

理想的青-黄通道——海底隧道

目前青岛至黄岛正在通行的交通设施有:轮渡、快速公路、胶黄铁路、高速快艇(航时15min)。直升飞机酝酿已久,而桥隧之争则自1992年至今仍在继续。

追溯青岛的百年发展轨迹及青岛要建现代化国际城市、国际航运中心、欧亚大陆桥东方桥头堡、山东对外开放的龙头,这一切宏伟目标都是建立在青岛有一个世界上少有的、宜建大型深水港口的天然优良海湾(胶州湾不淤不冻,风浪小,可建岸线75km,年吞吐能力10亿t,集装箱2000万标准箱;现已跨入亿吨行列)基础上。因此,胶州湾发展港口拉动青岛的经济建设是青岛赖以生存和发展的生命线。虽然胶州湾的功能是多方面的,但是,惟有发挥港口主导功能对青岛经济带动发展才最有利。所以,应避免和排除一切不利港口发展的因素,以对人民、对社会和对子孙后代负责。

如果在胶州湾内建60m高的大桥,目前看不影响船舶出入,锚地暂时也够用。然而,事业是发展的,过若干年后谁能预料海运业能发展成什么样子?1999年11月1日,青岛晚报报道了题为“南京长江大桥今天显得矮了”的文章。建桥时设计最大通过能力3000吨级轮船标准,桥高32m,干旱水位低时可通过5000t。当时国内几乎没有万吨级轮,30年巨变,现在南京大桥已成为长江“黄金水道”的瓶颈。前车之鉴,后者之师,在迅速发展的当代社会,再过30年,今天要建的海湾大桥也可能成为发展青岛港口和海运乃至整个青岛经济发展的瓶颈。

海运业在发展,来胶州湾锚地避风、修整待装卸、过海的船只越来越多,特别是当台风来临(胶州湾是长江以北最好的避台风锚地)时,有上千只轮船来此避风,20~30t的轮船,遇上台风抛锚是难免的,船桥相撞,使船毁、使桥毁、还是船桥皆毁都难以想象。再者,船在湾内遇上火灾,由于桥的阻挡也会难以抢救。

海雾频繁是本区气候特征,平均每年雾日43.4d,1961和1963年均多达57d。大雾时轮渡关闭,海湾大桥、环海快速公路几乎处于瘫痪状态。而海底隧道则不受天气变化的干扰,可以全天候通行。

海底隧道不影响湾内港口和海运业发展,不需要一次性巨额投资,可分期建设,滚动发展,首先可建小型双车道轿车隧道,取得经验再建4车道或6车道大型车隧道甚至地铁隧道。

海底有广阔的空间可利用,而且投资省、见效快,风险小,无交叉干扰,可形成立体交通网,布局合理。

修建海底隧道,工程技术成熟,如1994年5月6日竣工的英法所建的英吉利海底隧道,全长50km,海底长37km。青岛隧道海底最近距离只有3km,不足上述隧道的1/10,而且,我们是在21世纪开工,所以在时空方面建隧道较建跨海大桥均占有很大优势。

综上所述,为保护胶州湾港口资源功能,为青岛经济的快速持续发展,比较建青-黄跨海大桥还是隧道方案的优劣条件,结合当前经济势力,应以建隧道更为适宜,而且,以建跨海桥增加青岛的旅游景观的设想并非理想。

(刘学先)