

济南越来越快了，济南越来越小了，济南越来越洋气了……从20年前建第一条高架，到今年地铁1号线商业运营，从拥堵的济南到三年打通85条瓶颈路，济南城区因为交通升级而不断生长。如今，米字型高铁网布局，小清河复航开工在即，交通在拓展城市腹地的同时，能够通江达海，为济南寻找出海口。



老刘长山路穿越省城阳光100小区，成为一条交通景观大道。

地铁开通、米字型高铁成网、小清河复航“通江达海” 大交通引领的大济南越来越小了

齐鲁晚报·齐鲁壹点记者 喻雯

三年打通85条瓶颈路 省城退出堵城朋友圈

8月23日是周五，当天下午4点多，省城的哥王师傅把乘客放到市中区阳光舜城小区后，开车沿着舜德路往南走直接上了二环南路高架，用时不到五分钟。而就在2018年底之前，阳光舜城片区还是让人谈虎色变的地方。

“之前舜德路和舜世路不通二环南路，往南能看到二环南路高架，之前早晚高峰我们都不敢来这里。因为没有直通二环南的路，现在好多了，放下乘客就直接上高架。”的哥王师傅说。

舜德路与舜世路以及之前的旅游路西段是阳光舜城片区有名的瓶颈路，困扰居民出行达12年之久。打通后，市民可以从小区直接去二环南路，不用再绕行舜耕路。“路近了不仅仅是省时间的问题，关键是开车出来心情舒畅了很多，不那么压抑了。”在该小区上班的赵先生说。

如果把一座城市比喻成“人”，那四通八达的城市道路就像人体的血脉；血脉有动脉、静脉、毛细血管，城市道路也有快速路、主干路和次干路。近三年，济南市委、市政府高度重视城市道路“微循环”建设，致力于疏通道路“血栓”及路网“毛细血管”，2017年打通瓶颈路27条，2018年打通了28条，今年又要打通30条，三年一共打通85条瓶颈路。

高德地图2016年全年的数据显示，济南当年拥堵全国排名第一，拥堵指数为2.173。拥堵延时指数越大，表示交通运行时间成本越高。不过从2017年开始拥堵数据呈总体下降趋势。

2017年滴滴出行发布的《第三季度全国重点城市交通出行报告》显示，哈尔滨成为2017年第三季度全国最拥堵的城市，济南则退出了“十大最拥堵城市”。从2018年情况来看，济南第一季度排名12，第二季度排名23，第三季度排名30。高德地图《2018Q3中国主要城市交通分析报告》，济南本季拥堵排名第19名，拥堵状况明显改善。

透过高德地图和滴滴交通的数据来推断，从2016年下半年开始，济南拥堵指数呈逐渐下降之势。这代表济南交通拥堵状况有所好转，这些变化与快速路成网和瓶颈路打通有着非常重要的关系。

高快一体拉开城市框架 济南奏响“五环之歌”

8月24日上午，家住南部山区的市民陈先生开着他的小货车从家里出发去济南西站附近的公司，然后再去郭店的收货地点。这两年济南高架起来后，他感觉济南“小”了

很多。

“原来跑一趟需要两三个小时，尤其是二环西路和工业北路，都是走地面上，很难走，坑坑洼洼，等2017年底两条高架通车后，同样的路程我仅仅用一个小时就差不多了，方便了很多。”陈先生说。

从济南二环高架的建设历史来看，除了1998年10月1日通车的顺河高架外，2007年、2009年、2013年、2015年以及2017年，北园高架、二环东路高架、二环西路高架、二环南路高架以及顺河高架南延陆续通车，济南形成了105公里“两横三纵”快速路网，速度之快，在济南道路交通建设历史上非常少见。

从道路建设上来说，修高架是为了解决市内的交通，而把高架和高速路连到一块，外地车辆路过济南就不用再进市区，市内拥堵情况由此减轻，这就是所谓的“高快一体”。绕城高速与市区环线连成一体，两种功能不同的道路优化组合将产生1+1>2的效果。

特别是近两年，济南加快了打造快速路、高速路的脚步。二环东路、二环西路、顺河高架、二环南路等快速路已经“牵手”南绕城或东绕城等，北园大街也西延至了西绕城，北园大街——工业北路成为首条贯通东西的快速路。

济南“三环十二射”交通网络规划正式纳入《山东省综合交通网中长期发展规划（2018-2035年）》。加快建设绕城高速二环线、济南至潍坊、济南至高青、济南至泰安高速公路，形成济南“三环十二射”高快一体网。

济南交通局相关负责人分析，将来大外环建成后，现在的绕城高速将降格成市内交通干道，方便市民出行。与此同时，绕城高速周边将成为济南城区新的边界，大大扩展济南城市发展步伐，为济南城市格局的改善也有潜在影响。

济南建设米字型高铁网 小清河复航“通江达海”

2014年省会城市群经济圈城际铁路规划获国家发改委批复，高铁项目全部启动建设。2018年济南首次提出建设米字型高铁网，当年济南高铁直达城市数量便超过了200个，仅次于北京（240多个），位居全国第二，超过上海和南京。

今年7月16日，国家发展改革委正式批复《关于新建郑州至济南铁路濮阳至济南段可行性研究报告》。可研报告被国家发改委批复后，郑济高铁就相当于拿到“准生证”了，然后就是进行初步设计，下一步就是开工了。

时速350公里的郑济高铁的远景年输送能力为单向3000万人/年。济南市发改委交通能源处负责人分析，郑济高铁建成后将加强中原城市群、山东半岛城市群联系。通过郑州市向西南方向连通“郑万高铁”（郑州

到万州），打通去昆明的通道；通过郑西高铁（郑州到西安），打通到新疆的通道。

2019年济南两会上，王忠林书记宣布济南将开工建设郑济高铁、济莱高铁，加快济南至滨州、济南至济宁、济南至临沂高铁项目前期工作，打造“一小时”高铁生活圈。按照记者之前的统计，未来济南9区2县高铁站数量将达17座。

高铁拓展的是内陆腹地，而小清河、徒骇河则打通的是海上通道。2017年加快启动小清河、徒骇河复航工程提上议事日程。徒骇河连通聊城、德州、济南、滨州，远期也将通江达海。如今小清河复航工程将于下半年正式启动，2022年便能从济南乘船入海。记者了解到，国家远期还规划了京清运河（京杭运河至小清河），以东平湖为节点沟通京杭大运河、小清河两条水运大通道，可以实现海、河、江、湖联运。济南北有徒骇河，南接京杭大运河，省会城市圈的首位度和核心地位也将大大提高。

济南地铁时代来临 打造轨交+BRT体系

2019年是济南地铁元年。4月1日，济南历史上首条地铁线——轨道交通1号线正式进入商业运营时代。2015年7月16日上午，随着R1线前大彦站的施工机械开钻，轨道交通1号线正式开工建设。从破土动工到商业运营，济南仅用时不到4年时间。

地铁1号线让长清融入了济南，到长清居住、生活、工作、创业的人再没有出城的感觉，长清市民和济南中心城区市民在心理上也没有了隔膜。原来停留在口头上的话随着地铁R1线的通车而兑现。出行方式的改变带来的不仅仅是空间距离上的缩短，而且也将为长清融入济南注入新的活力。

1号线的正式商业运营，不仅为整座城市的发展注入活力，也带活了一条“经济走廊”，方便了沿线企业、高校、社区，出行更加便捷。目前，2号线建设全面提速，车站与区间相关土建工程计划于本年度全面开工建设，3号线建设确保十一通车试运行。

记者了解到，根据城市发展和保泉的需要，早在2006年济南市便制定了“近期大力发展BRT，远期BRT与轨道交通相结合”的发展规划。济南地铁建设全面铺开，地铁1号线已经通车，“轨交+BRT”模式很快就会到来。

与快速路建设BRT一样，济南一些在建干道也预留了BRT与轨交线路。例如，工业北路规划方案中，奥体中路和冷水路BRT站台将与轨道R3线工业北路站及王舍人站两处站点无缝对接。

按照规划图，未来北园高架西延将有两三条地铁线通过，“轨交+BRT”模式将大大提升通行能力。济南市规划建设百余公里现代无轨电车网络中，经十路、纬二路、经七路3条道路与多条地铁线路重合。