



즉시 배포용: 2019년 5월 13일

ANDREW M. CUOMO 주지사

CUOMO 주지사, 낡은 타판지 브리지(TAPPAN ZEE BRIDGE) 마지막 경간 내림 발표

오래된 다리의 마지막 주요 경간 강철 부분 다섯 구역 제거

600피트 길이, 5,500톤의 서쪽 정착 경간, 바지선에 실려

[여기](#)에서 해체 작업 과정 동영상 확인 가능

Andrew M. Cuomo 주지사는 오늘, 낡은 타판지 브리지(Tappan Zee Bridge)의 마지막 강철 부분을 제거했다고 발표했습니다. 낡은 다리의 상부 구조에서 마지막 부분을 제거하는 것은 3.1마일 길이의 거버너 마리오 엠 쿠오모 브리지(Governor Mario M. Cuomo Bridge)를 짓는 프로젝트에서 또 하나의 역사적 단계입니다. 해당 다리는 상징적 쌍둥이 경간 사장교로, 허드슨 리버(Hudson River)를 건너 웨스트체스터와 록랜드 카운티를 연결하며 지난해 여름 완전 개방되었습니다. 물 위에 있는 낡은 다리의 마지막 경간이었던 600피트 길이, 5,500톤의 서쪽 정착 경간은 목요일 오후 늦게 시작된 해체 작업 중 스탠드 잭을 이용하여 바지선에 내려졌습니다.

Cuomo 주지사는 이렇게 말했습니다. "새 거버너 마리오 엠 쿠오모 브리지(Governor Mario M. Cuomo Bridge)는 뉴욕 교통 인프라에 전례없이 투자한 또 하나의 사례이며 계속해서 허드슨 밸리와 그 너머에서 경제를 발달시킬 것입니다. 낡은 타판지 브리지(Tappan Zee Bridge)는 허드슨 밸리에서 수십 년 동안 사용되었지만 결국 정부의 정체 상태와 비전의 부족을 상징하게 되었습니다. 오늘날 주정부는 뉴욕주 전역 세계 최상급 인프라를 만드는 데 투자하고 있으며 마리오 엠 쿠오모 브리지(Mario M. Cuomo Bridge)는 뉴욕이 미래를 위한 대담한 건설 활동으로 국가를 선도함을 나타냅니다."

1955년 12월 타판지 브리지(Tappan Zee Bridge)가 개통되었을 때 뉴욕주에서 가장 긴 다리였으며 공학기술면에서 상당한 업적이라고 생각되었습니다. Emil H. Praeger 기술자가 설계한 타판지 브리지(Tappan Zee)는 국내 최초로 부력이 있는 케이슨이 부분적으로 지지하는 영구 다리였습니다. 해당 케이슨 디자인으로 주요 경간을 지지하는 강철 말뚝의 하중을 줄여 허드슨 리버(Hudson River)에서 가장 넓은 부분 중 한 곳에 다리를 건설할 수 있었습니다. 570마일 길이의 뉴욕주 스루웨이(New York State Thruway) 체계의 마지막 연결 수단인 타판지 브리지(Tappan Zee Bridge)는

웨스트체스터와 록랜드 카운티 모두에서 커다란 경제 성장을 일으켰습니다. 또한, 록랜드에서는 인구도 증가했습니다.

타판지 브리지(Tappan Zee Bridge)는 본래 6차선 도로와 중앙 분리대가 있도록 설계되었습니다. 그러나 증가하는 교통량으로 인해 스루웨이 관리청(Thruway Authority)은 1980년대 중반 일곱 번째 차로를 추가했고 1992년 이동 가능한 분리대를 설치하여 아침, 저녁 통근 시간대에 추가 차로를 만들 수 있게 했습니다. 1999년 스루웨이 관리청(Thruway Authority)은 증가하는 체중, 계속되는 유지 보수, 늘어나는 보수 비용 때문에 타판지 브리지(Tappan Zee) 교체를 고려했습니다. 십 년 동안 세 정부를 거치면서 430번의 회의, 150개의 컨셉트, 8,800만 달러 비용에도 불구하고 교체 프로젝트는 크게 진전되지 못했습니다.

Cuomo 주지사의 리더십으로 2011년 타판지 브리지(Tappan Zee)를 100년 동안 사용할 수 있는 새 쌍둥이 교량으로 교체하기로 정했습니다. Cuomo 주지사는 모든 과거 연구를 종합적 검토 과정에 포함하여 속도를 높였으며 의회와 작업하여 역사적 설계-건설 법을 통과시켰습니다.

거버너 마리오 엠 쿠오모 브리지(Governor Mario M. Cuomo Bridge) 건설의 일환으로 설계-건설업체 타판지 컨스트럭터스(Tappan Zee Constructors, TZC)는 타판지 브리지(Tappan Zee Bridge)를 해체하고 있습니다.

2018년 이래 다음과 같은 개별 작업을 통해 낡은 타판지 브리지(Tappan Zee Bridge)에서 2,415피트의 주요 경간 다섯 부분이 제거되었습니다.

- 2018년 5월 532피트 길이, 4,750톤의 주요 경간 중심 내림.
- 2019년 1월 폭약을 사용하여 6,500톤의 동쪽 정착 경간 내림. 해양 구조 전문가들은 허드슨 리버(Hudson River)에서 자재를 제거하는 과정에 참여하고 있습니다.
- 바지선 형태 크레인으로 캔틸레버 트러스 부분에서 남은 두 개의 강철을 서서히 제거함.

타판지 컨스트럭터스(TZC)는 오늘 오후 최근 제거한 서쪽 정착 경간을 추가로 해체하기 위해 외부로 옮겼습니다.

또한, 타판지 컨스트럭터스(TZC)는 앞으로 몇 주 동안 허드슨 리버(Hudson River)에서 낡은 타판지 브리지(Tappan Zee Bridge)의 동쪽 정착 경간을 제거하기 위해 해양 구조 전문가들과 함께 작업하고 있습니다. 과거 강바닥에 놓여있던 사슬을 사용하여 리프트 바지선과 연결하고 강철을 복구하고 있습니다. 리프트 바지선은 홀수선이 올라가면 강철을 프로젝트 장소에서 수송하기 위해 잠수 바지선으로 옮길 것입니다.

거버너 마리오 엠 쿠오모 브리지(Governor Mario M. Cuomo Bridge)는 허드슨 강(Hudson River)을 지나는 첫 번째 사장교(Cable-stayed bridge)입니다. 쌍둥이 경간 다리에는 5도 각도로 서있는 419피트 높이의 타워가 8개 있으며 끝단에서 끝단으로 연결할 경우 14마일 길이로 늘어나는 총 192개의 사장 케이블도 갖추고 있습니다. 사장교에는 선교 갑판과 도로 위 높이까지 올라가는 수직 타워를 연결하기 위해 강철 케이블이 비스듬히 배치되었습니다. 이 다리를 만드는 데 2억 2,000만 파운드 이상의 미국산 강철이 사용되었습니다. 현재까지 이 프로젝트에 약 7,000명의 노동자가 기여했고 약 1,150만 시간을 투여했습니다.

스루웨이 관리청(Thruway Authority)의 Matthew J. Driscoll 이사는 이렇게 말했습니다. "운전자들은 오래된 타판지 브리지(Tappan Zee Bridge)를 60년 이상 이용했으나 이제는 바뀔 때입니다. Cuomo 주지사님의 리더십으로 생긴 새 거버너 마리오 엠 쿠오모 브리지(Governor Mario M. Cuomo Bridge)는 세계 최상급 횡단시설로 운전자 및 사업체가 신뢰할 수 있으며 정체를 줄이고 이동 시간을 예측할 수 있습니다."

뉴 뉴욕 브리지(New NY Bridge) 프로젝트의 Jamey Barbas 프로젝트 디렉터는 이렇게 말했습니다. "낡은 타판지 브리지(Tappan Zee Bridge)에서 마지막 상부 구조 부분을 내린 것은 역사적이며 과거에서 미래로의 전환을 보여주는 시기 적절한 상징입니다. Cuomo 주지사님의 비전 덕분에 생긴 새 거버너 마리오 엠 쿠오모 브리지(Governor Mario M. Cuomo Bridge)는 국내에서 기술적으로 가장 뛰어난 횡단시설이며 버스, 자전거, 보행자 전용 공간을 제공하고 경간 사이에 통근 열차가 다닐 정도로 튼튼하게 지어졌습니다."

Cuomo 주지사의 지시로 뉴욕주 스루웨이 관리청(New York State Thruway Authority)은 2013년 이래 다리 교체 프로젝트를 관리하고 있으며 거버너 마리오 엠 쿠오모 브리지(Governor Mario M. Cuomo Bridge)를 소유합니다.

###

다음 웹사이트에 더 많은 뉴스가 있습니다: www.governor.ny.gov
뉴욕주 | Executive Chamber | press.office@exec.ny.gov | 518.474.8418

[구독 취소](#)