

# 城市道路建设百日攻坚行动完成 快速路四年行动计划基本收官 杭州城市能级品质“双跃升”

吴佳妮 杭建宣



风情快速路



通城大道

## 快马再加鞭 “一座城”放眼至“长三角”

城市道路所能承载的极限是什么？杭州给出的答案是，不仅仅是一座城内各区域的互联互通，更是推进长三角一体化的强大助力。

“其实快速路网建设和铁路枢纽放到一起来看。”浙江省社会科学院区域经济研究所所长徐剑锋说，“比如对很多城市来说，就缺乏高铁站和城市之间的快速连接。”

杭州在路网规划之初，就看到了这一点。杭州萧山国际机场、西站枢纽、南站枢纽等对外客流主枢纽均有快速路网直连直达，结合轨道交通网的集散，实现了进出杭旅客的快速疏散功能。

伴随着通城大道（机场高速一站文街）的通车，杭州南部立体交通网络逐渐成型，钱塘江北去杭州南站更便捷了；杭州西站枢纽快速疏散条件则更为优越，有运溪高架路、文一快速路和留石快速路与东西落客平台直连。

同样在相连的，还有快速路与高速公路。钱塘快速路通过留下互通与杭瑞高速无缝对接，西可通往安徽黄山，东可跨过钱塘江直抵大江东；上塘快速路通过南庄兜枢纽，与长深高速相连，往北可辐射至上海、嘉兴、南京。

“快速路不是孤立的。”在吕剑看来，随着杭州“十城区”实现快速路网全覆盖，绕城高速内“四纵五横”快速路的基本建成，绕城高速外的快速联络通道的逐步建立，高速公路、快速路、主次干道的转换，“也就一通百通了。”

放眼长三角，再度拉大城市格局，杭州已启动新一轮综合交通专项规划（2021—2035年），向着“两环八横五纵八连”的快速路网新格局、新目标迈进。

这无疑是杭州这匹主动融入长三角的“快马”，再挥了一鞭。放眼看长三角，再度拉大城市格局，杭州已启动新一轮综合交通专项规划（2021—2035年），向着“两环八横五纵八连”的快速路网新格局、新目标迈进。

家住拱墅区华丰新村的王大姐，出门坐地铁不用再顶着太阳绕大圈，因为家门口的萍水东街（莫干山路一桥弄街）通了，“出小区门走两步就是地铁站。”

在西湖文化广场上班，却在湖州安家的冯女士，“钟摆”生活成为可能，“下高速然后走莫干山路高架桥，把货车往来最多的一段路给跨过去了，不仅开车更安心，时间上还能省个半小时。”

城市能级品质的双跃升，就在这点点滴滴的幸福感和，从枯燥的发展数字，流淌沁入民心。



莫干山路高架

（本版图片由杭州市建委提供）

## 城市开拓者“小省会”成长为“大杭州”

开车行走在杭州四通八达的快速路网上，或许很少有人记得，曾经的杭州很小。1995年以前，杭州市区面积仅430平方公里，是全国排名倒数的“迷你”省会。

回溯历史可以印证，城市的飞速发展，交通是先行官。从1996年开始，杭州陆续并入滨江、九堡、下沙、三墩、萧山和余杭，而杭州的第一条快速路——中河高架（文晖路匝道—望江路匝道），在1997年开通，隔年开通。此后，德胜快速路、秋石快速路陆续开通，“快速路”这个词频繁出现在杭州城建的规划、建设方案上。

城市的定位，也伴随着一条条道路的建成开通，变得可观可感，引领着城市格局逐步打开。最明显的，是G20杭州峰会以及杭州亚运会这两场国际盛会，让杭州直指“世界名城”，由此带来城市基础设施的迅速提升。

“如果说上世纪90年代，对于杭州作为

江南小城，是否需要上天入地、略显嘈杂的快速通道，存在争议；那么现在杭城定位的转变，对快速交通通道的渴求，是毋庸置疑的。”在杭州市规划设计研究院资深工程师赵立维看来，承接了国际赛会的杭州，已站在国际舞台向世界发声，接下去必然有着在全球城市坐标系中持续跃升的“野心”，“与之匹配的城市交通体系也要重构。”

杭州城建人也意识到了这一点，早早打响了快速路建设的号令枪。

2016年，杭州快速路网总里程由128公里增加至182公里，这一年增加的快速路网里程数，几乎是过去7年建设里程的总和；随后站在“前亚运后峰会”的风口上，从2018年至今，杭州新建快速路里程253公里，平均每年建成的里程数都在60公里以上，又一次刷新了纪录。

不仅仅是快速路，主次干道以及支小路也在提质加密。据2022年度《中国主要

城市道路网密度与运行状态监测报告》统计，杭州市中心城区路网密度为7.3千米/平方千米，跻身全国第7位，在长三角城市群中与上海并列第一。

在彩虹快速路富阳段通车前，杭州城区到富阳走320国道或闲富公路至少需要1个小时10分钟，现在40分钟左右即可到达；在三墩互通及留石快速路西延工程开通后，未来科技城车辆进出绕城公路时间至少可节约10分钟，而从三墩互通到杭州西站也仅需10分钟左右车程，比走余杭塘路要节省半个小时左右。

因快速路的建设，城市框架被完全拉开，因道路的织密，人、物资、信息的流通速度进一步加快。

杭州，也不再是20多年前那个“围着西湖摊大饼”的迷你省会了，一个“多中心、网络化、组团式、生态型”特大城市新型空间格局，浮出了水面。

## 要素流通线“大郊区”变身为“活力新城”

站在最新的杭州市快速路网规划建设图前，依然有不少人存在这样的困惑：既然不是从中心往外“摊”大饼，而是组团式发展，为什么杭州的快速路还是以中心城区为原点，向外辐射延展？到底是路随人设，还是人随路走？

“这是一个好问题！”杭州市规划设计研究院副院长吕剑对此早有研究，在他看来，恰是这样的路网布局，让组团式发展成为可能。“郊区新城发展，并不是一步到位的，而是一个过程。在这个过程中，很多高等级的公共服务功能还不够，必须与公共服务更完善、就业机会更多的中心城区连接，这就离不开快速路的通达。”

这就好比“要想富先修路”，路通了，才能有发展，乡村如是，新城亦如是。

纵观杭州的路网布局会发现，快速路正在支撑杭州重点区域的发展。

城市东端，钱塘快速路、江东大道快速路两条快速交通走廊承担了“城市东扩”的重要使命，贯通钱塘区、联系杭州主城区，形成产业链、空间发展轴，助力钱塘区不断做大做强经济“蛋糕”。

城市南部，江南大道隧道、彩虹快速路、时代高架、风情快速路、通城高架“两横三纵”快速路网的成型，补齐了多年以来江南副城的骨架路网短板，加快江南副城深度融入主城，成为推进“拥江发展”战略的重要支撑，也为实现萧滨一体化发挥硬核力量。

城市西侧，天目山路、文一西路、留石快速路、彩虹快速路西延4条东西向的大动脉共同构成了城西科创大走廊“一体两翼”的“金纽带”，串联起了大走廊区域量级的产学研高地，也为火车西站枢纽提供快速的疏散通道，助力城西科创大走廊打

造“创新策源地”。

城市北部，伴随着秋石快速路临平段、留石快速路临平段、东湖快速路临平段以及望梅高架快速路“三路一环”的开通，不仅结束了临平区无高架的历史，也打破了多年来临平“交通孤岛”的困境，内通外联能力大幅提升。

因路网的支撑，传统印象中的杭城“郊区”，慢慢变身为“活力新城”。

“未来科技城就是一个很好的例子。”吕剑说，早年前，这片城西更西处的“老余杭”，还是杭城的“大粮仓”，因原先断头的文一西路的再西延，引来了第一波产业，再因快速路的联通，让人们把工作、娱乐、生活的重心全部放了进来，“现在，这里已经是从天坛上生长出来的杭州第三中心了，甚至开始承接主城的部分职能。”



莫干山路高架夜景

这几天，杭州城市道路建设好消息不断——江东大道快速路开放通车，钱塘区第一门户迎宾大道迎来新客；三墩互通与绕城相连，通行瓶颈即将打通；望梅高架路二期、东湖高架路二期织密路网，铺设区域“致富快车道”。

快速路腾空而起，主城至副城45分钟“交通时空圈”基本形成；景观大道纵横交错，不仅互联互通，更成为城市慢行系统的重要补充。

这是从春天萌发的一抹绿，如今已结硕果。近日，杭州市建委发布消息，百日攻坚行动涉及的18条快速路、93条地铁重建道路全面建成，第二阶段建设时序全部排定，计划9月底前再建成快速路项目9个，地铁重建道路14条；与此同时，快速路网建设四年行动计划也进入到冲刺收官阶段，预计到9月底快速路总里程将达到480公里。

这也意味着，杭州城建再一次与城市的发展脉动精准契合，助力城市能级品质“双跃升”。



彩虹大道