

(참고자료-참조42)

#### 가. 구조적 측면

- 정자교 캔틸레버의 구조계산은 도로교표준시방서(1987, 건설부)와 콘크리트표준시방서(1988, 건설부)를 적용하였다. 설계시 강도설계법에 의한 철근량 및 극한강도는 적정하게 검토된 것으로 판단되며, 실제 붕괴 현상의 철근량( $23.63\text{cm}^2$ )은 설계 철근량( $13.24\text{cm}^2$ )보다 약 1.8배 많이 배근되어 있었다.
- 캔틸레버 인장철근의 정착길이는 도로교표준시방서(1987, 건설부)에 제시된 대로 산정되고 시공되었다. 다만, 당시 시방서의 정착길이 산정식은 허용응력 개념으로 철근이 허용응력에 다다를 때까지 콘크리트에서 뽑히지 않는 길이로 계산된다. 따라서 당시 설