

隧道，在伶仃航道東側4.5 km左右處設西人工島，向東下穿礮石航道；A4方案：全隧道，全長49.915 km，在伶仃航道西側4.3 km左右處設西人工島，向東下穿伶仃航道和礮石航道。

在綜合考慮潮位、水流、深圳寶安機場航空安全、防洪控制等因素，以及設計、施工及運營階段的風險和造價等因素後，深中通道設計最終使用A3方案（東隧西橋）。

### 被“逼”出來的世界級工程

最終呈現出來的效果亦是非常震撼，深中通道是集橋、島、隧、水下互通於一體的世界級跨海集群工程，北距虎門大橋約30公里，南距港珠澳大橋約31公里，是環珠江口100公里“黃金內灣”A字形交通網絡骨架的關鍵一橫。路線全長約24公里，起自深圳機場互通，與廣深沿江高速（一、二期）相接，向西跨越珠江口，在中山市馬鞍島登陸，與中開高速對接，通過連接線實現在深圳、中山及廣州南沙登陸，採用雙向八車道、設計速度100公里/小時的高速公路技術標準。

記者在媒體開放日親自感受了深中通道，從深圳出發前往中山，先進入海底隧道，隨着車輛駛出隧道後，便抵達橋樑隧道交通轉換的重要樞紐——造型如鯤鵬展翅的西人工島。據了解，深中通道全線24公里不設服務區，房建工程集中在兩座人工島，主要承擔運營管理、應急救援等功能。

“為了保證往來船隻順利通行，深中大橋橋面高達91米，相當於30層樓高，是世界上最高通航淨空的跨海橋樑。加之大橋處在珠江口開闊水域，強颱風頻發，國外著名

橋樑公司認為‘無法滿足抗風安全要求’。”深中通道管理中心常務副主任范傳斌說。“哪裏能服輸！”范傳斌回憶，在深中通道管理中心牽頭組織下，多個單位聯合攻關，歷時3年多，研發了新型組合氣動控制技術，攻克了颱風頻發區超大跨整體鋼箱樑懸索橋災變控制技術，一舉打破了國外權威的論斷。

據介紹，深中通道集還創下了其他許多世界之最：主跨達1666米，是世界最大跨徑全離岸海中鋼箱樑懸索橋；主塔高270米，相當於90層樓的高度，是目前世界上最高的海中橋樑主塔；單個錨碇重約100萬噸，面積相當於17個國際標準籃球場，是當前世界上最大海中錨碇；由於身處珠江口颱風頻發區，團隊研發了全新的氣動外形，將大跨整體鋼箱樑懸索橋的顫振臨界風速，提高到世界最高的88米/秒，能抵禦17級颱風。

一座橋，有時是致富的前奏曲，有時是一段美好故事的開端。但不變的是，架橋修路自古以來就是利民造福的大善事。有了深中通道，從中山主城區前往深圳寶安國際機場只需要20多分鐘的時間，記者在網上看到不少深圳及中山居民都感慨到：從此，中山多了一座國際機場，深圳多了一批中山客，利好！這正是民眾最貼切的感受，深中通道的建設讓深圳標語“時間就是金錢”有了具象化的呈現，節約的1小時車程，拉進的不光是兩地居民的心，更打破了阻礙兩地貿易往來、交流共生的無形障礙牆。這等待的6年讓所有人明白，粵港澳大灣區是真正的共同體，大家好才是真的好，城市和城市之間一定不能築牆，而要千方百計通路！



掃碼聆聽原文



掃碼閱讀原文

