

- ◆胶州湾第二海底隧道西岸端道路交通衔接规划方案征求意见稿通过专家评审
- ◆西海岸统筹推进高速公路、机场通道、城区路网等规划建设,重构交通新格局

三条快速通道将“牵手”新机场

□本报记者 董梅雪

交通是城市发展的命脉,完善的综合交通体系更彰显着一座城市的品质和能级。

胶州湾第二海底隧道主线起点位于西海岸新区淮河东路千山南路路口以东,终点位于市北区杭州支路新冠高架路口以东,主线双向六车道,全长约17.9公里。该项目目前正全速推进,西海岸抓住契机,出台《第二海底隧道西岸端道路交通衔接规划方案征求意见稿》,旨在重构新区重大交通基础体系,统筹推进城市路网、高速公路等交通建设,以全新交通格局,扩大第二海底隧道在西海岸的服务范围,畅通西海岸发展之路。

近日,该方案通过专家评审,下一步,将根据规划对具备实施条件的路段进行立项、并逐步组织实施。近期将首先启动部分高架拓宽工程。

高速公路

现状:对外公路通道能力不足

高速公路作为经济发展的血脉,在对沿线的资源开发、物流、产业结构的调整、招商引资、横向经济联合有重要的促进作用。

目前,我区仅有青兰高速、沈海高速和胶州湾高速3条对外高速公路。其中,只有青兰高速双向6车道,其他均为双向4车道,

沈海高速车流量已经饱和。另外,新区内高速公路仅有10个收费口,对新区的服务能力有限。

普通国省干道也承担着很大部分的对外交通功能,但我区内的国道如G204、黄渔路、双积路、胶州湾隧道等交通压力大,高峰时段交通拥堵严重。

方案:新建3条高速,提升已有高速通行能力

针对对外公路现状,提出了增强对外联系通道,融入半岛交通一体化的规划方案。

首先,将加快推进明董高速、董梁高速和济青中线高速建设工作,增强新区对外高速通道,推进半岛交通一体化。

在已有高速公路基础上,拓宽沈海高速、2号疏港高速和胶州湾高速,提升通行能力。规划研究2号疏港高速西延,加强新区与鲁南地区的快速联系;研究2号疏港高速市政化改造、胶州湾高速(黄岛-上合段)实施疏港货车费用减免的可能性。



西海岸与胶东机场直连的“三快(红线)三主(蓝线)”通道。

机场通道

现状:缺少与胶东机场直连快速通道

位于胶州(区)的青岛胶东国际机场目前正在紧张建设中,开通后,将成为“面向日韩地区的门户机场”“区域性枢纽机场”。目前,西海岸新区东区至机场的主要通道有2条,分别为疏港高架(江山路)-胶州湾高速-机场高速及昆仑山

路-交大大道-营旧路;西区至机场主要通道有3条,沈海高速-青银高速-机场高速、G204-福州路以及2号疏港高速-胶州湾高速-机场高速。

这几条机场通道都有相同的特点,即偏离主城区,绕行距离较多,耗时长。

方案:规划3条快速通道,开通短交路列车

针对我区缺乏与机场直接联系的快速通道的现状,方案规划构建多方式、多通道的连接机场路径。

公路方面,规划形成“三快三主”通道。“三快”为胶州湾高速-机场高速、沈海高速-机场南快速路,明董高速-济青中线高速-机场南快速路;“三主”为G204-胶州东路、珠宋路-尚德大道-胶州东路和昆仑山

路-交大大道-营旧路。

同时,规划建设直达机场的快速轨道。开行青岛西站至胶东机场短交路列车,可实现30分钟内直达机场;推动轨道交通12号线和12号支线立项建设,研究13号线-12号线-12号支线过轨运行,无需换乘直达机场,董家口至机场全程时长约2小时,东区1小时直达机场。



规划重构的西海岸新区路网体系。

城区路网

现状:城区路网密度低,高快速路网建设滞后

城市道路网是发挥城市土地效益的重要基础支撑,也是有效满足城市居民出行需求的前提条件。其中,路网密度是城市道路网的主要宏观指标之一,合理密度是提高路网交通承载能力的基础。

经调查,目前,新区目前路网密度约为3.8公里/平方公里,远低于《城市综合交通体系规划标准》中给出的8.0公里/平方公里的建议值,次支路网密度也仅及达

到规范要求的一半左右。

城区路网密度低,快速路网的建设也存在滞后且东西区通道能力不足的问题。其中,核心区高快速路网密度仅0.12公里/平方公里,实施率仅38.6%,高快速路网未形成体系。东西区通行能力不足,目前仅有滨海大道、东岳路-长江路、开城路3条通道,高峰时段东西区交通拥堵现象频发。

方案:打造3条主轴,通过“两快三主”疏通东西

为解决现状新区道路系统存在的问题,依托第二海底隧道建设契机,我区规划重构新区路网体系,打造3条交通发展轴线,分别为胶州湾大桥-沈海高速、第二海底隧道-2号疏港高速-大珠山路-海西路、胶州湾隧道-嘉陵江路快速路-昆仑山路-开城路-海西路。计划依托这3条交通主轴线构建起承接桥梁,串联东、西、董家口三区的骨干路网,实现区内成网。

其中,胶州湾大桥与第二条海底隧道之间重点通过昆仑山路快速路、江山路快

速路-太行山路快捷路、疏港高架-衡山路快捷路实现互联互通,形成网络化快速路网体系。

为提升新区东西道路通行能力,将构建“两快三主”的骨干道路体系。“两快”为朝阳山路-开城路-长江路(快捷路);滨海大道(快捷路);“三主”为开城路-长江路;珠江路-灵海路;薛馆路-灵山路湾路。

提升后,车道数由现状20条增加至34条,东西区办公中心间行程(18.5公里)缩短至30分钟左右。

疏港交通

现状:疏港货运交通穿城,交通品质不高

拥有亚洲首座全自动化码头的前湾港区每年约有1500万TEU集装箱通过公路集疏港,致使港区与后方堆场、后方堆场与外源点之间集卡货车运输频繁,导致大量集卡货车运行在港区周边。

淮河路、黄张路、茂山路、团结路、昆仑山路等地面路客货混行,局部节点交通拥堵严重。

方案:管控港区周边用地,集约疏港货运通道

合理布局疏港及物流设施,推进应用空铁等新型疏港交通方式,形成以新区港口为核心,辐射黄河流域的综合交通网络。将集装箱堆场集中布局在澎湖岛街-淮河路-疏港高架-汉江路区域内。并对港区周边用地进行用地管控,上述范围外严禁新增集装箱堆场用地,范围内实施北港堆场集中优化、南港堆场提质增效。

为构建客货分离的品质交通规划形成集约疏港货运通道,规划新建疏港专用路,与疏港高架-胶州湾高速和2号疏港高速形成3条集约疏港通道。同时,完善内部疏港通道,重点打通湾底主干路至茂山路,千山南路至北港区,拓宽疏港高架至双向8车道,实施通河路-疏港高架北向匝道等工程。