

青岛实施城市更新和城市建设三年攻坚行动以来，一批重点工程陆续建成通车，“四纵五横”快速路网体系初步构建成型——

东岸城区织密快速路网，建成率提升至73.6%

□青岛日报/观海新闻记者 周建亮 王冰洁

路通到哪里，城市就生长到哪里。道路是城市的“骨架”，承载着生活，串联着发展。一条便捷的城市道路，可以畅通区域发展的“经脉”，对缓解交通拥堵、提升城市品质、拉大城市框架具有重要意义。

青岛东岸城区经济活力较强、人口密度大。在《青岛市中心城区道路网规划》中，东岸城区规划形成“四纵五横”快速路网。其中，“四纵”为隧道接线-新冠高架-环湾路、山东路-重庆路、青银高速公路东岸城区段、松岭路；“五横”为仙山路、唐山路-世园大道、跨海大桥高架路、杭鞍高架-辽阳路、胶宁高架-银川路。

2022年起，青岛实施城市更新建设攻坚行动，按照“快速成网、节点立体、主干改善、次支贯通”的思路持续推进市政路网建设，发力补齐市政路网设施短板。城市更新和城市建设三年攻坚行动以来，青岛东岸城区累计实施建设城市快速路近28公里，辽阳快速路、重庆高架路、跨海大桥高架路二期、金家岭立交、山东路-鞍山路立交、南京路拓宽、福州南路改造等一批重点工程陆续建成通车，东岸城区“四纵五横”快速路网体系初步构建成型，快速路建成率由52%提升至73.6%。

这些新增的快速路给城市交通带来了哪些改变？一组数据很有说服力。根据监测，去年年底，重庆高架路、辽阳快速路等建成后，环湾路交通量降幅约8.23%，运行速度提升约26.1%；黑龙江路交通量降幅约6.06%，运行速度提升约25.7%；青银高速交通量降幅约10.66%，运行速度提升约13.6%。在公安部交通管理科学研究所发布的《36个大城市交通运行态势对比分析报告》中，2023年，青岛道路交通运行健康指数持续位居全国同类城市前列（一、四季度第一名，三季度第二名），高峰运行畅通度、拥堵持续时间、快速路主干路健康指数等指标获同类城市最优。

既要打通大动脉，也要畅通“微循环”。今年8月底，重庆高架路长沙路、金水路跨线桥，跨海大桥高架路二期剩余匝道以及唐山路快速路工程黑龙江路地道等新一批市政道路项目集中通车，进一步完善了快速路主线的交通服务能力，并在快速路网中起到了高效衔接的作用。



■重庆高架路极大缩短了城市南北间的时空距离。梁超摄



►旧前，黑龙江路地道通车。刘栋摄

■重庆高架路重要节点——长沙路跨线桥建成通车，实现了东西向快速通行。梁超摄

青岛东岸城区“四纵五横”快速路网体系初步成型

“四纵”为隧道接线-新冠高架-环湾路、山东路-重庆路、青银高速公路东岸城区段、松岭路；“五横”为仙山路、唐山路-世园大道、跨海大桥高架路、杭鞍高架-辽阳路、胶宁高架-银川路。

重庆高架路：去年12月26日，重庆高架路主线及九对匝道通车，实现“当年开工、当年通车”。今年8月31日，重庆高架路重要节点——长沙路、金水路两座跨线桥同步建成通车，长沙路、金水路与重庆路交会区域实现了东西向快速通行。

跨海大桥高架路二期：去年6月，全长约1.6公里的跨海大桥高架路二期实现主线通车。今年8月底，跨海大桥高架路二期剩余匝道工程通车，标志着东岸城区快速路网“第三横”实现全线贯通。

唐山路快速路：去年4月开工建设，今年8月底，唐山路快速路工程黑龙江路地道主线建成通车，成为整个工程首个完工通车的节点性工程。按照计划，整个唐山路快速路项目将于2025年建成。

根据监测，去年年底，重庆高架路、辽阳快速路等快速路建成后，环湾路交通量降幅约8.23%，运行速度提升约26.1%；黑龙江路交通量降幅约6.06%，运行速度提升约25.7%；青银高速交通量降幅约10.66%，运行速度提升约13.6%。2023年，青岛道路交通运行健康指数持续位居全国同类城市前列，高峰运行畅通度、拥堵持续时间、快速路主干路健康指数等指标获同类城市最优。

畅通“大动脉”，逐步“成环成网”

快速路是支撑城市高效运行的骨干系统。去年11月，《住房城乡建设部关于全面推进城市综合交通体系建设的指导意见》提出，有序推进城市快速干线交通系统建设。人口较多、交通压力较大的大中城市，应聚焦促进城市及周边快速路一体化、提升城市通勤走廊出行效率，完善城市货运物流通道网络等重点任务，因地制宜有序开展城市快速干线交通系统建设。

告别红绿灯，一路上高架。放眼国内，在北京、上海、杭州等人口稠密的大城市，城市快速路网四通八达，使得城市车流“快起来”“跑起来”。

青岛，山海湾城交融，城市框架很大，城市组团距离较远，对跨区域贯通性道路存在着高度依赖性。多年前，青岛快速路网体系建设存在历史欠账，尚未“成环成网”。最近几年，随着城区不断扩张，城市快速发展，汽车保有量迅猛增长，路网交通逐渐成为制约城市发展的突出问题，早晚高峰东西向、南北向交通存在不同程度的拥堵现象。

精准发力，靶向对标。在城市更新建设攻坚行动中，一批事关当下所需和长远发展的市政路网工程陆续建成，市民出行获得感不断提升。

重庆高架路是颇具代表性的一个项目。重庆高架路南起山东路，北至仙山路，全长17.7公里，跨市北区东北部，纵穿李沧区及城阳区南部，是“四纵五横”快速路网体系的重要一“纵”。2023年12月26日，重庆高架路主线及九对匝道通车，实现“当年开工、当年通车”。这条“飞架”青岛南北的快速路一经通车，便迅速成为市民日常出行的优先选择。据测算，高峰时段全程通行时间由以往的50分钟缩减至20分钟以内，极大缩短了城市南北间的时空距离。

今年8月31日，重庆高架路重要节点——长沙路、金水路两座跨线桥同步建成通车，长沙路、金水路与重庆路交会区域实现了东西向快速通行，主城区路网体系建设进一步完善升级，重庆高架路综合通行效益进一步释放。除部分桥梁施工区域外，重庆路地面道路也陆续放开通，沿线还打造了16.8万平方米中分带绿廊和20余处区域景观节点，展现出崭新的面貌。当下，唐山路立交匝道、长沙路及金水路地面道路、重庆路两侧道路整治等剩余工程正在加紧建设，预计年底全面完成。届时，重庆高架路快速立体交通走廊将全面成型。

2022年12月通车的辽阳快速路，也成为青岛主城区中南部东西向交通大动脉。无论是主城居民往来于胶州湾隧道和环湾路，抑或是外来客商往返于青银高速进出青岛城区，都切实体会到这条主动脉贯通后集散功能与承载能力的飞速跃升。“出门就能直通快速路，每天上下班的通勤效率明显提升，心情也更愉悦了。”说起家门口的变化，家住静湖琅园小区的王栋兴奋之情溢于言表。

在城市交通规划中，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”，可以进一步完善路网体系，大幅提升城市内通外联的便捷度。

以青银高速为例。随着社会经济和城市快速发展，这条进出青岛市区的迎宾大道交通流量剧增，青银高速青岛东收费站已成为全省车流量最大的收费站。2022年以来，青岛启动实施了跨海大桥高架路二期工程和青银高速公路增设唐山路互通及连接线工程，让进出青岛的这条“大动脉”更通畅。

一头连着高速公路，一头接着市内路网……跨海大桥高架路是东岸城区“四纵五横”快速路网中的“第三横”，是胶州湾大桥青岛端核心疏解通道之一，也是贯通东西、实现区域互通互联的市区东西向主动脉。去年6月，全长约1.6公里的跨海大桥高架路二期实现主线通车。二期工程建成后，有效提升了东岸城区快速路网效能，缓解了海尔路、辽阳路的沿线拥堵状况。今年8月底，跨海大桥高架路二期剩余匝道工程通车，标志着东岸城区快速路网“第三横”实现全线贯通。工程包含剩余定向匝道、青银高速东半幅辅助车道以及立交区规划滁州路地面道路。建成通车后，实现了青岛东岸城区“四纵五横”快速路网“第三横”和“第三纵”的无缝衔接、闭环成网，跨海大桥高架路与青银高速可高效衔接转换。正在开发建设中的张村河片区也因此实现与高速路网及青岛北站、青岛站、胶东机场等交通枢纽的快速联通，出行效率和土地利用

环胶州湾区域是青岛城市核心区，人口、资源、政策等要素集聚，是驱动青岛高质量发展的强力引擎。

作为一座环湾型城市，青岛高度重视跨胶州湾交通，在我国跨海通道工程领域一直处于开拓和引领地位。目前，环湾交通体系已形成以高速公路、桥隧和地铁为主的四大通道。

2011年6月30日，胶州湾隧道和胶州湾大桥同日建成通车，“一桥一隧”进一步优化了城市路网格局，提高了胶州湾两岸交通效率，人流、物流等要素资源在胶州湾两岸间快速流动，成为青岛一体化发展的强力引擎。

如今，在辽阔的胶州湾海面百米之下，一项“看不见”的超级工程——胶州湾二隧项目正在如火如荼地开展建设。这条隧道连接青岛主城区和西海岸新区，工程全长17.48公里，最深点距海平面115米，采用双洞双向六车道的主隧道加中间服务隧道的布置方式。整条隧道工程按城市快速路标准建设，设计使用年限100年，设计行车时速80公里，兼具客运与货运车辆跨海通道的功能。建成后将成为全世界最长的海底道路隧道，为青岛开启“双隧时代”，使跨胶州湾机动车通道由“日”字形升级为“目”字形，进一步加强胶州湾东西两岸交通联系，有效缓解西海岸新区与青岛主城区跨海通道的交通压力，对青岛环胶州湾一体化发展、优化城市空间结构布局等具有重要意义。

既有的环胶州湾高速公路——G22青兰高速公路也在持续焕新“扩容”。在国家高速公路网中，青兰高速是连接青岛市和兰州市的东西方向主干线之一，也是山东省“三横四纵”综合运输通道中济青通道的重要组成部分。青兰高速公

价值进一步提升，交通集聚和辐射中心功能持续增强。

站在黑龙江中路唐山路附近的高处往东眺望，一条“长龙”向青银高速方向延展开来——去年4月开工建设的青银高速公路增设唐山路互通及连接线工程（以下简称“唐山路快速路”）正展开宏大的施工作业面。

唐山路快速路工程西接重庆路立交，东至天水路，全长约3公里。除了隧道穿山段以外，均采用双向六车道主辅路形式。今年8月底，唐山路快速路工程黑龙江路地道主线建成通车，成为整个工程首个完工通车的节点性工程。黑龙江路-唐山路节点是唐山路快速路的重要组成部分，为青岛首个地上、地下一体的五层立体交通枢纽，自上而下依次为唐山路高架桥、地面道路、黑龙江路地道、主线隧道和地铁15号线。其中，黑龙江路地道全长为645米，通车后将大大提高南北向通行能力。到今年年底，随着两侧辅路建设完成，黑龙江路地道区域将实现双向12车道通车。届时，黑龙江中路金水路至城阳交界周边高峰时段通行时间将大幅缩短，南北向通行压力将得到缓解。

按照计划，整个唐山路快速路项目将于2025年建成。“届时，将与青银高速、重庆高架路等互通互联，组成青岛东岸主城区重要的快速路网，极大提升通行效率，有效缓解黑龙江中路、青银高速李村出口、金水路等主要通道交通压力，提高沿线区域出行效率”。青岛城投集团旗下青岛交通发展集团资源开发公司项目主管王德胜说。

“双隧时代”，环湾交通体系成强力引擎

路双埠至河套段，既要承担车辆过境及环胶州湾区域连通的功能，又要承担胶东机场集疏运功能，原先的设计已不能满足通行需求，改扩建势在必行。去年10月，青兰高速公路双埠至河套段改扩建工程主线建成通车，原有的双向四车道变身八车道，道路通行能力“倍增”。主线通车后，与新机场高速一期、新机场高速连接线、环湾大道实现高效衔接，大大提升周边路网通行能力，有效缓解胶东机场与主城区之间的交通“瓶颈”问题。目前，青兰高速前阳互通立交工程正在加紧实施，建成后将实现青兰高速与华中南路的高效顺畅衔接，进一步完善北岸城区与东岸城区联络通道。

从河套枢纽往西海岸新区方向，去年6月启动建设的青兰高速公路河套至黄岛段改扩建工程也在加紧建设。项目起自青兰高速河套枢纽，止于黄岛东枢纽，采用双向八车道高速公路标准改扩建，设计时速120公里。工程串联胶州湾北岸和西岸城区，连接了城阳区、胶州市、西海岸新区，沿线布局上合示范区、青岛自贸片区、中德生态园（国际经济合作区）等多个重要经济功能区，计划2026年6月主体工程完工通车。

从轮渡、高速公路到大桥、隧道……胶州湾跨海交通方式的演变升级，是这座城市加速“成长”的缩影。随着跨海通道交通网持续完善，人流、物流等要素资源将在胶州湾东岸、西岸和北岸间快速自由流动，成为青岛一体化发展的强力引擎。

“关键子落，满盘皆活。”一个个高快速路网项目的落地，不断支撑起这座宜居宜业宜游的品质之城的骨架，赋予“大青岛”更强的承载力、生长力和引领力。