

# 十年磨一剑

## ——丽水城区绕城公路建设纪实

阙沛军 刘樟树

站在丽水城区后面高高的白云山顶，一眼望去，一条庞大的椭圆形的玉带紧紧镶嵌在城区这块美丽的土地上。到了夜间，华灯初放，城区东南西北万灯齐闪，犹如一条红彤彤长龙，显得特别耀眼，那就是绕城公路。这条绕城公路是在什么背景、什么时候新建起来的？它的建设规模和功能又是怎样？为了让大家了解绕城公路建设的情况，进一步体会丽水交通发展给百姓带来的实惠，今天我们就说说丽水绕城公路建设的一些历史情况。

据《丽水市交通志》记载：在民国21年（1932），丽水出现第一条公路（丽阳门至溪口，长1公里）和第一辆汽车（1932年10月），之后国民政府陆续开通了丽水至云和、丽水至青田、丽水至松阳、丽水至缙云等多条路线。新中国成立后，特别是改革开放以后，作为浙西南的交通枢纽，丽水的交通建设发展更是惊人，国道、省道、县乡村公路渐成网络，高速公路实现了零的突破。但在取得公路建设发展大好成就的同时，仍有不尽如人意的方面。在上世纪末，南来北往、西来东去的过境车辆必须走市区丽阳路、中山街、丽青路、括苍路、开发路等主要干道。由于街道、公路一路两用，混合交通导致堵车、事故频发；噪音、汽车尾气严重影响周围环境，市民叫苦不迭，百姓急盼着能建设一条避开城区的绕城公路，这个美好的愿望终于在本世纪实现了。

二十一世纪初，丽水撤地建市，新成立的丽水市委市政府针对市区面积不断扩大，人口迅速增加，车流量快速增长的情况，为促进人流、物流和社会经济协同发展，切实解决市内、外交通瓶颈问题，把建设丽水绕城公路摆到了重要议事日程：一是将建设丽水绕城公路项目纳入《丽水市公路交通建设规划》，是丽水市公路主骨架“一纵三横一绕两线六通道”中的“一绕”；二是根据《丽水市公路交通建设规划》，积极向省委、省政府和上级交通主管部门反映，争取立项和资金支持，以及联系交通设计部门帮助设计，环保部门帮助环评等；三是举全市之力，迅速组建绕城公路工程建设指挥部和绕城公路建设征地拆迁政策处理办公室，两个专门工作领导班子，全力以赴做好绕城公路建设各项工作；四是先易后难，分步分段实施，抓重点、破难题，一步一个脚印，持之以恒。在省委、省政府的关心重视下，全市上下紧密团结、共同奋斗，从2002年3月开工至2012年12月完工，经过整整10年的努力，终于全面建成了丽水绕城公路。

丽水城区绕城公路，起点于53省道沿线溪口大桥桥头南端，向东南瓯江边布线经城南、水南、中岸至塔下大桥横跨瓯江后，擦过芦埠村随330国道沿好溪南岸防洪堤东上，北跨社后特大桥；再经长岗背互通立交后，沿白云山脚西进到丽阳段与中山街北段相交，然后过五里亭、花街、周处等村，下穿金丽温高速公路桥下跨太平港，从太平港南进；经官桥、苏埠等村，再次跨过瓯江的白岩大桥，终点到达水阁垅，接开发区进城连接线（石牛大道），利用开发区南北干道飞雨路，连接至53省道（绿谷大道），形成绕城公路循环，全长线路约30公里，其中绕城公路主线长26.4公里，为省A类重点工程项目，工程按一级公路标准设计，路基宽25.5米，设计时速80公里/小时；中央设绿化隔离带，工程总投资9.50亿元。根据线路走向位置和实施计划，工程共分三期

实施：

### 绕城公路一期工程（南线）

一期工程（南线）为53省道丽水市区延伸段，起点于溪口大桥南桥头，沿瓯江南岸东下，终点至塔下大桥北端接330国道，全长6.54公里，线路共有桥梁5座和栈道1座。其中大桥2座分别为塔下大桥（连接金华方向桥长340米，通往温州方向桥长360米）和牛岭头栈桥（长220米）；中桥3座，分别为南明桥（长60米）、中岸桥（长20米）、岭田桥（20米）；另栈道一座（长60米），一期工程的建成，分别连接了溪口大桥、小水门大桥和紫金大桥，极大提升了城市功能，便捷了城市南部交通，百姓无不称赞这条公路为“惠民之路”。2002年开工，2006年12月建成。标志性建筑为塔下大桥。

该工程建成后，东、西过往丽水的过境车辆首次避开市区，大大减轻了城市交通压力，同时对进一步开发丽水南城起到了积极作用。

### 绕城公路二期工程（东北线）

二期工程起点接一期工程塔下大桥北端，终点在丽阳段与中山街北段相交处，全长8.82公里。共有桥梁6座，其中特大桥1座，社后大桥（长1063米，根据有关公路建设规定1000米以上公路桥梁为特大桥）；大桥1座，为九里立交桥（长120米）；中桥4座，分别为雅坑溪1#桥（长16米）、雅坑溪2#桥（长48米）、贺家桥（长50米）、丽阳坑桥（长20米）。二期工程于2004年3月开工，2008年12月竣工。标志性建筑为社后特大桥，横跨好溪的社后特大桥是塔下大桥后的又一座标志性景观建筑。工程交付前桥梁照明设施全部建成并投入使用，每当夜幕来临，千米长桥胜似一道靓丽的彩虹。

绕城公路二期工程建成，对完善丽水市区公路网络，加快城市化建设进度，改善投资环境，优化岩泉、紫金片区生活环境，促进丽水市经济持续快速发展具有十分重要的意义。

### 绕城公路三期工程（西北线）

三期工程起点接二期工程中山街北段交叉口丽阳段，终点为丽水经济开发区垅店接53省道。全长11.04公里。该期是绕城公路建设最后一期工程，也是最难一段工程，主要是路线弯曲大、线路由东向西，再由西向南，沿线地形、地貌、地质情况复杂，傍山依水，沿水过江，建设门类齐全，大桥、中小桥、立交桥一应俱全。其中有太平港流程的太平港大桥（长462米）；有再跨瓯江的白岩大桥（长426.5米）；还有分别为周处桥、毛宅口桥、水路坑桥、官桥桥和前吴桥等5座中、小桥梁（合计桥梁长度214.28米）；另有塘山桥、联城桥和黄渡新村三座分离式立交桥（合计桥梁长度264.06米）。工程于2008年3月开工，2012年12月建成。至此整条丽水绕城公路全面完工。

虽然丽水市绕城公路只有26.40公里，但建设周期之长，建设难度之大，在本市公路建设史上绝非仅有，与其它公路建设相比较，主要有这样几个特点：

一是时间跨度大，像建设绕城公路这样的规模，一般建设周期为3-4年。而丽水绕城公路建设，从项目建议、环保及可行性报告论证审查通过、项目报批立项、

施工图审查通过、建设资金落实到位、采用招投标选择施工队伍和监理单位、落实政策征地拆迁、施工队伍进场分期分段实施进入实质性施工，直至工程全部验收投入使用，整整耗时10年之久。

二是政策处理难度大，由于绕城公路地处城乡结合部，建设需要大量用地，还要处理沿线的光缆、电力、水利设施等，给工程无障碍顺利施工带来了较大困难。

三是公路结构复杂。施工难度大，如整条绕城公路跨江过河，不仅有位于瓯江南面中的栈桥（牛岭头栈桥）、两座跨越瓯江的大桥（塔下大桥、白岩大桥）和一座跨越好溪的特大桥（社后特大桥）及一座跨越太平港的太平港大桥等。另外这里地质条件也较为复杂，山、地、丘陵、河滩、软土地均有。其中二期工程社后特大桥主桥为当时丽水市最长的公路桥梁。凡此复杂的结构和地质条件，无形中增加了施工难度，延缓了建设周期。

四是施工环境复杂，给工程顺利施工和推进带来重重困难。工程沿线有的与330国道相接，有的与53省道50省道相联，有的与金丽温高速公路相交，有的与城市道路相通，且东南西北均为城市出口，边施工边通行，给工程衔接、现场施工带来不少困难。

五是任务重，要求高，绕城公路实行分段分期报批、立项、实施，要求建成一段，验收一段，通行一段。压力不轻，困难不少，面对建设中的重重困难，在市委、市政府的坚强领导下，在省交通厅的指导帮助下，丽水市交通部门和广大建设者们，充分发扬交通人吃苦耐劳、攻坚克难、坚忍不拔、勇攀高峰的敬业精神，以改革发展为导向，以彻底改善丽水市交通环境为己任，奋力拼搏，克服了一个又一个困难。其中在政策处理中，专门成立以莲都区为主的市绕城公路征地拆迁政策处理指挥部，实行市、区、街道三级配合、协同作战，全力以赴做好征地拆迁政策处理工作，努力为工程无障碍施工创造良好条件，确保了整个绕城公路建设顺利实施。在施工建设过程中，市绕城公路建设工程指挥部脚踏实地做好指导和服务工作，采取先易后难、分段分段、抓节点、攻难点，时刻不忘安全，把工程质量放在首位，一环紧扣一环，环环相扣，数年如一日，各标段施工单位和广大建设者在指挥部门的正确指挥和精心部署下，废寝忘食，夜以继日，顽强战斗，辛勤的汗水，终于换来了丰硕成果。奋战10年，终于建成了人们期盼的绕城公路，向丽水人民交上了一份满意的答卷，同时也实现了“筑一条路，树一座丰碑，造就一支队伍”初衷。

丽水绕城公路的建成，彻底改变了市区道路网络和城市格局，拓展了丽水城市的发展空间，把通过丽水市周围的丽龙、龙丽、金丽温高速公路和330国道、50、53省道等干线有机地连接在一起，对完善丽水城区公路网络，减轻丽水城区交通压力，具有重要意义。

丽水绕城公路的建设为丽水交通史上画上了精彩的一笔，见证了丽水交通的发展辉煌成就。

（作者阙沛军系丽水市祖统委副主任、丽水市政协文史专员、莲都区政协文史编审员；刘樟树系丽水市莲都区交通局退休干部，曾任丽水市（县级）总工会办公室主任、莲都区交通局办公室主任。）



时任丽水市委书记楼阳生现场考察社后大桥。



时任丽水市长王永康听取绕城西线工程建设情况汇报。



绕城公路全线建成通车典礼。



时任省发改委副主任刘亭指导丽阳至垅店段重新立项建设。

