

轨道交通济阳线开通,多条规划及在建线路正织密两岸轨道网络 济南“轨道上的黄河时代”加速到来

记者 于泊升 济南报道

跨黄轨道迎来“首秀” 市民过河“一键刷新”

“以前去济南东站或者市区常选择开车,现在坐济阳线一路直达,2元票价,还不用操心停车问题。”2025年12月30日上午,家住起步区的市民李娟(化名)成为济阳线的首批乘客,列车穿越黄河时,她用手机记录下这一时刻。

作为济南首条开通的跨黄轨道交通线路,济阳线的投用绝非简单的交通线路延伸,而是对黄河北岸居民出行模式、生活半径的一次重塑。

济南轨道交通济阳线高峰时段行车间隔约15分钟,平峰时段约20分钟,疏密有致的发车频次,实现了运力与客流的匹配。36.1公里的线路串联起济南东站交通枢纽、起步区核心产业带、济阳城区人口密集区,11座车站平均间距3.2公里(不含规划中的预留站),保障了沿线居住区、商业区的覆盖。济南东站到起步区崔寨“大站快车”一站直达的思路,确保了跨黄通勤的时效性。

对跨河通勤族而言,济阳线带来的不仅是“时空压缩”。在起步区某智能制造企业工作的张明明(化名),家住历城区,以前自驾通勤早晚高峰耗时近1小时,每月油费、停车费支出超过1000元。“现在从家步行10分钟到站点,30分钟就能到公司楼下,2元的单一票价,每月通勤成本100元左右。”

从更深层次看,济阳线的开通打破了黄河南北的资源流动壁垒,济阳的文旅资源可通过轨道快速触达主城,主城的商业、医疗、教育资源也能更便捷地辐射北岸,形成双向流动的循环。

“济阳线不仅是一条跨黄通道,也是主城与黄河北区域的‘通勤纽带’与‘发展动脉’,它让‘南岸居住、北岸工作’‘北岸安家、南岸消费’成为现实,推动黄河北从城市发展的‘配角’转变为‘主战场’。”山东大学交通规划设计研究中心主任张汝华说。

轨道组网将黄河北岸 推上发展“主场”

济阳线开通只是济南跨黄轨道交通建设的“先手棋”,多条规划及在建线路正在织密两岸轨道网络。

正在建设的济南轨道交通7号线,是山东省第一条规划跨黄河的地铁线路,目前正全面推进。轨道交通7号线一期工程起于凤凰南路站,止于济北站,跨越黄河,线路全长约30公里,共设车站23座。该线总体呈南北走向,纵贯济南主城区,串联汉峪片区、中央商务区、洪楼片区、济南新旧动能转换起步区。建成后,该线路将与既有的2号线、3号线、4号线、6号线以及规划中的9号线实现换乘,提升黄河北岸轨道交通的覆盖能力和运输效率。

除了正在建设的轨道交通7号线,起步区还有其他规划的轨道交通通道。据媒体报道,济南起



2025年12月30日,济南轨道交通济阳线开通,济南黄河北岸进入“轨道交通时代”。作为济南首条开通的跨黄轨道交通线路,全长36.1公里的济阳线如何打破黄河的物理阻隔,在交通变革中重塑城市空间、激活区域协同?



轨道交通济阳线开通首日,市民排队“尝鲜”。 图据济南轨道交通公众号



轨道交通济阳线自济南东站驶出,一路跨过黄河到达济阳区。

步区城市副中心共规划7条轨道交通线路,包括轨道交通5号线、11号线及14号线等。其中,轨道交通5号线规划沿济泺路穿越黄河向北走行,在科研办公区向东走行至鹤华西路,沿鹤华西路向北走行至规划中的济南高铁北站。

这些线路的布局,正重塑济南的城市空间格局与功能布局。张汝华认为,跨黄轨道交通的建设助力了济南“北起”战略,通过轨道交通,将主城的优质公共服务资源与北岸的产业发展空间精准对接。

“以前黄河北产业布局零散、城市功能薄弱,轨道网络的完善让它们真正融入主城发展格局,城市发展空间得到极大拓展。”张汝华分析道,轨道站点的集聚效应将推动北岸形成多个功能复合的城市副中心。“轨道的延伸本质上是城市发展空间的延伸,济阳线的开通将加速人才、资本、技术等要素向黄河北岸流动,为产业升级与城市功能完善注入动力。”

平均不到3公里 就有一条过黄通道

如果说跨黄轨道交通是两岸通勤的“经络”,那么跨黄桥隧则是支撑区域协同的“动脉”。

目前,济南黄河段已建成跨黄通道22处(含济泺路北延黄河隧道),规划总数达34处(28座大桥、6座隧道),平均间距不到3公里,为两岸要素流动提供强大支

撑。

记者梳理发现,在建项目中,黄岗路黄河隧道进入了冲刺阶段,这条双向六车道隧道计划2026年通车,建成后黄河两岸通行时间将缩短至5分钟。

航天大道穿黄隧道也在按计划推进,预计2027年建成,将开辟机场西向疏散新通道,搭建城北片区骨架路网。加上已通车的黄河大桥新桥、黄河齐鲁大桥等通道,全部建成后,济南主城区跨黄通道密度将比肩武汉、南京等拥河发展城市。

这些桥隧通道各有定位、分工协同。黄河大桥新桥作为“东部大动脉”,双向八车道设计,日均车流量已突破5万辆,南接二环东高架,北连起步区大桥组团,串联起多个核心区域;黄河齐鲁大桥作为“西城联络线”,南接槐荫区,北连起步区,缩短了西客站到起步区产业园的车程。两座大桥均预留了轨道交通通道,未来将实现城市道路与地铁的立体通行。

对市民来说,桥隧与轨道的联动令出行选择更加多元。“平时通勤坐济阳线,周末自驾走黄河凤凰大桥去南岸购物,30分钟交通圈覆盖两岸,生活半径大大拓展。”家住起步区的市民王女士说。

张汝华表示,“轨道+桥隧”的立体交通格局,不仅缓解了单一通道的通行压力,更让两岸的联系更加紧密,加速了人口、资本、信息等要素的流动。

济南跨黄交通建设 多式协同产城深度融合

放眼全国,武汉、南京、郑州等沿江沿河城市均在推进过河交通建设,为济南提供了借鉴。武汉以长江大桥群为核心,构建了“桥隧并举、环线相连”的跨江交通体系,注重通过交通引导城市组团发展;南京聚焦跨江通道与产业布局的协同,让过江通道成为带动两岸协调发展的“引擎”;郑州则强化黄河沿岸交通的互联互通,推动“郑汴洛”一体化发展……

借鉴这些城市的经验,济南形成了自身的突出优势。张汝华分析,济南跨黄交通建设的特点在于多式协同、产城深度融合,既有高铁、地铁、有轨电车等轨道交通,又有大桥、隧道等城市道路通道,形成多层次网络。

同时,济南跨黄通道注重“通道+产业”融合,如规划中的奥体西路穿黄隧道连接CBD与起步区都市阳台,实现交通与产业的同频共振。

此外,与其他城市相比,济南跨黄通道的高密度布局突出。34处规划通道平均间距不到3公里,密度领先同类城市。

交通优势将转化为发展优势,推动黄河北区域配套设施不断完善。在教育领域,起步区引入多所优质学校,通过跨黄交通与主城教育资源联动;医疗方面,已有三甲医院在北岸布局分院,借助便捷交通实现医疗资源共享;商业配套方面,沿线商圈加速成型,满足居民消费需求。

“中心城区与黄河北区域的轨道互通,其意义远超交通本身。”张汝华表示,这不仅打破了黄河的物理阻隔,更消融了两岸的发展隔阂,让黄河从城市“边界”变为“纽带”。对于起步区而言,完善的交通配套使其成为承接主城产业转移、吸引人才集聚的“洼地”,加速了从“产业高地”向“多功能新城”转型。对于济阳区来说,轨道与桥隧的加持让其融入主城通勤圈,实现与主城的同城化发展。对于济南整体而言,两岸协同发展将打造城市新的增长极,助力济南从“大明湖时代”全面迈向“黄河时代”。

记者 赵波
通讯员 段会臻 青岛报道

近日,青岛机场联合山东航空、青岛航空正式开通两条直飞越南胡志明市的往返航线,每周往返航班共14架次,为中越旅客提供了更便捷、多样的出行选择,进一步畅通了青岛与东南亚地区的空中通道,助力两地经贸合作与人文交流。

该直飞航线单程飞行时间约5小时,较中转出行节约近一半时间,并具备良好的出行性价比。开航初期,山东航空推出“早鸟优惠”“双人同行”等新航线促销产品,青岛航空则为前往胡志明市的留学生提供行李免费升级服务,更多详情可通过各航司官网查询。

胡志明市素有“东方巴黎”之称,气候温暖宜人,融合法式历史风貌与现代都市活力,中央邮局等人文地标与范五老街、西贡河畔的市井风情相映成趣,东西方文化交融的独特魅力吸引着全球游客。此次直飞航线的开通,将青岛与胡志明市之间的行程大幅缩短,旅客无需中转即可直达这座热带名城,冬日也可轻松享受阳光与浪漫,为两地文旅交流搭建起高效的空中桥梁。

冬航季以来,东南亚航空市场持续升温,青岛机场紧抓市场需求,不断拓展东南亚航线网络。继去年10月26日厦门航空开通青岛经福州至河内/金边航线后,此次直飞胡志明市航线的开通,进一步完善了青岛至东南亚的航线布局。据悉,山东航空还计划于1月17日新开青岛直飞河内航线。届时,青岛机场往返东南亚地区的每周航班量将达86架次,形成覆盖吉隆坡、曼谷、新加坡、金边、河内、胡志明市等多地的密集航线网络。

未来,青岛机场将持续聚焦旅客出行需求,不断优化航线布局,进一步提升国际航空枢纽的功能,为旅客出行与区域协同发展提供更坚实的支撑。

青岛机场开通两条直飞胡志明市航线

单程飞行时间约5小时,每周往返14架次