

## 深读

沪甬跨海通道写入“十五五”规划,沪杭甬“金三角”落子成局  
“缝合”杭州湾,沪甬将“直来直往”

宁波城市风光。视觉中国供图

■ 潮声 | 执笔 吉文磊 张帆 王凯艺

全长近70公里。一个谋划了10余年的跨海超级工程——沪甬跨海通道,再次进入大众视野。建成后,它有望成为世界最长跨海大桥,比目前世界最长的港珠澳大桥还要长约15公里。

近日,十四届全国人大四次会议表决通过了关于国民经济和社会发展第十五个五年规划纲要的决议,在构建现代化基础设施体系中的“专栏4 国家综合立体交通网建设”中,明确提出要“推进沪甬跨海通道工程”。这意味着,一条横跨杭州湾的“长龙”,从地方蓝图上升为国家战略,迈入全面规划推进新阶段。

“喇叭型”杭州湾,将上海与浙东南隔开,沪甬两地隔海相望。眼下,横亘在上海、浙江之间的杭州湾,其实已有跨海通道,包括服役多年的杭州湾跨海大桥,以及建设中的通苏嘉甬杭州湾跨海铁路桥。杭州湾的大喇叭口再往里,还有嘉绍大桥。

那么,为何要再谋划一条跨海通道?沪甬跨海通道的建设又有怎样的特殊意义?

## 新的“跨海捷径”,为何非建不可

打开地图,宁波与上海隔湾相望,相距不远。如今,两地之间早已不是“无路可走”,而是仍缺一条直连通道。

先来看看现有的两条通道。

2008年5月,杭州湾跨海大桥建成通车,直接连接宁波与嘉兴,成为跨越杭州湾天堑、连通沪甬两地的通道。它结束了两地往来必须“绕道杭州”的历史,堪称当年的一项超级工程。

但即便如此,宁波到上海的车程,依然要沿着杭州湾“兜”上一大圈——距离超过200公里,耗时接近两个半小时。对于想要“说走就走”的人来说,这条路,终究还是有点远。

另一条,是正在建设的杭州湾跨海铁路桥。作为通苏嘉甬高铁的关键控制性工程,它是目前世界上在建最长的高铁跨海大桥,气势恢宏,备受瞩目。但细看它的走向,依然是从宁波向北,经嘉兴通往苏州、南通,再接入上海。

两条通道,一条公路,一条铁路,各有各的使命,却都未能真正解决同一个问题:沪甬之间,为何不能“直来直往”?

与之相比,恰恰是这次规划的沪甬跨海通道最大的亮点——直达。

根据初步设想,这座公铁合建的超级大桥,将坐落于杭州湾大桥以东约20公里至40公里的海域,以近乎直线的路径,劈波斩浪,跨越海湾,直接连接上海与宁波。

“直达”意味着什么?

对宁波人来说,这意味着告别“C”字形高铁线路。过去,从宁波坐高铁去上海,必须先绕到杭州,再折向东北,最短耗时也要一个半小时。即便未来的通苏嘉甬高铁通车,时间缩短到1小时左右,依然绕不开嘉兴。

而放眼整个长三角,南京、杭州、合肥、苏锡常等都市圈,都已与上海实现高铁的“直连直通”,唯独宁波都市圈,始终“绕道”而行。宁波工程学院高级工程师冷兆华分析,现在宁波往返上海只有一条高铁,还要绕行杭州,从客流需求上讲,确实需要沪甬通道来补给。

再来看一组数据:杭州湾跨海大桥通车至今,已累计通行各类车辆2.66亿辆。其中,2025年全年通行量达2313.63万辆,日均车流接近6.34万辆。而按照20多年前的工程可行性报告,日均9万辆就是这座大桥的饱和线。如今,这个数字正在步步逼近。



沪甬跨海通道示意图。制图:本报记者 袁佳颖

## 不只是“少绕一圈”那么简单

沪甬跨海通道被写入“十五五”规划的消息传开后,热议中有期待,也有疑问。

“宁波人当然盼了很久,但这么大的投资,真的值吗?”有网友直言,“再修一条高铁,和在建的通苏嘉甬会不会重叠?会不会浪费?”

这并非杞人忧天。毕竟,一座近70公里的公铁合建跨海大桥,投资规模动辄千亿元(2018年建成的港珠澳大桥工程项目总投资额超1200亿元),任何一个理性的追问,都绕不开“值不值”三个字。

对此,宁波市规划设计研究院交通规划所所长洪峰的回答很直接:不能只把它当作一座桥来看,要用战略眼光去丈量。

“通苏嘉甬和沪甬通道,根本不是一回事。”洪峰说,对宁波而言,通苏嘉甬接入能力有限。“打个比方,它就像一条‘支线’,能进上海,但进不了核心。而沪杭、京沪通道现在已经饱和,高峰时段一票难求,再想大规模加车,几乎不可能。”换句话说,不是宁波不想“借道”,而是“道”已经挤不进去了。

再来看看宁波的分量。

GDP超1.8万亿,人口近千万——这样的经济体量不容忽视。在上海大都市圈规划中,宁波的地位举足轻重,尤其是慈溪,已被明确划入上海大都市的“通勤生活圈”。按照目前的选址设想,沪甬跨海通道建成后,宁波到上海的时间将缩短至40分钟。这意味着什么?意味着早上从宁波出发,到上海开个会、喝杯咖啡,

中午还能赶回来吃午饭——这才是真正的“同城化”。

但洪峰认为,这条通道的意义,远不止于“沪甬同城”。

“于杭州,从交通来说,可以释放沪杭、杭绍甬高铁通道的压力,为杭州强化嘉、绍双向辐射能力提供资源;从区域来看,上海大都市圈最缺的环节得以补充,有利于打造‘沪杭甬金三角’,三地各展所长、强化协同,提升竞争力,共创世界级湾区。”

对浙东、闽北乃至整个东南沿海地区而言,这条交通通道,更是重塑区位优势、激活发展动能的黄金走廊,它强化的是长三角与珠三角两大城市群的联接能力。

“沪甬跨海通道的建设,对区域

经济发展具有重大功能性作用。”上海社科院研究员何建华在接受媒体采访时表示,借力这条通道,上海与宁波可以深化优势互补,共同推进国际科技创新中心建设;聚合双方资源,推动科技创新和产业创新深度融合,打造世界级产业集群;更重要的是,以上海港、宁波舟山港为“双龙头”,统筹港航布局,才能真正锻造出一个世界级港口群。

有些路,修的是一城一地的便捷;而这条路,修的是整个区域的未来。或许,正如网友所言,这确实是一笔“超级投资”。但有些投资,算的不是眼前的账,而是未来的局。风物长宜放眼量——沪甬跨海通道,正是这样一盘“大棋”中的关键一子。



近日,通苏嘉甬杭州湾跨海铁路桥施工现场一派繁忙。通讯员 姚峰 张滔 王昊 摄

## 一个“落选”方案的逆袭

事实上,沪甬跨海通道的构想,远比大多数人想象的要古老。它首次亮相,其实是在“十四五”规划编制前。

当时,浙江在2021至2035年的交通远景规划中,提出要投资“五个一千亿”,打造沪杭超级高铁、沪甬甬通道等一系列旨在连接长三角核心区的超级工程。也就是在那时,“沪甬通道”这个名字,首次写在了规划文件上。

其实,溯源的话,沪甬跨海通道最早出现的原型,应该是在筹建杭州湾跨海大桥时最早被淘汰的王盘山方案。

本世纪之初,在筹杭州湾跨海大桥时,提出多个桥位方案。杭州湾是钱塘江口也是著名的大喇叭口海湾,越往喇叭口外,造桥跨越的里程越长,投资越大。

而王盘山方案就是最初方案里里程最长那个。当时资金紧张,且缺少超长跨海大桥的经验,因此早早就被淘汰,甚至没有正式提上杭州湾跨海大桥的桥位比选论证会。

记者还记得有一位参会的专家评价该方案——线位从沿海高速连接顺直度看是最理想的,且中途有海岛依托,可做服务区或桥墩的落脚点。当时杭州湾跨海大桥是作为沿海高速的大桥而兴建,而跨海铁路没有提上议程,国内高铁还在摸索试制。

王盘山是平湖外海杭州湾里的一个无人群岛,紧邻上海金山,历史上是古海盐县的一部分。但大约在隋唐年间,随着杭州湾北岸陆域坍塌(因潮流和地质原因,杭州湾两岸一直是南涨北坍,所以南岸慈溪、余姚到萧山有大片围垦滩涂地),和上海的大小金山一起成了悬水孤岛。

有趣的是,这个小岛在金庸名作《倚天屠龙记》中也有提及,也许是金庸是杭州湾北岸海宁人的缘故,他把小说开篇后不久展示屠龙刀的扬刀立威大会选在王盘山,并由此展开小说

## 专家观点

## 长三角跃升世界级城市群的“关键一子”

■ 刘亭

近日,国家“十五五”规划纲要全文公布,明确提出要“推进沪甬跨海通道工程”。

杭州湾上早已架起杭州湾跨海大桥,跨杭州湾的通苏嘉甬高铁也正在建设,预计2027年竣工。

有些人不解,再新建一条通道,有必要吗?这条新通道建成后,上海和宁波将迈入“同城化”,会不会削弱杭州的交通枢纽地位,影响“杭甬双城记”协调发展?

我们应该留意一个规律:世界上最发达的国家往往是沿海国家,而这些国家最繁荣的地带,无一例外集中在沿海向内地纵深约100公里的区域。

经济的繁荣依赖于高效的物流与人流,因此沿海发展带的建设,往往要求从南到北的交通廊道不能只有一条,必须有多条以上,才能形成稳定的“网络效应”。

再从国家战略高度看,这是打造国际航运中心的迫切需求:宁波舟山港是全球货物吞吐量第一大港,上海港是全球集装箱运输第一大港,沪甬跨海通道的建设,将实现两个“世界第一大港”的直连整合,助力世界级港口群建设。

但意义还不止于此。国家“十五五”规划纲要中还有个战略规划——支持京津冀、长三角、粤港澳大湾区打造世界级城市群。

世界级城市群的竞争,本质是内部协同效率的竞争。长期以来,长三角城市群存在一个尴尬的“缺口”:杭州、南

的核心情节。

若当时杭州湾跨海大桥选了王盘山方案,浙江高速可能就有了武侠主题服务区了。这也让“十五五”规划中的公铁两用大桥多了一个值得期待的理由。

至于当初杭州湾跨海大桥桥位比选中落败的其他几个方案,现在其实都已建成通车多年,比如萧山方案,建成后叫钱江隧道;沽渚方案现在是嘉绍大桥。

据悉,此次沪甬跨海通道被纳入规划后,国家和地方相关部门将加快该项目前期研究工作的进度。而浙江省的“十五五”规划纲要中也明确,力争开工建设沪甬跨海通道。

业内人士表示,世界三大强潮海湾之一的杭州湾,大潮差、强冲刷、急流速,加之深厚淤泥层与浅层气多发,施工条件恶劣,安全风险极高。在70公里海域架设公铁两用通道,技术攻坚与资金投入均面临前所未有的考验。

浙江省发展改革委去年曾有过公开答复,2023年浙江书面致函国家发展改革委争取支持将该项目纳入国家新一轮《中长期铁路网规划》修编,并委托中咨公司牵头开展《沪甬跨海通道规划建设方案研究》,于2023年底通过专家评审。

目前,浙江仍在争取该项目纳入《中长期铁路网规划》修编,并结合国家“十五五”铁路发展规划编制争取项目纳规。同时,浙江还加强了与上海市、国铁集团的沟通衔接,争取项目纳入《上海铁路枢纽总图》。

在具体线路选址方面,记者了解到,浙江省发改委在牵头开展沪甬跨海通道线站位方案研究时,已将新设慈溪东站、南接宁波西站作为比选方案之一进行研究,但考虑到国家发展改革委、国铁集团对线路走向和线形指标有严格要求,目前线路线位方案还需要进一步深化研究和科学论证。

京、合肥、苏锡常等都与上海实现了高铁直连,唯独宁波,被天堑杭州湾阻隔,沪甬跨海通道将为此“地理破局”。

再来看看对杭州的影响。有人担忧:这条新通道会不会削弱杭州的交通枢纽地位,影响“杭甬双城记”协调发展?这种忧虑可以理解,但也可能是多虑了。

沪甬跨海通道的建设,不仅“补齐和拉满”了上海大都市圈,更为杭州都市圈、宁波都市圈的深度融合提供一个物理基础,让上海的各种资源,能更顺畅地流向浙江。

杭州今天的核心竞争力,早已不仅仅是交通枢纽。它的数字经济、创新生态和宜居环境,构成了独特吸引力。杭州要做的是,坚定不移地发挥自身在科技创新、数字经济方面的优势,协同上海、宁波共同深化科创与产业合作,推进长三角国际科技创新中心建设。

长三角一体化发展,从来就不是一场“你赢我输”的零和游戏,而是追求“水涨船高”的合作共赢。在百年未有之大变局中,长三角城市群正在从“国内领跑”向“全球竞逐”跨越的历史性节点。

沪甬跨海直连,正是长三角跃升世界级城市群的“关键一子”。一个以上海为龙头,杭州、宁波为“双星”,联系更紧密、运行更高效长三角金南翼,对所有成员都是巨大的机遇。(作者系研究员、省政府咨询委特邀委员)

远眺杭州湾跨海大桥。视觉中国供图