

杭州城西科创大走廊综合交通规划方案

浙江省交通运输厅

浙江省发展和改革委员会

杭州市人民政府

2016年7月

目 录

一、基础与要求	1
(一) 发展基础	1
(二) 发展要求	3
二、思路与目标	4
(一) 基本思路	4
(二) 发展目标	5
三、规划布局	6
(一) 打造“三纵三横一枢纽”的对外交通布局	6
(二) 构建“四纵四横一主轴”的对内交通布局	7
(三) 形成“多方式立体衔接”的综合运输布局	7
四、主要任务	8
(一) 打造杭州城西综合交通枢纽	8
(二) 完善对外交通综合通道布局	9
(三) 加快与主城区和东部枢纽的快速通道建设	10
(四) 构建高品质的运输服务体系	15
五、保障措施	17

附件：城西科创走廊重点交通基础设施项目概况

前 言

建设杭州城西科创大走廊（以下简称“城西科创走廊”）是贯彻落实省委省政府创新驱动重大战略、承担引领全省经济创新发展的重要载体，是“十三五”期间浙江省、杭州市国民经济和社会发展的重点工作。

城西科创走廊产业发展迅速、高端人才集聚、生态环境优越，是国内最富创新活力的发展地区之一。伴随着经济社会发展和人才产业集聚，杭州城西交通需求迅速增长，交通压力不断加大，与主城区沟通不畅、跨区（境）出行不便等问题日益凸显，交通成为制约城西科创走廊快速发展的重要瓶颈。

为贯彻落实省委省政府创新发展的重大决策和部署，有效缓解城西科创走廊交通压力，优化投资环境，支持引领城西科创走廊加快发展，进一步扩大杭州国内外开放程度，浙江省交通运输厅会同省发改委、杭州市政府，共同编制《杭州城西科创大走廊综合交通规划方案》。本次规划范围以杭州城西科创产业集聚区物理空间为主体，以城西科创走廊为核心；规划期限为5年（2016~2020年），远期展望至2030年。

一、基础与要求

（一）发展基础

1. 区域概况

作为杭州城西科创走廊空间主体的城西科创产业集聚区，东西长约35公里，南北跨径5~10公里，现状服务人口约37万人，2015年地区生产总值达到579亿元，占杭州市生产总值的5.7%，经济总量连续四年位居全省各产业集聚区之首，科研经费、人才数量等创新发展要素均居全国前列。

2. 交通现状

城西科创走廊交通以公路和城市道路网络为主。

对外交通。主要依靠高速公路出行，基本满足对外需求。有3条高速公路，杭州绕城高速公路、杭徽高速公路、杭长高速公路；1条单轨货运铁路，老宣杭铁路。

对内交通。以普通公路和城市道路为主，路网结构不断完善。有5条普通公路，02省道、15省道、东西大道、科技大道、长西线；城市道路，文一西路、天目山路、余杭塘路等；2条VI级内河航道，青山航道、余杭塘河（杭余线航道）。

公共交通。以常规地面公交为主，无轨道交通。包括1条快速公交B4线（闲林埠-火车东站西）和50条普通公交线路。

3. 存在问题

总体上，城西科创走廊现状交通基础设施总量不足、路网

结构尚不完善、出行方式较为单一、对外通道（联系主城道路）交通拥堵严重，与走廊未来发展定位不相适应。突出表现在：

——与门户枢纽沟通不便，出行效率不高。

区域内缺乏大型综合交通枢纽，且距离杭州火车东站、萧山国际机场等门户枢纽较远，极大影响城西科创走廊对外商务等出行效率（据测算，从城西科创产业集聚区管委会到杭州东站约为1~1.5个小时、到萧山机场约为1.5~2个小时），成为制约走廊人才集聚、产业发展的重要瓶颈。

——与主城区快速联系不畅，快捷通道缺乏。

区域内缺乏通勤轨道交通，目前与主城区的交通联系主要依靠“科技大道-文一西路”和“杭徽高速（或02省道）-天目山路”两条地面通道实现，且早晚高峰交通拥堵现象突出，既有道路条件难以满足城西科创走廊与主城区快速联系的需求（据测算，从城西科创产业集聚区管委会至武林门约1个小时）。

——内部路网结构尚不完善，规划建设滞后。

浙大科技城、未来科技城、青山湖科技城“三城”内部及“三城”之间道路网系统不健全，断头路、瓶颈路等问题较为明显，走廊带内部交通联系不畅，对外交通出行集疏效率不高。

——公共交通服务能力不足，出行方式单一。

区域内部及与主城区联系主要依赖小汽车出行，缺乏快速、大容量、集约化的公共交通系统，服务能力难以适应城西科创走廊区域发展对交通出行绿色、共享、多样化、多层次的要求。

（二）发展要求

杭州城西科创走廊2020年将打造成为全球领先的信息经济科创中心，交通出行总量预计达到200万人次/日。高新产业、高端人才等创新资源的集聚，对构建开放、高效、协调、共享的高品质、现代化的综合交通运输体系提出了更高要求。

1. 服务城西科创走廊引领全省创新发展的需要。要求构筑支持城西科创走廊加快发展、紧密“三城”联系的内部交通网络，和辐射全省及周边地区的综合通道体系。

2. 推动杭州枢纽城市建设的需要。要求依托城西科创走廊建设，加快完善杭州城市综合枢纽布局，畅通枢纽内部衔接和外部联系，构建与主城融合发展的综合交通运输服务体系。

3. 践行区域特色和可持续发展的需要。要求融合城西科创走廊自然生态和科技创新优势，加快交通发展方式转变，促进绿色、智慧、平安交通服务品质提升和品牌建设。

表1 城西科创走廊出行（对外）结构预测比例

出行方式		公路	铁路	航空
出行结构	2015年	69%	20%	11%
	2020年	62%	25%	13%
	2030年	45%	40%	15%

表2 城西科创走廊出行（内部）结构预测比例

出行方式		步行	非机动车	公交	小汽车	其他
现状出行结构		13%	22%	28%	30%	7%
出行结构	总体	19%	20%	35%	25%	1%
	未来科技城-主城区	3%	15%	60%	20%	2%
	未来科技城-青山湖科技城	3%	15%	50%	30%	2%

二、思路与目标

（一）基本思路

贯彻落实党的十八届五中全会精神和省委省政府“补齐交通基础设施短板”、综合交通发展“5411”战略部署，按照城西科创走廊“功能提升、融城畅通、超前引领、人本为先”的总体发展思路，推进综合交通先行，支撑城西科创走廊加快发展，促进杭州国际化和开放发展，驱动全省经济创新发展。

1. 功能提升

统筹铁路、高速公路、通用航空等发展，打造能力充分、高效便捷的外部通道，强化科创走廊对外交通集聚和辐射能力，实现与省内主要城市以及周边地区的高效互联。

2. 融城畅通

加快走廊内部交通基础设施和城市快速通道的系统建设，加强内外交通快速转换，强化对内交通各种方式间有效衔接，实现浙大科技城、未来科技城、青山湖科技城“三城”便捷联系，以及与主城区的快速连通，带动“三城”融入主城发展。

3. 超前引领

顺应经济转型升级和城市交通发展趋势，结合科创走廊区域特色和优势，着力公共交通运输服务能力建设和品质提升，注重智慧交通技术的创新应用和推广，提升区域交通管理综合效率及精细化水平。

4. 人为本

将绿色生态、节能环保、安全舒适等理念贯穿于交通规划、设计、建设、管理、运作全过程，保护环境敏感区和生态脆弱区，扩大清洁能源、智慧技术、现代交通运输方式等应用，提高安全性和舒适性度，促进和谐发展。

(二) 发展目标

到2020年，建成布局合理、功能完善、便捷高效、绿色智慧、安全可靠的现代综合交通运输服务体系。

1. 建成综合交通基础设施网络体系

优化完善区域铁路、公路、航空和城市道路、轨道交通、水运等综合交通基础设施网络，充分发挥各方式比较优势，促进协调发展。实现科创走廊15分钟进入高速公路网，30分钟走廊内部“三城”之间、以及走廊中心至主城中心快速连通，1小时通达杭州东站、萧山机场两大门户枢纽。

2. 建成便捷通达的综合运输服务体系

统筹城市轨道交通、地面公交、水上巴士等多种城市公共交通方式发展，构建形成多元立体、便捷通达的城市公共交通运输服务体系。

3. 建成绿色智慧的现代交通发展体系

大力推广绿色交通、智慧交通发展，打造形成具有科创走廊区域特色和品牌效应的现代交通发展体系。

三、规划布局

按照国家枢纽城市建设的总体要求，统筹城西科创走廊对外交通、对内交通两个层次，畅通内部通道、便捷外部联系、强化枢纽地位，构建形成“内畅外联强枢纽”的现代综合交通发展格局。

（一）打造“三纵三横一枢纽”的对外交通布局

对外统筹高速公路、干线铁路、航空发展，以规划布局杭州城西综合交通枢纽为核心，构建形成“三纵三横一枢纽”的对外综合交通布局。

“三纵”：

1. 杭州绕城高速公路西线；
2. 杭州绕城高速公路西复线；
3. 商合杭、湖苏沪、杭温、杭黄铁路。

“三横”：

1. 杭长高速公路；
2. 杭徽高速公路；
3. 沪杭城际、沪乍杭铁路。

“一枢纽”：

杭州城西综合交通枢纽。近期重点解决城西科创走廊与杭州东站、萧山机场两大门户枢纽的快速联系；中远期建成城西综合交通枢纽。

（二）构建“四纵四横一主轴”的对内交通布局

结合浙江省国省道调整方案，对内统筹普通公路及城市干道、轨道交通、水运等发展，以强化东西向融城交通联系为重点，构建形成“四纵四横一主轴”的对内综合交通布局。

“四纵”：

1. 良睦路；2. 320国道（原东西大道）；3. 235国道（原15省道等）；4. 青山大道。

“四横”：

1. 329国道（原02省道）-天目山路；2. 科技大道-文一西路；3. 海曙路-余杭塘路；4. 留祥路西延-留祥路。

“一主轴”：

由东西向快速骨干道路（科技大道-文一西路、留祥路西延-留祥路）和轨道交通线路（市域轨道交通临安线和地铁5号线、3号线），共同构成城西科创走廊快速联系主城区的交通主轴。

（三）形成“多方式立体衔接”的综合运输布局

以城西综合交通枢纽为核心，整合对外交通通道和内部集疏通道，进一步完善区域道路网、延伸轨道交通网、拓展地面公交网，统筹铁路、公路、水运、通用机场、城市轨道交通、道路交通、地面公交等各种运输方式的立体衔接，形成“内外融合、综合立体、绿色智慧”的现代综合交通运输服务体系。

四、主要任务

围绕城西科创走廊综合交通规划布局和目标，突出重点、统筹实施，重点推进“四项主要任务”。

（一）打造杭州城西综合交通枢纽

依托科创走廊建设，规划布局杭州城西综合枢纽，既是实现城西内外交通快速转换、综合交通有效整合的必要支撑，也是完善杭州城市综合枢纽体系、带动杭州全面融入至全省设区市高速铁路1小时交通圈的重要任务。根据杭州铁路总图规划方案，拟在仓前北规划布局杭州铁路西站，构建以铁路西站为核心，铁路（含城市轨道交通）、陆路（公路、城市道路）、航空、水运等多种运输方式基础设施衔接配套、运输服务无缝对接、管理体制创新有效的杭州第三大综合门户枢纽。

轨道网。对外连接商合杭、湖苏沪、沪杭城际、沪乍杭、杭温、杭黄等干线铁路，对内衔接地铁3号线、地铁5号线和域轨道临安线等轨道交通线路。

道路网。有效衔接 320 国道（原东西大道）、留祥路西延城市快速路以及文一西路等区域骨干道路，实现与公路客运、地面公交、出租汽车等公共道路交通的零距离换乘。

水运网。对余杭塘河（杭余线航道）进行综合整治，逐步将京杭运河水上巴士客运线路延伸至余杭塘河全线，适时开通青山航道区间旅游客运。

通用机场。在未来科技城和青山湖科技城之间布局一个以服务小型公务机、短途航空运输等为主的城西二类通用机场，满足休闲观光、商务交流、应急救援等多样化出行需求。通用机场与铁路西站之间，加强留祥路西延等城市快速路的衔接沟通，共同形成城西综合交通枢纽。城西通用机场在远期有条件的情况下提升为一类通用机场。

（二）完善对外交通综合通道布局

布局干线铁路通道。依托杭州铁路西站枢纽，向北连接商合杭、湖苏沪铁路，向东引入沪杭城际、沪乍杭铁路，向南衔接杭温、杭黄铁路。布局形成城西科创走廊对外联系上海、江苏、安徽、河南等地区的干线铁路新通道，带动连通更为广阔的城际交通圈。

完善高速公路布局。加快推进杭州绕城高速公路西复线建设，依托杭州绕城高速公路西线、杭长高速、杭徽高速在规划范围内形成“两纵两横”的高速公路骨架网，全面实现城西科创走廊15分钟上高速的目标。

专栏一 城西科创走廊“15分钟上高速”通道				
现状通道	平均用时	存在问题	建议措施	效果评价
● 浙大科技城（浙大紫金港校区）上高速				2020年 全面实现15分钟上高速目标 杭州绕城高速西线交通拥堵状况得到明显改善
经五常、三墩互通进入绕城高速（5-6公里）	约10分钟	—	—	
经紫金港互通进入杭长高速（6公里）	约10分钟	—	—	
● 未来科技城（未来科技城管委会）上高速				
经五常互通进入绕城高速（8公里）	12-16分钟	杭州绕城高速西线交通拥堵严重	1. 加快推进绕城高速西复线工程 2. 实施五常等入城口整治，缓解杭州绕城高速及杭州主城区入口瓶颈制约 3. 强化对东西大道、文一西路等客流集疏通道的交通组织管理，提高通行效率	
		文一西路（未来科技城段）受沿线商住、办公干扰影响，早晚高峰交通较为拥堵		
经余杭互通进入杭徽高速（4公里）	6-8分钟	东西大道交通受货车干扰严重		
经瓶窑互通进入杭长高速（9公里）	13-18分钟			
● 青山湖科技城（青山湖科技城管委会）上高速				
经青山湖互通进入杭徽高速（5公里）	7-10分钟	—	—	

（三）加快与主城区和东部枢纽的快速通道建设

围绕30分钟实现浙大科技城、未来科技城、青山湖科技城“三城”之间、以及走廊中心至主城区快速连通。重点打造形成融城交通主轴的三条快速通道：

打造“留祥路西延-留祥路”双向六车道高架快速路。加快

推进留祥路西延工程，打通留祥快速路西向断头路，畅通走廊北部与主城联系的快捷通道。

打造“科技大道-文一西路”双向六车道地面快速路。加快推进文一路地下通道、文一西路提升改造工程，待留祥路西延建成后，对文一西路进行全面提升，并实施文一西路向西延伸（科技大道连接线），畅通走廊带“三城”之间及与主城区中心联系的快捷通道。

打造西连临安、东接主城的轨道交通客流集疏通道。加快市域轨道交通临安线、地铁5号线及3号线建设，并实现三条轨道交通线在仓前的有效衔接以及与城西综合枢纽的无缝换乘，形成高效可靠、大容量、高集约的公共交通客流走廊。

到2020年，全面实现地面交通、轨道交通30分钟通达“三城”及主城区的目标。同时，加快推进天目山路提升改造工程，重点打通“文一西路-紫金港路-天目山路”至主城区中心（武林门）的快捷通道。

围绕1小时通达杭州东站、萧山机场两大门户枢纽。在构建上述三条快速通道的基础上，加快推进紫之隧道、彩虹快速路延伸以及地铁2号线、地铁7号线和地铁1号线机场延伸段等工程。尽快开展城西综合枢纽与杭州东站、萧山机场间直达快线研究，同时开展杭州“三环”线研究。到2020年实现地面交通1小时通达两大门户枢纽，2022年全面实现轨道交通1小时通达的目标。

专栏二 城西科创走廊“30分钟通三城”通道

目标通道	当前用时	主要存在问题	建议措施	效果评价
● 地面交通方案				
留祥路西延-留祥快速路	规划通道	留祥路西延快速路尚未建成	加快建设留祥路西延快速路。	2018年 ，基本实现“三城”30分钟互通 2020年 ，全面实现“三城”30分钟互通
科技大道-文一西路	40-50分钟	科技大道与文一西路线型不畅，需要绕行部分15省道。 文一西路未来科技城段早晚高峰交通拥堵现象突出，通行效率不高。	加快文一西路提升改造工程，待留祥路西延建成后，对推进文一西路全面提升，实施向西延伸（科技大道连接线）。	
杭徽高速（02省道）-天目山路	30-40分钟	基本实现30分钟“三城”互通	加快推进天目山路提升改造，优化天目山路道路交通。	
● 轨道交通方案				
市域轨道交通临安线-地铁5号线	规划通道	市域轨道交通临安线、地铁5号线和3号线尚未建成	加快推进三条轨道交通线建成通车，并实现同台换乘。	2020年 ，实现轨道交通30分钟“三城”快速联系。
市域轨道交通临安线-地铁3号线	规划通道			

专栏三 城西科创走廊“30分钟进主城”通道				
目标通道	当前用时	主要存在问题	建议措施	效果评价
● 地面交通方案（至主城中心的地面主通道）				
文一西路-紫金港路-天目山路 (20公里)	60分钟	天目山路(6.5公里,14个信号路口) 学院路至湖墅南路段(2.5公里8个信号路口),毗邻黄龙体育馆、浙大西溪校区、保俶塔实验学校,商业、办公密集,沿线干扰严重	加快推进天目山路提升改造工程(主体为地下通道),消除平交路口干扰。	2018年,依托“文一西路-文一路地下通道-莫干山路”,实现城西科创走廊45分钟通达主城区中心。 2020年,依托“文一西路-紫金港路-天目山路地下通道”,全面实现30分钟进主城区中心。
		紫金港路(3公里,3个信号路口) 紫之隧道出入口施工影响路面交通	加快紫之隧道全面完工(峰会前通车),消除路面施工干扰。	
		文一西路(10公里,17个信号路口) 1.跨绕城高速公路桥(700米)桥面变窄(桥面6车道,其中外侧2条为非机动车道)瓶颈制约 2.未来科技城段受沿线商住、办公等干扰影响,早晚高峰交通拥堵	加快推进文一西路提升改造工程,待留祥路西延建成通车后,对推进文一西路全面提升,缓解瓶颈制约及沿线商住等交通干扰。	
● 轨道交通方案				
地铁5号线-地铁2号线 (途径14站)	规划通道	地铁2、5号线均未建成	加快推进地铁2、5号线建成通车。	2020年,基本实现轨道交通30分钟通达主城区中心
地铁3号线直达 (途径12站)	规划通道	地铁3号线尚未建成	加快推进地铁3号线建成通车。	2022年,全面实现轨道交通30分钟通达主城区中心的目标

注：“30分钟进主城”通道，起点：城西科创产业集聚区管委会；终点：武林门。

专栏四 城西科创走廊“1小时达枢纽”通道				
目标通道	当前用时	主要存在问题	建议措施	效果评价
● 至杭州火车东站1小时主通道				2018年 基本实现地面交通1小时通达杭州东站枢纽 2020年 全面实现地面交通、轨道交通1小时通达杭州东站枢纽目标
留祥路西延-留祥快速路-秋石快速路（28公里）	规划通道	进入留祥快速路需要从绕城内绕行	加快建设留祥路西延线	
文一（西）路-德胜快速路-秋石快速路（25公里）	60-70分钟	文一（西）路： 1. 保俶北路至教工路段（630米）：处于德胜快速路西向下桥口，且过街横道和信号灯间距较近，大量下桥车辆在此汇集。 2. 学院路至古翠路段（970米）：两侧翠苑居民区及办公娱乐商场成熟，进出车辆干扰严重。 3. 竞舟路至紫金港路（1700米）：两侧为大型居民区，包含过街人行横道在内横向交叉达8处。	加快推进文一路地下通道工程，推进文一西路提升改造，待留祥路西延建成后，对文一西路实施全面提升。	
轨道交通： 地铁5号线-地铁1号线（途径18站）	规划通道	地铁5号线尚未建成	加快地铁5号线建设。	
● 至萧山国际机场1小时主通道				2018年 基本实现地面交通1小时通达机场 2020年 全面实现地面交通1小时通达机场的目标 2022年 实现轨道交通1小时通达机场
文一（西）路-德胜快速路-杭甬高速（50公里）	80-90分钟	文一（西）路问题，同上	同上	
文一（西）路-德胜快速路-秋石快速路-机场高速（55公里）	80-90分钟			
文一西路-紫之隧道-彩虹快速路-机场高速（58公里）	规划通道	紫之隧道尚未通车 彩虹快速路为断头路	加快紫之隧道全面完工； 加快推进彩虹快速路延伸工程。	
绕城高速-机场高速（70公里）	60分钟	—	—	
轨道交通： 地铁5号线-地铁1号线（途径35站）	规划通道	地铁1号线机场延伸段尚未建成	加快地铁1号线机场延伸段建设。	
轨道交通： 地铁3号线-地铁2号线-地铁7号线（途径30站）	规划通道	地铁2、3、7号线均未建成	加快地铁2、3、7号线建设。	

（四）构建高品质的运输服务体系

综合交通。统筹地下、地面、水上、航空等公共交通方式发展，打造形成集城市轨道交通、快速公交（BRT）和有轨电车、常规地面公交、水上巴士和通用航空等多种方式于一体的公共交通综合运输服务体系，全面提升出行服务品质。重点推进市域轨道交通临安线、地铁5号线及3号线建设；加快快速公交B6线、B4线等线路布设延伸，以及未来科技城有轨电车1号线、2号线实施；推进水运互联互通，逐步开通余杭塘河水上市巴士客运线路，适时开通青山航道区间旅游客运。

绿色交通。融合走廊自然生态优势，结合绿地河滩、湿地公园等生态布局，构建线形流畅、体系完善，兼顾多样化和个性化的城市慢道系统；推广绿色“微公交”定制和公共自行车租赁服务，并研究绿色环保新型交通运输工具及方式的应用，打造形式城西科创走廊绿色交通示范带，实现绿色交通出行（含公交、慢行）比例达75%以上。

智慧交通。发挥走廊产业特色和人才优势，充分运用大数据、云平台、物（车）联网和移动支付等现代技术，建成智慧交通管理服务体系。推行公交优先、大数据城市治堵等交通管理模式，并注重智慧交通在新领域的应用推广，强化区域交通精细化管理模式和创新水平。

表3 重点交通基础设施项目表

序号	项目名称	项目类型	建设规模	总投资 (亿元)	“十三五” 投资 (亿元)
1	杭州城西枢纽工程	综合枢纽	建筑面积 约 30 万平方米	60	50
2	干线铁路工程 (商合杭、沪杭城际、沪乍杭等)	铁 路	约 100 公里	150	150
3	杭州绕城高速公路西复线工程	高速公路	98 公里	268	268
4	留祥路西延工程	骨干道路	19.8 公里	47	47
5	文一路和文一西路提升改造工程	骨干道路	23.8 公里	103	76
6	天目山路提升改造工程	骨干道路	13.1 公里	37	37
7	彩虹快速路延伸工程	骨干道路	7.8 公里	71	71
8	市域轨道交通工程（临安线）	轨道交通	35 公里	113	113
9	地铁和有轨电车工程	轨道交通	226.5 公里	1430	1069
10	通用机场工程	二类 通用机场	占地面积 约 66 万平方米	20	-

“四项主要任务”涉及重点交通基础设施项目，建设总投资约2300亿元（其中城市轨道交通项目投资1500亿元）。“十三五”期，建设投资约1800亿元（其中城市轨道交通项目投资1100亿元）。

五、保障措施

（一）**强化统筹协调管理**。加强铁路、公路、航空、航道等相关行业的协调，加快建立健全“多方参与、协同推进”的综合统筹协调体制机制，确保规划项目有序推进。

（二）**加强制约要素保障**。强化资金保障机制，落实财政资金，并积极引入社会资本，推进 PPP 等模式在项目建设的应用，提前谋划交通项目的用地储备工作和创新供地机制，加快推进项目的征迁进度。

（三）**整合交通运营资源**。高度重视和促进走廊带交通资源的整合，消除不同交通方式运营系统分属各部门单位各自为政现象，降低综合运行成本，提升运行效率和服务质量。

（四）**注重可持续发展**。优先保障公共交通发展，以便捷、绿色的公共交通服务引领通勤居民观念转变，实现出行结构由小汽车为主向公共交通为主转变，确保交通可持续发展。

附件：

重点交通基础设施项目概况

1. 杭州城西枢纽工程

杭州城西铁路枢纽，根据杭州铁路总图规划方案，拟在未来科技城仓前北，按照全国铁路枢纽站标准建设，建筑面积约30万平方米，总投资约60亿元。

2. 干线铁路工程

干线铁路工程，包括商合杭、湖苏沪、沪杭城际、沪乍杭、杭温、杭黄等铁路线路。干线铁路杭州城西段约100公里，“十三五”期建设投资约150亿元。

3. 杭州绕城高速西复线工程

项目余杭临安段全长98公里，双向六车道，总投资约268亿元。国家发改委和交通运输部已将其作为“十三五”实施项目，列入国家高速公路拥堵路段扩容工程规划。

4. 留祥路西延工程

项目东起杭州绕城高速公路三墩互通，西至科技大道与现状舟南线路口，全长19.8公里，双向六车道，总投资约47亿元。

5. 文一路和文一西路提升改造工程

包括文一路地下通道工程和文一西路改造工程。其中，

文一路地下通道工程西起紫金港路，东至保俶北路，全长5.6公里，双向四车道，总投资约50.9亿元；文一西路改造工程分两阶段实施，第一阶段工程西起杭州绕城高速公路西线、东至紫金港路段，全长3.2公里，总投资约2.3亿元；第二阶段对文一西路全面提升，并实施文一西路西延工程(科技大道连接线)，全程15公里，总投资约50亿元。

6. 天目山路提升改造工程

项目西起杭州绕城高速公路西线，东至中河立交，全长13.1公里，总投资约37亿元。其中天目山路绕城西线至古翠路段8.1公里，规划以双向六车道城市快速路为主，采用地面快速路与主线下穿隧道相结合的形式；天目山路古翠路至中河立交段5公里，基本采用全线地下隧道形式（双向四车道）。

7. 彩虹快速路延伸工程

项目东起萧山区青年路，西至萧山新城路，双向六车道，全长7.8公里（其中，隧道2.3公里、高架5.5公里），总投资约71.3亿元。

8. 市域轨道交通工程（临安线）

项目东起余杭绿汀路站，西至临安锦南新城站，全长35公里，共设12座车站，总投资约113亿元。

9. 地铁和有轨电车工程

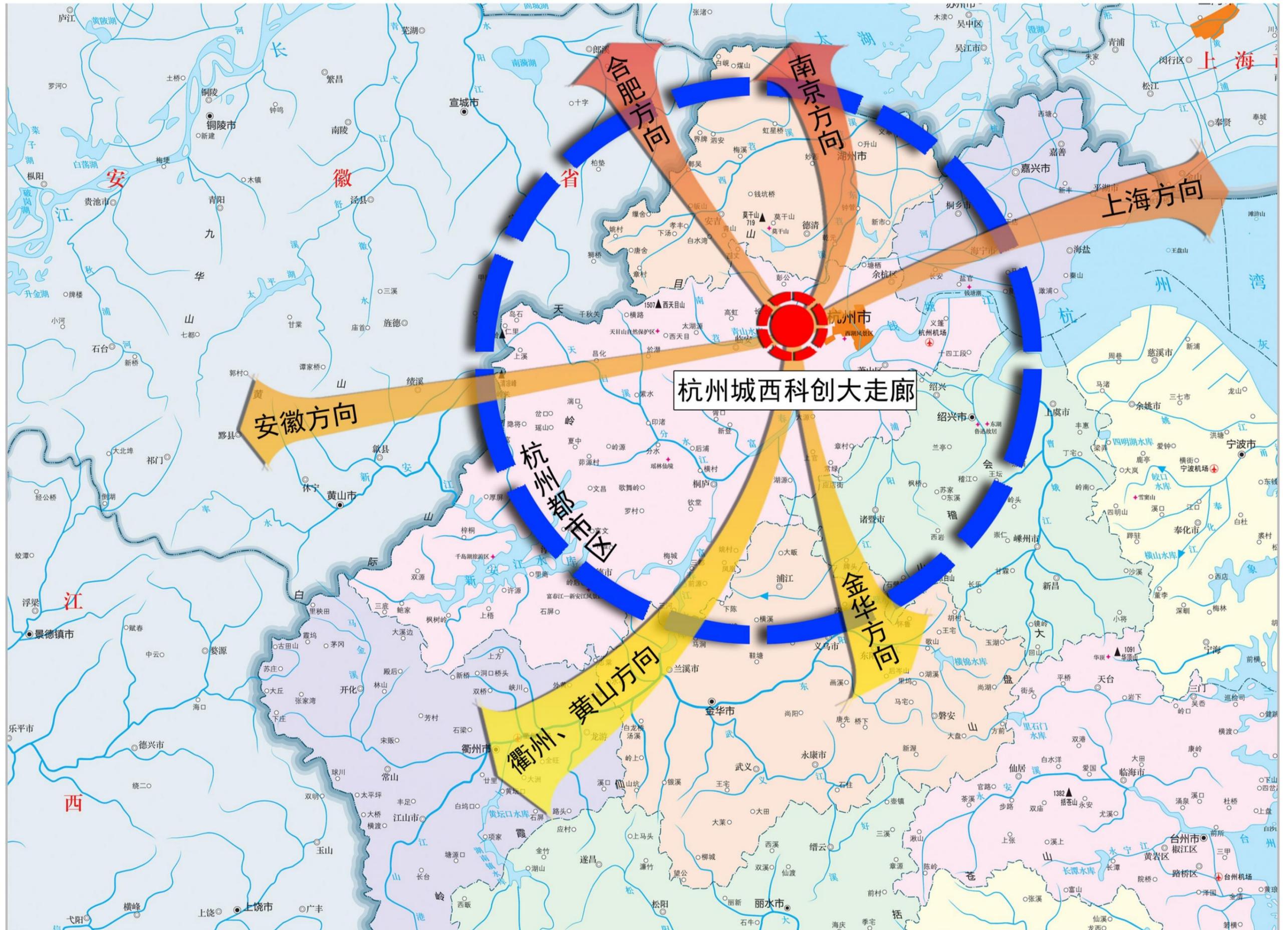
地铁5号线西起余杭绿汀路站，东至萧山香樟路站，全长51.8公里，总投资约378亿元；**地铁3号线**全长52公里（其中，主线43.8公里西起余杭文一西路站，东至余杭星桥路站，支线8.4公里起于西湖区小和山站、止于百家园路站，总投资约376亿元；**地铁2号线**南起萧山朝阳站，北至余杭良渚站，全长43.3公里，总投资约375亿元；**地铁7号线**西起吴山广场站，东至江东二路站，全长45公里，总投资约290亿元成；**地铁1号线机场延伸段**(下沙江滨-萧山机场)全长11.5公里，投资约85.5亿元。

有轨电车1号线东起地铁5号线五常站，西至余杭南湖，全长12公里，总投资约16亿元；**有轨电车2号线**东起地铁5号线杭师大站，西至余杭闲林村，全长11公里，总投资约11亿元。

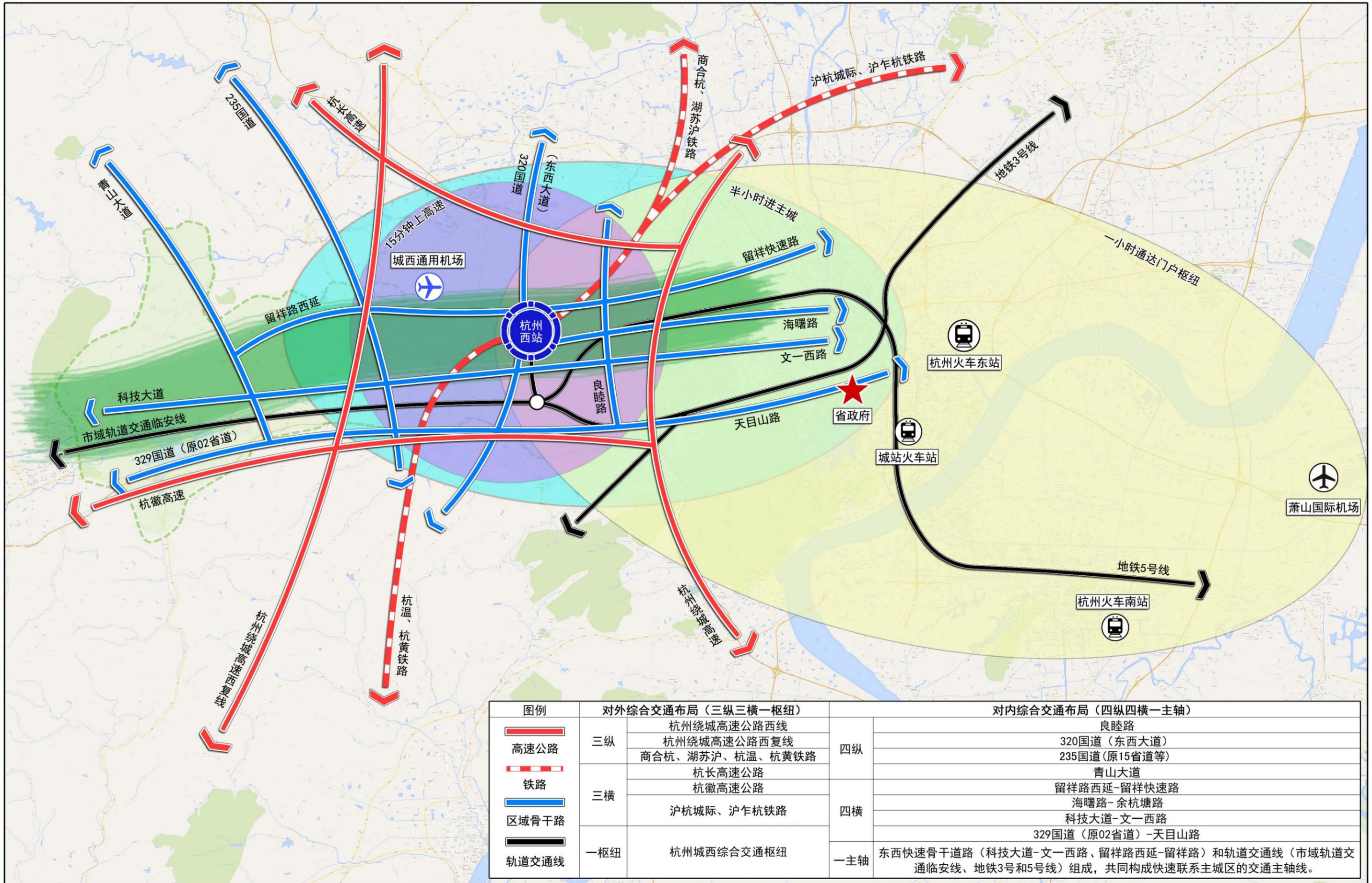
10. 通用机场工程

城西二类通用机场，拟选址未来科技城和青山湖科技城之间，占地面积约66万平方米，总投资约20亿元。“十三五”期将进一步深化项目前期研究，争取尽早开工。

城西科创走廊区域交通通道示意图

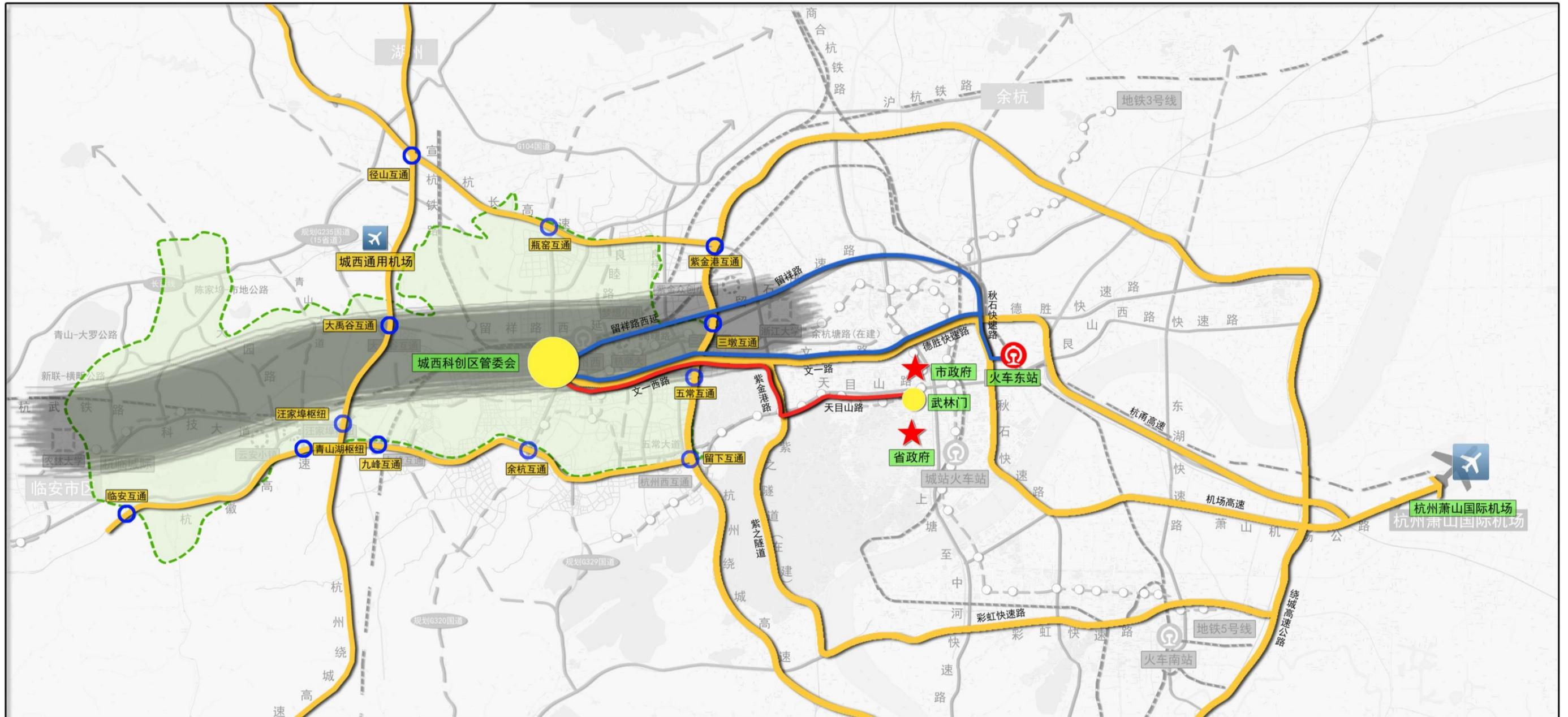


城西科创走廊综合交通规划布局图



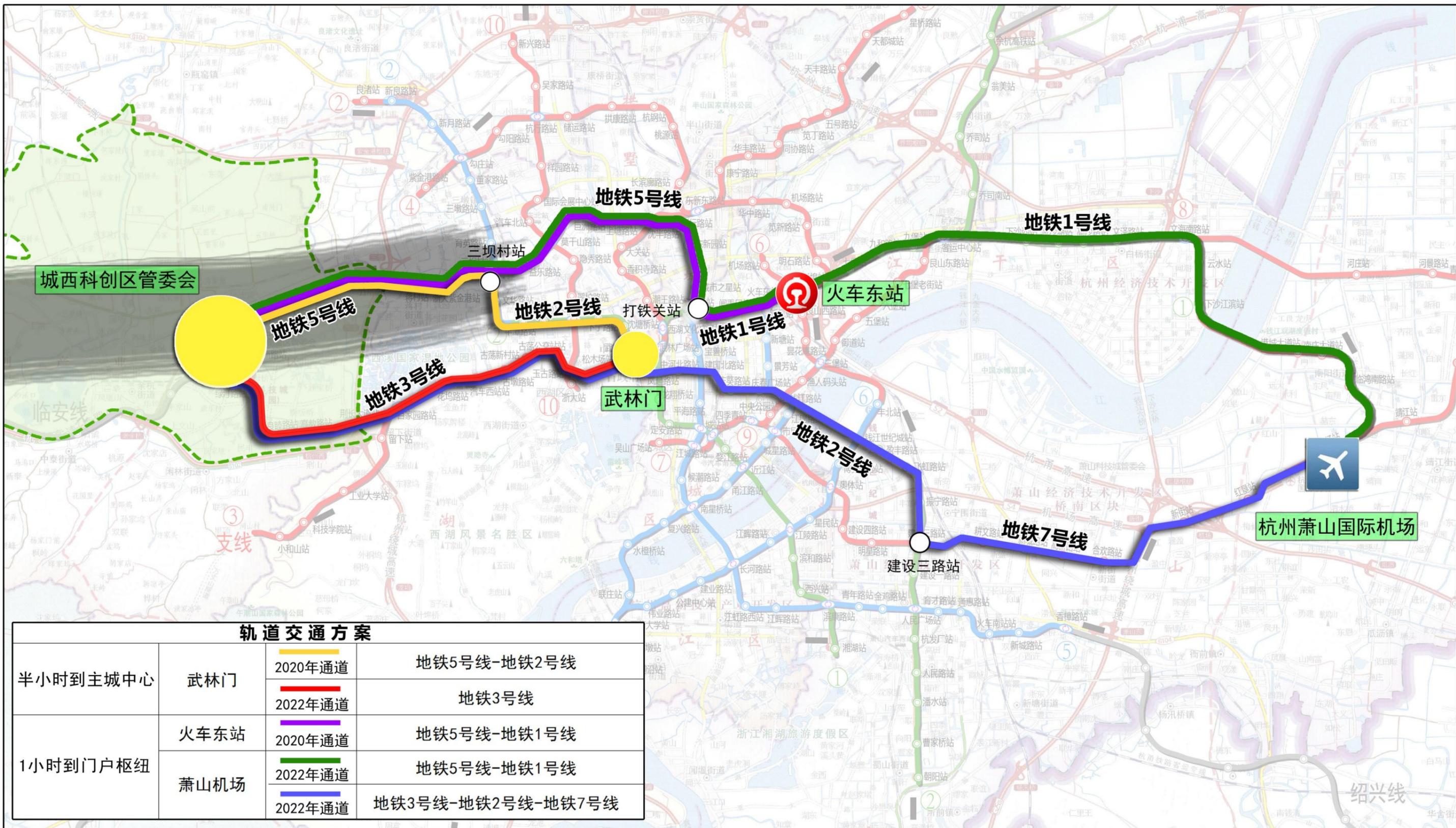
图例	对外综合交通布局 (三纵三横一枢纽)	对内综合交通布局 (四纵四横一主轴)
高速公路	三纵 杭州绕城高速公路西线 杭州绕城高速公路西复线 商合杭、湖苏沪、杭温、杭黄铁路	四纵 良睦路 320国道(东西大道) 235国道(原15省道等) 青山大道
铁路	三横 杭长高速公路 杭徽高速公路	四横 留祥路西延-留祥快速路 海曙路-余杭塘路 科技大道-文一西路
区域骨干路	一枢纽 沪杭城际、沪乍杭铁路	一主轴 329国道(原02省道)-天目山路
轨道交通线		东西快速骨干道路(科技大道-文一西路、留祥路西延-留祥路)和轨道交通线(市域轨道交通临安线、地铁3号和5号线)组成,共同构成快速联系主城区的交通主轴线。

城西科创走廊目标通道（地面交通）示意图



图例	通道	
 15分钟上高速互通	通过余杭互通、青山湖互通进入杭徽高速，通过瓶窑互通进入杭长高速，通过留下互通进入杭州绕城高速，通过汪家埠互通、大禹谷互通进入杭州绕城高速西复线。	
 半小时到市区通道	武林门	文一西路-紫金港路-天目山路
 1小时到东站通道	火车东站	留祥路西延-留祥路-秋石快速路
		文一西路-文一路-德胜快速路-秋石快速路
 1小时到机场通道	萧山机场	文一西路-文一路-德胜快速路-杭甬高速
		文一西路-文一路-德胜快速路-秋石快速路-机场高速
		文一西路-紫金港路-紫之隧道-彩虹快速路 杭州绕城高速公路-机场高速

城西科创走廊目标通道（轨道交通）示意图



城西科创走廊重点交通基础设施项目布局图



重点交通基础设施项目

- | | |
|-------------------|------------------|
| 1. 杭州城西枢纽工程 | 6. 天目山路提升改造工程 |
| 2. 干线铁路工程 | 7. 彩虹快速路延伸工程 |
| 3. 杭州绕城高速西复线工程 | 8. 市域轨道交通工程（临安线） |
| 4. 留祥路西延工程 | 9. 地铁和有轨电车工程 |
| 5. 文一路和文一西路提升改造工程 | 10. 通用机场工程 |