

# 规划28桥6隧已建成21处，曾经那么“远”，如今这么“近” 迈向“黄河时代”，济南的变与进

齐鲁晚报·齐鲁壹点  
于泊升 张浩 济南报道

## 3分钟跨过黄河 两岸通勤时间又缩短

“曾经感觉那么远，如今发现这么近。”11月20日，听闻济南黄河大桥新桥及济南黄河齐鲁大桥即将通车，在黄河边生活了70多年的崔红军早早来到项目建设现场。“年轻时想去趟黄河北，还得排队过浮桥。”崔红军回忆，在济南主城区居民的印象中，北岸与南岸虽然只有一河之隔，但早年间感觉像两个地方。

跨黄桥隧的建设和加密，正逐渐抹除黄河天堑带来的时空距离。

“两座桥一西一东，把黄河两岸的通勤时间又压缩了。”济南市民郑先生说，济南黄河大桥新桥所在的位置，是黄河两岸通勤的必经之路，大量过黄车集中此处。

在黄河大桥新桥一侧就是已经服役40多年的济南黄河公路大桥，这座桥建设于20世纪80年代，是济南第一座真正意义上的现代化跨黄河大桥。但随着近年来车流量的增长、南北联系的密切，双向四车道的老桥已经“不堪其重”，早晚高峰期拥堵严重。“晚高峰时，从老桥过黄河排队需要半个小时。”在济南起步区工作的刘先生对新桥期待已久，双向八车道的黄河大桥新桥，即使遇到高峰期，通过速度也要比之前快不少。

济南黄河大桥新桥全长7.748公里，双向八车道，主线采用一级公路兼具城市快速路标准建设，设计时速80公里。11月21日，记者在济南黄河大桥新桥实测，从南岸到北岸，3分钟就跨过了黄河。

济南黄河大桥新桥为老桥做了补充，提升了区域内的过黄通勤能力。而西侧的济南黄河齐鲁大桥则补充了区域周边的跨黄交通空白。

济南黄河齐鲁大桥南起现在的齐鲁大道与济齐路交叉口，向北跨越济广高速，于美里湖路前落地，跨越黄河后，终点位于国道309交叉处，全长6.742公里。全线设特大桥2座（跨黄河特大桥和跨济广高速桥）。项目采用双向八车道一级公路标准建设，兼顾城市主干路功能，主线设计时速60公里。济南黄河齐鲁大桥南岸的槐荫区，近年来有不少居民往返于黄河两岸，通车后，从南岸到北岸也只需要3分钟。

## 补充区域跨黄交通空白 黄河两岸路网“一线牵”

济南黄河大桥新桥、济南黄河齐鲁大桥缩短的不仅是过黄河的时间，还将主城区与起步区

11月23日，济南黄河大桥新桥、济南黄河齐鲁大桥通车运营，济南携河北跨增添两座新通道。两桥飞跨南北，济南跨黄通道达到21处，黄河两岸的通道更多了，联系更密了，距离更近了。

在大江大河沿线城市中，济南跨越黄河的交通建设处于什么水平？作为黄河流域重要的中心城市及全国性综合交通枢纽城市，济南为何布局这么多跨黄桥隧？



济南黄河齐鲁大桥补充了区域内跨黄交通空白。



11月23日，济南黄河大桥新桥通车运营。

的通勤总体用时进行了缩短。

“两座大桥的选址与黄河两岸路网的衔接性很强。”济南市城乡交通运输局公路处工作人员介绍，济南黄河大桥新桥向北可过起步区国道220、国道308及规划的快速路网与国道网、青银高速相接，极大地提高了区域内国道网服务水平，便捷集散不同区域的进出交通和系统组织城市对外进出交通。

济南黄河大桥新桥向南通过零点立交连接了二环东路高架路，这也是济南第一座有城市快速路功能的黄河大桥。市民可从二环东路高架路一直向北驶入黄河大桥新桥，通勤速度更快。二环东路一线衔接了多条城市主干路，又是“东强”战略起点，可快速集聚各方向的过黄车辆。济南黄河大桥新桥为区域内客货流通中心等提供快速集疏运条件，使高速公路与城市快速路实现“无缝链接”，构成区域内更大范围的快速机动化道路网络。

济南黄河齐鲁大桥向南衔接西部城区南北向主干路齐鲁大道，快速连接济南西站；向北接入已经完成改扩建的国道309，向东能串联起黄河大道。不仅为济南西站片区向北跨越黄河提供保障，也为起步区提供了一条前往济南西站的快速通道。

更重要的是，济南黄河齐鲁大桥补充了区域内的跨黄交通空白。从地理位置上看，济南黄河齐鲁大桥上游是京台高速，能承担市政道路功能的桥梁是上游11公里外的齐河黄河大桥；下游能通行车辆的济南建邦黄河大桥距离此处有4公里左右。在济南黄河齐鲁大桥周边15公里的范围内，长期存在跨黄交通空白，这也是槐荫区向北连接的重要区段。

济南黄河大桥新桥、济南黄河齐鲁大桥的通车，让市民过黄的选择更多了，速度更快了。

## 规划密度领先沿黄城市 向沿江河“优生”追赶

之前是一座桥一座桥地通车，现在是两座桥同时通车。济南跨黄交通建设提速，有何深意？

在山东大学交通规划设计研究中心主任张汝华看来，济南城市发展空间东西长、南北窄，向北受到黄河天堑的制约，对于沿江沿河的城市来说，将江河由城市屏障转变为城市发展轴带是转型升级面临的重要考验，而如何更好地保障跨河交通，又是不得不面对的首要问题。

记者梳理发现，一些沿江沿河的大中城市，在城市规划建设

同为沿黄省会城市的河南郑州，近年来先后建成了郑州黄河公路大桥、刘江黄河大桥、郑新黄河大桥等多座跨黄大桥。这些桥梁的建成，不仅提高了郑州的城市交通效率，也促进了郑州与周边地区的经济联系与合作。

黄河流域上游省会城市兰州，与很多沿黄城市不同，该市地跨黄河两岸，黄河相当于城市内河。因此，过黄交通承担着兰州城区日常交通出行的任务。据统计，兰州市目前已建成26座跨黄桥隧，数量位于沿黄城市前列。

在南方，江苏省会南京虽然不直接位于黄河流域，但其跨长江桥隧建设的经验对济南等沿黄城市具有借鉴意义。南京的跨江桥隧建设起步较早，且规模宏大。目前，南京已建成多座跨江大桥和隧道，如南京长江大桥、南京长江二桥、南京长江三桥等。这些桥隧工程的建成，不仅完善了南京的城市交通网络，也促进了南京与周边地区的经济交流与合作。

张汝华认为，济南目前正在携河北跨，未来也会和兰州以及其他沿河沿江城市一样拥河入城，跨黄桥隧的建设将为济南拓展更加广阔的发展空间。通过便捷的交通网络，济南可以更加高效地利用黄河两岸的土地资源，推动城市空间的优化布局 and 合理

利用。

济南的跨黄桥隧与其他沿江沿河城市相比，处于什么地位？济南市城乡交通运输局向记者公开一组数据，目前，济南市规划建设跨黄通道共34处，包括28座大桥和6座隧道，规划数量和密度位于沿黄城市之首。其中，济南起步区42公里范围内有跨黄通道19处（13桥6隧），已建成11处，在建3处，规划建设5处，平均2.2公里1处，密度与上海、杭州、南京、武汉等沿江河发展城市相当。

## 做沿黄第一梯队“主力军” 为经济发展注入新活力

除了城市本身的空间拓展外，济南市布局跨黄桥隧，对山东乃至黄河流域经济发展都有积极作用。

近日，国务院批复原则同意《济南市国土空间总体规划（2021—2035年）》。在新一轮城市总体规划中，国家赋予济南4个城市定位——山东省省会、黄河流域重要的中心城市、国家历史文化名城、全国性综合交通枢纽城市。

张汝华认为，济南新旧动能转换、高质量发展以及强省会建设，需要大的交通设施来进行支撑和引导。黄河桥隧的布局，显而易见对促进济南起步区的发展具有较强的支撑作用，不仅带动北部地区的发展，也有利于主城区进一步集聚资源、转型升级、增强吸引力。随着交通瓶颈不断被打破，济南黄河以北的吸引力将增强。

《济南市国民经济和社会发展第十四个五年规划和二〇三五年远景目标纲要》曾提到，济南要加密过河通道，促进黄河两岸交通布局优化、衔接成网。

山东大学社会学教授王忠武认为，济南作为黄河流域的重要城市，其跨黄桥隧的建设是增强黄河流域中心城市地位的重要举措。做强做优做大黄河流域重要的中心城市，才能成为沿黄城市第一梯队中的“主力军”，带动流域内其他城市的发展。“这些桥隧工程不仅使济南与黄河南北两岸的城市更加紧密地连接在一起，也间接促进了整个黄河流域的协同发展。”

济南起步区有关部室工作人员告诉记者，跨黄桥隧的建设为济南及其周边地区的产业升级提供了有力支撑，通过便捷的交通网络，济南可以吸引更多的投资和技术人才，推动高新技术产业、现代服务业等新兴产业的发展，进而带动整个黄河流域的产业转型升级。

跨黄桥隧的建设有助于山东进一步拓展经济发展空间，推动区域经济一体化发展。通过加强与其他省份的合作与交流，山东可以打造更加开放、包容、普惠的区域经济合作体系，为黄河流域的经济发展注入新的活力。



黄河济南段