

■翔安大桥主桥今日正式通车 ■厦门东西向跨岛发展桥隧格局形成

# 一桥飞架 双翼齐振展宏途



翔安大桥创建了一个“结构+艺术+工业化+高质量”融合设计的样板工程。(本报记者 林尧鸿 摄)

大事记

## 翔安大桥创造了多个桥梁建设奇迹

每当被市民问起“翔安大桥与特区其他跨海大桥有何不同”，代建单位厦门路桥工程公司的建设者们总会骄傲地亮出项目“铭牌”：跨海主桥为省内首座全预制装配化桥梁。

在这一光环照耀下，翔安大桥从开工就注定了它的不凡，也注定了修建的艰辛。

苦尽甘来。今天，翔安大桥主桥正式通车。回想起2019年项目主体开工至今，千余个日日夜夜，在没有任何经验可以借鉴的情况下，建设者创造了海底超长桩基施工、国内海上最大钢箱梁吊装等一个又一个桥梁建设“奇迹”，实现了施工现场“零”事故。这一路值得回忆，更应写入史册。

2019年

2020年

2021年

2022年

本报记者 谢嘉迪  
通讯员 吴露楠

新年开新篇，鹭岛起宏“途”。

今天，省市重点工程厦门翔安大桥主桥正式通车。这是我市跨入2023年后首个通车的重点交通工程，也是党的二十大胜利闭幕后，业主单位厦门路桥集团向特区交出的又一“交通强国”答卷。

发展大计、交通先行。如今，厦门经济特区东西向跨岛发展“羽翼”渐丰，两桥两隧格局形成，双翼振动卷起的发展气流，正吹动着特区奋勇争先，在海西城市交通新格局下，新一轮区域一体化发展正逐渐拉开序幕。

链接

## 福建省交通质安中心 助力打造百年平安品质工程

建设交通强国是全面建设社会主义现代化国家的内在要求。福建省交通质安中心通过组织“送专家、送技术、送服务”“平安工地”青年安全生产示范岗志愿，深入开展质量安全专题培训等一系列活动，助力翔安大桥各参建单位提升质量安全管理水平。在福建省交通质安中心指导下，翔安大桥围绕“标准、科学、智慧、绿色、品质”的总体方针，积极推动工程建设协调发展和转型升级，一手抓质量安全，一手抓工期管控，使精细化管理更加规范、科学、有效，全面推进各项管理工作落实到位，旨在将翔安大桥打造成平安百年品质工程、交通强国福建先行示范项目。

记者手记

## 跨越

本报记者 徐景明

从高崎机场出发，飞机腾空之时，观察厦门跨岛通道有了最佳视角：一条条放射状的“线”，跨越浩瀚碧波，勾连岛与湾，颇有“天堑变通途”之感，更感慨人类造物的伟大力量。

这不禁让人思考：厦门跨海桥隧在工程界的地位，居于何处？其实，这一二十年间，业界各泰斗、院士在接受《厦门日报》专访时，多次阐明，厦门的桥隧建设，在全国已是引领示范。

换言之，这正是特区的勇立潮头、勇毅前行。

日复一日承载数十万辆车流往来，桥隧对于纵深推进跨岛发展的厦门来说，是动脉、是筋骨。如今，沿着大桥蜿蜒身姿向东望去，展翅腾飞的白鹭体育场与周边建筑物，已勾勒出美妙的城市天际线。

这让翔安大桥上的路牌，也瞬间有了“热度”：除了“翔安西路”“翔安大道”“滨海东大道”，还有“高崎机场”以及正在建设的“翔安机场”。有人感慨，两个机场出现在路牌上，犹如一次跨越时空的联动。

联动的载体，是“先导”“先行”的跨岛交通，更昭示着“努力率先实现社会主义现代化”的厦门，正在经历的新一轮跨越发展。

## 项目全面开工

12月，翔安大桥建设呈现“多点开花”——陆上桥隧、交通导改项目、互通匝道桥、预制厂、海上施工栈桥……全面开工、齐头并进，翔安大桥建设踏上漫漫征途。

## 海上预制吊装施工

11月16日，翔安大桥首次开展海上吊装施工。4000吨级起重船“一航津泰”、全回转700吨起重船“天威号”、双独立系统混凝土拌合船“天砾号”……大国重器组队亮相洋江港，助力项目筑梦架桥。

## 最重钢箱梁吊装成功

监控系统全时段监测，4000吨浮吊厘米级喂梁，三向千斤顶毫米级调位……历经10小时作业，11月5日下午3时许，翔安大桥近3200吨钢箱梁顺利完成吊装，我国预制钢箱梁吊装施工“最重”纪录再度刷新。

## 大桥主桥成功合龙

9月12日，项目中段最后一根钢箱梁完成吊装，翔安大桥主桥正式合龙。一桥飞架两岸，天堑变通途，翔安大桥的贯通，为厦门市加快建设“一带一路”国家物流新通道和国际综合交通枢纽城市奠定了坚实基础。



2019年11月17日，翔安大桥施工现场。(本报记者 王协云 摄)



2021年11月5日，翔安大桥最大最重的钢箱梁架设完成。(本报记者 王协云 摄)



▲2022年9月12日上午，翔安大桥主线成功合龙。(本报记者 王协云 航拍器摄)

解读

## 中国工程院院士林鸣：延续了厦门跨海大桥建设的辉煌

问：翔安大桥建设具有哪些特点？

答：翔安大桥知名度很高，大桥的颜值也很高。我作为一个桥梁人，一直在关注这个大桥的建设。大桥仅用了三年的时间，几乎是转眼之间就能够建成通车，非常了不起。作为一座总投资119亿元的单体跨海大桥工程，它的混凝土用量超过140万立方米，总的用钢量达到40多万吨，是一个十分浩大的工程。

我在泉州参加过将近两年的工程建设，对福建厦门地区的工程有过一次亲身经历的。福建地区的花岗岩和花岗岩残积层，地质十分复杂，孤石、风化深槽、岩面起伏、基岩裸露等工程难题层出不穷，在工程建设当中经常会因为地质变异而停工来研究工程处理方案，所以翔安大桥桩基施工的工程风险特别大，尤其是工期风险非常大。还有就是这里的台风频发，也会给工程建设带来防风风险和工期风险。再加上海上桥梁建设的大潮差、大流速的这种环境，使得海上施

工非常具有挑战性。因此，翔安大桥的建设是一个十分复杂的系统工程挑战。

工程建设的这三年又恰逢遭遇新冠疫情的严重影响，能够克服疫情影响，用三年的时间高效率、高质量地建成这座大桥，应该说是创造了一项伟大的工程奇迹。

问：项目建设中有哪些创新值得关注？

答：针对工程建设的挑战和环境，在大桥业主的组织领导之下，大桥建设团队坚持创新开路。据了解，大桥设计施工上的难点亮点就有九项之多，取得的成果十分丰硕。

翔安大桥的建设借鉴了国内先进跨海大桥建设经验，选择了装配化的施工工艺，取得了一系列的工程突破：第一，实现了现场和工厂作业同时进行，上部作业和下部作业同时进行，预制和吊装作业同时进行，大大加快了工程进度；第二，将海上施工作业变成了工厂制造，工程质量得到了极大的保障；第三，避免了环境的污染，保护了海洋生物和海洋环境；第四，大幅减少海上作业，降低了工程的安全

风险，实现了本质安全的建设理念。

装配化施工是传统建设模式向大工业化模式的重大转型，是高质量发展的生动体现，为实现工期提供了保障，也实现了“大桥通车、白海豚不搬家”的环保目标。

问：翔安大桥通车对全国交通发展有何意义？

答：厦门跨海大桥的建设对我国现代桥梁的发展做出过重大的贡献，特别是厦门海沧大桥，是我国近代桥梁发展的一个里程碑工程。厦门海沧大桥是一座精美的桥梁，为国家培养了一批桥梁建设的骨干，创造了一套大型跨海桥梁的管理模式。

翔安大桥延续了厦门跨海大桥建设的辉煌历史，它创建了一个“结构+艺术+工业化+高质量”融合设计的样板工程。厦门翔安大桥的建设经验，对于推动我国未来跨海大桥的建设发展具有重大的借鉴意义。

口述：中国工程院院士 林鸣  
整理：本报记者 谢嘉迪