



台州，依山傍海，山水神秀。这是一座诗意盎然的山海水城，更是一方人文荟萃的诗意圣地。时光荏苒，沧海桑田，如今，现代综合交通发展战略盛景初绘，宏伟的路桥成为文明进步的时代地标，时间与空间的阻隔不断拉近。杭绍台高速公路台州段，承载着沿线百姓对于交通更发达、生活更便利、环境更美好的热切愿景，正阔步而来。

从百姓的一个心愿，到一条全新的高速公路的建成，这是如何成为现实的？8年前，浙江省规划文本上都还找不到关于杭绍台高速公路的只言片语，直到2016年开工建设，再到2020年杭绍台高速公路完成建设、整装待发，这几千个日日夜夜里，建设者们凝心聚力、攻坚克难，书写着无数动人的故事。而这些动人的故事，在设计案桌的每一张图纸上、在指挥部连续加班的深夜里、在建设现场的每一击敲打中，都留下了印记。

杭绍台台州段指挥部：迈出「融杭接沪」新通途

从心头到案头

□本版文字 金凌云 林木 谢文红
□本版图片由谢文红提供

往昔：上三高速堵、堵、堵！

2000年12月，在原有的一级汽车专用道基础上改建而成的上(上虞)三(三门)高速公路建成通车。上三高速途经上虞、嵊州、新昌、天台、三门五个县市，全长142公里，设置双向四车道路幅，沿途隧道较多，纵坡较大，通行能力偏低，是典型的山区高速公路。随着时间的流逝，这条纵贯浙江省中东部，连接绍兴、台州二市的大动脉，渐渐无法负担越来越大的车流量。新建一条更为宽阔的高速公路，成了迫在眉睫的需求。

几经周折，拿到“准生证”

建设杭绍台高速公路迫在眉睫，但它的诞生却几经周折。2009年，杭州湾嘉绍跨江通道开工建设，通车后上三高速的车流量进一步增多，从那时起，台州市就有了建设杭绍台高速公路的设想。然而，作为省内经济发达地区，并且已经有一条高速公路贯穿的绍兴和台州，再建一条几乎平行的高速公路，还有没有必要？当时的浙江省，并没有很快做出决定。台州市面对的是杭绍台项目无法列入省级规划，无法被省发改委项目立项，进不了规划，后续工作无法启动的大难题。

然而，对于建设杭绍台高速，台州市委市政府抱着的是铁心铁意，纵有再多困难，都要一一克服。一方面，市交通运输局积极向省交通运输厅、省发改委汇报，要求把杭绍台项目列入省“十二五”规划。另一方面，市省人大代表、省政协委员多次提交议案，奔走呼吁。功夫不负有心人，2011年的省十一届人大四次会议上，台州市终于争取到了省发改委、省交通运输厅的支持。当年12月，省发改委发布《浙江省公路水路民用机场交通运输发展“十二五”规划》，杭绍台高速被列为预备项目。

过关难过关过。在项目建议书报批过程初期，并没有通过立即上马杭绍台项目。为此，台州市各级领导多次与省级部门沟通或作汇报，并在最合适时机抓住了机会。2012年3月，省政府主要领导在调研的路途中经过上三高速公路，被巨大的车流量堵得不能动弹，台州市相关领导顺势汇报了杭绍台项目的进展和困难，用事实举例，取得了省委省政府的支持。当年4月16日，省发改委批复同意立项，杭绍台高速拿到了“准生证”。

从列入规划到正式立项，短短几个月时间，杭绍台高速公路就从“预备类”项目变为“实施类”项目，项目实施至少可提前5年，杭绍台高速公路的建设按下了加速键。

最美高速绘就绿色腾飞路

这是一条文化之路，沿线的历史遗存和文化积淀深厚而丰饶；这也是普惠城乡、服务山区群众的民生大道，推动城乡统筹，加快生态旅游资源开发。为串联沿途美景，留住绿水青山，杭绍台高速公路台州段一直秉承尽可能少破坏原有生态环境的原则，因而增加了全线桥梁隧道的设置，工程造价也因此提高。

项目沿线地质地理条件复杂，村镇密集，桥隧比高达80.3%，施工管理难度大。其中，大盘山脉是横亘于绍兴与台州之间的一道天然屏障，自然风光优美，有森林氧吧之称。为了保护这段的自然环境，也为了获得更好的线形指标，杭绍台高速公路台州段设置了大盘山隧道。这是省内最长的隧道，全长8.6公里，其中绍兴段长1.7公里，台州段长6.9公里，有“华东第一隧”的美誉。大盘山隧道地处会稽山脉、大盘山脉和大雷山脉，沿线山峦起伏，地质结构复杂，构造强烈，穿越8处断层，最大埋深约580米。

大吞溪大桥右侧存在多处远古时期的崩塌块石，绝大部分早期崩塌块石已呈半埋、浅埋状，稳定性良好，但也有个别孤石仍残留在坡体表面。为了不破坏原有的自然环境，杭绍台高速公路台州段设置了桩板式拦石格宾生态挡墙，在保护桥梁结构的基础上，又注重了混凝土结构的绿化。除了大吞溪大桥，杭绍台高速公路全线多处设置生态格宾挡墙，节约用地，也使沿线村落拥有较好的生态景观。

此外，杭绍台高速公路台州段唯一的服务区——街头服务区也备受关注。街头服务区与街头互通，位于街



头镇东侧岩溪姚村附近丘陵区，地理位置受限。为了节约天台本就不富裕的土地资源，杭绍台高速公路台州段在设计中将服务区与街头互通相结合，在满足使用需求的前提下，最大程度节省用地。

创新投资模式，实现弯道超车

根据杭绍台高速公路台州段项目工可批复，项目主线全长44.5公里，估算投资额86.3亿元。

86亿。对于台州来说，这是一项巨量的融资需求，如果仅仅依靠政府出资，负担不小。但是，路一定要修，怎么办？

台州市选择创新投资模式，借助PPP模式，撬动社会资本参与基础设施建设，缓解地方政府财政支出压力，实现弯道超车。

2014年6月，杭绍台高速公路台州段建设指挥部应运而生，同年9月，杭绍台台州段指挥部完成了台州市杭绍台高速公路有限公司组建注册，并不断探索杭绍台高速公路台州段的PPP模式的落地。

2016年的春天，台州市杭绍台高速公路有限公司与上海基础设施建设发展有限公司、上海隧道工程有限公司亲密牵手成立业主单位台州元合建设发展有限公司，自此，PPP模式在杭绍台台州段落地生根。据悉，杭绍台台州段是全省首批、台州首个通过政府采购完成的PPP项目。

“PPP模式”助力杭绍台高速台州段打开局面，但后续也面临着更多管理压力。

杭绍台台州段指挥部积极探索，规范PPP工作流程；理清关系，明确PPP模式的运作思路；加强沟通，建立顺畅高效的工作机制三步走，对项目建设进行科学管理。继台州沿海高速台州湾大桥接线工程通过谈判吸引社会力量融资建设，杭绍台高速台州段建设的市场化运作，政府重大工程建设的PPP模式，在台州再次得到成功实践。

“十三五”期间，台州以“引领发展、服务民生”为导向，实施“百大项目、千亿投资”工程，着力构建互联互通、无缝衔接的综合交通大框架。截至2020年11月，台州已完成“十三五”综合交通投资1290亿元，预计到年底，台州“十三五”综合交通累计投资将达到1320亿元，五年规划目标(1100亿元)完成率120%，是“十二五”综合交通投资(487亿元)的2.7倍，创历史新高。而即将开启的“十四五”，将是台州综合交通发展的“六个关键期”——通道型铁路网形成期、干线公路网加密升级期、市域轨道交通起步期、水路港口岸对外开放提升期、航空产业发展快速期和枢纽功能布局完善期。作为台州“四纵三横”高速公路网中的第三纵，杭绍台高速公路台州段的建成，将助推台州从通道型城市向枢纽型城市转变，全面融入长三角、接轨大上海，打造长三角城市群南翼综合立体交通枢纽城市。

