

济南云巴开通运营,30.55公里空中走廊连接产业与社区

一趟车如何串联出“同城新生活”

记者 于泊升 济南报道

市民“少跑腿、省时间”
“空中走廊”改写出行体验

6日上午,济南云巴沿线迎来首批乘车“尝鲜”的市民。市民刘敏(化名)从地铁2号线彭家庄站出站,步行3分钟便登上了云巴内环列车,“车厢小巧精致,像在空中行驶的巴士,比想象中更便捷”。列车启动后,时速逐渐攀升,独立高架运行,很快便抵达刘敏的目的地形彩虹湖。

这条全长30.55公里的低运量轨道交通线,以高架形式串联高新区、历城区,32座车站构成闭环网络,覆盖唐冶、孙村、两河、庄科四大片区。

对于通勤而言,这条“空中走廊”将改写出行体验。家在祝甸、公司在科创路沿线的程序员王浩(化名)以前自驾通勤,早晚高峰经常被堵在路上,“现在坐地铁到彭家庄站换乘,坐上云巴就能直达公司,如果是在高峰期能比开车快20分钟”。

云巴通车后,后期片区不断发展带来的交通压力将会缓解。全线5座换乘站可衔接轨道交通2、4、8号线,其中彭家庄站可换乘轨道交通2、4号线;唐冶站、程家庄站衔接轨道交通4号线;山东职业学院站、春博路站对接轨道交通8号线。换乘距离最短仅几十米,最远距离150米,部分站点甚至实现站内直达。

这种便捷性将重塑沿线市民的生活半径。开通首日恰逢周六,不少家庭选择乘云巴出行购物、游玩。平时时段11分钟的发车间隔,2-5元的亲民票价,加上环线设计的灵活便捷,让乘客有了不错的体验感。“逛完孙村商圈还能坐环线去唐冶,不仅省了停车费,还把生活圈扩大了。”一位带孩子乘车的市民说。

绿色出行+生态宜居
打造“门到门”出行体验

云巴开通之际,“为何不建地铁选云巴”成为不少市民热议的话题。

记者梳理发现,济南云巴的定位从规划之初便与地铁有清晰区别。作为介于公交与轻轨之间的低运量轨道交通系统,它采用独特的高架轨道梁,以胶轮驱动行驶,兼具灵活性与经济性。

“地铁是大运量骨干交通,适合中心城区高密度客流,而云巴主打区域微循环,匹配新兴片区的交通需求。”山东大学交通规划设计研究中心主任张汝华解释,根据《城市轨道交通分类》,云巴属于低运能系统,恰好适配高新区客流分散,尚未形成高强度客流走廊的特点。若在此区域建设地铁,不仅造价高、建设周期长,还可能出现运能过剩的情况。云巴仅用不足两年便完成建设,高架敷设方式占用地面空间较少,小巧灵活的特点在客流应对中也更从容。

32座车站的布局也显示出“精准接驳”的思路。除5座地铁

读懂济南

12月6日,山东省首条云巴线路——济南云巴正式开通运营。30.55公里“空中环线”、5分钟高峰发车间隔,2元起步票价,这份“空中通勤”体验究竟如何?换乘是否如预期便捷?又将为产城融合注入多少动能?



12月6日,济南云巴正式开通运营。 记者 王媛 摄

换乘站外,其余站点覆盖产业园区、学校、医院与居民小区。从学校到医院,再到产业园、企业聚集区,云巴将“门到门”的出行体验落到实处。“以前从小区到产业园得转两趟公交,现在出小区步行5分钟到云巴站,20分钟就能到公司楼下。”在高新区工作的市民周颖(化名)说。

值得一提的是,云巴与区域生态格局也很契合。高新区坐拥“三面环山,两河穿城,一湖点缀”的自然优势,围子山、武将山连绵起伏,巨野河、杨家河穿城而过,云巴高架轨道穿梭其间,既避免了地面交通对生态环境的干扰,又让市民在出行中尽览风光,形成“绿色出行+生态宜居”的独特场景。

四大片区“互联互通”
区域凝聚力进一步提升

在济南云巴通车之前,济南东部新城因轨道交通覆盖不足,唐冶、孙村等片区存在“各自为战”的割裂感。而云巴闭环运行的模式,如同一条“空中纽带”,让四大片区实现“互联互通”,区域凝聚力得到提升。

“云巴不只是一条交通线,更是推动城市功能升级的引擎。”张汝华认为,随着线路开通,沿线教育、医疗、产业等资源将加速整合。在教育领域,云巴

串联起高新一中、高新实验中学、历城二中(唐冶校区)等多所优质学校;医疗资源方面,济南市儿童医院新院区通过云巴与沿线社区相连,投入运营后居民看病坐云巴即可抵达,医疗配套的辐射范围扩大。

对高新区这处科创产业核心承载区而言,云巴的价值更体现在产业协同效率的提升上。截至2024年底,高新区已集聚规上工业企业170家,2所中科院院所,1所省级院所,以及40家国家、省、市级重点实验室、企业技术中心扎根于此。云巴打通了多个产业园的内部循环,企业间的技术协作与物流运输效率显著提升。

具体到企业,出行成本的降低也能直接转化为发展红利。沿线一家装备制造企业的人事主管算了笔账:公司有100多名员工跨园区通勤,以前需投入8辆通勤班车。云巴通车后,可以选择轨道交通通勤,班车数量减半。“交通便利度也是求职者关注的重要因素,云巴让我们在招聘中更具竞争力。”

“以前沿线片区更像单一的产业区或者居住区,现在有了便利交通,商业、生活配套会慢慢完善,助力高新区从‘产业高地’向‘多功能新城’转型。”张汝华认为,交通通达度的改善将吸引更多企业入驻与人口集聚,进

而带动产业升级与配套完善,形成良性循环,助力区域科创实力提升。

云巴如何驶得“更远”?
应深挖“通道+产业”潜力

放眼全国,重庆、深圳、西安、长沙等多个城市也已开通云巴线路,既有承担通勤功能的线路,也有服务景区游客的休闲旅游专线,低运量轨道交通的应用场景正不断拓展。

“云巴要实现长远发展,关键在于与城市交通体系的深度协同。”张汝华建议,未来济南应进一步优化云巴与地铁、公交的换乘体验,实现动态调度,让公共交通网络更高效运转。云巴应发挥灵活优势,后期运营成熟时可根据节假日等客流变化,动态调整发车间隔,并探索“轨道+社区巴士”的接驳模式,让服务延伸至更多小区、企业门口,进一步织密交通网络。

业内人士认为,云巴更进一步的发展,在于挖掘“通道+产业”的融合潜力。云巴的意义不仅是解决当下的出行难题,更在于通过交通辐射,带动沿线商业、教育、医疗等配套资源的加密。未来,云巴沿线可能形成“15分钟生活圈”,出门5分钟到云巴站,10分钟能到学校、医院、商场,这种便捷性会让片区吸引力持续提升。

从城市发展视角看,济南云巴的开通,是城市交通向“精细化”延伸的一步。记者从济南市城乡交通运输局获悉,今年年内,济南轨道交通4号线、8号线、6号线东段、济阳线将建成通车,济南轨道交通通车里程将达到248公里,日均发送旅客突破100万人次,云巴在整个轨道交通网中会起到“微循环”的作用。“低运量轨道交通不是地铁的‘替代品’,而是‘补充者’,它能填补城市交通的空白区域,让公共交通网络更立体、更高效。”张汝华说。

记者 王皇 季明智 济南报道

延伸阅读

12月6日一早,济南高新东区云巴正式通车。记者在现场看到乘车口早早排起长队,不少市民专程赶来,只为第一时间体验这条期盼已久的新线路。列车

一进站,便迅速被涌入的乘客填满,车厢内几乎无空座,扶手处也站满了人,现场气氛热烈但秩序井然。

“云巴就在家门口,盼开通很久了。”市民王女士带着孩子一同乘车,她说,自己平时开车上班,单程要40多分钟,今天试乘后发现,从家到单位坐云巴,能节省近20分钟,“以后通勤轻松多了。”

济南云巴线路全长30.55公里,全线采用高架敷设,共设车站32座,形成环绕高新东区的闭环环线。线路途经高新区和历城区,串联起唐冶、孙村、两河、庄科四大片区,连接多个产业园区,有效破解了该区域长期以来面临的大运量轨道交通覆盖不足的难题,为沿线居民和企业职工提供了准点、高效的“最后一公里”出行解决方案。

济南云巴搭载了多项先进技术,其采用最高等级的无人驾驶技术,并在全国首次使用应用于市政项目的基于“车-车通信”的列车自主运行系统(TACS),使列车具备“自主思考”能力,大幅提升了运行效率和可靠性。车辆设计时速最高80公里,凭借独特的U形轨道梁和胶轮系统,可适应复杂城市地形。

该项目的建设过程体现了高效与环保的卓越平衡。建设团队通过优化方案,累计缩减施工围挡约2.3万平方米,并成功避让600余株树龄20年以上的法桐,最大限度降低了对城市生态和市民生活的影响。通过技术创新与集约化管理,有效降低了工程造价。

据了解,济南云巴由深圳比亚迪轨道交通运营有限公司负责运营,济南轨道交通集团运营公司作为运营服务管理单位,履行监督与协调职责。双方将共同致力于乘客安全保障,通过严格落实各项安全标准、持续强化服务人员系统培训、建立常态化服务质量检查与评估机制,筑牢安全防线。此外,双方还将定期联合开展设备设施维护、隐患排查、专业技能培训与应急演练,确保云巴运营全过程安全、有序、可靠。

济南云巴的开通,串联起产业园区、居住区和生态公园,不仅促进了生产要素的流动,提升了区域互联互通水平,更与地铁、公交共同构建起“轨道+公交+慢行”的绿色交通体系,有力助推济南“东强”战略实施和产城深度融合发展。

32座车站「环抱」高新东区,列车具备「自主思考」能力
开通首日,市民争相体验「宝宝巴士」

12月6日云巴开通首日,市民争相体验。 记者 王媛 摄