

规划7年迎实质进展,滨淄莱高铁启动方案研究

山东将在京沪间再造高铁新动脉



于泊升 济南报道

消除鲁中“高铁真空” 纵贯山东半岛城市群

“高铁终于要开进我的家乡。”

“滨州到济南莱芜间的高铁空白终将补齐。”

近日,滨淄莱高铁启动方案研究工作的消息一传出,便引来众多网友热议,在期待新线路建设的同时,也产生了一系列疑问:滨淄莱高铁经过哪些地方,会设哪些站,有什么作用?

记者从《滨淄莱高铁(滨州段)方案研究报告编制服务采购竞争性磋商公告》发现,滨淄莱高铁线路从正在建设的津潍高铁(天津至潍坊铁路)滨州站引出,经过滨州市滨城区、滨州市沾化县、淄博市桓台县、淄博市张店区、淄博市博山区,进入济莱高铁的莱芜北站,项目新建正线长度约150公里。

从地理位置上看,滨淄莱高铁就像一条“强直线”,将滨州、淄博、济南的多个区域紧密相连。以往,滨州到淄博、淄博到莱芜间有较大的高铁“真空地带”,沿线居民高铁出行存在异地坐车、绕路、时间长等问题,滨淄莱高铁填补了滨州、淄博、莱芜等地之间的铁路空白,为沿线多个区县送去高铁。

虽然弥补了部分区域的高铁空白,但也有网友发现,这条线路沿线没有核心城市或大城市“坐镇”,而且南端仅济莱高铁一条线路,南下“无路可走”,为何要在这个区域布置一条高铁?

济南市有关部门一位工作人员告诉记者,滨淄莱高铁其实是山东省规划的滨临高铁通道的一部分,也就是滨州至淄博至莱芜至临沂高铁,这条高铁由多段组成,除了滨淄莱高铁,还有已经开始前期工作的莱临高铁(莱芜至临沂铁路)。

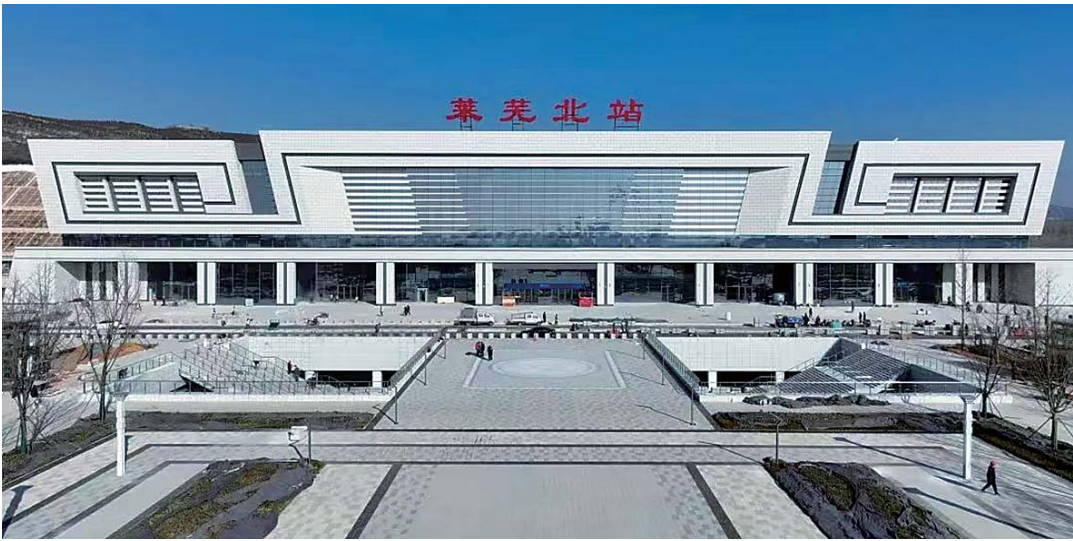
据此前消息,滨淄莱临高铁北起滨州,经淄博、济南莱芜,南至临沂,初步规划线路总长约238公里左右。

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,山东省一直致力于构建现代化的综合交通运输体系,现有的铁路网络已难以满足日益增长的交通需求。滨淄莱临高铁的规划,正是为了填补区域铁路空白,推动区域一体化发展。

规划7年迎实质进展 前期工作“第一枪”打响

铁路建设规划具有特殊性和复杂性,一条线路的成形往往要经过不断的“沉淀”。记者梳理发现,作为未来纵贯山东的“动脉”,滨淄莱临高铁通道的规划

近日,《滨淄莱高铁(滨州段)方案研究报告编制服务采购竞争性磋商公告》发布,该项目开始方案研究,前期工作取得实质性进展。填补鲁中高铁“真空地带”,纵贯山东半岛城市群,作为城际高铁新通道,滨淄莱高铁带来了哪些利好?在南端接上莱临高铁,组成滨淄莱临高铁通道后,又该如何畅通山东北上南下之路?



滨淄莱高铁将从滨州一路南下进入莱芜北站。 国铁济南局供图

可以追溯到7年前。

2018年,《山东省综合交通网中长期规划(2018—2035)》发布,在这份规划中,它被纳入了山东省的高铁建设蓝图,成为构建全省综合交通网的重要组成部分。此后,《山东半岛城市群城际铁路网规划》和《山东省“十四五”综合交通运输发展规划》也相继将其列入,逐步明确了其在区域铁路网中的定位和作用。

2023年11月,《山东省综合立体交通网规划纲要(2023—2035年)》发布,进一步明晰了该项目在全省的交通布局规划。

今年,建设滨淄莱临高铁的信号更加明显。年初,山东铁投集团建设管理部有关负责人接受记者采访时表示,将配合主管部门,对条件成熟、需求迫切、能打通断点堵点的莱芜至临沂等项目,积极协调有关单位,力争纳入国家“十五五”规划。

1月,山东省交通运输工作会议提出全力推进莱芜至临沂、滨州至淄博至莱芜高铁项目纳入国家“十五五”规划。

2月份,济南市发展和改革委员会、济南市城乡交通运输局先后在各自的专场新闻发布会上也都提到,济南正积极向上争取,尽快将滨州至淄博至莱芜、莱芜至临沂等高铁项目纳入国家“十五五”铁路发展规划。

值得注意的是,是济南市、临沂市2025年的政府工作报告都提及了滨淄莱临高铁中的莱临高铁建设,临沂市更是直接提到今年力争开工莱临高铁。

滨州这次发布的《滨淄莱高铁(滨州段)方案研究报告编制服务采购竞争性磋商公告》,标志着项目前期工作迈出了重要一步。

破局“潍坊弯” 激活“断头路”

建设滨淄莱临高铁对山东省以及沿线地区有什么具体作用?

张汝华认为,滨淄莱临高铁这条南北向通道,巧妙地呼应了

京沪二通道的“潍坊弯”。

京沪二线规划时,在山东境内的线路走向曾引起讨论,该线到达滨州后,并没有直接南下淄博,而是向东连接东营后,绕开淄博,南下潍坊,前往日照方向,在地图上拐了个弯,也就是网友口中的“潍坊弯”。

滨淄莱临高铁的出现,弥补了淄博部分地区居民对京沪二通道“拐弯”的遗憾,加密该地区高铁网的密度。

“从省内看,它将与其它高铁线路实现互联互通,融入全省“八纵六横”高速(城际)铁路网。”张汝华说。

《山东省综合立体交通网规划纲要(2023—2035年)》曾明确指出,要加快贯通高速(城际)铁路主通道,规划布局“八纵六横”高速(城际)铁路网。其中,“八纵六横”高速(城际)铁路网中的“纵四”即滨临高铁通道。

“滨淄莱临高铁还可以解决济莱高铁‘断头路’的困境,真正盘活这条线路。”张汝华认为,滨淄莱临高铁虽然不经过济南主城区,但对济南意义重大。

济莱高铁建成后,目前面临“断头路”的困扰,南下“无路可走”。滨淄莱临高铁通过连接济莱高铁的莱芜北站,使济莱高铁向北延伸至滨州,向南延伸至临沂,实现了济莱高铁与其他线路的互联互通,提升了济莱高铁的运输效能和辐射范围,进而增强济南作为省会的辐射带动能力。济南可以通过这一高铁线路,更好地与周边城市进行经济交流和合作,推动济南都市圈的协同发展。

据初步测算,滨淄莱高铁建成后,济南市莱芜区可实现1.5小时到渤海,1小时到沂蒙山区。

此外,张汝华认为,这条高铁线路串联了滨州、淄博、济南、临沂等多个城市,是一条纵贯山东的城际铁路。不同城市在资源、产业、人才等方面各具优势,通过高铁的快速连接,可以实现优势互补,促进生产要素的自由流动和优化配置,推动区域协同发展。

再造一条“京沪线” 架起北上南下黄金通道

张汝华分析,滨淄莱临高铁的意义,不仅在于完善山东内部的高铁路网,更在于打通了山东北上南下的通道,加强了山东与华北、华东地区的联系。

从北端来看,滨淄莱临高铁在滨州与京沪二通道中的津潍高铁连接,可拓宽线路的北上运输能力。通过京沪二通道,滨淄莱临高铁可以快速连接京津冀,为济南都市圈乃至山东省增添新的北上出省通道。

在南端,滨淄莱临高铁可再次连接京沪二通道,起到“四两拨千斤”的作用。目前,京沪二通道中的潍宿高铁(潍坊至宿迁铁路)正在建设当中,利用临沂至江苏宿迁段,滨淄莱临高铁可向南串联至苏北,并在宿迁连接规划中的合宿高铁(合肥至宿迁铁路),组成滨合高铁,打通南下安徽、浙江以及江西等地的高铁通道。

此外,滨淄莱临在南下时,还可以在临沂与规划的临连高铁(临沂至连云港铁路)呼应,然后在连云港向南连接盐通高铁。盐通高铁是我国高铁“沿海通道”的重要组成部分,通过该通道,滨淄莱临高铁的南下之路将进一步拓展,进一步加强山东与东南沿海地区的联系。

有业内人士认为,滨淄莱临高铁成形后,通过串联其他高铁网,可以起到京沪辅助通道的作用,相当于再造一条“京沪线”。

“交通基础设施的互联互通是区域协同发展的重要支撑。”张汝华指出,滨淄莱临高铁的建设,不仅完善了山东的高铁路网,更重要的是,打通了山东半岛城市群新的出省高铁通道,一条北接京津冀,南连长三角的新通道将使山东更好地融入全国区域发展战略,对于提升山东在全国经济格局中的地位具有积极作用。

尽管目前滨淄莱临高铁尚处于方案研究阶段,未来在建设过程中可能会面临征迁、技术等挑战,但它对于山东乃至全国交通格局和经济发展的意义不容小觑。

相关链接

近日,京沪二通道建设迎来多个关键节点,作为其重要组成部分的津潍高铁、潍宿高铁稳步推进,为这条连接京津冀与长三角的重要交通动脉早日贯通奠定了基础。

5月19日,津潍高铁建设现场传来捷报,超大直径盾构机“津城一号”成功推动津沽海河隧道顺利穿越海河,下穿海河阶段圆满收官,为津潍高铁全线贯通筑牢根基。津沽海河隧道全长约6.7公里,是津潍高铁唯一隧道,也是海河上洞径最大的高铁盾构隧道。

津潍高铁起自天津枢纽滨海站,终至济青高铁潍坊北站,全长348.9公里,设10座车站,设计时速350公里。作为“八纵八横”高铁网京沪通道和沿海通道的重要组成部分,其建成后将完善环渤海地区路网,推动京津冀协同发展和山东半岛城市群建设。项目预计2027年通车。

与此同时,潍宿高铁建设也多点开花。5月17日,潍宿高铁潍坊至日照段首个连续梁工程——跨206国道(62.12+100+59)m连续梁首件工程顺利通过验收,为后续连续梁施工提供了技术支撑,拉开了上部结构施工大干的序幕。

此前,潍宿高铁跨京杭运河特大桥主桥首节钢桁梁也已成功吊装,标志着大桥进入上部结构施工新阶段。该桥主桥位于江苏宿迁境内,是潍宿高铁江苏段唯一控制性工程,主桥长461.1米,预计今年12月底主跨合龙,2027年10月进入铺轨阶段。

潍宿高铁正线长约399公里,设计时速350公里,建成后山东临沂、江苏宿迁等地将融入“京沪高铁2小时交通圈”。

潍宿高铁至青岛连接线也取得重要进展。5月7日,该项目首孔箱梁成功架设,标志着上部结构施工正式启动。青岛连接线全长108.78公里,设计时速350公里,设4座车站,2023年12月30日开工,计划2028年6月具备通车条件。

随着这些项目的有序推进,京沪二通道建成后将大幅缩短京津冀与长三角的时空距离,促进区域协同发展,为沿线地区带来新的发展机遇,推动区域发展迈向新高度。

『京沪二通道』建设加速,多路段取得突破性进展