



仙居县公路建设纪实

(1956—2014)

项洪品 著



杭州出版社

HANGZHOU PUBLISHING HOUSE

仙居县公路建设纪实

(1956—2014)

项洪品 著



杭州出版社

HANGZHOU PUBLISHING HOUSE

图书在版编目(CIP)数据

仙居县公路建设纪实 / 项洪品著. — 杭州 : 杭州出版社,
2015.9

ISBN 978-7-5565-0286-8

I. ①仙… II. ①项… III. ①道路建设—概况—仙居县
IV. ①F542.855.4

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2015)第 093239 号

仙居县公路建设纪实

项洪品 著

责任编辑：夏斯斯

出版发行：杭州出版社(杭州市西湖文化广场 32 号 6 楼)

电话：0571-87997719 邮编：310014

排版印刷：杭州供销印刷有限公司

开 本：787mm × 1092mm 1/16

字 数：455 千

印 张：17

插 页：8

版 印 次：2015 年 9 月第 1 版 2015 年 9 月第 1 次印刷

书 号：ISBN 978-7-5565-0286-8

定 价：56.00 元

目 录

一、概 述	1
二、大事记	14
三、从零开始,全省率先实现“社社通公路”	55
(一)仙居首条公路——临仙公路的修建	55
(二)仙缙公路的修建	58
(三)仙温公路的建设	63
(四)仙温磐国防公路的修建	66
(五)全省率先实现“社社通公路”	72
(六)历史将铭记他们	83
四、撤渡建桥,确保公路运行通畅	91
(一)“社社通公路”后公路建设面临的抉择	93
(二)下张大桥的立项兴建	96
(三)公路桥梁建设思路的调整	97
(四)下张大桥的建成与教训	99
(五)皤滩大桥建设的曲折历程	105
(六)横溪大桥的修造与横溪区的公路建设	112
(七)永安溪大桥的建造	115
(八)韦羌溪大桥的建造	124
(九)黄梁陈大桥的建造	127
(十)清口园大桥的建造	130
(十一)仙临(下洋)大桥的建造	133
(十二)石牛大桥的建造	134
(十三)张店大桥的建造	137
五、拓宽改造,不断提升公路等级	140
(一)公路改造的首次尝试	140

(二)以超前意识改造 35 省道 30K+800—55K+800 段	144
(三)环城过境路段改造和管铁线改造	148
(四)35 省道二期改造	155
(五)仙清国防公路改造项目	163
(六)车站客运发展	173
(七)公路路面的改造	183
六、新世纪仙居公路交通呈现新面貌	188
(一)高速公路建设	188
(二)35 省道仙居段公路改建	193
(三)40 省道仙东线磐安沙溪口至仙居新庄段公路改造	204
(四)“乡村康庄工程”建设	205
(五)打造“五型公路”	209
(六)公路运输管理	213
(七)县城公交在曲折中发展	214
七、附 录	221
(一)参考文档目录	221
(二)1949 年后仙居隶属关系和区乡设置的变更	238
(三)仙居交通事业管理机构变更概略	243
(四)仙居县交通主管部门党组织沿革一览表	246
(五)仙居县公路管理局沿革史略	248
(六)仙居汽车站领导班子更替述要	250
(七)仙居县公路运输管理局历任领导班子成员一览表	251
(八)仙居交通企业的兴衰	252
(九)交通局成立六年,创六个第一	258
(十)一个“老交通”的叙述	258
(十一)难忘的岁月	259
后 记	265

一、概 述

仙居位于浙江东南,处括苍山脉中段。东界临海,南接黄岩、永嘉,西与缙云为邻,北与天台、磐安相连;地理坐标为北纬 $28^{\circ}28'59''$,东经 $120^{\circ}17'55''$,南北直线距离为57.6公里,东西直线距离为63.6公里,总面积2000平方公里。

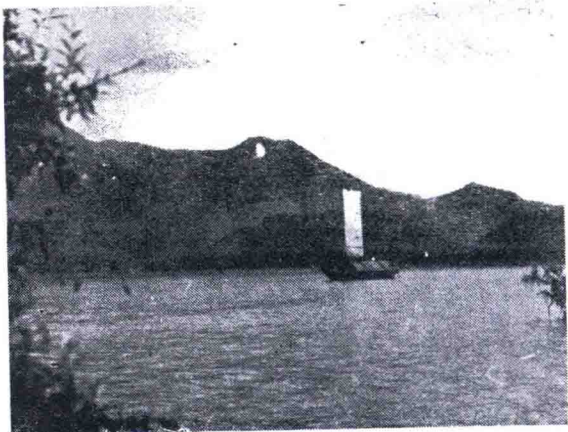
仙居南、西、北三面为崇山峻岭,海拔千米以上山峰有109座,整个地形由外向内倾斜,东南地势略低。境内多山地,面积约占全县总面积的80%,因此,素有“八山一水一分田”之说。永安溪自西向东横贯全境,两岸多支流,其中流域面积在10平方公里以上支流有32条。亿万年的河流冲积,形成了境内大小不等的横溪、田市、下各、城关四个河谷冲积平原。

特定的地理地貌,造成仙居自古以来就交通不便。明《万历仙居县志》载:“地非都会,崇山绾带。苍岭一线,仅通闽道,而车辙罕至,商贾之路亦绝。”古时,县境内仅有一条“驿道”:出县城向东翻县东岭,经东岭下、杨府、断桥、大路、横路丁等村庄,翻越界岭即入临海县境。该路长约三十五里,宽五尺许,多为石板路面。出县城往西,经三桥、官路、田市、白塔、幡滩、溪头、横溪、镇头、苍岭坑等村镇,再翻越二十里山岭可至风门头入缙云县境,一路须经多重渡口和山岭,尤其是苍岭山路,登山石级陡峭,行人苦不堪言。该驿道长约百里,宽约五尺,多为卵石路面。

除驿道外,旧时货物运输多靠永安溪水道。永安溪在县境内总长282里,有支流34条,下游入临海至三江会始丰后称灵江,至三港口会澄江后称椒江,于海门入东海。明《万历仙居县志》载:“永安溪在县西二百一十里,大小二源,小源出冯师山,东流百里至曹村,浅不可舟。自曹村而下,广二十步,胜小艇。又东至妃姑与大源会,广三十步,又东流六七十里而南,胜二十石舟。”由此可见,明代时小艇可至曹村。但由于永安溪时发大水,溪床变迁十分频繁,需要经常疏浚。疏浚工作大多由所在地船户分段自理。由于经营不力,溪床日益淤塞。据船业工会航运调查记载,至民国初期,船艇只有在发大水时才可上溯到溪口湖,竹筏可到曹店,致使曹店至县城的永安溪130余里水道整整缩短了20余里。到抗战期间,即使是发大水,船只也只能到达横溪,平时只能到幡滩。船艇航道又缩短了30余里。即便如此,在那个年代,由于没有公路交通,仙居的货物进出仍主要依靠这一航道。民国

二十四年(1935年),仙居至临海的定期客船开通,永安溪航道更是成了仙居货客运输的一条主要通道,尽管每船只有16个座位,下行需要12小时,上行需要一昼夜。永安溪两侧群山延绵,落差较大,导致航道流急滩多,因此上行时往往需人工拉纤才能前行;如遇枯水季节,船只极易中途搁浅,只得数船联合,随航随疏,行如虫爬。发洪时节,则溪流湍急,往往无法航行。因此,永安溪航道运行完全得“看老天的脸色”。

除古驿道和永安溪航道外,解放前仙居通往外地的道路还有几条,但多属崎岖山路:其一,出县城往北,有一通往永康、东阳、磐安的山路,须越十里长岗岭,再翻苍背,方可入磐安县境。沿途山高岭峻,俗称“十里长岗,好人走黄胖”。其二,出县城南行,经清口



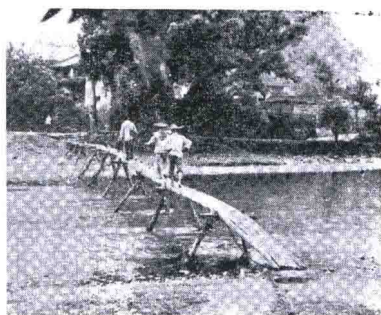
▲永安溪木船运输

园、步路、新庄、王宅、上张、方山等村可入永嘉境内。沿途境内仅城关至船山不到十里是平坦之地,其余七十来里都是在山涧中穿往,须翻多重山岭,方可进入永嘉县境。其三,出县城往东南,经管山、夹岭坑、车头、大战、双庙、方山岭、岩前至朱溪,一路五十余里。自朱溪再往东南三十五里可至大邵,入黄岩县境。沿途山岭重重,溪涧横流。特别是朱溪至大邵的三十五里山路,须翻五部岭,须过十八渡。《光绪仙居县志》谓五部岭“鸟道亟天,难于攀跻”。民谣也有“朱溪十八渡,渡渡要脱裤”之说。自朱溪往西南十五里,可至梅岙,途经石牛栏,亦可入黄岩县境。然石牛栏路段系凿绝壁成路,最窄处宽不盈尺,人行其间,俯视崖下深潭,眩目惊心;不慎失足,即告身亡。其四,出县城东行,翻县东岭,过东岭下、石牛、张店、下张、湖其园、怀仁可至下各,再从下各往东北五里可至下垟,经罗渡入临海白水洋;下垟往东十里经下王沈可至临海象坎。这段路三十余里,相对平坦,但也需过几重渡。其五,出县城北行六十里经西岙、下园、大庙前、王家田、祖庙、祝家辽、周坑可入天台县境;也可翻青尖山、叶家山、月岭入天台县境。但一路都在深山里转悠,山路崎岖难行。其六,自县城至白塔五十里,再从白塔往南行三十三里,经圳口、娘娘殿、尚仁、冯科头可至三溪殿,途中必经打岩路,长十丈五尺,从山腰打岩凿石成路,新娘

到此也须下轿。自三溪殿分大源、小源两道。大源经辽车、齐坑、余坑、沙湾、淡竹坑、中坑、黄坦入永嘉县境。沿途五十七渡，既无桥梁，又无船筏，偶遇大雨，往往进退无路。亦有涉足溪流者，骤然水发退避不及而多丧身。小源经坵岸、下郑、下炉、范岸、林坑、昔下溪，登百丈岭，过上寮也可至永嘉境内。其间百丈岭，自山脚至岭背长达十里。其七，自县城至横溪七十里，再从横溪往西南行三十五里，经五都潘、后山根、湫山垵、四都、上湖、官里可至曹店，从曹店再往南三十里，过界鸟岭可入永嘉县境。从曹店往西南三十里，过尖后岭可入缙云县境，途经三溪、双坑、表门等村，一路翻山越岭，穿溪过涧，崎岖难行。

由此可见，在旧社会偌大一个仙居东西出入陆路靠“驿道”，水路靠永安溪航运。即使是驿道也需爬山过岭，航道更得看“老天脸色”。至于其他的“乡道”，更是崎岖难行，或穿行于阡陌陇亩，或盘旋于悬崖峭壁，或涉足于陡步涧水，即便是徒手行走，也感苦不堪言，更何谈手提肩挑！旧时仙居交通之原始、落后，为当时台州各县之最。因此，解放前仙居有钱人陆行出县，往往只能以“轿”代步。所谓“轿”，又叫竹轿或椅轿。就是用竹制好轿座，形如靠背椅，蒙以布围，用两支毛竹左右夹持为轿杠，两人抬之前行。一般仙居至临海需一天，仙居城关至缙云则需两天。遇婚嫁喜事，也有用“花轿”的，轿座饰有各种花饰，轿杠为木质红漆，四人抬，但多限于境内平原或低缓坡地，出县的“乡道”往往难以通行。通行中途遇险要狭窄处，也往往只好让新娘下轿步行。

为改变仙居交通落后之面貌，历代统治者也曾一再倡导“造桥修路”。但事实上，除乡里群众对旧道自发维护整修外，政府主持修建的甚少。民国二十二年（1933年），时任仙居县长刘凤曾主持修建仙临公路仙居县城至临海白水洋段。翌年，路基初成，旋即告停，后大部垦路还田。民国二十三年（1934年），刘凤又发动修建县城至镇头手车道，但也只有少数地段动工，未及一年，即告停止。抗日战争爆发后，浙西南及江西部分食盐须仰仗仙居转道供应，为便利海盐内运，民国三十年



▲蔡坎头村木桥



▲下岸村石碇步

(1941年)由战区食盐收运处拨款修建了皤滩至镇头的手车道,长约25里。食盐水运至皤滩起埠,用手拉车运至镇头,然后肩挑过苍岭入缙云。为此,仙居专门组织了手推车大队,下设三个中队,包运官盐。鼎盛时有手推车百余辆,日运官盐最高可达6万斤。这已是民国年间修路建设的一件大事。民国三十六年(1947年),国民政府浙江省政府又曾拨工赈面粉14吨,于2月开始重修仙临公路,至当年7月,完成了路基土石方工程,但未待通车,即告停废。同年动工的县城至朱溪、小南门至清口园的两条乡道,虽经一年努力,也只修成小南门至清口园的乡道,路宽近2米,而县城至朱溪的乡道仅完成路基土方的40%,即告停废。留给仙居人民的只有徒劳和伤心。

仙居解放后,党和人民政府十分重视仙居交通面貌的改善。然而,由于仙居地处山区,加上国民党反动派的长期浸透,解放初期,仙居匪患严重。为巩固新生人民政权、尽快改善和解决民生问题,改善交通曾一度搁置。历经4年零6个月的剿匪斗争,加之土改反霸、农业合作化运动的有效开展,仙居的经济社会形势终于趋于稳定和好转。1956年3月,时任中共仙居县委书记的公学德指示仙居县人民政府交通科,把仙居的公路建设纳入地方社会经济发展的第二个五年计划,提出了7年内实现“区区通公路”目标。仙居的公路建设从此拉开了帷幕。

1957年5月1日,在中共仙居县委的正确领导和上级各相关党政部门的支持下,国民政府两次想修都没有修成的临仙公路终于建成通车。它宣告了仙居无公路历史的结束!

1957年10月,仙缙公路动工兴建,至1958年4月,建成通车。同年8月,大朱线(大路至朱溪)也仅用4个月时间就宣告建成。1958年12月,萍溪至白塔、茶溪至十三都水库两条公路也建成通车,从而使“区区通公路”目标提前4年完成。中共仙居县委、仙居县人民委员会的公路交通建设目标也从“区区通公路”调整为“乡乡通公路”,1959年随着公社化运动的开展,“乡乡通公路”更名为“社社通公路”。

1959年6月,仙温公路上马动工。翌年1月,仙温公路一期仙居三桥至上张公路建成通车。2月,仙温线二期上张至碛下段动工。1962年元旦,仙温公路二期上张至碛下段建成通车。仙居的公路建设初次形成了一个建设小高潮。

1962年7月,因执行中央“调整、充实、巩固、提高”八字方针和出于国防战备需要考虑,仙温公路三期碛下至永嘉福佑段在只修1公里的基础上暂停修建。此

后,虽经几年的暂时“沉寂”,但仙居的公路建设始终没有停下过步伐:1966年,横溪线(横溪车站—横溪区政府)、溪口湖至曹店公路建成通车;1968年,步白线(步路至白塔)建成通车。

进入上世纪70年代,尽管“史无前例的无产阶级文化大革命”给仙居的经济、社会带来了巨大的冲击和破坏,但仙居人民迫切要求改变落后交通面貌的热情不减,广大人民群众为修造公路而“义务建勤”的积极性丝毫没有衰退。1970年,以白蟠(白塔至蟠滩)公路、曹陈(曹店至陈岭)公路和仙温馨公路建设的上马为标志,仙居公路建设又一次形成了高潮:

1971年,曹陈(曹店至陈岭)公路建成通车;

1972年4月,仙温馨公路全线通车,仙居“十”字形公路主架构建成;

1973年,白尚(白塔至尚仁)、溪安(溪口湖至安岭表门)、白寺(白塔至寺前)、田柯(田市至柯思)、桐水(桐桥至广度水口)公路建成通车;

1974年,东坑至大战公路建成通车;

1975年,朱大线(朱溪至大洪)建成通车;

1976年,朱梅(朱溪至岭梅)公路建成通车;

1977年,溪上线(河口至溪上)建成通车,同年7月25日白龙(白塔至龙潭头)公路全线贯通,至此,仙居充分发挥了“后发优势”,在全省率先实现了“社社通公路”。

1979年8月,仙居对公社进行行政区域调整,从红旗公社中分设了溪口公社、从红卫公社中分设了大陈公社、从大战公社中分设了对山公社。为使“社社通公路”名副其实,1980年3月,战山(大战至对山长马扇)公路动工,随后,埠水(埠头至大陈水碓头)公路、横溪至溪口公路也先后相继动工。1982年5月和9月,战山线、埠水线建成通车。1986年9月,横溪至溪口公路建成通车。“社社通公路”卫冕成功。1984年,人民公社体制改革后,政社分开,人民公社改称乡人民政府,“社社通公路”顺理成章地成为了“乡乡通公路”。

实现“社社通公路”后,仙居的公路建设开始转向县道的延伸和专用公路的修建:1978年,岭梅公社8个大队中已有6个大队通上了公路;横溪区修建了桥徐线(桥亭至徐山殿);下各区建成了怀各线(怀仁至下各)。1979年,蟠万线(蟠滩至万竹王)、下沙线(下塘至沙坑)、宝郑线(宝相寺至郑桥)、白沙线(白塔至沙地)、朱连线(朱溪至连头)相继建成通车。是年,步路公社经三年努力,也已修通了包括连

山、上徐、木勺头等 7 个大队的通村公路。

至 1982 年,全县 672 个大队中已通公路的大队有 449 个,占全县大队总数的 68.8%,通公路村镇人口占全县人口总数的 75.7%。初步形成了四通八达的地方交通网。

专用公路,主要是为方便厂矿企业、水库电站、林场苗圃、仓库货栈的出入而修建。虽然它们的里程往往都比较短,但对仙居的经济社会贡献却不可小觑。至 1982 年,全县共修专用公路 46 条,总长 91.6 公里。

线路名称	里程 (公里)	起讫地点	线路名称	里程 (公里)	起讫地点
大板线	3.3	大洪—板辽坑电站	关桥线	4.0	关后—桥头
西岙线	5.1	西墩垵—西岙电站	对垵线	0.5	对垵接县道
溪谷线	5.1	溪心电站—谷坦水库	埠头线	0.5	埠头接省道
电厂线	0.5	化工厂—电厂	里林水库线	1.0	里林水库接县道
环城南路	0.6	南门—森工站	二级站线	0.5	王安—里林二级站
环城东路	0.7	东门大桥—粮站	三级站线	0.5	里林三级站接省道
环城西路	0.5	果子园—城北西路	机建路	0.5	机械厂—建筑公司
穿城北路	1.0	三角花圆—牛奶场	鸡场线	0.5	县养鸡场接省道
西城路	0.3	光明山—城北西路	高垵线	2.0	高迁—垵百辽
北门路	0.5	水泥杆厂接车站	二级站线	1.5	上张二级站接省道
南门路	1.0	南门—棉纺厂	上姚线	1.0	上张—姚岸
茶上线	11.5	茶溪—上辽林场	方山水库线	1.5	方山水库接省道
大长线	2.0	大路—长家坑电站	东下线	1.5	东周至下厉垵渡
下羊线	7.0	下各—括苍水库	马上线	3.0	马垵塘—上徐
朱岸线	6.0	朱溪—朱家岸电站	下前线	2.0	下各—前潘
余李线	2.0	余坑—李家山电站	怀下线	3.0	怀仁—下华农场
水泥厂线	0.5	西桥—水泥厂	下月线	2.0	下各—月岭脚
白后线	1.5	白塔—后应森工组	双西线	2.0	双庙—西马
岭马线	1.0	岭背—马蹄堂仓库	公墓线	0.5	公墓接省道
双溪线	0.5	双溪—双溪电站	油库线	0.5	县东岭油库接省道
丝厂线	0.5	大路—丝厂	县苗圃线	1.0	县苗圃接省道
下方线	1.8	下岸—方宅	公路苗圃线	0.5	公路段苗圃接省道
长双线	4.0	长马崩—双坑水库	井下线	4.7	下石井—下王

进入上世纪 80 年代中后期,仙居的公路建设在继续保持适度“量的扩张”的同时,更多地则开始注重公路的改造提高。如果说从 1956 年开始到实现“社社通公路”是仙居公路建设的“大发展”时期的话,那么,从上世纪 80 年代开始至新世纪之初的这二十年则是仙居公路建设的“大提高”时期。仙居公路建设在“大发展”时期,注重的是“量的扩张”,凭借国家的有限投资,依靠全县广大人民群众“义务建勤”,硬是把仙居从一个“没有一寸公路”的县,变成了一个公路密度高达每百平方公里 21.6 公里、在全省率先实现“社社通公路”(1984 年后改称“乡乡通公路”)的山区县。这不能不说是一个奇迹。然而,在那个“以粮为纲”的年代里,在当时车流量相对很少的岁月中,为保护农田,公路往往避让农田,以致线形很差,路窄多弯,加上当时的修路技术和设备十分低下简陋、国家和地方的财力也十分有限,因此,修造的公路往往是因陋就简、因地就形,逢溪涧只能靠过水路面,逢岩峰只能绕道而行,路面均为沙石路面,公路等级普遍较低。一旦碰上雨雪天气,公路网络就往往陷于瘫痪,公路保养难度也十分大,更谈不上公路文明。那时的公路,晴天车子一过,漫天尘土;雨天车辆一来,污水四溅。针对这一状况,进入上世纪 80 年代后,仙居的公路建设以撤渡建桥、提升公路等级为主攻点,以期实现全天候通车,逐步实现公路交通现代化。

公路造大桥,仙居早在上世纪 70 年代初就有尝试。1971 年 10 月,河埠大桥成为了仙居境内的第一座钢筋混凝土公路大桥。然而,作为仙温国防公路的控制性工程,河埠大桥的建设,地方参与程度不是很高,项目的申请立项、桥址的勘察选定、施工的图纸设计,乃至大桥桥墩的修造、拱肋的浇注安装以及桥路的整修保养,基本上都与仙居地方党政组织关系不大。1975 年建成的东门大桥,也基本上是同一情况。因此,仙居交通管理部门直接参与建设百米以上公路大桥,严格意义上讲是从 1978 年动工的下张大桥建设开始的。因为只有这座大桥,地方政府才直接参与到包括项目申报、桥址选勘、委托设计与施工的一系列繁重工作之中。亦正是这座大桥,培养了仙居本土的一大批公路桥梁建设人才,才有了上世纪八九十年代的公路桥梁建设高峰。

紧随 1980 年下张大桥的建成通车,仙居公路大桥建设几乎是每年都有一座甚至多座百米以上大桥建成通车:

1980 年 12 月 25 日,继下张大桥建成通车后,长 270 米的幡滩大桥动工兴建,经一年多时间的努力,1982 年元旦,幡滩大桥竣工通车。

1983年,三江大桥和位于后岸村长107米的后岸大桥先后建成通车。是年10月,横跨永安溪的第三座大桥——横溪大桥竣工。

1985年,永安溪大桥、桂坑大桥动工兴建。

1987年,长504米的永安溪大桥竣工。

1988年,位于大战乡大战村与下各瓜州村之间、横跨朱溪港的战州大桥和位于后山根村南长142米的冠山大桥建成通车。

1989年,位于白塔村西长181米的韦羌溪大桥建成通车。

1990年,位于田市上溪村西南长102米的上溪大桥、位于下岸村西长120米的下岸大桥、位于乌眉潭村长107米的乌眉潭大桥先后建成通车。

1991年,位于朱溪江二村北长146米的方岩大桥、位于下各黄梁陈村渡口长154米的黄梁陈大桥先后建成通车。

1992年,城关环城南路连接福应隧道的孟溪大桥(右)建成通车。

1993年,横跨永安溪上游的第七座桥梁——四都大桥和位于双庙下溪长121米的双庙大桥,先后建成通车。

1994年,位于下各镇下垞村北、长158米的低水位大桥——临仙大桥和位于横溪镇后山根村、长132米的后山根大桥先后建成通车。

1995年,位于茶溪村南、长214米的茶溪大桥和位于湫山村北、长197米的湫山大桥先后建成通车。

1997年,位于白塔圳口村西的圳口大桥建成通车。

1998年,长158米的湫山沙地大桥和长160米的下陈朱大桥建成通车。

1999年,位于湫山乡胡头与官里两村之间、长123米的官里大桥建成通车。

2000年,历时长达15年之久、边修边筹资、长244米的桂坑大桥和位处双庙上王村西长110米的上王大桥先后建成通车。

2001年,长130.8米、连接环城南路与福应隧道的孟溪大桥(左)建成通车。

2002年,位处石牛渡口、长405米的石牛大桥建成通车。

2003年,长406米、时为台州省道公路中最长的二级公路大桥清口园大桥,位处横溪坎头村北、长237米、横跨永安溪、全县最长的由民间修建的公路桥梁——横溪坎头大桥以及长166米的王岙库区1号桥、长106米的王岙库区2号桥先后建成通车。

此后不久建成的公路桥梁还有长110米的下支大桥(2004年)、长266米的溪

头大桥(2005年)、长140米的下满大桥(2007年)、长100米的新桥大桥(2007年)、长504.28米的永安溪(左)桥(2007年)。公路桥梁的建设,有效保障了雨季公路的运行通畅。

在狠抓公路桥梁建设的同时,以降低海拔、拓宽路基、截弯取直、硬化路面为主要内容的原有公路改造也紧锣密鼓地在进行。1977年,在实现“社社通公路”后,仙居县交通局党组一班人学习借鉴了临安经验,按照“山、水、田、林、路”综合治理原则,以路定田、以路定渠,对35省道原有的界岭头五里牌至官路桥头段进行截弯取直、两边加宽、用公路桥梁替代过水路面为主要内容的公路改造。1978年2月28日,35省道界岭头至官路桥段拓宽改造工程动工。经过一年的努力,1979年2月,35省道临石线拓宽改造工程全面完成。长25公里的35省道仙居界岭头至官路桥头段,公路路基从原来的7米拓宽到13.2米,共处理降坡8处,加大弯道半径9处,公路等级从原来的四级提升至平原微丘二级。

1985年,借建造永安溪大桥之机,利用已经建成的幡滩大桥,仙居县交通局对35省道官路至小田头段进行了改道,避开天平岭,让35省道经永安溪大桥和幡滩大桥,改从田市、白塔、幡滩经过,并对官路至下历垟永安溪大桥北端、永安溪大桥南端至幡滩大桥南端的原有公路进行以路基扩宽、截弯取直、撤渡造桥为主要内容的公路改造。1986年底,总长20公里的35省道官路至幡滩段公路改造工程全面竣工,公路宽度从原来的7米拓宽到13.2米,公路等级从原来的四级提升至平原微丘二级标准。

公路路面的改造,早在上世纪70年代就已开始。1974年3月,临石线东门大桥至东方红旅社2公里由台州公路总段建设,只修1公里多,因无水泥停工。1976年,中共仙居县委和县革委会就对穿城中路(仙温公路0K+30—0K+732)路段着手水泥路面硬化。此后,仙居公路主管部门每年都要对境内公路路面进行改造建设:1979年,完成了仙温公路南门建筑公司到河埠长1286米路段的水泥路面硬化;1980年,完成了省道临石线东方红旅社至西郭垟长1.7公里的水泥路面硬化;1981年,完成了西郭垟至三桥头长1.1公里公路的水泥路面硬化;1982年,完成了东门大桥至东岭下段长2公里公路的水泥路面硬化,此后水泥路面硬化工作逐次向临海方向伸展。至1986年,城关至横路丁村西的公路水泥路面全部浇筑完工。1987年,随着永安溪大桥的通车,公路路面硬化工作逐步转向“西进”,从三桥开始逐步向幡滩推进。

1990年5月,经多年努力,仙居城关环城南路过境线改造工程作为省交通厅奖励性项目得以通过立项。1991年12月,35省道仙居城关过境公路正式启动改造。经一年努力,打通了102米长的福应隧道,建成了长125.5米的孟溪大桥(右桥)。1993年4月开始建设公路主车道,先后完成了地下排污水管道的铺设和宽52米的主车道及其两边接线的修建。1995年12月30日,仙居城关过境公路改建工程竣工验收后正式通车,成了仙居第一条(段)国家一级公路。时至今日,这条路在仙居仍然是一条“样板路。”

1993年3月,35省道皤滩桥头至溪口湖长14.2公里的公路改造正式启动,经过一年多的努力,新建了10座桥梁,以公路桥梁替代过水路面,道路宽度从原来的7米拓宽至13.2米,公路路面由原来的沙子路面改造成水泥(部分为沥青砼)路面,公路标准从原来的四级提升至平原微丘二级。

1995年12月25日,35省道临石线二期溪口湖至雅溪段公路改造动工,经10个月的努力,溪口湖至杨岸段长6公里的公路改造路基基础竣工。打通了130米长的东回隧道;建成了72米长的抱弄大桥,用以替代原来的过水路面。路面宽度从原来的7米拓宽至13.2米;公路标准从原来的四级提升到山岭重丘二级。公路沥青混凝土路面改造随后展开。

1997年6月,35省道杨岸至缙云平坑口接线长6.8公里的公路改造正式动工,经一年半努力,完成改道桥梁建设10座,打通隧道5座,从而使这段弯多、路窄、视线差的“瓶颈”路段得到彻底改造,公路路基宽度也从原来的7米拓宽到11.2米。1999年12月,溪口湖至雅溪村西平坑口接线长13公里公路路面由原来的沙子路面全部改为沥青混凝土路面,公路等级从原来的四级提升至山岭重丘二级。至此,35省道临石线全线得以改造。经过改造的35省道临石线,过水路面全部由公路桥梁替代,从而大大提高了公路雨天通行能力,终结了过去雨季特别是暴雨时节公路容易被淹而导致无法通行的历史。由于公路桥梁与公路隧道在公路改造中的大量应用,使得改造后的35省道临石线,公路里程在一定程度上得以缩短。其中长仅102米的福应隧道,就使得车辆免经绕行环城东路、环城南路,不仅减轻了城区街道行车压力,同时也缩短了公路里程近2公里。此外,像35省道临石线二期改造过程中,连续修建了东回隧道、上湾隧道、虎门隧道、三路头隧道、横潭峡隧道、天门隧道,在仙居创造了“桥隧相连”的省道公路奇观,不仅使得原先沿涧绕山而行的公路里程大大缩短,更为重要的是公路的道路线形得到了极大的改

善。改造后的 35 省道临石线,公路宽度几乎扩大了一倍,路面全部由沥青混凝土替代了原来的沙石子,使原来“晴天尘土满天,雨天污水四溅”的公路场景成为了历史。改造后的 35 省道,避开了山高路陡、弯多路窄的天平岭,改从永安溪大桥、韦羌溪大桥、蟠滩大桥经过,极大地促进了田市平原这一仙居重要腹地的经济社会发展,使公路的社会经济效应得以极大提高。

1998 年 4 月,国家交通部批准仙清公路仙居段改造项目立项,并于当年核拨经费 700 万元,其中仙居县 350 万元用于改造建设。1999 年 10 月,仙清公路仙居段改造工程正式启动。经过 3 年多努力,仙清公路改造宣告完成。经过改造的仙清公路,路面宽度从原来的 7 米拓宽到 13.2 米。长 1061 米的仙永隧道作为仙居境内目前最长的省道公路隧道,它的贯通使仙清公路最高海拔降低了 500 米,避开了原来山高路陡、弯多路窄、常受制于雨雪天气而无法通行的大寺基段。公路道路距离缩短了 30 公里,公路路面由原来的沙石子路面改造成沥青混凝土路面,公路等级从原来的四级提升为二级。

进入 21 世纪以后,仙居的公路建设又呈现出新的一番景象。在这十多年时间里,仙居公路建设着眼于高起点,采用的是大手笔,施行的是“建、改、管”并重的战略,高速公路建设、省道干线拓宽、县乡道硬化、乡村康庄工程和“五型公路”建设齐头并进。仅“十一五”期间,仙居境内公路建设总投资就高达 70 亿元,超过了解放以来仙居公路交通建设投资的总和。

在这十多年的时间里,仙居修建起两条高速公路,总里程 100.4 公里,改造省道公路干线 121 公里、县道公路 367 公里、乡道 249 公里,新建和硬化村道 905 公里,专用公路 3 公里,使全县公路总里程达到 1746 公里,比十年前翻了一番,公路密度以国土面积计算达到每百平方公里 87.9 公里,是 1982 年的 4 倍多,以人口计算公路密度达到每万人 35.6 公里。

在这十多年的时间里,仙居实现了高速公路零的突破,先后建成了台金、诸永两条高速公路,使仙居的高速公路里程一跃而居台州首位,占到了全市高速公路总里程的三分之一以上。台金、诸永两条高速公路的建成通车,不仅大大缩短了仙居到省内外主要城市的距离,实现了仙居到杭州、宁波 3 小时,到台州、温州、金华各 1 小时的交通圈;也使得仙居成为了浙东南的重要交通枢纽。其标志着仙居的公路交通建设已经跟上了时代的步伐,落后的交通面貌已得到根本性改善。

在这十多年的时间里,仙居境内的 35 省道临石线又得到了一次全面的升级

改造,东从界岭头西至湫山 59.4 公里,全部按照交通部《公路工程技术标准(JTJ001-97)》中的一级公路标准进行设计施工,形成了“可高可低、有分有合、两来两去四车道”的路幅布局,设计行车时速高达 80 公里/小时。其中,东岭下至管山头 5.6 公里,为双向六车道加两侧辅助车道及两侧人行道,路基宽度高达 52 米。

在这十多年的时间里,仙居积极推行“康庄工程”建设,共完成通村公路建设项目 502 个,修建通村公路里程 905 公里,完成通村公路路基改造和路面硬化 1659.3 公里,总投资高达 5.63 亿元。至 2010 年底,全县 723 个行政村,除 12 个规划移民的村之外,全部通上了准四级及其以上的标准水泥混凝土公路。

在这十多年时间里,仙居交通主管部门始终坚持“建、管、养、运”统筹发展,坚定不移地推进品质型、平安型、生态型、服务型、阳光型“五型”公路建设。投入约 1.8 亿元资金对近 600 公里公路进行了大中修;投入约 8000 万元资金,在全县境内傍山险路、临水临崖以及高落差路段增设了各项安全保障设施;投入约 4000 万元资金对危桥危隧进行了改造;投入了 4700 万元资金,在 40 省道东仙线、35 省道临石线、41 省道仙清线以及路小线(步路至小田头)、步东线(步路至东周)、管铁线(管山至铁炉)3 条县道上创建文明公路,围绕“增强通行能力,改善公路环境,提高安全系数,促进生态文明”目标,实现了路况提升、服务提升、生态提升、保障提升和文化提升,使创建路段路容良好、路面平整、路基坚实、路肩边缘整齐、边坡稳定、排水通畅、四线分明、安保设施齐全规范、绿化美观协调、通行能力显著提高,达到了“畅、安、舒、绿、美、谐”的文明公路标准。到 2012 年,仙居省道公路绿化率已达到 97%以上,农村公路县道绿化率达到 80%以上;全县 19 条主要公路线路绿化达标总里程达 312.51 公里,共种各类乔木 16 万余株,各类大小灌木 110 万余株,公路草皮种植面积达 7740 平方米,把公路的生态、自然、和谐文章做足做活。

在这十多年的时间里,仙居的公路运输管理、场站建设、县城公交车发展以及城乡客运一体化,也都取得了令人惊喜的发展业绩:2001 年,占地 3060 平方米,建有候车大厅、售票大厅、办公楼、站前广场、停车场等各类设施,功能较为齐全、配套较为完善、初具现代化车站雏形的仙居新车站一期工程投入运营。2002 年,仙居农客线路改造全面完成,农用车全部退出客运市场,代之以安全、舒适的各类中巴客车,极大改善了农村人民的乘车环境。与此同时,仙居城市公交也开始营运。2008 年,仙居县人民政府对全县客运实行集约化经营、公司化管理,通过联合、重组和股份制改造对全县客运企业进行重新整合,从而完成了城乡客运一体化改