

강서시설-6

오목교외 3개소 정밀점검 용역

보 고 서

【오목교】



2005. 8.

서울특별시 강서도로관리사업소

점검기관 : 덕영산업개발(주)

제 출 문

서울특별시 강서도로관리사업소 귀하

용역명 : 오목교외 3개소 정밀점검 【오목교】 용역

귀 소와 계약에 의하여 본 덕영산업개발(주)에서 수행한 “오목교외 3개소 정밀점검 【오목교】 ” 용역의 과업을 완료하고, 그 결과를 본 보고서로 작성 제출합니다.

2005년 8월 일

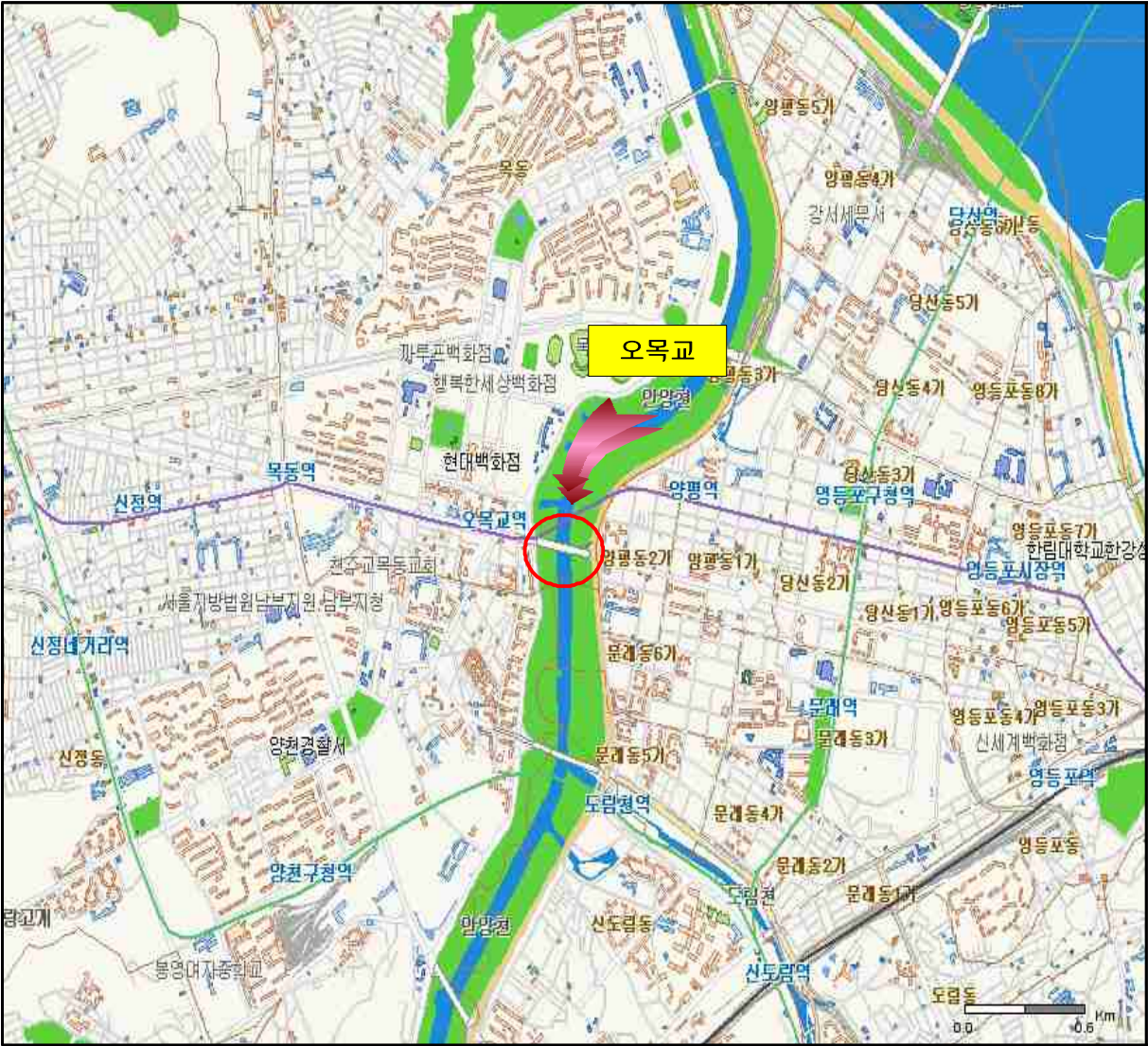
서울특별시 송파구 잠실동 335-1
덕영산업개발(주)
대표이사 박영온

과업 참여 기술자

과업명 : 오목교외 3개소 정밀점검용역

번호	성명	주민등록번호	담당업무	자격	등록번호	비고
1	전영서		사업책임 기술자 업무총괄	토목특급기술자 토목기사		
2	박영은		시공분야	토목특급기술자 토목기사		
3	김재홍		설계분야	토목특급기술자 토목기사		
4	조용걸		구조분야	토목중급기술자	학경력자	
5	김상진		시공분야	토목초급기술자	학경력자	
6	전국기		설계분야	토목초급기술자	학경력자	
7	전훈식		구조분야	토목초급기술자 토목기사		

위 치 도



목 차

제 1 장 서 론

1.1 과업의 목적	1
1.2 과업범위 및 내용	1
1.3 측정장비	5
1.4 참여기술자 분야별 업무분담	6
1.5 과업 수행 일정	7

제 2 장 대상구조물의 개요

2.1 대상 교량 제원	9
2.2 교량 일반도	11
2.3 보수 이력 사항	12

제 3 장 구조물의 외관조사

3.1 개요	14
3.2 부재별 외관조사 상태평가 및 점검요령	16
3.3 외관조사 결과	30
3.4 외관조사 요약	44
3.5 외관조사 물량표	45
3.6 상태평가등급 산정의 세부절차	46

제 4 장 내구성조사

4.1 개 요	50
4.2 비파괴 위치도 및 시험개소	50
4.3 콘크리트 강도 조사	51
4.4 초음파 탐사법에 의한 강도추정	56
4.5 철근배근 조사	59
4.6 고 찰	63

제 5 장 보수·보강 방안

5.1 개 요	65
5.2 주요손상의 보수·보강 방안	66
5.3 구조물별 보수 수량 및 개략 공사비	67
5.4 보수대책	68
5.5 구조물의 보수·보강 흐름도	68
5.6 보수·보강 공법	69
5.7 보수·보강 공법 비교표	92

제 6 장 유지관리방안

6.1 개 요	98
6.2 유지관리방안	98
6.3 중점 점검 사항	99

제 7 장 종합결론

7.1 외관조사 결과	101
7.2 콘크리트 내구성조사 결과	102
7.3 외관조사 상태평가등급 결과	103
7.4 종합결론	103

부 록

1. 외관조사현황도
2. 비파괴 시험결과
 - I. Schmidt Hammer 측정결과
 - II. 초음파에 의한 강도조사 결과
 - III. 철근 배근 탐사 결과

제 1 장 서 론

- 1.1 과업의 목적
- 1.2 과업 범위 및 내용
- 1.3 측정장비
- 1.4 참여기술자 분야별 업무분담
- 1.5 과업수행일정

제 1 장 서 론

1.1 과업의 목적

본 과업은 “시설물의 안전관리에 관한 특별법” 및 “안전점검 및 정밀안전진단지침”에 의하여 오목교의 3개 교량을 대상으로 정밀점검을 실시하여 시설물에 내재되어 있는 위험요인을 조사하여 보수 필요시 보수·보강 방법을 검토하고, 시설물의 안전도를 평가하여 정밀안전진단 실시 여부 및 대상교량을 선정 제시하고 기능적, 구조적 결함에 대한 적절한 조치 및 시설물의 효율적인 유지 관리 방안을 제시하는데 그 목적이 있다.

1.2 과업범위 및 내용

1.2.1 과업의 범위

- 가) 관련자료의 수집 및 검토(설계도서, 점검, 계측 및 보수 자료 등)
- 나) 구조물의 외관 및 손상상태 조사
- 다) 구조물의 비파괴시험
- 라) 시설물의 상태평가
- 마) 보수·보강대책 수립
- 바) 보수·보강대책에 따른 물량산출 및 보수비 산출
- 사) 유지관리 지침서 작성

1.2.2 과업의 내용

본 과업내용은 시설물의 안전관리에 관한 특별법 제13조 및 같은법 시행령 제13조의 규정에 의하여 제정한 안전점검 및 정밀안전진단 지침(건설교통부 고시 1999-409호, 99.12.27)의 세부지침에 의하여 본 오목교의 정밀점검에 대한 세부과업 내용은 다음과 【표1.1】 같다.

【표 1.1】 과업 세부 내용

과업의 범위	과업 세부 내용
현황조사, 점검·진단 자료수집 분석 및 평가	<ul style="list-style-type: none"> ■ 본 과업을 위해 관련자료(안전점검 자료, 보수·보강 이력사항, 기타 정밀점검에 필요한 설계도서, 시방서 등)를 검토하여 외관조사, 비파괴검사를 위한 사전조사를 수행하였으며, 시설물의 제원조사를 위해 교대, 교각, 슬래브, 교좌장치 등 시설물 전구간을 조사하여 설계도서와 비교·검토하였다.
시설물의 외관조사 / 내구성시험	<ul style="list-style-type: none"> ■ 시설물의 전반적인 외관상태에 대한 면밀한 현장조사 <ul style="list-style-type: none"> ① 균열조사 ② 박리, 탈락조사 ③ 철근노출조사 ④ 노면상태조사 ⑤ 부대시설조사 ⑥ 육안변형조사 ⑦ 받침부 상태조사 ■ 보수·보강부위에 대한 정밀한 외관상태 조사 ■ 시설물 부위별 손상상태에 대한 상세 외관조사망도 작성 ■ 콘크리트 비파괴시험 <ul style="list-style-type: none"> ① 강도 측정 (반발경도법) ② 철근배근 및 피복두께 측정 (레이다법)
시설물의 상태 (안전성)평가	<ul style="list-style-type: none"> ■ 외관조사에 의한 결과를 각 손상별로 평가 기준과 비교하여 A, B, C, D, E의 5단계로 상태등급을 표시 ■ 결함의 범위 및 정도에 따라 점검 구간을 대상으로 종합적으로 판단하여 A, B, C, D, E의 5단계로 상태등급을 표시
시설물의 보수·보강공 법 제시	<ul style="list-style-type: none"> ■ 손상 및 결함이 있는 부재에 대하여 적용할 보수·보강 공법 결정 및 보수시기 등 보완대책수립 ■ 시설물의 상태평가 결과에 따라 보수대상 및 시기, 보수우선순위 등 보수범위를 결정
유지관리방안 제시	<ul style="list-style-type: none"> ■ 시설물의 기능을 유지할 수 있도록 교량 특성에 맞는 중점 유지관리 항목 및 향후 효율적인 유지관리 방안 제시
종합보고서 작성	<ul style="list-style-type: none"> ■ 상기사항들을 토대로 종합보고서 작성

1.2.3 과업 수행 방법

가) 현지답사

- 예비답사
- 시설물의 결함상태 육안점검
- 중점 정밀점검 사항 착안
- 시설물의 주요 제원 파악

나) 관련자료의 수집 및 검토

- 설계도면 및 관련기준 검토
- 시공당시 및 현행시방서
- 보수, 보강에 기술자료의 수집 및 분석
- 대상 구조물의 이력조사

다) 구조물의 외관 및 손상상태 조사

- 부재의 제원 확인
- 균열 및 손상조사
- 콘크리트 탈락, 박리조사
- 강재부식, 변형조사
- 강재도장 상태조사
- 육안 처짐조사
- 노면 상태조사
- 부대시설 상태조사
- 부재별 결함 및 손상원인 조사
- 전반적인 부재별 외관상태조사
- 부재별 외관조사망도 작성
- 부재별 손상 및 결함 상태등급 판정

라) 콘크리트 비파괴시험

- 비파괴 강도조사(SCHMIDT HAMMER TEST)
- 비파괴 철근배근 상태조사(RC-RADAR)

마) 시설물의 상태평가

- 외관조사 결과분석
- 측정결과 분석
- 주요부재별 상태평가

바) 보수·보강 및 유지관리 지침서 작성

- 점검결과에 따른 보수, 보강방안 제안
- 보수, 보강대책에 따른 보수공법 제시 및 물량산출
- 보수 단가산출
- 유지관리시 특별히 관리가 요구되는 유지관리 지침서 작성

사) 성과품 작성

- 종합 보고서
- 요약 보고서
- 주요현황 사진첩
- 기타 필요 사항

1.3 측정장비

본 정밀점검을 위해 사용한 측정장비 목록은 다음 【표 1.2】 과 같다.

【표 1.2】 측정장비

구 분	장 비 명	MODEL 및 규격	용 도	비 고
제 원 조 사	줄 자	50m줄자	성능저하부조사	
	스틸자	5.0~7.5m 스틸줄자		
외관 조 사	균 열 경	Proceq, 1/10 mm	성능저하부조사	
	카 메 라	Samsung		
배 근 조 사	RC-Radar	JEJ-60B	배근 상태조사	
균열 조 사	초음파탐지기	PUNDIT	균열조사	
압 축 강 도 조 사	Grinder	단상 교류 220 V 2.8 A, 11,000 rpm	현 상태에 대한 비파괴 압축강도 산정	
	수평자	-		
	Rebound Hammer	Proceq, NR-Type		
콘크리트 중성화시험	중성화	1% 페놀프탈레인	시약분무법	

1.4 참여기술자 분야별 업무분담

본 정밀점검을 위해 투입된 각 참여기술자의 분야별 업무내용은 다음 【표 1.3】 과 같다.

【표 1.3】 참여기술자 분야별 업무분담

과업참여분야	성 명	자격사항	업무분담내용
총괄책임기술자	전 영 서	토목특급기술자 토목기사	<ul style="list-style-type: none"> ▣ 과업총괄(현장조사, 내업)
참여기술자	박 영 온	토목특급기술자 토목기사	<ul style="list-style-type: none"> ▣ 현장조사 / 기술분석 ▣ 보수·보강 방법 검토
	김 재 흥	토목특급기술자 토목기사	<ul style="list-style-type: none"> ▣ 현장조사 / 기술분석 ▣ 보수·보강 방법 검토
	조 용 결	토목중급기술자	<ul style="list-style-type: none"> ▣ 현장조사 / 보고서 작성 ▣ 고소작업차 사용시(신호유도)
	김 상 진	토목초급기술자	<ul style="list-style-type: none"> ▣ 현장조사 / 보고서 작성
	전 국 기	토목초급기술자	<ul style="list-style-type: none"> ▣ 현장조사 ▣ 비파괴시험 / 분석
	전 훈 식	토목초급기술자 토목기사	<ul style="list-style-type: none"> ▣ 현장조사 ▣ 외관조사망도 작성(CAD)

1.5 과업수행 일정

1) 과업수행기간

2005년 4월 14일 ~ 2005년 8월 11일 <120일간>

2) 상세외관조사

【표 1.4】 상세외관조사 일정

일 정	조 사 구 간	조 사 방 법
5.30~31	교면포장, 난간, 보도부, 신축이음장치 상태 조사	도보이동, 육안조사
6.1~4	교대 및 교각, 교좌장치 외관조사	육안조사 (점검통로)
6.20~6.23	슬래브하면, 주형 외관조사	육안조사 (고소작업차 이용)

2) 비파괴시험

◀표 1.6▶ 비파괴시험 일정

일 정	비 파 괴 시 험		사 용 장 비
6.20~6.23	슬래브/주형	비파괴강도조사 철근/피복상태조사	슈미트햄머 초음파탐사 시험기 철근탐사기 (고소작업차 이용)
6.1~6.4	교대 및 교각	비파괴강도조사 철근/피복상태조사	슈미트햄머 초음파탐사 시험기 철근탐사기

제 2 장 대상구조물 개요

2.1 대상교량 제원

2.2 교량 일반도

2.3 보수 이력 사항

제 2 장 대상구조물 개요

2.1 대상 교량 제원

본 과업 대상교량인 오목교는 서울특별시 영등포구 양평동 28번지 ~ 양천구 목동 409번지를 연결하는 교량으로 1977년(구교1) 준공후 1987년(구교2), 2000년(신교) 두차례에 걸쳐 확장 시공된 교량으로서 총연장 260m이다. 본 교량의 상부구조는 철근콘크리트 바닥판과 PCI-Beam(본교), Steel Box(RAMP교)으로 총13경간으로 구성되어 있으며, 하부구조는 교대역T형 3기, 교각 II형(구교), T형(신교)으로 시공되었다.

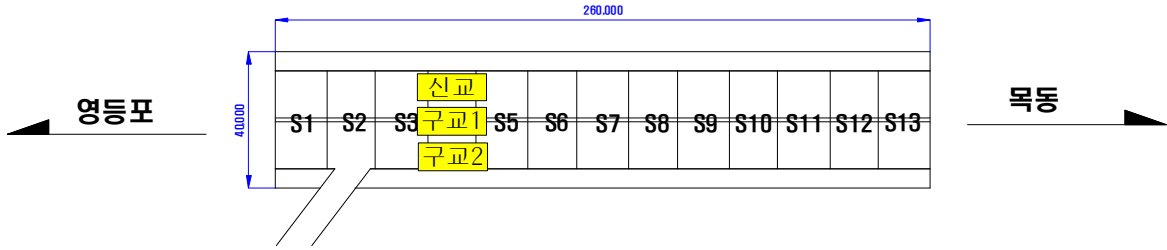
【그림 2.1】 과업대상 위치 및 전경



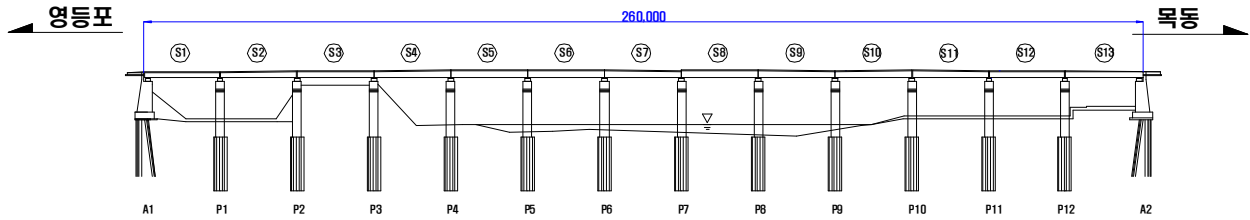
【표2.1】 과업대상 구조물 제원

구 분		내 용	구 분	내 용
교 량 명		오목교	노선번호	-
관리주체		서울특별시 강서도로관리사업소	준공년도	1977년(구교1) 1987년(구교2) 2000년(신교)
소재지		서울특별시 영등포구 양평동 28 ~ 양천구 목동 409	시 공 사	협화실업(주) 풍림산업(주)
시 행 처		-	설 계 사	-
상부 구조	형 식	PCI-Beam(본교), Steel Box(RAMP교)	교 장	260.0m(13경간)
	교량폭	36.0 m	신축이음장치	Gai top joint New Monocell joint
	차선수	6 차 선	교좌장치	탄성고무받침 오일리스베어링
하부 구조	교 각	T형	교 대	역T형
적용시방서		도로교표준시방서	설계도서유무	-
교량등급		1 등 교	설계하중	DB - 18(구교) DB - 24(신교)

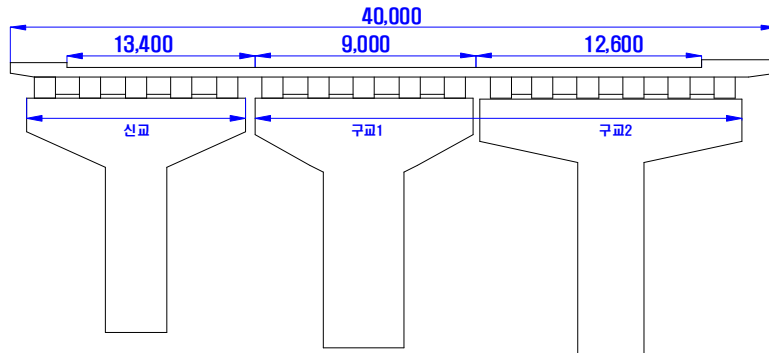
2.2 교량 일반도



【그림 2.2】 평면도



【그림 2.3】 종단면도



【그림 2.4】 횡단면도

2.3 보수 이력 사항

관리주체가 보유하고 있는 유지보수관리대장을 토대로 작성된 본 교량의 유지보수 및 정비 현황을 정리하면 다음 【표 2.2】 과 같다.

【표 2.2】 시설물 보수이력

공사일정	보수 및 정비 현황	시공자
1997.12.05 ~ 1998.02.25	• 균열 보수 공사	청라건설
1998.10.29 ~ 1998.12.03	• 신축이음 보수공사	매일종합건설
1998.12.19 ~ 1999.01.03	• 콘크리트 단면보수공사	매일종합건설
1999.04.12 ~ 1999.06.30	• 신축이음 보수공사	광산토건
2000.03.29 ~ 2000.06.14	• 교좌장치 청소- 2개소 • 배수흡통 보수 • 난간지주교체, 파이프 교체	한국쇼본드건설 (주)
2000.07.18 ~ 2000.10.24	• 교좌장치 청소-206개소 • 경계블록 재설치 • 난간파이프 교체 • 조인트 방호·방수 보수 • 차도용 난간 보수 • 앵커박스 보수-5개소 • 배수시설 빗물받이 뚜껑 보수 • 콘크리트 면 보수	한국쇼본드건설 (주)
2000.11.14 ~ 2001.02.27	• 난간지주교체, 파이프 교체 • 신축이음 교체	한국쇼본드건설 (주)
2001.06.08 ~ 2001.09.15	• 교좌장치 재생 오일레스 16.0개소	따블유에취 건설(주)
2001.10.11 ~ 2001.12.09	• 빗물받이 뚜껑 설치-P10~A2 • 콘크리트 면 부식방지 - P1 코핑부 하면	따블유에취 건설(주)
2002.03.22 ~ 2002.06.17	• 상부거더 콘크리트 단면 보수(A=8.3m ²)	파워개발(주)
2002.03.22 ~ 2002.06.17	• 신축이음 교체 (L=119.9m)	파워개발(주)
2004.02 ~ 2004.11	• 교좌장치 교체 40개소(135 ton) - P6,P8,P10,P12 • 신축이음 교체 New M/C #50 :200m (P3~A2, 종조인트) • 신축이음 교체 New M/C #60 :75.6m 구교부 횡조인트 (P1:12.6m, P5:12.6m, P7:21.6m, P9:14.4m, P11:14.4m) • 콘크리트 균열보수(W=0.3mm, L=100mm) : 29.6m • 슬래브하면 S8 단면보수 0.5m ² • 볼트체결 4개소 • 교좌장치 고무링 교체 2개소 • 거푸집제거 (RAMPQN - Steel Box내부) • 콘크리트 열화보수 (난간연석부) 904m ² • 점검통로 설치(P10, P12) 및 재설치(P6, P8, • 거더부 단부보강 40개소	-

제 3 장 외관조사

3.1 개 요

3.2 부재별 외관조사 상태평가 및 점검요령

3.3 외관조사 결과

3.4 외관조사 요약

3.5 외관조사 물량표

3.6 상태평가등급 산정의 세부절차

제 3 장 외관조사

3.1 개요

3.1.1 외관조사 개요

외관조사는 공용중 구조물에 악영향을 미치는 과도한 외력이나 열악한 사용 환경조건하에서 나타나는 열화손상상태를 육안 또는 간단한 기구를 사용하여 조사하는 초기점검의 초기단계로서 점검에 대한 기본자료 및 안전성, 사용성 평가에 있어 필수적인 중요한 자료를 제공한다.

따라서 시설물에 관한 특별법 제13조 및 같은법 시행령 제13조에 따라 고시된 안전 점검 및 정밀안전진단 지침의 교량에 관한 세부지침(건설교통부, 시설안전기술공단 2003.7)에서는 외관 조사의 결과로부터 주요 구조 부재별 열화 손상정도에 따라 항목별 평가기준을 책정하여 노후도에 따른 구조물의 평가를 체계화하였으며 건전도 평가 및 구조물의 보수·보강범위 그리고 방법 결정의 기본자료로 활용하고 있다.

본 과업에서는 외관조사시 정밀하고 체계적인 조사 및 분석을 위하여 조사요령, 양식 및 평가 기준을 상기 「안전점검 및 정밀안전진단지침 (교량편)」에 준하여 실시하였으며 그 결과를 주요 구조 부재 및 경간별로 요약정리하였다.

3.1.2 외관조사 기간

본 오목교의 외관조사기간의 세부 일정 및 세부내용은 다음 【표3.1】과 같다.

【표3.1】 외관조사 기간

일 정	조 사 구 간	투 입 장 비
5.30~5.31	교면포장, 난간, 보도부, 신축이음장치, 배수구	균열자, 점검망치, 50m줄자, 카메라
6.1~6.4	교대 및 교각, 교좌장치	균열자, 점검망치, 스틸자, 50m줄자, 카메라, 사다리
6.20~6.23	슬래브하면, 주형, 가로보	균열자, 점검망치, 스틸자, 50m줄자, 카메라, 사다리

3.1.3 외관조사자 ⇒ 덕영산업개발(주)

- ▶ 상부구조 ⇒ 조용걸, 김상진, 전국기, 전훈식 (총 4명 투입)
- ▶ 하부구조 ⇒ 김재홍, 조용걸, 김상진, 전국기, 전훈식 (총 5명 투입)

3.1.4 부재별 외관 명칭

(1) 개 요

보고서 작성을 보다 효율적이고 간결화 하기위해 구조물에 사용하는 용어를 기호로 규정하여 아래와 같이 적용키로 한다.

(2) 부재별 고유번호

고유번호의 부여는 각 구조물형식별로 구분하였으며, 주형(Girder), 가로보(Cross Beam), 바닥판(Slab), 교좌장치(Shoe), 신축이음(Expansion Joint), 교각(Pier), 교대(Abut) 등으로 구분하여 각 지간번호는 교각번호를 기준으로 하여 진행방향에 대한 기준을 설정하였고, P.S.C Box 및 P.F Beam교는 주형번호도 시점을 기준으로 좌측부터 각각 부여하였다. 부재별 고유번호 Numbering은 1번 교대에서 교량진행 방향으로 본 시각에서 적용하였다. 각 부재별 고유번호 표기방법은 다음과 같다.

【작성방법】

부 재	기 호
바닥판(Slab)	Sa (a 번째 경간)
주형(Girder)	Ga (a 번째 주형)
가로보(Corss Beam)	CBa (a 번째 가로보)
교좌장치(Shoe)	SHa (a 번째 교좌장치)
신축이음(Expansion joint)	EXP.J (신축이음)
교각(Pier)	Pa (a 번째 교각)
교대(Abut)	Aa (a 번째 교대)

3.2 부재별 외관조사 상태평가 및 점검요령

3.2.1 외관상태 평가기준

본 과업의 대상구조물인 교량 구조물의 외관조사 결과 상태평가는 건설교통부에서 제시한 ‘안전점검 및 안전진단 세부지침’에 따라 상태등급을 산정하였으며 안전진단의 종합적인 상태 평가기준 및 세부평가 방법은 아래와 같다.

【표3.2】 상태평가 기준

부 호	상 태
A	문제점이 없는 최상의 상태
B	보조부재에 경미한 결함이 발생하였으나 기능발휘에는 지장이 없으며 내구성 증진을 위하여 일부의 보수가 필요한 상태
C	주요부재에 경미한 결함 또는 보조부재에 광범위한 결함이 발생하였으나 전체적인 시설물의 안전에는 지장이 없으며, 주요부재에 내구성, 기능성 저하 방지를 위한 보수가 필요하거나 보조부재에 간단한 보강이 필요한 상태
D	주요부재에 결함이 발생하여 긴급한 보수·보강이 필요하며 사용제한 여부를 결정하여야 하는 상태
E	주요부재에 발생한 심각한 결함으로 인하여 시설물 안전에 위험이 있어 즉각 사용을 금지하고 보강 또는 개축을 하여야 하는 상태
주 기	<ul style="list-style-type: none"> ● A,B,C,D,E : 점검부재의 손상정도에 따라 상태가 양호한 경우 A등급에서 손상이 심할 경우 E로 손상의 정도에 따라 5등급으로 구분한다. 이에 대한 자세한 평가기준은 점검 부재별로 세분한다. ● Q : 점검 부재에 대한 접근이 불가능한 경우 등급Q를 사용하여 점검되지 않은 부재임을 표시하고, 반드시 향후 실시하는 점검시에 접근장비를 동원하여 점검한다. ● X : 점검대상 구조물에 해당 점검부위가 없을 경우 등급X를 사용하여 점검 필요성이 없음을 표시한다

3.2.2 상부구조

1) 교면포장

【표3.3】 점검부위 및 손상종류

점검부위	손상종류
▷ 아스팔트	•균열, 함몰, 단차 및 요철, 마모
▷ 콘크리트	•균열, 마모, 박리, 파손
▷ 신축이음 전후, 구조물 경계부	•단차, 파손
▷ 곡선부, 중차량 통행차로	•마모, 바퀴자국
▷ 배수구 주변	•물고임

【표3.4】 상태평가기준

등급	포장불량(균열,보수흔적등 총계) 배수성	요철, 단차, 함몰, 박리, 파손
a	·없음, 미세균열	·없음
b	·포장불량 2% 미만 ·물고임 없음	·단차가 미미하여 주행에 영향 없음
c	·포장불량 2~10% ·배수구배 불량으로 부분적 물고임	·단차가 국부적으로 발생하였으나 주행에 영향 있음 ·부분적으로 박리 발생
d	·포장불량 10~20% ·배수구배 불량으로 주행성 저하	·단차 30mm 이상으로 주행성 저하 ·박리심화, 골재마모 혹은 부분적인 표면손상
e	·포장불량 20% 이상	·단차로 인하여 심한 충격발생 혹은 교면의 전반적인 함몰, 탈락 ·전반적인 표면파손

2) 배수시설

【표3.5】 점검부위 및 손상종류

점 검 부 위	손 상 종 류
▷ 배수구(유입구) - 뚜껑(그레이팅)	<ul style="list-style-type: none"> •뚜껑파손 및 주변파손, 누락 •오물퇴적, 막힘 •배수구의 설치높이가 높음 •배수구 설치위치 불량 •배수구 설치간격 넓음
▷ 배수관	<ul style="list-style-type: none"> •관의 연결부 어긋남, 파손 •이물질에 의한 막힘 •지지철물의 이완 및 파손 •배수관 길이 부족(짧음) •유출구 위치 부적절(도로구간)

【표3.6】 상태평가기준

등 급	상태등급 설명
a	·양호
b	·다소의 퇴적물이 있으나 배수에는 이상 없음
c	·배수시설의 상태불량 ·퇴적물로 인하여 일시적인 체수 ·바닥판 하면 누수흔적, 부식
d	·배수시설의 일부파손, 길이부족 ·많은 퇴적물, 누수 ·누수로 인하여 구조물 부식 초기
e	·배수시설의 파손 ·심한 누수와 체수 ·누수로 구조물의 전반적인 부식 ·배수관 유출구 위치가 부적절하여 하부통행에 따른 위험 초래

3) 난간·연석

【표3.7】 점검부위 및 손상종류

점검부위		손상종류
▷ 난간, 연석	- 강재, 알루미늄	<ul style="list-style-type: none"> •강재의 경우 도장 손상 및 부식 •난간과 상판연결부의 결함, 파손 •전체적인 처짐 및 선형불량
	- 철근 콘크리트	<ul style="list-style-type: none"> •균열, 박리, 파손 •철근노출 및 부식 •전체적인 처짐 및 선형불량

【표3.8】 상태평가기준

등급	손상 및 열화	
a	·양호	·양호
b	·점검길이의 2%미만	·사소한 손상
c	·점검길이의 2~10%	·국부적 파손
d	·점검길이의 10~20%	·단면 결손으로 차량이나 사용자에게 위험가능성
e	·점검길이의 20%이상	·전반적인 파손으로 교체가 필요한 경우

등급	강재	콘크리트
a	·양호	·양호
b	·국부적 도장 변색 및 손상	·사소한 박리, 미세 균열
c	·고정장치 및 연결재의 이완 국부적 발생 ·도장 변색 및 손상 점검길이의 2~10%	·0.3~0.5mm의 균열 ·국부적인 박리 및 파손 발생
d	·연결부 이완으로 부분적으로 흔들림 ·도장손상 및 녹발생 점검길이의 10~20%	·0.5mm 이상의 균열 ·전반적 박리 혹은 국부적인 파손 발생 ·철근노출 부위 5% 미만
e	·난간/연석 파손 및 탈락 ·도장손상 및 녹발생 점검길이의 20% 이상	·난간/연석 파손 및 탈락 ·철근노출 부위 5% 이상

4) 바닥판

☞ 철근콘크리트 바닥판

【표3.9】 점검부위 및 손상종류

점 검 부 위		손 상 종 류
▷ 공통		<ul style="list-style-type: none"> •균열, 박리, 박락, 층분리, 철근노출 •재료분리(공동, 공극) •누수 및 백태(유리석회)
▷ 거더교		<ul style="list-style-type: none"> •중방향 균열, 망상균열
▷ 슬래브,라멘상부	- 받침부(단부)	<ul style="list-style-type: none"> •부스러짐 •사인장균열
	- 중앙부	<ul style="list-style-type: none"> •휨균열
▷ 라멘하부	- 측벽	<ul style="list-style-type: none"> •균열(수직, 수평)

【표3.10】 상태평가기준

등급	균 열		열화 및 손상, 철근노출
	1방향균열	2방향균열	
a	·없음 ·0.1mm 미만 균열	·없음	·없음
b	·0.2mm 이하 균열	·없음	·박락 및 층분리, 재료분리, 백태 등 표면손상 면적이 2% 미만
c	·0.3~0.4mm의 균열 ·균열율 10%미만	·균열율2%이상	·박락 및 층분리, 재료분리, 백태 등 표면손상 면적이 10% 미만 ·균열사이로 물 비침
d	·0.4~0.5mm의 균열 ·균열율 10~20%	·균열율2~10%	·박락 및 층분리, 재료분리, 백태 등 표면손상 면적이 10% 이상 ·철근노출 면적율 5% 미만 ·균열주변으로 누수 악화, 콘크리트 표면부식
e	·0.5mm 이상의 균열 ·균열율 20%이상	·균열율 10%이상	·받침부 주변의 콘크리트가 파손으로 탈락 ·철근노출 면적율 5% 이상 ·노출된 철근의 단면감소로 안전성 저하 우려 ·균열 사이로 녹물이나 니토 발생 혹은 부식에 의한 콘크리트 탈락

강 바닥판(강상판)

【표3.11】 점검부위 및 손상종류

점 검 부 위	손 상 종 류
▷ 공통	<ul style="list-style-type: none"> •도장 손상 및 부식 •스플라이스부 볼트손상, 누수 •신축이음부 하면, 배수구 주변, 난간하면 누수, 부식
▷ 피로강도등급 낮은 용접상세부(D, E급) - 바닥강판 용접교차부(가로·세로방향) - 가로리브와 세로리브 용접교차부 (Scallop)	<ul style="list-style-type: none"> •피로균열

▶ 상태평가 기준

- 경간단위로 평가하며, 강바닥판(강상판)을 대상으로 한다.
- 강재바닥판의 상태평가기준은 강재거더의 상태평가 기준을 따라 평가한다. 최근 많이 가설되는 데크 플레이트를 이용한 바닥판은 시공성을 향상하기 위하여 거푸집 대신에 파형강관을 이용한 것으로 강상판이 아닌 콘크리트 바닥판으로 평가하여야 한다.

5) 신축이음

【표3.12】 점검부위 및 손상종류

점 검 부 위		손 상 종 류
▷ 본체	- 공통	<ul style="list-style-type: none"> •충격음, 본체유동 및 파손 •누수 •유간부족 및 유간과다 •유간 오물퇴적
	- 고무재	•고무판 마모, 강판노출 및 부식
	- 강재	•강재 연결부 이완 및 파손
▷ 후타재		<ul style="list-style-type: none"> •단차(본체, 교면포장, 접속슬래브) •균열 및 파손

【표3.13】 상태평가기준

등급	본체	후타재
	누수, 기능 및 손상	균열, 탈락, 파손 등
a	·이상 없음	·양호
b	·누수흔적 없음, 토사 등의 오염 ·정상동작, 고무판 노화	·미세균열이 발생하였으나 양호함
c	·물받이 미설치 또는 파손으로 부분적으로 누수 ·유간사이 이물질로 기능 불량, 고무판 마모, 국부적인 부식 등의 열화	·균열이 50cm 이하의 간격으로 발생
d	·누수로 인하여 신축이음 하부 구조물 부식 발생 ·강판유동으로 이상음 발생, 유간이 폐쇄 혹은 비정상적으로 넓음 ·고무판 균열, 볼트 또는 너트의 부분 탈락	·균열이 30cm 이하의 간격으로 발생 ·국부적인 파손 ·단차로 인하여 충격발생
e	·신축이음 하부 구조물의 부식심화, 신축이음 하부 전체적 부식, 국부적 변형 ·유간이 폐쇄 혹은 비정상적으로 넓음 ·신축이음 본체 탈락, 본체 유동, 작동 불능	·파손 범위가 후타재 폭 이상으로 큼 ·차량 통행시 심한 충격 발생으로 운전 전에 위험을 초래함

6) 교좌장치

【표3.14】 점검부위 및 손상종류

점 검 부 위		손 상 종 류
▷ 본체	- 공통	<ul style="list-style-type: none"> •가동받침의 신축유간 부족 •가동받침 전·후방의 가동장애 요소 •받침과 주형의 밀착상태 •수직보강재와 받침 편기상태 •받침 물고임 및 부식
	- 강재받침	<ul style="list-style-type: none"> •가동면 부식 •부속물 파손(부상방지장치 및 이동제한장치)
	- 고무받침	<ul style="list-style-type: none"> •고무재 부풀음 및 갈라짐 •고무판의 과도한 변형
▷ 받침대		<ul style="list-style-type: none"> •앵커볼트 파손, 절단 •콘크리트 파손, 하부공동 및 침하 •교각두부 균열

【표3.15】 상태평가기준

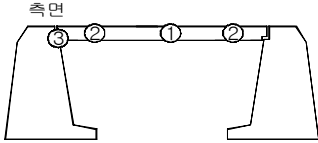
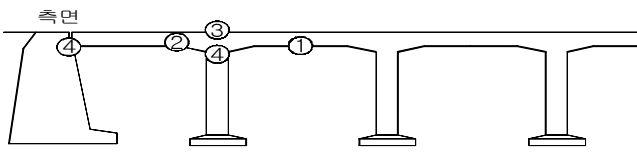
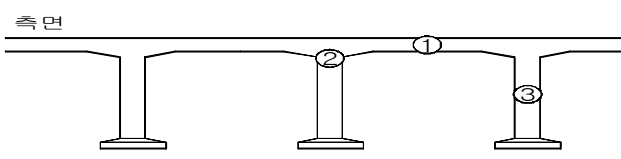
등급	받침본체	받침대 콘크리트
a	·양호	·양호
b	·도장탈색, 먼지 쌓임	·미세균열
c	·받침이 국부적으로 밀착이 안되고 틈 ·정상변위를 초과하여 작동에 지장 또는 ·가동기능을 위한 유지보수 필요	·구조적 영향이 없는 박리, 탈락 등의 손상 ·토사 등의 퇴적 ·연단부 콘크리트에 0.3mm 미만의 균열
d	·받침이 밀착이 안되고 떠 있는 부분이 전 ·체면적의 1/2 미만 ·과대한 편기, 가동이 구속됨	·박리, 탈락 등의 손상으로 지지단면 감소, ·기능상 장애 ·연단부 콘크리트에 0.3mm 이상의 균열
e	·받침이 밀착이 안되고 떠 있는 부분이 전 ·체면적의 1/2 이상 ·작동불능 상태	·받침대 파손으로 받침의 급격한 처짐(침하) ·우려시

등급	받침본체 재질	
	고무재	강재
a	·양호	·양호
b	·측면에 미세 균열, 갈라짐 등 경미한 열화	·사소한 녹
c	·균열 확대, 측면 부풀음 ·받침두께의 0.3배 미만 수평변형	·부식 발생, 고정장치 이완
d	·고무재 기능상실, 균열 심화 ·받침두께의 0.3-0.5배 미만 수평변형	·부식 심화 및 부분적 변형, 균열, 볼트탈락
e	·고무재 파손, 단차 발생 ·받침두께의 0.5배 이상 수평변형	·받침본체의 부분적인 파손

7) 철근콘크리트 주형

【표3.16】 점검부위 및 손상종류

점검부위	손상종류
▷ 공통	•박리, 박락, 층분리, 파손, 철근노출, 백태
▷ 받침부	•부스러짐 •복부 사인장 균열
▷ 중앙부	•횡방향 균열
▷ 가로보	•박락(파손), 철근노출 •경사균열(거더의 상대처짐 의심)

구조형식	점검부위	비고
단순보		① 지간중앙부 ② 지간 1/4부 ③ 받침부
연속보 게르버보		① 지간중앙부 ② 변곡점부 (약 지간의 1/4부) ③ 교각상부 ④ 받침부
리멘보		① 지간중앙부 ② 우각부 ③ 교각부

【표3.17】 상태평가기준

등급	균열		표면상태, 철근노출
	중앙부(휨)균열	받침부(사인장)균열	
a	·0.1mm미만 미세균열	·없음	·없음
b	·0.1-0.3mm 균열	·0.2mm 미만 균열	·박리, 박락 및 층분리, 재료분리, 백태 등 표면손상 면적이 2% 미만
c	·0.3-0.4mm 균열	·0.2-0.3mm 균열	·박리, 박락 및 층분리, 재료분리, 백태 등 표면손상 면적이 10% 미만 ·철근노출 면적율 2% 미만
d	·0.4-0.5mm 균열	·0.3-0.4mm 균열	·박리, 박락 및 층분리, 재료분리, 백태 등 표면손상 면적이 10% 이상 ·철근노출 면적율 5% 미만
e	·0.5mm 이상 균열	·0.4mm이상 균열	·받침부 콘크리트 파손 심화 ·철근노출 면적율이 5%이상 혹은 철근의 단면감소로 인하여 안전성 저하가 우려되는 경우

8) 프리스트레스트 콘크리트 주형

【표3.18】 점검부위 및 손상종류

점검부위	손상종류
▷ 공통	•박리, 박락(파손), 철근노출, 백태
▷ 받침부	•부스러짐 •복부 사인장균열 •연속교 상단 휨균열 •격벽 개구부 모서리 균열
▷ 중앙부	•휨균열, 거더처짐 •쉬스관 노출 및 파손 •박스내부 플랜지 및 복부의 강선방향 균열 •시공이음부 균열 및 누수
▷ 강선정착부	•정착부 균열 및 파손
▷ 누수노출부 - 신축이음 하부, 배수구 주변, 난간하부	•누수, 물고임, 백태

【표3.19】 상태평가기준

등급	균열		표면상태, 철근(강선)노출
	중앙부(휨)균열	받침부(사인장)균열 정착부균열, 기타 균열	
a	·없음	·없음	·없음
b	·0.2mm 미만 균열	·0.2mm미만 균열	·박리, 박락 및 층분리, 재료분리, 백태 등 표면손상 국부적 발생
c	·0.2-0.3mm 균열	·0.2-0.3mm 균열	·박리, 박락 및 층분리, 재료분리, 백태 등 표면손상 면적이 2% 미만 ·철근노출 면적율 2% 미만
d	·0.3-0.4mm 균열	·0.3-0.4mm 균열	·박리, 박락 및 층분리, 재료분리, 백태 등 표면손상 면적이 10% 미만 ·철근노출 면적율 5% 미만, 쉬스관 노출
e	·0.4mm 이상 균열	·0.4mm이상 균열	·받침부 콘크리트 파손 심화, 정착부 파손 ·철근노출 면적율 5%이상 혹은 쉬스관 파손 및 강선노출로 인하여 부재의 안전성 저하가 우려되는 경우

9) 강제주형

【표3.20】 점검부위 및 손상종류

점검부위	손상종류
▷ 공통	<ul style="list-style-type: none"> •도장 손상 •스플라이스 볼트 탈락 •이상을 발생
▷ 받침부	<ul style="list-style-type: none"> •복부판 부식 및 국부좌굴 •거더와 받침연결부 부식 •게르버교의 경우 핀 연결부 부식 •지점보강재 하단 용접부 균열 •박스내부 출입구 방치 •박스내부 바닥 물고임 및 부식
▷ 중앙부	<ul style="list-style-type: none"> •플랜지 부식 •플랜지 변형 및 처짐 •맞대기 용접부, 덮개판 덧댐부 끝부분 균열
▷ 2차부재	<ul style="list-style-type: none"> •가로보, 세로보, 브래킷 및 브레이싱 변형 •하중 집중점(가로보, 브레이싱 설치부), 가로보와 세로부 교차부 균열 •거세트판 용접부 끝부분 균열
▷ 보수부위	<ul style="list-style-type: none"> •용접부 및 용접부 주변 균열

【표3.21】 상태평가기준

항목	손상			표면상태
	균열	변형,파단	연결부위 이완, 탈락	도장(보호층)의 손상, 결함 및 열화
a	없음	없음	없음	·도장 변색, 표면양호
b	없음	·처짐이 초기점검치의 100% 이내	·보조부재 2% 미만	·도장탈락 및 녹발생면적 2% 미만
c	·보조부재의 균열	·국부적 변형 ·처짐이 초기점검치의 120% 이내	·주부재 2% 미만 ·보조부재 2~10%	·도장탈락 및 녹발생면적 2~10% ·누수 취약부에 국부적부식
d	·주부재의 균열	·변형이 크게 발생 ·최대허용처짐 이내	·주부재 2~10% ·보조부재 10~20%	·도장탈락 및 녹발생면적 10~20% ·배수구, 신축이음 주변에 심한 부식 발생
e	·균열이 단면의 20% 이상 진전	·변형의 과대 발생 ·처짐의 과대 발생	·주부재 10% 이상 ·보조부재 20%이상	·도장탈락 및 녹발생면적 20%이상 ·부식깊이가 단면의 20%이상 진행

3.2.3 하부구조

1) 교대

【표3.22】 점검부위 및 손상종류

점검부위	손상종류
▷ 공통	<ul style="list-style-type: none"> 교대 회전(기울음), 침하(연직이동) 균열, 박리, 박락, 층분리, 철근노출, 백태
▷ 두부(Coping)	<ul style="list-style-type: none"> 두부 물고임 받침부 균열 및 파손 두부와 홍벽 경계부 균열 거더와 홍벽 신축유간 부족
▷ 벽체	<ul style="list-style-type: none"> 수직균열 및 침하 구체와 날개벽 분리 구체부 배수구 막힘 수면접촉부 침식
▷ 날개벽(옹벽 포함)	<ul style="list-style-type: none"> 날개벽 이동, 전도 석축이 있는 경우 사면붕괴

【표3.23】 상태평가기준

등급	균열, 변위	열화 및 손상, 철근노출
a	·0.1mm미만 미세균열	·없음
b	·0.1-0.3mm의 균열	·박리, 박락 및 층분리, 재료분리, 백태 등 표면 손상면적이 2% 미만
c	·0.3-0.4mm의 균열 ·시공이음부와 단면변화부에 횡방향 균열 ·교대와 날개벽 사이에 부분적 균열	·박리, 박락 및 층분리, 재료분리, 백태 등 표면 손상면적이 10% 미만 ·철근노출 면적율 2% 미만
d	·0.4-0.7mm의 균열 ·날개벽이 벌어지고 미세하게 기울음	·박리, 박락 및 층분리, 재료분리, 백태 등 표면 손상면적이 10% 이상 ·철근노출 면적율 5% 미만
e	·0.7mm이상 균열 ·축방유동, 전도 등으로 구체가 기울음 ·날개벽이 벌어지고 기울음	·받침 연단부 파손으로 거더 탈락이 우려되는 경우 ·철근노출 면적율 5% 이상

2) 교각

【표3.24】 점검부위 및 손상종류

점검부위	손상종류
▷ 공통	•균열, 박리, 박락, 층분리, 철근노출, 재료분리, 백태
▷ 두부(Coping)	•두부 물고임 •받침부 하부 균열 및 파손
▷ 구체	•시공이음부 균열 •이동 또는 기울음 •수면접촉부 침식

【표3.25】 상태평가기준

등급	균열	열화 및 손상, 철근노출
a	·0.1mm미만 미세균열	·없음
b	·0.1-0.3mm의 비구조적 균열	·박리, 박락 및 층분리, 재료분리, 백태 등 표면 손상면적이 2% 미만
c	·0.3-0.4mm의 균열	·박리, 박락 및 층분리, 재료분리, 백태 등 표면 손상면적이 10% 미만 ·철근노출 면적율 2% 미만
d	·0.4-0.5mm 균열	·박리, 박락 및 층분리, 재료분리, 백태 등 표면 손상면적이 10% 이상 ·철근노출 면적율 5% 미만
e	·0.5mm 이상 균열	·받침 연단부 파손으로 거더 탈락이 우려되는 경우 ·철근노출 면적율 5% 이상

3.3 외관조사 결과


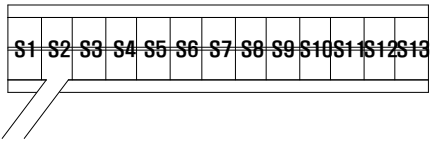
현장에서 실시한 외관조사의 평가 방법은 주로 육안 관찰 및 간단한 점검 기구에 의하여 손상 위치, 내용, 규모, 수량 등을 측정하여 정량적으로 평가하였다.

3.3.1 교면포장

1) 교면포장은 주행성과 평탄성을 확보하고 노면수의 콘크리트 내부 침투를 방지하여야 하는 것으로, 본 교량은 아스팔트포장으로 설치되어 있다.

- ① 점 검 자 : 조용걸, 김상진
- ② 점검 일시 : 2005. 5. 30~2005. 5. 31
- ③ 점검 구간 : S1~S13 (L=260.0m B=35.0m)
- ④ 조사 방법 : 2인이 도보로 교면의 양측을 조사한 후 중앙부를 육안조사
- ⑤ 사용 장비 : 점검망치, 카메라, 50m줄자
- ⑥ 주요 내용 : 【표3.26】 참조

【표3.26】 교면포장 일반사항

구분	주요내용	구분	주요내용
교면전경		평면도	
시공상태	아스팔트 포장		
포장면적	본교 : 260m×35.0m=9100㎡ RAMP : 4.0m×12.0m=48.0㎡	보수이력	-

【표3.27】 교면포장 외관조사 결과

구분	위 치	결함 및 손상내용	등 급	발생 원인 추정
교면포장	S1~S13 RAMP	포장균열	B	공용년수의 경과와 중차량 등의 통행에 의한 활하중에 의한 손상
		포장망상균열	C	
		포장패임/함몰/포트홀	B	



2) 점검 결과

본 교량의 교면포장은 아스팔트포장으로 계절별 온도변화 및 지속적인 차량의 활하중 등에 의한 포장균열 62.0m ($0.2 \times 62.0 = 12.4\text{m}^2$), 포장망상균열 42.5m², 포장패임/함몰/포트홀 1.83m²이 조사되었으며, 목동(구교) 진행방향에 교면의 손상이 집중되어 목동(구교)방향 통행자의 주행성 및 안정성의 확보를 위하여 목동(구교)방향 교면포장의 단기간 내의 재포장 보수를 실시하는 것이 바람직할 것으로 판단된다.

구 분	포장면적(m ²)	손상면적(m ²)	손상율(%)
교면포장	9,148	56.73	0.60

3.3.2 난간 및 연석

1) 난간은 차량의 통행유도 및 교량 밑으로 추락하는 사고 등을 최소화하기 위한 방호 울타리로서 본 교량은 알루미늄 및 주석난간, 방호울타리로 설치되어 있다.

- ① 점 검 자 : 조용걸, 김상진
- ② 점검 일시 : 2005. 5. 30~2005. 5. 31
- ③ 점검 구간 : 알루미늄 및 주석난간, 방호울타리 및 연석 (L=570m)
- ④ 조사 방법 : 2인이 도보로 난간 및 연석 고정상태 및 파손 유무를 근접 육안조사 실시 하였으며, 난간 및 방호울타리는 좌우측으로 흔들어 봐서 고정의 견고함을 확인 하였다.
- ⑤ 사용 장비 : 점검망치, 카메라
- ⑥ 주요 내용 : 【표3.28】 참조

【표3.28】 난간 및 연석 일반사항

구분	주요 내용	구분	주요 내용
난간 및 연석 전경		단면도	
시공상태	알루미늄 및 주석 난간 차량방호울타리		
길이 (L)	570.0m	보수이력	난간지주 및 파이프 교체(2000년)

【표3.29】 난간 및 연석 외관조사 결과

구분	위치	결함 및 손상내용	등급	발생 원인 추정
난간 및 연석	RAMP부 난간	난간파손	B	공용년수의 경과로 인한 노후화 및 차량등의 충돌에 의한 손상
	RAMP부 연석	연석파손	B	



2) 점검 결과

본 교량의 난간은 알루미늄 및 주석으로 설치되어 있으며 2000년에 난간지주 및 파이프를 교체한 상태이며 공용년수 경과로 인한 노후화 및 차량 충돌에 의한 것으로 판단되는 난간파손 2.5m, 연석파손0.06㎡이 조사되었으나 전반적으로 양호한 상태이다.

구분	난간·연석 길이(m)	손상길이(m)	손상율(%)
난간	570.0	2.5	0.44
연석	1055.0	0.2	0.02

3.3.3 배수시설

1) 배수시설은 배수구와 배수관으로 구분하여 현장조사를 실시하였으며, 배수구는 철판덮개판으로 설치하였고, 배수관은 FRP관으로 시공되어 있다.

- ① 점 검 자 : 조용걸, 김상진
- ② 점검 일시 : 2005. 5. 30~2005. 5. 31
- ③ 점검 구간 : S1~S13 (총 41개소)
- ④ 조사 방법 : 2인이 포장면에서 슬래브 하면에 걸쳐서 설치되어 있는 배수시설을 육안으로 배수구 상태 및 그레이팅 고정상태, 배수관 길이 등을 세밀히 조사하였다.
- ⑤ 사용 장비 : 스틸자, 카메라
- ⑥ 주요 내용 : 【표3.30】 참조

【표3.30】 배수시설 일반사항

구분	주요 내용	구분	주요 내용
배수구 현황		단면도	
시공상태	배수시설		
개소	41개소	보수이력	배수흡통 및 빗물받이 뚜껑 보수(2000년) 빗물받이 뚜껑 설치(2001년)

【표3.31】 배수시설 외관조사 결과

구분	위 치	결함 및 손상내용	등 급	발생 원인 추정
배수시설	S5,S6,S7,S11	배수관길이부족/탈락	B	공용년수의 경과로 인한 노후화에 의한 손상



2) 점검 결과

본 교량의 배수시설 외관조사 결과 배수관의 길이부족/탈락 4개소가 조사되었으나, 배수구의 유입구 및 배수관 관리는 전반적으로 양호한 상태이다.


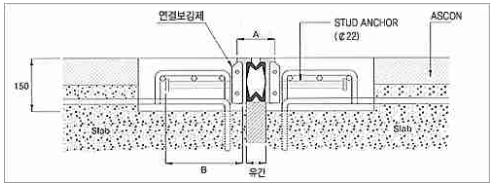
구 분	배수시설 개소	손상개소	손상율(%)
배수시설	41	4	9.75

3.3.4 신축이음장치

1) 신축이음장치는 대기의 온도 변화에 의한 교량 상부 구조의 수축과 팽창, 통과하중 및 충격에 의한 단부의 변위에 대해 신축량을 충분히 흡수해야 하는 중요한 구조로 현재 New MonoCell Joint 와 Gai top JOINT로 구성되어 있으며, 9개소 설치되어 있다.

- ① 점 검 자 : 조용걸, 김상진
- ② 점검 일시 : 2005. 5. 30~2005. 5. 31
- ③ 점검 구간 : A1~A2 (9개소)
- ④ 조사 방법 : 2인이 포장면에서 도보로 걸으면서 신축이음장치를 육안으로 근접해서 조사하였다.
- ⑤ 사용 장비 : 50m줄자, 스틸자, 카메라
- ⑥ 주요 내용 : 【표3.32】 참조

【표3.32】 신축이음장치 일반사항

구 분	주 요 내 용	구 분	주 요 내 용
신축이음장치 현황		단 면 도	
시공상태	New MonoCell Joint, Gai top Joint		
개소	A1~A2 (9개소)	보수이력	신축이음장치 교체(2004년)

【표3.33】 신축이음장치 외관조사 결과

구 분	위 치	결함 및 손상내용	등 급	발생 원인 추정
본 체	A1,P1,P3,P5, P7,P9,P11,A2	이물질퇴적	B	공용중 토사등의 퇴적
	중조인트	이물질퇴적	B	공용중 토사등의 퇴적
후타재	A1,P1,P3,P5, P7,P9,P11,A2	균열,마모,파손(A1)	B	공용중 중차량 등의 통행에 의한 손상



2) 점검 결과

본 교량의 신축이음장치는 2004년 교체 시공된 상태이나 본체의 이물질퇴적과 후타재의 공용년수 경과와 빈번한 차량통행에 의하여 국부적인 균열과 마모, 파손이 조사되었으며, 후타재의 경우 보수시공이 요망되나, 신축이음장치의 기능면에서는 전반적으로 양호한 상태이다.



구 분		신축이음장치 개소	손상개소	손상율(%)
신축이음 장치	본체	9개소	9개소	100.0
	후타설재	18개소	18개소	100.0

3.3.5 슬래브 하면

1) 슬래브는 차량의 윤회중이 직접 작용하는 부재로서 교량의 구성부재중 손상이 가장 많이 발생하는 교량부재이다. 본 교량은 교장이 260.0m, 교폭이 36.0m로 이루어진 13경간 교량으로 이루어져 있다.

- ① 점 검 자 : 조용걸, 김상진, 전국기, 전훈식
- ② 점검 일시 : 2005. 6. 20~2005. 6. 23
- ③ 점검 구간 : S1~S13 (13경간)
- ④ 조사 방법 : 슬래브하면은 교고가 높아 하부에서 고소작업차량을 이용한 근접 조사하였다.
- ⑤ 사용 장비 : 고소작업차량, 슈미트햄머, 초음파탐사시험기, RC-RADAR, 스틸자, 카메라, 점검망치, 사다리
- ⑥ 주요 내용 : 【표3.34】 참조

【표3.34】 슬래브 하면 일반사항

구 분	주 요 내 용	구 분	주 요 내 용
슬래브 하면 현황		단 면 도	
경간수	13경간		
연장	260.0 m	보수이력	콘크리트 단면보수(2004년)

【표3.35】 슬래브 하면 외관조사 결과

구 분	위 치	결함 및 손상내용	등 급	발생 원인 추정
슬래브하면	S1~S13	누수/백태	B	교량 상부의 노면수 유입에 의한 손상
		철근노출	B	공용년수 경과로 인한 콘크리트 열화/ 탈락에 의한 손상
		재료분리	B	시공시 다짐불량에 의한 손상
		콘크리트탈락	B	공용년수 경과로 인한 콘크리트 열화에 의한 손상
	RAMP	백태	B	교량 상부의 노면수 유입에 의한 손상



2) 점검 결과

본 교량의 슬래브 하면의 외관조사 결과 공용년수 경과로 인한 노후화로 콘크리트 탈락 1.63 m², 철근노출 0.69m² 등 의 손상이 조사되었으며, 시공불량에 의한 재료분리 1.2m², 교량 상부를 통한 노면수 유입으로 인한 누수/백태 272.32m² 이 조사되었으나, 전반적으로 양호한 상태로 부분적인 보수만으로도 내구성은 확보할 것으로 판단된다.


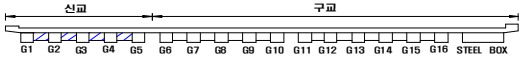
구 분	슬래브 하면 면적(m ²)	손상면적(m ²)	손상율(%)
슬래브 하면	3,600	275.84	7.66

3.3.6 주형 및 가로보

1) 주형은 교량 상부구조의 대표적 구조로서 교량상에 작용하는 모든 하중을 교량의 지점부에 전달해 주고, 가로보는 바닥판에 작용하는 하중을 주형으로 전달해 주는 역할을 한다. 본 교량은 PCI - Beam, Steel Box형식으로 되어 있으며, PCI - Beam구간은 본교에 설치되어 있으며, Steel Box구간은 RAMP부에 설치되어 있는 상태이다.

- ① 점 검 자 : 조용걸, 김상진, 전국기, 전훈식
- ② 점검 일시 : 2005. 6. 20~2005. 6. 23
- ③ 점검 구간 : S1~S13 (13경간)
- ④ 조사 방법 : 주형 및 가로보는 교고가 높아 하부에서 고소작업차량을 이용한 근접 조사하였다.
- ⑤ 사용 장비 : 고소작업차량, 슈미트햄머, 초음파탐사시험기, RC-RADAR, 스틸자, 카메라, 점검망치, 사다리
- ⑥ 주요 내용 : 【표3.36】 참조

【표3.36】 주형 일반사항

구 분	주 요 내 용	구 분	주 요 내 용
주형		단 면 도	
주형 개소	PCI - Beam:232개소, Steel Box:1개소	보수이력	-

【표3.37】 주형 및 가로보 외관조사 결과

구 분	위 치	결함 및 손상내용	등 급	발생 원인 추정
주 형 및 가 로 보	PCI-Beam	누수흔적/백태	B	교량 상부의 노면수 유입에 의한 손상
		철근노출	B	공용년수 결과로 인한 콘크리트 열화/탈락에 의한 손상 및 시공불량, 피복부족
		재료분리	B	시공시 다짐불량에 의한 손상
		콘크리트탈락	B	공용년수 결과로 인한 콘크리트 열화에 의한 손상 및 시공불량
	Steel-Box	볼트부식	B	교량 상부의 노면수 유입에 의한 손상



2) 점검 결과

본 교량의 주형 및 가로보는 공용년수 경과에 따른 콘크리트 열화가 진행중인 상태이며, 상부 노면수 유입에 따른 누수흔적/백태 4.07㎡, 공용년수 경과와 시공불량 등에 의한 재료분리 10.12㎡, 콘크리트탈락 0.83㎡, 철근노출 5.25㎡이 조사되었으나 전반적으로 양호한 상태로 부분적인 보수만으로도 내구성은 확보할 것으로 판단된다.


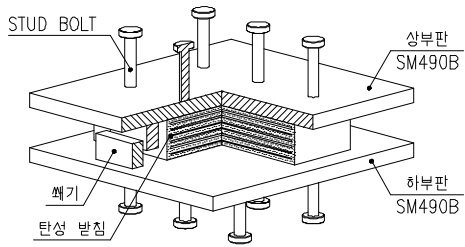
구 분	주형 및 가로보 면적(㎡)	손상면적(㎡)	손상율(%)
주 형 및 가로보	7560.4	20.27	0.27

3.3.7 교좌장치

1) 교좌장치는 상·하부구조 접촉부에 있는 교량의 부속시설물로서 교량의 구조중 기계적 요소가 가장 강하며, 응력의 전달과 완충의 기능을 갖고 있어 응력 전달기능을 견고하게 연결되어야 하는 부속물로서, 본 교량은 172개소의 탄성고무받침과 300개소의 오일리스베어링으로 되어있다.

- ① 점 검 자 : 조용걸, 김상진, 전국기, 전훈식
- ② 점검 일시 : 2005. 6. 1~2005. 6. 4
- ③ 점검 구간 : A1, A2 P1~P12(총 472개소)
- ④ 조사 방법 : 4인이 점검통로를 이용하여 육안으로 근접해서 조사하였다.
- ⑤ 사용 장비 : 스틸자, 카메라
- ⑥ 주요 내용 : 【표3.38】 참조

【표3.38】 교좌장치 일반사항

구분	주요 내용	구분	주요 내용
교좌장치 현황		단 면 도	
형식	탄성고무받침 오일리스베어링		
개소	탄성고무받침 172개소 오일리스베어링 300개소	보수이력	교좌장치 교체 40개소(2004년)

【표3.39】 교좌장치 외관조사 결과

구분	위 치	결함 및 손상내용	등 급	발생 원인 추정
교좌장치	P1,P3,P5, P7,P9,P11 ,A2	받침몰탈균열	B	상재하중, 시공불량 및 건조수축 수화열에 의한 손상
		받침몰탈탈락	B	
		철근노출	B	



2) 점검 결과

본 교량의 교좌장치는 총 472개가 설치되어 있으며 기보수 완료된 상태로 현재까지 교량의 이상거동이나 상판의 이탈등의 손상이 조사되지 않은 상태이나 지속적인 점검이 필요한 상태이다. 또한, 상재하중, 시공불량 및 건조수축 수화열에 의한 무수축 받침몰탈 균열, 파손 등이 국부적으로 조사되었으나, 경미한 손상으로 주의관찰이 필요한 상태이다.


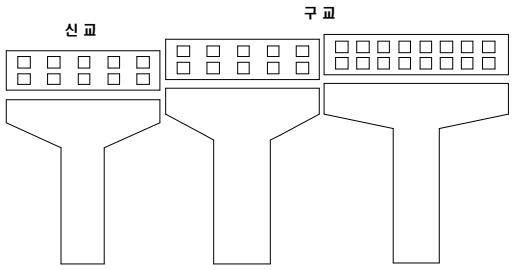
구 분		교좌장치 개소	손상개소	손상율(%)
교좌장치	본체	472개소	-	0.0
	받침몰탈		27개소	5.72

3.3.8 교대 및 교각

1) 교대 및 교각은 교량 상부구조의 하중을 지반으로 전달하며 교량 전체 구조의 안전성을 위해 아주 중요한 역할을 하는 구조부재로서 본 교량은 역T형 교대, 교각은 T형으로 구성되어 있다.

- ① 점 검 자 : 조용걸, 김상진, 전국기, 전훈식
- ② 점검 일시 : 2005. 6. 1~2005. 6. 4
- ③ 점검 구간 : A1, A2, P1~P12(42기)
- ④ 조사 방법 : 4인이 점검통로 및 사다리를 이용하여 육안으로 근접해서 조사하였다.
- ⑤ 사용 장비 : 슈미트햄머, 초음파탐사시험기, RC-RADAR, 스틸자, 카메라, 점검망치, 사다리
- ⑥ 주요 내용 : 【표3.40】 참조

【표3.40】 교대 및 교각 일반사항

구 분	주 요 내 용	구 분	주 요 내 용
교대 및 교각 현황		단 면 도	
구조형식	교대:역T형 교각:T형		
개소	교대 : 6기 교각 : 36기	보수이력	콘크리트 균열보수(2004년)

【표3.41】 교대 및 교각 외관조사 결과

구 분	위 치	결함 및 손상내용	등 급	발생 원인 추정
교 대	A1,A2	균 열	B	시공초기 건조수축 수화열에 의한 손상
		누수흔적/백태	B	상부 노면수 유입에 의한 손상
		재료분리	B	시공시 다짐불량에 의한 손상
교 각	P1~P12	균 열	B	시공초기 건조수축 수화열에 의한 손상
		누수흔적/백태	B	상부 노면수 유입에 의한 손상
		재료분리	B	시공시 다짐불량에 의한 손상
		철근노출	B	피복부족에 의한 손상
		콘크리트 탈락	B	공용년수 경과에 따른 콘크리트열화에 의한 손상



2) 점검 결과

본 교량의 교대 및 교각은 건조수축으로 인한 0.2mm 이하의 수직균열 15.5m 가 발생되었으며, 상부 노면수 유입 및 노후화로 인한 누수흔적/백태 65.82㎡, 시공불량, 노후화 및 피복부족 등으로 인한 철근노출 5.25㎡, 콘크리트탈락 1.7㎡, 재료분리 6.12㎡ 의 손상이 조사되었으나 전반적으로 양호한 상태로 부분적인 보수만으로도 내구성은 확보할 것으로 판단된다.

구 분	개 소	손상개소	손상율(%)
교 대	6 기	6 기	100.0%
교 각	36 기	36 기	100.0%

3.4 외관조사 요약

【표3.42】 외관조사 결과 요약표

부재	전년도 외관조사 결과	손상현황	손상원인	대표 등급
교면포장	· 국부적인 균열 및 망상균열	· 균열, 망상균열 및 패임/함몰/포트홀	· 공용년수의 경과와 중차량 등의 통행에 의한 손상	C
난간 및 연석	· 균열 및 콘크리트탈락	· 연석부 파손 및 난간파손	· 공용년수의 경과로 인한 노후화 및 차량등의 충돌에 의한 손상	B
배수시설	· 배수관 길이부족	· 배수관 길이부족	· 공용년수의 경과로 인한 노후화에 의한 손상	B
신축이음장치	· 본체 이물질퇴적 · 후타재 균열, 마모	· 본체 이물질 퇴적 발생 · 후타재 균열, 마모, 파손	· 공용년수의 경과로 인한 노후화에 의한 손상	B
슬래브 하면	· 하면 누수로 인한 백태 및 국부적인 재료분리, 철근노출	· 누수/백태 및 국부적인 재료분리, 철근노출, 콘크리트 탈락	· 교량 상부의 노면수 유입 및 시공불량, 피복부족, 공용년수의 경과로 인한 노후화에 의한 손상	B
주형 및 가로보	· 백태 및 국부적인 재료분리, 철근노출	· 누수/백태 및 국부적인 재료분리, 철근노출, 콘크리트 탈락	· 교량 상부의 노면수 유입 및 시공불량, 피복부족, 공용년수의 경과로 인한 노후화에 의한 손상	B
교좌장치	· 고무재파손 및 교좌부식	· 받침 몰탈 균열, 파손 및 철근노출	· 상재하중, 시공불량 및 건조수축 수화열에 의한 손상	B
교대 및 교각	· 수직균열, 백태 및 국부적인 재료분리, 철근노출	· 균열, 누수/백태 및 국부적인 재료분리, 철근노출, 콘크리트 탈락	· 건조수축에 의한 손상 및 시공불량, 피복부족, 공용년수의 경과로 인한 노후화에 의한 손상	B

3.5 외관조사 물량표

【표3.43】 손상 총물량표

구분	손상 상태	손상물량	단위	비고
교면포장부	포장 균열	62.0	m	
	포장 망상균열	42.5	m ²	
	포장 패임/함몰/포트홀	1.83	m ²	
	연석파손	0.06	m ²	
	난간파손	2.5	m	
슬래브 하면	백태	252.66	m ²	
	누수	0.21	m ²	
	누수흔적	0.1	m ²	
	재료분리	1.2	m ²	
	철근노출	0.69	m ²	
	콘크리트탈락	1.63	m ²	
	배수관길이부족	4	개소	
주형 및 가로보	백태	4.03	m ²	
	누수흔적	0.04	m ²	
	철근노출	5.25	m ²	
	재료분리	10.12	m ²	
	콘크리트탈락	0.83	m ²	
교대 및 교각	균열(0.2mm 이하)	15.5	m	
	백태	11.23	m ²	
	누수흔적	54.59	m ²	
	철근노출	3.34	m ²	
	재료분리	6.12	m ²	
	콘크리트탈락	1.7	m ²	
	오염(화재)	2.0	m ²	
교좌장치	받침 몰탈균열 (0.2mm 이하)	10.2	m	
	받침 몰탈균열 (0.3mm 이상)	1.4	m	
	받침 몰탈파손	0.04	m ²	
	받침몰탈 철근노출	0.04	m ²	
신축이음부	이물질퇴적	9	개소	
	후타재 마모/균열	18	개소	
	후타재 파손	2	개소	
램프부 Steel BOX 외부	켄틸레버부 백태	13.4	m ²	
램프부 Steel BOX 내부	볼트부식	5.52	m ²	
	백태	5.95	m ²	

3.6 상태평가등급 산정의 세부절차

3.6.1 개별부재의 등급

개별부재에서 발견된 결함 및 손상에 대한 부재의 상태평가등급 산정방안을 말한다. 예를 들면 철근콘크리트 거더 부재에 「균열」과 「철근노출」의 2가지 결함이 있을 때 결함별로 각각 상태평가등급을 평가한 후 각 등급을 평균하여 부재등급을 결정한다.

3.6.2 결함도 지수 및 등급별 범위

결함도 지수와 등급별 범위는 각 부재의 등급을 계산하는 과정에서 등급을 점수로 환산하거나 점수를 등급으로 환산하기 위한 하나의 수단이다. 아래 표와 같이 각 등급 별로 결함도 지수와 등급범위를 정하였으며, 등급범위는 기존의 등급산정 개념과 유사하게 보수적인 관점에서 하위 등급에 비중을 두어 산정하였다.

3.6.3 경간/지점별 부재등급

경간(지점)내의 전체 개별부재의 등급을 평균하여 경간/지점 단위로 부재의 등급을 구한다. 복개구조물은 바닥판의 신축이음부를 경계로 경간을 구분하는 것이 바람직하다. 경간별 부재등급은 한 경간 내에 부재가 여러 개일 경우 각 부재등급을 전체적으로 산술평균하여 구한다.

3.6.4 평균 부재등급

경간(지점)별 부재등급을 구하는 것과 마찬가지로 각 경간별 부재등급을 단순 산술평균하여 교량전체의 평균부재등급을 구할 수 있다.

3.6.5 부재별 가중치

시설물(교량, 복개구조물) 전체의 상태평가등급을 산정하기 위한 부재별 가중치는 전체 100점을 기준으로 아래 표와 같이 구조형식별로 부재별 중요도를 달리하여 배분하였으며, 외관상태와는 별도로 내구성 요소인 중성화 및 염화물 항목도 개별부재로 취급하여 가중치를 적용하였다.

단 정밀점검에서는 부재별 가중치 적용기준은 염화물조사가 필수 조사항목이 아니므로 염화물 항목은 0점, 중성화항목은 7점으로 가중치를 조정 배분하였다.

【표3.44】 구조형식에 따른 부재별 가중치

() : 정밀점검시 적용가중치

결함도 평가항목	슬래브 교량	일반 라멘교 복개구조물	거더가 있는 라멘교	일반 거더교		강상판 교량
				2차부재가 없는 경우	2차부재가 있는 경우	
바닥판	34	34	20	18	18	13
거더	0	0	21	25	20	24
2차부재(가로보)	0	0	5	0	5	0
교면포장	7	7	7	7	7	7
배수시설	3	3	3	3	3	3
난간연석	2	2	2	2	2	2
하부구조	20	34	22	13	13	19
기초	7	7	7	7	7	7
교량받침	10	3	3	9	9	9
신축이음	10	3	3	9	9	9
중성화	4(7)	4(7)	4(7)	4(7)	4(7)	4(7)
염화물	3(0)	3(0)	3(0)	3(0)	3(0)	3(0)

한편 점검부위가 없을 때(X) 또는 점검불능·접근불가능(Q)일 경우에 기초의 경우 하부구조에 배점을 추가하고, 가로보의 경우 거더에 배점에 추가하도록 한다. 철도교와 같이 일반적으로 신축이음, 배수시설, 난간, 바닥판(무도상), 받침 등의 부재들이 X, Q 일 경우 부재의 가중치는 우선 0으로 설정하고 점수계산에서 제외하도록 한다.

3.6.6 상태평가등급의 산정

경간별로 평가된 부재의 평균등급(결함도 지수)에 부재별 가중치를 곱하여 경간별로 결함도점수를 구한 뒤 이 점수를 해당 경간별 가중치의 합으로 나누어 환산 결함도점수를 구한다. 환산 결함도점수를 평균한 값이 시설물 전체의 상태평가등급을 산정하기 위한 기준값이 된다.

평균 환산 결함도점수에 따른 상태평가등급의 부여는 “나” 항의 결함도 지수 및 등급별 사용방안과 동일한 개념으로 아래 【표3.45】와 같이 등급범위를 산정한다.

【표3.45】 결함도 점수 범위에 따른 등급

등급	A	B	C	D	E
결함도범위	$0 \leq x < 0.13$	$0.13 \leq x < 0.26$	$0.26 \leq x < 0.49$	$0.49 \leq x < 0.79$	$0.79 \leq x$

3.6.7 교량의 상태평가등급 산정결과

【표3-46】 상태평가등급 산정결과(오목교)

경간번호	형식	바닥판	거더	가로보	포장	배수	난간	지점번호	신축	받침	하부	기초	중성화	염화물	결합도	환산결합도
1	RC거더	b	b	b	c	a	a	A1	b	a	b	X	X		18.6	.200
2	RC거더	b	b	b	c	a	a	P1	b	b	b	X	X		19.5	.210
3	RC거더	b	b	b	c	a	a	P2	X	a	b	X	X		16.8	.200
4	RC거더	b	a	b	b	a	a	P3	b	b	b	X	X		16.1	.173
5	RC거더	b	b	b	b	b	a	P4	X	a	b	X	X		15.7	.187
6	RC거더	b	b	b	b	b	a	P5	b	b	b	X	X		18.4	.198
7	RC거더	b	b	b	b	b	a	P6	X	a	b	X	X		15.7	.187
8	RC거더	a	b	a	b	a	a	P7	b	b	b	X	X		15.8	.170
9	RC거더	b	b	b	b	a	a	P8	X	a	b	X	X		15.4	.183
10	RC거더	b	b	b	b	a	a	P9	b	b	b	X	X		18.1	.195
11	RC거더	b	b	b	a	b	a	P10	X	a	b	X	X		15.0	.179
12	RC거더	b	b	b	b	a	a	P11	b	b	b	X	X		18.1	.195
13	RC거더	b	b	a	b	a	a	P12	X	a	b	X	X		14.9	.177
								A2	b	b	b	X	X		17.6	.189
															상태평가점수	.189
															상태평가등급	B

상태평가 점수	0.189
상태평가 등급	B

제 4 장 내구성 조사

4.1 개요

4.2 비파괴 위치도 및 시험개소

4.3 콘크리트 강도 조사

4.4 초음파 탐사법에 의한 강도추정

4.5 철근배근 조사

4.6 고찰

제 4 장 내구성 조사

4.1 개요

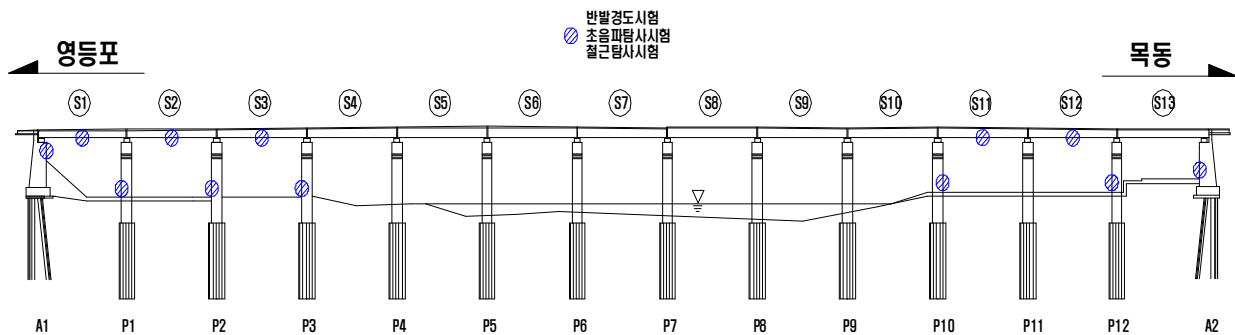
내구성조사는 구조물의 기능이나 내하력을 훼손하지 않고 강도나 열화손상의 상태를 평가하는 것은 물론 구조물의 안전성평가를 위한 기본 자료를 제공하는데 그 목적이 있다.

본 장에서는 콘크리트 내구성 조사등을 실시하여 3장에서 기술한 외관조사 내용과 함께 구조물의 내구성, 사용성을 검토하고 상태평가, 보수보강 공법 및 유지관리 방안 제시의 기초자료로 활용할 수 있도록 하였다.

4.2 비파괴 위치도 및 시험 개소

주요 내구성조사 및 현장조사 내용 및 주요조사 위치는 다음과 같다.

【그림4-1】 비파괴 시험 위치도



【표4-1】 조사 및 시험내용

시 험 항 목		부 위 (개소)		비 고
		구교	신교	
압축강도시험	반발경도법	10	7	-
	초음파속도법	10	7	-
철근배근상태조사		7	5	-
합 계		27	19	-

4.3 콘크리트 강도조사

4.3.1 시험개요

본 시험법은 콘크리트의 표면강도를 측정하는 시험으로 보편적으로 가장 손쉽게 시험할 수 있는 장점을 가지고 있다. 그러나 표면의 상태에 따라 오차를 가져올 수 있으며 콘크리트 재령이나 타격각도, 화학작용 즉 수화반응, 탄산화반응 등에 의하여 +, - 요인이 생겨나므로 반드시 이러한 요인에 대한 정확한 보정을 하여야 한다.

4.3.2 비파괴 시험 일반

반발경도의 원리는 슈미트햄머로 경화 콘크리트를 타격시 반발경도(R)과 콘크리트 압축강도(f_{ck})와의 사이에 특정관계가 있다는 실험적 경험을 기초로 한다. 슈미트 햄머는 대상물의 표면에서 직접 측정한 반발경도(R)에 타격각도에 따른 보정값(ΔR)을 고려하여 수정반발경도 (R_0)를 구하고, 이 값으로부터 재령에 대한 영향을 보정한 후 제안되고 있는 여러 산출식을 적용하여 콘크리트 강도를 산출한다. 일반적으로 타격시의 반발경도는 타격에너지 및 타격체의 형상, 크기, 재료의 물리적 특성과 관계되는 물리량에 따라 다르다. 즉 반드시 재료의 강도와 일률적인 관계가 성립되는 것은 아니며 특히, 콘크리트와 같은 불균질한 재료에서는 슈미트햄머로 표면에서 국부적 타격을 하는 경우에 반발경도는 타격면에서 존재하는 골재의 유무, 습윤상태, 콘크리트의 재령 등에 따라 차이가 있으므로 콘크리트 구조체 내부의 강도를 명확히 측정하기는 곤란하다. 따라서 코아채취에 의한 직접강도 시험치와 비교 검토한 결과에 의해 판정하는 것이 필요하다.

4.3.3 장비 종류의 선정 및 검정

보통 콘크리트의 경우는 N형과 NR형이 일반적으로 사용되며, 반발경도를 직접 읽는 N형이 있으며, NP형은 반발경도를 숫자로 기록하므로 측정치의 기록과 처리가 정확하며 간단하다. ND형은 실제의 반발경도를 직접 읽을 수 있으므로 개인의 측정오차가 없으며 간단, 정확, 신속하게 구조체 시험을 실시할 수 있다. MTC형은 반발경도(R)의 20타점 평점치와 타격각도에 따른 보정치(ΔR)로부터 직접 추정하여 콘크리트의 압축강도를 직접 기록하는 기종이다.

초기강도 등을 추정하는 경우는 저강도용 P형이 사용되며, L형은 경량콘크리트용, M형은 매스콘크리트용으로 사용되고 있다.

슈미트 햄머법은 그 목적에 대응하는 적절한 기종을 사용할 필요가 있으며, 또한 각기종의 강

도측정범위가 <표 4-2>에 나타나 있으므로 이를 이용하여야 한다. 따라서, 본 점검에 사용한 슈미트 햄머는 NR형(보통콘크리트용)을 이용하여 측정하였다.

【표4-2】 슈미트 햄머의 종류

기종	충격에너지 (kg·m)	강도측정범위 (kg/cm ²)	자중 (kg)	비고
N형(보통콘크리트)	0.225	150 ~ 600	1.0	반발경도R을 직접 읽음
NR형(동상)	0.225	150 ~ 600	1.4	반발경도R을 자동 기록
NP형(동상)	0.225	150 ~ 600	1.6	반발경도R을 자동 기록
ND형(동상)	0.225	150 ~ 600	1.6	반발경도Rdl 디지털 표시기에 나타남
MTC형(동상)	0.225	150 ~ 1,000	1.6	콘크리트 압축강도기록
P형(저강도콘크리트용)	0.09	50 ~ 150	2.7	전자식 초기강도 추정
L(R)형(경량콘크리트용)	0.075	100 ~ 600	1.2	자동기록
M형(매스콘크리트용)	3.0	600 ~ 1,000	12.0	댐이나 활주로 등의 매스콘크리트용

슈미트 햄머를 사용하는 경우 사전에 테스트엔빌(TEST ANVIL)에 의한 정밀점검을 해하여야 한다.

4.3.4 측정방법

1) 적용방법

- 측정개소의 측정

- 두께 10cm 이하의 판재, 1변이 15cm 이하인 단면의 기둥·보 등 작은 치수의 부재는 피한다.
- 측정면은 균질하고, 평활한 평면부를 고른다.

2) 반발경도 측정방법

Schmidt Hammer법에 의한 압축강도 시험은 외관조사 결과에 의해서 결정된 측정개소에 대해서 타격점간의 간격 3cm를 표준으로 종으로 5열, 횡으로 5열의 선을 그어 직교되는 25점을 타격하여 반발경도 값의 산술 평균값(Rm)을 구한다.

산술평균값 Rm에 대해서 Recommendation에 따라 각 반발경도의 값이 $Rm \pm 15\%$ 범위를 벗어나는 값들은 제외시키고 나머지 값들을 다시 산술 평균하여 반발경도 R을 구한다. 타격방향은 측정면에서 직각이 되게 하였으며, 측정값에 현격한 차이가 있는 곳은 그 옆에서 다시 타

격하는 방법을 사용하였다.

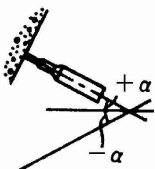


【그림4-2】 반발경도시험

3) 타격방법

타격방향은 수평방향이 일반적이나, 수평 이외의 타격시에는 반발경도(R)가 중력에 의해 변화하는 것을 보정하기 위하여 타격각도에 따른 보정치를 보정하여야 한다.

【표4-3】 타격방향에 따른 반발경도 보정

Rebound value $R\alpha$	Correction for inclination angle				타격 방향 
	Upwards		Downwards		
	+90°	+45°	-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	+1.6	+2.2	
60	-2.3	-1.6	+1.3	+1.7	

4.3.5 콘크리트 강도의 환산

1) 콘크리트 재령에 따른 콘크리트 압축강도의 보정

장기재령의 콘크리트 강도추정에 있어 일반적으로 적용되는 관계식이나 도표에서 재령에 따른 보정계수를 적용할 필요성이 있다.

콘크리트 구조물의 해당 개소에서 반발경도를 측정하고, 반발경도와 압축강도와의 관계로부터 압축강도를 추정하였다.

일반적으로 수년이 경과한 콘크리트 구조물은 표면강도가 높기 때문에 재령 28일 강도 추정식으로 구한 압축강도로 수정하여야 하며, 수정계수는 다음의<표 4-4>과 같다.

【표4-4】 재령보정계수 α 의 값

재령	4일	5일	6일	7일	8일	9일	10일	11일	12일	13일
α	1.90	1.84	1.75	1.72	1.67	1.61	1.55	1.49	1.45	1.40
재령	14일	15일	16일	17일	18일	19일	20일	21일	22일	23일
α	1.36	1.32	1.28	1.25	1.22	1.18	1.15	1.12	1.10	1.08
재령	24일	25일	26일	27일	28일	29일	30일	32일	34일	36일
α	1.06	1.04	1.02	1.01	1.00	0.99	0.99	0.98	0.96	0.95
재령	38일	40일	42일	44일	46일	48일	50일	52일	54일	56일
α	0.94	0.93	0.92	0.91	0.90	0.89	0.87	0.87	0.87	0.86
재령	58일	60일	62일	64일	66일	68일	70일	72일	74일	76일
α	0.86	0.86	0.85	0.85	0.85	0.84	0.84	0.84	0.83	0.83
재령	78일	80일	82일	84일	86일	88일	90일	100일	125일	150일
α	0.82	0.82	0.82	0.81	0.81	0.80	0.80	0.78	0.76	0.74
재령	175일	200일	250일	300일	400일	500일	750일	1000일	2000일	3000일
α	0.73	0.72	0.71	0.70	0.68	0.67	0.66	0.65	0.64	0.63

2) 강도의 환산

Schmidt Hammer 에 의해 반발경도를 측정한 후 콘크리트의 압축강도를 추정하는 방법은 다음과 같다.

(가) 보정반발경도(R_0)

보정반발경도 R_0 은 다음 식 (4.1)과 같이 측정경도 R 에 보정값 $\Delta R_1, \Delta R_2$ 을 더한 값으로 한다.

$$R_0 = R + \Delta R_1 + \Delta R_2 \tag{4.1}$$

여기서, R : 측정 반발경도

ΔR_1 : 타격 방향에 따른 보정값

ΔR_2 : 콘크리트의 습윤성에 따른 보정값

한편 보정치 ΔR 은 다음과 같은 방법으로 구한다.

(나) 압축강도 추정

보정 반발경도 R_0 로부터 압축강도 F_c 를 추정하는 식은 여러 가지가 제안되어 있으나 일반적으로 가장 널리 사용되고 있는 아래와 같은 식으로 압축강도를 추정하였다.

$$F_c = 13R_0 - 184 \text{ (kg/cm}^2\text{)} \quad \text{(일본재료학회)} \tag{4.2}$$

$$F_c = \text{테스트 햄머에 표시된 반발경도곡선에 의한 방법} \tag{4.3}$$

(다) 28일 강도의 추정

시공 후 건조상태로 수년이 경과한 콘크리트 구조물은 표면강도가 높기 때문에 식 (4.4)와 같이 시간경과 계수(α)을 압축강도 F_c 에 곱해 재령 28일 강도 (F_{28}')로 환산한 압축강도로 추정하여 콘크리트의 설계 압축강도로 추정한다.

$$F_{28}' = \alpha \cdot F_c \quad (4.4)$$

(라) 고강도 콘크리트 대한 제안식

$$F_c = (15.2 R_o - 122.8) \text{ (kg/cm}^2\text{)} \quad (\text{서울대학원신기술연구소}) \quad (4.5)$$

$$F_c = (13.8R_o - 44) \text{ (kg/cm}^2\text{)} \quad (\text{구조물진단학회}) \quad (4.6)$$

$$F_c = (17.2R_o - 214) \text{ (kg/cm}^2\text{)} \quad (\text{시설안전기술공단 - 일반양}) \quad (4.7)$$

$$F_c = (13.3R_o - 124) \text{ (kg/cm}^2\text{)} \quad (\text{시설안전기술공단 - 증기양}) \quad (4.8)$$

$$F_c = \text{테스트 햄머에 표시된 반발경도곡선에 의한 방법} \quad (4.9)$$

4.3.6 콘크리트 압축강도 측정결과

【표4-5】 콘크리트 압축강도결과

부위		반발경도(R ₀)	반발경도법(kg/cm ²)			평가	
			재료학회	Graph	평균강도		
상부 구조	슬래브 하면	S1 (신교)	46.9	425.7	462	280	O.K
		S2 (구교)	48.18	442.3	478	290	O.K
		S3 (신교)	47.58	434.5	462	282	O.K
		S11 (구교)	48.38	444.9	478	291	O.K
		S12 (구교)	47.3	430.9	462	281	O.K
	주형	S1G2 (신교)	57.1	558.3	598	364	O.K
		S2G8 (구교)	59.4	588.2	598	374	O.K
		S3G4 (신교)	56.4	549.2	598	361	O.K
		S11G13 (구교)	59.3	586.9	598	373	O.K
		S12G10 (구교)	56.1	545.3	598	360	O.K
하부 구조	교대	A1 (구교)	43.8	385.4	399	247	O.K
		A2 (신교)	44.7	397.1	415	256	O.K
	교각	P1 (구교)	44.8	398.4	415	256	O.K
		P2 (신교)	45	401	431	262	O.K
		P3 (구교)	44.3	391.9	415	254	O.K
		P10 (신교)	45.8	411.4	431	265	O.K
		P12 (구교)	44.5	394.5	415	255	O.K

☞ 콘크리트 압축강도는 반발경도법을 이용하여 부재별로 구분 조사한 결과 강도는 슬래브하면 280~291kgf/cm², 주형 360~374kgf/cm², 교대·교각 247~265kgf/cm²인 것으로 보아 설계기준강도 슬래브 하면 270kgf/cm², 주형 350kgf/cm², 교대·교각 240kgf/cm²을 상회하는 것으로 나타나 콘크리트 강도는 양호한 것으로 측정되었다.

4.4 초음파 탐사법에 의한 강도추정

4.4.1 시험개요

일반적으로 초음파 속도는 재료의 밀도와 탄성에 따라 다르기 때문에 대상물의 탄성과 특성을 추정할 수 있다.

$$V = \sqrt{\frac{E}{\rho} \cdot \frac{(1-\nu)}{(1+\nu)(1-2\nu)}} \quad (4.10)$$

여기서, V : 탄성과 속도 E : 동탄성 계수

ρ : 밀도 ν : 포아송비

초음파 속도법은 콘크리트의 상대적 균질성을 평가하는데 적합한 방법 중에 하나로서 본 절에서는 초음파 속도법을 이용하여 콘크리트의 상대적인 품질 평가를 기술한다.

4.4.2 시험장비

- 모델명 : Pundit • 제작사 : Proceq (스위스)
- 용 도 : 초음파를 이용 굳은 콘크리트의 비파괴 강도시험에 사용



【그림4-3】 초음파탐사시험

초음파탐사에 의해 전파시간(T)를 측정한 후 압축강도를 추정하는 식은 다음과 같다.

4.4.3 초음파 탐사법에 의한 콘크리트 품질판정

1) 전파전달속도 V의 추정

음파 전달속도는 초음파가 전달하는 거리를 미리 측정하고 장비상에 나타난 초음파 전달시간을 측정한 후 식(4.6)에 의해서 구한다.

$$\text{전달속도 } V \text{ (mm/}\mu\text{ sec)} = \frac{\text{전과거리(L : mm)}}{\text{전과시간(T : }\mu\text{ sec)}} \tag{4.11}$$

초음파 탐사시 탐촉자의 배열은 직접법, 반직접법 및 간접법이 있으며, 일반적으로 직접법에 의해 재료의 초음파 전달속도를 구하는 것이 바람직한 것으로 알려져 있다. 그러나 실제 현장에서는 여건상 주로 간접법이 많이 적용되고 있으며 따라서 이 경우에는 일정거리상의 4점 이상의 측정점을 정하고 초음파의 전달거리(Xi)에 따른 전달시간 Ti를 측정하여 회귀직선식에 의하여 분석된 R2의 값이 99%이상이 되는 것을 전달속도(Vi)로 구한다.(콘크리트학회지 제10권 1998.

4.) 이때 간접법과 직접법의 초음파 전달속도는 근사적으로 식(4.12)과 같은 관계가 있다.

$$V_d \approx 1.05 V_i \tag{4.12}$$

여기서 , V_d = 직접법(Direct method)에 의한 초음파 속도

V_i = 간접법(Indirect method)에 의한 초음파 속도

2) 콘크리트의 품질 판정

콘크리트는 물리적 성질이 매우 다른 이질성 재료로 구성되어 있으므로 파의 분산정도가 심하여 통상 20~200KHz 정도의 주파수가 이용된다. 초음파 탐사시험은 대상물의 형상에 관계없이 내부의 상황변화 등을 파악할 수 있는 반면, 투과파 높이가 작을 때에는 측정정도가 떨어진다. 콘크리트 구조물에 대한 상대적인 품질평가를 위해 일반적인 초음파 평가치의 기준으로 콘크리트 비파괴 검사기술 개발(한국에너지연구소)의 다음의 표를 적용하였다.

【표 4-6】 초음파 속도에 의한 콘크리트 품질 등급표(표면법)

초음파속도(m/s)	등급	품질	평가	비고
4,501 이상	Ⓐ	대단히 좋다	-	
3,501 ~ 4,500	Ⓑ	좋다	정기적인 관찰	
3,001 ~ 3,500	Ⓒ	검사를 요한다.	지속적인 관찰	
2,000 ~ 3,000	Ⓓ	나쁘다	보강 또는 보수	부분적 내부결함
2,000 미만	Ⓔ	대단히 나쁘다	교체 또는 보강	부식, 내부결함 다수

【표4-7】 초음파 시험결과

초음파속도(m/s)	등 급	품 질	평 가	개 소	비 고
4,501 이상	Ⓐ	대단히 좋다	-		
3,501 ~ 4,500	Ⓑ	좋 다	정기적인 관찰	14	
3,001 ~ 3,500	Ⓒ	검사를 요한다.	지속적인 관찰		
2,000 ~ 3,000	Ⓓ	나쁘다	보강 또는 보수		부분적 내부결함
2,000 미만	Ⓔ	대단히 나쁘다	교체 또는 보강		부식, 내부결함 다수

【표4-8】 초음파 시험결과

위치		V_f (mm/μs)	V_d (mm/μs)	추정압축강도 (kg/cm ²)	비고	
상부 구조	슬래브 하면	S1 (신교)	4.0053	4.21	284	O.K
		S2 (구교)	4.0146	4.22	286	O.K
		S3 (신교)	4.0089	4.21	285	O.K
		S11 (구교)	4.0364	4.24	291	O.K
	주형	S1G2 (신교)	4.3146	4.53	354	O.K
		S2G8 (구교)	4.4101	4.63	376	O.K
		S3G4 (구교)	4.3134	4.53	354	O.K
		S12G10 (구교)	4.3351	4.55	359	O.K
하부 구조	교대	A1 (구교)	3.8535	4.05	250	O.K
		A2 (신교)	3.8718	4.07	254	O.K
	교각	P1 (구교)	3.9769	4.18	278	O.K
		P2 (신교)	3.9384	4.14	269	O.K
		P10 (신교)	3.9738	4.17	277	O.K
		P12 (구교)	4.0051	4.21	284	O.K

초음파 탐사결과 모든 구간에서 B등급 이상으로 콘크리트의 품질이 양호한 것으로 측정되었다.

4.5 철근배근조사

4.5.1 시험개요

철근콘크리트 구조물의 내구성 및 안전성은 콘크리트의 균열 및 강도와 더불어 철근의 배근 상태에 따라 크게 달라진다. 콘크리트의 강도조사에 대해서는 앞 절에서 언급하였으며, 본 절에서는 철근의 배근 상태에 대해서 다루고자 한다. 철근의 배근 상태가 설계도면 보다 적은 개수로 넓은 간격으로 배근된 경우 구조물의 내력이 감소하게되어 구조물의 내구성 및 안전성에 치명적인 약점을 가져올 수 있으며, 설계도면보다 과도하게 많은 개수로 좁은 간격으로 배근된 경우에도 구조물의 내력은 충분히 만족하지만, 예기치 못한 갑작스런 붕괴를 초래할 수도 있는 약점이 있다. 따라서, 철근콘크리트 구조물에서 철근의 배근 상태를 조사하는 것은 구조물의 내구성 및 안전성을 확인하기 위해서 중요한 부분이다.

4.5.2 시험장비

JEJ-60B의 표준구성품은 【표4-9】 과 같다.

【표4-9】 표준구성품

품 명		형 식	수 량	비 고
본체표시기		NJJ-53B	1	-
안 테 나		NJJ-43A	1	송·수신안테나 내장
부	신호케이블	CFQ-2861	1	5m
	전원케이블	-	1	변환아답터 첨부
속	퓨 즈	-	2	-
	취급설명서	-	1	-
품	부속품수납상자	-	1	안테나 보관기능

JEJ-60B의 Option품목은 【표4-10】 와 같다.

【표4-10】 Option 품목

품 명	형 식	비 고
프 린 터	NKG-51	계조부착 감열식 라인프린터
Battery pack	NBB-229	연속사용시간 : 약 2시간
충 전 기	NBB-230A	충전시간 : 약 1시간
데이터레코더	PC-204A	-
데이터레코더용 접속케이블	CFQ-3154	2개
신호케이블	CFQ-2861-1	10m

□ 주요성능

【표4-11】 JEJ-60B의 주요성능

측정방식	레이더 방식(화면모니터방식)
측 정 물	철근, 염화비닐관, 공동
피복두께(측정심도)	0.5 ~ 20cm(철근직경 6mm이상)
심도스케일	cm정보표시(특히 제2028226호) 및 기산(ns)표시
피치(수직수평분해능)	60mm이상 수평면, 수직면 단, 직경이 6mm의 철근이 깊이 60mm에 있는 경우
측정거리	최대 5m
디스플레이	256×128 DOT, 5×10화면(1화면은 50cm로 10화면분)
화상처리	2조 흑백, 백라이트 부착
제어기능	표면파처리(특히 제2096816호), 피크처리 안테나로 측정 ON/OFF, 커서로 X·Y좌표 표시
메모리용량	10화면의 데이터보관, 판독가능
안 테 나	0.4m/sec이하, 속도알람기능
조건설정	감 도 : 자동 및 수동 4단전환 천심 : 천심 2단전환 날짜설정 : 날짜, 시간, 데이터번호를 설정
외부메모리	데이터레코더 접속가능
기 타	시계내장, 배터리 알람, 안테나속도
전 원	AC100V±10%, 50/60Hz 또는 DC12V 전환가능 AC100V : 38VA, DC12V : 1.5A
치수중량	본 체 : 225(폭)×173(높이)×300(길이)mm, 6.7kg 안테나 : 125(폭)×130(높이)×200(길이)mm, 1.1kg



【그림4-4】 철근탐사시험

4.5.3 철근배근상태 측정방법

전자파를 콘크리트 내부에 방사해 그 전자파가 콘크리트와 전기적 성질이 다른 물질(철근, 공동 등)의 반사물체와의 경계면에서 반사되어, 다시 콘크리트 표면의 수신안테나까지의 도달시간으로 반사물체까지의 거리를 알 수 있다.

콘크리트의 얇은 부분을 높은 분해력으로 탐사하는 것으로 목적으로 하기 때문에 pulse폭이 극히 짧은 약 1ns(1/10억)의 pulse를 사용한다.

콘크리트 중의 전자파의 속도(V)는 식 (4.13)과 같다

$$V = \frac{C}{\sqrt{\epsilon\gamma}} \text{ (m/s)} \dots\dots\dots (4.13)$$

여기서, C : 전자파의 속도(3×10^8 m/s)
 $\epsilon \gamma$: 콘크리트의 비유전율

【표 4-12】 비유전율

재 질 명	비 유 전 율	재 질 명	비 유 전 율
공 기	1	화 강 암	7
해 수	81	점 토	2.4
모 래	2.6	석 회 석	8
현 무 암	8	콘크리트	9

반사물체까지의 거리(D)는 식 (4.14)과 같다.

$$D = \frac{1}{2} VT \text{ (m)} \dots\dots\dots (4.14)$$

여기서, V : 전자파의 속도(m/s)
 T : 반사파의 송수신 시간차

4.5.4 측정결과

【표4-13】 철근 탐사 결과

구 분			측정결과(mm)			추정설계치(mm)		
			주철근	배력근	피복두께	주철근	배력근	피복두께
상부 구조	슬래브 하면	S1 (신교)	150	200	55~60	150	200	50
		S2 (구교)	125	150	50~55	125	150	50
		S3 (신교)	150	200	50~55	150	200	50
		S11 (구교)	125	150	50~55	125	150	50
		S12 (구교)	120	145	50~55	125	150	50
하부 구조	교대	A1 (구교)	230	-	50~55	250	300	50
		A2 (신교)	300	300	55~60	300	300	50
	교각	P1 (구교)	100	150	50~55	100	150	50
		P2 (신교)	100	130	50~55	100	150	50
		P3 (구교)	100	150	50~60	100	150	50
		P10 (신교)	110	150	50~55	100	150	50
		P12 (구교)	100	150	55~60	100	150	50

철근배근조사 결과 배근간격은 일반적인 자료와 비교시 배근간격 및 피복두께에서 양호한 상태로 조사되었다.

4.6 고찰

구분		시험결과				평가	비고	
콘크리트 강도 시험	종목	부재		강도(kgf/cm ²)		· 설계기준강도를 초과하는 것으로, 콘크리트의 강도는 양호한 것으로 조사되었다.		
				측정치	설계기준강도			
	반발 경도	슬래브하면		280~291	270			
		주형		360~374	350			
		교대/교각		247~265	240			
	초음 파탐 사	슬래브하면		284~291	270			· 설계기준강도를 초과하는 것으로, 콘크리트의 강도는 양호한 것으로 조사되었다.
주형		354~376	350					
교대/교각		250~284	240					
철근탐사	부재		측정치(mm)		설계치(mm)		· 각 부재별 조사결과 철근간격은 추정설계치와 비교해 볼 때 거의 일치하는 양호한 것으로 조사되었다.	
			피복	간격	피복	간격		
	슬래브 하면	주근	50~55	120~150	50	125~150		
		배근	55~60	145~200		150~200		
	교대/ 교각	주근	50~55	100~300	50	100~300		
		배근	55~60	130~300		150~300		

제 5 장 보수·보강 방안

5.1 개요

5.2 주요손상의 보수·보강 방안

5.3 구조물별 보수 수량 및 개략공사비

5.4 보수대책

5.5 구조물의 보수·보강 흐름도

5.6 보수·보강 공법

5.7 보수·보강 공법 비교표

제5장 보수·보강 방안

5.1 개요

노후 되었거나 기능이 저하된 철근콘크리트 구조물의 보수·보강 방법은 다양하게 이루어지고 있으나 구조물의 종류, 형태, 환경상태, 성능에 따라 적절한 공법이 채택되어야 한다. 그러나 철근콘크리트 구조물에 있어서는 어떤 원인에 의해서든 한번 보수·보강이 행해 졌다면 원래의 기능을 회복하여 유지하기는 어려운 실정이다. 더군다나 도로나 도로교 및 공장 건축물등 계속 반복되는 외력이나 하중을 받는 구조체는 보수·보강이 이루어 졌다고 해도 그 내구성이 현저하게 적어지므로 근본적인 대책이 될 수는 없다.

보수·보강이 요구되는 구조물의 기능저하 원인으로는 첫째 당초 설계상의 오류, 둘째 시공의 미흡, 셋째로 유지관리에서 오는 문제점 등이 그 주요 원인이며, 최근에는 도로교의 경우 지역사회 급격한 변화 등으로 인하여 당초 설계하중을 초과하는 중차량들의 빈번한 통행이 근본적인 원인으로 과하중에 의해 내구성과 내하력이 저하되어 구조물이 파손되거나 그 기능을 상실하게 된다.

외국에서도 구조물에 대한 보수·보강 사례들이 많이 있지만 국내에서 대표적인 사례로 경부고속도로상의 일부 교량들과 최근에 와서 각 국도상 교량들에 대한 강판접착보강공법이 실시 되었으나 실패 하였거나 제기능을 발휘하지 못하여 재설치되고 있는 실정이다.

따라서 구조물에 대한 보수·보강은 제기능을 유지하고 있으면서 부분적으로 열화현상에 의한 결함이 발생된 구조물의 기능 저하 원인을 제거하고 보편적으로 그 성능을 원만히 유지하기 위해 실시하는 것이다.

5.2 주요 손상의 보수 · 보강 방안

【표 5.1】 오목교 주요 손상 내용

구 분	손 상 상 태	보수 공법	비고
교면포장부	포장 균열	목동(구교)방향 교면포장 전구간 오버레이 재포장	
	포장 망상균열		
	포장 패임/함몰/포트홀		
	연석파손	단면복구공법	
	난간파손	난간 교체	
슬래브 하면	백태	백태표면처리공법	
	누수	백태표면처리공법	
	누수흔적	백태표면처리공법	
	재료분리	단면복구공법	
	철근노출	철근방청+단면복구공법	
	콘크리트탈락	단면복구공법	
	배수관길이부족	배수관 교체	
주 형 및 가로보	백태	백태표면처리공법	
	누수흔적	백태표면처리공법	
	철근노출	철근방청+단면복구공법	
	재료분리	단면복구공법	
	콘크리트탈락	단면복구공법	
교대 및 교각	균열(0.2mm 이하)	표면처리공법	
	백태	백태표면처리공법	
	누수흔적	백태표면처리공법	
	철근노출	철근방청+단면복구공법	
	재료분리	단면복구공법	
	콘크리트탈락	단면복구공법	
	오염(화재)	표면처리공법	
교좌장치	받침 몰탈균열 (0.2mm 이하)	표면처리공법	
	받침 몰탈균열 (0.3mm 이상)	수지주입공법	
	받침 몰탈파손	단면복구공법	
	받침몰탈 철근노출	철근방청+단면복구공법	
신축이음부	이물질퇴적	청소	
	후타재 마모/균열	후타재 보수공법	
	후타재 파손	후타재 보수공법	
램프부 Steel BOX 외부	켄틸레버부 백태	백태표면처리공법	
램프부 Steel BOX 내부	볼트부식	재도장	
	백태	백태표면처리공법	

5.3 구조물별 보수 수량 및 개략공사비

【표 5.2】 개략공사비

손상 상태	단위	보수수량	보수공법	단 가	개략공사비	비고
포장 망상균열, 패임,함몰,포트홀	m ²	5664.0	포장오버레이	50,000	283,200,000	
균열 0.3mm 이상	m ²	1.4	수지주입공법	119,887	167,842	
균열 0.2mm 이하	m ²	5.14	표면처리공법	102,793	528,356	
누수/백태	m ²	342.21	백태표면처리공법	61,680	21,107,513	
철근노출	m ²	9.32	철근방청+단면복구공법	176,432	1,644,346	
콘크리트탈락, 재료분리	m ²	21.7	단면복구공법	173,965	3,775,041	
볼트부식	m ²	5.52	볼트 재도장	37,979	209,644	
난간파손	m	2.5	난간교체	46,750	116,875	
후타재 마모,균열,피손	m	500.0	후타재 보수공	194,154	97,077,000	
신축이음 이물질퇴적	개소	18	신축이음 청소	5,000	90,000	
배수관 길이부족	개소	4	배수관 교체	25,000	100,000	
순 공 사 비	계				408,016,617	
부 대 공	순공사비 × 10%				40,801,662	
제 경 비	순공사비 × 50%				204,008,309	
공 급 가 액	순공사비 + 부대공 + 제경비				652,826,588	
부 가 세	공급가액 × 10%				65,282,659	
총 공 사 비	공급가액 + 부가세				718,109,247	

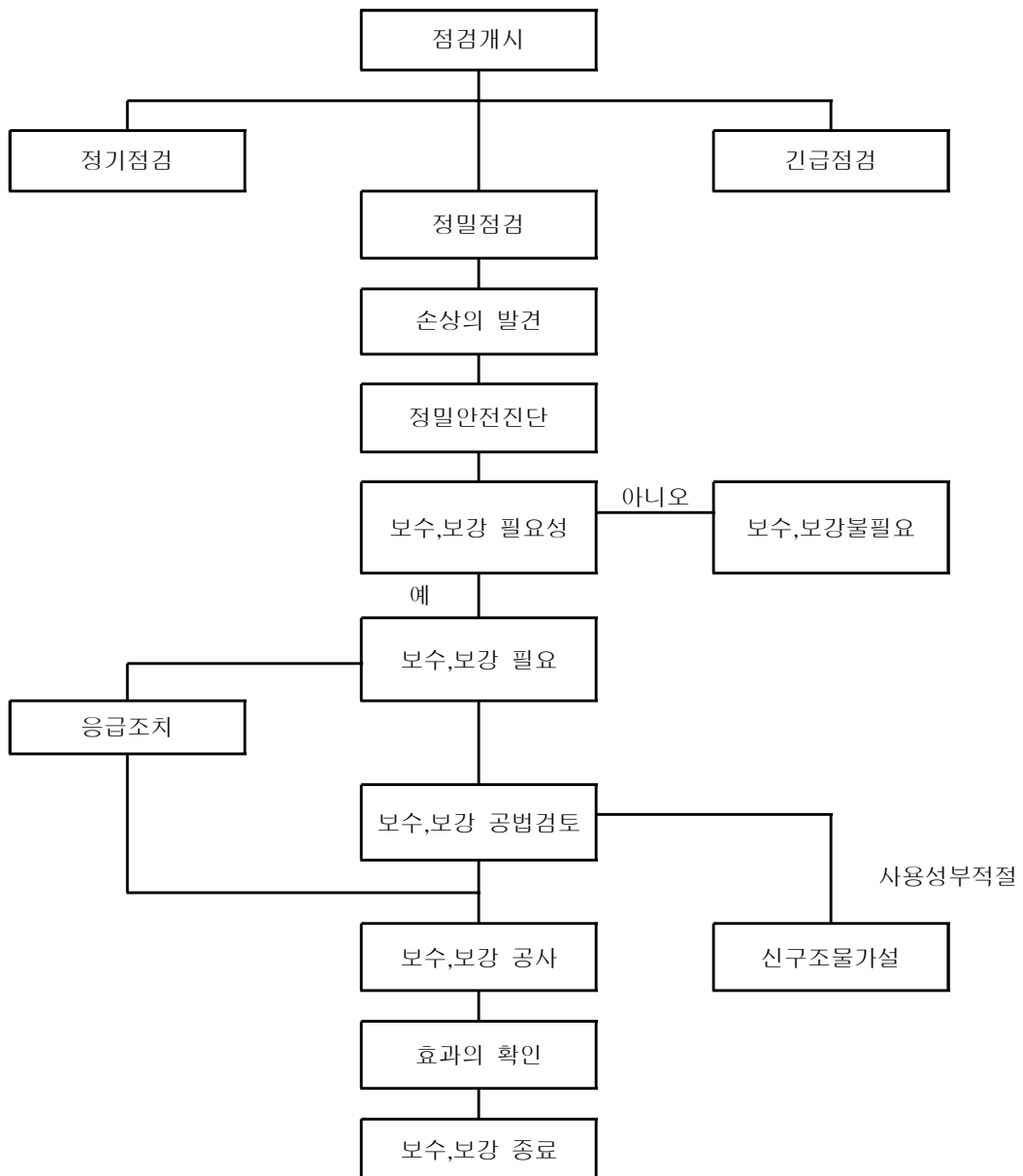
5.4 보수 대책

대상교량에 대한 정밀점검 과업수행시 실시한 외관 상태조사 결과를 분석하여 지속적인 교량의 사용성과 안전성의 확보를 위해서는 현상태에 대한 보수가 필요할 것으로 판단된다.

보수구간은 외관조사에 의한 상태평가 결과 부재의 열화 및 손상이 발생한 구간에 대하여 시행하기로 한다.

5.5 구조물의 보수·보강 흐름도

【 그림5-1】 구조물의 보수·보강 흐름도



5.6 보수·보강 공법

5.6.1 상부구조 보수공법

1) 아스팔트 포장의 팻칭공법

① 보수목적

팻칭이란 포트홀, 단차, 부분적인 균열 등 적은 면적의 손상된 곳을 직접 채우는 임시적인 방법과 불량 부분을 약간 크게 절취하여 수리하는 방법으로 구분할 수 있다.

전자는 특히 긴급성을 필요로 하는 경우에 쓰인다. 사용하는 재료는 기존 포장과 같은 재료를 사용하는 것이 바람직하나 긴급히 대응하여야 하는 것과 기설 포장과 같은 재료를 얻기 어려울 때에는 쉽게 구할 수 있는 재료를 사용해도 좋다. 팻칭 재료는 일반적으로 가열 아스팔트 혼합물이 사용되며, 긴급을 요할때는 상온 아스팔트 혼합물도 사용된다.

- 가열 혼합식 방법
- 상온 혼합식 방법
- 구스아스팔트

② 시공방법

-, 가열 혼합식 공법

<용도 및 목적>

가열 혼합식 공법에 의한 혼합물로 기존 포장과 부착이 좋고 내구성과 안정성이 우수하며 시공직후 안정되어 대형차 교통량이 많은 도로에 적합하다. 반면에 혼합물의 온도관리를 엄중히 하지 않아 온도가 떨어진 혼합물로 포설한 부분은 충분한 밀도가 얻어지지 않고 기존 포장과의 부착도 기대할 수 없게 된다. 따라서 혼합물의 운반에 있어 천막포 등으로 덮어 보온에 특히 주의하여 온도강하를 방지해야 한다.

<시공순서>

- ① 파손부 주위의 불량부분을 브레이커나 콘크리트 커트 등으로 장방형이나 수직으로 절취한다.
- ② 내측과 주위에 있는 먼지와 부스러기를 깨끗이 청소한다.
- ③ 젖어있는 경우는 버너 등을 사용하여 가열 건조시킨다.
- ④ 택코우트를 실시한다.
- ⑤ 가열 혼합물을 투입하여 고르게 편다.

- ⑥ 전압기계를 사용하여 다진다.
- ⑦ 표면온도가 손으로 댈 수 있을 정도가 되면 석분이나 가는 모래를 얇게 살포하고 교통을 개방한다.

<유의사항>

- ① 파손부 주위의 불량부 절취 최소면적은 1m×1m로 한다.
- ② 포장의 절취는 상판면까지 행하여 상판에 손상이 가지 않도록 주의한다.
- ③ 택 코우트는 상판면 뿐만아니라 측면까지 구석구석 잘 도포한다. 택 코우트에는 아스팔트 유제(PA-4, PK-4, 스트레이트, 아스팔트(100~200))를 사용한다.
- ④ 골재의 최대입경은 5~10mm로 한다.
- ⑤ 마무리 면은 주변의 포장표면과 같이 되도록 시공한다. 포설시의 성토 여유높이는 다짐시의 혼합물 온도가 적당할 경우 두께 3cm에 대하여 1cm의 비율로 포설하면 좋다.
- ⑥ 포트홀의 깊이가 7cm 이상이면 2층으로 시공한다. 압밀침하를 고려해서 깊이 5cm당 2~5mm 높게 마무리 한다.

-, 상온 혼합식 공법

<용도 및 목적>

상온 혼합식 공법에 사용하는 혼합물은 상온에서 취급하는 것이 특징이므로 운반과 포설에 편리하다. 상온 혼합물에 의한 포설에서도 가열 혼합식과 거의 같은 순서, 방법으로 시행하면 된다. 혼합물은 어느 기간 동안 저장할 수 있으나 가열 혼합물과 비교할 때 안정성, 내구성이 떨어지므로 대형차 교통량이 많은 도로에서는 긴급을 요하는 장소 이외에는 사용하지 않는 것이 좋다.

<시공순서>

- ① 파손부 주위의 불량부분을 브레이커나 콘크리트 커트 등으로 장방형이나 수직으로 절취한다.
- ② 내측과 주위에 있는 먼지와 부스러기를 깨끗이 청소한다.
- ③ 젖어있는 경우는 버너 등을 사용하여 가열 건조시킨다.
- ④ 택코우트를 실시한다.
- ⑤ 상온 혼합물을 투입하여 고르게 편다. 이때 상온 혼합물의 보존기간은 일반적으로 2~3개월간 저장이 가능하다.
- ⑥ 전압기계를 사용하여 다진다. 이 때 상온 혼합물이 안정되기 위해서는 수분의 증발, 용제의 휘발이 필요하며, 이들의 작용을 촉진하기 위해서는 혼합물을 포설한 후에 공기에 노출시

킨다든지 다짐작업에 충분한 시간을 주도록 하는 것이 좋다.

⑦ 표면에 석분 또는 모래를 살포한다.

<유의사항>

① 마무리 면은 주위의 포장표면과 같은 높이가 되도록 시공한다.

② 전압 전에 버너로 약간 가열하는 것이 좋다.

③ 압밀침하를 고려해서 여유있게 성토하도록 한다.

④ 가열 혼합물에 비해 안정성, 내구성이 떨어진다.

-, 구스아스팔트

<시공순서>

가열 혼합식 공법과 거의 동일.

<유의사항>

① 혼합물의 가열온도는 240 ~ 250 ℃로 제한된다.

② 평탄성을 얻기 위해 각재 등으로 표면 마무리를 한다.

③ 스파이크 롤러로 미끄럼 저항성을 높인다.

2) 교면방수공법

① 보수목적

콘크리트의 열화나 중성화, 철근부식 등의 콘크리트의 노화현상을 극소화 시키는 방법으로 가장 일반적으로 널리 쓰이는 공법으로써 상당히 효과가 있다는 것이 입증되었다.

바닥판 콘크리트 상면에 방수를 함으로써 콘크리트 노화방지, 철근부식방지등을 기대할 수 있으나 시공시에는 어느 정도의 교통통제가 따른다.

<방수공법별 비교>

콘크리트 표면에 대한 방수공법으로는 도막방수, 혼합방수, 침투방수 등이 있으며 이의 비교는

【표5-1】와 같다.

【표5-3】 방수처리 분야별 비교

분야	특성 및 분석	제품	시공실적	경제성
도막방수	1)표면의 도막 형서 2)시공용이, 간편 3)내성(열,충격등)결여 4)신축성 결여 5)표면의 미끄럼 6)단기성 방수제	포리마,우레탄, 에폭시계로 제품 이 다양.	각종 건물옥상,교량의 신축이 음부분 등의 구조물에 시공	포리머계 : 低 우레탄계 : 高 에폭시계 : 高
혼합방수	1)수용성으로 시공용이 2)내구성이 양호 3)방수효과 양호 4)대기온도 변화에 영향 적은 5)5-7년 정도에 내부의 화학 변화로 내성손실	오레민,안세등 여러종류가 있음	지하실, 옥상, 지하시설물 등 의 국부적인 구조물에 이용.	두께 : 3cm 가격 : 低
침투방수	1)수용,유용성으로 방수효과 양호 2)내구성 양호 3)표면의 강도 증가 4)시공이 양호 5)유지관리 용이	Xypex(캐나다) Rain Stopper (미국) Span Guard (일본) P.P.Proofer (국내)	·워싱턴의 2개 고속도로 ·캘리포니아의 19개 교량·국내 종합운동장 등의 시설물	가격 : 低

이와 같이 콘크리트 표면의 방수공법은 여러 가지가 있지만 기존 콘크리트의 조기노화 현상을 극소화 하기 위해서는 콘크리트 표면에 침투제를 소요깊이까지 침투시켜 침투 콘크리로 만드는 것이 효과적이라는 것이 문헌조사를 통해 알려져 있으며 현재 교면방수 공법으로 많이 시공되어 있는 침투 공법이 상당히 효과적이라고 판단된다.

그리고 침투공법은 다음과 같은 관점에서 효과가 있다는 것이 확인되었다.

- 콘크리트 조기 노화 방지
- 동결융해 및 화학작용에 대한 내구성 증대
- 내마모성 및 강도 증대
- 침투 부위의 물성 변화가 없으며 신축계수 및 물성이 콘크리트와 동일하여 표면의 파손 및 박리현상이 일어나지 않는다.

② 시공방법

<시공순서>

본 공법의 일반적인 공정은 다음과 같다.

- 레이턴스 제거

- 콘크리트 표면에 물을 충분히 흡수시킨 후 브러쉬 등으로 레이턴스를 제거하고 물로 씻어낸다.
- 청소
 - 표면을 깨끗이 청소한다.
- 살포
 - 표면이 건조된 상태에서 저압용 분무기로 규정된 양을 균일하게 살포한다.
- 확인
 - 우천시의 확인이 가장 효과적으로 우천시의 표면이 건조시의 콘크리트색을 유지하여야 한다.
- 보완
 - 시공 완료후의 상태를 확인하여 필요 부분에 추가로 재살포 하여야 한다.

3) 배수시설 보수공법

① 보수목적

배수시설이 불량하여 교면상에 물이 고이면 주행하는 자동차에 큰 지장을 줄뿐만 아니라 겨울철에 빙판을 이루어 자동차 사공의 원인이 될 수 있다. 또한 교량 아래로 도로가 지나가는 경우에는 교량아래로 흙탕물이 튀어서 다른 주행하는 차량에 피해를 주기도 한다. 또한 신축장치의 손상부를 통하거나 배수구의 시공 잘못에 의하여 받침이나 강거더 등에 물이 침투하여 부식의 원인이 되기도 하며 특히 겨울철에 눈을 녹이는 제설재의 침투에 의해 부식은 더욱 심해지게 된다. 이와같이 슬래브 배수 문제는 교량유지에 있어서 상당히 중요한 문제로서 주기적인 점검을 통하여 청소와 보수를 해야한다.

② 시공방법

<배수구>

강도가 부족하여 파손되는 경우는 드물고 대개는 배수구의 면적이 적거나 흙이나 먼지, 이물질 등이 쌓임에 따라 배수구가 막히는 경우가 많다. 배수구를 주기적으로 청소하여 막히는 것을 방지하거나 배수구를 큰 것으로 교체시켜 배수구가 막히는 것을 방지해야 한다. 이때 기존 배수구를 철거할 때에는 기존 슬래브에 손상이 가지 않게 주의하여 시공해야 하며 배수구 주위의 콘크리트와의 사이에 균열이 생겨 누수가 되는 경우에는 접착재나 피복재 등으로 주위를 보수하여야 한다.

<배수관>

배수관이 흙으로 막히는 빈도가 많은 경우에는 관을 큰 것으로 바꾸든가 수평에 가까운 것은

구배를 세우고 굴곡부는 가능하면 큰 원호로 하여 유수의 저항이 작게 하는 것이 좋다. 교량의 진동과 이음구조의 불량, 배수관을 고정시키는 지지재의 불량등으로 인하여 관이 이탈하거나 용접부위의 균열이 생겨 누수되는 경우가 있으므로 이때에는 배수관의 보수에 그치지 말고 원인을 조사하여 이음부의 개량이나 지지재의 보강을 해주는 것이 좋다.

교량의 배수시설 중 많은 것들이 슬래브 하단과 배수관의 하단이 동일 위치에 있는 경우나 배수관이 탈락되어 있는 경우가 많은데 이때에는 유출된 물이 슬래브 하단을 따라 거더로 침투하여 부식의 원인이 되므로 배수관을 길게하거나 보수하여 부식을 방지해야 한다.

〈유의사항〉

- ① 배수구와 포장면과의 사이에 단차가 있어 배수기능이 불충분한 경우는 주변 포장면의 경사를 손보도록 한다.
- ② 배수구 주변에는 누수가 있는 경우는 시일재로 주변을 보수한다.
- ③ 덮개, 배수구 자체의 파손이 있는 경우는 교체
- ④ 배수관의 파손으로 균열, 휨, 포트홀 등이 생긴 경우, 파손상황에 따라의 교체, 용접, 부품 보충 등의 보수를 한다.
- ⑤ 진동, 바람 등에 의해 관이 흔들리고, 고정도가 나빠 낙하할 위험이 있는 경우는 강성이 있는 지지장치 등으로 보강한다.
- ⑥ 고형물의 침입, 진흙에 의한 막힘 등이 현저해서 배수능력이 없는 부분은 청소를 해서 처리하거나 또는 진흙으로 단단히 막혀 있는 관은 전체를 교체하는 등의 처리가 필요하다.
- ⑦ 배수관이 신축장치의 가까이에 위치해 있는 경우는 배수관의 부식, 누수에 의해 신축장치에 침투하게 되므로, 가능한 한 조속히 응급처리를 하고, 신축장치의 부식원인이 되지 않도록 주의해야 한다.

4) 신축이음장치의 청소

① 보수목적

신축장치에 토사나 이물질이 들어가 퇴적되면, 신축기능이나 배수기능이 저하되어 경우에 따라서는 신축이음의 취약부가 파손되는 사태가 발생한다. 이러한 파손을 방지하고 내구성을 연장시키기 위해서는 일상적인 이물질을 제거하여야 하는데, 대개 1년에 1회씩 신축이음부의 유간부 및 배수구의 청소를 하게 된다. 여기에 사용되는 장비는 살수차, 제트크리너, 인력 등으로 하게 된다.

대체로 조인트부에 토사가 쌓인 것은 청소가 쉽지만, 배수기능이 이미 상실된 경우에는 작업공간이 협소하여 청소하기가 쉽지 않다.

5) 부분도장

교량 점검결과 부분도장이 필요하다고 판단된 부위에 대해 실시한다. 부분도장을 실시하기 이전에 부식 부위 결정, 부식의 정도, 기존 도장의 접착력, 사용하려는 도장재와 기존 도장재와의 부착력 등을 결정하기 위해 기존 도장재의 상태를 평가한다. 일반적인 실시지침은 다음과 같다.

- ① 표면처리를 실시하여 도장을 모두 벗겨서 표면이 드러나도록 한다.
- ② 필요할 경우 주변의 먼지를 제거한다.
- ③ 주변 구조물에 도장이 묻지 않도록 덮개를 씌운다
- ④ 주변의 온도와 습도가 도장에 적당한가를 점검한다. 특히 도장을 실시하는 표면의 온도와 습도가 중요하다.
- ⑤ 붓이나 롤러, 스프레이를 사용하여 깨끗하게 칠한다.
- ⑥ 모든 갈라진 틈을 주의하여 도장한다.
- ⑦ 이전에 칠하여진 도장면이 마르기 이전에 다음 도장을 실시하지 않는다.
- ⑧ 도장 두께를 테스트한다.

5.5.2 기타 보수공법 개요도

1) 표면처리공법

① 보수목적

콘크리트의 염해, 알카리 골재반응, 화학작용, 동결융해작용을 완화 또는 정지시키기 위해서 콘크리트 표면에 표면코팅이 행하여진다. 콘크리트 표면코팅의 역사는 대단히 짧기 때문에 재료의 내구성 및 유지방법 등 충분히 밝혀져 있지 않은 점이 많으나, 표면코팅 방법을 대체할 수 있는 방법이 아직 없기 때문에 앞으로 표면코팅의 사용은 증가할 것이다.

콘크리트 표면코팅에 요구되는 기능으로서는

- 콘크리트의 충분한 접착력(예를들면, 기포콘크리트의 인장강도 이상)을 갖는것
- 콘크리트 균열의 추종성이 좋은 것
- 목적으로 하는 환경작용의 정지 또는 완화성능이 있는 것(습기, 염소이온, 산소, 탄산가스 등에 대해서)
- 내후성이 좋은 것
- 필요에 따라서 난연성인 것 등이 중요하다.

② 사 용 재 료

-, 폴리머 수지

주 재료인 아크릴계의 고분자 정밀 화학수지에 규사(골재)와 혼합함으로써 콘크리트 및 금속류 등에 접착력이 강해지고 내약품성이 우수하며 종래 MORTAR의 결함인 충격과 수축에 의한 균열이 방지되며, 특히 아크릴계 수지가 갖고 있는 강인한 방수막은 CONCRETE의 공극을 막아 준다. 또한 점도가 낮아 골재와의 혼합성이 용이하므로 작업능률을 향상시킬 수 있다.

-, SILICA SAND

점토분이 없으며 완전 건조되고 정확한 입도를 나타내는 규사는 수지와 접착성 및 강도를 높여 준다.

- , RESIN MORTAR

항 목	시 험 값	시 험 방 법
압 축 강 도	500 ~ 800 kg/cm ²	KS L5201
휨 강 도	100 ~ 250 kg/cm ²	KS L 5201
압축 탄성계수	1.35 × 10 ⁵ kg/cm ²	신장계이지
접 착 강 도	강재 : 80 kg/cm ²	KS M 3734
	콘크리트 : 콘크리트 파괴	압 축 전 단
열 전 도 율	0.9 Kcal / m. h.℃	비정상열선법
흡 수 율	0.3 무게 %	
열팽창 계수	2.25 × 10 ⁻⁵ / ℃	다이얼계이지
경 화 수 축 율	0.1% 이하	
비 중	2.08	

- , RESIN CONCRETE

항 목	시 험 값	시 험 방 법
압 축 강 도	500 ~ 1000 kg/cm ²	JIS - 1183
휨 강 도	100 ~ 250 kg/cm ²	JIS - A 1184
탄 성 계 수	2.5 × 10 ⁵ kg/cm ²	신장계이지
내 마 모 성	3.9mm	스파이크 타이어 주행식 회전
		마모시험기 10만회
접 착 강 도	58.8 kg/cm ²	동근강봉 인장시험
열팽창 계수	1.30 × 10 ⁻⁵ / ℃	마이크로미터로 실측(-20~20℃)
열 전 도 율	0.5 Kcal / m. h.℃	비정상선열선법
흡 수 율	0.3%	상온24시간 (침전후 중량변화)
경화 수축율	0.1% 이하	
비 중	2.35	

③ 시 공 순 서

-, 콘크리트면 청소

- 사용장비는 동력식 철술 및 그라인더 등을 사용한다.
- 콘크리트면에 상기 장비를 이용하여 콘크리트 표면을 약 1mm정도로 정교하게 갈아낸다.
- 연마시 콘크리트 피복에 손상이 생기지 않도록 연마하여야 하며 연마로 인하여 구조상 문제가 발생할 정도로 깊게 갈아서는 안된다.
- 콘크리트 면청소시 주변에 박리, 박락 및 열화된 부분은 치핑을 하고 신규콘크리트 접착제를 바른후 무수축몰탈로 채운다.
- 연마시 분진이 발생하여 주변환경을 더럽히지 않도록 스프레이 등을 이용하여 적당량의 물을 뿌려준다.
- 표면에 수분을 함유하고 있으면 부착성이 불량함으로 건조시켜야 한다.

-, PRIMER 도포

모체 침식 방지 및 접착을 원활히 하기 위하여 먼저 하지처리된 표면에 주재료인 아크릴계 수지에 경화제를 증량비에 맞추어 첨가 경화제가 주재료에 완전히 용해되도록 3~4분간 잘 저은후에 시공면에 붓 및 페인트 로라로 골고루 도포한다. PRIMER를 1차 도포후 10~20분 후 표면 흡수가 심해 PRIMER액에 부족한 부분에는 추가로 도포하여 모체에 수지가 침식되지 않도록 하여야 한다.

(1회 도포량 : 0.3 ~ 0.5 kg/cm², 주재 : 경화제 = 95 : 5)

-, MORTAR 및 CONCRETE 시공

- PRIMER 도포가 완료되면 PRIMER가 경화되는 동안 준비된 골재를 계량하여 RESIN MORTAR 및 CONCRETE를 준비한다.
- PRIMER 도포 완료후 20 ~ 30분 지난후에 몰탈 바르기를 해야 한다.
- 소량의 혼합에는 몰탈 비빔용기(대야)를 사용해도 무방하다.
- 먼저 골재를 용기에 투입, 혼합 한후 계속해서 수지액(투입 2~3분전에 경화제를 넣어 충분히 혼합)을 투입하여 충분히 혼합한다.
- 시공시 기온 및 경화제의 첨가량에 의하여 경화 가사 시간이 변함으로 완전히 혼합하여 즉시 계속해서 바름 작업을 해야한다.
- 지정된 배합 비율로 비벼진 몰탈을 쇠 흡손으로 소정의 두께로 타설하여 상부를 수지액이 부상하도록 다져주면서 미장을 하되 너무 강력히 눌러 미장하지 말도록 해야 하며 미장 방향

을 일정하게 해야 다. 특히 아크릴계 수지는 점도가 낮아 작업성이 좋은 반면 가사 시간이 짧아 신속하게 블록 단위로 미장해 나가야 한다. 작업은 배합후 20 ~ 30분 이내에 완료해야 하며 부정기 방향의 미장 작업은 평탄성 및 균열 발생의 원인이 된다.

- . 마감조정 (TOP COATING)

특히 내약품성이 요구되는 경우에는 (동절기 염화칼슘 살포 등) Resin Mortar이 양성된 후에 아크릴계 수지에 경화제를 용해시켜 Mortar 표면에 도포한다. (도포량은 0.3 kg/cm²)

④ 특 기 사 항

- , PRIMER 도포시 하지의 불량 부위나 좀더 높은 강도 및 접착성을 주기 위해 SILICA SAND #6 호를 RESIN 중량비 40%정도 추가 배합 할 수 있다.
- , 마감 조정시는 NON-SLIP을 주기위해 SILICA SAND #6호을 적당량 (RESIN이 경화 되기 전) 살포한다.
- , RESIN CONCRETE는 RESIN MORTAR와 시공법은 동일하나 교반기가 없을 경우에는 일반 CONCRETE 인력 비빔식으로 하되 바닥에는 반드시 철판을 깔아 RESIN의 흘러내림을 방지 하기 위해 2 ~ 3회에 걸쳐 혼합 골재에 충분히 혼합 되도록 해야 한다.

2) 주입공법(0.3mm 이상)

① 보수목적

기존의 파손 사례의 범위내에서 상판의 압축측 콘크리트의 압괴나 철근의 인장파단에 의해 상판이 파괴된 경우는 거의 없고, 콘크리트의 인장면에 생긴 균열이 시간과 함께 차차 발달하고, 이른바 거북 모양의 균열망이 형성되어 부분적으로 콘크리트가 함몰되거나 누락하는 경우가 대부분이다. 이처럼 철근콘크리트 상판의 파손은 콘크리트에 생긴 균열이 큰 역할을 하는 것으로 판단된다.

이처럼 중요한 콘크리트의 균열에 대한 보수 방법으로 수지 주입이 자주 행해지고 있으며, 수지재의 탄성계수는 콘크리트의 그것과 비교하여 일반적으로 상당히 적으므로 수지주입을 행하는 것만으로 상판의 직접적인 내력보강을 기대하기는 어렵지만, 콘크리트 균열부분을 수지로 보충하는 것에 의해 상판의 수밀성을 증가시키고, 콘크리트 및 철근의 열화를 막는 효과가 있다.

콘크리트의 균열이나 모르타르의 들뜸에 에폭시수지를 주입하여 보수하는 공사에 사람의 손으로 주입하는 방법을 주로 사용해 왔다. 이 방법은 시공하는 기술자의 경험이나 숙련도나 균열에 따라서 비교적 저압력으로 자동 입하는 공법인 자동식 저압수지주입공법으로 균열 보수 공사를 하게 되면 위의 문제를 해결할 뿐만 아니라 종래의 주입이 어려웠던 미세한 균열에도 충분히 주입 할 수 있다.

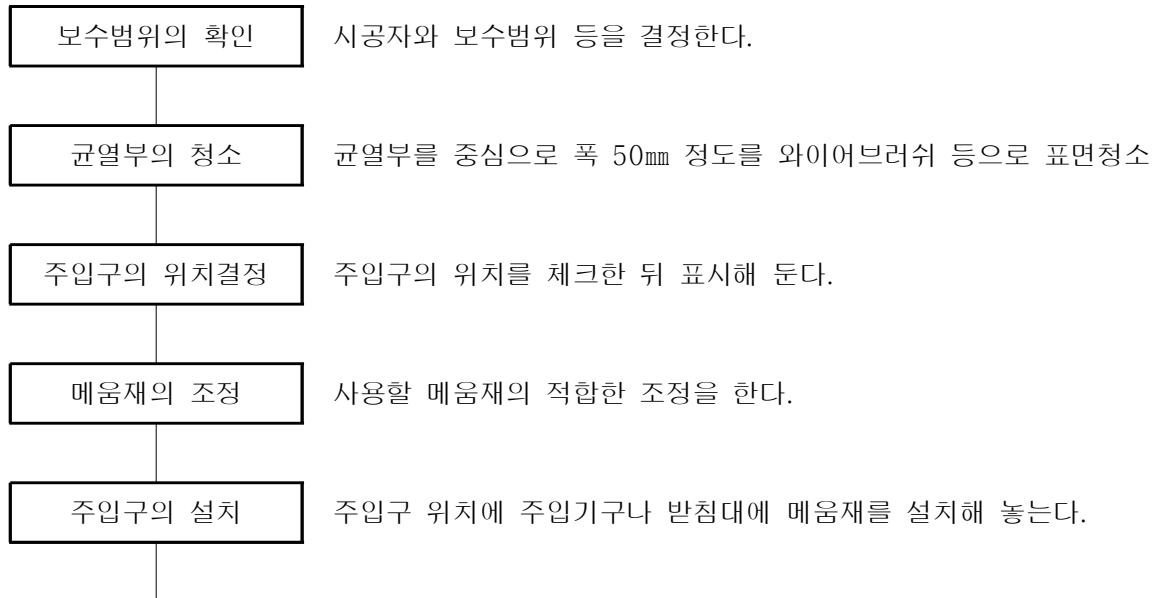
자동식 저압수지주입공법의 기본원리는 고무압, 스프링압 또는 압축공기 등으로 가압 가능한 합력용기를 균열 1m당 3~4개 장소에 설치, 낮은 압력으로 오랜 시간동안 에폭시수지를 주입하는 것이다. 자동식 저압수지주입공법과 종래의 주입공법을 비교하면 【표5.4】 과 같으며, 이공법의 시공순서는 【그림5.2】 같다.

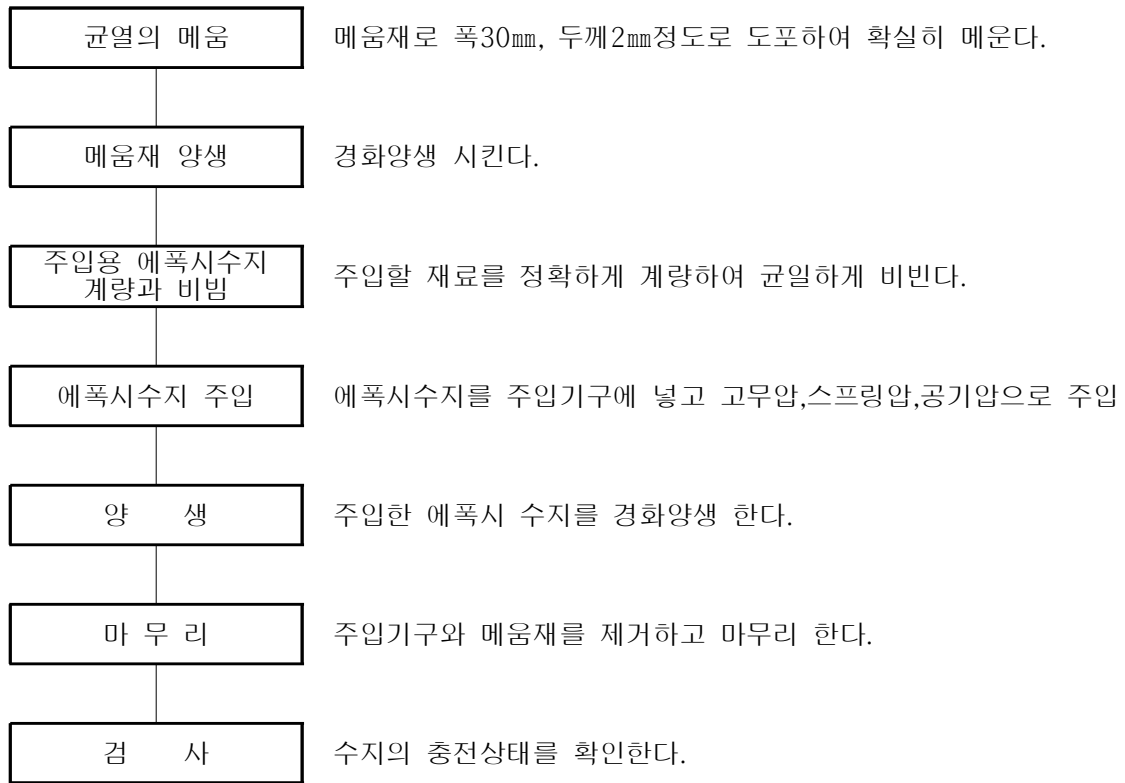
본 교량에서는 0.3mm 이상의 균열에 대해서는 자동식 저압수지주입공법, 0.3mm미만의 균열은 콘크리트 표면처리공법을 적용하였다.

【표5.4】 자동식 저압수지공법과 종래주입공법의 비교

구분	적용균열폭(mm)	주입용구	주입압력	특 징	결 점
종래공법	주로 1mm이상의 균열폭에 적용되며, 1mm이하에서는 시간이 걸려 실용적이지 못함.	압력펌프를 사용하여 직접균열 부위에 주입	조작에 의해 자유롭게 조정할 수 있으나, 일반적으로 10kg/cm ² 의 압력으로 주입	펌프를 사용해 저항없이 주입되는 커다란 균열(1mm 이상)에는 경제적 이고 작업능률도 높고 간편하다.	주입된 수지가 콘크리트에 침투하여 완전하게 매워지지 않을 수 있음. 1mm이하의 균열은 1개소에 오랜 시간을 필요로 하므로 시공이 곤란
저압공법	주로 1.5mm이하의 균열폭에 적용되며, 특히 1mm이하의 미세한 균열에도 완전 충전이 가능.	고무의 복원력, 스프링의 복원력, 공기압 등이 항상 작용하는 캡슐을 고정하여 지속적인 주입이 가능.	4kg/cm ² 이하로 오랜시간 동안 주입할 수 있고, 모세관 현상도 활용.	0.1mm이하의 미세한 균열에도 주입할수 있다. 주입량의 관리가 쉽다. 작업원의 기술차가 나타나지 않음.	특수한 기구를 필요로 하므로 간단하게 시공할 수 있는 곳에는 적합 하지 않음. 공사는 최저 2일이 필요함.

【그림5.2】 자동식 저압수지 주입공법 공정도





주입위치 조사 시에는 균열스케일을 사용하여 균열의 상태, 범위를 확인하고 다음표에 기초하여 주입위치를 결정한다.

균 열 폭(mm)	주입용 플러그의 간격(mm)
0.3 이하	50 ~ 100
0.3 ~ 0.5	100 ~ 200
0.5 ~ 1.0	150 ~ 250
1.0 이상	200 ~ 300

3) 단면복구공법

① 퍼티공법의 개요 및 사용재료

콘크리트 표면에 박리 및 열화 등의 결함이 생긴 경우에 그 결함부 주변을 내부의 건전한 콘크리트와 같은 정도의 강도를 얻어지는 부분까지 깨어내고 퍼티용 에폭시계 수지를 채워 내부 콘크리트를 보호하고 철근의 부식을 방지할 목적으로 실시하는 보수공법이다.

이 공법은 주입공법과 같이 에폭시계 수지의 강도는 높아도 탄성계수가 낮기 때문에 완전히 구조물의 일체화를 도모하기 어렵고 인장응력이 작용하는 부분의 보수에는 피하는 것이 좋다.

이 공법은 표면처리만으로는 불충분한 경우에 이용되는 공법으로 균열면 주위의 콘크리트를 V 또는 U자형으로 커트하여 충전시키는 충전공법의 일종이라 할 수 있다. 통상 0.5mm이상의 비교적 큰균열에 적용하며 철근이 부식되지 않은 경우와 철근이 부식된 경우로 나누어 시공한다.

사용재료는 결함부의 크기, 깊이, 면적 등에 따라 퍼티 형태의 에폭시수지나 레진콘크리트, 시멘트 모르타르, 콘크리트 등이 사용된다.

-, 레진콘크리트 (Resin Concrete)

결함재로서 시멘트 대신에 합성수지를 쓰는 콘크리트가 레진콘크리트로서 장점으로는 부착성, 내약품성, 내동결 용해성 등이 우수하고 경화시간을 폭넓게 조절할 수가 있고 단기간에 소요강도를 얻을 수 있으나 단점으로는 내화성, 내열성이 약하고 고가이다. 이런 특징을 충분히 살려 활용하면 유력한 보수재료가 될 수 있다

현재 사용되는 레진콘크리트에는 에폭시 수지나 폴리에스테르 수지가 사용되는데 이것이 미립의 충전재 (중탄산 칼슘, 미립 실리카)나 세굴재, 조골재등을 첨가하여 사용하고 경화시간을 조절할 수 있도록 경화제 및 그의 혼합율을 적절히 조절하여 사용할 수 있다.

-, 콘크리트용 혼화재료

시멘트 그라우트, 모르타르, 콘크리트 등에 사용되는 AE제, 감수제, 경화촉진제, 금결제 등을 사용하는 것은 일반공사와 보수 즉 비수축성이 중요한 부분에는 각종 수축 감소제와 팽창성 혼화제가 주로 사용되고 있다. 또한 제조시 미리 첨가된 시멘트계 등도 유용하게 사용될 수 있다.

-, 골 재

일반 공사용 콘크리트 골재와 별로 틀린 것은 없으며 때때로 인공경량 골재가 쓰이는 경우가 있다. 또한 상기에서 언급한 레진콘크리트용의 골재는 자갈, 모래, 규사, 안산암, 석회암의 쇄석 등이 쓰이며 입경은 20mm 이하, 잔골재인 경우는 5mm 이하가 일반적으로 사용되고 있다.

레진콘크리트용 골재로써 요구되는 성질은 다음과 같다.

- 강도가 클 것
- 수분이 거의 없을 것
- 수지의 경화반응을 저해하는 불순물을 함유하지 말 것
- 공극율이 적도록 입자의 크기가 알맞고 입도분포가 좋은 것을 사용할 것

② 철근이 부식되지 않은 경우의 퍼티공법

순서	점 검 내 용	공 정	시 공 순 서	기 자 재
①	마 킹	균열조사	균열을 스케일로 확인	균열스케일,초크
②	폭, 깊이, 확인	U 및 V 커트	전동커터로 실시	전동커터
③		청 소	커트 주변청소	와이어브러쉬 등
④		프라이머 도포	솔 등으로 프라이머를 도포	솔
⑤	필 요 시	백업재 삽입		
⑥		충전재 충전	시일 작업	주입펌프
⑦	평탄성 확인	양 생		
⑧		종 료		

③ 철근이 부식된 경우의 퍼티공법

순서	점 검 내 용	공 정	시 공 순 서	기 자 재
①	철근의 녹확인	균열조사	균열 크기 확인	균열스케일,초크
②	철근의 노출	콘크리트 절삭	균열면의 철근 녹손 부위까지 절삭	허머드릴, 전동커터
③		철근의 녹제거	철근의 녹을 제거함	진동블라스트 그라인더
④		철근에 방청재 도포	솔 등으로 방청재 도포	솔
⑤	가능한 철근의 배면까지 도포	콘크리트면에 프라이머 도포	절삭된 콘크리트면에 프라이머 도포	솔
⑥	프라이머 건조확인	충전재 충전	충전 시킴	주입펌프
⑦	평탄성 확인	양 생		
⑧		종 료		

④ 철근방청 공법

콘크리트가 파괴되어 철근이 노출되어 있으면 철근방청공법에 의한 처리가 필요하다. 노출이 오래도록 방지되면 파괴면 및 철근에 염분, 탄산화물, 부착저해물 등이 부착되어 이것을 제거하는 데에는 브ラスト 처리가 가장 적당하다. 시공방법은 아래와 같다.

- 콘크리트 결손부 주위의 건전한 부분까지 마킹한 곳을 콘크리트 커터로 심도 3 ~ 5mm 정도로 눈금을 넣는다.
- 에어칩퍼나 절삭정 등으로 눈금을 넣은 부분의 내측 콘크리트를 건전한 부분이 나올 때까지 깎아낸다.
- 철근의 녹을 와이어브러쉬, 진동 블라스트 등을 사용하여 완전히 녹을 제거한다.
- 붓이나 스프레이를 사용하여 방청제를 도포하고 건조시간을 확인하여 건조후 단면보수를 한다.

☞ 사용재료로는 다음과 같은 것들이 있다.

- 녹전환형 방청제 (인산, 유기산, 킬제리트제)
- 수지계 방청제 (에폭시수지, 아크릴수지)
- 폴리머시멘트계 방청제 (SBR계, PAE계)
- 변성 에폭시수지계 방청제 (에폭시수지, 녹전환형 방청제의 복합형)

4) 단면보수공법

① 보수목적

- 단면 결손부위에 철근노출이 있어 철근방청 공정작업을 반드시 거쳐야하는 경우의 보수에 사용되는 공법.
- 단면보수의 하자처리 후에 보수에 적합한 강도로 혼합한 보수재를 주걱이나 손으로 눌러 붙여서 단면을 보수하는 공법.

② 시공방법

- 콘크리트의 파손된 면 및 타설불량에 의한 골재노출 부분을 정 과 망치로 영성한 부분을 띄어 낸다(30mm 기준)
- 철근이 녹슨 부분에 대한 방청작업을 청소한다.
- 와이어브러쉬로 보수할 면을 깨끗이 청소한다.
- 보수한 면이 두면 이상일 경우에는 거푸집을 견고히 설치한다.
- 보수할 면에 물을 살포하여 습윤상태를 유지시킨다.
- 보수에 사용할 신구접착제 및 고강도 몰탈을 추천된 배합에 의해 배합한다.
- 흙손을 이용하여 보수부위에 몰탈을 조금씩 입혀 기존 콘크리트면과 동일하게 되게끔 발라 준다.
- 작업이 완료된 후 양생시킨다.

③ 주의사항

시공부위, 진동, 자중 등으로 보수재료가 떨어지는 경우도 있으므로 보수재료의 선정을 잘 검토해야 하며, 두텁게 발랐을 때의 수축균열도 주의해야 한다.

④ 사용재료

- 침투성 폴리머 모르타르

5) Steel Box Girder 구조의 보수·보강 공법

① 언더 컷(Under Cut)

상태	<p>언더컷은 용접작업시 자주 발생하는 불연속의 하나로 용접기법중 용접전류에 의한 영향(용접전류값 과다)과 용접속도의 부적합(용접속도가 빠름)으로 Notch 현상이며, 모재의 단면적이 감소되고 언더컷부위에 응력집중이 발생하여 변형과 하중에 의해 피로균열의 발생원인이 될 수 있다.</p>
보수방안	<ul style="list-style-type: none"> ① Power Grinder 또는 Wire Brush로 도포된 페인트, 녹 및 기름을 완전 제거 후 5~8mg/cm² 의 Air Compressor로 청소한다. ② Power Grinder로 불합리한 Bead를 제거하고, 약간의 V-Type Groove로 가공한 후 Air로 청소한다. ③ 예열온도 70~90℃로 간접 가열한다. 토오치 화염(불꽃)이 용접 금속(Bead)에 닿지 않게 하여야 하며, Bead 주위의 모재부를 가열하여야 한다. 만약, 화염이 Bead에 닿으면 급열에 의한 균열이 발생하므로 주의를 요한다. ④ 금속피복 아아크 용접봉으로 수동 용접한다. Bead Height는 2~3mm로 한다. CO₂ 가스용접은 허용하지 않으며, 사용 용접봉은 저수소계(E-4316)로 하고, 용접봉은 300℃~350℃에서 0.5~1시간 건조 후 사용한다. ⑤ 급냉(急冷)을 방지하기 위하여 3mm 두께의 석면포로 즉시 덮어 서서히 냉각한다. ⑥ 각장 측정기(Welding Gage)로 검사 후 종료한다. ⑦ 도장은 당초 사용했던 동일 페인트를 하도(Primer) 2회, 상도 2회 붓으로 도포한다.

② 강교 재도장 공법

1) 일반사항

① 적용범위

본 지침은 강재의 중방식 보수도장 공사에 적용한다. 단, 난간이나 방호책, 배수설비등 교량부 대설비는 제외된다.

② 용어의 정의

“중방식 도장(Heavy Duty Coating)”이라함은 교량, 해상 구조물등 심한 부식 환경에 놓여있는 철구조물을 장기간에 걸쳐 부식으로 보호하기 위하여 제조한 도료로 시공하는 방식도장을 말한다.

③ 재도장의 시기

강교에 대한 재도장의 시기는 다음의 기준을 원칙으로 한다.

- ESR(Euro-코드)에 의한 녹발생 등급이 Re 3(녹발생 비율 1%)이상인 경우
- 도장의 균열이나 벗겨짐, 들뜸 발생율이 5% 이상인 경우(일본도료협회 제정 『도막의 평가 기준』 열화도 2등급)
- 기타의 필요에 의하여 별도의 방침을 득한 경우

④ 시방규정의 준수

공사 감독자는 본 지침은 물론 도료교 표준시방서 및 강교 보수도장공사 시방서 규정을 준수하여야 한다.

2) 사용도료 및 건조도막 두께

① 전면 재도장시

- 일반적인 부식환경

【표5.5】 전면 재도장(일반적인 부식환경)

도장부위		바탕처리 정도	도장층별	도료종류	건조도막 두께(μm)
강교부위		거의완전한 브라스트 (Sa 2 1/2)	하도	무기질징크계	50
			중도	염화 고무계	60
			상도	염화 고무계	60
강교내부	1안	거의완전한 브라스트 (Sa 2 1/2)	하도	무기질징크계	75
			상도	역청질계	75
	2안		하도	무기질징크계	75
		상도	타르에폭시계	75	
	3안	거의완전한 브라스트 (Sa 2 1/2)	하도	무기질징크계	75
			상도	에폭시계	75

【표5.6】 전면 재도장(가혹한 부식환경)

도장부위		바탕처리 정 도	도 장 총 별	도 료 종 류	건조도막 두께(μm)
외 부	1안	거의완전한 브라스트 (Sa 2 1/2)	하 도 중 도 상 도	무기질징크계 에폭시계 우레탄계	75 100 80
	2안	거의완전한 브라스트 (Sa 2 1/2)	하 도 중 도 상 도	에폭시계(알미늄) 에폭시계 우레탄계	100 100 80
내 부	1안	거의완전한 브라스트 (Sa 2 1/2)	하 도 상 도	무기질계징크계 타르에폭시계	75 100
	2안	거의완전한 브라스트 (Sa 2 1/2)	하 도 상 도	무기질계징크계 에폭시계	75 100
	3안	거의완전한 브라스트 (Sa 2 1/2)	하 도 상 도	에폭시계(알미늄) 에폭시계	100 100

【표5.7】 부분 재도장시

도장부위		바탕처리 정 도	도 장 총 별	도 료 종 류	건조도막 두께(μm)
외 부	염화고무계, 알키드 조합페인트	거의완전한 브라스트 (Sa 2 1/2)	T/U 하 도 상 도	에폭시계(알미늄) 에폭시계(마스틱) 우레탄계	(80) 100 50
	우레탄계		T/U 하 도 상 도	에폭시계(알미늄) 에폭시계(마스틱) 우레탄계	(80) 80 50
내 부	역청질계	동력공구시공 (St3)	T/U 상 도	에폭시계(알미늄) 역청질계	(80) 75
	광명단페인트		T/U 상 도	에폭시계(알미늄) 에폭시계(마스틱)	(80) 100

※ T/U(touch-up) : 국부적인 보수도장을 말하며 터치업 면적이 큰 경우는 블라스팅을 하고 전면재도장 기준을 적용한다.

③ 적용요령

- 전면보수시의 환경은 대기오염 및 염화칼슘의 영향 등을 고려하여 가급적 가혹한 부식 환경을 적용한다.
- 도료의 종류와 건조도막두께는 공사 및 도료의 특성에 따라 변경될 수도 있다.
- 무기질 징크위에 도장 전에는 반드시 미스트 코트를 실시한다.
- 강교내부의 상도는 유지관리상 가급적 밝은색(회색)으로 도장한다.
- 전면 재도장은 도장면적 전체를 바탕처리하는 경우를 말하며 부분 재도장은 녹발생 등으로 도장이 손상된 부분만을 바탕처리하여 터치업 도장 후 하도, 상도는 필요 면적만을 도장 하거나 또는 전면적을 도장 하는 것이다.

3) 바탕처리의 정도

보수도장시의 바탕처리 등급은 다음을 원칙으로 한다.

- ① 전면 재도장시 : SIS(스웨덴 규격협회)규정에 의한 Sa 2 1/2
- ② 부분 재도장시 : SIS규정에 의한 Sa 2 1/2, 또는 St 3

4) 특수부위의 도장

- ① 모재와 연결판 접촉면은 후막형 무기징크리치 페인트로 도장한다.
- ② 강상판, 강재료와 콘크리트의 접촉면, 방수층면은 브라스팅 처리를하여 녹·흑피등을 제거한 후 무기징크리치 페인트로 도장한다.
- ③ 받침장치·앵커볼트부위는 특별히 규정한 경우를 제외하고는 제청작업을 한후 무기질 징크리치 도료나 에폭시계 (알미늄 또는 마스틱)도료로 도장한다.

5) 검 사

① 검사항목

【표5.8】 도장 검사항목

검사시기	검사항목	검사방법
도장전	·도료 ·피로체 바탕처리 상태	·시험성적표심사 ·시료채취시험실시(KSM5000) ·시방서 기준
도장후	·도료사용량 ·외관조사 ·도막두께 ·도막부착시험	·전수조사 ·육안조사 ·측정기에 의함 ·테이프 테스트

② 도료의 품질검사

- 제조업체 시험성적표
- 제조업체가 제출한 시험성적표가 규격에 적합한지 확인하여야 한다.
- 시험성적표는 도료의 종류별·도료 롯트별로 확인 검사를 해야한다.
- 용기의 규격번호 및 명칭이 표시되었는지 확인하여야 한다.
- 도료의 수량은 설계 소요량이 반입되었는지 확인하여야 한다.
- 현장시료 채취시험은 반드시 공인된 시험기간에 의뢰검사를 실시하여야 한다. 도장후 도막의 부착성 시험도 필요시에는 의뢰검사를 실시할 수 있다.
- 불합격 도료의 처리
- 시험에 불합격한 도료는 즉시 현장외로 반출하고 반출을 증빙할 수 있도록 반품과정의 사진을 촬영하여 반출송장과 함께 제출한다.
- 시험에 불합격하여 도료를 반출하고 재반입하는 경우는 도료 제조업체를 변경한다.

③ 도장후 검사

- 외관의 육안조사

도막의 변·퇴색이나, 광택의 감퇴, 백염화, 오손, 균열, 벗겨짐, 부풀음 및 녹 등의 이상 유무 및 발생정도를 판정한다.

- 총별도장이 건조된후 도막측정기에 의하여 도막 두께를 측정한다.
- 도막의 부착성 실험

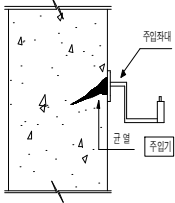
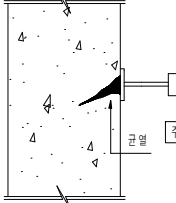
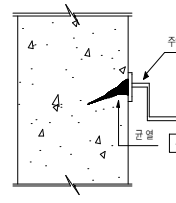
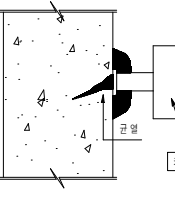
칼로 X-cut한 후 테이프 테스트를 실시하여 3A등급 이상 (ASTM D 3359 기준)이어야 한다.

5.7 보수·보강 공법 비교표

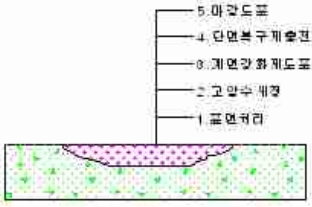
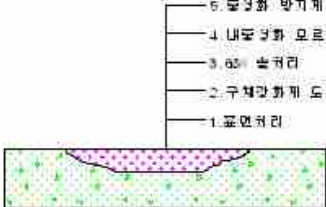

■ 표면처리공법 비교표

구분	리노시스템 공법 (신기술 제363호)	리폼시스템 공법 (신기술 제59호)	MDF스프레이 공법 (신기술 제246호)
공법 개요	알콕시 실란계 무기질 폴리머가 혼합된 표면처리제(세라탑)와 표면개질처리된 섬유 및 3원계 폴리머가 함유된 난용성 충전용 모르타(리노몰탈)를 이용한 콘크리트 보수공법	비정질실리카 및 수성아크릴 몰탈을 이용하여 구조물을 보수하는 공법	스프레이 분사장치를 이용한 대단면 보수 공법
시공 개요도			
특징	<ul style="list-style-type: none"> • 내화학적, 내약품성, 내충격성이 우수 • 비교적 공정이 단순하여 시공성, 작업성 우수 • 시공실적이 타공법에 비해 적다 • 투습성 및 통기성 확보 • 습윤면의 부착이 어려움 • 무기계 재료로서 모체와 일체거동 	<ul style="list-style-type: none"> • 유,무기계 재료의 혼용으로 품질의 다양화 실현 • 발청억제용 침투제 도포로 철근 부식억제 • 경화시간이 짧고 수밀성, 내마모성이 우수함. 	<ul style="list-style-type: none"> • 기존 Con'c 물성치와 유사 • 작업환경 제약 작음 • 인건비 절감, 작업시간 단축 • 고압스프레이에 의한 높은 접착력 • 대형 전력장비 필요 • 리바운드로 인한 재료의 손실 • 탈리 발생 가능성 • 습윤면의 부착이 다소 어려움

▣ 수지주입공법 비교표

구분	주입공법	슬러리 시멘트 주입공법	에폭시 주입공법	에폭시 주입 (BICS 공법)
개요도				
공법개요	▶ 콘크리트 균열부위에 유기질계+무기질계 재료인 수성 에폭시계 재료를 주입기를 통하여 주입하는 공법	▶ 콘크리트 균열부위에 무기질계 재료인 RF슬러리를 주입기를 통하여 주입하는 공법	▶ 균열부에 에폭시 충전 및 주입	▶ 콘크리트 구조물의 균열에 에폭시 수지를 고무압 주입기로 주입시키는 공법
시공방법	▶ 표면처리 → V컷팅 → 주입기설치 → 균열부 썰링 → 수성 에폭시계 주입 → 단면복구(충전)	▶ 표면처리 → V컷팅 → 주입기설치 → 균열부썰링 → RF 슬러리주입 → 단면복구	▶ 균열 V컷트 및 주입구 뚫기 → 균열부에 에폭시충전 및 주입기 설치 → 주입제 주입 → 균열부 표면정리	▶ 균열조사 → 균열부 위청소 → 주입기 받침부착(BL injector) → 균열부 썰링(BL seal) → 주입기설치에 에폭시 주입 (BL grout) → 주입량 확인 → 주입기구썰제거 → 마무리
장점	▶ 미세균열주위 콘크리트 강도 증가 ▶ 내지하수, 내해수, 내약품성, 화학적 침식성 우수 ▶ 경화속도가 무기질계에 비해 빠르다	▶ 모체와 탄성계수, 열팽창계수가 동일하여 재균열 발생이 없다 ▶ 모체와 일체화 가능	▶ 습윤면 시공가능 ▶ 숙련된 기술 필요 없음	▶ 습윤면 시공가능 ▶ 숙련된 기술 필요 없음
단점	▶ 재료의 특성상 전 문기능공 필요	▶ 유기질계에 비하여 접착강도가 떨어짐 ▶ 경화속도가 무기질계에 비해 지연됨 ▶ 재료의 특성상 전 문기능공 필요	▶ 하중변화에 의한 재균열 발생 우려 ▶ 물성의 차이로 인해 시간의 경과 후 접착면 균열 발생	▶ 하중변화에 의한 재균열 발생 우려 ▶ 물성의 차이로 인해 시간의 경과 후 접착면 균열 발생

▣ 단면보수공법(철근미노출부) 비교표

구분	리노시스템 공법 (신기술 제363호)	리폼시스템 공법 (신기술 제59호)	MDF스프레이 공법 (신기술 제246호)
공법 개요	알콕시 실란계 무기질 폴리머가 혼합된 표면처리제(세라탑)와 표면개질처리된 섬유 및 3원계 폴리머가 함유된 난용성 충전용 모르타르(리노몰탈)를 이용한 콘크리트 보수공법	비정질실리카 및 수성아크릴 몰탈을 이용하여 단면을 수복하는 공법	스프레이 분사장치를 이용한 대단면 보수 공법
시공 개요도			
특징	<ul style="list-style-type: none"> • 내화학적, 내약품성, 내충격성이 우수 • 비교적 공정이 단순하여 시공성, 작업성우수 • 시공실적이 타공법에 비해 적다 • 투습성 및 통기성 확보 • 습윤면의 부착이 어려움 • 무기계 재료로서 모체와 일체거동 	<ul style="list-style-type: none"> • 유,무기계 재료의 혼용으로 품질의 다양화 실현 • 발청억제용 침투제 도포로 철근부식억제 • 경화시간이 짧고 수밀성, 내마모성이 우수함. • 노후화된 콘크리트 표면강화 • 가넷 혼입 모르타르 사용으로 표면 강도 향상 	<ul style="list-style-type: none"> • 기존 Con'c 물성치와 유사 • 작업환경 제약 작음 • 인건비 절감, 작업시간 단축 • 고압스프레이에 의한 높은 접착력 • 대형 전력장비 필요 • 리바운드로 인한 재료의 손실 • 탈리 발생 가능성 • 습윤면의 부착이 다소 어려움

■ 단면보수공법(철근노출부) 비교표

구분	리노시스템 공법 (신기술 제363호)	리폼시스템 공법 (신기술 제59호)	MDF스프레이 공법 (신기술 제246호)
공법 개요	알콕시 실란계 무기질 폴리머가 혼합된 표면처리제(세라탑)와 표면개질처리된 섬유 및 3원계 폴리머가 함유된 난용성 충전용 모르타르(리노몰탈)를 이용한 콘크리트 보수공법	비정질실리카 및 수성아크릴 몰탈을 이용하여 단면을 수복하는 공법	스프레이 분사장치를 이용한 대단면 보수 공법
시공 개요도	<ol style="list-style-type: none"> 5. HCT-400CF 코팅제 4. RM-50P, 충전용 3. HCT-400CL 2. RM-30C 도포 1. 표면처리 	<ol style="list-style-type: none"> 5. 중성화 방지계 도포 4. 내용성화 모르타르 도포 3. G&W 골재리 2. 구제일회계 1. 콘크리트 표면정거 	<ol style="list-style-type: none"> 6. 철근방청바르기 5. 단면보수 4. 중성화도포 3. 고압수 세정 2. 철근녹제거 1. 표면처리
특징	<ul style="list-style-type: none"> • 내화학적, 내약품성, 내충격성이 우수 • 비교적 공정이 단순하여 시공성, 작업성우수 • 시공실적이 타공법에 비해 적다 • 투습성 및 통기성 확보 • 습윤면의 부착이 어려움 • 무기계 재료로서 모체와 일체거동 	<ul style="list-style-type: none"> • 유,무기계 재료의 혼용으로 품질의 다양화 실현 • 발청억제용 침투제 도포로 철근부식억제 • 경화시간이 짧고 수밀성, 내마모성이 우수함. • 노후화된 콘크리트 표면강화 • 가넷 혼입 모르타르 사용으로 표면 강도 향상 	<ul style="list-style-type: none"> • 기존 Con'c 물성치와 유사 • 작업환경 제약 적음 • 인건비 절감, 작업시간 단축 • 고압스프레이에 의한 높은 접착력 • 대형 전력장비 필요 • 리바운드로 인한 재료의 손실 • 탈리 발생 가능성 • 습윤면의 부착이 다소 어려움

■ 신축이음장치 비교표

구 분	LMJ (Long Monocell Joint)	NB Joint	NEW M/C
형 태			
재 질	STEEL/AL합금	고무재+강판	강재 + Rubber
제품의 길이	1.0m	중척 (단위 1.8m)	1.8m
신 축 량	20~80mm	35 ~ 165 mm	30~100mm
구조적 특징	<ul style="list-style-type: none"> ①설치시 유간조정이 용이하고 총신축량이 60mm이하인경우의 강교,PC교,RC교등 모든교량에 사용가능 ②본체가 상·하판으로 분리형이며, 본체 고정용 양카와 상·하판 분리용 볼트가 별도로 존재하는 형식 ③볼트의 머리부가 돌출되는 형식으로 나사부의 파손을 미연에 방지함 ④상·하판이 썬치식으로 연결고정되어 볼트부에 가해지는 하중을 최소화함 ⑤교량폭 만큼 고무방수재의 일체시공이 가능하며, 선,후시공부에서도 이음부 없이 연결시공이 가능함 ⑥고무방수재가 상·하판 사이에 매트 형태로 깔리어 차량통과시 충격 및 진동을 흡수, 후타콘크리트로의 하중전달시 완충작용을 해줌 	<ul style="list-style-type: none"> ①보수시 반복적으로 후타콘크리트를 깨기 때문에 신축이음장치가 있는 단부측 콘크리트에 피로가 누적되어, ②구조적 안전성 저해요인이 많고 조기강도를 발현하기 위해 초속경 후타재를 타설하기 때문에 장기강도가 떨어져 후타재에 균열발생 ③주행성이 고무이므로 설치 초기에는 차량통과시 충격을 흡수함 ④횡방향 거동발생시 절삭부분 파손 빈도 높음 	<ul style="list-style-type: none"> - 상판을 라운드형으로 제작하여 최고의 주행성을 시도하였으며, 상판의 단부에는 고무가 설치되어 충격을 흡수한다.
보 수 성	<ul style="list-style-type: none"> ① 본체 중 하판만이 콘크리트에 부착되고 상판은 자유로이 탈부착이 가능하여 고무방수재의 파손시 볼트를 풀고 상판을 들어내어 고무방수재만의 교체보수 등의 조치를 취할 수 있음 ② 볼트부 파손시 인서트(나사산)를 새로내면서 체결하는 도구를 이용한 재체결이 가능함 ③ 본체가 상·하판으로 분리되는 형식이라 볼트의 해체만으로 고무방수재내의 이물질 제거가 손쉽고 교통통제의 시간이 매우 짧으며 Rubber가 이음부 없이(100M) 일체시공이 가능하여 하부로의 누수를 완전 차단함 	<ul style="list-style-type: none"> ①신축이음 연결부분을 Sealing 처리함으로 차후 연결이음부에서 누수의 발생빈도가 높음 ②고무판의 절삭부분이 자주 파손되어 유지보수가 잦음 ③기존 콘크리트와 접착부에 누수가 되는 경우가 많음 ④동절기 제설차량에 의해 고무재 파손으로 신축이음 교체주기 단축으로 한국도로공사에서는 사용을 지양하고 있음 	<ul style="list-style-type: none"> ①간단한 구조로 시공이 매우 용이하며, 분할제작하여 시공하므로 신속한 설치 및 경제적인 유지보수가 가능함. ②온도나 현장여건에 맞게 프리세팅을 할 수 있는 볼트식 프리세팅장치가 있어 현장에서 쉽게 조절할 수 있으며, 평탄성도 개선할 수 있다.
시 공 성	<ul style="list-style-type: none"> - 본체 고정용 양카의 길이가 조절되는 형식으로 현장 블록이웃된 규모에 적합한 SIZE 로의 자유로운 조절이 가능함 	<ul style="list-style-type: none"> - 시공이 간편한 반면 유간조정에는 압축력 또는 인장력이 필요하므로 거의 유간조정 없이 중간위치의 유간으로 설치하기 때문에 추후 손상 발생 우려 있음 	<ul style="list-style-type: none"> ①간단한 구조로 시공이 매우 용이하며, 신축이음부 양끝단에는 배수장치를 적용하여 배수의 기능이 우수함. ②차량통과시 생기는 신축이음부의 진동 및 충격을 제품사이의 방수 커플링이 흡수하므로, 교량단면 전체로 충격을 전달하지 않는다
내 구 성	<ul style="list-style-type: none"> ①알루미늄 합금의 경우 압축성형으로 기존의 용접의 불량을 개선하여 구조적으로 안정함. ②조인트의 표면이 좁기 때문에 주행감이 우수하다 ③소음이 적으며, 차륜 충격 및 마모성에 대한 내구성이 매우 우수함 	<ul style="list-style-type: none"> - 시간경과에 따른 고무의 열화로 내구성 매우 취약 	<ul style="list-style-type: none"> - 주행면을 라운드형의 강재로 제작하여 소음이 적으며, 차륜 충격 및 마모성에 대한 내구성이 매우 우수함
기 타	<ul style="list-style-type: none"> ①모든 신축량에서 거푸집 및 Backup재(스치로폼)의 제거가 가능 (설계신축량의 완벽한 확보, 유지관리 및 안전점검의 효율성증가) ②유지관리비 및 교통통제에 따른 life cycle cost가 우수함 	<ul style="list-style-type: none"> ◎ Backup재 제거 불가능 	<ul style="list-style-type: none"> - 연결 이음부의 누수 발생우려가 많으며 따라서, 교량 하부 구조물에 2차손상 발생

제 6 장 유지관리방안

6.1 개요

6.2 유지관리 방안

6.3 중점점검 사항

제6장 유지관리방안

6.1 개요

본 오목교에 대한 정밀점검을 통하여 시설물의 구조적·기능적 결함을 발견하고, 그에 대한 적절한 조치를 취하기 위하여 외관조사 및 결함의 원인 등을 조사·측정·평가하고, 보수·보강 등의 방법을 제시함으로써 재해 및 재난을 예방하고 시설물의 효용증진과 공공의 안전을 확보해야한다. 금번 실시한 점검에서 이상이 발견된 개소에 대하여는 향후 반드시 보수·보강을 실시하여야 하고 다음에 제시하는 유지관리방안 및 중점점검방안에 따라 정기점검 ◀분기별 1회 이상▶이 이루어져야 한다.

6.2 유지관리방안

정밀점검의 실시결과에 근거하여 구조물의 전체적인 안전성, 기능성, 내구성 등을 향상 및 유지하기 위한 유지관리방안을 【표 6.1】 과 같이 제안한다.

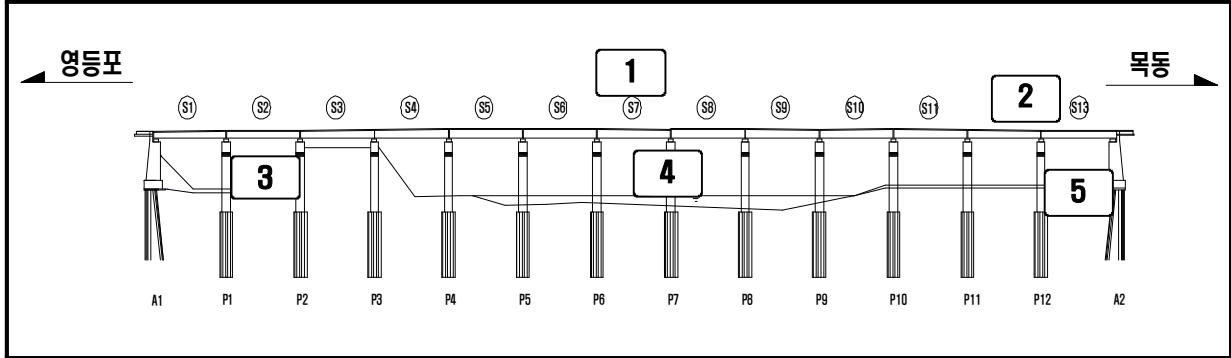
【표 6.1】 유지관리방안 및 향후대책

부재명	손상현황	유지 관리 방안	보수시기
교면포장	<ul style="list-style-type: none"> 포장망상균열 패임,함몰,포트홀 	<ul style="list-style-type: none"> 공용연수 경과에 따른 교면포장의 손상은 통행자의 안전성에 영향을 미칠수 있으므로 손상의 진행여부 판단후 보수조치 및 주기적인 점검이 요구된다. 	년차
신축이음장치	<ul style="list-style-type: none"> 후타재 손상 	<ul style="list-style-type: none"> 후타재 파손부위를 방치하면 차량주행시 과도한 충격으로 단부를 손상시킬 뿐만 아니라 교면수와 오물이 교량하부로 유입되어 받침의 기능을 저하시키고 겨울철 결빙으로 인해 콘크리트의 내구성을 크게 저하시키므로 보수조치 및 주기적인 점검이 요구된다. 	년차
배수시설	<ul style="list-style-type: none"> 배수관 길이부족 	<ul style="list-style-type: none"> 배수관 길이부족으로 인하여 교면수가 슬래브하면으로 유입되고 있는 상태이다. 향후 진행시 슬래브하면의 콘크리트의 내구성을 크게 저하시키므로 보수조치 및 주기적인 점검이 요구된다. 	년차
교좌장치	<ul style="list-style-type: none"> 받침몰탈 손상 	<ul style="list-style-type: none"> 교좌장치의 받침 몰탈의 손상은 손상의 진행시 교좌본체의 기능을 저하시킬수 있으므로 손상의 진행여부 판단후 보수조치 및 주기적인 점검이 요구된다. 	년차
교대 및 교각	<ul style="list-style-type: none"> 철근노출 재료분리 콘크리트탈락 	<ul style="list-style-type: none"> 철근노출은 피복두께부족 및 콘크리트의 열화로 인해 발생된 것으로 보수시 보수부위의 재탈락이 발생할수 있으므로 주의시공이 권고된다. 	년차

6.3 중점 점검 사항

정밀점검의 실시결과에 따른 향후 구조물의 주요 구조부재의 중점 사항은 다음 【그림 6.1】 , 【표 6.2】 와 같다.

【그림 6.1】 중점 점검 부위



◀표 6.2▶ 중점 점검 사항

부재명	주요 유지관리 항목	중점점검사항	관리방법
1 교면포장	■ 교면포장 손상	■ 교면 아스콘 포장의 마모 상태 및 국부적인 패임 등의 손상 발생 유무 점검	■ 분기별 1회 점검(육안)
2 신축이음장치	■ 후타재 손상	■ 후타재 손상으로 인해 교면수가 교량하부로 유입되어 받침의 기능 및 하부구조의 내구성 저하 등에 대한 상태 점검	■ 분기별 1회 점검(육안)
3 배수시설	■ 배수관 길이부족	■ 배수관 길이부족으로 인하여 교면수가 슬래브하면으로 유입되고 있는 상태이다. 향후 진행시 슬래브하면의 콘크리트의 내구성을 크게 저하시키므로 보수조치 및 주기적인 점검이 요구된다.	■ 분기별 1회 점검(육안)
4 교좌장치	■ 받침물탈 손상	■ 교좌장치의 기능여부 및 연단거리, 부식등의 손상여부 점검	■ 분기별 1회 점검(육안) (스탈자)
5 교대 및 교각	■ 철근노출 재료분리 콘크리트탈락	■ 피복두께 부족 및 다짐불량에 의한 것으로 손상의 진전 여부 점검	■ 분기별 1회 점검(육안) (망치를 이용한 타격)

제 7 장 종합결론

- 7.1 외관조사 결과
- 7.2 콘크리트 내구성 조사 결과
- 7.3 외관조사 상태평가등급 결과
- 7.4 종합 결론

제 7장 종합 결론

본 정밀점검 대상 구조물인 오목교의 외관조사, 내구성조사를 통한 구조물의 안전성 및 사용성을 종합적으로 평가한 결과는 다음과 같다.

7.1 외관조사 결과

【표7.1】 외관조사 결과

부재	전년도 외관조사 결과	손상현황	손상원인	대표 등급
교면포장	· 국부적인 균열 및 망상균열	· 균열, 망상균열 및 패임/함몰/포트홀	· 공용년수의 경과와 중차량 등의 통행에 의한 손상	C
난간 및 연석	· 균열 및 콘크리트탈락	· 연석부 파손 및 난간파손	· 공용년수의 경과로 인한 노후화 및 차량등의 충돌에 의한 손상	B
배수시설	· 배수관 길이부족	· 배수관 길이부족	· 공용년수의 경과로 인한 노후화에 의한 손상	B
신축이음장치	· 본체 이물질퇴적 · 후타재 균열, 마모	· 본체 이물질 퇴적 발생 · 후타재 균열, 마모, 파손	· 공용년수의 경과로 인한 노후화에 의한 손상	B
슬래브 하면	· 하면 누수로 인한 백태 및 국부적인 재료분리, 철근노출	· 누수/백태 및 국부적인 재료분리, 철근노출, 콘크리트 탈락	· 교량 상부의 노면수 유입 및 시공불량, 피복부족, 공용년수의 경과로 인한 노후화에 의한 손상	B
주형 및 가로보	· 백태 및 국부적인 재료분리, 철근노출	· 누수/백태 및 국부적인 재료분리, 철근노출, 콘크리트 탈락	· 교량 상부의 노면수 유입 및 시공불량, 피복부족, 공용년수의 경과로 인한 노후화에 의한 손상	B
교좌장치	· 고무재 파손 및 교좌부식	· 받침 몰탈 균열, 파손 및 철근노출	· 상재하중, 시공불량 및 건조수축 수화열에 의한 손상	B
교대 및 교각	· 수직균열, 백태 및 국부적인 재료분리, 철근노출	· 균열, 누수/백태 및 국부적인 재료분리, 철근노출, 콘크리트 탈락	· 건조수축에 의한 손상 및 시공불량, 피복부족, 공용년수의 경과로 인한 노후화에 의한 손상	B

7.2 콘크리트 내구성조사 결과

【표7.2】 내구성조사 결과

구분		시험결과				평가	비고
콘크리트 강도 시험	종목	부재	강도(kgf/cm ²)		· 설계기준강도를 초과하는 것으로, 콘크리트의 강도는 양호한 것으로 조사되었다.		
			측정치	설계기준강도			
	반발 경도	슬래브하면	280~291	270			
		주형	360~374	350			
		교대/교각	247~265	240			
	초음 파탐 사	슬래브하면	284~291	270			· 설계기준강도를 초과하는 것으로, 콘크리트의 강도는 양호한 것으로 조사되었다.
주형		354~376	350				
교대/교각		250~284	240				
철근탐사	부재		측정치(mm)		설계치(mm)		· 각 부재별 조사결과 철근간격은 추정설계치와 비교해 볼 때 거의 일치하는 양호한 것으로 조사되었다.
			피복	간격	피복	간격	
	슬래브 하면	주근	50~55	120~150	50	125~150	
		배근	55~60	145~200		150~200	
	교대/교 각	주근	50~55	100~300	50	100~300	
		배근	55~60	130~300		150~300	

7.3 외관조사 상태평가등급 결과

【표7.3】 상태평가등급 결과

경간번호	형식	바닥판	거대	가로보	포장	배수	난간	지점번호	신속	받침	하부	기초	중성화	염화물	결합도	좌산결합도
1	RC거대	b	b	b	c	a	a	A1	b	a	b	X	X		18.6	.200
2	RC거대	b	b	b	c	a	a	P1	b	b	b	X	X		19.5	.210
3	RC거대	b	b	b	c	a	a	P2	X	a	b	X	X		16.8	.200
4	RC거대	b	a	b	b	a	a	P3	b	b	b	X	X		16.1	.173
5	RC거대	b	b	b	b	b	a	P4	X	a	b	X	X		15.7	.187
6	RC거대	b	b	b	b	b	a	P5	b	b	b	X	X		18.4	.198
7	RC거대	b	b	b	b	b	a	P6	X	a	b	X	X		15.7	.187
8	RC거대	a	b	a	b	a	a	P7	b	b	b	X	X		15.8	.170
9	RC거대	b	b	b	b	a	a	P8	X	a	b	X	X		15.4	.183
10	RC거대	b	b	b	b	a	a	P9	b	b	b	X	X		18.1	.195
11	RC거대	b	b	b	a	b	a	P10	X	a	b	X	X		15.0	.179
12	RC거대	b	b	b	b	a	a	P11	b	b	b	X	X		18.1	.195
13	RC거대	b	b	a	b	a	a	P12	X	a	b	X	X		14.9	.177
								A2	b	b	b	X	X		17.6	.189
															상태평가점수	.189
															상태평가등급	B

상태평가 점수	0.189
상태평가 등급	B

7.4 종합 결론

오목교의 정밀점검결과 주요대표손상은 포장망상균열, 신축이음부 후타재손상, 슬래브하면 및 주형 누수/백태 등이 있으며, 본 교량 점검결과 외관조사 상태평가 등급은 “B”등급으로서 구조물의 사용성 및 안전성에 영향을 미칠 수 있는 손상은 없는 것으로 판단되나 위에 조사된 손상 중 신축이음부 후타재손상은 손상의 진행시 차량주행에 의한 과도한 충격으로 단부를 손상시킬 뿐만 아니라 교면수와 오물이 교량하부로 유입되어 받침의 기능을 저하시키고 겨울철 결빙으로 인해 콘크리트의 내구성을 크게 저하시키므로 주의 관찰하여 차후 적절한 공법의 보수를 실시하여야 할 것이며, 교면포장의 망상균열의 경우 통행자의 주행성 및 안정성 확보를 위하여 단기간내의 재포장 보수를 실시하여 구조물의 내구성 및 공용성을 확보하여야 할 것으로 판단된다.

【표7.4】 정밀점검현황표

시설물명	외관조사 상태평가	내구성조사 평가	개략공사비	정밀안전 진단여부	비고
오목교	B	양호	718,109,247	불필요	