

宁波市高速公路网规划

(2021-2035 年)

简本

宁波市交通运输局

二〇二一年九月

目 录

前 言.....	1
一、规划基础.....	1
二、形势与需求.....	2
三、指导思想、基本原则及规划目标	4
四、规划方案.....	5
五、实施方案.....	8
六、保障措施.....	9
附图：宁波市高速公路网规划布局方案图.....	11

前 言

高速公路是经济社会发展的战略性基础设施和满足公共出行需求的公益性基础设施，是综合立体交通网的骨架。在历届市委、市政府的高度重视和积极努力下，经过 25 年的奋斗建设，宁波市高速公路网发展取得了显著成绩。同时，为适应新发展阶段的新机遇新挑战，支撑宁波现代化滨海大都市建设，厚植宁波综合交通发展优势，形成覆盖更全面、布局更合理、功能更完善、运行更可靠的高速公路网络，启动了新一轮高速公路网规划编制。

本次规划在“一带一路”、长江经济带发展、长三角一体化发展等国家战略指引下，立足宁波综合交通运输发展实际需要，聚焦交通强国战略要求，系统谋划未来宁波高速公路网规划布局，更好地发挥高速公路基础支撑和先导引领作用，为全面建成国际性综合交通枢纽城市提供重要保障。

本次规划期限为 2021-2035 年，展望到 2050 年。

一、规划基础

宁波市高速公路网发展起步于上世纪 90 年代。自 1996 年杭甬高速建成通车至今，宁波市高速公路网发展始终贯彻规划引领建设的发展理念，先后开展了两轮高速公路网规划以及多轮五年建设规划，为宁波市高速公路的有序发展提供了科学指导。

截至 2020 年底，全市高速公路通车里程达 567 公里，面积密度达 5.77 公里/百平方公里，比全省平均值高 18%；人口面积

综合密度为 1.23。全市高速公路主骨架基本形成，对外通道基本建成，疏港功能基本具备，进一步发挥了高速公路主动脉、主通道作用。

2020 年，宁波市高速公路网平均日交通量为 58568 标准车/天，高速公路平均饱和度 0.79，整体处于三级服务水平，高速公路网整体运行状态保持平稳。杭甬、甬金及甬台温通道饱和度偏高，部分高速高峰时段拥堵严重，其他通道运行状况较好。从历年宁波市高速公路交通量增长情况看，路网日均交通量年均增长率超过 10%，杭甬、甬台温铁路开通后，通道内高速公路交通量仍然保持较快的增长速度，反映了宁波市经济发展活力及旺盛的交通运输需求。

二、形势与需求

1. 宏观环境提出了加强对外连接的发展要求。在国内大循环为主体、国内国际双循环相互促进的新发展格局下，宁波作为我国重要的对外开放门户枢纽，高速公路应着力发挥对外连接的重要通道作用。提高对外联结程度，加强高速公路建设，优化对外通道布局，提升对外通道路线数量及等级，增强直联互通能力。提升港口集疏运能力，推动港口与腹地的快速联通，构建高质量、高水平、大容量的专业化高速公路集疏运网络，增强集疏运通道保障能力。优化枢纽城市功能，促进高速公路与铁路等其他运输方式组织协调，支撑综合立体交通网建设，从而促进综合交通运输体系整体运行效率的提升。

2. 重大战略提出了提升集聚辐射能力的发展要求。“一带

一路”、长江经济带发展、长三角一体化发展、省“四大”建设等重大战略，都要求强化宁波集聚辐射能力，分层分类优化跨区域、长三角城市群、宁波都市圈交通网络布局。**加强重点区域间的联系**，全面融入长三角一体化交通圈，形成与沪苏、杭绍、金义、温台、舟山等方向的多条高速公路直连直通。**加密拓展网络覆盖**，加强高速公路建设力度，提高对外联结度，推动宁波与长三角城市群核心城市间、与宁波都市圈节点城市间实现便捷通达。**加大支撑区域发展力度**。以高速公路为骨架重塑区域空间发展格局，推动区域互联互通和协同发展。

3. 城市发展提出了增强基础支撑的发展要求。新阶段的城市经济社会发展都对高速公路发展提出了新要求。**支撑产业发展**，深入实施“246”万千亿级产业集群培育、“3433”服务业倍增发展等行动，需要与产业空间布局相协调的高速公路提供支持，着力提升高速公路集疏运通道的通达性。**支撑都市区发展**，全面形成支撑“一核引领、两翼提升、三湾协同”的高速公路网络，重点提升核心区块间的衔接能力。**支撑新型城镇化发展**，着力提升高速公路覆盖乡镇数量，提高乡镇连接高速效率。

4. 交通转型提出了优化服务供给的发展要求。面对创新驱动战略下的新产业、新技术、新业态、新模式，高速公路服务方式需要主动变革，宁波市高速公路网应加速互联网与交通融合发展，运用交通+互联网思维，推动数据共享、大数据应用，着力构建集“路联网、车联网、光纤网、广播网、服务区网”于一体的智慧高速系统，提升高速公路运输服务质量及智能化

水平。

三、指导思想、基本原则及规划目标

（一）指导思想

高举习近平新时代中国特色社会主义思想伟大旗帜，立足新发展阶段、贯彻新发展理念、服务新发展格局，围绕锻造硬核力量、唱好“双城记”、建好共同富裕示范区、当好“窗口”模范生、加快建设现代化滨海大都市的要求，以高速公路高质量发展为主题、以通道能力提升为导向、以优化空间布局为主线、以全面提升服务供给为目标，着力拓展外向通道、着力提升疏港能力、着力增强区域互联、着力加密乡镇覆盖、着力实现可持续发展，全面打造人民满意的高速公路网络，助力构建高品质的综合立体交通网，为当好交通强国建设的排头兵、支撑现代化滨海大都市建设的先行官打下坚实基础。

（二）基本原则

服务全局，引领发展。贯策落实国家战略，充分发挥高速公路对国土空间开发、人口产业布局等战略牵引作用，从全局高度科学确定高速公路发展任务和阶段性重点。充分考虑交通运输发展的长远需求，从引领角度有效发挥对宁波经济社会发展的支撑作用。

统筹兼顾，协调发展。统筹高速公路与其他运输方式的发展，促进通道资源的合理利用，充分发挥综合运输的整体优势和组合效率。统筹对外运输通道，完善疏港网络体系建设，加强与相邻地市衔接协调，实现对外多向通道直连。统筹区域衔

接，加强区县（市）、重点开发区块联系，促进与全市国省道、县乡干线等各层次路网协调发展。

突出重点，有序发展。围绕高速公路网功能的整体布局，重点建设通道型、疏港型等高速公路，强化运输大通道的功能作用。充分考虑要素保障因素，处理好规划近期与远期的关系，确保规划的可落地、可实施、可持续发展。

绿色智慧，持续发展。将绿色发展理念贯穿于高速公路发展各环节，构建绿色发展长效机制。加强 5G、人工智能等新技术应用，加快高速公路智慧化改造和智慧化建设。

（三）规划目标

到 2035 年，全面建成适应宁波市城镇空间发展与区域一体化进程的“**五向十径、连湾疏港、立体畅通、智慧融合**”的高速公路网，促进高速公路交通与国土空间、产业经济、资源环境协调发展，为宁波建设现代化滨海大都市提供强有力交通保障。

到 2050 年，全面建成与交通强国相适应的现代化高速公路网络，高速公路基础性、先导性、战略性、服务性功能充分发挥，为宁波全面实现高水平社会主义现代化提供有力支撑。

四、规划方案

到 2035 年，形成“**五向十径、连湾疏港、立体畅通、智慧融合**”的高速公路网。

◆ “十径”：径线主要承担对外运输大通道功能，在沪苏方向、杭绍方向、金义方向、台温方向和舟山方向共形成“五向十径”骨架网络。

沪苏方向，连通上海、江苏方向主要节点城市，包含 2 条高速，通道车道数约 12-14 条。①沪甬跨海通道，宁波附海至上海金山，约 66 公里；②杭州湾跨海大桥及南接线，宁波前洋至嘉兴海盐，约 94 公里。

杭绍方向，连通绍兴、杭州方向主要节点城市，包含 2 条高速，通道车道数约 14-16 条。③杭甬高速复线，柴桥至黄家埠（甬绍界），约 120 公里；④杭甬高速，高桥至牟山（甬绍界），约 48 公里。

金义方向，连通金华、义乌方向主要城市节点，包含 2 条高速，通道车道数 12-14 条。⑤甬金高速，宁波西至剡界岭（甬绍界）约 42 公里；⑥甬金衢上高速，梅山至茶坑（甬绍界），约 118 公里；

台温方向，连通台州、温州方向主要城市节点，包含 2 条高速，通道车道数约 12-14 条。⑦甬台温高速，姜山北至麻岙岭（甬台界），约 84 公里；⑧甬莞高速，云龙至蛇蟠，约 95 公里；

舟山方向，连通宁波市与舟山市，促进甬舟同城发展，包含 2 条高速，通道车道数约 10-12 条。⑨甬舟高速复线，好思房至舟山界，约 14 公里；⑩甬舟高速，蛟川至舟山界，约 19 公里。

◆ “环线”：环线主要承担城市交通与对外交通转换、重要区块联通、串联对外径线高速公路和市域高速公路骨架网络功能，为绕城高速公路。

环线高速，即宁波绕城高速公路，约 85 公里，其中东段（姜山北枢纽至颜家桥），约 43 公里；西段（颜家桥至姜山北枢纽），约 42 公里。

◆ “六连”：连接线主要承担相邻功能区块的联通和高速公路衔接联络功能，支撑产业融合发展，完善路网结构，包含 6 条高速公路联络线。

①十一塘高速，连接杭州湾大桥与沪甬跨海通道，庵东北至附海，约 24 公里；

②慈余高速连接线，连接杭甬高速复线、杭甬高速，小曹娥至梁弄，约 40 公里；

③余慈东西连接线，连接绕城高速、沈海高速和慈余高速连接线，骆驼至阳明，约 63 公里；

④朝阳至西坞连接线，连接绕城高速与甬台温高速，朝阳至西坞，约 9 公里；

⑤甬台温高速宁海联络线，连接甬台温高速与甬台温高速复线，黄坛至长街，约 33 公里。

⑥甬金高速联络线，连接甬金高速和甬金衢上高速，奉化晚香岭至宁海深甌，约 25 公里。

◆ “六疏港”：直达港区，承担港区对外运输主通道功能，包含 6 条疏港高速公路。

①**大碛疏港高速**，服务北仑港区对外货物运输，大碛至五乡枢纽，约 23 公里；

②**穿山疏港高速**，服务穿山港区、大榭港区对外货物运输，穿山至好思房，约 33 公里；

③**六横梅山疏港高速**，服务梅山港区、六横港区对外货物运输，六横至梅山至柴桥，梅山至柴桥约 13 公里；

④**象山湾疏港高速**，服务北仑、大榭、穿山和梅山港区对外货运，白峰至塘溪，约 34 公里；

⑤**石浦疏港高速**，服务石浦港区对外货物运输，石浦至新桥，约 18 公里。

⑥**象山湾南岸疏港高速**，甬金衢上高速宁波段组成部分，服务北仑、大榭、穿山、梅山和象山港港区对外货物运输，墙头至梅林，约 42 公里。

五、实施方案

按照“需求导向、突出重点、把握节奏、协调推进”的原则，科学有序推进高速公路建设。一是优先推进对外运输通道高速公路建设，积极推进早期建成、交通繁忙高速公路的扩容改造；二是着力推进疏港高速建设，持续完善宁波市港口集疏运体系；三是加强区域直连互通高速公路建设，重点强化相邻区县（市）之间高速公路联系。至 2025 年，高速公路通车里程约 690 公里；至 2035 年，高速公路通车里程约 1040 公里。

六、保障措施

（一）强化组织领导

依托市高速公路建设领导小组，建立健全专题协调机制，定期组织会商，跟踪项目推进情况，重点协调解决项目推进过程中困难问题。各地各部门按照职能分工，结合实际制定具体措施，完善配套政策，强化部门协同，上下联动，积极推进跨区域项目建设。

（二）强化规划指导

各地各部门要将规划项目纳入本地区、本行业相关规划，加强与本规划的衔接协调，保障高速公路建设用地，促进国土空间开发利用和交通支撑保障的协调统一。尽快开展新增线路和扩容路段的前期研究，深化重点路段、重要节点的方案研究，预留通道资源，做好规划管控，确保规划顺利实施。

（三）强化要素保障

贯彻生态优先、集约节约的理念，鼓励高速公路与铁路、普通公路共用走廊。多措并举解决各类土地平衡指标，积极争取上级统筹指标，夯实耕地、标准农田和永久基本农田平衡的属地责任。完善多渠道、多元化的高速公路投融资模式，积极争取中央补助资金，盘活已有存量资产，吸引社会资本投资，破解高速公路建设投融资难题。

（四）强化运营管理

加快促进高速公路设施的数字化、网联化、智能化发展，

推动运营管理现代化，进一步提高收费站通行效率、推动服务区转型升级、消除互通立交和匝道交通拥堵，探索建立高速公路自由流收费体系，积极打造面向车路协同的智慧高速体系建设，提升高速公路服务水平。

附图：宁波市高速公路网规划布局方案图

