



铁路、轻轨轨道穿山而过。（资料图片）

回瞻与远行 藤岭隧道琐记

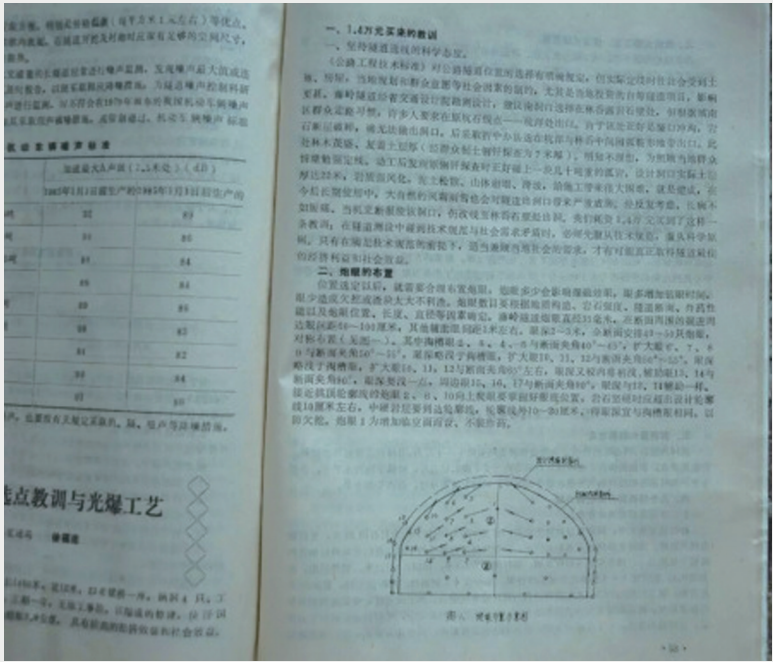
通讯员 陈子昂

9月29日，时值中秋佳节，台州市轨道交通S1线温岭段万昌路站全部出入口投入使用。温岭是全国拥有地铁的17个县之一，轨道交通的全面运行，是温岭交通的一座新里程碑，对于完善区域路网布局、促进城市联动发展具有重要意义。

不忘初心，方得始终，温岭的交通史可谓筚路蓝缕，艰难轔蹶。今天，让我们一起重温温岭省道线上的第一条隧道——藤岭隧道的前世今生，追寻勤劳坚韧的先辈开山凿岭的探索足迹，看智慧果敢的温岭人如何在滚滚时代的洪流中敢为人先、勇立潮头。



隧道通车典礼。（资料图片）



负责修建老藤岭隧道的徐福连先生写的隧道论文，提到藤岭隧道的选点教训和光爆工艺。（图片由市交通运输局提供）

温岭地处浙江东南沿海，是一座多山的海滨城市。藤岭是当时温岭县内第二高峰——斗米尖——支脉，位于县内城南1公里处，省道泽坎公路20K+25K间，自古以来就是通达大间、玉环、松门、玉环的交通要道。岭上筑有台阶梯道，马不能骑、车不能通，行人望而生畏。从明朝开始，本地就流传着——藤岭腾半天，姆岭走半年，脱落小坑洋，湖漫捉骨转——的民谣，可谓是对旧温岭交通最形象的描述。

一棟棟兩間的四層小樓，帶有前後院子，別墅造型輕奢洋氣——這是

林岙村村民們近年新建的家，就位於藤岭隧道口，即原来的泽楚线一侧。一出隧道就能看到，和市区里紧张忙碌的生活相比，一山之隔的这里闲适而悠然，颇有桃源之韵。然而，今天的小洋房所在地，在过去却是杂草丛生。几十年间的乡村变迁，和藤岭隧道的贯通息息相关。

隧道贯通之前，村民想进城只能翻山越岭，或者沿着泽楚线坐拖拉机前往。单走路倒还好，可担着几百斤化肥来回，每次都要大半天，村民们都累得不行。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了石块路，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。那时，藤岭路段平均每年都有两三人因交通事故死亡，多则五六人。

频发的交通事故，落后的交通条件，严重影响了百姓出行，阻碍了经济发展，老百姓心里十分着急：做梦都想着一造一条隧道，城里城外，就隔着一座山啊！

林岙村部的书柜里放着一个泛黄的文件夹，开合处的金属夹子已经生锈。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世沧桑。这份报告起草于1984年6月，内容具体到项目如何实施、土地问题如何解决、收费标准如何核定——当时，一听说县里有造隧道的想法，林岙村就赶紧打了报告送上去。

1985年3月25日，温岭县藤岭隧道工程指挥部成立，开凿隧道工程被提上议事日程。工程要启动，资金是首要难题，当时的情况是项目短期内无法列入国家基础建设计划，银行贷款存在困难，而温岭财政只能提供10万元作为启动资金。相比于160多万元的预算，这笔钱无疑是杯水车薪。受工商企业股份制启发，藤岭隧道指挥部大胆决策，用发行——股票——的办法来筹集

社会资金修建隧道，这样的意见很快得到了县政府的支持。1985年5月，《藤岭隧道建设股票发行章程》正式发布；1985年6月，在人流最旺的温岭剧院门口，藤岭隧道建设股票发行的大横幅吸引了许多群众前来围观；1985年6月30日，为扩大影响、提升群众认知度，县藤岭隧道管理所又发出倡议书，希望各专业人士及广大干部、职工、群众踊跃入股。

为了节省资金，建设隧道相关的数据测量以及定线等工作，都由藤岭隧道指挥部工作人员完成。当时没有先进的测量仪器，只能凭借简单的水晶仪、经纬仪进行人工测量，每天上山下山到处跑，最后将数据汇总给省交通设计院，请专家设计图纸。后来隧道贯通时，专业机构测量出的数据误差值不到4厘米，这在当时的条件下是非常难得的。

在设计图纸的同时，建设——股票——也开始公开向社会出售，一边筹股和贷款，一边开工建设。隧道每日报出的工程进度，以及各级领导的带头认购，都给观望的群众吃下了定心丸，大家纷纷购买——股票——，后续工作得以顺利进行。隧道开凿了100米左右时，通过媒体宣传，该工程引起了上级的重视，他们派了工作组前来考察。最终，浙江省交通厅决定拨款60万元，作为藤岭隧道的工程款。加上通过各级贷款筹获的部分资金，原计划发行100万元的——股票——，共售出919股，共计45.95万元，至此，隧道建设所需的160万元经费如数集齐。

据《台州交通志》记载，隧道是1985年10月开工的，但《温岭交通志》上记载的是1985年7月开工。无论时间如何，老百姓心心念念的这条隧道总算是开建了。

苦战一年多，1986年8月，隧道终于贯通。建成后的隧道总长686米，接线总长1255米，净空高5米，宽10米（行车道7米，两边人行道各1.5米），总造价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。温岭人民首创用股份集资的形式凿隧道，使省道泽坎线、林石线路程分别缩短3.93公里和3.8公里，彻底改变了藤岭弯急坡陡事故多发的状况。

隧道系集资建成，为偿还本息，经省交通厅批准收取过路费，成立了——藤岭隧道管理所——，经省人民政府批准按乙类标准收费。2002年9月，在藤岭隧道走过16个春秋之后，温岭市又启动了隧道改造工程，经省交通厅批复，在原隧道扩孔后进行二次衬砌。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，工程于2003年底完工。

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；2012年12月11日至2013年1月25日，收费设施进行拆除，路面开展重铺；2013年1月1日起，路泽太一级公路藤岭左、右线隧道实行免费单向通行，泽坎线藤岭老隧道保持免费双向通行。

1986年8月，温岭省道线上第一道隧道——藤岭隧道横空出世。这是每一个温岭人都应该铭记的历史时刻。在这之后，温岭的公路隧道接连贯通：雷公山隧道、东角头隧道、水仙花香隧道、东海隧道、桂香隧道、钓浜隧道——如今，温岭已有曾

有全国公路第一长隧之称的大溪岭湖雾岭隧道、特大断面隧道——81省道复线肖浦隧道、台州沿海高速第二长隧道——燕山隧道、S形曲线的东辉隧道等公路隧道42道，不含在建的14道。每一道隧道都是一个音符，串联山谷的那一边，奏响人民幸福生活的乐章。

地隈一水巡城转，天约群山附郭来。人间的路总是拐着九曲回肠的弯，纵横交错在缠绵缠绕的世界。跌宕起伏的人生踏上曲曲折折的路，于是有了——清溪流过碧山头，空水澄鲜一色秋——的五彩斑斓，有了——青山缭绕疑无路，忽见千帆隐映来——的百折千回，有了——路漫漫其修远兮，吾将上下而求索——的勇毅前行——无论艳阳高照还是风雨如磐，藤岭——无论西东、从容吟歌，在人的脚下不断延伸，永不停歇。