

向东

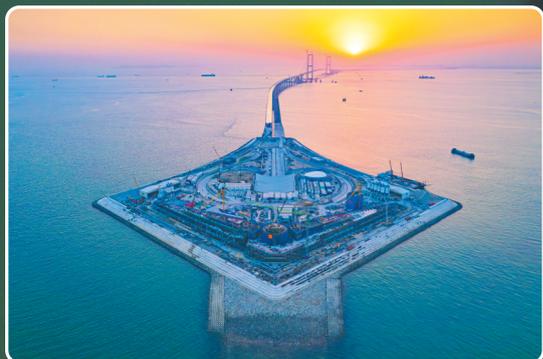
——深中通道主线贯通,中山“东承”开新篇



西人工岛隧道入口处的遮光罩如鱼骨一般,可以让司乘人员适应隧道内外的光线变化。
本报记者 缪晓剑 摄



深中通道西人工岛的防波堤和挡浪墙。
本报记者 缪晓剑 摄



深中通道西人工岛建设现场。
通讯员 沈仲 摄



11月28日,最后一方压舱混凝土浇筑现场。
本报记者 黄艺杰 摄



工作人员在介绍海底沉管隧道中间通道的建设情况。
本报记者 缪晓剑 摄



全长6845米的深中通道海底隧道,是世界上最长、最宽的海底钢壳混凝土沉管隧道,目前沉管隧道内部正在进行“精装修”。
本报记者 缪晓剑 摄

11月28日上午,深中通道主线实现贯通。

全长24公里的深中通道地处粤港澳大湾区核心区域,横跨珠江口东西两岸,是集“桥、岛、隧、水下互通”于一体,是当前世界上综合建设难度最高的跨海集群工程。

深中通道桥梁部分长约17公里,其中伶仃洋大桥主跨1666米,主塔高度270米,是世界上最大跨径海中钢箱梁悬索桥和世界上最高通航净空尺度的跨海桥梁;海底隧道部分长约6.8公里,是世界最长、最宽的钢壳混凝土沉管隧道。

如今,伶仃洋上,深中通道如长虹卧波,桥面蜿蜒入海。深中通道明年建成通车后,深圳与中山间的车程将从现在的约2个小时缩短为30分钟以内,珠江口东西两岸融合发展将迎来全新的局面。中山向东,向未来!

11月24日,从天空向下俯瞰,深中通道西人工岛就像一只鲲鹏,展翅在伶仃洋海面上。
本报记者 缪晓剑 摄

文/本报记者 唐益
图编/明剑