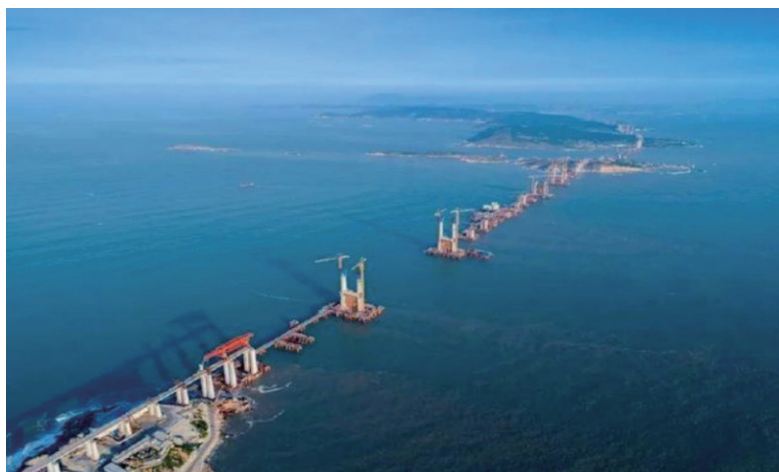


世界级的京台高铁， 啥时候可以通车？ (二)



高110米、吊重3600吨的大型浮吊船，实现钢桁梁海上浮吊整孔架设；

同时研究建立桥址处风、浪、流监测及预报系统，保障复杂海洋气象条件下安全有序作业。

最后，项目部还量身打造了13架2000吨全封闭的海上造桥机，在海上营造出一个高达百米的空中长廊，建筑人员可以在长廊内作业。既能遮风挡雨，又增加了施工的安全性。

“吃技术饭，打设备战”，建成后的平潭海峡大桥全长16.34公里，其中公铁合建长度14.4公里，经人屿岛、长屿岛、小练岛、大练岛，从西北方向连接平潭岛。

全桥共计228个桥墩，并设有3座双塔斜拉主航道桥。其中钢结构用量124万吨，混凝土用量294万方（约700万吨），用钢量和混凝土总方量都是迄今为止国内外桥梁之最，相当于两个港珠澳大桥。

也就是说，正常情况下，这座大桥全年只有100多天能够正常施工。

风大、水深、浪高、涌急，这里波流力的影响，是在长江等内河的10倍以上，对水中结构冲击极大；

另外，**岩石硬度大、潮汐明显和岛屿暗礁等海底复杂的地质情况也考验着建设者。**

中国工程院七院士在考察后表示，“平潭海峡公铁两用大桥，其独特的海峡环境，无论地质条件的复杂程度，还是大风、强浪、强涌、急流等海况的恶劣程

度，均远超已建成的东海大桥、杭州湾大桥、胶州湾大桥和港珠澳大桥。”

由于大桥施工难度大，这段区区88公里的铁路，2013年10月开工，到2020年年底通车，历时7年才完成，可见施工难度之大。

为了保证工程建设，自主研发了KTY5000大型液压动力头钻机，可一次成孔5米直径钻孔桩，成功施作世界上桩径最大的桥梁基础桩；

为充分利用大风环境中的施工“窗口期”，在架梁阶段，工人们先在工厂整体制造总拼钢桁梁，再运至桥位处，利用吊