
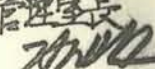


# 西江大橋建設

		市長
綜合建設本部長	副市長	
		



建設管理局長 

企劃管理室長 

920

## 綜合建設本部



# 1. 概 要

$B = 29^m, L = 1550^m$

。斜張橋 :  $B = 29^m, L = 460^m$

。連續橋 :  $B = 29^m, L = 860^m$

。立體交叉 :  $B = 29^m, L = 230^m$

# 2. 所要豫算

單位: 千円

工 種		總所要		既投資		'82當初		'82追更		將 來	
		物量	金額	物量	金額	物量	金額	物量	金額	物量	金額
計			51,200,000		3,000,000				1,100,000		47,100,000
斜張橋	上部工	460 <sup>m</sup>	7,300,000							460 <sup>m</sup>	7,300,000
	主塔及ケーブル	1式	9,600,000					1式	200,000	1式	9,400,000
	橋 脚	6脚	700,000					3脚	200,000	3脚	500,000
	井 筒	12基	1,200,000	6基	400,000					6基	800,000
連續橋	上部工	860 <sup>m</sup>	19,700,000							860 <sup>m</sup>	19,700,000
	橋 脚	14 <sup>脚</sup>	1,000,000	5 <sup>脚</sup>	300,000			9 <sup>脚</sup>	700,000	-	-
	井 筒	28基	2,200,000	28基	2,200,000					-	-
立體交叉	上部工	230 <sup>m</sup>	4,200,000							230 <sup>m</sup>	4,200,000
	橋 脚	12 <sup>脚</sup>	1,200,000							12 <sup>脚</sup>	1,200,000
	橋 台	2基	200,000	1基	100,000					1基	100,000
	井 筒	8基	900,000							8基	900,000
	地下道	1 <sup>脚</sup>	3,000,000							1 <sup>脚</sup>	3,000,000

# 3. 效 果

- 。江北斗 汝矣島 貝 京仁 高速道路 直結
- 。漢江上 16番別 橋梁으로 大橋의 交通分散 處理
- 。國內 最初의 斜張橋 建設로 技術 開發 促進

※ 都市計劃 告示 決定 - 建告示 320 ('81. 8. 24)  
地籍 - 什告示 455 ('81. 12. 28)



## 1.0 序 論

### 1.1 序 言

高度의 經濟成長을 이룩한 韓國經濟는 이미 中進工業國으로서의 면모를 갖추게 되었으며 특히 首都서울의 經濟成長率은 그 例를 볼수 없을 정도로 큰 增加를 보이고 있고 또한 이에 따른 交通需要도 크게 增加하고 있다. 이에 서울特別市 當局에서는 수도서울의 均形있는 發展 및 地域開發에 추안점을 두어 都心 人口를 分散하고 서울流入 人口 및 流出人口의 交通難을 해소하는 한가지 方法으로 循環道路 및 간선도로 擴張과 地下鐵工事が 활발히 計劃 및 추진되고 있음은 주지의 事實이나 現在 水原 및 仁川地區의 동맥으로서 서울대교와 第二漢江橋가 그 容量이 飽和狀態에 이른 실정이고 경인 고속도로와 都心部를 연결하는 주동선이 해결되지 않고있어 영등포일대의 교통혼잡에 주원인이 되고 있다. 이러한時점에서 영등포와 여의도, 마포, 서대문을 잇는 서강대로의 건설은 지역 교통난 解消, 道路機能의 活性化 및 人口分散의 많은 도움이 될수 있도록 充分히 考慮하여 計劃立案에 努力하였으며 本 橋梁이 하루 빨리 建設되어 首都 서울의 都市機能에 一翼을 担当 市民生活에 보다 큰 便宜를 提供하여 都市發展에 기여할 수 있기를 바란다. 本 基本計劃에 자문을 해 주신 교수님을 비롯하여 선배제현께 감사드리오며 調査 및 計劃成果를 本 報告書에 收錄 報告합니다.

### 從事員 名單

責任技術者	構造技術士	신 경 범
	構造技術士	李 太 洋
技術자문교수	연세대 학교	황 학 주 교수
	중앙 '	이 우 현 '
	서울 '	장 승 권 '



## 1.2 課業의 目的

本 課業은 국제적 大都市인 수도 서울의 원활한 交通처리를 위하여 新 村 로부터 여의도 국회의사당 앞 및 경인고속도로에 이르는 새로운 간선도로를 건설하기 위한 노선선정 및 한강상에 건설되는 구조물의 구조형태를 결정, 발전하는 서울을 像徵하였으며 조형미를 갖춘 現代의인 構造의 橋梁으로 計劃 橋型에 對한 妥當性 檢討, 概略工事費 算出등 基本 設計로 하는데 그 目的이 있다.

## 1.3 課業의 規模

- 1) 서강대교 ( $B = 29.0\text{ m}$ ,  $L = 1,440.0\text{ m}$ ) 및 입체시설 基本設計
- 2) 노선測量  $L = 6.0\text{ km}$
- 3) 지질조사 11개소

## 1.4 計劃路線의 性格

서강대로를 計劃함에 있어 路線의 性格을 보면 다음과 같다.

- 1) 仁川에서 서울都心部에 直結되는 간선도로이다.
- 2) 國家의 中추기피인 國會는 많은 國民과 市民에 관심의 대상(일부) 아니라 國民의 사랑을 받는 곳이므로 의사당의 위용을 보다 많은 市民이 볼 수 있도록 의사당 전면을 통과하는 도로이다.
- 3) 경인고속도로를 따라 流入하는 交通을 분산 수용하여 기존교량(제2 한강교, 서울대교 등)의 과중한 交通負荷를 해소하고 都心으로의 進入出을 円滑히 한다.
- 4) 可及的 통과지역 주민의 利用이 便利하도록 하며 既存都市計劃도로(대로 제2류 43노선, 3류 ④ 15, 85노선 중로 1류 74等)를 포함 및 연결이 円滑히 되는 노선으로 한다.

## 1.5 路線選定

### 1) 노선선정 기준

앞에서 열거한 노선성격을 기초로 하여 다음과 같은 기준하에 노선을



선정하기로 한다.

- a) 可及的 短距離인 路線
- b) 都市計劃街路網과 連結에 무리가 없으며 民원을 최소로 하는 路線
- c) 建設費가 低廉하고 유지관리가 용이하며 건물보상 및 용지(用地)보상이 최소로 되는 路線
- d) 地域開發에 有利한 路線

## 2) 路線의 決定

노선의 성격 및 기준을 土台로 하여 1:1,200 圖 평면上에서 노선 선정을 하여 본결과 신촌로타리(5거리)의 혼잡을 덜기 위해 지하철 2호선 창천정차장의 기선과 결하여 아현동에서 마포서강으로 이르는 고가도로를 設置하여 로타리를 OVER PASS하여 都市計劃 道路인 (大路제 3류 15노선)을 지나 봉원천교(강변 4로 )위를 OVER PASS하여 여의도 국회의사당옆 輪中堤에 接統하여 現在建設中인 원효대교와 서울대교와 같이 여의도를 3등분 분할하는 교량으로 江北과 여의지구의 교통을 円滑히 하는데 더 合宜 뜻이있고 PLATE GIRDER로 建設된 서울대교와 최신공법인 Dywidag 工法으로 架設중인 원효대교와 어깨를 나란히 할 서강대교는 사장교로 결정하여 선진외국의 기술도입 및 재료의 질을 높이며 서울을 美觀한 수 있는 조형미를 갖추는데 더 合宜 뜻이 있으며 架設공법 면에서도 좋은 예가 되리라 믿는다.

영등포七街 경인도로 入口間 광로 1, 2 号線이 도시계획으로서 거의 하천을 복개한 도로이며 이미 전에 계획고시 하였던 바 이 계획도로와 연결하여 경인고속도로와의 연결을 함으로써 경인지역의 교통난 해결과 都心으로의 進出入을 円滑히 하는 것이 바람직한 노선이라 본다.