

2020년 국도3호선 수하3교(상) 등 5개소 정밀안전점검 보고서

- 대상시설물 -

국도 3호선 수하3교(상)

2020. 09

발 주 처 : 수 원 국 토 관 리 사 무 소

진단기관 : (주) 명 성 엔 지 니 어 링

2020.09

정밀안전점검보고서 △국도 3호선
수하 3교(상) 등
5개소 ∇

R3-수하3교(상)

(주)명성엔지니어링

제 출 문

수원국토관리사무소장 귀하

귀 본부와 2020년 3월 23일자로 계약을 체결한 “2020년 국도3호선 수하3교(상) 등 5개소 정밀안전점검 및 성능평가 용역”을 성실히 수행하고 수하3교 상행선의 결과를 본 보고서에 수록하여 부속자료와 함께 제출합니다.

2020년 09월 18일

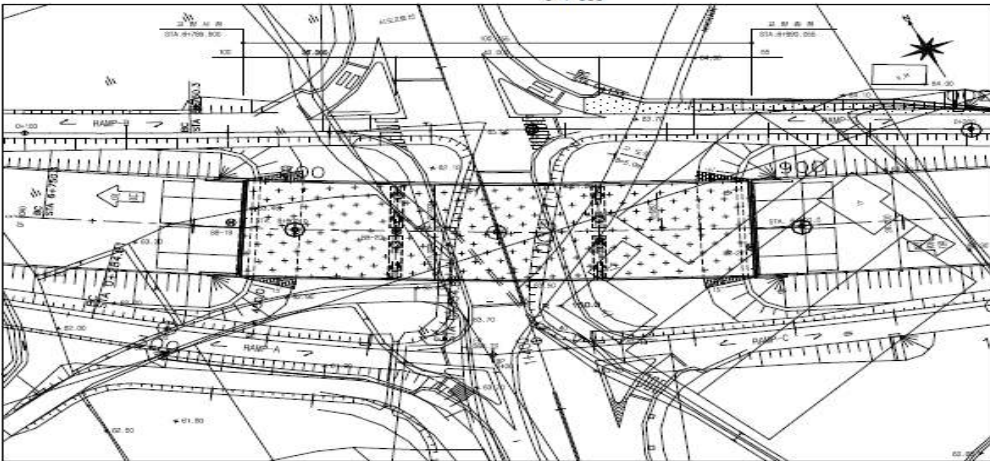
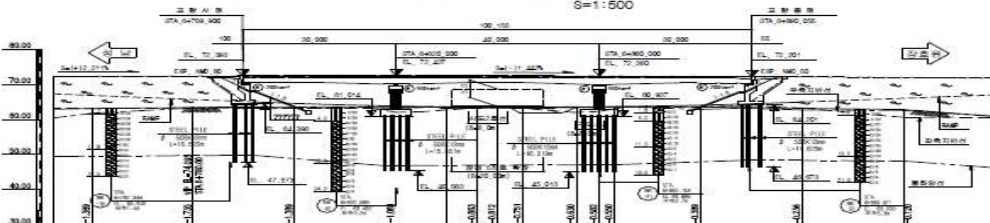
경기도 성남시 분당구 야탑로 69번길 18
(주) 명 성 엔 지 니 어 링
대 표 이 사 김 선 무 (인)

정밀안전점검 참여기술진

구 분	성 명	자 격	세부수행내용	서 명
사업책임기술자	인 승 철	토목특급(토목기사)	자료검토 및 분석	
참여기술자	김 문 호	토목특급(토목기사)	분석 및 평가	
	장 진 원	토목특급(토목기사)	분석 및 평가	
	이 상 훈	토목특급 (콘크리트기사)	조사 및 시험	
	서 동 진	토목특급(토목기사)	조사 및 시험	
	유 재 희	토목고급(토목기사)	조사 및 시험	
	김 정 대	토목초급(전문학사)	분석 및 평가	
	손 기 영	토목초급(전문학사)	조사 및 시험	

수하3교(상) 현황표

작성일 : 2020년 06월 05일

구 분		내 용		구 분		내 용	
시설물명		수하3교(성남방향)		시설물번호		BR2017-0000720	
준공년월일		2017년 12월		관리번호		-	
시설물위치		경기도 이천시 신둔면 도암리					
설계하중		DB-24, DL-24		노선명(이정)		성남~장호원 도로(3번국도)	
제 원	연 장	L = 30.0 + 40.0 + 30.0 = 100.0m					
	폭	B = 성남방향:13.94m(편도3차로)					
구 조 형 식	상 부	Steel Box Girder		기 초 형 식	교 대	A1: PILE기초 A2: PILE기초	
	하부	교각 : π형 교대 : 역T형			교 각	P1~P2: PILE기초	
교량받침		포트받침		신축이음		모노셀 Joint	
교차시설물		시도 2호선		통과높이		약 5.3m	
부착시설물		가로등, 방음벽					
기타		 중 단 면 도 S=1:500 					

시설물의 위치도



○ 시설물 위치 : 경기도 이천시 신둔면 도암리

시설물의 전경사진



측 면 전 경



상 부 전 경



거더 및 바닥판하면 전경



하 부 전 경

수하3교(상) 정밀안전점검 결과표

가. 일반현황

용역명	2020년 국도3호선 수하3교(상) 등 5개소 정밀안전점검 및 성능평가 용역	점검기간	2020. 03. 23. ~ 2020. 09. 18.		
관리주체명	수원국토관리사무소	대표자	수원국토관리사무소장		
시설물 구분	교량	종 류	도로교량	종 류	2종
준공일	2001년 12월 31일	점검금액	17,986	안전등급	B
시설물 위치	경기도 이천시 신문면 증신로	시설물규모	L= 100.0m, B= 13.9m (3차로, 갓길)		

나. 점검 실시결과 현황

중대결함	• 없음
점검 주요결과	- 바닥판 상태양호 - 거더 내부 이물질퇴적 - 하부구조 콘크리트 박락, 철근노출, 균열(cw=0.3mm미만), 망상균열, 실란트 파손 - 교량받침 플레이트 부식, 녹발생, 도장탈락, 박리, 받침 콘크리트 균열(cw=0.3mm) - 배수구 막힘 - 교면포장 상태양호 - 방호벽 균열(cw=0.3mm미만)
주요 보수·보강	- 표면처리보수 - 단면보수, 단면보수 + 방청 - 재도장

다. 책임(참여)기술자 현황

구분	성명	과업 참여기간	기술등급
사업책임	인 승 철	2020. 03. 23. ~ 2020. 09. 18.	토목특급기술자
참여기술자	김 문 호	2020. 03. 23. ~ 2020. 09. 18.	토목특급기술자
	장 진 원	2020. 03. 23. ~ 2020. 09. 18.	토목특급기술자
	이 상 훈	2020. 03. 23. ~ 2020. 09. 18.	토목특급기술자
	서 동 진	2020. 03. 23. ~ 2020. 09. 18.	토목특급기술자
	유 재 희	2020. 03. 23. ~ 2020. 09. 18.	토목고급기술자
	김 정 대	2020. 03. 23. ~ 2020. 09. 18.	토목초급기술자
	손 기 영	2020. 03. 23. ~ 2020. 09. 18.	토목초급기술자

라. 참고사항

--

수하3교(상) 정밀안전점검 요약표

책임기술자 종합의견	
- 금회 정밀안전점검 결과를 바탕으로 수하3교(상)에 발생한 손상의 진전을 방지하고 보수를 통한 구조물의 내구성 확보를 위한 적절한 조치가 필요하다. - 이상과 같이 자료조사, 외관조사, 내구성 조사 등의 결과를 분석하여 평가된 구조물의 상태평가 결과를 종합적으로 평가한 수하3교(상)의 안전등급은 「기능 발휘에는 지장이 없으나 경미한 손상, 결함, 열화 등이 발생하여 내구성 증진을 위해 부분적으로 보수가 필요한 상태인」인 「B」 등급으로 평가되었다. 구조적인 손상 및 결함은 없는 것으로 판단되어 별도의 정밀안전진단은 필요 없을 것으로 판단되며, 본 보고서에 제시된 방안으로 보수를 시행하고 지속적인 유지관리를 실시한다면 구조물의 사용성을 확보하는데 문제가 없을 것으로 사료된다.	
책임기술자 :	인 승 철 (서명) 

가. 진단점검 외관조사 결과 기본사항

상태평가 결과 및 보수·보강				상태평가 결과 : B
결함발생부재		상태 평가 결과	결함종류	보수·보강(안)
상부구조	바닥판	a	•양호	-
	거더	a	•내부 이물질퇴적	•청소
2차부재	가로보	a	•양호	-
기타부재	포장	a	•양호	-
	배수	b	•배수구 막힘	•청소
	난간, 연석	b	•균열(0.3mm미만)	•표면처리
	신축이음	b	•후타재 균열(0.3mm미만)	•주의관찰
받침	교량받침	b	•받침콘크리트 균열 플레이트부식, 녹발생, 도장박리, 도장탈락	•표면처리, 재도장
하부구조	하부	c	•균열(0.3mm미만), 망상열 박락, 철근노출, 실란트 파손	•표면처리, 단면보수, 방청 등

나. 안전성평가 결과

안전성평가 수행 부재	해석방법	안전성평가 결과 요약	안전율	안전성평가 결과
-	-	해당없음	-	-

다. 내진성능 검토 수행 여부

검토대상 부재	설계적용여부	결과	검토결과 요약
받침	Y	해당없음	-
교대	Y	해당없음	-
교각	Y	해당없음	-

라. 현장시험

구분	내구성평가결과						평가의견
반발경도	상부 시험결과(MPa)		하부 시험결과(MPa)		설계기준강도(MPa)		적정
					상부	하부	
	바닥판하면	26.8~28.2	교대 및 교각	25.3~27.4	27.0	24.0	
탄산화	상부 잔여깊이(mm)		하부 잔여깊이(mm)		상태결과		적정
	41.0		84.5 ~ 113.5		a		

보고서 목차

◎정밀안전점검 결과 요약문

제 1 장 정밀안전점검 개요	1
1.1 과업의 목적	3
1.2 과업의 범위 및 내용	3
1.2.1 과업의 범위	3
1.2.2 과업수행기간	3
1.2.3 과업의 내용	4
1.3 과업수행 일정	5
1.3.1 과업수행 절차	5
1.3.2 과업수행 일정	6
1.4 대상교량의 현황	7
1.4.1 현황	7
1.4.2 주요도면	8
1.5 사용장비 및 시험기기 현황	13
1.6 교량기호의 정의	14
제 2 장 자료수집 및 분석	15
2.1 자료수집 현황	17
2.1.1 자료수집 현황	17
2.2 건설 관련자료 검토결과 요약	18
2.2.1 설계조건	18
2.2.2 토질 및 지반조사 자료검토	19
2.3 기존 정기·정밀안전점검 실시결과 요약	21
2.3.1 점검 및 진단이력	21
2.3.2 기존 초기점검 실시결과(2017년 12월)	22
2.3 보수보강 이력 및 용도변경	24
2.4 내진설계 및 보강 여부	24
2.5 자료분석 결과요약	24
제 3 장 현장조사 및 시험	25
3.1 개 요	27
3.2 외관조사	29
3.2.1 바닥판 하면	29
3.2.2 Steel Box Girder	31
3.2.3 가로보	34
3.2.4 교대	36

3.2.5 교각	39
3.2.6 교량받침	41
3.2.7 신축이음장치	47
3.2.8 교면포장	51
3.2.9 배수시설	53
3.2.10 난간 및 연석(방호벽)	55
3.2.11 외관조사 총괄표	57
3.2.12 전회차 손상물량 비교표	58
3.3 콘크리트 내구성 조사	59
3.3.1 개 요	59
3.3.2 시험내용 및 평가기준	61
3.3.3 시험결과 및 분석	67

제 4 장 시설물의 상태평가73

4.1 개요	75
4.2 상태평가 항목 및 기준	75
4.2.1 부재별 상태평가 적용범위	75
4.2.2 구조형식에 따른 부재별 가중치	76
4.2.3 상태평가 결과 결정	76
4.3 상태평가 결과	78
4.3.1 시설물 전체 상태평가 결과	78
4.3.3 기 정밀점검 결과와의 비교	79

제 5 장 종합평가 및 안전등급의 지정81

5.1 종합평가	83
5.1.1 종합평가 결과 산정방법	83
5.1.2 종합평가 결과	84
5.2 안전등급	85
5.2.1 안전등급기준	85
5.2.2 안전등급 지정	85

제 6 장 보수·보강 및 유지관리방안87

6.1 개요	89
6.2 보수·보강 방안	97
6.2.1 보수·보강 추진방향 및 우선순위의 선정	97
6.2.2 결함내용별 보수·보강방안	93
6.3 보수·보강 개략공사비	108
6.3.1 보수·보강 개략공사비	108
6.4 유지관리 방안	109
6.4.1 점검결과에 따른 중점유지관리 사항	109
6.4.2 유지관리시 점검요령	111
6.4.3 중점 유지관리사항 및 점검방향	123

제 7 장 종합결론	125
7.1 종합결론	127

◎ 부 록

1. 과업지시서
2. 외관조사망도(카드파일)
3. 측정, 시험, 계측성과표
4. 상태평가 결과자료
5. 시설물 관리대장 사본
6. 현황조사 및 외관조사 사진첩
7. 사용장비 및 기기의 사진
8. 사전조사 자료 일체
9. 기타 참고자료

제 1 장 정밀안전점검 개요

1.1 과업의 목적

1.2 과업의 범위 및 내용

1.3 과업수행 일정

1.4 대상교량의 현황

1.5 사용장비 및 시험기기 현황

1.6 교량기호 정의

제 1 장 정밀안전점검 개요

1.1 과업의 목적

본 과업은 “시설물의 안전 및 유지관리에 관한 특별법”(이하 “시설물안전법”이라 한다.) 제11조 및 동법 시행령 제8조에 의한 정밀안전점검(시설물의 물리적·기능적 결함과 손상을 조사·측정하고 원인을 분석하여 신속하고 적절한 보수·보강방법 제시) 및 동법 제40조 및 동법 시행령 제28조에 의한 성능평가(시설물에 내재되어 있는 위험요인이나 시설물 기능 및 성능저하, 상태 등을 신속·정확하게 조사·평가하고, 그에 대한 적절한 성능확보를 취하여 재해 및 재난을 예방하며, 시설물의 안전성능 및 내구성능, 사용성능을 보완·보전케 함으로써 시설물의 효용성을 증진)의 시행을 통한 공공의 안전을 확보하는데 그 목적이 있다.

1.2 과업의 범위 및 내용

1.2.1 과업의 범위

가. 자료수집 및 분석

- 1) 자료수집 및 분석
- 2) 현장조사 및 시험
- 3) 상태평가
- 4) 종합평가 및 안전등급 지정
- 5) 보수·보강방법 및 유지관리방안 제시
- 6) 보고서 작성 및 점검결과 전산입력

1.2.2 과업수행기간

- 2020. 03. 23 ~ 2020. 09. 18 (180일간)

1.2.3 과업의 내용

본 과업은 『안전점검 및 정밀안전진단 세부지침(2019.01, 국토교통부/한국시설안전공단)』에 의거 수행하였으며, 과업 내용에 대한 세부사항은 다음과 같다.

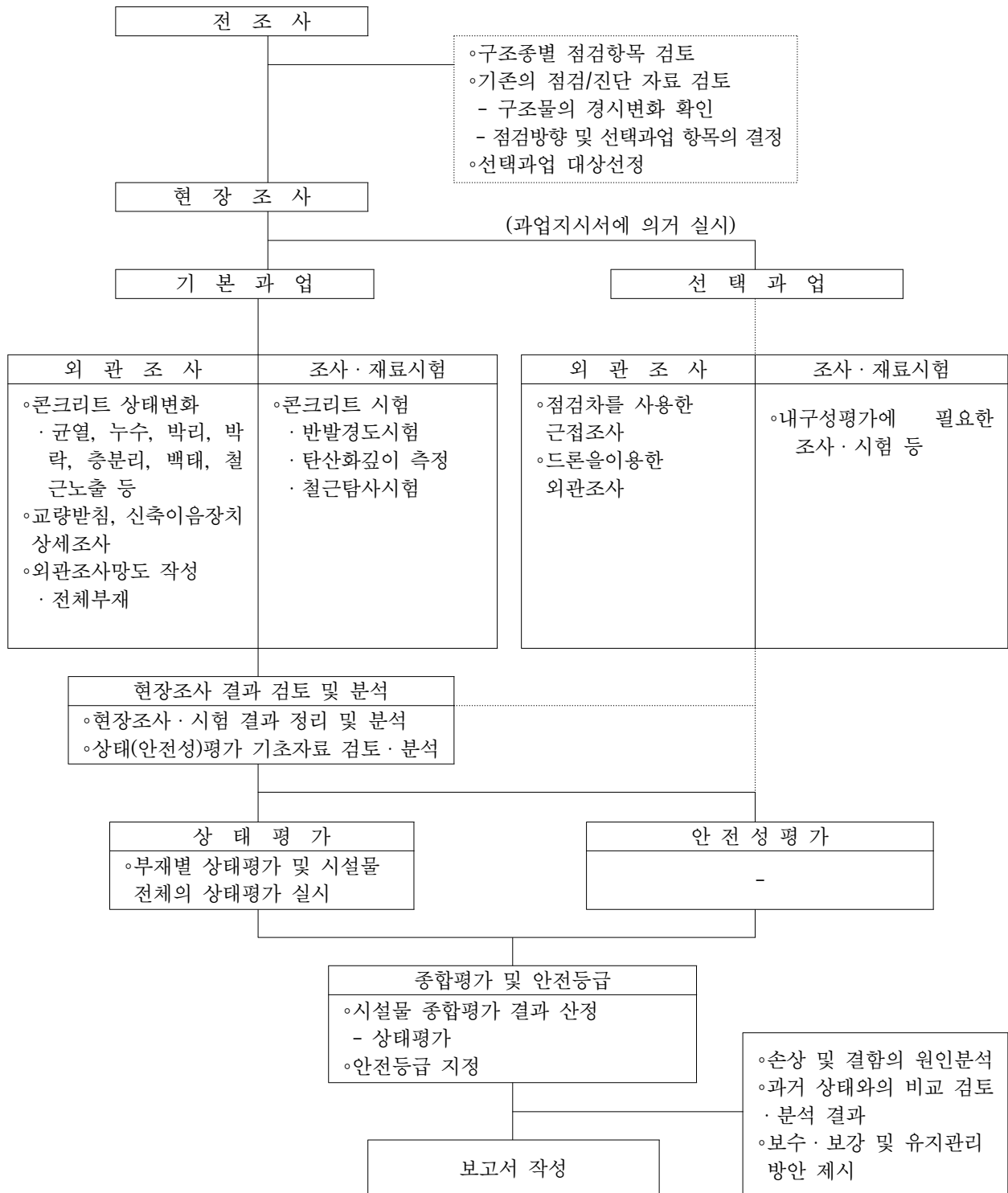
【표 1.1】 과업의 내용

범위		과업의 내용	비고
및 관련자료 수집·검토		1) 설계자료 검토(준공도면) 2) 기존 점검 및 유지관리자료 검토(2017년 초기점검 자료 등)	안전점검 및 정밀안전진단 세부지침(2019. 01) 적용
현장 조사 및 시험	외관 조사	1) 교량의 제원 및 시공상태 조사 2) 상·하부구조 외관 결함 및 손상 등, 외관조사 3) 신축이음, 받침 등 기능상태 조사 4) 부재별 기 점검결과와의 비교	
	내구성 조사	1) 콘크리트 강도 조사 - 반발경도시험에 의한 비파괴 압축강도 시험 2) 철근조사 - 피복두께 3) 콘크리트 품질시험 - 탄산화 깊이 측정	
상태평가		1) 부재별 상태평가 결과 산정 후 부재별 가중치를 고려한 시설물 전체에 대한 상태평가 결과 산정 2) 기 점검 결과와의 비교	
종합평가 및 안전등급 지정		1) 상태평가 결과를 이용하여 안전등급 지정	
보수 및 보강 대책수립		1) 결함 및 손상부위에 대한 원인 분석 및 평가 2) 기능 회복 및 향상을 위한 보수·보강 공법제시	
유지관리 대책수립		1) 결함 및 손상부위에 대한 원인 분석 및 평가 2) 기능 회복 및 향상을 위한 보수·보강 우선순위 제시 3) 보수·보강 물량 및 보수·보강 우선 순위 제시	
보고서 작성		1) 보고서 작성 및 제출	

1.3 과업수행 일정

1.3.1 과업수행 절차

수하3교(상)의 정밀안전점검 과업수행 흐름도는 다음과 같다.



【그림 1.1】 정밀안전점검 과업수행 흐름도

1.3.2 과업수행 일정

본 과업을 위해 수행한 정밀안전점검 과업 일정은 다음과 같다.

【표 1.2】 정밀안전점검 과업수행 일정

공 종	2020년 03월 23일 ~ 09월 18일(180일간)												비 고	
	3월		4월		5월		6월		7월		8월			9월
	20	35	50	65	80	95	110	125	140	155	170	180		
1. 및 현장답사														-03/23 착수
1) 착수계 제출														
2) 현장답사														
3) 관련자료 수집 및 분석														
4) 사전검토보고서 제출														
5) 과업수행계획서 제출														
2. 현장조사 및 시험														
1) 현장조사 계획 및 준비														
2) 현장조사														
3) 재료시험														
3. 시설물의 평가														-중간보고 (05.28)
1) 상태평가														
2) 성능평가														
3) 종합평가														
4. 보수보강 제시														
1) 보수방안 및 우선순위 결정														
2) 유지관리방안 제시														
5. 결과보고														-결과보고
1) 결과보고														
2) 성과품 초안제출														
6. 보고서 작성														-09/18 준공
1) 외관조사 망도 작성														
2) 최종보고서 작성														
3) e-보고서 작성														

1.4 대상교량의 현황

1.4.1 현황

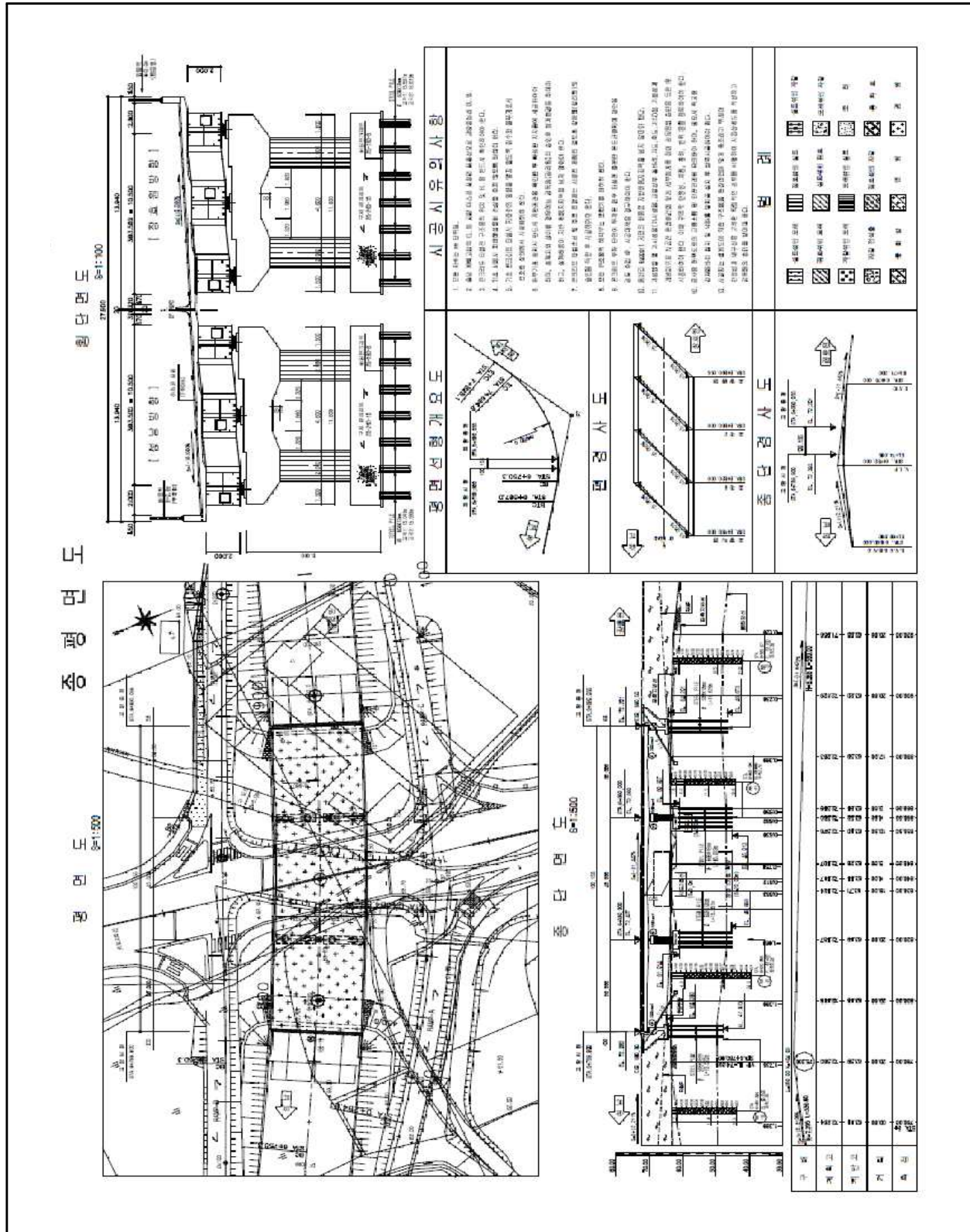
본 과업 대상시설물인 수하3교(상)의 현황은 다음과 같다.

【표 1.3】 수하3교(상) 현황표

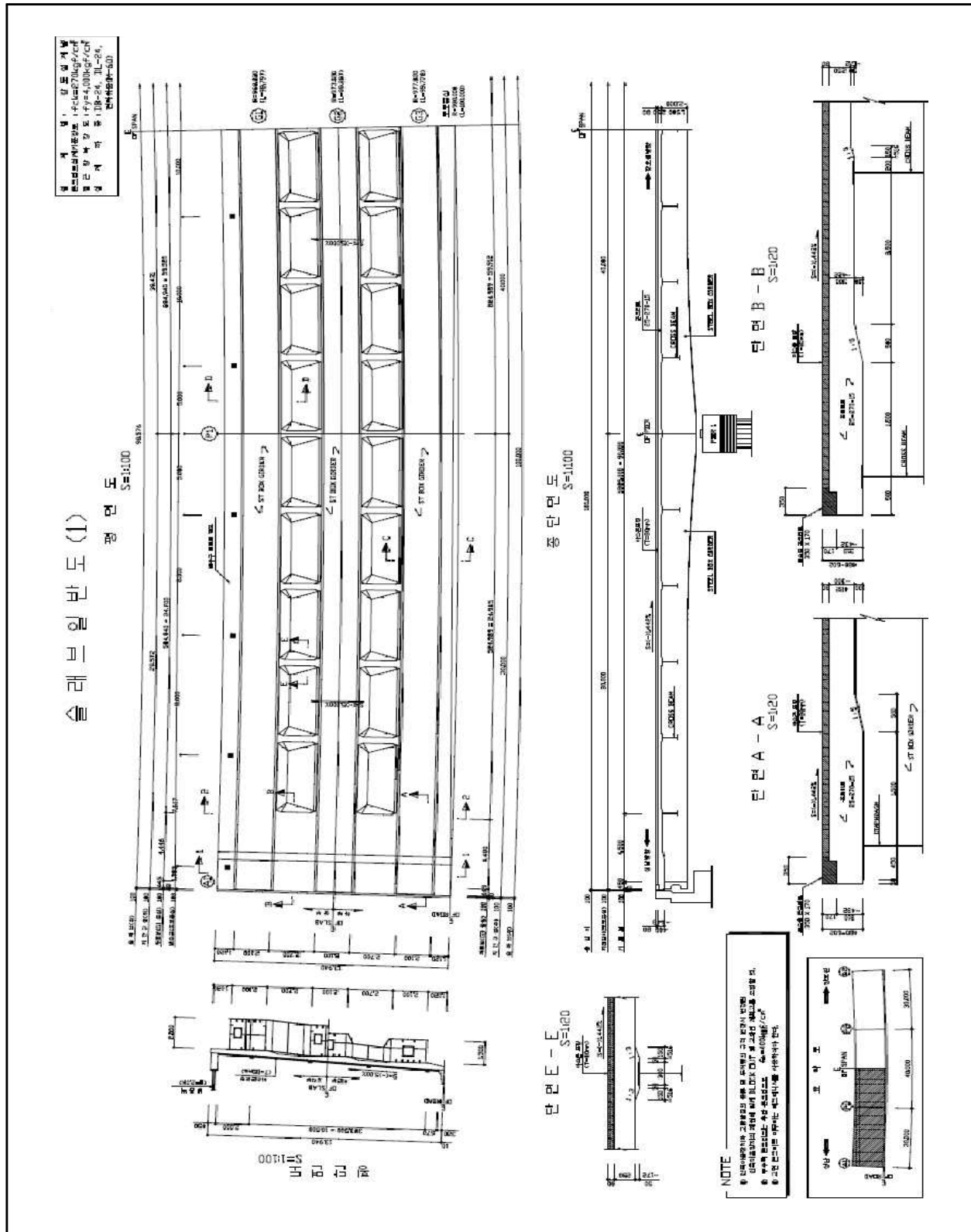
작성일 : 2020년 6월 5일

분		내 용		구 분		내 용	
시설물명		3교(성남방향)		시설물번호		BR2017-0000720	
준공년월		2017년 12월		관리번호		-	
시설물위치		경기도 이천시 신둔면 도암리					
설계하중		DB-24, DL-24		노선명(이정)		성남~장호원 도로(3번국도)	
제원	연장	L = 30.0 + 40.0 + 30.0 = 100.0m					
	폭	B = 성남방향:13.94m(편도3차로)					
구조 형식	상부	Steel Box Girder		기초 형식	교대	A1: PILE기초 A2: PILE기초	
	하부	교각 : π형 교대 : 역T형			교각	P1~P2: PILE기초	
교량받침		포트받침		신축이음		모노셀 Joint	
교차시설물		시도 2호선		통과높이		약 5.3m	
설 계 사		한석엔지니어링 정도엔지니어링		시 공 사		삼환기업(주)	
내진설계유무		적용		관리주체		수원국토 관리사무소	
부착시설내용		가로등, 방음벽					
기 타		- 설계도서 및 구조계산서 유무 : - 주요 보수보강 :					

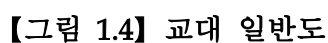
1.4.2 주요도면

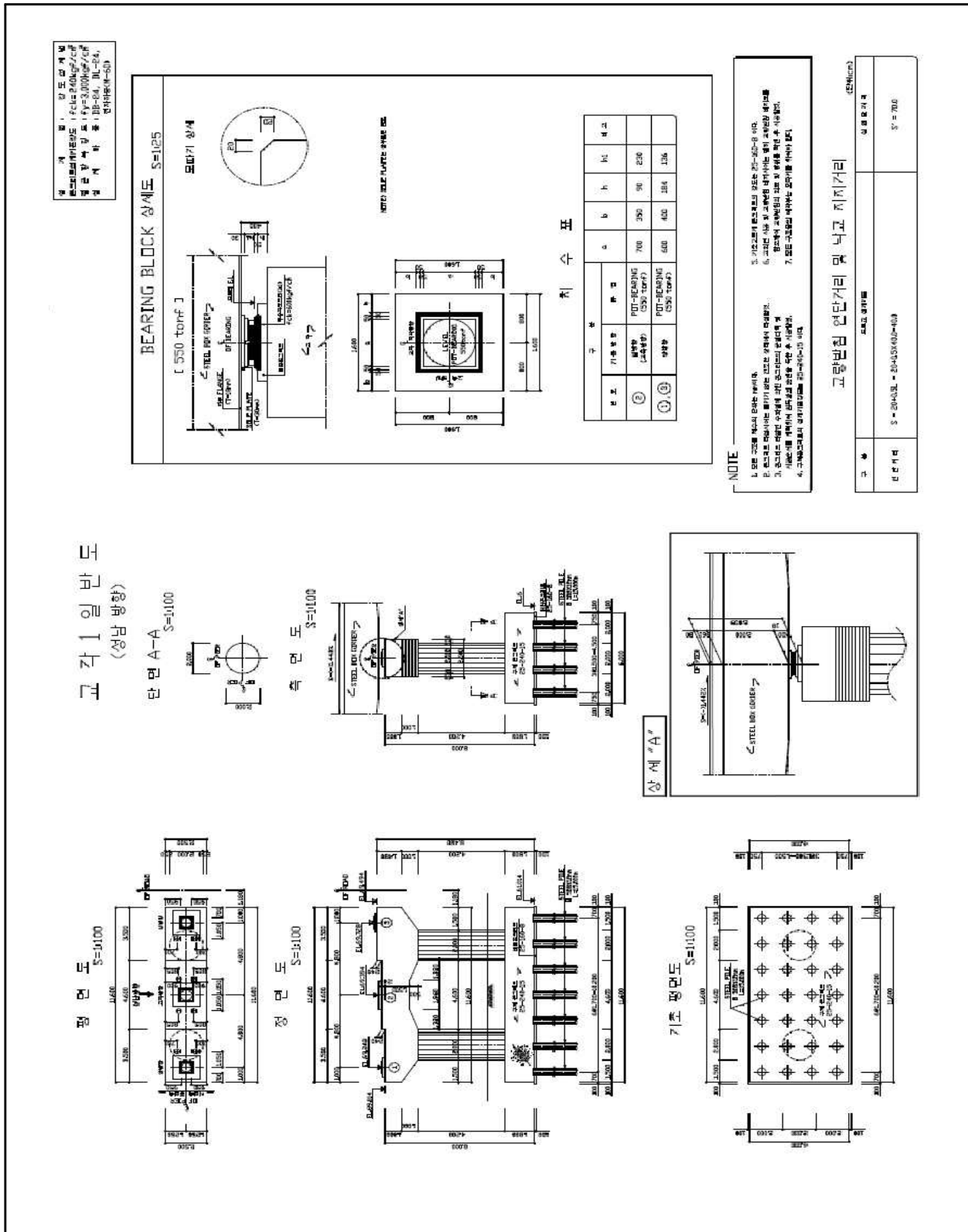


【그림 1.2】 중·평면도

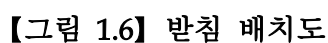


【그림 1.3】 상부 구조 일반도





【그림 1.5】 교각 일반도



1.5 사용장비 및 시험기기 현황

본 과업을 수행하기 위하여 사용한 주요 점검장비는 【표 1.4】와 같다.

【표 1.4】 주요 사용장비 및 시험기기 일반사항

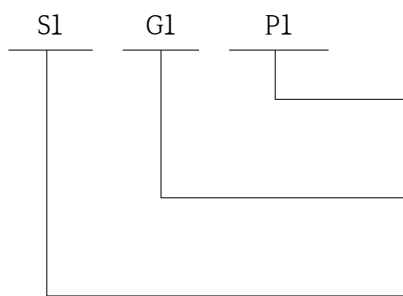
분	장 비 명	Model 규 격	용 도	비 고
	줄자	50m줄자	제원조사	
	버니어 캘리퍼스	Mitutoyo	균열 폭, 중성화심도 등	
외관조사	디지털 카메라	Canon PowerShot SX400 IS	현황촬영	
	망원경	-	외관조사	
	닥터햄머	-	타격조사	
	무전기	Kukjae	PD2000	
압축강도 조사	Rebound Hammer	Proceq NR-Type	비파괴 압축강도 추정	
탄산화시험	페놀프탈레인용액	페놀프탈레인 1%용액	콘크리트 탄산화측정	
철근배근 탐사	철근탐사기	RC-Radar	피복두께 조사	

1.6 교량기호의 정의

【표 1.5】 교량기호의 정의

재 구 분		사용기호	비 고
통	경 간	S	Span(시점에서 종점으로 순번)
	거 더	G	Main Girder
	바 닥 판	SL	Slab
	가 로 보	CB	Cross Beam
	교량받침	Sh	Shoe
	신축이음	EXP. J	Expansion Joint(시점에서 종점으로 순번)
하부구조	교 대	A	Abutment(시점에서 종점으로 순번)
	교 각	P	Pier(시점에서 종점으로 순번)
		상하행 일치교량	
		상하행 분리교량	

EX)



시점에서 종점을 바라볼 때 첫 번째 교각

시점에서 종점을 바라볼 때 좌측에서 우측으로 첫 번째 거더

시점에서 종점을 바라볼 때 첫 번째 경간

제 2 장 자료수집 및 분석

2.1 자료수집 현황

2.2 건설 관련자료 검토결과 요약

2.3 기존 정기·정밀점검 실시결과 요약

2.4 보수·보강 이력 및 용도변경

2.5 내진설계 및 보강 여부

2.6 자료분석 결과요약

제 2 장 자료수집 및 분석

2.1 자료수집 현황

본 과업에 대한 조사자료는 주변현황 자료와 시설물의 설계, 시공 및 유지관리자료로 대별되며, 자료 분석을 통하여 과업 수행의 추진방향과 세부계획을 수립하였다.

또한, 본 과업 대상구조물의 관련자료를 수집·분석하여 구조물의 이력 확인, 결함 및 손상의 원인 분석, 손상의 변화 및 진행성 여부, 보수보강대책 및 유지관리방안을 수립하기 위한 기초자료로 활용하였다.

2.1.1 자료수집 현황

본 구조물에 관련된 자료는 주로 설계 및 시공과 관련된 건설당시 자료와 구조물 준공 이후의 유지관리와 자료 등이며, 관리주체의 유지관리자료 보유 현황은 다음과 같다.

【표 2.1】 자료수집 현황

목 록		관리주체 보유현황	비 고
	공 통 - 준공내역서, 공사시방서 - 각종계산서, 토질조사 보고서 - 기타 특이사항 보고서	○	FMS 내 준공도서
	설계도면, 준공도면 - 위치도, 평면도, 단면도, 상하부 구조물도, 빔 상세도, 신축이음, 교량받침 상세도	○	FMS 내 준공도서
시설물 관리대장	기본현황, 상제제원, 유지관리 이력	○	FMS 내 준공도서
정기점검 및 정밀점검 자료		○	FMS 내 준공도서
시설물 보수 · 보강 자료		○	

2.2 건설 관련자료 검토결과 요약

“성남~장호원 도로건설공사(제4공구) 검토결과, 설계도면은 당시 설계기준에 적합하게 작성된 것으로 검토되었으며, 종·평면도, 단면도, 상부 구조물도, 각종 상세도가 적정하게 작성된 것으로 검토되었다.

2.2.1 설계조건

1) 교량제원

- ① 교량등급 : 1 등급 (DB-24 및 DI-24 적용)
- ② 교량형식 : 합성형 STEEL BOX GIRDER 교
- ③ 교량연장 : $L = 30.100 + 40.00 + 30.055 = 100.155 \text{ m}$
- ④ 교량폭원 : $B = 13.940 \text{ m}$
- ⑤ 주형제원 : $B = 2.100 \text{ m}$ $H = 1.500 \text{ m}$
- ⑥ 사 각 : 0.0

2) 하 중

① 고정하중

- 철근 콘크리트 : $W_{C_1} = 2.500 \text{ tonf/m}^3$
- 무근 콘크리트 : $W_{C_1} = 2.350 \text{ tonf/m}^3$
- 강 재 : $W_S = 7.850 \text{ tonf/m}^3$
- L. M. C : $W_a = 2.300 \text{ tonf/m}^3$

② 활하중

- DB - 24 -Pr = 9.600 tonf
 -Pf = 2.400 tonf
- DL - 24 -WI = 1.270 tonf/m
 -Pm = 10.800 tonf
 -Ps = 15.600 tonf
- 충격계수 : $I = 15 / (40 + L) \leq 0.3$

분	주요 검토내용				
	• 도로교설계기준(2015) • 콘크리트구조기준(2012) • 도로설계요령(2009) • 도로설계편람(2012)				
사용재료	<table> <tr> <th>구 분</th><th>주요 검토내용</th></tr> <tr> <td>설 계 강 도</td><td> • 콘크리트 : $f_{ck}=270\text{kg/cm}^2$, $E_c=25000\text{kg/cm}^2$ • 철 근 : $f_y=4,000\text{kg/cm}^2$, $E_c=200000\text{kg/cm}^2$ • 강재 - 주부재(SW 490B) : $\sigma_y=3,200\text{kg/cm}^2$, $\sigma_{sa}=1,900\text{kg/cm}^2$, $\tau_a=1,100\text{kg/cm}^2$ - 부부재(SW 400B) : $\sigma_y=2,400\text{kg/cm}^2$, $\sigma_{sa}=1,400\text{kg/cm}^2$, $\tau_a=800\text{kg/cm}^2$ </td></tr> </table>	구 분	주요 검토내용	설 계 강 도	• 콘크리트 : $f_{ck}=270\text{kg/cm}^2$, $E_c=25000\text{kg/cm}^2$ • 철 근 : $f_y=4,000\text{kg/cm}^2$, $E_c=200000\text{kg/cm}^2$ • 강재 - 주부재(SW 490B) : $\sigma_y=3,200\text{kg/cm}^2$, $\sigma_{sa}=1,900\text{kg/cm}^2$, $\tau_a=1,100\text{kg/cm}^2$ - 부부재(SW 400B) : $\sigma_y=2,400\text{kg/cm}^2$, $\sigma_{sa}=1,400\text{kg/cm}^2$, $\tau_a=800\text{kg/cm}^2$
구 분	주요 검토내용				
설 계 강 도	• 콘크리트 : $f_{ck}=270\text{kg/cm}^2$, $E_c=25000\text{kg/cm}^2$ • 철 근 : $f_y=4,000\text{kg/cm}^2$, $E_c=200000\text{kg/cm}^2$ • 강재 - 주부재(SW 490B) : $\sigma_y=3,200\text{kg/cm}^2$, $\sigma_{sa}=1,900\text{kg/cm}^2$, $\tau_a=1,100\text{kg/cm}^2$ - 부부재(SW 400B) : $\sigma_y=2,400\text{kg/cm}^2$, $\sigma_{sa}=1,400\text{kg/cm}^2$, $\tau_a=800\text{kg/cm}^2$				

【표 2.2】 사용재료 및 물리상수

2.2.2 토질 및 지반조사 자료검토

가. 지형

본 조사 지역은 행정구역상 시점부 지역은 광주군 실촌면 부항리, 종점부는 이천시 백서면 모전리 지역으로 기존 국도 3호선의 대체구간 지역이다. 본 지형은 판이하게 양상을 달리하는 두 개의 지형군으로 대별하여 생각할 수 있다. 즉 본 지역을 남서쪽에서 북동쪽으로 잇는 대체적인 대각선을 기준으로 하여 크게 두 개의 지역으로 나누어 볼 때, 그 북서지역(시점부)은 비교적 험준한 고지로서 산계의 발달이 양호하며 남동지역(종점부)은 거의 기복이 없는 구릉으로 이루어지 저지로 산계의 발달이 미약한 반면에, 긴 연장과 넓은 하상을 갖는 수계가 광범위하고 두터운 충적층을 형성하며 발달되고 있다. 지역의 산계는 본 노선의 중심 구간에서 양각산($\Delta 380\text{m}$)을 중심으로 저명산($\Delta 338\text{m}$) 및 정익산($\Delta 420\text{m}$)방향으로 2 개의 주능성이 발달하였으며, 이중 정익산 하부로 정개터널이 위치한다. 또, 북서부에는 노고봉($\Delta 579\text{m}$)-정 광산($\Delta 510\text{m}$)-장래산($\Delta 641\text{m}$) 북동부에서 남서부로 방향으로 이어지며, 남서부에는 제봉($\Delta 440\text{m}$)과 독조산($\Delta 420\text{m}$)이 각각 남동, 남서 방향으로 연장되고 있다가 해곡리 447m 고지에서 남남서-북북동 방향으로 발달 한 능선과 만나 십(+)자형의 형상으로 형성되어 있고, 동부에는 설봉산($\Delta 394$) 및 승명산을 중심으로 독립된 소능성이 발달되어있는 형태이다.

수계의 발달상태는 양상을 달리하는 두 개의 지역에 따라 본역의 수계도 두 개의 형태로 나누어 생각할 수 있으며, 각 산악의 계곡 간에서 유입되는 계류는 남쪽에서는 갈미천, 북쪽에서는 북하천, 중부에서는 표고천 등으로 지류로 유입되어 호법면 용머리에서의 위의 세 지류가 합류하여 북하천 본류를 따라 서쪽으로 계속하여 용인에서 다른 계류와 합하여 북쪽으로 경안천을 따라 남한강에 유입된다.

나. 지질

본 지역의 주 구성암석은 선캄브리아기의 변성암류와 이를 관입한 시대 미상의 화강암류 및 중생대 백악기의 맥암류, 그리고 제4기 충적층으로 대별되어 구성되고 있다. 대부분의 변성암류는 본역의 북동부 즉 북동에서 남서로 잇는 대각선을 중심으로 서부에 분포를 보여주고 있으며 흑운모편마암이 가장 넓은 분포를 보이며, 규장편마암, 변상변정질편마(porphyroblastic gneiss), 화강편마암(granitic gneiss), 석영-운모편암(quartz mica schist)과 규암(quartzite)이 흑운모 편마암에 협재 또는 점이적인 변화를 갖고 북북동 방향의 대상 분포를 나타내고 있다. 한편 변성암 분포지역에서 북북동 내지 북동 방향으로 대상 분포를 보이는 석영-운모편암과 규암을 제외하고는 대부분의 변성암류들의 상호간의 지정경계는 분명하게 나타나지 않고 있다.

2.3 기존 정기·정밀안전점검 실시결과 요약

본 교량은 2017년에 실시한 초기점검을 시작으로 금회 최초 정밀안전점검이며, 공용기간 중 정기안전점검 4회를 실시하였으며, 주요점검 이력은 다음과 같다.

2.3.1 점검 및 진단이력

【표 2.3】 수하3교(상) 점검 및 진단이력

	구 분	점검/ 진단기간	점검/ 진단기관	주요점검/진단결과	상태 등급
1		2017-05-17	본부	-	A
2	정기안전점검	2018-01-01 2018-06-30	자체수행	-	양호
3	정기안전점검	2018-07-01 2018-12-31	자체수행	-	양호
4	정기안전점검	2019-01-01 2019-06-30	자체수행	-	양호
5	정기안전점검	2019-07-01 2019-12-31	자체수행	지속관찰	양호

2.3.2 기존 초기점검 실시결과(2017년 12월)

가. 정밀안전점검 외관조사 결과 기본사항

결과 및 보수보강				상태평가 결과 : A
결함발생 부재		상태평가 결과	결함종류	보수보강(안)
부구조	바닥판	a	- 상태양호	-
	거더 내·외부	a	- 상태양호	-
	가로보	a	- 상태양호	-
하부구조	교대	a	- 상태양호	-
	교각	a	- 상태양호	-
교량받침		a	- 상태양호	-
기타부재	신축이음장치	a	- 상태양호	-
	교면포장	a	- 상태양호	-
	배수시설	a	- 상태양호	-
	난간 및 연석(방호벽)	a	- 상태양호	-

나. 안전성평가 결과

안전성평가 수행 부재	해석방법	안전성평가 결과 요약	안전율	안전성평가 결과
캔틸레버부(좌측)	허용응력법	수하3교(성남방향)에 대한 안전성평가 결과 바닥판의 안전율(SF)이 1.0이상으로서 구조적으로 안전한 것으로 평가되었다.	1.348	A
지간 중앙부	허용응력법		1.312	A

다. 내진성능 검토 수행 여부

부재	설계적용여부	결과	검토결과 요약
	Y	-	설계시 내진검토 반영
교대	Y	-	설계시 내진검토 반영
교각	Y	-	설계시 내진검토 반영

라. 현장시험(비파괴 및 추가시험)

시 험 명	시험부위		시험 결과		비 고
			측정결과	설계기준	
비파괴 강도 (MPa)	상부 구조	반발경도	28.8~29.8	27.0	■ 설계기준강도 대비 100% 이상으로 양호한 상태임.
	하부 구조	반발경도	26.6~27.7	24.0	
종합 평가	• 콘크리트 강도는 설계 강도 이상으로 양호한 상태로 평가됨				

마. 종합의견

과업대상 부재에 대한 정밀 외관조사 결과, 일부 부재에 균열, 망상균열, 백태, 철근노출, 도장들뜸 등이 조사되었으나, 기 발생된 손상에 대하여 보수가 완료된 것으로 확인되었다.. 점검대상 교량인 수하3교(성남방향)에 대하여 “안전점검 및 정밀안전진단 세부지침”에 의거 현재 교량의 상태를 판단한 결과, 외관상태는 안전성을 저해할 만한 손상이 없는 양호한 상태이며, 비파괴시험 결과 콘크리트 압축강도, 철근배근 상태 등은 설계치를 만족하는 것으로 확인되었다.

교량의 받침장치에 대한 이동량 및 연단거리를 측정한 결과 수축·신장에 따른 여유량과 충분한 연단거리를 확보하고 있는 것으로 검토되었다. 상태평가 결과를 토대로 한 종합평가 등급은 “A등급”으로 분석되어 수하3교(성남방향)는 “문제점이 없는 최상의 상태”인 것으로 평가되었다. 향후 교량의 양호한 상태를 지속적으로 유지시킬 수 있도록 관리주체의 지속적인유지관리가 요구된다.

2.4 보수·보강 이력 및 용도변경

	공사기간	설계자	시공자	공사명	보수·보강공법/내용	공사금액 (천원)
-	-	-	-	-	-	-

2.5 내진설계 및 보강 여부

구조계산서 검토결과 수하3교(상)은 내진설계가 적용되어 있는 것으로 확인되었다.

검토대상부재	설계적용 여부	검토결과 요약
	Y	설계시 내진검토 반영
교대	Y	설계시 내진검토 반영
교각	Y	설계시 내진검토 반영

2.6 자료분석 결과요약

구분	수집자료	자료분석 결과	점검과업 진행방향
유지 관리 자료	◇ 초기점검 보고서 (2017) ◇ 보수·보강 이력 ⇒ FMS 확인	-바닥판 : 양호 -거 더 : 양호 -교대/교각 : 양호 -교량받침 : 양호 -신축이음 : 양호 -교면포장 : 양호 -배수시설 : 양호 -방호울타리 : 양호	◇ 최초 정밀안전점검으로 상세한 외관조사 실시 ◇ 신규 및 초기점검시 누락된 손상 발생여부 확인 ◇ 구조물의 제원 변경 확인 및 추가손상 발생에 대한 상세 조사를 실시하여 안정성 확보 여부 확인

제 3 장 현장조사 및 시험

3.1 개요

3.2 외관조사

3.3 콘크리트 내구성 조사

제 3 장 현장조사 및 시험

3.1 개 요

본 시설물은 경기도 이천시 신둔면 도암리에 위치한 STEEL BOX GIRDER교 교량으로서 3ea의 Girder로 구성되어 있으며, 총연장은 100.0m(30+40+30)이고 양방향 중 성남방향 폭은 13.94m(편도 3차로)이다.

본 과업은 “시설물의 안전 및 유지관리에 관한 특별법”(이하 “시설물안전법”이라 한다.) 제11조 및 동법 시행령 제8조에 의한 정밀안전점검(시설물의 물리적·기능적 결함과 손상을 조사·측정하고 원인을 분석하여 신속하고 적절한 보수·보강방법 제시) 및 동법 제40조 및 동법 시행령 제28조에 의한 성능평가(시설물에 내재되어 있는 위험요인이나 시설물 기능 및 성능저하, 상태 등을 신속·정확하게 조사·평가하고, 그에 대한 적절한 성능확보를 취하여 재해 및 재난을 예방하며, 시설물의 안전성능 및 내구성능, 사용성능을 보완·보전케 함으로써 시설물의 효용성을 증진)의 시행을 통한 공공의 안전을 확보하는데 그 목적이 있다.

본 장에서는 현장조사 결과 확인된 결함과 손상 상태에 대하여 교량의 구성 부재별로 사진을 첨부하여 설명하고 발생 원인을 분석하여 보수·보강 및 유지관리 방안을 마련하는 데 참고할 수 있도록 하였으며, 전체 부재에 대한 외관조사망도를 작성하여 향후 교량의 점검 및 유지관리 시 효율적으로 활용할 수 있도록 하였다.

현장조사 및 시험에서는 무엇보다 각 부재의 접근방법이 중요하며, 본 교량에서는 다음과 같은 방법으로 전 부재에 대한 근접조사를 수행하였다.

【표 3.1】 현장조사시 근접조사 방법 및 접근성

				
경간번호	지점번호	조사방법 및 접근성	조사기간	비고
S1~S3	A1, A2 P1, P2	도보, 고소점검차	2020.04.27.~05.12	



【사진 3.1】근접조사를 위한 장비 사용 전경

3.2 외관조사

3.2.1 바닥판 하면

1) 부재의 개요

- 수하3교 상행선은 총 3경간으로 이루어져 있으며, 연장은 L=100.0m 폭 13.94m로 바닥판은 철근콘크리트로 시공되어있다.
- 바닥판하면에 대한 현장조사는 근접조사 및 차량통제의 최소화를 위해 고소차를 활용하여 실시하였다.



【사진 3.2】 바닥판 전경

2) 현장조사 결과

- 바닥판하면 현장조사 결과, 금회 최초 정밀안전점검으로 기존 손상은 없는 상태이며, 신규 손상도 없는 상태로 확인되었다.

【표 3.2】 바닥판하면 현장조사 결과

	상태 양호	
S1	-	-
S2	-	-
S3	-	-
	-	-



【사진 3.3】 바닥판 손상현황

3) 기 점검 결과 비교

- 바닥판 하면은 최초 정밀안전점검으로 초기점검시 손상이 없는 상태로 확인되었고, 금회 정밀안전점검 또한 손상이 없는 상태로 조사되었다.

분	단 위	2017년 초기 점검	금회 정밀안전점검	비 고
	-	-	-	-

4) 검토의견

- 바닥판하면은 손상이 없는 양호한 상태로 조사되었고, 주기적인 점검을 통한 신규 손상의 발생여부 확인 등의 유지관리가 요구된다.

3.2.2 Steel Box Girder

1) 부재의 개요

- 바닥판으로부터 전달되는 상부하중을 지지하고 교량받침으로 하중을 전달하는 역할을 하는 Steel Box Girder는 3열로 시공되었으며, 경간장은 30.0~40.0m이다. 근접육안조사를 위하여 점검차를 이용하여 외관조사를 실시하였다



【사진 3.4】 거더 전경

2) 현장조사 결과

① Steel Box Girder 외부

- 수하3교 상행선의 거더 외부에 대한 현장조사 결과, 안전성에 영향을 미칠만한 손상은 조사되지 않은 상태로 조사되었다.

【표 3.3】 거더 외부 외관조사 결과

		상태양호	
외부	S1	-	-
	S2	-	-
	S3	-	-
	합계	-	-

	
거더외부 상태양호	거더외부 상태양호

【사진 3.5】 거더 외부 손상현황

② Steel Box Girder 내부

- 거더 내부에 대한 현장조사 결과, 일부 구간에 이물질퇴적이 조사되었다.
- 강재손상은 없는 상태로 접합부의 용접상태와 도장상태 또한 양호한 상태이며, Splice 부 볼트풀림이 없는 양호한 상태로 조사되었다.

【표 3.4】 거더 내부 외관조사 결과

		이물질퇴적 (㎡/개소)	
내부	S1	-	-
	S2	-	-
	S3	0.09	1
	합계	0.09	1



【사진 3.6】 거더 내부 손상현황

3) 기 점검 결과 비교

- 거더에 대하여 기 점검 결과를 토대로 손상 진전여부를 검토한 결과, 거더 외부는 손상이 없는 상태로 확인되었고, 거더 내부의 경우 이물질퇴적이 신규 조사되었다.

분		단 위	2017년 초기점검	금회 정밀안전점검	비 고
외부	상태양호	-	-	-	-

구 분		단 위	2017년 초기점검	금회 정밀안전점검	비 고
거더 내부	이물질퇴적	m ²	-	0.09	▲0.09

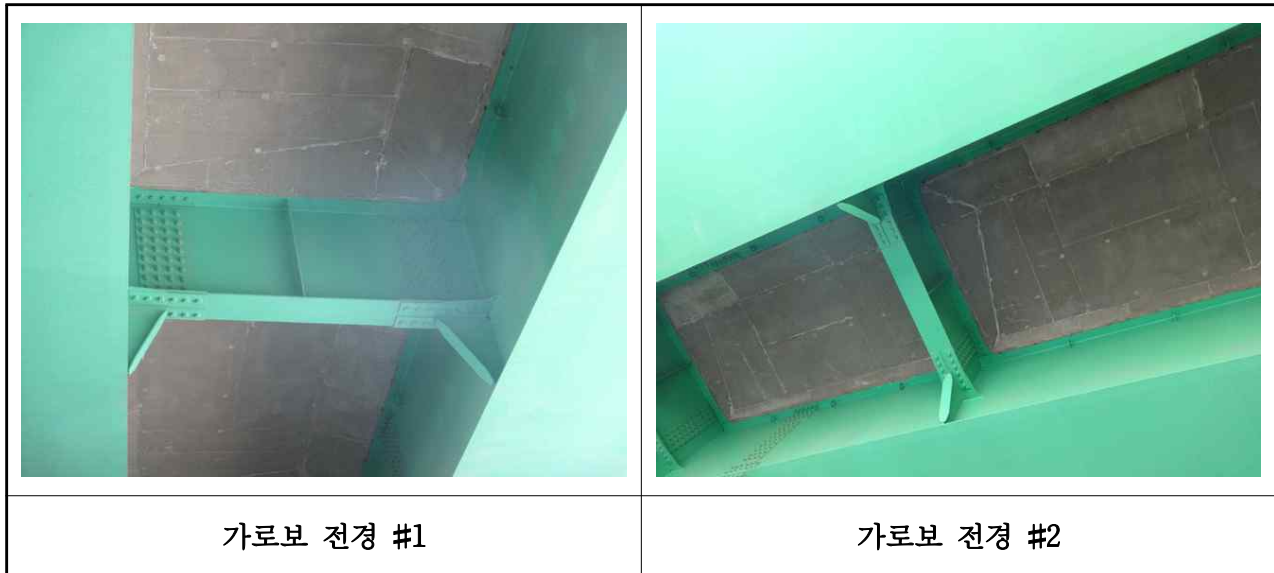
4) 검토의견

- 거더 외부는 안전성에 영향을 미칠만한 손상은 조사되지 않은 상태로 조사되었다.
- 거더 내부에 발생한 이물질퇴적은 청소 등의 정비가 필요하며, 내부는 강재손상이 없는 상태로 접합부의 용접상태와 도장상태 또한 양호한 상태이며, Splice부 볼트풀림이 없는 양호한 상태로 조사되었다.

3.2.3 가로보

1) 부재의 개요

- 공용기간 중 주거더의 횡변형 방지와 하중 횡분배 역할을 하는 가로보는 강재로 시공되어 있으며, 조사방법은 거더와 동일한 방법으로 점검차를 통한 근접조사를 실시하였다.



【사진 3.7】 거더 내부 손상현황

2) 현장조사 결과

- 가로보에 대한 현장조사 결과, 손상이 없는 상태로 조사되었다.

【표 3.5】 가로보 현장조사 결과

	상태 양호	
S1	-	-
S2	-	-
S3	-	-
	-	-

	
가로보 상태양호	가로보 상태양호

【사진 3.8】 가로보 및 세로보 손상현황

3) 기 점검 결과 비교

- 가로보는 최초 정밀안전점검으로 초기점검시 손상이 없는 상태로 확인되었고, 금회 정밀안전점검 또한 손상이 없는 상태로 조사되었다.

분	단 위	2017년 초기 점검	금회 정밀안전점검	비 고
	-	-	-	-

4) 검토의견

- 가로보는 손상이 없는 양호한 상태로 조사되었고, 주기적인 점검을 통한 신규 손상의 발생여부 확인 등의 유지관리가 요구된다.

3.2.4 교대

1) 부재의 개요

- 수하3교 상행선의 교대는 역T형으로 시공되어있으며, 기초는 PILE기초로 시공되어있다. 교대에 대한 외관조사는 도보를 이용한 근접조사를 실시하였다.



【사진 3.9】 교대 전경

2) 현장조사 결과

- 교대 A1, A2에 대한 외관조사 결과, 균열(0.3mm미만), 망상균열, 콘크리트 박락, 철근노출, 백태 등의 손상이 발생한 것으로 조사되었다.

【표 3.6】 교대 외관조사 결과

	균열 0.3mm미만 (m/개소)		망상균열 (㎡/개소)		콘크리트 박락 (㎡/개소)		철근노출 (㎡/개소)		실란트 파손 (m/개소)	
A1	1.80	2	-	-	-	-	-	-	2.00	1
A2	5.00	3	4.00	2	4.50	2	0.05	1	-	-
	6.80	5	4.00	2	4.50	2	0.05	1	2.00	1

	
A1 균열(0.1mm/0.8m)	A1 균열(0.1mm/1.0m)
	
A1 실란트 파손(2.0m)	A2 망상균열(1.5m×2.0m)
	
A2 철근노출(0.5m×0.1m)	A2 콘크리트 박락(1.5m×2.0m)

【사진 3.10】 교대 손상현황

3) 기 점검 결과 비교

- 교대에 대하여 기 점검 결과를 토대로 손상 진전여부를 검토한 결과, 콘크리트 박락, 철근노출, 균열(0.3mm미만)이 신규 조사되었고, 기 손상인 망상균열, 실란트 파손은 손상의 전진이 없는 동일한 상태로 확인되었다.

분	단 위	2017년 초기점검	금회 정밀안전점검	비 고
(0.3mm미만)	m	5.84	6.80	▲0.96
망상균열	m ²	4.00	4.00	-
콘크리트 박락	m ²	-	4.50	▲4.50
철근노출	m ²	-	0.05	▲0.05
실란트 파손	m	2.00	2.00	-

4) 검토의견

- 교대의 구체에서 조사된 균열, 망상균열은 대부분 시공초기 발생한 온도변화 및 건조수축에 의한 소수의 미세균열(0.3mm미만)로서 표면보수를 통한 내구성 확보가 바람직할 것으로 판단된다.
- 조사된 콘크리트 박락의 경우 시공시 마감 미흡에 의한 손상이며, 철근노출의 경우 피복 부족에 의한 손상으로 단면보수, 방청 등의 조치가 필요할 것으로 사료된다.
- 실란트 파손의 경우, 시공 초기 주입미흡에 의한 손상으로, 재충진 등의 유지관리가 요구된다.

3.2.5 교각

1) 부재의 개요

- 수하3교 상행선의 교각은 π 형으로 2기로 구성되어 있으며, 교각에 대한 외관조사는 도보조사를 통한 근접조사를 실시하였다.



【사진 3.11】 교각 전경

2) 현장조사 결과

- 교각에 대한 현장조사 결과 폭 0.3mm미만 균열, 철근노출이 국부적으로 조사되었다.

【표 3.7】 교각 외관조사 결과

	균열 0.3mm미만 (m/개소)		철근노출 (㎡/개소)	
P1	5.00	5	-	-
P2	8.30	10	0.01	1
	13.30	15	0.01	1

	
P1 코핑부 균열(0.2mm/0.3m)	P2 철근노출 (0.1m×0.1m)

【사진 3.12】 교각 손상현황

3) 기 점검 결과 비교

- 교각에 대하여 기 점검 결과를 토대로 손상 진전여부를 검토한 결과, 금회 점검에서 기존 손상 물량은 균열(0.3mm미만)이 일부 증가하였고, 철근노출은 동일한 상태로 조사되었다.

분	단 위	2017년 점검	금회점검	비 고
(0.3mm미만)	m	11.30	13.30	▲2.00
철근노출	m ²	0.01	0.01	-

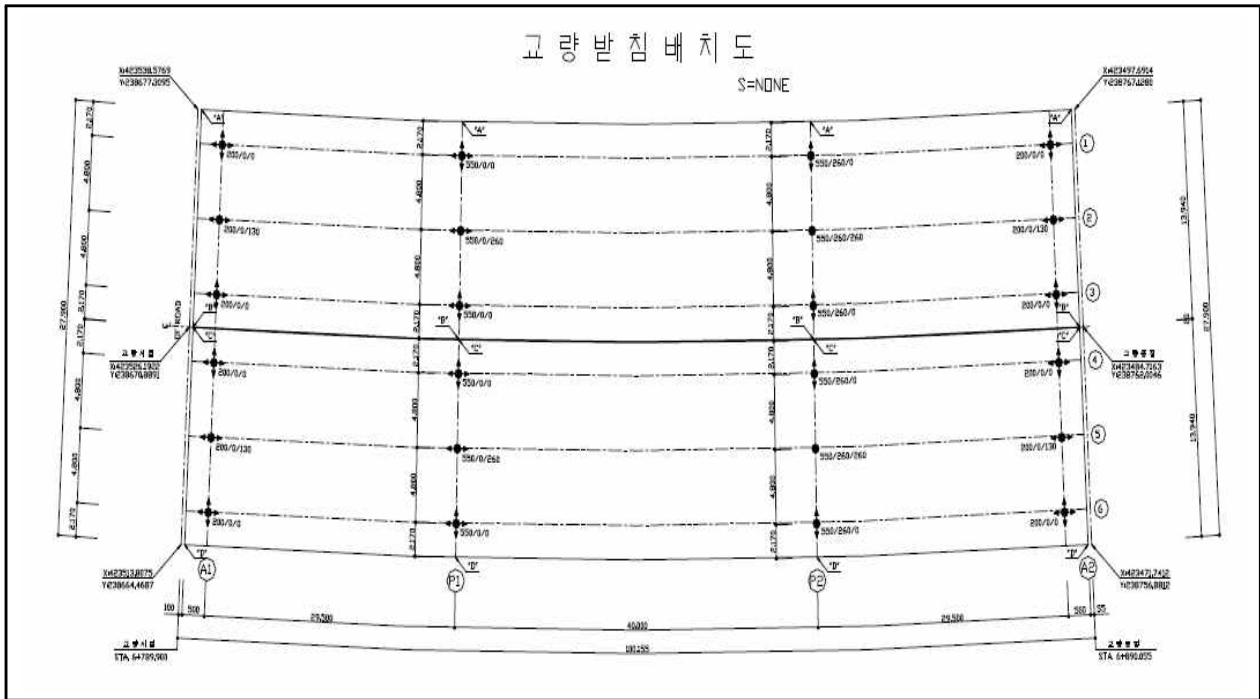
4) 검토의견

- 교각 코핑 및 기둥부에 발생한 폭 0.3mm미만 균열은 건조수축, 온도변화, 거푸집 조기 탈형 등의 복합적인 원인에 의한 비구조적 소수의 균열로서 표면보수를 실시하여 내구성을 확보가 바람직할 것으로 판단된다.
- 발생한 철근노출은 시공 미흡에 의한 피복부족으로 단면보수, 방청 등의 유지관리가 요구된다.

3.2.6 교량받침

1) 부재의 개요

- 수하3교 상행선의 받침은 포트받침으로 총 12개가 설치되어 있으며, 받침장치의 순번은 한국도로공사 집중점검세부시행 방법에 따라 번호를 부여하여 현장조사를 수행하였다.



【그림 3.1】 교량받침 배치도



【사진 3.13】 교량받침 전경

2) 현장조사 결과

- 현장조사 결과 기능장애 또는 기능저하를 유발할 손상은 발생하지 않은 상태로, 경미한 본체 부식, 녹발생, 도장탈락, 박리 등이 조사되었으며, 교량받침 받침콘크리트에 폭 0.3mm미만 균열이 국부적으로 조사되었다.

【표 3.8】 교량받침 외관조사 결과

	받침콘크리트 균열 0.3mm미만 (m/개소)		플레이트 부식, 녹발생 (㎡/개소)		플레이트 도장탈락, 박리 (㎡/개소)	
A1	0.50	1	-	-	-	-
P1	-	-	-	-	0.05	1
P2	-	-	0.25	2	-	-
A2	-	-	-	-	0.01	1
	0.50	1	0.25	2	0.06	2



【사진 3.14】 교량받침 손상현황

3) 기 점검 결과 비교

- 교량받침에 대하여 기 점검 결과를 토대로 손상 진전여부를 검토한 결과, 금회 점검시 받침콘크리트 균열, 플레이트 부식, 녹발생, 도장탈락, 도장박리 등의 손상이 신규 조사되었다.

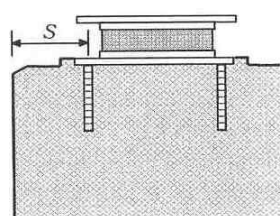
분	단 위	2017년 초기점검	금회 정밀안전점검	비 고
균열	m	-	0.50	▲0.50
부식, 녹발생	m ²	-	0.25	▲0.25
도장탈락, 박리	m ²	-	0.06	▲0.06

4) 검토의견

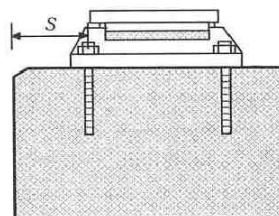
- 플레이트 발생된 부식, 녹발생, 도장탈락, 도장박리 등의 손상은 시공 미흡에 의한 손상으로 손상부는 유지관리를 위하여 재도장이 필요하다.
- 받침콘크리트에서 조사된 균열은 국부적으로 발생된 균열로 현 상태에서 별도의 조치 보다는 유지관리 후 손상진전 및 추가 손상 발생 시 일괄 보수하는 것이 바람직 할 것으로 판단된다.

5) 연단거리 검토

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



(a) 고무받침



(b) 강재받침

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

【그림 3.2】 도로교설계기준 연단거리 산출방법



【사진 3.15】교량받침장치 연단거리측정

① 연단거리 산출

- 거더 경간길이(L=29.5m) : $200+5 \times 29.5 = 348(\text{mm})$
- 거더 경간길이(L=40.0m) : $200+5 \times 40.0 = 400.0(\text{mm})$

【표 3.9】연단거리 측정 결과

분		계산 연단거리 (mm)	실측 연단거리(mm)			검토 결과
			Sh1	Sh2	Sh3	
A1		348	650	680	670	O.K
P1	A1	400	1040	960	1030	O.K
	A2측	400	1020	990	1030	O.K
P2	A1측	400	990	1000	990	O.K
	A2측	400	1000	1010	1010	O.K
A2		348	700	720	700	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. 단, 대상교량은 공용중에 있는 구조물로 콘크리트 건조수축 및 크리프에 대한 고려는 하지 않으며, 공용 중 온도에 의한 가동여유량을 검토하였다.

① 설계기준온도(-10℃ ~ 40℃(보통지방))에 따른 여유량 검토



【사진 3.16】 교량받침 이동량 측정

【표 3.10】 교량받침 이동량(설계기준 온도) 산정

분	온도변화 (ΔT , °C)		선팅창 계수 (α)	신축거더길이 (L, m)	온도 변화에 의한 이동량(mm)		비고
	동절기	하절기			동절기	하절기	
A1	-21.2	28.8	0.000012	70.0	17.8	24.2	
P1	-21.2	28.8	0.000012	40.0	10.2	13.8	
P2							
A2	-21.2	28.8	0.000012	30.0	7.6	10.4	
1) 조사당시 온도 : 11.2℃(조사일 : 2020년 4월 27일, 평균온도, 이천)							
2) 검토온도 : -10℃ ~ 40℃(보통지방)							

【표 3.11】교량받침 이동량(설계기준 온도) 검토결과

		이동량	측정 가동여유량		계산 가동 이동량		허용변위 (mm)
			수축	신장	최대수축	최대신장	
A1	SH1	30	20	80	17.8	24.2	±50
	SH2	30	20	80			±50
	SH3	30	20	80			±50
P1	SH1	10	40	60	10.2	13.8	±50
	SH2	10	40	60			±50
	SH3	10	40	60			±50
P2							
A2	SH1	5	55.0	45.0	7.6	10.4	±50
	SH2	5	55.0	45.0			±50
	SH3	5	55.0	45.0			±50
주) 판정 : 최대 받침 이동량 ≤ 실측 받침 가동여유량 ⇒ O.K							

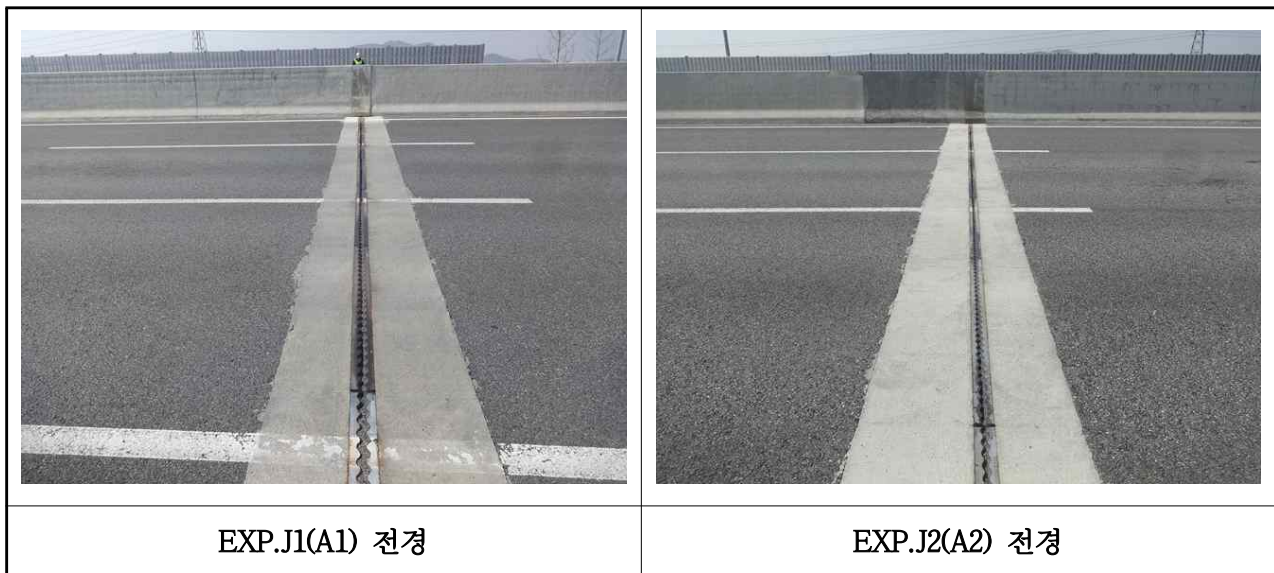
③ 교량받침 이동량 검토의견

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

3.2.7 신축이음장치

1) 부재의 개요

- 본 교량의 신축이음장치는 A1, A2에 시공되어 있으며, 모노셀 조인트로 시공된 상태이다. 점검차 조사를 위한 부분 통제시 도보를 통해 근접조사를 실시하였다.



【사진 3.17】 신축이음장치 전경

2) 현장조사 결과

- 신축이음 현장조사 결과, 후타재 균열(0.3mm미만), 후타재 망상균열이 조사되었다.

【표 3.12】 신축이음장치 외관조사 결과

	후타재균열(0.3mm미만) (m/개소)		후타재 망상균열 (㎡/개소)	
A1 (EXP J1)	-	-	0.50	1
A2 (EXP J2)	1.50	3	-	-
	1.50	3	0.50	1



【사진 3.17】 신축이음장치 손상현황

3) 기 점검 결과 비교

- 금회 점검에서 신축이음에 대하여 기 점검 결과를 토대로 손상 진전여부를 검토한 결과, 신규 손상인 후타재 균열, 후타재 망상균열이 조사되었다.

분	단 위	2017년 초기점검	금회 정밀안전점검	비 고
균열 (0.3mm미만)	m	-	1.50	▲1.50
후타재 망상균열	m ²	-	0.50	▲0.50

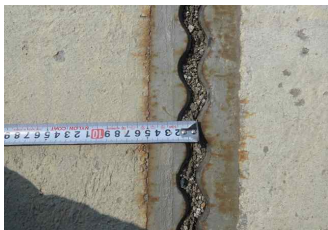
4) 검토의견

- 후타재에 조사된 폭 0.3mm미만 균열 및 망상균열은 건조수축 및 차량반복하중에 의하여 발생한 것으로 표면보수를 통한 유지관리가 필요하다.

5) 신축이음 거동상태 검토

신축이음장치 신축량의 계산은 온도변화, 건조수축, 활하중에 의한 지점의 회전을 고려하여 계산하여야 하나 공용중에 있는 교량으로 가장 신축량이 크게 발생하는 온도변화에 의한 거동만을 고려하여 평가하였다.

① 설계기준온도(-10℃ ~ 40℃(보통지방))에 따른 여유량 검토

	계산방법	비고																			
신축량	- 온도변화에 의한 이동량 $\Delta l_t = \Delta T \cdot \alpha \cdot L$ - 여기서, Δl_t : 온도변화에 의한 이동량 ΔT : 온도변화 범위(기상청 자료참조) α (강재): 1.2×10^{-5}, α (콘크리트): 1.0×10^{-5} L : 신축보의 길이(mm)																				
소요 신축량	- 소요 가동량 산정 - 조사일 : 2019. 09. 16. 기온 적용: 19.8℃(일평균) $\Delta T(\text{신장시}) : 40.0^{\circ}\text{C} - 19.8^{\circ}\text{C} = 20.2^{\circ}\text{C}$ $\Delta T(\text{수축시}) : -20.0^{\circ}\text{C} - (19.8^{\circ}\text{C}) = -39.8^{\circ}\text{C}$ $\Delta l_t(\text{최소필요유간}) : \Delta T \times \alpha \times L$ - 형식별 온도변화범위(℃)<table><tr><th colspan="2">교량형식</th><th>보통지방</th><th>한랭지방</th><th>선평창계수 α (1/℃)</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>	교량형식		보통지방	한랭지방	선평창계수 α (1/℃)	강교	상로교	-10~+40	-20~+40	1.2×10^{-5}	하로교, 강바닥판교	-10~+50	-20~+40	1.2×10^{-5}	RC, PSC교		-5~+35	-15~+35	1.0×10^{-5}	 
교량형식		보통지방	한랭지방	선평창계수 α (1/℃)																	
강교	상로교	-10~+40	-20~+40	1.2×10^{-5}																	
	하로교, 강바닥판교	-10~+50	-20~+40	1.2×10^{-5}																	
RC, PSC교		-5~+35	-15~+35	1.0×10^{-5}																	

【사진 3.18】 신축이음 유간 측정방법

【표 3.13】 신축이음 신축이동량 산정

분	온도변화 (ΔT , $^{\circ}\text{C}$)		선팅창 계수 (α)	신축거더 길이(L, m)	온도 변화에 의한 이동량(mm)		비고
	동절기	하절기			동절기	하절기	
A1	-21.2	28.8	0.000012	70	17.8	24.2	
A2	-21.2	28.8	0.000012	30	7.6	10.4	
1) 온도 : 11.2 $^{\circ}\text{C}$ (조사일 : 2020년 4월 27일, 평균온도, 이천) 2) 검토온도 : -10 $^{\circ}\text{C}$ ~ 40 $^{\circ}\text{C}$ (보통지방)							

【표 3.14】 신축이음장치 및 바닥판 단부 가동여유량 검토결과

구 분	계산 이동량(mm)		점점당시 실측유간(mm)	허용량(mm)	신축 여유량(mm)		검토 결과
	최대 수축시	최대 신장시			최대 수축시	최대 신장시	
A1	17.8	24.2	30	80	50	30	O.K
A2	7.6	10.4	18	50	32	18	O.K
주) 판정 : 0.0mm ≤ 신축 여유량 ≤ 허용량 ⇒ O.K							

6) 신축거동상태 검토의견

- 신축이음장치에 대한 신축유간 측정결과, 측정일 온도는 11.2(4월27일)로써 이때 측정유간은 18.0~30.0mm 범위로 나타나 설계온도에 대한 충분한 여유량을 확보하고 있는 것으로 평가되었다.

3.2.8 교면포장

1) 부재의 개요

- 수하3교 상행선의 바닥판 상면에 위치하여 차량에서 발생하는 진동을 흡수·분산시키고, 외부의 불리한 환경조건에 대해서 바닥판을 보호하는 역할을 하는 교면포장은 아스콘포장으로 되어있다.



교면포장 전경 #1

교명판 전경 #2

【사진 3.19】교면포장 전경

2) 현장조사 결과

- 현장조사 결과, 포장은 손상이 없는 상태로 조사되었다.

【표 3.15】교면포장 외관조사 결과

	상태 양호	
S1	-	-
S2	-	-
S3	-	-
	-	-



【사진 3.20】 교면포장 손상현황

3) 기 점검 결과 비교

- 교면포장에 대하여 기 점검 결과를 토대로 손상 진전여부를 검토한 결과, 손상이 없는 상태로 조사되었다.

분	단 위	2017년 초기점검	금회 정밀안전점검	비 고
	-	-	-	-

4) 검토의견

- 교면포장은 현재 손상이 없는 양호한 상태로 조사되었고, 손상부는 주기적인 점검을 통한 손상의 발생여부 확인 등의 유지관리가 요구된다.

3.2.9 배수시설

1) 부재의 개요

- 수하3교 상행선은 교량의 횡단구배 특성에 따라 교량의 갓길에 배수시설이 설치되어 있다.



【사진 3.21】 배수시설 전경

2) 현장조사 결과

- 배수시설에 대한 현장조사 결과, 배수구 막힘이 전개소 조사되었다.

【표 3.16】 배수시설 외관조사 결과

	배수구 막힘 (개소/개소)	
S1	4.00	4
S2	4.00	4
S3	4.00	4
	12.00	12



【사진 3.22】 배수시설 손상현황

3) 기 점검 결과 비교

- 배수시설에 대하여 기 점검 결과를 토대로 손상 진전여부를 검토한 결과, 배수구 막힘이 신규 조사되었다.

분	단 위	2017년 초기점검	금회 정밀안전점검	비 고
막힘	EA	-	12.00	▲12.00

4) 검토의견

- 배수시설에 발생한 배수구 막힘은 공용중 발생한 손상으로 주기적인 청소 등의 정비 등의 유지관리가 요구된다.

3.2.10 방호벽

1) 부재의 개요

- 차량의 차도이탈 방지, 사고시 완충작용 등의 기능을 하는 방호울타리는 철근콘크리트 구조로 설치되어있으며, 방음벽은 3경간에 걸쳐 시공되어있다.



【사진 3.23】 방호벽 및 중앙분리대 전경

2) 현장조사 결과

- 방호벽에 대한 현장조사 결과, 초기 점검 이후 균열이 다수 보수되었고, 미 보수된 0.3mm미만 균열이 확인되었다.

【표 3.17】 방호벽 외관조사 결과

	균열(0.3mm미만) (m/개소)	
S1	19.90	7
S2	7.00	3
S3	12.00	3
	38.90	13

	
S2 균열(0.2mm/0.6m)	S2 중분대 균열(0.2mm/5.0m)

【사진 3.24】 방호벽 및 중앙분리대 손상현황

3) 기 점검 결과 비교

- 방호벽에 대하여 기 점검 결과를 토대로 손상 진전여부를 검토한 결과, 초기 점검 이후 방호벽 표면처리가 실시되었고, 균열이 다수 보수된 상태로 조사되었다.

분	단 위	2017년 초기점검	금회 정밀안전점검	비 고
(0.3mm미만)	m	210.10	38.90	▼171.2

4) 검토의견

- 방호벽 및 중분대에 발생한 폭 0.3mm미만 균열은 건조수축, 온도변화, 거푸집 조기탈형 등의 복합적인 원인에 의한 비구조적 소수의 균열로서 표면보수를 실시하여 내구성을 확보가 바람직할 것으로 판단된다.

3.2.11 외관조사 총괄표

【표 3.17】 손상내용 총괄표

		손상 내용	단위	물량	개소	비고
하면		상태양호	-	-	-	
거더	거더외부	상태양호	-	-	-	
	거더내부	이물질퇴적	m ²	0.09	1	
가로보		상태양호	-	-	-	
교대		균열(0.3mm미만)	m	6.80	5	
		망상균열	m ²	4.00	2	
		콘크리트 박락	m ²	4.50	2	
		철근노출	m ²	0.05	1	
		실란트 파손	m	2.00	1	
교각		균열(0.3mm미만)	m	13.30	15	
		철근노출	m ²	0.01	1	
교량받침		받침콘크리트 균열	m	0.50	1	
		플레이트 부식, 녹발생	m ²	0.25	2	
		플레이트 도장탈락, 도장박리	m	0.06	2	
신축이음		후타재 균열(0.3mm미만)	m	1.50	3	
		후타재 망상균열	m ²	0.50	1	
교면포장		상태양호	-	-	-	
배수시설		배수구 막힘	EA	12.00	12	
방호벽		균열(0.3mm미만)	m	0.09	1.00	

3.2.12 전회차 손상물량 비교

【표 3.18】 전회차 손상물량 비교

		손상내용	단위	2017년 초기점검 물량	금회 정밀안전점검 물량	증,감 (+, -)	비고
하면		상태양호	-	-	-	-	
거더	거더 외부	상태양호	-	-	-	-	
	거더 내부	이물질퇴적	m ²	-	9.00	+9.00	
가로보		상태양호	-	-	-	-	
교대		균열(0.3mm미만)	m	5.84	6.80	+0.96	
		망상균열	m ²	4.00	4.00	-	
		콘크리트 박락		-	4.50	+4.50	
		철근노출		-	0.05	+0.05	
		실란트 파손	m ²	2.00	2.00	-	
교각		균열(0.3mm미만)	m	11.30	13.30	+2.00	
		철근노출	m ²	0.01	0.01	-	
교량받침		받침콘크리트 균열	m	-	0.50	+0.50	
		플레이트 부식, 녹발생	m ²	-	0.25	+0.25	
		플레이트 도장탈락, 박리	m ²	-	0.06	+0.06	
신축이음		후타재 균열(0.3mm미만)	m	-	1.50	+1.50	
		후타재 망상균열	m ²	-	0.50	+0.50	
교면포장		상태양호	-	-	-	-	
배수시설		배수구 막힘	EA	-	12.00	+12.00	
방호벽		균열(0.3mm미만)	m	210.10	38.90	-171.2	

3.3 콘크리트 내구성 조사

3.3.1 개 요

가. 개 요

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 『안전점검 및 정밀안전진단 세부지침(2019. 1, 국토교통부/한국시설안전공단)』에 근거하여 시험방법, 시험빈도 및 평가방법 등을 실시하였다.

나. 조사 현황 및 위치

1) 조사 현황

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

【표 3.19】 콘크리트 및 강재 비파괴시험 현황

목	기준수량		수 량(개소)				비 고
	상부구조	하부구조	기준		실시		
			상부	하부	상부	하부	
시 험	• 철근콘크리트: 1개소/50m	• 철근콘크리트: 1개소/50m	3	3	3	3	
탄산화 깊이 측정	• 5경간 이내: 2~3개소 ¹⁾ • 5경간 이상: 3~6개소 ²⁾		1	2	1	2	

2) 콘크리트 강도시험 위치 선정사유

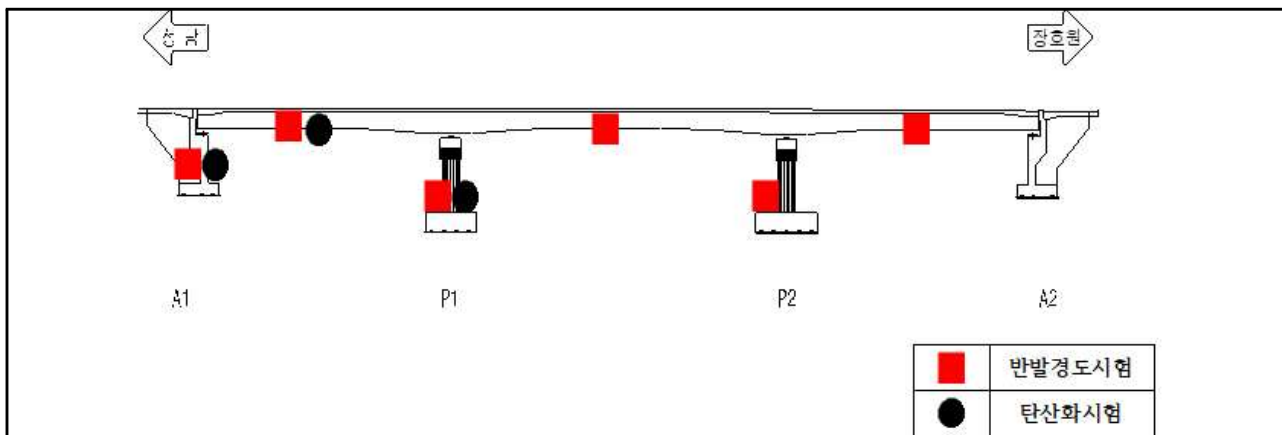
상부구조는 외관조사 결과 바닥판은 전경간 노출된 상태로 되어 있으며, 내구성시험의 정확한 결과값을 얻기 위하여 접근성이 용이하고 콘크리트표면의 요철 및 곰보자국 등을 피하여 외관상 양호한 곳을 선정하여 내구성 시험을 실시하였다.

3) 조사 사진



【사진 3.25】 콘크리트 내구성조사 현황

4) 콘크리트 내구성조사 위치도



【그림 3.3】 콘크리트 내구성조사 위치도

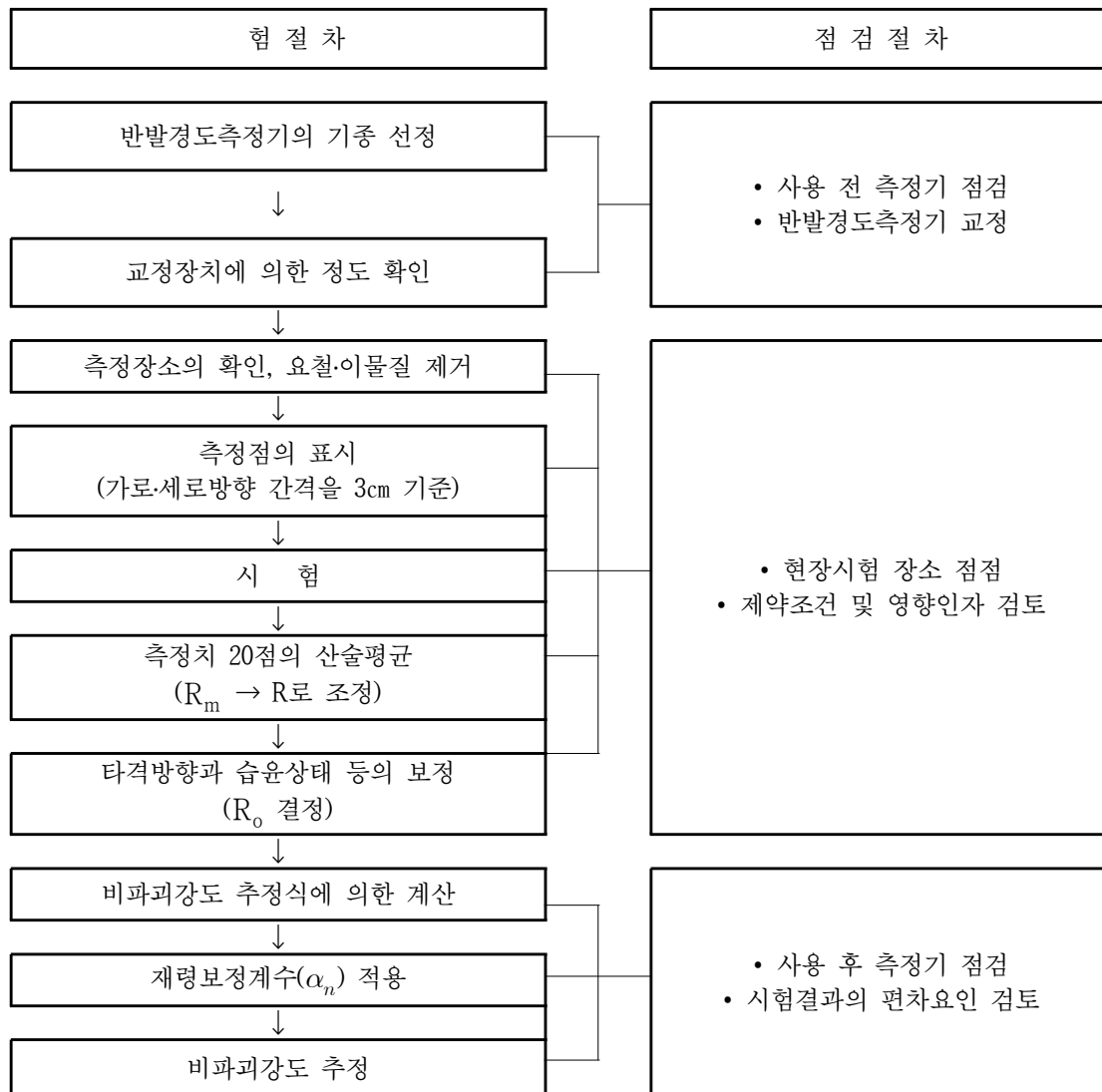
3.3.2 시험내용 및 평가기준

가. 콘크리트 강도시험

1) 반발경도시험

콘크리트의 표면 경도를 측정하여, 이 측정치로부터 콘크리트의 압축강도를 비파괴로 추정하는 검사방법이다. 반발경도를 구하는 방법으로는 슈미트 해머(Schmidt Hammer)법이 가장 널리 사용된다. 슈미트 해머로 경화된 콘크리트 표면을 타격시, 반발경도(R)와 콘크리트의 압축강도(F_c)와의 사이에 특정 상관관계가 있다는 실험적 경험을 기초로 한다.

① 반발경도시험 및 측정기 점검 등의 절차



【그림 3.4】 반발경도시험 및 측정기 점검 등의 절차

외관조사 결과에 의해 결정된 측정개소에 대해서 타격점 상호간의 간격은 3cm를 표준으로 종으로 5열, 횡으로 4열의 선을 그어 직교되는 20점을 타격하여 반발경도 값의 산술평균값(R_m)을 구한다. 산술평균값(R_m)에 대해서는 릴렘(RILEM) 규정에 따라 각 반발경도의 값이 $R_m \pm 20\%$ 의 범위를 벗어나는 값들은 제외시키고 나머지 값들을 다시 산술평균하여 반발경도 R 을 결정한다.

② 보정반발경도(R_o)

【표 3.20】 보정반발경도(R_o)

◆

$$: R_o = R + \Delta R_1 + \Delta R_2$$

여기서, R : 반발경도

ΔR_1 : 타격방향에 따른 보정값

ΔR_2 : 콘크리트의 습윤상태에 따른 보정값

㉠ 타격방향에 따른 보정값(ΔR_1)

- 수평방향의 타격에 의한 측정치가 안정된 값을 나타내지만 타격방향이 다른 경우에는 반발치를 보정해 주어야 함

⇒ 하향 타격(-90°)의 경우 : (+)값으로 보정
상향 타격($+90^\circ$)의 경우 : (-)값으로 보정

α	보 정 값			
R	$+90^\circ$	$+45^\circ$	-45°	-90°
10	-	-	+2.4	+3.2
20	-5.4	-3.5	+2.5	+3.4
30	-4.7	-3.1	+2.3	+3.1
40	-3.9	-2.6	+2.0	+2.7
50	-3.1	-2.1	+1.5	+2.2
60	-2.2	-1.6	+1.3	+1.7

㉡ 콘크리트의 습윤상태에 따른 보정값(ΔR_2)

- 콘크리트는 함수율이 증가함에 따라 반발경도가 저하됨

⇒ 측정위치가 습하고 타격의 흔적이 보이는 경우 : $\Delta R_2 = +3$ 으로 보정
측정위치가 완전히 젖어 있는 경우 : $\Delta R_2 = +5$ 로 보정

③ 압축강도의 추정

보정반발경도(R_o)로부터 압축강도(F_c)의 상관관계를 도출한 제안식들은 다음과 같으며, 제안식의 적용은 시험방법 및 조건에 맞는 제안식을 선정하는 것이 중요하다.

【표 3.21】 기존의 비파괴강도 추정 제안식(반발경도시험)

분	추 정 식(MPa)	비 고
일본재료학회	$F_c = (-184.0 + 13R_o) \times 0.098$	금회 적용
일본건축학회	$F_c = (7.3R_o + 100) \times 0.098$	금회 적용
	$F_c = (-112.8 + 15.2R_o) \times 0.098$	-
시설안전공단 제안식	$F_c = 2.304R_o - 38.80$	-
※ 안전점검 및 정밀안전진단 세부지침(2018. 1, 국토교통부/한국시설안전공단)		

④ 28일 강도의 추정

시일이 경과할수록 콘크리트 구조물은 표면경도가 높아지므로 아래 식과 같이 재령 28일 강도(F_{28}')로 환산하여 압축강도를 추정한다. 콘크리트의 재령에 따른 압축강도 보정계수 α 는 아래 【표 3.22】 과 같으며, 870일 이상의 재령에 대해서는 0.66을 적용한다.

$$F_{28}' = \alpha \cdot F_c$$

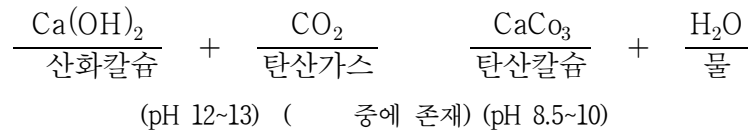
【표 3.22】 재령계수 α 값

재령(일)	10	20	28	50	100	150	200	300	500	1000	3000
α	1.55	1.12	1.00	0.87	0.78	0.74	0.72	0.70	0.67	0.65	0.63

나. 탄산화깊이 측정

1) 개 요

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



탄산화가 일어나는 메카니즘을 보면 시멘트의 수화반응에서 생성되는 수산화칼슘(Ca(OH)_2)은 pH 12~13정도의 강알칼리성을 나타내지만 대기 중에 포함되어 있는 약산성의 탄산가스(약 0.03%)와 접촉하면 탄산칼슘과 물로 변화하고 탄산칼슘으로 변화한 부분의 pH가 8.5~10 정도로 낮아지게 된다. 따라서, 콘크리트의 탄산화는 일반환경 하에서도 확실하게 진행되기 때문에 매입된 철근의 부식에 따른 문제가 가장 기본적이며 중요하다. 콘크리트 내부의 pH가 11이상에서 철근은 표면에 $1 \times 10^{-6} \text{mm}$ 두께의 수산화물($\gamma\text{-Fe}_2\text{O}_3 \cdot n\text{H}_2\text{O}$) 부동태막을 형성하므로 산소 침입을 막아 철근의 부식을 방지하지만 탄산화에 의하여 pH가 11보다 낮아지면 부동태막이 파괴되면서 철근에 녹이 발생하게 된다. 이러한 녹은 원래 부피의 약 2.5배에서 최대 7배까지 팽창하고 녹의 팽창압력에 의해 콘크리트 내부에는 균열이 발생하게 되며 철근의 부착강도 저하, 피복 콘크리트의 탈락, 철근 단면적의 감소 등 구조물의 내구성 저하를 초래하게 된다. 이러한 원인으로 녹의 진행과 함께 콘크리트 구조물의 내구성면에서 탄산화를 파악하는 것이 중요하다.

	STEP 1 • 정상, 재료 및 강도상의 변화는 거의 없음 (약간의 건조수축에 의한 균열)
	STEP 2 • 녹의 발생에 의한 팽창압이 콘크리트 내부에 발생하여 미세한 균열이 발생
	STEP 3 • 철근의 윗면이 팽창함 • 균열이 표면까지 연장되어 공기와 수분의 침입이 격화되어 동해 등의 다른 열화도 유발시키며 녹물이 보임
	STEP 4 • 철근 윗면의 피복이 떨어지고, 철근의 노출이 시작됨 • 철근단면적이 감소함
	STEP 5 • 철근 윗면이 거의 없어지고 철근은 공기 중에 직접 노출됨 • 내구성능은 없음

【그림 3.5】 탄산화에 의한 콘크리트 성능저하

2) 탄산화 속도에 영향을 미치는 요인

탄산화 속도에 영향을 미치는 요인으로서는 환경조건(대기 중의 탄산가스 농도, 온도, 습도, 마감재 등)을 주원인으로 하는 외적요인 및 콘크리트 자체의 성능·품질(함수율, 강도, 시멘트의 종류, 배합조건, 시공조건 등)을 주원인으로 하는 내적요인에 의해 복합적인 영향을 받는 것으로 알려져 있다. 대표적인 원인을 정리하면 다음과 같다.

【표 3.23】 탄산화 속도에 영향을 미치는 요인

	영향인자	탄산화 속도
요인	시멘트의 종류	- 수화반응이 느릴수록 탄산화 속도가 빠름 - 조강 포틀랜드시멘트 < 보통 포틀랜드시멘트 < 중용열 포틀랜드시멘트
	골재의 종류	투기성이 큰 골재일수록 탄산화 속도가 빠름
	계면활성제 종류	동일 물-시멘트비, 동일 슬럼프라면 탄산화 속도와 무관함
	압축강도	압축강도가 낮을수록 탄산화 속도가 빠름
	물-시멘트비	물-시멘트비가 증가하면 탄산화 속도가 빠름
	시공 정밀도	다짐이 불충분할수록 탄산화 속도가 빠름
	콘크리트 결함부	균열부위, 이음부, 손상부위 등에서 탄산화 속도가 빠름
외적 요인	온도	- 온도 상승시 탄산화 속도가 빠름 20~50 °C 사이에서는 영향이 크지 않음
	이산화탄소 농도	- 농도가 클수록 탄산화 속도가 빠름 - 탄산가스 농도 3~10% 사이에서 상승비율이 큼
	습도	상대습도 50~70% 에서 탄산화 속도가 최대
	실내, 실외	실내의 탄산화 속도가 빠름

3) 탄산화깊이의 측정

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

콘크리트 파단면에 1% 페놀프탈레인 용액을 도포한 후 색의 변화를 관찰하는 방법으로 강알칼리성일수록 짙은 보라색을 띠며 pH 9이하에서는 무색을 나타낸다. 탄산화 진행 깊이의 측정은 콘크리트 표면에서 발색점까지의 깊이를 버니어캘리퍼스 등으로 측정한다.

4) 탄산화를 고려한 잔존수명 예측

탄산화 속도는 경과시간(t)의 평방근에 비례하여 진행한다고 하는 $\sqrt{t}$ 법으로 표현된다. 탄산화(C)는 다음과 같이 나타낼 수 있다.

$$C = A \times \sqrt{t}$$

여기서, C : 탄산화깊이(mm)

A : 탄산화 속도계수(mm/ $\sqrt{\text{년}}$)

t : 재령(년)

여기서 구해진 탄산화 속도계수(A)를 실제 탄산화깊이와 경과년수를 이용하여 역추적으로 구한 후 탄산화가 철근에 도달하는 시간을 계산하면 콘크리트의 탄산화에 의한 잔존수명을 예측할 수 있다.

$$\text{수명예측(년)} = (\text{철근피복} / \text{탄산화 속도계수})^2$$

$$\text{잔존수명예측(년)} = \text{수명예측년수} - \text{경과년수}$$

5) 평가기준

탄산화 상태평가 기준은 다음과 같다.

【표 3.24】탄산화 상태평가 기준

준	탄산화 잔여 깊이	철근부식의 가능성
a	• 30 이상	• 탄산화에 의한 부식발생 우려 없음
b	• 10mm이상 ~ 30mm미만	• 향후 탄산화에 의한 부식발생 가능성 있음
c	• 0mm이상 ~ 10mm미만	• 탄산화에 의한 부식발생 가능성 높음
d	• 0mm미만	• 철근부식 발생
e	-	-

3.3.3 시험결과 및 분석

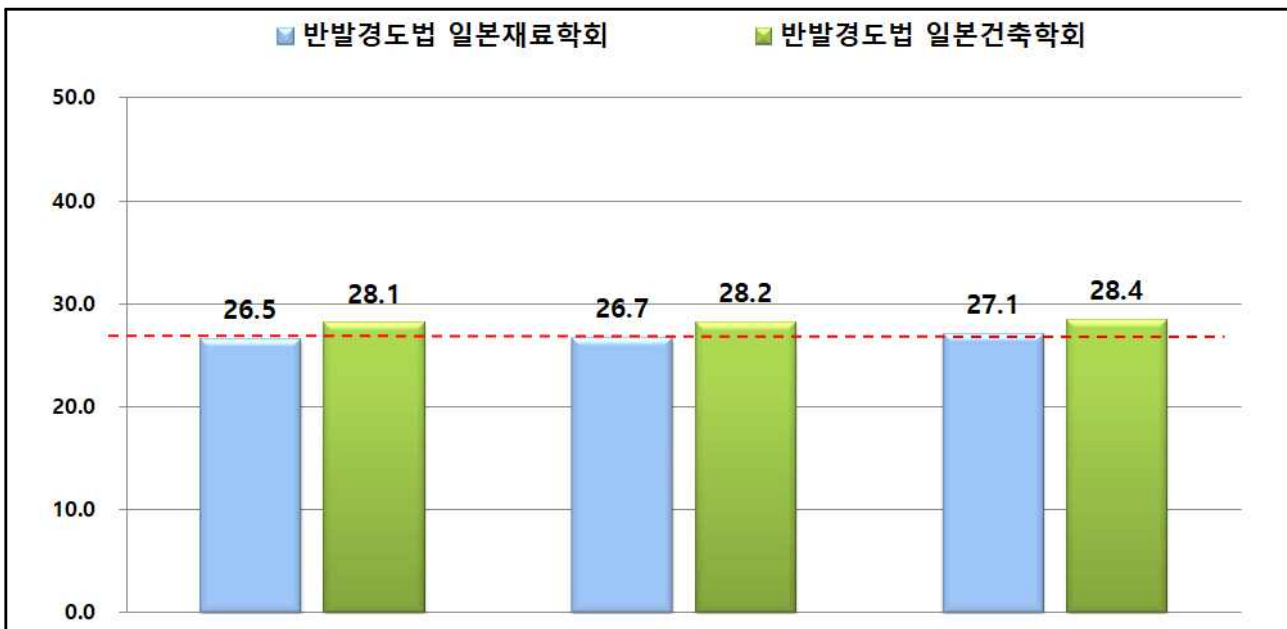
가. 콘크리트 강도시험

수하3교(상)의 콘크리트 비파괴강도시험은 상·하부구조에서 반발경도시험(총 6개소)을 실시하였으며, 검토결과는 【표 3.25】 , 【표 3.26】 와 같다.

① 비파괴강도 시험결과

【표 3.25】 상부구조 콘크리트 비파괴강도 시험결과

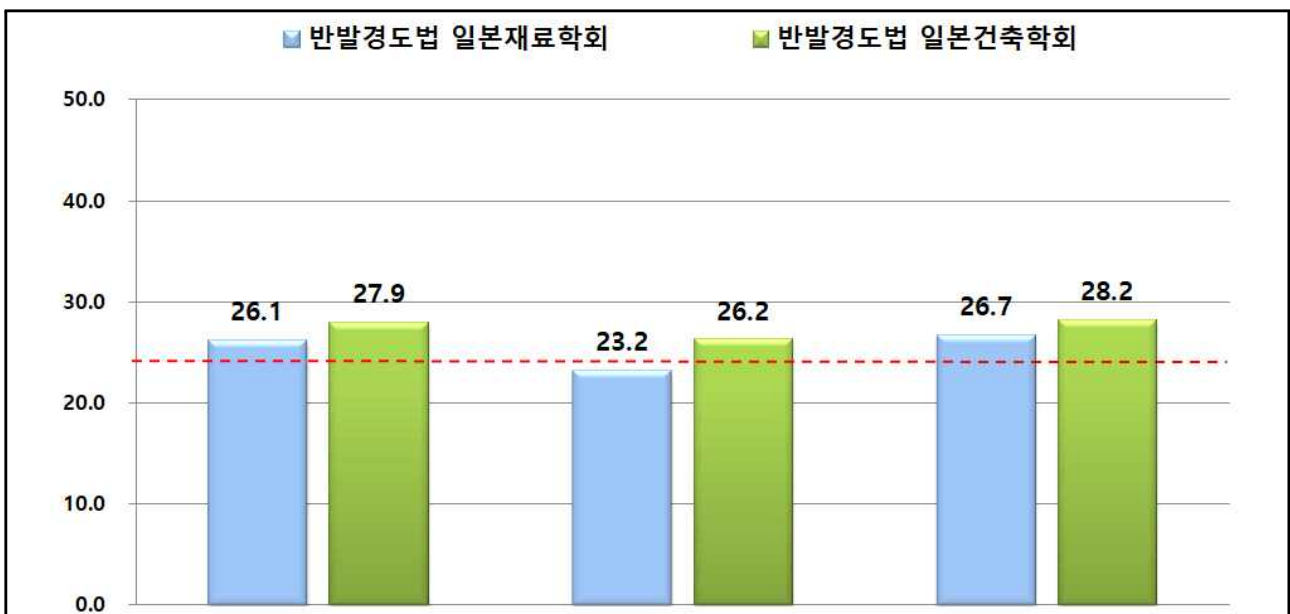
		반발경도법(MPa)				설계 기준 강도 (MPa)	비고
		반발 경도 (R_o)	일본 재료 학회	일본 건축 학회	재령보정 계수		
구조	S1 캔틸레버	45.8	26.5	28.1	0.66	27.0	-
	S2 캔틸레버	46.0	26.7	28.2	0.66		-
	S3 캔틸레버	46.5	27.1	28.4	0.66		-
	평 균	-	26.8	28.2	-	27.0	-



【그림 3.6】 상부구조 평균압축강도 추정결과

【표 3.26】하부구조 콘크리트 비파괴강도 시험결과

		반발경도법(MPa)				설계 기준 강도 (MPa)	비고
		반발 경도 (R_o)	일본 재료 학회	일본 건축 학회	재령보정계 수		
구조	A1 구체	45.4	26.1	27.9	0.66	24.0	-
	P1 기둥	41.8	23.2	26.2	0.66		-
	P2 기둥	46.1	26.7	28.2	0.66		-
	평 균	-	25.3	27.4	-	24.0	-



【그림 3.7】하부구조 평균압축강도 추정결과

- 반발경도법에 의한 압축강도 측정결과 상부구조 26.8~28.2MPa, 하부구조 25.3~27.4MPa 로 측정 되었으며, 금회 실시한 수하3교 상행선은 모두 설계기준 압축강도(상부: 27.0MPa, 하부: 24.0MPa)를 상회하는 것으로 강도 저하가 없는 것으로 판단된다.

【표 3.27】비파괴강도 시험결과 분석

구 분	부재	평균강도(A)	설계기준강도(B)	A/B×100(%)
상부 구조	바닥판 하면	26.8 ~ 28.2	27.0	99.3 ~ 104.4
하부 구조	교대 및 교각	25.3 ~ 27.4	24.0	105.4 ~ 114.2

② 기 점검결과와의 비교

【표 3.28】비파괴강도 기 점검결과와의 비교

분		2017년 초기점검	금회 정밀안전점검	설계기준강도
	바닥판 하면	28.8~29.0	26.8 ~ 28.2	27.0
하부구조	교대 및 교각	26.6~27.8	25.3 ~ 27.4	24.0
검토의견		■ 초기점검(2017년)과 비교·분석한 결과, 측정위치에 따른 편차가 일부 존재하나 전반적으로 공용기간 경과에 따른 콘크리트 구조물에 강도저하는 없는 것으로 판단됨		

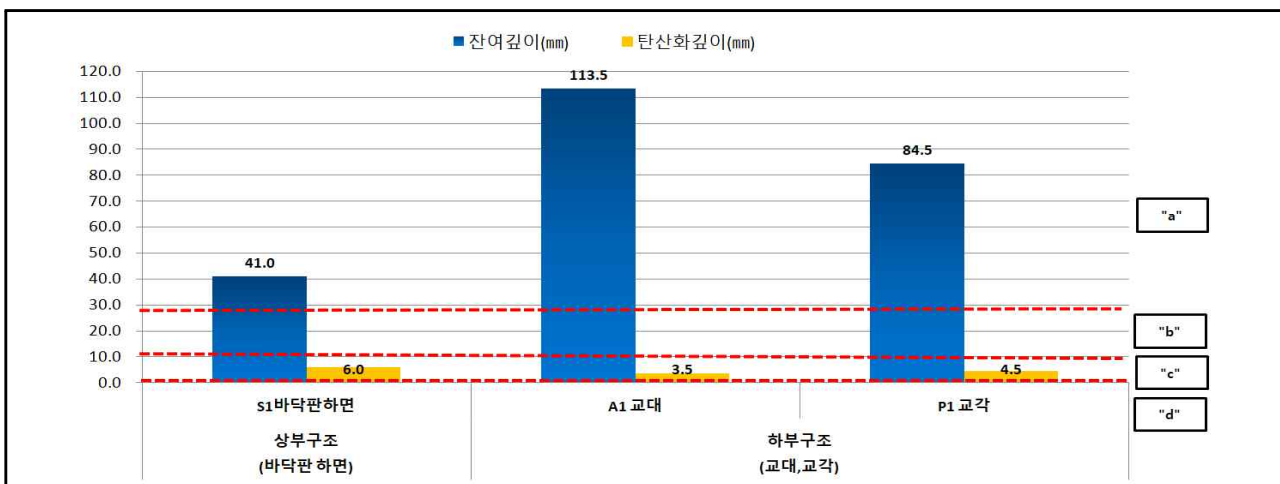
나. 탄산화 깊이 측정

탄산화 깊이 측정은 총 3개소(상부구조 1개소, 하부구조 2개소)에서 실시하였다. 드릴링을 통한 천공 후 지시약을 사용하여 적색으로 변색되는 시점을 탄산화깊이로 정하였으며, 버니어캘리퍼스를 이용하여 그 깊이를 측정하고 철근탐사기를 이용하여 피복두께를 확인하였다.

① 탄산화 깊이 측정결과

【표 3.29】탄산화 깊이 측정결과 및 평가

시험위치		탄산화 깊이 (mm)	실측 피복두께 (mm)	탄산화 잔여깊이 (mm)	평가 결과	탄산화 속도계수 (A)	잔존 수명 (년)	비 고
상부 구조	S1 바닥판하면	6.0	47.0	41.0	a	3.64	100년이상	
하부 구조	A1 벽체	3.5	117.0	113.5	a	1.00	100년이상	
	P1 기둥부	4.5	89.0	84.5	a	2.60		



【그림 3.8】탄산화 깊이 측정결과

- 상부구조 탄산화깊이는 6.0mm, 하부구조 탄산화깊이는 3.5~4.5mm로 측정되었으며, 잔여깊이가 30mm이상을 확보하고, 세부지침 지침기준 "a"로 평가 되어 탄산화에 따른 철근의 부식발생 영향은 없는 것으로 판단된다.

【표 3.30】 탄산화 시험결과 분석

분	탄산화 깊이(mm)	잔여깊이(mm)	비고
	6.0	41.0	
하부구조	3.5 ~ 4.5	84.5 ~ 113.5	

② 기 점검결과와의 비교

【표 3.31】 탄산화 깊이 기 점검결과와의 비교

구 분	2017년 초기점검			금회 정밀안전점검			비 고
	탄산화깊이 (mm)	잔여깊이 (mm)	평가 결과	탄산화깊이 (mm)	잔여깊이 (mm)	평가 결과	
상부구조	-	-	-	6.0	41.0	a	
하부구조	-	-	-	3.5 ~ 4.5	84.5 ~ 113.5	a	
검토의견	■ 초기점검(2017년)시 탄산화 시험 미실시로 비교·분석은 생략한다.						

다. 금회점검 내구성조사 결과요약

【표 3.32】금회 점검 내구성조사 결과요약

협 명	시험부위		시험 결과		비 고
			측정결과	설계기준	
강도 (MPa)	상부 구조	바닥판 하면	26.8 ~ 28.2	27.0	■ 설계강도 99% 이상(양호)
	하부 구조	교대 및 교각	25.3 ~ 27.4	24.0	
탄산화 잔여깊이 (mm)	상부구조		41.0	a등급	■ 탄산화 잔여깊이 30mm이상 ■ 탄산화에 의한 내구성저하 없음
	하부구조		84.5 ~ 113.5	a등급	
종합 평가	• 콘크리트 강도는 설계강도 이상으로 양호한 상태로 평가됨 • 철근탐사결과 설계도면과 유사한 상태로 양호한 상태로 평가됨 • 탄산화에 의한 내구성 저하 가능성은 없는 상태임				

라. 초기점검(2017년)결과 비교

【표 3.33】내구성조사 초기점검(2017년)결과 비교

시 험 명	시험부위		시험 결과				비 고
			2017년 초기점검		금회 정밀안전점검		
비파괴 강도 (MPa)	상부 구조	바닥판 하면	28.8~29.0		26.8 ~ 28.2		■ 강도저하 없음
	하부 구조	교대 및 교각	26.6~27.8		25.3 ~ 27.4		
탄산화 잔여 깊이 (mm)	상부구조		-	-	41.0	a	■ 탄산화에 의한 내구성 저하 가 능성 없음
	하부구조		-	-	84.5 ~ 113.5	a	
종합 평가	• 기 점검결과와 비교 검토한 결과 공용년수 증가에 의한 구조물의 내구성 저하는 발생하지 않 은 상태로 평가됨						

제 4 장 시설물의 상태평가

4.1 개 요

4.2 상태평가 항목 및 기준

4.3 상태평가 결과

제 4 장 시설물의 상태평가

4.1 개요

시설물의 상태평가는 재료시험 및 외관조사에 의해 시설물의 각 부재로부터 발견된 상태변화(결함, 손상, 열화)를 근거로 하여 「안전점검 및 정밀안전진단 세부지침, 2019.1」의 상태평가 기준에 따라 실시한다. 정밀안전진단의 상태평가 기준은 시설물의 전체 부재에 대하여 외관조사망도를 작성하여 부재별로 상세히 상태평가를 실시하며, 책임기술자가 시설물 전체에 대한 상태평가 결과를 결정하게 된다.

4.2 상태평가 항목 및 기준

4.2.1 부재별 상태평가 적용범위

부재별 상태평가 기준은 교량의 거더와 가로보를 분리하고, 콘크리트의 탄산화에 대한 평가항목을 포함하여 세분화하였으며, 아래의 표와 같이 부재별 상태평가 기준을 부재의 중요도를 감안하여 차등화함으로써 가능한 한 전체 상태평가 기준과 부합하도록 조정하였다. 교량의 안전에 직접적인 영향을 미치는 바닥판, 거더, 하부구조 및 받침은 평가기준을 a~e로 범위를 적용하고, 내구성에 영향을 미치는 신축이음, 배수시설, 교면포장과 2차부재인 가로보와 세로보는 a~d로 범위를 조정하였다.

【표 4.1】 부재별 상태평가 적용 범위

분류		차등 적용범위
	바닥판, 거더	a, b, c, d, e
	2차부재 (가로보 및 세로보)	a, b, c, d
하부구조	교대 및 교각, 기초	a, b, c, d, e
받침	교량받침	a, b, c, d, e
기타부재	신축이음, 난간 및 연석, 배수시설, 교면포장	a, b, c, d
콘크리트 재료	탄산화	a, b, c, d

부재별 상태평가는 전체 수량에 대한 손상수량의 비율에 의해 평가하는 정량적 평가와 시설물의 상태에 대한 점검자의 주관적인 의견에 의한 정성적 평가를 동시에 수행하며 정성적 평가 시 점검자에 의한 편차를 줄이기 위해 손상수량 및 손상현황에 대한 정도를 정확히 파악하여야 한다.

4.2.2 구조형식에 따른 부재별 가중치

【표 4.2】 구조형식에 따른 일반교량의 부재별 가중치

	결합도 평가항목	슬래브 교량	거더교량							라멘교	
			일반 거더교			바닥판·거더 일체형		아치,트러스		거더 없음	거더있음 (복개구조물)
			일반	2차부재 없음	바닥판 없음	강 바닥판	PSC 박스	콘크리트 바닥판	강 바닥판		
	바닥판	34	18	18	-	20	20	15		34	20 21
	주 형	-	20	25	37	18	20	23		-	21 23
	2차부재	-	5	-	11	5	3	5		-	5 -
하부	교대/교각	20	13	13	18	13		13		34	22 24
	기초	7	7	7	7	7		7		7	7 7
받침	교량받침	10	9	9	14	9		9		3	3 3
기타	신축이음	10	9	9	-	9		9		3	3 3
	교면포장	7	7	7	-	7		7		7	7 7
	배수시설	3	3	3	-	3		3		3	3 3
	난간/연석	2	2	2	6	2		2		2	2 2
콘크리트	탄산화	상부	2	2	-	-	2	2	-	4	
		하부	2	2	4	4	2	2	4		
	염화물	상부	2	2	-	-	2	2	-	3	
		하부	1	1	3	3	1	1	3		

<해 설>

- 하부구조물이 무근콘크리트로 시공된 경우, 하부구조물의 탄산화 및 염화물 항목에 할당된 가중치를 상부구조물의 탄산화 및 염화물 항목의 가중치에 포함시킨다.
- 기타시설물(신축이음, 교면포장, 배수시설, 난간/연석)이 없는 경우, 기타 시설물에 할당된 가중치는 바닥판의 가중치에 포함시킨다.
- 기초에 대한 평가가 수행되지 않았을 경우, 기초에 할당된 가중치는 교대/교각의 가중치에 포함시킨다.

4.2.3 상태평가 결과 결정

가. 경간(지점)별 부재 상태평가 산정

- 1) 개별부재에서 발견된 결함 및 손상에 대하여 평가한 후 각 상태평가 결과 중 최저값을 개별부재 상태평가 결과로 산정한다.
- 2) 한 경간 내에서 여러 부재가 있을 경우는 각 부재의 상태평가 기준 중 최저값을 경간(지점) 상태평가 결과로 산정한다.

3) 복개구조물은 바닥판의 장변방향으로 경간을 구분하고, 1경간의 길이는 약 50m 범위 또는 신축이음부를 경계로 경간을 구분하는 것으로 한다.

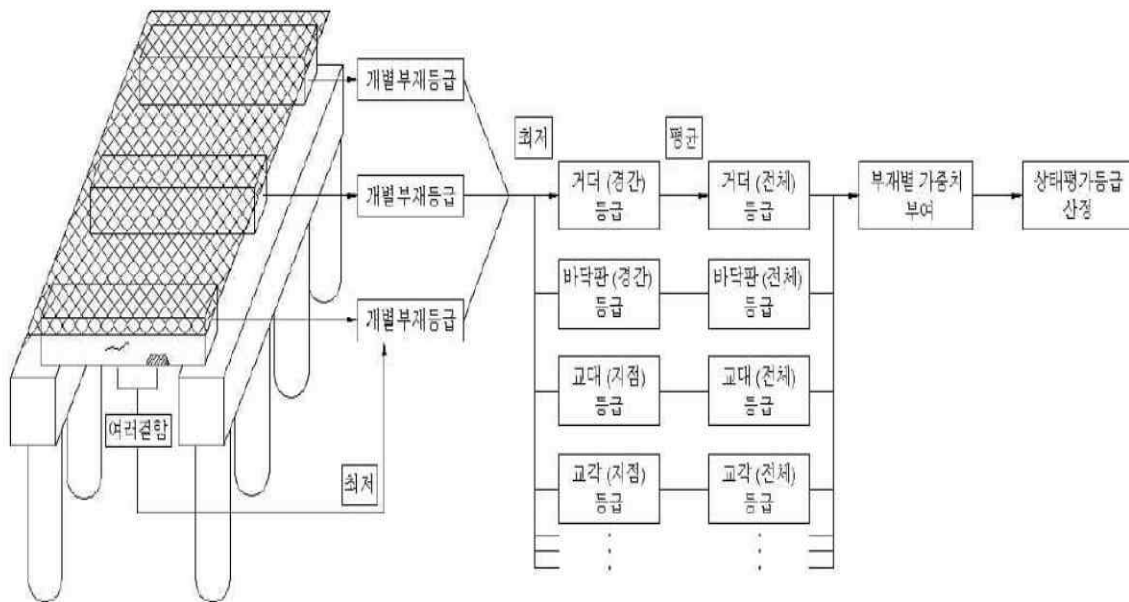
나. 전체 시설물의 상태평가 결과 결정

구조형식이 같은 부재에 대해 부재별로 평균하여 부재 상태평가를 결정한 후 구조형식에 다른 부재별 가중치를 적용하여 환산 결함도 점수를 구한다.

환산 결함도 점수는 시설물 전체의 상태평가 결과를 산정하기 위한 기준값이며, 【표 4.3】의 결함도 점수 범위에 따른 기준을 적용하여 시설물 전체에 대한 상태평가 결과를 구한다.

【표 4.3】 결함도 점수 범위에 따른 기준

	A	B	C	D	E
	0.10	0.20	0.40	0.70	1.00
결함도범위	$0 \leq x < 0.13$	$0.13 \leq x < 0.26$	$0.26 \leq x < 0.49$	$0.49 \leq x < 0.79$	$0.79 \leq x$



【그림 4.1】 전체 교량의 상태평가 결과 산정 방법

4.3 상태평가 결과

4.3.1 시설물 전체 상태평가 결과

수하3교(상)의 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 4.4】 상태평가 결과표

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	a	a	a	a	b	b	b	a	b	q	a	a
S2	P1	STB	a	a	a	a	b	b	-	b	b	q	-	a
S3	P2	STB	a	a	a	a	b	b	-	b	b	q	-	-
	A2								b	b	c	q		-
평균			0.100	0.100	0.100	0.100	0.200	0.200	0.200	0.175	0.250	-	0.100	0.100
가중치			18	20	5	7	3	2	9	9	20	-	4	3
(평균×가중치) /가중치합			0.018	0.020	0.005	0.007	0.006	0.004	0.018	0.016	0.050	-	0.004	0.003
													0.151	
													B	

■ 결함도 범위 : $0.130 \leq \text{결함도지수}(0.151) < 0.260$

4.3.3 기 정밀점검 결과와의 비교

- 금회 상태평가 결과 “B등급”으로 평가되었으며, 2017년 초기점검 이후 구조적인 손상은 발생하지 않았으며 일부 부재의 경미한 손상이 발생되었다.
- 초기점검 이후 금회 정밀안전점검시 정밀 조사로 인한 손상물량이 일부 증가 하였으며, 신규 손상으로 인한 결함지수 증가로 수하3교 성남방향의 환산결함도 점수는 0.093 → 0.151로 증가한 것으로 분석되었다.

【표 4.5】 기 정밀안전진단 결과와의 상태평가 결함도 점수 비교

		2017년 정밀안전점검		금회 점검		결함도 점수 변화요인
		등급	평균	등급	평균	
	바닥판	a	0.018	a	0.018	변화없음
	거더	a	0.020	a	0.020	변화없음
2차부재	가로보	a	0.005	a	0.005	변화없음
기타부재	포장	a	0.007	a	0.007	변화없음
	배수	a	0.003	b	0.006	배수구 막힘 발생
	난간, 연석	a	0.002	b	0.004	방호벽 균열 발생
	신축이음	a	0.009	b	0.018	후타재 균열 발생
받침	교량받침	a	0.009	b	0.016	플레이트 도장손상 발생
하부구조	하부	a	0.020	c	0.050	일부구간 철근노출 발생
	기초	q	q	q	q	-
내구성 요소	탄산화(상부)	-	-	a	0.004	-
	탄산화(하부)	-	-	a	0.003	-
	염화물(상부)	-	0.000	-	0.000	금회 해당사항 없음
	염화물(하부)	-	0.000	-	0.000	금회 해당사항 없음
합 계		B	0.093	B	0.151	

제 5 장 종합평가 및 안전등급의 지정

5.1 종합평가 결과

5.2 안전등급 지정

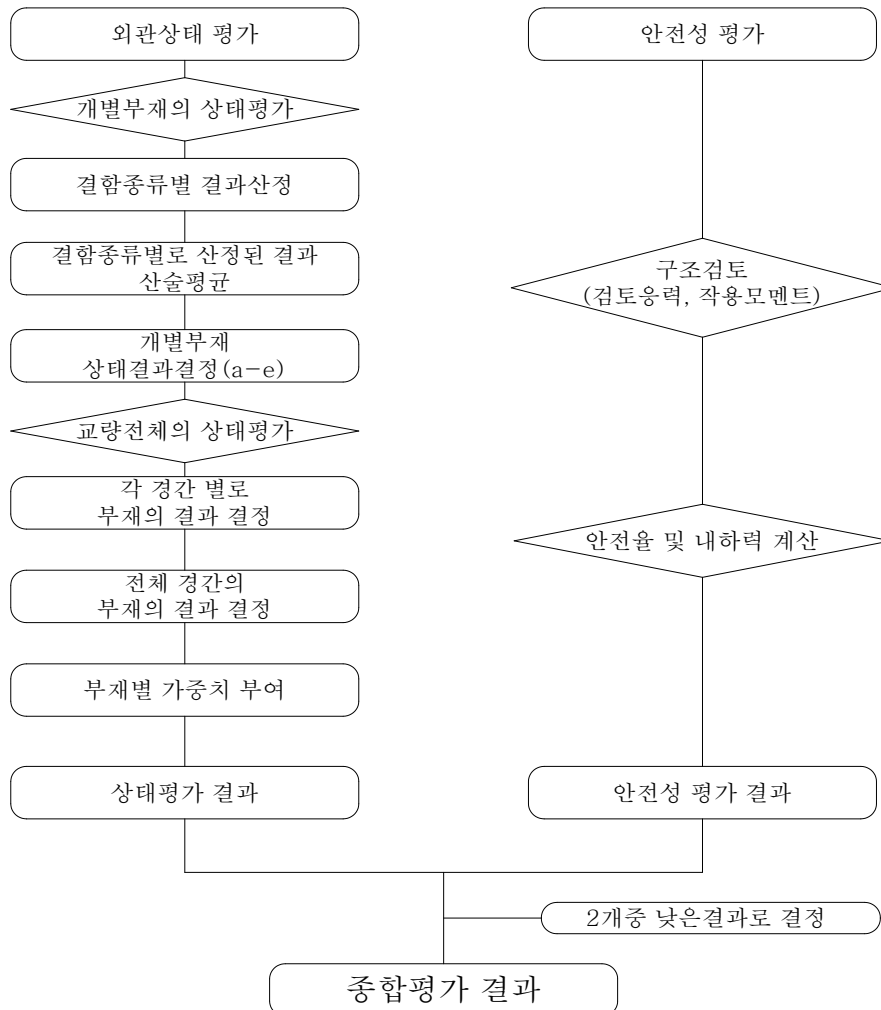
제 5 장 종합평가 및 안전등급의 지정

5.1 종합평가

5.1.1 종합평가 결과 산정방법

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

■ 종합평가 등급=MIN(상태평가 결과, 안전성 평가 결과)



【그림 5.1】 종합평가 결과 산정절차

5.1.2 종합평가 결과

본 과업에서는 안전성평가를 실시하지 않았으므로, 외관조사 및 시험에 의한 상태평가 결과를 검토하여 수하3교(상)의 종합평가 결과는 “B”로 평가되었다.

【표 5.1】 종합평가 결과

	상태평가 결과		안전성평가 결과		종합평가결과
	환산결함도점수	기준	S·F	기준	
3교(상)	0.151	B	-	-	B
종합평가	•수하3교(상)의 외관조사 및 내구성조사에 의한 상태평가 결과는 내구성 증진을 위하여 일부의 보수가 필요한 “B”로 평가됨 •종합평가 결과, 수하3교(상)은 “B”로 평가됨				

5.2 안전등급

5.2.1 안전등급기준

정밀안전점검을 실시하는 경우 상태평가 및 안전성평가 등을 종합적으로 평가하여 「법」 제 10조의 2 및 「영」 제11조의 5에 따라서 당해 시설물의 안전등급을 지정하여야 하고, 책임기술자는 당해 시설물에 대한 종합적으로 평가한 결과로부터 안전등급을 지정하여야 하며, 안전등급에 따른 시설물의 상태는 다음과 같다.

【표 5.2】 시설물의 안전등급 기준

	시설물의 상태 및 안전성
A()	•문제점이 없는 최상의 상태
B(양호)	•보조부재에 경미한 결함이 발생하였으나 기능 발휘에는 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 저하방지를 위한 보수가 필요하거나 보조부재에 간단한 보강이 필요한 상태
D(미흡)	•주요부재에 결함이 발생하여 긴급한 보수보강이 필요하며 사용제한 여부를 결정하여야 하는 상태
E(불량)	•주요부재에 발생한 심각한 결함으로 인하여 시설물의 안전에 위험이 있어 즉각 사용을 금지하고 보강 또는 개축을 하여야 하는 상태

5.2.2 안전등급 지정

수하3교(상)에 대한 상태평가 및 안전성평가 결과 시설물의 상태는 『보조부재에 경미한 결함이 발생하였으나 기능 발휘에는 지장이 없으며 내구성 증진을 위하여 일부의 보수가 필요한 상태』인 안전등급 B등급(양호)으로 평가되었다.

【표 5.3】 시설물의 안전등급 지정

안전등급	구조물명	안전등급
	수하3교(상)	B등급(양호)

제 6 장 보수·보강 및 유지관리방안

6.1 개 요

6.2 보수·보강 방안

6.3 보수·보강 개략공사비

6.4 유지관리방안

제 6 장 보수·보강 및 유지관리방안

6.1 개요

본 시설물은 경기도 이천시 신둔면 도암리에 위치한 STEEL BOX GIRDER교 교량으로서 3ea의 Girder로 구성되어 있으며, 총연장은 100.0m(30+40+30)이고 양방향 중 성남방향 폭은 13.94m(편도 3차로)이다.

본 과업은 “시설물의 안전 및 유지관리에 관한 특별법”(이하 “시설물안전법”이라 한다.) 제11조 및 동법 시행령 제8조에 의한 정밀안전점검(시설물의 물리적·기능적 결함과 손상을 조사·측정하고 원인을 분석하여 신속하고 적절한 보수·보강방법 제시) 및 동법 제40조 및 동법 시행령 제28조에 의한 성능평가(시설물에 내재되어 있는 위험요인이나 시설물 기능 및 성능저하, 상태 등을 신속·정확하게 조사·평가하고, 그에 대한 적절한 성능확보를 취하여 재해 및 재난을 예방하며, 시설물의 안전성능 및 내구성능, 사용성능을 보완·보전케 함으로써 시설물의 효용성을 증진)의 시행을 통한 공공의 안전을 확보하는데 그 목적이 있다.

본 장에서는 현장조사 결과 확인된 결함과 손상 상태에 대하여 교량의 구성 부재별로 사진을 첨부하여 설명하고 발생 원인을 분석하여 보수·보강 및 유지관리 방안을 마련하는 데 참고할 수 있도록 하였으며, 전체 부재에 대한 외관조사망도를 작성하여 향후 교량의 점검 및 유지관리 시 효율적으로 활용할 수 있도록 하였다.

현장조사 및 시험에서는 무엇보다 각 부재의 접근방법이 중요하며, 본 교량에서는 다음과 같은 방법으로 전 부재에 대한 근접조사를 수행하였다.

【표 6.1】 시설물의 보수·보강방안 수립에 따른 검토사항

토 순 서	내 용
	기존 점검 및 점검자료 분석, 설계도서 조사
보수·보강 이력검토	사용기간 중 시설물의 보수·보강이력검토
보수·보강의 범위 선정	손상규모에 따른 보수여부 결정 구조물의 사용년한을 고려한 보수·보강 범위 산정
공법의 선정	구조물의 기능에 따른 공법선정 구조물의 주변환경 및 형식을 고려하여 공법선정 공법의 시공성 및 경제성 고려하여 결정
보수재료의 선정	기존의 재료와 물성이 같은 보수재 선택 구조물의 종류 및 환경조건 고려 구조물의 사용년한을 고려한 보수재 선택
보수시기 결정	구조적인 안전성, 내구성, 사용성, 결함, 열화의 중요도에 따라 우선순위 부여

6.2 보수·보강 방안

6.2.1 보수·보강 추진방향 및 우선순위의 선정

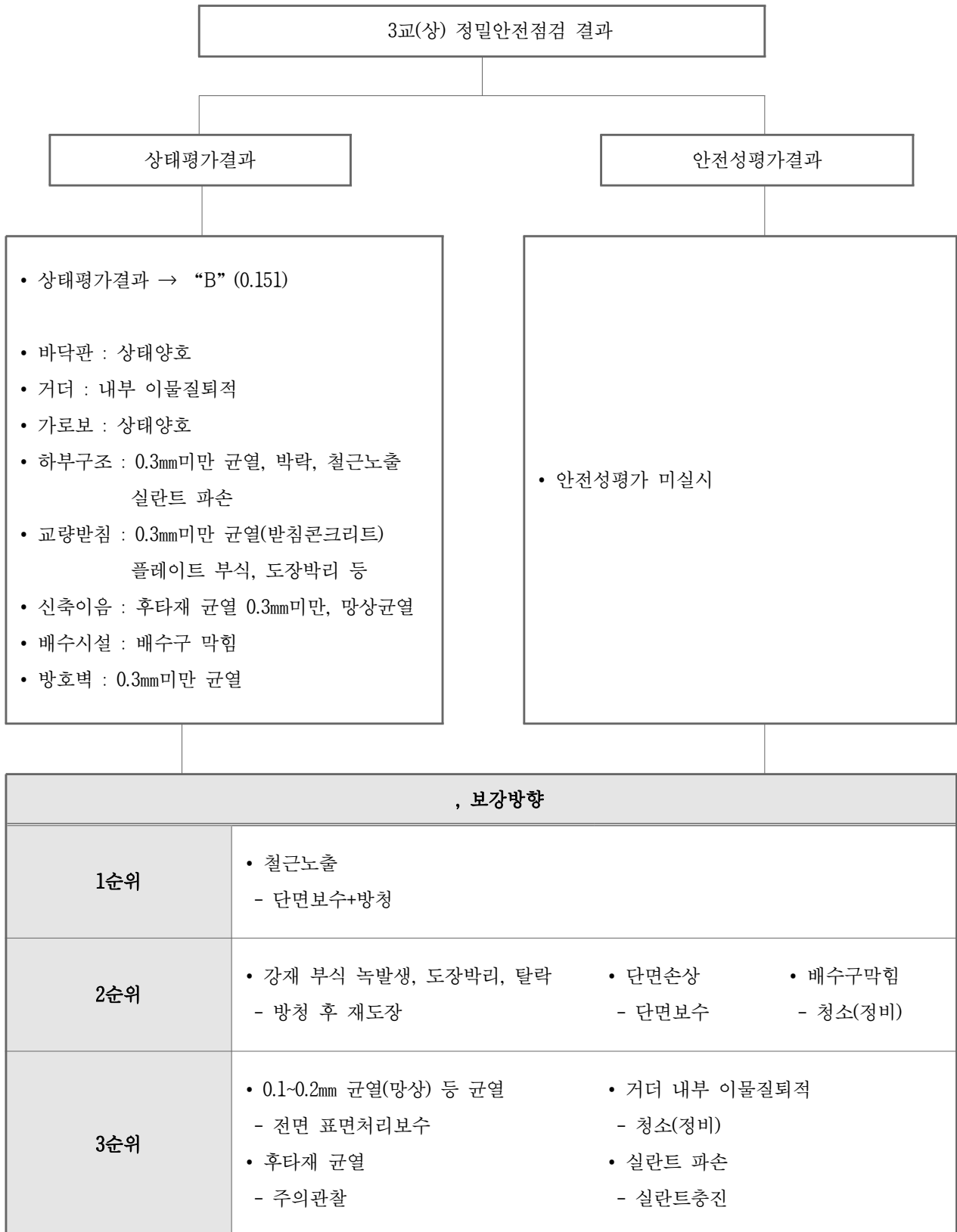
수하3교(상)에 대한 정밀안전점검을 수행한 결과, 본 구조물은 시공 시 시공 정밀도의 저하로 인하여 발생된 구조물의 결함(Defect)과 공용 중 시간의 경과와 주변의 환경인자에 의한 재료의 열화에 의한 손상(Damage)이 발생하여 있는 것으로 조사되었다.

점검 시 조사된 신축이음의 공용 중 손상, 콘크리트의 균열, 박리, 박락 등의 손상 및 결함에 대해서는 가능한 한 조속한 보수·보강을 실시하는 것이 원칙이나, 경제적이고 효율적인 보수·보강 작업을 위해 손상 및 결함이 구조물의 안전성에 미치는 영향을 고려하여 다음과 같이 우선순위를 부여하였다.

【표 6.2】 보수·보강 우선순위 결정 기준

	순위	내 용
	1순위	『시설물의 안전관리에 관한 특별법』 제12조(중대한 결함)의 “대통령이 정하는 중대한 결함”에 포함되는 손상 - 철근콘크리트 시설물의 염해 또는 탄산화에 따른 내력손실 등 - 주요부재에 발생된 결함 및 손상이 커 상태평가 기준 “d” 이하인 경우 - 철근부식에 의한 내하력 저하가 우려되거나, 부식가능성이 큰 경우
중장기	2순위	- 보조부재에 발생된 결함 및 손상이 커 내구성에 영향을 미치는 경우 - 상부 차량 통행에 지장을 줄 수 있는 손상 - 즉각적인 보수는 요구되지 않지만 내구성, 기능성, 사용성 저하방지를 위한 보수가 필요한 경우
	3순위	기능발휘에는 지장이 없으나, 방치시 규모가 증대될 수 있는 손상 및 사용성 증진을 위해 보수가 필요한 손상
유지관리		1~3순위를 제외한 손상으로서 유지관리를 통해 향후 발전상태에 따라 보수보강 여부를 판단할 수 있는 정도의 손상 - 콘크리트의 0.2mm이하의 비구조적 미세균열(단, 균열집중구간은 제외) - 경미한 강재의 용접결함 - 후타재 등의 보조부재에서의 주행에 지장을 주지 않는 균열 등의 손상 (빈번한 차량통행으로 인한 보수효과가 없는 경우, 향후 교체가 시행될 부재 등) - 기타 경미한 손상으로서 내구성 및 사용성에 지장을 주지 않은 경우

주) 단, 최초진단인 경우 “유지관리”에 해당하더라도 하자에 해당하는 경우 하자처리절차에 따라 보수토록 조치함



【그림 6.1】 보수·보강방안 추진방향

6.2.2 결함내용별 보수·보강방안

【표 6.3】 보수·보강 일람표

	손상 내용	보수방안	물량	단위	우선순위
	이물질퇴적	정비	0.09	m ²	3순위
교대	균열(0.3mm미만)	표면처리	6.80	m	3순위
	망상균열	표면처리	4.00	m ²	3순위
	콘크리트 박락	단면보수	4.50	m ²	2순위
	철근노출	단면보수, 방청	0.05	m ²	1순위
	실란트 파손	실란트충진	2.00	m	3순위
교각	균열(0.3mm미만)	표면처리	13.30	m	3순위
	철근노출	단면보수, 방청	0.01	m ²	1순위
교량받침	받침콘크리트 균열	표면처리	0.50	m	3순위
	부식, 녹발생	채도장	0.25	m ²	2순위
	도장탈락, 도장박리	채도장	0.06	m	2순위
신축이음	후타재 균열	주의관찰	1.50	m	3순위
	후타재 망상균열	주의관찰	0.50	m ²	3순위
배수시설	배수구 막힘	정비	12.00	EA	2순위
방호벽	균열(0.3mm미만)	표면처리	10.89	m	3순위

가. 콘크리트 균열보수 방안

1) 점검 현황

본 교량에 상·하부 구조에 발생된 균열은 대부분 $C_w=0.2\text{mm}$ 이하의 미세균열로 표면처리 보수 및 주의관찰이 필요하다.

① 손상발생 현황

분		손상내용	손상물량	단위	보수방안	우선순위
		균열(0.3mm미만)	6.80	m	표면처리	3순위
		망상균열	4.00	m ²	표면처리	3순위
교각		균열(0.3mm미만)	13.30	m	표면처리	3순위
교량 받침	받침 콘크리트	받침콘크리트 균열 균열(0.3mm미만)	0.50	m	표면처리	3순위
신축 이음	후타재	후타재 균열	1.50	m	주의관찰	3순위

2) 콘크리트 표면처리공법($c/w=0.3\text{mm}$ 미만)

① 공법 개요

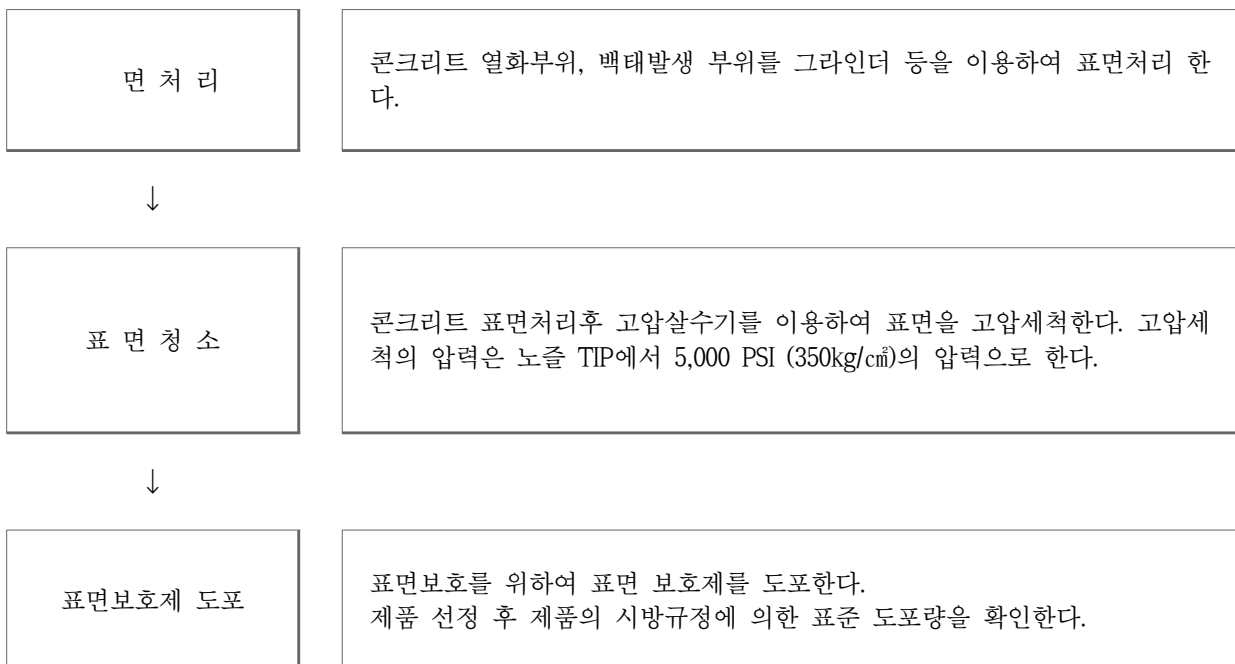
콘크리트 표면이 노후 및 열화된 부위에 대해서 그라인더를 이용하여 열화부위를 제거하고 표면보호제를 도포하여 보수하는 방법이며 표면백태, 0.2mm 이하의 미세균열의 발생 부위에 적용한다. 또한, 보수 효과는 콘크리트 표면의 보수에 그치므로 본 공법 적용시 균열 등의 결함발생 여부에 대한 주기적인 관찰이 요구된다.

② 시공방법 및 유의사항

균열의 성장이 정지된 상태에서는 균열선 및 백태를 따라 폭 50~100mm를 와이어 브러쉬로 닦아 내거나 심한 경우 치핑을 실시한 후 폴리머 시멘트 페이스트나 모르타르로 균일하게 도포한다.

균열폭의 변동이 큰 경우에는 경화후의 재질이 단단한 폴리머 시멘트 페이스트나 모르타르로 보수할 경우 보수부위에 다시 균열이 발생하므로 균열면을 와이어 브러쉬로 완전히 청소한 후 균열선을 중심으로 폭 10~15mm 절연재를 부착하고, 절연재를 중심으로 폭 30~50mm, 두께 2~4mm의 변형성 및 신장성이 큰 썬링재를 도포하여 바닥의 변형을 이 테이프사이에서 흡수할 수 있도록 한다.

<시공순서도>



【그림 6.2】 콘크리트 표면처리 시공순서도

3) 균열주입보수(c/w=0.3mm이상)

① 개요

균열(0.3mm이상)부에 수지를 주입하면 콘크리트와 일체를 이루어 콘크리트의 방수성을 향상시켜서 내부 철근의 부식방지 및 콘크리트의 열화방지에 효과적이다.

균열보수는 균열 폭 및 균열깊이, 균열의 형태, 구조적 안전성 여부 등을 종합적으로 판단하여 보수 목적에 따라 가장 유리한 보수 대책을 선정하여야 한다. 또한, 균열보수는 균열 폭과 균열깊이를 고려하여 이에 적합한 주입속도, 점도 및 양생 속도를 갖는 수지재료를 사용하여야 한다.

② 수지주입공법의 종류

균열 주입공법에는 압입식과 흡입식이 있다. 압입식 주입공법에는 수동식, 기계식, 저압·저속식 주입 및 자동주입식 기계주입공법이 있으며, 이 중 저압·저속식 주입은 주입량 파악이 쉽고 균열 구석까지 주입할 수 있는 특징이 있어 유리하다.

【표 6.4】 수지주입공법의 종류

공법	흡입식 공법
- 주입 : 인력 - 기계식 주입 : 공기압식, 유압식, 기어식 - 저압·저속식 주입 : 고무, 용수철, 공기 등의 압력 - 자동주입식 기계주입 : 자동주입기	균열의 양단에 흡기구와 충전재 주입구를 설치하여, 흡입펌프로 충전재를 흡입주입

【표 6.5】 균열폭에 알맞은 수지의 점도

형 상		점도(20℃, cp)	주입 가능한 균열 폭
액 상	저점도	500±200	0.1mm 전후
	고점도	1,500±500	0.2mm 전후
Gel 상태		6,000±1,000	0.5~5.0mm 전후

【표 6.6】 균열폭에 따른 주입파이프/패커의 간격

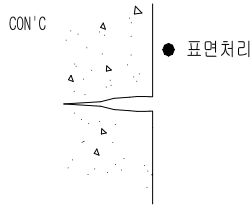
폭(mm)	주입파이프/패커간격(mm)	비고
0.3	50~100	
0.3~0.5	100~200	
0.5~1.0	150~250	
1.0이상	200~300	

【표 6.7】 에폭시계 수지의 규격

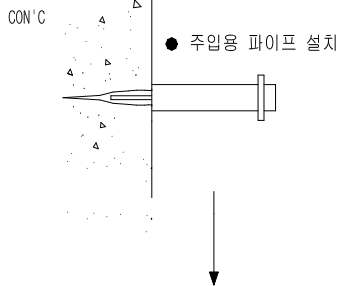
시험항목	시험방법	시험조건	셀링 및 퍼티용 규격치	주입용 규격치
비 중	KS M 3015	20℃ 7일간	1.7±0.2	1.2±0.2
사용가능시간	온도상승법	20℃	60이상	30이상
점 도	JIS K 6838	〃	-	5,000이하
압축항복강도	KS M 3015	20℃ 7일간	6.0이상	6.0이상
휨강도	〃	〃	3.5이상	4.0이상
인장강도	〃	〃	2.0이상	2.0이상
압축탄성계수	ASTM D 695	〃	0.1~0.6	0.1~0.6
인장전단강도	KS M 3722	〃	100이상	100이상
충격강도	KS M 3015	〃	0.15이상	0.3이상
경 도	ASTM D 2240	〃	80이상	80이상

③ 시공방법

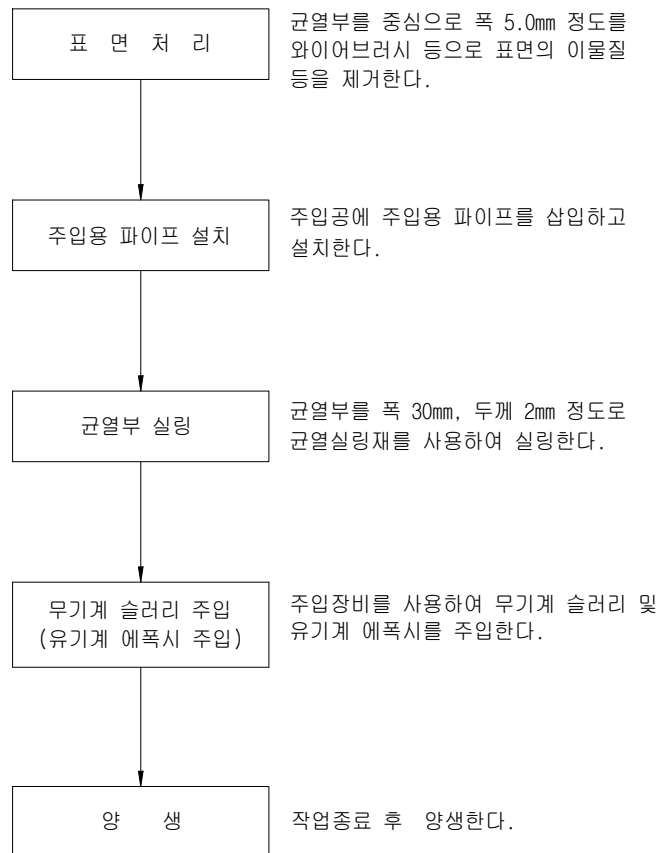
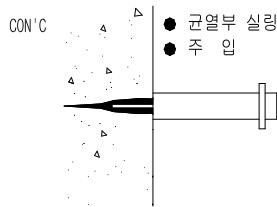
● STEP 1



● STEP 2



● STEP 3



【그림 6.3】 균열 보수공법 개요도

④ 시공시 주의사항

- 대기온도가 10~30℃일 때 시공 가능하며, 우천시는 중지한다.
- 에폭시계 수지는 사용에 앞서 현장에서 시공시의 기온에 대응하는 경화시간을 설정하여 균열 주입 효과를 높이도록 한다.
- 사용하는 에폭시계 수지는 적당한 루트마다 시험을 실시하여 품질을 확보한다.
- 썰링 및 표면 마감면은 주입압에 견디도록 충분히 양생한다.
- 주입된 에폭시계 수지가 경화한 후에는 주입 파이프를 절단하고 썰링재와 함께 그라인더로 갈아 평탄하게 표면처리 한다.

【표 6.8】 주입공법 공법비교안

분	폴리머 슬러리시멘트 주입공법	에폭시 주입공법
공법 개요	균열부위를 컷팅하고 균열부를 썰링한 후에 무기계재료인 폴리머 슬러리시멘트를 주입기를 통하여 주입하는 공법	균열부위를 컷팅하고 균열부를 썰링한 후에 유기계 재료인 에폭시를 주입기를 통하여 주입하는 공법
시공 방법	표면처리→U.V컷팅→주입기설치→균열부 썰링 →폴리머슬러리시멘트주입→단면복구	표면처리→U.V컷팅→주입기설치→ 균열부 썰링→에폭시주입→단면복구
특징	- 품질관리가 용이, 재균열 발생우려 없음 - 균열보수의 일괄적인 공정에 대한 재료 및 시방확보 - 콘크리트 모체와 동등한 탄성계수, 열팽창계수, 투수성 확보 - 수용성인 무기계 재료의 사용으로 습윤지역 시공이 가능함 - 보통형식의 것은 경화시간이 늦고 공기가 길어짐 - 공정이 다소 복잡하여 시공전문가필요 - 유기계에 비해 접착강도 떨어짐	- 인장, 휨강도가 우수함 - 건조한 환경에 유리함 - 경화시간이 빠름 - 시공실적 다수 - 습기가 있는 부분에서는 접착력이 떨어지며 품질관리가 어려움 - 주입압력이 크면 균열이 확대되므로 주의 - 탄성계수, 열팽창계수가 콘크리트와 다름

나. 콘크리트 단면보수 방안

1) 점검 현황

본 교량의 단면손상은 박리, 박락, 재료분리, 파손, 철근노출 등이 조사되었다.

조사된 손상은 우선순위에 따라 보수가 필요하며, 국부적으로 발생한 경미한 단면손상은 현 상태에서 보수의 필요성은 없는 상태이며, 향후 주기적인 점검이 필요하다.

① 손상발생 현황

분	손상내용	손상물량	단위	보수방안	우선순위
	콘크리트 박락	4.50	m ²	단면보수	2순위
	철근노출	0.05	m ²	단면보수, 방청	1순위
	실란트 파손	2.00	m	실란트충진	3순위
교각	철근노출	0.01	m ²	단면보수, 방청	1순위

2) 단면복구(보수)공법 개요

콘크리트 단면 결손부중 박락(파손) 및 철근 노출부는 내구성 저하방지를 위하여 단면복구(보수)공법을 사용하여 보수를 실시하는데, 콘크리트 표면을 피복하여 철근부식 등의 내구성 저하의 원인이 되는 물질의 침투를 억제함으로써 구조물의 내구성 저하를 방지하는 공법으로서 침투막제, 접착제, 단면 보수재, 철근방청재의 조합에 의한 공법으로 본 교량에서는 상기한 결합 중 콘크리트 파손부 및 철근노출, 부식부에 대한 보수방법으로 사용한다.

3) 단면복구(보수)시 털어내기 작업

단면복구(보수)시 털어내기 작업은 콘크리트 표면의 상황을 봐서 판단하는 것이 아니고 다음의 항목 및 【그림 6.4】를 참고하여 털어내기 범위나 형상을 결정하는 것이 좋다.

① 열화부분을 고려한 털어내기 범위

보수 개소의 콘크리트를 털어낼 때에 탄산화 등에 의한 취약한 부분을 남기면, 기설 콘크리트와 복구재료와의 충분한 부착강도를 얻을 수 없을 뿐 아니라, 균열이나 철근부식 재발의 원인이 된다. 따라서, 부재 내력에 영향을 미칠 수 없는 범위에서 열화부분을 모두 제거 할 필요가 있다. 열화부분을 효과적으로 확인하기 위해서는 탄산화깊이나 알칼리 반응성 생성물의 측정 등 열화요인과 관련된 시험을 실시하는 것이 바람직하다.

② 철근의 녹을 고려한 털어내기 범위

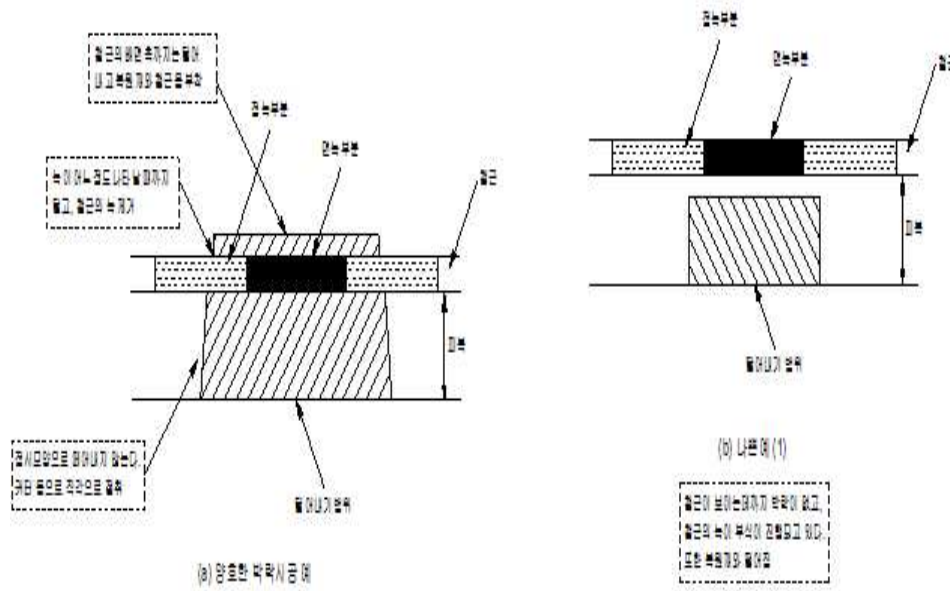
콘크리트의 열화부분을 충분하게 제거하여도 철근의 부식범위는 이 부위보다 넓은 경우가 대부분이다. 이 경우는 박락되어 노출된 부분의 철근 청소를 실시하여도 그 전후는 녹이 잔존한 채 남아있게 된다. 이 상태에서 단면복구(보수)를 실시하면 보수된 범위는 마이너스(-), 그 전후는 플러스(+)의 macro cell 부식이 생겨서 철근부식이 주위로 확산되어 보수효과가 적어지는 결과를 나타내는 경우가 많다.

따라서, 녹제거를 확실하게 할 수 있도록 철근표면의 전면에 녹이 나오고 있는 부분(면 녹의 부분)뿐만 아니라, 이것과 인접하면서 녹이 점상으로 나타나는 비교적 건전한 부분(점 녹의 부분)이 드러나는 범위까지 털어낼 필요가 있다. 한편, 털어내기 전에 면 녹의 범위를 파악하기 위해서는 자연전위 보정법에 근거하고 보정자연전위에서 -350mV보다 낮은 전위를 가리키는 부분이 이것에 해당한다.

또한 같은 이유로 녹의 제거는 철근의 전 주변에 대하여 실시하여야 하고, 철근은 박락된 부분(면)에서부터 뒷부분까지 파취할 필요가 있다. 이것은 단면복구(보수)재가 철근을 둘러싸는 것에 의한 부착성 향상에도 유효하다.

③ 털어내기 형상

콘크리트와 단면복구(보수)재와는 일반적으로 열팽창율이 다르기 때문에 복구재의 단부가 접시형상으로 되어 있으면, 온도신축에 의해 그 부분으로부터 박리현상을 보이는 우려가 있다. 이것을 방지하기 위해 털어내기시 단부가 접시형상으로 되는 것을 피하고, 될 수 있는 한 수직에 가까운 각도로 깊이 털어내는 것이 중요하다.



【그림 6.4】 단면복구(보수) 상세도

4) 철근의 방청 처리

털어내기에 의해 노출된 철근의 녹 제거는 특히 정성껏 실시할 필요가 있다. 일반적으로 와이어 브러시를 이용할 수 있는 것이 많지만, 보다 확실한 녹제거 방법은 샌드 블라스트, 워트제트 등을 쓰는 것이 좋다.

녹을 제거한 후는 철근에 방청재를 도포한다. 방청재에는 녹방지 도료, 아질산염계 방청재, 염분흡착제를 사용한 시멘트계 방청형 보수재가 있다. 일반적으로 철근부식의 억제에는 철근부식효과가 있는 아질산염 이온이 함유된 것이 효과적이다.

액산의 아질산칼륨이나 아질산리튬을 철근이나 박락면에 직접 도포하여 아질산염이온을 같이 배합한 아질산염계 방청재가 있다. 염화물에 의한 부식의 경우 유효한 도포량은 아질산 이온량과 염화물량의 비율을 관리하여야 하며 많은 양의 충전이 필요한 경우 Paste나 모르터 등을 혼합하여 사용하는 등의 검토가 필요하다. 또한 최근 개발된 염분흡착재를 이용한 방청재는 해수성분을 함유한 수분이 있는 개소의 철근부식에 대응하여 아질산 이온을 도입 또는 함유한 염화물량의 저감효과가 있다.

염분흡착제는 콘크리트 제체중의 유해한 염화물이 흡착되어 저장되어지는 동시에 염분흡착제 자신이 기다리고 있는 아질산 이온을 방출하는 것에 의해 높은 방식재 효과를 얻을 수 있다.

5) 단면복구(보수) 재료

복구재의 선정은 열화의 요인, 손상 상황, 누수 상황 등을 감안하고, 기설의 철근이나 콘크리트와의 부착성, 시공성, 재료특성 등을 평가하고 시공개소에 적합한 것을 채용 할 필요가 있다. 특히 사용실적이나 적절한 시험방법 등에 의해 품질, 성능을 확인할 수 있는 복구재를 사용하는 것이 바람직하다. 단면복구(보수)재는 저수축성이 요구되며, 복구재 충전 후 경화전에 우려할만한 차량진동을 받는 부위는 조강형을 사용하고, 아치부나 슬래브 하면 등 시공성을 중시할 경우는 경량형을 사용하고, 거푸집을 설치해서 충전할 경우는 고유동형을 사용하는 방안을 검토하여야 한다.

일반적으로 단면복구(보수)재를 충전하기 전에 프라이머를 도포하는 경우가 많다. 프라이머는 기설 콘크리트와 복구재의 부착성 향상을 목적으로 한 에폭시 수지계, 복구재의 수분이 기설 콘크리트에 흡수되어 경화에 필요한 수분이 결핍하는 「드라이 아웃」 방지를 목적으로 한 수성 에멀션을 주재로 하는 재료 등이 있다.

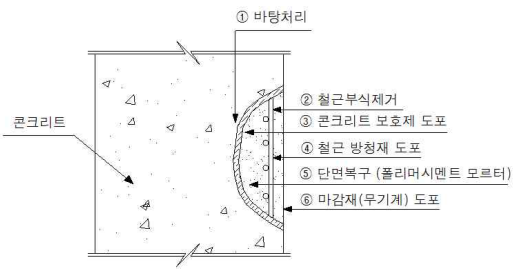
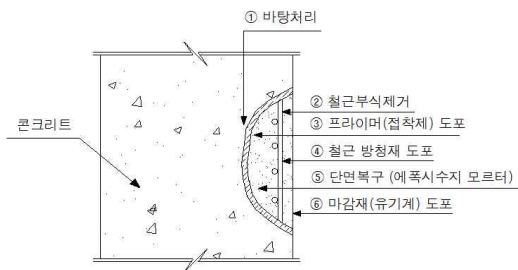
【표 6.9】 일반적인 단면 복구(보수)재의 분류

류		개 요
	수지모르터 (에폭시수지 등)	• 에폭시 등의 수지와 잔골재를 이용한 모르터로 고강도, 수밀, 경량, 접착성이 뛰어나고 쉬어쓰기 용이하나 고가임
무기계	폴리머 시멘트 모르터	• 시멘트에 SBR, 포키시 등의 수지를 첨가한 모르터로 고강도, 수밀성 양호
	무수축 모르터	• 팽창재가 함유된 건조수축을 보상하는 것에 의해 억제하는 모르터

6) 단면복구(보수)시 유의 사항

- ① Lath 철망이나 Wire Mesh를 끼울 경우는 박리현상이 발생되지 않게 충분히 고정된 뒤 단면복구(보수)재를 충전한다.
- ② 철근방청재, 프라이머, 단면복구(보수)재는 동일 제작사의 제품을 사용하거나 서로 양호한 조합의 물건을 이용한다.
- ③ 보수 깊이가 깊은 개소의 충전은 여러층으로 시공할 경우 경계부위가 부착상의 약점이 되기 쉬우므로 정확한 작업이 요구된다.
- ④ 보수한 단면복구(보수)재가 낙하할 가능성이 있는 부위는 중점적으로 검사 및 점검을 실시한다. 또한, 재료의 선택에 따라 신구콘크리트접착재의 도포가 필요할 경우에는 도포 후 단면복구(보수)를 실시한다.
- ⑤ 털어내기 작업시 콘크리트 분진으로 인한 대기오염을 방지하기 위해 집진시설이나 물분사 등을 실시하여 도로주변의 환경오염에 주의하여야 한다.

【표 6.10】 단면복구(보수) 공법비교안

분	폴리머시멘트 모르터 공법	에폭시수지 모르터 공법
요 도		
공법개요	콘크리트 손상부위 및 철근의 부식을 제거하고 콘크리트 보호제를 도포한 후 철근을 방청하고 무기계인 폴리머시멘트 모르터로 단면을 복구한 후 무기계 마감재로 마감하는 공법	콘크리트 손상부위 및 철근의 부식을 제거하고 접착제를 도포한 후 철근을 방청하고 유기계인 에폭시수지 모르터로 단면을 복구한 후 유기계 마감재로 마감하는 공법
시공방법	치핑/고압수 세척 → 철근 부식제거 → 콘크리트 보호재(침투성) 도포 → 철근 방청제 도포 → 폴리머시멘트 모르터로 단면복구 → 마감재(무기계)도포	치핑/고압수 세척 → 철근 부식제거 → 프라이머(접착제) 도포 → 에폭시수지 모르터로 단면복구 → 마감재(유기계) 도포
특 징	- 철근의 방청효과가 우수하고 재부식 확률이 없음 - 철근 노출부 보수의 일괄적인 공정에 대한 재료 및 시방확보 - 폴리머시멘트의 사용으로 콘크리트 중성화 방지 효과가 우수함 - 수용성인 무기계 재료의 사용으로 습윤지역 시공이 가능함 - 일반적으로 한번의 시공두께가 얇기 때문에 목표두께가 두꺼울 경우 공정이 증가함 - 보통 형식의 것은 경화시간의 늦고 공기가 길어짐	- 인장, 휨강도가 콘크리트보다 우수함 - 재료 자체의 접착성 및 내마모성이 우수함 - 재료비가 폴리머 시멘트에 비해 저가임 - 경화시간이 빠름 - 방청효과가 확실하지 않음 - 유기계 재료로서 통기성이 없으므로 재부식 발생 우려 - 습기가 있는 부분에서는 접착력이 떨어지며 품질관리가 어려움

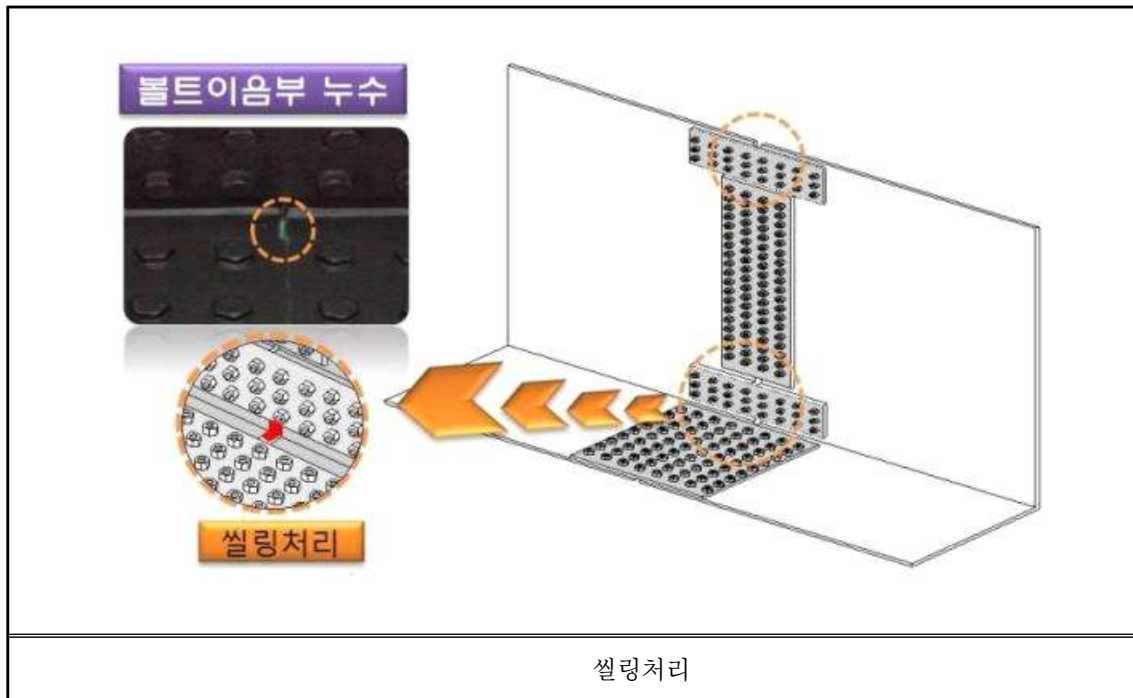
다. 거더 볼트이음부 실리콘 충전

1) 개요

주형내부 볼트이음부 틈에 대해 충진이 미 실시 되면 우수가 유입되어 거더 내부에 표면 부식이 발생될 수 있으므로 장기적인 유지관리 및 내구성 확보 차원에서 실리콘 충진을 하여야 한다.

2) 보수 개요도

거더 내부 볼트이음부와 다이어프램에는 연결틈새와 스캐럽이 발생되며, 이 부분을 통한 우수 등 수분이 유입되어 내부에 물이 고일 수 있으므로 이를 차단하기 위하여 충전재 작업을 다음과 같이 실시한다.



【그림 6.5】 씰링처리 방안

3) 충전방법

- ① 바탕면에 묻은 이물질 등은 신나로 깨끗이 닦아내고, 건조시킨다.
- ② 두께가 균일하고, 평활하도록 충전재를 시공하며, 교량의 도장계열과 상용성이 가장 좋은 재료로서 현장에서 시공이 용이한 1액형 우레탄 실런트를 사용한다.
- ③ 색상은 강교의 마감 색상을 고려하여 동일한 계열을 선택하는 것이 바람직하다.

라. 강재도장 보수 방안

1) 점검 현황

거더 내·외부에 경미한 도장박리 및 부식이 국부적으로 조사되었으며, 교량받침 및 플레이트 도장박리, 부식이 조사되어 바탕처리 및 재도장이 요구된다.

① 손상발생 현황

분	손상내용	손상물량	단위	보수방안	우선순위
	부식, 녹발생	0.25	m ²	재도장	2순위
	도장탈락, 도장박리	0.06	m	재도장	2순위

2) 도장보수 개요

도장은 보수범위 선정의 정확도가 부족하며 부분적인 재도장으로 인한 도막두께의 불균형이 발생하므로 기존도장이 비교적 양호한 부분을 제외하며 재도장부와의 Final Color를 고려하여 점착력이 우수한 도료로 재도장 할 것을 건의한다.

3) 시공과정

① 도장을 위한 표면처리

- 보수도장을 위한 손상부위의 처리는 손상부위가 녹발생이 되었을 시는 Power Tool Cleaning으로 손상부위 및 근처의 녹, 먼지, 오염물, 유기물질 등을 완전히 제거하고, 도장공정을 진행한다.
- Power Tool Cleaning으로 표면처리시에 사용하는 컵브러쉬(환형브러쉬)는 항상 유기물질 및 구리스 등에 오염되지 않은 깨끗한 것을 사용한다.
- 표면처리가 완료되면 빠른 시간(2시간 정도)내에 보수도장을 수행한다. 표면처리 2시간 이내에 보수도장을 수행하지 못한 부분은 재처리후 도장한다.
- Power Tool Cleaning직후 표면처리 상태 및 보수도장 공정별(표면처리, 하도 Touch-up, 상도)로 전문검사원에게 검사를 받아야 한다.

【표 6.11】 보수도장의 표면처리

	표면처리방법	표면처리의 개요
1	파워툴 처리 (또는 블라스트 처리)	파워툴 처리를 원칙으로 하나, 공장보수시에 무기질페인트의 보수가 필요한 경우는 블라스트처리로 표면처리를 실시한다.
손상도 2	파워툴 처리	손상부 주변 도막과의 부착성 향상을 도모하기 위함과 기존 도막과의 단차를 없애기 위해 주변부를 페이퍼 처리 한다.
손상도 3	페이퍼 처리	도막손상이 큰면적에 걸쳐 발생한 경우는 파워툴처리를 실시한다.

② 도장작업

- Power Tool Cleaning후 강재표면과 하도페인트의 부착력이 저하될 수 있으므로 하도 페인트는 부착력이 뛰어난 도료를 선택하여 하도도료로 사용한다.
- 현장도장은 Airless 스프레이로 시행하며, 스프레이가 불가능한 부분은 붓(단, 나일론 계통)으로 도장한다.
- 현장도장은 시방서의 도막두께 합계에 준하여 도장한다.
- 받침도장시 상부플레이트 하면의 미끄럼판에 대한 도장이 되지 않도록 하여야 한다.

6.3 보수·보강 개략공사비

6.3.1 보수·보강 개략공사비

【표 6.12】 보수·보강 개략공사비

	손상 내용	보수방안	손상 물량	보수 물량	단위	단가 (천원)	개략공사비 (천원)	우선순위
내부	이물질퇴적	정비	0.09	0.14	m ²	60	8	3순위
교대	균열(0.3mm미만)	표면처리	6.80	2.55	m	50	127	3순위(하자)
	망상균열	표면처리	4.00	6.00	m ²	50	300	3순위(하자)
	콘크리트 박락	단면보수 t=10mm	4.50	6.75	m ²	118	797	2순위(하자)
	철근노출	단면보수,방청 t=30mm	0.05	0.08	m ²	217	17	1순위(하자)
	실란트 파손	실란트충진	2.00	3.00	m	60	180	3순위(하자)
교각	균열(0.3mm미만)	표면처리	13.30	4.99	m	50	250	3순위(하자)
	철근노출	단면보수,방청 t=30mm	0.01	0.02	m ²	217	4	1순위(하자)
교량 받침	받침콘크리트 균열	표면처리	0.50	0.19	m	50	10	3순위
	부식, 녹발생	채도장	0.25	0.38	m ²	136	52	2순위
	도장탈락, 도장박리	채도장	0.06	0.09	m	136	12	2순위
신축 이음	후타재 균열	주의관찰	1.50	0.56	m	-	-	3순위
	후타재 망상균열	주의관찰	0.50	0.19	m ²	-	-	3순위
배수 시설	배수구 막힘	정비	12.00	12.00	EA	60	720	2순위
방호벽	균열(0.3mm미만)	표면처리	10.89	4.08	m	50	204	3순위(하자)
개략 공사비	구분		1순위		2순위		3순위	
	순공사비		21		1,581		1,079	
	제경비(순공사비×50%)		11		791		540	
	합계		32		2,372		1,619	
유지보수 개략공사비 총계			4,023					

주1)보수물량은 손상물량에 50%를 할증하였음(정확한 수량산출이 가능한 공종은 할증 미반영).

주2)동일부재에서 보수방안을 중심으로 합산하여 개략공사비를 산출하였음.

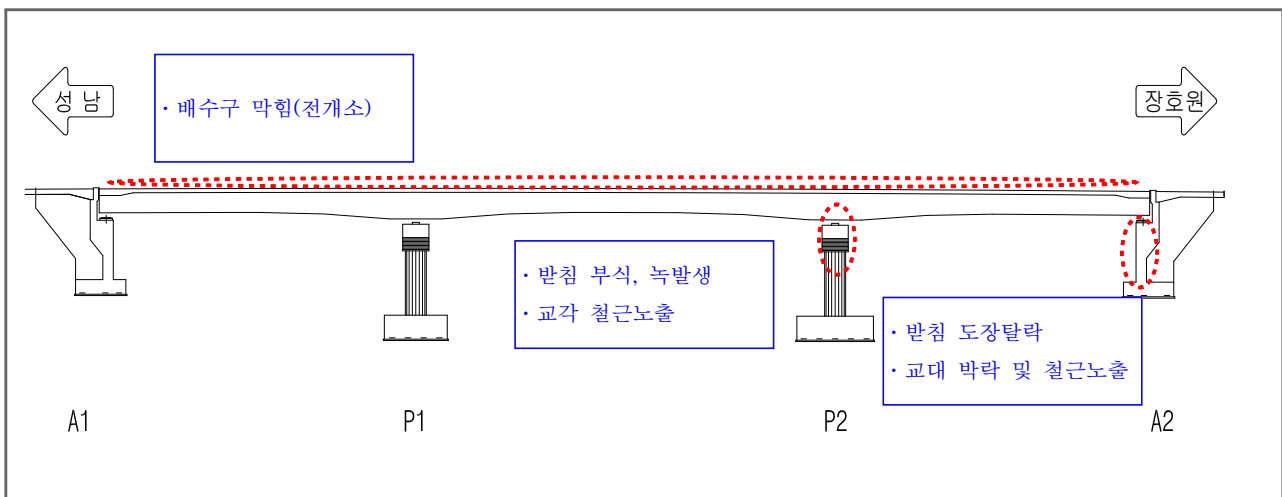
6.4 유지관리 방안

교량 유지관리는 교량의 공용수명 동안 교량의 안전성과 기능성을 유지하기 위하여 행하는 행위로서 손상발생의 징후 또는 그 원인을 사전에 발견해 조치를 취하는 예방 유지관리와 손상발생 후 조치를 취하는 사후 유지관리로 나눌 수 있으나 유지관리의 주안점은 구조적 특성이나 손상유형을 고려하여 사전에 각 부위별로 발생 가능한 손상에 대하여 주의 깊게 점검하며 그 원인을 미리 해소하는 예방 활동에 목표를 두어야 한다.

6.4.1 점검결과에 따른 중점유지관리 사항

가. 중점유지관리 개요

금회 정밀안전점검 결과를 바탕으로 수하3교(상)에 발생한 교대 및 교각 박락 및 철근노출, 교량받침 도장탈락, 부식, 녹발생, 배수구 막힘 등이 조사된 상태이며, 손상진전을 방지하고 구조물의 내구성 확보를 위해 관리가 요구된다.



【그림 6.6】 수하3교(상) 중점유지관리 사항 모식도

나. 부재별 중점유지관리 사항

본 교량에 대한 부재별 유지관리 중점사항은 다음과 같다.

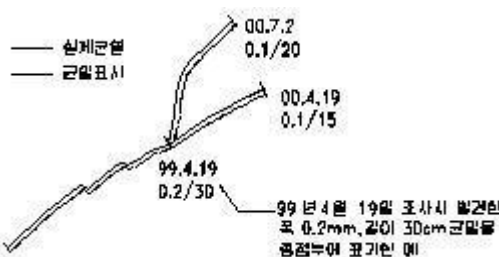
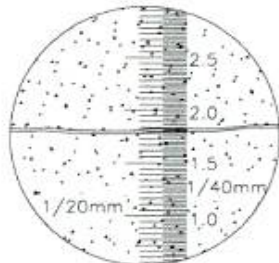
【표 6.13】 부재별 유지관리 중점사항

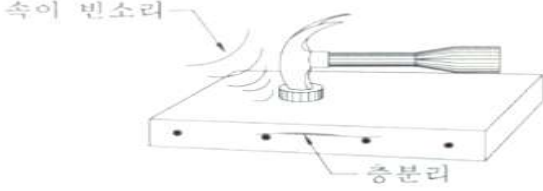
	중 점 사 항
	• 포장 손상여부 점검(주행성 중심) • 인접 콘크리트 포장구간 수축줄눈 일치여부 주기적 점검
방호벽	• 방호벽 신규손상 발생여부 확인
배수시설	• 배수구 막힘 진전여부 확인
바닥판	• 폭 0.1~0.2mm의 균열, 망상균열 등
거더 및 가로보	• 거더 내, 외부 및 가로보 신규손상 발생여부 확인
교량받침	• 강재부식(진전여부 점검) • 받침콘크리트 균열(진전여부 점검) • 이동 여유량 지속적 관리
신축이음장치	• 후타재 균열 진전여부 - 국부적으로 발생된 상태로 손상진전 여부 점검
하부구조	• 폭 0.1~0.2mm의 균열, 망상균열, 두부 박리, 철근노출 - 보수후 재손상 발생여부 주기적 점검 • 교각 균열 발생부 추가 및 손상진전 여부 주기적 점검 - 보수후 재손상 발생여부 주기적 점검

6.4.2 유지관리시 점검요령

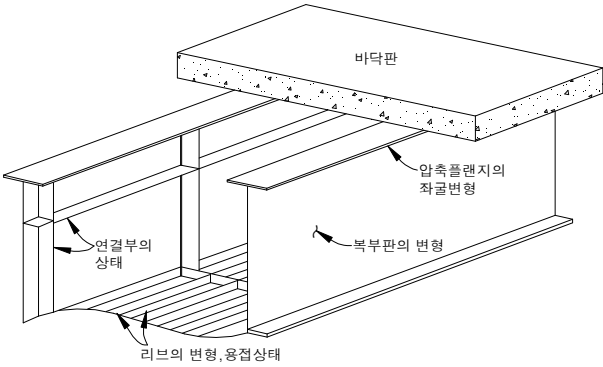
교량의 안전성과 기능성, 사용성 및 노후화 정도 등을 파악하여 재해를 사전에 예방하기 위해서 주기적이고 체계적인 정기점검, 정밀점검, 정밀안전진단 등을 통한 유지관리가 무엇보다도 중요하다. 따라서, 정밀안전점검 결과를 바탕으로 부재별 결함부위에 대한 원인분석과 사전에 예방하자는 유지관리차원에서 중점적으로 점검해야 하는 사항을 제시하고 필요한 점검항목 및 점검요령을 기술하였다.

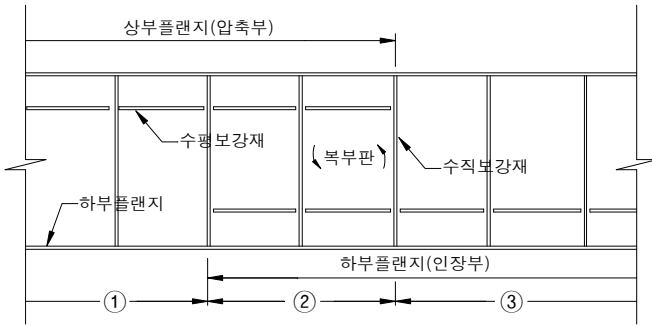
가. 바닥판

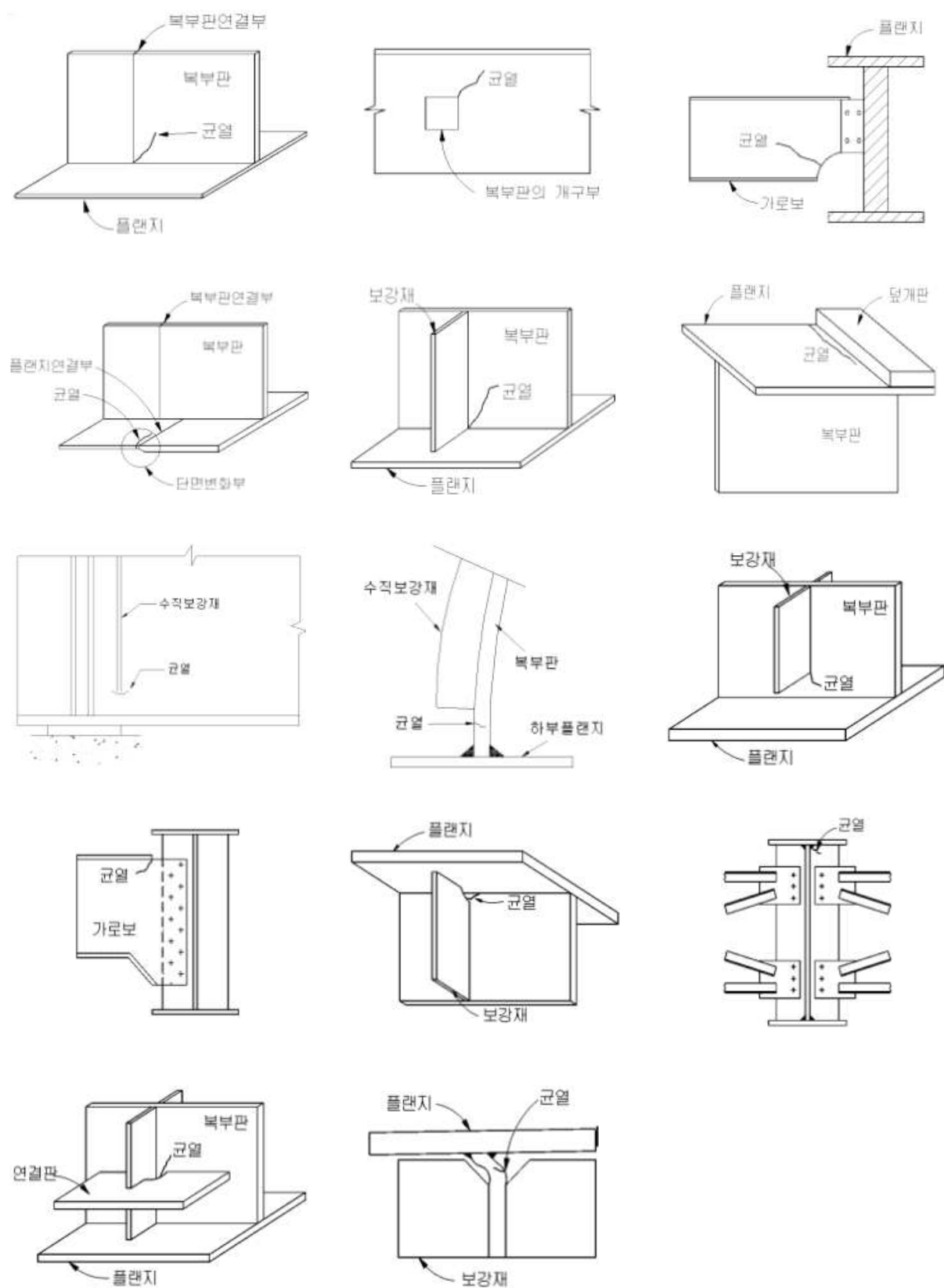
점 부 위		점 검 항 목
▷		• 박리, 박락, 층분리, 철근노출(피복두께 부족), 파손 • 백태(유리석회), 오염 • 재료분리
▷ 거더교		• 균열(거더사이, 힌치부 종방향 균열) • 망상균열
▷ 슬래브, 라멘교 상부	- 단부	• 부스러짐 • 사인장균열
	- 중앙부	• 휨균열
주요 손상 및 전경	  <상태양호> <상태양호>	
점검요령	○ 점검방법 - 도보접근이 불가능한 구간은 점검장비를 이용 근접 점검 - 균열의 진행상황을 파악하기 위하여 균열의 시·종점을 표시해 두는 것이 필요하며, 정기적으로 진행 여부를 관찰  (a) 균열표시 예  (b) 균열경 조사 예	

검 요 령	- 균열로부터 녹물 유출 여부 조사(철근 부식) - 망상균열, 층분리, 누수나 백태흔적이 발견될 경우 점검용 망치를 두드려 나는 소리로서 내부결합의 존재여부를 추정한다. 내부에 결합 존재 시 외관상 건전한 부위에서도 편칭 전단파괴의 우려가 있다. ※ 점검용 망치 : 내부의 공동이나 층분리 여부를 소리로 판단. 즉, 건전한 부분을 두들기면 “핑” 하는 맑은 소리가 나지만 내부결합이 있는 부분은 “퍽” 하는 소리가 난다.   ※ 편칭전단파괴(Punching Shear Failure) : 국부적으로 바닥판에 구멍이 뚫리는 현상 ◦ 점검시 유의사항 - 공통적인 손상은 대부분 구조적인 결함이므로 발생원인을 규명하고 보수보강 등 적절한 조치방법을 수립할 수 있도록 주의 깊게 조사 - 큰 균열일지라도 상당히 오래전에 발생하여 안정된 것이 있는 반면에 미세균열일지라도 하중의 반복재하에 의해 점차 커지는 균열이 있으므로 점검 시 특별히 큰 균열에만 주목하지 말고 미세한 균열에도 주의  - 누수 및 백태가 발견된 부위는 교면포장 상태가 비교적 양호할 경우 포장하부의 콘크리트 상태불량, 방수층의 파손이 원인일 수 있으므로 포장을 제거하여 조사하는 등의 원인분석 행위가 필요 - 환경적 요인에 의하여 열화가 심한 부분은 철근의 부식환경을 확인하기 위하여 탄산화시험을 실시 ※ 탄산화 시험 : 철근콘크리트의 부식, 내구성, 잔존수명을 파악하기 위하여 콘크리트 절단면 또는 절취된 콘크리트의 코어에 페놀프탈레인 용액을 사용하여 탄산화의 깊이 측정
원 인	◦ 초기 건조수축 및 온도변화
중 점 점 검 사 항	◦ 횡균열 - 균열폭의 확대와 길이 진전 여부 ◦ 단부 박락 및 철근노출 - 보수 후 재손상 발생 여부
점 검 도 구	◦ 사진기 ◦ 균열자 ◦ 점검용 망치 ◦ 확대경 ◦ 줄자 ◦ 필기도구(소형 보드판, 매직, 분필) ◦ 점검야장 ◦ 필요시 반발경도 및 탄산화 시험기기

나. 강박스 거더

점 부 위	점 검 항 목
▷	•변형, 균열, 파손 •표면(도장)상태 오염, 부식 •이상처짐 •연결부 볼트 이완, 파손, 이상음
▷받침부	•복부판 부식 및 국부좌굴 •박스내부 출입구 계폐 •거더와 받침연결부 부식
▷중앙부	•맞대기 용접부 균열 •플랜지 변형 및 처짐 •다이하프램 연결부 균열
▷2차부재	•거더와의 연결부 균열
▷보수부위	•용접부 및 용접부 주변 균열
주요 손상 및 전경	  <상태양호> <거더 내부 이물질퇴적>
점검요령	 ○ 점검방법 - 접근장비 및 도보로 근접 육안점검 혹은 교량하부에서 육안 또는 망원경으로 점검 - 중앙부 처짐은 점검로에서 하부플랜지 정도로 눈높이를 낮추어 점검하거나 교대 옆 혹은 교량에서 조금 떨어진 거리에서 하부플랜지의 전체적인 선형 점검 - 누수에 취약한 신축이음 하부, 배수구 주변 혹은 외측거더의 도장손상 및 녹발생 개략조사 - 차량통과시 삐걱거리는 소리 등 이상음이 들리면 소음발생 부위를 추정하여 기록 유지 - 복부판의 국부좌굴이 의심스러운 경우는 복부에 수직으로 막대기를 밀착시킨 후 막대기와 복부판의 떨어진 거리 측정 - 부식된 부분은 부식정도를 파악하기 위하여 브러쉬 등을 표면을 긁어낸 후 단면결손 정도를 확인(받침부 : 복부판, 중앙부 : 플랜지)

검 요 령	- 강교의 균열은 눈에 잘 띄지 않으므로 가로보의 거더와의 연결 용접부 등 취약부에는 분명히 균열이 있을 것으로 생각해야 발견할 수 있으며, 특히 용접부의 도장 부풀음, 쇠파루 부착, 이상음 발생 등의 징후가 있는 부분을 중점점검(브러쉬, 깨끗한 형짚으로 닦기) - 박스내부 점검시 연속교의 경우 어느 부분까지 점검했는지 혹은 인장부위가 어느 부분인지 구분이 어려울 때, 복부에 붙어있는 수평보강재의 위치가 위에 있는지 혹은 아래위에 동시에 있는지, 아래에만 있는지를 확인하여 자신의 위치를 알 수 있다. 왜냐하면 보강재는 좌굴방지용으로 압축측에 설치하기 때문이다. 예를 들어 ①구역은 수평보강재가 위에 있으므로 상부플랜지는 압축, 하부플랜지는 인장구역으로 정모멘트 구간임을 알 수 있다.  - 곡선교의 경우 다이아프램이 주부재이므로 다이아프램과 거더 연결부에 피로균열이 발생할 가능성이 높음으로 점검 필요 ○ 손상발생시 조치 - 눈에 떨 정도의 처짐이나 충돌에 의한 손상으로 추가손상이 우려되거나 주행안전성에 지장을 초래할 경우 즉시 보고하여 대책을 수립 ○ 점검시 유의사항 - 균열은 경우에 따라 도장 표면에서 얇은 녹 흔적으로 나타나므로 주변 도장을 조심스럽게 제거한 후 확대경을 사용하여 면밀하게 점검하고 특히 균열이 미세할 경우 불결하게 문질러 지워지지 않도록 하여야 하며 점검 후에도 균열 상황을 재검토하기 위하여 균열부위는 청결한 상태를 유지 - 균열은 밝은 날 낮 추운 날씨에 더 잘 보이며, 균열을 발견하면 이와 유사한 조건의 다른 부위(교량의 전후좌우가 대부분 대칭임)에도 균열이 발생한 것으로 간주하고 점검에 임해야 함 - 박스내부 출입구 잠금장치가 망가져 있는 경우 부랑인들이 거주하고 있는 경우가 있으므로 2인 이상이 1조가 되어 내부점검 - 박스내부에 환기부족으로 유해가스가 있을 수 있으므로 환기를 시킨 후 점검하고 인화성 물질을 휴대하지 않도록 하며 특히 흡연은 삼가하여야 함		
점 검 도 구	<table border="0"> <tr> <td> •사진기(망원렌즈) •줄자(5m자) •점검야장 </td> <td> •점검용 망치 •손전등(박스내부) •펼기도구(소형 보드판, 매직, 분필) </td> </tr> </table>	•사진기(망원렌즈) •줄자(5m자) •점검야장	•점검용 망치 •손전등(박스내부) •펼기도구(소형 보드판, 매직, 분필)
•사진기(망원렌즈) •줄자(5m자) •점검야장	•점검용 망치 •손전등(박스내부) •펼기도구(소형 보드판, 매직, 분필)		



【피로균열이 발생하기 쉬운 구조상세】

다. 교대

점 부 위		점 검 항 목
▷		•균열(시공이음부 횡방향 균열) •박리, 박락, 층분리, 백태(유리석회), 파손, 철근노출 •교대 회전(기울음), 침하(연직이동)
▷ 두부		•두부 물고임 •두부와 홍벽 경계부 균열(후면으로 기울음) •거더와 홍벽 신축유간 부족
▷ 벽체		•균열(수직균열) •벽체와 날개벽 분리(이동)
▷ 날개벽(옹벽 포함)		•날개벽 이동, 전도
주 요 손 상	 <교대 박락>  <교대 철근노출>  <교대 균열>	
점 검 요 령	○ 점검방법 - 접근 장비에 의해 근접 육안점검 - 교대 입지조건이 성토부 혹은 연약지반에 위치한 경우 전후방으로 교대 벽체가 기울었는지 확인하고 의심스러운 경우 실을 매단 점검추를 늘어뜨리거나 측량기로 확인(날개벽, 옹벽 포함) - 신축이음 하면에 위치하므로 누수 및 화학물질 등에 대한 열화 취약부위이므로 탄산화 시험에 의한 탄산화 깊이 확인 ○ 점검시 유의사항 - 신축이음 유간이 벌어져 충격음이 발생하거나 단혀 있을 경우 거더 상·하부와 홍벽 사이 간격이 서로 차이가 나는지 점검하고 교대 전도 여부도 확인 - 연약지반상의 교대는 뒷채움부의 침하로 인하여 접속슬래브 하부에 공동이 발생하여 홍벽이 교대 뒤쪽으로 전도되어 균열이 발생하기도 함 - 교대 뒷면과 날개벽 사이에 공동이 발생했거나 흙이 침하된 경우 날개벽의 전도를 의심하여 점검 - 벽체에 수직으로 발생하는 균열은 건조수축에 의한 비구조적 균열이므로 우려할 바는 아니지만 폭이 넓은 교대에서 균열폭이 1mm 이상이면 교대기초의 부등침하도 의심하여야 함	
점 검 도 구	•사진기 •균열자 •줄자(5m자) •점검용 망치	•점검추 - 기울음 측정 •중성화 시험기 •필기도구(소형 보드판, 매직, 분필) •점검야장

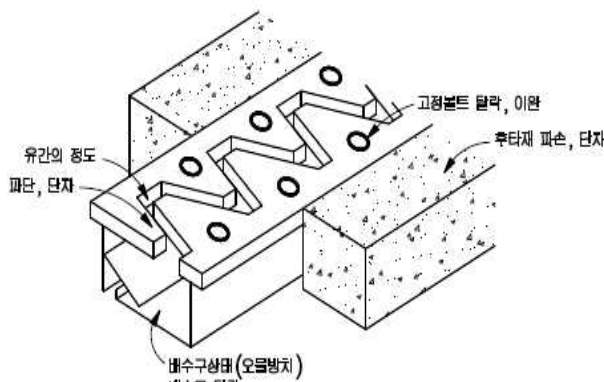
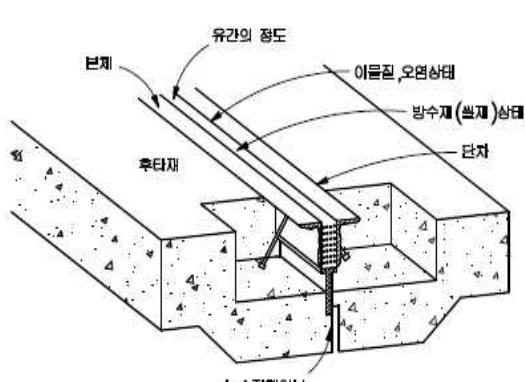
라. 교각

점 부 위		점 검 항 목
▷		•균열, 박리, 철근노출, 파손 •침하
▷ 두부		•두부 물고임 •받침 하부 균열 및 파손(박리, 박락)
▷ 구체		•수직균열 •이동 또는 기울음
▷ 수면접촉부		•수중구간의 경우 침식
주 요 손 상	 〈교각 코핑부 균열〉  〈교각 코핑부 철근노출〉	
점 검 요 령	○ 점검방법 - 점검장비 및 점검로에서 점검 - 신축이음의 유간이 비정상적(크게 벌어짐 또는 닫힘)이거나 방호울타리선형이 불량한 경우에는 교각 침하가 의심스러우므로 교각 구체 상부와 하부를 측량기기로 측정하여 교각의 전도 여부를 확인하고 구체에 기준점을 표시하여 침하여부를 주기적으로 확인 - 해안가에 위치한 교량의 경우 수면접촉부 등에 철근노출이나 녹물흐름이 발생한 경우 콘크리트 염해 측정이나 탄산화 시험 실시 ○ 손상발생시 조치 - 교각두부 받침하부에 폭 0.3mm이상 균열이 단부까지 진행된 경우에는 교량 안전과 직접적으로 관련이 있으므로 즉시 보고 및 대책수립 - 침하가 의심스러운 경우 기초 주변의 수축세굴 및 국부세굴의 조사가 필요하며 세굴이 발생하였다면 전문가로 하여금 구조물의 안전성평가 필요 ※ 수축세굴(Contraction Scour) : 원래 수로단면이 축소되었을 때 평균유속 및 하상 전단 응력의 증가에 의해 하상물질이 제거되는 현상 ※ 국부세굴(Local Scour) : 와류(Vortices)의 형성으로 교대 및 교각의 주위가 침식되는 현상으로 하상이 어느 정도 안정된 경우 대부분 국부세굴이 문제가 됨 ○ 점검시 유의사항 - 신축이음 유간이 크게 벌어지거나 닫힘, 방호울타리 선형불량은 교각 침하의 징후로 볼 수 있으므로 교각 점검 시 참고해야 할 항목임	
점 검 도 구	•사진기 •균열자 •줄자(5m자) •점검용 망치	•점검추 - 기울음 측정 •중성화 시험기 •펼기도구(소형 보드판, 매직, 분필) •점검야장

마. 교량받침

점 부 위		점 검 항 목
▷	- 공통	•부식(오물퇴적), 변형 •균열, 파손(균열발생으로 파손진행) •가동받침의 유간부족 및 가동 장애요소 •받침과 거더의 밀착상태(분리) •앵커볼트 파손(절단) •가동방향 오류, 편기설치
	- 강재받침	•가동면 부식 •부속물 파손
	- 고무받침	•고무재 부풀음 및 갈라짐 •고무판의 과도한 변형
▷ 받침대		•균열, 파손(하부공동) •부분 침하
▷ 이동제한장치		•용접부 균열 •파손
주 요 손 상	 〈플레이트 도장탈락〉	 〈받침 콘크리트 균열〉
		 〈플레이트 녹발생〉
점 검 요 령	○ 점검방법 - 도보점검이 불가능한 부분은 접근장비를 이용하여 근접점검 - 가동받침의 가동여부는 가동면의 윤활재가 밀린 흔적이나 먼지 부착정도로 확인 가능함 - 편(고정)받침을 도장 보수를 시행한 경우 편 연결부 회전유간 틈에 고화된 도장재가 손상 없이 고드름 형태로 남아있는 경우 편 회전 불량으로 간주 - 눈금자가 설치되지 않은 받침은 측면을 깨끗한 형철로 잘 닦고 유성펜으로 상부받침과 이동제한장치 끝부분에 수직으로 선을 그어 놓으면 다음 점검시 온도차에 따른 가동량을 측정할 수 있음 - 곡선교 내측 단부 혹은 사교의 예각부 단부의 반반력으로 인한 받침과 거더의 들뜸 상태 점검 - 경사교에서 받침 경사설치로 인한 상부가동받침과 하부받침 접촉 및 받침 부속품과의 접촉으로 인한 가동장애요소 점검 - 수직보강재와 받침이 10cm 이상 편기시 하부플랜지의 국부변형이나 거더 복부판의 좌굴 여부 확인 - 받침하부에 공동이 의심되면 긴드라이버 혹은 철사로 찔러서 확인하고, 침하흔적은 앵커볼트의 체결상태 및 인접받침의 상태를 참고하여 확인 - 받침부의 물고임 부분은 누수부위의 확인 및 물고임 원인분석 ○ 손상발생시 조치 - 받침하부 교각 두부에 폭 0.3mm 이상의 균열이 단부까지 진행된 경우 즉시 보고하고, 안전성 검토 및 대책 수립 필요	
점 검 도 구	•사진기 •줄자 •균열자 •온도계	•유성펜(매직) 및 청소용 걸레 •점검용 망치 •드라이버(driver) •펼기도구(소형 보드판, 매직, 분필) •점검야장

바. 신축이음장치

점 부 위		점 검 항 목
▷	- 공통	•누수, 오염(배수시설 누락, 유간의 오물퇴적) •유간(부족 및 과다) •이상진동(충격음) •본체 유동 및 파손(충격음, 흔들림)
	- 고무재	•고무판 마모, 강판노출 및 부식
	- 강재	•방수재(셀링재) 파손 - 노면수 유입
▷ 후타재		•균열, 파손(패임 및 요철)
주 요 손 상		
	〈후타재 균열〉	〈후타재 균열〉
		〈후타재 망상균열〉
주 요 내 용		
		
	○ 점검방법 - 보도에서 점검 - 신축이음 본체의 유동, 단차, 파손으로 인한 충격음 발생 여부 점검 (단차관리기준 예: 자동차전용도로 10mm, 교통량이 많은 일반도로 15~20mm, 교통량이 적은 일반도로 : 20~30mm) - 고무재의 마모, 파손, 충전 셀링재 노출로 차량운행 저해 및 방수기능 저하상태를 점검하며 교각, 교대 위에서 신축이음 하부의 방수성 및 단부보강 슬래브상태 점검 - 방호울타리부 신축이음의 방수기능 점검 - 레일식 하면의 경우 점검로에서 점검이 어려운 경우 장비를 사용하여 거더를 점검할 때 근접 점검 - 점검기간 내 온도차이가 큰 아침과 한낮에 신축 이동량을 조사하고 적정유간을 확보하고 있는지 확인 점검	
점 검 도 구	•사진기 •줄자 •점검용 망치	•드라이버(driver) - 유간오물 확인 •필기도구(소형 보드판, 매직, 분필) •점검야장

사. 교면포장

검 부 위		점 검 항 목
▷		•균열(미세, 선상, 격자형) •소성변형(요철, 바퀴자국, 단차) •포트홀(패임) •노면잡물(구배불량)
▷ 신축이음 전후, 구조물 경계부		•단차, 침하
▷ 배수구 주변		•물고임, 이물질 퇴적
주요 손상 및 전경	 〈상태양호〉	 〈상태양호〉
점 검 요 령	◦점검방법 - 방호벽측 갓길에서 도보점검 - 중차량 통행이 많은 차선, 곡선부 외측, 급정지 구간 주변의 손상 점검 - 신축이음 전후 및 경계부의 단차 점검 - 교면위 물고임 및 포트홀 점검(가급적 비온 직후 점검) - 포장의 노후화에 따른 종방향균열의 진전여부, 망상균열의 진전여부 ◦손상발생시 조치 - 손상이 확인한 부분은 위치, 규모에 대하여 기록 후 사진 촬영 - 포트홀의 직경이 20cm이상 혹은 종방향 단차가 30mm이상 발생하여 추가손상이 우려되거나 주행 안전성에 지장을 초래할 경우 즉시 보고하여 대책을 수립 ◦점검시 유의사항 - 갓길은 교통사고의 위험이 높으므로 2인 1조로 하여 차량 진행방향과 반대방향으로 걸어가면서 점검 - 상세조사를 실시할 경우 신호봉 등을 사용하여 차량 유도후 안전하게 점검	
점 검 도 구	•사진기 •줄자(5m) •필기도구(소형 보드판, 매직, 분필) 및 점검야장 •신호봉 또는 수기	

아. 배수시설

검 부 위		점 검 항 목
▷	격자판(Grating) 유입구	•파손, 누락 •누수, 체수(막힘) •오염(오물퇴적)
▷ 배수관		•파손(연결 고정부 탈락) •배수관 길이 부족(거더에 물 떨어짐) •유출구 위치 부적절 (도로상이나 구조물 위에 위치)
주 요 손 상	  <배수구 막힘> <배수구 막힘>	
점 검 요 령	○ 점검방법 - 배수구 : 보도부 혹은 노면에서 도보로 점검하며, 배수구 설치간격, 유입구 누락여부, 그레이팅 파손 및 오물퇴적 확인 - 배수관 ① 교량하부 및 측면에서 점검하며 접근이 어려운 부분은 접근장비를 이용 ② 교량이 도로 위를 통과할 경우 배수관에서 유출된 물이 통행인이나 통행차량 위로 떨어지지 않는 지 점검 ③ 배수관의 물이 구조물의 부식을 유발할 수 있는 위치로 배수되는지 점검 ④ 경사가 완만한 배수관은 점검용 망치로 두들겨 내부에 쓰레기로 막혀있는지 점검 ⑤ 배수관 지지장치 및 연결부 상태는 흔들어 보거나 망치로 두들겨서 점검 ○ 손상발생시 조치 - 배수구에 휴지나 나뭇잎 등으로 막혀있는 경우는 드라이버를 사용하여 제거 ○ 점검시 유의사항 - 2인 1조로 하여 차량진행 방향과 반대방향으로 걸어가면서 점검하며 차량운행에 주의 - 접근장비 사용시 차량운행 및 안전에 유의	
점 검 도 구	•사진기 •줄자 •점검용 망치	•드라이버(driver) - 유간오물 확인 •펼기도구(소형 보드판, 매직, 분필) •점검야장

자. 방호벽 및 중앙분리대

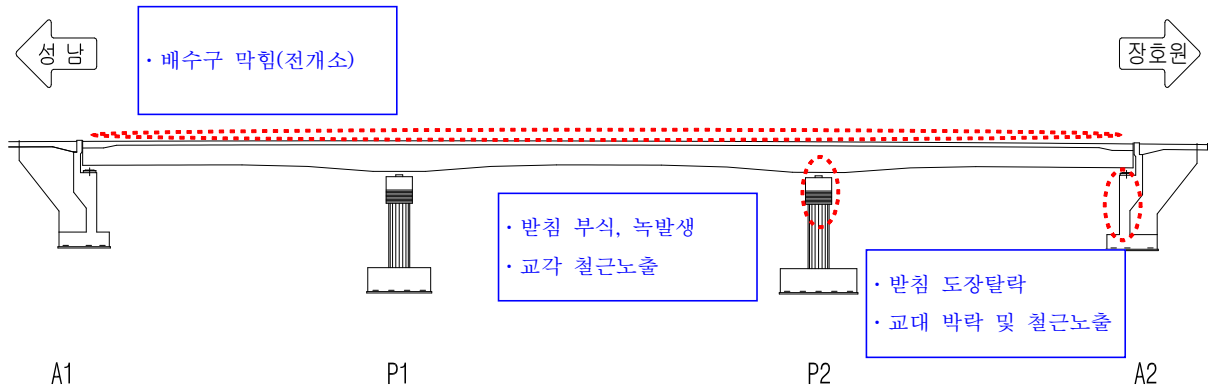
점 부 위		점 검 항 목
▷ , 방음벽	- 강재, 알루미늄	•변형 •파손
	- 철근콘크리트	•균열(부모멘트부 균열, 침하균열) •박리, 박락, 철근노출, 파손(충돌)
▷ 갓길		•신축이음 접촉부 부스러짐(파손) •표면 부스러짐(동결융해)
▷ 연석	- 강 재	•도장 손상, 부식 •파손 •균열(부모멘트부 균열)
	- 철근콘크리트	•박리, 박락, 부스러짐, 파손
주요 부 위	 <방호벽 균열>  <중분대 균열>	
점 검 요 령	○ 점검방법 - 교량 한쪽에서 눈을 난간(방호울타리)높이 정도로 낮추어 난간의 전체 선형에 급격한 변화 부분이 있는지 점검 - 안전난간 및 방음벽의 경우 안전난간 및 방음벽의 기둥과 바닥판 접촉면의 부식 혹은 볼트 손상에 의해 전도 우려가 있는지 힘을 주어 밀거나 당겨서 흔들림 정도를 확인 - 연속 받침부 연석 및 자갈막이는 콘크리트의 경우 부모멘트에 의한 균열(일반적으로 폭 0.3mm이상)을 점검 ○ 손상발생시 조치 - 방호울타리의 전체 선형에 급격한 변화부분이 있는 경우 받침이나 하부구조의 침하가 있을 수 있으므로 해당부재 점검시 참고할 수 있도록 기록 유지 - 외부의 강한 하중에 의한 손상일 경우 바닥판에도 영향을 줄 수 있으므로 바닥판 점검시 고려 ○ 점검시 유의사항 - 난간의 큰 변형이나 파손된 부분으로 통행인 추락 위험이 있을 시 즉시 연락하여 추락 방지시설 등의 응급조치 필요	
점 검 도 구	•사진기 •솔(브러쉬) •강재 부식부위 등 상세확인	•줄자 •펼기도구(소형 보드판, 매직, 분필) •점검야장

6.4.3 중점 유지관리사항 및 점검방향

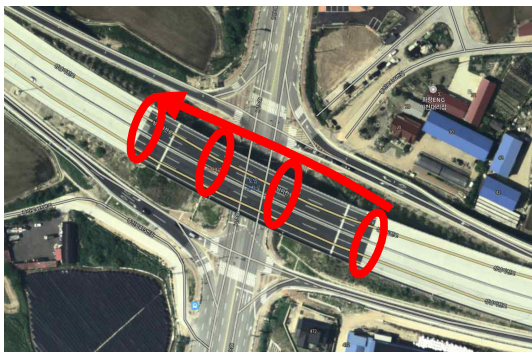
수하3교(상) 중점유지관리사항, 점검방향

■ 사항

- ① 교대 및 교각
 - 박락 및 철근노출
 - 진전 및 추가손상 발생 여부 확인
- ② 교량받침
 - 받침 도장탈락, 부식 녹발생
 - 진전 및 추가손상 발생 여부 확인
- ③ 배수시설
 - 포장부 배수구 막힘
 - 진전 및 추가손상 발생 여부 확인



■ 및 계획



구분	상부구조	하부구조
	고소점검차	도보
구간	S1~S3	P1~P2
소요 기간	1일(하부 통제필요)	1일
현황	- 하부 지방도 통과	

제 7 장 종합결론

7.1 종합결론

제 7 장 종합결론

7.1 종합결론

본 시설물은 경기도 이천시 신둔면 도암리에 위치한 STEEL BOX GIRDER교 교량으로서 3ea의 Girder로 구성되어 있으며, 총연장은 100.0m(30+40+30)이고 양방향 중 성남방향 폭은 13.94m(편도 3차로)이다.

본 과업은 “시설물의 안전 및 유지관리에 관한 특별법”(이하 “시설물안전법”이라 한다.) 제11조 및 동법 시행령 제8조에 의한 정밀안전점검(시설물의 물리적·기능적 결함과 손상을 조사·측정하고 원인을 분석하여 신속하고 적절한 보수·보강방법 제시) 및 동법 제40조 및 동법 시행령 제28조에 의한 성능평가(시설물에 내재되어 있는 위험요인이나 시설물 기능 및 성능저하, 상태 등을 신속·정확하게 조사·평가하고, 그에 대한 적절한 성능확보를 취하여 재해 및 재난을 예방하며, 시설물의 안전성능 및 내구성능, 사용성능을 보완·보전케 함으로써 시설물의 효용성을 증진)의 시행을 통한 공공의 안전을 확보하는데 그 목적이 있다.

가. 현장조사 및 시험

1) 바닥판 하면

- 바닥판하면은 손상이 없는 양호한 상태로 조사되었고, 주기적인 점검을 통한 신규 손상의 발생여부 확인 등의 유지관리가 요구된다.

2) Steel BoX Girder

- 거더 외부는 안전성에 영향을 미칠만한 손상은 조사되지 않은 상태로 조사되었다.
- 거더 내부에 발생된 이물질퇴적은 청소 등의 정비가 필요하며, 내부는 강재손상이 없는 상태로 접합부의 용접상태와 도장상태 또한 양호한 상태이며, Splice부 볼트풀림이 없는 양호한 상태로 조사되었다.

3) 가로보 및 세로보

- 가로보는 손상이 없는 양호한 상태로 조사되었고, 주기적인 점검을 통한 신규 손상의 발생여부 확인 등의 유지관리가 요구된다.

4) 교대

- 교대의 구체에서 조사된 균열, 망상균열은 대부분 시공초기 발생한 온도변화 및 건조수축에 의한 소수의 미세균열(0.3mm미만)로서 표면보수를 통한 내구성 확보가 바람직할 것으로 판단된다.
- 조사된 콘크리트 박락의 경우 시공시 마감 미흡에 의한 손상이며, 철근노출의 경우 피복 부족에 의한 손상으로 단면보수, 방청 등의 조치가 필요할 것으로 사료된다.
- 실란트 파손의 경우, 시공 초기 주입미흡에 의한 손상으로, 재충진 등의 유지관리가 요구된다.

5) 교각

- 교각 코핑 및 기둥부에 발생한 폭 0.3mm미만 균열은 건조수축, 온도변화, 거푸집 조기 탈형 등의 복합적인 원인에 의한 비구조적 소수의 균열로서 표면보수를 실시하여 내구성을 확보가 바람직할 것으로 판단된다.
- 발생한 철근노출은 시공 미흡에 의한 피복부족으로 단면보수, 방청 등의 유지관리가 요구된다.

6) 교량받침

- 플레이트 발생된 부식, 녹발생, 도장탈락, 도장박리 등의 손상은 시공 미흡에 의한 손상으로 손상부는 유지관리를 위하여 재도장이 필요하다.
- 받침콘크리트에서 조사된 균열은 국부적으로 발생한 균열로 현 상태에서 별도의 조치 보다는 유지관리 후 손상진전 및 추가 손상 발생 시 일괄 보수하는 것이 바람직할 것으로 판단된다.

7) 신축이음장치

- 후타재에 조사된 폭 0.3mm미만 균열 및 망상균열은 건조수축 및 차량반복하중에 의하여 발생한 것으로 표면보수를 통한 유지관리가 필요하다.

8) 교면포장

- 교면포장은 현재 손상이 없는 양호한 상태로 조사되었고, 손상부는 주기적인 점검을 통한 손상의 발생여부 확인 등의 유지관리가 요구된다.

9) 배수시설

- 배수시설에 발생한 배수구 막힘은 공용에 의한 열화로 주기적인 청소 등의 정비 등의 유지관리가 요구된다.

10) 방호벽

- 방호벽 및 중분대에 발생한 폭 0.3mm미만 균열은 건조수축, 온도변화, 거푸집 조기탈형 등의 복합적인 원인에 의한 비구조적 소수의 균열로서 표면보수를 실시하여 내구성을 확보가 바람직할 것으로 판단된다.

11) 내구성조사

- 반발경도법에 의한 압축강도 측정결과 상부구조 26.8~28.2MPa, 하부구조 25.3~27.4MPa로 측정 되었으며, 금회 실시한 수하3교 상행선은 모두 설계기준 압축강도(상부: 27.0MPa, 하부: 24.0MPa)를 상회하는 것으로 강도 저하가 없는 것으로 판단된다.
- 상부구조 탄산화깊이는 6.0mm, 하부구조 탄산화깊이는 3.5~4.5mm로 측정되었으며, 잔여깊이가 30mm이상을 확보하고, 세부지침 지침기준 “a”로 평가 되어 탄산화에 따른 철근의 부식발생 영향은 없는 것으로 판단된다.

나. 상태평가 결과

- 금회 상태평가 결과 “B등급”으로 평가되었으며, 2017년 초기점검 이후 구조적인 손상은 발생하지 않았으며 일부 부재의 경미한 손상이 발생되었다.
- 초기점검 이후 금회 정밀안전점검시 정밀 조사로 인한 손상물량이 일부 증가하였으며, 신규 손상으로 인한 결함지수 증가로 수하3교 성남방향의 환산결함도 점수는 0.093 → 0.151로 증가한 것으로 분석되었다.

다. 중점유지관리 사항

부재구분	중 점 사 항
교면포장	- 포장 손상여부 점검(주행성 중심) - 인접 콘크리트 포장구간 수축줄눈 일치여부 주기적 점검
방호벽	방호벽 신규손상 발생여부 확인
배수시설	배수구 막힘 진전여부 확인
바닥판	폭 0.1~0.2mm의 균열, 망상균열 등
거더 및 가로보	거더 내, 외부 및 가로보 신규손상 발생여부 확인
교량받침	- 강재부식(진전여부 점검) - 받침콘크리트 균열(진전여부 점검) - 이동 여유량 지속적 관리
신축이음장치	- 후타재 균열 진전여부 - 국부적으로 발생된 상태로 손상진전 여부 점검
하부구조	- 폭 0.1~0.2mm의 균열, 망상균열, 두부 박리, 철근노출 - 보수후 재손상 발생여부 주기적 점검 - 교각 균열 발생부 추가 및 손상진전 여부 주기적 점검 - 보수후 재손상 발생여부 주기적 점검

라. 결론

- 금회 정밀안전점검 결과를 바탕으로 수하3교(상)에 발생한 손상의 진전을 방지하고 보수를 통한 구조물의 내구성 확보를 위한 적절한 조치가 필요하다.
- 이상과 같이 자료조사, 외관조사, 내구성 조사 등의 결과를 분석하여 평가된 구조물의 상태평가 결과를 종합적으로 평가한 수하3교(상)의 안전등급은 「기능 발휘에는 지장이 없으나 경미한 손상, 결함, 열화 등이 발생하여 내구성 증진을 위해 부분적으로 보수가 필요한 상태인」인 「B」 등급으로 평가되었다. 구조적인 손상 및 결함은 없는 것으로 판단되어 별도의 정밀안전진단은 필요 없을 것으로 판단되며, 본 보고서에 제시된 방안으로 보수를 시행하고 지속적인 유지관리를 실시한다면 구조물의 사용성을 확보하는데 문제가 없을 것으로 사료된다.