



# 嘉陵江特大桥梁合龙

## 成达万高铁

### 跨度领跑世界同类桥梁

▲吊装施工现场。  
▼成达万高铁嘉陵江特大桥梁全景。



讲就是大桥的线条形状——它是直是弯、是平是坡,以及受力后有没有保持住设计好的姿态)就越难控制,而线形直接影响着高铁的运行速度。

如何控制桥梁线形?姜林说,建设团队与西南交通大学合作,在桥面每一段混凝土浇筑完成后,都要对相关数据进行采集、分析,再确定下一段混凝土结构的位置,以确保线形稳定。

#### “浮运+桥面吊装”克服风力、温度影响精准合龙

25日上午10时许,记者从大桥高坪岸登上大桥,桥面距离水面超过40米,当天“拼入”桥面的最后一节钢箱梁就是从水面开始自下而上吊装完成。

姜林介绍,最后吊装的钢箱梁长2米、宽14.2米、高6.5米,总重达28.2吨。由于大桥横跨嘉陵江,施工团队创新采用“浮运+桥面吊装”方案——先通过浮箱将钢箱梁从码头运输至江心指定位置,再运用桥面吊机进行提升。

当天上午9时许,吊装正式开始。大跨度斜拉桥合龙段受力复杂,温度变形敏感,还会受到风力影响。为了确保精度,整个施工被细分为吊装、安装、粗调、精调等步骤。不仅如此,吊装设备具有自检功能,可以实时

监控吊装状态,如垂直度、每根钢筋的拉力、箱体平衡等,类似于自动定位。这样既可以提高施工的效率 and 安全性,还可以保证毫米级精准合龙。

#### 东向出川大通道 连接川渝直抵长三角京津冀

嘉陵江特大桥梁的合龙意味着什么?姜林介绍,作为成达万高铁全线控制性工程之一,这座大桥建设对全线的施工组织影响很大。大桥合龙意味着打通了全线建设的关键节点,为后续施工奠定了基础。

嘉陵江特大桥梁成功合龙后,成达万高铁全线施工进入了攻坚阶段。目前,线路工程正全面转入无砟道床、站房工程和“四电”工程施工阶段。

成达万高铁是我国“八纵八横”高铁网沿江通道的重要组成部分。线路西起成都市天府站,途经四川省资阳市、遂宁市、南充市、达州市及重庆市开州区、万州区,接入既有郑渝高铁万州北站,全长约477公里,设计时速350公里。项目建成后对四川省打通直达长三角、京津冀经济区高速铁路大通道,构建轨道上的成渝地区双城经济圈具有重要意义。

华西都市报-封面新闻记者 曹菲 成达万高铁公司供图

3月24日,华西都市报、封面新闻记者跟随2026年“五彩大凉山 万千气象新”一季度主题采访团,来到凉山州喜德县米市水库工程建设现场。记者看到,10台挖掘机、200余名施工人员正在进行土石方开挖。据悉,作为凉山州第二大、在建第一大水库,米市水库工程预计将于今年10月实现围堰截流。

## 最大坝高115.7米!

### 凉山第二大水库预计10月围堰截流

米市水库工程地处喜德县米市镇伊洛乡境内,坝址位于依洛沟口上游约800米处,距喜德县城约28公里、西昌市约114公里,为II等大(2)型水利工程。工程规划水库总库容1.63亿立方米,电站总装机容量1.5万千瓦,核心建设混凝土面板堆石坝最大坝高115.7米,坝轴线全长541米,同时配套建设左岸岸边溢洪道、右岸泄洪导流洞及引水发电系统等设施,集多重功能于一体,是区域水利建设的关键布局。

作为安宁河上游的重点水利工程,该项目各项任务正按计划有序推进,主体工程施工阶段已全面开启。记者在现场看到,导流洞工程已经完成,10台挖掘机、200余名施工人员正在进行土石方开挖,多条配套道路正在建设中。

据米市水库工程项目经理杨洪介绍,该工程2024年11月14日开工,2025年6月19日实现832米主洞贯通,目前洞身混凝土衬砌全部完成,进水塔边坡开挖至2113米高程,出口

边坡开挖支护、尾水渠浇筑、消力池施工等配套工程均已完工,基本具备过流条件,现阶段正开展工程收尾工作。目前,项目已完成灌溉供水放空洞进水塔底板固结灌浆及相应高程混凝土浇筑,临时施工道路开挖、35kV线路和变电站施工等工作正加紧开展,主体工程施工全面铺开。

杨洪表示,米市水库工程建成后,将大幅提升区域防洪安全保障能力,有效强化城乡供水及农业灌溉支撑,可灌溉农田9.07万亩,惠及西昌市中心城区、喜德县城及沿线7个乡镇,切实改善当地生产生活用水条件。同时,工程将持续优化流域水生态环境,充分发挥发电等综合利用效益。

据了解,2026年“五彩大凉山 万千气象新”主题采访活动将贯穿全年,一季度一主题、每月一主线,深入田间地头、生产车间、项目现场,全方位呈现凉山气象万千的发展图景。

华西都市报-封面新闻记者 周翼 摄影报道



米市水库工程项目经理杨洪介绍水库建设情况。

#### 同类桥中跨度世界第一 给施工带来不小的挑战

嘉陵江特大桥梁位于南充市顺庆区与高坪区交界处,是成达万高铁全线重难点控制性工程之一。大桥全长6830米、主跨328米,在时速350公里高铁矮塔混合梁斜拉桥中,跨度位居世界第一。

“328米的大跨度为下方嘉陵江留出宽阔的通航空间,矮塔结构在河谷多风的条件下也更稳定。”四川路桥成达万高铁项目常务副指挥长姜林说。

不过,桥梁的大跨度给施工带来了不小的挑战。姜林解释,跨度越大,桥梁的线形(通俗来

## 为“川货出川”注入强劲新动能 成都广元首趟“去回循环”专列开行

华西都市报讯(记者 邹阿江)3月24日,成都广元首趟“去回循环”专列在成都城厢站鸣笛启程。该班列将沿着中亚班列线路一路向西,为“川货出川”注入强劲新动能。

本次专列创新采用“去回班列箱源循环”新模式,主要承载成都及周边地区生产的汽车零

配件,货值高、时效性强。针对当前中亚班列出境集装箱“一箱难求”的阶段性紧张局面,成广两地创新组货机制:去程利用成都集结的箱源承载本地高附加值货物,回程则由广元方面组织来自中亚地区的饲用小麦粉等大宗物资,利用同一批循环箱源运抵广元。

“过去更多是单点发运,资源整合度不高。现在‘成都集货去、广元分拨回’的闭环运行模式,不仅极大地提升了集装箱的周转使用效率,有效缓解了去程箱源压力,更实现了两地优势互补。成都的产业优势与广元的物流枢纽潜力得以紧密结合,形成了‘1+1>2’的聚合效应。”成

都国际铁路港投资发展有限公司相关负责人表示。

从产业端看,成都专列带出去的汽车零配件,代表的是四川先进制造业的国际竞争力;而广元拉回来的小麦粉,则满足了区域粮食加工和贸易需求,实现了国际贸易的进出平衡、双向流通。这种“重去重回”的良性互

动,有效降低了全程物流成本,增强了四川在国际供应链中的竞争韧性。

此次专列的成功开行,不仅是成都国际铁路港经开区作为主干辐射带动作用的体现,也是广元加快建设成渝地区北向重要门户枢纽、区域性物流枢纽城市的生动实践。