

제 8 장 비탈면 안정성 검토

8.1 개 요

8.2 검토구간 선정 및 현황

8.3 비탈면 안정해석 방법

8.4 비탈면 설계기준

8.5 설계지반정수 산정

8.6 비탈면 안정해석 및 검토

8.7 비탈면 계측

제 8 장 비탈면 안정 검토

8.1 개 요

8.1.1 검토목적

본 검토는 계획노선에 계획되어 있는 깎기 및 쌓기 비탈면 중 붕괴가능성을 지닌 대깎기 비탈면과 고쌓기 비탈면에 대하여 설계시 지반공학적인 측면에서 조사 및 시험을 실시하고 이를 분석·파악 후 토질 및 암반상태와 안정성을 고려한 안정 비탈면기울기 결정 및 대책 등을 검토하여 경제적인 비탈면 설계방안을 제시하는데 그 목적이 있다.

토사비탈면의 경우 토층이 균질하다는 가정하에 임의의 최소안전율을 갖는 활동 저항면에 대한 안정성 평가가 이루어지나 암반비탈면의 경우 지질구조 및 불연속면의 특성에 의해 안정성을 평가하게 된다. 따라서 본 검토에서는 토사와 암반 비탈면의 파괴특성 차이를 고려하여 본 계획 노선의 비탈면을 토사비탈면과 암반비탈면으로 구분하여 안정검토를 실시하였다.

8.1.2 검토내용

본 구간의 검토대상 비탈면에 대하여 현장조사 및 실내시험을 통하여 얻은 성과를 토대로 검토한 내용은 다음과 같다.

- 현장조사 적정성 분석 및 비탈면 설계정수 산정
- 실내시험 적정성 분석 및 비탈면 설계정수 산정
- 합리적인 비탈면 기울기 검토
- 비탈면 안정대책 및 보호공법 검토

8.2 검토구간 선정 및 현황

8.2.1 선정기준

과업구간에 계획되는 비탈면 중 흙쌓기 구간의 검토단면 선정은 일반적으로 흙쌓기 높이가 10m 이상, 깎기구간은 절취비탈면 높이가 20m 이상 되는 비탈면을 원칙으로 하였으며, 그 외 현장조건 및 토질조건에 따른 대상은 다음의 기준에 따라 선정하였다.

영천~상주 고속도로 민간투자사업 실시계획

구 분	선 정 기 준
쌓 기 부	· 비탈면높이가 10m를 초과하는 경우 · 비탈면기울기가 표준기울기보다 급한 경우 · 쌓기재료의 함수특성이 높고, 전단강도가 낮은 경우 · 붕괴시 복구가 장시간 소요되거나 주변 인접 시설물에 중대한 인명, 재산상 피해를 주는 경우 · 지형특성으로 인하여 쌓기토체 내부로 지속적인 지하수의 유입이 발생하는 경우 · 홍수시 비탈면이 침수되거나 비탈끝이 침식되는 경우 · 쌓기비탈면의 원지반이 양호하지 못한 경우(연약지반 등) · 내진안전해석이 필요한 경우
깎 기 부	· 비탈면높이가 20m 이상인 경우 · 비탈면기울기가 표준기울기보다 급한 경우 · 비탈면 지반이 붕괴토로 이루어진 경우 · 암반의 풍화가 심하고 용수가 많은 경우 · 붕괴시 복구가 장시간 소요되거나 주변 인접 시설물에 중대한 인명, 재산상 피해를 주는 경우 · 불연속면이 비탈면 방향으로 기울어진 지질조건인 경우 · 내진안전해석이 필요한 경우 · 불안정 요인을 갖는 지형·지질 조건인 경우

8.2.2 비탈면 현황

비탈면 안정검토 대상구간 선정기준에 의한 비탈면 현황은 다음과 같다.

구 분		구 간 (STA.)	연 장 (m)	대 표 단 면 (STA.)	최 대 깎 기 고 및 쌓 기 고	지 층 현 황	조 사 내 용		비 고
							공 번	조 사 위 치 (STA.)	
깎기 구 간	깎기1구간	0+300~ 0+900	600	0+580(영천방향) 0+780(상주방향)	31.50 m 30.60 m	풍화토 풍화암 발파암	CBB-2 CBB-1	0+817.2 0+392.1	
	깎기2구간	0+670~ 2+200	530	1+780(영천방향) 1+840(영천방향) 1+920(영천방향)	18.90 m 19.10 m 29.20 m	표토층 풍화토 풍화암 발파암	CBB-4 CBB-5	1+940.6 1+920.9	
	깎기3구간	3+810~ 4+090	280	3+940(상주방향) 3+960(영천방향)	18.30 m 23.90 m	풍화토 (풍화암) 발파암	CBB-7 CBB-8	3+934 3+955.4	
	깎기4구간	6+690~ 6+950	260	6+780(상주방향) 6+880(상주방향)	30.80 m 23.40 m	풍화토 풍화암 발파암	CBB-9 CBB-10	6+784 6+752.9	
	깎기5구간	7+110~ 7+570	460	7+440(상주방향)	35.60 m	표토층 풍화토 풍화암 발파암	CBB-13 CBB-14	7+431.8 7+450.5	
	깎기6구간	7+750~ 7+900	150	7+820(상주방향)	33.60 m	붕괴층 풍화암 발파암	-	-	

제 8 장 비탈면 안정성 검토

구 분		구 간 (STA.)	연 장 (m)	대 표 단 면 (STA.)	최 대 깎 기 고 및 쌓 기 고	지 층 현 황	조 사 내 용		비 고
							공 번	조 사 위 치 (STA.)	
깎기 구간	깎기7구간	7+930~ 8+120	190	8+020(상주방향) 8+080(상주방향)	47.40 m 12.30 m	봉적층 풍화토 발파암	-	-	
	깎기8구간	8+300~ 8+460	160	8+380(상주방향) 8+400(상주방향)	26.30 m 27.30 m	(풍화토) (봉적층) 풍화암 발파암	구CBB-18 구CBB-19	8+391.3 8+370.7	
	깎기9구간	8+490~ 8+600	110	8+600(영천방향)	33.30 m	(표토층) 풍화토 풍화암 발파암	구CBB-20 구CBB-21	8+604.3 8+594.5	
	Ramp 구간	RA 0+890~ 1+109 RC 0+000~ 0+070	219 70	1+080(본선방향 우측)	28.50 m	-	-	-	
쌓기 구간	쌓기1구간	0+000~ 0+340	340	0+140	13.42 m	-	-	-	
	쌓기2구간	0+860~ 1+080	220	1+020	12.29 m	-	-	-	
	쌓기3구간	1+130~ 1+680	550	1+460	21.98 m	매립층 풍화토 풍화암 발파암	SBB-1	1+573.1	
	쌓기4구간	2+620~ 2+820	200	2+740	12.69 m	-	-	-	
	쌓기5구간	2+900~ 3+820	920	3+380	18.58 m	매립층 (퇴적층) 풍화토 풍화암	SBB-2 SBB-3 SBB-4	2+916.5 3+403.6 3+691.3	
	쌓기6구간	4+080~ 4+980	900	4+500	16.75 m	(매립층) (퇴적층) 풍화토 풍화암	SBB-5 SBB-6 SBB-7	4+281.7 4+402.9 4+628.1	
	쌓기7구간	5+240~ 6+680	1,440	5+960 6+240 6+380	9.46 m 11.80 m 15.93 m	(전답토) (매립층) (퇴적층) 풍화토 풍화암 (발파암)	SBB-8 SBB-9 SBB-10 SBB-11 SBB-11-1 SBB-12 SBB-13 SBB-13-1	5+326.8 5+558.1 5+954.7 6+156.9 6+263.0 6+360.6 6+608.0 6+540.0	
	쌓기8구간	6+960~ 7+100	140	7+060	17.13 m	표토층 풍화토 풍화암 발파암	SBB-14 SBB-14-1	7+015.2 6+699.7	
	쌓기9구간	7+580~ 7+740	160	7+720	22.80 m	(매립층) (봉적층) (퇴적층) 풍화암 발파암	SBB-15 SBB-16	7+667.3 4+820.0	
	쌓기10구간	8+140~ 8+300	160	8+200	10.74 m	-	-	-	

8.3 비탈면 안정해석 방법

8.3.1 토사비탈면의 안정성 해석

한계평형해석(Limit Equilibrium Theory) 방법은 활동면을 따라 파괴발생이 예상되는 토체의 안정성을 해석하는 것으로 검토를 단순화하기 위한 조건을 가정하고 이를 이용하여 간단한 정역학적 이론으로 해를 얻을 수 있다. 이를 위한 프로그램으로는 다양한 해석방법 및 조건을 고려할 수 있는 SLOPE/W 및 TALREN97 프로그램을 사용하였다. 비탈면의 안정검토시 해석방법은 Bishop의 간편법을 적용하여 비탈면 안정성을 검토하였다.

Bishop의 방법은 정역학적으로 해를 얻기 위해 설정한 가정 때문에 정해가 될 수 없으나 구해진 안전율은 거의 정확치에 근접하여 본 비탈면 안정해석에 이용하였으며, Bishop의 간편법에 의한 기본원리는 다음 그림과 같으며 Bishop의 안전을 계산식은 다음과 같다.

$$\text{안전율 } F_s = \frac{\sum_{n=1}^{n=p} (cb_n + (W_n + \Delta T) \tan \phi) \frac{1}{M(a_n)}}{\sum_{n=1}^{n=p} W_n \sin a_n}$$

여기서 $M(\alpha) = \cos \alpha \left(1 + \frac{\tan \phi \cdot \sin \alpha_n}{F_s} \right)$

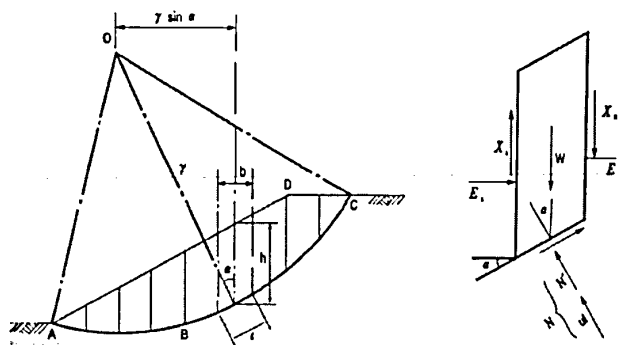
W : 절편 흙의 전체중량(kN/m^3)

α : 경사각 (°)

c : 흙의 점착력(kPa)

b : 절편 폭(m)

Ø : 흙의 내부 마찰각(°)

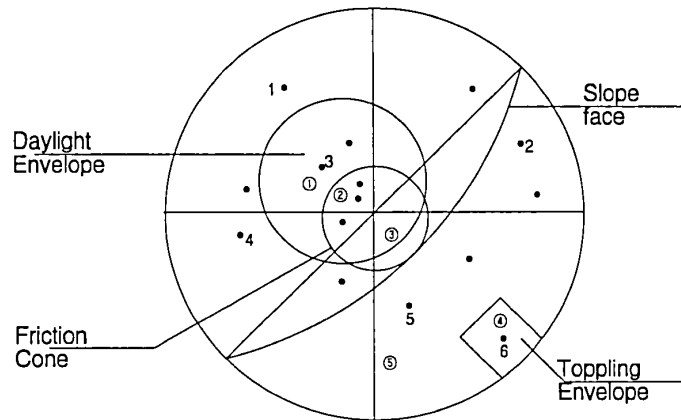
$$\Delta T: T_n - T_{n+1}$$


8.3.2 암반비탈면의 안정성 해석

깎기 지역에 분포하는 암반에 대하여 지표지질조사, 지구물리탐사 및 시추조사를 실시하고 그 결과를 이용하여 암반을 평가한 후 평사투영해석 및 한계평형해석을 통해 비탈면안정성을 평가하였다.

(1) 평사투영법

평사투영법에 의한 안정성 해석방법은 Stereonet상에 비탈면의 Great circle, Daylight Envelope, Friction Cone, Toppling Envelope 등을 작성, 절리면의 밀도분포에 의하여 비탈면 안정성을 평가하는 방법으로 다음 그림은 임의로 가정한 6개의 불연속면에 대한 비탈면 안정성을 평가하는 예이다.



< 평사투영에 의한 암반비탈면의 안정성 평가 >

각 지역에 불연속면의 Pole이 위치하면 다음과 같이 안정성이 평가됨.

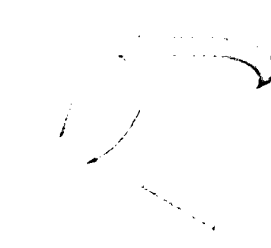
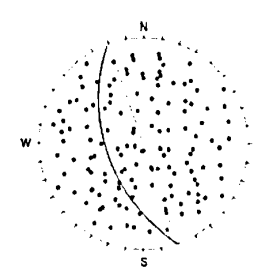
- ①지역 : 불연속면의 경사각이 마찰각보다 큰 Daylight로서 불안정한 지역
- ②지역 : 불연속면의 경사각이 마찰각보다 작은 Daylight로서 안정한 지역
- ③지역 : 불연속면의 경사각이 마찰각보다 작으며 Daylight도 아닌 안정한 지역
- ④지역 : Toppling 붕괴의 위험성이 잠재된 불안정한 지역
- ⑤지역 : 불연속면의 경사각이 마찰각보다 크더라도 Daylight나 Toppling Envelope가 아니므로 안정한 지역

여기서 6개의 불연속면 중에서 평면형 붕괴의 가능성이 있는 불연속면은 “3”이며, 쐈기형 붕괴의 가능성이 있는 불연속면은 “2”와 “3” 및 “3”과 “4”의 조합면 이지만 실제로 불연속면 “3”에 대한 평면형 붕괴 보다는 덜 위험하다. Toppling 붕괴의 가능성이 있는 불연속면은 “6”이다. 참고로 암반의 붕괴 형상은 다음과 같이 구분한다.

영천~상주 고속도로 민간투자사업 실시설계

■ 원호파괴(Circular Failure)

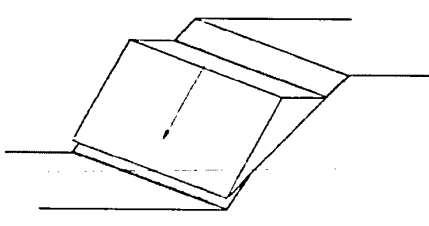
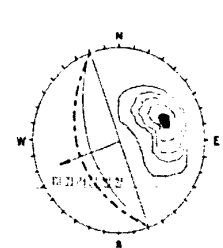
토층사면 및 불연속면이 불규칙하게 많이 발달되어 뚜렷한 구조적 특징이 없는 암반에서 원형파괴가 발생하는데 주로 풍화가 심한 암반이나 파쇄가 심한 암반에서 발생한다.

원 호 파 괴 형 태	평 사 투 영 결 과
	
일정한 지질구조 형태를 보이지 않는 표토, 폐석, 심한 파쇄 암반에서의 원호파괴	

■ 평면파괴(Planar Failure)

불연속면의 주절리가 한 방향으로 발달된 암반에서 발생가능하며, 암괴가 어떤 절리면을 따라서 붕괴하려면 다음의 조건을 만족시켜야 한다.

- 절개면과 절리면의 경사방향이 같아야 한다.
- 절리면의 주향이 절개면의 주향과 비슷해야 한다. ($\pm 20^\circ$ 이내)
- 절리면의 주향이 절개면상에 나타나야 한다(즉, 절리면의 경사각 (α) < 절개면의 경사각 (β_a))
- 절리면의 경사각 (α)이 절리면의 마찰각 (ϕ) 보다 커야 한다.
- 붕괴는 암괴의 양쪽측면이 절단되어서 암괴가 무너지는데 측면의 영향이 적어야 한다.

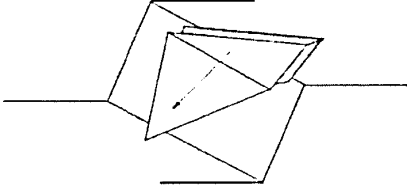
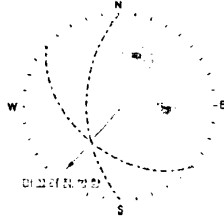
평 면 파 괴 형 태	평 사 투 영 결 과
	
점판암같이 질서정연한 지질구조를 가지는 암반에서의 평면 파괴	

제 8 장 비탈면 안정성 검토

■ 썰기 파괴(Wedge Failure)

썰기파괴는 두개의 불연속면을 따라서 발생하는 암반블록의 미끄러짐으로 인한 파괴형태로서 기본적인 역학관계는 평면파괴와 유사하지만, 평면파괴의 경우 경사벡터를 사용하고 썰기파괴는 불연속면들의 교선으로 이루어지는 교선벡터를 고려하는 차이점이 있다. 썰기파괴의 발생조건은 다음과 같다.

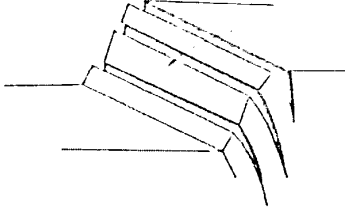
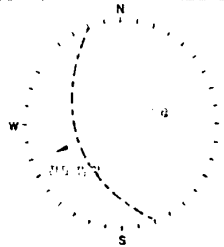
- 절리의 교선과 절개면의 경사방향이 같아야 한다.
- 절리면의 주향이 절개면의 주향과 비슷해야 한다.
- 절개면의 경사 > 절리의 교선의 경사 > 절리의 마찰각 ($\beta_a > \alpha > \phi$)

썰기 파괴 형태	평사 투영 결과
	
교차하는 두 불연속면 위에서의 썰기 파괴	

■ 전도파괴(Toppling Failure)

전도파괴는 수직절리가 발달한 암반에서 발생되며, 이때 전도파괴의 발생조건은 다음과 같다.

- 절개면과 절리면의 경사방향이 반대이어야 한다.
- 절리면의 주향과 절개면의 주향이 비슷해야 한다($\pm 25^\circ$).
- $(90^\circ - \text{절리면의 경사}) + \text{절리면의 마찰각} < \text{절개면의 경사} \Rightarrow (90^\circ - \alpha) + \phi < \beta_a$

전도 파괴 형태	평사 투영 결과
	
급경사 불연속면에 의해 분리된 주상 구조를 형성하고 있는 경암암반에서의 전도파괴	

영천~상주 고속도로 민간투자사업 실시설계

(2) 한계평형해석

한계평형 해석법은 암반블록의 자중, 절리면의 마찰각 및 점착력, 절리면의 간극수압 등을 고려하여 잠재 활동파괴면을 따라 미끄러지려는 순간의 암반블록에 대한 안정성을 비탈면 안전계수(Safety Factor)로 나타내는 방법이다. 파괴면에서의 전단강도는 Coulomb의 파괴기준 $\tau = c + \sigma \tan \phi$ 로 표현되며, 강도는 점착력(c)과 내부마찰각(ϕ)으로 정의됨.

$$F = \frac{c \cdot A + (W \cos \phi_p - U - V \cdot \sin \phi_p) \tan \phi}{(W \cdot \sin \phi_p + V \cdot \cos \phi_p)}$$

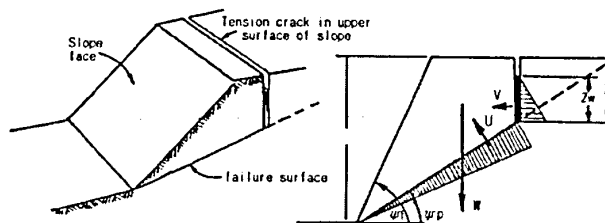
여기서	A	: 파괴면의 면적	Z	: 인장균열 깊이
	H	: 비탈면 높이	ϕ_p	: 파괴면의 경사각
	W	: 암괴의 중량	U	: 파괴면상의 수압에 의한 양압력
	V	: 인장균열 속의 수압에 의한 힘		

이 해석에서 취급하는 비탈면의 형상은 다음 세 가지 경우를 고려하였다.

- ① 비탈면 정상부 쪽에 인장균열이 있는 비탈면
- ② 비탈면내에 인장균열이 있는 비탈면
- ③ 인장균열이 나타나지 않는 비탈면

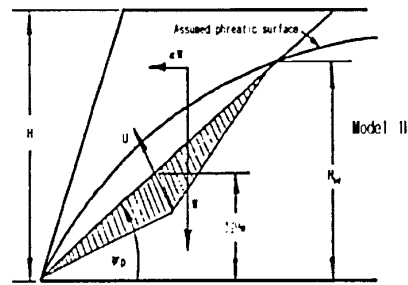
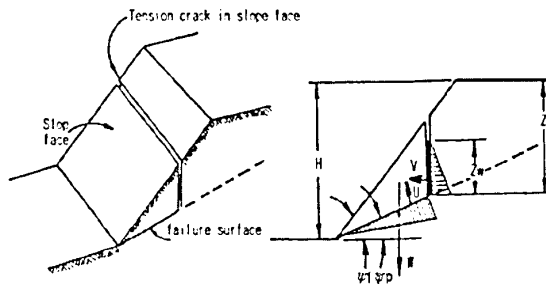
또한, 해석을 위한 가정은 다음과 같다.

- ① 미끄럼 인장균열은 비탈면에 평행 즉, 주향이 동일.
- ② 인장균열이 연직이며, ZW 깊이까지 물로 채워졌으며 인장균열 속의 물에 의해 생기는 미끄럼면 부근의 수압분포는 아래 그림과 같음.
- ③ W, U 및 V 등은 미끄럼 블록의 중심을 통하여 작용.
- ④ 단위두께를 가진 슬라이스를 고려. 또한 파괴되는 부분의 양 측면은 미끄럼 저항이 없는 자유면이 존재하는 것으로 고려.



< 비탈면 정상부쪽에 인장균열이 있는 비탈면 >

제 8 장 비탈면 안정성 검토



< 비탈면 내에 인장균열이 있는 비탈면 >

< 비탈면 내에 인장균열이 없는 비탈면 >

이때, 식에 적용하는 각 값은 다음 식에서 구하여 안전율을 계산한다.

$$A = (H - Z) \operatorname{cosec} \phi_p \quad U = \frac{\gamma_w Z_w (H - Z) \operatorname{cosec} \phi_p}{2}$$

$$V = \frac{\gamma_w Z_w^2}{2}$$

첫 번째 비탈면 정상부 쪽에 인장균열이 있는 비탈면 경우

$$W = \frac{\gamma^2 H^2 \{ (1 - (Z/H)^2) \cot \phi_p - \cot \phi_f \}}{2}$$

두 번째 비탈면내에 인장균열이 있는 비탈면의 경우

$$W = \frac{\gamma^2 H^2 (1 - (Z/H)^2) \cot \phi_p (\cot \phi_p \tan \phi_f - 1)}{2}$$

한편 인장균열이 비탈면에 존재하지 않는 경우는

$$U = \frac{\gamma_w (H_w)^2 \operatorname{cosec} \phi_p}{4} \text{ 를, } V = 0 \text{ 을 적용.}$$

단, 상기식에 있어 W값은 식에 적용시키기 곤란한 경우 단면적을 이용한다. 따라서 현장 시공시 발파암 절취과정에서 상부비탈면에서 인장균열이 발견될 경우 파괴면 상의 수압에 의한 양압력 U의 작용으로 비탈면 안전율이 저하될 가능성이 있으므로 반드시 이에 따른 비탈면 안정검토를 실시하고 비탈면 기울기를 조정한다.

영천~상주 고속도로 민간투자사업 실시설계

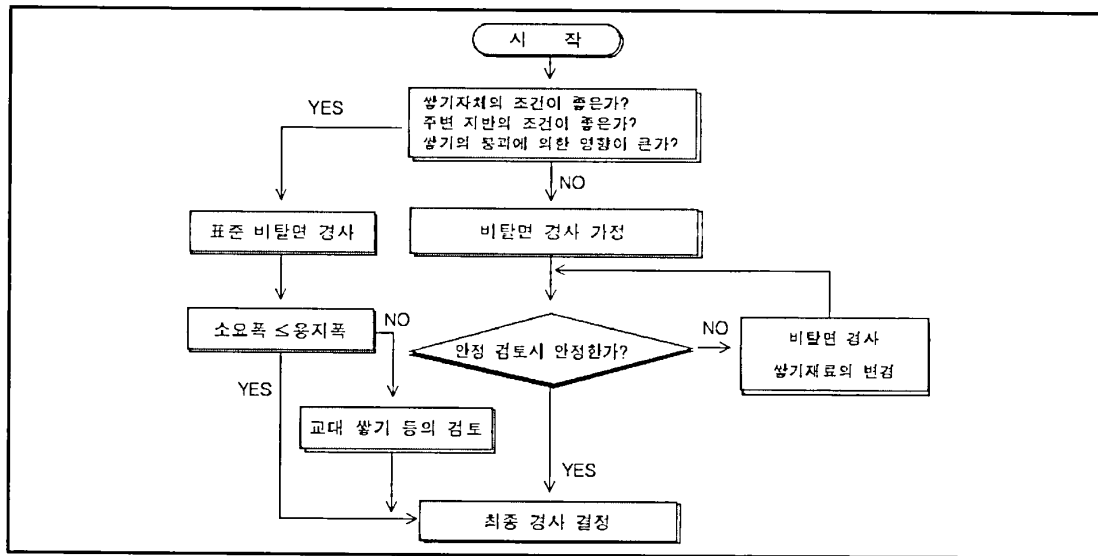
8.4 비탈면 설계기준

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

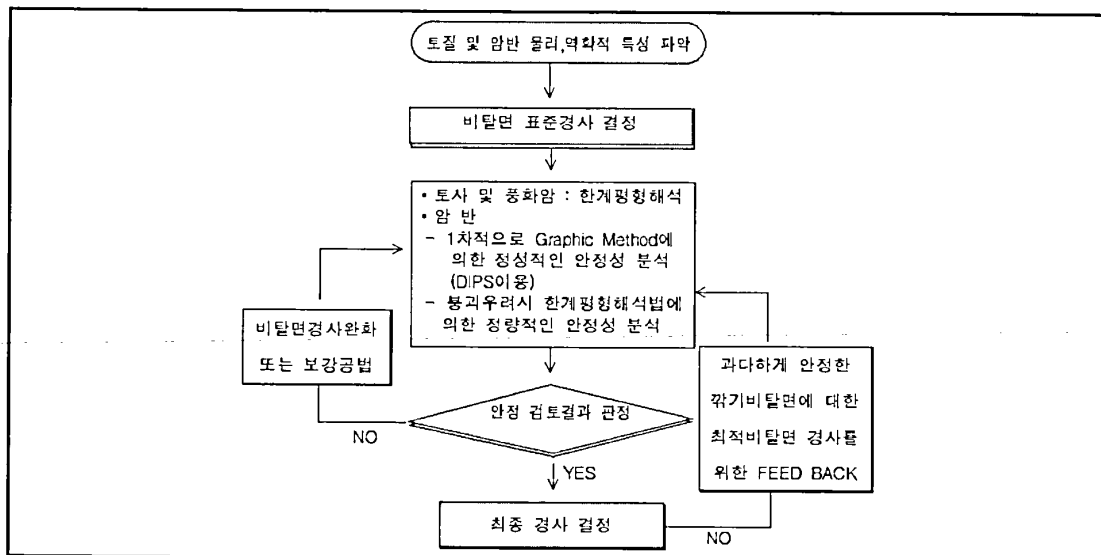
8.4.1 비탈면 기울기기준

가. 비탈면 기울기의 결정

(1) 쌓기 비탈면 기울기 결정에 따른 흐름도



(2) 깎기 비탈면 기울기결정에 따른 흐름도



제 8 장 비탈면 안정성 검토

나. 쌓기 비탈면

쌓기 지역의 비탈면 기울기는 쌓기 지반의 토질조건, 쌓기고, 쌓기 재료의 다짐, 쌓기재의 구성 등에 따라 변할 수 있으나 일반적인 쌓기 재료에 따른 국내 비탈면 기울기 기준은 아래와 같다.

본 설계에서 쌓기 높이에 따른 쌓기비탈면의 기울기는 건설교통부 건설공사비탈면 설계기준(2006.4)에서 제시한 토질종류별 표준기울기의 적용을 원칙으로 하였으며, 쌓기 높이가 10.0m 이상인 구간에 대하여는 한계평형해석법에 의한 비탈면의 안정성 분석을 실시하여 구간별 설계 기울기를 결정하였다.

[쌓기재료에 따른 비탈면 기울기 범위]

쌓 기 재 료	비탈면 높이(m)	비탈면 상하부에 고정 시설물이 없는 경우 (토로, 철도 등)	비탈면 상하부에 고정 시설물이 있는 경우 (주택, 건물 등)
입도분포가 좋은 양질의 모래, 모래자갈암괴, 암버력	0 ~ 5	1:1.5	1:1.5
	5 ~ 10	1:1.8	1:1.8 ~ 1:2.0
	10 초과	별도검토	별도검토
입도분포가 나쁜 모래, 점토질사질토, 점성토	0 ~ 5	1:1.5	1:1.8
	5 ~ 10	1:1.8	1:2.0
	10초과	별도검토	별도검토

*1)상기표는 기초지반의 지지력이 충분한 경우에 적합함.
2)비탈면높이는 비탈어깨에서 비탈끝까지 수직높이임.

(건설교통부, 건설공사비탈면설계기준, 2006년)

[쌓기재료에 따른 비탈면 기울기 범위]

쌓 기 재 료	쌓기 높이	기울기	흙 의 분 류
입도분포가 좋은 모래, 자갈 및 자갈섞인 모래	0 ~ 6m	1:1.5	GW, GP, GM GC, SW
	6 ~ 15m	1:1.8	
입도분포가 나쁜 모래	0 ~ 10m	1:1.8	SP
암괴, 암버력	0 ~ 6m	1:1.5	SW, GP, GM
	6m 이상	1:1.8	
사질토, 굳은 점질토, 굳은 점토	0 ~ 6m	1:1.5	SM, SC, CL, OL
	6m 이상	1:1.8	

(한국도로공사, 도로설계요령, 제2권 토공 및 배수편, 2002년)

영천~상주 고속도로 민간투자사업 실시설계

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 충리나 절리등이 규칙있게 발달할 경우 기울기 비탈면에 따라 큰 붕괴가 예상되므로 지반조사 결과를 토대로 파괴형태를 예상하여 이에 대한 적절한 비탈면 기울기설정 및 추가적인 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. 실트는 점성토로 간주. 표에 표시한 토질 이외에 대해서는 별도로 고려한다.

2. 위 표의 기울기는 소단을 포함하지 않는 단일비탈면의 기울기이다.

(건설교통부, 건설공사비탈면설계기준, 2006년)

제 8 장 비탈면 안정성 검토

[원지반 토질에 대한 비탈면 기울기 범위]

원지반의 토질		땅 째 기 높 이	기 울 기	분 류 기 호 (통일분류)
붕적토	강우시에도 지하수위가 설계고보다 낮은 경우		1 : 1.2	
	강우시에도 지하수위가 설계고보다 높아질 경우		1 : 1.5	
	상시 지하수위가 설계고 보다 높은 경우		1 : 1.8~2.0	
모 래	밀실하지 않고 입도분포가 나쁜것	-	1:1.5 이상	SW, SP
사질토	밀실한 것	5m 이하	1:0.8 ~ 1:1.0	SM, SP
		5 ~ 10m	1:1.0 ~ 1:1.2	
	밀실하지 않고 입도분포가 나쁜것	5m 이하	1:1.0 ~ 1:1.2	
		5 ~ 10m	1:1.2 ~ 1:1.5	
자갈 또는 암괴섞인 사질토	밀실하고 입도분포 가 좋은것	10m 이하	1:0.8 ~ 1:1.0	SM, SC
		10 ~ 15m	1:1.0 ~ 1:1.2	
	밀실하지 않거나 입도분포가 나쁜것	10m 이하	1:1.0 ~ 1:1.2	
		10 ~ 15m	1:1.2 ~ 1:1.5	
점성토		0 ~ 10m	1:0.8 ~ 1:1.2	ML, MH, CL, CH
암괴 또는 호박돌 섞인 점성토		5m 이하	1:1.0 ~ 1:1.2	GM, GC
		5 ~ 10m	1:1.2 ~ 1:1.5	

(한국도로공사, 도로설계요령, 제2권 토공 및 배수편, 2002년)

[암반비탈면의 절취기울기]

암석종류 (강 도)	암반 파쇄상태 (NX 시추시)		굴 착 난 이 도	기 울기	소 단 설 치
	T.C.R	R.Q.D			
풍화암 또는 연·경암으로 파쇄가 극심한 경우	20% 이하	10% 이하	리핑암반	1:1.0 ~ 1:1.2	H=5m마다 소단 1m폭 (리핑암과 발파암 사이 에는 소단설치하지 않음)
강한 풍화암으 로서 파쇄가 거의 없는 경 우와 대부분의 연·경암	20~40%	10~25%	발파암반 (연암반)	1:0.8 ~ 1:1.0	H= 10m 마다 소단 1~2m 폭
	40~60%	25~50%	발파암반 (보통암반)	1:0.7	H= 10m 마다 소단 1~2m 폭
	60% 이상	50% 이상	발파암반 (경암반)	1:0.5	H= 20m 마다 소단 3m 폭

(한국도로공사, 도로설계요령, 제2권 토공 및 배수편, 2002년)

영천~상주 고속도로 민간투자사업 실시설계

[암석별 깎기 적정 기울기 (토목지질학)]

암 석 명			표준 적정기울기	비 고
화 성 암	심성암	화강암	1 : 0.3 ~ 1 : 0.7	
		화강암(풍화한 것)	1 : 0.8 ~ 1 : 1.0	
		섬록암	1 : 0.5	
	반심성암	석영반암	1 : 0.8	
		석영반암(균열이 많은 것)	1 : 0.75 ~ 1 : 1.0	
	화산암	석영조면암	1 : 0.3 ~ 1 : 0.7	
		석영조면암(풍화된 것)	1 : 0.8 ~ 1 : 1.1	
		안산암	1 : 1.0 ~ 1 : 1.2	
		안산암(풍화된 것, 또는 균열이 많은 것)	1 : 1.0 ~ 1 : 1.2	
		현무암	1 : 0.7	
변 성 암	동력 변성암	녹니편암	1 : 0.5 ~ 1 : 0.7	
		석영편암	1 : 0.5 ~ 1 : 1.0	
		천매암	1 : 0.35 ~ 1 : 0.8	
	열변성암	규암	1 : 0.7	
퇴 적 암		석회암	1 : 0.5	
		사암(풍화된 것)	1 : 0.5 ~ 1 : 0.7	
		사암(균열이 많은 것 또는 풍화된 것)	1 : 0.7 ~ 1 : 1.0	
		응회암, 응회질혈암, 응회질사암	1 : 1.0	
		혈암(풍화가 심한 것)	1 : 1.5	
		혈암(풍화된 것)	1 : 1.2	
		혈암(양호한 것)	1 : 0.5 ~ 1 : 1.0	

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 · 비탈면 중간에 5~20m 높이 마다 폭 1~3m 소단설치
	한국도로공사 도로설계요령 (2002)	· 리핑암 : R.Q.D = 0~10%, H=5m 마다 소단 1m · 발파암 RQD = 10~25% : H = 10m 마다 소단 1~2m RQD = 25~50% : H = 10m 마다 소단 1~2m RQD = 50% 이상 : H = 20m 마다 소단 3m
	건설부 도시시설기준	· 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 안정 조건에 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.

영천~상주 고속도로 민간투자사업 실시설계

• 쌓기 비탈면

쌓기 비탈면 지하수위는 건기시에는 지하수위를 고려하지 않고 우기시에는 원지반까지 포화될 것을 가정하여 적용.

• 깎기 비탈면

깎기 비탈면의 지하수위는 가장 불리한 상태로 가정하여 건기시에는 지하수위를 고려하지 않고 우기시에는 지표면까지 포화되는 것으로 함.

[비탈면 안정해석시 지하수위 적용 방법]

구 분		지 하 수 위
쌓기비탈면	건기	· 지하수위 미고려
	우기시	· 일반적인 쌓기비탈면은 별도의 지하수위 조건없음. 한쪽쌓기 한쪽깎기 비탈면에서는 측정한 지하수위 또는 침투해석을 통한 지하수위 이용하여 해석 · 쌓기표면에 강우침투가 발생하는 경우에는 강우침투를 고려함
	지진시	· 지하수위는 실제측정 또는 침투해석을 수행한 지하수위
깎기비탈면	건기	· 지하수위 미고려
	우기시	· 암반비탈면은 인장균열의 1/2심도까지 지하수 위치 토층 및 풍화암은 지표면에 지하수 위치
	지진시	· 지하수위는 실제측정 또는 침투해석을 수행한 지하수위

(건설공사 비탈면 설계기준, 건설교통부, 2006)

[비탈면 안정해석시 지하수위 적용 방법]

구 분		지 하 수 위
건기시	토사 및 풍화암	· 지하수위 미고려
	암 반	· 인장균열면이나 활동면을 따라 수압이 작용되지 않음
우기시	토사 및 풍화암	· 지하수위는 지표면에 위치 · 지표면이 포화상태로 안정해석 실시
	암 반	· 인장균열면이나 활동면을 따라 작용되는 수압을 $H_w=1/2H$ 로 가정하여 적용

(한국도로공사, 도로설계요령, 제2권 토공 및 배수편, 2002년)

제 8 장 비탈면 안정성 검토

8.4.4 안전율 적용기준

가. 쌓기 비탈면 안전율 기준

국내외 각 기관에서 적용하는 쌓기비탈면의 최소안전율은 쌓기 기초지반의 연약지반 분포여부, 성토체의 시공목적, 비탈면의 영구 구조물 여부 등에 따라 쌓기 비탈면의 안전율 기준에는 차이가 있으며, 각 기관의 쌓기 비탈면 안전율을 간략화 하면 아래 표와 같다.

[국내 기관별 쌓기 비탈면 최소안전율 적용기준]

구 분		최 소 안 전 율 (Minimum Safety Factor)	
건설교통부	건설공사 비탈면 설계기준 (2006년)	건기시(지하수가 없는 것으로 해석)	$F_s > 1.5$
		우기시	$F_s > 1.3$
		지진시	$F_s > 1.1$
한 국 도 로 공 사		도로설계요령	$F_s \geq 1.3$
항 만 협 회		항만시설 기술상의 기준, 동해설	$F_s \geq 1.5$

나. 깎기 비탈면 안전율 기준

비탈면 안정에 대한 최소안전율은 지역과 공사내용, 비탈면의 중요도, 비탈면 파괴시 주변에 미치는 영향 및 경제성 등에 따라 다르며, 비탈면안정 해석에 앞서 최소안전율 선정은 매우 중요한 의미를 지닌다. 각 기관별로 깎기비탈면에 대한 최소안전율에 대한 적용기준은 아래에 기술되어 있으며 기술된 최소안전율이 어떠한 가정에서 유도되었는지를 파악해야 하나 이런 가정들은 생략되어 있으며 단지 부분적인 서술만을 기재하는 방법으로 간략화 되어있다.

[국내외 기관별 깎기 비탈면 최소안전율 적용기준]

구 분	최 소 안 전 율	
건설공사 비탈면 설계기준(2006)	건기시(지하수가 없는 것으로 해석)	$F_s > 1.5$
	우기시(지표면에 지하수위를 위치시킨 후 해석)	$F_s > 1.2$
	지진시	$F_s > 1.1$
도로설계요령 (2000)	건기시(지하수위 미고려)	$F_s > 1.5$
	우기시(지하수위는 지표면에 위치)	$F_s > 1.1 \sim 1.2$
	지진시(미국 D'APPOLONIA기준, NAVFAC - DM7.1-329기준)	$F_s > 1.1 \sim 1.2$
미 국 D'APPOLONIA Consulting Engineers (1975)	실내시험에 의해 강도를 구할 경우	$1.5 > F_s > 1.3$
	최대지진가속도를 고려할때	$1.2 > F_s > 1.0$
NAVFAC - DM 7.1-329	하중이 오래 작용할 경우	$F_s > 1.5$
	구조물 기초인 경우	$F_s > 2.0$
	일시적인 하중이 적용할 경우 및 시공시	$F_s > 1.35 \text{ or } 1.25$
	지진하중이 작용하는 경우	$F_s > 1.2 \text{ or } 1.15$

영천~상주 고속도로 민간투자사업 실시설계

8.4.5 설계기준 선정

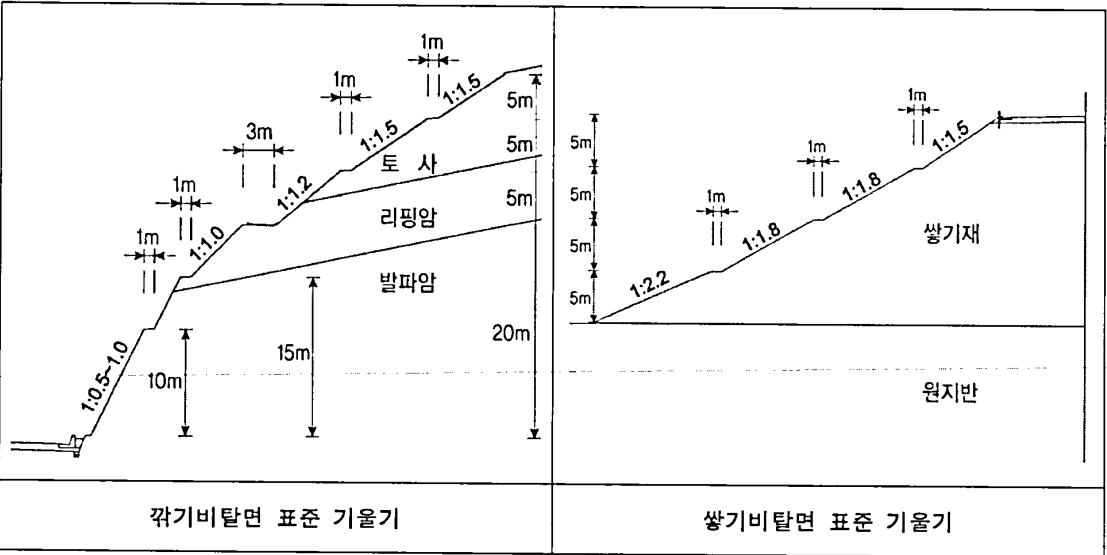
가. 비탈면 기울기 및 소단설치 기준

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 경 사	소 단 설 치
땅깎기 비탈면	토 사 층	1 : 1.2~1.5	• 토사 및 리핑암 - 땅깎기 높이 5m 마다 소단 1m 설치
	리 핑 암	1 : 1.0	• 발파암 : - 수직높이 10m 마다 소단 1m 설치 (1:0.7~1:1.0 기울기 적용시)
	발 파 암	1 : 0.5~1.0	• 땅깎기 높이 20m 마다 3m 소단설치 • 리핑암과 발파암 사이에는 소단설치하지 않음
쌓기 비탈면	쌓 기 재	1 : 1.5~2.2	• 쌓기 높이 5m 마다 1m 소단설치



제 8 장 비탈면 안정성 검토

<암반비탈면의 깎기 기울기>

암석종류 (강도)	암반파쇄상태 (NX시추시)		굴착 난이도	경사	비고
	T.C.R	R.Q.D			
풍화암 또는 연·경암으로 파쇄가 극심한 경우	20% 이하	10% 이하	리핑암반	1:1.0	
반야월층 (세일 및 이암 퇴적층)	-	-	발파암반	1:1.0	
강한 풍화암으로서 파쇄가 거의 없는 경우와 대부분의 연·경암	20~40%	10~25%	발파암반 (연암반)	1:0.8~ 1:1.0	
	40~60%	25~50%	발파암반 (보통암반)	1:0.7	
	60% 이상	50% 이상	발파암반 (경암반)	1:0.5	

나. 비탈면 기준안전율 및 지하수위 적용 기준

최소안전율은 지역과 공사내용에 따라 매우 상이하게 적용하고 있으므로 설계기준으로서는 건설교통부 건설공사 비탈면 설계기준(2006)을 적용하였으며 아래의 표는 비탈면의 설계기준을 정리한 것이다.

구분		적용안전율	비고
깎기 비탈면	건기	$F_s > 1.5$	· 지하수위 : 미고려
	우기	$F_s > 1.2$	· 지하수위 : 지표 포화시
쌓기 비탈면	건기	$F_s > 1.5$	· 일반 성토부 적용, 교통하중 $q=1.3\text{tf/m}^2$ 고려
	우기	$F_s > 1.3$	· 편성토부 발생시 적용, 교통하중 $q=1.3\text{tf/m}^2$ 고려

본 검토에서는 상기와 같은 내용을 고려하여 깎기비탈면의 안정해석은 건기시 최소안전율은 1.5 이상으로 적용하였으며, 우기시는 최소안전율 1.2 이상으로 적용하였다. 깎기비탈면의 암반에 있어서 건기시는 인장균열면이나 활동면을 따라 수압이 작용되지 않는 것으로, 우기시는 인장균열면이나 활동면을 따라 작용되는 수압을 $H_w=1/2H$ 로 가정하여 적용하였다. 토사 및 풍화암의 건기시 해석은 지하수위를 고려하지 않았으며, 우기시는 지하수위를 지표면에 위치한 것으로 가정하여 적용하였다.

영천~상주 고속도로 민간투자사업 실시설계

8.5 설계지반정수 산정

8.5.1 쌓기재 설계지반 정수

구 분	단위중량 (γ_t , kN/m ³)	점착력 (c, kPa)	내부마찰각 (ϕ , °)	투수계수 (cm/sec)
흙쌓기 재료	19.0	15.0	25	-
암버력 쌓기	20.0	0.0	40	-

8.5.2 원지반 설계지반정수

구 분	단위중량 (γ_t , kN/m ³)	점착력 (c, kPa)	내부마찰각 (ϕ , °)	투수계수 (cm/sec)
붕 적 층	18.0	0.0	30	1.00×10^{-3}
풍 화 토	19.0	20.0	28	4.43×10^{-4}
풍 화 암	20.0	30.0	30	3.42×10^{-4}

8.5.3 기반암 설계지반정수

구 분		단위중량 (γ_t , kN/m ³)	점착력 (c, kPa)	내부마찰각(ϕ , °)	투수계수 (cm/sec)
기 반 암	화강암	25.0	200.0	32	1.0×10^{-5}
	사암/이질암	24.0	250.0	35	
파쇄 암반(파쇄대)		22.0	40.0	30	-

8.6 비탈면 안정해석 및 검토

8.6.1 개요

가. 깎기구간

본 지역에서의 깎기비탈면 안정해석은 깎기구간 중 깎기 높이가 가장 높은 지역을 기준으로 비탈면 현황을 고려하여 대표단면 선정 후 토사지반 및 암반층에 대해 실시하였고, 지표지질조사 결과 및 시추조사 결과를 종합 분석하여 토사 및 암반층에 널리 적용하고 있는 한계평형해석 및 평사투영법을 이용하여 종합적으로 검토가 이루어졌다. 깎기비탈면 해석을 실시함에 있어 경제적이고 안전한 비탈면기울기의 선정을 위하여 다음과 같이 적용하여 검토하였다.

- 비탈면 안정해석시 일반적으로 기준 안전율을 건기시 1.5 이상, 우기시 1.2 이상으로 적용하였다.
- 구간 내 시추조사 결과에 의한 지층 층후의 종합적용 및 지표지질 조사시 현장 확인된 암반 노출면 등을 종합하여 지층경계선을 설정하였다.
- 결과를 근거로 암반파쇄 상태에 의한 깎기 기울기는 암석별 깎기 적정기울기를 기준으로 암반비탈면 기울기를 결정하였다.
- 수집된 지표지질조사 결과를 이용하여 평사투영법으로 불연속면의 주향 및 기울기방향을 구간별 투영으로 파괴양상을 예측하였다.
- 암반비탈면 기울기에 따라 상부층의 토사비탈면 안정성 검토는 Talren 97 Program을 이용하여 원호활동 파괴로 검토함을 원칙으로 하였다. RQD = 0~10%의 암석은 연암이라 하더라도 암반이 큰 COBBLE 상태에서 거동하는 것으로 사료되므로 풍화암과 같은 특성으로 고려될 수 있다. 이와 같은 경우 암반은 절리면을 따라 파괴하기 보다는 원호활동 파괴의 경향을 보이므로 풍화암과 토사층을 포함하여 검토하였다.

나. 쌓기구간

본 쌓기구간은 산지지형 말단부의 편측쌓기와 곡간형태의 층적층 지역에 대한 쌓기로서 전담토로 형성된 구간을 점유하고 있으며 원지반의 지층분포 상황, 특성파악 및 연약지반 출현 여부를 확인하기 위하여 Hand Auger Boring을 실시하였다. 쌓기 비탈면의 파괴형태는 원호활동 파괴로 해석하였으며, 강도정수는 쌓기지역의 지반강도정수 선정에 의거 지층별로 적용하였다. 쌓기 비탈면 해석을 실시함에 있어 차량하중의 고려와 우기시를 고려하여 지표면에 지하수위가 형성된 것으로 가정하여 해석하였다.

영천~상주 고속도로 민간투자사업 실시설계

8.6.3 암반파쇄에 따른 비탈면 기울기 현황

시추조사시 채취된 암반코아를 대상으로 TCR 및 RQD를 얻었으며, 암반의 파쇄상태에 따른 깎기
기울기 평가 및 검토를 암석별 깎기 적정기울기 기준으로 실시하면 다음 표와 같다.

[암반 파쇄 상태에 따른 깎기비탈면 기울기 검토]

구분 구간		검토구간 (STA.)		시 추 번 호	암반 특성에 따른 비탈면 기울기				암반특성 에 따른 기울기	
					암 종	TCR(%)	RQD(%)	TCR에 의 한 기울기		RQD에 의 한 기울기
깎기 1구간		0+300	상주방향	CBB-2	화강편마암	99.7	61.0	1:0.5	1:0.5	1:0.5
		~0+900	영천방향	CBB-1	화강편마암	100.0	59.0	1:0.5	1:0.5	1:0.5
깎기 2구간		0+670 ~2+200	상주방향	CBB-4	편 암	97.0	31.0	1:0.5	1:0.7	1:0.7
			영천방향	CBB-5	편 암	94.3	29.0	1:0.5	1:0.7	1:0.7
				CBB-6	화강암	100.0	48.0	1:0.5	1:0.7	1:0.7
깎기 3구간		3+810 ~4+090	상주방향	CBB-7	화강편마암	91.3	20.0	1:0.5	1:1.0	1:1.0
			영천방향	CBB-8	화강편마암 규 암	96.7	26.0	1:0.5	1:0.7	1:0.7
깎기 4구간		6+690 ~6+950	상주방향	CBB-9	화강편마암 규 암	99.0	74.0	1:0.5	1:0.5	1:0.5
			영천방향	CBB-10	화강편마암	98.5	40.0	1:0.5	1:0.7	1:0.7
깎기 5구간		7+110 ~7+570	상주방향	CBB-13	사 암, 흑색셰일	91.6	54.0	1:0.5	1:0.5	1:0.5
			영천방향	CBB-14	사 암	89.0	61.0	1:0.5	1:0.5	1:0.5
깎기 6구간		7+750 ~7+900	상주방향	-	-	-	-	-	-	
깎기 7구간		7+930 ~8+120	상주방향	-	-	-	-	-	-	
깎기 8구간		8+300	상주방향	구CBB-18	사 암	98.0	70.0	1:0.5	1:0.5	1:0.5
		~8+460	영천방향	구CBB-19	사 암	100.0	72.0	1:0.5	1:0.5	1:0.5
깎기 9구간		8+490	상주방향	구CBB-20	사 암	98.0	74.0	1:0.5	1:0.5	1:0.5
		~8+600	영천방향	구CBB-21	사 암	96.0	66.0	1:0.5	1:0.5	1:0.5
Ramp 구간	RA	0+890 ~1+109	본성방향 우측	-	-	-	-	-	-	
	RC	0+000 ~0+070								

8.6.2 비탈면 보강공법

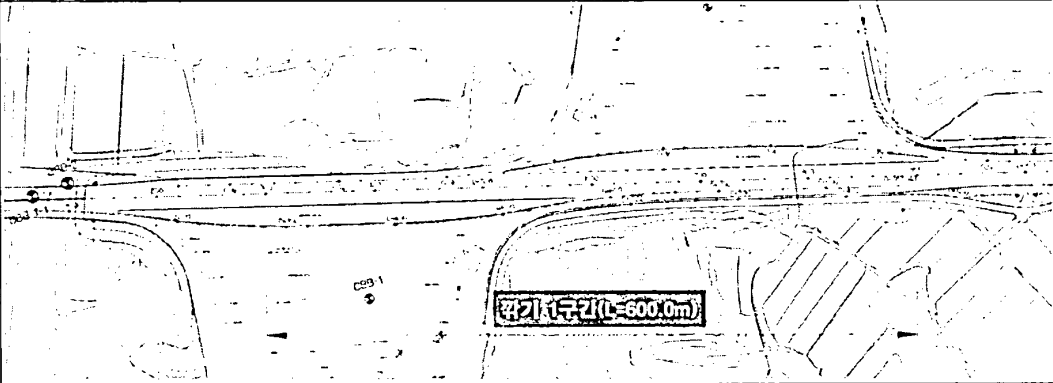
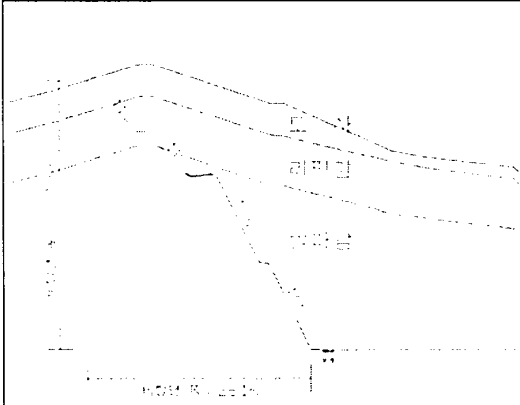
본 과업에서 비탈면 보강공법은 지형 및 지반조건, 토공계획을 고려한 경제성 측면과 환경성 측면 등 다양한 조건에 부합하는 최적의 공법을 선정하여 적용하였다.

구 분	일반토사 및 중화암 구간		암반 구간	봉척층 구간	무한 비탈면 발생 구간	
	기울기 완화 공법	중력식 Soil Nailing			토사구간	암반구간
공 법 개 요	표준기울기 적용시 비탈면 안정 확보가 곤란하여 기울기를 완화 하므로써 비탈면에 발생하는 전단응력을 감소시켜 안정을 확보하는 공법	보강재를 프리스트레싱 없이원지반에 삽입하여 지반에 밀착화시켜 활동토압에 저항하여 사면의 안정성을 확보하고 반위를 억제하는 Top Down 방식의 절토면 보강 공법	층리나 절리가 있는 암반에서 고장도 강재를 보강재로하여 시추공내에 삽입하고 그라우팅함으로써 사면을 안정시키는 공법으로 이람암반과 모암의 밀착화를 목적으로 혹은 불연속면을 경계로 하는 여러층을 밀착화하기 위한 목적으로 사용한다.	공법의 원리는 Soil Nailing과 동일, 나사식 중공관으로 된 Nail체와 드릴 비트를 밀착화 하여 천공과 동시에 Nail을 삽입하고 그라우팅 하는 공법	원지반에 보강재(영구앵커)를 설치한 후 전면판인 PC Panel에 Pre-stress를 가하여 전단저항력을 증가시키는 주동보강공법으로, Top Down 및 Bottom-Up이 모두 가능한 공법	보강재(강관, 어스로드)를 활용하여 원지반 및 전면 PC panel 뒤채움부 공간의 강도를 증대시켜 보강재와 PC패널이 지반과의 완전한 밀착을 이루어 응력을 설치하는 공법
개요도						
장 · 단점	• 비탈면 안정 기용기를 유지하여 절취하므로 공사비 저렴 • 특별한 장비가 필요 없음 • 시공이 빠름 • 장기비탈면 표층붕괴 발생 가능 • 자연훼손 과다발생 • 비탈면 식재 과다발생 • 상세 안정해석 필요	• Nail 1개가 부담하는 안전도가 낮으므로 국부적인 품질 문제가 전체안정에 미치는 영향이 작다 • 시공이 간단하며 재료의 구입이 용이 • 특허 등의 제한 사항이 없어 시공 시 선택의 폭이 넓고 실험측면에서 유리 • 지반변형에 따른 보강철근의 인장력이 발생하는 수동적인 공법임 • 금속 보강재는 부식성 지반에서 부식에 대한 방지대책이 필요	• 추가 토지확보가 불필요 • 얇은 지표보강이 간단하고 보강효과 양호 • 1분당 시공단가 매우 저렴 • 정착부에 견고한 암반이 분포할 경우에만 적용가능 • 연암, 사질토에 시공 곤란 • 급경사 높은 위치의 시공은 발판의 확보, 기계 반출입 경비가 비교적 고가	• 시공중 천공 홀의 붕괴가 우려되는 지반에 별도의 케이싱 없이 천공이 가능 • 천공과 동시 Nail 삽입 • 나사식 중공관을 이용한 동시 그라우팅 • 자재비(Nail)가 다소 높음 • 중공관 외부의 그라우팅 두께가 얇아 시멘트밀크 주입에 의한 개량효과 확인 등 시공 품질 확인 곤란	• Top Down 및 Bottom-Up이 모두 가능한 공법 • 원지반의 절취를 최소화함으로써 환경친화적임 • 소단부의 식재가 가능함 • 적극적 보강으로 보강효과 우수 • 급 곡선부 시공은 어려움 • Panel이 커서 운반 필요	• 단계별 Top Down 시공으로 지반이완 최소화 • Earth Bolt에 의한 절리면 봉합효과와 Grouting 충전으로 암반층 전단강도 증대 • 공장제작 PC Panel 및 조경으로 미관 양호 • 수동적 보강으로 대규모 비탈면 봉착이 예상되는 구간에는 지보효과 미온
적 용 구 간	• 용지보상등의 민청발생우려가 적고 과다 절토부 발생에 따른 환경훼손문제가 발생하지 않는 경우 적용	• 비탈면 보강공법 중 가장 보편적인 공법으로 안정 미확보구간에 우선적으로 적용	• 절토사면 표면의 얇은 위치에 견고한 암반이 존재할 경우 적용가능	• 큰 입자의 전석과 자갈로 구성되어 천공 시 케이싱 설치가 힘들고 네일 시공을 위한 공백유지가 어려움바 자천공 네일날공법 적용	• 토사비탈면 급경사구간 적용	• 암반 비탈면 급경사구간 적용
적 용	◎	◎				

8.6.4 비탈면 안정검토

가. 깎기 비탈면 구간

(1) 깎기 1구간

평 면 도						
비 탈 면 현 황						
	검토구간(STA.)		0+300 ~ 0+900		연장	600m
	지 반 특 성(상주방향, CBB-2)			지 반 특 성(영천방향, CBB-1)		
	• 구성암석 : 화강편마암 • 지층구성 풍화토 0.0 ~ 3.0m, 풍화암 3.0 ~ 6.7m 연 암 6.7 ~ 38.0m • 주불연속면 : J1:59/163, J2:56/234, J3:64/249, J4:59/069 • TCR 평균값 : 99.7 ----> 1:0.5 • RQD 평균값 : 61.0 ----> 1:0.5 • 비탈면 경사/경사방향 : 63° / 243°			• 구성암석 : 화강편마암 • 지층구성 풍화토 0.0 ~ 3.8m, 풍화암 3.8 ~ 8.1m 연 암 8.1 ~ 12.1m, 경 암 12.1 ~ 32.1m • 주불연속면 : J1:59/163, J2:56/234, J3:64/249, J4:59/069 • TCR 평균값 : 100.0 ----> 1:0.5 • RQD 평균값 : 61.0 ----> 1:0.5 • 비탈면 경사/경사방향 : 63° / 63°		
암반 비탈면 대표횡단면						
황	상주방향(Station : 0+780)			영천방향(Station : 0+580)		
						
	지반고 : 62.81m	계획고 : 60.80m	최대절취고: 30.9m	지반고 : 79.54m	계획고 : 54.05m	최대절취고: 31.5m

영천~상주 고속도로 민간투자사업 실시설계

짜기구간 안정성 검토									
압 반 비 탈 면									
구 분	상주방향					영천방향			
평면 및 전도파괴 분석도									
썰기파괴 분석도									
평 사 투 영 해 석									
구 분	상주방향			영천방향					
	평면	전도	썰기	평면	전도	썰기			
1:0.5	안 정	안 정	불 안정	안 정	안 정	안 정			
1:0.7	안 정	안 정	안 정	안 정	안 정	안 정			
1:1.0	안 정	안 정	안 정	안 정	안 정	안 정			
한 계 평 형 해 석									
구 분	상주방향				영천방향				
	평면파괴		썰기파괴		평면파괴		썰기파괴		
	건기	우기	건기	우기	건기	우기	건기	우기	
1:0.5	-	-	3.066	2.663	-	-	-	-	
1:0.7	-	-	-	-	-	-	-	-	
1:1.0	-	-	-	-	-	-	-	-	
평 가	◦ 암반층 평사투영 해석결과 상주방향 1:0.5기울기에서 썰기파괴 가능성이 있으며, 영천방향에서는 모든 기울기에서 안정함. ◦ 상주방향의 1:0.5기울기에서 썰기파괴에 대한 한계평형 해석 결과 안정함.								

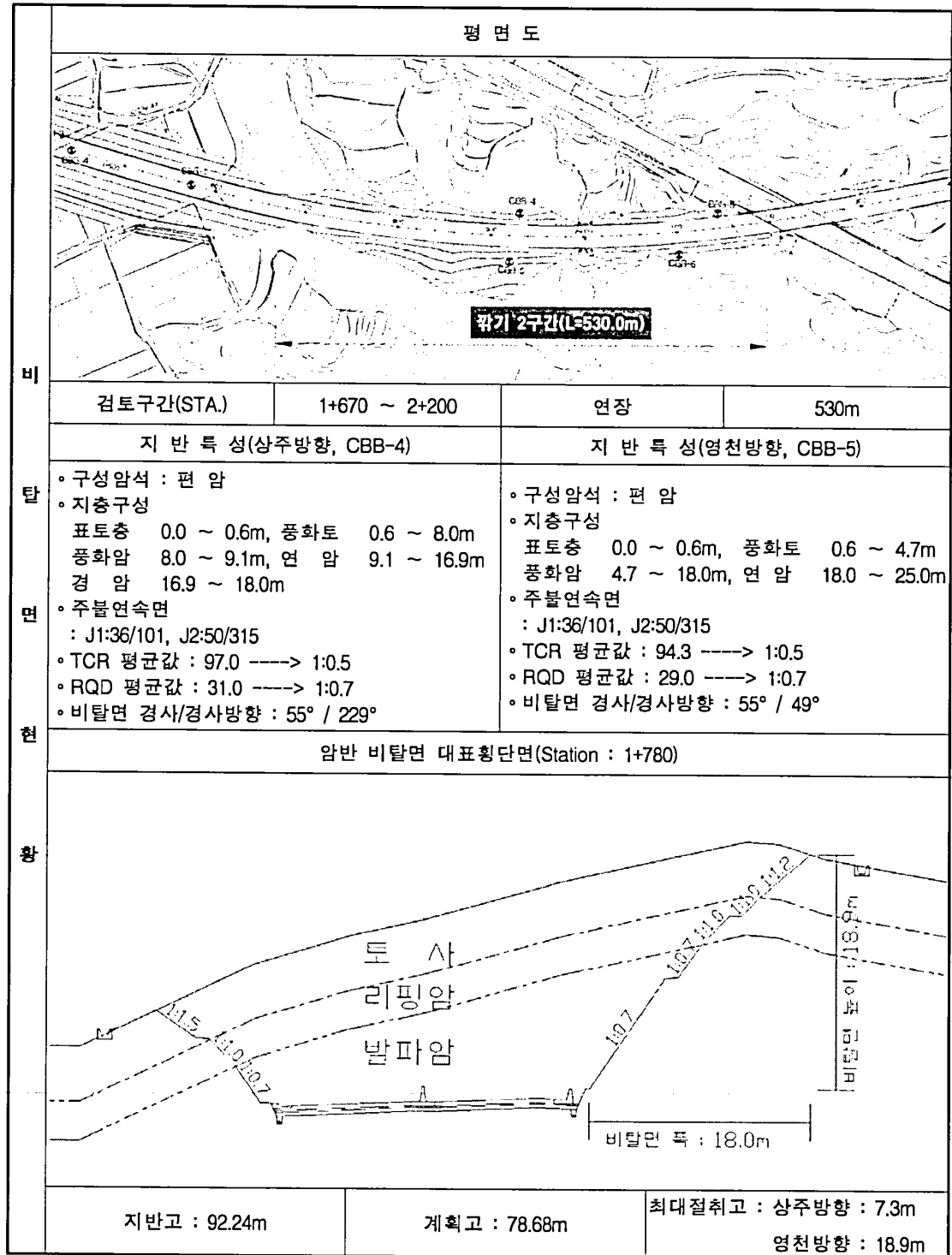
제 8 장 비탈면 안정성 검토

암반비탈면	구분	암반 비탈면 안정성 검토			
	검토단면	0+780 (상주방향)			
	안정성검토 해석	상주방향		영천방향	
				-	
		평면파괴	썩기파괴	평면파괴	썩기파괴
		-	Fs = 2.663 (우기시)	-	-

암반비탈면	구분	0+780 (상주방향)	0+580 (영천방향)
	공법	◦ 비탈면기울기 : 표준기울기 적용 (1 : 0.5)	-
	높이	◦ H = 23.0m	-
	검토결과	◦ 암반 비탈면은 표준기울기 1 : 0.5를 적용함 ◦ 썩기파괴에 대한 한계평형 해석결과 상주방향 건기시 Fs=3.066, 우기시 Fs=2.663으로 안정함	

영천~상주 고속도로 민간투자사업 실시설계

(2) 짝기 2구간



제 8 장 비탈면 안정성 검토

깎기구간 안정성 검토								
암 반 비 탈 면								
구 분	상주방향			영천방향				
평면 및 전도파괴 분석도								
썰기파괴 분석도								
평 사 투 영 해 석								
구 분	상주방향			영천방향				
	평면	전도	썰기	평면	전도	썰기		
1:0.5	안 정	안 정	안 정	불안정	안 정	안 정		
1:0.7	안 정	안 정	안 정	불안정	안 정	안 정		
1:1.0	안 정	안 정	안 정	불안정	안 정	안 정		
한 계 평 형 해 석								
구 분	상주방향				영천방향			
	평면파괴		썰기파괴		평면파괴		썰기파괴	
	건기	우기	건기	우기	건기	우기	건기	우기
1:0.5	-	-	-	-	-	-	-	-
1:0.7	-	-	-	-	2.102	1.288	-	-
1:1.0	-	-	-	-	-	-	-	-
평가	◦ 암반층 평사투영 해석결과 상주방향은 모든 기울기에서 안정하며, 영천방향은 1:0.5~1:1.0 기울기에서 평면파괴 가능성 있음. ◦ 영천방향의 1:0.7기울기에서 평면파괴에 대한 한계평형 해석 결과 안정함.							

영천~상주 고속도로 민간투자사업 실시설계

암반비탈면	구분	암반 비탈면 안정성 검토			
	검토단면	1+780 (영천방향)			
	안정성검토 해석	상주방향		영천방향	
		-			
		평면파괴	썰기파괴	평면파괴	썰기파괴
		-	-	Fs = 1.288 (우기시)	-

암반비탈면	구분	1+780 (상주방향)	1+780 (영천방향)
	공법	-	• 비탈면기울기 : 표준기울기 적용 (1 : 0.7)
	높이	-	• H = 10.8m
	검토결과	• 암반 비탈면은 표준기울기 1 : 0.7를 적용함 • 평면파괴에 대한 한계평형해석결과 영천방향 건기시 Fs=2.102, 우기시 Fs=1.288로 안정함	

제 8 장 비탈면 안정성 검토

토사비탈면 안정성 검토	
토사비탈면 대표 횡단면도	
1+840(영천방향)	1+920(영천방향)
건 기 시	건 기 시
$F_s = 1.710 > 1.5 \therefore \text{OK}$	$F_s = 1.570 > 1.5 \therefore \text{OK}$
우 기 시	우 기 시
$F_s = 1.000 < 1.2 \therefore \text{NG}$	$F_s = 0.870 < 1.2 \therefore \text{NG}$
검 토 결 과	
- 시추조사 결과 시공시 토사 비탈면이 조성되는 구간임. 1+840(영천방향)은 표준기울기에 의한 한계평형 해석결과 건기시 $F_s=1.710$, 우기시 $F_s=1.000$으로 기준안전율(1.2)을 만족치 못해 보강대책이 필요함. 1+920(영천방향)은 표준기울기에 의한 한계평형 해석결과 건기시 $F_s=1.570$, 우기시 $F_s=0.870$으로 기준안전율(1.2)을 만족치 못해 보강대책이 필요함.	

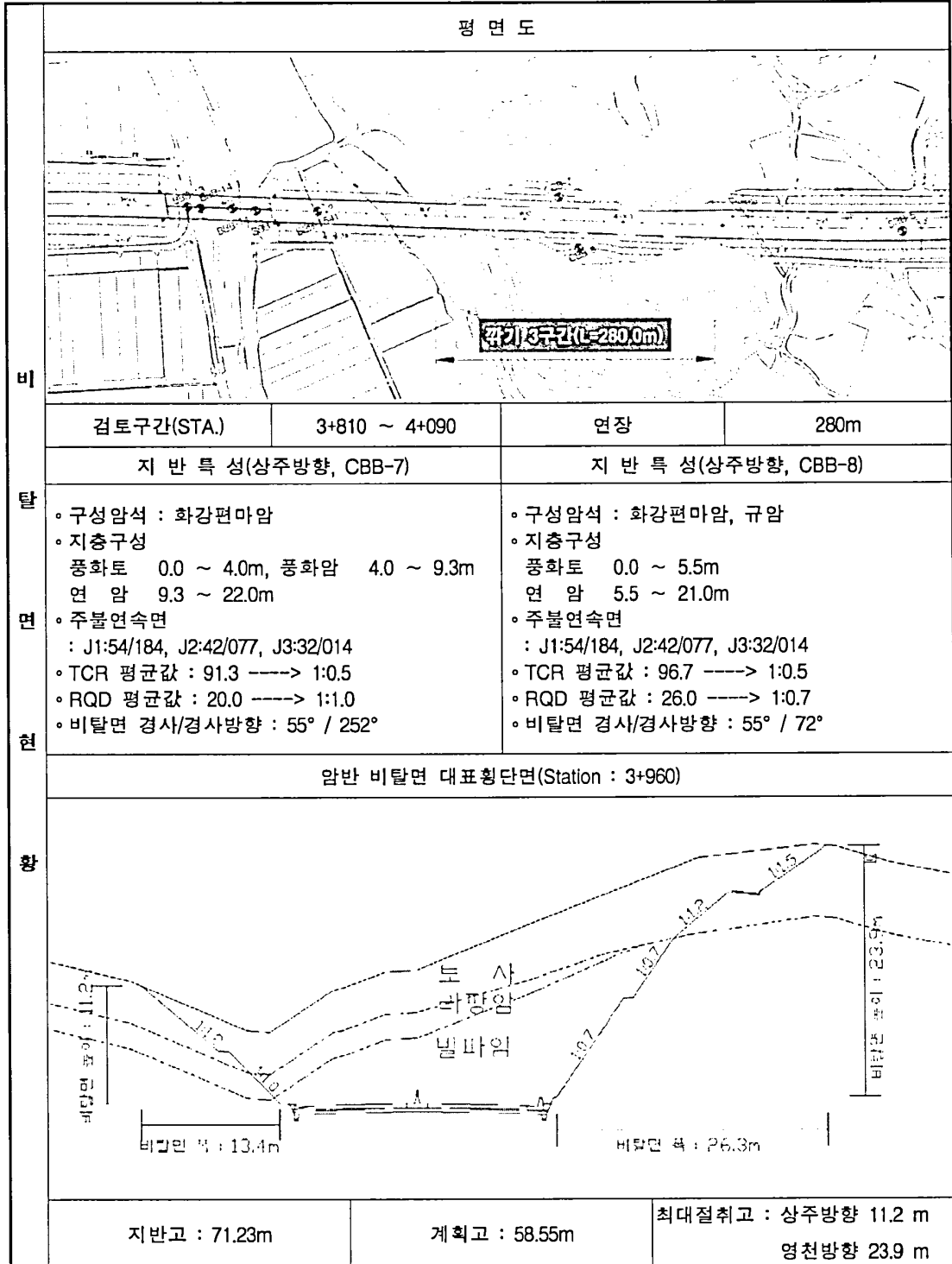
영천~상주 고속도로 민간투자사업 실시설계

토사 비탈면 보강 검토	구분	1+840(영천방향)		1+920(영천방향)				
	공법	비탈면 보강		비탈면 보강				
	검토 단면							
	안정 해석							
	구분	건기시	우기시	비고	구분	건기시	우기시	비고
	Soil Nailing	2.150	1.330	안정	Soil Nailing	2.150	1.280	안정

토사 비탈면 보강 검토 결과	구분	1+840(영천방향)	1+920(영천방향)
	공법	- 토사층 : 조정기울기 적용(1:2.0) - 풍화암 : 조정기울기 적용(1:1.2)	- 토사층 : 조정기울기 적용(1:2.0) - 중력식 Soil Nail 보강(L=12.0m) - 풍화암 : 조정기울기 적용(1:1.2) - 중력식 Soil Nail 보강(L=12.0m)
	깎고	· H=20.10m, B=40.80m	· H=31.40m, B=52.10m
	보강 검토 결과	1+840(영천방향)의 경우 토사층의 두께가 비교적 두껍게 분포하므로 기울기 완화 공법을 적용하여야 안정성을 확보하여야 할 것으로 판단됨. 1+920(영천방향)의 경우 토사, 풍화암층의 두께가 두꺼워 기울기 완화 공법 적용시 안정성 확보가 어려울 것으로 판단되므로 기울기완화+Nailing 보강공법을 적용하여야 안정성을 확보하여야 할 것으로 판단됨.	

제 8 장 비탈면 안정성 검토

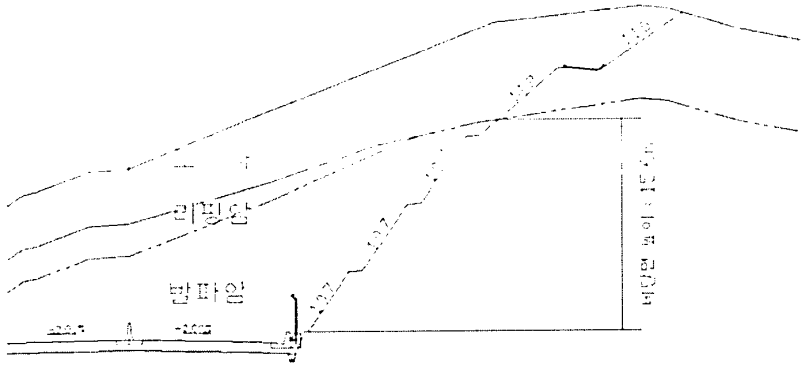
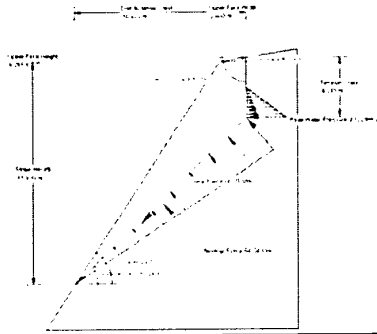
(3) 깎기 3구간



영천~상주 고속도로 민간투자사업 실시설계

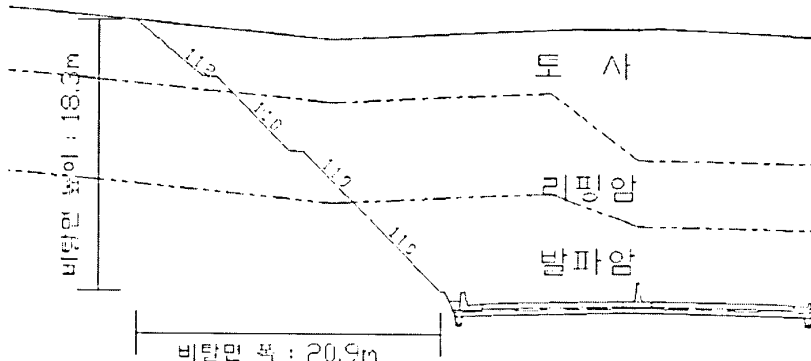
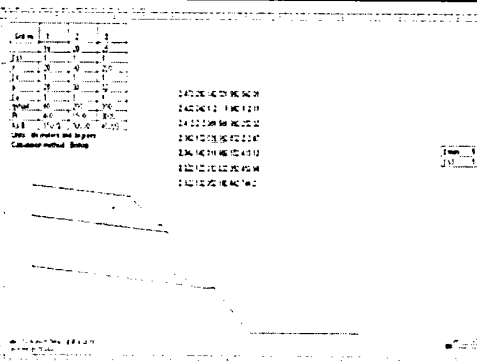
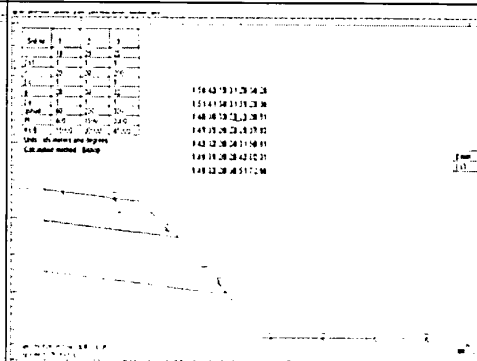
짜기구간 안정성 검토										
암 반 비 탈 면										
구 분		상주방향				영천방향				
비탈면	평면 및 전도파괴 분석도									
	쇄기파괴 분석도									
평 사 투 영 해 석										
검토	구 분	상주방향			영천방향					
		평면	전도	쇄기	평면	전도	쇄기			
	1:0.5	안 정	불안정	안 정	불안정	안 정	불안정			
	1:0.7	안 정	불안정	안 정	불안정	안 정	불안정			
	1:1.0	안 정	안 정	안 정	불안정	안 정	불안정			
한 계 평 형 해 석										
구 분	상주방향				영천방향					
	평면파괴		쇄기파괴		평면파괴		쇄기파괴			
	건기	우기	건기	우기	건기	우기	건기	우기		
1:0.5	-	-	-	-	-	-	-	-		
1:0.7	-	-	-	-	1.691	1.263	1.692	1.587		
1:1.0	-	-	-	-	-	-	-	-		
평가	◦ 암반층 평사투영 해석결과 상주방향 1:0.5~1:0.7 기울기에서 전도파괴, 영천방향 1:0.5~1:1.0 기울기에서 평면 및 쇄기파괴 가능성 있음. ◦ 상주방향 암반비탈면 불연속면의 일부가 Toppling Zone에 위치하여 전도파괴 가능성이 있으므로 녹화공법, 낙석방지그물, 낙석방지물타리를 적용하여 안정성 확보 ◦ 영천방향의 1:0.7기울기에서 평면 및 쇄기파괴에 대한 한계평형 해석 결과 모두 안정함.									

제 8 장 비탈면 안정성 검토

암반비탈면 안정성검토	구분	암반 비탈면 안정성 검토			
	검 토 단 면	3+960 (영천방향)			
					
	안 정 해 석	상주방향		영천방향	
		-			
		평면파괴	썰기파괴	평면파괴	썰기파괴
		-	-	$F_s = 1.263$ (우기시)	$F_s = 1.587$ (우기시)

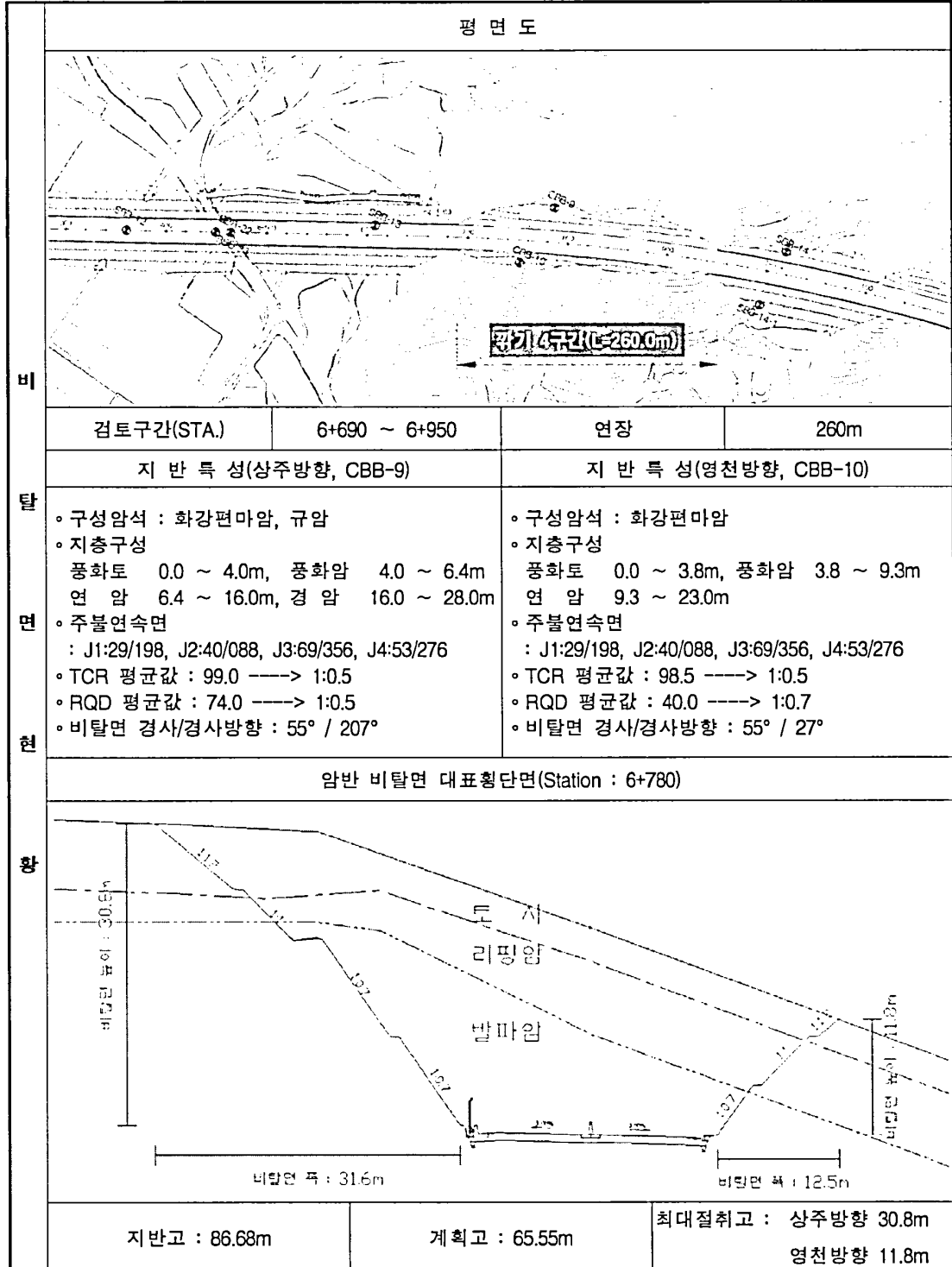
암반비탈면 검토결과	구분	3+960 (상주방향)	3+960 (영천방향)
	공법	-	• 비탈면기울기 : 표준기울기 적용 (1 : 0.7)
	높이	-	• $H = 10.8\text{m}$
	검토결과	• 암반 비탈면은 표준기울기 1 : 0.7를 적용함 • 평면파괴에 대한 한계평형 해석결과 영천방향 건기시 $F_s=1.691$, 우기시 $F_s=1.263$으로 안정함 • 썰기파괴에 대한 한계평형 해석결과 영천방향 건기시 $F_s=1.692$, 우기시 $F_s=1.587$으로 안정함	

영천~상주 고속도로 민간투자사업 실시설계

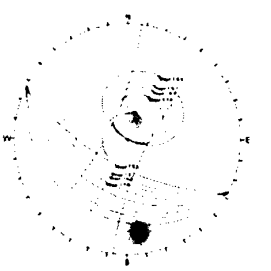
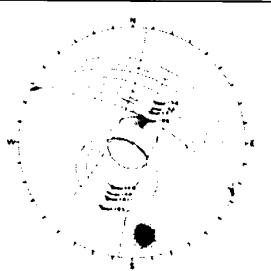
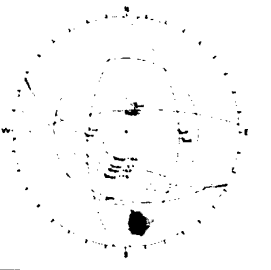
비 탈 면 안 정 성 검 토	토사비탈면 안정성 검토	
	토사비탈면 대표 횡단면도	
	3+940(상주방향)	
		
	표준구배 적용시	
검 토 성 구 배	건기시	우기시
		
검 토 결 과	$F_s = 1.960 > 1.5 \therefore \text{OK}$	$F_s = 1.220 > 1.2 \therefore \text{OK}$
	- 시추조사 결과 시공시 토사 비탈면이 조성되는 구간임. 3+940(상주방향)은 표준기울기에 의한 한계평형 해석결과 건기시 $F_s=1.960$, 우기시 $F_s=1.220$으로 기준안전율(1.2)을 만족함.	

제 8 장 비탈면 안정성 검토

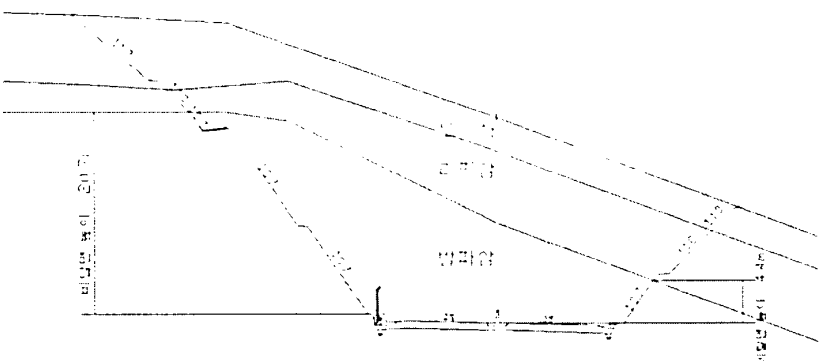
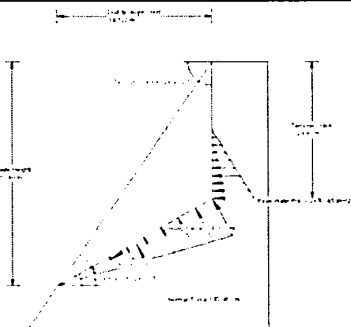
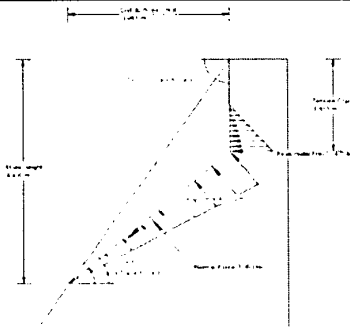
(4) 깎기 4구간



영천~상주 고속도로 민간투자사업 실시설계

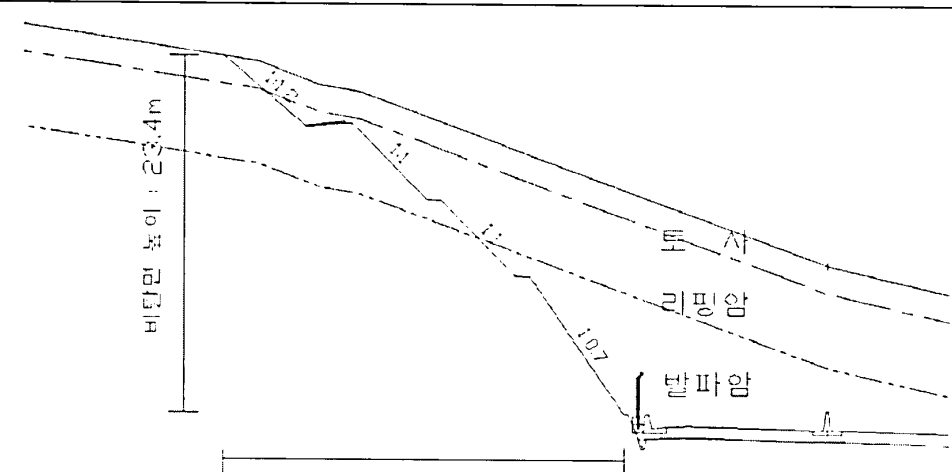
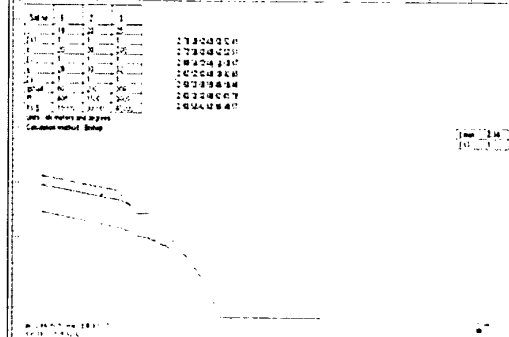
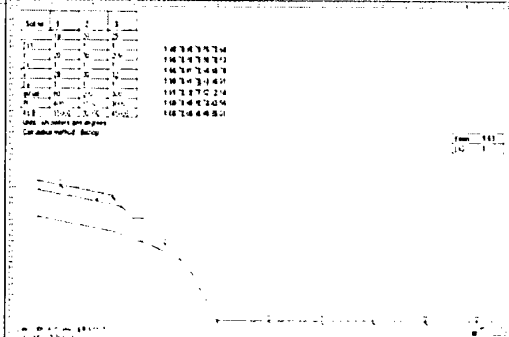
짜기구간 안정성 검토								
암 반 비 탈 면								
구 분	상주방향			영천방향				
평면 및 전도파괴 분석도								
								
평 사 투 영 해 석								
구 분	상주방향			영천방향				
	평면	전도	썩기	평면	전도	썩기		
1:0.5	불안정	안 정	불안정	불안정	안 정	불안정		
1:0.7	불안정	안 정	불안정	불안정	안 정	불안정		
1:1.0	불안정	안 정	불안정	불안정	안 정	안 정		
한 계 평 형 해 석								
구 분	상주방향				영천방향			
	평면파괴		썩기파괴		평면파괴		썩기파괴	
	건기	우기	건기	우기	건기	우기	건기	우기
1:0.5	-	-	-	-	-	-	-	-
1:0.7	2.374	1.460	1.975	1.925	2.186	1.319	14.42	14.28
1:1.0	-	-	-	-	-	-	-	-
평가	◦ 암반층 평사투영 해석결과 상주방향 1:0.5~1:1.0 기울기에서 평면파괴 가능성이 있으며, 영천방향 1:0.5~1:1.0 기울기에서 평면파괴, 1:0.5~1:0.7 기울기에서 썩기파괴 가능성 있음. ◦ 상주방향 및 영천방향의 1:0.7기울기에서 평면파괴에 대한 한계평형 해석 결과 모두 안정함. ◦ 영천방향의 1:0.7기울기에서 썩기파괴에 대한 한계평형 해석 결과 안정함.							

제 8 장 비탈면 안정성 검토

압 반 비탈면	구 분	암반 비탈면 안정성 검토			
	검 토 단 면	6+780 (상주·영천방향)			
					
	안 정 성 검 토 해 석	상주방향		영천방향	
					
		평면파괴 Fs = 1.460 (우기시)	썰기파괴 Fs = 1.925 (우기시)	평면파괴 Fs = 1.319 (우기시)	썰기파괴 Fs = 14.280 (우기시)

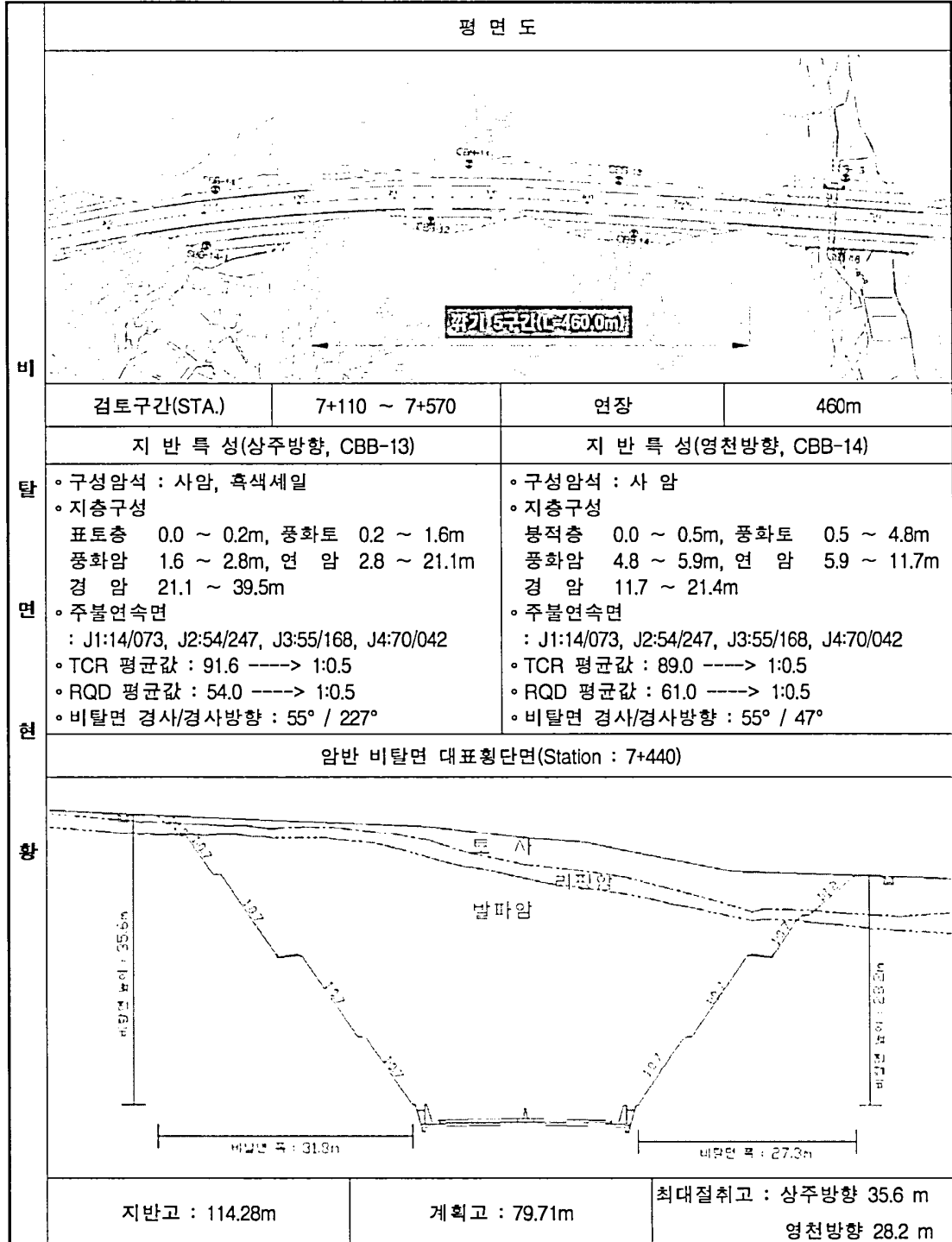
압 반 비탈면	구 분	6+780 (상주방향)	6+780 (영천방향)
	공 법	◦ 비탈면기울기 : 표준기울기 적용 (1 : 0.7)	◦ 비탈면기울기 : 표준기울기 적용 (1 : 0.7)
	높 이	◦ H = 20.7m	◦ H = 4.4m
	검 토 결 과	◦ 암반 비탈면은 표준기울기 1 : 0.7를 적용함 ◦ 평면파괴에 대한 한계평형해석결과 상주방향은 건기시 Fs=2.374, 우기시 Fs=1.460 영천방향은 건기시 Fs=2.186, 우기시 Fs=1.319로 안정함 ◦ 썰기파괴에 대한 한계평형해석결과 상주방향은 건기시 Fs=1.975, 우기시 Fs=1.925 영천방향은 건기시 Fs=14.420, 우기시 Fs=14.280으로 안정함	

영천~상주 고속도로 민간투자사업 실시설계

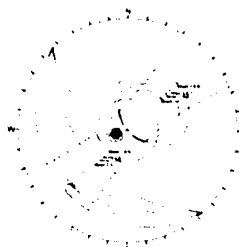
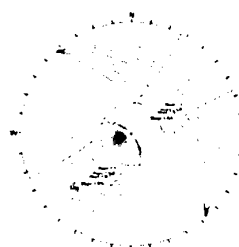
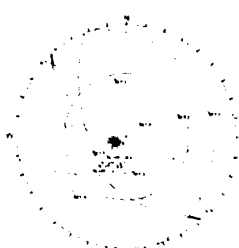
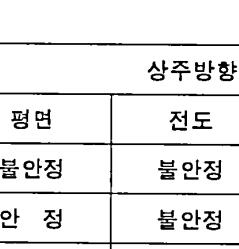
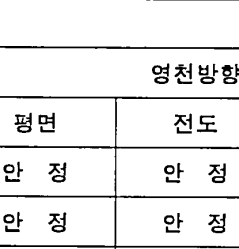
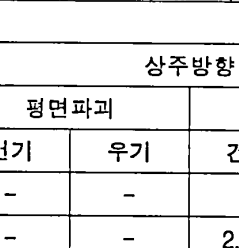
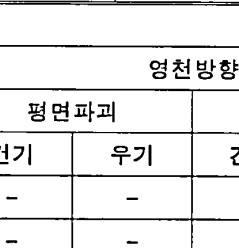
비탈면 안정성 검토	토사비탈면 안정성 검토	
	토사비탈면 대표 횡단면도	
	6+880(상주방향)	
		
	표준구배 적용시	
	건기시	우기시
검토 결과		
	$F_s = 2.340 > 1.5 \therefore \text{OK}$	$F_s = 1.630 > 1.2 \therefore \text{OK}$
검토 결과 • 시추조사 결과 시공시 토사 비탈면이 조성되는 구간임. • 6+880(상주방향)은 표준기울기에 의한 한계평형 해석결과 건기시 $F_s=2.340$, 우기시 $F_s=1.630$으로 기준안전율(1.2)을 만족함.		

제 8 장 비탈면 안정성 검토

(5) 깎기 5구간



영천~상주 고속도로 민간투자사업 실시설계

비탈면안정성검토	꺾기구간 안정성 검토							
	암 반 비 탈 면							
	구 분	상주방향			영천방향			
	평면 및 전도파괴 분석도							
								
	썰기파괴 분석도							
								
	평 사 투 영 해 석							
	구 분	상주방향			영천방향			
		평면	전도	썰기	평면	전도	썰기	
1:0.5	불안정	불안정	불안정	안 정	안 정	안 정		
1:0.7	안 정	불안정	불안정	안 정	안 정	안 정		
1:1.0	안 정	불안정	안 정	안 정	안 정	안 정		
한 계 평 형 해 석								
구 분	상주방향				영천방향			
	평면파괴		썰기파괴		평면파괴		썰기파괴	
	건기	우기	건기	우기	건기	우기	건기	우기
1:0.5	-	-	-	-	-	-	-	-
1:0.7	-	-	2.389	2.243	-	-	-	-
1:1.0	-	-	-	-	-	-	-	-
평가	◦ 암반층 평사투영 해석결과 상주방향 1:0.5 기울기에서 평면파괴, 1:0.5~1:1.0 기울기에서 전도파괴, 1:0.5~1:0.7 기울기에서 썰기파괴 가능성이 있음. ◦ 상주방향 암반비탈면 불연속면이 Toppling Zone에 위치하여 전도파괴 가능성이 있으므로 녹화공법, 낙석방지그물, 낙석방지울타리를 적용하여 안정성 확보 ◦ 상주방향의 1:0.7기울기에서 썰기파괴에 대한 한계평형 해석 결과 안정함.							

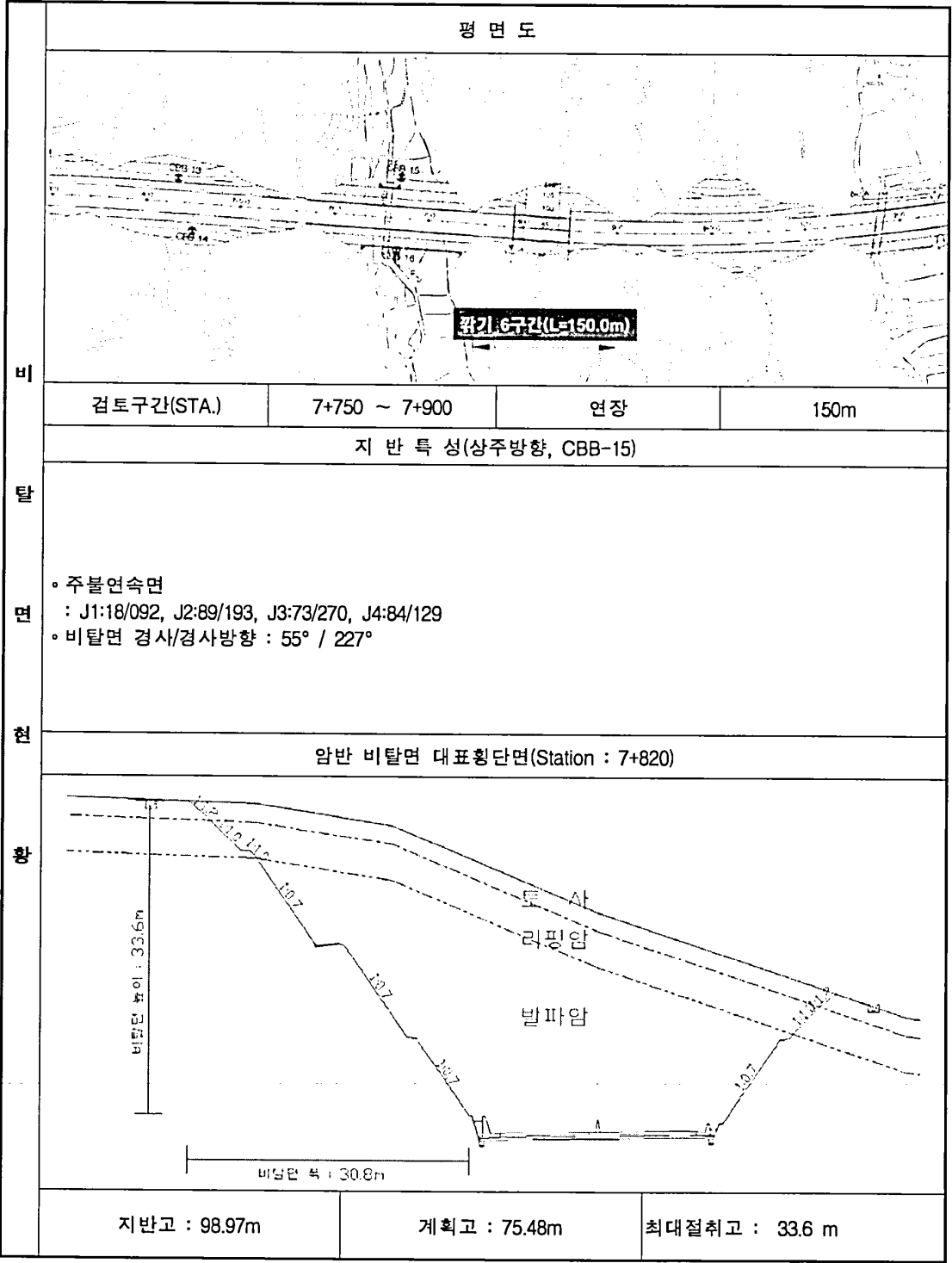
제 8 장 비탈면 안정성 검토

암반비탈면	구분	암반 비탈면 안정성 검토			
	검토면	7+440 (상주방향)			
	안정성검토 해석	상주방향		영천방향	
				-	
		평면파괴		평면파괴	
		-		-	
		썩기파괴		썩기파괴	
		Fs = 2.243 (우기시)		-	

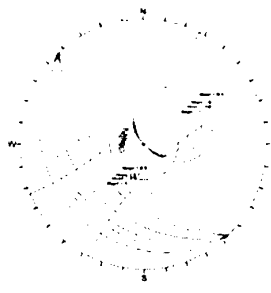
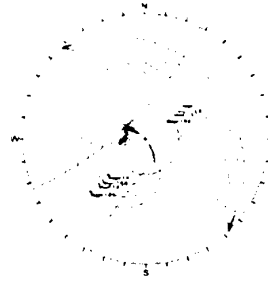
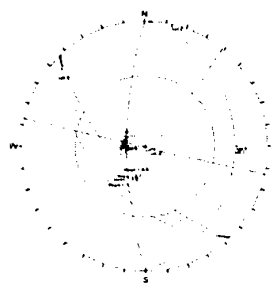
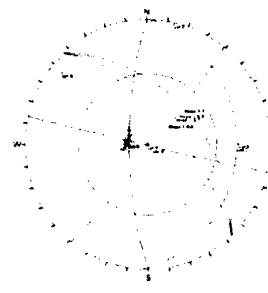
암반비탈면 검토결과	구분	7+440 (상주방향)	7+440 (영천방향)
	공법	◦ 비탈면기울기 : 표준기울기 적용 (1 : 0.7)	-
	높이	◦ H = 33.2m	-
	검토결과	◦ 암반 비탈면은 표준기울기 1 : 0.7를 적용함 ◦ 썩기파괴에 대한 한계평형 해석결과 상주방향 건기시 Fs=2.389, 우기시 Fs=2.243으로 안정함	

영천~상주 고속도로 민간투자사업 실시설계

(6) 깎기 6구간

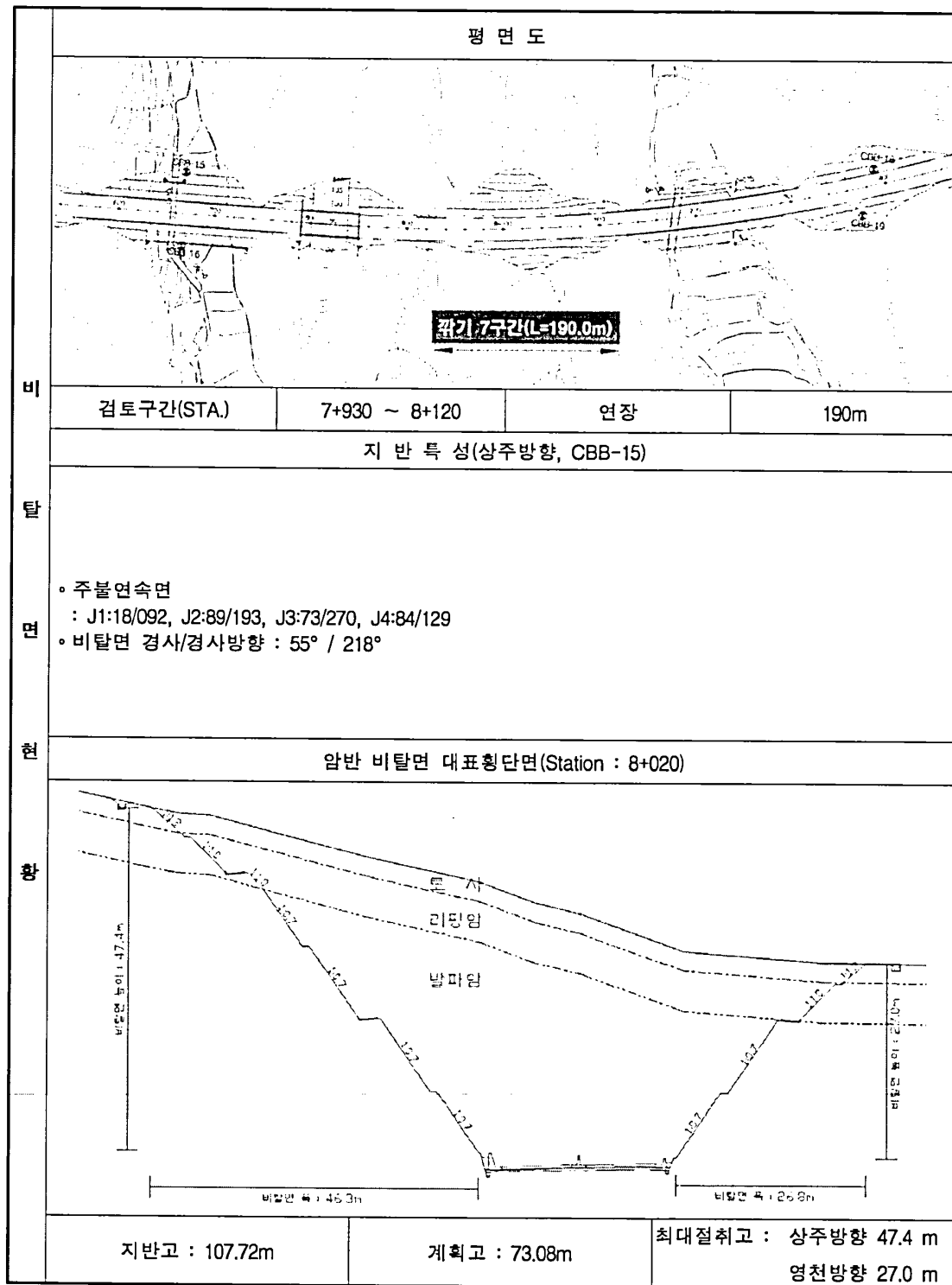


제 8 장 비탈면 안정성 검토

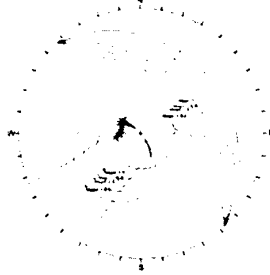
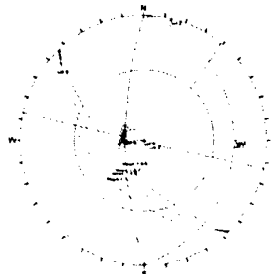
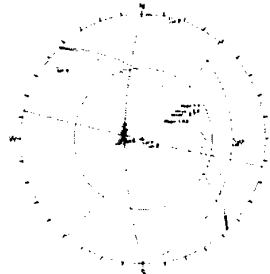
썩기구간 안정성 검토										
암 반 비 탈 면										
비 탈 면 안 정 성 검 토	구 분	상주방향				영천방향				
	평면 및 전도파괴 분석도									
		썩기파괴 분석도								
			평 사 투 영 해 석							
검 토	구 분	상주방향			영천방향					
		평면	전도	썩기	평면	전도	썩기			
	1:0.5	안 정	안 정	불안정	안 정	안 정	안 정			
	1:0.7	안 정	안 정	안 정	안 정	안 정	안 정			
	1:1.0	안 정	안 정	안 정	안 정	안 정	안 정			
한 계 평 형 해 석										
구 분	상주방향				영천방향					
	평면파괴		썩기파괴		평면파괴		썩기파괴			
	건기	우기	건기	우기	건기	우기	건기	우기		
	1:0.5	-	-	-	-	-	-	-		
1:0.7	-	-	-	-	-	-	-			
1:1.0	-	-	-	-	-	-	-			
평가	◦ 암반층 평사투영 해석결과 상주방향 1:0.5 기울기에서 썩기파괴 가능성 있음.									

영천~상주 고속도로 민간투자사업 실시설계

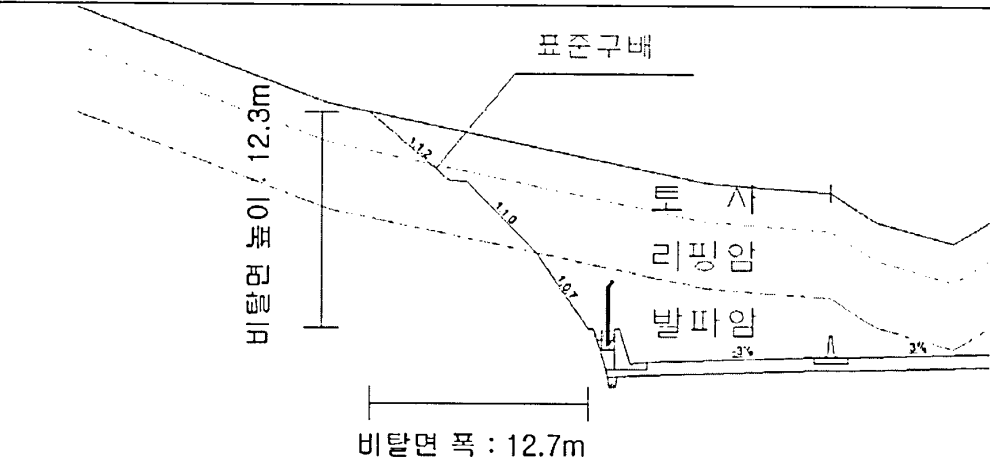
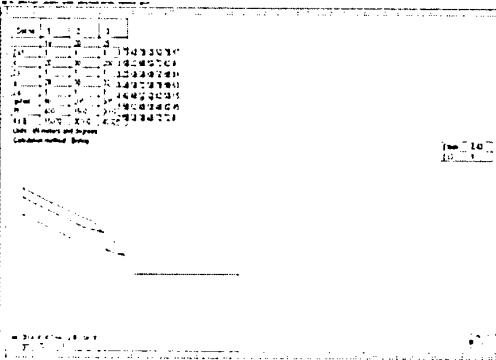
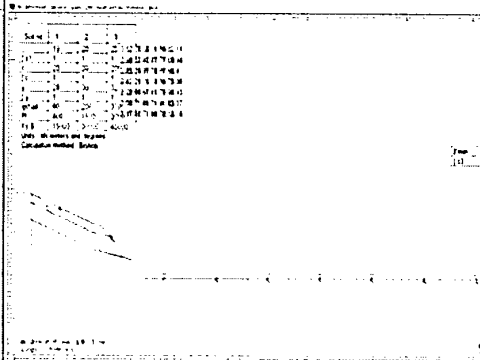
(7) **깎기 7구간**



제 8 장 비탈면 안정성 검토

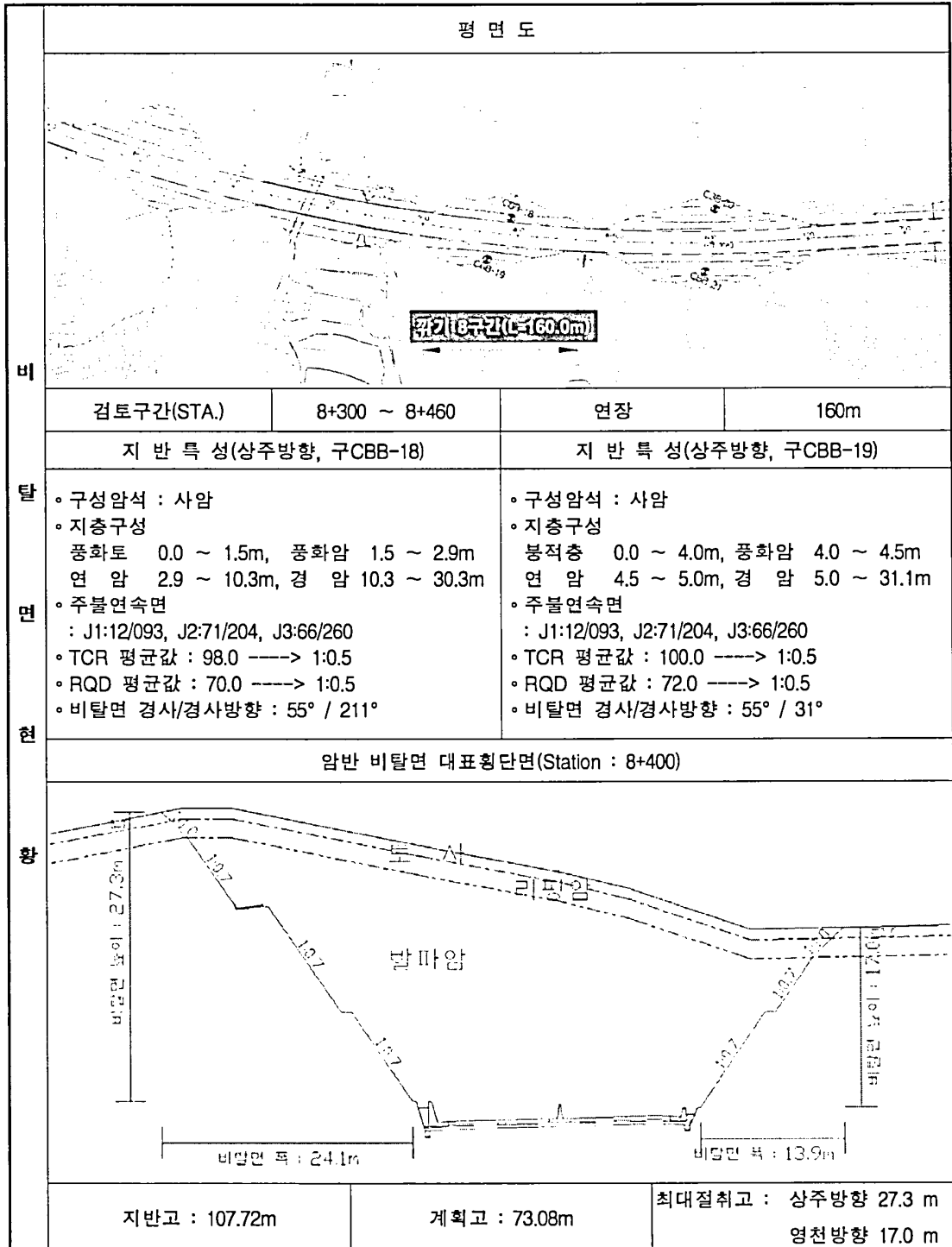
썩기구간 안정성 검토									
암 반 비 탈 면									
구 분	상주방향						영천방향		
비탈면 분석도									
									
평 사 투 영 해 석									
검토	구 분	상주방향			영천방향				
		평면	전도	썩기	평면	전도	썩기		
	1:0.5	안 정	안 정	불안정	안 정	안 정	안 정		
	1:0.7	안 정	안 정	안 정	안 정	안 정	안 정		
	1:1.0	안 정	안 정	안 정	안 정	안 정	안 정		
한 계 평 형 해 석									
구 분	상주방향				영천방향				
	평면파괴		썩기 파괴		평면파괴		썩기 파괴		
	건기	우기	건기	우기	건기	우기	건기	우기	
1:0.5	-	-	-	-	-	-	-	-	
1:0.7	-	-	-	-	-	-	-	-	
1:1.0	-	-	-	-	-	-	-	-	
평가	◦ 암반층 평사투영 해석결과 상주방향 1:0.5 기울기에서 썩기파괴 가능성 있음.								

영천~상주 고속도로 민간투자사업 실시설계

비탈면 안정성 검토	토사비탈면 안정성 검토	
	토사비탈면 대표 횡단면도	
	8+080(상주방향)	
		
	표준구배 적용시	
	건기시	우기시
검토		
	$F_s = 2.430 > 1.5 \therefore \text{OK}$	$F_s = 1.650 > 1.2 \therefore \text{OK}$
검토결과	- 시추조사 결과 시공시 토사 비탈면이 조성되는 구간임. 8+080(상주방향)은 표준기울기에 의한 한계평형 해석결과 건기시 $F_s=2.430$, 우기시 $F_s=1.650$으로 기준안전율(1.2)을 만족함.	

제 8 장 비탈면 안정성 검토

(8) 깎기 8구간



영천~상주 고속도로 민간투자사업 실시설계

		꺾기구간 안정성 검토							
		암 반 비 탈 면							
비 탈 면 안 정 성 검 토	구 분	상주방향			영천방향				
	평면 및 전도파괴 분석도								
	썰기파괴 분석도								
	평 사 투 영 해 석								
평 가	구 분	상주방향			영천방향				
		평면	전도	썰기	평면	전도	썰기		
	1:0.5	안 정	안 정	안 정	안 정	불안정	안 정		
	1:0.7	안 정	안 정	안 정	안 정	불안정	안 정		
	1:1.0	안 정	안 정	안 정	안 정	불안정	안 정		
한 계 평 형 해 석									
평 가	구 분	상주방향				영천방향			
		평면파괴		썰기파괴		평면파괴		썰기파괴	
		건기	우기	건기	우기	건기	우기	건기	우기
	1:0.5	-	-	-	-	-	-	-	-
1:0.7	-	-	-	-	-	-	-	-	
1:1.0	-	-	-	-	-	-	-	-	
◦ 암반층 평사투영 해석결과 영천방향 1:0.5~1:1.0 기울기에서 전도파괴 가능성이 있음. ◦ 영천방향 암반비탈면 불연속면이 Toppling Zone에 위치하여 전도파괴 가능성이 있으므로 녹화공법, 낙석방지그물, 낙석방지울타리를 적용하여 안정성 확보									

제 8 장 비탈면 안정성 검토

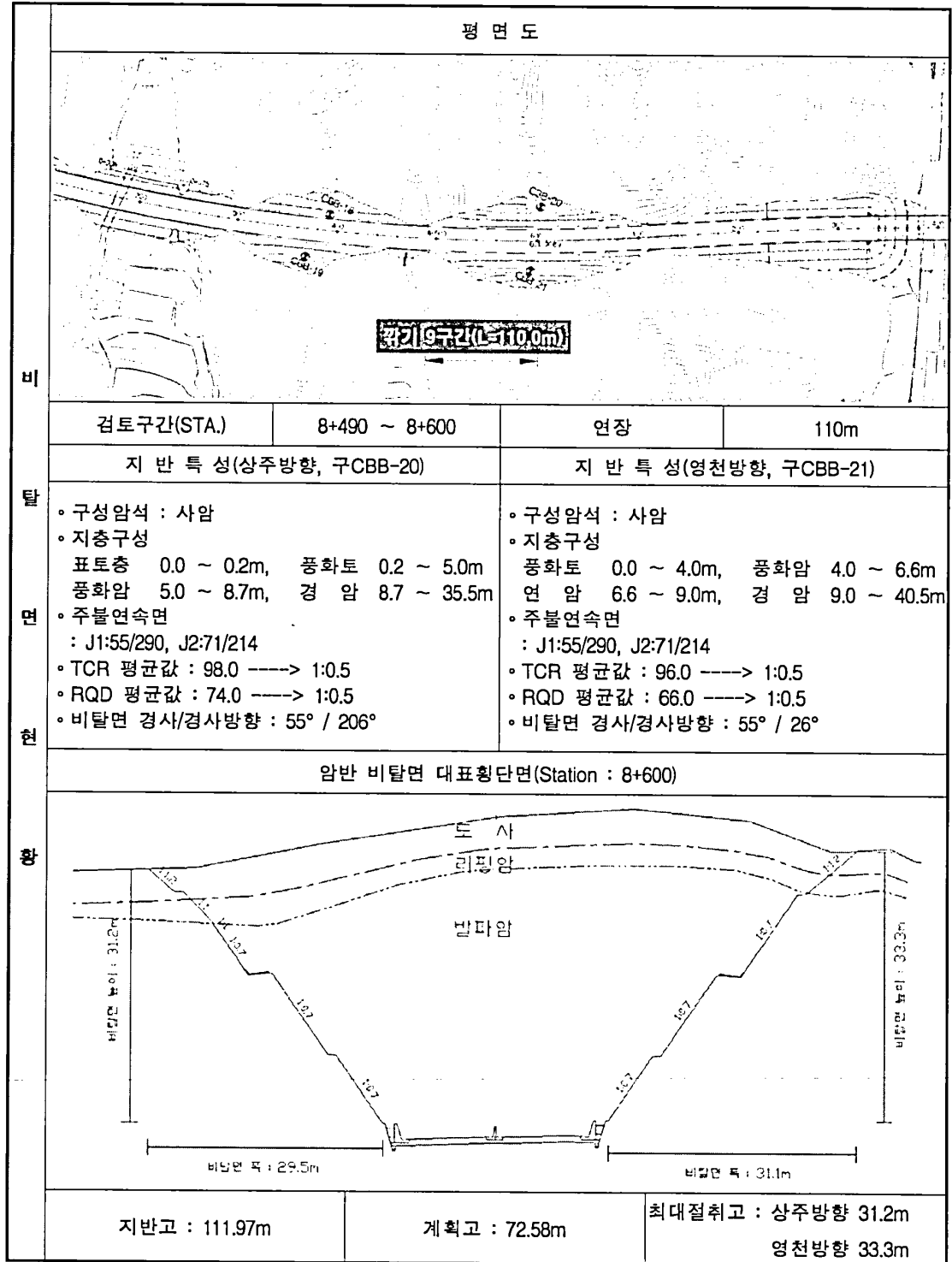
토사비탈면 안정성 검토			
토사비탈면 대표 횡단면도			
비 탈 면 안 정 성 검 토	8+380(영천방향)		검 토 결 과
			• 시추조사 결과 시공시 토사(붕적층) 비탈면이 조성되는 구간임. • 8+380(영천방향)은 붕적층인 구간으로 표준구배 적용 한계평형 해석결과 건기시 $F_s=1.810$ 우기시 $F_s=0.960$으로 기준안전율(1.2)을 만족치 못해 보강대책이 필요함.
	건 기 시		우 기 시
	표준구배 적용시 $F_s = 1.810 > 1.5 \therefore OK$		$F_s = 0.960 < 1.2 \therefore NG$

토 사 비탈면 보강 검토	구분	검토단면	안정해석			
	검 토 단 면					
	안 정 해 석					
		구 분	건기시	우기시	비 고	
		기울기 완화	2.240	1.230	안 정	

토 사 비탈면 보강 검토 결과	구분	8+380(영천방향)	
	공법	• 붕적층 : 조정기울기 적용(1:2.0) • 리핑암 : 표준기울기 적용(1:1.0) • 암반층 : 표준기울기 적용(1:0.7)	
	깎기 고	• H=26.5m, B=29.9m	
	보강 검토 결과	• 8+380(영천방향)의 경우 붕적층이 존재하는 구간이며 붕적층 층후가 깊지 않으므로 기울기 완화 공법을 적용하여 안정성을 확보하여야 할 것으로 판단됨.	

영천~상주 고속도로 민간투자사업 실시설계

(9) 깎기 9구간

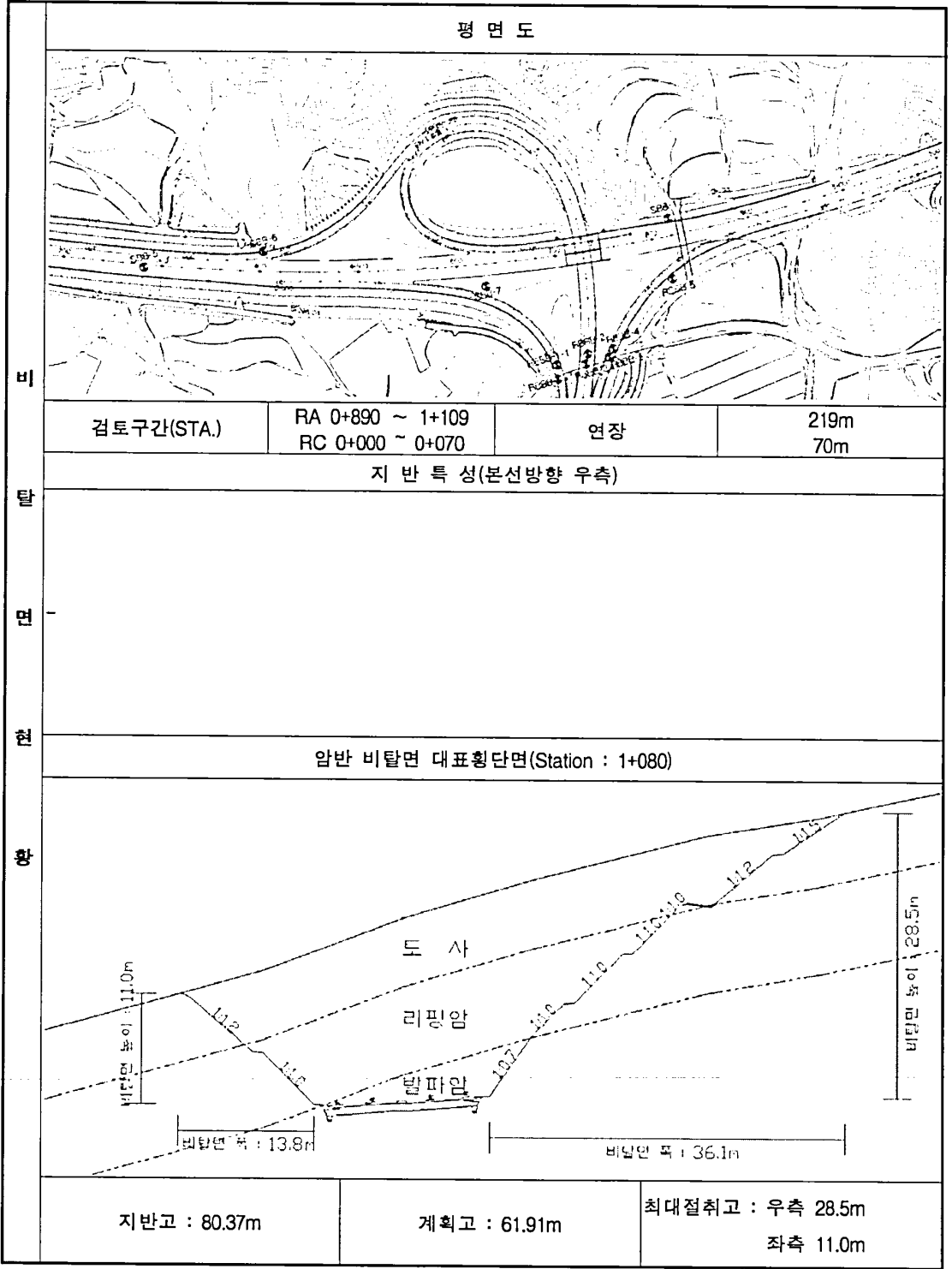


제 8 장 비탈면 안정성 검토

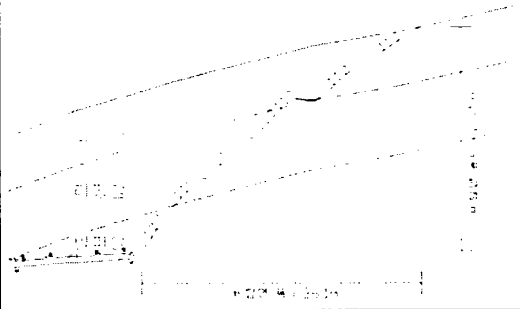
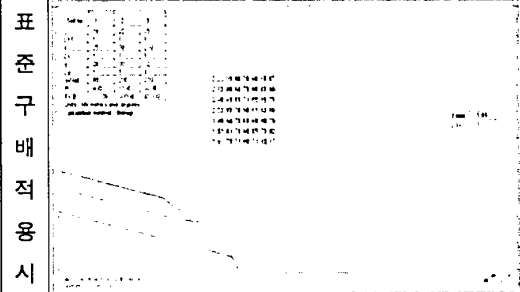
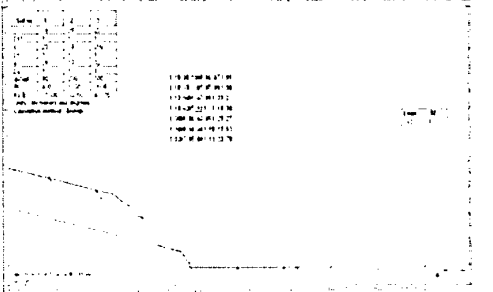
깎기구간안정성 검토										
암 반 비 탈 면										
비 탈 면 안 정 성 검 토	구 분	상주방향				영천방향				
	평면 및 전도파괴 분석도									
평 가	평 사 투 영 해 석									
	구 분	상주방향			영천방향					
		평면	전도	썰기	평면	전도	썰기			
	1:0.5	안 정	안 정	안 정	안 정	불안정	안 정			
	1:0.7	안 정	안 정	안 정	안 정	불안정	안 정			
	1:1.0	안 정	안 정	안 정	안 정	불안정	안 정			
	한 계 평 형 해 석									
구 분	상주방향				영천방향					
	평면파괴		썰기파괴		평면파괴		썰기파괴			
	건기	우기	건기	우기	건기	우기	건기	우기		
1:0.5	-	-	-	-	-	-	-	-		
1:0.7	-	-	-	-	-	-	-	-		
1:1.0	-	-	-	-	-	-	-	-		
평 가	◦ 암반층 평사투영 해석결과 영천방향 1:0.5~1:1.0 기울기에서 전도파괴 가능성 있음. ◦ 영천방향 암반비탈면 불연속면이 Toppling Zone에 위치하여 전도파괴 가능성이 있으므로 녹화공법, 낙석방지그물, 낙석방지울타리를 적용하여 안정성 확보									

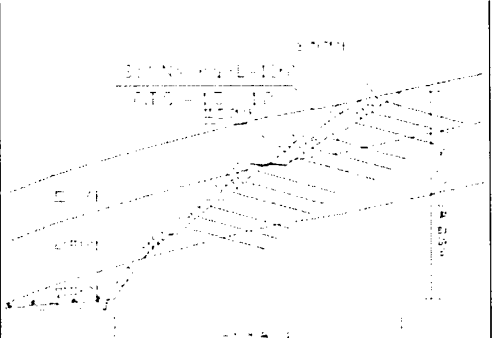
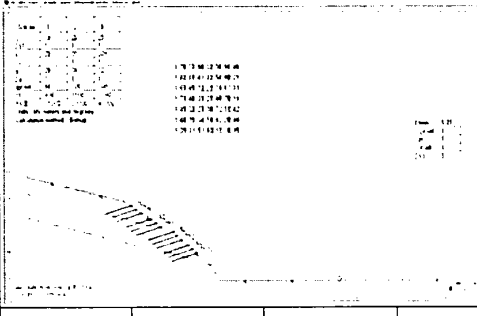
영천~상주 고속도로 민간투자사업 실시설계

(10) Ramp 구간



제 8 장 비탈면 안정성 검토

토사비탈면 안정성 검토	
토사비탈면 대표 횡단면도	
1+080(본선방향 우측)	검토결과
	• 시추조사 결과 시공시 토사 비탈면이 조성되는 구간임. • 8+380(영천방향)은 표준기울기에 의한 한계평형 해석결과 건기시 $F_s=1.610$ 우기시 $F_s=0.920$으로 기준안전율(1.2)을 만족치 못해 보강대책이 필요함.
표준구배 적용시	
	
$F_s = 1.610 > 1.5 \therefore OK$	$F_s = 0.920 < 1.2 \therefore NG$

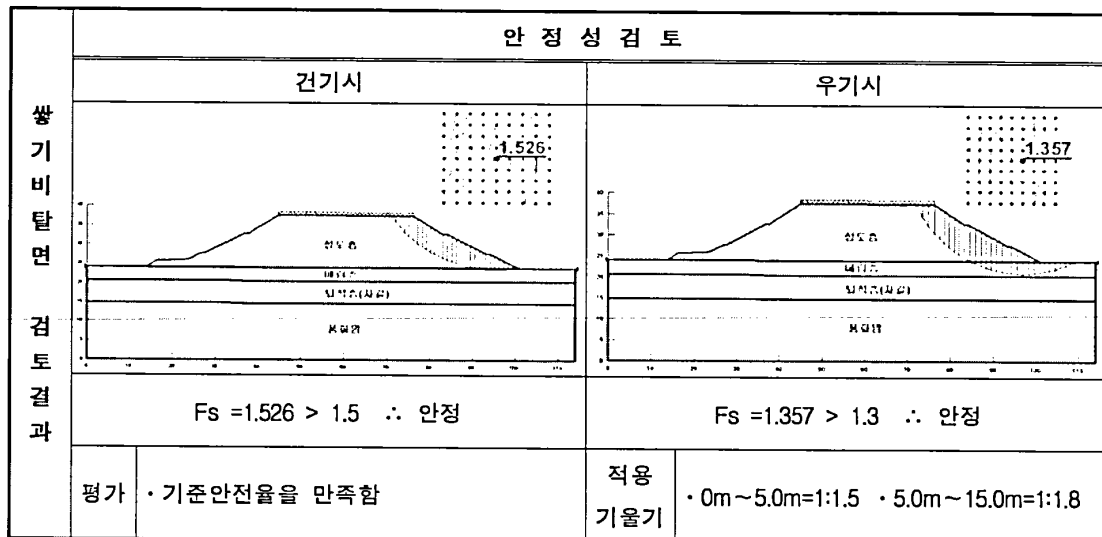
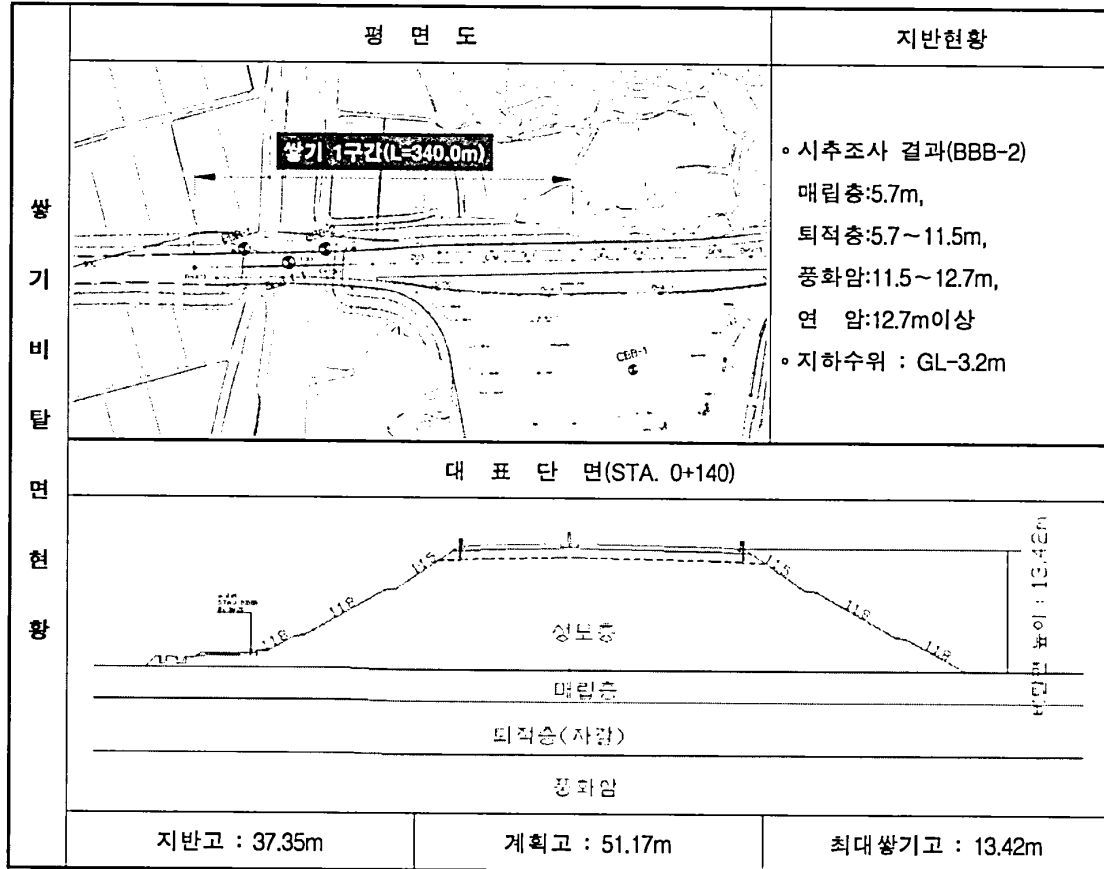
토사비탈면 보강검토	구분	검토단면	안정해석							
	검토단면									
	안정해석		<table border="1"> <thead> <tr> <th>구분</th><th>건기시</th><th>우기시</th><th>비고</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Soil Nail</td><td>2.120</td><td>1.230</td><td>안정</td></tr> </tbody> </table>	구분	건기시	우기시	비고	Soil Nail	2.120	1.230
구분	건기시	우기시	비고							
Soil Nail	2.120	1.230	안정							

토사비탈면 보강검토결과	구분	1+080(본선방향 우측)
	공법	• 토사층 : 조정기울기 적용(1:1.5), 중력식 Soil Nail 보강(L=12.0m) • 리핑암 : 조정기울기 적용(1:1.2), 중력식 Soil Nail 보강(L=12.0m) • 암반층 : 표준기울기 적용(1:0.7)
	깎이고 보강검토결과	• H=29.8m, B=42.0m • 1+080(본선방향 우측)의 경우 토사층과 풍화암층이 깊게 분포하므로 기울기 완화 공법과 Nailing보강공법을 병행하여 안정성을 확보하여야 할것으로 판단됨.

영천~상주 고속도로 민간투자사업 실시설계

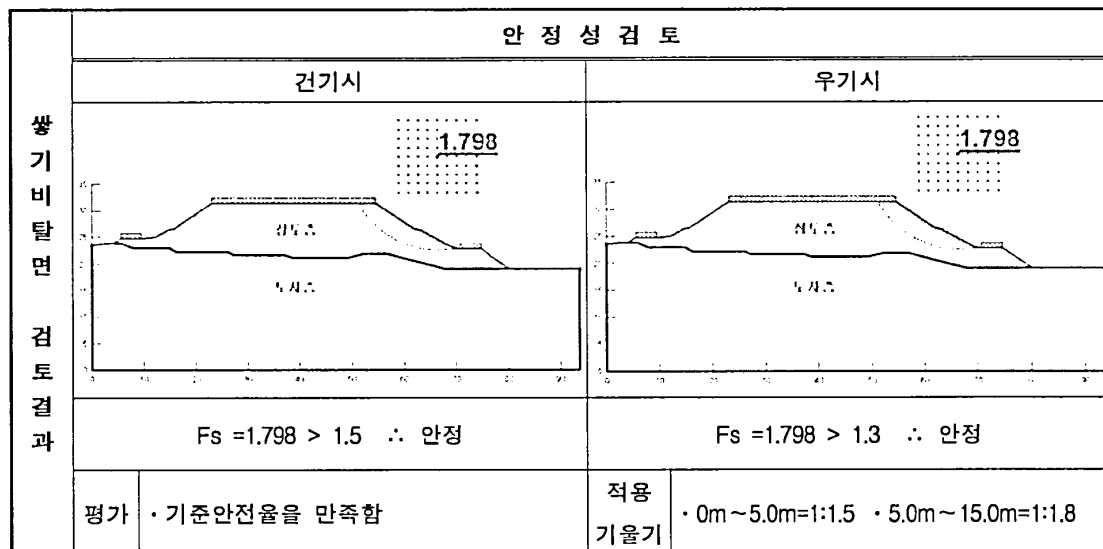
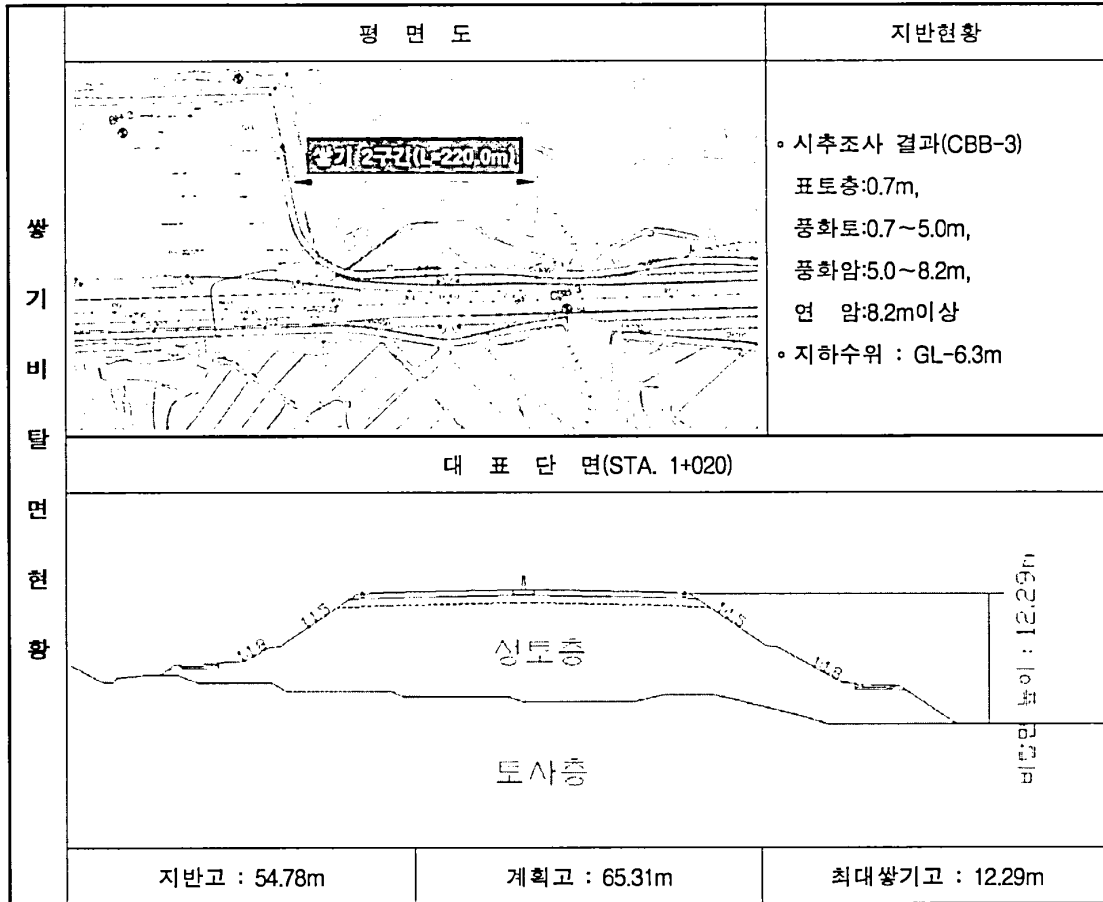
나. 쌓기 비탈면 구간

(1) 쌓기 1구간 (STA. 0+000~0+340, L= 340.0m)



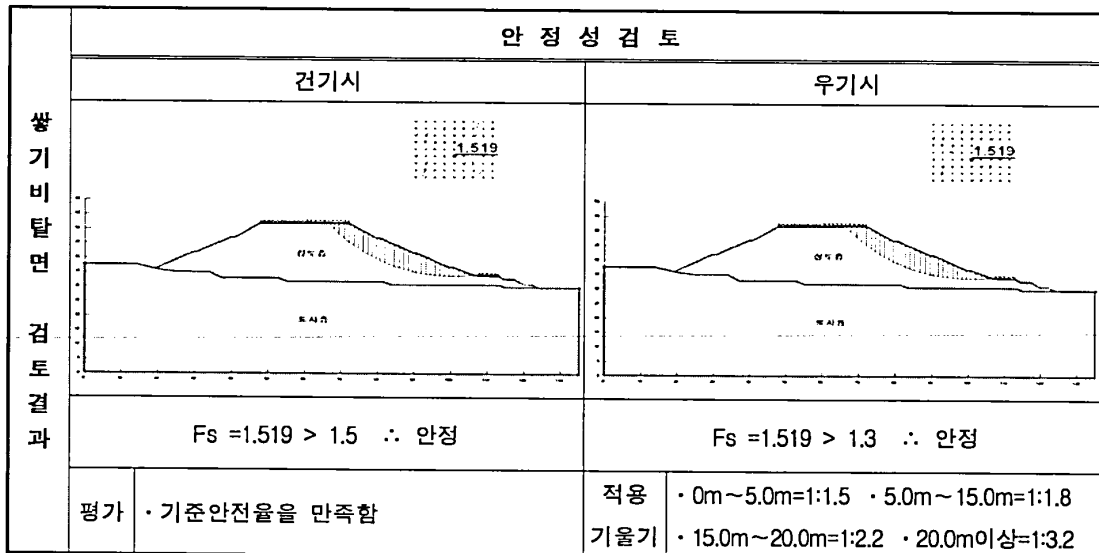
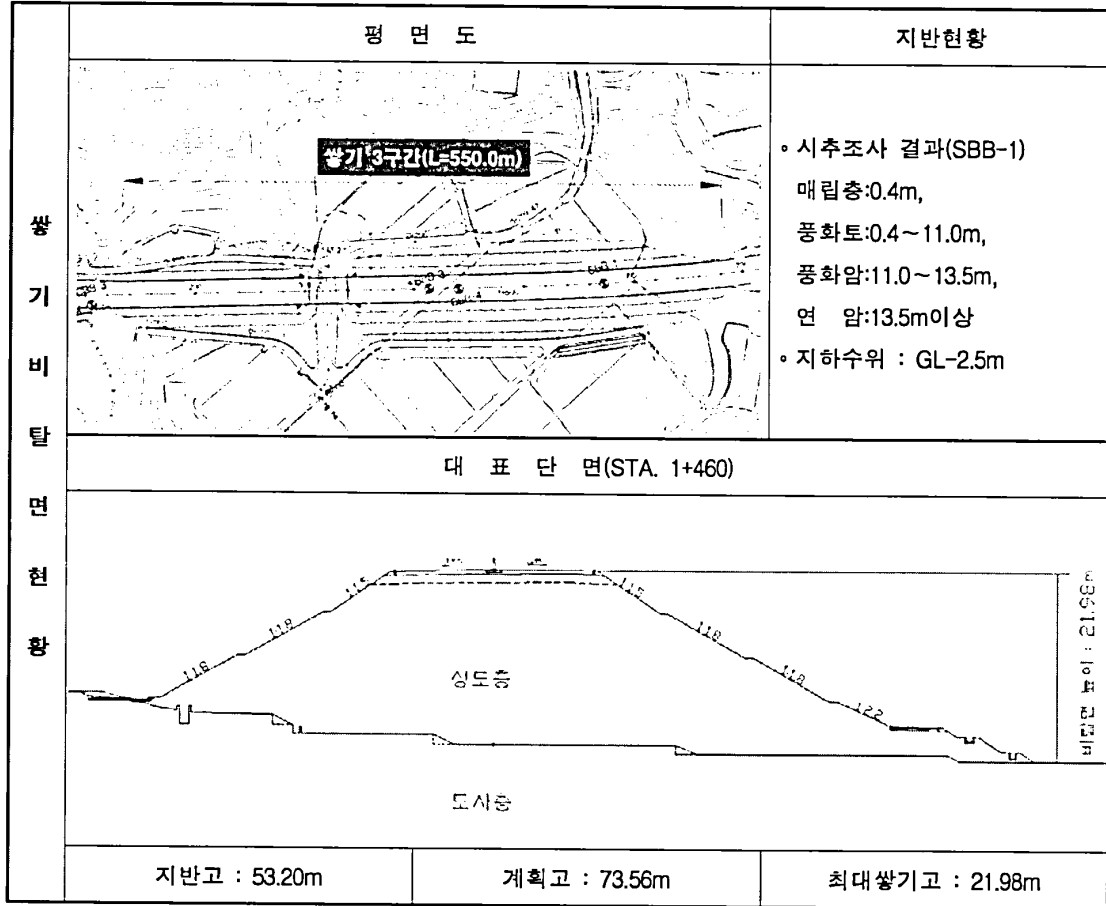
제 8 장 비탈면 안정성 검토

(2) 쌓기 2구간 (STA. 0+860~1+080, L= 220.0m)



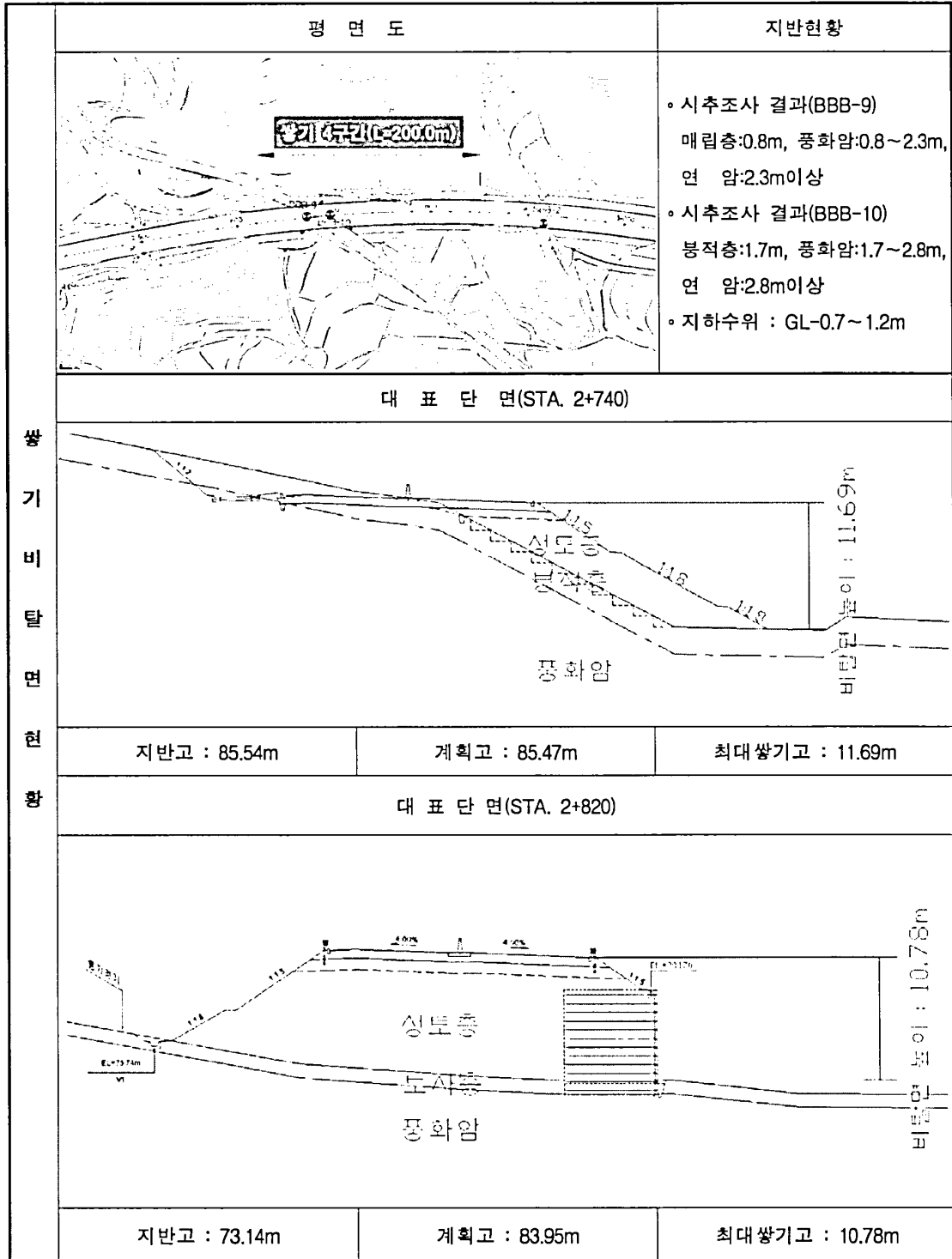
영천~상주 고속도로 민간투자사업 실시설계

(3) 쌓기 3구간 (STA. 1+130~1+680, L= 550.0m)

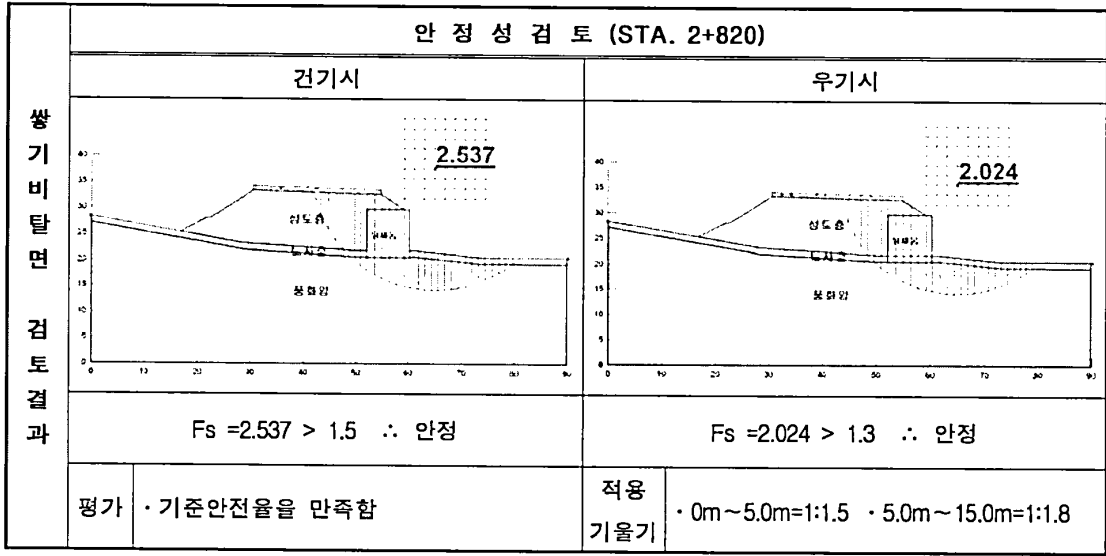
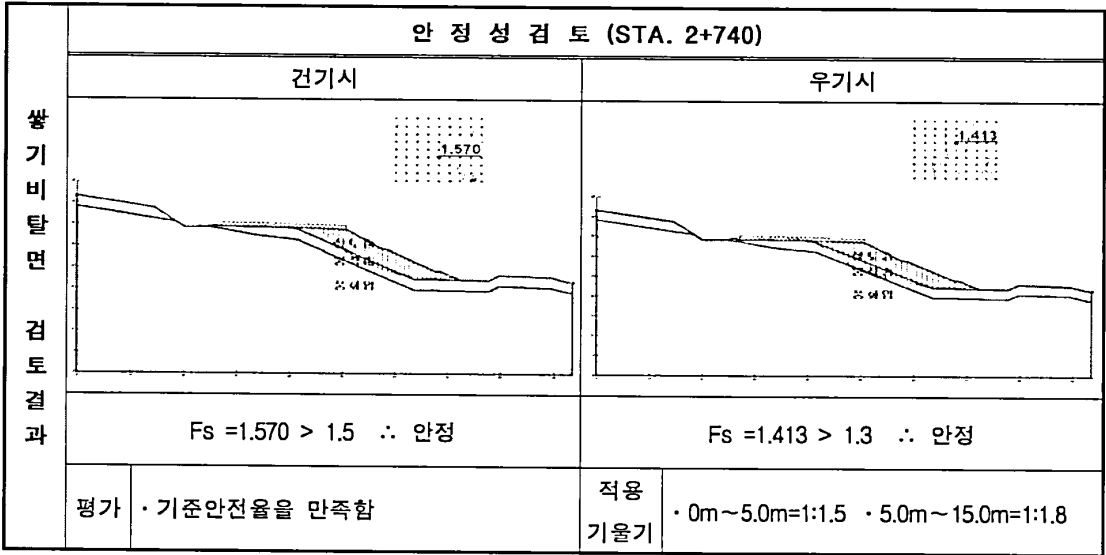


제 8 장 비탈면 안정성 검토

(4) 쌓기 4구간 (STA. 2+620~2+850, L= 200.0m)

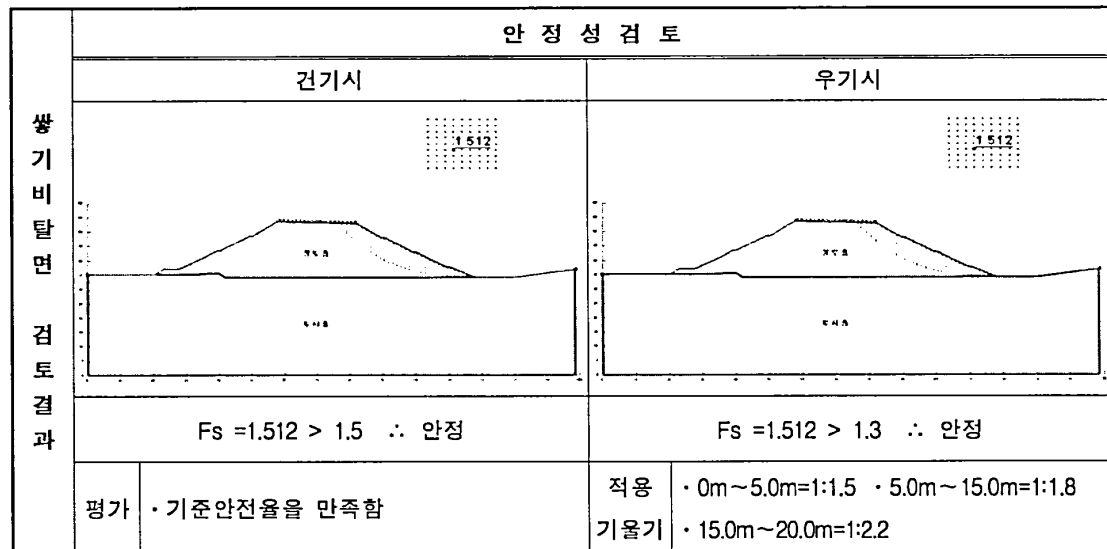
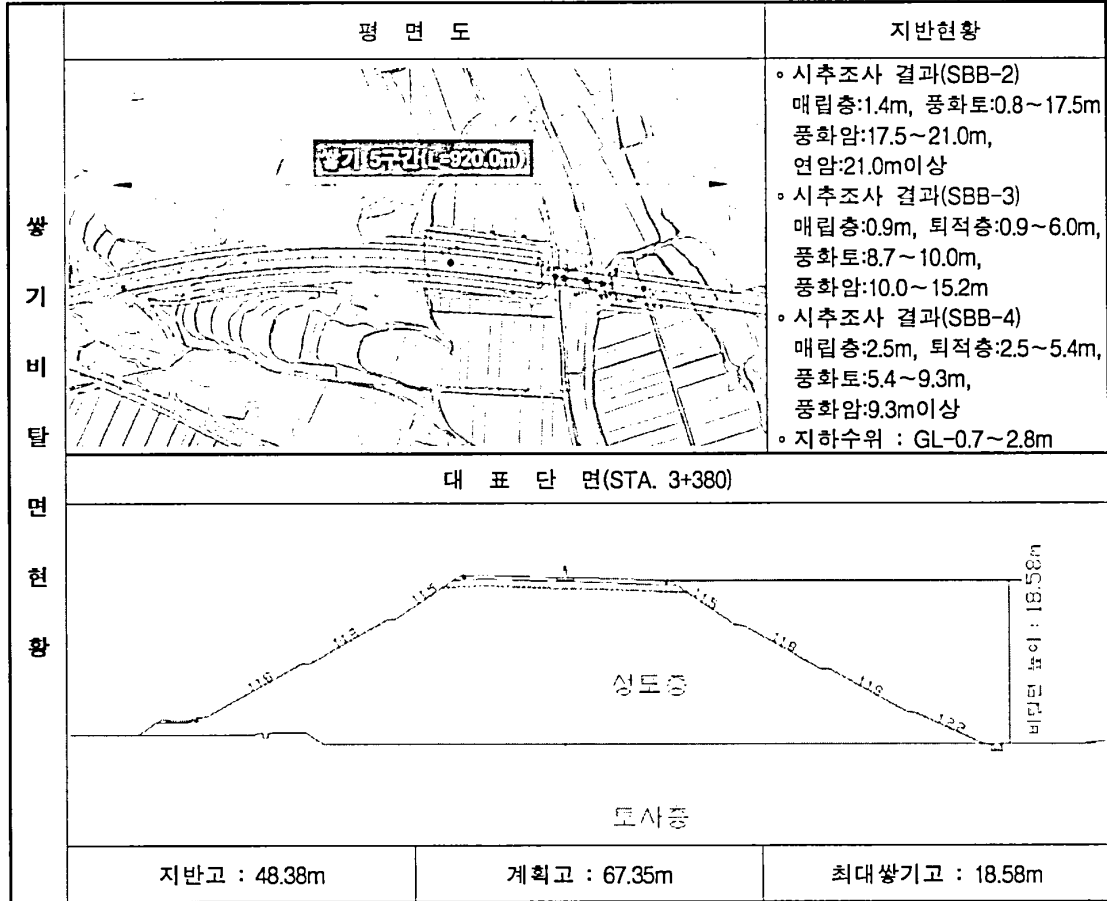


영천~상주 고속도로 민간투자사업 실시설계



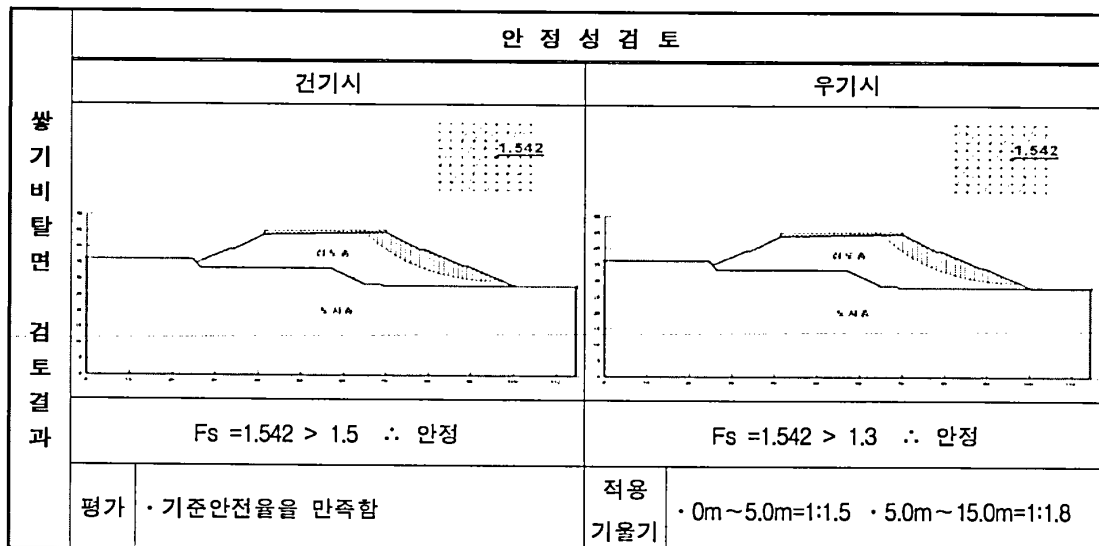
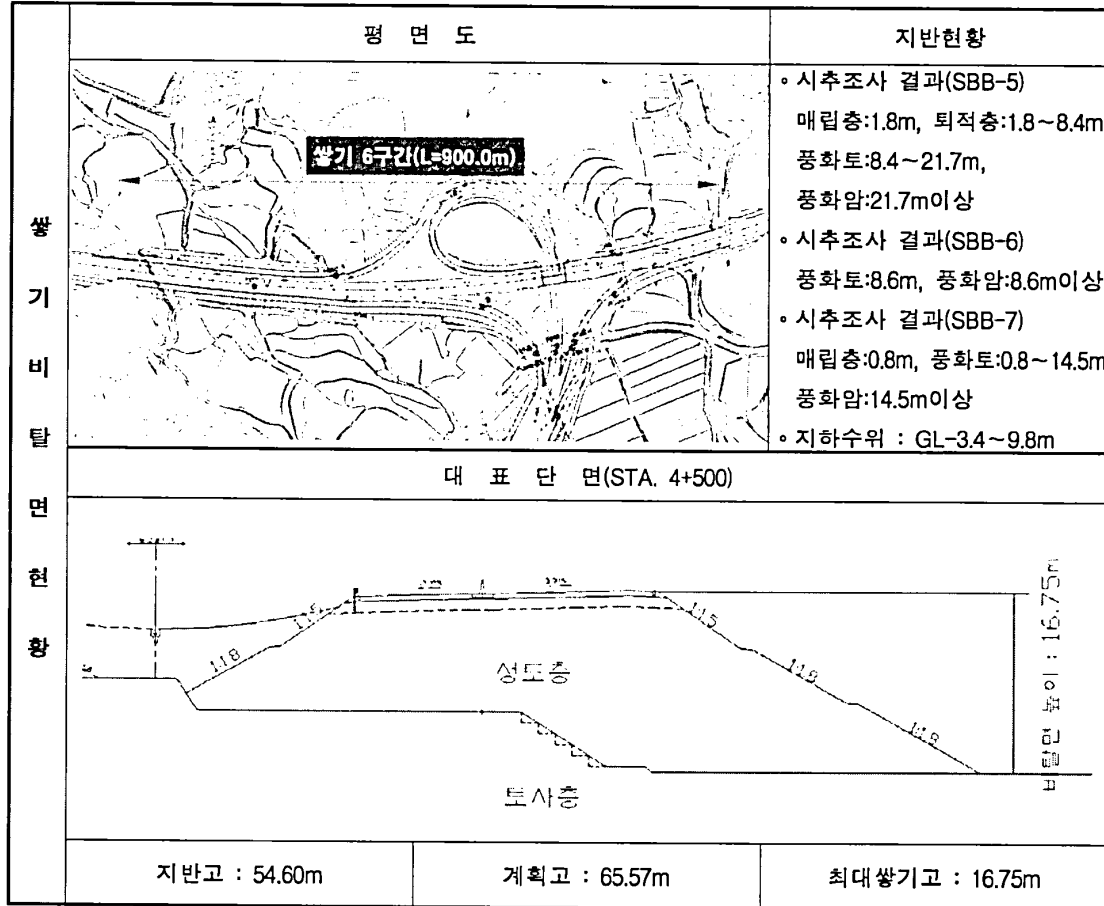
제 8 장 비탈면 안정성 검토

(5) 쌓기 5구간 (STA. 2+900~3+820, L= 920.0m)



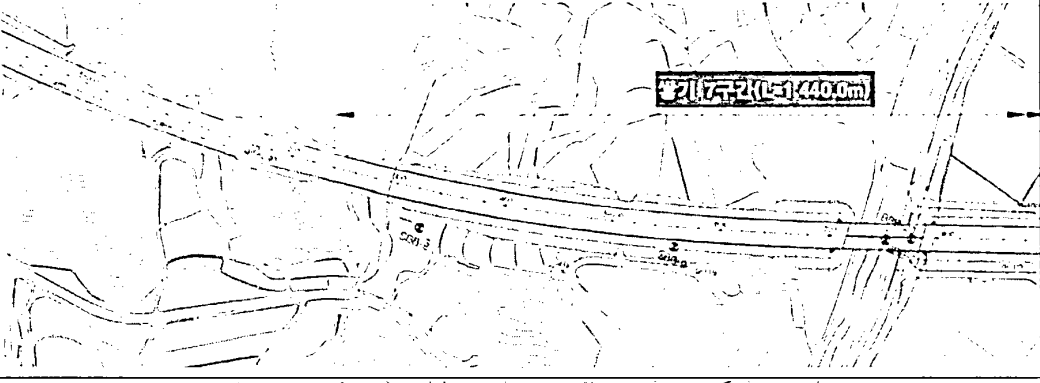
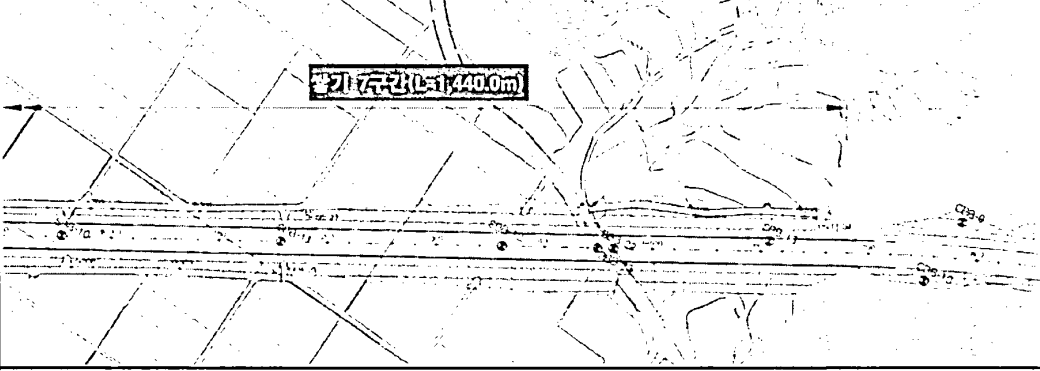
영천~상주 고속도로 민간투자사업 실시설계

(6) 쌓기 6구간 (STA. 4+080~4+980, L= 900.0m)

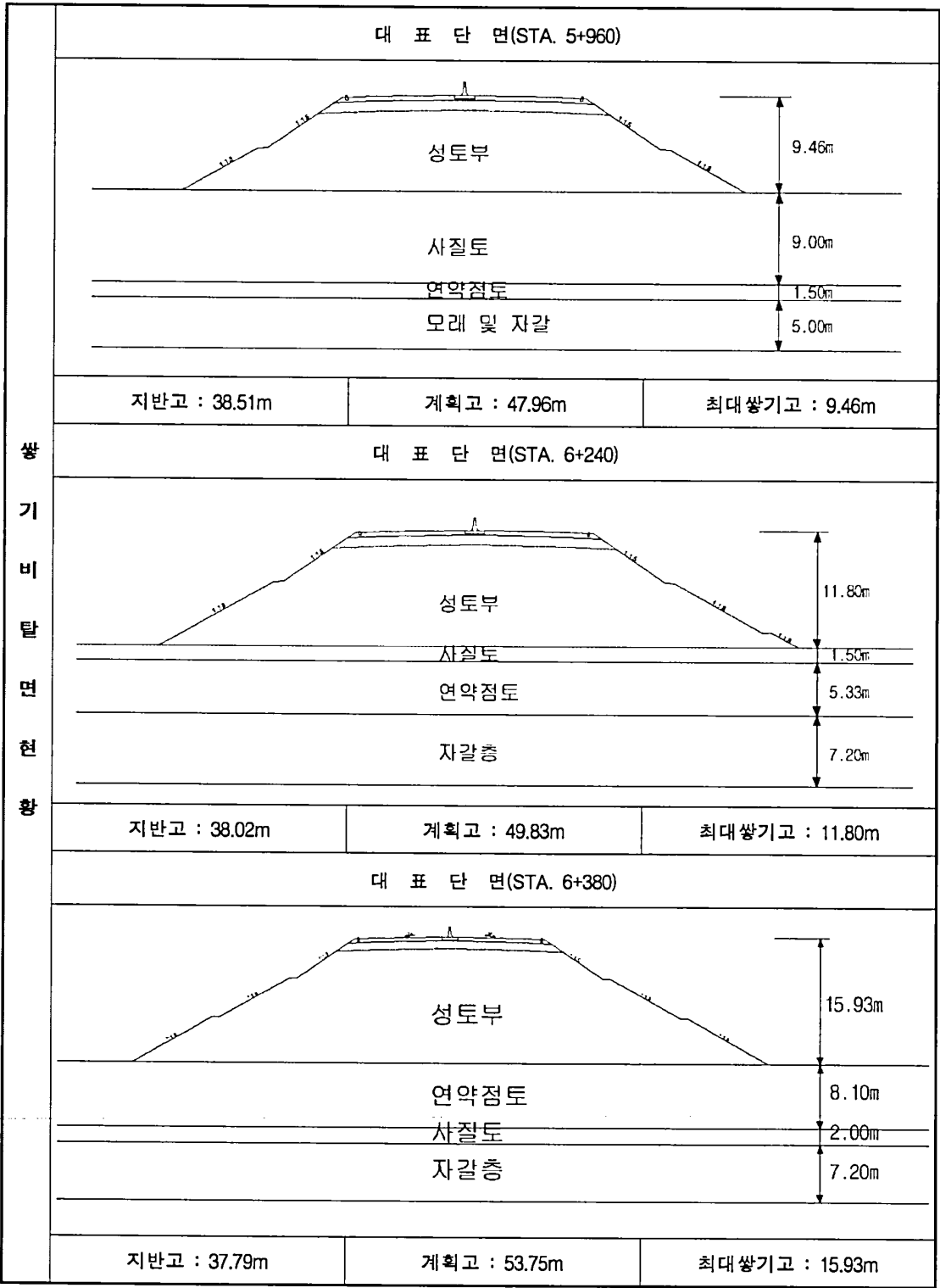


제 8 장 비탈면 안정성 검토

(7) 쌓기 7구간 (STA. 5+240~6+680, L= 1,440.0m)

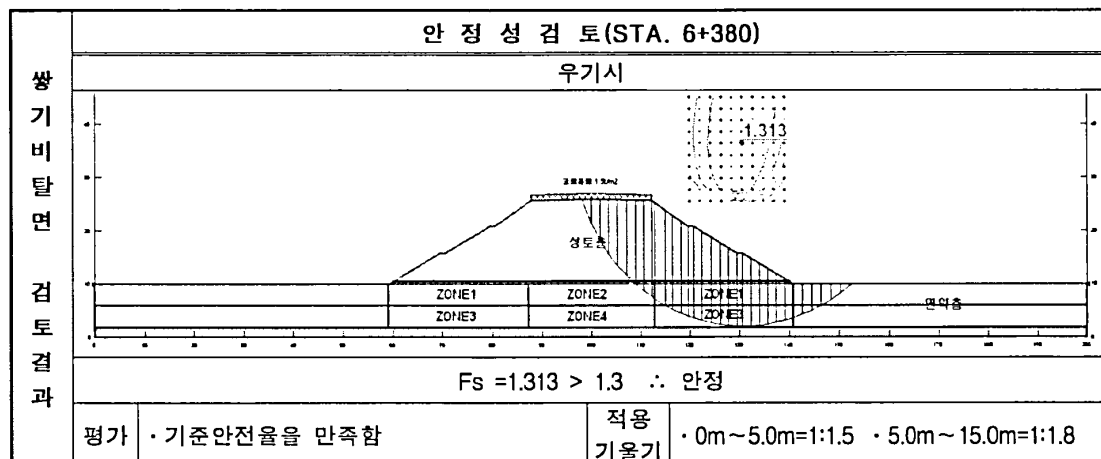
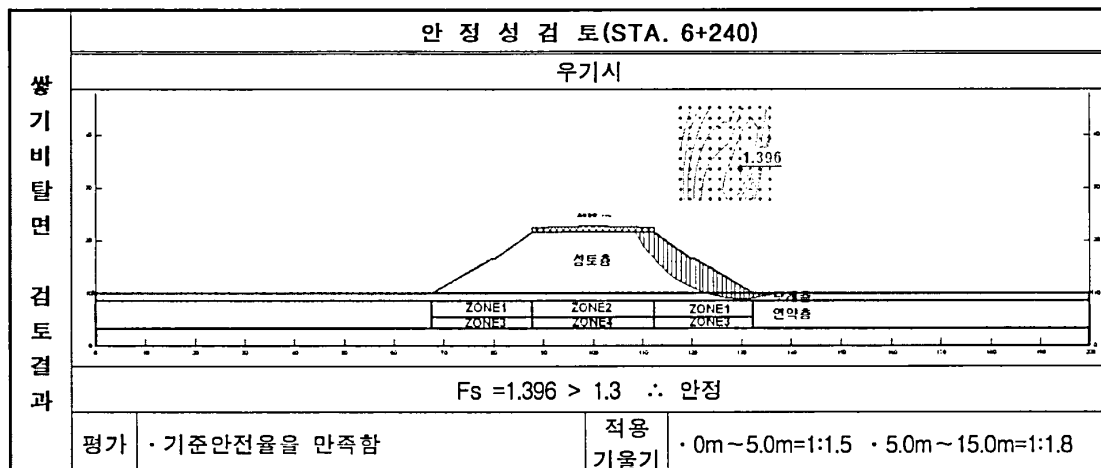
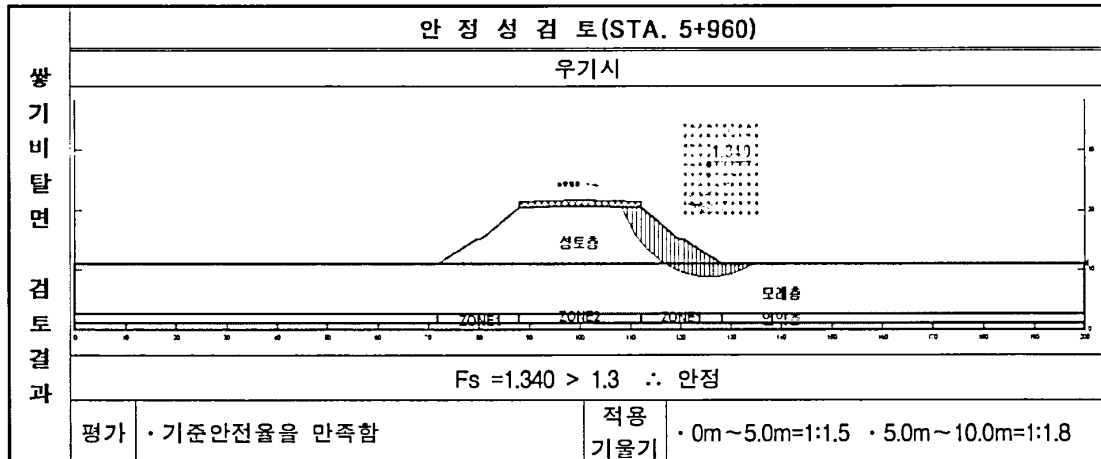
쌓 기 비 탈 면 현 황	평 면 도	
		
		
	지 반 현 황	
	◦ 시추조사 결과(SBB-8) 매립층:0.6m, 풍화토:0.6~18.7m, 풍화암:18.7~20.5m, 연 암:20.5m이상 ◦ 시추조사 결과(SBB-9) 퇴적층:3.0m, 풍화토:3.0~21.8m, 풍화암:21.8m이상 ◦ 시추조사 결과(SBB-10) 매립층:0.8m, 전담토:0.8~1.5m, 퇴적층:1.5~15.5m, 풍화토:15.5~19.7m, 풍화암:19.7m이상 ◦ 시추조사 결과(SBB-11) 전담토:1.0m, 퇴적층:1.0~15.9m, 풍화토:15.9~17.6m, 풍화암:17.6m이상 ◦ 지하수위 : GL-0.8~4.7m	◦ 시추조사 결과(SBB-11-1) 전담토:2.7m, 퇴적층:2.7~14.0m, 풍화토:14.0~16.8m, 풍화암:16.8m이상 ◦ 시추조사 결과(SBB-12) 전담토:3.5m, 퇴적층:3.5~17.8m, 풍화암:17.8m이상 ◦ 시추조사 결과(SBB-13-16) 전담토:2.5m, 매립층:2.5~5.8m, 퇴적층:5.8~8.8m, 풍화토:8.8~12.8m, 풍화암:12.8~17.0m, 연 암:17.0m이상 ◦ 시추조사 결과(SBB-13) 매립층:1.6m, 퇴적층:1.6~5.8m, 풍화토:5.8~9.0m, 풍화암:9.0~16.7m, 연 암:16.7m이상 ◦ 지하수위 : GL-0.0~2.7m

영천~상주 고속도로 민간투자사업 실시설계



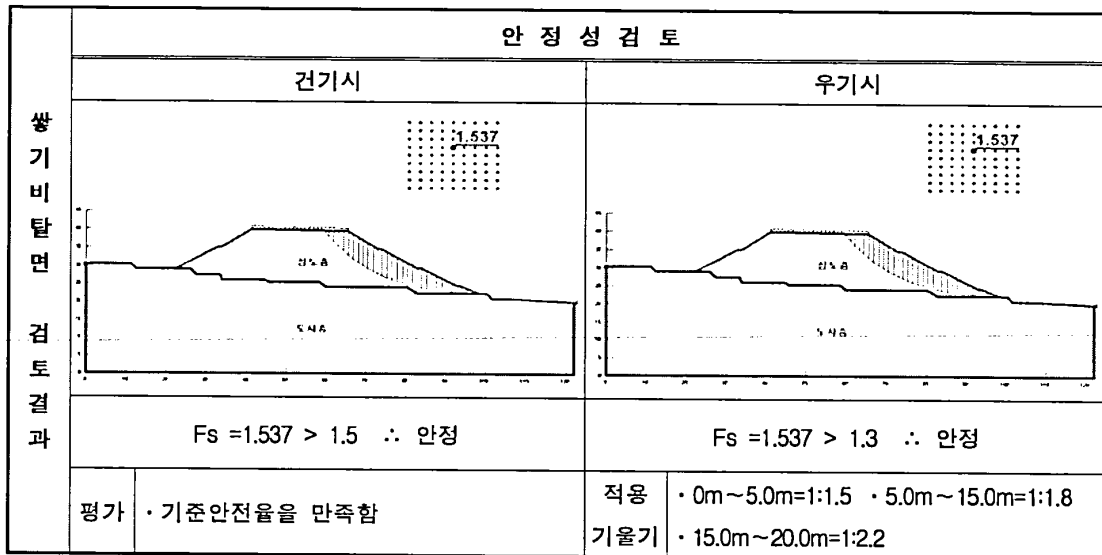
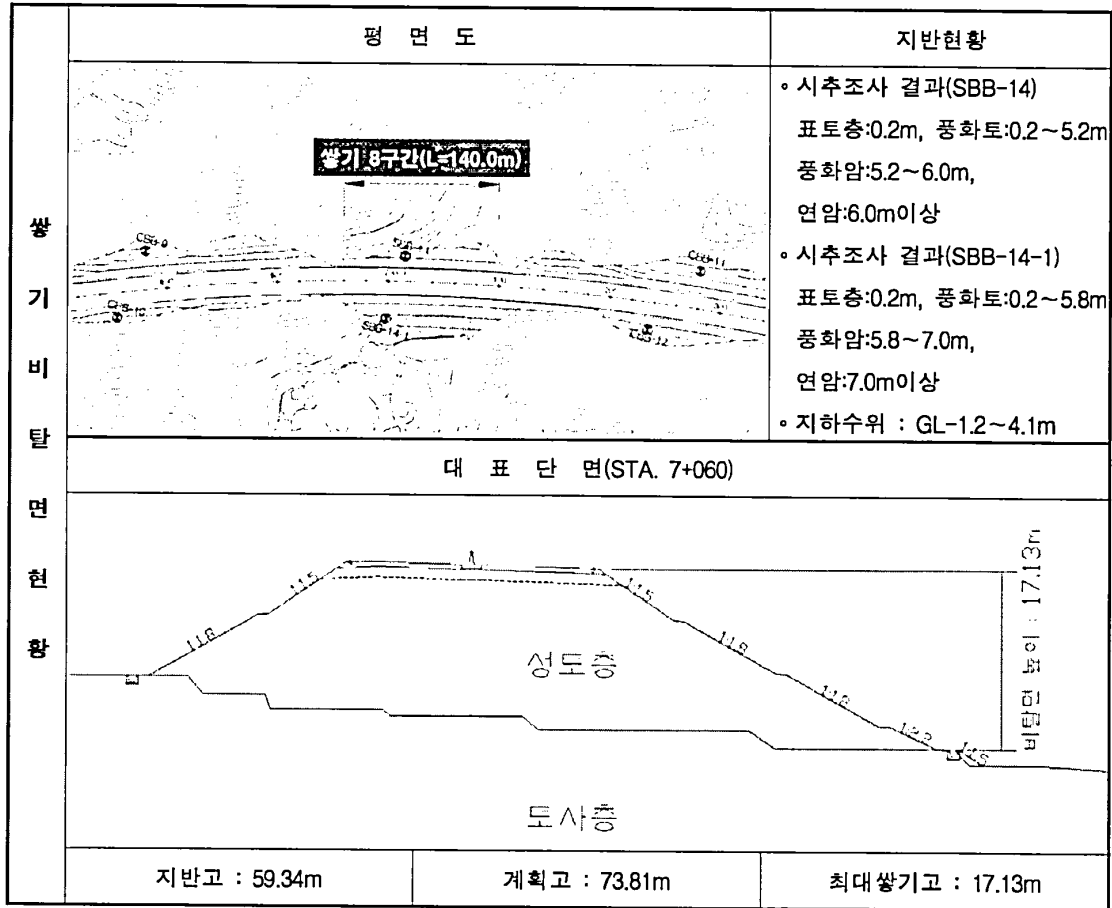
제 8 장 비탈면 안정성 검토

- 쌓기 7구간은 일부 연약지반구간으로 안정검토시 연약지반 처리후 원지반 강도증가를 고려한 해석을 실시하였다. 자세한 검토내용은 '제10장 연약지반 설계' 편에 수록하였다.



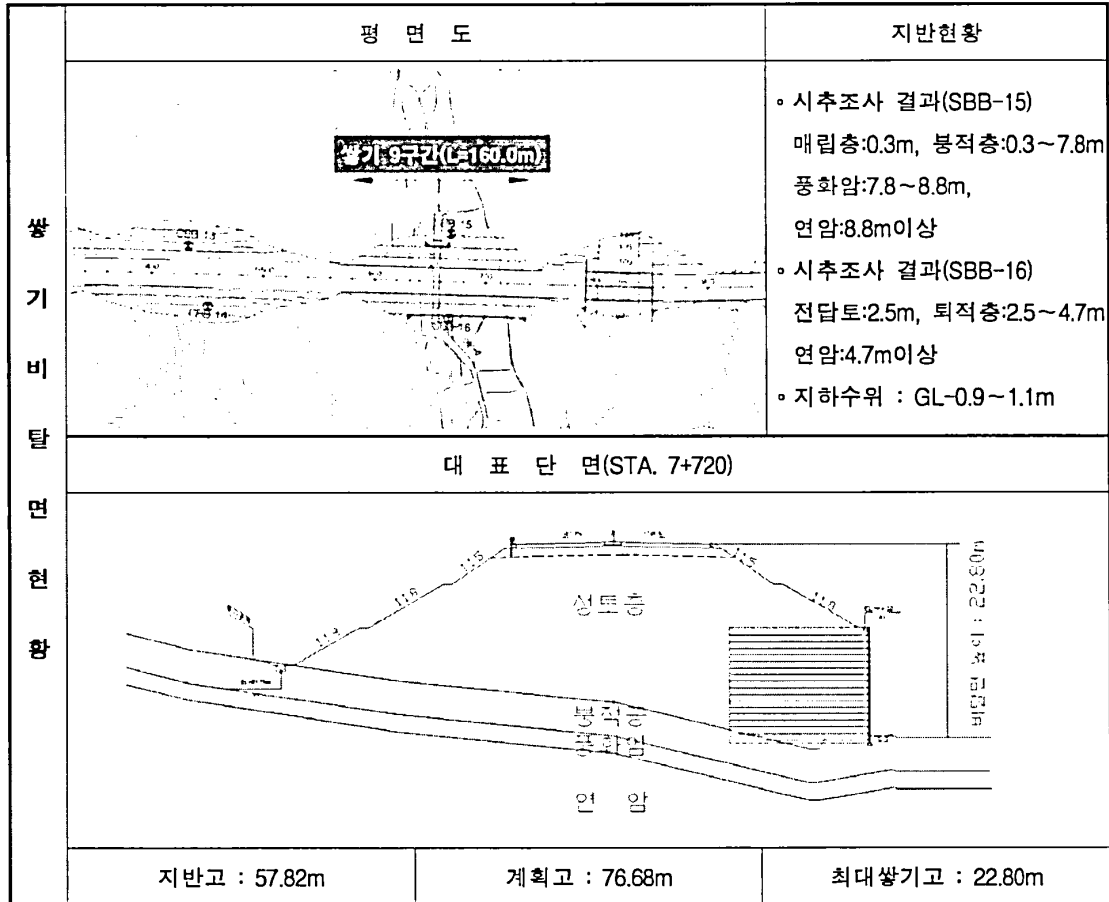
영천~상주 고속도로 민간투자사업 실시설계

(8) 쌓기 8구간 (STA. 6+960~7+100, L= 140.0m)



제 8 장 비탈면 안정성 검토

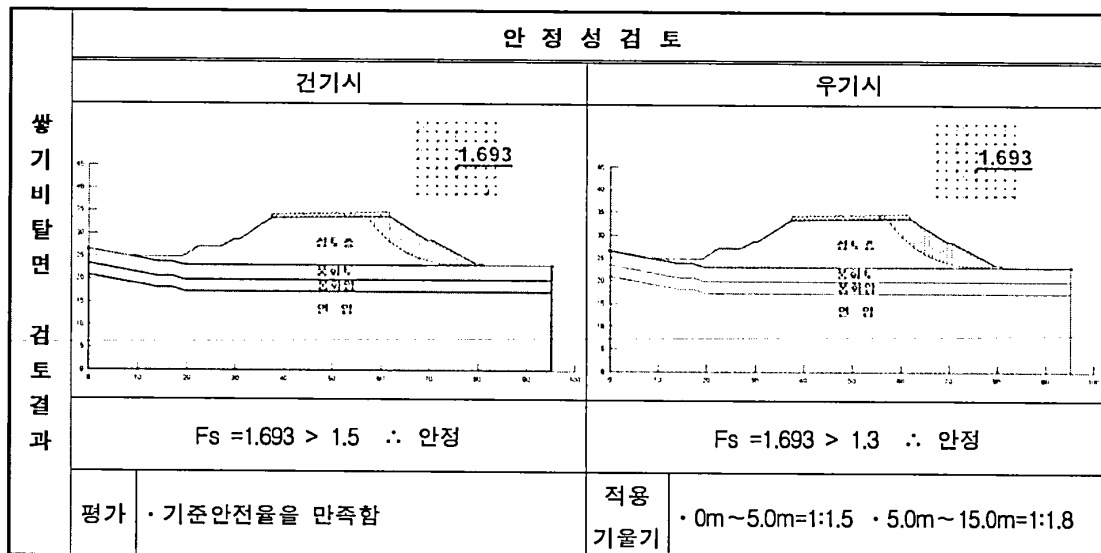
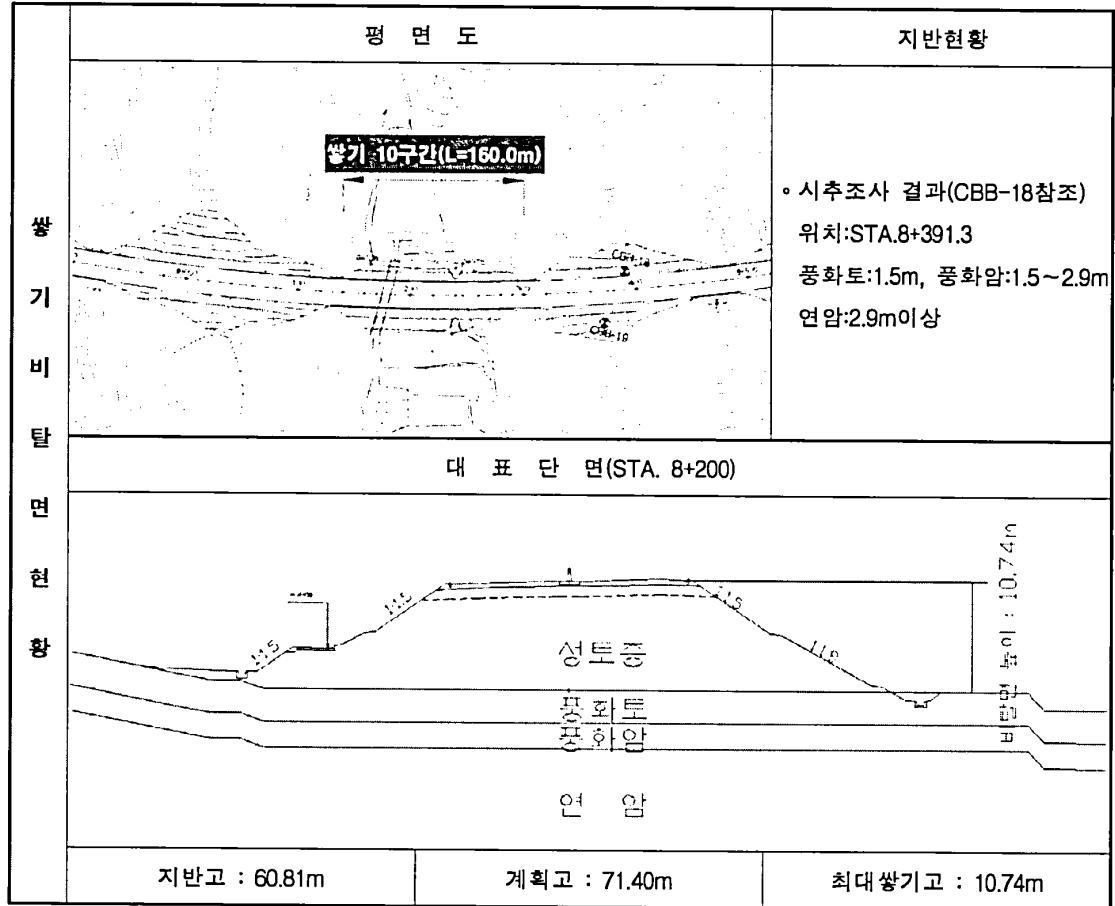
(9) 쌓기 9구간 (STA. 7+580~7+740, L= 160.0m)



쌓 기 비 탈 면 검 토 결 과	안 정 성 검 토			
	건기시		우기시	
	Fs = 1.64 > 1.5 ∴ 안정		Fs = 1.33 > 1.3 ∴ 안정	
평가	• 기준안전율을 만족함		적용 기울기	• 0m~5.0m=1:1.5 • 5.0m~15.0m=1:1.8

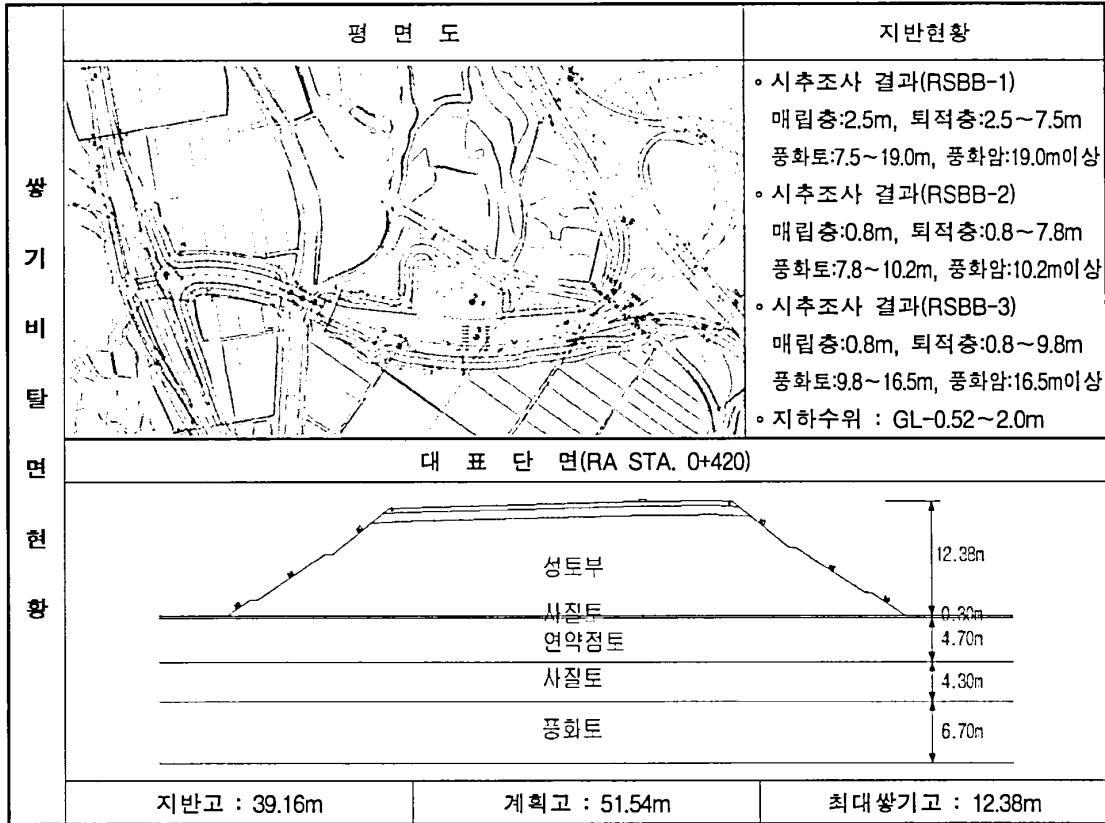
영천~상주 고속도로 민간투자사업 실시설계

(10) 쌓기 10구간 (STA. 8+140~8+300, L= 160.0m)

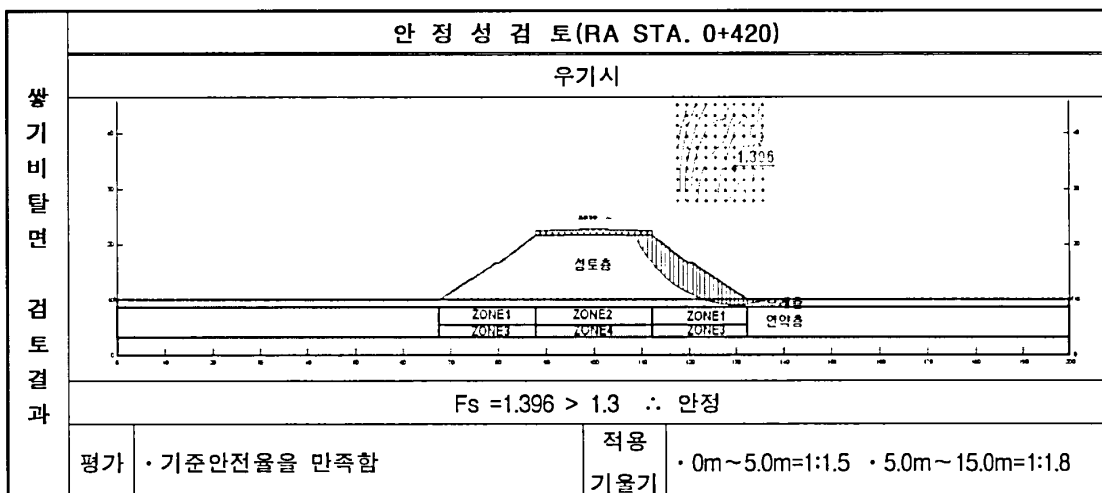


제 8 장 비탈면 안정성 검토

(11) Ramp 구간



- Ramp구간은 일부 연약지반구간으로 안정검토시 연약지반 처리후 원지반 강도증가를 고려한 해석을 실시하였다. 자세한 검토내용은 '제10장 연약지반 설계' 편에 수록하였다.



영천~상주 고속도로 민간투자사업 실시설계

8.6.5 비탈면 안정대책 및 기울기 종합검토

본 계획노선의 깎기지역 비탈면은 시추조사 결과를 토대로 암질상태(T.C.R, R.Q.D)에 따라 암반 특성에 따른 비탈면 기울기를 기준으로 깎기지역의 지표지질조사 결과에 의한 평사투영 해석, 한 계평형 해석결과와 종합, 구간별 특성을 고려하여 조정하였다.

비탈면 안정 해석결과 및 적용기울기

구 분	방 향	구간 (STA.)	시 추 조 사	비탈면 높이 (m)		토사비탈면		암반 비탈면			적용기울기			보강 및 사면높이 변경	
				보강전	보강후	한계평형		T.C.R, R.Q.D	평사 투영	한계 평형	토사	리칭암	발파암		
						건기	우기								
깎 기 구 간	깎기1 구간	상 주 영 천	0+300 ~ 0+900	C8B-2	30.9		-	-	99.7/61	채기	2.663	1:1.2~ 1:1.5	1:1.0	1:0.5	-
				C8B-1	31.5		-	-	100/61	안정	-	1:1.2~ 1:1.5	1:1.0	1:0.5	-
	깎기2 구간	상 주 영 천	1+670 ~ 2+200	C8B-4	7.3		-	-	97/31	안정	-	1:1.2~ 1:1.5	1:1.0	1:0.7	-
				C8B-5	19.10	20.1	1.71 2.15	1.00 1.33	94.3/29	평면	1.288	1:1.2~ 1:2.0	1:1.2	1:0.7	기울기완화+ 중력식Nailing보강 (1+845~1+935)
				C8B-6	29.20	31.4	1.57 2.15	0.87 1.28	100/48						
	깎기3 구간	상 주 영 천	3+810 ~ 4+090	C8B-7	18.30	-	1.96 -	1.22 -	91.3/20	전도	-	1:1.2~ 1:1.5	1:1.0	1:0.7	-
				C8B-8	23.90	-	-	-	96.7/26	평면 채기	1.263 1.587	1:1.2~ 1:1.5	1:1.0	1:0.7	-
	깎기4 구간	상 주 영 천	6+690 ~ 6+960	C8B-9	23.40	-	2.34 -	1.63 -	99/74	평면 채기	1.460 1.925	1:1.2~ 1:1.5	1:1.0	1:0.7	-
				C8B-10	11.80	-	-	-	98.5/40	평면 채기	1.319 14.28	1:1.2~ 1:1.5	1:1.0	1:0.7	-
	깎기5 구간	상 주 영 천	7+110 ~ 7+570	C8B-11	35.60	-	-	-	91.6/54	전도	-	1:1.2~ 1:1.5	1:1.0	1:0.7	-
				C8B-13						채기	2.243				
				C8B-12	28.20	-	-	-	89/61	안정	-	1:1.2~ 1:1.5	1:1.0	1:0.7	-
				C8B-14											
	깎기6 구간	상 주	7+750 ~ 7+900	-	33.60	-	-	-	-	안정	-	1:1.2~ 1:1.5	1:1.0	1:0.7	-
	깎기7 구간	상 주	7+900 ~ 8+120	-	47.40	-	-	-	-	안정	-	1:1.2	1:1.0	1:0.7	-
					12.30	-	2.43 -	1.65 -							
깎기8 구간	상 주 영 천	8+300 ~ 8+460	구C8B-18	27.30	-	-	-	98/70	안정	-	1:1.2~ 1:1.5	1:1.0	1:0.7	-	
			구C8B-19	26.30	26.50	1.81 2.24	0.96 1.23	100/72	전도	-	1:1.2~ 1:2.0	1:1.0	1:0.7	기울기완화	
깎기9 구간	상 주 영 천	8+490 ~ 8+600	구C8B-20	31.20	-	-	-	98/74	안정	-	1:1.2~ 1:1.5	1:1.0	1:0.7	-	
			구C8B-21	33.30	-	-	-	96/66	전도	-	1:1.2~ 1:1.5	1:1.0	1:0.7	-	
Ramp 구간		RA-0+890 ~ 1+109, RA-0+000 ~ 0+010	-	28.5	29.8	1.61 2.12	0.92 1.23	-	-	-	1:1.5	1:1.2	1:0.7	기울기완화+ 중력식Nailing보강 (RA1+030~1+110) (RC0+000~0+010)	

제 8 장 비탈면 안정성 검토

구 분	방 향	구 간 (STA.)	시 추 조 사	최대 비탈면 높이 (m)	적용경사	보강	비고
쌍 기 구 간	쌍기1구간	0+000~0+340	BBB-2참조	13.42	1:1.5~1:1.8	-	
	쌍기2구간	0+660~1+080	CBB-3참조	12.29	1:1.5~1:1.8	-	
	쌍기3구간	1+130~1+680	SBB-1	21.98	1:1.5~1:3.2	-	
	쌍기4구간	2+620~2+820	BBB-9참조 BBB-10참조	12.69	1:1.5~1:1.8	-	
	쌍기5구간	2+900~3+820	SBB-2 SBB-3 SBB-4	18.58	1:1.5~1:2.2	-	
	쌍기6구간	4+080~4+980	SBB-5 SBB-6 SBB-7	16.75	1:1.5~1:2.2	-	
	쌍기7구간	5+240~6+680	SBB-8 SBB-9 SBB-10 SBB-11 SBB-11-1 SBB-12 SBB-13 SBB-13-1	15.93	1:1.5~1:2.2	-	
	쌍기8구간	6+960~7+100	SBB-14 SBB-14-1	17.13	1:1.5~1:2.2	-	
	쌍기9구간	7+580~7+740	SBB-15 SBB-16	22.80	1:1.5~1:1.8	-	
	쌍기10구간	8+140~8+300	CBB-18참조	10.74	1:1.5~1:1.8	-	
Ramp 구간		Ramp A ~ Ramp I	RSBB-1 RSBB-2 RSBB-3	12.38	1:1.5~1:1.8	-	

영천~상주 고속도로 민간투자사업 실시계획

8.7 비탈면 계측

8.7.1 비탈면의 계측계획

가. 계측계획의 수립시 고려사항

- 사전에 공사의 진척상황에 대응하는 계측계획을 수립 작성하고, 계측의 목적, 계측방법, 관리기준치에 관한 기본적 사항을 정해 둘 필요가 있음.
- 주어진 모든 조건이나 각종 제약중에서 문제가 되는 지반의 거동을 정확히 모니터링하여 얻어진 데이터를 종합적으로 해석한 다음에 기준치와의 비교와 실제의 지반 거동과의 해석, 검토 등의 결과 판정을 해야 함.
- 토사비탈면의 변형이나 붕괴형태를 정확히 예상하고, 파악한 다음에 계측의 목적을 명확히 하여 그 목적에 맞는 계측기기의 선정이나 배치, 계측의 방법, 관리기준치 등을 검토하여 실시계획을 작성할 필요가 있음.
- 계측이 장기간에 걸치는 경우나 토사비탈면의 상황이 크게 변화되는 경우에는 계측내용의 재고를 하고 항상 적절한 계측관리가 실시되도록 노력해야 함.

나. 계측계획의 목적

현장계측은 토사비탈면의 붕괴에 이르는 초기의 토사 변상현상을 계측기기로 파악하고, 이것들을 바탕으로 적절한 대책을 취해 토사비탈면의 붕괴를 미연에 방지하거나 붕괴에 의한 피해를 최소한으로 억제하는 것을 기본적인 목적으로서 실시

주요평가사항

- | | |
|------------------------|--------------------|
| • 변상기구나 규모의 조사, 해명 | • 비탈면의 안정성의 평가 |
| • 붕괴의 예지·예측 | • 대책공의 효과 판정 |
| • 안전확보(대피경보 등의 조치를 위해) | • 시공관리(정보화 시공을 포함) |

다. 계측대상 범위

- 변상현상이 발생되거나 혹은 예상되는 범위
- 피해가 예상되는 범위
- 2차 붕괴의 파급이 예상되는 범위
- 공사의 시공범위

제 8 장 비탈면 안정성 검토

8.7.2 계측방법

가. 계측기기 및 계측항목

계측기기	암반비탈면의 붕괴형태 등	응 력 계 방 현 상	붕 락 현 상	평 면 활 동 붕 괴	책 기 변 형 붕 괴	원 호 활 동 붕 괴	복 합 활 동 붕 괴	토 판 링	버 클 링
	주요한 계측대상 항목								
지표면 신축계	텐션부 부근의 머리부 변위량			○	○	◎	◎	○	
지반경사계	활동머리부 · 중간부 · 말단부의 표면경사량					◎	◎	△	
광파측거법	지표면 변위량(수평 · 수직성분)	○		△	△	△	○	○	△
소폭판측량	지표면 변위량(수평 · 수직성분)			△	△	△	△	△	
파이프변형계	활동면 위치의 검출과 변형누적경향			△	△	△	△		
삼입식 지중경사계	활동면 위치의 검출과 암괴이동량			○	○	○	◎	△	
고정식 지중경사계	활동면 위치의 검출과 암괴이동량			△	△	△	○		
지중신축계	활동면 위치의 검출과 암괴이동량			△	△	△	○	△	
다단식 지중신축계	활동면 위치의 검출과 암괴이동량			△	△	△	○	△	
지중변위계	지중변위량(수평 · 수직성분)	○		○	○	○	○	△	△
검지선식 낙석감지기	낙석의 감지		◎						
전도스위치	지반, 암괴의 경사량(전도, 회전)							△	
GPS 측량	지표면 변위량(수평 · 수직성분)						△		
지하수위계	지하수 동태 관측과 비탈면 안정도의 검토	○		○	○	○	○	△	△
간극수압계	비탈면부근의 간극수압 측정			△	△	△	△		
우설량계	비탈면부근의 간극수압 측정	○	○	○	○	◎	◎	○	○
적설심계	우량데이터 수집(비탈면안정과 강우의 관계)	△					△		
유량계	우량데이터 수집(비탈면안정과 적설의 관계)						○		

(기호설명) ◎ : 가장 적합한 것, ○ : 약간 적합한 것, △ : 적합한 케이스와 적합하지 않은 케이스가 있는 것 (시행 · 연구 단계의 것), 무기입 : 적합하지 않은 것으로 생각되는 것

영천~상주 고속도로 민간투자사업 실시설계

나. 계측기간과 계측빈도

(1) 계측빈도 고려사항

- 계측의 목적에 따라 가능한 한 자주 실시하는 것이 좋으나, 한편 그 경우에는 계측 작업에 노력을 요하는 비용의 증가가 예상되므로 비탈면의 변동상황, 위험도, 계측기기의 특성이나 내구성, 현지조건 등을 합리적으로 고려하여 적절하게 설정해야 한다.
- 보통비탈면에 변동현상이 발생하여 시공중의 작업원의 안전확보가 우선되는 경우나 강우시 등에는 치밀한 빈도로 하고 공사 완료후나 대책공 시공후 등의 경우에는 빈도를 줄이는 것을 기본으로 한다.
- 지하수위와 같이 그 피크치가 문제가 되는 경우에는 피크치의 관측 누설을 막기위해 계측빈도는 밀실이 취할 필요가 있으며, 가급적 자기기록 방식으로 하는 것이 좋다.
- 암반붕괴나 비탈면의 활동이 호우, 융설, 지진 등의 자연요인이 발생된 경우에는 당초의 계측계획으로 설정된 계측빈도에 구애받지 않고 계측빈도를 자주 실시한다.

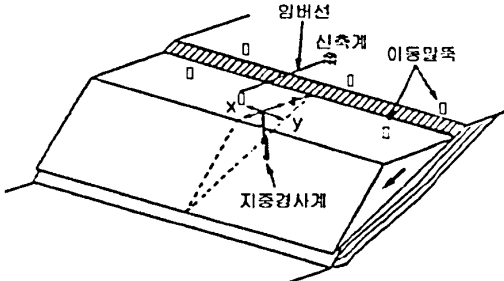
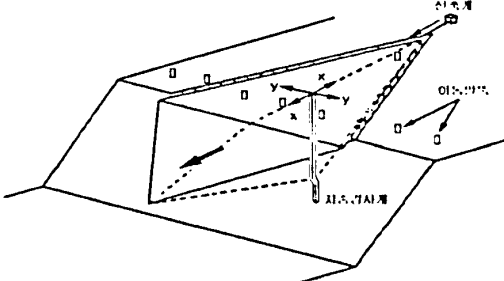
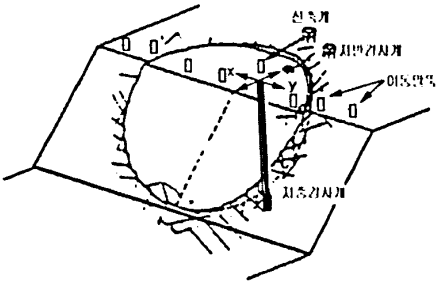
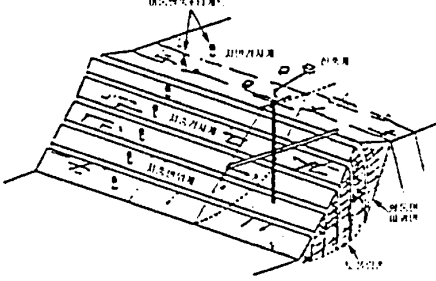
(2) 계측기간 고려사항

- 계측의 기간은 비탈면의 변상 규모와 그 영향도, 보전대상 구조물의 중요도, 대책공의 유무, 공사의 진척도 등에 따라 결정해야 한다.
- 암반비탈면의 변동 상황은 강우나 융설 등의 기상 요인의 영향을 크게 받으므로 그 동태를 정확히 파악하기 위해서는 적어도 필요 최적 기간으로서 1년을 통하여 계측을 계속할 필요가 있다.
- 계측개시에 대한 기본적 사항에는 다음과 같은 것이 있다.
 - ① 암반비탈면에 육안 확인이 되는 변상이 생긴 시기부터 개시한다.
 - ② 사전의 현지답사, 암반 조사에서 불안정 혹은 위험 비탈면으로 판단된 경우 공사 시공 전부터 개시한다.
 - ③ 대책공 시공 후부터 개시한다.
- 계측의 완료시기에 대해서, 기본적으로는 암반비탈면의 변동이 계측되지 않게 된 시점을 기준으로서 그 후 1년간 계측을 계속하고, 그 중간에 있어서도 변동이 보이지 않게 된 것을 확인하여 완료로 하는 것이 바람직하다.

[계측항목 및 빈도]

계 측 기 기		계 측 대 상	계 측 빈 도		
			관 측 기 간	1~3 개 월	3 개 월 이 후
시 공 중	지중경사계	활동면의 위치 확인과 압괴이동량	2회/주	1회/주	1회/월
	지하수위계	지하수 상태 관측과 안정성 검토	2회/주	1회/주	1회/월
	지표침하계	비탈면 지표침하 측정	2회/주	1회/주	1회/월
무선 자동화 계측 시스템	지중경사계	활동면의 위치 확인과 압괴이동량	상 시 계 측		
	지표침하계	비탈면 지표침하 측정	상 시 계 측		
	신축변위계	인장균열 발생 부근의 머리부 변위량	상 시 계 측		

다. 계측기기 배치 예

평면 활동붕괴에 대한 계측기기의 배치	썩기 활동붕괴에 대한 계측기기의 배치
	
원호 활동붕괴에 대한 계측기기의 배치	토폴링 활동붕괴에 대한 계측기기의 배치
	

라. 계측위치 및 수량

- 토사비탈면의 변동 상황을 최소의 계측기기로 효과적으로 파악하기 위해서는 우선 토사비탈면의 변동사항을 파악
- 계측기기의 배치 밀도는 토사비탈면의 변상규모나 위험도에서 판단하여 적절한 것이 될 수 있도록 유의
- 구체적인 계측기기의 배치에 대해서는 상세한 현지조사나 지질조사 등을 하여 변동 블록과 붕괴 형태를 최종적으로 결정함.

구 분		비탈면방향	지중경사계 (개소)	지표면 변위측정(개소)	지하 수위측정
깎기1구간	0+300~0+900	상주	1	1	1
		영천	1	1	1
깎기2구간	1+670~2+200	상주	1	1	1
		영천	1	1	1
깎기3구간	3+810~4+090	상주	1	1	1
		영천	1	1	1

영천~상주 고속도로 민간투자사업 실시설계

구 분		비탈면 방향	지중경사계 (개소)	지표면 변위 측정(개소)	지하 수위 측정
깎기4구간	6+690~6+950	상주	1	1	1
		영천	1	1	1
깎기5구간	7+110~7+570	상주	1	1	1
		영천	1	1	1
깎기6구간	7+750~7+900	상주	1	1	1
깎기7구간	7+930~8+120	상주	1	1	1
깎기8구간	8+300~8+460	상주	1	1	1
		영천	1	1	1
깎기9구간	8+490~8+600	상주	1	1	1
		영천	1	1	1
Ramp 구간	RA 0+890~1+109 RC 0+000~0+010	본선방향	1	1	1
합 계			17	17	17