



二环西路高架通车首日,记者驾车体验

燕山立交到西站只用27分钟



8日,济南西外环高架桥通车,通车首日车流量很小,一路通畅。 本报记者 邱志强 摄

本报10月8日讯(记者 陈玮 蒋龙龙) 8日凌晨,二环西路高架桥正式通车,成为济南第三条集高架快速路与地面快速公交为一体的“双快”道路。记者当日驾车体验,从燕山立交桥至北园高架到西客站只用了27分钟,二环西路地面道路十分通畅。不过刚刚实现全线通车的二环西路指示牌不完善,还存在非机动车、行人违规行为。

上午9时13分,记者从经十东路行驶到燕山立交桥,5分钟

后,记者便行驶到了全福立交桥。记者从全福立交桥转到北园高架,沿着北园高架一直朝西驱车,北园高架的路况较好。9时28分,记者驱车来到北园高架断头路附近,此处已经打上了到济南西站的交通指示牌。

9时30分,记者驱车来到匡山立交桥。在匡山立交桥上,已经能看到省会大剧院。9时33分,记者从匡山立交下至青岛路,青岛路为双向10车道,路面顺畅,路上车辆并不多,虽然还

有工人正在绿化,但并没有影响交通,一路通行顺畅。

9时36分,记者来到腊山河西路,随后来到齐鲁大道,9时40分,记者经齐鲁大道来到济南西站东落客平台。从燕山立交桥驱车经二环东路高架、北园高架、青岛路、齐鲁大道至济南西站共行车23公里,用时27分钟。

此前,本报曾组织记者体验在周末开车从泺源大街山东新闻大厦出发,向东至历山路向南上经十路,一路向西。总路

程约为17公里,在基本不堵车的情况下,用时45分钟。

“二环西路高架还没与北园高架连通的时候,开车去西客站都迷路了。”市民张先生说。张先生去年去西客站接一个朋友,从北园高架断头处下来到黄岗路,往西怎么都找不到去西站的路了,用导航也搜索不出来路线,一路打听才到了,至少转了半个小时。“二环西路高架全线通车,去西站太方便了。”

头条链接

通车首日车流少 指示牌欠完善

本报记者 陈玮 蒋龙龙

记者驱车从北园高架到二环西路高架,最明显的感受就是车变少了。北园高架上三个车道车流密集,一到二环西路十分空旷,视线所及只有不到十辆车。

而自段店立交桥行驶至二环西路高架,并一路向北至建邦大桥,车辆也十分稀少,视线所及的整条车道,只有记者驾驶的一辆车。上午10时整,记者驱车来到匡山立交高架,虽然正值白天,但是高架上的几十盏路灯还亮着。

10时05分,记者驱车至天桥立交下桥口,向南经二环地面道路路开往腊山立交,共有四个车道,车辆并不多,路途十分通畅。记者看到预留的BRT车道已经画好标线,正在对站台进行安装,BRT车道的信号灯还未开启。

记者发现,在二环西路地面道路北头,道路指示牌并没有高架路上详细。让很多不熟悉道路的市民无所适从。记者发现有的路段要过两三个路口才能见到一个指示牌。

刚刚实现全线通车的二环西路,还存在不少机动车辆、非机动车、行人违规行为。记者发现,在二环西路整条道路上都存在非机动车行驶在机动车上的现象,不少行人也乱穿马路。记者还发现因工作人员画道路标识标线,有的路口还要绕行,不少车辆和行人甚至走上BRT车道,还有机动车直接在BRT车道上逆行。“应该多设立几个指示牌,减少车辆和行人违规行驶。”市民建议道。

专家观点

理性看待高架路 避免造成新拥堵

本报记者 蒋龙龙 喻雯

山东大学交通规划设计研究中心主任张汝华认为,随着高架路的铺设的确可以使城市空间扩展。二环西路的建成通车,会带来资源的大量积聚,快速推动城市建设。不过张汝华也提醒,应科学分析看待快车道、高架路的效应,快车道、高架路的通车会刺激汽车的增加,进一步导致拥堵。

10月8日上午,记者驱车来到腊山立交桥以南的二环西路段,该路段路况较差。今年6月20日,二环西路南延工程正式开工。二环西路南延工程北起腊山立交桥,沿现状二环西路向南至绕城高速南环线,全长约10公里,将于2015年年底建成通车。除了地面道路工程,二环西路南延还将建设高架桥。

曾有市民建议,济南完全可以建设或者在现有道路上扩建三环甚至四环,推动济南城区的进一步扩容。张汝华认为城市发展的格局分为两种:一种为摊大饼的格局,如北京从一环、二环发展到五环;一种为组团式发展格局。

济南目前的发展格局也初现组团式发展格局。“除了中心城区,还有西客站片区、长清大学城片区、章丘市,主中心、副中心的发展格局已经形成。应该加大片区之间的公共走廊建设,推动交通走廊形成新的隆起带。”张汝华说。张汝华还告诉记者,中心城区和各片区之间应该加强公共交通建设,“避免过度依赖快车道、高架路引起的拥堵问题,进一步推动省城有序高效扩展。”

二环路串起的主城轮廓将逐步被打破

大交通助力济南突破“小圈圈”

8日,济南二环西路正式通车。这在方便市民出行的同时,更拉近了西区与主城区的距离,加速片区融合。随着济南交通网络的不断完善,此前由二环路串起的主城轮廓逐渐被打破,济南城将飞出此前局限的“小圈圈”,不断延伸扩容。

本报记者 蒋龙龙 喻雯

二环西路沿线从农田融入主城区

7日上午,二环西路高架即将通车,不少住在周边的居民来到二环西路高架。76岁的王先生家住沿线的南沙佳苑,原先为南沙王村村民,“二环西路建于1993年,建造前都是稻田。”王先生见证了二环西路从无到有,从窄到宽,从地面道路发展到立体交通的全过程。

随着二环西路的发展,

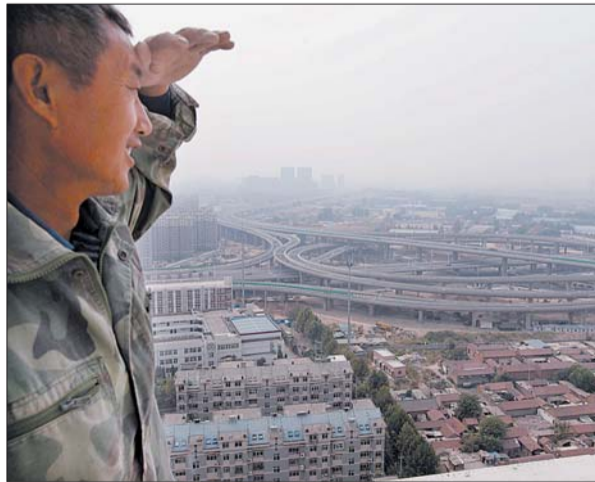
二环西路沿线逐渐形成了自己的特色产业,包括汽车和汽车配件销售、汽车维修等行业。据了解,匡山汽车大世界共有70多家经销商销售各种型号的汽车。目前,济南市小型汽车的配件批发和零售大都集中于二环西路附近的山东汽配城、天保汽配城、新老电汽配城等大型汽配城。

老主城轮廓正在被打破

家住旅游路静居苑的李女士告诉记者,“二环西路通车前,从旅游路至匡山周围,至少要花费一个小时,老感觉到匡山还在济南城外。”李女士的感慨道出了济南

的城市延展:交通网络的不断完善打破了济南城区与郊区的界限,加速了济南城郊的互动融合。

济南“东拓、西进、南控、北跨、中优”城市空间发展战略实



沿线居民见证了二环西路20年的变迁。

本报记者 王媛 摄

施以来,坚持新区开发与老城提升同步,外延扩大与内涵提升并举,形成“一城六片”,济南城市发展得以延展。

“住东不住西,住南不住北”是济南人固有的观念。目前随着城市的不断扩容,西区早已成了济南商品房供应最核心的区域。不少在历下区工作的白领也把目光逐渐转向西客站片区。

在济南市民眼里,经十路与二环路是最具代表性的主干

道。二环路四面合围,划出济南主城轮廓。济南城也被局限在了二环路串起的“小圈圈”里。

交通的不断发展,也逐渐打破了城市的“小圈圈”。在目前二环路形成的交通网络基础上,未来二环西路南延至绕城高速、二环东路将延至绕城高速南线、二环南路将东延,最终与港沟枢纽立交相接。未来三条二环路延长之后,都将与济南外圈的高速公路实现无缝连接。