

# 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，《山东半岛都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，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了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，它将与其他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。

近日，京沪二通道建设迎来了多个关键节点，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，促进区域经济协同发展，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