

杭州湾跨海大桥建设对 宁波发展影响和对策的建议

宁波市第十、十一届政协建言立论集之七



宁波市政协办公厅编
宁波市政协专委会综合局

二〇〇二年十二月

序 言

宁波市第十、十一届政协,遵照李瑞环主席关于“政协不立法,但可以立论”的指示精神,紧紧围绕市委、市政府的中心工作,按照政协工作“年年有进步,每届上台阶”的方针,发挥优势,服务大局,先后选择了一批事关宁波发展的全局性、战略性的重大课题,组织政协委员中的专家、学者和各民主党派、团体、界别中的代表人士,以及不同领域的领导同志和专家进行了前瞻性、开拓性的专题研究。多次召开对口协商会和专题研讨会,提出了许多具有针对性、操作性的意见建议,为市委、市政府的重大决策提供了重要依据,有的还向党中央和国务院决策层多次提出呼吁,为推进全市社会主义现代化建设和民主政治建设作出了积极的贡献。

这次整理编辑的《优先建设宁波杭州湾跨海大桥的建议》《宁波港发展战略研究》《加快宁波交通基础设施建设的研究》《宁波港城文化理论研究》《建设高标准海塘的建议》《宁波水资源可持续开发利用与保护的对策建议》《杭州湾跨海大桥建设对宁波发展影响和对策的建议》《回首政协岁月》等资料,生动地反映了宁波市政协聚智“借脑”,建言立论,努力发挥智囊团、人才库的作用;展示了人民政协围绕全局、求真务实、善谋发展的良好形象;体现了政协委员、各民主党派成员不断开拓、与时俱进的创新精神,它对我们今后更好地履行人民政协的三项职能具有重要的借鉴意义和参考价值。整理编辑这些资料,一方面可以存史资政,录以备查,接受历史和实践的检验;另一方面是回顾总结,积累经验,与同行切磋交流。

今后,我们要认真贯彻落实党的“十六大”精神和江泽民同志“三个代表”的重要思想,坚持与时俱进,不断创新,突出重点,注重精品,发挥优势,量力而行,不断开创政协工作新局面。

宁波市政协办公厅

宁波市政协专委会综合局

2002年12月

中共浙江省委常委、宁波市委书记黄兴国的批示

市政协这个课题抓得准、抓得好。
与关注杭州湾跨海大桥建成后的问题，
作前瞻的研究，课题重大，有现实的指
导意义。研究成果颇丰，应予充分肯定。
希望就相关问题继续深化。

黄兴国
12.31

序

《杭州湾跨海大桥建设对宁波发展的影响和对策研究》课题,在中共宁波市委、市人民政府的高度重视和有关部门的大力支持下,经过数十位市政协委员和专家学者半年多的辛勤劳动和深入研究,终于完成了这份10余万字的研究报告。

杭州湾跨海大桥的建设,使天堑变通途,对于宁波经济和社会的长远发展将带来极其重大的影响。根据市委、市政府的要求和叶承垣同志的提议,市政协十一届五次会议对这一课题的研究作了部署。这是宁波市政协继八年前提出《优先立项建设杭州湾跨海大桥的建议》之后,围绕宁波全局性、战略性的重大课题进行建言立论的姐妹篇章。

本课题立足于长江三角洲和浙江省经济发展的全局,对杭州湾跨海大桥建设对宁波交通格局、产业格局、城市格局、投资格局,以及旅游和文化产业发展的影响,进行了系统的分析;就抓住杭州湾跨海大桥建设的重大机遇,主动接受国际产业转移和上海的经济辐射,加快宁波港口和交通建设,抓紧经济结构调整,提升产业层次,优化城市布局,加速旅游和文化产业发展,提高城市综合竞争能力等方面,进行了深入研究。提出了具有前瞻性和可操作性的对策建议,供市委、市政府决策参考。

衷心希望本课题的研究,能促进和推动全市各地、各部门、各行业深入研究杭州湾跨海大桥建设对自身发展的影响,抓住机遇,积极应对,使这一举世瞩目的宏伟工程发挥最大效益,更好地为国家经济发展的全局服务,为把我市建设成为长江三角洲南翼经济中心的战略目标服务。

中共宁波市委副书记
宁波市政协主席

王卓辉

2002年10月

目 录

序言

中共浙江省委常委、宁波市委书记黄兴国的批示

序

宁波市政协杭州湾跨海大桥建设对宁波发展影响和对策
研究课题组成员名单

国家发展计划委员会《印发国家计委关于审批杭州湾
跨海大桥工程可行性研究报告的请示的通知》
(计基础[2003]318号,2003年3月5日) (1)

国家发展计划委员会《关于审批杭州湾跨海大桥工程
可行性研究报告的请示》
(计基础[2003]213号,2003年2月17日) (3)

前言 (7)

宁波市委副书记、宁波市市长金德水的讲话 (10)

宁波市委副书记、市政协主席王卓辉的讲话 (13)

关于报送《宁波市政协关于杭州湾跨海大桥建设对宁波
发展影响和对策的建议》的函
(甬政协办[2002]14号,2002年11月15日) (15)

第一篇 杭州湾跨海大桥建设对宁波发展影响和对策研究 综合报告

一、大桥建设对宁波发展的影响 (27)

二、2008年前大桥建设期宁波应采取的对策和建议 (32)

第二篇 杭州湾跨海大桥建设对宁波经济发展影响和对策

研究报告

引 言	(43)
第一章 大桥建设对宁波经济发展的影响分析	(44)
第一节 影响分析	(44)
第二节 若干判断	(54)
第二章 大桥建设背景下经济发展思路与发展重点	(56)
第一节 经济发展思路	(56)
第二节 产业发展重点	(57)
第三节 加强区域合作	(63)
第四节 城市发展重点	(68)
第三章 若干对策建议	(72)
一、充分挖掘大桥“先导效应”	(72)
二、进一步提升港口竞争力	(72)
三、推进区域间产业整合	(73)
四、积极改善投资环境	(74)
五、提高城市基础设施的承载力	(75)
六、建立区域经济协调发展组织机构	(75)

第三篇 杭州湾跨海大桥建设对宁波港发展影响和对策

研究报告

引 言	(79)
第一章 现行宁波港的口岸线开发状况	(80)
第一节 资源能力和码头建设情况	(80)
第二节 宁波港三港区生产经营情况	(82)
第二章 大桥建设对宁波港发展的影响	(92)
第一节 对两岸公路网的影响	(92)

第二节	各类货种影响分析	(94)
第三节	对宁波港的间接影响分析	(96)
第三章	宁波港集装箱运输服务腹地经济发展的基本策略	(97)
第一节	影响港口服务腹地集装箱运输的主要因素	(97)
第二节	宁波港服务腹地集装箱运输的基本策略	(98)
第四章	宁波港集装箱运输发展策略实施背景分析	(101)
第一节	有利的世界经济发展环境	(101)
第二节	我国经济发展和进一步对外开放	(102)
第三节	良好的腹地经济依托	(105)
第四节	船舶大型化的发展趋势	(105)
第五节	宁波港集装箱运输的“马太效应”正在显现	(108)
第六节	宁波港集装箱运输的薄弱环节	(109)
第五章	宁波港应对措施建议	(113)
第一节	坚持与时俱进地深化实施“以港兴市,以市促港” 发展战略	(113)
第二节	宁波港集装箱运输发展应对措施	(115)

第四篇 杭州湾跨海大桥建设对宁波城市发展布局影响和对策

研究报告

第一章	研究框架	(123)
一、研究目的		(123)
二、研究范围和内容		(123)
第二章	区域发展分析	(124)
一、长江三角洲城市群发展		(124)
二、杭州湾地区城市发展		(124)
第三章	市域	(128)

一、市域空间现状特征·····	(128)
二、大桥对市域空间结构的影响·····	(129)
第四章 都市区 ·····	(130)
一、都市区现状·····	(130)
二、都市区空间发展模式·····	(134)
第五章 余慈地区 ·····	(137)
一、余慈地区现状特征·····	(137)
二、余慈地区发展条件与制约因素·····	(138)
三、余慈地区发展趋势·····	(140)
四、余慈地区发展职能定位·····	(142)
五、余慈地区空间发展模式·····	(145)
六、余慈地区水资源开发与利用·····	(147)
第六章 结论与建议 ·····	(150)
一、结论·····	(150)
二、建议·····	(151)
第五篇 杭州湾跨海大桥建设对宁波交通发展影响和对策	
研究报告	
引 言 ·····	(157)
第一章 宁波市的交通现状和基础分析 ·····	(158)
第一节 宁波交通运输发展概况 ·····	(158)
第二节 宁波交通运输发展存在的主要问题 ·····	(162)
第二章 大桥对宁波交通发展的影响 ·····	(165)
第一节 交通流量预测及相关路网交通流的影响 ·····	(165)
第二节 大桥对宁波交通网络布局的影响 ·····	(166)
第三节 大桥对宁波交通网络建设的影响 ·····	(169)
第四节 大桥对宁波建设区域物流中心的影响 ·····	(171)

第三章	构筑以港口为龙头以大桥为重要枢纽的综合 交通运输网络体系	(173)
第一节	宁波综合交通发展目标和时序安排	(173)
第二节	宁波综合交通网络体系和交通空间格局	(174)
第四章	适应大桥建设促进宁波交通发展的对策与建议	(183)
第一节	实施以港口为龙头,以杭州湾跨海大桥为重要 枢纽的交通发展战略	(183)
第二节	加快建设步伐,重点实施新世纪交通工程.....	(184)
第三节	拓宽筹资渠道,积极推进交通投融资体制改革	(184)
第四节	依靠技术和人才,实施“科技兴交”发展战略.....	(185)
第五节	加大投入,同步配套建设现代化交通智能管理 系统	(186)

第六篇 杭州湾跨海大桥建设对宁波文化和旅游产业发展影响 与对策研究报告

第一章	宁波及长江三角洲区域文化和旅游产业发展的 现状	(193)
第一节	旅游资源非常丰富,文化活动异彩纷呈.....	(193)
第二节	宁波与上海和周边城市的旅游文化交流日益密切	(196)
第二章	目前宁波文化和旅游产业存在的主要问题	(198)
第一节	交通进入条件较差,市场意识相对薄弱.....	(198)
第二节	体制不顺,人才短缺,硬件设施缺乏后劲	(199)
第三章	杭州湾大桥建设对宁波文化和旅游产业的影响	(200)

第一节	融入以上海为中心的长江三角洲主要城市的 “两小时旅游文化圈”	(200)
第二节	长江三角洲南北文化和旅游带将呈两翼齐飞 态势	(201)
第四章	对策和建议	(202)
第一节	要为宁波作为全省旅游副中心城市地位尽快 进行提速方面的建设	(202)
第二节	必须抓紧对文化和旅游项目主要设施的规划和 建设	(203)
第三节	要实现与上海旅游市场的战略性大对接和 大组合做好充分的准备工作	(207)
第四节	整体推进历史文化名城建设,真正打响宁波历史 文化名城的国际品牌	(211)
第五节	培养现代化旅游和文化人才组成周边城市大剧院 的联合体,增强先进文化的创造力	(213)
第六节	努力将杭州湾跨海大桥建成文化和旅游产业的 精品	(214)
杭州湾跨海大桥建设影响深远		
	(2002年10月30日《宁波日报》头版报道)	(216)
跨越杭州湾的梦想		
	——宁波市政协献计杭州湾跨海大桥建设纪实 (《中国政协》2003年第1期刊发)	(218)
宁波市政协呼吁着力打好“桥牌”		
	(2002年11月7日《人民政协报》、2002年11月2日《联谊报》 报道	(224)

杭州湾跨海大桥冲击波

(2002 年 11 月 12 日《宁波日报》报道…………… (227)

飞跨杭州湾 接轨大上海

(2002 年 11 月 1 日《宁波日报》头版头条报道 …………… (231)

国家发展计划委员会文件

计基础[2003]318 号

印发国家计委关于审批杭州湾跨海大桥工程可行性研究报告的请示的通知

浙江省计委：

《国家计委关于审批杭州湾跨海大桥工程可行性研究报告的请示》(计基础[2003]213 号)业经国务院批准,现印发给你们,请按此办理。在项目建设期间要加强管理,确保工程质量,严格控制项目总投资。

中华人民共和国国家发展计划委员会

二〇〇三年三月五日

主题词：印发 大桥 可行性研究 通知

抄送：交通部、审计署，总后军交部，中国国际工程咨询公司，国家开发银行、中国工商银行、中国银行、上海浦东发展银行，宁波市人民政府，浙江省交通厅

国家发展计划委员会文件

计基础〔2003〕213 号

张国宝 签发

(已经委办公会讨论通过)

国家计委关于审批杭州湾跨海大桥 工程可行性研究报告的请示

国务院：

浙江省计委报来杭州湾跨海大桥工程可行性研究报告，要求审批。对此，交通部和中国国际工程咨询公司分别进行了审查和评估，均认为可行。经国务院批准，我委已于 2002 年 5 月批复了项目建议书。经研究，现将有关情况和我们的意见报告如下：

一、项目建设的必要性

(一)建设本项目是发挥上海龙头作用，加快上海国际航运中心的建设，促进长江三角洲区域经济发展的需要。

建设上海国际航运中心是中央的重大战略决策。上海国际航运中心是以上海为中心，浙江、江苏为两翼，由长江三角洲有关港口共同组成。改革开放以来，该地区经济发展迅速，2001 年上海、江苏、浙

江三省(市)的 GDP 总量达 21209 亿元,约占全国 GDP 总量的 22%。经济的发展对交通基础设施条件提出更高的要求,迫切需要加强中心(上海)与南翼(宁波)的联系、建设新的更便捷的交通通道。本项目的建设,将使上海、杭州和宁波之间形成二小时经济圈,加强南北两岸的经济联系,缩短两岸的时间距离,对发挥上海的龙头和辐射作用,加快上海国际航运中心的建设,促进长江三角洲及浙江省的经济发展具有重要意义。

(二)本项目的建设是满足杭州湾南北两岸往来交通需求,完善干线公路网布局的需要。

目前杭州湾两岸公路走向多为东西向,南北向的较少,特别是跨越杭州湾还没有一条通道,杭州湾两岸车辆往来,都必须绕道杭州或通过海峡滚装轮渡联结,不仅增加了运输距离,而且加大了杭州市的交通压力,影响了公路主干线效益的发挥及杭州湾南北两岸地区间的经济发展,杭州湾已经成为南北两岸地区交往的交通屏障。根据交通量调查,目前,杭州湾南北往来交通量已达 30000 辆/日(以小客车计,下同),其中,上海及苏南地区往返宁波及浙东南沿海之间的车辆已超过 15000 辆/日,且大部分需绕行沪杭甬高速公路,使沪杭甬高速公路交通量日趋饱和,更无法满足未来增长的交通需求。本项目的建设将使该区域公路网布局更加合理,使杭州湾区域内陆上交通由“V”字型迂回交通变成为“A”字型直达式交通,并形成环形交通布局,使浙东南地区至上海的陆路距离能缩短约 120 公里,运输效益非常明显。

拟建项目也是国家规划建设同江至三亚国道主干线的重要补充和完善,是跨越杭州湾便捷有效的通道。原规划同三国道主干线跨杭州湾段采用滚装轮渡方案(上海金山至宁波北仑),该方案不仅

通行能力低(每日仅 2000 辆),而且行驶速度慢,受天气影响大,大部分的过湾交通量仍需绕行杭州通过,已成为同三国道主干线上的瓶颈段。本项目的建设将有助于消除同三线的交通瓶颈障碍,与相关主干线有机衔接,充分发挥国道主干线的整体功能。

综上所述,为促进长江三角洲区域经济发展,完善干线公路网布局,满足交通运输的需求,建设本项目是十分必要的。

二、项目建设方案

项目起自杭州湾北岸嘉兴市乍浦郑家埭,通过北岸连接线,与沪杭高速公路和乍嘉苏高速公路连接,向南跨越杭州湾,止于宁波市慈溪水路湾,通过南岸连接线、宁波绕城公路连接甬台温高速公路,全长约 36 公里,其中跨海大桥长约 35.67 公里,两岸引线长约 0.33 公里。

根据项目在路网中的功能作用、交通量预测结果及为更好地适应未来较长时期内经济发展的要求,项目采用八车道高速公路标准建设较为理想。但考虑到本项目建设的紧迫性以及桥型方案、特定海洋环境的施工难度、工程造价、资金筹措等因素,全线拟采用双向六车道高速公路标准建设,其中,大桥计算行车速度采用 100 公里/小时,桥宽采用 33 米(不含布索区宽度),桥型和桥跨按通航要求及经济合理性设置;两岸引线计算行车速度采用 120 公里/小时,路基宽度采用 35 米。其他技术指标按交通部颁布的《公路工程技术标准》(JTJ001-97)规定执行。

该项目跨越 30 多公里的杭州湾海面,工程规模大,建桥条件比较复杂,应采取可靠措施,保证大桥施工及运营安全。下一步工程设计中要高度重视抗风、抗震、防撞、防腐措施,进一步研究大桥结构的耐久性。

三、项目总投资及资金来源

该项目总投资 107.7 亿元(静态投资 97 亿元),其中:宁波杭州湾大桥投资开发有限公司出资 34.65 亿元、嘉兴市杭州湾大桥投资开发有限责任公司出资 3.85 亿元作为项目的资本金,共计 38.5 亿元,占项目总投资的 35.7%;利用国家开发银行贷款 40 亿元、中国工商银行贷款 20 亿元、中国银行贷款 5 亿元、上海浦东发展银行贷款 4.2 亿元(银行均已承诺)。

由宁波杭州湾大桥投资开发有限公司与嘉兴市杭州湾大桥投资开发有限责任公司组建宁波市杭州湾大桥发展有限公司,负责项目的筹资、建设及经营管理,经营年限为 30 年(含建设期)。经营期内,收取车辆通行费作为投资回报,各方按投资比例分配利润。经营期满后,将该大桥及相关配套设施无偿移交地方人民政府。

鉴于杭州湾跨海大桥项目的实施对于完善同三国道主干线,充分发挥大通道的整体功能,缩短杭州湾南北两岸的时间距离,促进长江三角洲及浙江省的经济发展等具有积极意义,且项目的国民经济效益和财务效益较好,建设资金已经落实。因此,建议国务院批准该项目可行性研究报告。

妥否,请示。

中华人民共和国国家发展计划委员会

二〇〇三年二月十七日

主题词:大桥 可行性研究 请示