

# 跨越长江和杭州湾,通苏嘉甬高铁来了—— 包邮区纵向大动脉,打开哪些想象

本报记者 郑亚丽 张帆 王雨红 王凯艺

## 摇身变枢纽 多个城市乘“铁”而起

通苏嘉甬高铁,这条长三角沿海地区的南北大动脉,打通了诸多重要节点城市,也改变着长三角的交通格局。

目前,长三角地区南京、苏州、上海、杭州和宁波之间的高铁布局总体呈“Z”形,南京、苏州在“Z”的开端,宁波在末尾。杭州湾南的宁波、台州等地向北,须先向西绕行杭州,再沿沪杭通道往上海、苏南。

通苏嘉甬高铁跨杭州湾,将“Z”的开端和末尾直接相连,与沪杭高铁在嘉兴十字交叉。为此,通苏嘉甬高铁将在嘉兴建设10公里的苏杭联络线以及约13公里的沪甬联络线,即从宁波北上嘉兴后可转入沪杭高铁东进上海,苏州在南下嘉兴后也可转入沪杭高铁向西进入杭州。

“枢纽”嘉兴,照进现实——原本只是沪杭高铁和沪杭铁路中间站的嘉兴,将由通道城市变身成长三角多座万亿级城市间东进西出、北上南下的高铁枢纽。

这让嘉兴市发展规划研究院相关负责人格外兴奋。在浙江省明确提出“支持嘉兴打造长三角城市群重要中心城市”时,他就因嘉兴的交通枢纽功能不够强而扼腕。如今,通苏嘉甬高铁将设嘉善北、嘉兴南、海盐三个车站,加上目前已有的海宁西站、桐乡站、嘉善南站,以及谋划中的沪乍杭铁路平湖站,嘉兴未来将拥有7座高铁站。

新图景下,嘉兴将成为沪、杭、甬、苏等大城市的交通换乘中心,真正意义上的长三角南翼高铁枢纽。

受益的不只是嘉兴,因为通苏嘉甬高铁的兴建,由过路站、铁路末梢升级为枢纽或强化枢纽地位的地方还有不少,比如南通和宁波,这些年随着沿海、沪通、盐通等铁路兴建,这两个地方才摆脱铁路末梢地位不久,这次借助通苏嘉甬高铁,将快速变身高铁枢纽。

尤其是宁波,今后将真正意义上迈入上海、苏州“1小时交通圈”,继续北上则有望5

小时内抵达北京。南向,通苏嘉甬高铁从慈溪站登陆宁波境内后,除继续通向现有的庄桥站进入宁波火车站,还将同步设立铁路慈城北线所,并预留西北侧线路,远期可与宁波西枢纽的核心工程——高铁宁波西站,乃至规划中的甬台温高铁实现连通,再与福建接轨,交通枢纽地位呼之欲出。

再如江苏的县级市张家港,沪通铁路、南沿江高铁以及今天开工的通苏嘉甬高铁,将助力这里成为全国少有的县级高铁枢纽。

一桥飞架南北,天堑变通途。通苏嘉甬高铁带来的交通格局变化,对杭州湾南北两个县(县级市)的影响更大,这就是至今没有铁路的海盐和至今没有客运铁路的慈溪。

慈溪是名列全国百强县头部方阵的强市,早在上世纪九十年代就自筹资金兴建了浙江第一条地方铁路——货运专线的余慈铁路。不过一直让慈溪人抱憾的是,没有高铁。

据相关知情人透露,杭甬高铁兴建时,慈溪曾竭力争取设站,开始也争取了和邻居余姚共建余姚慈溪的方案,最后杭甬高铁落在离余姚边界几百米的余姚境内,定名为余姚北站。虽然眼下出入余姚北站的客流几乎一半是慈溪人,车站配套的公交线路相当部分也是为慈溪而设,但毕竟没有在县境内,离慈溪城区也有一些距离。

“慈溪要向现代化大城市发展,高铁是必备要素!”位于慈溪的宁波东得净水科技有限公司总经理李显伟关注到,前不久《2020中国人口普查分县资料》显示,慈溪入选中国105座大城市,高铁就显得更为必要。如今慈溪站就设在主城区北6公里的地方,一举圆了慈溪人的高铁梦。

而长久以来被杭州湾这道天堑所阻的海盐,也将被通苏嘉甬高铁带入高铁时代。这些年,海盐一直在积极推进铁路建设,没有一寸铁路的海盐,两年前就早早成立轨道交通建设指挥部,其对铁路的渴望和改善县城交通格局愿望可见一斑。

前不久,海盐自筹资金和平湖一起启动了沪盐城际铁路建设,意图直接接轨大上海,而更高级的通苏嘉甬高铁,无疑将加速海盐告别没有铁路的历史。未来,这里有望成为通苏嘉甬高铁、沪盐城际、杭海城际铁路海盐联络线的枢纽节点。

毫无疑问,长三角这条纵向大动脉,将让更多城市乘“铁”而起。

### 杭州湾跨海高速铁路大桥

跨海距离  
长达  
29.2公里

投资达  
178亿元

建成后将是  
世界上最长的跨海  
高速铁路桥梁

### 通苏嘉甬高铁

构建宁波至  
上海、苏州  
“1小时交通圈”

构建嘉兴至  
宁波、苏州  
“半小时交通圈”

铁路全线  
运营长度为  
310公里

工程  
总投资  
1081亿元

建设工期  
5年



海盐站设计效果图 通讯员 殷超 制图

### 通苏嘉甬高铁浙江段

新建线路  
166公里

总投资  
627亿元

嘉善北、海盐  
和慈溪  
为新建站

项目建成后,嘉兴至苏州、宁波的高铁时间将分别由目前的1小时10分钟、1.5小时缩短为30分钟、35分钟,嘉兴前往南通、无锡分别由目前2小时、1.5小时缩短为38分钟、35分钟。

位于宁波前湾新区的吉利极氪未来工厂 通讯员 虞昌胜 摄

浙报制图·陈仰东

“超级铁路”来了!11月30日,通苏嘉甬高铁浙江段和江苏段在同一天宣布开工。

通苏嘉甬高铁,一直热度不减,其为何能牵动众人的心?一则通苏嘉甬高铁造价高、建设难度大,需要跨越长江和杭州湾。更重要的是,作为长三角内为数不多的纵向高铁通道,通苏嘉甬高铁穿行于长三角核心区域,打破了长三角交通的固有格局,将成为区域经济发展的新增长极。

## 通江又达海 长三角地区有了关键“一竖”

通苏嘉甬高铁,联通的是江浙的四座城市——南通、苏州、嘉兴、宁波(甬城)。

项目起自南通市南通西站,跨越长江,经苏州市、嘉兴市后跨越杭州湾,经慈溪市后引入宁波枢纽,纵跨江浙两省。铁路全线运营长度为310公里,工程总投资1081亿元,建设工期5年,设南通西、张家港、常熟西、苏州北、苏州南、嘉善北、嘉兴南、海盐、慈溪、庄桥等10座车站。其中浙江段新建线路166公里,总投资627亿元,嘉善北、海盐和慈溪为新建站。

翻看地图会发现,通苏嘉甬高铁可谓通江达海,这也是整条铁路修建最困难之处,“超级铁路”之称由此而来。

其中,跨长江的难题已解决,江苏境内的沪苏通长江大桥已通车,预留了通苏嘉甬高铁的过江通道;跨越杭州湾可不容易,杭州湾是世界三大强潮海湾之一,水域海况复杂,施工面临潮差大、流速快、流向乱等恶劣条件,而待建的杭州湾跨海高速铁路大桥全长29.2公里,建成后将成为全世界最长的跨海高速铁路桥梁。

去年4月,大桥完成前期海上勘探作业时,中国铁建通苏嘉甬高铁项目总工程师张建就称:“该项目是超长的高速铁路桥梁集群工程,将创下多项世界纪录,对世界铁路桥梁乃至整个桥梁工程领域都具有里程碑意义。”

投入如此大的人力物力财力,值得吗? “纵向高铁通道,不但让浙江省的铁路网更加完善,这关键‘一竖’还将加速完善长三角轨道交通网络体系。”浙江省发改委相关负责人表示,项目建成后大大缩短宁波、嘉兴到上海、苏州、北京等地的出行时间,对支撑长三角打造成为新发展格局中的战略支点和枢纽具有重要意义。

放眼长三角铁路网,就会明白通苏嘉甬高铁的必要性。区域内,东西向铁路较为密集,沪宁轴已形成京沪、沪宁高速通道,正加快建设南沿江高铁、规划建设沪渝蓉沿江高铁;沪杭轴在沪昆高铁基础上,正加快推进沪苏湖高铁建设,规划建设沪乍杭铁路和沪杭城际铁路。

南北向路网布局则相对薄弱。苏锡常地区及苏北地区至杭州湾的杭州、嘉兴、宁波地区需绕行上海,甬台温地区至上海方向则需绕行杭州,旅客交流不畅,缺少一条南北向串联沿线城市与上海、杭州等中心城市的高速铁路。

正因此,这条“超级铁路”勾勒出的新景象,令人期待。据省发改委相关负责人介绍,项目建成后,将北连盐城至南通铁路、南接杭深铁路,串起南通、苏州、嘉兴、宁波这四座重要城市,并与沪宁城际、苏南沿江高铁、沪昆高铁等多条东西向高速铁路实现连通,形成长三角地区南北向快速高铁通道,上海至东南沿海地区的便捷高铁通道,密切苏锡常地区与杭州都市圈、东南沿海地区的快速联系。

放眼全国,通苏嘉甬高铁不光能完善浙江乃至长三角铁路网布局,还将在拉近东部沿海城市的时空距离上发挥作用。

“通苏嘉甬高铁今后将在更大范围和力度上助力我国沿海区域经济高质量发展。”浙江省发展规划研究院区域发展研究所副所长秦诗立说,这条通道是我国沿海高速铁路通道的重要组成部分,铁路北延将联通苏中苏北沿海地区,且与胶东半岛链接,南延将联通台州温州,且与厦门、潮汕、深圳链接。

也因此,通苏嘉甬高铁的头衔有很多——国家高速铁路网“八纵八横”中沿海高铁通道的重要组成部分,浙江省大湾区、大通道建设的标志性工程,浙江“交通强省”的十个千亿工程之一。

不过相比宏大的规划,现实的便捷更能触动人们的幸福神经。对沿线的老百姓来说,这份期盼已久的大事终于在年底前落地。可以想见,今后包邮区的出行之路,将更加通达。

