

- (라) “수평브레이싱(Lateral bracing)”이라 함은 양측의 주트리스를 연결하여 풍하중 또는 원심하중 등의 수평하중을 저항하는 부재를 말하며, 상부 수평브레이싱과 하부 수평브레이싱으로 나눌 수 있다.
- (마) “수직브레이싱(Sway bracing)”이라 함은 단주에 설치되는 양측의 주트리스와 상부 수평브레이싱을 연결하는 부재를 말하며, 교문브레이싱(Portal bracing)이라고도 말한다.
- (바) “바닥틀(Floor system)”이라 함은 횡형(Cross beam)과 종형(Stringer)으로 구성된 부재를 말하며, 이 바닥틀에 작용하는 사하중 및 활하중 등을 주트리스의 격점으로 전달하는 역할을 한다.
- (사) “세그먼트(Segment)”라 함은 트리스 각 부재를 공장에서 작업 가능한 단위로 조립한 트리스거더를 말하며, 이를 반복 제작하고 현장에 운반하여 조립한 후 인양하여 트리스거더 교량을 완성하게 된다.
- (2) 기타 이 지침에서 사용하는 용어의 정의는 특별한 규정이 있는 경우를 제외하고는 산업안전보건법, 같은 법시행령, 같은 법시행규칙 및 안전규칙에서 정하는 바에 의한다.

#### 4. 트리스교의 특징 및 종류

- (1) 트리스교의 주요 특징은 다음과 같다.
- (가) 트리스교의 높이를 임의로 정할 수 있어 상당히 큰 휨모멘트에도 저항할 수 있다. 따라서 거더교보다 장지간의 교량에 사용할 수 있다. 도로교에서는 지간장 100미터 이상에서 철도교에서는 지간장 80미터 이상에서 트리스교가 경제적이다. 최대 지간장의 트리스교는 1918년에 완성된 캐나다의 Quebec교로 지간이 549미터이다.
- (나) 구성부재를 개별적으로 운반하여 현장에서 조립이 가능하므로 부재운반이 곤란한 산악지역에 적합한 구조형식이다.
- (다) 트리스의 상하에 바닥판의 설치가 가능하므로 2층 구조의 교량형식으로 사용할 수 있다.
- (라) 트리스구조는 내풍성이 좋고 강성확보가 용이하여 장대교량의 보강형