

제3장 현장조사 및 시험

3.1 개요

3.2 하중조사

3.3 외관조사(범물방향)

3.4 외관조사(안심방향)

3.5 콘크리트 내구성 조사

3.6 강재 내구성 조사

3.7 내구성 조사 결과요약

제3장 현장조사 및 시험

3.1 개요

본 과업의 대상 교량인 ‘범안대교’는 대구광역시 수성구 가천동에 위치하고 있으며, 총연장 545.0m, 교폭은 28.9~52.0m(왕복 6차선), 최대경간장은 55.0m인 1층 시설물인 교량으로 범물·안심방향이 분리되어 시공된 상태이다. 상부구조는 S1-Steel Plate Girder, S2~S11-Steel Box Girder 형식이며, 하부구조는 역T형 교대(A1, A2), 다주식 라멘형 교각(P1~P11)으로 시공된 상태이다. 교량의 기하학적 형상은 교량 시점에서 종점으로 -2.4886%의 경사를 이루며, 횡단구배는 도로중심선에서 범물방향은 +2.0 ~ -2.0%, 안심방향은 -2.0%의 경사를 이루고 있다.

2002년 08월 24일에 준공되어 약 20년이 경과된 본 교량에 대한 외관조사는 교량 물리적, 기능적 결함을 발견하고 구조적인 안전성의 판단을 목적으로 부재 전체에 대하여 가능한 근접한 상태에서 육안조사를 실시함을 원칙으로 하였다. 사전 현장답사를 통해 주변 교통여건을 파악하여 현장접근에 필요한 고소작업차, 교량점검차 등의 장비 동원과 일정계획을 수립하여 교량의 외관상태를 조사하였다.

외관조사는 주요부재 및 보조부재에 대하여 현재 상태를 확인하며, 특히 교량의 안전성을 저해할 만한 구조적인 결함의 유무와 향후 유지관리시 중점점검사항을 고려하여 실시하였다. 외관조사시 확인된 결함과 손상내용에 대해서는 사진을 촬영하고 외관조사망도에 수록하여 향후 보수·보강 및 점검 등의 유지관리에 효율적으로 활용될 수 있도록 하였다.



<그림 3.1> 범안대교 측면 전경

<표 3.1> 부재별 조사항목

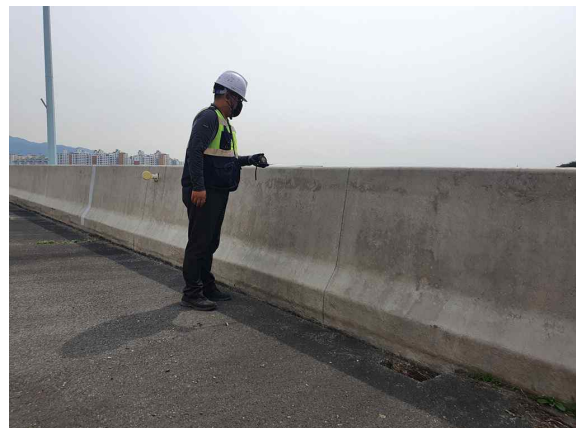
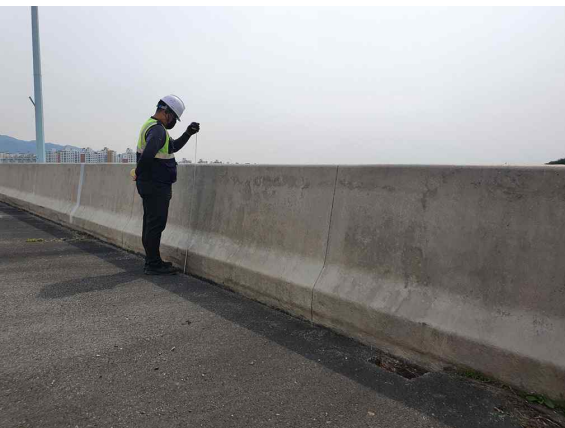
구 분		조 사 항 목	비 고
상부 구조	바닥판	- 콘크리트 균열, 철근부식, 철근노출, 박락, 파손, 재료분리 - 누수, 백태, 표면오염	
	강재 거더	- 강재 균열, 파손, 변형, 용접부 손상 - 연결부 부식, 이완, 이상음, 볼트 파손 - 표면상태 오염, 부식, 가로보 연결불량 - 강박스 거더 내부로의 우수 유입	
하부 구조	교대	- 콘크리트 균열, 철근부식, 철근노출, 누수, 백태, 박락, 파손, 재료분리 - 교대의 이동 및 회전 유무, 거더 또는 바닥판과 협착 유무	
	교각	콘크리트 균열, 철근부식, 철근노출, 박락, 파손, 재료분리	
	기초	세굴, 침하, 파손, 침식	
교면포장		균열, 요철, 단차, 포트홀, 물고임(체수)	
배수시설		파손, 배수관 길이 부족, 배수관 주변 및 연결부 누수, 배수구 위치불량	
연석 및 난간		균열, 철근부식, 철근노출, 박락, 파손, 백태	
교량 받침	강재 받침	- 균열, 부식, 변형, 파손 - 유간 부족, 편기, 수평불량, 가동불량, 교량받침 설치오류, 앵커볼트 파손	
신축이음		- 본체의 파손, 부식, 누수, 이상음 및 진동, 유간 부족 - 후타재의 균열, 파손, 단차, 포장면 사이 이격	



<그림 3.2> 고소작업차, 교량점검차, 도보점검 등을 이용한 외관조사

3.2 하중조사

본 교량에 대한 준공도면과 현재 부재의 상태를 확인한 결과, 전 부재에서 준공도면과 일치하는 것으로 확인되었다.

	
방호벽 제원 측정	방호벽 제원 측정
	
거더 제원 측정	거더 제원 측정
	
범물방향 교량받침 제원 측정	안심방향 교량받침 제원 측정

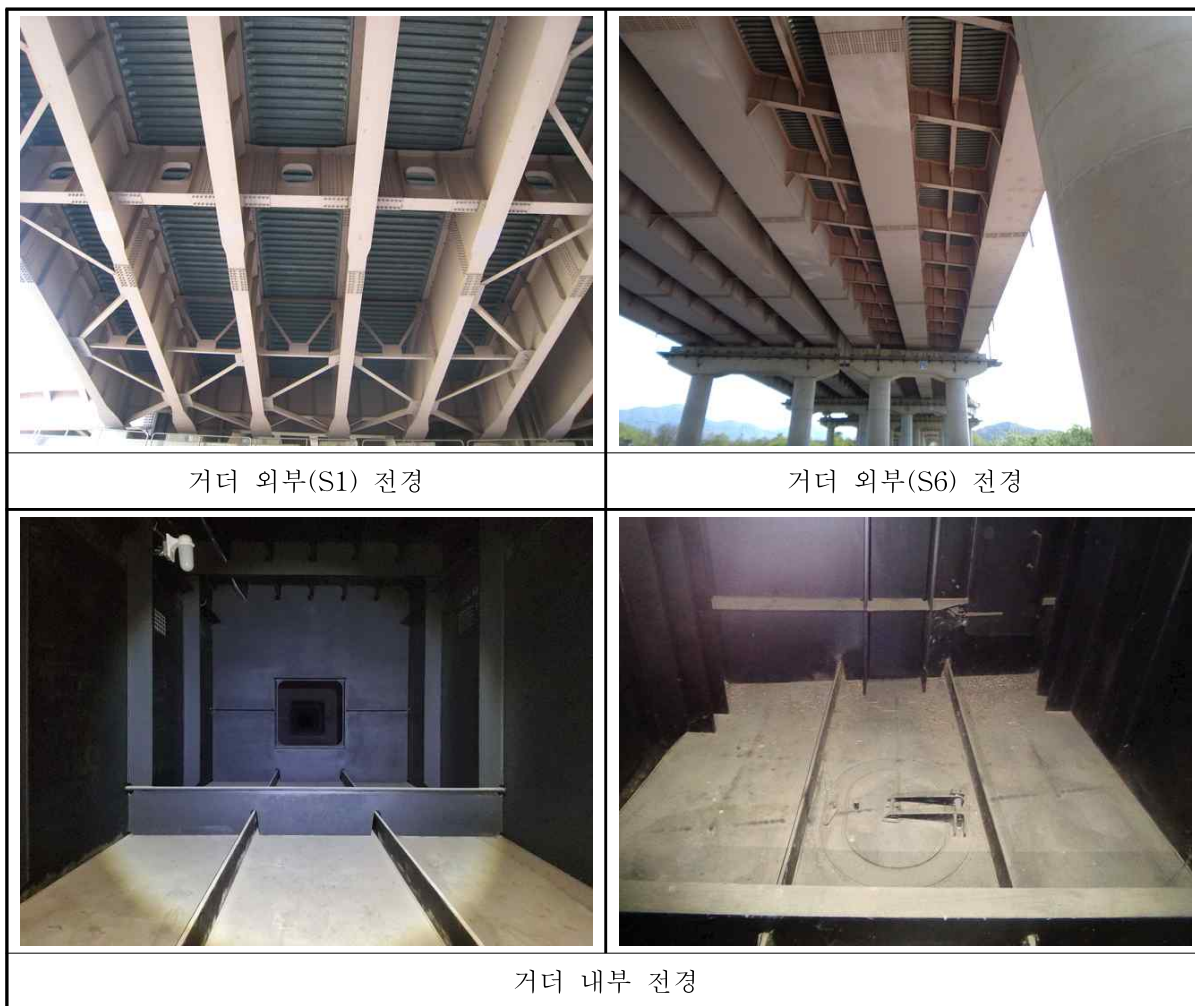
3.3 외관조사(범물방향)

3.3.1 상부구조

가) 강박스 거더

범안대교 범물방향의 주부재인 거더는 S1구간-Steel Plate Girder, S2~S11구간-Steel Box Girder형식으로 S1은 6열, S2~S11는 3열로 배치되어 있는 상태이다.

거더 내·외부에 대한 점검은 붕괴유발부재에 대한 점검을 중점적으로 시행하였으며, 피로균열 발생부재, 부식에 의한 단면감소, 구조적인 변형 여부, 도장손상 등 안전성 및 내구성에 영향을 미치는 결함에 대하여 면밀히 조사를 수행하였다.



1) 외관조사 결과

① 거더 외부

강재 거더 외부는 점검차(굴절점검차, 고소차)를 이용한 근접점검을 실시하였고, 기존상인 도장박리 외에 신규손상으로 도장긫힘이 조사되었다.



<표 3.2> 범물방향 거더 외부 외관조사 결과

구분	손상현황	단위	손상물량	개소	비고
거더외부	도장긫힘	m ²	0.2	1	신규
	도장박리	m ²	3.5	1	

구분	손상현황	
	도장박리(m ²)	도장긫힘(m ²)
S1	3.5	
S2		
S3		
S4		0.2
S5		
S6		
S7		
S8		
S9		
S10		
S11		
합계	3.5	0.2

② 거더 내부

강재 거더 내부는 도보점검을 실시하였으며, 조사된 손상으로는 도장박리(누수흔적, 부식), 조류서식으로 인한 이물질퇴적 등이 조사되었다.





<표 3.3> 범물방향 거더 내부 외관조사 결과

구분	손상현황	단위	손상물량	개소	비고
거더내부	도장부식	m ²	0.09	1	신규
	이물질퇴적	m ²	90.0	10	신규

구분	손상현황	
	도장부식(m ²)	이물질퇴적(m ²)
S1		
S2		10.0
S3		
S4	0.09	6.0
S5		
S6		
S7		
S8		35.0
S9		39.0
S10		
S11		
합계	0.09	90.0

2) 기 정밀안전점검 결과와의 비교 분석

① 거더 외부

기 정밀안전점검 결과를 토대로 손상을 비교·검토한 결과, 기 점검 이후 도장균형이 추가 조사되었다.

<표 3.4> 범물방향 거더 외부 기 정밀안전점검 결과 비교

손상현황	단위	'21년 정밀	금회진단	증감량	비고
도장균형	m ² /개소	- / -	0.2 / 1	▲ 0.2 / ▲ 1	신규
도장박리	m ² /개소	3.5 / 1	3.5 / 1	- / -	

② 거더 내부

기 정밀안전점검 결과를 토대로 손상을 비교·검토한 결과, 신규손상으로 도장부식 및 이물질퇴적 등에 대한 손상이 조사되었다.

<표 3.5> 범물방향 거더 내부 기 정밀안전점검 결과 비교

손상현황	단위	'21년 정밀	금회진단	증감량	비고
도장부식	m ² /개소	- / -	0.09 / 1	▲ 0.09 / ▲ 1	신규
이물질퇴적	m ² /개소	- / -	90.0 / 10	▲ 90.0 / ▲ 10	신규

3) 주요손상 발생원인 분석 및 검토의견

① 거더 외부

- 굽힘 - 작업장비 등에 의한 외부 충격에 따른 손상이며, 손상 면적은 경미한 상태로서 도장손상에 따른 부식 정도는 미미하나, 내구성 확보를 위한 도장보수가 필요하다.
- 도장박리 - 교량의 공용년수가 증가함에 따라 시공초기 도장이 박리 및 부식 등으로 발전한 것으로 판단되며, 2차손상 발생 우려가 있으므로 재도장을 통한 보수가 요구된다.

② 거더 내부

- 도장부식 - 현장 이음부 및 시공당시 틈을 통해서 유입된 누수흔적으로 판단되며, 현재 이음부(스플라이스)는 실링으로 마감되어 있는 상태이다. 공용기간이 증가함에 따라 손상부의 도장이 박리 및 부식 등으로 진전될 것으로 판단되며, 2차손상 발생 방지를 위해 재도장을 통한 보수가 필요하다.
- 이물질퇴적 - 조류서식에 의한 손상으로 점검문의 폐합을 철저히 하여 조류의 출입을 막고, 기 발생된 이물질 퇴적에 대해서는 청소가 필요하다.

나) 가로보 및 세로보

범안대교 범물방향의 2차부재는 가로보 및 세로보가 있으며, 가로보는 S1~S11에서 약 5.0m 간격으로, 세로보는 거더와 거더 사이에 설치되어있는 상태이다.



1) 외관조사 결과

가로보 및 세로보는 전반적으로 손상이 없는 양호한 상태로 조사되었다.



<표 3.6> 범물방향 가로보 외관조사 결과

구분	손상현황	단위	손상물량	개소	비고
가로보 세로보	상태양호	-	-	-	

구분	손상현황
S1~S11	상태양호
합계	

2) 기 정밀안전점검 결과와의 비교 분석

기 정밀안전점검 결과를 토대로 손상을 비교·검토한 결과, 공용중 발생한 손상은 없는 것으로 조사되었다.

<표 3.7> 범물방향 가로보 및 세로보 기 정밀안전점검 결과 비교

손상현황	단위	‘21년 정밀	금회진단	증감량	비고
상태양호	-	- / -	- / -	- / -	

3) 주요손상 발생원인 분석 및 검토의견

- 가로보 및 세로보는 거더의 내측 사이에 위치하고 있어 외부 충격이나 우수유입으로 인한 손상발생이 없는 양호한 상태로 조사되었다.

다) 콘크리트 바닥판

범안대교 범물방향의 바닥판은 1경간(S1), 3경간(S2~S4, S9~S11), 4경간(S5~S8) 연속교 형식으로 철근콘크리트 구조로 시공되어있는 상태이다. 거더내측(중앙부)의 바닥판은 Deck Plate로 마감되어 있고, 외측(캔틸레버)은 철근콘크리트가 노출되어 있는 상태이다.



1) 외관조사 결과

바닥판은 교량점검차(굴절점검차, 고소차)를 이용한 근접점검을 실시하였고, S1~S2지점의 백태손상은 보수가 실시된 상태이다. 금회 점검에서 근접조사로 인해 미세 균열(0.3mm미만) 및 백태 손상이 추가 조사되었다.



	
S4 캔틸레버 균열(폭 0.2mm)	S4 캔틸레버 백태
	
S5 캔틸레버 기 보수부 상태양호	S6 캔틸레버 균열(폭 0.1mm)
	
S6 캔틸레버 균열(폭 0.1mm)	S9 데크플레이트 상태양호

<표 3.8> 범물방향 바닥판 외관조사 결과

구분	손상현황	단위	손상물량	개소	비고
바닥판 하면	균열(0.3mm미만)	m	22.60	23	
	백태	m ²	3.54	3	

구분	손상현황	
	균열(0.3mm미만)(m)	백태(m²)
S1		
S2	10.0	
S3	5.0	
S4	2.0	3.5
S5		
S6	3.0	
S7		
S8		
S9		
S10		
S11	2.6	0.04
합계	22.60	3.54

2) 기 정밀안전점검 결과와의 비교 분석

기 정밀안전점검 결과를 토대로 손상을 비교·검토한 결과, S1~S2에 발생한 백태 손상은 보수가 실시되었으나, 그 외 균열 및 백태 손상은 추가 발생한 것으로 조사되었다.

<표 3.9> 범물방향 바닥판 기 정밀안전점검 결과 비교

손상현황	단위	'21년 정밀	금회진단	증감량	비고
균열(0.3mm미만)	m/개소	3.60 / 4	22.60 / 23	▲ 19.00 / ▲ 19	신규
백태	m²/개소	1.08 / 39	3.54 / 3	▲ 2.46 / ▼ 36	보수·신규

3) 주요손상 발생원인 분석 및 검토의견

- 균열(0.3mm미만) - 시공초기 건조수축에 의해 발생된 표면균열로 균열폭 및 발생밀도는 적은 비구조적인 손상으로 판단되며, 공용기간 증가에 따른 우수유입, 온도변화 등에 의해 손상이 진전될 우려가 있으므로 내구성 확보 차원에서 보수를 실시하는 것이 바람직하다.
- 백태 - 쉼터레버측의 우수유입(공용기간 증가)에 따른 손상으로 판단되며, 현재 추가진전은 미미한 상태로 주의관찰을 통한 유지관리를 실시한다.

3.3.2 하부구조

본 교량의 하부구조는 철근콘크리트 구조로써 교대는 역T형이며, 기초는 직접기초+파일기초이다. 교각은 다주식 라멘형(P1~P10)으로 기초는 직접기초(P1, P3), 파일기초(P2, P4)로 시공되었다. 교각은 P1~P9지점에 철재점검통로가 설치되어 있으며, 교대 A2지점 및 교각 일부구간에 인접하여 공사가 진행중인 것으로 확인되었다.

	
교대 A1 전경	교대 A2 전경(인접구간 공사중)
	
교각 P1 전경	교각 P2 전경
	
교각 P6 전경	교각 P10 전경(인접구간 공사중)

1) 외관조사 결과

하부구조에 발생한 주요 손상으로는 초기 건조수축으로 인해 발생한 균열, 망상균열이며, 유지관리를 통한 일부 보수이력이 있는 상태이다. 또한, 신축이음 하부를 통한 우수유입으로 인해 교각 코핑부 및 기둥부에 누수오염이 일부 발생한 것으로 조사되었으며, 조류서식으로 코핑상면에 이물질퇴적이 일부 구간에 발생한 상태이다.

교대 법면에 기 발생한 침하는 이전 점검과 비교시 진전은 없는 상태이며, P8~A2 지점 인접해서 진행중인 공사에 대해서는 손상발생에 대해 주기적인 점검이 필요한 것으로 판단된다.

P1 기둥부 망상균열(폭 0.1mm)	P3 코핑부 균열(폭 0.2mm)
P4 코핑부 누수오염	P5 코핑부 및 기둥부 누수오염

	
P6 코핑부 균열(폭 0.2mm)	P6 기둥부 망상균열(폭 0.1mm)
	
P7 코핑부 및 기둥부 누수오염	P7 기둥부 망상균열(폭 0.1mm)
	
P8 코핑부 이물질퇴적(조류서식)	P8 기둥부 콘크리트 균열
	
P8 인접 공사구간 전경	



<표 3.10> 범물방향 하부구조 외관조사 결과

구분	손상현황	단위	손상물량	개소	비고
하부구조 (교대 및 교각)	균열(0.3mm미만)	m	21.00	19	
	망상균열	m ²	510.36	31	
	표면열화	m ²	0.6	1	
	이물질퇴적(조류서식)	m ²	14.5	5	
	누수오염, 체수흔적	m ²	69.95	14	
	꺾힘, 파손	m ²	0.37	7	
	법면보호블록 침하	m ²	1.30	1	

구분	손상현황						
	균열 (0.3mm미만) (m)	망상균열 (m ²)	표면열화 (m ²)	이물질퇴적 (m ²)	누수오염 및 열화 (m ²)	긁힘, 파손 (m ²)	범면침하 (m ²)
A1							1.3
P1	6.6	0.36			18.4		
P2	0.5	8.0					
P3	2.6	21.0					
P4	3.3				6.4		
P5					29.5		
P6	6.0	120.0					
P7		121.0	0.6		15.0	0.25	
P8		120.0		13.0	0.65	0.12	
P9		120.0		1.5			
P10							
A2	2.0						
합계	21.00	510.36	0.60	14.50	69.95	0.37	1.30

2) 기 정밀안전점검 결과와의 비교 분석

기 정밀안전점검 결과를 토대로 손상을 비교·검토한 결과, 균열(0.3mm미만) 및 망상 균열, 이물질퇴적, 누수오염, 파손 등이 추가 조사되었고, 표면열화 및 범면 침하 손상의 진전은 미미한 상태이다.

<표 3.11> 범물방향 하부구조 기 정밀안전점검 결과 비교

손상현황	단위	‘21년 정밀	금회진단	증감량	비고
균열(0.3mm미만)	m/개소	13.0 / 11	21.00 / 19	▲16.50 / ▲12	신규
망상균열	m ² /개소	38.36 / 6	510.36 / 31	▲472.0 / ▲25	신규
표면열화	m ² /개소	0.6 / 1	0.6 / 1	- / -	-
이물질퇴적(조류서식)	m ² /개소	4.0 / 2	14.5 / 5	▲10.5 / ▲3	신규
누수오염, 체수흔적	m ² /개소	31.45 / 12	69.95 / 14	▲38.5 / ▲2	신규
긁힘, 파손	m ² /개소	0.27 / 2	0.37 / 7	▲0.1 / ▲5	신규
범면보호블록 침하	m ² /개소	1.30 / 1	1.30 / 1	- / -	-

3) 주요손상 발생원인 분석 및 검토의견

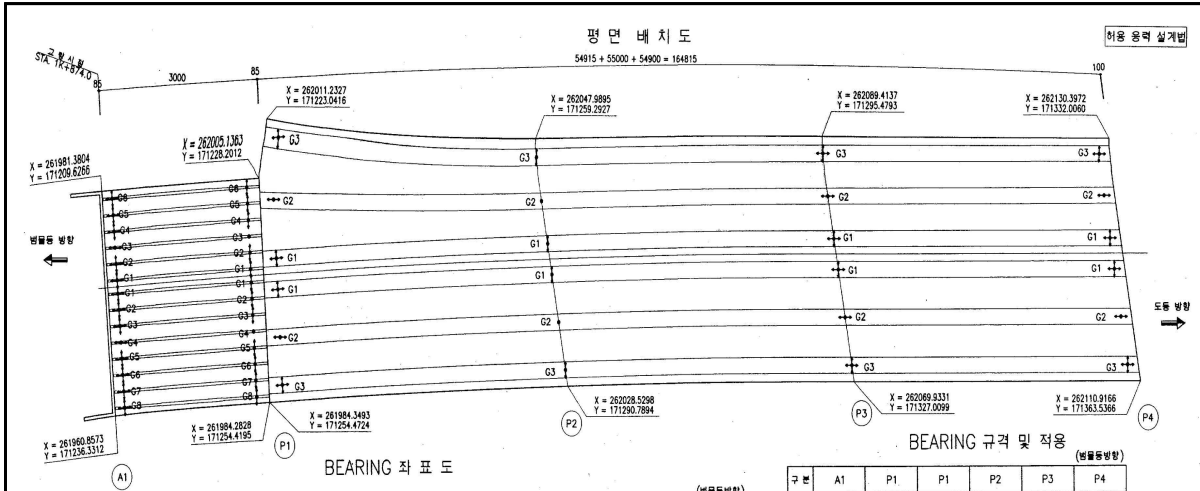
- 균열(0.3mm미만), 망상균열 - 건조수축 및 구속응력, 온도변화 등에 의해 발생된 것으로 판단되며, 장기간 우수 및 외기에 의한 수분접촉시 표면열화에 따른 박리 또는 내부 철근의 부식 팽창 등에 의해 박락이 발생할 수 있으므로 내구성 확보를 위한 보수를 실시하는 것이 필요하다.
- 표면열화, 누수오염, 체수흔적 - 장기공용 및 우수, 외기에 의해 발생한 손상으로 판단되며, 전회와 비교시 진전이 미미한 상태이다. 현재 발생한, 표면열화, 체수흔적 등은 지속적인 주의관찰 후 손상의 진전시 보수를 실시하는 유지관리가 필요하다.
- 긁힘, 파손 - 작업 장비 등의 외부 충격에 의해 발생한 손상으로, 손상의 정도는 경미하여 보수보다는 주의관찰 후 진전시 보수를 실시하는 유지관리가 필요하다.
- 이물질퇴적(조류서식) - 조류서식에 의한 손상으로 거더내부의 이물질퇴적과 더불어 청소가 필요하다.
- 범면보호블록 침하 - 시공이후 잔류침하로 인해 발생한 손상으로, 이전 점검과 비교시 진전은 없는 상태로, 잔류침하는 수렴된 것으로 판단된다. 따라서, 보수보다는 주의관찰을 실시한다.

3.3.3 교량받침

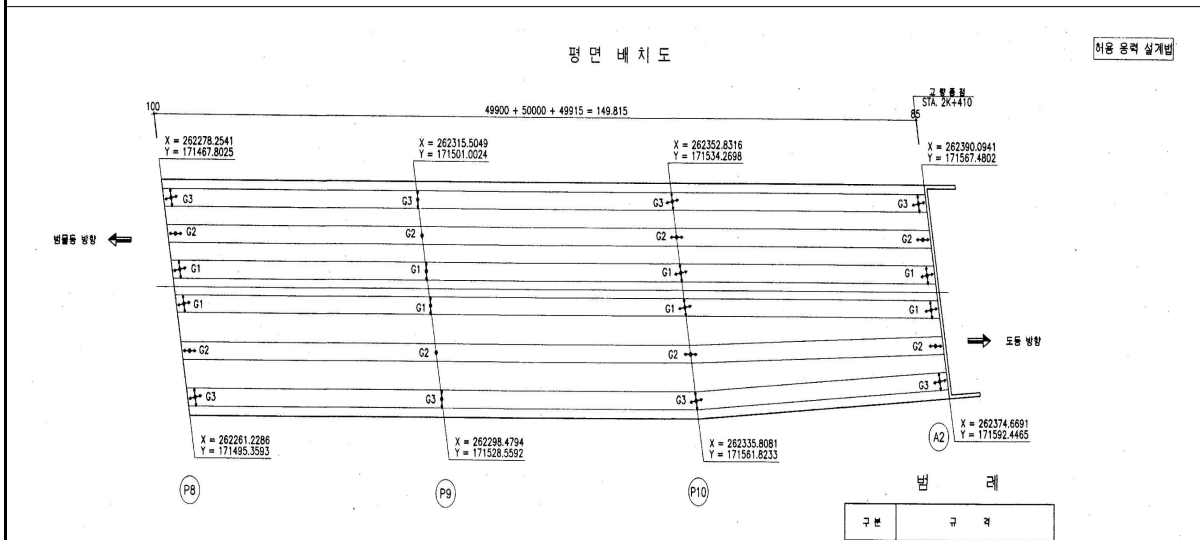
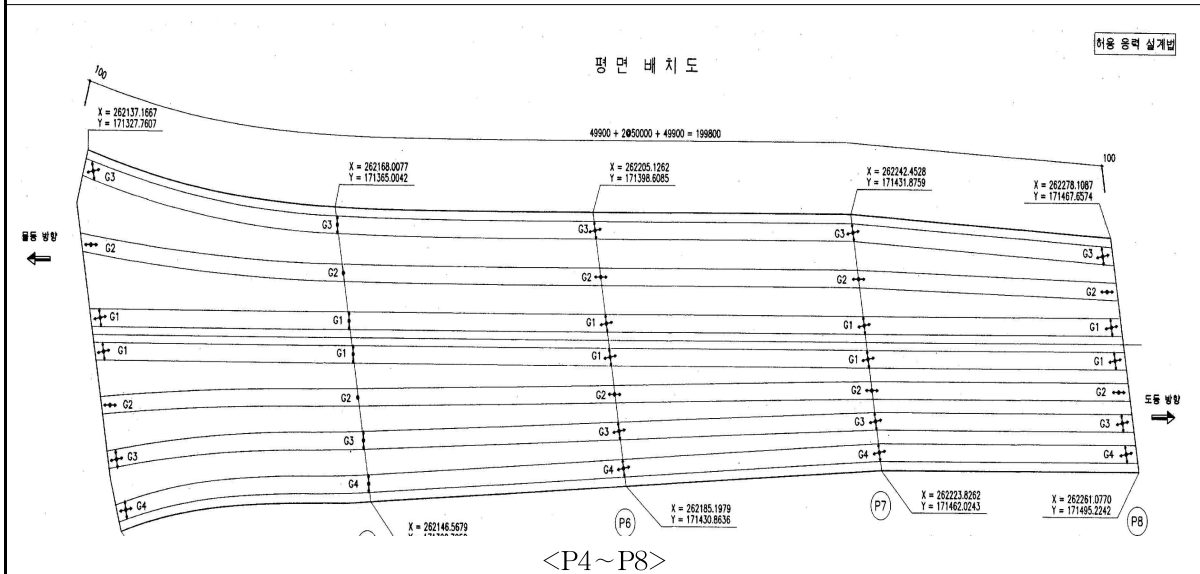
본 교량의 교량받침은 포트받침으로 거더당 1개소씩 배치되어 있으며, P1(배면)~A2 지점은 3개 받침, A1, P1(전면) 6개 받침으로 총 53개소가 설치되어있다. 교량받침은 상부구조의 하중을 하부구조로 전달하고 상부구조의 신축 및 회전에 능동적으로 대응하는 부재로써 본 조사에서는 과반력 및 부반력 발생여부, 온도변화에 의한 신축거동 여부뿐만 아니라 강재부식, 콘크리트 손상 여부 등 내구성, 기능성에 대한 조사를 실시하였다.

교량받침 현황 및 배치도는 다음과 같다.

구분		A1	P1	P2	P3	P4	P5	P6	P7	P8	P9	P10	A2	계										
160 TONF (포트받침)		5												5										
		1												1										
			1											1										
			5											5										
300 TONF (포트받침)				2		2				2	2		2	10										
				1		1				1	1		1	5										
400 TONF (포트받침)							2							2										
							1							1										
550 TONF (포트받침)													2	2										
													1	1										
											1			1										
											2			2										
600 TONF (포트받침)								2						2										
								1						1										
700 TONF (포트받침)					2									2										
					1									1										
				1										1										
				2										2										
800 TONF (포트받침)									2					2										
									1					1										
							1							1										
							2							2										
										<table border="1"><tr><td colspan="2">범례</td></tr><tr><td></td><td>고정단</td></tr><tr><td></td><td>일방향 고정단</td></tr><tr><td></td><td>일방향 가동단</td></tr><tr><td></td><td>양방향 가동단</td></tr></table>					범례			고정단		일방향 고정단		일방향 가동단		양방향 가동단
범례																								
	고정단																							
	일방향 고정단																							
	일방향 가동단																							
	양방향 가동단																							
양방향 가동단		일방향 가동단				일방향(교축 직각)																		



<A1~P4>



<P8~A2>

교량받침 배치도

가) 외관상태

1) 외관조사 결과

전반적인 가동상태는 양호하며 외관조사 결과, 기 발생한 받침콘크리트 균열(0.3mm 미만)에 대해 보수를 실시하였고, 무수축물탈 균열(0.3mm 미만)이 조사되었다.

	
P1-SH1 받침콘크리트 균열 보수 - 양호	P1-SH4 받침콘크리트 균열 보수 - 양호
	
P3-SH6 받침콘크리트 균열(폭 0.1mm)	일방향 본체 상태양호
	
고정단 본체 상태양호	양방향 본체 상태양호

<표 3.12> 범물방향 교량받침 외관조사 결과

구분		손상현황	단위	손상물량	개소	비고
교량 받침	받침 콘크리트	균열(0.3mm미만)	m	1.0	2	
	본체	이동량 눈금자 파손	EA	1	1	

구분	손상현황	
	균열(0.3mm미만) (m)	이동량 눈금자 파손 (EA)
A1		
P1		1
P2		
P3		
P4		
P5		
P6		
P7		
P8		
P9	1.00	
P10		
A2		
합계	1.00	1

2) 기 정밀안전점검 결과와의 비교 분석

기 정밀안전점검 결과를 토대로 손상을 비교·검토한 결과, 받침콘크리트 균열 보수를 실시하였고, 금회 무수축몰탈 균열(0.3mm미만)이 추가 조사되었다.

<표 3.13> 범물방향 교량받침 기 정밀안전점검 결과 비교

손상현황		단위	'21년 정밀	금회진단	증감량	비고
받침콘 크리트	균열(0.3mm미만)	m/개소	- / -	1.00 / 2	▲ 1.00 / ▲ 2	신규
본체	이동량눈금자 파손	EA	- / 1	- / 1	- / -	-

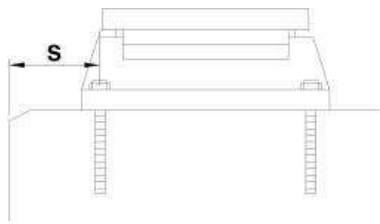
3) 주요손상 발생원인 분석 및 검토의견

- 균열(0.3mm미만) - 건조수축 및 온도변화 등에 의해 발생한 것으로 판단되며, 비구조적인 균열이나, 내구성 확보 차원의 표면처리를 실시하는 것이 필요하다.

나) 연단거리 조사

받침장치는 상부구조로부터 집중하중을 받는 부위로 연단거리가 짧으면 고정단에서는 교각 및 교대의 전면에서 콘크리트가 파손되거나 받침이 파손되며 가동단에서는 받침이 벗어나 심한 경우 주형이 낙하할 수도 있다. 따라서 교량의 교축방향의 받침 연단과 하부구조 정부(頂部)연단 사이의 거리는 다음 값(S) 이상이어야 한다.

교량의 받침 연단거리 측정은 다음과 같이 측정한다.



<포트받침>

- 거더의 경간길이 100m 이하
: $S(\text{mm}) = 200 + 5L$

도로교설계기준
(2010)

- 거더의 경간길이 100m 이상
: $S(\text{mm}) = 300 + 4L$

- S1 : $L=29.9\text{m} \rightarrow S = 200 + 5 \times 29.9 = 350\text{mm}$
- S2~S4 : $L=55.0\text{m} \rightarrow S = 200 + 5 \times 55.0 = 475\text{mm}$
- S5~S8 : $L=50.0\text{m} \rightarrow S = 200 + 5 \times 49.9 = 450\text{mm}$
- S9~S11 : $L=50.0\text{m} \rightarrow S = 200 + 5 \times 49.9 = 450\text{mm}$



연단거리 측정

<표 3.14> 범물방향 교량받침 연단거리 조사 결과

구분		경간길이 (시/중, m)	최소연단거리 (시/중, mm)	실측연단거리		평가	비고
				시점측(mm)	중점측(mm)		
A1	Sh1	-/30	-/350	-	690	양호	
	Sh2	-/30	-/350	-	690	양호	
	Sh3	-/30	-/350	-	680	양호	
	Sh4	-/30	-/350	-	690	양호	
	Sh5	-/30	-/350	-	670	양호	
	Sh6	-/30	-/350	-	690	양호	
P1	Sh1	30/-	350/-	900	-	양호	
	Sh2	30/-	350/-	900	-	양호	
	Sh3	30/-	350/-	900	-	양호	
	Sh4	30/-	350/-	900	-	양호	
	Sh5	30/-	350/-	900	-	양호	
	Sh6	30/-	350/-	895	-	양호	
	Sh7	-/55	-/475	-	670	양호	
	Sh8	-/55	-/475	-	610	양호	
	Sh9	-/55	-/475	-	620	양호	
P2	Sh1	55/55	475/475	1100	920	양호	
	Sh2	55/55	475/475	820	800	양호	
	Sh3	55/55	475/475	950	920	양호	
P3	Sh1	55/55	475/475	950	950	양호	
	Sh2	55/55	475/475	850	840	양호	
	Sh3	55/55	475/475	950	940	양호	
P4	Sh1	55/-	475/-	650	-	양호	
	Sh2	55/-	475/-	650	-	양호	
	Sh3	55/-	475/-	650	-	양호	
	Sh4	-/50	-/450	-	650	양호	
	Sh5	-/50	-/450	-	650	양호	
	Sh6	-/50	-/450	-	650	양호	
P5	Sh1	50/50	450/450	950	930	양호	
	Sh2	50/50	450/450	900	870	양호	
	Sh3	50/50	450/450	950	950	양호	

<표 3.14> 범물방향 교량받침 연단거리 조사 결과(계속)

구분		경간길이 (시/종, m)	최소연단거리 (시/종, mm)	실측연단거리		평가	비고
				시점측(mm)	종점측(mm)		
P6	Sh1	50/50	450/450	1100	1000	양호	
	Sh2	50/50	450/450	980	1000	양호	
	Sh3	50/50	450/450	1090	1050	양호	
P7	Sh1	50/50	450/450	1010	1000	양호	
	Sh2	50/50	450/450	1000	960	양호	
	Sh3	50/50	450/450	1000	1000	양호	
P8	Sh1	50/-	450/-	690	-	양호	
	Sh2	50/-	450/-	630	-	양호	
	Sh3	50/-	450/-	680	-	양호	
	Sh4	-/50	-/450	-	680	양호	
	Sh5	-/50	-/450	-	650	양호	
	Sh6	-/50	-/450	-	680	양호	
P9	Sh1	50/50	450/450	1100	1000	양호	
	Sh2	50/50	450/450	1000	950	양호	
	Sh3	50/50	450/450	1000	1050	양호	
P10	Sh1	50/50	450/450	1100	1000	양호	
	Sh2	50/50	450/450	980	1050	양호	
	Sh3	50/50	450/450	1090	1100	양호	
A2	Sh1	50/-	450/-	550	-	양호	
	Sh2	50/-	450/-	550	-	양호	
	Sh3	50/-	450/-	580	-	양호	

교대 및 교각의 받침장치 연단거리는 설계기준을 만족하고 연단거리 부족으로 인한 이상 징후가 발견되지 않는 양호한 상태이다.

다) 가동여유량 검토

1) 온도변화에 따른 가동상태 검토

- ① 교량받침은 현재 여유량을 실측함으로써 온도 변화에 따른 신축시 이동량 부족으로 인한 받침의 기능 저하 여부를 검토하고자 하였다.
- ② 교량받침의 신축거동상태 검토 시에는 이동량 측정 당시의 실측 온도를 이용하여 검토를 실시하였다.

2) 설계기준온도(-10℃ ~ 40℃(보통지방, SPG 및 STB교))에 따른 여유량 검토

- ① 받침 허용이동량의 경우, 상판 제원을 측정하여 도면 정보와 비교하였다.
- ② 교량받침의 이동량을 검토한 결과, 온도변화에 따른 수축 및 신장시 가동여유량을 확보하고 있는 것으로 확인되었다.

- 온도변화에 의한 신축량 $\Delta \ell t = \Delta T \cdot \alpha \cdot L$

여기서 ΔT : 온도변화, L : 신축거더 길이, α : 선팽창계수(강교 : 1.2×10^{-5})

3) 현장조사(2022.04.12.)

A1			
	SH1	SH2	SH3
			
	SH4	SH5	SH6
P1 (A1)			
	SH1	SH2	SH3
			
	SH4	SH5	SH6
P1 (A2)			
	SH7	SH8	SH9

P2			
	SH1	SH2	SH3
P3			
	SH1	SH2	SH3
P4 (A1)			
	SH1	SH2	SH3
P4 (A2)			
	SH4	SH5	SH6
P5			
	SH1	SH2	SH3
P6			
	SH1	SH2	SH3

P7			
	SH1	SH2	SH3
P8 (A1)			
	SH1	SH2	SH3
P8 (A2)			
	SH4	SH5	SH6
P9			
	SH1	SH2	SH3
P10			
	SH1	SH2	SH3
A2			
	SH1	SH2	SH3

<표 3.15> 범물방향 교량받침 이동량(설계기준 온도) 산정

구 분		조사일 온도 (℃)	온도변화 (ΔT, ℃)		선폭창 계수 (α)	신축거더 길이 (L, m)	최대 받침 이동량(mm)	
			동절기	하절기			동절기 (최대수축시)	하절기 (최대신장시)
A1		19.0	29.0	21.0	1.2×10^{-5}	30	10.4	7.6
P1	전면	고정단						
	배면	19.0	29.0	21.0	1.2×10^{-5}	55	19.2	13.9
P2		고정단						
P3		19.0	29.0	21.0	1.2×10^{-5}	55	19.2	13.9
P4	전면	19.0	29.0	21.0	1.2×10^{-5}	110	38.3	27.7
	배면	19.0	29.0	21.0	1.2×10^{-5}	50	17.4	12.6
P5		고정단						
P6		19.0	29.0	21.0	1.2×10^{-5}	50	17.4	12.6
P7		19.0	29.0	21.0	1.2×10^{-5}	100	34.8	25.2
P8	전면	19.0	29.0	21.0	1.2×10^{-5}	150	52.5	37.8
	배면	19.0	29.0	21.0	1.2×10^{-5}	50	17.4	12.6
P9		고정단						
P10		19.0	29.0	21.0	1.2×10^{-5}	50	17.4	12.6
A2		19.0	29.0	21.0	1.2×10^{-5}	100	34.8	25.2
1) 조사일 : 2022년 04월 12일(측정시 온도 : 19.0℃)								
2) 검토온도 : -10℃ ~ 40℃(보통지방)								

<표 3.16> 범물방향 교량받침 이동량(설계기준 온도) 검토결과

구 분		점검당시 실측이동량(mm)	최대 받침 이동량(mm)		실측 받침 가동여유량(mm)		이동 허용량 (mm)	검토 결과
			최대 수축 이동량	최대 신장 이동량	수축 여유량	신장 여유량		
A1	Sh1	0 ↑	10.4	7.6	50	50	±50	O.K
	Sh2	0 ↑			50	50	±50	O.K
	Sh3	0 ↑			50	50	±50	O.K
	Sh4	10 ↑			60	40	±50	O.K
	Sh5	5 ↑			55	45	±50	O.K
	Sh6	5 ↑			55	45	±50	O.K
P1	-	고정단						
	Sh7	10 ↑	19.2	13.9	60	40	±50	O.K
	Sh8	25 ↑			75	25	±50	O.K
	Sh9	25 ↑			75	25	±50	O.K
P2	-	고정단						
P3	Sh1	15 ↑	19.2	13.9	35	65	±50	O.K
	Sh2	10 ↓			60	40	±50	O.K
	Sh3	20 ↑			30	70	±50	O.K
P4	Sh1	0 ↓	38.3	27.7	100	100	±100	O.K
	Sh2	5 ↓			105	95	±100	O.K
	Sh3	5 ↓			105	95	±100	O.K
	Sh4	50 ↑	17.4	12.6	125	25	±75	O.K
	Sh5	30 ↑			105	45	±75	O.K
	Sh6	15 ↑			90	60	±75	O.K
P5	-	고정단						
P6	Sh1	5 ↓	17.4	12.6	55	45	±50	O.K
	Sh2	5 ↓			55	45	±50	O.K
	Sh3	5 ↓			55	45	±50	O.K
P7	Sh1	10 ↓	34.8	25.2	85	65	±75	O.K
	Sh2	10 ↓			85	65	±75	O.K
	Sh3	10 ↓			85	65	±75	O.K
※ 이동방향 : ↑ (A1방향, 시점), ↓ (A2방향, 종점)								
주) 판정 : 최대 받침 이동량 ≤ 실측 받침 가동여유량 ⇒ O.K								

<표 3.16> 범물방향 교량받침 이동량(설계기준 온도) 검토결과(계속)

구 분		점검당시 실측이동량(mm)	최대 받침 이동량(mm)		실측 받침 가동여유량(mm)		이동 허용량 (mm)	검토 결과
			최대 수축 이동량	최대 신장 이동량	수축 여유량	신장 여유량		
P8	Sh1	0 ↑	52.5	37.8	100	100	±100	O.K
	Sh2	0 ↑			100	100	±100	O.K
	Sh3	0 ↑			100	100	±100	O.K
	Sh4	0 ↑	17.4	12.6	75	75	±75	O.K
	Sh5	0 ↑			75	75	±75	O.K
	Sh6	0 ↑			75	75	±75	O.K
P9	-	고정단						
P10	Sh1	5 ↓	17.4	12.6	55	45	±50	O.K
	Sh2	5 ↓			55	45	±50	O.K
	Sh3	5 ↓			55	45	±50	O.K
A2	Sh1	10 ↓	34.8	25.2	85	65	±75	O.K
	Sh2	20 ↓			95	55	±75	O.K
	Sh3	10 ↓			85	65	±75	O.K

※ 이동방향 : ↑ (A1방향, 시점), ↓ (A2방향, 종점)
주) 판정 : 최대 받침 이동량 ≤ 실측 받침 가동여유량 ⇒ O.K

범물방향 받침장치 가동 여유량 검토 결과, 온도변화에 따른 수축 및 신장시 가동 여유량을 확보하고 있는 것으로 확인되었다.

3.3.4 신축이음

신축이음은 교량받침과 연동되어 온도나 하중에 대한 상부구조의 신축거동을 수렴하는 중요 장치로써 본체와 후타재로 구분되며, 본 교량의 신축이음은 레일타입(P4, P8) 및 핑거타입(A1, P1, A2) 형식으로 시공된 상태이다.

조사시, 신축이음의 본체 열화(부식 등), 후타재 열화, 신축기능 발휘상태 등에 대하여 중점점검을 실시하였다.

	
Exp.J1(A1) 전경(NO. 100)	Exp.J2(P1) 전경(NO. 100)
	
Exp.J3(P4) 전경(NO. 160)	Exp.J4(P8) 전경(NO. 160)
	
Exp.J5(A2) 전경(NO. 100)	차수판 전경

가) 외관상태

1) 외관조사 결과

본체는 전반적으로 신축거동 상태는 양호하며, 후타재 접속부는 이격이나 단차 등이 없는 상태로 확인되었다. 기 발생한 후타재 균열(0.3mm미만)은 미보수된 상태로 진전은 미미한 편이며, 본체 이물질퇴적이 추가로 조사되었다.



<표 3.17> 범물방향 신축이음 외관조사 결과

구분		손상현황	단위	손상물량	개소	비고
신축이음	후타재	균열(0.3mm미만)	m	51.00	120	
	본체	이물질퇴적	m	3.0	2	

구분	손상현황	
	후타재 균열(0.3mm미만) (m)	이물질퇴적 (m)
A1	10.0	
P1	8.4	
P4	12.0	
P8	12.2	3.0
A2	8.4	
합계	51.00	3.0

2) 기 정밀안전점검 결과와의 비교 분석

기 정밀안전점검 결과를 토대로 손상을 비교·검토한 결과, 기 손상인 후타재 균열은 진전은 미미한 상태이고, 본체 이물질퇴적이 추가 조사되었다.

<표 3.18> 범물방향 신축이음 기 정밀안전점검 결과 비교

손상현황		단위	'21년 정밀	금회진단	증감량	비고
후타재	균열(0.3mm미만)	m/개소	51.00 / 120	51.00 / 120	- / -	
본체	이물질퇴적	m/개소	- / -	3.0 / 2	▲3.0 / ▲2	

3) 주요손상 발생원인 분석 및 검토의견

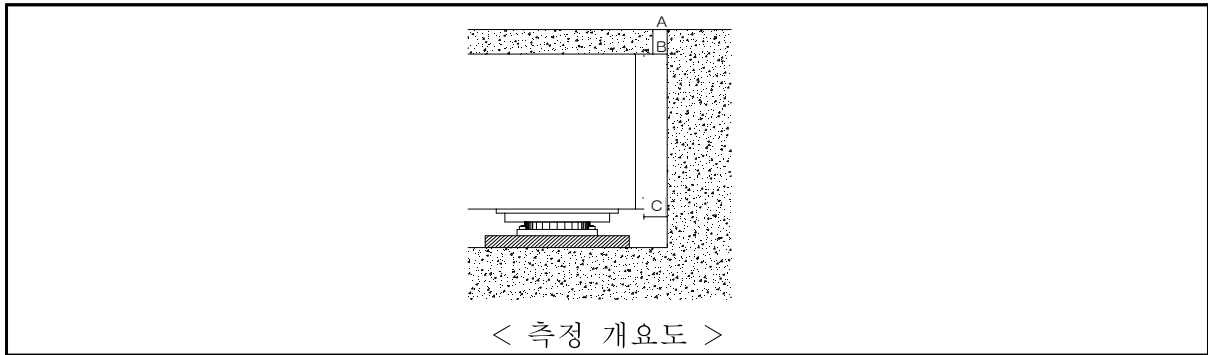
- 후타재 균열(0.3mm미만) - 건조수축, 차량의 반복적인 윤회중, 온도변화, 공용기간 경과에 의한 것으로 판단되며, 표면처리를 통한 내구성 확보를 하는 것이 바람직하다.
- 본체 이물질퇴적 - 우수유입 및 퇴적물에 의한 것으로 판단되며, 원활한 신축거동을 위해 주기적인 청소를 실시하는 것이 바람직하다.

나) 신축이음 유간검토

본 교량의 신축거동상태를 확인하기 위해 신축이음장치, 바닥판, 거더에 대한 유간을 측정하였고, 측정된 유간으로부터 최대 온도 상승시 신장량과 최저 온도 하강시 수축량을 계산하여 유간확보 여부를 검토하였다.

1) 현장조사(2022.04.21.)

구분	신축이음장치 유간(A)	바닥판 유간(B)	거더 유간(C)
A1			
P1			
P4			
P8			
A2			



<표 3.19> 범물방향 신축이음 유간 측정 결과

측정위치	측 정 값(mm)			비 고
	신축이음장치(A)	바닥판(B)	거더(C)	
EXP.J1(A1)	32	80	135	Finger Joint
EXP.J2(P1)	27	85	175	Finger Joint
EXP.J3(P4)	49	230	290	Rail Joint
EXP.J4(P8)	46	210	300	Rail Joint
EXP.J5(A2)	36	60	300	Finger Joint

- 설계기준온도(-10℃ ~ 40℃(보통지방, STB교))에 따른 여유량 검토

$$\Delta \ell_t = \Delta T \cdot \alpha \cdot L$$

여기서 ΔT : 온도변화, L : 신축거더 길이

α : 선팽창계수(강교 : 1.2×10^{-5})

<표 3.20> 범물방향 신축이음 신축이동량 산정

구 분	조사일 온도 (℃)	온도변화 (ΔT , ℃)		선팽창 계수 (α)	신축 거더 길이 (L, m)	계산 이동량(mm)	
		동절기	하절기			동절기 (최대수축시)	하절기 (최대신장시)
EXP.J1(A1)	21.0	31.0	19.0	1.2×10^{-5}	30	11.2	6.8
EXP.J2(P1)	21.0	31.0	19.0	1.2×10^{-5}	55	20.5	12.5
EXP.J3(P4)	21.0	31.0	19.0	1.2×10^{-5}	160	59.5	36.5
EXP.J4(P8)	21.0	31.0	19.0	1.2×10^{-5}	200	74.4	45.6
EXP.J5(A2)	21.0	31.0	19.0	1.2×10^{-5}	100	37.2	22.8

1) 조사일 : 2022년 04월 21일(측정시 온도-21.0℃)
2) 검토온도 : -10℃ ~ +40℃(보통지방)

<표 3.21> 범물방향 신축이음장치 가동여유량 검토결과

구 분		계산 이동량(mm)		점검당시 실측유간(mm) ③	허용량 (mm) ④	신축 여유량(mm)		검토 결과
		최대 수축시 ①	최대 신장시 ②			최대 수축시 ④-(①+③) ④-(①+③)	최대 신장시 ③-② ③-②	
EXP.J1 (A1)	신축이음장치	11.2	6.8	32	100	56.8	25.2	O.K
	바닥판			80	-	-	73.2	O.K
	거더			135	-	-	128.2	O.K
EXP.J2 (P1)	신축이음장치	20.5	12.5	27	100	52.5	14.5	O.K
	바닥판			85	-	-	72.5	O.K
	거더			175	-	-	162.5	O.K
EXP.J3 (P4)	신축이음장치	59.5	36.5	49	160	51.5	12.5	O.K
	바닥판			230	-	-	193.5	O.K
	거더			290	-	-	253.5	O.K
EXP.J4 (P8)	신축이음장치	74.4	45.6	51	160	39.6	5.4	O.K
	바닥판			210	-	-	164.4	O.K
	거더			300	-	-	254.4	O.K
EXP.J5 (A2)	신축이음장치	37.2	22.8	36	100	26.8	13.2	O.K
	바닥판			60	-	-	37.2	O.K
	거더			300	-	-	277.2	O.K
주) 판정 : 0.0mm ≤ 신축 여유량 ≤ 허용량 ⇒ O.K								

신축이음 유간을 검토한 결과, 온도변화에 따른 수축 및 신장시 전 구간의 신축이음에서 충분한 여유량을 확보하고 있는 것으로 평가되었다.

3.3.5 기타시설

비구조체인 교면포장, 배수시설, 난간, 점검시설 등과 같은 기타 시설물에 대한 외관조사 결과는 다음과 같다.

가) 교면포장

본 교량의 교면포장은 아스팔트 포장(T=80mm)으로 전 구간에 3차선으로 시공된 상태이며, S2~S8의 확폭구간의 갓길측은 차량통행이 불가능한 상태이다. 현장 조사시 포트홀, 파손, 균열, 요철, 단차, 열화 등의 손상발생 및 차량의 주행성능 저하 등에 대해 중점을 두고 조사를 실시하였다.



1) 외관조사 결과

교면포장은 차량통행 구간은 대체로 양호한 상태이나, 신축이음장치 인접부와 차량통행이 불가능한 확폭구간의 갓길측에서 아스콘 균열 손상이 조사되었다.





<표 3.22> 범물방향 교면포장 외관조사 결과

구분	손상현황	단위	손상물량	개소	비고
교면포장	아스콘 균열	m	55.00	13	

구분	손상현황
	아스콘 균열(m)
S1	
S2	8.00
S3	
S4	
S5	19.00
S6	
S7	20.00
S8	8.00
S9	
S10	
S11	
합계	55.00

2) 기 정밀안전점검 결과와의 비교 분석

기 정밀안전점검 결과를 토대로 손상을 비교·검토한 결과, 기 점검이후 아스콘 파손에 대해 보수가 실시되었으며, 아스콘 균열이 추가 발생한 것으로 조사되었다.

<표 3.23> 범물방향 교면포장 기 정밀안전점검 결과 비교

손상현황	단위	'21년 정밀	금회진단	증감량	비고
아스콘 균열	m/개소	22.00 / 7	55.00 / 13	▲ 33.00 / ▲ 6	신규
아스콘 파손	m²/개소	0.03 / 1	- / -	▼ 0.03 / ▼ 1	보수

3) 주요손상 발생원인 분석 및 검토의견

- 아스콘 균열 - 공용년수 증가 및 중차량 통행에 따른 일부 구간에 발생한 손상으로, 주행차량에 영향을 미칠만한 손상은 없으나, 주기적인 관찰을 통한 유지관리 후 손상의 진전이 확인될 시 보수를 실시하는 것이 바람직하다.

나) 배수시설

본 교량의 배수시설은 전구간에 걸쳐 총 32개소 배수구가 갯길측에 설치되어 있으며, 육교형 및 하천형 배수관이 혼합되어 설치된 상태이다. 조사시, 원활한 배수상태 및 배수관 체결부 상태에 대해 중점적으로 점검을 실시하였다.

	
배수구 전경(경간중앙부)	배수구 전경(지점부)
	
배수관 전경(육교형)	배수관 전경(하천형)

1) 외관조사 결과

교량 상면의 배수구는 일부구간에서 막힘이 조사되었으며, 배수관은 위치불량 및 연결핀 탈락이 조사되었다.

	
배수구 막힘(S10)	배수관 연결핀 탈락(S4)
	
배수관 위치불량(P6)	배수관 위치불량(P7)

<표 3.24> 범물방향 배수시설 외관조사 결과

구분	손상현황	단위	손상물량	개소	비고
배수시설	배수구 막힘	EA	3	3	
	배수관 위치불량	EA	3	3	
	배수관 연결핀 탈락	EA	4	4	

2) 기 정밀안전점검 결과와의 비교 분석

기 정밀안전점검 결과를 토대로 손상을 비교·검토한 결과, 토사퇴적에 따른 배수구 막힘이 일부 정비가 실시되었으며, 배수관 위치불량 및 연결핀 탈락 손상이 추가로 발생하였다.

<표 3.25> 범물방향 배수시설 기 정밀안전점검 결과 비교

손상현황	단위	'21년 정밀	금회진단	증감량	비고
배수구 막힘	EA	- / 13	- / 3	- / ▼10	
배수관 위치불량	EA	- / 1	- / 3	- / ▲2	
배수관 연결핀 탈락	EA	- / -	- / 4	- / ▲4	

구분	손상현황		
	배수구 막힘	배수관 위치불량	배수관 연결핀 탈락
S1			
S2			
S3	1		
S4			4
S5		1	
S6		1	
S7		1	
S8			
S9			
S10	1		
S11	1		
합계	3	3	4

3) 주요손상 발생원인 분석 및 검토의견

- 배수구 막힘 - 공용기간 증가 및 강우에 의해 퇴적물이 쌓여 발생한 손상으로 원활한 배수기능 확보를 위해 주기적인 청소가 필요하다.
- 배수관 위치불량 - 배수관 설계오류에 기인한 손상으로 교각 코핑부로 낙수된 우수가 콘크리트 열화의 원인이 될수 있으므로, 길이연장 등을 통해 원활히 배수가 될수 있도록 조치를 실시하는 것이 바람직하다.
- 배수관 연결핀 탈락 - 연결핀의 노후화로 인해 발생한 손상으로 배수관의 탈락 등의 2차손상 방지를 위한 조치가 필요하다.

다) 난간 및 연석

범물방향은 교면 외측에는 차량용 콘크리트 방호벽(H=1.1m), 내측에는 콘크리트 중분대(H=0.85m)+차광판이 시공되어있고, S2~S8 갓길에 PE방호벽이 설치되어있다. 조사시, 콘크리트 균열, 파손 등에 중점을 두고 점검을 실시하였다.

	
외측 방호벽 및 오물투척 방지망 전경	내측 중분대 및 차광판 전경
	
갓길 PE방호벽 전경	방호벽 외측 전경

1) 외관조사 결과

기 발생한 균열(0.3mm미만), 굽힘 손상은 대체로 진전이 미미한 상태로 조사되었고, 그 외 균열부 백태, 망상균열이 신규로 발생한 상태이다.

	
S6 방호벽 망상균열	S6 방호벽 균열(폭 0.2mm)

	
S9 방호벽 망상균열	S8 중앙분리대 균열(폭 0.1mm)
	
S9 방호벽 망상균열	S10 방호벽 균열(폭 0.2mm)
	
S10 방호벽 균열(폭 0.2mm)	S10 중앙분리대 긁힘

<표 3.26> 범물방향 난간 및 연석 외관조사 결과

구분	손상현황	단위	손상물량	개소	비고
난간 및 연석	균열(0.3mm미만)	m	340.0	352	신규
	균열부백태	m	0.03	1	신규
	망상균열	m ²	73.2	8	신규
	긁힘	m ²	0.5	1	

구분	손상현황			
	균열(0.3mm미만) (m)	균열부백태 (m)	망상균열 (m²)	긁힘 (m²)
S1	15.60			
S2	25.20			
S3	24.00			
S4	24.00			
S5	45.20			
S6	43.60		16.8	
S7	28.40		27.6	
S8	28.40		14.4	
S9	38.00		14.4	
S10	35.60	0.03		0.5
S11	32.00			
합계	340.00	0.03	73.20	0.5

2) 기 정밀안전점검 결과와의 비교 분석

기 정밀안전점검 결과를 토대로 손상을 비교·검토한 결과, 기 발생한 균열(0.3mm미만), 긁힘은 전전이 미미한 상태이며, 균열부 백태, 망상균열 등의 추가 손상이 조사되었다.

<표 3.27> 범물방향 난간 및 연석 기 정밀안전점검 결과 비교

손상현황	단위	‘21년 정밀	금회진단	증감량	비고
균열(0.3mm미만)	m/개소	285.2 / 296	340.0 / 352	▲ 54.8 / ▲ 56	신규
균열부백태	m/개소	- / -	0.03 / 1	▲ 0.03 / ▲ 1	신규
망상균열	m²/개소	- / -	73.2 / 8	▲ 73.0 / ▲ 8	신규
긁힘	m²/개소	0.5 / 1	0.5 / 1	- / -	기존

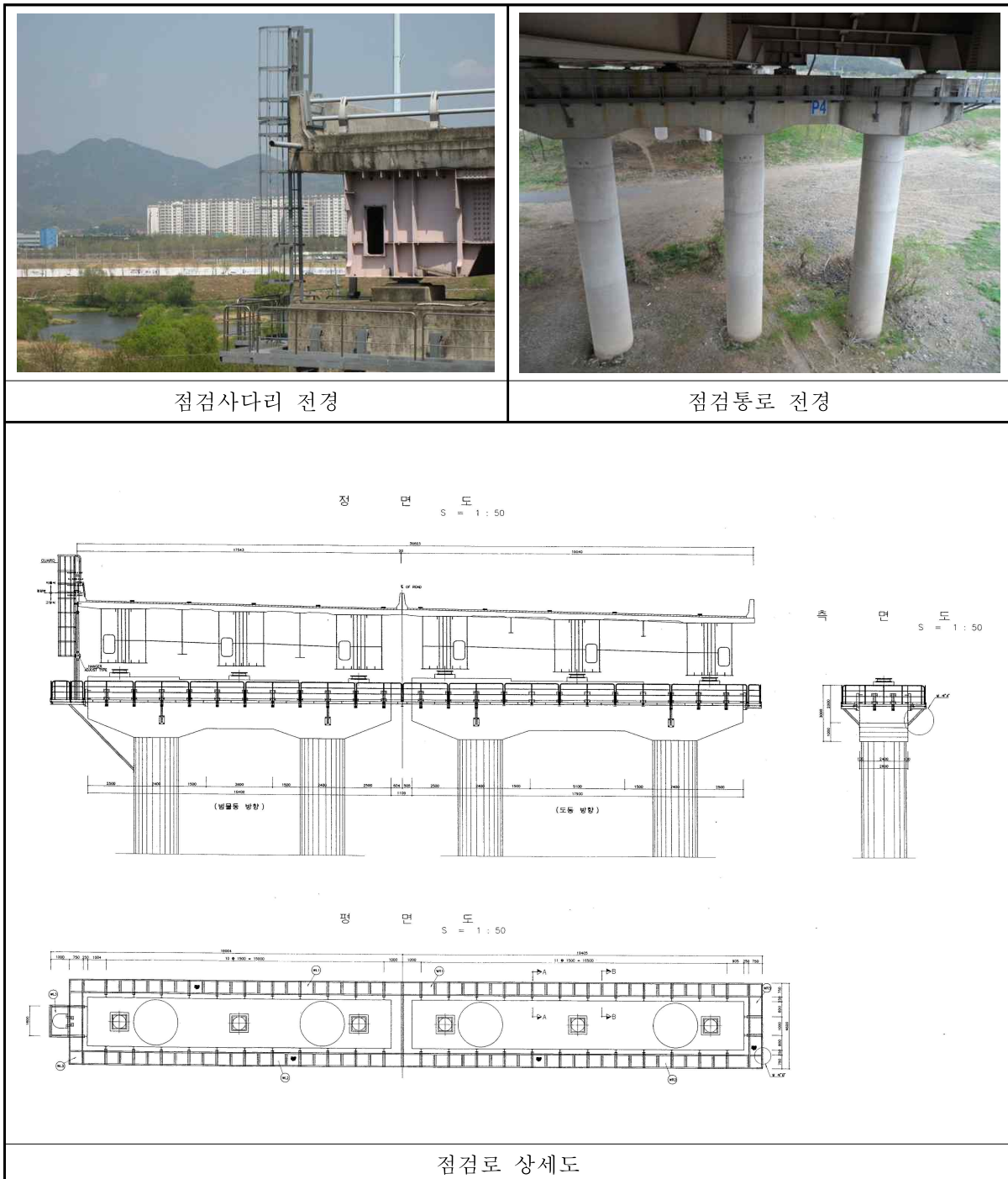
3) 주요손상 발생원인 분석 및 검토의견

- 균열(0.3mm미만), 망상균열 - 건조수축 및 구속응력, 온도변화, 수화열 등에 의해 발생한 수직방향의 미세균열로 보수보다는 주기적인 관찰이 필요하다.
- 균열부백태 - 장기공용, 우수에 의한 균열부에 발생한 백태로, 주기적인 관찰을 실시하는 유지관리가 바람직하다.
- 긁힘 - 통행차량의 충돌로 인해 발생한 소규모 손상으로 전전여부에 대한 주의 관찰을 실시한다.

라) 점검시설

교량의 유지관리를 위한 점검시 근접조사를 위해 P1~P9 지점에 점검로가 설치되어 있으며, 점검통로는 교각과 일체로 연결된 상태로 외측에 작업자의 안전을 위한 난간이 설치되어있고, 점검사다리를 통해 교량 상부에서 출입이 가능한 상태이다.

조사시, 교량과의 체결상태(볼트), 부식, 파손 등의 단면손상 등에 대해 중점적으로 점검을 실시하였다.



1) 외관조사 결과

점검시설 외관조사 결과, 전반적으로 양호한 상태로 조사되었다.



구분	손상현황
P1~P9	상태양호
합계	

<표 3.28> 범물방향 점검시설 외관조사 결과

구분	손상현황	단위	손상물량	개소	비고
점검시설	상태양호	-	-	-	

2) 기 정밀안전점검 결과와의 비교 분석

기 정밀안전점검 결과를 토대로 손상을 비교·검토한 결과, 신규손상은 발생되지 않았다.

<표 3.29> 범물방향 점검시설 기 정밀안전점검 결과 비교

손상현황	단위	'21년 정밀	금회진단	증감량	비고
상태양호	-	- / -	- / -	- / -	

3) 주요손상 발생원인 분석 및 검토의견

- 현재 양호한 상태이나, 공용기간 경과, 외부 습기노출 등에 의해 부식 등의 손상이 발생할 수 있으므로, 주기적인 점검을 실시하는 유지관리가 필요하다.

3.3.6 공중이 이용하는 부위

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

가) 추락방지시설

공중이 이용하는 부위 중 추락방지시설은 3.3.5 기타시설 라)점검시설에 기입된 사항으로 대체하였다.

나) 도로포장

공중이 이용하는 부위 중 도로포장은 3.3.5 기타시설 가)교면포장에 기입된 사항으로 대체하였다.

다) 도로부 신축이음부

공중이 이용하는 부위 중 도로부 신축이음부는 3.3.4 신축이음에 기입된 사항으로 대체하였다.

라) 환기구 등의 덮개

공중이 이용하는 부위 중 환기구 등의 덮개는 없는 것으로 확인되었다.

3.3.7 범물방향 외관조사 결과요약

가) 범물방향 금회 진단 외관조사 결과요약

<표 3.30> 범물방향 금회 진단 외관조사 결과요약

구분		주요 결함 및 외관조사 결과	검토 의견
거더	외부	강재 거더 외부는 점검차(굴절점검차, 고소차)를 이용한 근접점검을 실시하였고, 기존상인 도장박리 외에 신규손상으로 도장긱힘이 조사되었다.	- 긱힘은 작업장비 등에 의한 외부 충격에 따른 손상이며, 손상 면적은 경미한 상태로서 도장손상에 따른 부식 정도는 미미하나, 내구성 확보를 위한 도장보수가 필요하다. - 도장박리는 교량의 공용년수가 증가함에 따라 시공초기 도장이 박리 및 부식 등으로 발전한 것으로 판단되며, 2차손상 발생 우려가 있으므로 재도장을 통한 보수가 요구된다.
	내부	강재 거더 내부는 도보점검을 실시하였으며, 조사된 손상으로는 도장박리(누수흔적, 부식), 조류서식으로 인한 이물질퇴적 등이 조사되었다.	- 도장부식은 현장 이음부 및 시공당시 틈을 통해서 유입된 누수흔적으로 판단되며, 현재 이음부(스플라이스)는 실링으로 마감되어 있는 상태이다. 공용기간이 증가함에 따라 흔적부위 도장이 박리 및 부식 등으로 발전한 것으로 판단되며, 2차손상 발생 우려가 있으므로 재도장을 통한 보수가 필요하다. - 이물질퇴적은 조류서식에 의한 손상으로 안점점검 및 유지관리 등을 실시한 후 점검문의 폐합을 철저히 하여, 조류의 출입을 막고, 이물질 퇴적에 대해서는 청소가 필요하다.
2차부재		가로보 및 세로보는 전반적으로 손상이 없는 양호한 상태로 조사되었다.	가로보 및 세로보는 거더의 내측 사이에 위치하고 있어 외부 충격이나 우수 유입으로 인한 손상발생이 없는 양호한 상태로 조사되었다.
바닥판		기 발생한 파손 손상은 보수되었으며, 기존손상인 표면오염 및 근접점검으로 인한 미세균열(0.3mm미만) 및 백태 손상이 추가 조사되었다.	- 균열(0.3mm미만)은 대체로 초기 건조수축에 의해 발생한 횡방향 표면균열로 균열폭 및 발생밀도 등을 고려하면 비구조적인 손상으로 판단되며, 공용기간 증가에 따른 우수유입, 온도변화 등에 의해 손상이 진전될 우려가 있으므로 내구성 확보 차원에서 표면처리 보수를 실시하는 것이 필요하다. - 백태는 측면 우수유입(공용기간 증가)에 따른 수분접촉 등의 원인에 의해 발생한 것으로 판단되며, 현재 추가진전은 미미한 상태로 주의관찰을 통한 유지관리 실시가 바람직하다.

구분	주요 결함 및 외관조사 결과	검토 의견
하부구조	주요 손상으로는 초기 건조수축으로 인해 발생한 균열, 망상균열이며, 유지관리를 통한 일부 보수이력이 있는 상태이다. 또한, 신축이음 하부를 통한 우수유입으로 인해 교각 코핑부 및 기둥부에 누수오염이 일부 발생한 것으로 조사되었으며, 조류서식으로 코핑상면에 이물질퇴적이 일부 구간에 발생한 상태이다. 교대 법면의 침하는 이전 점검과 비교시 진전은 없는 상태이며, P8~A2지점 인접해서 진행중인 공사에 대해서는 손상발생에 대해 주기적인 점검이 필요한 것으로 판단된다.	- 균열(0.3mm미만), 망상균열은 건조수축 및 구속응력, 온도변화 등에 의해 발생된 것으로 판단되며, 장기간 우수 및 외기에 의한 수분접촉시 표면열화에 따른 박리 또는 내부 철근의 부식 팽창 등에 의해 박락이 발생할 수 있으므로 내구성 확보를 위한 보수를 실시하는 것이 필요하다. - 표면열화, 누수오염, 체수혼적은 장기 공용 및 우수, 외기에 의해 발생된 손상으로 판단되며, 전회와 비교시 진전이 미미한 상태이다. 현재 발생한, 표면열화, 체수혼적은 지속적인 주의관찰 후 손상의 진전시 보수를 실시하는 유지관리가 필요하다. - 긁힘, 파손은 작업 장비 등의 외부 충격에 의한 손상으로, 손상의 정도는 경미하여 보수보다는 주의관찰 후 진전시 보수를 실시하는 유지관리가 필요하다. - 이물질퇴적은 조류서식에 의한 손상으로 거더내부의 이물질퇴적과 더불어 청소가 필요하다. - 법면 침하는 시공초기 잔류침하로 인해 발생한 손상으로, 잔류침하는 수렴된 것으로 판단되며, 보수보다는 주의관찰을 실시한다.
교량받침	- 전반적인 가동상태는 양호하며 외관조사 결과, 기 발생한 받침콘크리트 균열(0.3mm미만), 이동량눈금자 탈락이 조사되었다. - 교대 및 교각의 교량받침 연단거리는 설계기준을 만족하는 상태이다. - 범물방향 받침장치 가동 여유량 검토 결과, 온도변화에 따른 수축 및 신장시 가동여유량을 확보하고 있는 것으로 확인되었다.	균열(0.3mm미만)은 건조수축 및 온도변화 등에 의해 발생한 것으로 판단되며, 비구조적인 균열이나, 내구성 확보 차원의 표면처리를 실시하는 것이 필요하다.
신축이음	- 본체는 전반적으로 작동상태는 양호하며, 후타재 접속부는 이격이나 단차 등이 없는 양호한 상태로 확인되었다. 기 발생한 후타재 균열(0.3mm미만)은 미보수된 상태로 진전은 미미한 편이다. 추가 손상으로 본체 이물질퇴적이 조사되었다. - 신축이음 유간을 검토한 결과, 온도변화에 따른 수축 및 신장시 전구간에서 소요의 여유량을 확보하고 있는 것으로 평가되었다.	- 후타재 균열(0.3mm미만)은 건조수축, 차량의 반복적인 윤하중, 온도변화, 공용기간 경과에 의한 것으로 판단되며, 표면처리를 통한 내구성 확보를 하는 것이 바람직하다. - 본체 이물질퇴적은 우수유입 및 퇴적물에 의한 것으로 판단되며, 원활한 신축거동을 위해 주기적인 청소를 실시하는 것이 바람직하다.

구분	주요 결함 및 외관조사 결과	검토 의견
교면포장	◦ 교면포장은 기 점검이후 아스콘 파손에 대해 보수가 실시되었으며, 일부 구간에서 아스콘 균열 손상이 추가 발생한 것으로 조사되었다.	▪ 아스콘 균열은 포장재의 노후화 및 차량의 반복적인 윤하중에 의한 것으로 판단되며, 즉각보수 보다는 주기적인 관찰을 통한 유지관리 후 손상의 증가 시 보수를 실시하는 것이 바람직하다.
배수시설	◦ 교량 상면의 배수구는 일부구간에서 막힘이 조사되었으며, 배수관은 위치 불량 및 연결핀 탈락이 조사되었다.	▪ 배수구 막힘은 공용기간 증가 및 강우에 의해 퇴적물이 쌓여 발생한 손상으로 원활한 배수기능 확보를 위해 주기적인 청소가 필요하다. ▪ 배수관 위치불량은 배수관 설계오류에 기인한 손상으로 교각 코핑부로 낙수된 우수가 콘크리트 열화의 원인이 될 수 있으므로, 길이연장 등을 통해 원활히 배수가 될수 있도록 조치를 실시하는 것이 바람직하다. ▪ 배수관 연결핀 탈락은 연결핀의 노후화로 인해 발생한 손상으로 배수관의 탈락등의 2차손상 방지를 위한 조치가 필요하다.
난간, 연석	◦ 기 발생한 균열(0.3mm미만) 손상은 진전이 미미한 상태로 조사되었고, 그 외 균열부 백태, 망상균열이 추가 조사되었다.	▪ 균열(0.3mm미만), 망상균열은 건조수축 및 구속응력, 온도변화, 수화열 등에 의해 발생된 수직방향의 미세균열로 보수보다는 주기적인 관찰을 실시하는 유지관리가 바람직하다. ▪ 균열부백태는 표면 건조수축, 거푸집 조기탈형 등의 원인으로 생긴 비 구조적인 손상으로 보수보다는 주기적인 관찰을 실시하는 유지관리가 바람직하다. ▪ 굽힘은 통행차량의 충돌로 인해 발생한 소규모 손상으로 진전여부에 대한 주의관찰을 실시한다.
점검시설	◦ 점검시설 외관조사 결과, 전반적으로 양호한 상태로 조사되었다.	▪ 현재 양호한 상태이나, 공용기간 경과, 외부 습기노출, 우수유입 등에 의해 부식 등의 손상이 발생할 수 있으므로, 주기적인 점검을 실시하는 유지관리가 필요하다.
하중조사	• 본 교량에 대한 준공도면과 현재 부재의 상태를 확인한 결과, 모든 부재는 준공도면과 일치하는 것으로 확인되었다.	

나) 범물방향 기 정밀안전점검('21년) 외관조사 결과와의 비교

<표 3.31> 범물방향 기 정밀안전점검 외관조사 결과 비교

구분	2021년 정밀안전점검 결과	금회 진단결과
거더	◦ 외부 도장박리 ◦ 내부 상태양호	◦ 외부 도장박리, <u>도장손상(긁힘)</u> ◦ 내부 <u>도장손상(부식)</u> , <u>이물질퇴적</u>
2차부재	◦ 상태양호	◦ 상태양호
바닥판	◦ 균열(0.3mm미만), <u>백태</u>	◦ <u>균열(0.3mm미만)</u> , 백태
하부구조	◦ 균열(0.3mm미만), 망상균열, 표면열화, 이물질퇴적, 누수오염, 체수흔적, 파손	◦ <u>균열(0.3mm미만)</u> , <u>망상균열</u> , 표면열화, <u>이물질퇴적</u> , <u>누수오염</u> , 체수흔적, <u>긁힘</u> , 파손, 범면보호블록 침하
교량받침	◦ 이동량 눈금자 파손	◦ <u>무수축물탈</u> <u>균열(0.3mm미만)</u> , 이동량 눈금자 파손
신축이음	◦ 후타재 균열(0.3mm미만)	◦ 후타재 균열(0.3mm미만), <u>본체 이물질 퇴적</u>
교면포장	◦ 아스콘 균열, <u>아스콘 파손</u>	◦ <u>아스콘 균열</u>
배수시설	◦ <u>배수구 막힘</u> ◦ 배수관 위치 불량	◦ 배수구 막힘 ◦ <u>배수관 위치 불량, 연결편 탈락</u>
난간, 연석	◦ 균열(0.3mm미만), 긁힘	◦ <u>균열(0.3mm미만)</u> , <u>균열부백태</u> , <u>망상균열</u> , 긁힘
점검시설	◦ 상태양호	◦ 상태양호
검토의견	• 기 정밀안전점검(2021년)과의 비교 결과, 기 발생된 일부 손상에 대한 보수가 실시된 것으로 조사되었으며, 신규 손상도 일부 발생한 것으로 확인됨. • 고소작업차, 교량점검차 등을 이용한 근접조사를 통해 신규발생 손상이 전반적으로 증가하였으며, 일부 내구성 확보를 위한 보수가 필요함.	

※ 밑줄 표시 : 기 정밀안전점검 - 보수완료, 금회진단 - 신규발생 손상

3.4 외관조사(안심방향)

3.4.1 상부구조

가) 강박스 거더

범안대교 안심방향의 주부재인 거더는 S1구간-Steel Plate Girder, S2~S11구간-Steel Box Girder형식으로 S1은 8열, S2~S4, S9~S11은 3열, S5~S8열은 4열로 배치되어 있는 상태이다.

거더 내·외부에 대한 점검은 붕괴유발부재에 대한 점검을 중점적으로 시행하였으며, 피로균열 발생부재, 부식에 의한 단면감소, 구조적인 변형 여부, 도장손상 등 안전성 및 내구성에 영향을 미치는 결함에 대하여 면밀히 조사를 수행하였다.



1) 외관조사 결과

① 거더 외부

강재 거더 외부는 점검차(굴절점검차, 고소차)를 이용한 근접점검을 실시하였고, 기손상인 도장긫힘 외, 금회 신규손상으로 도장박리가 조사된 상태이다.

	
S2-G3 복부 도장박리	S3-G1 볼트 부식
	
S7-G4 복부 도장박리, 박락	굴절차를 이용한 거더외부 점검

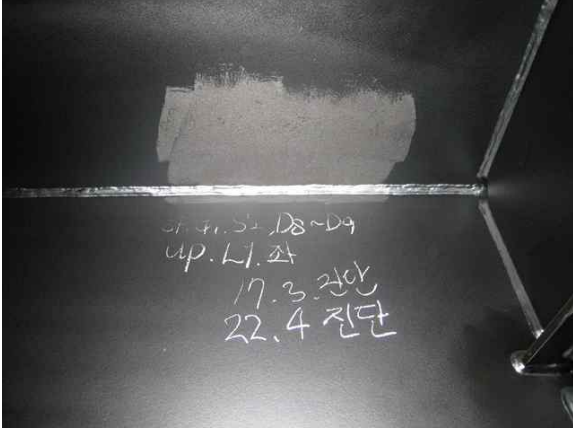
<표 3.32> 안심방향 거더 외부 외관조사 결과

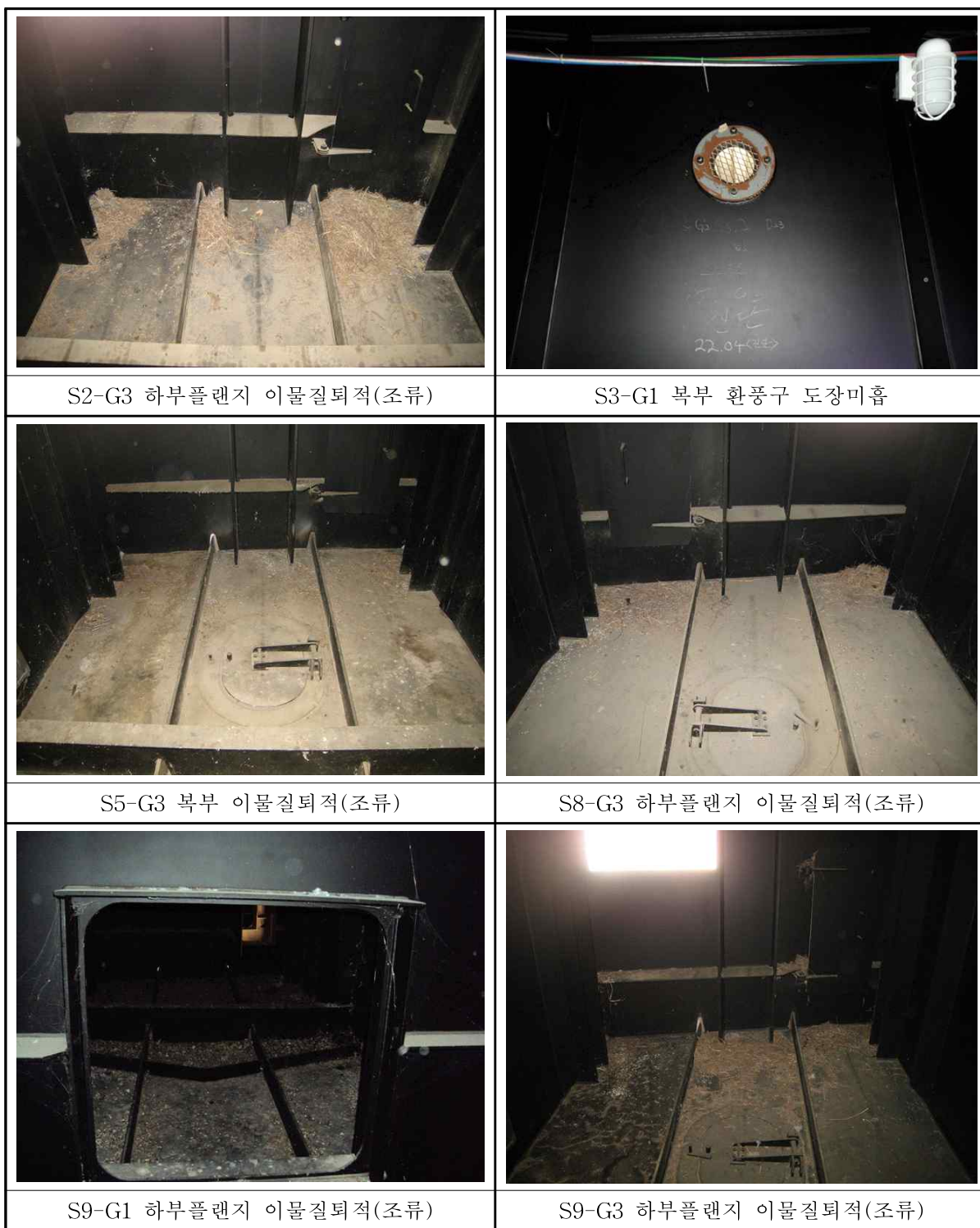
구분	손상현황	단위	손상물량	개소	비고
거더외부	도장긫힘	m ²	0.04	1	신규
	도장박리, 박락	m ²	16.66	12	신규
	볼트부식	EA	80	80	신규

구분	손상현황		
	도장긫힘 (m ²)	도장박리, 박락 (m ²)	볼트부식 (EA)
S1			
S2	0.04	3.06	
S3		0.42	80
S4			
S5		0.18	
S6			
S7		13.00	
S8			
S9			
S10			
S11			
합계	0.04	16.66	80

② 거더 내부

강재 거더 내부는 도보점검을 실시하였으며, 조사된 손상으로는 환풍구 도장미흡, 이물질퇴적 등이 조사되었다.

	
S2-G1 하부플랜지 이물질퇴적(조류)	S2-G3 상부플랜지 기 보수부 상태양호



<표 3.33> 안심방향 거더 내부 외관조사 결과

구분	손상현황	단위	손상물량	개소	비고
거더내부	환풍구 도장미흡	EA	1	1	신규
	이물질퇴적	m ²	35.25	5	신규

구분	손상현황	
	환풍구 도장불량(EA)	이물질퇴적(m ²)
S1		
S2		2.25
S3	1	
S4		
S5		10.0
S6		
S7		
S8		13.0
S9		10.0
S10		
S11		
합계	1	35.25

2) 기 정밀안전점검 결과와의 비교 분석

① 거더 외부

기 정밀안전점검 결과를 토대로 손상을 비교·검토한 결과, 기 점검 이후 국부적인 도장긫힘, 현장이음부 볼트부식이 추가 조사되었다.

<표 3.34> 안심방향 거더 외부 기 정밀안전점검 결과 비교

손상현황	단위	‘21년 정밀	금회진단	증감량	비고
도장긫힘	m ² /개소	- / -	0.04 / 1	▲0.04 / ▲1	신규
도장박리, 박락	m ² /개소	7.65 / 10	16.66 / 12	▲9.01 / ▲2	신규
볼트부식	EA	- / -	- / 80	- / ▲80	신규

② 거더 내부

기 정밀안전점검 결과를 토대로 손상을 비교·검토한 결과, 신규손상으로 환풍구 도장미흡 및 이물질퇴적 등에 대한 손상이 추가 조사되었다.

<표 3.35> 안심방향 거더 내부 기 정밀안전점검 결과 비교

손상현황	단위	‘21년 정밀	금회진단	증감량	비고
환풍구 도장불량	EA	- / -	- / 1	- / ▲1	신규
이물질퇴적	m ² /개소	- / -	35.25 / 5	▲35.25 / ▲5	신규

3) 주요손상 발생원인 분석 및 검토의견

① 거더 외부

- 굽힘 - 작업장비 등의 외부 충격에 따른 손상으로 손상 면적은 경미한 상태이며, 도장손상에 따른 부식 정도는 미미하나, 내구성 확보를 위한 도장보수가 필요하다.
- 도장박리, 볼트부식 - 공용기간이 증가함에 따라 시공초기 도장이 박리 및 부식 등으로 발전한 것으로 판단되며, 2차손상 발생 우려가 있으므로 재도장을 통한 보수가 요구된다.

② 거더 내부

- 환풍구 도장불량 - 환풍구 덮개에 대한 도장미흡 손상으로 보수보다는 손상의 진전에 대한 주의관찰을 실시한다.
- 이물질퇴적 - 조류서식에 의한 손상으로 안점점검 및 유지관리 등을 실시한 후 점검문의 폐합을 철저히 하여, 조류의 출입을 막고, 이물질 퇴적에 대해서는 청소가 필요하다.

나) 가로보 및 세로보

범안대교 안심방향의 2차부재는 가로보 및 세로보가 있으며, 가로보는 S1~S11에서 약 5.0m 간격으로, 세로보는 거더와 거더 사이에 설치되어있는 상태이다.



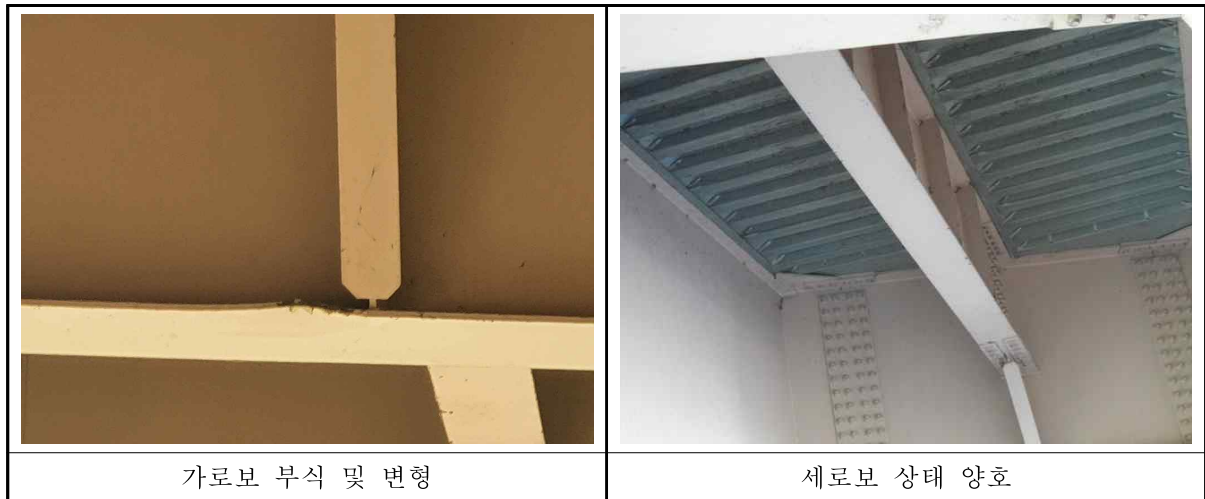
가로보(S1) 전경



세로보(S2) 전경

1) 외관조사 결과

가로보 및 세로보는 전반적으로 양호한 상태이며, 기 발생된 가로보 부식 및 변형 손상은 진전이 없는 것으로 조사되었다.



<표 3.36> 안심방향 가로보 외관조사 결과

구분	손상현황	단위	손상물량	개소	비고
가로보	부식 및 변형	m ²	0.02	1	

구분	손상현황
	부식 및 변형 (m ²)
S1	
S2	
S3	
S4	
S5	
S6	
S7	
S8	
S9	
S10	0.02
S11	
합계	0.02

2) 기 정밀안전점검 결과와의 비교 분석

기 정밀안전점검 결과를 토대로 손상을 비교·검토한 결과, 기 발생된 부식 및 변형 외에 추가 손상은 없는 것으로 조사되었다.

<표 3.37> 안심방향 가로보 및 세로보 기 정밀안전점검 결과 비교

손상현황	단위	'21년 정밀	금회진단	증감량	비고
부식 및 변형	m ²	0.02 / 1	0.02 / 1	- / -	-

3) 주요손상 발생원인 분석 및 검토의견

- 가로보 부식 및 변형 - 시공 중 외부 충격에 의해 발생된 손상으로 손상의 진전은 없는 상태로, 주의관찰을 실시한다.

다) 콘크리트 바닥판

범안대교 안심방향의 바닥판은 1경간(S1), 3경간(S2~S4, S9~S11), 4경간(S5~S8) 연속교 형식으로 철근콘크리트 구조로 시공되어있는 상태이다. 거더내측(중앙부)의 바닥판은 Deck Plate로 마감되어 있고, 외측(캔틸레버)은 철근콘크리트가 노출되어 있는 상태이다.



1) 외관조사 결과

바닥판은 교량점검차(굴절점검차, 고소차)를 이용한 근접점검을 실시하였고, 기존손상 외에 근접조사로 인해 미세균열(0.3mm미만) 및 백태 손상이 추가 조사되었다.



<표 3.38> 안심방향 바닥판 외관조사 결과

구분	손상현황	단위	손상물량	개소	비고
바닥판 하면	균열(0.3mm미만)	m	32.00	32	
	백태	m ²	1.34	23	

구분	손상현황	
	균열(0.3mm미만)(m)	백태(m ²)
S1		
S2		0.44
S3	20.00	
S4		
S5		0.9
S6		
S7	9.00	
S8		
S9		
S10		
S11	3.00	
합계	32.00	1.34

2) 기 정밀안전점검 결과와의 비교 분석

기 정밀안전점검 결과를 토대로 손상을 비교·검토한 결과, 기 발생된 손상외에 일부 구간에서 미세균열 및 백태 손상이 추가 조사되었다.

<표 3.39> 안심방향 바닥판 기 정밀안전점검 결과 비교

손상현황	단위	‘21년 정밀	금회진단	증감량	비고
균열(0.3mm미만)	m/개소	4.00 / 1	32.00 / 32	▲ 28.00 / ▲ 31	신규
백태	m ² /개소	1.14 / 13	1.34 / 23	▲ 0.2 / ▲ 10	신규

3) 주요손상 발생원인 분석 및 검토의견

- 균열(0.3mm미만) - 대체로 초기 건조수축에 의해 발생된 횡방향 표면균열로 균열폭 및 발생밀도 등을 고려하면 비구조적인 손상으로 판단되며, 공용기간 증가에 따른 우수유입, 온도변화 등에 의해 손상이 진전될 우려가 있으므로 내구성 확보 차원에서 표면처리 보수를 실시하는 것이 필요하다.
- 백태 - 측면 우수유입(공용기간 증가)에 따른 수분접촉 등의 원인에 의해 발생한 것으로 판단되며, 손상의 진전은 미미한 상태로 주의관찰을 통한 유지관리 실시가 바람직하다.

3.4.2 하부구조

본 교량의 하부구조는 철근콘크리트 구조이며, 교대는 역T형, 기초는 직접기초+파일 기초이다. 교각은 다주식 라멘형(P1~P10)으로 기초는 전 구간 직접기초로 시공되었다. 교각은 P1~P9지점에 철재점검통로가 설치되어 있으며, 부재에 최대한 근접하여 외관 조사를 실시하였다.



1) 외관조사 결과

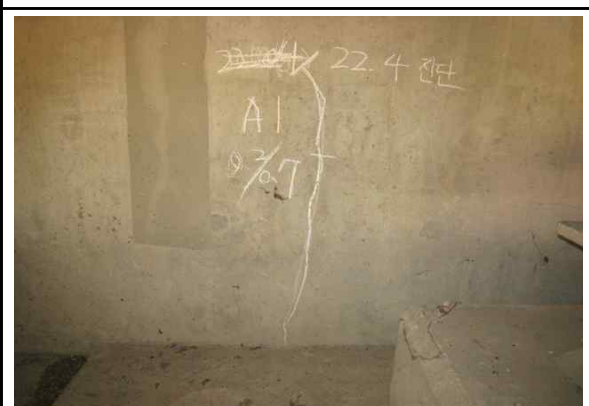
하부구조에 발생한 주요 손상으로는 초기 건조수축으로 인해 발생한 균열, 망상균열이며, 유지관리를 통한 일부 보수이력이 있는 상태이다. 또한, 신축이음 하부를 통한 우수유입으로 인해 교각 코핑부 및 기둥부에 누수오염이 일부 발생한 것으로 조사되었으며, 조류서식으로 코핑상면에 이물질퇴적이 일부 구간에 발생한 상태이다.

교대 법면에 기 발생한 침하 및 밀림 손상은 이전 점검과 비교시 진전은 없는 상태인 것으로 조사되었다.

기 실시된 점검이후 교각 기둥부에 발생한 파손 손상에 대해서는 일부 보수가 실시되었다.

	
P1 기둥부 파손 보수실시	P1 코핑부 이물질퇴적(조류)
	
P4 기둥부 망상균열(폭 0.1mm)	P4 코핑부 누수오염

P4 코핑부 표면열화	P6 기둥부 망상균열(폭 0.1mm)
P7 기둥부 망상균열(폭 0.1mm)	P7 코핑부 철근노출
P7 코핑부 표면열화	P7 코핑부 균열(폭 0.2mm)
P8 코핑부 백태	P10 기둥부 망상균열(폭 0.1mm)

	
A1 구체 균열(폭 0.2mm)	A1 범면침하
	
A1 흉벽 균열(폭 0.2mm)	A2 흉벽 누수흔적
	
A2 흉벽 파손 및 철근노출	A2 범면 상태양호

<표 3.40> 안심방향 하부구조 외관조사 결과

구분	손상현황	단위	손상물량	개소	비고
하부구조 (교대 및 교각)	균열(0.3mm미만)	m	19.00	13	
	망상균열	m ²	389.49	26	
	표면열화	m ²	17.75	4	
	이물질퇴적(조류서식)	m ²	15.0	1	
	누수오염, 누수흔적	m ²	16.0	3	
	파손, 철근노출	m ²	1.14	5	
	범면 침하, 밀림	m ²	2.09	3	

구분	손상현황						
	균열 (0.3mm미만) (m)	망상균열 (m ²)	표면열화 (m ²)	이물질 퇴적 (m ²)	누수오염 및 혼적 (m ²)	파손, 철근노출 (m ²)	범면 침하, 밀림 (m ²)
A1	0.8						2.09
P1		10.0					
P2		8.0					
P3	3.4						
P4	5.3	3.75	15.0		13.0		
P5							
P6		121.5					
P7	1.0	120.0	0.75			0.01	
P8	8.5	120.0		1.5			
P9			2.0				
P10		6.24					
A2					3.0	1.13	
합계	19.00	389.49	17.75	1.50	16.00	1.14	2.09

2) 기 정밀안전점검 결과와의 비교 분석

기 정밀안전점검 결과를 토대로 손상을 비교·검토한 결과, 콘크리트 파손, 실란트 파손에 대해 일부 보수가 실시되었으며, 균열(0.3mm미만) 및 망상균열, 이물질퇴적, 실란트 파손이 추가 조사되었고, 표면열화 및 체수혼적은 진전은 미미한 상태이다.

<표 3.41> 안심방향 하부구조 기 정밀안전점검 결과 비교

손상현황	단위	‘21년 정밀	금회진단	증감량	비고
균열(0.3mm미만)	m/개소	13.20 / 11	19.00 / 13	▲ 5.8 / ▲ 2	신규
망상균열	m ² /개소	21.99 / 6	389.49 / 26	▲ 367.5 / ▲ 20	신규
표면열화	m ² /개소	15.45 / 2	17.75 / 4	▲ 2.3 / ▲ 2	신규
이물질퇴적(조류서식)	m ² /개소	- / -	15.0 / 1	▲ 15.0 / ▲ 1	신규
누수오염, 누수혼적	m ² /개소	13.0 / 2	16.0 / 3	▲ 3.0 / ▲ 1	신규
파손, 철근노출	m ² /개소	1.16 / 7	1.14 / 5	▼ 0.02 / ▼ 2	보수
범면 침하, 밀림	m ² /개소	2.09 / 3	2.09 / 3	- / -	-

3) 주요손상 발생원인 분석 및 검토의견

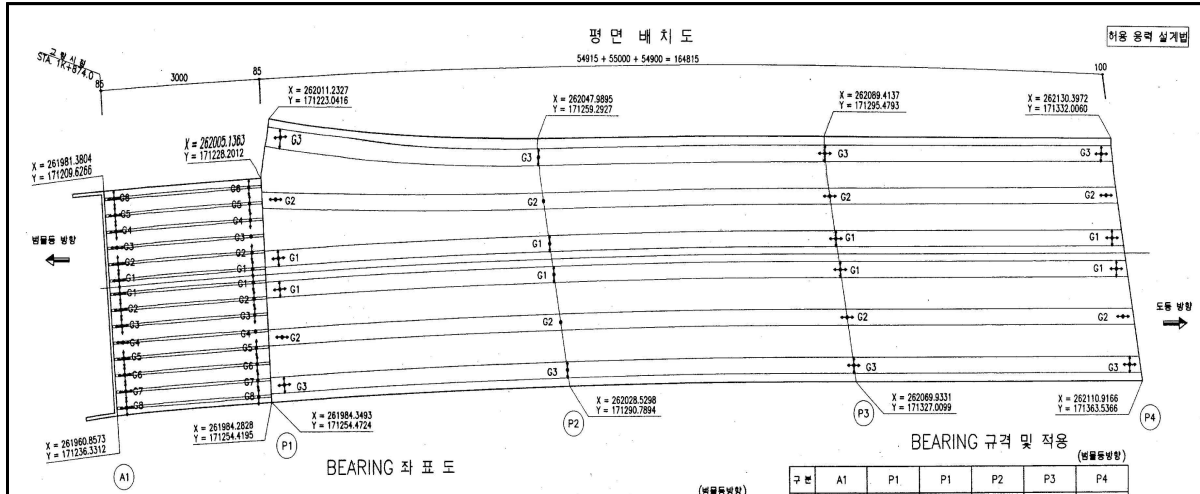
- 균열(0.3mm미만), 망상균열 - 건조수축 및 구속응력, 온도변화 등에 의해 발생된 것으로 판단되며, 장기간 우수 및 외기에 의한 수분접촉시 표면열화에 따른 박리 또는 내부 철근의 부식 팽창 등에 의해 박락이 발생할 수 있으므로 내구성 확보를 위한 보수를 실시하는 것이 필요하다.
- 표면열화, 체수흔적 - 장기공용 및 우수, 외기에 의해 발생한 손상으로 판단되며, 전회와 비교시 진전이 미미한 상태이다. 현재 발생한, 표면열화, 체수흔적은 지속적인 주의관찰 후 손상의 진전시 보수를 실시하는 유지관리가 필요하다.
- 굽힘, 파손 - 외부 충격에 의해 발생한 손상으로 손상의 정도가 경미하여 보수보다는 진전에 대한 주의관찰을 실시한다.
- 이물질퇴적(조류서식) - 조류서식에 의한 손상으로 거더내부의 이물질퇴적과 더불어 청소가 필요하다.
- 범면보호블록 침하, 밀립 - 장기공용 및 온도변화에 의한 실란트 열화손상으로, 손상의 정도가 심하지 않은 상태로써, 주의관찰 후 진전시 보수를 실시하는 유지관리가 필요하다.

3.4.3 교량받침

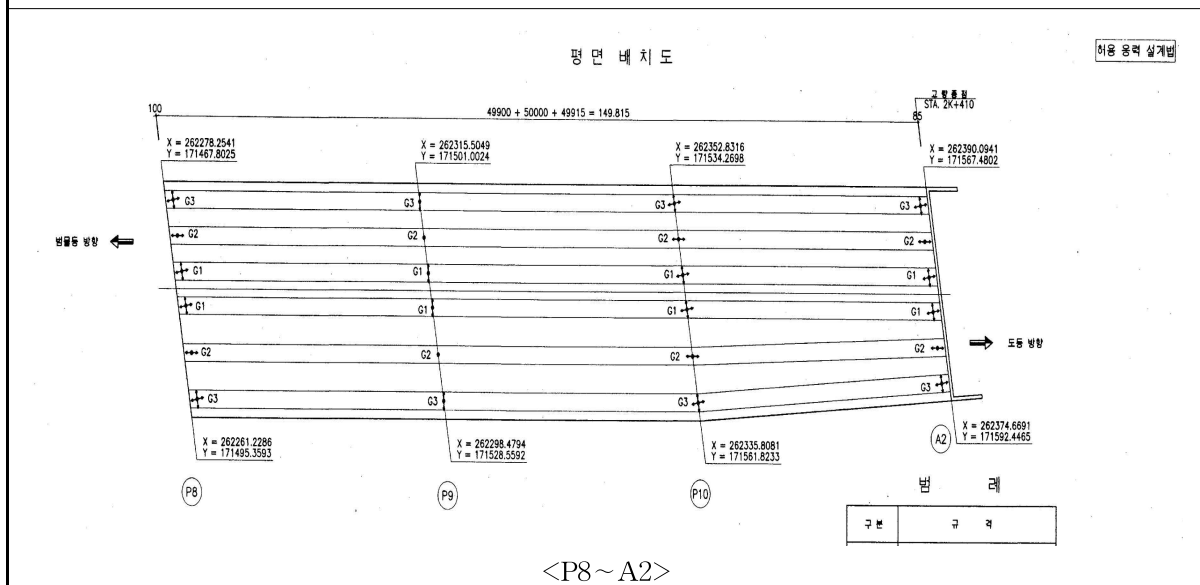
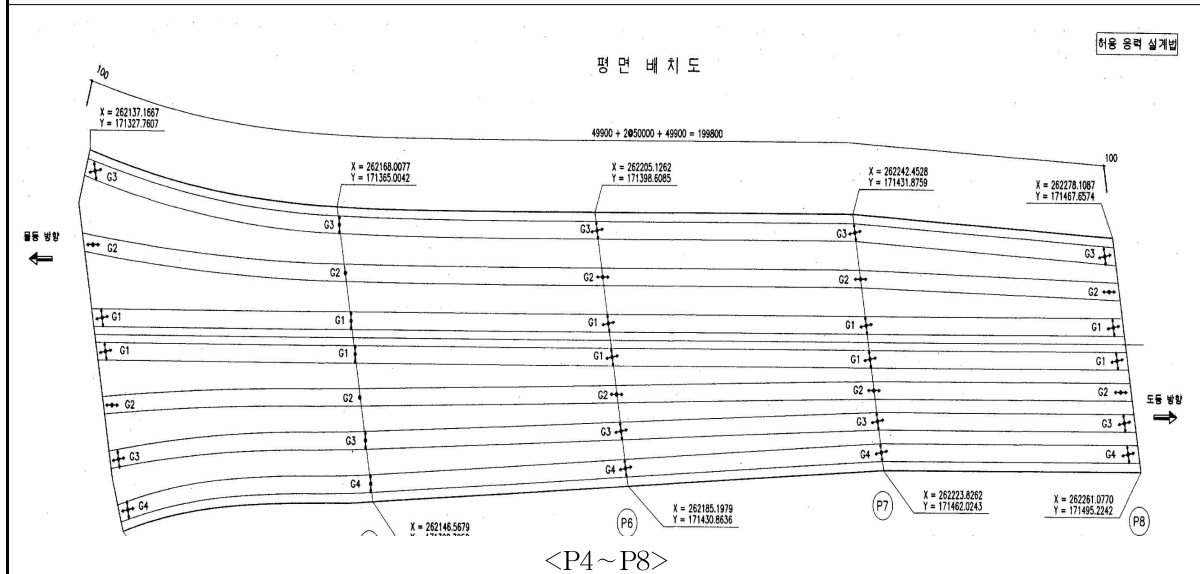
본 교량의 교량받침은 포트받침으로 거더당 1개소씩 배치되어 있으며, P1(배면)~A2 지점은 3개 받침, A1, P1(전면) 6개 받침으로 총 60개소가 설치되어있다. 교량받침은 상부구조의 하중을 하부구조로 전달하고 상부구조의 신축 및 회전에 능동적으로 대응하는 부재로써 본 조사에서는 과반력 및 부반력 발생여부, 온도변화에 의한 신축거동 여부뿐만 아니라 강재부식, 콘크리트 손상 여부 등 내구성, 기능성에 대한 조사를 실시하였다.

교량받침 현황 및 배치도는 다음과 같다.

구분		A1	P1	P2	P3	P4	P5	P6	P7	P8	P9	P10	A2	계
160 TONF (포트받침)		7												7
		1												1
			1											1
			7											7
300 TONF (포트받침)						3				3	2		2	10
						1				1	1		1	4
400 TONF (포트받침)			2		2									4
			1		1									2
600 TONF (포트받침)								3	3					6
								1	1					2
700 TONF (포트받침)												2		2
												1		1
							1				1			2
							3				2			5
800 TONF (포트받침)					2									2
					1									1
				1										1
				2										2
양방향 가동단		일방향 가동단		양방향 고정단										



<A1~P4>



교량받침 배치도

가) 외관상태

1) 외관조사 결과

전반적인 신축거동 상태는 양호하며, 외관조사 결과, 기 발생한 받침콘크리트 균열(0.3mm미만), 실링재 탈락은 진전은 없는 상태이다. 금회 점검에서 무수축물탈 균열(0.3mm미만)이 추가 조사되었다.

	
A1-SH1 본체 실링재 탈락	P9-SH3 무수축물탈 균열(폭 0.1mm)
	
양방향 본체 상태양호	일방향 본체 상태양호(교축 방향)
	
일방향 본체 상태양호(교축 직각방향)	고정단 본체 상태양호

<표 3.42> 안심방향 교량받침 외관조사 결과

구분		손상현황	단위	손상물량	개소	비고
교량 받침	무수축 몰탈	균열(0.3mm미만)	m	0.4	2	
	받침 콘크리트	균열(0.3mm미만)	m	1.0	2	
	본체	실링재 탈락	EA	6	6	

구분	손상현황		
	무수축몰탈 균열(0.3mm미만) (m)	받침콘크리트 균열(0.3mm미만) (m)	실링재 탈락 (EA)
A1			6
P1		1.0	
P2			
P3			
P4			
P5			
P6			
P7			
P8			
P9	0.4		
P10			
A2			
합계	0.4	1.0	6

2) 기 정밀안전점검 결과와의 비교 분석

기 정밀안전점검 결과를 토대로 손상을 비교·검토한 결과, 기 발생한 손상의 진전은 없으며, 금회 무수축몰탈 균열(0.3mm미만)이 추가 조사되었다.

<표 3.43> 안심방향 교량받침 기 정밀안전점검 결과 비교

손상현황		단위	'21년 정밀	금회진단	증감량	비고
무수축 몰탈	균열(0.3mm미만)	m/개소	- / -	0.4 / 2	▲0.4 / ▲2	신규
받침콘 크리트	균열(0.3mm미만)	m/개소	1.0 / 2	1.0 / 2	- / -	-
본체	실링재 탈락	EA	- / 6	- / 6	- / -	-

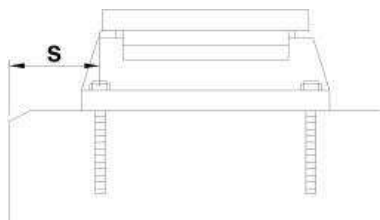
3) 주요손상 발생원인 분석 및 검토의견

- 균열(0.3mm미만) - 건조수축 및 온도변화 등에 의해 발생한 것으로 판단되며, 비구조적인 균열이나, 내구성 확보 차원의 표면처리를 실시하는 것이 필요하다.
- 실링재 탈락 - 실링재의 노후화로 인해 발생한 손상으로, 본체의 신축거동에 는 문제가 없는 상태이나, 본체 보호차원에서 보수를 실시하는 것이 필요하다.

나) 연단거리 조사

받침장치는 상부구조로부터 집중하중을 받는 부위로 연단거리가 짧으면 고정단에서는 교각 및 교대의 전면에서 콘크리트가 파손되거나 받침이 파손되며 가동단에서는 받침이 벗어나 심한 경우 주형이 낙하할 수도 있다. 따라서 교량의 교축방향의 받침 연단과 하부구조 정부(頂部)연단 사이의 거리는 다음 값(S) 이상이어야 한다.

교량의 받침 연단거리 측정은 다음과 같이 측정한다.



<포트받침>

- 거더의 경간길이 100m 이하

$$: S(\text{mm}) = 200 + 5L$$

도로교설계기준
(2010)

- 거더의 경간길이 100m 이상

$$: S(\text{mm}) = 300 + 4L$$

- S1 : L=29.9m → $S = 200 + 5 \times 29.9 = 350\text{mm}$
- S2~S4 : L=55.0m → $S = 200 + 5 \times 55.0 = 475\text{mm}$
- S5~S8 : L=50.0m → $S = 200 + 5 \times 49.9 = 450\text{mm}$
- S9~S11 : L=50.0m → $S = 200 + 5 \times 49.9 = 450\text{mm}$



연단거리 측정

<표 3.44> 안심방향 교량받침 연단거리 조사 결과

구분		경간길이 (시/중, m)	최소연단거리 (시/중, mm)	실측연단거리		평가	비고
				시점측(mm)	중점측(mm)		
A1	Sh1	-/30	-/350	-	690	양호	
	Sh2	-/30	-/350	-	690	양호	
	Sh3	-/30	-/350	-	690	양호	
	Sh4	-/30	-/350	-	700	양호	
	Sh5	-/30	-/350	-	700	양호	
	Sh6	-/30	-/350	-	690	양호	
	Sh7	-/30	-/350	-	700	양호	
	Sh8	-/30	-/350	-	700	양호	
P1	Sh1	30/-	350/-	900	-	양호	
	Sh2	30/-	350/-	900	-	양호	
	Sh3	30/-	350/-	900	-	양호	
	Sh4	30/-	350/-	900	-	양호	
	Sh5	30/-	350/-	910	-	양호	
	Sh6	30/-	350/-	900	-	양호	
	Sh7	30/-	350/-	900	-	양호	
	Sh8	30/-	350/-	900	-	양호	
	Sh9	-/55	-/475	-	650	양호	
	Sh10	-/55	-/475	-	650	양호	
	Sh11	-/55	-/475	-	650	양호	
P2	Sh1	55/55	475/475	950	900	양호	
	Sh2	55/55	475/475	850	800	양호	
	Sh3	55/55	475/475	950	910	양호	
P3	Sh1	55/55	475/475	1000		양호	
	Sh2	55/55	475/475	950		양호	
	Sh3	55/55	475/475	1000		양호	
P4	Sh1	55/-	475/-	650	-	양호	
	Sh2	55/-	475/-	580	-	양호	
	Sh3	55/-	475/-	650	-	양호	
	Sh4	-/50	-/450	-	650	양호	
	Sh5	-/50	-/450	-	650	양호	
	Sh6	-/50	-/450	-	700	양호	
	Sh7	-/50	-/450	-	700	양호	
P5	Sh1	50/50	450/450			양호	
	Sh2	50/50	450/450			양호	
	Sh3	50/50	450/450			양호	
	Sh4	50/50	450/450			양호	

<표 3.44> 안심방향 교량받침 연단거리 조사 결과(계속)

구분		경간길이 (시/종, m)	최소연단거리 (시/종, mm)	실측연단거리		평가	비고
				시점측(mm)	종점측(mm)		
P6	Sh1	50/50	450/450	1000	1050	양호	
	Sh2	50/50	450/450	1000	1000	양호	
	Sh3	50/50	450/450	1050	1000	양호	
	Sh4	50/50	450/450	1000	1000	양호	
P7	Sh1	50/50	450/450	1000	1050	양호	
	Sh2	50/50	450/450	980	1000	양호	
	Sh3	50/50	450/450	1000	1050	양호	
	Sh4	50/50	450/450	1020	1030	양호	
P8	Sh1	50/-	450/-	700	-	양호	
	Sh2	50/-	450/-	550	-	양호	
	Sh3	50/-	450/-	700	-	양호	
	Sh4	50/-	450/-	700	-	양호	
	Sh5	-/50	-/450	-	650	양호	
	Sh6	-/50	-/450	-	650	양호	
	Sh7	-/50	-/450	-	650	양호	
P9	Sh1	50/50	450/450	1050	1000	양호	
	Sh2	50/50	450/450	950	950	양호	
	Sh3	50/50	450/450	1000	1030	양호	
P10	Sh1	50/50	450/450	1000	1000	양호	
	Sh2	50/50	450/450	950	1000	양호	
	Sh3	50/50	450/450	950	1050	양호	
A2	Sh1	50/-	450/-	650	-	양호	
	Sh2	50/-	450/-	550	-	양호	
	Sh3	50/-	450/-	620	-	양호	

교대 및 교각의 받침장치 연단거리는 설계기준을 만족하고 연단거리 부족으로 인한 이상 징후가 발견되지 않는 양호한 상태이다.

다) 가동여유량 검토

1) 온도변화에 따른 가동상태 검토

- ① 교량받침은 현재 여유량을 실측함으로써 온도 변화에 따른 신축시 이동량 부족으로 인한 받침의 기능 저하 여부를 검토하고자 하였다.
- ② 교량받침의 신축거동상태 검토 시에는 이동량 측정 당시의 실측 온도를 이용하여 검토를 실시하였다.

2) 설계기준온도(-10℃ ~ 40℃(보통지방, SPG 및 STB교))에 따른 여유량 검토

① 받침 허용이동량의 경우, 상판 재원을 측정하여 도면 정보와 비교하였다.

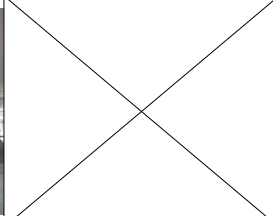
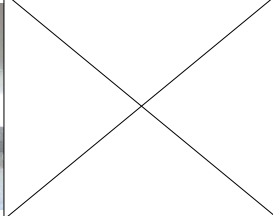
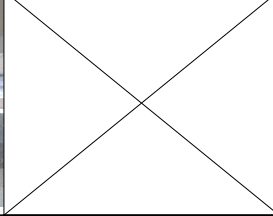
② 교량받침의 이동량을 검토한 결과, 온도변화에 따른 수축 및 신장시 가동여유량을 확보하고 있는 것으로 확인되었다.

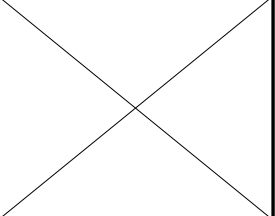
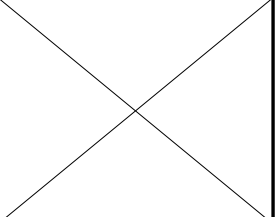
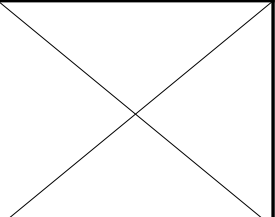
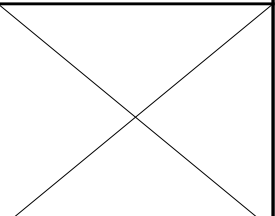
- 온도변화에 의한 신축량 $\Delta \ell t = \Delta T \cdot \alpha \cdot L$

여기서 ΔT : 온도변화, L : 신축거더 길이, α : 선팽창계수(강교 : 1.2×10^{-5})

3) 현장조사(2022.04.12.)

A1				
	SH1	SH2	SH3	SH4
	SH5	SH6	SH7	SH8
P1 (A1)				
	SH1	SH2	SH3	SH4
	SH5	SH6	SH7	SH8
P1 (A2)				
	SH9	SH10	SH11	

P2				
	SH1	SH2	SH3	
P3				
	SH1	SH2	SH3	
P4 (A1)				
	SH1	SH2	SH3	
P4 (A2)				
	SH4	SH5	SH6	SH7
P5				
	SH1	SH2	SH3	SH4
P6				
	SH1	SH2	SH3	SH4

P7				
	SH1	SH2	SH3	SH4
P8 (A1)				
	SH1	SH2	SH3	SH4
P8 (A2)				
	SH5	SH6	SH7	
P9				
	SH1	SH2	SH3	
P10				
	SH1	SH2	SH3	
A2				
	SH1	SH2	SH3	

<표 3.45> 안심방향 교량받침 이동량(설계기준 온도) 산정

구 분		조사일 온도 (℃)	온도변화 (ΔT, ℃)		선팽창 계수 (α)	신축거더 길이 (L, m)	최대 받침 이동량(mm)	
			동절기	하절기			동절기 (최대수축시)	하절기 (최대신장시)
A1		19.0	29.0	21.0	1.2×10^{-5}	30	10.4	7.6
P1	전면	고정단						
	배면	19.0	29.0	21.0	1.2×10^{-5}	55	19.2	13.9
P2		고정단						
P3		19.0	29.0	21.0	1.2×10^{-5}	55	19.2	13.9
P4	전면	19.0	29.0	21.0	1.2×10^{-5}	110	38.3	27.7
	배면	19.0	29.0	21.0	1.2×10^{-5}	50	17.4	12.6
P5		고정단						
P6		19.0	29.0	21.0	1.2×10^{-5}	50	17.4	12.6
P7		19.0	29.0	21.0	1.2×10^{-5}	100	34.8	25.2
P8	전면	19.0	29.0	21.0	1.2×10^{-5}	150	52.5	37.8
	배면	19.0	29.0	21.0	1.2×10^{-5}	50	17.4	12.6
P9		고정단						
P10		19.0	29.0	21.0	1.2×10^{-5}	50	17.4	12.6
A2		19.0	29.0	21.0	1.2×10^{-5}	100	34.8	25.2
1) 조사일 : 2022년 04월 12일(측정시 온도 : 19.0℃)								
2) 검토온도 : -10℃ ~ 40℃(보통지방)								

<표 3.46> 안심방향 교량받침 이동량(설계기준 온도) 검토결과

구 분		점검당시 실측이동량(mm)	최대 받침 이동량(mm)		실측 받침 가동여유량(mm)		이동 허용량 (mm)	검토 결과
			최대 수축 이동량	최대 신장 이동량	수축 여유량	신장 여유량		
A1	Sh1	5 ↑	10.4	7.6	55	45	±50	O.K
	Sh2	0 ↑			50	50	±50	O.K
	Sh3	0 ↑			50	50	±50	O.K
	Sh4	0 ↑			50	50	±50	O.K
	Sh5	5 ↑			55	45	±50	O.K
	Sh6	0 ↑			50	50	±50	O.K
	Sh7	5 ↑			55	45	±50	O.K
	Sh8	5 ↑			55	45	±50	O.K
P1	-	고정단						
	Sh9	25 ↑	19.2	13.9	75	25	±50	O.K
	Sh10	25 ↑			75	25	±50	O.K
	Sh11	25 ↑			75	25	±50	O.K
P2	-	고정단						
P3	Sh1	0 ↓	19.2	13.9	50	50	±50	O.K
	Sh2	0 ↓			50	50	±50	O.K
	Sh3	0 ↓			50	50	±50	O.K
P4	Sh1	30 ↓	38.3	27.7	130	70	±100	O.K
	Sh2	0 ↓			100	100	±100	O.K
	Sh3	35 ↓			135	65	±100	O.K
	Sh4	40 ↓	17.4	12.6	35	115	±75	O.K
	Sh5	15 ↓			60	90	±75	O.K
	Sh6	0 ↓			75	75	±75	O.K
	Sh7	20 ↑			95	55	±75	O.K
P5	-	고정단						
P6	Sh1	5 ↓	17.4	12.6	55	45	±50	O.K
	Sh2	5 ↓			55	45	±50	O.K
	Sh3	5 ↓			55	45	±50	O.K
	Sh4	5 ↓			55	45	±50	O.K
P7	Sh1	10 ↓	34.8	25.2	85	65	±75	O.K
	Sh2	10 ↓			85	65	±75	O.K
	Sh3	10 ↓			85	65	±75	O.K
	Sh4	10 ↓			85	65	±75	O.K

※ 이동방향 : ↑ (A1방향, 시점), ↓ (A2방향, 종점)
주) 판정 : 최대 받침 이동량 ≤ 실측 받침 가동여유량 ⇒ O.K

<표 3.46> 안심방향 교량받침 이동량(설계기준 온도) 검토결과(계속)

구 분		점검당시 실측이동량(mm)	최대 받침 이동량(mm)		실측 받침 가동여유량(mm)		이동 허용량 (mm)	검토 결과
			최대 수축 이동량	최대 신장 이동량	수축 여유량	신장 여유량		
P8	Sh1	0 ↑	52.5	37.8	100	100	±100	O.K
	Sh2	0 ↑			100	100	±100	O.K
	Sh3	0 ↑			100	100	±100	O.K
	Sh4	0 ↑			100	100	±100	O.K
	Sh5	0 ↑	17.4	12.6	75	75	±75	O.K
	Sh6	0 ↑			75	75	±75	O.K
	Sh7	0 ↑			75	75	±75	O.K
P9	-	고정단						
P10	Sh1	5 ↓	17.4	12.6	55	45	±50	O.K
	Sh2	5 ↓			55	45	±50	O.K
	Sh3	5 ↓			55	45	±50	O.K
A2	Sh1	20 ↓	34.8	25.2	95	55	±75	O.K
	Sh2	20 ↓			95	55	±75	O.K
	Sh3	20 ↓			95	55	±75	O.K

※ 이동방향 : ↑ (A1방향, 시점), ↓ (A2방향, 종점)
주) 판정 : 최대 받침 이동량 ≤ 실측 받침 가동여유량 ⇒ O.K

안심방향 받침장치 가동 여유량 검토 결과, 온도변화에 따른 수축 및 신장시 가동 여유량을 확보하고 있는 것으로 확인되었다.

3.4.4 신축이음

신축이음은 교량받침과 연동되어 온도나 하중에 대한 상부구조의 신축거동을 수렴하는 중요 장치로써 본체와 후타재로 구분되며, 본 교량의 신축이음은 레일타입(P4, P8) 및 핑거타입(A1, P1, A2) 형식으로 시공된 상태이다.

조사시, 신축이음의 본체 열화(부식 등), 후타재 열화, 신축기능 발휘상태 등에 대하여 중점점검을 실시하였다.

Exp.J1(A1) 전경(NO. 100)	Exp.J2(P1) 전경(NO. 100)
Exp.J3(P4) 전경(NO. 160)	Exp.J4(P8) 전경(NO. 160)
Exp.J5(A2) 전경(NO. 100)	차수관 전경

가) 외관상태

1) 외관조사 결과

본체는 전반적으로 신축거동 상태는 양호하며, 후타재 접속부는 이격이나 단차 등이 없는 양호한 상태로 확인되었다. 기 발생한 후타재 균열(0.3mm미만)은 미보수된 상태로 진전은 미미한 편이며, 금회 점검에서 후타재 파손이 추가 조사되었다.



<표 3.47> 안심방향 신축이음 외관조사 결과

구분		손상현황	단위	손상물량	개소	비고
신축이음	후타재	균열(0.3mm미만)	m	74.4	160	
		파손	m ²	0.02	2	

구분	손상현황	
	후타재 균열(0.3mm미만) (m)	후타재 파손 (m ²)
A1	10.0	
P1	10.4	
P4	26.7	
P8	15.3	
A2	12.0	0.02
합계	74.40	0.02

2) 기 정밀안전점검 결과와의 비교 분석

기 정밀안전점검 결과를 토대로 손상을 비교·검토한 결과, 기 손상인 후타재 균열은 진전은 미미한 상태이고, 후타재 망상균열이 추가 조사되었다.

<표 3.48> 안심방향 신축이음 기 정밀안전점검 결과 비교

손상현황		단위	‘21년 정밀	금회진단	증감량	비고
후타재	균열(0.3mm미만)	m/개소	74.4 / 160	74.4 / 160	- / -	
	파손	m ² /개소	0.02 / 2	0.02 / 2	- / -	

3) 주요손상 발생원인 분석 및 검토의견

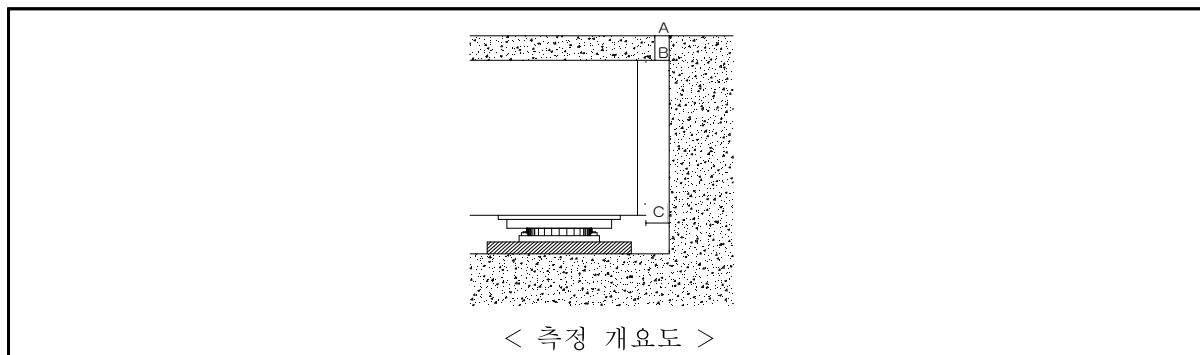
- 후타재 균열(0.3mm미만) - 건조수축, 차량의 반복적인 윤하중, 온도변화, 공용기간 경과에 의한 것으로 판단되며, 표면처리를 통한 내구성 확보를 하는 것이 바람직하다.
- 후타재 파손 - 건조수축, 차량의 반복적인 윤하중 및 충격, 공용기간 경과에 의한 것으로 판단되며, 차량의 주행성에 미치는 영향은 적으나, 손상의 진전 방지를 위한 보수를 실시하는 것이 바람직하다.

나) 신축이음 유간검토

본 교량의 신축거동상태를 확인하기 위해 신축이음장치, 바닥판, 거더에 대한 유간을 측정하였고, 측정된 유간으로부터 최대 온도 상승시 신장량과 최저 온도 하강시 수축량을 계산하여 유간확보 여부를 검토하였다.

1) 현장조사(2022.04.21.)

구분	신축이음장치 유간(A)	바닥판 유간(B)	거더 유간(C)
A1			
P1			
P4			
P8			
A2			



<표 3.49> 안심방향 신축이음 유간 측정 결과

측정위치	측 정 값(mm)			비 고
	신축이음장치(A)	바닥판(B)	거더(C)	
EXP.J1(A1)	35	85	120	Finger Joint
EXP.J2(P1)	40	95	150	Finger Joint
EXP.J3(P4)	60	210	258	Rail Joint
EXP.J4(P8)	62	190	290	Rail Joint
EXP.J5(A2)	40	75	120	Finger Joint

- 설계기준온도(-10℃ ~ 40℃(보통지방, STB교))에 따른 여유량 검토

$$\Delta \ell t = \Delta T \cdot \alpha \cdot L$$

여기서 ΔT : 온도변화, L : 신축거더 길이

α : 선팽창계수(강교 : 1.2×10^{-5})

<표 3.50> 안심방향 신축이음 신축이동량 산정

구 분	조사일 온도 (℃)	온도변화 (ΔT , ℃)		선팽창 계수 (α)	신축 거더 길이 (L, m)	계산 이동량(mm)	
		동절기	하절기			동절기 (최대수축시)	하절기 (최대신장시)
EXP.J1(A1)	21.0	31.0	19.0	1.2×10^{-5}	30	11.2	6.8
EXP.J2(P1)	21.0	31.0	19.0	1.2×10^{-5}	55	20.5	12.5
EXP.J3(P4)	21.0	31.0	19.0	1.2×10^{-5}	160	59.5	36.5
EXP.J4(P8)	21.0	31.0	19.0	1.2×10^{-5}	200	74.4	45.6
EXP.J5(A2)	21.0	31.0	19.0	1.2×10^{-5}	100	37.2	22.8

1) 조사일 : 2022년 04월 21일(측정시 온도-21.0℃)
2) 검토온도 : -10℃ ~ +40℃(보통지방)

<표 3.51> 안심방향 신축이음장치 가동여유량 검토결과

구 분		계산 이동량(mm)		점검당시 실측유간(mm) ③	허용량 (mm) ④	신축 여유량(mm)		검토 결과
		최대 수축시 ①	최대 신장시 ②			최대 수축시 ④-(①+③)	최대 신장시 ③-②	
EXP.J1 (A1)	신축이음장치	11.2	6.8	35	100	53.8	28.2	O.K
	바닥판			85	-	-	78.2	O.K
	거더			120	-	-	113.2	O.K
EXP.J2 (P1)	신축이음장치	20.5	12.5	40	100	39.5	27.5	O.K
	바닥판			95	-	-	82.5	O.K
	거더			150	-	-	137.5	O.K
EXP.J3 (P4)	신축이음장치	59.5	36.5	60	160	40.5	23.5	O.K
	바닥판			210	-	-	173.5	O.K
	거더			258	-	-	221.5	O.K
EXP.J4 (P8)	신축이음장치	74.4	45.6	62	160	23.6	16.4	O.K
	바닥판			190	-	-	144.4	O.K
	거더			290	-	-	244.4	O.K
EXP.J5 (A2)	신축이음장치	37.2	22.8	40	100	22.8	17.2	O.K
	바닥판			75	-	-	52.2	O.K
	거더			120	-	-	97.2	O.K
주) 판정 : 0.0mm ≤ 신축 여유량 ≤ 허용량 ⇒ O.K								

신축이음 유간을 검토한 결과, 온도변화에 따른 수축 및 신장시 모든 신축이음에서 여유량을 확보하고 있는 것으로 평가되었다.

3.4.5 기타시설

비구조체인 교면포장, 배수시설, 난간, 점검시설 등과 같은 기타 시설물에 대한 외관조사 결과는 다음과 같다.

가) 교면포장

본 교량의 교면포장은 아스팔트 포장($T=80\text{mm}$)으로 시공되어 있고, 차량은 현재 3차선 통행중이며, S1~S11의 갓길측은 미사용중인 상태이다. 점검시 포트홀, 파손, 균열, 요철, 단차, 열화 등의 손상발생 및 차량의 주행성능 저하 등에 대해 중점을 두고 조사를 실시하였다.



1) 외관조사 결과

교면포장은 차량의 주행성에 영향을 미칠만한 손상은 조사되지 않았으며, 소성변형 손상은 보수가 실시된 상태이다. 현재, 아스콘 균열 및 경미한 파손이 조사되었다.





<표 3.52> 안심방향 교면포장 외관조사 결과

구분	손상현황	단위	손상물량	개소	비고
교면포장	아스콘 균열	m	305.0	26	
	아스콘 파손	m ²	1.5	1	

구분	손상현황	
	아스콘 균열 (m)	아스콘 파손 (m ²)
S1	16.0	
S2	8.0	
S3	2.0	
S4	6.0	
S5	43.0	
S6	70.0	
S7	42.0	
S8	26.5	1.5
S9	35.5	
S10	52.0	
S11	4.0	
합계	305.0	1.5

2) 기 정밀안전점검 결과와의 비교 분석

기 정밀안전점검 결과를 토대로 손상을 비교·검토한 결과, 기 점검이후 소성변형에 대한 보수가 실시되었으며, 아스콘 파손에 대해서는 진전은 없는 것으로 조사되었다. 금회 점검에서는 아스콘 균열이 추가 조사되었다.

<표 3.53> 안심방향 교면포장 기 정밀안전점검 결과 비교

손상현황	단위	'21년 정밀	금회진단	증감량	비고
아스콘 균열	m/개소	301.0 / 25	305.0 / 26	▲4.0 / ▲1	신규
파손	m ² /개소	1.5 / 1	1.5 / 1	- / -	
소성변형	m ² /개소	0.16 / 1	- / -	▼0.16 ▼1	보수

3) 주요손상 발생원인 분석 및 검토의견

- 아스콘 균열 - 중차량이 다니는 3차선측과 갓길측에 발생한 손상으로 차량의 반복적인 윤회중, 공용기간 경과에 의한 것으로 판단되며, 즉시보수 보다는 주기적인 관찰을 통한 유지관리 후 손상 증가시 보수를 실시하는 것이 바람직하다.
- 아스콘 파손 - 공용기간 경과에 의한 포장재료의 노후화로 발생하였으며, 갓길측에 발생한 경미한 손상으로 보수보다는 진전에 대한 주의관찰을 실시한다.

나) 배수시설

본 교량의 배수시설은 전구간에 걸쳐 총 29개소 배수구가 갓길측에 설치되어 있으며, 육교형 및 하천형 배수관이 혼합되어 설치된 상태이다. 조사시, 원활한 배수상태 및 배수관 체결부 상태에 대해 중점적으로 점검을 실시하였다.





1) 외관조사 결과

교량 상면의 배수구는 전 개소에서 보수를 실시한 양호한 상태이며, 배수관에서 조사된 볼트 탈락 손상도 보수가 실시된 상태이다.



<표 3.54> 안심방향 배수시설 외관조사 결과

구분	손상현황	단위	손상물량	개소	비고
배수시설	상태양호				

2) 기 정밀안전점검 결과와의 비교 분석

기 정밀안전점검 결과를 토대로 손상을 비교·검토한 결과, 배수구 막힘 및 배수관 볼트 탈락 손상에 대한 보수가 실시된 것으로 조사되었다.

<표 3.55> 안심방향 배수시설 기 정밀안전점검 결과 비교

손상현황	단위	‘21년 정밀	금회진단	증감량	비고
배수구 막힘	EA	- / 14	- / -	- / ▼14	보수
배수관 볼트 탈락	EA	- / 1	- / -	- / ▼1	보수

구분	손상현황
S1~S11	상태 양호
합계	

3) 주요손상 발생원인 분석 및 검토의견

- 현재, 배수시설은 양호한 상태로 조사되었으나, 공용기간 증가 및 강우에 의해 퇴적물이 쌓일 수 있으므로, 원활한 배수기능 확보를 위해 주기적인 청소가 필요하다.

다) 난간 및 연석

안심방향은 교면 외측에는 차량용 콘크리트 방호벽(H=1.1m), 내측에는 콘크리트 중분대(H=0.85m)+차광판이 시공되어있고, S1~S11 갓길에 PE방호벽이 설치되어있다. 조사시, 콘크리트 균열, 파손 등에 중점을 두고 점검을 실시하였다.



1) 외관조사 결과

기 발생한 텔리네이터 파손은 보수가 실시되었으며, 주요 손상으로는 균열(0.3mm미만)손상이 조사되었다.



	
S7 방호벽 텔리네이터 보수실시	S8 방호벽 균열(폭 0.2mm)

<표 3.56> 안심방향 난간 및 연석 외관조사 결과

구분	손상현황	단위	손상물량	개소	비고
난간 및 연석	균열(0.3mm미만)	m	234.0	255	기존,신규

구분	손상현황
	균열(0.3mm미만) (m)
S1	18.4
S2	21.6
S3	25.2
S4	30.0
S5	20.0
S6	29.6
S7	20.0
S8	18.8
S9	16.4
S10	17.6
S11	16.4
합계	234.0

2) 기 정밀안전점검 결과와의 비교 분석

기 정밀안전점검 결과를 토대로 손상을 비교·검토한 결과, 텔리네이터 파손은 보수가 실시되었으며, 기 발생한 균열(0.3mm미만) 외에 추가 손상은 없는 것으로 조사되었다.

<표 3.57> 안심방향 난간 및 연석 기 정밀안전점검 결과 비교

손상현황	단위	‘21년 정밀	금회진단	증감량	비고
균열(0.3mm미만)	m/개소	228.0 / 250	234.0 / 255	▲ 6.0 / ▲ 5	신규
텔리네이터 파손	EA	- / 5	- / -	- / ▼ 5	보수

3) 주요손상 발생원인 분석 및 검토의견

- 균열(0.3mm미만) - 건조수축 및 구속응력, 온도변화, 수화열 등에 의해 발생한 수직·수평방향의 미세균열로 보수보다는 주기적인 관찰을 실시한다.

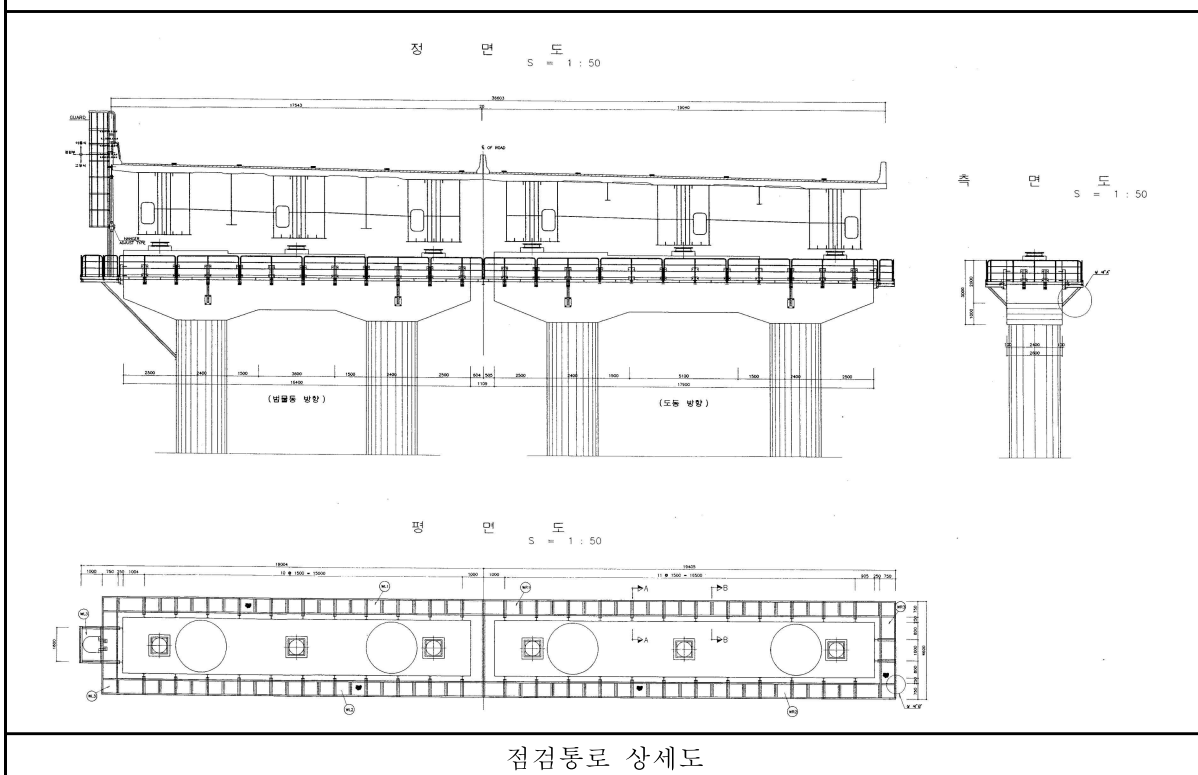
라) 점검시설

교량의 유지관리를 위한 점검시 근접조사를 위해 P1~P9 지점에 점검로가 설치되어 있으며, 점검통로는 교각과 일체로 연결된 상태로 외측에 작업자의 안전을 위한 난간이 설치되어있다.

조사시, 교량과의 체결상태(볼트), 부식, 파손 등의 단면손상 등에 대해 중점적으로 점검을 실시하였다.



점검통로 전경



점검통로 상세도

1) 외관조사 결과

점검시설 외관조사 결과, 전반적으로 양호한 상태로 조사되었다.



구분	손상현황
P1~P9	상태양호
합계	

<표 3.58> 안심방향 점검시설 외관조사 결과

구분	손상현황	단위	손상물량	개소	비고
점검시설	상태양호	-	-	-	

2) 기 정밀안전점검 결과와의 비교 분석

기 정밀안전점검 결과를 토대로 손상을 비교·검토한 결과, 신규손상은 발생되지 않았다.

<표 3.59> 안심방향 점검시설 기 정밀안전점검 결과 비교

손상현황	단위	'21년 정밀	금회진단	증감량	비고
상태양호	-	- / -	- / -	- / -	

3) 주요손상 발생원인 분석 및 검토의견

- 현재 양호한 상태이나, 공용기간 경과, 외부 습기노출 등에 의해 부식 등의 손상이 발생할 수 있으므로, 주기적인 점검을 실시하는 유지관리가 필요하다.

3.4.6 공중이 이용하는 부위

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

가) 추락방지시설

공중이 이용하는 부위 중 추락방지시설은 3.3.5 기타시설 라)점검시설에 기입된 사항으로 대체하였다.

나) 도로포장

공중이 이용하는 부위 중 도로포장은 3.3.5 기타시설 가)교면포장에 기입된 사항으로 대체하였다.

다) 도로부 신축이음부

공중이 이용하는 부위 중 도로부 신축이음부는 3.3.4 신축이음에 기입된 사항으로 대체하였다.

라) 환기구 등의 덮개

공중이 이용하는 부위 중 환기구 등의 덮개는 없는 것으로 확인되었다.

3.4.7 안심방향 외관조사 결과요약

가) 안심방향 금회 진단 외관조사 결과요약

<표 3.60> 안심방향 금회 진단 외관조사 결과요약

구분		주요 결함 및 외관조사 결과	검토 의견
거더	외부	강재 거더 외부는 기 발생한 도장박리, 박락 외에 도장긁힘, 볼트 부식 손상이 추가 조사되었다.	- 도장박리 및 부식, 볼트부식은 공용년수 증가 및 도장 노후화 등에 의해 발생한 것으로 판단되며, 내구성 확보를 위한 도장보수를 실시하는 것이 필요하다. - 긁힘은 통행차량 또는 작업장비 등에 의한 외부 충격에 따른 손상이며, 손상 면적은 소규모로 발생한 상태로서 도장손상에 따른 부식 정도는 경미하나, 내구성 확보를 위한 도장보수가 필요하다.
	내부	거더 내부는 금회 점검에서 환풍구 도장불량, 이물질퇴적 손상이 신규로 발생하였다.	- 환풍구 도장불량은 환풍구 덮개의 시공불량에 따른 손상으로 시급한 조치는 필요치 않으며, 2차손상 발생에 대한 주의관찰을 실시한다. - 이물질퇴적은 조류서식에 의한 손상으로 안점점검 및 유지관리 등을 실시한 후 점검문의 폐합을 철저히 하여, 조류의 출입을 막고, 이물질 퇴적에 대해서는 청소가 필요하다.
2차부재		가로보 및 세로보는 전반적으로 양호한 상태로 조사되었으며, 일부 구간에서 경미한 가로보 부식(변형)이 조사되었다.	부식 및 변형은 시공초기 발생한 경미한 손상으로 진전은 없는 것으로 조사되었으며, 보수보다는 손상의 진전에 대한 주의관찰을 실시한다.
바닥판		기 발생한 균열(0.3mm미만, 이상), 백태 손상외에 근접조사로 인해 일부 구간에서 추가 균열, 백태 손상이 추가 조사되었다.	- 균열(0.3mm미만, 이상)은 대체로 초기 건조수축에 의해 발생한 횡방향 표면 균열로 균열폭 및 발생밀도 등을 고려하면 비구조적인 손상으로 판단되며, 공용기간 증가에 따른 우수유입, 온도 변화 등에 의해 손상이 진전될 우려가 있으므로 내구성 확보 차원에서 표면 처리 보수를 실시하는 것이 필요하다. - 백태는 측면 우수유입(공용기간 증가)에 따른 수분접촉 등의 원인에 의해 발생한 것으로 판단되며, 손상의 진전은 미미한 상태로 주의관찰을 통한 유지관리 실시가 바람직하다.

구분	주요 결함 및 외관조사 결과	검토 의견
하부구조	◦ 기 발생한 균열(0.3mm미만), 백태에 대한 보수가 일부 실시되었으며, 폭 0.3mm미만 균열 및 재균열, 망상균열, 균열부백태, 표면오염, 재료분리, 파손, 체수, 물끓기흙 시공미흡 등이 조사되었다.	▪ 균열 및 재균열(0.3mm미만), 망상균열은 건조수축 및 구속응력, 온도변화 등에 의해 발생된 것으로 판단되며, 장기간 우수 및 외기에 의한 수분접촉시 표면열화에 따른 박리 또는 내부 철근의 부식 팽창 등에 의해 박락이 발생될 수 있으므로 내구성 확보를 위한 보수를 실시하는 것이 필요하다. ▪ 표면오염, 체수는 신축이음, 종조인트 부 우수유입 등에 의한 것으로 판단되며, 진전여부에 대한 주의관찰 실시후 보수계획 수립시 신축이음과 연계된 보수가 필요하다.
하부구조	◦ 주요 손상으로는 초기 건조수축으로 인해 발생한 균열, 망상균열이며, 유지관리를 통한 일부 보수이력이 있는 상태이다. 또한, 신축이음 하부를 통한 우수유입으로 인해 교각 코핑부 및 기둥부에 누수오염이 일부 발생한 것으로 조사되었으며, 조류서식으로 코핑상면에 이물질퇴적이 일부 구간에 발생한 상태이다. ◦ 교대 법면에 기 발생한 침하 및 밀림 손상은 이전 점검과 비교시 진전은 없는 상태인 것으로 조사되었다. ◦ 기 실시된 점검이후 교각 기둥부에 발생한 파손 손상에 대해서는 일부 보수가 실시되었다.	▪ 균열(0.3mm미만), 망상균열 - 건조수축 및 구속응력, 온도변화 등에 의해 발생된 것으로 판단되며, 장기간 우수 및 외기에 의한 수분접촉시 표면열화에 따른 박리 또는 내부 철근의 부식 팽창 등에 의해 박락이 발생될 수 있으므로 내구성 확보를 위한 보수를 실시하는 것이 필요하다. ▪ 표면열화, 체수흔적 - 장기공용 및 우수, 외기에 의해 발생된 손상으로 판단되며, 전회와 비교시 진전이 미미한 상태이다. 현재 발생한, 표면열화, 체수흔적은 지속적인 주의관찰 후 손상의 진전시 보수를 실시하는 유지관리가 필요하다. ▪ 굽힘, 파손 - 외부 충격에 의해 발생한 손상으로 손상의 정도가 경미하여 보수보다는 진전에 대한 주의관찰을 실시한다. ▪ 이물질퇴적(조류서식) - 조류서식에 의한 손상으로 거더내부의 이물질퇴적과 더불어 청소가 필요하다. ▪ 법면보호블록 침하, 밀림 - 장기공용 및 온도변화에 의한 실란트 열화손상으로, 손상의 정도가 심하지 않은 상태로써, 주의관찰 후 진전시 보수를 실시하는 유지관리가 필요하다.

구분	주요 결함 및 외관조사 결과	검토 의견
교량받침	- 전반적인 가동상태는 양호하며 외관조사 결과, 기 발생한 받침콘크리트 균열(0.3mm미만), 실링재 탈락은 진전은 없는 상태이다. 금회 점검에서 무수축 몰탈 균열(0.3mm미만)이 추가 조사되었다. - 교대 및 교각의 교량받침 연단거리는 설계기준을 만족하고 연단거리 부족으로 인한 이상 징후가 발견되지 않는 양호한 상태임. - 안심방향 받침장치 가동 여유량 검토 결과, 온도변화에 따른 수축 및 신장시 가동여유량을 확보하고 있는 것으로 확인되었다.	- 균열(0.3mm미만)은 건조수축 및 온도변화 등에 의해 발생한 것으로 판단되며, 내구성 확보 차원의 표면처리를 실시하는 것이 필요하다. - 실링재 탈락은 시공미흡, 온도변화, 공용기간 경과 등에 의해 발생한 손상으로 판단되며, 방치시 받침장치 유간내에 이물질이 유입되어 거동을 방해할 수 있으므로 채설치를 하는 것이 필요하다.
신축이음	- 본체는 전반적으로 작동상태는 양호하며, 금회 점검에서 후타재 균열(0.3mm미만) 및 파손이 조사되었다. - 신축이음 유간을 검토한 결과, 온도변화에 따른 수축 및 신장시 모든 신축이음에서 여유량을 확보하고 있는 것으로 평가되었다.	- 후타재 균열(0.3mm미만)은 건조수축, 차량의 반복적인 윤하중, 온도변화, 공용기간 경과에 의한 것으로 판단되며, 표면처리를 통한 내구성 확보를 하는 것이 바람직하다. - 후타재 파손은 공용년수 경과, 통행차량의 반복하중 등의 원인에 의해 발생한 것으로 판단되며, 손상 진전방지를 위한 보수가 필요하다.
교면포장	교면포장은 기 실시된 점검이후 소성변형에 대한 보수가 실시되었으며, 그 외 아스콘 균열 및 경미한 파손 손상이 추가 조사되었다.	- 아스콘 균열 - 중차량이 다니는 3차선측과 갓길측에 발생한 손상으로 차량의 반복적인 윤하중, 공용기간 경과에 의한 것으로 판단되며, 즉시보수보다는 주기적인 관찰을 통한 유지관리 후 손상 증가시 보수를 실시하는 것이 바람직하다. - 아스콘 파손 - 공용기간 경과에 의한 포장재료의 노후화로 발생하였으며, 갓길측에 발생한 경미한 손상으로 보수보다는 진전에 대한 주의관찰을 실시한다.
배수시설	교량 상면의 배수구는 전 개소에서 보수를 실시한 양호한 상태이며, 배수관에서 조사된 볼트 탈락 손상도 보수가 실시된 상태이다.	현재, 배수시설은 양호한 상태로 조사되었으나, 공용기간 증가 및 강우에 의해 퇴적물이 쌓일 수 있으므로, 원활한 배수기능 확보를 위해 주기적인 청소가 필요하다.

구분	주요 결함 및 외관조사 결과	검토 의견
난간, 연석	◦ 기 발생한 텔리네이터 파손은 보수가 실시되었으며, 주요 손상으로는 균열(0.3mm미만)이 조사되었다.	▪ 균열(0.3mm미만)은 건조수축 및 구속응력, 온도변화, 수화열 등에 의해 발생된 것으로 내구성 확보 차원의 보수 및 진전여부에 대한 지속적인 관찰이 필요하다.
점검시설	◦ 점검시설에 대한 외관조사 결과, 손상이 없는 양호한 상태로 조사되었다.	▪ 현재 양호한 상태이나, 공용기간 경과, 외부 습기노출 등에 의해 부식 등의 손상이 발생할 수 있으므로, 주기적인 점검을 실시하는 유지관리가 필요하다.
하중조사	• 본 교량에 대한 준공도면과 현재 부재의 상태를 확인한 결과, 모든 부재는 준공도면과 일치하는 것으로 확인되었다.	

나) 안심방향 기 정밀안전점검(‘21년) 외관조사 결과와의 비교

<표 3.61> 안심방향 기 정밀안전점검 외관조사 결과 비교

구분	2021년 정밀안전점검 결과	금회 진단결과
거더	- 외부 도장박리, 박락 - 내부 상태양호	- 외부 <u>도장균열</u>, <u>도장박리</u>, <u>박락</u>, <u>볼트 부식</u> - 내부 <u>환풍구 도장불량</u>, <u>이물질퇴적</u>
2차부재	가로보 부식 및 변형	가로보 부식 및 변형
바닥판	균열(0.3mm미만), 백태	<u>균열(0.3mm미만)</u>, <u>백태</u>
하부구조	균열(0.3mm미만), 망상균열, 표면열화, 이물질퇴적, 누수오염, 체수흔적, <u>파손</u>, <u>철근노출</u>, 범면 침하, 밀립	<u>균열(0.3mm미만)</u>, <u>망상균열</u>, <u>표면열화</u>, <u>이물질퇴적</u>, <u>누수오염</u>, 체수흔적, 파손, 철근노출, 범면 침하, 밀립
교량받침	- 무수축물탈 및 받침콘크리트 균열(0.3mm미만) - 본체 실링재 탈락	<u>무수축물탈 균열(0.3mm미만)</u>, 받침콘크리트 균열(0.3mm미만) - 본체 실링재 탈락
신축이음	후타재 균열(0.3mm미만), 후타재 파손	후타재 균열(0.3mm미만), 후타재 파손
교면포장	아스콘 균열, 아스콘 파손, <u>소성변형</u>	<u>아스콘 균열</u>, 아스콘 파손
배수시설	<u>배수구 막힘</u> - 배수관 볼트탈락	상태양호
난간, 연석	균열(0.3mm미만), <u>델리네이터 파손</u>	<u>균열(0.3mm미만)</u>
점검시설	상태양호	상태양호
검토의견	- 기 정밀안전점검(2021년)과의 비교 결과, 기 발생된 일부 손상에 대한 보수가 완료된 것으로 조사되었으나 신규 발생된 손상도 일부 확인됨. - 고소작업차, 교량점검차, 고무보트 등을 이용한 근접조사를 통해 신규발생 손상이 전반적으로 증가하였으며, 도장손상, 단면손상 등은 내구성 확보를 위한 보수가 필요함.	

※ 밑줄 표시 : 기정밀안전점검 - 보수완료 손상, 금회진단 - 신규발생 손상

3.5 콘크리트 내구성 조사

3.5.1 개요

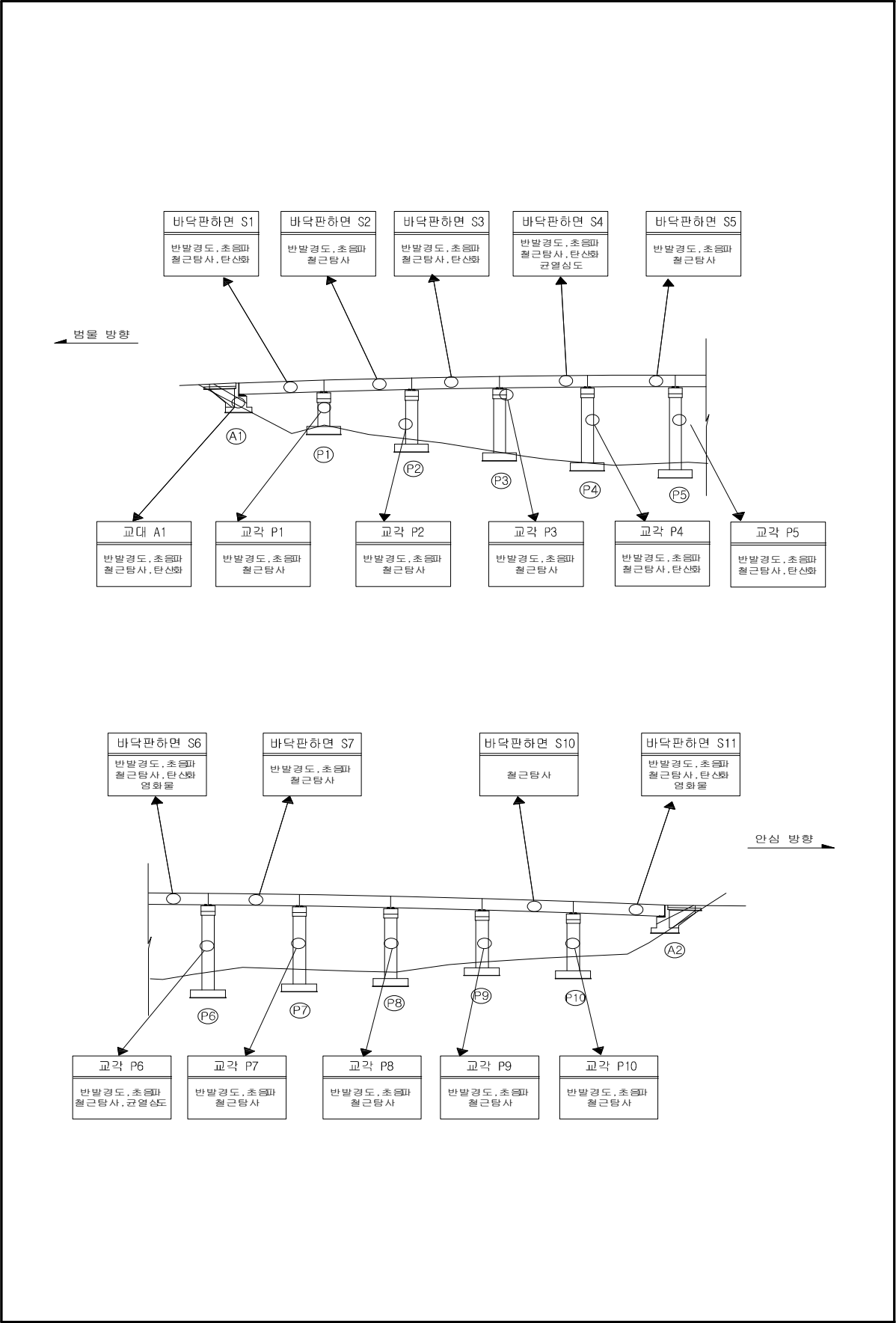
본 과업의 내구성 조사를 위한 시험은 콘크리트 부재에 대한 강도 조사, 탄산화 시험, 철근 배근상태 조사와 강재에 대한 용접부 결함 조사 등을 수행하였으며 각 시험의 내용 및 결과는 다음 절에 상세히 기술하였다.

조사항목별 조사수량은 세부지침을 토대로 하여 관리주체와 협의하여 실시하였다.

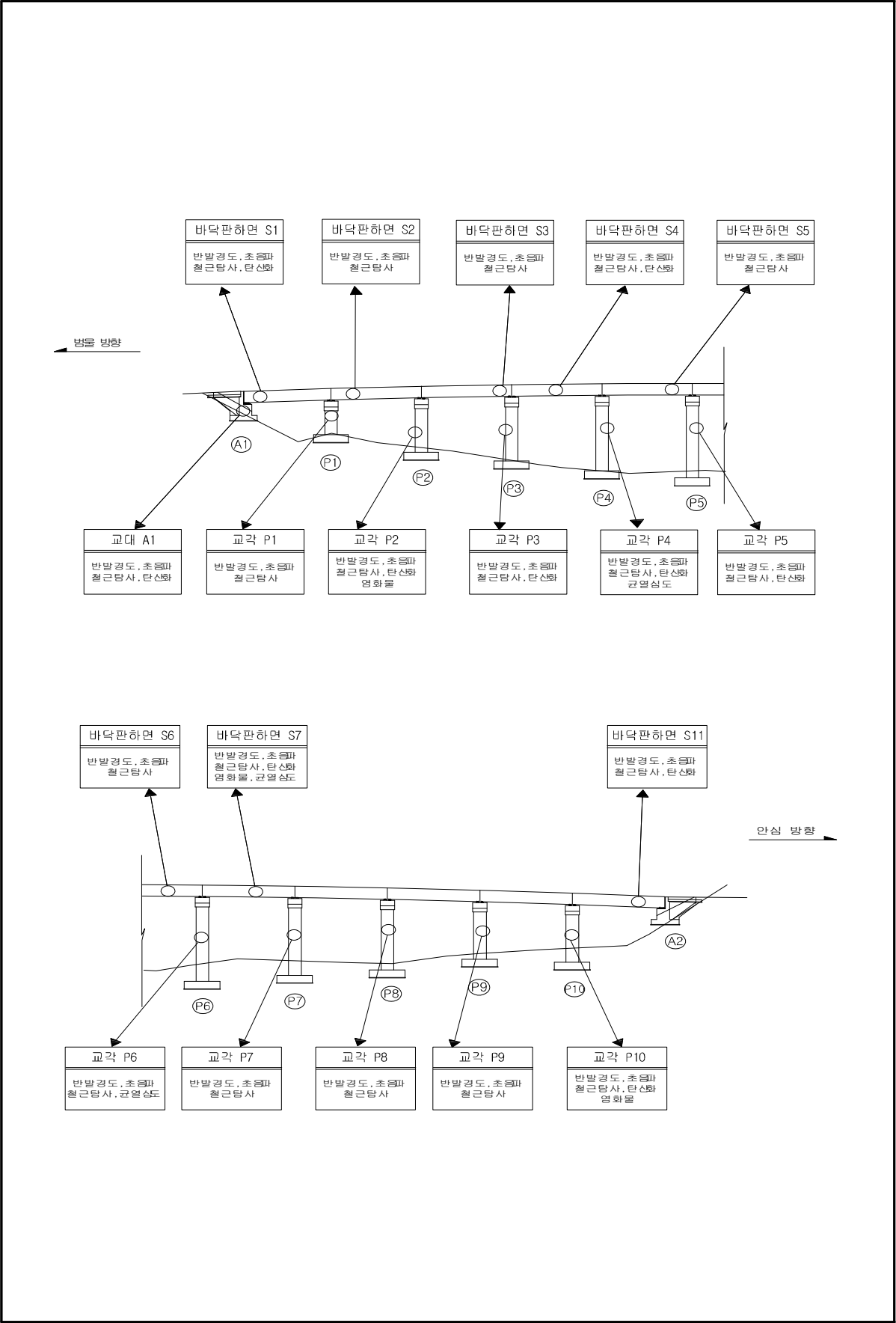
<표 3.62> 부재별 내구성 조사 부위 총괄표

항 목	기준수량		수 량(개소)				비 고
	상부구조 (Steel Box)	하부구조	기준		실시		
			상부 (상/하)	하부 (상/하)	상부 (상/하)	하부 (상/하)	
반발경도 시 험	• 강합성교: 1개소/50m	• 1개소/연장50m • 교대, 교각 개소수 (경간장 50m 이상)	9/9	10/10	9/9	11/11	조정비 500m이상 교량 기준수량 80%
초음파 전달속도시험	• 강합성교: 1개소/50m	• 1개소/연장50m • 교대, 교각 개소수 (경간장 50m 이상)	9/9	10/10	9/9	11/11	
철근탐사 시 험	• 강합성교: 1개소/50m	• 1개소/연장50m • 교대, 교각 개소수 (경간장 50m 이상)	9/9	10/10	9/9	11/11	
탄산화 깊이 측정	• 5경간 이상: 6~9개소 ¹⁾				5/4	4/6	
염화물 함유량시험	• 3개소 이상 ²⁾				1/1	2/2	
균열깊이 조 사	• 부재의 중요도를 고려하여 책임기술자의 판단에 따라 수 량 결정				1/1	1/1	
강재용접부 초음파탐상시험	• 박스거더교 : 2개소/경간별 거더				57/57	-	맞대기 용접부
강재거더 도막두께측정	• 박스거더교				30/30	-	
주1) 철근콘크리트 상부구조에서 최소 3개소 이상 실시 주2) 철근콘크리트 상부구조에서 최소 1개소 이상 실시							

※ 상/하 - 상 : 범물방향, 하 : 안심방향



<그림 3.3> 콘크리트 내구성 조사 위치도(범물방향)



<그림 3.4> 콘크리트 내구성 조사 위치도(안심방향)

3.5.2 콘크리트 강도 조사

가) 시험 내용 및 평가 기준

1) 반발경도시험

콘크리트의 표면 경도를 측정하여 이 측정치로부터 콘크리트의 압축강도를 비파괴로 추정하는 검사방법이다.

반발경도를 구하는 방법으로는 슈미트 해머(Schmidt Hammer)법이 가장 널리 사용된다. 슈미트 해머로 경화된 콘크리트 표면을 타격하여 반발도(R)와 콘크리트 압축강도(F_c')와의 사이에 특정 상관관계가 있다는 실험적 경험을 기초로 한다.

① 반발경도(R)

슈미트 해머로 경화된 콘크리트 표면의 타격시 내부에 충추의 반동량을 반발도(R)로 표시하며, 이 반발도의 크기에 따라 콘크리트의 압축강도를 추정한다.

외관조사 결과에 의해서 결정된 측정개소에 대해서 표면 평활작업을 하여 타격점 상호간의 간격은 3cm를 표준으로 종으로 5열, 횡으로 4열의 선을 그어 직교되는 20점을 타격하여 반발경도 값의 산술 평균값(R_m)을 구한다.

산술평균값 R_m 에 대해 RILEM Recommendation에 따라 각 반발경도의 값이 $R_m \pm 20\%$ 의 범위를 벗어나는 값들은 제외시키고 나머지 값들을 다시 산술평균하여 반발경도 R을 결정한다. 제외된 반발치가 4개 이상일 때는 측정지점의 반발경도값(R)은 버린다. 여기서 측정된 반발치의 값들이 많은 편차를 보이고 있으면 보편적으로 콘크리트의 품질이 불균질하다고 평가될 수 있을 것이다.

② 보정반발경도(R_0)

보정반발경도 R_0 은 다음 (식 3.1)과 같이 측정경도 R에 보정값 ΔR_1 및 ΔR_2 을 더한 값으로 한다.

$$R_0 = R + \Delta R_1 + \Delta R_2 \dots\dots\dots (식 3.1)$$

여기서, ΔR_1 : 타격방향에 따른 보정값

ΔR_2 : 콘크리트의 습윤상태에 따른 보정 값

● 타격 방향에 따른 반발경도의 보정(ΔR_1)

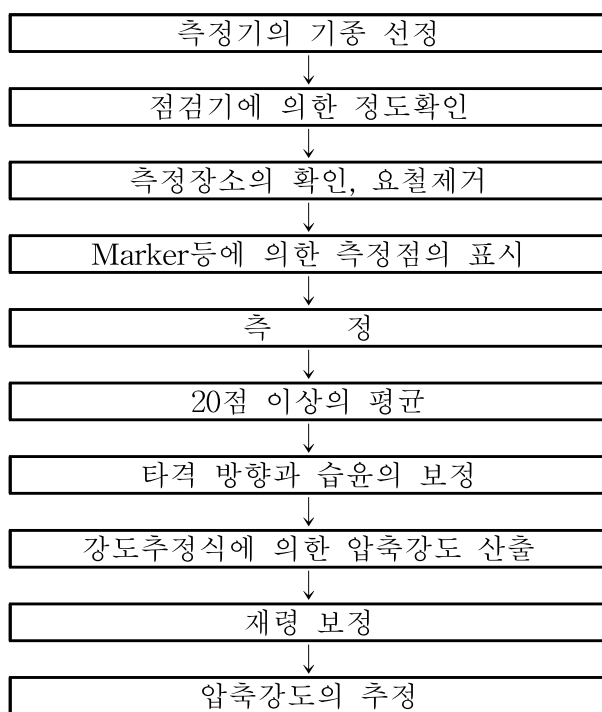
수평방향의 타격에 의한 측정치가 안정된 값을 나타내지만 타격방향이 다른 경우에는 반발치를 보정해 주어야 한다.

하향 타격(-90°)의 경우에는 Schmidt Hammer 내부의 해머중량에 의해서 실제보다 반동량이 작아지므로 +값으로 수정해 주고, 상향의 타격($+90^\circ$)의 경우에는 반대현상에 의해서 -값으로 수정해 주어야 한다.

<표 3.63> 타격방향에 대한 보정값

반발경도	보 정 값				비고
	+90°	+45°	-45°	-90°	
10	-	-	+2.4	+3.2	상향수직타격 +90° 하향수직타격 -90°
20	-5.4	-3.5	+2.5	+3.4	
30	-4.7	-3.1	+2.3	+3.1	
40	-3.9	-2.6	+2.0	+2.7	
50	-3.1	-2.1	+1.5	+2.2	
60	-2.3	-1.6	+1.3	+1.7	

- 콘크리트의 습윤상태에 따른 반발경도 보정(ΔR_2)
 - 측정위치가 습하고 타격의 흔적이 보이는 경우 보정값 3을 더한다.
 - 측정위치가 완전히 젖어있는 경우 보정값 5를 더한다.



<그림 3.5> 반발경도법에 의한 압축강도 추정도

③ 압축강도의 추정

보정반발경도 R_0 로부터 압축강도(F_c)의 상관관계를 도출한 제안식들은 다음과 같다.

- 일본재료학회

$$F_c = -18.0 + 1.27 \cdot R_0 \text{ (MPa)} \dots\dots\dots (\text{식 } 3.2)$$

- 일본건축학회

$$F_c = (7.3 \cdot R_0 + 100) \times 0.098 \text{ (MPa)} \dots\dots\dots (\text{식 } 3.3)$$

④ 28일 강도의 추정

시일이 경과할수록 콘크리트 구조물은 표면경도가 높아지므로 (식 3.4)와 같이 재령 28일 강도(F_{28}')로 환산하여 압축강도를 추정한다. 콘크리트의 재령에 따른 압축강도 보정계수 α 는 <표 3.76>과 같으며, 3000일 이상의 재령에 대해서는 0.63을 적용한다.

$$F_{28}' = \alpha \cdot F_c \dots\dots\dots (\text{식 } 3.4)$$

<표 3.64> 재령계수 α 값

재령(일)	28	100	300	500	1000	3000
α	1.00	0.78	0.70	0.67	0.65	0.63

2) 초음파 탐사 시험

초음파의 투과속도가 콘크리트의 밀도 및 탄성계수에 따라서 변화하는 것을 이용하여, 이 투과속도로부터 콘크리트의 동적 특성, 강도, 균열상태 등을 추정하는 방법이다. 그러나, 강도 추정의 정확도는 높지 않으며, 일반적으로 콘크리트의 강도 및 품질 비교 또는 균열깊이를 판정하는 수단으로써 이 방법을 사용하고 있다.

① 초음파법에 의한 압축강도의 추정

초음파 전달속도를 결정하기 위해서는 재료에서 초음파가 전달되는 거리를 미리 측정하고 장비상에 나타난 초음파 전달시간을 측정한 후 (식 3.5)에 의해서 구한다.

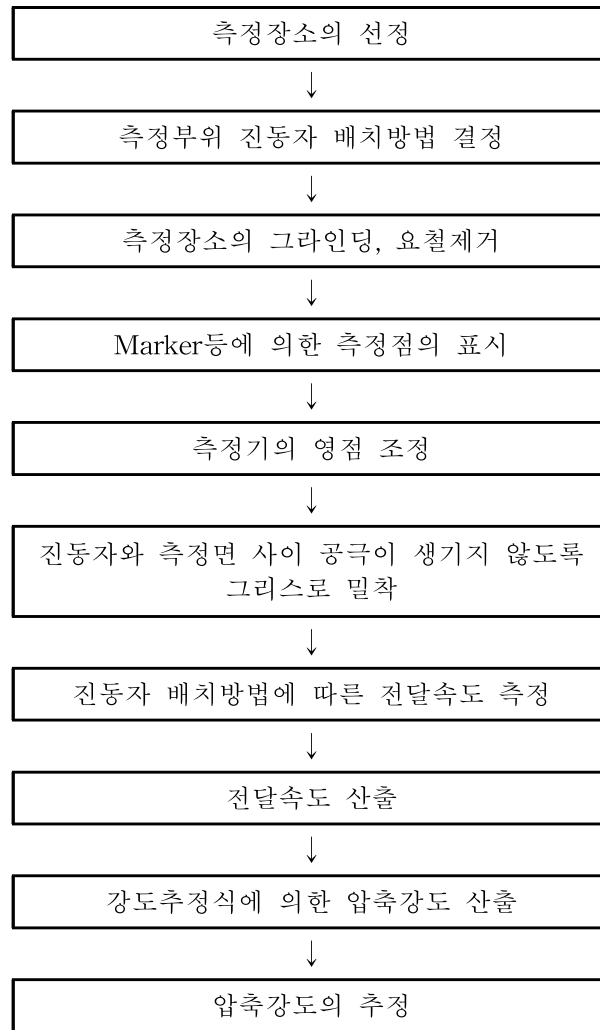
$$\text{전달속도} (Velocity) = \frac{\text{전달길이} (Path Length)}{\text{전달시간} (Transit Time)} \dots\dots\dots (\text{식 } 3.5)$$

초음파 탐사를 위한 탐촉자의 배열은 직접법, 반직접법 및 간접법이 있으며, 본 과업에서 간접법으로 구한 초음파 전달속도는 근사적으로 (식 3.6) 과 같은 관계가 있다.

$$V_d \approx 1.05 \cdot V_i \dots\dots\dots (\text{식 } 3.6)$$

여기서, V_d : 직접법(Direct method)에 의한 초음파 속도

V_i : 간접법(Indirect method)에 의한 초음파 속도



<그림 3.6> 초음파 속도법에 의한 압축강도 추정도

또, 간접법을 수행한 동일 조건의 구조물, 동일한 부위에서 채취한 코어의 종파(직접법)속도를 측정하여 현장에서 측정된 표면파(간접법)속도와 상관관계를 통한 초음파 전달속도를 근사적으로 환산하여 이용할 수 있다.

간접법은 일정거리를 등간격으로 떨어진 5점 이상의 측정점을 정하고 초음파의 전달거리(X_i)에 따른 전달시간(T_i)를 측정한다. 최소자승법에 의해서 회귀직선식을 구하여 그 기울기를 전달속도 V_i 로 한다.

회귀직선의 적정성 여부를 판단하기 위해서 회귀직선의 유의성(有意性) 검정에 사용되는 결정계수(Coefficient of determination)를 (식 3.7)에 의해 계산한다.

$$r^2 = \frac{SSR}{SST} = \frac{(\sum (X_i - \bar{X})(T_i - \bar{T}))^2}{\sum (X_i - \bar{X})^2 \sum (T_i - \bar{T})^2} \dots\dots\dots \text{(식 3.7)}$$

여기서, $\bar{X}$, $\bar{T}$ 는 거리 및 전달시간의 평균값

② 비파괴 강도의 추정

본 과업에서는 3점 이상의 회귀직선식에서 r^2 값이 99% 이상이 되는 회귀직선식만을 사용하여 전달속도 V_i 를 계산한다. 전달속도에 따른 콘크리트 압축강도의 추정을 위하여 초음파속도와 압축강도의 상관관계를 도출한 다음식을 사용한다.

- 일본건축학회

$$F_c' = (215 \cdot V_p - 620) \times 0.098 \text{ (MPa)} \dots\dots\dots \text{(식 3.8)}$$

- 일본재료학회

$$F_c' = (102 \cdot V_p - 117) \times 0.098 \text{ (MPa)} \dots\dots\dots \text{(식 3.9)}$$

여기서, F_c' : 콘크리트 강도 (MPa)

$$V_p : V_p = V_d \text{ 로써 } V_p \approx 1.05 \cdot V_i$$

3) 코어 압축강도 시험

이 방법은 현장에서 코어를 채취하여 이로부터 콘크리트의 압축강도를 추정하는 국부파괴시험으로 비파괴시험과는 구별되지만 구조물의 실제강도를 추정하는데 신뢰도가 가장 높다. 다만, 급회 진단에서는 구조물의 손상을 최소화 하기 위하여 철근배근 순간격이 100mm이상인 교대에서만 코어를 채취하여 시험하였다.

콘크리트의 각종 물성적, 역학적시험을 실시하며, 통상 비파괴시험에 의한 강도와 비교 분석한다.

① 압축강도 시험

- 코어 크기의 영향

콘크리트구조설계기준(KDS 14 20 01)에 의하면 콘크리트의 압축강도용 공시체는 $\phi 150 \times 300\text{mm}$ 를 기준으로 하므로 $\phi 100 \times 200\text{mm}$ 코어를 채취한 경우에는 강도보정계수 0.97을 곱하여 보정한다.

- 높이/직경비의 영향

채취된 코어 공시체로 KS F 2422에 준하여 압축강도시험을 한다. 코어 공시체의 높이/직경비(h/d)가 작아질수록 겉보기 압축강도는 커진다. 공시체 높이가 직경의 2배보다 작을 경우에는 시험으로부터 얻은 압축강도에 높이 보정계수를 곱하여 공시체의 높이가 직경의 2배가되는 코어 공시체의 압축강도로 환산한다.

<표 3.65> 압축강도의 보정계수

높이와 직경의 비(h/d)	보정계수(KS F 2422)	비 고
2.00	1.00	· h/d 가 중간값일 경우 직선 보간법을 이용하여 보정계수를 구한다.
1.75	0.98	
1.50	0.96	
1.25	0.93	
1.00	0.89	

• 매입철근 지름의 영향

코어를 가로지르는 철근이 있는 경우에는 시험결과, 5~10% 정도의 압축강도가 감소된다고 보고되고 있다. 코어 비트에 따라 약간의 차이가 있으나, 철근의 직경이 증가함에 따라 코어강도는 저하된다.

• 코어 채취 위치와 방향의 영향

코어는 일반적으로 구조물의 최상단에서 가장 낮은 강도를 갖고 밑으로 깊이가 커질수록 코어의 강도는 증가하지만 300mm 이상의 두께에서는 더 이상의 강도증가는 없는 것으로 보고되고 있다. 수평방향으로 코어를 채취하면 수직으로 채취한 경우보다 전형적으로 8%가량 강도가 감소한다는 사실이 실험적으로 입증되었다.

• 재령의 영향

실제의 구조물에서는 표준 공시체의 양생조건과 동일한 양생방법을 기대할 수 없기 때문에 콘크리트 구조물이 재령이 경과함에 따라 강도가 증가한다 할지라도, 표준 양생한 공시체의 28일 압축강도보다 항상 크지는 않다. 따라서, 현장 양생한 구조물의 코어강도는 표준 공시체의 28일 압축강도와 같게 보는 것이 일반적이며, 코어강도에 대해서는 재령에 대한 보정은 하지 않는다.

② 비파괴 강도·압축강도와의 보정계수

각종 비파괴강도를 이용하여 구조물의 전반적인 강도를 추정하는 경우에는 시험위치에서 채취한 코어강도를 이용하여 비파괴강도를 보정하는 것이 원칙이다. 따라서 부재 종류별로 코어 압축강도와 코어 또는 코어채취 위치에서 얻은 비파괴강도(반발경도법, 초음파법)간의 상관관계를 구하기 위하여 RILEM Recommendation Part 2 기준에 제시된 (식 3.10)을 사용하여 보정계수 C_t 를 구한다.

$$C_t = \frac{1}{k} \sum_{i=1}^k \frac{R_{pr}}{R_{st}} \dots\dots\dots (3.10)$$

여기서, C_t : 보정계수

R_{pr} : 코어압축강도 (MPa)

R_{st} : 비파괴강도 (MPa)

각 비파괴강도의 보정계수를 비교하여 가장 1.0에 근접하는 비파괴강도식을 선정하고, 이식으로 계산한 강도값에 보정계수를 곱한 강도를 구조물의 비파괴강도로 한다.

나) 시험결과 분석

콘크리트 비파괴 강도를 추정하기 위하여 반발경도시험과 초음파탐사시험을 범물방향 · 안심방향 각각 상부구조 6개소, 하부구조 6개소의 동일위치에서 수행하였다.



<그림 3.7> 콘크리트 강도조사

1) 비파괴 시험법에 의한 압축강도

반발경도 측정은 R.C. Radar 로 철근의 위치를 조사하여 철근이 없는 부위를 선택한 후, 콘크리트 표면의 요철, 부착물, 분말 등을 그라인더로 제거한 후 실시하였으며 표면에 곰보, 공극, 노출된 자갈 등이 있는 부위들은 측정위치에서 제외했다. 또한, 반발경도 값은 각 측정부위에 따라 타격방향, 표면의 건습상태, 재령 등에 의한 보정을 한 후 콘크리트 강도를 추정하였다.

초음파탐사시험은 반발경도시험을 수행한 동일부위를 선정하여 그라인딩을 실시하고 구리스 도포를 한 후, 발신자와 수신자의 측정거리를 10cm간격으로 증가시키면서 간접법에 의한 초음파 전달속도를 측정하였으며, 이를 직접법 속도로 환산하였다.

본 과업에서 대상구조물의 콘크리트 비파괴 강도를 평가하기 위하여 반발경도법, 초음파속도법의 시험결과를 비교, 분석하여 그 결과를 다음 표에 나타내었다.

<표 3.66> 비파괴 시험에 의한 콘크리트 강도(범물방향 상부구조)

(단위 : MPa)

시험위치				비파괴시험		반발경도법		초음파 속도법		설계 기준 강도
				반발경도 (R_0)	초음파속도 (V_d , mm/ μ s)	(식 3.2)	(식 3.3)	(식 3.8)	(식 3.9)	
범 물 방 향	상 부 구 조	바 닥 판	S1	49.3	4.191	28.1	28.4	27.5	30.4	27
			S2	50.7	4.220	29.2	29.0	28.2	30.7	
			S3	50.2	4.178	28.9	28.8	27.3	30.3	
			S4	50.1	4.276	28.7	28.7	29.3	31.3	
			S5	49.6	4.209	28.3	28.5	27.9	30.6	
			S6	56.8	4.179	34.1	31.8	27.3	30.3	
			S7	48.5	4.233	27.4	28.0	28.4	30.8	
			S10	48.8	4.296	27.7	28.2	29.7	31.5	
			S11	49.0	4.190	27.9	28.3	27.5	30.4	

<표 3.67> 비파괴 시험에 의한 콘크리트 강도(범물방향 하부구조)

(단위 : MPa)

시험위치				비파괴시험		반발경도법		초음파 속도법		설계 기준 강도
				반발경도 (R_0)	초음파속도 (V_d , mm/ μ s)	(식 3.2)	(식 3.3)	(식 3.8)	(식 3.9)	
범 물 방 향	하 부 구 조	교대	A1	50.0	4.263	28.6	28.7	29.1	31.1	24
		교각	P1	49.7	4.223	28.4	28.6	28.2	30.7	
			P2	47.7	4.069	26.8	27.6	25.0	29.2	
			P3	48.9	4.071	27.7	28.2	25.0	29.2	
			P4	54.7	4.251	32.4	30.8	28.8	31.0	
			P5	53.9	4.206	31.7	30.4	27.9	30.6	
			P6	48.7	4.125	27.6	28.1	26.2	29.8	
			P7	47.4	4.124	26.5	27.5	26.1	29.8	
			P8	50.5	4.134	29.1	28.9	26.3	29.9	
			P9	49.2	4.178	28.0	28.3	27.3	30.3	
			P10	51.9	4.127	30.1	29.5	26.2	29.8	

<표 3.68> 비파괴 시험에 의한 콘크리트 강도(안심방향 상부구조)

(단위 : MPa)

시험위치				비파괴시험		반발경도법		초음파 속도법		설계 기준 강도
				반발경도 (R_0)	초음파속도 (V_d , mm/ μ s)	(식 3.2)	(식 3.3)	(식 3.8)	(식 3.9)	
안 심 방 향	상 부 구 조	바닥판	S1	53.3	3.990	31.3	30.2	27.5	30.4	27
			S2	52.1	4.299	30.3	29.6	29.8	31.5	
			S3	49.3	4.263	28.1	28.4	29.1	31.1	
			S4	52.2	4.259	30.4	29.7	29.0	31.1	
			S5	52.0	4.250	30.2	29.6	28.8	31.0	
			S6	59.9	4.180	36.5	33.1	27.3	30.3	
			S7	50.7	4.268	29.2	29.0	29.2	31.2	
			S8	52.9	4.193	31.0	30.0	27.6	30.4	
			S9	50.6	4.209	29.2	29.0	27.9	30.6	

<표 3.69> 비파괴 시험에 의한 콘크리트 강도(안심방향 하부구조)

(단위 : MPa)

시험위치				비파괴시험		반발경도법		초음파 속도법		설계 기준 강도
				반발경도 (R_0)	초음파속도 (V_d , mm/ μ s)	(식 3.2)	(식 3.3)	(식 3.8)	(식 3.9)	
안 심 방 향	하 부 구 조	교대	A1	48.4	4.184	27.3	28.0	27.4	30.4	24
		교각	P1	52.0	4.200	30.3	29.6	27.7	30.5	
			P2	49.5	4.071	28.3	28.5	25.0	29.2	
			P3	49.7	4.069	28.4	28.6	25.0	29.2	
			P4	45.1	4.160	24.7	26.5	26.9	30.1	
			P5	46.4	4.193	25.7	27.1	27.6	30.4	
			P6	46.2	4.178	25.6	27.0	27.3	30.3	
			P7	44.3	4.129	24.1	26.1	26.2	29.8	
			P8	43.9	4.176	23.8	26.0	27.2	30.3	
			P9	44.7	4.135	24.4	26.3	26.4	29.9	
			P10	47.2	4.122	26.4	27.4	26.1	29.7	

2) 코어 압축강도

2017년 정밀안전진단시 코어 채취를 하여 압축강도 시험을 하여 그 결과를 본 보고서에 참조하였으며, 시험결과는 아래 표와 같다.

<표 3.70> 보정 코어강도(17년 정밀안전진단)

(단위 : MPa)

위치			시험압축강도(A)	설계기준강도(B)	(A/B) × 100(%)
범안대교	상부	S1	24.4	27.0	90
	하부	P2	21.7	24.0	90
		P3	23.1	24.0	96

3) 비파괴 강도의 추정

① 비파괴 강도 · 코어 압축강도와의 보정계수

콘크리트 비파괴 강도는 코어의 압축강도와 코어 채취부위에서 시행한 비파괴 시험강도를 RILEM 추천식 Part2 기준의 (식 3.10)를 응용하여 상관계수를 구하고 상관도가 가장 좋은 압축강도 추정식에 의해서 압축강도를 추정하기로 한다. 다음 표는 코어강도를 이용하여 각 시험방법에 대한 보정계수를 구한 것이다.

<표 3.71> 보정계수의 결정

(단위 : MPa)

위치		보정 코어강도	구분	반발경도법		초음파 속도법	
				(식 3.2)	(식 3.3)	(식 3.8)	(식 3.9)
범물방향	S1	24.4	비파괴 강도	28.1	28.4	27.5	30.4
	P2	21.7	비파괴 강도	26.8	27.6	25	29.2
	P3	23.1	비파괴 강도	27.7	28.2	25	29.2
안심방향	S1	24.4	비파괴 강도	31.3	30.2	27.5	30.4
	P2	21.7	비파괴 강도	28.3	28.5	25	29.2
	P3	23.1	비파괴 강도	28.4	28.6	25	29.2
보정계수(C_t)				0.812	0.807	0.893	0.779

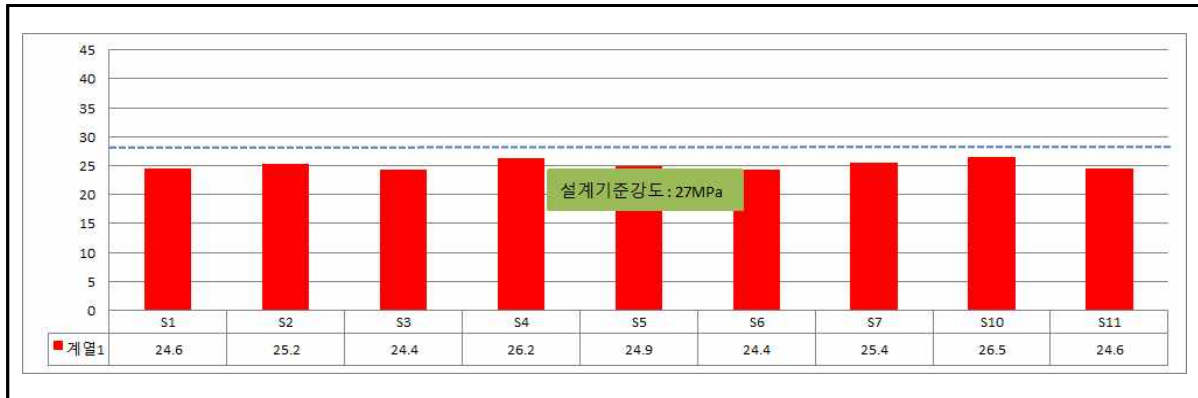
② 추정 비파괴 강도 조사 결과

위의 표와 같이 각 방법에 의해 보정계수를 구한 결과, 1.0에 가장 근접하는 비파괴 식인 반발경도법 (식 3.2)에 의한 강도 보정계수 값을 사용하여 비파괴강도를 추정하였다.

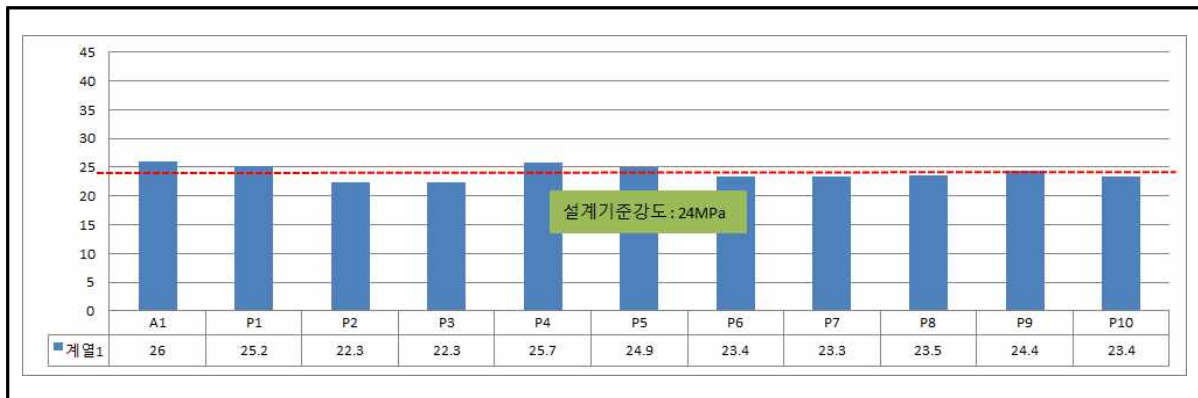
<표 3.72> 추정 비파괴 강도(범물방향)

(단위 : MPa)

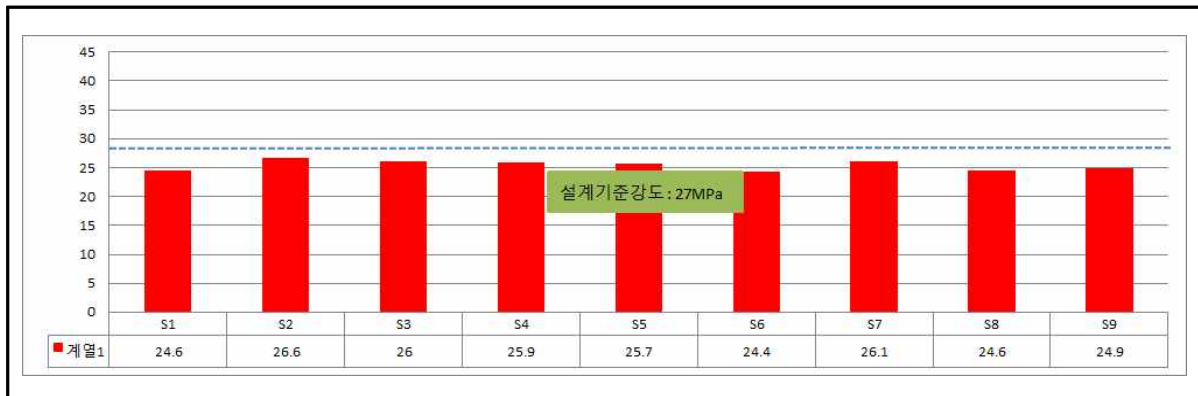
시험위치				반발경도법 (식 3.8)	코어 보정계수	추정 비파괴 강도	비고
범 물 방 향	상 부 구 조	바닥판	S1	27.5	0.893	24.6	
			S2	28.2	0.893	25.2	
			S3	27.3	0.893	24.4	
			S4	29.3	0.893	26.2	
			S5	27.9	0.893	24.9	
			S6	27.3	0.893	24.4	
			S7	28.4	0.893	25.4	
			S10	29.7	0.893	26.5	
		S11	27.5	0.893	24.6		
		하 부 구 조	교대	A1	29.1	0.893	26.0
	교각			P1	28.2	0.893	25.2
			P2	25	0.893	22.3	
			P3	25	0.893	22.3	
			P4	28.8	0.893	25.7	
			P5	27.9	0.893	24.9	
			P6	26.2	0.893	23.4	
			P7	26.1	0.893	23.3	
			P8	26.3	0.893	23.5	
	P9		27.3	0.893	24.4		
	P10	26.2	0.893	23.4			
안 심 방 향	상 부 구 조	바닥판	S1	27.5	0.893	24.6	
			S2	29.8	0.893	26.6	
			S3	29.1	0.893	26.0	
			S4	29	0.893	25.9	
			S5	28.8	0.893	25.7	
			S6	27.3	0.893	24.4	
			S7	29.2	0.893	26.1	
			S8	27.6	0.893	24.6	
			S9	27.9	0.893	24.9	
		하 부 구 조	교대	A1	27.4	0.893	24.5
	교각			P1	27.7	0.893	24.7
			P2	25	0.893	22.3	
			P3	25	0.893	22.3	
			P4	26.9	0.893	24.0	
			P5	27.6	0.893	24.6	
			P6	27.3	0.893	24.4	
			P7	26.2	0.893	23.4	
			P8	27.2	0.893	24.3	
	P9		26.4	0.893	23.6		
	P10	26.1	0.893	23.3			



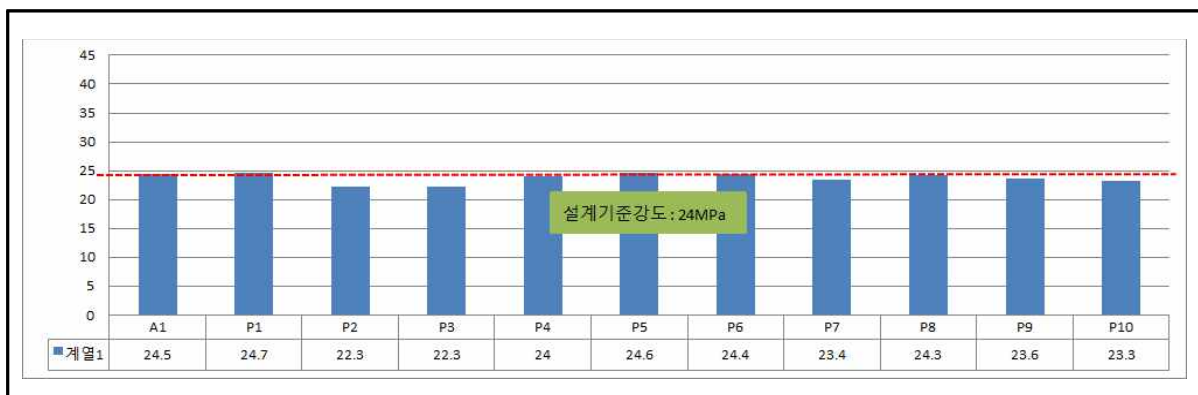
<그림 3.8> 콘크리트 강도조사 결과 (상부구조 범물방향)



<그림 3.9> 콘크리트 강도조사 결과 (하부구조 범물방향)



<그림 3.10> 콘크리트 강도조사 결과 (상부구조 안심방향)



<그림 3.11> 콘크리트 강도조사 결과 (하부구조 안심방향)

<표 3.74> 콘크리트 강도조사 결과(코어보정)

(단위 : MPa)

구분		시험방법	추정강도(A)	설계기준강도(B)	A/B×100(%)
범물방향	상부구조	반발경도법 (일본건축학회)	24.4~26.5	27.0	90.4~98.1
	하부구조		22.3~26.0	24.0	92.9~108.3
안심방향	상부구조	반발경도법 (일본건축학회)	24.4~26.6	27.0	90.4~98.5
	하부구조		22.3~24.7	24.0	92.9~102.9

범물방향 상부구조는 24.4~26.5 MPa로 설계기준강도의 90.4~98.1% 수준이며, 하부구조는 22.3~26.0 MPa로 설계기준강도의 92.9~108.3% 수준으로 측정되었다.

안심방향 상부구조는 24.4~26.6 MPa로 설계기준강도의 90.4~98.5% 수준이며, 하부구조는 22.3~24.7 MPa로 설계기준강도의 92.9~102.9% 수준으로 측정되었다.

콘크리트 강도는 대부분의 구간에서 설계기준강도를 상회하는 것으로 측정되었고, 일부에서 90%대의 강도가 측정되었다. 이는 17년 정밀안전진단에서 실시한 코어 강도값으로 보정(0.893)하여 추정강도가 줄어든 것으로 이는 설계기준강도의 90% 이상으로 본 교량의 콘크리트 강도에는 문제가 없는 것으로 판단된다.

<표 3.75> 기 진단 및 정밀안전점검 콘크리트 강도조사 결과 비교

(단위 : MPa)

구분		2017년 진단	2021년 정밀	금회 진단	설계기준강도
상부구조	범물방향	27.2~30.2	27.1~31.4	24.4~26.5	27
	안심방향	27.2~30.0	28.9~30.5	24.4~26.6	
하부구조	범물방향	24.4~25.7	24.4~26.6	22.3~26.0	24
	안심방향	24.2~26.0	24.6~27.1	22.3~24.7	

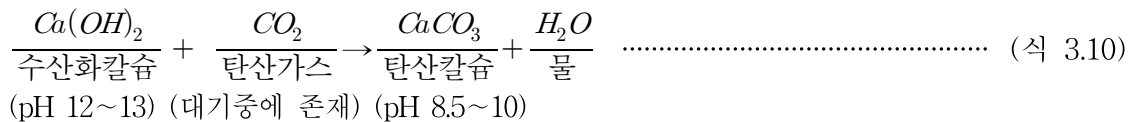
기 진단 및 정밀안전점검 결과와 비교한 결과, 측정위치가 상이하나, 콘크리트 강도 범위의 차이는 다소 낮은 것으로 검토되었으나, 설계기준강도의 90%이상으로 확인되며, 본 교량의 콘크리트 강도는 공용년수 경과에 따른 강도저하가 없는 것으로 판단된다.

3.5.3 탄산화 시험

가) 시험 내용 및 평가 기준

1) 개요

탄산화란 콘크리트의 탄산화(Carbonation) 과정에서 나타나는 현상으로 탄산화에 의해서 문제가 발생하는 것은 콘크리트 자체에서 생기는 것이 아니고, 콘크리트 중의 철근에 녹이 발생함으로써 문제를 일으키는 것이다.



탄산화가 일어나는 메카니즘을 보면 (식 3.10) 에서 시멘트의 수화 반응에서 생성되는 수산화칼슘 $[Ca(OH)_2]$ 은 pH 12~13정도의 강 알칼리성을 나타내지만 대기중에 포함되어 있는 약산성의 탄산가스(약 0.03%) 와 접촉하면 탄산칼슘과 물로 변화하고 탄산칼슘으로 변화한 부분의 pH 가 8.5~10 정도로 낮아지게 된다. 따라서, 콘크리트의 탄산화는 일반 환경 하에서도 확실하게 진행되기 때문에 매입된 철근의 부식에 따른 문제가 가장 기본적이며 중요하다.

콘크리트 내부의 pH 가 11 이상에서 철근은 표면에 1×10^{-6} mm 두께의 수산화물(γ - $Fe_2O_3 \cdot nH_2O$) 부동태막을 형성하므로 산소 침입을 막아 철근의 부식을 방지하지만 탄산화에 의하여 pH 가 11 보다 낮아지면 부동태막이 파괴되면서 철근에 녹이 발생하게 된다. 이러한 녹은 원래 부피의 약 2.5배에서 최대 7배까지 팽창하고 녹의 팽창 압력에 의해 콘크리트 내부에는 균열이 발생하게 되며 철근의 부착강도 저하, 피복 콘크리트의 탈락, 철근 단면적의 감소 등 구조물의 내구성 저하를 초래하게 된다. 이러한 원인으로 녹의 진행과 함께 콘크리트 표면에 균열, 박리, 박락 등을 초래하기 때문에 콘크리트 구조물의 내구성면에서 탄산화를 파악하는 것이 중요하다.

2) 탄산화 깊이의 측정

본 과업에서는 일반적으로 현장에서 간편하게 이용되는 페놀프탈레인법(페놀프탈레인은 pH 지시약의 일종으로 1% 알칼리용액) 으로 콘크리트의 탄산화 진행 정도를 측정하였다.

콘크리트 구조물에서의 탄산화 시험은 콘크리트 구조물에서 깎아낸 면에서 시험하는 경우, 코어 공시체를 이용하는 경우, 드릴을 이용하는 경우 등이 있으며 본 과업에서는 <그림 3.12>와 같이 $\phi 10\text{mm}$ 의 드릴링에 의해 채취되는 콘크리트 가루를 이용하여 탄산화 깊이를 시험하였으며 이 방법은 드릴링에 의해 발생하는 콘크리트 가루가 페놀프탈레인 용액을 적신 원형시험지에 떨어져 변색되는 시점을 탄산화 깊이로 정하고 있으며 pH 8.2~10.0 이상의 알칼리측에서 홍색으로 발색하며 중성측에서는 무색으로 나타나게 되는데, 탄산화 진행 깊이의 측정은 콘크리트 표면에서 발색점까지의 깊이를 깊이계, 버니어캘리퍼스 등으로 측정한다.

나) 시험결과 분석

콘크리트의 탄산화 깊이측정은 범물방향-상부구조 5개소, 하부구조 4개소, 안심방향-상부구조 4개소, 하부구조 6개소에서 드릴링 방법으로 수행하였으며 후술되는 철근탐사 시험 결과와 비교·검토하였다.



<그림 3.12> 드릴에 의한 탄산화 깊이 측정

1) 시험결과 분석

경화 콘크리트의 탄산화 평가는 시멘트의 종류, 콘크리트의 품질 환경조건에 따라 다르지만 일반적으로 철근 피복두께 수치와 함께 <표 3.76>에 의한 기준(시설물의 안전 및 유지관리 실시 세부지침, 2021. 12.)으로 나타낸다.

<표 3.76> 탄산화 상태평가 기준

기준	탄산화잔여깊이	철근부식의 가능성
a	◦ 30mm 이상	탄산화에 의한 부식발생 우려 없음
b	◦ 10mm 이상 ~ 30mm 미만	향후 탄산화에 의한 부식발생 가능성 있음
c	◦ 0mm 이상 ~ 10mm 미만	탄산화에 의한 부식발생 가능성 높음
d	◦ 0mm 미만	철근부식 발생
e	-	-

현장에서 드릴링에 의한 탄산화 시험결과와는 다음 <표 3.77, 3.78>에 정리하였으며 (식 3.11)에 의해 향후 탄산화의 철근까지 도달기간을 추정하였다.

$$C = A \times \sqrt{t} \dots\dots\dots (식 3.11)$$

여기서, C : 탄산화 깊이(mm)

A : 탄산화속도 계수(mm/√년)

t : 재령(년)

<표 3.77> 탄산화 깊이 측정 결과(범물방향)

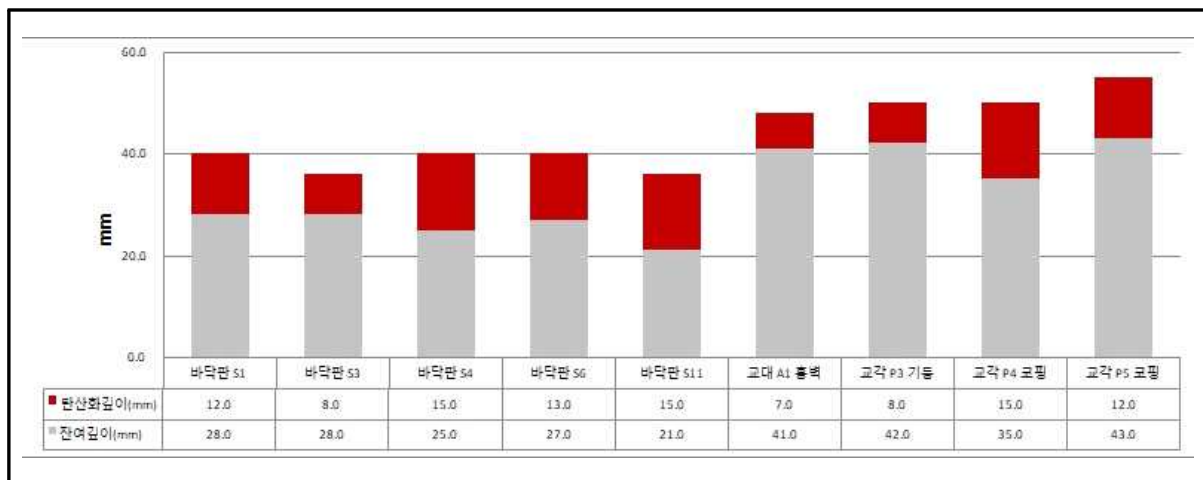
위치				탄산화 깊이 (mm)	실측 피복 두께 (mm)	잔여깊이 (mm)	상태 평가 기준	탄산화속도 계수 (A)	철근도달 기간(t _d) (잔존수명)	비고
범 물 방 향	상부 구조	바닥판	S1	12.0	40.0	28.0	b	2.683	202	드릴링
			S3	8.0	36.0	28.0	b	1.789	385	
			S4	15.0	40.0	25.0	b	3.354	122	
			S6	13.0	40.0	27.0	b	2.907	169	
			S11	15.0	36.0	21.0	b	3.354	95	
	하부 구조	교대	A1	7.0	48.0	41.0	a	1.565	920	
			P3	8.0	50.0	42.0	a	1.789	761	
			P4	15.0	50.0	35.0	a	3.354	202	
			P5	12.0	55.0	43.0	a	2.683	400	

단, 재령(t) = 20, 잔존수명예측(t_d) = (실측피복두께/탄산화속도계수)²-재령 (단위 : 년)

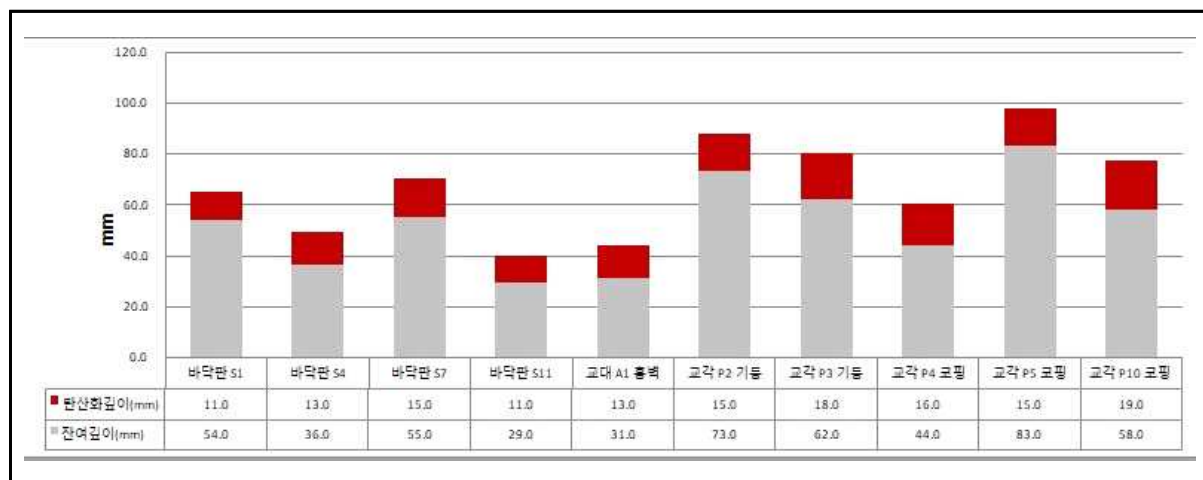
<표 3.78> 탄산화 깊이 측정 결과(안심방향)

위치				탄산화 깊이 (mm)	실측 피복 두께 (mm)	잔여깊이 (mm)	상태 평가 기준	탄산화속도 계수 (A)	철근도달 기간(t_d) (잔존수명)	비고
안 심 방 향	상부 구조	바닥판	S1	11.0	65.0	54.0	a	2.460	678	드릴링
			S4	13.0	49.0	36.0	a	2.907	264	
			S7	15.0	70.0	55.0	a	3.354	416	
			S11	11.0	40.0	29.0	b	2.460	244	
	하부 구조	교대	A1	13.0	44.0	31.0	a	2.907	209	
			P2	15.0	88.0	73.0	a	3.273	688	
			P3	18.0	80.0	62.0	a	3.838	395	
			P4	16.0	60.0	44.0	a	3.336	281	
			P5	15.0	98.0	83.0	a	3.354	854	
			P10	19.0	77.0	58.0	a	4.249	328	

단, 재령(t) = 20, 잔존수명예측(t_d) = (실측피복두께/탄산화속도계수)²-재령 (단위 : 년)



<그림 3.13> 탄산화 깊이 측정 결과 (범물방향)



<그림 3.14> 탄산화 깊이 측정 결과 (안심방향)

대상 구조물의 탄산화 진행정도를 검토한 결과, 탄산화 잔여깊이를 30mm이상 확보하고 있는 것으로 조사되어 평가결과 “a~b”등급으로 탄산화에 의한 내구성 저하는 없는 것으로 평가되었다.

2) 기 진단 및 정밀안전점검 결과와의 비교

<표 3.79> 기 진단 및 정밀안전점검 탄산화 깊이 결과 비교

구분			2017년 진단	2021년 정밀	금회 진단	비고
범물 방향	탄산화 깊이(mm)	상부구조	6.5~13.7	7.0	8.0~15.0	
		하부구조	5.5~12.5	3.0	7.0~15.0	
안심 방향		상부구조	10.5~12.8	6.0~8.0	11.0~15.0	
		하부구조	10.5~17.5	7.0~9.0	13.0~19.0	

기 진단 및 정밀안전점검 결과와 비교한 결과, 상부 및 하부구조의 측정위치에 따른 편차가 일부 존재하나 급격한 진전은 없는 양호한 상태로 확인되며, 탄산화 진행으로 인한 철근부식의 영향은 없는 것으로 판단된다.

3.5.4 철근탐사 시험

가) 시험 내용 및 평가 기준

철근 콘크리트 구조물에서 기존 구조물의 구조내력을 검토, 구조부재의 배근상태 (철근직경, 배근간격, 피복두께 등)를 조사하기 위하여, 구조체를 손상시키지 않고 실시하는 비파괴 조사 방법으로 전자기유도 방식과 전자파레이더 방식 등이 있으며 본 과업에서는 전자파레이더 방식으로 수행하였다. 시험 결과는 준공도면의 배근상태와 비교·분석하였다.

1) 전자파레이더 방식

해당 물체 내에 송신된 전자파가 전기적 특성(유전율 및 전도율)이 다른 물질(철근, 매설물, 공동 등)의 경계에서 반사파를 일으키는 성질을 이용해 콘크리트 표면으로부터 내부를 향해 전자파를 안테나로부터 방사하여 목표물에서 반사해 온 신호를 안테나로 수신한 후 콘크리트 내부의 상태를 수직 단면도로 본체 표시기에 나타내어 준다.



<그림 3.15> 전자파 레이더법에 의한 철근탐사장비의 장치 구성도

나) 시험 결과 분석

철근의 피복두께가 부족할 경우 콘크리트의 탄산화 등에 따른 열화손상에 대한 저항성이 저하되어 내구성이 감소할 가능성이 있으며, 피복두께가 지나치게 큰 경우에는 강도감소 등을 수반할 우려가 있다. 철근탐사시험은 콘크리트 내에 배근되어 있는 실제 철근의 배근상태 및 피복두께를 비교·검토하기 위하여 실시하였으며, 본 시험에서는 R.C. Radar를 사용하여 전자파 레이더법으로 각 구조부재에 대하여 시험을 수행하였으며, 그 결과는 <표 3.80>에 나타내었다.

철근탐사 시험은 방향별 상부구조 9개소, 하부구조 11개소에서 수행하였다.



<그림 3.15> 철근탐사 시험

1) 시험결과 분석

<표 3.80> 철근탐사 시험 결과

위치			구분	배근간격(mm)		피복두께(mm)	
				설계값	실측값	설계값	실측값
범 물 방 향	상부 구조	S1 바닥판하면	주근	250	200	40	60
			배력근	240	250	40	40
		S2 바닥판하면	주근	250	200	40	57
			배력근	240	250	40	40
		S3 바닥판하면	주근	250	200	40	65
			배력근	240	250	40	36
		S4 바닥판하면	주근	250	200	40	67
			배력근	240	240	40	40
		S5 바닥판하면	주근	250	190	40	57
			배력근	240	250	40	41
		S6 바닥판하면	주근	250	200	40	60
			배력근	240	250	40	40
		S7 바닥판하면	주근	250	200	40	60
			배력근	240	240	40	40
		S10 바닥판하면	주근	250	195	40	65
			배력근	240	195	40	52
		S11 바닥판하면	주근	250	240	40	50
			배력근	240	240	40	36

<표 3.80> 철근탐사 시험 결과(계속)

위치			구분	배근간격(mm)		피복두께(mm)	
				설계값	실측값	설계값	실측값
범 물 방 향	하부 구조	A1 교대 홍벽	수직근	250	247	100	48
			수평근	250	250	100	70
		P1 교각 코핑	수직근	300	290	100	91
			수평근	200	200	100	100
		P2 교각 기둥	수직근	110	100	100	105
			수평근	200	300	100	52
		P3 교각 기둥	수직근	110	103	100	98
			수평근	200	300	100	50
		P4 교각 코핑	수직근	300	240	100	45
			수평근	200	240	100	50
		P5 교각 코핑	수직근	150	195	100	55
			수평근	200	195	100	80
		P6 교각 코핑	수직근	300	228	100	84
			수평근	200	225	100	93
		P7 교각 기둥	수직근	110	110	100	93
			수평근	200	300	100	60
		P8 교각 코핑	수직근	300	300	100	96
			수평근	200	200	100	120
		P9 교각 코핑	수직근	300	280	100	75
			수평근	200	200	100	80
		P10 교각 코핑	수직근	150	146	100	95
			수평근	200	250	100	100

<표 3.80> 철근탐사 시험 결과(계속)

위치			구분	배근간격(mm)		피복두께(mm)	
				설계값	실측값	설계값	실측값
안심방향	상부구조	S1 바닥판하면	주근	125	115	40	90
			배력근	240	195	40	65
		S2 바닥판하면	주근	125	120	40	50
			배력근	240	240	40	44
		S3 바닥판하면	주근	125	178	40	79
			배력근	240	240	40	41
		S4 바닥판하면	주근	125	117	40	67
			배력근	240	250	40	49
		S5 바닥판하면	주근	250	195	40	80
			배력근	240	200	40	55
		S6 바닥판하면	주근	250	248	40	45
			배력근	240	250	40	40
		S7 바닥판하면	주근	250	235	40	80
			배력근	240	230	40	70
		S8 바닥판하면	주근	250	200	40	74
			배력근	240	205	40	50
		S11 바닥판하면	주근	250	240	40	40
			배력근	240	195	40	57

<표 3.80> 철근탐사 시험 결과(계속)

위치			구분	배근간격(mm)		피복두께(mm)	
				설계값	실측값	설계값	실측값
안심방향	하부구조	A1 교대 홍벽	수직근	250	227	100	44
			수평근	250	237	100	74
		P1 교각 기둥	수직근	110	100	100	100
			수평근	200	249	100	91
		P2 교각 기둥	수직근	110	100	100	88
			수평근	200	200	100	90
		P3 교각 기둥	수직근	110	110	100	105
			수평근	200	220	100	80
		P4 교각 코핑	수직근	150	150	100	60
			수평근	200	258	100	89
		P5 교각 기둥	수직근	110	110	100	100
			수평근	200	152	100	98
		P6 교각 코핑	수직근	300	296	100	75
			수평근	200	260	100	84
		P7 교각 기둥	수직근	110	110	100	90
			수평근	200	180	100	86
		P8 교각 기둥	수직근	110	110	100	100
			수평근	200	200	100	95
		P9 교각 기둥	수직근	110	100	100	149
			수평근	200	250	100	128
		P10 교각 코핑	수직근	300	300	100	77
			수평근	200	265	100	110

본 과업 대상 교량에 대하여 전자파 레이더법으로 철근탐사를 수행하여 설계도면의 철근배근도와 비교한 결과, 배근간격은 구간별 시공오차를 고려하면 대체로 설계값과 일치하는 양호한 상태로 나타났다. 피복두께는 대체로 설계값을 만족하고 있으나 일부 지점에서 실측피복이 적게 측정되어 시공이 다소 미흡했던 것으로 판단된다.

2) 기 진단 결과와의 비교

<표 3.81> 기 진단 철근탐사 시험 결과 비교

구분				2017년 진단		금회 진단		비고
				배근간격	피복두께	배근간격	피복두께	
범 물 방 향	상부구조	바닥판	주근	105~252	54.0~76.0	190~240	50~67	
			배력근	-	-	195~250	36~52	
	하부구조	교대	수직철근	153~295	85.0~109.8	247	48	
			수평철근	-	-	250	70	
		교각 (기둥)	수직철근	136~310	57.3~102.7	100~110	93~105	
			수평철근	-	-	300~300	50~60	
		교각 (코핑)	수직철근	-	-	146~300	45~96	
			수평철근	-	-	195~250	50~120	
안 심 방 향	상부구조	바닥판	주근	110~261	45.7~65.8	115~248	40~90	
			배력근	-	-	195~250	40~70	
	하부구조	교대	수직철근	154~295	89.0~112.4	227	44	
			수평철근	-	-	237	74	
		교각 (기둥)	수직철근	137~312	64.2~103.4	100~110	88~149	
			수평철근	-	-	152~250	80~128	
		교각 (코핑)	수직철근	-	-	150~300	60~77	
			수평철근	-	-	258~265	84~110	

기 진단결과와 비교한 결과, 배근간격은 측정위치에 따른 편차가 있으나 설계 도면과 유사하게 측정되어 철근배근 상의 문제는 없는 것으로 판단되며 피복두께는 기 진단결과와 마찬가지로 일부구간에서 작게 시공된 것으로 확인되었다.

3.5.5 염화물 함유량 시험

가) 시험 내용 및 평가 기준

1) 콘크리트 속의 염분에 대한 일반적 사항

염화물의 콘크리트 침투를 구분해 보면 일반적으로 두가지로 크게 구분할 수 있다. 하나는 이미 건립된 구조물에 해풍, 해수 및 염화물을 함유한 외부 환경조건에 의해 염화물이 침투 축적되는 경우이고, 다른 하나는 방동대책으로써 염화칼슘(CaCl_2)과 염화나트륨(NaCl)의 살포에 의해 염화물이 침투하는 경우이다.

다음은 콘크리트 제조시에 배합재료로부터 직접 콘크리트에 침투하는 경우, 특히 아직 굳지 않은 프레스 상태일 때 혼입하는 경우인데 이의 예로써는 ① 깨끗이 세척하지 않은 바다 모래의 사용, ② 경화 촉진제로써 염화칼슘(CaCl_2)의 사용, ③ 염화칼슘(CaCl_2)을 주체로 한 조강형 AE제의 사용, ④ 혼화수로써 해수의 사용 등을 들 수 있다. 이 중 미세정 바다모래에 의한 염분(염화나트륨(NaCl))을 주로 함유한 것의 혼입에 의한 것이 염해 원인의 대부분을 차지하고 있다.

콘크리트 중에 함유하는 염화물은 ① 가용성 염화물(수용성 염화물), ② 전 염화물(산 용해성 염화물)의 2종류로 분류할 수 있다. ①의 가용성 염화물로는 콘크리트에서 물에 의해 유출되는 염화물이고, ②의 전 염화물은 콘크리트를 강한 산으로 용해함으로써 유출되는 염화물이다. 가용성 염화물의 측정은 콘크리트의 세공용액 속에 용해되어 있는 유리 염화물의 양을 구하는 경우로 측정할 수 있고 유출온도 등 시험방법의 자세한 내용은 제안되고 있는 각 방법에 따라 약간 차이가 있다. 일본 콘크리트공학협회(JCI)에서는 가용성 염화물을 「경화콘크리트 중에 함유된 50℃의 온수에 녹는 염화물」이라 정의하여 측정방법을 정하고 있다.

전 염화물량과 가용성 염화물량과의 차이는 시멘트 수화물에 고정되어 있는 염화물으로써 판정되어진다.

강재 위치에 대한 염화물 이온의 강재 부식발생 한계농도는 콘크리트 단위용적당 양으로써 $0.3 \sim 1.2\text{kg/m}^3$ 정도이고 이 값은 구조물의 설치 환경조건이나 강재부식 허용량 등의 조건에 따라서 다르다. 예를 들면, 미리 염화물을 혼입한 공시체에 의한 촉진시험 등에서는 $0.3 \sim 0.6\text{kg/m}^3$ 정도이고 실제 환경의 노출실험에서는 $1.2 \sim 2.4\text{kg/m}^3$ 정도로 되어있다. 촉진시험과 실제 환경에서 얻어지는 한계농도의 차이는 시험 공시체와 실제 구조물의 덮개나 물-시멘트비의 차이 그리고 촉진시험 시에 설정되는 고온환경 등 온도의 영향이라고 생각된다.

‘시설물의 안전 및 유지관리 실시 세부지침 (2021. 12.)’ 및 콘크리트 표준시방서 내

구성조사편에서는 경화콘크리트의 경우 전염화물 기준으로 실제 환경의 노출실험 결과 하한치인 1.2kg/m^3 을 강제 부식발생 한계농도로써 정하고 있다. 비록, 부식환경에 따른 전염화물량이 1.2kg/m^3 를 넘더라도 부식이 발생하지 않을 가능성이 있지만 잠재적으로 부식 가능성이 높을 것으로 평가되므로 부식방지를 위한 조치가 검토되어야 할 것이다.

2) 평가기준

① 국내 콘크리트 표준시방서 기준

굳지 않은 콘크리트의 경우는 철근의 부식을 방지하기 위하여 0.3kg/m^3 이하로 규정

② 시설물의 안전 및 유지관리 실시 세부지침 (2021. 12.)

<표 3.82> 염화물 상태평가 기준

기준	전염화물 이온량	철근부식의 가능성
a	◦ 염화물 $\leq 0.3\text{kg/m}^3$	염화물에 의한 부식이 발생할 우려 없음
b	◦ $0.3\text{kg/m}^3 < \text{염화물} < 1.2\text{kg/m}^3$	염화물이 함유되어 있으나, 부식발생 가능성 낮음
c	◦ $1.2\text{kg/m}^3 \leq \text{염화물} < 2.5\text{kg/m}^3$	향후 염화물에 의한 부식발생 가능성 높음
d	◦ 염화물 $\geq 2.5\text{kg/m}^3$	철근 부식발생
e	-	-

나) 시험결과 분석

염화물 함유량 시험은 범물 · 안심방향 각각 3개소(상부구조 1~2개소, 하부구조 1~2개소)에서 시료(분말)을 채취하여 시험을 실시하였다.



<그림 3.16> 염화물 시료 채취

1) 시험결과 분석

염화물 함유량 시험 결과, 콘크리트 표면에서 철근 피복에 가까워질수록 그 양이 감소하는 양상으로 측정되었다. 이는 공용 중 제설작업 시 살포하는 염화칼슘이 콘크리트 표면에 부착되어 나타나는 현상으로 판단되며, 염화물은 철근 부식에 영향을 미치는 열화요인으로 이에 대한 상태평가는 철근피복 깊이의 측정값을 이용하였다.

철근피복에서 염화물 함유량은 측정 전 개소에서 0.3kg/m^3 이하로서 상태평가기준 'a'로 평가되었으며, 염화물에 의한 철근 부식이 발생할 우려가 없는 것으로 판단된다.

<표 3.83> 염화물 함유량 시험 결과

위치			깊이 (mm)	염화물 함유량		등급	염화물 상태평가 기준
				Cl^- (%)	Cl^- (kg/m^3)		
범 물 방 향	상부 구조	S6 바닥판 하면	0~10	0.0046	0.1041	a	판정결과 a : 염화물 ≤ 0.3 b : $0.3 < \text{염화물} < 1.2$ c : $1.2 \leq \text{염화물} < 2.5$ d : 염화물 ≥ 2.5 e : -
			10~20	0.0042	0.0950	a	
			20~30	0.0017	0.0385	a	
		S11 바닥판 하면	0~10	0.0039	0.0883	a	
			10~20	0.0027	0.0611	a	
			20~30	0.0013	0.0294	a	
	하부 구조	P3 교각 기둥부	0~20	0.0047	0.1064	a	
			20~40	0.0036	0.0815	a	
			40~60	0.0016	0.0362	a	
안 심 방 향	상부 구조	S7 바닥판 하면	0~10	0.0028	0.0634	a	판정결과 a : 염화물 ≤ 0.3 b : $0.3 < \text{염화물} < 1.2$ c : $1.2 \leq \text{염화물} < 2.5$ d : 염화물 ≥ 2.5 e : -
			10~20	0.0009	0.0204	a	
			20~30	0.0008	0.0181	a	
	하부 구조	P2 교각 코평부	0~15	0.0021	0.0475	a	
			15~30	0.0021	0.0475	a	
			30~45	0.0016	0.0362	a	
		P10 교각 코평부	0~10	0.0023	0.0520	a	
			10~20	0.0021	0.0475	a	
			20~30	0.0018	0.0407	a	

단, 콘크리트 환산 염화물 함유량(kg/m^3) = 전 염화물 함유량(Cl^-)% / 100 × 콘크리트 단위중량

2) 기 진단 결과와의 비교

<표 3.84> 기 진단 염화물 함유량 시험 결과 비교

구분			2017년 진단	금회 진단	비고
범물 방향	염화물 함유량 (kg/m³)	상부구조	0.2308	0.0294~0.1041	
		하부구조	-	0.0362~0.1064	
안심 방향		상부구조	-	0.0181~0.0634	
		하부구조	0.0747	0.0362~0.0520	

기 진단결과와 비교한 결과, 상부 및 하부구조의 측정위치에 따른 편차가 일부 존재하나 급격한 진전은 없는 양호한 상태로 확인되며, 염화물에 의한 철근부식의 영향은 없는 것으로 판단된다.

3.5.6 균열 깊이 측정

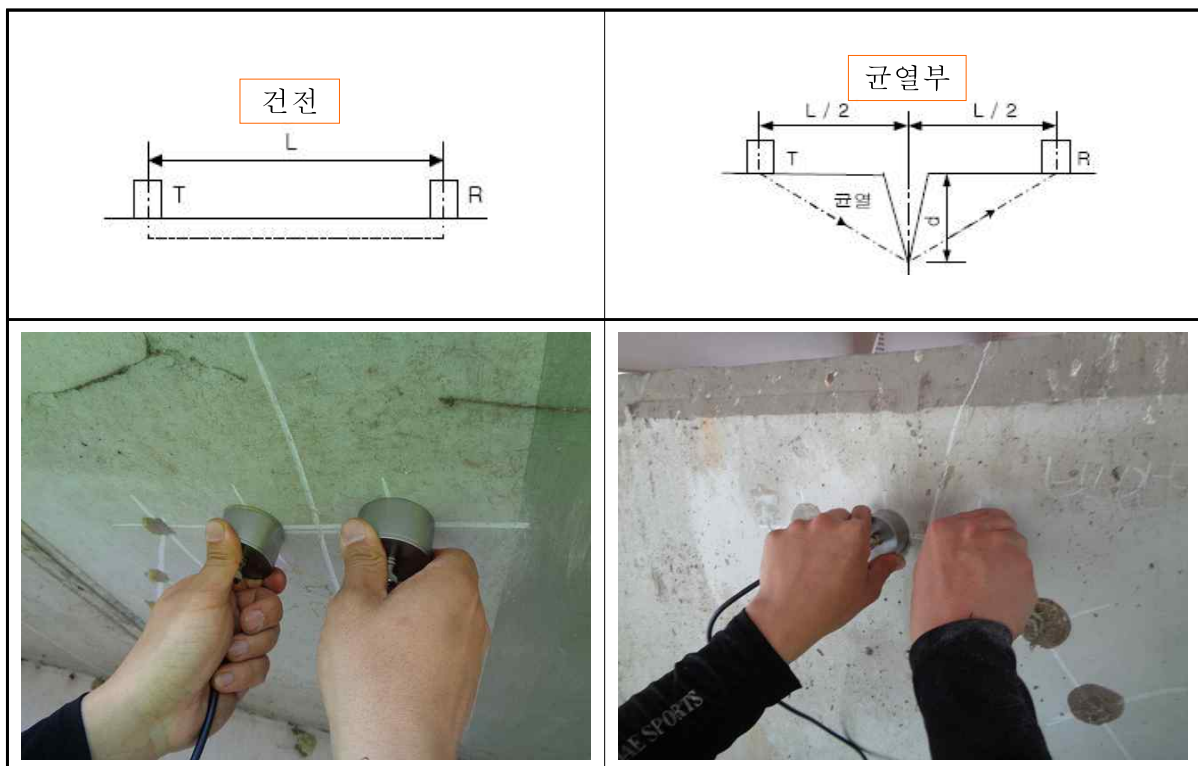
가) 시험 내용 및 평가 기준

균열 깊이를 측정하기 위한 기본은 초음파의 발·수신자를 균열 부근에 설치하여 검출되는 파의 종류(종파, 횡파, 표면파) 및 검출항목(전파시간, 주파수, 위상 등)에 따라 많은 방법이 제안되고 있으나 일반적으로 Tc-To 법이 많이 이용되며, 본 과업에서도 Tc-To 법을 적용한다.

Tc-To 법의 원리는 종파용 발·수신자를 균열 개구부를 중심으로 등간격 L/2(=x)으로 설치하여 균열선단부를 회절한 초음파의 전파시간 Tc 를 구한다. 또한, 부근의 균열이 없는 부분에서 발·수신자를 똑같이 거리 L(=2x) 만큼 설치하여 전파시간 To 를 구하여, 균열깊이를 추정한다.

균열면이 콘크리트의 표면과 직각으로 발생되어 있으며, 균열 주위의 콘크리트는 어느 정도 균질한 것이라고 가정하여 유도한 것으로 측정된 Tc-To 로 부터 다음 식을 적용하여 균열의 깊이를 구한다.

$$C = \frac{L}{2} \sqrt{\frac{(T_c^2)}{(T_o^2)} - 1} \dots\dots\dots (식 3.12)$$



<그림 3.17> Tc-To법에 의한 탐촉자 배치 및 균열깊이 측정방법

균열깊이 측정위치는 일반적으로 녹물의 용출, 철근방향의 균열 등 손상이 현저한 경우 그 부분을 조사대상으로 한다. 손상이 현저하지 않은 경우 해당 구조물을 대표하는 위치, 응력상 문제가 되는 위치 등을 조사위치로 한다.

나) 시험여부

대상 교량의 바닥판 및 교각에서 균열폭 0.2mm 균열 중 임의로 대표손상을 선정하였으며, 초음파속도를 이용하여 균열깊이 측정을 실시하였다.

<표 3.85> 균열깊이 측정결과

위치	균열폭 (mm)	전달거리 (mm)	초음파 전달시간 (μSec)		균열깊이 (mm)	실측 피복두께 (mm)	비고
			건전부 (To)	균열부 (Tc)			
범물 방향	S4 캔틸레버	0.2	150	38.3	47.6	11.0	40.0
	P6 코핑부	0.2	150	41.7	56.6	13.8	55.0
안심 방향	S7 캔틸레버	0.2	150	37.9	46.6	10.9	70.0
	P4 코핑부	0.2	150	51.4	66.9	12.5	60.0

균열깊이 측정결과, 상부구조 균열깊이 10.9~11.0mm, 하부구조 균열깊이 12.5~13.8mm로 측정되어 조사부위의 피복 두께 내의 표면균열로 검토되었으며, 균열에 의한 구조물 손상이나, 철근부식 등의 내구성 저하는 조사되지 않았다.

다) 기 진단 결과와의 비교

<표 3.86> 기 진단 균열깊이 측정 결과 비교

구분		2017년 진단		금회 진단		비고
		균열깊이(mm)	피복두께(mm)	균열깊이(mm)	피복두께(mm)	
범물방향	상부구조	46.3~56.2	57.1	11.0	40.0	
	하부구조	-	-	13.8	55.0	
안심방향	상부구조	-	-	10.9	70.0	
	하부구조	41.2~50.5	82.3	12.5	60.0	

기 진단결과와 비교한 결과, 상부 및 하부구조의 측정위치에 따른 편차가 일부 존재하나 급격한 진전은 없는 양호한 상태로 확인되며, 균열에 의한 철근부식의 영향은 없는 것으로 판단된다.

3.6 강재 내구성 조사

3.6.1 초음파 탐상 시험(UT)

가) 시험 내용 및 평가 기준

1) 개요

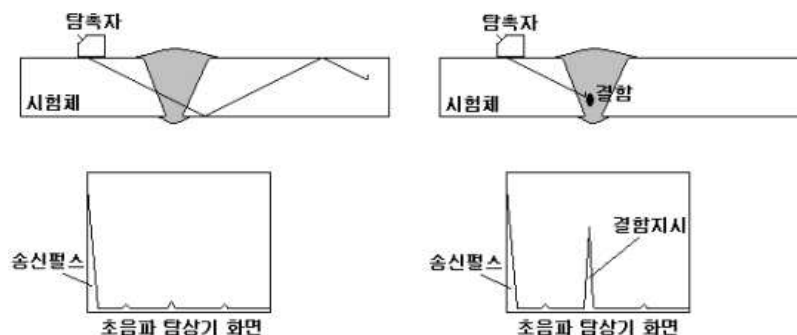
초음파 탐상 시험은 고주파수(20,000Hz 이상)의 음파 즉, 초음파를 검사할 매질내로 전파시켜 시험체 내의 내부결함을 검출하는 비파괴검사법의 하나이다.

초음파법의 종류는 크게 수직법과 사각법으로 구분되며, 수직법은 탐촉자와 시험체의 접촉면에 수직방향으로 초음파를 전파시키는 검사방법으로 통상적으로 판재 및 봉재, 주·단강품 결함 검사와 부재의 부식두께 측정 등에 이용되며, 사각법은 시험체에 임의의 일정각으로 초음파를 전파시켜서 검사하는 방법으로 주로 강구조물 용접부 검사에 적용된다.

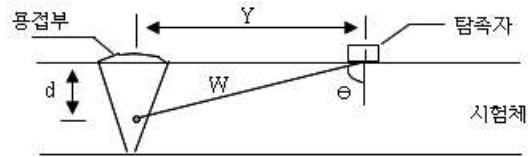
2) 방법(사각법)

일반적으로 강교 용접부의 사각탐상에서는 주로 용접부 내부에 존재하는 기공, 슬래그, 융합불량, 용입부족 등의 결함과 균열에 대한 조사가 실시되고 있으며, 방법은 시험체에 탐촉자를 놓고, 진동자에서 발생한 초음파 펄스를 시험체 중으로 진행시킨다. 초음파 펄스의 진행방향에 결함이 없으면 초음파는 <그림 3.18>의 좌측과 같이 시험체 내를 진행하다가 소멸되고, 결함이 있으면 <그림 3.18>의 우측과 같이 반사한 초음파 펄스가 탐촉자로 되돌아와서 수신된다. 이것을 브라운관상에서 펄스신호로 표시하여 관찰 분석함으로써 결함의 존재 및 위치를 알아내어 평가할 수 있다.

본 시험에서는 70°로 초음파를 입사하였다.



<그림 3.18> 초음파 탐상 시험 원리



계산식 $Y = W \cdot \sin\theta$

$d = W \cdot \cos\theta$

여기서, Y : 입사점-결함거리

d : 결함깊이

W : 초음파 이동거리

θ : 입사각(70°)

<그림 3.19> 초음파 탐상(사각법) 시험 개요도

3) 특성

- ① 금속의 조직검사에 유용하다. (라미네이션, 미세한 불연속부의 검출, RT로는 검사가 어려운 매우 두꺼운 주물의 검사)
- ② RT와는 달리 작업자의 안전관리상 문제가 없다.
- ③ 즉석으로 결함유무를 판단할 수 있어 신속하다.
- ④ 검사대상물의 모양에 많은 제한이 있다. (형상이 복잡하거나, 너무 얇아도 결함 검출이 어렵다.)
- ⑤ 금속자체의 조직에 따라 영향을 많이 받는다.
- ⑥ 표면결함의 검출이 어렵다.

4) 평가

초음파 탐상 검사 방법 및 결함 지시에 대한 등급분류는 <표 3.86>에 있는 한국산업규격 KS B 0896 ‘강 용접부의 초음파 탐상 시험 방법 및 시험결과의 등급 분류방법’의 등급분류표를 적용하였다.

<표 3.87> 결함의 등급 분류

영역	결함의 크기(mm)					
	M검출 레벨은 III, L검출 레벨은 II와 III			IV		
판두께 등급	18 이하	18 초과 ~ 60 이하	60 초과	18 이하	18 초과 ~ 60 이하	60 초과
1급	6 이하	t/3 이하	20 이하	4 이하	t/4 이하	15 이하
2급	9 이하	t/2 이하	30 이하	6 이하	t/3 이하	20 이하
3급	18 이하	t 이하	60 이하	9 이하	t/2 이하	30 이하
4급	3급을 초과하는 것					

5) 판정기준

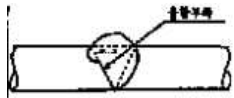
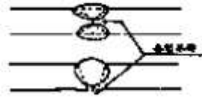
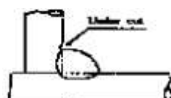
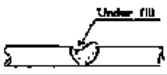
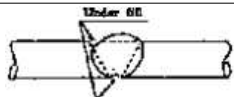
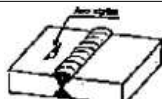
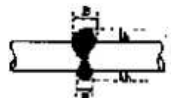
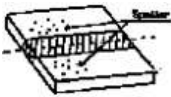
강도로교 용접 및 도장요령(1998, 건설교통부)에 의거하여 합·부를 판정하였다.

<표 3.88> 용접부 결함의 합·부 판정기준

검 사 부 위	합 격 기 준	비 고
인장 및 교변하중이 작용하는 부재의 용접부	2급 이상	KS B 0896
압축 및 전단응력이 작용하는 부재의 용접부	3급 이상	

나) 용접부에 발생하는 결함

<표 3.89> 용접부에 발생하는 대표적인 결함

결 합 내 용	설 명	비 고
균열 Crack	용접부의 작은 단면에 걸리는 하중이 금속의 응력값을 초과할 때 발생한다. 균열은 모재 또는 용접금속에서도 나타나며 다른 결함, Notch 등과 함께 나타나기도 한다.	
용합부족(LF) Lack of fusion	그림과 같이 용접 금속과 모재사이가 완전하게 용합이 되지 아니한 상태.	
용입부족(IP) Incomplete Penetration	그림과 같이 용융금속의 두께가 모재두께 보다 적게 용입이 이루어진 상태.	
언더 컷 Under cut	용접사 기량 또는 용접조건 불량 등의 원인에 의하여 그림과 같이 움푹 패인 형상으로, 도로교 표준시방서 15.3.3의 (12)에 의하면 0.3~0.8mm 까지 허용됨.	
언더 필 Under fill	용융금속이 덜 채워진 형상. 	
아크 스트라이크 Arc strike	용접을 시작할 때 용접봉을 모재쪽에 대고 Arc를 발생시킴으로 인하여 모재가 움푹 패인 현상으로 응력집중의 원인이 됨.	
기공 Porosity	이물질이나 수분에 의해 용접부 내부에 가스가 발생되어 용접금속 외부로 빠져 나오지 못하고 내부에서 기포를 형성한 상태.	
블로 홀 Blow hole (Pit)	이물질이나 수분의 존재에 의하여 발생된 가스가 용접비드 표면에 빠져 나오면서 발생된 작은 구멍.	
용접 Bead 상태불량 -과대한 용접 덧붙임 -Bead 표면의 과대한 요철	도·시(표 15.3.7)에 의하면 용접 Bead 폭 B에 따라 용접 덧붙임 높이 h값이 규정되어 있으며, 이 규정을 초과하는 덧붙임, 용접 Bead 표면의 과대한 요철 등이 발생.	
스패터 Spatter	용접시 용융 Pool로부터 모재쪽으로 튀겨 나온 조그마한 금속 알갱이를 말한다.	
슬래그 혼입 Slag Inclusion	용접봉 피복 등이 용접 금속내에 혼입된 상태. 용접 내부의 슬래그는 강도를 저하시키며, 표면의 슬래그는 도장박리의 원인이 됨.	

다) 시험결과 분석



거더내부 맞대기 용접부 초음파 탐상 시험

<그림 3.20> 초음파 탐상(사각법) 시험

본 교량의 거더 내부 하부플랜지의 맞대기용접부에 대하여 초음파탐상시험으로 조사한 결과, 범물방향 36개소, 안심방향 36개소 모두 ‘KS B 0896’의 판정기준에 의거 불합격 결함은 조사되지 않았다.

교량 부위별 시험 내용은 다음 <표 3.90>과 같다.

<표 3.90> 맞대기 용접부 경간별 결함 내역(UT)

구분		하부플랜지				
		결함 유	결함 무	결함종류	합 · 부 판정	결함발생 현황
범 물 방 향	G1-S1-P1		○	ND	합	결함없음
	G1-S1-P2		○	ND	합	결함없음
	G1-S2-P3		○	ND	합	결함없음
	G1-S2-P4		○	ND	합	결함없음
	G1-S3-P5		○	ND	합	결함없음
	G1-S3-P6		○	ND	합	결함없음
	G1-S4-P7		○	ND	합	결함없음
	G1-S4-P8		○	ND	합	결함없음
	G1-S5-P9		○	ND	합	결함없음
	G1-S5-P10		○	ND	합	결함없음
	G1-S6-P11		○	ND	합	결함없음
	G1-S6-P12		○	ND	합	결함없음
	G1-S7-P13		○	ND	합	결함없음
	G1-S8-P14		○	ND	합	결함없음
	G1-S9-P15		○	ND	합	결함없음
	G1-S10-P16		○	ND	합	결함없음
	G1-S11-P17		○	ND	합	결함없음

※ 결함 - LF : Lack of Fusion(용합불량), IP : Incomplete(용입부족), S : Slag(슬래그혼입), Po : Porosity(기공)

<표 3.90> 맞대기 용접부 경간별 결함 내역(UT)(계속)

구분		하부플랜지				
		결함 유	결함 무	결함종류	합 · 부 판정	결함발생 현황
범 물 방 향	G2-S1-P1		○	ND	합	결함없음
	G2-S1-P2		○	ND	합	결함없음
	G2-S2-P3		○	ND	합	결함없음
	G2-S2-P4		○	ND	합	결함없음
	G2-S3-P5		○	ND	합	결함없음
	G2-S3-P6		○	ND	합	결함없음
	G2-S4-P7		○	ND	합	결함없음
	G2-S4-P8		○	ND	합	결함없음
	G2-S5-P9		○	ND	합	결함없음
	G2-S5-P10		○	ND	합	결함없음
	G2-S6-P11		○	ND	합	결함없음
	G2-S6-P12		○	ND	합	결함없음
	G2-S7-P13		○	ND	합	결함없음
	G2-S8-P14		○	ND	합	결함없음
	G2-S9-P15		○	ND	합	결함없음
	G2-S10-P16		○	ND	합	결함없음
	G2-S11-P17		○	ND	합	결함없음
	G3-S1-P1		○	ND	합	결함없음
	G3-S1-P2		○	ND	합	결함없음
	G3-S2-P3		○	ND	합	결함없음
	G3-S2-P4		○	ND	합	결함없음
	G3-S3-P5		○	ND	합	결함없음
	G3-S3-P6		○	ND	합	결함없음
	G3-S4-P7		○	ND	합	결함없음
	G3-S4-P8		○	ND	합	결함없음
	G3-S5-P9		○	ND	합	결함없음
	G3-S5-P10		○	ND	합	결함없음
	G3-S6-P11		○	ND	합	결함없음
	G3-S6-P12		○	ND	합	결함없음
	G3-S7-P13		○	ND	합	결함없음
	G3-S8-P14		○	ND	합	결함없음
	G3-S9-P15		○	ND	합	결함없음
	G3-S10-P16		○	ND	합	결함없음
	G3-S11-P17		○	ND	합	결함없음
	G4-S1-P1		○	ND	합	결함없음
	G4-S1-P2		○	ND	합	결함없음
	G5-S1-P1		○	ND	합	결함없음
	G5-S1-P2		○	ND	합	결함없음
	G6-S1-P1		○	ND	합	결함없음
	G6-S1-P2		○	ND	합	결함없음

※ 결함 - LF : Lack of Fusion(용접불량), IP : Incomplete(용입부족), S : Slag(슬래그혼입), Po : Porosity(기공)

<표 3.90> 맞대기 용접부 경간별 결함 내역(UT)(계속)

구분		하부플랜지				
		결함 유	결함 무	결함종류	합 · 부 판정	결함발생 현황
안 심 방 향	G1-S1-P1		○	ND	합	결함없음
	G1-S1-P2		○	ND	합	결함없음
	G1-S2-P3		○	ND	합	결함없음
	G1-S2-P4		○	ND	합	결함없음
	G1-S3-P5		○	ND	합	결함없음
	G1-S3-P6		○	ND	합	결함없음
	G1-S4-P7		○	ND	합	결함없음
	G1-S4-P8		○	ND	합	결함없음
	G1-S5-P9		○	ND	합	결함없음
	G1-S5-P10		○	ND	합	결함없음
	G1-S6-P11		○	ND	합	결함없음
	G1-S6-P12		○	ND	합	결함없음
	G1-S7-P13		○	ND	합	결함없음
	G1-S8-P14		○	ND	합	결함없음
	G1-S9-P15		○	ND	합	결함없음
	G1-S10-P16		○	ND	합	결함없음
	G1-S11-P17		○	ND	합	결함없음
	G2-S1-P1		○	ND	합	결함없음
	G2-S1-P2		○	ND	합	결함없음
	G2-S2-P3		○	ND	합	결함없음
	G2-S2-P4		○	ND	합	결함없음
	G2-S3-P5		○	ND	합	결함없음
	G2-S3-P6		○	ND	합	결함없음
	G2-S4-P7		○	ND	합	결함없음
	G2-S4-P8		○	ND	합	결함없음
	G2-S5-P9		○	ND	합	결함없음
	G2-S5-P10		○	ND	합	결함없음
	G2-S6-P11		○	ND	합	결함없음
	G2-S6-P12		○	ND	합	결함없음
	G2-S7-P13		○	ND	합	결함없음
	G2-S8-P14		○	ND	합	결함없음
	G2-S9-P15		○	ND	합	결함없음
	G2-S10-P16		○	ND	합	결함없음
	G2-S11-P17		○	ND	합	결함없음
	G3-S1-P1		○	ND	합	결함없음
	G3-S1-P2		○	ND	합	결함없음
	G3-S2-P3		○	ND	합	결함없음
	G3-S2-P4		○	ND	합	결함없음
	G3-S3-P5		○	ND	합	결함없음
	G3-S3-P6		○	ND	합	결함없음

※ 결함 - LF : Lack of Fusion(용합불량), IP : Incomplete(용입부족), S : Slag(슬래그혼입), Po : Porosity(기공)

<표 3.90> 맞대기 용접부 경간별 결함 내역(UT)(계속)

구분		하부플랜지				
		결함 유	결함 무	결함종류	합 · 부 판정	결함발생 현황
안심방향	G3-S4-P7		○	ND	합	결함없음
	G3-S4-P8		○	ND	합	결함없음
	G3-S5-P9		○	ND	합	결함없음
	G3-S5-P10		○	ND	합	결함없음
	G3-S6-P11		○	ND	합	결함없음
	G3-S6-P12		○	ND	합	결함없음
	G3-S7-P13		○	ND	합	결함없음
	G3-S8-P14		○	ND	합	결함없음
	G3-S9-P15		○	ND	합	결함없음
	G3-S10-P16		○	ND	합	결함없음
	G3-S11-P17		○	ND	합	결함없음
	G4-S1-P1		○	ND	합	결함없음
	G4-S1-P2		○	ND	합	결함없음
	G5-S1-P1		○	ND	합	결함없음
	G5-S1-P2		○	ND	합	결함없음
	G6-S1-P1		○	ND	합	결함없음
	G6-S1-P1		○	ND	합	결함없음

※ 결함 - LF : Lack of Fusion(용접불량), IP : Incomplete(용입부족), S : Slag(슬래그혼입), Po : Porosity(기공)

3.6.2 도막두께 측정

가) 시험 내용 및 평가 기준

1) 개요

강재에 있어서 도장의 상태 및 도막의 두께는 구조물의 내구성능을 판단하는 기준이 된다. 도장막의 부족은 강재의 부식을 촉진시키고 결과적으로 내구성능을 저하시키는 요인으로 작용한다. 본 측정은 강거더의 도막두께를 측정하여 현재의 도장상태를 확인하고 내구성능의 저하여부를 판단하고자 실시하였다.

① 시험장비

ELCOMETER

② 시험방법

도막두께는 도막두께 Gauge 를 사용하여 일정한 Standard 두께를 가진 필름에 교정한 후 강재에 기 도장된 부위의 두께를 측정하는 것이다.

Gauge 를 이용한 측정법은 다음과 같다.

- Wet Thickness Gauges

도료가 굳지 않은 상태에서 도장막 두께를 측정하는 방법으로 비교적 오차가 크고 도료의 종류에 따라 조금씩 방법이 달라지는 단점이 있다.

- Dry Film Thickness Gauges

도장막을 통과시킨 자력 또는 저항값 감소율을 측정하여 도장두께를 산출하는 방법이며, 접촉식으로 Probe를 도장막 표면에 접촉시키면 디지털 혹은 아날로그 방식으로 두께가 표시된다. 현재 가장 많이 사용되는 장비이다.

- Tooke Scratch Gauges

정해진 각도의 칼날로 도장막을 직선으로 그어 잘려진 면의 단면길이를 휴대용 현미경으로 도장막을 측정하는 방법이다.

③ 측정기준

일반적으로 강교에 사용되는 도장계열은 일반환경과 특수환경에 따라 다르게 시공되며 일반환경용에도 재래식 도장과 중방식 도장으로 구분되고 특수환경용 도장은 우레탄계마감 중방식 도장과 자연건조형 불소수지 마감 중방식 도장 등 다양한 재료를 이용한 도장이 실시되고 있다.

대상 구조물의 주요 구조부재인 거더 외부의 도장은 폴리우레탄계 내후성중방식, 내부는 에폭시계 마감으로 실시되었으며, 그 내용은 다음과 같다.

<표 3.91> 일반환경용 도장(중방식 마감)

구분	도장 계열	고정	도료명칭 또는 방법	도막두께 (μm)	도장횟수	비고
교 량 외 부	GEB	1차 표면처리		SSPC SP10		
		전처리 프리미어		무기질 아연말 샵프라이머	20	1
		2차 표면처리		SSPC SP10		
		공장 도장	제1중	무기질 아연말도료	75	1
			제2중	미스트 코트	60	1
			제3중	염화고무계 도료		1
		공장도장/ 현장도장	제4중	염화고무계 도료	60	1
		계		195		
교 량 내 부	GIB	1차 표면처리		SSPC SP10		
		전처리 프리미어		무기질 아연말 샵프라이머	20	1
		2차 표면처리		SSPC SP10		
		공장 도장	제1중	무기질 아연말도료	75	1
			제2중	미스트 코트	75	1
			제3중	역청질계 도료		1
		계		150		



<그림 3.21> 도막두께 측정

나) 시험결과 분석

도막두께 측정은 범물·안심방향 각각 거더 내부 6개소, 거더 외부 6개소에서 5 Spot씩 각 개소당 5회 반복 측정하였으며, 조사결과는 아래와 같다. 거더 내부의 도막두께는 범물방향 232~244 μm , 안심방향 236~244 μm 로 측정되었으며, 외부는 범물방향 276~291 μm , 안심방향 276~286 μm 로 측정되었다. 거더 내·외부 모두에서 기준 도막두께(내부 150 μm , 외부 195 μm) 이상의 두께를 확보하고 있는 상태이다.

<표 3.92> 도막두께 측정 결과

시험위치				Spot 평균값(μm)					평균 값 (μm)	판정기준 (μm)	평가	비고
				1	2	3	4	5				
범 물 방 향	거 더 내 부	S1	G1	246	234	245	230	225	236	150	만족	
			G2	236	248	229	239	250	240		만족	
		S3	G1	225	235	220	225	253	232		만족	
			G2	219	236	242	238	231	233		만족	
		S5	G1	235	248	277	228	233	244		만족	
			G2	251	240	253	223	215	236		만족	
	거 더 외 부	S2	G1	280	290	293	258	258	276	195	만족	
			G2	295	287	286	283	274	285		만족	
		S3	G1	285	288	281	300	275	286		만족	
			G2	288	293	286	285	291	289		만족	
		S5	G1	286	290	295	288	272	286		만족	
			G2	282	290	288	293	300	291		만족	
안 심 방 향	거 더 내 부	S1	G1	245	235	233	231	236	236	150	만족	
			G2	255	230	236	239	248	242		만족	
		S2	G1	245	232	230	232	249	238		만족	
			G2	212	201	297	254	257	244		만족	
		S4	G1	252	234	231	242	224	237		만족	
			G2	235	233	238	248	230	237		만족	
	거 더 외 부	S1	G1	256	271	289	294	293	281	195	만족	
			G2	255	283	284	288	293	281		만족	
		S2	G1	253	298	283	287	291	282		만족	
			G2	263	285	297	290	293	286		만족	
		S5	G1	219	291	293	294	281	276		만족	
			G2	258	293	290	292	297	286		만족	

다) 기 진단 결과와의 비교

<표 3.93> 기 진단 도막두께 측정 결과 비교

구분		2017년 진단	금회 진단	비고
범물방향	거더내부	226~335	232~244	
	거더외부	272~347	276~291	
안심방향	거더내부	219~290	236~244	
	거더외부	239~347	276~286	

기 진단결과와 비교한 결과, 측정위치에 따른 편차가 일부 존재하나 양호한 상태로 확인되며, 공용기간 증가에 따른 도막두께의 열화는 없는 것으로 판단되며, 거더 내·외부 모두에서 기준 도막두께 이상의 두께를 확보하고 있는 상태이다.

3.7 내구성 조사 결과 요약

3.7.1 금회 진단 내구성 조사 결과 요약

<표 3.94> 금회 진단 내구성 조사 결과 요약(범물방향)

시험명	시험부위		시험 결과			검토 의견
비파괴 강도 (MPa)	보정 코어강도		상부 30.5 하부 21.8~22.5			설계기준 대비 상부구조는 98.9~99.6%, 하부구조는 97.9~107.9%로 코어보정계수에 의해 일부 설계강도보다 하회하나 2%내외의 값으로 콘크리트 강도에는 문제가 없는 것으로 판단됨
	보정계수의 결정		반발경도법(0.895)			
	상부구조 (설계기준 : 27MPa)		26.7~26.9			
	하부구조 (설계기준 : 24MPa)		23.5~25.9			
탄산화 깊이 (mm)	상부구조	진행깊이	8.0~15.0			실측 피복두께 대비 탄산화 잔여 깊이가 10mm 이상으로 측정되어 향후 탄산화에 의한 부식이 발생할 가능성이 있는 'b'등급으로 평가됨
		잔여깊이	21.0~28.0			
	하부구조	진행깊이	7.0~15.0			
		잔여깊이	35.0~43.0			
철근탐사 (배근간격/ 피복두께) (mm)	상부구조	바닥판	주근	190~240	50~67	배근간격은 대체로 설계값과 일치하는 양호한 상태로 측정되었으며, 피복두께는 대체로 설계값을 만족하고 있으나 일부 구간의 경우 실측 피복이 다소 부족한 것으로 조사됨
			배력근	195~250	36~52	
	하부구조	교대	수직철근	247	48	
			수평철근	250	70	
		교각 (기둥)	수직철근	100~110	93~105	
			수평철근	300~300	50~60	
		교각 (코핑)	수직철근	146~300	45~96	
			수평철근	195~250	50~120	
염화물 함유량시험 (kg/m³)	상부구조		0.0453~0.0928			철근위치에서 'a'등급으로 평가되어 염화물에 의한 철근 부식이 발생할 우려가 없는 것으로 판단됨
	하부구조		0.0385~0.0950			
균열깊이 측정	상부구조	Cw=0.2mm	11.0			실측 피복두께 초과하지 않음
	하부구조	Cw=0.2mm	13.8			
초음파 탐상시험	거더 내부		57개소 양호			판정기준에 의거 불합격 결함은 조사되지 않았음
도막두께 측정 (µm)	거더 내부		217~239			전반적으로 기준 이상의 두께를 확보하고 있음
	거더 외부		286~291			

<표 3.95> 금회 진단 내구성 조사 결과요약(안심방향)

시험명	시험부위		시험 결과			검토 의견
비파괴 강도 (MPa)	보정 코어강도(하부)		상부 30.5 하부 21.8~22.5			설계기준 대비 상부구조는 99.3~100.0%, 하부구조는 100.0~104.6%로 코어보정계수에 의해 일부 설계강도보다 하회하나 1%내의 값으로 콘크리트 강도에는 문제가 없는 것으로 판단됨
	보정계수의 결정		반발경도법(0.895)			
	상부구조 (설계기준 : 27MPa)		26.8~27.0			
	하부구조 (설계기준 : 24MPa)		24.0~25.1			
탄산화 깊이 (mm)	상부구조	진행깊이	11.0~15.0			실측 피복두께 대비 탄산화 잔여 깊이가 10mm 이상으로 측정되어 향후 탄산화에 의한 부식이 발생할 가능성이 있는 'b'등급으로 평가됨
		잔여깊이	29.0~55.0			
	하부구조	진행깊이	13.0~19.0			
		잔여깊이	31.0~83.0			
철근탐사 (배근간격/ 피복두께) (mm)	상부 구조	바닥판	주근	115~248	40~90	배근간격은 대체로 설계값과 일치하는 양호한 상태로 측정되었으며, 피복두께는 대체로 설계값을 만족하고 있으나 일부 구간의 경우 실측 피복이 다소 부족한 것으로 조사됨
			배력근	195~250	40~70	
	하부 구조	교대	수직철근	227	44	
			수평철근	237	74	
		교각 (기둥)	수직철근	100~110	88~149	
			수평철근	152~250	80~128	
		교각 (코핑)	수직철근	150~300	60~77	
			수평철근	258~265	84~110	
염화물 함유량시험 (kg/m³)	상부구조		0.0385~0.0815			철근위치에서 'a'등급으로 평가되어 염화물에 의한 철근 부식이 발생할 우려가 없는 것으로 판단됨
	하부구조		0.0475~0.1109			
균열깊이 측정	상부구조	Cw=0.2mm	10.9			실측 피복두께 초과하지 않음
	하부구조	Cw=0.2mm	12.5			
초음파 탐상시험	거더 내부		57개소 양호			판정기준에 의거 불합격 결함은 조사되지 않았음
도막두께 측정 (μm)	거더 내부		214~238			전반적으로 기준 이상의 두께를 확보하고 있음
	거더 외부		287~292			

3.7.2 기 진단 및 정밀안전점검 내구성 조사 결과와의 비교

<표 3.96> 기 진단 및 정밀안전점검 내구성 조사 결과 비교(범물방향)

시험명	시험부위			2017년 진단			2021년 정밀		금회 진단		비고
비파괴 강도 (MPa)	보정 코어강도			상부 24.4 하부 21.7~23.1			-		-		추정식, 측정 위치에 따른 편차로 인해 정밀한 비교가 어려우나 전반적으로 강도상에는 문제가 없는 상태로 판단됨
	보정계수의 결정			-			-		초음파속도법 (0.893)		
	상부구조 (설계기준: 27MPa)			27.2~30.2			27.1~31.4		27.3~29.7		
	하부구조 (설계기준: 24MPa)			24.4~25.7			24.4~26.3		25.0~29.1		
탄산화 깊이 (mm)	상부구조	진행깊이		6.5~13.7		7.0		8.0~15.0		측정위치에 따른 편차가 일부 존재하나 급격한 진전은 없는 상태로 확인되며, 탄산화 진행으로 인한 철근부식의 영향은 없는 것으로 판단됨.	
		잔여깊이		51.2~83.3		45.0		21.0~28.0			
	하부구조	진행깊이		5.5~12.5		3.0		7.0~15.0			
		잔여깊이		54.2~79.8		56.0		35.0~43.0			
철근탐사 (배근간격/ 피복두께) (mm)	상부구조	바닥판	주근	105~263	54.0~76.0	-	-	190~240	50~67	배근간격은 측정위치에 따른 편차가 있으나 설계 도면과 유사하게 측정되어 철근배근 상의 문제는 없는 것으로 판단되며 피복두께는 기 진단 결과와 마찬가지로 일부구간에서 작거나 크게 시공된 것으로 확인됨	
			배력근	-	-	-	-	195~250	36~52		
	하부구조	교대	수직철근	153~295	85.6~109.8	-	-	247	48		
			수평철근	-	-	-	-	250	70		
		교각 (기둥)	수직철근	136~310	57.3~102.7	-	-	100~110	93~105		
			수평철근	-	-	-	-	300~300	50~60		
		교각 (코핑)	수직철근	-	-	-	-	146~300	45~96		
			수평철근	-	-	-	-	195~250	50~120		
염화물 함유량시험 (kg/m³)	상부구조			0.2308			-		0.0294~0.1041		측정위치에 따른 편차가 일부 존재하나 급격한 진전은 없으며, 염화물에 의한 철근부식의 영향은 없는 것으로 판단됨
	하부구조			0.0747			-		0.0362~0.1064		
균열깊이 (균열깊이/ 피복두께) (mm)	상부구조			-			-		11.0 / 40.0 (바닥판 폭 0.2mm)		측정위치에 따른 편차가 일부 존재하나 균열에 의한 철근부식의 영향은 없는 것으로 판단된다.
	하부구조			-			-		13.8 / 55.0 (교각 폭 0.2mm)		
초음파 탐상시험	거더 내부			72개소 양호			-		57개소 양호		전반적으로 양호함
도막두께 측정 (μm)	거더 내부			226~335			-		232~244		측정위치에 따른 편차가 일부 존재하나, 도막두께의 열화는 없는 것으로 판단됨
	거더 외부			272~347			-		276~291		

<표 3.97> 기 진단 및 정밀안전점검 내구성 조사 결과 비교(안심방향)

시험명	시험부위			2017년 진단		2021년 정밀		금회 진단		비고
비파괴 강도 (MPa)	보정 코어강도			상부 30.5 하부 21.8~22.5		-		-		추정식, 측정 위치에 따른 편차로 인해 정밀한 비교가 어려우나 전반적으로 강도상에는 문제가 없는 상태로 판단됨
	보정계수의 결정			-		-		반발경도법 (0.895)		
	상부구조 (설계기준: 27MPa)			27.2~30.0		28.9~30.5		26.8~27.0		
	하부구조 (설계기준: 24MPa)			24.2~26.0		24.6~27.1		24.0~25.1		
탄산화 깊이 (mm)	상부구조	진행깊이	10.5~12.8		6.0~8.0		11.0~15.0		측정위치에 따른 편차가 일부 존재하나 급격한 진전은 없는 상태로 확인되며, 탄산화 진행으로 인한 철근부식의 영향은 없는 것으로 판단됨.	
		잔여깊이	38.5~54.7		35.0~36.0		29.0~55.0			
	하부구조	진행깊이	10.5~17.5		7.0~9.0		13.0~19.0			
		잔여깊이	48.5~76.0		62.0~97.0		31.0~83.0			
철근탐사 (배근간격/ 피복두께) (mm)	상부 구조	바닥판	주근	115~253	50.6~56.4	-	-	195~250	40~70	배근간격은 측정위치에 따른 편차가 있으나 설계 도면과 유사하게 측정되어 철근배근 상의 문제는 없는 것으로 판단되며 피복두께는 기 진단 결과와 마찬가지로 일부구간에서 작거나 크게 시공된 것으로 확인됨
			배력근	-	-	-	-	227	44	
	하부 구조	교대	수직철근	154~295	89.0~112.4	-	-	237	74	
			수평철근	-	-	-	-	100~110	88~149	
		교각 (기둥)	수직철근	137~312	64.2~103.4	-	-	152~250	80~128	
			수평철근	-	-	-	-	150~300	60~77	
		교각 (코핑)	수직철근	-	-	-	-	150~300	60~77	
			수평철근	-	-	-	-	258~265	84~110	
염화물 함유량시험 (kg/m³)	상부구조			0.2308		-		0.0181~0.0634		측정위치에 따른 편차가 일부 존재하나 급격한 진전은 없으며, 염화물에 의한 철근부식의 영향은 없는 것으로 판단됨
	하부구조			0.0747		-		0.0362~0.0520		
균열깊이 (균열깊이/ 피복두께) (mm)	상부구조			56.2 / 57.1 (바닥판 폭 0.2mm)		-		10.9 / 70.0 (바닥판 폭 0.2mm)		측정위치에 따른 편차가 일부 존재하나 균열에 의한 철근부식의 영향은 없는 것으로 판단된다.
	하부구조			50.5 / 82.3 (교각 폭 0.2mm)		-		12.5 / 60.0 (교각 폭 0.2mm)		
초음파 탐상시험	거더 내부			80개소 양호		-		57개소 양호		전반적으로 양호함
도막두께 측정 (μm)	거더 내부			219~290		-		236~244		측정위치에 따른 편차가 일부 존재하나, 도막두께의 열화는 없는 것으로 판단됨
	거더 외부			239~347		-		276~286		

