



穿越主城区串联三大火车站,支撑“东强”“西兴”“中优” 轨道交通6号线开启济南轨道交通二期规划新篇章

齐鲁晚报·齐鲁壹点记者 王皇 李庆斌

33地下站串联三大火车站 覆盖城市成熟功能和开发新区

9月29日,济南轨道交通6号线开工。线路西起山东第一医科大学西侧,主要沿医学大道、济南西站片区中轴,经一路、大明湖路、山大南路、新添大街、凤凰路、舜城大道敷设,东至梁王东站,两端设一场一基地,分别为位里庄车辆段、梁王车辆基地。

线路全长40.1km,共设车站33座,全部为地下线路,随着城市轨道交通建设的推进,可与1号线、2号线、3号线及远期规划线路实现换乘。济南轨道交通6号线是贯穿主城区的东西向骨干线,途经槐荫区、天桥区、历下区、高新区和历城区,连通济南西站、济南火车站、济南东站三大交通枢纽,串联国际医学科学中心、国际金融城、高新产业园区、济南自贸试验区、省企总部城等大型客流集散点和重点发展区域。

穿越主城区施工难度大 多部门形成合力下一盘棋

济南轨道交通6号线全部为地下线路,此前,济南首条东西穿城的地铁2号线在建设时就遇到了世界级难题,济南轨道交通集团在2号线施工时迎难而上,积累了复杂地质条件下的宝贵施工经验,6号线再次穿越老城区,施工难度也将不小。

除了施工本身的难度外,6号线作为穿越主城区的又一条关键线路,建设过程中的交通压力可想而知。“作为穿越老城区的线路,施工作业面狭小,交通导改难度大,对市民的生活不可避免也将产生一定影响。”济南轨道交通集团有关负责人现场表示。

“6号线本身穿越老城区,沿线也是大型客流集散点和重点发展区域,建成后将有效缓解城市的東西交通压力,极大方便沿线和其他换乘线路上市民的出行需要,但同时也意味着,施工面临的交通协调、施工空间等压力更大,施工面临的外部困难可以想见,但济南非常需要这样一条穿越城区的地铁线路。”山东大学交通规划设计研究中心主任、山东大学交通学院副教授张汝华说,6号线更是一条迎难而上的线路,给建设方提出了更高的施工设计要求,也需要市民更多的理解。“要进行更科学的交通组织设计,尽可能减少施工对周边住户的生活和出行的影响,但地铁建设毕竟是工程,很难没有一点影响,市民也要有更多的理解,未来通车后,最能体验到线路便捷的也是周边的市民。”

在济南工程职业技术学院党委副书记、教授吴学军看来,济南迈向“大强美富通”现代化国际大都市的过程中,地铁这样的城市基础设施建设尤为关键。在东西狭长的济南,老城区建设地铁线路是城市发展中的必答题,这不仅是6号线和4号线一期建设的必答题,而是整个轨道交通二期建设的必答题。“济南轨道交通二期多数工程在主城区,将极大提升济南整个城市的交通承载力和城市发展水平,除了交通组织之外,轨道交通建设还涉及管线迁改、沿线征迁等工作,可以说建地铁不仅仅是轨道交通集团这一个建设方的事,还需要沿线各相关单位和市民的支持。”

济南对此已有行动。2021年9月23日召开



9月29日上午,济南轨道交通6号线开工活动在济南火车站北广场举行。

的济南轨道交通第二期建设规划工作专题会议就提出,要加强组织领导,建立完善轨道交通二期建设指挥部,搭建强有力的工作班子,加快推进各项工作。同时提出,要统筹安排、精细管理,科学安排时序,优化交通疏导组织、交通堵点治理、沿线环境提升等工作方案,尽量减少对市民正常生活的影响。

“始终坚持以人民为中心的发展思想。”济南轨道交通集团上述负责人表示,6号线的建设将全面借鉴一期规划建设的经验,运用创新成果,精心组织、科学施工、细抓管理,确保轨道交通建设与泉水保护共生,尽最大努力减少施工对市民生活的影响。“努力将民生工程打造成民心工程,为全市人民交一份满意的答卷。”

串联三大火车站激活内外交通 迈向“地铁+高铁”2.0时代

“我住在唐冶,现在上班就坐上了2号线,先从家里打车到彭家庄站,进站上车后,快的话35分钟左右就能到历山路站,以前是开车上班,现在在基本就是绿色通勤了。”在和乎路附近上班的市民刘女士说,自己真正感受到地铁带来的便捷,也更加关心济南的轨道交通二期建设。“4号线一期的程家庄站就在我家附近,今年唐冶中路上已经设上了施工围挡,如果这条线路建成,我就能步行坐地铁,又会更方便。”

“6号线虽然不到唐冶,但是能到济南西站,而且之前看的规划图里,和2号线也能实现换乘,我对象以后出差坐火车会更方便,我们如果出去玩,赶火车也会方便很多。”刘女士说,自己的丈夫就在唐冶上班,这里的不少企业业务辐射全国,出差是常态。“现在虽然坐2号线转1号线也能到济南西站,但总感觉往南绕了绕,如果能坐2号线转6号线一路向西,以后会更方便。”

“济南轨道交通6号线作为深入新老城区腹地的一条地铁线,不仅疏解老城区交通拥堵,还串联起济南西部片区、老城区和东

部新城,加强城市区域间的联系,对促进济南经济产业发展有重要作用。”济南轨道交通市民观察团成员陈化贇认为,6号线的建设将丰富老城区单一的出行方式,也将能有效解决出行拥挤的问题。“未来6号线通车后,地铁出行一定会成为老城区居民的主要出行方式,老城也会焕发新活力。”

而同样是东西向骨干线,相比4号线一期,6号线大部分线位敷设在济南市主要客运走廊上,连接了济南西站、济南火车站、济南东站三大火车站,在疏解东西交通的同时,更将激活城市内外交通。

目前已运营的地铁1、2、3号线中,里程最长、客流最多的2号线临近济南站北广场,南北向的1号线连通济南西站,3号线连接济南东站,济南已经实现地铁和高铁的初步连通。而6号线则将开启“地铁+高铁”的2.0时代。此外,正在施工的3号线二期连通济南遥墙国际机场,未来6号线与3号线实现换乘后,还将开启“高铁+飞机”的快速换乘,为济南的对外出行插上地铁翅膀。

铁路和飞机为城市带来巨大客流,仅2020年国庆假期期间,三大火车站的旅客发送量就已超百万人次,2020年底济南遥墙国际机场旅客吞吐量高达1238.47万人次,仍在增加的客

流更需要大运力、高效率的交通系统。

“济南承担全国重要交通枢纽的职能,随着城市吸引力的增强,铁路和公路客运站将承担大规模的客流输送,这就需要用轨道交通来衔接内部交通和外部交通,缓解枢纽周边的道路交通和组织压力。”张汝华说,轨道交通作为连接内外交通的纽带,可以充分发挥枢纽城市的功能,起到内通外联的作用。“这次开工的6号线在济南轨道交通二期规划中,更凸显了这方面的功能。”

不仅如此,6号线穿越泉城特色风貌区,沿线的老商埠、大明湖及周边,山东大学都是全省乃至全国游客来济南游玩的必去打卡地,线路也将带动为城市旅游赋能。“下了高铁就能坐地铁去老商埠、大明湖,有充足的时间感受济南魅力,这能极大方便游客,也将提升城市影响力和美誉度。”济南工程职业技术学院党委副书记、教授吴学军说。

支撑“东强”“西兴”“中优” 成为加速经济活动的“黄金线”

“‘交通行,百业兴’,6号线的建设,使市民未来的出行变得更方便,也将对改善济南的交通环境,特别是建设‘大强美富通’现代化国际大都市起到重要的推动作用。”济南市市民巡访团团长辛安认为,6号线不仅是一条横跨济南东西的地铁线,更是一条主动脉,建成后将大大加强城市东西区域功能、空间和产业的联系。

除串联三大火车站外,6号线作为轨道交通东西向骨干线,沿城市最重要的东西向发展轴而规划,覆盖了城市成熟功能区及开发新区,是支撑城市东西主轴形成的关键,能够促进城市的空间东西拓展,线路经过人流密集区域,对服务经济社会高质量发展意义重大。

“这条线路东西贯穿济南西部核心区、泉城特色风貌区和东部新城,国际医学科学中心、省企总部城、国际金融城、高新产业园区、济南自贸试验区、省企总部城等大型客流集散点和重点发展区域,这是一条经济发展形态非常丰富的线路,6号线恰好能促进各个功能区之间的经济活动和信息交流。”山东财经大学区域经济研究院院长董彦岭表示,6号线将加强东部及西部城区各建设项目的联系。

吴学军认为,6号线加快济南城市更新,促进城市品质提升,支撑“东强”“西兴”“中优”城市格局发展上具有重要意义。

6号线的建设运营将加速主城区功能提升,起到强化中心地位的作用。线路东西串联主城区内各大功能区,产业间将得到互补和协作,增强了中心的吸引辐射力。6号线虽然仅在主城区内部,但通过轨道交通的连通,将强化CBD奥体中心区和城市活力副中心的辐射带动能力,为“东强”和“西兴”赋能,6号线将成为促进东、西城区快速发展的首要条件,成为加速经济活动,加快生产要素流动的黄金线。

借助CBD奥体中心区和城市活力副中心的发展,6号线将间接促进“中优”发展,为城市东西大主轴形成强大的支撑,形成以经一路、明湖北路、山大南路为主的东西向发展轴线。

二期建设迈出关键一步 托举高质量发展的城市框架

济南轨道交通6号线开工后,济南轨道交通二期建设的6条线路中,2条东西骨干线路悉数开工,轨道交通建设迈出关键一步。未来,济南轨道交通二期将有力托举起济南高质量发展的城市框架。

根据此前批复信息,济南轨道交通二期建设的3号线二期、4号线一期、6号线、7号线一期、8号线一期、9号线一期6个项目,总投资约1154亿元。目前已经开工的3条线路,开工已过半。

“济南轨道交通二期建设规划有对济南城市发展格局的通盘考虑。”张汝华说,3号线二期主要串联遥墙机场,强化济南东站与遥墙机场两大枢纽联系;4号线一期主要沿经十路走行,6号线主要沿经一路走向,这两条东西向骨干线主要解决东西向城区交通拥堵问题;7号线一期将中央商务区与黄河以北的先行区衔接,支撑黄河国家战略,带动先行区发展;8号线一期加强中心城区与章丘区联系,支持沿线齐鲁科创大走廊,中国(山东)自贸试验区济南片区和章丘大学园区建设发展;9号线一期串联华山片区、新东站片区,助力城市次中心发展。

张汝华预测,到“十四五”末,济南240公里轨道交通网建成,可形成日客流量300万人次的能力,相当于目前小汽车每日出行量,超出公交日出行量50%。远期(2035年)600公里线网形成,至少可以达到每日600万人次的客运能力,超过目前中心城区小汽车和公交车的出行总量,亦即机动化交通容量提高一倍;交通承载能力提升,意味着城市开发强度可以相应提高。“那时我们关注的就不仅仅是拥堵问题,而是轨道交通网络如何充分发挥作用,其中一个重要的内容就是TOD的开发。”

“地铁经济不仅仅是建设过程中将带动城市发展。”张汝华认为,未来,轨道交通站点周边用地可以很好地发挥集聚和规模效益,使城市用地得到高效、集约利用,城市建设用地最终形成以站点为中心,商业金融、办公、居住为主的阶梯状的发展模式,并通过轨道交通强大的吸引,起到聚轴作用。

正如山东省委常委、济南市委书记孙立成在济南轨道交通6号线开工活动上所说,作为轨道交通二期的重要线路,6号线横跨东西,兼顾南北,是缓解济南特大城市交通拥堵问题的关键工程,是提升城市品质、促进协调发展的重要骨架,是联通产业聚集区的重要廊道,对于贯彻落实黄河重大国家战略、加快建设新时代现代化强省会具有巨大推动作用。

评论员观察

齐鲁晚报·齐鲁壹点 评论员 张泰来

扛起使命担当,让地铁6号线成为新时代画卷中浓墨重彩的一笔

城市在成长,地铁也在做“伸展运动”。

9月29日,济南地铁6号线正式开工。这条穿越主城区的东西骨干线路将串联起三大火车站,承载着济南人民奔赴更加美好的未来。

作为济南轨道交通二期建设规划中最值得期待的线路之一,地铁6号线对于缓解城市交通拥堵,支撑城市发展格局,满足市民出行需求具有重要意义。目前,受地形和其他因素限制,济南城市交通面临拥堵难题。向地下要空间,发展轨道交通,已经成为缓解城市交通压力的必然选择。

地铁6号线像一条隐形的纽带,不仅能够拉近济南西部核心区、泉城特色风貌区和东部新城区的距离,还可以与地铁1号线、2号线、3号线及远期规划线路实现便捷换乘。横贯东西,连接南北,地铁6号线可以说是“一出生就风华正茂”。

功能越多,责任越大。地铁6号线在规划之初就被赋予重任。地铁6号线与4号线南北呼应,并驾齐驱,不仅可以破解济南的交通“瓶颈”,更要承载济南高质量发展的雄心壮志。目前,济南面临三大国家战略叠加的重大机遇,“东强、西兴、南美、北起、中优”的城市发展格局已经确立,创建国家中心城市蓝图正在展开。交通若通畅,人心更舒畅,地铁6号线将承载起济南人民对美好生活的向往,奏响奋进新时代的“进行曲”,发展“加速度”的济南需要建设“加速度”的轨道交通。

当前,济南正在扬起省会龙头,万众一心,势不可当。济南轨道交通应运而生,顺势而为,将以地铁6号线开工为号角,扛起使命担当,奋进新征程,实现新跨越。地铁6号线也将成为为强省会的时代画卷中浓墨重彩的一笔。

重任在肩,前行不易。穿越主城区的地铁6号线在施工阶段面临着可以预见的压力和挑战。地下管线错综复杂,交通导改复杂多样,进场施工制约问题明显增多。轨道交通建设不能单兵突进,顾此失彼,而要协同作战、密切配合。各部门共同出招,下好这盘棋,才能形成强大合力,加快地铁6号线建设步伐。

为人民建地铁,建人民满意的地铁。地铁6号线与群众生活密切相关,是民生工程,更是民心工程。济南人民对6号线盼望已久,但是地铁建设不是一日之功,要速度,更要质量,同时还要兼顾对生态环境、城市运行的影响。建设者既要积极回应群众关切,提高施工质效,也要不断优化细化施工流程,尽可能减少施工给群众生活带来的干扰。我们也希望广大群众对地铁施工造成的不便给与更多理解和支持。今天的不便一定会换来明天的更加便利。

穿城越市的6号线,在建设过程中注定会面临各种挑战和困难。“艰难方显勇毅,磨砺始得玉成”,只要各相关部门联手协作,全市人民积极配合,地铁6号线一定能够顺利施工,早日通车。



济南轨道交通6号线开工活动现场。

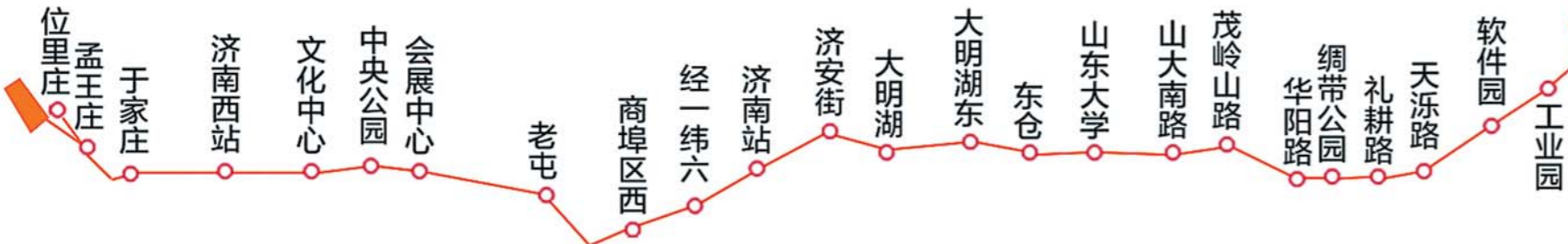


正在运营中的济南地铁。资料片



济南轨道交通6号线作为骨干线路,首次串联起济南三大火车站。图为济南东站。资料片

济南轨道交通6号线工程线路走向示意图



注:此线路站点以“济南市城市轨道交通第二期建设规划”为参考,最终站点以实际建设为准。