

3.1 개요

3.2 외관조사

3.3 외관조사 결과

제 3장 현장조사

3.1 현장조사 개요

대상 교량의 현장조사는 공용 중 조사 당시의 외관 상태를 기록하고 구조물 상태 평가를 위한 기초자료로 사용함은 물론 건전성 확보를 위한 보수 대상 선정 및 향후 교량의 유지관리를 위한 중요한 근거자료로 사용할 수 있도록 하는데 그 의미를 찾을 수 있다.

3.1.1 외관조사 내용

교량의 안전성 및 사용성을 체계적이고 합리적으로 평가하기 위하여 콘크리트 구조물에 발생된 전반적인 균열 상태와 열화현상에 대하여 부재별로 외관조사를 실시하였고, 바닥판, 교대, 신축이음, 교면포장 등의 기능상 문제점과 열화 및 손상의 정도를 파악하기 위하여 세밀한 육안조사를 실시하였다.

외관조사에 의해 발견한 결함이나 손상 등을 상세히 나타낸 외관조사망도는 시설물의 유지관리에 효율적으로 이용할 수 있도록 작성하여 수록하였으며 콘크리트 균열 및 기타 외관상태 등 각 부위별 손상 및 기능저하 정도 등을 판단함에 있어 국토해양부 한국시설안전기술공단에서 발행된 『안전점검 및 정밀안전진단 세부 지침』에 따라 실시하였으며, 시설물의 특성 및 제반여건 등을 고려하여 적절히 응용 실시하였다.

<표 3.1.1> 교량시설물의 부재별 조사항목

점검부위		조사 항목	조사 여부
상부 구조	바닥판	- 수평 및 수직균열, 망상균열 - 열화, 재료분리(공동·공극), 철근노출 - 누수, 백태(유리석회)	○
	거더 가로보	- 강재부식, 도장박락 - SPLICE부 결함 - 고정볼트 체결불량, 미체결, 볼트 부식 - 주부재 및 보조부재의 변형, 파손	○
하부 구조	교대 교각	- 박리, 박락, 층분리, 철근노출, 재료분리 - 교대두부 균열, 이동 또는 기울음 - 두부물고임, 받침부 하부 균열 및 파손 - 거더와 홍벽 신축유간 부족	○
받침	교량 받침	- 가동받침의 이동여유량 조사 - 가동받침 전·후방의 가동장애 요소 - 받침과 거더의 밀착상태, 가동면 부식 - 부속물 파손(부상방지장치 및 이동제한장치) - 앵커볼트 파손, 절단	○
기타 부재	신축 이음	- 신축이음부 누수, 신축이음 유간 여유량 - 지수관 설치 상태, 장치 기능 및 작동상태 - 신축이음부 콘크리트 파손 및 철근노출	○
	배수 시설	- 관의 연결부 어긋남, 파손 - 이물질에 의한 막힘, 배수관 길이부족(짧음) - 유출구 위치 부적절	○
	방호벽 난간	- 방호벽 파손 및 이음상태, 파손 및 균열 - 난간 균열, 파손, 변형	○
	교면포장	- 포장불량 (포트홀, 소성변형, 균열 등), 포장배수	○

3.1.2 외관조사의 실시

구조물 육안조사 및 도면 표시는 시점에서 종점 방향으로 실시하였다. 바닥판 하면 및 거더 외부는 교량점검 차량을 사용하여 근접 조사를 실시하였으며, 거더 내부, 교대, 교량받침, 배수관, 교면포장, 난간, 신축이음장치는 도보를 통한 육안조사를 면밀하게 실시하였다.

	
굴절차를 이용한 조사	제원 측정
	
균열폭 측정 조사	구조물 기울기 측정
	
철근 피복 확인	손상크기 측정

3.1.3 교량의 일반사항

- ▷ 고속도로(영동선, 이정190.53km)
- ▷ 강원도 평창군 용평면 이목정리 185
- ▷ 1종시설물
- ▷ 설계하중 : DB-24
- ▷ 1999년에 준공되어 약 18년간 공용중
- ▷ 연장

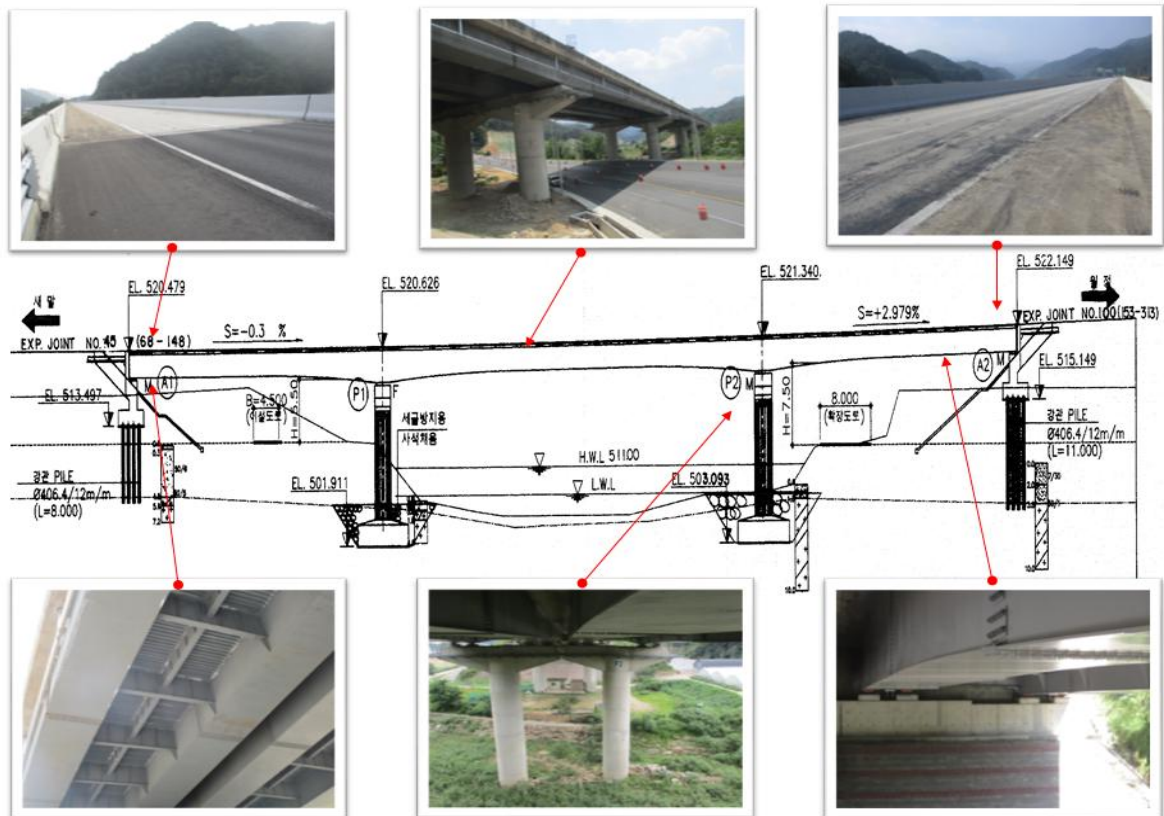
L= 220.0m(1@35.0m+3@50.0m+1@35.0m)

B= 10.2m의 편도 2차선 교량



- ▷ 상부구조 : 강박스거더교(Steel Box Girder), 5경간 연속교량
- ▷ 하부구조 : 교대 - 역T형(직접기초), 교각 - 역T형(말뚝기초)
- ▷ 받침 : 포트받침(교대 1300kN, 교각 3000kN)
- ▷ 신축이음 : Rail Joint

<교량의 위치별 대표 전경>



3.2 외관조사

3.2.1 상부 구조물

가. 바닥판하면

외관조사는 아래와 같은 항목을 주요 대상으로 정하여 조사를 실시하였다.

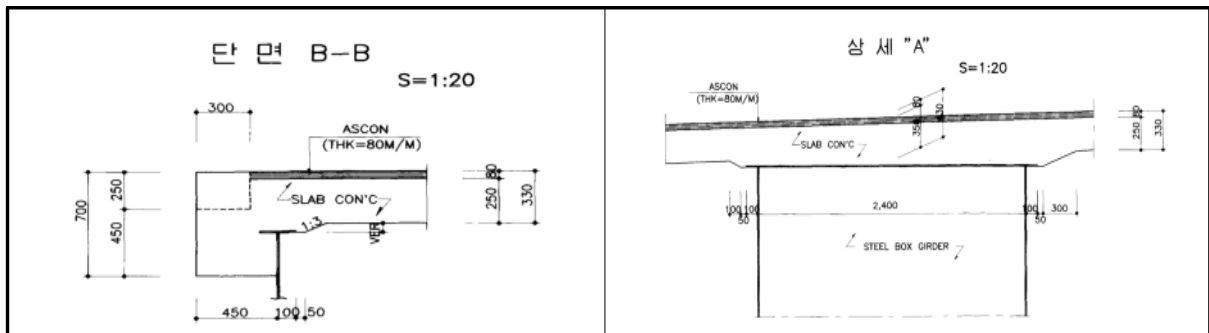
<바닥판 외관조사시 주요 점검항목>

점 검 부 위	손 상 종 류
콘크리트 바닥판	• 균열, 박리, 박락, 층분리 • 철근노출 • 재료분리(공동, 공극) • 누수 및 백태(유리석회)
Steel Deck Plate 바닥판	• 상부 누수로 인한 강재 부식 • 누수로 인한 백태 오염 • Steel Deck Plate 변형

(1) 조사현황 및 기존자료 분석

a. 현황

- 콘크리트 바닥판($t=250\sim570\text{mm}$)
- 거더와 거더 간 내측 바닥판 (Steel Deck Plate 설치)
- 거더 외측 캔틸레버부 바닥판 (콘크리트)



b. 기 정밀안전진단(2015년) 조사 결과

- 난간하부 바닥판 백태 → 침투수 유입으로 주변 콘크리트 백태
- Deck Plate 백태 → 습기흡착
- 바닥판하면 파손 → 바닥판 단부 누수 및 열화에 의한 파손 및 박리, 박락

(2) 외관조사

a. 손상 내용

- 캔틸레버 바닥판에서 철근노출, 콘크리트 박리 및 박락, 백태가 빈도 높게 조사되며, 이는 상부 빗물(용해된 용빙제 포함)의 유입에 따른 재료의 손상, 공용기간 경과에 따른 열화진행 등의 복합적 환경 및 요소로 인함.
- 바닥판 Deck Plate에서 습기흡착으로 인한 부식 및 백태오염이 조사됨.
→ 금회 점검 중 일부 보수가 시행됨.

b. 손상 사진

	· 외관조사 내용 ① 현황: 콘크리트 박리, 백태 ② 위치: S3 바닥판(캔틸레버부) ③ 원인: 상부 교면수(빗물) 유입, 부재 열화 ④ 대책: 단면복구, 표면처리
	
콘크리트 박리 S1	콘크리트 박리 S4

	• 외관조사 내용 ① 현황: 콘크리트 박락 ② 위치: S4 바닥판(캔틸레버부) ③ 원인: 접속부 하부 누수로 인한 열화, 동해에 따른 재료열화 ④ 대책: 단면복구
	• 외관조사 내용 ① 현황: 콘크리트 표면열화(표층박리) ② 위치: S5 바닥판(캔틸레버부) ③ 원인: 배수관 주변누수 동해에 따른 재료 열화 ④ 대책: 표면처리
	• 외관조사 내용 ① 현황: 백태 ② 위치: S2 바닥판(캔틸레버부 측면) ③ 원인: 단면열화, 우수유입 ④ 대책: 표면처리
	• 외관조사 내용 ① 현황: 철근노출 ② 위치: S1 바닥판 단부 (캔틸레버부 측면) ③ 원인: 우수유입, 상부 반복하중, 피복부족 동결융해의 반복작용, ④ 대책: 단면복구(방청)

	• 외관조사 내용
	① 현황: 바닥판 데크 플레이트 부식(백태오염)
	② 위치: S2 바닥판(데크 플레이트)
	③ 원인: 우수유입으로 발청 진행, 습기흡착
	④ 대책: 방청후 재도장

	
S4 바닥판 데크 플레이트 부식(백태오염)	S6 바닥판 데크 플레이트 부식(백태오염)

속사천6교(인천)  백태오염, Deck 부식 ※종방향 부식(백태오염 흔적) 확인 → 부식정도는 심하지 않으나 보수후 유지관리

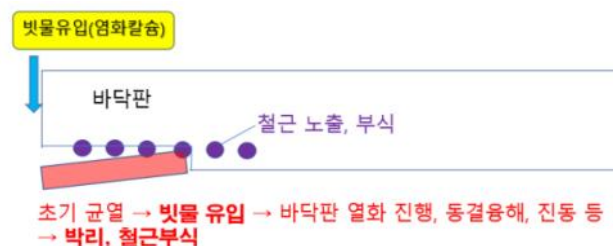
(3) 외관조사 결과

손상내용	단위	수량		수량비교 (증:▲, 감:▼)	분석
		전차('15)	금차('17)		
균열(cw=0.3mm)	m	0.80	-	▼ 0.80	보수
백태	m ²	250.43	6.94	▼ 241.09	보수, 우수유입 동해에 따른 단면열화
콘크리트 표면열화 (표층박리)			2.40		
테크플레이트 부식, 백태오염	m ²	89.01	56.60	▼ 32.41	일부보수, 습기흡착, 표면열화
보수재 열화	m ²	-	20.00	▲ 20.00	동해에 따른 열화
철근노출	m ²	0.21	-	▼ 0.21	보수
물끊기홈 미시공	m	220.00	220.00	-	미시공

(4) 검토의견 및 외관조사 비교·분석

바닥판 캔틸레버부에서 철근노출 및 콘크리트 표층박리가 확인되며, 이는 공용 중 교면포장으로부터 유입되는 빗물(용빙제, 염화칼슘 포함)이 바닥판 하부 콘크리트 표면(초기결합 균열, 공용중 열화된 부분)에 침투되고 철근에 흡착하여 부식 작용, 장기간의 동결융해 반복 작용, 교량의 신축, 차량의 반복적 통행에 따른 진동 및 충격 등의 복합적 요인에 따른 열화현상으로 판단됨. 용빙제 성분(염화칼슘)은 수분을 흡수하는 성질이 있어 흡착시 철근의 부식을 촉진시키는 주요한 요인으로 작용할 수 있음.

<콘크리트 박락, 철근 부식 원인분석>



철근노출부분에 방청 후 단면복구, 백태 및 균열부 표면처리를 통해 부재의 내구성을 유지 관리해야 함. 근본적으로 교면수의 유입 및 공기 중 확산을 통한 부식 영향인자의 차단을 막을 수 없는 현실성을 고려해 본다면 관리주체는 향후 철근의 부식을 초래하지 않거나 그 영향을 줄일 수 있는 용빙제의 개발 지원 및 사용토록 하고 공사시 내후성이 강한 재료의 사용 및 시공관리를 철저히 하여 교량의 내구성 품질을 높일 수 있는 방안을 모색하여 유지관리토록 해야 할 것으로 사료됨.

바닥판 Steel Deck와 거더가 만나는 종방향 접합부의 대부분에서 백태오염 및 강

재의 부식현상이 나타나고 신축이음장치가 위치한 바닥판하면 단부에서 콘크리트 박락이 확인되는데 이는 바닥판 콘크리트를 통해 유입된 상부 유입수(빗물, 융빙제 포함)의 콘크리트 표면 또는 손상부 침투, 재료의 열화 진행, 동결융해의 반복에 따른 상태변화, 신축이음장치 유지관리시 상부의 공사 진행에 따른 진동 및 충격, 차량의 반복적 통행 등에 따른 현상으로 판단됨. 손상의 정도가 심하지 않으나 보수 후 유지관리 해야겠음. 이와 더불어 해당 부재는 상부 교면포장의 미세한 균열 발생시 교면수의 유입이 용이하고 그에 따른 2차 손상과정에서 균열 변상(손상의 진행) 및 재료열화의 주요한 원인이 될 수 있어 상부 교면포장의 관리도 지속적으로 함께 이루어져야 할 것으로 판단됨.

금회(2017년) 점검 기간 중 확인된 손상에 대해 보수 공사를 실시하고 완료하였으며, 현재 전반적인 상태가 양호하므로 지속적 점검 및 유지관리가 필요함.

나. 거더(Steel Box Girder)

외관조사는 아래와 같은 항목을 주요 대상으로 정하여 조사를 실시하였다.

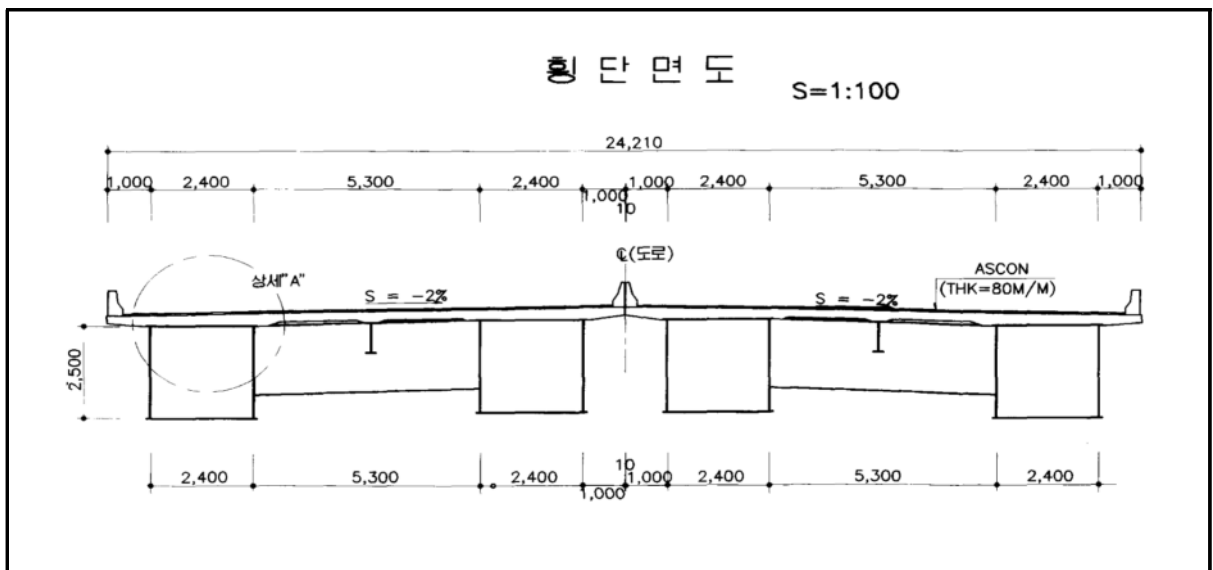
<강거더 외관조사시 주요 점검항목>

점 검 부 위	손 상 종 류
공 통	• 도장 손상 및 부식 • 현장이음부 볼트손상, 누수 • 신축이음 하면, 배수구 주변, 난간하면 누수, 부식
피로강도등급 낮은 용접상세부 (D, E급)	• 피로균열
받 침 부	• 복부판 부식 및 국부좌굴 • 거더와 받침연결부 부식 • 지점보강재 하단 용접부 균열 • 박스내부 출입구 방치 • 박스내부 바닥 물고임 및 부식
중 앙 부	• 부식 • 플랜지 변형 및 처짐 • 맞대기 용접부, 덮개판 덧댐부 끝부분 균열
보수부위	• 용접부 및 용접부 주변 균열

(1) 조사현황 및 기존자료 분석

a. 현황

- 1경간 Steel Box Girder 형식 2련(2.4mx2.5m)
- 간격 5.3m
- 가로보 및 세로보로 연결



	
거더 전경	거더 내부

b. 기 정밀안전진단(2015년) 조사 결과

- 거더하부 일부 점녹발생 → 외기노출에 의한 부식
- 거더내부 부식 → 우수유입을 통한 발청, 도장불량(전처리 미흡)

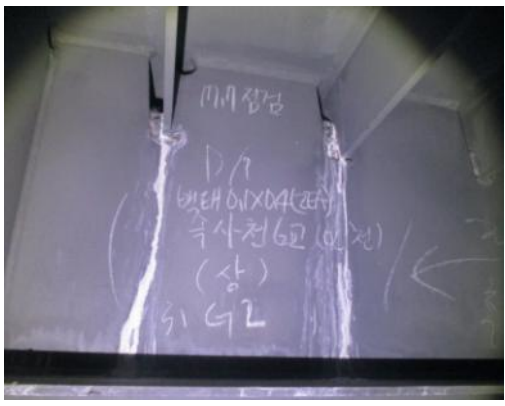
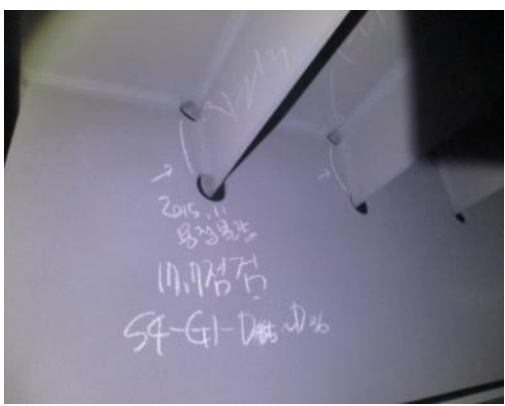
(2) 외관조사

a. 손상 내용

- 거더외부 점검중 보수를 실시하여 양호한 상태임
- 거더내부 SPLICE부 실링재 미처리로 인한 우수유입, 발청(강재부식)

b. 손상 사진

	· 외관조사 내용	
	① 현황: 전반적 부식 (점부식)	
	② 위치: S2G1	
	③ 원인: 도장관리 미흡, 습기흡착, 열화	
	④ 대책: 재도장	
		
점검 당시 전반적 부식	→ 보수 →	점검 중 보수실시

	• 외관조사 내용 ① 현황: 백태오염 ② 위치: S1G2 (D0 단부연결부위) ③ 원인: 신축이음 누수로 인한 백태유입 ④ 대책: 신축이음 하면 유도배수관 설치, 백태오염부 표면처리
	• 외관조사 내용 ① 현황: 용접불량 ② 위치: S2G1 ③ 원인: 시공불량 ④ 대책: 유지관찰
	• 외관조사 내용 ① 현황: SPLICE부 실링재 미처리 (우수유입 흔적) ② 위치: S5G2 (거더내부) ③ 원인: 시공 마감불량 ④ 대책: 실링재 마감
	
S1G2 SPLICE부 볼트부식	S1G3 SPLICE부 볼트부식

(3) 외관조사 결과

손상내용	단위	수량		수량비교 (증:▲, 감:▼)	분석
		전차('15)	금차('17)		
강재부식 및 점부식, 백태오염, 볼트부식	m ²	889.39	-	▼ 889.39	보수
도장박리 및 긁힘	m ²	10.84	-	▼ 10.84	보수
도장열화	m ²	25.00	-	▼ 25.00	보수
용접불량	EA	14.00	14.00	-	시공불량
SPLICE부 실링재 미처리	EA	-	144.00	▲ 144.00	미시공

(4) 검토의견 및 외관조사 비교·분석

본 교량은 1999년 준공이후 18년 간 공용중에 있으며, 2017년 금회 점검 중 강재내부 및 외부에 보수를 실시하여 내구성이 확보되었다고 사료됨.

거더내부 전반적으로 발생한 강재부식, 볼트 부식 등은 SPLICE부 실링재 미처리로 인한 우수유입 및 습기흡착으로 나타난 손상이며 방청후 재도장을 실시하고, SPLICE부 실링재 마감처리 및 신축이음하면 물받이 설치를 통해 거더 내부로의 우수유입을 차단하여 손상부의 진전 및 신규손상을 예방함이 바람직 할 것이라 사료됨.

금회(2017년) 점검 기간 중 확인된 손상에 대해 보수 공사를 실시하고 완료하였으며, 현재 전반적인 상태가 양호하므로 지속적 점검 및 유지관리가 필요함.

다. 2차부재(가로보)

외관조사는 아래와 같은 항목을 주요 대상으로 정하여 조사를 실시하였다.

< 2차부재 외관조사시 주요 점검항목 >

점 검 부 위	손 상 종 류
공 통	· 도장 손상 및 부식 · 현장이음부 볼트손상, 누수 · 이상음 발생
피로강도등급 낮은 용접상세부 (D, E급)	· 피로균열
2 차 부 재	· 가로보, 세로보, 브라켓 및 브레이싱 변형 · 하중집중점, 가로보와 세로보 교차부 균열 · 거세트판 용접부 끝부분 균열
보수부위	· 용접부 및 용접부 주변 균열

(1) 조사현황 및 기존자료 분석

a. 현황

- 1경간 4개소
(1열 당 4개소, 총 1열)

b. 기 정밀안전진단(2015년) 조사 결과

- 점부식(부식) 및 현장이음 볼트부식이 다수 조사됨



(2) 외관조사

a. 손상 내용

- 가로보 및 세로보의 전반적 부식(점부식)이 확인됨 → 금회 점검 중 보수 실시.

	· 외관조사 내용
	① 현황: 전반적 부식(점부식)
	② 위치: 전구간
	③ 원인: 도장관리 미흡, 습기흡착, 열화
	④ 대책: 재도장

		
점검 당시 전반적 부식	→ 보수 →	점검 중 보수 실시

(3) 검토의견 및 외관조사 비교·분석

- 2017년 금회 점검 중 강재부 보수를 실시하여 내구성이 확보되었다고 사료되며, 지속적인 유지관찰을 실시하여 이상 유무를 매 진단 및 점검 시 확인하여야 함.

금회(2017년) 점검 기간 중 확인된 손상에 대해 보수 공사를 실시하고 완료하였으며, 현재 전반적인 상태가 양호하므로 지속적 점검 및 유지관리가 필요함.

(4) 외관조사 결과

손상내용	단위	수량		수량비교 (증:▲, 감:▼)	분석
		전차('15)	금차('17)		
점부식, 볼트부식	m ²	74.86	-	▼ 74.86	보수

3.2.2 하부 구조물

가. 교대

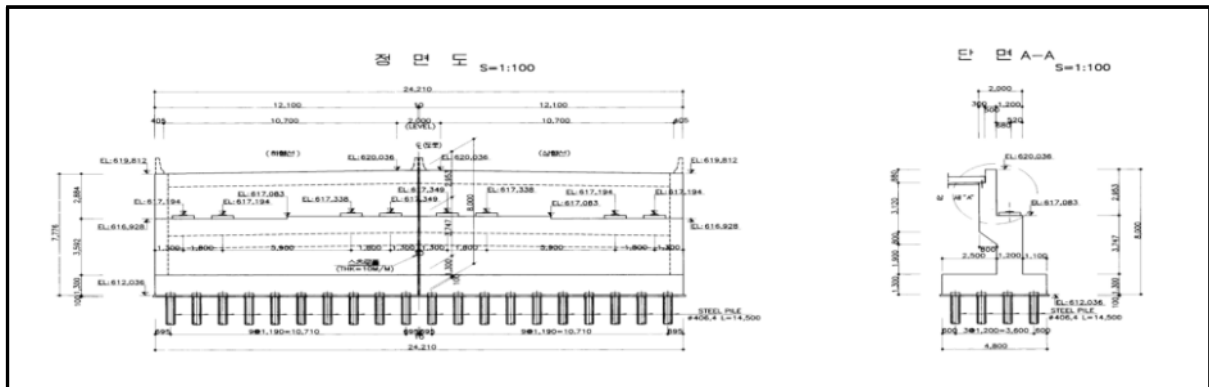
외관조사는 아래와 같은 항목을 주요 대상으로 정하여 조사를 실시하였다.

점검부위	교대 외관조사시 주요 점검항목
공 통	- 교대 기울음 및 전도 - 균열, 박리, 박락, 층분리, 철근노출, 백태(유리석회)
두 부(Coping)	- 두부 물고임, 받침부 균열 및 파손 - 두부와 홍벽 경계부 균열, 거더와 홍벽 신축유간 부족
벽 체	- 수직균열 및 침하, 구체와 날개벽 분리 - 구체부 배수구 막힘
날개벽(옹벽 포함)	날개벽 이동, 전도

(1) 조사현황 및 기존자료 분석

a. 현황

- 역T형식 교대
- 기초는 강관말뚝($\phi 406.4$) 및 확대기초($12.10\text{m} \times 4.8\text{m}$, $H=1.5\text{m}$)으로 시공



b. 기 정밀안전진단(2015년) 조사 결과

- 안전성에 문제가 될 만한 손상이나 결함은 없으나, 건조수축균열 및 경미한 표면손상이 확인됨.

(2) 외관조사

a. 손상 내용

- 교대 구체에 균열($cw=0.2\text{mm}$ 이하)이 나타나며 균열($cw=0.3\text{mm}$)도 국부적으로 확인되며, 부재의 표면에서 박리 및 층분리 현상(망치타격 조사)이 국부적으로 조사됨.

b. 손상 사진

	· 외관조사 내용 ① 현황: 균열($cw=0.2\text{mm}$이하) ② 위치: 교대 흥벽 A1 ③ 원인: 건조수축, 동결융해 반복작용 ④ 대책: 표면처리
	· 외관조사 내용 ① 현황: 보수재 박리 ② 위치: 교대 A1 ③ 원인: 동해에 따른 열화 ④ 대책: 표면처리
	
교대 흥벽 A1 콘크리트 박리	교대 흥벽 측면 A1 보수재 박리

	• 외관조사 내용
	① 현황: 재료분리
	② 위치: 교대 A2
	③ 원인: 다짐불량, 타설불량
	④ 대책: 단면복구
	• 외관조사 내용
	① 현황: 보수부 박락
	② 위치: 교대 A2
	③ 원인: 보수불량, 우수유입, 보수재 열화
	④ 대책: 표면처리

(3) 외관조사 결과

손상내용	단위	수량		수량비교 (증:▲, 감:▼)		분석
		전차('15)	금차('17)			
균열(cw=0.2mm이하)	m	62.30	15.65	▼	46.65	보수, 단면열화 동결융해 반복작용
균열(cw=0.3mm)	m	59.80	-	▼	59.80	보수
백태	m ²	-	0.12	▲	0.12	단면열화, 우수침투
재료분리	m ²	11.53	0.48	▼	11.05	보수, 다짐불량, 타설불량
콘크리트 파손, 박리 및 박락	m	12.45	1.10	▼	11.35	보수, 단면열화
콘크리트 표면열화 (표층박리)	m ²	0.40	-	▼	0.40	보수
보수재 박락	m ²	-	0.24	▲	0.24	동해에 따른 열화

(4) 검토의견 및 외관조사 비교·분석

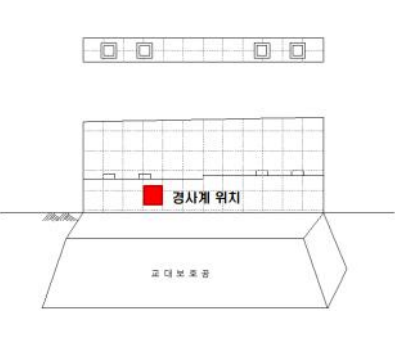
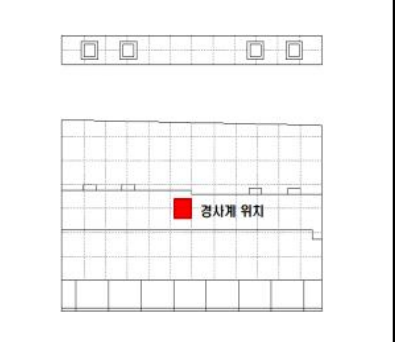
균열 0.2mm, 콘크리트 박리, 재료분리 현상이 나타남. 부재에 나타나는 손상에 대해 내구성 유지 및 안전성 확보를 위한 보수가 필요하며 중점관리 대상에 포함시켜 지속적으로 관리해야 할 것으로 판단됨.

금회(2017년) 점검 기간 중 확인된 손상에 대해 보수 공사를 실시하고 완료하였으며, 현재 전반적인 상태가 양호하므로 지속적 점검 및 유지관리가 필요함.

(5) 경사계를 이용한 교대 변위 측정

교대의 현재 기울기 상태를 확인하고 향후 유지관리하기 위해 측정위치 및 초기 측정값을 기록하였다.

a. 측정사진 및 위치

측정사진	측정위치	
		
경사계 측정	A1	A2

b. 교대 전면 기울기 측정결과 및 분석

위치	측정값	기울음 방향	결과 분석
교대 (A1)	88.9°	-	교대의 기울기 초기측정값은 수직에 가까워 교대의 기울음 현상은 확인되지 않았으며, 향후 점검 및 진단 시 초기치 대비 비교하여 유지관리에 활용. ※ 경사는 시공초기 거푸집의 수직도 및 변형에 기인한 것으로 판단됨.
교대 (A2)	89.4°	-	

※ 교대 전면 기울음 방향 (+ : 배면측으로 기울어짐, - : 전면측으로 기울어짐)

나. 교각

<교각 외관조사시 주요 점검항목>

점 검 부 위	손 상 종 류
공 통	• 교각 기울음 및 전도 • 균열, 박리, 박락, 층분리, 철근노출, 백태(유리석회)
두 부(Coping)	• 두부 물고임 • 받침부 하부 균열 및 파손
벽 체	• 시공이음부 균열 • 이동 또는 기울음 • 수면접촉부 침식

(1) 조사현황 및 기존자료 분석

	
교각 P1	교각 P2

b. 기 정밀안전진단(2015년) 조사 결과

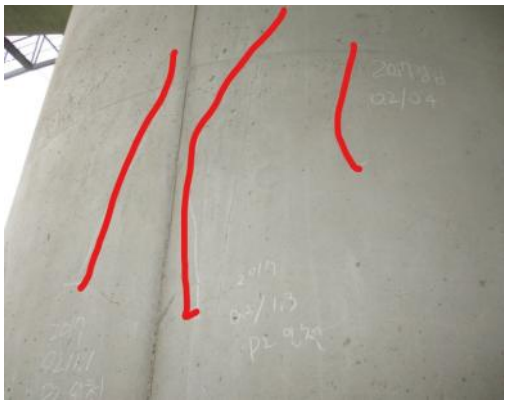
- $cw=0.3mm$ (코핑부 상면)

(2) 외관조사

a. 손상 내용

- 코핑부 및 구체에 균열($cw=0.2mm$ 이하)이 나타나며 균열($cw=0.3mm$)이 국부적으로 확인되며 콘크리트 표층박리가 확인되고 국부적으로 박락 및 철근노출이 나타남.
- 금회 점검 중 일부구간 보수실시

b. 손상 사진

	• 외관조사 내용 ① 현황: 균열($cw=0.2\text{mm}$이하) ② 위치: 교각 P1 (구체) ③ 원인: 건조수축 ④ 대책: 표면처리
	
교대 홍벽 A1 콘크리트 박리	교대 홍벽 측면 A1 보수재 박리
	• 외관조사 내용 ① 현황: 균열($cw=0.3\text{mm}$) ② 위치: 교각 P2 (코핑부) ③ 원인: 건조수축, 교량 신축거동 ④ 대책: 주입보수
	• 외관조사 내용 ① 현황: 망상균열 ($cw=0.1\text{mm}$) ② 위치: 교각 P1 (코핑부) ③ 원인: 건조수축 ④ 대책: 표면처리

	• 외관조사 내용
	① 현황: 재료분리
	② 위치: 교각 P1 (코핑부)
	③ 원인: 시공불량
④ 대책: 단면복구	

	
교각 코핑부 P2 재료분리	교각 코핑부 측면 P4 재료분리

	• 외관조사 내용
	① 현황: 콘크리트 박락(박리)
	② 위치: 교각 P2 (코핑부)
	③ 원인: 재료열화, 동결융해 반복 작용
④ 대책: 단면복구	

	
교각 P2 콘크리트 박락(박리)	교각 P5 콘크리트 박락(박리)

(3) 외관조사 결과

손상내용	단위	수량		수량비교 (증:▲, 감:▼)	분석
		전차('15)	금차('17)		
균열(cw=0.2mm이하)	m	62.30	127.60	▲ 65.30	건조수축, 단면열화 동결융해 반복작용
균열(cw=0.3mm)	m	59.80	26.80	▼ 33.00	일부보수, 단면열화 동결융해 반복작용
망상균열(cw=0.2mm이하)	m ²	-	0.48	▲ 0.48	건조수축, 단면열화 동결융해 반복작용
재료분리	m ²	11.53	1.31	▼ 10.22	보수, 타설불량, 다짐불량
철근노출	m ²	-	1.00	▲ 1.00	피복부족, 단면열화, 동결융해 반복작용
콘크리트 파손, 굽힘, 박락 및 박리	m ²	12.45	12.20	▼ 0.25	일부보수, 단면열화, 동결융해 반복작용
콘크리트 표면열화 (표층박리)	m ²	0.40	19.85	▲ 19.45	동해에 따른 열화

(4) 검토의견 및 외관조사 비교·분석

조사결과 교각 표면에 0.2mm 이하 균열이 다수 나타나고 있으며, 0.3mm이상 균열이 국부적으로 확인됨. 코핑면 단부의 박리 현상은 초기 미세 균열부에 빗물 및 염화칼슘 성분이 침투함에 따라 열화가 진행된 것으로 판단되며, 철근 간격 및 추정압축강도, 탄산화 시험 확인 결과 콘크리트 구체의 내구성에는 문제가 없는 것으로 분석되었다. 현재 확인된 손상부분에 대해 표면처리, 주입보수, 단면복구를 실시하고 향후 중점적으로 유지관찰 및 조사가 필요할 것으로 판단됨.

금회(2017년) 점검 기간 중 확인된 손상에 대해 보수 공사를 실시하고 완료하였으며, 현재 전반적인 상태가 양호하므로 지속적 점검 및 유지관리가 필요함.

3.2.3 받침

외관조사는 아래와 같은 항목을 주요 대상으로 정하여 조사를 실시하였다.

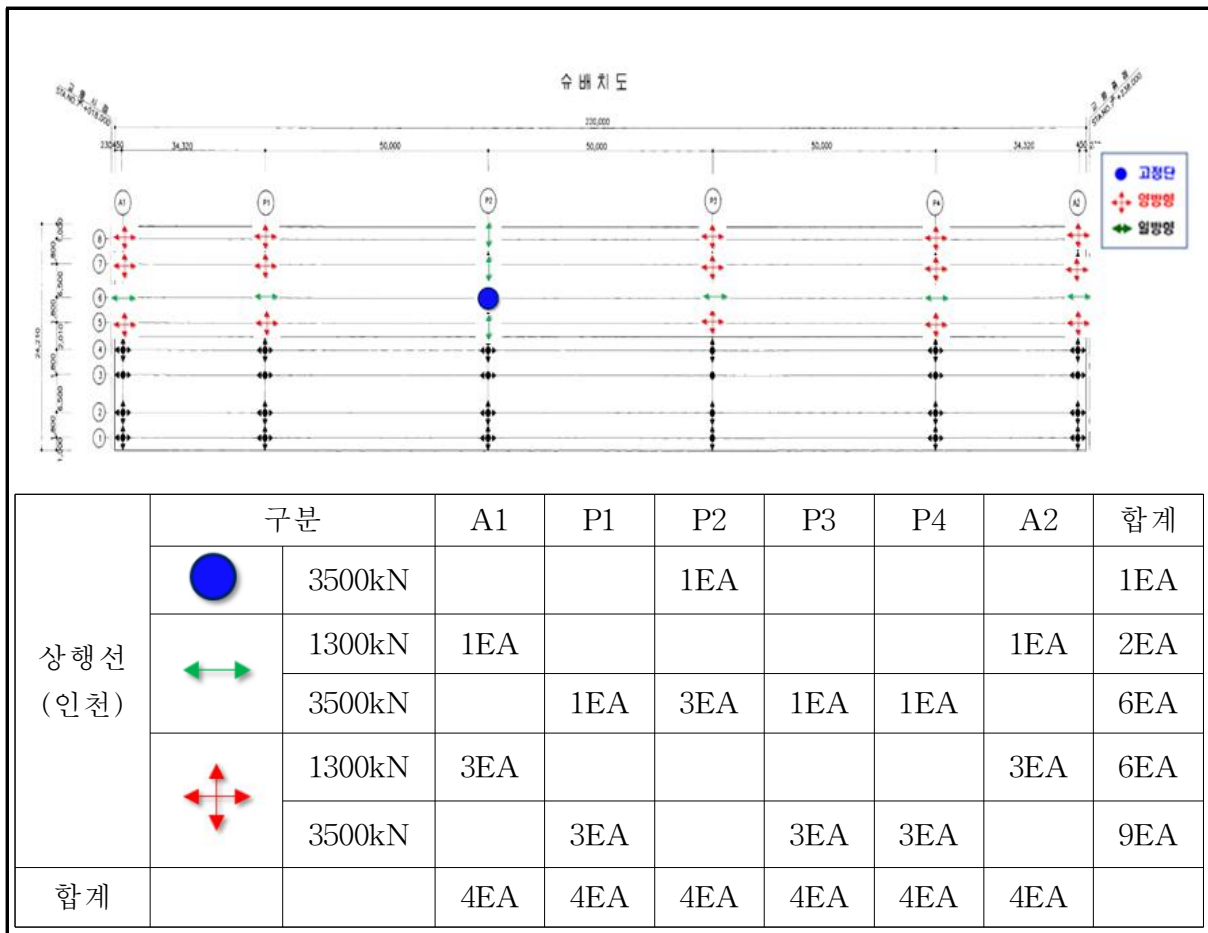
<교량받침 외관조사시 주요 점검항목>

점 검 부 위	손 상 종 류
본 체 (강재받침)	· 가동받침의 신축유간 부족 · 받침과 거더의 밀착상태 · 받침 물고임 및 부식, 가동면 부식 · 가동받침 전·후의 가동장애 요소 · 수직보강재와 받침의 편기상태
받침콘크리트	· 앵커볼트 파손, 절단 · 콘크리트 파손, 하부공동 및 침하 · 교대 두부 균열

(1) 조사현황 및 기존자료 분석

a. 현황

- 포트 받침



		
일방향	양방향	고정단

b. 기 정밀안전진단(2015년) 조사 결과

- 받침부식(도장박리) → 장기간 사용에 따른 부식발생, 습기흡착
- 받침콘크리트 균열 및 국부 파손 → 상부 반복하중

(2) 외관조사

- 전구간 받침 본체 부식이 다수 나타남.
- 받침 콘크리트에 균열($cw=0.2\text{mm}$ 이하), 박리 및 박락이 조사됨.

	· 외관조사 내용
	① 현황: 받침 부식
	② 위치: P1SH4
	③ 원인: 습기 흡착, 도장 열화
	④ 대책: 방청후 재도장

	
받침 부식 P3SH4	받침 부식 P4SH4

	• 외관조사 내용
	① 현황: 받침콘크리트 박락
	② 위치: P2SH2
	③ 원인: 상부 반복하중, 재료열화
	• 외관조사 내용
	① 현황: 받침콘크리트 균열(cw=0.3mm)
	② 위치: P4SH4
	③ 원인: 공용중 열화, 건조수축, 상부하중
	④ 대책: 주입보수

(3) 외관조사 결과

손상내용	단위	수량		수량비교		분석
		전차('15)	금차('17)	(증:▲, 감:▼)		
받침콘크리트 균열 (cw=0.2mm이하)	m	3.80	3.10	▼	0.70	상부 차량하중 반복, 건조수축, 단면열화
받침콘크리트 박리 및 박락	m ²	-	2.40	▲	2.40	상부하중, 단면열화, 동결융해 반복작용
받침 도장박락 및 박리	m ²	1.49	2.28	▲	0.79	습기흡착, 외기노출, 표면열화
받침모르타르 균열 (cw=0.2mm이하)	m	1.60	0.80	▼	0.80	일부보수, 단면열화, 상부 차량하중 반복
받침장치 부식	m ²	1.89	6.92	▲	5.03	습기흡착, 외기노출, 표면열화
받침장치 고정볼트 망실	EA	-	3.00	▲	3.00	시공불량

(4) 검토의견 및 외관조사 비교·분석

받침 본체 도장의 열화로 인한 부식현상이 다수 확인되며, 이는 도장열화부에 철과 물, 산소의 이온반응으로 인해 부식발생이 촉진되며, 도장 전처리 미흡 및 도장 시공 미흡(온도, 습도, 도장 공법 등), 수분 흡착 등이 주요한 요인으로 작용함. 내구성 유지를 위해 손상부에 재도장을 요하며, 받침콘크리트 균열 및 단면손상에 대해서도 표면처리 및 주입보수, 단면복구 적용하여 유지관리함이 타당하다고 사료됨.

(5) 연단거리 검토

수평력에 의한 교량받침 하부의 파손예방, 거더의 낙하예방을 위하여 설계기준에서 규정하고 있는 연단거리를 측정하고 검토하였다.

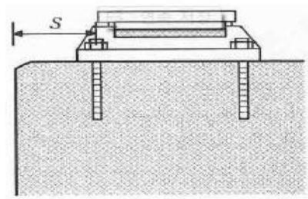
<최소연단거리>

* 도로교 설계기준(국토해양부, 2010)

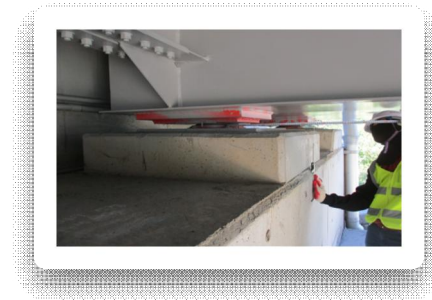
- 경간거리 100m이하 : $S=200+5L$

- 경간거리 100m이상 : $S=300+4L$

여기서 S : 받침연단거리(mm), L : 거더의 경간거리(m)



<강제발침>



<표 3.2.1> 연단거리 측정결과

구분		경 간 장 (m)	설 계 기 준 연 단 거 리 (mm)	실 측 연 단 거 리 (mm)				검 토 결 과
				Sh1	Sh2	Sh3	Sh4	
A1		35	375	400	390	390	380	O.K
P1	A1	35	375	810	780	840	820	O.K
	A2	50	450	880	910	840	820	O.K
P2	A1	50	450	810	830	830	840	O.K
	A2	50	450	880	860	810	800	O.K
P3	A1	50	450	860	840	850	850	O.K
	A2	50	450	800	810	770	770	O.K
P4	A1	50	450	860	850	760	790	O.K
	A2	35	375	830	830	880	890	O.K
A2		35	375	430	450	430	390	O.K
평가		- 전구간 받침 연단거리를 확보함. 경간장 35.0m, 연단거리 $S = 200 + 5 L = 200 + 5 \times 35.0 = 375\text{mm}$ 경간장 50.0m, 연단거리 $S = 200 + 5 L = 200 + 5 \times 50.0 = 450\text{mm}$						

(6) 받침이동량 측정

받침장치에 대한 온도변화에 의한 거동상태 확인을 위해 측정된 가동량과 온도변화에 의한 이동량을 검토한다.

① 측정 개요

a. 측정 일자 및 기온

· 1차 측정 : 2017년 7월 28일(20.1℃), 2차 : 2017년 9월 21일(24.4℃)

b. 온도에 의한 가동량

· 온도변화 : -20℃ ~ +40℃ (강교-상로교, 한랭지방)

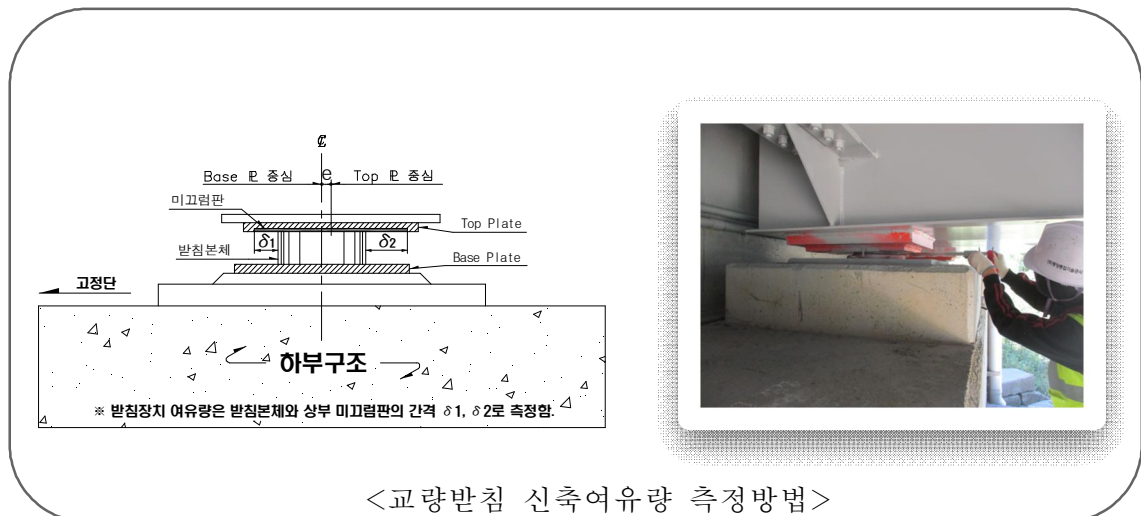
· 이동량 산정 : $\Delta l = \Delta l_t + \Delta l_r + \Delta l_s + \Delta l_c$

· Δl_t : 온도변화에 의한 이동량 ($\Delta l_t = \Delta T \cdot \alpha \cdot l$)

- 늘음 방향(신장량) : 여름 40℃ → $\Delta l_t = (40 - \text{기온}) \cdot 1.2 \times 10^{-5} \cdot l$

- 줄음 방향(수축량) : 겨울 -20℃ → $\Delta l_t = (\text{기온} - (-20)) \cdot 1.2 \times 10^{-5} \cdot l$

c. 받침 이동여유량 측정



② 받침(포트 받침) 거동 평가

받침의 거동 상태를 평가하기 위해 2차에 걸쳐 받침의 이동량을 실측하여 기록하고 검토하였다. 평가결과, 실측 변동량은 이론치와 미세한 차이를 보이나 교량의 거동 불량으로 인한 부재의 파손 흔적이 없으며, 오차의 정도는 주기적 관찰을 통해 유지관리하고 공용함이 타당할 것으로 판단됨.

<표 3.2.2> 받침 이동여유량 측정 결과

구분		현장 실측 이동량(㎜)		변동량(㎜)	
		1차	2차	현장 측정치 (1차 - 2차)	이론치
A1	Sh1	60	64	4	4.4
	Sh2	60	64	4	
	Sh3	55	59	4	
	Sh4	55	59	4	
P1	Sh1	20	22	2	2.6
	Sh2	0	2	2	
	Sh3	10	12	2	
	Sh4	10	12	2	
P2	고정단				
P3	Sh1	5	7	2	2.6
	Sh2	10	12	2	
	Sh3	0	2	2	
	Sh4	10	12	2	
P4	Sh1	15	17.5	2.5	2.6
	Sh2	5	7	2	
	Sh3	10	12.5	2.5	
	Sh4	5	7	2	
A2	Sh1	65	72	7	7.0
	Sh2	60	66.5	6.5	
	Sh3	65	72	7	
	Sh4	60	66.5	6.5	

1) 실측 이동량은 미끄럼판 중심에서 신축 또는 수축 방향으로 이동한 거리를 나타냄.

2) 조사시 온도 : 1차(7월28일, 20.1℃), 2차(9월 21일, 24.4℃), 1,2차 조사시 온도차 4.3℃

3) 이론 변동량 = ΔT × α × L(신축 거더 길이)

* 고정단 기준 신장(+), 수축(-), P2 고정단의 중심점을 기준으로 신축거동 검토

④ 받침(포트 받침) 이동여유량 평가

금회 검토에서는 온도변화에 의한 처짐만을 고려하여 평가하였다.

a. 계산 가동량 산정

구분	온도변화량 (ΔT , °C)		선팅창 계수 (α)	신축 거더 길이 (L, m)	온도변화에 따른 이동량(mm)	
	동절기	하절기			동절기 ①	하절기 ②
A1	40.1	19.9	0.000012	85.0	40.9	20.3
P1	40.1	19.9	0.000012	50.0	24.1	11.9
P2	고정단					
P3	40.1	19.9	0.000012	50.0	24.1	11.9
P4	40.1	19.9	0.000012	100.0	48.1	23.9
A2	40.1	19.9	0.000012	135.0	65.0	32.2
1) 조사당시 온도 : 1차(20.1℃, 7월28일), 검토온도 : -20℃ ~ 40℃ (한랭지방) 2) 이론 변동량 = $\Delta T \times \alpha \times L$ (신축 거더 길이)						

b. 받침 이동여유량 검토 결과

검토 결과, 전개소에서 충분한 여유량을 확보하고 있음.

구분		미끄럼판 이동 가능 여유량 현장 측정치(㎜) ①		받침 계산 최대 이동량(㎜) ②		미끄럼판 최종 받침 여유량(㎜) (① - ②)		검토 결과	[참고사항] 이동 허용량 (눈금자 기준) (㎜)	
		동절기	하절기	동절기 (수축)	하절기 (신장)	동절기 (수축)	하절기 (신장)			
A1	Sh1	185.0	65.0	40.9	20.3	144.1	44.7	O.K	±	100
	Sh2	185.0	65.0			144.1	44.7	O.K	±	100
	Sh3	180.0	70.0			139.1	49.7	O.K	±	100
	Sh4	180.0	70.0			139.1	49.7	O.K	±	100
P1	Sh1	80.0	120.0	24.1	11.9	55.9	108.1	O.K	±	75
	Sh2	100.0	100.0			75.9	88.1	O.K	±	75
	Sh3	110.0	90.0			85.9	78.1	O.K	±	75
	Sh4	115.0	95.0			90.9	83.1	O.K	±	75
P2	고정단									
P3	Sh1	105.0	95.0	24.1	11.9	80.9	83.1	O.K	±	75
	Sh2	110.0	90.0			85.9	78.1	O.K	±	75
	Sh3	100.0	100.0			75.9	88.1	O.K	±	75
	Sh4	90.0	110.0			65.9	98.1	O.K	±	75
P4	Sh1	140.0	110.0	48.1	23.9	91.9	86.1	O.K	±	75
	Sh2	120.0	130.0			71.9	106.1	O.K	±	75
	Sh3	135.0	115.0			86.9	91.1	O.K	±	75
	Sh4	130.0	120.0			81.9	96.1	O.K	±	75
A2	Sh1	190.0	60.0	65.0	32.2	125.0	27.8	O.K	±	100
	Sh2	185.0	65.0			120.0	32.8	O.K	±	100
	Sh3	190.0	60.0			125.0	27.8	O.K	±	100
	Sh4	185.0	65.0			120.0	32.8	O.K	±	100

3.2.4 기타부재

가. 교면포장

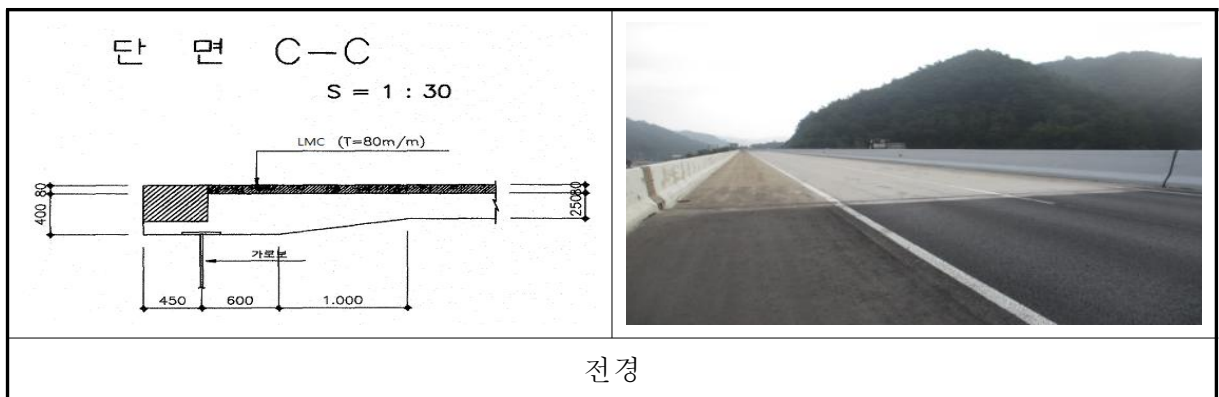
외관조사는 아래와 같은 항목을 주요 대상으로 정하여 조사를 실시하였다.

<교면포장 외관조사시 주요 점검항목>

점 검 부 위	손 상 종 류
아스팔트	• 균열, 함몰, 단차 및 요철, 블리딩, 마모
신축이음 전후, 구조물 경계부	• 단차, 파손
곡선부, 중차량 통행차로	• 마모, 바퀴자국
배수구 주변	• 물고임

(1) 조사현황 및 기존자료 분석

a. 현황 : LMC 포장



b. 기 정밀안전진단(2015년) 조사 결과

- 망상균열, 균열 → 시공초기 건조소성추축 균열, 공용중 진행(차량통행)

(2) 외관조사

a. 다수의 LMC 포장균열 및 망상균열이 조사됨.

	• 외관조사 내용
	① 현황: LMC 포장망상균열
	② 위치: S4
	③ 원인: 차량하중 반복작용, 공용기간 경과
④ 대책: LMC 포장 단면보수	

(3) 검토의견 및 외관조사 비교·분석

포장부의 LMC 포장망상균열 및 포장균열은 공용기간 경과 및 차량하중의 반복 작용으로 인해 발생된 것으로 판단되며 전차 정밀안전진단시 확인되었던 기존 손상 및 신규손상이 확인됨. 다수의 포장균열은 차량의 주행성을 저해할 우려가 있다고 판단되므로 LMC 포장 표면보수 또는 포장 재시공이 필요 할 것으로 판단됨.

(4) 외관조사 결과

손상내용	단위	수량		수량비교 (증:▲, 감:▼)	분석
		전차('15)	금차('17)		
LMC 포장균열	m	473.60	189.30	▼ 284.30	차량하중 반복작용, 공용기간 경과
LMC 포장망상균열	m ²	36.00	580.00	▲ 544.00	차량하중 반복작용, 공용기간 경과
소성변형	m ²	1.95	-	▼ 1.95	보수
포장파손	m ²	0.91	-	▼ 0.91	보수

나. 배수시설

외관조사는 아래와 같은 항목을 주요 대상으로 정하여 조사를 실시하였다.

<배수시설 외관조사시 주요 점검항목>

점 검 부 위	손 상 종 류
배수구(유입구) 뚜껑(그레이팅)	• 뚜껑파손 및 주변파손, 누락, • 오물퇴적, 막힘 • 배수구 설치높이가 높음 • 배수구 설치위치 불량 • 배수구 설치간격 넓음
배 수 관	• 관의 연결부 어긋남, 파손, 이물질에 의한 막힘 • 지지철물의 이완 및 파손, 배수관 길이 부족(짧음) • 유출구 위치 부적절(도로구간)

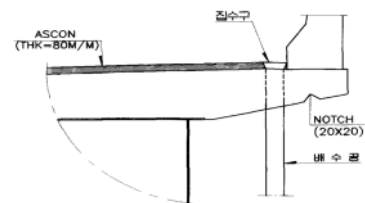
(1) 조사현황 및 기존자료 분석

a. 현황

- 배수시설은 경간당 4, 5개소 설치
- 하부공터는 하천형(S1, S2, S3, S5)
- 육교형 (S4)

b. 기 정밀안전진단(2015년) 조사 결과

- 배수시설 상태양호

배수공상세
S=1:20

<교량 편구배표>

배수구	배수관

(2) 외관조사

배수구 상면에 배수덮개(스틸그레이팅)가 미설치된 상태로 공용중임.

	· 외관조사 내용
	① 현황: 배수구 덮개 망실(파손)
	② 위치: S3
	③ 원인: 유지관리 미흡, 외부충격
④ 대책: 배수구 덮개(스틸그레이팅) 설치	

	
배수구 덮개 망실 S2	배수구 덮개 파손 S1

(3) 외관조사 결과

손상내용	단위	수량		수량비교 (증:▲, 감:▼)	분석
		전차('15)	금차('17)		
배수관 부식	m ²	0.25	-	▼ 0.25	보수
배수관 길이부족	EA	1.00	-	▼ 1.00	보수
스틸그레이팅 파손 및 망실	EA	8.00	4.00	▼ 2.00	일부보수, 외부충격

(4) 검토의견 및 외관조사 비교·분석

교면포장에 위치한 배수구는 상부 교면수를 배수관을 통해 하부로 유출시키는 기능을 가지며 이물질이 퇴적되는 현상이 나타날 수 있으므로 정기적으로 관찰하고 청소하여야함. 또한 배수관 상면의 배수 덮개(스틸 그레이팅)가 절단 또는 망실된 상태로 당장의 교면 배수 기능에는 문제가 없겠으나 배수관 보호(이물질 유입 방지)를 고려할 때 배수구 덮개를 설치하여 유지관리함이 타당하다고 사료됨.

금회(2017년) 점검 기간 중 확인된 손상에 대해 보수 공사를 실시하고 완료하였으며, 현재 전반적인 상태가 양호하므로 지속적 점검 및 유지관리가 필요함.

다. 난간, 연석, 중앙분리대

외관조사는 아래와 같은 항목을 주요 대상으로 정하여 조사를 실시하였다.

<외관조사시 주요 점검항목>

점 검 부 위	손 상 종 류
강재, 알루미늄	• 강재의 경우 도장 손상 및 부식 • 난간과 상판연결부의 결함, 파손 • 전체적인 처짐 및 선형불량, 파손 및 변형(낙하방지판)
철근 콘크리트	• 균열, 박리, 파손 • 철근노출 및 부식 • 전체적인 처짐 및 선형불량

(1) 조사현황 및 기존자료 분석

a. 현황

- 중앙분리대 덧씌우기 보수 공사를 실시하여 공용.

	
난간 (교면포장 외측)	중앙분리대 (교면포장 중앙)

	→ 보수 →	
중앙분리대 (2015년)		난간 덧씌우기 (2017년)

b. 기 정밀안전진단(2015년) 조사 결과

- 난간 방호벽 및 중앙분리대 균열, 박락(철근노출) → 동결융해, 염화칼슘, 공용중 진동

(2) 외관조사

a. 도로안전시설 설치 및 관리 지침, 차량방호 안전시설편(2014. 02)에 따른 방호벽 1.0m 이상의 기준을 만족하는 것으로 확인됨.

b. 중앙분리대 덧씌우기 공사가 완료된 상태로 교량 시·종점부에서 보수 불량으로 판단되는 부분적인 박락 현상이 확인되며, 외측 난간에서 균열 및 백태가 일부 조사됨.

	· 외관조사 내용 ① 현황 : 박리 및 박락, 난간 균열(cw=0.2mm이하), ② 위치: S2 (난간부) ③ 원인: 교량 신축거동, 휨균열, 수분흡착 ④ 대책: 단면복구, 표면처리
--	--

	
난간 박락 (S4)	난간 박리 (S4)

	· 외관조사 내용
	① 현황: 철근노출
	② 위치: S2 (난간부)
	③ 원인: 타설불량, 피복부족, 단면열화, 동결융해 반복 작용
	④ 대책: 단면복구(방청)

(3) 외관조사 결과

손상내용	단위	수량		수량비교 (증:▲, 감:▼)	분석
		전차('15)	금차('17)		
난간 균열 (cw=0.3mm이하)	m	134.20	-	▼ 134.20	보수
망상균열(cw=0.2mm)	m ²	2.00	-	▼ 2.00	보수
콘크리트 긁힘, 파손 박락 및 박리	m ²	41.93	-	▼ 41.93	보수
보수재 박리	m ²	29.00	-	▼ 29.00	보수
철근노출	m ²	-	0.78	▲ 0.78	피복부족, 단면열화

(4) 검토의견 및 외관조사 비교·분석

일반적으로 차량방호울타리는 가요성 방호울타리와 강성 방호울타리로 구분되는데 현재 교량상에 설치된 난간은 강성방호울타리로 구조물의 변형에 의한 충격 흡수보다는 차량의 복귀를 목적으로 하여 변형되지 않는 구조로 되어 있으며, 한 몸체의 콘크리트 구조물로 된 콘크리트 방호울타리 형태임.

중앙분리대 덧씌움 공사가 최근 완료된 상태로 공용중에 있으나 보수공사 및 관리 미흡에 따른 박락 현상이 확인되고 외측난간에서 균열, 철근노출 등이 나타나므로 구조물의 미관 개선 및 내구성 유지를 위한 부분 보수가 필요함.

금회 점검 기간중 보수가 부분적으로 시행중에 있었으며, 금회 확인된 손상의 대부분은 관리주체의 유지관리를 통해 금회 점검기간 동안 손상에 대한 보수를 실시하였음.

금회(2017년) 점검 기간 중 확인된 손상에 대해 보수 공사를 실시하고 완료하였으며, 현재 전반적인 상태가 양호하므로 지속적 점검 및 유지관리가 필요함.

※ 도로안전시설 설치 및 관리 지침, 차량방호 안전시설편(2014. 02)

자동차 전용도로 등 설계속도가 높은 도로의 교량에는 사고시 피해의 정도 등을 감안하여 강도가 큰 방호울타리의 설치를 고려한다. 방호울타리를 설치할 때는 운전자의 안전 운전 의무 수행을 기본으로 하여, 사고시 피해의 정도에 따라 적절한 안전성을 확보할 필요가 있다.

등 급		SB1	SB2	SB3	SB4	SB5	SB6	SB7
· 고속구간 (100km/시 이상인 고속 도로 및 자동차전용 도로)	- 기본 등급			◎		○		
	- 중앙분리대, 교량구간 및 노측위험도가 큰 구간					◎	○	
	- 도로가 타도로와 교차되는 등 특수구간 - 특수 중차량 통행이 많은 구간						◎	○

- 주) 1. ◎표시는 일반적으로 추천하는 등급
 2. ○표시는 도로여건이나 시설물 개발 수준에 따라 사용이 권장되는 등급
 3. 도로의 구분에서 속도는 설계속도(km/시)로서 '도로의 구조·시설기준에 관한 규칙' 제8조를 준용함

차량 방호울타리의 높이는 차량이 방호울타리와 충돌했을 때, 탑승자의 머리가 방호울타리 부재와 직접 충돌하는 것을 방지할 필요가 있기 때문에, 원칙적으로 100cm(포장 가장자리의 노면으로부터 방호울타리 상단까지, 보형 방호울타리는 보상단까지의 높이를 말함) 이하로 한다. 또, 방호울타리의 높이를 100cm 이하로 하면, 곡선 반경이 작은 구간에서 방호울타리 너머의 시인성 확보나 도로 밖의 전망성을 확보하는 관점에서도 유리해진다. 단, 설계 충격도가 큰 상위 등급의 방호울타리에서 대형차의 유도성을 향상시키거나 보행자·자전거의 추락 방지를 위한 난간을 겸용할 경우는 100cm 이상의 높이로 설치할 수 있다. 필요한 성능을 충족시키기 위해 부득이하게 100cm를 초과하는 높이로 할 경우에는 차량 충돌시 승차원 머리의 안전성을 확보할 수 있는 구조로 한다.

라. 신축이음

외관조사는 아래와 같은 항목을 주요 대상으로 정하여 조사를 실시하였다.

<신축이음 외관조사시 주요 점검항목>

점 검 부 위	손 상 종 류
본 체	• 충격음, 본체유동 및 파손 • 누수 • 유간부족 및 유간과다 • 유간 오물퇴적 • 강재 연결부 이완 및 파손
후타재	• 단차(본체, 교면포장, 접속슬래브) • 균열 및 파손

(1) 조사현황 및 기존자료 분석

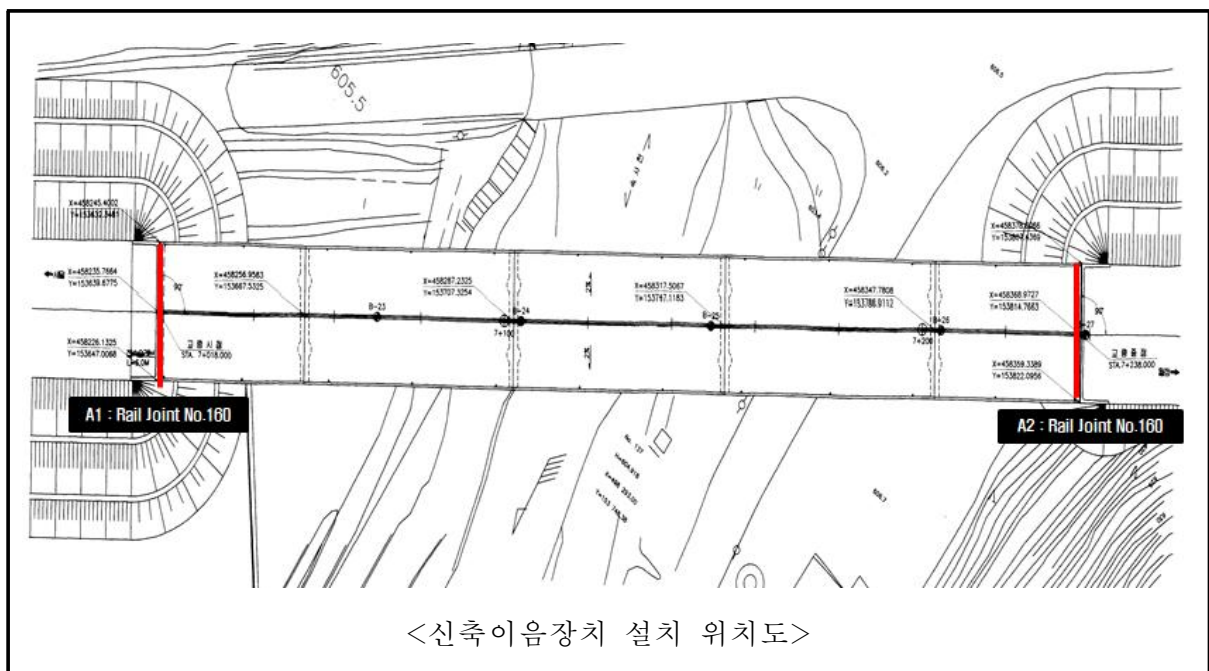
a. 현황

· 신축이음장치

종류 : Rail Joint

설치위치 : 교대 A1, 교대 A2

규격 : No. 160



구분	A1 (Rail Joint)	A2 (Rail Joint)
상부		
하부		

b. 기 정밀안전진단(2015년) 조사 결과

- 신축이음 장치에 경미한 손상 이외에는 주행성에 영향을 줄 만한 손상이 없는 상태

(2) 외관조사

- 신축이음 장치 상면 및 하면 부식
- 유간부 토사퇴적

	· 외관조사 내용
	① 현황: 후타재 표면부식, 유간부 토사퇴적
	② 위치: A2
	③ 원인: 수분흡착, 표면열화, 공용기간경과
	④ 대책: 유지관리, 청소

	• 외관조사 내용
	① 현황: 신축이음 하면 부식 및 누수
	② 위치: A1
	③ 원인: 누수로 인한 표면열화, 공용기간 경과
	④ 대책: 유지관리

	
신축이음 하면 부식 (A2)	신축이음 하면 부식 (A1)

(3) 검토의견 및 외관조사 비교·분석

후타재 균열은 장치 신설초기 건조수축 및 차량 통행하중 및 충격, 강재 본체와 콘크리트 양면의 온도차로 인한 응력 등에 의해 발생한 손상으로 부분 보수(고속도로의 특성상 통행차량의 빈도수가 높고 보수부에 대한 품질 관리의 어려움이 존재) 또는 기존상태 유지관리(정기적 점검, 후타재 파손 등의 문제점 발생 시 긴급 보수)를 요하며, 공용기간 경과 후 신축이음 교체를 통해 문제점을 해결함이 타당함.

신축이음본체 부식 및 하면 누수는 신축이음 열화로 인한 교면수(빗물) 유입으로 발생하였으며, 이는 신축이음 하면 및 하부에 위치한 부재(거더, 강재받침)의 부식 및 열화를 촉진 시킬 수 있으므로 물받이 설치를 통해 우수를 유도하는 것이 타당하며, 향후 공용기간 경과 후 신축이음 부식 및 열화와 같은 손상이 크게 진행시 교체를 통해 개선함이 타당하다고 사료됨.

(4) 외관조사 결과

손상내용	단위	수량		수량비교 (증:▲, 감:▼)		분석
		전차('15)	금차('17)			
신축이음본체 부식	m ²	0.17	1.17	▲	1.00	공용기간 경과, 우수유입, 열화
유간부 이물질퇴적	m ²	0.55	1.15	▲	0.60	이물 질퇴적
후타재 균열 (cw=0.3mm)	m	13.80	13.80	-		차량하중 반복작용, 건조수축, 단면열화
후타재 마모	m ²	0.80	2.00	▲	1.20	차량하중 반복작용, 공용기간 경과

(5) 신축이음장치 신축거동상태 측정 및 평가

신축이음장치에 대한 온도변화에 의한 신축거동상태를 평가하기 위하여 유간과 온도변화에 의한 이동량을 검토하였다.

① 측정 개요

a. 측정 일자 및 기온

- 1차 측정 : 2017년 7월 28일(20.1℃), 2차 : 2017년 9월 21일(24.4℃)

b. 온도에 의한 가동량

- 온도변화 : -20℃ ~ +40℃(강교-상로교, 한랭지방)

- 이동량 산정 : $\Delta l = \Delta l_t + \Delta l_r + \Delta l_s + \Delta l_c$

- Δl_t : 온도변화에 의한 이동량($\Delta l_t = \Delta T \cdot \alpha \cdot l$)

-. 늘음 방향(신장량) : 여름 40℃ → $\Delta l_t = (40 - \text{기온}) \cdot 1.2 \times 10^{-5} \cdot l$

-. 줄음 방향(수축량) : 겨울 -20℃ → $\Delta l_t = (\text{기온} - (-20)) \cdot 1.2 \times 10^{-5} \cdot l$



② 위치별 유간 측정 결과

<표 3.2.3> 위치별 유간 측정 결과

구분	현장 유간 측정치(mm)						비고
	신축이음장치		바닥판		거더		
	1차	2차	1차	2차	1차	2차	
EXP.J1(A1)	41	37	180	176	190	186	레일
EXP.J2(A2)	40	34	170	164	195	189	레일
* 1차 측정 : '17년 7월 28일(20.1℃), 2차 : '17년 9월 21일(24.4℃)							

③ 신축이음장치, 상부구조 단부 가동상태 검토결과

일정기간을 두고 2차례 측정 결과, 실제 가동 변동량은 이론치와 차이를 보여주고 있으나 교량의 거동에는 문제없는 양호한 상태를 유지하고 있음.

<표 3.2.4> 신축이음장치, 상부구조 단부 가동상태 검토결과

구분		측정유간(mm)		변동량(mm)	
		1차	2차	현장 측정치 (1차 - 2차)	이론치
EXP.J1 (A1)	신축이음장치	41	37	4	4.39
	바닥판	180	176	4	
	거더	190	186	4	
EXP.J2 (A2)	신축이음장치	40	34	6	6.97
	바닥판	170	164	6	
	거더	195	189	6	
1) 1,2차 조사시 온도차 : 4.3 ℃, 선팽창 계수(α) = 0.000012					
- 신축 거더 길이(mm) : A1 = 85,000 A2 = 135,000					
2) 변동량(ΔT×α×L)					
A1 = 4.3 × 0.000012 85,000 = 4.39 mm (1, 2차 측정시)					
A2 = 4.3 × 0.000012 × 135,000 = 6.97 mm (1, 2차 측정시)					

④ 신축이음 이동량 산정

<표 3.2.5> 신축이음 이동량 산정

구분	온도변화량 (ΔT , $^{\circ}\text{C}$)		선팅창 계수 (α)	신축 거더 길이 (L, m)	온도변화에 따른 이동량(mm)	
	동절기	하절기			동절기 ①	하절기 ②
A1	40.1	19.9	0.000012	85.0	40.9	20.3
A2	40.1	19.9	0.000012	135.0	65.0	32.2

1) 조사당시 온도 : 1차(20.1 $^{\circ}\text{C}$, 7월28일), 검토온도 : -20 $^{\circ}\text{C}$ ~ 40 $^{\circ}\text{C}$ (한랭지방)
 2) 이론 변동량 = $\Delta T \times \alpha \times L$ (신축 거더 길이)

⑤ 신축이음장치, 상부구조 단부 가동여유량 검토결과

금회 조사결과 측정기간 내의 온도변화로 인한 교량의 거동에는 문제점이 없었고 실제 거동으로 인한 연관 부재(교대, 받침, 거더)의 변형 및 파손은 없는 것으로 나타났다. 이론치에 의한 최저온도(-20 $^{\circ}\text{C}$), 최고온도(+40 $^{\circ}\text{C}$)시 가동여유량 검토결과 현 상태 유간 여유량이 양호한 것으로 나타났으며 지속적인 유지관리를 실시하면 온도 신·수축에 의한 신축이음 거동에는 문제가 없겠음.

<표 3.2.6> 신축이음장치, 상부구조 단부 가동여유량 검토결과

위치		실측 유간 ①	허용 신축량 ②	교량 수축시[동절기] (mm)			교량 신장시[하절기] (mm)		
				계산 이동량 ③	유간 여유량 ②-(①+③)	평가	계산 이동량 ④	유간 여유량 ②-(①-④)	평가
A1	신축이음 장치	41	160	40.9	78.1	양호	20.3	20.7	양호
	바닥판	180	-	-	-	-	20.3	159.7	양호
	거더	190	-	-	-	-	20.3	169.7	양호
A2	신축이음 장치	40	160	65.0	55.0	양호	32.2	7.8	양호
	바닥판	170	-	-	-	-	32.2	137.8	양호
	거더	195	-	-	-	-	32.2	162.8	양호

※ 교량 수축시(동절기) 유간 여유량(mm) = 허용 신축량 - (실측유간 + 수축시 계산이동량)

교량 신장시(하절기) 유간 여유량(mm) = 실측유간 - 신장시 계산이동량

3.2.5 기타시설물

가. 교량 점검시설물

(1) 조사현황

하부구조 P1, P2, P3, P4 의 상단부분에 4개소에 점검사다리, 점검로를 설치



(2) 외관조사 결과

- 점검로 장치 일부에 경미한 손상(발청)은 있으나, 이용에 문제가 없는 전반적 양호한 상태.

	· 외관조사 내용
	① 현황: 점검로 양호
	② 위치: P1
	③ 대책: 유지관찰

(3) 검토의견

교량의 강재 점검로는 P1, P2, P3, P4의 구체 상단부에 설치되어 있으며, 상·하부 도로에서 접근이 용이하도록 콘크리트 계단과 연결되어 있고 점검시 조사자의 접근 및 이동이 쉬우며 이를 통해 받침, 단부측 바닥판 및 거더, 교대 상부(홍벽 및 구체 상면), 신축이음장치 하부, 거더 내부 등의 부재를 접근하여 면밀하게 조사할 수 있도록 하는 기능을 가진다. 점검시설에 대한 외관조사 결과 경미한 손상은 있으나 이용에는 문제가 없는 양호한 상태라 판단 되며, 점검시마다 지속적으로 확인하여 유지관리를 하여야함.

나. 교대 사면 조사

(1) 조사현황

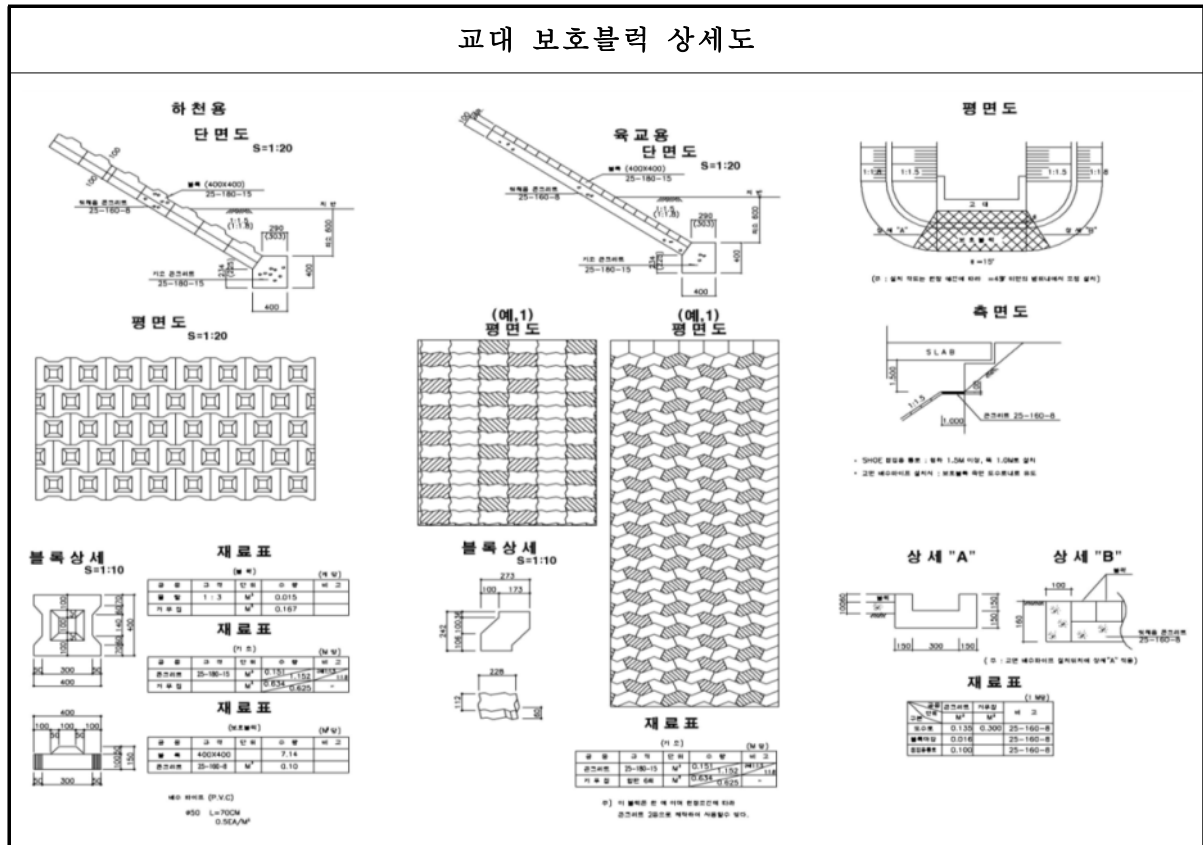
- 교대 보호블럭 설치

	
교대 A1 사면	교대 A2 전면

(2) 외관조사 현황

- a. 사면 보호공 파손 및 이격 → 배면 토사 유실, 성토 다짐 불량

	· 외관조사 내용
	① 현황: 사면보호공 파손 및 이격
	② 위치: A2
	③ 원인: 배면 토사 유실, 성토 다짐 불량
	④ 대책: 단면복구, 보호공 재시공
	
사면보호공 파손 및 이격 A2	사면보호공 파손 및 이격 A2



(3) 검토의견

사면 보호공 이격 및 사면보호블럭 파손은 초기 시공 시 지반의 다짐불량 및 동결융해 반복작용으로 인해 발생하였으며, 손상부의 사면블록을 재설치, 콘크리트 단면복구를 하고 지속적인 점검을 통해 유지관찰 후 손상의 확대 및 문제점 확인 시 전면교체 방안을 조치하여도 충분할 것으로 사료됨.

(4) 외관조사 결과

손상내용	단위	수량		수량비교 (증:▲, 감:▼)	분석
		전차('15)	금차('17)		
교대사면 블록 이격	m	-	12.00	▲ 1.00	성토 다짐불량
교대사면 블록 부분파손	m ²	-	4.83	▲ 0.48	성토 다짐불량, 외부충격

3.3 외관조사 결과

가. 외관조사 요약 및 검토의견

<표 3.3.1> 외관조사 요약 및 검토

부재	결합, 손상, 열화 내용	검토 결과
바닥판	· 물끊기홈 미시공 · 데크플레이트 부식 및 백태오염	재료의 열화, 동결융해 반복 작용, 교량의 신축, 진동 및 충격, 차량의 반복적 통행, 습기흡착 등에 따른 현상으로 판단됨.
거더	· 강재부식 · 도장박리 및 긁힘, 열화 · SPLICE부 볼트 부식 · SPLICE부 실링재 미처리	2017년 금회 점검 중 강재부에 부분적으로 보수를 실시하였으므로 내구성이 확보되었다고 사료됨. 조사결과 SPLICE 볼트부식 및 강재부식 이 확인되며, 도장손상(박리, 열화)이 나타나고 있음. 손상은 공기 중 수분흡착에 따른 강재의 부식, 도장 전처리 미흡, 도장의 열화, 볼트 체결에 따른 도장 보호 피막층의 파손, 볼트 체결 시 마찰면의 도장탈락에 따른 것으로 단기적으로 유지관리의 효율성 및 부재의 내구성 유지를 위해 부분적으로 도장 보수하여 관리함이 타당함.
가로보	· 상태양호	일부구간 보수가 진행중인 상태로 부분적인 플레이트 및 볼트 부식이 확인되므로 도장보수하고 유지관리 요함.
교대	· 균열 0.2mm, 백태 · 재료분리 · 콘크리트 박락 및 박리	빗물 유입으로 인한 부재의 열화 진행이 용이하여 내구성 유지 및 안전성 확보를 위한 보수가 필요할 것으로 판단됨.
교각	· 균열 0.2~0.3mm, 망상균열 · 균열 0.3mm · 콘크리트 박리 및 박락 · 철근노출	조사결과 교각 표면에 0.2mm 이하 균열이 다수 나타나고 있으며, 0.3mm이상 균열이 국부적으로 확인되며 비파괴 시험결과 콘크리트 구체의 내구성에는 문제가 없는 것으로 분석됨. 현재 확인된 손상부분에 대해 표면처리, 주입보수, 단면복구를 적용하여 관리해야 할 것으로 판단됨.

(계속)

<표 3.3.1> 외관조사 요약 및 검토(계속)

부재	결함, 손상, 열화 내용	검토 결과
받침	· 받침 콘크리트 균열 · 받침장치 부식	받침 본체 도장의 열화로 인한 부식현상이 다수 확인되며, 이는 도장열화부에 철과 물, 산소의 이온반응으로 인해 부식발생이 촉진되며, 도장 전처리 미흡 및 도장 시공 미흡(온도, 습도, 도장 공법 등), 수분흡착 등이 주요한 요인으로 작용함. 내구성 유지를 위해 손상부에 재도장을 요하며, 받침콘크리트 균열 및 단면손상에 대해서도 표면처리 및 주입보수, 단면복구와 같은 보수를 수행하여 유지관리함이 타당하다고 사료됨.
난간	· 균열 · 콘크리트 박락 · 철근노출	중앙분리대 덧씌움 공사가 최근 완료된 상태로 공용중에 있으나 보수공사 및 관리 미흡에 따른 박리 현상이 확인되고 외측난간에서 균열 및 백태가 나타나므로 구조물의 미관 개선 및 내구성 유지를 위한 부분 보수가 필요함.
신축이음	· 장치 본체 부식 · 후타재 균열 · 유간부 퇴적 · 신축이음하면 누수	부분 보수(고속도로의 특성상 통행차량의 빈도수가 높고 보수부에 대한 품질 관리의 어려움이 존재) 또는 기존상태 유지관리 후 중대한 문제점 발생(후타재 파손, 본체 탈락) 시 신축이음 교체를 통해 유지관리함이 타당함.
교면포장	· LMC 포장망상균열 · LMC 포장균열	포장부의 LMC 포장망상균열 및 포장균열은 공용기간 경과 및 차량하중의 반복작용으로 인해 발생된 것으로 판단되며 전차 정밀안전진단시 확인되었던 기존 손상 및 신규손상이 확인됨. 다수의 포장균열은 차량의 주행성을 저해할 우려가 있다고 판단되므로 LMC 포장 표면보수 또는 포장 재시공이 필요 할 것으로 판단됨.

(계속)

<표 3.3.1> 외관조사 요약 및 검토(계속)

부재	결함, 손상, 열화 내용	검토 결과
배수시설	· 스틸그레이팅 파손	교면포장에 위치한 배수구는 상부 교면수를 배수관을 통해 하부로 유출시키는 기능을 가지며 이물질이 퇴적되는 현상이 나타날 수 있으므로 정기적으로 관찰하고 청소하여야함. 또한 배수관 상면의 배수 덮개(스틸 그레이팅)가 일부 파손된 상태로 당장의 교면 배수 기능에는 문제가 없겠으나 배수관 보호(이물질 유입 방지) 및 차량 주행성(포장면 단차 발생) 등을 고려할 때 배수구 덮개를 설치하여 유지관리 해야 할 것으로 판단됨.
평가	■ 주요손상 ① 바닥판 철근노출, 박리 및 박락 ② 교대 및 교각에 균열, 박리 및 박락 ③ 거더 및 가로보에 부식 발생 및 백태오염, 도장손상(박리, 박락) ④ 받침장치 부식 및 도장박락, 받침콘크리트 균열 및 단면손상 ⑤ 신축이음장치 부식, 후타재 균열 ■ 각 부재에서 열화 및 손상이 다수 확인되나, 금회 점검 기간 중 보수공사가 부재별로 진행됨에 따라 외관조사 시 확인(보수공사 완료 전 외관조사 진행)된 손상의 대부분은 관리주체의 유지관리공사를 통해 보수 완료됨. 그 결과 부재의 손상수량이 감소하였고 외관상태의 개선 및 내구성이 확보 될 것으로 판단됨. ■ 2017년 공사 내용 : 바닥판 표면보수, 거더 및 가로보 도장, 교대 및 교각 주입보수, 표면보수, 단면복구, 배수관 개량(전구간), 난간 표면 보수	

나. 외관조사 총괄 수량

(1) 바닥판

<표 3.3.2> 바닥판 외관조사 수량 집계

손상내용	단위	구분	S1	S2	S3	S4	S5	총합계
데크플레이트 백태오염	m ²	물량	2.26	2.09	-	1.75	-	6.10
	EA	개소	14.00	8.00	-	7.00	-	29.00
데크플레이트 부식	m ²	물량	1.50	-	15.70	17.30	16.00	50.50
	EA	개소	6.00	-	32.00	69.00	65.00	172.00
물끊기홈 미시공	m	물량	35.00	50.00	50.00	50.00	35.00	220.00
	EA	개소	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	5.00
백태	m ²	물량	-	0.08	6.86	-	-	6.94
	EA	개소	-	1.00	13.00	-	-	14.00
보수재 열화	m ²	물량	-	20.00	-	-	-	20.00
	EA	개소	-	1.00	-	-	-	1.00
콘크리트 표면열화(표충박리)	m ²	물량	2.40	-	-	-	-	2.40
	EA	개소	1.00	-	-	-	-	1.00

(2) 거더

<표 3.3.3> 거더 외관조사 수량 집계

손상내용	위치	단위	구분	S1	S2	S3	S4	S5	총합계
SPlice부 실링재 미처리	G1	EA	물량	12.00	16.00	16.00	16.00	12.00	72.00
		EA	개소	12.00	16.00	16.00	16.00	12.00	72.00
	G2	EA	물량	12.00	16.00	16.00	16.00	12.00	72.00
		EA	개소	12.00	16.00	16.00	16.00	12.00	72.00
용접불량	G1	m ²	물량	1.00	-	-	13.00	-	14.00
		EA	개소	1.00	-	-	13.00	-	14.00
	G2	EA	물량	-	-	-	-	-	1.00
		EA	개소	-	-	-	-	-	1.00

(3) 교대 및 교각

<표 3.3.4> 교대 및 교각 외관조사 수량 집계

손상내용	단위	구분	A1	P1	P2	P3	P4	A2	총합계
균열(cw=0.1mm)	m	물량	6.85	12.30	16.90	9.50	7.30	0.60	53.45
	EA	개소	4.00	16.00	16.00	7.00	9.00	1.00	53.00
균열(cw=0.2mm)	m	물량	2.00	44.40	20.40	33.40	13.10	2.00	115.30
	EA	개소	2.00	31.00	16.00	28.00	13.00	1.00	91.00
균열(cw=0.3mm)	m	물량	2.20	2.60	1.20	6.10	4.60	-	16.70
	EA	개소	2.00	1.00	1.00	3.00	3.00	-	10.00
누수흔적	EA	물량	1.00	-	-	-	-	1.00	2.00
	EA	개소	1.00	-	-	-	-	1.00	2.00
망상균열(cw=0.2mm)	m	물량	-	7.65	-	5.04	0.40	-	13.09
	EA	개소	-	2.00	-	1.00	1.00	-	4.00
백태	m ²	물량	-	-	-	-	-	0.41	0.41
	EA	개소	-	-	-	-	-	5.00	5.00
보수재 박리	m ²	물량	0.45	-	-	-	-	-	0.45
	EA	개소	1.00	-	-	-	-	-	1.00
실런트 열화	m	물량	-	-	-	-	-	4.00	4.00
	EA	개소	-	-	-	-	-	1.00	1.00
실런트 탈락	m ²	물량	0.73	-	-	-	-	-	0.73
	EA	개소	2.00	-	-	-	-	-	2.00
재료분리	m ²	물량	-	-	6.42	0.01	-	-	6.43
	EA	개소	-	-	5.00	1.00	-	-	6.00
철근노출	m ²	물량	0.25	-	-	-	-	-	0.25
	EA	개소	1.00	-	-	-	-	-	1.00
콘크리트 긁힘	m ²	물량	-	0.09	-	0.04	0.01	-	0.14
	EA	개소	-	2.00	-	1.00	1.00	-	4.00
콘크리트 박락	m ²	물량	0.48	0.05	0.65	-	3.40	-	4.58
	EA	개소	1.00	2.00	3.00	-	3.00	-	9.00
콘크리트 박리	m ²	물량	0.26	0.40	5.20	1.32	6.00	-	13.18
	EA	개소	4.00	1.00	2.00	3.00	1.00	-	11.00
콘크리트 파손	m ²	물량	-	0.01	-	-	-	0.19	0.20
	EA	개소	-	1.00	-	-	-	2.00	3.00

(계속)

<표 3.3.4> 교대 및 교각 외관조사 수량 집계(계속)

손상내용	단위	구분	A1	P1	P2	P3	P4	A2	총합계
콘크리트 표면불량	m ²	물량	2.53	-	-	-	-	-	2.53
	EA	개소	1.00	-	-	-	-	-	1.00
콘크리트 표면열화 (표층박리)	m ²	물량	-	-	0.30	-	0.40	-	0.70
	EA	개소	-	-	1.00	-	1.00	-	2.00
콘크리트 표면오염	m ²	물량	0.16	-	-	-	-	-	0.16
	EA	개소	1.00	-	-	-	-	-	1.00
표면 침식	m ²	물량	-	-	20.12	-	-	-	20.12
	EA	개소	-	-	2.00	-	-	-	2.00

(4) 교량받침

<표 3.3.5> 교량받침 외관조사 수량 집계

손상내용	단위	구분	A1	P1	P2	P3	P4	A2	총합계
눈금자 탈락	m ²	물량	-	1.00	-	-	1.00	-	2.00
	EA	개소	-	1.00	-	-	1.00	-	2.00
받침 도장박락	m	물량	0.20	-	-	1.28	-	-	1.48
	EA	개소	1.00	-	-	2.00	-	-	3.00
받침 도장박리	m ²	물량	-	0.16	-	0.64	-	-	0.80
	EA	개소	-	2.00	-	1.00	-	-	3.00
받침모르타르 균열 (cw=0.1mm)	m	물량	-	0.20	-	0.60	-	-	0.80
	EA	개소	-	1.00	-	2.00	-	-	3.00
받침장치 고정볼트 망실	m	물량	-	2.00	-	-	-	-	2.00
	EA	개소	-	2.00	-	-	-	-	2.00
받침장치 고정볼트 탈락	m	물량	-	-	-	1.00	-	-	1.00
	EA	개소	-	-	-	1.00	-	-	1.00
받침장치 부식	m	물량	0.68	0.74	2.56	1.00	1.34	0.60	6.92
	EA	개소	2.00	2.00	4.00	1.00	3.00	2.00	14.00
받침콘크리트 균열 (cw=0.1mm)	m	물량	-	0.30	-	1.20	0.30	-	1.80
	EA	개소	-	2.00	-	5.00	2.00	-	9.00
받침콘크리트 균열 (cw=0.2mm)	m	물량	-	-	0.20	0.90	0.20	-	1.30
	EA	개소	-	-	1.00	3.00	1.00	-	5.00
받침콘크리트 박락	m	물량	-	-	0.28	-	0.28	-	0.56
	EA	개소	-	-	2.00	-	1.00	-	3.00
받침콘크리트 박리	m	물량	-	1.12	-	0.72	-	-	1.84
	EA	개소	-	1.00	-	1.00	-	-	2.00

(5) 교면포장

<표 3.3.6> 교면포장 외관조사 수량 집계

손상내용	단위	구분	S1	S2	S3	S4	S5	총합계
LMC 포장균열	m	물량	60.00	60.00	69.30	-	-	189.30
	EA	개소	8.00	2.00	6.00	-	-	16.00
LMC 포장망상균열	m ²	물량	-	-	-	300.00	280.00	580.00
	EA	개소	-	-	-	1.00	1.00	2.00

(6) 배수시설

<표 3.3.7> 배수시설 외관조사 수량 집계

손상내용	단위	구분	S1	S2	S3	S4	S5	총합계
배수구 스틸그레이팅 망실	EA	물량	-	1.00	-	-	-	1.00
	EA	개소	-	1.00	-	-	-	1.00
배수구 스틸그레이팅 파손	EA	물량	1.00	-	1.00	-	1.00	3.00
	EA	개소	1.00	-	1.00	-	1.00	3.00

(7) 난간

<표 3.3.8> 난간 외관조사 수량 집계

손상내용	단위	구분	S1	S2	S3	S4	S5	총합계
철근노출	m ²	물량	-	0.78	-	-	-	0.78
	EA	개소	-	1.00	-	-	-	1.00

(8) 신축이음

<표 3.3.9> 신축이음 외관조사 수량 집계

손상내용	단위	구분	A1	A2	총합계
신축이음장치 본체부식	m	물량	1.17	0.30	1.47
	EA	개소	3.00	1.00	4.00
유간부 이물질퇴적	EA	물량	0.60	0.55	1.15
	EA	개소	1.00	2.00	3.00
후타재 균열(cw=0.3mm)	m ²	물량	9.40	4.40	13.80
	EA	개소	22.00	11.00	33.00
후타재 마모	m ²	물량	2.00	-	2.00
	EA	개소	2.00	-	2.00

(9) 기타시설물

<표 3.3.10> 기타시설물 외관조사 수량 집계

손상내용	단위	구분	A1	A2	총합계
교대사면 블록 부분파손	m ²	물량	4.83	-	4.83
	EA	개소	1.00	-	1.00
교대사면 블록 이격	m ²	물량	12.00	-	12.00
	EA	개소	1.00	-	1.00

다. 기 용역결과 비교

<표 3.3.11> 기 용역결과 비교

구분	손상내용	단위	물량		수량비교 (증:▲, 감:▼)
			전차('15)	금차('17)	
바닥판	균열(cw=0.3mm)	m	0.80	-	▼ 0.80
	백태	m ²	250.43	6.94	▼ 241.09
	콘크리트 표면열화(표층박리)			2.40	
	데크플레이트 부식, 백태오염	m ²	89.01	56.60	▼ 32.41
	보수재 열화	m ²	-	20.00	▲ 20.00
	철근노출	m ²	0.21	-	▼ 0.21
	물끓기흙 미시공	m	220.00	220.00	-
거더	강재부식 및 점부식, 백태오염, 볼트부식	m ²	889.39	-	▼ 889.39
	도장박리 및 긁힘	m ²	10.84	-	▼ 10.84
	도장열화	m ²	25.00	-	▼ 25.00
	용접불량	EA	14.00	14.00	-
	SPLICE부 실링재 미처리	EA	-	144.00	▲ 144.00
2차부재	점부식, 볼트부식	m ²	74.86	-	▼ 74.86
교대	균열(cw=0.2mm이하)	m	62.30	15.65	▼ 46.65
	균열(cw=0.3mm)	m	59.80	-	▼ 59.80
	백태	m ²	-	0.12	▲ 0.12
	재료분리	m ²	11.53	0.48	▼ 11.05
	콘크리트 파손, 박리 및 박락	m	12.45	1.10	▼ 11.35
	콘크리트 표면열화(표층박리)	m ²	0.40	-	▼ 0.40
	보수재 박락	m ²	-	0.24	▲ 0.24
교각	균열(cw=0.2mm이하)	m	62.30	127.60	▲ 65.30
	균열(cw=0.3mm)	m	59.80	26.80	▼ 33.00
	망상균열(cw=0.2mm이하)	m ²	-	0.48	▲ 0.48
	재료분리	m ²	11.53	1.31	▼ 10.22
	철근노출	m ²	-	1.00	▲ 1.00
	콘크리트 파손, 긁힘, 박락 및 박리	m ²	12.45	12.20	▼ 0.25
	콘크리트 표면열화(표층박리)	m ²	0.40	19.85	▲ 19.45

(계속)

<표 3.3.11> 기 용역결과 비교(계속)

구분	손상내용	단위	물량		수량비교 (증:▲, 감:▼)	
			전차('15)	금차('17)		
받침 장치	받침콘크리트 균열(cw=0.2mm이하)	m	3.80	3.10	▼	0.70
	받침콘크리트 박리 및 박락	m ²	-	2.40	▲	2.40
	받침 도장박락 및 박리	m ²	1.49	2.28	▲	0.79
	받침모르타르 균열(cw=0.2mm이하)	m	1.60	0.80	▼	0.80
	받침장치 부식	m ²	1.89	6.92	▲	5.03
	받침장치 고정볼트 망실	EA	-	3.00	▲	3.00
교면 포장	LMC 포장균열	m	473.60	189.30	▼	284.30
	LMC 포장망상균열	m ²	36.00	580.00	▲	544.00
	소성변형	m ²	1.95	-	▼	1.95
	포장파손	m ²	0.91	-	▼	0.91
배수 시설	배수관 부식	m ²	0.25	-	▼	0.25
	배수관 길이부족	EA	1.00	-	▼	1.00
	스틸그레이팅 파손 및 망실	EA	8.00	4.00	▼	2.00
난간	난간 균열(cw=0.3mm이하)	m	134.20	-	▼	134.20
	망상균열(cw=0.2mm)	m ²	2.00	-	▼	2.00
	콘크리트 굽힘, 파손, 박락 및 박리	m ²	41.93	-	▼	41.93
	보수재 박리	m ²	29.00	-	▼	29.00
	철근노출	m ²	-	0.78	▲	0.78
신축 이음	신축이음본체 부식	m ²	0.17	1.17	▲	1.00
	유간부 이물질퇴적	m ²	0.55	1.15	▲	0.60
	후타재 균열(cw=0.3mm)	m	13.80	13.80	-	-
	후타재 마모	m ²	0.80	2.00	▲	1.20
기타 시설물	교대사면 블록 이격	m	-	12.00	▲	1.00
	교대사면 블록 부분파손	m ²	-	4.83	▲	0.48

(계속)

<표 3.3.11> 기 용역결과 비교(계속)

검토 의견	■ 본 교량은 1999년 준공 이후 18여 년 간 공용 중에 있고 2017년 보수공사에서 바닥판 표면보수, 거더 및 가로보 도장, 교대 및 교각 주입보수, 표면보수, 단면복구, 배수관 개량(전구간), 난간 표면 보수를 시행하였음. ■ 금회 조사에 따른 주요한 손상내용으로는 바닥판 데크부식, 백태오염, 콘크리트 박리, 거더 및 가로보 강재 부식, 받침 콘크리트 및 모르타르 박락, 균열, 교각 균열, 신축이음장치 부식, 후타재균열, 난간 균열, 배수구 덮개 탈락, 포장 균열 등이 조사되었으며, 확인된 손상에 대한 보수가 금회 점검기간 중에 대부분의 부재를 대상으로 진행(바닥판, 거더, 가로보, 하부구조, 배수관, 난간)됨에 따라 해당 부재의 손상수량은 전차 조사 결과와 비교 시 감소함.
----------	--