

三十而立 与梦同行
影响城市30年特刊(一)

2017年5月31日 星期三
编辑:马韶莹 组版:陈利民

两个半小时变半小时

大济南也可享快生活

本报记者 葛未斌

R1、R3线相继动工 去长清、机场近了

济南“城轨梦”的第一道桩要追溯到2015年7月16日,那一天,济南地铁R1线试验段破土动工,R1线连接长清和济南市区,让济南更好的将长清拥入怀抱。

长清市民王先生经常来济南公干。据他介绍,从长清到济南乘坐出租车需要上百元,用半个多小时。如果碰上堵车,可能需要将近1个多小时。“地铁建好后,我去济南西转公交很方便,而且花费也少了。”

据了解,长清区距离济南市区25公里左右,从长清驾车前往济南市区需要40多分钟,如果路况拥堵,耗时可能会更长。如果乘坐公交车,无论是走经十西路还是国道104线,都需要至少一个小时。地铁建成后,从长清到济南西站仅需8分钟,到济南市区最繁华的地段也用不了一个小时。

将来,不仅去长清近了,去机场、火车站等交通枢纽都十分方便。2016年6月20日,济南市第二条轨道交通路线R3线全线开工。R3线是南北向市域快线,连接主城东部中心、机场、空港组团等。其中,一期工程南起龙洞庄,沿龙鼎大道、奥体西路、工业北路、济南东客站片区中轴线走行,止于滩头村,连通龙洞片区、奥体中心片区、中央商务区、王舍人片区和济南东客站片区。

乘R2线从小高庄 到郭店最多半小时

有了城轨后,不仅去长清、机场便利了,济南城区东西的距离也会瞬间缩短。

作为较典型的带状城市,济南目前东西向的快速路和主干路较少,当前主要的快速路基本上只有经十路、北园高架,导致潮汐交通现象(早晨进城方向交通流量大,而晚上出城方向交通流量大)严重。

对于家住西客站,工作在高新区的市民来说,上下班的路途是一番痛苦的体验。济南市民丁女士,每天不到六点就要起床,倒两班公交在路上折腾两个多小时才能从大西边赶到大东边。

让丁女士兴奋的是,2016年11月26日,济南市的第三条轨道交通

线路R2线工程正式启动。东西走向的轨道交通R2线作为一条市域快线,将连接腊山片区、西部新城核心区、老城区、高新区以及唐冶新城等重点区域,是缓解东西向交通压力、支撑带状城市空间扩展的一条轨道交通骨干线路。沿线主要经过腊山、西客站、八里桥、堤口路等13个片区。

现在要想从小高庄到郭店,得换乘2次公交车,总车程超过两个半小时,而乘坐轨道交通最多半小时。

地铁R1线和R2线串联起了西部新城和中心城区,将带动园博园、长清大学科技园和西客站片区的发展,加快西城融入市区的速度,将极大地促进济南西部的开发。而地铁R2线和R3线为龙奥片区、龙洞片区、王舍人片区以及新东站片区、机场片区提供了跨越发展提供新的动力,这两条线路将大大促进济南东部的发展。

轨交要向卫星城 远郊区延伸

如今,轨道交通R1、R3、R2线已相继开工。按照2017年度市级重点建设项目安排,轨道交通R1线2017年计划投资17亿元,计划于2020年5月竣工;轨道交通R2线一期2017年计划投资24亿元,计划于2021年12月竣工。

下一步,M线的报批建设工作也将提速。按照此前计划,轨道交通M2线和轨道交通M3线均计划在明年开工,到2022年竣工。其中,M2线途经市中区和天桥区,线路全长26.3公里,贯穿济南城区南北主干道济泺路和纬二路,沿途经过工人新村、长途汽车总站、济南火车站、大观园、八一立交桥、英雄山、七里山等市区主要人流密集区;M3线途经槐荫区、市中区、历下区和历城区,全长43.2公里,几乎贯穿市区东西方向整条经十路。这两条轨道交通线的建设启动,将彻底缓解济南城区繁重的交通压力。

这一崭新的轨道交通网将在济南扩城的道路上起到重要的作用。2016年12月22日,章丘撤县设区获得批复,成为济南的第七个区。正在努力成为第八区的济阳撤县设区也获得了更多的关注。

今年3月28日,济南市第十一次党代会开幕,省委常委、济南市委书记王文涛向大会作报告时,便提出

将全力推进轨道交通建设,确保已开工的3条市域R线2021年年底全面建成,加快M线和环线的报批建设工作,逐步实现对中心城区覆盖和向卫星城、远郊区延伸,推动与机场、高速铁路、城际铁路的无缝对接,形成引导支撑城市未来发展的轨道交通网络。

报告中,“逐步实现对中心城区覆盖和向卫星城、远郊区延伸”引人注目。据了解,按照此前公布的信息,东西走向的轨道交通R2线已预留向东延伸至章丘的条件,而南北走向的轨道交通R3线也曾考虑过远期延伸至济阳的可能。

轨交让济南 变顺、变靓、变壮

轨道交通不仅促进济南进一步延伸,还会让济南“变顺”、“变靓”、“变壮”。今年4月24日,滴滴出行联合大数据分析与应用技术国家工程实验室等推出了首份全国重点城市交通运行报告,2017年第一季度,在全天拥堵排行榜上,济南位列第四。

如何破解拥堵?除合理的路网规划外,大力发展大运量的公共交通迫在眉睫。“地铁网络建成之后,对城市开发的带动,高强度、高密度的引领,防止城市无限度的扩张和蔓延,对小汽车的滥用都有一定的约束作用。”山东大学交通规划设计研究中心主任张汝华说。

当地铁进入城区,更多的商圈也随之而来,出门逛街也不再会为开私家车堵车、停车难烦恼。据业内人士介绍,随着地铁的建成并且编织成网,在地铁的换乘站、地铁口,都会成为人流的聚集地,从而形成商圈。而这些商圈又会由点及面地影响辐射周围的经济的发展。

此外,随着济南市城乡一体化的推进,再加上轨道交通的引入和建设,专家认为,未来将会是多中心的城市发展,济南的东部和西部以及老城区的中心都可以作为中心发展。

“城市圈最大的问题就是城市的衔接,地铁可以解决城市内部,轻轨可以解决周边区域的交通问题。”济南大学经济学院葛金田教授说道,轨道交通可以对济南周边区域起到更好的辐射连接作用,如对于泰安、德州、聊城等都市圈城市的衔接,这将更加有利于省会城市经济圈的发展。



航拍雄伟的轨交R1线长清湖段 周青先摄影



今年5月18日,济南市轨道交通R3线首台盾构机“先锋一号”,在R3线丁家东站顺利始发,R3线建设正式进入地下施工阶段。随着R1、R3、R2线相继开工,济南人期盼多年的“城轨梦”越来越清晰可见。随着地铁的触角逐步延伸,未来城市将日益扩大,距离不断缩小。