

자료제공 : 2026. 7. 10.(금)

이 보도자료는 2026년 7월 10일 18:00부터 보도할 수 있습니다.



보도자료

담당 부서: 도시기반시설본부 토목부

토목부장

최진우

02-6438-2108

광역도로과장

박형재

02-6438-2110

사진 없음 ☐ 사진 있음 ☒ 쪽수: 7쪽

관련 누리집

-

서울시 서소문로 11일 0시 전면 개통...고가 신설 본격화 29.3월 개통 목표

- 8.1일 고가 신설 착수, 공사 기간 단축하는 대신 안전 우선 확보위해 공기 조정
- GPR 탐사, 정밀 측정, 지하철 터널 내부 보강, 자동화 계측기 설치 실시간 모니터링
- 최첨단 현대 기술 도입, 스틸 플레이트(강철판) 거더, 희생강관+현장타설말뚝 공법 적용
- 기존 교각 18개→7개로 대폭 축소, 다리 밑 높여 도심 개방감·운전자 시야 확보
- 시, “반면교사 삼아 신설 공사 전과정 안전관리체계 강화, 철저한 사전 준비로 안전하게 완수”

☐ 서울시는 7월 5일(일) 서소문고가 철거 작업을 모두 마치고, 국토부, 국가철도공단, 한국철도공사 합동점검을 거쳐 오는 7월 11일(토) 0시부터 서소문로(아리수본부 앞 삼거리 ~ 경찰청 앞 교차로)를 전면 개통한다고 밝혔다.

○ 시는 고가 철거 과정에서 발생한 사고 이후, 전문가 자문과 안전성 검토를 거쳐 철거 계획을 전면 재수립했다. 이후 국토교통부, 국가철도공단, 한국철도공사와의 긴밀한 협력을 통해 남은 구조물을 안전하게 모두 철거했다.

☐ 시는 지난 5월 29일 철도보호지구 내 상판철거를 완료한데 이어, 7월 5일 교각 철거까지 모두 마쳤다. 7월 말까지 주변 도로 및 철도 시설

물 정비와 현장 정리를 마무리 할 예정이며, 8월 1일부터는 새로운 서소문고가 신설 공사를 본격 착수하여 오는 2029년 3월 개통을 목표로 추진된다.

- 서소문고가 하부를 지나는 경의중앙선 등 철도 노선은 하루 600여 회 이상의 열차가 운행되는 구간으로, 입체교차시설 설치를 통해 열차 운행의 안전성을 담보하고 서소문로 일대의 상습적인 교통 체증 해소를 위해 고가 신설이 결정되었다.

□ 새로 건설되는 서소문고가는 총 길이 570m(교량 335m, 옹벽 235m), 왕복 4차로 규모로, 최신 시공기술을 적용해 완전히 새로운 모습으로 태어난다.

- 특히 다리 기둥과 기둥 사이의 거리(최대 경간장)를 기존 28m에서 최대 45m까지 넓힌다. 이에 따라 복잡했던 교각(다리 기둥) 수가 기존 18개에서 7개로 11개나 줄어든다. 교각 수를 대폭 줄임으로써 철도시설과의 간섭을 최소화하고 유지관리 효율성도 함께 높였다.

- 철도가 지나가는 구간의 고가 하부높이(형하고)도 기존 6.9m에서 8.7m로 크게 높여, 고가 하부 공간의 답답함을 해소하고 운전자의 시야와 개방감을 확 트이게 개선된다. 고가 상·하부 공간은 주변 도심 경관과 조화를 이루는 쾌적한 공공공간으로 통합 디자인될 예정이다.

□ 복잡한 도심 속에서 시공성과 안전성을 모두 확보하기 위해, 다리 상판을 지탱하는 뼈대(거더)를 기존 ‘프리스트레스트 콘크리트 거더(prestressed concrete girder, 내부에 강철 선을 넣어 단단하게 만든 콘크리트 뼈대)’ 대신 시공성과 장경간 적용성이 우수한 ‘스틸 플레이트 거더(steel plate girder, 강철판을 이어 붙여 만든 강철 뼈대)’ 형식으로 적용한다. 이 형식은 콘크리트 내부에 고강도 강선을 삽입하는 ‘프리스트레스트 콘크

리트 거더' 방식에 비해 자체 무게가 가볍고 장경간 시공이 가능해 다리 기둥(교각) 수를 줄이는 데 결정적인 역할을 했을 뿐만 아니라, 도심지 시공과 철도 횡단 작업에 적합해 제한된 작업공간에서도 안전하고 효율적인 시공이 가능하다.

□ 또한, 고가 기둥(교각)을 세우는 기초 공사에는 '희생강관+현장타설말뚝(RCD)' 공법을 적용한다. 이는 땅을 파낼 때 단단한 강철 관을 미리 넣어 벽체를 단단히 고정시킨 뒤 콘크리트를 채워넣는 방식으로, 인접한 지하철 터널에 미치는 영향을 최소화하여 안정적인 시공이 가능하도록 적용하는 공법이다. 지하철 터널과 새 고가 기둥이 가장 가까운 구간은 3.8m에 달한다.

□ 이번 신설 공사는 과거와 정반대의 환경에서 진행된다는 점에서 '안전'에 유독 방점을 뒀다. 과거에는 고가가 먼저 설치되어있고 그 아래에 지하철 2호선이 뚫렸지만, 이번에는 이미 가동 중인 지하철 2호선 노선 위에 고가를 새로 얹어야 하기 때문이다.

○ 시는 먼저 땅속을 들여다보는 지표투과레이더(GPR) 탐사와 정밀 측량을 통해 지하철 선로와 주요 지하시설물의 위치를 정확히 파악하고, 간섭을 최소화하도록 다리 기둥 위치를 정밀하게 조정했다.

○ 아울러 준공된 지 43년이 경과한 지하철 터널의 안전성을 고려해, 고가 기둥을 세우기 전 터널 내부 보강 공사를 선행하여 지하철의 안전성을 확실하게 확보할 계획이다.

○ 공사 중에는 균열측정계, 내공변위계 등 6종의 자동화 계측기 76개를 터널 내 주요 지점에 설치해 구조물의 미세한 움직임을 실시간으로 자동 모니터링한다. 이 실시간 계측은 고가 공사가 끝난 후에도 6개월 이상 지속해 끝까지 안전을 검증한다.

□ 이처럼 극히 제한된 도심 작업 환경과 지하철·철도 등 인근 시설물의 안전을 최우선으로 고려함에 따라, 서울시는 시민 불편 최소화를 위해 공사 기간을 단축하는 대신 ‘완벽하게 안전한 개통’에 집중하기로 결정했다. 이에 따라 당초 2028년 3월이었던 개통 시기를 2029년 3월로 1년 조정했다.

○ 새 고가는 경의중앙선 철도 위를 가로질러 가야 하므로, 국가철도공단 규정에 따라 열차가 다니지 않는 심야 시간대(01:30~04:30)에만 공사를 진행할 수 있는 제약이 있다.

○ 서울시는 국토교통부, 국가철도공단, 한국철도공사 등 관계 기관과 촘촘한 협의 및 사전 안전 검증 절차를 거치고, 향후 철도구간 공사에 대해서는 TF회의 개최하여 열차 운행 시간 조정하여 공사시간을 확보 하는 등 적극적·선제적으로 협의하여 작업자가 가장 안전한 환경에서 시공할 수 있도록 할 방침이다.

□ 임춘근 서울시 도시기반시설본부장은 “고가 철거 중 발생한 사고를 반면교사 삼아, 신설 공사 전 과정의 안전관리체계를 전면 강화했다”라며, “공사 기간 중 발생하는 불가피한 교통 불편에 대해 시민 여러분의 너른 양해를 부탁드립니다, 시민들이 신뢰하고 안심할 수 있도록 철저한 사전 협의와 강화된 안전 기준을 바탕으로 공사를 안전하게 완수하겠습니다”라고 말했다.

붙임1

신설공사 개요

☐ 사업개요

- 위 치 : 중구 중림동 406 ~ 순화동 6(서소문로)
- 규 모 : 서소문고가 신설(연장 570m, 폭 14.9m, 왕복 4차로)
- 사업기간 : 2025. 12. ~ 2029. 03.
- 총사업비 : 33,719백만원

☐ 추진경위

- '19.04. ~ '19.12. 정밀안전진단 D등급
- '20.05.20. 서소문고가 유지관리 방안 방침(교량안전과)
- '20.12. ~ '22.01. 기본설계 용역 시행
- '22.12. ~ '24.09. 실시설계 용역 시행
- '24.12. 건설사업관리 용역 계약(착수일: '25.4.3.)
- '25.04. ~ '26.04. 철거공사 행정절차 이행 및 일반구간 철거
- '25.12.15. 신설공사 착공
- '26.01. ~ 05. 신설공사 행정절차 이행
- '26.05. ~ 07. 철도횡단구간 철거, 철거공사 완료

☐ 향후계획

- '26.07. 신설공사 교통 자문회의 및 규제심의 요청
- '26.08. 신설공사 착수
- '26.09. ~ 12. 지하철타널 보강 및 교각 기초공사(RCD)
- '27. ~ '28. 교대 및 교각, 슬라브 설치
- '29.03. 신설공사 완료

□ 위치도

< 위치도 >



□ 조감도

< 조감도 1 >



< 조감도 2 >



< 조감도 3 >

