

一头是强省会一头是强龙头，“单兵突进”到“集群作战”

强强牵手，济青双圈联动“圈”出新未来

于泊升 济南报道

多通道贯通陆海 迈入“1.5小时同城圈”

《山东省国土空间规划(2021—2035年)》曾提出,要发挥山东半岛城市群龙头带动作用,落实“一群两心三圈”区域布局,完善济南都市圈、青岛都市圈核心功能,加强省会、胶东、鲁南地区协调发展。从“单兵突进”到“集群作战”,济南青岛都市圈联动发展将为山东半岛城市群发展注入新动力。

基础设施的互联互通是都市圈联动发展的基础,近年来,济南都市圈与青岛都市圈在交通基础设施建设方面取得了显著进展。

4月19日一早,济南东站一辆列车缓缓驶出,前往青岛,与此同时,青岛站也有列车出站,开往济南。济青高铁“公交化”运营后,济南、青岛间的人员流动明显多了不少。记者梳理发现,济青高铁的“公交化”运营,让济南、青岛之间的往返高铁及动车组列车增加,开行时段涵盖早5时至晚10时。

去年三季度铁路调图时,济青高铁济南东至青岛(北)间开行动车组旅客列车就已增至74列。其中,“济青快线”动车组列车34列,具有时段优、速度快、旅时短的特点,济南、青岛两地一站直达列车有20列,运行时间在一个半小时左右,青岛北至济南东间最快旅行时间为1小时22分,发车频次15分钟一班,最短发车间隔仅6分钟。

此外,济青中线济南至潍坊段的通车,使济青中线全线贯通,成为济南都市圈与青岛都市圈直联直通的第三条公路大通道,不仅缩短了济南、青岛都市圈之间的时空距离,也为都市圈间的经济、文化交流提供了更加便捷的交通条件。

打铁还要自身硬,济南、青岛都市圈也在不断推进各自圈内的重点交通项目建设。济滨高铁、济枣高铁、潍烟高铁、明董高速等项目的实施,在都市圈内形成便捷的互联互通交通网络,不仅提升了各自的交通基础设施水平,也为济南、青岛都市圈的联动发展提供了交通保障。

本次济南青岛都市圈联动发展协同开放会议也提到,要强化济南、青岛两个都市圈联动发展协同开放,聚力推进基础设施互联互通。

双万亿城市“坐镇” 产业协作潜力释放

产业协作是都市圈联动发展的核心,济南、青岛都市圈在产业协作方面有着广阔的空间和潜力。济南市2024年GDP达13527.6亿元,人口即将突破千万大关;青岛市全年生产总值为16719.46亿元,当前人口已破千万。济南青岛两市GDP总量目前已超3万亿元,占全省30%。

“济南、青岛都市圈的核心城市都是经济强市、人口大市,在产业联动发展上有很大空间。”济南工程职业技术学院院长吴学军认为,济南正大力发展大数据与新一代信息技术、智能制造与高端装备、精品钢与先进材料、生物医药与大健康四大主导产业,青岛则着力发展智能家电、轨道交通装备、新能源汽车、高端化工、海洋装备等多条优势产业链,两地的重点产业虽有重叠,但差异性也为双方合作提供了基础。

4月18日,济南青岛都市圈联动发展协同开放会议在济南召开。当前,济青高铁已“公交化”开行,两大都市圈产业合作越发频繁,济青陆海发展主轴日渐清晰。一头是强省会,一头是强龙头,进入“十五五”规划谋篇布局之年,济南、青岛都市圈如何加大双圈融合力度,怎样为山东半岛城市群发展注入新活力?



济南、青岛都市圈在产业协作方面有着广阔的空间和潜力。

■延伸阅读

国内都市圈正打破界限“抱团”联动

于泊升 济南报道

在区域一体化的浪潮中,国内都市圈正打破界限,携手共进,以“抱团”联动之姿,开辟协同发展的全新路径。从长三角到珠三角,从京津冀到中部地区,都市圈之间的合作日益紧密。

在长三角地区,南京、合肥签署《宁合“双城记”产业对接合作协议》后,两地建立了工信部门常态化会商机制,南京都市圈与合肥都市圈在新能源汽车、智能制造等领域开展产业协作,资源整合和优化配置取得显著成效。此外,《长江三角洲区域一体化发展规划纲要》指出,要推动上海与近沪区域及苏锡常都市圈联动发展,构建上海大都市圈,并推动杭州都市圈与宁波都市圈紧密对接和分工合作,实现杭绍甬一体化。

2024年3月,济青双都市圈产业与资本对接大会暨路演平台启动仪式举行,围绕“济青双都市圈联动 产业与资本合作共赢”主题,举行了首期40个项目路演。

今年2月5日召开的山东“新春第一会”,强调了“深化济青都市圈协同发展改革”,要求济青都市圈建立协同发展“共推”机制、科创资源“共享”机制、产业体系“共建”机制、基础设施“共联”机制。

本次济南青岛都市圈联动发展协同开放会议更是提到,要在推进圈内同城化上持续发力,深入实施“强省会”“强龙头”战略。并在加强“双圈”协同发展上持续发力,大力实施基础设施共联、产业体系共建、创新能力共育、开放高地共创、文旅品牌共塑、公共服务共享工程。

吴学军认为,随着交通基础设施的不断完善和政策支持的持续加强,济青双都市圈的产业合作将更加紧密,有望在智能制造、海洋经济、绿色生态等领域取得更多突破性进展。

“内陆—沿海”双向开放 济青联动重塑开放新格局

一个以“强省会”为中心,一个聚

在西南地区,随着重庆主城区与成都市双核联动联建持续深入,300个川渝共建项目年度投资超过5000亿元,全国12%的汽车、21%的动力电池实现“川渝造”。在粤港澳大湾区,广东8个先进制造业集群中,有6个是跨都市圈协作共建,包括广佛惠超高清视频和智能家电集群、广深佛莞智能装备集群、广深佛惠莞中智能网联新能源汽车集群等,已经形成了成熟的跨区域产业协作和分工生态。

济南工程职业技术学院院长吴学军认为,在全国区域经济竞争日益激烈的当下,京津冀、长三角、粤港澳等区域蓬勃发展,成渝、杭甬、长株潭等新兴区域也在迅速崛起。山东作为经济大省,推动济青都市圈联动发展,是提升区域经济竞争力、加快建设现代化强省的迫切需求。

力发展“强龙头”,济南、青岛都市圈联动发展未来可期。

2024年11月,国务院相继批复同意《济南市国土空间总体规划(2021—2035年)》《青岛市国土空间总体规划(2021—2035年)》。明确济南为山东省省会,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;青岛为沿海重要的中心城市、国家历史文化名城、现代海洋城市、国际性综合交通枢纽城市。

“一个面向黄河,一个指向海洋;一个辐射全国,一个面向国际。”在山东大学齐鲁交通学院副教授、山东大学交通规划设计研究中心主任张汝华看来,济南、青岛都市圈联动发展将形成优势互补、协同发展的良好格局。

“二者联动可打通‘内陆—沿海’双向开放通道,增强山东与周边地区的互动合作。”张汝华还认为,济南、青岛都市圈的联动发展将有利于推动山东半岛城市群在城市群竞争中赢得主动。济南、青岛都是副省级城市,而且都是万亿城市,这种配置在全国各省中比较少见。山东是第二个拥有“双国家级都市圈”的省份,在当前国内都市圈“抱团”发展的背景下,济南青岛都市圈的强强联合将成为山东半岛城市群在城市群竞争中脱颖而出的关键一招。

文/片 于泊升 济南报道

4月18日,济南零点立交东西向济广高速主线已全部建设完成并恢复通行,正在全力冲刺跨济广高速匝道桥梁及收费站设施建设,工程建设进入最后冲刺阶段,预计6月底前建成通车。

1993年,山东省第一条高速公路——济青高速公路建成通车。零点立交作为济青高速公路的起点,是山东省高速公路发展史上的标志性建筑。随着经济社会加速发展,服役多年的零点立交上的车辆交织日趋严重,通行压力加大,为全面提升该节点通行能力和服务水平,2021年开始,零点立交进行全面改造。

新建的零点立交共设置14条匝道(含劝返车道),长度9.77公里。本项目为山东省首座可同时满足高速公路、城市快速路、城市主干路三者间转换的五位一体综合交通枢纽,可实现城市主干路、城市快速路、轨道交通、高速公路和国家干线公路等多功能需求,同步完善了地面道路和慢行系统。项目建成后,路网的运行效率、通行能力和服务水平将得到大幅提升。

新建零点立交作为集高架、高速、地面、地下于一体的四层多功能涡轮型枢纽互通立交,是济南市高快一体路网体系中的重要交通枢纽。

最上层为南北向二环东高架路,通过泺华路上下桥匝道衔接二环东路地面主干路,并设8条转向匝道与中间层济广高速互通,强化高速路与快速路之间交通转换。中间层的济广高速可通过4条落地匝道直连二环东地面主干路,强化高速路与地面主干路之间交通转换。地面层的通道主要有南北向的二环东地面主干路、东西向二环北路,同步完善了地面道路和慢行系统。地下层主要为轨道交通7号线二环北路站及地下区间隧道、城市综合管网等设施。

零点立交改造工程应用了多项技术创新,首先是斜拉桥拆除创新。拆除原零点立交济广高速斜拉桥为省内首座斜拉桥拆除工程,类似拆除工程可借鉴较少。项目创新性提出了斜拉索与梁体对称切割的拆除技术,保障了桥体拆除过程中施工和车辆通行的安全性。

同时,项目进行了垃圾资源化利用。改造中拆除废旧桥梁所产生的桥梁建筑垃圾及渣土,通过新技术制成全新路面砖,变废为宝,应用于项目建设,实现建筑垃圾利用的减量化、资源化、无害化处置。

零点立交改造完成后,将大幅提升该节点的通行能力和服务水平,对完善济南市路网布局、疏解北部区域交通压力具有重要意义。



济南零点立交工程建设进入最后冲刺阶段。

济南零点立交计划 6月通车