



济南底气

2024济南市两会特别策划

济南市政协十五届三次会议开幕

雷杰作常委会工作报告 王京文主持 刘霞作提案工作报告

B02 两会



济南综合立体交通网通达全国。



济南每天有500多趟高铁通达300多城。

济枣高铁已开工, 莱临高铁呼之欲出

再辟南下新通道, 快速连通三大经济圈

记者 于泊升

向南“无路可走”？ 莱临高铁将“破局”

在多个社交平台，“南下”一直是济南交通城建领域的热门话题。记者梳理发现，2011年，京沪高铁通车，济南进入真正意义的高铁时代。经过近几年发展，向北连接京津冀的石济客专已成为北向大通道，济滨高铁也已开工建设，另一条北上的济南至邢台铁路纳入规划。

2023年12月8日，西进的济郑高铁全线贯通，济南架起“沿黄一字型”通道，“山河四省”高铁闭环。东进通道中，胶济客专、济青高铁将省会、胶东两大经济圈紧紧串联。而南下通道目前主要依靠京沪高铁，拥堵严重，通勤压力不断加大。另一条运营一年的济莱高铁表现“安静”。

济莱高铁于2022年12月底通车运营，“南下虽然多了一条路，但济莱高铁目前只是市域内铁路，钢城向南‘无路可走’。”在济莱高铁运营一年之际，不少人在社交平台上讨论起济南南下“困境”。

记者查询“12306”发现，济莱高铁每天通过的动车组列车单向只有4列，雪野、莱芜北、钢城等车站工作日期间，到发旅客数量较少。而从地图上看，济莱高铁如同一条“断头路”。

2023年12月，济郑高铁全线贯通运营，济南打开西向出省新通道。目前，济南都市圈北上京津冀，东抵渤海湾，西进中原的高铁通道已经完备。因地形掣肘，济南南向交通逐渐成为都市圈向外辐射的“薄弱环节”。为减轻南下通道中京沪高铁拥堵压力，济枣高铁于近期开工建设。另一条接轨济莱高铁南下的莱临高铁也将今年继续推进，与济枣高铁“两路”南下，助力济南都市圈和鲁南经济圈以及半岛城市群的快速连接。

济枣高铁也将继续南下 与徐州枢纽连通

按照规划，山东将推动临沂至江苏连云港高铁建设，接轨济莱临高铁，开辟济南南下黄淮地区通道。连云港铁路四通八达。“在连云港，通过徐连高铁，济莱临高铁可进入徐州枢纽；利用沿海高铁通道，济莱临可继续南下，直达长三角。”张汝华说，济南都市圈通过济莱临高铁南下方式有很多。在临沂，济莱临高铁接上正在建设的京沪二通道，南下江苏盐城、南通，继而通达长三角。“济莱临高铁扮演京沪二通道济南联络线角色，让济南都市圈与新的京沪通道产生更多联系。”

除济莱临高铁外，济枣高铁也有南下计划。据了解，济枣高铁将在台儿庄继续南下，进入徐州新沂，与徐州枢纽连通，与徐连高铁等东西向线路联动，并通过新沂南下线路，通达黄淮地区腹地，南下长三角。

《山东省综合立体交通网规划纲要(2023-2035年)》指出，半岛城市群要积极融入国家交通运输主通道规划建设，强化与京津冀地区、长三角地区、长江经济带等区域的立体互联。济莱临高铁等南下线路，将加强山东半岛城市群与黄淮地区、长江经济带交通一体化建设，推动济南都市圈融入国家交通运输主通道规划建设。

其实，早在多年前，济莱高铁就有南下规划，从钢城引出，建设莱临高铁，连接临沂，最终形成济莱临高铁通道。临沂市交通运输局有关工作人员称，济莱临高铁规划后，线路走向及站点设置几经变迁，按照最新规划，莱临高铁在钢城站与济莱高铁接轨后，经泰安新泰市、临沂蒙阴县、临沂沂南县引入临沂北站，全长约115公里，计划在临沂新建蒙阴、孟良崮两个站。

济临连通只需1小时 无需绕行青岛或曲阜

莱临高铁不仅解决济莱高铁南下问题，还将弥补济南、临沂间高铁直连“空白”，变互联互通为直联直通。

目前，乘高铁从济南到临沂可向东绕行胶济客专，到达青岛后，通过青盐铁路等线前往临沂；或从济南南下绕行京沪高铁，在曲阜转鲁南高铁到达临沂。从时间上看，绕行青岛前往临沂需要4小时左

右；绕行曲阜需1.5小时或2小时。临沂人刘国平在济南工作已经7年，每年节假日都会往返于济南两地，鲁南高铁通车后，虽然可以坐动车回家，但绕路后性价比并不是太高。“以前坐绿皮火车需要5小时，有时候买到绕行青岛的高铁列车，效率比普通列车高不了多少。”刘国平说，济南到临沂自驾走高速只需要三四个小时。

莱临高铁建成后，按照设计时速，济南、临沂通勤时间控制在1小时内，距离缩短后，票价也会相应降低。

地处鲁南腹地，淮海北端，鲁苏交会地带，有“物流之都”之称的临沂通达全国所有港口和口岸。济南、临沂近年来不断加强交流合作，尤其是在物流运输领域，两市联系日益密切。

当前，济南正在积极筹备都市圈建设，实现济临1小时通勤，可将临沂在内的鲁南城市纳入济南都市圈向外辐射的“1小时经济圈”内，助力鲁南地区发展。

省会、鲁南双向奔赴 未来将有6条高铁连接

“济南是省会经济圈核心城