

# 橋隧看貴州 山地造平原

「世界第一高塔勝利封頂」，紅底白字的垂幅格外引人矚目。加上大小井特大橋上承式鋼管混凝土主跨日前順利合龍，貴州又添兩項世界之最。貴州省交通運輸廳廳長高衛東披露，在世界排名前100位的高橋中，有80座在中國，其中46座，則在貴州。

11月13日至14日，「我到貴州來看橋——慶祝改革開放40周年

」大型主題採訪，在貴州境內平塘至羅甸高速公路沿線進行。橋「瞧」貴州40年，是主辦方精心選取的一個獨特視角。前述兩項記者見證和體驗的世界之最，則從一個側面，生動詮釋了貴州山地緣何變平原。

文／圖：周亞明



■工人師傅正在對吊裝到位的大橋豎立柱作焊接前的探測作業



■工人師傅在高空對吊裝的豎立柱進行準確到位作業



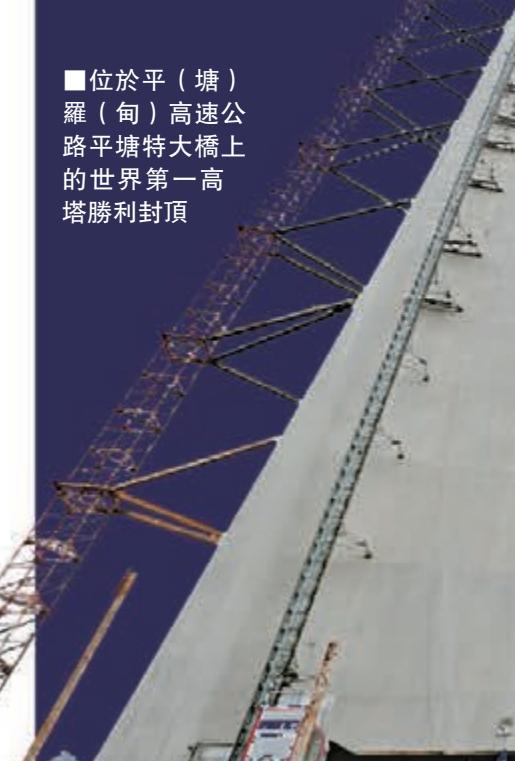
■焊接作業



■焊接作業



■繩繩緊固作業



■位於平(塘)羅(甸)高速公路平塘特大橋上的世界第一高塔勝利封頂

■四橋並行見證公路橋樑變遷。圖為蘭海高速公路貴州境貴陽至遵義段烏江大橋

韓雙喜攝



■13日上午，中共貴州省委常委、宣傳部長慕德貴宣布主題採訪啟動

## 別無選擇的世界之最

腳下到承塔是332米，再加8米到谷底地面。此刻，在剛剛封頂的世界第一混凝土橋樑高塔。不能否認，記者的小腿有點發軟。

在剛剛宣布勝利封頂的平(塘)羅(甸)高速平塘特大橋主橋墩工地，長期奮戰在橋樑建設第一線的貴州省公路局副局長阮有力說，貴州路橋建設中的諸多世界之最，其實是無意為之，或別無選擇。

阮有力舉例，這個編號為16號的主橋墩基座選址，既不能往後挪，也不能往前移。因為往後挪，山谷更深，最終結果是橋墩更高，工程量和施工難度更大；為什麼不能往前移？地質勘探顯示，再往前移就是一個地址斷裂帶。所以定點在這裏，就有了這座鑽石型混凝土世界第一高塔。

「我父親搞了一輩子橋樑，但我主持建設的第二座大橋，就把我父親的紀錄超過了」，阮有力說，「這首先的貴州經濟發展所需，給我們提供了更多上手的機會。同時，貴州河谷深切，地表破碎，又不斷地給我們修路架橋的人出難題。但每克服一道難題，我們就在不經意間刷新一項世界紀錄」。

事實正是這樣。記者踏訪的大小井特大橋主跨，以超過400米的跨徑，同樣刷新了全球上承式鋼管混凝土最大跨徑的世界紀錄。

## 橋隧山地造平原

有統計顯示，在貴州修建高速公路和高速鐵路，橋樑加隧道的長度會佔到整條線路很高的比例。少則三、四成，高達七、八成。

在世界範圍內，貴州是特大峽谷橋最密集、數量最多的地區。據了解，貴州目前已

建成公路橋樑2.1萬座、單幅總長約2500公里，其中高速公路橋樑佔1/3多；在建橋樑5000多座、單幅總長1000多公里，其中高速公路橋樑1400多座、單幅總長900多公里。

橋隧相聯，確乎是今日貴州陸路交通的一大特點。給旅行者的直觀感受，則是出了洞就是橋，或者相反，過了橋就進洞。與之相關的一個體驗，可能就是手機信號時斷時續。不過，專家指出，正是這些橋和隧道，在對貴州山地地理不作絲毫改變的情況下，以高速公路和高速鐵路的名義，再造了一個山地上的平原。

## 引領世界山地峽谷造橋的方向

「世界所有的橋(型)，貴州都有。貴州有的橋型，世界其他地方未必見得到」，阮有力介紹，貴州有世界跨徑最大的鋼桁樑斜拉橋，有世界第一高橋，有世界山區第一座千米級鋼桁樑懸索橋，有世界跨徑最大的鋼筋混凝土樑橋，有世界樸式橋樑最高墩，有山區最大跨徑懸索橋，等等。「我們的工作，一不小心就是世界第一」，阮有力笑言，「貴州已成為名副其實的世界峽谷橋樑博物館」。



■阮有力稱，貴州造橋技術引領世界山地峽谷造橋的方向

阮有力無疑是個愛橋之人，或「橋粉」。講起橋來就刹不住車。他說，貴州地勢複雜，橋樑設計施工難度非常大，創造了具有自主知識產權的桁式組合拱橋，獲得國家科技進步獎，馬蹄河特大橋、壩陵河大橋榮獲魯班獎，北盤江特大橋、鴨池河大橋榮獲「古斯塔夫·林德撒爾獎」，畢都高速北盤江大橋榮獲「世界最高橋」榮譽，被載入世界紀錄大全史冊。貴州的造橋技術已達到世界先進水平，引領着世界山地峽谷造橋的方向。

■坐落於貴州水城與雲南宣威交界處的北盤江大橋，大橋橋面離河底垂直高度565米，相當於近200層樓的高度，成為目前世界第一高橋，係杭瑞高速貴州境畢節至都格段

龔小勇

# 貴州報道

客觀 直面 理性 热忱

2018年第4期(總第116期)

貴州頻道：<http://gz.wenweipo.com>

新聞熱線：86+851+86870119

投稿郵箱：[gzhkwwp@163.com](mailto:gzhkwwp@163.com)



■側面看出去，大小井特大橋主跨甚至有很高的美學觀賞價值



■大小井特大橋豎立柱吊裝作業



■大小井特大橋主跨已於日前順利合龍