附件2

试点任务典型经验

一、构建“枢纽直联”布局模式

为破解交通枢纽各自独立、衔接不畅的问题，构建以轨道交通为主导的综合客运枢纽集群集疏运体系。针对萧山机场、杭州东站、杭州西站等门户型枢纽，构建“三枢一轴”格局，新建机场轨道快线（轨道交通19号线），实现萧山机场、杭州东站、杭州西站直连直通，城市东西45分钟可达，相比其他地铁线路出行时间缩短20分钟以上。杭州已建成和在建铁路车站、客运枢纽均实现与轨道交通无缝衔接，通过轨道交通网可实现枢纽间“一次换乘”可达。推进都市圈轨道网一体化发展，杭绍城际与杭州地铁5号线、杭海城际与杭州地铁9号线贯通运营，杭嘉绍轨道实现“三地、一网、一票”互联互通。推进铁路和地铁安检标准统一，杭州东站、杭州西站通过地铁安检前置实现高铁、地铁单向免检。

二、打造“廊道集约”建设模式

推动交通发展由各种交通运输方式相对独立发展向更加注重一体化融合发展转变，综合采用“廊道归并”理念，各交通运输方式共用交通廊道和过江通道资源，实现交通集约化发展。统筹不同交通基础设施的建设时序，实现公路、城市道路、轨道交通同步建设，减少重复施工和多次开挖。将沪杭甬高速公路（杭州市区段）工程抬升改造为上层公路、中层轨道交通、下层地面道路的复合廊道，较传统模式节约用地210亩，节约造价30%以上。新建的彭埠大桥是国内第一条在城市核心区汇集普铁、高铁、城市轨道、城市快速路及慢行系统的综合交通廊道。

三、优化“客货协调”运输模式

遵循客货协调、逐级剥离过境交通的思路，探索缓解超大城市交通拥堵的路径，提升城市交通运行效率。建设杭州都市圈绕城高速西复线，串联长深高速、杭瑞高速等多条高速公路，通过将过境车流进行分流，绕城高速西线流量下降30%以上。建成运溪高架、留祥路西延等项目，形成“两环八横五纵八连”的城市快速路布局，大幅提升通行效率。打造京杭运河二通道，优化航道等级，降低主城区段货船通行频次，提升原有运河运力40%以上。

四、打造“数字赋能”管理模式

运用数字化手段赋能枢纽城市治理，探索枢纽城市智慧管理新模式。建成“杭州交通治理在线”平台，归集11类约200亿条交通相关数据，构建14个专题交通仓，128个图层交通图谱，形成14个数字化应用场景，实现城市交通治理全要素的数字化、空间化、可视化。杭州西站建成“镜像新城”大型枢纽数字孪生综合体，打造“问路找西西”智能导引、“室内导航到车位”和“高铁到发，一键可查”等数字化应用服务场景，并对网约车、出租车等候车区开展数字化流程再造，实现“一建查车”“智慧找车”“智能调度”等功能，出租车根据旅客上客情况精准控制蓄车频次，网约车效率提升30%。

五、强化“站城融合”开发模式

深化交通与城市空间协同发展，探索枢纽综合开发新路径。加强规划引领，出台《杭州市轨道交通TOD综合利用专项规划》，明确轨道交通TOD发展原则和规划策略，构建枢纽分级开发体系，差异化引导轨道站点综合开发。打造杭州西站雨棚上盖开发项目等一批上盖开发项目、七堡站杨柳郡等一批节点开发项目及钱江新城等一批片区开发项目。以杭州西站建设为契机，推动双铁联动TOD集群“杭州云城”建设，创建“在西站”公共服务品牌，创新“站城融合”理念和公共服务模式，将杭州西站打造为集交通、工作、生活、创业于一体的枢纽综合体，打造全国高铁车站“站城融合”新标杆。