

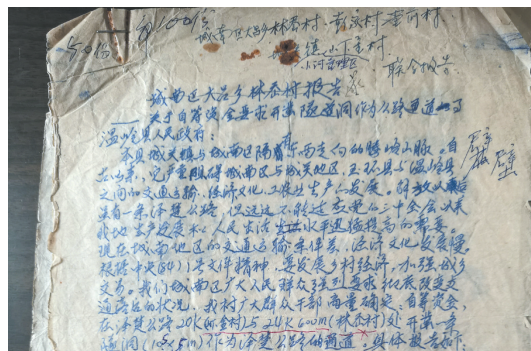
昔日藤岭腾半天，今朝公路山底穿

看，这是温岭省道线上第一条隧道

未来出行之路有无限可能



藤岭隧道口的上方，爬山虎郁郁葱葱。



林冬春于1984年6月手写的报告。



1986年11月11日，藤岭隧道举行了隆重的通车典礼。



近期，楼山隧道内的施工现场。

本报记者 王萍 通讯员 沈于明 金云国

在市区，沿着东辉南路一路往南，穿过一条隧道，便到了城南镇。隧道上方，爬山虎郁郁葱葱，遮盖了隧道名称。入口处的两块石碑，仿佛在述说着这条隧道的前世今生。

32年过去了，如今，说起藤岭隧道，很多人会想到位于藤岭头东侧的那两条隧道。事实上，在上世纪八九十年代，藤岭隧道的名称只属于东辉南路尽头的那条。作为温岭省道线上的第一条隧道，1986年贯通的藤岭隧道，成了那时候温岭南部人口入城的咽喉要道。在此之前，不管是城南人还是石塘、松门等地的“下山人”，只能翻山越岭入城。

做梦都想有一条隧道

炎热的夏日里，虽然是上午10时不到，温度却热得吓人。城南镇林岙村村民林冬春坐在屋内，即使风扇不停地吹着，他的额头仍沁出了汗珠。风扇下方，燃着一撮艾草，白色的烟雾通过风扇的吹拂，很快弥漫在屋内，和这夏日的闷热空气纠缠到了一起。熏艾能消毒。林冬春说。

林冬春的家，就位于藤岭隧道口，原来的泽楚线一侧。一出隧道，就能看到他家，一栋两间的四层小楼，小别墅的造型，带前后院子。和市区里紧张忙碌的生活相比，一山之隔的这里，生活显得闲适而悠然。但你一定想不到，过去，这里可是荒无人烟的。林冬春说，过去几十年间的村庄变迁，和藤岭隧道的贯通有着密切的联系。

隧道贯通之前，村里人进城只能翻山而过，或者沿着泽楚线坐拖拉机前往。现在隧道口的三角地带，那时还是山脚下的一片荒地，周围鲜少有人居住。每到农历三六九，聚集在山坳里的村民们都会进城赶集。那时候穷啊，村里没有店，买什么都需要进城。林冬春说，过去，村民们大都以种地为生，想买点农具、化肥、种子都很困难。有时候，天刚亮，村民们就扛着扁担出门了。等买好农药担着回家，差不多就要到晌午了。如果是走路倒还好，可扛着几百斤化肥，速度就慢了。林冬春说，那样一来一回，光翻山越岭的时间就要近2个小时。而如果坐车进城，也是危险重重。泽楚线开建于1954年，1955年建成通车，最先是石子路，后来一些路段改建成石块路。经过藤岭时，弯急坡陡，极易出事故。有时候车上人坐多了，一到爬坡转弯处，还需要乘客下来推车。

因为交通不便，村里的经济发展很落后。作为一名土生土长的林岙村人，林冬春的心里很焦急。那时，他正是30多岁血气方刚想干事的年龄，做梦都想着造一条隧道，城里城外，就隔着一座山。

起草报告、半年奔波，隧道成功开建

对于当时的温岭来说，藤岭就像是阻挡了经济发展车轮的阻车石。开凿藤岭隧道，显然已经迫在眉睫。听说县里有造隧道的想法，我们就赶紧打了报告送上去。林冬春回忆，最早的隧道选址并不在现在的位置，是村里去争取的。而这份报告，是林冬春在1984年6月手写的。

在书柜里，他翻出一本泛黄的文件夹，开合处的金属夹子已经生锈，里面夹着的文件已成为非常珍贵的记录资料。翻开文件夹，蓝色的笔迹，发黄的纸张，无不述说着这份手写报告所经历的事变迁。报告首页最上方，是发起村名。那时候，城南镇还是城南区，山下金村是属于城关镇小河管理区的。写这份报告前，林冬春做了很多工作。

他在报告中写道：每天通过藤岭的机动车辆约有1000辆，自行车、手拉车2000多辆，按每辆机动车过藤岭耗油2公斤计算，每年可省油800余吨。一辆车经过藤岭要15~20分钟，即使是消防车、救护车、军用车辆也不得不慢行。经过我们计划开凿的隧洞（500米），可减少行程3.6公里，每辆车慢行过隧道也只需1.5分钟。关于建隧道的好处，林冬春一一列出，并有非常详尽的数据比较。具体项目如何实施，有关问题如何处理，土地问题如何解决，收费标准如何核定，报

告里也都一一涉及。

报告最后，还有大吕乡政府和温岭县城南区公所的红章。最后，这份手写的报告被打印成多份，送到了相关部门和领导手中。这个过程，同样艰辛而漫长。领导们往往一上班就出去了，我们经常是赶在他们上班前，就在办公室门口等。如果堵不到人，就要一直在那儿等到他们下班时间回来。林冬春说，就这样，从打报告到同意开凿隧道，前后花了近半年时间。这半年，他开着自家的拖拉机盘绕在藤岭山上，建隧道的决心也日益坚定。

1985年3月29日，县里成立藤岭隧道工程指挥部。1985年5月，县藤岭隧道管理所发出藤岭隧道建设股票发行章程，章程中明确：股金总额计划为100万元，每股金额500元，以2000股为限，1985年发行50万元，其余在1986年陆续发行。但是，每股500元的价格，对于当时月收入只有十几元、几十元的普通家庭来说是一个大数目，群众的积极性并不高。于是，1985年6月30日，县藤岭隧道管理所又发出倡议书，希望各专业户及广大干部、职工、群众踊跃入股。

此时，经过浙江省交通厅勘测设计，隧道的建设情况也已明确：长704米，两边接线长度1101米，工程预算投资130万元。

至于隧道是哪一天开工建设的，林冬春已经记不清了。《台州交通志》上记载，隧道是1985年10月开工的。但《温岭交通志》上却记载着1985年7月开工。不管时间如何，在林冬春心里，梦想

着的那条隧道总算是开建了。他清楚地记得，有一个村民的田地，在隧道出口位置，地里种了番薯，番薯藤长得茂密。想开工，地里的作物就要清理掉，这个村民不愿意。僵持之下，竟没有解决办法。当时，林冬春已是村委会主任，得知情况后，他赶到现场，撸起袖子，拔起了番薯藤，有事我负责！至今回想起来，林冬春仍情绪激动，建隧道这么好的事情，不能被个人的小利益阻挡了。事后，林冬春为这户村民补上了青苗费，最终获得了对方的支持。

隧道通车后，个把小时路程缩短至几分钟

上世纪80年代，修建隧道的技术和设备还不是很先进。施工现场，除了工程队的工人们，村民们也常来帮忙。林冬春记得，隧道内爆破后，工人们就要拿着簸箕进去，将爆破下来的渣石一点一点地挖到簸箕内，再倒进手推车里，由工人推出隧道。

苦战一年多，1986年8月，隧道终于贯通。当年11月11日，各级交通部门和台州行署、县领导参加了隆重的通车典礼。建成后的隧道总长686米，接线总长1255米，净空高5米，宽10米，总投资150万元，是当时台州地区最长的隧道，也是温岭省道线上的第一条隧道。那一天，藤岭腾半天，姆岭走半年，跌落小坑洋，湖漫捉骨转。这句民谣中描述的交通之难，终于成了过去式。

激动于梦想的达成，林冬春写下了昔日藤岭腾半天，今朝公路山底穿的庆典对联。从此之后，原本需要翻山越岭的进城之路不仅缩短了路程，也减少了时间，从原来的个把小时缩短至几分钟。

如今，在藤岭隧道的入口一侧，仍竖着一块1986年11月立下的石碑，介绍了这条隧道的建造始末。

2002年12月，在藤岭隧道走过16个春秋之后，我市又启动了隧道改造工程。改造后的藤岭隧道全长696米，宽12米（包括两侧人行道），高度不变。

2011年10月1日，藤岭右线隧道通车并免费运行，老藤岭隧道的车流量逐渐减少。而随着石松一级公路、太龙一级公路的通车，藤岭隧道的交通压力得到进一步缓解。



建成后的隧道总长 **686** 米
接线总长 **1255** 米
总投资 **150** 万元

一条条隧道穿越山间，带来无限可能

本报记者 王萍 通讯员 沈于明

温岭是一座山海之城，山多，人口密集。温岭人民开凿隧道的历程其实是从为农产品进城交易创造便捷的交通条件开始的。

《温岭交通志》上记载，1975年，为解决塘前片和长屿片被塘岭分隔，来往翻山之难，长屿镇人民政府主持集资4万元，有关村自行解决土地和义务工，县里帮忙解决钢材、炸药等材料，建成长84米，高宽各3米的塘岙里隧道。隧道内，行人、手拉车也可通行。1981年，再次集资扩建成机动车可通行的机耕路隧道。这条隧道是温岭第一条乡、村自建的隧道。1978年，同样通过集资、补助等方式，石桥桥镇陈岙岭头建成一条机耕路隧道。1986年，庆恩王隧道经过两年的苦战，终于建成

和公路隧道不同，这些民间隧道只达到简单的通行要求，但在过去很长一段时间内，它们为乡村群众带来了交通的便利和经济发展的可能性。隧道的建设需求，也在经济发展的驱动力下不断提升。从1986年藤岭隧道通车至今，我市公路隧道已达42条，特别是近年来的隧道建设，极大地提升了我市群众出行的便利程度，也为我市打造“六纵四横”交通大格局奠定了坚实的基础。

回顾过去这几年，贯通以及在建的隧道，都有较大的看点和亮点。比如台州湾大桥及接线工程TS15标燕山隧道，于2016年12月29日实现双洞贯通，是台州沿海高速公路全线第二长隧道，也是台州沿海高速公路率先贯通的两条隧道。除了燕山隧道，台州沿海高速公路上的田西隧道已于2017年7月贯通。城南镇的莞岙村与长沙村通

过隧道实现了两头相连。

2017年1月，肖浦隧道左右洞在一片庆贺声中顺利贯通。该隧道属于特大断面隧道，断面面积最大处有154平方米。该隧道已于今年2月与81省道温岭段改建工程同时开通运行。

2016年11月18日，81省道温岭段改建工程松门至石塘支线开工。建设起点位于松门镇河头村，穿越茶山隧道，与老81省道松门过境段相交后向南，利用上马工业区朝阳路2.45公里，至木杓头，以填海路基形式经海涂路段至石塘镇南新区，穿越桂岙隧道、星煌山隧道，与石塘镇东角头隧道相接。如今，这条路上已有4条隧道。据了解，81省道温岭段改建工程松门至石塘支线有望年底开通，新建的隧道也将同时开通运行。

眼下正是高温天气，城东街道楼山隧道西

侧隧洞（椒江往温岭方向）的工地上，仍不时出现工人忙碌的身影。在这里，一天有40多个车次的工程车进出隧洞，从里面拉出爆破产生的宕渣土，倾倒在远处的堆场。对温岭人来说，楼山隧道无异于北面出城口的咽喉要道。2017年6月20日，因路泽太高架快速路楼山隧道先行段的改扩建工程，楼山隧道西侧隧洞正式封闭施工。因施工难度大，楼山隧道西侧隧洞的工期有所延长，预计于今年10月底贯通，春节前有望通车。随后，左侧隧洞将进入封闭施工状态。扩建完成以后，两侧隧洞将从原来的双向四车道变成双向八车道，通行能力比原先增加一倍。

未来几年，随着各条公路上一条条隧道的开通，我们相信，温岭人民的出行之路将更为便捷畅通，随之而来的经济发展，也将存在无限可能。