

# 济济高铁规划四年为啥还未落地？

## 有关部门回复:汶上和东平正积极争取



记者 于泊升

眼下,随着济南衔接南北、横贯东西的高铁网日渐“羽翼丰满”,被“搁置”四年的济济高铁再次受到关注。因与京沪高铁平行,沿线客流量小,济济高铁曾被质疑资源浪费,存在一定争议。济济高铁现状如何?有何新动向?它的建设能为济南及沿线城镇带来什么改变?

### 调查: 省会西南新通道 规划四年仍停留纸面?

10月25日,济南西站站台上,京沪高铁北京、天津方向驶来的列车缓缓进站台停靠,南下高铁在济南西站接上旅客后,向泰安、济宁方向驶去。

自上世纪津浦铁路通车以来,济南一直是京津冀与长三角连通的枢纽地带,作为“京沪会客厅”,从济南西站始发或途经的南下列车较多,每天常规运营的就有几十个班次。

京沪高铁虽将山东省会、鲁南两大经济圈紧紧串联,但新的需求又来了——在济南提升黄河下游区域影响力及鲁南城镇发展的现实需求下,济南到济宁、济南到枣庄规划了新的直连通道,济济高铁、济枣高铁“呼之欲出”。

2019年1月11日,原济南交通委发布2019年全市交通重点工作,济济高铁出现在规划中。同月,济宁市发展和改革委员会表示,相关各市正在研究,推进济济高铁前期规划。

《山东省综合交通网中长期发展规划(2018—2035年)》显示,济济高铁在济南引出,利用济郑高铁建设的长清站,一路向南,过济南市平阴县、泰安市东平县,济宁市汶上县后,接入鲁南高铁济济北站。该线全长147公里,沿线有济南西站、长清站、平阴站、东平站、汶上站、济宁北站六座车站。规划发布后的两年内,济南市、济宁市的交通、基础设施发展规划中多有提及,多次纳入年度计划或列为预备项目。

不过,到2022年后,济济高铁却逐渐变得“静悄悄”,地方规划中济



此前透露的济济高铁规划图

济济高铁所占比重也在减少。2022年,济南发布《济南市“十四五”综合交通运输发展规划》,该规划对济郑高铁、济莱高铁、济滨高铁、德商高铁以及济南至淄博等城际铁路都有提及,却没有济济高铁的“身影”。

除济南市“十四五”期间交通运输规划未提及济济高铁外,济南2023年市级重点建设项目及重点预备项目也没列入济济高铁,相关公开报道也越来越少。

### 争论: 会造成资源浪费? 济济高铁的去留之争

济济高铁规划四年,为何迟迟不见动静?齐鲁晚报·齐鲁壹点记者梳理发现:济济高铁自规划之初就存在一定争议,存在着“下马”和“上马”之争。

持济济高铁“下马”观点的人认为,济济高铁建设有些超前,会造成资源浪费。他们普遍认为:在山东铁路网中,京沪高铁从济南、泰安、济宁穿过,三地站点客流量大,对本地区辐射能力强,集中分布了

较多知名旅游景点与工业产业,且位于济南、泰安城区,商贸集中。就目前的客流情况来看,京沪线可满足日常需求。

此外,平阴、东平、汶上地理位置偏离所属城市的市中心,客流量较少,建设一条新线路,短期内客流无法上升,存在浪费;且济济高铁与京沪线平行,在省内,两条线路功能多有重合。

还有观点认为,山东此前还规划了济枣高铁,计划从济南东站引出,接入台儿庄站(此前规划),途经济南、泰安、济宁、枣庄四市。如此一来,济南到济宁一线,将形成京沪高铁、济济高铁、济枣高铁“三线平行”的局面。

事实上,在潍宿高铁有开工动向后,济济高铁等济南南下新通道的质疑逐渐增多。

作为京沪二线的山东通道,潍宿高铁经过潍坊、日照、临沂三市,设站9座,与京沪通道平行。

业内人士认为,在南北向高铁通道中,京沪高铁及京沪二线足以满足山东中西部及东部的出行需求。济南南下应该在东南部补齐通

道,加上莱芜到临沂高铁建设,消除济莱高铁“断头”问题,实现济南与临沂的直连,同样可以加密省会、鲁南两大经济圈的联系。

“济济高铁延伸至微山县,短期内也不能很好解决其南下无路的问题。”相关业内人士说,济宁北站目前只有鲁南高铁一条线路,济济高铁建成后,在济宁北站无法直接南下接入全国铁路网。

### 专家: 大方向上有建设必要 站点选择要有“战术”

相对于济济高铁“下马”论者,济济高铁的支持者普遍认为:济郑高铁按照北线方案建设后,济南—济宁—菏泽一线失去了一次新建直连通道的机会,济济高铁则能弥补这一缺憾。

山东大学交通规划设计研究中心主任张汝华认为,从支撑区域经济发展及建设轨道上的山东等战略层面看,作为省会济南与兄弟城市连通的城际铁路,济济高铁建设在大方向上有着必要性。

“国家正在推动轨道交通‘四网融合’,对于山东来说,不仅要有干线铁路、市域(郊)铁路、城市轨道交通,还要有城市间直连直通的城际铁路。”张汝华称,要充分发挥铁路在经济社会发展中的作用,转方式、调结构,打造轨道上的山东半岛城市群。

“济济高铁在战略上有建设必要,但在战术上也要充分考虑。”张汝华认为,穿过三县,济济高铁的客流有着不确定性,因此在站点及线位的选择上要“慎之又慎”,“客站位置不能太偏,与人口密集区的距离不宜太远,老城区、县城中心一样可以设置客站,集约土地资源,让当地居民乘车便捷,培育客流”。

济济高铁一路向南,沿线的平阴、东平、汶上三县也将获得一次高质量发展的机遇。其中,泰安市东平县近年来在东平湖开发上下了一番功夫,新运营的大宋不夜城“走红”,成为今年山东文旅市场的一匹“黑马”。不过,东平县与外界连通主要依靠济菏高速及国道220等公路干线,缺乏铁路配套,发展文旅产业,很难吸引远途客流,是长期发展的“瓶颈”。

对此,张汝华表示,城际高铁的建设,让途经地的各项生产生活要素流动起来,从而带动经济发

展。目前,国家正在推动“公转铁”,铁路运输带来的经济效益与社会效能愈发明显。

此外,从通勤成本上看,济济高铁可让东平县与济南的通勤时间缩短到半小时,与省会快速直连,助力当地的文旅产业发展。对于毗邻东平的泰安宁阳和济宁梁山两县来说,也可借助济济高铁推动县域经济发展。

### 动向: 平阴县和汶上县 积极争取在当地设站

虽有争议,但从长远来看,济济高铁除对沿线县域经济发展有利外,还对省会、鲁南两大经济圈合作交流有着重要影响。

记者梳理发现,目前,省会经济圈与鲁南经济圈直连的高铁通道只有京沪线,济莱高铁通车后,建设莱芜至临沂高铁的呼声越来越高。支持济济高铁建设的人士认为,济南至济宁新建高铁与莱芜到临沂高铁并不冲突,两条线路分别从省会济南的西南方向、东南方向连通鲁南地区,让两大经济圈间资源、人才、经济的交流与合作更加便利。

“济济高铁、济枣高铁,两条线路都与京沪线平行,也可分流京沪高铁的通行压力。”张汝华说,与京沪线平行也存在有利的一面。今年国庆节期间,京沪高铁出行饱和,大量旅客集中在这条南北通道上,去程和返程“一票难求”。济济高铁建设可在中段分流部分高峰客流,解决济南枢纽的过度“积压”,缓解从济南出发的南下压力。

从2019年到现在,济济高铁虽存在争议,但仍有地方在争取项目落地。2023年1月,在济南市平阴县第十九届人民代表大会第二次会议上提到,平阴县将积极争取济济高铁早日落地。

济宁市汶上县回复网友问政时称,济济高铁已列入“十四五”中长期进展计划,计划2026年开展前期工作。目前,汶上县正在积极与上级部门对接,开展计划路线座谈,力争在汶上设站。

10月26日,记者致电济宁市有关部门,工作人员称济济高铁目前没有明确信息,他们也在等待。当天下午,汶上县交通运输局一位工作人员告诉记者,济济高铁还在推进中,汶上正积极向上争取,让济济高铁途经当地。

# 与时代同频共振 用影像讲述山东故事

## 山东省新闻摄影学会成立四十周年系列活动在山东财经大学举行

10月26日,山东省新闻摄影学会成立四十周年座谈会及“光耀齐鲁·光影财大”图片展、知名摄影家与大学生互动交流会在山东财经大学举行。

自1983年成立以来,山东省新闻摄影学会一直与党同心同向,与人民同力同行,与时代同频共振。在过去的四十年中,学会秉持着严谨的学术态度和独特的纪实视角,用镜头记录改革开放的澎湃潮声,再现转型创新的生动

实践,融入新时代中国特色社会主义的伟大建设。

座谈会上,与会嘉宾对山东省新闻摄影学会从创立、发展、跨越、融合四个阶段,回顾总结了学会40年发展历程。未来学会将继续深入贯彻落实习近平新时代中国特色社会主义思想和习近平总书记关于宣传思想工作的重要论述及重要讲话精神,发挥组织优势、专业优势,自觉肩负起举旗帜、聚民心、育

新人、兴文化、展形象的使命任务,开展丰富多彩的新闻摄影活动,为积极推动山东新闻摄影事业繁荣发展,助力山东文化强省建设、谱写中国梦的山东篇章做出新的贡献。

为了表彰这40年为山东新闻摄影做出重要工作的前辈,时盘棋、朱宜学、许衍刚、王修滋、王瑞华、钱捍被授予山东新闻摄影40年突出贡献奖。

为了加强学会和高校的交流、共进,山东省新闻摄影学会原会长许衍刚、王修滋,山东财经大学党委书记王邵军、山东财经大学副校长陈晓兰,为山东省摄影学会驻山东财经大学影像工作站和山东省新闻摄影学会山东财经大学产学研基地揭牌。

座谈会后,与会嘉宾共同参观了“光耀齐鲁·光影财大”图片展。展览作品涵盖了中国新闻奖、山东新闻奖获奖作品,山东十佳摄影记者、纪实摄影师、网络摄影

师作品以及山东财经大学师生作品,全方位、多角度、生动形象地用影像讲述山东故事。

产教融合促发展,校会共建育人。与会的媒体知名摄影记者钱捍、王超英、刘军、王媛还与山财大学生互动交流,分享了新闻摄影创作经验。交流会的成功举办,为我省摄影事业注入了新的活力,推动产教融合和校会共建向更深层次发展。

本报记者