

# 行业观察

## 大众交通

12月16日开始，济青高速北线拓宽施工——

# 这段路为何限速60公里？

□ 本报记者 冯磊

山东高速股份有限公司日前发布公告，2015年12月16日开始，将对济青高速北线南北两侧进行加宽施工。有报道称，济青高速施工期间限速60公里。济青高速施工对交通影响几何？限速60公里靠谱吗？如何绕行？近日，记者进行了调查采访。

## 济青高速已“疲惫不堪”

据山东高速股份公司相关负责人介绍，2013年济青高速公路全线平均交通量已达56211pcu/d(折算小客车，下同)，其中青岛至潍坊段汽车交通量为34519pcu/d，潍坊至淄博段平均汽车交通量为52327Pcu/d，淄博至济南段平均汽车交通量为67188pcu/d。大型、特大型车辆占据了30%左右，且大型车辆长时间占道行驶现象严重，导致道路拥挤现象严重，大大降低了车辆的行驶速度和道路的通行能力，高峰时段道路服务水平已明显下降，目前潍坊至济南段服务水平已下降到四级。

济青高速公路特别是潍坊至济南段服务水平急剧下降，与其承担的交通运输任务和路网中的作用不相匹配，已不能适应经济社会和交通发展需求，服务社会的效率明显降低，济青高速公路的改扩建显得尤为必要。

要。

据介绍，拓宽后的济青高速将成为双向八车道，工程投资估算总金额为3079943.5万元，平均每公里造价9961.9万元。其中建安费为1894678.6万元，占投资估算总金额的61.52%。

## 限速仅为保障方案之一

“如果济青高速施工，难以满足像目前这么大大车流量通行需求。”相关负责人表示，如果济青高速车流量得不到有效分流，高速公路就无法保证顺畅通行，而且行车安全、施工安全和施工进度都得不到充分保障。

济青高速公路拓宽施工期间，将根据施工不同时段划分，在部分时段需对大型车辆进行强制分流。按三级服务水平控制，施工路段将限速60公里/小时。

但是值得注意的是，本项目正式需要分流的时间是施工期第三时段开始，即从2017年上半年开始，需要大量分流的时间在2017年上半年以后。

省高速交警总队相关负责人告诉记者：“限速问题仅仅是工程设计时提出的保障方案之一，一是不可能立即限速，二是如何限速、哪些路段限速，都要经过系统科学的方案研制，不可能从施工开始后，济青高速全线限速60公里。”

济青高速公路拓宽施工将于2015年12月底开始征地拆迁和土源准备、材料储备工作；2016年6月底完成特殊地基处理、涵洞、通道建设及96区以下土方填筑；2016年10月初全线开始路基96区填筑施工；2017年2月初左侧路面开始施工；部分互通及上跨桥的拆除、改建施工；2017年12月底之前完成右侧桥梁、立交以及路面工程施工；2018年5月初开始右侧路面分段封闭施工；2019年1月底完成全部路面工程、桥梁工程，基本实现开放交通；2019年6月底完成附属工程，全面建成竣工。

根据山东高速股份有限公司披露的项目公告，现有路网条件满足不了施工期间交通分流，需提前进行相关路网的改建，才能实现“将交通量控制在允许范围内，采取强制路网分流过境车辆、分流区间货车、引导分流区间货车和客车”的交通组织方式。

## 客运车辆优先分流

根据济青高速公路历年交通量资料，2013年济青高速公路客车占56.7%，比重逐年增加；货车占43.3%，比重逐年减少。从交通流理论看，影响道路通行能力的因素很多，其中大型车混入率对通行能力的影响是目前国内最突出的问题，车速离散性很大，从而影响整个车流的运行质量。

济青高速公路往年大修的经验也反映，在对速度较慢的大型车进行禁入后，路段整体服务水平有明显的提高。因此，在分流对象上依据车型进行了划分：大型货车、中小型货车、客车，其中客运车辆通行行为第一优先级，中小型货车为第二优先级，大型货车为第三优先级。

当扩建施工期间遇有下列情况之一，不具备道路通行条件时，便需要关闭施工路段，实行交通分流。其中聊城及以远地区至青岛市区分流方案是，聊城及以远地区一表白寺枢纽—青银高速—机场枢纽—济南绕城高速—港沟枢纽—莱芜枢纽—青兰高速—马站枢纽—胶南枢纽—徐村立交—青岛市；济南市—潍坊市分流方案是，济南市—G309—邢村立交—淄博新区立交—潍坊市，济南市—G309—邢村立交—淄博新区立交—花都大道—潍坊市，济南市—S102—郭店立交—G309—淄博新区立交—花都大道—潍坊市；济南市—青岛市分流方案是，济南市—零点枢纽—小许家枢纽—港沟枢纽—京沪高速—莱芜枢纽—青兰高速—马站枢纽—胶南枢纽—徐村立交—青岛市。

此前也有人建议，利用价格杠杆调节济青高速南北两线交通流量，对部分价格敏感车辆形成有效分流，减轻济青高速拥堵压力，保障扩容改造施工期间行车安全和施工安全，但未得到有关部门采纳。

# 我省淘汰营运性黄标车近20万辆

□记者 吴荣欣 戚加驹 报道

**本报济南讯** 记者从交通部门了解到，截至11月底，我省已淘汰营运性黄标车近20万辆，基本完成营运性黄标车淘汰任务。

为贯彻落实省委、省政府关于加强机动车排气污染防治的一系列文件要求，全省道路运输系统加快淘汰营运性黄标车，全省在册营运黄标车数合计199426辆。截至11月底，已淘汰198619辆，占实际营运黄标车数的99.6%。其中，公交车6533辆，出租汽车399辆，长途客车2536辆，载货汽车189151辆。

在加快淘汰营运性黄标车的同时，大力发展新能源车。截至11月底，全省新增新能源汽车6697辆，总数达到101343辆，比去年增长7.08%，超额完成年初新增新能源车3000台的目标任务。其中新增新能源车5226辆，总数达到23334辆；新增新能源出租车290辆，总数达到63856辆；新增新能源长途客车(含旅游包车)89辆，总数达到3707辆；新增新能源载货汽车1092辆，总数达到10446辆。

# 鲁辽陆海货滚甩挂运输通道正式贯通

□记者 陈明 报道

**本报潍坊讯** 12月10日，“潍营”号滚装货船从潍坊港正式起航，宣告了潍坊至营口间的鲁辽陆海货滚甩挂运输通道正式贯通。

据了解，鲁辽陆海货滚甩挂运输通道项目是山东、辽宁两省，潍坊、营口两市共同推进的合作项目，该项目以山东的潍坊港和辽宁的营口港为陆海联运衔接基地，利用渤海湾水运资源打造我国第一条货滚多式联运通道，形成连通华东—东北地区的物流大通道，项目运营将带动交通运输和鲁辽两省及腹地区域经济综合、低碳、平安、持续发展，对于蓝黄两区建设和对接东北亚等国家战略实施也具有重大意义，并依托营口—满洲里—欧洲的海铁联运“新丝路”推动潍坊营口打造为国家“一带一路”重要节点。

# 城轨列车核心系统在青岛制造

□记者 吴荣欣 报道

**本报青岛讯** 日前，中车青岛四方车辆研究所有限公司研制的地铁牵引传动系统、网络监控系统、制动系统及辅助电源等轨道交通核心装备通过中国城市轨道交通协会技术装备委员会组织的评审。这意味着中车四方所开启了城轨列车核心系统集成服务的新时代。

牵引传动系统即列车的“发动机”，它决定着列车能否快速平稳运行；网络监控系统即列车的“大脑”，它让列车实现智能化控制，控制列车的牵引、制动、供电等系统；制动系统即列车的“刹车”，它决定着列车能否精准、平稳停车。牵引、网络、制动三大系统的一体化，将会进一步提高列车的运行可靠性。牵引、网络、制动三大系统一体化丰富了青岛轨道交通核心装备制造业系统集成序列，为青岛轨道交通千亿产业链的建设再添一分力，为自主化轨道交通装备“走出去”储备实力。

# 济南国际机场旅客吞吐量破900万人次

□记者 吴荣欣 戚加驹 报道

**本报济南讯** 12月10日，济南国际机场年内服务进出港旅客900.48万人次，较去年同期增长9%。预计今年济南机场旅客吞吐量约950万人次，再创历史新高。

济南机场现执行航线120余条，其中，国际航线10条(首尔、曼谷、新加坡、清迈、大阪、暹粒、金边、清州、巴厘岛、岷港)，地区航线6条(香港、澳门、台北、高雄、花蓮、台中)，平均每周进出港航班1700余架次。

# 青岛审计为地铁建设保驾护航

□徐丽媛 报道

**本报青岛讯** 经过长久期待和多轮测试，青岛迎来地铁时代。自2009年以来，青岛市审计局围绕在建的5条地铁线路工程建设情况，持续开展全过程跟踪审计。跟踪审计涉及项目概算总投资1100多亿元，年审计资金量已达到150亿元，累计审减投资节约建设资金1.77亿元。

跟踪审计坚持关口前移、提前防范，着力关注资金筹集使用、征地拆迁、招标投标、物资采购、投资控制、环境保护等方面存在的突出问题。及时纠正了建设手续办理滞后、征迁补偿不规范、多计工程款、临时占地费用票据不合规等问题。同时，该局还积极探索审计新方法，利用率先研发的政府投资审计监督管理系统，加强对地铁工程的远程监控和动态审计，有效提高了跟踪审计质量，促进了项目建设顺利推进，提高了投资效益。

# 蟠龙收费站多措并举保障道路畅通

□马艳雯 报道

**本报济南讯** 为了在冬季期间给广大驾乘人员出行提供良好的行车环境，连日来，山东高速蟠龙收费站多措并举做好冬季站区道路畅通的各项措施。

冬季期间强化路面管控，启动特殊天气道路的巡查机制。同时，建立联动机制，互通信息，做到路面有积雪、结冰或发生拥堵现象时，能够第一时间得到信息，并及时安排进行防滑、除冰、保障道路畅通人员机械上路开展除冰、除雪、撒放融雪剂等工作，排除险情，疏导车辆安全通行。

□ 责任编辑 蔡明亮

# 无烟场站

□崔克臣 报道

“全体员工禁止在场站及办公区吸烟，不得摆放香烟、烟灰缸等用具，一旦发现每次对吸烟者罚款50元，并没收烟具……”12月8日，交运集团(青岛)莱西在所有场站及办公区域发布“禁烟令”，开展建立“无烟场站(办公区)”活动。



□刘勇 滕利 报道

近日，微山县治理超限超载领导小组召开动员会，进行为期3个月的不作为乱作为专项整治。自开展集中整治以来，全县共查处超限超载车辆137辆，卸载货物1300余吨，交警记分411分，治超取得了显著成效。

# 大学生电子与信息技术应用大赛落幕

□张建伟 陈松 报道

**本报济南讯** 12月5日，由山东省科学技术协会指导，山东电子学会、山东省信息产业协会主办，山东交通学院和山东软件工程师培训基地联合承办的第二届山东省大学生电子与信息技术应用大赛圆满落幕。

本次比赛是全省大学生的技能比武、技能展示平台，参赛选手涵盖全省大多数高校，涉及高职、本科、研究生等学生，充分展示了我省大学生的实践能力及科技创新能力。多项大学生作品在与天使投资者的洽谈中成功合作，实现了大学生科技创新作品产业化的转化。

# 环渤海水域船舶排放控制区划定——

# 船舶污染防治亟须地方立法

□ 本报记者 郝雪莹  
 本报通讯员 马桂山

为抑制船舶排放对海域造成的污染及相关损失，近日，交通运输部发布珠三角、长三角、环渤海(京津冀)水域船舶排放控制区实施方案的通知。其中，我省烟台、威海、潍坊、东营、滨州等海域及内河水域被划入环渤海(京津冀)水域船舶排放控制区范畴。

根据控制要求，2016年1月1日起，船舶应严格执行现行国际公约和国内法律法规关于硫化物、颗粒物、氮氧化物的排放控制要求，排放控制区内有条件的港口可以实施船舶靠岸停泊期间使用硫含量≤0.5% m/m的燃油等高于现行排放控制要求的措施。排放逐年递减，2019年1月1日起，船舶进入排放控制区应使用硫含量≤0.5% m/m的燃油。

到2019年底前，评估前述控制措施实施



# 我省沿海客运五年无一起死亡事故

□记者 郝雪莹

通讯员 马桂山 报道

**本报青岛讯** 记者近日从山东海事局了解到，5年来，山东海域没有发生一起客船人员伤亡事故，辖区交通运输船舶等级事故数量连续4年创新低，水上客运安全形势持续稳定。

年商船流量66万艘次、日均客运量10万人次，旅游旺季海上游客月均600万人次，面对如此庞大的海上交通流量，作为海上安全主管部门山东海事局严格落实船舶禁航规定，建立预警信息发布机制、提高信息发布效率，通过在必要时刻采取必要手段，守住安全的底线和红线。

据了解，山东辖区客运船舶面临三大风

险源——恶劣天气条件下客运船舶瞬间翻沉、碰撞、火灾。为提高预报信息的准确度，芝罘海事局指挥中心在海上设立了1条测风线和5个测风点，协调气象部门在航线四周新建了4个海岛气象站，安装了12台测风仪和雾探测器，最终实现恶劣天气的不错报、不漏报。

“严格落实船舶禁航规定，把住安全的最后一道关口。”山东海事局船舶监督处处长刘波告诉记者：“‘十二五’以来，山东水上交通事故较‘十一五’期间同比下降了45%。”

针对客运船舶安全监管不能只靠单打独斗的形势，海事部门厘清客运船舶所有人或经营人的安全生产主体责任、地方政府属地管理责任和海事管理机构安全监管责任，联

合当地政府、客运企业，形成齐抓共管的监管合力，并按照“一航线一档”、“一船舶一档”、“一船员一档”的要求建立船舶、船员数据库，通过日常工作绩效考核和不定期监督检查，强化责任落实和追究，将安全监管的权责落实到每一个环节。

“人是安全的根本因素，船长和船员是海上安全第一岗。”为此，山东海事局大力实施船员素质提升工程，全力打造山东船员品牌。通过市场调节、政策扶持和监管引导，逐步改善山东省船员培训的层次、结构和规模；落实“法律法规掌握到位、规章探索总结到位、服务措施提供到位、公正举措保障到位、监督检查责任到位”的管理模式，指导辖区相关企业、船舶提高船员管理水平。

# 环渤海环境保护委员会，重点建立渤海海湾治理联盟。

为形成海洋环保的合力，维护山东蓝色经济的优良环境，山东海事局局长袁宗祥提出，推进海陆统筹的环保立法体系，推进港口船舶污染防治、船舶大气污染防治、危险化学品(污染危害性货物)污染防治专项立法，加强船舶大气、港口粉尘等新型污染源控制。推进山东省海洋大环保长效工作机制建设，由山东省政府牵头，海事、环保、海洋、渔业、港航等建立海上环保“四联”机制。加强海洋污染应急能力建设，设立海上污染应急处置启动基金。加快港口和临港工业淘汰落后产能步伐。

目前，山东海事局与山东省环保厅就联防联控事宜达成共识。下一步，山东海事局将加强与省政府有关部门的工作联系，积极推进在船舶污染防治地方立法、应急能力规划、应急体系和机制建设等领域的交流与合作。

# 环渤海环境保护委员会，重点建立渤海海湾治理联盟。

为形成海洋环保的合力，维护山东蓝色经济的优良环境，山东海事局局长袁宗祥提出，推进海陆统筹的环保立法体系，推进港口船舶污染防治、船舶大气污染防治、危险化学品(污染危害性货物)污染防治专项立法，加强船舶大气、港口粉尘等新型污染源控制。推进山东省海洋大环保长效工作机制建设，由山东省政府牵头，海事、环保、海洋、渔业、港航等建立海上环保“四联”机制。加强海洋污染应急能力建设，设立海上污染应急处置启动基金。加快港口和临港工业淘汰落后产能步伐。

目前，山东海事局与山东省环保厅就联防联控事宜达成共识。下一步，山东海事局将加强与省政府有关部门的工作联系，积极推进在船舶污染防治地方立法、应急能力规划、应急体系和机制建设等领域的交流与合作。