

出行更便利,激活西部特色旅游,拉动北上广深高新产业落地

济南地铁1号线运营四年,从萌芽起步跑到满地繁花

济南地铁1号线,这列始发于春天的地铁,即将迎来自己的4岁生日。

2019年4月1日,地铁1号线开始运营,济南正式步入地铁时代。4年来,济南地铁也在悄然影响着人们的生活和城市的发展。地铁1号线的开通运营,不仅为城市的交通出行带来“加速度”,更拉近了城市区域间的距离,为沿线片区带来发展新动力。而随着济南地铁进入换乘时代,1号线又带动沿线融入济南城市发展新格局。如今,济南轨道交通集团正在实现从“六剑齐发”到“十线共建”的新跨越。未来,不断完善的轨道交通也将推动城市环境的大改善,城市发展的大跨越,为济南强省会建设再赋动能。

记者 黄寿康 孟杰
实习生 林瑞 赵文文
摄影 记者 王媛

上班族大学生最获益 通勤出行省时又准点

3月的济南清晨,天气尚有一丝凉意,济南地铁1号线济南西站的出入口,正赶上济南的早高峰。跟随人群,齐鲁晚报·齐鲁壹点记者通过安检,扫码进站。来到站台,此时上下车的通道已经排起了长队,除了从济南西站下高铁后换乘1号线的乘客,其余多是居住在西客站片区的上班族。

乘客刘先生告诉记者,他的工作单位在山东交通学院附近,没通1号线之前都是开车上下班,早晚高峰单程耗时将近1个小时。1号线开通之后,地铁成了他固定的通勤方式。在他看来,坐地铁不仅能节约半个多小时的时间,还能更加准时。“很省心,不用担心遇到突发情况耽误工作。”4年来,刘先生和家人已经将地铁视作了最优出行方式。

据此前报道,开通首日,济南地铁1号线的全线客运量超过2万人次。记者查阅来自济南地铁的运营数据显示,目前1号线早晚高峰的客流量占全天客流量的比重约为40%,通勤特征明显。

济南地铁1号线起于工研院站,途经长清区、市中区、槐荫区。沿途走向决定着,1号线开通除了方便上班族通勤外,还给长清大学城学生的出行带来了很大便利。

记者在大学城站与紫薇路站看到,不少学生拖着行李箱登上地铁,他们的终点多数是济南西站。“以往我们放假去火车站坐车都是乘公交车去,赶上人流高峰,车上是人挤人,行李箱平放摆起来恨不得跟人一般高。”长清大学城的大四学生小张告诉记者,自从通了1号线,去济南西站就方便多了,从大学城上车,坐地铁20多分钟就能到济南西站,下了地铁就能坐高铁,连站点都不需用,免去了太多挤车倒车的情况。

打造“最美地铁旅游线” 园博园等景点客流大增

列车飞驰,济南地铁1号线一路南行至玉符河站,从这站开始,列车从地下穿出,进入高架路段。晨光透过车窗照进车厢,两侧的风景飞速倒退,远方,红的,紫的花开正盛。正因沿线有着许多美丽风景,济南地铁1号线被冠以了“最美地铁旅游线”之名。

园博园是这条“最美地铁旅

游线”上的一颗明珠。透过车窗,园区内树木、水系、建筑可以尽收眼底,而且在1号线上也设有“园博园站”,市民出站后,步行3分钟即可到达园博园西门。

3月24日一早,市民赵先生与老伴一起带着自己的孙女乘地铁来到园博园游玩。他告诉记者,他们一家住在地铁2号线老屯站附近,乘车到王府庄站后换乘1号线,20来分钟就能到园博园,如果是自己开车来,得需要1个小时的时间,而且我们老两口现在都到了老年免票的年龄,小孩还没到购票年龄,相当于我们一家三口免费来了一趟园博园。”

赵先生一家是地铁1号线开通后,带动园博园客流量增长的一个缩影。济南园博园景区宣传负责人牛艳华告诉记者,地铁1号线开通4年来,园博园客流最大的变化就是西门客流量相较于之前大幅提升。“2021年园博园全年客流量是152万人次,2022年是100万人次,均高于2018年,而去年12月份以来,园博园客流量达到50万人次。”

在她看来,最美地铁线的开通,延伸了市民朋友尤其是老年人的生活半径,极大程度上拉近了园博园与济南市民的距离。“以往园博园的客流,主要是周边的居民和大学城的学生,地铁开通后,市区游玩的人增加了三分之一。我们景区距离园博园地铁站仅100米,步行3分钟就能到达。地铁1号线方便了我们游客,环保便利,让市民来园博园的交通方式更多样化,给园博园再添繁华”。

牛艳华介绍,园博园景区客流的增加带动了内部交通、餐饮、游乐设施收入的增加,带来了一定的经济效益。据了解,早在2019年3月底,济南市文化和旅游局、槐荫区人民政府、长清区人民政府以及相关旅游企业就已成立“最美地铁旅游合作联盟”,并联手打造“最美地铁旅游线”,将济南西部的特色旅游资源“一网打尽”,为济南市民游客提供多样化的旅游体验。

“千里京沪一日还” 地铁拉动高新产业落地

1号线列车继续南行,当眼帘中逐渐映入一组富有科技感的建筑群时,齐鲁创新谷就到了。作为济南市科教和人才资源最密集的地区,齐鲁创新谷意在通过“承上启下自发”模式形成以科技研发为主体的产业群体。在创新谷发展过程中,济南地铁1号线的开通为其增添了不少交通要



济南地铁1号线被誉为“最美地铁旅游线”。 1号线大学城站打造书香地铁。

素上的优势。

齐鲁创新谷建大合新产业基地招商总监张冰告诉记者,创新谷交通区位优势明显,千里京沪一日还。济南地铁一号线开通后,创新谷至济南西站仅20分钟车程,经京沪高铁到北京1.5小时,到上海3.5小时,从而形成创新谷与京津、沪宁两地的“半日经济圈”和“一日经济圈”。

“建大合新目前在创新谷运营着一片园区,一期面积达到20后,市区游玩的人增加了三分之一。我们景区距离园博园地铁站仅100米,步行3分钟就能到达。地铁1号线方便了我们游客,环保便利,让市民来园博园的交通方式更多样化,给园博园再添繁华”。

牛艳华介绍,园博园景区客流的增加带动了内部交通、餐饮、游乐设施收入的增加,带来了一定的经济效益。据了解,早在2019年3月底,济南市文化和旅游局、槐荫区人民政府、长清区人民政府以及相关旅游企业就已成立“最美地铁旅游合作联盟”,并联手打造“最美地铁旅游线”,将济南西部的特色旅游资源“一网打尽”,为济南市民游客提供多样化的旅游体验。

百科荣创并非个例,北京阜康仁生物制药科技有限公司主营药品研发业务,2018年,济南分公司落户创新谷建大合新产业基地。阜康仁济南分公司副总经理王鸽表示,地铁的开通不仅便利了公司与外界的交流,还提升了对人才的吸引,“我们医药创新行业年轻人,高学历人才比较多,以往招聘,对方一听在长清可能会觉得远,但现在地铁的便利大大改善了这种情况”。

除了外地企业落户,济南本地

企业也考虑到创新谷具备的教育、交通等优势,逐渐集聚。山教国际是一家从事国际教育的企业,旗下的出国留学语言培训中心、教研中心——山教学校,2021年迁入创新谷。“我们开展的留学签证办理,现在有了地铁,随时都能去,省事省心。”

除了便于市民通勤外,换乘还意味着长清与市区在商业、产业上有了更密集的互动。长清大学城有着数量众多的大学生,年轻的他们一方面是不可忽视的消费力量,另一方面也是各地争相吸引的人才。通过换乘,大学生不用再挤公交进城,以往不容易达到的省博物馆、省美术馆等场所,如今也能快速到达;去市区实习,也有了更多出行方式的选择。

对于创新谷的企业来说,换乘意味着员工更容易本地化,住在济南东,去长清上班不再是一件“麻烦事”,更重要的是,通过轨道交通,长清企业与市区企业往来更加便捷,频繁,产业协同不断提升。

山东大学交通规划研究中心主任、山东大学齐鲁交通学院副教授张汝华认为,济南地铁换乘时代,是典型的“1+1+1>3”。“八涧堡、王府庄两个站在站内换乘的客流很大,这是客流相互衔接的结果,意味着济南轨道交通形成了网络效应、规模效应,让它的服务范围和服务能力得到了进一步提升。”

不断创新服务举措 赋能泉城美好生活

济南轨道交通规模效应初显背后,与济南轨道交通集团的工作密不可分。一方面,济南轨道交通建设以不断刷新的“济南速度”回应市

民对乘地铁出行的热盼。1号线串联济南西站和长清大学城片区,从开工建设到开通,仅用时1265天,比原定工期提前一年;3号线串联起龙洞风景区和济南东站片区,13座车站均为地下站,从开工建设到开通,比原定工期提前15个月;2号线全长36.4公里,18座地下站,1座高架站,从开工建设到建成通车,比预计提前了两年。

另一方面,在运营过程中,济南轨道交通科学谋划,周密部署。面对节假日客流高峰,多措并举,精心组织,合理预测客流量,科学组织运力,优化客运组织,强化设备保障,加强安全管控,最大限度保障乘客安全,便捷出行。面对恶劣天气干扰,济南轨道交通提前做好隐患排查,物资储备,应急队伍建设等准备工作,开展恶劣天气应急演练,及时梳理确定重点部位,有针对性地制定各项防范措施,多措并举保证恶劣天气下地铁运营安全。

此外,为给市民乘客提供高品质的地铁服务,济南轨道交通还根据乘客需求,不断创新服务举措,推出“爱心预约”“童心易物”“站长面对面”“站长接待日”“常乘客”“泉馨百宝箱”等特色服务,设立“泉心”“泉意”服务台,用心倾听乘客心声,回应乘客诉求;在1号线大学城站打造首座“书香车站”,开展“关爱孕妈·让爱畅通出行路”活

动,增设母婴室,为孕妈、宝妈群体的出行提供安全、舒适和贴心服务,广泛开展“助力春运”“文明乘车”“助力中高考”“公交出行宣传周暨济南地铁文明乘车周”、志愿服务进社区等系列服务活动……

济南轨道交通运营相关负责人表示,为给乘客提供更优质的出行服务,自今年开始,济南轨道交通全面开展“服务提质行动”,以服务树品牌,以品牌促发展,努力为乘客提供有温度、多样化、差别化的优质服务,为泉城市民的美好生活赋能助力。

运营里程超818万列公里 济南轨道交通线网初建

在济南,越来越多的市民开始享受地铁出行,济南轨道交通正逐渐改变着他们的生活。据济南轨道交通集团发布的数据显示,4年来,济南地铁1号线累计运营里程超818万列公里。济南轨道交通自成网运营以来,1号线王府庄站、济南西站,3号线八涧堡站、奥体中心站,2号线济泺路、七里堡、彭家庄等站点客流量增长更为明显。其中,3号线是早晚高峰占比唯一超过50%的线路,通勤特征最为明显。换乘站作为重要枢纽,其乘降量约占乘降总量的30%。其中,八涧堡站乘

降量最高,早高峰平均断面客流量中间高,两端低,丁家庄-花园东路断面客流量最大,3号线一期潮汐现象明显。

张汝华认为,按双向客流量通过能力计算,1条地铁线路相当于双向6条中运量公交专用道,60条小汽车车道,成网的轨道交通大大缓解了城市的交通压力。

另外,张汝华介绍,正在运营的3条地铁有效串联起长清大学城、西客站片区、济南站北广场、长途汽车站、济南东站、中央商务区、龙奥大厦等四大城市枢纽与核心功能区,地铁的直接服务范围可达200平方公里,济南真正实现了轨道交通服务由城市外围到城市中心建成区的突破,按轨道交通可为两侧各1公里范围内提供有效服务计算,3条地铁线路可为沿线约80多万人提供轨道交通服务(按城市人口密度1万人/平方公里计算)。

但济南地铁的未来以及带来的效应显然不止于此。建地铁就是建城市。地铁所独具的速度快、时间准、运量大等特点,除了有效缓解拥堵外,也大大扩展了沿线居民的出行区域,拓展了城市空间,优化了城市格局,为带动城市经济发展贡献了积极影响。

山东财经大学区域经济研究院院长、教授董彦岭认为,经



地铁1号线赵营站



乘客有序上下车。



记者 黄寿康 孟杰
实习生 林瑞 赵文文

济南地铁1、2、3号线成网运营以来,极大改变了市民的出行和生活。目前,济南二期建设规划六条线路已经全部启动建设,济南轨道交通织密线网指日可待。

3号线二期项目

截至目前,全线已有3座车站实现主体结构封顶,5处盾构区间实现双线贯通,12台次盾构机始发,4个区间单线完成铺轨。

4号线一期项目

截至目前,全线33座车站已全部实现进场施工;9座车站实现主体结构封顶;3处盾构区间实现双线贯通,1处盾构区间实现单线洞通,1处明挖区间封顶,1处暗挖区间初支洞通;现有16台盾构机正在掘进施工,累计实现27台次盾构机下井,23台次盾构机始发。

6号线项目

截至目前,全线已有29处站点开始土建施工,6座车站封顶,10台次盾构机始发,1个盾构区间单线贯通。

7号线一期项目

目前正在组织全线用绿资料编制和站点林地手续办理,并积极与属地交通主管部门和各产权单位对接,研究制定各站点交通导改初步方案和管线迁改综合方案。

8号线一期项目

目前2个站已经开始进场施工,梁场建设完成65%,全线绿化迁改正在加快推进。

9号线一期项目

目前有2处站点实现全部围挡,正在进行围护结构、土方开挖施工;4处站点实现局部围挡,正在进行临建及市政相关工作;其余站点正全力推进征收拆迁、市政迁改等前期工作。

其他建设项目

范村车辆基地租赁住房、彭家庄地块租赁住房、新东站安置三区二期、华山北安置二区等安置房及配套教育设施正在进行装饰装修;华山北租赁住房、郭店虞山北路以北地块租赁住房项目、王府车辆段租赁住房项目正在进行主体施工;王府车辆段商业发展新篇章,加快建设中国式现代化国企,为“强新优富美高”新时代社会主义现代化强省会建设贡献力量。

二期建设『六剑齐发』

地铁织密线网指日可待