

그·날·의·도·로

1965년 1월 25일

그날, 양화대교가 개통되었다

양화대교(楊花大橋)는 서울특별시 마포구 합정동과 영등포구 양평동을 연결하는 왕복 8차로의 한강 다리로, 제2한강교라고 불렸다. 국도 제6호선과 국도 제77호선의 일부이기도 하다. 다리 중간에 있는 선유도공원 부분을 포함하면 다리의 총 길이는 약 1.14km이다. 양화대교는 현대건설이 1962년 6월에 착공해 1965년 1월 25일 준공한 구교와, 삼부토건이 1979년 1월에 착공해 1982년 2월 2일 준공한 구교 동쪽의 신교 2개의 다리가 합쳐져 있다.

양화대교 확장공사



1965년 개통한 양화대교(구교)

양화대교의 형성과 변천

제2한강교라는 이름으로 건설된 구교는 8·15광복 후 한국 기술진에 의해 세워진 최초의 한강다리로, 길이 1,108m, 너비 18m로 건설되어 서울 서부와 수도권 서부를 연결하는 역할을 하였다. 이후 급격한 교통량 증가와 대형차의 빈번한 통과로 말미암아 교량의 노후문제가 발생하여, 이 문제를 해소하기 위하여 1982년 2월에 왕복 8차로의 신교를 준공하였다. 양화대교는 기존의 다리를 확장하고 입체시설도 개선하여 현재의 교량으로 개축되었다.

신교가 완공됨으로써 양화대교는 4차로 양방향 통행방식의 총 8차로 교량이 되었다. 그러나 1996년부터 성능 개선을 위해 보수·보강 공사에 들어가 6년 만인 2002년 4월 1일 다시 개통



아치교 개량 이전의 양화대교 모습

양화대교 아치교 개조

2002년의 성능개선 공사가 완료됨과 동시에 양화대교의 차량 통행량은 급증하였다. 2001년까지는 일일 평균 8만여 대의 차량이 통과하였지만 2002년부터 차량통행량은 증가하여 2009년에는 일일 평균 13만 4,710대가 양화대교를 통행하였다. 한편 교량 밑으로 대형 선박이 쉽게 통과할 수 있도록 교량 중앙의 112m 구간과 이를 지지하던 교각 2개를 해체한 후 로제아치교를 설치하는 구조개선공사가 2010년부터 2011년 말까지 진행되었다. 이는 경인 아라뱃길을 통한 서해로의 뱃길회복에 발맞추어 대형선박의 한강 내 운항이 가능하도록 한 사업이었다.

하였는데, 이전의 4차로 양방향 통행 방식에서 구교는 양평동 방향으로, 신교는 합정동 방향으로 각각 일방통행으로 바뀌었다. 이와 함께 일산·마포대교·여의도·인천국제공항 쪽에서 양화대교 방향, 양화대교에서 마포대교 방향으로 진출입하는 램프도 함께 개통되었다.

구교의 상부구조는 폭 18m, 길이 1,053m인 강판형교(steel plate girder) 및 콘크리트 박스거더(concrete box girder)로 구성되어 있고, 신교는 폭 16.2m, 길이 1,053m인 강판형교로 구성되었다. 하부기초는 우물통 파일기초 또는 직접기초방법을 적용하였다.

위, 아치교로 개조
아래, 현재 양화대교



(출처 및 참고자료: ©서울특별시, ©서울역사박물관, ©서울사진아카이브, ©한국민족문화대백과사전)