

安徽商报



扫码看电子报

全国都市报30强
安徽第一早报

安徽日报报业集团主管主办 | 国内统一刊号 CN34-0044 | 第8865期 | 新闻热线 65179666 | 发行热线 65179700 | 今日8版 | 1-8版

安徽第11座长江大桥今天通车

铜陵长江三桥拥有“五项世界首创” 上层为高速公路下层可跑高铁



本报讯（安徽商报 元新闻记者 姜志远/文 通讯员 完颜亮/摄）11月6日，世界首座公铁两用双层斜拉-悬索协作体系大桥——铜陵长江三桥将正式通车，这也是长江安徽段第11座跨江大桥，比原计划提前半年建成。随着大桥通车，将进一步完善国家和安徽省高速公路网，提升区域过江通道通行能力。

据介绍，铜陵长江三桥是《长江干线过江通道布局规划（2020-2035年）》中规划的过江通道之一，不但是贯彻落实国家“一带一路”、长江经济带及长三角一体化发展战略的重点工程，也是安徽省重大基础设施建设项目。该桥起于铜陵市陈瑶湖镇花园村，跨越长江，经过羊山矶，止于铜陵市大通镇民族村，路线全长11.88公里，具有“高速公路、城际铁路、货运铁路、铁水联运”多功能。“其上层搭载设计时速120公里的六线高速公路，下层搭载设计时速250公里的两线安徽省沿江高速铁路和设计时速160公里的两线跨江普速铁路。”据中铁大桥局G3铜陵长江大桥项目部的相关负责人介绍，大桥采用主跨988米的斜拉-悬索协作体系桥方案，“这也是全球首次在千米级大跨度钢桁梁桥中采用的斜

拉-悬索协作体系，跨度位居公铁分层布置的同类桥型世界之首。”

“斜拉桥和悬索桥各有所长。一般来说，同等条件下，斜拉桥承压变形更小，能保障车辆通行平顺性；悬索桥跨越能力更强，更易实现大跨度，而斜拉-悬索协作体系则兼具两者优点。”该负责人告诉记者，该体系既有效利用了悬索桥“一跨过江”的优点，将对通航的影响降至最低，又有效利用了斜拉桥承重强的优势，将主塔建在岸边避开防洪堤坝，有效保障了防洪安全。

作为悬挂大桥悬索主缆和斜拉索的支柱，大桥南北两座主塔塔高均超过200米，设计为门型，设上下两层横梁。“针对大桥主塔高度高、南北塔跨度大、施工难度大、施工环境复杂等特点，我们采用世界首创的9米全自动智能液压爬模技术，把大桥主塔柱单次浇筑高度从传统的6米/节跃升至9米/节，与传统施工方式相比可减少12个施工轮次，加快了施工进度。”据该负责人透露，截至目前，大桥建设已取得了“五项世界首创”“十项工艺创新”、形成企业级工法11项和申报专利32项等成果，将为国内今后同类型桥梁施工提供重要的参考依据。

安徽已建成的10座跨长江大桥

序号	名称	重要特征
1	望东长江公路大桥	国家高速公路网G35济南至广州高速的重要过江通道；世界最大跨径的钢混叠合梁斜拉桥
2	安庆长江公路大桥	国家高速公路G50沪渝高速的重要组成部分
3	安庆长江铁路大桥	宁安城际铁路（南京至安庆）重要组成部分
4	池州长江公路大桥	国家高速公路网中德州到上饶高速公路的关键节点工程
5	铜陵长江公路大桥	安徽境内第一座长江大桥；被誉为“皖江第一桥”
6	合福铁路铜陵长江公铁大桥	合福高速铁路重要组成部分
7	芜湖长江公路二桥	安徽省高速公路网规划“四纵八横”中“纵二”
8	芜湖长江三桥	合杭高速铁路的控制性工程
9	芜湖长江大桥	安徽首座公路及铁路两用大桥
10	马鞍山长江大桥	安徽省“五纵九横”高速公路网中“纵一”，也是上海-武汉高速公路（国家高速G4221）的组成部分



■ 四中全会精神在基层

合肥蜀山区秋粮收获超八成

[2版]

■ 小区大事·寻找“社区牛人”

合肥“暗器王”20余载磨一“箭”

[3版]