

规划7年“走走停停”，济枣高铁进展如何

相关部门日前对其走向及车站位置进行批前公示

记者 于泊升

曾数次说要开工却暂停 规划多年一波三折

济枣高铁是山东省综合交通网中长期发展规划中的旅游高铁通道，也是济南“米字型”高铁的重要射线。按照规划，济枣高铁线路起自济南东站，终至台儿庄站，正线线路长268公里，设计时速350公里。全线设10个车站，包括济南东站、历城站、济南南山站、泰安东站、宁阳站、曲阜东站、邹城东站、滕州东站、枣庄南站、台儿庄站。

规划至今，济枣高铁建设讨论不断。去年，曾有媒体报道，济枣高铁建设被叫停，“最美高铁”的建设被打上了问号。

济枣高铁最早提出规划是在2016年，回顾济枣高铁推进的这7年，可谓一波三折。

2016年7月，济南至枣庄高铁纳入《中长期铁路网规划（2016—2025年）》。2018年9月，济枣高铁纳入《山东省综合交通网中长期发展规划（2018—2035）》。此时的济枣高铁终点是在枣庄城区，并没有延长到台儿庄区。2019年12月，为带动旅游胜地台儿庄社会经济发展，山东省将枣庄至台儿庄段纳入济枣高铁。

济枣高铁最初在线路走向选择上有东线和西线两种方案。东线方案计划在济南港沟接轨济莱高铁历城站，向南穿过南部山区进入泰安东，设置泰安东站，然后过泰安市宁阳县进入济宁、枣庄方向。西线方案计划接轨郑济高铁，过济南市长清区进入泰安肥城市，从泰安城区西部进入宁阳县。

东线方案与西线方案的不同主要在于济南到泰安这一段的线路走向上。最终，济枣高铁按照东线方案基础进行布置。

2020年，济南提出济枣旅游高铁概念，因沿线有济南南部山区、泰山景区、三孔文化区以及台儿庄古城，济枣高铁获得山东“最美高铁”称号。在2020年山东省政府工作报告中，济枣高铁确定年内开工，随后该项目列入省重大建设项目名单。同年，山东省批复新建济南至枣庄铁路项目可研报告和新建济南至枣庄铁路铁路初步设计。

但2020年，济枣高铁并没有开工动向。2021年3月，济枣高铁再次出现开工迹象，计划4月1日开工，工期4年。然而直到2022年初，济枣高铁依然处于缓建状态。

2022年2月，山东省发展改革委曾答复媒体，济枣高铁于2020年上半年立项，属于山东省“十四五”规划项目，但未列入国家层面规划。同月，枣庄市台儿庄区在回复网友提问时提到，受国家政策调整影响，济枣高铁项目已全线暂停，目前山东省正对济枣高铁项目作进一步研究和论证。

济枣高铁只差“临门一脚”却全线暂停，沿线居民对这条“最美高铁”的建设“忧心忡忡”。



11月7日，《山东省综合立体交通网规划纲要（2023—2035年）》印发，文中多次提及济枣高铁建设。日前，山东省自然资源厅对新建济南至枣庄铁路选址进行批前公示，内容包括济枣高铁走向及南山站、泰安东站等车站位置。而济南、泰安等地发布的济枣高铁征地公告，也让这条山东“最美高铁”成为热门话题。搁置多年，争议不断，济枣高铁“走走停停”一波三折，这次是否真的能尘埃落定？



今年上半年，济枣高铁又传出公开信息。枣庄召开的“加快建设交通强国枣庄市行动方案”新闻发布会提到，要着力推进济南至枣庄铁路落地实施，这让沿线居民看到了一些希望。

平行京沪存质疑 济枣高铁是否重复建设

济枣高铁之所以“走走停停”，甚至某段时间被“喊暂停”，争议不断是其中一个重要原因。沿线居民、网友及业内人士对这条线路该不该建、该怎么建一直讨论颇多，有支持建设的，也有反对建设的。

记者梳理发现，反对理由基本以与京沪高铁平行、资源浪费、重复建设、前期客流少为主。其中，有观点认为，目前济南至枣庄一线已有京沪高铁这一南北主通道，且运营成熟，客流量稳定，可以满足济南、泰安、济宁、枣庄四市的出行需求。

济枣高铁线路与京沪线高度平行，以济南为例，规划引出站点济南东站与济南西站距离只有30公里，且济枣高铁多个站点与京沪高铁并用，如滕州东站等。两条线路距离近，存在重复建设。

2021年3月，国务院办公厅转发《关于进一步做好铁路规划建设工作的意见的通知》，国家级铁路要严格控制建设既有高铁的平行线路，既有高铁能力利用

率不足80%的，原则上不得新建平行线路。且京沪二线目前正在推进，途经山东的潍宿段施工图设计招标的招标评标工作已经结束，前期工作取得突破性进展，济枣高铁的建设会在山东纵向交通廊道上形成“三线平行”的局面。因此，持反对观点的人认为，山东不应在京沪高铁东侧新建平行的济枣高铁。

此外，也有人质疑济枣高铁的站点选择。以济南为例，济枣高铁设三站，集中于城区东部与东南部，南山站位于南部山区，短期内客流量较小，除周边客流量外，前期只能用于城市内各个点位之间的通勤，造成资源浪费。

沿线各地紧锣密鼓 “最美高铁”或年内开工

济枣高铁虽存在质疑声，但沿线居民对这条新通道的建设充满期待。

近日，泰安市岱岳区发布一则涉铁征收土地预公告。该公告点明了征收土地范围、位置及土地现状，指出征收地块将用于新建济南至枣庄铁路建设。

记者发现，不久前，济南轨道交通集团也曾发布涉及济枣高铁的公告。该单位官网曾公示《新建济南至枣庄铁路用地勘测界定及土地征收社会稳定风险评估咨询服务采购公告》，公告提到项目已具备采购条

件，现对该项目以询比采购方式进行采购。

记者从有关部门获悉，济枣高铁确实得到推进，正在进行开工前的各项工作，线路走向与站点基本按此前规划布置。

近日，记者联系到泰安市交通运输局，对方工作人员表示，泰安市正推进济枣高铁泰安段前期工作，具体内容按照上级部署进行。泰安市宁阳县交通运输局有关科室工作人员告诉记者，宁阳县正在进行济枣高铁车站及线路的征地工作，宁阳站位置已经确定，高铁站最终落户磁窑镇。

除济南、泰安外，济宁、枣庄两地也开始推进济枣高铁有关工作。其中，规划设置高铁站的济宁邹城加快了前期工作进度。

“收到省里通知，济枣高铁又可以推进了。”滕州市交通运输局一位工作人员称，他们正在济枣高铁建设区域内勘地放线，对地上附着物评估、清点，进行土地征收工作。

目前，济枣高铁沿线各市、各区县正为开工做准备，征地等保障工作已经展开。记者综合多方消息了解到，济枣高铁力争在年内开工。

根据《山东省综合立体交通网规划纲要（2023—2035年）》，济枣高铁纳入省会经济圈“一环十一射”高铁布局。此外，济枣高铁还被列入山东省旅游高铁中的干线通道。

专家说

“济枣高铁在国土空间规划上有建设必要，打造轨道上的城市群、经济圈，我们需要布局更多的轨道交通。”山东大学交通规划设计研究中心主任张汝华称，济枣高铁纵向连接省会经济圈和鲁南经济圈，对于半岛城市群、鲁南城镇带的发展有积极影响。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，经济圈之间才有了快速连接的新通道。

针对有人提出的济枣高铁重复建设问题，记者查阅资料发现，截至2021年6月30日，京沪高速铁路累计发送旅客13.5亿人次，京沪线既有铁路的利用率已处于超饱和状态，有26%的区段运力利用率达到100%，73%的区段运力利用率达到90%。

今年劳动节、国庆节等节假日期间，京沪高铁一票难求，出行繁忙，山东省内大量游客集中，济南到曲阜段积压严重。今年中秋、国庆“双节”期间，济南市内四个主要火车站铁路总客运量421万人，其中多半来自京沪线。除假期外，平常工作日也能在京沪线上看到满满登登的客流（部分时间段）。“济枣高铁能缓解京沪线出行压力，分流一部分客流，让出行更顺畅。”张汝华说。

“省会经济圈、鲁南经济圈间的高速公路、国省道较多，公路交通的带动已经到达了一个阶段，不能很好地支撑城市间的新发展。”张汝华认为，目前，国家正在推进“公转铁”，应引导公路交通量向轨道转移，高铁作为轨道交通，带来的城市空间发展布局更加紧凑，国土空间规划更加优化。“长期来看，高铁作为公共交通，运输成本低，大运力，高强度，让物流要素更加集中，人才、经济交流更持续，是一种集约化、绿色化的交通运输形式。”

济枣高铁建设后，如何更好地发挥价值，避免资源浪费？张汝华称，通过政策平衡，可以使部分公路交通量转移到铁路上，转方式、调结构，逐步培育济枣高铁客流。

此外，张汝华认为，济枣高铁应重视高铁客站的选址与经营，以轨道交通引领要素聚集、国土空间规划。“轨道形成山脉，站点形成山峰，最终形成高原。”张汝华说，以高铁站为中心，向外辐射，让更多资源向轨道转移，站城融合，进行新城开发建设。

站城融合打造轨道上的城市群



2020年，济南南部山区济枣高铁初勘现场。(资料图)