

# 世界级的京台高铁， 啥时候可以通车？(一)

文/凤凰新闻客户端  
荣誉主笔 唐驳虎

核心提示：

1、在京台高铁线路中，连接台湾附近的平潭岛到福州的平潭海峡公铁大桥无论地质条件的复杂程度，还是海况恶劣程度，均远超已建成的杭州湾大桥、胶州湾大桥和港珠澳大桥。这段88公里的铁路，历时7年，于2020年底正式通车。其暂时“终点站”平潭站位于海坛岛中北部，但早在十年前，已为线路延伸制定好了路线，预留了延伸台湾新竹方向的接口。

2、连接两岸的线路方案中，由于中线、南线距离远，且穿越断层地震多，因此，连接福建平潭到台湾新竹南寮的北线是最优先的选择。考虑台风和海洋环境的影响，修筑桥梁不太现实。而修建台湾海峡隧道的关键技术难

题是如何构筑80米水深条件下的人工岛和海底岩层地质情况调查，需要研发更强大的施工装备，集成更为先进的技术、仪器、设备等。才能取得构筑深水巨型人工固定构筑物的突破。

3、世界最长的三条交通隧道里，日本青函隧道，开挖到通车历时17年。英吉利海峡隧道历时7年；瑞士新圣哥达隧道历时17年。台湾海峡隧道的长度将达到130~140公里，接近这三条50公里量级隧道的3倍，造价可能达到3000~4000亿元以上，最终完全是世界顶级的超级工程。如果上述技术实现，8个工作面左右对进，像英吉利海峡隧道那样超顺利的话，3年即可打通。不顺利等话，可能需要十年。

4、京台高铁规划最重要的意义就是把台湾省完全纳入中

华人民共和国中央政府的治理体系。因为要基建，必然要把行政权覆盖到台湾省；跨海通道开工之日，就是两岸统一已成之时。

在近期出炉的《国家综合立体交通网规划纲要》中，已明确要将台北列入2021-2035年建设的国内交通主轴之中，京台高铁、京台高速再次引发国人瞩目。

这个规划其实10多年前就有了，重点在于以前规划里是虚线，现在是实线。而且，现在到台湾，只剩最后130公里。

1 **艰难施工，向台湾海峡前进了88公里**  
实际上，“京台

高铁”已经修到了大陆一侧的海峡边上。在京台通道中，福州是一个重要节点。

由几段高铁组成的“京福高铁”，包括京沪高铁的北京-蚌埠段（2011年6月30日通车）、蚌埠-合肥客运专线（2012年10月16日通车），以及合肥-福州客运专线，已于2015年的6月28日全

线通车。

再往前，从福州用公铁两用大桥跨海延伸到距离台湾最近的平潭岛，福州-平潭快速铁路也已于最近的2020年12月26日正式通车。

福平铁路全长88.433公里，设计时速200公里，为客货共线铁路，经长乐跨海抵达平潭，35分钟即可通达。

平潭海峡公铁大桥是福平铁路控制性工程，也是中国首座公铁两用跨海大桥——上层为双向六车道高速公路（京台高速公路），下层为双线快速铁路（京台高铁）。

**高架悬空，隧桥相连。而建设的最大困扰，是终年肆虐的风。**

这里常年刮着6级风，每年7级以上大风超过200天，台风年均3.8次，浪高最大近10米；2.5米以上涌浪天数也达45%。



福平铁路线路示意图



附图 中长期铁路网规划图(2008年调整)