

直布罗陀隧道：90分钟往来欧非 PDF转换可能丢失图片或格式，建议阅读原文

[https://www.100test.com/kao\\_ti2020/613/2021\\_2022\\_\\_E7\\_9B\\_B4\\_E5\\_B8\\_83\\_E7\\_BD\\_97\\_E9\\_c57\\_613498.htm](https://www.100test.com/kao_ti2020/613/2021_2022__E7_9B_B4_E5_B8_83_E7_BD_97_E9_c57_613498.htm) 从西班牙到摩洛哥的最近距离只有14公里，这可能是欧洲和非洲之间的最近距离。横亘在这短短的14公里之间的，是直布罗陀海峡。多少年来，海峡两边的人们渴望在海底兴建隧道，方便交通往来，可惜一直是设想多于行动。据报道，直布罗陀海峡海底铁路隧道最早将于2010年动工，有望在2025年建成。届时，人们往来欧非大陆仅需90分钟。90分钟跨越大洲 去年年底以来，西班牙和摩洛哥两国在直布罗陀海峡海底铁路隧道项目上达成了越来越多的共识，双方已经委托一家瑞士建筑设计事务所提供设计和施工方案。建筑专家预言，连接非洲和欧洲大陆的直布罗陀海峡海底铁路隧道有望在2025年建成。根据设计方案，直布罗陀海峡海底隧道全长为38公里，其中28公里位于海底以下300米。隧道的起点和终点分别为西班牙的蓬塔帕洛马和摩洛哥北部的马拉巴塔角，隧道内铺设三路铁轨。从事该工程调研的某瑞士建筑设计事务所认为，目前所选择的线路虽不是最短的，但从工程角度来看却是最理想的。海底隧道建成后，假设一名经常往来西班牙和摩洛哥的商人早上8时从西班牙南部的塞维利亚坐高速火车，90分钟后，也就是9时30分，他就能到达他的目的地摩洛哥北部港口城市丹吉尔。再坐90分钟的火车就可到达下一站摩洛哥著名的旅游胜地卡萨布兰卡。而按照传统的渡船方式，来往两国起码要多花两倍的时间。施工难度极大 媒体评论说，如果建成，直布罗陀海峡海底铁路隧道将与英吉利海峡隧道一样，成为人类

历史上又一项最具野心、最复杂的土木工程之一。实际上，直布罗陀海峡海底铁路隧道的工程与英吉利海峡隧道相比，情况更复杂，施工难度更大。铁路隧道如果要走最近的直线距离，将要在海平面以下近1000米的地方施工，即使选择现时绕远路的方案，铁路隧道也要深入到海平面以下300米，而英吉利海峡隧道只在水下61米。专家指出，无论采用何种建设方案，隧道都将承受很大的水压，这意味着隧道很容易渗水。另一个难题是直布罗陀海峡海床的地质结构相当复杂，地质松软，不像英吉利海峡海床那样坚硬，因而施工难度极大。谋求私人投资 据报道，直布罗陀海峡海底铁路隧道的工程预算在65亿美元到130亿美元之间。摩洛哥和西班牙政府已经共同投资了1000万欧元用于工程调研，在未来的工程款项目上，两国希望得到欧盟的大力支持，并希望仿效英吉利海峡隧道的经营模式，寻求私人投资。但当初投资英吉利海峡隧道的欧洲隧道公司为工程投下了200亿美元，却因英吉利海峡隧道一直处于亏本状态而濒临破产边缘。尽管如此，摩洛哥人和西班牙人却对直布罗陀海峡海底铁路隧道的使用率信心十足。目前，往来摩洛哥和西班牙两国经商和工作的人很多。在西班牙，合法的摩洛哥移民就有50万人。“毫无疑问，我们的铁路隧道将会取得巨大的成功。”在摩洛哥的丹吉尔经营着一家旅行社的查特说。1 100Test 下载频道开通，各类考试题目直接下载。详细请访问 [www.100test.com](http://www.100test.com)