



5月18日,济南市城市轨道交通近期建设规划环境影响评价第一次公示,济南城市轨道交通三条线路也露出真容,这标志着济南轨道交通在报批上迈出实质性的一步。关于济南城轨的建设,从上世纪80年代末至今,可谓“一波三折”,而我省知名交通专家许云飞见证了曲折的过程。

►2012年12月,工作人员在经十路与环山路路口,针对轨道交通进行地质勘探。(资料片)

本报记者 王媛 摄



济南“城轨梦”的见证者许云飞:

建城轨可谓一波三折

本报记者 喻雯

1998年——地铁提案未受重视

说起济南的轨道交通规划,我省知名交通专家许云飞感慨万千,作为省政协委员,早在1998年他就在山东省两会上提出了“济南应该修地铁”的提案,当时有不少人感到很可笑:济南有必要修地铁吗?也有一些人反对和质疑:济南地下有错综复杂的泉脉,建地铁肯定会破坏泉水。

“结合特殊的地质,济南的地铁不是‘该不该建’的问题,而是‘该怎么建’的问题。”许云飞说,当初大家最大的顾虑就是泉水,认为修地铁一定会破坏泉水。“我觉得,这是一个奇怪的逻辑,修地铁确实有破坏泉水的可能,但只是‘可能’,而不是‘一定’。”

许云飞认为,修地铁的依据更多在于社会经济发展的需要。当人均GDP达到2000美元时应该考虑修建地铁,达到3000美元就该计划修建地铁,达到4000美元就该着手建设地铁了。而在上世纪90年代初济南就达到了这样的标准,考虑修建轨道交通的时机已经成熟。

“一个城市的交通规划应该提前50年,最好能与城市的规划同步。”许云飞坦言,应该将建设项目的论证、设计等前期工作提前完成后储备,待条件成熟时实施。“规划就是要有前瞻性。这样做,虽然前期花费的精力较大,但可以保障项目的可行性并从总体上降低成本。”

2013年——济南轨道交通规划正式启动

经过多年的论证和多方努力,2013年,济南终于将启动轨道交通建设。2013年1月9日,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,时任山东省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。

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。

2013年3月,济南轨道交通又有新进展。3月28日,在济南市规划局举办的人大代表建议和政协委员提案集中答复会上,济南市规划局市政规划处有关负责人表示,目前,济南轨道交通近期建设规划、轨道交通控制性规划、轨道沿线用地控制规划等相关配套规划正在编制完善中。

根据济南市轨道交通线网规划,济南轨道交通远景线网共有9条线路构成,全网规模约330公里。目前轨道交通近期建设规划已上报国家发改委待批,确定“一横两纵”三条快线。根据计划,这三条线建设以地面为主,拟2018年建成。

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。

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年前后有可能建成。



技术人员对勘探出的岩石进行观察记录。(资料片)

本报记者 王媛 摄

2002年——6位院士专题论证

当年的提案虽未引起重视,但许云飞一直没有放弃。到了2001年,根据调研和分析,许云飞画出了济南的地铁规划图。依托城市布局和泉脉走向、分布,他把地铁规划在了济钢到张庄机场一段。“这段既是大的交通干道,也不存在破坏泉脉的问题。”许云飞这次信心满满,再次

把地铁提案带上山东省两会。时隔一年,中科院和中国工程院的6位院士就济南市地铁建设与地下水保护问题做了专题研讨。有院士提出建议,如果要在济南修建地铁,为了保护泉水,减少对泉水的影响,最好是浅修,地铁线建在地下十一二米就可以。针对济南修建地铁规划

多年迟迟未上马的情况,多数院士指出:对于济南地下水系统的情况了解不够清楚,各部门意见分歧,是济南修建地铁的最大障碍。

研讨会最终得出的结论是:出于“与城市功能区域、用地开发及环境生态保护以及保护好泉脉等方面有机结合起来,应当

慎重研究”等诸多因素考虑,济南轨道交通工程搁置下来进行“充分论证和规划”。

论证搁置两年后有了点眉目,2004年,济南市新一轮的城市规划中提出,为完善内外交通网络,包括轨道交通在内的市区综合交通体系已被确定要“重点规划完善”。

2006年——济南拥堵日益加剧

一波三折,反反复复的论证让许云飞有些沉不住气了。到了2006年,济南交通拥堵现象日益严重。当时在北园路一线已经建设了高架路,由于地基很深,导致再修建地铁会非常困难。如果在其南北两侧修建,则面临大量的拆迁工程,难度加大。

这让许云飞想起了青岛的地铁工程。青岛市在上世纪80年代就开始酝酿地铁工程,1990年前后成立了地铁办公室,制定了长远的发展规划,不仅在火车站下留有专门的试验出口,而且建筑和道路的分布都为将来地铁的建设留有余地。“济南迟迟没

有动静,越拖拥堵越严重。”

许云飞认为,济南之所以拥堵不是因为主干道少,而是平面交叉口太多。交叉口多了,要解决人的出行难题,就得依靠地铁和轻轨。解决车的拥堵,依靠的是高架和立交桥。在城区适合的是地铁,在中心城和卫星城之间

需要的是轻轨。

到了2009年6月份,济南轨道交通规划终于有了实质性的进展。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,根据初步计划,济南将实行地铁和轻轨相结合的模式,客流量大的区域建地铁。

2011年——轨道交通规划完成

此后,相关部门相继在历山路、明湖路西段、山大南路、经十路等路段做了地质勘探。经过一些前期论证工作,2011年的济南市两会上传来消息,目前济南轨道交通建设的规划已经

完成,将采用地上与地下地铁相结合的方式,时机成熟后就将开始试验段建设。根据规划,济南市规划建设7条轨道交通线路,其中,经十路轨道交通规划采用浅埋式地铁的方式,市

区规划采取地下轨道交通的方式,而绕城以外、建筑人口密集度不大的地方规划建设地上轨道交通。

当年又过了一段时间,济南市轨道办和市规划局传来

消息:《济南市轨道交通线网规划》已经通过专家的评审论证,目前正在等待相关部门的批复。种种信号表明,济南人多年的地铁梦离实现又近了一步。

2012年——轨道交通规划将尽快报国家审批

2012年,济南市轨道交通在经过了前期漫长谨慎的论证后,即将在报批程序上迈出实质一步。

4月12日,在建设美丽泉城动员大会上,《全市城市建设管理重点项目推进计划(2012年至

2013年)》正式发布。重点项目推进计划确定了城市建设管理重点项目共6大类279项,济南快速轨道交通工程作为“城市基础设施类”中的一项列入其中。根据计划安排,市发改委作为责任单

位,市财政局、规划局、国土局、城乡建设委等部门配合,要做好轨道交通的前期规划报批工作,推进机构为治理交通拥堵指挥部。针对此项目,市级投资估算为3000万元。

济南市常务副市长孙晓刚在谈到加大道路交通建设力度时明确指出,要加快做好轨道交通建设线网规划,尽快上报国家审批,力争完成一号线试验段开工准备。