

中国工程院院士率队来烟台实地调研,认为渤海海峡跨海通道应尽早开工

跨海通道建设条件已经具备

文/片 本报通讯员 姚玉勃 本报记者 刘清源

A 为啥要建设一条跨海通道?

打造一条直达快捷的通道

1992年,烟台市政府等有关部门最早成立了渤海海峡跨海通道研究课题组,目前工作机构和依托平台设在鲁东大学环渤海发展研究院。

经过长期研究,课题组提出了利用渤海海峡的有利地理条件,从山东蓬莱经长山列岛至辽宁旅顺,以跨海桥梁、海底

隧道或桥梁隧道结合的方式,建设跨越渤海海峡的直达快捷通道,将有缺口的C形交通变成四通八达的D形交通的构思。

这次,中国工程院院士王梦恕、卢耀如、杨秀敏、崔俊芝、王景全、欧进萍及铁道部、北京交通大学、石家庄铁道大学、鲁东大学以及相关设计、规

划研究院的20余位专家参加了此次调研活动。

王梦恕院士认为,当前有关部门和有关方面应该按照安全、可靠、适用、经济的原则,加快规划设计,并立即开展各项准备工作,及早进入启动程序,及早开工建设,使这一伟大工程早日面世发挥作用。

B 建设跨海通道的条件具备了吗?

工程具有可行性,现在开工有4个有利条件

鲁东大学副校长柳新华是最早参与跨海通道研究人员之一,柳新华说,目前我国已经基本具备建设海峡跨海通道的能力和条件,工程项目具有可行性,具体说来有4个有利条件。

1、可以多渠道进行融资

渤海海峡跨海通道前期研究按公路、铁路双通道计算,总投资约3000-4000亿元(具体投资额度根据最终工程方案而定)。可参照国内外已有大型跨海工程的经验,广泛吸收国资、民资、外资等多渠道

进行融资。如2008年5月建成的杭州湾大桥总投资140多亿元,全部由民间投资。

该项目可采用BOT(建设-运营-移交)、PPP(政府与民间合作)等多种元投、融资模式运作,只

要国家有相应的政策,不需要政府投资建设。目前国际知名的跨海工程如香港的几条海底隧道、英吉利海峡隧道等,均为BOT融资,该模式在大型工程建设中已经得到广泛运用。

2、各项技术成熟,还有经验可借鉴

从国内外跨海工程技术水平和发展趋势看,跨海桥梁技术和海底隧道技术均已十分成熟。据不完全统计,到2006年底,世界各国已建

的比较知名的跨海大桥73座、海底隧道37条。其中,我国已建的比较有影响的跨海大桥20座、海底隧道6条。

目前,国内外还有很多

跨海工程正在建设或拟建中,如港澳跨海工程、琼州海峡跨海工程等。这些工程都为跨海通道的研究和建设提供了大量宝贵经验和人才支持。

3、自然条件优越,施工难度较低

与日本青函隧道、英吉利海峡隧道以及杭州湾大桥等大型跨海工程相比,渤海海峡跨海通道的地理、地质条件相对优越,海洋环境等

自然条件也十分有利于工程的进行,施工难度比较低。

渤海海峡平均水深只有20多米,最大水深仅86米,而且海中沿线

一字排开众多岛、礁、滩,除老铁山水道间距42公里外,一般间距在3-8公里。以此为依托,将大大降低工程难度和造价。

4、通道建成,具有良好的投资回报

无论是建设公路通道还是铁路通道,都具有良好的投资回报率。如果建设公路、铁路通道,建成以后,通过车辆收费和各种

管线收费等,每年利税即可达200亿元以上。若加上土地增值、旅游开发、节约燃油与材料等,综合社会效益则成倍增加。

跨海高铁通道约3000多亿元的投资,10-15年左右即可收回成本,投资回报率大大高于一般的大型工业投资项目。

从烟台蓬莱到大连旅顺,直线距离只有106公里,开车仅需一小时,却因渤海海峡阻挡,需绕道1800多公里。如果建设一条跨海通道,不仅可实现我国东部沿海南北交通连接,解决东北地区南下通道问题,还可以彻底解决一直困扰长岛县的淡水资源匮乏等问题。

跨海通道的方案可以实施吗?7月8日-11日,中国工程院院士王梦恕率领调研组,对大连旅顺区,烟台市所辖蓬莱市、长岛县进行了实地考察。

▶渤海海峡跨海通道方案示意图。



C 跨海通道将被建成什么样?

“南桥北隧”“全隧”方案受热议

调研组先后实地考察了辽宁省大连市旅顺区、山东省蓬莱市两端的通道登陆点,以及通道必经路线长岛县沿途岛屿。考察期间的交流会上,专家们提出了众多设计方案,其中“南桥北隧”“全隧”两种方案受到热议。

鲁东大学环渤海发展研究院副院长刘忠良介绍,“南桥北隧”就是连接蓬莱、长岛至北隍城岛,这一区域的岛屿众多,岛屿相连建高架桥,北隍城岛至大连旅顺建设海底隧道。这样方便了长岛居民出行,但对桥梁设

计提出了高度要求。

“全隧”就是海底隧道从蓬莱一直通到大连,“全隧”的通行性要高于“南桥北隧”,时间、天气受限影响小。在各种设计方案中,交通、生态、技术、安全等因素都得到讨论,影响因素众多。