

# 萬里長江第一隧通車

28日上午10時14分  
長江公路隧道  
通車試運行

武漢長江公路隧道  
全長3.63公里

設計行車時速  
50公里

工程概算投資  
20.5億元

雙線雙車道

二十八日，隨着六台旌旗展展的花車率先從武昌友誼大道緩緩駛進武漢長江隧道，歷時四年建設的「萬里長江第一隧」正式通車，中國人近百年的夢想終於在此得以實現。此隧道的建成可改善武漢市日趨擁堵的交通現狀。

【本報記者李曉波、見習記者何光偉武漢二十八日電】

今日長江南北兩岸隧道口聚集數萬民眾，爭盼第一隧風采。稍稍有些年紀的人更在等待過程中回憶起51年前長江第一橋——武漢長江大橋通車的盛況。略顯遺憾的是該隧道目前限制公共汽車通行，無車一族穿江底的願望只有繼續等待了。

費了很長時間記者才攔上一輛的士，司機張先生稱本準備空車去隧道嘗鮮的，今天大部分車輛都是特意為了這個首次特別往返隧道。記者看見隧道內一些配套設施尚未完工，一些幕牆還未搭建完畢，每隔80米設有一個下潛式逃生通道。但行至1公里左右，記者眼睛明顯酸脹，可聞到很濃的汽車尾氣味道以及新裝修的建材味道。同行介紹，隧道兩端特意建造的通風塔尚未完工。

3.5公里的隧道，10分鐘走完，相比長江大橋的擁堵已是通暢無比。

## 突破5項世界難題

工程總投資20.5億元的武漢長江隧道工程，是世界上水壓最大的隧道，是國內採用大斷面複合式泥水盾構機首穿長江修建的交通隧道，也是中國第一條開建和最先貫通的長江公路隧道，被譽為「萬里長江第一隧」。

該隧道是目前中國地質條件最複雜、工程技術含量最高、施工難度最大的江底隧道工程，全長3630米，設計行車速度50公里/小時，分東西兩線4車道，預計初期日通行能力為5萬輛。運行調

試驗收期結束後，武漢長江隧道正式通車日均車流量或達9萬輛。

專家表示，武漢長江隧道的建成，突破5項世界難題：即大斷面、高水頭、長距離、盾構機自重下沉和複合掘進。此外，武漢長江隧道的設計使用年限為100年，可抗6級地震，抵禦300年一遇的長江洪水。

## 一年內改善武漢交通

因各項設施安裝驗收後還須進行全面的檢測與調試，官方規定試通車3個月為運行調試期，其間將實行「限車型、限通車時間和限車單雙號通行」的「三限」模式，以確保隧道安全運行。

據悉目前武漢過江車輛已超過20萬輛/日，預測至2010年、2020年過江需求將分別達到30-35萬輛和45-50萬輛。

這個數字還是受到限制後的交通流量，武漢市交管局官員表示，武漢中心城區過江交通量佔總過江量的90%以上，武漢長江一、二橋交通量已飽和，難以滿足中心城區過江需求，而長江三橋僅承擔了不到10%的過江交通量。

該官員說，武漢長江隧道可使武漢中心城區過江通道的間隔縮短到3.5公里，並在一年內能有效改善中心城區交通環境。如武漢天興洲長江大橋一年後可通車，武漢中心城區的交通環境有效改善時間或將延長。

## 孫中山首倡武漢建江道

【本報記者李曉波、見習記者何光偉武漢二十八日電】「在京漢鐵路線，於長江邊第一轉彎處，應穿一隧道過江底，以聯絡兩岸。更於漢口水口以橋或隧道，聯絡武昌、漢口、漢陽三城為一市。至將來此市擴大，則更有數點可以建橋，或穿隧道。」1919年2月，孫中山先生在《實業計劃》一書裡首提修建武漢長江隧道。時隔89年，孫中山的這一偉大構想終於變成現實。

上世紀30年代，國民黨當局也曾請美國專家到武漢考察長江隧道選址，但因抗日戰爭爆發擱置。

1979年，武漢市人防辦在制定《武漢市人防工程規劃》時，重提修建長江地鐵隧道，規劃圖上標明的位置為漢口青島路附近至武昌大東門，與現在的武漢長江隧道位置大致一樣。

自世紀末開始，為緩解車輛過江交通壓力，武漢就開始雄心勃勃地規劃建設沿江過江隧道（含地鐵項目），打算從水下將漢口與武昌串聯起來。

2004年11月，武漢長江隧道工程可行性研究報告才獲國家批准。直到2004年11月28日，武漢過江隧道終於動工興建。



工作人員在為隧道開通作準備 (路透社)



▲建設單位的車輛敲鑼打鼓從通車的隧道通過 (新華社)



車輛在剛剛通車的武漢長江隧道行駛 (路透社)



「萬里長江第一隧」正式通車 (路透社)

# 中央投藏160億 創歷史最高

【本報訊】據新華社拉薩二十八日消息：西藏自治區發改委表示，西藏今年預計落實中央財政投資160億元以上，同比增長44%，創歷史最高水平。

「十一五」期間，中國計劃投資778.8億元在西藏建設180個重點項目，截至今年底，已有170個項目開工建設，已完工76個，累計三年完成投資372億元。

今年拉薩發生的「3·14」事件給西藏經濟帶來嚴重的影響，上半年，固定資產投資和工業經濟增速同比分別回落10.3和11個百分點。為了支持西藏經濟社會保持較快發展勢頭，在中央投資支持下，西藏重點項目建設進展順利。目前

全國唯一不通公路的縣西藏墨脫縣的墨脫公路開工建設；拉薩貢嘎機場助航燈光工程完成；老虎嘴水電站完成截流導流驗收，藏中電網應急電源投入運營；「三大文物」保護工程基本完工，扎什倫布寺、夏魯寺保護工程啓動。

今年下半年以來，投資拉動效應開始顯現，西藏經濟呈現出「初期強勁、中期放緩、後期回升」的運行特徵。預計全年生產總值完成392億元，增長10.1%。

西藏自治區發改委主任金世海表示，隨着國家擴大內需，實施積極的財政政策和適度寬鬆的貨幣政策，投資規模將進一步增加。2009年，西藏確定全社會固定資產投資計劃增

長15%以上，達到360億元，其中爭取中央投資240億元，確保2009年底180個項目完成不少於120個。

另外，28日，在拉薩召開的西藏自治區科技工作會議上，西藏自治區科技廳廳長馬勝傑說：「2008年，西藏科技經費投入達到18380.6萬元。」

他說，在1.8億多元的投入中，西藏爭取到國家科技經費投入6724萬元；自治區安排科技經費8711.6萬元，自治區重點科技計劃項目經費比2007年增加了2400萬元，增幅達到了42.86%；包括援藏經費在內，各地市投入科技經費2945萬元。

## 西藏自治區科學技術獎勵大會



西藏自治區科學技術獎勵大會拉薩召開 (新華社)

## 國產萬億次電腦邁向產業化

【本報訊】新華社二十八日消息：30秒內為駕駛員提供實時路況和最優出行路線信息；8分鐘完成車輛機載合成雷達數據成像，準實時精確提供災情評估和經濟損失分析信息。記者日前獲悉，國產KD-50-I-E增強型萬億次國產高性能電腦已成功應用於城市交通控制與管理、防災減災。

去年12月底，中國首台採用國產高性能通用處理器芯片「龍芯2F」和其他國產器件、設備和技術的萬億次高性能電腦「KD-50-I」在中國科大研製成功。為了讓該項成果直接服務於國民經濟建設，陳國良院士領導的科研團隊大膽改進了計算節點的設計，使整體性能得到大幅度的提升。

新近研製成功的兩台萬億次電腦包括144顆「龍芯2F」CPU，已分別應用於安徽省道路交通管理系統和安徽省減災防災雷達圖像數據處理系統，直接服務於生產實際和國民經濟建設。記者在機房現場看到，「KD-50-I-E」的體積僅相當於一台普通家用冰箱，其功耗小於6千瓦，成本不到80萬元人民幣。

另外，中國科技部日前正式下達863計劃重大專項——「浪潮天梭高端容錯計算系統研製與應用推廣」項目經費通知，正式啓動這一項目。項目總投資7.475億元，對於消除信息安全隱患、保障國家戰略安全等具有重要意義。

高端容錯電腦通常指處理器數量為8顆至64顆的服務器系統，一方面性能強大，能夠承擔大型數據庫、海量數據處理等大規模、超大規模的計算任務；另一方面具有極高的可靠性，每年系統停機時間不超過5分鐘，專門面向高端商業應用，承載着金融、電信、稅務、財政等關鍵行業的核心業務系統。

## 向家壩電站成功大江截流



施工隊伍正在向家壩水電站進行截流 (新華社)

【本報訊】中新社宜賓二十八日消息：今日上午，金沙江宜賓縣與水富縣交會的向家壩水電站工地，彩旗招展，機器轟鳴。11時24分，隨着最後一車渣土倒入向家壩水電站大江截流龍口中，中國第三大水電站向家壩水電站成功實現大江截流。國家有關部委及川滇兩省官員、沿江兩岸上萬群眾見證了這一歷史時刻。

向家壩水電站是繼三峽工程、溪洛渡水電站之後中國在建的第三大水電站，是「西電東送」的骨幹電源點。壩址位於川滇兩省交界的金沙江下游河段上，左岸為四川省宜賓縣，右岸為雲南省水富縣，是金沙江下游梯級開發最末的一個梯級電站。向家壩水電站裝機容量640萬千瓦，靜態總投資434億元人民幣。

## 濟南黃河大橋通車 規模亞洲同類第一

【本報訊】據新華社濟南二十八日消息：青（島）銀（川）高速濟南黃河大橋28日建成通車，據山東高速集團介紹，這座黃河大橋規模居同類橋樑亞洲第一。同時通車的青銀高速濟南繞城北線，則是目前山東建設標準最高的高速公路。

據了解，青銀高速濟南繞城北線（含黃河大橋）由山東高速集團有限公司投資建設和經營管理，全長近63公里，概算投資近42億元，是國家規劃建設的十二條國道主幹線之一——青島至銀川公路的重要路段。

青銀高速濟南繞城北線分段採用不同的車道數，其中濟南繞城高速公路東線至表白寺互通立交採用雙向八車道標準，是山東省首條採用雙向八車道標準建設的高速公路。

位於青銀高速濟南繞城北線上的濟南黃河大橋橋樑全長4473.04米，主橋跨徑666米，橋型採用獨塔雙索面全幅斷面整體式鋼箱樑斜拉橋，橋樑寬度40.5米。主橋鋼箱樑共46節，總重量為14373噸。主橋規模在目前同類橋樑中位居世界第二、亞洲第一，達到世界先進水準。兩岸跨黃河大堤引橋樑長132米，為國內橋樑第一樁，以立交方式跨越黃河大壩，開創了黃河建橋史上的先河。