

萧山：加快打造后亚运时代国际性综合交通枢纽

以综合交通“补链强链”推动城市能级、产业能级再跃升

郑宸 陈沁琳 陶伟

交通,是中国式现代化开路先锋。

2023年,交通运输部与浙江省政府签署新一轮合作协议,明确浙江交通强国建设先行区、交通运输协调发展引领区、文明和谐美丽交通展示区、交通运输深化改革试验区、交通强国试点建设示范区“五区”的建设目标。

萧山,无疑是先行中的先行。以杭州亚运会举办为契机,萧山开启了“22688”交通大会战,杭州萧山国际机场三期、铁路杭州南站枢纽正式投用,城市轨道交通和快速路通行里程“双线过百”……城市发展框架不断拉大。

2023年以来,萧山在已有交通能级的基础上,进一步推动综合交通“补链强链”,强化城市核心通勤链、区域综合枢纽链、两翼服务安全链,打通城市道路之间的堵点、城市与城市之间的交通界限,以交通能级的提升牵引城市能级、产业能级提升,加快打造国家、省市战略的黄金节点,加快打造后亚运时代国际性综合交通枢纽。



03省道项目



城乡间纵横交错的路网



时代大道



通城大道工程(通彩互通)

成征迁交地、绿化迁移和交通导改等工作,7月初起转入全面建设阶段,20个新建站点开展车站围护结构和主体结构等施工,2个车辆场段开工建设。

在104国道杭州河庄至衙前段工程(萧山段)项目建设现场,会展新城核心区地面道路已于2024年9月的“第三届全球数字贸易博览会”前顺利建成,目前正在全力推进其余标段施工和项目二阶段启动等工作。“104国道会展新城核心区,是杭州大会展中心东侧的南北向主要通道,与阳城路、会展北路(南义路)、港城大道、会展南路(南临路)、南虹路等东西向道路相交,是进出杭州大会展中心的南北向主要交通通道。”萧山区政府相关负责人介绍,该项目主线高架桥全长18.1公里,项目建成后,将成为杭州东部交通的又一关键节点。

不止于此,建设通城大道萧绍路至晨晖路段、临浦快速路、彩虹快速路东延、亚太路东伸、保税大道南伸、机场东路先行段等九条高效率快速路工程,加密八条畅通型主干路工程……一张以枢纽、轨道、城市环线、快速路、主干路构成的综合立体交通网络基本成型。

何为强链?

具体来说,就是提升区域枢纽能级,打造“水陆空”国际性综合交通枢纽。包括加快杭州空铁综合货运型枢纽建设,推进机场改扩建(国际货站及机坪)、长龙航空机坪建设、机场三期项目新建航站楼及陆侧交通中心工程二阶段(含东离场隧道)、机场西区交通提升工程等项目建设,有效推动空铁联运、空陆联运、高铁及卡班运输实现一体融合发展。

在杭甬运河新坝二线船闸工程现场,货车进出频繁。作为链接南北水运航道的枢纽,新坝二线船闸工程进度过半。此外,萧山还将加快布局白鹿塘铁公水联运型枢纽建设,不断完善白鹿塘陆港基础设施功能及集疏运网络,沟通域内运河体系,联通上海港、宁波舟山港两大国际海港,优化铁公水物流运输网络,支撑杭州市综合货运枢纽“补链强链”工作。

空间协同 打造国际性综合交通枢纽

交通,是城市能级的关键。

通过这一轮综合交通“补链强链”,萧山的雄心,是打造国际性综合交通枢纽。因为后亚运时代的萧山,更要放在国家、省市高能级战略中来审视。

其中,值得细说的是萧山“补链强链”的两大战略性部署。

其一,是机场扩建,事关长三角一体化战略。截至2024年11月5日,萧山国际机场累计运输旅客4118.3万人次,已超2023年全年,创历史新高。与此同时,杭州临空经济示范区国土规划获批。规划指出为了支撑杭州萧山国际机场2035年9000万人次的年吞吐量,杭州将围绕机场构建立体交通体系,让杭州像香港一样,只要5小时航程,便可联系全球一半消费者。

参与制定这份规划的上海同济空间规划副院长朱郁郁,带队考察和研究了国内尤其是长三角主要空港枢纽,发现萧山国际机场非常有潜力成为一座世界级的空港枢纽。

萧山以“一环”“一站”“四链”

的大手笔,强势跃入长三角一体化战略南翼黄金节点:

“一环”将提升杭州各个板块与临空区域的通达性。这“一环”,由杭州中环、杭甬高速复线,及规划中的靖江快速路、机场东路等四条快速路组成,能够让杭州各个板块的人流、车流、物流直抵临空区域,一路没有红绿灯。

“一站”将为机场打通东侧客流入口。这“一站”,即预留的城市航站楼东枢纽,未来可以让来自海宁、嘉兴、宁波乃至上海等地的旅客,直接通过城市航站楼东枢纽出入机场,彻底改变目前机场“东货西客”的空间布局。

“四链”将让机场实现空铁联运。这“四链”,即4个方向的轨道交通,包括2条高铁及多条地铁。特别是随着高铁机场站枢纽及连接线建设,空铁联运将覆盖杭州市域内五大高铁站,通过纵横交错的航线和轨道,通达全国全球。

“可以想象,杭州临空就是未来长三角的一个‘交通之心’。”朱郁郁说,这个“交通之心”带来的不仅是旅客量级的跨越,还将重塑长

三角的机场和产业格局。

其二,是杭绍甬高速、杭金衢至杭绍台高速联络工程,事关杭绍甬一体化战略。杭甬“双城记”、杭绍一体化,是近年来浙江城市经济的热词。2024年3月,绍兴发布融杭发展规划,杭绍一体化按下加速键;4月,省委相继在杭州、宁波召开专题会议,研究两地协同发展。纵观省市重大战略,萧山都是绕不开的要地。

“已经开通的杭绍甬高速公路(萧山段)长达18公里,杭金衢至杭绍台高速联络工程萧山段也有2.32公里,两条线路让萧山‘链绍接甬’的地位优势更加凸显。”萧山区政府负责人介绍,根据萧山“十四五”区域融合发展规划定位,萧山将依靠综合交通能级的提升,打造杭绍甬一体化辐射节点。

交通强区的背后,便民惠民可感可知。随着萧山综合交通能级的跃升,群众通行时间大幅缩短,南至楼塔、东至益农,都被纳入萧山乃至杭州的1小时交通圈内,让出行难、出行时间长等问题得以解决。



杭州萧山国际机场

交产融合 保障现代化产业体系建设

交通路网内畅外联,产业项目也随之分布。

从最新的卫星地图上,纵横交错的城市道路与轨道交通连接起的,是成片产业项目的落地。

沿时代高架,萧山向南看。

车沿时代高架向萧山南部驶去,一路上,“中国视谷”、萧滨特别合作园、膜材料小镇……眼前的这番情景,让萧山区政府相关负责人感触颇深:“过去的萧山南部,有山水有风景,但唯独缺少产业的坚实支撑。”

在他看来,萧山南部与杭州高新区(滨江)接壤,与杭州主城区和富阳区一江之隔,人文风景与战略地位都有其独特性。“交通,成了投资不到萧南的最大因素。”萧山区政府相关负责人说。

时代高架让这样的格局发生了变化。南北绵延数十公里的时代高架,从杭州高新区(滨江)出发,直抵萧山南部腹地。这段高架,让萧山南部从原来的“末梢”,一跃成为萧山乃至杭州的交通枢纽,极电电子、先临三维、云尖信

息……一个个重要的产业项目,看中这里的区位优势,纷纷沿时代高架在萧山南部分布。

如今,随着萧山快速路网建设的推进,彩虹高架、时代高架、风情高架、规划中的杭州中环,以及建设中的临浦快速路五条快速路,在萧山大地上描绘出一个矩形窗口——“中国视谷”窗口园区,产业链从湘湖、闻堰一直延伸到戴村、河上等地,以视觉智能产业为突破口,万亿级智能物联产业由此迎来时代契机,成为支撑萧山经济高质量发展的重要引擎。

围绕机场枢纽,萧山向东看。“萧山东部与绍兴接壤,是杭绍甬一体化、城东智造大走廊等省市战略的桥头堡。”萧山区政府相关负责人介绍,这里汇集了杭州临空经济示范区、萧山经济技术开发区绿色智造产业园等平台,凝聚了萧山制造业的本底优势。而坐拥机场、高速、快速路,无疑让这里的产业能级再向上攀登。

比如,临空产业。走进杭州保税物流中心,进出往来的货车穿

梭,一派繁忙景象。依托机场枢纽,2024年,杭州临空经济示范区布局了智能制造、生物医药、综合保税3个产业园区,持续做强智能制造、生命健康两大千亿级临空制造业,积极构建航空服务、数字贸易、会展商务三大千亿级临空服务业。

再比如,高端制造。在萧山区政府相关负责人看来,萧经开绿色智造产业园(益农)就是一个典型。“这里链绍连甬,在高端新材料、智能汽车等产业上形成了完善的产业链。”萧山区政府相关负责人说,随着高速、快速路等综合交通的延伸,恒逸、万向、传化、希瑞等企业带着资金和项目在此投资兴业。曾经被称为萧山“东伯利亚”的益农,如今承载着全区制造业迈向产业链、价值链中高端,重塑萧山工业化的希望。

这是后亚运、国际化的萧山,在综合交通枢纽建设中,成为国家、省市重大战略的黄金节点,以国际化大都市中心区之姿,朝世界的聚光灯下款款走去。