

济莱高铁通车进入倒计时，两地间高速公路也有望免费 双黄金通道将打造济莱“一日生活圈”

千古百业兴，先行在交通。济南莱芜行政区划调整后，主城区与莱芜、钢城两区的通勤频率增高，交通配套相应得到完善。

近日，时速350公里的济莱高铁开始联调联试，进入通车倒计时；济莱间高速对本地车辆免费通行事宜也正在协商推进。高铁、高速跑出济莱连通的“新速度”，轨道、公路也为济莱一体发展提供了双黄金通道。

记者 于泊升

迈向东南的“大腿” 补齐通衢南北的高铁网

近日，有市民在济南东站附近看到检测列车在济莱高铁轨道上进行测试，而在其他地段，也有检测车驶过。9月15日，济莱高铁开始联调联试，进入动态检测阶段，距离通车又近一步。据了解，联调联试就是采用高速综合检测列车和相关检测设备，在线路上以不同速度等级进行往返运行，对各系统状态和系统间匹配关系进行反复检测、调试、验证，使高速铁路整体系统功能达到最优。

济莱高铁是济南“米字型”高铁网的重要组成部分，也是全国第一条市域高铁，从地图上看，该线是济南主城区向东南方向辐射的一条重要射线。线路长度117公里，共设济南东、历城、章丘南、雪野、莱芜北、钢城6个车站，设计时速350公里。项目建成后，从济南东站到钢城站只需22.5分钟。

《济南市“十四五”综合交通运输发展规划》指出，济南将统筹推进区域基础设施互联互通，建成济莱高铁、黄东联络线，打造轨道上的省会经济圈，到2025年，“米字型”高铁网基本形成。作为东南向射线的济莱高铁，从整个“米字型”高铁网上来看，像是一条“大腿”，一只脚有力地迈向省会经济圈的东南方向，为济莱一体化发展提供动力。该线路的通车，也将为济南补齐“横贯东西，通衢南北”的高铁路网打下基础。

其实早在2014年，济莱间铁路就有了文件规划。当年4月，国家在《环渤海地区山东半岛城市群城际铁路规划(2014—2020)调整方案》中批复济莱城际铁路，将原规划的济南—西营—泰安—莱芜城际调整为济南—西营—莱芜城际。

随后两年中，济南对济莱间的线路进行了前期研究及论证。2017年2月，济南市人民政府发布了《新建济南至莱芜城际铁路项目环境影响评价第一次信息公示》，公示信息显示，新建济南至莱芜城际铁路全线共设6个车站，是现状线路的雏形。当时初步设计时速250公里，随后提速至350公里。2019年初，济南莱芜行政区划调整，设立济南市莱芜区、钢城区，济莱高铁也从城际铁路变成了同一地区内运营的市域高铁。

结束莱芜不通高铁历史 快速接入区域客站枢纽

长期以来，莱芜区、钢城区对外通勤主要依赖于公路及普速铁路，公路客运比例较大，综合交通运输体系有待完善。随着济莱联系的日益密切，通过高速铁路连接至济南的客站枢纽，再通过济南的既有线路连接到国



济南市域交通形成“人字型”走廊及“三角型”通道。

家高铁路网中，抓住高铁发展带来的红利，成为莱芜基础设施建设的重要一环。

济莱高铁的建设恰好解决了莱芜、钢城两区交通配套单一的问题，也彻底结束了两区不通高铁的历史。济南北接京津冀、南连长三角、东承环渤海经济圈、西通中原经济区，具有承东启西、衔接南北的特点，为高铁路网的建设提供了区位优势。通过济莱高铁，莱芜区、钢城区接入济南“三主一辅”的客站枢纽，在济南东站快速连接石济客专、济青高铁，汇入区域铁路网。黄东联络线的建设让济南站与济南东站成功“携手”，济莱高铁可通过联络线接入其他客站，进而联通全国高铁路网。

据了解，济南有300余趟高铁直达全国250多个城市，在时间上，1.5小时可抵达北京，3小时可抵达上海。建设济南莱芜间的高速铁路，除了加密济莱联系，也可让莱芜、钢城两区利用主城区发达的高铁路网，与各区域主要城市快速连接，节约居民出行时间。

高速有望免费通行 给市民带来“大红包”

如果说济莱高铁的建设为莱芜、钢城两区提供了对外连通的黄金通道，那济莱高速有望免费则将对内带来实实在在的福利。

记者从有关部门了解到，为提升济莱之间高速通行效率，支持莱芜区、钢城区与主城区融合发展，加快现代化强省会建设步伐，济南拟通过政府购买服务的

方式实现济莱间高速公路对本地小型客车（九座及以下车辆）免费。9月14日，相关部门回应齐鲁晚报，他们目前正在协商推进免费通行的相关事宜。

在此之前，就有济莱高速公路对本地车辆免费通行的提议。2019年，济南市十七届人大一次会议收到多份关于济莱高速通行免费的建议，其中莱芜区韩克春等4名人大代表联名提交建议：济莱高速（京沪高速济南至莱芜段）对鲁A鲁S号牌7座以下小型客车双向免费。

记者测算发现，从京沪高速港沟收费站至莱芜北收费站接近66公里，小车通行费26元；至莱芜枢纽立交约77公里，小车通行费31元。港沟收费站到钢城收费站的距离在100公里左右，通行费需要42元。

随着济南主城区与莱芜区、钢城区之间的联系越来越紧密，跨区通勤频率增高，济南莱芜之间的高速通行费对经常往返于两地间的市民来说是个负担。“如果往返济南的高速费能够取消，我们出行就更便捷了。”市民赵先生因为业务原因，经常往返于主城区与钢城区之间，一年下来，高速费是笔不小的支出。“来回一趟就要将近100元的费用，一个月四个来回，有时为了省钱，就走下面的国省道，可时间上就浪费了。”赵先生说。

相关人士指出，从区域发展

全局看，济莱间高速公路对本地车辆免费有利于打破两地地理交通壁垒，高水平打造省会城市群经济圈；从经济发展长远看，有利于加速两地之间资金、人才、项目等资源流动；从改善民

生层面看，有利于拉近两地市民的心理距离。济莱高速如能免费，无异于给两地市民发了一个大红包。

高铁高速互为补充 形成北上南下双动脉

记者了解到，济南主城区与莱芜区、钢城区之间的直连高速公路为京沪高速，是国家南北交通大动脉之一，目前已成为山东的一条黄金通道，京沪高速相关路段也是此次免费通行的主要研究范围。其中，京沪高速济南主城区至莱芜区段，也就是市民常说的济莱高速公路，该线建成于2007年，全长75.5公里。是山东省第一条生态环保高速公路，全线采用双向六车道高速公路标准修建，设计时速120公里。

济莱高速公路起点位于济南市港沟南，终点位于济南市莱芜区东北的西峪村，西与济南东绕城高速公路相连，南与博莱高速公路相接，并与莱新高速公路贯通，可形成济南至青岛间的第二条高速通道。济南至莱芜至青岛高速公路是目前山东省标准最高、通车里程最长的六车道高速公路，也是山东省第一条生态环保高速公路。

而作为济青高速南线的组成部分，通过济莱高速与既有线路连接，莱芜可与鲁中区县实现快速互联互通，增强区域影响力，拉动经济发展。济青南线也助力济南主城区与莱芜区打通了一条直达沿海的通道，把沿线地区与青岛港联系起来，使更多内陆区县有了比较畅通的出海口。

京沪高速莱芜至钢城段是当地居民北上南下的重要通道，这条黄金大动脉也为钢城发展带来不少利好。通过京沪高速，钢城区到济南主城区的通勤时间缩短至1小时。

随着济莱一体化不断加强，济莱高铁及两地高速将发挥更多纽带作用，居民出行选择更多，效率更高。两条大动脉互为补充，完善了综合交通配套，进一步紧密济莱联系，通过双黄金通道打造两地间“一日生活圈”。

 扫码下载齐鲁壹点
找记者 上壹点

编辑:于海霞 美编:马秀霞 组版:颜莉

延伸阅读

按照计划，济南主城区至莱芜、钢城区间的高速公路将通过政府购买服务的方式实现免费，而通过这种方式来实现交通便民在济南已经不是第一次。2021年9月底，“万里黄河第一隧”济南黄河济泺路隧道通车，该隧道通过政府购买服务的方式对济南籍小客车免费。今年年初通车的济南黄河凤凰大桥，也是这种模式。早在去年8月，济南市人民政府官方网站就发布了《新建跨黄桥隧收费标准（征求意见稿）》，指出在优惠通行政策方面，参照现有建邦黄河大桥的优惠政策，采用政府购买服务方式，济泺路穿黄隧道、凤凰黄河大桥、齐鲁黄河大桥3座新建跨黄桥隧对济南籍小客车、公交车（含班线、客运公交化改造的区际公交）免费。

据悉，政府购买服务的方式在基础设施建设运营中比较常见，除了济南，同为省内双子星城市的青岛也有过类似案例。2021年7月，行驶在青岛胶州湾高速公路黄岛东至红石崖段的五型、六型货车，将不分时段、不计车次免收车辆通行费。免费通行时间暂定为3年。同年10月，使用ETC的五型、六型货车行驶在青岛疏港2号高速黄岛立交至隐珠收费站段，将不分时段、不计车次免收车辆通行费，为期3年，通行费用由青岛西海岸新区财政承担。

在省外，今年5月，河南对郑州、航空港区和开封、兰考相关高速公路小型客车通行费实施政府购买服务，符合条件的车辆予以免费通行。

从跨黄桥隧到高速公路，政府购买服务已非首次

记者 于泊升