



▲京沪高铁桥的曲与美。

四条主干道 直通济南西站

京沪高铁济南西站即将投入使用,省城也将迈开“西进”的步伐。为了打通西客站片区和中心城区的道路,相关部门将对北园大街、张庄路及经六路三条道路进行西延,再加上现有的经十路,这样一来中心城区从北、中、南三个方位全面对接西客站片区。

北园大街延长线从现在的北园高架路西段向西延伸,经过机场路、腊山河西路等西客站片区南北交通干道,直达大金路。作为城市快速路,北园大街延长线道路红线70米,其中快车道为双向八车道,两侧各有7米非机动车道和3.5米人行道,是西客站片区内最宽的道路之一。

张庄路延长线是西客站片区中规划的一级主干路,将穿过大金路,最终西延至腊山河西路。按照规划,张庄路西延道路共1.56公里,规划道路红线为50米,快车道为双向六车道,道路两侧分别建设非机动车道和人行道。

据了解,在张庄路延长线两侧,市政部门还将建设一系列配套设施。其中包括排放雨水、污水和中水的市政管线,供电力、燃气、热力、自来水等使用的专业管线,以及路面、路灯、交通信号等设施 and 绿化景观工程。

另外,经六路延长线作为西客站片区中一条城市次干路,为双向四车道,规划道路红线30米,两侧拟建设慢行一体车道,该路将打通二环西路和大金路之间的市民出行通道。

(王光照)

4条新公交线 通往济南西站

为方便市民前往济南西站乘车,济南公交将于6月底增设4条临时公交线路。未来,济南公交将在济南西站周边增加公交线路,并开通BRT快速公交直达济南西站。

西客站片区原有19路、38路和133路3条公交线路,目前只有133路在运行。配合济南西站开通,济南公交计划6月底前增设4条临时公交线路。具体为:济南西站至黄岗计划配车25部;济南西站至济南火车站计划配车30部;济南西站至营市街计划配车25部;济南西站至长清大学科技园计划配车20部。

(王光照)

京沪高铁通车在即,“高铁新城”的崛起成了济南市民热盼的焦点。在高铁带动下,济南西客站片区将成为“齐鲁新门户,泉城新商埠,城市新中心”,一座改变济南经济格局的新城中心呼之欲出。借力京沪高铁与西客站片区配套的全面改善,西部新区的发展能否变成济南经济发展的新引擎,助推济南形成“一城两区,两翼齐飞”?

CRH 高速中国·创领世界速度

追速

齐鲁晚报·一品景芝

京沪高铁沿线行



济南黄河大桥不仅是京沪高铁的重点工程、难点工程、控制性工程,还是全线最亮丽的、最具有代表性的工程。

智者乐水

省城西部华丽求变

文/本报记者 喻雯 赵丽 片/本报记者 陈文进

“住东不住西”?

15日早晨,在腊山山顶,46岁的钟建利习惯性地拿出望远镜,朝京沪高铁济南西站方向望去。那里已经耸立起高大的站房,站台上时有试车的高速动车组飞驰而过,而安置一区 and 安置二区的楼群,也在天空中划出美丽的天际线。“站房就位于我们村的原址上,现景多好看啊。”盯着镜头的他,低声喃喃了一句。

2009年,钟建利离开了呆了大半辈子的小董村,这片土地后来成了京沪高铁济南西站建设的主阵地之一。搬走前,钟建利两口子都挺好奇,“这里会建成啥样呢?”

搬到腊山附近的张家村之后,钟建利常常爬到腊山山顶,眺望几公里外的那块土地,最近他去得更勤了——高铁快通车了,不久之后,村民们也要回迁到楼房里。

上周,他还专门来到安置区,坐着电梯上到了32楼,眼前出现了新小区,双气,花木成荫,配套齐全……“变化太啦!以前咱这是郊区,大伙住的是平房,路上堆着柴火,现在可算一步到位了!”他掩饰不住兴奋之情。

钟建利朴素的想法契合了不少企业的投资心理。“过去,西部是小产权房的聚集地,少量的商品房也是集中在经十路以南,均价在每平方米2000元左右。”山东大学房地产经营管理系主任程道平透露说,上海绿地集团的做法证实了这一点。2009年8月份,该集团拿下180万平方米的土地,这占了他们在济南整体拿地计划的70%,包括160万平方米的住宅和20万平方米的商业综合体。

引擎换位,“西部蝶变”

钟建利对片区里的房价关

注很多,“一个住宅项目,从去年底开盘时,均价5800元/平方米,现在都升到6500元了。”

而西客站片区的未来前景无疑是数字上升背后的主要动力。目前,6平方公里的核心区建设已经初具规模。记者了解到,在招商引资上,由台湾华新利华、香港华润、上海绿地、广东恒大、山东高速投资兴建的五大城市综合体即将开工,面积最小的也占地50多万平方米,面积大的达到150万到200万平方米。上海绿地集团投资的城市综合体,已经展开了招商的洽谈工作,目前洽谈的企业锁定了日本永旺集团、正大集团等国内外一线名企。

西部发生蝶变,但变化却不限于西部。槐荫区委书记杨峰透露,预计新城全年开工建设面积超400万平方米,总投入过200亿元。在聚集商务、会展、文化等现代服务业的核心区建设引领下,未来3至5年内西部新城将逐步显现其产业之城的魅力,成为拉动省会经济新的强劲引擎。

真正成型至少五年

相对钟建利对高铁效应的热切期盼,山东大学经济学院副院长李铁岗的态度比较冷静:随着高速铁路的开通所带来的流动便利,也会促使资金、人才、信息向发展环境优越、行政效能高的区域聚集,而投资环境不佳的地区会因为消费水平低等原因,面临人才、企业等流失的窘境。

“从这个角度来看,济南尤其是西部新城还要苦练内功。”李铁岗说,在区域经济一体化形势下,政府要有更加开放的意识,要高起点规划、高效服务。让经济发展的成本更低,这样才能让区域更有吸引力。

程道平也有同样的观点:西客站带动发展的前景是好的,但这绝不是短短的一两年就能完

成的,在做好详细的开发规划后,至少需要拿出五年的时间为区域开发“造势”,推进基础设施和公共投资的规划,比如道路网的完善、景观绿化等。

长期关注济南城市经济发展的济南大学客座教授、硕士生导师阎世春对西部新城发展的预测是,五年打基础,10年大发展。如果规划起点高,政策氛围好,还能迎来跳跃性的发展机

会。而要达到这一目标,需要精心培育,需注重规划的科学性、严格性、可操作性,另外,西部城区发展中,也需吸取国内外的经验,提升管理水平,采用先进的手段整合资源。

济南市城市经济研究会会长孔庆亮也表示,在新区的发展中,特别要注意不能急功近利,各种项目一哄而上,而是要放眼长远,高起点规划,严格执行。



▲京沪高铁即将开通运营,济南西客站周边的房地产项目随之升温。

北京

廊坊

天津

沧州

德州

济南

泰安

记者行程

曲阜