



2014年3月1日，春寒料峭。南通市通州区平潮镇九圩港村的江边，钻机轰鸣，彩旗招展，中交二航局打下北引桥第一根钢管桩，拉开了沪苏通长江公铁大桥建设的序幕。

经过2300多个日夜的奋战与努力，虹跃长江口的梦想终成现实。沪苏通既有桥梁，直接影响长三角地区城镇体系的调整优化，有利于加快形成以桥、港、路三位一体为主动脉的开放式、放射状空间形态，进一步完善了我国沿海铁路交通格局。沪苏通长江公铁大桥，因此成为我国桥梁建造史上一座新的里程碑，堪称“超级桥梁工程”。

超级工程的含义，绝非停留在建设阶段，更在于建成后深度打通长三角的“经络”。

树立中国桥梁史上新的里程碑



2020年5月27日晚，参与荷载试验的重型卡车排列在大桥上。5月28日，大桥主航道桥荷载试验圆满完成。

记者 许从军摄

招商蛇口
美好 生活 承 载 者

滨 江 时 代
沪 苏 通 长 江 公 铁 大 桥 通 车
南 通 再 一 次 为 伟 大 而 跨 越

1

一个桥位 三大通道

滚滚长江，从东西看是黄金水道，但从南北看则是天堑。经过数年的桥址勘探、比选和通航安全论证后，2010年，交通运输部同意在规划的锡通过江通道上建设沪苏通长江公铁大桥，并形成综合性过江通道。

十年磨一剑，南通人的公铁两用过江通道梦，终于付诸实施，南通“南不通”的局面成为历史。沪苏通长江公铁大桥是通沪铁路的控制性工程。大桥分上下两层，其中下层通行四线铁路，由通沪铁路和通苏嘉甬城

际铁路合建过江；上层通行双向六车道高速公路，南连已建成通车的锡张高速，桥北通过锡通高速北接线连接沪陕高速和沈海高速，锡通高速公路实现贯通。因此，大桥具有干线铁路（南通至上海安亭的国铁干线）、城际铁路（规划建设的通苏嘉城际）、高速公路（锡通高速）三位一体的功能。一桥三用，使得南通与上海、苏南乃至浙江的联系更为紧密。

今年5月30日，通沪铁路一期试跑。早上10点，C3816次列车从

上海站1号站台驶出，于11点29分到达终点南通西站。得益于大桥的建设，南通成为长江流域第一个同时拥有快速铁路、城际铁路和高速公路三条以上过江主通道的城市，空、铁、公、水综合运输体系得以发挥更大作用。根据国家级的交通运输规划，东部沿海地区需要建设一条贯穿南北的铁路大通道，目前哈尔滨至大连、山东沿海、甬温线、福厦线等都已建成，通沪铁路建成后，沿海铁路大通道亦得以全面贯通。

2

建桥强国 永恒丰碑

纵观沪苏通长江公铁大桥建设史，就是一部技术创新史。从设计到施工，建设者们博采众长，兼收并蓄，把世界建桥强国最先进的技术引进来，为我所用。通过自主创新，为中国实现桥梁技术跨越式发展奠定了基础。大桥在设计理念、施工工艺以及新型材料等方面带来的创新与突破，既留下了一座永恒丰碑，也给未来中国桥梁行业吹来一阵春风。

中铁大桥局、中交二航局，这两支中国建桥的王牌之师，会战于长江最宽处。由他们建造的桥梁，早已遍布祖国的东西南北、大河大江之上。沪苏通长江公铁大桥的建设，又使他们刷新出新的历史、新的高度。精心组织、精心施工是他们不变的方向，优质、安全、高效是他们永远追求的目标，勇攀世界桥梁建设的高峰更是所有建桥人无上的荣光。沪苏通长

江公铁大桥被誉为一项超级工程，坐拥世界最高主塔、世界最大沉井建设及世界最大承台施工。三索面三主桁斜拉桥，集国铁、城际铁路和高速公路于一体；主跨1092米、主塔330米、桥位整体吊装2000吨；可抵御14级台风、8级地震，10万吨级船舶的撞击。这些数据令大桥贴上“无论工程规模还是施工难度，均代表着当前中国乃至世界桥梁建设的最高水平”的标签。

3

放大运量 全天通行

与公路运输相比，输送量大、节能环保、正点率高以及全天候通行，都是铁路过江的突出优势。

作为大桥设计单位负责人，张敏是一位从南通走出去的中国工程勘察设计大师，他对大桥在国家综合性交通枢纽中的地位有着深刻理解。在他看来，“一桥三用，可以缓解苏南、苏中和苏北之间过江通道的紧张局面。”

自大桥开工至今，央视多次报道，称“这是一座正在建设的大桥，它将创造一个桥梁建设的世界新纪录，

它不仅带来工程技术上的成功，更重要的是它让周边的经济区域也有更强的联系”。

由此可见，大桥通车后，无可厚非地成为江苏沿海低成本、高效率、大运量、低污染的交通大动脉，成为沿海重要铁路、公路过江通道，不仅有利于推动江苏省的发展，更有利于加快建设我国沿海铁路快速通道，促进长三角城市群经济一体化进程。从铁路路网看，沪苏通长江公铁大桥是我国“八纵八横”高铁网中“纵

一”沿海铁路的过江段。在国家的高铁版图中，“纵一”是唯一贯穿京津冀城市群、长三角城市群、珠三角城市群的高铁通道，沪苏通长江公铁大桥目前是长江下游最东段的铁路过江通道，也是整个线路的关键工程。从高速公路路网看，大桥的公路桥搭载锡通高速公路(S19)的过江段，南通和无锡可实现40分钟通达。大桥有效连通了长江两岸发达的高速公路网，缓解苏通大桥(G15)和江阴大桥(G2)的过江压力。

4

跨江融合 协同发展

千百年来，跨过江、通向南，对南通人来说有着特殊的意义。“南通南不通”的尴尬，随着巨龙飞渡转化为新一轮厚积薄发的发展红利。

大桥跨越了大江的天然阻隔，不仅有效促进长三角城市群跨江融合、协同发展，更是强力支撑起长三角区域一体化国家战略。

被寄予厚望的通沪铁路，与宁启、新长、徐宿淮盐、连淮扬镇铁路等，形成省域内东西两条贯穿南北的铁路大动脉。尤其是东部沿海铁路动脉，丰富了江苏省的跨江通道资源，为江苏沿海地区融入长三角城市圈，提供了有力保障。

随着沪苏通长江公铁大桥的建成，长江两岸的南通和张家港两市均受益匪浅。地处长江北岸的南通顺利融入上海一小时都市圈，成为名副其实的“北上海”，投资环境迅速提升并辐射带动苏北经济发展。地处江南经济发达区却一直无铁路过境的张家港，人流和货物集散一直以来要靠公路和水运，但经济发展却一直居于全国百强县级市前列，与昆山、太仓、常熟、江阴和宜兴相媲美，人们称之为“江南六虎”。如今，作为大桥南桥头堡的张家港如虎添翼，通沪铁路、通苏嘉城际、南沿江城际在此互通有无，公、铁、水综合运输网络的对外功能极大提升，经济发展转型、综合实力提升有了新的助推器。

在一波又一波参观者的眼中，大桥犹如一幅神奇的画，贯若长虹，挺拔如峰，即使是大师级画家的浓墨重彩都无法描绘；又似一首动人的歌，高亢激昂，荡气回肠，即使是最著名歌唱家的音符都难以准确吟唱。这，不单是座交通的桥梁，更是一座梦想的桥梁，一座促进长三角和沿海地区经济腾飞的桥梁。

毫无疑问，沪苏通长江公铁大桥堪称这一代桥梁界的璀璨之星，在长江之上磅礴雄起。它屹立于长江口，造福于千秋万代，用浓重的笔墨书写下中国建桥的新篇章。

本报记者 朱蓓宁

