



# 济南建城轨 主要走地面

## 东西两段或走地下,将深埋18米

**本报济南1月9日讯(记者 喻雯 赵丽)** 2013年,济南将启动轨道交通建设。轨道交通将采取何种形式?9日,省委常委,济南市委书记王敏表示,济南市轨道交通最基本的前提是保泉,建设时主要走地面,而不是钻地下。专家表示,地铁埋深一般在地下18米左右,而济南轨道交通主走地面,这样对泉水更没有威胁了。

9日上午,省委常委,济南市委书记王敏在参加济南市政协十三届二次会议分组讨论时透露,8日,省委副书记,省长姜大明调研济南轨道交通项目,

这标志着济南轨道交通规划正式启动。

说起济南的轨道交通建设,王敏表示,济南建设轨道交通要慎之又慎,济南市轨道交通必须保证泉水的安全。济南轨道交通项目要先经过科学论证,并报国务院批准后方可开工。济南的轨道交通项目在建设主要走地面而非走地下,东西两段不影响泉水的地方有可能走地下,因此项目建设不会威胁到泉水。“有的地方可能需要打山洞,但那里的高度也比趵突泉高70米,不会影响泉水喷涌。”王敏说。

2013年济南市重点前期项目安排计划表显示,济南轨道交通建设对泉水影响研究和轨道交通线网规划已完成并通过专家评审,总规模108公里,待国务院批复济南市轨道交通近期建设规划后,将尽快办理前期各项手续。济南轨道交通的总投资额在410亿元。

济南轨道交通主要走地面,这是怎样的一种建设形式?中铁二院济南分院总工程师邹文勇介绍说,有些市民对轨道交通的概念不是很清楚,认为建在地下的就是地铁,建在地上的就是轻轨。

其实,地铁和轻轨都属于轨道交通范畴,这两者的区别主要在于运量的不同。地铁和轻轨行走线路都是多样化,都可以有三种建设形式:地下、地面、高架。

山东省地矿局总工程师徐军祥表示,老百姓所说的泉水其实就是石灰岩中的岩溶水。修地铁是否破坏泉脉,最关键的因素要看能否避开石灰岩含水层,地铁线网如果能避开这个含水层,就不会破坏泉脉。地铁的埋深一般在地下18米左右,济南轨道交通主要经过地面,这样一来,对泉水就更没有威胁了。

## 泉城路一线 较适宜建城轨

为了摸清修建地铁对泉水的影响,早在2009年,济南市就启动了“轨道交通对泉水影响研究招标”。2010年3月,山东省地矿工程勘察院完成了《济南市轨道交通建设对泉水影响研究报告》。

《报告》将济南核心区主要交通干线的轨道交通适宜性划分了三个等级路段:适宜路段、较适宜路段及不适宜路段。

- ①明湖路一线:全线路为适宜路段,整体评价为适宜轨道交通建设。
- ②泉城路一线:省府前街以西和青龙桥以东为适宜,省府前街至青龙桥之间为较适宜,整体评价为较适宜轨道交通建设。
- ③泺源大街一线:整体评价该线路不适宜轨道交通建设。
- ④文化路一线:羊头峪大沟以东为适宜。佛山街与文化西路交叉口至羊头峪大沟之间为适宜路段。顺河高架桥至佛山街为较适宜路段。泺文路以西至齐鲁医院南门以东为较适宜路段。整体评价为较适宜轨道交通建设。
- ⑤经十路一线:玉函立交桥以西及东段文东苑一带为适宜。泉城公园至大众日报社间的路段为适宜,以本区的岩溶水水位埋深作为其轨道交通适宜埋置深度。玉函立交桥附近的路段为较适宜。整体评价为较适宜建设轨道交通。
- ⑥历山路一线:历山路和解放路交叉口以北路段为适宜。和平路与文化东路之间的中间部位以南适宜。和平路与历山路交叉口以北为较适宜。历山路与和平路交叉口两侧为较适宜。整体评价为较适宜建设轨道交通。

本报记者 喻雯 赵丽

## 济南早已具备 建轨道交通条件

记者了解到,国务院在2003年发布的第81号文件——《关于加强城市快速轨道交通建设管理的通知》中对轨道交通的前期准备和审批工作作出了较为明确的规定。文件明确指出:“现阶段,申报发展地铁的城市应达到下述基本条件:地方财政一般预算收入在100亿元以上;国内生产总值达到1000亿元以上;城区人口在300万人以上;规划线路的客流规模达到单向高峰每小时3万人以上。”

2012年济南市政府工作报告显示:2011年济南全市完成生产总值4406.3亿元,人均64331元;地方财政一般预算收入325.4亿元。

“济南早就具备了申报的条件。”我省知名交通专家许云飞说,从他掌握的信息来看,等待批准立项也是个漫长的过程。同样是省会城市,郑州早在2000年就开始编制城市轨道交通线网规划,一直到2009年,地铁建设才获得国家批准。

本报记者 喻雯 赵丽

## 济南轨道交通开始报批,专家预测:

# 首条地铁线最快2020年建成

**本报济南1月9日讯(记者 喻雯 赵丽)** 2013年,济南将启动轨道交通建设。目前,轨道交通已经启动了报批程序。从报批到开工,济南还有多少路要走?现在走到了哪一步?

我省知名交通专家许云飞长期关注轨道交通建设,提及轨道交通审批程序时表示,国内有关专家总结地铁审批程序的“路线图”大致分四步走。去年,《济南市轨道交通线网规划》已经通过专家的评审论证,正在履行地方政府的审批程序。有了这个基本的前提,才能有资格谈进程。这也是报批程序的第一步。

第二步,相关部门要依据《城市轨道交通线网规划》编制《城市轨道交通建设规划》,对近期将要实施的轨道交通建设计划进行研究。而这个规划在技术层面上要经过两次审查:一次是由国家发改委委托其认可的三家咨询公司中的一家进行预审,另外一次是由建设部委托所在省的建设厅组织的初审。在预审和初审通过后,由国家发改委和建设部共同拟出意见报国务院批准。

国务院批准后,根据《城市轨道交通建设规划》提出的线路建设顺序,对拟建线路的必要性、可行性和规模进行论证,编制完成《轨道交通预可行性研究报告》,而这份报告是由国家发改委委托中国国际工程咨询公

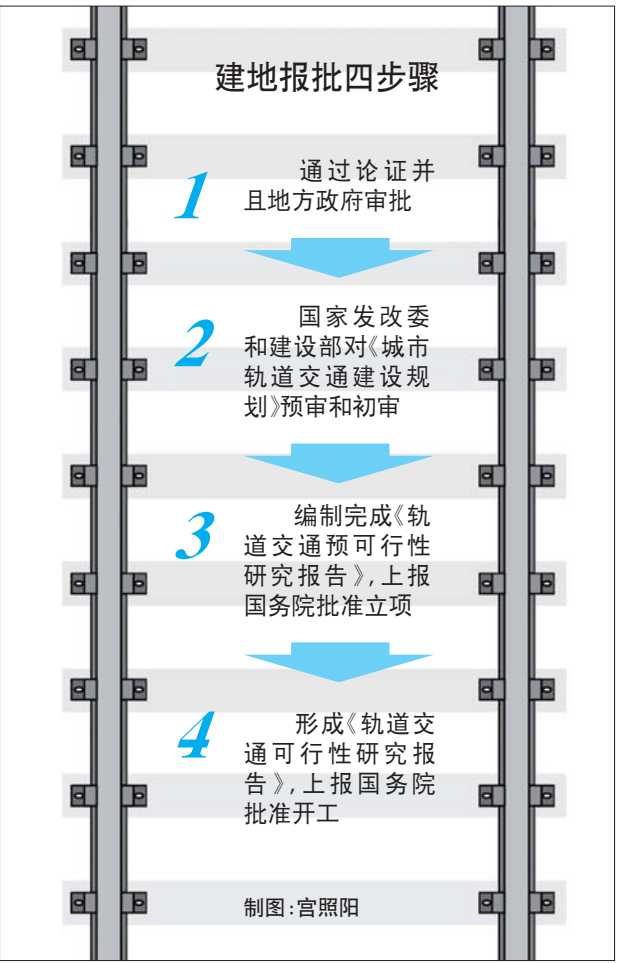
司等单位进行审查后上报国务院批准立项。

“国家立项是开工建设最关键的因素。”许云飞说,相关部门对国务院批准立项的线路进行工程可行性研究,形成《轨道交通可行性研究报告》,这份报告由国家发改委委托中国国际工程咨询公司进行审查后上报国务院批准开工。

“很多城市都是将第三步和第四步的工作同步进行。”许云飞说,这样就能够减少报批时间,确保轨道交通能够在国务院批准开工后1年左右的时间内进行土建。

目前济南轨道交通走到了哪一步?对此,济南市有关部门负责人透露,目前《城市轨道交通建设规划》已完成,也准备上报走审批程序。该负责人说,在实际操作过程中,《济南市轨道交通线网规划》地方政府审批与《城市轨道交通建设规划》上报,这两个程序是可以同时进行的。该负责人表示,济南在前期做了大量的研究准备工作,目前正在努力推进这两项程序的进行。

许云飞预测,济南轨道交通从报批到建成使用需7到10年。按照目前济南的情况,如果今年线网规划能得到批复,到国家立项再到开工建设,如果每个环节都很顺利,首条地铁线2020年前有可能建成。



## 济南市政协委员支招轨道交通建设

# 省城现有铁路可建城轨

**本报济南1月9日讯 (记者 赵丽 喻雯)** 作为铁路枢纽,济南有多条铁路线经过。在今天的济南市两会上,济南市政协委员丁毅建议,济南城区可利用现有铁路专线发展城市轨道交通。

据了解,济南铁路枢纽位于京沪线、胶济铁路和京沪高铁线的交会点。除了这三条主要干线,在济南站与济南西站还有相应的联络线,将高铁与京沪线、胶济线连接起来。

此外,济南城内还有几十条专用线,大多归企业所有。

早在六七年前,就有人提出省城可利用既有铁路改善城市交

通的思路。去年,济南市治理交通拥堵指挥部开始推进《济南市城市综合交通体系规划》编制工作。记者获悉,该规划也把治堵举措瞄准了既有铁路的利用。

对于利用既有铁路的设想,我省知名交通专家许云飞深表赞同。许云飞认为,改造城市及郊区既有铁路和支线,将其建设成城市快速轨道交通线,是解决大城市快速轨道交通问题最经济、最有效的一个途径。

“目前,济南的交通拥堵已成了一个大难题,在地铁没有修建起来之前,完全可以考虑把既有铁路的利用当做一种过渡期的做法。”

许云飞表示。

在今天的济南市两会上,利用既有铁路的建议再次被提出。济南市政协委员丁毅设想,可利用济南城区现有的铁路专线发展城市轨道交通。

丁毅调研发现,济南城区现有几十条铁路专用线,大多归企业所有,这些专线的长度不一,短的几百米,长的达几公里,如东部历城站到济钢(二钢线),济南站到飞机场线、西南部多家大企业专用线。

“随着城市规模的不断扩大和企业外迁,一些铁路专用线已失去了原来的功能,设备闲置下

来,如利用既有的铁路专用线开展城市轨道交通,也有利于国有固定资产的盘活。”丁毅认为,这些铁路专用线改造后用于城市公共交通,使其具备轨道交通运量大、速度快的特点,而且与现有的汽车公交不重叠,相当于用较少的投入,较短的时间来改善济南城区的交通环境。

**龙大冷鲜肉专卖店**

加盟开店支持 **10000元**

投资少 收益快 免收加盟费

加盟热线: 0635-2921312