

# 拥抱母亲河，泉水叮咚融入黄河大合唱

## 济南加速“北跨”步伐，“黄河时代”蓄势而来

九曲黄河，在济南穿城而过，浩荡东行。从某种意义上来说，黄河成为制约济南城市空间发展的一道“天堑”。不过，跨越黄河发展，济南从未停止过前进的脚步。2018年，位于黄河北岸的济南新旧动能转换先行区宣告成立。2019年9月，黄河流域生态保护和高质量发展上升为重大国家战略。2021年4月，济南新旧动能转换起步区正式获国务院批复设立，济南新旧动能转换先行区，正式升级为济南新旧动能转换起步区。

如今，济南市启动的“三桥一隧”计划中，济南黄河济泺路隧道通车和济南黄河凤凰大桥建成通车，使黄河南北两岸的交通更加通畅。跨越黄河，济南赢得了更为广阔的发展空间和机遇。从“跨河”到“融河”，济南携河“北跨”带来的，除了通达的交通，更是黄河北岸村居的生计与希望。



扫码观看《拾光记》  
系列微纪录片



2022年1月，济南黄河凤凰大桥建成通车，黄河南北两岸的交通更加通畅。

记者 田汝晔 冯沛然 荆新年

### 居民期盼

#### “跨黄”更便捷

黄河自流入河南开始，便形成了地上“悬河”，到达济南泺口段，河床高出南岸城区地面5米，最大洪水位高出河床11.62米，是一条罕见的、水量巨大的地上“悬河”。

历史上，黄河曾频繁改道。1855年，黄河在河南兰考决溢改道，夺大清河入海，自此，济南开启了与黄河相伴而生的密切关系。

黄河穿济南而过，形成了东西狭长、南北短促的带状城市格局，城区东西最长处达90公里，南北最窄处仅十多公里。从某种程度来说，黄河成为制约济南城市空间发展的一道“天堑”。

这一点，紧邻黄河北岸大堤的鹊山片区居民感受尤其深刻。从鹊山脚下自东向西，依次分布着鹊山东、鹊山南、鹊山北、月牙坝和梅花山社区，从黄河北岸到黄河南岸，直线距离只有1.5公里，这看似不远的距离，对他们来说，却遥不可及。

“黄河南和黄河北的发展完全没法比，我们黄河北就像农村一样。”一河之隔带来的这种距离感，让家住梅花山社区的王和龙耿耿于怀。

1990年10月，济南泺口浮桥开通后，鹊山片区居民过河的时间，从轮渡的15分钟缩短为浮桥的1分钟，极大方便了黄河南北两岸的往来。

“这对于我们住在黄河北的人来说，通行确实方便多了，和市区的距离也感觉近多了。”在王和龙和乡亲们看来，这座浮桥维系着许多人的生计与希望。

除了一些年迈的老人，几乎大部分居民都要跨河读书、就业、购物。可以说，黄河北岸居民的生活起居，高度依赖着黄河南岸。

不过，每年夏冬两季，浮桥都会因为调水调沙和淌凌而拆除，短则半个月左右，长则一个半月。拆桥带来的交通不便，给黄河北岸人们的生活造成了巨大困扰，其中最难的就是学生上学。

2013年以前，鹊山片区教育资源薄弱，甚至连一所像样的幼儿园都没有。学生从黄河以北的鹊山小学毕业后，需要到黄河以南的学校读初中，每天经过浮桥，都让家长们担心不已。

在来来往往的跨河人群中，鹊山南社区幼儿园园长郭真算得上“特殊”的那一位，郭真家住黄河南岸的泺口片区，和北岸居民“南跨”不同的是，她每天上下班都需要“北跨”。

最让她担心的，莫过于每年两次的泺口浮桥拆除。浮桥一拆，郭真就要向西绕道建邦黄河大桥或向东绕道济南黄河大桥。

一趟下来，绕远路不说，最苦不堪言的就是桥上堵车。“来来往往的车都走黄河大桥，桥上水泄不通，最少要走40分钟。”

日复一日，郭真体会到了“隔河如隔山，甚至走起来比隔山还难”的艰难。

同样是村居，黄河南岸和黄河北岸的经济差距实在是太大了。”鹊山南社区党支部书记李长伟表示，对黄河北岸的村居来说，亟待解决的问题就是跨河通道。

为了跨河，鹊山片区的五个社区曾联合发出了加盖公章的“求助信”。信中写道：“因黄河湍急，泺口浮桥要暂时拆除，鹊山社区大部分人需要天天到市区工作，孩子需要过黄河去上学，早晚要骑40多公里的电动车绕行黄河大桥，上班不便，孩子上学更是不便，恳求相关部门协调解决。”



家住黄河南岸的郭真在鹊山南社区开了一家幼儿园，跨黄桥隧快速通达，让她上下班十分方便。



新旧动能转换起步区正在济南黄河之北崛起。

### 济南速度

#### “天堑”变通途

跨过黄河，似乎早已成为黄河北岸居民的宿命，而跨河通道的实质性进展，一直牵动着他们的心。

2017年济南市政府工作报告提出，让泉城拥抱黄河，实现两岸互动、北跨携河发展，推进济南由“大明湖时代”迈向“黄河时代”。经过一系列批复公示，当年11月30日，济南黄河济泺路隧道动工兴建。

根据黄河桥隧规划，穿黄隧道上层为双向六车道公路，下层为轨道交通。隧道全线从“黄河南”泺口南路，到“黄河北”鹊山水库附近的309国道，全长4.76公里，其本质是打穿黄河两岸1.5公里的壁垒，使黄河南北融为一体。

一系列穿黄项目规划，让黄河北岸的居民看到了新的希望。

2020年，济乐高速南延工程率先通车。2021年9月29日，历时45个月，黄河济泺路隧道正式通车运营，标志着我国最大直径公轨合建盾构隧道，在世界上首次穿越地上“悬河”，实现了黄河天堑由“水上跨越”到“水下穿越”的历史性突破。

与此同时，黄河济泺路隧道参照现有建邦黄河大桥的优惠政策，采用政府购买服务方式，黄河隧道对济南籍小客车、公交车免费通行，这对于不通公交，甚至“出租车都不来”的黄河北岸，是件拍手称快的好事。

王和龙到现在都记得，举行通车仪式那天，他赶到现场，目睹了这一重要时刻，“咱们就盼着能轻松过河，隧道一通，首先是交通便利了，不仅与市区距离拉近了，心理距离也拉近了。”在王和龙心中，黄河北已不再遥远。

从2018年开始，黄河济南段的齐河黄河大桥、青兰高速黄河大桥、长清黄河大桥、石济客专公铁两用桥、济南黄河济泺路隧道、济南黄河凤凰大桥陆续建成通车。如今，济南的跨黄通道已有15处，跨黄桥隧快速通达的深度和覆盖广度不断提升。

早上七点，郭真准备出门上班，她的通勤时间从绕桥的40分钟，压缩到了现在的10分钟，“不用担心堵车，也不用担心拆浮桥，能进行正常的通勤了。”

从摆渡到浮桥再到桥隧，黄河南北两岸的交通方式不断更新。

自从跨黄桥隧陆续开通后，济南黄河堤防工程绿化提升改造项目全面实施，带来了良好的生态景观效果，吸引越来越多游人来到黄河北岸休闲度假。

在黄河大堤起步区段，新铺了柏油马路，堤路两旁垂柳依依、光影斑驳。周末一到，不少人前来鹊山“打卡”，“以前我们只知道去市里的公园逛，哪能想到有人会来我们这里玩呢。”看着来来往往的车辆，李长伟满心欢喜，他知道穿黄隧道的意义，不仅是交通层面，更会带动黄河北的整体发展。

对黄河北岸的居民来说，这一刻期待已久。

### 携河发展

#### 新城正崛起

桥隧建设一小步，携河北起一大步。

黄河南北两岸最直观的变化是交通变得通达，但王和龙知道，跨河壁垒打通后，变化的不仅是交通。

2018年，位于黄河北岸的济南新旧动能转换先行区宣告成立。2019年9月，黄河流域生态保护和高质量发展上升为重大国家战略。在2020年济南市政府工作报告中，济南有了新定位——“黄河流域中心城市”。

2021年4月，济南新旧动能转换起步区正式获国务院批复

设立，济南新旧动能转换先行区，正式升级为济南新旧动能转换起步区。8月19日，起步区正式挂牌。

济南，这座城市的黄河属性越来越明晰，对生在黄河北、长在黄河北的人们来说，感觉和市区的距离更近了。

“携河发展的排头兵”“新旧动能转换起步区”……年轻人口中的说法，让王和龙真切地感受到，黄河北岸发展差距在慢慢消除，黄河北岸将迎来新的发展机遇。

根据发展目标，“五年成形、十年成势、十五年成城”，新旧动能转换起步区，正在济南黄河之北崛起。

站在黄河大堤上向北望去，有数不清的钢铁塔吊巍然高耸，各项建设工作正在紧锣密鼓地推进，一派生机勃勃的景象。

随着济南携河“北跨”，吸引了多方产业与资源布局在黄河以北。济南黄河绿色研究院、山东黄河数字经济产业园、比亚迪新能源乘用车及零部件汽车产业园、济南先进动力研究所、济南中科泛在智能计算研究院、济南中科核技术研究院等一批高精尖科技企业和产业园，落户济南新旧动能转换起步区。

如今，起步区确立了以新一代信息技术、智能制造与高端装备、新能源新材料等战略性新兴产业为主体，以现代服务业为支撑的“3+1”产业体系。

安居方可乐业。起步区正在加快安置片区建设，圆群众“安居梦”。一幢幢安置房整齐排列，社区内公共服务中心、幼儿园、卫生院等配套设施一应俱全。

孙耿街道七村整合安置区项目，拆迁安置的七村村民，过去住在垃圾处理厂附近，受其异味困扰多年。

“一说搬迁安置，村民积极性很高，我们村签约只用了3天时间，签约率达到100%。”孙耿街道卞家村党支部书记卞允星知道，安置区的建设，承载着返迁村民的希望和幸福。

每次路过安置区，卞允星总是站一会儿，看看楼房的建设进展，他心里明白，这次和以往不一样了。他的脑海中，无数次设想过居民以后的生活，学校、养老院、医院、大商场样样都有，村民们在家门口也能过上城里人的好生活。



扫码下载齐鲁壹点

找记者 上壹点

编辑：于梅君 美编：马秀霞 组版：刘森