



通车后的港珠澳大桥，集桥、岛、隧道于一体，包含 22.9 公里主体跨海桥梁，约 6.7 公里沉管海底隧道和连接隧道与桥梁的东西人工岛，建设过程中多项技术都创下世界纪录。

还有一座大桥，建成当年创造了多项桥梁之最，至今仍然是世界第二大跨径的斜拉桥，这就是苏通大桥，主跨跨径达到 1088 米。

2007 年建成时，苏通大桥是世界上最大跨径、最深基础、最高桥塔、最长拉索的斜拉桥，这些世界之最可以总结为一个“最”——世界上最难造的大桥。

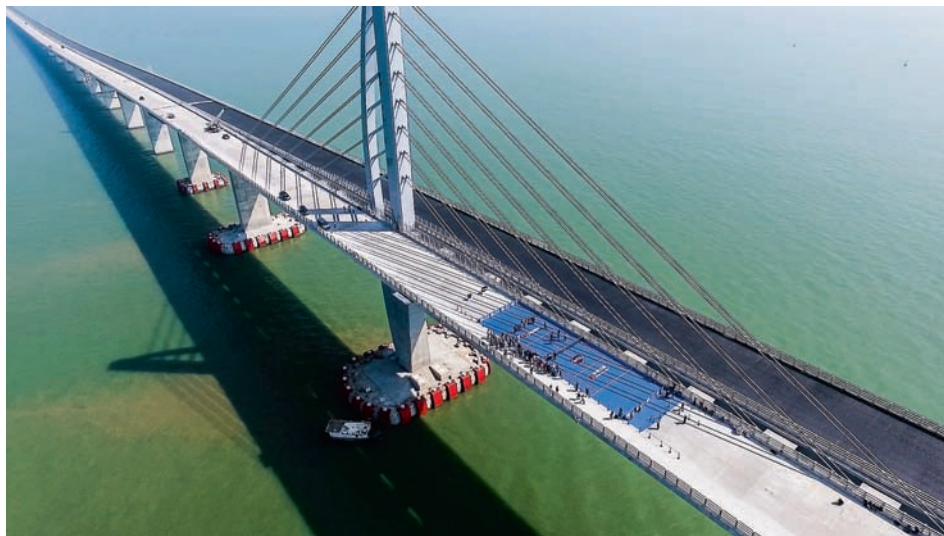
大桥要对付的一个很大的难题，是风。苏通大桥所在的位置，是长江河口河段，距离长江入海口 108 公里。在苏通大桥范围内，每年 6 级以上大风天气有 179 天左右；每年浓雾天气有 31 天；平均每年遭遇台风、寒潮袭击超过 10 次。

为了应对长江口常年的大风影响，桥梁设计师们用“风嘴”设计、用表面有凹槽的钢索代替钢索避免“风雨激振”等方法，克服了一个个技术困难，保证了桥梁的安全。

伶仃洋上的“奇迹”

接下来，中国的“桥梁之最”名单将再添一员：港珠澳大桥，世界最长跨海大桥。刚刚过去的 7 月，港珠澳大桥实现主体工程全线贯通，完成主线桥面铺装，这一切表明，港珠澳大桥正一步步接近完工和通车。

2017 年 5 月 21 日，广东珠海，正在建设中的世界最长跨海大桥——港珠澳大桥。



通车后的港珠澳大桥将是世界上最长的跨海大桥，能够连接香港大屿山、澳门半岛和广东省珠海市，全长为 55 公里。这座银白色的“海上奇迹”，集桥、岛、隧道于一体，包含 22.9 公里主体跨海桥梁，约 6.7 公里沉管海底隧道和连接隧道与桥梁的东西人工岛，建设过程中多项技术都创下世界纪录。

罗马城不是一日建成的，如今屹立在伶仃洋上的这座宏伟的大桥，从 2009 年 12 月 15 日在珠海开始动工至今，工程已经耗时 7 年。而在开工之前，更是经历了各方长达 25 年的博弈之后，最终才得以修建。

2009 年港珠澳大桥珠海段率先开始修建，但是在伶仃洋另一头的香港段则是在整整两年后才开工。2011 年 11 月 18 日，香港立法会财务委员会以 35 票赞成、3 票反对，通过了建造港珠澳大桥的 485 亿港元拨款；2011 年 12 月 14 日，港珠澳大桥香港段工程正式动工。但是令人唏嘘的是，港珠澳大桥的历史渊源却最早起于香港。

早在 1983 年，时任合和实业主席、人称“桥王”的香港富商胡应湘，率先提出兴建连接香港与珠海的伶仃洋大桥（港珠澳大桥前身）的大胆方案。在胡应湘看来，因为正值内地百废待兴时期，大桥修建后可以给两地带来巨大的发展机遇。但当时中英双方正就解决香港主权问题在谈判，提出后未有反应。后来，珠海方面重提修桥一事，希望以此改变珠江西岸与香港

交通联系薄弱的现状，带动珠海经济发展，造桥热情逐渐升温。

1989 年，珠海市第一次公布拟建伶仃洋大桥的计划。之后，为了平衡澳门的利益，胡应湘与中山大学教授郑天祥都提出了建设“一桥通三地”的“港珠澳大桥”方案。

到 1997 年，伶仃洋大桥项目获国务院批准立项。后来因种种原因被搁置。

2006 年底，由国家发改委、国务院港澳办、交通部牵头成立大桥专责小组，介入大桥的建设工作。该小组还预计了大桥为三地带来经济效益的比例，以此作