

제3장 현장조사 및 시험

3.1 개 요

3.2 외관조사

3.3 내구성시험

제3장 현장조사 및 시험

3.1 개 요

신계1교는 충청남도 천안시 목천읍 신계리에 위치한 교량으로 2004년 8월에 준공되어 약 11년의 공용기간이 경과되었고, 일반국도 21호선에 위치하고 있다. 교량의 연장은 130m의 3경간의 1종 시설물로써, 상부구조는 강박스 거더(STB)형식이 4련 시공되어 있다. 하부구조는 교각 2기(라멘식)와 교대 2기(중력식)로 구성되어 있다.

본 장의 세부내용은 다음과 같다.

외관조사는 대상구조물에 대한 최소한의 기초자료를 얻고, 시간이 경과함에 따라 변화되는 결함의 발견 및 변화상태 등을 추적하기 위한 것으로서 가장 기본이 되는 과업이다.

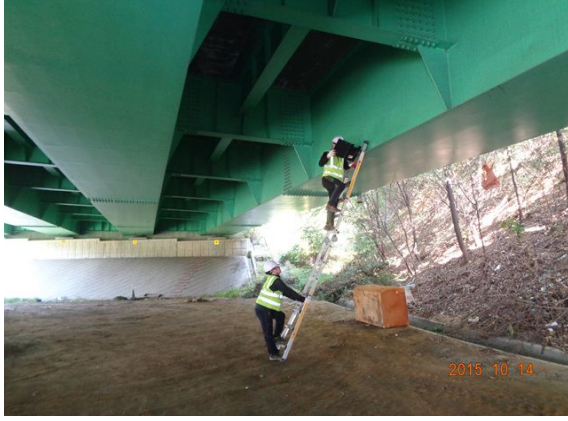
내구성조사는 구조물에 열화가 진행되었을 경우 열화의 정도 및 원인관계를 조사하고 보수·보강여부를 판정하며, 아직 열화가 없거나 경미한 구조물은 내구성 조사에 의해서 향후 열화경향을 예측하고 예방보전을 검토하기 위한 자료를 수집하는 것을 목적으로 한다.

본 과업대상 구조물의 현장조사 및 시험은 안전점검 및 정밀안전진단 세부지침(2010.12)에 따라 각 항목별로 실시하였다.

외관조사는 교면포장, 방호벽, 신축이음장치, 배수구, 교대 등 접근이 가능한 부재는 도보 점검으로, 바닥판하면, 거더, 가로보, 받침장치, 교각 등 근접조사가 필요한 부재는 교량점검차 및 점검사다리를 이용하여 상세 육안조사를 실시하였다.

현장 조사시 확인된 결함과 손상내용에 대해서는 사진을 촬영하고 외관조사망도에 수록하여 향후 보수·보강공사 및 점검 등의 유지관리에 효율적으로 활용될 수 있도록 하였다.

3.2 외관조사

	
교량점검차를 이용한 현장조사 ①	교량점검차를 이용한 현장조사 ②
	
사다리를 이용한 현장조사 ①	사다리를 이용한 현장조사 ②
	
단면 제원 조사	도보 점검

〈사진 3.1〉 외관조사 현황

3.2.1 부재별 외관조사 결과

가. 교면포장 및 보도부

신계1교는 3경간의 왕복 4차선 교량으로 총 연장 130.0m, 전체 폭 20.5m의 교량이다.



〈사진 3.2〉 교면포장 전경

본 교량의 교면은 아스콘 포장으로 시공되었으며, 외관조사결과 아스콘 균열, 아스콘 함몰, 패임 등이 발생된 것으로 조사되었다.

2014년 정밀점검 이후 일부 재포장이 실시된 것으로 추정되며, 현재 발생된 손상부는 재포장시 충분한 다짐이 시행되지 않은 것으로 손상은 경미한 정도이며, 지속적인 관찰 후 진전시 아스콘 팻칭 등의 조치가 필요하다.

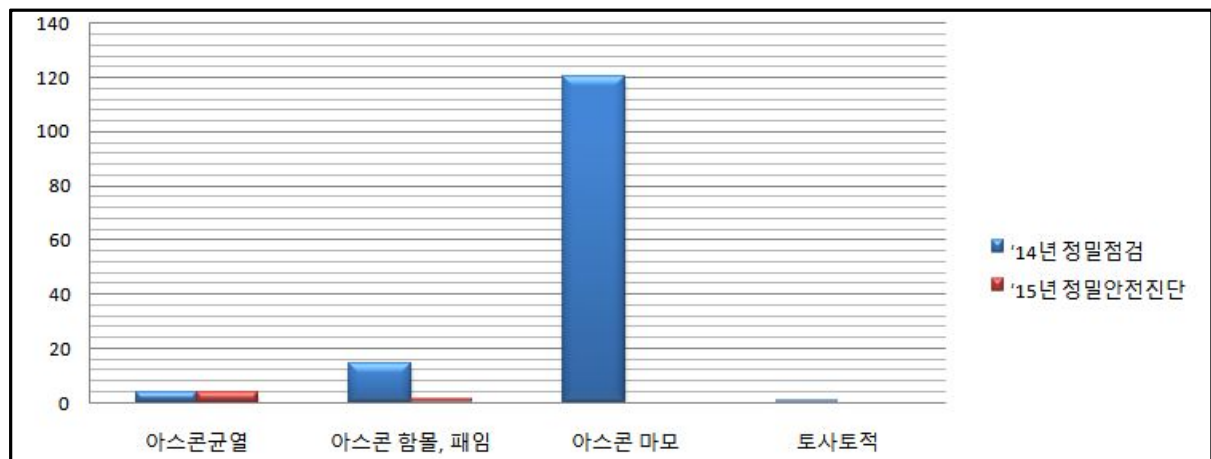
바닥판하면에 포장부 누수로 인한 손상(균열부 백태) 등의 손상은 없는 것으로 보아, 재포장시 방수층 등이 양호하게 시공 되어진 것으로 판단된다.

〈표 3.1〉 교면포장 물량표

손상명	아스콘균열(m/개소)	아스콘 함몰, 패임(m ² /개소)
S1	-	-
S2	4.0/1	-
S3	-	1.2/1
합계	4.0/1	1.2/1

〈표 3.2〉 교면포장 전차 물량 비교

손상명	‘14년 정밀점검	‘15년 정밀안전진단
아스콘균열(m/개소)	4.0/1	4.0/1
아스콘 함몰, 패임(m ² /개소)	14.63/9	1.2/1
아스콘 마모(m ² /개소)	120/2	-
토사토적(m ² /개소)	0.6/1	-



〈그림 3.1〉 교면포장 전차 물량 비교

현황	병천방향 재포장	현황	S2 아스콘 균열
대책	-	대책	지속적 관찰 후 조치(아스콘 패칭)

〈사진 3.3〉 교면포장 외관조사결과

나. 난간 및 연석

난간은 콘크리트 방호벽으로 교량 좌·우측에 시공되어 있으며, 중앙에는 가드레일로서 중앙분리대가 설치되어 있는 상태이다.



〈사진 3.4〉 난간 전경

외관조사결과 방호벽 균열 및 재균열, 텔리네이트 파손이 조사되었고, 중분대 차광판 파손 및 철근노출, 박락이 조사되었다.

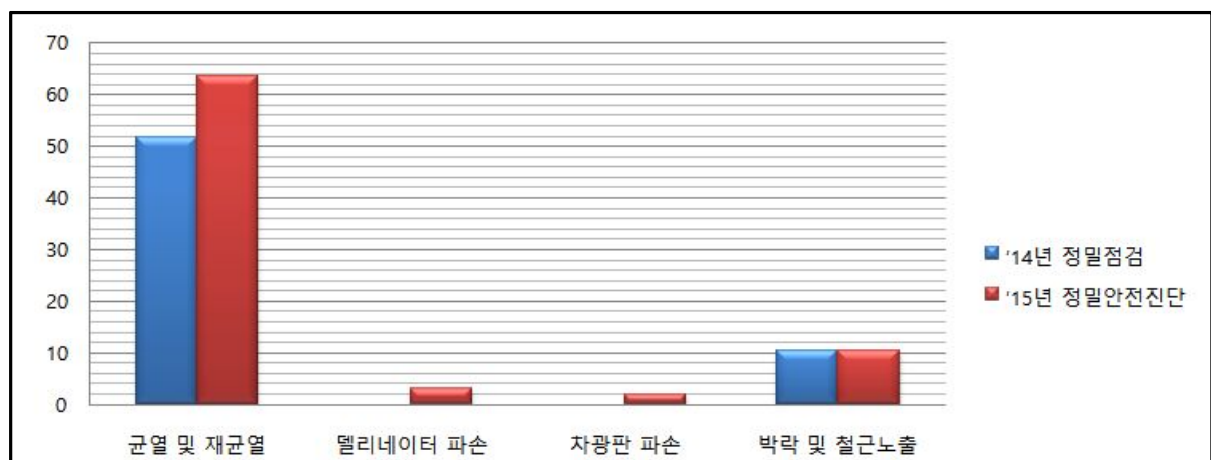
발생된 균열은 전차에 비해 신규손상이 일부 발생하였다. 균열 구간은 건조수축 및 수화열에 의해 시공초기에 발생한 비구조적 균열이며 그 정도가 경미한 미세균열이므로, 즉각적인 보수조치 보다는 향후 손상 진전 정도에 따라 일괄적인 표면보수를 실시하는 것이 바람직 할 것으로 판단된다. 텔리네이트 파손은 외부충격에 의한 것으로 사용성 확보를 위하여 교체가 필요하다. 중분대에 발생한 기존 손상인 철근노출 구간은 피복두께 부족, 외부충격으로 인하여 발생한 손상으로 단면보수 등의 조치가 필요하며, 차광판 파손은 교체가 요망된다.

〈표 3.3〉 방호벽 물량표

구분	cw=0.3mm미만 재균열 (m/개소)	cw=0.3mm미만 균열 (m/개소)	텔리네이터 파손 (개소)	차광판파손 (개소)	철근노출 (㎡/개소)
S1	9.6/8	-	-	1	-
S2	15.6/13	-	1	1	7.2/24
S3	25.2/21	13.2/11	2	-	3/10
합계	50.4/42	13.2/11	3	2	10.5/34

〈표 3.4〉 방호벽 전차 물량 비교

손상명	‘14년 정밀점검	‘15년 정밀안전진단
cw=0.3mm미만 재균열 (m/개소)	51.6/43	50.4/42
cw=0.3mm미만 균열 (m/개소)		13.2/11
텔리네이터 파손 (개소)	-	3
차광판 파손 (개소)	-	2
박락 및 철근노출 (㎡/개소)	10.5/35	10.5/35



〈그림 3.2〉 방호벽 전차 물량 비교

			
현황	S2 중분대 차광판 파손	현황	중분대 박락 및 철근노출
대책	교체	대책	단면보수
			
현황	S2 텔리네이터 파손	현황	S3 텔리네이터 파손
대책	교체	대책	교체
			
현황	S3 재균열	현황	S3 균열
대책	지속적 관찰 후 표면처리	대책	지속적 관찰 후 표면처리

〈사진 3.5〉 난간 및 연석 외관조사결과

다. 배수시설

배수시설은 7개소가 설치되어 있으며, 상부 집수구는 이물질 침투 방지를 위해 그레이팅이 설치되어 있고, 하부 배수관은 하천형(직립)으로 시공되어 있는 상태이다.



〈사진 3.6〉 배수시설 전경

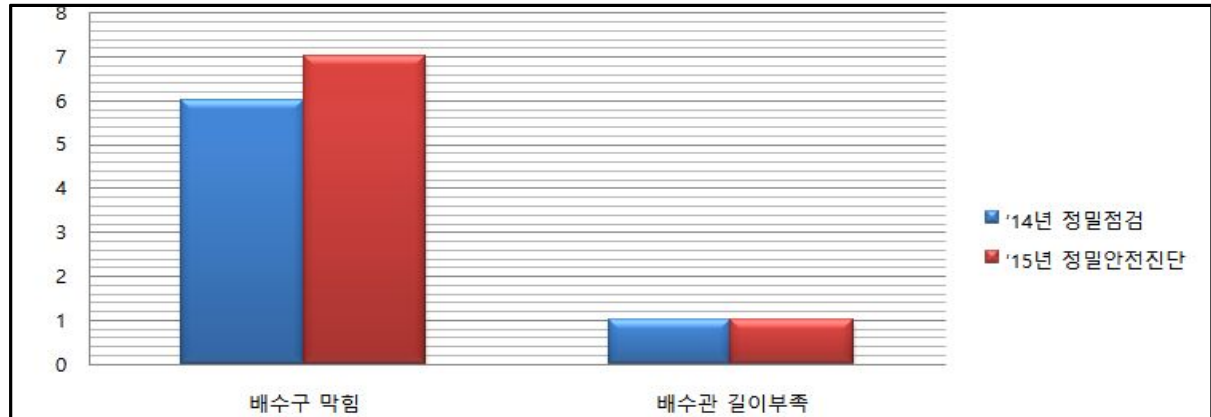
외관조사결과 배수구 막힘과 배수관 길이부족이 조사되었으며, 배수구 막힘(전개소)은 공용중 토사퇴적에 의한 것으로 이는 우천시 체수를 유발하여 차량 주행성 및 사용성을 저하시키므로 주기적인 배수구 청소가 필요한 상태이고, 시공불량에 의한 배수관 길이부족은 하부구조의 콘크리트 열화를 유발시킬 수 있으므로, 길이연장이 필요한 상태이다.

〈표 3.5〉 배수시설 물량표

구분	배수구 막힘 (개소)	배수관 길이부족 (개소)
S1	3	1
S2	2	-
S3	2	-
합계	7	1

<표 3.6> 배수시설 전차 물량 비교

손상명	'14년 정밀점검	'15년 정밀안전진단
배수구 막힘(개소)	6	7
배수관 길이부족(개소)	1	1



<그림 3.3> 배수시설 전차 물량 비교

현황	S1 배수구 막힘	현황	S2 배수구 막힘
대책	청소	대책	청소
현황	S1 배수관 길이부족(2014년 정밀)	현황	S1 배수관 길이부족(2015년 진단)
대책	정비(배수관 체결)	대책	정비(배수관 체결)

<사진 3.7> 배수시설 외관조사결과

라. 신축이음장치

(1) 외관조사 결과

신계1교의 신축이음은 A1(NO.160), A2(NO.80) 2개소 Rail Joint 형식으로 설치되어 있다.



〈사진 3.8〉 신축이음 전경

외관조사결과 후타재 균열이 발생한 상태로 조사되었다.

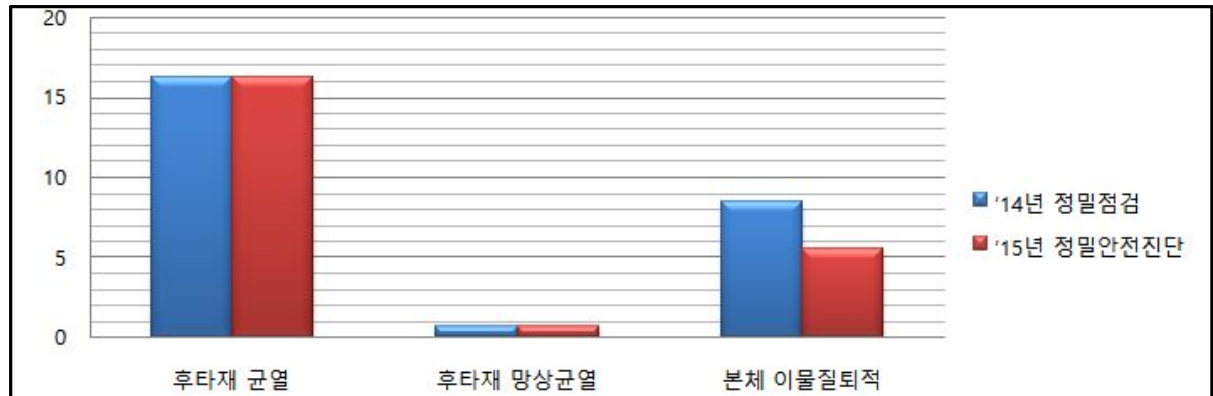
후타재 균열은 건조수축에 의한 시공초기 균열로서 그 정도가 경미한 상태이므로 현 상태에서의 보수조치 보다는 지속적 관찰을 실시한 후, 손상의 진전시 표면처리 등 보수를 실시하는 것이 바람직 할 것으로 판단된다.

〈표 3.7〉 신축이음 물량표

구분	후타재 균열 (m/개소)	후타재 망상균열 (m ² /개소)	본체 토사퇴적 (m/개소)
A1	9.25/18	-	2.5/2
A2	7.0/18	0.7/1	3.0/6
합계	16.25/36	0.7/1	5.5/8

<표 3.8> 신축이음 전차 물량 비교

손상명	'14년 정밀점검	'15년 정밀안전진단
후타재 균열 (m/개소)	16.25/36	16.25/36
후타재 망상균열(m²/개소)	0.7/1	0.7/1
본체 토사퇴적(m/개소)	8.5/4	5.5/8



<그림 3.4> 신축이음 전차 물량 비교

	현황	A1 본체 이물질퇴적		현황	A1 본체 이물질퇴적
	대책	청소		대책	청소
	현황	A2 후타재 균열		현황	A2 후타재 균열
	대책	주의관찰 후 조치		대책	주의관찰 후 조치

<사진 3.9> 신축이음 외관조사결과

(2) 신축 유간 분석

상부구조는 고정단을 중심으로 온도변화에 따라 동절기와 하절기시 교축방향으로 수축과 신장을 하게 된다. 신축량이라 함은 보의 가동단에서 움직임을 나타내는 용어로서, 측정 당시를 기준으로 해서 보의 온도변화(+)에 의한 신축량($\Delta l + t$)과 온도변화(-)에 의한 수축량($\Delta l - t$)이다.

슬래브 및 거더 단부의 유간이 부족할 경우 단부 파손 및 기타 손상이 발생할 수 있으므로 슬래브 및 거더의 유간 거리를 측정하여 계산치와 비교검토 함으로서 각 유간의 적정성을 판단한다.

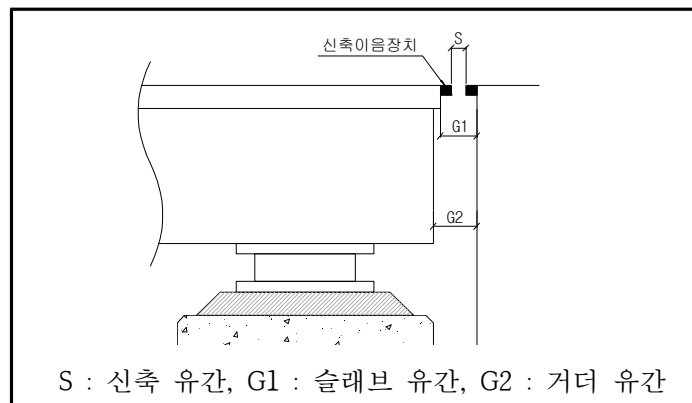
① 조사 방법

◎ 이론 신축량 계산 $\Delta l = \Delta T \times \alpha \times L$

여기서, ΔT : 온도변화량

α : 선팽창계수

L : 신축거더 길이



<그림 3.5> 유간거리 측정방법



<사진 3.10> 신축 유간 조사현황

〈표 3.9〉 지역별 온도변화 범위

교량 종류	온도변화		선팅창계수
	보통지방	한랭한 지방	
콘크리트교	-5℃ ~ +35℃	-15℃ ~ +35℃	1.0×10^{-5}
강 교	-10℃ ~ +40℃	-20℃ ~ +40℃	1.2×10^{-5}
- 2015년 10월 14일 15시, 측정시 온도 : 19℃			

② 이론 신축량 산정

ㄱ. 신장량 ($\Delta l_t = \Delta T \times \alpha \times L$)

- 적용 온도 : +40℃ 적용 (강교)
- $\Delta T_s = 40^\circ\text{C} - 19^\circ\text{C} = 21^\circ\text{C}$
- $\alpha_s = 1.2 \times 10^{-5}$ (강교)
- 신축들보의 길이 (L)

- A1 : 40m+50m = 90.0m (A1~P2)
- A2 : 40m (P2~A2)

- 계산 신장량

- A1 : $\Delta l_t = \Delta T_s \times \alpha_s \times L = 21 \times (1.2 \times 10^{-5}) \times 90,000 = 22.68\text{mm}$
- A2 : $\Delta l_t = \Delta T_s \times \alpha_s \times L = 21 \times (1.2 \times 10^{-5}) \times 40,000 = 10.08\text{mm}$

ㄴ. 수축량 ($\Delta l_t = \Delta T \times \alpha \times L$)

- 적용 온도 : -10℃ 적용 (강교)
- $\Delta T_s = 19^\circ\text{C} - (-10.0^\circ\text{C}) = 29^\circ\text{C}$
- $\alpha_s = 1.2 \times 10^{-5}$ (강교)
- 신축들보의 길이(L) $\Rightarrow$ 위와 동일
- 계산 수축량

- A1 : $\Delta l_t = \Delta T_s \times \alpha_s \times L = 29 \times (1.2 \times 10^{-5}) \times 90,000 = 31.32\text{mm}$
- A2 : $\Delta l_t = \Delta T_s \times \alpha_s \times L = 29 \times (1.2 \times 10^{-5}) \times 40,000 = 13.92\text{mm}$

③ 유간 측정결과

〈표 3.10〉 유간 측정결과

위 치	측정 결과 (mm)			이론 계산량 (mm)		허용 이동량 (mm)	평가
	S	G1	G2	최대 신장시	최대 수축시		
A1	70	130	180	22.68	31.32	160	O.K
A2	30	70	70	10.08	13.92	80	O.K
- 2015년 10월 14일 15시, 측정시 온도 : 19℃							

※ 유간 S=신축이음, G1=바닥판, G2=거더

◎ 측정 유간 > 최대 신장시 이론 계산량 ⇒ 양호

◎ 측정 유간(신축이음=S) + 최대 수축시 이론 계산량 < 허용 이동량 ⇒ 양호

유간(신축이음, 슬래브, 거더) 측정결과를 토대로 온도변화에 따른 유간 변화량 검토결과, 하절기 최대 신장시 유간 여유량이 충분한 상태였으며, 동절기 최대 수축시 역시 허용 이동량 범위 내로 유간에 따른 교량의 안전성의 문제는 없을 것으로 판단된다.

마. 바닥판

바닥판 하면은 3경간으로 S1, S3은 STB거더 사이와 외측 캔틸레버부 모두 콘크리트면으로 S2는 Deck Plate가 설치된 상태이다.



<사진 3.11> 바닥판하면 전경

외관조사결과, 균열 및 망상균열, 백태, 콘크리트 박락 등이 발생한 상태로 조사되었다.

균열 및 망상균열은 기존 점검시 누락된 손상으로 시공초기 건조수축에 의해 발생한 미세균열로 지속적인 관찰 후 진전시 표면처리 등의 조치가 요망되며, 콘크리트 박락 구간은 시공불량에 의한 손상으로 단면보수가 필요하다.

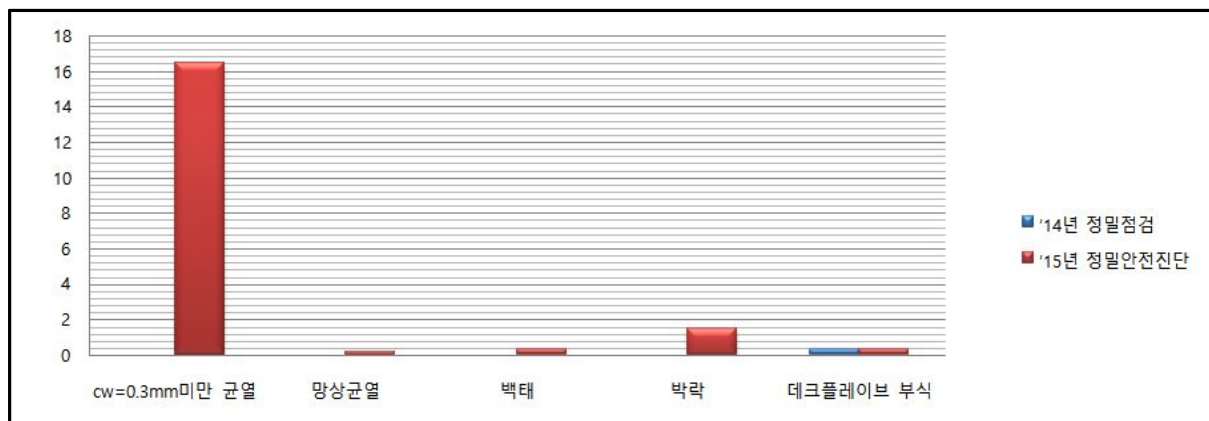
콘크리트 백태는 캔틸레버 측면과 방호벽 사이에 발생한 손상으로 강우시 우수유입에 의하여 발생하였고, 손상이 미미하므로 지속적인 관찰 후 표면처리 등의 조치가 요망된다.

<표 3.11> 바닥판하면 물량표

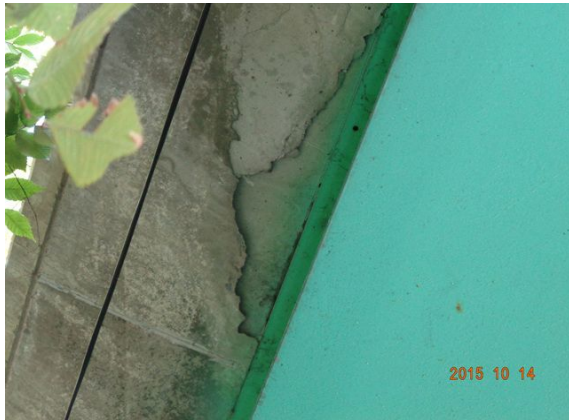
구분	cw=0.3mm미만 균열 (m/개소)	망상균열 (㎡/개소)	백태 (㎡/개소)	박락 (㎡/개소)	데크플레이트 부식 (㎡/개소)
S1	16.5/11	-	-	-	-
S2	-	-	-	1.5/1	0.3/1
S3	-	0.2/2	0.3/1	-	-
합계	16.5/11	0.2/2	0.3/1	1.5/1	0.3/1

〈표 3.12〉 바닥판하면 전차 물량 비교

손상명	‘14년 정밀점검	‘15년 정밀안전진단
cw=0.3mm미만 균열(m/개소)	-	16.5/11
망상균열(m ² /개소)	-	0.2/2
백태(m ² /개소)	-	0.3/1
박락(m ² /개소)	-	1.5/1
데크플레이트 부식(m ² /개소)	0.3/1	0.3/1



〈그림 3.6〉 바닥판하면 전차 물량 비교

			
현황	S2 박락	현황	S2 박락
대책	단면보수	대책	단면보수
			
현황	S1 균열	현황	S3 망상균열
대책	주의관찰 후 조치	대책	주의관찰 후 조치
			
현황	S3 백태	현황	S3 데크플레이트 부식
대책	주의관찰 후 조치	대책	주의관찰 후 조치

<사진 3.12> 바닥판 외관조사결과

바. 거더 및 가로보

신계1교의 거더는 4련의 Steel Box형식으로 시공되어 있으며, 가로보의 경우 경간당 8~10행이 시공되어 있다.



〈사진 3.13〉 거더 및 가로보 전경

외관조사결과 거더외부 도장긁힘, 도장탈락, 부식이 조사되었으며, 거더내부 이물질퇴적, 도장불량, 우수유입흔적이 조사되었다.

가로보 외관조사 결과, 손상이 없는 양호한 상태로 조사되었다.

기 발생된 도장손상(도장긁힘, 도장부식, 도장탈락)은 시공미흡 및 외부 충격에 의한 손상으로 지속적인 관찰 후 진전시 재도장을 실시하고, 거더내부에 발생한 우수유입흔적, 이물질퇴적은 청소 및 시건장치를 실시하여 유지관리를 하는 것이 바람직하다.

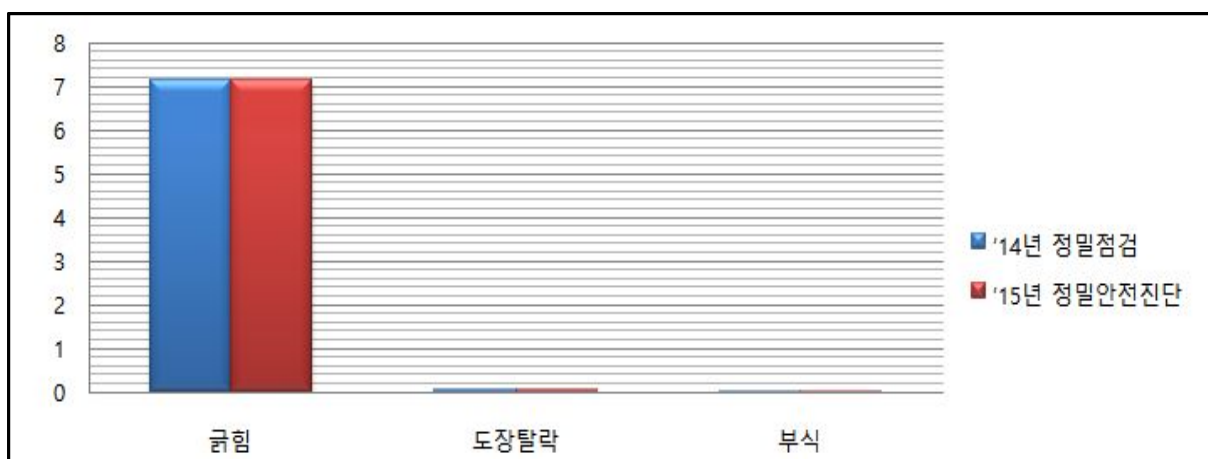
신계1교 하부에 시도(충절로)가 지나고 있으며, 도로에서 거더까지의 거리가 4.8m로 조사되었다. 하부 중차량 통행이 잦아 높이제한 구조물 또는 높이제한 표지판 등의 설치가 필요할 것으로 사료된다.

〈표 3.13〉 거더외부 물량표

구분		굽힘 (㎡/개소)	도장탈락 (㎡/개소)	부식 (㎡/개소)
거더 외부	S1	0.48/5	-	-
	S2	6.4/8	-	-
	S3	0.27/5	0.06/1	0.02/1
합 계		7.15/18	0.06/1	0.02/1

〈표 3.14〉 거더외부 전차 물량 비교

손상명		‘14년 정밀점검	‘15년 정밀안전진단
거더 외부	굽힘 (㎡/개소)	7.15/18	7.15/18
	도장탈락 (㎡/개소)	0.06/1	0.06/1
	부식 (㎡/개소)	0.02/1	0.02/1



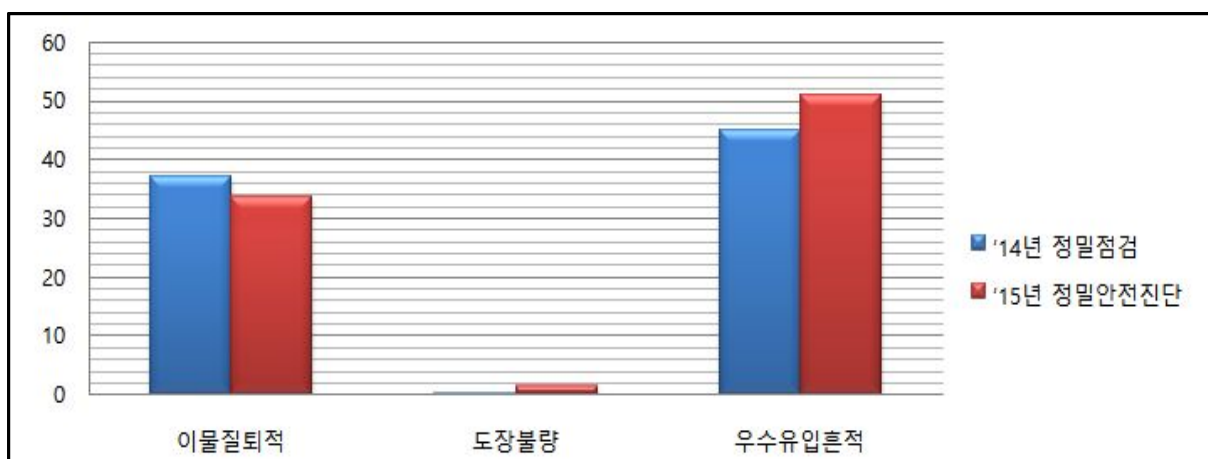
〈그림 3.7〉 거더외부 전차 물량 비교

〈표 3.15〉 거더내부 물량표

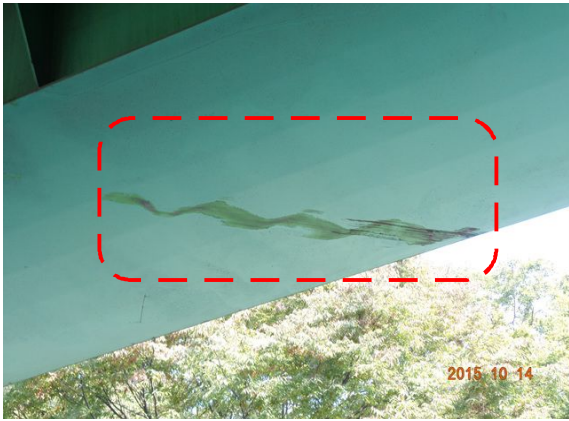
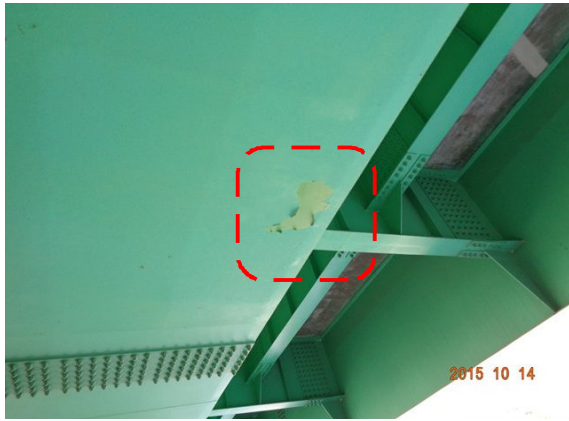
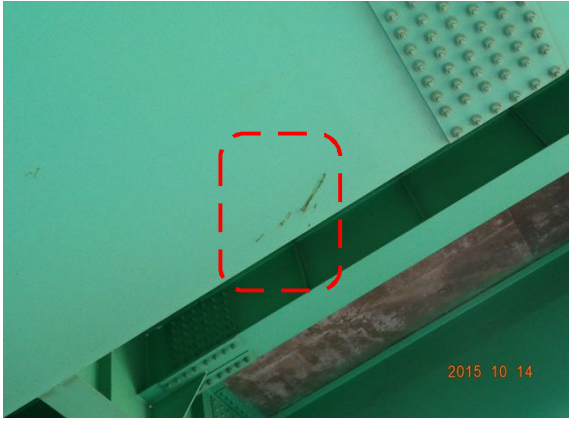
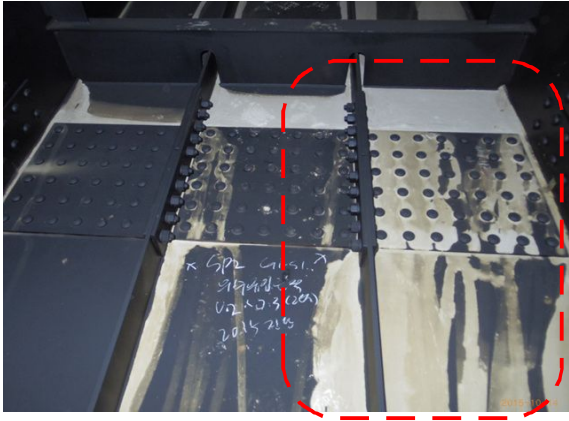
구분		이물질퇴적 (㎡/개소)	도장불량 (㎡/개소)	우수유입흔적 (㎡/개소)
거더 내부	S1	49.0/5	0.24/1	42.04/24
	S2	-	1.25/1	2.51/23
	S3	14.5/5	-	0.43/4
합 계		33.5/10	1.49/2	44.98/51

〈표 3.16〉 거더내부 전차 물량 비교

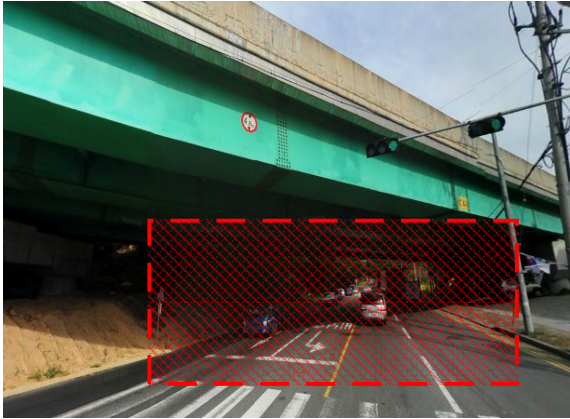
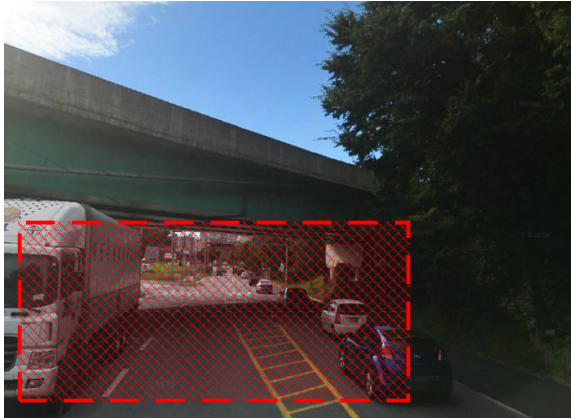
손상명		‘14년 정밀점검	‘15년 정밀안전진단
거더 내부	이물질퇴적 (㎡/개소)	37.0/10	33.5/10
	도장불량 (㎡/개소)	0.24/1	1.49/2
	우수유입흔적 (개소)	45	51



〈그림 3.8〉 거더내부 전차 물량 비교

			
현황	G2-S1 도장 균열	현황	G2-S3 도장 탈락
대책	주의관찰 후 조치(재도장)	대책	주의관찰 후 조치(재도장)
			
현황	G1-S2 도장 균열	현황	G1-S1 이물질퇴적
대책	주의관찰 후 조치(재도장)	대책	청소
			
현황	G1-S1 우수유입흔적	현황	G4-S2 도장 불량
대책	청소	대책	주의관찰 후 조치(재도장)

<사진 3.14> 거더 및 가로보 외관조사결과

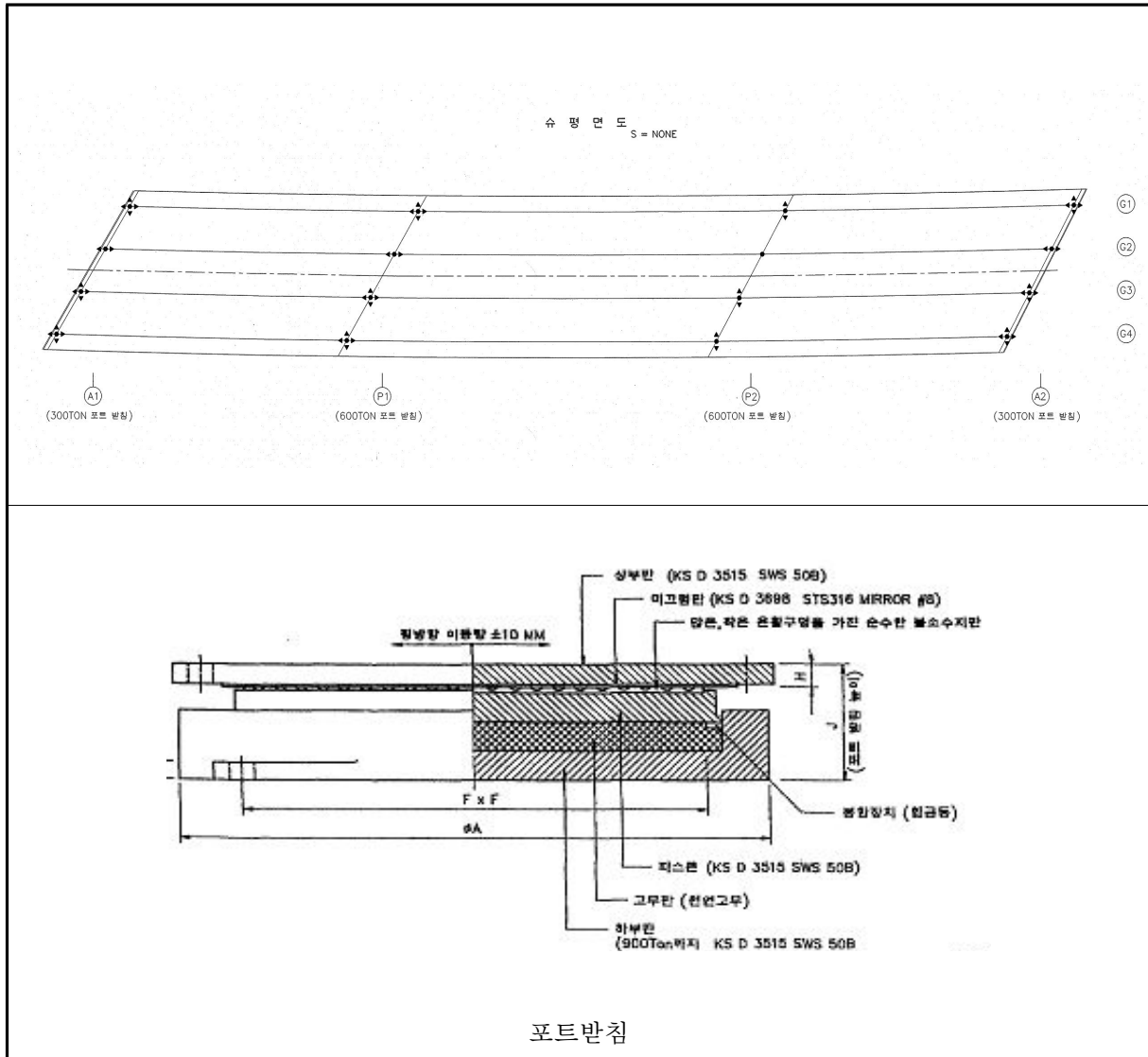
			
현황	하부 도로	현황	하부 도로
대책	하부 높이제한장치 설치 요망	대책	하부 높이제한장치 설치 요망
			
현황	제한봉+표지판	현황	높이제한 구조물(H빔+표지판)
대책	-	대책	-

<사진 3.14> 거더 및 가로보 외관조사결과(계속)

사. 받침장치

(1) 외관조사 결과

받침장치는 포트받침으로 각각 4개소씩 총 16개소에 시공되어 있으며, 고정 지점부는 P2로써 그 세부배치현황은 다음과 같다.



<그림 3.9> 교량받침 상세도

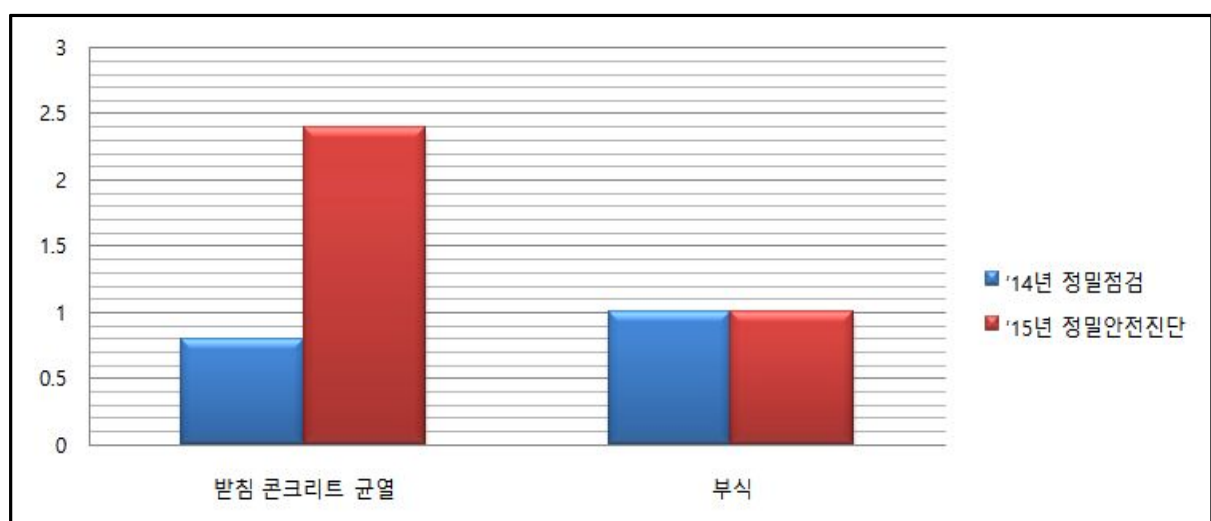
외관조사결과 본체 파손, 편기, 신축기능 불량 등 구조적 손상은 조사되지 않았으나, 국부적인 받침장치 부식, 받침콘크리트 균열 등이 조사되었다. 기 손상부는 공용기간 증가 및 시공초기 건조수축에 의한 손상으로 주의관찰 후 손상의 진전시 표면처리, 재도장을 실시하는 것이 바람직하다.

〈표 3.17〉 받침장치 물량표

구분	받침 콘크리트 균열(cw=0.3mm미만) (m/개소)	부식 (개소)
A1	1.2/6	-
A2	-	1
P1	0.4/2	-
P2	0.8/4	-
합계	2.4/12	1

〈표 3.18〉 받침장치 전차 물량 비교

손상명	‘14년 정밀점검	‘15년 정밀안전진단
받침 콘크리트 균열(cw=0.3mm미만) (m/개소)	0.8/4	2.4/12
부식 (개소)	1	1



〈그림 3.10〉 받침장치 전차 물량 비교

			
현황	A1-SH2 받침콘크리트 균열	현황	A1-SH3 받침콘크리트 균열
대책	지속적 관찰 후 조치(표면처리)	대책	지속적 관찰 후 조치(표면처리)
			
현황	P2-SH4 받침콘크리트 균열	현황	A2-SH2 플레이트 부식
대책	지속적 관찰 후 조치(표면처리)	대책	지속적 관찰 후 조치(재도장)
			
현황	P1-SH1 정면	현황	P1-SH2 측면
대책	-	대책	-

<사진 3.15> 받침장치 외관조사결과

(2) 받침장치 가동 여유량 검토

설계시 받침의 이동량은 온도변화, 활하중, 크리프, 건조수축, 부가여유량 및 설치 여유량 등을 고려하여 산정하나, 금회 조사에서는 교량의 공용년수가 11년 경과되었으므로 크리프 및 건조수축 의한 변화는 거의 종결된 것으로 간주하여 온도변화에 의한 이동량을 검토하였다.

받침장치 가동여유량에 대한 검토는 『도로교설계기준, 2010』에 따라 측정일 온도에서 설계검토 최저, 최고온도까지 수축 및 신장거동에 대한 받침장치의 부가여유량을 검토하였다.

〈표 3.19〉 받침장치의 이동량 산정시 온도변화 및 선팽창 계수

교량의 종류	온도변화		선팽창계수
	보통지방	한랭 지방	
PSC교, RC교	-5℃ ~ +35℃	-15℃ ~ +35℃	1.0×10^{-5}
강교(상로교)	-10℃ ~ +40℃	-20℃ ~ +40℃	1.2×10^{-5}
강교 (하로교 및 강바닥판교)	-10℃ ~ +50℃	-20℃ ~ +40℃	1.2×10^{-5}

- 조사시 온도 : 2015년 10월 14일 가동량 측정시 외기온도 $\Rightarrow 15.0^{\circ}\text{C}$
- 검토 온도 : $-10^{\circ}\text{C} \sim +40^{\circ}\text{C}$ (강교일 경우)

◎ 받침장치 여유량 산정

- 온도에 의한 이동량 : $\Delta l_t = \alpha \times \Delta T \times \ell$
- 선팽창계수(강교) : $\alpha = 1.2 \times 10^{-5}$
- 온도범위 : $\Delta T = 15.0^{\circ}\text{C} - (-10^{\circ}\text{C}) = 25.0^{\circ}\text{C}$ (최대 수축시, 동절기)
- $40^{\circ}\text{C} - 15.0^{\circ}\text{C} = 25.0^{\circ}\text{C}$ (최대 신장시, 하절기)
- 적용 경간 길이 (l) = 90.0m(A1), 50.0m(P1), 40.0m(A2)

〈표 3.20〉 받침장치 여유량 조사 결과

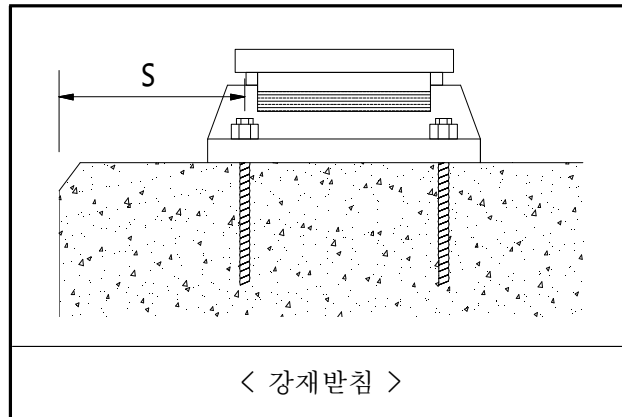
위 치	구 분	설계 이동량 (mm)	실측 이동량 (mm)	여유량(mm)		온도변화에 의한 이동량		판 정
				신장	수축	신장	수축	
A1	SH1	±75	+10	65	85	27.0	27.0	O.K
	SH2		+10	65	85	27.0	27.0	O.K
	SH3		+10	65	85	27.0	27.0	O.K
	SH4		+10	65	85	27.0	27.0	O.K
P1	SH1	±75	0	75	75	15.0	15.0	O.K
	SH2		0	75	75	15.0	15.0	O.K
	SH3		0	75	75	15.0	15.0	O.K
	SH4		0	75	75	15.0	15.0	O.K
P2	SH1	-	-	-	-	-	-	-
	SH2		-	-	-	-	-	-
	SH3		-	-	-	-	-	-
	SH4		-	-	-	-	-	-
A2	SH1	±75	+15	60	90	12.0	12.0	O.K
	SH2		+15	60	90	12.0	12.0	O.K
	SH3		+20	60	90	12.0	12.0	O.K
	SH4		+20	60	90	12.0	12.0	O.K

※ 실측 이동량은 고정단(P2)을 기준으로 신장시(+), 수축시(-)로 명기.

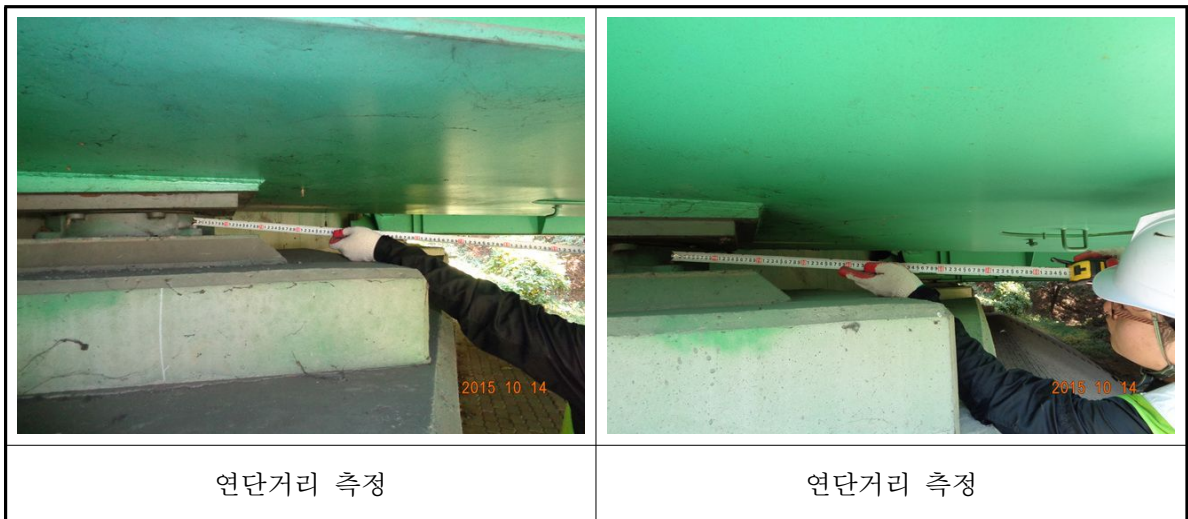
받침장치의 이동량 검토결과, 모든 받침에서 여유량을 확보하고 있는 것으로 검토되었다.

(2) 연단거리 분석

① 측정 방법



<그림 3.11> 받침별 연단거리 측정방법



<사진 3.16> 연단 측정 현황

② 각 경간별 최소 연단거리 산정

- 거더의 경간 길이 100m 이하 : $S = 20 + 0.5 L$ - 거더의 경간 길이 100m 이상 : $S = 30 + 0.4 L$
경간 길이에 따른 최소 연단거리 산정
- S1, S3 : $20 + (0.5 \times 40.0) = 40.0\text{cm}$ - S2 : $20 + (0.5 \times 50.0) = 45.0\text{cm}$

③ 연단거리 측정 및 검토결과

〈표 3.21〉 연단거리 검토 결과

구 분			측정결과(mm)				연단 기준 (mm)	평가
			Br1	Br2	Br3	Br4		
A1	포트	중점	700	700	700	700	400	O.K
P1	포트	시점	700	700	700	700	400	O.K
		중점	700	700	700	700	450	O.K
P2	포트	시점	700	700	700	700	450	O.K
		중점	700	700	700	700	400	O.K
A2	포트	시점	800	800	800	800	400	O.K

연단거리 분석결과, 전 구간 모두 실측 연단거리가 도로교 설계기준 최소 연단거리 이상으로 측정되어, 연단거리에 따른 구조물의 안전성의 문제는 없을 것으로 판단된다.

아. 교대 및 교각

하부구조 형식은 본 교량의 교대는 중력식 2기가 범면보호를 위한 보호블럭이 시공되어 있으며, 교각은 라멘식으로 4기가 시공되어 있으며, 기초는 말뚝기초, 직접기초 형식으로 되어 있다.



〈사진 3.17〉 교대 및 교각 전경

교대 및 교각은 미세균열 및 망상균열, 누수흔적, 콘크리트 파손이 발생한 상태로, 균열 및 망상균열은 시공초기 건조수축에 의한 비구조적 균열로 현 상태에서의 보수조치 보다는 향후 일괄적인 균열 표면보수를 실시하는 것이 바람직 할 것으로 판단된다. 교각 코핑부 하면에 발생한 균열은 휨균열로 판단되며, 주의관찰 후 손상의 진전시 주입보수 등의 조치가 필요하다.

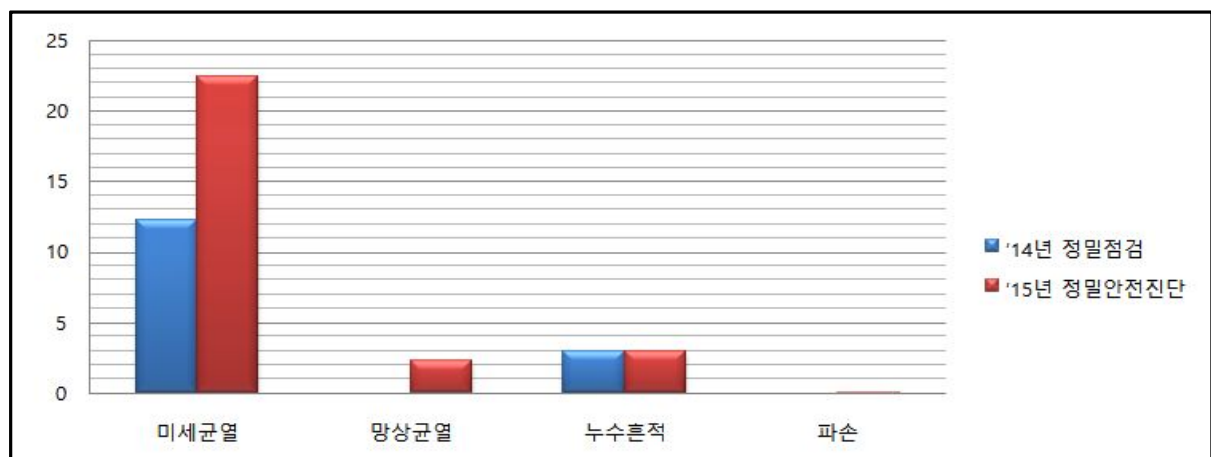
기존 손상인 누수흔적, 콘크리트 파손은 경미하므로 주의관찰 후 보수가 요망된다.

〈표 3.22〉 교대 및 교각 물량표

구분	균열 (m/개소)	망상균열 (㎡/개소)	누수흔적 (㎡/개소)	파손 (㎡/개소)
A1	3.8/6	-	1.5/1	-
A2	4.5/4	-	-	-
P1	1.5/3	2.0/1	-	-
P2	15.7/13	0.25/1	-	0.01/1
합계	25.5/26	2.25/2	1.5/1	0.01/1

〈표 3.23〉 교대 및 교각 전차 물량 비교

손상명	‘14년 정밀점검	‘15년 정밀안전진단
균열 (m/개소)	12.3/14	25.5/26
망상균열 (㎡/개소)	-	2.25/2
누수흔적 (㎡/개소)	3.0/2	3.0/2
파손 (㎡/개소)	-	0.01/1



〈그림 3.12〉 교대 및 교각 전차 물량 비교

			
현황	A1 cw=0.3mm미만 균열	현황	A2 cw=0.3mm미만 균열
대책	지속적 관찰 후 조치(표면처리)	대책	지속적 관찰 후 조치(표면처리)
			
현황	P1 기둥부 망상균열	현황	A1 점검로 계단 하부 유실
대책	지속적 관찰 후 조치(표면처리)	대책	지속적 관찰
			
현황	P2 기둥부 파손	현황	P2 기존 보수
대책	지속적 관찰 후 조치(단면보수)	대책	-

<사진 3.18> 교대 및 교각 외관조사결과

자. 전차 점검결과와 비교

육안조사결과, 본 과업대상 교량에 대한 전차 정밀점검(2014) 결과와 금회 정밀안전진단 (2015) 결과를 비교 검토한 내용은 다음과 같다.

<표 3.24> 전차 점검결과와 비교

구 분		단위	'14년 점검	'15년 진단	증감	비고
			수량/개소	수량/개소		
교면포장	아스콘균열	m	4.0/1	4.0/1	- -	증감없음
	아스콘 함몰, 패임	m ²	14.63/9	1.2/1	▼ -13.43/-8	보수실시
	아스콘 마모	m ²	120/2	-	▼ -120/-2	보수실시
	토사토적	m ²	0.6/1	-	▼ 0.6/1	보수실시
난간/ 연석	방호벽 균열	m	51.6/43	63.6/53	▲ 12.0/10	신규손상
	텔레네이트 파손	EA	-	3	▲ 3	신규손상
	차광판파손	EA	-	2	▲ 2	신규손상
	박락 및 철근노출	m ²	10.5/35	10.5/35	- -	증감없음
바닥판 하 면	cw=0.3mm미만 균열	m	-	16.5/11	▲ 16.5/11	신규손상
	망상균열	m ²	-	0.2/2	▲ 0.2/2	신규손상
	백태	m ²	-	0.3/1	▲ 0.3/1	신규손상
	박락	m ²	-	1.5/1	▲ 1.5/1	신규손상
	데크플레이트 부식	m ²	0.3/1	0.3/1	- -	증감없음
거 더 외 부	긁힘	m ²	7.15/18	7.15/18	- -	증감없음
	도장탈락	m ²	0.06/1	0.06/1	- -	증감없음
	부식	m ²	0.02/1	0.02/1	- -	증감없음
거 더 내 부	이물질퇴적	m ²	37.0/10	33.5/10	▼ -3.5/0	물량조정
	도장불량	m ²	0.24/1	1.49/2	▲ 1.25/1	신규손상
	우수유입흔적	m ²	45	51	▲ 6	신규손상
교대, 교각	균열	m ²	12.3/14	25.5/26	▲ 13.2/12	신규손상
	망상균열	m ²	-	2.25/2	▲ 2.25/2	신규손상
	누수흔적	m ²	3.0/2	3.0/2	- -	증감없음
	파손	m ²	-	0.01/1	▲ 0.01/1	신규손상
받침장치	균열 cw=0.3mm미만	m	0.8/4	2.4/12	▲ 1.6/8	신규손상
	부식	ea	1	1	▲ 1	신규손상
신 축 이 음	균열 cw=0.3mm이상	m	16.25/36	16.25/36	- -	증감없음
	망상균열	m ²	0.7/1	0.7/1	- -	증감없음
	토사퇴적	m ²	8.5/4	5.5/8	▼ -3/4	물량조정
배수시설	배수구 막힘	ea	6	7	▲ 1	신규손상
	배수관 길이부족	ea	1	1	- -	증감없음

3.2.2 외관조사 결과분석

가. 교면포장 및 보도부

외관조사결과 아스콘 균열, 아스콘 함몰, 패임 등이 발생된 것으로 조사되었다.

2014년 정밀점검 이후 일부 재포장이 실시된 것으로 추정되며, 현재 발생된 손상부는 재포장시 충분한 다짐이 시행되지 않은 것으로 손상은 경미한 정도이며, 지속적인 관찰 후 진전시 아스콘 팻칭 등의 조치가 필요하다.

바닥판하면에 포장부 누수로 인한 손상(균열부 백태) 등의 손상은 없는 것으로 보아, 재포장시 방수층 등이 양호하게 시공 되어진 것으로 판단된다.

나. 난간 및 연석

외관조사결과 방호벽 균열 및 재균열, 텔리네이트 파손이 조사되었고, 중분대 차광판 파손 및 철근노출, 박락이 조사되었다.

발생된 균열은 전차에 비해 신규손상이 일부 발생하였다. 균열 구간은 건조수축 및 수화열에 의해 시공초기에 발생한 비구조적 균열이며 그 정도가 경미한 미세균열이므로, 즉각적인 보수조치 보다는 향후 손상 진전 정도에 따라 일괄적인 표면보수를 실시하는 것이 바람직 할 것으로 판단된다. 텔리네이트 파손은 외부충격에 의한 것으로 사용성 확보를 위하여 교체가 필요하다. 중분대에 발생한 기존 손상인 철근노출 구간은 피복두께 부족, 외부충격으로 인하여 발생한 손상으로 단면보수 등의 조치가 필요하며, 차광판 파손은 교체가 요망된다.

다. 배수시설

외관조사결과 배수구 막힘과 배수관 길이부족이 조사되었으며, 배수구 막힘(전개소)은 공용중 토사퇴적에 의한 것으로 이는 우천시 체수를 유발하여 차량 주행성 및 사용성을 저하시키므로 주기적인 배수구 청소가 필요한 상태이고, 시공불량에 의한 배수관 길이부족은 하부구조의 콘크리트 열화를 유발시킬 수 있으므로, 길이연장이 필요한 상태이다.

라. 신축이음장치

외관조사결과 후타재 균열이 발생된 상태로 조사되었다.

후타재 균열은 건조수축에 의한 시공초기 균열로서 그 정도가 경미한 상태이므로 현 상태에서의 보수조치 보다는 지속적 관찰을 실시한 후, 손상의 진전시 표면처리 등 보수를 실시하는 것이 바람직 할 것으로 판단된다.

신축이음 유간(신축이음, 슬래브, 거더) 측정결과를 토대로 온도변화에 따른 유간 변화량 검토결과, 하절기 최대 신장시 유간 여유량이 충분한 상태였으며, 동절기 최대 수축시 역시 허용 이동량 범위 내로 유간에 따른 교량의 안전성의 문제는 없을 것으로 판단된다.

마. 바닥판

외관조사결과, 균열 및 망상균열, 백태, 콘크리트 박락 등이 발생된 상태로 조사되었다.

균열 및 망상균열은 기존 점검시 누락된 손상으로 시공초기 건조수축에 의해 발생된 미세균열로 지속적인 관찰 후 진전시 표면처리 등의 조치가 요망되며, 콘크리트 박락 구간은 시공불량에 의한 손상으로 단면보수가 필요하다.

콘크리트 백태는 캔틸레버 측면과 방호벽 사이에 발생한 손상으로 강우시 우수유입에 의하여 발생하였고, 손상이 미미하므로 지속적인 관찰 후 표면처리 등의 조치가 요망된다.

바. 거더 및 가로보

외관조사결과 거더외부 도장긁힘, 도장탈락, 부식이 조사되었으며, 거더내부 이물질퇴적, 도장불량, 우수유입흔적이 조사되었다.

가로보 외관조사 결과, 손상이 없는 양호한 상태로 조사되었다.

기 발생된 도장손상(도장긁힘, 도장부식, 도장탈락)은 시공미흡 및 외부 충격에 의한 손상으로 지속적인 관찰 후 진전시 재도장을 실시하고, 거더내부에 발생한 우수유입흔적, 이물질퇴적은 청소 및 시건장치를 실시하여 유지관리를 하는 것이 바람직하다.

신계1교 하부에 시도(충절로)가 지나고 있으며, 도로에서 거더까지의 거리가 4.8m로 조사되었다. 하부 중차량 통행이 잦아 높이제한 구조물 또는 높이제한 표지판 등의 설치가 필요할 것으로 사료된다.

사. 받침장치

외관조사결과 본체 파손, 편기, 신축기능 불량 등 구조적 손상은 조사되지 않았으나, 국부적인 받침장치 부식, 받침콘크리트 균열 등이 조사되었다. 기 손상부는 공용기간 증가 및 시공초기 건조수축에 의한 손상으로 주의관찰 후 손상의 진전시 표면처리, 재도장을 실시하는 것이 바람직하다.

받침장치의 이동량 검토결과, 모든 받침에서 여유량을 확보하고 있는 것으로 검토되었다.

연단거리 분석결과, 전 구간 모두 실측 연단거리가 도로교 설계기준 최소 연단거리 이상으로 측정되어, 연단거리에 따른 구조물의 안전성의 문제는 없을 것으로 판단된다.

아. 교대 및 교각

외관조사결과 교대 및 교각은 미세균열 및 망상균열, 누수흔적, 콘크리트 파손이 발생한 상태로, 균열 및 망상균열은 시공초기 건조수축에 의한 비구조적 균열로 현 상태에서의 보수조치 보다는 향후 일괄적인 균열 표면보수를 실시하는 것이 바람직 할 것으로 판단된다. 교각 코핑부 하면에 발생한 균열은 휨균열로 판단되며, 주의관찰 후 손상의 진전시 주입보수 등의 조치가 필요하다.

기존 손상인 누수흔적, 콘크리트 파손은 경미하므로 주의관찰 후 보수가 요망된다.

3.3 내구성 시험

3.3.1 개 요

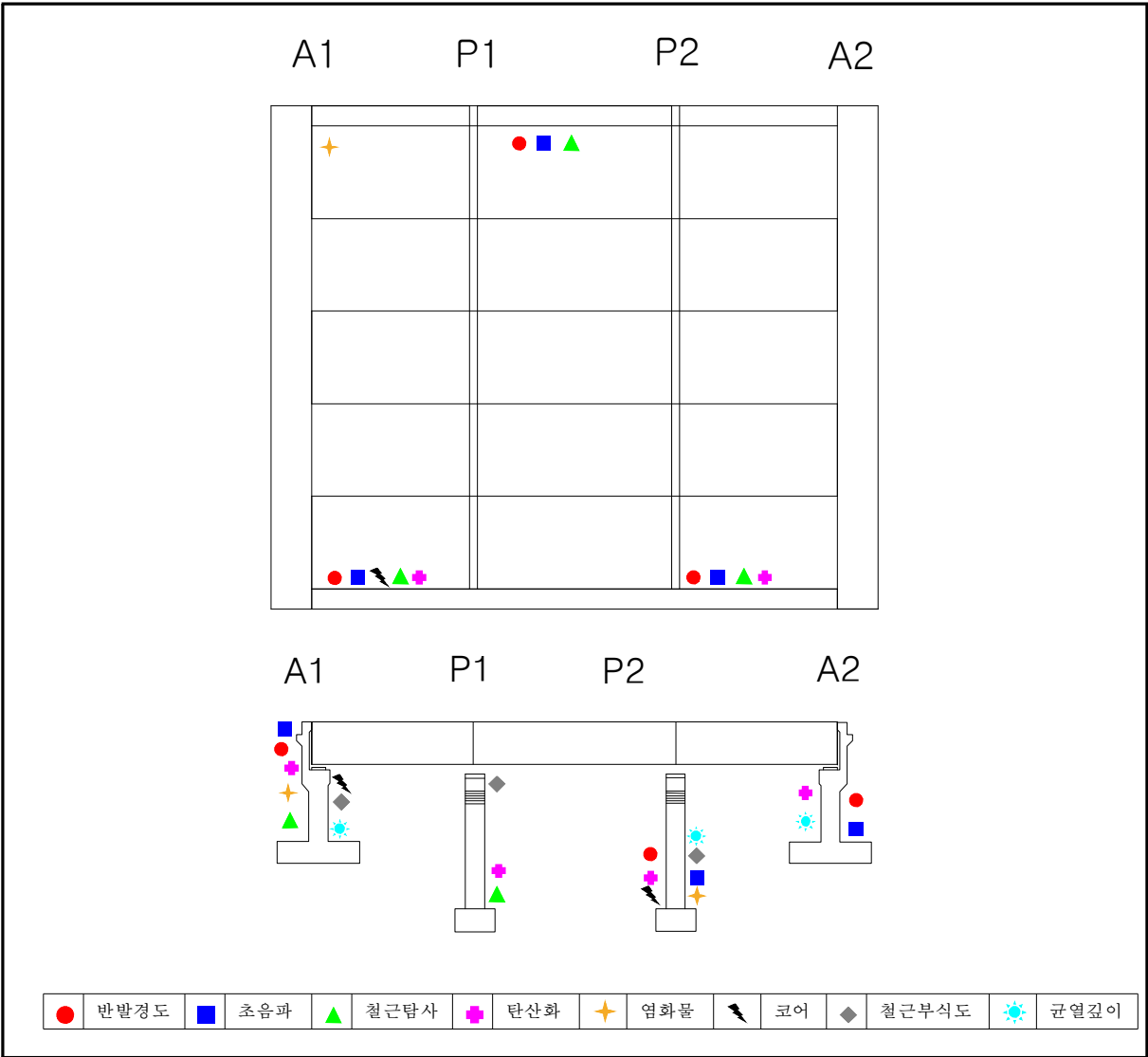
재료시험은 구조물에 열화 손상이 이미 현저하게 진행되었을 경우 열화의 정도 및 그 원인 관계를 조사하고 보수·보강 여부의 판정을 하기 위함이며, 아직 열화 손상이 없거나 경미한 구조물은 내구성 조사에 의해서 향후 열화 경향을 예측하고 예방보전을 검토하기 위한 자료를 수집하는 것을 목적으로 한다.

〈표 3.25〉 내구성조사 항목 및 계획

내구성조사 항목	조 사 방 법	조 사 내 용	비고
콘크리트 압축강도	반발경도법	- 슈미트햄머로 반발경도를 측정하여 콘크리트 강도를 측정	
	초음파 속도법	- 초음파 전달속도를 측정하여 콘크리트 강도를 측정	
	코어 채취	- 채취한 코어시료를 이용하여 콘크리트 강도를 측정	
철근탐사	전자파법	- 배근된 철근의 간격 및 피복두께 추정	
탄산화	페놀프탈레인 용액 이용	- 콘크리트 표면을 드릴링하고 그 구멍에 페놀프탈레인 용액을 분사하여 공용년수에 대한 탄산화상태 조사	
균열 깊이	초음파 속도	- 건전부와 균열부에 대해 초음파 속도를 측정하여 균열 깊이 추정	
철근부식도	전위차 측정	- 전위차를 이용하여 전압을 측정한 결과로부터 등전위 선도를 나타내어 철근 부식 확률을 추정	
염화물 함유량	염화물함유량 시험	- 구조물내 환산염화물 함유량을 측정하여 내구성평가의 기초자료로 활용	
강재 용접부 조사	초음파탐상시험 (UT)	- 초음파를 이용하여 맞대기 용접부 내부의 결함유무를 판정	
	자분탐상시험 (MT)	- 필렛 용접부에 자분이 응집되는 것을 관찰하여 결함유무를 판정	

〈표 3.26〉 내구성조사 현황

시험종류 부재	기본과업							선택과업			비고
	반발경도	초음파	탄산화	철근탐사	염화물 함유량	균열 깊이	강재 초음파	코어 강도	철근 부식도 시험	강재 자분 탐상	
상부	3개소	3개소	2개소	3개소	1개소	3개소	24개소	1개소	3개소	3개소	
하부	3개소	3개소	4개소	3개소	2개소			2개소			
계	6개소	6개소	6개소	6개소	3개소	3개소	24개소	3개소	3개소	3개소	



〈그림 3.13〉 내구성조사 위치

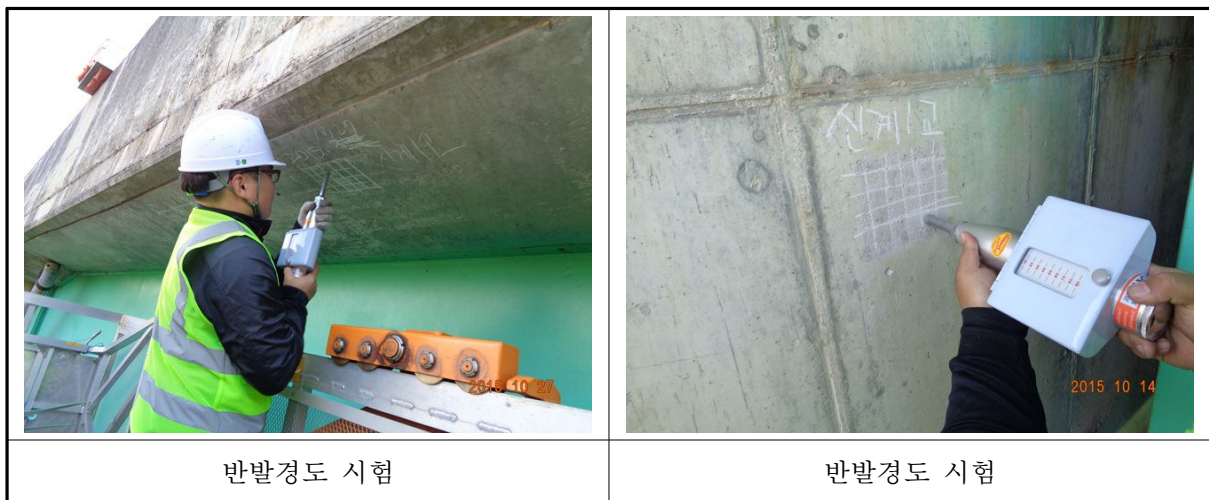
3.3.2 반발경도

가. 측정결과

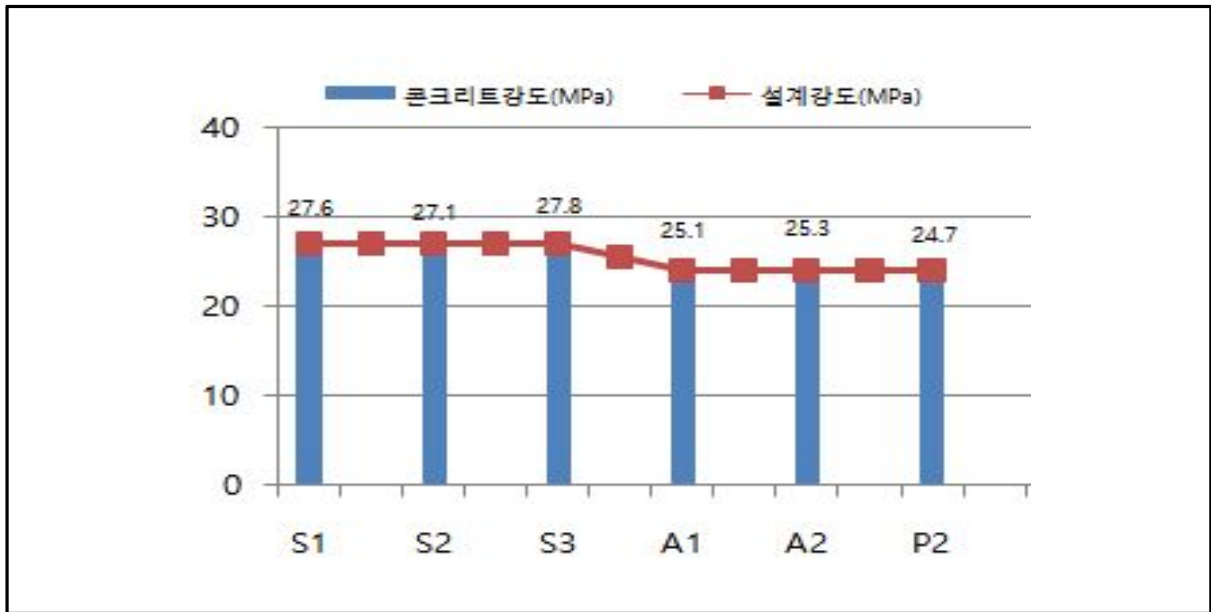
상부구조 및 하부구조에 대하여 반발경도 시험을 실시하였으며, 상부구조의 경우 바닥판 하면(켄틸레버)에서 측정하였으며, 교대는 구체 전면, 교각은 기둥부에서 반발경도시험을 실시하였다.

〈표 3.27〉 반발경도 시험결과

구 분		기준 경도 (Ro)	재령 계수 (α)	재료 학회 (MPa)	건축 학회 (MPa)	측정강도 (MPa) (A)	설계강도 (MPa) (B)	(A/B)*100 (%)	비고
상부 구조	S1 바닥판	48.2	0.63	27.2	27.9	27.6	27.0	102	
	S2 바닥판	47.5	0.63	26.6	27.6	27.1		100	
	S3 바닥판	48.6	0.63	27.5	28.1	27.8		102	
하부 구조	A1 홍벽	44.2	0.63	24.0	26.1	25.1	24.0	104	
	A2 홍벽	44.6	0.63	24.3	26.3	25.3		105	
	P2 기둥	43.7	0.63	23.6	25.8	24.7		102	



〈사진 3.19〉 반발경도 측정 현황



〈그림 3.14〉 반발경도시험 데이터 분포도

나. 코어와 반발경도와의 비교

〈표 3.28〉 코어와 반발경도와의 비교결과

위치	반발경도	일본재료학회		일본건축학회		코어강도 (MPa)	비고
		강도 (MPa)	코어강도 /비 파괴강도	강도 (MPa)	코어강도 /비 파괴강도		
A1	44.2	24.0	1.25	26.1	1.15	30.1	
P2	43.7	23.6	1.53	25.8	1.40	36.2	
S1	48.2	27.2	1.08	27.9	1.05	29.4	
상관계수 평균		-	1.29	-	1.20	-	

분석결과 본 현장에서는 일본건축학회 추정식이 가장 적합한 것으로 나타났으며, 이에 따라 현장에서 획득한 반발경도를 일본건축학회식을 적용하되 상관계수 1.20을 곱하여 비파괴 강도를 추정하기로 하였다.

다. 콘크리트 압축강도 추정

〈표 3.29〉 콘크리트 추정 비파괴 강도

구 분		기준 강도	재령 계수	건축 학회	상관계수	추정강도 (MPa)	비고
상부 구조	S1 바닥판	48.2	0.63	27.9	1.20	33.5	
	S2 바닥판	47.5	0.63	27.6		33.1	
	S3 바닥판	48.6	0.63	28.1		33.7	
하부 구조	A1 홍벽	44.2	0.63	26.1		31.3	
	A2 홍벽	44.6	0.63	26.3		31.6	
	P1 기둥	43.7	0.63	25.8		31.0	

반발경도 시험을 통한 콘크리트 압축강도 평가결과, 상부구조의 경우 각 27.1~27.8MPa, 하부구조의 경우 24.7~25.3MPa로 측정되었다. 이는 전회 정밀점검 결과인 상부구조 27.2~28.7MPa, 하부구조 24.7~26.1MPa과 유사한 상태로 전회와 비교시 강도의 저하 등의 열화는 없는 것으로 판단된다.

코어강도와 비교하여 상관계수를 곱하여 추정한 비파괴 강도는 상부구조의 경우 33.1~33.5MPa, 하부구조의 경우 31.0~31.6MPa로 측정되었다.

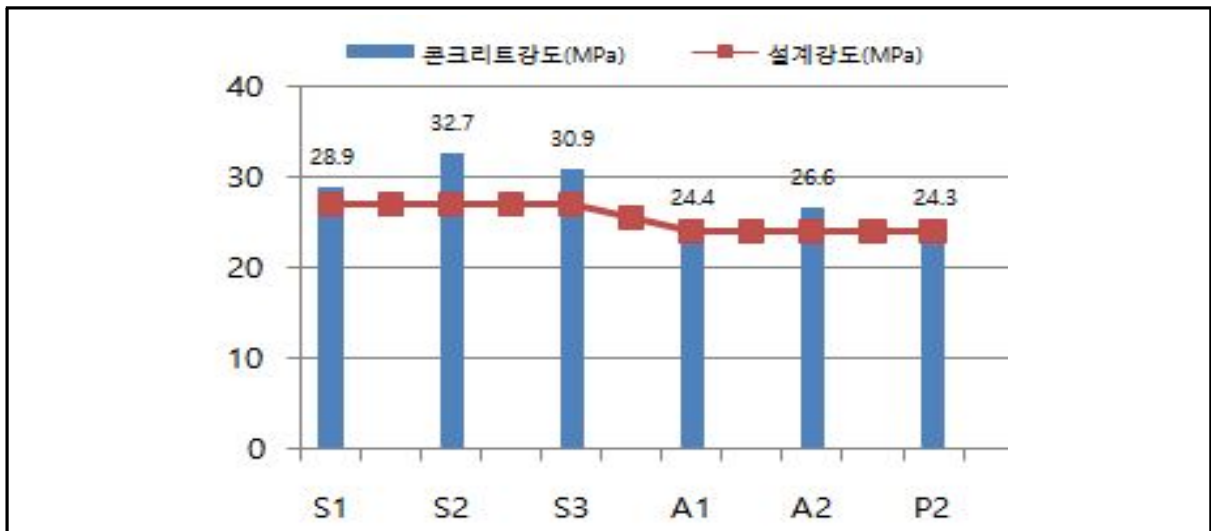
이는 부재별 설계기준 강도(27.0MPa, 24.0MPa)를 상회하는 것으로 반발경도법에 의한 콘크리트 품질은 양호한 것으로 분석되었다.

3.3.3 초음파 강도

가. 측정결과

〈표 3.30〉 초음파강도 시험결과

구 분		전달속도 Vd (km/s)	측정강도 평균(MPa) A	설계 기준강도(MPa) B	(A/B)*100 (%)	비고
상부 구조	S1 바닥판	4.258	28.9	27.0	107	
	S2 바닥판	4.431	32.7		121	
	S3 바닥판	4.350	30.9		114	
하부 구조	A1 홍벽	4.043	24.4	24.0	101	
	A2 홍벽	4.145	26.6		110	
	P2 기둥	4.039	24.3		101	



〈그림 3.15〉 초음파 강도시험 데이터 분포도

나. 코어와 초음파강도와와의 비교

〈표 3.31〉 코어와 초음파강도와와의 비교결과

위치	초음파 전달속도	일본재료학회		일본건축학회		코어강도 (MPa)	비고
		강도 (MPa)	초음파강도 /비파괴강도	강도 (MPa)	초음파강도 /비파괴강도		
A1	4.043	28.9	1.04	24.4	1.23	30.1	
P2	4.039	28.9	1.25	24.3	1.49	36.2	
S1	4.258	31.1	0.95	29.0	1.01	29.4	
상관계수 평균		-	1.08	-	1.24	-	

분석결과 본 현장에서는 일본재료학회 추정식이 가장 적합한 것으로 나타났으며, 이에 따라 현장에서 획득한 초음파강도를 재료학회식을 적용하되 상관계수 1.08을 곱하여 비파괴 강도를 추정하기로 하였다.

다. 콘크리트 압축강도 추정

〈표 3.32〉 콘크리트 추정 비파괴 강도

구 분		전달속도 Vd (km/s)	재료학회 (MPa)	상관계수	추정강도 (MPa)	비고
상부 구조	S1 바닥판	4.258	31.1	1.08	33.6	
	S2 바닥판	4.431	32.8		35.5	
	S3 바닥판	4.350	32.0		34.6	
하부 구조	A1 흙벽	4.043	28.9		31.3	
	A2 흙벽	4.145	30.0		32.4	
	P2 기둥	4.039	28.9		31.2	

본 과업대상 구조물의 초음파속도를 이용한 콘크리트 압축강도 추정결과 상부구조의 경우 28.9~32.7MPa, 하부구조의 경우 24.3~26.6MPa로 측정되었다.

코어강도와 비교하여 상관계수를 곱하여 추정한 비파괴 강도는 상부구조의 경우 33.6~35.5MPa, 하부구조의 경우 31.2~32.4MPa로 측정되었다.

각 설계기준 강도인 27MPa, 24MPa를 상회하여 초음파속도법에 따른 콘크리트 강도는 양호한 것으로 분석되었다.

3.3.4 코어 압축강도 시험



〈사진 3.20〉 압축강도 시험 현황

〈표 3.33〉 압축강도 시험결과 측정 결과

측정위치	압축강도 (MPa)	설계기준 (MPa)	비 고
A1	30.1	24.0	
P2	36.2	24.0	
S1	29.4	27.0	

코어공시체에 의하여 강도를 측정한 결과, 상부구조는 29.4MPa, 하부구조 30.1~36.2MPa로 측정되었다. 이 결과 채취한 코어공시체는 상·하부구조 설계기준 강도 27MPa, 24MPa를 모두 만족시키는 양호한 상태로 판단되며, 건전부위로 평가 되었다.

3.3.5 철근탐사



철근탐사 시험

〈사진 3.21〉 철근탐사 현황

나. 시험결과

〈표 3.34〉 철근탐사 결과

연번	구 분	철근종류	측정 (mm)		설계 (mm)		배근상태 (%)
			배근간격	피복두께	배근간격	피복두께	
1	S1	주철근	140	57	120	55	86
		배력근	122	47	125	40	102
2	S2	주철근	135	52	120	55	89
		배력근	127	46	125	40	98
3	S3	주철근	125	57	120	55	96
		배력근	126	48	125	40	99
4	A1	수직근	140	55	100	67	71
		수평근	142	67	150	50	106
5	P1 기둥	주철근	104	105	100	122	96
		띠철근	150	96	150	100	100
6	P1 코핑 하면	주철근	114	100	125	120	110
		배력근	127	86	150	100	118

상부 바닥판과 하부 교대 및 교각에 대하여 철근배근 탐사결과, 설계도면과 비교시 배근 간격은 설계 배근간격과 유사한 상태였으나, 실측 피복두께가 설계 피복두께를 만족하지 못한 구간이 일부 분석되었다.

3.3.6 탄산화

나. 시험결과

탄산화시험은 철근콘크리트 구조물에서 내구성을 평가하는 중요한 시험항목으로서 측정위치에 드릴, 망치, 정을 이용하여 국부적으로 파손시킨 면에 1% 페놀프탈레인용액을 분무하여 탄산화 깊이를 측정하였다.

〈표 3.35〉 탄산화 시험 결과

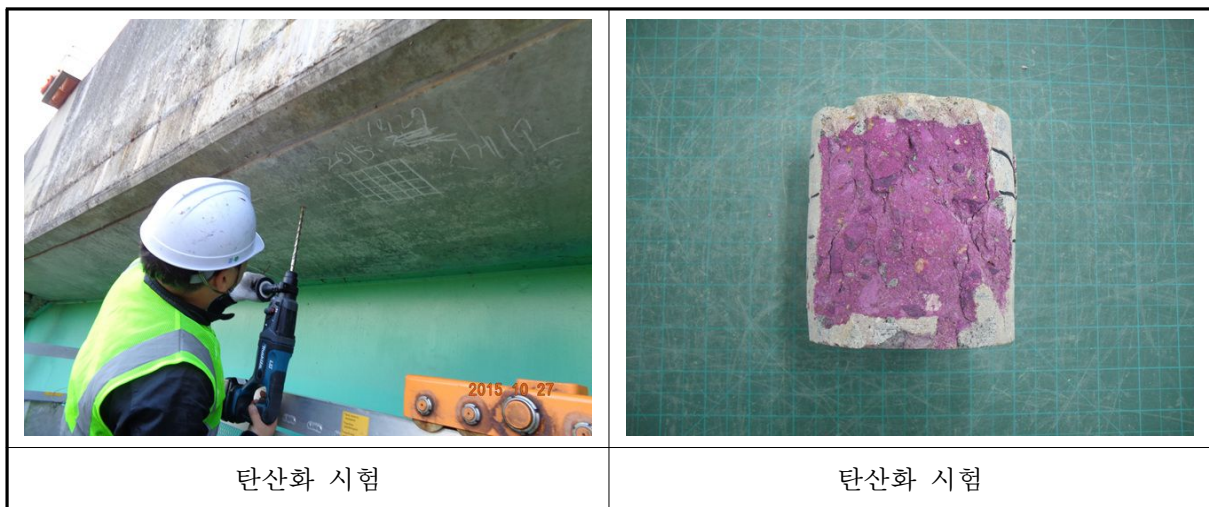
구 분		실측 탄산화 깊이(mm)	실측 피복두께(mm)	탄산화 잔여깊이(mm)	평가 기준	경과 년수(년)	탄산화 속도계수(mm/√년)	잔존수명(년)
상부	S1 바닥판	0.2	89.0	88.8	a	11	0.06	50년 이상
	S3 바닥판	4.3	82.0	77.7	a	11	1.30	50년 이상
하부	A1 전면	3.7	52.0	48.3	a	11	1.12	50년 이상
	A2 전면	7.3	62.0	54.7	a	11	2.20	50년 이상
	P1 전면	9.9	121.0	111.1	a	11	2.98	50년 이상
	P2 전면	6.2	93.0	86.8	a	11	1.87	50년 이상

※ 탄산화 잔여깊이 평가기준 ⇒ a등급 : 30mm이상, b등급 : 30mm~10mm, c등급 : 10mm~0mm

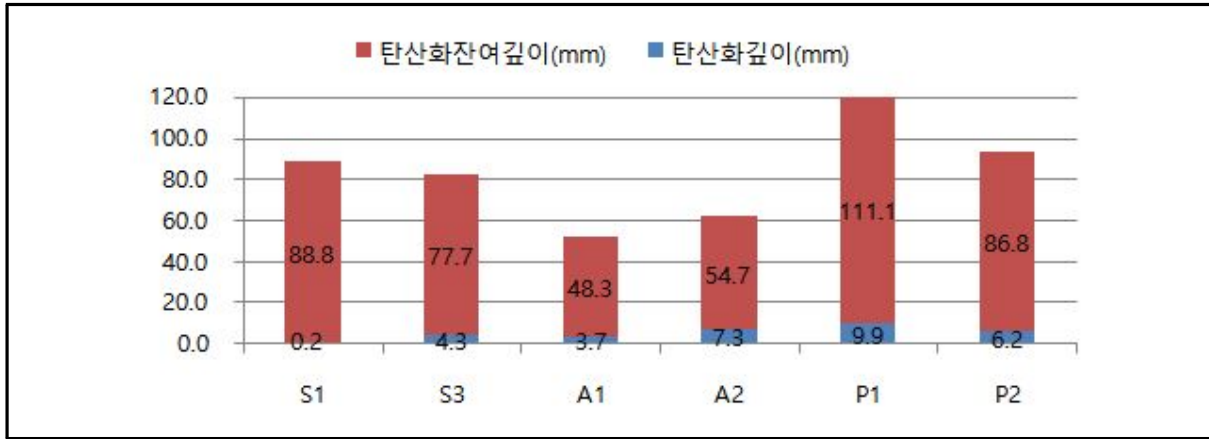
※ 탄산화 속도계수 ⇒ 탄산화 깊이/√경과시간(년)

※ 수명예측(년) ⇒ (철근피복/탄산화 속도계수)²

※ 잔존 수명예측(년) ⇒ 수명 예측년수 - 경과년수



〈사진 3.22〉 탄산화 현황



〈그림 3.16〉 탄산화시험 결과분석

탄산화 시험결과, 상부구조의 탄산화 깊이는 0.2mm~4.3mm, 하부구조의 경우 6.2mm~9.9mm로 측정되었다. 탄산화 잔여깊이 30mm이상으로 탄산화 상태등급 a등급으로 탄산화에 의한 철근부식 가능성이 없는 양호한 상태로 분석되었다.

전회 정밀점검과 탄산화 잔여깊이인 상부구조 38.3mm~42.5mm, 하부구조 57.5mm~97.5mm과 비교시 탄산화의 진행은 거의 없는 것으로 확인되었다.

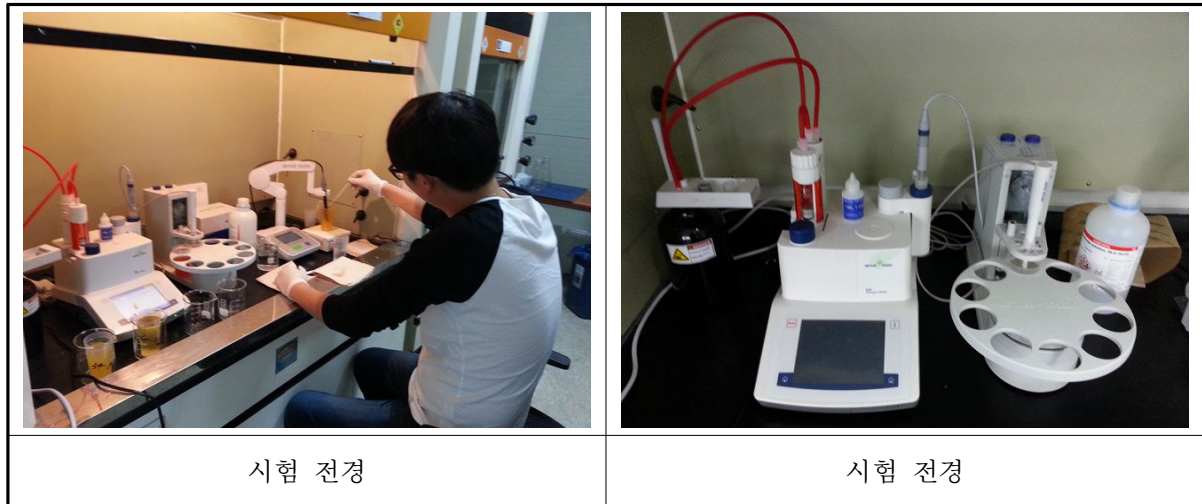
3.3.7 염화물 함유량

나. 시험 결과

콘크리트에 포함되어 있는 염분 함유량을 측정하여 내구성 저하원인 및 구조물 상태평가의 기초자료로 파악하고자 국가공인 품질시험기관에 의뢰한 결과는 다음과 같다.

〈표 3.36〉 염화물 함유량 시험 결과

구 분			전 염화물 (%)	환산 염화물 함량 (kgf/m ³)	평가결과
상부구조	S1	0mm~20mm	0.0114	0.257	A
		20mm~40mm	0.0081	0.183	
		40mm~60mm	0.0071	0.16	
하부구조	A1	0mm~20mm	0.0137	0.31	A
		20mm~40mm	0.0131	0.296	
		40mm~60mm	0.0085	0.192	
	P2	0mm~20mm	0.1316	2.978	B
		20mm~40mm	0.0909	2.057	
		40mm~60mm	0.0435	0.984	



시험 전경

시험 전경

〈사진 3.23〉 염화물 함유량시험 현황 (시험실 제공)

상부구조(바닥판 상면)와 하부구조(교대)에 대해서 시료를 채취하여 염화물함량 분석을 실시하였다. 하부구조의 시험깊이가 주철근 피복두께 미만으로 시험을 하였지만, 시험깊이의 염화물함량이 피복두께로 환산하였을 경우, A등급으로 판단되므로, 60mm깊이 까지 시험결과를 수록하였다.

시험결과, S1 바닥판상면과 A1 전면에서 A등급(염화물에 의한 부식이 발생할 우려 없음), 그 외 P2 교각에서는 b등급(염화물이 함유되어 있으나, 부식발생 가능성 낮음)으로 분석되었다.

3.3.8 초음파속도법에 의한 균열깊이 평가

〈표 3.37〉 균열 깊이 측정결과

구 분		측정 거리 (mm)	초음파 전달시간		균열 깊이 (mm)	피복두께 (mm)	균열폭 (mm)	비고
			전전부 To	균열부 Tc				
하부 구조	A1 전면	150	59.0	90.3	8.7	52.0	0.2	
	P2 전면	150	55.2	83.3	8.5	50.0	0.2	
	A2 전면	150	54.7	102.2	11.8	50.0	0.2	



균열 깊이 측정현황

〈사진 3.24〉 균열 깊이 측정현황

균열 깊이 측정결과 총 3개소 피복두께 이상 균열깊이는 없는 것으로 나타났으며, 피복 두께 50% 미만으로 균열이 진행되지 않은 것으로 측정되어 지속적 관찰 후 진전시 표면처리 등의 조치가 필요 한 것으로 판단된다.

3.3.9 철근 부식도 조사

〈표 3.38〉 전위에 의한 철근부식 평가 기준

부식 등급	KS F 2712 규격	
	자연전위 E (mV)	부식확률 P(%)
I	$E > -200$	90% 이상의 확률로 부식없음
II	$-200 \geq E > -350$	불명확
III	$-350 \geq E$	90% 이상의 확률로 부식 있음



철근부식도 측정현황

철근부식도 측정현황

〈사진 3.25〉 철근부식도 현황

〈표 3.39〉 철근부식도 결과표

위치	철근부식도	평가
A1 흉벽		90% 이상의 확률로 부식없음
P1 코핑부		90% 이상의 확률로 부식없음
P2 기둥부		90% 이상의 확률로 부식없음

측정결과, A1, P1, P2 전위차는 $-40\text{mV} \sim -150\text{mV}$ 정도의 분포를 나타내고 있으며, 측정결과를 전위에 의한 철근부식 평가기준과 비교·검토할 때 현재 대상 구조물의 부식확률은 약 10% 이하로 콘크리트 단면이 건전한 구간에 대해서는 철근부식이 활성화 될 가능성은 크지 않은 것으로 판단된다.

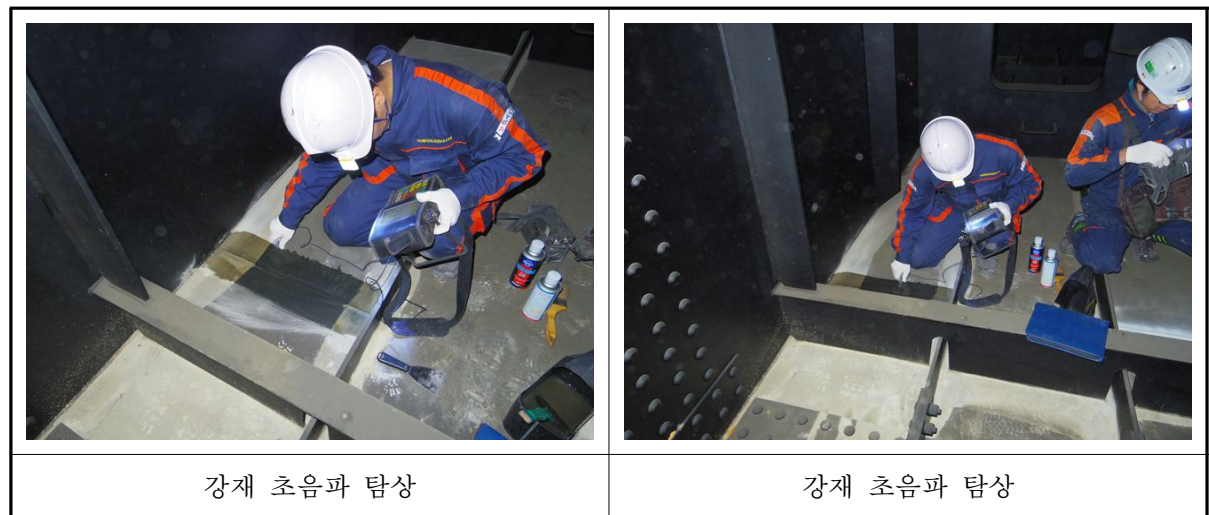
3.3.10 강재 초음파탐상 (UT : Ultrasonic Testing)

〈표 3.40〉 결함의 등급분류

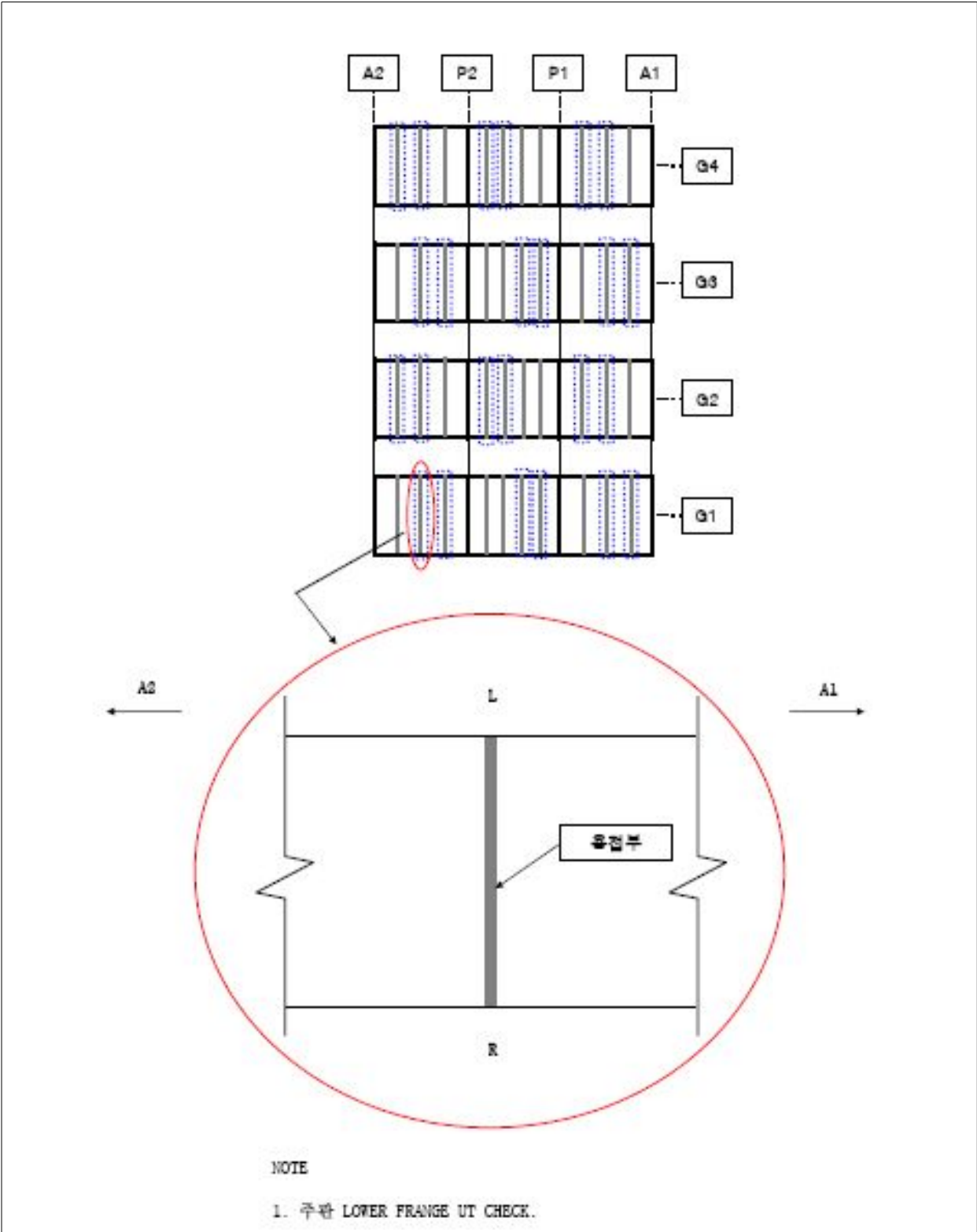
영역 판 두께 등급	결함의 크기 (mm)					
	II, III			IV		
	18이하	18~60	60이상	18이하	18~60	60이상
1 급	6이하	t/3이하	20이하	4이하	t/4이하	15이하
2 급	9이하	t/2이하	30이하	6이하	t/3이하	20이하
3 급	18이하	t 이하	60이하	9이하	t/2이하	30이하
4 급	3급을 초과하는 것					

〈표 3.41〉 용접부 결함의 합부 판정기준

검사 부위	합 격 기 준	비 고
인장측	2급 이상	KS-B-0896
압축측	3급 이상	



〈사진 3.26〉 강재 초음파탐상시험 현황



<그림 3.17> 강재초음파 위치도

나. 시험결과

〈표 3.42〉 강재 초음파탐상 시험결과

번호	위치		수량	판정		등급	결함위치		결함길이	깊이	비고
				합	불		From	From			
1	G1	A1~P1	2개소	√		I	NO RECORDABLE INDICATION				
2	G1	P1~P2	2개소	√		I	NO RECORDABLE INDICATION				
3	G1	P2~A2	2개소	√		I	NO RECORDABLE INDICATION				
4	G2	A1~P1	2개소	√		I	NO RECORDABLE INDICATION				
5	G2	P1~P2	2개소	√		I	NO RECORDABLE INDICATION				
6	G2	P2~A2	2개소	√		I	NO RECORDABLE INDICATION				
7	G3	A1~P1	2개소	√		I	NO RECORDABLE INDICATION				
8	G3	P1~P2	2개소	√		I	NO RECORDABLE INDICATION				
9	G3	P2~A2	2개소	√		I	NO RECORDABLE INDICATION				
10	G4	A1~P1	2개소	√		I	NO RECORDABLE INDICATION				
11	G4	P1~P2	2개소	√		I	NO RECORDABLE INDICATION				
12	G4	P2~A2	2개소	√		I	NO RECORDABLE INDICATION				

본 과업대상 구조물의 용접부 강재 초음파 탐상시험 결과 다음과 같이 결함 등급은 1등급으로 조사되어 양호한 것으로 판단된다.

3.3.11 자분탐상시험 (MT : Magnetic Particle Testing)

〈표 3.43〉 용접부 결함의 합·부 판정기준

등 급	결함지시의 길이	비 고
1 급	1mm초과 2mm이하	
2 급	2mm초과 4mm이하	
3 급	4mm초과 8mm이하	
4 급	8mm초과 16mm이하	
5 급	16mm초과 32mm이하	
6 급	32mm초과 64mm이하	
7 급	64mm초과	

Steel Box Girder 내부의 플랜지와 복부 연결부, 보강재 연결부의 필렛 용접상태를 확인하기 위하여 조사하였다.

판정기준은 원형결함 2.0mm이하인 판독결함의 경우만을 합격으로 하고 나머지 균열에 의한 지시, 선형결함지시, 연속결함지시 및 분산지시의 경우는 불합격으로 처리하였다

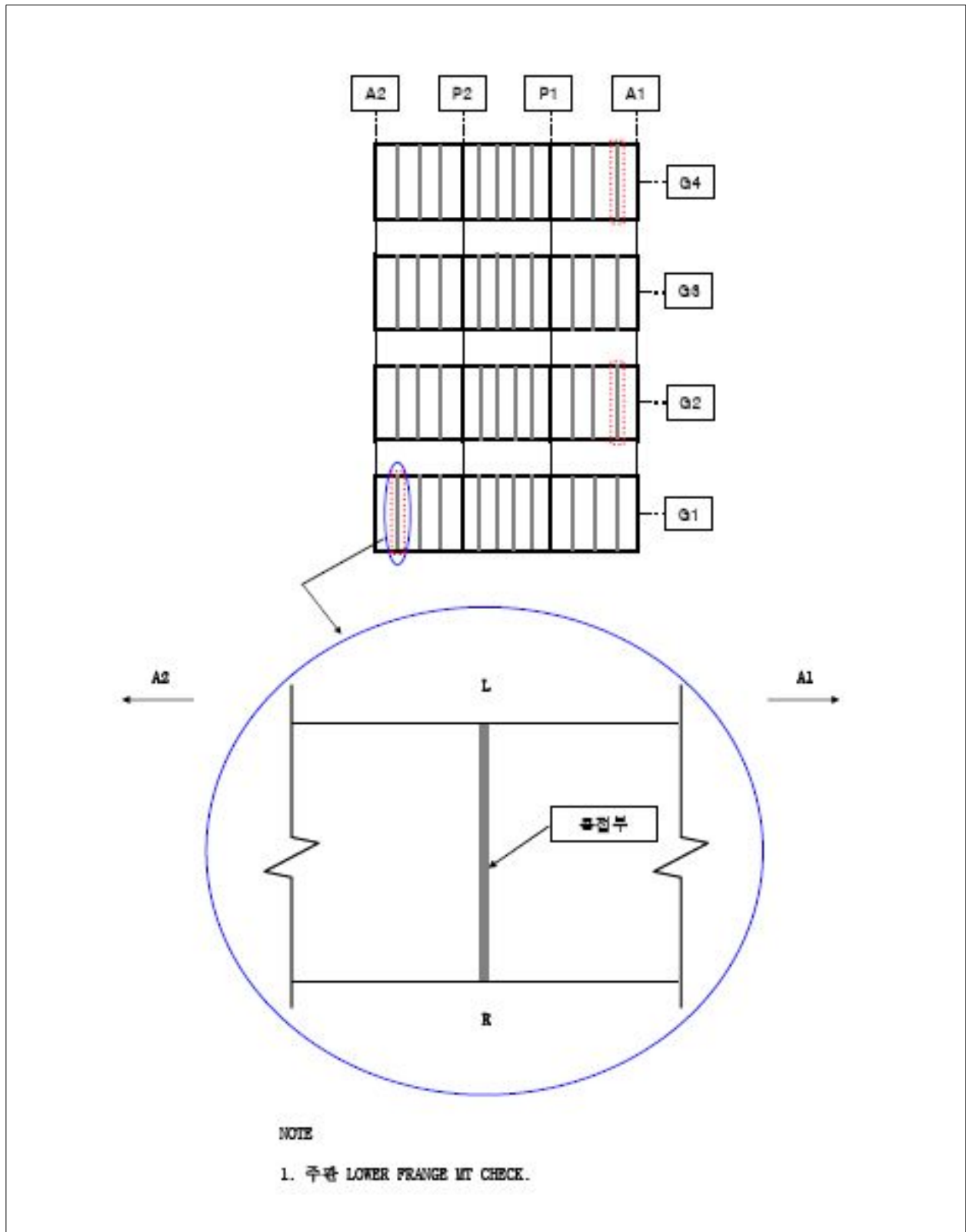


자분탐상 시험



자분탐상 시험

〈사진 3.27〉 자분탐상시험 현황



<그림 3.18> 자분탐상 위치도

〈표 3.44〉자분탐상시험 결과

번호	거더	위치	검사개소	무결함	결함	비고
1	G1	P2~A1	1	1	0	
2	G2	A1~P1	1	1	0	
3	G4	A1~P1	1	1	0	
합 계			3	3	0	

KS D 0213의 검사기준에 의거 시험대상 용접부 3개소에 대하여 자분탐상을 실시한 결과 기공 및 Under Cut 등 표면결함이 검출되지 않은 양호한 상태로 평가 되었다.