

## 부속서 IV-8 백코트 타이어 부착 손실률 시험 방법

### 1. 목적

- (1) 타이어 미부착 일반 및 개질 유화 아스팔트 사용을 위한 타이어 부착 손실률 시험방법은 다음과 같다.

### 2. 시험기기

- (1) 휠 트랙킹 시험기
- (2) 항온실 : 60° C 온도를 유지할 수 있는 항온실.
- (3) 백코트 도포 판: 세로 300 mm×가로 300 mm, 두께 3 mm의 슬레이트 보드(KS L 5114의 규격에 준하는 섬유강화 시멘트판)
- (4) 피점착재(고무 시트) : 재질이 천연 고무이면서 고무 시트(두께 1 mm)를 직사각형(길이 300±10 mm, 폭 60±3 mm)으로 성형한 것.

### 3. 시료준비

- (1) 휠 트랙킹 시험 시편 위에 설치한 슬레이트 보드에 유제를 0.6 L/m<sup>2</sup>의 양으로 솔이나 고무 주걱 등 유제 도포용 기구를 사용하여 균일하게 도포한다. 이때 유제는 한 번에 도포한다.
- (2) 휠 트랙킹 시험기의 시험 바퀴가 하강하여 공시체에 닿을 때의 접촉으로 인한 부착을 예방하기 위해 휠 트랙킹 바퀴와 닿는 부분에 섬유 테이프를 300mm x 100mm 크기로 아래 그림과 같이 접착시킨다.



<그림 1> 테스트용 시험체

### 4. 시험방법 및 결과도출

- (1) 제작한 공시체, 성형한 피점착재(고무 시트)를 60±1°C로 조절한 항온실에 4 시간 이상 양생한다.
- (2) 시험 직전에 피점착재의 질량을 측정한다.
- (3) 피점착재를 공시체의 타이어 주행 위치에 올리고, 624±10N의 하중으로 타이어를 1 번 왕복시킨다.
- (4) 타이어 주행 후, 피점착재를 수직 방향으로 일정한 힘으로 2 초 이내에 벗겨낸다.
- (5) 피점착재의 질량을 신속하게 측정하고 점착한 아스팔트 피막 질량을 구한다.
- (6) 상기 (2)~(5)의 작업을 한 개의 공시체당 3 곳 이상에서 실시한다.
- (7) 타이어 부착 손실률은 다음 식을 통해 구한다.

$$\text{타이어 부착 손실률(질량, \%)} = \frac{\text{시험 후 피점착재 질량}(g) - \text{시험 전 피점착재 질량}(g)}{\text{타이어 주행면적}(m^2) \times \text{유제 고형분 도포량}(g/m^2)} \times 100$$

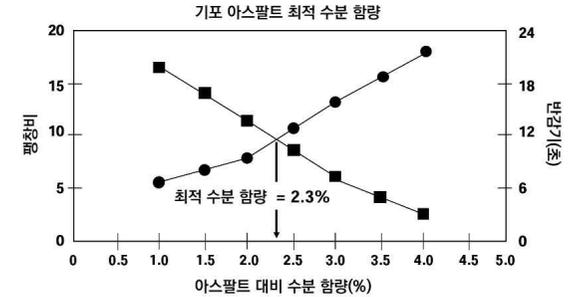
## 부속서 IV-9 기포 아스팔트 최적 수분함량 결정 방법

### 1. 일반사항

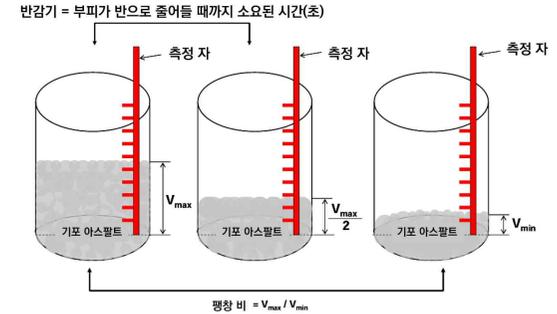
- (1) 기포 아스팔트 혼합물 생산시, 사용되는 물의 양은 기포 아스팔트 혼합물의 성능에 가장 영향을 미치는 인자로 기포 아스팔트 혼합물 생산 전 반드시 실내용 기포 아스팔트 발생 장치를 사용하여 결정하여야 한다.
- (2) 기포 아스팔트의 최적 수분함량 결정은 기포 아스팔트의 팽창비(ER, Expansion Ratio)와 반감기(HL, Half Life) 관계를 통해 결정할 수 있으며, 사용되는 물의 양은 아스팔트의 특성 및 온도에 따라 달리 적용되어야 한다.

### 2. 최적 수분함량 결정 방법

- (1) 기포 아스팔트 혼합물의 최적 수분함량은 다음 순서에 따라 결정한다.
  - ① 실내용 기포 아스팔트 발생 장치에 물 또는 기포발생 수용액과 아스팔트를 채운다. 이때 아스팔트의 온도는 160 °C 이상으로 유지하여야 한다.
  - ② 물의 함량은 아스팔트 사용량 대비 1.0% ~ 4.0%를 0.5% 간격으로 100 kPa 이상의 압력으로 직경 27 cm의 용기에 5초 동안 분사하고, 측정자를 사용하여 반감기 및 팽창비를 측정한다.
    - 아스팔트 사용량: 물 분사 전 5초 동안 빈 용기에 아스팔트를 분사하여 유출되는 양 (g)
    - 반감기: 기포 아스팔트가 최대로 팽창한 부피 ( $V_{max}$ )에서 절반 ( $V_{max} / 2$ )으로 줄어드는데 소요되는 시간 (s)
    - 팽창비: 5초 동안 물을 분사하여 팽창한 기포 아스팔트의 최대 부피( $V_{max}$ )와 기포가 모두 사라졌을 때의 아스팔트 부피 ( $V_{min}$ )의 부피비 ( $V_{max} / V_{min}$ )
  - ③ ①~②의 과정을 아스팔트 등급에 따라 160~180°C 범위에서 1가지 온도 조건으로 3회 이상 시험을 수행한다.
  - ④ 물 또는 기포발생 수용액의 함량에 따른 팽창비와 반감기를 도식화하고 교차되는 지점의 물 또는 기포발생 수용액의 함량을 최적 수분함량으로 결정한다.



< 기포 아스팔트의 최적 수분함량 결정 예 >



< 기포 아스팔트 반감기와 팽창 비 개념도 >

## 부속서 IV-10 순환 아스팔트 포장 현장 공용성 평가 기준

### 1. 목적

- (1) 이 기준은 부속서 VI-7 「순환 아스팔트 혼합물 체크리스트」의 3.1 (2)에 따른 순환 아스팔트 포장을 시공하여 최소 2년 이상 공용 후 포장 성능 평가하기 위해 필요한 사항을 규정함을 목적으로 한다.
- (2) 순환 아스팔트 혼합물 생산에 사용하는 재생첨가제나 기타 첨가제의 재료나 시공 공법 관련 사업자는 이 기준에 따라 아스팔트 포장 현장 장기 공용성 평가 및 검증을 받을 수 있다.

### 2. 일반사항

- (1) 시험대상의 순환 아스팔트 포장 재료 및 공법이 신아스팔트 포장과 동등한 공용성을 확보할 수 있는지를 평가한다.
- (2) 시험대상의 순환 아스팔트 포장 재료 및 공법을 신아스팔트 포장과 함께 시공하여 평가한다.
- (3) 아스팔트 포장 현장 공용성 평가 구간(이하 “평가구간”이라 한다)은 평가하고자 하는 순환 아스팔트 포장 구간(이하 “시험구간”이라 한다)과 성능을 비교하기 위한 신아스팔트 포장 구간(이하 “비교구간”이라 한다)으로 구분된다.
- (4) 평가구간을 시공 후 2년 이상 공용 후 현장 공용성을 조사 및 평가하여야 한다.
- (5) 아스팔트 포장 현장 공용성 시험은 「국가표준기본법」 제 23 조에 따른 공인시험기관, 「과학기술분야 정부출연연구기관 등의 설립·운영 및 육성에 관한 법률」 제 8 조에 따른 정부출연연구기관, 「민법」 제 32 조에 따른 학술단체 중 아스팔트 포장 관련 한국도로학회, 한국아스팔트학회에서 할 수 있다.
- (6) 공용성 평가 보고서는 필요시 「과학기술분야 정부출연연구기관 등의 설립·운영 및 육성에 관한 법률」 제 8 조에 따른 정부출연연구기관, 「민법」 제 32 조에 따른 학술단체 중 아스팔트 포장 관련 한국도로학회, 한국아스팔트학회 등에서 검증할 수 있다.
- (7) 아스팔트 포장 현장 공용성 시험을 실시하는 기관은 포장 시공시에 참관하여 해당 제품이 시공되는지 확인하고, 배합설계와 시공 및 준공 관련 자료를 확보하여야 한다. 다만, 시공시

참관이 어려울 경우에는 포장 조사 전에 발주기관이나 시공 주관기관에서 시공 관련 자료를 확보할 수 있어야 한다.

- (8) 아스팔트 포장 현장 공용성 평가 및 검증 결과를 건설공사에 적용시 다음 각 사항에 적합하여야 한다.
  - ① 순환 아스팔트 포장 재료는 시험구간에 사용한 재생첨가제 또는 기타 첨가제 제품의 구성 성분이나 종류와 비교하여 변동이 없어야 한다.
  - ② 순환 아스팔트 포장시 시공장비, 양생시간 등의 시공공법은 시험구간 시공시의 시방서 또는 시공 공법과 비교하여 변동이 없어야 한다.
  - ③ 순환 아스팔트 포장 재료 생산에 사용하는 아스팔트 콘크리트용 순환골재의 사용비율은 시험구간에 사용한 아스팔트 콘크리트용 순환골재의 사용비율(소수 첫째 자리에서 반올림한 경우) 이상 이어야 한다.
  - ④ 건설공사의 시공구간은 평가구간이 시공된 도로의 도로법 제10조에 따른 도로 등급 이하여야 한다.

### 3. 평가구간 기준

- (1) 평가구간은 다음 각 사항의 어느 하나에 해당하여야 한다.
  - ① 정부, 지자체, 공공기관의 발주공사, 시범사업, 시험시공 등으로 시공된 구간
  - ② 공인시험기관, 국책 연구기관, 관련 학회 주관으로 시공된 구간
- (2) 평가구간은 시험구간과 비교구간으로 구분되며, 각 구간을 평가할 수 있도록 다음 각 사항에 적합하여야 한다.
  - ① 시험구간과 비교구간은 동일한 차로에 전폭으로 연속하여 시공하여야 한다. 다만 각 구간 중간에 50 m 이내의 조정구간을 둘 수 있다.
  - ② 시험구간과 비교구간의 시공일은 동일해야 한다. 다만 시공 현장 여건에 따라 시험구간과 비교구간의 시공일 차이는 최대 15일 이하여야 하며, 관련 사유를 평가 보고서에 포함하여야 한다.
  - ③ 시험구간과 비교구간은 각 50 m 이상이어야 하며, 시공이음부가 평가에 영향을 주지 않도록 시공구간은 시험구간이나 비교구간보다 10m 이상 더 긴 연장으로 시공한다.
  - ④ 시험구간과 비교구간의 하부구조나 포장 단면두께는 동일하여야 한다.
  - ⑤ 평가구간 전·후 100 m 이내 및 평가구간 중간에 교통흐름이 바뀔 수 있는 교차로나 분기점 등이 없어야 한다.
  - ⑥ 비교구간은 시험구간의 평가 기준으로 사용된다. 따라서 시험구간에 대한 현장 공용성을 비교하

기에 적합한 종류의 신규 가열 아스팔트 혼합물로 비교구간을 시공하여야 한다. 일반적으로 시험 구간과 비교하여 동등한 성능의 아스팔트 혼합물을 비교구간에 시공한다.

- ⑦ 평가구간은 표층에 시공하여야 한다. 다만 기층에만 시공되는 재료는 상부에 최대 5 cm의 표층을 시공할 수 있다. 표층에 시공하는 재료는 침입도 등급 60~80 아스팔트를 사용하고, 개질첨가제를 사용하지 않은 WC-1 ~ 4 종류의 신규 가열 아스팔트 혼합물이어야 한다.
- ⑧ 평가구간은 추적조사가 용이하도록 조정구간을 제외한 각 구간의 시점과 종점에 표지판을 설치한다. 설치되는 표지판은 교통안전에 문제가 없어야 한다.

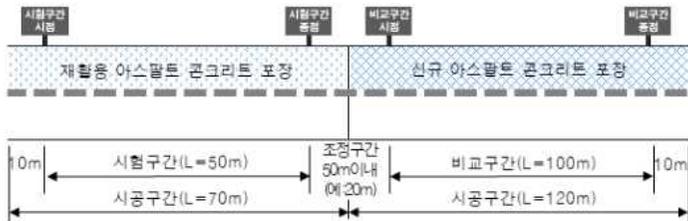


그림 1. 평가구간 (예)

- (3) 평가반조 하는 구간이 이 기준의 발간시점 이전에 시공된 경우에는 시험구간과 비교구간의 공용일, 교통량, 포장 단면구조 등을 현장 공용성 시험 기관에서 검토하여 적합할 경우 평가구간으로 적용할 수 있다.

#### 4. 조사 방법

- (1) 노면 조사차량을 이용하여 평가구간의 균열, 소성변형, 종단평탄성, 포트홀 등 포장 상태를 평가하며, 노면 조사장비 및 조사 시스템은 다음 각 사항에 적합하여야 한다.
  - ① 1 mm 이하 균열 분해능을 가지는 고해상도 카메라를 이용하여 노면 사진을 촬영하여 노면 영상 자료를 얻을 수 있어야 한다. 또한 노면 영상 자료는 10m로 구분된 사진자료로 보관될 수 있어야 한다.
  - ② 소성변형은 다수의 레이저 변위센서 등 고정밀 센서를 이용하여, 좌·우 차바퀴 주행부의 포장 표면 높이를 측정할 수 있어야 한다.
  - ③ 종단평탄성은 정밀도 0.1 mm 이하의 고정밀 센서를 차량의 주행궤적과 동일하게 양측 바퀴 부분

에 장착하여 측정한다. 10m 단위로 IRI (m/km)를 산출할 수 있어야 한다.

- ④ 평가구간을 구분할 수 있도록 표지판 등을 포함한 사진자료를 10m 단위로 촬영한다.
  - (2) 종단평탄성 조사 및 보고 방법은 다음 각 사항에 적합하여야 한다.
    - ① 조사차량의 측정센서로 종단평탄성 (IRI)를 측정하여 10 m 단위로 좌·우 센서의 측정값을 계산한다.
    - ② 종단평탄성 (m/km)은 좌·우 측정값의 각각의 평균을 구하고 두 값 중 큰 값을 적용하며, 평균과 표준편차를 보고한다. 다만 고속국도는 좌·우 측정값의 평균을 적용할 수 있다.
  - (3) 소성변형 조사 및 보고 방법은 다음 각 사항에 적합하여야 한다.
    - ① 조사차량의 측정센서로 좌·우 차바퀴 주행부의 소성변형 깊이를 측정한다.
    - ② 소성변형 깊이는 좌·우 차바퀴 주행부의 최대 깊이 중 큰 값을 적용한다.
    - ③ 소성변형 깊이 (mm)를 10m 단위로 계산한 후 각 구간의 평균 및 표준편차를 보고한다.
  - (4) 노면 영상 자료를 이용한 균열을 등의 조사 및 보고 방법은 다음 각 사항에 적합하여야 한다.
    - ① 조사차량의 고해상도 카메라로 노면 영상을 촬영하여 노면 영상 자료를 얻는다.
    - ① 선형균열은 종방향 균열, 횡방향 균열, 블록균열 (저온균열) 등이다.
    - ② 면적균열은 거북등 균열, 포트홀, 소파보수 면적 등이다. 다만, 지하시설물 관련한 긴 연장의 유틸리티 컷 (utility cut)은 결합분석에서 제외한다.
    - ③ 균열을 분석은 다음의 2종류 방법 중에 선택하여 적용한다.
      - 노면 영상자료의 도로 포장에 30 cm의 가상 격자망을 설정하여 10m 단위의 균열이 포함된 격자망 개소를 면적균열개소와 선형균열개소로 자동으로 수치화하여 균열률을 식 (1)에 따라 계산한다.
$$\text{균열률}(\%) = \frac{\text{면적균열개소} \times (0.09m^2) + \text{선형균열개소} \times (0.09m^2)}{10m \times \text{차로폭}(m)} \times 100 \quad (1)$$
    - 10m 단위의 면적균열 누적값과 선형균열길이 누적값을 이용한 균열률을 식 (2)에 따라 계산한다.
$$\text{균열률}(\%) = \frac{\sum \text{면적균열}(m^2) + \sum \text{선형균열길이}(m) \times 0.15(m)}{10m \times \text{차로폭}(m)} \times 100 \quad (2)$$
  - ④ 10m 단위로 계산한 균열률로 각 구간별 균열률 평균 및 표준편차를 계산하여 보고한다.
  - ⑤ 라벨링, 스트리핑, 골재박리 등은 구별하여 기타사항으로 보고한다.
- (5) 시험구간의 아스팔트 포장 코어 샘플을 최소 3개 이상 채취하며, 시험대상 포장층과 인접 포장층의 부착상태와 파손여부 등을 육안검사하여 코어 및 층간부착성 시험결과를 보고한다.

#### 5. 평가 방법

- (1) 평가 결과의 중단평탄성, 소성변형 깊이, 균열률 등을 검토하여 시험구간의 공용성이 비교구간과 비교하여 동등한 성능 이상인지와 코어 및 부착성이 적합한지 평가한다.
- (2) 비교구간의 중단평탄성, 소성변형 깊이, 균열률 조사 결과에 10%를 더하여 동등성 평가 기준으로 결정한다. 다만, 각 항목의 동등성 평가 기준은 비교구간의 결과에 다음 해당 값을 합한 값 이상이어야 한다.
  - ① 중단평탄성 : 0.4 m/km
  - ② 소성변형 깊이 : 1.6 mm
  - ③ 균열율 : 2 %
- (3) 시험구간의 중단평탄성, 소성변형 깊이, 균열률 조사결과를 비교구간과 비교한 현장 공용성 동등성 평가방법은 다음과 같다.
  - ① 시험구간의 조사결과가 동등성 평가 기준 이하일 경우 「동등」 한 것으로 평가한다.
  - ② 시험구간의 조사결과가 동등성 평가 기준을 초과할 경우는 「부적합」 한 것으로 평가한다.
  - ③ 비교구간에 균열이 없을 경우에는 시험구간도 균열이 없는 것을 「동등」 한 것으로 평가하며, 그렇지 않을 경우 「부적합」 한 것으로 평가한다.
  - ④ 시험구간의 조사결과가 비교구간의 조사결과에 10%를 감한 값 이하일 경우는 동등한 성능 이상이며, 「우수」 한 것으로 평가한다.
- (4) 시험구간의 시험대상 포장층의 코어 샘플이 채취 중 부서지는 파손없이 채취되고, 인접 포장층과의 부착상태가 양호할 경우에는 코어 및 층간부착성 시험결과가 적합하며, 그렇지 않을 경우 부적합한 것으로 평가한다.
- (5) 현장 공용성에 대한 모든 평가에 부적합 사항이 없을 경우 시험구간은 비교구간과 비교하여 동등한 성능인 것으로 평가한다.

## 6. 평가 보고서

- (1) 아스팔트 포장 현장 공용성 평가 보고서에는 다음 각 내용을 포함하여야 한다.
  - ① 평가기술 개요 (기술명, 기술개발 업체명, 시험구간 · 비교구간 아스팔트 혼합물 종류, 시험구간의 아스팔트 콘크리트용 순환골재 비율)
  - ② 아스팔트 포장 시공 개요 (공사명, 시공사, 감리단, 플랜트, 시공일, 시공 위치 · 연장, 포장 차로 및 포장층 등)
  - ③ 포장 평가 개요 (조사일, 조사자, 포장 평가 방법)
  - ④ 평가구간의 공용 후 도로 조사 및 시험 결과

- 평가구간의 각 구간별 10m 단위 소성변형깊이 (mm), IRI (m/km), 균열률 (%), 기타사항
- 평가구간의 각 구간별 평균 소성변형깊이 (mm), IRI (m/km), 균열률 (%) 및 각 표준편차
- 평가구간의 소성변형깊이, IRI, 균열률, 코어 및 층간부착성 평가결과
- ⑤ 종합 의견 (평가기술의 현장 공용성이 비교구간과 비교하여 동등한 성능 여부)
- ⑥ 첨부자료
  - 아스팔트 포장 시공시 아스팔트 혼합물 배합설계 자료
  - 아스팔트 포장 시공 결과 또는 준공 자료
  - 평가구간 사진 자료 등

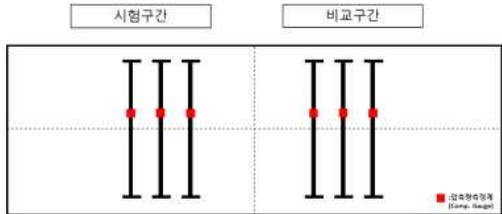
## 부속서 IV-11 순환 아스팔트 포장 포장가속시험 기준

### 1. 목적

- (1) 이 기준은 부속서 VI-7 「순환 아스팔트 혼합물 체크리스트」의 3.1 (2)에 따른 순환 아스팔트 포장을 시공하여 포장가속시험기 (APT)로 평가하기 위해 필요한 사항을 규정함을 목적으로 한다.
- (2) 순환 아스팔트 혼합물 생산에 사용하는 재생첨가제나 기타 첨가제의 재료나 시공 공법 관련 사업자는 이 기준에 따라 아스팔트 포장 현장 장기 공용성 평가 및 검증을 받을 수 있다.

### 2. 일반사항

- (1) 시험대상의 순환 아스팔트 포장 재료 및 공법이 신아스팔트 포장과 동등 또는 그 이상의 공용성을 확보할 수 있는지를 평가한다.
- (2) 포장가속시험에 의한 장기 공용성 평가는 평가하고자 하는 순환 아스팔트 포장 구간 (이하 “시험구간”이라 한다)과 성능을 비교하기 위한 신아스팔트 포장 구간 (이하 “비교구간”이라 한다)으로 구분된다.
- (3) 시험구간을 비교구간과 함께 <그림 1>과 같이 인접 시공하고 동일한 온도와 동일한 하중조건에서 반복하중을 재하하여 장기 공용성을 비교 평가한다.



<그림 1> 포장가속시험을 위한 시험구간과 비교구간의 배치 (세줄 표시는 소성변형 조사위치)

- (4) 아스팔트 포장 현장 공용성 시험은 「국가표준기본법」 제 23 조에 따른 공인시험기관, 「과학기술분야 정부출연연구기관 등의 설립·운영 및 육성에 관한 법률」 제 8 조에 따른 정부출연연구기관, 「민법」 제 32 조에 따른 학술단체 중 아스팔트 포장 관련 한국도로학회, 한국아스팔트학회 또는 실물 (Full-scale) 포장가속시험기를 보유한 기관에서 할 수 있다.
- (5) 공용성 평가 보고서는 필요시 「과학기술분야 정부출연연구기관 등의 설립·운영 및 육성에 관한 법률」 제 8 조에 따른 정부출연연구기관, 「민법」 제 32 조에 따른 학술단체 중 아스팔트 포장 관련 한국도로학회, 한국아스팔트학회 등에서 검증할 수 있다.
- (6) 포장가속 시험을 실시하는 기관은 시험구간 시공시 해당 제품과 동일한 혼합물이 시공되는지 확인하고, 배합설계와 시공 관련 자료를 확보하여야 한다.

### 3. 평가구간 시공

- (1) 표층용 재료를 평가할 경우 비교구간은 일반 가열 아스팔트 혼합물을 시공한다.
- (2) 기층용 재료를 평가하는 경우 비교구간은 일반 가열 아스팔트 기층을 시공하고, 상부에 최대 5cm 이내의 표층을 시공할 수 있다.
- (3) 포장 각층의 두께는 <그림 2>를 표준으로 한다.



<그림 2> 포장가속시험의 포장구조

#### 4. 하중재하 및 포장상태조사

- (1) 하중재하 준비작업 : 포장상태 조사가 동일지점에 대해 이루어지도록 <그림 1>과 같이 조사위치를 표시하고, 필요한 계측기 등을 설치한 후 초기포장상태 (변형 및 균열)를 기록한다.
- (2) 하중 재하는 1 차 시험으로 상온에서 피로균열시험을 실시하고, 2 차 시험으로 일반적으로 40 ~ 50C 의 고온에서 소성변형시험을 실시한다.
- (3) 하중의 크기는 실험 및 장비여건에 따라 달라질 수 있으며, 8.2 톤 단축하중으로 환산된 ESAL 교통량으로 환산하여 누적 하중수를 표시한다.
- (4) 피로균열시험은 상온에서 100 만 ESALs 까지 실시하고 이때의 균열을 및 변형량을 측정한다.
- (5) 소성변형 시험은 피로균열이 끝난 시험체를 그대로 활용할 수 있으며, 40 ~ 50C 의 고온에서 최종 변형이 시험구간 또는 비교구간중 어느 한 곳에서 13mm이상 발생될 때까지 실시한다. 다만, 소성변형 시험으로 최종 변형이 13mm 이상 발생할 때까지 상온에서 실시할 수 있다.
- (6) 포장상태 조사는 균열 및 소성변형을 측정한다. 균열은 육안 또는 노면 촬영 등으로 기록한다. 소성변형은 ASTM-E1703E 예의한 방법으로 측정한다. 소성변형은 포장재료별 <그림 1>에 표시된 각 3개소에서 측정하되 변형깊이 중 가장 큰 곳의 깊이를 적용하여 3개소의 평균치를 사용한다.
- (7) 포장상태 조사는 정기적으로 실시하여 반복하중에 따른 결함의 진행패턴을 확인할 수 있도록 한다.
- (8) 시험구간의 아스팔트 포장 코어 샘플을 최소 3개 이상 채취하며, 시험대상 포장층과 하부 포장층 간의 부착상태와 파손여부 등을 육안 검사하여 결과를 보고한다.

#### 5. 동등성 평가 방법

- (1) 평가 결과는 기본적으로 소성변형 깊이 및 균열률 등을 검토하여 시험구간의 공용성이 비교구간과 비교하여 동등한 성능 이상인지를 평가하는 것을 기본으로 하며, 추가적으로 코어채취를 통한 하부층과의 부착성 및 코어 파손 여부 등을 평가한다.
- (2) 소성변형의 동등성 평가기준은 시험구간의 최종 소성변형이 비교구간의 최종 소성변형 보다 1.6mm이상 더 크지 않으면 동등한 것으로 평가하여 「적합」으로 평가한다.

- (3) 균열율은 정해진 반복하중 재하결과 시험구간의 균열율이 비교구간의 균열율 보다 2%이상 크지 않으면 동등한 것으로 평가하여 「적합」으로 평가한다. 단, 이 때 비교구간에 균열이 없을 경우에는 시험구간도 균열이 없어야 동등한 것으로 평가하며, 그렇지 않을 경우 「부적합」으로 평가한다.
- (4) 시험구간의 조사결과가 비교구간의 조사결과에 10%를 감한 값 이하일 경우는 동등 성능 이상이며, 「우수」한 것으로 평가한다.
- (5) 시험구간의 시험대상 포장층의 코어 샘플이 채취 중 부서러지는 파손 없이 채취되고, 하부 포장층과의 부착상태가 양호할 경우에는 코어 및 층간 부착성 시험결과가 「적합」하며, 그렇지 않을 경우 「부적합」한 것으로 평가한다.
- (6) 이상의 모든 평가에 「부적합」 사항이 없을 경우 시험구간은 비교구간과 비교하여 동등한 성능인 것으로 평가하여 「적합」으로 평가한다.

#### 6. 평가 보고서

포장가속시험을 통한 아스팔트 포장 장기 공용성 평가 보고서에는 다음 각 내용을 포함하여야 한다.

- ① 평가기술 개요 (기술명, 기술개발 업체명, 시험구간·비교구간 아스팔트 혼합물의 종류, 시험구간의 아스팔트 콘크리트용 순환골재 비율)
- ② 시험구간 시공 개요 (공사명, 시공사, 플랜트, 시공일, 시공 위치·연장, 포장구조 등)
- ③ 포장 평가 개요 (조사일, 조사자, 포장 평가 방법)
- ④ 평가구간의 공용 후 포장상태 조사 및 시험 결과
  - 평가구간의 각 구간별 조사지점의 소성변형깊이 (mm), 균열률 (%) 및 기타사항
  - 평가구간의 각 구간별 평균 소성변형깊이 (mm), 균열률 (%)
  - 평가구간의 코어 및 층간부착성 평가 결과
- ⑤ 종합 의견 (평가기술의 장기 공용성이 비교구간과 비교하여 동등한지 여부)
- ⑥ 첨부자료
  - 시험포장에 사용된 시험구간 및 비교구간 혼합물의 배합설계 자료
  - 평가구간 사진 자료 등