

章丘东移收费站、齐河开通公交车,周边县域纷纷贴近省城

“大济南”呼唤三环四环

本报记者 王光营 孟燕



新闻解码

章丘309国道收费站东移、齐河专门开通到济南的公交车……随着济南经济圈的日益扩大,“济南”的概念已远非地理角度上的济南。而随着本地商家纷纷将免费配送范围扩大到绕城高速范围内,济南“三环”也呼之欲出。

相关专家分析,随着长清和章丘与济南实现无缝对接,未来济南还会出现四环、五环……



济南绕城高速交通示意图

制图:金红

●延伸调查

“大济南”急需大公交

本报记者 王光营 孟燕

公共交通设施的不足,已经成为了“大济南”的一个“软肋”。本报记者体验发现,连接城郊和主城区的公交线路在早晚高峰一车能拉120多人。“大济南”的扩容需要“大公交”意识的配合。

郊县公交线路少 上车者多下者少

目前,济南共有20多条郊县公交线路,远远满足不了城市化的不断扩展。往北有89路、130路,到达大桥镇,是跨越黄河仅有的两条公交线;往东北有10路、309路、318路等;往长清有20路、21路以及K301、K302路等。

作为开往省城东部的一条主要线路,10路公交车经常人满为患,多的时候一车要拉120多名乘客。

3日上午8点45分,记者在七里河路上10路公交车,该站虽是洪家楼始发后的第三站,但车上已经满座,过道里还站了二十五六名乘客。

“今天还算好的,周末和早晚高峰期人更多,最多时得拉120多位乘客。”司机介绍,10路车线路较长,单程26公里,单程行驶最快也得50多分钟,遇到高峰期差不多需要一个半小时。

记者发现,在接下来的几站,乘客只上不下,直到济钢站才有不少乘客下车,车上才稍微宽松一点。九点五十分左右,公交车到达终点站。十五分钟后,记者又坐上10路车返程,在始发站有十个人上车,到第二站时又上来16位乘客。从十里堡直到韩仓站共14个站点,每站都有乘客上车,而下车的乘客加起来就8个人。

该线路司机告诉记者,10路车较拥挤的时候一是在早晚高峰期,另一个是在周末。10路车线路经过的学校有六所,一到周末,学生乘客就多了起来。

“学生周末都到洪家楼,一坐就是全程,乘客基本不循环,这是公交车不堪重负的重要原因。”该司机还表示,10路车在郭店站又分两个方向行车。车辆分流后比原来减少了一半,人多车少也加重了载客压力。

一名女司机表示,从上午11点到下午2点,10路车每十二分钟发一辆,加上在郭店镇车辆分流,所以乘客等车时间就加长了。公交公司在周末或高峰期会增加10路车的数量,但也没法从根本上解决这种状况。

“公交都市”规划 前景值得期待

2012年10月30日,济南市成功申建公交都市,成为全国15个公交都市建设示范工程第一批创建城市之一。

同时,作为“公交都市”建设的主要举措之一,济南市将形成公交与农村客运联网,建一小时生活圈。以大运量快速公共交通为骨干、普通公共汽(电)车为主体、出租汽车和公共自行车等其他公共交通方式为补充、与乡村交通和对外交通紧密衔接的公共交通体系,建设公交、农村客运换乘点,实现城市公交网、农村客运网的无缝衔接。稳步推进农村客运的国有化和公交化改造,统筹公共交通资源,统筹线路规划与运营管理,努力打造一小时生活圈。

另外,济南公交总公司相关负责人表示,济南公交将拓展快速公交(BRT)网络,积极推进“五横七纵”快速公交(BRT)网络建设。新建二环西路、纬十二路及北园大街延长线、腊山北路等BRT走廊,充分发挥BRT的网络效益,重点做好二环西路快速公交项目。实施BRT电车行动计划,充分结合二环西路高架工程建设,利用桥下空间资源,规划建设二环西路电车BRT线路。

绕城高速成商家免费送货“三环”

“以前免费送货范围只在二环内,现在基本扩展到了绕城高速。”5日,济南一家大型卖场的工作人员告诉记者,前几年超出二环送货上门都要收费,但现在的免费范围都扩展到了绕城高速,他们业内叫做“三环”。

家住药山公园北的史女士对此深有感受。“以前发个快递得跑到市内去,现在一个电话

就来人了,自己觉得济南一下子变大了。”记者从多家快递公司获悉,除较远乡镇,快递上门服务业务都能够实现全覆盖,有的服务范围甚至已经越出了“三环”。

在今年的济南市两会上,济南市政协委员赵勇提交了“对济南市环路重新界定和命名”的提案。他认为,作为省会

城市,西安、石家庄都比济南小,但石家庄有了三环路,西安四环正在筹建,合肥都在建六环路了。省城应该对城区环路重新界定,确定一环、二环、三环甚至四环的范围。

“城市的边界越来越模糊了,二环的概念也该打破了。”山东大学社会学教授王忠武表示,二环路不仅成为政治、经济

的分界线,还影响了很多市民的生活消费。以前二环以内当天送货,但出了二环服务就打折。以二环为标准的传统观念、管理发展思路,包括涉及的市民权益已经过时了。

记者从济南市城区图上看到,省城已经形成了若干条环形主次干道,具备以环形命名的基础。

贴近济南,齐河公交车开进省城

“现在坐着公交就能到齐河玩,心理距离一下子就拉近了。”“五一”期间,不少游客乘坐K906公交到泉城极地海洋世界游玩,要是自己开车,光过桥费来回就得20元。“虽然区划上不属于济南,但有了公交车,感觉自己也是济南人了。”不少

齐河的居民说。

据齐河县交运局相关负责人介绍,济齐公交自去年“五一”开通,平均每天乘客有6000人以上,最高达1万多人,发车时间从20分钟一班逐渐缩短到现在的10分钟,全年发送量超过200万人次。与此同时,天桥区大桥镇、桑

梓店镇及济阳县、商河县四地七座以下(包括七座)非营运小型客车也实现了免费过黄河大桥。光大桥镇就有3000多辆车符合免费条件,商河县则有7100多辆。

此外,为了顺利融入济南生活圈,实现济南的北跨战略。省城将建设一座济北新城,范

围包括天桥区桑梓店镇、大桥镇和济阳县崔寨镇。新城将成为产业转型升级先导区、交通枢纽经济示范区、泉城跨越发展引擎区、济北优质生活引领区。在该区域内,一些小区已经建成,不仅当地居民,不少济南人也到这里看房买房。

济南大了,东西两翼起飞,老城成轴心

“五一”期间,济南西站站前广场正式启用。在高铁和艺术节双重推动下,西客站片区逐渐成为西部新城的核心区域。该片区是济南轨道交通及BRT交通的汇集处,以公共交通为导向,形成交通枢纽区及城市商务商业核心区。

对此,山东大学经济学院副院长、房地产研究中心主任李铁岗曾表示,济南东西部目前有大量高品质楼盘和城市综合体,东西方向的发展有目共

睹,济南城区的概念应该扩大。

国内知名规划专家、中国城市规划设计研究院副院长杨保军在参加首届泉城规划论坛时也表示,针对济南东西狭长的带状格局,东西方向强调“快”字优先。

“要突出一个‘快’字,章丘收费站的取消就是一个重要措施。”对此,业内人士表示,对在济南和章丘有着频繁业务往来的企业单位来说,收费站东迁不仅能节省几万元过路费,还

能带来一大批新客户。

对章丘市的旅游业来讲,效果更明显。据章丘市旅游局统计,“五一”小长假,章丘接待的游客数量最少增加了20%。

据介绍,除了济南和章丘的直接对接,在济南城市升级中,位于两者中间的汉峪片区和唐冶片区也迎来了不少机遇。

汉峪片区处在济南城市东西发展的主轴上,未来将成为集商务科研总部基地、金融、商业、居住等多种城市功能为一体

的综合性服务新区。而唐冶片区则处于省城东西发展轴线和东部南北发展轴线的交汇点,能够带动周围地区的发展,形成东部城区中心区的区位优势。

东西两翼的起飞让济南变大了,老城区作为轴心,将对两翼的起飞起到重要的辐射作用——要将轴心的交通便利、商业便利、生活便利等优势辐射到两翼区域,将正在崛起的“两翼”变成济南的三环、四环,甚至五环、六环。