

青馬大橋

港深地名故事

橋的作用是連接，是打破界限和藩籬。作為一個由島嶼、半島和山地組成的沿海和多水域城市，香港的大橋特別多。橋樑，對香港的經濟騰飛和成為國際金融中心，有着非常重要的作用。這些橋樑建造於不同時代，連通着不同區域，對港九和新界地區的整合、人員流動，起到了巨大作用。每一座橋，都有不同的故事和背景。香港回歸祖國已近30年，香港的橋樑早已經不再是城市內的交通設施，而是成為了連接內地、連通經濟以及實現發展再飛躍的利器 and 工具。

余人

連通區域 跨越時代 奔赴未來

香港大橋與社會變遷

余人 作者簡介

80後，在香港取得哲學博士學位，酷愛寫作、旅行與歷史研究，曾在文化藝術的媒體評論圈沉浸十多年。

青馬大橋：世界最長公路鐵路吊橋

1 青馬大橋開創了香港的世界之最，是全球最長的公路鐵路兩用吊橋。這座大橋興建於1992年，通車於1997年。據香港旅遊發展局資料介紹，青馬大橋與另一條跨海吊橋——汲水門大橋，合組成青嶼幹線的一部分。青馬大橋的總長度為2.2公里，其中主橋長度是1377米，橋面距離海面的距離為62米。作為大橋重要部分的混凝土橋塔高度為206米。整座大橋採用的吊纜鋼線總長度達到了16萬公里。整座大橋非常穩固，結構鋼重量總重約為4萬9千噸。這座大橋的造價在當時較為經濟。以1992年物價看，總造價為71.44億港元。

在結構方面，青馬大橋擁有6條露天行車道，以及下方有兩條鐵路及兩條行車道。在香港遭遇惡劣天氣，比如八號風球時，大橋的主橋面將會封閉，下層鐵路及公路會持續運作，繼續接載旅客往返機場。據旅發局資料介紹，青馬大橋於1999年榮獲美國建築界權威及編輯選為「二十世紀十大建築成就獎」之一，與巴拿馬運河、英法海峽隧道及舊金山金門大橋等其他九項工程同享殊榮。

青馬大橋對香港的意義不言而喻。在早期，作為見證香港回歸、赤鱗角新機場投入運營的重要地標，青馬大橋體現了香港經濟的繁榮與蓬勃。因為有了青馬大橋，香港市區、港九和新界的市民前往機場變得方便快捷。而後來，青馬大橋的存在，接續香港市區到大嶼山一帶公路，與後來的港珠澳大橋連成一線，成為了香港市區連接珠三角的前沿交通樞紐，其重要性不可小覷。因此，青馬大橋的時代意義和價值，伴隨時間推移，仍在不斷提升和強化。

昂船洲大橋：世界航運港與貨櫃樞紐生命線

3 昂船洲大橋是香港回歸之後設計、興建的大型公共工程，是香港全新的符號和象徵。大橋於2004年開工，2009年竣工。在橋型上，這座大橋是雙塔斜拉橋，總長度為1596米。大橋高度為298米，最大跨度是1018米，橋下淨空為73.5米。道路結構方面，昂船洲大橋為雙向六車道、全封閉型的高速路。這座大橋的橋塔是全球首次採用「不鏽鋼 + 混凝土」的混合式結構。

昂船洲大橋不是一座普通的連接青衣島和昂船洲的交通建築。它對鞏固香港航運中心地位，起到了非常關鍵和重要的作用。香港最為重要的產業支柱之一就是航運業，貨櫃碼頭港口對香港的重要性不言而喻。在葵青區，有大量貨櫃碼頭。以往沒有昂船洲大橋時，貨櫃碼頭貨物運輸、國際海事人員的休息、航運港口從業人員的上落班往返交通，都受到很大限制。香港貨櫃碼頭區域與繁華的香港市區猶如隔絕的孤島。但是自從有了昂船洲大橋，香港市區與貨櫃碼頭產生了快速連接，交通便利化程度大大提高，貨物配送和運輸的效率也大大提升，國際航運人員與香港城市生活的連接度更加緊密。

而這座大橋與青馬大橋的連貫公路，讓港九市區的民衆前往香港機場，或是通過港珠澳大橋前往內地、澳門，都帶來了極大便利，緩解了傳統公路的交通壓力。因此，昂船洲大橋可以說是回歸之後香港特區政府的一大建樹。

汀九橋：新界西北與九龍西樞紐

2 距離青馬大橋不遠，與之遙相呼應、成犄角之勢的，是著名的汀九大橋。汀九橋的一端是深井附近的汀九，另一端是青衣。這座大橋對新界西北開發與發展意義重大。以往從港九地區進入新界西北，只能從荃灣一帶的沿山公路進入，由東向西，要耗費很多路程和時間。但因為有了這座大橋，從港島西到九龍西，再到新界西北，路程縮短了很多，速度也變快很多。

這座大橋開工於1995年，竣工於1998年。在類型上屬於斜拉橋，總長度為1177米，總高度為195米，最大跨度為475米，橋上淨空為62米。大橋路面採用雙向六車道的格局，非常寬闊。據旅發局的資料顯示，汀九橋附近、藍巴勒海峽另一端的青衣島，如今也日新月異。這裏沿海一帶曾經遍布棚屋（如今仍可在大嶼山大澳看得見），現已築起汀九橋及青馬大橋，連接大嶼山和新界區，成為香港交通基建的重要樞紐。經填海造地後，青衣面積大幅擴增，334米高的青衣山位於住宅區居多的青衣島東部與西緣的工業區之間，為現代化的城市空間增添了自然氣息。因此在該區域，遊客可以看到不一樣的交匯，生活化又現代化的香港。



汀九大橋

橋乃香港生命力符號

香港的大型橋樑如此之多，這在全世界都是極為罕見的。這與香港的城市地理區域位置、產業結構以及社會發展背景密不可分。這些大橋絕不僅僅是地標，更是香港經濟的生命力見證與符號。這些大橋，有的設計者、建造者來自海外，有的是香港本地，有的來自內地，這種混合活力和國際化的格局，也是香港歷史的縮影。因為有了這些大橋，香港得以起飛，因為有了這些大橋，香港得以繁榮，因為有了這些大橋，香港會一直懷抱夢想和希望。



港珠澳大橋

港珠澳大橋：進入一小時生活圈

5 港澳是中國的兩個特別行政區，隔海相望，人員往來極為密切。海外及內地遊客前往港澳地區旅行，通常先在香港感受國際大都市的風情，而後轉往澳門感受文化遺產、博彩娛樂的浪漫和休閒。

不過，以往的港澳地區之間，直達交通工具和手段非常之少，只有噴射船和豪華體驗的直升飛機，行船時間通常要在一個小時左右。如果遭遇惡劣天氣或是海上風浪，那麼港澳之間的人員往來就會受到影響。從交通貨物流通的角度說，港澳以往的物流必須經過深圳、珠海跨境，時間和通關成本都非常高。因此，港珠澳大橋的出現，不僅是港澳之間交通形式的改變，更是生活方式的轉變，港珠澳大橋的誕生，意味着珠三角真正進入了一小時生活圈的時代。

港珠澳大橋2009年開工，2018年竣工通車，呈現Y字型。一側是香港，另外兩端是澳門和珠海。大橋全長55公里，為全世界最長的沉管隧道以及世界跨海距離最長的橋隧組合公路。

據旅發局介紹，港珠澳大橋通車後，經陸路往返香港、澳門及珠海的交通時間大大縮短，並為旅客穿梭粵港澳大灣區各個城市提供便捷。旅客可搭乘公共巴士跨越大橋，沿途更可飽覽壯闊海景。

深圳灣公路大橋：邁向南山與前海

4 香港回歸之後的又一座公路大橋，對港深兩地人員往來具有極大意義的，莫過於深圳灣公路大橋。這座大橋的意義可謂影響深遠。大橋開工於2003年，竣工於2007年。橋型為單塔斜張橋，全長5.5公里，寬度為38.6米，橋墩數達457個。跨越的海域是後海灣，一側為深圳灣口岸的香港執法區、但實際上已經是深圳南山區，另一側是香港的元朗。

這座大橋對港深具有非常深遠和跨時代的意義。就物流運輸而言，傳統上的港深跨境運輸，只能從皇崗、文錦渡和沙頭角口岸通行。但這三個口岸年代久遠，吞吐量和運輸量已經到飽和狀態，運力顯得力不從心。其次，陸路交通人員往來方面，兩地人員也是從上述三個口岸通關。因此，在皇崗口岸搭乘跨境巴士，往往是大排長龍。而且在地理方位上，上述三個口岸都位於香港的新界東北區域，對應的分別是深圳福田區、羅湖區和鹽田區。但隨着香港新界元朗、天水圍、屯門、荃灣等區域的發展，新界西北以及深圳南山、寶安等地對港深通關的需求越來越大。傳統口岸集中在香港東北區域的格局已經與現實嚴重脫節。因此，深圳灣口岸以及深圳灣公路大橋的開通使用，為屯門、元朗以及深圳南山寶安市民，帶來了極大便利。這也是深圳灣口岸開通之後川流不息的原因之一。而隨着屯門到香港機場隧道的開通，香港機場貨運物資進入內地，深圳灣大橋也起到了非常關鍵和不可替代的作用。可以說，深圳灣大橋是港人邁向前海、南山的通道，更是珠三角航空運輸與人員往來通向國際的生命線。



昂船洲大橋