

跨越55公里巨龍 十段路程十風景

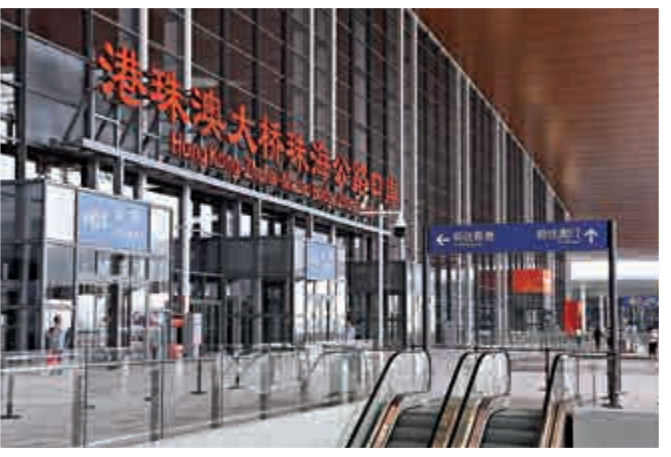
1 珠海連接線、拱北隧道

車輛沿着一條嶄新黑色柏油路直行，前方隧道入口的電子指示牌顯示着「珠海連接線歡迎您」。入口處的頂部是玻璃天窗，在汽車駛入時，陽光透過天窗在車頂投射出一排格子狀的光影，產生猶如鋼琴鍵一樣的漸變效果。汽車在隧道裏一路疾馳，只見左右兩邊透光板上的藍色雙線不斷後退。拱北隧道全長2741米，驅車走完全程只需要3分鐘左右。



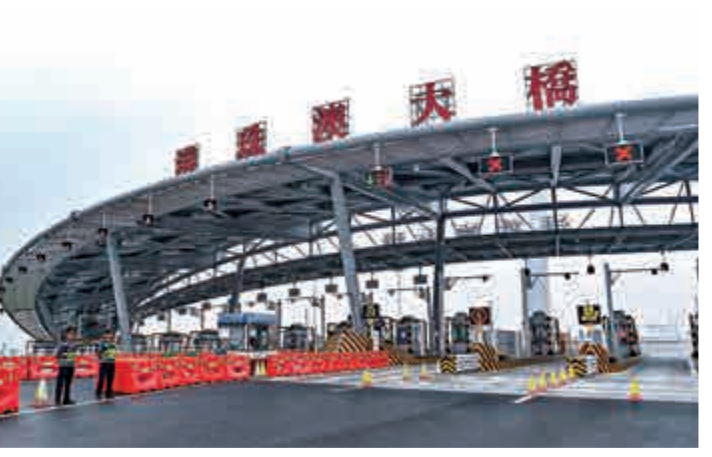
2 珠海口岸、澳門口岸

從拱北隧道出來不久，便駛到了港珠澳大橋上的珠海口岸和澳門口岸。珠海口岸和澳門口岸幾乎是「背靠背」的緊緊相連，遠遠望去，就像是一條彎曲的銀帶一樣。珠海口岸外牆是巨大的玻璃幕牆，據說其面積約等於67個標準IMAX銀幕。在兩個口岸的入口處是一大片空地，視野開闊。澳門口岸的外牆設計以白色和灰色為主，設計簡約，充滿現代氣息。走入珠海旅檢樓內部，目之所及的牆面、房頂、地板都是淺色調設計，給人一種明亮舒適的感覺。



3 港珠澳大橋收費站

從珠海、澳門口岸出來的車輛，全部都將經過港珠澳大橋收費站上橋。在蔚藍的天空襯托下，港珠澳大橋收費站顯得更加氣派。大橋收費站前有20條匝道，視野非常開闊。收費站建築採用白色的設計，極具未來感。從珠海方向駛向香港方向時，左邊是珠海著名的情侶路，右上角是澳門林立的高樓建築。驅車駛入收費站，就會聽到「滴」一聲，車前的欄杆自動升起。欄杆旁邊的信息牌顯示出車牌、金額、車型以及「快易通交易成功」的信息。駛入橋面，路前面是雙向共六車道，中間被白色欄杆隔開。



24日上午，港珠澳大橋正式迎來通車。港珠澳大橋被稱為世紀工程。它是超級跨海工程，主體工程集橋、島、隧於一體。它還是世界最長的跨海大橋，擁有120年設計使用壽命。大橋從開工到通車歷經九年、3000多個日日夜夜，如今終於向市民揭開了神秘的面紗。從珠海出發，沿着黑色柏油路驅車奔馳，穿過隧道和收費站，正式駛上了大橋開闊的橋面，霎時間，更感覺到天高海闊、氣象萬千。這條全長55公里的港珠澳大橋，宛如一條巨龍橫臥在海面上，分別連接港珠澳三地。大公報記者此前曾登橋採訪，親身體驗了大橋宏偉壯觀、目睹大橋兩側的波濤壯闊。如今，將為讀者開啟55公里的全程穿越體驗。

大公報記者 盧靜怡、方俊明報道

9 「景觀島」東人工島

東人工島面積也有十萬平方米。為吸引車流量，以及為民眾提供觀覽伶仃洋的觀光平台，東人工島已預留旅遊觀光功能。按照規劃設計，東人工島除了承接大橋與隧道的交接功能外，還定位為「景觀島」。據了解，現時大橋管理部門正在研究制定「大橋東人工島旅遊開發方案」，未來遊客可在此觀賞伶仃洋上的碧海青天，還有機會看到白海豚遊遊嬉戲。值得注意的是，乘飛機經過人工島上空時可以清晰看到，西、東人工島有形似「中」、「華」的字樣。



10 港珠澳大橋粵港分界線

從東人工島駛出，沒多久就來到了大橋的粵港分界線。這裏是港珠澳大橋主體工程的終點站，車輛一旦越過界線，便正式駛入了香港境內。在分界線上，一路往東驅車奔馳，一邊可以看到香港大嶼山上高低重疊的山峰，另一邊則望見香港國際機場，不時會看到飛機在頭頂飛過。經過12公里之後，就到達港珠澳大橋香港口岸。從港珠澳大橋來的所有車輛，都會通過香港口岸連上香港各區車道，匯入香港境內的車流之中。



4 船航道橋之一：九州航道橋

在向九州航道橋行車過程中，記者留意到橋上每隔幾百米就有監控攝像頭和喇叭。據了解，為了確保安全，大橋主體工程部分共有524個攝像頭，可以對全橋進行多角度的視頻監控。大橋防撞欄按國家最高標準修建，有1.5米高，較普通高速高出不少。

九州航道橋上兩座「風帆」形索塔已成為漫步珠海情侶路上不容錯過的風景。行車到橋塔附近，才感到其「高大」，揚起在伶仃洋面的橋塔「雙帆」，高120米，相當於40層高樓。受鄰近澳門機場航空限高影響，經過多次論證後，確定採取整體豎轉提升方案，這在中國主塔施工領域尚屬首次。



5 船航道橋之二：江海航道橋

行車到江海航道橋，「白海豚」鋼索塔就像一隻躍出海面的海豚。工作人員說，該造型選取中華白海豚元素，與該海域的海洋生態相結合，渾然天成。

在7座巨塔中，吊裝難度最大的當屬位於江海直達船航道橋上的三座「海豚」。每座「海豚」造型的鋼塔重達2600噸，加上吊具的重量約達3000噸，相當於11架空載的A380飛機；高度達105米，相當於35層樓高。在海上，如此規模的大型鋼塔整體吊裝在世界範圍內尚屬首次。



6 船航道橋之三：青州航道橋

進入青州航道橋附近，感覺到這個「中國結」索塔比之前兩大主橋橋塔更高。工作人員說，兩座「中國結」索塔是港珠澳大橋上最高的塔，高達163米。兼具傳統韻味和現代氣息的「中國結」鑲嵌在索塔上部，巧妙的結構設計、優美的建築造型，實現了功能與景觀的完美統一。

工作人員說，「中國結」看似體態輕盈，實際每個都重達780噸，吊裝施工中要挑戰160米的海上吊裝高度，還要在高空將混凝土的塔柱與鋼結構的結形撐精確匹配拼接，籌備準備期花了一年之久。



7 「最強大腦」西人工島

進入面積十萬平方米的西人工島，也是橋島隧轉換第一站。工作人員介紹，西人工島可謂港珠澳大橋的「最強大腦」，集成了監控、養護、救援及政府部門聯動辦公等管理功能，不對外開放。監控中心集成了視頻監控、交通控制、環境氣象監測等20多個子系統。十幾米長的巨型屏幕上，實時顯示大橋車流、天氣等信息，並可隨時查看大橋路段的監控畫面。

萬一出現交通事故等突發事件怎麼辦？監控中心有關負責人介紹，大橋有14個專項應急預案，人工島、大橋管理區均常駐救援人員和救援力量，一旦發生突發事件，救援人員最快3分鐘趕到。



8 海底隧道

進入海底隧道，一路上聯通和移動信號幾乎都是滿格。隧道內溫度維持在26攝氏度左右，涼風習習，行駛其中與公路上任何一個過山隧道行車無異。而隧道最深處位於48米深的海底。工作人員說，這條隧道長達6.7公里，為中國首條外海沉管隧道，也是當今世界上最長、綜合技術難度最高的沉管隧道。為保證隧道內行車安全，隧道分左右兩個行車洞，中間有一個服務管廊，三者之間各自封閉相互獨立，互不干擾。站在人工島西端，雙洞口的海底隧道就呈現眼前。



橋樑對比顯大國實力

【大公報訊】記者張寶峰、凱雷北京報道：《港珠澳大橋》紀錄的是當代建築工程，但其間卻釋放了數段珍貴的歷史影像。在講述大橋由「島橋隧」三部分組成的「奇偉想像」時，鏡頭回溯至1954年，3000多民工用最簡陋的工具，移山填海修築十里長堤，連通了大陸與廈門島。在紀錄影像的強烈對比下，今日修建港珠澳大橋時的科技色彩和大國實力，給觀眾帶來的衝擊震撼不言而喻。

「開專的紀錄片，經常會在不經意之處「扯出去」，把觀眾帶向歷史，引向思考，乍看去眼前一亮，看過後又發人深省。」《港珠澳大橋》執行導演李凱說。

事實上，「回到歷史 叩問人心」是閩東紀錄片的一貫特色。從業三十餘年，閩東的鏡頭從未離開過歷史與人文。「港珠澳大橋是一座鋼鐵建築，但我不能就橋說橋，那就太薄了。」閩東說，《港珠澳大橋》裏出現了國人修建錢塘江大橋、武漢長江大橋等八個文獻片段，它們構成了一股來自歷史的力量，這種力量與安放大橋隧道沉管的力量碰撞在一起，就像一首澎湃激越的交響曲，能夠真正抵達觀眾的心底。



▲港珠澳大橋建設者鍾建榮和太太在《港珠澳大橋》紀錄片總導演閩東的鏡頭前歡笑受訪者供圖

大橋紀錄片揭「鋼鐵硬漢」背後柔情

【大公報訊】記者張寶峰、凱雷北京報道：港珠澳大橋正式通車，一部同名紀錄片也在香港首映，通過講述港珠澳大橋島隧工程總工程師林鳴等一線建設者的感人故事，向外界揭開了大橋成功貫通背後所經歷的艱難，展現大橋不為人知的柔性一面。近日，記者專訪紀錄片總導演閩東。在閩東心裏，《港珠澳大橋》是自己31年導演生涯中最想講好的故事之一。港珠澳大橋鋼鐵用量42萬噸，足以建造60座艾菲爾鐵塔，是名副其實的「鋼鐵硬漢」，但閩東要挖掘的卻是「鐵漢柔情」。

員視大橋為情人

鍾建榮是大橋島隧工程的一名普通員工，他選擇在大橋上舉行自己的婚禮。鏡頭前，鍾建榮笑得那樣憨那樣甜。他擁着身着潔白婚紗的愛人說，「香港、澳門跟祖國分開過一段時間，有這座橋做聯

繫的話，相信我們肯定會越來越好。」閩東說，「大橋員工跟我講，他們每個人都有兩個情人，一個是自己的愛人，一個就是這個項目。這話讓我感動不已，所以我一定要拍出他們和大橋共同的美。」港珠澳大橋由「島橋隧」三部分組成。在紀錄片裏，閩東選擇了林鳴團隊鋪設海底隧道的故事，並着重講述最後一節沉管E30的沉放過程。「外人都認識大橋是一項世界奇跡，都看到了大橋的雄偉壯美，但我想告訴人們，這背後也有起伏波折，任何成功與非凡的取得都不是一帆風順的。」閩東說。2015年前後，安裝E15節沉管時基槽突發泥沙回淤，林鳴團隊遭遇了兩次嚴峻的失利。第一次失利時，鏡頭緩緩掠過林鳴用手掌托着面頰的場景，滿臉的褶皺，未經打理的花白頭髮，特別是眼神裏的失落讓觀者深深揪心。第二次失利時，鏡頭又掃過多位中年男工程師不停抽取紙巾掩面拭淚的場景。

當E15終於安裝成功時，控制室裏沒有掌聲和歡呼，所有人靜默無言。緊接着，鏡頭轉向了一排建設工人坐在鋼架前啃麵包吹香腸的場景，隨即又轉向控制室、樓梯角、地板上，各種姿勢和衣而眠的建設者終於進入夢鄉……「每次樣片播放到這裏，總有人悄然淚下。」閩東說。

總工程師橋上跑步圓夢

影片最後，鏡頭落在2017年12月31日港珠澳大橋主體工程全線亮燈的震撼一幕，夜空星河與這條海上巨龍交相輝映。鏡頭緩緩移動着，大橋上恍惚出現一個人影。時已微曦，指針指向2018年1月1日凌晨。鏡頭前林鳴一個人在大橋上用力的跑着。「那是他的「大橋馬拉松之夢」，一個人的夢，也是一群人的夢，所有中國人的夢。」閩東邊說邊陷入深思中。



港人觀影受感動 盼親身遊覽

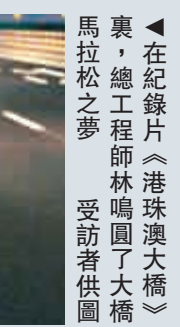
紀錄片《港珠澳大橋》23日在香港上映。觀影的市民接受大公文匯全媒體訪問時表示，影片十分感人，不僅回顧港珠澳大橋的建造過程，還展現大橋建設者們面臨的重重困難，以及為克服這些困難而付出的心血與汗水。市民紛紛表示，看完電影之後，希望能夠盡快去大橋親身遊覽。

連守三晚拍出星空長鏡頭

【大公報訊】記者張寶峰、凱雷北京報道：閩東是中央電視台重大題材紀錄片創作的扛鼎人物，他的團隊亦帶有全球色彩和國際水準，在拍攝本片過程中，美國Discovery頻道知名導演Kenny也成為閩東團隊一員。不過，由於器材、手法等方面的偏好差異，過程中出現了多個插曲。

《港珠澳大橋》執行導演李凱講述了拍攝過程中的一段插曲。「閩東特別鍾愛大橋的各種美，他願意花很多時間去捕捉這些美。這不僅關乎光線、角度，有時更需要等待。」李凱說，有一次閩東提出想拍攝群星移動背景下的大橋，但Kenny明確反對，原因是耗時太久。「咱們自己拍！」李凱回憶，閩東當即決定把軍令發給中方團隊。

第一夜李凱團隊趕到指定地點，沒多久天氣就變陰沉，鎂羽而歸。次日，天氣預報說有雨，但李凱團隊照樣來到拍攝地點，下了一小會兒雨就停了，不想剛把機位擺好，大雨又至，天至破曉，大雨未歇。李凱讓人抱着設備擠在車裏，冷雨夜一宿未眠。第三晚，夜空先陰後晴，李凱團隊攝影師們為了求得最理想最飽滿的影像效果，足足拍了4個小時。



港人觀影受感動 盼親身遊覽

紀錄片《港珠澳大橋》23日在香港上映。觀影的市民接受大公文匯全媒體訪問時表示，影片十分感人，不僅回顧港珠澳大橋的建造過程，還展現大橋建設者們面臨的重重困難，以及為克服這些困難而付出的心血與汗水。市民紛紛表示，看完電影之後，希望能夠盡快去大橋親身遊覽。