

坐上动车去台湾

“坐上那动车去台湾，就在那 2035 年，去看看那外婆澎湖湾，还有那脚印两对；坐上那动车去台湾，就在那 2035 年，去看看那情歌阿里山，还有那神奇的日月潭。”

这首《2035 去台湾》歌曲，一上网便红遍天下，也因此让连接大陆与台湾的“台海通道”建设，成为大家热议焦点。

11 月 24 日国台办发言人说，大陆方面正在规划和推动两岸交通基础设施建设相关工作。平潭海峡公铁两用大桥已实现全贯通；福建省有关方面已经完成与金门、马祖通桥的初步技术方案。《国家综合立体交通网规划纲要》也已规划福州至台北支线建设。

祖国大陆与台湾，最近的地方是福建平潭岛。平潭岛上，有一处东望台湾的海滩，叫做“68 海里风景区”，寓意就是这里距台湾只有 68 海里，大约 125 公里左右。“台海通道”北线方案，就是从西岸的平潭出发，跨越 68 海里海峡通往台湾新竹。

“台海通道”建设，大体形成了北线、中线、南线三个方案。北线从福建长乐经平潭岛跨台湾海峡，到达台湾新竹；中线是莆田经南日岛，抵达台湾苗栗；南线则是厦门到金门再到澎湖列岛，抵达台湾嘉义。

三条线路中，普遍认可的是北线和南线方案。最优的显然是北线，两岸分别靠近福州和台北，路线最短，两个登陆点间全长 140 公里，跨海宽度为 125 公里，这也就是《纲要》中的福州至台北支线；南线则连接厦门、金门、澎湖以及台湾南部，好处是可以连接金门与澎湖，但跨海长达 240 公里，几乎是北线一倍。

读过《新概念英语》的都知道，当年为了建设跨越英吉利海峡的 50 公里通道，英国人和法国人绞尽脑汁解决诸如通风、运载工具等技术难点，最后确定在英国多佛与法国加来之间，建设只通行火车的海底铁路隧道。这既有效率的考虑，更有通风安全的问题，因为大量汽车驶进长达 50 公里长达 40 多米的海底隧道，通风始终是个难以解决的问题。

“台海通道”长度和海底深度，远远超过了英吉利海峡隧道，好在是世界第一基建强国中国，技术难题都能够解决。如果充分运用现代技术，公路铁路两用是最佳选择。

2020 年 12 月 26 日，全长 16 公里、跨海 11 公里的长乐

至平潭的平潭海峡公铁大桥启用，将平潭岛与陆地连为一体。这座公路铁路两用桥，上层是双向六车道高速公路，下层是设计速度每小时 200 公里的双线铁路，总投资 147 亿元。也就是说，“台海通道”北线的启航点，已经准备就绪，平潭去新竹，将来自驾或动车尽可选择。

从平潭东望，120 多公里波浪滚滚台湾海峡，平均水深 60 多米，海底地质结构复杂，地质运动频繁，世界上从未有人在如此深的海上，建设过这么长的通道。经历了 70 多年的设想，特别是最近 20 多年的深入论证，在港珠澳大桥建成之后，“台海通道”的方案也渐渐成形。

相对成熟的方案，是采用桥、岛、隧结合的方式。跨海通道大部分采用桥梁，在海峡两边伸向中间的桥梁尽头，建造两个人工岛作为节点，再在海峡中间铺设沉管隧道，这接近于港珠澳大桥的模式。但珠江口伶仃洋最深处只有 40 米，建造人工岛已经很困难，台湾海峡平均水深 60 多米，难度会几何级数增大。同时台湾海峡风急浪高雾多，气象因素远比伶仃洋复杂，海上桥梁面临强台风还不得不关闭，这都大大增加了建设难度。

另一个大胆设想，是大跨度建设悬浮隧道。在海底建连续桥墩，隧道架在桥墩上，沉管隧道与悬浮隧道结合。它的最大好处，是可以避免复杂海床地形对隧道形态的影响。这有点像中国建设高铁，为了避免各地不同地形的不利影响，大部分都是建设在高架桥墩上的。

从 1998 年第一次海峡两岸桥隧通道工程学术研讨会开始，汇聚两岸顶级专家的研讨会已开了 12 次，每一次都有更深入的研究、更重要的突破。港珠澳大桥总设计师孟凡超说，在港珠澳大桥建成后，我们有能力解决这一超级跨海通道的工程技术问题。

坐上动车去台湾，也许就在不远的将来。■