제2편 시 설 물 편

1. 강매교

1.1 시설물 개요

1.2 자료수집 및 분석

1.3 현장조사

1.4 콘크리트 내구성조사

1.5 상태평가

1.6 종합평가 및 안전등급 지정

1.7 보수·보강 및 유지관리 방안

1.8 종합결론

1. 강매교

1.1 시설물의 개요

본 시설물은 경기도 고양시 덕양구 강매로 7(강매동)에 위치한 교량으로 총 연장 290.0m, 폭 8.0m로 시공되어 있다.

1.1.1 일반사항

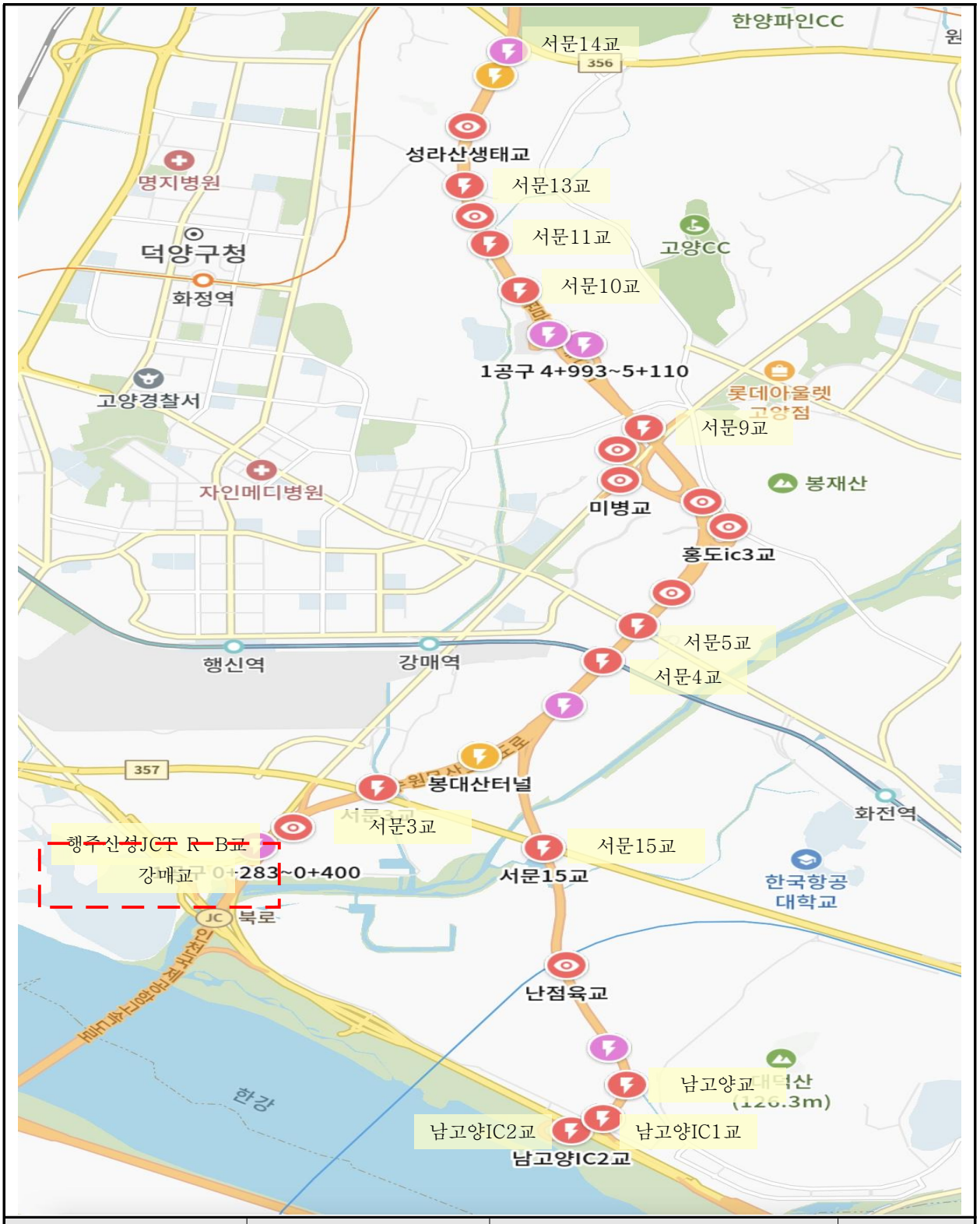
【표 1.1.1】 강매교 일반사항

구 분		내 용	구 분		내 용
시설물번호		BR2020-0000227	관리번호		-
시설물위치		경기도 고양시 덕양구 강매로 7 (강매동)	준공년월일		2020. 11. 06
시점이정		-	노 선 명		고속국도 17호선
제원	연장	L=290.0m (45+50+3@50+45=290.0m)			
	폭	B=8.0m, 1차로			
구조 형식	상부	Steel Box	기초 형식	교 대	강관말뚝기초
	하부	교대: 역T형, 교각: T형		교 각	복합말뚝기초
교량받침		포트받침	신축이음		강핑거죠인트
교차시설물		-	통과높이		-
부착시설내용		-	설계하중		DB-24/DL-24
시 공 자		지에스건설㈜	설 계 자		㈜다산컨설턴트
감 리 자		㈜동일기술공사	관리주체		서울문산고속도로주식회사

측면 전경

상부 전경

1.1.2 위치도 및 전경사진



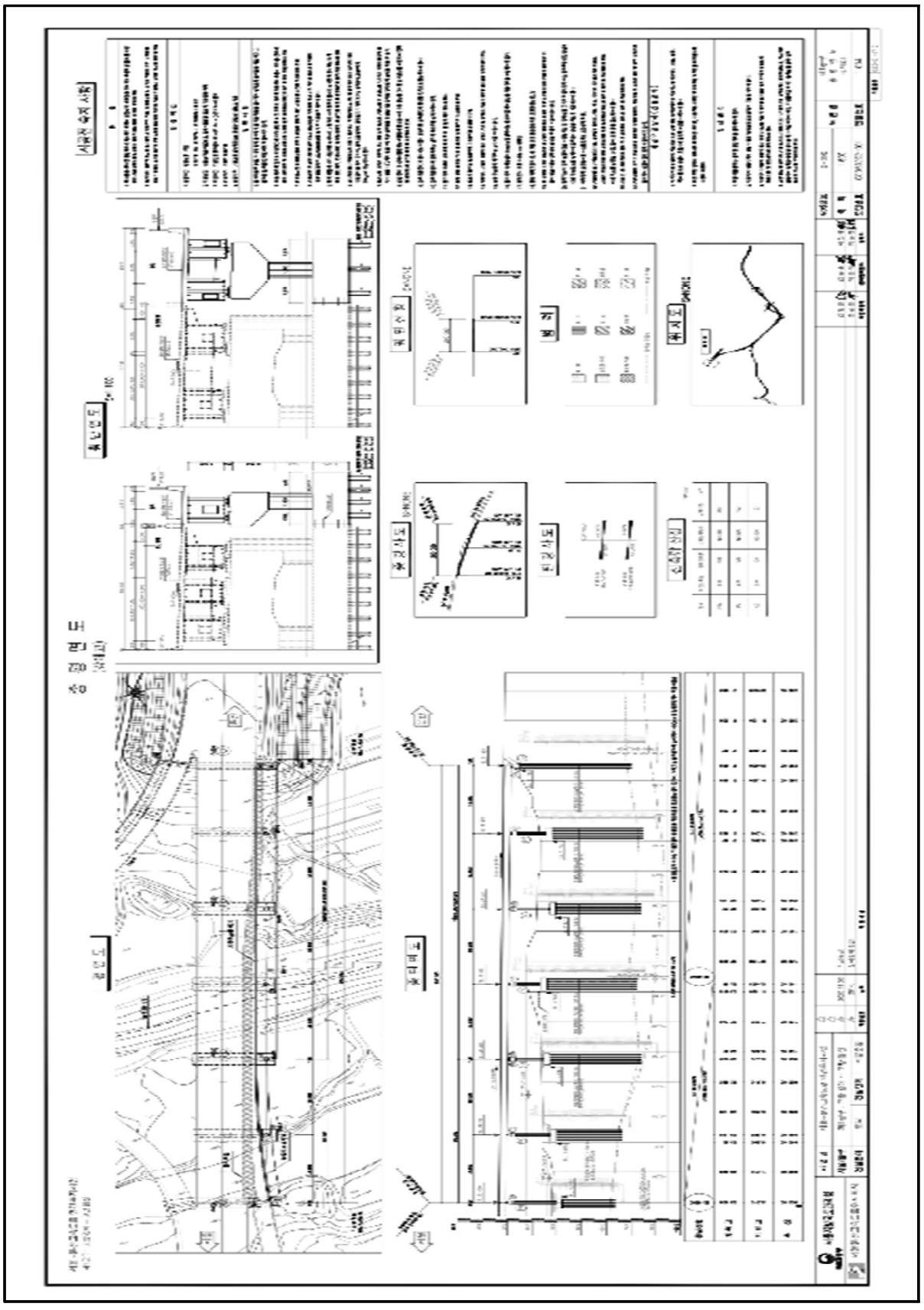
Span번호	조사방법 및 접근성	조사기간	비고
S1~S6	도보, 고소차	2022.08.22.~2022.12.11.	

【그림 1.1.1】 위치도

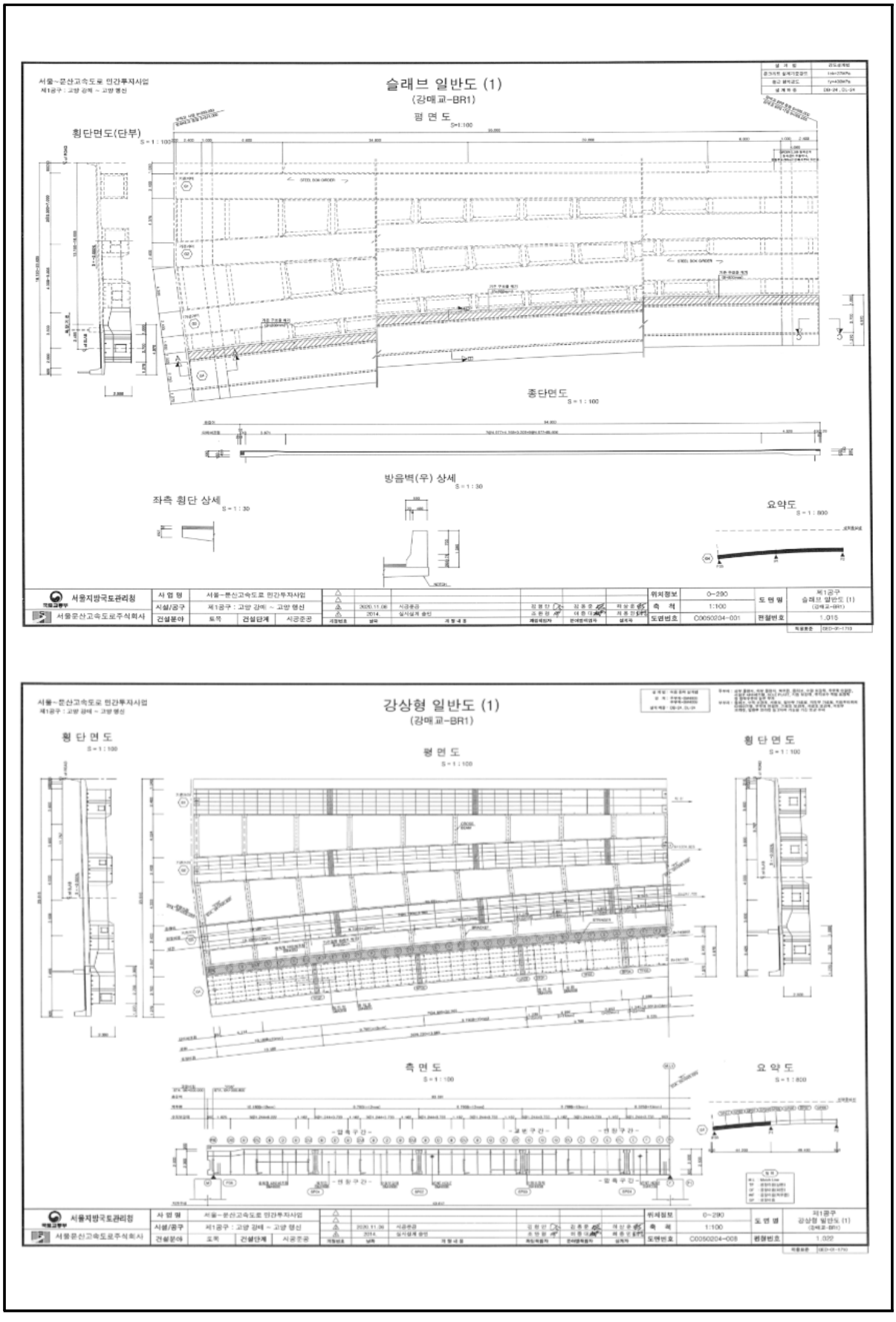
교면포장 전경	신축이음 전경
거더 전경	바닥판하면 전경
교대 전경	교각 전경

【그림 1.1.2】 부재별 현황

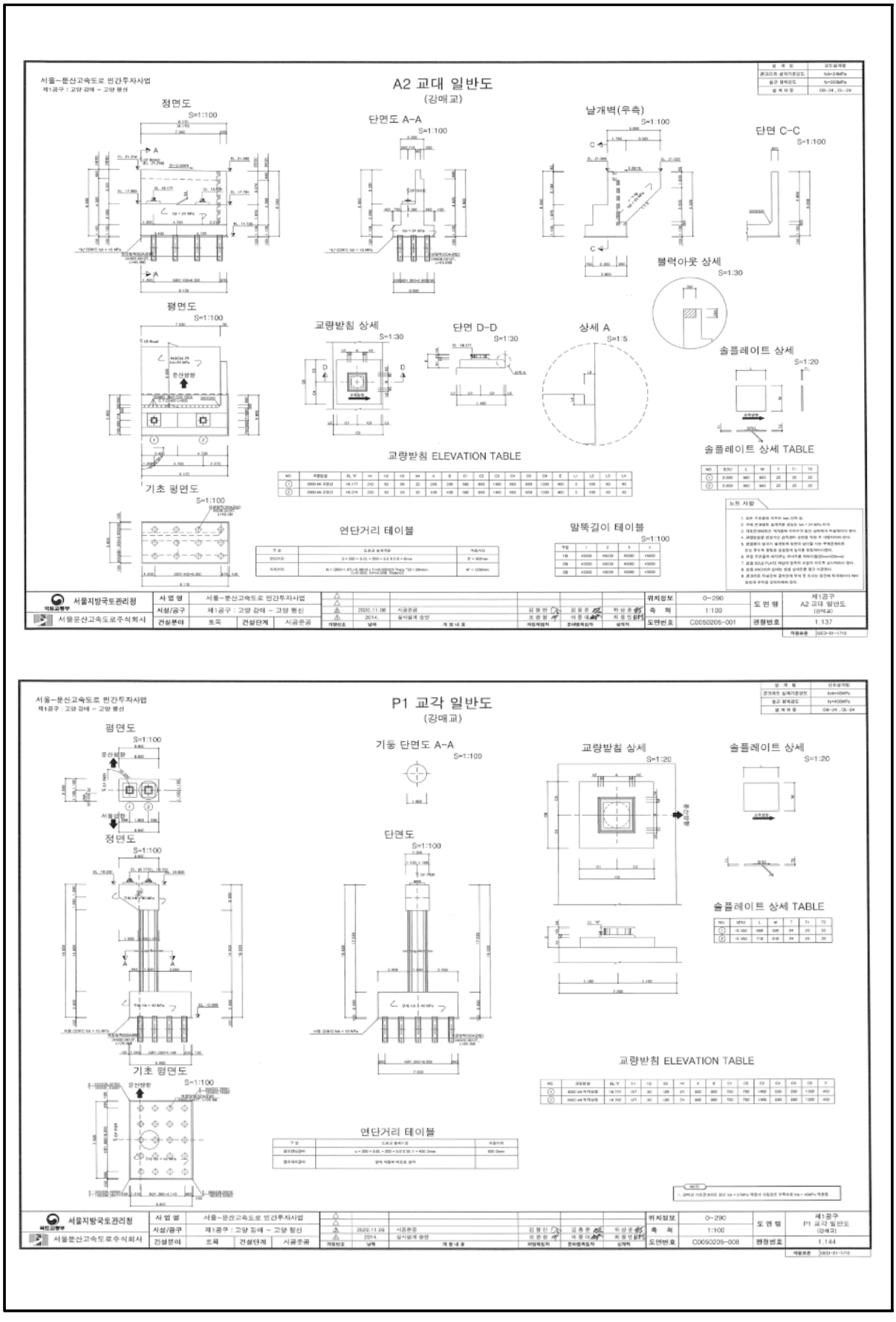
1.1.3 시설물 일반도



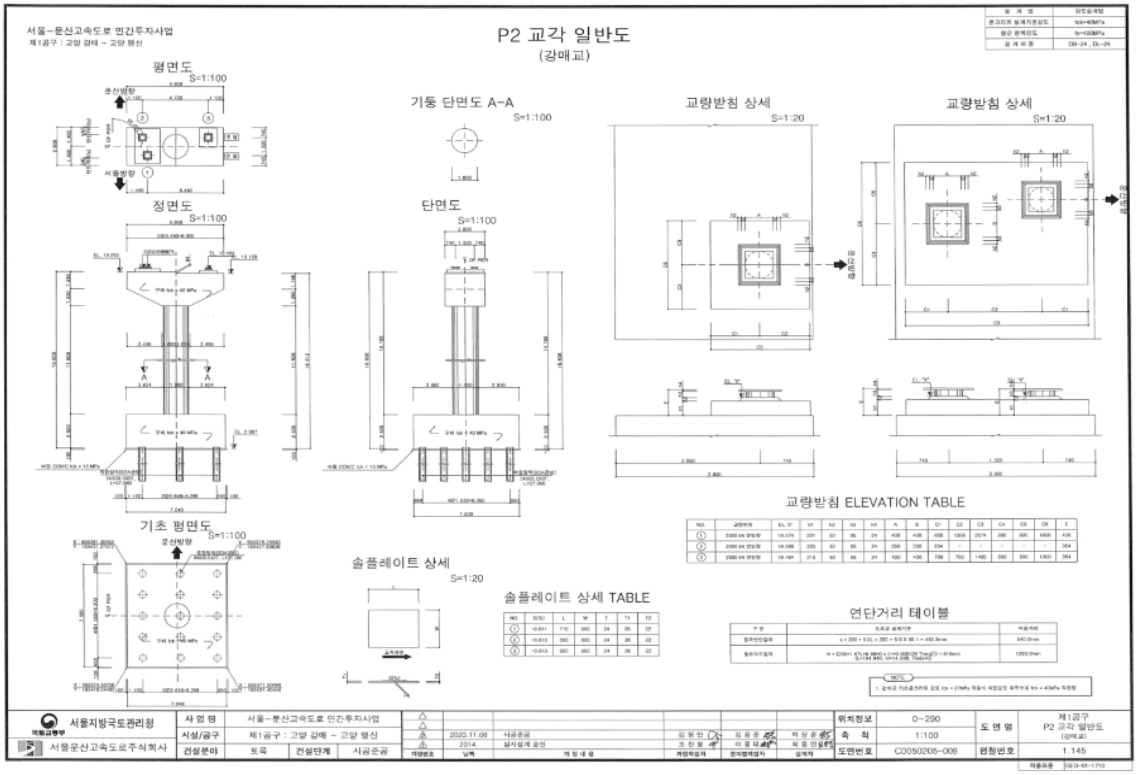
【그림 1.1.3】 평면 및 종단면도

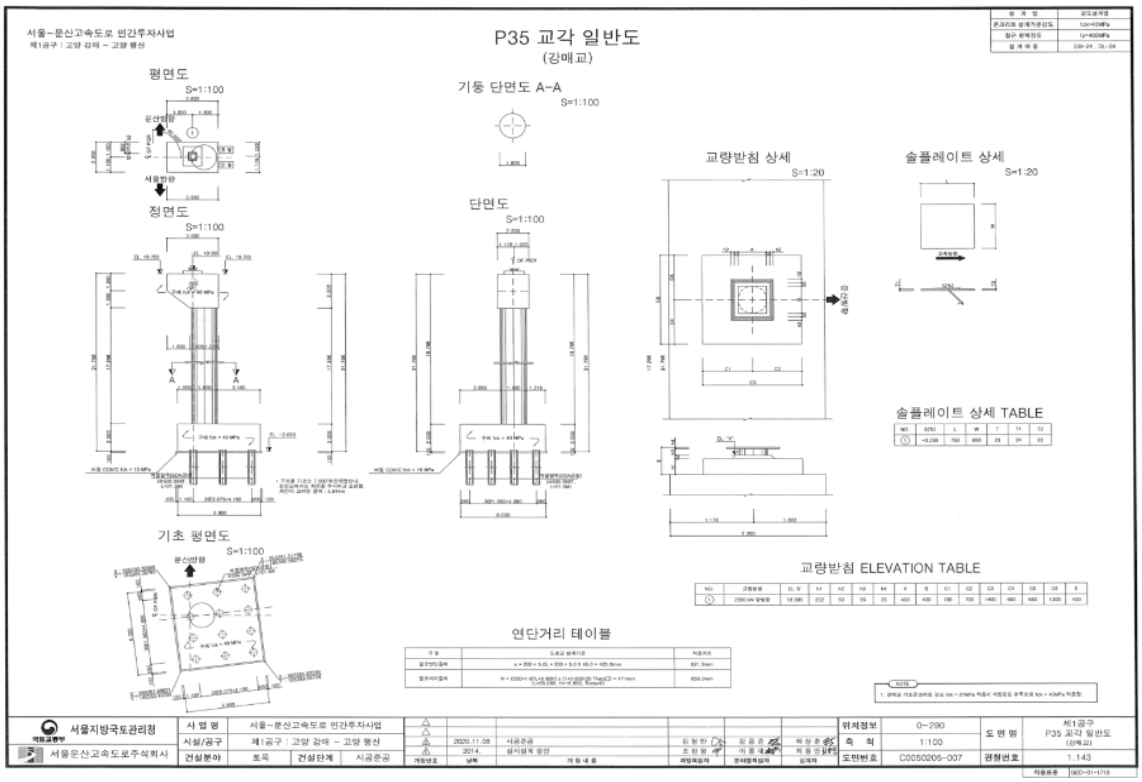


【그림 1.1.4】 바닥판하면 일반도, 강상형 일반도

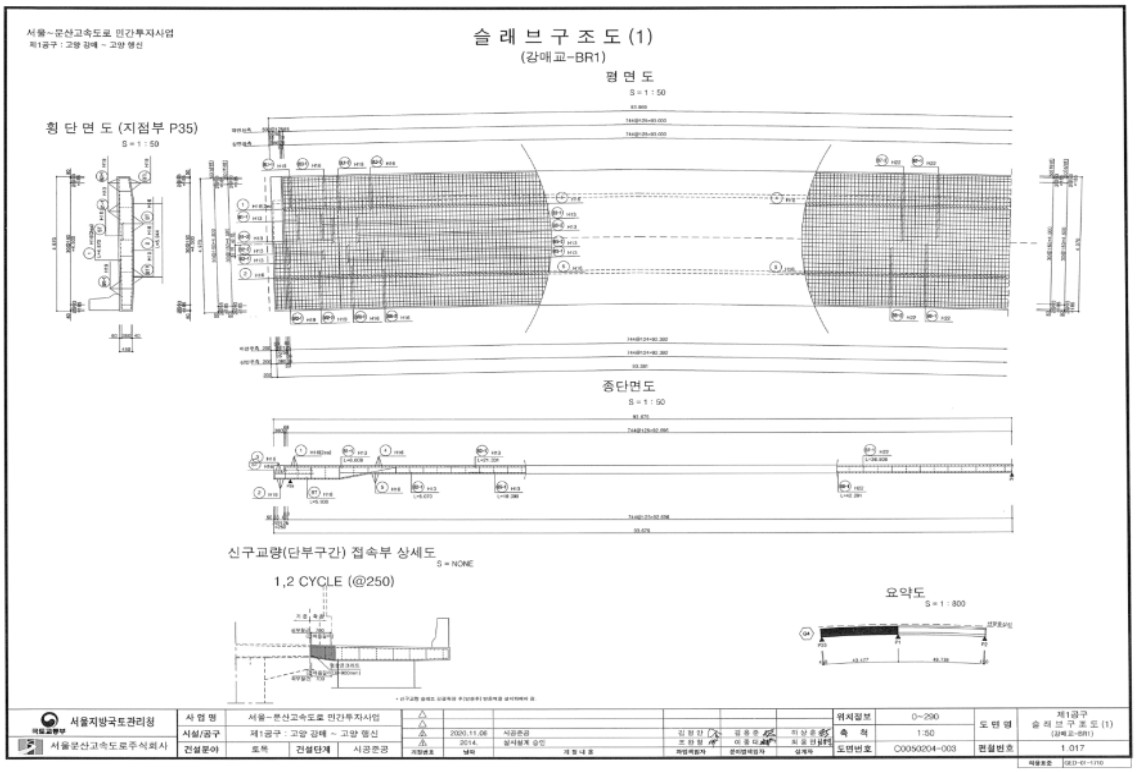


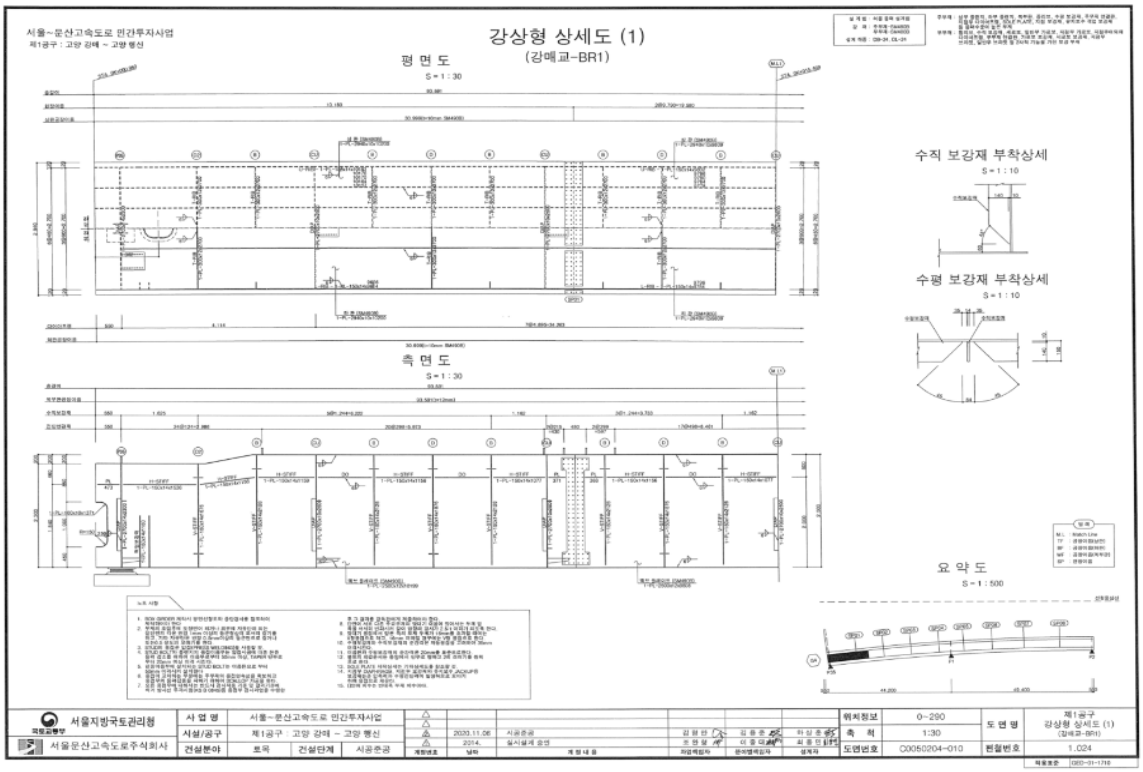
【그림 1.1.5】교대 일반도, 교각 일반도


P2 교각 일반도
(강매교)
평면도 S=1:100
기둥 단면도 A-A S=1:100
교량받침 상세 S=1:20
교량받침 상세 S=1:20
정면도 S=1:100
단면도 S=1:100
교량받침 ELEVATION TABLE
기초 평면도 S=1:100
솔플레이트 상세 S=1:20
솔플레이트 상세 TABLE
연단거리 테이블
서울지방국토관리청
서울문산고속도로주식회사
사 업 명 서울-문산고속도로 민간투자사업
시설/공구 제1공구 : 고양 강매 ~ 고양 행신
건설분야 토목 건설단계 시공준공
위치정보 0~290
축 척 1:100
도면번호 C0050205-009
도 면 명 제1공구 P2 교각 일반도 (강매교)
편철번호 1.145

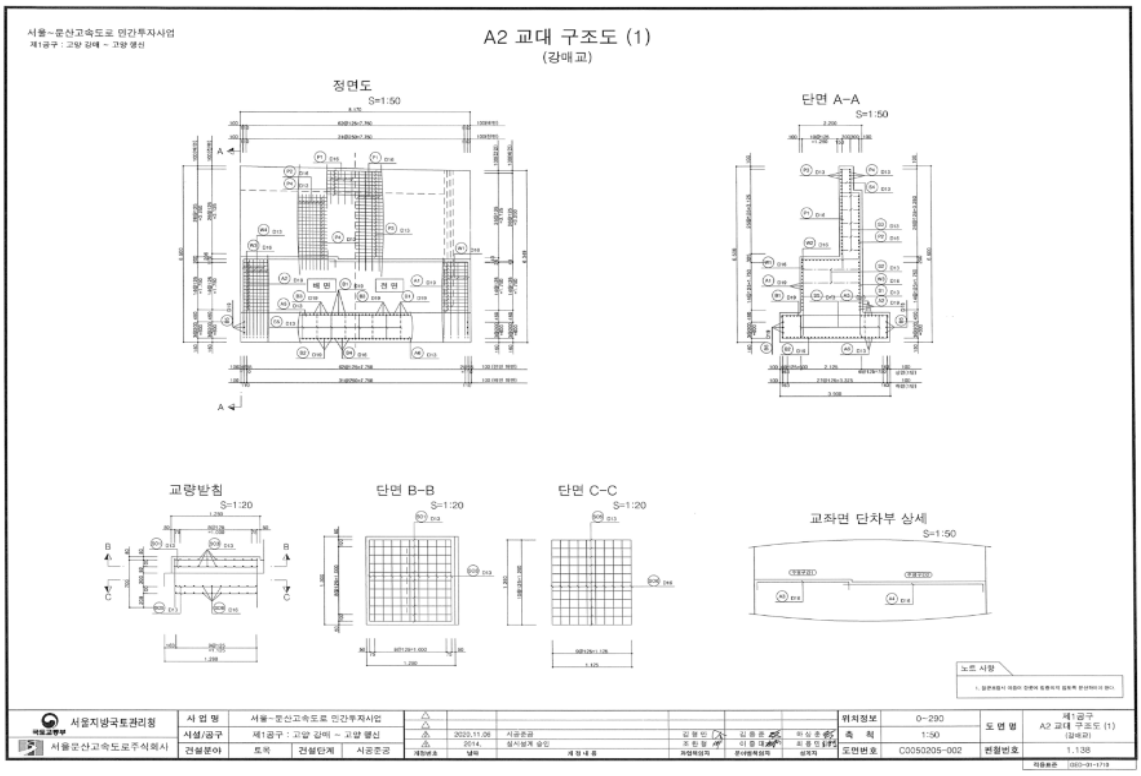

P35 교각 일반도
(강매교)
평면도 S=1:100
기둥 단면도 A-A S=1:100
교량받침 상세 S=1:20
솔플레이트 상세 S=1:20
단면도 S=1:100
정면도 S=1:100
솔플레이트 상세 TABLE
기초 평면도 S=1:100
교량받침 ELEVATION TABLE
연단거리 테이블
서울지방국토관리청
서울문산고속도로주식회사
사 업 명 서울-문산고속도로 민간투자사업
시설/공구 제1공구 : 고양 강매 ~ 고양 행신
건설분야 토목 건설단계 시공준공
위치정보 0~290
축 척 1:100
도면번호 C0050205-007
도 면 명 제1공구 P35 교각 일반도 (강매교)
편철번호 1.143

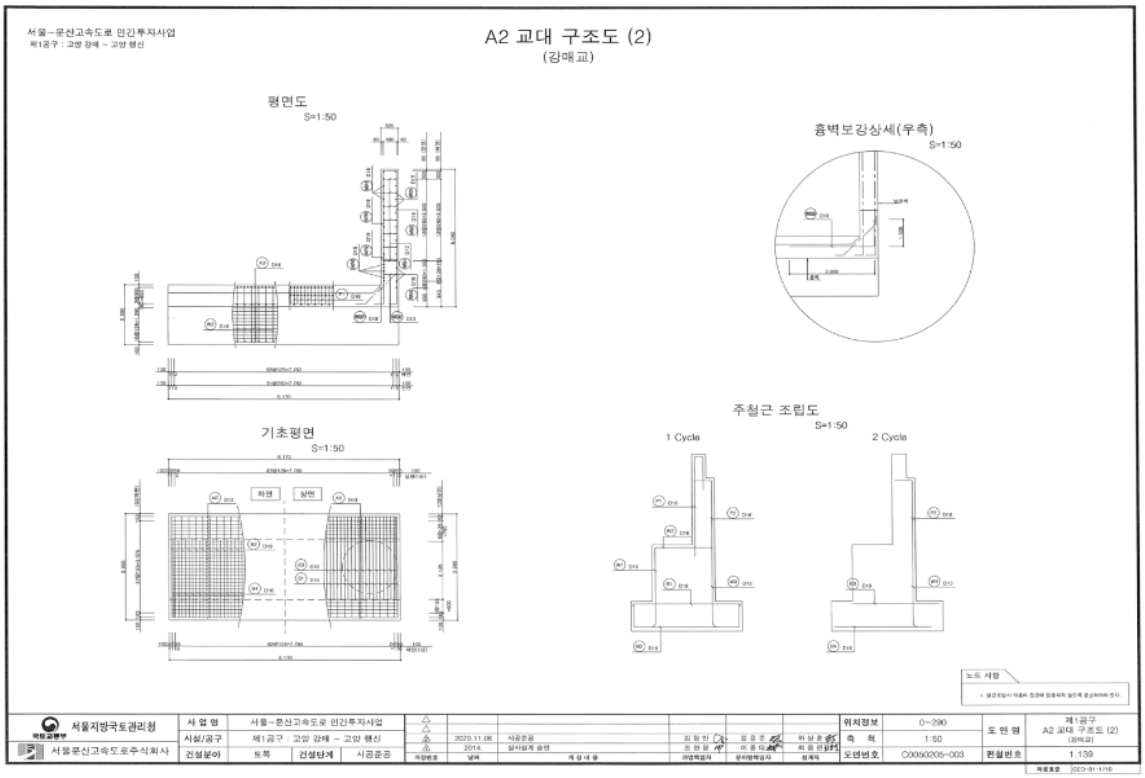
【그림 1.1.6】 교각 일반도



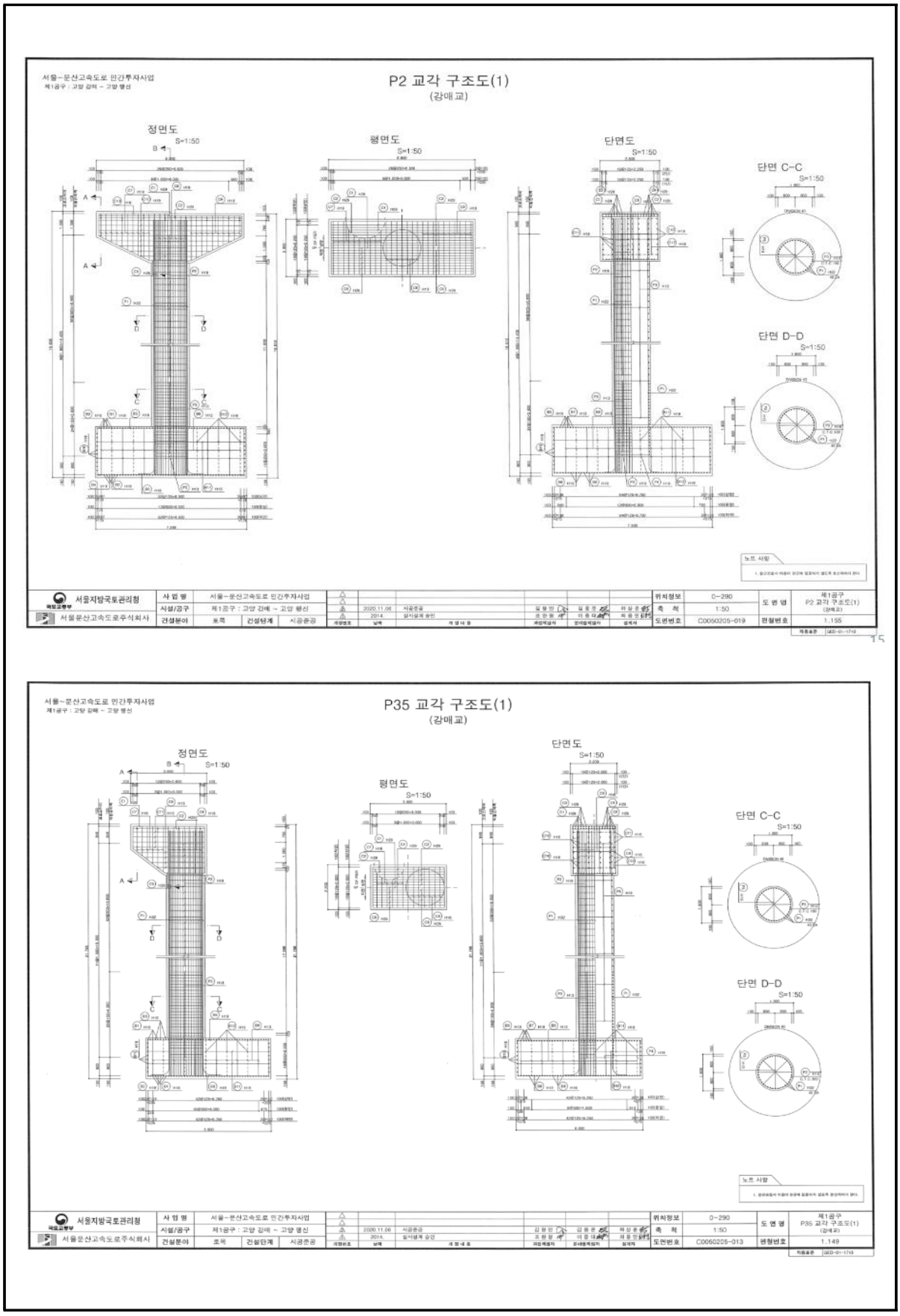


【그림 1.1.7】 바닥판하면 구조도, 강상형 상세도


서울~문산고속도로 민간투자사업
제1공구 : 고양 강매 ~ 고양 행신
A2 교대 구조도 (1)
(강매교)
정면도
S=1:50
단면 A-A
S=1:50
교량받침
S=1:20
단면 B-B
S=1:20
단면 C-C
S=1:20
교좌면 단차부 상세
S=1:50
노트 사항
서울지방국토관리청
서울문산고속도로주식회사
사 업 명 서울~문산고속도로 민간투자사업
시설/공구 제1공구 : 고양 강매 ~ 고양 행신
건설분야 토목 건설단계 시공준공
위치정보 0~290
측 척 1:50
도면번호 C0050205-002
도 면 명 제1공구 A2 교대 구조도 (1) (강매교)
편철번호 1.138


서울~문산고속도로 민간투자사업
제1공구 : 고양 강매 ~ 고양 행신
A2 교대 구조도 (2)
(강매교)
평면도
S=1:50
흉벽보강상세(우측)
S=1:50
기초평면
S=1:50
주철근 조립도
S=1:50
1 Cycle
2 Cycle
노트 사항
서울지방국토관리청
서울문산고속도로주식회사
사 업 명 서울~문산고속도로 민간투자사업
시설/공구 제1공구 : 고양 강매 ~ 고양 행신
건설분야 토목 건설단계 시공준공
위치정보 0~290
측 척 1:50
도면번호 C0050205-003
도 면 명 제1공구 A2 교대 구조도 (2) (강매교)
편철번호 1.139

【그림 1.1.8】교대 구조도


서울~문산고속도로 민간투자사업
제1공구 : 고양 강매 ~ 고양 행신
P2 교각 구조도(1)
(강매교)
정면도
S=1:50
평면도
S=1:50
단면도
S=1:50
단면 C-C
S=1:50
단면 D-D
S=1:50
노트 사항
서울지방국토관리청
서울문산고속도로주식회사
사 업 명
서울~문산고속도로 민간투자사업
시설/공구
제1공구 : 고양 강매 ~ 고양 행신
건설분야
토목
건설단계
시공준공
위치정보
0~290
측 척
1:50
도면번호
C0050205-019
도 면 명
제1공구
P2 교각 구조도(1)
(강매교)
편철번호
1.155
서울~문산고속도로 민간투자사업
제1공구 : 고양 강매 ~ 고양 행신
P35 교각 구조도(1)
(강매교)
정면도
S=1:50
평면도
S=1:50
단면도
S=1:50
단면 C-C
S=1:50
단면 D-D
S=1:50
노트 사항
서울지방국토관리청
서울문산고속도로주식회사
사 업 명
서울~문산고속도로 민간투자사업
시설/공구
제1공구 : 고양 강매 ~ 고양 행신
건설분야
토목
건설단계
시공준공
위치정보
0~290
측 척
1:50
도면번호
C0050205-013
도 면 명
제1공구
P35 교각 구조도(1)
(강매교)
편철번호
1.149

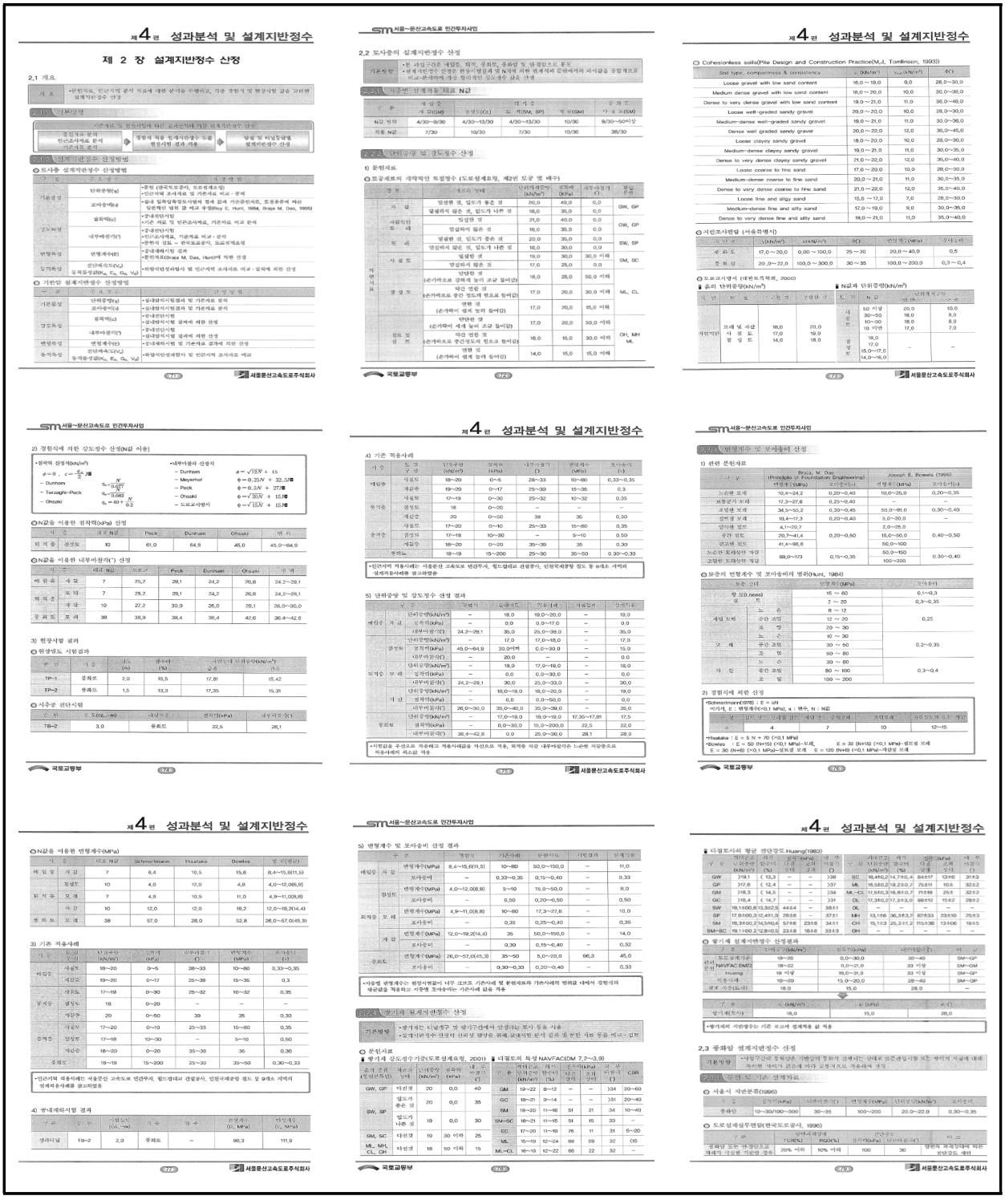
【그림 1.1.9】 교각 구조도

1.2 자료수집 및 분석

본 과업대상 구조물의 건설당시 주요 현황을 파악하기 위해 “서울~문산고속도로 민간투자사업”의 설계 및 준공도서 등을 검토하여 주요 현황을 요약하여 수록하였다.

1.2.1 설계자료 검토

가. 지형 및 지질



서울~문산고속도로 민간투자사업

○ 한국지반공학회 학술발표회 자료

구분		단위중량(kN/m³)	점착력(kPa)	내부마찰각(°)	비고
사면안정 학술발표회	1996	21	30	35	-
	2001	20	30	35	-
	2003	19,5	20	36	사암, 셰일 등
		20	10	30	편암
학술발표회	2003	21	30	35	편마암
범위		19,5~21	10~30	30~36	-

○ 기존 적용사례

구분	단위중량(kN/m³)	점착력(kPa)	내부마찰각(°)	변형계수(MPa)	포아송비
풍화암	20~22	28~50	30~33	50~350	0,30~0,31

•인근지역 적용사례는 서울문산 고속도로 민간투자, 월드컵대교 건설공사, 인천국제공항 철도 등 9개소 지역의 설계적용사례를 참고하였음

○ 현장시험결과

공번	점착력(kPa)	내부마찰각(°)	변형계수(MPa)
TB-3	31,1	31,4	156,1

2.3.2 풍화암 설계지반정수 산정

○ 단위중량 및 포아송비

구분	경험식	문헌자료	적용사례	시험 결과	설계적용
단위중량(kN/m³)	-	19,5~22,0	20,0~22,0	-	20,0
포아송비(ν)	-	0,20~0,45	0,30~0,31	-	0,30

○ 전단강도 및 변형계수

구분	경험식	문헌자료	적용사례	시험 결과	설계적용
점착력(kPa)	-	10,0~300	20~50	31,1	30,0
내부마찰각(°)	〉39,5	30,0~36,0	30~33	31,4	31,0
변형계수(MPa)	-	200	50,0~350,0	156,1	150,0

•풍화암의 단위중량 및 포아송비는 문헌자료 및 기존사례의 평균값 적용
•풍화암의 강도정수는 시추공 전단시험 값, 변형계수는 공내재하시험 값 적용

국토교통부 80

제4편 성과분석 및 설계지반정수

2.4 기반암 설계지반정수 산정

기본방향	•기반암의 설계지반정수는 기표지질조사시 선정된 구조구 및 구조물 위치에 대한 특성을 고려하여 산정 •전 구간에 분포하는 암종이 편마암류로 분류되어 지반특성에 따른 구조물별로 선정

2.4.1 문헌 및 기존자료 분석

1) 관련문헌자료

○ 도로설계 실무편람에 제시된 강도정수

암석종류(강도)	암반파쇄상태 (NX 규격 시추조사시)		암반의 강도정수	
	T.C.R(%)	R.Q.D(%)	φ (°)	C (kPa)
풍화암 또는 연·경암으로 파쇄가 극심한 경우	20% 이하	10% 이하	30˚	100
강한 풍화암으로서 파쇄가 거의 없는 경우와 대부분의 연·경암	20~30%	10~25%	33˚	130
	40~50%	25~35%	35˚	150
	70% 이상	40~50%	40˚	200

○ 서울시 기준에 의한 지반정수 산정

지반별	단위중량 γt (kN/m³)	내부마찰각 φ (°)	변형계수 E_s (MPa)	포아송비 ν
연암	23~25	30~40	200~400	0,25~0,30
보통암	24~26	35~40	400~1,000	0,25
경암	25~27	35~45	1,000~4,000	0,20

2) 기존 적용사례

구분		단위중량(kN/m³)	점착력(kPa)	내부마찰각(°)	변형계수(MPa)	포아송비
터널구간	Ⅰ등급	27	4,200	44~45	18,000	0,21
	Ⅱ등급	26	3,500	41~42	13,000~15,000	0,22
	Ⅲ등급	25	2,000~2,200	37	4,000~6,000	0,24
	Ⅳ등급	24	800~900	34	1,000	0,25
	Ⅴ등급	23	400	33	500	0,26

•인근지역 적용사례는 서울문산 고속도로 민간투자, 월드컵대교 건설공사, 인천국제공항 철도 등 9개소 지역의 설계적용사례를 참고하였음

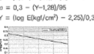
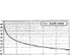
81 서울문산고속도로주식회사

서울~문산고속도로 민간투자사업

2.4.2 경험식에 의한 검토

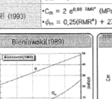
○ 제안자별 경험식

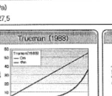
▮ 단위중량 및 포아송비

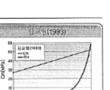
구분	Tsuchiya (1984)	김교원 (1993)
산정방법	•추정식, 기존사례 등을 이용하여 단위중량과 포아송비를 산정	
산정식	γ_t (kN/m³) = [2.0+(Y-1.28)/14.3] × 10 υ = 0.3 − (Y-1.28)/95 여기서, Y = (log E(kgf/cm²) − 2.25)/0.35 	υ = −0.17 Ln(RMR')+0.9 

▮ 점착력 및 내부마찰각

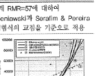
점착력 경험식	관계경험식
•Bieniawski (1989)	•$C_m = -0.051 + 0.008R - 3.346\times10^{-5}RMR^2$ •$\phi_m = -0.086 + 0.7891RMR - 0.0031\ RMR^2$
•Trueman (1988)	•$C_m = 0.25\ e^{0.05\ RMR}$ (Mpa) •$\phi_m = 0.5RMR + 5$
•김교원 (1993)	•$C_m = 2\ e^{0.08\ RMR^*}$ (MPa) •$\phi_m = 0.25(RMR^*) + 27.5$







▮ 변형계수

변형계수 경험식	관계경험식	적용내용
•Bieniawski (1978)	E_m = 2RMR−100(GPa) ; RMR > 57	•경계 RMR=57에 대하여 Bieniawski과 Serafim & Pereira 경험식의 교점을 기준으로 적용
•Serafim & Pereira (1983)	$E_m = 10^{(RMR-10)/40}$(GPa) ; RMR ≤ 57	
•김교원 (1993)	$E_m = 3\ e^{0.07RMR^*}$(GPa) − RMR* : 총RMR에서 지하수 상태 및 절리방향 보정을 제외	
•Aydan (1997)	$E_m = 0.0097\ RMR^{3.54}$(MPa)	
•Mohammad (1997)	E_m = 0.562 RMR + 0.183 (GPa)	

국토교통부 82

제4편 성과분석 및 설계지반정수

○ 경험식에 의한 산정결과

▮ 단위중량 및 포아송비

구분		대표RMR	단위중량(kN/m³) Tsuchiya (1984)	단위중량(kN/m³) 김교원 (1993)	포아송비(ν) Tsuchiya (1984)	포아송비(ν) 김교원 (1993)
터널구간	Ⅰ등급	81	26,3	-	0,21	0,15
	Ⅱ등급	64	25,5	-	0,22	0,19
	Ⅲ등급	53	24,8	-	0,23	0,22
	Ⅳ등급	36	23,8	-	0,24	0,29
	Ⅴ등급	10	22,1	-	0,27	0,49

▮ 점착력 및 내부마찰각

구분		대표RMR	점착력(kPa) Bieniawski (1989)	Truman (1988)	김교원 (1993)	내부마찰각(φ) Bieniawski (1989)	Truman (1988)	김교원 (1993)
터널구간	Ⅰ등급	81	377	14,349	14,098	43	46	48
	Ⅱ등급	64	324	6,133	3,618	38	37	44
	Ⅲ등급	53	279	3,539	1,501	33	32	41
	Ⅳ등급	36	194	1,512	385	24	23	37
	Ⅴ등급	10	26	412	48	7	10	30

▮ 변형계수

구분		대표RMR	변형계수(MPa) Bieniawski(1978) & Saratim & Pereira(1983)	김교원(1993)	Aydan(1977)
터널구간	Ⅰ등급	81	65,000	93,300	55,300
	Ⅱ등급	64	28,000	28,300	24,000
	Ⅲ등급	53	11,800	13,100	12,300
	Ⅳ등급	36	4,400	3,900	3,100
	Ⅴ등급	10	1,000	600	-

2.4.3 현장 및 실내시험 결과 검토

○ 공내재하시험 결과

구분	공번	시험심도 (GL.−m)	지층	암종	RMR	변형계수 (D, MPa)	탄성계수 (E, MPa)
터널구간	TB-2	11,0	연암	화강암질 편마암	Ⅳ	980,3	1,166,2
	TB-3	17,0	연암	화강암질 편마암	Ⅳ	598,9	908,3

83 서울문산고속도로주식회사

서울~문산고속도로 민간투자사업

○ 실내시험 결과

구분	공번	심도 (m)	지층	RMR	단위중량 (kN/m³)	탄성파속도(m/s) P파	S파	일축강도 (MPa)	탄성계수 (MPa)	포아송비
터널구간	HTB-1	16,3~16,4	연암	Ⅳ	26,65	2,832	1,511	47,10	50,759	0,19
	TB-1	23,2~23,4	경암	Ⅲ	27,32	3,215	1,802	42,24	53,119	0,21
	TB-2	13,1~13,3	경암	Ⅲ	27,44	3,012	1,495	73,50	70,884	0,18
	TB-3	21,6~21,8	경암	Ⅲ	28,93	3,067	1,732	73,46	68,416	0,18
	TB-4	20,9~21,1	경암	Ⅲ	27,08	3,831	1,855	100,39	79,951	0,16
	TB-5	18,8~19,0	경암	Ⅲ	27,08	2,724	1,256	69,82	63,800	0,19
	TB-6	8,8~9,0	연암	Ⅳ	26,90	2,688	1,305	97,85	82,344	0,16
	TB-7	21,2~21,4	경암	Ⅲ	27,14	3,412	1,631	57,39	52,647	0,21

2.4.4 설계지반정수 산정결과

○ 단위중량 및 포아송비

구분	지층	단위중량(kN/m³) 적용사례	경험식	시험결과	적용	포아송비(ν) 적용사례	경험식	시험결과	적용
터널구간	Ⅰ등급	27	26,3	-	27,0	0,21	0,15~0,21	-	0,21
	Ⅱ등급	26	25,5	-	26,0	0,22	0,19~0,22	-	0,22
	Ⅲ등급	25	24,8	26,65~26,90	25,0	0,24	0,22~0,23	0,16~0,19	0,24
	Ⅳ등급	24	23,8	27,08~28,93	24,0	0,25	0,24~0,29	0,16~0,21	0,25
	Ⅴ등급	23	22,1	-	23,0	0,26	0,27~0,49	-	0,26

•단위중량 시험값은 편차가 크므로 적용사례값을 적용
•포아송비 경험식은 편차가 크고 실내시험값은 과대평가된 경향으로 보이므로 적용사례의 최소값을 안전측으로 적용

○ 점착력 및 내부마찰각

구분	지층	점착력(kPa) 적용사례	경험식	적용	내부마찰각(φ) 적용사례	경험식	적용
터널구간	Ⅰ등급	4,200	375~14,349	4,200	44~45	43~48	44
	Ⅱ등급	3,500	324~6,133	3,500	41~42	37~44	41
	Ⅲ등급	2,000~2,200	279~3,539	2,000	37	32~41	37
	Ⅳ등급	800~900	194~1,512	800	34	23~37	34
	Ⅴ등급	400	26~412	400	33	7~30	33

•경험식에 의한 강도정수 값은 편차가 크므로, 안전측으로 적용사례의 최소값을 적용

국토교통부 84

제4편 성과분석 및 설계지반정수

○ 변형계수

구분	지층	변형계수(MPa) 적용사례	경험식	시험결과	적용
터널구간	Ⅰ등급	18,000	55,300~93,300	-	18,000
	Ⅱ등급	13,000~15,000	24,000~28,300	-	13,000
	Ⅲ등급	4,000~6,000	11,800~13,100	-	4,000
	Ⅳ등급	1,000	3,100~4,400	599~980	1,000
	Ⅴ등급	500	600~1,000	-	500

•변형계수는 경험식의 편차가 크므로 시험값의 평균값 또는 적용사례의 최소값을 안전측으로 적용

2.5 불연속체 설계지반정수 산정

•암반비탈면은 주로 불연속면을 따라 거동하게 되는데 이러한 불연속면의 전단강도는 암반의 전단강도와는 달리 대상 비탈면의 불연속면 형상, 거칠기(Roughness), 충전물(Filling material), 연장성(Persistency) 등에 의해 좌우됨
•설계강도정수 산정은 시추코어에 대한 절리면 전단시험 및 암석시험, 지표지질조사(암반의 불연속면 특성) 및 기존문헌자료 등을 비교 검토하여 암반 절리면에 대한 강도정수 산정

2.5.1 문헌자료

○ 여러 암석에 대한 기본마찰각 (Barton, 1973)

암석명	기본마찰각(ϕ_b)	암석명	기본마찰각(ϕ_b)
각섬암	32	화강암 (조립질)	31~35
현무암	31~38	석회암	33~40
역암	35	반암	31
백악	30	사암	25~35
백운암	27~31	셰일	27
편마암 (편암질)	23~29	미사암	27~31
화강암 (세립질)	29~35	점판암	25~30

주) 작은 값은 일반적으로 젖은 암석표면에 대해 시험하여 얻은 것임

○ Rock Slope Engineering, E.Hoek & j.w.Bray

암석명			내부마찰각(°)	점착력(MPa)	비고
점착력이 없는 물질	발파/개채 암석	현무암 백악 화강암 석회암 사암 셰일	40,0 ~ 50,0 30,0 ~ 40,0 45,0 ~ 50,0 35,0 ~ 40,0 35,0 ~ 45,0 30,0 ~ 35,0	-	-
점착력이 있는 물질	암석	견고한 화성암 변성암 견고한 퇴적암 연약한 퇴적암	35,0 ~ 45,0 30,0 ~ 40,0 35,0 ~ 45,0 25,0 ~ 35,0	35,7 ~ 56,1 20,4 ~ 40,8 10,2 ~ 30,6 1,0 ~ 20,4	(화강암, 현무암, 반암) (규암, 편마암, 점판암) (석회암, 백운석, 사암) (사암, 석탄, 백악, 셰일)

85 서울문산고속도로주식회사

서울~문산고속도로 민간투자사업

○ 충전물을 포함하고 있는 불연속면의 전단강도

암석명	설명	최대강도 c'(kPa)	최대강도 φ (°)	잔류강도 c'(kPa)	잔류강도 φ (°)	시험자
현무암	점토화된 현무암질 각력암, 점토에서 현무암까지의 함유량 변화가 큼	240,0	42,0	-	-	Ruiz, Camargo, Midea &Nieble [109]
벤토나이트	백악내의 벤토나이트층 얇은 층상 삼축시험	15,0 90,0~120,0 60,0~100,0	7,5 12,0~17,0 9,0~13,0	-	-	Link[110] Sinclair & Brooker[111]
벤토나이트질 셰일	삼축시험 직접전단시험	0,0~270,0	8,5~29,0	30,0	8,5	Sinclair & Brooker[111]
점토	과압밀, 미끄러짐면, 절리 및 소규모 전단면	0,0~180,0	12,0~18,5	0,0~3,0	10,5~16,0	Skempton & Petley[112]
점토셰일	삼축시험	60,0	32,0	-	-	Sinclair & Brooker[111]
점토셰일	성층면	-	-	0,0	19,0~25,0	Leussink & Muller-Kirchenbauer[113]
석탄층암석	점토 분쇄암층, 두께 1,0~2,5cm	11,0~13,0	16,0	0,0	11,0~11,5	Stimpson & Walton[114]
백운석	변질된 셰일층, 두께 약 15cm	41,0	14,5	22,0	17,0	Pigot & Mackenzie[115]
섬록암, 화강섬록암 및 반암	점토 충전물(점토 2% PI=17%)	0,0	26,5	-	-	Brawner[116]
화강암 /편마암	점토 충전물이 있는 단층, 사질양토로 된 단층 충전물과 함께 악화된 구조적 전단대, 편암질 및 파쇄된 화강암, 풍화된 암석 및 충전물	0,0~100,0 50,0~242,0	24,0~25,0 40,0~42,0	-	-	Rocha[105] Nose[117] Evdokimov & Sapegin[118]
경사암	층리면내 1~2mm의 점토	-	-	0,0	21,0	Drozd[119]
석회암	6mm의 점토층 1~2mm의 점토 충전물 1mm이하의 점토 충전물	100,0 50,0~200,0	13,0~14,0 17,0~21,0	0,0	13,0	Krsmanovic등[120], Krsmanovic & Popovic[121]
석회암, 이회암 및 갈탄	층상의 갈탄층 갈탄~이회암 접촉면	80,0 100,0	38,0 10,0	-	-	Salas & Uriel[122]
석회암	이회질 절리, 두께 2cm	0,0	25,0	0,0	15,0~24,0	Bernaix[123]
갈탄	갈탄과 그 하부에 있는 점토사이의 층	14,0~30,0	15,0~17,5	-	-	Schultze[124]
몬모릴로나이트 점토	백악내에 있는 8cm의 벤토나이트 (몬모릴로나이트)점토 사이의 층	360,0 16,0~20,0	14,0 7,5~11,5	80,0	11,0	Eurenius[125] Underwood[126
편암, 규암 및 규산질편암	10~15cm 두께의 점토충전물 얇은 점토를 가진 성층구조 두꺼운 점토를 가진 성층구조	30,0~80,0 610,0~740,0 380,0	32,0 41,0 31,0	-	-	Serafim & Guerreiro[127]
점판암	세밀한 판상 및 변질상태	50,0	33,0	-	-	Coates, Mcrorie &Stubbins[128]
석영/고령토/연망간석	혼합시료에 대한 삼축시험	42,0~90,0	36,0~38,0	-	-	

국토교통부 86

제4편 성과분석 및 설계지반정수

○ 암종별 Basic Friction Angle φ (Barton, 1982)

구분	현무암	역암	편마암	화강암	사암	셰일
마찰각(°)	31,0 ~ 38,0	35,0	23,0 ~ 29,0	29,0 ~ 35,0	25,0 ~ 35,0	27,0

○ 불연속면을 고려한 암반의 전단강도정수(D.C. Wyllie, 1992)

구분	암종	내부마찰각(°)	비고
Low-friction Rocks	편암(백운모 함유), 셰일, 대리석	20,0 ~ 27,0	-
Medium-friction Rocks	27,0 ~ 34,0	-	-
사암, 역암, 편마암, 슬레이트	-	-	-

2.5.2 시험결과 분석

○ 절리면 전단시험 결과

구분	공번	심도(m)	점착력(kPa) 최대	잔류	마찰각(°) 최대	잔류	JRC	JCS (MPa)	Ks (Mpa/mm)	Kn (Mpa/mm)
상리터널	TB-3	22,9~23,3	132,0	47,0	44,0	39,1	18~20	92,0	2,824	4,151
	TB-5	14,6~15,0	96,0	59,0	40,3	34,7	14~16	84,0	2,351	3,993

2.5.3 불연속체 설계지반정수 산정

암종	점착력(kPa) 기존문헌	실내시험	설계적용	내부마찰각(°) 기존문헌	실내시험	설계적용
편마암	-	47,0~59,0	47,0	-	34,7~39,1	34,0

•불연속면의 강도정수는 절리면 전단시험 결과의 잔류강도(c, φ)최소값을 적용

87 서울문산고속도로주식회사

서울~문산고속도로 민간투자사업

2.6 기타 설계지반정수 산정

2.6.1 동적 지반특성 분석

개요	•하향식단성파탐사를 통한 지층별 탄성파속도를 분석 •시험결과로 계산된 동적물성치를 상관분석 및 경험식과 비교·분석하여 적용값 산정

○ 전단파 속도(V_s) 경험적 산정방법

N값에 의한 전단파속도 경험 추정식

•표준관입시험치(N)와의 관계로 제안된 대표적 전단파속도(V_s) 경험적 추정식은 다음과 같음
•Imai, Yoshimura(1970) $V_s = 76\times N^{0.33}$ • Imai(1982) $V_s = 97.0\times N^{0.314}$
•Okamoto(1989) $V_s = 125\times N^{0.3}$ • Oba, Toriumi(1990) $V_s = 84\times N^{0.31}$
− 동전단계수 : $G_d = \rho \cdot V_s^2$
− 동탄성계수 : $E_d = 2G_d \cdot (1 + \nu_d)$
− 동체적계수 : $K_d = E_d / 3(1-2\nu_d)$ 여기서, ρ= γt/g , γt=단위중량, g=9.81 m/sec

○ 시험결과 및 상관분석

구분		하향식탄성파 V_p(m/s)	하향식탄성파 V_s(m/s)	경험식 V_s(m/s)	적용 V_s(m/s)	비고
매립층		-	-	144,4~224,1	180	-
퇴적층	점토	-	-	162,5~249,4	200	-
	모래	-	-	144,4~224,1	170	-
	자갈	-	-	162,5~249,4	190	-
풍화토		919~984	375~408	252,4~372,3	392	-
풍화암		1,103~1,185	511~577	276,4~404,2	544	-
연암		1,786~1,881	927~980	-	954	4등급
경암		2,168~2,323	1,192~1,277	-	1,235	3등급

○ 설계지반정수 산정

구분		V_p (m/s)	V_s (m/s)	G_d (MPa)	E_d (MPa)	K_d (MPa)	ν_d
매립층		498	180	62	164	161	0,33
퇴적층	점토	645	200	68	190	317	0,40
	모래	480	170	52	140	156	0,35
	자갈	514	190	69	181	168	0,32
풍화토		952	392	268	713	699	0,33
풍화암		1,144	544	592	1,539	1,282	0,30
연암		1,834	954	2,184	5,504	3,822	0,26
경암		2,246	1,235	3,813	9,456	6,062	0,24

분석결과	•내진해석 설계지반정수는 대표 시추공에서 수행한 DHT 결과의 평균값을 준용하여 적용

국토교통부 88

제4편 성과분석 및 설계지반정수

2.6.2 수리 지반특성 분석

개 요 : 문헌 및 기존사례에 의한 투수계수의 범위를 분석하고, 현장시험을 통한 투수계수 산정

○ 문헌자료

토 질	투수계수(cm/s)
GW	1.0×10^{-2} 이하
GP	1.0×10^{-2} 이하
GM	1.0×10^{-6}~1.0×10^{-3}
GC	1.0×10^{-8}~1.0×10^{-6}
SW	1.0×10^{-3} 이하
SP	1.0×10^{-3} 이하
SM	1.0×10^{-5}~1.0×10^{-2}

토 질	투수계수(cm/s)
SC	1.0×10^{-6} ~1.0×10^{-5}
ML	1.0×10^{-6}~1.0×10^{-3}
CL	1.0×10^{-8}~1.0×10^{-6}
OL	1.0×10^{-5}~1.0×10^{-4}
MH	1.0×10^{-8}~1.0×10^{-4}
CH	1.0×10^{-8}~1.0×10^{-6}
OH	1.0×10^{-6}~1.0×10^{-5}

일반의 상태	특 징	투수계수(cm/s)
균열 간격이 매우 좁은 상태	높은 투수성 암반	1.0×10^{-2}~1.0×10^{2}
균열 간격이 보통인 상태	보통 투수성 암반	1.0×10^{-5}~1.0×10^{-2}
균열 간격이 매우 넓은 상태	약간 투수성 암반	1.0×10^{-9}~1.0×10^{-5}
균열 간격이 없을때	불투수성 암반	1.0×10^{-9} 이상

○ 현장시험에 의한 투수계수(cm/s) 산정 결과

구 분		문헌자료	시험결과	적 용
매립층		1.0×10^{-5} ~1.0×10^{-2}	-	5.4×10^{-4}
퇴적층	점토	1.0×10^{-8}~1.0×10^{-6}	-	1.2×10^{-7}
	모래	1.0×10^{-5}~1.0×10^{-2}	-	6.6×10^{-4}
	자갈	1.0×10^{-2} 이하	-	5.9×10^{-3}
풍화토		1.0×10^{-5}~1.0×10^{-2}	1.96×10^{-4}~3.08×10^{-4}	2.4×10^{-4}
풍화암		1.0×10^{-5}~1.0×10^{-2}	4.53×10^{-5}	4.5×10^{-5}
연 암		1.0×10^{-9}~1.0×10^{-5}	3.06×10^{-6}~4.76×10^{-6}	3.9×10^{-6}
경 암		1.0×10^{-9}~1.0×10^{-5}	1.28×10^{-6}~2.49×10^{-6}	1.9×10^{-6}
I등급		1.0×10^{-9}~1.0×10^{-5}	-	5.0×10^{-7}
II등급		1.0×10^{-9}~1.0×10^{-5}	-	5.4×10^{-6}
III등급		1.0×10^{-9}~1.0×10^{-5}	1.28×10^{-6}~2.49×10^{-6}	1.9×10^{-6}
IV등급		1.0×10^{-5}~1.0×10^{-2}	3.06×10^{-6}~4.76×10^{-6}	3.9×10^{-6}
V등급		1.0×10^{-9}~1.0×10^{-2}	-	6.4×10^{-5}

89 서울문산고속도로주식회사

SM 서울~문산고속도로 민간투자사업

2.7 설계지반정수 요약

2.7.1 토사 및 기반암의 설계지반정수

구 분		단위중량 (kN/m^3)	점착력 (kPa)	내부마찰각 (°)	변형계수 (MPa)	포아송비 (ν)	k(cm/s)
풍기지	토 사	18.0	15.0	28.0	-	-	-
	암미력	20.0	0.0	35.0	-	-	-
매립층	자 갈	19.0	0.0	35.0	11.0	0.33	5.4×10^{-4}
퇴적층	점성토	17.0	15.0	0.0	6.0	0.50	1.2×10^{-7}
	모 래	18.0	0.0	30.0	10.0	0.35	6.6×10^{-4}
	자 갈	19.0	0.0	35.0	14.0	0.32	5.9×10^{-3}
풍화토		17.5	22.0	28.0	45.0	0.33	2.4×10^{-4}
풍화암		20.0	30.0	31.0	150.0	0.30	4.5×10^{-5}

2.7.2 터널구간 암반등급별 설계지반정수

구 분	단위중량 (kN/m^3)	점착력 (kPa)	내부마찰각 (°)	변형계수 (MPa)	포아송비 (ν)	k(cm/s)
I등급	27.0	4,200	44	18,000	0.21	5.0×10^{-7}
II등급	26.0	3,500	41	13,000	0.22	5.4×10^{-6}
III등급	25.0	2,000	37	4,000	0.24	1.9×10^{-6}
IV등급	24.0	800	34	1,000	0.25	3.9×10^{-6}
V등급	23.0	400	33	500	0.26	6.4×10^{-5}

2.7.3 물언덕체 설계지반정수

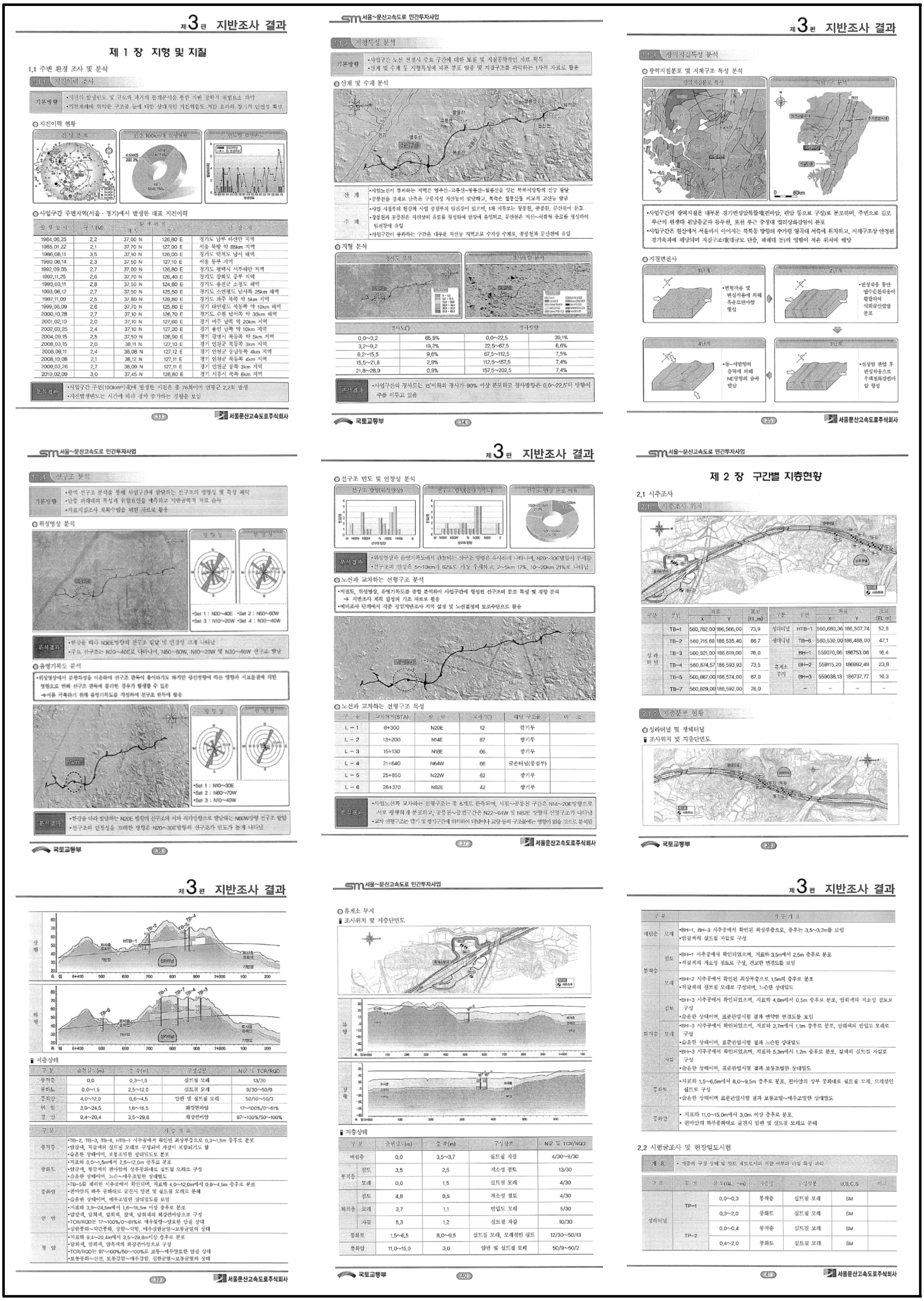
암 종	점착력(kPa)	내부마찰각(°)
편마암	47.0	34.0

2.7.4 기타 설계지반정수

구 분		V_P (m/s)	V_S (m/s)	G_d (MPa)	E_d (MPa)	K_d (MPa)	D_d
매립층		498	180	62	164	161	0.33
퇴적층	점토	645	200	68	190	317	0.40
	모래	480	170	52	140	156	0.35
	자갈	514	190	69	181	168	0.32
풍화토		952	392	268	713	699	0.33
풍화암		1,144	544	592	1,539	1,282	0.30
연 암		1,834	954	2,184	5,504	3,822	0.26
경 암		2,246	1,235	3,813	9,456	6,062	0.24

국토교통부 90

나. 지반 및 지질 조사보고서



제3편 지반조사 결과

제 1 장 지형 및 지질

1.1 주변 환경 조사 및 분석

1.1.1 지진이력 조사

기본방향	•지진의 발생빈도 및 규모와 과거의 통계분석을 통한 지반 공학적 위험요소 파악 •지진재해에 취약한 구조물 등에 대한 상대적인 지진위험도 저감 효과와 장기적 안전성 확보

○지진이력 현황

○사업구간 주변지역(서울 · 경기)에서 발생한 대표 지진이력

발생일시	규모(M)	발생위치 위도	발생위치 경도	진앙지
1984.06.25	2.2	37.00 N	126.80 E	경기도 남부 아산만 지역
1985.01.22	2.1	37.70 N	127.00 E	서울 북방 약 85km 지역
1986.08.11	3.5	37.10 N	126.00 E	경기도 덕적도 남서 해역
1990.06.14	2.3	37.50 N	127.10 E	서울 동부 지역
1992.09.05	2.7	37.00 N	126.80 E	경기도 평택시 서부해안 지역
1992.11.25	2.6	37.70 N	126.40 E	경기도 강화도 중부 지역
1993.03.11	2.8	37.50 N	124.80 E	경기도 옹진군 소청도 해역
1993.06.12	2.7	37.50 N	125.50 E	경기도 소연평도 남서쪽 25km 해역
1997.11.09	2.5	37.80 N	126.80 E	경기도 파주 북쪽 약 5km 지역
1999.06.09	2.6	37.70 N	125.80 E	경기 대연평도 북동쪽 약 10km 해역
2000.10.28	2.7	37.10 N	126.70 E	경기도 수원 남서쪽 약 30km 해역
2001.02.10	2.0	37.10 N	127.60 E	경기 여주 남쪽 약 20km 지역
2002.03.25	2.4	37.10 N	127.20 E	경기 용인 남쪽 약 10km 지역
2004.09.15	2.5	37.50 N	126.90 E	경기 광명시 북동쪽 약 5km 지역
2008.03.15	2.0	38.11 N	127.10 E	경기 연천군 북동쪽 3km 지역
2008.09.11	2.4	38.08 N	127.12 E	경기 연천군 동남동쪽 4km 지역
2008.10.08	2.1	38.12 N	127.11 E	경기 연천군 북동쪽 4km 지역
2009.03.26	2.7	38.09 N	127.11 E	경기 연천군 동쪽 3km 지역
2010.02.09	3.0	37.45 N	126.80 E	경기 시흥시 북쪽 8km 지역

분석결과	•사업구간 주변(100km이내)에 발생한 지진은 총 76회이며 연평균 2.2회 발생 •지진발생빈도는 시간에 따라 점차 증가하는 경향을 보임

33 서울문산고속도로주식회사

서울~문산고속도로 민간투자사업

1.1.2 지형특성 분석

기본방향	•사업구간 노선 선정시 주요 구간에 대한 토질 및 지질공학적인 자료 획득 •산계 및 수계 등 지형특성에 따른 분포 암종 및 지질구조를 파악하는 1차적 자료로 활용

○산계 및 수계 분석

산계	•사업노선이 통과하는 지역은 영주산–고봉산–왕룡산–월롱산을 잇는 북북서방향의 산능 발달 •공릉천을 경계로 남측은 구릉지성 저산능이 발달하고, 북측은 월롱산등 비교적 고산능 발달
수계	•사업 시점부의 한강과 사업 종점부의 임진강이 있으며, 1차 지류로는 창릉천, 공릉천, 문산천이 분포 •창릉천과 공릉천은 저산상의 유로를 형성하여 한강에 유입되고, 문산천은 저산~곡류형 유로를 형성하여 임진강에 유입 •사업구간이 통과하는 구간은 대부분 저산능 지역으로 수지상 수계로, 공릉천과 문산천에 유입

○지형 분석

경사도(°)		경사방향	
0.0~3.2	65.9%	0.0~22.5	39.1%
3.2~9.2	19.2%	22.5~67.5	6.6%
9.2~15.5	9.6%	67.5~112.5	7.5%
15.5~21.8	2.9%	112.5~157.5	7.4%
21.8~28.9	0.9%	157.5~202.5	7.4%

분석결과	•사업구간의 경사도는 15°이하의 경사가 90% 이상 분포하고 경사방향은 0.0~22.5°의 방향이 주를 이루고 있음

국토교통부 34

제3편 지반조사 결과

1.1.3 광역지질특성 분석

○광역지질분포 및 지체구조 특성 분석

•사업구간의 광역지질은 대부분 경기변성암복합체(편마암, 편암 등으로 구성)로 분포하며, 주변으로 김포 부근의 원생대 원남층군과 동두천, 포천 부근 중생대 엽리상화강암이 분포
•사업구간은 원산에서 서울까지 이어지는 북북동 방향의 추가령 열곡대 서측에 위치하고, 지체구조상 안정된 경기육괴에 해당되며 지질구조대(대규모 단층, 파쇄대 등)의 영향이 적은 위치에 해당

○지질변천사

35 서울문산고속도로주식회사

서울~문산고속도로 민간투자사업

1.1.4 선구조 분석

기본방향	•광역 선구조 분석을 통해 사업구간에 발달하는 선구조의 방향성 및 특성 파악 •단층 파쇄대의 특성과 위험요인을 예측하고 지반공학적 자료 습득 •지표지질조사 계획수립을 위한 자료로 활용

○위성영상 분석

분석결과	•한강을 따라 N30E방향의 선구조 발달 및 연장성 크게 나타남 •주요 선구조는 N20~40E로 나타나며, N50~60W, N10~20W 및 N30~40W 선구조 발달

○음영기복도 분석

•위성영상에서 분광특성을 이용하여 선구조 판독이 용이하기도 하지만 광선방향에 따른 영향과 지표물질에 의한 영향으로 인해 선구조 판독에 불리한 경우가 발생할 수 있음
→이를 극복하기 위해 음영기복도를 작성하여 선구조 판독에 활용

분석결과	•한강을 따라 발달하는 N20E 방향의 선구조와 이와 직각방향으로 발달하는 N60W방향 선구조 발달 •선구조의 연장성을 고려한 방향은 N20~30E방향의 선구조가 빈도가 높게 나타남

국토교통부 36

제3편 지반조사 결과

○선구조 빈도 및 연장성 분석

분석결과	•위성영상과 음영기복도에서 관찰되는 선구조 방향은 유사하게 나타나며, N20~30E방향이 우세함 •선구조의 연장은 5~10km가 62%로 가장 우세하고, 2~5km 17%, 10~20km 21%로 나타남

○노선과 교차하는 선형구조 분석

•지질도, 위성영상, 음영기복도를 종합 분석하여 사업구간에 형성된 선구조의 분포 특성 및 경향 분석
→ 지반조사 계획 설정의 기초 자료로 활용
•예비조사 단계에서 각종 정밀지반조사 지역 설정 및 노선결정의 보조수단으로 활용

○노선과 교차하는 선형구조 특성

구분	교차위치(STA)	방향	교차각(°)	해당 구조물	비고
L – 1	6+300	N20E	12	깎기부	
L – 2	13+200	N14E	87	쌓기부	
L – 3	15+130	N18E	66	쌓기부	
L – 4	21+640	N64W	66	금촌터널(종점부)	
L – 5	25+850	N22W	62	쌓기부	
L – 6	26+370	N82E	42	쌓기부	

분석결과	•사업노선과 교차하는 선형구조는 총 6개로 관측되며, 시점~공릉천 구간은 N14~20E방향으로 서로 평행하게 분포하고, 공릉천~종점구간은 N22~64W 및 N82E 방향의 선형구조가 나타남 •교차 선형구조는 깎기 및 쌓기구간에 위치하여 터널이나 교량 등의 구조물에는 영향이 없을 것으로 분석됨

37 서울문산고속도로주식회사

서울~문산고속도로 민간투자사업

제 2 장 구간별 지층현황

2.1 시추조사

2.1.1 시추조사 위치

구분	공번	좌표 X	좌표 Y	표고(EL.m)	구분	공번	좌표 X	좌표 Y	표고(EL.m)
성라터널	TB–1	560,762.00	186,566.00	73.9	성라터널	HTB–1	560,680.36	186,507.74	52.5
성라터널	TB–2	560,715.69	186,535.40	66.7	생태터널	TB–6	560,530.00	186,488.00	47.1
성라터널	TB–3	560,921.00	186,619.00	76.0	휴게소부지	BH–1	559070.96	186753.06	16.4
성라터널	TB–4	560,874.57	186,593.93	73.5	휴게소부지	BH–2	559115.20	186992.49	23.8
성라터널	TB–5	560,867.00	186,574.00	67.0	휴게소부지	BH–3	559038.13	186737.77	16.3
성라터널	TB–7	560,829.00	186,592.00	76.0		–	–	–	–

2.1.2 지층분포 현황

○성라터널 및 생태터널

▮조사위치 및 지층단면도

국토교통부 38

제3편 지반조사 결과

▮지층상태

구분	출현심도(m)	층후(m)	구성성분	N값 및 TCR/RQD
붕적층	0.0	0.3~1.5	실트질 모래	13/30
풍화토	0.0~1.5	2.5~12.0	실트질 모래	9/30~50/9
풍화암	4.0~12.0	0.6~4.5	암편 및 실트질 모래	50/10~50/3
연암	3.9~24.5	1.6~16.5	화강편마암	17~100%/0~61%
경암	9.4~20.4	3.5~29.8	화강편마암	97~100%/50~100%

구분	지층개요
붕적층	•TB–2, TB–3, TB–6, HTB–1 시추공에서 확인된 최상부층으로 0.3~1.5m 층후로 분포 •암갈색, 적갈색의 실트질 모래로 구성되며 자갈이 포함되기도 함 •습윤한 상태이며, 보통조밀한 상대밀도로 분포
풍화토	•지표하 0.0~1.5m에서 2.5~12.0m 층후로 분포 •암갈색, 황갈색의 편마암의 상부풍화대로 실트질 모래로 구성 •습윤한 상태이며, 느슨~매우조밀한 상대밀도
풍화암	•TB–5를 제외한 시추공에서 확인되며, 지표하 4.0~12.0m에서 0.6~4.5m 층후로 분포 •편마암의 하부 풍화대로 굴진시 암편 및 실트질 모래로 분해 •습윤한 상태이며, 매우조밀한 상대밀도를 보임
연암	•지표하 3.9~24.5m에서 1.6~16.5m 이상 층후로 분포 •암갈색, 담회색, 암회색, 갈색, 담회색의 화강편마암으로 구성 •TCR/RQD는 17~100%/0~61%로 매우불량~양호한 암질 상태 •심한풍화~약간풍화, 강함~약함, 매우심한균열~보통균열의 상태
경암	•지표하 9.4~20.4m에서 3.5~29.8m이상 층후로 분포 •담회색, 암회색, 암흑색의 화강편마암으로 구성 •TCR/RQD는 97~100%/50~100%로 보통~매우양호한 암질 상태 •보통풍화~신선, 보통강함~매우강함, 심한균열~보통균열의 상태

39 서울문산고속도로주식회사

서울~문산고속도로 민간투자사업

○휴게소 부지

▮조사위치 및 지층단면도

▮지층상태

구분		출현심도(m)	층후(m)	구성성분	N값 및 TCR/RQD
매립층		0.0	3.5~3.7	실트질 자갈	4/30~9/30
붕적층	점토	3.5	2.5	저소성 점토	13/30
붕적층	모래	0.0	1.5	실트질 모래	4/30
퇴적층	점토	4.8	0.5	저소성 점토	4/30
퇴적층	모래	3.7	1.1	빈입도 모래	5/30
퇴적층	자갈	5.3	1.2	실트질 자갈	10/30
풍화토		1.5~6.5	8.0~9.5	실트질 모래, 모래섞인 실트	12/30~50/13
풍화암		11.0~15.0	3.0	암편 및 실트질 모래	50/9~50/2

국토교통부 40

제3편 지반조사 결과

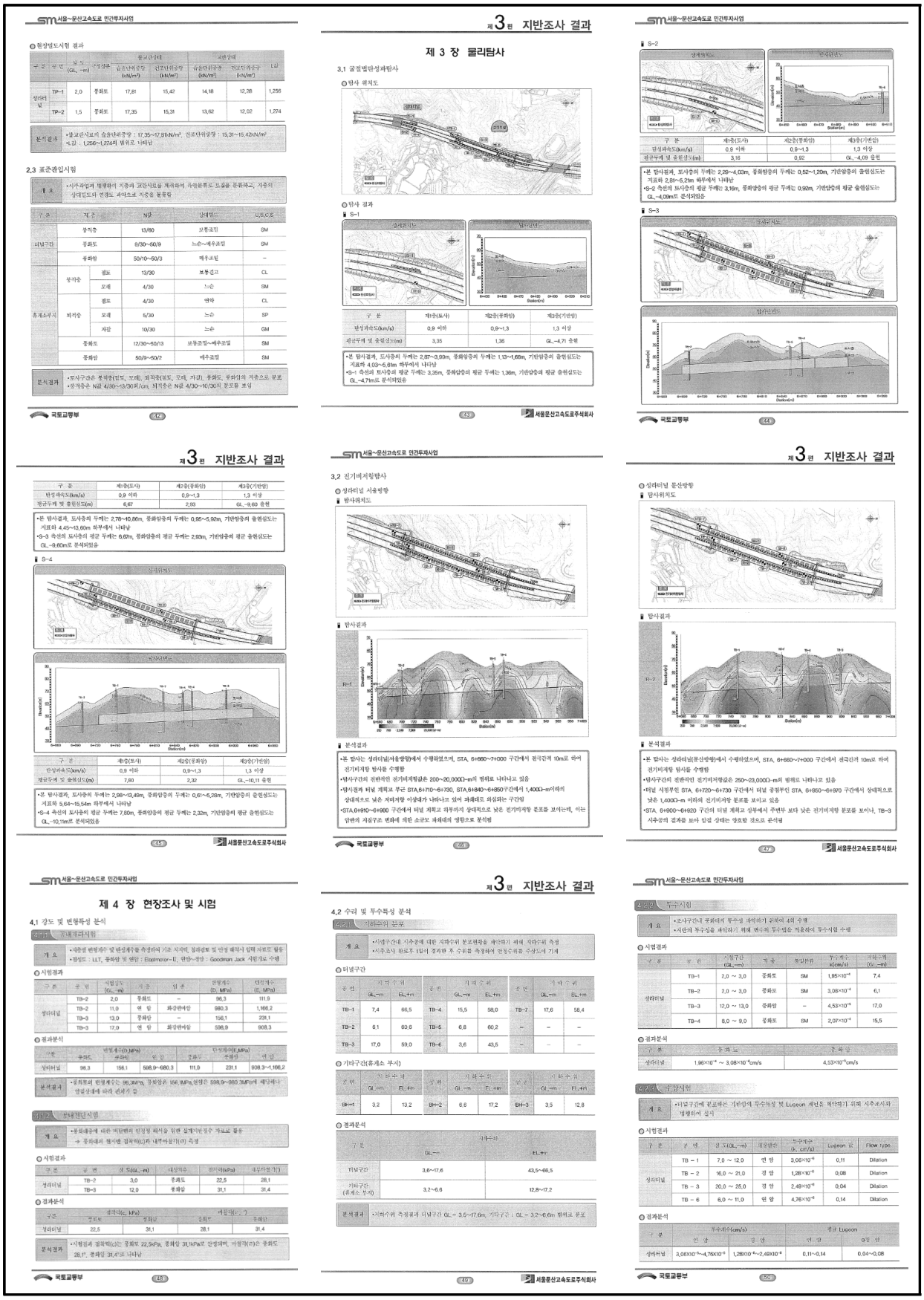
구분		지층개요
매립층	모래	•BH–1, BH–3 시추공에서 확인된 최상부층으로, 층후는 3.5~3.7m를 보임 •암갈색의 실트질 자갈로 구성
붕적층	점토	•BH–1 시추공에서 확인되었으며, 지표하 3.5m에서 2.5m 층후로 분포 •적갈색의 저소성 점토로 구성, 견고한 연경도를 보임
붕적층	모래	•BH–2 시추공에서 확인된 최상부층으로 1.5m의 층후로 분포 •적갈색의 실트질 모래로 구성되며, 느슨한 상대밀도
퇴적층	점토	•BH–3 시추공에서 확인되었으며, 지표하 4.8m에서 0.5m 층후로 분포, 암회색의 저소성 점토로 구성 •습윤한 상태이며, 표준관입시험 결과 연약한 연경도를 보임
퇴적층	모래	•BH–3 시추공에서 확인되었으며, 지표하 3.7m에서 1.1m 층후로 분포, 암회색의 빈입도 모래로 구성 •습윤한 상태이며, 표준관입시험 결과 느슨한 상대밀도
퇴적층	자갈	•BH–3 시추공에서 확인되었으며, 지표하 5.3m에서 1.2m 층후로 분포, 갈색의 실트질 자갈로 구성 •습윤한 상태이며, 표준관입시험 결과 보통조밀한 상대밀도
풍화토		•지표하 1.5~6.5m에서 8.0~9.5m 층후로 분포, 편마암의 상부 풍화대로 실트질 모래, 모래섞인 실트로 구성 •습윤한 상태이며 표준관입시험 결과 보통조밀~매우조밀한 상대밀도
풍화암		• 지표하 11.0~15.0m에서 3.0m 이상 층후로 분포. • 편마암의 하부풍화대로 굴진시 암편 및 실트질 모래로 분해

2.2 시험굴조사 및 현장밀도시험

개요	• 지층의 구성 상태 및 성토 재료로서의 적합 여부와 다짐 특성 파악

구분	공번	심도(GL. –m)	지층명	구성성분	U.S.C.S	비고
성라터널	TP–1	0.0~0.3	붕적층	실트질 모래	SM	
성라터널	TP–1	0.3~2.0	풍화토	실트질 모래	SM	
성라터널	TP–2	0.0~0.4	붕적층	실트질 모래	SM	
성라터널	TP–2	0.4~2.0	풍화토	실트질 모래	SM	

41 서울문산고속도로주식회사



제3편 지반조사 결과

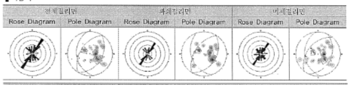
4.3 불연속면특성 분석

4.3.1 공내영상촬영

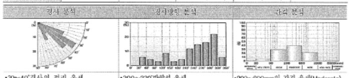
개 요	•암반내 파쇄대 및 불연속면의 분포 및 발달상태(경사방향, 경사, 틈새)등 지반 불연속면 특성 파악 •불연속면 분포 및 발달 상태에 대한 분석 자료는 터널부 수치해석, 갱구부의 비탈면 안정성 해석에 필요한 설계 자료로 활용

○ 시험결과

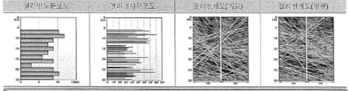
TB-1



공 번	불연속면	J1(Fisher's K)	J2(Fisher's K)	J3(Fisher's K)	갯 수
TB-1	전체절리	43/303(59.55)	28/263(85.24)	33/121(94.80)	68
	파쇄절리	45/303(61.08)	31/251(39.28)	33/121(53.08)	27
	미세절리	39/310(63.64)	28/264(71.60)	28/116(58.46)	41



•30~40˚경사의 절리 우세 / •300~330˚방향성 우세 / •200~600mm의 간격 우세(Moderate)

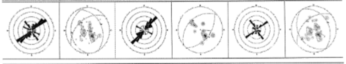


•6.0~29.5m : 다수의 파쇄절리(Open Joint)와 미세절리(Hair or Close crack)들이 분포함
•절리빈도분포도 결과, 탐사 전 구간에서 절리들이 고루 분포함
•절리경사분포도 결과, 30~40˚의 우세 경사각이 탐사 구간에 고루 분포함
•29.1m 이후 구간은 아크릴관 밖에 슬러지(Sludge)가 쌓여 공벽 파악이 불가함
•절리면 전개도(직교)의 투영방향은 진북방향과 0˚의 교차각을 이루고 있으며, 절리면 전개도(평행)의 투영방향은 270˚의 교차각을 이루고 있음

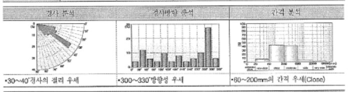
51 서울문산고속도로주식회사

서울~문산고속도로 민간투자사업

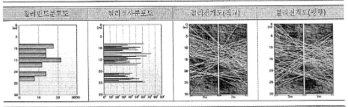
TB-2



공 번	불연속면	J1(Fisher's K)	J2(Fisher's K)	J3(Fisher's K)	갯 수
TB-2	전체절리	38/321(77.54)	23/63(56.42)	15/266(79.84)	51
	파쇄절리	30/320(38.49)	43/129(38.81)	–	18
	미세절리	38/320(58.01)	22/61(51.90)	20/235(72.36)	33

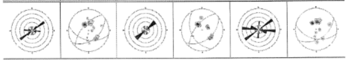


•30~40˚경사의 절리 우세 / •300~330˚방향성 우세 / •60~200mm의 간격 우세(Close)



•8.1~23.0m : 다수의 파쇄절리(Open Joint)와 미세절리(Hair or Close crack)들이 분포함
•절리빈도분포도 결과, 8.1~16.6m 구간에서 약 78%로 우세하게 나타남
•절리경사분포도 결과, 30~40˚의 우세 경사각이 탐사 구간에 고루 분포함
•절리면 전개도(직교)의 투영방향은 진북방향과 0˚의 교차각을 이루고 있으며, 절리면 전개도(평행)의 투영방향은 270˚의 교차각을 이루고 있음

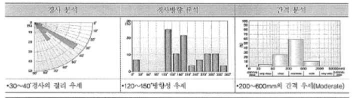
TB-3



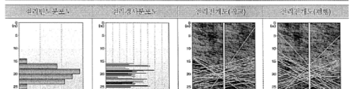
국토교통부 52

제3편 지반조사 결과

공 번	불연속면	J1(Fisher's K)	J2(Fisher's K)	J3(Fisher's K)	갯 수
TB-3	전체절리	38/145(176.3)	41/193(80.35)	56/313(71.51)	28
	파쇄절리	37/143(119.93)	55/310(55.92)	33/243(173.7)	11
	미세절리	41/193(64.42)	39/148(419.8)	–	17

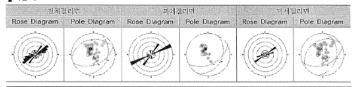


•30~40˚경사의 절리 우세 / •120~150˚방향성 우세 / •200~600mm의 간격 우세(Moderate)



•15.8~25.1m : 소수의 파쇄절리(Open Joint)와 미세절리(Hair or Close crack)들이 분포함
•절리빈도분포도 결과, 기반암 구간인 15.5~26m에서 고루 분포함
•절리경사분포도 결과, 30~40˚의 우세 경사각이 탐사 구간에 고루 분포함
•절리면 전개도(직교)의 투영방향은 진북방향과 0˚의 교차각을 이루고 있으며, 절리면 전개도(평행)의 투영방향은 270˚의 교차각을 이루고 있음

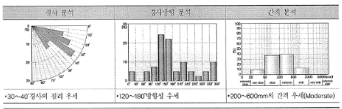
TB-4



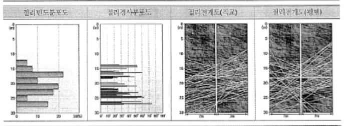
공 번	불연속면	J1(Fisher's K)	J2(Fisher's K)	J3(Fisher's K)	갯 수
TB-4	전체절리	39/156(48.01)	23/111(69.14)	19/349(359.3)	41
	파쇄절리	40/153(50.83)	24/117(52.12)	–	14
	미세절리	37/158(42.76)	23/325(46.83)	23/102(111.7)	27

53 서울문산고속도로주식회사

서울~문산고속도로 민간투자사업



•30~40˚경사의 절리 우세 / •120~180˚방향성 우세 / •200~600mm의 간격 우세(Moderate)



•13.5~27.1m : 소수의 파쇄절리(Open Joint)와 미세절리(Hair or Close crack)들이 분포함
•절리빈도분포도 결과, 기반암 구간인 13.5~27.0m에서 고루 분포함
•절리경사분포도 결과, 30~40˚의 우세 경사각이 탐사 구간에 고루 분포함
•절리면 전개도(직교)의 투영방향은 진북방향과 0˚의 교차각을 이루고 있으며, 절리면 전개도(평행)의 투영방향은 270˚의 교차각을 이루고 있음

4.3.2 절리면전단시험

개 요	•기반암에 발달된 자연절리면의 전단특성을 파악하고, 불연속체의 전단강성과 수직강성 점착력과 마찰각 산정 → 불연속체 해석물성치 산정시 기초 자료로 활용

○ 시험결과

구 분	공 번	심도(m)	점착력(kPa) 최대	점착력(kPa) 잔류	마찰각(˚) 최대	마찰각(˚) 잔류	JRC	JCS (MPa)	Ks (Mpa/mm)	Kn (Mpa/mm)
성라터널	TB-3	22.9~23.3	132.0	47.0	44.0	39.1	18~20	92.0	2,824	4,151
	TB-5	14.6~15.0	96.0	59.0	40.3	34.7	14~16	84.0	2,351	3,993

분석결과	•터널구간 절리면의 잔류마찰각은 34.7~39.1˚, 최대 마찰각은 40.3~44.0˚

국토교통부 54

제3편 지반조사 결과

4.4 동적특성 분석

4.4.1 하향식탄성파탐사

개 요	•측정 전단파속도(V_s)를 이용하여 지반 동적특성치(G_d, E_d, K_d)산정 •동포아송비 및 동탄성계수를 산출하여 주요구조물의 내진설계에 반영

○ 시험결과

TB-2

지 층	심 도(m)	V_p (m/s)	V_s (m/s)	동포아송비 υ	G_d (MPa)	E_d (MPa)	K_d (MPa)	적용밀도 (kN/m³)
풍화토	0.3~7.0	919	375	0.400	2.78E+02	7.78E+02	1.29E+03	19.0
풍화암	7.0~7.9	1,103	511	0.363	5.33E+02	1.45E+03	1.77E+03	20.0
연 암	7.9~12.7	1,881	980	0.314	2.28E+03	5.98E+03	5.33E+03	23.0
경 암	12.7~24.3	2,323	1,277	0.284	4.16E+03	1.07E+04	8.23E+03	25.0

TB-3

지 층	심 도(m)	V_p (m/s)	V_s (m/s)	동포아송비 υ	G_d (MPa)	E_d (MPa)	K_d (MPa)	적용밀도 (kN/m³)
풍화토	0.4~11.0	984	408	0.397	3.30E+02	9.20E+02	1.47E+03	19.0
풍화암	11.0~15.5	1,185	577	0.345	6.86E+02	1.84E+03	1.98E+03	20.0
연 암	15.5~18.1	1,786	927	0.316	2.04E+03	5.37E+03	4.84E+03	23.0
경 암	18.1~27.0	2,168	1,192	0.283	3.63E+03	9.31E+03	7.16E+03	25.0

○ 전단파속도와 지반분류

공 번	시험방법	시험 심도 (GL.-m)	EL.(m)	지표하 30.0m 구간 평균 전단파 속도 (설계적용 V_s, m/s)	지반분류
TB-2	D.H.T	1.0~24.0	66.7	761	S_B
TB-3	D.H.T	1.0~27.0	76.0	634	S_C

•본 탐사는 성라터널(문산방향)에서 입구부 및 출구부에서 각각 한공씩 수행되었음
•기반암의 출현심도는 GL.-7.9~15.5m이고 전단파속도는 풍화토에서 375~408m/s, 풍화암 511~577m/s, 연암 927~980m/s, 경암 1,192~1,277m/s의 분포를 보임
•GL.-30m 구간의 전단파속도는 634~761m/s로 건축구조설계기준에 의한 지반분류는 S_B와 S_C에 해당하며, 연암지반~보통암 지반으로 분류됨

55 서울문산고속도로주식회사

서울~문산고속도로 민간투자사업

4.5 실내토질시험

4.5.1 기본물성시험

개 요	•시추조사와 병행하여 실시한 표준관입시험 및 불교란시료에 대하여 입도분석 및 물성시험 수행 •지층별 대표시료를 선정하여 흙의 물리적 특성 파악 및 지층 분류시 활용

○ 시험결과

구 분	공 번	심 도 (m)	지 층	함수비 (%)	비 중	Atterberg Limits(%) LL	Atterberg Limits(%) PI	통과중량 백분율(%) No.4	No.10	No.200	0.005mm	USCS
터널구간	TB-1	2.0	풍화토	12.5	2.61	N P	N P	87.7	66.7	24.5	–	SM
	TB-2	4.0	풍화토	13.5	2.63	N P	N P	95.7	78.6	26.2	–	SM
	TB-3	6.0	풍화토	10.5	2.65	N P	N P	96.6	84.2	17.1	–	SM
	TB-4	5.0	풍화토	9.9	2.67	N P	N P	96.6	78.9	30.5	–	SM
	TB-5	2.0	풍화토	13.2	2.61	N P	N P	97.5	79.1	23.6	–	SM
	TB-6	1.0	붕적층	19.7	2.60	N P	N P	100	92.6	45.9	5.7	SM
	TB-7	7.0	풍화토	10.5	2.65	N P	N P	98.2	87.0	16.0	–	SM
	HTB-1	1.0	풍화토	14.9	2.68	N P	N P	96.8	87.4	32.5	–	SM
	TP-1	2.0	풍화토	15.5	2.60	N P	N P	84.1	72.7	17.1	–	SM
	TP-2	2.0	풍화토	13.3	2.67	N P	N P	77.3	66.1	20.9	–	SM
기타구간 (휴게소)	BH-1	4.0	붕적층	27.5	2.67	44.8	21.7	100.0	100.0	85.9	19.0	CL
	BH-2	3.0	풍화토	24.3	2.64	31.3	8.1	100.0	100.0	76.8	15.6	ML
	BH-3	5.0	퇴적층	34.7	2.65	36.6	14.9	100.0	100.0	97.9	24.4	CL

분석결과	•실내시험결과, 풍화토 ML, SM, 붕적층에서 CL, SM, 퇴적층 CL로 분류됨 •함수비: 9.9~34.7%, 비중: 2.60~2.68, #200통과중량 백분율: 16.0~97.9%

4.5.2 다짐 및 CBR시험

개 요	•쌓기재료로 사용되는 재료에 대하여 다짐 및 실내CBR시험을 수행하여 다짐특성 파악 •쌓기재료에 대한 밀도, 입도 및 다짐특성에 따른 쌓기재료 유용성 평가시 활용

○ 실시설계 시험결과

공 번		심 도 (m)	지 층	A다짐 건조단위중량 (kN/m³)	A다짐 OMC(%)	D다짐 건조단위중량 (kN/m³)	D다짐 OMC(%)	CBR(%)	USCS
터널구간	TP-1	1.0	풍화토	17.45	16.7	18.26	14.3	12.8	SM
	TP-2	1.0	풍화토	17.37	17.6	18.40	15.2	12.0	SM

분석결과	•건조단위중량은 A다짐:17.37~17.45kN/m³, D다짐:17.37~18.40kN/m³로 분석됨 •CBR는 12.0~12.8%(평균 12.4%)의 범위에 해당

국토교통부 56

제3편 지반조사 결과

4.6 실내암석시험

4.6.1 암석기본물성 및 일축압축시험

개 요	•시추조사시 채취된 대표적 시료에 대하여 암석의 물리적 성질과 일축압축강도 측정 •지층 및 암종별로 물리·역학적 특성을 규명하고 안정성검토 및 설계지반정수 산정시 활용

○ 시험결과

구 분	공 번	심 도 (m)	지 층	단위중량 (kN/m³)	탄성파속도(m/s) P파	탄성파속도(m/s) S파	압축강도 (MPa)	탄성계수 (MPa)	포아송비
터널구간	HTB-1	16.3~16.4	연암	26.65	2,832	1,511	47.10	50,759	0.19
	TB-1	23.2~23.4	경암	27.32	3,215	1,802	42.24	53,119	0.21
	TB-2	13.1~13.3	경암	27.44	3,012	1,495	73.50	70,884	0.18
	TB-3	21.6~21.8	경암	28.93	3,067	1,732	73.46	68,416	0.18
	TB-4	20.9~21.1	경암	27.08	3,831	1,855	100.39	79,951	0.16
	TB-5	18.8~19.0	경암	27.08	2,724	1,256	69.82	63,800	0.19
	TB-6	8.8~9.0	연암	26.90	2,688	1,305	97.85	82,344	0.16
	TB-7	21.2~21.4	경암	27.14	3,412	1,631	57.39	52,647	0.21

○ 지층별 결과분석

구 분	단위중량 (kN/m³)	탄성파속도(m/s) P파	탄성파속도(m/s) S파	압축강도 (MPa)	탄성계수 (MPa)	포아송비
연 암	26.65~22690	2,688~2,832	1,511~1,305	47.10~97.85	50,759~82,344	0.16~0.19
경 암	27.08~28.93	2,688~3,831	1,495~1,802	40.40~100.39	52,647~41,722	0.16~0.21

분석결과	•연 암 → 일축압축강도: 47.10~97.85MPa, 포아송비: 0.16~0.19 •경 암 → 일축압축강도: 42.24~100.39MPa, 포아송비: 0.16~0.21

4.6.2 점하중강도시험

개 요	•암석 시편의 인장력에 의한 파괴하중을 이용하여 Point load index I_{s50}값을 산정

○ 시험결과

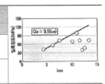
구 분	공 번	심 도 (m)	지 층	$I_{s(50)}$ (MPa)	q_u (MPa)	구 분	공 번	심 도 (m)	지 층	$I_{s(50)}$ (MPa)	q_u (MPa)
터널구간	TB-1	28.4~28.5	연암	4.3	40.4	터널구간	TB-5	19.0~19.2	경암	10.0	95.1
	TB-2	13.4~13.5	경암	7.4	70.6		TB-6	10.0~10.2	연암	10.9	103.7
	TB-3	21.8~22.0	경암	11.5	108.9		TB-7	25.2~25.3	경암	6.1	57.9
	TB-4	21.1~21.4	경암	10.8	102.8		HTB-1	20.5~20.6	경암	12.5	118.5

57 서울문산고속도로주식회사

서울~문산고속도로 민간투자사업

○ 지층별 결과분석

구 분	연암 범위	연암 평균	경암 범위	경암 평균
$I_{s(50)}$(MPa)	4.3~13.3	9.5	6.1~11.5	10.0
q_u(MPa)	40.4~126.1	90.0	57.9~118.5	95.3

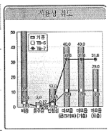


•파입구간의 점하중강도시험의 강도지수와 실내시험 일축압축시험을 비교한 결과 상관성은 q_u=9.5(I_{s50})의 결과로 분석되며, 지수 9.5를 적용한 강도 값은 연암에서 40.4~126.1MPa, 경암에서 57.9~118.5MPa로 분석됨

4.6.3 본선발생암 유용성 검토

○ 시험결과 및 적용성 검토

시험항목	구분	기준	본선암 TB-5	본선암 TB-7
비중	콘크리트/포장	2.5이상	2.69	2.62
흡수율(%)	콘크리트/포장	3.0이하	0.05	0.27
안정성(%)	콘크리트/포장	12이하	1.62	3.43
마모율(%)	콘크리트	40이하	10.9	31.6
	포장용 기층/표층	40/25(이하)		



•본선암 조골재 적용성 검토 결과, 콘크리트 및 포장용 기준에 대부분 만족하는 것으로 나타남
•TB-7 시험결과, 포장용 표층재료 기준에 마모율이 부적합하므로 시공시 선별·사용하여야 함

국토교통부 58

다. 구조계산서 및 내진설계

1. 설 계 조 건

1) 교 량 제 원

(1) 교 량 명 : 강매교 원용방향 BR2
(2) 교 량 등 급 : 1 등급 (DB-24 및 DL-24 적용)
(3) 교 량 형 식 : Steel 박스거더교
(4) 교 량 연 장 : 49.940 + 50.000 + 50.000 + 45.000 = 194.940 m
(5) 교 량 폭 원 : B = 8.970 m
(6) Girder 제원 : B = 2.000 m H = 2.500 m
(7) 사 각(Skew) : 90.000 °
(8) 곡률반경(R) : 선형중심 = ∞ m (기존교량)
(9) 설 계 속 도 : 100.000 km/h
(10) 사용재료 및 물리적 특성치

① 강 재

• 사 용 재 료

주 부 재	SM490B(상판, 하판, 복부판, 상부종리브, 하부종리브, 수평보강재, 지점부 다이아프램, 지점보강재, 슬플레이트)
부 부 재	SM400B(지점부의 다이아프램, 수직보강재, 횡리브, 세로보, 일반부 가로보,지점부 가로보)
강재 탄성계수 (E_{st})	205,000.000 MPa
강재의 전단탄성계수 (G)	79,000.000 MPa

• 허용 응력 (MPa) (☞ 도설.해 3.3.2.1)

응력 종류 \ 강 종	판두께(mm)	SS 400 SW 400 SMA400	SM 490	SM490Y SM 520 SMA490	SM 570 SMA570	HSB500	HSB600	HSB800
축방향 인장응력 및 휨 인장응력	40 이하	140	190	215	270	230	270	380
	40 초과 75 이하	130	175 (190)	200 (215)	260 (270)			
	75 초과 100이하			195 (215)	250 (270)			

1. 설 계 조 건

1) 일 반 사 항

(1) 구 조 형 식 : 역T형 코어
(2) 상 부 형 식 : STEEL BOX
(3) 교 량 등 급 : 1 등교
(4) 교 대 폭 목 : B = 8.170 M
(5) 교 대 총높이 : H = 6.500 M
(6) 기 초 형 식 : 말뚝기초
(7) SKEW : 90.000 °

2) 하 중

(1) 철근콘크리트의 단위중량 : γc = 25.000 kN/m³ [도로교 설계기준 2.1.2]
(2) 뒷채움재의 단위중량 : γs1 = 20.000 kN/m³ (토사) [도로설계요령 제3권 P380]
(3) 기초지반의 단위중량 : γs2 = 20.000 kN/m³
(4) 과 재 하 중 : q1 = 10.000 kN/m
(5) 상부 고정하중 반력 : Rd = 261.186 kN/m
(6) 상부 활하중 반력 : Rl = 122.527 kN/m
(7) 교량받침 마찰계수 : fs = 0.050

3) 지 반 조 건

(1) 뒷채움재의 내부마찰각 : Φ1 = 35.000 °
(2) 기초지반의 N치 : N = 7.000
(3) 기초지반의 내부마찰각 : Φ2 = 25.247 ° (Φ2 = 15 + √15N)
(4) 기초지반의 점착력 : C = 0.000 kN/m²
(5) 기초지반의 마찰계수 : μ = 0.303 : TAN(⅔ · Φ2) : 콘크리트
(6) 지반 개속도 계수 : A = 0.154 : 위험도계수 × 지진구역계수
- 내진 등급 : I 등교 - 위험도 계수 : 1.400 [도로교 설계기준 6.3.1]
- 지진 구역 : I 구역 - 지진구역 계수 : 0.110

4) 사 용 재 료 강 도

(1) 콘크리트의 설계기준 강도 : fck = 24.000 MPa
- 탄성계수 : Ec = 28000.000 MPa [도로교 설계기준 2.3.3]
(2) 철근의 항복 강도(SD500) : fy = 300.000 MPa
- 탄성계수 : Es = 200000.000 MPa [도로교 설계기준 2.3.3]

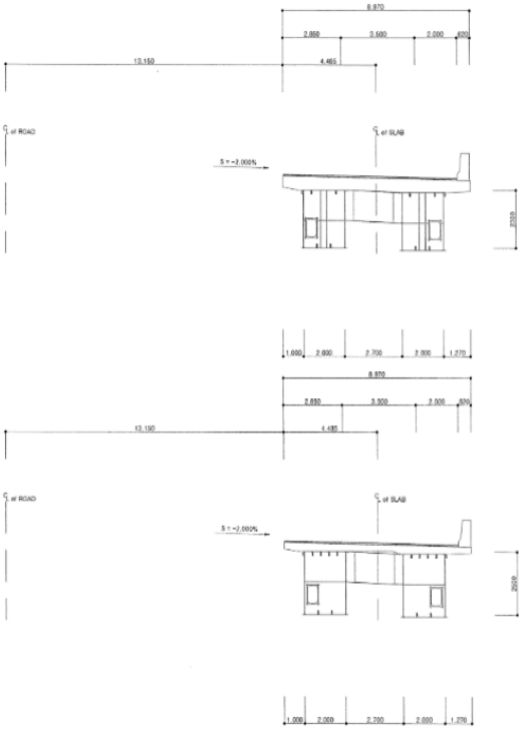
5) 설 계 방 법

(1) 안 정 성 검 토 : 허용응력 설계법
(2) 단 면 설 계 : 극한강도 설계법

6) 참 고 문 헌

(1) 도로교 설계기준 (2010)
(2) 도로교 설계기준 해설 (2008)
(3) 콘크리트 구조 설계기준 (2007)
(4) 도로설계 편람 (2006)
(5) 도로설계 요령 (2009)
(6) 강구조 편람 (1995)
(7) 강도로교 상세부 설계지침 (2005)

2. 단면가정



▣ 결과 요약

■ 말뚝 안정검토 및 응력검토

구 분		허용값	발생값	비 고
평상시	허용지지력(kN/EA)	1955.4	822.611	O.K
	허용인발력(kN/EA)	383.077	-	O.K
	휨응력(MPa)	126	93.675	O.K
	전단응력(MPa)	72	11.588	O.K
	수평변위(mm)	15	10.214	O.K
지진시	허용지지력(kN/EA)	2933.2	807.801	O.K
	허용인발력(kN/EA)	574.616	-21.889	O.K
	휨응력(MPa)	189	97.282	O.K
	전단응력(MPa)	108	14.264	O.K
	수평변위(mm)	15	7.174	O.K

■ 단면 휨 설계

단면위치		깊이 H(mm)	dc (mm)	Req. As (mm²)	사용철근량 (mm²)	Mu (kN.m)	ΦMn (kN.m)	안전도	비고
전면저판		1100	150	221.573	1940.4	53.584	463.002	8.641	O.K
후면저판		1100	100	382.373	2292	97.231	574.61	5.91	O.K
벽체 : H=5.400		2200	100	510.565	1301.2	272.919	693.618	2.541	O.K
돔벽		800	100	919.697	1588.8	162.58	278.868	1.715	O.K
우측날개벽	D(T=620 mm)	620	80	685.191	1146	93.47	155.342	1.662	O.K
	A(T=620 mm)	620	80	1471.68	2292	198.589	305.759	1.54	O.K
	B(T=620 mm)	620	80	511.963	1588.8	70.006	214.045	3.058	O.K
	C(T=620 mm)	620	80	769.845	1588.8	104.896	214.045	2.041	O.K

■ 사용성 검토

구 분		인장응력(fs)	허용응력(fsa)	철근간격(S)	최대간격(Sg)	비 고
전면저판		18.617	150	125	3384.019	O.K
후면저판		27.753	150	125	2270.048	O.K
벽체 : H=5.400		62.177	150	125	1013.244	O.K
돔벽		110.053	150	125	485.563	O.K
우측날개벽	D(T=620 mm)	87.476	150	250	720.195	O.K
	A(T=620 mm)	94.488	150	125	657.365	O.K
	B(T=620 mm)	48.28	150	125	1304.889	O.K
	C(T=620 mm)	73.008	150	125	862.919	O.K

3. 설 계 조 건

3.1 일 반 사 항

1) 구 조 형 식 : T형 교각
2) 상 부 형 식 : STEEL BOX
3) 교 량 등 급 : 1 등교
4) 기 초 형 식 : 말뚝기초

3.2 하 중

1) 철근콘크리트의 단위중량 : γc = 25 kN/m³ [도로교 설계기준 2.1.2]
2) 기초지반의 단위중량 : γs2 = 20 kN/m³ 로교설계요령 제2판 P366]
3) 교량받침 마찰계수 : fs = 0.05

3.3 지 반 조 건

1) 기초지반의 N치 : N = 6
2) 기초지반의 내부마찰각 : Φ2 = 24.487 ° : 15 + √15N
3) 기초지반의 점착력 : C = 0 kN/m²
4) 기초지반의 마찰계수 : μ = 0.293 : TAN(⅔ · Φ2) : 흙과 콘크리트
5) 지반 가속도 계수 : A = 0.154 : 위험도 계수 x 지진구역계수
- 내진 등급 : I 등급 - 위험도 계수 : 1.4 [도로교 설계기준 6.3.1]
- 지진 구역 : I 구역 - 지진구역 계수 : 0.11

3.4 사 용 재 료 강 도

1) 콘크리트 설계기준 강도 : fck = 두부보: 40 MPa
기둥: 40 MPa
기초: 40 MPa
- 탄성계수 : Ec = 두부보: 31879 MPa
기둥: 31879 MPa
기초: 31879 MPa
[도로교 설계기준 2.3.3]
2) 철근의 항복 강도(SD400) : fy = 두부보: 400 MPa
기둥: 400 MPa
기초: 400 MPa
기둥(전단철근 400 MPa
기초(전단철근 400 MPa
- 탄성계수 : Es = 200000 MPa [도로교 설계기준 2.3.3]

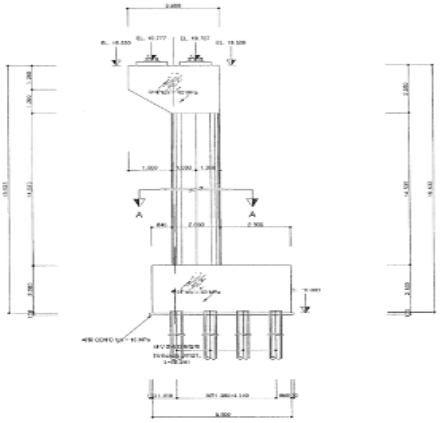
3.5 설 계 방 법

1) 안 정 성 검 토 : 허용응력 설계법
2) 단 면 설 계 : 극한강도 설계법

3.6 참 고 문 헌

(1) 도로교 설계기준 (2010)
(2) 도로교 설계기준 해설 (2008)
(3) 콘크리트 구조 설계기준 (2007)
(4) 도로설계 편람 (2008)
(5) 도로설계 요령 (2009)
(6) 강구조 편람 (1995)
(7) 강도로교 상세부 설계지침 (2006)

4. 단 면 가 정



2. 해석결과 요약

▣ 말뚝 안정성검토 및 응력검토

구 분			허용값	발생값	비 고
교축방향	평상시	허용지지력(kN/EA)	1557.000	730.378	O.K
		허용인발력(kN/EA)	1021.298	-	O.K
		휨 응력(MPa)	140.000	49.413	O.K
		전단응력(MPa)	80.000	0.430	O.K
		수평변위(mm)	15.000	1.132	O.K
	지진시	허용지지력(kN/EA)	2335.500	1134.626	O.K
		허용인발력(kN/EA)	1531.947	-	O.K
		휨 응력(MPa)	210.000	100.925	O.K
		전단응력(MPa)	120.000	5.788	O.K
		수평변위(mm)	15.000	8.587	O.K
교축직각방향	평상시	허용지지력(kN/EA)	1557.000	1447.471	O.K
		허용인발력(kN/EA)	1021.298	8.554	O.K
		휨 응력(MPa)	140.000	117.647	O.K
		전단응력(MPa)	80.000	0.307	O.K
		수평변위(mm)	15.000	3.154	O.K
	지진시	허용지지력(kN/EA)	2335.500	950.554	O.K
		허용인발력(kN/EA)	1531.947	-	O.K
		휨 응력(MPa)	210.000	92.842	O.K
		전단응력(MPa)	120.000	3.287	O.K
		수평변위(mm)	15.000	4.877	O.K

▣ 기둥의 단면 설계

단면위치		Puse	Pu(kN)	ΦPn(kN)	안전도	비 고
교축방향	축력최대	0.019	13302.983	71929.224	5.407	O.K
	모멘트최대	0.019	9043.349	82204.828	9.090	O.K
	탄성설계	0.019	6956.422	13407.399	1.927	O.K
	편심최대	0.019	6260.780	82204.828	13.130	O.K
교축직각방향	축력최대	0.019	13302.983	34851.358	2.620	O.K
	모멘트최대	0.019	9043.349	10960.440	1.212	O.K
	탄성설계	0.019	6956.422	102756.034	14.771	O.K
	편심최대	0.019	6260.780	7223.464	1.154	O.K
합성부재력	축력최대	0.019	13302.983	34851.358	2.620	O.K
	모멘트최대	0.019	9043.349	10938.273	1.210	O.K
	탄성설계	0.019	6956.422	13379.439	1.923	O.K
	편심최대	0.019	6260.780	7211.139	1.152	O.K

▣ 단면 설계

단면위치		강대 (mm)	피복 (mm)	Req.As (mm²)	Use.As (mm²)	Mu(kN.m)	Φ Mn(kN.m)	안전도	비 고
두부보	좌측내면보	2500.0	100.0	20680.000	21841.600	-	-	2.188	O.K
	좌측내면부	2200.0	100.0	396.508	3250.700	282.981	2319.634	8.197	O.K
	교량받침1	1543.1	100.0	86.512	21841.600	52.734	12681.802	########	O.K
기초	교축방향	2500.0	150.0	11675.254	15879.900	9281.524	12681.085	1.360	O.K
	교직-지점부	2500.0	150.0	3642.364	14354.400	2906.711	11414.219	3.930	O.K

▣ 사용성 검토

단면위치		인장응력(fs)	허용응력(fsa)	철근간격(S)	최대간격(Sa)	비 고
두부보	좌측내면보	54.945	180.000	129.412	1146.594	O.K
	좌측내면보수평	42.488	180.000	250.000	1482.435	O.K
	교량받침1	19.567	180.000	129.412	3219.707	O.K
기초	교축방향	147.398	180.000	123.404	186.757	O.K
	교직-지점부	51.218	180.000	127.119	1186.303	O.K

3. 설 계 조 건

3.1 일 반 사 항

1) 구 조 형 식 : T형 교각
2) 상 부 형 식 : STEEL BOX
3) 교 좌 등 급 : 1 등교
4) 기 초 형 식 : 말뚝기초

3.2 하 중

1) 철근콘크리트의 단위중량 : γc = 25 kN/m³ [도로교 설계기준 2.1.2]
2) 기초지반의 단위중량 : γs2 = 20 kN/m³ 로교설계요령 제2판 P366]
3) 고장활하 마찰계수 : fs = 0.05

3.3 지 반 조 건

1) 기초지반의 N치 : N = 2
2) 기초지반의 내부마찰각 : φ2 = 20.477 ° : 15 + √15N
3) 기초지반의 점착력 : C = 0 kN/m²
4) 기초지반의 마찰계수 : μ = 0.243 : TAN(⅔ · φ2) : 흙과 콘크리트
5) 지반 가속도 계수 : A = 0.154 : 위험도 계수 x 지진구역계수
- 내진 등급 : I 등급 - 위험도 계수 : 1.4 [도로교 설계기준 6.3.1]
- 지진 구역 : I 구역 - 지진구역 계수 : 0.11

3.4 사 용 재 료 강 도

1) 콘크리트 설계기준 강도 : fck = 두부보: 40 MPa
거동: 40 MPa
기초: 40 MPa
- 탄성계수 : Ec = 두부보: 31879 MPa
거동: 31879 MPa
기초: 31879 MPa
[도로교 설계기준 2.3.3]
2) 철근의 항복 강도(SD400) : fy = 두부보: 400 MPa
거동: 400 MPa
기초: 400 MPa
기둥(전단철근 400 MPa
기초(전단철근 400 MPa
- 탄성계수 : Es = 200000 MPa [도로교 설계기준 2.3.3]

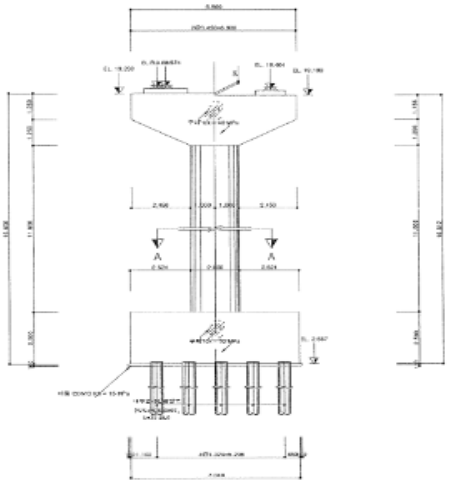
3.5 설 계 방 법

1) 안 전 성 검 토 : 허용응력 설계법
2) 단 면 설 계 : 극한강도 설계법

3.6 참 고 문 헌

(1) 도로교 설계기준 (2010)
(2) 도로교 설계기준 해설 (2008)
(3) 콘크리트 구조 설계기준 (2007)
(4) 도로설계 편람 (2008)
(5) 도로설계 요령 (2009)
(6) 강구조 편람 (1995)
(7) 강도로교 상세부 설계지침 (2006)

4. 단 면 가 정



2. 해석결과 요약

▣ 말뚝 안정성검토 및 응력검토

구 분			허용값	발생값	비 고
교축방향	평상시	허용지지력(kN/EA)	1470.500	586.140	O.K
		허용인발력(kN/EA)	1319.972	-	O.K
		휨 응력(MPa)	140.000	46.375	O.K
		전단응력(MPa)	80.000	1.443	O.K
		수평변위(mm)	15.000	3.800	O.K
	지진시	허용지지력(kN/EA)	2205.750	588.727	O.K
		허용인발력(kN/EA)	1979.957	-	O.K
		휨 응력(MPa)	210.000	52.202	O.K
		전단응력(MPa)	120.000	2.651	O.K
		수평변위(mm)	15.000	3.932	O.K
교축직각 방향	평상시	허용지지력(kN/EA)	1470.500	820.067	O.K
		허용인발력(kN/EA)	1319.972	-	O.K
		휨 응력(MPa)	140.000	81.011	O.K
		전단응력(MPa)	80.000	4.624	O.K
		수평변위(mm)	15.000	12.175	O.K
	지진시	허용지지력(kN/EA)	2205.750	483.967	O.K
		허용인발력(kN/EA)	1979.957	-	O.K
		휨 응력(MPa)	210.000	51.715	O.K
		전단응력(MPa)	120.000	3.211	O.K
		수평변위(mm)	15.000	4.764	O.K

▣ 기둥의 단면 설계

단면위치		Puse	Pu(kN)	φPn(kN)	안전도	비 고
교축방향	축력최대	0.019	11522.382	82204.828	7.134	O.K
	모멘트최대	0.019	7510.173	36556.429	4.868	O.K
	탄성설계	0.019	6006.138	36042.315	5.999	O.K
	편심최대	0.019	5707.731	28003.243	4.906	O.K
교축직각방향	축력최대	0.019	11522.382	56972.676	4.946	O.K
	모멘트최대	0.019	7810.579	10026.596	1.284	O.K
	탄성설계	0.019	6006.138	76320.494	12.703	O.K
	편심최대	0.019	5407.324	6731.801	1.245	O.K
합성부재력	축력최대	0.019	11522.382	54982.730	4.772	O.K
	모멘트최대	0.019	7510.173	9388.932	1.247	O.K
	탄성설계	0.019	6006.138	32759.467	5.453	O.K
	편심최대	0.019	5707.731	6459.332	1.132	O.K
	모멘트최대	0.019	7810.579	9656.479	1.275	O.K
	편심최대	0.019	5407.324	6697.639	1.239	O.K

▣ 단면 설계

단면위치		길이 (mm)	피복 (mm)	Req.As (mm²)	Use.As (mm²)	Mu(kN.m)	φMn(kN.m)	안전도	비 고
두부보	좌측내단부	2400.0	100.0	25267.200	26960.800	-	-	1.804	O.K
	우측내단부	2400.0	100.0	25267.200	26960.800	-	-	2.821	O.K
	좌측내단부	2800.0	100.0	97.628	3863.300	89.614	3534.103	39.437	O.K
	우측내단부	2800.0	100.0	97.628	3863.300	89.614	3534.103	39.437	O.K
	교량받침2	1811.2	100.0	140.095	26960.800	79.114	14719.222	186.051	O.K
	교량받침1	1989.8	100.0	1619.844	26960.800	1011.388	16357.342	16.173	O.K
	교량받침3	1717.2	100.0	138.795	26960.800	73.939	13656.916	187.410	O.K
기초	교축방향	2500.0	150.0	9067.847	16330.500	7221.877	12972.390	1.800	O.K
	교직-지점부	2500.0	150.0	6422.191	22838.900	5120.332	18108.184	3.540	O.K

▣ 사용성 검토

단면위치		인장응력(fs)	허용응력(fsa)	철근간격(S)	최대간격(Sa)	비 고
두부보	좌측내단부	86.102	180.000	133.333	680.096	O.K
	우측내단부	68.553	180.000	133.333	918.996	O.K
	좌측내단부수평	8.830	180.000	218.727	7135.101	O.K
	우측내단부수평	8.830	180.000	218.727	7135.101	O.K
	교량받침2	11.079	180.000	133.333	5686.261	O.K
	교량받침1	14.057	180.000	133.333	4481.756	O.K
	교량받침3	14.792	180.000	133.333	4258.965	O.K
기초	교축방향	157.326	180.000	123.649	149.297	O.K
	교직-지점부	36.545	180.000	127.119	1723.920	O.K

3. 설 계 조 건

3.1 일 반 사 항

1) 구 조 형 식 : T형 교각
2) 상 부 형 식 : STEEL BOX
3) 교 량 등 급 : 1 등교
4) 기 초 형 식 : 말뚝기초

3.2 하 중

1) 철근콘크리트의 단위중량 : γc = 25 kN/m³ [도로교 설계기준 2.1.2]
2) 기초지반의 단위중량 : γs2 = 20 kN/m³ 도로설계요령 제2권 P396]
3) 교량받침 마찰계수 : fs = 0.05

3.3 지 반 조 건

1) 기초지반의 N치 : N = 4
2) 기초지반의 내부마찰각 : φ2 = 22.746 ° : 15 + √15N
3) 기초지반의 점착력 : C = 0 kN/m²
4) 기초지반의 마찰계수 : μ = 0.271 : TAN(3/4 · φ2) : 흙과 콘크리트
5) 지반 가속도 계수 : A = 0.154 : 위험도 계수 x 지진구역계수
- 내진 등급 : I 등급 - 위험도 계수 : 1.4 [도로교 설계기준 6.3.1]
- 지진 구역 : I 구역 - 지진구역 계수 : 0.11

3.4 사 용 재 료 강 도

1) 콘크리트 설계기준 강도 : fck = 두부보: 40 MPa
기둥: 40 MPa
기초: 40 MPa
- 탄성계수 : Ec = 두부보: 31679 MPa
기둥: 31679 MPa
기초: 31679 MPa
[도로교 설계기준 2.3.3]
2) 철근의 항복 강도(SD400) : fy = 두부보: 400 MPa
기둥: 400 MPa
기초: 400 MPa
기둥(전단철근 400 MPa
기초(전단철근 400 MPa
- 탄성계수 : Es = 200000 MPa [도로교 설계기준 2.3.3]

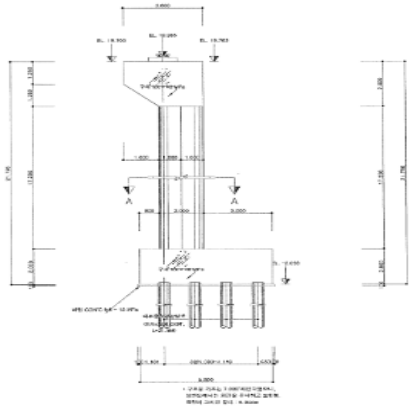
3.5 설 계 방 법

1) 단 면 성 검 토 : 허용응력 설계법
2) 단 면 설 계 : 극한강도 설계법

3.6 참 고 문 헌

(1) 도로교 설계기준 (2010)
(2) 도로교 설계기준 해설 (2008)
(3) 콘크리트 구조 설계기준 (2007)
(4) 도로설계 편람 (2008)
(5) 도로설계 요령 (2009)
(6) 강구조 편람 (1995)
(7) 강도로교 상세부 설계지침 (2006)

4. 단 면 가 정



2. 해석결과 요약

▣ 말뚝 안정성검토 및 응력검토

구 분			허용값	발생값	비 고
교축방향	평상시	허용지지력(kN/EA)	1557.000	647.111	O.K
		허용인발력(kN/EA)	800.674	-	O.K
		휨 응력(MPa)	140.000	45.587	O.K
		전단응력(MPa)	80.000	0.533	O.K
		수평변위(mm)	15.000	1.859	O.K
	지진시	허용지지력(kN/EA)	2335.500	964.229	O.K
		허용인발력(kN/EA)	1201.011	-154.521	O.K
		휨 응력(MPa)	210.000	85.128	O.K
		전단응력(MPa)	120.000	4.352	O.K
		수평변위(mm)	15.000	6.529	O.K
교축직각방향	평상시	허용지지력(kN/EA)	1557.000	812.971	O.K
		허용인발력(kN/EA)	800.674	-	O.K
		휨 응력(MPa)	140.000	75.477	O.K
		전단응력(MPa)	80.000	4.068	O.K
		수평변위(mm)	15.000	14.150	O.K
	지진시	허용지지력(kN/EA)	2335.500	488.511	O.K
		허용인발력(kN/EA)	1201.011	-	O.K
		휨 응력(MPa)	210.000	52.034	O.K
		전단응력(MPa)	120.000	2.937	O.K
		수평변위(mm)	15.000	5.757	O.K

▣ 기둥의 단면 설계

단면위치		Puse	Pu(kN)	φPn(kN)	안전도	비 고
교축방향	축력최대	0.015	5518.302	79280.482	14.367	O.K
	모멘트최대	0.015	4026.884	28706.406	7.149	O.K
	단면설계	0.015	3221.516	8311.319	2.580	O.K
	편심최대	0.015	3080.440	21400.636	6.963	O.K
교축직각방향	축력최대	0.015	5518.302	45121.913	8.177	O.K
	모멘트최대	0.015	4197.970	5329.334	1.273	O.K
	단면설계	0.015	3221.516	9525.207	2.957	O.K
	편심최대	0.015	2899.364	3830.886	1.321	O.K
말뚝부재력	축력최대	0.015	5518.302	44557.436	8.076	O.K
	모멘트최대	0.015	4026.884	5134.506	1.275	O.K
	단면설계	0.015	3221.516	6648.984	2.064	O.K
	편심최대	0.015	3080.440	3718.981	1.215	O.K
	모멘트최대	0.015	4197.970	5282.286	1.261	O.K
	편심최대	0.015	2899.364	3802.593	1.312	O.K

▣ 단면 설계

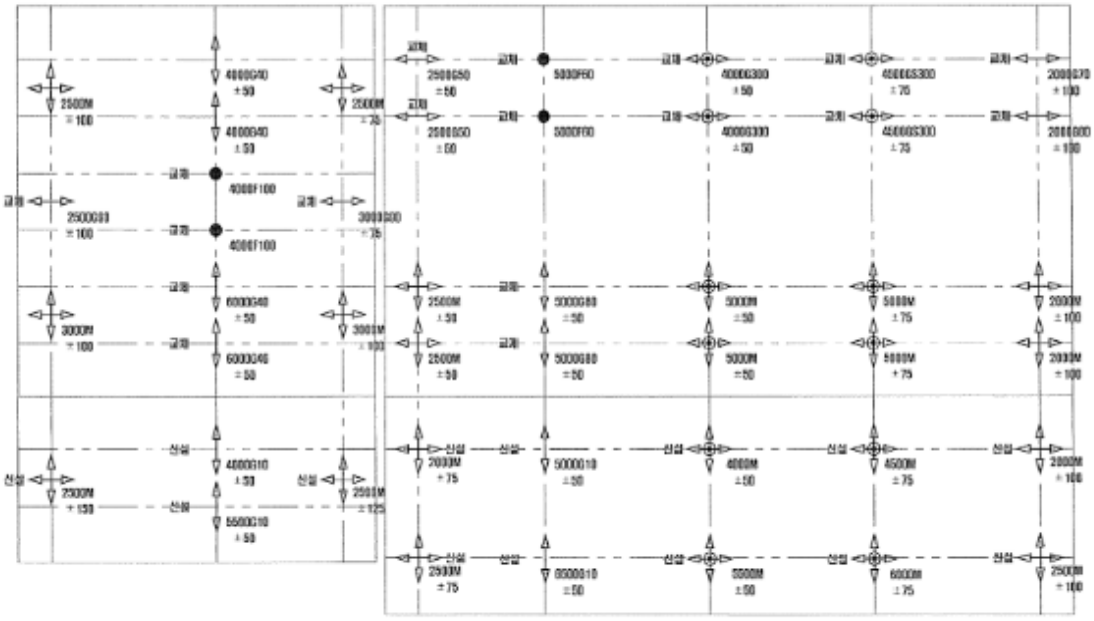
단면위치		강이 (mm)	피복 (mm)	Req.As (mm²)	Use.As (mm²)	Mu(kN.m)	ΦMn(kN.m)	안전도	비 고
두부보	좌측내면보	2500.0	100.0	20690.000	21841.600	-	-	44.097	O.K
	좌측내면부	2200.0	100.0	44.338	3250.700	31.855	2319.634	73.277	O.K
기초	교축방향	2000.0	150.0	5057.581	11443.800	3172.535	7153.757	2.260	O.K
	교직-지점부	2000.0	150.0	13184.440	23814.900	8222.685	14790.522	1.800	O.K

▣ 사용성 검토

단면위치		인장응력(fs)	허용응력(fsa)	철근간격(S)	최대간격(Sq)	비 고
두부보	좌측내면보	2.882	180.000	129.412	22014.114	O.K
	좌측내면보수평	4.754	180.000	250.000	13252.065	O.K
기초	교축방향	38.573	180.000	125.532	1633.272	O.K
	교직-지점부	150.092	180.000	127.660	189.926	O.K

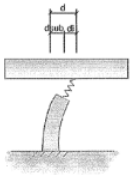
5. 내진 해석결과

5.1 받침 배치도



5.6 변위해석결과

* 지진시에 상부구조와 교대 혹은 인접하는 상부구조간의 충돌에 의한 주요 구조부재의 손상을 방지하기 설계시 고려된 내진성능이 충분히 발휘할 수 있도록 하기 위하여 상부구조의 단부에는 여유간격을 설치하여야 한다.
* 상부구조의 여유간격은 다음 식에 의한 값보다 작아서는 안된다.
「도로교설계기준,6.4.8」



$\Delta l_t = d + \Delta ls + \Delta lc + 0.4\Delta lt$

여기서, Δl_t : 상부구조의 여유간격

d : 지반에 대한 상부구조의 총변위 ($d_i + d_{sub}$)

Δl_s : 콘크리트 건조수축에 의한 이동량

Δl_c : 콘크리트 크리프에 의한 이동량

Δl_t : 온도변화에 의한 이동량

① 상부구조 총변위

교 각	절 점 No.	상부변위 (mm) 교축방향 해석시	상부변위 (mm) 교축직각방향 해석시	비고
P35	41	261.2	241.3	
P2	51	187.6	32.2	
A2	61	58.4	2.5	

* 여유간격 산정

- 지진시 상부가 교대의 흉벽에 충돌하는 경우 건조수축과 크리프의 변위는 충돌하려는 변위와 반대방향으로 거동하기 때문에 건조수축과 크리프의 변위량은 상부구조의 여유간격 감소 요인으로 작용하므로 받침의 이동량 및 신축유간보다 상부구조의 여유간격을 크게 확보하기 위해서는 건조수 및 크리프에 의한 이동은 완료된 것으로 보고 상부구조의 여유간격을 산정한다.

② 교각 35 여유간격

d = 261.2 mm

Δl_s = 0.0 mm

Δl_c = 0.0 mm

L = 45.0 m

Δl_t = 0.4×L = ±18 mm

∴ d_i = 261.2 + 0.4 × 18.0 = 268.41 mm

따라서 교각 35의 여유간격은 268.5mm 이상 확보해야 함.

③ 교각 2 여유간격

d = 187.6 mm

Δl_s = 0.0 mm

Δl_c = 0.0 mm

L = 50.0 m

Δl_t = 0.4×L = ±20 mm

∴ d_i = 187.6 + 0.4 × 40.0 = 203.63 mm

따라서 교대2의 여유간격은 203.7mm 이상 확보해야 함.

④ 교대2 여유간격

d = 58.4 mm

Δl_s = 0.0 mm

Δl_c = 0.0 mm

L = 145.0 m

Δl_t = 0.4×L = ±58 mm

∴ d_i = 58.4 + 0.4 × 116.0 = 104.82 mm

따라서 교대2의 여유간격은 104.9mm 이상 확보해야 함.

1.2.2 시설물 점검이력

대상시설물은 1종 시설물로서 금회 점검은 최초의 정밀안전점검 이다. 준공이후 기준에 따라 정기안전점검을 지속적으로 실시해 왔으며, 정기안전점검 3회를 실시한 것으로 이력사항은 다음과 같다.

【표 1.2.1】 강매교 점검이력사항

번호	기 간	구 분	점검 결과	안전 등급
1	2021. 03. 22 ~ 2021. 06. 30	정기안전점검	상태 양호	양호
2	2021. 08. 23 ~ 2021. 11. 24	정기안전점검	상태 양호	양호
3	2022. 03. 02 ~ 2022. 06. 15	정기안전점검	상태 양호	양호

1.2.3 전차 정밀안전점검 실시결과

금회 정밀안전점검은 최초의 정밀안전점검이다.

1.2.4 수집자료 검토결과 및 점검방향 설정

구 분	내 용	비고
설계도서	○현장조사 시 부재치수를 실측하여 구조물도와 비교 · 검토 후 치수가 상이할 경우 설계도서 재작성 하고, 실측치와 동일 시 구조물도를 기준을 과업을 진행토록 함	
시설물관리대장	○관리대장의 내용과 설계도서를 비교 검토한 결과, 상이한 내용은 없으며, 정밀한 현장소사를 실시하여 향후 유지관리를 위한 사항들을 보고서에 수록함	
시공관련자료	○안전, 품질, 공정 및 변경등에 관한 검토를 통해 합당한 공사가 시행 된 것으로 확인되었고, 안전점검 기록 및 현장시험을 통해 품질의 현 상태를 분석하고 확인함	
안전점검 및 정밀안전진단자료	○점검이력을 검토한 결과, 시설물의 손상 및 상태가 확인되었고, 기존 점검 결과를 비교 · 검토하여 추가 손상 확인, 보수여부 재확인 후 대책방안을 검토함	
보수보강자료	○일괄보수 보다는 하자보수를 통하여 단계적인 예방 보수가 시행되고 있고, 기 보수부 상태를 확인하여 재손상 발생여부를 확인함	
중 점 관리사항	○현장조사결과 기 손상인 하부구조 균열(폭0.3㎜미만) 및 백태, 플레이트 들뜸 및 부식, 후타재 균열 및 접속부 이격 등의 손상이 확인되었고 금회 점검에서는 보수 여부 확인, 진전여부 확인, 신규손상 발생 여부에 대하여 중점조사 및 점검 방향으로 한다.	
시설물 특이사항	○중대결함 : 없음 ○구조가 변경(하중변화, 단면변화)된 경우 : 없음	
점검주기	○점검일 현재 정기점검은 총3회를 실시하였으며, 전반적으로 점검 시기는 적정하게 이루어지고 있는 것으로 조사됨.	

1.2.5 시설물 보수 이력

【표 1.2.2】 강매교 보수이력사항

NO	보수위치	내용	기간	공사비	시공자	비고
1	-	-	-	-	-	-

1.2.6 시설물의 내진설계 여부 확인

【표 1.2.3】 내진설계 여부 확인

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

1.3 현장조사

1.3.1 개요

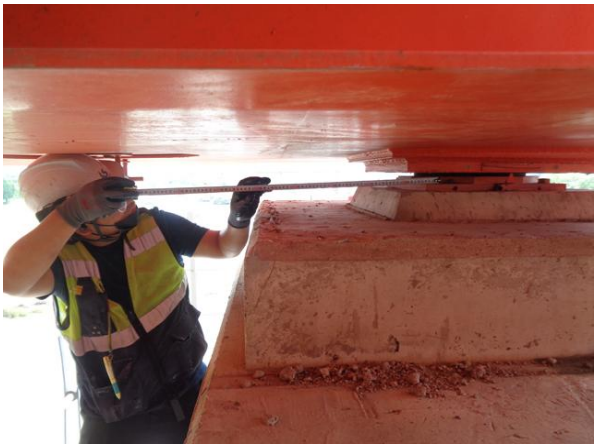
대상시설물에 대한 자료수집 및 현장조사결과를 토대로 정밀조사를 실시하기 위하여 고소차를 이용한 근접조사를 원칙으로 시행하였으며, 점검 망치를 이용한 타격조사를 실시하여 공동 및 박리, 층분리 발생여부를 확인 및 제거를 실시하였다.

가. 장비사용 현황

Span번호	조사방법 및 접근성	조사기간	비고
S1~S6	도보, 고소차	2022.08.22.~2022.12.11.	

작업전경

작업전경



제원조사

비파괴시험

【사진 1.3.1】 근접조사를 위한 장비 사용 전경

1.3.2 현장조사 결과

가. 바닥판 하면

1) 부재의 개요

- 강매교는 총 6경간으로 이루어져 있으며, 연장은 L=290.0m 폭 8.0m로 바닥판은 철근콘크리트로 시공되어있다.
- 바닥판하면에 대한 현장조사는 도보, 고소차를 이용한 근접조사를 실시하였다.

바닥판 하면 전경

바닥판 하면 전경

【사진 1.3.2】 바닥판하면 전경

2) 현장조사 결과

- 바닥판 하면 현장조사 결과, 바닥판의 안전성에 영향을 미칠만한 구조적인 손상은 조사되지 않았으나, 폭 0.3㎜미만의 균열 및 망상균열, 박리 등의 손상이 조사되었다.

【표 1.3.1】 바닥판하면 현장조사 결과

구분	균열(0.3㎜미만) (m/개소)		망상균열 (㎡/개소)		박리 (㎡/개소)	
S1	2.00	2	-	-	-	-
S2	2.00	2	-	-	0.12	3
S3	1.00	1	100.00	10	-	-
S4	-	-	100.00	10	-	-
S5	-	-	100.00	10	-	-
S6	2.00	2	55.00	6	-	-
합계	7.00	7	355.00	36	0.12	3

S1 켄틸레버부 균열(0.2㎜/1.0m×2EA)	S1 켄틸레버부 균열(0.2㎜/1.0m×2EA)
S2 박리(0.5m×2.0m×3EA)	S1 켄틸레버부 균열(0.2㎜/1.0m)
S3 망상균열(2.0m×5.0m×10EA)	S3 망상균열(2.0m×5.0m×10EA)

【사진 1.3.3】 바닥판하면 손상현황

S4 망상균열(2.0m×5.0m×10EA)	S5 망상균열(2.0m×5.0m×10EA)
S6 균열(0.2㎜/2.0m)	S6 망상균열(2.0m×5.0m×5EA)

【사진 1.3.3】 바닥판하면 손상현황

3) 기 점검 결과 비교

- 금회 정밀안전점검은 최초의 정밀안전점검이다.

4) 검토의견

- 바닥판하면은 초기 건조수축에 의한 폭 0.2㎜ 미만의 균열 및 망상균열이 조사되었고, 시공시 다짐미흡 등에 의한 박리가 일부 조사되었다. 손상부는 초기 손상으로 추정되면 부재의 내구성 확보 차원의 표면처리, 단면보수 등의 보수가 필요할 것으로 사료된다. 또한 주기적인 점검을 통한 손상의 진전여부 확인, 신규 손상 발생여부 확인 등의 유지관리가 요구된다.

나. STEEL BOX Girder

1) 부재의 개요

■ 바닥판으로부터 전달되는 상부하중을 지지하고 교량받침으로 하중을 전달하는 역할을 하는 Steel Box 거더는 2열로 시공되었으며, 도보 및 고소작업차를 이용하여 현장조사를 실시하였다

거더외부 전경

거더내부 전경

【사진 1.3.4】 거더 전경

2) 현장조사 결과

■ 거더에 대한 현장조사 결과 안전성에 영향을 미칠만한 손상은 조사되지 않았으며, 거더 내, 외부의 경우 국부적인 도장손상(박리, 긁힘)이 확인되었다.

【표 1.3.2】 거더외부 현장조사 결과

구분		도장손상(박리,긁힘)(㎡/개소)	
거더 외부	S1	-	-
	S2	-	-
	S3	-	-
	S4	0.02	1
	S5	-	-
	S6	0.03	1
합계		0.05	2

【표 1.3.3】 거더내부 현장조사 결과

구분		도장손상(박리)(㎡/개소)	
거더 내부	S1	-	-
	S2	0.01	1
	S3	-	-
	S4	-	-
	S5	-	-
	S6	-	-
합계		0.01	1

S4-G3 도장손상(0.1m×0.2m)	S6-G4 도장손상(0.1m×0.3m)
	-
S2-G4 도장손상(0.1m×0.1m)	-

【사진 1.3.5】 거더 손상현황

3) 기 점검 결과 비교

- 금회 정밀안전점검은 최초의 정밀안전점검이다.

4) 검토의견

- 거더외부에 발생한 도장손상은 시공 초기 외부 충격에 의한 긁힘, 시공시 전처리 미흡에 의한 박리로 부재의 안전성에 문제가 없는 경미한 손상으로 확인되었다, 손상부는 강우시 부재의 부식 등의 진전을 유발 할 수 있으므로 재도장 등의 유지관리가 필요하다.
- 거더내부에 발생한 도장손상은 시공 초기 외부 충격에 의한 긁힘에 의한 박리로 부재의 안전성에 문제가 없는 경미한 손상으로 확인되었다, 손상부는 장기 공용시 부식 등의 진전을 유발 할 수 있으므로 재도장 등의 유지관리가 필요하다.

다. 가로보(2차부재)

1) 부재의 개요

■ 공용기간 중 주거더의 횡변형 방지와 하중 횡분배 등의 역할을 하는 가로보는 강재로 시공되어 있으며, 조사방법은 거더와 동일한 방법으로 도보 및 고소작업차를 통한 근접조사를 실시하였다.

가로보 전경

세로보 전경

【사진 1.3.6】 가로보 및 세로보 전경

2) 현장조사 결과

■ 가로보에 대한 현장조사 결과, 손상이 없는 양호한 상태로 확인되었다.

【표 1.3.4】 가로보 현장조사 결과

구분		상태양호	
가로보	S1	-	-
	S2	-	-
	S3	-	-
	S4	-	-
	S5	-	-
	S6	-	-
합계		-	-

가로보 상태양호	가로보 상태양호
세로보 상태양호	세로보 상태양호

【사진 1.3.7】 가로보 손상현황

3) 기 점검 결과 비교

- 금회 정밀안전점검은 최초의 정밀안전점검이다.

4) 검토의견

- 가로보는 현재 손상이 없는 양호한 상태이며, 주기적인 점검을 통한 손상의 발생여부 확인 등의 유지관리가 요구된다.

라. 교대

1) 부재의 개요

■ 강매교 교대는 역T형으로 시공되어있으며, 기초는 강관말뚝기초로 시공되어있다. 교대에 대한 현장조사는 도보를 이용한 근접조사를 실시하였다.

교대 전경(A2)	교대 전경(A2)

【사진 1.3.8】 교대 전경

2) 현장조사 결과

■ 교대 A2에 대한 현장조사 결과, 폭 0.3㎜ 미만 균열이 조사되었다.

【표 1.3.5】 교대 현장조사 결과

구분	균열(0.3㎜미만) (m/개소)	
A2	1.00	1
합계	1.00	1

A2 균열(폭 0.2㎜/1.0m)	A2 균열(폭 0.2㎜/1.0m)

【사진 1.3.9】 교대 손상현황

3) 기 점검 결과 비교

- 금회 정밀안전점검은 최초의 정밀안전점검이다.

4) 검토의견

- 교대에 0.2㎜균열이 조사 되었고, 균열의 경우 초기 건조수축, 온도변화, 거푸집 조기탈형 등의 복합적인 원인에 의한 균열로 부재의 내구성 확보 차원의 표면처리 등의 조치가 필요하며, 주기적인 점검을 통한 손상의 발생여부 확인 등의 유지관리가 요구된다.

마. 교각

1) 부재의 개요

■ 강매교의 교각은 T형으로, 복합말뚝기초로 시공되었다. 교각에 대한 현장조사는 도보 및 고소작업차를 통한 근접조사를 실시하였다.

교각 전경	교각 전경

【사진 1.3.10】 교각 전경

2) 현장조사 결과

■ 교각에 대한 현장조사 결과, 기 손상인 폭 0.3㎜미만 망상균열, 폐 콘크리트 퇴적이 조사되었다.

【표 1.3.6】 교각 현장조사 결과

구분	망상균열 (㎡/개소)		폐콘크리트 퇴적 (㎡/개소)	
P35	-	-	-	-
P1	5.00	1	-	-
P2	-	-	6.00	1
P3	-	-	-	-
P4	-	-	-	-
P5	2.00	1	-	-
합계	7.00	2	6.00	1

P1 코핑부 망상균열(5.0m×1.0m)	P2 코핑부 상면 폐코크리트 적치
	-
P5 코핑부 망상균열(2.0m×1.0m)	-

【사진 1.3.11】 교각 손상현황

3) 기 점검 결과 비교

■ 금회 정밀안전점검은 최초의 정밀안전점검이다.

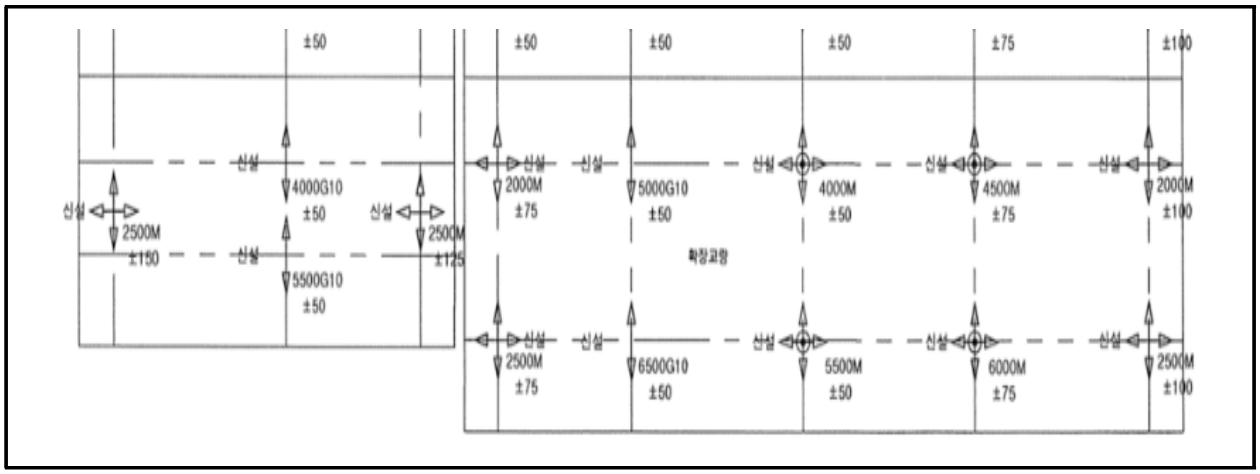
4) 검토의견

■ 교각 코핑부에 발생한 망상균열은 폭 0.3㎜미만 균열로 건조수축, 온도변화, 거푸집 조기탈형 등의 복합적인 원인에 의한 비구조적 소수의 미세균열로서 표면보수를 실시하여 내구성 확보가 바람직할 것으로 판단된다. 폐콘크리트 적치의 경우, 시공시 발생한 손상으로 청소 등의 정비가 요구된다. 교각은 주기적인 점검을 통한 손상의 진전여부 확인, 신규 손상 발생여부 확인 등의 유지관리가 필요하다.

바. 교량받침

1) 부재의 개요

■ 강매교의 받침은 포트받침으로 총 14기가 설치되어 있으며, 받침장치의 순번은 한국도로공사 집중점검세부시행 방법에 따라 번호를 부여하여 현장조사를 수행하였다.



【그림 1.3.1】 교량받침 배치도

포트받침(일방향) 전경

포트받침(양방향) 전경

【사진 1.3.12】 교량받침 전경

2) 현장조사 결과

■ 현장조사 결과 받침콘크리트 파손이 3개소 조사되었다.

【표 1.3.7】 교량받침 현장조사 결과

구분	받침콘크리트 파손 (m/개소)	
P35	0.06	2
P1	0.03	1
P2	-	-
P3	-	-
P4	-	-
P5	-	-
A2	-	-
합계	0.09	2

P35-Sh1 받침콘크리트 파손(0.1m×0.3m×2EA)	P35-Sh1 받침콘크리트 파손(0.1m×0.3m×2EA)
	-
P1-Sh1 받침콘크리트 파손(0.1m×0.3m)	-

【사진 1.3.13】 교량받침 손상현황

3) 기 점검 결과 비교

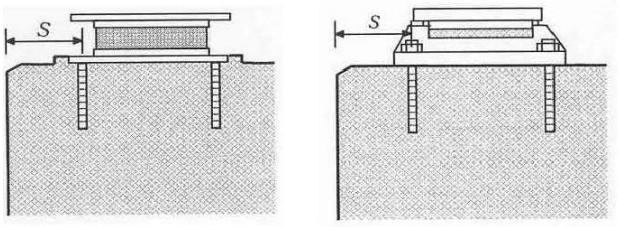
■ 금회 정밀안전점검은 최초의 정밀안전점검이다.

4) 검토의견

■ 받침본체에서 발생된 받침콘크리트 파손의 경우, 시공시 외부충격 및 거푸집 조기탈형 등의 복합적인 원인에 의한 비구조적 파손으로 추정되며 공사중에 발생한 손상으로 하자보수 등의 유지관리가 필요하며, 받침의 경우 주기적인 점검을 통한 손상의 발생여부 확인 등의 유지관리가 필요하다.

5) 연단거리 검토

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



(a) 고무받침 (b) 강재받침

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

【그림 1.3.2】 도로교설계기준 연단거리 산출방법

받침장치 연단거리 측정

받침장치 연단거리 측정

【사진 1.3.14】 교량받침장치 연단거리측정

① 연단거리 산출

- 거더 경간길이(L=35.0m) : 200+5×45.0 = 425(㎜)
- 거더 경간길이(L=50.0m) : 200+5×50.0 = 450(㎜)

【표 1.3.8】 연단거리 측정 결과

구 분		계산 연단거리 (㎜)	실측 연단거리(㎜)			검토 결과
			Sh1	Sh2	Sh3	
P35		425	820			O.K
P1	A1측	450	820	820		O.K
	A2측	450	820	820		O.K
P2	A1측	450	540			O.K
	A2측	450		540	540	O.K
P3	A1측	450	955	955		O.K
	A2측	450	955	955		O.K
P4	A1측	450	855	855		O.K
	A2측	450	855	855		O.K
P5	A1측	450	875	875		O.K
	A2측	450	875	875		O.K
A2		425	480	480		O.K

② 연단거리 검토의견

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

6) 교량받침 신축거동상태 검토

가동받침은 상부구조의 온도변화, 처짐 콘크리트의 크리프 및 건조수축 등에 의해 생기는 이동량에 대해서 여유를 가져야 한다.

교량 받침 가동량 측정(1)

교량 받침 가동량 측정(2)

【사진 1.3.15】 교량받침 이동량 측정

① 설계기준온도(-20℃ ~ 40℃(한랭지방))에 따른 여유량 검토

【표 1.3.9】 교량받침 이동량(설계기준 온도) 산정

구 분	온도변화 (⊿T, ℃)		선팽창 계수 (α)	신축거더길이 (L, m)	온도 변화에 의한 이동량(㎜)		비고
	동절기	하절기			동절기	하절기	
P35	29.4	30.6	0.000012	44.8	15.8	16.5	
P1	고정단						
P2	29.4	30.6	0.000012	50.0	17.6	18.4	
P3	고정단						
P4	29.4	30.6	0.000012	50.0	17.6	18.4	
P5	29.4	30.6	0.000012	100.0	35.3	36.7	
A2	29.4	30.6	0.000012	144.8	51.1	53.2	
1) 조사당시 온도 : 18.9℃(조사일 : 2021년 10월 08일, 평균온도, 상주) 2) 검토온도 : -20℃ ~ 40℃(보통지방)							

【표 1.3.10】 교량받침 이동량(설계기준 온도) 검토결과

위치		이동량	실측 받침 가동여유량		최대 받침 이동량		허용변위 (㎜)	검토 결과
			수축	신장	최대수축	최대신장		
P35	SH1	30	180	120	15.8	16.5	±150	O.K
P1	고정단							
P2(P35측)	SH1	0	125	125	17.6	18.4	±125	O.K
P2(A2측)	SH2	0	125	125	17.6	18.4	±50	O.K
	SH3	5	55	45			±50	O.K
P3	고정단							
P4	SH1	10	60	40	17.6	18.4	±50	O.K
	SH2	10	60	40			±50	O.K
P5	SH1	0	75	75	35.3	36.7	±75	O.K
	SH2	0	75	75			±75	O.K
A2	SH1	20	120	80	51.1	53.2	±100	O.K
	SH2	20	120	80			±100	O.K
주) 판정 : 최대 받침 이동량 ≤ 실측 받침 가동여유량 ⇒ O.K								

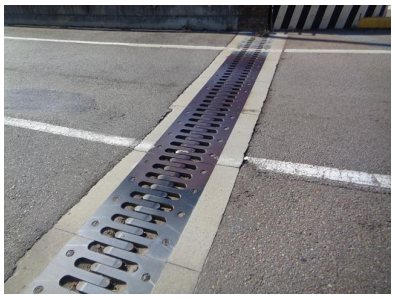
② 교량받침 이동량 검토의견

■ 계산여유량과 실측여유량의 비교 · 검토결과 가동여유량이 충분한 것으로 조사되었으며, 교량받침의 이탈 가능성은 없는 상태로 판단된다.

사. 신축이음장치

1) 부재의 개요

■ 본 교량의 신축이음장치는 P35, P2, A2에 강핑거조인트로 시공된 상태이다.

		
EXP.J1(P35) 전경	EXP.J2(P2) 전경	EXP.J3(A2) 전경

【사진 1.3.16】 신축이음장치 전경

2) 현장조사 결과

■ 신축이음 현장조사 결과 후타재 균열(0.3㎜미만), 본체 이물질퇴적, 신축이음 하부 누수 등의 손상이 조사되었다. P35 신축이음의 경우 인천국제공항 고속도로 관리 구간으로 본 과업에서 해당사항 없음으로 확인되었다.

【표 1.3.11】 신축이음장치 현장조사 결과

구분	이물질퇴적 (m/개소)		후타재 균열 (m/개소)		하부 누수 (m/개소)		여유량 부족 (개소/개소)	
P35 (EXP J1)	-	-	-	-	-	-	-	-
P2 (EXP J2)	-	-	-	-	-	-	-	-
A2 (EXP J3)	3.00	1	3.00	10	1.00	1	1.00	1
합계	6.00	2	3.00	10	1.00	1	1.00	1

A2 후타재 균열(0.2㎜/0.3m×10EA)	A2 본체 이물질퇴적
A2 하부 누수	A2 하부 누수

【사진 1.3.17】 신축이음장치 손상현황

3) 기 점검 결과 비교

- 금회 정밀안전점검은 최초의 정밀안전점검이다.

4) 검토의견

- 신축이음에 발생한 후타재 균열 및 망상균열, 박락의 경우, 초기 건조수축 균열, 차량 통행하중 및 충격 등으로 인한 손상으로 판단되며, 경미한 손상으로 시급한 보수 보다는 손상의 진전시, 신규 손상 발생 시 일괄보수를 실시하는 유지관리가 필요하다. 본체에서는 차량통행으로 인한 분산먼지, 우수에 의한 갓길측 체수 등에 의한 본체 부식 등의 손상이 발생하였고, 주기적인 정비를 통한 유지관리가 필요하다.

5) 신축이음 거동상태 검토

① 설계기준온도(−20℃ ~ 40℃(한랭지방))에 따른 여유량 검토

<table>
<tr><th>구분</th><th>계산방법</th><th>비고</th></tr>
<tr><td>이론
신축량</td><td>• 온도변화에 의한 이동량
▸ ⊿lt = ⊿T · α · L
여기서, ⊿lt : 온도변화에 의한 이동량
⊿T : 온도변화 범위(기상청 자료참조)
α(강재): 1.2×10−5, α(콘크리트): 1.0×10−5
L : 신축보의 길이(㎜)</td><td rowspan="2">

 </td></tr>
<tr><td>소요
신축량</td><td>•소요 가동량 산정
조사일 : 2022. 10. 18. 기온 적용: 9.4℃(일평균)
△T(신장시) : 40.0℃−9.4℃ = 30.6℃
△T(수축시) : −20.0℃−(9.4℃) = 29.4℃
△lt(최소필요유간) : △T×α×L
•형식별 온도변화범위(℃)
<table>
<tr><th colspan="2">교량형식</th><th>보통지방</th><th>한랭지방</th><th>선팽창계수α(/℃)</th></tr>
<tr><td rowspan="2">강교</td><td>상로교</td><td>−10~+40</td><td>−20~+40</td><td>1.2×10−5</td></tr>
<tr><td>하로교,
강바닥판교</td><td>−10~+50</td><td>−20~+40</td><td>1.2×10−5</td></tr>
<tr><td colspan="2">RC, PSC교</td><td>−5~+35</td><td>−15~+35</td><td>1.0×10−5</td></tr>
</table></td></tr>
</table>

【사진 1.3.18】 신축이음 유간 측정방법

【표 1.3.12】 신축이음 신축이동량 산정

구 분	온도변화 (⊿T, ℃)		선팽창 계수 (α)	신축거더 길이 (L, m)	온도 변화에 의한 이동량(㎜)		신축이음 실측유간 (㎜)	바닥판 실측유간 (㎜)	거더 실측유간 (㎜)	비고
	동절기	하절기			동절기	하절기				
P2	29.4	30.6	0.000012	99.9	35.2	36.7	83.0	150.0	125.0	
A2	29.4	30.6	0.000012	144.4	50.9	53.0	90.0	120.0	180.0	

1) 조사당시 온도 : 9.4℃(조사일 : 2022년 10월 18일, 평균온도, 서울)
2) 검토온도 : −20℃ ~ 40℃(한랭지방)

【표 1.3.13】 신축이음장치 및 바닥판 단부 가동여유량 검토결과

구 분		계산 이동량(㎜)		점검당시 실측유간(㎜) ③	허용량(㎜) ④	신축 여유량(㎜)		검토 결과
		최대 수축시 ①	최대 신장시 ②			최대 수축시 ④-(①+③)	최대 신장시 (③-②)	
P2	신축이음	35.2	36.7	83.0	120	1.8	46.3	O.K
	바닥판			150.0	-	-	113.3	O.K
	거더			125.0	-	-	88.3	O.K
A2	신축이음	50.9	53.0	90.0	120	-20.9	37.0	N.G
	바닥판			120.0	-	-	67.0	O.K
	거더			180.0	-	-	127.0	O.K
주) 판정 : 0.0㎜ ≤ 신축 여유량 ≤ 허용량 ⇒ O.K								

6) 신축거동상태 검토의견

- 신축이음 유간을 검토한 결과, 온도변화에 따른 신장시 모든 신축이음에서 여유량을 확보하고 있는 것으로 평가되었으나 수축시 A2 신축이음에서 여유량이 부족한 것으로 나타났으며, 이는 시공시 프리세팅 오류 등이 원인인 것으로 추정된다. 따라서 신축이음 여유량 확보를 위한 재설치 등과 같은 보수가 필요하며, 수축시(겨울철) 이동량에 대한 주기적인 계측을 실시하는 것이 필요하다.

아. 교면포장

1) 부재의 개요

■ 강매교의 바닥판 상면에 위치하여 차량에서 발생하는 진동을 흡수·분산시키고, 외부의 불리한 환경조건에 대해서 바닥판을 보호하는 역할을 하는 교면포장은 아스콘 포장으로 되어있다.

교면포장 전경#1

교면포장 전경#2

【사진 1.3.19】 교면포장 전경

2) 현장조사 결과

■ 현장조사 결과 주행에 영향을 줄만한 손상은 조사되지 않았고, 일부 구간에서 라벨링이 확인되었다.

【표 1.3.14】 교면포장 현장조사 결과

구분	라벨링 (㎡/개소)	
S1	45.00	1
S2	50.00	1
S3	-	-
S4	-	-
S5	-	-
S6	-	-
합계	95.00	2

S1 라벨링(1.0m×45.0m)	S2 라벨링(1.0m×50.0m)

【사진 1.3.20】 교면포장 손상현황

3) 기 점검 결과 비교

■ 금회 정밀안전점검은 최초의 정밀안전점검이다.

4) 검토의견

■ 교면포장은 중차량 통행 및 공용중 열화에 의한 라벨링이 확인 되었고, 손상은 현재 미미한 상태이며, 주기적인 점검을 통한 손상의 진전여부 확인 후 진전시 재포장 등의 유지관리가 필요 할 것으로 사료된다.

자. 배수시설

1) 부재의 개요

■ 강매교는 교량의 횡단구배 특성에 따라 교량의 우측에 배수시설이 설치되어 있다.

배수구 전경	배수관 전경

【사진 1.3.21】 배수시설 전경

2) 현장조사 결과

■ 배수시설에 대한 현장조사 결과, 손상이 없는 양호한 상태로 확인되었다.

【표 1.3.15】 배수시설 현장조사 결과

구분	상태양호	
S1	-	-
S2	-	-
S3	-	-
S4	-	-
S5	-	-
S6	-	-
합계	-	-

배수관 상태 양호	배수관 상태 양호
배수구 상태 양호	배수구 상태 양호

【사진 1.3.22】 배수시설 손상현황

3) 기 점검 결과 비교

- 금회 정밀안전점검은 최초의 정밀안전점검이다.

4) 검토의견

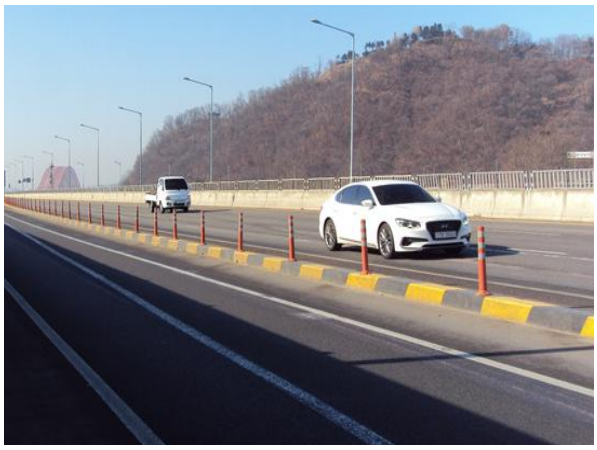
- 배수구는 현재 양호한 상태이나, 공용기간 경과 및 추량통행에 의한 비산물퇴적 등의 원인으로 이물질퇴적, 그로인한 체수, 배수관 부식 등의 손상이 발생할 수 있으므로, 주기적인 정비를 통한 유지관리가 필요하다.

차. 난간 및 연석

1) 부재의 개요

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

방호벽 전경



중분대 전경

【사진 1.3.23】 방호벽 및 중앙분리대 전경

2) 현장조사 결과

■ 난간 및 연석에 대한 현장조사 결과, 폭 0.3㎜내, 외 균열, 국부적인 파손이 확인되었다.

【표 1.3.16】 난간 및 연석 현장조사 결과

구분	균열(0.3㎜미만) (m/개소)		균열(0.3㎜이상) (m/개소)		파손 (㎡/개소)	
S1	10.00	6	-	-	-	-
S2	7.80	3	0.90	2	-	-
S3	2.90	2	1.10	1	-	-
S4	0.50	1	-	-	0.30	1
S5	4.60	5	-	-	-	-
S6	9.60	8	1.20	1	-	-
합계	35.40	25	3.20	4	0.30	1

S1 방호벽 균열(0.2㎜/0.4m×5EA)	S1 방호벽 균열(0.2㎜/0.8m)
S2 방호벽 균열부(0.2㎜/7.0m)	S2 방호벽 균열부(0.3㎜/0.5m)
S3 방호벽 균열부(0.2㎜/2.5m)	S3 방호벽 균열부(0.3㎜/1.1m)

【사진 1.3.24】 방호벽 및 중앙분리대 손상현황

S4 방호벽 균열(0.2㎜/0.5m)	S5 방호벽 균열(0.2㎜/1.2m)
S6 방호벽 균열(0.3㎜/1.2m)	S4 파손(1.0m×0.3m)

【사진 1.3.24】 방호벽 및 중앙분리대 손상현황

3) 기 점검 결과 비교

- 금회 정밀안전점검은 최초의 정밀안전점검이다.

4) 검토의견

- 방호벽에 발생한 균열은 초기 건조수축, 거푸집 조기탈영 등에 의한 손상으로 부재의 내구성 확보를 위한 표면보수, 주입보수가 필요하며, S4에 발생한 파손의 경우, 외부 충격에 의한 손상으로 단면보수가 등의 유지관리가 필요할 것으로 사료된다.

카. 교량 점검시설

1) 부재의 개요

■ 강매교의 점검통로는 교량 상면 갓길을 이용하여 출입가능하며, P35, P1~5에 강재+알루미늄 재질의 점검통로가 전·배면 2면에 설치되어 있다.

점검통로 전경	점검통로 전경

【사진 1.3.25】 교량 점검시설 전경

2) 현장조사 결과

■ 교각에 설치된 점검통로 조사 시 점검발판, 볼트 체결상태, 점검난간, 사다리 등을 중점적으로 조사하였으며, 점검로 파손이 1개소 확인되었다.

【표 1.3.17】 교량 점검시설 현장조사 결과

구분	점검로 파손 (개소/개소)	
P35	-	-
P1	-	-
P2	1.00	1
P3	-	-
P4	-	-
P5	-	-
A2	-	-
합계	-	-

	-
P4 점검로 파손(1EA)	-

【사진 1.3.26】 교량 점검시설 손상현황

3) 기 점검 결과 비교

■ 금회 정밀안전점검은 최초의 정밀안전점검이다.

4) 검토의견

■ 점검시설은 현재 양호한 상태로 확인되었으며, 일부 구간에서 점검로 파손이 확인되었고, 작업자의 안전 확보 차원의 보수 등의 유지관리가 요구된다.

타. 공중이 이용하는 부위

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

1) 도로포장

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

2) 도로부 신축이음부

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

3) 추락방지시설, 환기구 등의 덮개

공중이 이용하는 부위 중 추락방지시설, 환기구 등의 덮개는 미설치된 상태이다.

1.3.3 현장조사 총괄표

【표 1.3.18】 손상내용 총괄표

구분		손상 내용	단위	물량	개소	비고
바닥판 하면		균열(0.3㎜미만)	m	7.00	7	
		망상균열	㎡	355.00	36	
		박리	㎡	0.12	3	
거더	외부	도장박리, 긁힘	㎡	0.05	2	
	내부	도장박리	㎡	0.01	1	
가로보		상대양호	-	-	-	
교대		균열(0.3㎜미만)	m	1.00	1	
교각		망상균열	㎡	7.00	2	
		폐콘크리트퇴적	㎡	6.00	1	
교량받침		파손	㎡	0.09	2	
신축이음		이물질퇴적	m	6.00	2	
		후타재균열	m	3.00	10	
		하부누수	m	1.00	1	
		여유량 부족	EA	1.00	1	
교면포장		라벨링	㎡	95.00	2	
배수시설		상태양호	-	-	-	
방호벽		균열(0.3㎜미만)	m	35.40	25	
		균열(0.3㎜이상)	m	3.20	4	
		파손	㎡	0.30	1	
점검시설		점검로 파손	EA	1.00	1	

1.3.4 전회차 손상물량 비교

- 금회 정밀안전점검은 최초의 정밀안전점검이다.

1.4 콘크리트 내구성 조사

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

본 과업의 내구성조사는 『시설물의 안전 및 유지관리 실시 세부지침(2021. 12, 국토교통부/국토안전관리원)』에 근거하여 시험방법, 시험빈도 및 평가방법 등을 실시하였다.

1.4.1 조사 현황 및 위치

가. 조사 현황

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

【표 1.4.1】 콘크리트 비파괴시험 현황

항 목	기준수량		수 량(개소)				비 고
	상부구조	하부구조	기준		실시		
			상부	하부	상부	하부	
반발경도 시 험	50m 마다	연장 50m마다	6	6	6	6	
탄산화 깊이 측정	• 5경간 이내: 2~3개소[1)] • 5경간 이상: 3~6개소[2)]		1	2	2	4	

나. 콘크리트 내구성시험 위치 선정사유

대상 구조물에 대한 재료시험은 도보로 접근이 가능한 위치를 우선적으로 실시하였으며, 도보로 접근이 가능하지 못한 부위는 점검차, 사다리 등을 이용하여 접근 후 시험을 실시하였다. 교량은 전반적으로 양호한 상태이기 때문에 건전부에서 각 1회씩 실시하였다. 기존에 실시한 부위는 주변 및 미실시한 부재를 중심으로 실시하여 차후 점검 및 진단 비교·평가를 목적으로 하였다.

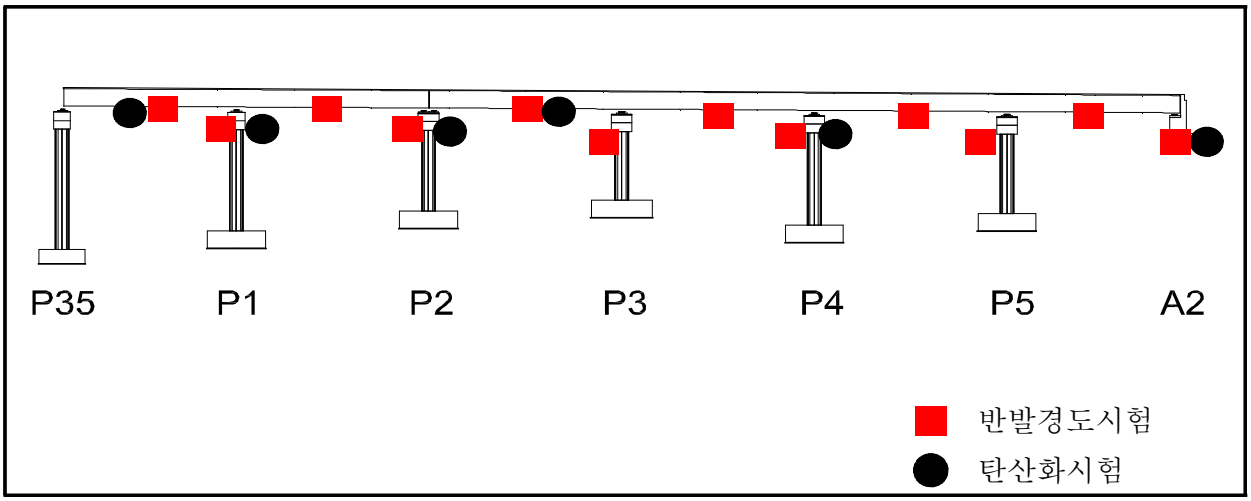
다. 조사 사진

반발경도 시험 현황

탄산화깊이 측정 현황

【사진 1.4.1】 콘크리트 내구성조사 현황

라. 콘크리트 내구성조사 위치도



【그림 1.4.1】 콘크리트 내구성조사 위치도

1.4.2 시험결과 및 분석

가. 콘크리트 강도시험

콘크리트 비파괴강도시험은 상·하부구조에서 반발경도시험(총 12개소)를 실시하였으며, 검토결과는 다음과 같다.

① 비파괴강도 시험결과

【표 1.4.2】 상부구조 콘크리트 비파괴강도 시험결과

시험위치			반발경도법(MPa)				설계기준강도(MPa)	비고
			반발경도(R_o)	일본재료학회	일본건축학회	재령보정계수		
상부구조	S1	바닥판	45.9	27.0	28.6	0.67	27.0	
	S2	바닥판	46.4	27.4	28.8			
	S3	바닥판	46.0	27.1	28.6			
	S4	바닥판	46.3	27.3	28.8			
	S5	바닥판	46.4	27.4	28.8			
	S6	바닥판	47.9	28.7	29.5			

【표 1.4.3】 하부구조 콘크리트 비파괴강도 시험결과(교대)

시험위치			반발경도법(MPa)				설계기준강도(MPa)	비고
			반발경도(R_o)	일본재료학회	일본건축학회	재령보정계수		
하부구조	A2	교대	43.8	25.2	27.6	0.67	24.0	

【표 1.4.4】 하부구조 콘크리트 비파괴강도 시험결과(교각)

시험위치			반발경도법(MPa)				설계기준강도(MPa)	비고
			반발경도(R_o)	과학기술부	권영웅 외	재령보정계수		
하부구조	P1	교각	48.0	40.5	48.1	0.67	40.0	
	P2	교각	49.3	41.7	50.0			
	P3	교각	49.1	41.6	49.8			
	P4	교각	48.5	40.9	48.8			
	P5	교각	49.4	41.8	50.2			

반발경도법에 의한 압축강도 측정결과 상부구조 27.0~29.5㎫, 하부구조(교대) 25.2~27.6㎫, 하부구조(교각) 40.5~50.2㎫ 로 측정 되었으며, 설계기준 압축강도(상부: 27.0㎫, 교대: 24.0㎫, 교각:40.0㎫)를 상회하는 것으로 강도 저하가 없는 것으로 판단된다. 따라서, 금회 시험을 실시한 콘크리트 강도는 공용년수 경과에 따른 강도 저하가 발생되지 않은 것으로 판단된다.

【표 1.4.5】 비파괴강도 시험결과 분석

구 분	시험방법	측정강도(A)	설계기준강도(B)	A/B×100(%)
상부구조	바닥판 하면	27.0~29.5	27.0	100.0~109.3
하부구조	교대	25.2~27.6	24.0	105.0~115.0
	교각	40.5~50.2	40.0	101.3~125.5

② 기 점검결과와의 비교

- 금회 정밀안전점검은 최초의 정밀안전점검이다.

나. 탄산화 깊이 측정

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

① 탄산화 깊이 측정결과

【표 1.4.6】 탄산화 깊이 측정결과 및 평가

시험위치		탄산화 깊이 (㎜)	피복두께 (㎜)	탄산화 잔여깊이 (㎜)	탄산화 속도계수 (A)	잔존 수명 (년)	평가 결과
상부구조	S1 바닥판	2.0	40.0	38.0	1.41	100년이상	a
	S3 바닥판	3.0	40.0	37.0	2.12	100년이상	a
하부구조	A2 흉벽	2.0	100.0	98.0	1.41	100년이상	a
	P1 코핑부	1.0	100.0	99.0	0.71	100년이상	a
	P2 코핑부	3.0	100.0	97.0	2.12	100년이상	a
	P4 코핑부	1.0	100.0	99.0	0.71	100년이상	a

측정결과, 상부구조 탄산화깊이는 2.0~3.0㎜, 하부구조 탄산화깊이는 1.0~3.0㎜로 측정되었으며, 잔여깊이가 30㎜이상을 확보하고, 세부지침 지침기준 "a"로 평가 되어 탄산화에 따른 철근의 부식발생 영향은 없는 것으로 판단된다.

【표 1.4.7】 탄산화 시험결과 분석

구 분	탄산화 깊이(㎜)	잔여깊이(㎜)	비고
상부구조	2.0~3.0	37.0~38.0	
하부구조	1.0~3.0	97.0~99.0	

② 기 점검결과와의 비교

■ 금회 정밀안전점검은 최초의 정밀안전점검이다.

다. 금회점검 내구성조사 결과요약

【표 1.4.8】 금회 점검 내구성조사 결과요약

시 험 명	시험부위		시험 결과		비 고
			측정결과	설계기준	
비파괴 강도 (㎫)	상부구조	바닥판 하면	27.0~29.5	27.0	■설계강도 이상(양호)
	하부구조	교대	25.2~27.6	24.0	
		교각	40.5~50.2	40.0	
탄산화 잔여깊이 (㎜)	상부구조		37.0~38.0	a등급	■탄산화 잔여깊이 30㎜이상 ■탄산화에 의한 내구성저하 없음
	하부구조		97.0~99.0	a등급	
종합 평가	• 콘크리트 강도는 설계강도 이상으로 양호한 상태로 평가됨 • 탄산화에 의한 내구성 저하 가능성은 없는 상태임				

라. 기 점검결과와 비교

■ 금회 정밀안전점검은 최초의 정밀안전점검이다.

1.5 상태평가

시설물의 상태평가는 재료시험 및 현장조사에 의해 시설물의 각 부재로부터 발견된 상태변화(결함, 손상, 열화)를 근거로 하여『시설물의 안전 및 유지관리 실시 세부지침 (안전점검·진단 편-2021. 12.)』의 상태평가 기준에 따라 실시한다. 정밀점검의 상태평가 기준은 시설물의 전체 부재에 대하여 외관조사망도를 작성하여 부재별로 상세히 상태평가를 실시하며, 책임기술자가 시설물 전체에 대한 상태평가 결과를 결정하게 된다.

1.5.1 시설물 전체 상태평가 결과

가. 상태평가 결과

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

【표 1.5.1】 상태평가 결과표

부재의 분류			상부구조		2차 부재	기타부재				받침	하부구조		내구성요소	
상부	하부	구조형식	바닥판	거더	가로보	포장	배수	난간 연석	신축 이음	교량 받침	하부	기초	탄산화	
													상부	하부
S1	A1	STB	b	a	a	b	a	b	a	b	a	q	a	–
S2	P1	STB	b	b	a	b	a	b	–	b	b	q	–	a
S3	P2	STB	b	a	a	a	a	b	a	a	a	q	a	a
S4	P3	STB	b	b	a	a	a	b	–	a	a	q	–	–
S5	P4	STB	b	a	a	a	a	b	–	a	a	q	–	a
S6	P5	STB	b	b	a	a	a	b	–	a	b	q	–	–
	A2								b	a	b	q	–	a
평균			0.200	0.150	0.100	0.133	0.100	0.200	0.133	0.129	0.143	–	0.100	0.100
가중치			18	20	5	7	3	2	9	9	20	–	4	3
(평균×가중치) /가중치합			0.036	0.030	0.005	0.009	0.003	0.004	0.012	0.012	0.029	–	0.004	0.003
													0.146	
													B	

■ 결함도 범위 : 0.130 ≤ 결함도지수(0.146) < 0.260

나. 시설물 전체 상태평가 결과

【표 1.5.2】 시설물 전체 상태평가 결과표

구 분	환산 결함도점수	상태평가 등급	연장 (m)	차선	길이 X 차선	연장비	환산결함도점수 X 연장비
강매교	0.146	B	290.0	1	290.0	1.000	0.146
합계(∑)			290.0	1	290.0	1	0.146
1. 평가지수 =							0.146
2. 상태평가결과 =							B

1.5.2 기 점검 결과와의 비교

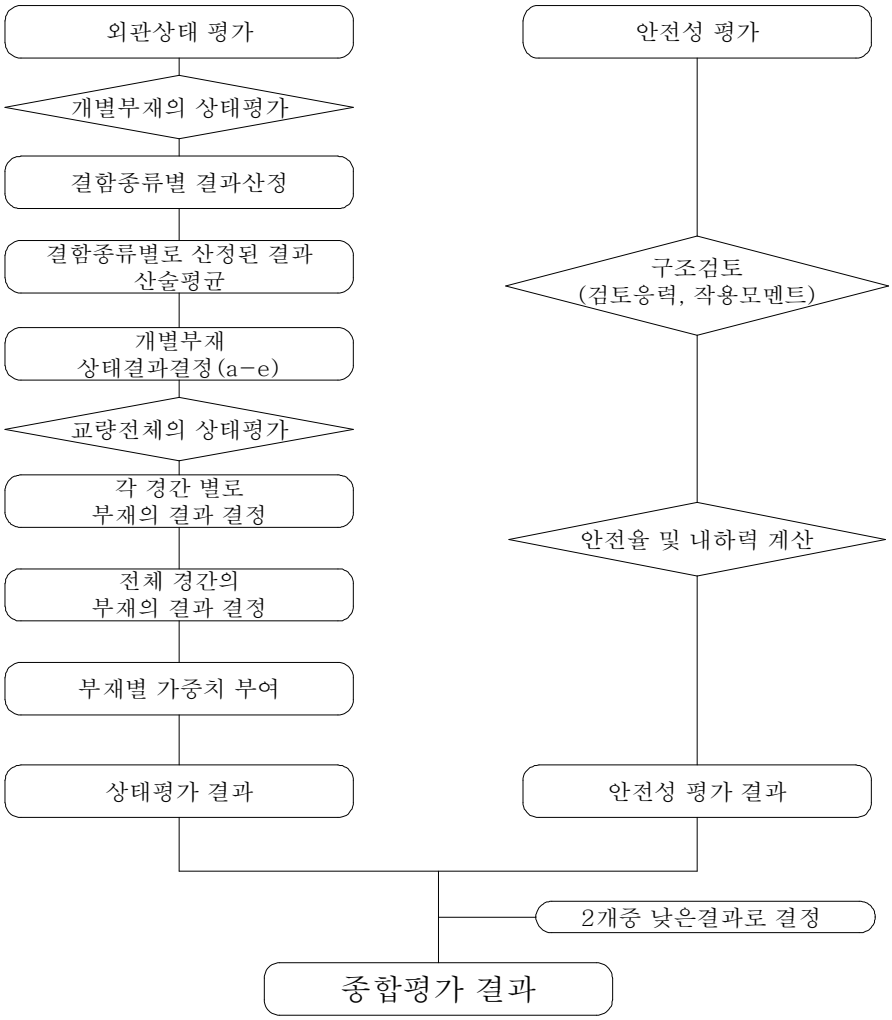
- 금회 정밀안전점검은 최초의 정밀안전점검이다.

1.6 종합평가 및 안전등급 지정

1.6.1 종합평가 결과 산정방법

현장조사에 따른 상태평가등급과 안전성 검토에 근거한 안전성평가등급 중 낮은 등급을 시설물의 종합평가등급으로 결정한다.

■ 종합평가 등급=MIN(상태평가 결과, 안전성 평가 결과)



【그림 1.6.1】종합평가 결과 산정절차

1.6.2 종합평가 결과

본 과업에서는 안전성평가를 실시하지 않았으므로, 현장조사 및 시험에 의한 상태평가 결과를 검토하여 종합평가 결과는 “B” 로 평가되었다.

【표 1.6.1】 종합평가 결과

구조물명	상태평가 결과		안전성평가 결과		종합평가 결과
	환산결함도점수	기준	S·F	기준	
강매교	0.146	B	-	-	B
종합평가	•현장조사 및 내구성조사에 의한 상태평가 결과는 내구성 증진을 위하여 일부의 보수가 필요한 “B” 로 평가됨 •종합평가 결과, “B” 로 평가됨				

1.6.3 안전등급 지정

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

【표 1.6.2】 안전등급 지정

안전등급	시설물의 상태
A (우수)	문제점이 없는 최상의 상태
B (양호)	보조부재에 경미한 결함이 발생하였으나, 기능발휘에는 지장이 없으며 내구성 증진을 위하여 일부의 보수가 필요한 상태
C (보통)	주요부재에 경미한 결함 또는 보조부재에 광범위한 결함이 발생하였으나, 전체적인 시설물의 안전에는 지장이 없으며, 주요부재에 내구성, 기능성 저하 방지를 위한 보수가 필요하거나 보조부재에 간단한 보강이 필요한 상태
D (미흡)	주요부재에 결함이 발생하여 긴급한 보수·보강이 필요하며 사용제한 여부를 결정하여야 하는 상태
E (불량)	주요부재에 발생한 심각한 결함으로 인하여 시설물 안전에 위험이 있어 즉각 사용을 금지하고 보강 또는 개축을 하여야 하는 상태

1.7 보수·보강 및 유지관리방안

1.7.1 보수·보강 방안

【표 1.7.1】 손상별 보수·보강 방안

구분		손상 내용	단위	물량	개소	보수방안	우선순위
바닥판 하면		균열(0.3㎜미만)	m	7.00	7	표면처리	하자
		망상균열	㎡	355.00	36	표면처리	하자
		박리	㎡	0.12	3	단면보수	하자
거더	외부	도장박리, 긁힘	㎡	0.05	2	재도장	하자
	내부	도장박리	㎡	0.01	1	재도장	하자
가로보		상대양호	-	-	-	-	-
교대		균열(0.3㎜미만)	m	1.00	1	표면처리	하자
교각		망상균열	㎡	7.00	2	표면처리	하자
		폐콘크리트퇴적	㎡	6.00	1	정비	하자
교량받침		파손	㎡	0.09	2	단면보수	하자
신축이음		이물질퇴적	m	6.00	2	청소	3순위
		후타재균열	m	3.00	10	표면처리	하자
		하부누수	m	1.00	1	교체	하자
		여유량 부족	EA	1.00	1	교체	하자
교면포장		라벨링	㎡	95.00	2	재포장	하자
배수시설		상태양호	-	-	-	-	-
방호벽		균열(0.3㎜미만)	m	35.40	25	표면처리	하자
		균열(0.3㎜이상)	m	3.20	4	주입보수	하자
		파손	㎡	0.30	1	단면보수	하자
점검시설		점검로 파손	EA	1.00	1	정비	하자

1.7.2 개략공사비

【표 1.7.2】 개략공사비

구 분		손상내용	보수방안	손상물량	보수물량	단위	단가 (천원)	개략공사비 (천원)	우선 순위
바닥판하면		균열(0.3㎜미만)	표면처리	7.00	2.63	m	-	-	하자
		망상균열	표면처리	355.00	532.50	㎡	-	-	하자
		박리	단면보수	0.12	0.18	㎡	-	-	하자
거더	외부	도장박리, 긁힘	재도장	0.05	0.08	㎡	-	-	하자
	내부	도장박리	재도장	0.01	0.02	㎡	-	-	하자
교대		균열(0.3㎜미만)	표면처리	1.00	0.38	m	-	-	하자
교각		망상균열	표면처리	7.00	10.50	㎡	-	-	하자
		폐콘크리트퇴적	정비	6.00	9.00	㎡	-	-	하자
교량받침		파손	단면보수	0.09	0.14	㎡	-	-	하자
신축이음		이물질퇴적	청소	6.00	9.00	m	30	270	3순위
		후타재균열	표면처리	3.00	4.50	m	-	-	하자
		하부누수	교체	1.00	1.50	m	-	-	하자
		여유량 부족	교체	1.00	1.00	EA	-	-	하자
교면포장		라벨링	재포장	95.00	142.50	㎡	-	-	하자
방호벽		균열(0.3㎜미만)	표면처리	35.40	13.27	m	-	-	하자
		균열(0.3㎜이상)	주입보수	3.20	4.80	m	-	-	하자
		파손	단면보수	0.30	0.45	㎡	-	-	하자
점검시설		점검로 파손	정비	1.00	1.00	EA	-	-	하자

개략 공사비 (천원)	구 분	1순위	2순위	3순위
	순공사비	-	-	270
	재경비 (순공사비의 50%)	-	-	135
	합계	-	-	405
개략공사비 총계(천원)		405		

주1) 보수물량은 손상물량에 50%를 할증하였음.
주2) 0.3㎜미만 균열보수는 손상물량(m)×0.25(m)를 하여 면적(㎡)으로 산출하였음.

1.7.3 유지관리방안

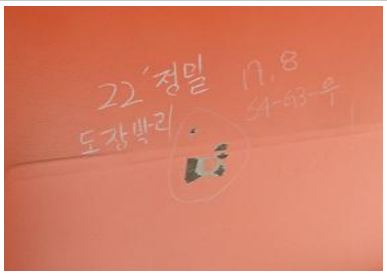
본 시설물에 대한 정밀안전점검 결과에 따라, 향후 유지관리 시 교량의 안전성, 사용성 및 내구성 차원에서 중점적으로 관찰하고 유의하여야 할 중점유지관리 항목을 설정하여 다음 표와 같이 제시하였다.

【표 1.7.3】 중점유지관리 항목

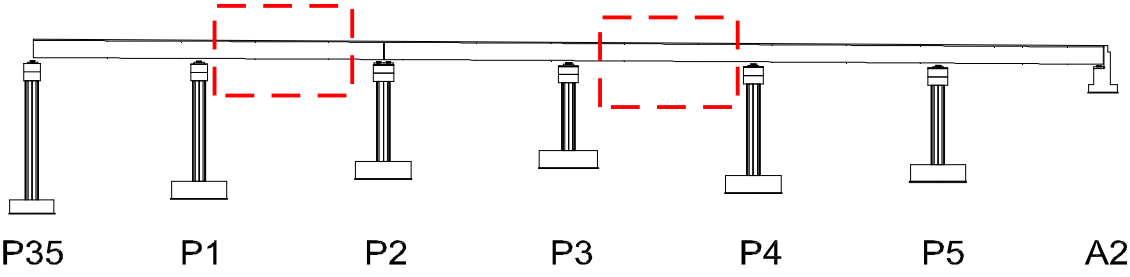
부재구분	중 점 사 항
교면포장	• 교면포장 손상여부 점검(주행성 중심)
방호벽	• 방호벽 손상여부 점검 • 기존 손상 진전여부 확인
배수시설	• 배수구 막힘 여부 점검(발생여부 점검)
바닥판	• 바닥판하면 손상여부 점검(발생여부 점검) • 기존 손상 진전여부 확인
거더 및 가로보	• 거더 및 가로보 손상여부 점검(발생여부 점검) • 기존 손상 진전여부 확인
교량받침	• 교량받침 손상여부 점검(발생여부 점검) • 기존 손상 진전여부 확인 • 이동 여유량 지속적 관리
신축이음장치	• 신축이음 손상여부 점검(발생여부 점검) • 기존 손상 진전여부 확인 • 이동 여유량 지속적 관리
하부구조	• 하부구조 손상여부 점검(발생여부 점검) • 기존 손상 진전여부 확인

◎ 부재별 중점점검 손상

① 바닥판 박리 – 진전 여부확인



② 거더외부 도장박리 - 부식 등의 진전 여부확인



1.8 종합결론

본 시설물은 경기도 고양시 덕양구 강매로 7(강매동)에 위치한 교량으로 총 연장 290.0m, 폭 8.0m의 Steel Box Girder 교량으로, 2020년도에 준공되어 약 2년간 공용중인 교량 구조물이며, 시공자료 분석을 포함, 현장조사 및 시험, 상태평가 등을 통한 종합결론을 요약하면 다음과 같다.

1.8.1 종합결론

가. 현장조사 및 시험

1) 바닥판 하면

- 바닥판하면은 초기 건조수축에 의한 폭 0.2㎜ 미만의 균열 및 망상균열이 조사되었고, 시공시 다짐미흡 등에 의한 박리가 일부 조사되었다. 손상부는 초기 손상으로 추정되면 부재의 내구성 확보 차원의 표면처리, 단면보수 등의 보수가 필요할 것으로 사료된다. 또한 주기적인 점검을 통한 손상의 진전여부 확인, 신규 손상 발생여부 확인 등의 유지관리가 요구된다.

2) Steel Box Girder

- 거더외부에 발생한 도장손상은 시공 초기 외부 충격에 의한 긁힘, 시공시 전처리 미흡에 의한 박리로 부재의 안전성에 문제가 없는 경미한 손상으로 확인되었다, 손상부는 강우시 부재의 부식 등의 진전을 유발 할 수 있으므로 재도장 등의 유지관리가 필요하다.
- 거더내부에 발생한 도장손상은 시공 초기 외부 충격에 의한 긁힘에 의한 박리로 부재의 안전성에 문제가 없는 경미한 손상으로 확인되었다, 손상부는 장기 공용시 부식 등의 진전을 유발 할 수 있으므로 재도장 등의 유지관리가 필요하다.

3) 가로보

- 가로보는 현재 손상이 없는 양호한 상태이며, 주기적인 점검을 통한 손상의 발생여부 확인 등의 유지관리가 요구된다.

4) 교대

- 교대에 0.2㎜균열이 조사 되었고, 균열의 경우 초기 건조수축, 온도변화, 거푸집 조기탈형 등의 복합적인 원인에 의한 균열로 부재의 내구성 확보 차원의 표면처리 등의 조치가 필요하며, 주기적인 점검을 통한 손상의 발생여부 확인 등의 유지관리가 요구된다.

5) 교각

■ 교각 코핑부에 발생한 망상균열은 폭 0.3㎜미만 균열로 건조수축, 온도변화, 거푸집 조기탈형 등의 복합적인 원인에 의한 비구조적 소수의 미세균열로서 표면보수를 실시하여 내구성 확보가 바람직할 것으로 판단된다. 폐콘크리트 적치의 경우, 시공시 발생한 손상으로 청소 등의 정비가 요구된다. 교각은 주기적인 점검을 통한 손상의 진전여부 확인, 신규 손상 발생여부 확인 등의 유지관리가 필요하다.

6) 교량받침

■ 받침본체에서 발생된 받침콘크리트 파손의 경우, 시공시 외부충격 및 거푸집 조기탈형 등의 복합적인 원인에 의한 비구조적 파손으로 추정되며 공사중에 발생한 손상으로 하자보수 등의 유지관리가 필요하며, 받침의 경우 주기적인 점검을 통한 손상의 발생여부 확인 등의 유지관리가 필요하다.

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

■ 계산여유량과 실측여유량의 비교 · 검토결과 가동여유량이 충분한 것으로 조사되었으며, 교량받침의 이탈 가능성은 없는 상태로 판단된다.

7) 신축이음장치

■ 신축이음에 발생한 후타재 균열 및 망상균열, 박락의 경우, 초기 건조수축 균열, 차량 통행하중 및 충격 등으로 인한 손상으로 판단되며, 경미한 손상으로 시급한 보수 보다는 손상의 진전시, 신규 손상 발생 시 일괄보수를 실시하는 유지관리가 필요하다. 본체에서는 차량통행으로 인한 분산먼지, 우수에 의한 갓길측 체수 등에 의한 본체 부식 등의 손상이 발생하였고, 주기적인 정비를 통한 유지관리가 필요하다.

■ 신축이음 유간을 검토한 결과, 온도변화에 따른 신장시 모든 신축이음에서 여유량을 확보하고 있는 것으로 평가되었으나 수축시 A2 신축이음에서 여유량이 부족한 것으로 나타났으며, 이는 시공시 프리세팅 오류 등이 원인인 것으로 추정된다. 따라서 신축이음 여유량 확보를 위한 재설치 등과 같은 보수가 필요하며, 수축시(겨울철) 이동량에 대한 주기적인 계측을 실시하는 것이 필요하다.

8) 교면포장

■ 교면포장은 중차량 통행 및 공용중 열화에 의한 라벨링이 확인 되었고, 손상은 현재 미미한 상태이며, 주기적인 점검을 통한 손상의 진전여부 확인 후 진전시 재포장 등의 유지관리가 필요 할 것으로 사료된다.

9) 배수시설

■ 배수구는 현재 양호한 상태이나, 공용기간 경과 및 추량통행에 의한 비산물퇴적 등의 원인으로 이물질퇴적, 그로인한 체수, 배수관 부식 등의 손상이 발생할 수 있으므로, 주기적인 정비를 통한 유지관리가 필요하다.

10) 방호벽

■ 방호벽에 발생한 균열은 초기 건조수축, 거푸집 조기탈영 등에 의한 손상으로 부재의 내구성 확보를 위한 표면보수, 주입보수가 필요하며, S4에 발생한 파손의 경우, 외부 충격에 의한 손상으로 단면보수가 등의 유지관리가 필요할 것으로 사료된다.

11) 교량 점검시설

■ 점검시설은 현재 양호한 상태로 확인되었으며, 일부 구간에서 점검로 파손이 확인되었고, 작업자의 안전 확보 차원의 보수 등의 유지관리가 요구된다.

12) 내구성조사

■ 반발경도법에 의한 압축강도 측정결과 상부구조 27.0~29.5㎫, 하부구조(교대) 25.2~27.6㎫, 하부구조(교각) 40.5~50.2㎫ 로 측정 되었으며, 설계기준 압축강도(상부: 27.0㎫, 교대: 24.0㎫, 교각:40.0㎫)를 상회하는 것으로 강도 저하가 없는 것으로 판단된다. 따라서, 금회 시험을 실시한 콘크리트 강도는 공용년수 경과에 따른 강도 저하가 발생되지 않은 것으로 판단된다.

■ 측정결과, 상부구조 탄산화깊이는 2.0~3.0㎜, 하부구조 탄산화깊이는 1.0~3.0㎜로 측정되었으며, 잔여깊이가 30㎜이상을 확보하고, 세부지침 지침기준 "a"로 평가 되어 탄산화에 따른 철근의 부식발생 영향은 없는 것으로 판단된다.

나. 상태평가 결과

■ 금회 정밀안전점검 결과, 강매교의 상태평가 결과는 “B”로 산정되었다.

다. 결론

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

1.8.2 종합결론, 정밀안전진단 및 사용제한의 필요성 여부

- 대상 시설물에 대한 정밀안전점검 결과, 국부적으로 손상이 발생하였으나 시설물의 전반적인 안전성 및 기능성에는 특별한 문제가 없는 상태로서 주기적인 점검을 통한 관리를 시행한다면 대상시설물의 사용성은 확보될 수 있을 것으로 판단된다.
- 대상 시설물은 금회 점검결과, 정밀안전진단 및 사용제한이 필요치 않다.

1.8.3 기타 필요한 사항

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