

杭台高铁正式通车特别报道

台州站

杭台1小时

回顾杭台高铁从立项到建成全过程,充分见证了——

浙江力度 台州速度

本报记者庞晓栋文 潘俊俊摄

2015年12月,杭台

高铁项目被国家发改委列入8个“全国社会资本投资铁路示范项目”之一;

2016年3月,杭台高铁项目可行性研究报告通过评审。

11月30日,项目申请报告获国家发改委核准批复;

2016年12月23日,先期段九龙山隧道开工建设。2017年12月,全线开工建设;

2021年6月22日,全线实现铺轨贯通,11月20日顺利完成联调联试,11月26日开始试运行……

“为了项目早日建成,我们争分夺秒、逐项突破,历时9个月,实现从预可研审查到顺利开工,创造了高铁项目审批史上当年立项、当年开工的奇迹,高水平展示了浙江力度和台州速度。”市发改委主任颜士平说。

那么,杭台高铁从立项到建成的全过程,是如何不断打破常规,变不可能为可能,跑出了一条创新突破、强力推进的改革之路的呢?



建设冲刺中的台州站

台州站候车大厅



8个月完成前期审批工作

回看杭台高铁项目前期审批工作,一组数据引人注目——

100天完成预可研到可研评审,不到70天完成可研到先期段初设评审,不到20天完成PPP合同方案省政府同意到完成PPP签约。

对比全国同类前期工作发现,这样的速度和效率均属少见。那么,究竟是如何做到的?

“铁路项目报批包括预可研立项、可研审查、初步设计审查、施工图审查等阶段,每个阶段有不同专题、不同程序,项目审批手续办理速度又关乎项目是否能快速落地。秉承着这种认知,杭台高铁从开工前期就获得了顶层的支持。”市铁路办副主任严秀全说。

2015年12月,杭台高铁项目被列入“社会资本投资铁路示范项目”。我市乘势而上,市委、市政府分别召开了市委书记专题会议、市委常委会、市长办公会议,研究部署推进任务。

针对审批程序复杂繁琐,市发改委、市铁路办梳理出明晰的“流程图”,变串联为并联审批,将报告编制无缝对接,具体每个阶段中的每个专题再划分到每个人,每日汇报进度。

“由于审批程序复杂繁琐,单位的多数人员没有接触过这些工作,只能发挥出‘钉钉子精神’。”市铁路办建设处处长方啸洲说,以可研审查为例,项目审批要完成包括环保、水保、规划选

址、用地预审等在内的17个专题,当时他负责的是水保审批。

“因为设计院在杭州,我们就直接住在杭州,每天晚上陪着他们一起写需要报批的材料,确保尽快完成。等材料完成后,每天一早去水利厅找相关领导,了解他们对整个报告是否有修改意见。接下来,一旦审查开始,其实我们的报告已经过内审,大大缩短了从审查到批复的时间。”

“尽管说起来很简单,但棘手的事也不少。”市铁路办建设处副处长张文耀回忆,当时恰逢审批上报从纸质化转变为电子化,电子化审批必须在“浙江政务服务网”上注册相关账号,而台州市铁路办属于临时机构,没办法注册账号,只能与水利厅沟通,让他们先看纸质材料,之后借用账号来解决。

当审批环节进入部里后,又是一大难题。

“杭台高铁的审批材料只是‘书海’里的一小叠,我们能做的就是每天去部里报到,不催促,不多说,让领导们感受到台州对杭台高铁项目的重视。”张文耀说,只要他们能早一天把报告从“书海”里抽出来,就意味着成功了。

据悉,审批阶段市铁路办工作人员大概有100多天在北京出差,70多天待在杭州。也正是这种齐头并进、交叉落实的方式,所有专题的报批时间至少缩减了50%以上。



……
有志者,事竟成。在这支铁路建设者队伍的努力下,仅用了8个月基本完成征地、用地等政策处理工作。

在第二轮政策处理上,完成环评线房屋拆迁737间,沿线外部环境安全整治516处,完成隔声窗设计面积51180平方米安装。

4年建设工期按时完成

为了项目顺利融资,市发改委从项目酝酿阶段开始,就充分利用“民营经济发源地”民资雄厚的优势,发动沿线上市公司参与铁路建设,激发民资参与铁路建设的热情。同时,又紧抓台州被国家发改委确定为“民间投资创新综合改革试点”的机遇,把项目PPP模式作为民间投资创新综合改革试点的重要内容进行实施,历经多轮讨论,研究形成PPP实施方案并获得省政府批复,随后组织了社会投资人PPP磋商谈判。

2017年9月11日,浙江省人民政府与复星牵头的社会资本方成功签约,保证了该年12月份,杭台高铁全线开工建设。

遇山凿洞,遇水架桥,许多高铁的铺设过程都需要经过这一步,杭台高铁也不例外。

记者了解到,杭台高铁线路穿越天目山丘陵软土地带,全线共需架设桥梁69座,打通隧道56座,桥隧长度约占线路总长的90%。面对施工上的各种难题,以及工期紧张的压力,台州铁军如何变“不可能”为“可能”?时任市铁路办主任徐亦镇认为,各部门的同心协力、共同配合是保障项目顺利建设的快速通道。

——炸药审批、矿产使用、渣土运输等相关工作需要与市里甚至省厅各部门协调。

时间往前推移,2017年开工建设,杭台铁路需要使用爆破出来的渣土,国土资源厅认为必须办理采矿许可证,并且缴纳国有资产使用费,但按照铁路惯例是不需要这些的,由此产生了冲突。

市铁办将情况报市发改委,由市发改委与市市政府沟通,市市政府再取得省发改委的支持,省发改委发函报省人大,最后明确杭台高铁建设不用报批采矿许可,

也不用缴纳矿产资源使用费,保证杭台高铁的矿土使用。

“按照地方公安指导规范,炸药为属地化管理,杭台高铁台州段沿线经过5个县(市、区),还有很多乡镇,多头管理,十分复杂,且不能及时保证炸药到位。”方啸洲说,当时,市铁办与市公安局协调,明确由市公安局落实杭台高铁建设所需的炸药工作,统一组织协调,有效保障杭台高铁爆破施工。

——电力工程涉及的部门很多,需要各部门共同联动,负重前行。

2021年9月5日,杭绍台铁路临海牵引站220kV外部供电专线工程顺利送电,临海牵引站成功启动,同一天,杭绍台铁路涉及的最后一条迁改线路临天1813线完成改造,恢复送电。五天后,全线铁路接触网送电成功。

作为线路施工一队队长,兼两个项目的项目经理严志杰说:“临海牵引站220kV外部供电专线工程属于基建工程,管理要求高,需要和住建局、属地局、省设计院、乡镇街道密切沟通,而铁路涉及的电力迁改工程是一个用户工程,需要和运检部、杭绍台公司、铁五院、中铁各局频繁联系。”

工程就是命令,时间就是指令。面对两个项目的复杂局面,杭绍台建设现场的宏大铁军全面实施“决战三百六,拿下杭绍台”专项攻坚计划,经过杭绍台线路攻坚团队300多天日夜奋战,一个个好消息接踵而来。

“不止沿线,就连一个站房的建设都要与多部门单位沟通。”方啸洲说,例如台州站,施工单位包括市政道路、广场、公交、出租场站、S1线、S2线等,极易发生冲突,必须加强统筹协调,才能确保建设工作有力有序有效推进。

全省上下齐心协力跑

作为浙江省内的大动脉之一,杭台高铁能立项、能建成,是沿线各地党委政府齐心协力跑的结果,更是省委、省政府主要领导全程亲自督导、协调推进的结果。

2015年12月底,国家发改委向全国公布了中国铁路领域改革的8条铁路PPP示范项目,浙江省有两条,其中一条就是杭台高铁。省委、省政府立即成立了由常务副省长牵头、省发改委为主推进的民营资本控股的PPP项目领导小组,每周商量、每周听汇报、一个月督导一次,从PPP方案立项开始,到整个方案的认证、制定到实施,省委、省政府主要领导全过程地跟进。

作为一个投资额达400多亿元的

项目,让民营资本进入,当时也有争论和讨论,但省委、省政府在第一时间给沿线地方政府和民营投资人吃了定心丸。省里明确表态,支持台州、绍兴建设杭绍台铁路,在资本金上省里也投入入股。

在项目建设过程中,省里推出了重大事项、事情挂图作战,涉及到省级事项,主要领导都能够及时地给予批示协调解决。涉及到国家部委、铁总的事情,省委、省政府领导则及时沟通协调。

……
在省委、省政府带领下,从立项到建设,沿线城市党委、政府一起跟着跑,确保步调一致、思路一致,凝聚起了一种“齐心协力跑”的浙江干部精神。

8个月基本完成政策处理工作

杭台高铁台州段全长112km,据第一轮政策处理工作统计,台州段共需红线征地约4824.54亩,租用临时用地2786.82亩,迁移坟墓约18547座,需管线迁改约891处。

土地征迁处理工作是重点项目工程建设中难度最大的环节。面对难题,全市上下一心,握指成拳,倒排时间,挂图作战定目标,助推杭台高铁项目无障碍施工。

开工以来,建设者们秉承“踏石留印,抓铁有痕,掷地有声,铿锵前行”的铁路人精神,历经1400多个日夜的持续奋战,克服了工期紧、任务重、重难点工程多等难题,政策处理进度、投资完成率、资本金到位率等工作始终走在全线前列,高质量完成工程建设,有力支撑和推动了全省铁路建设事业的发展。

2017年,市铁路办成立政策处理工作突击队,按照县(市、区)划分为5个工作组,由分管领导各自带队,要求“任务分给组,责任分到个人,每周有进度,每月一总结”,以不达目的不收兵的态度,下沉一线蹲点突破;

2018年5月至8月是关键期,沿线铁路办连续几个月放弃双休日,不分昼夜投入政策处理工作,把工作用时从“天”精确到“小时”,各县(市、区)之间自觉形成了“争分夺秒,你追我赶”的工作氛围,加速度推进用地征迁进度。

——为了破难临建工程和施工便道选址碰到的“永农”问题,各县(市、区)召集国土、住建等相关部门开展联合办公,尽量选取已批建设用地用于临时用地,避开永农,并通过“并联式”

审批方式,缩短审批周期。

——为加快搬迁速度,各县以乡镇指挥部和办事处为搬迁协调组,协助家庭人手不足的征迁户搬家,采取“边搬家、边销户、边改线、边拆除、边清运”的方式,配合管线迁改工作组和垃圾清运组,加速推进红线内房屋拆除工作。

——在征迁、安置等相关具体政策未出台前,各县采取“政策预处理”方式,完成所有征迁房屋的丈量、评估、校对、公示等基础性工作。

“‘节假日不休’‘白+黑’就是杭绍台人的工作常态。”严秀全说,此外,在制订安置方案时,我们优先考虑被征迁村民的切身利益,因地制宜处理好建设、发展和保护群众利益之间的关系。

在临海,征地范围涉及康乐休闲用品厂的一小块,但恰好是其厂房核心区,若这块地要被征迁,该公司整个厂房都得搬离,最后邀请了技术专家,在多次考察分析后得到解决,避免了2000多平方米厂房的搬迁;

针对管线迁改存在涉及面广、工程量大、包干经费缺口大、地方专业技术力量不足等问题,市发改委、市铁路办立足自身,创新思路,赴广州等地学习调研,采用管线迁改EPC总承包模式,成功消化约3.6亿元资金缺口;

在椒江区章安街道,根据当地风俗,所涉及搬迁的坟墓对季节、年份等均有要求,市发改委、市铁路办和章安街道干部部分头进村入户,统筹协调,通过建立临时骨灰堆放点和祠堂,妥善解决征迁安置问题;