

景观照明班组工人张国军、张明父子 “我们为重大工程出了一份力”

本报记者 程远州

夜幕渐落，深邃浩瀚的伶仃洋上，亮起灯光的广东省深圳至中山跨江通道犹如一条蜿蜒的金龙，向对岸“游”去。

走下深中大桥悬索主缆，广东新粤交通投资有限公司深中通道机电工程工人张明结束了一天的工作。6月27日，这名90后小伙和同事对深中通道的景观灯做了最后一遍质量检查。

一盏盏景观灯，从平坦宽阔的桥面沿悬索延伸到高耸入云的主塔，再到匍匐海面的人工岛，以绚丽光线勾勒出这座“海上飞虹”的宏伟轮廓。过去半年多，张明所在的景观照明班组的8名工人，每天攀高爬低，为深中通道安装了6000多套线型轮廓灯和悬索点光源。

深中通道“点灯人”中，还包括张明的父亲张国军。这对来自吉林省四平市的“父子兵”，常年走南闯北，参与多个重大工程建设。在深中通道项目中，他们主要负责中山大桥、深中大桥和西人工岛的景观照明设施安装。

最考验水平的，是在深中大桥悬索上安装景观灯。悬索主缆呈“U”字形，让两座大桥主塔在海上“牵手”。张明绑着安全带，从“U”字的最低点攀上悬索，一步步向上挪。“悬索是圆形的，作业面只有两脚并立那么宽，涂着防滑材料，我们也做足了安全措施。”张明说。

前段时间，为了吉林老家20余亩玉米地的播种，张国军不得不赶回去。“不能在现场看深中通道正式通车，很遗憾。我们为重大工程出了一份力，觉得特别光荣！”电话中，张国军笑声爽朗。

伶仃洋上，海风呼啸。长时间风吹日晒，张明的脸越发黝黑，但眼睛里神采飞扬：“灯照亮路，作为一名‘点灯人’，能照亮无数人的路，我感到很自豪。”

居住深圳、中山的吴廷友、刘俊怡夫妇 “工作生活都能更好兼顾”

本报记者 王云娜

看到深中通道通车的新闻，29岁的刘俊怡欣喜不已。2021年，她和丈夫吴廷友大学毕业，先后来到广东工作。刘俊怡就职于地处中山市的广东省电信规划设计院有限公司第三分公司，吴廷友则入职了位于深圳市的深信服科技股份有限公司。

从那时起，小两口便租住在两地，距离虽然不算远，相聚却并不易。“从中山去深圳，原来需要先北上绕到虎门大桥，过桥后再南下。每逢周五晚，堵车是常态，三四个小时才能到。”刘俊怡说，“堵在路上，上厕所不方便，连水都不敢喝，期盼见面的雀跃心情也被破坏了。”

让她心疼的还有高昂的路费。中山和深圳之间虽有高铁，但车次较少，周末很难买到时间合适的票。大巴车次较多，但相比小车速度的较慢。综合考量之下，刘俊怡往往选择网约车。“路程112公里，车费将近300元，还要另行支付78元高速费。一来一回，花费近800元。”

6月5日，消息发布：深中通道通车当天，深中跨市定制公交专线将同步开通。两条线路分别为“中山博览中心—深圳前海梦工场北区”和“中山国际人才港—深圳前海梦工场北区”，共投入24辆大巴车。

刘俊怡打开地图一查，自己从公司出发，打车到中山博览中心站，坐上跨市公交，在终点前海梦工场北区站下车后，再打车前往丈夫公司所在的南山区科技园，预计只需1小时40分钟，打车费加跨市公交费用约60元，时间和路费都大幅度压缩。全长约24公里的深中通道，就像大写字母“A”里的横杠，把中山、深圳之间的距离大大缩短了。

目前，小两口准备在地处深中通道一端的中山市翠亨新区购置新房。“住在这里，工作生活都能更好兼顾，未来的日子令人期待。”吴廷友说。

研发在深圳、生产在中山的新益昌公司 “科研生产将更紧密联系”

本报记者 洪秋婷

迎着周五的阳光，深圳新益昌科技股份有限公司总裁办主任袁茉莉，从深圳宝安驱车赶往位于中山翠亨新区的产业园，开始一天的工作。“产业园距深中通道中山出口不到2公里，我非常期待30号通道开通。”袁茉莉说。

新益昌是一家主营高端智能装备制造的企业，早在2017年深中通道主体工程开工建设时，就在中山注册了子公司，并于2018年在翠亨新区新建高端智能装备制造基地。2023年，超7万平方米的新益昌中山产业园全面投产，形成了“深圳总部+中山基地”的发展格局。

公司布局深中两地发展以来，袁茉莉每周都要两头跑。“以前从深圳开车去中山，经常遇到堵车，单程就要两个多小时。”袁茉莉说。

“深中通道开通之后，科研生产将更紧密联系。”袁茉莉说，“原来，科研人员从科技园研发中心过来，高速过路费90多元，现在不仅时间压缩一半，过路费也划算。货运费用也减少了，帮助企业降本增效。”

从中山产业园办公楼远眺伶仃洋，波光粼粼的海面上，“S”形的深中通道宛若一条丝带，向着海的对岸延伸。“我们把研发基地放在深圳，把生产基地放在中山，毗邻深中通道，两边联合，优势互补。”袁茉莉说，深中通道将公司的研发基地和生产基地联通起来，深圳的科研人员能更紧密地联系中山的生产一线，助力科研成果转化落地更高效。

“我们还考虑在周末设置往返深圳和中山的通勤大巴，让员工上下班更便利。”袁茉莉说。

广东省深圳至中山跨江通道六月三十日建成开通

世界最大跨径全离岸海中钢箱梁悬索桥

深中大桥主跨1666米

主塔高270米
共有213个钢箱梁节段

世界最高通航净空海中大桥

深中大桥桥面高91米
相当于30层楼高

通航净空高度为76.5米

世界最大海中悬索桥锚碇

深中大桥共有东、西两个锚碇

单个锚碇混凝土方量约34.4万立方米
相当于可以填满约138个标准游泳池

世界最长、最宽海底钢壳—混凝土沉管隧道

深中通道海底隧道长6845米
沉管段长5035米

世界首制沉管浮运安装一体船

可满足8万吨级沉管
50公里超长距离安全浮运安装作业

锚碇

作为悬索桥的关键受力构件之一
用来锚固主缆

深中通道海底隧道沉管标准管节

10.6m x 46m x 165m

沉管预制关键工序

- 管节纵移至浇筑区
- 智能浇筑
- 一次舾装
- 纵移至浅坞区
- 横移至深坞区

本期统筹：沈寅 林琳 林子夜
本版责编：吕钟正 韩春理 赵景锋
版式设计：陈晓劲(人民日报媒体技术公司)
数据来源：广东交通集团深中通道管理中心