



七十年修路架桥当先行 新时代综合交通启新程

■ 济青高速

第一条高速公路

第一条八车道高速公路

1993年12月18日,我省第一条高速公路——济青高速公路正式建成通车。这条全长318公里的运输大通道,纵贯山东半岛17个市辖区,贯穿5条国道、15条省道,连接济南、淄博、潍坊、青岛等重要城市,对助推全省经济发展作出了巨大贡献。

作为我省的“黄金通道”,济青高速沿线城市GDP达3.15万亿元,占全省总和的43%,承担了全省近15%的高速公路通行量。自济青高速通车以来,依托其便捷通达性而催生、发展、壮大的企业、产业不在少数。随着我省经济社会的快速发展,济青高速上的堵车情况日益严重,也为沿线区域发展带来了阻力和瓶颈。

为有效解决拥堵,济青高速改扩建工程正式提上日程。改扩建工程由山东高速集团投资建设,是我省首条八车道高速公路,是目前国内一次性改扩建里程最长、投资最大的项目,同时也是山东省首条改扩建的高速公路。

济青高速自开工之初就面临着无经验可寻,边通

车边施工、节能环保任务重、新旧道路材料与结构适应性难等问题。面对重重困难,新济青人创新方法,攻坚克难,不仅集中解决了自身改扩建过程中遇到的技术难题,还进一步提升了工程质量,同时以绿色、智慧等理念贯穿高速公路改扩建始终,有力推动了交通行业的转型升级,加快了绿色低碳循环交通运输发展,打造了高速公路改扩建“绿色样板”,对山东省乃至全国高速公路改扩建项目起到了重要的示范引领作用。

四改八拓宽后,济青高速的通行能力达到8万—10万辆,从原先的5级服务水平一跃提升为2级服务水平,相较之前可极大节约运输成本,提升运输效率,对于沿线区域产业的集约化、特色化、精细化发展具有重要意义。同样,作为联系沿海和内陆,济南和青岛两大核心城市的重要通道,济青高速的便捷通畅将促进人、财、物等多要素的流通,为沿线城市的招商引资、新旧动能转换、经济均衡发展提供交通保障。

①八车道济青高速航拍图



■ 济南遥墙国际机场

打造以机场为核心的现代化综合交通体系

济南遥墙国际机场于1992年7月26日建成通航,2000年10月完成飞行区扩建工程,2005年3月完成航站区扩建工程,2010年启动航站楼新馆工程。

机场官网信息显示,济南遥墙国际机场占地7200亩,航站楼总建筑面积11.4万平方米,其中南指廊面积13万平方米,可保障年旅客吞吐量1200万人次,高峰小时4500人次,飞机起降10万架次的需求;机坪共44万平方米,设有24个登机桥。截至2016年底,机场共有航线140余条。2018年,济南遥墙国际机场旅客吞吐量达到1661.2万人次,增长16%。

据了解,近日中国民用航空局正式批复济南遥墙国际机场总体规划修编(2019版)。新修编的总体规划将济南遥墙国际机场定位为区域性枢纽机场、大型机场。按照近期2020年旅客吞吐量5000万人次、货邮吞吐量50万吨,飞机起降38.3万架次,远期2050年旅客吞吐量8000万人次、货邮吞吐量150万吨,飞机起降59.3万架次进行规划。引入城市轨道交通3线(M6及16线)、R1线和济滨城际铁路,拓宽改造机场高速和东绕城高速,预留城市轨道交通线路,全力打造以济南机场为核心的现代化综合交通体系。

②济南遥墙国际机场

■ 日照港

“六五”期间国家重点建设沿海港口

转型升级加快建设世界一流海洋港口

山东港口集团日照港是“六五”期间国家重点建设的沿海主要港口。改革开放之初,为满足北煤南运和煤炭出口需要,国家决定在日照石臼建设大型深水煤炭泊位。1978年3月,山东省组织600多人的专业勘测队伍,对日照百公里海岸线进行了全面勘测。在中央领导同志的直接关怀下,国家组织专家、学者对日照及周边海岸线进行了全面勘测、长期论证、深入比选,做出了在日照石臼选港建港这一重大历史性科学决策。1980年3月,国家计委批复了港口设计任务书,同意建设煤码头一期工程和两个10万吨级泊位,并列入“六五”计划国家重点建设项目。

1982年2月17日,石臼港主体工程正式开工。在既无大中城市依托,又无老港依靠的困难条件下,港口建设者迎难而上,大量运用新技术、新工艺,开创了我国港口工程施工的先河。1984年12月,煤码头一期工程通过部级验收,1986年5月通过国家竣工验收,工程总评优良并荣获国家优质工程奖、施工鲁班奖。入选改革开放以来全国十大水运工程。1986年5月20日,国务院批准石臼港为一类对外开放港口,标志着石臼港正式开港开放。

建港初期,日照港利用第一期煤码头的工程结余款的1800万元资金,建设了第一个万吨级杂货码头。由此迈出了向综合性港口跨越的第一步。随着2个30万吨级矿石泊位、3个30万吨级原油泊位、集装箱专用泊位、粮食码头等一批重点工程建成投产,港口功能不断完善,从一个单一的煤炭输出港,逐步发展成为综合性、多功能、现代化的能源港。

近年来,顺应港口行业发展态势,山东港口集团日照港着力建设诚信、智慧、高效、绿色“四型港口”,推动港口转型升级,加快建设世界一流海洋港口。目前,整个港口规划了石臼、岚山两大港区,274个泊位,7.5亿吨能力,已建成生产性泊位66个,年通过能力超过3亿吨。

2018年,日照港完成投资42亿元,为历年之最。截至今年8月份,已累计完成投资43.36亿元,占年度计划的100.9%。海龙湾工程、东莱南移工程、岚南15泊位工程、日照港一京博输油管道工程、第4个30万吨级原油码头工程等10项重点工程建设稳步推进。

③山东港口集团日照港石臼港区

■ 日照港

“六五”期间国家重点建设沿海港口

转型升级加快建设世界一流海洋港口



■ 胶济客专、济青高铁

从首条铁路到“三线并行”

从蒸汽机车到“复兴号”

新中国成立70年来,我省交通运输事业发生了翻天覆地的变化,众多交通工程项目在齐鲁大地上渐次铺展,便捷了人民群众出行,服务了区域经济发展,成为展示山东形象的重要窗口与亮丽名片。交通工程项目的背后,是我省交通发展从投资、建设到管理、运营、维护等多方面技术的提升、能力的增强,从一个侧面反映了我省经济社会的不断发展。为庆祝新中国成立70周年,我们对新中国成立以来的一个缩影。

1904年6月1日,全长395.2公里的胶济铁路全线通车。从此,山东有了第一条铁路。那时青岛至济南每天开行客车、客货混各列车各1对,运行时间为14小时49分,时速为35公里,年旅客发送量80.4万人,货物年发送3万吨。

新中国成立后,胶济铁路这条贯通内陆与沿海的铁路干线成为牵动山东经济民生的大动脉。1953年,胶济铁路全线开始配属国产解放型蒸汽机车,1956年青岛至北京开行直通快车,运行时间为19小时25分,旅行速度为每小时45.7公里。1959年胶济铁路开始修建双线,1965年青岛至济南直达列车运行时间7小时51分,普通旅客列车运行11小时54分,最高速度为每小时26.4公里。

改革开放后,胶济铁路又开始双线改造,铺设无缝钢轨,结束了百年胶济铁路单线行车的历史。1985年青岛至北京特快列车,运行时间13小时17分,旅行速度达到每小时66.2公里。随着国民经济的快速发展,胶济铁路运力日趋饱和,铁路部门开始对胶济铁路进行改造,使胶济客专年发送旅客能力达到3000万人次以上,货物年发送能力跃升至2亿吨以上,百年胶济铁路从此告别了客货列车混跑的历史。

2008年12月20日,我国第一条由既有线改造后的时速200公里客运专线——胶济客专专线开通运营,山东正式跨入高铁时代。2018年12月26日,我国第一条以地方投资为主的济青高铁通车,半岛城市群区域一体化加速,两地实现济青高铁、胶济客专、胶济铁路“三线并行”,胶济通道高峰时段开行客车174趟,时速300公里的“复兴号”实现济南青岛85分钟通达,山东“双核”变“同城”。百年风云际会,从胶济铁路,胶济客专,到济青高铁,济南青岛间的铁路巨变,成为中国铁路发展的一个缩影。

1949年,胶济铁路列车运行15小时16分,平均时速25.8公里,乘客从青岛出去发去北京要用一天一夜的时间。如今,列车运行速度提升了140倍,青岛至北京间开行一站直达“复兴号”高铁,运行时间仅2小时58分。2018年,济南铁路局集团公司发送旅客1.43亿人,是1949年1503.5万人的近10倍。

历经艰辛的胶济铁路在时代同频发展,让出行更为便捷,让“同城效应”拉近城市的距离,把以前的“出远门”变成了“串门子”。刷脸进站,在线选座,无人餐厅等让旅客享受到智能化服务带来的便利,使越来越多的人青睐高铁出行。当年的胶济铁路为旧中国带来工业革命的光芒,新中国成立后,胶济铁路又肩负起建设社会主义海陆运输大通道的重任,把青岛出海口变成内陆城市的家门口,带动山东半岛经济快速发展,一批现代化城市在沿线崛起,山东经济重心也从运河两岸转向铁路沿线,火车站、银行、俱乐部、影剧院等建筑如雨后春笋般出现,济南、淄博、潍坊等地的商品借助胶济铁路运往青岛港,出口到欧美市场,助推青岛成为与世界联通的贸易大港。

迈进新时代,以胶济通道为主干,胶州、即墨、潍坊、青岛、烟台、淄博、泰山等铁路物流园区遍布沿线,中欧、中亚班列串起亚欧大陆东西两端,不断改写“一带一路”沿线的山东速度,成为上合组织成员国经贸往来、互利互惠的黄金纽带,使走向世界的“钢铁丝路”更加精彩。

④胶济客专

■ 济南轨道交通1号线

千年古城驶入“地铁时代”

时经济圈完全打通。1号线对于盘活西部资源,带动区域经济活跃度具有深远影响。

④济南轨道交通R1线

今年1月1日上午10:06,随着首趟地铁从位于长清区园博园旁边的创新谷站准时驶出,济南城市发展史上迎来有里程碑意义的一刻——轨道交通1号线建成通车,千年古城从此驶入“地铁时代”。济南轨道交通1号线南北向贯穿西部城区,是全市轨道交通线网中贯穿南北的一条主干线,也是济南开工建设的首条地铁线路,全长26.1公里,其中高架段16.2公里,过路段0.2公里,地下段9.7公里,总投资129亿元。

在1号线建设过程中,建设者们成功解决了盾构机穿越“富水高强度”岩溶区等世界性难题,克服了下穿胶济高铁、上跨济青高速桥等重大风险源和技术难关,较好解决了保护泉水和轨道交通建设的矛盾问题。

此外,1号线开通,串联起了长清和西客站,对于“创新谷”的企业来说,时间经济上的商务成本降低很多,出行效率大大提升。济南西客站是京沪线上的交通枢纽,依托1号线的高效交通,创新谷到北京上海三小



■ 胶州湾大桥

北方冰冻海域首座特大型桥梁集群

塑造拥抱胶州湾大青岛城市框架

胶州湾大桥由山东高速集团投资、建设、运营管理,项目于1993年首次组织海上通道方案专家论证会,2007年5月24日正式开工,2011年6月30日建成通车,它是我国北方冰冻海域首座特大型桥梁集群工程,是我国自行设计、施工、建造的特大跨海大桥,是山东高速公路网G22青兰高速公路的起架点,是山东省“五纵四横一环”公路网上框架的重要组成部分,是青岛市规划的胶州湾东西两岸跨海通道“一路、一桥、一隧”中的“一桥”。大桥起自青岛主城区海泊桥,经红岛到黄岛。大桥总投资概算近百亿元,规划全长41.58公里,设计基准期100年,现通车里程36.48公里。

胶州湾大桥历时4年多建成,获得国家奖项1项、省部级奖励20项,“中国企业纪录”21项,14项科研项目通过省、部立项。2011年上榜吉尼斯世界最长跨海大桥纪录和(福布斯)“全球最棒桥梁”称号。2013年6月,胶州湾大桥工程获得第30届国际桥梁奖“乔治·理查德森奖”,此奖项是迄今为止我国桥梁工程获得的最高国际奖项。2018年7月胶州湾大桥以现场检验评分第一名的优异成绩摘得中国公路行业的最高奖项——李春奖。2018年11月,胶州湾大桥入选山东省改革开放四十年重大事件之一。

胶州湾大桥建成后给省内济南青岛两大城市间的交通带来了更为密切便捷的联系。以前,车辆总需经黄岛南线至黄岛后绕线行胶州湾高速才能到达青岛。由于济青南线的北端起点与建设中的海湾大桥相连,大桥建成后车辆沿济青南线、海湾大桥就可一路“直通”青岛。大桥进一步促进了青岛与半岛城市群城市间的交通联系,对发挥青岛在山东省经济发展的龙头地位,进一步加快山东半岛城市群建设,促进胶东半岛社会经济发展具有重要意义。对青岛来说,胶州湾大桥还是该市“环湾保护,拥湾发展”战略中的一个重要交通枢纽。大桥建成后,大大缓解青岛胶州湾高速公路的交通压力,进一步改善青岛东西跨海交通网络,扩大青岛城市骨架,缩小青岛、红岛、黄岛的时空距离,加强主城区与两翼副城区的联系,实现青岛城市的大青岛城市框架,为青岛城市的深度发展拓展出新空间。

⑤胶州湾大桥航拍图

■ 沂水泉重路

让山里人山里货出山

让山外人看山里美尝山里果

今年,沂水县通过高规格设计、高标准建设,将泉重路成功打造为一条连接沂庄天上王城和沂蒙风情旅游景区的重要景观通道,同时也改善了沿线20多个村庄的出行与生产条件。

据了解,泉重路南起县道曹姚路,北至国道日凤线,全长17.03公里,路面宽度7米。今年,沂水县投入3700万元进行了中修改造,铺装7厘米厚的沥青混凝土面层,增设了高标准的安全设施和标志标识,并开通了城乡公交客运。

近年来,沂水县将道路作为生态景观打造,在该路建造了观景平台3处和微地形11处。在观景平台,设置了遮阳棚、安全围栏、石凳、石凳和太阳能路灯,司机可以停车休息,游客可以停车观景,附近施工者可以就餐餐饮,傍晚周边村庄群众可以跳舞、乘凉,极大地方便了群众出行与休憩。同时,在沿线定制安装了仿古式公交车候车亭29座,美化了路域环境。

按照“科学规划、合理布局、安全畅通”原则,沂水县投入428万元,对全线安防设施进行了高标准配套,其中,安装波形梁护栏10余公里,防撞护栏395米,设置标志牌213块,黄闪灯71个,道口警示桩1000余个。按照“典型引路、亮点突破、逐步覆盖、全面提升”的工作思路,和“增绿色、优生态、重彩化、提档次”的总体要求,沂水县对全线绿化彩化工程进行了高标准提升,其中,栽植白蜡、木槲等乔木1.14万株,扶芳藤、红千层等灌木147万株,金鸡菊、凌霄等花草168万株。沂水借势造景,依路成景,路景结合,真正形成了“人在车中坐,车在画中行”的良好景观。

村口定时发班的公交车,结束了过去需要辗转几次才能出山的窘境;平坦宽阔的柏油路,也改善了沿线群众种植产业结构,从以往种植单一的、耐储藏的、短距离运输的油栗和板栗,发展为种植桃、杏、樱桃、葡萄等各类瓜果及核桃等多样林果的综合农业经济。便利的交通运输条件,让山里人,山里货出了山,让山外人看到了山里的美,尝到了山里的果。

⑥沂水泉重路



■ 国道204烟沪线

穿越经济腹地的交通主动脉

质量和标准不断提升的“样板路”

国道204烟台至上海,作为一条“三季有花、四季常青、乔灌木草花竞相绽放”的绿色长廊,2002年12月,这条路以优异成绩通过了交通部文明样板路竣工验收。2016年以来,国道204烟台至上海进行了大中修,经过改造升级的国道204,通达能力全面提升,促使农产品外运量大大增加,提高了农产品的产销率和商品化程度。闻名遐迩的烟台苹果,许多就是从这条路走向全国,走向世界。

2000年,省交管局、省厅公路局批准利用3年时间,投入2.85亿元对烟台台进行大修改造。在创建文明样板路过程中,烟台公路按照“统一规划、分期改造”的原则,对该路进行了高标准的大修改造。施工中,把大修工程当作创建文明样板路的龙头工作来抓,决心创建全省公路养护的精品工程、标志工程。

国道204烟台至上海大修工程,在全省率先实行养护工程的市场化,成为深化公路养护改革的示范性工程;又在国内首次完成3.5公里大直径沥青混凝土柔性基层试验路段,成为一项科技示范工程。改造后的国道204路面平坦,行车舒适,许多就是从这条路走向全国,走向世界。

去年,国道204烟台至上海公路局命名文明样板路过程中,烟台公路按照“统一规划、分期改造”的原则,对该路进行了高标准的大修改造。施工中,把大修工程当作创建文明样板路的龙头工作来抓,决心创建全省公路养护的精品工程、标志工程。

国道204烟台至上海大修工程,在全省率先实行养护工程的市场化,成为深化公路养护改革的示范性工程;又在国内首次完成3.5公里大直径沥青混凝土柔性基层试验路段,成为一项科技示范工程。改造后的国道204路面平坦,行车舒适,许多就是从这条路走向全国,走向世界。

⑦国道204烟台至上海

■ 京杭大运河山东段

建设一千多支干支直达内河航道网

拱、太平作业区等一批现代环保型港口作业区,拥有生产性泊位232个,通过能力达到7021万吨。2018年内河港口吞吐量完成7366万吨,其中内河水运5949万吨,枣庄港1416万吨。全省注册内河水运企业281家,2018年全省内河水运企业完成客、货总量572万人次,4819万吨。

截至2018年底,我省内河通航里程达到1150公里,其中主航道济宁市至苏鲁界段湖东线建成三级航道178公里,湖西航道为六级航道52公里,其余900公里大部分为等级较低的支线航道。在建航道项目有京杭运河济宁至台儿庄(济宁段)航道“三改二”工程、京杭运河湖西航道(二级坝一鲁鲁界)改造工程等项目5个,在建闸3个港口,泰安港在建,拥有济宁港主城区港区、龙

■ 平阴黄河大桥

山东第一座黄河公路大桥

济南联接鲁西北的重要门户

平阴黄河大桥位于平阴县西部平阴镇龙桥村西的黄河上,距县城14公里。由山东省交通规划设计院设计,交通厅工程大队(原山东高速公路桥梁集团股份有限公司)组织施工,泰安建设、聊城地区民工日包队施工。1969年春开工建设,1970年12月1日竣工通车。大桥全长963.5米,宽10米,高14.8米。由主桥和引桥两部分组成,桥两端各建有两座桥头堡,顶端为三面红旗形状。桥两端建有一座供游人休息的4柱凉亭和小花园。亭中有用钻探河底桥基时采集的圆柱基石为桥制作的巨型火炬。

平阴黄河大桥似长虹卧波,雄伟壮丽,为山东第一座黄河公路大桥。平阴黄河大桥建成后,平阴黄河成为省城济南联接鲁西北的重要门户。平阴黄河大桥投入运营近50年,日车流量在万辆以上,是一座有着光荣历史、见证黄河两岸经济社会发展的桥梁。

⑧平阴黄河公路大桥是山东第一座黄河公路大桥
⑨平阴黄河公路大桥现状



■ 沂水泉重路

让山里人山里货出山

让山外人看山里美尝山里果

今年,沂水县通过高规格设计、高标准建设,将泉重路成功打造为一条连接沂庄天上王城和沂蒙风情旅游景区的重要景观通道,同时也改善了沿线20多个村庄的出行与生产条件。

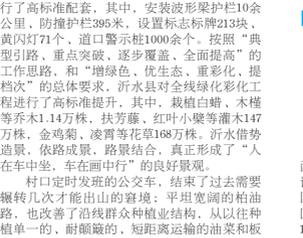
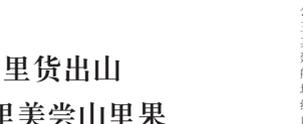
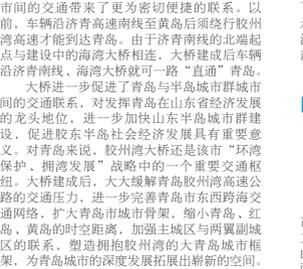
据了解,泉重路南起县道曹姚路,北至国道日凤线,全长17.03公里,路面宽度7米。今年,沂水县投入3700万元进行了中修改造,铺装7厘米厚的沥青混凝土面层,增设了高标准的安全设施和标志标识,并开通了城乡公交客运。

近年来,沂水县将道路作为生态景观打造,在该路建造了观景平台3处和微地形11处。在观景平台,设置了遮阳棚、安全围栏、石凳、石凳和太阳能路灯,司机可以停车休息,游客可以停车观景,附近施工者可以就餐餐饮,傍晚周边村庄群众可以跳舞、乘凉,极大地方便了群众出行与休憩。同时,在沿线定制安装了仿古式公交车候车亭29座,美化了路域环境。

按照“科学规划、合理布局、安全畅通”原则,沂水县投入428万元,对全线安防设施进行了高标准配套,其中,安装波形梁护栏10余公里,防撞护栏395米,设置标志牌213块,黄闪灯71个,道口警示桩1000余个。按照“典型引路、亮点突破、逐步覆盖、全面提升”的工作思路,和“增绿色、优生态、重彩化、提档次”的总体要求,沂水县对全线绿化彩化工程进行了高标准提升,其中,栽植白蜡、木槲等乔木1.14万株,扶芳藤、红千层等灌木147万株,金鸡菊、凌霄等花草168万株。沂水借势造景,依路成景,路景结合,真正形成了“人在车中坐,车在画中行”的良好景观。

村口定时发班的公交车,结束了过去需要辗转几次才能出山的窘境;平坦宽阔的柏油路,也改善了沿线群众种植产业结构,从以往种植单一的、耐储藏的、短距离运输的油栗和板栗,发展为种植桃、杏、樱桃、葡萄等各类瓜果及核桃等多样林果的综合农业经济。便利的交通运输条件,让山里人,山里货出了山,让山外人看到了山里的美,尝到了山里的果。

⑥沂水泉重路



■ 沂水泉重路

让山里人山里货出山

让山外人看山里美尝山里果

今年,沂水县通过高规格设计、高标准建设,将泉重路成功打造为一条连接沂庄天上王城和沂蒙风情旅游景区的重要景观通道,同时也改善了沿线20多个村庄的出行与生产条件。

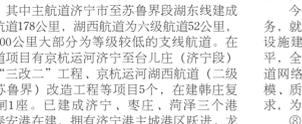
据了解,泉重路南起县道曹姚路,北至国道日凤线,全长17.03公里,路面宽度7米。今年,沂水县投入3700万元进行了中修改造,铺装7厘米厚的沥青混凝土面层,增设了高标准的安全设施和标志标识,并开通了城乡公交客运。

近年来,沂水县将道路作为生态景观打造,在该路建造了观景平台3处和微地形11处。在观景平台,设置了遮阳棚、安全围栏、石凳、石凳和太阳能路灯,司机可以停车休息,游客可以停车观景,附近施工者可以就餐餐饮,傍晚周边村庄群众可以跳舞、乘凉,极大地方便了群众出行与休憩。同时,在沿线定制安装了仿古式公交车候车亭29座,美化了路域环境。

按照“科学规划、合理布局、安全畅通”原则,沂水县投入428万元,对全线安防设施进行了高标准配套,其中,安装波形梁护栏10余公里,防撞护栏395米,设置标志牌213块,黄闪灯71个,道口警示桩1000余个。按照“典型引路、亮点突破、逐步覆盖、全面提升”的工作思路,和“增绿色、优生态、重彩化、提档次”的总体要求,沂水县对全线绿化彩化工程进行了高标准提升,其中,栽植白蜡、木槲等乔木1.14万株,扶芳藤、红千层等灌木147万株,金鸡菊、凌霄等花草168万株。沂水借势造景,依路成景,路景结合,真正形成了“人在车中坐,车在画中行”的良好景观。

村口定时发班的公交车,结束了过去需要辗转几次才能出山的窘境;平坦宽阔的柏油路,也改善了沿线群众种植产业结构,从以往种植单一的、耐储藏的、短距离运输的油栗和板栗,发展为种植桃、杏、樱桃、葡萄等各类瓜果及核桃等多样林果的综合农业经济。便利的交通运输条件,让山里人,山里货出了山,让山外人看到了山里的美,尝到了山里的果。

⑥沂水泉重路



■ 沂水泉重路

让山里人山里货出山

让山外人看山里美尝山里果

今年,沂水县通过高规格设计、高标准建设,将泉重路成功打造为一条连接沂庄天上王城和沂蒙风情旅游景区的重要景观通道,同时也改善了沿线20多个村庄的出行与生产条件。

据了解,泉重路南起县道曹姚路,北至国道日凤线,全长17.03公里,路面宽度7米。今年,沂水县投入3700万元进行了中修改造,铺装7厘米厚的沥青混凝土面层,增设了高标准的安全设施和标志标识,并开通了城乡公交客运。

近年来,沂水县将道路作为生态景观打造,在该路建造了观景平台3处和微地形11处。在观景平台,设置了遮阳棚、安全围栏、石凳、石凳和太阳能路灯,司机可以停车休息,游客可以停车观景,附近施工者可以就餐餐饮,傍晚周边村庄群众可以跳舞、乘凉,极大地方便了群众出行与休憩。同时,在沿线定制安装了仿古式公交车候车亭29座,美化了路域环境。

按照“科学规划、合理布局、安全畅通”原则,沂水县投入428万元,对全线安防设施进行了高标准配套,其中,安装波形梁护栏10余公里,防撞护栏395米,设置标志牌213块,黄闪灯71个,道口警示桩1000余个。按照“典型引路、亮点突破、逐步覆盖、全面提升”的工作思路,和“增绿色、优生态、重彩化、提档次”的总体要求,沂水县对全线绿化彩化工程进行了高标准提升,其中,栽植白蜡、木槲等乔木1.14万株,扶芳藤、红千层等灌木147万株,金鸡菊、凌霄等花草168万株。沂水借势造景,依路成景,路景结合,真正形成了“人在车中坐,车在画中行”的良好景观。

村口定时发班的公交车,结束了过去需要辗转几次才能出山的窘境;平坦宽阔的柏油路,也改善了沿线群众种植产业结构,从以往种植单一的、耐储藏的、短距离运输的油栗和板栗,发展为种植桃、杏、樱桃、葡萄等各类瓜果及核桃等多样林果的综合农业经济。便利的交通运输条件,让山里人,山里货出了山,让山外人看到了山里的美,尝到了山里的果。

⑥沂水泉重路

