



## 그·날·의·도·로

# 한강의 붉은 반달, 성산대교 이야기

서울특별시 마포구 망원동과 영등포구 양평동을 잇는 성산대교(城山大橋)는 1977년 4월에 착공해 3년여의 공사 끝에 1980년 6월에 개통된 한강 횡단 교량이다. 총 연장은 1,410m, 폭원은 27m이며 왕복 6차선으로 운영되고 있으며, 국도 제1호선 및 국도 제48호선의 일부로 서부간선도로와 연결되는 서울 서부 교통의 핵심 축이다. 1970년대 후반, 서울의 교통량 급증과 양화대교 포화 문제를 해결하고 서울 도심 접근성을 개선하기 위해 성산대교 건설이 추진되었다. 성산대교는 양화대교의 교통량을 분산시켜 서부 지역의 정체를 해소하고, 김포공항과 도심 간 이동 시간을 단축하여 지역 간의 연결성을 강화하고 서울의 사회·경제적 활력을 증진시키는 국가 관문 기능을 지원하는 주요 목적을 달성했다.

### 트러스 공법이 빚어낸 공학적 미(美)

성산대교의 가장 큰 특징은 게르버 트러스교(Gerber Truss Bridge) 구조이다. 강철 부재를 삼각형 형태로 연결하여 인장력과 압축력을 효율적으로 분산시켜 무게 대비 높은 하중 지지력을 가지며, 이를 통해 선박 통행이 잦은 한강에서 넓은 경간을 확보하는 공학적 이점을 얻었다.

또한, 성산대교는 단순히 기능적인 것을 넘어 미적인 완성도를 추구하여, 중앙 주경간을 이루는 붉은색 트러스와 아치 곡선이 안정감과 역동성을 동시에 제공하며 '붉은 반달'이라는 별명처럼 서울의 도시 경관을 빛내는 상징적인 조형물로 평가받고 있다.

### 끝나지 않는 확장과 진화

성산대교는 개통 직후 서부 교통의 핵심축이 되었으나, 예상치를 훨씬 초과하는 교통량이 몰리면서 곧바로 상습 정체라는 문제에 직면하였다. 1990년대부터 노후화 및 교통 개선을 위한 보강 및 확장 공사가 수십 년간 이어져 '확장 공사 중인 다리'라는 별명을 얻었고, 2000년대 후반부터는 차로 확장(6차로에서 10차로 또는 8차로) 등 대규모 보강 사업이 지속적으로 추진되어 현재까지도 교량의 수명 연장과 안전성 확보를 위한 정비 작업이 진행되고 있다.

성산대교는 "대한민국의 폭발적인 경제 성장과 교통량 증가를 반영하는 살아있는 기록"인 것이다. 🇰🇷



출처 및 참고자료: ©한국민족문화대백과사전, ©서울기록원, ©현대건설

