

제 2 장 미사터널(양양)

2.1 시설물 개요

2.2 외관조사

2.3 내구성조사

2.4 종합평가

2.5 정밀안전진단 및 사용제한 필요성

2.6 보수·보강 및 유지관리방안

2.7 종합결론

제 2 장 미사터널(양양)

2.1 시설물개요

2.1.1 미사터널(양양) 전경



2.1.2 터널현황

본 과업 대상구조물인 미사터널(양양)의 터널현황은 다음 표와 같다.

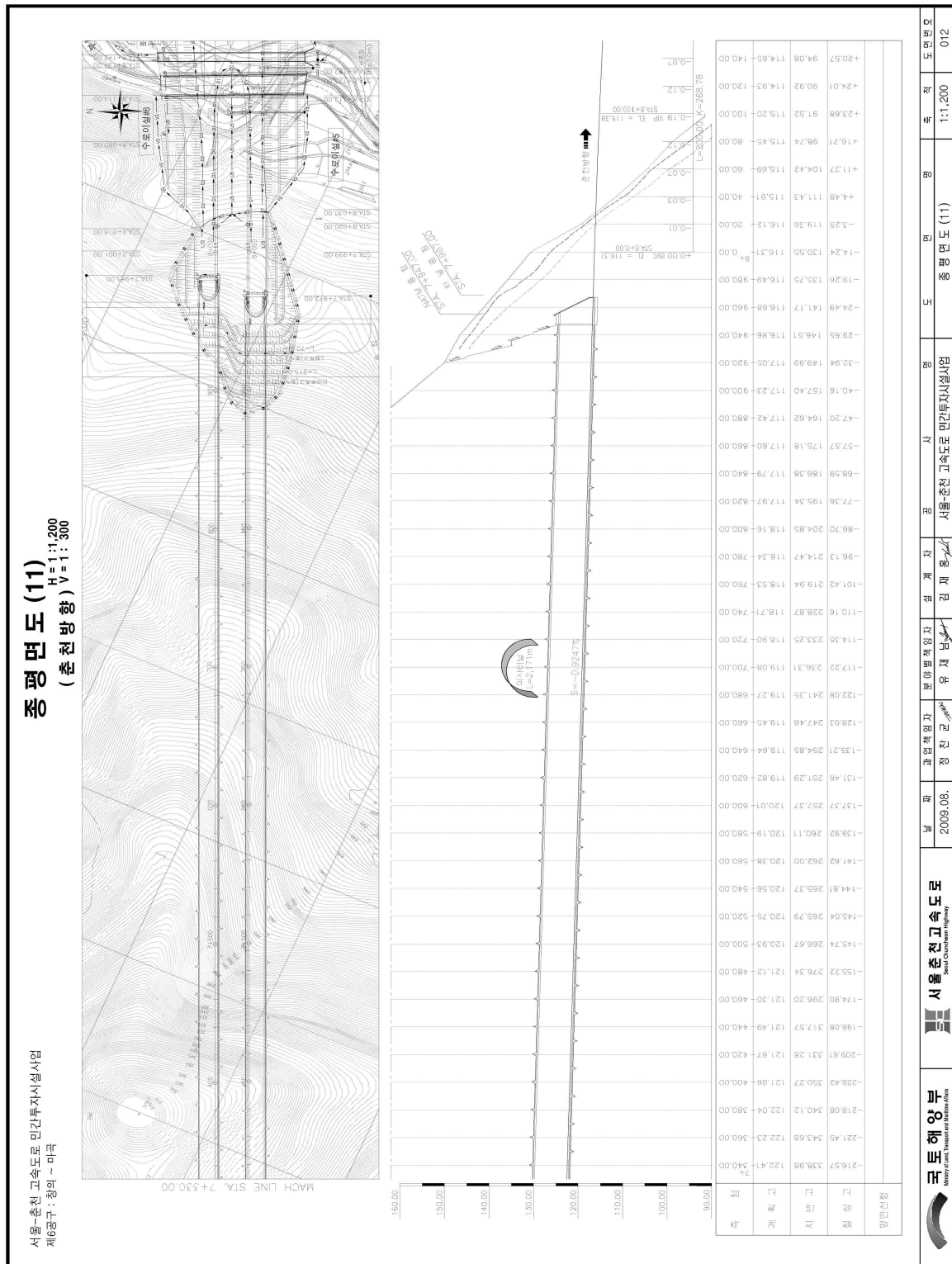
<표 2.1.1> 미사터널(양양) 터널현황

구 분		내 용	
시설물명		미사터널(양양)	시설물번호
준공년월일		2009년 08월 11일	관리번호
설계사		(주)삼보기술단	시공사
시설물위치		경기도 가평군 설악면 미사리(이정 39.90km)	
차로수		편도 2차선	노선명
			고속도로 60호선
제원	연장	L = 2,193.0m	
	폭	B = 8.2m	
	높이	H = 7.4m	
	형상	난형	
	종단구배	-0.9%	
	평면선형	R = 2,000	
주요공법		NATM	보조공법
			강관다단그라우팅
배수형식		배수식	갱문형식
			원통 절개형+면벽식
환기		강제환기-제트팬	조명
			실내용 전등, 옥외용 가로등
부착시설물		소화기, 비상전화, 통신설비, 방송설비 등	

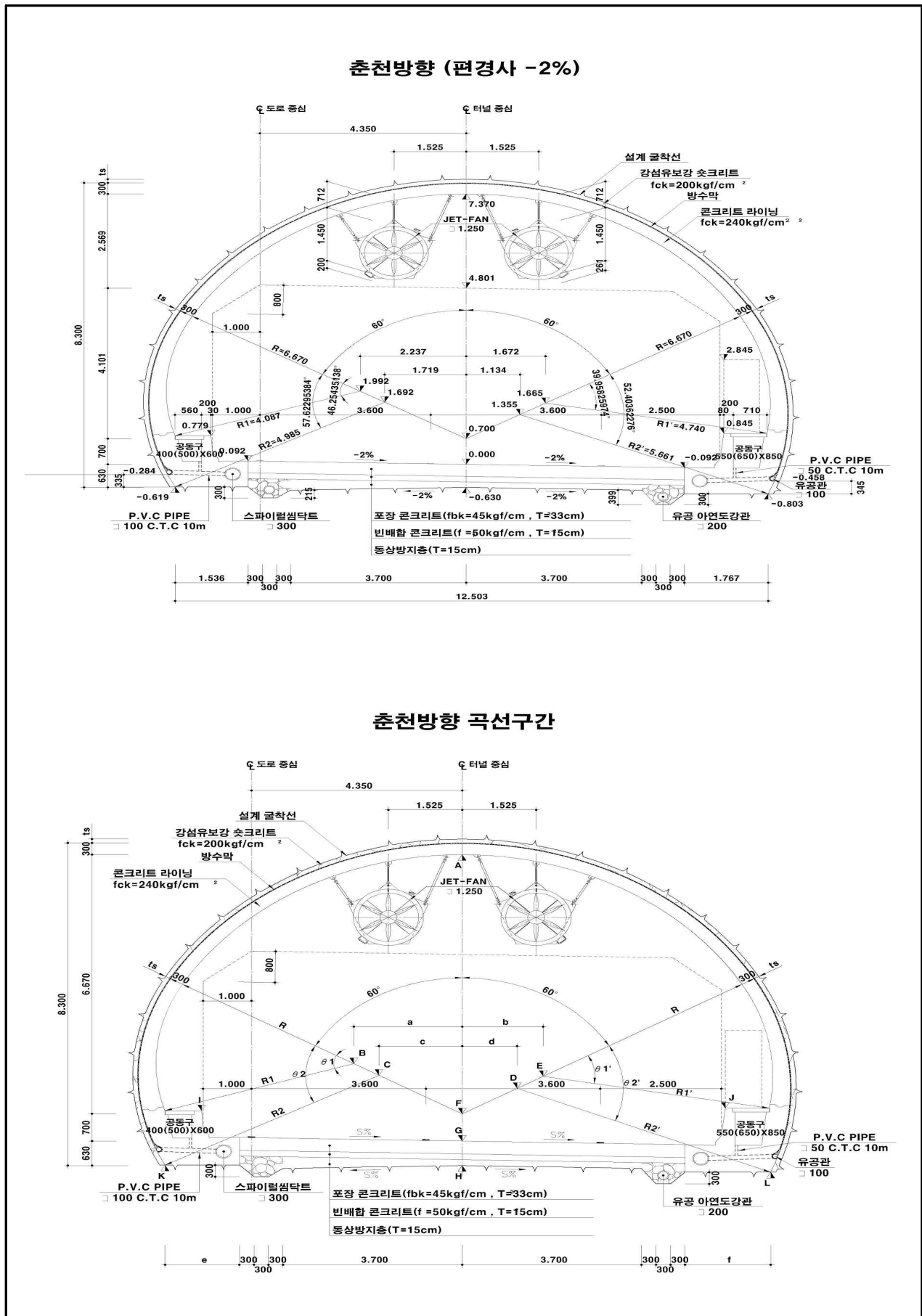
2.1.3 위치도



<그림 2.1.1> 위치도

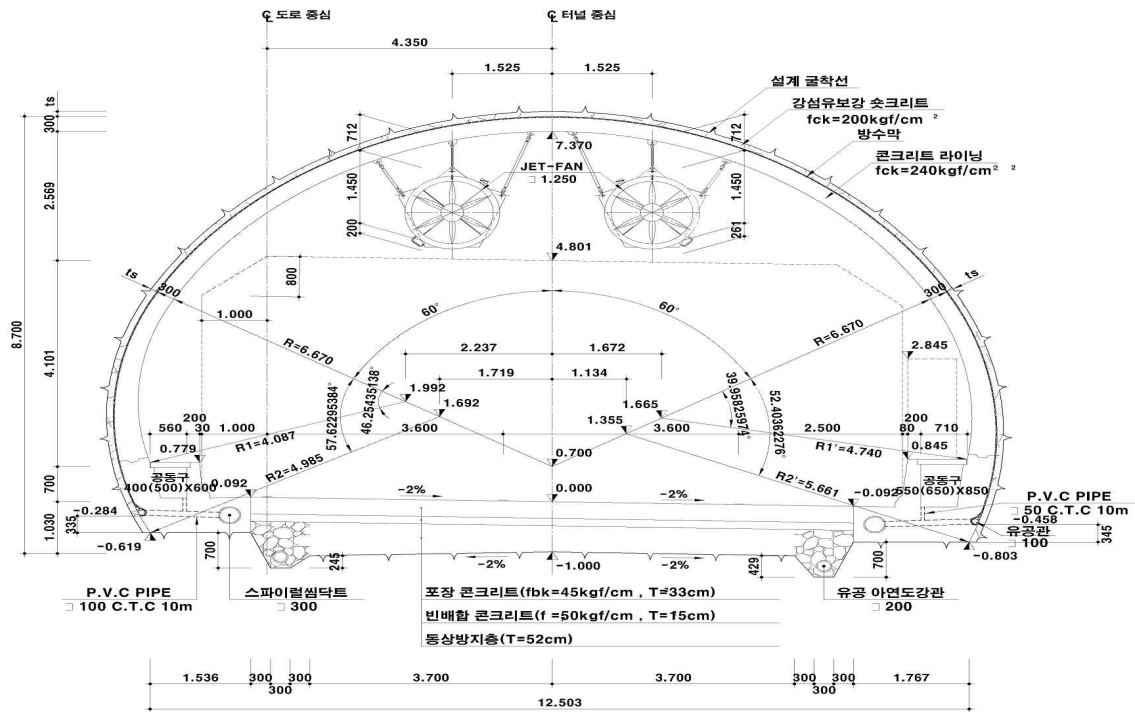


<그림 2.1.3> 종 · 평면도(2)

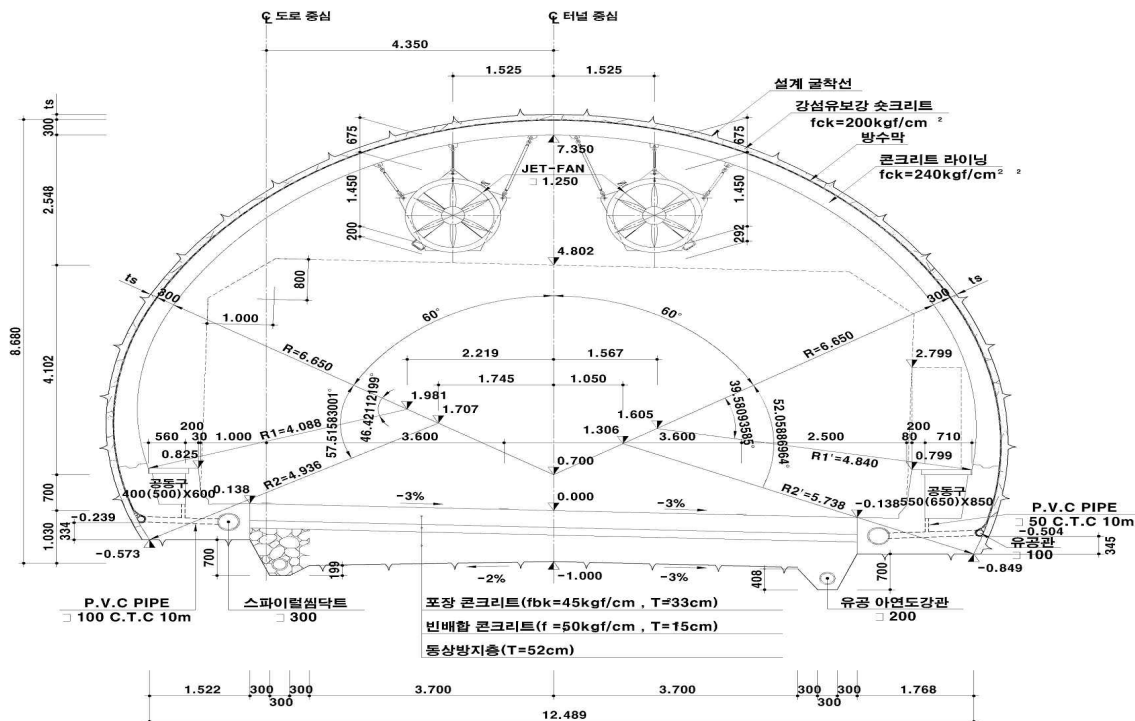


<그림 2.1.4> 횡단면도(표준단면도)

춘천방향 (편경사 -2%)



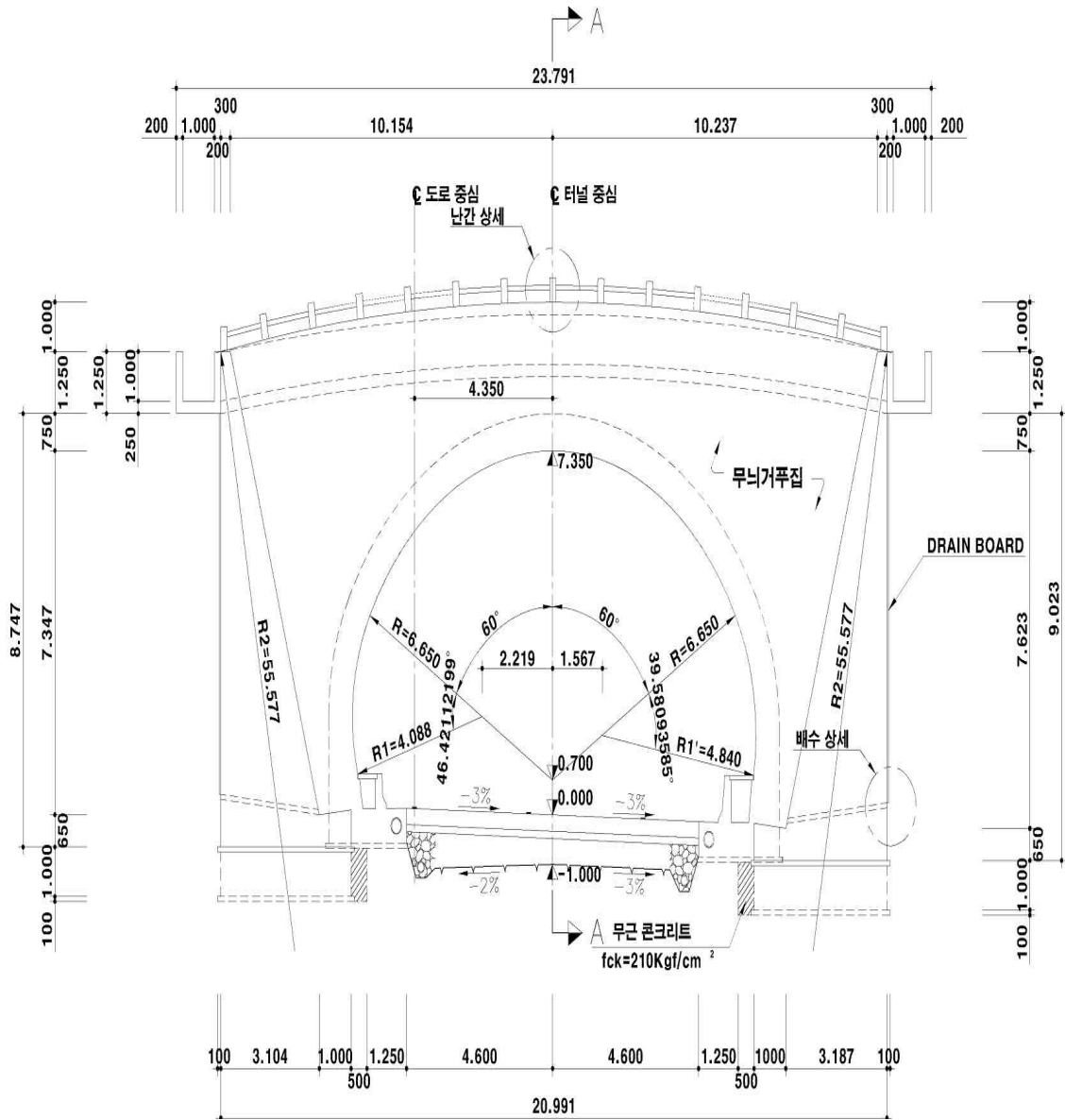
춘천방향 (편경사 -3%)



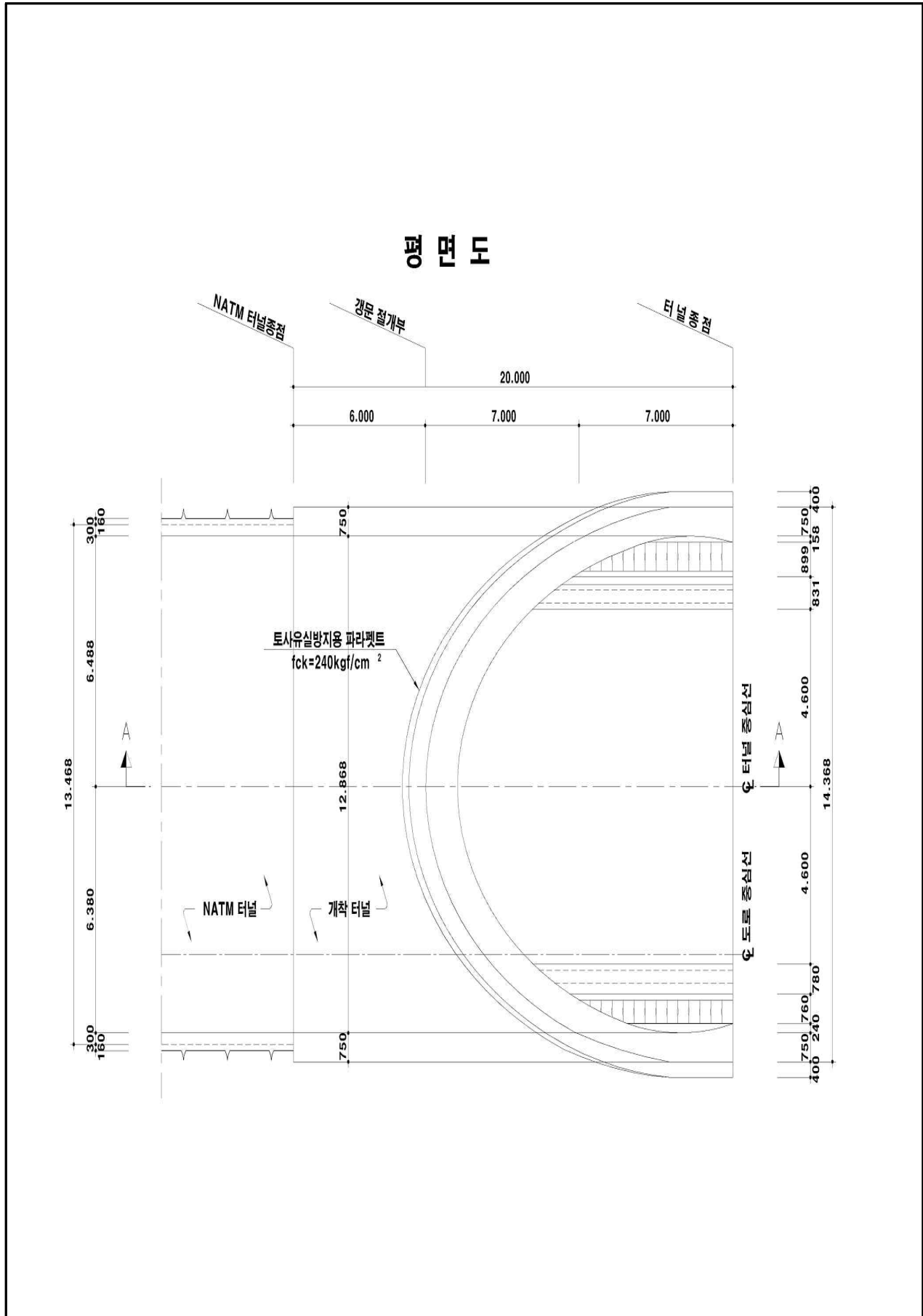
<그림 2.1.5> 횡단면도(표준단면도-동상방지층)

S = 1 : 100

정 면 도 (춘천방향)



<그림 2.1.6> 시점부 갯문 일반도



<그림 2.1.7> 종점부 갯문 및 옹벽일반도

2.1.5 자료수집 및 분석

본 과업에 대한 자료조사는 현장을 답사하여, 각각의 특성을 파악하고 점검 등의 추진방향과 세부수행계획을 수립하였다. 또한, 본 과업 대상구조물의 점검 시 관련 자료를 수집하여 정밀점검 및 유지관리 시 필요한 자료를 정리 및 분석하였고, 적절한 보수·보강공법의 제시 및 유지관리방안을 수립하기 위한 기초자료로 활용하였다.

가. 자료수집 현황

과업기간 중 수집된 자료는 다음 목록과 같다.

<표 2.1.2> 자료수집 목록

보존대상 목록		관리주체 보유현황
설계도서	◦ 공통 - 준공내역서 - 공사시방서 - 각종계산서 - 토질 및 지반조사 보고서 - 기타 특이사항 보고서	◦ 양양-춘천 고속도로 민간투자 시설사업 - 일반보고서(2009.08) - 토질조사보고서(2009.08) - 준공내역서(2009.08) - 준공도면(2009.08) ◦ 양양-춘천 고속도로 민간투자 시설사업 구조 및 수리계산서(2009.08)
	◦ 설계도면 - 위치도, 평면도, 표준단면도, 일반도, 구조도 등	
시설물 관리대장	◦ 기본현황 및 상세제원 ◦ 점검 및 진단 이력 ◦ 보수·보강 및 유지관리 이력	◦ 한국도로공사 시스템 내 관리대장
시공관련 자료	◦ 시공관련 자료 ◦ 품질관리 관련자료 - 재료증명서 - 품질시험기록 - 관리 및 선정시험 기록 등 각종 시험 기록 - 시설물의 주요 구조 부위에 대한 계측자료 ◦ 사고기록	◦ 양양-춘천 고속도로 민간투자 시설사업 시공기록보고서(2009.08) - 시공관련 자료 - 품질시험기록 - 관리 및 선정시험 기록 등 각종 시험기록
안전점검 및 정밀안전진단 자료		◦ 양양춘천고속도로 정밀점검용역(3구간) - (주)제이엘건설연구소 (2016.08)
보수·보강 관련자료		◦ 보수·보강 이력사항

나. 기 점검 및 진단자료

미사터널(양양)은 기 정밀점검 (2016. 08) 실시 결과 상태평가 등급은 “B”등급으로 평가되었다. 주요손상으로 라이닝 천단부 종방향 균열이 다수 발생한 상태이며, 내구성 증진을 위하여 손상 부재의 보수가 필요한 상태이다.

따라서, 금회 과업에서는 기 실시된 정밀점검 (2016. 08)시 지적된 사항에 대하여 보수여부 및 손상의 진전 등에 대하여 면밀히 조사·검토하고 발생한 손상에 대하여 적절한 보수·보강을 취할 수 있는 방향으로 과업을 실시하였다.

<표 2.1.3> 기존 점검·진단 이력

번호	기간	점검기관	등급	주요 점검 및 진단 결과
1	2009.09.01 ~2009.11.27 정기점검	자체수행 박진희	양호	· 이상 없음
2	2010.05.25 정기점검	자체수행 박진희	양호	· 천정 라이닝 누수
3	2010.09.06 정기점검	자체수행 박진희	양호	· 천정 라이닝 누수
4	2011.03.07 ~2011.04.29 정기점검	자체수행 정시몬	양호	· 이상 없음
5	2011.09.05 ~2011.11.29 정기점검	자체수행 정시몬	양호	· 이상 없음
6	2012.05.01 ~2012.05.31 정기점검	자체수행 송창현	양호	· 특이사항 없음
7	2012.09.03 ~2012.09.28 정기점검	자체수행 송창현	양호	· 특이사항 없음
8	2012.08.01 ~2012.11.15 정밀점검	자체수행 송창현	A	· 특이사항 없음
9	2013.04.29 정기점검	자체수행 송창현	양호	· 특이사항 없음
10	2013.10.21. ~2014.01.18 정밀점검	제이엘건설연구소 이재형	B	· 본선 라이닝 균열(c.w=0.3mm 이상), 백태 · 배수로 역류 · 입출구부 균열(c.w=0.3mm 이상) 및 공동

<표 2.1.3> 기존 점검·진단 이력(계속)

번호	기간	점검기관	등급	주요 점검 및 진단 결과
11	2013.10.16 정기점검	자체수행 송창현	양호	· 라이닝 균열 · 라이닝 백태 · 라이닝 줄눈부 파손
12	2014.04.01 ~2014.06.10 정기점검	자체수행 임상희	양호	· 라이닝 종방향 균열 · 타일 탈락
13	2014.07.01 ~2014.11.06 정기점검	자체수행 임상희	양호	· 벽체 라이닝 미세 균열
14	2015.04.01 ~2015.05.15 정기점검	자체수행 김상규	양호	· 라이닝 박락우려 · 라이닝 반원형 균열
15	2015.07.01. ~2015.12.25 정밀점검	자체수행 최훈석	B	· 라이닝 균열 및 박락, 철근노출 · 타일 탈락 · 포장 균열 · 집수정 토사 퇴적
16	2016.04.01 ~2016.06.23 정기점검	자체수행 노경희	양호	· 라이닝 종 및 횡방향 균열 · 벽체 타일탈락, 백태 · 포장부 균열 및 파손
17	2016.06.15 ~2016.07.28 정밀점검	제이엘건설연구소 이재형	B	· 측벽부 : 균열, 재료분리, 철근노출, 백태 · 포장부 : 타일 탈락 · 공동구 : 포장균열 및 망상균열 · 갱문 : 균열
18	2016.07.01 ~2016.09.21 정기점검	자체수행 노경희	양호	· 스틸그레이팅 배수구 준설필요 · 천단부, 벽체부, 도로부 균열
19	2017.04.03 ~2017.06.09 정기점검	자체수행 주종립	양호	· 천단부 균열 · 공동구 균열

<표 2.1.4> 2016년 정밀점검 요약

구 분		내 용	비 고
용 역 명		· 서울춘천고속도로 정밀점검 3구간	
용 역 기 간		· 2016. 06. 15 ~ 2016. 08. 12	
용 역 사		· (주)제이엘건설연구소	
외관 조사	라 이 닝	· 균열, 재료분리, 철근노출, 누수흔적 및 백태	c
	벽 체	· 타일탈락	b
	포 장 부	· 포장 균열 및 망상균열, 파손	b
	배 수 시 설	· 배수구 막힘	b
	공 동 구	· 균열, 덮개 파손, 타일 파손 및 탈락	b
	갯 문	· 균열	b
	사 면	· 상태양호	a
	부 대 시 설	· 상태양호	a
비파괴 시험	강 도	· 설계기준강도 이상	
	탄 산 화	· a등급으로 철근부식의 우려는 없는 것으로 판단됨	
상 태 평 가		· B등급(0.239)	
안 전 등 급		· 미실시	
중 합 의 건		· 미사터널(양양)의 종합평가에 의한 안전등급은 보조부재에 경미한 결함이 발생하였으나, 기능 발휘에는 지장이 없으며 내구성 증진을 위한 일부의 보수가 필요한 상태인 B등급(양호)으로 지정되었다. · 전반적으로 중대결함이 없는 양호한 상태의 터널로 조사되었으나, 라이닝 천단부에 전반적으로 발생한 0.3mm이상의 종균열과 일부 벽체부에서 조사된 백태는 단기적인 보수 후 손상의 재발 여부 확인을 위한 지속적인 유지관찰이 요구되며, 일부 구간에서 조사된 배수구 막힘은 역류 방지를 위한 청소가 필요할 것으로 판단된다. · 본 대상시설물에 발생한 손상들에 대해서는 안전성과 내구성 확보를 위해 본 보고서에서 제시된 보수방안을 실시한 후 지속적인 점검과 유지관리를 실시한다면 터널의 사용성에는 문제가 없을 것으로 판단된다.	

다. 보수·보강 관련사항 분석결과

본 미사터널(양양)은 준공 이후 현재까지 주기적인 점검을 통한 지속적인 유지관리를 실시하고 있는 것으로 확인되었다.

또한, 금회 정밀점검시 한국시설안전공단 FMS 및 관리주체 보수·보강 이력사항에 기록되지 않은 사항에 대하여 주의깊은 점검을 실시하였다.

<표 2.1.5> 보수·보강 이력

번호	기간	보수·보강공사 내용	설계사	시공사	공사비(원)
1					
2					

라. 시설물의 내진설계 여부 확인

구 분	해석방법	등급	FMS
현 황		미반영	
분석결과			

2.2 외관조사

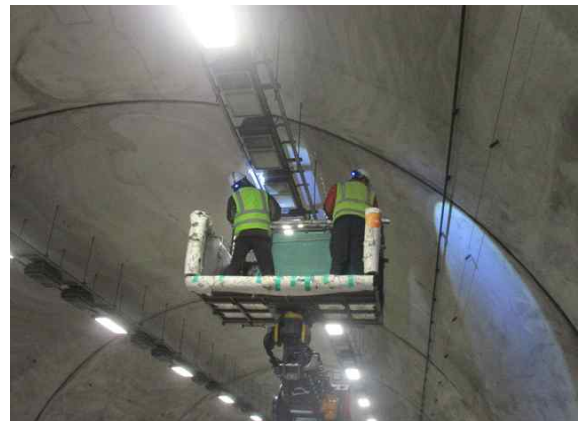
과업대상 터널인 미사터널(양양)은 경기도 가평군 설악면 미사리에 위치한 터널로 시공사인 현대산업개발(주)가 2009년 08월에 준공한 터널로 8년이 경과된 구조물이다.

또한, NATM 공법으로 시공된 터널이며, 총연장이 2,193.0m의 편도 2차로인 1종 시설물이다.

미사터널(양양)의 내부는 콘크리트 라이닝으로 시공되어 있으며, 측벽부는 타일마감이 실시된 구조물로서 본 과업은 대상터널의 물리적, 기능적 결함을 발견하고 안전성을 판단함을 목적으로 터널부재 전체에 대하여 가능한 한 근접한 상태에서 육안조사를 실시함을 원칙으로 하였고, 사전 현장답사를 통해 주변 교통여건을 파악하여 현장접근에 필요한 장비동원과 계획을 수립하여 터널의 외관상태를 조사하였다. 외관조사는 터널부재 전체에 대하여 가능한 한 근접한 상태에서 육안조사를 실시함을 원칙으로 하였으며 사전 현장답사를 통해 현장접근에 필요한 장비동원과 일정계획을 수립하여 터널의 외관상태 조사를 수행하였다. 외관조사는 기본시설물(본선라이닝, 갱문 등)과 부대시설(연직갱 및 경사갱, 환기구, 피난연락갱, 갱구부옹벽 등)로 구분하여 실시하였고 특히 터널의 안전성을 저해할 만한 구조적인 결함의 유무를 확인하고자 하였다.



고소작업차를 이용한 외관조사 현황①



고소작업차를 이용한 외관조사 현황②

<사진 2.2.1> 외관조사 현황

2.2.1 콘크리트 라이닝

본 미사터널(양양)의 콘크리트 라이닝에 대한 외관조사 결과, 균열폭 0.3mm내외의 천단부 종방향 균열 및 횡방향 균열이 국부적으로 발생한 것으로 조사되었다. 천단부에 발생한 균열은 구조적인 균열이 아닌 건조수축, 횡방향 온도변화 및 시공초기 거푸집의 조기탈형 등 복합적인 원인에 의해 발생한 비구조적인 균열로 판단된다.

또한, 거푸집 조기탈형등의 원인으로 인한 신축이음(Expansion Joint) 및 시공이음부(Construction Joint) 주변의 콘크리트 들뜸, 시공미흡으로 인한 천단부 재료분리 등의 손상이 조사되었으며, 기 점검과 비교분석 결과 일부 구간 조인트부 들뜸 및 천단부 와이어 매쉬 노출 손상등이 추가 확인되었다.

기 손상부는 정기적인 점검을 통한 손상의 진전 등을 파악하여 적절한 조치가 필요할 것으로 판단된다.

<표 2.2.1> 콘크리트 라이닝 손상현황

구분	균열		손상 및 열화				
	균열 (0.3mm미만)	균열 (0.3mm이상)	조인트부 들뜸	망상균열	재료분리	백태	와이어 매쉬노출
	(m/EA)	(m/EA)	(㎡/EA)	(㎡/EA)	(㎡/EA)	(㎡/EA)	(㎡/EA)
S3	1.5 / 1	-	-	-	-	-	-
S4	-	2.5 / 1	-	-	4.5 / 2	-	-
S5	-	8.0 / 1	-	-	-	-	-
S6	-	8.0 / 1	-	-	-	-	-
S8	-	8.0 / 1	-	-	-	-	-
S10	-	8.0 / 1	-	-	-	-	-
S12	14.5 / 1	-	-	-	-	-	-
S13	-	8.0 / 1	-	-	-	-	-
S14	-	8.0 / 1	-	-	-	-	-
S15	8.0 / 1	-	-	-	-	-	-
S17	-	7.0 / 1	-	-	-	-	-
S19	-	-	0.02 / 1	-	-	-	-
S23	-	8.0 / 1	-	-	-	-	-
S24	-	8.0 / 1	-	-	-	-	-
S26	-	8.0 / 1	-	-	-	-	-
S27	-	8.0 / 1	-	-	-	-	-
S29	-	8.0 / 1	-	-	-	-	-
S30	-	8.0 / 1	-	-	-	-	-
S32	-	8.0 / 1	-	-	-	-	-
S34	-	8.0 / 1	-	-	-	-	-
S35	-	8.0 / 1	-	-	-	-	-
S39	-	8.0 / 1	-	-	-	-	-
S40	-	8.0 / 1	-	-	-	-	-
S41	-	4.0 / 1	-	-	-	-	-
S43	-	8.0 / 1	-	-	-	-	-
S45	-	8.0 / 1	-	-	-	-	-
S46	-	8.0 / 1	-	-	-	-	-

<표 2.2.1> 콘크리트 라이닝 손상현황(계속)

구분	균열		손상 및 열화				
	균열 (0.3mm미만)	균열 (0.3mm이상)	조인트부 들뜸	망상균열	재료분리	백태	와이어 매쉬노출
	(m/EA)	(m/EA)	(m ² /EA)	(m ² /EA)	(m ² /EA)	(m ² /EA)	(m ² /EA)
S47	-	8.0 / 1	-	-	-	-	-
S48	-	8.0 / 1	-	-	-	-	-
S49	1.5 / 1	8.0 / 1	-	-	-	-	-
S50	-	8.0 / 1	-	-	-	-	-
S51	-	10.0 / 2	-	-	-	-	-
S53	-	8.0 / 1	-	-	-	-	-
S54	-	8.0 / 1	-	-	-	-	-
S56	-	8.0 / 1	-	-	-	-	-
S57	-	8.0 / 1	-	-	-	-	-
S58	-	8.0 / 1	-	-	-	-	-
S60	2.0 / 1	-	-	-	-	-	-
S61	-	8.0 / 1	-	-	-	-	-
S62	-	8.0 / 1	-	-	-	-	-
S63	-	8.0 / 1	-	-	-	-	-
S65	-	8.0 / 1	-	-	-	-	-
S67	-	8.0 / 1	-	-	-	-	-
S68	-	8.0 / 1	-	-	-	-	20.0 / 1
S69	-	-	-	-	-	-	4.0 / 1
S74	-	8.0 / 1	-	-	-	-	12.0 / 1
S75	-	8.0 / 1	-	-	-	-	-
S76	-	8.0 / 1	-	-	-	-	-
S77	-	8.0 / 1	-	-	-	-	-
S78	-	8.0 / 1	-	-	-	-	-
S79	-	8.0 / 1	-	-	-	-	-
S80	-	16.0 / 2	-	-	-	-	-
S81	-	8.0 / 1	-	-	-	-	-
S85	-	8.0 / 1	-	-	-	-	-
S86	-	8.0 / 1	-	-	-	-	-
S87	-	8.0 / 1	-	-	-	-	-
S88	-	8.0 / 1	-	-	-	-	-
S89	-	8.0 / 1	-	-	-	-	-
S90	-	8.0 / 1	-	-	-	-	-
S91	-	8.0 / 1	-	-	-	-	-
S92	-	8.0 / 1	-	-	-	-	-
S93	-	8.0 / 1	-	-	-	-	-
S94	-	8.0 / 1	-	-	-	-	-
S95	-	8.0 / 1	-	-	-	-	-
S96	-	8.0 / 1	-	-	-	-	-
S97	-	9.0 / 1	-	-	-	-	-
S98	-	8.0 / 1	-	-	-	-	-
S99	-	8.0 / 1	-	-	-	-	-
S100	-	12.0 / 2	-	-	-	-	-
S101	3.0 / 1	8.0 / 1	-	-	-	-	-
S102	-	8.0 / 1	-	-	-	-	-
S103	-	8.0 / 1	-	-	-	-	-

<표 2.2.1> 콘크리트 라이닝 손상현황(계속)

구분	균열		손상 및 열화				
	균열 (0.3mm미만)	균열 (0.3mm이상)	조인트부 들뜸	망상균열	재료분리	백태	와이어 매쉬노출
	(m/EA)	(m/EA)	(m ² /EA)	(m ² /EA)	(m ² /EA)	(m ² /EA)	(m ² /EA)
S104	-	8.0 / 1	-	-	-	-	-
S105	-	8.0 / 1	-	-	-	-	-
S106	-	8.0 / 1	-	-	-	-	-
S107	-	8.0 / 1	-	-	-	-	-
S108	-	8.0 / 1	-	-	-	-	-
S109	-	8.0 / 1	-	-	-	-	-
S110	-	8.5 / 1	-	-	-	-	-
S111	4.5 / 1	8.0 / 1	-	-	-	-	-
S112	-	8.0 / 1	-	-	-	-	-
S113	-	8.0 / 1	-	-	-	-	-
S114	-	10.0 / 2	-	-	-	-	-
S115	1.5 / 1	8.5 / 1	-	-	-	-	-
S116	-	8.0 / 1	-	-	-	-	-
S117	-	8.0 / 1	-	-	-	-	-
S118	-	8.0 / 1	-	-	-	-	-
S119	-	8.0 / 1	-	-	-	-	-
S120	-	8.0 / 1	-	-	-	-	-
S121	-	9.0 / 1	-	-	-	-	-
S122	5.0 / 1	8.0 / 1	-	-	-	-	-
S123	-	3.0 / 1	-	-	-	-	-
S124	-	8.0 / 1	-	-	-	-	-
S126	-	6.0 / 1	-	-	-	-	-
S127	-	8.0 / 1	-	-	-	-	-
S128	-	8.0 / 1	0.01 / 1	-	-	-	-
S129	-	8.0 / 1	-	-	-	-	-
S130	-	8.0 / 1	-	-	-	-	-
S131	-	8.0 / 1	-	-	-	-	-
S132	-	8.6 / 2	-	-	-	-	-
S133	-	8.0 / 1	-	-	-	-	-
S134	2.0 / 1	8.0 / 1	-	-	-	-	-
S135	0.5 / 1	8.0 / 1	-	-	-	-	-
S136	-	8.0 / 1	-	-	-	-	-
S137	-	8.0 / 1	-	-	-	-	-
S138	-	8.0 / 1	-	-	-	-	-
S139	-	8.0 / 1	-	-	-	-	-
S140	-	8.0 / 1	-	-	-	-	-
S141	-	7.0 / 1	-	-	-	-	-
S142	-	10.8 / 3	-	-	-	-	-
S143	-	8.0 / 1	-	-	-	-	-
S144	-	8.0 / 1	-	-	-	-	-
S145	-	13.0 / 1	-	-	-	-	-
S146	-	8.0 / 1	-	-	-	-	-
S147	-	8.0 / 1	-	-	-	-	-
S148	-	8.0 / 1	-	-	-	-	-
S149	-	8.0 / 1	-	-	-	-	-

<표 2.2.1> 콘크리트 라이닝 손상현황(계속)

구분	균열		손상 및 열화				
	균열 (0.3mm미만)	균열 (0.3mm이상)	조인트부 들뜸	망상균열	재료분리	백태	와이어 매쉬노출
	(m/EA)	(m/EA)	(m ² /EA)	(m ² /EA)	(m ² /EA)	(m ² /EA)	(m ² /EA)
S150	-	8.0 / 1	-	-	-	-	-
S151	-	8.0 / 1	-	-	-	-	-
S152	1.2 / 1	7.0 / 1	-	-	-	-	-
S153	-	8.0 / 1	-	-	-	-	-
S154	-	8.0 / 1	-	-	-	-	-
S155	-	8.0 / 1	-	-	-	-	-
S156	-	8.0 / 1	-	-	-	-	-
S157	-	8.0 / 1	-	-	-	-	-
S158	-	8.0 / 1	-	-	-	-	-
S159	-	7.0 / 1	-	-	-	-	-
S160	-	10.0 / 2	-	-	-	-	-
S162	-	9.0 / 1	-	-	-	-	-
S164	-	1.0 / 1	-	-	-	-	-
S165	-	4.0 / 1	-	-	-	-	-
S166	-	8.0 / 1	-	-	-	-	-
S168	-	2.0 / 1	-	-	-	-	-
S171	-	4.0 / 1	-	-	-	-	-
S172	-	11.0 / 2	-	-	-	-	-
S173	-	1.0 / 1	-	-	-	-	-
S174	-	6.0 / 1	-	-	-	-	-
S176	-	-	-	-	-	0.06 / 1	0.25 / 3
S177	-	-	-	-	-	-	8.0 / 1
S178	-	4.0 / 2	-	-	-	-	-
S179	-	7.0 / 1	-	-	-	-	-
S180	-	3.0 / 1	-	-	-	-	-
S182	-	8.0 / 1	-	-	-	-	-
S183	-	8.0 / 1	-	-	-	-	-
S184	-	8.0 / 1	-	-	-	-	-
S186	-	-	-	-	-	0.5 / 1	-
S187	-	-	-	-	-	3.0 / 1	-
S188	-	-	-	-	-	-	18.0 / 1
S189	-	-	-	-	-	0.01 / 1	6.0 / 1
S190	-	-	-	-	-	-	12.0 / 1
S191	-	8.0 / 1	-	-	-	-	-
S192	-	10.0 / 2	-	-	-	-	-
S194	-	6.0 / 1	-	-	-	-	-
S196	-	2.0 / 1	-	-	-	-	-
S197	-	9.0 / 1	-	-	-	-	-
S198	-	7.0 / 1	-	-	-	-	-
S199	-	8.0 / 1	-	-	-	-	-
S200	-	10.0 / 1	-	-	-	-	-
S201	-	11.0 / 1	-	-	-	-	-
S202	-	8.0 / 1	-	-	-	-	-
S203	-	8.0 / 1	-	-	-	-	-
S204	-	12.0 / 3	-	-	-	-	-

<표 2.2.1> 콘크리트 라이닝 손상현황(계속)

구분	균열		손상 및 열화				
	균열 (0.3mm미만)	균열 (0.3mm이상)	조인트부 들뜸	망상균열	재료분리	백태	와이어 매쉬노출
	(m/EA)	(m/EA)	(㎡/EA)	(㎡/EA)	(㎡/EA)	(㎡/EA)	(㎡/EA)
S205	-	8.0 / 1	-	-	-	-	-
S207	-	8.0 / 1	-	-	-	-	-
S208	-	8.0 / 1	-	-	-	-	-
S209	-	8.0 / 1	-	-	-	-	-
S210	-	11.0 / 1	-	-	-	-	-
S211	-	9.0 / 2	-	-	-	-	-
S212	-	8.0 / 1	-	-	-	-	-
S213	-	8.0 / 1	-	-	-	-	-
S214	-	8.0 / 1	-	-	-	-	-
S215	-	12.0 / 2	-	-	-	-	-
S216	-	16.0 / 1	-	-	-	-	-
S217	-	14.0 / 3	-	-	-	-	-
S218	-	8.0 / 1	-	-	-	-	-
S219	-	8.0 / 1	-	-	-	-	-
S220	-	8.0 / 1	-	-	-	-	-
S221	-	10.0 / 2	-	-	-	-	-
S222	-	8.0 / 1	-	-	-	-	-
S223	-	9.0 / 1	-	-	-	-	-
S225	-	12.0 / 3	-	-	-	-	-
S226	-	16.0 / 2	-	-	-	-	-
S227	-	8.0 / 1	-	-	-	-	-
S228	-	8.0 / 1	-	-	-	-	-
S229	-	8.0 / 1	-	-	-	-	-
S230	-	8.0 / 1	-	-	-	-	-
S231	-	8.0 / 1	-	-	-	-	-
S232	-	8.0 / 1	-	-	-	-	-
S233	-	8.0 / 1	-	-	-	-	-
S234	2.0 / 1	8.0 / 1	-	-	-	-	-
S235	-	8.0 / 1	-	-	-	-	-
S236	-	8.0 / 1	-	-	-	-	-
S237	-	6.0 / 1	-	-	-	-	-
S238	-	8.0 / 1	-	-	-	-	-
S239	-	8.0 / 1	-	-	-	-	-
S240	-	2.0 / 1	-	-	-	-	-
S241	-	0.2 / 1	-	-	-	-	-
S242	-	3.0 / 2	-	-	-	-	-
S244	-	-	-	2.0 / 1	-	-	-
합계	47.2 / 13	1,523.1 / 214	0.03 / 2	2.0 / 1	4.5 / 2	3.57 / 4	80.25 / 10



라이닝 SPAN.4 재료분리



라이닝 SPAN.19 조인트부 들뜸



라이닝 SPAN.48 균열(0.3mm 이상)



라이닝 SPAN.68 와이어매쉬 노출



라이닝 SPAN.74 와이어매쉬 노출



라이닝 SPAN.95 균열(0.3mm 이상)



라이닝 SPAN.121 균열(0.3mm 이상)



라이닝 SPAN.147 균열(0.3mm 이상)

<사진 2.2.2> 천단부 손상현황



라이닝 SPAN.187 백태



라이닝 SPAN.189 백태



라이닝 SPAN.228 균열(0.3mm 이상)



라이닝 SPAN.244 망상균열

<사진 2.2.2> 천단부 손상현황(계속)

2.2.2 측벽부

본 미사터널(양양)의 내부 좌·우측 터널 내부 시인성 및 조도 확보를 위해 측벽부는 타일마감을 시공하였으며, 외관조사 결과 균열($cw=0.3\text{mm}$ 이상), 타일 탈락 및 파손의 손상이 발생한 것으로 조사되었다. 측벽부에 발생한 균열의 경우 구속응력에 의한 소성수축의 원인으로 발생한 것으로 판단되며, 타일 탈락 및 파손의 경우 공용중 외력(차량 충돌 등), 구조물 거동 및 통행차량에 의한 진동, 부착물탈의 접착력 저하 등에 의해 발생한 것으로 판단된다.

기 정밀점검과 비교시 균열($cw=0.3\text{mm}$ 이상), 타일 탈락등의 손상이 추가로 조사되었으며, 기 손상부는 구조물의 내구성 증진 및 통행차량의 시인성, 안전성 확보를 위해 균열보수 및 타일붙임을 실시한 후 주기적인 점검 및 유지관리가 필요할 것으로 판단된다.

<표 2.2.2> 측벽부 손상현황

구분	균열	손상 및 열화			
	균열(0.3mm이상)	백태	누수흔적	타일탈락	타일파손
	(m/EA)	(m ² /EA)	(m ² /EA)	(EA)	(EA)
S40	-	-	-	3	-
S50	1.2 / 3	-	-	-	-
S72	-	1.5 / 1	-	-	-
S184	-	-	0.5 / 1	-	-
S186	-	-	0.5 / 1	-	-
S187	-	-	0.25 / 1	-	-
S200	-	0.16 / 1	-	-	-
S243	-	-	-	2	-
합계	1.2 / 3	1.66 / 2	1.25 / 3	5	-



측벽부 전경



측벽부 SPAN.50 균열(0.3mm 이상)



측벽부 SPAN.72 백태



측벽부 SPAN.187 누수흔적

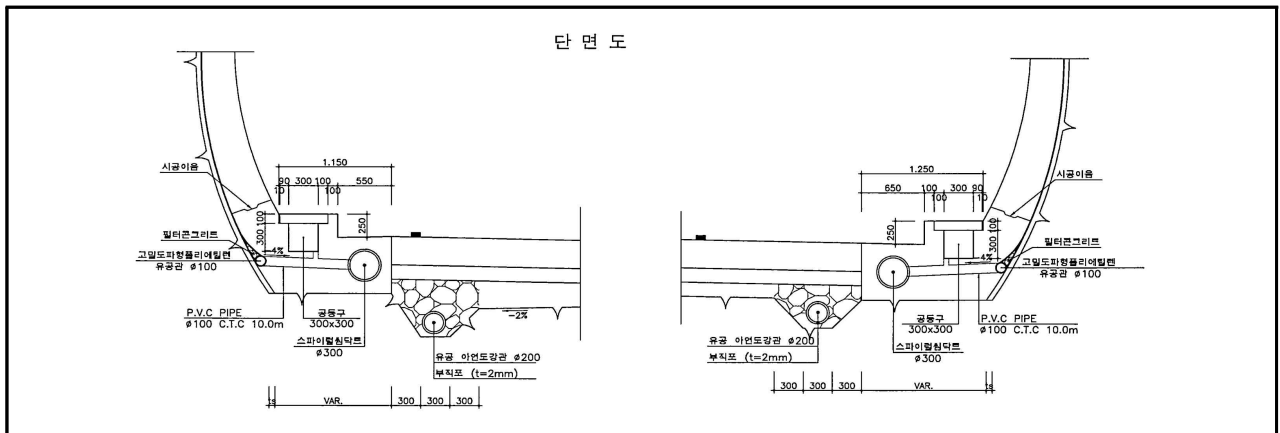
<사진 1.2.3> 측벽부 손상현황

2.2.3 공동구 및 배수시설

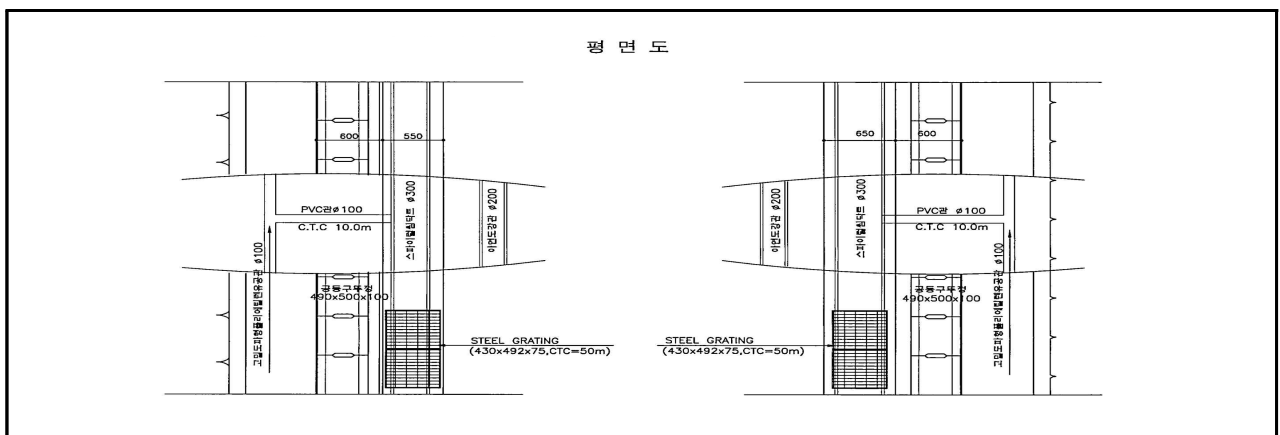
본 미사터널(양양)은 준공도서 및 현장조사 결과, 측면 배수방식을 채택한 배수형 터널이며, 공동구는 터널 좌·우측에 배선 및 배관 등을 수용할 수 있도록 설치되어 있는 것으로 확인되었다.

공동구에 대한 외관조사 결과, 공동구 상부의 균열 및 덮개 파손 등의 손상이 국부적으로 조사되었으며, 기 점검과 비교시 균열, 덮개 파손 등의 손상이 신규로 발생된 것으로 확인되었다. 공동구의 경우 향후 유지관리 및 점검자의 통행시 손상부로 인해 안전사고가 발생할 우려가 있고, 장기간 방치시 공동구 내부의 배선 및 배관 등의 설비시설이 파손될 우려가 있으므로 덮개 파손부의 교체가 필요할 것으로 판단된다.

포장면의 좌·우측에 설치된 배수시설에 대한 외관조사 결과, 일부구간 집수구 토사 유입으로 인한 집수구 막힘이 조사되었다. 기 손상부는 터널의 원활한 배수기능 확보를 위한 주기적인 청소 등의 조치가 필요할 것으로 판단된다.



<그림 2.2.1> 배수시설 단면도



<그림 2.2.2> 배수시설 평면도



공동구 전경



집수구 전경

<사진 2.2.4> 공동구 및 배수시설 전경

<표 2.2.3> 공동구 및 배수시설 손상현황

구분	공동구			배수시설
	균열(0.3mm이상)	덮개 파손	타일 파손 및 탈락	집수구 막힘
	(m/EA)	(EA)	(EA)	(EA)
S17	-	1	-	-
S20	-	1	-	-
S38	-	2	-	-
S42	-	1	-	-
S47	-	1	-	-
S50	-	2	-	-
S51	-	2	-	-
S52	-	3	-	-
S54	-	2	-	-
S57	-	2	-	-
S65	-	1	-	-
S66	-	-	2	-
S73	-	1	-	-
S81	-	-	5	-
S88	0.2 / 1	1	-	-
S97	0.2 / 1	-	-	-
S98	-	-	-	1
S101	-	1	-	-
S104	-	-	-	1
S107	0.2 / 1	-	-	-
S110	0.2 / 1	1	-	-
S112	0.2 / 1	-	-	-
S113	0.2 / 1	-	-	-
S114	0.2 / 1	1	-	-
S116	0.2 / 1	-	-	-
S117	0.2 / 1	1	-	-
S119	0.2 / 1	-	-	-

<표 2.2.3> 공동구 및 배수시설 손상현황(계속)

구분	공동구			배수시설
	균열(0.3mm이상)	덮개 파손	타일 파손 및 탈락	집수구 막힘
	(m/EA)	(EA)	(EA)	(EA)
S120	0.2 / 1	-	-	-
S121	0.2 / 1	-	-	-
S123	0.2 / 1	-	-	-
S125	0.2 / 1	-	-	-
S126	0.2 / 1	-	-	-
S127	0.2 / 1	-	-	-
S129	0.2 / 1	-	-	-
S130	0.2 / 1	-	-	-
S131	0.2 / 1	-	-	-
S132	0.2 / 1	-	-	-
S133	0.2 / 1	-	-	-
S134	0.2 / 1	-	-	-
S135	0.2 / 1	-	-	-
S136	-	-	2	-
S145	0.2 / 1	-	-	-
S146	-	-	2	-
S148	0.2 / 1	-	3	-
S149	-	1	-	-
S153	0.2 / 1	-	-	-
S159	-	-	6	-
S161	-	-	30	-
S164	-	1	-	-
S175	-	-	1	-
S185	-	-	5	-
S188	-	1	-	-
S190	0.2 / 1	-	-	-
S195	-	1	-	-
S197	-	1	-	-
S199	-	1	-	-
S214	0.2 / 1	-	-	-
S219	-	1	-	-
S220	0.2 / 1	-	-	-
S229	-	1	7	-
S231	0.2 / 1	-	-	-
S233	-	-	5	-
S239	-	1	-	-
합계	6.0 / 30	33	68	2



공동구 SPAN.54 덮개 파손



공동구 SPAN.114 덮개 파손



공동구 SPAN.133 균열(0.3mm 이상)

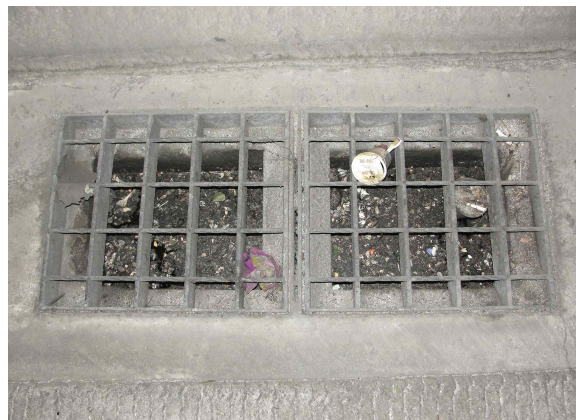


공동구 SPAN.161 타일 탈락

<사진 2.2.5> 공동구 손상현황



배수시설 집수구 전경



배수시설 SPAN.98 집수구 막힘

<사진 2.2.6> 배수시설 손상현황

2.2.4 포장면

미사터널(양양)의 포장면은 편도 2차선의 콘크리트 포장으로 시공되어 있으며, 주행차량의 수막현상 억제 및 배수성 향상, 결빙 억제 및 소음 저감 등을 위해 전 구간 횡방향 타이닝이 시공되어 있다. 또한, 종단구배는 -0.9%로 시공되어 진 것으로 확인되었다.

터널의 포장면에 대한 외관조사 결과, 기존 손상인 포트홀, 포장 균열, 파손 등의 손상이 전구간에서 국부적으로 조사되었으며, 기 점검과 비교시 일부 구간 포장 균열 및 파손이 추가로 발생된 것으로 판단된다.

포장 균열 및 파손, 포트홀 등의 손상은 포장단면의 부족, 재료불량, 다짐불량 등의 시공초기 품질관리 미흡, 통행차량의 교통량 증가 및 지속적인 차량 윤회중재하 등의 복합적인 원인에 의해 발생한 것으로 검토되었다. 다만, 발생한 손상에 의해 통행차량의 주행성 및 터널의 안전성 저하는 없는 것으로 판단되므로 주기적인 점검을 통한 손상의 진전 여부 파악 등의 유지관리가 요망된다.

또한, 금회 점검시 SPAN.68 ~ SPAN.73 구간에서 포장면 누수흔적이 발생된 것으로 조사되었으며, 이는 지하수위상승으로 인한 맹암거의 기능상실 등의 원인으로 발생된 손상으로 판단된다. 포장면의 누수흔적은 동절기 노면 결빙 등의 원인이 되어 2차 손상이 우려되므로 유지관리홀 설치 등의 신속한 조치가 필요한 것으로 판단되며, 유지관리홀 설치 후 주기적인 정비를 실시하여 원활한 배수기능을 회복하는 것이 바람직 할 것으로 판단된다.

<표 2.2.4> 포장면 손상현황

구분	균열		손상 및 열화		
	균열 0.3mm미만	균열 0.3mm이상	파손	누수흔적	포트홀
	(m/EA)	(m/EA)	(㎡/EA)	(m/EA)	(㎡/EA)
S1	-	-	-	-	0.02 / 1
S18	-	8.5 / 1	-	-	-
S20	-	20.0 / 1	-	-	-
S22	-	21.0 / 1	-	-	-
S27	-	5.0 / 1	-	-	-
S68	-	-	-	14.0 / 2	-
S69	-	-	-	7.0 / 1	-
S70	-	-	-	7.0 / 1	-
S71	-	-	-	14.0 / 2	-
S72	-	-	-	21.0 / 3	-
S161	-	-	0.32 / 2	-	-
S171	3.0 / 1	-	-	-	-
S238	-	-	0.02 / 1	-	-
합계	3.0 / 1	54.5 / 4	0.34 / 3	63.0 / 9	0.02 / 1



포장부 전경



포장부 SPAN.1 포트홀



포장부 SPAN.18 균열(0.3mm 이상)



포장부 SPAN.22 균열(0.3mm 이상)



포장부 SPAN.69 누수흔적



포장부 SPAN.70 누수흔적



포장부 SPAN.71 누수흔적



포장부 SPAN.161 파손

<사진 2.2.7> 포장면 손상현황

2.2.5 갯문 및 사면

가. 갯문

일반적인 갯문은 지표 비탈면의 사면 붕괴, 눈사태, 누수 등으로부터 갯문부를 보호하기 위한 것이며, 차량 통과시 공기압의 감소 효과, 소음 방지 그리고 갯문 자체의 미관, 주변의 조경 등을 복합적으로 고려하여 시공되어야 하며, 미사터널(양양)의 갯문은 시점부 면벽식, 종점부 원통 절개형으로 시공되어 있는 것으로 조사되었다.

갯문에 대한 외관조사결과 기 점검 시 조사된 건조수축으로 인한 종점부 균열($cw=0.3\text{mm}$ 이상)이 확인되었으며, 추가로 발생한 손상은 없는 것으로 조사되었다. 기 손상부는 주입보수 등의 조치가 필요 할 것으로 판단되며, 주기적인 점검을 통한 유지관리를 실시하면 구조물의 내구성 저하 등의 문제는 없을 것으로 판단된다.

<표 2.2.5> 갯문 및 도수로 손상현황

구분	균열		손상 및 열화
	균열 (0.3mm 미만)	균열 (0.3mm 이상)	재료분리
	(m/EA)	(m/EA)	(m^2/EA)
시점	-	-	-
종점	-	0.3 / 1	-
합계	-	0.3 / 1	-



시점부 갯문 전경



종점부 갯문 전경

<사진 2.2.8> 갯문 손상현황

나. 옹벽

미사터널(양양)의 시·종점부에 시공된 옹벽에 대한 조사결과, 균열, 박락, 재료분리, 파손 등의 손상이 발생하지 않은 양호한 상태인 것으로 조사되었으며, 현 상태를 지속적으로 유지하기 위한 관리주체의 지속적인 점검 및 유지관리가 요구된다.



시점부 옹벽 전경



시점부 옹벽 전경

<사진 2.2.9> 옹벽 손상현황

2.2.6 부대시설

미사터널(양양)의 내부는 좌·우측에 조명등, 소화기, 비상전화, 비상경보설비 등의 부대시설이 설치되어 있는 것으로 조사되었다.

본 터널의 조명시설은 시공상태 및 유지관리 상태는 양호한 것으로 조사되었으며, 터널 내부의 차로 시선 확보 및 각종 사고에 대비한 LED 시선 유도등을 설치하여 운전자의 안전운행 및 터널 내 화재 등의 사고 발생시 시선유도등을 따라 안전하게 대피할 수 있도록 유지관리를 실시하고 있는 것으로 확인되었다. 부대시설의 외관조사 결과, 손상이 없는 양호한 상태인 것으로 조사되었으며, 주기적인 점검을 통한 손상의 발생 유무 등을 파악하여 적절한 조치를 취하는 것이 필요할 것으로 판단된다.

<표 2.2.6> 부대시설 손상현황

구분	소화시설	비상전화
	파손	파손
	(EA)	(EA)
합계	-	-



소화시설 설치현황



소화기 배치현황



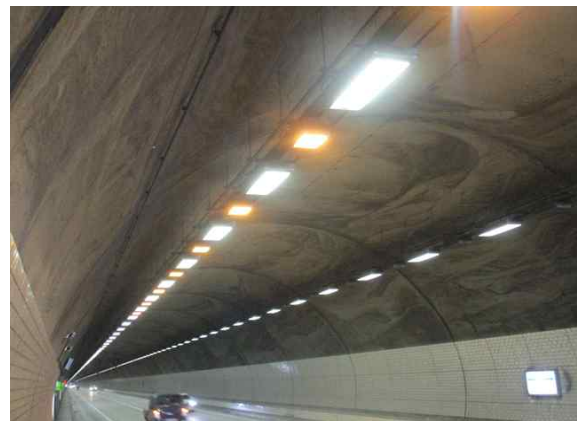
비상전화 설치현황



비상전화 배치현황



제트팬 설치현황



조명시설 설치현황

<사진 2.2.12> 부대시설 전경

2.2.7 기 점검결과와 비교

기 실시되었던 정밀점검(2016. 08)과 금회 실시한 정밀점검 비교결과 라이닝 균열(cw=0.3mm 내외), 조인트부 들뜸, 망상균열, 포장부 누수흔적 등의 손상이 증가한 것으로 검토되었다.

<표 2.2.6> 기 점검결과와의 비교

구 분	손상내용	2016년 정밀점검	금회 정밀점검	손상물량 비교	손상물량 증감 원인
콘크리트 라이닝	균열(0.3mm 미만)	46.7m / 12EA	47.2m / 13EA	↑ 0.5m	신규손상
	균열(0.3mm 이상)	1,519.1m / 212EA	1,523.1m / 214EA	↑ 4.0m	신규손상
	조인트부 들뜸	-	0.03m ² / 2EA	↑ 0.03m ²	신규손상
	망상균열	-	2.0m ² / 1EA	↑ 2.0m ²	신규손상
	재료분리	4.5m ² / 2EA	4.5m ² / 2EA	-	
	백태	3.51m ² / 3EA	3.57m ² / 4EA	↑ 0.06m ²	신규손상
	와이어매쉬 노출	0.25m ² / 3EA	80.25m ² / 10EA	↑ 80.0m	신규손상
측벽부	균열(0.3mm 이상)	0.2m / 1EA	1.2m / 3EA	↑ 1.0m	신규손상
	백태	1.66m ² / 2EA	1.66m ² / 2EA	-	
	누수흔적	1.25m ² / 3EA	1.25m ² / 3EA	-	
	타일탈락	2EA	5EA	↑ 3EA	신규손상
공동구	균열(0.3mm 이상)	4.8m / 24EA	6.0m / 30EA	↑ 1.2m	신규손상
	덮개 파손	19EA	33EA	↑ 14EA	신규손상
	타일 파손	64EA	68EA	↑ 4EA	신규손상
배수시설	집수구 막힘	2EA	2EA	-	
포장부	균열(0.3mm 미만)	-	3.0m / 1EA	↑ 3.0m	신규손상
	균열(0.3mm 이상)	54.5m / 4EA	54.5m / 4EA	-	
	파손	0.34m ² / 3EA	0.34m ² / 3EA	-	
	누수흔적	14.0m / 1EA	63.0m / 9EA	↑ 49.0m	신규손상
	포트홀	0.02m ² / 1EA	0.02m ² / 1EA	-	
갹문	균열(0.3mm 이상)	0.3m / 1EA	0.3m / 1EA	-	

2.3 내구성조사

2.3.1 시험 현황

대상 구조물에 대한 콘크리트의 품질상태, 강도 등을 파악하기 위하여 필요한 현장시험을 수행하였다.

콘크리트 강도는 반발경도시험을 수행하여 콘크리트의 비파괴강도를 추정하고 기 점검과 자료와 비교·분석하였으며, 탄산화 정도를 측정하기 위한 시험을 실시하였다.

반발경도시험은 시험과정에서 콘크리트 부재에 전혀 손상을 주지 않으므로 가급적 단면력이 크게 발생하는 부위로서 구조물을 대표할 수 있는 위치를 선정하여 콘크리트의 품질확보 정도를 확인할 수 있도록 하였다. 비파괴시험 성과물은 부록에 수록하였다.

<표 2.3.1> 콘크리트 비파괴시험 총괄표

시험종류 부재	반발경도시험	탄산화시험	비고
라이닝	8	4	
계	8	4	



반발경도 측정 현황(측벽부)①



반발경도 측정 현황(측벽부)②

<사진 2.3.1> 반발경도시험 현황

2.3.2 콘크리트 비파괴강도 조사

반발경도 시험법에 의한 비파괴강도는 콘크리트 라이닝에 대하여 실시하였으며 그 결과는 다음 표와 같다.

<표 2.3.2> 콘크리트 라이닝 비파괴 강도 측정결과

[단위 : MPa]

시 험 위 치	비파괴시험	측정압축강도 (MPa)			설 계 강도 (MPa)	평 가
	반발경도 (R_0)	일본재료학회	일본건축학회	평균		
S1 천단부	44.3	24.1	26.1	25.1	24.0	만족
S43 측벽부	44.5	24.3	26.2	25.3	24.0	만족
S83 측벽부	45.0	24.7	26.5	25.6	24.0	만족
S115 천단부	45.3	24.9	26.6	25.8	24.0	만족
S163 천단부	44.5	24.3	26.2	25.3	24.0	만족
S187 측벽부	43.9	23.8	26.0	24.9	24.0	만족
S213 천단부	45.2	24.8	26.5	25.7	24.0	만족
S244 측벽부	44.5	24.3	26.2	25.3	24.0	만족
평균(MPa)		25.3				
M A X		25.8				
M I N		24.9				

<표 2.3.3> 미사터널(양양) 콘크리트 라이닝 비파괴 강도 측정결과

[단위 : MPa]

종류 부재	시험압축강도 (A)	설계기준강도 (B)	(A/B)×100 (%)
콘크리트 라이닝	24.9 ~ 25.8	24.0	104 ~ 108

콘크리트 비파괴 시험결과 콘크리트 라이닝에서의 추정 비파괴 강도는 24.4~26.7MPa로서 설계기준강도(24.0MPa) 이상을 확보하고 있는 것으로 측정·검토 되었다.

2.3.3 탄산화시험

본 구조물에서는 측정위치에 타정공구 및 드릴을 이용하여 국부적으로 파손시킨 면에 페놀프탈레인 용액을 지시약으로 사용하는데, 이는 알칼리성 콘크리트의 탄산화가 진행된 면에서는 무색으로 변화가 없는 무색의 깊이가 곧 탄산화 진행 깊이가 된다. 구조물의 내 구성에 영향이 없는 부위에는 코어시편을 채취하여 탄산화 깊이를 측정하였으며, 측정결과는 다음 표와 같다.

$$C = A\sqrt{t}$$

여기서, C : 탄산화깊이(mm) → 탄산화 잔여깊이

A : 탄산화 속도계수

t : 콘크리트 타설 후 경과된 시간(년)

<표 2.3.4> 탄산화 깊이의 측정결과

시험위치	탄산화 깊이(mm) (C)	공용년수 (t)	탄산화 속도계수 (A)	탄산화 잔여깊이 (mm)	잔존수명 (t_d)	비고
S1 천단부	4.5	8	1.59	50.5	100년이상	
S83 측벽부	3.5	8	1.24	51.5		
S163 천단부	4.0	8	1.41	51.0		
S244 측벽부	4.0	8	1.41	51.0		

※ A = 탄산화깊이 / $\sqrt{(\text{경과년수} : 8\text{년})}$

※ 잔존수명 = (탄산화 잔여깊이 / A)²

측정결과 모든 측정부재에서 현재로부터 탄산화가 철근에 도달하는데 걸리는 시간을 추정한 결과 100년 이상으로 탄산화에 의한 철근부식은 없을 것으로 판단된다.



탄산화 시험을 위한 드릴링 작업



탄산화 시험(측벽부)

<사진 2.3.2> 탄산화시험 현황

2.3.4 기 점검결과와 비교

가. 압축강도

<표 2.3.5> 기 점검결과와 압축강도 비교

[단위:MPa]

구 분	콘크리트 라이닝	비 고
2016년 정밀점검	24.6 ~ 26.5	
금회 정밀점검	24.9 ~ 25.8	

기 실시한 2016년 정밀점검과의 압축강도 비교결과 측정위치, 표면요철 및 습윤상태 등에 의한 미소한 차이는 있으나 압축강도의 저하는 없는 것으로 검토되었다.

나. 탄산화깊이

<표 2.3.6> 기 점검결과와 탄산화 비교

[단위:mm]

구 분	콘크리트 라이닝	비 고
2016년 정밀점검	1.8 ~ 2.6	
금회 정밀점검	3.5 ~ 4.5	

기 실시한 2016년 정밀점검과의 탄산화깊이 비교결과 “안전점검 및 정밀안전진단 세부지침(2012.12)” 건전성 평가기준(탄산화 잔여깊이 30mm이상 : a등급)에 준하여 탄산화에 의한 철근 부식의 가능성은 적을 것으로 판단된다.

2.4 종합평가

2.4.1 상태평가

상태평가등급 산정과정은 외관조사 결과 부재별로 상태등급을 매긴 후, 부재별 중요도를 고려한 가중치를 고려하여 전체 평가등급을 산정하는 과정으로 되어 있다.

이외에 내구성과 관련된 요소로서 탄산화에 대한 등급을 구한 후 일반 부재와 같이 가중치를 부여하여 터널 전체의 상태평가항목으로 반영하였으며 상태평가 결과는 다음 표와 같다.

가. 결합지수 산정

<표 2.4.1> 미사터널(양양) 철근콘크리트구간 결합지수 결과

SPAN	균열	누수	파손 및 손상	박리	박락	백태	재료 분리	철근 노출	탄산 화	결합 점수 합계	결합 지수
1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000
2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000
82	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000
83	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000
84	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000
163	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000
164	6	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0.170
165	9	0	0	0	0	0	0	0	0	9	0.250
243	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000
244	3	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0.080
평균	1.80	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	1.80	0.050

<표 2.4.2> 미사터널(양양) 무근콘크리트구간 결합지수 결과

SPAN	균열	누수	파손 및 손상	박리	박락	백태	재료 분리	철근 노출	탄산 화	결합 점수 합계	결합 지수
3	4	0	0	0	0	0	0	0	-	4	0.150
4	6	0	0	0	0	0	0	0	-	6	0.220
5	6	0	0	0	0	0	0	0	-	6	0.220
6	6	0	0	0	0	0	0	0	-	6	0.220
7	0	0	0	0	0	0	0	0	-	0	0.000
8	7	0	0	0	0	0	0	0	-	7	0.260
9	0	0	0	0	0	0	0	0	-	0	0.000
10	6	0	0	0	0	0	0	0	-	6	0.220
11	4	0	0	0	0	0	0	0	-	4	0.150
12	4	0	0	0	0	0	0	0	-	4	0.150

<표 2.4.2> 미사터널(양양) 무근콘크리트구간 결합지수 결과(계속)

SPAN	균열	누수	파손 및 손상	박리	박락	백태	재료 분리	철근 노출	탄산 화	결합 점수 합계	결합 지수
13	6	0	0	0	0	0	0	0	-	6	0.220
14	6	0	0	0	0	0	0	0	-	6	0.220
15	4	0	0	0	0	0	0	0	-	4	0.150
16	0	0	0	0	0	0	0	0	-	0	0.000
17	6	0	0	0	0	0	0	0	-	6	0.220
18	0	0	0	0	0	0	0	0	-	0	0.000
19	0	0	0	0	0	0	0	1	-	1	0.040
20	0	0	0	0	0	0	0	0	-	0	0.000
21	0	0	0	0	0	0	0	0	-	0	0.000
22	0	0	0	0	0	0	0	0	-	0	0.000
23	6	0	0	0	0	0	0	0	-	6	0.220
24	6	0	0	0	0	0	0	0	-	6	0.220
25	0	0	0	0	0	0	0	0	-	0	0.000
26	7	0	0	0	0	0	0	0	-	7	0.260
27	7	0	0	0	0	0	0	0	-	7	0.260
28	0	0	0	0	0	0	0	0	-	0	0.000
29	7	0	0	0	0	0	0	0	-	7	0.260
30	7	0	0	0	0	0	0	0	-	7	0.260
31	0	0	0	0	0	0	0	0	-	0	0.000
32	7	0	0	0	0	0	0	0	-	7	0.260
33	0	0	0	0	0	0	0	0	-	0	0.000
34	6	0	0	0	0	0	0	0	-	6	0.220
35	6	0	0	0	0	0	0	0	-	6	0.220
36	0	0	0	0	0	0	0	0	-	0	0.000
37	0	0	0	0	0	0	0	0	-	0	0.000
38	0	0	0	0	0	0	0	0	-	0	0.000
39	7	0	0	0	0	0	0	0	-	7	0.260
40	7	0	0	0	0	0	0	0	-	7	0.260
41	7	0	0	0	0	0	0	0	-	7	0.260
42	0	0	0	0	0	0	0	0	-	0	0.000
43	7	0	0	0	0	0	0	0	-	7	0.260
44	0	0	0	0	0	0	0	0	-	0	0.000
45	7	0	0	0	0	0	0	0	-	7	0.260
46	7	0	0	0	0	0	0	0	-	7	0.260
47	7	0	0	0	0	0	0	0	-	7	0.260
48	7	0	0	0	0	0	0	0	-	7	0.260
49	7	0	0	0	0	0	0	0	-	7	0.260
50	12	0	0	0	0	0	0	0	-	12	0.440
51	7	0	0	0	0	0	0	0	-	7	0.260
52	0	0	0	0	0	0	0	0	-	0	0.000

<표 2.4.2> 미사터널(양양) 무근콘크리트구간 결합지수 결과(계속)

SPAN	균열	누수	파손 및 손상	박리	박락	백태	재료 분리	철근 노출	탄산 화	결합 점수 합계	결합 지수
53	6	0	0	0	0	0	0	0	-	6	0.220
54	7	0	0	0	0	0	0	0	-	7	0.260
55	0	0	0	0	0	0	0	0	-	0	0.000
56	7	0	0	0	0	0	0	0	-	7	0.260
57	7	0	0	0	0	0	0	0	-	7	0.260
58	7	0	0	0	0	0	0	0	-	7	0.260
59	0	0	0	0	0	0	0	0	-	0	0.000
60	4	0	0	0	0	0	0	0	-	4	0.150
61	6	0	0	0	0	0	0	0	-	6	0.220
62	7	0	0	0	0	0	0	0	-	7	0.260
63	7	0	0	0	0	0	0	0	-	7	0.260
64	0	0	0	0	0	0	0	0	-	0	0.000
65	7	0	0	0	0	0	0	0	-	7	0.260
66	0	0	0	0	0	0	0	0	-	0	0.000
67	7	0	0	0	0	0	0	0	-	7	0.260
68	6	0	0	0	0	0	0	1	-	7	0.260
69	0	0	0	0	0	0	0	1	-	1	0.040
70	0	0	0	0	0	0	0	1	-	1	0.040
71	0	0	0	0	0	0	0	0	-	0	0.000
72	0	0	0	0	0	0	0	0	-	0	0.000
73	0	0	0	0	0	0	0	0	-	0	0.000
74	7	0	0	0	0	0	0	1	-	8	0.300
75	7	0	0	0	0	0	0	0	-	7	0.260
76	7	0	0	0	0	0	0	0	-	7	0.260
77	7	0	0	0	0	0	0	0	-	7	0.260
78	7	0	0	0	0	0	0	0	-	7	0.260
79	7	0	0	0	0	0	0	0	-	7	0.260
80	7	0	0	0	0	0	0	0	-	7	0.260
81	7	0	0	0	0	0	0	0	-	7	0.260
85	7	0	0	0	0	0	0	0	-	7	0.260
86	7	0	0	0	0	0	0	0	-	7	0.260
87	7	0	0	0	0	0	0	0	-	7	0.260
88	7	0	0	0	0	0	0	0	-	7	0.260
89	7	0	0	0	0	0	0	0	-	7	0.260
90	7	0	0	0	0	0	0	0	-	7	0.260
91	7	0	0	0	0	0	0	0	-	7	0.260
92	7	0	0	0	0	0	0	0	-	7	0.260
93	7	0	0	0	0	0	0	0	-	7	0.260
94	7	0	0	0	0	0	0	0	-	7	0.260
95	6	0	0	0	0	0	0	0	-	6	0.220

<표 2.4.2> 미사터널(양양) 무근콘크리트구간 결합지수 결과(계속)

SPAN	균열	누수	파손 및 손상	박리	박락	백태	재료 분리	철근 노출	탄산 화	결합 점수 합계	결합 지수
96	7	0	0	0	0	0	0	0	-	7	0.260
97	7	0	0	0	0	0	0	0	-	7	0.260
98	7	0	0	0	0	0	0	0	-	7	0.260
99	7	0	0	0	0	0	0	0	-	7	0.260
100	6	0	0	0	0	0	0	0	-	6	0.220
101	7	0	0	0	0	0	0	0	-	7	0.260
102	7	0	0	0	0	0	0	0	-	7	0.260
103	6	0	0	0	0	0	0	0	-	6	0.220
104	6	0	0	0	0	0	0	0	-	6	0.220
105	6	0	0	0	0	0	0	0	-	6	0.220
106	7	0	0	0	0	0	0	0	-	7	0.260
107	7	0	0	0	0	0	0	0	-	7	0.260
108	6	0	0	0	0	0	0	0	-	6	0.220
109	6	0	0	0	0	0	0	0	-	6	0.220
110	7	0	0	0	0	0	0	0	-	7	0.260
111	7	0	0	0	0	0	0	0	-	7	0.260
112	7	0	0	0	0	0	0	0	-	7	0.260
113	7	0	0	0	0	0	0	0	-	7	0.260
114	7	0	0	0	0	0	0	0	-	7	0.260
115	7	0	0	0	0	0	0	0	-	7	0.260
116	7	0	0	0	0	0	0	0	-	7	0.260
117	7	0	0	0	0	0	0	0	-	7	0.260
118	6	0	0	0	0	0	0	0	-	6	0.220
119	6	0	0	0	0	0	0	0	-	6	0.220
120	7	0	0	0	0	0	0	0	-	7	0.260
121	7	0	0	0	0	0	0	0	-	7	0.260
122	6	0	0	0	0	0	0	0	-	6	0.220
123	7	0	0	0	0	0	0	0	-	7	0.260
124	6	0	0	0	0	0	0	0	-	6	0.220
125	0	0	0	0	0	0	0	0	-	0	0.000
126	7	0	0	0	0	0	0	0	-	7	0.260
127	7	0	0	0	0	0	0	0	-	7	0.260
128	7	0	0	0	0	0	0	0	-	7	0.260
129	7	0	0	0	0	0	0	0	-	7	0.260
130	7	0	0	0	0	0	0	0	-	7	0.260
131	6	0	0	0	0	0	0	0	-	6	0.220
132	7	0	0	0	0	0	0	0	-	7	0.260
133	6	0	0	0	0	0	0	0	-	6	0.220
134	6	0	0	0	0	0	0	0	-	6	0.220
135	6	0	0	0	0	0	0	0	-	6	0.220

<표 2.4.2> 미사터널(양양) 무근콘크리트구간 결합지수 결과(계속)

SPAN	균열	누수	파손 및 손상	박리	박락	백태	재료 분리	철근 노출	탄산 화	결합 점수 합계	결합 지수
136	7	0	0	0	0	0	0	0	-	7	0.260
137	7	0	0	0	0	0	0	0	-	7	0.260
138	6	0	0	0	0	0	0	0	-	6	0.220
139	7	0	0	0	0	0	0	0	-	7	0.260
140	7	0	0	0	0	0	0	0	-	7	0.260
141	7	0	0	0	0	0	0	0	-	7	0.260
142	7	0	0	0	0	0	0	0	-	7	0.260
143	7	0	0	0	0	0	0	0	-	7	0.260
144	6	0	0	0	0	0	0	0	-	6	0.220
145	6	0	0	0	0	0	0	0	-	6	0.220
146	7	0	0	0	0	0	0	0	-	7	0.260
147	6	0	0	0	0	0	0	0	-	6	0.220
148	6	0	0	0	0	0	0	0	-	6	0.220
149	7	0	0	0	0	0	0	0	-	7	0.260
150	7	0	0	0	0	0	0	0	-	7	0.260
151	7	0	0	0	0	0	0	0	-	7	0.260
152	7	0	0	0	0	0	0	0	-	7	0.260
153	7	0	0	0	0	0	0	0	-	7	0.260
154	7	0	0	0	0	0	0	0	-	7	0.260
155	7	0	0	0	0	0	0	0	-	7	0.260
156	7	0	0	0	0	0	0	0	-	7	0.260
157	7	0	0	0	0	0	0	0	-	7	0.260
158	7	0	0	0	0	0	0	0	-	7	0.260
159	6	0	0	0	0	0	0	0	-	6	0.220
160	7	0	0	0	0	0	0	0	-	7	0.260
161	0	0	0	0	0	0	0	0	-	0	0.000
162	6	0	0	0	0	0	0	0	-	6	0.220
166	6	0	0	0	0	0	0	0	-	6	0.220
167	0	0	0	0	0	0	0	0	-	0	0.000
168	6	0	0	0	0	0	0	0	-	6	0.220
169	0	0	0	0	0	0	0	0	-	0	0.000
170	0	0	0	0	0	0	0	0	-	0	0.000
171	6	0	0	0	0	0	0	0	-	6	0.220
172	7	0	0	0	0	0	0	0	-	7	0.260
173	6	0	0	0	0	0	0	0	-	6	0.220
174	6	0	0	0	0	0	0	0	-	6	0.220
175	0	0	0	0	0	0	0	0	-	0	0.000
176	0	0	0	0	0	0	0	2	-	2	0.070
177	0	0	0	0	0	0	0	1	-	1	0.040
178	6	0	0	0	0	0	0	0	-	6	0.220

<표 2.4.2> 미사터널(양양) 무근콘크리트구간 결합지수 결과(계속)

SPAN	균열	누수	파손 및 손상	박리	박락	백태	재료 분리	철근 노출	탄산 화	결합 점수 합계	결합 지수
179	6	0	0	0	0	0	0	0	-	6	0.220
180	6	0	0	0	0	0	0	0	-	6	0.220
181	0	0	0	0	0	0	0	0	-	0	0.000
182	7	0	0	0	0	0	0	0	-	7	0.260
183	7	0	0	0	0	0	0	0	-	7	0.260
184	6	1	0	0	0	0	0	0	-	7	0.260
185	0	0	0	0	0	0	0	0	-	0	0.000
186	0	1	0	0	0	0	0	0	-	1	0.040
187	0	1	0	0	0	0	0	0	-	1	0.040
188	0	0	0	0	0	0	0	1	-	1	0.040
189	0	0	0	0	0	0	0	1	-	1	0.040
190	0	0	0	0	0	0	0	1	-	1	0.040
191	6	0	0	0	0	0	0	0	-	6	0.220
192	6	0	0	0	0	0	0	0	-	6	0.220
193	0	0	0	0	0	0	0	0	-	0	0.000
194	6	0	0	0	0	0	0	0	-	6	0.220
195	0	0	0	0	0	0	0	0	-	0	0.000
196	6	0	0	0	0	0	0	0	-	6	0.220
197	7	0	0	0	0	0	0	0	-	7	0.260
198	6	0	0	0	0	0	0	0	-	6	0.220
199	7	0	0	0	0	0	0	0	-	7	0.260
200	7	0	0	0	0	0	0	0	-	7	0.260
201	7	0	0	0	0	0	0	0	-	7	0.260
202	7	0	0	0	0	0	0	0	-	7	0.260
203	7	0	0	0	0	0	0	0	-	7	0.260
204	6	0	0	0	0	0	0	0	-	6	0.220
205	6	0	0	0	0	0	0	0	-	6	0.220
206	0	0	0	0	0	0	0	0	-	0	0.000
207	7	0	0	0	0	0	0	0	-	7	0.260
208	7	0	0	0	0	0	0	0	-	7	0.260
209	7	0	0	0	0	0	0	0	-	7	0.260
210	6	0	0	0	0	0	0	0	-	6	0.220
211	7	0	0	0	0	0	0	0	-	7	0.260
212	6	0	0	0	0	0	0	0	-	6	0.220
213	7	0	0	0	0	0	0	0	-	7	0.260
214	6	0	0	0	0	0	0	0	-	6	0.220
215	7	0	0	0	0	0	0	0	-	7	0.260
216	7	0	0	0	0	0	0	0	-	7	0.260
217	6	0	0	0	0	0	0	0	-	6	0.220
218	7	0	0	0	0	0	0	0	-	7	0.260

<표 2.4.2> 미사터널(양양) 무근콘크리트구간 결합지수 결과(계속)

SPAN	균열	누수	파손 및 손상	박리	박락	백태	재료 분리	철근 노출	탄산 화	결합 점수 합계	결합 지수
219	6	0	0	0	0	0	0	0	-	6	0.220
220	7	0	0	0	0	0	0	0	-	7	0.260
221	7	0	0	0	0	0	0	0	-	7	0.260
222	6	0	0	0	0	0	0	0	-	6	0.220
223	6	0	0	0	0	0	0	0	-	6	0.220
224	0	0	0	0	0	0	0	0	-	0	0.000
225	6	0	0	0	0	0	0	0	-	6	0.220
226	7	0	0	0	0	0	0	0	-	7	0.260
227	7	0	0	0	0	0	0	0	-	7	0.260
228	7	0	0	0	0	0	0	0	-	7	0.260
229	7	0	0	0	0	0	0	0	-	7	0.260
230	7	0	0	0	0	0	0	0	-	7	0.260
231	7	0	0	0	0	0	0	0	-	7	0.260
232	6	0	0	0	0	0	0	0	-	6	0.220
233	7	0	0	0	0	0	0	0	-	7	0.260
234	6	0	0	0	0	0	0	0	-	6	0.220
235	6	0	0	0	0	0	0	0	-	6	0.220
236	6	0	0	0	0	0	0	0	-	6	0.220
237	6	0	0	0	0	0	0	0	-	6	0.220
238	6	0	0	0	0	0	0	0	-	6	0.220
239	7	0	0	0	0	0	0	0	-	7	0.260
240	6	0	0	0	0	0	0	0	-	6	0.220
241	6	0	0	0	0	0	0	0	-	6	0.220
242	6	0	0	0	0	0	0	0	-	6	0.220
평균	5.29	0.01	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.05	-	5.35	0.200

나. 상태평가 산정

<표 2.4.3> 미사터널(양양) 철근콘크리트구간 상태평가 산정

SPAN	균열	누수	파손 및 손상	박리	박락	백태	재료 분리	철근 노출	탄산 화	라이닝 등급
1	a	a	a	a	a	a	a	a	a	a
2	a	a	a	a	a	a	a	a	a	a
82	a	a	a	a	a	a	a	a	a	a
83	a	a	a	a	a	a	a	a	a	a
84	a	a	a	a	a	a	a	a	a	a
163	a	a	a	a	a	a	a	a	a	a
164	c	a	a	a	a	a	a	a	a	b
165	d	a	a	a	a	a	a	a	a	b
243	a	a	a	a	a	a	a	a	a	a
244	b	a	a	a	a	a	a	a	a	a

<표 2.4.4> 미사터널(양양) 무근콘크리트구간 상태평가 산정

SPAN	균열	누수	파손 및 손상	박리	박락	백태	재료 분리	철근 노출	탄산 화	라이닝 등급
3	b	a	a	a	a	a	a	a	-	a
4	c	a	a	a	a	a	b	a	-	b
5	c	a	a	a	a	a	a	a	-	b
6	c	a	a	a	a	a	a	a	-	b
7	a	a	a	a	a	a	a	a	-	a
8	c	a	a	a	a	a	a	a	-	b
9	a	a	a	a	a	a	a	a	-	a
10	c	a	a	a	a	a	a	a	-	b
11	b	a	a	a	a	a	a	a	-	a
12	b	a	a	a	a	a	a	a	-	a
13	c	a	a	a	a	a	a	a	-	b
14	c	a	a	a	a	a	a	a	-	b
15	b	a	a	b	a	a	a	a	-	a
16	a	a	a	a	a	a	a	a	-	a
17	c	a	a	a	a	a	a	a	-	b
18	a	a	a	a	a	a	a	a	-	a
19	a	a	a	b	a	a	a	b	-	a
20	a	a	a	a	a	a	a	a	-	a
21	a	a	a	a	a	a	a	a	-	a
22	a	a	a	a	a	a	a	a	-	a
23	c	a	a	a	a	a	a	a	-	b
24	c	a	a	a	a	a	a	a	-	b
25	a	a	a	a	a	a	a	a	-	a
26	c	a	a	a	a	a	a	a	-	b
27	c	a	a	a	a	a	a	a	-	b
28	a	a	a	a	a	a	a	a	-	a
29	c	a	a	a	a	a	a	a	-	b
30	c	a	a	a	a	a	a	a	-	b
31	a	a	a	a	a	a	a	a	-	a
32	c	a	a	a	a	a	a	a	-	b
33	a	a	a	a	a	a	a	a	-	a
34	c	a	a	a	a	a	a	a	-	b
35	c	a	a	a	a	a	a	a	-	b
36	a	a	a	a	a	a	a	a	-	a
37	a	a	a	a	a	a	a	a	-	a
38	a	a	a	a	a	a	a	a	-	a
39	c	a	a	a	a	a	a	a	-	b
40	c	a	a	a	a	a	a	a	-	b
41	c	a	a	a	a	a	a	a	-	b
42	a	a	a	a	a	a	a	a	-	a

<표 2.4.4> 미사터널(양양) 무근콘크리트구간 상태평가 산정(계속)

SPAN	균열	누수	파손 및 손상	박리	박락	백태	재료 분리	철근 노출	탄산 화	라이닝 등급
43	c	a	a	a	a	a	a	a	-	b
44	a	a	a	a	a	a	a	a	-	a
45	c	a	a	a	a	a	a	a	-	b
46	c	a	a	a	a	a	a	a	-	b
47	c	a	a	a	a	a	a	a	-	b
48	c	a	a	a	a	a	a	a	-	b
49	c	a	a	a	a	a	a	a	-	b
50	e	a	a	a	a	a	a	a	-	c
51	c	a	a	a	a	a	a	a	-	b
52	a	a	a	a	a	a	a	a	-	a
53	c	a	a	a	a	a	a	a	-	b
54	c	a	a	a	a	a	a	a	-	b
55	a	a	a	a	a	a	a	a	-	a
56	c	a	a	a	a	a	a	a	-	b
57	c	a	a	a	a	a	a	a	-	b
58	c	a	a	a	a	a	a	a	-	b
59	a	a	a	a	a	a	a	a	-	a
60	b	a	a	a	a	a	a	a	-	a
61	c	a	a	a	a	a	a	a	-	b
62	c	a	a	a	a	a	a	a	-	b
63	c	a	a	a	a	a	a	a	-	b
64	a	a	a	a	a	a	a	a	-	a
65	c	a	a	a	a	a	a	a	-	b
66	a	a	a	a	a	a	a	a	-	a
67	c	a	a	a	a	a	a	a	-	b
68	c	a	a	a	a	a	a	b	-	b
69	a	a	a	a	a	a	a	b	-	a
70	a	a	a	a	a	a	a	b	-	a
71	a	a	a	a	a	a	a	a	-	a
72	a	a	a	a	a	b	a	a	-	a
73	a	a	a	a	a	a	a	a	-	a
74	c	a	a	a	a	a	a	b	-	b
75	c	a	a	a	a	a	a	a	-	b
76	c	a	a	a	a	a	a	a	-	b
77	c	a	a	a	a	a	a	a	-	b
78	c	a	a	a	a	a	a	a	-	b
79	c	a	a	a	a	a	a	a	-	b
80	c	a	a	a	a	a	a	a	-	b
81	c	a	a	a	a	a	a	a	-	b
85	c	a	a	a	a	a	a	a	-	b

<표 2.4.4> 미사터널(양양) 무근콘크리트구간 상태평가 산정(계속)

SPAN	균열	누수	파손 및 손상	박리	박락	백태	재료 분리	철근 노출	탄산 화	라이닝 등급
86	c	a	a	a	a	a	a	a	-	b
87	c	a	a	a	a	a	a	a	-	b
88	c	a	a	a	a	a	a	a	-	b
89	c	a	a	a	a	a	a	a	-	b
90	c	a	a	a	a	a	a	a	-	b
91	c	a	a	a	a	a	a	a	-	b
92	c	a	a	a	a	a	a	a	-	b
93	c	a	a	a	a	a	a	a	-	b
94	c	a	a	a	a	a	a	a	-	b
95	c	a	a	a	a	a	a	a	-	b
96	c	a	a	a	a	a	a	a	-	b
97	c	a	a	a	a	a	a	a	-	b
98	c	a	a	a	a	a	a	a	-	b
99	c	a	a	a	a	a	a	a	-	b
100	c	a	a	a	a	a	a	a	-	b
101	c	a	a	a	a	a	a	a	-	b
102	c	a	a	a	a	a	a	a	-	b
103	c	a	a	a	a	a	a	a	-	b
104	c	a	a	a	a	a	a	a	-	b
105	c	a	a	a	a	a	a	a	-	b
106	c	a	a	a	a	a	a	a	-	b
107	c	a	a	a	a	a	a	a	-	b
108	c	a	a	a	a	a	a	a	-	b
109	c	a	a	a	a	a	a	a	-	b
110	c	a	a	a	a	a	a	a	-	b
111	c	a	a	a	a	a	a	a	-	b
112	c	a	a	a	a	a	a	a	-	b
113	c	a	a	a	a	a	a	a	-	b
114	c	a	a	a	a	a	a	a	-	b
115	c	a	a	a	a	a	a	a	-	b
116	c	a	a	a	a	a	a	a	-	b
117	c	a	a	a	a	a	a	a	-	b
118	c	a	a	a	a	a	a	a	-	b
119	c	a	a	a	a	a	a	a	-	b
120	c	a	a	a	a	a	a	a	-	b
121	c	a	a	a	a	a	a	a	-	b
122	c	a	a	a	a	a	a	a	-	b
123	c	a	a	a	a	a	a	a	-	b
124	c	a	a	a	a	a	a	a	-	b
125	a	a	a	a	a	a	a	a	-	a
126	c	a	a	a	a	a	a	a	-	b
127	c	a	a	a	a	a	a	a	-	b
128	c	a	a	b	a	a	a	a	-	b
129	c	a	a	a	a	a	a	a	-	b
130	c	a	a	a	a	a	a	a	-	b
131	c	a	a	a	a	a	a	a	-	b
132	c	a	a	a	a	a	a	a	-	b
133	c	a	a	a	a	a	a	a	-	b
134	c	a	a	a	a	a	a	a	-	b

<표 2.4.4> 미사터널(양양) 무근콘크리트구간 상태평가 산정(계속)

SPAN	균열	누수	파손 및 손상	박리	박락	백태	재료 분리	철근 노출	탄산 화	라이닝 등급
135	c	a	a	a	a	a	a	a	-	b
136	c	a	a	a	a	a	a	a	-	b
137	c	a	a	a	a	a	a	a	-	b
138	c	a	a	a	a	a	a	a	-	b
139	c	a	a	a	a	a	a	a	-	b
140	c	a	a	a	a	a	a	a	-	b
141	c	a	a	a	a	a	a	a	-	b
142	c	a	a	a	a	a	a	a	-	b
143	c	a	a	a	a	a	a	a	-	b
144	c	a	a	a	a	a	a	a	-	b
145	c	a	a	a	a	a	a	a	-	b
146	c	a	a	a	a	a	a	a	-	b
147	c	a	a	a	a	a	a	a	-	b
148	c	a	a	a	a	a	a	a	-	b
149	c	a	a	a	a	a	a	a	-	b
150	c	a	a	a	a	a	a	a	-	b
151	c	a	a	a	a	a	a	a	-	b
152	c	a	a	a	a	a	a	a	-	b
153	c	a	a	a	a	a	a	a	-	b
154	c	a	a	a	a	a	a	a	-	b
155	c	a	a	a	a	a	a	a	-	b
156	c	a	a	a	a	a	a	a	-	b
157	c	a	a	a	a	a	a	a	-	b
158	c	a	a	a	a	a	a	a	-	b
159	c	a	a	a	a	a	a	a	-	b
160	c	a	a	a	a	a	a	a	-	b
161	a	a	a	a	a	a	a	a	-	a
162	c	a	a	a	a	a	a	a	-	b
166	c	a	a	a	a	a	a	a	-	b
167	a	a	a	a	a	a	a	a	-	a
168	c	a	a	a	a	a	a	a	-	b
169	a	a	a	a	a	a	a	a	-	a
170	a	a	a	a	a	a	a	a	-	a
171	c	a	a	a	a	a	a	a	-	b
172	c	a	a	a	a	a	a	a	-	b
173	c	a	a	a	a	a	a	a	-	b
174	c	a	a	a	a	a	a	a	-	b
175	a	a	a	a	a	a	a	a	-	a
176	a	a	a	a	a	b	a	c	-	a
177	a	a	a	a	a	a	a	b	-	a
178	c	a	a	a	a	a	a	a	-	b
179	c	a	a	a	a	a	a	a	-	b
180	c	a	a	a	a	a	a	a	-	b
181	a	a	a	a	a	a	a	a	-	a
182	c	a	a	a	a	a	a	a	-	b
183	c	a	a	a	a	a	a	a	-	b
184	c	b	a	a	a	a	a	a	-	b
185	a	a	a	a	a	a	a	a	-	a
186	a	b	a	a	a	b	a	a	-	a

<표 2.4.4> 미사터널(양양) 무근콘크리트구간 상태평가 산정(계속)

SPAN	균열	누수	파손 및 손상	박리	박락	백태	재료 분리	철근 노출	탄산 화	라이닝 등급
187	a	b	a	a	a	b	a	a	-	a
188	a	a	a	a	a	a	a	b	-	a
189	a	a	a	a	a	b	a	b	-	a
190	a	a	a	a	a	a	a	b	-	a
191	c	a	a	a	a	a	a	a	-	b
192	c	a	a	a	a	a	a	a	-	b
193	a	a	a	a	a	a	a	a	-	a
194	c	a	a	a	a	a	a	a	-	b
195	a	a	a	a	a	a	a	a	-	a
196	c	a	a	a	a	a	a	a	-	b
197	c	a	a	a	a	a	a	a	-	b
198	c	a	a	a	a	a	a	a	-	b
199	c	a	a	a	a	a	a	a	-	b
200	c	a	a	a	a	b	a	a	-	b
201	c	a	a	a	a	a	a	a	-	b
202	c	a	a	a	a	a	a	a	-	b
203	c	a	a	a	a	a	a	a	-	b
204	c	a	a	a	a	a	a	a	-	b
205	c	a	a	a	a	a	a	a	-	b
206	a	a	a	a	a	a	a	a	-	a
207	c	a	a	a	a	a	a	a	-	b
208	c	a	a	a	a	a	a	a	-	b
209	c	a	a	a	a	a	a	a	-	b
210	c	a	a	a	a	a	a	a	-	b
211	c	a	a	a	a	a	a	a	-	b
212	c	a	a	a	a	a	a	a	-	b
213	c	a	a	a	a	a	a	a	-	b
214	c	a	a	a	a	a	a	a	-	b
215	c	a	a	a	a	a	a	a	-	b
216	c	a	a	a	a	a	a	a	-	b
217	c	a	a	a	a	a	a	a	-	b
218	c	a	a	a	a	a	a	a	-	b
219	c	a	a	a	a	a	a	a	-	b
220	c	a	a	a	a	a	a	a	-	b
221	c	a	a	a	a	a	a	a	-	b
222	c	a	a	a	a	a	a	a	-	b
223	c	a	a	a	a	a	a	a	-	b
224	a	a	a	a	a	a	a	a	-	a
225	c	a	a	a	a	a	a	a	-	b
226	c	a	a	a	a	a	a	a	-	b
227	c	a	a	a	a	a	a	a	-	b
228	c	a	a	a	a	a	a	a	-	b
229	c	a	a	a	a	a	a	a	-	b
230	c	a	a	a	a	a	a	a	-	b
231	c	a	a	a	a	a	a	a	-	b
232	c	a	a	a	a	a	a	a	-	b
233	c	a	a	a	a	a	a	a	-	b
234	c	a	a	a	a	a	a	a	-	b
235	c	a	a	a	a	a	a	a	-	b

<표 2.4.4> 미사터널(양양) 무근콘크리트구간 상태평가 산정(계속)

SPAN	균열	누수	파손 및 손상	박리	박락	백태	재료 분리	철근 노출	탄산 화	라이닝 등급
236	c	a	a	a	a	a	a	a	-	b
237	c	a	a	a	a	a	a	a	-	b
238	c	a	a	a	a	a	a	a	-	b
239	c	a	a	a	a	a	a	a	-	b
240	c	a	a	a	a	a	a	a	-	b
241	c	a	a	a	a	a	a	a	-	b
242	c	a	a	a	a	a	a	a	-	b

다. 터널 주변상태 결함점수 산정

<표 2.4.5> 미사터널(양양) 주변상태 결함점수 산정

항목	배수상태	지반상태	갱문상태	공동구	특수조건	합계
결함지수	2.0	1.0	0.5	0.5	-	4.0

라. 상태평가 결과

1) 구조물별 상태평가 결과

① 기본시설(철근콘크리트구간)

항목	균열	누수	파손 및 손상	박리	박락	백태	재료 분리	철근 노출	탄산 화	배수 상태	지반 상태	갱문 상태	공동 구	합계
결함 점수	1.80	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	2.00	1.00	0.50	0.50	5.80
										결함점수			0.135	
										상태평가 등급			A	

② 기본시설(무근콘크리트구간)

항목	균열	누수	파손 및 손상	박리	박락	백태	재료 분리	철근 노출	탄산 화	배수 상태	지반 상태	갯문 상태	공동 구	합계
결함 점수	5.29	0.01	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.05	0.00	2.00	1.00	0.50	0.50	9.35
									결함점수			0.275		
									상태평가 등급			B		

③ 전체 구간 상태평가(철근 + 무근콘크리트구간)

형식	구간별 결함지수	라이닝 연장	연장별 가중치	전체 결함지수	상태평가 등급
철근콘크리트 라이닝	0.135	89.0	0.041	0.269	B
무근콘크리트 라이닝	0.275	2,104.0	0.959		

④ 부대시설(옹벽)

항목	침하	계획 선형 오차	활동	세굴	파손 및 손상	균열	침식	박리	박락 및 충 분리	철근 노출	배수 공	주변 영향 인자	합계
결함 점수	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.000
									결함점수			0.000	
									상태평가 등급			A	
									가중치(W)			1.00	

2) 최종 상태평가 결과

구조물	결합지수	상태평가 결과	시설물의 결합지수(F)	
기본시설	0.269	B	기본시설 결합지수(F) × 부대시설 가중치(W) $= 0.269 \times 1.00$	
부대시설	0.000	A		
			결합지수	0.269
			상태평가 등급	B

본 미사터널(양양)은 상태등급 산정결과 결합지수는 0.269로 상태등급은 ‘B등급’에 해당되는 것으로 조사되었다.

2.4.2 안전등급 지정

<표 2.4.4> 안전등급 지정

구 분	상태평가		안전성평가	
	평가지수	평가기준	평가지수	평가기준
평가결과	0.269	B	미 실시 (정밀 안전진단 과업)	
안전등급 지 정	상태평가 B 안전성평가 (미 실시) - 안전등급 B			

안전등급은 상태평가 결과와 안전성평가 결과 중 낮은 등급을 안전등급으로 지정하나 금회 실시한 정밀점검에서는 안전성평가(정밀안전진단 과업)를 실시하지 않아 안전등급은 B등급“보조부재에 경미한 결함이 발생하였으나 기능 발휘에는 지장이 없으며 내구성 증진을 위하여 일부의 보수가 필요한 상태”로 지정되었다.

2.4.3 기 점검결과와 비교

<표 2.4.5> 기 점검결과와 상태평가 비교

구 분	종합평가 지수	상태평가 등급	비고
기존 정밀점검	0.239	“B”	
금회 정밀점검	0.269	“B”	평가등급 유지

2016년 실시한 정밀점검과의 상태평가 비교결과 천단부 균열 및 조인트부 들뜸 손상이 추가로 발생하여 종합평가 지수 가 소폭 상승하였으나, 상태평가 등급은 기 정밀점검 (2016년 8월)의 “B등급”(0.15≤x<0.30)으로 동일한 것으로 평가되었다.

2.5 정밀안전진단 및 사용제한 필요성

정밀점검 대상 시설물인 미사터널(양양)은 2009년 준공 후 8년이 경과된 터널로서 금회 정밀점검 결과 시공 상태가 양호하고, 활하중 작용 등 외력에 의한 구조적 결함이나 손상이 없는 상태로서 국부적으로 발생한 손상·결함부에 대해 보수를 시행한다면 구조물의 기능성과 안전성을 확보할 수 있으므로 현재 상태의 정밀안전진단 및 사용제한 등의 필요성이 없으며 향후 “시설물의 안전관리에 관한 특별법”에 의한 정기점검, 정밀점검 등의 시행과 동절기와 해빙기를 전·후하여 특별점검 등 지속적인 유지관리를 행하면 설계시 의도한 내구연한을 확보할 수 있을 것으로 판단된다.

2.6 보수·보강 및 유지관리 방안

2.6.1 부재별 보수·보강방안

미사터널(양양)에 발생한 부재별 손상현황 및 보수·보강방안은 다음 표와 같다.

<표 2.6.1> 부재별 보수·보강 일람표

점검부위	결함 및 손상내용	보수물량	보수·보강(안) 공법	순위	비고
콘크리트 라이닝	균열(0.3mm미만)	14.16㎡ / 13EA	표면처리	2	하자
	균열(0.3mm이상)	1827.72m / 214EA	주입보수	1	하자
	조인트부 들뜸	0.04㎡ / 2EA	단면보수	2	하자
	망상균열	2.4㎡ / 1EA	표면처리	2	하자
	재료분리	5.4㎡ / 2EA	단면보수	3	하자
	백태	4.28㎡ / 4EA	표면처리	2	하자
	와이어매쉬 노출	96.3㎡ / 10EA	단면보수+방청	3	하자
측벽부	균열(0.3mm이상)	1.44m / 3EA	주입보수	1	하자
	백태	1.99㎡ / 2EA	표면처리	2	하자
	누수흔적	1.5㎡ / 3EA	표면처리	2	하자
	타일탈락	5EA	타일재시공	3	

<표 2.6.1> 부재별 보수·보강 일람표(계속)

점검부위	결함 및 손상내용	보수물량	보수·보강(안) 공법	순위	비고
공동구	균열(0.3mm이상)	7.2m / 30EA	주입보수	2	하자
	덮개 파손	33EA	주의관찰	-	
	타일 파손	68EA	타일재시공	3	
배수시설	집수구 막힘	2EA	청소	2	
포장부	균열(0.3mm미만)	0.9m ² / 1EA	주의관찰	-	
	균열(0.3mm이상)	65.4m / 4EA	주의관찰	-	
	파손	0.41m ² / 3EA	주의관찰	-	
	누수흔적	75.6m / 9EA	유지관리홀 설치	2	
	포트홀	0.03m ² / 1EA	주의관찰	-	
갱문	균열(0.3mm이상)	0.36m ² / 1EA	주입보수	1	하자

2.6.2 보수·보강 개략공사비

<표 2.6.2> 부재별 보수·보강 개략공사비

점검부위	결함 및 손상내용	보수물량	보수·보강(안) 공법	개략공사비 (천원)	순위	비고
콘크리트 라이닝	균열(0.3mm 미만)	14.16㎡ / 13EA	표면처리	637	2	하자
	균열(0.3mm 이상)	1827.72m / 214EA	주입보수	219,326	1	하자
	조인트부 들뜸	0.04㎡ / 2EA	단면보수	8	2	하자
	망상균열	2.4㎡ / 1EA	표면처리	108	2	하자
	재료분리	5.4㎡ / 2EA	단면보수	1,080	3	하자
	백태	4.28㎡ / 4EA	표면처리	193	2	하자
	와이어매쉬 노출	96.3㎡ / 10EA	단면보수+방청	27,927	3	하자
측벽부	균열(0.3mm 이상)	1.44m / 3EA	주입보수	173	1	하자
	백태	1.99㎡ / 2EA	표면처리	90	2	하자
	누수흔적	1.5㎡ / 3EA	표면처리	68	2	하자
	타일탈락	5EA	타일재시공	15	3	
공동구	균열(0.3mm 이상)	7.2m / 30EA	주입보수	864	2	하자
	덮개 파손	33EA	주의관찰	-	-	
	타일 파손	68EA	타일재시공	204	3	
배수시설	집수구 막힘	2EA	청소	280	2	
포장부	균열(0.3mm 미만)	0.9㎡ / 1EA	주의관찰	-	-	
	균열(0.3mm 이상)	65.4m / 4EA	주의관찰	-	-	
	파손	0.41㎡ / 3EA	주의관찰	-	-	
	누수흔적	75.6m / 9EA	유지관리홀 설치	25,980	2	
	포트홀	0.03㎡ / 1EA	주의관찰	-	-	
갯문	균열(0.3mm 이상)	0.36m / 1EA	주입보수	43	1	하자
순 공 사 비				276,996		
제경비(순공사비×0.50)				138,498		
총 공 사 비				415,494		

※ 면적환산 = 균열보수(0.3mm미만) : L(길이) × 0.25m(폭)

※ 상기 개략공사비는 실시설계시 공법선정, 단가변동 및 현장여건상 변동될 수 있음.

<표 2.6.3> 유지보수 개략공사비

점검부위	결함 및 손상내용	보수물량	보수·보강(안) 공법	개략공사비 (천원)	순위	비고
측벽부	타일탈락	5EA	타일재시공	15	3	
공동구	타일 파손	68EA	타일재시공	204	3	
배수시설	집수구 막힘	2EA	청소	280	2	
포장부	누수흔적	75.6m / 9EA	유지관리홀 설치	25,980	2	
순위별 공사비 (제경비 포함)		1순위		-		
		2순위		39,390		
		3순위		329		
개략공사비 총계				39,719		

<표 2.6.4> 하자보수 개략공사비

점검부위	결합 및 손상내용	보수물량	보수·보강(안) 공법	개략공사비 (천원)	순위	비고
라이닝 콘크리트	균열(0.3mm 미만)	14.16㎡ / 13EA	표면처리	637	2	하자
	균열(0.3mm 이상)	1827.72m / 214EA	주입보수	219,326	1	하자
	조인트부 들뜸	0.04㎡ / 2EA	단면보수	8	2	하자
	망상균열	2.4㎡ / 1EA	표면처리	108	2	하자
	재료분리	5.4㎡ / 2EA	단면보수	1,080	3	하자
	백태	4.28㎡ / 4EA	표면처리	193	2	하자
	와이어매쉬 노출	96.3㎡ / 10EA	단면보수+방청	27,927	3	하자
측벽부	균열(0.3mm 이상)	1.44m / 3EA	주입보수	173	1	하자
	백태	1.99㎡ / 2EA	표면처리	90	2	하자
	누수흔적	1.5㎡ / 3EA	표면처리	68	2	하자
공동구	균열(0.3mm 이상)	7.2m / 30EA	주입보수	864	2	하자
갹문	균열(0.3mm 이상)	0.36m / 1EA	주입보수	43	1	하자
순위별 공사비 (제경비 포함)		1순위		329,313		
		2순위		2,952		
		3순위		43,510		
개략공사비 총계				375,775		

2.6.3 유지관리 방안

가. 유지관리의 목적 및 필요성

도로시설물의 유지관리란 기존에 건설된 시설물이 기능을 보존케하고 이용차량의 편의와 안전을 도모하기 위하여 기존 시설을 점검하고 손상된 부분의 원상복귀와 추가시설을 보완하여 수명기간 동안 안전과 기능을 충분히 발휘하게 하기 위한 일련의 과정을 말한다. 도로시설물 유지관리의 주요내용은 ① 시설물 안전점검, ② 이상발견, ③ 보수필요여부 판정, ④ 적정 보수공법 선정, ⑤ 보수공사 실시, ⑥보수효과 확인 등으로 구분된다.

나. 중점유지관리 사항

1) 포장면

주요부위 및 손상		
	포장부 파손	포장부 누수흔적
중점 점검사항	◦ 포장부 누수흔적 유지관리홀 설치 후 주기적인 정비를 실시하여 원활한 배수기능을 회복하는 것이 바람직할 것으로 판단됨. ◦ 콘크리트 포장 손상부에 대한 보수후에도 손상의 확대 및 패임 등에 대한 주의관찰 필요. ◦ 터널내부 콘크리트 파손, 들뜸 등에 대해서는 주행성, 사용성 확보를 위한 부분적인 보수 후 추가손상 발생유무에 대한 주의관찰이 필요함.	
점검도구	· 사진기, 점검용 망치, 줄자, 필기도구, 점검야장	

2) 라이닝(천단부 및 측벽부)

주요부위 및 손상			
		라이닝 균열	라이닝 백태
중점 점검사항	발생현황	◦ 균열 변상 · 측벽부 배수공 불량으로 과도한 수압에 의한 수직균열 · 어깨부 배면공동으로 인한 천장부 수평균열 · 설계시 고려 안 된 부분의 추가적 외력에 의한 종균열 · 전단력에 의해 어긋남을 동반한 전단균열 · 압좌에 의해 생기는 파괴면이 불명확한 균열 · 철근을 따라 발생한 균열 : 철근배근 불량, 콘크리트의 피복두께가 부족한 경우 · 망상균열 : 모르터 고유의 균열, 알칼리 골재반응에 의한 균열, 시공 후 급격한 건조수축, 동결융해, 화재노출 등 · 표면에서의 미세한 균열 : 매우 미세한 그물형태의 균열 · Cold-Joint : 콘크리트 이어치기 부분 시공불량으로 발생 ◦ 붕괴, 파손 변상 · 천장부 등에서 탈락된 콘크리트 조각들로 인한 기능상실 및 사고 가능 · 급작스런 붕락은 통행중인 차량의 안전을 위협, 급작스런 제동 등으로 대형 사고 유발 · 장기적으로 해당단면의 구조적 불안정으로 인한 단면붕괴 가능 ◦ 박리, 박락 변상 · 라이닝 표면이탈로 인한 기능상실 및 대형사고 유발 · 장기적인 라이닝 콘크리트의 열화로 단면붕괴 유발 · 들뜸 : 철근의 부식에 의한 부피팽창으로 철근을 덮고 있는 콘크리트 들뜸, 부착력 감소로 인한 라이닝 탈락	
	일반대책	◦ 손상발생시 조치 · 표면처리공법, 주입공법, 충전공법, 침투성 방수제 도포공법 · 보강판보수 : 좁은 범위의 라이닝면에 평강과 동판 등을 앵커볼트 등으로 정착 · 철망붙이기 : 작은 규모의 낙하 우려있을 때 라이닝표면에 앵커볼트 등을 사용하여 철망을 고정하여 낙하를 방지하는 공법 · 보강Saddle : 휨가공한 H형강 등의 강재를 라이닝 내면에 적당한 간격으로 설치하여 단면보강 · 라이닝 들뜸 부위 깨어내기(제거)후 단면 보수	
점검도구		· 사진기, 점검용 망치, 줄자, 필기도구, 점검야장	

3) 공동구 및 배수시설

주요부위 및 손상	 	
	공동구 균열	공동구 덮개 파손
중점 점검사항	◦ 공동구 덮개 파손 유무 및 유지관리 ◦ 종방향 배수로내 이물질 적체로 인한 배수기능 저하유무. ◦ 배수로 덮개판(그레이팅) 탈락 및 이탈 등에 대한 주의관찰 필요. ◦ 주기적인 유지 준설 필요.	
점검도구	· 사진기, 점검용 망치, 줄자, 필기도구, 점검야장	

4) 갯문 및 옹벽

주요부위 및 손상	 	
	갯문 전경	갯문 전경
중점 점검사항	◦ 면벽 콘크리트 균열 및 파손 발생유무. ◦ 침하, 이동, 단차발생 여부. ◦ 갯문 배면 도수로 균열 및 파손 발생 여부 확인. ◦ 하절기 집중호우 및 동절기 동결융해와 같은 사면 주변 환경변화 시 중점유지관리 필요.	
점검도구	· 사진기, 점검용 망치, 줄자, 필기도구, 점검야장	

2.7 종합결론

가. 외관조사

1) 콘크리트 라이닝

본 미사터널(양양)의 콘크리트 라이닝에 대한 외관조사 결과, 균열폭 0.3mm내외의 천단부 종방향 균열 및 횡방향 균열이 국부적으로 발생한 것으로 조사되었다. 천단부에 발생한 균열은 구조적인 균열이 아닌 건조수축, 횡방향 온도변화 및 시공초기 거푸집의 조기탈형 등 복합적인 원인에 의해 발생한 비구조적인 균열로 판단된다.

또한, 거푸집 조기탈형등의 원인으로 인한 신축이음(Expansion Joint) 및 시공이음부(Construction Joint) 주변의 콘크리트 들뜸, 시공미흡으로 인한 천단부 재료분리 등의 손상이 조사되었으며, 기 점검과 비교분석 결과 일부 구간 조인트부 들뜸 및 천단부 와이어 매쉬 노출 손상등이 추가 확인되었다.

기 손상부는 정기적인 점검을 통한 손상의 진전 등을 파악하여 적절한 조치가 필요할 것으로 판단된다.

2) 측벽부

본 미사터널(양양)의 내부 좌·우측 터널 내부 시인성 및 조도 확보를 위해 측벽부는 타일마감을 시공하였으며, 외관조사 결과 균열(cw=0.3mm이상), 타일 탈락 및 파손의 손상이 발생한 것으로 조사되었다. 측벽부에 발생한 균열의 경우 구속응력에 의한 소성수축의 원인으로 발생한 것으로 판단되며, 타일 탈락 및 파손의 경우 공용중 외력(차량 충돌 등), 구조물 거동 및 통행차량에 의한 진동, 부착물탈의 접착력 저하 등에 의해 발생한 것으로 판단된다.

기 정밀점검과 비교시 균열(cw=0.3mm이상), 타일 탈락등의 손상이 추가로 조사되었으며, 기 손상부는 구조물의 내구성 증진 및 통행차량의 시인성, 안전성 확보를 위해 균열보수 및 타일붙임을 실시한 후 주기적인 점검 및 유지관리가 필요할 것으로 판단된다.

3) 공동구 및 배수시설

본 미사터널(양양)은 준공도서 및 현장조사 결과, 측면 배수방식을 채택한 배수형 터널이며, 공동구는 터널 좌·우측에 배선 및 배관 등을 수용할 수 있도록 설치되어 있는 것으로 확인되었다.

공동구에 대한 외관조사 결과, 공동구 상부의 균열 및 덮개 파손 등의 손상이 국부적

으로 조사되었으며, 기 점검과 비교시 균열, 덮개 파손 등의 손상이 신규로 발생한 것으로 확인되었다. 공동구의 경우 향후 유지관리 및 점검자의 통행시 손상부로 인해 안전사고가 발생할 우려가 있고, 장기간 방치시 공동구 내부의 배선 및 배관 등의 설비시설이 파손될 우려가 있으므로 덮개 파손부의 교체가 필요할 것으로 판단된다.

포장면의 좌·우측에 설치된 배수시설에 대한 외관조사 결과, 일부구간 집수구 토사 유입으로 인한 집수구 막힘이 조사되었다. 기 손상부는 터널의 원활한 배수기능 확보를 위한 주기적인 청소 등의 조치가 필요할 것으로 판단된다.

4) 포장면

미사터널(양양)의 포장면은 편도 2차선의 콘크리트 포장으로 시공되어 있으며, 주행차량의 수막현상 억제 및 배수성 향상, 결빙 억제 및 소음 저감 등을 위해 전 구간 횡방향 타이닝이 시공되어 있다. 또한, 종단구배는 -0.9%로 시공되어 진 것으로 확인되었다.

터널의 포장면에 대한 외관조사 결과, 기존 손상인 포트홀, 포장 균열, 파손 등의 손상이 전구간에서 국부적으로 조사되었으며, 기 점검과 비교시 일부 구간 포장 균열 및 파손이 추가로 발생한 것으로 판단된다.

포장 균열 및 파손, 포트홀 등의 손상은 포장단면의 부족, 재료불량, 다짐불량 등의 시공초기 품질관리 미흡, 통행차량의 교통량 증가 및 지속적인 차량 율하중재하 등의 복합적인 원인에 의해 발생한 것으로 검토되었다. 다만, 발생한 손상에 의해 통행차량의 주행성 및 터널의 안전성 저하는 없는 것으로 판단되므로 주기적인 점검을 통한 손상의 진전 여부 파악 등의 유지관리가 요망된다.

또한, 금회 점검시 SPAN.68 ~ SPAN.73 구간에서 포장면 누수흔적이 발생 된 것으로 조사되었으며, 이는 지하수위상승으로 인한 맹암거의 기능상실 등의 원인으로 발생 된 손상으로 판단된다. 포장면의 누수흔적은 동절기 노면 결빙 등의 원인이 되어 2차 손상이 우려되므로 유지관리홀 설치 등의 신속한 조치가 필요한 것으로 판단되며, 유지관리홀 설치 후 주기적인 정비를 실시하여 원활한 배수기능을 회복하는 것이 바람직 할 것으로 판단된다.

5) 갯문 및 옹벽

일반적인 갯문은 지표 비탈면의 사면 붕괴, 눈사태, 누수 등으로부터 갯문부를 보호하기 위한 것이며, 차량 통과시 공기압의 감소 효과, 소음 방지 그리고 갯문 자체의 미관, 주변의 조경 등을 복합적으로 고려하여 시공되어야 하며, 미사터널(양양)의 갯문은 시점

부 면벽식, 종점부 원통 절개형으로 시공되어 있는 것으로 조사되었다.

갱문에 대한 외관조사결과 기 점검 시 조사된 건조수축으로 인한 종점부 균열($cw=0.3\text{mm}$ 이상)이 확인되었으며, 추가로 발생한 손상은 없는 것으로 조사되었다. 기 손상부는 주입보수 등의 조치가 필요 할 것으로 판단되며, 주기적인 점검을 통한 유지관리를 실시하면 구조물의 내구성 저하 등의 문제는 없을 것으로 판단된다.

미사터널(양양)의 시·종점부에 시공된 옹벽에 대한 조사결과, 균열, 박락, 재료분리, 파손 등의 손상이 발생하지 않은 양호한 상태인 것으로 조사되었으며, 현 상태를 지속적으로 유지하기 위한 관리주체의 지속적인 점검 및 유지관리가 요구된다.

6) 부대시설

미사터널(양양)의 내부는 좌·우측에 조명등, 소화기, 비상전화, 비상경보설비 등의 부대시설이 설치되어 있는 것으로 조사되었다.

본 터널의 조명시설은 시공상태 및 유지관리 상태는 양호한 것으로 조사되었으며, 터널 내부의 차로 시선 확보 및 각종 사고에 대비한 LED 시선 유도등을 설치하여 운전자의 안전운행 및 터널 내 화재 등의 사고 발생시 시선유도등을 따라 안전하게 대피할 수 있도록 유지관리를 실시하고 있는 것으로 확인되었다. 부대시설의 외관조사 결과, 손상이 없는 양호한 상태인 것으로 조사되었으며, 주기적인 점검을 통한 손상의 발생 유무 등을 파악하여 적절한 조치를 취하는 것이 필요할 것으로 판단된다.

나. 내구성 조사

내구성 평가를 위하여 실시한 반발경도법에 의한 압축강도시험, 탄산화 시험 측정결과 설계기준, 안전점검 및 정밀안전진단 세부지침(2017.01)을 만족하는 것으로 측정·검토되었다.

다. 종합결론

미사터널(양양)은 준공 후 8년이 경과된 NATM 형식의 터널로 금회 점검 결과 라이닝 균열(cw=0.3mm내외), 시공이음부 들뜸, 백태, 타일 탈락 등의 손상이 조사되었으며, 천단부 와이어매쉬, 공동구 덮개 탈락 등의 신규손상이 발생한 것으로 확인되었다. 또한, 포장부에 발생한 누수흔적의 경우 지하수위 상승으로 인한 맨암거기능상실로 인해 포장부 누수가 발생한 것으로 판단되며, 동절기 노면 결빙 등 2차 손상이 우려되므로 유지관리활동 등 조속한 조치와 주기적인 정비를 실시하여 원활한 배수기능을 회복하는 것이 바람직할 것으로 판단된다. 상태평가 결과 기 점검 이후 발생한 신규손상으로 인해 평가지수가 소폭 상승하였으나 상태평가 기준은 기존 “B등급”(양호)과 동일한 것으로 조사되었으며, 금회 점검시 조사된 손상·결함부에 대하여 보수를 시행한다면 공용상의 문제는 없을 것으로 판단된다.