



茫茫大海里立起了一个个桥墩。



正在架设钢箱梁的杭州湾跨海大桥。



大桥合龙的历史性一刻。

用了5年时间 建成当时世界最长跨海大桥

宁波正在建造世界最长的跨海大桥，这在全国乃至世界范围内都引起了轰动。当时在宁波市计委分管这项工作的陈飞龙，一时间成了全国同行中的“明星人物”。他回忆说，那段时间，他参加全国大大小小的会议，同行们和他打招呼，肯定要提起这座大桥。陈飞龙听到最多的就是：“宁波人要造世界最长跨海大桥，了不起！”

2008年5月1日，短短5年时间，一座跨海大桥就建成通车。陈飞龙说，这座大桥比连接巴林与沙特的法赫德国王大桥还长11公里，是当时世界上最长的跨海大桥。在整个建设过程中，大桥没有发生过大的安全生产事故。设计寿命100年的这座大桥，在建设质量上也属世界领先。这座当时国内投资额最大的桥梁，光是混凝土就用掉了245万立方米，钢材用掉82万吨，可以造8个国家大剧院或者7个鸟巢——中国“基建狂魔”的美誉由此开始发端。

陈飞龙说，再去回忆这段历史，发现我们有时还真需要“痴人说梦”的这股子劲儿，敢想敢干，咬定一个目标不松口，能顶住压力，才有了今天我们眼前的这座杭州湾跨海大桥！



2003年大桥奠基仪式当天，缪甄在父亲肩膀上的照片成为杭州湾跨海大桥经典一刻。
记者 戚颢 摄

杭州湾跨海大桥的时代记忆

- 1992年至1993年 建设构想提出
- 1997年至1998年 形成详细建设方案
- 2002年 正式批准立项
- 2003年 奠基并开工建设
- 2007年6月 全线贯通
- 2008年5月1日 正式通车
- 2016年10月27日 大桥迎来第1亿辆车

本版图片除署名外，由杭州湾跨海大桥管理局提供。

一座桥 带来一座城

杭州湾新区崛起 成为宁波产业转型的重要动力来源

虽然这座跨海大桥最终选择在嘉兴登陆，也暂时搁置了公铁一体的设计，但它实实在在将宁波到上海莘庄的陆路距离，从以前的约300公里缩短到179公里，形成了以上海为中心的江浙沪两小时交通圈。

如今，大桥通车已十年。回头看，2008年，大桥每天的车流量为2.8万辆次，如今已增长到每天3.7万辆次，其中七成为客车，三成为货车。开通十年，大桥车流总量达到了1.2亿辆次。陈飞龙说，现实再一次有力地回应了当时的那三种质疑。

杭州湾跨海大桥，给宁波带来的，远不止这些——大桥南岸，这里在2009年以前还仅仅是一片芦苇荡，如今已是高楼鳞次栉比，一个绵延数里的千亿级产业集聚区正在快速崛起。对汽车巨头戴姆勒完成收购的吉利，还有大众汽车，在这里都有自己的汽车工厂。杭州湾跨海大桥南岸服务区毗邻的方特东方神画主题乐园，吸引着国内外游客纷至沓来，目前正在二期建设。

杭州湾南岸，因为一座大桥，一下子“活”了起来。杭州湾新区集聚的产业，也成为宁波这座城市今后产业转型的重要动力来源。

而缪甄，因为见证了大桥建设，“我从此开始关心起建筑，并喜欢上了这个行业。”大桥建成两年后，他在高考填报志愿时，选择了建筑设计专业，并被宁波工程学院录取。

大学毕业后，起初缪甄选择留在宁波市区发展，但很快，他就跳槽到了慈溪，来到了目前工作的宁波高专建设监理公司。因为他觉得，这里靠近杭州湾，发展机会肯定会更大一些。

一座桥 改变一座城

大桥好比宁波一款吸引流量的APP

“其实从慈溪城区或杭州湾新区开车到上海市区，也就1个小时，感觉和去趟宁波市区没什么差别。”缪甄说，这样的同城化，给我们这代年轻人创造了大量的机会。正是因为有了杭州湾跨海大桥，缪甄身边有不少小伙伴选择去上海发展，而他和身边的朋友，也接到了许多来自上海的业务。

“现在，在慈溪、余姚、象山这些地方的农家乐，一到节假日就车满为患。你仔细去看，不少是上海、江苏牌照的私家车。”陈飞龙对这点深有感触，“如果不是杭州湾跨海大桥，如果交通不方便，谁来啊！”

互联网经济讲的是流量，实体经济也一样。用现在时髦的说法，杭州湾跨海大桥好比是宁波这座城市推出的一款吸引流量的APP，通过这个平台，所吸引的区域人流、资金流、技术流等，远远不是用一座大桥的造价、简单的投入产出对比就可以衡量的。杭州湾跨海大桥已经并正在改变着宁波这座城市，正是因为这座大桥，才使宁波全面面对长三角、融入杭州湾大湾区，有了实实在在的可能。

如今，一条崭新的连接嘉兴、宁波，横跨杭州湾的跨海铁路大桥——沪嘉甬铁路，前期工作也已经启动，它将作为沿海高铁大通道的一部分，让宁波融入长三角城市群、融入大湾区变得更为紧密。

记者 范洪 通讯员 冯微红