



# 深圳湾公路大桥



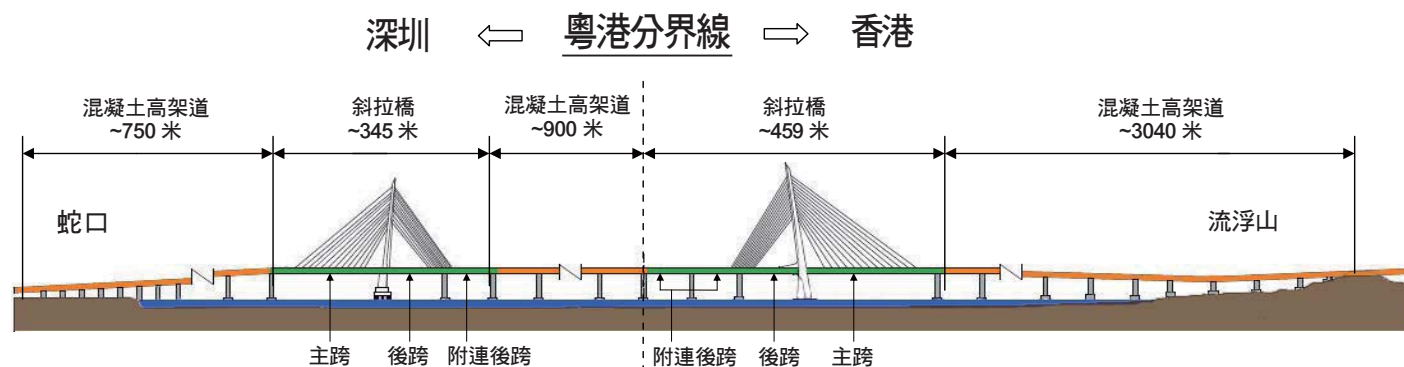
深圳湾公路大桥(前称深港西部通道),是来往香港与内地之间的第四条跨境行车通道。这条横跨后海湾的大桥是一条全长约5.5公里的三线双程分隔车道,连接香港的流浮山及深圳的蛇口。

大桥根据粤港水域交界被划分为香港段及深圳段,分别由香港特区政府及深圳市市政府建造。香港段的工程项目造价约为32亿港元,长约3.5公里,而深圳段则长约2公里。大桥主要由多跨混凝土高架道所组成,并于两条分别位于香港及深圳的海事航道上建有钢结构斜拉桥,以配合所需的长跨距。这两座斜拉桥都是单桥塔设计,两座桥塔轻微倾向对方,仿佛把各自的混凝土高架道拉向粤港边界。它们耸立于后海湾之上,现已成为该处的地标。

香港段斜拉桥由一段长210米的主跨、一段长99米的后跨及两段各长75米的附连后跨所组成。它的钢筋混凝土主塔由多支钻孔桩所支撑。而箱梁为钢结构,钢板由日本制造,在内地的九江加工,然后在东莞装嵌成不同的预制件,最后由趸船运往工地。为配合不同的施工方法,主跨段箱梁被分成多件12米长的标准预制件,而后跨及附连后跨箱梁则各自为单一预制件。

在兴建箱梁的过程中,承建商首先安装后跨及附连后跨预制件。当桥墩建造完成后,重达1,600公吨的后跨箱梁及另外两件各重1,300公吨的附连后跨箱梁,由一套钢缆吊重系统逐一从趸船吊升至预定位置进行实地焊接。至于主跨方面,构建箱梁的工序由桥塔那边开始,每件12米长的标准预制件由起重架逐一吊起然后焊接至先前固定的组件,并同时在新组件上及后跨的适当位置架设一对斜拉索,把它连接到主桥塔上。整座桥梁共架设13对斜拉索,每条拉索包含不同数目直径为15.7毫米的镀锌钢缆,由29条至95条不等,视乎在不同位置的受力情况。

深圳湾公路大桥于2007年7月1日正式通车。



## 斜拉桥的整体长度

|       |       |
|-------|-------|
| - 香港段 | 459 米 |
| - 深圳段 | 345 米 |

## 斜拉桥的主跨

|       |       |
|-------|-------|
| - 香港段 | 210 米 |
| - 深圳段 | 180 米 |

## 斜拉索数目

|       |      |
|-------|------|
| - 香港段 | 13 对 |
| - 深圳段 | 12 对 |

## 斜拉桥的钢箱梁高度

|       |       |
|-------|-------|
| - 香港段 | 4.1 米 |
| - 深圳段 | 4.1 米 |

## 主桥塔高度(桩帽以上)

|       |       |
|-------|-------|
| - 香港段 | 155 米 |
| - 深圳段 | 139 米 |