

솔샘터널 등 12개소 정밀점검용역

보 고 서

(미 아 구 름 다 리)

2010. 10.

북부도로교통사업소

(재)한국재난연구원

미승씨엔에스검사(주)

제 출 문

북부도로교통사업소 귀하

귀 사업소와 계약 체결한 “솔샘터널 등 12개소 정밀점검”에 대한 과업을 성실히 수행하고, 이에 대한 점검 결과를 본 보고서에 수록하여 부속자료와 함께 제출합니다.

2010년 10월

재단 한국재난연구원
법인 Korea Disaster Research Institute

이사장 윤 영 조 인

미아구름다리 정밀점검 결과표

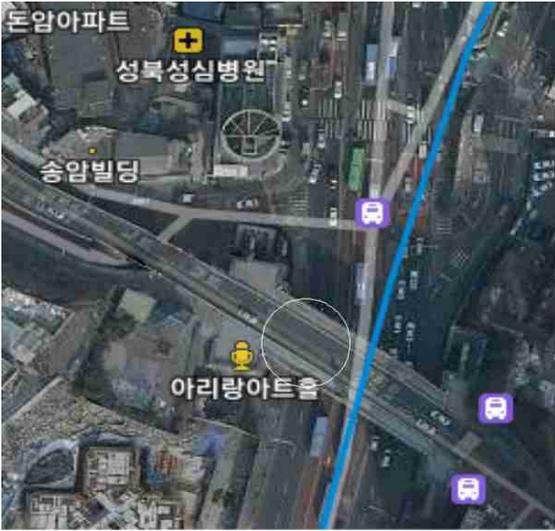
1. 기본현황

| 가. 일반현황 | | | | | |
|---------------------------|---|--------------------------|--------------------------|----------|------|
| 용역명 | 슬램터널 등 12개소 정밀점검 | 점검기간 | 2010. 04. 21~2010. 8. 17 | | |
| 관리주체명 | 북부도로교통사업소 | 대표자 | 북부도로교통사업소장 | | |
| 공동수급 | 공동수행 | 계약방법 | PQ | | |
| 시설물구분 | 고가차도 | 종류 | 강박스 거더교 | 종별 | 법정 외 |
| 준공년도 | 1996. 06. | 점검금액 (천원) | 145,000 (전체용역비) | 안전 등급 | B등급 |
| 시설물위치 | 서울시 성북구 돈암1동 51-56 | 시설물 규모 | B=15.5m, L=46.0m | | |
| 나. 점검 실시결과 현황 | | | | | |
| 중대결함 | · 주요부재에 발생한 결함이 긴급한 보수·보강을 필요로 하는 정도의 손상은 없는 상태임. | | | | |
| 점검주요결과 | · 전반적인 외관상태는 대체적으로 양호하나, 보도부 콘크리트는 파손 등의 표면열화가 심한 상태로 내구성확보 차원에서 탄성포장 등의 보수가 필요한 것으로 판단됨. | | | | |
| 주요 보수내용 | · 보도부콘크리트파손, 열화: 탄성포장 · 강 박스외부 도장퇴색: 도장 | | | | |
| 다. 책임(참여)기술자 현황 | | | | | |
| 구분 | 성명 | 과업 참여기간 | 기술등급 | | |
| 사업총괄 책임기술자 | 윤영조 | 2010. 04. 21~2010. 8. 17 | 토목구조기술사(특급) | | |
| 분야별책임기술자 | 조만천 | | 건설안전기술사(특급) | | |
| 분야별책임기술자 | 김명훈 | | 토목기사(특급) | | |
| 분야별참여기술자 | 이정원 | | 토목기사(고급) | | |
| 분야별참여기술자 | 김현성 | | 토목기사(고급) | | |
| ※ 참여기술자의 상세는 참여기술진 명단 참조. | | | | | |
| 라. 참고사항 | | | | | |
| · 현재 설계도서 일부(철근배근도) 없음. | | | | | |

2. 결과 요약

| △ 책임기술자 종합의견 | | | | |
|---|-------------|--|----------------------------------|-------------------|
| <p>◦ 전반적인 외관상태는 대체적으로 양호하나 보도부 콘크리트는 파손 등 열화가 심한 상태로 내구성 확보 차원에서 탄성포장 등의 보수가 필요한 것으로 판단된다. 그 외 바닥판에서 발생한 균열 등은 우려할만한 수준은 아니므로 내구성 확보 차원의 보수를 하면 될 것으로 판단된다.</p> | | | | |
| 책임기술자 : 윤 영 조 (3명) | | | | |
| 가. 정밀점검 외관조사 결과 기본사항 | | | | |
| 상태평가 결과 및 보수내용(주요결함) | | | | |
| 구 분 | | 구조물 상태평가 결과 | B | |
| 결함발생부재 | 결함종류 | 보수·보강(안) | | |
| 보도부 | 콘크리트파손, 열화 | 탄성포장 | | |
| 바닥판 | 균열(0.2mm이하) | 표면처리 | | |
| 거 더, 가로보 | 박스외부 도장퇴색 | 도 장 | | |
| | 박스내부 볼트표면부식 | 도 장 | | |
| 나. 현장시험 | | | | |
| 시험 명 | 시험 부위 | 시험 결과 | 책임기술자 의견 | 단 위 |
| 반발경도시험 | 슬래브, 교대 | ·상부: 25.1~27.5/27.0 ·하부: 22.7~25.9/24.0 | ·추정설계 강도의 90.0%이상 양호 | MPa |
| 철근탐사시험 | | ·피복: 53.0~58.0 ·배근간격: 일정/양호 | ·전반적으로 양호 | mm |
| 탄산화깊이측정 | | ·3.0~9.0/53.0~58.0 | ·실측피복 이하 (30.0mm이상 확보) ↳양호 | mm |
| 염화물함유량 시험 | | ·0.07 | ·0.3kg/m ³ 이하 ↳a등급 | kg/m ³ |

미아구름다리 현황표

| 구 분 | 내 용 | 구 분 | 내 용 | | |
|---|-------------------|--|----------|----|---|
| 시설물명 | 미아구름다리 | 시설물번호 | - | | |
| 준공년도 | 1996. | 관리번호 | 고가-X-063 | | |
| 시설물위치 | 서울 성북구 돈암1동 51-56 | | | | |
| 설계하중 | DB-24 | 노선명(이정) | 북안산길 | | |
| 제원 | 연장 | L=46.0m | | | |
| | 폭 | 15.5m | | | |
| 구조 형식 | 상부 | Steel Box | 기초 형식 | 교대 | - |
| | 하부 | 라멘식교대 | 교각 | - | |
| 교량받침 | 포트받침 | 신축이음 | 레일조인트 | | |
| 교차시설물 (도로, 철도, 하천) | - | 통과높이 | 4.5m | | |
|  | |  | | | |
| (위치도) | | (전 경) | | | |

요약

1. 외관조사

전반적인 외관상태는 대체적으로 양호하나 보도부 콘크리트는 파손 등 열화가 심한 상태로 내구성확보 차원에서 탄성포장 등의 보수가 필요한 것으로 판단된다.

그 외 바닥판에서 발생한 균열 등은 우려할만한 수준은 아니므로 내구성확보 차원의 보수를 하면 될 것으로 판단된다.

△ 주요점검내용

| 구 분 | 내 용 | 방 안 |
|---------------|---|---|
| 난간, 연석 보도부 | 난간, 연석은 전반적으로 양호한 상태임. 보도부콘크리트는 열화, 파손이 심한 상태로 내구성 확보차원에서 탄성포장 등이 필요한 것으로 판단됨. | ·보도부콘크리트 열화, 파손 ↳탄성포장 |
| 교면포장 | 포장균열이 조사되었으나 차량의 주행에 지장이 없 으며, 포트홀은 추가손상 및 주행성 확보를 위해 보 수가 필요한 것으로 판단됨. | ·포장균열 ↳주의관찰 ·포트홀 ↳소파보수 |
| 바닥판 | 균열(0.2mm이하)이 조사되었으나 건조수축에 의한 균 열로 추정되며 내구성확보 차원의 보수가 필요한 것 으로 판단됨. | ·균열(0.2mm이하) ↳표면처리 |
| 거더, 가로보 | 박스외부는 퇴색되어 미관상 좋지 않으므로 재도장 이 필요한 것으로 판단됨. 박스내부는 도장박락, 볼트 표면부식이 조사되어 내 구성확보 차원에서 보수가 필요한 것으로 판단됨. | ·박스외부 퇴색 ↳도장 ·박스내부 (도장박락, 볼트표면 부식) ↳도장 |
| 교량받침 | 경년열화에 의해 발생한 것으로 추정되는 도장박락 이 조사되어 내구성확보 차원에서 보수가 필요한 것 으로 판단됨. | ·표면부식 ↳재도장 |
| 교 대 | 수직균열(0.2mm미만), 이물질퇴적이 조사되었으나, 균 열은 미세하며 이물질퇴적은 받침의 가동, 부식에 영 향을 끼치지 않음. | ·균열, 이물질퇴적 ↳주의관찰 |
| 신축이음 | 신축이음(A1) 누수가 조사되었으나 경미하며, 강거더 와 강재받침의 부식은 없으므로 보수보다는 주의관 찰이 적절한 것으로 판단됨. 후타재균열(0.2mm이하)은 차량의 주행에 지장이 없 으며, 이물질퇴적은 구조물의 신축 시 지장을 초래할 수 있으므로 조치가 필요한 것으로 판단됨. 그 외 덮개판이 없는 부분은 재설치가 필요함. | ·A1신축이음 누수 ↳주의관찰 ·후타재균열 ↳주의관찰 ·덮개판누락 ↳재설치 ·이물질퇴적 ↳청소 |

2. 내구성조사

2.1 콘크리트강도(반발경도)측정 결과

콘크리트비파괴 압축강도는 추정설계 강도인 슬래브(27.0MPa), 교대 및 교각(24.0MPa)에 서 허용기준치(JICE, 설계기준강도의 90.0% 이상)를 만족하는 양호한 상태로 조사되었다.

| 구 분 | | 수정 반발도 | 반발경도법 | | 추정 설계강도 | 단 위 |
|------|---------|-----------|-------|------|------------|-----|
| | | | 재료학회 | 건축학회 | | |
| 상부구조 | S1슬래브#1 | 45.5 | 25.1 | 27.2 | 27.0 | MPa |
| | S1슬래브#2 | 46.1 | 25.5 | 27.5 | | |
| 하부구조 | A2교대 | 42.6 | 22.7 | 25.9 | 24.0 | |

2.2 철근탐사측정 결과

구조물의 복원도, 표준도를 참조하여 철근탐사시험을 비교·검토한 결과 피복두께와 배근간격 모두 비교적 양호한 것으로 검토되었다.

| 구 분 | | 철근종류 | 측정결과 | | 복원도, 표준도 | | 단 위 |
|----------|-------|------|------|-------|-----------|-------|-----|
| | | | 피복두께 | 배근간격 | 피복두께 | 배근간격 | |
| 상부 구조 | S1슬래브 | 주철근 | 53.0 | 110.2 | 40.0/60.0 | 125.0 | mm |
| | | 배력철근 | 58.0 | 190.2 | | 200.0 | |

2.3 탄산화측정 결과

시험부재 모두에서 실측피복 두께 이하의 a등급으로 조사되어 탄산화에 의한 부식발생의 우려는 없는 것으로 판단된다.

| 구 분 | | 측정위치의 탄산화깊이 | 실측한 철근의 피복두께 | 등 급 | 단 위 |
|------|-------|----------------|-----------------|-----|-----|
| 상부구조 | S1슬래브 | 3.0, 4.0, 4.0 | 53.0 | a등급 | mm |
| 하부구조 | A2교대 | 8.0, 8.0, 9.0 | - | | |

2.4 염화물함유량시험 결과

시험 개소 모두에서 염화물은 1.2kg/m³ 이하의 a·b등급으로 양호한 것으로 평가되었다.

| 구 분 | | 전염화물함유량(%) | 콘크리트 중의 환산염화물함유량 (kg/m ³) | 등 급 |
|-------------|-------------|------------|--|-----|
| S1 (차도부) | 10.0~30.0mm | 0.003 | 0.07 | a |
| | 30.0~50.0mm | 0.003 | 0.07 | |
| S1 (인도부) | 10.0~30.0mm | 0.008 | 0.18 | |
| | 30.0~50.0mm | 0.007 | 0.16 | |

3. 상태평가

| 구 분 | 환산결함도 점수 | 상태평가 결과 | 연장 | 연장비 | 환산결함도 점수×연장비 |
|---------------------|-------------|------------|------|-------|-----------------|
| 본선 | 0.185 | B | 480 | 1.000 | 0.185 |
| 합계 | | | 48.0 | 1.000 | 0.185 |
| 환산결함도 점수 상태평가 결과 | | | | | 0.185 B |

4. 안전등급지정

| 구 분 | 평가지수 | 종합평가 | 안전등급 |
|-------|-------------------|------|------|
| 상태평가 | 상태평가 지수: 0.185(B) | B등급 | B등급 |
| 안전성평가 | - | - | - |
| 결 과 | 상태평가: B | B등급 | B등급 |

5. 결함내용 및 보수방법

| 구 분 | 손상내용 | 보수물량 | 보수공법 | 단 가 | 공사비 | 우선순위 |
|-----------------|---------------|---------------------|------|---------|------------|------|
| 보도부 | 콘크리트파손, 열화 | 229.3m ² | 탄성포장 | 60,000 | 13,758,000 | 1 |
| 교면 포장 | 포트홀 | 2.0m ² | 소파보수 | 8,000 | 16,000 | 2 |
| 바닥판 | 균열(0.2mm이하) | 1.8m ² | 표면처리 | 50,000 | 90,000 | 1 |
| | 망상균열(0.2mm이하) | 0.9m ² | 표면처리 | 50,000 | 45,000 | 1 |
| 거 더, 가로보 | 박스외부 도장퇴색 | 579.6m ² | 재도장 | 7,000 | 4,057,200 | 1 |
| | 박스내부 도장박락 | 0.01m ² | 재도장 | 7,000 | 70 | 2 |
| | 박스내부 볼트표면부식 | 0.5m ² | 재도장 | 7,000 | 3500 | 1 |
| 교량 받침 | 도장박락 | 0.04m ² | 재도장 | 7,000 | 280 | 2 |
| 신축 이음 | 이물질퇴적 | 3.0m ² | 청 소 | - | 100,000 | 2 |
| | 덮개판누락 | 2.0EA | 재설치 | 220,000 | 440,000 | 3 |
| 순공사비(제경비 제외) | | | | | 18,510,050 | |
| 총공사비(제경비 50%적용) | | | | | 27,765,075 | |

※ 균열의 표면처리 시 길이 당 0.25m의 폭을 갖는 것으로 산출함.
 실시 설계 시 공법선정 및 단가변동에 의해 바뀔 수 있음.

6. 결 언

전반적인 외관상태 및 기 보수상태는 양호한 것으로 판단되며, 금회 조사된 손상들은 기 점검 시에도 발생한 손상들로 주목할 만한 특이사항은 없는 것으로 판단된다.

목 차

| | |
|----------------------------|-----------|
| 제1장 자료수집 및 분석 | 1 |
| 1.1 자료수집 | 2 |
| 1.2 수집자료 검토 | 3 |
| 1.2.1 점검 및 진단 이력 | 3 |
| 1.2.2 보수·보강 이력 | 3 |
| 제2장 외관조사 | 4 |
| 2.1 외관조사 손상현황 | 5 |
| 2.2 외관조사 결과 | 5 |
| 2.2.1 난간, 연석, 보도부 | 5 |
| 2.2.2 교면포장 | 6 |
| 2.2.3 바닥판 | 7 |
| 2.2.4 강박스거더 및 강가로보 | 8 |
| 2.2.5 교량받침 | 9 |
| 2.2.6 교 대 | 11 |
| 2.2.7 신축이음 | 12 |
| 2.3 기 점검결과와 비교·검토 | 13 |
| 제3장 재료시험 및 측정 | 14 |
| 3.1 비파괴위치도 | 15 |
| 3.2 콘크리트강도(반발경도)시험 | 15 |
| 3.3 철근탐사시험 | 16 |
| 3.4 탄산화시험 | 16 |
| 3.5 염화물 함유량시험 | 16 |
| 제4장 시설물 상태평가 | 18 |
| 4.1 상태평가 결과 | 19 |

| | |
|--------------------------|-----------|
| 4.2.1 부재별상태평가 결과 | 19 |
| 4.2.2 구조물상태평가 결과 | 19 |
| 제5장 안전등급지정 | 20 |
| 5.1 개 요 | 21 |
| 5.1.1 종합평가 | 21 |
| 5.1.2 안전등급 | 22 |
| 5.2 안전등급지정 | 22 |
| 제6장 보수·보강방안 | 23 |
| 6.1 보수·보강 개략공사비 | 24 |
| 제7장 유지관리방안 | 25 |
| 7.1 유지관리방안 | 26 |
| 제8장 종합결론 | 27 |
| 8.1 외관조사결과 | 28 |
| 8.2 내구성조사결과 | 28 |
| 8.3 상태평가결과 | 28 |
| 8.4 안전등급지정 | 28 |
| 8.5 종합결론 | 29 |

표 목 차

| | |
|-----------------------------------|----|
| <표 2.2.1> 난간, 연석, 보도부 손상 현황 | 6 |
| <표 2.2.2> 교면포장 손상 현황 | 7 |
| <표 2.2.3> 바닥판 손상 현황 | 8 |
| <표 2.2.4> 거더, 가로보 손상 현황 | 9 |
| <표 2.2.5> 교량받침 손상 현황 | 10 |
| <표 2.2.6> 연단거리 검토 | 10 |
| <표 2.2.7> 가동량 검토 | 11 |
| <표 2.2.8> 교대 손상 현황 | 11 |
| <표 2.2.9> 신축이음 손상 현황 | 13 |
| <표 2.2.10> 가동량 검토 | 13 |
| <표 3.2.1> 콘크리트강도(반발경도)시험 | 15 |
| <표 3.3.1> 철근탐사시험 | 16 |
| <표 3.4.1> 탄산화시험 | 16 |
| <표 3.5.1> 염화물함유량시험 | 17 |
| <표 4.2.1> 부재별상태평가 결과 | 19 |
| <표 4.2.2> 구조물상태평가 결과 | 19 |
| <표 5.1.1> 안전등급 지정 | 22 |
| <표 5.2.1> 안전등급지정 | 22 |
| <표 6.1.1> 보수·보강 방안 및 개략공사비 | 24 |
| <표 7.1.1> 중점유지관리방안 | 26 |

그림 목차

| | |
|------------------------------|----|
| <그림 3.1.1 비파괴위치도> | 15 |
| <그림 5.1.1 종합평가 산정 흐름도> | 21 |

제1장 자료수집 및 분석

1.1 자료수집

1.2 수집자료 검토

제1장 자료수집 및 분석

1.1 자료수집

미아구름다리는 서울 성북구 돈암1동 51-56 일원에 위치하고 있으며 현재 공용중인 교량(L=46.0m)이다.

자료조사는 현지를 답사하여 각 구조물의 특성을 파악하여 과업의 추진방향, 세부수행 계획을 수립하였으며, 대상 시설물의 건설과 보수·보강 등에 관련된 설계도서 및 관련 서류 등을 요청, 수집한 목록은 다음과 같다.

| 대상 자료 | | 관리주체 보유현황 | 자료수집 결과 |
|---------|--|-----------|---|
| 설계도서 | <ul style="list-style-type: none"> • 공통 -준공내역서, 공사시방서 -각종계산서 -토질조사 보고서 등 | 없음 | - |
| | <ul style="list-style-type: none"> • 설계도면 -위치도, 평면도, 단면도 -구조물도, 거더상세도 -교량받침 상세도 등 | 없음 | <ul style="list-style-type: none"> • 복원도면 입수 (일부 없음.) |
| 건설관련 자료 | <ul style="list-style-type: none"> • 시공관련 자료 • 품질관리 관련자료 -재료증명서, 품질시험기록 -계측 관련자료 • 사고기록 | 없음 | - |
| 유지관리 자료 | <ul style="list-style-type: none"> • 안전점검 및 정밀안전진단 자료 | 보유 | <ul style="list-style-type: none"> ▪ 점검보고서 입수 |
| | <ul style="list-style-type: none"> • 시설물관리대장 | 보유 | <ul style="list-style-type: none"> ▪ 시설물관리대장 입수 |
| | <ul style="list-style-type: none"> • 보수·보강 자료 | 보유 | <ul style="list-style-type: none"> ▪ 자료 입수 (보수·보강 기록 입수) |

1.2 수집자료 검토

1.2.1 점검 및 진단 이력

| 진단 기간 | 진단구분 | 주요진단 내용 | 시설물 평가 | 조치 내용 | 진단기관 |
|----------------------------|------------|--------------------------|-----------|-------|------------------|
| 2004. 4. 12 ~2004. 8. 9 | 정밀안전 점검 | 보도부콘크리트파손, 보도부 표면박리 등 | C | - | 에스앤아이 종합건설(주) |

※ 본 구조물에서는 정밀안전점검 이외에도 일상점검 및 정기점검(자체점검)을 실시하고 있으며, 도로시설물 관리이력을 통하여 구조물의 효율적인 관리를 시행하고 있는 것으로 조사됨.

1.2.2 보수·보강 이력

| 보수·보강 기간 | 공사 구분 | 공사 내역 | 시공자 |
|--------------------------|--------------|---------------------------------|-----------|
| 2003. 11. 3~2003. 12. 20 | 보수, 시설물추가 | 강교 전면도색, 야간조명시설 1식 | 삼성에버랜드 |
| 2001. 6. 11~2001. 9. 25 | 보수 | 교대 상부보수 0.4m ² | 성호산업개발(주) |
| 2001. 3. 29~2001. 7. 26 | 보강 | 점검사다리설치 13.8m 박스내부 점검등설치 42개 | 성호산업개발(주) |

제2장 외관조사

2.1 외관조사손상 현황

2.2 외관조사 결과

2.3 기 점검 결과와 비교·검토

제2장 외관조사

2.1 외관조사 손상현황

| 구분 | 손상의 종류 | 원인 | 손상물량 | 보수공법 | 단위 | |
|------|-------------|----------------|--------------|-------|------|----------------|
| 상부구조 | 난간, 연석, 보도부 | 난간, 연석 양호 | - | - | - | |
| | | 보도부콘크리트 파손, 열화 | 경년열화 | 229.3 | 탄성포장 | m ² |
| | 교면 포장 | 포장균열 | 차량주행, 표층건조수축 | 18.5 | 주의관찰 | m |
| | | 포트홀 | 우수침투, 접촉상태 | 2.0 | 소파보수 | m ² |
| | 바닥판 | 균열(0.2mm미만) | 건조수축 | 2.2 | 표면처리 | m |
| | | 균열(0.2mm) | 건조수축 | 5.1 | | m |
| | | 망상균열(0.2mm) | 건조수축 | 0.9 | | m ² |
| | 거더, 가로보 | 박스외부 도장퇴색 | 경년열화 | 579.6 | 재도장 | m ² |
| | | 박스내부 도장박락 | 시공미흡 | 0.01 | | m ² |
| | | 박스내부 볼트 표면부식 | - | 0.5 | | m ² |
| 하부구조 | 교량 받침 | 도장박락 | 경년열화 | 0.04 | 재도장 | m ² |
| | 교대 | 균열(0.2mm) | 온도·건조수축 | 1.6 | 주의관찰 | m |
| | | 이물질퇴적 | 공사마무리 불량 | 8.0 | | m ² |
| 기타부재 | 신축이음 | 신축이음 누수(경미) | 경년열화 | 7.5 | 주의관찰 | m |
| | | 후타재마모 | 경년열화, 차량주행 | 4.8 | | m ² |
| | | 후타재균열(0.2mm) | 건조수축, 차량주행 | 9.0 | | m |
| | | 이물질퇴적 | 차량주행 | 3.0 | 청소 | m ² |
| | | 덜개판누락 | - | 2.0 | 재설치 | EA |

2.2 외관조사 결과

2.2.1 난간, 연석, 보도부

외관조사 결과 도로안전시설설치 및 관리기준에 비교적 적합한 난간이 설치되어 있으며, 보도부콘크리트는 파손 등의 열화가 심한 상태로 내구성확보 차원에서 탄성포장 등의 보수가 필요한 것으로 판단된다.

| | | |
|--|------|------------------------------------|
|  | 현 황 | 보도부콘크리트 파손, 열화 |
| | 원 인 | 경년열화 |
| | 보수방안 | 탄성포장 |
| <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">  <차도부> </div> <div style="text-align: center;">  <인도부> </div> </div> | 현 황 | 차도부(H=0.8m), 약간부족 /보도부(H=1.3m), 양호 |
| | 원 인 | - |
| | 보수방안 | - |

| 구 분 | 난간 및 연석(방호울타리) 설치 기준 |
|-------|---|
| 일반 원칙 | <ul style="list-style-type: none"> ·가능한 차고로부터 멀리 떨어져 설치 ·도로 교통 상황이 동일한 구간이 둘 이상일 경우, 해당 구간들이 가까이 있을 경우에는 원칙적으로 형식, 종별 등을 동일한 것으로 함. ·도로 교통 상황이 동일한 구간에 설치하는 방호울타리는 부득이한 경우를 제외하고는 연속하여 설치함. ·분리대에 방호울타리를 설치할 때는 원칙적으로 분리대의 중앙에 설치함. ·방호울타리의 지주는 지면에 대해 수직으로 설치함. ·방호울타리의 바람직한 설치 최소 길이는 1.0m이고 부득이하게 설치 길이를 줄이는 경우에는 적어도 0.6m가 되어야 함. |

※ 도로안전시설설치 및 관리기준(P. 31)

<표 2.2.1> 난간, 연석, 보도부 손상 현황

| 구 분 | 손상의 종류 | 원 인 | 손상물량 | 보수공법 | 단 위 |
|-------------|-----------------------------|-----------|------------|--------------|---------------------|
| 난간, 연석, 보도부 | 난간, 연석 양호 보도부콘크리트 파손, 열화 | - 경년열화 | - 229.3 | 주의관찰 탄성포장 | - m ² |

2.2.2 교면포장

외관조사 결과 포장균열이 조사되었으나 차량의 주행에 지장이 없으므로 보수보다는 주의관찰이 필요한 것으로 판단된다.

그 외 포트홀은 추가손상 및 주행성 확보를 위해 보수가 필요한 것으로 판단된다.

| | | |
|---|------|--------------|
|  | 현 황 | 포장균열 |
| | 원 인 | 차량주행, 표층건조수축 |
| | 보수방안 | 주의관찰 |

| | | |
|--|------|------------|
|  | 현 황 | 포트홀 |
| | 원 인 | 우수침투, 접착상태 |
| | 보수방안 | 소파보수 |

<표 2.2.2> 교면포장 손상 현황

| 구 분 | 손상의 종류 | 원 인 | 손상물량 | 보수공법 | 단 위 |
|------|--------|--------------|------|------|----------------|
| 교면포장 | 포장균열 | 차량주행, 표층건조수축 | 18.5 | 주의관찰 | m |
| | 포트홀 | 우수침투, 접착상태 | 2.0 | 소파보수 | m ² |

2.2.3 바닥판

외관조사 결과 일부 구간에서 건조수축에 의한 균열로 추정되는 균열(0.2mm이하)이 조사되어 내구성 확보 차원의 보수가 필요한 것으로 판단된다.

| | | |
|---|------|-------------|
|  | 현 황 | 균열(0.2mm이하) |
| | 원 인 | 건조수축 |
| | 보수방안 | 표면처리 |

| | | |
|---|------|---------------|
|  | 현 황 | 망상균열(0.2mm이하) |
| | 원 인 | 건조수축 |
| | 보수방안 | 표면처리 |

<표 2.2.3> 바닥판 손상 현황

| 구 분 | 손상의 종류 | 원 인 | 손상물량 | 보수공법 | 단 위 |
|-----|-------------|------|------|------|----------------|
| 바닥판 | 균열(0.2mm미만) | 건조수축 | 2.2 | 표면처리 | m |
| | 균열(0.2mm) | 건조수축 | 5.1 | | m |
| | 망상균열(0.2mm) | 건조수축 | 0.9 | | m ² |

2.2.4 강박스거더 및 강가로보

외관조사 결과 박스외부는 퇴색되어 미관상 좋지 않으므로 재도장이 필요한 것으로 판단된다.

그 외 박스내부는 도장박락, 볼트 표면부식이 조사되어 내구성 확보 차원에서 보수가 필요한 것으로 판단된다.

| | | |
|---|------|-----------|
|  | 현 황 | 도장퇴색 |
| | 원 인 | 경년열화 |
| | 보수방안 | 재도장(단기대책) |

| | | |
|---|------|------|
|  | 현 황 | 도장박락 |
| | 원 인 | 시공미흡 |
| | 보수방안 | 재도장 |

| | | |
|---|------|----------|
|  | 현 황 | 경미한 표면부식 |
| | 원 인 | - |
| | 보수방안 | 재도장 |

<표 2.2.4> 거더, 가로보 손상 현황

| 구 분 | 손상의 종류 | 원 인 | 손상물량 | 보수공법 | 단 위 |
|---------------|-----------------|------|-------|------|----------------|
| 거 더, 가 로 보 | 박스외부 도장퇴색 | 경년열화 | 579.6 | 재도장 | m ² |
| | 박스내부 도장박락 | 시공미흡 | 0.01 | | m ² |
| | 박스내부 볼트 표면부식 | - | 0.5 | | m ² |

2.2.5 교량받침

외관조사 결과 경년열화에 따른 도장박락이 조사되어 내구성 확보 차원에서 보수가 필요한 것으로 판단된다.

| | | |
|---|------|------|
|  | 현 황 | 도장박락 |
| | 원 인 | 경년열화 |
| | 보수방안 | 재도장 |

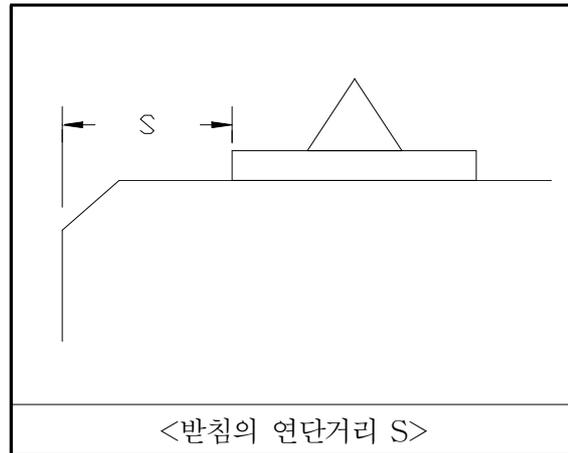
| | | |
|---|------|-----------------|
|  | 현 황 | 포트받침으로 시공되어 있음. |
| | 원 인 | - |
| | 보수방안 | - |

<표 2.2.5> 교량받침 손상 현황

| 구 분 | 손상의 종류 | 원 인 | 손상물량 | 보수공법 | 단 위 |
|------|--------|------|------|------|----------------|
| 교량받침 | 도장박락 | 경년열화 | 0.04 | 재도장 | m ² |

△ 연단거리 검토

강재받침은 하부구조 정부 연단과의 거리를 S로 정의된다.



여기서, S는 연단거리(mm), L은 경간길이(m)

거더의 경간길이 100m 이하 : S= 200 + 5L,

거더의 경간길이 100m 이상 : S= 300 + 4L

<표 2.2.6> 연단거리 검토

| 구 분 | 도로교 설계기준 | 실측 값 | | 판 정 | 단 위 |
|------|----------|-------|--------|-----|-----|
| | | Sh1 | Sh2 | | |
| A1전면 | 430.0 | 800.0 | 7900.0 | 양 호 | mm |
| A2전면 | 430.0 | 860.0 | 8205.0 | 양 호 | |

△ 가동량 검토

- 검토 온도: -20℃ ~ +40℃ (한랭지방)

- 조사 시 온도: 17℃

- 온도에 의한 이동량 산정

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

ΔT (최대수축 시): 17℃ - (-20℃)

ΔT (최대신장 시): 40℃ - 17℃

α (선 팽창계수): 1.2×10^{-5}

L(신축틀보 길이): 46.0m

<표 2.2.7> 가동량 검토

| 구 분 | 최대수축 여유량 | | 최대신장 여유량 | | 판 정 | 단 위 |
|-----------------------|----------|------|----------|------|-----|-----|
| | 도로교 설계기준 | 실측 값 | 도로교 설계기준 | 실측 값 | | |
| A1 Sh1 (일방향, 교축직각) | - | - | - | - | - | mm |
| A1 Sh2 (고정단) | - | - | - | - | - | |
| A2 Sh1 (양방향) | 20.4 | 40.0 | 12.6 | 62.0 | 양 호 | |
| A2 Sh2 (일방향, 교축) | 20.4 | 36.0 | 12.6 | 66.0 | 양 호 | |

2.2.6 교 대

외관조사 결과 수직균열(0.2mm미만), 이물질퇴적이 조사되었으나 균열은 미세하며, 이물질퇴적은 받침의 가동, 부식에 영향을 끼치지 않으므로 주의관찰이 적절한 것으로 판단된다.

| | | |
|---|------|---------------|
|  | 현 황 | 미세균열(0.2mm미만) |
| | 원 인 | 온도·건조수축 |
| | 보수방안 | 주의관찰 |
|  | 현 황 | 이물질퇴적 |
| | 원 인 | 공사마무리 불량 |
| | 보수방안 | 주의관찰 |

<표 2.2.8> 교대 손상 현황

| 구 분 | 손상의 종류 | 원 인 | 손상물량 | 보수공법 | 단 위 |
|-----|-----------|----------|------|------|----------------|
| 교 대 | 균열(0.2mm) | 온도·건조수축 | 1.6 | 주의관찰 | m |
| | 이물질퇴적 | 공사마무리 불량 | 8.0 | | m ² |

2.2.7 신축이음

외관조사 결과 신축이음 누수, 이물질퇴적, 후타재균열 및 마모, 덮개판누락이 조사되어 청소 및 재설치가 필요한 것으로 판단된다.

신축이음(A1) 누수는 경미한 수준이며 강거더와 강재받침의 부식이 없으므로 보수보다는 주의관찰이 필요한 것으로 판단된다.

| | | |
|---|------|-------------|
|  | 현 황 | 신축이음 누수(경미) |
| | 원 인 | 경년열화 |
| | 보수방안 | 주의관찰 |

그 외 후타재균열(0.2mm이하)은 차량의 주행에 지장이 없으므로 주의관찰이 적절하며, 이물질퇴적은 구조물의 신축 시 지장을 초래할 수 있으므로 청소가 필요한 것으로 판단된다.

덮개판이 없는 부분은 재설치가 필요한 것으로 판단된다.

| | | |
|---|------|----------------|
|  | 현 황 | 후타재균열(0.2mm이하) |
| | 원 인 | 건조수축, 차량주행 |
| | 보수방안 | 주의관찰 |

| | | |
|---|------|--------------|
|  | 현 황 | 이물질퇴적, 덮개판누락 |
| | 원 인 | 차량주행 |
| | 보수방안 | 청소, 재설치 |

<표 2.2.9> 신축이음 손상 현황

| 구 분 | 손상의 종류 | 원 인 | 손상물량 | 보수공법 | 단 위 |
|------|-------------|------------|------|------|----------------|
| 신축이음 | 신축이음 누수(경미) | 경년열화 | 7.5 | 주의관찰 | m |
| | 후타재마모 | 경년열화, 차량주행 | 4.8 | | m ² |
| | 후타재균열 | 건조수축, 차량주행 | 9.0 | | m |
| | 이물질퇴적 | 차량주행 | 3.0 | 청 소 | m ² |
| | 덮개판누락 | - | 2.0 | 재설치 | EA |

△ 가동량 검토

- 검토 온도: -20℃ ~ +40℃ (한랭지방)
- 조사 시 온도: 17℃
- 온도에 의한 이동량 산정

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

$$\Delta T(\text{최대수축 시}): 17^\circ\text{C} - (-20^\circ\text{C})$$

$$\Delta T(\text{최대신장 시}): 40^\circ\text{C} - 17^\circ\text{C}$$

$$\alpha(\text{선 팽창계수}): 1.2 \times 10^{-5}$$

$$L(\text{신축들보 길이}): 46.0\text{m}$$

<표 2.2.10> 가동량 검토

| 구 분 | 실측 값 | 최대수축 여유량 도로교설계기준 | 최대신장 여유량 도로교설계기준 | 판 정 | 단 위 |
|-----|------|---------------------|---------------------|-----|-----|
| A1 | 30.0 | 20.4 | 12.6 | 양호 | mm |
| A2 | 40.0 | | | | |

2.3 기 점검결과와 비교·검토

| 구 분 | 2008년 자체정밀점검 | 2010년 정밀점검 |
|----------------|----------------------------------|---|
| 난간, 연석, 보도부 | · 보도부콘크리트 파손 | · 보도부콘크리트 파손, 열화 |
| 교면포장 | · 포장균열 | · 포장균열 · 포트홀 |
| 바닥판 | · 균열(0.2mm이하) · 망상균열(0.2mm이하) | · 균열(0.2mm이하) · 망상균열(0.2mm이하) |
| 교량받침 | · 양 호 | · 도장박락 |
| 교 대 | · 이물질퇴적 | · 균열(0.2mm이하) · 이물질퇴적(조류배설물) |
| 신축이음 | · 후타재균열 · 이물질퇴적 | · 신축이음 누수(경미) · 후타재마모 · 후타재균열(0.2mm이하) · 덮개판누락 |

※ 구조적인 열화나 신규발생 진전된 열화는 없는 것 같음.

제3장 재료시험 및 측정

3.1 비파괴위치

3.2 콘크리트강도시험

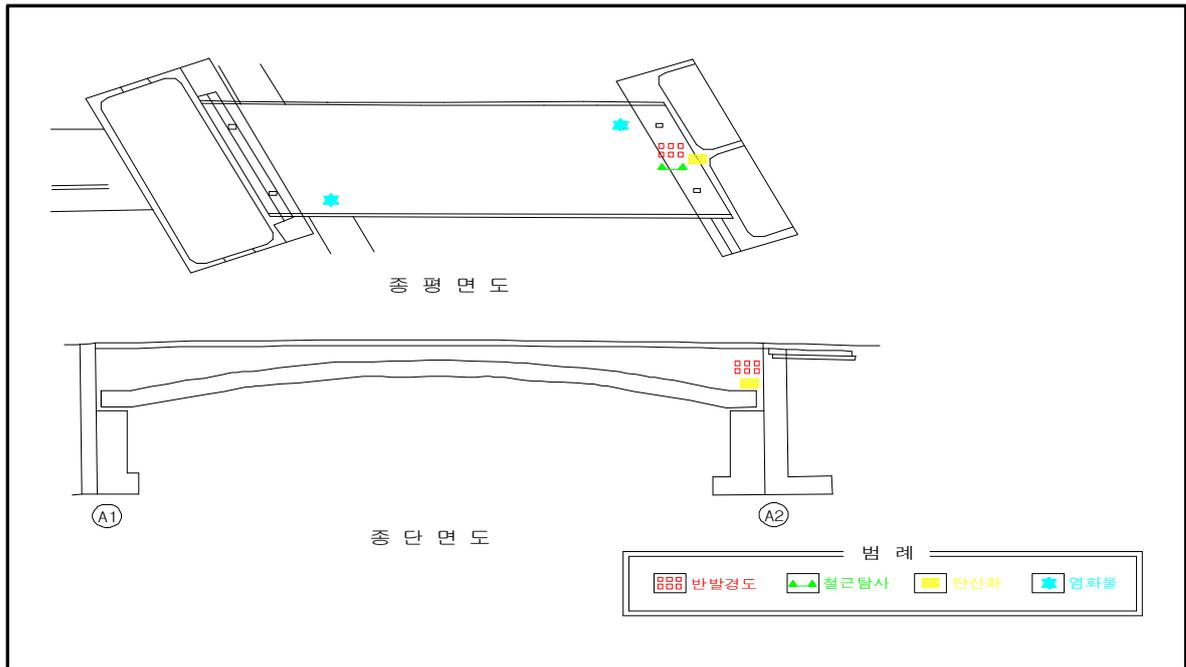
3.3 철근탐사시험

3.4 탄산화시험

3.5 염화물함유량시험

제3장 재료시험 및 측정

3.1 비파괴위치도



<그림 3.1.1 비파괴위치도>

3.2 콘크리트강도(반발경도)시험

대상 구조물의 콘크리트 강도를 평가하기 위하여 반발경도법에 의한 시험 결과, 전 개소에서 콘크리트 비파괴 압축강도는 추정설계 강도인 슬래브(27.0MPa), 교대 및 교각 (24.0MPa)에서 허용기준치(JICE, 설계기준강도의 90.0% 이상)를 만족하는 양호한 상태로 조사되었다.

<표 3.2.1> 콘크리트강도(반발경도)시험

| 구 분 | 수정 반발도 | 반발경도법 | | 추정 설계강도 | 단 위 |
|------|-----------|-------|------|------------|-----|
| | | 재료학회 | 건축학회 | | |
| 상부구조 | S1슬래브#1 | 45.5 | 25.1 | 27.0 | MPa |
| | S1슬래브#2 | 46.1 | 25.5 | | |
| 하부구조 | A2교대 | 42.6 | 22.7 | 24.0 | |

3.3 철근탐사시험

구조물의 복원도, 표준도를 참조하여 철근탐사시험을 비교·검토한 결과 피복두께와 배근간격 모두 비교적 양호한 것으로 검토되었다.

<표 3.3.1> 철근탐사시험

| 구 분 | 철근종류 | 측정결과 | | 복원도, 표준도 | | 단 위 | |
|----------|-------|------|-------|----------|-----------|-------|----|
| | | 피복두께 | 배근간격 | 피복두께 | 배근간격 | | |
| 상부 구조 | S1슬래브 | 주철근 | 53.0 | 110.2 | 40.0/60.0 | 125.0 | mm |
| | 배력철근 | 58.0 | 190.2 | 200.0 | | | |

3.4 탄산화시험

구조물의 탄산화진행 정도를 파악하기 위하여 시험부재를 파취하여 국부적인 파손이 일어난 면에 탄산화 측정을 실시하였으며, 시험 결과 시험부재 모두에서 실측피복 두께 이하의 a등급으로 조사되어 탄산화에 의한 부식발생의 우려는 없는 것으로 판단된다.

<표 3.4.1> 탄산화시험

| 구 분 | | 측정위치의 탄산화깊이 | 실측한 철근의 최소 피복두께 | 등 급 | 단 위 |
|------|-------|----------------|--------------------|-----|-----|
| 상부구조 | S1슬래브 | 3.0, 4.0, 4.0 | 53.0 | a등급 | mm |
| 하부구조 | A2교대 | 8.0, 8.0, 9.0 | - | | |

3.5 염화물함유량시험

철근의 임계 발청농도를 전염화물 기준 1.2kg/m^3 으로 정하고 있으며, 시험부재 모두에서 염화물은 0.3kg/m^3 이하의 a등급으로 양호한 것으로 평가되었다.



<표 3.5.1> 염화물 함유량 시험

| 구 분 | | 전염화물함유량(%) | 콘크리트 중의 환산염화물함유량 (kg/m ³) | 등 급 |
|-------------|-------------|------------|--|-----|
| S1 (차도부) | 10.0~30.0mm | 0.003 | 0.07 | a |
| | 30.0~50.0mm | 0.003 | 0.07 | |
| S1 (인도부) | 10.0~30.0mm | 0.008 | 0.18 | |
| | 30.0~50.0mm | 0.007 | 0.16 | |

※ 염화물함유량 분석 값은 깊이별 시험 값이며, KS F 2713에 의한 시험 방법으로 시험성적서는 부록에 수록함.

제4장 시설물 상태평가

제4장 시설물 상태평가

4.1 상태평가 결과

4.2.1 부재별상태평가 결과

<표 4.2.1> 부재별상태평가 결과

| 구 분 | 바닥판 | 거더 | 가로보 | 포장 | 배수 | 난간, 연석 | 신축 이음 | 교량 받침 | 하부 | 기초 | 탄산화 (상부) | 탄산화 (하부) |
|---------------------------|-------|-------|-------|-------|----|--------|-------|-------|-------|----|----------|----------|
| S1, A1 | b | b | a | c | x | a | c | b | a | Q | a | x |
| A2 | x | x | x | x | x | x | b | a | a | Q | x | a |
| 평 균 | 0.200 | 0.200 | 0.100 | 0.400 | - | 0.100 | 0.300 | 0.150 | 0.100 | - | 0.100 | 0.100 |
| 가중치 | 18.0 | 23.0 | 5.0 | 7.0 | - | 2.0 | 9.0 | 9.0 | 20.0 | - | 4.0 | 3.0 |
| (평균× 가중치) /가중 치합 | 0.036 | 0.046 | 0.005 | 0.028 | - | 0.002 | 0.027 | 0.014 | 0.020 | - | 0.004 | 0.003 |
| 환산결함도 점수 | | | | | | | | | | | 0.185 | |
| 상태평가 결과 | | | | | | | | | | | B | |

※ 본 과업의 경우 과업지시서에 의해 염화물함유량 시험을 실시하였으나, 정밀점검의 상태평가 시 염화물에 대한 해당가중치는 없으므로 본 평가 시 배제하였음.

4.2.2 구조물상태평가 결과

<표 4.2.2> 구조물상태평가 결과

| 구 분 | 환산결함도 점수 | 상태평가 결과 | 연장 | 연장비 | 환산결함도 점수×연장비 |
|----------|----------|---------|------|-------|--------------|
| 본선 | 0.185 | B | 480 | 1.000 | 0.185 |
| 합계 | | | 48.0 | 1.000 | 0.185 |
| 환산결함도 점수 | | | | | 0.185 |
| 상태평가 결과 | | | | | B |

제5장 안전등급지정

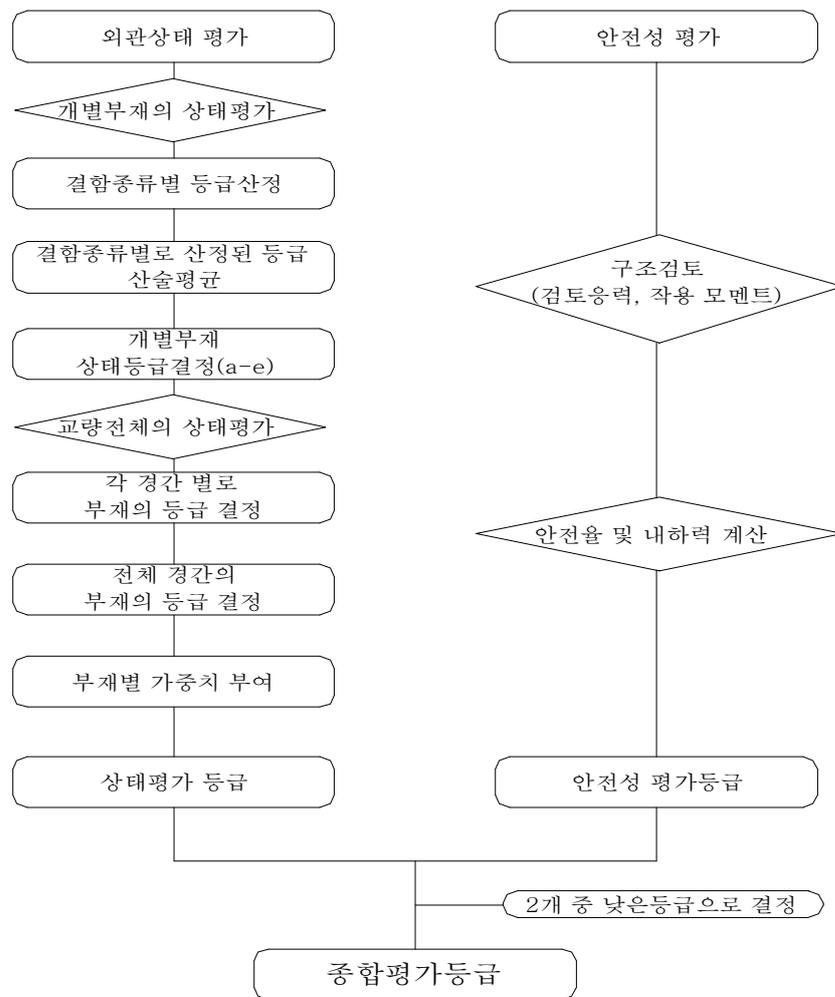
제5장 안전등급지정

5.1 개요

5.1.1 종합평가

외관조사에 따른 상태평가 결과와 안전성 검토에 근거한 안전성평가 결과 중 낮은 결과를 시설물의 종합평가 결과로 결정한다.

※ 단, 본 과업에서는 해당 구조물의 안전성평가를 실시하지 않았으므로 상태평가 결과를 종합평가 결과로 한다.



<그림 5.1.1 종합평가 산정 흐름도>

5.1.2 안전등급

<표 5.1.1> 안전등급 지정

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

5.2 안전등급지정

<표 5.2.1> 안전등급지정

| 구 분 | 평가지수 | 종합평가 | 안전등급 |
|-------|-------------------|------|------|
| 상태평가 | 상태평가 지수: 0.185(B) | B등급 | B등급 |
| 안전성평가 | - | - | - |
| 결 과 | 상태평가: B | B등급 | B등급 |

제6장 보수·보강방안

제6장 보수·보강방안

6.1 보수·보강 개략공사비

<표 6.1.1> 보수·보강 방안 및 개략공사비

| 구분 | 손상내용 | 보수물량 | 보수공법 | 단가 | 공사비 | 우선순위 |
|-----------------|---------------|---------------------|------|---------|------------|------|
| 보도부 | 콘크리트파손, 열화 | 229.3m ² | 탄성포장 | 60,000 | 13,758,000 | 1 |
| 교면 포장 | 포트홀 | 2.0m ² | 소파보수 | 8,000 | 16,000 | 2 |
| 바닥판 | 균열(0.2mm이하) | 1.8m ² | 표면처리 | 50,000 | 90,000 | 1 |
| | 망상균열(0.2mm이하) | 0.9m ² | | 50,000 | 45,000 | 1 |
| 거더, 가로보 | 박스외부 도장퇴색 | 579.6m ² | 재도장 | 7,000 | 4,057,200 | 1 |
| | 박스내부 도장박락 | 0.01m ² | | 7,000 | 70 | 2 |
| | 박스내부 볼트표면부식 | 0.5m ² | | 7,000 | 3500 | 1 |
| 교량 받침 | 도장박락 | 0.04m ² | 재도장 | 7,000 | 280 | 2 |
| 신축 이음 | 이물질퇴적 | 3.0m ² | 청소 | - | 100,000 | 2 |
| | 덮개판누락 | 2.0EA | 재설치 | 220,000 | 440,000 | 3 |
| 순공사비(제경비 제외) | | | | | 18,510,050 | |
| 총공사비(제경비 50%적용) | | | | | 27,765,075 | |

- ※ 균열의 표면처리 시 길이 당 0.25m의 폭을 갖는 것으로 산출함.
 개략공사비는 실시 설계 시 공법선정 및 단가변동에 의해 바뀔 수 있음.
 보수공법은 공통편 참조.

제7장 유지관리방안

제7장 유지관리방안

7.1 유지관리방안

<표 7.1.1> 중점유지관리방안

| 구분 | 현황 | 구분 | 현황 |
|-----|---|----|--|
| 바닥판 |  <p>바닥판균열의 보수 후 재손상에 대한 주의관찰이 필요함.</p> | 거더 |  <p>박스내부 볼트표면부식의 보수 후 재손상 여부에 대한 주의관찰이 필요함.</p> |

제 8 장 종합결론

8.1 외관조사결과

8.2 내구성조사결과

8.3 상태평가결과

8.4 안전등급지정

8.5 종합결론

제8장 종합결론

8.1 외관조사결과

- 전반적인 외관상태는 대체적으로 양호하나 보도부 콘크리트는 파손 등 열화가 심한 상태로 내구성확보 차원에서 탄성포장 등의 보수가 필요한 것으로 판단된다.
- 그 외 바닥판에서 발생한 균열 등은 우려할만한 수준은 아니므로 내구성확보 차원의 보수를 하면 될 것으로 판단된다.

8.2 내구성조사결과

- 콘크리트강도(반발경도)시험
콘크리트비파괴 압축강도는 추정설계 강도인 슬래브(27.0MPa), 교대(24.0MPa)에서 허용기준치(JICE, 설계기준강도의 90.0% 이상)를 만족하는 양호한 상태로 조사되었다.
- 철근탐사시험
구조물의 복원도, 표준도를 참조하여 철근탐사시험을 비교·검토한 결과 피복두께와 배근간격 모두 비교적 양호한 것으로 검토되었다.
- 탄산화시험
시험부재 모두에서 실측피복 두께 이하의 a등급으로 조사되어 탄산화에 의한 부식발생의 우려는 없는 것으로 판단된다.
- 염화물함유량시험
시험 개소 모두에서 염화물은 0.3kg/m³이하의 a등급으로 양호한 것으로 평가되었다.

8.3 상태평가결과

| 구 분 | 환산결함도 점수 | 상태평가 결과 | 연장 | 연장비 | 환산결함도 점수×연장비 |
|----------|----------|---------|------|-------|--------------|
| 본선 | 0.185 | B | 480 | 1.000 | 0.185 |
| 합계 | | | 48.0 | 1.000 | 0.185 |
| 환산결함도 점수 | | | | | 0.185 |
| 상태평가 결과 | | | | | B |

8.4 안전등급지정

- 대상 구조물의 상태평가 등급은 “보조부재에 경미한 결함이 발생하였으나 기능발휘에는 지장이 없으며 내구성 증진을 위하여 일부의 보수가 필요한 상태”인 B등급으로 평가되었다.

8.5 종합결론

- 본 정밀점검 대상 시설물인 미아구름다리는 강박스거더형식[총연장 46.0m, 교폭 15.5m]로 1996년 준공되어 15년이 경과된 시설물이다. 미아구름다리는 “안전점검 및 정밀안전진단 세부지침”에 근거하여 현재 교량의 상태를 판단한 결과, 교량의 외관 상태는 안전성을 저해할 만한 손상이 없는 양호한 상태이며, 안전 등급은 「B」 등급으로 평가되었다.
- 점검결과 전반적인 외관상태는 양호하며, 일부 구간에서 조사된 손상들에 대한 내구성 확보 차원의 보수가 필요한 상태이다.
- 조사된 손상에 대하여 적절한 보수조치 후 효율적인 유지관리를 실시한다면 구조물의 안전성과 사용성 확보를 기대할 수 있을 것으로 판단된다.



부 록

1. 외관조사망도
2. 사진첩
3. 반발경도시험 DATA
4. 철근탐사시험 DATA
5. 시험성적서
6. 관련도면

1. 외관조사망도

2. 사진첩

3. 반발경도시험 DATA

4. 철근탐사시험 DATA

5. 시험성적서

6. 관련도면