



编者按

在山东现代化建设的壮阔征程上，“强省”始终是最强劲的脉动、最鲜明的主题。刚刚闭幕的省委十一届十二次全会，科学擘画我省“十四五”规划和2035年远景目标，明确了“七个走在前列”“九个强省突破”的目标任务，吹响了开启现代化强省建设新征程的奋进号角。蓝图已绘就，奋进正当时。齐鲁晚报·齐鲁壹点今起推出“强省路上”特别报道，全面展现强省建设的新成就。

强省会加速崛起 “山东的路”重回第一方阵

2025年我省高铁通车里程将翻番



济泰高速通车，济南泰安联系进一步加强。

齐鲁晚报·齐鲁壹点记者 刘飞跃

一年内五条高速陆续建成 助力省会都市圈加速融合

2020年12月18日，青兰高速莱芜段改扩建工程正式通车，这是济南今年竣工的第五条高速公路项目。而对于济南市交通局党组成员、市交通运输事业发展中心主任杨峰来说，他看到的不仅仅是修了几条高速公路，而是切切实实感受到了城市的变化。

杨峰此前修过高架以及市政道路，修二环南高架的情景依旧历历在目。“修二环南的时候，济南就有老顺河高架、北园高架还有二环东高架。特别是这几年，北园高架进行了东延和西延，二环南路和二环东路分别进行了延长，顺河高架再次往南延长至望岳路。”杨峰说。因为当时济南二环南路附近比较荒凉，一些市民对修高架还是有些不理解，认为济南也就发展到这里了，没必要再去修这么多路。但是，这几年的道路建设带来的变化，让这种质疑之声慢慢消失在了钢筋混凝土之中。

2020年，绕城高速大东环、济乐南延、济泰高速、京沪、青兰等5条高速公路陆续建成通车，建设速度和规模前所未有。此外，国道105平阴绕城段、省道101槐荫段、国道220长清南段3个项目也如期建成。

“大东环让济南三环时代由梦想变为现实，济泰高速、济乐高速南延加强了济南与周边城市的联系。省道101济齐大道使得济南与齐河之间更加畅通，国道220长清南段使得省城西部交通更加便捷，城市的框架一下子打开了。”杨峰说。

2019年，济青高速改扩建以及青兰高速，2020年五条高速大大加强了济南与周边城市诸如泰安市、淄博市的联系。正在建设的济南至高青高速将加强与滨州、东营等省会都市圈城市的联系，为强省会加速崛起添动力。

“城市发展大格局深入人心，老百姓也是很支持，主动要求修路，这说明交通建设与城市发展形成了良性互动。无论技术多么复杂，推进有多少障碍，我们都慢慢地克服了，这些经验为我们‘十四五’交通建设提供了信心。”杨峰表示。

“山东的路”重回第一方阵 未来五年要建高速3200公里

省城市民闫先生老家潍坊，来济南工作已将近10年。在济青北线未扩建之前，闫先生节假日回家非常拥堵，跑一趟得三个多小时。等到高速扩建后，同样的路程只需要两个多小时。

数据显示，济青北线扩建后，日均通

2020年，是我省交通建设的丰收之年。省会济南五条高速陆续通车，为打造省会都市圈提供了强劲动力。我省高速公路通车里程达到7473公里，重回全国第一方阵。“一纵两横”环鲁高速铁路网，6小时可环游齐鲁八市，2025年底我省将实现“市市通高铁”。济青轨道交通加速成网，还有7个城市正进行轨道交通建设规划编制工作。



▲省城三环十二射高快一体路网。

行车流量由2万多辆增加到4万多辆，通行能力提升了1倍；济南到青岛的通行时间，由过去的4个多小时，缩短至3个小时以内，济南和青岛两大城市联系更加方便。

上世纪90年代，“广东的桥，山东的路”一度成为佳话。作为全国标杆“山东路”，连续多年里程位居全国第一，近些年慢慢被兄弟省份赶超，高速公路通车里程甚至一度落到了全国第8位。

近年来，我省加快公路建设，“山东的路”品牌得以重塑。最新的数据显示，到2020年底，全省公路通车里程达到28.68万公里，公路密度每百平方公里183公里，均居全国第3位。高速公路通车里程达到7473公里，由2017年底的全国第10位跃居到第5位，实现“县县通高速”，重回全国第一方阵。

据悉，“十四五”期间，山东高速集团要新建、续建高速公路重点项目40个，这些项目总长3200多公里，总投资5200多亿元。到2025年底，全省高速公路通车里程将超过10000公里。

“一纵两横”环鲁高铁网形成 2025年底我省“市市通高铁”

济南市民苗女士老家在寿光，济青高铁开通后，她回家增添了一种新的选择。“我从济南东站坐上车后，40分钟到达青

州北站，花个20多块钱拼车或者10块钱公交车就能回家，确实比较方便。而且，从济南东到青岛最快的1小时48分，到烟台仅需1小时46分，出差也很方便。”苗女士说。

兼具速度、舒适性、价格等优势的高铁，越来越受地方政府重视。到2020年底，我省的济青高铁、石济客专、青盐铁路、潍莱高铁、鲁南高铁日照至临沂段和临沂至曲阜段等6条高速铁路建成通车，全省高速铁路运行里程达到2110公里，由2016年底的全国第13位跃居到第3位，形成“一纵两横”环鲁高速铁路网，6小时可环游齐鲁八市。

据悉，鲁南高铁曲阜至菏泽段、菏泽至兰考段、济郑高铁、济莱高铁、黄台联络线、潍烟高铁、莱荣高铁、济枣高铁等8个高铁项目，在建里程达到1193公里。其中，鲁南高铁曲阜至菏泽段、菏泽至兰考段计划2021年建成通车。

“规划到2025年底，全省高速铁路通车里程达到4400公里，实现市市通高铁。”省交通厅相关负责人表示。从2110公里到4400公里，也就是说，未来五年我省高铁通车里程将实现翻番。按照山东省综合交通网中长期发展规划，到2035年山东将全面构建“四横六纵”现代化高铁网络，营运里程将达到5700公里，覆盖县域范围达到93%以上，形成“省会环、半岛环、省际环”格局。

济青轨道交通加速成网 七市开展建设规划编制工作

2020年12月29日上午，济南轨道交通2号线通车活动举行。轨道交通2号线通车试运行，标志着实现了轨道交通从单一路线运营到纵横运营成网的重大跨越，济南地铁从此进入换乘时代。

2020年12月24日，青岛地铁1号线北段、8号线北段通车，这是全省首次实现地铁双线同步开通运营。青岛地铁线网运营线路达到6条，基本实现对全市主要交通枢纽的全覆盖。同时，城阳、胶州、红岛高新区等北岸城区正式进入“地铁时代”，实现了与中心城区的快速连通。

记者了解到，到2020年底，全省城市轨道交通里程由“十二五”末的12公里增加到339.1公里，其中济南、青岛轨道交通里程分别达到84.1公里和255公里。济宁、淄博、潍坊、烟台、威海、菏泽、临沂等7个城市同时开展了城市轨道交通首轮建设规划编制工作。

2020年10月，山东省政府发布《山东省贯彻〈交通强国建设纲要〉的实施意见》提出，将有序推进济南、青岛、烟台等省内9城市的轨道交通建设，强化城市轨道交通、公交汽车与其他交通方式衔接。而按照十四五规划，到2025年，我省城市轨道交通通车里程达到600公里。

齐鲁晚报·齐鲁壹点记者 于涵

一池碧水，整个荣成天鹅湖北岸，从南向北依次是金色的沙滩、碧波粼粼九曲回环的水系、随风摇曳金黄一片的芦苇荡。近日记者来到这里时，自然保护区的工作人员正在给在此越冬的大天鹅们喂食玉米。工作人员对天鹅们的食量“了如指掌”，“每天喂玉米的量是连天看涨，这就证明有越来越多的天鹅来天鹅湖过冬了！”

记者在荣成大天鹅国家级自然保护区内的天鹅湖看到，投喂员哨声一响，天鹅们便“嘎嘎嘎”地叫起来，涌到投喂员身边。“一天三顿饭，早中晚各一次。”天鹅湖管理站的工作人员说。

经过几年的环境整治与生态恢复，天鹅湖的冬季风光，连同栖息在此的近万只大天鹅等众多鸟类，移步易景、引人入胜，呈现出一个自然景观与生态功能完备的湿地系统。

大天鹅对荣成的“青睐”，得益于适宜的气候、清澈的水质以及人们对大天鹅的友好相待。每年冬季，荣成都会吸引世界各地的游人和大批摄影爱好者来到这里，观赏天鹅优美的身姿，与天鹅共度美好时光。在荣成天鹅湖国家级自然保护区，受海洋气候影响，冬暖夏凉，海岸背风，又有溪水流入海洋，独特的地理位置为大天鹅过冬提供了优越的自然条件。

近年来，荣成在人工投喂天鹅的同时开展了大叶藻人工增殖。大叶藻通常在沿海潮间带和潮下带较浅的水域形成广大的群落，其海草床缓冲了水流对水底基质的扰动，并且从水流中过滤沉积物和营养物质，为一些海产鱼类的栖息场所和育幼场，构成复合的食物网。在天鹅湖生态功能修复中，以这种方式减少了人工干预，促进天鹅湖生态环境进一步改善，大叶藻又重新成为大天鹅的主要食物来源。

“靠山吃山，靠海吃海”的传统观念是城市发展的传统要义，但无节制、不科学的发展模式也会造成一定程度的资源破坏。2012年以来，荣成市为改善区域湿地生态质量，组织实施了生态清淤治理、残坝拆除、沙堤侵蚀整治和大叶藻修复等工程。如今黄海之滨的荣成已成为大天鹅在我国重要的越冬栖息地，形成了人与自然和谐共生的城市生态。

“我们还投资30万元购买监控设备，安装在保护区重点地段和路口，时时监测人为活动对大天鹅的影响。”荣成市自然资源和规划局工作人员说。天鹅天性要尊重，人鹅有距才是爱。记者在天鹅湖畔看到，在大天鹅的主要饮水地和聚集地，都设置了围网、围栏、警戒线、警示牌，引导游客在线外观赏，确保大天鹅无忧无虑。



自然保护区工作人员在海滩给大天鹅喂食。

齐鲁晚报·齐鲁壹点记者 王震 摄

荣成生态环境蝶变 吸引近万只天鹅过冬