

本报记者 宋磊 实习生 殷仁允 卢圣洁

为解决济青高速公路北线(现青银高速济青段与济广高速起点段)日益拥堵问题,山东省于2007年建成济青高速公路南线。但由于南线偏离淄博、潍坊以及烟威地区,分流作用没有那么明显。

近些年,济青高速北线扩容呼声一直存在。记者从山东高速、省交通运输厅及省交通规划设计院高速获得证实,济青北线在淄博、潍坊等城市已经成为“城中路”,扩容拆迁成本十分巨大。为此,一条与济青北线大体平行的“济青高速中线”的规划方案浮出水面。

北线 节假日压车厉害 超负荷近七成

建于1993年的济青高速公路,已为山东经济和交通事业发展服务了20年。目前这条高速公路每天基本都处在超负荷运行状态。

据了解,双向四车道的济青高速北线每日设计通过流量为3万标准车次。而在繁忙的潍坊至淄博段,节假日高峰时突破5万车次。

“不光节假日高速公路压车厉害,平时一遇到大事故就得封路。”经常走济青高速的王先生抱怨。王先生因工作原因常往来于济南和潍坊之间,经常遇到局部堵车的情况,“前几天凌晨2点左右,淄博附近发生一辆油罐车侧翻事故。因为危化品事故处理繁琐,加之车道数较少分流困难,济青高速一度阻塞了9个多小时。”

山东高速一位路政负责人介绍说,济南至潍坊之间路段车流量最为密集,事故多发,是拥堵重灾区,一到节假日尤甚,“尤其是从去年高速节假日免费开始,十一、五一期间私家车呈井喷式增长,部分路段车流量达到平时的两三倍。车多的话,事故就多,一旦遇到事故,很容易发生大面积拥堵。”

该路政负责人说,“由于淄博、邹平、潍坊一带工业发达,从淄博上下高速的大货车特别多,济南至淄博段、潍坊至淄博段,5吨以上大货车有时可以占到车流量的30%到40%。而青岛至潍坊路段相对来说车流量小一些,基本不太容易发生拥堵。”

南线 投资规模最大 仅分流15%车流量

2007年12月,全长307公里,总投资162亿元的济青南线建成通车,成为迄今为止我省投资规模最大的一条路。横穿鲁中山区,对带动区域经济起到重要作用。

当时建设济青高速南线的一个初衷,是为缓解济青北线的交通压力。然而通车后经测算,仅分流了北线15%左右车流量。

“北线现在连超速违章都基本看不到了,南线有时却是跑好几公里才能看到一辆车,全省‘超速王’经常在南线刷新纪录,前年11月还逮了一辆时速达237公里的兰博基尼。”我省一位高速交警告诉记者。济青高速南线途经的城市,规模最大的的是莱芜,其次是诸城,“南线途经的地区大部分属于欠发达地区,收回投资遥遥无期。”业内人士称。

“很重要的一个原因就是,南线偏离了淄博和潍坊这两个济青之间重要的城市,与胶东半岛烟台、威海等城市的联系也不如济青北线便捷。”此前,省政协委员董学武在接受记者采访时表示,“南线分流的仅仅是往来青岛、济南两头的车辆,对于到潍坊、淄博以及胶东半岛地区的车辆基本上起不到分流作用,走南线就绕远了。”

此外,由于南线途经山区路面起伏较大,使货车油耗量增大,因此济青高速北线的大车基本对南线敬而远之。(下转B03版)

齐鲁晚报行业工作室

交通(海陆空铁)、能源(煤电油矿)、
新行业(化工制药) QQ群:138552827
电话:0531-85193054 邮箱:qlwbhy@163.com

高速公路建哪里、怎么建、何时建,机会成本多大?都来自于现实的具体考量。

公路等级、车道数、地形、设计标准、建材、征地拆迁成本……在这些因素影响下,一条高速公路每公里建造成本,可以从3000万元到一个多亿。

在经济衰退时建高速公路似乎是个不错的选择。1998年亚洲金融危机和2008年以来的世界性金融危机期间,山东就迎来一个建设高速公路的高潮。

建高速公路一定要“眼光超前”,早建比晚建好。这样的经验之谈在现实面前,总受很多不确定因素影响,比如地方政府GDP的考量,当地经济发展的不确定性。而那些成为“下金蛋的鸡”、收益高过房地产的高速公路,总是建在“好地方”,通过不发达地区的高速公路只能“慢慢发展”。

1993年,山东省利用世行1.1亿美元贷款,建起了中国第二条、山东省首条高速公路济青高速。20年后,在难以负载的车流面前,这条“黄金通道”又面临新的选择。

是北线扩容 还是另起炉灶建中线? 济青高速 20年后的 现实考量