

9. 불력식 옹벽 09

9.1 시설물 개요

9.2 자료수집 및 분석

9.3 현장조사

9.4 콘크리트 재료시험 조사

9.5 상태평가

9.6 종합평가 및 안전등급 지정

9.7 보수·보강 및 유지관리 방안

9.8 종합결론

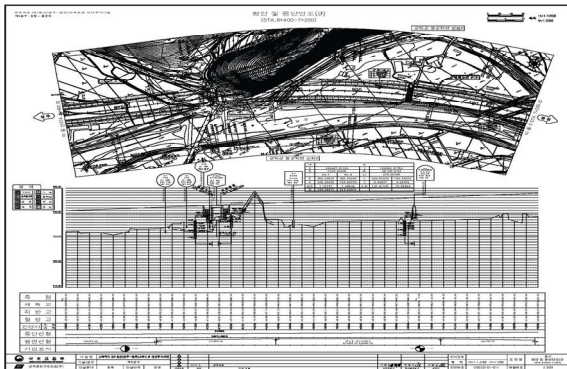
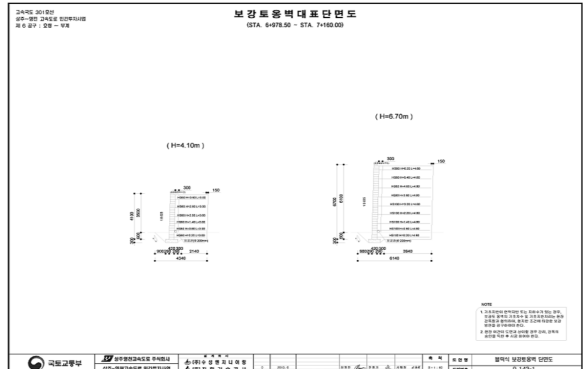
9. 블럭식 옹벽 09

9.1 시설물 개요

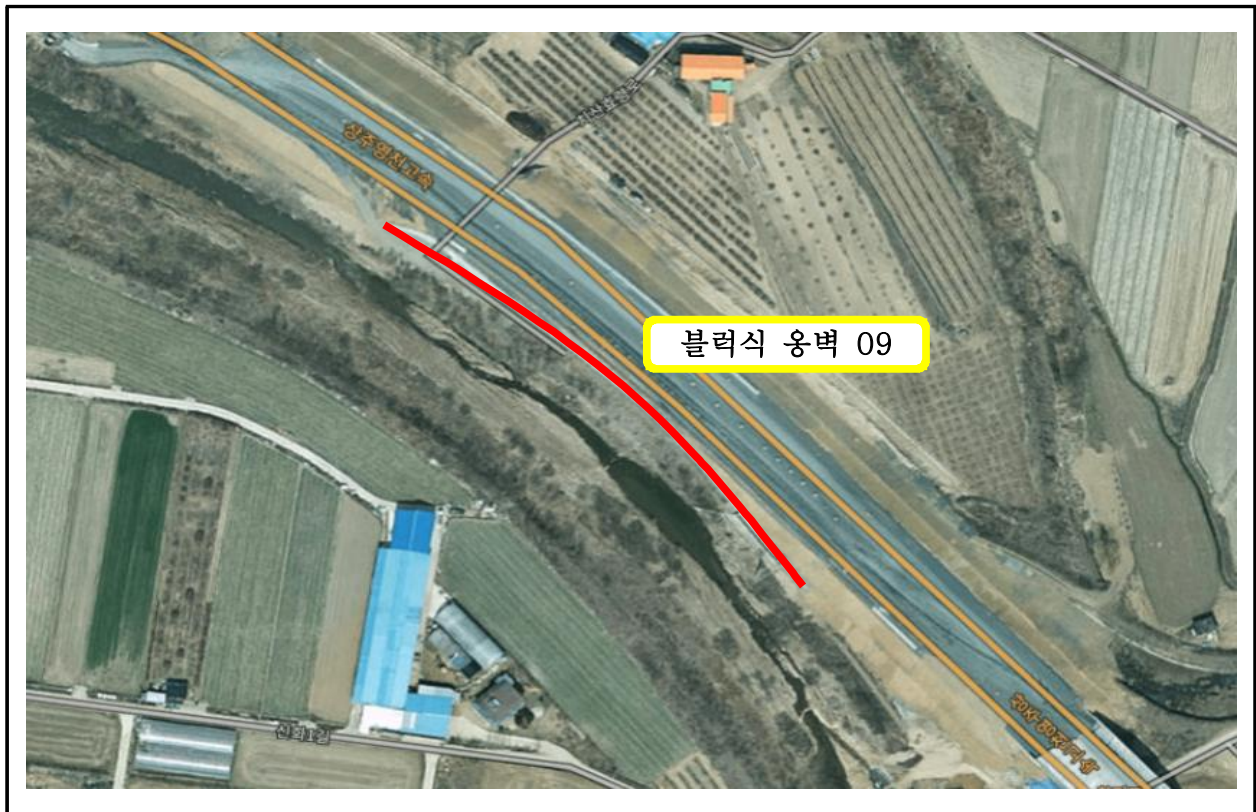
본 시설물은 대구광역시 군위군 부계면 창평리(상주영천고속도로 51.200~51.378km)에 위치한 2중 시설물로서 연장 181.0m, 면노출높이 9.3m의 블럭식 보강토옹벽이다.

9.1.1 일반사항

【표 9.1.1】 옹벽 일반사항

시설물명	블럭식 옹벽 09		종별구분	2중 시설물
시설물번호	RW2017-0000076		관리번호	SY RW9
시설물위치	행정구역	대구광역시 군위군 부계면 창평리		
	위치좌표	시점 : 36° 10' 41.4" 128° 65' 32.8"		
		종점 : 36° 10' 35.3" 128° 65' 39.8"		
노선명(이정)	고속국도 301호선 51.200~51.378km			
제 원	옹벽형식	보강토	옹벽재료	블럭식
	연 장	181.0m	지면노출 높 이	9.3m
	보 강 재 길 이	-	저 판 폭 길 이	-
관리주체	상주영천고속도로(주)		관리주체구분	민간
주변환경	옹벽상부	상주영천고속도로 본선		
	옹벽하부	농경지		
시공현황	준공년도	2017년 06월 27일	시 공 자	지에스건설(주)
	부대시설	-		
비 고				
				
위치도		단면도		

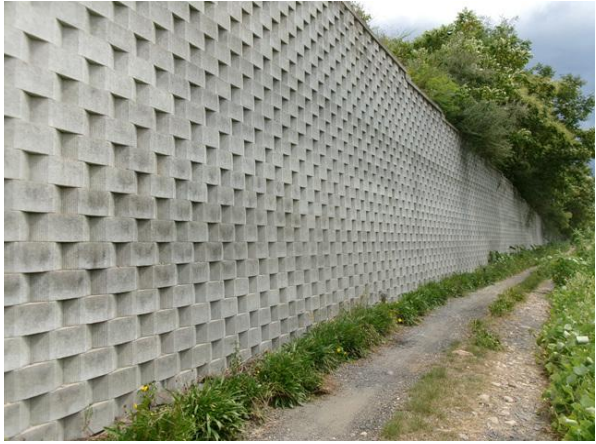
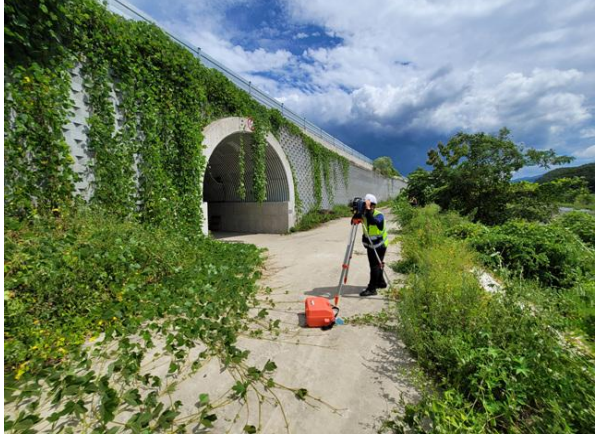
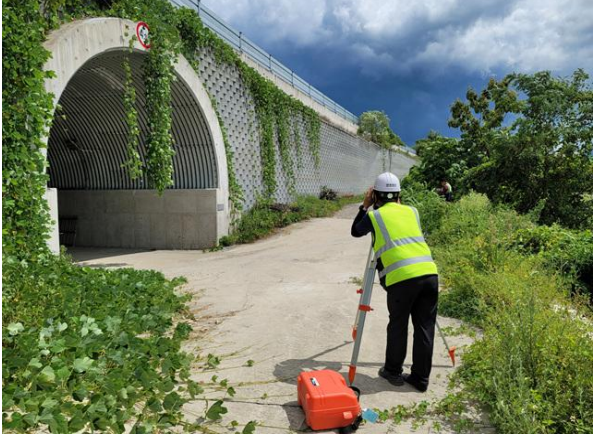
9.1.2 위치도 및 전경사진



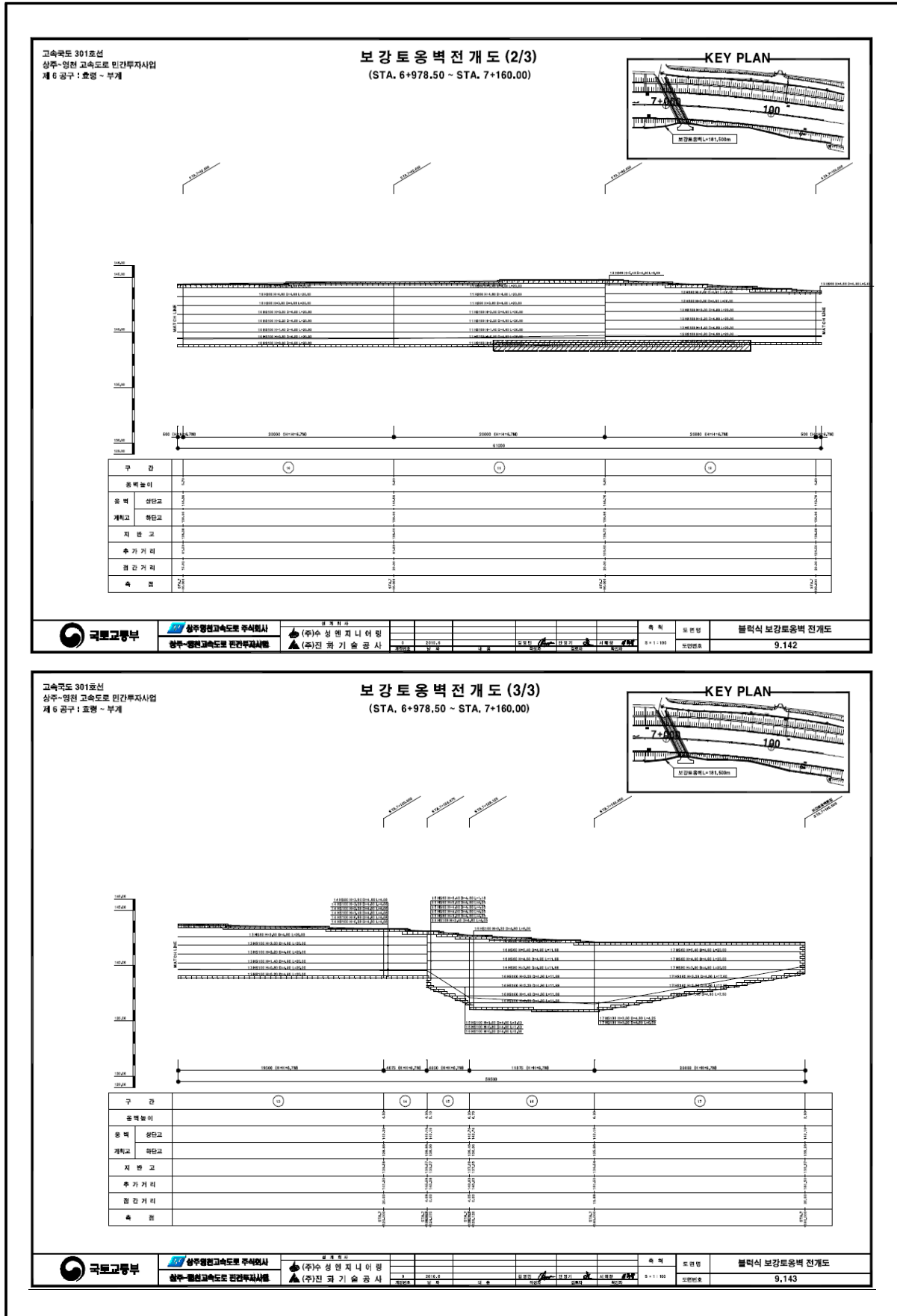
【그림 9.1.1】 위치도



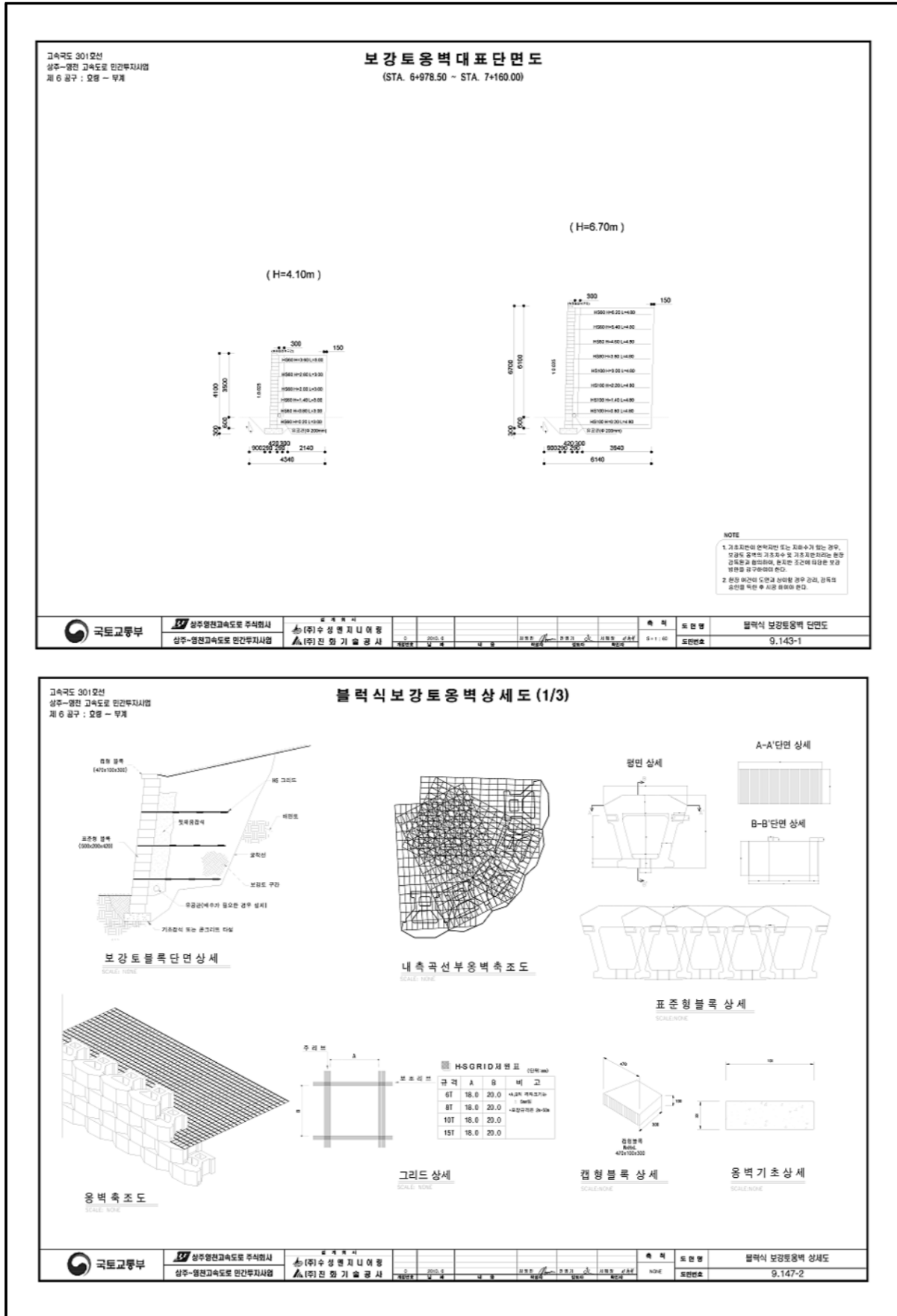
【사진 9.1.1】 전경사진

	
전면부 전경	하부 배수로 전경
	
하부 전경	상부 성토부 전경
	
광파기를 이용한 측량 작업	광파기를 이용한 경사도 측정

【사진 9.1.2】 부재별 현황 및 작업사진



【그림 9.1.3】 전개도



고속국도 301호선
상주-영천 고속도로 민간투자사업
제 6 공구 : 옹벽 - 무계

블럭식보강토옹벽상세도 (1/3)

보강토옹벽단면상세

SCALE: NONE

내측과선부옹벽상세도

SCALE: NONE

표준형블럭상세

SCALE: NONE

외측과선부

SCALE: NONE

그리드상세

SCALE: NONE

캠형블럭상세

SCALE: NONE

옹벽기초상세

SCALE: NONE

블럭식보강토옹벽상세도

SCALE: NONE

국토교통부

상주영천고속도로 주식회사

상주-영천고속도로 민간투자사업

설계회사

(주)수성엔지니어링

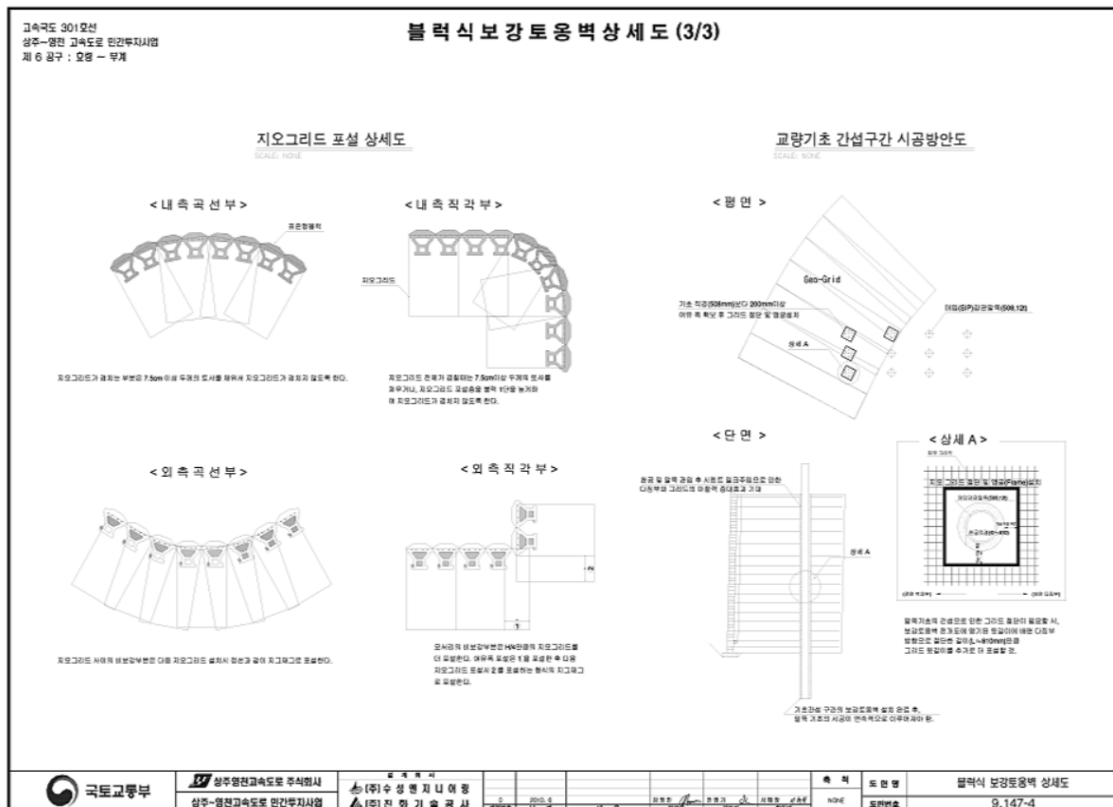
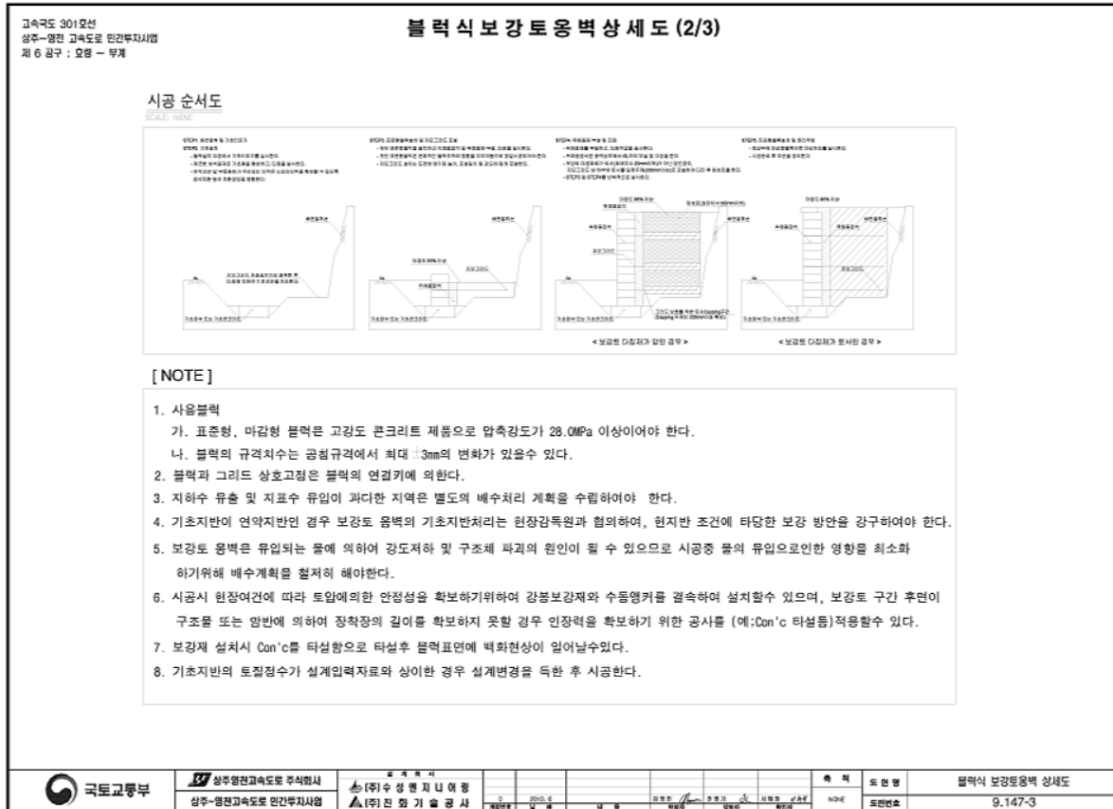
(주)진원기술공사

속도

도면명

도면번호

【그림 9.1.4】 단면도 및 상세도



【그림 9.1.5】 상세도

9.2 자료수집 및 분석

9.2.1 설계자료 검토

본 시설물은 2017년에 준공된 시설물로 설계 및 시공관련 자료 관리 및 보관상태는 대체로 양호한 것으로 조사되었다.

구조계산서 및 안전검토서

MSEW - Mechanically Stabilized Earth Walls 상주-영천 6광구(STA.6+978.5-STA.7+160.0)
 Project File Name: 19-09-2011 ADAMA Engineering, Inc. 19-09-2011 ADAMA Engineering, Inc. 19-09-2011 ADAMA Engineering, Inc. 19-09-2011 ADAMA Engineering, Inc. 19-09-2011 ADAMA Engineering, Inc.

AASHTO 2002 ASD DESIGN METHOD
상주-영천 6광구(STA.6+978.5-STA.7+160.0)
 MSW-013.01: Update 0.13.1

PROJECT IDENTIFICATION
 Title: 상주-영천 6광구(STA.6+978.5-STA.7+160.0)
 Project Number:
 Client:
 Designer:
 Station Number: STA.7+140
 Description:
 H=6.7M
 Company's information:
 Name:
 Street:
 Telephone #:
 Fax #:
 E-Mail:
 Original file path and name: D:\2014년 설비상주-영천 6광구(GS 단선)설비제어(2014....
 Original date and time of creating this file: Wed Oct 16 11:26:32 2013
PROGRAM MODE:
 ANALYSIS
 of a SIMPLE STRUCTURE
 using GEOGRID as reinforcing material.

상주-영천 6광구(STA.6+978.5-STA.7+160.0) Page 1 of 10
 Copyright 1999-2011 ADAMA Engineering, Inc. License number MSW-302418

MSEW - Mechanically Stabilized Earth Walls 상주-영천 6광구(STA.6+978.5-STA.7+160.0)
 Project File Name: 19-09-2011 ADAMA Engineering, Inc. 19-09-2011 ADAMA Engineering, Inc. 19-09-2011 ADAMA Engineering, Inc. 19-09-2011 ADAMA Engineering, Inc. 19-09-2011 ADAMA Engineering, Inc.

SOIL DATA
REINFORCED SOIL
 Unit weight, γ 20.0 kN/m³
 Design value of internal angle of friction, ϕ 30.0
RETAINED SOIL
 Unit weight, γ 20.0 kN/m³
 Design value of internal angle of friction, ϕ 40.0
FOUNDATION SOIL (Considered as an equivalent uniform soil)
 Equivalent unit weight, γ_{eq} 19.0 kN/m³
 Equivalent internal angle of friction, ϕ_{eq} 28.0
 Equivalent cohesion, c_{eq} 20.0 kPa
 Water table does not affect bearing capacity
LATERAL EARTH PRESSURE COEFFICIENTS
 K_a (internal stability) = 0.3333 (if better is less than 0.07 K_a is calculated from eq. 15. Otherwise, eq. 38 is utilized)
 Inclination of internal slip plane, $\psi = 60.89^\circ$ (see Fig. 28 in DEMO 82)
 K_a (external stability) = 0.3333 (if better is less than 0.07 K_a is calculated from eq. 16. Otherwise, eq. 17 is utilized)
BEARING CAPACITY
 Bearing capacity coefficients (calculated by MSEW): $N_2 = 25.80$ $N_3 = 16.72$
SEISMICITY
 Maximum ground acceleration coefficient, $A = 0.154$
 Design acceleration coefficient in Internal Stability: $K_h = A_m = 0.200$
 Design acceleration coefficient in External Stability: $K_h, d = 0.099 \Rightarrow K_h = A_m = 0.099$
 (K_h in External Stability is based on allowable displacement, $d = 25$ mm, using FHWA-NHI-00-043 equation)
 K_{at} ($K_h = 0$) = 0.3251 K_{at} ($K_h = 0$) = 0.2398 $\Delta K_{at} = 0.0853$
 Seismic soil-gagefric friction coefficient, F^* is 80.0% of its specified static value.

상주-영천 6광구(STA.6+978.5-STA.7+160.0) Page 2 of 10
 Copyright 1999-2011 ADAMA Engineering, Inc. License number MSW-302418

INPUT DATA: Geogrids (Analysis)

D A T A	Geogrid Type #1	Geogrid Type #2	Geogrid Type #3	Geogrid Type #4	Geogrid Type #5
Tail [N/m]	60.0	80.0	100.0	150.0	
Durability reduction factor, R _{fd}	1.18	1.10	1.10	1.10	
Installation-damage reduction factor, R _{fid}	1.20	1.20	1.20	1.20	
Criep reduction factor, R _{fc}	1.60	1.60	1.60	1.60	N/A
F _s -overall for strength	N/A	N/A	N/A	N/A	
Coverage ratio, R _c	1.000	1.000	1.000	1.000	
Friction angle along geogrid-soil interface, ρ	24.79	24.79	24.79	24.79	
Pullout resistance factor, F^*	0.88 [tan]	0.80 [tan]	0.80 [tan]	0.80 [tan]	N/A
Scale-effect correction factor, α	0.8	0.5	0.5	0.8	

Note: Z for calculating K_a and F* is measured from top of the wall at the face (AASHTO).

Variation of Lateral Earth Pressure Coefficient With Depth

Z	K _a / K _a
0 m	1.00
1 m	1.00
2 m	1.00
3 m	1.00
4 m	1.00
5 m	1.00
6 m	1.00

INPUT DATA: Facing and Connection (according to revised Demo 82)

FACIA type: Facing enabling frictional connection of reinforcement (e.g., modular concrete blocks, gabions)
 Depth/height of block is 0.42/0.20 m. Horizontal distance to Center of Gravity of block is 0.21 m.
 Average unit weight of block is $\gamma_b = 24.00$ kN/m³

Z / H/d	To-static / T _{max} or To-seismic / T _{red}	Z / H/d	To-static / T _{max} or To-seismic / T _{red}
0.00	1.00	0.25	0.25
0.25	1.00	0.50	0.50
0.50	1.00	0.75	0.75
0.75	1.00	1.00	1.00
1.00	1.00		

Geogrid Type #1	Geogrid Type #2	Geogrid Type #3	Geogrid Type #4	Geogrid Type #5
σ / C _{Red}	σ / C _{Red}	σ / C _{Red}	σ / C _{Red}	σ / C _{Red}
50.0 1.00	50.0 1.00	50.0 1.00	50.0 1.00	N/A
100.0 1.00	100.0 1.00	100.0 1.00	100.0 1.00	

σ = Confining stress in between stacked blocks [kPa]

σ / C_{Red} = $T_z \cdot \alpha / T_{ult}$

σ / C_{Red} = $T_z \cdot \alpha / T_{ult}$

In seismic analysis, long term strength is reduced to 75% of its static value.

D A T A (for connection only)	Type #1	Type #2	Type #3	Type #4	Type #5
Product Name	60	80	100	150	N/A
Connection strength reduction factor, R _{fd}	1.18	1.10	1.10	1.10	N/A
Criep reduction factor, R _{fc}	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A

MSEW – Mechanically Stabilized Earth Walls 상주-영남철도국(STA.6+978.5~STA.7+160.0)
 Project Date/Rev: 7/6 Apr 21 16:20:01 2014 011-74068151/01174068152/01174068153/01174068154/01174068155/01174068156/01174068157/01174068158/01174068159/01174068160/01174068161/01174068162/01174068163/01174068164/01174068165/01174068166/01174068167/01174068168/01174068169/01174068170/01174068171/01174068172/01174068173/01174068174/01174068175/01174068176/01174068177/01174068178/01174068179/01174068180/01174068181/01174068182/01174068183/01174068184/01174068185/01174068186/01174068187/01174068188/01174068189/01174068190/01174068191/01174068192/01174068193/01174068194/01174068195/01174068196/01174068197/01174068198/01174068199/01174068200/01174068201/01174068202/01174068203/01174068204/01174068205/01174068206/01174068207/01174068208/01174068209/01174068210/01174068211/01174068212/01174068213/01174068214/01174068215/01174068216/01174068217/01174068218/01174068219/01174068220/01174068221/01174068222/01174068223/01174068224/01174068225/01174068226/01174068227/01174068228/01174068229/01174068230/01174068231/01174068232/01174068233/01174068234/01174068235/01174068236/01174068237/01174068238/01174068239/01174068240/01174068241/01174068242/01174068243/01174068244/01174068245/01174068246/01174068247/01174068248/01174068249/01174068250/01174068251/01174068252/01174068253/01174068254/01174068255/01174068256/01174068257/01174068258/01174068259/01174068260/01174068261/01174068262/01174068263/01174068264/01174068265/01174068266/01174068267/01174068268/01174068269/01174068270/01174068271/01174068272/01174068273/01174068274/01174068275/01174068276/01174068277/01174068278/01174068279/01174068280/01174068281/01174068282/01174068283/01174068284/01174068285/01174068286/01174068287/01174068288/01174068289/01174068290/01174068291/01174068292/01174068293/01174068294/01174068295/01174068296/01174068297/01174068298/01174068299/01174068300/01174068301/01174068302/01174068303/01174068304/01174068305/01174068306/01174068307/01174068308/01174068309/01174068310/01174068311/01174068312/01174068313/01174068314/01174068315/01174068316/01174068317/01174068318/01174068319/01174068320/01174068321/01174068322/01174068323/01174068324/01174068325/01174068326/01174068327/01174068328/01174068329/01174068330/01174068331/01174068332/01174068333/01174068334/01174068335/01174068336/01174068337/01174068338/01174068339/01174068340/01174068341/01174068342/01174068343/01174068344/01174068345/01174068346/01174068347/01174068348/01174068349/01174068350/01174068351/01174068352/01174068353/01174068354/01174068355/01174068356/01174068357/01174068358/01174068359/01174068360/01174068361/01174068362/01174068363/01174068364/01174068365/01174068366/01174068367/01174068368/01174068369/01174068370/01174068371/01174068372/01174068373/01174068374/01174068375/01174068376/01174068377/01174068378/01174068379/01174068380/01174068381/01174068382/01174068383/01174068384/01174068385/01174068386/01174068387/01174068388/01174068389/01174068390/01174068391/01174068392/01174068393/01174068394/01174068395/01174068396/01174068397/01174068398/01174068399/01174068400/01174068401/01174068402/01174068403/01174068404/01174068405/01174068406/01174068407/01174068408/01174068409/01174068410/01174068411/01174068412/01174068413/01174068414/01174068415/01174068416/01174068417/01174068418/01174068419/01174068420/01174068421/01174068422/01174068423/01174068424/01174068425/01174068426/01174068427/01174068428/01174068429/01174068430/01174068431/01174068432/01174068433/01174068434/01174068435/01174068436/01174068437/01174068438/01174068439/01174068440/01174068441/01174068442/01174068443/01174068444/01174068445/01174068446/01174068447/01174068448/01174068449/01174068450/01174068451/01174068452/01174068453/01174068454/01174068455/01174068456/01174068457/01174068458/01174068459/01174068460/01174068461/01174068462/01174068463/01174068464/01174068465/01174068466/01174068467/01174068468/01174068469/01174068470/01174068471/01174068472/01174068473/01174068474/01174068475/01174068476/01174068477/01174068478/01174068479/01174068480/01174068481/01174068482/01174068483/01174068484/01174068485

Design height, H_d	6.70 [m]	{ Embedded depth is $E = 0.60$ m, and height above top of finished bottom grade is $H = 6.10$ m }
Batter, ϕ	1.4 [deg]	
Backslope, β	29.0 [deg]	
Backslope rise	5.0 [m]	Broken back equivalent angle, $\beta = 29.46^\circ$ (see Fig. 25 in DEMO 82)

UNIFORM SURCHARGE
Uniformly distributed dead load is 0.0 [kPa]

OTHER EXTERNAL LOAD(S)
[S1] Strip Load, $Q_v-d = 0.0$ and $Q_v-l = 13.0$ [kPa].
Footing width, $b=23.4$ [m]. Distance of center of footing from wall face, $d = 20.7$ [m] @ depth of 0.0 [m] below soil surface.

SCALE:

0 2 4 6 [m]

상구-영선6공구(STA.6+978.5~STA.7+160.0) Page 5 of 10
Copyright ©1998-2011 ADAMA Engineering, Inc. License number MSEW-302418

MSEW – Mechanically Stabilized Earth Walls 상주-영월고속국도(STA.6+978.5~STA.7+100.0)
 Project Name: 7th Apr 2018 08:30:00
 Drawn By: 김성우(김성우) / KIM S.W. / 2018년 4월 10일 / 4월 10일

Foundation Interface: Direct sliding, $F_s = 2.285$, Eccentricity, $e1 = 0.0811$, F_s -eccentricity = 3.61

#	GEODID		CONNECTION				Pallid resistance	Dust sliding	Economy etc.	Product name
	Elevation [m]	Length Type [m]	Forward [connection strength]	Forward [geoid strength]	Geoid strength	Geoid strength				
1	820	480	3.17	1.83	1.853	28.824	1.869	0.0753	100	
2	820	480	3.17	1.83	1.854	28.824	1.869	0.0753	100	
3	140	480	2.68	1.85	1.579	13.179	2.081	0.0429	100	
4	140	480	2.68	1.85	1.581	13.179	2.081	0.0429	100	
5	380	480	3.07	1.78	1.446	8.669	2.496	0.0104	100	
6	380	480	3.07	1.78	1.447	8.669	2.496	0.0104	100	
7	480	480	2.71	1.57	1.567	7.546	3.013	0.0244	60	
8	480	480	2.71	1.57	1.568	7.546	3.013	0.0244	60	
9	620	480	4.68	2.71	2.706	5.555	3.619	0.1118	60	

Foundation Interface: Direct sliding, $F_s = 1.552$, Eccentricity, $eL = 0.1875$, F_s -overturning = 2.15

#	GEORID		CONNECTION					Product name		
	Elevation	Length Type	Transmission strength	F-aver[ge] strength	Geogrid strength	Pullout resistance F _s	Direct sliding F _s		Excentricity c/L	
1	820	4.80	3	1.67	1.42	1.419	11.357	1.279	0.1753	100
2	820	4.80	3	1.67	1.42	1.419	11.357	1.279	0.1753	100
3	1.60	4.80	3	1.54	1.28	1.278	7.875	1.277	0.1040	100
4	2.20	4.80	3	1.36	1.29	1.208	6.842	1.620	0.0404	100
5	3.80	4.80	3	1.26	1.14	1.144	4.813	1.618	0.0378	100
6	3.80	4.80	2	2.01	1.42	1.417	5.191	2.169	0.0902	80
7	4.60	4.80	1	2.11	1.42	1.417	5.191	2.169	0.0902	80
8	5.60	4.80	1	2.84	1.69	1.683	3.979	3.696	0.0259	60
9	5.60	4.80	1	2.84	1.69	1.683	3.979	3.696	0.0259	60

상구·형전6공(STA.6~978.5~STA.7~160.0)
Copyright ©1998-2011 ABAMA Engineering, Inc. License number MS2-M-312418

	STATIC	SEISMIC	UNITS
(Water table does not affect bearing capacity)			
Ultimate bearing capacity, q_{ult}	1154.7	991.9	[kPa]
Meyerhof stress, σ_v	206.30	281.0	[kPa]
Eccentricity, e	0.39	0.90	[m]
Eccentricity, e/L	0.081	0.188	
F_s calculated	5.60	3.53	
Base length	4.80	4.80	[m]

Along reinforced and foundation soils interface: F_0 -static = 2.285 and F_0 -seismic = 1.552

	♀ Gonoid	Gonoid	♀	♀	Gonoid
--	----------	--------	---	---	--------

#	General Elevation [m]	General Elevation [m]	Fl. Static	Seismic	Design Type #	Product name
1	0.20	4.80	1.869	1.270	3	100
2	0.80	4.80	1.963	1.362	3	100
3	1.40	4.80	2.061	1.472	2	100
4	2.20	4.80	2.266	1.603	3	100
5	3.00	4.80	2.496	1.803	3	100
6	3.80	4.80	2.738	2.049	2	80
7	4.60	4.80	3.013	2.536	1	60
8	5.40	4.80	3.329	3.066	1	60
9	6.20	4.80	3.610	3.525	1	60

At interface with foundation: e_L , static = 0.0811, e_L , seismic = 0.1875; Overtuning: F_s -static = 3.61, F_s -seismic = 2.15

<i>N</i>	General Elevation [m]	General Latitude [°N]	<i>c</i> / L Staircase	<i>c</i> / L Sediment	General Type <i>N</i>	Product name
1	0.250	-4.80	-0.87553	-0.17551	5	1000
2	0.500	-4.80	-0.85453	-0.14844	5	1000
3	1.400	-4.80	-0.84270	-0.16880	5	1000
4	4.800	-4.80	-0.82175	-0.09464	5	1000
5	3.000	-4.80	-0.80144	-0.03228	5	1000
6	2.500	-4.80	-0.80000	-0.00000	5	500
7	4.800	-4.80	-0.04144	-0.83250	1	600
8	5.400	-4.80	-0.06902	-0.86651	1	600
9	6.200	-4.80	-0.11118	-0.11114	1	600

SCALE:
0 2 4 6 [m]

상무-양전 6공구(STA.6+978.5~STA.7+160.0)
Copyright 1998-2001 ADAMA Engineering, Inc.
Electra number MSE/W-102

장구·양금공구(STA.6~978.5-STA.7~160.0)
Copyright © 1999, 2013 by S. O. KIM & Associates, Inc.
E-mail: sokim@sokim.com

구조계산서 및 안전검토서

MSW - Mechanically Stabilized Earth Walls
Design Date: 20 Apr 22 09:59:24
설계일자: 2024.04.22 09:59:24

RESULTS for STRENGTH Live Load included in calculating Tmax

#	Geopier Elevation [m]	Taxailable [kN/m]	Tmax [kN/m]	Tmid [kN/m]	Specified minimum F _{as-entail} static	Actual calculated F _{as-entail} static	Specified minimum F _{as-entail} seismic	Actual calculated F _{as-entail} seismic	Product name
1	0.20	47.3	25.83	12.06	N/A	1.833	N/A	1.419	100
2	0.90	47.3	28.80	11.21	N/A	1.644	N/A	1.322	100
3	1.40	47.3	30.57	10.36	N/A	1.549	N/A	1.278	100
4	2.20	47.3	30.93	9.22	N/A	1.331	N/A	1.290	100
5	3.00	47.3	26.67	8.08	N/A	1.776	N/A	1.493	100
6	3.80	37.9	22.40	6.94	N/A	1.693	N/A	1.417	80
7	4.60	28.4	18.13	5.80	N/A	1.567	N/A	1.386	60
8	5.40	28.4	13.87	4.67	N/A	2.049	N/A	1.693	60
9	6.20	28.4	10.30	3.53	N/A	2.766	N/A	2.236	60

RESULTS for PULLOUT Live Load included in calculating Tmax

NOTE: Live load is not included in calculating the overburden pressure used to assess pullout resistance.

#	Geopier Elevation [m]	Coverage Ratio	T _{max} [kN/m]	T _{mid} [kN/m]	L _e [m] (see NOTE)	L _a [m]	Avail. Static Pullout, P _r [kN/m]	Specified Static F _s	Actual Static F _s	Avail. Seismic Pullout, P _r [kN/m]	Specified Seismic F _s	Actual Seismic F _s
1	0.20	1.000	25.83	12.06	4.69	0.11	538.0	N/A	20.824	430.4	N/A	11.357
2	0.90	1.000	28.80	11.21	4.36	0.44	488.4	N/A	16.263	374.7	N/A	9.365
3	1.40	1.000	30.57	10.36	4.03	0.77	482.8	N/A	11.179	322.3	N/A	7.875
4	2.20	1.000	30.93	9.22	3.38	1.22	321.3	N/A	10.452	258.7	N/A	6.442
5	3.00	1.000	26.67	8.08	3.14	1.66	753.5	N/A	9.469	202.9	N/A	5.814
6	3.80	1.000	22.40	6.94	2.76	2.10	199.4	N/A	8.501	152.3	N/A	5.191
7	4.60	1.000	18.13	5.80	2.26	2.54	136.9	N/A	7.548	109.5	N/A	4.574
8	5.40	1.000	13.87	4.67	1.31	2.99	92.2	N/A	6.649	73.7	N/A	3.979
9	6.20	1.000	10.30	3.53	1.37	3.43	36.2	N/A	5.355	43.0	N/A	3.206

상주-영천고속도로 2024~2025년 시설물 안전점검 용역 (25년 하반기 정밀안전점검)
Copyright 1999-2011 ADAMA Engineering, Inc. License number: M0106-302410 Page 9 of 10MSW - Mechanically Stabilized Earth Walls
Design Date: 20 Apr 22 09:59:24
설계일자: 2024.04.22 09:59:24

RESULTS for CONNECTION (static conditions) Live Load included in calculating Tmax

#	Geopier Elevation from Base [m]	Geopier Diameter [mm]	Reduction factor for corrosion [mm/mm]	Reduction factor for corrosion [mm/mm]	Available Geopier strength [kN/m]	Available Geopier strength, Tieable [kN/m]	Required Geopier strength [kN/m]	Product name	
							Specified Actual	Specified Actual	
1	0.20	25.8	1.00	0.90	81.8	47.3	N/A	1.83	100
2	0.90	28.8	1.00	0.90	81.8	47.3	N/A	1.64	100
3	1.40	30.6	1.00	0.90	81.8	47.3	N/A	1.55	100
4	2.20	30.9	1.00	0.90	81.8	47.3	N/A	1.53	100
5	3.00	26.7	1.00	0.90	81.8	47.3	N/A	1.78	100
6	3.80	22.4	1.00	0.90	65.5	37.9	N/A	1.69	80
7	4.60	18.1	1.00	0.90	49.1	28.4	N/A	1.57	60
8	5.40	13.9	1.00	0.90	49.1	28.4	N/A	1.54	60
9	6.20	10.3	1.00	0.90	49.1	28.4	N/A	2.71	60

RESULTS for CONNECTION (seismic conditions) Live Load included in calculating Tmax

#	Geopier Elevation Elevation from [m] [ft]	Geopier Diameter Diameter [mm]	Reduction factor for corrosion [mm/mm]	Reduction factor for corrosion [mm/mm]	Available Geopier strength [kN/m]	Required Geopier strength [kN/m]	Product name

상주-영천고속도로 2024~2025년 시설물 안전점검 용역 (25년 하반기 정밀안전점검)
Copyright 1999-2011 ADAMA Engineering, Inc. License number: M0106-302410 Page 10 of 10

지표지질조사

제 4 장 조 사 결 과

4.1 지표지질 조사

4.1.1 지형 및 지질특성

가. 지형 2

·이 지역의 지질은 백악기 경산층군의 층·하수층인 전주층 상부로부터 최상부의 자연층까지 분포하고 있으며 경산층군 상부에 해당하는 신리이층군에는 중회암층이 현재까지 없음

·이 층을 팔공산화강암을 비롯해서 산성 또는 중성 화강암류 다양한 종에 광범하고 있음

4. 지형특성

고위군계의 팔공산(해발 1190m)을 최고봉으로 등지고 긴 산맥을 이루고, 침상군계의 보현산(해발 1124m)에서 서쪽으로 산맥을 이루며 팔각산(해발 750m)에 이르러 북서로 대봉과 복두산 (해발 879m), 독녀봉(해발 564m)으로 연결되는 산맥과 남서로 팔각산(해발 750m)-화산 (해발 828m)-월암산(해발 550m) 으로 이어지는 산맥을 이룬다.

동부는 노고산-좌산, 북서로 조림산(해발 637m), 태봉산 (해발 483m) 능선, 마청산(해발 433m), 물부리산(해발 354m), 건지봉(해발 471m) 등이 위치함

서우는 팔공산에서 분리된 시루봉(해발 714m)과 북서로 발달한 긴 봉산, 북서산(해발 302m), 남쪽으로 길게 뻗은 물두리 산봉, 북부의 청화산봉에서 남동-남-북서로 발달하는 선진(해발 680m) 봉과 삼정산(해발 440m) 꼭대기에서 남남서로 발달하여 북주산(해발 509m)으로 연결되는 긴 봉산과

본문 주제를 좀더 이해하기 위하여

본문은 서쪽 산맥 지역에서 발생하는 고산형과 안성, 선내강과 홍유지는 각각 협곡형, 풍요강으로
유입되는 넓형곡, 북으로 발원하여 흐르는 원형의 구릉의 협곡형, 양면적 폭우부 일출선-구릉
간 계곡에서 발원 하여 북으로 흐르는 사할에서 남한에 접하여는 홍유현에서 하천으로 합류되고,
근처에 동부에서 서쪽으로 흐르는 선안천의 원형에 합류되며, 원형은 사할에서 북동쪽으로 상주군 내동
면에서 남동쪽으로 유입됨

다. 본문을 독해

구분	지질특성	지형도
동충송 (전충송)	-역암 또는 역동사암을 기저로 하는 협곡의 발달로 구분 -대체로 NNE의 주향과 10°~15°SE의 경사를 이루	
일직송 (일직송)	-역암, 역편마암, 사암, 일로스트론, 미회암, 역암 및 세암로 구성 -대체로 NNE°~15°E 주향과 10°~15°E 경사 이루	
산성 및 송성 암역	-주로 산성암맥역, 편암암역 암맥도 일부 분포 -지형적으로 지치대운 형성 발달역의 종축을 따라 곡곡역해있으며 일부는 낮은 주운의 동쪽측에 분포	

39 |

성주~영천 고속도로 민간투자사업 6공구 실시설계

라. 시장 거래도

제정시대	출판명	특징	비고
제4기	홍치경(洪致景)	·학문 및 선학적 지식론	
		· ~ ~ 부절함 ~ ~	
	산성왕약(山成王藥) 홍성왕약(洪成王藥)	·재상적 지략	·전 우권에서 거만함을 감함
출판 역사		· ~ ~ 권면 ~ ~	
	문성훈론 찬안정철(文成勳論 贊安正哲)	·주국 정치현상도 주성	·문호로서 미흡
		· ~ ~ 권면 및 분석 ~ ~	
	하정훈론 일직훈(河正勳論 一職勳)	·사상, 학제, 역사적 서설, 학행 ·주국 사상이 우세	·40주권 종합주 및 50주권 종합주
	신도훈론 진주훈(新道勳論 進周勳)	·역할론, 사정, 서설의 교묘 ·학무에서사 의회적 혼용 문로	·50주권 전 우권
		· ~ ~ 부절함 ~ ~	
신영프라이더	특강강설 권안정철(Capgnil 權安正哲)	·정치적 무능력론도 발달 ·재상적 지략	·100주권 미흡 일부 분포

4.1.2 영상정보를 활용한 선형 구조 분석

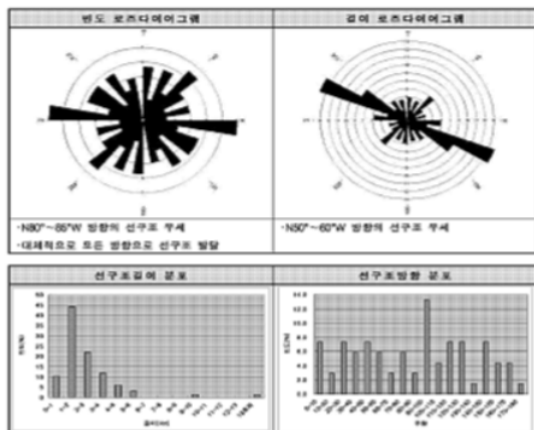
가. 성공역시영상 분석

- 목적
 - 자연지역의 광역적인 지형 특성 파악 및 선형구조 발달 상태 파악
 - 지형 및 지질특성(층리, 절리, 암석 등)의 선구조파악
 - 지형구조에 대한 지질정보와 단층, 절리 등에 의한 광역적인 선구조 해석
- 절차 및 방법
 - 30m 해상도의 Landsat TM 위성영상상을 이용하여 분석 실시
 - 선형 강도 계산된 공간, 주성분 분석, 엔트로피 분석 등을 통해 광역 선구조 특성에 이용
 - 식생지수, 습도도 분석을 통해 서열 및 포함관계 분석 실시
- 특성영상결과

산형곡과관절리면부석	곡관절리면	복합면부석
		
고주파음으로 Logarithmic 음파를 직 접 입사하여 산포도 관찰 -음파의 주파, 음 세지대, 반 공률등의 측정 가능함	-음상 내의 지형 또는 선구조의 방향성, 경계면이 지층 지층의 변위량 감을	-음계의 대, 소 선구조 파악 -수심선 방향성 N45°-90°W 내지름 -곡률선으로 4개의 선구조, 2 개의

140

제 4 장 조 사 결 과



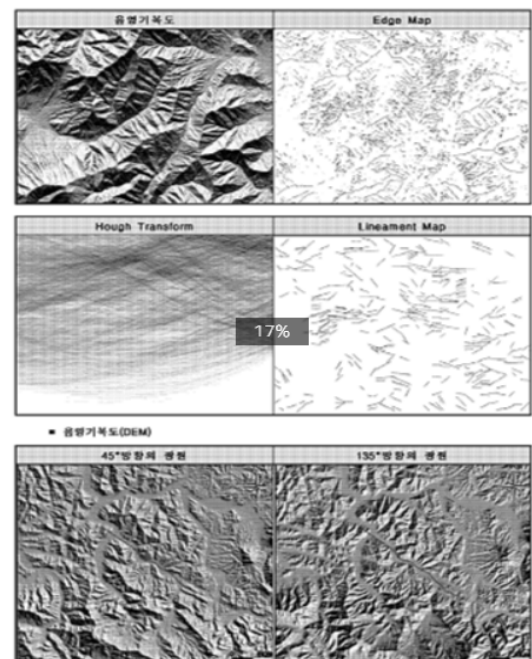
4. 음향계측도(ICM)를 이용한 선구조 분석

- 목적
 - 사업지역에 대한 종합한 현황구조 분석
 - 수치지오투에 의한 음영가격도 작성으로 선구조의 일단 방향 확인
 - 선구조의 검토 및 반영분석 등을 통한 선구조 분석분석 파악
 - 분석 방법 및 과정
 - 수치지오투에서 작성된 DEM(Digital Elevation Model) 음영가격도를 이용, 선구조 추출
 - 선구조의 검토 및 반영에 대한 가용성 분석을 통한 선구조 분석분석 파악 및
- 연구 내용
 - 연구 목적
 - 연구 범위
 - 연구 방법
 - 연구 결과
 - 연구 결론



41 |

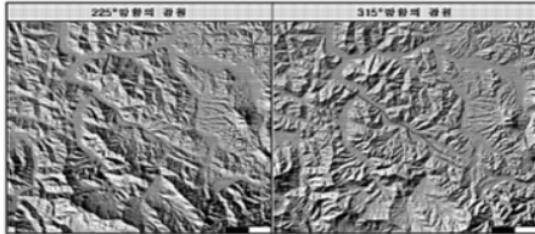
상주~영천 고속도로 민간투자사업 6공구 실시설계



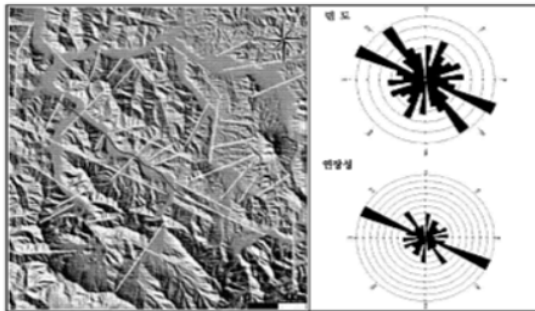
142

지표지질조사

제 4 장 조사 결과



■ 광물 분석

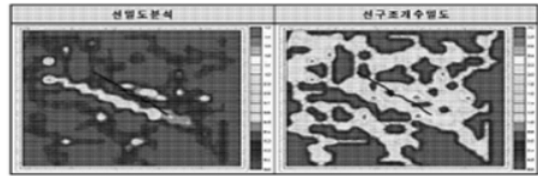


- 광물결과 총 77개의 채, 소 선구조 파악
- 여러 방향의 선구조가 광물이나 가장 두세한 방향의 선구조는 $NEO^{\circ} \sim 70^{\circ}W$, $NO^{\circ} \sim 40^{\circ}W$ 로 나타남
- $NEO^{\circ} \sim 70^{\circ}W$ 방향의 선구조가 방향성이 가장 확실히 판독됨
- 과압노선은 7개의 선구조가 고차일 것으로 추정됨

43

상주-영천 고속도로 민간투자사업 8공구 실시결과

다. 선구조 및도분석

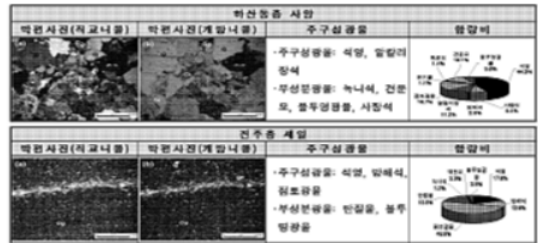


최종 선구조 및도



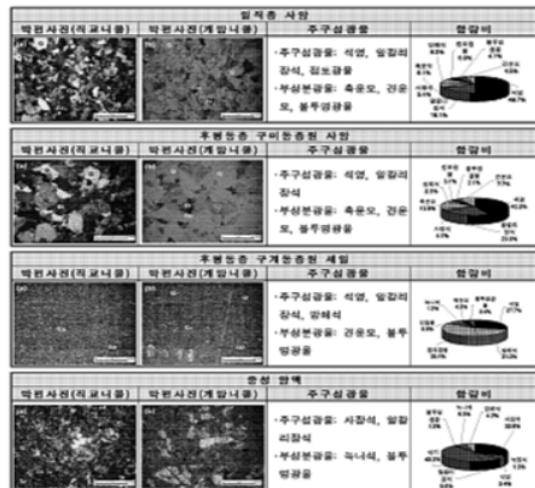
4.1.3 괴임구간 암석 분석

■ 암석의 편이성 관찰 및 Model 분석 결과



44

제 4 장 조사 결과

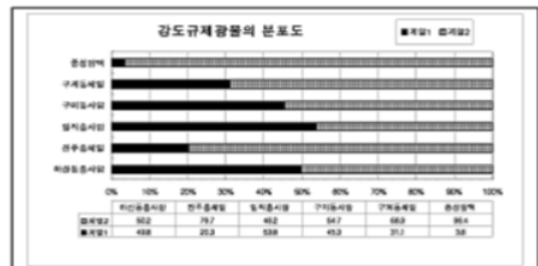


■ 광물 분석

- 각 입출간에 강도규제광물과 동위원소광물의 비율을 비교해 본 결과, 강도규제 광물에는 석영 및 플루토광물을 가장 많이 함유한 일직선 사선, 화산암류 사선, 구이들 사선, 구계들 세일, 관주들 세일, 종횡암류의 수으로 강도규제 광물로 광물광
- 그러나, 세일의 경우에는 일출으로 인한 보거일(Bohrer)이 발달하고 있음. 또한 이 보거일과 같은 방향으로 일출이 된 것 또는 종횡암류에 의해 종횡암류로써 이광선이 곧 것으로 인한
- 종지 일출광물과 분포하는 종지과 평행한 방향성을 가지고 배열됨. 이러한 배열은 광물 광선 하에서 관찰하여 구성광물들이 일출광물에서 공통의 소광상대를 보여주는 사실로서 인지됨. 이러한 조직은 주로 다형광물과 일출광물의 결과로 일출광물들이 종지과 평행하게 배열되기 때문에 형성

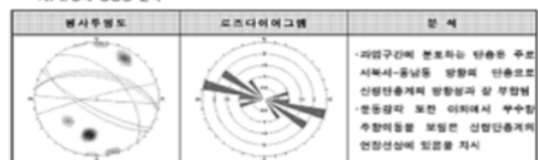
45

상주-영천 고속도로 민간투자사업 8공구 실시결과

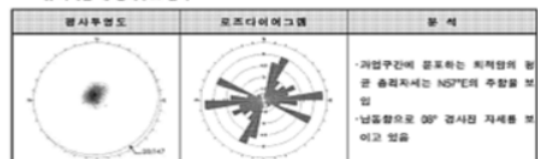


4.1.4 괴임구간 지질구조 분석

가. 단층의 방향성 분석



나. 지층내 내 층리구조 분석

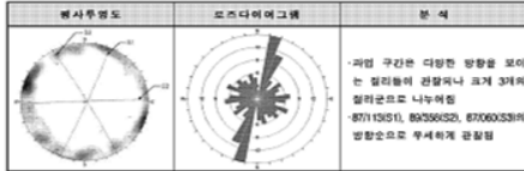


46

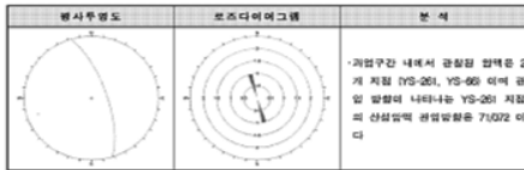
지표지질조사

제 4 장 조 사 결 과

다. 정리구조사 분석

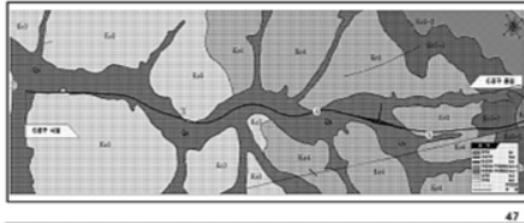


라. 골짜기 방향 분석



4.15 과업구간 불연속면 특성 분석

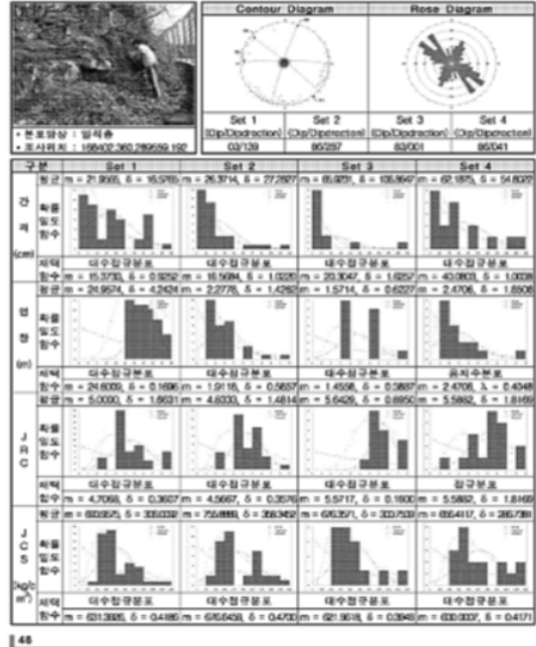
가. 조사위치



상주-영천 고속도로 민간투자사업 8공구 실시설계

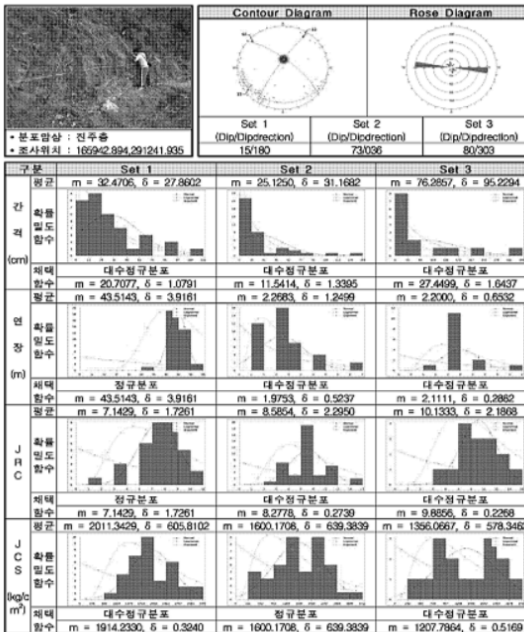
나. 조사결과

■ Scanline-106

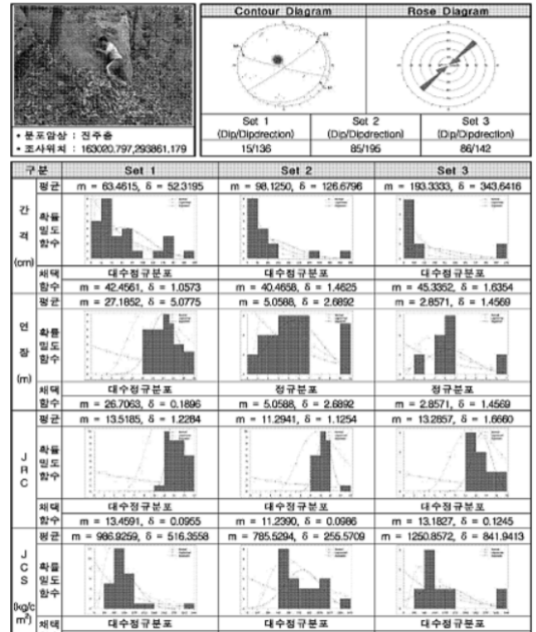


제 4 장 조 사 결 과

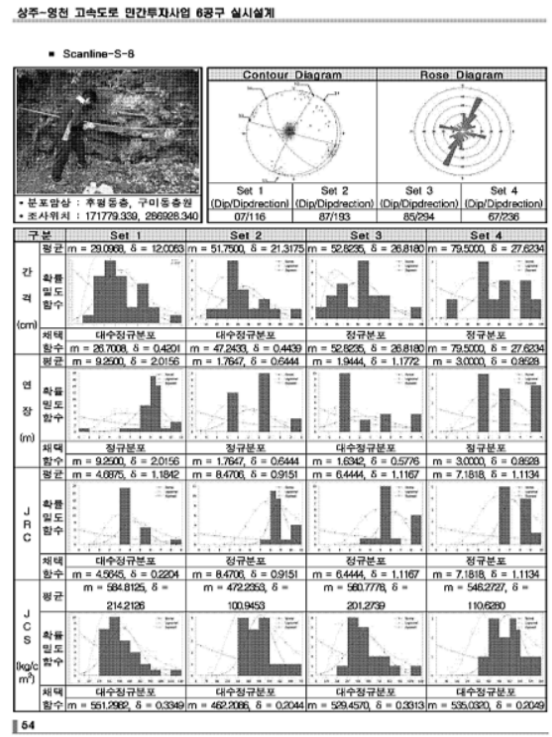
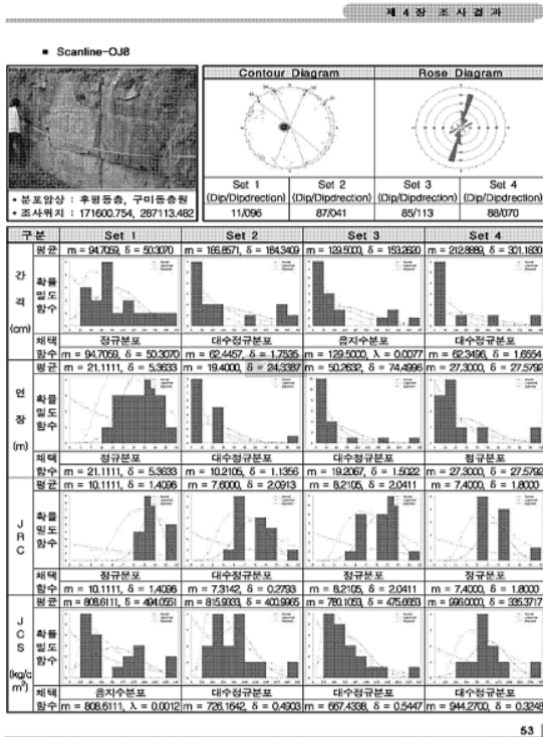
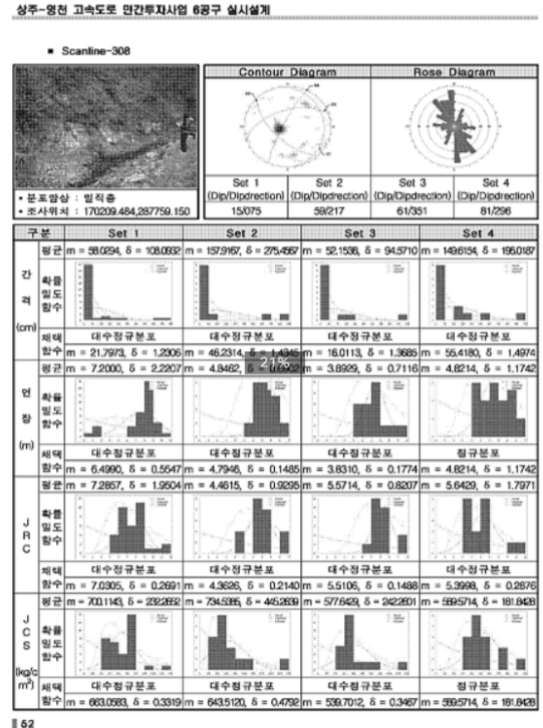
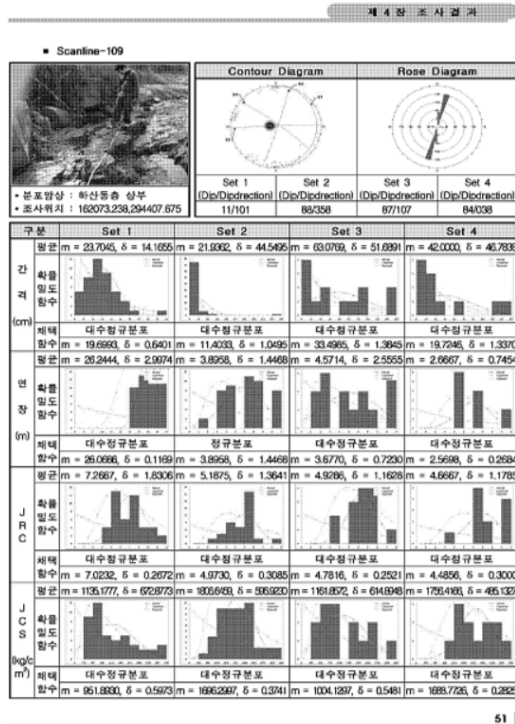
■ Scanline-107



■ Scanline-108



지표지질조사



지표지질조사

제 4 장 조 사 결 과

다. 불연속면 종합

■ Scanline-106의 불연속면 종합

구 분	Set 1	Set 2	Set 3	Set 4
필터특성	3/139 k=352.14	86/287 k=32.03	83/301 k=69.79	85/341 k=47.99
간 격 (cm)	m = 15.3733, δ = 0.9232	m = 16.5884, δ = 1.0220	m = 20.3047, δ = 1.6257	m = 40.0803, δ = 1.0036
면 장 (m)	m = 24.6003, δ = 0.1696	m = 1.9118, δ = 0.5857	m = 1.4558, δ = 0.3687	m = 2.4706, λ = 0.4048
JRC	m = 4.7068, δ = 0.3607	m = 4.5607, δ = 0.3576	m = 5.5717, δ = 0.1000	m = 5.5882, δ = 1.8169
JCS (kg/cm²)	m = 631.306, δ = 0.4186	m = 676.6459, δ = 0.4700	m = 621.9618, δ = 0.3949	m = 600.0037, δ = 0.4171

■ Scanline-107의 불연속면 종합

구 분	Set 1	Set 2	Set 3	Set 4
필터특성	15/180 k=1899.89	73/036 k=28.97	80/303 k=68.94	-
간 격 (cm)	m = 20.7077, δ = 1.0791	m = 11.5414, δ = 1.3395	m = 27.4496, δ = 1.6437	-
면 장 (m)	m = 43.5143, δ = 3.9161	m = 1.9753, δ = 0.5207	m = 2.1111, δ = 0.2882	-
JRC	m = 7.1428, δ = 1.7261	m = 8.2778, δ = 0.2739	m = 9.8656, δ = 0.2258	-
JCS (kg/cm²)	m = 1914.2333, δ = 0.3340	m = 1001.1708, δ = 636.3636	m = 1307.7864, δ = 0.5189	-

■ Scanline-108의 불연속면 종합

구 분	Set 1	Set 2	Set 3	Set 4
필터특성	15/136 k=474.86	85/195 k=51.81	86/142 k=45.03	-
간 격 (cm)	m = 42.4561, δ = 1.0573	m = 40.4658, δ = 1.4525	m = 45.3352, δ = 1.6354	-
면 장 (m)	m = 26.7063, δ = 0.1896	m = 5.0588, δ = 2.6892	m = 2.8571, δ = 1.4569	-
JRC	m = 13.4581, δ = 0.0955	m = 11.2090, δ = 0.0966	m = 13.1827, δ = 0.1245	-
JCS (kg/cm²)	m = 886.7432, δ = 0.4148	m = 748.9651, δ = 0.3135	m = 1048.2130, δ = 0.5612	-

55

상주-영천 고속도로 민간투자사업 8공구 실시설계

■ Scanline-109의 불연속면 종합

구 분	Set 1	Set 2	Set 3	Set 4
필터특성	11/101 k=1456.96	88/356 k=62.37	87/107 k=71.71	84/036 k=94.66
간 격 (cm)	m = 19.6993, δ = 0.6401	m = 11.4033, δ = 1.0495	m = 33.4965, δ = 1.3645	m = 19.7246, δ = 1.3970
면 장 (m)	m = 26.0686, δ = 0.1169	m = 3.8258, δ = 1.4469	m = 3.6770, δ = 0.7230	m = 2.5698, δ = 0.2684
JRC	m = 7.0232, δ = 0.2672	m = 4.9730, δ = 0.3085	m = 4.7816, δ = 0.2521	m = 4.4856, δ = 0.3000
JCS (kg/cm²)	m = 951.8930, δ = 0.5073	m = 1066.3697, δ = 0.3741	m = 1004.1287, δ = 0.5481	m = 1089.7726, δ = 0.2825

■ Scanline-308의 불연속면 종합

구 분	Set 1	Set 2	Set 3	Set 4
필터특성	15/075 k=70.12	59/217 k=51.12	61/351 k=40.97	81/296 k=78.63
간 격 (cm)	m = 21.7973, δ = 1.2306	m = 46.2314, δ = 1.4345	m = 16.0113, δ = 1.3985	m = 56.4180, δ = 1.4874
면 장 (m)	m = 6.4880, δ = 0.5947	m = 4.7946, δ = 0.1485	m = 3.8310, δ = 0.1774	m = 4.8214, δ = 1.1742
JRC	m = 7.0335, δ = 0.2891	m = 4.3628, δ = 0.2140	m = 5.5106, δ = 0.1486	m = 5.3888, δ = 0.2876
JCS (kg/cm²)	m = 663.0983, δ = 0.3319	m = 643.5120, δ = 0.4792	m = 538.7012, δ = 0.3487	m = 586.5714, δ = 181.848

■ Scanline-OJB의 불연속면 종합

구 분	Set 1	Set 2	Set 3	Set 4
필터특성	11/096 k=662.36	87/041 k=149.18	85/113 k=50.29	89/070 k=84.71
간 격 (cm)	m = 94.7039, δ = 50.3070	m = 62.4457, δ = 1.7536	m = 129.5003, λ = 0.0077	m = 82.3495, δ = 1.6664
면 장 (m)	m = 21.1111, δ = 5.3633	m = 10.2105, δ = 1.1356	m = 19.2007, δ = 1.5022	m = 27.3000, δ = 27.5792
JRC	m = 10.1111, δ = 1.4699	m = 7.3142, δ = 0.2759	m = 8.2106, δ = 2.0411	m = 7.4200, δ = 1.8000
JCS (kg/cm²)	m = 808.6111, λ = 0.0012	m = 726.1642, δ = 0.4833	m = 667.4338, δ = 0.5447	m = 944.2703, δ = 0.3248

56

제 4 장 조 사 결 과

■ Scanline-S-8의 불연속면 종합

구 분	Set 1	Set 2	Set 3	Set 4
필터특성	0/716 k=64.39	87/193 k=68.60	85/294 k=70.65	67/206 k=35.47
간 격 (cm)	m = 26.7008, δ = 0.4201	m = 47.2433, δ = 0.4439	m = 32.8235, δ = 26.8180	m = 79.5000, δ = 27.6234
면 장 (m)	m = 9.2500, δ = 2.0156	m = 1.7647, δ = 0.6444	m = 1.6342, δ = 0.5775	m = 3.0000, δ = 0.8528
JRC	m = 4.5645, δ = 0.2204	m = 8.4708, δ = 0.9151	m = 6.4444, δ = 1.1167	m = 7.1818, δ = 1.1134
JCS (kg/cm²)	m = 551.2982, δ = 0.3340	m = 482.2086, δ = 0.2044	m = 529.4570, δ = 0.3313	m = 535.0320, δ = 0.2040

57

9.2.2 시설물 점검이력

대상시설물은 2종 시설물로서 준공이후 기준에 따라 정기안전점검, 정밀안전점검, 성능평가를 지속적으로 실시해 왔으며, 이력사항은 다음과 같다.

【표 9.2.1】 점검이력사항

번호	기간	점검진단기관명	책임기술자	점검종류	점검 결과	안전등급
1	2017.11.13 ~2017.12.28	(주)명성엔지니어링	인승철	정기안전점검	불력식옹벽9에 대한 점검결과, 주요 손상으로는 블록 전면부 균열이 국부적으로 발생한 것으로 조사되었다. 기 발생한 손상부는 내구성 확보 차원의 보수가 필요하다.	양호
2	2018.05.28 ~2018.06.29	(주)명성엔지니어링	인승철	정기안전점검	불력식옹벽9에 대한 점검결과, 주요 손상으로는 블록 전면부 균열, 이격이 국부적으로 발생한 것으로 조사되었다. 기 발생한 손상부는 내구성 확보 차원의 보수가 필요하다.	양호
3	2018.10.23 ~2018.12.14	(주)명성엔지니어링	인승철	정기안전점검	불력식옹벽9에 대한 점검결과, 블록 전면부 균열 및 파손, 이격이 국부적으로 발생한 것으로 조사되었다. 기 발생한 손상부는 내구성 확보 차원의 보수가 필요할 것으로 판단된다.	양호
4	2019.03.18 ~2019.05.28	(주)명성엔지니어링	인승철	정기안전점검	불력식옹벽9에 대한 외관조사 결과, 블록 전면부 균열 및 파손, 이격이 국부적으로 발생한 것으로 조사되었다. 기 발생한 손상부는 내구성 확보 차원의 보수가 필요할 것으로 판단된다.	양호
5	2019.09.16 ~2019.12.27	(주)명성엔지니어링	장진원	정밀안전점검	본옹벽에대한정밀안전점검결과,문제점이 없는최상의상태인 "A"등급의우수한상태로평가되었다. 불력식벽09의전면부,배수시설,상부성토부,기초부에는구조적결함이없는양호한상태로조사되었고,사용성에문제는없는상태로주기적인점검을통한신규손상의발생확인등에대한유지관리가필요하다고판단된다.	A등급
6	2020.05.12 ~2020.06.30	(주)명성엔지니어링	인승철	정기안전점검	불력식옹벽9에 대한 외관조사 결과, 블록 전면부 유간불량이 국부적으로 발생한 것으로 조사되었다. 기 발생한 손상부의 경우 옹벽의 안전성에 영향을 미칠만한 손상은 아니므로 주의관찰 후 손상의 진전시 적절한 조치를 취하는 것이 바람직 할 것으로 판단된다.	양호

【표 9.2.1】 점검이력사항(계속)

번호	기간	점검진단기관명	책임기술자	점검종류	점검 결과	안전 등급
7	2020.08.31 ~2020.12.31	(주)명성엔지니어링	인승철	2종성능평가	? 안전성능평가는외관상관찰되는시설물의 결함을중심으로조사·평가하였으며,현장 조사및분석결과중대결함은관찰되지않았고,사용성에문제는없는상태로주기적인점검을통한신규손상의발생확인등에대한유지관리가필요하다고판단됨. ? 내구성능평가는시간에따라변화하는안전성능저하에영향을미치는요소에대한평가로서본콘크리트옹벽의열화진전평가및열화환경평가를종합하여분석한결과,평가결과 "A"로평가됨. ? 종합평가결과,외관상결함,손상등의요인에대한문제점이없고내구성능저하가능성이 낮으며외부환경조건변화등을수용할수있는 성능수준인A(우수)등급으로평가됨. ? 본보강토옹벽의성능목표등급은세부지침에의거하여옹벽의일반적인성능목표인"B"등급으로성능목표를설정하였으며,현재성능은목표성능을상회하여매우만족하는 "A"등급상태로주기적인점검및관리를통한평가저해요소에대한관리가이루어진다면시설물의안전및내구성에는문제가없을것으로판단됨.	A등급
8	2020.08.31 ~2020.12.31	(주)명성엔지니어링	인승철	정기안전점검	블럭식옹벽9에 대한 외관조사 결과, 블록 전면부 유간불량이 국부적으로 발생한 것으로 조사되었다. 기 발생한 손상부의 경우 옹벽의 안전성에 영향을 미칠만한 손상은 아니므로 주의관찰 후 손상의 진전시 적절한 조치를 취하는 것이 바람직 할 것으로 판단된다.	양호
9	2021.03.08 ~2021.06.07	(주)명성엔지니어링	장진원	정기안전점검	블럭식옹벽9에 대한 외관조사 결과, 블록 전면부 밀림이 국부적으로 발생한 것으로 조사되었다. 기 발생한 손상부의 경우 옹벽의 안전성에 영향을 미칠만한 손상은 아니므로 주의관찰 후 손상의 진전시 적절한 조치를 취하는 것이 바람직 할 것으로 판단된다.	양호
10	2021.08.25 ~2021.12.10	(주)명성엔지니어링	장진원	정밀안전점검	-전면부블럭밀림 -기초부상태양호 -주변영향인자상태양호	A등급

【표 9.2.1】 점검이력사항(계속)

번호	기간	점검진단 기관명	책임 기술자	점검종류	점검 결과	안전 등급
11	2022.05.16 ~2022.06.24	(주)명성엔 지니어링	정지운	정기안전 점검	- 블록 전면부 밀림	양호
12	2022.09.19 ~2022.11.30	(주)명성엔 지니어링	이상훈	정기안전 점검	- 블록 전면부 밀림	양호
13	2023.04.03 ~2023.06.16	(주)명성엔 지니어링	정지운	정기안전 점검	- 블록 전면부 밀림	양호
14	2023.07.03 ~2023.12.08	(주)명성엔 지니어링	이상훈	정밀안전 점검	-전면부블록밀림등 -기초부상태양호 -주변영향인자상태양호	A등급
15	2024.06.10 ~2024.06.28	(주)명성엔 지니어링	정지운	정기안전 점검	- 블록 전면부 밀림	양호
16	2024.09.23 ~2024.12.03	(주)명성엔 지니어링	정지운	정기안전 점검	- 블록 전면부 밀림	양호
17	2025.03.24 ~2025.06.18	(주)명성엔 지니어링	정지운	정기안전 점검	-옹벽블록전면부밀림,균열등 -기초지반상태양호 -배수시설상태양호 -사면상태양호	양호

9.2.3 전차 정밀안전점검 실시결과(2023년12월)

구분	정밀안전점검 결과	비고
용역명	상주영천고속도로 시설물 안전·하자점검 및 성능평가 용역(정밀안전점검)	
용역기간	2023-07-03 ~ 2023-12-08(일)	
용역사	(주)명성엔지니어링	
현장조사결과	■ 전면부 블록 밀립 등 ■ 기초부 상태양호 ■ 주변영향인자 상태양호	
비파괴조사	■ 금회(2023년) 정밀안전점검을 실시하면서 전면 패널부에 대한 반발경도시험을 실시한 결과, 시험시 전개소에서 설계기준강도 100%이상의 강도비를 보이고 있어 콘크리트 강도는 양호한 상태를 유지하고 있는 것으로 판단된다. 또한 전회(2021년) 정밀안전점검에서 실시한 강도 값과 비교하여 전면 패널의 강도저하 등 별다른 문제점은 없는 것으로 확인되었다.	
안전성평가 (진단시)	■ 해당없음	
상태평가	■ 손상결함도 지수 0.00으로 A등급	
보수보강 (진단시)	■ 해당없음	

구분	정밀안전점검 결과	비고
종합의견	■ 블럭식 옹벽 09의 전면부에는 기 손상인 블럭 밀림이 조사되었으며, 시설물에 영향을 미치는 중대한 손상은 아닌 것으로 보이나 주기적인 점검을 통한 강우시 성토부 토사유실 등의 2차 손상의 발생여부를 확인하는 유지관리가 필요하다. ■ 주변영향인자(사면부, 배수시설)에서는 손상이 없는 양호한 상태로 조사되었으나, 상부 배수로 설치부에 과도한 식생이 산재하여, 추후 원활한 점검을 위한 정비 등의 조치가 필요하다. ■ 지반, 기초부의 경우 침하, 활동, 전도 등 구조적인 손상결함 및 세굴이 없는 양호한 상태로 조사되었으며, 주기적인 점검을 통하여 지반, 기초부의 손상발생 여부 확인 등의 유지관리가 필요할 것으로 사료된다. ■ 금회 조사 시기에는 사용성에 문제는 없는 상태로 판단되나 주기적인 점검을 통한 손상의 증가 및 확대 등에 대해 확인, 조치를 실시하는 유지관리가 필요할 것으로 판단된다. ■ 공중이 이용하는 부위중 도로포장은 본문의 지반, 기초부, 주변영향인자에 기입된 내용으로 대체하였으며, 도로부 신축이음부, 추락방지시설, 환기구 등의 덮개는 미설치된 상태이다. ■ 측량결과, 전회 및 설계도서와 비교하여 검토한 결과, 미소한 차이가 확인되었으며, 측량시 발생할 수 있는 측량기기 오차, 측량기기 사용 종류의 차이와 측량시 발생할 수 있는 오차내로서, 침하, 전도, 활동 등이 발생하지 않은 상태로 판단된다. ■ 강도시험결과, 설계기준강도를 상회하는 양호한 상태로 확인되었다. ■ 대상 옹벽은 평가기준에 따른 결함지수는 0.00, 상태평가결과는 “A” 로 산정되었다. ■ 종합평가 결과, 대상시설물의 안전등급은 “A등급 : 문제점이 없는 최상의 상태” 으로 지정하였다 ■ 대상 시설물은 금회 점검결과, 정밀안전진단 및 사용제한이 필요치 않다. ■ 전면부에서 금회 조사된 S1의 블럭 밀림 손상은 옹벽 최상단 마감부에 발생한 손상으로 시공미흡(마감미흡)에 의한 손상으로 판단된다. 시설물의 사용성에 영향을 주는 구조적인 손상은 아니나 강우시 상부 성토부 토사유실을 방지하지 못하고 탈락의 가능성을 배제하지 못하므로 정비 등의 보수를 실시하는 것이 필요하다.	

9.2.4 2중 성능평가 실시결과(2020년 12월, ㈜명성엔지니어링)

가. 안전성능평가 결과

안전성능 평가 결과 산정표			
시설물명	불력식 옹벽 09		
평가 구분	결합지수	평가 결과	비 고
상태안전성능	0.00	A	—
구조안전성능	0.14	A	—
안전성능 결과	○상태안전성능과 구조안전성능 등급 중 최소등급 선택. ○안전성능평가 결과 : A등급		

나. 내구성능평가 결과

평가항목		등급	등급 점수	비고
열화 진전 평가	탄산화 깊이	—	—	—
	피복(표면부) 콘크리트 품질	A	0.08	—
	염화물 침투량 평가	—	—	—
열화 환경 평가	제설제 염해환경	A	0.08	—
	비래염분 염해환경	A	0.08	—
	동해환경	A	0.08	—
결합도 지수				0.08
등 급				A

다. 종합평가 결과

시설물의 종합평가 결과 산정표				
시설물명	불력식 옹벽 09		분류	상주영천고속도로
평가 구분	성능평가 지수	평가 결과	성능간가중치(Wn)	비 고
안전성능평가	Ps=0.140	A	0.8	—
내구성능평가	Pd=0.080	A	0.2	—
종합평가 결과	○옹벽의 종합평가 지수(P) $= \sum(\text{성능평가지수}(pn) \times \text{성능간 가중치}(Wn))$ $= (0.140 \times 0.8) + (0.080 \times 0.2) = 0.128$ ○종합평가 결과 : A등급			

라. 종합결론

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

9.2.5 시설물 보수 이력

【표 9.2.2】 보수이력사항

번호	공사명	공사 구분	보수보강공사 부위	설계자	시공자
	공사기간		공사내역	공사비(천원)	책임기술자
1	상주영천고속도로 민간투자사업 건설공사 6공구	보수	전면부	(주)수성엔지니어링 , (주)진화기술공사	지에스건설(주)
	2018-07-01 ~ 2018-12-31		파손보수	0	-

FMS상 이외에 주기적으로 일상적인 보수가 실시되고 있는 것으로 확인되었다.

9.2.6 시설물의 내진설계 여부 확인

【표 9.2.3】 내진설계 여부 확인

검토대상 부재	설계적용여부	결과	검토결과 요약
해당사항 없음	적용		

9.2.7 시설물의 용도변경 여부 확인

FMS(시설물정보종합관리시스템) 상에 용도변경 이력은 없는 것으로 확인되었다.

9.2.8 주변환경 및 하중변화

불력식 옹벽 09는 대구광역시 군위군 부계면 창평리에 위치하고 상주영천고속도로 하부에 시공되어있는 보강토 옹벽이다.

FMS(시설물통합정보관리시스템 fms.or.kr) 및 관리주체인 상주영천고속도로(주)에 보관된 준공관련자료를 검토한 결과 준공시 고려되었던 하중 이외의 추가하중은 없는 상태이며, 향후 본 옹벽 및 옹벽 상부에 부속시설 설치시 그에 따른 구조검토를 실시하여 하중변화에 따른 옹벽의 안정성을 확보하여야 할 것이다.

또한, 준공도면 및 기 실시되었던 점검자료를 검토한 결과 준공시와 점검일현재의 옹벽 주변 현황의 변화는 없는 것으로 검토되었다.

	
상부 상태현황 전경	상부 상태현황 전경
	
기초부 상태현황 전경	기초부 상태현황 전경

【사진 9.2.1】 주변환경 및 하중변화 전경

9.2.9 수집자료 검토결과 및 점검방향 설정

【표 9.2.4】 수집자료 검토결과 및 점검방향 설정

구 분	수집 자료	자료분석 결과	진단과업 진행방향
건 설 관 련 자 료	◇ 준공도서 - 지반조사보고서 - 각종계산서 - 공사시방서 - 준공내역서 - 준공도면 - 실시설계보고서 - 기타 특이사항 보고서 - 사고기록 등	◇ 구조계산서 및 준공도면은 설계당시 기준에 준하여 작성된 것으로 확인됨 ◇ 주요 설계변경 내용 및 시공시 문제점이 없는 것으로 파악됨	◇ 현장조사 시 부재치수를 실측하여 준공도면과 비교·검토함 ⇒ 치수가 상이할 경우 도면을 재작성하며 실측치를 구조계산에 반영(발주처협의) ⇒ 치수가 동일할 경우 준공도면을 기준으로 과업 진행 ◇ 구조물의 채워변경확인 및 추가손상 발생에 대한 안정성 확보여부 확인
유 지 관 리 자 료	◇ 전차 성능평가 보고서 ◇ 전차 정밀안전점검 및 안전점검 보고서 ◇ 사고기록 ◇ 보수·보강 이력 - 시설물정보관리종합시스템(FMS) 및 전차 점검보고서 보수 및 점검이력	◇ 부재별 중점손상 - 전면부 블럭 밀림 등 - 기초부 상태양호 - 주변영향인자 상태양호 ◇ FMS상 등재된 보수이력 외에 주기적인 보수가 실시되고 있는 것으로 확인됨	◇ 전회 점검결과와 금회 점검결과를 비교·검토하여 추가 손상 및 진전 여부를 확인하여 대책방안 마련 ◇ 보수부 상태 확인

9.3 현장조사

9.3.1 현황 및 구간분할

본 과업대상 시설물은 대구광역시 군위군 부계면 창평리에 위치하고 있으며, 옹벽의 상단부는 상주영천고속도로 본선이 있으며, 하부로는 농경지 및 배수로 등이 접하고 있는 상태이다. 선형은 블록형태 시공의 곡선형을 가지며, 높이는 0.5~9.3m를 보이며, 총 연장은 181.0m의 규모를 가지는 보강토 옹벽이다. 현장조사를 위한 실측조사 결과 시설물관리대상상(L=181.0m, L=9.3m)의 제원과 미소한 차이가 있는 것으로 분석되었다. 대상시설물에 대한 자료수집 및 현장조사결과를 통해 확인된 일반현황 및 특성, 분류 및 구간분할 결과는 다음과 같다.

가. 일반현황 조사결과

【표 9.3.1】 일반현황 조사결과

조사일자	2025 08. 26.		조 사 자	정 지 운
일 기	맑음		시설물번호	RW2017-0000076
시설물위치	행정구역	대구광역시 군위군 부계면 창평리		
	위치좌표	시점 : 36° 10′ 41.4″ 128° 65′ 32.8″		
		종점 : 36° 10′ 35.3″ 128° 65′ 39.8″		
노선명(이정)	고속국도 301호선 51.200~51.378km			
제 원	옹벽형식	보강토	옹벽재료	블럭식
	연 장	181.0m	지면노출 높 이	9.3m
	보 강 재 길 이	-	저 판 폭 길 이	-
관리주체	상주영천고속도로(주)		관리주체구분	민간
주변환경	옹벽상부	상주영천고속도로 본선		
	옹벽하부	농경지		
시공현황	준공년도	2017년 06월 27일	시 공 자	지에스건설㈜
	부대시설	-		
비 고				

나. 옹벽 구간분할 결과

금회 정밀안전점검시 수행한 현장조사에서 구간분할은 세부지침의 기준으로 20m간격을 두고 구간분할을 실시하였다. 총 10개 구간(S1~S10)으로 구분하고 세부사항은 아래와 같다.

【표 9.3.2】 옹벽 구간분할 결과

Span	구 간	누계 (m)	최고높이 (m)	Span	구 간	누계 (m)	최고높이 (m)
1	시점~20.0m	20.0	3.0	6	100.0~120.0m	120.0	5.4
2	20.0~40.0m	40.0	6.0	7	120.0~140.0m	140.0	4.4
3	40.0~60.0m	60.0	6.2	8	140.0~160.0m	160.0	9.3
4	60.0~80.0m	80.0	5.4	9	160.0~180.0m	180.0	9.3
5	80.0~100.0m	100.0	5.5	10	180.0~181.0m	181.0	1.0



측점분할 작업사진



측점분할 작업사진

9.3.2 부재별 현장조사 결과

가. 지반, 기초부

1) 현황

본 옹벽은 포장(콘크리트), 비포장이 혼합된 상태로 세굴, 침하, 유실, 옹벽밀림 등에 대해 면밀한 조사를 실시하였고, 주요 손상 및 조사결과는 다음과 같다.



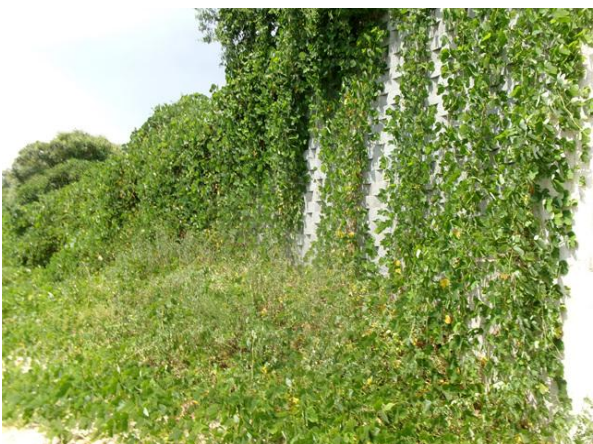
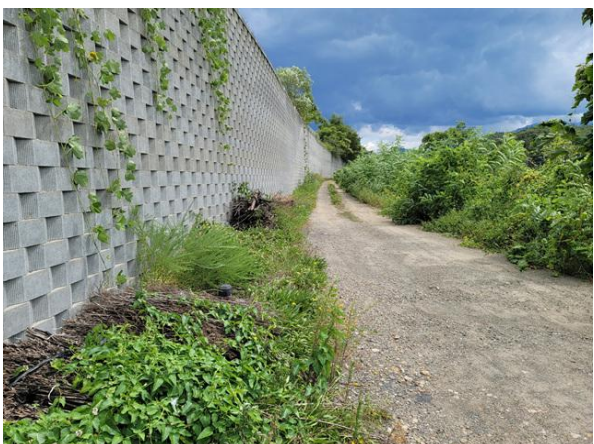
【사진 9.3.1】 지반, 기초부 전경

2) 조사결과

- 지반, 기초부에 대한 현장조사 결과, 침하, 활동, 전도 등 구조적인 손상결함 및 세굴이 없는 양호한 상태로 조사되었다.

【표 9.3.3】 지반, 기초부 손상현황

구분	상태양호	
S1	—	—
S2	—	—
S3	—	—
S4	—	—
S5	—	—
S6	—	—
S7	—	—
S8	—	—
S9	—	—
S10	—	—
합계	—	—

			
현 황	• 하부 배수로 상태현황	현 황	• 하부 배수로 상태현황
원 인	• -	원 인	• -
대 책	• -	대 책	• -
			
현 황	• 하부 도로 상태현황	현 황	• 하부 도로 상태현황
원 인	• -	원 인	• -
대 책	• -	대 책	• -
			
현 황	• 하부 도로 상태현황	현 황	• 하부 도로 상태현황
원 인	• -	원 인	• -
대 책	• -	대 책	• -

3) 기 정밀안전점검과의 결과 비교

- 전회 점검과 비교결과, 기존손상이 없는 상태로 확인되었고, 금회 점검에서 추가적인 신규 손상 등은 조사되지 않았다.

【표 9.3.4】 지반, 기초부 기 정밀안전점검과의 결과 비교

구분	손상 내용	단 위	2023년 정밀안전점검		2025년 정밀안전점검		증·감 (▲, ▼)	비고
			물량	개소	물량	개소		
지반, 기초부	상태양호	—	—	—	—	—	—	변동없음

4) 검토의견

- 지반, 기초부에 대한 현장조사 결과, 침하, 활동, 전도 등 구조적인 손상결함 및 세굴이 없는 양호한 상태로 신규 손상 등은 조사되지 않았으나 주기적인 점검을 통하여 지반, 기초부의 손상발생 여부 확인 등의 유지관리가 필요하다.

나. 전면부

1) 현황

블록식 보강토옹벽으로 블록의 파손 및 손상, 균열, 유실, 이격 등에 대해 면밀한 조사를 실시하였다. 보강토 옹벽은 1단으로 구성되어 있고, 시공이음부 및 이질재접합부(콘크리트)는 없는 단일 구조체로 연속화되어 시공되어 있는 상태이며, 주요 손상 및 조사결과는 다음과 같다.



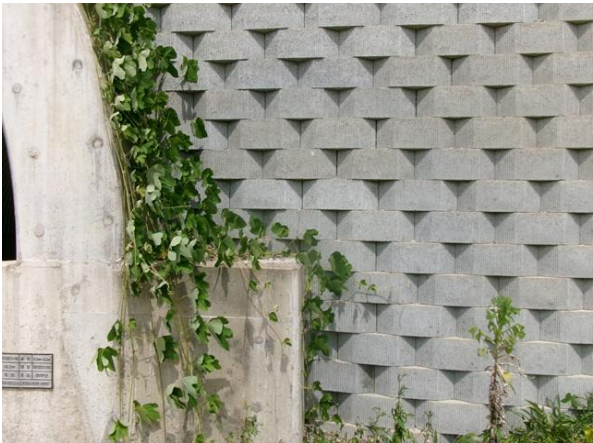
【사진 9.3.2】 전면부 전경

2) 조사결과

- 전면부에 대한 현장조사 결과, 블록 밀림, 블록 균열 손상이 조사되었다.

【표 9.3.5】 전면부 손상현황

구분	블록 밀림 (개소/개소)		블록 균열 (개소/개소)	
S1	3.00	3	—	—
S2	—	—	—	—
S3	—	—	1.00	1
S4	—	—	—	—
S5	—	—	—	—
S6	—	—	—	—
S7	—	—	—	—
S8	—	—	—	—
S9	—	—	—	—
S10	—	—	—	—
합계	3.00	3	1.00	1

			
현 황	• S1 블럭 밀림(3EA)	현 황	• S1 블럭 밀림(3EA)
원 인	• 시공미흡	원 인	• 시공미흡
대 책	• 주의관찰	대 책	• 주의관찰
			
현 황	• S3 블럭 균열(1EA)	현 황	• S3 블럭 균열(1EA)
원 인	• 공용기간 증가 등	원 인	• 공용기간 증가 등
대 책	• 주의관찰	대 책	• 주의관찰
			
현 황	• 상태양호	현 황	• 상태양호
원 인	• -	원 인	• -
대 책	• -	대 책	• -

			
현 황	• 상태현황	현 황	• 상태현황
원 인	• -	원 인	• -
대 책	• -	대 책	• -

3) 기 정밀안전점검과의 결과 비교

- 전회 점검과 비교결과, 기존손상인 블록 밀림 손상이 확인되었고, 금회 점검에서 공용기간 증가 등에 의한 블록 균열 손상이 추가로 조사되었다.

【표 9.3.6】 전면부 기 정밀안전점검과의 결과 비교

구분	손상 내용	단 위	2023년 정밀안전점검		2025년 정밀안전점검		증·감 (▲, ▼)	비고
			물량	개소	물량	개소		
전면부	블록 밀림	EA	3.00	3	3.00	3	- -	변동없음
	블록 균열	EA	-	-	1.00	1	▲ 1.00	신규손상

4) 검토의견

- 전면부에서 조사된 블록 밀림, 균열의 경우 시공미흡, 마감미흡, 공용기간 증가 등으로 인한 손상으로 블록 밀림의 경우 옹벽 최상단에 경미하게 발생하여 구조적인 손상결함은 아닌 것으로 판단된다. 이에 주기적인 점검을 통한 손상의 진전여부를 확인하는 유지관리가 필요하다. 또한 상부 성토부 및 전면부에 과도한 식생이 산재하여 원활한 점검 및 유지관리를 위한 정비 등의 조치가 필요하다.

다. 주변영향인자(배수시설 및 사면상태)

1) 현황

보강토 옹벽 내의 배수시설을 확인한 결과, 옹벽 상·하단부에는 배수로(측구)가 설치되어 있으며, 상단의 토공 경사면에서 배출되는 지표수 등을 원활하게 배수토록 설치되어 있는 상태이다. 상단의 배수로는 옹벽의 시점 및 종점부의 측구로 시공되어 있는 상태이다.



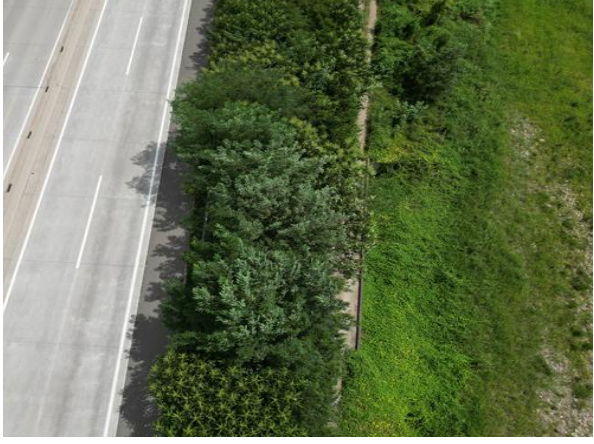
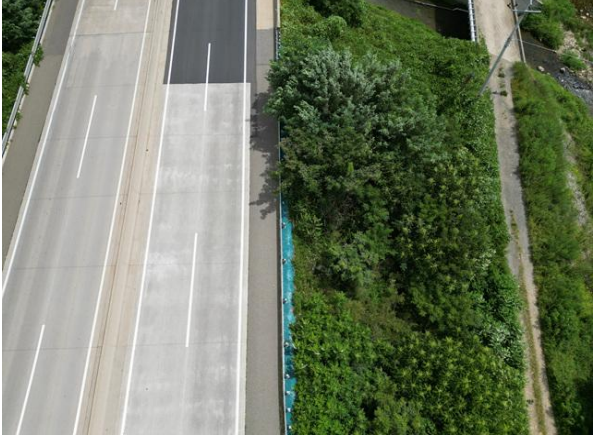
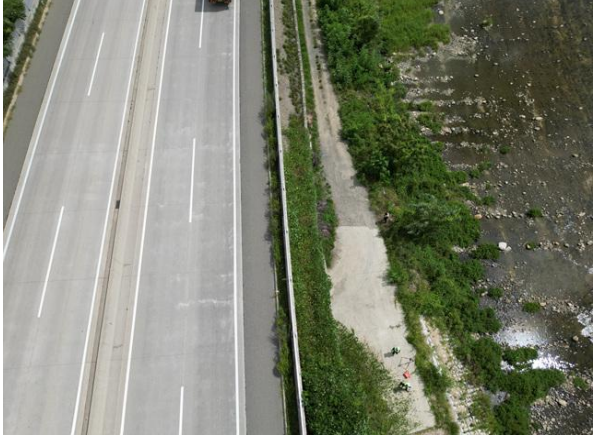
【사진 9.3.3】 주변영향인자 전경

2) 조사결과

- 주변영향인자에 대한 현장조사 결과, 침식, 유실, 균열, 파손 등의 손상이 없는 상태로서 전반적으로 양호한 상태를 유지하고 있는 것으로 조사되었다.

【표 9.3.7】 주변영향인자 손상현황

구분	상태양호	
S1	—	—
S2	—	—
S3	—	—
S4	—	—
S5	—	—
S6	—	—
S7	—	—
S8	—	—
S9	—	—
S10	—	—
합계	—	—

			
현 황	• 상부 성토부 상태현황	현 황	• 상부 성토부 상태현황
원 인	• -	원 인	• -
대 책	• -	대 책	• -
			
현 황	• 배수시설 상태현황	현 황	• 배수시설 상태현황
원 인	• -	원 인	• -
대 책	• -	대 책	• -
			
현 황	• 상부 도로 포장 상태현황	현 황	• 상부 도로 포장 상태현황
원 인	• -	원 인	• -
대 책	• -	대 책	• -

			
현황	• 상부 도로 포장 상태현황	현황	• 상부 도로 포장 상태현황
원인	• -	원인	• -
대책	• -	대책	• -

3) 기 정밀안전점검과의 결과 비교

- 전회 점검과 비교결과, 기존손상이 없는 상태로 확인되었고, 금회 점검에서 추가적인 신규 손상 등은 조사되지 않았다.

【표 9.3.8】 주변영향인자(배수시설 및 사면상태) 기 정밀안전점검과의 결과 비교

구분	손상 내용	단위	2023년 정밀안전점검		2025년 정밀안전점검		증·감 (▲, ▼)	비고
			물량	개소	물량	개소		
주변영향인자 (배수시설 및 사면상태)	상태양호	-	-	-	-	-	-	변동없음

4) 검토의견

- 주변영향인자에 대한 현장조사 결과, 옹벽 상부 배수로(측구)에 별도의 손상은 조사되지 않았으며, 상부 성토부, 도로 포장부에도 성토부 내의 침식, 유실 등의 손상이 없는 상태로 전반적으로 양호한 상태를 유지하고 있는 것으로 조사되었으나 주기적인 점검을 통하여 손상발생 여부 확인 등의 유지관리가 필요하다. 또한 상부 성토부 및 전면부에 과도한 식생이 산재하여 원활한 점검 및 유지관리를 위한 정비 등의 조치가 필요하다.

라. 옹벽 점검시설

1) 부재의 개요

- 블럭식 옹벽 09에 별도의 점검시설은 시공되어있지 않은 것으로 확인되었다.

마. 공중이 이용하는 부위

공중이 이용하는 부위는 추락방지시설, 도로포장, 도로부 신축이음부, 환기구 등의 덮개가 있다.

1) 추락방지시설

공중이 이용하는 부위 중 추락방지시설은 미설치된 상태이다.

2) 도로포장

공중이 이용하는 부위 중 도로포장은 “현장조사 결과 - 지반, 기초부, 주변영향인자”에 기입된 사항으로 대체하였다.

3) 도로부 신축이음부

공중이 이용하는 부위 중 도로부 신축이음부는 미설치된 상태이다.

4) 환기구 등의 덮개

공중이 이용하는 부위 중 환기구 등의 덮개는 미설치된 상태이다.

바. 옹벽의 공중이용시설 유해·위험요인(10대) 위험요소 점검결과

1) 개요

- 공중이용시설의 중대시민재해 유발 가능성이 높은 유해·위험요소를 선정하여 집중관리 함으로써 국민의 안전을 도모한다.

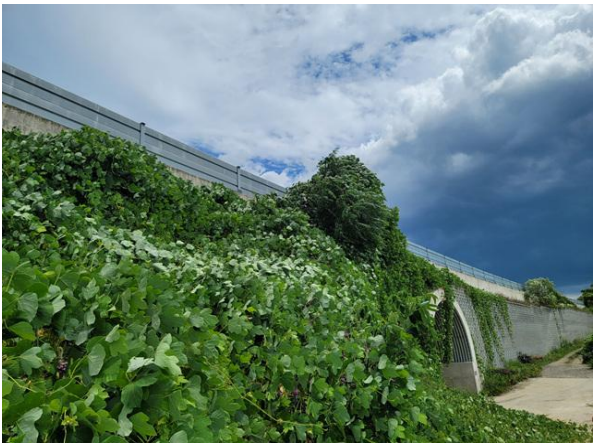
【표 9.3.9】 공중이용시설 10대 위험요소

구분	유해·위험요인	비고
낙하물	① 교각 코핑 콘크리트 탈락 ② 중분대 하면 콘크리트 낙하 ③ 배수관 낙하사고 ④ 고드름 낙하사고	
화재	⑤ 주유소 및 충전소 화재사고	
교량접속부 파손	⑥ 신축이음장치 솟음(Blow-up)	
포장불량	⑦ 교면포장 부분보수부 파손	
배수시설 기능저하	⑧ 교량 집수구 막힘(미끄럼·결빙)	
사면붕괴	⑨ 절토사면·옹벽 표면 손상	
콘크리트 열화	⑩ 터널 배수구 뚜껑파손	

2) 현장조사 결과

- 본 과업대상 불력식 옹벽 09는 상주영천고속도로 본선 하부에 시공되어 있는 옹벽이다.
- 중대시민재해를 유발할 수 있는 위험요소로 사면붕괴 등 항목이 해당된다.
- 공중이용시설 10대 위험요소 중 옹벽에 해당하는 항목에 대한 점검결과, 중대시민재해 사고가 우려되는 이상징후는 발견되지 않아 중대한 결함은 없는 것으로 조사되었으나 전면부에 불력 밀림, 균열 등의 손상이 확인되었다.
- 점검일 현재는 중대결함이 없는 비교적 양호한 상태이지만 향후, 소형결함으로도 재해 발생 가능성이 있으므로 유해·위험요인이 있는 취약시설물에 대한 중점관리 및 예방 차원의 보수·보강 등의 유지관리가 필요하다.

구분	유해·위험요인	점검결과	내용	보수방안	비고
1	절토사면·옹벽 표면 손상	☒ 유, ☐ 무	불력 밀림, 균열	주의관찰	

	
S1 블럭 밀림(3EA)	S3 블럭 균열(1EA)
	
전면부 상태현황	전면부 상태현황
	
주변영향인자(성토부, 상부 본선) 상태현황	주변영향인자(성토부, 상부 본선) 상태현황

【사진 9.3.4】 옹벽의 공중이용시설 10대 위험요소 손상현황

9.3.3 현장조사 결과 요약

가. 결과요약

【표 9.3.10】 현장조사 결과 요약

구 분	점검 결과	보수·보강 방안
전면부	블럭 밀림	주의관찰
	블럭 균열	주의관찰
주변영향인자	상태양호	—
기초부의 세굴	상태양호	—
결과요약	■ 지반, 기초부에 대한 현장조사 결과, 침하, 활동, 전도 등 구조적인 손상결함 및 세굴이 없는 양호한 상태로 신규 손상 등은 조사되지 않았으나 주기적인 점검을 통하여 지반, 기초부의 손상발생 여부 확인 등의 유지관리가 필요하다. ■ 전면부에서 조사된 블럭 밀림, 균열의 경우 시공미흡, 마감미흡, 공용기간 증가 등으로 인한 손상으로 블럭 밀림의 경우 옹벽 최상단에 경미하게 발생하여 구조적인 손상결함은 아닌 것으로 판단된다. 이에 주기적인 점검을 통한 손상의 진전여부를 확인하는 유지관리가 필요하다. 또한 상부 성토부 및 전면부에 과도한 식생이 산재하여 원활한 점검 및 유지관리를 위한 정비 등의 조치가 필요하다. ■ 주변영향인자에 대한 현장조사 결과, 옹벽 상부 배수로(측구)에 별도의 손상은 조사되지 않았으며, 상부 성토부, 도로 포장부에도 성토부 내의 침식, 유실 등의 손상이 없는 상태로 전반적으로 양호한 상태를 유지하고 있는 것으로 조사되었으나 주기적인 점검을 통하여 손상발생 여부 확인 등의 유지관리가 필요하다. 또한 상부 성토부 및 전면부에 과도한 식생이 산재하여 원활한 점검 및 유지관리를 위한 정비 등의 조치가 필요하다.	

【표 9.3.11】 손상내용 총괄표

구 분	손상 내용	단위	물량	개소	비고
전면부	블럭 밀림	EA	3.00	3	
	블럭 균열	EA	1.00	1	
배수시설	상태양호	—	—	—	
상부성토부	상태양호	—	—	—	
기초부	상태양호	—	—	—	

나. 기 정밀안전점검과의 비교

【표 9.3.12】 전차대비 손상수량 증감표

구 분	손상 내용	단위	2023년 정밀안전점검		2025년 정밀안전점검		증,감 (▲, ▼)	비고
			물량	개소	물량	개소		
전면부	블럭 밀림	EA	3.00	3	3.00	3	— —	변동없음
	블럭 균열	EA	—	—	1.00	1	▲ 1.00	신규손상
배수시설	상태양호	—	—	—	—	—	— —	변동없음
상부성토부	상태양호	—	—	—	—	—	— —	변동없음
기초부	상태양호	—	—	—	—	—	— —	정밀조사

9.4 콘크리트 재료시험 조사

9.4.1 개요

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

본 과업의 내구성조사는 [시설물의 안전 및 유지관리 실시 세부지침[안전점검·진단편](이하 ‘세부지침’)] 옹벽편 13.3.1에 따른 기준수량 및 조사수량에 근거하여 시험방법, 시험빈도 및 평가방법 등을 실시하였다.

9.4.2 조사현황 및 위치도

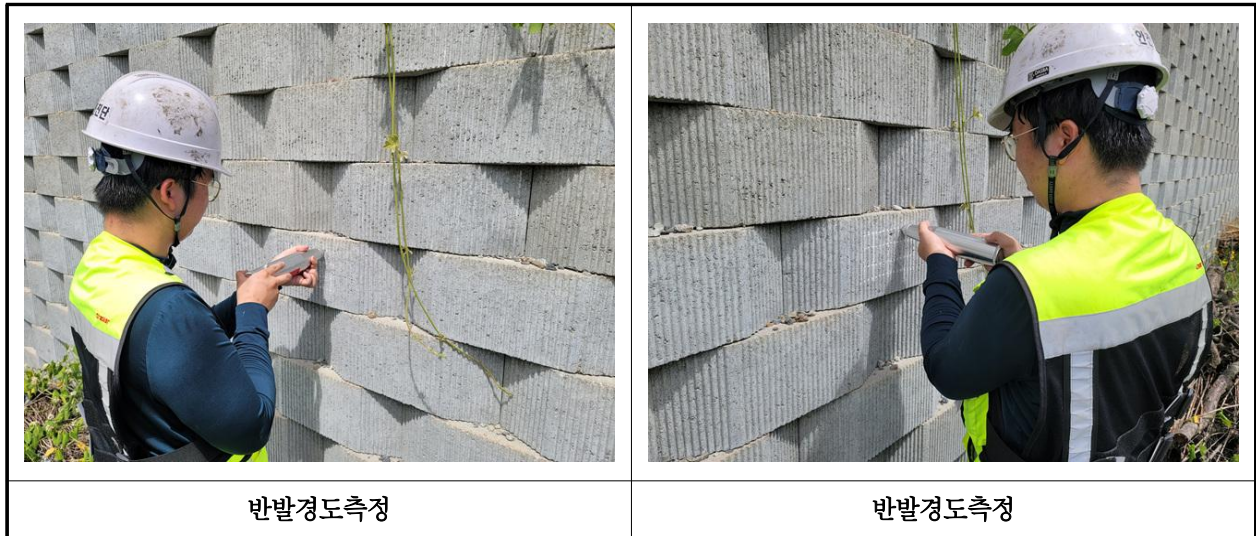
가. 조사현황

금회 점검에서 대상 구조물에 대한 재료시험 위치선정은 이전 시험과의 정확한 비교를 위해 기존 정밀안전점검 보고서를 참고하여 비교·검토할 수 있도록 하였으며, 콘크리트 강도시험의 경우 건전부와 비건전부의 비교·검토를 위하여 외관상 균열, 박리 등의 유무의 따라 양호한 부위와 불량한 부위를 선정하여 시험을 실시하였다. 본 과업에서 콘크리트 내구성조사를 위해 콘크리트 강도시험(반발강도시험) 등을 실시하였으며, 각 부재별 콘크리트 비파괴시험 현황은 다음과 같다.

【표 9.4.1】 재료시험 기준수량 및 실시수량 현황

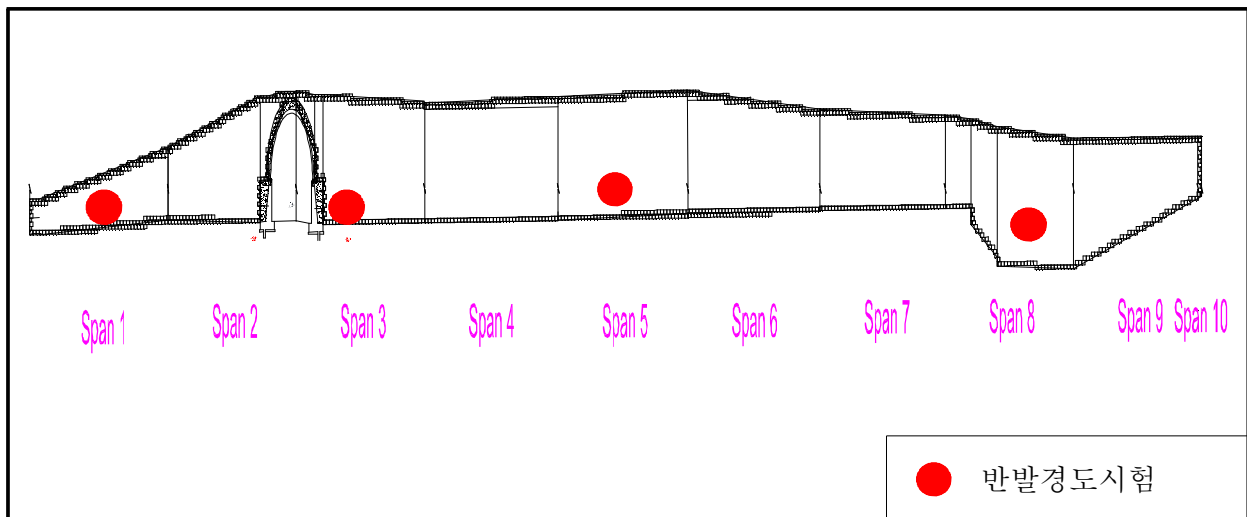
항 목	기준수량	수 량(개소)		비 고
		기준	실시	
측량	◦ 옹벽의 선형측량 및 수준측량	—	—	
반발강도시험	◦ 총수량 = (총 연장 ÷ 50m)개소	4	4	
탄산화깊이 측정	<총 연장> ◦ 100m 미만: 2개소 ◦ 100m 이상: 최소 2개소 + 100m 당 1개소 추가	—	—	

주1) 본 시설물은 철근이 포함되어있지 않은 시설물로, 탄산화 깊이 측정 대상에 해당되지 않음.



【사진 9.4.1】 재료시험 조사 전경

나. 콘크리트 재료시험 조사 위치도



【그림 9.4.1】 콘크리트 재료시험 조사 위치도

9.4.3 반발경도시험

가. 시험결과

반발경도 측정은 콘크리트 표면의 요철, 부착물에 이물질을 그라인딩으로 제거하고 실시하였으며, 표면에 곰보, 공극, 노출된 자갈이 있는 부위들은 측정위치에서 제외하였고, 반발경도 값은 각 측정부재에 따라 타격방향, 표면의 건습상태, 재령에 의한 보정을 한 후 콘크리트 강도를 추정하였다.

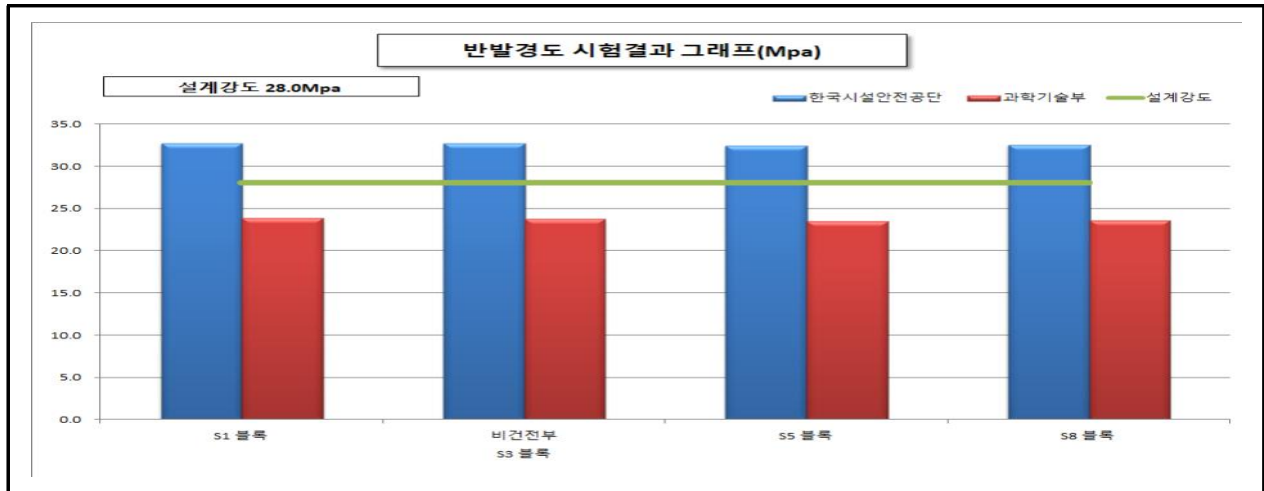
또한, 반발경도에 의한 압축강도 추정은 보통 콘크리트는 일본건축학회식과 일본재료학회식을 사용하였고, 고강도 콘크리트는 과학기술부식과 한국시설 안전공단식을 사용하였으며, 측정결과는 정밀한 결과를 산정하기 위해 2개 이상의 추정식을 통해 추정된 콘크리트 비파괴강도 중 표준편차와 변동계수가 적은 값을 적용하였다. FMS상에 불력식 옹벽 09의 안전점검종합보고서 자료에서 설계기준강도를 확인하여 작성하였다.

【표 9.4.2】 콘크리트 비파괴강도 시험결과

시험위치			반발경도법(MPa)			재령계수	설계기준 강도 (MPa)	비고
			반발경도 (R_o)	과학기술부	한국시설 안전공단			
전면부	S1	블럭	32.8	23.8	32.7	0.63	28.0	건전부
	S3	블럭	32.7	23.7	32.7			비건전부
	S5	블럭	32.4	23.4	32.4			건전부
	S8	블럭	32.6	23.6	32.6			건전부
평균			—	23.6	32.6	—	—	
표준편차			—	0.10	0.09	—	—	
변동계수			—	0.004	0.003	—	—	
최대값			—	23.8	32.7	—	—	
최소값			—	23.4	32.4	—	—	

【표 9.4.3】 비파괴강도 시험결과 분석

시험위치	압축강도(MPa) 추정		설계기준강도 (MPa)	평균 추정강도 (MPa)	강도비교 (%)	비고
	한국시설안전공단					
전면부 패널	32.6	~ 33.1	28.0	32.6	116.4 ~ 118.2	



【그림 9.4.2】 반발경도시험 측정결과

- 반발경도법에 의한 압축강도 측정결과 32.6~33.1Mpa로 측정되었으며, 설계기준압축강도 (28.0Mpa)를 100%이상 상회하는 것으로 확인되었고, 건전부와 비건전부의 강도를 비교 및 검토한 결과, 비건전부의 강도가 건전부의 99.7%이상으로 큰 차이가 없는 것으로 분석되었다. 따라서 콘크리트의 내구성능은 양호한 상태인 것으로 판단되며, 콘크리트 강도는 공용년수 경과에 따른 강도저하가 없는 것으로 조사되었다.

나. 기 점검결과와의 비교분석

전회 정밀안전점검에서 실시한 강도 값과 비교한 결과, 측정 부위 등의 차이에 따른 근소한 편차가 확인되었으며, 기존 강도 값을 상회하는 수준으로 확인되어 강도저하와 관련된 문제점은 없는 것으로 확인되었다.

【표 9.4.4】 기 정밀안전점검과의 결과 비교

구 분	위 치	2023년 정밀안전점검	2025년 정밀안전점검	설계기준강도
반발경도법	전면부 패널	28.3 ~ 29.1	32.6 ~ 33.1	28.0
검토의견		■ 기존 및 금회 측정값 비교 분석 결과 측정 부위에 따라 다소 차이는 있지만, 설계기준강도를 전반적으로 상회하므로 콘크리트의 강도상태는 양호한 것으로 판단된다.		

다. 반발경도 시험 보고서

【표 9.4.5】 반발경도 시험 보고서

반발경도시험 보고서	
1. 시험조건	
구 분	내 용
시험 일자 및 시간	일자 : 2025. 09. 16. 시간 : 09:00 ~ 17:00
시험 위치	시험 성과표의 위치명 및 재료시험 위치도 참조
시험 대상 구조물	패널식 옹벽 09
시험 대상 표본 선정	재료시험 수량에 따라 표본 선정
콘크리트 설계 조건 (강도, MPa)	전면부 블럭 : 28.0MPa
시험 위치의 표면 상태	건전부 : 균열, 박리 등이 없는 양호한 부위 대상 표면정리(요철제거) 비건전부 : 균열, 박리 등이 있는 불량한 부위 대상 표면정리(요철제거)
시험시의 온도 및 콘크리트의 재령	26.2℃, 3000일 이상
콘크리트 내부의 함수 상태	기건 상태
2. 시험기기	
구 분	내 용
측정기의 종류	NR-Type(NR-10)
제품번호	28191
시험기기의 교정	한국산업기술시험원 교정(엔빌테스트 : 80±2)
3. 시험 방법	
구 분	내 용
반발경도 타격점 간격 및 수량	4 × 5, 20회 타격(30mm 간격)
반발경도 측정기의 타격방향	시험 성과표 참조
반발경도 유효값 기준	측정 평균치의 ±20% 범위 내
시험 부위별 반발경도의 평균값	시험 성과표 참조
버린 반발경도의 값 및 위치	시험 성과표 참조
4. 시험결과	
시험 성과표 참조	

9.4.4 콘크리트 내구성조사 결과 요약

【표 9.4.6】 내구성조사 결과요약

시 험 명	시험부위	시험 결과		비 고
		측정결과	설계기준	
비파괴강도 (MPa)	블럭(전면부)	32.6 ~ 33.1	28.0	■ 설계강도 이상(양호)
종합 평가	• 콘크리트 강도는 설계강도 이상으로 양호한 상태로 평가됨			

9.4.5 측량

가. 개요

금회정밀안전점검 대상시설물(블럭식 옹벽 09)은 광파기, 클리노미터, 경사계 등을 이용하여 선형 및 수준측량, 경사도를 측정을 하였으며, 전차 정밀안전점검의 측정된 값과 금회 정밀안전점검의 측정값을 비교 검토하여 침하 및 활동에 대해 검토하였다.



【사진 9.4.2】 측량작업 전경

나. 경사도 측정결과

설계도서 및 초기점검과 비교하여 검토한 결과, 측량결과 값에 미소한 차이가 확인되었으며, 이는 측량기기 오차, 측량기기 사용 종류 및 측정위치의 차이와 측량시 발생할 수 있는 오차내로서, 검토한 결과 침하, 전도, 활동에 의한 문제는 없는 것으로 검토되었고, 전회 점검과의 비교값 또한 측정 위치에 의한 차이는 있지만 사용성에 영향을 미칠만한 차이는 아닌 것으로 확인되었다.

【표 9.4.7】 경사도 결과

구 분	측정위치 (Span)	측정경사량		초기점검 경사량		계획선형오차		안전 등급	설계값 대비
		경사도 (°)	기울기 (%)	경사도 (°)	기울기 (%)	경사도 (°)	기울기 (%)		
1	S1	88.60	2.44	—	—	—	—	—	—
2	S2	88.20	3.14	88.00	3.49	0.20	0.35	a	전면
3	S3	88.30	2.97	—	—	—	—	—	—
4	S4	87.50	4.37	87.00	5.24	0.50	0.87	a	전면
5	S5	87.60	4.19	—	—	—	—	—	—
6	S6	88.00	3.49	—	—	—	—	—	—
7	S7	87.80	3.84	88.00	3.49	-0.20	0.35	a	배면
8	S8	88.30	2.97	—	—	—	—	—	—
9	S9	88.10	3.32	87.00	5.24	1.10	1.92	a	전면
10	S10	88.20	3.14	—	—	—	—	—	—

※ 주) 측정값의 (+)부호는 옹벽 전면부측 기울기, (-)값은 옹벽 배면부측 기울기를 의미함

【표 9.4.8】 경사도 기 정밀안전점검과의 결과 비교

구 분	측정위치 (Span)	2025년 정밀안전점검 설계경사량		2023년 정밀안전점검 측정경사량		측정결과 비교		안전 등급	전회 점검 대비
		경사도 (°)	기울기 (%)	경사도 (°)	기울기 (%)	경사도 (°)	기울기 (%)		
1	S1	88.60	2.44	88.40	2.79	0.20	0.35	a	전면
2	S2	88.20	3.14	88.60	2.44	-0.40	0.70	a	배면
3	S3	88.30	2.97	88.10	3.32	0.20	0.35	a	전면
4	S4	87.50	4.37	88.10	3.32	-0.60	1.05	a	배면
5	S5	87.60	4.19	88.40	2.79	-0.80	1.40	a	배면
6	S6	88.00	3.49	88.40	2.79	-0.40	0.70	a	배면
7	S7	87.80	3.84	88.50	2.62	-0.70	1.22	a	배면
8	S8	88.30	2.97	88.60	2.44	-0.30	0.52	a	배면
9	S9	88.10	3.32	88.00	3.49	0.10	0.17	a	전면
10	S10	88.20	3.14	89.30	1.22	-1.10	1.92	a	배면

※ 주) 측정값의 (+)부호는 옹벽 전면부측 기울기, (-)값은 옹벽 배면부측 기울기를 의미함

다. 선형 및 수준 측량결과

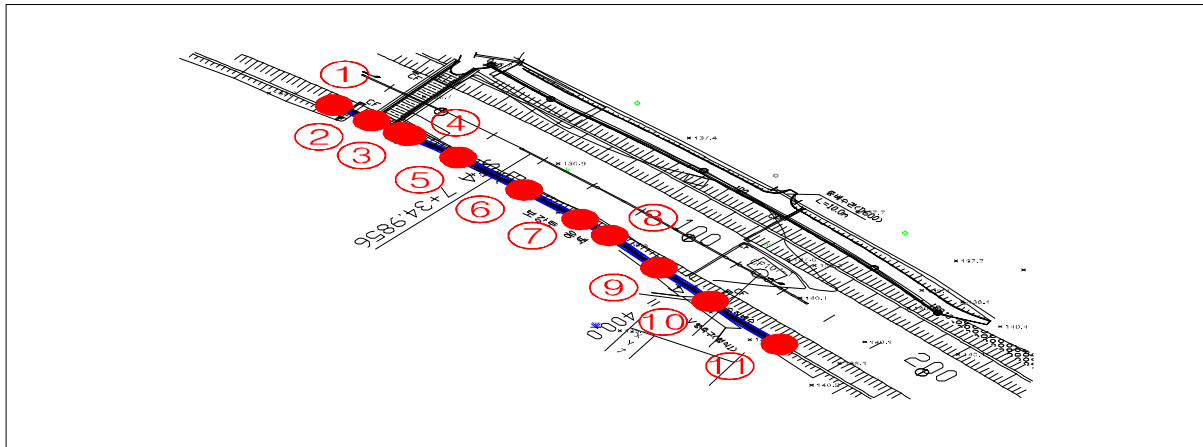
금회 점검에서 측량은 본 옹벽의 상단 및 전면부에 과도한 식생이 산재하여 현장에서 측정이 가능한 위치를 선정하여 선형 및 수준측량을 실시하였고, 설계도서 및 전회 정밀안전점검과 비교하여 검토한 결과, 측량결과 값에 미소한 차이가 확인되었으며, 이는 주변환경, 측량기기 오차, 측량기기 사용 종류의 차이와 측량시 발생할 수 있는 오차내로서, 전회 점검의 선형 측량을 금회 선형측량과 대조하여 검토한 결과 침하, 전도, 활동에 의한 문제는 없는 것으로 검토되었다.

【표 9.4.9】 수준측량(수직변위) 결과

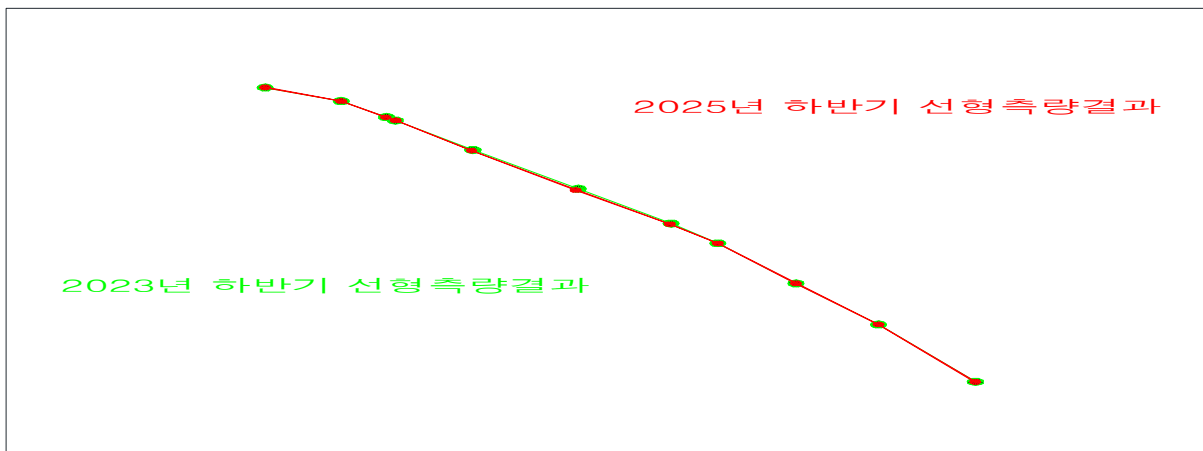
측정위치	기준점 레벨(EL(+).m)		분석 결과 (m)	비고
	설계치	금회 정밀안전점검		
S1(2m)	139.96	139.90	-0.06	
S2(22m)	142.36	142.31	-0.05	식생
S3(42m)	144.96	144.96	-	통로암거
S4(62m)	144.36	144.35	-0.01	
S5(82m)	144.56	144.60	0.04	
S6(102m)	144.76	144.74	-0.02	
S7(122m)	143.76	143.83	0.07	
S8(142m)	143.36	143.50	0.14	
S9(162m)	142.16	142.21	0.05	
S10(181m)	142.16	-	-	식생

【표 9.4.10】 선형측량 결과

측정위치	X	Y	비고
①	389714.410	168682.769	
②	389708.462	168696.428	
③	389701.359	168704.732	
④	389700.063	168706.603	
⑤	389686.806	168720.684	
⑥	389669.606	168740.050	
⑦	389654.649	168757.568	
⑧	389646.273	168766.509	
⑨	389628.811	168781.015	
⑩	389610.854	168796.399	
⑪	389585.749	168814.906	



[선형측량 결과]



[선형측량 결과 비교]

【그림 9.4.3】 선형측량 결과 및 비교

9.5 상태평가

9.5.1 구간분할

금회 구간분할을 기준으로 20m를 1구간으로 구분하여 분할하였고, 대상 시설물의 조사결과 및 현황을 토대로 “시설물의 안전 및 유지관리 실시 세부지침, 옹벽편(2024.12, 국토안전관리원)”의 기준에 따라 상태평가기준을 적용하였다.

【표 9.5.1】 상태평가 결과 산정

SPAN NO.	침하	계획 선형 오차	활동	세 굴	파손 손상 및 균열	유 실	이 격	전면부 진행성 배부름	주변영향인자				결합 점수 합계	평가 단위 결합 지수	평가 단위 평가 등급
									배수 시설	사면조사					
										사면 구배	낙석 흔적	침출 수			
S1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0.02	a
S2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.00	a
S3	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0.02	a
S4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.00	a
S5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.00	a
S6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.00	a
S7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.00	a
S8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.00	a
S9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.00	a
S10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.00	a
평균	0.00	0.00	0.00	0.00	0.20	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.20	0.00	a
									상태평가 결과				A		

9.5.2 상태평가 결과

상태평가 결과, 평가기준에 따른 결합지수는 0.00로서 평가결과는 “A”로 산정되었다.

9.5.3 공중이 이용하는 부위 상태평가

① 추락방지시설

미설치된 상태로 평가불가.

기준	상태기준 설명
a	○손상 및 결함 등이 없는 최상의 상태
b	○추락방지시설에 경미한 결함 및 파손이 발생하였으나, 기능에는 문제가 없으며 결함의 진행 여부를 지속적으로 관찰하고 보수 여부를 결정해야 하는 상태
c	○추락방지시설에 결함 및 파손으로 인하여 기능에 일부 문제가 발생하여 간단한 보수가 필요한 상태
d	○고정부 및 연결부 파손 등으로 인해 추락방지시설의 전도 및 이탈이 발생 할 수 있어 즉각적인 보수·보강이 필요한 상태
e	○추락방지시설의 전반적 기능저하로 사용자의 안전에 위험이 있어 즉각 사용을 금지해야 하는 상태

② 도로포장

최상의 상태로 “a” 등급으로 평가됨.

기준	상태기준 설명
a	○포장상태가 최상으로 차량의 주행에 문제가 없는 상태
b	○포장의 결함 및 파손이 미미하게 발생된 상태로 차량주행에 문제는 없으며 결함의 진행 여부를 지속적으로 관찰하고 보수 여부를 결정하여야 하는 상태
c	○포장 결함 및 파손이 차량에 직접적인 파손을 유발할 정도는 아니나 차량 운전자에게 불편감을 유발할 수 있어 간단한 보수가 필요한 상태
d	○깊이 8cm이상의 포트홀에 의해 차량에 심각한 손상이 발생할 수 있어 즉각적인 보수가 필요한 상태 ○배수불량으로 인한 주행차로 상시 물고임으로 통행차량의 안전성 저하가 우려되는 상태
e	○도로포장 결함 및 파손 정도가 심각하고 차량주행이 불가하여 차량통행 제한 및 사용금지가 필요한 상태

③ 도로부 신축이음부

미설치된 상태로 평가불가.

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

④ 환기구 등의 덮개

미설치된 상태로 평가불가.

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

9.5.4 기 정밀안전점검과의 비교

전회 정밀안전점검의 자료조사 결과, 기존손상인 불력 밀림 손상이 확인되었고, 금회 점검에서 불력 균열이 신규손상으로 조사되었으나 결함지수 및 안전등급은 ‘0.00’ , ‘A등급’ 으로 전회 점검과 동일한 상태로 평가되었다.

【표 9.5.2】 기 정밀안전점검과의 비교

구 분	결함지수	등급	비 교
2023년 정밀안전점검	0.00	A	
2025년 정밀안전점검	0.00	A	

9.6 종합평가 및 안전등급 지정

9.6.1 종합평가 결과

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

【표 9.6.1】 종합평가 결과

종합평가 결과 산정표				
시설물명	블럭식 옹벽 09		표 번 호	[표 9.6.1]
평가구분	결합지수	평가결과	비 고	
상태평가	0.00	A	근거표번호	[표 9.5.1]
안전성평가	－	－	－	－
종합평가	0.00	A	최저등급 적용	
종합평가결과	옹벽의 종합평가 결과 : A			

9.6.2 안전등급 지정

종합평가 결과에 따른 본 옹벽의 안전등급은 『문제점이 없는 최상의 상태』인 “A등급” 으로 지정하였다.

【표 9.6.2】 안전등급 기준

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

9.7 보수·보강 및 유지관리방안

9.7.1 보수·보강 방안

대상 시설물의 손상별 보수방안, 개략공사비는 다음과 같다.

【표 9.7.1】 손상별 보수·보강 방안 및 개략공사비

구분	손상내용	보수방안	손상 물량	보수 물량	단위	단가 (천원)	개략공사비 (천원)	우선 순위
전면부	블럭 밀림	주의관찰	－	－	－	－	－	－
	블럭 균열	주의관찰	－	－	－	－	－	－
배수시설	상태양호	－	－	－	－	－	－	－
상부성토부	상태양호	－	－	－	－	－	－	－
기초부	상태양호	－	－	－	－	－	－	－
개략공사비 (천원)	구 분	1순위		2순위		3순위		
	순공사비	0		0		0		
	재경비 (순공사비의 50%)	0		0		0		
	합계	0		0		0		
개략공사비 총계(천원)		0						

주1) 보수물량은 손상물량에 50%를 할증하였음.

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

9.7.2 유지관리방안

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

【표 9.7.2】 중점유지관리 항목

구 분	중점유지관리 사항	현황 사진
전 면 부	• 블럭 밀림 → 금회 조사된 S1의 블럭 밀림 손상은 옹벽 최상단 마감부에 발생한 손상으로 시공미흡(마감미흡)에 의한 손상으로 판단된다. 시설물의 사용성에 영향을 주는 구조적인 손상은 아니나 주기적인 점검을 실시하여 강우시 상부 성토부 토사유실 등 2차 손상 발생여부를 확인하는 유지관리가 필요	
배 수 시 설	• 배수로 균열 발생에 대한 주기적인 점검을 통해 발생규모 및 현황관리를 실시하고, 일정규모 이상 발생할 경우 보수를 통한 관리 필요	
성 토 부	• 우수 및 동결융해에 의한 지하수 침투, 식생유실 발생여부를 주기적인 관찰을 통한 확인필요 • 상부 배수로 설치부에 과도한 식생이 산재하여, 추후 원활한 점검을 위한 정비 등의 조치가 필요	
지 반 및 기 초 부	• 우수에 의한 기초부 침식, 세굴 등의 손상 발생여부를 주기적인 관찰을 통한 확인필요	

9.8 종합결론

9.8.1 정밀안전점검 결과 요약

가. 현장조사 결과

1) 지반, 기초부

- 지반, 기초부에 대한 현장조사 결과, 침하, 활동, 전도 등 구조적인 손상결함 및 세굴이 없는 양호한 상태로 신규 손상 등은 조사되지 않았으나 주기적인 점검을 통하여 지반, 기초부의 손상발생 여부 확인 등의 유지관리가 필요하다.

2) 전면부

- 전면부에서 조사된 불력 밀림, 균열의 경우 시공미흡, 마감미흡, 공용기간 증가 등으로 인한 손상으로 불력 밀림의 경우 옹벽 최상단에 경미하게 발생하여 구조적인 손상결함은 아닌 것으로 판단된다. 이에 주기적인 점검을 통한 손상의 진전여부를 확인하는 유지관리가 필요하다. 또한 상부 성토부 및 전면부에 과도한 식생이 산재하여 원활한 점검 및 유지관리를 위한 정비 등의 조치가 필요하다.

3) 주변영향인자

- 주변영향인자에 대한 현장조사 결과, 옹벽 상부 배수로(측구)에 별도의 손상은 조사되지 않았으며, 상부 성토부, 도로 포장부에도 성토부 내의 침식, 유실 등의 손상이 없는 상태로 전반적으로 양호한 상태를 유지하고 있는 것으로 조사되었으나 주기적인 점검을 통하여 손상발생 여부 확인 등의 유지관리가 필요하다. 또한 상부 성토부 및 전면부에 과도한 식생이 산재하여 원활한 점검 및 유지관리를 위한 정비 등의 조치가 필요하다.

4) 옹벽 점검시설

- 불력식 옹벽 09에 별도의 점검시설은 시공되어있지 않은 것으로 확인되었다.

5) 공중이 이용하는 부위

- 공중이 이용하는 부위중 도로포장은 본문의 지반, 기초부, 주변영향인자에 기입된 내용으로 대체 하였으며, 도로부 신축이음부, 추락방지시설, 환기구 등의 덮개는 미설치된 상태이다.

6) 내구성 시험

- 강도시험결과, 설계기준강도를 상회하는 양호한 상태로 확인되었다.
- 측량결과, 전회 및 설계도서와 비교하여 검토한 결과, 미소한 차이가 확인되었으며, 측량시 발생할 수 있는 측량기기 오차, 측량기기 사용 종류의 차이와 측량시 발생할 수 있는 오차내로서, 침하, 전도, 활동 등이 발생하지 않은 상태로 판단된다.

나. 상태평가 결과

- 대상 옹벽은 평가기준에 따른 결함지수는 0.00, 상태평가결과는 “A”로 산정되었다.
- 종합평가 결과, 대상시설물의 안전등급은 “A등급 : 문제점이 없는 최상의 상태”으로 지정하였다.
- 금회 조사 시기에는 사용성에 문제는 없는 상태로 판단되나 주기적인 점검을 통한 손상의 증가 및 확대 등에 대해 확인, 조치를 실시하는 유지관리가 필요할 것으로 판단된다.

9.8.2 종합결론, 정밀안전진단 및 사용제한의 필요성 여부

- 지반, 기초부, 전면부, 주변영향인자(사면부, 배수시설)에서 전면부 불력 밀림, 균열 등의 손상이 조사되었으나 점검당시 옹벽의 사용성에는 영향을 주지 않는 것으로 판단되므로 주기적인 점검을 통한 손상의 진전여부를 확인하는 유지관리가 필요하다고 판단된다. 또한, 상부 성토부 및 전면부에 과도한 식생이 산재하여, 추후 원활한 점검 및 옹벽은 안전성을 위한 정비 등의 조치가 필요하다.
- 대상 시설물은 금회 점검 결과, 정밀안전진단 및 사용제한이 필요치 않다.

9.8.3 유지관리 시 특별한 관리가 요구되는 사항

- 전면부에서 전면부 불력 밀림 손상이 조사되었으나 점검당시 옹벽의 사용성에는 영향을 주지 않는 것으로 판단되나 구조적인 영향을 미치는 상태는 아니며 주기적인 점검을 통한 손상의 진전여부를 확인하는 유지관리가 필요하다.

9.8.4 기타 필요한 사항

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