

济枣高铁正式开建，全线设10座车站

连接省会、鲁南两大经济圈，济南“米字型”高铁再添一笔

记者 于泊升

12月16日，济枣高铁（济南至枣庄）正式开工建设，作为济南“米字型”高铁重要射线通道，以及省会经济圈、鲁南经济圈间新通道，济枣高铁将承担济南、泰安、济宁、枣庄四市城际客流，并兼顾部分长途通过客流，缓解京沪高铁通行压力。

“以后在家门口就能坐高铁出发了！”济南南部山区居民郑荣听闻济枣高铁开工的消息后，开

始憧憬未来的南山交通出行。郑荣经常去外地跑业务，每次都要去市区乘高铁。“高铁开进南山，本地居民去外地，外地游客来南山更方便。”

据悉，济枣高铁正线长268公里，设计时速350公里。全线设济南东站、历城站、济南南山站、泰安东站、宁阳东站、曲阜东站、邹城东站、滕州东站、枣庄南站、台儿庄站10座车站。

早在2018年，济枣高铁就纳入《山东省综合交通网中长期发

展规划(2018—2035)》，因沿线有泰山、三孔、台儿庄古城等文旅资源，该线素有山东“最美高铁”之称。2023年11月，《山东省综合立体交通网规划纲要(2023—2035年)》发布，济枣高铁再次写进省级专项规划，列入山东“八纵六横”高铁网中的旅游通道，定位为干线通道。

同时，济枣高铁也是济南“米字型”高铁重要组成部分，目前，济滨高铁已开工，济郑高铁也已全线通车，济枣高铁开工后，济南

只差济济高铁就可在版图上画完“米字”。

济枣高铁从规划开始就受到广泛关注，除为沿线四市带来一条新通道外，该线建成后，还可分流京沪高铁客流，缓解京沪线通行压力。作为中国客流量最大的高铁线路，京沪高铁节假日“一票难求”，济南曲阜段每日开行列车数量百对以上，是京沪高铁繁忙路段。

山东大学交通规划设计研究中心主任张汝华认为，在减轻京沪高铁通行压力、平衡路网客流

分布的同时，济枣高铁还可构建以轨道交通为引领的新型交通体系，是支撑新型城镇化与乡村振兴的基础保障。“线路为脉，车站为峰，济枣高铁纵向连接省会经济圈和鲁南经济圈，属于城际线路，服务沿线区域经济发展，对于半岛城市群、鲁南城镇带的发展有重要作用。”张汝华称，目前，省会、鲁南两大经济圈连通的铁路以京沪高铁为主，济枣高铁建成后，可与鲁南高铁互联互通，经济圈间就有了快速连接的新通道。



记者 于泊升

填补多处高铁空白 四市文旅资源连成片

12月16日，济枣高铁开工的消息很快传遍沿线城镇。“终于等到了，以后在家门口就能坐上高铁。”家住济南南部山区的郑荣因业务原因经常出差，每次都需前往城区坐高铁。济枣高铁开工，对他来说是个重大利好。

在济枣高铁的另一头，家住枣庄市台儿庄区的王先生也是如此反应。“台儿庄有了铁路，以后外出，不用再跑六七十公里去枣庄市中区或者徐州乘车。”

济枣高铁为何这么受关注，它能为山东带来什么？

首先，从线路本身看，济枣高铁正线长268公里，设计时速350公里。全线设济南东站、历城站、济南南山站、泰安东站、宁阳东站、曲阜东站、邹城站、滕州东站、枣庄南站、台儿庄站10座车站，填补了山东省多地没有高铁站的空白。记者梳理发现，10座车站中，济南东站、历城站、曲阜东站是已经建成投用的高铁客站，这也为后期济枣高铁接轨其他高铁线，接入区域乃至全国高铁网打下基础。

济枣高铁让更多地方有了高铁站，填补济南南部山区、泰安宁阳县、济宁邹城市、枣庄台儿庄区高铁空白。《山东省综合立体交通网规划纲要(2023—2035年)》提到，到2035年，要基本实现县级行政中心45分钟上高铁。济枣高铁沿线设站的县级行政区域，居民将实现“出门”就能坐上高铁。

此外，放眼济枣高铁全线，沿途有着丰富文旅资源，七十二泉、泰山、三孔、台儿庄古城等都是知名景区。沿线四市旅游资源呈点状分布，新高铁线将它们再次串联起来，由点成线最终连成片。济枣高铁之所以被称为山东“最美高铁”，也是得益于此。

为京沪高铁山东段减负 承担鲁中、鲁南城际客流

济枣高铁让济南、泰安、济宁、枣庄四市居民有了更多北上南下渠道。

连接省会、鲁南两大经济圈，与京沪高铁平行，济枣高铁从规划到开工，一直自带“流量”，作为山东“最美高铁”，时速350公里的济枣高铁，在半岛城市群经济社会发展中能起到什么作用？

减负京沪高铁 叩门淮海地区

济枣高铁或成山东南下新动脉



行驶在京沪高铁上的两辆列车相会。济枣高铁建成后将为京沪高铁减负。资料片

“今年文旅行业快速复苏，节假日高铁‘一票难求’。”泰安市民刘先生称，泰安市目前只有京沪高铁一条快速铁路，客流量大，高峰期时“拥挤”。据悉，穿过济南、泰安、济宁（曲阜）、枣庄的京沪高铁已经开通运营12年，是国内客流量最大、最繁忙的线路，到2021年，京沪高铁已累计运送旅客13.5亿人次。京沪高铁济南曲阜段每日通过列车数量达到160对，是京沪线最繁忙的路段，繁忙程度在全国也排在前列。鲁南高铁开通后，通过曲阜东站沿京沪高铁北上客流增加，节假日时，京沪高铁济南曲阜段“北上拥堵”明显。今年国庆、中秋双节期间，京沪高铁增加运力，但仍有不少旅客抢不到票，线路运行基本处于饱和状态。

济枣高铁与京沪高铁呈平行状态，两条线路距离很近，部分路段间距只有几十米。两条高铁线路在济南、泰安、枣庄的车站距离也不是太远，都在城区范围内，衔接方便。在济宁，济枣高铁与京沪高铁都经过曲阜东站。因此，建成运营后，覆盖区域与京沪高铁大体重合的济枣高铁可分流其山东段客流，缓解通行压力，为京沪线减负的同时，也能更好满足居民在济南、曲阜间出行需求。

此外，济枣高铁也可承担济南、泰安、济宁、枣庄沿线城际客流，并兼顾部分长途通过客流。

省会、鲁南紧紧“牵手” 一条线串起两大经济圈

济枣高铁的两头，一头是省会济南，一头是鲁南重镇枣庄。

近年来，山东推进“一群两心三圈”区域发展总体布局，推动省内三大经济圈协同发展。作为山东半岛城市群重要组成，省会经济圈与鲁南经济圈交流协作日益密切。在就业、生态、文化等方面，济南与济宁、枣庄开展交

流协作的空间越来越大。

今年印发的《山东省建设绿色低碳高质量发展先行区三年行动计划(2023—2025年)》指出，要推动省会、胶东、鲁南经济圈特色化一体化发展。“推动经济圈一体化发展，防止‘圈层’固化，要有完备的交通体系支撑。”山东大学交通规划设计研究中心主任张汝华认为，构建以轨道交通为引领的新型交通体系，是支撑新型城镇化与乡村振兴的基础保障。横向上，济青高铁、胶济客专、济青高速北、中、南三线将省会经济圈与胶东经济圈连接，核心城市通勤速度变得更快。纵向上，省会经济圈与鲁南经济圈目前通联高铁只有京沪线，公路服务能力也到了一定阶段。“建设新通道，对省会、鲁南经济圈间开展协作很有必要。”

《山东省综合立体交通网规划纲要(2023—2035年)》明确，省会、胶东、鲁南经济圈要建成“济南、青岛两心辐射，临枣济青一带相连”的一体化交通网。济枣高铁在省会经济圈与鲁南经济圈间画了一条“竖线”，开辟出新城际通道，可增强济南对鲁南经济圈济宁、枣庄两市的辐射能力。济枣高铁在曲阜与鲁南高铁互联互通，还可助力鲁南居民的高铁南北向出行。“在助力两大经济圈通联的同时，济枣高铁还可推动山东打造便捷高效轨道网，加速建成轨道上的山东半岛城市群。”张汝华说。

有望成出省新通道 直通淮海南下长三角

在山东版图上，以济南为中心的“米”字正逐渐清晰。

据《济南铁路枢纽总图规划(2016—2030年)》，济南市“米字型”高铁由京沪高铁、济青高铁、济郑高铁、石济客专、济滨高铁、济莱高铁、济济高铁、济枣高铁等组成。目前，

京沪高铁、济青高铁、石济客专、济莱高铁、济郑高铁已通车运营，济滨高铁处于建设中，济济高铁正在推进前期工作。济枣高铁开工建设，也被当成济南“米字型”高铁迈入冲刺期的信号。

目前，济南正在积极推进都市圈建设，“米字型”高铁将在济南周边形成省会“半小时”通勤圈，支撑山东省“123”客运通达网，实现省会、胶东、鲁南三大经济圈内1小时通达、省内各地2小时通达、全国主要城市3小时通达。

济南是山东第一个高铁枢纽，2011年，京沪高铁通车后与胶济客专互联互通，在济南形成半“十字”高铁布局。相比于“十”字，现在画的“米”字更四通八达，辐射能力更强。

其实早在2018年，济枣高铁就纳入《山东省综合交通网中长期发展规划(2018—2035)》，这是在京沪高铁开通8年后，山东首次将济南南下新线路纳入省级发展规划。2019年12月，济枣高铁规划线位调整，将终点从枣庄市区延伸到台儿庄区，拉动旅游胜地台儿庄社会经济发展。因此，也有人将济枣高铁称为“济枣台城际”。

在山东的地方规划中，济枣高铁并不止步于鲁南。《山东省综合立体交通网规划纲要(2023—2035年)》显示，山东旅游高铁通道中还有一条枣庄至徐州新沂的干线通道。这条通道利用济枣高铁枣庄段，从台儿庄向南延伸至徐州，连接徐兰高铁(徐州—兰州)、徐连高铁(徐州—连云港)等东西向线路。“济枣高铁未来延伸到徐州后，可打开与淮海地区的通联新局面。”张汝华表示，济枣高铁服务于沿线区域经济，线路延长后，也能服务苏北乃至整个淮海地区。从规划上看，济枣高铁在徐州利用京沪通道或向东经连云港利用沿海通道，或可成为济南乃至山东南下连接长三角的新动脉。