

采编:陈思笋/校对:陈玲玲/版式:陈兴长

铁路建设,我们一路走来

甬台温铁路三门段自2005年10月份正式动工建设,到今年10月火车正式通车,已整整4年。如今回忆起三门铁路建设各个时期的重要时刻,依旧让人心潮澎湃,激动不已。

沿海铁路大通道的构想,最早来自于1921年孙中山先生《建国方略》里描绘了沿海铁路的蓝图:“沿东方南方两大港间海岸线,自南方大港广州起至温州,于温州渡瓯江,进至乐清、黄岩、台州。又经宁海,至于宁波,以与东方大港相接……”孙中山虽然雄心勃勃,无奈当时内有军阀混战,外有列强侵夺,终于壮志难酬。

1929年,时三门湾辟埠计划已批准,作为上海总商会推荐,负责承办三门湾商埠的发起人许廷佐,开始着手测量建造三门到义乌的铁路线路,以便接通浙赣线,吸引皖、赣内地货物。可惜的是,由于种种原因,三门通铁路终未能如愿。

新世纪,历史翻开了新的一页,三门人民心中又燃起了新的希望。

——2000年11月,宁波市、台州市、温州市计划委联合省计划委上报《关于加快推进沿海铁路干线甬台温段前期工作的请示》,要求将甬台温铁路纳入国家铁路重点建设项目,早日兴建。

——2001年5月9日,省计委首次召开甬台温铁路建前期工作会议,形成《关于新建甬台温铁路第一次前期工作会议纪要》,并上报铁道部。

——2002年1月21日,铁四院在宁波召开会议,至此,甬台温铁路勘察设计工作正式拉开序幕。

——2002年12月,铁道部对铁四院报送的《甬台温铁路可行性研究》送审稿进行初步审查。

——2003年11月,根据铁道部关于实现铁路跨越式发展的新思路及快速客运通道的定位要求,铁四院编制完成《新建宁波至温州铁路补充预可行性研究报告》,按照报告,甬台温铁路由初步设计的120公里时速,单线,内燃机车牵引动力,投资概算50亿元,提升到时速200公里,复线,电气化,总投资为155.3亿元。

——2003年12月30日,铁道部和省政府在京主持召开甬台温铁路预可研评审会议。会议对建设甬台温铁路的重要性和建设标准达成重要共识。

——2004年1月,铁四院编制完成《新建甬台温铁路预可行性研究报告》,同年2月,部省联合向国家发改委上报项目建议书。

——2004年9月10日,铁道部部长刘志军、浙江省省长吕祖善在省政府共同签订《关于浙江省铁路建设有关问题的会议纪要》,其中明确了甬台温铁路建设标准、建设资金等问题。

——2004年11月,铁四院最终编制完成《新建铁路甬台温线可行性研究报告》,经部省上报国家发改委。

——2005年3月10日,国家发改委批准甬台温铁路可行性研究报告。

——2005年5月27日,省政府、上海铁路局在台州召开甬台温铁路建设动员大会。副省长王永明到会并作重要讲话,他要求沿线各级政府统一思想,加强领导,项全大局,“出钱、出力、不出事”,确保甬台温铁路按预定计划开工兴建。

——2005年7月18日,国家发改委发文,把甬台温铁路列入2005年国家重点建设项目名单。

——2005年8月,铁四院完成甬台温铁路施工图设计,至此,甬台温铁路工程项目具备了开工条件。

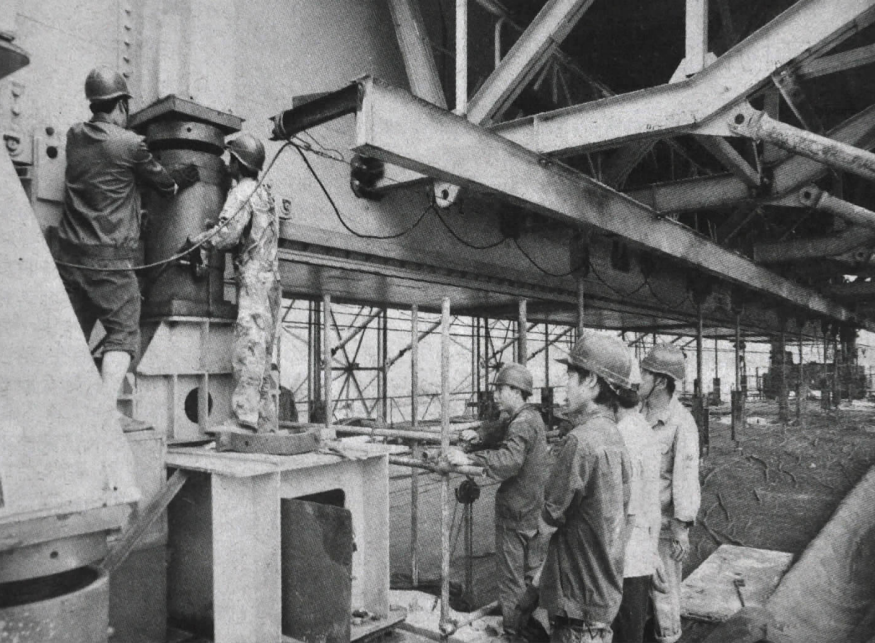
——2005年8月22日,铁道部、浙江省联合作出《关于新建铁路甬台温线初步设计的批复》。

——2005年9月25日,省政府在杭州召开甬台温铁路建设工作商谈会。省政府与上海铁路局商定甬台温铁路10月27日在台州黄岩区举行开工仪式。

——2005年10月份,甬台温铁路三门段正式动工建设。甬台温铁路三门段暨三门火车站开工建设。无数市民从四面八方来到开工典礼现场,共同见证了这历史性的一幕。一个百年来让三门人民梦魂萦绕的夙愿即将成为现实!这是中国第一条客运时速达200公里(预留时速250公里)的客货混跑线,为国家Ⅰ级双线铁路,电力牵引,满足开双层集装箱要求,也是目前国内动工建设的现代化程度最高的铁路。设计正线全线282.42公里,工程总投资约162亿元,建设工期4年。

——2007年4月,《三门铁路站场区域控制性详细规划》通过评审,姚蔺隧道、太坤山隧道、悬渚隧道、旗门港特大桥、海港路特大桥,亭旁溪1、2、3、4号桥等控制性工程和重点工程进展顺利,隧道完成1390成米洞,占设计数量的24.6%;特大桥完成1939.65延长米,占设计数量的42%;大桥完成370.1延长米,占设计数量的39%;中小桥完成140.55延长米,占设计数量的41%;涵洞完成314.64横延米,占设计数量的52%;路基土石方完成98万断面方,占设计数量的48.6%。

——2007年11月20日,整个施工过程克服了工期紧张,水中施工难度大等诸多困难,中铁二十四局员工把最后一车混凝土浇筑到最后一孔梁板上,标志着国家重点项目的——全长1452.8米的甬台温铁路三门段旗门港特大桥提前近4个月顺利贯通,为特大桥年底竣工创造了有利条件。同时该桥在甬台温铁路管段全线创造了多个第一:2005年11月2日,第一桩基开始破土施工;2006年1月5日,第一个墩台开始浇筑混凝土;2006年2月15日,第一个墩身开始浇筑混凝土;2006年9月30日,第一孔支架法箱梁开始



浇筑;2007年4月28日第一孔移动模架法箱梁开始浇筑。

——2008年6月2日,甬台温铁路亭旁隧道贯通,这个隧道是甬台温铁路建设一个重点项目,自2007年4月28日开始施工以来,克服隧道地质与原设计不符、地质围岩条件差、干扰多等重重困难,为确保铁路全线工程如期完成作出有力保障。

——2008年6月11日11点58分,随着一阵沉闷的爆破声,悬渚隧道顺利贯通,宣告了甬台温铁路客运专线施工难度最大的隧道被攻克。

——2009年1月21日,一台铺轨列车从沙柳后周隧道缓缓驶出,沿着两根500米长的钢轨,均匀地将一根根混凝土轨枕铺设在路基上。这一天,铁轨正式铺抵三门地段,上百群众自发来到这里,燃放鞭炮,庆祝铁轨铺到家门口。这标志着三门人民坐火车出行的日子指日可待,结束了三门境内无铁路的历史,也标志着台州段铁路铺轨正式开始。

铁路的通车,离不开周边配套道路的建设。

——2007年5月,《三门铁路站场修建性规划》文本

基本形成;黄山(铁路货车站场)150万方山体搬运工程正在实施,已搬运土石70万方;火车站场第一期开发605亩(停车场、广场、仓储、货站道路、客站道路、商住区)土地放样基本结束,其中162亩土地已被征用;435亩的铁路站场物流集散基地也被批准立项。

——2008年3月5日,甬台温铁路三门站房及站台工程在亭旁镇邵家小黄山举行开工典礼。甬台温铁路三门站是一个以货运为主、客运为辅的国家一级客货站。站房形式采用线侧平式,总建筑面积3895.3平方米,其中站房面积3135.3平方米,并栋生产用房面积760平方米。站房工程总投资约1.2亿元,由沿海铁路浙江公司和甬台温铁路三门段工程建设指挥部共同出资建设,中铁建工集团公司承建。

——2008年6月9日,总投资3000万元的小黄山搬运工程是站场配套工程的控制性工程,经过9个月的努力,140多万方的小黄山于12月6日彻底被“夷为平地”,比合同工期提前一个多月完成,为站场后期工程打下了良好的基础。

——2008年12月,甬台温铁路三门段主体工程已基本完成。

——2009年2月9日,《74省道三门城区过境复线暨火车站连接线公路工程施工图设计》通过评审。这两条道路的建设具有重要的经济价值和意义。它对于我县客运的路网建设和改善交通,对于客站沿线地块的开发、增值将带来深远的影响。

——2009年9月16日,站房正处于紧张扫尾阶段,站场路已基本完工,广场已初具雏形,完成整体工程的50%以上。同时站场已做好迎接火车到来的各项准备,水、电等配套工程已经完工,就等火车驶来。

——2009年9月28日,伴随着清脆的鸣笛声,火车开通,三门人民的百年梦想终成现实。