

城建助力造“便捷”济南



西外环施工图 张振华 摄

近年来,随着济南城市建设步伐不断加快,尤其是以轨道交通、高架桥建设、济南新东站等为代表的一批较大城市交通设施建设项目的确立、落地,使得济南正向着空间结构更加合理,功能设施更加完善,交通出行更加便利,生态环境更加优美的方向奋勇迈进,而在“大城建”时代下的济南必将迎来更加广阔的发展空间。

2013中国房地产(齐鲁)
“三名”评选特刊

· 城建

T14

2014年12月11日 星期四
编辑:韦超婷 组版:胡晓娟

拟建3条轨道交通

根据2013年6月28日公布的《济南市轨道交通近期建设规划(2014-2018)环境影响评价第二次公示(简本)》,济南规划建设3条轨道交通线路:R1线、R2线、R3线,两纵一横,建设方案总规模95.6千米。

其中,连接长清和西客站的R1线,将启动第一次项目环评。R1线沿线设9站,为演马庄西、济南西站、大杨庄、王府庄、赵营、大学城、园博园、前大彦、池东,平均站间距3.3km;南端设池东停车场,占地约17公顷,计划2018年建成,总投资约为132亿元。轨道交通R1线通车后将大大缩短长清到市区时间,加快长清融入中心城区的步伐。

R2线为东西横向,设14站,从西向东依次为:小高庄—于家庄—济南西站—文化中心—西二环—纬十二路—济南站—生产路站—历山路—南全福庄—西周家庄—工业北路—韩仓—郭店。R2线将济南西站与济南站连通,并充分利用了闲置铁路专用线和既有铁路走廊,既减少了拆迁,又降低了投资,线路建成后,将解决济南市东西方向长距离交通问题。

R3线为南北纵向,设14站点,从南向北依次为:龙洞—孟家庄—龙奥—奥体中心—西—丁家东—盛福庄—西周家庄—工业北路—王舍人—裴家营—新东站—滩头(预留)—川流—遥墙机场。R3线串联了奥体中心、济南新东站、遥墙机场、济阳等重要的客流集散点。

济南将现“高架绕城”

随着二环西路高架的建成通车,济南西部新城与市区的联系将更紧密。二环西路与二环东路、北园大街、顺河高架桥形成“丰”字形高架快速交通走廊,串起济南城区的东部、中部与西部,实现济南城区交通与高速公路网顺畅衔接,提升济南西站快速通行能力,形成高铁西客站与城区的快速通道,充分发挥济南路网整体效益,方便市民出行。

而近期内,二环南路高架项目也即将动工,加上二环东路高架路南延,济南市将形成完整的高架绕城网络。二环

南路建设工程西段西起G104立交,东至舜耕路以东60米,在十六里河采用高架形式上跨英雄山路,工程东段西起舜耕路以东60米,东至搬倒井立交。记者在二环南路西段施工现场看到,目前二环南路西段桩基已经完成100多个,整个范围内建设400多个桩基,目前已经完成了四分之一。

顺河高架的南延与二环南路相连接,也大大缩短南北路程,缓解了市区高峰期的交通压力。同时,二环东路高架桥也将从燕山立交南延,其中地面道

路将从燕山立交南延至绕城高速。此外考虑到全城高架网的对接,二环东路高架一旦南延,将在扳倒井处通过一座立交处和二环南路高架路对接,从而让规划中的高架路形成一个环网,让车辆能转起来,实现更快地长距离出行。记者从济南市市政部门获悉,二环南路东段和二环东路南段改造工程以今年三月份开工为目标,将加快推进手续办理及苗木、电力迁移等各项前期工作。

新东站核心区范围划定

随着京沪高铁的顺利试运营和济南西客站的成功扩建,济南迎来了高铁时代,西客站引领济南西部发展成为泉城的一张“新名片”,这一值得参考和借鉴的成功模式尘埃落定之际,济南东客站板块作为引领济南东部新城发展的一大引擎再次吸引泉城的目光。

据了解,日前济南市新东站核心区规划工程勘察工作完成。新东站核心区面积约8.8平方公里:北至青

高速公路线,南至拟建开元北路、济南化工二厂、路家庄、裴家营一带;西起王舍人镇实验中学,东至韩仓河。规划区东西长约3.4千米,南北宽约2.6千米,规划区面积约8.8平方公里。其主要项目是新东车站场、轨道交通R3线、M1轨道交通线以及高铁站南侧的R3与M1轨道线的换乘站。而据记者从济南市规划局获悉,济南新东站的详细规划方案目前正在讨论中,有望今年出台。

东客站建成后,将成为济南三大铁路客运主枢纽之一,拉动济南东部的发展。按照规划,济南未来将形成京沪高铁西客站、主城区济南站、太—济—青高速和胶济两大客专交会的东客站“三足鼎立”局势。另据了解,未来青岛—北京动车组大部分将经停济南新东站,届时,济南东客站将起到“城市东大门”的作用,对周边城市建设和配套设施提出更高要求。

(楼市记者 田晓涛)

“一小时生活圈”梦想走进现实

随着我省“一圈一带”发展规划出台,以济南为核心,7地市紧密协作的省会城市群一体化进程驶入快车道。加快省会城市群经济圈建设是推动全省区域协调发展的战略选择和必由之路。如今,济莱协作区融合,济南城轨R1线牵手济聊城际铁路,省会“一小时生活圈”梦想正一步步走进现实。

城际轨道交通先行一步

若想实现同城化发展,济南和德州、泰安、聊城等城市之间的交通瓶颈必须破除。如今,济南的城市轨道交通R1线已经和济聊城际铁路“牵手”,且环评公示。对此,相关专家表示,如果说济南的轨道交通发展模式以“公共交通引导发展”模式为主,是为了在济南全域的层面上加速实现横向发展的话,那么,城市轨道交通R1线“融入”济聊城际铁路这一举措,将助力济南在省会城市群经济圈的层面上,更好地实现在圈内7城间的横向发展。

除了济聊城际铁路,济南和莱芜、济南和泰安之间也将有城际铁路。在日前山东省城际轨道交通网规划(调整)环评

第二次公示中,明确近期将修建济莱、济泰城际轨道交通。另据了解,济莱城际轨道交通线路长约88公里,或将从济南东站引出,向南进入南部山区,经西营等地到达莱芜东。

而根据最新消息,刚刚公布的《全省快速铁路网规划》,未来我省将利用既有铁路,在建铁路和新建快速铁路,形成覆盖全省17市、总规模3750公里的快速铁路网,实现济南、青岛与周边城市一小时交通圈,实现省会济南与地级市两小时交通圈,实现省内各地级市间三小时左右交通圈。可以预见未来几年内,我省居民交通将更加快捷,城市融合进程将进一步加快。

7市共筑“一个圈”

东中西部发展不平衡,是我省的一个明显特征。随着“一圈一带”战略的出台,全省东中西部各区域,都明确了各自的功能、定位和发展方向,一个特色鲜明、良性互动的区域协调发展总体格局蔚然成型。而省会经济圈周边各市距济南均在150公里内,地理位置相接,人脉文化相通,经济联系密切,完整构成典型的环状城市群经济圈。

如今出台的《省会城市群经济圈发展规划》赋予济南“一个核心,一个高地”的发展定位,吸纳辐射力进一步增强,消费生活方面将进一步融合。按照规划,省会经济圈内将率先解决济南交

通拥堵问题调整取消绕城高速收费区间,取消区域内除高速公路外的干线公路及桥梁收费,推进信息通讯同城化,固定电话统一区号,移动电话统一按市话收费;推进户籍管理同城化,实行更加灵活的户口迁移政策。降低银行卡区域内收费标准,进一步加快济南区域性金融中心建设。支持优质中小学跨市发展,整合泉水和泰山优势资源,加快建设国际旅游名城。到2020年,“济南居住,周边发展”,“旅游消费激活,居民休闲生活将不再单调,一年52周,周周休闲不重样”将成为现实。

(楼市记者 郭强)

