

# 收“口”成环，宁波快速路网建设迈大步

## 写在北环东段高架、东环高架两条快速路即将开通之际



潘火高架

明天，备受市民关注的宁波市北环东段高架和东环高架将正式开通，我市中心城区已建成的“二横二纵”快速路将形成“口”字形闭环。这在宁波交通路网建设方面具有里程碑的意义。

沧桑巨变，生生不息。如果把城市的发展比作树木的成长，那么城区亦如树的年轮一般在一圈圈地扩大。从纽约、曼哈顿到东京、香港、上海、北京等，城市越发达，交通路网就越细密，快速路网的建设，则成为城市外扩的“急先锋”。对照国内一流建设标准，10年间，宁波快速路网建设从零开始，从步履蹒跚，到稳步前行，再到小步慢跑，为这座城市的生长“强筋壮骨”，催生日新月异的新城。

### 快速路“定义”城市新格局

士生土长的宁波人都会留下这样的印记：数十年来，宁波内城从望京路、长春路时代，向外扩展到中兴路、环城西路，而今快速环路内已是双心闪烁。跟随着道路建设的脚步，昔日的江南小城已成长为东海之滨的大都市，城市的版图波澜壮阔。

有关专家认为，根据国内外城市交通发展的经验，每一个特大城市，特别是组团型城市、港口城市都非常需要建设城市快速路，而宁波城市恰恰具备上述特征，因此非常需要发展快速路。

自2008年全市第一条快速路机场路开工后，宁波的快速路系统的建设稳步推进，截至目前，快速路网共建成72.1公里。其中，形成的“口”字形快速路总长65.7公里，包括已建成的机场快速路、北环快速路、环城南路快速路、北环东路快速路、东环快速路和环城南路东段快速路。这与宁波城市化发展的节奏基本相适应。

快速路作为拉开城市空间框架的其中一种手段，在一定程度上定义着城市的格局，使之在城市外延式发展方面发挥了重要的引领作用。市规划设计研究院交通所副所长项玮分析认为，这主要表现在：

宁波的城市从原来三江口单一中心的局面向三江口和东部新城一城双心时代发展，其中一方面得益于“口”字形放射型快速路的建成。通过北环东段向北引领镇海新城的发展和向西引领姚江新区的发展，通过机场路南延辐射南部

奉化，助推奉化撤市设区的区域融合等就是具体的体现。未来快速路的射线和网络化结构的形成也将为未来2049城市发展战略提出的“拥江揽湖滨海 战略提供支撑。

据估算，在宁波城市的三江口单中心时代，护城河范围内的现状用地占绕城高速范围的2%左右，现状人口占30%左右，现状岗位占10%左右；“口”字形快速路形成后，东环-南环-机场路-北环的范围内现状用地占绕城高速范围的40%左右，现状人口和岗位均占60%左右。城市空间结构的拓展，用地拓展，人口岗位增加，环路越来越大，城市层级也在逐步提升，为宁波融入长三角、对接上海、和杭州唱好“双城记”提供支撑，同时为宁波城市圈向南辐射台温地区奠定基础。

### 快速路大大缓解交通压力

资料显示，目前宁波私家车的保有量已居全省城市之首，在全国各城市中居第15位。缓解城市的交通压力，减轻“城市病”的症状，成为快速路建设的使命。

一座城市要保持健康有序的交通，需开源节流、时空均衡并举。这就要求从车辆管理和道路建设共同入手才能做好。市公安局道路秩序处处长施斌峰介绍，城市快速路设计车速最快可达每小时80公里，只供机动车通行，通过立交排除各种横向干扰，不需要设置红绿灯，从而能快速疏解跨区间、长距离、大运量机动车流，在承载城市交通运输中发挥关键作用。

省治堵办发布的最新报告显示，目前宁波中心城区在交通晚高峰时，中度拥堵路段占9.3%，严重拥堵路段占4.8%，交通状况逐年改善。这要归功于快速路的建设，从高架来看，其长度不到全市道路的3%，但承担了全市14%的车流量，仅一条机场路高架，车流量就相当于中山路的3倍。施斌峰介绍，

项玮通过研究认为，目前，已建成的快速路作为路网系统的重要组成部分，是城市组团之间联系的

重要通道，“口”字形放射型的快速路建成后，过境流量直接从快速路疏散，避免冲击核心区的主干道路。体现在组团交通上，基本上东西向和南北向的各组团之间的通勤时间能缩短15分钟左右。快速路系统对于宁波栎社国际机场和铁路宁波站客流疏散也起到了重要的作用，由于铁路宁波站位于城市核心区，机动化的交通流量大概有50%是通过快速路永达路到达和离开的，宁波栎社国际机场大约90%的流量是通过机场路到达和离开的。可以说，快速路对于交通系统的发展发挥了重要的作用。

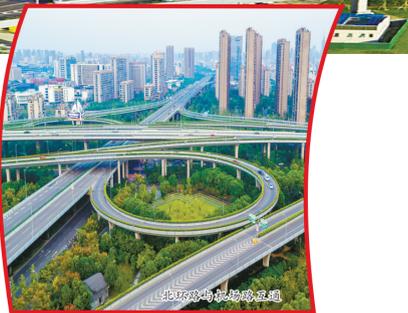
### 未来快速路将达311公里

站在继往开来的新时代起点，加速促进长三角区域一体化、谋篇布局新型城市化、推动城乡融合发展，宁波快速路网建设都将担当重要使命。收“口”成环，仅是宁波快速路建设的一个新起点。

根据《宁波市城市总体规划（2006-2020年）》，我市中心城区快速路网总体布局为“四横五纵四联”。其中“四横”为北环路、通

途路、环城南路、鄞州大道；“五纵”为甬金高速连接线-广元路、机场路、广德湖路-九龙湖大道、世纪大道-望海大道、东环路；“九联”为北环东延、通途路东延、夏禹路、环城南路东延-富春江路、望海大道北延、余北快速路、泰山路-镇海路、沿海中线、大海线。建成后总里程将达311公里。

随着城市发展和城市空间的拓展，宁波已全面进入了以城市快速路、轨道交通为代表的立体化“双快”交通体系的建设时期。城市快速路作为未来城市快速交通发展取向的主体和城市路网的主骨架，在一定程度上制约着城市空间结构的合理调整，并将以快速大容量交通功能满足城市持续发展的需要。市住建局相关人士表示。



宁波栎社国际机场东延



通过快速路机场路立交



路路立交

## 已建成的快速路全览

### 1 通途路立交

2008年11月26日正式开工建设，2011年1月24日建成通车。宁波由此结束了没有真正城市高架道路的历史，从“平面化交通时代”迈向了“立体化交通时代”。通途路互通立交工程，机场路段北起环城北路北侧，南至中山西路北侧，全长1509米；通途路西起规划路，东至海韵河，全长988米。工程内容包括互通立交1座、立交桥匝道桥8座、地道道路桥2座，桥梁面积约为11.5万平方米。通途路立交是我市城市立交中规模最大的一座立交。

### 2 夏禹路隧道

2012年10月29日正式开工，2015年年底建成通车。夏禹路隧道（机场快速干道永达路连接工程）西起机场快速干道，东至铁路宁波站南广场（不含铁路宁波站内部道路），全长约2.22公里。夏禹路是我市第一条含地下隧道的城市快速路，主线采用高架+隧道形式，辅道以地面辅道。

### 3 环城南路快速路

环城南路快速路全线分2段实施，其中机场路至沧海路路段2011年5月开工建设，2015年4月建成通车；沧海路至东苑立交路段2014年7月开工建设，2016年12月建成通车。环城南路快速路西起机场路，东至后殿路，工程全长约11.9公里，全线共设置平行匝道6对、互通立交4座，出口平均间距1.3公里。环城南路自东向西将世纪大道快速路、福明路、中兴路、广德湖快速路、机场快速路等城市主要干道连接成有机整体，是三江口核心区与东部

### 4 东苑立交快速化改造工程

2014年8月，一期工程开工建设，2016年年底建成通车。该工程是宁波市中心城区快速路网重要组成部分。一期工程新建高架主线长1.9公里，采用双向6车道，设计时速80公里；新建、改建地面辅道长2.3公里，采用双向6车道，设计时速50公里。项目建设的景观绿化提升工程是宁波大型市政工程最早开始高架美化化的工程，成为宁波门户（宁波东出口）的一道亮丽的风景线。

改造建成后，车辆可通过地面辅道及东苑立交，也可以通过新建的高架匝道，实现环城南路与世纪大道两条快速路之间的便捷衔接，或借该互通下层立交上下杭甬高速、甬台温高速，对缓解中心城区交通压力，促进鄞州区、江北区、东部新城与海曙区联动发展具有重要意义。

### 5 世纪大道快速路（东苑立交-百丈东路南）

一期工程于2016年4月14日开工建设，2017年9月29日正式通车。工程南起东苑立交，止于百丈东路以南，工程全长1300米，道路红线宽度108米，采用高架主线+地面辅道的建设形式。本工程跨越既有甬台温铁路，为确保铁路照常运营，每天只能施工120分钟，是宁波跨铁路的城市高架报批周期最短、建设速度最快的工程。建成后大大拉近了东部新城与海曙、鄞州等组团的时空距离。

### 6 机场快速路

机场快速路分四段实施，分别包括机场路通途路立交桥改造工程（2008年11月-2011年1月）；中山西路至三四省立交段工程（2009年7月-2011年11月）；保国寺互通至江北大道段工程（2010年1月-2013年7月）；江北大道至青林湾大桥工程（2014年4月-2017年1月），前后建设共历时8年零2个月，是我市至今建成的最长的一条快速路。

机场快速路发挥着南北向交通重要引流作用，大大减轻了中心城区的过境交通压力，分流杭州湾跨海大桥入城流量，均衡东西向路网交通及快速集散宁波客运中心、铁路宁波站、宁波栎社国际机场等对外交通枢纽的功能。

### 7 北环快速路

2011年5月开工建设，2018年10月全线建成通车，西起宁波北互通，东至镇海区兴海路，工程全长14.8公里，全线共设置平行匝道8对、互通立交5座。

北环快速路是江北衔接市核心区、江北片区东西向交通联系的快速通道。快速路建成以后，对促进江北、镇海发展，适应宁波市北拓发展战略，促进区域联动，支撑城市空间布局拓展具有十分重要的意义。同时，快速路的建设也促进了沿线土地开发，带动片区产业发展，推进宁波市经济持续健康发展。

北环快速路与轨道交通4号线共线，是国内首条轨道交通车站与高架桥采用建、桥组合形式的一体化双层高架结构，也是首条轨道交通明挖区间与高架道路合建结构，具有里程碑式的意义。

### 8 环城南路东段快速化改造工程

2015年12月开工建设，2019年9月建成通车。西起东苑立交3.5公里，东至东环路，工程全长约3.5公里。

环城南路快速路是宁波市实施对外以及对内交通规划的重要东西向交通转换轴骨架道路之一，快速路向东与东环快速路打通后，将进一步完善宁波中南部地区城市快速路网，完善东部新城对外快速系统。建成后的环城南路快速路与已建或在建机场快速路、世纪大道、东环、北环等对外交通通道衔接，能够有效联系上海、杭州方向和北仑片区等，有效疏解宁波中心城区的对外交通压力，将宁波中南部快速交通连为一体，对于扩展城市基础设施、完善路网系统、适应区域交通需求、合理路网功能布局具有积极的作用。

### 9 北环东路快速化改造工程

2016年10月18日开工建设，高架段计划于2019年12月28日建成通车。

### 10 东环路快速化改造工程

2016年12月5日开工建设，高架段计划于2019年12月28日建成通车。

工程纵贯南北，与南北环相连，全长13.7公里，由北至南串联镇海区、北仑区、高新区和鄞州区，全线分高架快速段、地面快速段和桥梁互通段。其中，高架桥段长约2.3公里，地面段长约4.7公里，明州桥梁及互通段长度约为6.7公里。其中，地面段和桥梁互通段已于2018年年底实现通车。



建设中的机场快速路南延工程

### ■ 机场快速路南延工程

2017年6月13日开工，计划2020年建成通车。

机场快速路南延工程，北起鄞州大道，南至奉化岳林东路，全长约18.8公里，其中中段（绕城高速-岳林东路）14.4公里。机场快速路南延工程采用“主线高架+地面辅道”的建设形式，该工程的一大亮点是实现了“公铁共建”形式，即城市快速路和轨道交通合建于同一高架桥梁，底层为地面道路，高架二层为轨道交通宁奉城际线，高架三层为机场快速路南延主线，届时，将与轨道交通宁奉城际线同步开通运行，奉化至宁波主城区时空距离得到大幅拉近。

### ■ 环城南路西延工程

2017年1月18日开工，计划2021年建成通车。

工程起机场路高架，北至环镇北路，工程全长8900米。环城南路西延工程全线采用“主线高架+地面辅道”，上下两层，均双向6车道，全线设互通枢纽立交两座立交桥和7对出入口。2017年1月18日，环城南路西延（薛家南路-机场路）一期工程开工建设，2019年10月1日，环城南路西延（薛家南路-机场路）二期工程开工建设，2021年建成通车。快速路串联海曙、镇海、北仑、高新区和鄞州区，全线分高架快速段、地面快速段和桥梁互通段。其中，高架桥段长约2.3公里，地面段长约4.7公里，明州桥梁及互通段长度约为6.7公里。其中，地面段和桥梁互通段已于2018年年底实现通车。

### ■ 西洪大桥及接线工程

2019年1月28日开工建设，计划2022年建成通车。

西洪大桥及接线工程（环镇北路-北环快速路）项目是我省重点建设项目。项目位于海曙区、江北姚江新区，南起高桥镇环镇北路与环城南路西延工程衔接，北至北环快速路，长约4.5公里，规划标准宽度44米。采用“主线高架+地面辅道”的建设形式。项目对打通姚江两岸通道、加快构建姚江新区对外快速交通联系、进一步完善中心城区快速路网具有重要意义。

### ■ 世纪大道快速路（东明路-永乐路）工程

2019年9月22日开工建设，计划2021年建成通车。

世纪大道快速路（东明路-永乐路）工程是宁波市重点工程，南起江北区规划东明路（亿家居建材陶瓷城）以南，北至镇海区永平路，全长约4.2公里。采用“高架主线+地面辅道”的建设形式，主线高架双向6车道，地面辅道双向6车道+两侧机非混行道。建设内容包括新建高架1座、续建世纪大道-北环互通立交1座、新建上下匝道2对（分别位于东明路、永平路）。项目对推进快速路节点建设，发挥快速路新效益，加强中心城区集聚辐射功能，缓解镇海新城、新材料科技城的交通压力具有重要意义。

记者 杨绪忠 通讯员 廖鑫 彭元振  
图片由市建档案馆提供

## 在建快速路



东环立交