

20. 신녕교

- 20.1 시설물 개요
- 20.2 자료수집 및 분석
- 20.3 현장조사
- 20.4 콘크리트 내구성조사
- 20.5 안전성능 평가
- 20.6 내구성능 평가
- 20.7 사용성능 평가
- 20.8 종합성능평가
- 20.9 유지관리 전략제안
- 20.10 종합결론 및 건의사항

20. 신녕교

20.1 시설물의 개요

본 시설물은 경상북도 영천시 신녕면 연정리(상주영천고속도로 67.320~67.440km)에 위치한 교량으로서 총 연장 120.0m, 폭 27.0m, 상주방향 2차로, 영천방향 3차로로 시공되어 있다.

20.1.1 일반사항

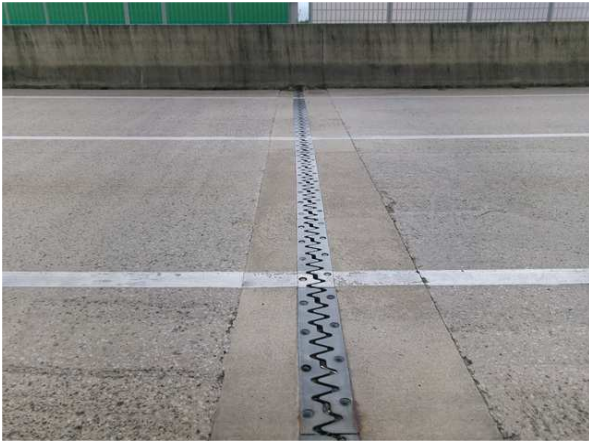
【표 20.1.1】 신녕교 일반사항

구 분		내 용		구 분	내 용	
시설물번호		BR2017-0000281		관리번호	SY BR.25	
시설물위치		DB-24/DL-24		준공년월일	2017. 06. 27	
관리이정		67.320~67.440km		공사이정	1.962~2.082km	
설계하중		DB-24/DL-24		노 선 명	고속국도 301호선	
제원	연장	L=120.0m, (4@30m=120m)				
	폭	B=27.0m, (상주방향 2차로, 영천방향 3차로)				
구조 형식	상부	PSC BEAM	기초 형식	교대	직접, 말뚝기초	
	하부	교대 : 역T형, 교각 : T형		교각	직접, 말뚝기초	
교량받침		탄성고무받침		신축이음	핑거조인트	
교차시설물		신양천		통과높이	11.0m	
부착시설내용		-				
시 공 자		삼환기업(주)		관리주체	상주영천고속도로(주)	

20.1.2 위치도 및 전경사진

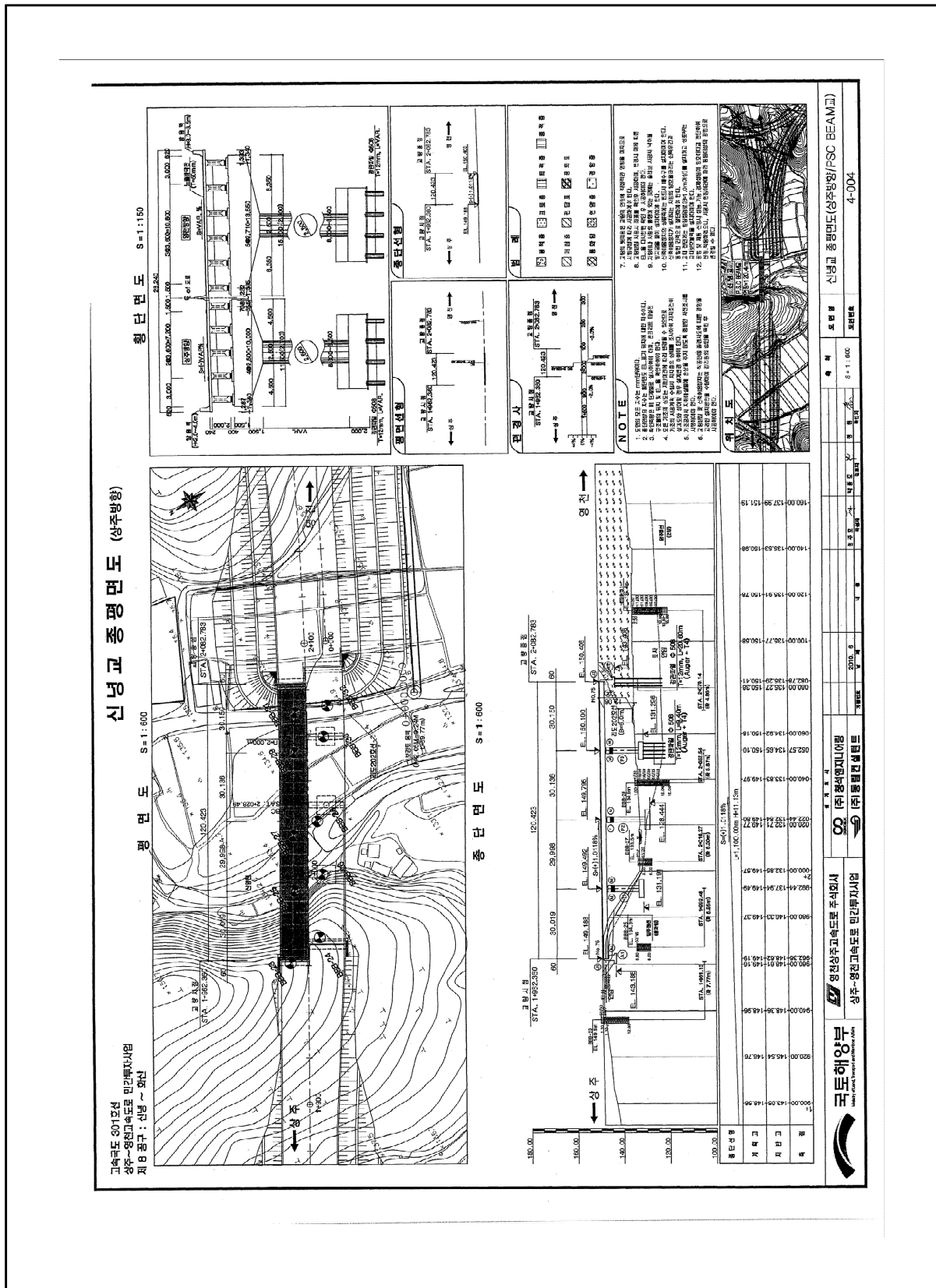


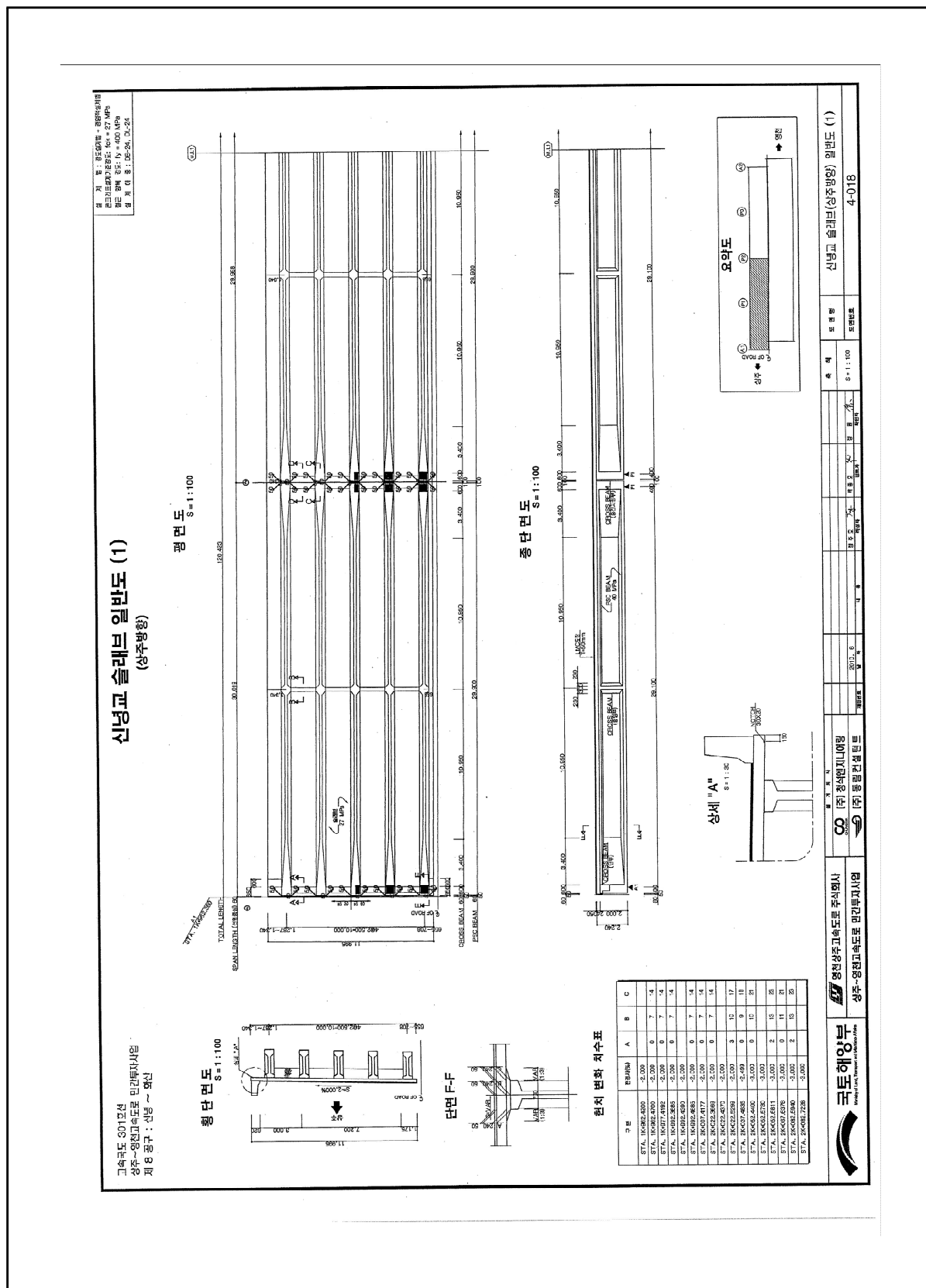
【그림 20.1.1】 위치도

	
교면포장 전경	신축이음 전경
	
바닥판하면 전경	교량받침 전경
	
교대 전경	교각 전경

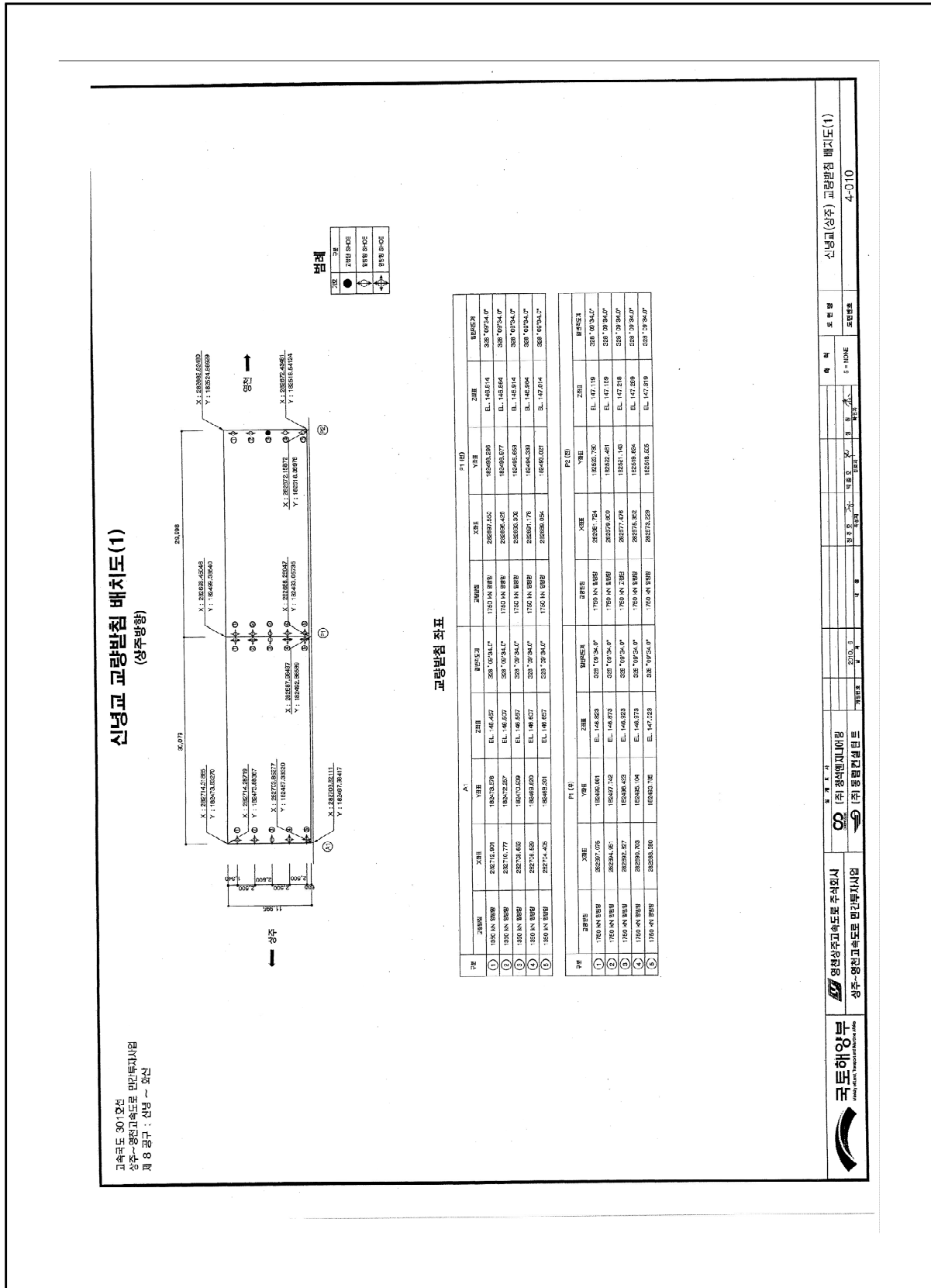
【그림 20.1.2】 부재별 현황

20.1.3 시설물 일반도

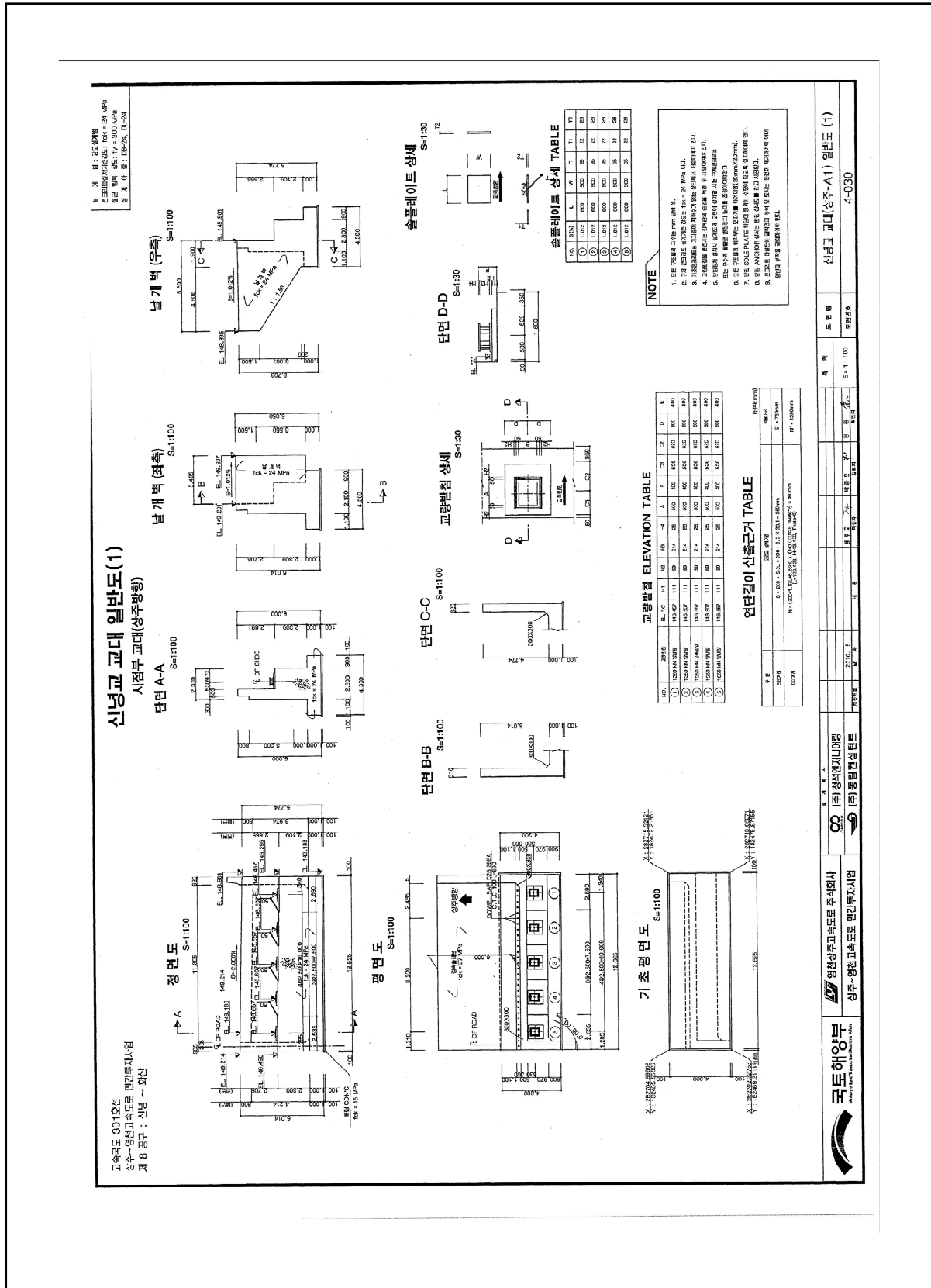




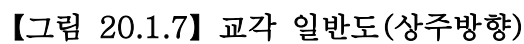
【그림 20.1.4】 슬래브 일반도

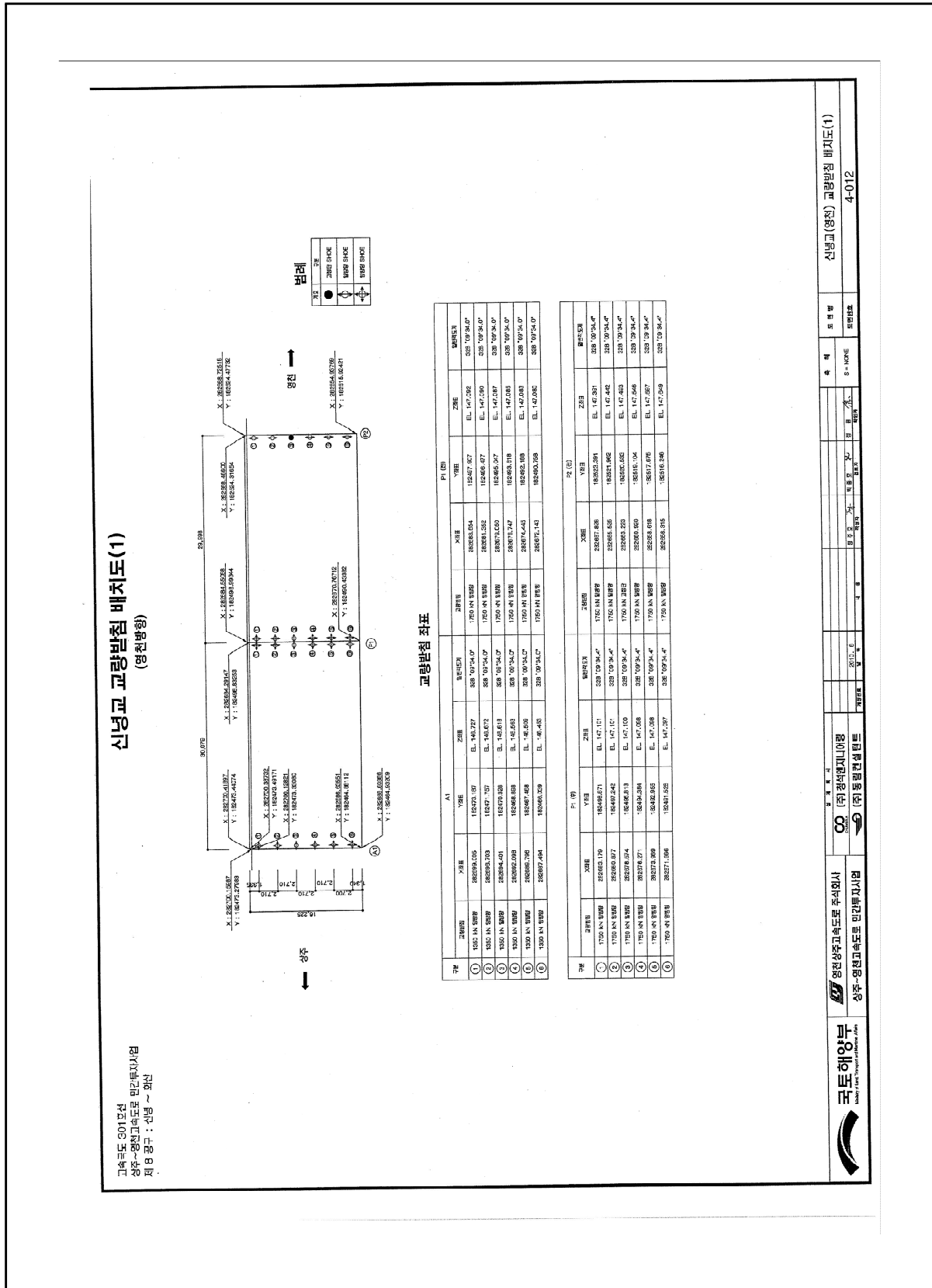


【그림 20.1.5】 교량받침 배치도(상주방향)

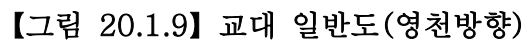


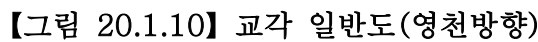
【그림 20.1.6】 교대 일반도(상주방향)

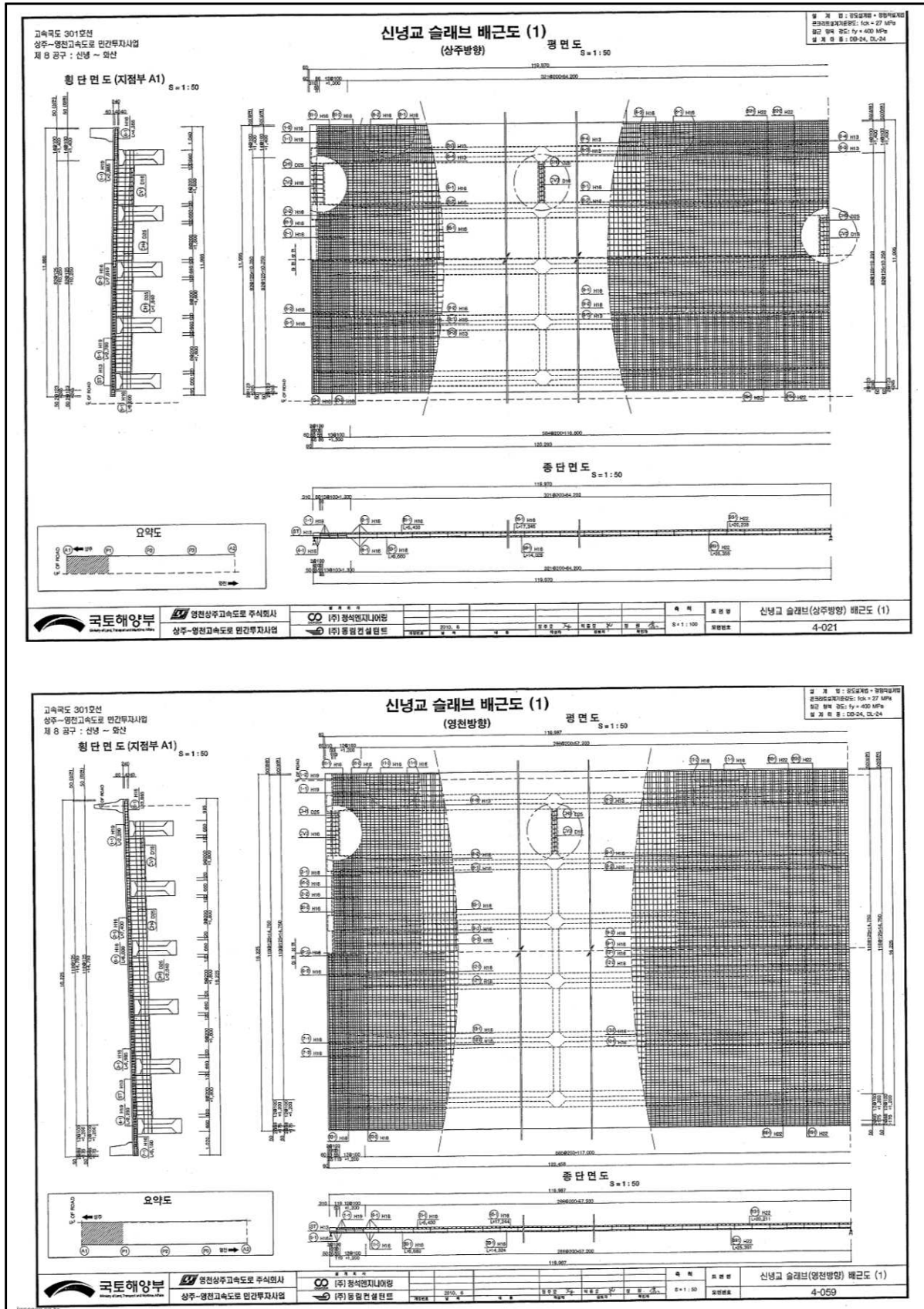




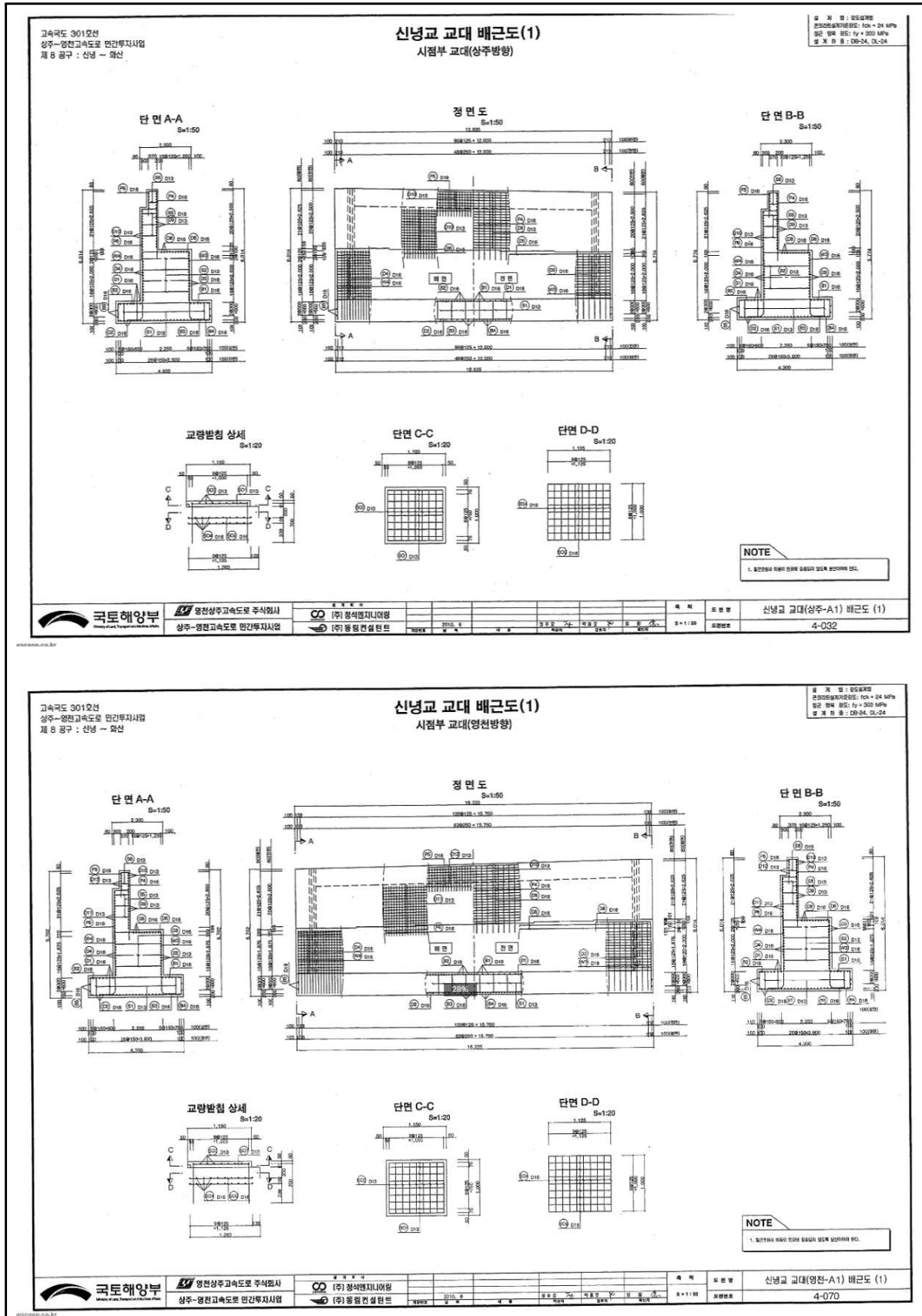
【그림 20.1.8】 교량받침 배치도(영천방향)



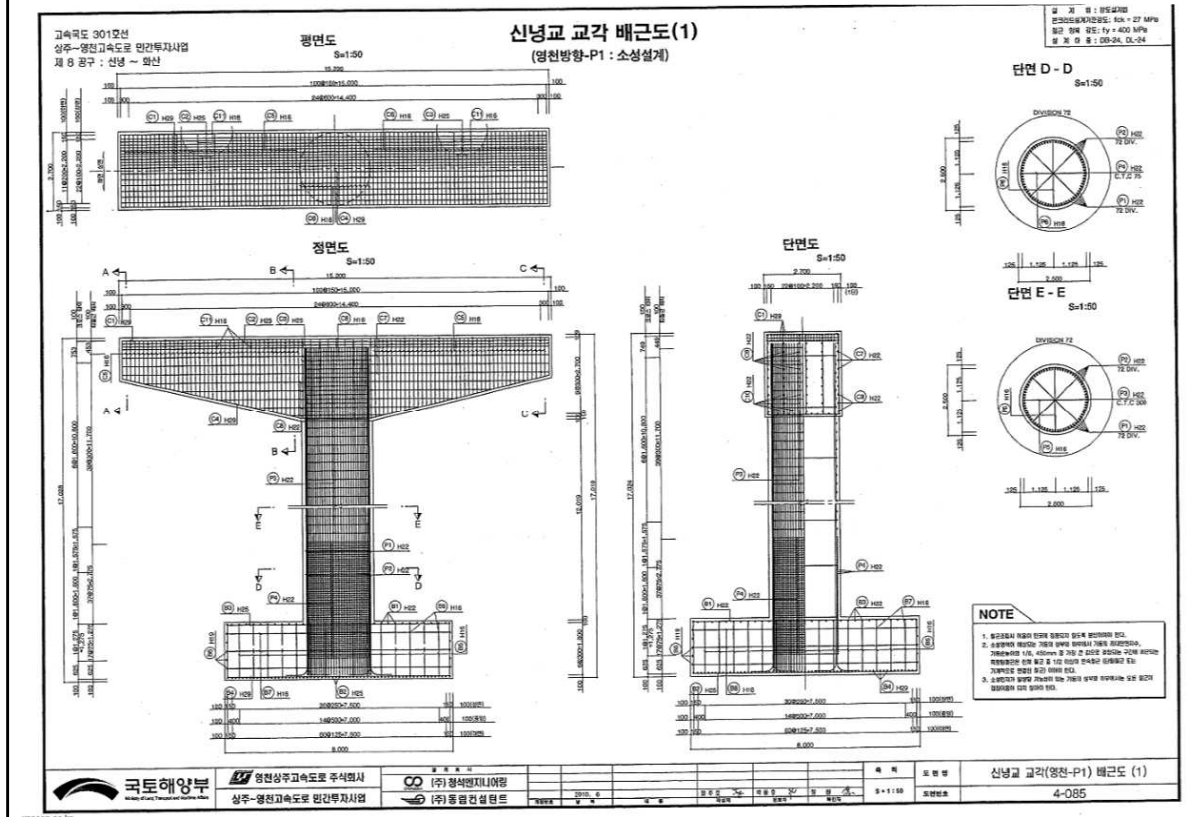
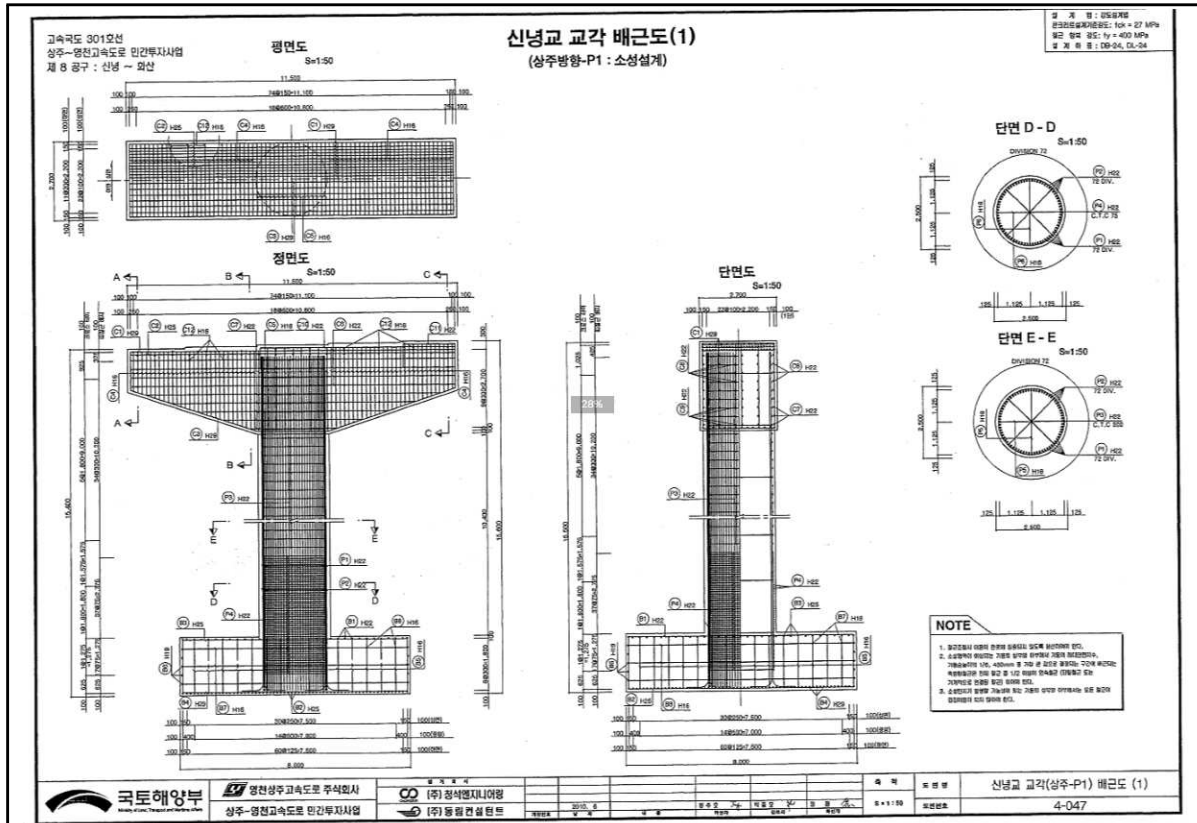




【그림 20.1.11】 바닥판하면 배근도



【그림 20.1.12】 교대 배근도



【그림 20.1.13】 교각 배근도

나. 지반 및 지질 조사보고서

상주-영천 고속도로 민간투자사업 실시계획

4.2 지층분포 특성을 위한 조사

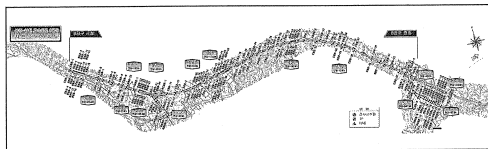
4.2.1 개요

가. 기본 방향

- 계획구간 및 표고구간 상세지형, 지질 이상대 파악, 일반 분류식 활용
- 지반의 공학적 성질 분석, 암종 경계 및 지층 분포 특성 파악

나. 조사 위치 및 수량

- 굴절법 민성파 탐사 7.7km, 시추조사 137공, 시험굴조사 12개소, 표준관입시험 504회



① 굴절법 민성파 탐사

측선명	탐사구간(STA)	측선방향	연장(m)	측선명	탐사구간(STA)	측선방향	연장(m)
SH-1	0+000~0+024	종방향	94	SV-5	1+200	횡방향	80
SH-2	0+620~0+832	종방향	212	SV-6	1+380	횡방향	55
SH-3	1+000~1+551	종방향	551	SV-7	1+485	횡방향	60
SH-4	2+690~3+030	종방향	380	SV-8	2+740	횡방향	75
SH-5	3+740~3+880	종방향	140	SV-9	2+950	횡방향	85
SH-6	4+050~4+180	종방향	120	SV-10	3+810	횡방향	95
SH-7	4+720~5+060	종방향	340	SV-11	4+110	횡방향	75
SH-8	5+140~5+400	종방향	260	SV-12	4+805	횡방향	90
SH-9	5+600~5+680	종방향	80	SV-13	4+980	횡방향	80
SH-10	5+720~5+840	종방향	120	SV-14	5+190	횡방향	80
SH-11	5+940~6+280	종방향	340	SV-15	5+650	횡방향	60
SH-12	7+020~7+220	종방향	200	SV-16	5+770	횡방향	85
SH-13	7+400~7+720	종방향	320	SV-17	6+035	횡방향	75
SH-14	8+060~8+240	종방향	180	SV-18	6+215	횡방향	95
SH-15	8+580~8+840	종방향	260	SV-19	7+000	횡방향	80
SH-16	8+980~9+140	종방향	160	SV-20	7+535	횡방향	60
SH-17	9+400~9+540	종방향	140	SV-21	7+675	횡방향	80
SH-18	9+600~9+740	종방향	140	SV-22	8+125	횡방향	100
SH-19	9+800~10+040	종방향	240	SV-23	8+660	횡방향	80
SV-1	0+000	횡방향	85	SV-24	9+050	횡방향	70
SV-2	0+680	횡방향	55	SV-25	9+510	횡방향	55
SV-3	0+780	횡방향	65	SV-26	9+670	횡방향	95
SV-4	1+118	횡방향	60	SV-27	9+940	횡방향	95

80

지반조사결과

② 시추조사

• 구간별 조사 현황

구분	조사심도 기준	실시수량	비고
교량구간	교대 및 교각 바닥 1개소 통관단면, 연안3m, 경안1m	77공	-
토공구간	절토계측선 하부 3m까지	60공	-

• 교량구간

구분	구번	STA	X	Y	표고(EL.m)	시추심도(m)
가천교	BBB-1					시추불가
	BBB-2					시추불가
	BBB-3					시추불가
	BBB-4					시추불가
	BBB-5					시추불가
	BBB-6	0+157.7(우9.85m)	203,049.090	100,829.071	141.64	6.0
	BBB-7					시추불가
	BBB-8					시추불가
	BBB-9	0+237.29(좌2.11m)	283,615.763	181,003.015	141.59	7.0
	BBB-10	0+238.41(우2.52m)	283,611.246	181,001.466	141.42	6.5
호정교	BBB-11	0+265.13(좌5.95m)	283,604.290	181,026.648	140.90	6.7
	BBB-12	0+270.13(우5.95m)	283,591.543	181,026.617	140.71	6.4
	BBB-13	0+306.77(우2.64m)	283,584.244	181,062.156	138.04	6.0
	BBB-14	0+306.77(우2.64m)	283,575.301	181,059.346	139.88	12.0
	BBB-15	0+335.21(좌5.95m)	283,567.320	181,088.180	139.22	6.4
	BBB-16	0+340.21(좌5.95m)	283,554.573	181,086.150	139.22	7.4
	BBB-17	0+370.27(좌5.94m)	283,548.814	181,117.979	145.18	6.5
	BBB-18	0+375.21(좌5.81m)	283,536.195	181,116.028	145.18	7.8
	BBB-19	0+405.22(좌6.06m)	283,530.483	181,147.712	146.10	7.0
	BBB-20	0+404.08(우5.11m)	283,521.583	181,140.763	146.10	7.8
신령교	BBB-21	1+607.61(우20.60m)	282,873.502	182,155.095	137.70	6.0
	BBB-22	1+621.83(좌33.47m)	282,911.938	182,195.702	137.32	7.0
	BBB-23	1+961.13(좌7.77m)	282,711.100	182,470.389	149.94	12.0
	BBB-24	1+972.13(좌4.75m)	282,694.656	182,473.127	147.99	6.0
	BBB-25	1+992.46(좌5.95m)	282,683.028	182,496.043	134.34	6.0
	BBB-26	1+999.46(우5.95m)	282,676.892	182,496.786	133.15	6.0
	BBB-27	2+016.27(좌6.30m)	282,677.180	182,521.562	133.50	6.0

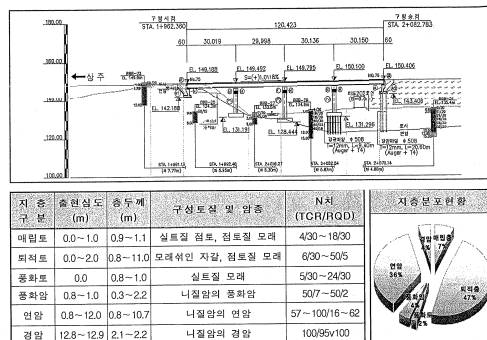
81

상주-영천 고속도로 민간투자사업 실시계획

구분	구번	STA	X	Y	표고(EL.m)	시추심도(m)
신령교	BBB-28	2+022.50(우9.90m)	282,663.377	182,521.234	132.60	6.0
	BBB-29	2+052.54(좌5.87m)	282,661.429	182,547.058	134.92	15.0
	BBB-30	2+059.54(우6.95m)	282,646.830	182,546.441	134.92	15.0
	BBB-31	2+070.14(좌4.86m)	282,646.461	182,572.953	135.40	15.0
	BBB-32	0+072.68(우8.87m)	282,630.835	182,571.965	135.10	15.0
	BBB-33	2+380.56(우1.80m)	282,507.981	182,848.477	141.01	10.0
신령IC교	BBB-34	2+418.64(우1.14m)	282,497.734	182,873.268	144.96	6.0
	BBB-35	3+586.47(우3.52m)	282,414.192	184,022.229	134.37	6.2
	BBB-36	3+590.02(좌5.60m)	282,423.863	184,023.709	134.46	6.2
	BBB-37					시추불가
	BBB-38	3+621.27(좌12.11m)	282,437.012	184,052.805	134.08	8.0
	BBB-39	3+648.69(우6.17m)	282,425.126	184,083.537	134.52	9.0
갈매교	BBB-40	3+650.00(좌5.95m)	282,437.240	184,082.183	133.05	9.0
	BBB-41					시추불가
	BBB-42					시추불가
	BBB-43					시추불가
	BBB-44					시추불가
	BBB-45	4+218.92(좌5.95m)	282,560.872	184,637.512	124.91	11.1
향정교	BBB-46	4+218.92(우5.95m)	282,549.256	184,640.098	124.91	6.0
	BBB-47	4+247.11(좌2.64m)	282,563.767	184,665.746	124.87	7.0
	BBB-48	4+248.21(우3.00m)	282,568.500	184,668.046	124.87	6.6
	BBB-49	4+295.99(좌3.55m)	282,575.288	184,713.262	124.03	6.0
	BBB-50	4+288.93(우5.95m)	282,564.468	184,708.426	124.03	5.7
	BBB-51	4+322.21(좌6.11m)	282,583.471	184,738.290	126.78	6.0
	BBB-52	4+321.00(우5.18m)	282,572.194	184,739.569	126.78	6.0
	BBB-53	4+359.02(좌5.42m)	282,580.790	184,774.074	127.07	6.5
	BBB-54	4+359.05(우5.35m)	282,580.289	184,776.742	127.07	6.2
	BBB-55	4+394.02(좌5.39m)	282,586.376	184,808.543	128.01	7.2
중동교	BBB-56	4+394.04(우5.38m)	282,587.869	184,810.911	128.01	7.9
	BBB-57	6+375.99(우5.01m)	282,869.297	186,760.860	127.36	5.3
	BBB-58	6+090.02(좌5.04m)	282,877.885	186,795.820	127.48	6.0
	BBB-59	6+410.74(우1.51m)	282,869.177	186,795.740	118.39	6.0
	BBB-60	6+424.16(좌5.65m)	282,874.767	186,809.893	117.94	6.0
	BBB-61	6+448.81(좌1.55m)	282,867.823	186,833.911	115.40	6.0
	BBB-62	6+464.04(좌5.85m)	282,870.244	186,849.624	115.07	6.0
	BBB-63	6+484.04(우5.00m)	282,855.947	186,867.862	115.07	10.0

82

상주-영천 고속도로 민간투자사업 실시계획



• 신령IC교

지층	출현심도 (m)	층두께 (m)	구성토질 및 암종	N치 (TCR/RQD)	지층분포현황
매립토	0.0~1.0	0.9~1.1	실트질 점토, 점토질 모래	4/30~18/30	
퇴적토	0.0~2.0	0.8~1.0	모래석인 자갈, 점토질 모래	6/30~50/5	
중화암	0.0	0.8~1.0	실트질 모래	5/30~24/30	
중화암	0.8~1.0	0.3~2.2	니질암의 중화암	50/7~50/2	
연암	0.8~12.0	0.8~10.7	니질암의 연암	57~100/16~62	
경암	12.8~12.9	2.1~2.2	니질암의 경암	100/95v100	
매립토	-	1.5	실트질 점토	4/30~6/30	
중화암	0.0~1.5	2.5~3.0	실트질 점토, 실트질 모래	23/30~50/18	
중화암	4.0	3.0	니질암의 중화암	50/4~50/2	
연암	3.0~7.0	3.0	니질암의 연암	95~97/10~25	

98

다. 구조계산서 및 내진설계

1. 설계기준

1.1 교량제형

- 1) 교량제형 : 신냉교 (SEG 1)
- 2) 교량종류 : 1 등교 (DB-24 및 DL-24 적용)
- 3) 교량형식 : PSC BEAM교
- 4) 교량연장 : 30.079 + 29.988 + 30.135 + 30.210 = 120.423 m
- 5) 교량폭원 : 11.995 m
- 6) 거더간격 : 2.500 m
- 7) 사각 : 90.0 °

1.2 하중

- 1) 고정하중 (※ 도.설 2.1.2)
 - ① 철근 콘크리트 : $W_{cl} = 2500.0 \text{ kg/er}$
 - ② 유근 콘크리트 : $W_{cu} = 2350.0 \text{ kg/er}$
 - ③ 포장 : $W_p = 2350.0 \text{ kg/er}$

2) 활하중

- ① DB-24 : $P_1 = 96.0 \text{ kN}$
 $P_2 = 24.0 \text{ kN}$
- ② DL-24 : $W_1 = 12.7 \text{ kN/m}$
 $P_1 = 108.0 \text{ kN}$
 $P_2 = 156.0 \text{ kN}$
- ③ 충격계수 : $i = 15 / (40 + L) \leq 0.3$ (※ 도.설 2.1.4)

1.3 사용재료

1) P.S.C BEAM (POST-TENSION)

- ① 설계 기준 강도 : $f_{sk} = 40.0 \text{ MPa}$
- ② 프리스트레스 도입시 압축강도 : $f_{ci} = 0.80 \cdot f_{sk} = 32.0 \text{ MPa}$
- ③ 허용응력 (※ 도.설 4.6.3.3)
 - 프리스트레스 도입 직후의 응력 (크리프, 건조수축 손실전)
 - 허용됨 압축응력 : $0.55 \cdot f_{ci} = 17.6 \text{ MPa}$ (프리스트 테서 부재)
 - 허용됨 인장응력 : $0.25 \cdot \sqrt{f_{ci}} = -1.4 \text{ MPa}$
 - (보강철근 사용시 : $0.50 \cdot \sqrt{f_{ci}} = -2.8 \text{ MPa}$)
 - 설계 하중 작용시 (손실후)
 - 허용됨 압축응력 : $0.40 \cdot f_{sk} = 16.0 \text{ MPa}$
 - 허용됨 인장응력 : $0.50 \cdot \sqrt{f_{sk}} = -3.2 \text{ MPa}$
- ④ 규격철근 : $0.63 \cdot \sqrt{f_{sk}} = 4.0 \text{ MPa}$
- ⑤ 정착부 지입응력 : - 건설재 정착 직후 :

$$f_{cr} = 0.7 \times f_{ci} \times \sqrt{(A'b / A_b - 0.2)} \leq 1.10 \times f_{ci}$$
 - 프리스트레스 손실 발생 후 :

$$f_{cr} = 0.5 \times f_{sk} \times \sqrt{(A'b / A_b)} \leq 0.90 \times f_{sk}$$
- ⑥ 탄성계수 : $E_s = 20000.0 \text{ MPa}$ (※ 도.설 2.3.3)

2) P.S 강재 (SMPC 70 : 12.7mm 12인선, 2중)

- ① 극한강도 : $f_{pu} = 1894.4 \text{ MPa}$
- ② 항복응력 : $f_{py} = 1610.8 \text{ MPa}$
- ③ JAK에 의한 긴장응력 :

$$0.90 \cdot f_{py} = 0.90 \times 1610.8 = 1449.7 \text{ MPa}$$
- ④ PRESTRESS 도입직후 : $0.83 \cdot f_{py} = 1337.0 \text{ MPa}$
- ⑤ 설계하중 작용시 : $0.80 \cdot f_{py} = 1288.0 \text{ MPa}$ (손실후 사용하중 상태)
- ⑥ 탄성계수 : $E_s = 20000.0 \text{ MPa}$
- ⑦ 건조수축률 : 0.000150 (28일 기준) (※ 도.설 2.1.7)
- ⑧ 밀역사이선 : $\gamma = 0.05$ (※ 도.설 2.3.3)
- ⑨ CREEP 계수 : $\psi = 3.0$ (28일 기준) (※ 도.설 2.1.7)

3) 포스트텐션 긴장재 배치율 위한 최소 규격

구분	단위	계량
각스럼의 외경	mm	66
각스럼의 두께	mm	5
수용가능 긴장재 면적	mm ²	2208
수용가능 긴장재 개수	개	15.92
각스럼 순간격	mm	40
각스럼의 덮개	mm	40
파산 마찰 계수 κ	k/n	0.005
곡률 마찰 계수 μ	n/rad	0.25

4) SLAB 콘크리트

- ① 설계 기준 강도 : $f_{sk} = 27.0 \text{ MPa}$
- ② 허용 휨압축강도 : $f_{ca} = 0.4 \cdot f_{sk} = 11.0 \text{ MPa}$
- ③ 탄성 계수 : $E_s = 20000.0 \text{ MPa}$

5) 철근

- ① 항복 강도 : $f_y = 400 \text{ MPa}$
- ② 탄성 계수 : $E_s = 20000.0 \text{ MPa}$

1.4 참고문헌

- 1) 도로교 설계 기준 (한국도로교통학회, 2005) (※ 도.설.기)
- 2) 도로교 설계기준 해설편 (대한교통학회, 2003) (※ 도.설.해)
- 3) 콘크리트 구조 설계 기준 (한국콘크리트학회, 2003) (※ 콘.설)
- 4) 도로설계요령 (한국도로공사, 2002) (※ 도.요)
- 5) 도로설계편람 (건설교통부, 2001) (※ 도.편)

1. 설계조건

- 1) 일반조건
 - (1) 교량형식 : PSC BEAM
 - (2) 교량연장 : $L = 4800.000 = 120.000 \text{ m}$
 - (3) 교량폭원 : $B = 11.995 \text{ m}$
 - (4) 교각형식 : T형 교각
- 2) 내진설계조건
 - (1) 내진등급 : I 등급
 - (2) 가속도계수 : $A = 0.154$ (지반구역계수 : 0.110, 위험도계수 : 1.400)
 - (3) 지반계수 : $S = 1.200$ (지반종류 II)
 - (4) 발진형식 : 단성발진
- 3) 설계강도
 - (1) 콘크리트
 - ① 상부구조 : $f_{ck} = 27.00 \text{ MPa}$
 - ② 하부구조 : $f_{ck} = 27.00 \text{ MPa}$
 - (2) 철근
 - ① 상부구조 : $f_y = 400.00 \text{ MPa}$
 - ② 하부구조 : $f_y = 400.00 \text{ MPa}$
 - (3) 탄성계수
 - 철근콘크리트 : $E_c = 24000.0 \text{ MPa}$
 - 강재 : $E_s = 200000.0 \text{ MPa}$
 - 탄성계수비 : $N = E_s / E_c = 8.0$
- 5) 해석방법
 다중모드 스펙트럼 해석법
- 6) 참고문헌
 - (1) 도로교 설계기준 : 건설교통부 (2005)
 - (2) 콘크리트구조 설계기준 : 건설교통부 (2007)

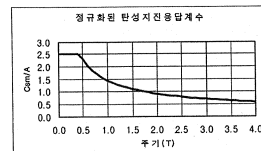
6. 응답스펙트럼 해석

1) 응답스펙트럼의 결정

$$S_a = C_s \times g$$

$$C_s = 1.2 \times A \times S / T^{2/3} \leq 2.5A \quad (T \leq 4.0 \text{ 만공부})$$

$$C_s = 3.0 \times A \times S / T^{1/3} \leq 2.5A \quad (T > 4.0 \text{ 만공부})$$



S_a : 단성지진응답 가속도 (m/sec^2)

C_s : 단성지진응답 계수(무차원)

$g = 9.810 \text{ m/sec}^2$, 중력가속도

$A = 0.154$, 지반가속도 계수

$S = 1.200$, 지반특성해 따른 무차원의 지반계수

T : 건물단면의 주기

T	Cs	Sa	T	Cs	Sa	T	Cs	Sa
0.00	0.385	3.777	2.30	0.127	1.249	5.50	0.057	0.560
0.10	0.385	3.777	2.40	0.124	1.214	5.75	0.054	0.528
0.20	0.385	3.777	2.50	0.120	1.181	6.00	0.051	0.499
0.30	0.385	3.777	2.60	0.117	1.151	6.25	0.048	0.472
0.40	0.385	3.777	2.70	0.114	1.122	6.50	0.046	0.448
0.50	0.352	3.453	2.80	0.112	1.095	6.75	0.043	0.426
0.60	0.312	3.058	2.90	0.109	1.070	7.00	0.041	0.405
0.70	0.281	2.759	3.00	0.107	1.046	7.25	0.040	0.388
0.80	0.257	2.524	3.10	0.104	1.023	7.50	0.038	0.373
0.90	0.238	2.334	3.20	0.102	1.002	7.75	0.036	0.355
1.00	0.222	2.175	3.30	0.100	0.981	8.00	0.035	0.340
1.10	0.208	2.042	3.40	0.098	0.962	8.25	0.033	0.326
1.20	0.196	1.936	3.50	0.096	0.944	8.50	0.032	0.314
1.30	0.186	1.826	3.60	0.094	0.926	8.75	0.031	0.302
1.40	0.177	1.738	3.70	0.093	0.909	9.00	0.030	0.291
1.50	0.169	1.660	3.80	0.091	0.893	9.25	0.029	0.280
1.60	0.162	1.590	3.90	0.090	0.878	9.50	0.028	0.270
1.70	0.156	1.527	4.00	0.088	0.863	9.75	0.027	0.261
1.80	0.150	1.470	4.25	0.081	0.790	10.00	0.026	0.252
1.90	0.145	1.418	4.50	0.075	0.732	10.00	0.015	0.147
2.00	0.140	1.370	4.75	0.069	0.681	20.00	0.010	0.100
2.10	0.135	1.327	5.00	0.065	0.636			
2.20	0.131	1.286	5.25	0.061	0.596			

20.2.2 시설물 점검이력

대상시설물은 2종 시설물로서 준공이후 기준에 따라 정기안전점검, 정밀안전점검을 지속적으로 실시해 왔으며, 정기안전점검 10회, 정밀안전점검 2회를 실시한 것으로 이력사항은 다음과 같다.

【표 20.2.1】 신녕교 점검이력사항

번호	기 간	구 분	점검 결과	안전 등급
1	2017. 11. 13 ~ 2017. 12. 28	정기 안전점검	신녕교의 주요 손상현황으로는 난간 균열, 신축이음 본체 이격, 후타재 파손, 교대 균열 등의 손상이 조사되었다. 기 발생한 손상은 주의관찰 및 내구성 확보 차원의 보수 및 정비가 필요하다. 특히, 신축이음 본체 이격은 손상의 진전이 우려되므로 조속한 보수가 필요하다.	양호
2	2018. 05. 28 ~ 2018. 06. 30	정기 안전점검	신녕교의 주요 손상현황으로는 난간 균열, 배수관 누수, 신축이음 후타재 파손, 거더 및 교각 파손, 교대 균열 등의 손상이 조사되었다. 기 발생한 손상은 주의관찰 및 내구성 확보 차원의 보수 및 정비가 필요하다. 금회 조사시, 일부 부재에 대해 보수를 실시한 것이 확인되었다.	양호
3	2018. 10. 23 ~ 2018. 12. 31	정기 안전점검	신녕교의 주요 손상현황으로는 난간 균열, 배수관 누수, 신축이음 후타재 파손, 거더 및 교각 파손, 교대 균열 등의 손상이 조사되었다. 기 발생한 손상은 주의관찰 및 내구성 확보 차원의 보수 및 정비가 필요하다.	양호
4	2019. 03. 18 ~ 2019. 05. 28	정기 안전점검	신녕교의 외관조사 결과, 교면포장 접속부 파손, 난간 균열, 배수관 누수, 신축이음 후타재 균열, 들뜸 및 파손, 교량받침 무수축물탈 및 받침콘크리트 들뜸, 파손, 재료분리, 거더 및 교각 파손, 교대 균열 등의 손상이 조사되었다. 기 발생한 손상은 주의관찰 및 내구성 확보 차원의 보수 및 정비가 필요할 것으로 판단된다.	양호
5	2019. 09. 16 ~ 2019. 12. 27	정밀 안전점검	금회 정밀안전점검 결과를 바탕으로 신녕교에 발생한 손상의 진전을 방지하고, 보수를 통한 구조물의 내구성 확보를 위한 적절한 조치가 필요하다. 이상과 같이 자료조사, 외관조사, 내구성 조사 등의 결과를 분석하여 평가된 구조물의 상태평가 결과를 종합적으로 평가한 안전등급은 「기능 발휘에는 지장이 없으나 경미한 손상, 결함, 열화 등이 발생하여 내구성 증진을 위해 부분적으로 보수가 필요한 상태」인 「B」 등급으로 평가되었다. 구조적인 손상 및 결함은 없는 것으로 판단되어 별도의 정밀안전진단은 필요 없을 것으로 판단되며, 본 보고서에 제시된 방안으로 보수를 시행하고 지속적인 유지관리를 실시한다면 구조물의 사용성을 확보하는데 문제가 없을 것으로 사료된다.	B

【표 20.2.1】 신녕교 점검이력사항(계속)

번호	기 간	구 분	점검 결과	안전 등급
6	2020. 05. 12 ~ 2020. 06. 30	정기 안전점검	신녕교의 외관조사 결과, 교면포장 망상균열, 난간 균열, 백태, 신축이음 후타재 균열, 들뜸 및 파손, 교량받침 무수축물탈 균열, 받침콘크리트 재료분리, 거더 파손, 교대 및 교각 균열, 박락 등의 손상이 조사되었다. 기 발생한 손상은 다소 경미한 상태로서 구조물의 안전성에 영향을 미칠만한 수준은 아니나, 점검을 통한 주의관찰과 내구성 확보 차원의 보수가 필요할 것으로 판단된다.	양호
7	2020. 08. 31 ~ 2020. 12. 31	정기 안전점검	신녕교의 외관조사 결과, 교면포장 망상균열, 난간 균열, 백태, 신축이음 후타재 균열, 들뜸 및 파손, 교량받침 무수축물탈 균열, 받침콘크리트 재료분리, 거더 파손, 교대 및 교각 균열, 박락 등의 손상이 조사되었다. 기 발생한 손상은 다소 경미한 상태로서 구조물의 안전성에 영향을 미칠만한 수준은 아니나, 점검을 통한 주의관찰과 내구성 확보 차원의 보수가 필요할 것으로 판단된다.	양호
8	2021. 03. 08 ~ 2021. 06. 07	정기 안전점검	신녕교(8공구)의 외관조사 결과, 교면포장 망상균열, 난간 균열, 백태, 신축이음 후타재 균열, 들뜸 및 파손, 교량받침 무수축물탈 균열, 받침콘크리트 재료분리, 거더 파손, 교대 및 교각 균열, 박락 등의 손상이 조사되었고, 거더 인양홀 주위 파손, 교대 및 교각 균열, 보수부 박락 등에 대한 일부보수가 실시되었다. 기 발생한 손상은 다소 경미한 상태로서 구조물의 안전성에 영향을 미칠만한 수준은 아니나, 점검을 통한 주의관찰과 내구성 확보 차원의 보수가 필요할 것으로 판단된다.	양호
9	2021. 08. 25 ~ 2021. 12. 10	정밀 안전점검	- 바닥판하면 망상균열, 파손 - 거더 박리, 박락, 인양홀 파손 - 가로보 백태 - 교대 백태 - 교각 균열(0.3mm미만), 박락, 표면오염 - 교량받침 받침물탈 균열, 재료분리, 플레이트 부식 - 신축이음 후타재 균열, 들뜸, 박리, 이물질 퇴적, 접속부 이격 - 교면포장 망상균열 - 배수시설 상태양호 - 방호벽 균열(0.3mm내,외), 균열부백태	B
10	2022. 05. 16 ~ 2022. 06. 24	정기 안전점검	- 교면포장 망상균열 - 방호벽 균열(폭0.3mm내/외), 균열부백태 - 신축이음 후타재 균열, 들뜸, 박리, 이격, 본체 이물질 퇴적 - 교량받침 무수축물탈 균열, 받침콘크리트 재료분리, 플레이트 부식 - 바닥판하면 망상균열, 파손 - 거더 박리, 박락, 인양홀 주위 파손, 가로보 백태 - 교대 백태, 교각 균열(폭0.3mm미만), 표면오염, 박락	양호

【표 20.2.1】 신녕교 점검이력사항(계속)

번호	기 간	구 분	점검 결과	안전 등급
11	2022. 09. 19 ~ 2022. 11. 18	정기 안전점검	- 교면포장 망상균열 - 방호벽 균열(폭0.3mm내/외), 균열부백태 - 신축이음 후타재 균열, 들뜸, 박리, 이격, 본체 이물질 퇴적 - 교량받침 무수축물탈 균열, 받침콘크리트 재료분리, 플레이트 부식 - 바닥판하면 망상균열, 파손 - 거더 박리, 박락, 인양홀 주위 파손, 가로보 백태 - 교대 백태, 교각 균열(폭0.3mm미만), 표면오염, 박락	양호
12	2023. 04. 03 ~ 2023. 06. 16	정기 안전점검	- 교면포장 망상균열 - 방호벽 균열(폭0.3mm내/외), 균열부백태 - 신축이음 후타재 균열, 들뜸, 박리, 이격, 본체 이물질 퇴적, 파손 - 교량받침 무수축물탈 균열, 받침콘크리트 재료분리, 플레이트 부식 - 바닥판하면 망상균열, 파손 - 거더 박리, 박락, 인양홀 주위 파손, 가로보 백태 - 교대 백태, 교각 균열(폭0.3mm미만), 표면오염, 박락	양호

20.2.3 전차 정밀안전점검 실시결과(2021년12월)

가. 외관조사결과

구분	정밀안전점검 결과(상주방향)	비고
바닥판하면	바닥판하면의 기 손상은 없는 상태이며, 금회 정밀조사로 인한 망상균열이 1개소 확인되었다. 바닥판에 발생한 망상균열은 건조수축, 온도변화, 거푸집 조기탈형 등의 복합적인 원인에 의한 비구조적 소수의 미세균열로서 표면보수를 실시하여 내구성을 확보가 바람직할 것으로 판단된다.	
거더	거더는 기 손상인 박리, 박락, 인양홀 파손의 진전 및 신규는 없는 것으로 확인되었다. 거더 하면에 발생한 박리 및 박락의 경우 교량받침 상부플레이트 시공시 용접열에 의한 손상으로 추정되며, 손상의 진전 방지를 위한 단면보수 등의 조치를 취하는 것이 바람직 할 것으로 판단된다. 거더의 인양홀에 발생한 파손의 경우 거더 거치시 충격 등에 의한 손상으로 손상의 진전 방지 및 구조물의 내구성 증진을 위한 단면보수 등의 조치가 요망된다.	
가로보	가로보는 기 손상인 백태에 대하여 진전이 없는 상태이며, 금회 신규 손상은 확인되지 않았다. 금회 점검 결과, 가로보에 발생한 백태의 경우 콘크리트 양생중 우수유입에 의한 손상으로 추정되며, 손상의 진전 방지를 위한 표면처리 등의 조치를 취하는 것이 바람직 할 것으로 판단된다.	
교대	기 손상은 없는 양호한 상태이며, 금회 백태가 신규 조사되었다. 일부구간 발생한 백태의 경우 균열부 우수유입, 신축이음 하부로부터 유입된 우수 등에 의한 손상으로 손상의 진전 방지를 위한 표면처리 등의 조치가 필요하다.	
교각	기 손상인 균열, 박락의 진전은 미미한 상태이며, 금회 정밀조사로 인한 균열, 표면오염이 추가 조사되었다. 일부 구간 균열 및 보수부 박락이 보수된 상태로 확인되었다. 교각의 코핑부에 발생한 균열의 경우 대부분 폭 0.3mm미만의 미세균열로 건조수축, 온도변화, 콘크리트의 재료특성 등에 의한 손상으로 추정된다. 발생한 손상부의 경우 구조물의 안전성에 영향을 미칠만한 수준은 아니나, 손상의 진전 방지를 위한 표면처리 등의 조치가 요망된다. 박락의 경우 강재거푸집 설치를 위한 앵커 삽입부에 발생한 손상으로 강재거푸집 제거시 외부 충격 등에 의한 손상으로 판단된다. 기 발생한 손상부의 경우 손상의 진전 방지 및 구조물의 내구성 증진을 위한 단면보수 등의 조치를 취하는 것이 바람직 할 것으로 판단된다. 금회 조사된 표면오염의 경우 외부 우수유입에 의한 손상으로 부재의 사용성 확보 차원의 표면처리 등의 조치가 요구된다.	
교량받침	- 기 손상인 무수축물탈 균열, 받침콘크리트 재료분리, 플레이트 부식의 경우, 추가 진전 및 2차 손상발생은 없는 것으로 조사되었고, 금회 신규 손상은 없는 것으로 확인되었다. - 무수축물탈 일부구간 발생한 균열의 경우 건조수축 및 온도변화에 의한 손상으로 판단되며, 현재 손상정도가 경미하며, 교량받침의 거동에 영향을 미칠만한 손상은 아니나, 손상의 진전 방지를 위한 표면처리 등의 조치가 요망된다. 교량받침 일부구간 발생한 받침콘크리트 재료분리의 경우 시공초기 다짐부족에 의한 손상으로 손상의 진전 방지를 위한 단면보수 등의 조치가 필요할 것으로 판단된다. 플레이트 부식의 경우 공용기간 증가, 습기흡착 등에 의한 손상으로 판단되며, 교량받침의 거동에 영향을 미칠만한 손상은 아니나 손상의 진전 방지를 위한 재도장 등의 조치를 취하는 것이 바람직 할 것으로 판단된다. - 연단거리 측정 결과, 전 개소 모두 실측 연단거리가 계산 연단거리를 상회하고 있는 것으로 측정되어 설계기준을 만족하고 있는 것으로 검토되었다. - 계산여유량과 실측여유량의 비교·검토결과 가동여유량이 충분한 것으로 조사되었으며, 교량받침의 이탈 가능성은 없는 상태로 판단된다.	

구분	정밀안전점검 결과(상주방향)	비고
신축이음장치	■ 신축이음 현장조사 결과, 기 손상인 후타재 들뜸, 본체 이물질퇴적, 접속부 이격이 확인되었고, 손상의 진전은 미미한 상태이며, 금회 신규 손상은 없는 것으로 조사되었다. ■ 신축이음에 발생한 후타재 들뜸 및 박리의 경우 공용기간 증가, 차량 통행하중 및 충격, 콘크리트 열화 등에 의한 손상으로 판단되며, 손상의 진전 방지를 위한 단면보수 등의 조치가 필요할 것으로 판단된다. 본체에 발생된 이물질 퇴적의 경우 차량통행으로 인한 분산먼지, 공용기간 증가 등에 의한 손상으로 신축이음의 원활한 거동을 위한 정비 등의 정비가 필요할 것으로 판단된다. 후타재 접속부 이격의 경우 접속부 침하 등에 의한 손상으로 추정되며, 현재 손상 정도가 경미하며 차량의 주행성에 영향을 미칠만한 수준은 아니므로 주의관찰 후 손상의 진전 시 적절한 조치를 취하는 것이 바람직 할 것으로 판단된다. ■ 신축이음장치에 대한 실측유간은 바닥판, 거더, 신축이음 유간 중 여유량이 가장 작은 신축이음 유간으로 검토하였고, 측정일 온도는 22.1℃(9월 15일)로써 이때 측정유간은 35.0~40.0mm 범위로 나타나 설계온도에 대한 충분한 여유량을 확보하고 있는 것으로 평가되었다.	
교면포장	■ 기 손상인 포장부 망상균열이 조사되었고, 손상의 진전 및 신규는 확인되지 않았다. 교면포장에 발생한 망상균열의 경우 건조수축, 우수유입, 중차량 반복통행, 공용기간 증가 등의 복합적인 원인으로 인한 손상으로 판단되며, 손상의 진전 방지 및 차량의 주행성 확보를 위한 표면처리 등의 조치가 요망된다.	
배수시설	■ 배수구는 현재 양호한 상태이며, 공용기간 경과 및 추량통행에 의한 비산물퇴적 등의 원인으로 이물질퇴적, 그로인한 체수, 배수관 부식 등의 손상이 발생할 수 있으므로, 주기적인 정비를 통한 유지관리가 필요하다.	
방호벽	■ 방호벽은 기 손상인 균열의 진전은 없는 것으로 확인되었고, 금회 신규 손상은 없는 것으로 확인되었다. ■ 방호벽에 발생된 균열의 경우 건조수축 및 온도변화 등의 복합적인 원인에 의한 손상으로 추정된다. 손상부의 경우 균열 폭이 0.3mm이상으로 우수유입시 철근부식 등의 추가손상을 야기시키므로 주입보수 등의 조치를 취하는 것이 바람직 할 것으로 판단된다.	

구분	정밀안전점검 결과(영천방향)	비고
바닥판하면	■ 바닥판하면의 망상균열은 진전이 없는 상태로 확인되었고, 금회 정밀조사로 인한 파손 1개소가 신규 조사되었다. ■ 바닥판 하면에 발생된 망상균열의 경우 건조수축, 온도변화 등에 의한 손상으로 폭 0.3mm미만의 표면균열로 판단된다. 기 발생된 손상부의 경우 손상의 진전 방지 및 구조물의 내구성 증진을 위한 표면처리 등의 조치를 취하는 것이 바람직 할 것으로 판단된다. 파손의 신축이음 하부 손상으로 유간부족 등의 손상이 없는 상태며, 시공시 외부충격에 의한 손상으로 추정되며 단면보수 등의 조치가 요구된다.	
거더	■ 거더는 기 손상인 인양홀 파손의 진전은 없는 것으로 확인되었고, 금회 신규 손상은 없는 것으로 조사되었다. ■ 거더의 인양홀에 발생된 파손의 경우 거더 거치시 외부 충격에 의해 발생된 손상으로 판단되며, 구조물의 안전성에 영향을 미칠만한 손상은 아니나, 손상의 진전 방지를 위한 단면보수 등의 조치가 필요할 것으로 판단된다.	
가로보	■ 가로보는 현재 손상이 없는 양호한 상태이며, 주기적인 점검을 통한 손상의 신규 발생 여부 확인 등의 유지관리가 요구된다.	
교대	■ 기 손상인 백태의 진전은 미미한 상태이며, 금회 백태가 추가 조사되었다. 또한 폭 0.3mm 균열은 전구간 보수된 상태이며, 보수상태는 양호한 것으로 조사되었다. ■ 교대에 발생된 백태의 경우 신축이음 하부로부터 유입된 우수에 의한 손상으로 판단되며, 현재 손상정도는 경미하나 손상의 진전 방지를 위한 표면처리 등의 조치가 필요할 것으로 판단된다.	
교각	■ 기 손상인 균열의 진전은 미미한 상태이며, 금회 표면오염 신규 확인되었다. ■ 교각에 발생된 균열의 경우 건조수축, 온도변화, 콘크리트의 재료특성 등에 의한 손상으로 추정되며, 현재 폭 0.3mm미만의 경미한 표면균열로 확인되었다. 기 발생된 손상부의 경우 손상의 진전 방지 및 구조물의 내구성 증진을 위한 표면처리 등의 조치가 요망된다. 금회 조사된 표면오염의 경우 외부 우수유입에 의한 손상으로 표면처리 등의 조치가 요구된다.	
교량받침	■ 기 손상인 무수축물탈 균열, 받침콘크리트 재료분리의 경우 추가 진전은 없는 것으로 조사되었고, 금회 신규 손상은 확인되지 않았다. ■ 무수축물탈 균열의 경우 건조수축 및 온도변화 등에 의한 손상으로 판단되며, 폭 0.3mm미만의 미세균열로 교량받침의 거동에 영향을 미칠만한 수준은 아닌 것으로 확인되었다. 기 손상부의 경우 손상의 진전 방지를 위한 표면처리 등의 조치를 취하는 것이 바람직 할 것으로 판단된다. 일부구간 발생된 재료분리의 경우 시공초기 다짐부족에 의한 손상으로 판단되며, 손상의 진전 방지를 위한 단면보수 등의 조치가 필요할 것으로 판단된다. ■ 연단거리 측정 결과, 전 개소 모두 실측 연단거리가 계산 연단거리를 상회하고 있는 것으로 측정되어 설계기준을 만족하고 있는 것으로 검토되었다. ■ 계산여유량과 실측여유량의 비교·검토결과 가동여유량이 충분한 것으로 조사되었으며, 교량받침의 이탈 가능성은 없는 상태로 판단된다.	

구분	정밀안전점검 결과(영천방향)	비고
신축이음장치	■ 신축이음 현장조사 결과, 기 손상인 후타재 균열(0.3mm미만), 본체 이물질퇴적이 확인되었고, 손상의 진전은 미미한 상태이며 금회 정밀조사로 인한 후타재 박리가 일부 조사되었다. ■ 신축이음 후타재에 발생된 균열의 경우 건조수축 및 온도변화 등에 의한 손상으로 판단되며, 신축이음장치의 거동에 영향을 미칠만한 손상은 아니나, 손상의 진전 방지를 위한 표면처리 등의 조치가 필요할 것으로 판단된다. 후타재 박리의 경우 단면보수가 필요하다. ■ 신축이음에 본체 이물질 퇴적의 경우 공용기간 증가, 통행차량으로 인한 비산먼지 등에 의해 발생된 손상으로 신축이음장치의 원활한 거동을 위한 정비 등의 정비가 요망된다. 또한 손상의 재발생 방지를 위한 관리주체의 주기적인 정비가 필요할 것으로 판단된다. ■ 신축이음장치에 대한 실측유간은 바닥판, 거더, 신축이음 유간 중 여유량이 가장 작은 신축이음 유간으로 검토하였고, 측정일 온도는 22.1℃(9월 15일)로써 이때 측정유간은 40.0mm 범위로 나타나 설계온도에 대한 충분한 여유량을 확보하고 있는 것으로 평가되었다.	
교면포장	■ 교면포장은 현재 손상이 없는 양호한 상태이며, 주기적인 점검을 통한 신규 손상 발생 등의 유지관리가 요구된다.	
배수시설	■ 배수구는 현재 양호한 상태이며, 공용기간 경과 및 추량통행에 의한 비산물퇴적 등의 원인으로 이물질퇴적, 그로인한 체수, 배수관 부식 등의 손상이 발생할 수 있으므로, 주기적인 정비를 통한 유지관리가 필요하다.	
방호벽	■ 방호벽은 기 손상인 균열 및 균열부 백태의 진전은 없는 것으로 확인되었고, 금회 신규 손상은 확인되지 않았다. ■ 방호벽에 발생한 횡방향 균열(0.3mm미만)의 경우 포장부에서 일정한 높이에서 발생하였으며, 균열의 규모, 방향성 등을 고려할 때 소성침하에 의한 균열인 것으로 판단된다. 현재 균열 폭이 크지 않으며, 구조물의 내구성에 영향을 미칠만한 수준은 아니나 손상의 진전 방지를 위한 표면처리 등의 조치를 취하는 것이 바람직 할 것으로 판단된다. 균열부백태의 경우 균열부 우수유입에 의한 손상으로 손상의 진전 방지를 위한 표면처리 등의 조치가 요망된다.	

나. 내구성 조사 및 시험결과

시 험 명	시험부위		시험 결과(상주방향)		비 고
			측정결과	설계기준	
비파괴 강도 (MPa)	상부구조	바닥판 하면	27.3~28.5	27.0	■ 설계강도 이상(양호)
		거더	40.1~46.7	40.0	
	하부구조	교대	25.9~27.5	24.0	
		교각	27.4~28.6	27.0	
탄산화 잔여깊이 (mm)	상부구조		36.0~45.0	a등급	■ 탄산화 잔여깊이 30mm이상 ■ 탄산화에 의한 내구성저하 없음
	하부구조		93.0~96.0	a등급	
종합 평가	• 콘크리트 강도는 설계강도 이상으로 양호한 상태로 평가됨 • 탄산화에 의한 내구성 저하 가능성은 없는 상태임				

시 험 명	시험부위		시험 결과(영천방향)		비 고
			측정결과	설계기준	
비파괴 강도 (MPa)	상부구조	바닥판 하면	27.4~28.6	27.0	■ 설계강도 이상(양호)
		거더	40.9~47.9	40.0	
	하부구조	교대	25.1~27.1	24.0	
		교각	27.4~29.0	27.0	
탄산화 잔여깊이 (mm)	상부구조		36.0~46.0	a등급	■ 탄산화 잔여깊이 30mm이상 ■ 탄산화에 의한 내구성저하 없음
	하부구조		94.0~95.0	a등급	
종합 평가	• 콘크리트 강도는 설계강도 이상으로 양호한 상태로 평가됨 • 탄산화에 의한 내구성 저하 가능성은 없는 상태임				

다. 종합평가 및 안전등급 지정

구조물명	상태평가 결과		안전성평가 결과		종합평가 결과
	환산결함도점수	기준	S·F	기준	
신녕교	0.160	B	—	—	B
종합평가	- 외관조사 및 내구성조사에 의한 상태평가 결과는 내구성 증진을 위하여 일부의 보수가 필요한 “B” 로 평가됨 - 종합평가 결과, “B” 로 평가됨				

라. 안전등급 지정

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

마. 보수·보강 방안 및 개략공사비(상주방향)

구 분	손상내용	보수방안	손상물량	보수물량	단위	단가 (천원)	개략공사비 (천원)	우선 순위
거더	박리, 박락	단면보수	0.03	0.05	m²	—	—	하자
	인양홀 파손	단면보수	0.04	0.06	m²	—	—	하자
가로보	백태	표면처리	1.44	2.16	m²	—	—	하자
교각	균열(0.3mm미만)	표면처리	2.50	0.94	m²	—	—	하자
	박락	단면보수	0.40	0.60	m²	—	—	하자
	보수부 박락	단면보수	0.02	0.03	m²	—	—	하자
교량받침	무수축물탈 균열(0.3mm미만)	표면처리	0.40	0.15	m²	54	8	3순위
	받침콘크리트 재료분리	단면보수	0.03	0.05	m²	165	8	2순위
	플레이트 부식	채도장	1.00	1.00	EA	40	40	2순위
신축이음	후타재 들뜸	단면보수	0.10	0.15	m²	165	25	2순위
	후타재 파손	단면보수	0.01	0.02	m²	165	3	2순위
	이물질 퇴적	정비	2.00	3.00	m	25	75	3순위
교면포장	망상균열	표면처리	408.0	612.0	m²	—	—	하자
방호벽	균열(0.3mm이상)	주입보수	1.50	2.25	m	65	146	2순위
개략 공사비 (천원)	구 분	1순위		2순위		3순위		
	순공사비	—		222		83		
	재경비 (순공사비의 50%)	—		111		42		
	합계	—		333		125		
개략공사비 총계(천원)		458						

주1) 보수물량은 손상물량에 50%를 할증하였음.

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

바. 보수·보강 방안 및 개략공사비(영천방향)

구 분	손상내용	보수방안	손상물량	보수물량	단위	단가 (천 원)	개략공사비 (천 원)	우선 순위
바닥판	망상균열	표면처리	10.00	15.00	m ²	—	—	하자
거더	인양홀 파손	단면보수	0.04	0.06	m ²	—	—	하자
교대	균열(0.3mm미만)	표면처리	4.50	1.69	m ²	—	—	하자
	백태	표면처리	0.10	0.15	m ²	—	—	하자
교각	균열(0.3mm미만)	표면처리	14.00	5.25	m ²	—	—	하자
교량받침	무수축물탈 균열(0.3mm미만)	표면처리	0.20	0.08	m ²	54	4	3순위
	받침콘크리트 재료분리	단면보수	0.50	0.75	m ²	165	124	2순위
신축이음	후타재 균열	표면처리	5.00	1.88	m ²	54	102	3순위
	이물질 퇴적	정비	6.00	9.00	m	25	225	3순위
방호벽	균열(0.3mm미만)	표면처리	15.00	5.63	m ²	54	304	3순위
	균열부백태	표면처리	0.30	0.45	m ²	54	24	3순위
개략 공사비 (천원)	구 분	1순위		2순위		3순위		
	순공사비	—		124		659		
	재경비 (순공사비의 50%)	—		62		330		
	합계	—		186		989		
개략공사비 총계(천원)		1,175						

주1) 보수물량은 손상물량에 50%를 할증하였음.

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

사. 종합결론

- 금회 정밀안전점검 결과를 바탕으로 신녕교에 발생한 손상의 진전을 방지하고 보수를 통한 구조물의 내구성 확보를 위한 적절한 조치가 필요할 것으로 판단된다.
- 이상과 같이 자료조사, 외관조사, 내구성 조사 등의 결과를 분석하여 평가된 구조물의 상태평가 결과를 종합적으로 평가한 신녕교의 안전등급은 「기능 발휘에는 지장이 없으나 경미한 손상, 결함, 열화 등이 발생하여 내구성 증진을 위해 부분적으로 보수가 필요한 상태인」인 「B」 등급으로 평가되었다. 구조적인 손상 및 결함은 없는 것으로 판단되어 별도의 정밀안전 진단은 필요 없을 것으로 판단되며, 본 보고서에 제시된 방안으로 보수를 시행하고 지속적인 유지관리를 실시한다면 구조물의 사용성을 확보하는데 문제가 없을 것으로 사료된다.

20.2.4 수집자료 검토결과 및 점검방향 설정

구 분	내 용	비고
설계도서	○ 현장조사 시 부재치수를 실측하여 구조물도와 비교·검토 후 치수가 상이할 경우 설계도서 재작성 하고, 실측치와 동일 시 구조물도를 기준을 과업을 진행토록 함	
시설물관리대장	○ 관리대장의 내용과 설계도서를 비교 검토한 결과, 상이한 내용은 없으며, 정밀한 현장소사를 실시하여 향후 유지관리를 위한 사항들을 보고서에 수록함	
시공관련자료	○ 안전, 품질, 공정 및 변경등에 관한 검토를 통해 합당한 공사가 시행 된 것으로 확인되었고, 안전점검 기록 및 현장시험을 통해 품질의 현 상태를 분석하고 확인함	
안전점검 및 정밀안전진단자료	○ 점검이력을 검토한 결과, 시설물의 손상 및 상태가 확인되었고, 기존 점검 결과를 비교·검토하여 추가 손상 확인, 보수여부 재확인 후 대책방안을 검토함	
보수보강자료	○ 일괄보수 보다는 하자보수를 통하여 단계적인 예방 보수가 시행되고 있고, 기 보수부 상태를 확인하여 재손상 발생여부를 확인함	
중 점 관리사항	○ 전차 정밀안전점검 자료를 확인한 결과, 일부 부재에서 손상이 확인되었고, 금회 점검에서는 보수 여부 확인, 진전여부 확인, 신규손상 발생 여부에 대하여 중점조사 및 점검 방향으로 한다.	
시설물 특이사항	○ 중대결함 : 없음 ○ 구조가 변경(하중변화, 단면변화)된 경우 : 없음	
점검주기	○ 점검일 현재 정밀안전점검은 총2회, 정기안전점검은 총10회를 실시하였으며, 전반적으로 점검 시기는 적절하게 이루어지고 있는 것으로 조사됨.	

20.2.5 시설물 보수 이력

【표 20.2.2】 신녕교 보수이력사항

NO	보수위치	내용	기간	공사비	시공자	비고
1	교대, 교각 표면보수 교각 단면보수	일상보수 및 하자보수	2019 ~ 2021.06	-	-	-

20.2.6 시설물의 내진설계 여부 확인

【표 20.2.3】 내진설계 여부 확인

검토대상 부재	설계적용여부	결과	검토결과 요약
해당사항 없음	Y		
• 준공도서 및 FMS상 내진설계는 반영 된 것으로 확인되었고, 내진성능평가는 미 실시 된 것으로 확인되었다.			

20.2.7 시설물의 용도변경 여부 확인

FMS(시설물정보종합관리시스템) 상에 용도변경 이력은 없는 것으로 확인되었다.

20.2.8 자료수집 현황

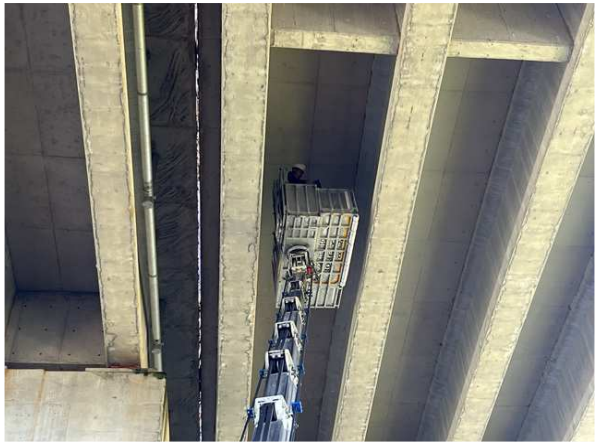
안전성능, 내구성능 및 사용성능 평가를 위한 자료는 각 평가별 보고서 내에 수록하였다.

20.3 현장조사

20.3.1 개요

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

가. 장비사용 현황

Span번호	조사방법 및 접근성	조사기간	비고
S1~S4	도보, 고소점검차	2023.08.08.~2023.10.31.	
			
고소차를 이용한 근접조사		고소차를 이용한 근접조사	
			
고소차를 이용한 근접조사		고소차를 이용한 근접조사	

【사진 20.3.1】 근접조사를 위한 장비 사용 전경

20.3.2 상주방향 외관조사 결과

가. 바닥판 하면

1) 부재의 개요

- 신녕교는 총 4경간으로 이루어져 있으며, 연장은 L=120.0m 폭 10.8m(2차로)로 바닥판은 철근콘크리트로 시공되어있다.
- 바닥판 하면에 대한 현장조사는 고소점검차를 이용한 근접조사를 실시하였다.



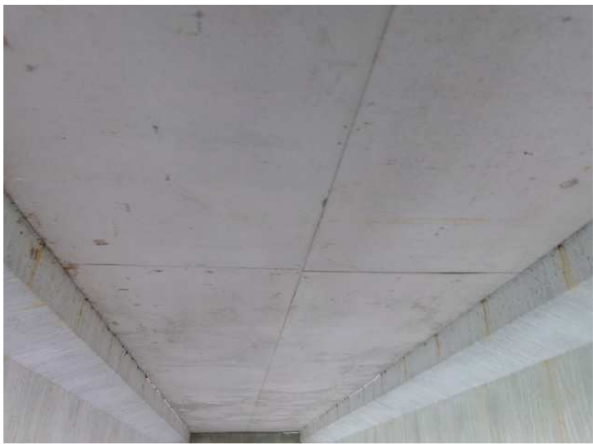
【사진 20.3.2】 바닥판하면 전경

2) 현장조사 결과

- 바닥판하면에 대한 외관조사 결과, 전회에 조사된 망상균열이 확인되었고, 손상의 진전은 없는 상태이다. 그 외의 추가 손상은 없는 것으로 조사되었다.

【표 20.3.1】 바닥판하면 현장조사 결과

구분	망상균열 (㎡/개소)	
S1	—	—
S2	—	—
S3	—	—
S4	22.50	1
합계	22.50	1

			
손상현황	• S3 망상균열(15.0m×1.5m)	손상현황	• S3 망상균열(15.0m×1.5m)
원 인	• 건조수축, 온도변화, 거푸집 조기탈거 등	원 인	• 건조수축, 온도변화, 거푸집 조기탈거 등
조치방안	• 표면처리	조치방안	• 표면처리

【사진 20.3.3】 바닥판하면 손상현황

3) 기 점검 결과 비교

- 기존손상인 망상균열이 확인되었고, 추가손상은 없는 상태이다.

【표 20.3.2】 바닥판하면 기 점검 결과 비교

구분	손상 내용	단위	2021년 정밀안전점검		2023년 성능평가		증,감 (▲, ▼)	비고
			물량	개소	물량	개소		
바닥판하면	망상균열	m ²	22.50	1	22.50	1	- -	변동없음

4) 검토의견

- 바닥판에 발생한 망상균열은 건조수축, 온도변화, 거푸집 조기탈거 등의 복합적인 원인에 의한 비구조적 소수의 미세균열로서 전회와 비교시 손상의 진전은 없는 상태이나, 표면보수를 실시하여 내구성을 확보하는 것이 바람직할 것으로 판단된다.

나. PSC Girder

1) 부재의 개요

- 바닥판으로부터 전달되는 상부하중을 지지하고 교량받침으로 하중을 전달하는 역할을 하는 PSC Girder는 5열로 시공되었으며, 근접육안조사를 위하여 고소점검차를 이용하여 외관조사를 실시하였다.



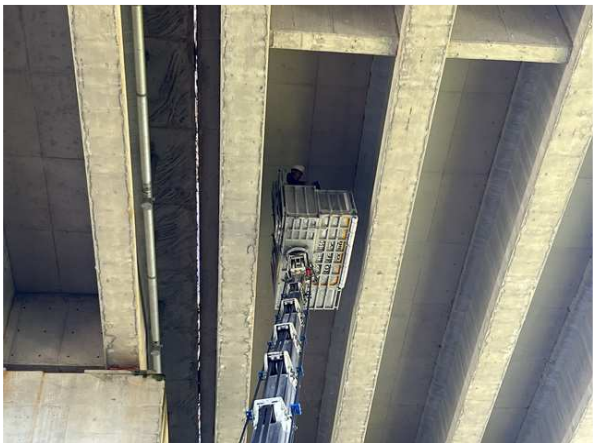
【사진 20.3.4】 거더 전경

2) 현장조사 결과

- 거더에 대한 외관조사 결과, 기존손상인 박리, 박락 및 인양홀 파손이 확인되었고, 손상의 진전은 없는 상태이다. 그 외의 추가 손상은 없는 것으로 조사되었다.

【표 20.3.3】 거더 외관조사 결과

구분	박리, 박락 (㎡/개소)		인양홀 파손 (㎡/개소)	
S1	—	—	—	—
S2	0.03	3	—	—
S3	—	—	0.04	1
S4	—	—	—	—
합계	0.03	3	0.04	1

			
손상현황	• S2-G1 박리 (0.1m×0.1m×2ea)	손상현황	• S3-G1 인양홀 파손 (0.2m×0.2m)
원 인	• 시공시 충격 및 용접열 등	원 인	• 시공시 충격, 장기공용 등
조치방안	• 단면보수	조치방안	• 단면보수
			
손상현황	• S2-G4 박락 (0.1m×0.1m)	손상현황	• 고소점검차를 이용한 근접점검
원 인	• 시공시 충격 및 용접열 등	원 인	—
조치방안	• 단면보수	조치방안	—

【사진 20.3.5】 거더 손상현황

3) 기 점검 결과 비교

- 기존손상인 박리, 박락 및 인양홀 파손이 확인되었고, 추가손상은 없는 상태이다.

【표 20.3.4】 거더 기 점검 결과 비교

구분	손상 내용	단위	2021년 정밀안전점검		2023년 성능평가		증,감 (▲, ▼)	비고
			물량	개소	물량	개소		
거더	박리, 박락	m ²	0.03	3	0.03	3	— —	변동없음
	인양홀 파손	m ²	0.04	1	0.04	1	— —	변동없음

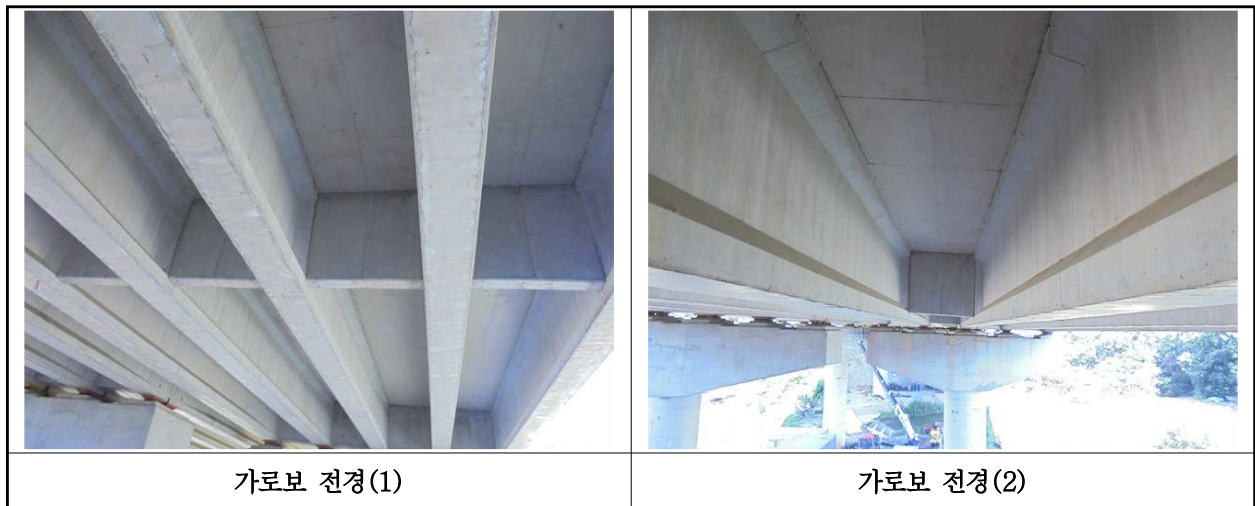
4) 검토의견

- 거더 하면에 발생된 박리 및 박락의 경우, 장기공용, 교량받침 상부플레이트 시공시 충격 및 용접열에 의한 손상으로 추정되며, 손상의 진전 방지를 위한 단면보수 등의 조치를 취하는 것이 바람직 할 것으로 판단된다. 거더의 인양홀에 발생된 파손의 경우 거더 거치시 충격 등에 의한 손상으로 손상의 진전 방지 및 구조물의 내구성 증진을 위한 단면보수 등의 조치가 요망된다.

다. 가로보(2차부재)

1) 부재의 개요

- 공용기간 중 주거더의 횡변형 방지와 하중 횡분배 역할을 하는 가로보는 콘크리트로 시공되어 있으며, 조사방법은 거더와 동일한 방법으로 고소점검차를 통한 근접조사를 실시하였다.



【사진 20.3.6】 가로보 전경

2) 현장조사 결과

- 가로보에 대한 외관조사 결과, 기존손상인 백태가 확인되었고, 손상의 진전은 없는 상태이다. 그 외의 추가 손상은 없는 것으로 조사되었다.

【표 20.3.5】 가로보 현장조사 결과

구분	백태 (㎡/개소)	
S1	—	—
S2	1.44	48
S3	—	—
S4	—	—
합계	1.44	48

			
손상현황	• S2 백태(0.1m×0.3m×48ea)	손상현황	• S2 백태(0.1m×0.3m×48ea)
원 인	• 폼타이부 마감미흡, 장기공용, 수분접촉	원 인	• 폼타이부 마감미흡, 장기공용, 수분접촉
조치방안	• 표면처리	조치방안	• 표면처리

【사진 20.3.7】 가로보 손상현황

3) 기 점검 결과 비교

- 가로보는 기존손상인 백태가 확인되었고, 추가손상은 없는 상태이다.

【표 20.3.6】 가로보 기 점검 결과 비교

구분	손상 내용	단위	2021년 정밀안전점검		2023년 성능평가		증,감 (▲, ▼)	비고
			물량	개소	물량	개소		
가로보	백태	m ²	1.44	48	1.44	48	- -	변동없음

4) 검토의견

- 가로보에 발생한 백태의 경우 폼타이부 마감미흡, 장기공용, 수분접촉 등 복합적인 원인에 의해 발생한 손상으로 추정되며, 손상의 진전 방지를 위한 표면처리 등의 조치를 취하는 것이 바람직 할 것으로 판단된다.

라. 교대

1) 부재의 개요

- 신녕교의 교대는 역T형 2기로 구성되어 있으며, 기초는 직접기초 및 말뚝기초로 시공되어있다. 교대에 대한 외관조사는 도보를 이용한 근접조사를 실시하였다.



【사진 20.3.8】 교대 전경

2) 현장조사 결과

- 교대에 대한 외관조사 결과, 기존손상인 백태가 확인되었고, 손상의 진전은 없는 상태이다. 금회 조사시, 교대(A2) 상면에 일부 체수가 조사되었다.

【표 20.3.7】 교대 외관조사 결과

구분	백태 (㎡/개소)		체수 (㎡/개소)	
A1	0.05	1	—	—
A2	—	—	1.00	1
합계	0.05	1	1.00	1

			
손상현황	• A1 백태 (0.1m×0.5m)	손상현황	• A2 체수(1.0m×1.0m)
원 인	• 균열부 수분접촉, 장기공용	원 인	• 강우, 신축이음하부 우수유입
조치방안	• 표면처리	조치방안	• 주의관찰

【사진 20.3.9】 교대 손상현황

3) 기 점검 결과 비교

- 기존손상인 백태가 확인되었고, 손상의 진전은 없는 상태이다. 금회 조사시, 교대(A2) 상면에 일부 체수가 조사되었다.

【표 20.3.8】 교대 기 점검 결과 비교

구분	손상 내용	단위	2021년 정밀안전점검		2023년 성능평가		증,감 (▲, ▼)	비고
			물량	개소	물량	개소		
교대	백태	m ²	0.05	1	0.05	1	— —	변동없음
	체수	m ²	—	—	1.00	1	▲ 1.00	신규손상

4) 검토의견

- 교대 흠벽에 발생한 백태의 경우, 균열부에 신축이음 하부로부터 유입된 우수 및 강우 등에 의해 균열부로 수분이 접촉하여 발생한 손상으로 진전 방지를 위한 표면처리 등의 조치가 필요하다.
- 체수의 경우 강우 및 신축이음 하부로부터 유입된 우수 등에 의한 것으로 주의관찰을 실시하는 유지관리가 필요하다.

마. 교각

1) 부재의 개요

- 신녕교의 교각은 T형 3기로 구성되어 있으며, 기초는 직접기초 및 말뚝기초로 시공되어있다. 교각에 대한 외관조사는 도보조사, 고소점검차를 통한 근접조사를 실시하였다.



【사진 20.3.10】 교각 전경

2) 현장조사 결과

- 교각에 대한 외관조사 결과, 기존손상인 균열(0.3mm미만), 박락, 표면오염이 확인되었고, 손상의 진전은 없는 상태이다. 금회 조사시, 교각(P3) 코핑부에 일부 망상균열이 조사되었다.

【표 20.3.9】 교각 외관조사 결과

구분	균열(0.3mm미만) (m/개소)		망상균열 (m²/개소)		박락 (m²/개소)		표면오염 (m²/개소)	
P1	—	—	—	—	0.40	2	—	—
P2	—	—	—	—	—	—	17.0	3
P3	1.00	2	4.00	1	—	—	—	—
합계	1.00	2	4.00	1	0.40	2	17.0	3

			
손상현황	• P1 기둥부 박락(0.4m×0.5m×2ea)	손상현황	• P2 표면오염 (2.0m×1.5m)
원 인	• 거푸집제거시 외부충격	원 인	• 외부 우수유입
조치방안	• 단면보수	조치방안	• 표면처리
			
손상현황	• P2 표면오염 (1.5m×8.0m)	손상현황	• P3 코핑부 균열(0.2mm/0.5m)
원 인	• 외부 우수유입	원 인	• 건조수축, 온도변화
조치방안	• 표면처리	조치방안	• 표면처리
			
손상현황	• P3 망상균열 (2.0m×2.0m)	손상현황	• 고소점검차를 이용한 근접점검
원 인	• 건조수축, 온도변화	원 인	—
조치방안	• 표면처리	조치방안	—

【사진 20.3.11】 교각 손상현황

3) 기 점검 결과 비교

- 기존손상인 균열, 박락, 표면오염의 진전은 미미한 상태이며, 금회 정밀조사로 망상균열이 추가 조사되었다.

【표 20.3.10】 교각 기 점검 결과 비교

구분	손상 내용	단위	2021년 정밀안전점검		2023년 성능평가		증,감 (▲, ▼)	비고
			물량	개소	물량	개소		
교각	균열(0.3mm미만)	m	1.00	2	1.00	2	— —	변동없음
	망상균열	m ²	—	—	4.00	1	▲ 4.00	신규손상
	박락	m ²	0.40	2	0.40	2	— —	변동없음
	표면오염	m ²	17.0	3	17.0	3	— —	변동없음

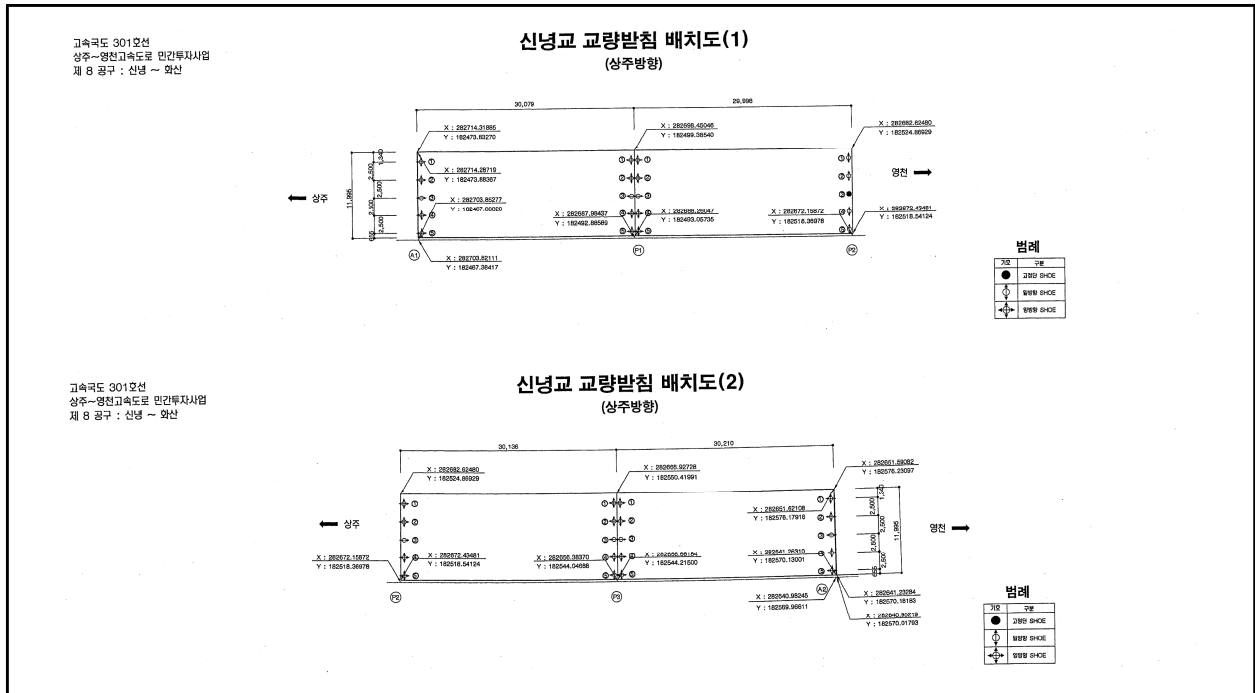
4) 검토의견

- 교각의 코핑부에 발생된 균열, 망상균열의 경우 대부분 폭 0.3mm미만의 미세균열로 건조수축, 온도변화, 콘크리트의 재료특성 등에 의한 손상으로 추정된다. 상기 발생된 손상부의 경우 구조물의 안전성에 영향을 미칠만한 수준은 아니나, 손상의 진전 방지를 위한 표면처리 등의 조치가 요망된다.
- 박락의 경우 강재거푸집 설치를 위한 앵커 삽입부에 발생된 손상으로 강재거푸집 제거시 외부 충격 등에 의한 손상으로 판단된다. 기 발생된 손상부의 경우 손상의 진전 방지 및 구조물의 내구성 증진을 위한 단면보수 등의 조치를 취하는 것이 바람직 할 것으로 판단된다.
- 표면오염의 경우 외부 우수유입에 의한 손상으로 부재의 사용성 확보 차원의 표면처리 등의 조치가 요구된다.

바. 교량받침

1) 부재의 개요

- 신녕교의 받침은 탄성고무받침으로 총 40기가 설치되어 있으며, 받침장치의 순번은 한국도로공사 집중점검세부시행 방법에 따라 번호를 부여하여 현장조사를 수행하였다.



【그림 20.3.1】 교량받침 배치도



【사진 20.3.12】 교량받침 전경

2) 현장조사 결과

- 교량받침에 대한 외관조사 결과, 기존손상인 무수축물탈 균열, 받침콘크리트 재료분리, 플레이트 부식이 확인되었고, 손상의 진전은 미미한 상태이다. 금회 정밀점검으로 무수축물탈 균열 및 플레이트 부식이 추가 조사되었다.

【표 20.3.11】 교량받침 외관조사 결과

구분	무수축물탈 균열(0.3mm미만) (m/개소)		받침콘크리트 재료분리 (㎡/개소)		플레이트 부식 (개소/개소)	
A1	—	—	—	—	—	—
P1	0.40	4	0.03	1	—	—
P2	0.40	2	—	—	2.00	2
P3	—	—	—	—	—	—
A2	—	—	—	—	5.00	5
합계	0.80	6	0.03	1	7.00	7

			
손상현황	• P1-Sh1 콘크리트 재료분리(0.3m×0.1m)	손상현황	• P1-Sh1 물탈 균열(0.2mm/0.2m*4ea)
원 인	• 시공초기 다짐부족	원 인	• 건조수축, 온도변화
조치방안	• 단면보수	조치방안	• 표면처리
			
손상현황	• P2-Sh8 물탈 균열(0.2mm/0.2m)	손상현황	• P2-Sh9 물탈 균열(0.1mm/0.2m)
원 인	• 건조수축, 온도변화	원 인	• 건조수축, 온도변화
조치방안	• 표면처리	조치방안	• 표면처리

【사진 20.3.13】 교량받침 손상현황

			
손상현황	• P2-Sh5 플레이트 부식 1EA	손상현황	• A2-Sh1~5 플레이트 부식 5EA
원 인	• 장기공용, 습기흡착	원 인	• 장기공용, 습기흡착
조치방안	• 재도장	조치방안	• 재도장

【사진 20.3.13】 교량받침 손상현황(계속)

3) 기 점검 결과 비교

- 기존손상인 무수축물탈 균열, 받침콘크리트 재료분리, 플레이트 부식의 경우, 추가 진전 및 2차 손상발생은 없는 것으로 확인되었고, 금회 균열 및 플레이트 부식이 신규 조사되었다.

【표 20.3.12】 교량받침 기 점검 결과 비교

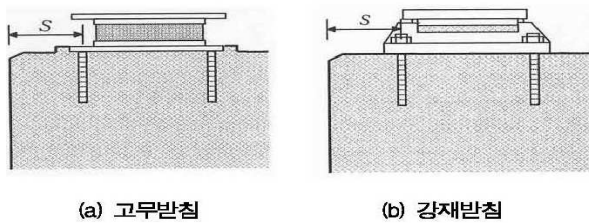
구분	손상 내용	단 위	2021년 정밀안전점검		2023년 성능평가		증,감 (▲, ▼)	비고
			물량	개소	물량	개소		
교량 받침	무수축물탈 균열(0.3mm미만)	m	0.40	2	0.80	6	▲ 0.40	신규손상
	받침콘크리트 재료분리	m ²	0.03	1	0.03	1	— —	변동없음
	플레이트 부식	EA	1.00	1	7.00	7	▲ 6.00	신규손상

4) 검토의견

- 무수축물탈에 발생한 균열의 경우 건조수축 및 온도변화에 의한 손상으로 판단되며, 현재 손상정도가 경미하며, 교량받침의 거동에 영향을 미칠만한 손상은 아니나, 손상의 진전 방지를 위한 표면처리 등의 조치가 요망된다.
- 받침콘크리트 재료분리의 경우 시공초기 다짐부족에 의한 손상으로 손상의 진전 방지를 위한 단면보수 등의 조치가 필요할 것으로 판단된다.
- 플레이트 부식의 경우 공용기간 증가, 습기흡착 등에 의한 손상으로 판단되며, 교량받침의 거동에 영향을 미칠만한 손상은 아니나 손상의 진전 방지를 위한 재도장 등의 조치를 취하는 것이 바람직 할 것으로 판단된다.

5) 연단거리 검토

- 교대 및 교각의 교좌면은 상부구조로부터 집중하중을 받는 부위이고, 지진시에는 큰 수평력이 작용하는 곳이다. 연단거리가 짧으면 고정단에서는 콘크리트 구체 또는 교량받침이 파손될 수 있고, 가동단에서는 최악의 경우 받침이 벗어나 거더가 낙하할 수도 있다.
- 상부구조의 길이에 따라 ‘도로교설계기준(2009, 국토교통부)’에서는 최소값을 규정하고 있다.



- 거더의 경간길이 100m 이하
: $S(\text{mm}) = 200 + 5L$
 - 거더의 경간길이 100m 이상
: $S(\text{mm}) = 300 + 4L$
- 여기서, L은 경간길이(m)

【그림 20.3.2】 도로교설계기준 연단거리 산출방법



【사진 20.3.14】 교량받침장치 연단거리측정

① 연단거리 산출

- 거더 경간길이(L=30.0m) : $200 + 5 \times 30 = 350(\text{mm})$

【표 20.3.13】 연단거리 측정 결과

구 분		계산 연단거리 (mm)	실측 연단거리(mm)					검토 결과
			Sh1	Sh2	Sh3	Sh4	Sh5	
A1		350	700	720	700	710	710	O.K
P1	A1측	350	740	750	720	700	710	O.K
	A2측	350	620	630	640	620	650	O.K
P2	A1측	350	640	650	640	620	600	O.K
	A2측	350	910	920	910	930	940	O.K
P3	A1측	350	590	600	580	570	580	O.K
	A2측	350	630	620	610	600	590	O.K
A2		350	620	600	600	600	570	O.K

② 연단거리 검토의견

- 연단거리 측정 결과, 전 개소 모두 실측 연단거리가 계산 연단거리를 상회하고 있는 것으로 측정되어 설계기준을 만족하고 있는 것으로 검토되었다.

6) 교량받침 신축거동상태 검토



【사진 20.3.15】 교량받침 이동량 측정

① 설계기준온도(−5℃ ~ 35℃(보통지방))에 따른 여유량 검토

【표 20.3.14】 교량받침 이동량(설계기준 온도) 산정

구 분	온도변화 (ΔT , °C)		선팽창 계수 (α)	신축거더길이 (L, m)	온도 변화에 의한 이동량(mm)		비고
	동절기	하절기			동절기	하절기	
A1	29.9	10.1	0.00001	60.0	17.9	6.1	
P1	29.9	10.1	0.00001	30.0	9.0	3.0	
P2	고정단						
P3	29.9	10.1	0.00001	30.0	9.0	3.0	
A2	29.9	10.1	0.00001	60.0	17.9	6.1	
1) 조사당시 온도 : 24.9℃(조사일 : 2023년 09월 05일, 평균온도, 영천)							
2) 검토온도 : −5℃ ~ 35℃(보통지방)							

【표 20.3.15】교량받침 이동량(설계기준 온도) 검토결과

위치		이동량	측정 가동여유량		계산 가동 이동량		허용변위 (mm)
			수축	신장	최대수축	최대신장	
A1	SH1	-20	47	87	17.9	6.1	±67
	SH2	-20	47	87			±67
	SH3	-20	47	87			±67
	SH4	-20	47	87			±67
	SH5	-20	47	87			±67
P1	SH1	0	34	34	9.0	3.0	±34
	SH2	0	34	34			±34
	SH3	0	34	34			±34
	SH4	0	34	34			±34
	SH5	0	34	34			±34
	SH6	0	34	34			±34
	SH7	0	34	34			±34
	SH8	0	34	34			±34
	SH9	0	34	34			±34
	SH10	0	34	34			±34
P2	고정단						
P3	SH1	-5	29	39	9.0	3.0	±34
	SH2	-5	29	39			±34
	SH3	-5	29	39			±34
	SH4	-5	29	39			±34
	SH5	-5	29	39			±34
	SH6	-5	29	39			±34
	SH7	-5	29	39			±34
	SH8	-5	29	39			±34
	SH9	-5	29	39			±34
	SH10	-5	29	39			±34
A2	SH1	0	67	67	17.9	6.1	±67
	SH2	0	67	67			±67
	SH3	0	67	67			±67
	SH4	0	67	67			±67
	SH5	0	67	67			±67
주) 판정 : 계산 가동 이동량 ≤ 측정 가동여유량 ⇒ O.K 허용변위 = 유효고무두께의 70%							

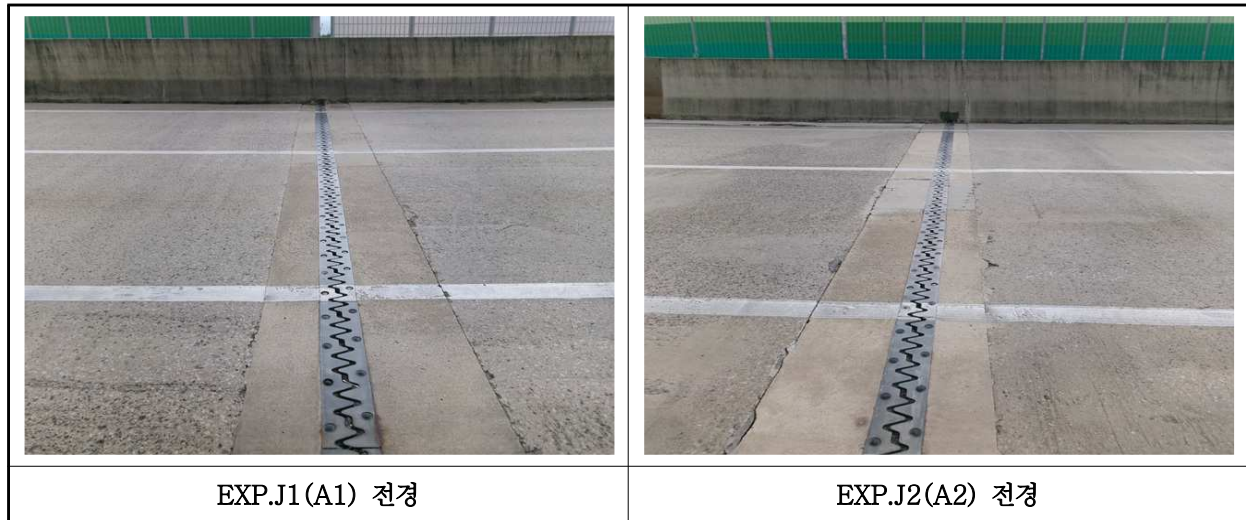
② 교량받침 이동량 검토의견

- 계산여유량과 실측여유량의 비교·검토결과 가동여유량이 충분한 것으로 조사되었으며, 교량 받침의 이탈 가능성은 없는 상태로 판단된다.

사. 신축이음장치

1) 부재의 개요

- 본 교량의 신축이음장치는 A1, A2에 팽거조인트로 시공된 상태이다. 신축이음에 대한 외관 조사는 도보를 통해 근접조사를 실시하였다.



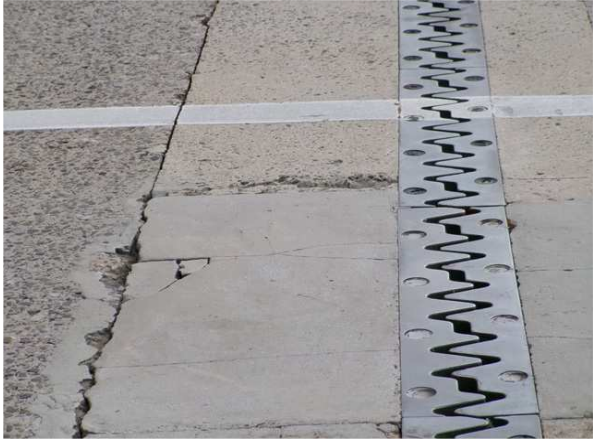
【사진 20.3.16】 신축이음장치 전경

2) 현장조사 결과

- 신축이음에 대한 외관조사 결과, 기존손상인 후타재 들뜸, 본체 이물질 퇴적이 확인되었고, 금회 점검시 후타재 파손이 추가 조사되었다. 신축이음의 가동상태는 양호한 상태이다.

【표 20.3.16】 신축이음장치 외관조사 결과

구분	후타재 들뜸 (㎡/개소)		후타재 파손 (㎡/개소)		이물질 퇴적 (㎡/개소)	
A1 (EXP J1)	0.10	1	—	—	1.50	1
A2 (EXP J2)	—	—	0.12	3	2.00	1
합계	0.10	1	0.12	3	3.50	2

			
손상현황	• A1 이물질퇴적 (1.5m)	손상현황	• A1 후타재 들뜸 (0.5m×0.2m)
원 인	• 장기공용, 비산먼지퇴적	원 인	• 장기공용, 차량윤하중, 열화
조치방안	• 정비	조치방안	• 단면보수
			
손상현황	• A2 후타재 파손 (0.2m×0.2m*3ea)	손상현황	• A2 이물질퇴적 (2.0m)
원 인	• 차량윤하중, 보수미흡	원 인	• 장기공용, 비산먼지퇴적
조치방안	• 단면보수	조치방안	• 정비

【사진 20.3.17】 신축이음장치 손상현황

3) 기 점검 결과 비교

- 기존손상인 후타재 들뜸, 본체 이물질퇴적, 접속부 이격이 확인되었고, 손상의 진전은 미미한 상태이다. 금회 후타재 파손, 본체 이물질퇴적이 신규 조사되었다.

【표 20.3.17】 신축이음 기 점검 결과 비교

구분	손상 내용	단위	2021년 정밀안전점검		2023년 성능평가		증,감 (▲, ▼)	비고
			물량	개소	물량	개소		
신축이음	후타재 들뜸	m ²	0.10	1	0.10	1	— —	변동없음
	후타재 파손	m ²	—	—	0.12	3	▲ 0.12	신규손상
	이물질 퇴적	m	2.00	1	3.50	2	▲ 1.50	신규손상

4) 검토의견

- 신축이음에 발생한 후타재 들뜸 및 파손의 경우 공용기간 증가, 차량 통행하중 및 충격, 콘크리트 열화 등에 의한 손상으로 판단되며, 손상의 진전 방지를 위한 단면보수 등의 조치가 필요할 것으로 판단된다.
- 본체에 발생한 이물질 퇴적의 경우 차량통행으로 인한 비산먼지, 공용기간 증가 등에 의한 손상으로 신축이음의 원활한 거동을 위한 정비 등의 정비가 필요할 것으로 판단된다.

5) 신축이음 거동상태 검토

① 설계기준온도(−5℃ ~ 35℃(보통지방))에 따른 여유량 검토

구분	계산방법	비고																			
이론 신축량	- 온도변화에 의한 이동량 $\Delta l_t = \Delta T \cdot \alpha \cdot L$ - 여기서, Δl_t : 온도변화에 의한 이동량 ΔT : 온도변화 범위(기상청 자료참조) α (강재): 1.2×10^{-5}, α (콘크리트): 1.0×10^{-5} - L : 신축보의 길이(mm)																				
소요 신축량	- 소요 가동량 산정 - 조사일 : 2023. 09. 05. 기온 적용: 24.9℃(일평균) ΔT(신장시) : 35℃-24.9℃ = 10.1℃ ΔT(수축시) : -5℃-(24.9℃) = 29.9℃ Δl_t(최소필요유간) : $\Delta T \times \alpha \times L$ - 형식별 온도변화범위(℃)<table><tr><th colspan="2">교량형식</th><th>보통지방</th><th>한랭지방</th><th>선팽창계수 α (/℃)</th></tr><tr><td rowspan="2">강 교</td><td>상로교</td><td>-10~+40</td><td>-20~+40</td><td>1.2×10^{-5}</td></tr><tr><td>하로교, 강바닥판교</td><td>-10~+50</td><td>-20~+40</td><td>1.2×10^{-5}</td></tr><tr><td colspan="2">RC, PSC교</td><td>-5~+35</td><td>-15~+35</td><td>1.0×10^{-5}</td></tr></table>	교량형식		보통지방	한랭지방	선팽창계수 α (/℃)	강 교	상로교	-10~+40	-20~+40	1.2×10^{-5}	하로교, 강바닥판교	-10~+50	-20~+40	1.2×10^{-5}	RC, PSC교		-5~+35	-15~+35	1.0×10^{-5}	 
교량형식		보통지방	한랭지방	선팽창계수 α (/℃)																	
강 교	상로교	-10~+40	-20~+40	1.2×10^{-5}																	
	하로교, 강바닥판교	-10~+50	-20~+40	1.2×10^{-5}																	
RC, PSC교		-5~+35	-15~+35	1.0×10^{-5}																	

【사진 20.3.18】 신축이음 유간 측정방법

【표 20.3.18】 신축이음 신축이동량 산정

구 분	온도변화 (ΔT , °C)		선팽창 계수 (α)	신축거더 길이 (L, m)	온도 변화에 의한 이동량(mm)		신축이음 실측유간 (mm)	바닥판 실측유간 (mm)	거더 실측유간 (mm)	비고
	동절기	하절기			동절기	하절기				
A1	29.9	10.1	0.00001	60.0	17.9	6.1	30.0	60.0	150.0	
A2	29.9	10.1	0.00001	60.0	17.9	6.1	32.0	55.0	135.0	
1) 조사당시 온도 : 24.9°C(조사일 : 2023년 09월 05일, 평균온도, 영천)										
2) 검토온도 : -5°C ~ 35°C(보통지방)										

【표 20.3.19】 신축이음장치 및 바닥판 단부 가동여유량 검토결과

구 분	계산 이동량(mm)		점검당시 실측유간(mm) ③	허용량(mm)	신축 여유량(mm)		검토 결과
	최대 수축시 ①	최대 신장시 ②			최대 수축시 (①+③)	최대 신장시 (③-②)	
A1	17.9	6.1	30.0	75.0	47.9	23.9	O.K
A2	17.9	6.1	32.0	75.0	49.9	25.9	O.K
주) 판정 : $0.0\text{mm} \leq \text{신축 여유량} \leq \text{허용량} \Rightarrow \text{O.K}$							

6) 신축거동상태 검토의견

- 신축이음장치에 대한 실측유간은 바닥판, 거더, 신축이음 유간 중 여유량이 가장 작은 신축이음 유간으로 검토하였고, 검토온도에 대한 충분한 여유량을 확보하고 있는 것으로 평가되었다.

아. 교면포장

1) 부재의 개요

- 신녕교의 바닥판 상면에 위치하여 차량에서 발생하는 진동을 흡수·분산시키고, 외부의 불리한 환경조건에 대해서 바닥판을 보호하는 역할을 하는 교면포장은 콘크리트 포장으로 되어있다.



교면포장 전경(1)

교면포장 전경(2)

【사진 20.3.19】 교면포장 전경

2) 현장조사 결과

- 교면포장에 대한 외관조사 결과, 기존손상인 망상균열, 후타재 접속부 이격이 확인되었고, 금회 점검시 망상균열 및 접속부 포장파손이 조사되었다. 콘크리트 포장부의 망상균열, 접속부 이격은 전회와 비교시 진전은 미미한 상태이다.

【표 20.3.20】 교면포장 외관조사 결과

구분	망상균열 (m/개소)		접속부 포장파손 (m/개소)		접속부 이격 (m/개소)	
S1	66.00	2	0.01	1	—	—
S2	180.00	1	—	—	10.00	1
S3	180.00	1	—	—	10.00	1
S4	18.00	1	—	—		
합계	444.00	5	0.01	1		

			
손상현황	• S1 망상균열 (6.0m×5.0m)	손상현황	• S1 망상균열 (6.0m×6.0m)
원 인	• 장기공용, 건조수축, 중차량 반복통행	원 인	• 장기공용, 건조수축, 중차량 반복통행
조치방안	• 표면처리	조치방안	• 표면처리
			
손상현황	• S2 망상균열 (30.0m×6.0m)	손상현황	• S3 망상균열 (30.0m×6.0m)
원 인	• 장기공용, 건조수축, 중차량 반복통행	원 인	• 장기공용, 건조수축, 중차량 반복통행
조치방안	• 표면처리	조치방안	• 표면처리
			
손상현황	• A2 후타재 이격 (10.0m)	손상현황	• S1 접속부 포장파손 (0.1m×0.1m)
원 인	• 접속부 침하	원 인	• 장기공용, 중차량 반복통행
조치방안	• 주의관찰 후 조치	조치방안	• 단면보수

【사진 20.3.20】 교면포장 손상현황

3) 기 점검 결과 비교

- 기존손상인 망상균열, 접속부 이격이 확인되었고, 금회 점검시 망상균열 및 접속부 포장파손이 추가 조사되었다.

【표 20.3.21】 교면포장 기 점검 결과 비교

구분	손상 내용	단위	2021년 정밀안전점검		2023년 성능평가		증,감 (▲, ▼)	비고
			물량	개소	물량	개소		
교면포장	포장 망상균열	m ²	408.00	4	444.00	5	▲ 36.00	신규손상
	접속부 포장파손	m ²	—	—	0.01	1	▲ 0.01	신규손상
	접속부 이격	m	10.00	1	10.00	1	— —	변동없음

4) 검토의견

- 교면포장에 발생된 망상균열의 경우 건조수축, 우수유입, 중차량 반복통행, 공용기간 증가 등의 복합적인 원인으로 인한 손상으로 판단되며, 손상의 진전 방지 및 차량의 주행성 확보를 위한 표면처리 등의 조치가 요망된다.
- 접속부 포장파손의 경우 중차량 반복통행, 공용기간 증가 등의 복합적인 원인으로 인한 손상으로 판단되며, 손상의 진전 방지 및 차량의 주행성 확보를 위한 단면보수 등의 조치가 요망된다.
- 후타재 접속부 이격의 경우 접속부 침하 등에 의한 손상으로 추정되며, 현재 손상 정도가 경미하며 차량의 주행성에 영향을 미칠만한 수준은 아니므로 주의관찰 후 손상의 진전 시 적절한 조치를 취하는 것이 바람직 할 것으로 판단된다.

자. 배수시설

1) 부재의 개요

- 신녕교는 교량의 횡단구배 특성에 따라 교량의 좌측에 배수시설이 설치되어 있다.



【사진 20.3.21】 배수시설 전경

2) 현장조사 결과

- 배수시설에 대한 외관조사 결과, 배수구 막힘이 1개소 신규 조사되었다. 그 외의 배수구 및 배수관 상태는 양호한 상태이다.

【표 20.3.22】 배수시설 외관조사 결과

구분	배수구 막힘 (개소/개소)	
S1	1.00	1
S2	—	—
S3	—	—
S4	—	—
합계	1.00	1

			
손상현황	• S1 배수구 막힘(1ea)	손상현황	• 배수구 상태양호
원 인	• 장기공용, 비산먼지퇴적	원 인	—
조치방안	• 정비	조치방안	—

【사진 20.3.22】 배수시설 손상현황

3) 기 점검 결과 비교

- 금회 신규 손상으로 배수구 막힘이 1개소 조사되었다.

【표 20.3.23】 배수시설 기 점검 결과 비교

구분	손상 내용	단위	2021년 정밀안전점검		2023년 성능평가		증,감 (▲, ▼)	비고
			물량	개소	물량	개소		
배수시설	배수구 막힘	ea	—	—	1.00	1	▲ 1.00	신규손상

4) 검토의견

- 배수시설은 현재 전반적으로 양호한 상태이나, 금회 배수구 막힘이 1개소 조사되었다. 상기 손상은 공용기간 증가 및 비산물퇴적 등이 원인으로 주기적인 정비를 통한 유지관리가 필요하다.

차. 방호벽

1) 부재의 개요

- 차량의 차도이탈 방지, 사고시 완충작용 등의 기능을 하는 방호울타리는 철근콘크리트 구조로 설치되어있다. 또한, 방호벽 상단에 방음을 위한 방음벽에 설치되어 있는 상태이다.



【사진 20.3.23】 방호벽 및 중양분리대 전경

2) 현장조사 결과

- 방호벽에 대한 현장조사 결과, 기존손상인 중양분리대 균열(0.3mm이상)이 확인되었고, 그 외의 손상은 없는 전반적으로 양호한 상태이다. 방호벽 상단의 방음벽은 양호한 상태이다.

【표 20.3.24】 방호벽 및 중양분리대 외관조사 결과

구분	균열(0.3mm이상) (m/개소)	
S1	1.50	1
S2	—	—
S3	—	—
S4	—	—
합계	1.50	1

			
손상현황	• S1 중분대 균열(0.5mm/1.5m) - 금회	손상현황	• S1 중분대 균열(0.5mm/1.5m) - 전회
원 인	• 건조수축, 장기공용	원 인	-
조치방안	• 주입보수	조치방안	-

【사진 20.3.24】 방호벽 및 중앙분리대 외관조사 결과

3) 기 점검 결과 비교

- 기존손상인 중앙분리대 균열(0.3mm이상)이 확인되었고, 그 외의 손상은 없는 전반적으로 양호한 상태이다.

【표 20.3.25】 방호벽 및 중분대 기 점검 결과 비교

구분	손상 내용	단위	2021년 정밀안전점검		2023년 성능평가		증,감 (▲, ▼)	비고
			물량	개소	물량	개소		
방호벽	균열(0.3mm이상)	m	1.50	1	1.50	1	- -	변동없음

4) 검토의견

- 방호벽에 발생한 균열의 경우 장기공용, 건조수축 등의 복합적인 원인에 의한 손상으로 추정된다. 손상부의 경우 균열 폭이 0.3mm이상으로 우수유입시 철근부식 등의 추가손상이 발생할 수 있으므로 주입보수 등의 조치를 취하는 것이 바람직 할 것으로 판단된다.

카. 교량 점검시설

1) 부재의 개요

- 신녕교의 점검통로는 교량 상면 갓길을 이용하여 출입가능하며, A2에 철근콘크리트 계단, P1에 강재+알루미늄 재질의 점검통로가 설치되어 있다.



【사진 20.3.25】 교량 점검시설 전경

2) 현장조사 결과

- 점검통로 조사 시 점검발판, 볼트 체결상태, 점검난간, 사다리 등을 중점적으로 조사하였으며, 전반적인 상태는 양호한 상태로 확인되었다.

【표 20.3.26】 교량 점검시설 외관조사 결과

구분	상태양호	
P1	—	—
A2	—	—
합계	—	—

			
손상현황	• A2 상태양호	손상현황	• P1 상태양호
원 인	• -	원 인	• -
조치방안	• -	조치방안	• -

【사진 20.3.26】 교량 점검시설 손상현황

3) 기 점검 결과 비교

- 점검로의 경우, 손상이 없는 상태로 신규손상은 추가 확인되지 않았다.

【표 20.3.27】 교량점검시설 기 점검 결과 비교

구분	손상 내용	단위	2021년 정밀안전점검		2023년 성능평가		증,감 (▲, ▼)	비고
			물량	개소	물량	개소		
교량 점검시설	상태양호	-	-	-	-	-	- -	변동없음

4) 검토의견

- 점검시설은 현재 양호한 상태로 확인되었으며, 주기적인 점검을 통한 손상의 발생여부 확인 등의 유지관리가 요구된다.

타. 공중이 이용하는 부위

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

1) 추락방지시설

공중이 이용하는 부위 중 추락방지시설은 “현장조사 결과 - 방호벽”에 기입된 사항으로 대체하였다.

2) 도로포장

공중이 이용하는 부위 중 도로포장은 “현장조사 결과 - 교면포장”에 기입된 사항으로 대체하였다.

3) 도로부 신축이음부

공중이 이용하는 부위 중 도로부 신축이음부는 “현장조사 결과 - 신축이음장치”에 기입된 사항으로 대체하였다.

4) 환기구 등의 덮개

공중이 이용하는 부위 중 환기구 등의 덮개는 미설치된 상태이다.

20.3.3 영천방향 외관조사 결과

가. 바닥판 하면

1) 부재의 개요

- 신녕교는 총 4경간으로 이루어져 있으며, 연장은 L=120.0m 폭 16.2m(3차로)로 바닥판은 철근콘크리트로 시공되어있다.
- 바닥판 하면에 대한 현장조사는 고소점검차를 이용한 근접조사를 실시하였다.



【사진 20.3.27】 바닥판하면 전경

2) 현장조사 결과

- 바닥판하면에 대한 외관조사 결과, 전회외 조사된 망상균열 및 파손이 확인되었고, 손상의 진전은 없는 상태이다. 금회 조사시 콘크리트 파손 및 망상균열이 추가 조사되었다.

【표 20.3.28】 바닥판하면 현장조사 결과

구분	망상균열 (m ² /개소)		파손 (m ² /개소)	
S1	—	—	0.20	2
S2	—	—	—	—
S3	25.00	2	—	—
S4	37.50	2	—	—
합계	62.50	4	0.20	2

			
손상현황	• S1 파손(0.2m×0.5m)	손상현황	• S1 파손(0.2m×0.5m)
원 인	• 탈거시 충격 등	원 인	• 탈거시 충격 등
조치방안	• 단면보수	조치방안	• 단면보수
			
손상현황	• S3 망상균열(2.5m×4.0m)	손상현황	• S3 망상균열(10.0m×1.5m)
원 인	• 건조수축, 온도변화, 거푸집 조기탈거 등	원 인	• 건조수축, 온도변화, 거푸집 조기탈거 등
조치방안	• 표면처리	조치방안	• 표면처리
			
손상현황	• S4 망상균열(10.0m×1.5m)	손상현황	• S4 망상균열(15.0m×1.5m)
원 인	• 건조수축, 온도변화, 거푸집 조기탈거 등	원 인	• 건조수축, 온도변화, 거푸집 조기탈거 등
조치방안	• 표면처리	조치방안	• 표면처리

【사진 20.3.28】 바닥판하면 손상현황

3) 기 점검 결과 비교

- 기존손상인 망상균열 및 파손의 진전이 없는 상태로 확인되었고, 금회 정밀조사로 인한 망상균열, 파손이 신규 조사되었다.

【표 20.3.29】바닥판하면 기 점검 결과 비교

구분	손상 내용	단위	2021년 정밀안전점검		2023년 성능평가		증,감 (▲, ▼)	비고
			물량	개소	물량	개소		
바닥판하면	망상균열	m ²	32.50	2	65.50	4	▲ 33.00	신규손상
	파손	m ²	0.10	1	0.20	2	▲ 0.10	신규손상

4) 검토의견

- 바닥판하면에 발생한 망상균열의 경우 건조수축, 온도변화 등에 의한 손상으로 폭 0.3mm미만의 표면균열로 판단된다. 기 발생한 손상부의 경우 손상의 진전 방지 및 구조물의 내구성 증진을 위한 표면처리 등의 조치를 취하는 것이 바람직 할 것으로 판단된다.
- 파손의 경우 바닥판 단부쪽 손상으로 유간부족 등의 손상이 없고, 시공시 외부충격에 의한 손상으로 추정되며 내구성 확보를 위한 단면보수 등의 조치가 요구된다.

나. PSC Girder

1) 부재의 개요

- 바닥판으로부터 전달되는 상부하중을 지지하고 교량받침으로 하중을 전달하는 역할을 하는 PSC Girder는 6열로 시공되었으며, 근접육안조사를 위하여 고소점검차를 이용하여 외관조사를 실시하였다.



【사진 20.3.29】 거더 전경

2) 현장조사 결과

- 거더에 대한 외관조사 결과, 손상이 없는 전반적으로 양호한 상태로 조사되었다.

【표 20.3.30】 거더 외관조사 결과

구분	상태양호	
S1	—	—
S2	—	—
S3	—	—
S4	—	—
합계	—	—

			
손상현황	• 상태양호	손상현황	• 상태양호
원 인	—	원 인	—
조치방안	—	조치방안	—

【사진 20.3.30】 거더 손상현황

3) 기 점검 결과 비교

- 기존손상인 인양홀 파손은 보수를 실시한 것으로 확인되었다.

【표 20.3.31】 거더 기 점검 결과 비교

구분	손상 내용	단위	2021년 정밀안전점검		2023년 성능평가		증,감 (▲, ▼)	비고
			물량	개소	물량	개소		
거더	인양홀 파손	m ²	0.04	1	—	—	▼ 0.04	보수실시

4) 검토의견

- 거더는 현재 전반적으로 양호한 상태로 조사되었다. 거더의 경우 교량의 주요부재로 콘크리트 손상(박리, 박락, 파손, 균열 등)에 대해 주기적인 점검을 실시하는 유지관리가 필요하다.

다. 가로보(2차부재)

1) 부재의 개요

- 공용기간 중 주거더의 횡변형 방지와 하중 횡분배 역할을 하는 가로보는 콘크리트로 시공되어 있으며, 조사방법은 거더와 동일한 방법으로 고소점검차를 통한 근접조사를 실시하였다.



【사진 20.3.31】 가로보 전경

2) 현장조사 결과

- 가로보에 대한 외관조사 결과, 콘크리트 박리가 신규 조사되었다. 그 외의 가로보는 전반적으로 양호한 상태로 확인되었다.

【표 20.3.32】 가로보 현장조사 결과

구분	박리 (㎡/개소)	
S1	—	—
S2	—	—
S3	—	—
S4	0.75	2
합계	0.75	2

			
손상현황	• S4 박리(0.5m×0.5m)	손상현황	• S4 박리(0.5m×1.0m)
원 인	• 장기공용, 외부충격	원 인	• 장기공용, 외부충격
조치방안	• 단면보수	조치방안	• 단면보수

【사진 20.3.32】 가로보 손상현황

3) 기 점검 결과 비교

- 금회 신규손상으로 P3 상단의 가로보에 박리가 조사되었다.

【표 20.3.33】 가로보 기 점검 결과 비교

구분	손상 내용	단위	2021년 정밀안전점검		2023년 성능평가		증,감 (▲, ▼)	비고
			물량	개소	물량	개소		
가로보	박리	—	—	—	0.75	2	▲ 0.75	신규손상

4) 검토의견

- 가로보에 발생한 박리의 경우 장기공용, 거푸집 탈거시 충격 등의 원인으로 발생한 손상으로 판단되며, 교량의 내구성 확보를 위해 단면보수를 실시하는 유지관리가 요망된다.

라. 교대

1) 부재의 개요

- 신녕교의 교대는 역T형 2기로 구성되어 있으며, 기초는 직접기초 및 말뚝기초로 시공되어있다. 교대에 대한 외관조사는 도보를 이용한 근접조사를 실시하였다.



【사진 20.3.33】 교대 전경

2) 현장조사 결과

- 교대에 대한 외관조사 결과, 기존손상인 백태가 확인되었고, 손상의 진전은 없는 상태이다. 금회 조사시, 교대(A2) 백태가 추가 조사되었다.

【표 20.3.34】 교대 외관조사 결과

구분	백태 (㎡/개소)	
A1	0.15	2
A2	0.06	2
합계	0.21	4

			
손상현황	• A1 백태 (0.1m×0.5m)	손상현황	• A1 백태 (0.1m×1.0m)
원 인	• 균열부 수분접촉, 장기공용	원 인	• 균열부 수분접촉, 장기공용
조치방안	• 표면처리	조치방안	• 표면처리
			
손상현황	• A2 백태 (0.1m×0.3m)	손상현황	• A2 백태 (0.1m×0.3m)
원 인	• 균열부 수분접촉, 장기공용	원 인	• 균열부 수분접촉, 장기공용
조치방안	• 표면처리	조치방안	• 표면처리

【사진 20.3.34】 교대 손상현황

3) 기 점검 결과 비교

- 기존손상인 백태의 진전은 미미한 상태이며, 금회 백태가 추가 조사되었다,

【표 20.3.35】 교대 기 점검 결과 비교

구분	손상 내용	단위	2021년 정밀안전점검		2023년 성능평가		증,감 (▲, ▼)	비고
			물량	개소	물량	개소		
교대	백태	m ²	0.06	3	0.21	4	▲ 0.15	신규손상

4) 검토의견

- 교대에 발생한 백태의 경우, 장기공용에 의한 지속적인 수분접촉, 신축이음 하부로부터 유입된 우수에 의한 손상으로 판단되며, 현재 손상정도는 경미하나 손상의 진전 방지를 위한 표면처리 등의 조치가 필요할 것으로 판단된다.

마. 교각

1) 부재의 개요

- 신녕교의 교각은 T형 3기로 구성되어 있으며, 기초는 직접기초 및 말뚝기초로 시공되어있다. 교각에 대한 외관조사는 도보조사, 고소점검차를 통한 근접조사를 실시하였다.



【사진 20.3.35】 교각 전경

2) 현장조사 결과

- 교각에 대한 외관조사 결과, 기존손상인 균열(0.3mm미만), 표면오염이 확인되었고, 손상의 진전은 없는 상태이다. 금회 조사시, 교각(P3) 코핑부에 일부 망상균열이 조사되었다.

【표 20.3.36】 교각 외관조사 결과

구분	균열(0.3mm미만) (m/개소)		망상균열 (m²/개소)		표면오염 (m²/개소)	
P1	8.00	4	—	—	—	—
P2	—	—	—	—	2.25	1
P3	1.00	2	4.00	1	—	—
합계	9.00	6	4.00	1	2.25	1

			
손상현황	• P1 코핑부 균열(0.2mm/2.0m)	손상현황	• P1 코핑부 균열(0.2mm/2.0m)
원 인	• 건조수축, 온도변화	원 인	• 건조수축, 온도변화
조치방안	• 표면처리	조치방안	• 표면처리
			
손상현황	• P2 표면오염 (1.5m×1.5m)	손상현황	• P3 코핑부 균열(0.2mm/0.5m)
원 인	• 외부 우수유입	원 인	• 건조수축, 온도변화
조치방안	• 표면처리	조치방안	• 표면처리
			
손상현황	• P3 망상균열 (2.0m×2.0m)	손상현황	• 고소점검차를 이용한 근접점검
원 인	• 건조수축, 온도변화	원 인	—
조치방안	• 표면처리	조치방안	—

【사진 20.3.36】 교각 손상현황

3) 기 점검 결과 비교

- 기존손상인 균열, 표면오염의 진전은 미미한 상태이며, 일부균열에 대해 보수를 실시하였고, 금회 정밀조사로 망상균열이 추가 조사되었다.

【표 20.3.37】 교각 기 점검 결과 비교

구분	손상 내용	단위	2021년 정밀안전점검		2023년 성능평가		증,감 (▲, ▼)	비고
			물량	개소	물량	개소		
교각	균열(0.3mm미만)	m	14.50	7	9.00	6	▼ 5.50	보수실시
	망상균열	m ²	—	—	4.00	1	▲ 4.00	신규손상
	표면오염	m ²	2.25	1	2.25	1	— —	변동없음

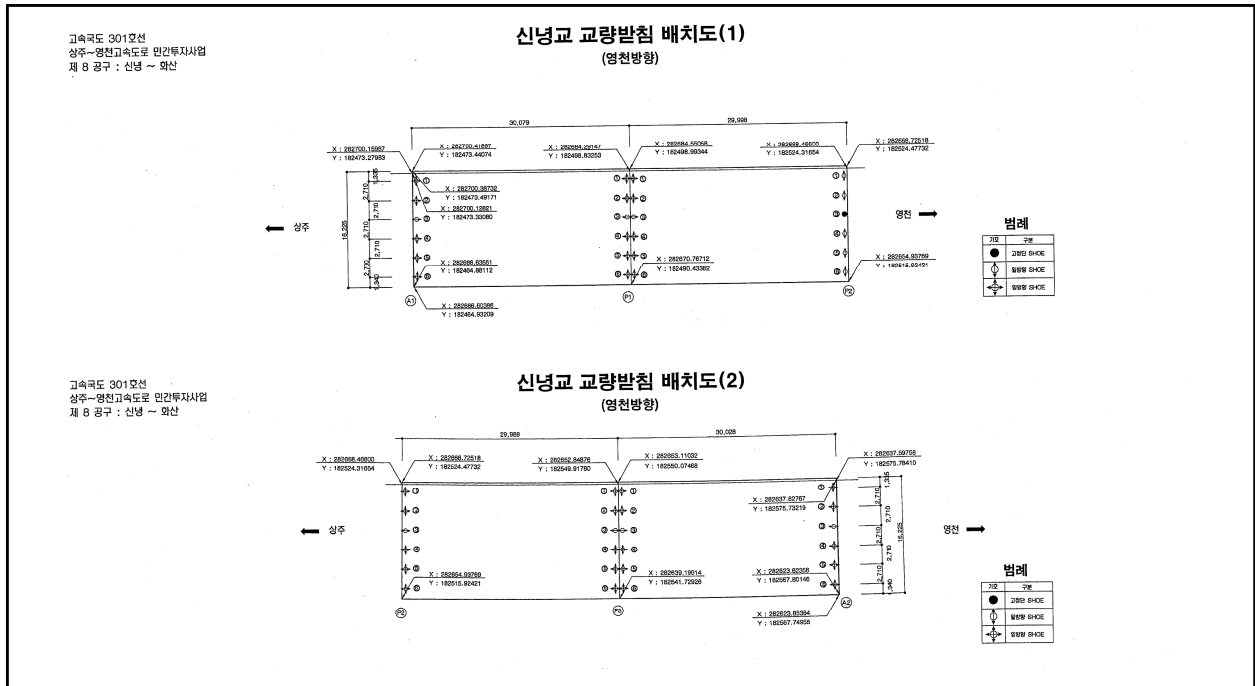
4) 검토의견

- 교각의 코핑부에 발생된 균열, 망상균열의 경우 대부분 폭 0.3mm미만의 미세균열로 건조수축, 온도변화, 콘크리트의 재료특성 등에 의한 손상으로 추정된다. 상기 발생된 손상부의 경우 구조물의 안전성에 영향을 미칠만한 수준은 아니나, 손상의 진전 방지를 위한 표면처리 등의 조치가 요망된다.
- 표면오염의 경우 외부 우수유입에 의한 손상으로 부재의 사용성 확보 차원의 표면처리 등의 조치가 요구된다.

바. 교량받침

1) 부재의 개요

- 신녕교의 받침은 고무받침으로 총 48기가 설치되어 있으며, 받침장치의 순번은 한국도로공사 집중점검세부시행 방법에 따라 번호를 부여하여 현장조사를 수행하였다.



【그림 20.3.3】 교량받침 배치도



【사진 20.3.37】 교량받침 전경

2) 현장조사 결과

- 교량받침에 대한 외관조사 결과, 기존순상인 무수축물탈 균열, 받침콘크리트 재료분리가 확인되었고, 손상의 진전은 미미한 상태이다. 금회 정밀점검으로 플레이트 부식이 추가 조사되었다.

【표 20.3.38】 교량받침 외관조사 결과

구분	무수축몰탈 균열(0.3mm미만) (m/개소)		받침콘크리트 재료분리 (㎡/개소)		플레이트 부식 (개소/개소)	
A1	—	—	—	—	—	—
P1	—	—	0.50	1	—	—
P2	0.20	1	—	—	2.00	2
P3	—	—	—	—	—	—
A2	—	—	—	—	3.00	3
합계	0.20	1	0.50	1	5.00	5

			
손상현황	• P1-Sh4 콘크리트 재료분리(1.0m×0.5m)	손상현황	• P2-Sh10 몰탈 균열(0.1mm/0.2m)
원 인	• 시공초기 다짐부족	원 인	• 건조수축, 온도변화
조치방안	• 단면보수	조치방안	• 표면처리
			
손상현황	• P2-Sh1 플레이트 부식 1EA	손상현황	• A2-Sh1~3 플레이트 부식 3EA
원 인	• 장기공용, 습기흡착	원 인	• 장기공용, 습기흡착
조치방안	• 재도장	조치방안	• 재도장

【사진 20.3.38】 교량받침 손상현황

3) 기 점검 결과 비교

- 기존손상인 무수축물탈 균열, 받침콘크리트 재료분리의 경우, 추가 진전 및 2차 손상발생은 없는 것으로 확인되었고, 금회 플레이트 부식이 신규 조사되었다.

【표 20.3.39】 교량받침 기 점검 결과 비교

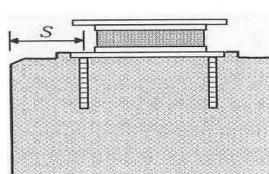
구분	손상 내용	단위	2021년 정밀안전점검		2023년 성능평가		증,감 (▲, ▼)	비고
			물량	개소	물량	개소		
교량 받침	무수축물탈 균열(0.3mm미만)	m	0.20	1	0.20	1	— —	변동없음
	받침콘크리트 재료분리	m ²	0.50	1	0.50	1	— —	변동없음
	플레이트 부식	EA	—	—	5.00	5	▲ 5.00	신규손상

4) 검토의견

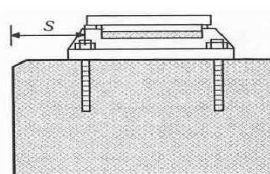
- 무수축물탈 일부구간 발생한 균열의 경우 건조수축 및 온도변화에 의한 손상으로 판단되며, 현재 손상정도가 경미하며, 교량받침의 거동에 영향을 미칠만한 손상은 아니나, 손상의 진전 방지를 위한 표면처리 등의 조치가 요망된다.
- 받침콘크리트 재료분리의 경우 시공초기 다짐부족에 의한 손상으로 손상의 진전 방지를 위한 단면보수 등의 조치가 필요할 것으로 판단된다.
- 플레이트 부식의 경우 공용기간 증가, 습기흡착 등에 의한 손상으로 판단되며, 교량받침의 거동에 영향을 미칠만한 손상은 아니나 손상의 진전 방지를 위한 채도장 등의 조치를 취하는 것이 바람직 할 것으로 판단된다.

5) 연단거리 검토

- 교대 및 교각의 교좌면은 상부구조로부터 집중하중을 받는 부위이고, 지진시에는 큰 수평력이 작용하는 곳이다. 연단거리가 짧으면 고정단에서는 콘크리트 구체 또는 교량받침이 파손될 수 있고, 가동단에서는 최악의 경우 받침이 벗어나 거더가 낙하할 수도 있다.
- 상부구조의 길이에 따라 ‘도로교설계기준(2009, 국토교통부)’에서는 최소값을 규정하고 있다.



(a) 고무받침



(b) 강재받침

- 거더의 경간길이 100m 이하
: $S(\text{mm}) = 200 + 5L$
 - 거더의 경간길이 100m 이상
: $S(\text{mm}) = 300 + 4L$
- 여기서, L은 경간길이(m)

【그림 20.3.4】 도로교설계기준 연단거리 산출방법



【사진 20.3.39】 교량받침장치 연단거리측정

① 연단거리 산출

– 거더 경간길이(L=30.0m) : $200+5 \times 30 = 350(\text{mm})$

【표 20.3.40】 연단거리 측정 결과

구 분		계산 연단거리 (mm)	실측 연단거리(mm)						검토 결과
			Sh1	Sh2	Sh3	Sh4	Sh5	Sh6	
A1		350	730	720	710	730	720	720	O.K
P1	A1측	350	650	640	650	620	610	630	O.K
	A2측	350	610	610	620	620	630	620	O.K
P2	A1측	350	890	880	900	910	900	910	O.K
	A2측	350	650	630	600	580	550	510	O.K
P3	A1측	350	670	650	610	590	560	440	O.K
	A2측	350	580	570	570	550	530	530	O.K
A2		350	770	750	720	710	690	670	O.K

② 연단거리 검토의견

- 연단거리 측정 결과, 전 개소 모두 실측 연단거리가 계산 연단거리를 상회하고 있는 것으로 측정되어 설계기준을 만족하고 있는 것으로 검토되었다.

6) 교량받침 신축거동상태 검토



【사진 20.3.40】 교량받침 이동량 측정

① 설계기준온도(−5℃ ~ 35℃(보통지방))에 따른 여유량 검토

【표 20.3.41】 교량받침 이동량(설계기준 온도) 산정

구 분	온도변화 (ΔT , °C)		선팅창 계수 (α)	신축거더길이 (L, m)	온도 변화에 의한 이동량(mm)		비고
	동절기	하절기			동절기	하절기	
A1	29.9	10.1	0.00001	60.0	17.9	6.1	
P1	29.9	10.1	0.00001	30.0	9.0	3.0	
P2	고정단						
P3	29.9	10.1	0.00001	30.0	9.0	3.0	
A2	29.9	10.1	0.00001	60.0	17.9	6.1	
1) 조사당시 온도 : 24.9℃(조사일 : 2023년 09월 05일, 평균온도, 영천)							
2) 검토온도 : −5℃ ~ 35℃(보통지방)							

【표 20.3.42】 교량받침 이동량(설계기준 온도) 검토결과

위치		이동량	측정 가동여유량		계산 가동 이동량		허용변위 (mm)
			수축	신장	최대수축	최대신장	
A1	SH1	-20	47	87	17.9	6.1	±67
	SH2	-20	47	87			±67
	SH3	-20	47	87			±67
	SH4	-20	47	87			±67
	SH5	-20	47	87			±67
P1	SH1	0	34	34	9.0	3.0	±34
	SH2	0	34	34			±34
	SH3	0	34	34			±34
	SH4	0	34	34			±34
	SH5	0	34	34			±34
	SH6	0	34	34			±34
	SH7	0	34	34			±34
	SH8	0	34	34			±34
	SH9	0	34	34			±34
	SH10	0	34	34			±34
P2	고정단						
P3	SH1	-5	29	39	9.0	3.0	±34
	SH2	-5	29	39			±34
	SH3	-5	29	39			±34
	SH4	-5	29	39			±34
	SH5	-5	29	39			±34
	SH6	-5	29	39			±34
	SH7	-5	29	39			±34
	SH8	-5	29	39			±34
	SH9	-5	29	39			±34
	SH10	-5	29	39			±34
A2	SH1	5	72	62	17.9	6.1	±67
	SH2	5	72	62			±67
	SH3	5	72	62			±67
	SH4	5	72	62			±67
	SH5	5	72	62			±67
주) 판정 : 계산 가동 이동량 ≤ 측정 가동여유량 ⇒ O.K 허용변위 = 유효고무두께의 70%							

② 교량받침 이동량 검토의견

- 계산여유량과 실측여유량의 비교·검토결과 가동여유량이 충분한 것으로 조사되었으며, 교량 받침의 이탈 가능성은 없는 상태로 판단된다.

사. 신축이음장치

1) 부재의 개요

- 본 교량의 신축이음장치는 A1, A2에 팽거 조인트로 시공된 상태이다. 신축이음장치에 대한 외관조사는 도보를 통해 근접조사를 실시하였다.



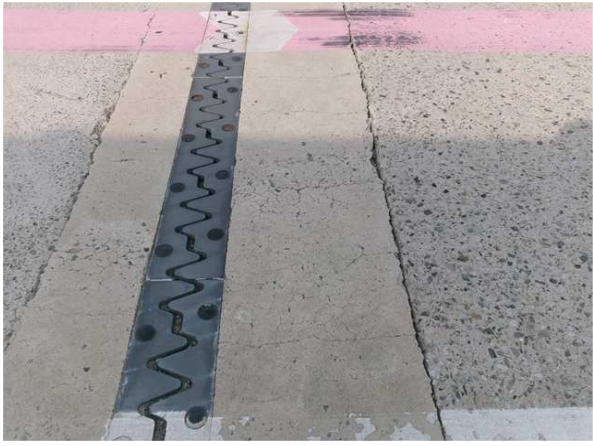
【사진 20.3.41】 신축이음장치 전경

2) 현장조사 결과

- 신축이음에 대한 외관조사 결과, 기존손상인 후타재 균열 및 박리가 확인되었고, 추가 발생한 손상은 없는 것으로 조사되었다. 신축이음의 가동상태는 양호한 상태이다.

【표 20.3.43】 신축이음장치 외관조사 결과

구분	후타재 균열 (m/개소)		이물질 퇴적 (m/개소)		후타재 박리 (㎡/개소)	
A1 (EXP J1)	5.00	10	3.00	1	—	—
A2 (EXP J2)	2.20	9	3.00	1	0.15	1
합계	5.00	10	6.00	2	0.15	1

			
손상현황	• A1 이물질퇴적 (3.0m)	손상현황	• A1 후타재 균열 (0.2mm/0.5m)
원 인	• 장기공용, 비산먼지퇴적	원 인	• 건조수축, 장기공용, 차량윤하중
조치방안	• 정비	조치방안	• 표면처리
			
손상현황	• A2 이물질퇴적 (3.0m)	손상현황	• A2 후타재 균열 (0.2mm/0.5m)
원 인	• 장기공용, 비산먼지퇴적	원 인	• 건조수축, 장기공용, 차량윤하중
조치방안	• 정비	조치방안	• 표면처리
			
손상현황	• A2 후타재 균열 (0.2mm/0.5m)	손상현황	• A2 후타재 파손 (0.3m×0.5)
원 인	• 건조수축, 장기공용, 차량윤하중	원 인	• 차량윤하중, 장기공용
조치방안	• 표면처리	조치방안	• 단면보수

【사진 20.3.42】 신축이음장치 손상현황

- 기 손상인 후타재 균열(0.3mm미만) 및 박리, 본체 이물질퇴적이 확인되었고, 손상의 진전은 미미한 상태이다. 금회 신규 손상은 없는 것으로 조사되었다.

【표 20.3.44】 신축이음 기 점검 결과 비교

구분	손상 내용	단위	2021년 정밀안전점검		2023년 성능평가		증,감 (▲, ▼)	비고
			물량	개소	물량	개소		
신축이음	후타재 균열	m	5.00	10	5.00	10	- -	변동없음
	이물질퇴적	m	6.00	2	6.00	2	- -	변동없음
	후타재 박리	m ²	0.15	1	0.15	1	- -	변동없음

4) 검토의견

- 신축이음 후타재에 발생된 균열의 경우 건조수축 및 온도변화 등에 의한 손상으로 판단되며, 신축이음장치의 거동에 영향을 미칠만한 손상은 아니나, 손상의 진전 방지를 위한 표면처리 등의 조치가 필요할 것으로 판단된다.
- 후타재 박리의 경우 공용기간 증가, 차량 통행하중 및 충격, 콘크리트 열화 등에 의한 손상으로 판단되며, 손상의 진전 방지를 위한 단면보수 등의 조치가 필요할 것으로 판단된다.
- 본체에 발생된 이물질 퇴적의 경우 차량통행으로 인한 비산먼지, 공용기간 증가 등에 의한 손상으로 신축이음의 원활한 거동을 위한 정비 등의 정비가 필요할 것으로 판단된다.

5) 신축이음 거동상태 검토

① 설계기준온도(-5℃ ~ 35℃(보통지방))에 따른 여유량 검토

구분	계산방법				비고
이론 신축량	- 온도변화에 의한 이동량 $\Delta L_t = \Delta T \cdot \alpha \cdot L$ 여기서, ΔL_t : 온도변화에 의한 이동량 ΔT : 온도변화 범위(기상청 자료참조) α (강재): 1.2×10^{-5}, α (콘크리트): 1.0×10^{-5} L : 신축보의 길이(mm)				
소요 신축량	- 소요 가동량 산정 조사일 : 2023. 09. 05. 기온 적용: 24.9℃(일평균) ΔT(신장시) : 35℃-24.9℃ = 10.1℃ ΔT(수축시) : -5℃-(24.9℃) = 29.9℃ ΔL_t(최소필요유간) : $\Delta T \times \alpha \times L$ - 형식별 온도변화범위(℃)				
	교량형식	보통지방	한랭지방	선팽창계수 α (/℃)	
	강교	상로교	-10~+40	-20~+40	1.2×10^{-5}
		하로교, 강바닥판교	-10~+50	-20~+40	1.2×10^{-5}
	RC, PSC교	-5~+35	-15~+35	1.0×10^{-5}	

【사진 20.3.43】 신축이음 유간 측정방법

【표 20.3.45】 신축이음 신축이동량 산정

구 분	온도변화 (ΔT , °C)		선팽창 계수 (α)	신축거더 길이 (L, m)	온도 변화에 의한 이동량(mm)		신축이음 실측유간 (mm)	바닥판 실측유간 (mm)	거더 실측유간 (mm)	비고
	동절기	하절기			동절기	하절기				
A1	29.9	10.1	0.00001	60.0	17.9	6.1	30.0	65.0	140.0	
A2	29.9	10.1	0.00001	60.0	17.9	6.1	25.0	50.0	210.0	
1) 조사당시 온도 : 24.9°C(조사일 : 2023년 09월 05일, 평균온도, 영천)										
2) 검토온도 : -5°C ~ 35°C(보통지방)										

【표 20.3.46】 신축이음장치 및 바닥판 단부 가동여유량 검토결과

구 분	계산 이동량(mm)		점검당시 실측유간(mm) ③	허용량(mm)	신축 여유량(mm)		검토 결과
	최대 수축시 ①	최대 신장시 ②			최대 수축시 (①+③)	최대 신장시 (③-②)	
A1	17.9	6.1	30.0	75.0	47.9	23.9	O.K
A2	17.9	6.1	25.0	75.0	42.9	18.9	O.K
주) 판정 : $0.0\text{mm} \leq \text{신축 여유량} \leq \text{허용량} \Rightarrow \text{O.K}$							

6) 신축거동상태 검토의견

- 신축이음장치에 대한 실측유간은 바닥판, 거더, 신축이음 유간 중 여유량이 가장 작은 신축이음 유간으로 검토하였고, 검토온도에 대한 충분한 여유량을 확보하고 있는 것으로 평가되었다.

아. 교면포장

1) 부재의 개요

- 신녕교의 바닥판 상면에 위치하여 차량에서 발생하는 진동을 흡수·분산시키고, 외부의 불리한 환경조건에 대해서 바닥판을 보호하는 역할을 하는 교면포장은 콘크리트 포장으로 되어있다.



【사진 20.3.44】 교면포장 전경

2) 현장조사 결과

- 교면포장에 대한 외관조사 결과, 손상이 없는 양호한 상태인 것으로 조사되었다.

【표 20.3.47】 교면포장 외관조사 결과

구분	상태양호	
S1	—	—
S2	—	—
S3	—	—
S4	—	—
합계	—	—

		손상현황		• 상태양호		손상현황		• 상태양호	
원 인		-		-		원 인		-	
조치방안		-		-		조치방안		-	

【사진 20.3.45】 교면포장 손상현황

3) 기 점검 결과 비교

- 기존손상이 없는 양호한 상태이며, 신규 손상은 없는 것으로 확인되었다.

【표 20.3.48】 교면포장 기 점검 결과 비교

구분	손상 내용	단위	2021년 정밀안전점검		2023년 성능평가		증,감 (▲, ▼)	비고
			물량	개소	물량	개소		
교면포장	상태양호	-	-	-	-	-	- -	-

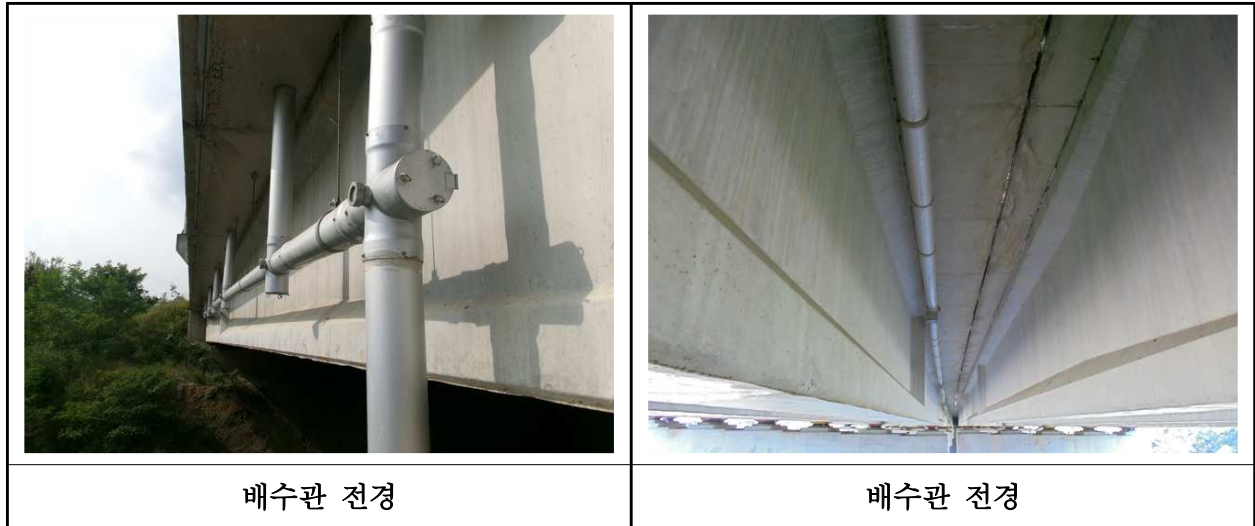
4) 검토의견

- 교면포장은 현재 손상이 없는 양호한 상태이며, 주기적인 점검을 통한 신규손상 발생 유무를 확인하는 등의 유지관리가 요구된다.

자. 배수시설

1) 부재의 개요

- 신녕교는 교량의 횡단구배 특성에 따라 교량의 좌·우측에 배수시설이 설치되어 있다.



【사진 20.3.46】 배수시설 전경

2) 현장조사 결과

- 배수시설에 대한 외관조사 결과, 손상이 없는 양호한 상태인 것으로 조사되었다.

【표 20.3.49】 배수시설 외관조사 결과

구분	상태양호	
S1	—	—
S2	—	—
S3	—	—
S4		
합계	—	—

			
손상현황	• 배수관 상태양호	손상현황	• 배수구 상태양호
원 인	—	원 인	—
조치방안	—	조치방안	—

【사진 20.3.47】 배수시설 손상현황

3) 기 점검 결과 비교

- 기존손상이 없는 양호한 상태이며, 금회 신규 손상도 확인되지 않았다.

【표 20.3.50】 배수시설 기 점검 결과 비교

구분	손상 내용	단위	2021년 정밀안전점검		2023년 성능평가		증,감 (▲, ▼)	비고
			물량	개소	물량	개소		
배수시설	상태양호	—	—	—	—	—	— —	—

4) 검토의견

- 배수시설은 현재 양호한 상태이며, 공용기간 경과 및 차량통행에 의한 비산물퇴적 등의 원인으로 이물질퇴적, 그로인한 체수, 배수관 부식 등의 손상이 발생할 수 있으므로, 주기적인 정비를 통한 유지관리가 필요하다.

차. 방호벽

1) 부재의 개요

- 차량의 차도이탈 방지, 사고시 완충작용 등의 기능을 하는 방호울타리는 철근콘크리트 구조로 설치되어있다. 또한, 방호벽 상단에 방음을 위한 방음벽에 설치되어 있는 상태이다.



방호벽 전경

중앙분리대 전경

【사진 20.3.48】 방호벽 및 중앙분리대 전경

2) 현장조사 결과

- 방호벽에 대한 외관조사 결과, 기존손상인 균열(0.3mm미만) 및 균열부백태가 확인되었고, 금회 정밀조사로 일부 균열, 백태가 추가 조사되었다. 그 외의 방호벽은 전반적으로 양호한 상태이다.

【표 20.3.51】 방호벽 및 중앙분리대 외관조사 결과

구분	균열(0.3mm미만) (m/개소)		균열(0.3mm이상) (m/개소)		균열부백태 (㎡/개소)	
S1	15.00	1	1.50	1	0.10	1
S2	—	—	—	—	0.10	1
S3	—	—	—	—	0.10	1
S4	—	—	—	—	0.10	1
합계	15.00	1	1.50	1	0.40	4

			
손상현황	• S1 중분대 균열(0.5mm/1.5m)	손상현황	• S1 방호벽 균열(0.2mm/15.0m)
원 인	• 건조수축, 장기공용	원 인	• 건조수축, 장기공용
조치방안	• 주입보수	조치방안	• 표면처리
			
손상현황	• S1 중분대 백태(0.2m×0.5m)	손상현황	• S2 중분대 백태(0.1m×1.0m)
원 인	• 균열부 수분접촉, 장기공용	원 인	• 균열부 수분접촉, 장기공용
조치방안	• 표면처리	조치방안	• 표면처리
			
손상현황	• S2 방호벽 백태(0.1m×1.0m)	손상현황	• S4 중분대 백태(0.1m×1.0m)
원 인	• 균열부 수분접촉, 장기공용	원 인	• 균열부 수분접촉, 장기공용
조치방안	• 표면처리	조치방안	• 표면처리

【사진 20.3.49】 방호벽 및 중앙분리대 외관조사 결과

3) 기 점검 결과 비교

- 기존손상인 균열 및 균열부 백태의 진전은 없는 것으로 확인되었고, 금회 신규손상으로 균열 및 백태가 추가 조사되었다.

【표 20.3.52】 방호벽 및 중분대 기 점검 결과 비교

구분	손상 내용	단위	2021년 정밀안전점검		2023년 성능평가		증,감 (▲, ▼)	비고
			물량	개소	물량	개소		
방호벽	균열(0.3mm미만)	m	15.00	1	15.00	1	- -	변동없음
	균열(0.3mm이상)	m	-	-	1.50	1	▲ 1.50	신규손상
	균열부백태	m ²	0.30	3	0.40	4	▲ 0.10	신규손상

4) 검토의견

- 방호벽에 발생한 횡방향 균열(0.3mm미만)의 경우 포장부에서 일정한 높이에서 발생하였으며, 균열의 규모, 방향성 등을 고려할 때 소성침하에 의한 균열인 것으로 판단된다. 신규발생한 균열(0.3mm이상)의 경우 장기공용, 건조수축 등의 복합적인 원인에 의한 손상으로 추정된다. 구조물의 내구성에 영향을 미칠만한 수준은 아니나 손상의 진전 방지를 위한 표면처리, 주입 보수 등의 조치를 취하는 것이 바람직 할 것으로 판단된다.
- 균열부백태의 경우 균열부 우수유입에 의한 손상으로 손상의 진전 방지를 위한 표면처리 등의 조치가 요망된다.

카. 교량 점검시설

1) 부재의 개요

- 신녕교의 점검통로는 교량 상면 갓길을 이용하여 출입가능하며, A2에 철근콘크리트 계단, P1에 강재+알루미늄 재질의 점검통로가 설치되어 있다.



【사진 20.3.50】 교량 점검시설 전경

2) 현장조사 결과

- 교각에 설치된 점검통로 조사 시 점검발판, 볼트 체결상태, 점검난간, 사다리 등을 중점적으로 조사하였으며, 전반적인 상태는 양호한 상태로 확인되었다.

【표 20.3.53】 교량 점검시설 외관조사 결과

구분	상태양호	
P1	—	—
A2	—	—
합계	—	—

			
손상현황	• P1 상태양호	손상현황	• P1 상태양호
원 인	• -	원 인	• -
조치방안	• -	조치방안	• -

【사진 20.3.51】 교량 점검시설 손상현황

3) 기 점검 결과 비교

- 점검로의 경우, 손상이 없는 상태로 신규손상은 추가 확인되지 않았다.

【표 20.3.54】 교량점검시설 기 점검 결과 비교

구분	손상 내용	단 위	2021년 정밀안전점검		2023년 성능평가		증,감 (▲, ▼)	비고
			물량	개소	물량	개소		
교량 점검시설	상태양호	-	-	-	-	-	- -	-

4) 검토의견

- 점검시설은 현재 양호한 상태로 확인되었으며, 주기적인 점검을 통한 손상의 발생여부 확인 등의 유지관리가 요구된다.

타. 공중이 이용하는 부위

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

1) 추락방지시설

공중이 이용하는 부위 중 추락방지시설은 “현장조사 결과 - 방호벽”에 기입된 사항으로 대체하였다.

2) 도로포장

공중이 이용하는 부위 중 도로포장은 “현장조사 결과 - 교면포장”에 기입된 사항으로 대체하였다.

3) 도로부 신축이음부

공중이 이용하는 부위 중 도로부 신축이음부는 “현장조사 결과 - 신축이음장치”에 기입된 사항으로 대체하였다.

4) 환기구 등의 덮개

공중이 이용하는 부위 중 환기구 등의 덮개는 미설치된 상태이다.

20.3.4 외관조사 총괄표

【표 20.3.55】 상주방향 손상내용 총괄표

구분	손상 내용	단위	물량	개소	비고
바닥판하면	망상균열	m ²	22.50	1	
거더	박리, 박락	m ²	0.03	3	
	인양홀 파손	m ²	0.04	1	
가로보	백태	m ²	1.44	48	
교대	백태	m ²	0.05	1	
	체수	m ²	1.00	1	
교각	균열(0.3mm미만)	m	1.00	2	
	망상균열	m ²	4.00	1	
	박락	m ²	0.40	2	
	표면오염	m ²	17.0	3	
교량받침	무수축몰탈 균열(0.3mm미만)	m	0.80	6	
	받침콘크리트 재료분리	m ²	0.03	1	
	플레이트 부식	EA	7.00	7	
신축이음	후타재 들뜸	m ²	0.10	1	
	후타재 파손	m ²	0.12	3	
	이물질 퇴적	m	3.50	2	
교면포장	포장 망상균열	m ²	444.00	5	
	접속부 포장파손	m ²	0.01	1	
	접속부 이격	m	10.00	1	
배수시설	배수구 막힘	ea	1.00	1	
방호벽 및 중분대	균열(0.3mm이상)	m	1.50	1	
교량 점검시설	상태양호	—	—	—	

【표 20.3.56】영천방향 손상내용 총괄표

구분	손상 내용	단위	물량	개소	비고
바닥판하면	망상균열	m ²	65.50	4	
	파손	m ²	0.20	2	
거더	상태양호	—	—	—	
가로보	박리	m ²	0.75	2	
교대	백태	m ²	0.21	4	
교각	균열(0.3mm미만)	m	9.00	6	
	망상균열	m ²	4.00	1	
	표면오염	m ²	2.25	1	
교량받침	무수축물탈 균열(0.3mm미만)	m	0.20	1	
	받침콘크리트 재료분리	m ²	0.50	1	
	플레이트 부식	EA	5.00	5	
신축이음	후타재 균열	m	5.00	10	
	이물질퇴적	m	6.00	2	
	후타재 박리	m ²	0.15	1	
교면포장	상태양호	—	—	—	
배수시설	상태양호	—	—	—	
방호벽 및 중분대	균열(0.3mm미만)	m	15.00	1	
	균열(0.3mm이상)	m	1.50	1	
	균열부백태	m ²	0.40	4	
교량 점검시설	상태양호	—	—	—	

20.3.5 전회차 손상물량 비교

【표 20.3.57】 상주방향 손상물량 비교표

구분	손상 내용	단위	2021년 정밀안전점검		2023년 성능평가		증,감 (▲, ▼)	비고
			물량	개소	물량	개소		
바닥판	망상균열	m ²	22.50	1	22.50	1	— —	변동없음
거더	박리, 박락	m ²	0.03	3	0.03	3	— —	변동없음
	인양홀 파손	m ²	0.04	1	0.04	1	— —	변동없음
가로보	백태	m ²	1.44	48	1.44	48	— —	변동없음
교대	백태	m ²	0.05	1	0.05	1	— —	변동없음
	체수	m ²	—	—	1.00	1	▲ 1.00	신규손상
교각	균열(0.3mm미만)	m	1.00	2	1.00	2	— —	변동없음
	망상균열	m ²	—	—	4.00	1	▲ 4.00	신규손상
	박락	m ²	0.40	2	0.40	2	— —	변동없음
	표면오염	m ²	17.0	3	17.0	3	— —	변동없음
교량받침	무수축물탈 균열(0.3mm미만)	m	0.40	2	0.80	6	▲ 0.40	신규손상
	받침콘크리트 재료분리	m ²	0.03	1	0.03	1	— —	변동없음
	플레이트 부식	EA	1.00	1	7.00	7	▲ 6.00	신규손상
신축이음	후타재 들뜸	m ²	0.10	1	0.10	1	— —	변동없음
	후타재 파손	m ²	—	—	0.12	3	▲ 0.12	신규손상
	이물질 퇴적	m	2.00	1	3.50	2	▲ 1.50	신규손상
교면포장	포장 망상균열	m ²	408.00	4	444.00	5	▲ 36.00	신규손상
	접속부 포장파손	m ²	—	—	0.01	1	▲ 0.01	신규손상
	접속부 이격	m	10.00	1	10.00	1	— —	변동없음
배수시설	배수구 막힘	ea	—	—	1.00	1	▲ 1.00	신규손상
방호벽	균열(0.3mm이상)	m	1.50	1	1.50	1	— —	변동없음
점검시설	상태양호	—	—	—	—	—	— —	

【표 20.3.58】영천방향 손상물량 비교표

구분	손상 내용	단위	2021년 정밀안전점검		2023년 성능평가		증,감 (▲, ▼)	비고
			물량	개소	물량	개소		
바닥판	망상균열	m ²	32.50	2	65.50	4	▲ 33.00	신규손상
	파손	m ²	0.10	1	0.20	2	▲ 0.10	신규손상
거더	인양홀 파손	m ²	0.04	1	—	—	▼ 0.04	보수실시
가로보	박리	—	—	—	0.75	2	▲ 0.75	신규손상
교대	백태	m ²	0.06	3	0.21	4	▲ 0.15	신규손상
교각	균열(0.3mm미만)	m	14.50	7	9.00	6	▼ 5.50	보수실시
	망상균열	m ²	—	—	4.00	1	▲ 4.00	신규손상
	표면오염	m ²	2.25	1	2.25	1	— —	변동없음
교량받침	무수축물탈 균열(0.3mm미만)	m	0.20	1	0.20	1	— —	변동없음
	받침콘크리트 재료분리	m ²	0.50	1	0.50	1	— —	변동없음
	플레이트 부식	EA	—	—	5.00	5	▲ 5.00	신규손상
신축이음	후타재 균열	m	5.00	10	5.00	10	— —	변동없음
	이물질퇴적	m	6.00	2	6.00	2	— —	변동없음
	후타재 박리	m ²	0.15	1	0.15	1	— —	변동없음
교면포장	상태양호	—	—	—	—	—	— —	
배수시설	상태양호	—	—	—	—	—	— —	
방호벽	균열(0.3mm미만)	m	15.00	1	15.00	1	— —	변동없음
	균열(0.3mm이상)	m	—	—	1.50	1	▲ 1.50	신규손상
	균열부백태	m ²	0.30	3	0.40	4	▲ 0.10	신규손상
점검시설	상태양호	—	—	—	—	—	— —	

20.4 콘크리트 내구성 조사

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

본 과업의 내구성조사는 『시설물의 안전 및 유지관리 실시 세부지침(2022. 12, 국토교통부/국토안전관리원)』에 근거하여 시험방법, 시험빈도 및 평가방법 등을 실시하였다.

20.4.1 조사 현황 및 위치

가. 조사 현황

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

【표 20.4.1】 상주방향 콘크리트 비파괴시험 현황

항 목	기준수량		수 량(개소)				비 고
	상부구조	하부구조	기준		실시		
			상부	하부	상부	하부	
반발경도시험	• 50m 마다	• 50m 마다	3	3	4	4	
철근탐사시험	• 책임기술자 판단에 따라 수량 결정		—	—	2	2	
탄산화깊이 측정	• 5경간 이내: 2~3개소 • 5경간 이상: 3~6개소		1	2	1	2	
염화물침투량 시험	• 책임기술자 판단에 따라 수량 결정		—	—	1	—	

【표 20.4.2】 영천방향 콘크리트 비파괴시험 현황

항 목	기준수량		수 량(개소)				비 고
	상부구조	하부구조	기준		실시		
			상부	하부	상부	하부	
반발경도시험	• 50m 마다	• 50m 마다	3	3	5	3	
철근탐사시험	• 책임기술자 판단에 따라 수량 결정		—	—	1	2	
탄산화깊이 측정	• 5경간 이내: 2~3개소 • 5경간 이상: 3~6개소		1	2	1	2	
염화물침투량 시험	• 책임기술자 판단에 따라 수량 결정		—	—	—	—	

나. 콘크리트 내구성시험 위치 선정사유

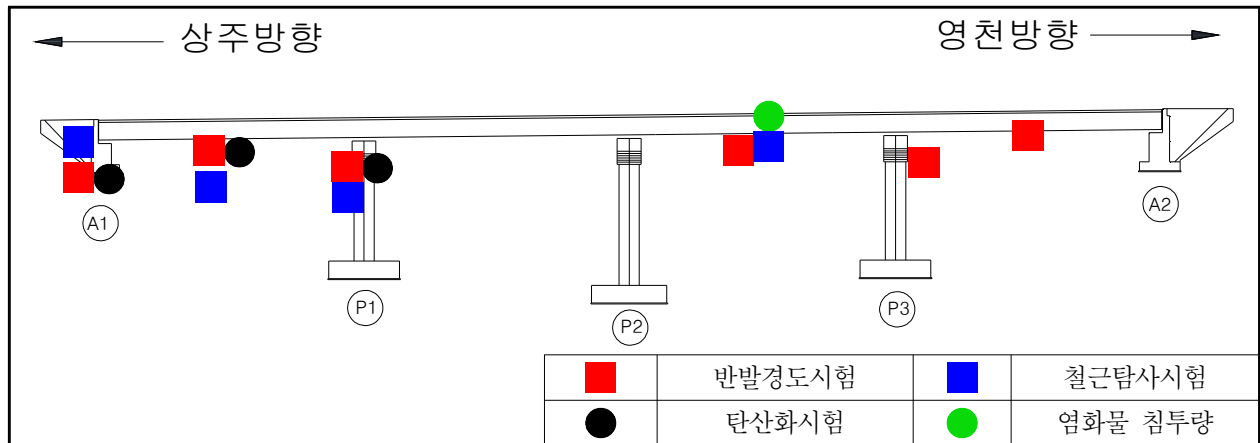
대상 구조물에 대한 재료시험은 도보로 접근이 가능한 위치를 우선적으로 실시하였으며, 도보로 접근이 가능하지 못한 부위는 교량점검차 등을 이용하여 접근 후 시험을 실시하였다. 교량의 비파괴 선정 위치는 외관조사망도를 참고하여 건전부와 비건전부를 선정 후 비파괴시험을 실시하였고, 기존에 실시한 부위의 경우 주변 및 미실시한 부재를 중심으로 실시하여 차후 점검 및 진단 비교·평가를 목적으로 하였다.

다. 조사 사진

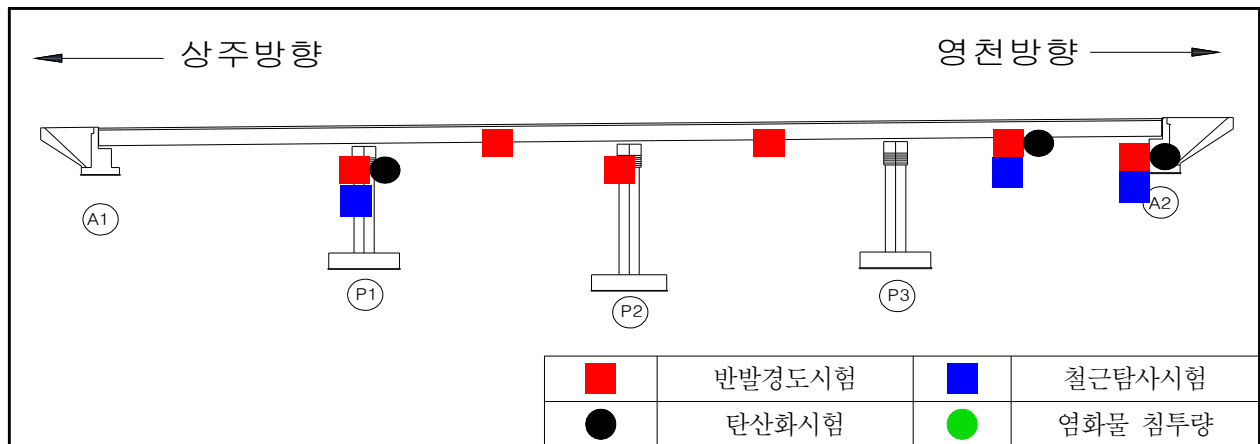
	
반발경도 시험 현황	탄산화깊이 측정 현황
	
철근탐사시험	염화물침투량 시험

【사진 20.4.1】 콘크리트 내구성조사 현황

라. 콘크리트 내구성조사 위치도



【그림 20.4.1】 상주방향 콘크리트 내구성조사 위치도



【그림 20.4.2】 영천방향 콘크리트 내구성조사 위치도

20.4.2 시험결과 및 분석

가. 상주방향

1) 콘크리트 강도시험

콘크리트 비파괴강도시험은 상·하부구조에서 반발강도시험(총 8개소)을 실시하였으며, 검토결과는 다음과 같다.

① 비파괴강도 시험결과

【표 20.4.3】 상부구조(바닥판하면, 가로보) 콘크리트 비파괴강도 시험결과

시험위치		반발경도법(MPa)				설계기준 강도 (MPa)	비고
		반발경도 (R_o)	일본재료 학회	일본건축 학회	재령보정 계수		
상부 구조	S1 바닥판하면	47.6	27.3	28.1	0.64	27.0	
	S4 바닥판하면	47.7	27.4	28.1			
	S3 가로보	47.6	28.8	29.5			

【표 20.4.4】 상부구조(거더) 콘크리트 비파괴강도 시험결과

시험위치		반발경도법(MPa)				설계기준 강도 (MPa)	비고
		반발경도 (R_o)	과학기술부	시설공단 제안식	재령보정 계수		
상부 구조	S3-G1 거더	52.4	43.8	52.4	0.64	40.0	

【표 20.4.5】 하부구조 콘크리트 비파괴강도 시험결과

시험위치		반발경도법(MPa)				설계기준 강도 (MPa)	비고
		반발경도 (R_o)	일본재료 학회	일본건축 학회	재령보정 계수		
하부 구조	A1 교대	45.4	25.5	27.1	0.64	24.0	
	P1 교각	50.5	29.6	29.4		27.0	
	P3 교각	49.6	28.9	29.0			
	P3 교각(비건전)	49.7	29.0	29.0			

반발경도법에 의한 압축강도 측정결과 상부구조(바닥판하면, 가로보) 27.3~28.1MPa, 상부구조(거더) 43.8~52.4MPa, 하부구조(교대) 25.5~27.1MPa, 하부구조(교각) 28.9~29.6MPa 로 측정되었으며, 설계기준 압축강도(바닥판하면, 가로보: 27.0MPa, 거더: 40.0MPa, 교대: 24.0MPa, 교각: 27.0MPa)를 상회하는 것으로 판정되어, 콘크리트 강도는 공용년수 경과에 따른 강도 저하가 발생되지 않은 것으로 판단된다.

【표 20.4.6】 비파괴강도 시험결과 분석

구 분	시험방법	평균강도(A)	설계기준강도(B)	A/B×100(%)
상부구조	바닥판하면, 가로보	27.3 ~ 28.1	27.0	101.1 ~ 104.1
	거더	43.8 ~ 52.4	40.0	109.5 ~ 131.0
하부구조	교대	25.5 ~ 27.1	24.0	106.3 ~ 112.9
	교각	28.9 ~ 29.6	27.0	107.0 ~ 109.6

② 기 점검결과와의 비교

【표 20.4.7】 비파괴강도 기 점검결과와의 비교

구 분	위치	2021년 정밀안전점검	2023년 성능평가	설계기준강도
반발경도법	바닥판하면, 가로보	27.3 ~ 28.5	27.3 ~ 28.1	27.0
	거더	40.1 ~ 46.7	43.8 ~ 52.4	40.0
	교대	25.9 ~ 27.5	25.5 ~ 27.1	24.0
	교각	27.4 ~ 28.6	28.9 ~ 29.6	27.0
검토의견		■ 기존 및 금회 측정값 비교 분석 결과 측정부위에 따라 다소 차이는 있지만, 설계강도를 100%이상 상회하고 있는 것으로 확인되어 콘크리트의 강도상태는 전반적으로 양호한 것으로 판단된다.		

2) 탄산화 깊이 측정

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

① 탄산화 깊이 측정결과

【표 20.4.8】 탄산화 깊이 측정결과 및 평가

시험위치		탄산화 깊이 (mm)	피복두께 (mm)	탄산화 잔여깊이 (mm)	평가 결과	탄산화 속도계수 (A)	잔존 수명 (년)	비 고
상부구조	S1 바닥판하면	5.0	40.0	35.0	a	2.04	100년이상	
하부구조	A1 교대	7.0	100.0	93.0	a	2.86	100년이상	
	P1 교각	7.0	100.0	93.0	a	2.86	100년이상	

측정결과, 상부구조 탄산화깊이는 5.0mm, 하부구조 탄산화깊이는 7.0mm로 측정되었으며, 잔여깊이가 30mm이상을 확보하고, 세부지침 지침기준 "a"로 평가 되어 탄산화에 따른 철근의 부식발생 영향은 없는 것으로 판단된다.

【표 20.4.9】 탄산화 시험결과 분석

구 분	탄산화 깊이(mm)	잔여깊이(mm)	비고
상부구조	5.0	35.0	
하부구조	7.0	93.0	

② 기 점검결과와의 비교

【표 20.4.10】 탄산화 깊이 기 점검결과와의 비교

구 분	2021년 정밀안전점검			2023년 성능평가			비 고
	탄산화깊이 (mm)	잔여깊이 (mm)	평가 결과	탄산화깊이 (mm)	잔여깊이 (mm)	평가 결과	
상부구조	3.0~4.0	36.0~45.0	a	5.0	35.0	a	
하부구조	6.0~6.5	93.0~96.0	a	7.0	93.0	a	
검토의견	■ 기존 및 금회 측정값 비교 분석 결과, 실측피복두께를 적용하여 다소 차이는 있지만, 잔여깊이가 30mm 이상 확보하는 것으로 분석되어 탄산화에 진행에 따른 구조물의 내구성에 미치는 영향은 미미할 것으로 판단된다.						

3) 철근탐사시험

철근탐사시험 측정결과는 부록의 측정, 시험, 계측 성과표 항목에 첨부하였다.

나. 영천방향

1) 콘크리트 강도시험

콘크리트 비파괴강도시험은 상·하부구조에서 반발강도시험(총 8개소)을 실시하였으며, 검토결과는 다음과 같다.

① 비파괴강도 시험결과

【표 20.4.11】 상부구조(바닥판하면, 가로보) 콘크리트 비파괴강도 시험결과

시험위치		반발강도법(MPa)				설계기준 강도 (MPa)	비고
		반발강도 (R_o)	일본재료 학회	일본건축 학회	재령보정 계수		
상부 구조	S2 바닥판하면	47.5	27.2	28.0	0.64	27.0	
	S3 바닥판하면	47.9	27.5	28.2			
	S3 바닥판하면(비건전)	47.6	27.3	28.1			
	S2 가로보	47.6	27.3	28.1			

【표 20.4.12】 상부구조(거더) 콘크리트 비파괴강도 시험결과

시험위치		반발강도법(MPa)				설계기준 강도 (MPa)	비고
		반발강도 (R_o)	과학기술부	시설공단 제안식	재령보정 계수		
상부 구조	S4-G2 거더	50.6	42.0	49.8	0.64	40.0	

【표 20.4.13】 하부구조 콘크리트 비파괴강도 시험결과

시험위치		반발강도법(MPa)				설계기준 강도 (MPa)	비고
		반발강도 (R_o)	일본재료 학회	일본건축 학회	재령보정 계수		
하부 구조	A2 교대	45.2	25.3	27.0	0.64	24.0	
	P1 교각	49.0	28.4	28.7		27.0	
	P2 교각	49.2	28.6	28.8			

반발경도법에 의한 압축강도 측정결과 상부구조(바닥판하면, 가로보) 27.2~28.2MPa, 상부구조(거더) 42.0~49.8MPa, 하부구조(교대) 25.3~27.0MPa, 하부구조(교각) 28.4~28.8MPa 로 측정되었으며, 설계기준 압축강도(바닥판하면, 가로보: 27.0MPa, 거더: 40.0MPa, 교대: 24.0MPa, 교각: 27.0MPa)를 상회하는 것으로 강도 저하가 없는 것으로 판단된다. 따라서, 금회 시험을 실시한 콘크리트 강도는 공용년수 경과에 따른 강도 저하가 발생되지 않은 것으로 판단된다.

【표 20.4.14】 비파괴강도 시험결과 분석

구 분	시험방법	평균강도(A)	설계기준강도(B)	A/B×100(%)
상부구조	바닥판하면, 가로보	27.2 ~ 28.2	27.0	100.7 ~ 104.4
	거더	42.0 ~ 49.8	40.0	105.0 ~ 124.5
하부구조	교대	25.3 ~ 27.0	24.0	105.4 ~ 112.5
	교각	28.4 ~ 28.8	27.0	105.2 ~ 106.7

② 기 점검결과와의 비교

【표 20.4.15】 비파괴강도 기 점검결과와의 비교

구 분	위치	2021년 정밀안전점검	2023년 성능평가	설계기준강도
반발경도법	바닥판하면, 가로보	27.4 ~ 28.6	27.2 ~ 28.2	27.0
	거더	40.9 ~ 47.9	42.0 ~ 49.8	40.0
	교대	25.1 ~ 27.1	25.3 ~ 27.0	24.0
	교각	27.4 ~ 29.0	28.4 ~ 28.8	27.0
검토의견		■ 기존 및 금회 측정값 비교 분석 결과 측정부위에 따라 다소 차이는 있지만, 설계강도를 100%이상 상회하고 있는 것으로 확인되어 콘크리트의 강도상태는 전반적으로 양호한 것으로 판단된다.		

2) 탄산화 깊이 측정

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

① 탄산화 깊이 측정결과

【표 20.4.16】 탄산화 깊이 측정결과 및 평가

시험위치		탄산화 깊이 (mm)	피복두께 (mm)	탄산화 잔여깊이 (mm)	평가 결과	탄산화 속도계수 (A)	잔존 수명 (년)	비 고
상부구조	S4 바닥판하면	4.0	38.0	34.0	a	1.63	100년이상	
하부구조	A2 교대	6.0	95.0	89.0	a	2.45	100년이상	
	P1 교각	6.0	98.0	92.0	a	2.45	100년이상	

측정결과, 상부구조 탄산화깊이는 4.0mm, 하부구조 탄산화깊이는 6.0mm로 측정되었으며, 잔여깊이가 30mm이상을 확보하고, 세부지침 지침기준 "a"로 평가 되어 탄산화에 따른 철근의 부식발생 영향은 없는 것으로 판단된다.

【표 20.4.17】 탄산화 시험결과 분석

구 분	탄산화 깊이(mm)	잔여깊이(mm)	비고
상부구조	4.0	38.0	
하부구조	6.0	95.0~98.0	

② 기 점검결과와의 비교

【표 20.4.18】 탄산화 깊이 기 점검결과와의 비교

구 분	2021년 정밀안전점검			2023년 성능평가			비 고
	탄산화깊이 (mm)	잔여깊이 (mm)	평가 결과	탄산화깊이 (mm)	잔여깊이 (mm)	평가 결과	
상부구조	4.0	36.0~46.0	a	4.0	38.0	a	
하부구조	5.0~6.0	94.0~95.0	a	6.0	95.0~98.0	a	
검토의견	■ 기존 및 금회 측정값 비교 분석 결과, 실측피복두께를 적용하여 다소 차이는 있지만, 잔여깊이가 30mm 이상 확보하는 것으로 분석되어 탄산화에 진행에 따른 구조물의 내구성에 미치는 영향은 미미할 것으로 판단된다.						

3) 철근탐사시험

철근탐사시험 측정결과는 부록의 측정, 시험, 계측 성과표 항목에 첨부하였다.

다. 금회점검 내구성조사 결과요약

【표 20.4.19】 상주방향 금회 점검 내구성조사 결과요약

시 험 명	시험부위		시험 결과		비 고
			측정결과	설계기준	
비파괴 강도 (MPa)	상부구조	바닥판하면, 가로보	27.3 ~ 28.1	27.0	■ 설계강도 이상(양호)
		거더	43.8 ~ 52.4	40.0	
	하부구조	교대	25.5 ~ 27.1	24.0	
		교각	28.9 ~ 29.6	27.0	
탄산화 잔여깊이 (mm)	상부구조		35.0	a등급	■ 탄산화 잔여깊이 30mm이상 ■ 탄산화에 의한 내구성저하 없음
	하부구조		93.0	a등급	
종합 평가	• 콘크리트 강도는 설계강도 이상으로 양호한 상태로 평가됨 • 탄산화에 의한 내구성 저하 가능성은 없는 상태임				

【표 20.4.20】 영천방향 금회 점검 내구성조사 결과요약

시 험 명	시험부위		시험 결과		비 고
			측정결과	설계기준	
비파괴 강도 (MPa)	상부구조	바닥판하면, 가로보	27.2 ~ 28.2	27.0	■ 설계강도 이상(양호)
		거더	42.0 ~ 49.8	40.0	
	하부구조	교대	25.3 ~ 27.0	24.0	
		교각	28.4 ~ 28.8	27.0	
탄산화 잔여깊이 (mm)	상부구조		38.0	a등급	■ 탄산화 잔여깊이 30mm이상 ■ 탄산화에 의한 내구성저하 없음
	하부구조		95.0~98.0	a등급	
종합 평가	• 콘크리트 강도는 설계강도 이상으로 양호한 상태로 평가됨 • 탄산화에 의한 내구성 저하 가능성은 없는 상태임				

라. 기 점검결과와 비교

【표 20.4.21】 상주방향 기 점검결과와 비교

시 험 명	시험부위		시험 결과						비 고
			2021년 정밀안전점검			2023년 성능평가			
비파괴 강도 (MPa)	상부구조	바닥판하면, 가로보	27.3	~	28.5	27.3	~	28.1	■ 강도저하 없음
		거더	40.1	~	46.7	43.8	~	52.4	
	하부구조	교대	25.9	~	27.5	25.5	~	27.1	
		교각	27.4	~	28.6	28.9	~	29.6	
탄산화 잔여깊이 (mm)	상부구조		36.0~45.0		a	35.0		a	■ 탄산화에 의한 내구성 저하 가능성 없음
	하부구조		93.0~96.0		a	93.0		a	
종합 평가	• 기 점검결과와 비교 검토한 결과 공용년수 증가에 의한 구조물의 내구성 저하는 발생하지 않은 상태로 평가됨								

【표 20.4.22】 영천방향 기 점검결과와 비교

시 험 명	시험부위		시험 결과				비 고		
			2021년 정밀안전점검		2023년 성능평가				
비파괴 강도 (MPa)	상부구조	바닥판하면, 가로보	27.4	~	28.6	27.2	~	28.2	■ 강도저하 없음
		거더	40.9	~	47.9	42.0	~	49.8	
	하부구조	교대	25.1	~	27.1	25.3	~	27.0	
		교각	27.4	~	29.0	28.4	~	28.8	
탄산화 잔여깊이 (mm)	상부구조		36.0~46.0		a	38.0	a	■ 탄산화에 의한 내구성 저하 가능성 없음	
	하부구조		94.0~95.0		a	95.0~98.0	a		
종합 평가	• 기 점검결과와 비교 검토한 결과 공용년수 증가에 의한 구조물의 내구성 저하는 발생하지 않은 상태로 평가됨								

마. 염화물침투량 시험

염화물침투량 시험의 결과는 6절 내구성능평가 편에 수록하였다.

20.5 안전성능 평가

시설물의 상태안전성능평가는 재료시험 및 외관조사에 의해 시설물의 각 부재로부터 발견된 상태변화(결함, 손상, 열화)를 근거로 하여 『시설물의 안전 및 유지관리 실시 세부지침(2022. 12.)』의 상태안전성능평가 기준에 따라 실시한다.

20.5.1 상태안전성능 평가

상태안전성능평가 기준은 시설물의 전체 부재에 대하여 외관조사방법을 작성하여 부재별로 상세히 상태평가를 실시하며, 책임기술자가 시설물 전체에 대한 상태평가 결과를 결정하게 된다.

가. 상주방향 상태안전성능평가 결과

현장조사 및 시험결과에 의한 상태평가를 수행한 결과, 구조물에 영향을 미칠만한 손상은 조사되지 않은 상태로서 기능 발휘에는 지장이 없으며 내구성 증진을 위하여 일부의 보수가 필요한 상태인 ‘B등급’으로 산정되었다.

【표 20.5.1】 상태안전성능평가 결과표

부재의 분류			상부구조		2차 부재	기타부재				받침	하부구조	
상부	하부	구조형식	바닥판	거더	가로보	포장	배수	난간연석	신축이음	교량받침	하부	기초
S1	A1	PSCI	a	a	a	c	b	c	c	a	b	q
S2	P1	PSCI	a	b	b	d	a	a	—	b	b	q
S3	P2	PSCI	a	b	a	d	a	a	—	b	b	q
S4	P3	PSCI	b	a	a	b	a	a	—	a	b	q
	A2								c	b	a	q
평균			0.125	0.150	0.125	0.500	0.125	0.175	0.400	0.160	0.180	—
가중치			15	25	4	4	3	2	7	15	25	—
(평균×가중치) /가중치합			0.019	0.038	0.005	0.020	0.004	0.004	0.028	0.024	0.045	—
											0.186	
											B	

■ 결함도 범위 : $0.130 \leq \text{결함도지수}(0.186) < 0.260$

나. 상주방향 공중이 이용하는 부위 상태평가

① 추락방지시설

경미한 결함 및 파손이 발생한 상태로 지속적인 관찰 후 보수가 필요한 “b” 로 평가됨.

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

포장의 결함 및 파손이 미미하게 발생된 상태로 “b” 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 불쾌감을 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

부분적 박리, 박락, 파손이 발생하여 간단한 보수가 필요한 상태로 “c” 로 평가됨.

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

다. 영천방향 상태안전성능평가 결과

현장조사 및 시험결과에 의한 상태평가를 수행한 결과, 구조물에 영향을 미칠만한 손상은 조사되지 않은 상태로서 기능 발휘에는 지장이 없으며 내구성 증진을 위하여 일부의 보수가 필요한 상태인 ‘B등급’ 으로 산정되었다.

【표 20.5.2】 상태안전성능평가 결과표

부재의 분류			상부구조		2차 부재	기타부재				받침	하부구조	
상부	하부	구조형식	바닥판	거더	가로보	포장	배수	난간연석	신축이음	교량받침	하부	기초
S1	A1	PSCI	b	a	a	a	a	c	b	a	b	q
S2	P1	PSCI	a	a	a	a	a	b	—	b	b	q
S3	P2	PSCI	b	a	a	a	a	b	—	b	b	q
S4	P3	PSCI	b	a	b	a	a	b	—	a	b	q
	A2								c	b	b	q
평균			0.175	0.100	0.125	0.100	0.100	0.250	0.300	0.160	0.200	—
가중치			15	25	4	4	3	2	7	15	25	—
(평균×가중치) /가중치합			0.026	0.025	0.005	0.004	0.003	0.005	0.021	0.024	0.050	—
											0.163	
											B	

■ 결함도 범위 : $0.130 \leq \text{결함도지수}(0.163) < 0.260$

라. 영천방향 공중이 이용하는 부위 상태평가

① 추락방지시설

경미한 결함 및 파손이 발생한 상태로 지속적인 관찰 후 보수가 필요한 “b” 로 평가됨.

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

문제가 없는 상태로 “a” 등급으로 평가됨.

기준	상태기준 설명
a	○포장상태가 최상으로 차량의 주행에 문제가 없는 상태
b	○포장의 결함 및 파손이 미미하게 발생한 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 불쾌감을 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

부분적 박리, 박락, 파손이 발생하여 간단한 보수가 필요한 상태로 “c” 로 평가됨.

기준	상태기준 설명
a	○신축이음부에 손상이 없는 상태
b	○신축이음 본체의 토사 및 이물질 퇴적, 고무판 노후, 후타재의 미세균열이 발생한 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

마. 시설물 전체 상태평가 결과

【표 20.5.3】 시설물 전체 상태평가 결과표

구 분	환산 결함도점수	상태평가 등급	연장 (m)	차선	길이 X 차선	연장비	환산결함도점수 X 연장비
상주방향	0.186	B	120	2	240	0.400	0.074
영천방향	0.163	B	120	3	360	0.600	0.098
합계(Σ)			240	5	600	1.000	0.172
1. 평가지수 =							0.172
2. 상태평가결과 =							B

20.5.2 구조안전성능평가

금회 과업은 2중 성능평가로써 기 진단(구조해석)자료가 부재한 상태로 설계당시 준공도면, 구조계산서 등 기초자료를 검토하여 구조안전성능평가를 실시하였다.

구조안전성능 항목별 평가방법은 정량적으로 평가하기 어렵거나 또한 다양한 경우가 대부분이므로 상호의 평가결과를 비교하는 것이 필수적이다.

본 장에 기술되지 않은 평가항목으로서 시설물의 안전에 미치는 영향이 크다고 판단될 경우에는 구조안전성능 기준을 제시하고 의견서를 첨부하여 시설물의 평가에 반영할 수 있다. 또한, 시설물의 특성 및 제반 여건 등을 고려하여 적절히 응용할 수 있다.

가. 구조안전성능평가 결과산정

1) 바닥판 및 P.S.C BEAM

(1) 교량형식

- 구조형식 : P.S.C BEAM교
- 경 간 장 : $4@30 = 120.0 \text{ m}$
- 폭 원 : 27.0 m
- 교량등급 : 1등교
- 설계하중 : DB-24, DL-24
- 사 각 : 90°

(2) 검토조건

○ SLAB 콘크리트

- ① 설계기준강도 : 27.0 MPa
- ② 허용휨압축응력 : $f_{ca} = 0.8f_{ck} = 10.8 \text{ MPa}$
- ③ 탄성계수 : $E_c = 2.55 \times 10^4 \text{ MPa}$

○ 철근

- ① 극한강도 : 400.0 MPa
- ② 탄성계수 : $E_c = 2.00 \times 10^5 \text{ MPa}$

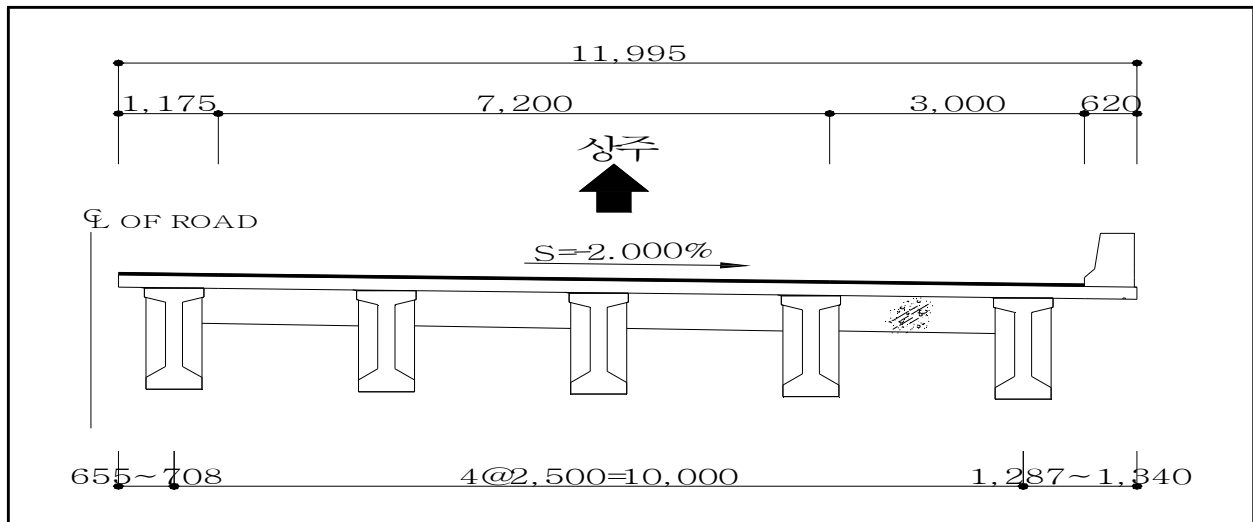
○ P.S.C Beam

- ① 설계기준강도 : 40.0 MPa
- ② 항복휨압축응력 : 16.0 MPa
- ③ 탄성계수 : $E_c = 3.14 \times 10^4 \text{ MPa}$

○ 철근

- ① 극한강도 : 400.0 MPa
- ② 탄성계수 : $E_c = 2.00 \times 10^5 \text{ MPa}$

(3) 검토단면



(4) 고정하중

구 분	콘크리트	강 재	포 장
단위중량(kN/m³)	25.00	78.50	23.50

(5) 구조계산 결과요약

■ 허용응력 검토 결과(외측거더)

구 분		프리스트레스 도입직후					비 고
		PRESTRESS	BEAM자중	합 계	허용응력	안정여부	
주BEAM	상 연	-6.085	5.987	0.098	17.600	-O.K-	
	하 연	20.314	-5.717	14.597	17.600	-O.K-	
구 분		설계하중 작용시					비 고
		유효P.S	총 하 중	합 계	허용응력	안정여부	
주BEAM	상 연	-5.450	15.708	10.258	16.000	-O.K-	
	하 연	18.190	19.768	-1.578	-3.200	-O.K-	
슬 래 브		-	4.397	4.397	11.000	-O.K-	

■ 허용응력 검토 결과(내측거더)

구 분		프리스트레스 도입직후					비 고
		PRESTRESS	BEAM자중	합 계	허용응력	안정여부	
주BEAM	상 연	-6.267	7.400	1.133	-1.400	-O.K-	
	하 연	21.069	-7.100	13.969	17.600	-O.K-	
구 분		설계하중 작용시					비 고
		유효P.S	총 하 중	합 계	허용응력	안정여부	
주BEAM	상 연	5.290	13.830	8.540	16.000	-O.K-	
	하 연	17.670	15.890	1.780	16.000	-O.K-	
슬 래 브		-	2.730	2.730	11.000	-O.K-	

나. 구조안전성능평가 결과

1) 내하력평가

본 과업에서는 교량별 바닥판 및 주거더(P.S.C BEAM)에 대하여 세부지침(2022.12)을 토대로 설계하중에 대한 구조검토 결과를 이용하여 기본내하력을 산정한다.

2) 허용응력설계법에 의한 평가방법

① 내하율(Rating Factor)

$$\text{내하율 (RF)} = \frac{f_a - f_d}{f_{LS(1+i)}}$$

여기서, RF : 내하율

f_a : 재료의 허용응력

f_d : 고정하중에 의한 응력

$f_{LS(1+i)}$: 충격계수를 고려한 설계활하중(LS-22)에 의한 응력

② 내하력(Load Carrying Capacity)

$$\text{기본내하력(P)} = \text{RF} \times \text{Pr}$$

여기서, P : 기본내하력

Pr : 설계활하중(LS-22)

■ 허용응력설계법에 의한 P.S.C BEAM의 내하율 평가결과

구 분			고정하중응력 (MPa)	활하중응력 (MPa)	유효프리스트레스 (MPa)	허용응력 (MPa)	R.F
신녕교	외측 거더	상연	14.147	1.561	5.45	16.000	4.678
		하연	19.768	4.189	18.19	16.000	3.443
	내측 거더	상연	12.060	1.770	5.29	16.000	5.215
		하연	11.260	4.630	17.67	16.000	2.071

3) 강도설계법에 의한 평가방법

① 내하율(Rating Factor)

$$\text{내하율(RF)} = \frac{\phi M_n - \gamma_d \cdot M_d}{\gamma_e \cdot M_e(1+i)}$$

여기서, RF : 내하율

ϕM_n : 설계휨강도

M_d : 고정하중에 의한 모멘트

$M_l(1+i)$: 충격계수를 고려한 설계활하중에 의한 모멘트

γ_d : 고정하중계수(1.3)

γ_l : 활하중계수(2.15)

② 내하력(Load Carrying Capacity)

기본내하력(P) = RF × Pr

여기서, P : 기본내하력

Pr : 설계활하중

■ 강도설계법에 의한 바닥판의 내하율 평가결과

위 치	ϕM_n (kN · m)	M_d (kN · m)	M_l (kN · m)	$\gamma_d M_d$ (kN · m)	$\gamma_l M_l(1+i)$ (kN · m)	R.F
켄틸레버부	91.703	12.818	7.605	16.663	16.351	4.589
중 양 부	64.602	2.325	24.960	3.023	53.664	1.147

■ 강도설계법에 의한 거더의 내하율 평가결과

위 치	ϕM_n (kN · m)	M_d (kN · m)	M_l (kN · m)	$\gamma_d M_d$ (kN · m)	$\gamma_l M_l(1+i)$ (kN · m)	R.F
외측거더	14546.052	6141.974	2218.763	7,984.566	4,770.340	1.375
내측거더	14528.304	3951.432	2439.600	5,136.862	5,245.140	1.791

4) 내하력평가 결과

바닥판의 기본내하력은 강도설계법에 따라 평가하였고, 주거더(P.S.C BEAM)의 경우는 허용응력설계법에 따라 검토하였다. 검토 결과, 모두 설계내하력인 DB-24 이상을 확보하고 있는 것으로 평가되었다. 다음은 내하력평가 결과를 보여준다.

■ 공용내하력 산정 결과

구 분		R.F	기본내하력		Ks	공용내하력		비 고
신녕교	거더(허용응력)	2.071	DB-	49.704	1.084	DB-	53.879	DB-24 이상
	거더(강도설계법)	1.375	DB-	33.000	1.084	DB-	35.772	DB-24 이상
	바닥판	1.147	DB-	27.528	-			DB-24 이상

■ 허용응력설계법

구 분			허용응력 (MPa)	PRESTRESS (MPa)	고정하중 (MPa)	활하중(1+i) (MPa)	S.F
신녕교	외측거 더	상연	16.000	5.45	14.147	1.561	1.560
		하연	16.000	18.19	19.768	4.189	2.774
	내측거 더	상연	16.000	5.29	12.060	1.770	1.874
		하연	16.000	17.67	11.260	4.630	8.989

■ 강도설계법

구 분	ØMn (kN-m)	Mu (kN-m)	SF(안전율)	비 고
켄틸레버부	91.703	33.014	2.778	SF = 1.0 이상
중 앙 부	64.602	56.686	1.140	SF = 1.0 이상
외측거더	14546.052	12754.907	1.140	SF = 1.0 이상
내측거더	14528.304	10382.002	1.399	SF = 1.0 이상

■ 구조안전성 및 내하력에 의한 평가

부 재 명		최소안전율(SF)	내하율(R.F)	공용내하력	평가	비 고
바닥판	켄틸레버	2.778	4.589	DB-24이상	A	강도설계법
	중 앙 부	1.140	1.147	DB-24이상	A	강도설계법
거 더	외측거더	1.561	3.443	DB-24이상	A	허용응력설계법
	내측거더	1.770	2.071	DB-24이상	A	허용응력설계법

20.5.3 안전성능평가 결과

평가대상에 대하여 상태안전성능 및 구조안전성능을 실시한 후 그 결과에 의해 산출된 상태안전성능지수와 구조안전성능지수를 비교하여 작은 값을 최종 안전성능지수로 결정하여 교량의 안전성능 결과를 결정한다.

교량의 구조안전성능 평가지수 = Min(상태안전성능등급, 구조안전성능등급)

구분	상태안전성능등급		구조안전성능등급		비고
	평가지수	평가등급	평가지수	평가등급	
신녕교	0.172	b	0.129	a	
안전성능등급	상태안전성능평가와 구조안전성능평가를 종합하여 분석한 결과 최저평가지수인 0.172로 평가 되었으며 평가등급은 B등급으로 산정되었다.				

20.6 내구성능 평가

20.6.1 콘크리트 내구성능 평가

콘크리트의 내구성능 평가항목은 크게 열화진전평가와 열화환경평가로 구분되며, 열화진전평가로는 탄산화 깊이, 염화물 함유량, 피복 콘크리트의 품질이며, 열화환경평가는 비래염분에 의한 염해환경 및 동결융해의 반복에 의한 동해환경이다.

콘크리트 내구성능 평가 결과 산정방법은 내구성능 평가 지표별 결과 중 가장 낮은 등급인 최저등급을 반영한다.

열화진전평가는 각 세부부재별로 정해진 시험수량과 개소에서 실시하며, 열화환경평가는 전체 시설물을 대상으로 실시한다.

열화진전평가와 열화환경평가는 독립적으로 실시하며, 대상 시설물의 내구성능 등급에는 열화진전평가만이 사용되며, 열화환경평가는 종합등급 산정에는 활용하지 않으며 기타 구조물의 유지관리 업무에 활용된다.

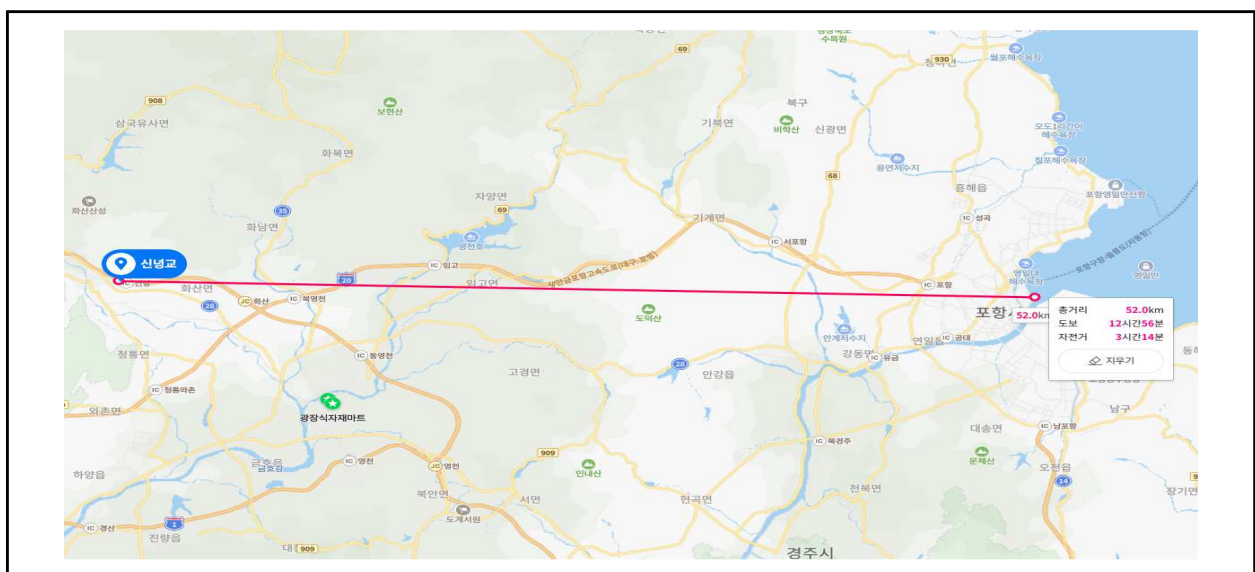
20.6.2 콘크리트 내구성능 평가 결과

가. 염해환경 평가

1) 해안거리에 따른 비래염분 염해환경

대상교량은 경상북도 영천시 신녕면 연정리에 위치하며, 동해안으로부터 약 52.0km 떨어진 위치에 시공된 것으로 확인되었다.

해안거리에 따른 비래염분 염해환경 평가결과, 동해안으로부터 교량까지의 거리가 500m를 초과하여 평가등급은 A등급으로 분석되었다.



【그림 20.6.1】 위치도

【표 20.6.1】 해안거리에 따른 비래염분 염해환경 평가결과

평가항목	해안	적용지역	해안으로부터 거리 X(m)	평가 등급
해안거리에 따른 비래염분 염해환경	동해안	전지역	500초과	a등급

2) 제설제 염해환경

강설일수는 기상청 기후자료를 참조하였으며, 기상관측소는 대상구조물의 가장 가까운 관측소인 대구 관측소에서 측정된 최근 10년간 데이터를 활용하여 평가하였다. 최근에 측정된 최심신적설 자료 중 2013년부터 2022년까지의 자료를 참조하였으며, 연평균 강설 일수는 1.5일로 확인되었고, 평가등급은 A등급으로 분석되었다.

【표 20.6.2】 제설제 염해환경 평가결과(연평균 강설일수)

해당지역	경상북도 영천시 신녕면 화성리				
분석기간	2013년 11월 1일 ~ 2022년 3월 31일 (10년)				
2013.11~2014.3	0일	2017.11~2018.3	7일	2020.11~2021.3	2일
2014.11~2015.3	0일	2018.11~2019.3	1일	2021.11~2022.3	0일
2015.11~2016.3	2일	2019.11~2020.3	0일	2022.11~2023.3	1일
2016.11~2017.3	2일	평균 강설일수			1.5일

주) 강설일수는 최근 10년간 최심신적설이 발생한 일수의 연간 평균값, *참고 : 기상자료개방포털 (<https://data.kma.go.kr/>)

주) 해당 시설물의 위치인 영천 관측소에는 최심신적설 자료가 구비되어있지 않아 인근 지역인 대구 관측소의 2013년부터 2022년 까지 10년간의 기록으로 평가하였음

나. 동해환경 평가

동결융해 반복일수에 따른 동해환경 평가는 대상구조물의 가장 가까운 관측소인 영천 관측소에서 측정된 최근 10년간의 일 최고기온, 일 최저기온, 강수량 데이터를 수집하여 평가하였으며, 동해환경 평가는 다음과 같다.

- 수분과 지속적으로 접촉하지 않는 일반 부재일 경우

{일 최저기온 < -2.2℃} & {일 최고기온 > 0℃} & {강수량 > 0}인 연평균 일수

- 수분과 지속적으로 접촉하는 부재일 경우

{일 최저기온 < -2.2℃} & {일 최고기온 > 0℃}인 연평균 일수

수분과 미접촉하는 부재의 경우 5.9회, 수분과 직접 접촉하는 부재의 경우 71.6회로써 동결융해 환경은 “B” 등급으로 평가되며, 수분과 직접 접촉하지 않는 부재의 경우도 동결융해 사이클이 연평균 5.9회로 동결융해의 피해를 입을 수 있음이 확인된다.

【표 20.6.3】 동해환경 평가결과 - 일반부재(수분접촉)

해당지역	경상북도 영천시 신녕면 화성리				
분석기간	2013년 11월 1일 ~ 2023년 3월 31일 (10년)				
2013.11~2014.3	83일	2017.11~2018.3	80일	2020.11~2021.3	60일
2014.11~2015.3	86일	2018.11~2019.3	78일	2021.11~2022.3	76일
2015.11~2016.3	62일	2019.11~2020.3	53일	2022.11~2023.3	71일
2016.11~2017.3	67일	동결융해 횟수 (수분접촉)			71.6회

【표 20.6.4】 동해환경 평가결과 - 일반부재(수분미접촉)

해당지역	경상북도 영천시 신녕면 화성리				
분석기간	2013년 11월 1일 ~ 2023년 3월 31일 (10년)				
2013.11~2014.3	12일	2017.11~2018.3	3일	2020.11~2021.3	3일
2014.11~2015.3	14일	2018.11~2019.3	4일	2021.11~2022.3	0일
2015.11~2016.3	7일	2019.11~2020.3	3일	2022.11~2023.3	3일
2016.11~2017.3	10일	동결융해 횟수 (수분미접촉)			5.9회

다. 열화진전 평가

1) 염화물 침투량

【표 20.6.5】 염화물 함유량 평가

열화진전 평가항목	세부 부재명		깊이별 염화물 함유량 (kg/m ³)			평가등급
			0~20mm	20~40mm	40mm~철근	
염화물 함유량	바닥판	S3	0.439	0.384	0.372	b

【표 20.6.6】 염화물 확산계수 산출

계산항목	세부 부재명		깊이별 염화물 확산계수 (cm ² /year)		
			0~20mm	20~40mm	40mm~철근
염화물 확산계수	바닥판	S3	—	—	3.182

【표 20.6.7】 철근부의 전염화물 함유량이 2.5(kg/m³)가 되는 시점 평가

열화진전 평가항목	세부 부재명		계산결과(year)	평가등급
철근부 전염화물 함유량 C_r 가 2.5(kg/m ³)가 되는 시점	바닥판	S3	30년 초과	a

【표 20.6.8】 염화물 침투량 최종 평가등급

세부 부재명		염화물 함유량 평가 결과	철근부 전염화물 함유량 C_r 가 2.5(kg/m ³)가 되는 시점	염화물 함유량 최종 평가 등급
바닥판	S3	b	a	b

2) 탄산화 깊이

【표 20.6.9】 탄산화 깊이 평가

열화진전 평가항목	세부 부재명		탄산화 깊이 (mm)	탄산화 속도계수	잔여피복두께가 모두 탄산화 되는 시간 T(년)	개별 평가등급	평가 등급
탄산화 깊이	상주방향	S1 바닥판하면	5.0	2.04	30년 초과	a	a
		A1 교각	7.0	2.86	30년 초과	a	a
		P1 교각	7.0	2.86	30년 초과	a	a
	영천방향	S4 바닥판하면	4.0	1.63	30년 초과	a	a
		A2 교각	6.0	2.45	30년 초과	a	a
		P1 교각	6.0	2.45	30년 초과	a	a

3) 피복 콘크리트의 품질

【표 20.6.10】 피복 콘크리트의 품질 평가

열화진전 평가항목	부재 그룹명	세부 부재명	설계값 대비 강도추정값(%)	비건전부/ 건전부비율(%)	개별 평가등급	평균	평가 등급
피복 콘크리트의 품질	상주방향	S1 바닥판하면	101.1	—	a	0.10	a
		S4 바닥판하면	101.5	—	a		
		S3 가로보	101.1	—	a		
		S3-G1 거더	109.5	—	a		
		A1 교대	106.3	—	a	0.10	a
		P1 교각	108.9	—	a		
		P3 교각	107.0	—	a		
		P3 교각 (비건전)	107.4	100.4	a		
	영천방향	S2 바닥판하면	100.7	—	a	0.10	a
		S3 바닥판하면	101.9	—	a		
		S3 바닥판하면 (비건전)	101.0	99.1	a		
		S2 가로보	101.1	—	a		
		S4-G2 거더	105.0	—	a		
		A2 교대	105.4	—	a	0.10	a
		P1 교각	105.2	—	a		
		P2 교각	105.9	—	a		

라. 콘크리트 내구성능 평가결과

【표 20.6.11】 대상교량 제원

교량형식		콘크리트 거더교
경간장 및 경간수		30@4 = 120m
교폭		27.0m
바닥판의 높이		0.24m
거더 갯수		11
2차 부재		L=2.74m, 교축방향 15.0m 간격 설치
바닥판		일반 RC
교각		일반 RC
피복 두께		40mm
공용연수		6년
위치	지역	경상북도 영천시
	해안 이격거리	500m 초과

【표 20.6.12】 일반콘크리트 거더교 콘크리트 내구성능 평가

부재 그룹명	세부 부재명 (가중치, %)	항목별 평가결과				
		염화물 함유량	탄산화 깊이	피복콘크리트의 품질	부재	비고
상부	바닥판(33)	b	a	a	a	0.2
	거더(35)	—	a	a	a	0.1
	2차부재(7)	—	a	—	a	0.1
하부	교대/교각(25)	—	a	a	a	0.1
		결함도지수	$(0.2 \times 33 + 0.1 \times 35 + 0.1 \times 7 + 0.1 \times 25) / 100 = 0.133$			
		등급	B			

【표 20.6.13】 열화환경지표의 평가

열화환경지표		평가등급
제설제 염해환경		A
비래염분 염해환경	해안거리에 따른 비래염분 염해환경	A
동해환경		B

20.6.3 내구성능평가 결과

본 과업에서 실시한 내구성능평가 결과는 다음과 같다.

【표 20.6.14】 내구성능평가 결과

구분	결함도지수	평가등급	가중치	결함도지수×가중치
콘크리트내구성능평가 결과	0.133	b	1.0	0.133
결함도점수				0.133
내구성능평가 결과				B

20.7 사용성능 평가

교량의 사용성능 평가는 시설물의 예상수요를 고려하여 공용연수 동안 확보해야할 사용자 편의성 및 계획당시의 설계기준에 근거한 사용목적에 만족하기 위한 성능으로 정의한다.

시설물의 사용성능은 주행성과 기능성으로 구분되며, 주행성은 사용자의 편의를 도모하는 시설의 성능으로 시설물에 대한 이용자의 만족도로 평가하며, 기능성은 시설물이 계획 당시의 목적대로 서비스를 제공할 수 있는 역량과 이를 유지할 수 있는 조건의 충족여부로 평가한다.

각 성능별로 세부지표의 평가 결과를 가중치를 반영하여 최종 평가 등급으로 결정한다.

교량의 세부지표는 성능평가의 정의에 따라 주행성과 기능성으로 구분하고 해당 시설물의 특성을 반영하여 필요 성능을 도출한다.

교량에서는 서비스의 성능에 직접적인 영향을 미치는 시설물의 성능으로 사용자의 만족도 측면에서 주행성과 시설물의 기능유지 측면에서 유지관리성, 수요 및 용량을 선정한다.

20.7.1 사용성능지표 평가

가. 포장상태 평가

1) 고속도로 포장상태 지수(HPCI) 산정

과업대상의 포장상태 조사 및 분석 보고서를 참고하여 HPCI를 분석한 결과, 1.01~4.20으로 평가되었다.

【표 20.7.1】 포장상태 평가결과

평가항목	노선명	방향	차로	조사연장(m)	HPCI	평가등급
포장상태	상주영천고속도로	상주	1	120.0	1.01	e등급
	상주영천고속도로	상주	2	120.0	1.03	e등급
	상주영천고속도로	영천	1	120.0	4.20	a등급
	상주영천고속도로	영천	2	120.0	4.20	a등급
	상주영천고속도로	영천	3	120.0	4.20	a등급
평가결과	포장상태 조사 및 분석 보고서를 참고하여 HPCI를 분석한 결과, 2.0이하로 산정되어 e등급으로 평가되었다.					

2) 교량조명

- 해당 교량의 조명시설은 영천방향에 2개소가 설치되어 있으며, 1개소가 사용가능한 것으로 확인되었다.

【표 20.7.2】 휘도 측정값

No.	외곽차선 휘도	중앙차선 휘도
1	1.07	0.68
2	—	—
평균(최댓값, 최소값 제외)	1.07	0.68
노면 휘도(cd/m ²)	0.88	

【표 20.7.3】 교량 조명의 평가결과

평가 기준	평가내용		평가 결과
	설치 유무	설치상태	
a	모든 조명 사용 가능	평균 노면 휘도가 해당 도로 등급의 조명등급 보다 높은 상태	
b	모든 조명의 90% 이상 사용가능	평균 노면 휘도가 해당 도로 등급의 조명등급의 90% 이상	
c	모든 조명의 80% 이상 사용가능	평균 노면 휘도가 해당 도로 등급의 조명등급의 80% 이상	
d	모든 조명의 70% 이상 사용가능	평균 노면 휘도가 해당 도로 등급의 조명등급의 70% 이상	
e	모든 조명의 70% 미만 사용가능	평균 노면 휘도가 해당 도로 등급의 조명등급의 70% 미만	○

3) 진동사용성

(1) 측정

- 해당 교량의 진동사용성 평가를 위하여 교량의 최대 처짐과 고유진동수를 측정하였으며, 상세자료는 부록에 첨부하였다.

(2) 분석결과

- 처짐과 고유진동수를 측정한 결과, 2.286 ~ 6.834mm/s, 7.2 ~ 7.7Hz로 나타났으며, 이는 Reiher-Meister의 허용곡선 상에서 A구간에 해당되어 e등급으로 평가된다.

4) 점검시설

- 해당 교량의 경우 교각은 3기가 시공되어있으며, 점검로의 경우 상주,영천방향 P1에 각각 1개소씩 총 2개소 설치되어있다.

【표 20.7.4】 점검시설 평가결과

평가 기준	평가내용		평가 결과
	설치 유무	설치상태	
a	점검로가 교각마다 모두 설치 되어 있을 때	점검로가 신설되어 모두 양호한 상태	
b	점검로가 교각의 80% 이상 설치되어 있을 때	설치된 점검로가 모두 양호한 상태	
c	점검로가 교각의 60% 이상 설치되어 있을 때	설치된 점검로의 20% 미만의 수리 및 10% 미만의 교체가 필요 할때	
d	점검로가 교각의 40% 이상 설치되어 있을 때	설치된 점검로의 40% 미만의 수리 및 20% 미만의 교체가 필요 할때	
e	점검로가 교각의 40% 미만으로 설치되어 있을 때	설치된 점검로의 40% 이상의 수리 및 20% 이상의 교체가 필요한 상태	○

- 점검로가 교각의 40% 미만 설치되어 있고, 양호한 상태로 e등급으로 평가된다.

5) 교통량

대상 시설물의 낙동JCT~영천JCT의 2022년 평균 수요예측 및 상주영천고속도로 소요실제 교통량 조사 결과, 수요예측 교통량은 49,877/일이며, 소요실제 교통량은 30,787/일로 수요예측/수요실제의 비율이 100% 이상으로 산정되어 a등급으로 평가되었다.

【표 20.7.5】 교통량의 성능평가

구 분	수요예측(대/일) a	소요실제(대/일) b	대비(%) a/b*100	평가등급	비고
신녕교	49,877	30,787	162.0	a등급	2022년 교통량

20.7.2 사용성능평가 결과

【표 20.7.6】 사용성능평가 결과

구분	특징	세부지표의 분류	가중치	평가결과	등급점수
사용성능	사용성	포장상태	0.247	e	1.0
		조명시설	0.150	e	1.0
		진동사용성	0.202	e	1.0
기능성	유지관리성	점검시설의 유무	0.206	e	1.0
	수요 및 용량	교통량	0.195	a	0.1
				결합도점수	0.824
				등급	E

- 사용성능 최종 등급을 산정하면, 1.0×0.247 (포장상태) + 1.0×0.150 (교량조명) + 1.0×0.202 (진동사용성) + 1.0×0.206 (점검시설의 유무) + 0.1×0.195 (교통수요) = 0.824

20.8 종합성능평가

성능평가를 통해 실시 결과에 따라 결정된 안전성능, 내구성능, 사용성능 등급을 종합하여 종합 성능등급을 결정하였다.

종합평가 및 종합성능등급의 산정 절차와 방법은 「세부지침」에 따르며, 최종적으로 안전성능, 내구성능, 사용성능 등급과 함께 종합성능등급의 결과를 작성하였다.

【표 20.8.1】 종합성능평가 결과

시설물 종합성능 평가 결과 산정표			
시설물명	신녕교		
평가구분	성능평가점수 (X_n)	평가등급	성능간 중요도 (W_n)
안전성능 평가	0.172	b	0.68
내구성능 평가	0.133	b	0.19
사용성능 평가	0.824	e	0.13
종합평가 결과	• 종합 성능평가지수(E) $= \sum(\text{성능별 결함도 점수}(E_n) \times \text{성능간 가중치}(W_n))$ $= 0.172 \times 0.68 + 0.133 \times 0.19 + 0.824 \times 0.13 = 0.249$ • 종합 성능평가지수(E) : 0.249 • 종합성능평가 결과 : B등급		

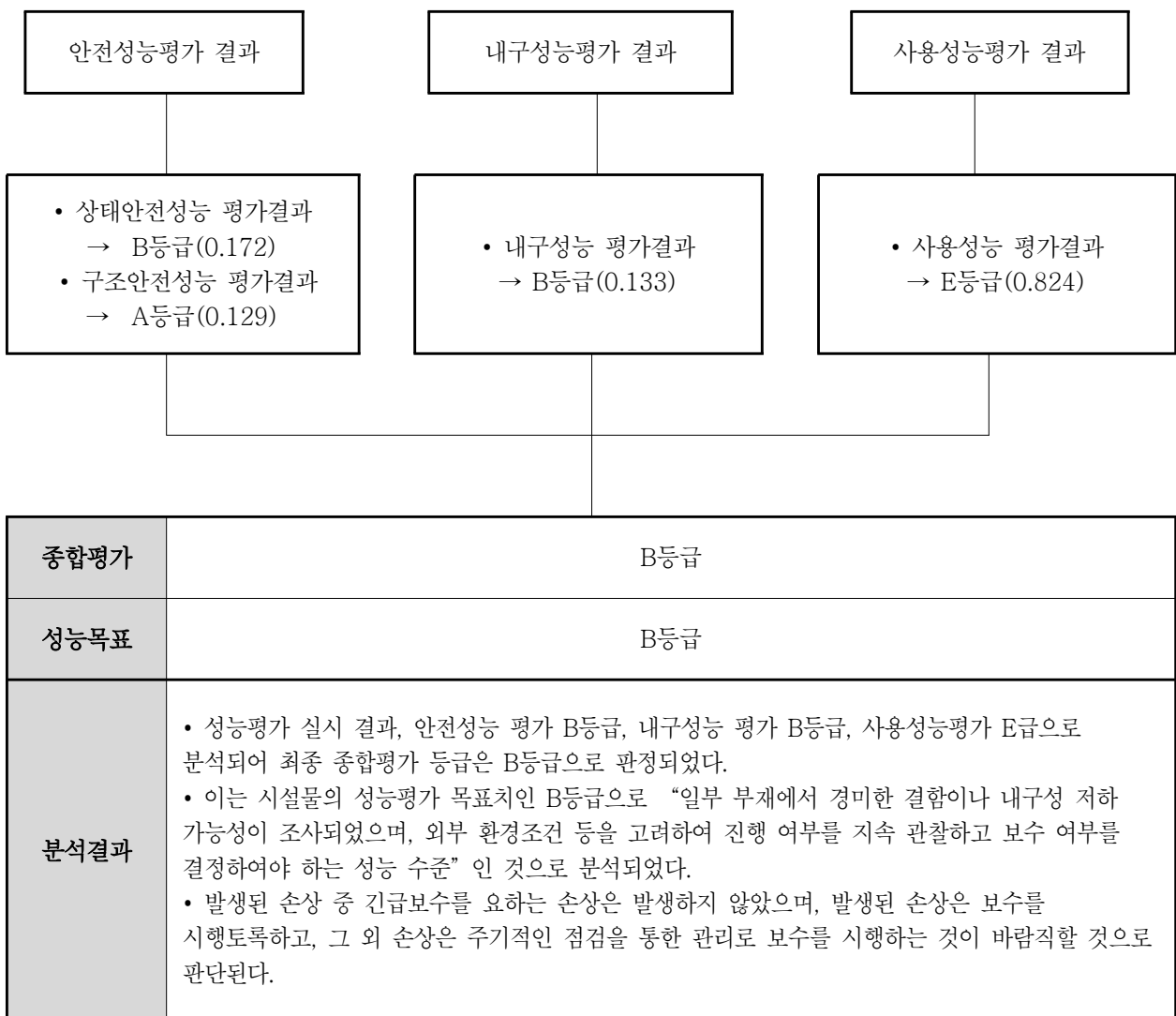
20.9 유지관리 전략제안

20.9.1 성능목표 등급 산정

【표 20.9.1】 성능목표 등급산정

일교통량	30,787 대/일
중차량 통행량	차선당 813대/일 (3,252 대/일)
대상교량의 차단 시 우회거리	19.0km
성능목표 등급	B($0.20 \leq X < 0.26$)

20.9.2 성능평가 실시결과 검토·분석



20.9.3 성능목표에 따른 보수·보강 방법 및 전략제안

가. 상주방향 보수 개략공사비

【표 20.9.2】 상주방향 손상별 보수·보강 방안 및 개략공사비

구 분	손상내용	보수방안	손상 물량	보수 물량	단위	단가 (천원)	개략공사비 (천원)	우선 순위
바닥판	망상균열	표면처리	22.50	33.75	m ²	—	—	하자
거더	박리, 박락	단면보수	0.03	0.05	m ²	—	—	하자
	인양홀 파손	단면보수	0.04	0.06	m ²	—	—	하자
가로보	백태	표면처리	1.44	2.16	m ²	—	—	하자
교대	백태	표면처리	0.05	0.08	m ²	—	—	하자
교각	균열(0.3mm미만)	표면처리	1.00	0.38	m ²	—	—	하자
	망상균열	표면처리	4.00	6.00	m ²	—	—	하자
	박락	단면보수	0.40	0.60	m ²	—	—	하자
	표면오염	표면처리	17.0	25.50	m ²	—	—	하자
교량받침	무수축물탈 균열(0.3mm미만)	표면처리	0.80	0.30	m ²	54	16	3순위
	받침콘크리트 재료분리	단면보수	0.03	0.05	m ²	165	8	2순위
	플레이트 부식	재도장	7.00	10.50	EA	40	420	2순위
신축이음	후타재 들뜸	단면보수	0.10	0.15	m ²	165	25	2순위
	후타재 파손	단면보수	0.12	0.18	m ²	165	30	3순위
	이물질 퇴적	정비	3.50	5.25	m	25	131	3순위
교면포장	포장 망상균열	표면처리	444.00	666.00	m ²	54	35,964	3순위
	접속부 포장파손	단면보수	0.01	0.02	m ²	165	3	3순위
배수시설	배수구 막힘	정비	1.00	1.50	EA	25	38	3순위
방호벽	균열(0.3mm이상)	주입보수	1.50	2.25	m	65	146	2순위
개략 공사비 (천원)	구 분	1순위		2순위		3순위		
	순공사비	—		599		36,182		
	재경비 (순공사비의 50%)	—		300		18,091		
	합계	—		899		54,273		
개략공사비 총계(천원)		55,172						

주1) 보수물량은 손상물량에 50%를 할증하였음.

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

나. 영천방향 보수 개략공사비

【표 20.9.3】 영천방향 손상별 보수·보강 방안 및 개략공사비

구 분	손상내용	보수방안	손상 물량	보수 물량	단위	단가 (천원)	개략공사비 (천원)	우선 순위
바닥판	망상균열	표면처리	65.50	98.25	m ²	—	—	하자
	파손	단면보수	0.20	0.30	m ²	—	—	하자
가로보	박리	단면보수	0.75	1.13	m ²	—	—	하자
교대	백태	표면처리	0.21	0.32	m ²	—	—	하자
교각	균열(0.3mm미만)	표면처리	9.00	13.50	m ²	—	—	하자
	망상균열	표면처리	4.00	6.00	m ²	—	—	하자
	표면오염	표면처리	2.25	3.38	m ²	—	—	하자
교량받침	무수축몰탈 균열(0.3mm미만)	표면처리	0.20	0.08	m	54	4	3순위
	받침콘크리트 재료분리	단면보수	0.50	0.75	m ²	165	124	2순위
	플레이트 부식	재도장	5.00	7.50	m ²	40	300	2순위
신축이음	후타재 균열	표면처리	5.00	7.50	m ²	54	405	3순위
	이물질퇴적	정비	6.00	9.00	m	25	225	3순위
	후타재 박리	단면보수	0.15	0.22	m ²	165	36	2순위
방호벽	균열(0.3mm미만)	표면처리	15.00	5.63	m ²	54	304	3순위
	균열(0.3mm이상)	주입보수	1.50	2.25	m	65	146	2순위
	균열부백태	표면처리	0.40	0.60	m ²	54	32	3순위
개략 공사비 (천원)	구 분	1순위		2순위		3순위		
	순공사비	—		606		970		
	재경비 (순공사비의 50%)	—		303		485		
	합계	—		909		1,455		
개략공사비 총계(천원)		2,364						

주1) 보수물량은 손상물량에 50%를 할증하였음.

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

다. 상주방향 성능을 고려한 보수 우선순위

【표 20.9.4】 우선순위지수 산정

구분	손상 물량 (㎡)	보수 물량 (㎡)	단가 (천원)	비용 Cost (천원)	손상정보				가중치				우선 순위 지수 (PI)	순 위
					손상 내용	부재 위치	성 능	등 급	손 상	부 재	성 능	등 급		
표면처리	22.50	33.75	—	—	망상균열	바닥판	안전 성능	b	1.00	0.15	0.68	0.09	0.00918	4
단면보수	0.03	0.05	—	—	박리, 박락	거더	안전 성능	b	1.00	0.25	0.68	0.09	0.01530	1
단면보수	0.04	0.06	—	—	파손	거더	안전 성능	b	1.00	0.25	0.68	0.09	0.01530	1
표면처리	1.44	2.16	—	—	백태	가로보	안전 성능	b	1.00	0.04	0.68	0.09	0.00245	19
표면처리	0.05	0.08	—	—	백태	교대	안전 성능	b	1.00	0.13	0.68	0.09	0.00796	11
표면처리	1.00	0.38	—	—	균열	교각	안전 성능	b	1.00	0.13	0.68	0.09	0.00796	11
표면처리	4.00	6.00	—	—	망상균열	교각	안전 성능	b	1.00	0.13	0.68	0.09	0.00796	11
단면보수	0.40	0.60	—	—	박락	교각	안전 성능	b	1.00	0.13	0.68	0.09	0.00796	11
표면처리	17.00	25.50	—	—	표면오염	교각	안전 성능	b	1.00	0.13	0.68	0.09	0.00796	11
표면처리	0.80	0.30	54	16	균열	교량받침	안전 성능	b	1.00	0.15	0.68	0.09	0.00918	4
단면보수	0.03	0.05	165	8	재료분리	교량받침	안전 성능	b	1.00	0.15	0.68	0.09	0.00918	4
재도장	7.00	10.50	40	420	부식	교량받침	안전 성능	b	1.00	0.15	0.68	0.09	0.00918	4
단면보수	0.10	0.15	165	25	들뜸	신축이음	안전 성능	c	1.00	0.07	0.68	0.18	0.00857	8
단면보수	0.12	0.18	165	30	파손	신축이음	안전 성능	c	1.00	0.07	0.68	0.18	0.00857	8
정비	3.50	5.25	25	131	이물질퇴적	신축이음	안전 성능	b	1.00	0.07	0.68	0.09	0.00428	18
표면처리	44400	66600	54	35964	망상균열	교면포장	안전 성능	d	1.00	0.04	0.68	0.30	0.00816	10
단면보수	0.01	0.02	165	3	포장파손	교면포장	안전 성능	b	2.00	0.04	0.68	0.09	0.00490	17
정비	1.00	1.50	25	38	배수구 막힘	배수시설	안전 성능	b	3.00	0.03	0.68	0.09	0.00551	16
주입보수	1.50	2.25	65	146	균열	보호시설	안전 성능	c	4.00	0.02	0.68	0.18	0.00979	3

라. 영천방향 성능을 고려한 보수 우선순위

【표 20.9.5】 우선순위지수 산정

구분	손상 물량 (㎡)	보수 물량 (㎡)	단가 (천원)	비용 Cost (천원)	손상정보				가중치				우선 순위 지수 (PI)	순 위
					손상 내용	부재 위치	성 능	등 급	손 상	부 재	성 능	등 급		
표면처리	65.50	98.25	—	—	망상균열	바닥판	안전 성능	b	1.00	0.15	0.68	0.09	0.00918	1
단면보수	0.20	0.30	—	—	파손	바닥판	안전 성능	b	1.00	0.15	0.68	0.09	0.00918	1
단면보수	0.75	1.13	—	—	박리	가로보	안전 성능	b	1.00	0.04	0.68	0.09	0.00245	13
표면처리	0.21	0.32	—	—	백태	교대	안전 성능	b	1.00	0.13	0.68	0.09	0.00796	7
표면처리	9.00	13.50	—	—	균열	교각	안전 성능	b	1.00	0.13	0.68	0.09	0.00796	7
표면처리	4.00	6.00	—	—	망상균열	교각	안전 성능	b	1.00	0.13	0.68	0.09	0.00796	7
표면처리	2.25	3.38	—	—	표면오염	교각	안전 성능	b	1.00	0.13	0.68	0.09	0.00796	7
표면처리	0.20	0.08	54	4	균열	교량받침	안전 성능	b	1.00	0.15	0.68	0.09	0.00918	1
단면보수	0.50	0.75	165	124	재료분리	교량받침	안전 성능	b	1.00	0.15	0.68	0.09	0.00918	1
재도장	5.00	7.50	40	300	풀개트부식	교량받침	안전 성능	b	1.00	0.15	0.68	0.09	0.00918	1
표면처리	5.00	7.50	54	405	균열	신축이음	안전 성능	b	1.00	0.07	0.68	0.09	0.00428	11
정비	6.00	9.00	25	225	이물잔존	신축이음	안전 성능	b	1.00	0.07	0.68	0.09	0.00428	11
단면보수	0.15	0.22	165	36	박리	신축이음	안전 성능	c	1.00	0.07	0.68	0.18	0.00857	6
표면처리	15.00	5.63	54	304	균열	보호시설	안전 성능	b	1.00	0.02	0.68	0.09	0.00122	15
주입보수	1.50	2.25	65	146	균열	보호시설	안전 성능	c	1.00	0.02	0.68	0.18	0.00245	13
표면처리	0.40	0.60	54	32	균열부백태	보호시설	안전 성능	b	1.00	0.02	0.68	0.09	0.00122	15

다. 유지관리 전략 제안

관리주체는 관할 내 교량의 경제성(교통량, 투입비용, 향후교통량), 검토사항(시공성, 제 3 대상 위험도, 노선, 환경), 사고위험 등을 종합적으로 고려하여 다수의 시설물 중 보수의 우선순위가 높은 시설물을 결정하고, 개별시설물의 비용효과 분석을 통해 선정된 시설물 내의 부재별 보수·보강 우선순위를 결정하여 유지관리를 실시하는 것이 바람직할 것으로 판단된다.

다만, 부재별 우선순위를 선정할 때 부재 내의 손상의 경중을 고려한 것이 아닌, 부재별 총공사비와 해당 부재의 가중치를 비교하여 도출된 결론으로써 부재별 보수·보강의 효율성을 판단하는 것이므로 우선순위가 높은 부재라고 하더라도 그 부재가 주요손상을 포함하고 있다고 할 수는 없다. 그러므로 보수를 실시하고자 할 때 주요 손상에 대해 우선적으로 보수를 하고 순위별로 순차적으로 보수 조치를 취하도록 한다.

해당 교량은 종합성능평가 결과가 0.249으로 평가되었으며, 성능목표인 $0.20 \leq X < 0.26$ 을 만족하고 있는 것으로 조사되었고, 교량의 내구연한 증진을 위하여 경제성을 고려한 우선순위를 대상으로 보수를 시행하고 지속적인 유지관리를 실시한다면 구조물의 사용성을 확보하는데 문제가 없을 것으로 사료된다.

20.10 종합결론 및 건의사항

본 시설물은 경상북도 영천시 신녕면 연정리(상주영천고속도로 67.320~67.440km)에 위치한 교량으로서 총 연장 120.0m, 폭 27.0m, 상주방향 2차로, 영천방향 3차로로 시공되어, 2017년도에 준공되어 약 6년간 공용중인 교량 구조물이며, 시공자료 분석을 포함, 현장외관조사 및 시험, 상태평가 등을 통한 종합결론을 요약하면 다음과 같다.

본 과업은 “시설물의 안전 및 유지관리에 관한 특별법” (이하 “시설물안전법”이라 한다.)에 따른 성능평가를 시행하여 현장조사 및 각종시험에 의해 시설물의 성능을 종합적으로 평가하여 시설물의 객관적인 현재의 상태와 장래의 성능 변화를 파악·예측하고, 이를 통해 관리주체가 보수·개량·교체 등의 최적시기 결정 등 합리적 유지관리 전략을 마련하는 데에 있다.

20.10.1 종합결론

가. 현장조사 및 시험(상주방향)

1) 바닥판 하면

- 바닥판하면에 대한 외관조사 결과, 전회에 조사된 망상균열이 확인되었고, 손상의 진전은 없는 상태이다. 그 외의 추가 손상은 없는 것으로 조사되었다.
- 바닥판에 발생한 망상균열은 건조수축, 온도변화, 거푸집 조기탈거 등의 복합적인 원인에 의한 비구조적 소수의 미세균열로서 전회와 비교시 손상의 진전은 없는 상태이나, 표면보수를 실시하여 내구성을 확보하는 것이 바람직할 것으로 판단된다.

2) PSC Girder

- 거더에 대한 외관조사 결과, 기존손상인 박리, 박락 및 인양홀 파손이 확인되었고, 손상의 진전은 없는 상태이다. 그 외의 추가 손상은 없는 것으로 조사되었다.
- 거더 하면에 발생한 박리 및 박락의 경우, 장기공용, 교량받침 상부플레이트 시공시 충격 및 용접열에 의한 손상으로 추정되며, 손상의 진전 방지를 위한 단면보수 등의 조치를 취하는 것이 바람직 할 것으로 판단된다. 거더의 인양홀에 발생한 파손의 경우 거더 거치시 충격 등에 의한 손상으로 손상의 진전 방지 및 구조물의 내구성 증진을 위한 단면보수 등의 조치가 요망된다.

3) 가로보

- 가로보에 대한 외관조사 결과, 기존손상인 백태가 확인되었고, 손상의 진전은 없는 상태이다. 그 외의 추가 손상은 없는 것으로 조사되었다.
- 가로보에 발생한 백태의 경우 폼타이부 마감미흡, 장기공용, 수분접촉 등 복합적인 원인에

의해 발생한 손상으로 추정되며, 손상의 진전 방지를 위한 표면처리 등의 조치를 취하는 것이 바람직 할 것으로 판단된다.

4) 교대

- 교대에 대한 외관조사 결과, 기존손상인 백태가 확인되었고, 손상의 진전은 없는 상태이다. 금회 조사시, 교대(A2) 상면에 일부 체수가 조사되었다.
- 교대 홍벽에 발생한 백태의 경우, 균열부에 신축이음 하부로부터 유입된 우수 및 강우 등에 의해 균열부로 수분이 접촉하여 발생한 손상으로 진전 방지를 위한 표면처리 등의 조치가 필요하다.
- 체수의 경우 강우 및 신축이음 하부로부터 유입된 우수 등에 의한 것으로 주의관찰을 실시하는 유지관리가 필요하다.

5) 교각

- 교각에 대한 외관조사 결과, 기존손상인 균열(0.3mm미만), 박락, 표면오염이 확인되었고, 손상의 진전은 없는 상태이다. 금회 조사시, 교각(P3) 코핑부에 일부 망상균열이 조사되었다.
- 교각의 코핑부에 발생된 균열, 망상균열의 경우 대부분 폭 0.3mm미만의 미세균열로 건조수축, 온도 변화, 콘크리트의 재료특성 등에 의한 손상으로 추정된다. 상기 발생된 손상부의 경우 구조물의 안전성에 영향을 미칠만한 수준은 아니나, 손상의 진전 방지를 위한 표면처리 등의 조치가 요망된다.
- 박락의 경우 강재거푸집 설치를 위한 앵커 삽입부에 발생된 손상으로 강재거푸집 제거시 외부 충격 등에 의한 손상으로 판단된다. 기 발생된 손상부의 경우 손상의 진전 방지 및 구조물의 내구성 증진을 위한 단면보수 등의 조치를 취하는 것이 바람직 할 것으로 판단된다.
- 표면오염의 경우 외부 우수유입에 의한 손상으로 부재의 사용성 확보 차원의 표면처리 등의 조치가 요구된다.

6) 교량받침

- 교량받침에 대한 외관조사 결과, 기존손상인 무수축물탈 균열, 받침콘크리트 재료분리, 플레이트 부식이 확인되었고, 손상의 진전은 미미한 상태이다. 금회 정밀점검으로 무수축물탈 균열 및 플레이트 부식이 추가 조사되었다.
- 무수축물탈 일부구간 발생된 균열의 경우 건조수축 및 온도변화에 의한 손상으로 판단되며, 현재 손상정도가 경미하며, 교량받침의 거동에 영향을 미칠만한 손상은 아니나, 손상의 진전 방지를 위한 표면처리 등의 조치가 요망된다.
- 받침콘크리트 재료분리의 경우 시공초기 다짐부족에 의한 손상으로 손상의 진전 방지를 위한 단면보수 등의 조치가 필요할 것으로 판단된다.

- 플레이트 부식의 경우 공용기간 증가, 습기흡착 등에 의한 손상으로 판단되며, 교량받침의 거동에 영향을 미칠만한 손상은 아니나 손상의 진전 방지를 위한 채도장 등의 조치를 취하는 것이 바람직 할 것으로 판단된다.
- 연단거리 측정 결과, 전 개소 모두 실측 연단거리가 계산 연단거리를 상회하고 있는 것으로 측정되어 설계기준을 만족하고 있는 것으로 검토되었다.
- 계산여유량과 실측여유량의 비교·검토결과 가동여유량이 충분한 것으로 조사되었으며, 교량받침의 이탈 가능성은 없는 상태로 판단된다.

7) 신축이음장치

- 신축이음에 대한 외관조사 결과, 기존손상인 후타재 들뜸, 본체 이물질 퇴적이 확인되었고, 금회 점검시 후타재 파손이 추가 조사되었다. 신축이음의 가동상태는 양호한 상태이다.
- 신축이음에 발생한 후타재 들뜸 및 파손의 경우 공용기간 증가, 차량 통행하중 및 충격, 콘크리트 열화 등에 의한 손상으로 판단되며, 손상의 진전 방지를 위한 단면보수 등의 조치가 필요할 것으로 판단된다.
- 본체에 발생한 이물질 퇴적의 경우 차량통행으로 인한 비산먼지, 공용기간 증가 등에 의한 손상으로 신축이음의 원활한 거동을 위한 정비 등의 정비가 필요할 것으로 판단된다.
- 신축이음장치에 대한 실측유간은 바닥판, 거더, 신축이음 유간 중 여유량이 가장 작은 신축이음 유간으로 검토하였고, 검토온도에 대한 충분한 여유량을 확보하고 있는 것으로 평가되었다.

8) 교면포장

- 교면포장에 대한 외관조사 결과, 기존손상인 망상균열, 후타재 접속부 이격이 확인되었고, 금회 점검시 망상균열 및 접속부 포장파손이 조사되었다. 콘크리트 포장부의 망상균열, 접속부 이격은 전회와 비교시 진전은 미미한 상태이다.
- 교면포장에 발생한 망상균열의 경우 건조수축, 우수유입, 중차량 반복통행, 공용기간 증가 등의 복합적인 원인으로 인한 손상으로 판단되며, 손상의 진전 방지 및 차량의 주행성 확보를 위한 표면처리 등의 조치가 요망된다.
- 접속부 포장파손의 경우 중차량 반복통행, 공용기간 증가 등의 복합적인 원인으로 인한 손상으로 판단되며, 손상의 진전 방지 및 차량의 주행성 확보를 위한 단면보수 등의 조치가 요망된다.
- 후타재 접속부 이격의 경우 접속부 침하 등에 의한 손상으로 추정되며, 현재 손상 정도가 경미하며 차량의 주행성에 영향을 미칠만한 수준은 아니므로 주의관찰 후 손상의 진전 시 적절한 조치를 취하는 것이 바람직 할 것으로 판단된다.

9) 배수시설

- 배수시설에 대한 외관조사 결과, 배수구 막힘이 1개소 신규 조사되었다. 그 외의 배수구 및 배수관 상태는 양호한 상태이다.
- 배수구는 현재 전반적으로 양호한 상태이며, 금회 배수구 막힘이 1개소 조사되었다. 상기 손상은 공용기간 증가 및 비산물퇴적 등이 원인으로 주기적인 정비를 통한 유지관리가 필요하다.

10) 방호벽

- 방호벽에 대한 현장조사 결과, 기존손상인 중앙분리대 균열(0.3mm이상)이 확인되었고, 그 외의 손상은 없는 전반적으로 양호한 상태이다.
- 방호벽에 발생한 균열의 경우 장기공용, 건조수축 등의 복합적인 원인에 의한 손상으로 추정된다. 손상부의 경우 균열 폭이 0.3mm이상으로 우수유입시 철근부식 등의 추가손상이 발생할 수 있으므로 주입보수 등의 조치를 취하는 것이 바람직 할 것으로 판단된다.

11) 교량 점검시설

- 교각에 설치된 점검통로 조사 시 점검발판, 볼트 체결상태, 점검난간, 사다리 등을 중점적으로 조사하였으며, 전반적인 상태는 양호한 상태로 확인되었다.
- 점검시설은 현재 양호한 상태로 확인되었으며, 주기적인 점검을 통한 손상의 발생여부 확인 등의 유지관리가 요구된다.

12) 공중이 이용하는 부위

- 공중이 이용하는 부위중 추락방지시설은 방호벽, 도로포장, 도로부 신축이음부는 본문의 교면포장, 신축이음장치에 기입된 내용으로 대체하였으며, 환기구 등의 덮개는 미설치된 상태이다.

13) 내구성조사

- 반발경도법에 의한 압축강도 측정결과 상부구조(바닥판하면, 가로보) 27.3~28.1MPa, 상부구조(거더) 43.8~52.4MPa, 하부구조(교대) 25.5~27.1MPa, 하부구조(교각) 28.9~29.6MPa 로 측정 되었으며, 설계기준 압축강도(바닥판하면, 가로보: 27.0MPa, 거더: 40.0MPa, 교대: 24.0MPa, 교각: 27.0MPa)를 상회하는 것으로 판정되어, 콘크리트 강도는 공용년수 경과에 따른 강도 저하가 발생되지 않은 것으로 판단된다.
- 상부구조 탄산화깊이는 5.0mm, 하부구조 탄산화깊이는 7.0mm로 측정되었으며, 잔여깊이가 30mm이상을 확보하고, 세부지침 지침기준 "a"로 평가 되어 탄산화에 따른 철근의 부식발생 영향은 없는 것으로 판단된다.

나. 현장조사 및 시험(영천방향)

1) 바닥판 하면

- 바닥판하면에 대한 외관조사 결과, 전회외 조사된 망상균열 및 파손이 확인되었고, 손상의 진전은 없는 상태이다. 금회 조사시 콘크리트 파손 및 망상균열이 추가 조사되었다.
- 바닥판하면에 발생한 망상균열의 경우 건조수축, 온도변화 등에 의한 손상으로 폭 0.3mm미만의 표면균열로 판단된다. 기 발생한 손상부의 경우 손상의 진전 방지 및 구조물의 내구성 증진을 위한 표면처리 등의 조치를 취하는 것이 바람직 할 것으로 판단된다.
- 파손의 경우 바닥판 단부쪽 손상으로 유간부쪽 등의 손상이 없고, 시공시 외부충격에 의한 손상으로 추정되며 내구성 확보를 위한 단면보수 등의 조치가 요구된다.

2) PSC Girder

- 거더에 대한 외관조사 결과, 손상이 없는 전반적으로 양호한 상태로 조사되었다.
- 거더는 현재 전반적으로 양호한 상태로 조사되었다. 거더의 경우 교량의 주요부재로 콘크리트 손상(박리, 박락, 파손, 균열 등)에 대해 주기적인 점검을 실시하는 유지관리가 필요하다.

3) 가로보

- 가로보에 대한 외관조사 결과, 콘크리트 박리가 신규 조사되었다. 그 외의 가로보는 전반적으로 양호한 상태로 확인되었다.
- 가로보에 발생한 박리의 경우 장기공용, 거푸집 탈거시 충격 등의 원인으로 발생한 손상으로 판단되며, 교량의 내구성 확보를 위해 단면보수를 실시하는 유지관리가 요망된다.

4) 교대

- 교대에 대한 외관조사 결과, 기존손상인 백태가 확인되었고, 손상의 진전은 없는 상태이다. 금회 조사시, 교대(A2) 백태가 추가 조사되었다.
- 교대에 발생한 백태의 경우, 장기공용에 의한 지속적인 수분접촉, 신축이음 하부로부터 유입된 우수에 의한 손상으로 판단되며, 현재 손상정도는 경미하나 손상의 진전 방지를 위한 표면처리 등의 조치가 필요할 것으로 판단된다.

5) 교각

- 교각에 대한 외관조사 결과, 기존손상인 균열(0.3mm미만), 표면오염이 확인되었고, 손상의 진전은 없는 상태이다. 금회 조사시, 교각(P3) 코핑부에 일부 망상균열이 조사되었다.
- 교각의 코핑부에 발생한 균열, 망상균열의 경우 대부분 폭 0.3mm미만의 미세균열로 건조수축, 온도

변화, 콘크리트의 재료특성 등에 의한 손상으로 추정된다. 상기 발생한 손상부의 경우 구조물의 안전성에 영향을 미칠만한 수준은 아니나, 손상의 진전 방지를 위한 표면처리 등의 조치가 요망된다.

- 표면오염의 경우 외부 우수유입에 의한 손상으로 부재의 사용성 확보 차원의 표면처리 등의 조치가 요구된다.

6) 교량받침

- 교량받침에 대한 외관조사 결과, 기존손상인 무수축몰탈 균열, 받침콘크리트 재료분리가 확인되었고, 손상의 진전은 미미한 상태이다. 금회 정밀점검으로 플레이트 부식이 추가 조사되었다.
- 무수축몰탈 일부구간 발생한 균열의 경우 건조수축 및 온도변화에 의한 손상으로 판단되며, 현재 손상정도가 경미하며, 교량받침의 거동에 영향을 미칠만한 손상은 아니나, 손상의 진전 방지를 위한 표면처리 등의 조치가 요망된다.
- 받침콘크리트 재료분리의 경우 시공초기 다짐부족에 의한 손상으로 손상의 진전 방지를 위한 단면보수 등의 조치가 필요할 것으로 판단된다.
- 플레이트 부식의 경우 공용기간 증가, 습기흡착 등에 의한 손상으로 판단되며, 교량받침의 거동에 영향을 미칠만한 손상은 아니나 손상의 진전 방지를 위한 재도장 등의 조치를 취하는 것이 바람직 할 것으로 판단된다.
- 연단거리 측정 결과, 전 개소 모두 실측 연단거리가 계산 연단거리를 상회하고 있는 것으로 측정되어 설계기준을 만족하고 있는 것으로 검토되었다.
- 계산여유량과 실측여유량의 비교·검토결과 가동여유량이 충분한 것으로 조사되었으며, 교량받침의 이탈 가능성은 없는 상태로 판단된다.

7) 신축이음장치

- 신축이음에 대한 외관조사 결과, 기존손상인 후타재 균열 및 박리가 확인되었고, 추가 발생한 손상은 없는 것으로 조사되었다. 신축이음의 가동상태는 양호한 상태이다.
- 신축이음 후타재에 발생한 균열의 경우 건조수축 및 온도변화 등에 의한 손상으로 판단되며, 신축이음장치의 거동에 영향을 미칠만한 손상은 아니나, 손상의 진전 방지를 위한 표면처리 등의 조치가 필요할 것으로 판단된다.
- 후타재 박리의 경우 공용기간 증가, 차량 통행하중 및 충격, 콘크리트 열화 등에 의한 손상으로 판단되며, 손상의 진전 방지를 위한 단면보수 등의 조치가 필요할 것으로 판단된다.
- 본체에 발생한 이물질 퇴적의 경우 차량통행으로 인한 비산먼지, 공용기간 증가 등에 의한 손상으로 신축이음의 원활한 거동을 위한 정비 등의 정비가 필요할 것으로 판단된다.
- 신축이음장치에 대한 실측유간은 바닥판, 거더, 신축이음 유간 중 여유량이 가장 작은 신축이음 유간으로 검토하였고, 검토온도에 대한 충분한 여유량을 확보하고 있는 것으로 평가되었다.

8) 교면포장

- 교면포장에 대한 외관조사 결과, 손상이 없는 양호한 상태인 것으로 조사되었다.
- 교면포장은 현재 손상이 없는 양호한 상태이며, 주기적인 점검을 통한 신규손상 발생 유무를 확인하는 등의 유지관리가 요구된다.

9) 배수시설

- 배수시설에 대한 외관조사 결과, 손상이 없는 양호한 상태인 것으로 조사되었다.
- 배수시설은 현재 양호한 상태이며, 공용기간 경과 및 차량통행에 의한 비산물퇴적 등의 원인으로 이물질퇴적, 그로인한 체수, 배수관 부식 등의 손상이 발생할 수 있으므로, 주기적인 정비를 통한 유지관리가 필요하다.

10) 방호벽

- 방호벽에 대한 외관조사 결과, 기존손상인 균열(0.3mm미만) 및 균열부백태가 확인되었고, 금회 정밀조사로 일부 균열, 백태가 추가 조사되었다. 그 외의 방호벽은 전반적으로 양호한 상태이다.
- 방호벽에 발생한 횡방향 균열(0.3mm미만)의 경우 포장부에서 일정한 높이에서 발생하였으며, 균열의 규모, 방향성 등을 고려할 때 소성침하에 의한 균열인 것으로 판단된다. 신규발생한 균열(0.3mm이상)의 경우 장기공용, 건조수축 등의 복합적인 원인에 의한 손상으로 추정된다. 구조물의 내구성에 영향을 미칠만한 수준은 아니나 손상의 진전 방지를 위한 표면처리, 주입 보수 등의 조치를 취하는 것이 바람직 할 것으로 판단된다.
- 균열부백태의 경우 균열부 우수유입에 의한 손상으로 손상의 진전 방지를 위한 표면처리 등의 조치가 요망된다.

11) 교량 점검시설

- 교각에 설치된 점검통로 조사 시 점검발판, 볼트 체결상태, 점검난간, 사다리 등을 중점적으로 조사하였으며, 전반적인 상태는 양호한 상태로 확인되었다.
- 점검시설은 현재 양호한 상태로 확인되었으며, 주기적인 점검을 통한 손상의 발생여부 확인 등의 유지관리가 요구된다.

12) 공중이 이용하는 부위

- 공중이 이용하는 부위중 추락방지시설은 방호벽, 도로포장, 도로부 신축이음부는 본문의 교면포

장, 신축이음장치에 기입된 내용으로 대체하였으며, 환기구 등의 덮개는 미설치된 상태이다.

13) 내구성조사

- 반발경도법에 의한 압축강도 측정결과 상부구조(바닥판하면, 가로보) 27.2~28.2MPa, 상부구조(거더) 42.0~49.8MPa, 하부구조(교대) 25.3~27.0MPa, 하부구조(교각) 28.4~28.8MPa 로 측정 되었으며, 설계기준 압축강도(바닥판하면, 가로보: 27.0MPa, 거더: 40.0MPa, 교대: 24.0MPa, 교각: 27.0MPa)를 상회하는 것으로 강도 저하가 없는 것으로 판단된다. 따라서, 금회 시험을 실시한 콘크리트 강도는 공용년수 경과에 따른 강도 저하가 발생되지 않은 것으로 판단된다.
- 상부구조 탄산화깊이는 4.0mm, 하부구조 탄산화깊이는 6.0mm로 측정되었으며, 잔여깊이가 30mm이상을 확보하고, 세부지침 지침기준 "a"로 평가 되어 탄산화에 따른 철근의 부식발생 영향은 없는 것으로 판단된다.

20.10.2 성능평가 결과

【표 20.10.1】 종합성능평가 결과

시설물 종합성능 평가 결과 산정표			
시설물명	신녕교		
평가구분	성능평가점수 (X_n)	평가등급	성능간 중요도 (W_n)
안전성능 평가	0.172	b	0.68
내구성능 평가	0.133	b	0.19
사용성능 평가	0.824	e	0.13
종합평가 결과	• 종합 성능평가지수(E) $= \sum(\text{성능별 결함도 점수}(E_n) \times \text{성능간 가중치}(W_n))$ $= 0.220 \times 0.68 + 0.133 \times 0.19 + 0.824 \times 0.13 = 0.249$ • 종합 성능평가지수(E) : 0.249 • 종합성능평가 결과 : B등급		

20.10.3 종합결론

- 신녕교는 약 6년의 공용기간이 경과한 교량시설물로 외관조사결과 대체로 양호한 상태를 유지하고 있으나, 바닥판 철근노출, 교대 균열, 교각 들뜸, 교량받침 플레이트 부식, 교면포장 접속부 파손 등의 손상은 공용기간 경과시 손상의 진전 및 2차 손상 발생 우려가 있으므로 구조물의 내구성 및 사용성 향상을 위한 적절한 조치를 취하는 것이 필요하다.

- 종합성능평가를 실시한 결과, B등급(0.249)으로 평가되어 B등급(결함도 범위 : $0.20 \leq X < 0.26$)인 성능목표를 달성한 상태이므로 성능평가 보수 우선순위 정보를 활용하여 예산범위 내에서 적절한 보수공사가 지속적으로 시행된다면 성능목표 상태의 시설물 유지관리가 가능할 것으로 판단된다.

20.10.4 사용제한의 필요성 여부

- 내구성능의 현저한 저하 또는 구조적 안전성에 문제가 될 만한 사항은 발생되지 않은 상태에서 시설물의 사용제한은 필요치 않은 것으로 검토되었다.

20.10.5 유지관리 시 특별한 관리가 요구되는 사항

- 교면포장 망상균열은 주기적인 점검을 실시하는 유지관리가 필요하다.

20.10.6 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.

