



7月16日, 济南地铁R1线 试验段破土动工, 打下了第一道桩。随后, 地铁R2线和R3线也将开始施工。而在远期, 济南还规划了M号线。这些线则构成了省城济南的轨道交通网络。地铁将来开通后, 将使济南“变小”“变顺”“变壮”“变靓”“变嫩”, 省城居民将会享受到这些可喜的变化。



在长清地铁R1线附近, 许多楼盘已经将人们提前带入对高铁时代的憧憬。
本报记者 张中 摄

开往2020的地铁改变城市生活

省城将变小变顺 变壮变靓变嫩

本报记者 刘飞跃 刘雅菲

1 省城将变“小” 贯穿东西仅需半小时

随着地铁R1线的正式开工, 泉城百姓期盼多年的“城轨梦”也变得触手可及。在整个济南市轨道交通中, 最先动工的是连接长清和市区的R1线。轨道交通R1线将长清和济南缩短为8分钟的路程, R2线横贯了济南的东西, 现在要想从小高庄到郭店, 得换乘2次公交车, 总车程超过两个半小时, 而乘坐轨道交通最多半小时。

记者了解到, 根据济南市轨道交通线网规划, 济南市轨道交通远景线网共由9条线路构成, 分属市区线、市域快线两个层次, 全网规模共约330公里。其中, 近期建设的线路主要有R1、R2、R3三条。而远期, 济南还规划了M1-M6号线, 这六条线则是城市内部的轨道交通系统。

地铁站点就像一条纽带, 把公共交通、步行、出租车以及常规的公交线路连接起来, 让城市更加集聚化发展, 而不是分散蔓延式发展, 同时这种大容量的公共交通既节约了土地, 又方便了生活。

2 省城将变“顺” 轿车使用率会下降

今年4月22日, 高德地图发布《2015年第一季度中国主要城市交通分析报告》, 一季度重点城市拥堵排名榜上, 济南攀升至十大“堵城”第三位, 仅次于北京和上海, 超过杭州和哈尔滨等城市。

作为较典型的带状城市, 济南目前东西向的快速路和主干路较少, 当前主要的快速路基本上只有经十路、北园高架, 导致潮汐交通现象(早晨进城方向交通流量大, 而晚上出城方向交通流量大)比较严重。

如何破解拥堵?除合理的路网规划外, 大力发展大运量的公共交通迫在眉睫。据了解, 目前济南的公交分担率只占18.3%, 如果更多的人利用公交, 路面上的交通负荷就会大大减少, 拥堵问题就会得到很大程度的缓解。

随着私家车数量越来越多, 私家车也成了城市拥堵和污染环境的重要源头之一。数据显示, 在济南用车族里面出行距离在4公里以内的比重达到33%。换句话说, 就是济南开车出行者当中, 有1/3的人是不需要开车的, 可以通过公共交通或者骑自行车来代替。

“从家门口开车出去总会经过城市道路, 因此城市内部出行尽可能避开小汽车出行方式。在不降低出行质量的前提下, 地铁是一种新的替代方式。”山东大学交通规划设计研究中心主任张汝华称, 从源头上减少远距离的出行需求, 而一些必要的需求又能够通过公共交通的方式来解决, 最后小汽车就会成为可有可无的、不开也行的出行方式。

“地铁网络建成之后, 对城市开发的带动, 高强度、高密度的引领, 防止城市无限度的扩张和蔓延, 对小汽车的滥用都有一定的约束作用。”张汝华说。

3 省城将变“壮” 都市圈将越来越强大

据了解, 地铁R1线和R2线串联起了西部新城和中心城区, 将带动园博园、长清大学科技城和西客站片区的发展, 加快西城融入市区的速度, 将极大地促进济南西部的发展。同样, 地铁R2线和R3线为龙奥片区、龙洞片区、王舍人片区以及新东站片区、机场片区提供了跨越发展提供新的动力, 这两条线路将大大促进济南东部的发展。

随着济南市城乡一体化的推进, 再加上轨道交通的引入和建设, 专家认为, 未来将会是多中心的城市发展, 济南的东部和西部以及老城区的中心都可以作为中心发展。

“城市圈最大的问题就是城市的衔接, 地铁可以解决城市内部, 轻铁可以解决周边区域的交通问题。”济南大学经济学院葛金田教授说道, 轨道交通可以对济南周边区域起到更好的辐射连接作用, 如对于泰安、德州、聊城等都市圈城市的衔接, 这将更加有利于省会城市经济圈的规划发展。

4 省城将变“靓” 将添更多高档商圈

泉城路、经四路、洪家楼、和谐广场……近几年, 济南的大型购物商场在济南四处开花, 商圈的数量也随之增加, 而这些商圈也是节假日和下班高峰期的“堵点”。

想出去逛个街, 能够避免堵车吗?当地铁进入城区, 更多的商圈也就随之而来, 出门逛街的不堵车也就能实现。据业内人士介绍, 随着地铁的建成并且编织成网, 在地铁的换乘站、地铁口, 都会成为人流的聚集地, 从而形成商圈。而这些商圈又会由点及面地影响辐射周围的经济发展。

“地铁周边的商圈, 与传统商圈相比, 有更多的优势。”该业内人士介绍, 首先, 商圈最需要的人流对这里而言绝对不是问题。此外, 乘坐地铁去逛街, 不堵车、不受天气影响, 地铁的运行时间精准, 也都将成为优势。

“地铁对商业的带动作用显而易见, 对房地产等的影响也不需多说。因此, 虽然修建地铁、运营地铁需要大量的成本, 但其对城市经济的带动作用, 将大大地超过这一投入。”

5 省城将变“嫩” 朝阳产业吸引就业

公开资料显示, 我国地铁每公里建设需要60-70人, 未来的济南地铁用工量也是一个很庞大的数字, 这就给铁路轨道专业毕业生就业提供了新的机遇。

仅就2019年完工的R1、R2、R3线来说, 三条线路共长80.6公里, 也就说, 将来济南3条R线工作人员需求量将达到五六千。从长远来看, 济南轨道交通全部完工后将会提供至少两万个就业岗位。

为储备人才, 济南轨道交通集团有限公司从2014年开始, 就与驻济开设轨道交通相关专业的大中专院校开展合作。日前, 济南轨道交通集团与济南铁路高级技工学校面向全省计划招生174人。据了解, 此次人才订单培养主要面向2015年山东籍夏季高考生, 济南市生源优先。今年, 济南轨道交通集团继续与山东职业学院进行合作, 招生137人。

同时, 今年轨交集团拟与山东交通学院组建订单班, 在2015级新生中选拔成员, 计划招60人, 这也是济南轨道交通集团公司首次与本科院校签署定向委培协议。

从2014年的录取情况看, 济南地铁订单班报考很火爆, 录取线在470分左右。而想报山东交通学院的地铁订单班, 成绩须达到二本线上才行, 而且要通过高校最低录取线。

基于这些条件, 济南轨道交通能招到合适人选吗?济南铁路高级技校相关负责人介绍, 报名启动开始四天里, 已有500多名学生报名, 日均超百人报名, 其中不乏高考分数超过500分的考生。



R1线的始站池东站, 池东村是个安静的小村庄。可以预见, 地铁修通后这里将发生翻天覆地的变化。
本报记者 王媛 摄

齐鲁晚报
今日济南



C10

奔跑吧, 济南

地铁特刊

2015年8月6日 星期四
编辑: 翟恒水
美编: 金红
组版: 马秀霞