

# “交通是城市的血管，血管不通不行”

委员为西海岸交通规划献计，环胶州湾高速部分路段改城市快速路

文/本报记者 宋珊珊 片/本报记者 张晓鹏



25日，听完代市长张新起所作的政府工作报告后，政协委员们展开了分组讨论。报告中提出要加快西海岸经济新区开发建设，很多政协委员也对西海岸的发展建言献策。刘雯委员提出了多个提案，都是关于如何规划打造西海岸的交通体系，为经济发展助力。

## 部分高速路能否改为城市快速路

青岛经济技术开发区欧亚投资促进局局长、党组书记刘雯，黄岛规划分局局长、区工商联主席王波和黄岛区对外贸易经济合作局副局长、调研员李巍，共同提交了一份提案。建议管家楼收费站迁移后的环胶州湾高速公路部分路段改为城市快速路。

刘雯告诉记者，西海岸要统筹发展，交通上也要统筹规划，“交通就像城市规划大框架中的血管，血管不通是不行的。”刘雯说，他们提出这些提案，就是希望能帮助政府做好顶层设计，路径先要清晰，让投资者、旅客、市民感受到道路的顺畅、交通的便利。

“目前青岛市、黄岛区交通部门正在实施胶州湾高速管家楼收费站北移工程。北移后的新收费站和原收费站8公里的区域范围内，高速公路与开发区内的昆仑山路、团结路、富源一号线、富源六号线等规划的重要城市干道相交。”刘雯等人认为，通过设置衔接匝道，可对开发区北部产业新城和生态智慧城的交通联系起到非常重要的作用。

由于高速公路归省政府主管部门管理，地方交通部门无权在高速公路开口设置匝道与城市道路进行衔接。因此，刘雯等人建议市政府协调省政府相关部门将这部分高速公路改为城市快速路，以便于地方政府根据实际需要进行道路衔接，最大程度上满足开发区北部产业新城和生态智慧城的交通需求。



政协委员刘雯。

## 欢迎国际航运中心选址开发区

刘雯等人还提出了关于将山东(青岛)国际航运中心确址开发区和制订航运产业扶持政策的提案。

提案中介绍，目前，青岛正在推进航运中心选址工作。青岛开发区拟选址于唐岛湾商务中心区核心地段，滨海大道与井冈山路交界处，占地面积约100亩，规划建设总面积65万平方米。

刘雯等人认为，选址开发区具有

多重优势：一是可辐射服务老港区、前湾港区和董家口港区；二是前湾港是当前青岛港区的核心港，可实现现场查验和就近通关的衔接；三是“青岛口岸(黄岛)通关中心”已建成投入使用，升级发展航运中心便于运作；四是西海岸金融、商务、社会公共服务等各个领域具有后发优势。

他们建议市委、市政府根据西海

岸海洋经济新区规划有关要求，将山东(青岛)国际航运中心确址开发区；同时，学习借鉴先进地区经验，健全完善航运产业扶持政策。尽快专题研究制定航运产业扶持政策，形成与国内同类港航城市的比较优势和政策洼地，促进山东区域乃至国内航运企业总部向青岛集聚，推动航运外流重点企业尽快回流。

## 胶州湾桥隧收费能否更便宜？

来自企业界的不少政协委员更关注胶州湾桥隧的收费。青岛北船重工有限公司修船分厂技术部主任设计师、高级工程师曹淑平，黄岛出入境检验检疫



政协委员毛庆文。

局局长、党组书记苗振国，赛轮股份有限公司副董事长、研究员毛庆文，联合提出关于调整胶州湾桥隧收费的提案。

他们认为，胶州湾大桥和胶州湾隧道通行后，极大地改善了青岛市区和黄岛区(经济技术开发区)的通行，明显缩短了通行时间。但目前收取过往车辆大桥和隧道通行费(轿车)，胶州湾隧道往返通行费60元，胶州湾大桥往返通行费100元，尤其家住青岛而在黄岛上班的工薪阶层，实在难以承受，在一定程度上制约了西海岸新区的快速发展。

他们建议，借鉴国内外合理的隧桥通行管理标准，使收费趋于合理，应适当降低隧桥来往收费；建议对于在青岛工作家住黄岛和家住黄岛在青岛工作的工薪阶层，往返的自家小车辆，可考虑按目前收费标准的半价收费或按目前收费标准的三分之一购买月票或年票。以便于更多更快地吸引人才，招商引资，吸引更多的国际财团前来投资。

# 解堵，不妨试试“水上巴士”

委员出招应对行路难，建议建立海上公交网

朱广君委员称，青岛有全国乃至世界上最好的海上交通资源，被亚太航运界评为“亚洲地区最佳航海城市”，被世界海湾组织评为“世界最美丽的海湾”之一，宽广的海岸线占据了青岛市边界的近四分之三，发展海上交通有着得天独厚的优势。大力推广海上公交系统，就可以较好地缓解目前急剧增加的交通压力，还可以增加一道靓丽的风景。

本报3月25日讯(记者 潘旭业)沿海交通拥堵怎么办?乘坐水上巴士!面对青岛日益严重的交通拥堵状况，政协委员朱广君出招，提议建立海上公交网，开通水上巴士，既缓解高峰期沿海一线交通拥堵现状，又可以做大旅游产业。

水上巴士或水上公交，一直是世界范围内滨水城市重要的交通运输模式之一。纽约、悉尼、芝加哥等地先后开发了用于城市日常公共交通的水上巴士，每年乘客量均超过数百万人次。加拿大的温哥华、多伦多，英国的伦敦，日本的东京等，均有定班的水上巴士系统提供服务，就像城市摆渡轮船和公交巴士的运行方式一样。在国内，上海、苏州、广州、杭州、武汉、南京、重庆等地都在积极规划，引入水上巴士。广州首条水上巴士线已于2007年投入运行。

朱广君委员称，青岛有全国乃至世界上最好的海上交通资源，被亚太航运界评为“亚洲地区最佳航海城市”，被世界海湾组织评为“世界最美丽的海湾”之一，宽广的海岸线占据了青岛市边界

的近四分之三，发展海上交通有着得天独厚的优势。大力推广海上公交系统，就可以较好地缓解目前急剧增加的交通压力，还可以增加一道靓丽的风景。

据了解，青岛市对海上公交网已有初步规划，但目前仍处于积极酝酿的阶段。去年4月29日，青岛轮渡海龙7号快艇从奥帆中心出发，试开通海上交通新航线。当次航行从奥帆中心到八大峡约使用了20分钟时间，而在交通高峰期，开车从奥帆中心到八大峡至少需要一小时。但遗憾的是，试航之后，海龙7号并未作为海上公交进行日常航行。

那海上公交网该如何建设?对此，朱广君委员建议，在充分论证的基础上，可先开设部分海上公交短途线路，如：栈桥—奥帆中心—石老人—沙子口；并在开设海上公交的区域，适当减少陆上公交的车次，将节省的运力调整至其它区域。除了缓解上下班高峰期沿海一线的交通压力，海上巴士还可以作为青岛旅游产业的一部分进行运作。



政协委员朱广君。 本报记者 李晓闻 摄