

# 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



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鹊华西路，沿鹊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，将开辟机场西向疏解新通道，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、郑州等沿江沿海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，更多详情可各航空公司官网查询。

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