

优先建设宁波杭州湾 跨海大桥的建议

宁波市第十、十一届政协建言立论集之一



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

目 录

1、前言	(1)
2、国家发展计划委员会《印发国家计委关于审批杭州湾跨海 大桥工程项目建议书的请示的通知》 (计基础[2002]808号,2002年5月29日)	(9)
3、浙江省发展计划委员会《关于要求批准杭州湾交通通道工程 项目建议书的请示》 (浙基投[2002]286号,2000年8月11日)	(14)
4、叶承垣主席给张德江书记的信和省委张德江书记的批示 (1999年10月22日)	(19)
5、中共宁波市委 宁波市人民政府《关于要求优先建设杭州湾 乍浦通道的报告》 (市委发[1999]83号,1999年11月10日)	(23)
附:省委张德江书记在报告上批示:“转省计委,‘十五’计划 应考虑此项目”。(1999年11月19日)	(26)
6、《杭州湾交通通道工程预可行性研究报告》评审会专家评审意见 (2000年3月19日通过)	(27)
附:(1)宁波市杭州湾交通通道预可评审会专家组名单	(30)
(2)综合经济组专家讨论意见	(32)
(3)工程技术组专家讨论意见	(37)
(4)著名经济学家于光远在评审会上的发言	(40)
7、专家组对《杭州湾大通道建设方案》的咨询论证意见 (2000年4月1日通过)	(44)

- 附：关于召开杭州湾大通道建设方案咨询论证会的通知
(浙经咨发[2000]2号) (46)
- 8、浙江省人民政府经济建设咨询委员会 浙江省发展计划委员会
《关于杭州湾大通道建设方案咨询会有关情况的报告》
(浙经咨[2000]6号、浙计投[2000]19号) (50)
- 9、浙江省人民政府常务会议纪要([2000]6号,杭州湾大通道位置
选择确定为北接乍浦、南接慈溪庵东镇方案)
(2000年7月6日) (55)
- 10、叶承垣主席在全国政协九届三次全会上的发言——
《尽快立项和建设杭州湾慈溪乍浦通道是推动长江三角洲
地区经济持续发展战略的重大举措》
(2000年3月3日) (59)
- 11、项性平副主席在省政协八届三次会议上发言——
《关于尽快把杭州湾乍浦通道立项并纳入省“十五”计划
重点工程项目的建议》
(2000年2月21日) (64)
- 12、刘光奎等11位委员在省政协八届三次会议第209号提案
和浙江省发展计划委员会对第209号提案的答复B
(2000年7月13日) (70)
- 13、叶承垣、沈祖伦、刘枫等八位全国政协委员提案——
《关于尽快立项和在“十五计划”建设杭州湾乍浦通道的建议》
(2000年3月2日) (77)
- 14、交通部对叶承垣等8位全国政协委员在政协九届全国委员会
第三次会议第0180号提案的答复(B类)
(2000年9月4日) (81)

- 15、叶承垣主席在九届全国政协常委会第十一次会议上的发言
(2000 年 10 月 15 日) (82)
- 16、叶承垣主席给中央候补委员沈跃跃同志的信
(2000 年 10 月 6 日)..... (86)
- 17、叶承垣主席给全国政协陈锦华副主席的信《殷切希望把
杭州湾大通道项目列入国家“十五”计划》
(2000 年 10 月 15 日) (87)
- 18、叶承垣主席给全国政协李贵鲜副主席的信《殷切希望把
杭州湾大通道项目列入国家“十五”计划》
(2000 年 11 月 19 日) (92)
- 19、宁波市政协《关于尽快立项建设杭州湾交通通道的调查报告》
(2000 年 10 月,该报告获省九届政协优秀调研报告一等奖)
..... (96)
- 20、宁波市政协办公厅《关于转报建造杭州湾大桥的建议的报告》
(甬政协办[1994]4 号,1994 年 4 月 26 日) (104)
- 21、上海市宁波经济建设促进协会《关于建设杭州湾越湾通道
工程的建议》
(1994 年 2 月 25 日) (110)
- 22、杭州湾通道上海学术研讨会纪要
(1994 年 9 月 24 日) (116)
- 23、杭州湾交通通道杭州研讨会纪要
(1994 年 10 月 20 日)..... (118)
- 24、中国科学技术协会关于杭州湾通道预可行性研究北京
研讨会纪要
(1995 年 11 月 9 日) (121)

- 25、中国科协科技工作者建议第5期(总第217期)《关于建设杭州湾交通通道的建议》
(1996年4月18日) (131)
- 26、省咨询委给省政府的报告《关于报送〈杭州湾交通通道预可行性研究报告〉咨询座谈会纪要的报告》
(浙经咨[1996]10号,1996年5月3日) (135)
- 27、交通部规划设计研究院和上海同济大学对“五大跨海(越江)通道建设的结论”
(1996年12月) (139)
- 28、让长桥飞架杭州湾
(2000年3月5日《浙江日报》专题报导)..... (143)
- 29、要求批准立项建设杭州湾通道
(2001年3月4日《浙江日报》专题报导)..... (145)
- 30、热门提案追踪录
(2002年3月9日《浙江日报》专题报导)..... (147)
- 31、国务院批准杭州湾跨海大桥立项
(2002年8月22日《浙江日报》专题报导) (149)
- 32、世界最长跨海大桥开工在即
(2002年9月12日《人民政协报》专题报导) (151)

前 言

杭州湾庵东—乍浦跨海大桥，业经国务院批准立项，即将开工建设。它的意义在于：一是改变了国家对同三线原有规划中杭州湾用滚装轮渡沟通的方案，从而极大地方便了长江三角洲城市群的联结和新的城市带形成。二是使宁波彻底改变了陆上交通的末端位置，成为与我国南北沿海省际之间往来的交通枢纽，因而它对宁波 21 世纪经济、社会发展将带来不可估量的作用。三是使几年来我省对杭州湾和钱塘江南北通道建设的几种不同方案的争论不休，划上了一个句号——省委、省政府最后选择先建设跨杭州湾的庵东—乍浦通道。八年来，市政协曾经为大桥的立项起过多次呼吁和呐喊的作用，而大量的实际工作，是在党委领导下，政府部门辛勤劳动，具体落实的。

杭州湾，利弊兼存：一方面，以其得天独厚的自然、经济环境和区位优势，滋润、哺育了长江三角洲的大地和人民，使之成为中国经济最发达的区域之一；另一方面，又将富饶的长江三角洲区域分隔成南北两片，致使南北公、铁路交通线在此受阻而只能沿杭州湾呈“V”形远道绕行，据估计，这笔“绕道费”每年耗资约需 50 亿元人民币。建设连接上海与宁波之间的跨杭州湾公路大桥工程，使杭州湾“天堑变通途”梦想成真，其深远意义不仅限于上海与宁波这两个结点城市，而在于对整个长江三角洲区域乃至中国在二十一世纪的经济腾飞将产生的不可估量的巨大作用。

建设宁波杭州湾乍浦交通通道的战略构想，宁波市政协在九十年代初多次组织委员视察和大量的调查研究工作，先后向市委、市政

府提出了开展宁波杭州湾乍浦通道前期准备工作的建议。1994年4月初,在朱尔梅、尹礼虎副主席带领下,组织部分全国和省、市政协委员及有关专家赴慈溪现场专题考察建设杭州湾大桥问题,并于4月26日以甬政协办[1994]4号向市政府提出了《关于建设杭州湾乍浦—庵东大桥的建议》。宁波市政府在吸取各方意见的基础上,根据上海浦东开发开放和我国东部沿海地区的经济迅猛发展,从今后一个时期宁波经济发展的战略需要,决定对这一宏大交通项目进行超前研究,并于1994年4月,由宁波市人民政府正式委托上海林同炎李国豪土建工程咨询有限公司开展项目的预可行性研究。宁波市政府的这一举措,远见卓识,是一项有勇气、有胆略、有战略眼光的科学决策,得到了全市人民的大力支持。

上海林李公司为了高质量地完成该项研究任务,先后组织十余家院校、科研单位协同作战,从不同角度对项目的必要性、可行性、紧迫性进行了深入的研究。在预可工作阶段,国际著名桥梁专家林同炎、李国豪先生,国家、省和上海市的领导及有关专家,部分全国人大代表和政协委员,都曾先后赴慈溪杭州湾通道的预选桥址进行实地考察听取汇报。为了使这一研究成果更趋完善,1995年至1996年,中国科协和上海市、浙江省科协还先后在上海、杭州、北京组织了三次建设宁波杭州湾通道大型研讨会,共有260多位资深专家,从不同学科对该项目进行了广泛深入的研究论证。市政协尹礼虎副主席参加了各次论证会。

通过专家和各级领导的论证,从战略上解决了建设宁波杭州湾通道的重要性、必要性、紧迫性和不可替代性。从战术上,经世界著名桥梁专家林同炎、李国豪院士的研究,认为在架桥技术上没有不可克服的技术障碍。

1995年,交通部规划研究院和上海同济大学共同研究的课题《沿海高等级公路干线跨海(越江)工程可行性咨询报告》对同三线上的五个节点:即渤海湾通道、长江口通道、杭州湾通道、伶仃洋通道、琼州海峡通道,进行论证比较,从重要性、交通功能、经济意义、财务评价、技术难度、造价估算等方面作了全面论证。建设次序结论是,把杭州湾通道提到第一位,建议尽快建设,愈快愈好。并明确提出,2002年前做好前期工作,2007年建成的时间表。宁波市委、市政府也按这一个目标,抓紧做前期工作。在此期间,在历届的全国和省、市政协全会上,几乎都有建设宁波杭州湾大通道的提案和相应的对策建议。

1997年,宁波市计委在杭州湾的王盘山上,耗资100多万元,建立了我省第一座自动气象观通站,观测杭州湾天气,对气温、风向、风力、雨量、雾等数据,每小时由电脑自动记录一次,并自动发送到慈溪气象站,为以后的工程设计提供科学的气象依据。

1998年末,宁波市政府成立了杭州湾交通通道工程筹建处。筹建处在原预可行性研究的基础上,又委托中交公路规划设计院深化预可行性研究报告,并做了九个方面专题研究,于1999年底完成。

在宁波市对宁波杭州湾通道研究的同时,也引起了省有关领导和有关职能部门及绍兴、嘉兴对建设杭州湾和钱塘江通道的极大关注,因而出现了多个杭州湾通道建设的方案。

1995年4月,绍兴市政府委托交通部规划设计研究院,对《绍兴至嘉兴高速公路》跨钱塘江大桥作了预可研究,并于同年6月完成预可报告。同年6月12至14日,省经济建设咨询委员会受绍兴市政府委托,对跨江大桥预可报告,召开专家咨询论证会。报告提出A方案——九里桥方案(线路走向从绍兴的三江高速公路接口,经萧山围垦滩涂地过江到海宁九里桥直至桐乡屠甸立交桥接上沪杭高速公路,

长约4公里)和B方案——沽诸方案(线路走向从绍兴沽诸立交至海宁马王塘立交接通,长约13公里)。经与会专家领导认真研究,一致推荐A方案比较可行。

1996年省委、省政府要求省经济建设咨询委员会,对钱塘江和杭州湾上跨江、跨海通道进行评估论证,排出建设顺序。省经济建设咨询委员会以(浙经咨[1996]13号)报省人民政府,建议:绍兴通道即九里桥方案“宜争取在九·五期间开工建设”,宁波的杭州湾通道“争取列入国家建设计划”,报省委、省政府决策。

由于该通道建成后,预测效益十分可观,因此受财政体制等因素制约,绍兴市、嘉兴市提出了优先建设绍兴沽诸通道的建议,并经省交通厅委托咨询公司进行论证,认为从全省交通路网、工程造价等分析,跨钱塘江的绍兴沽诸通道优于宁波提出的杭州湾乍浦—庵东通道。

面对杭州湾通道建设的多个方案,从全局和战略的高度,究竟选择什么方案有利?宁波市政协为此而开展了一系列论证和呼吁:

1999年10月18日在宁波新芝宾馆,市委、市政府宴请全国政协领导时,市政协叶承垣主席向张德江书记、柴松岳省长当面详细汇报了杭州湾乍浦通道建设问题,并提出从全省经济社会发展全局和面向21世纪的战略目标考虑,杭州湾通道应建在慈溪与乍浦之间。

1999年10月22日,叶承垣主席以全国政协委员名义,用书面形式向张德江书记、柴松岳省长提出了“优先建设杭州湾慈溪乍浦通道”的建议。叶主席从全局和战略高度进行分析,认为应该先行建设杭州湾慈溪乍浦通道。其理由是:优先建设慈溪乍浦通道是实施我省经济发展战略的迫切需要;优先建设慈溪乍浦通道,符合党中央、国务院关于大交通建设的原则;慈溪乍浦通道工程自身经济效益十分可观;慈溪乍浦通道既符合国务院确定的同三线国道建设的原则,

也兼顾到沽诸通道的需要。并向省委、省政府提出三条建议：一、请省领导听一次宁波市关于杭州湾慈溪乍浦通道方案的专题汇报；二、宁波市已委托中交公路规划设计院编制的“杭州湾交通通道预可行性研究报告”将于11月份完成，届时请省里组织多学科专家进行评审；三、在此基础上，请将杭州湾慈溪乍浦通道项目列入省“十五”计划，并尽快向国家申报“杭州湾慈溪乍浦通道项目建议书”，争取列入国家“十五”计划。10月31日，张德江书记在叶承垣主席的信上批示“叶承垣同志意见代表了宁波的意见，值得重视。关于杭州湾大通道建设事关全省大局，一是要科学论证，二是要能立项，转孙永森同志。”在此同时，张德江书记还通知中共宁波市委，希望宁波市委、市政府“就杭州湾通道建设问题也应行文报省委、省政府”。宁波市委、市政府按照省委指示，于1999年11月9日以市委发[1999]83号文上报省委、省政府，题目是中共宁波市委、宁波市人民政府《关于要求优先建设杭州湾乍浦通道的报告》。省委书记张德江收到该报告后，于11月19日批示：“转省计委。‘十五’计划应考虑此项目。”

1999年12月13日，宁波市政协在叶承垣主席带领下，组织在宁波市的全国政协委员、省政协委员视察杭州湾通道，委员们就建设杭州湾乍浦通道提出了许多很好的建议，一致认为：建设杭州湾乍浦通道，事关我市21世纪发展的大事，要扎实做好前期工作，尽快向省委、省政府汇报，争取列入省和国家“十五”计划，并尽早开工建设。

2000年2月17日，叶承垣、尹礼虎、项性平等十一位省政协委员在省政协全会上联名提出了《关于尽快把杭州湾乍浦通道立项并纳入省“十五”计划重点工程项目建议的提案》。

2000年3月2日，叶承垣、沈祖伦、刘枫、王其超、孙家贤、夏仲烈、李青、陈守义等8位全国政协委员，在全国政协九届三次全会上联

名提出《关于尽快立项和在“十五”计划建设杭州湾乍浦通道》的提案。

2000年3月5日在全国“两会”期间,《浙江日报》头版刊登了叶承垣等8位全国政协委员联名为建设杭州湾乍浦通道重点提案的消息。

2000年3月17-19日,经省政府同意,由宁波市政府组织27位著名专家,对中交公路规划设计院编制的《杭州湾庵东—乍浦交通通道工程预可行性研究报告》进行评审。张蔚文市长、叶承垣主席、邵占维常务副市长、吕国荣副市长参加会议。与会专家一致意见:“建议抓紧时间,把预可报告上报浙江省主管部门,在本报告的基础上,进一步组织比选论证,尽早向国家上报项目建议书,争取列入国家‘十五’计划,尽早开工建设。”

2000年3月31日—4月1日,浙江省人民政府经济建设咨询委员会、浙江省计划与经济委员会联合在杭州召开杭州湾通道建设方案咨询论证会。与会专家指出:杭州湾两岸是中国经济最具活力的地区之一,以上海为中心的长江三角洲南翼,由于海湾所造成的交通屏障,严重阻碍了这个地区的潜能发挥,影响了浙江省经济结构的优化和城市化的进程。要使这个地区率先基本实现现代化,发挥其在长江三角洲乃至东部沿海地区的应有作用,杭州湾通道的建设已到非上不可的时候了,而且建设得越快越好。建议省委、省政府根据这次专家咨询意见并结合我省实际和发展战略,宜早做决策。建议省计经委牵头,会同省交通厅、经济建设规划院及相关地市政府抓紧完善预可行性研究报告,尽早上报国家争取立项。

2000年6月21日,浙江省人民政府召开第37次常务会议,听取了省计委主任孙永森关于宁波杭州湾通道建设方案有关问题的汇

报。会议认为,目前各方面对宁波杭州湾通道建设的必要性、重要性以及通道位置选择等方面基本达成了共识,决策条件已基本具备。会议决定:**“杭州湾大通道位置选择确定为北接乍浦、南接慈溪庵东镇方案,桥长 34.1 公里。通道建设以宁波为主。省级各有关部门要加强具体的指导和帮助。目前正值国家编制‘十五’计划之际,应抓紧深化项目前期工作,尽快上报项目建设书,积极争取国家支持。”**

2000 年 8 月 31 日,浙江省发展计划委员会以《关于要求批准杭州湾交通通道工程项目建议书的请示》(浙计投[2000]286 号文)上报国家计委、抄报交通部。并提出了该项目计划建设工期 5 年,拟于 2002 年初开工,2006 年底建成。

同年 9 月 26 日,国家计委行文委托中国国际工程咨询公司进行评估论证。中国国际工程咨询公司提出了评估论证的条件之一是先要有交通部出具“行业意见”。而交通部提出,首先浙江省必须提出杭州湾路网规划,经他们论证后,才能提出行业意见。

据了解,省交通厅 2000 年 6 月编制的杭州湾路网规划,还是以绍兴沽诸通道跨越钱塘江的路网规划,即省政府常务会议的精神,还没有得到落实。

国庆节前夕,宁波市政协领导听取了宁波杭州湾通道筹建处桂兴华主任汇报,又听了市计委关于国家计委“十五”规划纲要的介绍,特别是国家计委“十五”综合交通体系发展规划(草案),把沪甬间通道仍然定为“滚装轮渡”。因此,叶承垣主席于 2000 年 10 月 15 日写信给全国政协副主席陈锦华同志,殷切希望把杭州湾通道项目列入国家“十五”计划,并希望把此信转呈国家计委和交通部领导同志审阅。陈锦华副主席批示国家计委和交通部考虑、论证。

2000 年 10 月 15 日,叶承垣主席在列席九届全国政协第十一次常

委会,讨论国家“十五”计划时发言,提出了三项建议。其中:为适应经济发展新阶段的要求,在东部沿海有条件的地区,应加快建设跨海、越江和联岛大通道,提高交通网络质量,促进区域经济一体化。建议国家把我国东部沿海**宁波杭州湾乍浦——庵东通道**建设提到议事日程,列入“十五”计划,以提高东部地区交通网络质量,进一步促进东部地区的经济发展、对外开放和现代化建设。

2000年11月19日,全国政协副主席李贵鲜带领的全国政协经济委员会史大桢、董辅礪、全树仁、何竹康等委员一行来甬考察时,叶承垣主席向他们汇报了宁波杭州湾通道建设的重要性、必要性和目前进展情况,并向李贵鲜副主席递交了关于《殷切希望把杭州湾慈溪乍浦通道尽早批准立项并列入国家“十五”计划》的一封信。李贵鲜副主席向国务院有关部门也作了呼吁,并明确建议建设此桥的必要性。

为了适应宁波杭州湾跨海大桥项目前期工作进展的需要,2001年6月,宁波市政府决定成立“宁波杭州湾大桥工程建设指挥部”,由市长助理王勇任总指挥。同年7月,投资方和首期资金到位,并成立了“宁波杭州湾大桥投资开发有限公司”,(宁波方出资90%、嘉兴方出资10%),王勇兼任该公司董事长。

2002年4月30日,国务院批准杭州湾大桥立项,国家发展计划委员会于5月29日以计基础[2002]808号“印发国家计委关于审批杭州湾跨海大桥工程项目建议书的请示的通知”。至此,历时8年的这项世界级的大桥工程项目,即将进入设计、施工阶段,预计将花五、六年时间建成通车。

国家发展计划委员会文件

计基础[2002]808号

印发国家计委关于审批杭州湾跨海大桥 工程项目建议书的请示的通知

浙江省计委：

《国家计委关于审批杭州湾跨海大桥工程项目建议书的请示》
(计基础[2001]2624号)业经国务院批准,现印发给你们,请据此编制
项目可行性研究报告,报我委审批。

中华人民共和国国家发展计划委员会

二〇〇二年五月二十九日

国家计委关于审批杭州湾跨海大桥 工程项目建议书的请示

国务院：

浙江省计委报来杭州湾交通通道工程项目建议书，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

杭州湾地区主要包括上海市和浙江省的杭州、嘉兴、绍兴、宁波、舟山等地区，该地区地处我国东部沿海的中段，长江三角洲南翼，是我国改革开放最具活力、经济最为发达的地区之一。

（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。

在党的十四大上，中央作出了“以上海浦东开发开放为龙头，进一步开放长江沿岸城市，尽快把上海建成为国际经济、金融、贸易中心之一，带动长江三角洲和长江流域地区经济的飞跃”的战略决策。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。近几年，长江三角洲地区经济发展迅速，1999年上海市、江苏省、浙江省的GDP总量达17100亿元，约占全国GDP总量的20%。经济的发展将对交通运输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)本项目的建设是完善长江三角洲区域公路网布局及国道主干线系统的需要。

目前,长江三角洲南翼的交通干线由于受杭州湾的阻隔,布局尚不完善。杭州湾北岸现有上海——杭州高速公路、国道 104、320 及正在建设的乍浦——嘉兴——苏州高速公路等;南岸有杭州——宁波高速公路、国道 104、318、329 及正在建设的上虞——三门高速公路等。这些重要干线公路经历年建设和改造,通过能力有了很大提高,但基本走向多为东西向,南北向的公路较少,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。

按原来的规划,同江至三亚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),但由于通行能力低(每日仅 2000 辆),而且行驶速度慢,受天气影响大,国道主干线功能得不到充分发挥。本项目的建设是对同三国道主干线的重要补充和完善,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,充分发挥大通道的整体功能。

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,这些交通量主要靠沪杭甬高速公路承担,使沪杭甬高速公路日趋饱和,无法满足日益增长的交通需求,经测算到 2007 年,即使沪杭甬高速公路扩建到六车道,也需另建通