

■ 济南治堵策·路网成形

编者按:城市在扩张,道路交通拥堵的难题日益显现。如何解决这一“城市病”,考验着城市管理者的决心。济南作为省会城市,近年来肯在治堵上下大气力,建设快速路网、打通断头路和微循环、借助智慧手段辅助交通管理、大力发展公共交通,加上越来越多的市民养成了良好的出行习惯,现在的治堵成效让人可感可知可期。本报今天推出特别报道,关注济南治堵之策。

开车一个小时 可横穿济南城

交通规划与城市建设同步推进 济南治堵下了“先手棋”

解决城市“拥堵病”,必须具备快速发达的交通路网。济南将交通规划与城市建设同步推进,就是治理拥堵的“先手棋”。上月底,二环西路和工业北路高架试通车,揭开了济南交通大提速的序幕。从济南西客站到郭店一小时就能搞定,省城正式迈入1小时时代。建设快速路网、北跨,更是把交通纳入了城市整体规划之内,拓展了城市框架。

本报记者 刘飞跃 刘雅菲
王 皇

三四年终于看到变化 从“堵惯了”到“飞起来”

10月30日上午,家住柳埠的陈先生在微信朋友圈发了一条状态,“二环西路高架开通了,从南外环到西客站得省一个多小时的路程,太方便了!”在市区内跑运输10年,他终于体验了一把“飞起来”的感觉。

有20年驾龄的通达出租公司的哥姜洪国说,“路越来越堵,原来是早上7点半开始堵,现在是7点10分。早高峰提前半小时,晚高峰延迟半小时。”

2012年起,济南当年完成了济齐路、北园大街、二环东路高架及玉函路、奥体中路等42条市政道路的建设。

但道路建设的速度似乎跟不上拥堵的脚步,高德定期发布的年度拥堵指数从侧面印证济南交通的恶化。2014年济南排名第5,2015年获得“榜眼”,2016年拿下了交通拥堵的“状元”头衔。冰冷的排名折射现实,有人调侃说,“在拥堵上,济南一直在向大城市迈进”。

“2013年,我在二环东路高架山大北路下桥口堵了俩小时。北园银座的那个上桥口,也堵成了一锅粥,上不去下不来。后来堵惯了,也就无所谓了。”这次大堵车给陈先生留下了深刻印象,与现在的“飞起来”判若云泥,感觉像是“百年的媳妇熬成了婆”。

交通迈入“1小时”时代 高架把济南拉小了

在二环西路跑完后,还没过够瘾的陈先生又去了工业北路高架。“工业北路通车后直通郭店收费站,原来走地面道路要走两三个小时,现在走四五分钟就够了。从全福立交桥开车20分钟就可以一路向东直奔郭店、董家镇,之前不敢想。”

贾玉良目前担任济南交通委主任,他说,济南在拟定“一主一副,五大次中心,十二个区域中心,加两个卫星城”的城市发展框架之时,提出了高快一体路网要为城市发展框架服务,成为连接中心城区与区域中心和卫星城的重要纽带,提高跨区域长距离的通行速度,实现1小时到达的快速通道。

“高快一体路网从规划到实现只用了很短的时间,非常迅速,创造了‘济南速度’。”贾玉良说,经十路以北的快速路网,北园高架通车至二环西路高架通车历经6年形成,而经十路以南的快速路网建设则集中在最近的3年,并将在今年底以一次性形成。

变化其实从今年年初就开始发生了,10月17日,滴滴出行发布的《第三季度全国重点城市交通出行报告》显示,济南退出了十大最拥堵城市。年后,济南由第一季度的第4名,降低至第二季度的第8名。

来自高德地图最新的交通大数据显示,2017年10月份,北园高架路、二环西路、二环西路高架路拥堵缓解明显,而且整体拥堵指数向好,处于畅通状态。

“我从仲官到西客站需要35分钟,从西客站到郭店立交需要45分钟,也就是说,从高架上走,开车一个小时就能够横穿济南城区,而原来需要两三倍的时间。”陈先生说,高架路貌似把济南“拉小”了。

出行成本逐渐下降 来回省30元路费

时间就是生命。对于普通市民来说,把时间都浪费在路上也可用数字来体现。2015年8月,高德地图发布《2015年第二季度中国主要城市交通分析报告》,济南在全国十大“堵城”中位列第四,有媒体借此计算出时间成本为500多元。

因为工业北路这两年封闭施工,陈先生之前去董家就走东绕城高速或者济青高速,过路费为15元,现在走北园高架直通郭店,省了20多公里,来回一趟省30元路费。“原来从‘济南南’上高速去西客站花10块钱,现在从市中收费站走花5元钱,一个小时就到家。”

在与拥堵打交道的过程中,陈先生总结出了很多避堵技巧。比如说,从西客站到洪楼广场,大多数司机肯定走北园高架,然后走山大北路下桥口,而且导航也会提示这么走。但是,在“老司机”陈先生看来,从经一路走就不堵,很方便。

2012年,济南市启动了治理交通拥堵三年计划,济南将新建改建市区支路91条,新建改建75条主次干道。工业北路—北园大街双快走廊,顺河高架路、二环东路、二环西路南

延等,都列入计划,其中有不少道路至今仍在建设。

在避堵的过程中也有失算的时候,主要是因为修路。“记得一次去环山路送菜,从旅游路下去过开元隧道右拐就到了,结果赶上修路又赶上外国语学校放学,那天晚上十点才送完。原来可以从经十路由北往南进入环山路,当时就想要个小聪明,结果认栽了。”陈先生说。虽然学习了这么多避堵技巧,可陈先生还是觉得,高架起来后交通确实顺畅了很多。

对于老百姓的调侃,道路建设者并非没有意识到。在二环西路高架南延施工中,交通委专门设置临时公交港湾,能少挡一天是一天,将施工影响降到最低。

北跨交通先行 城市框架再拉开

2016年3月16日,济南牌照小型客车免费通行济南黄河大桥、济南建邦黄河大桥、济阳黄河大桥。这一个好消息让不少家住济南市市区上班地点在黄河北的市民很兴奋。“以前每周来往济阳黄河大桥,要20元的通行费,现在每年能省千元过路费。”

三座黄河大桥的免费加快了济南北跨的步伐。10月20日,济泺路穿黄隧道发出监理招标信息,9月30日,该工程通过济南市发改委立项,市民盼了12年,这一济南携黄河发展的大工程即将动工。

在8月15日的电视问政中,济南市城乡交通运输委主任贾玉良表示,济南交通委承担着“三桥一隧”前期规划设计工作,目前正在做深入细致的前期可研和编制,按照市委市政府要求,今年必须要实现有些桥梁桥隧开工。

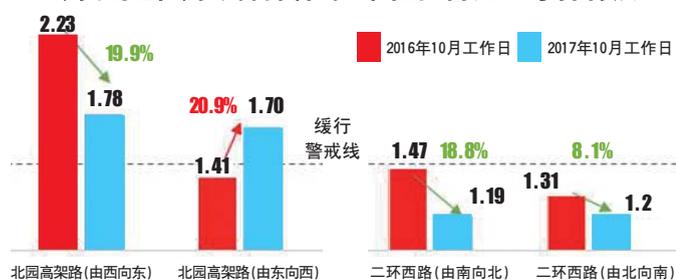
说到北跨的必要性,贾玉良接受记者采访时表示,济南的交通发展受到城市条件的影响有不少先天不足,其中南泰山北黄河是必须面对的现实。“跨黄发展首先就要解决跨黄通道的问题,只有通道问题解决了,才能满足黄河两岸交通和城市发展的需要。像上海浦东,跨黄浦江的通道很多,两岸的交通非常便捷,这是实现一体发展的前提。”

济南市委副书记、市长王忠林也曾向国家发改委调研组表示,“三桥一隧”已经经过了国家黄委的专家论证,最近就要启动。“我们下了决心,今年一定要把‘三桥一隧’动起来。”

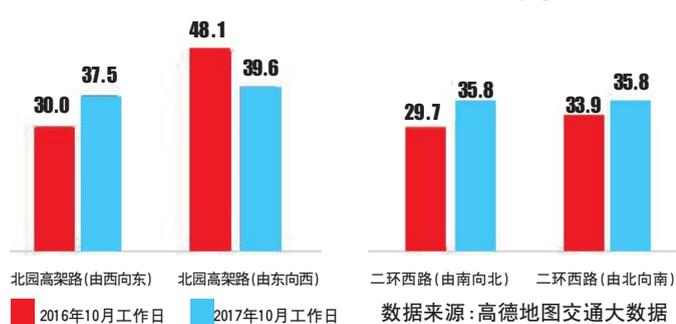


10月底,济南最高立交桥——凤凰山立交桥通车。本报记者 周青先 摄

济南部分路段高峰拥堵延时指数



济南部分路段高峰平均速度(km/h)



数据来源:高德地图交通大数据

济南高快一体路网图

