

筑路架桥，缩短的不仅是时空距离

编辑手记



编辑：彭传刚

全国首条改扩建零碳高速公路济荷高速实现“双向八车道”通行，全省高速公路里程突破8700公里；济青高铁实现“公交化”，新建潍烟高铁开通运营，日兰高铁全线通车；济南两座跨黄大桥同日通车，更多桥隧在建设或推进中……2024年，山东交通在筑路架桥方面大动作频频。



仅仅两个月时间，高速公路通车里程从8500公里迅速突破8700公里，高速公路网在齐鲁大地上不断织密，“山东的路”品牌享誉全国。一条条铁路像“钢铁巨龙”跨越山海，伸向远方，山东高铁里程突破3000公里，居全国首位。一座座跨黄桥隧拥河入城，让大河不再是阻碍发展的“拦路虎”……

2024年，我们见证了山东大量交通设施的建成运营。潍烟高铁的开通推动了山东省及环渤海地区的区域一体化。

随着交通的便捷性提升，青岛与潍坊、烟台等周边城市的制造业、服务业及高新技术产业形成更加紧密的合作关系，推动了产业链的对接与升级，让经济、文化和社会互动更加频繁，促进资源的优化配置和区域经济协调发展。日兰高铁全线贯通，对于深入实施黄河重大国家战略，加强山东半岛与中原、西部、成渝地区以及长江中下游地区、粤港澳大湾区的快速联通，发挥山东半岛城市群龙头作用，带动黄河流域生态保护和高

质量发展，意义重大。黄河上两座大桥同时通车，使得济南跨黄通道路网进一步完善，有效改善市区与起步区的交通出行条件，推动拥河发展战略落地实施。

筑路架桥，联通八方。交通是经济发展的基础设施，是造福群众的民生之本。一条条公路、铁路的建成，让“诗和远方”不再遥远；一座座大桥飞架，让“天堑变通途”。这些路和桥不仅仅缩短了时空的距离，更是老百姓的致富路、连心桥。

跨黄大桥、潍烟高铁、日兰高铁……

2024年，我们“追”过的那些路和桥

两座跨黄大桥同日通车 济南“黄河时代”加速到来

12月23日，济南黄河大桥新桥、济南黄河齐鲁大桥通车运营满月，两桥累计车流量突破120万。其中，济南黄河大桥新桥日均车流量3万余辆，与老桥相比，通行能力大幅提升。尤其在早晚高峰时段，新桥的通行效率尤为显著，有效缓解了周边道路的交通压力。济南黄河齐鲁大桥日均近1万车流量，分流缓解周边京台高速、建邦黄河大桥等通道的交通压力，为西部城区居民提供更多跨河出行方案。

就在一个月前，11月23日，济南黄河大桥新桥、济南黄河齐鲁大桥同时通车运营。两座新建大桥通车后，济南跨黄桥隧达到了21座，城市发展空间得到拓展，主城区与起步区联系进一步密切，“黄河时代”加速到来。

济南黄河大桥新桥位于黄河大桥老桥东侧，南北向布局，向南是二环东高架路，向北是国道104。项目全长7.748公里，设计时速80公里，按双向八车道进行建设。济南黄河齐鲁大桥南起齐鲁大道与济齐路交叉口，向北跨越黄河后与国道309相交。项目全长6.742公里，采用双向八车道标准建设，主线设计时速60公里。两座大桥都是公轨合建桥梁，均为后期的轨道交通建设预留了空间。

值得注意的是，济南黄河大桥新桥、济南黄河齐鲁大桥创造了多项纪录。其中，济南黄河大桥新桥是黄河上第一座不等跨并桥建设工程，是黄河上跨径最大、钢桥总长最长的公轨分层合建桥梁。济南黄河齐鲁大桥主桥采用网状系杆拱桥方案，实现了下承式网状系杆拱桥最大跨度、最大梁宽、高应力索三项“世界之最”。

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、武汉等沿河发展城市相当。

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。跨黄桥隧的建设为济南拓展了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和合理利用。

潍烟高铁开通 胶东半岛实现高铁成环

10月21日，新建潍坊至烟台高铁开通运营，潍坊北站至莱州、招远、烟台站间最快24分钟、34分钟、78分钟可达，莱州、招远市接入全国高铁网，进一步促进山东半岛城市群互联互通。

潍烟高铁起自潍坊市昌邑站，经青岛市，至烟台市芝罘站，通过青岛至荣成城际铁路和相关联络线分别连通至烟台站和烟台南站，通过潍坊至荣成高铁连通至潍坊北站，线路全长237公里，设计时速350公里，于2020年12月开工建设，设昌邑、灰埠、莱州、招远、龙口市、蓬莱、烟台西、福山、芝罘9座车站，其中灰埠、莱州、招远、福山为新建车站，其余为既有车站。

潍烟高铁是我国“八纵八横”高铁网沿海高铁通道的重要组成部分，是山东省北部沿海地区对外客运交流的主要通道，东接青岛至荣成城际铁路，西连潍坊至荣成高铁，路网地位十分重要。潍烟高铁开通运营后，胶东半岛实现高铁成环，将极大便利沿线人民群众出行，对于促进区域互联互通，打造“轨道上的山东半岛城市群”，促进经济社会高质量发展，具有重要意义。烟台将实现“县县通高铁”，全方位融入青烟潍“一小时经济圈”、济南“两小时经济圈”、北京“三小时经济圈”。

潍烟高铁开通运营，“交通圈”也激活了“生活圈”“经济圈”“文旅圈”。潍烟高铁串联起胶东半岛多个沿海城市，“坐着高铁去看海”成为很多外地游客周末来这里度假的一个新选择。为了让大家“坐着高铁来看海”更便利，当地铁路部门也积极和文旅等部门对接，在景区与高铁站之间的接驳上下足功夫。

日兰高铁全线开通 鲁南经济圈发展空间进一步打开

7月18日，日兰高铁（日照至兰考高速铁路）全线开通运营。日照西至兰考南站最快2小时26分可达，山东半岛城市群与中原城市群间的时空距离进一步压缩。近年来，鲁豫两省不断加大合作力度，涉及经济、产业、文旅等多方面，日兰高铁成为济郑高铁之后的又一个“鲁豫直通车”。

日兰高铁开工建设时间较早，全线分段施工，分段开通。此前，2019年11月26日，日照至曲阜段率先开通；2021年12月26日，曲阜至菏泽至庄寨段开通。在开通“空窗期”里，庄寨至兰考段成为日兰高铁和陇海客专之间暂时的“断头路”。庄寨至兰考段线路全长47.86公里，其中河南段全长41.26千米，由山东省境内的庄寨站引出后，过河南省兰考县、民权县，接入徐兰高铁兰考南站，于2020年底正式开工建设。

日兰高铁全线贯通，日照至庄寨段共设有14座车站，途经山东4市，在13个县区设站。日兰高铁山东段覆盖范围广，辐射空间大，服务人口众多。莒南、平邑、嘉祥、巨野等都是人口较多的县，高铁的开通，为当地县域经济发展带来更多可能。

同时，日兰高铁对沿线城市的特色产业也带来极大助力。临沂商贸物流业发达，有“物流之都”之称，高铁的开通，大幅压缩了时间和空间，为临沂在吸引投资、招揽人才等方面提供了更多助力。

日兰高铁的开通不仅为鲁南带来了快速通道，还让鲁南经济圈与省内其他区域产生联动。日兰高铁在日照接轨青盐铁路，在济宁接轨京沪高铁，形成环绕省会、胶东、鲁南三大经济圈的高铁闭环。这条环形高铁网以济南、青岛、临沂、日照等地为支点，沿线城市人文历史厚重，旅游资源丰富。

值得注意的是，日兰高铁全线贯通后，可为济南、郑州提供新的连通选择，乘客通过京沪高铁到达曲阜东站后，转日兰高铁向西过菏泽即可出省，最后经开封到达郑州。通过该线，济南到郑州全程只有370多公里，比济郑高铁的407公里还要短。

主笔：彭传刚

