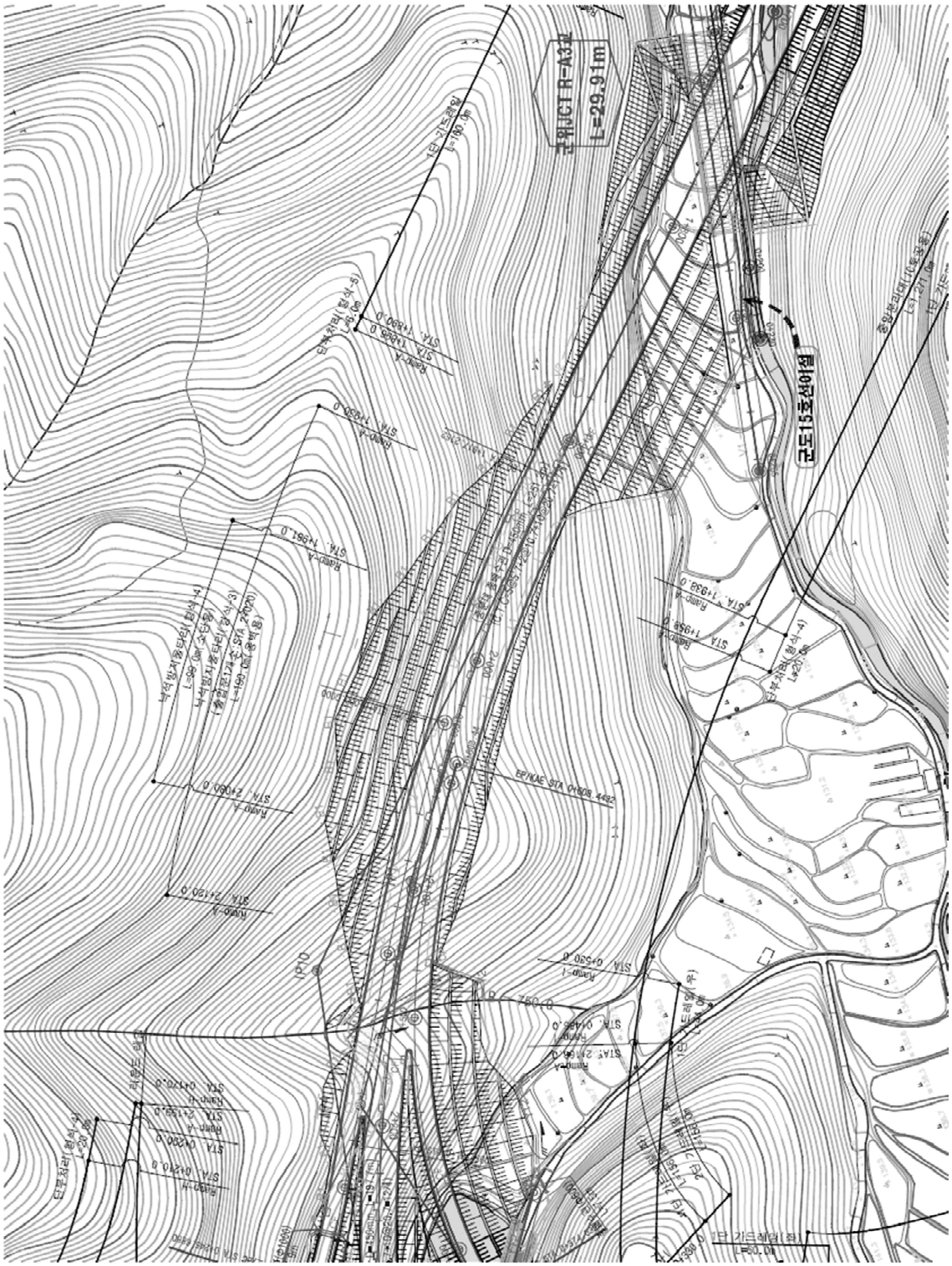
| 2025년 정밀안전점검(금회) |
|---|
| |
| 2023년 정밀안전점검(전회) |
| |

【그림 34.1.2】 전경사진

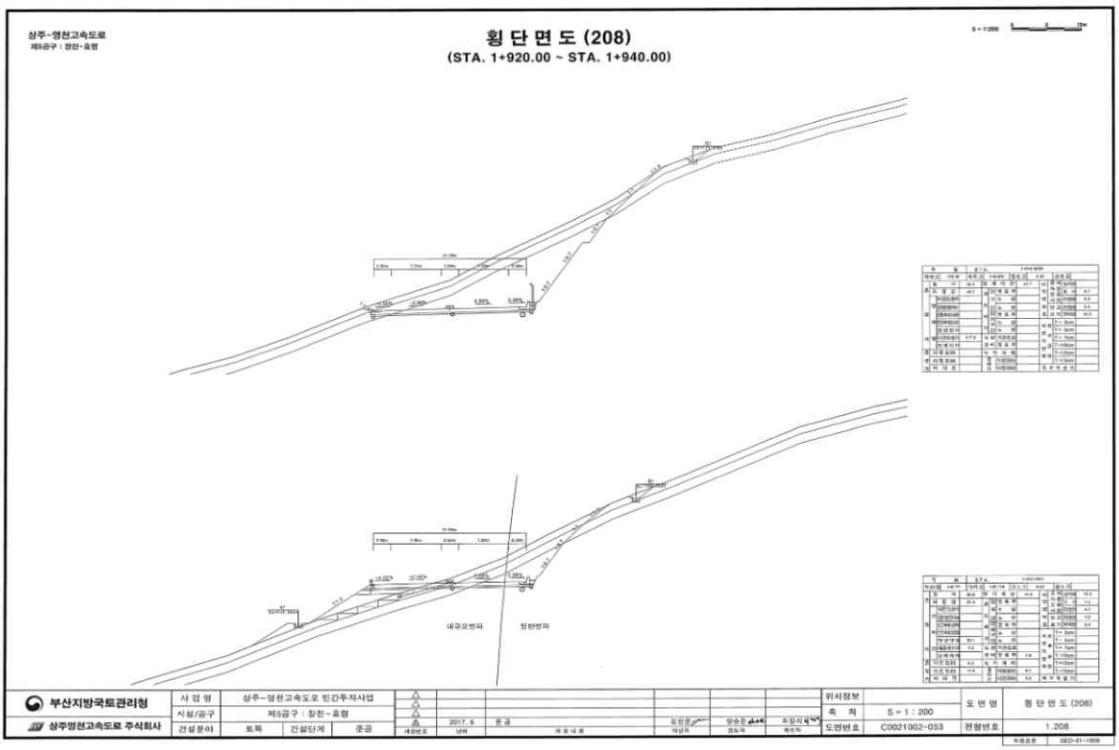
| | |
|---|---|
| | |
| 상부자연사면 전경 | 소단배수로 전경 |
| | |
| 산마루측구, 점검계단 전경 | 숏크리트 전경 |
| | |
| 사면부 2단 전경 | 하단(이격부) 전경 |

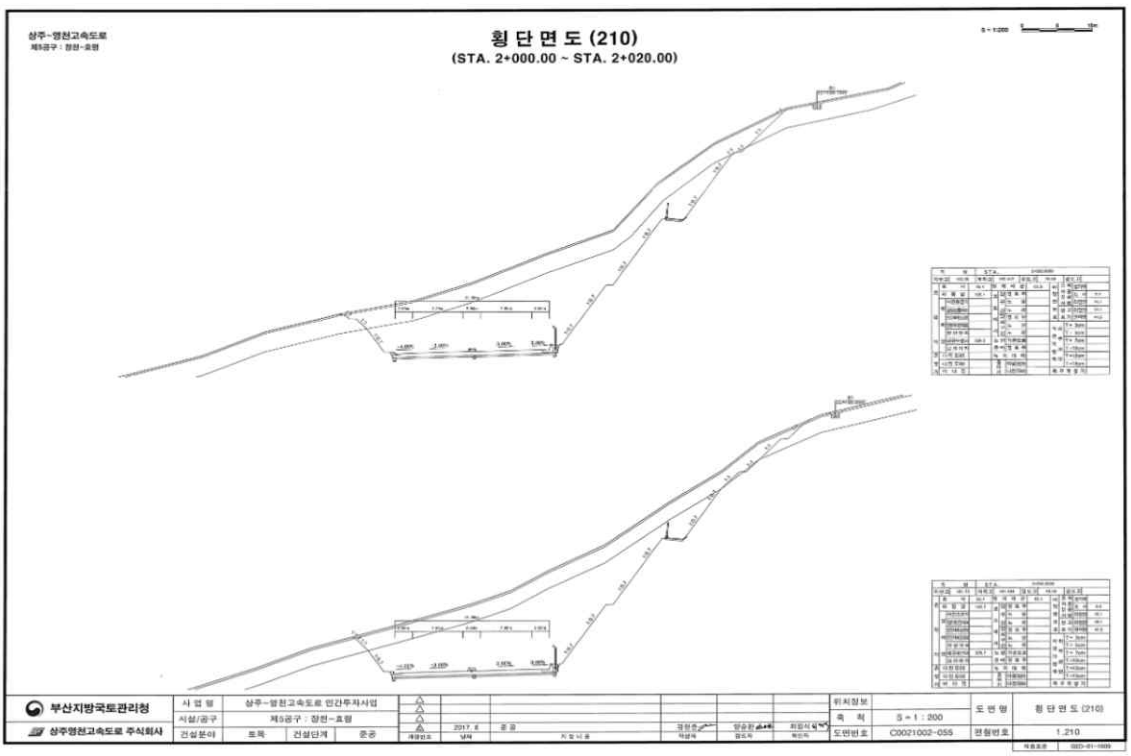
【그림 34.1.3】 부재별 현황

## 34.1.3 시설물 일반도




【그림 34.1.4】 평면도




【그림 34.1.5】 표준횡단면도

## 34.2 자료수집 및 분석

본 과업대상 구조물의 건설당시 주요현황을 파악하기 위해 [상주영천고속도로 민간투자산업 건설공사 5공구]의 설계 및 준공도서, 기존점검자료 등을 검토하여 주요현황을 요약하여 수록하였다.

또한, 본 과업 대상구조물의 관련자료를 수집·분석하여 구조물의 이력 확인, 결함 및 손상의 원인 분석, 손상의 변화 및 진행성 여부, 보수·보강대책 및 유지관리방안을 수립하기 위한 기초자료로 활용하였다.

### 34.2.1 자료수집 현황

【표 34.2.1】 점검이력사항

| 보존대상 목록 | | 보유 현황 | 비 고 |
|---|---|---|---|
| 설계 도서 | ◇공통<br>- 준공내역서<br>- 공사시방서<br>- 각종계산서<br>- 토질 및 지반조사 보고서<br>- 기타 특이사항 보고서 | ○ | ◇FMS |
| | ◇설계도면 | ○ | ◇FMS |
| 시설물 관리대장 | ◇기본현황<br>◇상세제원<br>◇유지관리 이력 | ○ | ◇FMS |
| 시공 관련 자료 | ◇시공관련 자료<br>◇품질관리 관련자료<br>- 재료증명서<br>- 품질시험기록<br>- 관리·선정시험 기록 등 각종 시험 기록<br>- 주요 구조부위에 대한 계측 관련자료<br>◇사고기록 | 일부 | ◇FMS |
| 안전점검 및 정밀안전진단 자료 | | ○ | ◇FMS |
| 보수·보강 자료 | | ○ | |

## 34.2.2 설계자료 검토

### 가. 사면 적용구배 및 소단설치 기준

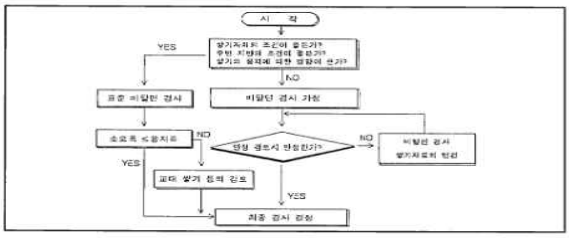
**8.4 비탈면 설계기준**

비탈면 안정해석을 위한 설계기준은 대체적으로 소단, 비탈면기울기 및 최소안전율 등으로 구분할 수 있으며 이에 대하여 검토하면 다음과 같다.

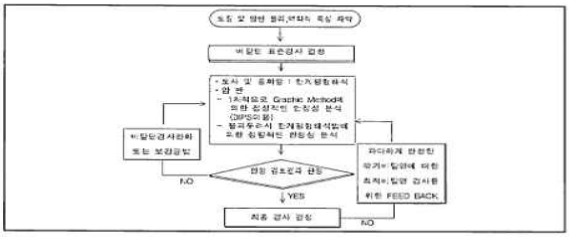
**8.4.1 비탈면 기울기기준**

가. 비탈면 기울기의 결정

(1) 쌓기 비탈면 기울기 결정에 따른 흐름도




(2) 깎기 비탈면 기울기결정에 따른 흐름도




282

**8.4.2 소단 설치기준**

가. 국내외 기관별 소단 적용기준

소단 설치빈도 및 폭에 대하여 국내외 기관별, 비탈면의 종류 및 지반의 특성 등을 고려하여 비교분석한 결과는 다음표와 같다. 소단 적용기준 현황을 보면 일본의 경우는 소단설치 높이 기준을 7m 마다 1~2m로 규정하고 있으며 국내기준은 5~10m마다 0.5~3.0m이다.

소단의 설치목적은 비탈면침식방지를 위한 배수시설 설치, 점검보수용 통로 등의 유지관리에 있으므로 발파암층에서는 H=10.0m 마다 1.0m소단과 리핑암 및 토사층에서는 H=5.0m마다 1.0m소단을 설치하되 H=20.0m마다 3.0m소단을 설치하는 것이 대체적으로 타당한 것으로 사료된다.

[국내외 기관별 소단적용 기준]

| 구 분 | 기관 및 규정명 | 소단적용 기준 |
|---|---|---|
| 국 내 | 건설공사 비탈면 설계기준 (2006) | · 비탈면 높이 10m 이상 : 원칙적으로 소단설치<br>· 비탈면 중간에 5~20m 높이 마다 폭 1~3m 소단설치 |
| | 한국도로공사 도로설계요령 (2002) | · 리핑암 : R.Q.D = 0~10%, H=5m 마다 소단 1m<br>· 발파암<br>RQD = 10~25% : H = 10m 마다 소단 1~2m<br>RQD = 25~50% : H = 10m 마다 소단 1~2m<br>RQD = 50% 이상 : H = 20m 마다 소단 3m |
| | 건설부 도로시설기준 | · H = 5 ~ 10m 마다 소단 1 ~1.5m |
| | 한국토지공사 | · H = 7m 마다 소단 0.5 ~1.5m |
| 일 본 | 도로공단 설계요령 | · H = 7m 마다 소단설치 |
| | 국유철도토목구조물 표준시방서 | · 암석과 접하는 토사 경계부와 7m 마다 소단 설치 |
| | 철도설계요령 | · H > 10m의 경우 7m마다 소단 1.5m. 기울기3% |

**8.4.3 지하수위 적용기준**

가. 적용기준

비탈면안정해석시 지하수위는 계절적인 지하수위 변화, 지형 및 시간적 요소를 고려하여 비탈면의 안정조건에 가장 불리한 상태를 해석에 적용하는 것이 바람직한것으로 사료된다.

쌓기구간에서는 시공속도에 따른 장단기적인 배수조건과 토층 및 풍화암 지반조건에서는 강우시 침투해석에 의한 간극수압분포를 실제 안정해석에 이용하여야 하나 본 설계에서는 다음과 같이 적용하였다.

287

다. 깎기 비탈면

자연지반의 토질은 매우 불균질하고, 풍화도, 성층상태 및 균열 등에 의해 지반의 강도는 현저하게 다르며 시공후 시간의 경과에 따라 응력이완, 대기노출로 인한 풍화진행 등으로 원지반의 전단강도가 약해지므로 비탈면이 차차 불안정하게 된다.

따라서 깎기비탈면 안정을 위한 기울기기준 결정은 토질구성, 상태, 특성, 지형조건, 지하수위 상태 및 시공조건과 비탈면의 용도등을 종합적으로 분석 고려되어야 한다.

국내 깎기비탈면 설계기준 적용기준은 건설교통부 및 한국도로공사 설계기준에 의거한 표준기울기를 적용하고 있으며 암반층에서 슬리나 절리등이 규칙있게 발달한 경우 기울기 비탈면에 따라 큰 붕괴가 예상되므로 지반조사 결과를 토대로 파괴형태를 예상하여 이에 대한 적절한 비탈면 기울기설정 및 부가적인 안정대책을 수립하도록 계획하였다.

[원지반 토질에 대한 비탈면 기울기범위]

| 토 질 조 건 | | 비탈면높이(m) | 기울기 | 비 고 |
|---|---|---|---|---|
| 모 래 | | - | 1:1.5 이상 | SW, SP |
| 사 질 토 | 밀실한 것 | 5 이하 | 1:0.8 ~ 1:1.0 | SM, SP |
| | | 5~10 | 1:1.0 ~ 1:1.2 | |
| | 밀실하지 않고 입도분포가 나쁨 | 5 이하 | 1:1.0 ~ 1:1.2 | |
| | | 5~10 | 1:1.2 ~ 1:1.5 | |
| 자갈 또는 암괴 섞인 사 질 토 | 밀실하고 입도분포가 좋음 | 10 이하 | 1:0.8 ~ 1:1.0 | SM, SC |
| | | 10~15 | 1:1.0 ~ 1:1.2 | |
| | 밀실하지 않거나 입도분포가 나쁨 | 10 이하 | 1:1.0 ~ 1:1.2 | |
| | | 10~15 | 1:1.2 ~ 1:1.5 | |
| 점 성 토 | | 0~10 | 1:0.8 ~ 1:1.2 | ML, MH, CL, CH |
| | | 5 이하 | 1:1.0 ~ 1:1.2 | GM, GC |
| 암괴 또는 호박돌 섞인 점성토 | | 5~10 | 1:1.2 ~ 1:1.5 | |
| 풍 화 암 | | - | 1:1.0 ~ 1:1.2 | 시편이 형성되지 않는 암 |

주) 1. 상표는 점성토로 간주, 표에 표시한 토질 이외에 대해서는 별도로 고려한다.
2. 위 표의 기울기는 소단을 포함하지 않는 단일비탈면의 기울기이다.

(건설교통부, 건설공사비탈면설계기준, 2006년)

284

**8.4.5 설계기준 선정**

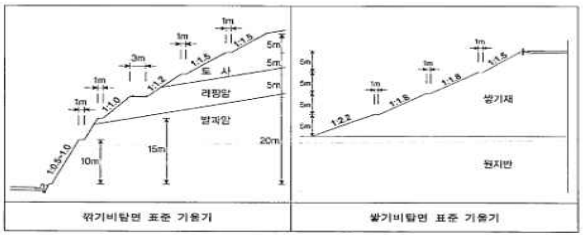
가. 비탈면 기울기 및 소단설치 기준

비탈면안정 해석을 위한 비탈면의 설계기준은 8.4.1 비탈면 기울기 기준에서 서술한 바와 같이 검토하였으며, 설계기준으로는 건설교통부 및 한국도로공사 기준을 적용하였다.

아래의 표는 비탈면의 설계기준을 정리한 것이며 본 표를 준용하여 비탈면안정 해석을 실시하는 것을 원칙으로 하나 해석 후 불안정한 경우 비탈면기울기를 완화하거나 비탈면안정 대책공법을 제시한다.

<비탈면 기울기 설계기준>

| 비탈면 구분 | 토 질 | 적 용 검 사 | 소 단 설 치 |
|---|---|---|---|
| 깎깎기 비탈면 | 토 사 층 | 1 : 1.2~1.5 | • 토사 및 리핑암<br>– 깎깎기 높이 5m 마다 소단 1m 설치<br>• 발파암 :<br>– 수직높이 10m 마다 소단 1m 설치<br>(1:0.7~1:1.0 기울기 적용시)<br>• 깎깎기 높이 20m 마다 3m 소단설치<br>• 리핑암과 발파암 사이에는 소단설치하지 않음 |
| | 리 핑 암 | 1 : 1.0 | |
| | 발 파 암 | 1 : 0.5~1.0 | |
| 쌓기 비탈면 | 쌓 기 재 | 1 : 1.5~3.2 | • 쌓기 높이 5m 마다 1m 소단설치 |




깎기비탈면 표준 기울기 | 쌓기비탈면 표준 기울기

290

# 나. 지형 및 지질

## 4.2 지표지질 조사

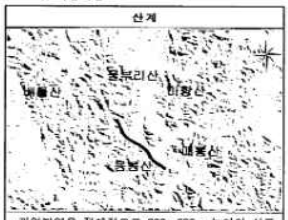
### 4.2.1 지형 및 지질특성

가. 지질 개요

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

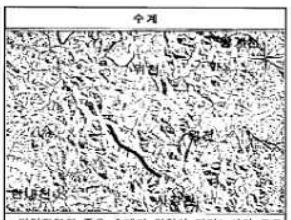
나. 지형특성

산계




- 과업지역은 전체적으로 200~500m 높이의 산릉이 고루 분포되어 있음
- 과업노선은 음봉산의 지지대를 따라 지나가며 북서방향으로 놓여 있음
- 산계는 주로 서북서 방향의 선구조가 잘 관찰됨

수계




- 과업지역의 주요 수계인 위천이 과업노선의 오른쪽에 분포하고 있음
- 과업 노선의 시점부 지역에서 위천이 사창천과 남천으로 분기되고 있으며 노선과 직접적으로 교차하는 수계는 없음

다. 본포 암종 특성

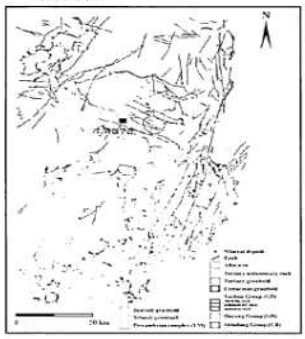
| 구 분 | 지질특성 |
|---|---|
| 낙동층 금담리층원 사암 | • 낙동층의 하부층에 해당하는 만경상층원의 역질사암과 역암은 원마도가 불량한 석영과 암편리장석이 주를 이루며, 탄질물과 변질된 유색광물이 주로 산출됨 |
| 하산동층 사암 | • 석영은 1 mm 내외의 것들로 원마도는 불량한 것들이 우세<br>• 하산동층 사암은 근거리에서 이동하여 형성 |
| 하산동층 세일 | • 엽층으로 인한 쪼개짐(fissility)이 발달<br>• 쪼개짐과 같은 방향으로 방해석이 침전 또는 충전되어 있어 층리방향으로의 이방성이 클 것으로 판단 |
| 진주층 세일 | • 엽층으로 인한 쪼개짐(fissility)이 발달<br>• 쪼개짐과 같은 방향으로 방해석이 침전 또는 충전되어 있어 층리방향으로의 이방성이 클 것으로 판단 |

53

라. 지질 계통도

| 지질시대 | | | | 층 명 | 특 성 | 비 고 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 제4기 | | | | 충적층(Qu) | • 하천 및 산록 퇴적물 | |
| | | | | ~~ 부정합 ~~ | | |
| 중생대 | 백악기 | 유천층군 | | 중성암맥(Kid)<br>산성암맥(Kad) | • 괴상의 치밀 | • 전 구간에서 기반암을 관입 |
| | | | | 만산암질암(Kat) | • 주로 응회암으로 구성 | • 노선과 교차하지 않음 |
| | | | | --- 관입 및 분출 --- | | |
| | | 신동층군 | 하산동층(Ke2) | 상부(Ke2-2) | • 사암 및 적색 미사암, 이암의 교호 | • 5공구 중점 |
| | | | | 하부(Ke2-1) | • 사암과 역질사암, 역암의 교호 | • 5공구 중앙 및 시점부 |

마. 지체구조



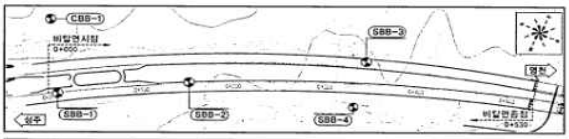
- 과업지역은 한반도의 동남단에 위치하며 백악기 퇴적분지가 크게 발달하고 후기의 북북동향의 단층대가 도폭의 동부지역을 통과
- 경상분지의 서쪽과 북쪽에서는 경상누층군이 선캄브리아기에 속하는 변성퇴적암류와 쥬라기말의 대보화강암류를 부정합으로 덮고 있고, 동부와 남부는 백악기말의 화성활동과 단층작용으로 심하게 파괴되었으며, 제3기층에 의해 부정합으로 피복되거나 동해 및 남해의 해저로 계속 발달

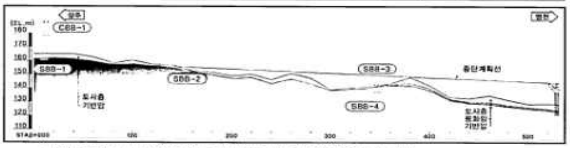
54

## 7.2 지층특성 분석

가. 본선비탈면구간

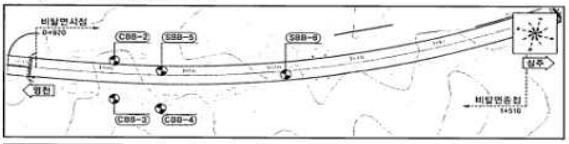
(1) 비탈면 1구간(STA.0+000~0+530)

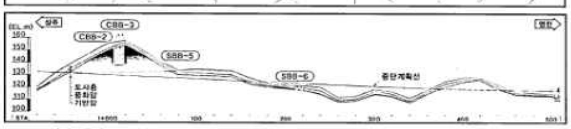



- 깎기 1구간은 토사층 2.3m의 두께로 분포하며 기반암은 9.7m에서 출현
- 쌓기 1구간은 토사층 0.8~3.0m, 풍화대층 0~2.5m의 두께로 분포하며 기반암은 0.8~5.0m에서 출현

(2) 비탈면 2구간(0+920~1+510)




- 깎기 2구간은 토사층 1.5~2.5m, 풍화대층 1.5~2.6m의 두께로 분포하며 기반암은 2.5~4.5m에서 출현
- 깎기 3구간은 토사층 0.5~1.0m, 풍화대층 0.5~3.0m의 두께로 분포하며 기반암은 1.0~4.0m에서 출현
- 쌓기 2구간은 토사층 0.8~3.5m, 풍화대층 0.0~2.2m의 두께로 분포하며 기반암은 3.0~3.5m에서 출현

248

## 7.3 지반특성 분석

### 7.3.1 토질 물성 시험

| 구 분 | 공 번 | 심 도 (m) | 지 층 | 함수비 (%) | 비 중 | Atterberg Limit LL(%) | Atterberg Limit PI(%) | Sieve Analysis(%) #4 | #10 | #40 | #200 | 0.02mm | USCS |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 깎기 | CBB-2 | 1.00 | 풍화토 | 8.6 | 2.74 | NP | - | 47 | 34.7 | 23.8 | 15.3 | - | GM |
| | CBB-4 | 1.00 | 퇴적층 | 16.4 | 2.73 | NP | - | 56 | 42.4 | 29.1 | 15.8 | - | GM |
| | CBB-10 | 1.00 | 퇴적층 | 15.2 | 2.69 | NP | - | 92.4 | 85.1 | 43.9 | 20.0 | - | SM |
| | CBB-12 | 1.00 | 퇴적층 | 28.0 | 2.74 | 39.7 | 19.5 | 72.8 | 64.4 | 53.0 | 32.7 | 15.5 | SC |
| | CBB-18 | 1.00 | 풍화토 | 12.3 | 2.74 | 30.0 | 8.7 | 84 | 71.7 | 58.3 | 42.3 | 11.0 | SC |
| | CBB-21 | 1.00 | 풍화암 | 11.9 | 2.70 | NP | - | 67.4 | 58.5 | 26.8 | 11.3 | - | SW-SM |
| | CBB-22 | 2.00 | 풍화암 | 6.7 | 2.73 | NP | - | 100 | 95.2 | 35.8 | 19.1 | - | SM |
| | CBB-24 | 2.00 | 풍화토 | 13.4 | 2.73 | NP | - | 59.1 | 45.7 | 32.6 | 21.0 | - | GM |
| 쌓기 | SBB-1 | 1.00 | 퇴적층 | 28.7 | 2.68 | 44.3 | 22.1 | 100 | 97.0 | 86.5 | 69.9 | 28.5 | CL |
| | SBB-3 | 2.00 | 퇴적층 | 8.0 | 2.65 | NP | - | 69 | 67.3 | 46.2 | 22.6 | - | SM |
| | SBB-5 | 2.00 | 풍화암 | 7.2 | 2.65 | NP | - | 96.8 | 92.7 | 55.2 | 26.7 | - | SM |
| | SBB-6 | 3.00 | 풍화토 | 9.5 | 2.63 | NP | - | 100 | 98.2 | 56.5 | 28.1 | - | SM |
| | SBB-9 | 2.00 | 매립층 | 11.3 | 2.69 | NP | - | 57 | 51.5 | 36.4 | 17.7 | - | GM |
| | SBB-10 | 1.00 | 풍화토 | 19.3 | 2.65 | 31.8 | 10.5 | 100.0 | 94.0 | 61.5 | 35.5 | 10.5 | SC |
| | SBB-19 | 4.00 | 풍화토 | 13.5 | 2.69 | 28.8 | 5.2 | 100 | 76.1 | 57.6 | 37.4 | 6.5 | SM |
| | SBB-21 | 2.00 | 퇴적층 | 19.4 | 2.67 | NP | - | 69.2 | 54.9 | 32.0 | 19.0 | - | SM |
| | SBB-22 | 1.00 | 매립층 | 16.7 | 2.64 | NP | - | 83.9 | 75.5 | 49.7 | 22.7 | - | SM |
| | SBB-23 | 1.00 | 매립층 | 8.8 | 2.64 | NP | - | 37.0 | 30.5 | 20.5 | 8.9 | - | GW-GM |
| | 6SBB-21 | 2.00 | 퇴적층 | 6.3 | 2.68 | NP | - | - | 20.6 | 10.2 | 3.5 | - | GW |
| | 6SBB-22 | 3.00 | 퇴적층 | 8.6 | 2.67 | NP | - | - | 51.7 | 39.3 | 30.5 | - | SM |
| 램프 깎기 구간 | RCB-8 | 표토 | 표토 | 3.0 | 2.65 | NP | - | 99 | 84.8 | 24.8 | 4.6 | 7.5 | SW |
| | RCB-13 | 1.00 | 풍화암 | 15.2 | 2.73 | 27.2 | 3.1 | 100.0 | 90.0 | 65.7 | 49.7 | 7.5 | SM |
| | RCB-15-1 | 표토 | 표토 | 36.8 | 2.70 | NP | - | 78 | 61.0 | 42.5 | 30.4 | - | SM |
| | RCB-17 | 3.00 | 풍화암 | 11.9 | 2.71 | NP | - | 83 | 62.9 | 39.9 | 24.8 | - | SM |
| | RCB-18 | 2.00 | 풍화암 | 11.6 | 2.72 | NP | - | 93.2 | 90.2 | 81.9 | 28.3 | - | SM |
| | RCB-19 | 2.00 | 풍화토 | 12.0 | 2.73 | NP | - | 100.0 | 98.0 | 53.3 | 21.3 | - | SM |
| | RCB-20 | 3.00 | 풍화토 | 10.3 | 2.69 | NP | - | 100.0 | 97.3 | 40.4 | 20.4 | - | SM |
| 램프 쌓기 구간 | RSB-11 | 1.00 | 퇴적층 | 17.0 | 2.71 | 27.9 | 4.8 | 100 | 100.0 | 92.4 | 68.5 | 11.0 | ML |
| | RSB-12 | 1.00 | 매립층 | 11.0 | 2.68 | NP | - | 47.6 | 41.8 | 31.3 | 12.2 | - | GM |
| | RSB-13 | 2.00 | 퇴적층 | 20.9 | 2.68 | 29.0 | 11.3 | 100.0 | 100.0 | 91.4 | 65.6 | 16.0 | CL |
| | RSB-14 | 2.00 | 풍화토 | 17.4 | 2.69 | 27.9 | 10.6 | 100 | 97.4 | 83.3 | 49.0 | 14.5 | SC |
| | RSB-15 | 2.00 | 풍화토 | 15.9 | 2.71 | 30.0 | 6.5 | 100.0 | 100.0 | 97.8 | 68.7 | 9.0 | ML |
| | RSB-16 | 2.00 | 풍화토 | 12.7 | 2.67 | NP | - | 100 | 99.6 | 49.2 | 25.4 | - | SM |
| | RSB-17 | 1.00 | 풍화토 | 10.6 | 2.71 | NP | - | 76 | 70.6 | 41.8 | 23.4 | - | SM |

- 비탈면구간 함수비는 6.7~28.7%, 비중은 2.63~2.74로 동일분류상 SC, SM, GM, CL, GW-GM, SW-SM에 해당됨
- 램프비탈면구간 함수비는 3.0~36.8%, 비중은 2.65~2.73로 동일분류상 SM, GM, SC, GM, ML, CL에 해당됨

256

# 다. 지반조사보고서

## 제 1 장 조 사 개 요

### 1.1 조사명

- 상주~영천 고속도로 민간투자사업 제 5공구 지반조사

### 1.2 조사목적

- 상주~영천 고속도로 민간투자사업 5공구를 위한 지반조사
- 계획노선의 지반공학적 특성을 고려한 조사계획 수립
- 선정된 최적노선을 대상으로 구조물별 특성을 고려한 현장조사, 현장시험 및 실내시험 실시
- 지층의 구성상태, 지반공학적 특성 및 지반조건 파악
- 조사된 자료를 종합·분석하여 합리적이고 경제적인 설계 및 시공에 필요한 공학적 자료 제공

### 1.3 조사범위

| | |
|---|---|
| 위 치 | • 시점 : (STA. 0+000) (X=299263.5334, Y=157920.5497)<br>• 종점 : (STA. 7+978) (X=293576.3489, Y=163273.3739)<br>• 연장 : 7.98km |
| 특 성 | • 국토 동남부 5개 고속도로를 연결하는 제2경부축(상주~영천) 고속도로 건설<br>• 대구~포항, 대구~부산고속도로 등의 건설로 인한 대구, 구미권 교통수요 분산<br>• 민간의 참여와 효율적 정부지정지원의 효율적 집행 도모 |

### 1.4 위치도

- 구조물 현황

| 터널 구간 | 교량 구간 | | | 토공구간 |
|---|---|---|---|---|
| • 불로터널(490m)<br>• 중구터널(385m)<br>• 효령터널(980m) | • 오로교(385m)<br>• 모실교(260m)<br>• 쌍당교(240m)<br>• 불로교(45m) | • 중구교(200m)<br>• 효령교(80m)<br>• 갈외교(90m) | • 램프A-1교(35m)<br>• 램프A-2교(17m)<br>• 램프A-3교(30m)<br>• 램프A-4교(50m)<br>• 램프C교(240m) | • 뒤기구간(16개소)<br>• 쌍기구간(16개소)<br>• 램프뒤기구간(7개소)<br>• 램프쌍기구간(11개소) |

1

## 제 2 장 조 사 계 획

### 2.1 조사 기본방향 및 수행흐름

가. 조사 기본방향

(1) 조사계획 수립

- 기존 문헌자료, 기본계획, 인접지역 설계 및 시공자료 분석
- 지형 및 지질 특성을 고려한 조사 범위 및 일정계획 수립

(2) 단계별 조사 수행

- 사전조사를 통한 중점검토사항 및 주요조사항목 선정
- 상세조사, 추가조사를 통한 지반정보자료 파악 및 분석 수행

우수하고 경제적인 설계 수행을 위한 상세 지반정보 제공

- 전기비저항 탐사 적용, 이상대 및 미시추구간 암반등급 산정
- 검사시추 및 특수시험을 통한 단층파쇄대 지질 및 공학적 특성 평가

(3) 중점검토구간 정밀조사 수행

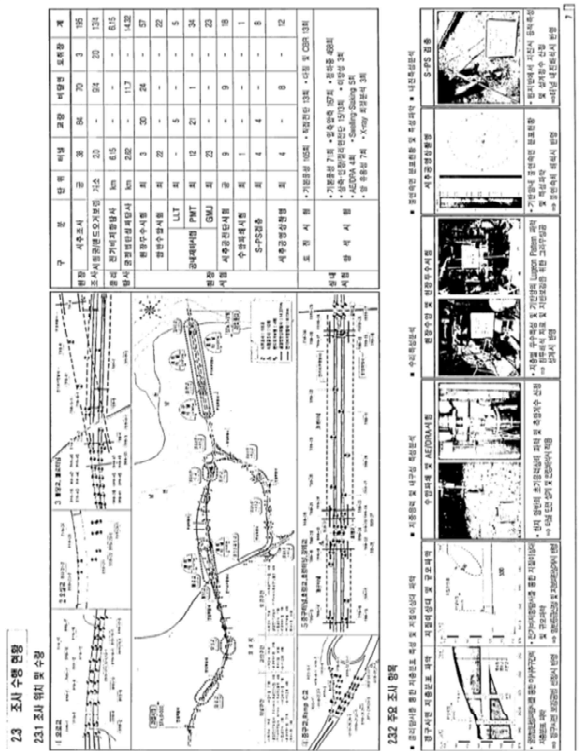
- 다양한 분석기법을 적용, 암반등급별 최적의 설계지반정수 산정
- 구조구 분류를 통한 불연속면 특성 상세 분석

(4) 신뢰성 높은 분석 및 설계활용 극대화

나. 조사 수행 흐름도

| 조사 수행절차 | 단계별 조사항목 | 조 사 목 적 |
|---|---|---|
| 사전 조사 | • 기존자료 분석<br>- 예비조사 결과, 기존지질도<br>- 인근 현장사례 | • 과업구간 현황 및 지반 공학적 문제점 파악<br>• 기본계획 자료 검토 및 활용 |
| 예비 조사 | • 광역지표지질조사<br>• 물리탐사<br>• 시추조사 및 현장시험<br>• 실내토질 및 실내암석시험 | • 단층 및 광역선구조 발달 상태 파악 후 상세조사 계획 수립<br>• 지층구분 및 구조대 파악 후 중점 검토 구간 설정 |
| 상세 조사 | • 정밀 지표지질조사<br>• 물리탐사<br>- 전기비저항 탐사 등<br>• 현장조사<br>- 시추조사, 시험굴조사 등<br>• 현장시험<br>- 공내재하, BST, S-PS검층, 수압파쇄, 투수/수압 등 | • 지질 이상대 및 위험예상 구간 (단층, 암층 경계) 분석<br>• 지층분포 및 지반특성 파악<br>• 강도정수 및 변형계수산정<br>• 불연속면 특성 및 동적 특성 파악 |
| 설계 반영 | • 결과 비교 및 종합분석 | • 암반등급 및 설계정수 산정 |

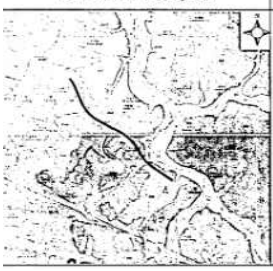
3



## 제 4 장 조 사 결 과

### 4.1 사전조사

#### 4.1.1 광역지질도 분석

| 광역 지질도 (1:250,000) | 분 석 내 용 |
|---|---|
|  | • 과업구간은 백악기 경상분지의 주로 신동층과 하양층군이 분포하는 퇴적소분지의 서남부에 위치<br>• 낙동층의 상부가 이 지역에 분포, 층후는 약 900m이며, 역질사암, 사암, 미사질 세암 및 역암으로 구성<br>• 하산동층은 두께 약 700m이며 사암, 세암, 자색세암 또는 미사암, 역질사암 및 역암으로 구성<br>• 전주층은 두께 약 900m이며 사암(일부 역질), 회색 내지 암회색 세암, 역암 및 석회암(흔히 니회암질)막층 등으로 구성 |

#### 4.1.2 기본설계 자료 분석

| 구 분 | 분 석 내 용 |
|---|---|
| 터널구간 | • 붕적층은 0.5~7.3m, 풍화토는 1.3~9.3m, 풍화암은 0.3~5.0m 두께로 분포<br>• 연암은 2.0~10.8m, 보통암은 27.5m, 경암은 3.0~31.5m 심도에서 출현하며, 연암 TCR/RQD(%)=42~100/0~55, 보통암 TCR/RQD(%) =93~100/40~50 경암 TCR/RQD(%)=10~100/0~100로 퇴적암으로 구성 |
| 교량구간 | • 붕적층은 0.3~5.4m, 풍화토는 0.5~1.1m, 풍화암은 0.3~0.9m 두께로 분포<br>• 연암은 1.1~6.3m, 경암은 2.9~6.0m 심도에서 출현하며, 연암 TCR/RQD (%)=25~100/0~64, 경암 TCR/RQD(%)=82~100/45~67로 퇴적암으로 구성 |
| 비탈면구간 | • 붕적층은 0.3m, 풍화토는 3.7m, 풍화암은 1.5~4.0m 두께로 분포<br>• 연암은 0.3~24.0m, 경암은 1.5~22.0m 심도에서 출현하며, 연암 TCR/RQD (%)=62~100/0~41, 경암 TCR/RQD(%)=90~100/62~100로 퇴적암으로 구성 |

52

## 4.3 지층분포 특성을 위한 조사

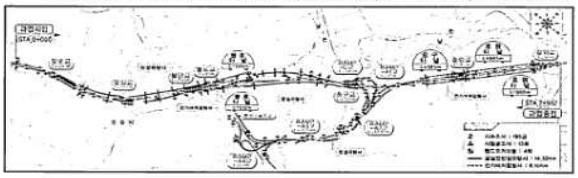
### 4.3.1 개 요

가. 기본 방향

- 터널 및 교량구간 상세지층, 지질 이상대 파악, 암반 분류시 활용
- 지반의 공학적 성질 분석, 암종 경계 및 지층 분포 특성 파악

나. 조사 위치 및 수량

- 굴절법 탄성파 탐사 14.32km, 전기비저항탐사 6.15km, 시추조사 196공, 시험굴조사 13개소, 표준관입시험 480회



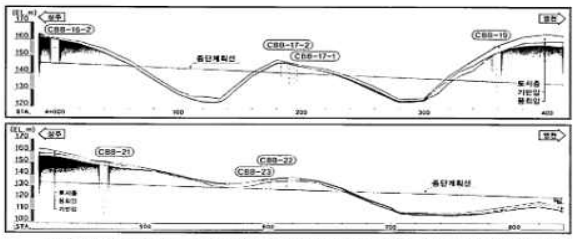
(1) 굴절법 탄성파 탐사

- 본선 구간

| 위 치 | 탐사구간(STA.) | 측선방향 | 연장(m) |
|---|---|---|---|
| 비탈면 구간 | 0+000 | 횡 | 115 |
| | 0+950~1+180 | 종 | 230 |
| | 1+000 | 횡 | 115 |
| | 1+080 | 횡 | 115 |
| | 1+190~1+605 | 종 | 415 |
| | 1+720~2+675 | 종 | 955 |
| 블로터널 시점 | (영천)3+010~3+125 | 종 | 115 |
| | (상주)2+970~3+085 | 종 | 115 |
| | 3+020 | 횡 | 55 |
| | 3+100 | 횡 | 55 |
| 블로터널 종점 | (영천)3+410~3+600 | 종 | 115 |
| | (상주)3+410~3+525 | 종 | 115 |
| | 3+540 | 횡 | 55 |
| | 3+460 | 횡 | 55 |
| 비탈면 구간 | 3+600~4+000 | 종 | 1,245 |
| | 4+360 | 횡 | 115 |
| | 4+470 | 횡 | 115 |
| | 4+600 | 횡 | 115 |

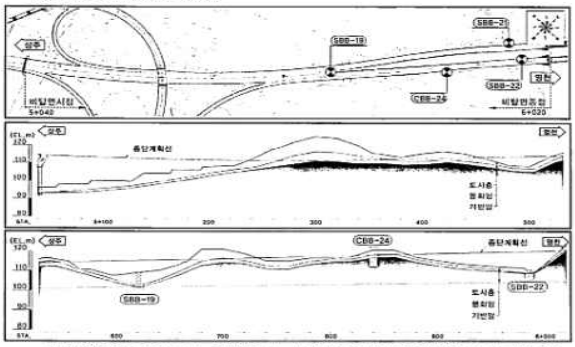
| 위 치 | 탐사구간(STA.) | 측선방향 | 연장(m) |
|---|---|---|---|
| 중구터널 시점 | (영천)6+000~6+080 | 종 | 80 |
| | (상주)6+600~6+680 | 종 | 80 |
| | 6+030 | 횡 | 100 |
| 중구터널 종점 | (영천)6+370~6+470 | 종 | 100 |
| | (상주)6+370~6+470 | 종 | 100 |
| | 6+430 | 횡 | 100 |
| 효령터널 시점 | (영천)6+545~6+660 | 종 | 115 |
| | (상주)6+545~6+660 | 종 | 115 |
| | 6+590 | 횡 | 100 |
| | 6+635 | 횡 | 100 |
| 효령터널 종점 | (영천)7+535~7+650 | 종 | 115 |
| | (상주)7+535~7+650 | 종 | 115 |
| | 7+575 | 횡 | 100 |
| | 7+600 | 횡 | 100 |

77



- 깎기 12구간은 토사층 0.5~5.7m, 풍화대층 1.8~2.8m의 두께로 분포하여 기반암은 2.7~7.5m에서 출현
- 쌓기 9, 10구간은 토사층 0.3m의 두께로 분포하여 기반암은 3.2m에서 출현
- 깎기 9, 10구간과 쌓기 7구간은 토사층 0.5m, 풍화대층 1.0~3.0m의 두께로 분포
- 깎기 11구간과 쌓기 8구간은 토사층 0.5m, 풍화대층 2.0~3.0m의 두께로 분포

(5) 비탈면 5구간(5+040~6+040)



- 깎기 13구간은 토사층 1.5~4.9m, 풍화대층 0.5~1.9m의 두께로 분포하여 기반암은 2.0~3.7m에서 출현
- 쌓기 11, 12구간은 토사층 6.7m, 풍화대층 1.1m의 두께로 분포하여 기반암은 7.8m에서 출현
- 쌓기 13구간은 토사층 1.8~2.5m, 풍화대층 1.1m의 두께로 분포하여 기반암은 1.8~2.5m에서 출현

250

## 7.6 설계 지반정수 산정

### 7.6.1 개 요

가. 기본 방향

- 기존 설계정수 산정의 문제점을 분석하고 대표값 산정시 신뢰도 향상을 위해 통계처리기법(Monte Carlo Simulation)을 적용하여 설계지반정수 산정
- 인근 유사현장의 설계·시공자료와 기존굴착자료를 분석하여 합리적인 설계 정수 산정

### 7.6.2 산정결과 요약

가. 연속체 해석을 위한 설계 지반정수 산정 결과

| 구 분 | 변형계수, $E_m$(MPa) | 단위중량 $\gamma_t$(kN/㎥) | 점착력, c(kPa) | 내부마찰각, φ(°) | 포아송비, υ |
|---|---|---|---|---|---|
| 붕 적 층 | 10.0 | 18.0 | 10.0 | 30.0 | 0.350 |
| 풍 화 토 | 20.0 | 19.0 | 24.0 | 26.0 | 0.350 |
| 풍 화 암 | 100.0 | 20.0 | 29.0 | 32.0 | 0.320 |
| 기반암 | - | 25.0 | 240.0 | 36.0 | - |
| 파쇄암반(파쇄대) | - | 23.0 | 37.0 | 28.0 | - |

나. 수리해석을 위한 설계지반 정수 산정 결과

| 구 분 | 붕적층 | 풍화토 | 풍화암 | 기반암 | 파쇄암반(파쇄대) |
|---|---|---|---|---|---|
| 투수계수, k(cm/sec) | $1.70\times10^{-3}$ | $6.00\times10^{-4}$ | $5.20\times10^{-4}$ | $8.70\times10^{-6}$ | $3.00\times10^{-3}$ |

다. 불연속체 해석을 위한 설계지반 정수 산정결과

(1) UDEC 및 3-DEC 해석을 위한 절리면 강도정수 산정결과

| 구조구 | 심도(m) | 절리군 | 방향(Dip/Dir) | $\sigma_c$(MPa) | $\sigma_n$(MPa) | JRC | JCS(MPa) | $\phi_r$(°) | $a_i$(mm) | $V_m$(mm) | $K_{ni}$(MPa/mm) | $K_n$(MPa/mm) | $K_s$(MPa/mm) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 22.3 | 1 | 9/134 | 90.3 | 0.59 | 5.0 | 36.4 | 29.0 | 0.40 | 0.42 | 3.42 | 6.81 | 0.46 |
| | | 2 | 81/263 | | 3.71 | | | | | | | | |
| | | 3 | 90/155 | | 33.22 | | | | | | | | |
| | | 4 | 75/218 | | 2.24 | | | | | | | | |
| 2 | 2-1 42.2 | 1 | 06/106 | 58.2 | 1.10 | 11.0 | 36.2 | 30.0 | 0.49 | 0.42 | 13.58 | 19.32 | 1.17 |
| | | 2 | 86/221 | | 15.73 | | | | | | | | |
| | | 3 | 79/337 | | 5.75 | | | | | | | | |
| | | 4 | 85/297 | | 12.59 | | | | | | | | |
| | 2-2 26.0 | 1 | 04/088 | 85.2 | 0.68 | 5.0 | 32.5 | 27.0 | 0.42 | 0.45 | 3.15 | 19.32 | 1.17 |
| | | 2 | 83/358 | | 5.55 | | | | | | | | |
| | | 3 | 73/083 | | 2.31 | | | | | | | | |
| 3 | 23.0 | 1 | 07/102 | 88.8 | 0.60 | 6.0 | 27.9 | 29.0 | 0.64 | 0.56 | 4.22 | 6.90 | 0.48 |
| | | 2 | 81/358 | | 3.82 | | | | | | | | |
| | | 3 | 89/295 | | 34.26 | | | | | | | | |
| | | 4 | 82/036 | | 4.30 | | | | | | | | |
| 4 | 29.0 | 1 | 15/137 | 81.2 | 0.78 | 8.0 | 33.9 | 29.0 | 0.61 | 0.50 | 7.96 | 14.03 | 1.13 |
| | | 2 | 82/009 | | 5.42 | | | | | | | | |
| | | 3 | 65/071 | | 1.78 | | | | | | | | |
| 5 | 30.5 | 1 | 11/121 | 83.7 | 0.81 | 10.0 | 36.3 | 32.0 | 0.72 | 0.51 | 11.36 | 14.76 | 0.92 |
| | | 2 | 84/052 | | 7.59 | | | | | | | | |
| | | 3 | 85/330 | | 9.10 | | | | | | | | |
| | | 4 | 82/291 | | 5.70 | | | | | | | | |

262

### 7.6.6 불연속체 해석을 위한 설계 지반정수 산정

가. 개요

- 방향성 및 역학적 특성을 고려하여 구조구별 물성치 산정
- 해석에 사용된 불연속면 자료는 지표지질조사, 시추공영상촬영의 조사성과를 종합분석하여 절리빈도가 높고 연장성이 좋은 절리군을 주 불연속면으로 구분하여 해석에 반영
- 해석에 이용된 입력정수는 현지암반 불연속면 조사결과와 절리면 전단시험 결과로부터 산정
- 개별요소해석시 실제 절리거동 표현 및 입력자료의 취득이 용이하고 객관성 측면에서 Mohr-Coulomb 모델보다 우수한 Barton-Bandis 모델을 적용하고 이에 따른 설계정수 산정

나. Barton-Bandis에 의한 절리면 수치강성 및 전단강성

- 수직강성 $K_n = K_{ni}\left[1-\frac{\sigma_n}{V_m K_{ni}+\sigma_n}\right]^{-2}$
- 전단강성 $K_s = \frac{100}{L}\sigma_n \tan\left[JRC \log_{10}\left(\frac{JCS}{\sigma_n}\right)+\phi_r\right]$

여기서, $K_{ni} = -7.15 + 1.75\,JRC + 0.02\left(\frac{JCS}{a_i}\right)$ $a_i = \frac{JRC}{5}(0.2\frac{\sigma_c}{JCS} - 0.1)$

$V_m = -0.296 - 0.0056\,JRC + 2.241\left(\frac{JCS}{a_i}\right)^{-0.2400}$

| 구조구 | 심도(m) | 절리군 | 방향(Dip/Dir) | $\sigma_c$(MPa) | $\sigma_n$(MPa) | JRC | JCS(MPa) | $\phi_r$(°) | $a_i$(mm) | $V_m$(mm) | $K_{ni}$(MPa/mm) | $K_n$(MPa/mm) | $K_s$(MPa/mm) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 22.3 | 1 | 9/134 | 90.3 | 0.59 | 5.0 | 36.4 | 29.0 | 0.40 | 0.42 | 3.42 | 6.81 | 0.46 |
| | | 2 | 81/263 | | 3.71 | | | | | | | 43.90 | 2.50 |
| | | 3 | 90/155 | | 33.22 | | | | | | | 1990.87 | 18.56 |
| | | 4 | 75/218 | | 2.24 | | | | | | | 22.40 | 1.57 |
| 2 | 2-1 42.2 | 1 | 06/106 | 58.2 | 1.10 | 11.0 | 36.2 | 30.0 | 0.49 | 0.42 | 13.58 | 19.32 | 1.17 |
| | | 2 | 86/221 | | 15.73 | | | | | | | 191.77 | 10.60 |
| | | 3 | 79/337 | | 5.75 | | | | | | | 54.76 | 4.62 |
| | | 4 | 85/297 | | 12.59 | | | | | | | 139.70 | 8.83 |
| | 2-2 26.0 | 1 | 04/088 | 85.2 | 0.68 | 5.0 | 32.5 | 27.0 | 0.42 | 0.45 | 3.15 | 6.90 | 0.48 |
| | | 2 | 83/358 | | 5.55 | | | | | | | 76.11 | 3.31 |
| | | 3 | 73/083 | | 2.31 | | | | | | | 21.78 | 1.49 |
| 3 | 23.0 | 1 | 07/102 | 88.8 | 0.60 | 6.0 | 27.9 | 29.0 | 0.64 | 0.56 | 4.22 | 6.63 | 0.49 |
| | | 2 | 81/358 | | 3.82 | | | | | | | 28.89 | 2.59 |
| | | 3 | 89/295 | | 34.26 | | | | | | | 1013.50 | 18.57 |
| | | 4 | 82/036 | | 4.30 | | | | | | | 33.55 | 2.89 |
| 4 | 29.0 | 1 | 15/137 | 81.2 | 0.78 | 8.0 | 33.9 | 29.0 | 0.61 | 0.50 | 7.96 | 11.39 | 0.70 |
| | | 2 | 82/009 | | 5.42 | | | | | | | 44.40 | 3.85 |
| | | 3 | 65/071 | | 1.78 | | | | | | | 16.67 | 1.45 |
| 5 | 30.5 | 1 | 11/121 | 83.7 | 0.81 | 10.0 | 36.3 | 32.0 | 0.72 | 0.51 | 11.36 | 14.76 | 0.92 |
| | | 2 | 84/052 | | 7.59 | | | | | | | 60.62 | 6.10 |
| | | 3 | 85/330 | | 9.10 | | | | | | | 75.07 | 7.11 |
| | | 4 | 82/291 | | 5.70 | | | | | | | 44.71 | 4.79 |

265

### 34.2.3 시설물 점검이력

대상시설물은 2종 시설물로서 2017년 6월 준공이후 기준에 따라 17회(정밀안전점검 3회, 정기안전점검 13회, 2종 성능평가 1회)의 점검을 주기적으로 실시해 왔으며, 기 점검 이력사항은 다음과 같다.

【표 34.2.2】 점검이력사항

| 번호 | 점검구분 | 점검 기관명 | 비용 (천원) | 주요 점검결과 |
|---|---|---|---|---|
| | 점검기간 | 책임 기술자 | 안전 등급 | 주요 보수보강(안) |
| 1 | 정기안전점검 (하반기) | ㈜명성 엔지니어링 | 300 | 영천절토34 사면은 지반변형 등의 파괴징후는 확인되지 않았으나, 숏크리트 상단부 들뜸 및 이격, 토사구간 비탈면 전반적인 식생 불량, 소단배수로 및 산마루측구 균열이 일부 발생한 것으로 조사되었다. 기 발생한 손상은 사면 안정성에 영향은 없는 것으로 판단되나, 보수 및 진전여부에 대한 주의관찰이 필요하다. |
| | 2017. 11. 13<br>2017. 12. 28 | 인승철 | 양호 | 균열보수 |
| 2 | 정기안전점검 (상반기) | ㈜명성 엔지니어링 | 275 | 영천절토34 사면은 지반변형 등의 파괴징후는 확인되지 않았으나, 숏크리트 상단부 들뜸 및 이격, 토사구간 비탈면 세굴, 소단배수로 및 산마루측구 균열이 일부 발생한 것으로 조사되었다. 기 발생한 손상은 사면 안정성에 영향은 없는 것으로 판단되나, 보수 및 진전여부에 대한 주의관찰이 필요하다. |
| | 2018. 05. 28<br>2018. 06. 30 | 인승철 | 양호 | - |
| 3 | 정기안전점검 (하반기) | ㈜명성 엔지니어링 | 275 | 영천절토34 사면은 지반변형 등의 파괴징후는 확인되지 않았으나, 숏크리트 상단부 들뜸 및 이격, 토사구간 비탈면 세굴, 소단배수로 및 산마루측구 균열이 일부 발생한 것으로 조사되었다. 기 발생한 손상은 사면 안정성에 영향은 없는 것으로 판단되나, 보수 및 진전여부에 대한 주의관찰이 필요하다. |
| | 2018. 10. 23<br>2018. 12. 31 | 인승철 | 양호 | 균열보수 |
| 4 | 정기안전점검 (상반기) | ㈜명성 엔지니어링 | 275 | 영천절토34 사면은 지반변형 등의 파괴징후는 확인되지 않았으나, 숏크리트 상단부 들뜸 및 이격, 토사구간 비탈면 세굴, 소단배수로 및 산마루측구 균열이 일부 발생한 것으로 조사되었다. 기 발생한 손상은 사면 안정성에 영향은 없는 것으로 판단되나, 손상의 진전여부에 대한 주의관찰이 필요하다. |
| | 2019. 03. 18<br>2019. 05. 28 | 인승철 | 양호 | 균열보수 |

| 번호 | 점검구분 | 점검 기관명 | 비용 (천원) | 주요 점검결과 |
|---|---|---|---|---|
| | 점검기간 | 책임 기술자 | 안전 등급 | 주요 보수보강(안) |
| 5 | 정밀안전점검 | ㈜명성 엔지니어링 | 364 | 본 사면에 대한 정밀안전점검 결과, 경미한 손상, 결함이 발생하였으나 기능 발휘에는 지장이 없으며 내구성 증진을 위하여 일부의 보수와 지속적인 관찰이 필요한 상태인 "B" 등급의 양호한 상태로 평가되었다. 사면 식생공, 낙석방지망이 시공되어 있으며, 노출암에서 확인할 수 있는 암반의 풍화등급은 약한풍화(SW)~심한풍화(HW) 정도이다. 사면 전반적으로 식생상태가 양호~보통인 것으로 조사되었다. 일부 노출암 구간은 낙석방지망 및 낙석방지울타리가 설치되어 안전성에는 문제가 없으나, 공용기간이 증가할수록 우수 및 동결융해작용으로 풍화가 진행될 수 있으므로, 주기적인 주의관찰이 요망된다. 소단배수로 및 산마루측구 균열이 일부 조사되었으나, 배수기능에 큰 문제는 없는 것으로 조사되었다. 사면보호/보강시설은 기능발휘에 큰 문제가 없는 것으로 조사되었다. |
| | 2019. 09. 16<br>2019. 12. 27 | 장진원 | B | 균열보수, 주의관찰 |
| 6 | 정기안전점검<br>(상반기) | ㈜명성 엔지니어링 | 306 | 영천절토34 사면은 지반변형 등의 파괴징후는 확인되지 않았으나, 소단배수로 및 산마루측구 일부구간에서 균열, 망상균열, 들뜸, 파손 등의 손상이 발생된 것으로 조사되었다. 기 손상부의 경우 사면의 안전성에 영향을 미칠만한 손상은 아니나, 손상의 진전 방지를 위한 보수가 필요할 것으로 판단된다. 특히, 소단배수로 일부구간 발생된 종방향 균열의 경우 손상의 진전 여부에 대한 주의관찰이 요망된다. |
| | 2020. 05. 12<br>2020. 06. 30 | 인승철 | 양호 | 균열보수, 단면보수 |
| 7 | 정기안전점검<br>(하반기) | ㈜명성 엔지니어링 | 306 | 영천절토34 사면은 지반변형 등의 파괴징후는 확인되지 않았으나, 소단배수로 및 산마루측구 일부구간에서 균열, 망상균열, 들뜸, 파손 등의 손상이 발생된 것으로 조사되었다. 기 손상부의 경우 사면의 안전성에 영향을 미칠만한 손상은 아니나, 손상의 진전 방지를 위한 보수가 필요할 것으로 판단된다. 특히, 소단배수로 일부구간 발생된 종방향 균열의 경우 손상의 진전 여부에 대한 주의관찰이 요망된다. |
| | 2020. 08. 31<br>2020. 12. 31 | 인승철 | 양호 | 균열보수, 단면보수 |

| 번호 | 점검구분 | 점검 기관명 | 비용 (천원) | 주요 점검결과 |
|---|---|---|---|---|
| | 점검기간 | 책임 기술자 | 안전 등급 | 주요 보수보강(안) |
| 8 | 2종 성능평가 | ㈜명성 엔지니어링 | 1,025 | 안전성능 평가는 외관상 관찰되는 시설물의 결함을 중심으로 조사·평가하였음. 상태안전성능평가 결과, 불연속면의 특성 및 지반 변형상태 등은 양호한 것으로 확인되었고, 상태안전성능평가 결과 A등급으로 평가됨. 일부 구간에서 소단배수로 및 산마루측구 균열이 조사되었으나, 현재 손상 상태는 경미한 결함으로 시설물의 안전성에 미치는 영향은 매우 미소한 상태임. 상기와 같은 사항을 종합적으로 분석한 결과, 외관상 결함, 손상 또는 붕괴 등의 요인에 대한 문제점이 없는 성능 수준인 A등급으로 평가됨.<br>내구성능평가는 시간에 따라 변화하는 안전성능 저하에 영향을 미치는 요소에 대한 평가로서 본 비탈면의 절리상태 및 표면 보호상태에 대한 평가를 시행하였음. 그 결과 일부 부재에서 내구성능의 저하 가능성이 조사되었으며, 외부 환경 등의 조건을 고려하여 보수 여부를 결정해야 하는 성능 수준인 B등급으로 평가됨. 안전성능평가, 내구성능평가 결과를 종합적으로 분석할 때, 외관상 결함, 손상 등의 요인에 대한 문제점이 없고 내구성능 저하 가능성이 낮으며 외부 환경조건 변화 등을 수용할 수 있는 성능 수준인 A(우수)등급으로 평가됨.<br>본 절토사면의 성능평가 결과, 성능목표인 "B등급" 이상인 “A등급”인 상태로 주기적인 점검 및 관리를 통한 평가저해요소에 대한 관리가 이루어진다면 시설물의 안전 및 내구성에는 문제가 없을 것으로 판단됨. |
| | 2020. 08. 31<br>2020. 12. 31 | 인승철 | A | 균열보수, 주의관찰 |
| 9 | 정기안전점검 (상반기) | ㈜명성 엔지니어링 | 306 | 영천절토 34 사면은 지반변형 등의 파괴징후는 확인되지 않았으나, 사면부 세굴, 자연사면 낙석위험, 수목전도 위험, 소단배수로 및 산마루측구 일부구간에서 균열, 망상균열, 들뜸, 파손 등의 손상이 발생된 것으로 조사되었다. 기 손상부의 경우 사면의 안전성에 영향을 미칠만한 손상은 아니나, 손상의 진전 방지를 위한 보수가 필요할 것으로 판단된다. 특히, 소단배수로 일부구간 발생된 종방향 균열의 경우 손상의 진전 여부에 대한 주의관찰이 요망된다. |
| | 2021. 03. 08<br>2021. 06. 07 | 장진원 | 양호 | 균열보수, 단면보수 |

| 번호 | 점검구분 | 점검 기관명 | 비용 (천원) | 주요 점검결과 |
|---|---|---|---|---|
| | 점검기간 | 책임 기술자 | 안전 등급 | 주요 보수보강(안) |
| 10 | 정밀안전점검 | ㈜명성 엔지니어링 | 437 | -심한풍화<br>-배수시설 균열, 망상균열 |
| | 2021. 08. 25<br>2021. 12. 10 | 장진원 | B | -균열보수, 주의관찰 |
| 11 | 정기안전점검 (상반기) | ㈜명성 엔지니어링 | 350 | -배수시설 균열, 망상균열 |
| | 2022. 05. 16<br>2022. 06. 24 | 정지운 | 양호 | -균열보수 |
| 12 | 정기안전점검 (하반기) | ㈜명성 엔지니어링 | 350 | -배수시설 균열, 망상균열 |
| | 2022. 09. 19<br>2022. 11. 18 | 이상훈 | 양호 | -균열보수 |
| 13 | 정기안전점검 (상반기) | ㈜명성 엔지니어링 | 350 | -배수시설 균열, 망상균열 |
| | 2023. 04. 03<br>2023. 06. 16 | 정지운 | 양호 | -균열보수 |
| 14 | 정밀안전점검 | ㈜명성 엔지니어링 | 641 | -심한풍화<br>-배수시설균열,망상균열 |
| | 2023. 07. 03<br>2023. 12. 08 | 이상훈 | B | -균열보수, 주의관찰 |
| 15 | 정기안전점검 (상반기) | ㈜명성 엔지니어링 | 350 | -배수시설 균열, 망상균열 |
| | 2024. 06. 10<br>2024. 06. 28 | 정지운 | 양호 | -주입보수 |
| 16 | 정기안전점검 (상반기) | ㈜명성 엔지니어링 | 350 | -배수시설 균열, 망상균열 |
| | 2024. 09. 23<br>2024. 12. 03 | 정지운 | 양호 | -주입보수 |
| 17 | 정기안전점검 (상반기) | ㈜명성 엔지니어링 | 350 | -배수시설 균열, 망상균열 |
| | 2025. 03. 24<br>2025. 06. 18 | 정지운 | 양호 | -주입보수 |

## 34.2.4 전차 정밀안전점검 실시결과(2023년 12월, ㈜명성엔지니어링)

### 가. 외관조사결과

| 구 분 | 점검 결과 | 보수·보강 방안 |
|---|---|---|
| 상부<br>자연사면 | 상태양호 | - |
| 사면부 | 풍화구간(충전물유실우려) | 주의관찰 |
| 사면하부 | 상태양호 | - |
| 배수시설 | 소단배수로 균열<br>소단배수로 망상균열<br>산마루측구 균열 | 주입보수<br>균열보수<br>주입보수 |
| 부대시설 | 상태양호 | - |
| 결과요약 | 사면 전반에 걸쳐 보호공, 식생공, 배수시설이 설치되어 있으며, 풍화등급은 보통풍화(MW) ~ 심한풍화(HW) 정도이다. 상부자연사면 및 사면부는 손상이 없는 상태이나,<br>풍화구간(충전물유실우려)은 지속적인 지표수유입 및 동결융해작용으로 충전물유실이 발생하여 이완암이 발생할 수 있으므로, 주기적인 점검을 통한 유지관리가 필요하다. 배수시설에 발생한 균열은 배수기능에는 문제가 없으나, 내구성확보를 위해 균열보수를 통한 유지관리가 요망된다.<br>사면보호/보강시설은 기능발휘에 큰 문제가 없는 양호한 상태로 조사되었다. | |

### 나. 내구성 조사 및 시험결과

| 시험위치 | 보정반발경도 | 추정강도(㎫) | 암 판정 결과 | 실시 전경 |
|---|---|---|---|---|
| 1구간 2.000km | 52.8 | 116.6 | 경암 | |
| - | - | - | - | |
| - | - | - | - | |
| 검토의견 | ·암반용 슈미트해머에 의한 강도 측정결과, 보정반발경도는 52.8로 측정되었으며, 추정강도 116.6㎫로 경암으로 판정되어 암반의 강도는 양호한 것으로 판단된다. | | | |

### 다. 종합평가 및 안전등급 지정

| 절토사면 종합평가 결과 산정표 | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 시설물명 | | 영천절토34 | | 표 번 호 | 【표 34.5.1】 |
| 평가구분 | | 결함지수 | 평가결과 | 비 고 | |
| 상태 평가 | 1구간 | 0.16 | B | 근거표번호 | 【표 34.4.5】 |
| | - | - | - | - | - |
| | - | - | - | - | - |
| 안전성평가 | | 해당없음 | | | |
| 종합평가 | | 0.16 | B | 최저등급 적용 | |
| 종합평가결과 | | 절토사면의 종합평가 결과 : B | | | |

## 라. 보수・보강 방안 및 개략공사비

| 구분 | 손상내용 | 보수방안 | 손상 물량 | 보수 물량 | 단위 | 단가 (천원) | 개략공사비 (천원) | 우선 순위 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 상부자연사면 | 상태양호 | – | – | – | – | – | – | – |
| 사면부 | 상태양호 | – | – | – | – | – | – | – |
| 사면하부 | 상태양호 | – | – | – | – | – | – | – |
| 부대시설 | 상태양호 | – | – | – | – | – | – | – |
| 배수시설 | 소단배수로 균열 | 주입보수 | 23.00 | 34.50 | m | 65 | 2,243 | 1 |
| | 소단배수로 망상균열 | 균열보수 | 40.00 | 60.00 | ㎡ | 54 | 3,240 | 2 |
| | 산마루측구 균열 | 주입보수 | 6.00 | 9.00 | m | 65 | 585 | 1 |
| 개략공사비 (천원) | 구 분 | 1순위 | | 2순위 | | | 3순위 | |
| | 순공사비 | 2,828 | | 3,240 | | | 0 | |
| | 재경비 (순공사비의 50%) | 1,414 | | 1,620 | | | 0 | |
| | 합계 | 4,242 | | 4,860 | | | 0 | |
| 개략공사비 총계(천원) | | 9,102 | | | | | | |

## 바. 종합결론

・ 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.

## 34.2.5 2종 성능평가 실시결과(2020년 12월, ㈜명성엔지니어링)

### 가. 안전성능평가 결과

| 안전성능 평가 결과 산정표 | | | |
|---|---|---|---|
| 시설물명 | 영천절토34 | | |
| 평가 구분 | 결함지수 | 평가 결과 | 비 고 |
| 상태안전성능 | 0.120 | A | 인장균열 없음 |
| 구조안전성능 | 0.080 | A | 특이파괴 유형 없음 |
| 안전성능 | 0.120 | A | |
| 안전성능 결과 | ㅇ상태안전성능과 구조안전성능 등급 중 최소등급 선택.<br>ㅇ안전성능평가 결과 : A등급 | | |

### 나. 내구성능평가 결과

| 평가항목 | 등급 | 등급 점수 (a) | 가중치 (b) | 결함지수 (a)×(b) |
|---|---|---|---|---|
| 지반상태(암반) | a | 0.08 | 0.33 | 0.026 |
| 절리상태 및 풍화진행도 | c | 0.43 | 0.53 | 0.228 |
| 표면보호공 | a | 0.08 | 0.14 | 0.011 |
| 결함도 지수 | | | | 0.265 |
| 등 급 | | | | B |

### 다. 종합평가 결과

| 시설물의 종합평가 결과 산정표 | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 시설물명 | 영천절토34 | | 분류 | 상주영천고속도로 |
| 평가 구분 | 성능평가 지수 | 평가 결과 | 성능간가중치(Wn) | 비 고 |
| 안전성능평가 | Ps=0.120 | A | 0.8 | 인장균열 없음 |
| 내구성능평가 | Pd=0.265 | B | 0.2 | |
| 종합평가 결과 | ㅇ사면의 종합평가 지수(P)<br>= ∑(성능평가지수(pn) × 성능간 가중치(Wn))<br>= (0.120 × 0.8) + (0.265 × 0.2) = 0.149<br>ㅇ종합평가 결과 : A등급 | | | |

### 라. 종합결론

본 절토사면의 성능평가 결과, 성능목표인 "B등급" 이상인 “A등급”인 상태로 주기적인 점검 및 관리를 통한 평가저해요소에 대한 관리가 이루어진다면 시설물의 안전 및 내구성에는 문제가 없을 것으로 판단된다.

## 34.2.6 시설물 보수 이력

2017년 06월에 준공되어 현재 FMS(시설물정보종합관리시스템)에 등록된 보수·보강실적은 없으나, 시설물의 하자보수를 실시한 것이 확인되었다.

【표 34.2.3】 보수이력사항

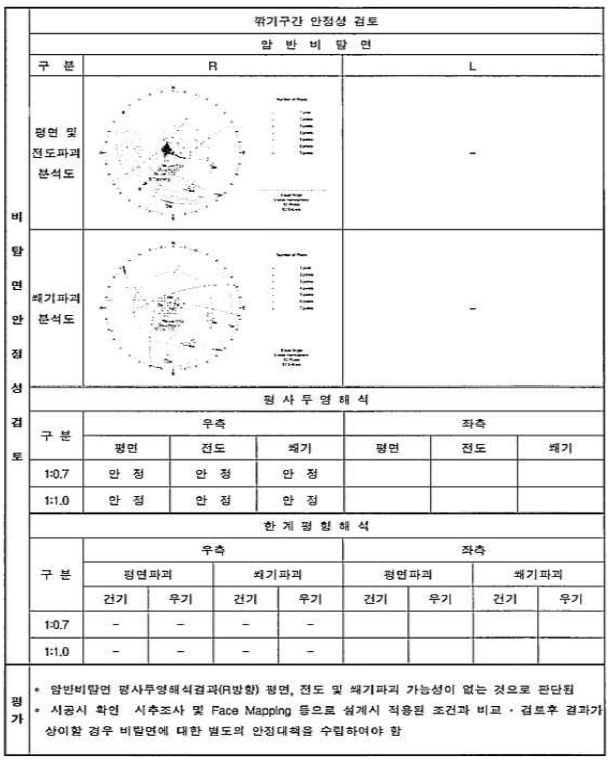
| 번호 | 공사명 | 공사구분 | 보수보강부위 | 시공자 |
|---|---|---|---|---|
| | 공사기간 | | 공사내역 | 공사비(천원) |
| 1 | – | 보수 | 배수로 | – |
| | – | | 균열보수(하자) | – |

## 34.2.7 시설물의 내진설계 여부 확인

FMS(시설물정보종합관리시스템) 상에 내진설계가 적용된 것으로 확인되었다.

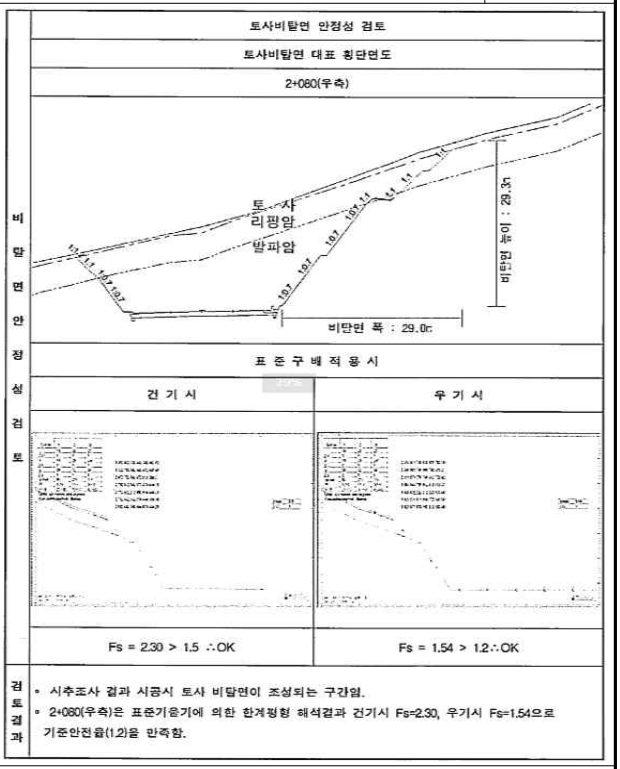
【표 34.2.4】 내진설계 여부 확인

| 적용유무 | 내진설계 | 비고 |
|---|---|---|
| 유 | •내진등급 : 내진 I등급 (고속도로)<br>•지진구역계수 : 0.11 (경상북도)<br>•위험도계수 : 1.4 (재현주기 1000년)<br>•가속도계수 : 0.154 (0.11 ×1.4) | |



| 쐐기구간 안정성 검토 | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 암 반 비 탈 면 | | | | | | | |
| 구 분 | R | | | L | | | |
| 비탈면 안정성 검토 | 평면 및 전도파괴 분석도 | | | - | | | |
| | 쐐기파괴 분석도 | | | - | | | |
| 평 사 투 영 해 석 | | | | | | | |
| 구 분 | 우측 | | | 좌측 | | | |
| | 평면 | 전도 | 쐐기 | 평면 | 전도 | 쐐기 | |
| 1:0.7 | 안 정 | 안 정 | 안 정 | | | | |
| 1:1.0 | 안 정 | 안 정 | 안 정 | | | | |
| 한 계 평 형 해 석 | | | | | | | |
| 구 분 | 우측 | | | 좌측 | | | |
| | 평면파괴 | | 쐐기파괴 | 평면파괴 | | 쐐기파괴 | |
| | 건기 | 우기 | 건기 우기 | 건기 | 우기 | 건기 | 우기 |
| 1:0.7 | – | – | – – | | | | |
| 1:1.0 | – | – | – – | | | | |
| 평가 | • 암반비탈면 평사투영해석결과(R방향) 평면, 전도 및 쐐기파괴 가능성이 없는 것으로 판단됨<br>• 시공시 확인 시추조사 및 Face Mapping 등으로 설계시 적용된 조건과 비교·검토후 결과가 상이할 경우 비탈면에 대한 별도의 안정대책을 수립하여야 함 | | | | | | |

(a) 구조계산서



| 토사비탈면 안정성 검토 | |
|---|---|
| 토사비탈면 대표 횡단면도 | |
| 2+080(우측) | |
| 비탈면 안정성 검토 | 토 사<br>리핑암<br>발파암<br>비탈면 높이 : 29.0m<br>비탈면 폭 : 29.0m |
| 표 준 구 배 적 용 시 | |
| 건 기 시 | 우 기 시 |
| Fs = 2.30 > 1.5 ∴OK | Fs = 1.54 > 1.2∴OK |
| 검토결과 | • 시추조사 결과 시공시 토사 비탈면이 조성되는 구간임.<br>• 2+080(우측)은 표준기울기에 의한 한계평형 해석결과 건기시 Fs=2.30, 우기시 Fs=1.54으로 기준안전율(1.2)을 만족함. |

(b) 구조계산서

### 34.2.8 시설물의 용도변경 여부 확인

FMS(시설물정보종합관리시스템) 상에 용도변경 이력은 없는 것으로 확인되었다.

### 34.2.9 수집자료 검토결과 및 점검방향 설정

【표 34.2.5】 수집자료 검토결과 및 점검방향

| 구 분 | 수집 자료 | 자료분석 결과 | 과업 진행방향 |
|---|---|---|---|
| 건 설 관 련 자 료 | ◇준공도서<br>– 지반조사보고서<br>– 준공도면<br>– 실시설계보고서 | ◇구조계산서 및 준공도면은 설계당시 기준에 준하여 작성된 것으로 확인됨<br>◇주요 설계변경 내용 및 시공시 문제점이 없는 것으로 파악됨 | ◇ 현장조사 시 부재치수를 실측하여 준공도면과 비교・검토함<br>⇒ 치수가 상이할 경우 도면을 재작성하며 실측치를 구조계산에 반영<br>⇒ 치수가 동일할 경우 준공도면을 기준으로 과업 진행 |
| 유 지 관 리 자 료 | ◇기 성능평가 보고서<br>◇기 정밀안전점검 보고서 | ◇사면부 충전물 유실우려<br>◇소단배수로 균열, 망상균열, 산마루측구 균열 | ◇전회 점검결과와 금회 점검결과를 비교・검토하여 추가 손상 및 진전 여부를 확인하여 대책방안 마련<br>◇구조물의 제원변경확인 및 추가손상 발생에 대한 안정성 확보여부 확인 |
| | ◇보수・보강 이력<br>– 시설물정보관리종합시스템 보수 및 점검이력 | ◇배수로 균열보수(하자) | ◇보수부 상태 확인 |

# 34.3 현장조사 및 시험

## 34.3.1 현황 및 특성

대상시설물은 고속국도 301호선(상주영천고속도로) 상에 위치한 절토사면으로, 자료수집 및 현장조사결과를 통해 확인된 일반현황, 사면특성, 구간분할, 외관조사 및 재료시험 결과는 다음과 같다.

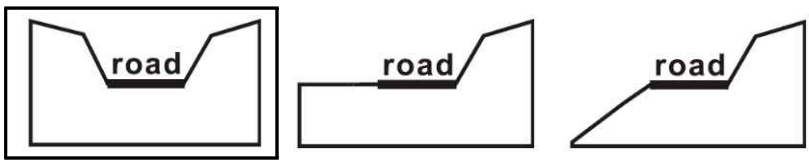
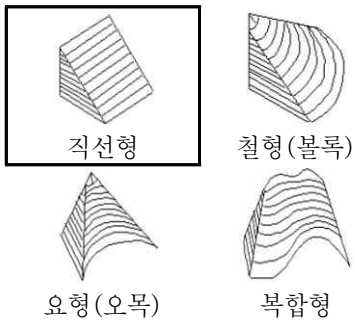
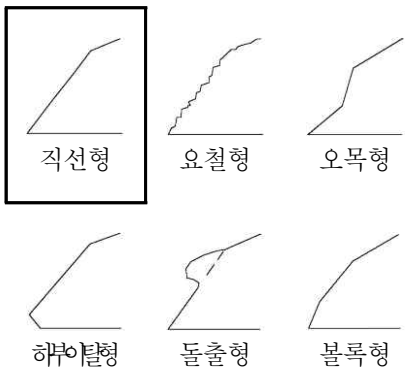
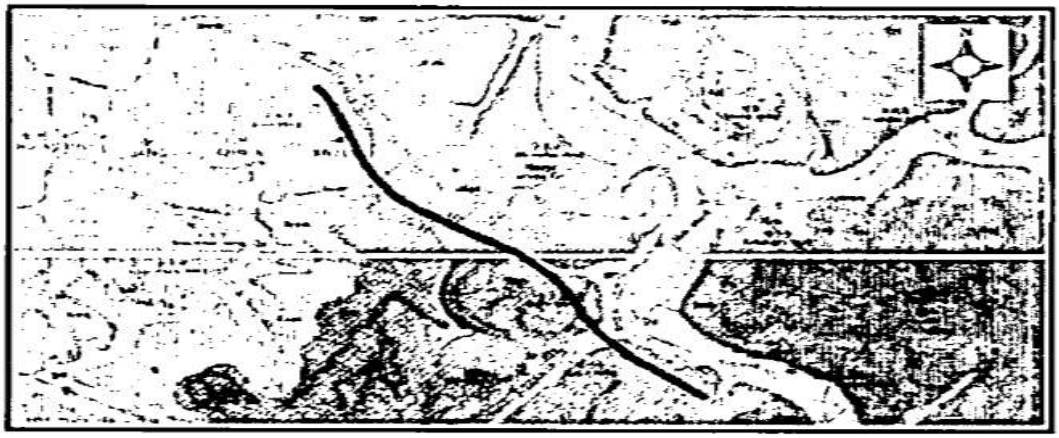
### 가. 일반현황 조사결과

【표 34.3.1】 일반현황 조사결과

<table>
<tr><td>조사일자</td><td>2025. 09. 30.</td><td>조 사 자</td><td colspan="2">정 지 운</td></tr>
<tr><td>일 기</td><td>맑음</td><td>준공년도</td><td colspan="2">2017년 06월 27일</td></tr>
<tr><td>행정구역</td><td colspan="4">대구광역시 군위군 효령면 내리리</td></tr>
<tr><td rowspan="2">위 치</td><td colspan="4">시점 : 36° 16′ 14.2″ 128° 55′ 14.0″</td></tr>
<tr><td colspan="4">종점 : 36° 16′ 00.0″ 128° 55′ 34.6″</td></tr>
<tr><td rowspan="3">도 로</td><td colspan="4">관리이정 : 군위R-A 1.890~2.150km</td></tr>
<tr><td colspan="2">왕복 4차선</td><td colspan="2">도로폭 : 18.5m</td></tr>
<tr><td colspan="4">교통량 : 30,787대/일</td></tr>
<tr><td rowspan="5">절토사면</td><td colspan="2">길 이 : 260.0m</td><td colspan="2">높 이 : 36.0m</td></tr>
<tr><td colspan="4">경 사/경사방향 : 55/232</td></tr>
<tr><td colspan="4">도로와의 이격거리 : 평균 1.0~1.5m</td></tr>
<tr><td colspan="2">구성물질 : 암</td><td colspan="2">토층심도 : 약 5.0m</td></tr>
<tr><td colspan="4">소 단 : 4</td></tr>
<tr><td rowspan="4">낙석/뜬돌</td><td colspan="2">낙석 존재유무 : 없음</td><td colspan="2">낙석의 양 : -</td></tr>
<tr><td colspan="4">낙석 평균크기 : -<br>낙석 최대크기 : -</td></tr>
<tr><td colspan="2">뜬돌 존재유무 : 없음</td><td colspan="2">뜬돌의 양 : -</td></tr>
<tr><td colspan="4">뜬돌 평균크기 : -</td></tr>
<tr><td rowspan="7">절토사면<br>시공현황</td><td colspan="2">종 류</td><td colspan="2">위 치</td><td>상 태</td></tr>
<tr><td colspan="2">산마루 측구</td><td colspan="2">1.890~2.150k</td><td>균열</td></tr>
<tr><td colspan="2">소단배수로</td><td colspan="2">1.950~2.110k</td><td>균열</td></tr>
<tr><td colspan="2">낙석방지울타리</td><td colspan="2">1.910~2.120k</td><td>양호</td></tr>
<tr><td colspan="2">야생동물유도울타리</td><td colspan="2">2.120~2.150k</td><td>양호</td></tr>
<tr><td colspan="2">숏크리트</td><td colspan="2">2.010~2.030k</td><td>양호</td></tr>
<tr><td colspan="2">점검계단</td><td colspan="2">2.060~2.150k</td><td>양호</td></tr>
<tr><td rowspan="3">붕괴이력</td><td colspan="2">유 형</td><td colspan="2">규 모</td><td>위 치</td></tr>
<tr><td colspan="2"></td><td colspan="2"></td><td></td></tr>
<tr><td colspan="2"></td><td colspan="2"></td><td></td></tr>
<tr><td>기 타</td><td colspan="4">·</td></tr>
</table>

## 나. 사면특성 조사결과

【표 34.3.2】 사면특성 조사결과

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 주변지형의 특성 | 주변 지형 | 산악지형 | | | |
| | 종단면 형상 |  | | | |
| | 기타 특징 | - | | | |
| 절토사면의 특성 | 종횡단면 |  | 종단면특성 |  | |
| 상부 자연비탈면 | 경 사 도 | 20~30° | | | |
| | 인장균열 | 무 | | | |
| | 포행흔적 | 무 | | | |
| | 수목의 기울어짐 | 무 | | | |
| | 인공구조물 | 무 | | | |
| | 산마루측구 | 유 | | | |
| | 계곡부 | 무 | | | |
| 지 질 |  | | | | |
| | 지질각론 | 백악기 경상층군의 신동층군의 낙동층(연화동층), 하산동층, 진주층(동명층)이 분포, 사암 및 범람원 기원의 퇴적층이 교호 | | | |
| 식 생 | ① 종 류 | 초 본 | 관 목 | 침 엽 수 | 활 엽 수 |
| | ② 밀 도 | 하 | 10/5㎡ | - | - |
| | ③ 근계특징 | 천근성 ( O ), 심근성 ( ) | | | |

## 다. 사면 구간분할 결과

사면의 구간분할 기준

1) 사면의 구성재료(토사, 연약암반, 파쇄암반, 절리암반)가 변화할 경우
2) 사면의 경사방향이 40° 이상 변화할 경우
3) 동일 구간의 연장이 200m 이상일 경우

현장조사, 재료시험 및 상태평가는 시설물의 안전 및 유지관리 실시 세부지침(2024. 12, 국토교통부, 국토안전관리원), 지형특성, 절토사면 시공현황, 사면의 유지관리 및 점검시 외관조사망도 직관성(상주기점 가까운 쪽을 1구간) 등을 종합적으로 고려하여 다음 표와 같이 1개의 구간으로 선정하여 조사 및 시험, 평가를 실시하였다.

사면분류를 실시한 결과는 상태평가의 지반특성에 따른 사면분류 편에 작성하였다.

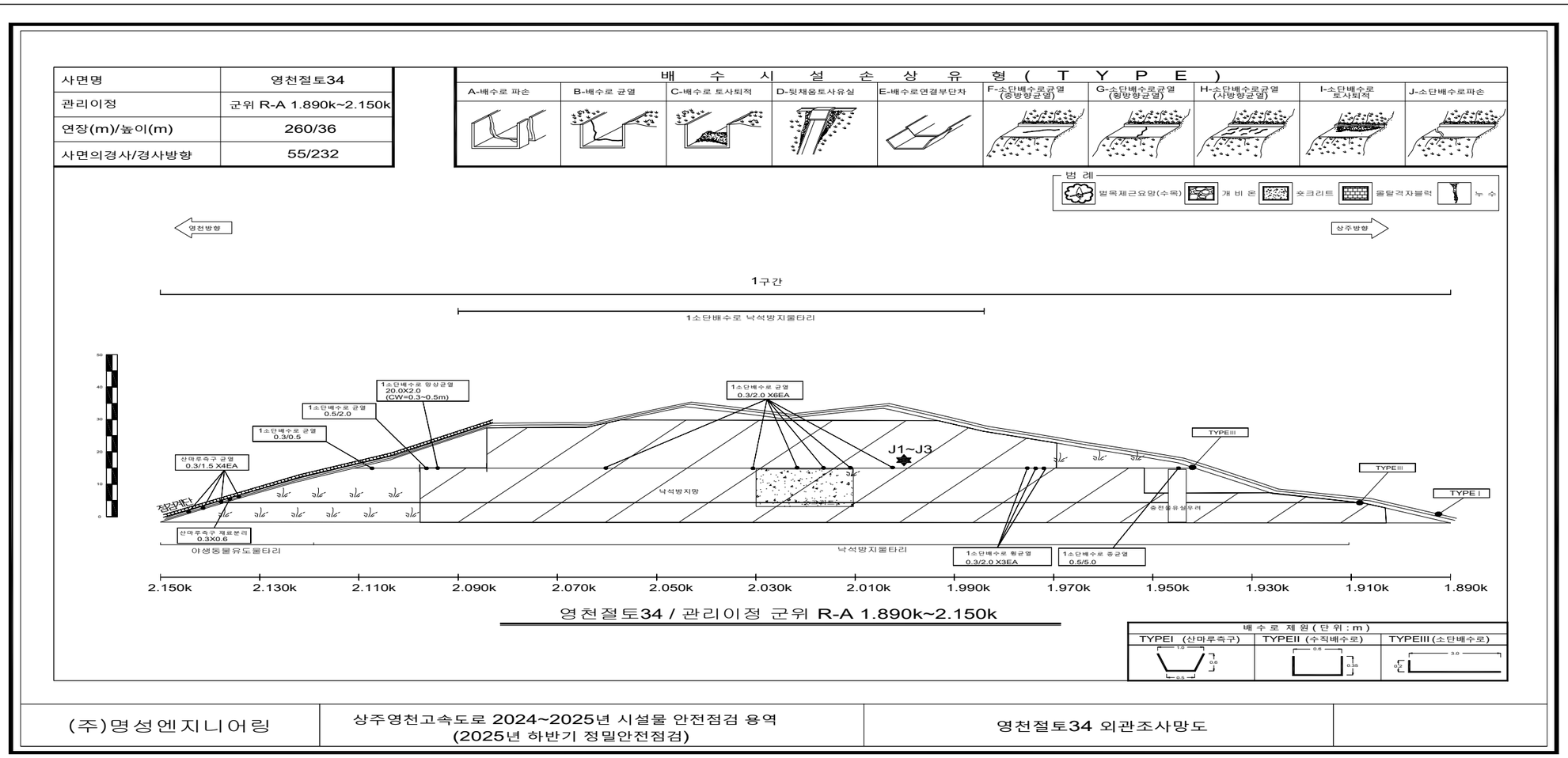
【표 34.3.3】 구간분할 결과

| 구 분 | 관리이정(k) | 연 장(m) | 높 이(m) | 경사/경사방향 | 토층심도(m) | 구성물질 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1구간 | 1.890~2.150 | 260.0 | 36.0 | 55/232 | 5.0 | 암 |

## 34.3.2 외관조사 결과 현황도(Face Map)

절토사면명 : 영천절토34 / 군위R-A 1.890~2.150

[ 방향 : 55/232 , 연장 : 260.0m , 높이 : 36.0m ]




**Bieniawski의 RMR 분류**

| 간격(m) | | 연장(m) | | 틈새(mm) | | 거칠기 | | 충전물(mm) | | | 풍화도 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| > 2 | 20 | < 1 | 6 | tight | 6 | 매우 거칢 | 6 | void | | 6 | Fresh | 6 |
| 0.6~2 | 15 | 1~3 | 4 | < 0.1 | 5 | 거칢 | 5 | hard | < 5 | 4 | S.W. | 5 |
| 0.2~0.6 | 10 | 3~10 | 2 | 0.1~1 | 4 | 약간 거칢 | 3 | | > 5 | 2 | M.W. | 3 |
| 0.06~0.2 | 8 | 10~20 | 1 | 1~5 | 1 | 매끄러움 | 1 | soft | < 5 | 2 | H.W. | 1 |
| < 0.06 | 5 | > 20 | 0 | > 5 | 0 | 경면화 | 0 | | > 5 | 0 | C.W. | 0 |

| No. | J1 | J2 | J3 | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 방향 | 76/304 | 88/355 | 85/030 | | | | | | |
| 간격 | 10 | 10 | 10 | | | | | | |
| 연장 | 4 | 2 | 4 | | | | | | |
| 틈새 | 4 | 4 | 4 | | | | | | |
| 거칠기 | 3 | 3 | 3 | | | | | | |
| 충전물 | 4 | 4 | 4 | | | | | | |
| 풍화도 | 1 | 3 | 3 | | | | | | |

### 34.3.3 외관조사 결과

#### 가. 1구간

1구간은 영천절토34의 관리이정 1.890~2.150k의 구간으로 연장 260.0m, 높이 36.0m로 구성 물질은 암반으로 사면전반에 걸쳐 보호공, 식생공, 배수시설이 시공되어 있는 상태이다.

1) 상부자연사면

- 상부자연사면은 인장균열 및 이완암괴, 지반의 변형 등의 손상이 없는 양호한 상태로 확인되었다.

2) 사면

- 사면전반에 걸쳐 보호공, 식생공이 시공되어 있으며, 양호한 상태로 확인되었다.
- 노출암반을 확인한 결과, 풍화등급은 보통풍화(MW)~심한풍화(HW) 정도로 판단된다. 점검결과, 식생공의 식생활착 상태는 양호한 편이고, 보호공인 방지망 내 퇴적은 없는 것으로 조사되었다.
- 낙석방지망내 풍화구간은 현재 손상발생은 없으나, 1.950k 일부 충전물유실이 우려되는 구간이 조사되었고, 공용기간 경과시 지속적인 지표수유입 및 동결융해작용으로 충전물유실이 발생하여 이완암이 발생할 수 있으므로 주기적인 점검을 통한 유지관리가 필요하다.

3) 사면하부

- 사면하부는 L형측구, 낙석방지울타리 등이 설치되어 있으며, 구조물의 변형 및 파손 등의 손상이 없는 전반적으로 양호한 상태이다. 이격거리는 1.0~1.5m정도의 거리를 유지하고 있다.

4) 부대시설(보호시설, 유지관리시설)

- 부대시설로는 낙석방지울타리(1.910~2.120k), 야생동물유도울타리(2.120~2.150k), 점검계단(2.060~2.150k), 숏크리트(2.010~2.030k)가 시공되어 있으며, 전반적으로 손상이 없는 양호한 상태로 조사되었다.
- 점검계단은 주변식생으로 인한 유지관리의 불편함을 초래할 수 있으므로, 주기적인 정비를 실시하는 관리가 필요하다.

5) 배수시설

- 배수시설은 소단배수로 및 산마루측구가 시공되어 있다.
- 소단배수로 균열, 망상균열, 산마루측구 균열, 재료분리가 조사되었으며, 시공당시 건조수축, 다짐미흡으로 압밀작용 부위를 따라 배수로 자중, 품질불량 등에 의해 발생된 것으로 판단된다. 조사된 손상은 손상부위로 지표수의 유입으로 인해 손상의 진전이 예상되므로 원활한 배수 및 유지관리를 위해 주입보수, 단면보수 등의 조치가 필요하다.

6) 공중이 이용하는 부위

- 추락방지시설, 도로포장은 손상이 확인되지 않은 양호한 상태이며, 도로부 신축이음부, 환기구 등 덮개는 관찰되지 않았다.

| | |
|---|---|
| 현 황 | 상부자연사면 전경 |
| 원 인 | 상태양호 |
| 대 책 | – |

| | |
|---|---|
| 현 황 | 소단배수로 전경 |
| 원 인 | – |
| 대 책 | – |

| | |
|---|---|
| 현 황 | 2단 풍화구간(낙석방지망내) |
| 원 인 | 풍화 |
| 대 책 | 주의관찰 |

| | |
|---|---|
| 현 황 | 1.950k 풍화구간(충전물유실우려) |
| 원 인 | 풍화, 지표수유입 |
| 대 책 | 주의관찰 |

| | |
|---|---|
| 현 황 | 1.945k 소단배수로 균열(0.5/5.0) |
| 원 인 | 다짐미흡, 배수로 자중, 지표수 유입 |
| 대 책 | 주입보수 |

| | |
|---|---|
| 현 황 | 1.970k 소단배수로 균열(0.3/2.0) |
| 원 인 | 다짐미흡, 배수로 자중, 지표수 유입 |
| 대 책 | 주입보수 |

**【사진 34.3.1】 1구간 외관조사 결과 주요현황**

| | | | |
|---|---|---|---|
| | | | |
| 현 황 | 2.135k 산마루측구 균열(0.3/1.5) | 현 황 | 2.140k 산마루측구 재료분리(0.3*0.6) |
| 원 인 | 다짐미흡, 배수로 자중, 지표수 유입 | 원 인 | 다짐미흡, 품질불량 |
| 대 책 | 주입보수 | 대 책 | 단면보수 |
| | | | |
| 현 황 | 낙석방지울타리 전경 | 현 황 | 야생동물유도울타리 전경 |
| 원 인 | 상태양호 | 원 인 | 상태양호 |
| 대 책 | - | 대 책 | - |

【사진 34.3.1】 1구간 외관조사 결과 주요현황(계속)

【표 34.3.4】 1구간 손상내용 총괄표

| 구 분 | 손상 내용 | 단위 | 물량 | 개소 | 보수방안 | 비고 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 상부자연사면 | 상태양호 | - | - | - | 주의관찰 | |
| 사면부 | 상태양호 | - | - | - | 주의관찰 | |
| 사면하부 | 상태양호 | - | - | - | 주의관찰 | |
| 부대시설 | 상태양호 | - | - | - | 주의관찰 | |
| 배수시설 | 소단배수로 균열 | m | 25.50 | 12 | 주입보수 | |
| | 소단배수로 망상균열 | ㎡ | 40.00 | 1 | 균열보수 | |
| | 산마루측구 균열 | m | 6.00 | 4 | 주입보수 | |
| | 산마루측구 재료분리 | ㎡ | 0.18 | 1 | 단면보수 | |

## 34.3.4 현장조사 결과 요약

### 가. 결함 항목별 발생원인 분석

【표 34.3.5】 외관조사 결과 요약

| 구 분 | 점검 결과 | 발생원인 | 보수·보강 방안 |
|---|---|---|---|
| 상부<br>자연사면 | 상태양호 | - | - |
| 사면부 | 풍화구간(충전물유실우려) | 강우, 지표수 유입 등의 열화 | 주의관찰 |
| 사면하부 | 상태양호 | - | - |
| 배수시설 | 소단배수로 균열<br>소단배수로 망상균열<br>산마루측구 균열<br>산마루측구 재료분리 | 다짐미흡, 우수유입<br>다짐미흡, 우수유입<br>다짐미흡, 우수유입<br>다짐미흡, 품질불량 | 주입보수<br>균열보수<br>주입보수<br>단면보수 |
| 부대시설 | 상태양호 | - | - |
| 결과요약 | 사면 전반에 걸쳐 보호공, 식생공, 배수시설이 설치되어 있으며, 풍화등급은 보통풍화(MW) ~ 심한풍화(HW) 정도이다. 상부자연사면 및 사면부는 손상이 없는 상태이나, 풍화구간(충전물유실우려)은 지속적인 지표수유입 및 동결융해작용으로 충전물유실이 발생하여 이완암이 발생할 수 있으므로, 주기적인 점검을 통한 유지관리가 필요하다. 배수시설에 발생한 균열, 재료분리는 배수기능에는 문제가 없으나, 내구성확보를 위해 보수를 통한 유지관리가 요망된다.<br>사면보호/보강시설은 기능발휘에 큰 문제가 없는 양호한 상태로 조사되었다. | | |

【표 34.3.6】 손상내용 총괄표

| 구 분 | 손상 내용 | 단위 | 물량 | 개소 | 보수방안 | 비고 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 상부자연사면 | 상태양호 | - | - | - | 주의관찰 | |
| 사면부 | 상태양호 | - | - | - | 주의관찰 | |
| 사면하부 | 상태양호 | - | - | - | 주의관찰 | |
| 부대시설 | 상태양호 | - | - | - | 주의관찰 | |
| 배수시설 | 소단배수로 균열 | m | 25.50 | 12 | 주입보수 | |
| | 소단배수로 망상균열 | ㎡ | 40.00 | 1 | 균열보수 | |
| | 산마루측구 균열 | m | 6.00 | 4 | 주입보수 | |
| | 산마루측구 재료분리 | ㎡ | 0.18 | 1 | 단면보수 | |

## 나. 이전 정밀안전점검과의 비교(결함의 진행성 분석)

전회(2023년 정밀안전점검)와 금회 실시하는 점검의 외관조사 후 손상수량 증감을 비교하여 수록하였다. 그 결과, 전회 점검이후 소단배수로 균열, 산마루측구 재료분리가 추가 조사되었다.

【표 34.3.7】 이전 정밀안전점검과의 손상수량 비교증감표

| 구 분 | 손상 내용 | 단위 | 전회(2023년) | | 금회(2025년) | | 증,감 (▲, ▼) | 비고 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | 물량 | 개소 | 물량 | 개소 | | |
| 상부자연사면 | 상태양호 | - | - | - | - | - | - | |
| 사면부 | 상태양호 | - | - | - | - | - | - | |
| 사면하부 | 상태양호 | - | - | - | - | - | - | |
| 부대시설 | 상태양호 | - | - | - | - | - | - | |
| 배수시설 | 소단배수로 균열 | m | 23.00 | 10 | 25.50 | 12 | ▲2.50 | |
| | 소단배수로 망상균열 | ㎡ | 40.00 | 1 | 40.00 | 1 | - | |
| | 산마루측구 균열 | m | 6.00 | 4 | 6.00 | 4 | - | |
| | 산마루측구 재료분리 | ㎡ | - | - | 0.18 | 1 | ▲0.18 | |

## 34.3.5 공중이 이용하는 부위 점검

비탈면 시설물 중 공중의 안전에 영향을 미치는 것으로 인정되는 부위에 대하여 세부지침에 의거한 점검항목 및 점검내용은 다음과 같다.

【표 34.3.8】 공중이 이용하는 부위 점검내용

| 구 분 | 점검 결과 | 비고 |
|---|---|---|
| 추락방지시설 | 추락방지시설인 점검계단은 손상이 관찰되지 않은 양호한 상태로, 유지관리에 문제가 없는 것으로 판단된다. | |
| 도로부 포장 | 도로부 포장은 조사결과 손상이 관찰되지 않아 차량 주행에 특별한 문제가 없는 것으로 판단된다. | |
| 도로부 신축이음부 | 해당사항 없음 | |
| 환기구 등의 덮개 | 해당사항 없음 | |
| 기타 | 해당사항 없음 | |

## 34.3.6 재료시험 결과

영천절토34는 비탈면 분류결과 암반사면으로 판정되었고, 암반사면 재료시험인 슈미트해머를 이용한 반발경도시험 및 풍화등급, 불연속면 특성조사를 분할된 구간별로 시험을 실시하였다.

### 가. 반발경도시험

1) 반발경도시험 위치 및 결과

암반용 슈미트해머를 이용한 반발경도시험은 구간별로 1회씩 강도조사를 실시하였으며, 그 결과는 다음과 같다. 세부시험값은 부록에 첨부하였다.

【표 34.3.8】 반발경도시험 결과

| 시험위치 | 상위50% 평균값 (대표값) | 일축압축강도 추정(MPa) | 암 판정 결과 | 실시 전경 |
|---|---|---|---|---|
| 1구간 2.000km | 55.4 | 106.8 | 경암 | |
| – | – | – | – | |
| – | – | – | – | |
| 검토의견 | ·암반용 슈미트해머에 의한 반발경도 시험결과, 상위50% 평균값(대표값)은 55.4 으로 측정되었으며, 일축압축강도추정 106.8MPa로 경암으로 판정되어 암반의 강도는 양호한 것으로 판단된다. | | | |

2) 이전 정밀안전점검과의 비교

전회(2023년 정밀안전점검)와 금회 실시하는 점검의 반발경도시험 후 값을 비교하여 수록하였다. 그 결과, 조사위치와 기타 요인으로 인해 다소 차이가 발생하였으나, 대체적으로 동일한 상태를 유지하고 있는 것으로 평가되었다.

【표 34.3.9】 이전 정밀안전점검과의 일축압축강도 추정 비교

| 구 분 | 위 치 | 전회(2023년) | 금회(2025년) | 비고 |
|---|---|---|---|---|
| | | 일축압축 추정강도(MPa) | 일축압축 추정강도(MPa) | |
| 반발경도시험 | 1구간 | 116.6 | 106.8 | 경암 |

| 영천절토34 반발경도시험 보고서 | |
|---|---|
| 1. 시험조건 | |
| 구분 | 내용 |
| 시험 일자 및 시간 | 일자 : 2025. 09. 30. 시간 : 09:00 ~ 17:00 |
| 시험 위치 | 시험 성과표의 위치명 및 외관조사 위치(m) 참조 |
| 시험 대상 구조물 | 영천절토34 (L=260.0m, H=36.0m) |
| 시험 대상 표본 선정 | 재료시험 수량에 따라 표본 선정, 암반노출부 |
| 시험시의 온도 | 20.9℃, 3000일 이상 |
| 표본 내부의 함수 상태 | 기건 상태 |
| 2. 시험기기 | |
| 구분 | 내용 |
| 측정기의 종류 | 슈미트 해머 암반형 |
| 3. 시험 방법 | |
| 구분 | 내용 |
| 반발경도 타격점 간격 및 수량 | 4 × 5, 20회 타격(30mm 간격) |
| 반발경도 측정기의 타격방향 | 시험 성과표 참조 |
| 반발경도 유효값 기준 | 측정치의 상위 50% 의 평균값 |
| 시험 부위별 반발경도의 평균값 | 시험 성과표 참조 |
| 버린 반발경도의 값 및 위치 | 시험 성과표 참조 |
| 4. 시험결과 | |
| 시험 성과표 참조 | |

## 나. 불연속면 특성 조사

1) 불연속면 조사 위치

상태평가에서 실시한 사면분류 및 구간분할에 따라 구간을 분할하였고, 구간별 불연속면에 대해 조사를 실시하였다. 조사위치는 외관조사 결과현황도(Face Map)에 표시하여 지속적이고 연속적인 유지관리가 될 수 있게 하였다.

경사/방향 측정

거칠기 측정

간격 측정

【사진 34.3.2】 불연속면 측정 현황

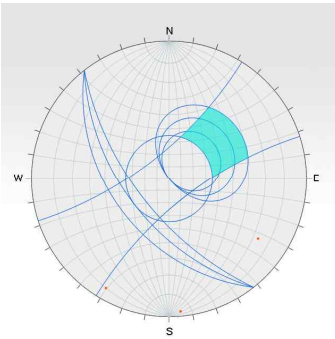
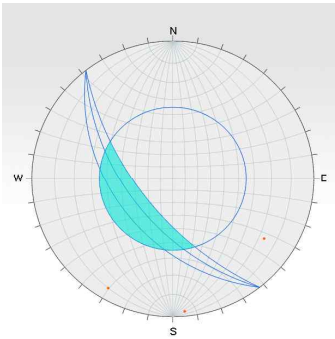
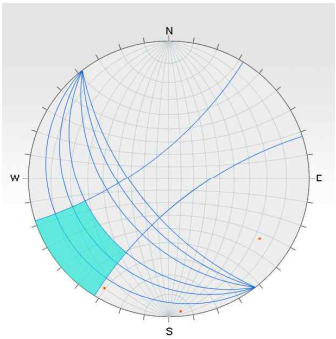
2) 불연속면 조사 결과

불연속면 조사는 구간별로 각 3개조를 실시하였으며, 불연속면의 특성 조사결과는 다음의 표와 같다.

**【표 34.3.10】 1구간 불연속면조사 결과표**

| 구 분 | | J1 | J2 | J3 | 절리상태 점수 | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | J1 | J2 | J3 |
| 종류 | | 절리 | 절리 | 절리 | – | – | – |
| 방향성 | | 76/304 | 88/355 | 85/030 | – | – | – |
| 간격(m) | | 0.2~0.6 | 0.2~0.6 | 0.2~0.6 | – | – | – |
| 상세 절리 상태 | 연장성(m) | 1.0~3.0 | 3.0~10.0 | 1.0~3.0 | 1 | 3 | 1 |
| | 틈새(㎜) | 0.1~1.0㎜ | 0.1~1.0㎜ | 0.1~1.0㎜ | 3 | 3 | 3 |
| | 거칠기 | 약간 거침 | 약간 거침 | 약간 거침 | 3 | 3 | 3 |
| | 충진물질 | 딱딱함, 5㎜미만 | 딱딱함, 5㎜미만 | 딱딱함, 5㎜미만 | 1 | 1 | 1 |
| | 풍화도 | HW | MW | MW | 5 | 3 | 3 |
| 누수상태 | | 완전건조 | 완전건조 | 완전건조 | 2.6 | 2.6 | 2.2 |
| 암괴크기 | | – | – | – | | | |
| 블록형상 | | 불규칙상 | 불규칙상 | 불규칙상 | | | |

**평사투영해석**

| 평면파괴 | 쐐기파괴 | 전도파괴 |
|---|---|---|
|  |  |  |
| 안정 | 안정 | 안정 |

- 평면파괴 영역에 절리군의 극점이 분포하고 있지 않음
- 쐐기파괴 영역에 절리군의 극점이 분포하고 있지 않음
- 전도파괴 영역에 절리군의 극점이 분포하고 있지 않음

# 34.4 상태평가

## 34.4.1 사면분류 및 구간분할

### 가. 구간분할

본 사면은 연장 260m의 사면으로서, 지반특성에 따른 사면분류를 실시하였고 외관조사시 실시한 구간분할과 동일하게 1구간으로 분할하여 손상상태 및 파괴요인에 대한 평가를 실시하였다. 사면분류를 위해 특성조사를 실시한 위치는 외관조사결과현황도(Face Map)에 표기하였다.

【표 34.4.1】 사면분할 현황

| 구분 | 측점 | 연장 | 사면상태 | 비고 |
|---|---|---|---|---|
| 1구간 | 1.890~2.150km | 260m | 암반사면 | |

### 나. 지반특성에 따른 사면분류

대상 시설물의 조사결과 및 현황을 토대로 “시설물의 안전 및 유지관리 실시 세부지침-절토사면(2024.12, 국토안전관리원)” 의 기준에 따라 분류한 결과를 다음 [표 34.4.2]에 수록하였다.

토층심도는 준공도서, 초기점검보고서, 전회 정밀안전점검, 현장조사를 종합적으로 고려하여 작성하였고, 블록크기 측정을 위한 절리간격은 불연속면 조사시 절리군의 평균 간격을 측정하였다.

- 토층심도율(SR)

· $SR = \frac{\text{Soil depth}}{\text{Slope height}}$

여기서, Soil depth(토사층의 두께), Slope height(사면의 연직 최고높이)

- 암반의 블록크기 비(BR)

· $BR = \frac{\text{Block size index (Ib)}}{\text{Slope height (H)}}$, $Ib = \frac{\sum_{i=1}^{3} Si}{3}$

여기서, Si(절리군의 간격) : 현장조사시 측정된 절리군의 간격적용

Ib(블록크기 지수) : Si의 산술평균

Slope height(사면의 연직 최고높이)

【표 34.4.2】 비탈면 분류결과

(㎫=10.2kg/㎠)

| 구 분 | | 분류 기준 | 평가점수 | 비탈면종류 | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | | 세부분류 | 종합분류 |
| 1구간 | 토층심도율 | 0.4 | $\frac{Soil\,depth}{Slope\,height}=\frac{5.0}{36.0}=0.14$로 0.4미만 | 암반사면 | 절리 암반사면 |
| | 압축강도 | 10㎫ | 반발경도측정결과 106.8㎫으로 10㎫이상 | 파쇄암반<br>절리암반 | |
| | 블록크기 | 0.01 | $Ib=\frac{\sum_{i=1}^{3}Si}{3}=0.4,\ \frac{Ib}{H}=\frac{0.4}{36.0}=0.011$로 0.01초과 | 절리암반 | |

※토층심도율이 0.2~0.4일 경우, 혼합사면으로 규정하여 토사사면과 암반사면의 특성을 모두 고려

| 구분 | $S_1$ | $S_2$ | $S_3$ | Ib | H | 블록크기비(BR) |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1구간 | 0.5 | 0.4 | 0.3 | 0.4 | 36.0 | 0.011 |

## 다. 강우량

강우에 대한 항목은 해당지역의 최근 30개년의 최대 일강우강도의 누년 평균값을 사용한다.

본 사면은 군위에 위치한 사면으로 기상청자료와 가까운 구미의 기상청자료(최근 30개년)를 획득하여 다음에 정리하였다.

| 구분 | 일 최다 강우량(㎜) | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 일시(year) | 1995 | 1996 | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 |
| 강우량(mm) | 151.0 | 130.5 | 84.0 | 221.0 | 105.5 | 87.0 | 66.0 | 132.0 | 158.0 | 202.0 |
| 일시(year) | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 |
| 강우량(mm) | 133.5 | 135.0 | 125.5 | 108.5 | 62.5 | 88.5 | 115.5 | 171.5 | 74.5 | 83.5 |
| 일시(year) | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 |
| 강우량(mm) | 64.7 | 117.6 | 85.9 | 114.6 | 155.9 | 107.6 | 80.0 | 91.6 | 166.8 | 133.0 |
| 평균(mm) | 118.4 | | | | | | | | | |

### 34.4.2 상태평가 결과

#### 가. 1구간 상태평가

1-1. 인장균열

인장균열은 없는 것으로 확인되었다. 0점(a)

1-2. 지반변형

지반변형은 없는 것으로 확인되었다. 0점(a)

1-3. 구조물변형

구조물의 변형은 없는 것으로 확인되었다. 0점(a)

1-4. 발생규모

파괴가 없는 상태임 0점(a)

1-5. 절리방향(사면과의 차이)

| 304 - 232 | = 72° 로 사면방향과 45° 이상이므로 0점(a)

1-6. 절리경사-사면경사

사면방향과 20° 이내의 차이를 보이는 절리 없음. 0점(a)

1-7. 절리상태

1구간 J1의 절리상태 점수는 불연속면에 2.6점으로 기재하여 3점(c)

1-8. 사면경사

사면경사는 55° 로 1:1.0이상, 1:0.7미만으로 1점(b)

1-9. 강우 및 지하수

1일 강우량은 본 사면 지역 최근 30개년 최대 일강우강도의 누년 평균값인 118.4㎜이며, 지하수위는 시추조사 미실시로 육안으로 조사하여 누수 등의 손상이 없으므로 2점(c)

1-10. 절취상태

실시설계보고서 자료를 참고하여 진동제어발파에 의해 시공된 것으로 판단되어 2점(b)

1-11. 배수조건

배수시설은 소단배수로 균열, 망상균열, 산마루측구 균열, 재료분리 등에 의해 보통인 2점(c)

1-12. 보호/보강상태

보호/보강상태는 충전물 유실우려가 확인되었으나 전반적으로 양호하므로 2점(b)

【표 34.4.3】 사면 손상상태 조사결과표 (1구간)

| 시설물명 | 영천절토34 | | 표번호 | [표 34.4.3] | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 조사영역번호 | 1구간 | | 조사영역 위치 | 1.890~2.150 | | |
| 1. 파괴징후 | | | | | | |
| 일련번호 | 징후종류 | 상 태 | | 상태점수 | 비고 | |
| | | 위치 | 상태 및 규모 | | | |
| 1-1 | 인장균열 | - | 없음 | 0 | | |
| 1-2 | 지반변형 | - | 없음 | 0 | | |
| 1-3 | 구조물변형 | - | 없음 | 0 | | |
| 2. 파괴현황 | | | | | | |
| 일련번호 | 파괴유형 | 상 태 | | 상태점수 | 비고 | |
| | | 위치 | 규모 | | | |
| 1-4 | - | - | - | 0 | | |
| 조사일시 | 2025. 09. 30. | | 조사자 | 정 지 운 | | |

【표 34.4.4】 사면 파괴요인 조사결과표 (1구간)

| 시설물명 | 영천절토34 | | 표번호 | [표 34.4.4] | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 조사영역 번호 | 1구간 | | 조사영역 위치 | 1.890~2.150 | | |
| 1. 지반상태 | | | | | | |
| 일련번호 | 구 분 | | 상 태 | 상태점수 | | 비고 |
| 1-5 | 절리암반 | 절리방향-경사방향 | 304 - 232 = 72° | 0 | | |
| 1-6 | | 절리경사-사면경사 | 사면방향과 20° 이내의 차이를 보이는 절리가 없음 | 0 | | |
| 1-7 | | 절리상태 | 보통(절리상태 점수 2.6점) | 3 | | |
| 2. 사면형상 | | | | | | |
| 1-8 | 절리암반 | 사면의 경사 | 55° | 1 | | |
| 3. 자연적 외부요인 | | | | | | |
| 1-9 | 강우 및 지하수 | 1일 강우량 | 118.4㎜(구미) | 2 | 2 | |
| | | 지하수위 | 누수 등의 손상없음 | - | | |
| 4. 인위적 외부요인 | | | | | | |
| 1-10 | 절리암반 | 절취상태 | 좋음 | 2 | | |
| 1-11 | 배수조건 | | 보통 | 2 | | |
| 1-12 | 보호/보강상태 | | 양호함 | 2 | | |
| 조사일시 | 2025. 09. 30. | | 조사자 | 정 지 운 | | |

## 나. 상태평가결과 산정표

대상 사면은 1구간은 절리암반사면으로 판정되었으며, 평가기준에 따른 결함지수는 0.16로서 평가결과는 “B”로 산정되었다.

평가결과에 가장 주된 인자는 1일 강우량, 절리상태로 해당사항에 대해서는 중점관리가 필요할 것으로 판단된다.

【표 34.4.5】 상태평가결과 산정표(1구간)

| 시설물명 | | | 영천절토34 | | | | 표번호 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 근거표번호 | | | [표 34.4.3], [표 34.4.4] | | | | [표 34.4.5] |
| 평가요소 | | | 결함점수 | 결함종류별 평가결과 | 총점 | 결함지수 | 상태등급 |
| 손상상태 | 파괴징후 | ① 인장균열 | 0 | a | 0 | f1=0.00 | a |
| | | ② 지반변형 | 0 | a | | | |
| | | ③ 구조물변형 | 0 | a | | | |
| | ④ 파괴현황 | | 0 | a | | | |
| 파괴요인 | 지반상태 | ⑤ 절리방향-사면방향 | 0 | a | 12 | f2=0.23 | b |
| | | ⑥ 절리경사-사면경사 | 0 | a | | | |
| | | ⑦ 절리상태 | 3 | c | | | |
| | 사면형상 | ⑧ 사면의 경사 | 1 | b | | | |
| | 자연요인 | ⑨ 강우 및 지하수 | 2 | c | | | |
| | 인위요인 | ⑩ 절취상태 | 2 | b | | | |
| | | ⑪ 배수조건 | 2 | c | | | |
| | | ⑫ 보호/보강 상태 | 2 | b | | | |
| 합계(Σ) | | | | | 12 | F=0.16 | B |
| 상태평가결과 | ○손상상태지수(f1) : 0 / 24 = 0.00<br>○파괴요인지수(f2) : 12 / 52 = 0.23<br>○상태평가등급(F) : 12 / 76 = 0.16 | | | | | | |

【표 34.4.6】 상태평가결과(총괄)

| 구 분 | 1구간 | | 구간별평가결과(Min) | |
|---|---|---|---|---|
| | 결함지수 | 등급 | 결함지수 | 등급 |
| 영천절토34 | 0.16 | B | 0.16 | B |

## 다. 공중이 이용하는 부위

본 사면에는 공중이 이용하는 부위인 [추락방지시설, 도로포장, 도로부 신축이음부, 환기구 등의 덮개] 중 추락방지시설, 도로포장이 있으며, 이에 대한 평가결과 추락방지시설은 a등급, 도로포장은 a등급으로 평가되었고, 도로부 신축이음부, 환기구 등의 덮개는 없는 것으로 확인되었다.

1) 추락방지시설

| 평가기준 | 상 태 |
|---|---|
| a | ㅇ손상 및 결함 등이 없는 최상의 상태 |
| b | ㅇ추락방지시설에 경미한 결함 및 파손이 발생하였으나, 기능에는 문제가 없으며 결함의 진행 여부를 지속적으로 관찰하고 보수 여부를 결정해야 하는 상태 |
| c | ㅇ추락방지시설에 결함 및 파손으로 인하여 기능에 일부 문제가 발생하여 간단한 보수가 필요한 상태 |
| d | ㅇ고정부 및 연결부 파손 등으로 인해 추락방지시설의 전도 및 이탈이 발생 할 수 있어 즉각적인 보수·보강이 필요한 상태 |
| e | ㅇ추락방지시설의 전반적 기능저하로 사용자의 안전에 위험이 있어 즉각 사용을 금지해야 하는 상태 |

2) 도로포장

| 평가기준 | 상 태 |
|---|---|
| a | ㅇ포장상태가 최상으로 차량의 주행에 문제가 없는 상태 |
| b | ㅇ포장의 결함 및 파손이 미미하게 발생된 상태로 차량주행에 문제는 없으며 결함의 진행 여부를 지속적으로 관찰하고 보수 여부를 결정하여야 하는 상태 |
| c | ㅇ포장 결함 및 파손이 차량에 직접적인 파손을 유발할 정도는 아니나 차량 운전자에게 불쾌감을 유발할 수 있어 간단한 보수가 필요한 상태 |
| d | ㅇ깊이 8cm이상의 포트홀에 의해 차량에 심각한 손상이 발생할 수 있어 즉각적인 보수가 필요한 상태<br>ㅇ배수불량으로 인한 주행차로 상시 물고임으로 통행차량의 안전성 저하가 우려되는 상태 |
| e | ㅇ도로포장 결함 및 파손 정도가 심각하고 차량주행이 불가하여 차량통행 제한 및 사용금지가 필요한 상태 |

3) 도로부 신축이음부

| 평가기준 | 상 태 |
|---|---|
| a | ○신축이음부에 손상이 없는 상태 |
| b | ○신축이음 본체의 토사 및 이물질 퇴적, 고무판 노후, 후타재의 미세균열이 발생된 상태로 기능발휘에는 지장이 없으며 결함의 진행 여부를 지속적으로 관찰하고 보수 여부를 결정하여야 하는 상태 |
| c | ○신축이음 본체의 유간사이 이물질로 기능불량, 고무판 마모, 국부적인 부식 등의 열화가 발생한 상태 또는 후타재의 균열이 50cm이하의 간격으로 발생하거나, 국부적인 박리, 박락, 파손이 발생하여 간단한 보수가 필요한 상태 |
| d | ○신축유간 밀착으로 인한 거동불량 또는 신축유간이 넓어 차량통행에 지장을 초래할 수 있어 교체가 필요한 상태<br>○신축이음의 파손 상태가 심각하여 차량통행 시 충격이 발생하는 등 긴급한 보수·보강이 필요한 상태 |
| e | ○신축이음부 본체 탈락으로 차량주행 시 파손을 유발하거나, 주행 중 사고의 원인이 될 수 있는 상태 |

4) 환기구 등의 덮개

| 평가기준 | 상 태 |
|---|---|
| a | ○환기구 등의 덮개가 최상의 상태 |
| b | ○덮개 등(지지구조 철물, 연결재, 걸침턱 등)에 결함 및 파손 등이 발생하였으나, 기능 발휘에는 지장이 없고 기능성에 문제가 없는 상태<br>○기능성에 문제가 없어 결함 및 파손에 대해 지속적 관찰이 필요한 상태 |
| c | ○덮개 등(지지구조 철물, 연결재, 걸침턱 등)에 결함 및 파손 등으로 기능에 일부 문제가 발생하여 보수가 필요한 상태 |
| d | ○덮개 등(지지구조 철물, 연결재, 걸침턱 등)에 결함 및 파손 등으로 기능이 상실되어 국부적인 교체 및 보강이 필요한 상태 |
| e | ○결함 및 파손 정도가 심각하거나 덮개 등이 탈락된 상태 |

# 34.5 종합평가 및 안전등급 지정

## 34.5.1 종합평가 결과

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

【표 34.5.1】 절토사면의 종합평가 결과

| 절토사면 종합평가 결과 산정표 | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 시설물명 | | 영천절토34 | | 표 번 호 | 【표 34.5.1】 |
| 평가구분 | | 결함지수 | 평가결과 | 비 고 | |
| 상태 평가 | 1구간 | 0.16 | B | 근거표번호 | 【표 34.4.5】 |
| | – | – | – | – | – |
| | – | – | – | – | – |
| 안전성평가 | | 해당없음 | | | |
| 종합평가 | | 0.16 | B | 최저등급 적용 | |
| 종합평가결과 | | 절토사면의 종합평가 결과 : B | | | |

## 34.5.2 안전등급 지정

종합평가 결과에 따른 본 절토사면의 안전등급은 『경미한 손상, 결함이 발생하였으나 기능 발휘에는 지장이 없으며 내구성 증진을 위하여 일부의 보수와 지속적인 관찰이 필요한 상태』인 **"B등급"** 으로 지정하였다.

【표 34.5.2】 안전등급 기준

| 안전등급 | 시설물의 상태 |
|---|---|
| A (우수) | · 문제점이 없는 최상의 상태 |
| B (양호) | · 경미한 손상, 결함이 발생하였으나 기능 발휘에는 지장이 없으며 내구성 증진을 위하여 일부의 보수와 지속적인 관찰이 필요한 상태 |
| C (보통) | · 보통의 손상, 결함이 발생하였으나 안전성에 지장이 없으며, 내구성, 기능성 저하방지를 위한 보수가 필요하거나 간단한 보강이 필요한 상태 |
| D (미흡) | · 손상, 결함이 진전되고, 파괴 잠재성이 존재하여 긴급한 보수·보강이 필요하며 사용 제한 여부를 결정하여야 하는 상태 |
| E (불량) | · 심각한 손상, 결함 및 파괴 잠재성에 의하여 시설물의 안전에 위험이 있어 즉각 사용을 금지하고 보강 또는 개축을 하여야 하는 상태 |

### 34.5.3 이전 정밀안전점검과의 비교

【표 34.5.3】 이전 정밀안전점검과의 비교

| 평가구분 | | 전차 정밀안전점검(2023년) | | 금회 정밀안전점검(2025년) | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | 결함지수 | 평가결과 | 결함지수 | 평가결과 |
| 상태평가 | 1구간 | F=0.16 | B | F=0.16 | B |
| | 2구간 | | | | |
| | 3구간 | | | | |
| 안전성평가 | | 해당없음 | - | 해당없음 | - |
| 등급 변경사유 | | 결함지수 및 등급변경사유 기술 또는 결함지수 및 등급의 변경은 없는 상태이다. | | | |

# 34.6 보수·보강 및 유지관리방안

## 34.6.1 보수·보강 방안

대상 시설물의 손상별 보수방안, 개략공사비는 다음과 같다.

【표 34.6.1】 손상별 보수·보강 방안 및 개략공사비

| 구분 | 손상내용 | 보수방안 | 손상 물량 | 보수 물량 | 단위 | 단가 (천원) | 개략공사비 (천원) | 우선 순위 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 상부자연사면 | 상태양호 | – | – | – | – | – | – | – |
| 사면부 | 상태양호 | – | – | – | – | – | – | – |
| 사면하부 | 상태양호 | – | – | – | – | – | – | – |
| 부대시설 | 상태양호 | – | – | – | – | – | – | – |
| 배수시설 | 소단배수로 균열 | 주입보수 | 25.50 | 38.25 | m | 65 | 2,486 | 1 |
| | 소단배수로 망상균열 | 균열보수 | 40.00 | 60.00 | ㎡ | 54 | 3,240 | 2 |
| | 산마루측구 균열 | 주입보수 | 6.00 | 9.00 | m | 65 | 585 | 1 |
| | 산마루측구 재료분리 | 단면보수 | 0.18 | 0.27 | ㎡ | 165 | 45 | 2 |
| 개략공사비 (천원) | 구 분 | 1순위 | | 2순위 | | | 3순위 | |
| | 순공사비 | 3,071 | | 3,285 | | | – | |
| | 재경비 (순공사비의 50%) | 1,536 | | 1,643 | | | – | |
| | 합계 | 4,607 | | 4,928 | | | – | |
| 개략공사비 총계(천원) | | 9,535 | | | | | | |

주1) 보수물량은 손상물량에 50%를 할증하였음.
주2) 0.3mm미만 균열보수는 손상물량(m)×0.25(m)를 하여 면적(㎡)으로 산출하였음.

### 34.6.2 유지관리방안

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

【표 34.6.2】 사면 중점유지관리 항목

| 구 분 | 중점유지관리 사항 | 현황 사진 |
|---|---|---|
| 사면부 | · 풍화구간<br>→ 현재 낙석방지울타리 및 낙석방지망 설치로 안전성에는 문제가 없는 상태이나, 장기공용시 지표수 및 동결융해로 인한 충전물유실이 발생할 수 있으므로, 주기적인 점검으로 통해 손상의 발생유무에 대한 확인 | |
| 배수시설 | · 배수로 균열, 재료분리 구간<br>→ 손상부에 대한 보수가 필요하며, 보수후에도 재손상 발생에 대한 주기적인 점검을 실시하는 유지관리가 필요 | <br> |
| 보호시설 | · 점검계단 식생<br>→ 원활한 점검 및 유지관리를 위해 식생에 대한 정비가 필요 | |

# 34.7 종합결론

## 34.7.1 정밀안전점검 결과 요약

- 외관조사 결과, 사면 전반에 걸쳐 보호공, 식생공, 배수시설이 설치되어 있으며, 풍화등급은 보통풍화(MW) ~ 심한풍화(HW) 정도이다. 상부자연사면 및 사면부는 손상이 없는 상태이나, 풍화구간(충전물유실 우려)은 지속적인 지표수유입 및 동결융해작용으로 충전물유실이 발생하여 이완암이 발생할 수 있으므로, 주기적인 점검을 통한 유지관리가 필요하다. 배수시설에 발생한 균열, 재료분리는 배수기능에는 문제가 없으나, 내구성확보를 위해 보수를 통한 유지관리가 요망된다. 사면보호/보강시설은 기능발휘에 큰 문제가 없는 양호한 상태로 조사되었다.
- 암반용 슈미트해머에 의한 반발경도 시험결과, 상위50% 평균값(대표값)은 55.4 으로 측정되었으며, 일축압축강도추정 106.8㎫로 경암으로 판정되어 암반의 강도는 양호한 것으로 판단된다.
- 대상 사면은 1구간은 절리암반사면으로 판정되었으며, 평가기준에 따른 결함지수는 0.16로서 평가결과는 “B”로 산정되었다. 평가결과에 가장 주된 인자는 1일 강우량, 절리상태로 해당사항에 대해서는 중점관리가 필요할 것으로 판단된다.
- 종합평가 결과, 대상시설물의 안전등급은 “B등급 : 경미한 손상, 결함이 발생하였으나 기능발휘에는 지장이 없으며 내구성 증진을 위하여 일부의 보수와 지속적인 관찰이 필요한 상태”으로 지정하였다.

## 34.7.2 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.

## 34.7.3 유지관리 시 특별한 관리가 요구되는 사항

- 풍화구간은 보호공 설치로 인해 위험성은 낮으나, 장기공용시 손상의 증가 가능성이 있으므로, 주의관찰이 요망된다.
- 점검계단 식생에 대해서는 정비를 실시하는 유지관리가 필요하다.

## 34.7.4 기타 필요한 사항

- 시설물의 안전성 유지는 점검 당시에는 양호한 상태로 존재하여도, 이후의 유지관리 상태 및 예기치 않던 외적요인에 의해 잔존해 있던 위험요소가 일시적으로 노출되어 안전성에 영향을 미칠 수 있으므로 지속적인 점검 등의 유지관리를 통해 기능성과 안전성을 유지하는 것이 바람직할 것으로 판단된다.