

17. 배골교

17.1 시설물 개요

17.2 자료수집 및 분석

17.3 현장조사

17.4 콘크리트 내구성조사

17.5 안전성능 평가

17.6 내구성능 평가

17.7 사용성능 평가

17.8 종합성능평가

17.9 유지관리 전략제안

17.10 종합결론 및 건의사항

17. 배골교

17.1 시설물의 개요

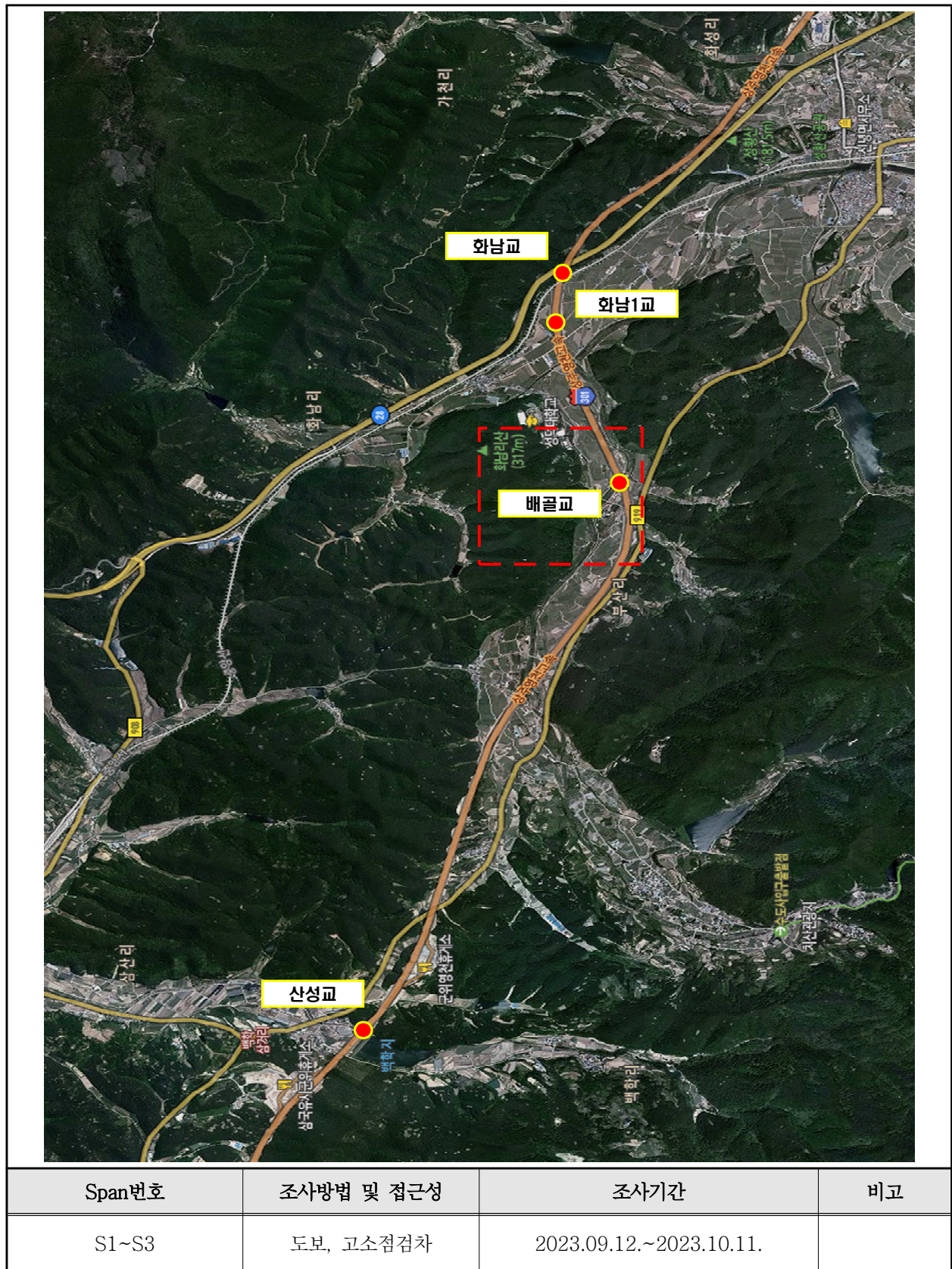
본 시설물은 경상북도 영천시 신녕면 부산리(상주영천고속도로 61.982~62.087km)에 위치한 교량으로서 총 연장 105.0m, 폭 24.5m, 왕복 4차로로 시공되어 있다.

17.1.1 일반사항

【표 17.1.1】 배골교 일반사항

구 분		내 용		구 분		내 용	
시설물번호		BR2017-0000257		관리번호		SY BR.21	
시설물위치		경상북도 영천시 신녕면 부산리		준공년월일		2017. 06. 27	
관리이정		61.982~62.087km		공사이정		6.424~6.529km	
설계하중		DB-24		노 선 명		고속국도 301호선	
제원	연장	L=105.0m, (3@35m=105m)					
	폭	B=24.5m, 4차로					
구조 형식	상부	PSC BEAM		기초 형식	교 각	직접기초	
	하부	T형			교 대	말뚝기초	
교량반침		탄성고무반침		신축이음		핑거조인트	
교차시설물		신녕천		통과높이		5.5m	
부착시설내용		-					
시 공 자		경남기업(주)		관리주체		상주영천고속도로(주)	

17.1.2 위치도 및 전경사진

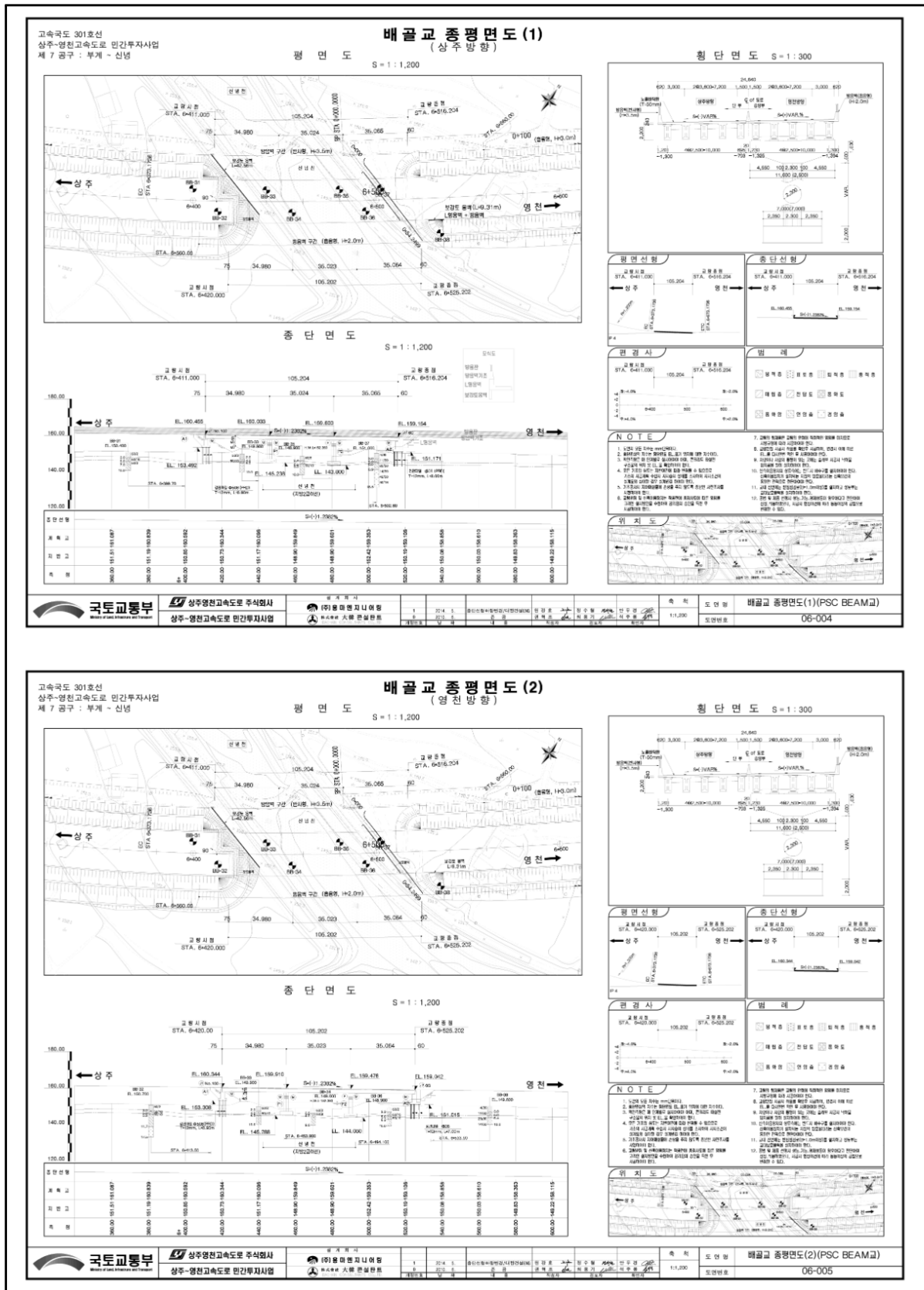


【그림 17.1.1】 위치도

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

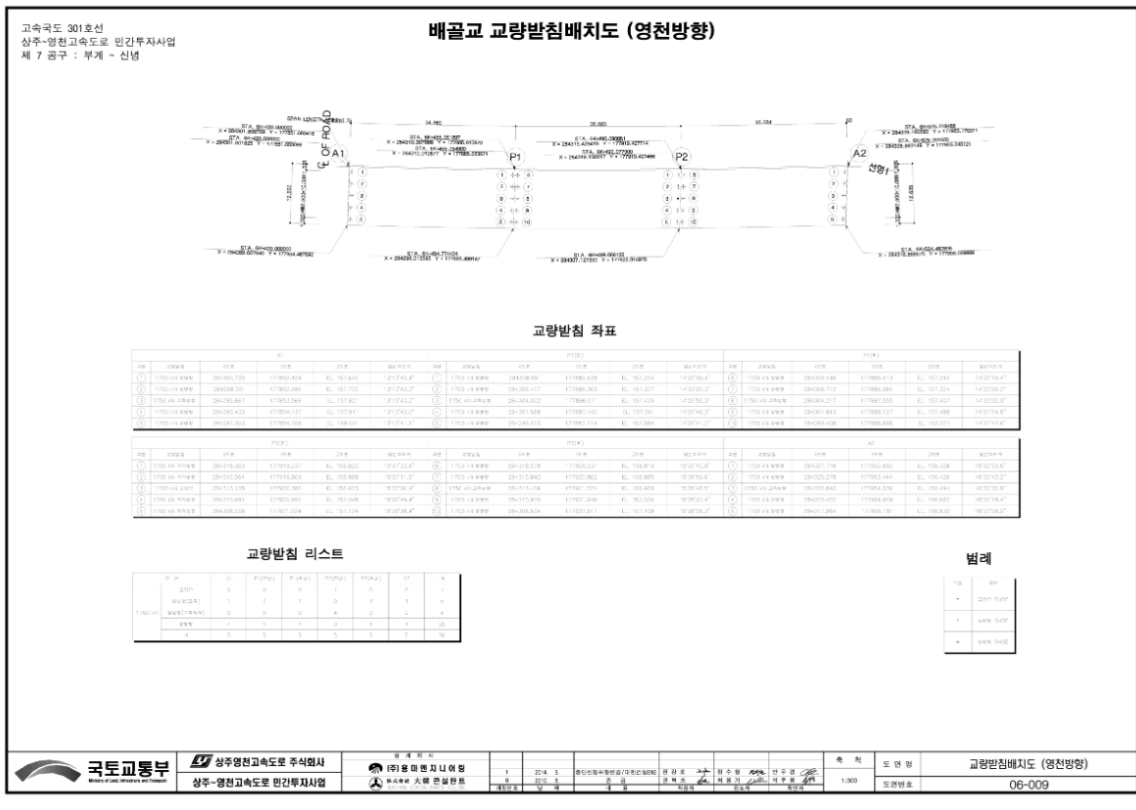
【그림 17.1.2】 부재별 현황

17.1.3 시설물 일반도

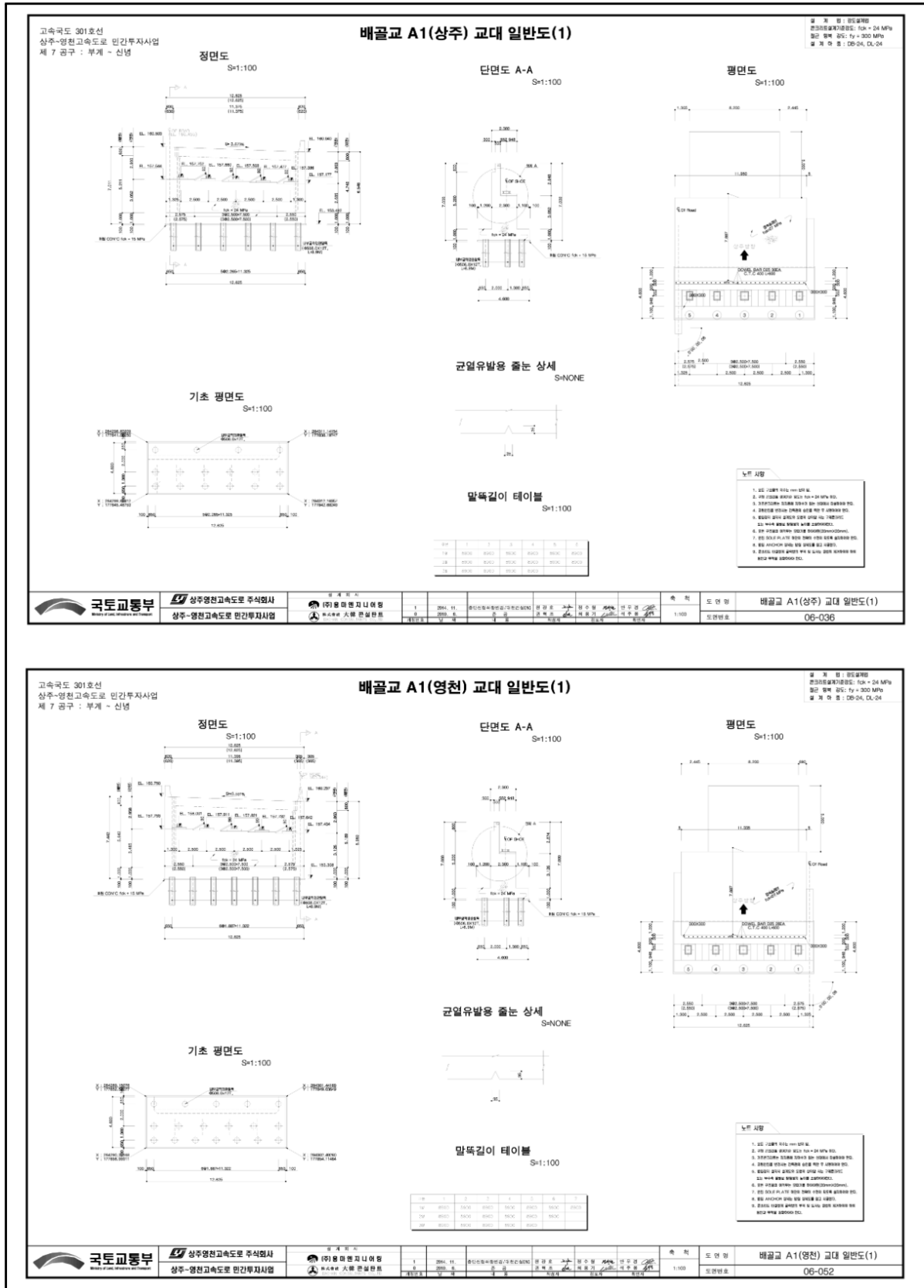


【그림 17.1.3】 종평면도





【그림 17.1.5】 교량받침 배치도



정면도
S=1:100

단면도 A-A
S=1:100

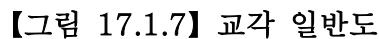
평면도
S=1:100

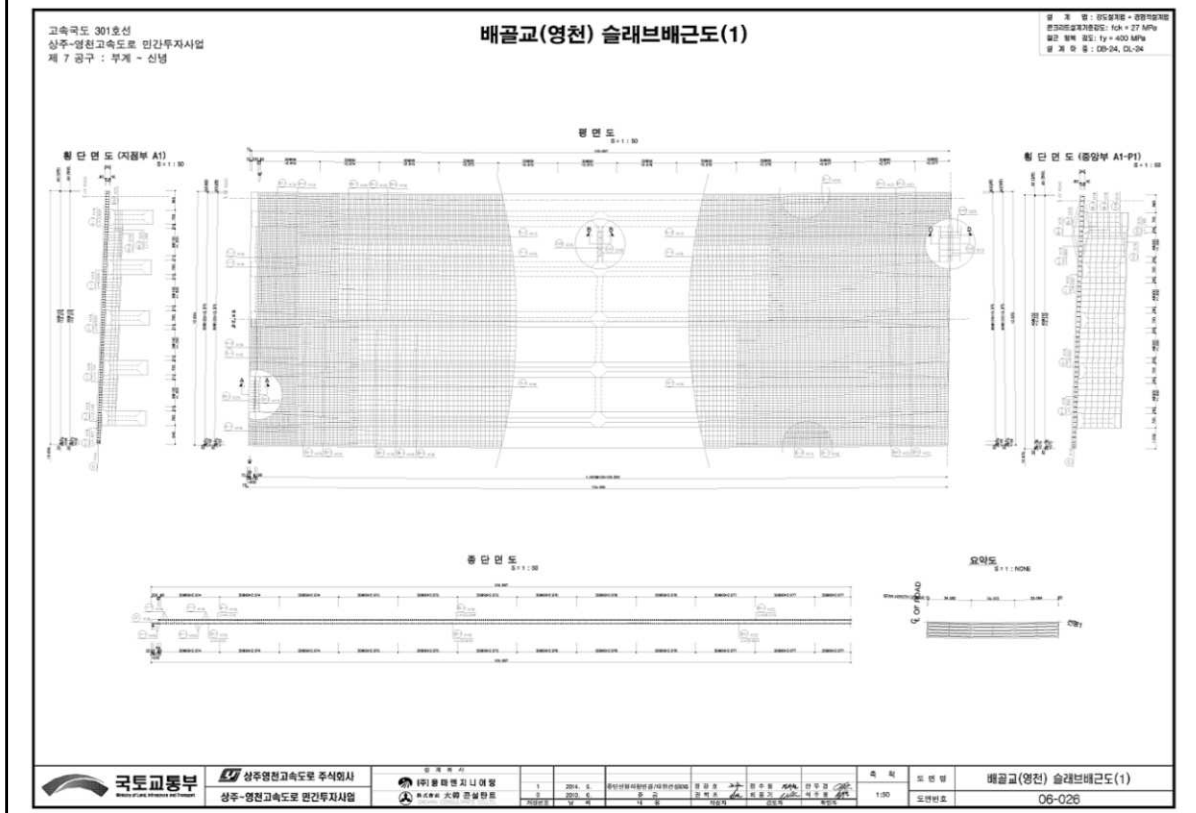
국토교통부
상주영천고속도로 주식회사
상주-영천고속도로 민간투자사업

설 계 원 : 영진엔지니어링
구조설계기준(기준도): 10.30 ~ 04.04
기준: 설계: 10.30 ~ 04.04
설 계 자: 영진엔지니어링

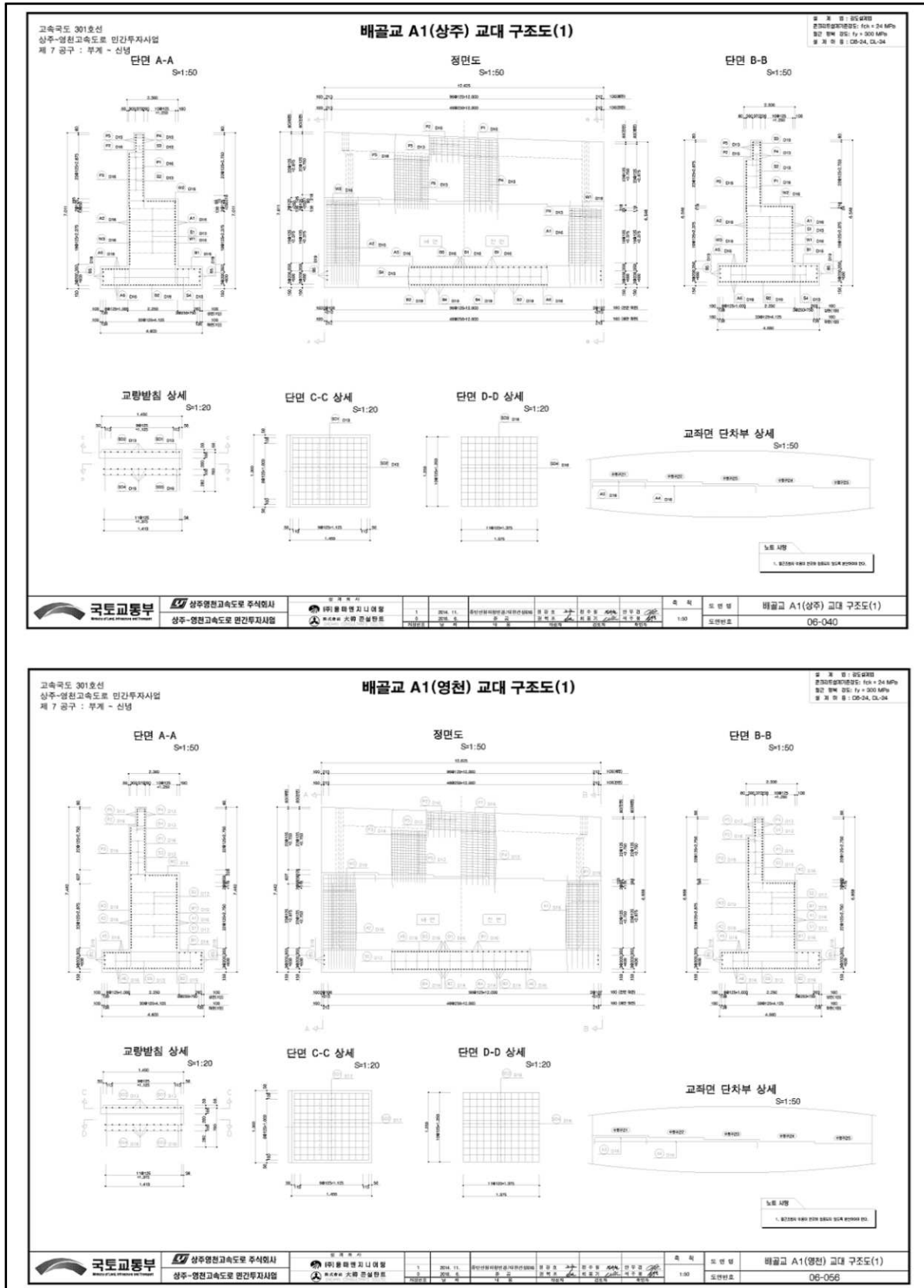
배골교 A1(영천) 교대 일반도(1)
06-052

【그림 17.1.6】 교대 일반도

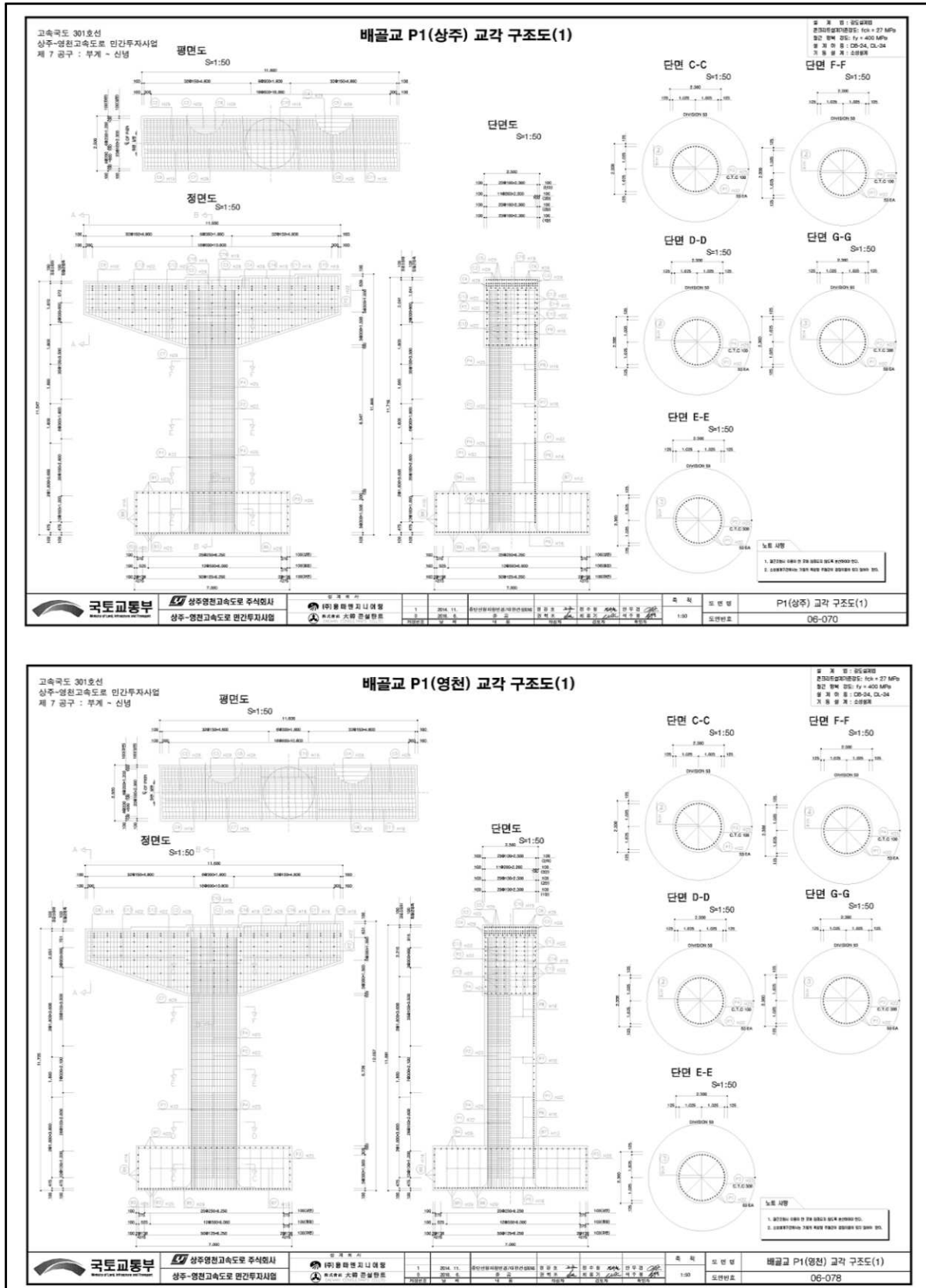




배골교- 11



【그림 17.1.9】 교대 배근도



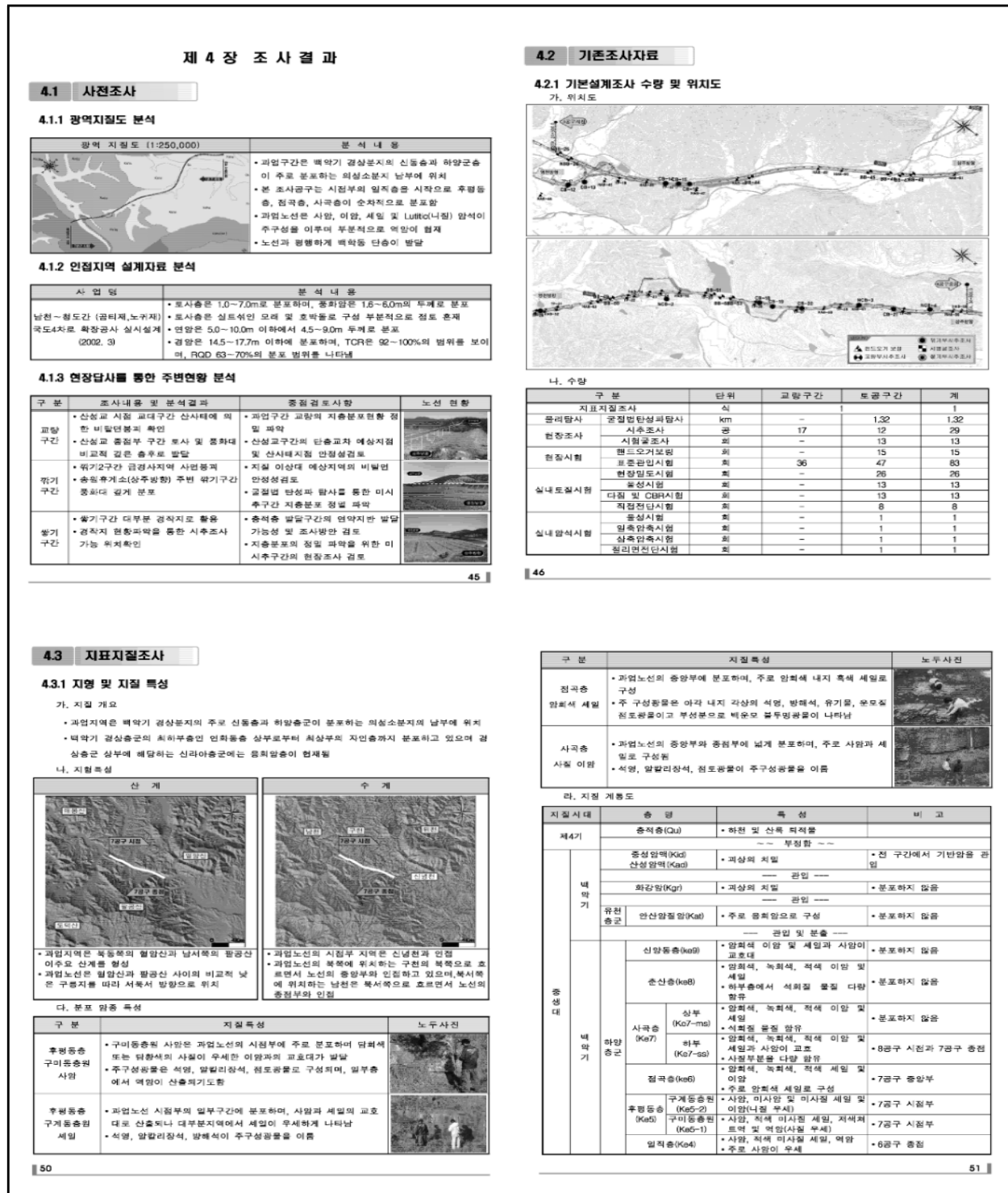
【그림 17.1.10】 교각 배근도

17.2 자료수집 및 분석

본 과업대상 구조물의 건설당시 주요 현황을 파악하기 위해 “상주영천고속도로 민간투자산업 건설공사 7공구”의 설계 및 준공도서 등을 검토하여 주요 현황을 요약하여 수록하였다.

17.2.1 설계자료 검토

가. 지형 및 지질



나. 지반 및 지질 조사보고서

제 1 장 조 사 개 요

1.1 조사명

• 상주-영천 고속도로 민간투자사업 제 7공구 지반조사

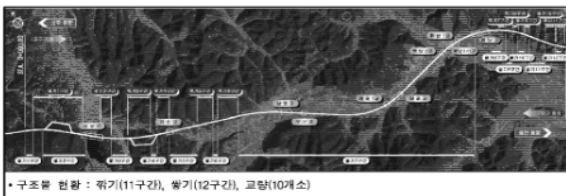
1.2 조사목적

- 계획노선의 지반공학특성 고려한 조사계획 수립
- 선정된 계획노선을 대상으로 구조물별 특성을 고려한 현장조사현황조사 및 실내시험 실시
- 지층의 구성상태 지반공학특성 특성 및 지반조건 파악
- 조사된 자료를 종합·분석하여 합리적이고 경제적인 설계 및 시공에 필요한 공학적 자료 제공

1.3 조사범위

위 치	• 시험 : 경상북도 군위군 부계면 장항리(STA. 0+000) (X=287099.61, Y=172291.09) • 종점 : 경상북도 영천시 신녕면 화성리(STA. 9+800) (X=286866.14, Y=181553.04) • 연장 : 9.80km	
특 성	• 국토 동남부 5개 고속도로를 연결하는 제2경부축(상주-영천) 고속도로 건설 • 대구~포항, 대구~부산고속도로 등의 건설로 인한 대구, 구미권 교통수요 분산 • 민간과 참여와 효율로 정부재정자원의 효율적 집행 도모	

1.4 위치도



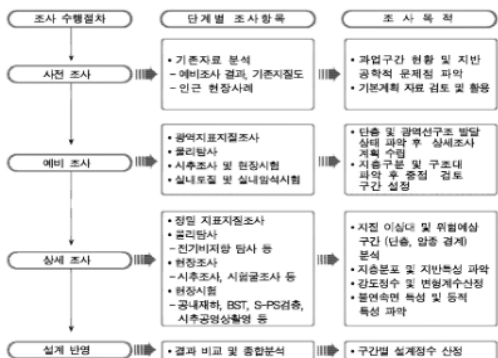
제 2 장 조 사 계 획

2.1 조사 기본방향 및 수행흐름

2.1.1 조사 기본방향



2.1.2 조사 수행 흐름도



제 7 장 비탈면 안정성 검토

7.1 개요

7.1.1 검토목적

본 검토는 계획노선에 계획되어 있는 뚝기 및 뚝기 비탈면 중 종횡기능을 지닌 대략기 비탈면과 고층기 비탈면에 대하여 설계시 지반공학적인 측면에서 조사 및 시험을 실시하고 이를 분석 파악 후 토질 및 암반상태와 안정성을 고려한 안정 비탈면기능이 결정 및 대책 등을 검토하여 경제적인 비탈면 설계방안을 제시하는데 그 목적이 있다.

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

7.1.2 검토내용

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

- 현장조사 적정성 분석 및 비탈면 설계정수 산정
- 실내시험 적정성 분석 및 비탈면 설계정수 산정
- 합리적인 비탈면 기울기 검토
- 비탈면 안전대책 및 보강방안 검토

7.2

7.2.1 선정기준

과업구간에 계획되는 비탈면 중 총괄기 구간의 검토대상 선정은 일반적으로 총괄기 높이가 10m 이상, 뚝기구간은 절취비탈면 높이가 20m 이상 되는 비탈면을 원칙으로 하였으며, 그 외 현장 조건 및 토질조건에 따른 대상은 다음의 기준에 따라 선정하였다.

제2장 지반조사

32 지반조사 범위도

제 5 장 교량구간 지반특성 분석 및 설계적용

제 5 장 교량구간 지반특성 분석 및 설계적용

5.1 기본방향

조 사 항 목	조 사 기 준
지층현황	• 시추조사 및 현장시험, 실내시험을 실시하여 지층분포상태 파악 • 지층별 심도 및 공학적 특성을 파악하고 기초 위치 선정 및 기초 안정성 평가 • 현장 및 실내시험 종합 성과분석을 통한 신뢰성 있는 설계장수 선정
지층분석	• 지층상태를 파악하기 위하여 불리탐사, 시추조사 및 공대음파시험 수행 • 지형 및 인공 등으로 인한 미시구조에 불리탐사를 수행하여 지층에 대한 정밀 분석 수행
내진검토	• S-PS 검증 및 실내시험 등을 통하여 선정된 동전단계수, 동탄성계수, 동처지계수를 내진해석 입력자료 활용

5.2 조사위치 및 수량

교량명	상선교	차선교	남원교	부안교	매곡 1교	매곡교	화남 2교	화남 1-1교	화남 1교	화남교	계
시추조사	10	2	8	2	2	8	2	2	4	8	48
탄성파탐사	0.23	-	-	-	-	-	-	-	-	0.23	0.49
전기비저항	0.54	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0.54
MASW	1	-	-	-	1	-	-	-	-	1	3
제하시험	3	-	2	-	2	-	-	-	-	2	9
천대시험	1	-	1	-	-	-	-	-	-	2	2
S-PS 검증	2	-	2	-	2	-	-	-	-	2	8
실내시험	• 토질응집시험 19회 • 압축강도시험 19회, 침축압축시험 19회, 점하중시험 98회										

143

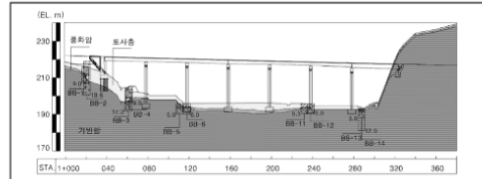
상주-영천 고속도로 민간투자사업 실시계획

5.3 지층 분포 특성

가. 산성교

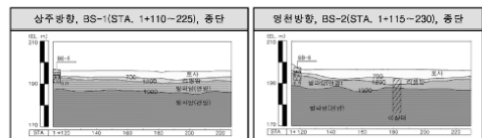


1) 시추조사



- 퇴적/불적층은 점토질 모래 및 전석으로 0.8~2.3m 두께로 분포하며, N치는 1130~2430 입
- 용화토는 점토질 모래 및 점토로 1.1~7.4m 두께로 분포하며, N치는 1230~5011 입
- 용화암은 0.2~1.0m 두께로 분포하며 N치는 5010~5011 입
- 기반암은 0.5~7.4m 심도에서 용화암, TCR-50~100%, RQD-0~92%

2) 굴절법탄성파탐사



144

상주-영천 고속도로 민간투자사업 실시계획

5.4 지반의 공학적 특성 분석

가. 토질 분석

1) 교량구간

구 분	구 분	심도 (m)	지층	함수비 (%)	비 중	Atterberg Limit		Sieve Analysis(%)					USCS
						LL(%)	PI(%)	#4	#10	#40	#200	0.075mm	
산성교	BB-2	3.0	중회토	18.0	2.68	36.5	17.8	100	98.3	92.6	72.1	16	CL
		6.0		11.6	2.69	37.2	17.1	100	97.0	86.5	65.1	16	CL
	BB-4	4.0	중회토	15.2	2.69	37.6	19.3	100	96.8	89.1	70.8	17	CL
	BB-5	2.0	중회토	21.7	2.68	35.9	16.4	100	96.4	86.0	47.4	8	SC
차선교	BB-17	1.0	중회토	10.4	2.68	36.7	16.9	97.2	93.1	78.6	41.5	5	SC
	BB-18	2.0	중회토	11.2	2.68	37.0	17.6	100	97.9	82.8	44.2	4	SC
남원교	BB-19	4.0	중회토	25.1	2.68	41.4	20.3	100	94.6	74.0	38.7	5	SC
		8.0		18.4	2.69	35.2	8.6	100	97.2	89.6	71.7	10	ML
	BB-22	3.0	중회토	23.2	2.69	37.5	9.0	90.6	86.1	83.9	76.7	13	ML
		5.0		15.0	2.69	39.5	11.3	100	96.0	92.4	78.1	14	ML
	BB-24	5.0	중회토	12.4	2.67	NP	-	100	93.6	76.9	31.4	-	SM
매곡1교	BB-29	3.0	퇴적층	16.4	2.64	NP	-	41.6	33.2	25.9	15.3	-	GM
매곡교	BB-31	4.0	중회토	17.2	2.69	39.4	11.8	100	99.2	96.7	87.6	14	ML
	BB-37	4.0	중회토	12.4	2.66	NP	-	90.5	85.6	68.3	18.4	-	SM
화남1교	BB-43	3.0	퇴적층	17.2	2.66	NP	-	60.4	52.8	36.3	19.5	-	SM
	BB-45	2.0	퇴적층	18.2	2.67	NP	-	59.4	50.8	39.4	21.4	-	SM
	BB-48	2.0	퇴적층	13.5	2.65	NP	-	41.7	33.0	25.8	14.6	-	GM
화남교	BB-50	2.0	퇴적층	20.8	2.70	44.5	22.0	89.2	87.0	85.6	79.8	18	CL
	BB-53	2.0	중회암	13.0	2.68	35.8	16.2	91.8	87.3	75.4	37.4	3	SC

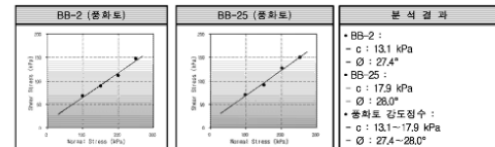
- 퇴적층 : 함수비 13.5~20.8%, 비중 2.64~2.70, 통일분류상 SM, GM, CL에 해당됨
- 용화토 : 함수비 10.4~25.1%, 비중 2.66~2.69, 통일분류상 CL, SC, ML, SM에 해당됨
- 용화암 : 함수비 13.0%, 비중 2.68, 통일분류상 SC에 해당됨

150

제 5 장 교량구간 지반특성 분석 및 설계적용

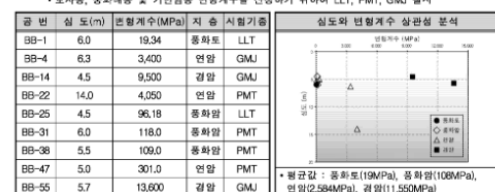
나. 강도 특성 분석

- 용화대응 강도정수 산정을 위해 시추공단시험 실시



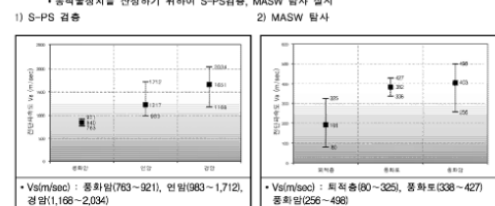
다. 변형 특성 분석

- 토사층, 용화대응 및 기반암층 변형계수를 산정하기 위하여 LLT, PMT, GMJ 실시



라. 동적 특성 분석

- 동적물성치를 산정하기 위하여 S-PS검증, MASW 탐사 실시



151

다. 구조계산서 및 내진설계

1. 설계기준

1.1 교량제형

- 1) 교량명 : 배골교 (SEG 1)
- 2) 교량종류 : 1 통교 (DB-24 및 DL-24 적용)
- 3) 교량형식 : PSC BEAM교
- 4) 교량연장 : 35.055 + 35.024 + 35.125 = 105.205 m
- 5) 교량폭원 : 11.995 m
- 6) 기저지각 : 2.500 m
- 7) 사 각 : 90.0 °

1.2 하중

- 1) 고정하중 (☞ 도.설 2.1.2)

- ① 철근 콘크리트 : $W_{DL} = 25.0 \text{ kN/m}^2$
- ② 무근 콘크리트 : $W_{DL} = 23.5 \text{ kN/m}^2$
- ③ 포 장 : $W_{DL} = 23.5 \text{ kN/m}^2$

- 2) 활하중 (☞ 도.설 2.1.3)

- ① DB-24 : $P_1 = 96.0 \text{ kN}$

- $P_2 = 24.0 \text{ kN}$

- ② DL-24 : $P_1 = 12.7 \text{ kN/m}$

- $P_2 = 108.0 \text{ kN}$

- $P_3 = 156.0 \text{ kN}$

- ③ 충격계수 : $I = 15 / (40 + L) \leq 0.3$ (☞ 도.설 2.1.4)

1.3 사용재료

1) SAE 콘크리트

- ① 설계 기준 강도 : $f_{ck} = 27.0 \text{ MPa}$

- ② 허용 응입축강도 : $f_{tk} = 0.4 \cdot f_{ck} = 11.0 \text{ MPa}$

- ③ 탄 성 계 수 : $E_c = 0.077mc^{1.5} \cdot \sqrt{f_{cu}} = 26693.4 \text{ MPa}$, $I_{cur} = f_{ck} \cdot B \text{ (MPa)}$

2) 철 근

- ① 항복 강도 : $f_y = 400.0 \text{ MPa}$

- ② 탄성 계수 : $E_s = 200000 \text{ MPa}$

1.4 참고문헌

- 1) 도로교 설계 기준 (한국도로교통학회, 2010) (☞ 도.설 기)
- 2) 도로교 설계기준 해설편 (대한토목학회, 2008) (☞ 도.설 해)
- 3) 콘크리트 구조 설계 기준 (한국콘크리트학회, 2007) (☞ 콘.설)
- 4) 도로설계요령 (한국도로공사, 2002) (☞ 도.요)
- 5) 도로설계편람 (국토해양부, 2000) (☞ 도.편)

3. 바닥판의 설계

3.1 바닥판 설계

- 바닥판의 유효지간장 산정 (☞ 도.설 4.7.3)

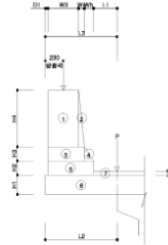
상부틀렌지폭 / 바닥판두께 = $0.760 / 0.240 = 3.167 < 4$ 이므로,

바닥판 유효지간장 인접한 상부틀렌지 끝단 사이의 중간격으로 산정한다.

3.1.1 캔틸레버부

3.1.1.1 좌측 캔틸레버부

(1) 설계단면



무근콘크리트 단위중량	23.500 kN/m³	H1 = 0.240 m	D1 = 0.030 m
콘크리트 단위중량	25.000 kN/m³	H2 = 0.175 m	W1 = 0.000 m
노출표장 단위중량	23.500 kN/m³	H3 = 0.175 m	W2 = 0.000 m
설계 속도	100.0 km/h	H4 = 0.700 m	W3 = 0.400 m
트럭의 1후륜하중 (Pr)	96.0 kN	H5 = 0.050 m	W4 = 0.070 m
곡선 반경 (R)	∞ m		W5 = 0.120 m
방음벽높이	3.500 m		L1 = 0.305 m
			L2 = 0.925 m
			L3 = 0.820 m

가) 고정하중

NO.	작 용 하 중 (kN)	거리 (m)	모멘트(kN·m)
1	$0.4 \times 0.7 \times 25 = 7.000$	0.696	4.868
2	$1/4 \times 0.07 \times 0.7 \times 25 = 0.613$	0.472	0.289
3	$0.47 \times 0.175 \times 25 = 2.056$	0.660	1.357
4	$1/4 \times 0.12 \times 0.175 \times 25 = 0.263$	0.365	0.101
5	$0.59 \times 0.175 \times 25 = 2.581$	0.600	1.549
6	$0.925 \times 0.24 \times 25 = 5.550$	0.463	2.567
7	$0.305 \times 0.05 \times 23.5 = 0.358$	0.153	0.055
8	방음벽 : 교축방향 단위 길이당 자중	$= 1.152 \times 0.696$	0.801
TOTAL		19.573	11.583

∴ $M_{DL} = 11.583 \text{ kN} \cdot \text{m}$

1. 설계조건

1) 일반조건

- (1) 교량형식 : PSC BEAM
- (2) 교량연장 : $L = 35.055 + 35.024 + 35.125 = 105.205 \text{ m}$
- (3) 교량폭원 : $B = 11.995 \text{ m}$
- (4) 교량형식 : T형 교각

2) 내진 설계조건

- (1) 내진등급 : I 등급
- (2) 가속도계수 : $A = 0.154$ [지진구역계수 : 0.110, 위험도계수 : 1.400]
- (3) 지반계수 : $S = 1.200$ [지반종류 II]
- (4) 방진형식 : 탄성방진

3) 설계강도 및 탄성계수

구 분		f_{ck} (MPa)	f_y (MPa)	E_c (MPa)	$n=E_s/E_c$	
상부	바닥판	27	-	26693	7	
	거 다	40	-	31879	6	
하부	교 다	24	300	24000	8	
	교각	두부분	27	400	25500	8
		기둥	27	400	25500	8
		기초	27	400	25500	8

- 강재 탄성계수 : $E_s = 200000.0 \text{ MPa}$

4) 해석 방법

다중모드 스펙트럼 해석법

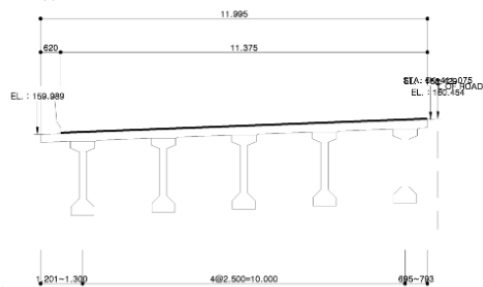
5) 참고 문헌

- (1) 도로교 설계 기준 : 한국도로교통학회 (2010)
- (2) 콘크리트구조 설계기준 : 한국콘크리트학회 (2007)
- (3) 도로교 표준시방서 : 국토해양부 (2000)
- (4) 콘크리트교 표준시방서 : 국토해양부 (2000)
- (5) 고속도로교량의 내진설계지침 : 한국도로공사 (2000)

3. 단면특성

1) 상부구조

(1) 횡단면도



(2) 거단 단면자료

구 분	A	I_33	I_22	K	비 고
1	1.2427832	0.9501994	0.2568273	0.0172355	
2	1.2342326	0.9441555	0.2431979	0.0171326	
3	1.2342326	0.9441555	0.2431979	0.0171326	
4	1.2342326	0.9441555	0.2431979	0.0171326	
5	1.1363203	0.8710379	0.1253836	0.0159905	

17.2.2 시설물 점검이력

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

【표 17.2.1】오로교 점검이력사항

번호	기 간	구 분	점검 결과	안전 등급
1	2017. 11. 13 ~ 2017. 12. 28	정기안전점검	배골교의 주요 손상현황으로는 배수구 이물질퇴적, 난간 균열, 교면포장 접속슬래브 구간 방음벽 파손(화재흔적), 중분대 파손, 신축이음 본체 이격 및 파열음 발생, 후타재 파손, 바닥판 파손, 거더 인양홀 파손, 백태, 교대 날개벽 파손, 누수오염 등의 손상이 조사되었다. 기 발생한 손상은 주의관찰 및 내구성 확보 차원의 보수 및 정비가 필요하다. 특히, 신축이음 본체 이격 및 파열음 발생은 손상의 진전이 우려되므로 조속한 보수가 필요하다.	양호
2	2018. 05. 28 ~ 2018. 06. 30	정기안전점검	배골교의주요손상현황으로는난간균열,중분대파손,신축이음후타재파손,바닥판파손,거더인양홀파손,백태,하부구조균열등의손상이조사되었다.기발생한손상은주의관찰및내구성확보차원의보수및정비가필요하다.금회조사시,일부부재에대해보수를실시한것이확인되었다.	양호
3	2018. 10. 23 ~ 2018. 12. 31	정기안전점검	배골교의 주요 손상현황으로는 교면포장 접속부 파손, 난간 균열, 중분대 파손, 신축이음 후타재 파손, 거더 인양홀 파손, 백태, 하부구조 균열 등의 손상이 조사되었다. 금회 조사시, 일부 부재에 대해 보수를 실시한 것이 확인되었으며, 현재 보수부 상태는 양호한 것으로 조사되었다. 미 보수된 기 손상부의 경우 주의관찰 및 내구성 확보 차원의 보수 및 정비가 필요하다.	양호
4	2019. 03. 18 ~ 2019. 05. 28	정기안전점검	배골교의 외관조사 결과, 교면포장 접속부 파손, 난간 균열, 중분대 파손, 신축이음 후타재 균열 및 파손, 거더 인양홀 파손, 백태, 가로보 들뜸, 파손 및 철근노출, 하부구조 균열 등의 손상이 조사되었다. 기 발생된 손상의 경우 주의관찰 및 구조물의 내구성 증진을 위한 보수가 필요할 것으로 판단된다.	양호

【표 17.2.1】 배골교 점검이력사항(계속)

번호	기 간	구 분	점검 결과	안전 등급
5	2019. 09. 16 ~ 2019. 12. 27	정밀안전점검	금회정밀안전점검결과를바탕으로배골교에 발생한손상의진전을방지하고,보수를통한구조물의내구성확보를위한적절한조치가필요하다. 이상과같이자료조사,외관조사,내구성조사 등의결과를분석하여평가된구조물의상태평가결과를종합적으로평가한안전등급은「기능발휘에는지장이없으나경미한손상,결함, 열화등이발생하여내구성증진을위해부분적으로보수가필요한상태」인「B」등급으로평가되었다.구조적인손상및결함은없는것으로판단되어별도의정밀안전진단은필요없을것으로판단되며,본보고서에제시된방안으로보수를시행하고지속적인유지관리를실시한다면구조물의사용성을확보하는데문제없을것으로사료된다.	B
6	2020. 05. 12 ~ 2020. 06. 30	정기안전점검	배골교의 외관조사 결과, 교면포장 접속부 파손, 난간 균열, 신축이음 후타재 균열 및 파손, 거더 인양홀 파손, 가로보 들뜸, 파손 및 철근노출, 하부구조 균열 등의 손상이 조사되었다. 기 발생한 손상의 경우 주의관찰 및 구조물의 내구성 증진을 위한 보수가 필요할 것으로 판단된다.	양호
7	2020. 08. 31 ~ 2020. 12. 31	정기안전점검	배골교의 외관조사 결과, 교면포장 접속부 파손, 난간 균열, 신축이음 후타재 균열 및 파손, 거더 인양홀 파손, 가로보 들뜸, 파손 및 철근노출, 하부구조 균열 등의 손상이 조사되었다. 기 발생한 손상의 경우 주의관찰 및 구조물의 내구성 증진을 위한 보수가 필요할 것으로 판단된다.	양호
8	2021. 03. 08 ~ 2021. 06. 07	정기안전점검	배골교 (7공구)의 외관조사 결과, 교면포장 접속부 파손, 난간 균열, 신축이음 후타재 균열 및 파손, 거더 인양홀 파손, 가로보 들뜸, 파손 및 철근노출, 하부구조 균열 등의 손상이 조사되었고, 상주방향 거더 인양홀 박리, 박락에 대한 일부보수가 실시되었다. 기 발생한 손상의 경우 주의관찰 및 구조물의 내구성 증진을 위한 보수가 필요할 것으로 판단된다.	양호

【표 17.2.1】 배골교 점검이력사항(계속)

번호	기 간	구 분	점검 결과	안전 등급
9	2021. 08. 25 ~ 2021. 12. 10	정밀안전점검	바닥판하면백태, 망상균열 거더상태양호 가로보박락및들뜸, 박락및철근노출 교대백태 교각균열(0.3mm미만), 균열(0.3mm이상), 망상균열 교량받침받침물탈균열, 재료분리, 플레이트 도장박리, 박락 신축이음후타재균열, 망상균열, 파손 교면포장접속부파손 배수시설상태양호 방호벽균열(0.3mm미만), 접속부이격	B
10	2022. 05. 16 ~ 2022. 06. 24	정기안전점검	교면포장접속도로파손 방호벽균열(폭0.3mm미만), 접속부이격 신축이음후타재균열및망상균열, 파손 교량받침무수축물탈및받침콘크리트균열, 재 료분리, 플레이트부식, 도장손상 바닥판하면백태, 망상균열 가로보들뜸, 파손및철근노출 교대및교각백태, 균열(폭0.3mm내/외), 망상균 열	양호
11	2022. 09. 19 ~ 2022. 11. 18	정기안전점검	교면포장접속도로파손 방호벽균열(폭0.3mm미만), 접속부이격 신축이음후타재균열및망상균열, 파손 교량받침무수축물탈및받침콘크리트균열, 재 료분리, 플레이트부식, 도장손상 바닥판하면백태, 망상균열 가로보들뜸, 파손및철근노출 교대및교각백태, 균열(폭0.3mm내/외), 망상균 열	양호
12	2023. 04. 03 ~ 2023. 06. 16	정기안전점검	교면포장접속도로파손 방호벽균열(폭0.3mm미만), 접속부이격 신축이음후타재균열및망상균열, 파손 교량받침무수축물탈및받침콘크리트균열, 재 료분리, 플레이트부식, 도장손상 바닥판하면백태, 망상균열 가로보들뜸, 파손및철근노출 교대및교각백태, 균열(폭0.3mm내/외), 망상균 열, 파손	양호

17.2.3 전차 정밀안전점검 실시결과(2021년12월)

가. 외관조사결과

구분	정밀안전점검 결과(상주방향)	비고
바닥판하면	■ 바닥판하면의 발생한 국부적인 백태는 우수유입에 의한 손상으로 추정되며, 망상균열은 초기 건조수축, 거푸집 조기탈형 등의 복합적인 원인으로 표면처리 등의 조치가 요구된다.	
거더	■ 거더의 외관조사 결과, 안전성에 영향을 미칠만한 손상이 없는 양호한 상태로 확인되었고, 거더는 주기적인 점검을 통한 손상의 발생여부 확인 등의 유지관리가 요구된다.	
가로보	■ 가로보의 외관조사 결과, 발생한 박리, 박락 및 철근노출 등의 단면손상은 시공시 마감미흡, 거푸집 조기탈형, 피복부족 등의 복합적인 원인으로 발생하였고, 가로보의 내구성 확보 차원의 단면보수, 단면보수+방청 등의 조치가 필요하다.	
교대	■ 신축이음 하부를 통한 우수유입으로 인한 백태가 확인되었고, 손상부는 진전시 신축이음과 연계한 보수 및 표면처리가 요구된다.	
교각	■ 교각에 발생한 균열은 건조수축, 온도변화, 거푸집 조기탈형 등의 복합적인 원인에 의한 비구조적 소수의 균열로서 표면보수, 주입보수를 실시하여 내구성을 확보가 바람직할 것으로 판단된다.	
교량받침	■ 받침본체에서 조사된 본체 도장박리, 박락은 시공미 전처리 미흡에 의한 손상으로, 유지관리를 위하여 재도장이 필요하다. 받침콘크리트 및 무수축물탈에서 조사된 균열은 국부적으로 발생한 폭 0.1~0.2mm의 미세균열로 현 상태에서 별도의 조치보다는 유지관리 후 손상진전 및 추가 손상 발생 시 일괄 보수하는 것이 바람직할 것으로 판단된다. 또한 받침콘크리트 재료분리는 시공미흡에 의한 손상으로 단면보수 등의 조치가 요구된다. ■ 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.	
신축이음장치	■ 신축이음에 발생한 후타재 망상균열은 차량 통행하중 및 충격, 콘크리트 열화 등으로 인한 손상으로 판단되며, 표면처리를 실시하는 유지관리가 필요하다. 또한 금회 조사된 후타재 파손은 중차량 통행 및 콘크리트 열화로 인한 국부적인 손상으로 부재의 주행성 확보 차원의 단면보수가 필요하다. ■ 신축이음장치에 대한 실측유간은 바닥판, 거더, 신축이음 유간 중 여유량이 가장 작은 신축이음 유간으로 검토하였고, 측정일 온도는 20.6℃(9월 14일)로써 이때 측정유간은 30.0~45.0mm 범위로 나타나 설계온도에 대한 충분한 여유량을 확보하고 있는 것으로 평가되었다.	
교면포장	■ 교면포장의 본선은 현재 손상이 없는 양호한 상태이며, 접속부 파손은 국부적인 손상이나, 차량 주행성 확보 차원의 단면보수가 필요하며, 본선은 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	■ 방호벽에 대한 현장조사 결과, 손상이 없는 양호한 상태로 확인되었고, 방호벽은 주기적인 점검을 통한 신규 손상 발생여부 확인 등의 유지관리가 요구된다.	

구분	정밀안전점검 결과(영향방향)	비고
바닥판하면	바닥판하면의 외관조사 결과, 손상이 없는 양호한 상태로 확인되었고, 바닥판은 주기적인 점검을 통한 신규 손상의 발생여부 확인 등의 유지관리가 필요할 것으로 사료된다.	
거더	거더의 외관조사 결과, 안전성에 영향을 미칠만한 손상이 없는 양호한 상태로 확인되었고, 거더는 주기적인 점검을 통한 손상의 발생여부 확인 등의 유지관리가 요구된다.	
가로보	가로보의 외관조사 결과, 현재 손상이 없는 양호한 상태이며, 주기적인 점검을 통한 손상의 발생여부 확인 등의 유지관리가 요구된다.	
교대	신축이음 하부를 통한 우수유입으로 인한 백태가 확인되었고, 손상부는 진전시 신축이음과 연계한 보수 및 표면처리가 요구된다.	
교각	교각 코핑부에 발생한 망상균열은 건조수축, 온도변화, 거푸집 조기탈형 등의 복합적인 원인에 의한 비구조적 소수의 미세균열로서 표면보수를 실시하여 내구성을 확보가 바람직할 것으로 판단된다.	
교량받침	- 받침본체에서 조사된 플레이트 도장박리는 전처리 미흡으로 인한 손상으로 재도장 등의 조치가 필요하며, 무수축물탈에서 조사된 균열은 국부적으로 발생된 폭 0.1~0.2mm의 미세균열로 현 상태에서 별도의 조치보다는 유지관리 후 손상의진전, 추가 손상 발생시 일괄 보수 또는 표면처리 하는 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.	
신축이음장치	- 신축이음에 발생한 후타재 균열 및 망상균열, 파손은 차량 통행하중 및 충격, 콘크리트 열화 등으로 인한 손상으로 판단되며, 표면처리, 단면보수를 실시하는 유지관리가 필요하다. 공용시 본체에서는 차량통행으로 인한 분산먼지, 우수에 의한 갯길측 체수 등에 의한 이물질퇴적, 본체 부식 등의 손상이 추가 발생할 가능성이 있으므로, 주기적인 정비를 통한 유지관리가 필요하다. - 신축이음장치에 대한 실측유간은 바닥판, 거더, 신축이음 유간 중 여유량이 가장 작은 신축이음 유간으로 검토하였고, 측정일 온도는 20.6℃(9월 14일)로써 이때 측정유간은 32.0~48.0mm 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	방호벽에 발생한 균열은 초기 건조수축, 공용기간 증가 등의 복합적인 원인에 의한 손상으로 내구성확보를 위한 표면보수를 실시하여야 할 것으로 판단되며, 접속부 이격의 경우 초기 침하로 인한 손상으로 진전은 없는 것으로 조사되어, 주기적인 점검을 통한 진전여부 확인 등의 유지관리가 요구된다.	

나. 내구성 조사 및 시험결과

시 험 명	시험부위		시험 결과		비 고
			측정결과	설계기준	
비파괴 강도 (MPa)	상부구조	바닥판 하면	27.4~29.3	27.0	■ 설계강도 이상(양호)
		거더	42.4~50.1	40.0	
	하부구조	교대	24.7~26.8	24.0	
		교각	28.2~29.0	27.0	
탄산화 잔여깊이 (mm)	상부구조		35.0~44.0	a등급	■ 탄산화 잔여깊이 30mm이상 ■ 탄산화에 의한 내구성저하 없음
	하부구조		93.0~94.0	a등급	
종합 평가	• 콘크리트 강도는 설계강도 이상으로 양호한 상태로 평가됨 • 탄산화에 의한 내구성 저하 가능성은 없는 상태임				

시 험 명	시험부위		시험 결과		비 고
			측정결과	설계기준	
비파괴 강도 (MPa)	상부구조	바닥판 하면	27.0~28.5	27.0	■ 설계강도 이상(양호)
		거더	41.3~48.5	40.0	
	하부구조	교대	24.5~26.7	24.0	
		교각	27.9~29.0	27.0	
탄산화 잔여깊이 (mm)	상부구조		36.0~45.0	a등급	■ 탄산화 잔여깊이 30mm이상 ■ 탄산화에 의한 내구성저하 없음
	하부구조		95.0~96.0	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	
배골교	0.138	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
바닥면	백태	표면처리	0.09	0.1	m ²	—	—	하자
	망상균열	표면처리	4.5	6.8	m ²	—	—	하자
가로보	박락 및 들뜸	단면보수	16.2	24.3	m ²	—	—	하자
	박락 및 철근노출	단면보수병형	1.85	2.8	m ²	—	—	하자
교대	백태	표면처리	0.07	0.1	m ²	—	—	하자
교각	균열(0.3mm미만)	표면처리	23.5	8.8	m	—	—	하자
	균열(0.3mm이상)	주입보수	3.5	5.3	m	—	—	하자
교량받침	무수축물탈 균열(0.3mm미만)	표면처리	3.2	1.2	m	54	65	3순위
	받침콘크리트 균열(0.3mm미만)	표면처리	0.5	0.2	m	54	11	3순위
	플레이트 도장박리, 박락	재도장	0.21	0.3	m ²	40	12	2순위
	받침콘크리트 재료분리	단면보수	0.03	0.1	m ²	165	17	2순위
신축이음	후타재 망상균열	표면처리	0.25	0.4	m ²	54	22	3순위
	후타재 파손	단면보수	0.02	0.1	m ²	165	17	3순위
교면포장	접속부 파손	단면보수	0.02	0.1	m ²	165	17	2순위
개략 공사비 (천원)	구 분	1순위		2순위		3순위		
	순공사비	—		46		115		
	재경비 (순공사비의 50%)	—		23		58		
	합계	—		69		173		
개략공사비 총계(천원)		242						

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 (천원)	개략공사비 (천원)	우선 순위
교대	백태	표면처리	0.2	0.3	m²	—	—	하자
교각	망상균열	표면처리	10.5	15.8	m²	—	—	하자
교량받침	무수축물탈 균열(0.3mm미만)	표면처리	0.2	0.1	m	54	5	3순위
	플레이트 도장박리	재도장	0.1	0.2	m²	40	8	2순위
신축이음	후타재 균열	표면처리	3.2	1.2	m	54	65	3순위
	후타재 파손	단면보수	0.02	0.1	m²	165	17	2순위
	후타재 망상균열	표면처리	2.4	3.6	m²	54	194	3순위
방호벽	균열(0.3mm미만)	표면처리	15.0	5.6	m	54	302	3순위
개략 공사비 (천원)	구 분	1순위		2순위		3순위		
	순공사비	—		25		566		
	재경비 (순공사비의 50%)	—		13		283		
	합계	—		38		849		
개략공사비 총계(천원)		887						

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 배골교에 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 배골교의 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 정밀안전진단은 필요 없을 것으로 판단되며, 본 보고서에 제시된 방안으로 보수를 시행하고 지속적인 유지관리를 실시한다면 구조물의 사용성을 확보하는데 문제가 없을 것으로 사료된다.

17.2.4 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	○외관조사결과 부재별 균열, 백태, 파손, 박락 및 철근노출, 들뜸, 재료분리, 도장박리 등의 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, 정기점검은 총10회를 실시하였으며, 전반적으로 점검 시기는 적정하게 이루어지고 있는 것으로 조사됨.	

17.2.5 시설물 보수 이력

【표 17.2.2】 배골교 보수이력사항

NO	보수위치	내용	기간	공사비	시공자	비고
1	거더 단면보수	일상보수 및 하자보수	19년~21년 6월	-	-	-

17.2.6 시설물의 내진설계 여부 확인

【표 17.2.3】 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.			

17.2.7 시설물의 용도변경 여부 확인

FMS(시설물정보종합관리시스템) 상에 용도변경 이력은 없는 것으로 확인되었다.

17.2.8 자료수집 현황

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

17.3 현장조사

17.3.1 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~S3	도보, 고소점검차	2023.09.12.~2023.10.11.	
			
고소점검차를 이용한 근접조사		고소점검차를 이용한 근접조사	
			
고소점검차를 이용한 근접조사		비파괴시험	

【사진 17.3.1】 근접조사를 위한 장비 사용 전경

17.3.2 상주방향 외관조사 결과

가. 바닥판 하면

1) 부재의 개요

- 배골교는 총 3경간으로 이루어져 있으며, 연장은 L=105.0m 폭 24.5m로 바닥판은 철근콘크리트로 시공되어있고, 하면 콘크리트 데크플레이트가 전구간 시공되어 있다..
- 바닥판하면에 대한 현장조사는 고소점검차를 이용한 근접조사를 실시하였다.



【사진 17.3.2】 바닥판하면 전경

2) 현장조사 결과

- 바닥판 하면의 외관조사 결과, 폭 0.3mm미만 망상균열, 백태가 발생하였다.

【표 17.3.1】 바닥판하면 외관조사 결과

구분	백태 (㎡/개소)		망상균열 (㎡/개소)	
S1	—	—	180.00	8
S2	—	—	180.00	8
S3	0.09	1	180.00	8
합계	0.09	1	540.00	24

			
손상현황	• S1~3 망상균열(15.0m×1.5m)	손상현황	• S3 백태(0.2m×0.2m)
원 인	• 건조수축, 거푸집 조기탈형 등	원 인	• 우수유입, 수분접촉
조치방안	• 표면처리	조치방안	• 표면처리

【사진 17.3.3】 바닥판하면 손상현황

3) 기 점검 결과 비교

- 기 발생한 망상균열, 백태가 확인되었으며, 금회 망상균열이 추가 조사되었다.

【표 17.3.2】 바닥판하면 기 점검 결과 비교

구분	손상 내용	단위	2021년 정밀안전점검		2023년 성능평가		증,감 (▲, ▼)	비고
			물량	개소	물량	개소		
바닥판	백태	m ²	0.09	1	0.09	1	- -	변동없음
	망상균열	m ²	4.5	1	540.00	24	▲ 535.5	신규손상

4) 검토의견

- 바닥판하면에서 발생한 망상균열, 백태는 초기 건조수축, 거푸집 조기탈형, 우수유입, 수분접촉 등에 의한 손상으로 판단되며, 내구성 확보 차원에서 표면처리 등의 조치가 요구된다.

나. PSC Girder

1) 부재의 개요

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



【사진 17.3.4】 거더 전경

2) 현장조사 결과

- 거더에 대한 현장조사 결과, 안전성에 영향을 미칠만한 손상이 없는 상태로 확인되었다.

【표 17.3.3】 거더 외관조사 결과

구분	상태양호	
S1	—	—
S2	—	—
S3	—	—
합계	—	—

			
손상현황	• S1 상태양호	손상현황	• S3 상태양호
원 인	• -	원 인	• -
조치방안	• -	조치방안	• -

【사진 17.3.5】 거더 손상현황

3) 기 점검 결과 비교

- 거더는 기 손상이 없는 양호한 상태이며, 금회 신규 손상은 확인되지 않았다,

【표 17.3.4】 바닥판하면 기 점검 결과 비교

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

4) 검토의견

- 거더의 외관조사 결과, 안전성에 영향을 미칠만한 손상이 없는 양호한 상태로 확인되었고, 거더는 주기적인 점검을 통한 손상의 발생여부 확인 등의 유지관리가 요구된다,

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 17.3.6】 가로보 전경

2) 현장조사 결과

- 가로보에 대한 현장조사 결과, 콘크리트 박락, 들뜸, 박락 및 철근노출 등의 손상이 확인되었다.

【표 17.3.5 가로보 현장조사 결과

구분	박락, 들뜸 (㎡/개소)		박락 및 철근노출 (㎡/개소)	
S1	1.80	4	2.30	5
S2	4.89	9	0.39	2
S3	0.30	1	—	—
합계	6.99	14	2.69	7

			
손상현황	• S1 박락 및 철근노출(0.3m×1.5m)	손상현황	• S1 박락 및 철근노출(0.4m×1.5m)
원 인	• 시공미흡, 다짐미흡 등	원 인	• 시공미흡, 다짐미흡 등
조치방안	• 단면보수(방청)	조치방안	• 단면보수(방청)
			
손상현황	• S2 들뜸(0.4m×1.5m)	손상현황	• S3 박락 및 철근노출(0.3m×1.0m)
원 인	• 시공미흡, 다짐미흡 등	원 인	• 시공미흡, 다짐미흡 등
조치방안	• 단면보수	조치방안	• 단면보수(방청)

【사진 17.3.7】 가로보 손상현황

3) 기 점검 결과 비교

- 기 손상인 박락, 들뜸, 박락 및 철근노출이 확인되었고, 금회 들뜸, 박락 및 철근노출이 추가 및 진전되었다.

【표 17.3.6】 가로보 기 점검 결과 비교

구분	손상 내용	단위	2021년 정밀안전점검		2023년 성능평가		증,감 (▲, ▼)	비고
			물량	개소	물량	개소		
가로보	박락, 들뜸	m ²	6.90	13	6.99	14	▲ 0.09	신규손상
	박락 및 철근노출	m ²	1.85	4	2.69	7	▲ 0.84	신규손상

4) 검토의견

- 가로보의 외관조사 결과, 발생한 박락, 들뜸, 박락 및 철근노출 등의 단면손상은 시공시 마감미흡, 다짐미흡, 거푸집 조기탈형, 피복부족 등에 의한 손상으로 판단되며, 내구성 확보 차원의 단면보수, 단면보수(방청) 등의 조치가 필요하다.

라. 교대

1) 부재의 개요

- 배골교 교대는 역T형으로 시공되어있으며, 기초는 말뚝기초로 시공되어있다. 교대에 대한 외관조사는 도보를 이용한 근접조사를 실시하였다.



【사진 17.3.8】 교대 전경

2) 현장조사 결과

- 교대 A1, A2에 대한 외관조사 결과, 백태, 누수흔적, 들뜸, 폐콘크리트 퇴적이 조사되었다.

【표 17.3.7】 교대 외관조사 결과

구분	백태 (㎡/개소)		누수흔적 (㎡/개소)		들뜸 (㎡/개소)		폐콘크리트 퇴적 (㎡/개소)	
A1	0.02	1	2.00	2	0.09	1	—	—
A2	0.05	1	2.00	1	—	—	0.50	1
합계	0.07	2	4.00	3	0.09	1	0.50	1

			
손상현황	• A1 백태(0.1m×0.2m)	손상현황	• A1 들뜸(0.3m×0.3m)
원 인	• 우수유입, 수분침투 등	원 인	• 시공미흡, 장기공용 열화 등
조치방안	• 표면처리	조치방안	• 단면보수
			
손상현황	• A1 누수흔적(0.5m×4.0m)	손상현황	• A2 폐콘크리트 퇴적(1.0m×0.5m)
원 인	• 신축이음부 우수유입 등	원 인	• 시공미흡 등
조치방안	• 주의관찰	조치방안	• 정비

【사진 17.3.9】 교대 손상현황

3) 기 점검 결과 비교

- 금회 정밀조사로 인한 백태가 신규 조사하였다.

【표 17.3.8】 교대 기 점검 결과 비교

구분	손상 내용	단위	2021년 정밀안전점검		2023년 성능평가		증,감 (▲, ▼)	비고
			물량	개소	물량	개소		
교대	백태	m ²	0.07	2	0.07	2	— —	변동없음
	누수흔적	m ²	2.00	2	4.00	3	▲ 2.00	신규손상
	들뜸	m ²	—	—	0.09	1	▲ 0.09	신규손상
	폐콘크리트 퇴적	m ²	—	—	0.50	1	▲ 0.50	신규손상

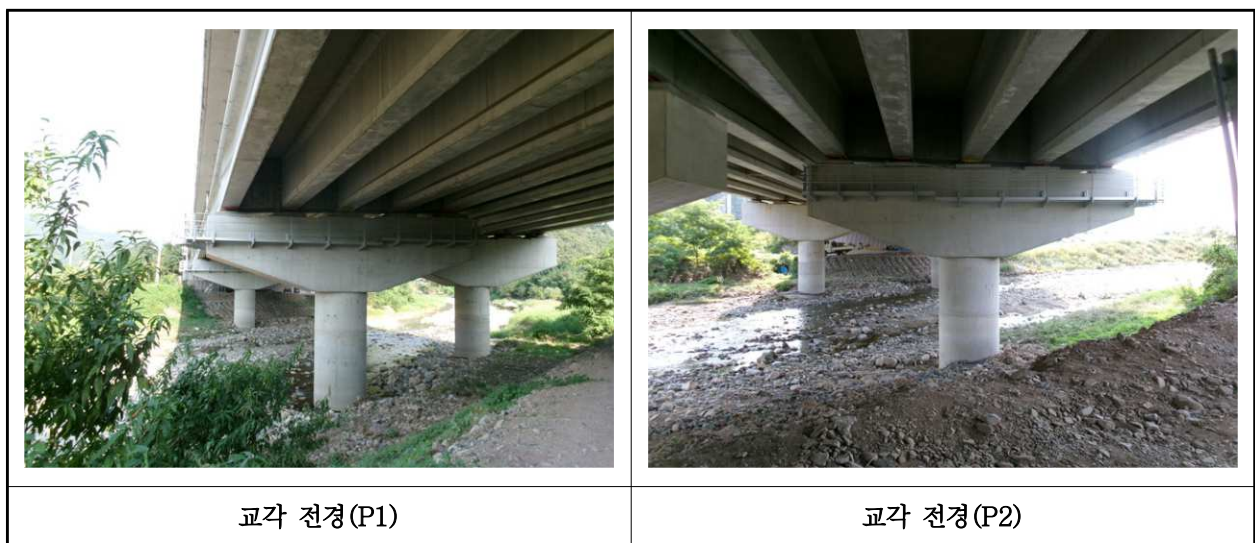
4) 검토의견

- 교대에 신축이음을 통한 우수유입으로 인한 백태, 누수흔적이 확인되었고, 손상부는 주기적인 점검을 통한 손상의 진전여부 확인 후 진전시 신축이음과 연계한 보수 및 표면처리 등의 유지관리가 요구된다.
- 들뜸의 경우 시공미흡, 우수유입에 의한 열화 등에 의한 손상으로 부재의 내구성 확보 차원의 단면보수 등의 유지관리가 요구된다.
- 폐콘크리트 퇴적은 시공시 마무리 미흡에 의한 손상으로 정비가 요구된다.

마. 교각

1) 부재의 개요

- 배골교의 교각은 T형 교각 2기로 구성되어 있으며, 교각에 대한 외관조사는 도보조사, 고소 점검차를 통한 근접조사를 실시하였다.



【사진 17.3.10】 교각 전경

2) 현장조사 결과

- 교각에 대한 현장조사 결과 균열(0.3mm미만, 이상)이 조사되었다.

【표 17.3.9】 교각 외관조사 결과

구분	균열 0.3mm미만 (m/개소)		균열 0.3mm이상 (m/개소)	
P1	0.50	1	3.50	4
P2	23.00	17	—	—
합계	23.50	18	3.50	4

			
손상현황	• P1 균열(0.2mm/0.5m)	손상현황	• P1 균열(0.3mm/0.5m)
원 인	• 건조수축, 거푸집 조기탈형 등	원 인	• 건조수축, 거푸집 조기탈형 등
조치방안	• 표면처리	조치방안	• 주입보수
			
손상현황	• P2 균열(0.2mm/1.5m)	손상현황	• P2 균열(0.2mm/1.5m)
원 인	• 건조수축, 거푸집 조기탈형 등	원 인	• 건조수축, 거푸집 조기탈형 등
조치방안	• 표면처리	조치방안	• 표면처리

【사진 17.3.11】 교각 손상현황

3) 기 점검 결과 비교

- 기 손상인 균열(0.3mm미만, 이상)이 조사되었고, 손상의 진전 및 신규 손상은 없는 것으로 확인되었다.

【표 17.3.10】 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	23.50	18	23.50	18	— —	변동없음
	균열(0.3mm이상)	m	3.50	4	3.50	4	— —	변동없음

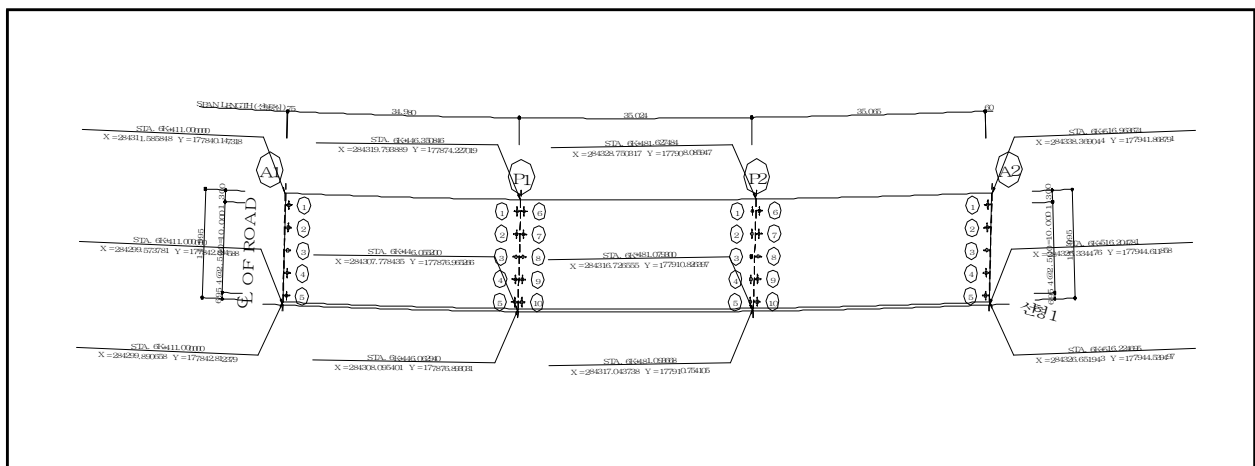
4) 검토의견

- 교각에 발생한 균열(0.3mm미만, 이상)의 경우 건조수축, 온도변화, 거푸집 조기탈형 등에 의한 손상으로 추정되며, 구조물의 안전성에 영향을 미칠만한 수준은 아니나, 내구성 확보 및 손상의 진전 방지를 위해 표면처리, 주입보수 등의 조치가 요망된다.

바. 교량받침

1) 부재의 개요

- 배골교의 받침은 고무받침으로 총 30기가 설치되어 있으며, 받침장치의 순번은 한국도로공사 집중점검세부시행 방법에 따라 번호를 부여하여 현장조사를 수행하였다.



【그림 17.3.1】 교량받침 배치도



【사진 17.3.12】 교량받침 전경

2) 현장조사 결과

- 현장조사 결과 무수축물탈 균열(0.3mm미만), 받침콘크리트 균열(0.3mm미만), 재료분리, 플레이트 도장박락이 조사되었다.

【표 17.3.11】 교량받침 외관조사 결과

구분	무수축물탈 균열(0.3mm미만) (m/개소)		받침콘크리트 균열(0.3mm미만) (m/개소)		플레이트 도장박락 (㎡/개소)		받침콘크리트 재료분리 (㎡/개소)	
A1	-	-	-	-	-	-	-	-
P1	2.40	9	-	-	0.21	6	-	-
P2	0.80	4	0.50	1	-	-	0.03	1
A2	-	-	-	-	-	-	-	-
합계	3.20	13	0.50	1	0.21	6	0.03	1



【사진 17.3.13】 교량받침 손상현황

			
손상현황	• P2-Sh1 받침콘크리트 재료분리(0.3m×0.1m)	손상현황	• P2-Sh3 받침콘크리트 균열(0.1mm/0.5m)
원 인	• 다짐미흡, 거푸집 조기탈형 등	원 인	• 건조수축, 온도변화
조치방안	• 단면보수	조치방안	• 표면처리

【사진 17.3.13】 교량받침 손상현황(계속)

3) 기 점검 결과 비교

- 기 손상인 받침 몰탈 균열, 받침콘크리트 균열, 플레이트 도장박락, 받침콘크리트 재료분리의 진전은 없는 것으로 확인되었고, 신규 손상도 확인되지 않았다.

【표 17.3.12】 교량받침 기 점검 결과 비교

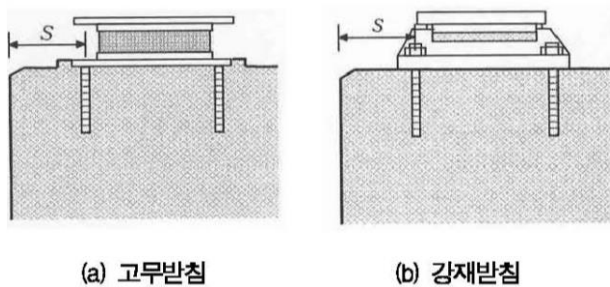
구분	손상 내용	단위	2021년 정밀안전점검		2023년 성능평가		증,감 (▲, ▼)	비고
			물량	개소	물량	개소		
교량받침	무수축몰탈 균열(0.3mm미만)	m	3.20	13	3.20	13	— —	변동없음
	받침콘크리트 균열(0.3mm미만)	m	0.50	1	0.50	1	— —	변동없음
	플레이트 도장박락	m ²	0.21	6	0.21	6	— —	변동없음
	받침콘크리트 재료분리	m ²	0.03	1	0.03	1	— —	변동없음

4) 검토의견

- 무수축몰탈 및 받침콘크리트 균열(0.3mm미만)의 경우 건조수축 및 온도변화, 거푸집 조기탈형 등에 의한 손상으로 판단되며, 교량받침의 거동에 영향을 미칠만한 손상은 아니나, 손상의 진전 방지를 위한 표면처리 등의 조치가 요망된다.
- 받침콘크리트 재료분리의 경우 시공초기 다짐미흡, 거푸집 조기탈형 등에 의한 것으로 손상의 진전 방지를 위한 단면보수 등의 조치가 필요할 것으로 판단된다.
- 플레이트 도장박락의 경우 공용기간 증가, 습기흡착, 시공미흡 등에 의한 손상으로 판단되며, 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 17.3.2】 도로교설계기준 연단거리 산출방법



【사진 17.3.14】 교량받침장치 연단거리측정

① 연단거리 산출

- 거더 경간길이(L=35.0m) : $200 + 5 \times 35 = 375\text{mm}$

【표 17.3.13】연단거리 측정 결과

구 분		계산 연단거리 (mm)	실측 연단거리(mm)					검토 결과
			Sh1	Sh2	Sh3	Sh4	Sh5	
A1		375	665	670	650	670	640	O.K
P1	A1측	375	450	460	470	475	450	O.K
	A2측	375	455	465	470	460	465	O.K
P2	A1측	375	730	750	710	780	805	O.K
	A2측	375	460	455	445	425	395	O.K
A2		375	595	595	590	605	600	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 17.3.15】교량받침 이동량 측정

① 설계기준온도(−5℃ ~ 35℃(보통지방))에 따른 여유량 검토

【표 17.3.14】교량받침 이동량(설계기준 온도) 산정

구 분	온도변화 (ΔT, ℃)		선팅창 계수 (α)	신축거더길이 (L, m)	온도 변화에 의한 이동량(mm)		비고
	동절기	하절기			동절기	하절기	
A1	29.8	10.2	0.00001	70.0	20.9	7.1	
P1	29.8	10.2	0.00001	35.0	10.4	3.6	
P2	고정단						
A2	29.8	10.2	0.00001	35.0	10.4	3.6	
1) 조사당시 온도 : 24.8℃(조사일 : 2023년 9월 12일, 평균온도, 영천)							
2) 검토온도 : −5℃ ~ 35℃(보통지방)							

【표 17.3.15】교량받침 이동량(설계기준 온도) 검토결과

위치		이동량	측정 가동여유량		계산 가동 이동량		허용변위 (mm)
			수축	신장	최대수축	최대신장	
A1	SH1	-5	37	47	20.9	7.1	±42
	SH2	-5	37	47			±42
	SH3	-5	37	47			±42
	SH4	-5	37	47			±42
	SH5	-5	37	47			±42
P1	SH1	0	25	25	10.4	3.6	±25
	SH2	0	25	25			±25
	SH3	0	25	25			±25
	SH4	0	25	25			±25
	SH5	0	25	25			±25
	SH6	0	25	25			±25
	SH7	0	25	25			±25
	SH8	0	25	25			±25
	SH9	0	25	25			±25
	SH10	0	25	25			±25
P2	고정단						
A2	SH1	-10	32	52	10.4	3.6	±42
	SH2	-10	32	52			±42
	SH3	-10	32	52			±42
	SH4	-10	32	52			±42
	SH5	-10	32	52			±42
주) 판정 : 계산 가동 이동량 ≤ 측정 가동여유량 ⇒ O.K							

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 A1에 핑거 조인트, A2에 모노셀 조인트로 시공된 상태이다. 조사를 위한 부분 통제시 도보를 통해 근접조사를 실시하였다.



【사진 17.3.16】 신축이음장치 전경

2) 현장조사 결과

- 신축이음 현장조사 결과 후타재 파손이 조사되었다.

【표 17.3.16】 신축이음장치 외관조사 결과

구분	후타재 파손 (㎡/개소)	
A1 (EXP J1)	0.90	1
A2 (EXP J2)	1.38	2
합계	2.28	3

			
손상현황	• A1 후타재 파손(0.3m×3.0m)	손상현황	• A2 후타재 파손(0.3m×1.0m)
원 인	• 외부충격, 차량윤하중	원 인	• 외부충격, 차량윤하중
조치방안	• 단면보수	조치방안	• 단면보수

【사진 17.3.17】 신축이음장치 손상현황

3) 기 점검 결과 비교

- 기 손상인 후타재 파손이 확인되었으며, 금회 후타재 파손이 추가 조사되었다.

【표 17.3.17】 신축이음 기 점검 결과 비교

구분	손상 내용	단위	2021년 정밀안전점검		2023년 성능평가		증,감 (▲, ▼)	비고
			물량	개소	물량	개소		
신축이음	후타재 파손	m ²	1.80	2	2.28	3	▲ 0.48	신규손상

4) 검토의견

- 신축이음에 발생한 후타재 파손의 경우 외부 충격, 차량 윤하중, 보수미흡 등에 의한 손상으
로 내구성 및 주행 차량의 안전성 확보 차원에서 단면보수를 실시하는 것이 요구된다.

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 가동량 산정 - 조사일 : 2023. 9. 18. 기온 적용: 25.5°C(일평균) ΔT(신장시) : $35.0^{\circ}\text{C} - 25.5^{\circ}\text{C} = 9.5^{\circ}\text{C}$ ΔT(수축시) : $-5.0^{\circ}\text{C} - (25.5^{\circ}\text{C}) = 30.5^{\circ}\text{C}$ Δl_t(최소필요유간) : $\Delta T \times \alpha \times L$ - 형식별 온도변화범위($^{\circ}\text{C}$)					
소요 신축량	교량형식		보통지방	한랭지방	선팽창계수 α ($^{\circ}\text{C}$)	
	강 교	상로교	$-10 \sim +40$	$-20 \sim +40$	1.2×10^{-5}	
		하로교, 강바닥판교	$-10 \sim +50$	$-20 \sim +40$	1.2×10^{-5}	
	RC, PSC교		$-5 \sim +35$	$-15 \sim +35$	1.0×10^{-5}	

【사진 17.3.18】 신축이음 유간 측정방법

【표 17.3.18】 신축이음 신축이동량 산정

구 분	온도변화 (ΔT , ℃)		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	30.5	9.5	0.00001	70.0	21.4	6.7	42.0	70.0	130.0	
A2	30.5	9.5	0.00001	35.0	10.7	3.3	31.0	65.0	195.0	
1) 조사당시 온도 : 25.5℃(조사일 : 2023년 9월 18일, 평균온도, 영천) 2) 검토온도 : -5℃ ~ 35℃(보통지방)										

【표 17.3.19】 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	21.4	6.7	42.0	100.0	63.4	35.3	O.K
A2	10.7	3.3	31.0	60.0	41.7	27.7	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

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



【사진 17.3.19】 교면포장 전경

2) 현장조사 결과

- 현장조사 결과, 포장은 손상이 없는 양호한 상태로 확인되었다.

【표 17.3.20】 교면포장 외관조사 결과

구분	상태양호	
S1	—	—
S2	—	—
S3	—	—
합계	—	—

			
손상현황	• S1 상태양호	손상현황	• S2 상태양호
원 인	—	원 인	—
조치방안	—	조치방안	—

【사진 17.3.20】 교면포장 손상현황

3) 기 점검 결과 비교

- 교면포장은 기 손상인 없는 양호한 상태로 확인되었고, 신규 손상은 확인되지 않았다.

【표 17.3.21】 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 신규 손상 발생 등의 유지관리가 요구된다.

자. 배수시설

1) 부재의 개요



【사진 17.3.21】 배수시설 전경

2) 현장조사 결과

- 배수시설에 대한 현장조사 결과, 배수구 막힘이 조사되었다.

【표 17.3.22】 배수시설 외관조사 결과

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

			
손상현황	• S1 배수구 막힘 1EA	손상현황	• S3 배수구 상태양호
원 인	• 공용기간 경과, 비산물퇴적 등	원 인	• -
조치방안	• 청소	조치방안	• -

【사진 17.3.22】 배수시설 손상현황

3) 기 점검 결과 비교

- 금회 배수구 막힘이 신규 조사되었다.

【표 17.3.23】 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

- 배수시설에 발생한 배수구 막힘은 공용기간 경과 및 차량통행에 의한 비산물퇴적 등의 원인으로 청소 등의 정비를 실시하는 것이 요구된다.

차. 방호벽

1) 부재의 개요

- 차량의 차도이탈 방지, 사고시 완충작용 등의 기능을 하는 방호울타리는 철근콘크리트 구조로 설치되어있다.



【사진 17.3.23】 방호벽 및 중양분리대 전경

2) 현장조사 결과

- 방호벽에 대한 현장조사 결과, 손상이 없는 양호한 상태로 확인되었다.

【표 17.3.24】 방호벽 및 중양분리대 외관조사 결과

구분	상태양호	
S1	—	—
S2	—	—
S3	—	—
합계	—	—

			
손상현황	• S2 방호벽 상태양호	손상현황	• S3 방호벽 상태양호
원 인	• -	원 인	• -
조치방안	• -	조치방안	• -

【사진 17.3.24】 방호벽 및 중앙분리대 손상현황

3) 기 점검 결과 비교

- 방호벽은 기 손상이 없는 상태이며, 신규 손상은 확인되지 않았다.

【표 17.3.25】 방호벽 및 중앙분리대 기 점검 결과 비교

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

4) 검토의견

- 방호벽에 대한 현장조사 결과, 손상이 없는 양호한 상태로 확인되었고, 방호벽은 주기적인 점검을 통한 신규 손상 발생여부 확인 등의 유지관리가 요구된다.

카. 교량 점검시설

1) 부재의 개요

- 배골교의 점검시설은 교량 상면 갓길을 이용하여 출입가능하며, A1, A2에 철근콘크리트 계단, P1, P2에 강재+알루미늄 재질의 점검통로가 설치되어 있다.



【사진 17.3.25】 교량 점검시설 전경

2) 현장조사 결과

- 교량 점검시설에 대한 외관조사 결과, 전반적으로 양호한 상태로 조사되었다.

【표 17.3.26】 교량 점검시설 외관조사 결과

구분	상태양호	
A1	—	—
P1	—	—
P2	—	—
A2	—	—
합계	—	—

			
손상현황	• A1 상태양호	손상현황	• P2 상태양호
원 인	• -	원 인	• -
조치방안	• -	조치방안	• -

【사진 17.3.26】 교량 점검시설 손상현황

3) 기 점검 결과 비교

- 교량 점검시설은 손상이 없는 양호한 상태로, 신규손상이 확인되지 않았다.

【표 17.3.27】 교량 점검시설 기 점검 결과 비교

구분	손상 내용	단위	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 추락방지시설, 환기구 등의 덮개는 미설치된 상태이다.

17.3.3 영천방향 외관조사 결과

가. 바닥판 하면

1) 부재의 개요

- 배골교는 총 3경간으로 이루어져 있으며, 연장은 L=105.0m 폭 24.5m로 바닥판은 철근콘크리트로 시공되어있고, 하면 콘크리트 데크플레이트가 전구간 시공되어 있다.
- 바닥판하면에 대한 현장조사는 고소점검차를 이용한 근접조사를 실시하였다.



【사진 17.3.27】 바닥판하면 전경

2) 현장조사 결과

- 바닥판 하면의 외관조사 결과, 망상균열이 조사되었다.

【표 17.3.28】 바닥판하면 외관조사 결과

구분	망상균열 (㎡/개소)	
S1	180.00	8
S2	180.00	8
S3	180.00	8
합계	540.00	24

			
손상현황	• S1~3 망상균열(15.0m×1.5m)	손상현황	• S1~3 망상균열(15.0m×1.5m)
원 인	• 건조수축, 거푸집 조기탈형 등	원 인	• 건조수축, 거푸집 조기탈형 등
조치방안	• 표면처리	조치방안	• 표면처리

【사진 17.3.28】 바닥판하면 손상현황

3) 기 점검 결과 비교

- 금회 망상균열이 신규 조사되었다.

【표 17.3.29】 바닥판하면 기 점검 결과 비교

구분	손상 내용	단위	2021년 정밀안전점검		2023년 성능평가		증,감 (▲, ▼)	비고
			물량	개소	물량	개소		
바닥판하면	망상균열	m ²	—	—	540.00	24	▲ 540.0	신규손상

4) 검토의견

- 바닥판하면에서 발생한 망상균열은 초기 건조수축, 온도변화, 거푸집 조기탈형 등에 의한 손상으로 판단되며, 내구성 확보 차원에서 표면처리 등의 조치가 요구된다.

나. PSC Girder

1) 부재의 개요

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



【사진 17.3.29】 거더 전경

2) 현장조사 결과

- 거더에 대한 현장조사 결과, 안전성에 영향을 미칠만한 손상이 없는 상태로 확인되었다.

【표 17.3.30】 거더 외관조사 결과

구분	상태양호	
S1	—	—
S2	—	—
S3	—	—
합계	—	—

			
손상현황	• S1 상태양호	손상현황	• S3 상태양호
원 인	• -	원 인	• -
조치방안	• -	조치방안	• -

【사진 17.3.30】 거더 손상현황

3) 기 점검 결과 비교

- 거더는 기 손상이 없는 양호한 상태이며, 금회 신규 손상은 확인되지 않았다,

【표 17.3.31】 바닥판하면 기 점검 결과 비교

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

4) 검토의견

- 거더의 외관조사 결과, 안전성에 영향을 미칠만한 손상이 없는 양호한 상태로 확인되었고, 거더는 주기적인 점검을 통한 손상의 발생여부 확인 등의 유지관리가 요구된다,

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.



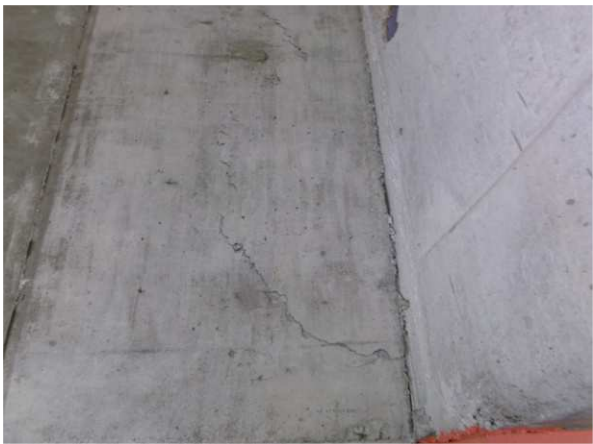
【사진 17.3.31】 가로보 전경

2) 현장조사 결과

- 가로보에 대한 현장조사 결과, 콘크리트 들뜸, 박락 및 철근노출이 확인되었다.

【표 17.3.32】 가로보 현장조사 결과

구분	들뜸 (㎡/개소)		박락 및 철근노출 (㎡/개소)	
S1	—	—	—	—
S2	—	—	—	—
S3	4.50	6	1.00	2
합계	4.50	6	1.00	2

			
손상현황	• S3 박락 및 철근노출(0.5m×0.5m)	손상현황	• S3 박락 및 철근노출(0.5m×0.5m)
원 인	• 시공미흡, 다짐미흡 등	원 인	• 시공미흡, 다짐미흡 등
조치방안	• 단면보수(방청)	조치방안	• 단면보수(방청)
			
손상현황	• S3 들뜸(0.5m×1.5m×6EA)	손상현황	• S3 들뜸(0.5m×1.5m×6EA)
원 인	• 시공미흡, 다짐미흡 등	원 인	• 시공미흡, 다짐미흡 등
조치방안	• 단면보수	조치방안	• 단면보수

【사진 17.3.32】 가로보 손상현황

3) 기 점검 결과 비교

- 금회 들뜸, 박락 및 철근노출이 신규 조사되었다.

【표 17.3.33】 가로보 기 점검 결과 비교

구분	손상 내용	단위	2021년 정밀안전점검		2023년 성능평가		증,감 (▲, ▼)	비고
			물량	개소	물량	개소		
가로보	들뜸	m ²	—	—	4.50	6	▲ 4.50	신규손상
	박락 및 철근노출	m ²	—	—	1.00	2	▲ 1.00	신규손상

4) 검토의견

- 가로보의 외관조사 결과, 발생한 들뜸, 박락 및 철근노출 등의 단면손상은 시공시 마감미흡, 다짐미흡, 거푸집 조기탈형, 피복부족 등에 의한 손상으로 판단되며, 내구성 확보 차원의 단면보수, 단면보수(방청) 등의 조치가 필요하다.

라. 교대

1) 부재의 개요

- 배골교 교대는 역T형으로 시공되어있으며, 기초는 말뚝기초로 시공되어있다. 교대에 대한 외관조사는 도보를 이용한 근접조사를 실시하였다.



교대 전경 (A1)

교대 전경 (A2)

【사진 17.3.33】 교대 전경

2) 현장조사 결과

- 교대 A1, A2에 대한 외관조사 결과, 백태, 누수흔적, 파손이 조사되었다.

【표 17.3.34】 교대 외관조사 결과

구분	백태 (㎡/개소)		누수흔적 (㎡/개소)		파손 (㎡/개소)	
A1	0.20	1	1.00	1	0.12	2
A2	—	—	1.00	1	—	—
합계	0.20	1	2.00	2	0.12	2

			
손상현황	• A1 누수흔적(0.5m×2.0m)	손상현황	• A1 백태(0.2m×1.0m)
원 인	• 신축이음부 우수유입 등	원 인	• 우수유입, 수분침투 등
조치방안	• 주의관찰	조치방안	• 표면처리
			
손상현황	• A1 파손(0.2m×0.3m)	손상현황	• A2 누수흔적(0.5m×2.0m)
원 인	• 시공미흡, 장기공용 열화 등	원 인	• 신축이음부 우수유입 등
조치방안	• 단면보수	조치방안	• 주의관찰

【사진 17.3.34】 교대 손상현황

3) 기 점검 결과 비교

- 기 손상인 백태, 누수흔적이 확인되었으며, 금회 누수흔적, 파손이 신규 조사되었다.

【표 17.3.35】 교대 기 점검 결과 비교

구분	손상 내용	단위	2021년 정밀안전점검		2023년 성능평가		증,감 (▲, ▼)	비고
			물량	개소	물량	개소		
교대	백태	m²	0.20	1	0.20	1	— —	변동없음
	누수흔적	m²	1.00	1	2.00	2	▲ 1.00	신규손상
	파손	m²	—	—	0.12	2	▲ 0.12	신규손상

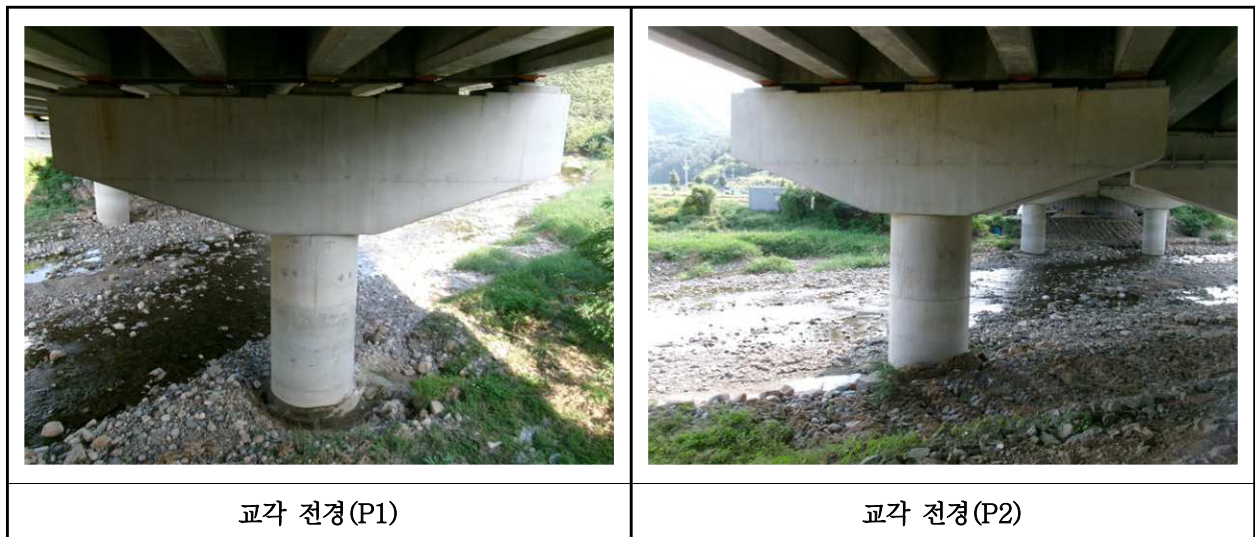
4) 검토의견

- 교대에 신축이음을 통한 우수유입으로 인한 백태, 누수흔적이 확인되었고, 손상부는 주기적인 점검을 통한 손상의 진전여부 확인 후 진전시 신축이음과 연계한 보수 및 표면처리 등의 유지관리가 요구된다.
- 파손의 경우 시공미흡, 장기공용에 의한 열화, 외부충격 등에 의한 손상으로 부재의 내구성 확보 차원의 단면보수 등의 유지관리가 요구된다.

마. 교각

1) 부재의 개요

- 배골교의 교각은 T형 교각 2기로 구성되어 있으며, 교각에 대한 외관조사는 도보조사, 고소 점검차를 통한 근접조사를 실시하였다.



【사진 17.3.35】 교각 전경

2) 현장조사 결과

- 교각에 대한 현장조사 결과 기존 손상인 폭 0.3mm미만 망상균열이 조사되었다.

【표 17.3.36】 교각 외관조사 결과

구분	망상균열 (m²/개소)	
P1	16.00	1
P2	10.50	1
합계	26.50	2

			
손상현황	• P1 망상균열(8.0m×2.0m)	손상현황	• P2 망상균열(7.0m×1.5m)
원 인	• 건조수축, 거푸집 조기탈형 등	원 인	• 건조수축, 거푸집 조기탈형 등
조치방안	• 표면처리	조치방안	• 표면처리

【사진 17.3.36】교각 손상현황

3) 기 점검 결과 비교

- 기 손상인 폭 0.3mm 미만 망상균열이 확인되었고, 금회 망상균열이 신규 조사되었다.

【표 17.3.37】교각 기 점검 결과 비교

구분	손상 내용	단위	2021년 정밀안전점검		2023년 성능평가		증,감 (▲, ▼)	비고
			물량	개소	물량	개소		
교각	망상균열	m ²	10.50	1	26.50	2	▲ 16.00	신규손상

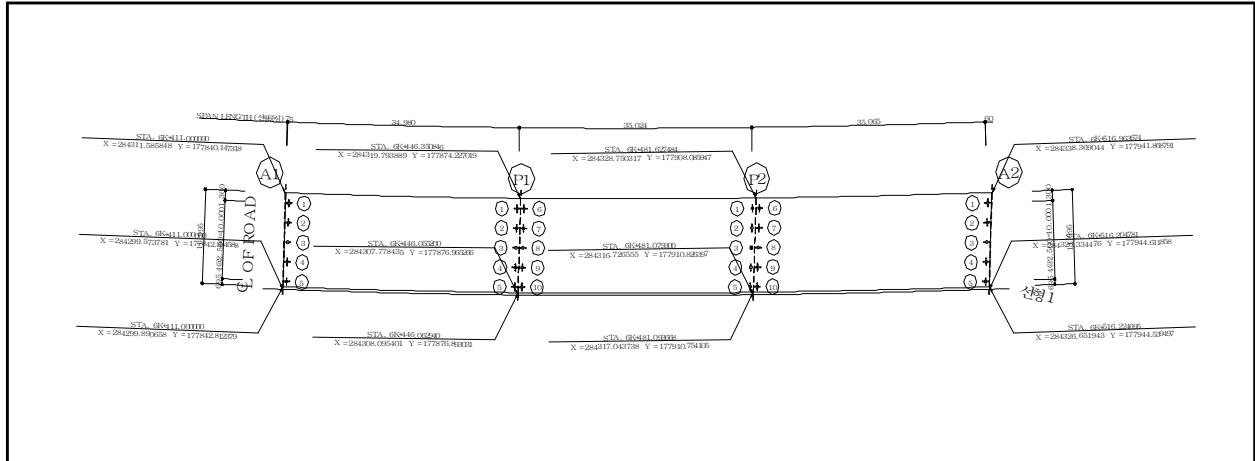
4) 검토의견

- 교각에 발생한 망상균열의 경우 건조수축, 온도변화, 거푸집 조기탈형 등에 의한 손상으로 추정되며, 구조물의 안전성에 영향을 미칠만한 수준은 아니나, 내구성 확보 및 손상의 진전 방지를 위해 표면처리 등의 조치가 요망된다.

바. 교량받침

1) 부재의 개요

- 배골교의 받침은 고무받침으로 총 30개소가 설치되어 있으며, 받침장치의 순번은 한국도로공사 집중점검세부시행 방법에 따라 번호를 부여하여 현장조사를 수행하였다.



【그림 17.3.3】 교량받침 배치도



【사진 17.3.37】 교량받침 전경

2) 현장조사 결과

- 현장조사 결과 경미한 플레이트 도장박리가 조사되었으며, 무수축물탈 폭 0.3mm미만 균열이 국부적으로 조사되었다.

【표 17.3.38】 교량받침 외관조사 결과

구분	무수축물탈 균열(0.3mm미만) (m/개소)		플레이트 도장박리 (㎡/개소)	
A1	—	—	—	—
P1	—	—	—	—
P2	0.20	1	0.10	2
A2	—	—	0.03	1
합계	0.20	1	0.13	3

			
손상현황	• A2-Sh4 플레이트 도장박리(0.1m×0.3m)	손상현황	• P2-Sh8 몰탈 균열(0.1mm/0.2m)
원 인	• 시공미흡, 공용기간 증가 등	원 인	• 건조수축, 온도변화
조치방안	• 재도장	조치방안	• 표면처리

【사진 17.3.38】교량받침 손상현황

3) 기 점검 결과 비교

- 기 손상인 무수축몰탈 균열, 플레이트 도장박리가 확인되었으며, 금회 플레이트 도장박리가 신규 조사되었다.

【표 17.3.39】교량받침 기 점검 결과 비교

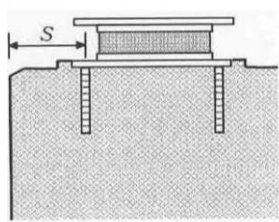
구분	손상 내용	단위	2021년 정밀안전점검		2023년 성능평가		증,감 (▲, ▼)	비고
			물량	개소	물량	개소		
교량받침	무수축몰탈 균열(0.3mm미만)	m	0.20	1	0.20	1	— —	변동없음
	플레이트 도장박리	m ²	0.10	2	0.13	3	▲ 0.03	신규손상

4) 검토의견

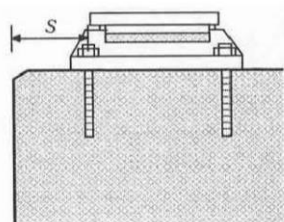
- 무수축몰탈 균열(0.3mm미만)의 경우 건조수축 및 온도변화, 거푸집 조기탈형 등에 의한 손상으로 판단되며, 교량받침의 거동에 영향을 미칠만한 손상은 아니나, 손상의 진전 방지를 위한 표면처리 등의 조치가 요망된다.
- 플레이트 도장박리의 경우 공용기간 증가, 습기흡착, 시공미흡 등에 의한 손상으로 판단되며, 손상의 진전 방지를 위한 재도장 등의 조치를 취하는 것이 바람직 할 것으로 판단된다.

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.



(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 17.3.4】 도로교설계기준 연단거리 산출방법



받침장치 연단거리 측정(1)

받침장치 연단거리 측정(2)

【사진 17.3.39】 교량받침장치 연단거리측정

① 연단거리 산출

- 거더 경간길이(L=35.0m) : $200 + 5 \times 35 = 375\text{mm}$

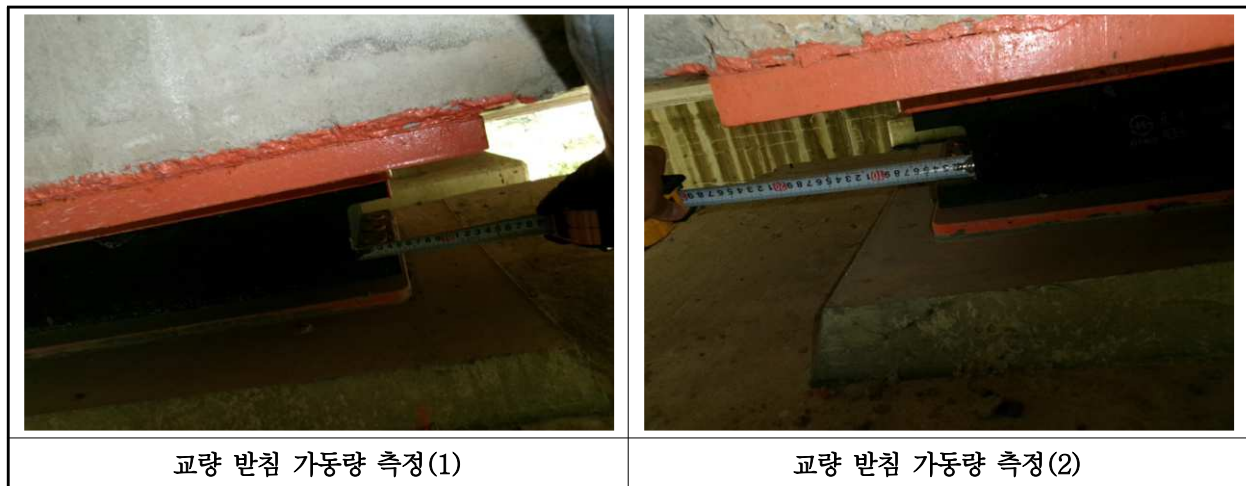
【표 17.3.40】연단거리 측정 결과

구 분		계산 연단거리 (mm)	실측 연단거리(mm)					검토 결과
			Sh1	Sh2	Sh3	Sh4	Sh5	
A1		375	640	660	662	665	669	O.K
P1	A1측	375	495	495	505	485	445	O.K
	A2측	375	417	435	455	465	475	O.K
P2	A1측	375	720	730	730	735	750	O.K
	A2측	375	460	475	480	470	445	O.K
A2		375	580	571	578	599	595	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 17.3.40】교량받침 이동량 측정

① 설계기준온도(-5℃ ~ 35℃(보통지방))에 따른 여유량 검토

【표 17.3.41】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	29.8	10.2	0.00001	70.0	20.9	7.1	
P1	29.8	10.2	0.00001	35.0	10.4	3.6	
P2	고정단						
A2	29.8	10.2	0.00001	35.0	10.4	3.6	

1) 조사당시 온도 : 24.8℃(조사일 : 2023년 9월 12일, 평균온도, 영천)
 2) 검토온도 : -5℃ ~ 35℃(보통지방)

【표 17.3.42】 교량받침 이동량(설계기준 온도) 검토결과

위치		이동량	측정 가동여유량		계산 가동 이동량		허용변위 (mm)
			수축	신장	최대수축	최대신장	
A1	SH1	0	42	42	20.9	7.1	±42
	SH2	0	42	42			±42
	SH3	0	42	42			±42
	SH4	0	42	42			±42
	SH5	0	42	42			±42
P1	SH1	0	25	25	10.4	3.6	±25
	SH2	0	25	25			±25
	SH3	0	25	25			±25
	SH4	0	25	25			±25
	SH5	0	25	25			±25
	SH6	0	25	25			±25
	SH7	0	25	25			±25
	SH8	0	25	25			±25
	SH9	0	25	25			±25
	SH10	0	25	25			±25
P2	고정단						
A2	SH1	-5	37	47	10.4	3.6	±42
	SH2	-5	37	47			±42
	SH3	-5	37	47			±42
	SH4	-5	37	47			±42
	SH5	-5	37	47			±42
주) 판정 : 계산 가동 이동량 ≤ 측정 가동여유량 ⇒ O.K							

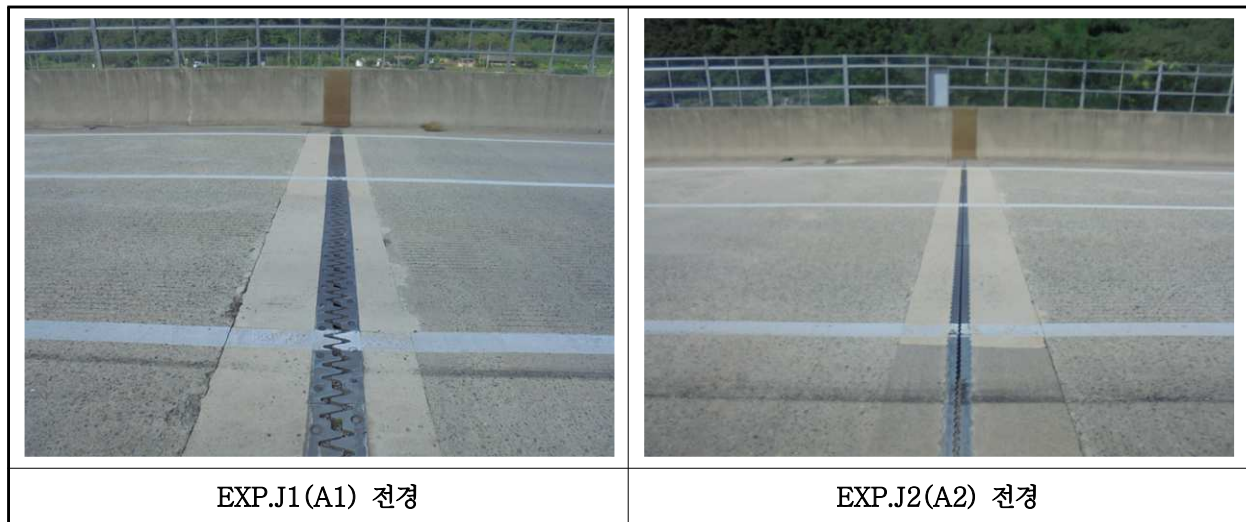
② 교량받침 이동량 검토의견

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

사. 신축이음장치

1) 부재의 개요

- 본 교량의 신축이음장치는 A1에 핑거 조인트, A2에 모노셀 조인트로 시공된 상태이다. 조사를 위한 부분 통제시 도보를 통해 근접조사를 실시하였다.



【사진 17.3.41】 신축이음장치 전경

2) 현장조사 결과

- 신축이음 현장조사 결과 후타재 균열 및 망상균열, 후타재 파손 등의 손상이 조사되었다.

【표 17.3.43】 신축이음장치 외관조사 결과

구분	후타재 균열 (m/개소)		후타재 파손 (㎡/개소)		후타재 망상균열 (㎡/개소)	
A1 (EXP J1)	3.20	6	0.04	2	—	—
A2 (EXP J3)	—	—	—	—	2.40	2
합계	3.20	6	0.04	2	2.40	2

			
손상현황	• A1 후타재 균열(0.3mm/0.5m ×4EA)	손상현황	• A1 후타재 파손(0.1m×0.2m×2EA)
원 인	• 건조수축, 장기공용, 차량윤하중	원 인	• 외부충격, 차량윤하중
조치방안	• 주입보수	조치방안	• 단면보수
			
손상현황	• A2 후타재 망상균열(0.5m×3.0m)	손상현황	• A2 후타재 망상균열(0.3m×3.0m)
원 인	• 건조수축, 장기공용, 차량윤하중	원 인	• 건조수축, 장기공용, 차량윤하중
조치방안	• 표면처리	조치방안	• 표면처리

【사진 17.3.42】 신축이음장치 손상현황

3) 기 점검 결과 비교

- 신축이음 현장조사 결과, 기 손상인 후타재 균열(0.3mm이상), 망상균열, 파손이 확인되었고, 금회 후타재 파손이 1개소 신규 조사되었다.

【표 17.3.44】 신축이음 기 점검 결과 비교

구분	손상 내용	단위	2021년 정밀안전점검		2023년 성능평가		증,감 (▲, ▼)	비고
			물량	개소	물량	개소		
신축이음	후타재 균열	m	3.20	6	3.20	6	— —	변동없음
	후타재 파손	m ²	0.02	1	0.04	2	▲ 0.02	신규손상
	후타재 망상균열	m ²	2.40	2	2.40	2	— —	변동없음

4) 검토의견

- 신축이음에 발생한 후타재 균열, 망상균열은 건조수축, 차량 통행하중 및 충격, 장기공용 등으로 인한 손상으로 판단되며, 내구성 확보를 위해 표면처리, 주입보수 등의 보수가 요구된다.
- 후타재 파손의 경우 외부 충격, 차량 운하중, 보수미흡 등에 의한 손상으로 내구성 및 주행 차량의 안전성 확보 차원에서 단면보수를 실시하는 것이 요구된다.

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 가동량 산정 - 조사일 : 2023. 9. 18. 기온 적용: 25.5℃(일평균) ΔT(신장시) : 35.0℃-25.5℃ = 9.5℃ ΔT(수축시) : -5.0℃-(25.5℃) = 30.5℃ Δl_t(최소필요유간) : $\Delta T \times \alpha \times L$ - 형식별 온도변화범위(℃)					
소요 신축량	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 17.3.43】 신축이음 유간 측정방법

【표 17.3.45】 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	30.5	9.5	0.00001	70.0	21.4	6.7	45.0	80.0	130.0	
A2	30.5	9.5	0.00001	35.0	10.7	3.3	25.0	70.0	190.0	

1) 조사당시 온도 : 25.5°C (조사일 : 2023년 9월 18일, 평균온도, 영천)
 2) 검토온도 : -5°C ~ 35°C (보통지방)

【표 17.3.46】 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	21.4	6.7	45.0	100.0	66.4	38.3	O.K
A2	10.7	3.3	25.0	60.0	35.7	21.7	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

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



【사진 17.3.44】 교면포장 전경

2) 현장조사 결과

- 현장조사 결과, 손상이 없는 양호한 상태로 확인되었다.

【표 17.3.47】 교면포장 외관조사 결과

구분	상태양호	
S1	—	—
S2	—	—
S3	—	—
합계	—	—

			
손상현황	• S1 상태양호	손상현황	• S2 상태양호
원 인	—	원 인	—
조치방안	—	조치방안	—

【사진 17.3.45】 교면포장 손상현황

3) 기 점검 결과 비교

- 교면포장은 기 손상인 없는 양호한 상태로 확인되었고, 신규 손상은 확인되지 않았다.

【표 17.3.48】 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 신규 손상 발생 등의 유지관리가 요구된다.

자. 배수시설

1) 부재의 개요



【사진 17.3.46】 배수시설 전경

2) 현장조사 결과

- 배수시설에 대한 현장조사 결과, 배수구 막힘이 조사되었다.

【표 17.3.49】 배수시설 외관조사 결과

구분	배수구 막힘 (개소/개소)	
S1	2.00	2
S2	2.00	2
S3	—	—
합계	4.00	4

			
손상현황	• S1 배수구 막힘 2EA	손상현황	• S2 배수구 막힘 2EA
원 인	• 공용기간 경과, 비산물퇴적 등	원 인	• 공용기간 경과, 비산물퇴적 등
조치방안	• 청소	조치방안	• 청소

【사진 17.3.47】 배수시설 손상현황

3) 기 점검 결과 비교

- 금회 배수구 막힘이 신규 조사되었다.

【표 17.3.50】 배수시설 기 점검 결과 비교

구분	손상 내용	단위	2021년 정밀안전점검		2023년 성능평가		증,감 (▲, ▼)	비고
			물량	개소	물량	개소		
배수시설	배수구 막힘	EA	—	—	4.00	4	▲ 4.00	신규손상

4) 검토의견

- 배수시설에 발생한 배수구 막힘은 공용기간 경과 및 차량통행에 의한 비산물퇴적 등의 원인으로 청소 등의 정비를 실시하는 것이 요구된다.

차. 방호벽

1) 부재의 개요

- 차량의 차도이탈 방지, 사고시 완충작용 등의 기능을 하는 방호울타리는 철근콘크리트 구조로 설치되어있다.



【사진 17.3.48】 방호벽 및 중앙분리대 전경

2) 현장조사 결과

- 방호벽에 대한 현장조사 결과, 균열(0.3mm미만), 접속부 이격, 방음벽 변형이 조사되었다.

【표 17.3.51】 방호벽 및 중앙분리대 외관조사 결과

구분	균열(0.3mm미만) (m/개소)		접속부 이격 (m/개소)		방음벽 변형 (개소/개소)	
S1	—	—	—	—	—	—
S2	7.50	5	—	—	1.00	1
S3	7.50	5	1.00	1	—	—
합계	15.00	10	1.00	1	1.00	1

			
손상현황	• S2 방호벽 균열 (0.2mm/1.5m)	손상현황	• S2 방음벽 변형 1EA
원 인	• 건조수축, 공용기간 경과 등	원 인	• 물리적 충격 등
조치방안	• 표면처리	조치방안	• 주의관찰
			
손상현황	• S3 방호벽 균열 (0.2mm/1.5m)	손상현황	• S3 중앙분리대 접속부 이격(1.0m)
원 인	• 건조수축, 공용기간 경과 등	원 인	• 건조수축, 공용기간 경과 등
조치방안	• 표면처리	조치방안	• 주의관찰

【사진 17.3.49】 방호벽 및 중앙분리대 손상현황

3) 기 점검 결과 비교

- 기 손상인 균열 및 접속부 이격의 진전은 없는 것으로 확인되었고, 금회 방음벽 변형이 신규 조사되었다.

【표 17.3.52】 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	10	15.00	10	— —	변동없음
	접속부 이격	m	1.00	1	1.00	1	— —	변동없음
	방음벽 변형	EA	—	—	1.00	1	▲ 1.00	신규손상

4) 검토의견

- 방호벽에 발생한 균열(0.3mm미만)은 초기 건조수축, 거푸집 조기탈형, 공용기간 증가 등의 복합적인 원인에 의한 손상으로 내구성확보를 위한 표면보수를 실시하여야 할 것으로 판단된다.
- 접속부 이격의 경우 초기 침하로 인한 손상으로 진전은 없는 것으로 조사되어, 주기적인 점검을 통한 진전여부 확인 등의 유지관리가 요구된다.
- 방음벽 변형은 차량 충돌에 의한 손상으로 판단되며, 손상의 정도가 경미한 바 주의관찰이 요구된다.

카. 교량 점검시설

1) 부재의 개요

- 배골교의 점검시설은 교량 상면 갓길을 이용하여 출입가능하며, A1, A2에 철근콘크리트 계단이 시공되어 있다.



【사진 17.3.50】 교량 점검시설 전경

2) 현장조사 결과

- 교량 점검시설에 대한 외관조사 결과, 전반적으로 양호한 상태로 조사되었다.

【표 17.3.53】 교량 점검시설 외관조사 결과

구분	상태양호	
A1	—	—
P1	—	—
P2	—	—
A2	—	—
합계	—	—

			
손상현황	• A1 상태양호	손상현황	• A2 상태양호
원 인	• —	원 인	• —
조치방안	• —	조치방안	• —

【사진 17.3.51】 교량 점검시설 손상현황

3) 기 점검 결과 비교

- 교량 점검시설은 손상이 없는 양호한 상태로, 신규손상이 확인되지 않았다.

【표 17.3.54】 교량 점검시설 기 점검 결과 비교

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

4) 검토의견

- 점검시설은 현재 양호한 상태로 조사되었고, 점검로는 점검자의 안전과 연관되어 있으므로, 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 추락방지시설, 환기구 등의 덮개는 미설치된 상태이다.

17.3.4 외관조사 총괄표

【표 17.3.55】 상주방향 손상내용 총괄표

구분	손상 내용	단위	물량	개소	비고
바닥판하면	백태	m ²	0.09	1	
	망상균열	m ²	540.00	24	
거더	상태양호	—	—	—	
가로보	박락, 들뜸	m ²	6.99	14	
	박락 및 철근노출	m ²	2.69	7	
교대	백태	m ²	0.07	2	
	누수흔적	m ²	4.00	3	
	들뜸	m ²	0.09	1	
	폐콘크리트 퇴적	m ²	0.50	1	
교각	균열(0.3mm미만)	m	23.50	18	
	균열(0.3mm이상)	m	3.50	4	
교량받침	무수축물탈 균열(0.3mm미만)	m	3.20	13	
	받침콘크리트 균열(0.3mm미만)	m	0.50	1	
	플레이트 도장박락	m ²	0.21	6	
	받침콘크리트 재료분리	m ²	0.03	1	
신축이음	후타재 파손	m ²	2.28	3	
교면포장	상태양호	—	—	—	
배수시설	배수구 막힘	EA	1.00	1	
방호벽	상태양호	—	—	—	

【표 17.3.56】 영천방향 손상내용 총괄표

구분	손상 내용	단위	물량	개소	비고
바닥판 하면	망상균열	m ²	540.00	24	
거더	상태양호	—	—	—	
가로보	들뜸	m ²	4.50	6	
	박락 및 철근노출	m ²	1.00	2	
교대	백태	m ²	0.20	1	
	누수흔적	m ²	2.00	2	
	파손	m ²	0.12	2	
교각	망상균열	m ²	26.50	2	
교량받침	무수축물탈 균열(0.3mm미만)	m	0.20	1	
	플레이트 도장박리	m ²	0.13	3	
신축이음	후타재 균열	m	3.20	6	
	후타재 파손	m ²	0.04	2	
	후타재 망상균열	m ²	2.40	2	
교면포장	상태양호	—	—	—	
배수시설	배수구 막힘	EA	4.000	4	
방호벽 및 중분대	균열(0.3mm미만)	m	15.00	10	
	접속부 이격	m	1.00	1	
	방음벽 변형	EA	1.00	1	

17.3.5 전회차 손상물량 비교

【표 2.3.57】 상주방향 손상물량 비교표

구분	손상 내용	단위	2021년 정밀안전점검		2023년 성능평가		증,감 (▲, ▼)	비고
			물량	개소	물량	개소		
바닥판	백태	m ²	0.09	1	0.09	1	— —	변동없음
	망상균열	m ²	4.5	1	540.00	24	▲ 535.5	신규손상
거더	상태양호	—	—	—	—	—	— —	—
가로보	박락, 들뜸	m ²	6.90	13	6.99	14	▲ 0.09	신규손상
	박락 및 철근노출	m ²	1.85	4	2.69	7	▲ 0.84	신규손상
교대	백태	m ²	0.07	2	0.07	2	— —	변동없음
	누수흔적	m ²	2.00	2	4.00	3	▲ 2.00	신규손상
	들뜸	m ²	—	—	0.09	1	▲ 0.09	신규손상
	폐콘크리트 퇴적	m ²	—	—	0.50	1	▲ 0.50	신규손상
교각	균열(0.3mm미만)	m	23.50	18	23.50	18	— —	변동없음
	균열(0.3mm이상)	m	3.50	4	3.50	4	— —	변동없음
교량받침	무수축몰탈 균열(0.3mm미만)	m	3.20	13	3.20	13	— —	변동없음
	받침콘크리트 균열(0.3mm미만)	m	0.50	1	0.50	1	— —	변동없음
	플레이트 도장박락	m ²	0.21	6	0.21	6	— —	변동없음
	받침콘크리트 재료분리	m ²	0.03	1	0.03	1	— —	변동없음
신축이음	후타재 파손	m ²	1.80	2	2.28	3	▲ 0.48	신규손상
교면포장	상태양호	—	—	—	—	—	— —	—
배수시설	배수구 막힘	EA	—	—	1.00	1	▲ 1.00	신규손상
방호벽	상태양호	—	—	—	—	—	— —	—
점검로	상태양호	—	—	—	—	—	— —	—

【표 2.3.58】영천방향 손상물량 비교표

구분	손상 내용	단위	2021년 정밀안전점검		2023년 성능평가		증,감 (▲, ▼)	비고
			물량	개소	물량	개소		
바닥판	망상균열	m ²	—	—	540.00	24	▲ 540.0	신규손상
거더	상태양호	—	—	—	—	—	— —	—
가로보	들뜸	m ²	—	—	4.50	6	▲ 4.50	신규손상
	박락 및 철근노출	m ²	—	—	1.00	2	▲ 1.00	신규손상
교대	백태	m ²	0.20	1	0.20	1	— —	변동없음
	누수흔적	m ²	1.00	1	2.00	2	▲ 1.00	신규손상
	파손	m ²	—	—	0.12	2	▲ 0.12	신규손상
교각	망상균열	m ²	10.50	1	26.50	2	▲ 16.00	신규손상
교량받침	무수축물탈 균열(0.3mm미만)	m	0.20	1	0.20	1	— —	변동없음
	플레이트 도장박리	m ²	0.10	2	0.13	3	▲ 0.03	신규손상
신축이음	후타재 균열	m	3.20	6	3.20	6	— —	변동없음
	후타재 파손	m ²	0.02	1	0.04	2	▲ 0.02	신규손상
	후타재 망상균열	m ²	2.40	2	2.40	2	— —	변동없음
교면포장	상태양호	—	—	—	—	—	— —	—
배수시설	배수구 막힘	EA	—	—	4.00	4	▲ 4.00	신규손상
방호벽	균열(0.3mm미만)	m	15.00	10	15.00	10	— —	변동없음
	접속부 이격	m	1.00	1	1.00	1	— —	변동없음
	방음벽 변형	EA	—	—	1.00	1	▲ 1.00	신규손상
점검로	상태양호	—	—	—	—	—	— —	—

17.4 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.

17.4.1 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 17.4.1】 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	2	2	
염화물침투량 시험	• 책임기술자 판단에 따라 수량 결정		—	—	1	—	

【표 17.4.2】 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	4	4	
철근탐사시험	• 책임기술자 판단에 따라 수량 결정		—	—	2	2	
탄산화깊이 측정	• 5경간 이내: 2~3개소 • 5경간 이상: 3~6개소		1	2	2	2	
염화물침투량 시험	• 책임기술자 판단에 따라 수량 결정		—	—	1	—	

나. 콘크리트 내구성시험 위치 선정사유

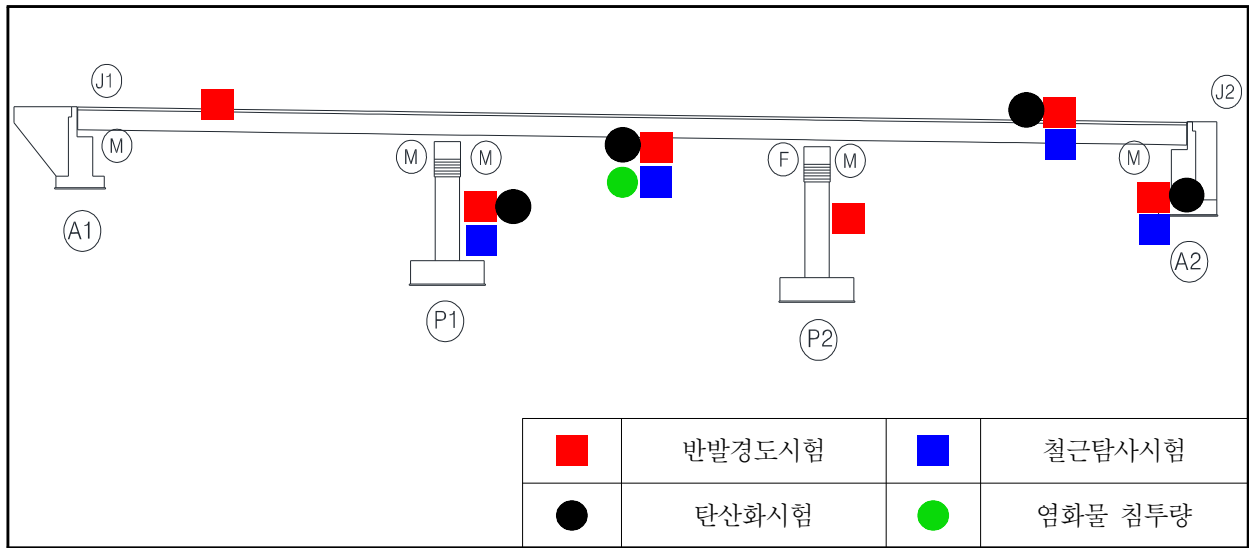
대상 구조물에 대한 재료시험은 도보로 접근이 가능한 위치를 우선적으로 실시하였으며, 도보로 접근이 가능하지 못한 부위는 교량점검차 등을 이용하여 접근 후 시험을 실시하였다. 교량의 비파괴 선정 위치는 외관조사망도를 참고하여 건전부와 비건전부를 선정 후 비파괴시험을 실시하였고, 기존에 실시한 부위의 경우 주변 및 미실시한 부재를 중심으로 실시하여 차후 점검 및 진단 비교·평가를 목적으로 하였다.

다. 조사 사진

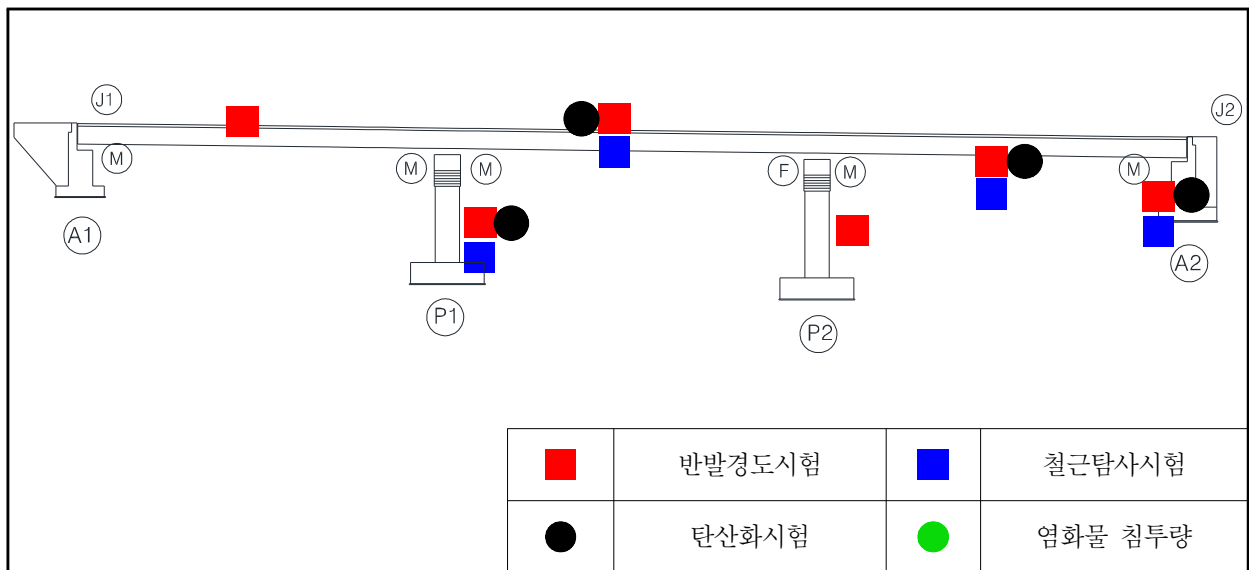
	
반발경도 시험 현황	탄산화깊이 측정 현황
	
철근탐사시험	염화물침투량 시험

【사진 17.4.1】 콘크리트 내구성조사 현황

라. 콘크리트 내구성조사 위치도



【그림 17.4.1】 상주방향 콘크리트 내구성조사 위치도



【그림 17.4.2】 영천방향 콘크리트 내구성조사 위치도

17.4.2 시험결과 및 분석

가. 상주방향

1) 콘크리트 강도시험

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

① 비파괴강도 시험결과

【표 17.4.3】 상부구조 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	
	S3 바닥판하면	47.4	27.1	28.0			
	S3 가로보	47.5	27.2	28.0			
	S2-G1 거더	49.2	40.6	47.7		40.0	

【표 17.4.4】 하부구조 콘크리트 비파괴강도 시험결과

시험위치		반발경도법(MPa)				설계기준 강도 (MPa)	비고
		반발경도 (R_o)	일본재료 학회	일본건축 학회	재령보정 계수		
하부 구조	A2 교대	44.2	24.5	26.5	0.64	24.0	
	P1 교각	47.8	27.4	28.2		27.0	
	P2 교각	47.5	27.2	28.0			
	P2 교각(비건전)	46.3	26.2	27.5			

반발경도법에 의한 압축강도 측정결과 상부구조(바닥판하면, 가로보) 27.1~28.1MPa, 상부구조(거더) 40.6~47.7MPa, 하부구조(교대) 24.5~26.5MPa, 하부구조(교각) 27.2~28.2MPa 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 17.4.5】비파괴강도 시험결과 분석

구 분	시험방법	평균강도(A)	설계기준강도(B)	A/B×100(%)
상부구조	바닥판 하면	27.1 ~ 28.1	27.0	100.4 ~ 104.1
	거더	40.6 ~ 47.7	40.0	101.5 ~ 119.3
하부구조	교대	24.5 ~ 26.5	24.0	102.1 ~ 110.4
	교각	27.2 ~ 28.2	27.0	100.7 ~ 104.4

② 기 점검결과와의 비교

【표 17.4.6】비파괴강도 기 점검결과와의 비교

구 분	위치	2021년 정밀안전점검	2023년 성능평가	설계기준강도
반발경도법	바닥판	27.4 ~ 29.3	27.1 ~ 28.1	27.0
	거더	42.4 ~ 50.1	40.6 ~ 47.7	40.0
	교대	24.7 ~ 26.8	24.5 ~ 26.5	24.0
	교각	28.2 ~ 29.0	27.2 ~ 28.2	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 17.4.7】 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	S3 바닥판하면	5.0	38.0	33.0	a	2.04	100년이상	
	S2-G1 거더	6.0	44.0	38.0	a	2.45	100년이상	
하부구조	A2 교대	6.0	84.0	78.0	a	2.45	100년이상	
	P1 교각	7.5	86.0	78.5	a	3.06	100년이상	

측정결과, 상부구조 탄산화깊이는 5.0~6.0mm, 하부구조 탄산화깊이는 6.0~7.5mm로 측정되었으며, 잔여깊이가 30mm이상을 확보하고, 세부지침 지침기준 "a"로 평가 되어 탄산화에 따른 철근의 부식발생 영향은 없는 것으로 판단된다.

【표 17.4.8】 탄산화 시험결과 분석

구 분	탄산화 깊이(mm)	잔여깊이(mm)	비고
상부구조	5.0~6.0	33.0~38.0	
하부구조	6.0~7.5	78.0~78.5	

② 기 점검결과와의 비교

【표 17.4.9】 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	5.0~6.0	35.0~44.0	a	5.0~6.0	33.0~38.0	a	
하부구조	6.0~7.0	93.0~94.0	a	6.0~7.5	78.0~78.5	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, 검토결과
는 다음과 같다.

① 비파괴강도 시험결과

【표 17.4.10】 상부구조 콘크리트 비파괴강도 시험결과

시험위치		반발경도법(MPa)				설계기준 강도 (MPa)	비고
		반발경도 (R_o)	일본재료 학회	일본건축 학회	재령보정 계수		
상부 구조	S1 바닥판하면	47.5	27.2	28.0	0.64	27.0	
	S2 바닥판하면	47.8	27.4	28.2			
	S3 가로보	47.7	27.4	28.1			
	S3-G2 거더	49.3	40.7	47.9		40.0	

【표 17.4.11】 하부구조 콘크리트 비파괴강도 시험결과

시험위치		반발경도법(MPa)				설계기준 강도 (MPa)	비고
		반발경도 (R_o)	일본재료 학회	일본건축 학회	재령보정 계수		
하부 구조	A2 교대	44.9	25.1	26.8	0.64	24.0	
	P1 교각	47.7	27.4	28.1		27.0	
	P2 교각	47.9	27.5	28.2			
	P2 교각(비건전)	46.1	26.0	27.4			

반발경도법에 의한 압축강도 측정결과 상부구조(바닥판하면, 가로보) 27.2~28.2MPa, 상부구조(거더) 40.7~47.9MPa, 하부구조(교대) 25.1~26.8MPa, 하부구조(교각) 27.4~28.2MPa 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 17.4.12】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	40.7 ~ 47.9	40.0	101.8 ~ 119.8
하부구조	교대	25.1 ~ 26.8	24.0	104.6 ~ 111.7
	교각	27.4 ~ 28.2	27.0	101.5 ~ 104.4

② 기 점검결과와의 비교

【표 17.4.13】비파괴강도 기 점검결과와의 비교

구 분	위치	2021년 정밀안전점검	2023년 성능평가	설계기준강도
반발경도법	바닥판하면, 가로보	27.7 ~ 29.0	27.2 ~ 28.2	27.0
	거더	40.2 ~ 49.7	40.7 ~ 47.9	40.0
	교대	24.1 ~ 28.1	25.1 ~ 26.8	24.0
	교각	27.2 ~ 29.4	27.4 ~ 28.2	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 17.4.14】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	S2 바닥판하면	4.5	37.0	32.5	a	1.84	100년이상	
	S3-G2 거더	5.0	39.0	34.0	a	2.04	100년이상	
하부구조	A2 교대	5.0	84.0	79.0	a	2.04	100년이상	
	P1 교각	6.0	74.0	68.0	a	2.45	100년이상	

측정결과, 상부구조 탄산화깊이는 4.5~5.0mm, 하부구조 탄산화깊이는 5.0~6.0mm로 측정되었으며, 잔여깊이가 30mm이상을 확보하고, 세부지침 지침기준 "a"로 평가 되어 탄산화에 따른 철근의 부식발생 영향은 없는 것으로 판단된다.

【표 17.4.15】탄산화 시험결과 분석

구 분	탄산화 깊이(mm)	잔여깊이(mm)	비고
상부구조	4.5~5.0	32.5~34.0	
하부구조	5.0~6.0	68.0~79.0	

② 기 점검결과와의 비교

【표 17.4.16】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	4.0~5.0	36.0~45.0	a	4.5~5.0	32.5~34.0	a	
하부구조	4.0~5.0	95.0~96.0	a	5.0~6.0	68.0~79.0	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 17.4.17】 상주방향 금회 점검 내구성조사 결과요약

시 험 명	시험부위		시험 결과		비 고
			측정결과	설계기준	
비파괴 강도 (MPa)	상부구조	바닥판하면, 가로보	27.1 ~ 28.1	27.0	■ 설계강도 이상(양호)
		거더	40.6 ~ 47.7	40.0	
	하부구조	교대	24.5 ~ 26.5	24.0	
		교각	27.2 ~ 28.2	27.0	
탄산화 잔여깊이 (mm)	상부구조		33.0~38.0	a등급	■ 탄산화 잔여깊이 30mm이상 ■ 탄산화에 의한 내구성저하 없음
	하부구조		78.0~78.5	a등급	
종합 평가	• 콘크리트 강도는 설계강도 이상으로 양호한 상태로 평가됨 • 탄산화에 의한 내구성 저하 가능성은 없는 상태임				

【표 17.4.18】 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	40.7 ~ 47.9	40.0	
	하부구조	교대	25.1 ~ 26.8	24.0	
		교각	27.4 ~ 28.2	27.0	
탄산화 잔여깊이 (mm)	상부구조		32.5~34.0	a등급	■ 탄산화 잔여깊이 30mm이상 ■ 탄산화에 의한 내구성저하 없음
	하부구조		68.0~79.0	a등급	
종합 평가	• 콘크리트 강도는 설계강도 이상으로 양호한 상태로 평가됨 • 탄산화에 의한 내구성 저하 가능성은 없는 상태임				

라. 기 점검결과와 비교

【표 17.4.19】 상주방향 기 점검결과와 비교

시 험 명	시험부위		시험 결과				비 고		
			2021년 정밀안전점검		2023년 성능평가				
비파괴 강도 (MPa)	상부구조	바닥판하면, 가로보	27.4	~	29.3	27.1	~	28.1	■ 강도저하 없음
		거더	42.4	~	50.1	40.6	~	47.7	
	하부구조	교대	24.7	~	26.8	24.5	~	26.5	
		교각	28.2	~	29.0	27.2	~	28.2	
탄산화 잔여깊이 (mm)	상부구조		35.0~44.0	a	33.0~38.0	a	■ 탄산화에 의한 내구성 저하 가능성 없음		
	하부구조		93.0~94.0	a	78.0~78.5	a			
종합 평가	• 기 점검결과와 비교 검토한 결과 공용년수 증가에 의한 구조물의 내구성 저하는 발생하지 않은 상태로 평가됨								

【표 17.4.20】 영천방향 기 점검결과와 비교

시 험 명	시험부위		시험 결과				비 고		
			2021년 정밀안전점검		2023년 성능평가				
비파괴 강도 (MPa)	상부구조	바닥판하면, 가로보	27.7	~	29.0	27.2	~	28.2	■ 강도저하 없음
		거더	40.2	~	49.7	40.7	~	47.9	
	하부구조	교대	24.1	~	28.1	25.1	~	26.8	
		교각	27.2	~	29.4	27.4	~	28.2	
탄산화 잔여깊이 (mm)	상부구조		36.0~45.0	a	32.5~34.0	a	■ 탄산화에 의한 내구성 저하 가능성 없음		
	하부구조		95.0~96.0	a	68.0~79.0	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.

17.5 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.

17.5.1 상태안전성능 평가

상태안전성능평가 기준은 시설물의 전체 부재에 대하여 외관조사망도를 작성하여 부재별로 상세히 상태안전성능평가를 실시하며, 책임기술자가 시설물 전체에 대한 상태안전성능평가 결과를 결정하게 된다.

가. 상태안전성능평가 결과

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

【표 17.5.1】 상주방향 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	PSC	b	a	c	a	c	a	c	a	b	q
S2	P1	PSC	b	a	c	a	a	a	—	b	c	q
S3	P2	PSC	b	a	b	a	a	a	—	b	b	q
	A2								c	a	b	q
평균			0.200	0.100	0.333	0.100	0.200	0.100	0.400	0.150	0.250	—
가중치			15	25	4	4	3	2	7	15	25	—
(평균×가중치) /가중치합			0.030	0.025	0.013	0.004	0.006	0.002	0.028	0.023	0.063	—
											0.194	
											B	

■ 결함도 범위 : $0.130 \leq \text{결함도지수}(0.194) < 0.260$

나. 공중이 이용하는 부위 상태안전성능평가

① 추락방지시설

최상의 상태로 “a” 등급으로 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

최상의 상태로 “a” 등급으로 평가됨.

기준	상태기준 설명
a	○포장상태가 최상으로 차량의 주행에 문제가 없는 상태
b	○포장의 결함 및 파손이 미미하게 발생된 상태로 차량주행에 문제는 없으며 결함의 진행 여부를 지속적으로 관찰하고 보수 여부를 결정하여야 하는 상태
c	○포장 결함 및 파손이 차량에 직접적인 파손을 유발할 정도는 아니나 차량 운전자에게 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

국부적인 손상이 발생하여 간단한 보수가 필요한 상태인 “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

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

【표 17.5.2】 영천방향 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	c	a	c	a	b	q
S2	P1	PSCI	b	a	a	a	c	b	—	a	b	q
S3	P2	PSCI	b	a	c	a	a	b	—	b	b	q
	A2								b	b	a	q
평균			0.200	0.100	0.200	0.100	0.300	0.167	0.300	0.150	0.175	—
가중치			15	25	4	4	3	2	7	15	25	—
(평균X가중치)/가중치합			0.030	0.025	0.008	0.004	0.009	0.003	0.021	0.023	0.044	—
											0.167	
											B	

■ 결함도 범위 : $0.130 \leq \text{결함도지수}(0.167) < 0.260$

라. 공중이 이용하는 부위 상태안전성능평가

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

최상의 상태로 “a” 등급으로 평가됨.

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

③ 도로부 신축이음부

국부적인 손상이 발생하여 간단한 보수가 필요한 상태인 “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

마. 시설물 전체 상태안전성능평가 결과

【표 17.5.3】 시설물 전체 상태안전성능평가 결과표

구 분	환산 결합도점수	상태안전 성능평가 등급	연장 (m)	차선	길이 X 차선	연장비	환산결합도점수 X 연장비
상주방향	0.194	B	105	2	210	0.500	0.097
영천방향	0.167	B	105	2	210	0.500	0.083
합계(Σ)			210	4	420	1.000	0.180
1. 평가지수 =							0.180
2. 상태안전성능평가결과 =							B

17.5.2 구조안전성능평가

금회 과업은 2종 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 PSC Beam 거더

(1) 교량형식

- 구조형식 : PCS Beam Girder 교
- 경 간 장 : $35.055+35.024+35.125 = 105.205$ m
- 폭 원 : 11.995 m
- 교량등급 : 1등교
- 설계하중 : DB-24, DL-24
- 사 각 : 90°

(2) 검토조건

○ SLAB 콘크리트

- ① 설계기준강도 : $\sigma_{ck} = 27MPa$
- ② 탄성계수 : $E_c = 2.55E+04MPa$

○ PCS Beam

- ① 설계기준강도 : $\sigma_{ck} = 40MPa$
- ② 탄성계수 : $E_c = 3.14E+04MPa$

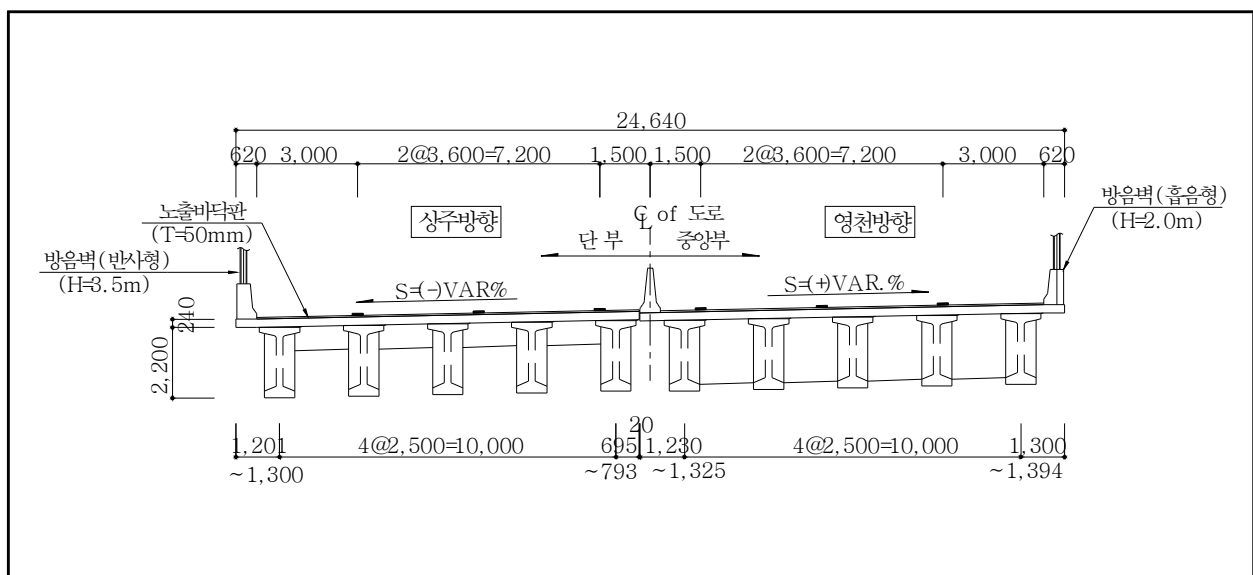
○ P.S강재

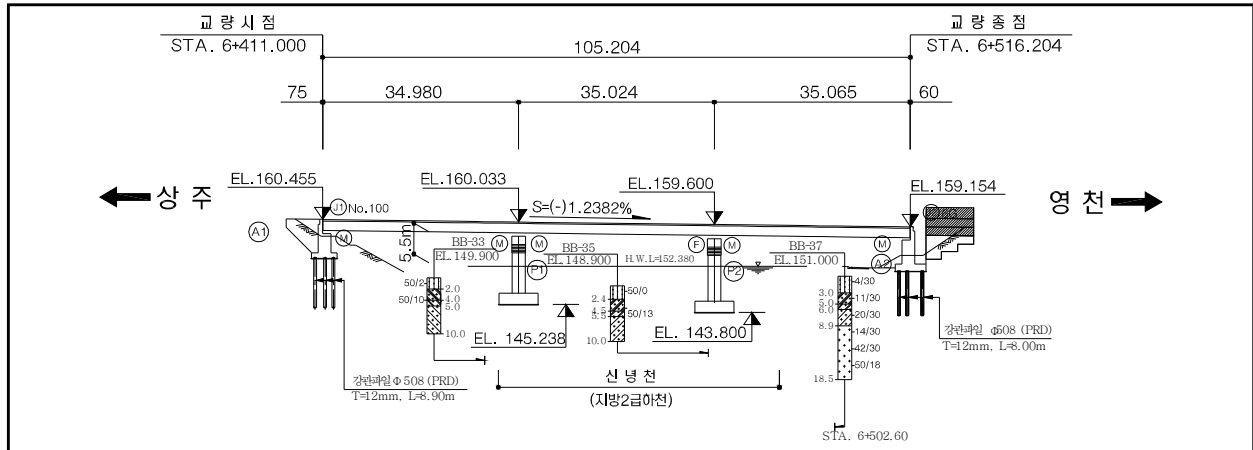
- ① 극한강도 : $\sigma_u = 1900MPa$
- ② 탄성계수 : $E_s = 2.00E+05 MPa$

○ 철근

- ① 극한강도 : $\sigma_u = 400MPa$
- ② 탄성계수 : $E_s = 2.00E+05 MPa$

(3) 검토단면





(4) 고정하중

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

(5) 구조계산 결과요약

① 허용응력 검토결과(외측 거더)

구 분		프리스트레스 도입직후					비 고
		PRESTRESS	BEAM자중	합 계	허용응력	안정여부	
주BEAM	상 연	-6.785	7.382	0.597	-2.83	-O.K-	
	하 연	22.883	-7.086	15.797	17.600	-O.K-	
구 분		설계하중 작용시					비 고
		유효P.S	총 하 중	합 계	허용응력	안정여부	
주BEAM	상 연	-5.777	17.253	11.476	-3.162	-O.K-	
	하 연	19.482	-20.920	-1.438	16.000	-O.K-	
슬 래 브		-	4.377	4.377	10.800	-O.K-	

② 허용응력 검토결과(내측 거더)

구 분		프리스트레스 도입직후					비 고
		PRESTRESS	BEAM자중	합 계	허용응력	안정여부	
주BEAM	상 연	-6.785	7.382	0.597	-2.830	-O.K-	
	하 연	22.883	-7.086	15.797	17.600	-O.K-	
구 분		설계하중 작용시					비 고
		유효P.S	총 하 중	합 계	허용응력	안정여부	
주BEAM	상 연	-5.605	14.848	9.244	-3.162	-O.K-	
	하 연	18.901	-16.263	2.638	16.000	-O.K-	
슬 래 브		-	2.254	2.254	10.800	-O.K-	

나. 구조안전성능평가 결과

1) 내하력평가

본 과업에서는 교량별 바닥판 및 주거더(PSC 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
배골교	외측 거더	상연	15.762	1.491	5.777	16.000	4.034
		하연	17.192	3.727	19.482	16.000	3.679
	내측 거더	상연	13.336	1.512	5.605	16.000	5.469
		하연	12.533	3.730	18.901	16.000	2.582

3) 강도설계법에 의한 평가방법

① 내하율(Rating Factor)

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

여기서, RF : 내하율

 ϕM_n : 설계휨강도 M_d : 고정하중에 의한 모멘트 $M_\ell(1+i)$: 충격계수를 고려한 설계활하중에 의한 모멘트 γ_d : 고정하중계수(1.3) γ_ℓ : 활하중계수(2.15)

② 내하력(Load Carrying Capacity)

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

여기서, P : 기본내하력

Pr : 설계활하중 (DB-24)

■ 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)	$\gamma_\ell M_\ell(1+i)$ (kN · m)	R.F
켄틸레버부	91.703	11.587	16.235	15.063	34.905	2.196
중 양 부	123.361	2.172	30.420	2.824	65.403	1.843

■ 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)	$\gamma_\ell M_\ell(1+i)$ (kN · m)	R.F
외측거더	19770.940	8797.290	2561.060	11,436.477	5,506.279	1.514
내측거더	19755.010	5750.979	2557.230	7,476.273	5,498.045	2.233

4) 내하력평가 결과

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

① 허용응력설계법에 의한 내하율

구 분			고정하중응력 (MPa)	활하중응력 (MPa)	유효프리스트레스(MPa)	허용응력 (MPa)	R.F
배골교	외측 거더	상연	15.762	1.491	5.777	16.000	4.034
		하연	17.192	3.727	19.482	16.000	3.679
	내측 거더	상연	13.336	1.512	5.605	16.000	5.469
		하연	12.533	3.730	18.901	16.000	2.582

② 강도설계법에 의한 내하율

위 치	ΦM_n (kN·m)	Mu (kN-m)	SF (안전율)	비고
켄틸레버부	91.703	16.235	5.648	SF = 1.0 이상
중 양 부	123.361	68.227	1.808	SF = 1.0 이상
외측 거더	19770.940	16942.756	1.167	SF = 1.0 이상
내측 거더	19755.010	12974.320	1.523	SF = 1.0 이상

③ 공용내하력 산정결과

구 분		R.F	기본내하력	Ks	공용내하력	비 고
배골교	거더(허용응력)	2.582	DB- 61.968	1.441	DB- 89.296	DB-24 이상
	거더(강도설계법)	1.514	DB- 36.336	1.441	DB- 52.360	DB-24 이상
	바닥판	1.843	DB- 44.232	—		DB-24 이상

④ 구조안전성 및 내하력에 의한 평가

부 재 명		최소안전율(SF)	내하율(R.F)	공용내하력	평가	비 고
바닥판	켄틸레버	5.648	2.196	DB-24이상	A	강도설계법
	중 양 부	1.808	1.843	DB-24이상	A	강도설계법
거 더	외측거더	1.394	3.679	DB-24이상	A	허용응력설계법
	내측거더	1.731	2.582	DB-24이상	A	허용응력설계법

17.5.3 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	
배골교	0.180	b	0.129	a	
안전성능등급	상태안전성능평가와 구조안전성능평가를 종합하여 분석한 결과, 최저평가지수인 0.180으로 평가 되었으며 평가등급은 B등급으로 산정되었다.				

17.6 내구성능 평가

17.6.1 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.

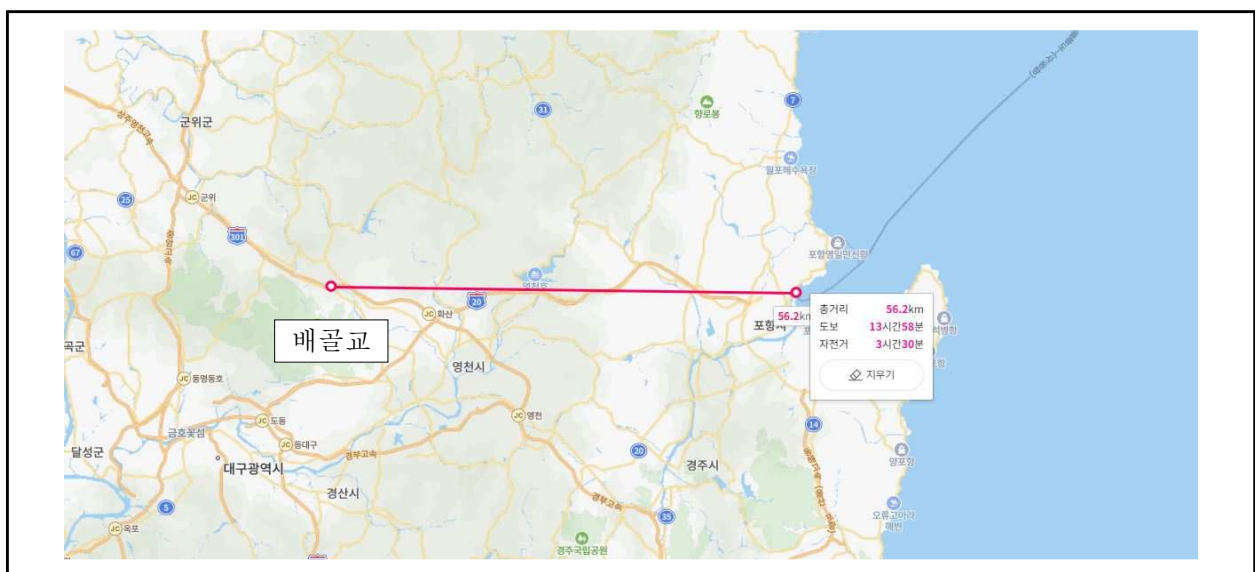
17.6.2 콘크리트 내구성능 평가 결과

가. 염해환경 평가

1) 해안거리에 따른 비래염분 염해환경

대상교량은 경상북도 영천시 신녕면 부산리에 위치하며, 동해안으로부터 약 56.2km 떨어진 위치에 시공된 것으로 확인되었다.

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



【그림 17.6.1】 위치도

【표 17.6.1】 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 영천관측소이나, 관련자료가 없는 상태이다. 자료가 있는 관측소 중 가장 가까운 관측소인 대구 관측소에서 측정된 최근 10년간 데이터를 활용하여 평가하였다. 최근에 측정된 최심신적설 자료 중 2013년부터 2023년까지의 자료를 참조하였으며, 연평균 강설 일수는 1.5일로 확인되었고, 평가등급은 A등급으로 분석되었다.

【표 17.6.2】 제설제 염해환경 평가결과(연평균 강설일수)

해당지역	경상북도 영천시 신녕면 부산리				
분석기간	2013년 11월 1일 ~ 2023년 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/>)

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 17.6.3】 동해환경 평가결과 - 일반부재(수분접촉)

해당지역	경상북도 영천시 신녕면 부산리				
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)			71.6일

【표 17.6.4】 동해환경 평가결과 - 일반부재(수분미접촉)

해당지역	경상북도 영천시 신녕면 부산리				
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)			5.9일

다. 열화진전 평가

1) 염화물 침투량

【표 17.6.5】 염화물 함유량 평가

구 분	세부 부재명		깊이별 염화물 함유량 (kg/m ³)			평가등급
			0~20mm	20~40mm	40mm~철근	
염화물 함유량	바닥판	S1	0.212	0.212	0.201	a

【표 17.6.6】 염화물 확산계수 산출

계산항목	세부 부재명		깊이별 염화물 확산계수 (cm ² /year)		
			0~20mm	20~40mm	40mm~철근
염화물 확산계수	바닥판	S1	—	3.182	3.182

【표 17.6.7】 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	S1	30년 초과	a

【표 17.6.8】 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	S1	a	a	a

2) 탄산화 깊이

【표 17.6.9】 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	S3 바닥판하면	5.0	2.04	30년 초과	a	a
		S2-G1 거더	6.0	2.45	30년 초과	a	a
		A2 교대	6.0	2.45	30년 초과	a	a
		P1 교각	7.5	3.06	30년 초과	a	a
	영천방향	S2 바닥판하면	4.5	1.84	30년 초과	a	a
		S3-G2 거더	5.0	2.04	30년 초과	a	a
		A2 교대	5.0	2.04	30년 초과	a	a
		P1 교각	6.0	2.45	30년 초과	a	a

3) 피복 콘크리트의 품질

【표 17.6.10】 피복 콘크리트의 품질 평가

열화진전 평가항목	부재 그룹명	세부 부재명		설계값 대비 강도추정값(%)	비건전부/ 건전부비율(%)	개별 평가등급	평균	평가 등급
피복 콘크리트의 품질	상주방향	바닥판	S1	102.5	—	a	0.10	a
			S3	102.0	—	a		
		거더	S2-G1	110.4	—	a		
		가로보	S3	102.2	—	a		
		교대	A2	106.3	—	a	0.10	a
			P1	102.9	—	a		
			P2	102.2	—	a		
			P2 (비건전)	99.4	97.3	a		
피복 콘크리트의 품질	상주방향	바닥판	S1	102.2	—	a	0.10	a
			S2	102.9	—	a		
		거더	S3-G2	110.8	—	a		
		가로보	S3	102.7	—	a		
		교대	A2	108.1	—	a	0.10	a
			P1	102.7	—	a		
			P2	103.2	—	a		
			P2 (비건전)	98.9	95.8	a		

라. 콘크리트 내구성능 평가결과

【표 17.6.11】 대상교량 제원

교량형식		PSC Beam 거더교
경간장 및 경간수		3@35m = 105.0m
교폭		24.5m
바닥판의 높이		5m 이상
거더 갯수		10(양방향)
2차 부재		L=2.5m, 교축방향 17.5m 간격 설치
바닥판		일반 RC
교각		일반 RC
피복 두께		40mm~100mm
공용연수		6년
위치	지역	경상북도 영천시 신녕면 부산리
	해안 이격거리	500m 초과

【표 17.6.12】 일반콘크리트 거더교 콘크리트 내구성능 평가

부재 그룹명	세부 부재명 (가중치, %)	항목별 평가결과				
		염화물 함유량	탄산화 깊이	피복콘크리트의 품질	부재	비고
상부	바닥판(33)	a	a	a	a	0.1
	거더(35)	—	a	a	a	0.1
	2차부재(7)	—	a	a	a	0.1
하부	교대/교각(25)	—	a	a	a	0.1
		결함도지수	$(0.1 \times 33 + 0.1 \times 35 + 0.1 \times 7 + 0.1 \times 25) / 100 = 0.016$			
		등급	A			

【표 17.6.13】 열화환경지표의 평가

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

17.6.3 내구성능평가 결과

본 과업에서 실시한 내구성능평가 결과는 다음과 같다.

【표 17.6.14】 내구성능평가 결과

구분	결함도지수	평가등급	가중치	결함도지수×가중치
콘크리트내구성능평가 결과	0.016	a	1	0.016
결함도점수				0.016
내구성능평가 결과				A

17.7 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.

17.7.1 사용성능지표 평가

가. 포장상태 평가

1) 고속도로 포장상태 지수(HPCI) 산정

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

【표 17.7.1】 포장상태 평가결과

평가항목	노선명	방향	차로	조사연장(m)	HPCI	평가등급
포장상태	상주영천고속도로	상주	1	105.0	4.20	a등급
	상주영천고속도로	상주	2	105.0	4.20	a등급
	상주영천고속도로	영천	1	105.0	4.20	a등급
	상주영천고속도로	영천	2	105.0	4.20	a등급
평가결과	포장상태 조사 및 분석 보고서를 참고하여 HPCI를 분석한 결과, 4.0 초과로 산정되어 매우양호 등급인 a등급으로 평가되었다.					

2) 교량조명

- 해당 교량에는 조명시설이 설치되어있지 않아 해당항목 평가는 실시하지 않았다.

3) 진동사용성

(1) 측정

- 해당 교량의 진동사용성 평가를 위하여 교량의 최대 처짐과 고유진동수를 측정하였다.

(2) 분석결과

- 처짐과 고유진동수를 측정한 결과, 1.151~12.15mm/s, 7.6~7.7Hz로 나타났으며, 이는 Reiher-Meister의 허용곡선 상에서 A구간에 해당되어 e등급으로 평가된다.

4) 점검시설

- 해당 교량의 경우 교각은 2기가 시공되어있으며, 점검로의 경우 상주방향 교각은 전 구간 설치가 완료된 상태이며, 영천방향은 전 구간에 미 설치된 것으로 조사되었다.

【표 17.7.2】 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%이상 설치되어 있으며, 외관은 양호한 상태로, d등급으로 평가되었다.

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 17.7.3】교통량의 성능평가

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

17.7.2 사용성능평가 결과

【표 17.7.4】사용성능평가 결과

구분	특징	세부지표의 분류	가중치	평가결과	등급점수
사용성능	사용성	포장상태	0.247	a	0.1
		교량조명	0.150	—	—
		진동사용성	0.202	e	1.0
기능성	유지관리성	점검시설의 유무	0.206	d	0.8
	수요 및 용량	교통량	0.195	a	0.1
				결합도점수	0.411
				등급	C

- 사용성능 최종 등급을 산정하면, 0.1×0.247 (포장상태) + 1.0×0.202 (진동사용성) + 0.8×0.206 (점검시설의 유무) + 0.1×0.195 (교통수요) = 0.411

17.8 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 17.8.1】 종합성능평가 결과

시설물 종합성능 평가 결과 산정표			
시설물명	배골교		
평가구분	성능평가점수 (X_n)	평가등급	성능간 중요도 (W_n)
안전성능 평가	0.180	b	0.68
내구성능 평가	0.016	a	0.19
사용성능 평가	0.411	c	0.13
종합평가 결과	• 종합 성능평가지수(E) $= \sum(\text{성능별 결함도 점수}(E_n) \times \text{성능간 가중치}(W_n))$ $= 0.180 \times 0.68 + 0.016 \times 0.19 + 0.411 \times 0.13 = 0.179$ • 종합 성능평가지수(E) : 0.179 • 종합성능평가 결과 : B등급		

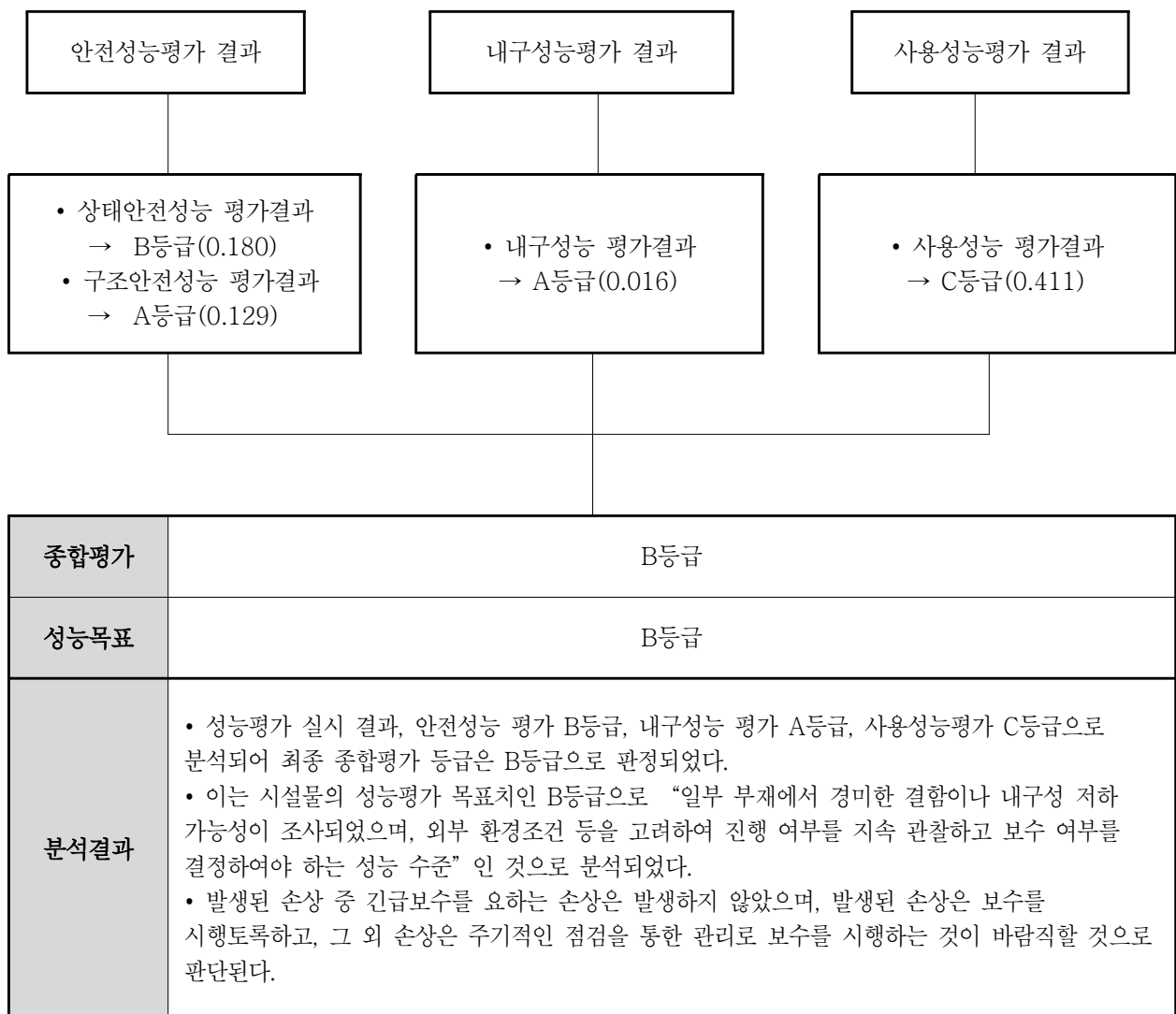
17.9 유지관리 전략제안

17.9.1 성능목표 등급 산정

【표 17.9.1】 성능목표 등급산정

일교통량	30,787 대/일
중차량 통행량	차선당 813대/일 (3,252 대/일)
대상교량의 차단 시 우회거리	16.0km
성능목표 등급	B($0.20 \leq X < 0.26$)

17.9.2 성능평가 실시결과 검토·분석



17.9.3 성능목표에 따른 보수·보강 방법 및 전략제안

가. 상주방향 보수 개략공사비

【표 17.9.2】 상주방향 손상별 보수·보강 방안 및 개략공사비

구 분	손상내용	보수방안	손상물량	보수물량	단위	단가 (천원)	개략공사비 (천원)	우선 순위
바닥면	백태	표면처리	0.09	0.14	m ²	—	—	하자
	망상균열	표면처리	540.00	810.00	m ²	—	—	하자
가로보	박락, 들뜸	단면보수	6.99	10.49	m ²	—	—	하자
	박락 및 철근노출	단면보수(방청)	2.69	4.04	m ²	—	—	하자
교대	백태	표면처리	0.07	0.11	m ²	—	—	하자
	누수흔적	주의관찰	4.00	6.00	m ²	—	—	하자
	들뜸	단면보수	0.09	0.14	m ²	—	—	하자
	폐콘크리트 퇴적	정비	0.50	0.75	m ²	—	—	하자
교각	균열(0.3mm미만)	표면처리	23.50	5.88	m ²	—	—	하자
	균열(0.3mm이상)	주입보수	3.50	5.25	m	—	—	하자
교량받침	무수축몰탈균열(0.3mm미만)	표면처리	3.20	0.80	m ²	54	43	3순위
	받침콘크리트균열(0.3mm미만)	표면처리	0.50	0.13	m ²	54	7	3순위
	플레이트 도장박락	재도장	0.21	0.32	m ²	40	13	2순위
	받침콘크리트 재료분리	단면보수	0.03	0.05	m ²	165	8	2순위
신축이음	후타재 파손	단면보수	2.28	3.42	m ²	165	564	2순위
배수시설	배수구 막힘	정비	1.00	1.00	EA	25	25	3순위
개략 공사비 (천원)	구 분	1순위		2순위		3순위		
	순공사비	—		585		75		
	재경비 (순공사비의 50%)	—		293		38		
	합계	—		878		113		
개략공사비 총계(천원)		991						

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 17.9.3】 영천방향 손상별 보수·보강 방안 및 개략공사비

구 분	손상내용	보수방안	손상물량	보수물량	단위	단가 (천원)	개략공사비 (천원)	우선 순위
바닥면	망상균열	표면처리	540	810.00	m ²	—	—	하자
가로보	들뜸	단면보수	4.5	6.75	m ²	—	—	하자
	박락 및 철근노출	단면보수(방청)	1	1.50	m ²	—	—	하자
교대	백태	표면처리	0.2	0.30	m ²	—	—	하자
	누수흔적	주의관찰	2	3.00	m ²	—	—	하자
	파손	단면보수	0.12	0.18	m ²	—	—	하자
교각	망상균열	표면처리	26.5	39.75	m ²	—	—	하자
교량받침	무수축물탈균열(0.3mm미만)	표면처리	0.2	0.05	m	54	3	3순위
	플레이트 도장박리	재도장	0.13	0.20	m ²	40	8	2순위
신축이음	후타재 균열	주입보수	3.2	4.80	m	54	259	3순위
	후타재 파손	단면보수	0.04	0.06	m ²	165	10	2순위
	후타재 망상균열	표면처리	2.4	3.60	m ²	54	194	3순위
배수시설	배수구 막힘	정비	4	6.00	EA	25	150	3순위
방호벽 및 중분대	균열(0.3mm미만)	표면처리	15	22.50	m	54	1215	3순위
	접속부 이격	주의관찰	1	0.25	m	—	—	4순위
	방음벽 변형	주의관찰	1	0.25	EA	—	—	4순위
개략 공사비 (천원)	구 분	1순위		2순위		3순위		
	순공사비	—		18		1,821		
	재경비 (순공사비의 50%)	—		9		911		
	합계	—		27		2,732		
개략공사비 총계(천원)		2,759						

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 17.9.4】 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	0.09	0.14	—	—	백태	바닥판	안전 성능	b	1.00	0.15	0.68	0.09	0.00918	1
표면처리	54000	81000	—	—	망상균열	바닥판	안전 성능	b	1.00	0.15	0.68	0.09	0.00918	1
단면보수	6.99	10.49	—	—	박락, 들뜸	가로보	안전 성능	b	1.00	0.04	0.68	0.09	0.00245	14
단면보수(병청)	2.69	4.04	—	—	박락 및 철근노출	가로보	안전 성능	b	1.00	0.04	0.68	0.09	0.00245	14
표면처리	0.07	0.11	—	—	백태	교대	안전 성능	b	1.00	0.13	0.68	0.09	0.00796	7
주의관찰	4.00	6.00	—	—	누수흔적	교대	안전 성능	b	1.00	0.13	0.68	0.09	0.00796	7
단면보수	0.09	0.14	—	—	들뜸	교대	안전 성능	b	1.00	0.13	0.68	0.09	0.00796	7
정비	0.50	0.75	—	—	패킹크리트 퇴적	교대	안전 성능	b	1.00	0.13	0.68	0.09	0.00796	7
표면처리	23.50	5.88	—	—	균열(0 3mm미만)	교각	안전 성능	b	1.00	0.13	0.68	0.09	0.00796	7
주입보수	3.50	5.25	—	—	균열(0 3mm이상)	교각	안전 성능	b	1.00	0.13	0.68	0.09	0.00796	7
표면처리	3.20	0.80	54	43	무수축몰탈 균열(0 3mm미만)	교량받침	안전 성능	b	1.00	0.15	0.68	0.09	0.00918	1
표면처리	0.50	0.13	54	7	반침크리트 균열(03 mm미만)	교량받침	안전 성능	b	1.00	0.15	0.68	0.09	0.00918	1
채도장	0.21	0.32	40	13	플레이트 도장박락	교량받침	안전 성능	b	1.00	0.15	0.68	0.09	0.00918	1
단면보수	0.03	0.05	165	8	반침크리트 재료분리	교량받침	안전 성능	b	1.00	0.15	0.68	0.09	0.00918	1
단면보수	2.28	3.42	165	564	후타체 파손	신축이음	안전 성능	b	1.00	0.07	0.68	0.09	0.00428	13
정비	1.00	1.00	25	25	배수구 막힘	배수시설	안전 성능	b	1.00	0.03	0.68	0.09	0.00184	16

라. 영천방향 성능을 고려한 보수 우선순위

【표 17.9.5】 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	54000	81000	—	—	망상균열	바닥판	안전 성능	b	1.00	0.15	0.68	0.09	0.00918	1
단면보수	4.50	6.75	—	—	들뜸	가로보	안전 성능	b	1.00	0.04	0.68	0.09	0.00245	11
단면보수(형상)	1.00	1.50	—	—	박락 및 철근노출	가로보	안전 성능	b	1.00	0.04	0.68	0.09	0.00245	11
표면처리	0.20	0.30	—	—	백태	교대	안전 성능	b	1.00	0.13	0.68	0.09	0.00796	4
주의관찰	2.00	3.00	—	—	누수흔적	교대	안전 성능	b	1.00	0.13	0.68	0.09	0.00796	4
단면보수	0.12	0.18	—	—	파손	교대	안전 성능	b	1.00	0.13	0.68	0.09	0.00796	4
표면처리	26.50	39.75	—	—	망상균열	교각	안전 성능	b	1.00	0.13	0.68	0.09	0.00796	4
표면처리	0.20	0.05	54	3	무수축물탈 균열(0.3mm미만)	교량받침	안전 성능	b	1.00	0.15	0.68	0.09	0.00918	1
채도장	0.13	0.20	40	8	플레이트 도장박리	교량받침	안전 성능	b	1.00	0.15	0.68	0.09	0.00918	1
주입보수	3.20	4.80	54	259	후타재 균열	신축이음	안전 성능	b	1.00	0.07	0.68	0.09	0.00428	8
단면보수	0.04	0.06	165	10	후타재 파손	신축이음	안전 성능	b	1.00	0.07	0.68	0.09	0.00428	8
표면처리	2.40	3.60	54	194	후타재 망 상균열	신축이음	안전 성능	b	1.00	0.07	0.68	0.09	0.00428	8
정비	4.00	6.00	25	150	배수구 막힘	배수시설	안전 성능	b	1.00	0.03	0.68	0.09	0.00184	13
표면처리	15.00	22.50	54	1215	균열(0.3mm미만)	보호시설	안전 성능	b	1.00	0.02	0.68	0.09	0.00122	14
주의관찰	1.00	0.25	—	—	접합부 이격	보호시설	안전 성능	b	1.00	0.02	0.68	0.09	0.00122	14
주의관찰	1.00	0.25	—	—	방음벽 변형	보호시설	안전 성능	b	1.00	0.02	0.68	0.09	0.00122	14

마. 유지관리 전략 제언

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 0.179로 평가되었으며, 성능목표인 $0.13 \leq X < 0.26$ 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.

17.10 종합결론 및 건의사항

본 시설물은 경상북도 영천시 신녕면 부산리(상주영천고속도로 61.982~62.087km)에 위치한 교량으로서 총 연장 105.0m, 폭 24.5m, 왕복 4차로로 2017년도에 준공되어 약 6년간 공용중인 교량 구조물이며, 시공자료 분석을 포함, 현장외관조사 및 시험, 상태안전성능평가 등을 통한 종합 결론을 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.

17.10.1 종합결론

가. 현장조사 및 시험(상주방향)

1) 바닥판 하면

- 바닥판하면에서 발생한 망상균열, 백태는 초기 건조수축, 거푸집 조기탈형, 우수유입, 수분집 축 등에 의한 손상으로 판단되며, 내구성 확보 차원에서 표면처리 등의 조치가 요구된다.

2) PSC Girder

- 거더의 외관조사 결과, 안전성에 영향을 미칠만한 손상이 없는 양호한 상태로 확인되었고, 거더는 주기적인 점검을 통한 손상의 발생여부 확인 등의 유지관리가 요구된다.

3) 가로보

- 가로보의 외관조사 결과, 발생한 박락, 들뜸, 박락 및 철근노출 등의 단면손상은 시공시 마감 미흡, 다짐미흡, 거푸집 조기탈형, 피복부족 등에 의한 손상으로 판단되며, 내구성 확보 차원의 단면보수, 단면보수(방청) 등의 조치가 필요하다.

4) 교대

- 교대에 신축이음을 통한 우수유입으로 인한 백태, 누수흔적이 확인되었고, 손상부는 주기적인 점검을 통한 손상의 진전여부 확인 후 진전시 신축이음과 연계한 보수 및 표면처리 등의 유지관리가 요구된다.
- 들뜸의 경우 시공미흡, 우수유입에 의한 열화 등에 의한 손상으로 부재의 내구성 확보 차원의 단면보수 등의 유지관리가 요구된다.
- 폐콘크리트 퇴적은 시공시 마무리 미흡에 의한 손상으로 정비가 요구된다.

5) 교각

- 교각에 발생한 균열(0.3mm미만, 이상)의 경우 건조수축, 온도변화, 거푸집 조기탈형 등에 의한 손상으로 추정되며, 구조물의 안전성에 영향을 미칠만한 수준은 아니나, 내구성 확보 및 손상의 진전 방지를 위해 표면처리, 주입보수 등의 조치가 요망된다.

6) 교량받침

- 무수축물탈 및 받침콘크리트 균열(0.3mm미만)의 경우 건조수축 및 온도변화, 거푸집 조기탈형 등에 의한 손상으로 판단되며, 교량받침의 거동에 영향을 미칠만한 손상은 아니나, 손상의 진전 방지를 위한 표면처리 등의 조치가 요망된다.
- 받침콘크리트 재료분리의 경우 시공초기 다짐미흡, 거푸집 조기탈형 등에 의한 것으로 손상의 진전 방지를 위한 단면보수 등의 조치가 필요할 것으로 판단된다.
- 플레이트 도장박락의 경우 공용기간 증가, 습기흡착, 시공미흡 등에 의한 손상으로 판단되며, 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, 교량 받침의 이탈 가능성은 없는 상태로 판단된다.

7) 신축이음장치

- 신축이음에 발생한 후타재 파손의 경우 외부 충격, 차량 윤하중, 보수미흡 등에 의한 손상으로 내구성 및 주행 차량의 안전성 확보 차원에서 단면보수를 실시하는 것이 요구된다.
- 신축이음장치에 대한 실측유간은 바닥판, 거더, 신축이음 유간 중 여유량이 가장 작은 신축이음 유간으로 검토하였고, 검토온도에 대한 충분한 여유량을 확보하고 있는 것으로 평가되었다.

8) 교면포장

- 교면포장은 현재 손상이 없는 양호한 상태이며, 주기적인 점검을 통한 신규 손상 발생 등의 유지관리가 요구된다.

9) 배수시설

- 배수시설에 발생한 배수구 막힘은 공용기간 경과 및 차량통행에 의한 비산물퇴적 등의 원인으로 청소 등의 정비를 실시하는 것이 요구된다.

10) 방호벽

- 방호벽에 대한 현장조사 결과, 손상이 없는 양호한 상태로 확인되었고, 방호벽은 주기적인

점검을 통한 신규 손상 발생여부 확인 등의 유지관리가 요구된다.

11) 교량 점검시설

- 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) 27.1~28.1MPa, 상부구조(거더) 40.6~47.7MPa, 하부구조(교대) 24.5~26.5MPa, 하부구조(교각) 27.2~28.2MPa 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.
- 상부구조 탄산화깊이는 5.0~6.0mm, 하부구조 탄산화깊이는 6.0~7.5mm로 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

- 바닥판하면에서 발생한 망상균열은 초기 건조수축, 온도변화, 거푸집 조기탈형 등에 의한 손상으로 판단되며, 내구성 확보 차원에서 표면처리 등의 조치가 요구된다.

2) PSC Girder

- 거더의 외관조사 결과, 안전성에 영향을 미칠만한 손상이 없는 양호한 상태로 확인되었고, 거더는 주기적인 점검을 통한 손상의 발생여부 확인 등의 유지관리가 요구된다,

3) 가로보

- 가로보의 외관조사 결과, 발생한 들뜸, 박락 및 철근노출 등의 단면손상은 시공시 마감미흡, 다짐미흡, 거푸집 조기탈형, 피복부족 등에 의한 손상으로 판단되며, 내구성 확보 차원의 단면보수, 단면보수(방청) 등의 조치가 필요하다.

4) 교대

- 교대에 신축이음을 통한 우수유입으로 인한 백태, 누수흔적이 확인되었고, 손상부는 주기적인 점검을 통한 손상의 진전여부 확인 후 진전시 신축이음과 연계한 보수 및 표면처리 등의 유지관리가 요구된다.
- 파손의 경우 시공미흡, 장기공용에 의한 열화, 외부충격 등에 의한 손상으로 부재의 내구성 확보 차원의 단면보수 등의 유지관리가 요구된다.

5) 교각

- 교각에 발생한 망상균열의 경우 건조수축, 온도변화, 거푸집 조기탈형 등에 의한 손상으로 추정되며, 구조물의 안전성에 영향을 미칠만한 수준은 아니나, 내구성 확보 및 손상의 진전 방지를 위해 표면처리 등의 조치가 요망된다.

6) 교량받침

- 무수축물탈 균열(0.3mm미만)의 경우 건조수축 및 온도변화, 거푸집 조기탈형 등에 의한 손상으로 판단되며, 교량받침의 거동에 영향을 미칠만한 손상은 아니나, 손상의 진전 방지를 위한 표면처리 등의 조치가 요망된다.
- 플레이트 도장박리의 경우 공용기간 증가, 습기흡착, 시공미흡 등에 의한 손상으로 판단되며, 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, 교량 받침의 이탈 가능성은 없는 상태로 판단된다.

7) 신축이음장치

- 신축이음에 발생한 후타재 균열, 망상균열은 건조수축, 차량 통행하중 및 충격, 장기공용 등으로 인한 손상으로 판단되며, 내구성 확보를 위해 표면처리, 주입보수 등의 보수가 요구된다.

- 후타재 파손의 경우 외부 충격, 차량 운하중, 보수미흡 등에 의한 손상으로 내구성 및 주행 차량의 안전성 확보 차원에서 단면보수를 실시하는 것이 요구된다.
- 신축이음장치에 대한 실측유간은 바닥판, 거더, 신축이음 유간 중 여유량이 가장 작은 신축이음 유간으로 검토하였고, 검토온도에 대한 충분한 여유량을 확보하고 있는 것으로 평가되었다.

8) 교면포장

- 교면포장은 현재 손상이 없는 양호한 상태이며, 주기적인 점검을 통한 신규 손상 발생 등의 유지관리가 요구된다.

9) 배수시설

- 배수시설에 발생한 배수구 막힘은 공용기간 경과 및 차량통행에 의한 비산물퇴적 등의 원인으로 청소 등의 정비를 실시하는 것이 요구된다.

10) 방호벽

- 방호벽에 발생한 균열(0.3mm미만)은 초기 건조수축, 거푸집 조기탈형, 공용기간 증가 등의 복합적인 원인에 의한 손상으로 내구성확보를 위한 표면보수를 실시하여야 할 것으로 판단된다.
- 접속부 이격의 경우 초기 침하로 인한 손상으로 진전은 없는 것으로 조사되어, 주기적인 점검을 통한 진전여부 확인 등의 유지관리가 요구된다.
- 방음벽 변형은 차량 충돌에 의한 손상으로 판단되며, 손상의 정도가 경미한 바 주의관찰이 요구된다.

11) 교량 점검시설

- 점검시설은 현재 양호한 상태로 조사되었고, 점검로는 점검자의 안전과 연관되어 있으므로, 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) 27.2~28.2MPa, 상부구조(거더) 40.7~47.9MPa, 하부구조(교대) 25.1~26.8MPa, 하부구조(교각) 27.4~28.2MPa 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 4.5~5.0mm, 하부구조 탄산화깊이는 5.0~6.0mm로 측정되었으며, 잔여 깊이가 30mm이상을 확보하고, 세부지침 지침기준 "a"로 평가 되어 탄산화에 따른 철근의 부식발생 영향은 없는 것으로 판단된다.

17.10.2 성능평가 결과

【표 17.10.1】 종합성능평가 결과

시설물 종합성능 평가 결과 산정표			
시설물명	배골교		
평가구분	성능평가점수 (X_n)	평가등급	성능간 중요도 (W_n)
안전성능 평가	0.180	b	0.68
내구성능 평가	0.016	a	0.19
사용성능 평가	0.411	c	0.13
종합평가 결과	• 종합 성능평가지수(E) $= \sum(\text{성능별 결함도 점수}(E_n) \times \text{성능간 가중치}(W_n))$ $= 0.180 \times 0.68 + 0.016 \times 0.19 + 0.411 \times 0.13 = 0.179$ • 종합 성능평가지수(E) : 0.179 • 종합성능평가 결과 : B등급		

17.10.3 종합결론

- 배골교는 약 6년의 공용기간이 경과한 교량시설물로 외관조사결과 대체로 양호한 상태를 유지하고 있으나, 교대 파손 및 들뜸, 교각 균열, 교량받침 플레이트 도장손상, 신축이음 후타재 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(0.179)으로 평가되어 B등급(결함도 범위 : $0.13 \leq X < 0.26$)인 성능목표를 달성한 상태이므로 성능평가 보수 우선순위 정보를 활용하여 예산범위 내에서 적절한 보수공사가 지속적으로 시행된다면 성능목표 상태의 시설물 유지관리가 가능할 것으로 판단된다.

17.10.4 사용제한의 필요성 여부

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

17.10.5 유지관리 시 특별한 관리가 요구되는 사항

- 신축이음 후타재 파손, 가로보 박락 및 철근노출에 대하여 손상의 진전여부에 대한 주기적인 점검을 통한 유지관리가 요구된다.

17.10.6 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.

