

錯過港珠澳大橋？

沒事，深中通道就是深圳的滿分回答

文 | 本刊記者 納婕謐

“這麼近，那麼遠”，或許是每個往返過深圳與中山居民的心聲。自改革開放以來，珠三角地區經濟往來密切，人員物流高頻次互動，但這三角之間，卻總缺了將“角”連起來的線。因此，要想從珠江東岸，深圳、東莞、惠州等城市去到西岸，如廣州、珠海、中山、江門等城市，人們只能繞個彎，從既有的南沙大橋或虎門大橋過，通行時間大約要1小時40分鐘，如今，有一座橋將這時間縮短為最快30分鐘，而這，本在6年前就應實現……

深圳發展了，投注港澳的珠江口西岸傻眼了

這座橋，兩岸人都盼了很久。早在1983年，香港合和集團主席胡應湘提出興建伶仃洋大橋，連接香港和珠海。1998年香港的青嶼幹線通車，胡應湘又提出香港應善用青馬大橋等基建設施，於是大橋香港起點改為大嶼山，原伶仃洋大橋計劃擱置，並再加入澳門（單Y方案）和深圳市（雙Y方案），其中後者（雙Y方案）在東、西兩端分別以香港、深圳，和珠海、澳門為落腳點，在中間某處匯合共線。惟最後雙Y方案在2005年被否決。

不少人認為，之所以採納“單Y”，其實就是“不帶深圳玩”。為什麼？其中的原因非常複雜，當時也是眾說紛紜。有評論認為，雙Y方案造價較高並不是主因，更多的是因為當時深圳定位偏低、缺少話語權，以及周邊各方對深圳迅猛發展的複雜心情。但歷史的發展往往出人意料：香港“資源外溢珠三角”的時代迅速終結，大灣區的發動機竟悄不聲地變成了深圳。深圳不僅GDP超過香港、廣州，城區人口也超過香港、廣州，一躍成為大灣區第一城，以及最具活力、最具外溢能力的城市。

深圳的汽車擁有量甚至超過了“香港+澳門+珠海”的2倍。就連東莞的汽車擁有量，基本上達到了“香港+澳門+珠海”的2倍。這時候珠江口西岸才發現，他們盼望的、通過港珠澳大橋引入的“香港資源”並沒有多少。而深圳+東莞的近800萬輛汽車，因為沒有兩地牌照，沒有上橋的通道，根本無法使用港珠澳大橋。

於是，虎門大橋堵得水洩不通，單日最高車流量達到20萬輛次。而造價超700億的港珠澳大橋單日最高車流量只有1.7萬次。銀子實打實的花了，橋上卻沒多少車過，還有大筆貸款要還，香港政府也是有苦在心口難開。要知2018年港珠澳大橋開通前，港府估算至2035年，日總車流量可達到35,700至49,200輛次。另一邊，珠江口西岸的中山、珠海，眼睜睜看着深圳豐厚的外溢資源流向東莞、惠州、汕尾，卻而很難“分一杯羹”，想來也是啞巴吃黃連，其中心酸，想來只有自己曉得。

終於在2004年，深中通道被提上了議程，設計時有4個比選方案：A1方案：全橋，全長54.32 km；A2方案：西隧東橋，53.52 km，伶仃航道隧道+礮石航道橋樑，在伶仃航道兩側設人工島，兩島相距6 km；A3方案：東隧西橋，全長50.85 km，伶仃航道橋樑+礮石航道



港珠澳大橋未能實施的雙Y方案