

# 经纬“七横九纵”，加速城市道路“成环成网”

跨海大桥高架路二期、杭鞍高架二期等交通项目渐次落地，青岛以路网建设为抓手，打通区域间快速联系通道，改善居民出行条件，激活道路沿线产业

□青岛日报/观海新闻记者 王冰洁

破晓时分，在唐河路—安顺路打通工程现场，叮叮当当的敲击声划破清晨的寂静。伴随着整座城市的苏醒，机械轰鸣声、工人吆喝声开始交织共响，火热的工地奏响建设最强音。

这样的建设热潮，遍布在青岛东西南北的路网建设中——

从穿海而过的海底隧道，到宛若游龙的高架路，再到蛰伏地下的轨道交通，以及纵横交错的主干道路和越织越密的城市支路……今年以来，或改造拓宽，或延伸贯通，青岛正在加快打破一个又一个城市交通“堵点”，路网建设加速“成环成网”市。

在今年的市政府工作报告中，跨海大桥高架路二期、杭鞍高架二期、海尔路—银川路立交、唐河路—安顺路打通工程、南京路拓宽改造工程等项目均跃然纸上，借力城市更新和城市建设三年攻坚行动，渐次落地，串珠成网。

城市路网建设是事关民生福祉的民生工程、民心工程，也是支撑城市发展的基础。”市委、市政府明确提出，加快交通基础设施建设，聚力增强城市承载力，推动重大基础设施建设再上新台阶。我们高度重视城市路网的规划建设，科学谋划市政交通基础设施布局，结合青岛市国土空间总体规划编制，在历届青岛市综合交通体系规划的基础上，编制完成《青岛市综合交通体系规划》《中心城区地下空间开发利用专项规划》等多项规划，不断提升基础设施适度超前保障能力。”市自然资源和规划局副局级领导干部王集浩表示，要以路网建设为抓手，挺起城市发展骨架，改善居民交通出行条件，激活道路沿线产业，助力打造宜居宜业宜游高品质湾区城市。

以路为媒，乘势而上。如今，在青岛大地上，一张四通八达的现代化立体交通“网络”正不断变为现实。

## 挺起城市发展“骨架”

历时22天，使用120台千斤顶将重量近万吨的旧桥“顶起”最大高度5.8米。前不久，这一场景在杭鞍高架二期（南京路—福州路段）工程建设现场上演，完成顶升的旧桥将与新建高架桥实现高空“接轨”，进而继续东延。

“一桥”飞架东西，串起数城繁华。作为一段重要的快速路工程，根据规划，杭鞍高架二期（南京路—福州路段），新建双向六车道高架桥上跨南京路、吴兴路、绍兴路后落地，以地面快速路形式接入福州路—辽阳路立交。同时，西接建设中的第二条海底隧道，一路向东延伸至海尔路，成为青岛主城区一条新的东西快速路。

事实上，任何一条高速公路都不是孤立存在的，而是要置于系统化的统筹考量之中。

在山东省城市规划大师、青岛市城市规划设计研究院副书记马清看来，一座城市的发展与其交通发展是紧密衔接的，随着城市战略的不断调整和优化，以及城市能级的不断提升，城市快速路网格局也在不断优化。“我们可以看到，青岛的城市框架很大，城市组团距离较远且交通高度依赖跨区域贯通性道路，交通流量过度集中，因此在‘环湾引领、组团布局、蓝绿交融、网络支撑’的城市空间发展格局的指引下，需要高标准提高快速路网的高效衔接作用。”马清说。

对于青岛而言，城市交通“大动脉”的建设和完善十分迫切。

着眼当下，放眼未来。青岛都市区规划形成“环湾辐射、七横九纵多连”的高快速路网格局，规划都市区高快速路接近1000公里，城市快速路与高速公路一体化衔接，实现主城、辅城、新城及重大交通枢纽之间的快速联系，进一步拉大城市的发展框架。

记者在示意图上看到，“七横九纵”高快速路网所组成的“经纬线”，如同支撑大尺度城市空间的“骨骼”和“动脉”，不仅进一步完善了我市路网体系，还将青岛拥湾发展的多个组团更为紧密地串联起来，使得内通外联能力大幅提升。

跨海大桥高架路二期工程就是整个城市高快速路网的重要节点之一。大桥一期工程于2011年建成通车，这段全长约1.6公里的二期工程的再度启动，意义重大。待该段完工后，跨海大桥高架路与胶州湾跨海大桥“相接”，将真正成为贯穿东西的城市“大动脉”，届时区域间的人流、物流更加畅通，将为城市高质量发展提供极为便利的交通条件。

大道直行天地宽，城市快速路的建设固然重要，但也要有合理的密度和布局。“城市道路布局需要与城市空间布局相匹配，与交通需求相适应。”马清告诉记者，老城区是全市旅游资源和历史人文要素最为集中的区域，因此道路网络依山就势，充分彰显出独特的滨海城市道路交通特色。

## 铺就幸福“民生之路”

道路交通拥堵是现代城市发展中的“通病”，也是老百姓最关注的民生问题。随着城市的快速发展，青岛必须直面“交通拥堵”这一“成长的烦恼”。

众所周知，除了机动车保有量快速增长，交通管理有待优化、公共交通衔接不足以外，市区路网结构不完善也是造成城市拥堵的主要原因之一。根据调查显示，我市有些区域由于路线单一或存在“梗阻”，市民出行需要绕路，由此一来，主干路会承担很多5公里以下的近距离出行任务，加剧交通拥堵现象。

今年上半年，李沧区迎真宫路未贯通路段的开工，让居民十分高兴。这段仅530米长的“肠梗阻”西起重庆路，东至君峰路，曾阻隔了周边居民的便利出行。如今大家有了盼头，待道路建成后，将实现重庆路与君峰路的贯通，解决主干路交通拥堵等问题，进而改善道路周边区域的城市环境和投资环境。

对跨区通勤的市民来说，打通未贯通道路的需求则



▲建设中的海尔路—银川路立交工程。



▲航拍辽阳路（南京路—福州路段）交通结建工程。

◀胶州湾第二隧道黄岛端北侧竖井施工现场。



◀唐河路—安顺路打通工程李村河大桥段涉河施工现场。

本版摄影 刘 栋

更为迫切。

以城阳区和即墨区为例，据统计，即墨区跨区出行总量的70%是去往或经过城阳区，同时，城阳区跨区出行总量的35%是去往即墨区。由于跨区行政路网普遍受行政体制影响，因而即墨与城阳两城区之间的路线比较单一，且存在多条未贯通道路，交通拥堵现象较为突出。

“为打通两区的‘最后一公里’，今年借着三年攻坚行动的东风，即墨区与城阳区建立联动机制，打破行政区划、部门分割和行业限制，定期对接沟通项目进展，研究解决建设存在的瓶颈问题和难点问题，按照‘成熟一条、启动一条’的原则，两区整体发力，协同推进项目建设。”据即墨区市政和园林环卫服务中心副主任高玉忠介绍，通过多方合力，目前即墨城路、天山一路、烟青东路均开工建设，即墨天山三路与城阳双元路连通工程、即墨营流路与城阳驯虎山路连通工程均列入市级统筹，计划2023年实施。

家住城阳、工作在即墨的于先生一直关注着营流路南端的建设动向。全长20多公里的营流路，北连青岛汽车产业新城，南接城阳驯虎山路。该道路除中心城区存在1.17公里的“肠梗阻”外，最南端顺接驯虎山路也存在约4.5公里的未贯通路段。“盼着明年能够顺利实施，等这段路通了，我每天单程通勤至少节省20分钟，幸福感一下就上来了。”于先生说。

民之所盼，政之所系。

为了畅通市民的出行之路，在规划设计层面，目前我市按照“环湾都市区快速路贯通成网、组团内外主干路畅通衔接、单元内次支路层层加密”的思路，形成包容多元、功能分明、内外衔接的城市道路网系统；在建设实施层面，按照“超前谋划、适度超前、先急后缓”的思路，着力推进“快速成网、节点立体、主干改善、次支贯通”为核心的道路网体系。通过路网建设铺就民生之路，加快提升广大市民的幸福指数。

## 拉动区域产业不断跃升

交通之变与城市之变互为观照，成为城市生长的鲜明注脚。

如今，“一带一路”建设、海洋强国建设、黄河流域生态保护和高质量发展、上合示范区建设、山东自贸试验区青岛片区建设等国家战略叠加赋能。在新的使命下，市第十三次党代会把“打造国际门户枢纽城市”列入青岛建设新时代社会主义现代化国际大都市进程中打造的“六个城市”之一，提出突出“枢纽型”发展导向，放大开放通道作用，深度链接国内外资源和市场。“为此，我市提出‘1+4+6’的综合交通目标体系，以建设国际性综合交通枢纽城市为一个总体目标，涵盖建设国际航运中心、国际航空枢纽、国家铁路枢纽、国际都市交通体系四个分解目标，打造港口、机场、铁路、公路、城市道路、轨道交通‘6个1’的交通骨干设施体系，将有力推动构建陆海内外联动、东西双向互济的开放格局。”市自然资源和规划局市政交通规划处处长李宪强介绍。

随着交通的不断延展，势必会吸引更多要素加速聚集，将对产业集聚带来非常积极的带动作用。

以跨胶州湾交通为例，回望10年前，胶州湾两岸隔海相望的东西结构布局，曾让青岛发展陷入了“一城不同城”的怪圈。2011年6月30日，随着胶州湾“北桥南隧”同日通车，“青黄不接”成为历史，青岛、红岛与黄岛更为紧密地连成一体，青岛东西两岸由此消除了因胶州湾阻隔而形成的天然屏障，大青岛由割裂的“板块”优化组合成统一的“版图”，东岸、西岸、北岸“三城联动”一体化发展的进程大大提速。

十余年来，胶州湾大桥始终与城市发展同频共振，沿岸区域发生了翻天覆地的变化，大桥腹地成为我市重要的环胶州湾经济产业带。来自山东高速青岛发展有限公司的统计数据显示，胶州湾大桥通车11年来，累计安全通行车辆1.4亿辆次，日均通行车流量从2011年的1.45万辆增长到2021年的8.2万辆。如此高频率的要素流动下，所带来的经济效益自然不言而喻。

与此同时，大桥的配套工程也在加速完善，为这座环湾型城市打开了更大的发展空间——

在主城区，2021年6月，胶州湾大桥李村河互通立交ABF匝道建成试通车，有效提升了环路南北至崂山方向和崂山至环湾路南方向交通便利程度。今年，李村河互通立交G匝道将启动拓宽改造。工程实施后将极大完善大桥连接线向北连接环湾大道（城阳方向）的交通转换功能，进一步提升李村河互通立交道路通行能力。

在胶州，2020年3月，胶州湾大桥胶州连接线提前6个月建成通车，将上合示范区在内的胶州湾北部城区“拥入怀中”。这条总长度约5公里的连接线，为上合示范区全力打造对外开放新高地增添了新动力，对胶州湾北岸的交通格局、产业格局和城市格局都将带来重塑意义的改变。

在西海岸新区，位于胶州湾大桥西端、紧靠山东自由贸易试验区青岛片区的青岛桥头堡国际商务区正在加紧建设，规划面积约10平方公里的商务区将按照“全面融入自贸试验区、开发区，打造绿色制造、数字制造、产城融合新城区”的发展定位，聚焦服务自贸区建设和承接产业辐射，加快打造北部高质量发展新增长极。

与此同时，胶州湾第二隧道的开工建设，也让位于西海岸新区的不少企业看到了更多发展机遇。胶州湾第二隧道黄岛端顺接辛安片区和中德生态园片区以及老黄岛片区，“待隧道开通后，这里将有效容纳青岛主城区人口、产业的外溢。”可以预见，开通后对我们的业务开展将有一定带动作用。“一家位于辛安片区的电子科技企业负责人告诉记者。

大道通衢，纵横通畅。时下，青岛对城市路网的“编织”还在继续，城市的触角正在伸向更远的远方，目的是要让青岛的城市道路通畅起来，让这座城市里的人幸福起来，让城市成长脚步快起来。