

城 长

跨越式发展

2001年到2011年是济南城市建设跨越式发展的十年。十年来,济南市实施了“东拓、西进、南控、北跨、中疏”的城市空间发展战略和“新区开发、老城提升、两翼展开、整体推进”的发展思路,利用第十一届全运会和第七届园博会的举办契机,城市建设驶入快车道,城市功能日益完善,城市形象大幅提升,人居环境大幅改善。



大明湖

棚户区改造老城迎新

为从根本上解决棚户区居民“住房难”问题,从2007年开始,济南市对棚户区进行集中改造,计划用三年时间完成近200万平方米棚户区改造。2009年,又进一步扩大棚改规模,在原计划38个片区基础上新增366个零星片区,拆迁建筑面积由196万平方米增加到460万平方米。投资总额由1.45亿元增加到220亿元,使受益群众由3万户、10万人增加到6.8万户、18.6万

人。随着改造工程的逐步推进,昔日破旧的棚户区如今变成一个环境优美、设施齐全的居住小区。截至目前,全市已经启动38个集中片区和344个零星片区,动迁居民约6万户,18.3万人。新建建筑面积430万平方米,安置房开工290万平方米,竣工130万平方米。约1.7万户居民具备了回迁入住条件,在惠民生、促发展等方面发挥了积极的作用。

城市综合体成发展新引擎

2009年8月20日,济南市政府首次提出在济南打造城市综合体。2010年1月,省十一届人大三次会议指出,要把城市综合体开发作为新区开发建设和老城改造提升的龙头,精心规划布局,集中力量推进。16个城市综合体总用地40平方公里,可开发建筑面积约7000万平方米。其中老城区规划城市综合体6个,东部新区4个,西部新区2个,滨河新区4个。在济南市的大

盘里,这16个城市综合体要成为新区开发、老城提升和现代服务业发展的龙头,打造城市综合体将成为济南市“后奥运时代”经济发展和现代化建设的引擎。而城市综合体的招商建设吸引众多国内一线品牌开发商,使济南的城市建设提升到一个新水平。“十二五”期间,这些城市综合体将推动城市由“单核心”向“多核心”发展。



鲁商文化金融中心“三信”效果图

奥体文博成新城市名片

2006年5月28日,备受关注的济南奥林匹克体育中心破土动工。2009年4月30日,奥体中心场馆工程建设完工,已经承接了第十一届全国运动会开幕式和相关赛事。济南奥体中心位于东部新城,北起经十路,南至奥体北路,东起奥体东路,西至奥体西路。占地面积80公顷,总建筑面积约35万平方米,总投资30亿元。围绕奥体中心,奥体文

博片区作为一个城市新中心的蔚然成型。目前,周边龙奥大厦、省法院、省博物馆新馆、省立医院东院、喜来登酒店等公用建筑已经建成投入使用。南尔绿城·金运村、中海·奥龙观邸等住宅项目也已部分交付。目前,该区域的商务、居住氛围日渐浓厚,鲁商·国奥城、鲁能·银河大厦等综合类商业地产项目的开发将使这一片区更加成熟。

滨河片区宜居新空间

小清河综合治理工程自2007年11月正式开工,一期工程已于2009年全运会之前完工,二期工程目前已经完成过半。经过三年多综合整治,那条曾经脏、乱、差的排洪河道,如今碧波重现,两岸绿化景观带也初具规模。与河道相融生辉,一期园林绿建工程新增公共绿地面积约50万平方米,约占2009年济南全市新增绿地的20%,而总面积将达到94万平方米。板桥广场、五柳湖等景观成为周

边居民休闲、观景的新去处。按照济南市“拓展城市发展空间,打造现代产业体系”的整体规划,小清河沿岸120多平方公里的滨河新区已确定为省城实现“中疏”的首选地和“北跨”战略的桥头堡,将大力发展现代传媒、皇城根艺术、生态环保、房地产等新兴产业,建设高档次的城市综合体、特色街区。着力打造宜居、宜业、宜游的山水绿城。

西客站片区打造城市新中心

作为京沪高铁5个始发终到的车站之一,京沪高铁济南南站2009年6月底正式开工。京沪高速铁路途经济南市4个区、12个镇(办),66个行政村,正线及联络线全长39.82公里。2010年10月30日,京沪高铁济南枢纽基地管内铺轨任务完成。京沪高铁拟于6月22日通车,京沪高铁济南西站也定名为济南西站。济南西站目前建设稳步推进,高铁站房主体完工,交通、商业

等配套设施正在加紧建设。西客站一期安置工程共开工110万平方米,已有86万平方米达到了入住标准。根据规划,西客站片区将被打造成以交易中心、会展中心、文化中心、商业中心、总部经济中心“五大中心”为带动的“山东新门户、泉城新商埠、城市新中心”。

(整理 郑勇山)

造就新济南

十年弹指一挥间

省城交通大提速

最近十年,尤其是前几年全运会的举办,济南城市建设的脚步比较大,短短十年时间,济南交通实现了质的飞跃。经十路、经一路、经二路等城市主要道路的修建, BRT系统从无到有深入人们的生活,形成一个交通体系;二环东路、北园大街等高架桥逐渐增多,今后将形成一个高架网;不同的未来,城市轨道交通也将付诸实施;加上大小街小巷的改造,济南的城市交通今非昔比。

造, 经二路和英雄山路由原来的双向6车道, 拓宽至双向10车道。

◎打造国内首个BRT网络

2008年4月22日, 济南市民欢呼雀跃的BRT快速公交终于上路了, 济南也是继北京、杭州、重庆等城市之后, 成为

国内第五个开通BRT快速公交的城市。据悉, BRT是一种介于轨道交通与常规公交之间的新型运营系统, 它利用现代公交技术配合智能交通的运营管理, 使传统的公交系统基本达到轨道交通的服务水平, 其投资及运营成本又较轨道交通低, 与常规公交接近。

2008年4月份济南首次开通BRT1号线, 随后的9月份再次开通BRT2号线。BRT1号线从黄岗到全福立交, 全长10.5公里, 共设置20个站点。BRT2号线从黄岗出发, 沿经十路行驶, 在历山路北口右拐进入历山路, 然后从历山路南口转到经十路上东去, 直到燕山立交

桥, 共设置28个站点, 其中BRT1站22个, 普通公交车站6个。一年后的2009年4月份, BRT3号线开通, BRT3号线从全福立交桥西出

西跨济齐路落地, 全长11.55公里; 桥宽24米, 双向六车道, 高架桥采用整体式大断面箱梁的连续箱梁, 标准段全宽24米, 双向六车道, 匝道宽8米, 全线共有接坡匝道17条, 其中上匝道8条, 下匝道9条。

2009年8月27日, 济南二环路高架桥正式通车。济南二环路高架桥北起济青高速公路零立交, 南至燕山立交, 全长9600米, 概算投资11.4亿元。主线长425米, 采用一级公路标准并满足城市快速路标准, 设计时速60公里, 全宽25米, 双向六车道; 匝道长2068米, 设计时速40公里, 全宽8米, 单向单车道。

该工程是山东确定的第十一届全运会重点交通配套项目, 是104国道穿越济南城区的重要路段, 也是山东交通“扩

内需、保增长”的重点工程, 于2008年4月10日开工建设。2009年8月24日, 工程顺利通过竣工验收。

◎轨道交通建设已正式启动

2009年6月济南市与北京城建设计研究总院签订了济南市轨道交通规划

技术咨询合同, 标志着济南市轨道交通建设工作正式启动。

轨道交通项目对于济南市乃至山东省来说都是非常重要的基础设施建设项目。在轨道交通规划及建设中, 要特别注意保护好济南的泉水, 要考虑到与城际铁路建设以及京沪高铁西客站建设的衔接。

目前济南市的经济实力、人口规模、交通流量等都已达到甚至超过建设轨道交通的条件。由于济南地势南高北低, 呈东西带状狭长分布, 随着经济和社会的发展, 交通拥堵和市民出行不便的问题越来越严重。如不发展轨道交通, 城市的经济、社会、文化、教育等发展都会受到很大制约。

济南市通过招标准定了北京城建设计研究总院作为轨道交通规划编制的设计单位, 承担济南市轨道交通线网规划、建设规划、客流预测、泉水保护专题研究和1号线的可行性研究等规划及报告的编制任务。据初步规划, 济南市的轨道交通将采用以地铁为骨干线, 以轻轨等为辅助的模式。

该工程是山东确定的第十一届全运会重点交通配套项目, 是104国道穿越济南城区的重要路段, 也是山东交通“扩

内需、保增长”的重点工程, 于2008年4月10日开工建设。2009年8月24日, 工程顺利通过竣工验收。

◎高架桥架空中交通网

经过多年的道路建设, 济南目前形成北园大街高架桥、二环路高架桥和顺河高架等高架路, 这些高架道路已经互相连接, 加上未来规划的高架路, 济南的高架路之间将形成一个交通网。

2006年4月30日, 北园大街正式开工建设。经过18个月的施工, 主体工程已具备通车条件。从2007年11月1日起, 北园大街高架桥和地面快速通道自黄岗立交桥路段实行临时通车。北园大街西起二环路西, 东至电建路, 全长约13.02公里。

北园大街高架桥东起二环路, 向西跨济齐路落地, 全长11.55公里; 桥宽24米, 双向六车道, 高架桥采用整体式大断面箱梁的连续箱梁, 标准段全宽24米, 双向六车道, 匝道宽8米, 全线共有接坡匝道17条, 其中上匝道8条, 下匝道9条。

2009年8月27日, 济南二环路高架桥正式通车。济南二环路高架桥北起济青高速公路零立交, 南至燕山立交, 全长9600米, 概算投资11.4亿元。主线长425米, 采用一级公路标准并满足城市快速路标准, 设计时速60公里, 全宽25米, 双向六车道; 匝道长2068米, 设计时速40公里, 全宽8米, 单向单车道。

该工程是山东确定的第十一届全运会重点交通配套项目, 是104国道穿越济南城区的重要路段, 也是山东交通“扩

内需、保增长”的重点工程, 于2008年4月10日开工建设。2009年8月24日, 工程顺利通过竣工验收。



高架桥立交

◎南北主动脉升级改造

2006年9月30日, 103省道放开通车了, 济济路—经二路—英雄山路—103省道—经一路改造工程终于告一段落。市民顺着这条交通主动脉, 可看黄岗一路顺畅地到达南部山区游玩, 乘车速度比原来快了一半, 对整个济南市实现南北地区的一体发展, 尤其是北跨发展, 打下了基础。

在省城的路网中, 济济路—经二路—英雄山路—103省道—经一路是省城南北交通的主动脉, 起着不可替代的作用。该主动脉从主城区的中心位置穿过, 对内是东西和南北交通的主要枢纽; 对外来说, 该路是省城南北出境的主要线路和必经之路。从2001年起, 济南市就着手准备对济济路—经二路—英雄山路—103省道这条主干道路进行改造。

2004年, 全长5.6公里的济济路改造全面开工, 该路由原来的双向4车道, 改造成了双向8车道。2006年, 经二路、八一路、英雄山路、103省道同时开工改

造, 经二路和英雄山路由原来的双向6车道, 拓宽至双向10车道。

2008年4月22日, 济南市民欢呼雀跃的BRT快速公交终于上路了, 济南也是继北京、杭州、重庆等城市之后, 成为

国内第五个开通BRT快速公交的城市。据悉, BRT是一种介于轨道交通与常规公交之间的新型运营系统, 它利用现代公交技术配合智能交通的运营管理, 使传统的公交系统基本达到轨道交通的服务水平, 其投资及运营成本又较轨道交通低, 与常规公交接近。

2008年4月份济南首次开通BRT1号线, 随后的9月份再次开通BRT2号线。BRT1号线从黄岗到全福立交, 全长10.5公里, 共设置20个站点。BRT2号线从黄岗出发, 沿经十路行驶, 在历山路北口右拐进入历山路, 然后从历山路南口转到经十路上东去, 直到燕山立交

桥, 共设置28个站点, 其中BRT1站22个, 普通公交车站6个。一年后的2009年4月份, BRT3号线开通, BRT3号线从全福立交桥西出

西跨济齐路落地, 全长11.55公里; 桥宽24米, 双向六车道, 高架桥采用整体式大断面箱梁的连续箱梁, 标准段全宽24米, 双向六车道, 匝道宽8米, 全线共有接坡匝道17条, 其中上匝道8条, 下匝道9条。

2009年8月27日, 济南二环路高架桥正式通车。济南二环路高架桥北起济青高速公路零立交, 南至燕山立交, 全长9600米, 概算投资11.4亿元。主线长425米, 采用一级公路标准并满足城市快速路标准, 设计时速60公里, 全宽25米, 双向六车道; 匝道长2068米, 设计时速40公里, 全宽8米, 单向单车道。

该工程是山东确定的第十一届全运会重点交通配套项目, 是104国道穿越济南城区的重要路段, 也是山东交通“扩

内需、保增长”的重点工程, 于2008年4月10日开工建设。2009年8月24日, 工程顺利通过竣工验收。

◎轨道交通建设已正式启动

2009年6月济南市与北京城建设计研究总院签订了济南市轨道交通规划

技术咨询合同, 标志着济南市轨道交通建设工作正式启动。

轨道交通项目对于济南市乃至山东省来说都是非常重要的基础设施建设项目。在轨道交通规划及建设中, 要特别注意保护好济南的泉水, 要考虑到与城际铁路建设以及京沪高铁西客站建设的衔接。

目前济南市的经济实力、人口规模、交通流量等都已达到甚至超过建设轨道交通的条件。由于济南地势南高北低, 呈东西带状狭长分布, 随着经济和社会的发展, 交通拥堵和市民出行不便的问题越来越严重。如不发展轨道交通, 城市的经济、社会、文化、教育等发展都会受到很大制约。

济南市通过招标准定了北京城建设计研究总院作为轨道交通规划编制的设计单位, 承担济南市轨道交通线网规划、建设规划、客流预测、泉水保护专题研究和1号线的可行性研究等规划及报告的编制任务。据初步规划, 济南市的轨道交通将采用以地铁为骨干线, 以轻轨等为辅助的模式。

该工程是山东确定的第十一届全运会重点交通配套项目, 是104国道穿越济南城区的重要路段, 也是山东交通“扩

内需、保增长”的重点工程, 于2008年4月10日开工建设。2009年8月24日, 工程顺利通过竣工验收。

◎高架桥架空中交通网

经过多年的道路建设, 济南目前形成北园大街高架桥、二环路高架桥和顺河高架等高架路, 这些高架道路已经互相连接, 加上未来规划的高架路, 济南的高架路之间将形成一个交通网。