

济莱高铁通车进入倒计时,两地间高速公路也有望免费

# 双黄金通道将打造济莱“一日生活圈”

千古百业兴,先行在交通。济南莱芜行政区划调整后,主城区与莱芜、钢城两区的通勤频率增高,交通配套相应得到完善。

近日,时速350公里的济莱高铁开始联调联试,进入通车倒计时;济莱间高速对本地车辆免费通行事宜也正在协商推进。高铁、高速跑出济莱连通的“新速度”,轨道、公路也为济莱一体发展提供了双黄金通道。

记者 于泊升

## 迈向东南的“大腿” 补齐通衢南北的高铁网

近日,有市民在济南东站附近看到检测列车在济莱高铁轨道上进行测试,而在其他地段,也有检测车驶过。9月15日,济莱高铁开始联调联试,进入动态检测阶段,距离通车又近一步。据了解,联调联试就是采用高速综合检测列车和相关检测设备,在线路上以不同速度等级进行往返运行,对各系统状态和系统间匹配关系进行反复检测、调试、验证,使高速铁路整体系统功能达到最优。

济莱高铁是济南“米字型”高铁网的重要组成部分,也是全国第一条市域高铁,从地图上看,该线是济南主城区向东南方向辐射的一条重要射线。线路长度117公里,共设济南东、历城、雪野、莱芜北、钢城6个车站,设计时速350公里。项目建成后,从济南东站到钢城站只需22.5分钟。

《济南市“十四五”综合交通运输发展规划》指出,济南将统筹推进区域基础设施互联互通,建成济莱高铁、黄东联络线,打造轨道上的省会经济圈,到2025年,“米字型”高铁网基本形成。作为东南向射线的济莱高铁,从整个“米字型”高铁网来看,像是一条“大腿”,一只脚有力地迈向省会经济圈的东南方向,为济莱一体化发展提供动力。该线路的通车,也将为济南补齐“横贯东西,通衢南北”的高铁路网打下基础。

其实早在2014年,济莱间铁路就有了文件规划。当年4月,国家在《环渤海地区山东半岛城市群城际铁路规划(2014-2020)调整方案》中批复济莱城际铁路,将原规划的济南—西营—泰安—莱芜城际调整为济南—西营—莱芜城际。

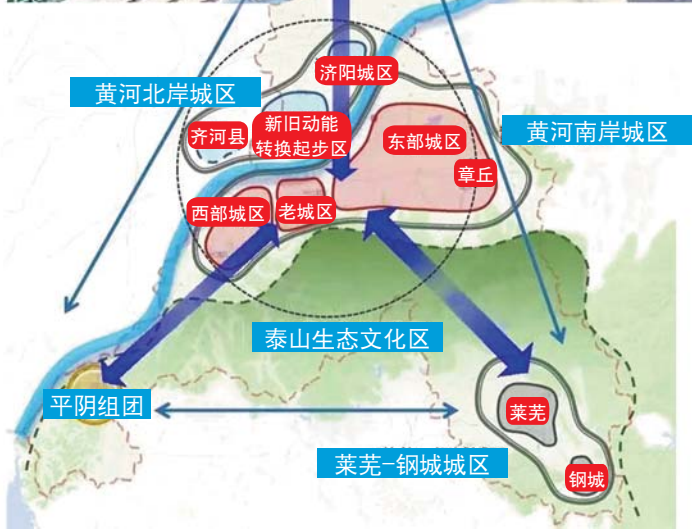
随后两年中,济南对济莱间的线路进行了前期研究及论证。2017年2月,济南市人民政府发布了《新建济南至莱芜城际铁路项目环境影响评价第一次信息公示》,公示信息显示,新建济南至莱芜城际铁路全线共设6个车站,是现状线路的雏形。当时初步设计时速250公里,随后提速至350公里。2019年初,济南莱芜行政区划调整,设立济南市莱芜区、钢城区,济莱高铁也从城际铁路变成了同一地区内运营的城市域高铁。

## 结束莱芜不通高铁历史 快速接入区域客站枢纽

长期以来,莱芜区、钢城区对外通勤主要依赖于公路及普通铁路,公路客运比例较大,综合交通运输体系有待完善。随着济莱联系的日益密切,通过高速铁路连接至济南的客站枢纽,再通过济南的既有线路连接到国



济莱高铁进入联调联试阶段。 中铁十局供图



济南市域交通形成“人字型”走廊及“三角型”通道。

家高速铁路网中,抓住高铁发展带来的红利,成为莱芜基础设施建设的重要一环。

济莱高铁的建设恰好解决了莱芜、钢城两区交通配套单一的问题,也彻底结束了两区不通高铁的历史。济南北接京津冀、南连长三角、东承环渤海经济圈,西通中原经济区,具有承东启西、衔南接北的特点,为高速铁路网的建设提供了区位优势。通过济莱高铁,莱芜区、钢城区接入济南“三主一辅”的客站枢纽,在济南东站快速连接济青客专、济青高铁,汇入区域铁路网。黄东联络线的建设让济南站与济南东站成功“携手”,济莱高铁可通过联络线接入其他客站,进而联通全国高速铁路网。

据了解,济南有300余趟高铁直达全国250多个城市,在时间上,1.5小时可抵达北京,3小时可抵达上海。建设济南莱芜间的高速铁路,除了加密济莱联系,也可让莱芜、钢城两区利用主城区发达的高铁路网,与各区域主要城市快速连接,节约居民出行时间。

## 高速有望免费通行 给市民带来“大礼包”

如果说济莱高铁的建设为莱芜、钢城两区提供了对外连通的黄金通道,那济莱高速有望免费则将对内带来实实在在的福利。

记者从有关部门了解到,为提升济莱之间高速通行效率,支持莱芜区、钢城区与主城区融合发展,加快现代化强省会建设步伐,济南拟通过政府购买服务的

方式实现济莱间高速公路对本地小型客车(九座及以下车辆)免费。9月14日,相关部门回应齐鲁晚报,他们目前正在协商推进免费通行的相关事宜。

在此之前,就有济莱高速公路对本地车辆免费通行的提议。2019年,济南市十七届人大一次会议收到多份关于济莱高速通行免费的建议,其中莱芜区韩克春等4名人大代表联名提交建议:济莱高速(京沪高速济南至莱芜段)对鲁A鲁S号牌7座以下小型客车双向免费。

记者测算发现,从京沪高速港沟收费站至莱芜北收费站接近66公里,小车通行费26元;至莱芜枢纽立交约77公里,小车通行费31元。港沟收费站到钢城收费站的距离在100公里左右,通行费需要42元。

随着济南主城区与莱芜区、钢城区之间的联系越来越紧密,跨区通勤频率增高,济南莱芜间的高速通行费对经常往返于两地间的市民来说是个负担。“如果往返济南的高速费能够取消,我们出行就更便捷了。”市民赵先生因为业务原因,经常往返于主城区与钢城区之间,一年下来,高速费是笔不小的支出。“来回一趟就要将近100元的费用,一个月四个来回,有时为了省钱,就走下面的国省道,可时间上就浪费了。”赵先生说。

相关人士指出,从区域发展全局看,济莱间高速公路对本地车辆免费有利于打破两地地理交通壁垒,高水平打造省会城市群经济圈;从经济发展长远看,有利于加速两地之间资金、人才、项目等资源流动;从改善民

生层面看,有利于拉近两地市民的心理距离。济莱高速如能免费,无异于给两地市民发了一个大红包。

## 高铁高速互为补充 形成北上南下双动脉

记者了解到,济南主城区与莱芜区、钢城区之间的直连高速公路为京沪高速,是国家南北交通大动脉之一,目前已成为山东的一条黄金通道,京沪高速相关路段也是此次免费通行的主要研究范围。其中,京沪高速济南主城区至莱芜区段,也就是市民常说的济莱高速公路,该线建成于2007年,全长75.5公里。是山东省第一条生态环保高速公路,全线采用双向六车道高速公路标准修建,设计时速120公里。

济莱高速公路起点位于济南市港沟南,终点位于济南市莱芜区东北的西峪村,西与济南东绕城高速公路相连,南与博莱高速公路相接,并与莱新高速公路贯通,可形成济南至青岛间的第二条高速通道。济南至莱芜至青岛高速公路是目前山东省标准最高,通车里程最长的六车道高速公路,也是山东省第一条生态环保高速公路。

而作为济青高速南线的组成部分,通过济莱高速与既有线路连接,莱芜可与鲁中区县实现快速互联互通,增强区域影响力,拉动经济发展。济青南线也助力济南主城区与莱芜区打通了一条直达沿海的通道,把沿线地区与青岛港联系起来,使更多内陆区县有了比较畅通的出海口。

京沪高速莱芜至钢城段是当地居民北上南下的重要通道,这条黄金大动脉也为钢城发展带来不少利好。通过京沪高速,钢城区到济南主城区的通勤时间缩短至1小时。

随着济莱一体化不断加强,济莱高铁及两地高速将发挥更多纽带作用,居民出行选择更多,效率更高。两条大动脉互为补充,完善了综合交通配套,进一步紧密济莱联系,通过双黄金通道打造两地间“一日生活圈”。

## 延伸阅读

按照计划,济南主城区至莱芜、钢城区间的高速公路将通过政府购买服务的方式实现免费,而通过这种方式来实现交通便民在济南已经不是第一次。2021年9月底,“万里黄河第一隧”济南黄河济泺路隧道通车,该隧道通过政府购买服务的方式对济南籍小客车免费。今年年初通车的济南黄河凤凰大桥,也是这种模式。早在去年8月,济南市人民政府官方网站就发布了《新建跨黄桥隧收费方案(征求意见稿)》,指出在优惠通行政策方面,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,济泺路穿黄隧道、凤凰黄河大桥、齐鲁黄河大桥3座新建跨黄桥隧对济南籍小客车、公交车(含班线客运公交化改造的区际公交)免费。

据悉,政府购买服务的方式在基础设施建设运营中比较常见,除了济南,同为省内双子星城市的青岛也有过类似案例。2021年7月,行驶在青岛胶州湾高速公路黄岛东至红石崖段的五型、六型货车,将不分时段、不计车次免收车辆通行费。免费通行时间暂定为3年。同年10月,使用ETC的五型、六型货车行驶在青岛疏港2号高速黄岛立交至隐珠收费站段,将不分时段、不计车次免交车辆通行费,为期3年,通行费用由青岛西海岸新区财政承担。

在省外,今年5月,河南对郑州、航空港区和开封,兰考相关高速公路小型客车通行费实施政府购买服务,符合条件的车辆予以免费通行。

## 从跨黄桥隧到高速公路,政府购买服务已非首次

记者 于泊升



扫码下载齐鲁壹点 找记者 上壹点

编辑:于海霞 美编:马秀霞 组版:颜莉