

■东城华章——解码东拓13年变局

交通
之变



2015

梁二村的拆迁现场,新东站片区将迎来大面积拆迁。(资料片) 本报记者 王媛 摄



2016

奥体西路R3线地铁站开始施工。(资料片) 本报记者 周青先 摄

新区路网密度是济南均值的3倍

CBD、新东站片区主打“窄马路密路网”理念,未来实现公共交通网无缝对接

东城发展,交通先行。津浦铁路济南站拉来了济南商埠区的世纪繁荣,西客站的落户带来了西客站片区的跨步发展。随着新东站交通枢纽的落户,济南的东城也将迎来大的发展机遇。贯穿东城的R3线已经开工建设,还将有多条M线通过东城。济南还将在东部城区建设多条快速路,在CBD、新东站等片区将深入践行“窄马路、密路网”的建设理念。除了交通设施的完善,东城将着力发展公共交通,实现公共交通网的无缝对接。

本报记者 蒋龙龙

济南新东站
提升城市发展活力

由于房价不断上涨,市民张华(化名)最近正在买房子。张华目前在高新区从事软件工作,他是潍坊市高密人。由于工作时间不长,张华的收入并不高。他本来一直想在高新区周围购买住房,最近高新区房价飙升,而张华的储蓄并不多,他最近只能去其他区域看房子。张华一直在看新东站片区的房子,“虽然今年以来,新东站片区的房价也有涨幅,但房价尚可接受。”

新东站片区的动工建设更让张华下定决心安家新东站片区。张华告诉记者,“在新东站周围入住,沿着凤凰路一直南下便到了高新区。”济青高铁通车后,张华可以从新东站直接坐高铁到高密北站下车,然后打车便可回到老家,“加上打车的时,估计也就是一个多小时,比目前最快的动车还要快一个多小时,如果加上从高新区赶到济南站的时间,省的时间会更多。”

位于王舍人冷水沟村附近的新东站不仅将大大方便居民的生活,还将在全省的经济社会布局中起到更重要的作用。今年4月20日,省委副书记、省长郭树清到济南新东站综合交通枢纽实地察看施工现场并召开工作推进会。郭树清指出,构建以济南新东站为核心的综合交通枢纽,对全省实现市市通高铁,提升济南城市发展活力和能级,促进区域一体化进程,具有非同一般的意义。

8日上午,记者来到新东站建设现场。虽然新东站的地面建筑还没开始建设,但新东站已经于今年5月底开始动工建设。据现场施工人员介绍,新东站目前正在进行桩基建设和部分地下施工。

据济南新东站建设项目部负责人介绍,整个新东站片区的面积合计交通枢纽总规模约13万平米,“共有13个站台27条铁路线,为济南市几个铁路枢纽中最多的。”目前正在建设8台17线,“这是为济青高铁建设和石济客专建设。”该负责人介绍,新东站还为济南站和济南新东站连接线预留2条线路1个站台。由于前期济南站和济南

西站已经实现了铁路连接,这三大铁路枢纽未来都将实现互通互联。新东站在建设中还将为济泰、济滨等多条城际高铁预留位置。

除了轨交线
还有多条快速路

新东站现场指挥部负责人介绍,新东车站房的具体详细规划还未出台,预计将于明年3月份开始地面建筑施工。据了解,新东站的主框架将类似北京南站,地上两层,地下两层,地上一层主要是高铁站台,地上二层则为候车区域,地下一层为旅客出站通道兼轨道换乘通道,地下二层则是未来的R3线。

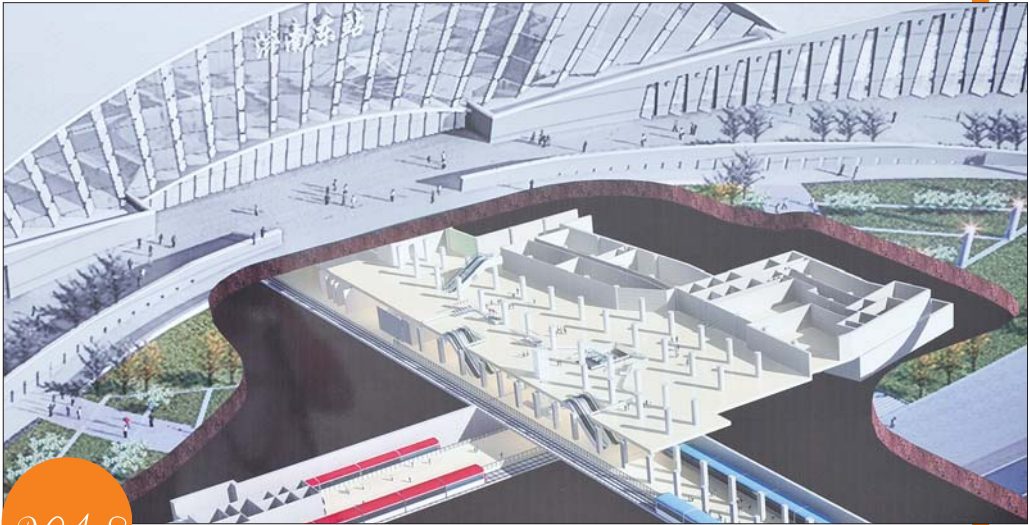
新东站地下二层为R3线站台,意味着市民以后不出新东站便可以乘坐R3线出站。R3线于今年6月20日正式开工建设。R3线共有13处车站,连通了龙洞片区、奥体中心片区、中央商务区、王舍人片区和济南东客站片区。

对于R3线的通车,在经十路沿线上班,在龙奥附近居住的张先生充满了期待。张先生的老家位于王舍人街道滩头村。原先交通不便,张先生前往市区,“小时候只能沿着工业北路骑车,到洪家楼都要一个多小时”。后来张先生居住在龙奥周围,如果周末回家的话,“赶上堵车,也要1个多小时。”张先生希望R3线能早日开通,这样就可以直接乘坐R3线回到老家。

未来方便东城居民的不仅仅有R3线。据了解,济南市规划了多条轨交线。其中R3线完全位于省城的东部城区。M线环线、M4线、M1线、M3线、R2线都将连通济南的东城和西城区。张先生说:“希望东城的轨交可以早日联网,去上班也可以乘坐地铁。”

济南东部城区交通体系的完善不仅体现在轨道交通网的建设上,济南市还将在东部城区建设多条快速路。据记者了解,工业北路快速路建设工程将西起二环东路全福立交,东至东绕城高速郭店立交。其中,高架快速路长约13.1公里。8日,记者来到工业北路看到,工业北路中间的绿化带已经被迁移完毕。据济南市政公用事业局相关负责人介绍,工业北路将于近期施工。

除了工业北路快速路正在建设,济南市还正在实施二环



2018

预计新东站建成后,将形成立体化交通枢纽。(资料图)

东路南延工程。该工程北起燕山立交,终点位于市中区涝坡村北连接济南绕城高速公路南线。近日,记者获悉,施工部门已经开始对燕山立交桥的南引桥进行整体拆除,隧道作业全面展开,整个道路预计将于2017年底建成通车。

路网相互连通
减少道路拥堵

6日,济南中央商务区首期19块土地迎来成交。这19块土地共占地552亩,其中包含6块商业商务用地和13块居住、商业商务混合用地。这也预示着济南CBD片区将正式开工建设。

根据规划,到了2030年,整个中央商务区要实现25万人在里面工作,日均人流量50万。不仅中央商务区的建设将带来人流会集,新东站片区的建设也将带来大量人口落地。根据规划,目前新东站片区周边约为40万人,而未来3到5年随着大批楼盘入住,整个片区的人口将达到60万人。

随着大批人口朝东部城区会集,不少家住东城的市民开始担心以后的东部城区会堵成一锅粥。市民夏先生在天桥区工作,由于他妻子的单位将要搬迁到唐冶片区,夏先生为了方便妻子上班,只能在唐冶片区买房,他每天开车去天桥区上班。“现在每天大约花1个小时从唐冶赶到天桥区。”不过夏先生很担心随着东部城区楼盘大规模入住,东部城区会越来越堵。

其实夏先生的担心也并非毫无道理。根据高德地图发布的《2016年第一季度中国主要城市交通分析报告》,全国“堵城”排名济南再次超越北京位居榜首。虽然在最堵的10条路中,还没有东部城区道路的身影,不过,东部城区也有了拥堵的迹象。

除了济南汽车较多、地势等原因,济南的道路密度低也是导致济南拥堵的重要原因之一。济南现状路网总长约1880公里,距离规划的4000公里差一倍还多,道路路网密度仅为约4.83公里/平方公里,与其他地方都有着较大的差距。

据济南市规划局相关工作人员介绍,在济南市的东部新区将打造小尺度街区,细密路网。如中央商务区深入践行“窄马路、密路网”,道路宽度在30米以内,景观道和商业步行街宽度15米,道路密度达到13公里/平方公里,为济南市平均值的近3倍。新东站片区的核心区道路间距150米,路网密度为9-11公里/平方公里,“使路网系统具有高连通性、高可达性和高渗透性。”减少城市道路拥堵问题。

东城发展应着重
公共交通建设

“交通对于一个城市和一个片区的发展至关重要。”国务院发展研究中心市场经济研究所所长任兴洲认为,现代交通体系的快速发展让原先一些较为落后的片区获得了崛起的机遇。济南市实施东拓西进的策略并配合现代交通体系的建

设。任兴洲说,“济南的东城区就有了巨大的发展机会。”

“一个片区要想实现大的发展,交通是首先考虑的因素。”山东大学交通规划设计研究中心主任张汝华认为,东城为济南高强度开发区,目前的交通现状已经难以满足东城区未来发展要求。

张汝华认为,东部城区的发展首先应该配置的就是公共交通设施,“如轨道交通、BRT、常规公交等为主,并实现公共交通的无缝对接。”张汝华建议,济南东部城区为济南市的人口密集区,要想实现真正的崛起,“交通设施为私家车的配置只应占到很小一部分,除了发展公共交通外,还应多发展绿色交通体系,如保证行人和非机动车道的路权。”

济南市规划设计研究院研究员张新兰博士告诉记者,济南东部城区的路网还亟待完善,“铁路以北的道路路网尤其不完善。”而且济南东部城区还要完善南北向的道路,“目前南北向的道路还是比较少。”

据济南市规划局设计,在济南的CBD交通规划中,济南市将创建密集街道网络,通过以人为本的交通设计,强调慢行交通和公共交通,以减少对小汽车的依赖。BRT和地铁线路等公共交通组合在一起,任何一个点都可在3-5分钟内到达公共交通的站点。在新东站片区,将消减小汽车使用量,有效促进步行、自行车、公交的使用,塑造具有济南地方特色和“混合、紧凑、集约、活力”特征的开放街区模式。