潜新闻 深入更有价值

编者按

我省交通“十二五”规划中,济青高速搁置已久的拓宽计划被提上日程。它之所以曾经被搁置,是因为济青南线的开通。可三年来,南线并未起到分流作用,北线依旧车满为患。

同样是横贯东西的“黄金通道”,为什么南冷北热?有没有办法,能够既让北线别“吃撑”,又让南线能“吃饱”?

济青高速“南冷北热”迷局

文/片 本报记者 杨传忠

济青高速济南收费站,准备进入高速的车辆排起了队。

济青北线 堵车日趋严重,连超速违章都越来越少

28日下午3点,济青高速零点济南收费站。源源不断的车流,让道路两侧的8个收费车道几乎没有一刻能闲下来。

“有时上下高速都得排队。收费和发卡,白班根本没有歇的时候。”收费员安珂说。

在北侧收费出口,常年从淄博高青走济青高速向济南盖家沟运输板材的货车司机高峰抱怨:“以前一天能跑两趟,现在生意越来越火,可大多时间只能一天拉一趟,两趟的话回去就摸黑了。”

高峰回忆,他有几次遇到事故,路上走不动,到家都后半夜了。由于济青高速的车实在太多,他开的五轴大货车只能跑到时速70-80公里,有时甚至低于高速允许的最低时速60公里。

双向四车道的济青高速,每日设计通过流量为3万标准车次,而在繁忙的潍坊至淄博段,高峰时常常突破5万车次。

另一个数据更能说明问题:济青高速一条路的收费额,就占到了全省高速收费的一半左右。

的确,济青高速这条支撑起我省经济脊梁的“黄金大道”,现在已经严重超负荷运行。

车多,事故就多。“去年单淄博所辖90公里路段就发生事故500余起,一旦发生事故,10分钟就能压车1.5公里以上。”负责济青高速的路政处长张世春说。

“现在济青高速上的超速违章越来越少,很多事故都是车辆距离太近追尾造成的,不像济青南线,前一段时间还抓了一辆时速235公里的雷克萨斯。”省交警总队高速公路支队的董警官介绍。

济青南线 车流量仅是北线两成,货车跑一趟多花一二百元

本世纪初,当专家还在讨论济青高速到底拓不拓时,济青高速南线的上马让争论搁置下来。大家都寄希望于这条横贯我省东西的第二条大通道,能有效分流北线车辆。

2007年12月,全长307公里、总投资162亿元、按双向六车道高标准设计的济青南线通车了,它也是迄今我省投资规模最大的一条路。

然而事与愿违。通车整三年的南线仅分流了北线不到15%的车流量。

济青南线入口港沟收费站,只有稀稀拉拉的几辆车,宽敞的公路上空空荡荡,开车行驶了五六分钟后,记者才看到其他车辆。

“就这么点儿车,一踩油门,不知不觉时速就超过一百五六了。”济南的桑先生就曾因在南线超速领到了罚单。

记者调取了济青南北线11月的营运数据,北线间隙车流量达到33753日/辆,而南线车流量较大的济南至莱芜段才达到10798日/辆。

单条车道对比下来,南线的车流量基本是北线的五分之一,全线收费额有时甚至不如北线一个站。

此外,南线的大货车明显偏少,11月,北线五型车占所有车型的20.9%,而南线只占到11.1%。

据了解,济青南线贯穿鲁中山区,上下坡就占了路长的20%,对货车油耗影响很大。

“相比北线,30吨的大货车走南线得多消耗一二百元的柴油。”在北线济南收费站,一位货车司机说,他宁愿耐着性子慢悠悠多跑几十里,也不愿跑南线。

起初,有人把南线的冷清归咎于通车时司机不熟悉路况、服务区与加油站等配套设施不全、长途大巴不允许乱调线路,还有耗油高等因素。

但三年过去了,上述问题基本得到解决,南线却依旧冷冷清清。

原因剖析 偏离淄潍烟威,南线先天不足

济青南线途经济南、淄博、莱芜、临沂、潍坊及青岛6个市的9个县(市)区,大大缩短了一些地区至济、青的距离。尤其是它横跨鲁中山区,对于带动这片潜力巨大的区域的经济,起到了重要作用。

“但它与胶济产业带的两个重要城市淄博、潍坊剥离,和胶东半岛的烟台、威海的联系也不如济青北线便捷。”省政协委员、淄博市政协副主席董学武说,济青南线的辐射区域被夹在济青北线和京沪、日兰高速之间,带动面积只有北线的五分之一。

而济青高速衔接了铁路、水路、航空等交通通道,在我省立体交通格局中发挥着重要作用。

“济青高速的交通量已经饱和,运载能力下降明显,对经济产生了严重的束缚,必须尽早拓宽。”董学武说。去年省两会,他提交了“建议济青高速拓宽至双向八车道”的提案,得到不少认可。

高速车流量、全社会用电量等都是社会经济发展的晴雨表,它们的增量大体上与GDP保持一致。

2010年上半年山东GDP增长13.6%,而济青高速北线上半年收入约10.38亿元,比去年同期仅增加6.47%,还不及GDP增速的一半。

“各大高速公路都在拓宽。沈大高速2004年8月改为八车道,沪宁高速公路也扩了。”董学武介绍。

“北线能拓宽我真是举双手赞同,到时我就能跑起车来了。要是一天能跑俩来回,我起码能比现在多赚一半的钱。”货车司机高峰说。

(说明:为方便表述,本文采用了济青高速南北线的俗称,未使用新的高速公路命名规则。)

解决冷热不均 能否一箭双雕

办法一:

南线降低通行费

结论:

利益难平衡价难降

目前,济青高速单程收费125元,济青南线120元。

“能不能把南线的通行费标准降下来?”当记者向省公路部门一位负责人说出这个建议时,他表示这比较困难。

“高速公路通行费标准都是我省物价部门核准的,目前是每(标准)车每公里4毛钱,公路主管部门不能随便降低或抬高,否则可能导致整个收费公路市场无序竞争。”他介绍。

另外,济青南线的主管方并不是一家,济南至莱芜段属于山东高速集团下的山东高速股份,与济青北线同属于上市资产;莱芜至黄岛段属于省交通运输厅公路局。

如果通行费征收标准降低,势必会分流北线部分车辆,北线收费额会受到影响,股价便会波动,这部分损失怎么弥补?南线增加的收费额两家怎么划分?这些都难以解决。

办法二:

南线打通断头路

结论:

路网铺开车流来

“济青南线现在还是断头路,东只到黄岛,与其相连的海湾大桥还没有修通;往西它实际只到莱芜、泰安,与其他省份已经修好的青兰高速段还没有连接起来。好在‘十二五’中有青兰高速泰安至聊城段的规划,它两边全修通了,车流量自然也就会上来。”省公路部门这位负责人说。

记者从省公路局了解到,目前与济青南线相交的长深高速青州至临沭段已开工建设,潍坊至日照高速也进入二次招标阶段,它们建成后也将给济青南线带来不少分流车流,结束济青南线光杆一根、孤军深入的尴尬处境。