

采编：贺军/校对：周玲芬/版式：陈兴长

“高铁时代”改变了什么？



作为沿海铁路大通道的一段，甬台温铁路三门段的开通，会给百姓的日常生活带来什么改变？对我县的交通格局有什么影响？对我县加快打造“三门湾次经济圈”又有什么意义？



“三门湾次经济圈”加速成型

俗话说，“要想富，先修路”。又有俗语说，“火车一响，黄金万两”。火车之于经济发展的意义不言而喻。

今年年初，县委提出“加快打造‘三门湾次经济圈’，推动县域向区域发展跨域”的发展战略，站在更高的开发开放平台推动我县加快发展。总体而言，“三门湾次经济圈”是指在宁波都市经济圈和台州都市区之间形成的具有快速成长性的经济区域。

经济发展，交通先行。

环顾浙江，杭州湾跨海大桥已建成，象山港大桥正在建设，甬台温高速公路复线将动工建设，环三门湾区域正成为杭州湾产业带和温台沿海产业带的重要节点、宁波都市经济圈南延和台州都市区北拓的集合区及杭台温和甬台温的交通枢纽。

而当前甬台温铁路的通车，更可推动三门湾物流、人流、信息流的加速流转，使该区域的经济、文化交流变得密切，为工业、能源、原材料等产业发展提供了可靠的运力支持和较低的物流成本，三门湾这个“发展断层”有了强大的发展动力。

站在全国范围看，国家正在加速建设沿海铁路大通道。这条“铁龙”包括长江以北沿海铁路与长江以南沿海铁路，其中长江以南沿海铁路有萧甬铁路、甬台温铁路、温福铁路、福厦铁路、厦深铁路。目前，甬台温铁路、温福铁路已建设成通车，萧甬铁路正在电气化改造，福厦铁路、厦深铁路也在马不停蹄施工。今后，这条大通道将把我国经济最活跃、最发达的长三角、珠三角和海峡西岸经济区紧密连接起来。

两三年内，从我县出发，4 多个小时到上海，4 个半小时到厦门，7 个半小时到深圳。这 3 个城市，恰好分别是长三角、海峡西岸经济区、珠三角的核心。由此看来，甬台温铁路对我县加快打造“三门湾次经济圈”的作用十分重大，它不仅使三门湾开放的幅度、纵深更加广阔，还有利于三门湾的经济结构战略性调整和区域优势互补。

假以时日，也许我们可以把“三门湾次经济圈”定位为长三角与海峡西岸经济区、长三角与珠三角的融合节点。毫无疑问，甬台温铁路是其中的一根重要纽带。

“立体交通网”越织越密

2000 年 12 月 26 日，上三高速正式通车；

2003 年 12 月 30 日，甬台温高速公路开通；

2006 年 10 月 18 日，年吞吐能力 35 万吨的健跳 5000 吨级多用码头投入使用；

2009 年 2 月 6 日，74 省道城区过境段改建工程开工；

2009 年 9 月 28 日，甬台温铁路三门站启用；

……

稍稍留心，人们就会发现，近 10 年来，在我县，高速公路开建、铁路通车、省道改建等有关交通的消息频频见诸报端。

这与三门本地人和常往来于三门的旅客感受不谋而合：我县乃“偏远之地”的记忆，正被快速稀释。尤其是随着甬台温铁路三

门段的通车，一张“水、路、铁”联动的“立体交通网络”正初步织成。

就公路来说，目前已有上三、甬台温两条高速公路贯穿境内，甬台温高速公路复线正在加紧前期工作，预计明年开工建设。届时，从我县出发，不管是到杭州，还是到上海，或是到温州，都要方便快捷许多。从县内来看，74 省道城区过境段、海沙公路改建、74 省道健黄段改建工程都在紧锣密鼓施工，74 省道南延三门毛张至椒江二桥三门段工程、76 省道北延三门园里至宁海一市工程不久就要开工建设。待全部建成，我县的交通环境将会有质的飞跃；

就水路来说，我县正以健跳港开发为突破口，外延港口，内拓腹地，北接宁波北仑港、象山港，

南连台州湾，“望港兴叹”的记忆渐行渐远；

就铁路来说，甬台温铁路三门段已通车，一列列动车组正在我县境内飞驰着。占地 400 多亩、投资 3 亿多元的铁路物流集散基地，也在着手打造我县对外交流的窗口和台州市乃至浙东南重要的综合性物流基地之一。

一张纵横交错、四通八达的“水路铁”交通网络，正悄然改变三门人的生活——

今年 70 岁的老司机汪恩撑谈起我县交通变化时感慨万千：“30 年前从三门到宁波路况很差，司机中曾流传‘三跳’的说法：车在路上跳，人在车里跳，五脏六腑在肚里跳。现在不同了，一路坦途，坐火车到宁波，只要半小时左右。”

“客源争夺战”悄然打响

9 月 28 日，我县公路运输业在这一天的心情，可谓异常复杂。

这一天，甬台温铁路动车组正式开通，三门的“高铁时代”在新中国成立 60 周年之际呼啸而来。

在我县，长期以来，不管是客运，还是货运，公路运输总是“一家独大”。不过，随着甬台温铁路三门段的开通，我县原有的交通运输格局发生了根本性变化。

价格上比飞机优惠，时间上比公路客运快捷，全部以“D”字开头的动车组，让公路运输在初秋时节感到阵阵寒意。如果把我县当前的交通运输格局比作一盘中国象棋，动车组犹如一枚重要棋子——“炮”，使一场不见硝

烟的“客源争夺战”风生水起。

每隔 15 分钟左右一个班次，全天共 19 个班次的三门至宁波客运线，是我县公路客运最繁忙的一条黄金线路。该线路全程票价每人 37 元，全程约需 1 个半小时，而动车组票价一等座 39 元、二等座 33 元，全程约需半小时。

从理论上讲，三门至宁波客运线每天 19 个班次，每个班次满座 38 人，总计 700 多人，动车组只需 1 个半车厢就够了。对于公路客运来说，动车组的确是一个强大的对手。一个无需争议的事实是，“D 字头”动车组开通后，公路客运客源分流不可避免，但具体数字有多大，谁都难以预料。

不过，也有人对此不以为然：

从三门到宁波，如果坐火车的话，必须先从县城坐公交车到亭旁，这段路程来回估计要 40 分钟左右。这样算来，坐火车与坐汽车在路上花的时间相差不大，而且坐动车还要掐准车次。

“在市场化的大背景下，铁路加入竞争行列，会给公路客运带来压力，促使其提高自身服务质量，充分发挥自身优势，最终将形成‘双赢’格局，给旅客带来实惠。”有关人士分析，我县不少市民喜欢图新鲜，高速铁路开通后，公路客运的客流量在短时间内可能会急剧下降。届时，作为竞争对手，公路客运要耐得住寂寞。最终形成的竞争格局，也许要三五个多月后才能见分晓。

新闻链接

沿海铁路大通道

沿海铁路大通道是我国首条沿着海岸修建的铁路通道。从规划图上纵览这条从东海之滨沿着海岸延伸至南海、把两个海域维系在一起的铁路，人们明确感到：在长三角、珠三角和海峡西岸基本实现区域内 1 小时、2 小时交通圈的同时，打造各区域间大运量、高速度的陆路运输通道，串联起我国沿海经济发达城市，并以海运和铁路运输的有效对接构建海铁联合的运输链条，海运走进内陆，铁路通向大海，已指日可待。

沿海铁路主要连接东部各省主要沿海城市，是“四纵四横”铁

路快速客运通道中的“一纵”。其中长江以南为东南沿海铁路，已建成或基本建成。该线连接上海和台州都市区北拓的集合区及杭台温和甬台温的交通枢纽。

在《中长期铁路网规划》中，东南沿海铁路是浓墨重彩的一笔：宁波——温州——福州——厦门——深圳，甬台温铁路、温福铁路、福厦铁路、厦深铁路。若干年后，当这条长 1300 多公里、东连沪杭甬客运专线、西接广深港客运专线的沿海铁路通道建成后，沪、浙、闽、粤、港便成为这条通道上熠熠闪光的明珠。