

# 只待东风，济临“1小时通勤圈”未来可期

## 莱临高铁有望纳入国家规划，山东将添一条全新南北大通道

记者 于泊升 济南报道

地方规划中屡次提及  
最早可追溯至2017年

莱临高铁是济南与临沂之间规划的一条高铁线路，北接济莱高铁钢城站，南接鲁南高铁、京沪二通道等线路经过的临沂北站，是山东省以及济南、临沂两市推动的重点铁路项目。

“从济莱城际铁路南延设想，到莱临高铁成为关注重点，这条线路成了地方规划中的‘高频词’。”一位长期关注山东铁路建设的业内人士说，莱临高铁并非全新规划，其雏形可追溯至2017年济莱城际铁路南延座谈会，当时有关部门就线路衔接达成初步共识，以济莱高铁南延线的形式，实现济南与临沂的高铁直联直通。

记者梳理发现，多年来，莱临高铁始终是省市两级的重点推进项目。规划至今，山东省以及济南、临沂两市的政府工作报告均连续多年提及该项目。2025年济南市政府工作报告提到要争取莱临高铁纳入国家规划；2025年山东省政府工作报告指出，争取提前启动莱临高铁等项目的前期工作，力争尽早开工。

在政策支撑上，莱临高铁被列入了《山东省综合立体交通网规划纲要(2023—2035)》，定位为山东省“八纵八横”高铁网组成部分。

济莱高铁、鲁南高铁开通后，建设莱临高铁的呼声不断增多，沿线群众的期盼也是热度不减。在蒙阴县，当地网友常在社交平台留言：“周边区县都通了高铁，我们啥时候能在家门口坐上高铁？”新泰市的居民也经常讨论，希望通过高铁改善出行条件，加强与省会及周边地区的联系。

在持续呼吁下，莱临高铁的准备工作也在不断推进。2024年4月，《新建莱芜至临沂铁路采空区评价和岩溶分布及发育特征评价专题报告采购询价公告》发布；同年7月，临沂市政府召开新闻发布会，确定了莱临高铁正推动开展预可研等工作，并对临沂北站淮宿场、莱临场站房做了一体化设计和一体化建设方案。



近日，山东省“十五五”规划建议提及推进莱芜至临沂高铁规划建设，省政府新闻办举行的新闻发布会也释放出争取其纳入国家规划的信号。作为山东中部南北向高铁通道的关键一环，这条规划多年的铁路项目再度引发社会热议。



莱临高铁南端的临沂北站。

前期准备工作正在推进  
有望纳入国家相关规划

莱临高铁规划多年，为何一直没有实质性动作？

“项目尚未列入国家规划是主要原因。”12月22日，济南市有关部门一位工作人员告诉记者，莱临高铁缺乏实施的关键程序，即纳入国家相关规划，如国家“十五五”铁路专项规划、铁路中长期规划。该工作人员透露，省市县三级一直在推动莱临高铁“纳规”，并未放弃建设。

“目前各项前期准备工作正在推进。”22日，临沂市有关单位一工作人员向记者介绍，莱临高铁有望纳入国家“十五五”相关规划。其介绍，提出规划至今，各单位一直在为项目启动建设做准备，并多次与有关部门进行对接协调，争取国铁集团支持莱临高铁建设。

关于公众关心的线路走向和站点设置，该负责人介绍，设计单位此前做了莱临高铁的线路布设建议，提出过多种方案进行讨论；不过，在没有正式纳入国家规划前，相关方案还处于待确定阶段。

记者查阅资料发现，关于莱临高铁走向，目前讨论较多的是“南线方案”。根据该方案，莱临高铁全长约115公里，设计时速350公里，线路起自济南市钢城区钢城站，向南经泰安新泰市，临沂蒙阴县、沂南县，最终接入临沂北站，全线设钢城、新泰东、蒙阴、孟良崮、临沂北5座车站，其中蒙阴站、孟良崮站为新建中间站。

此外，还有一方案是在蒙阴绕路，走沂水县，再进临沂北站，被网友称为“北线方案”。

“线路方案要经过多轮比选，最终要等纳入国家相关规划后确定。”该负责人称，经新泰、蒙阴到孟良崮接轨临沂北站实施的可能性大一些，但后期纳入国家相关规划后，如何选择线路，是否调整站点，还要根据相关部门的意见进行再论证。

打通济莱高铁“断头路”  
两大经济圈往来更密切

“莱临高铁的直接作用，在于打通济莱高铁的‘断头路’，在山东中部形成一条全新的南北向大通道。”山东大学交通规划设计研究中心主任张汝华认为，

济莱高铁2022年底开通后，因未实现南延，莱芜北、钢城站运能闲置，而莱临高铁建成后，将与济莱高铁衔接，形成济南—莱芜—临沂的高速通道。

在路网衔接方面，莱临高铁将实现多重互联互通。从地图上看，莱临高铁北端通过钢城站接入济莱高铁，进而连接京沪高铁、石济客专、济青高铁等线路，融入京津冀、山东半岛城市群高铁网络。莱临高铁南端接入临沂北站后，将与鲁南高铁、潍宿高铁实现互通，未来还将通过临连高铁衔接青盐铁路、连镇高铁、徐连高铁。临沂北站作为核心枢纽，枢纽内布局多条联络线，最终将形成“米”字型高铁枢纽格局。

对沿线区县而言，新泰、蒙阴等地将首次接入全国高铁网，结束不通高铁的历史，直接覆盖沿线数百万人口，带动沂蒙革命老区振兴发展。

对济南都市圈而言，莱临高铁将拓展辐射范围。项目建成后，济南至临沂的旅行时间将由目前的两个多小时压缩至一小时以内，建成跨市“1小时通勤圈”。莱芜区、钢城区也将结束“有高铁却无南下通道”的困境，

未来鲁中高铁建成后，莱芜将形成新的“十字枢纽”。

区域协同发展方面，莱临高铁将成为省会经济圈与鲁南经济圈联动的“桥梁纽带”。“这不仅是地理空间的连接，更是产业协同的深度融合，将推动两大经济圈在产业转移、资源共享、市场互通等方面实现新突破。”张汝华说。

未来或衔接临连高铁  
济南再增南下新通道

莱临高铁建成后，济南将增加南下通道，而这条通道并不止步于连接临沂。在《山东省综合交通网中长期发展规划(2018—2035年)》《江苏省“十四五”铁路发展暨中长期路网布局规划》等规划中，临沂到连云港高速铁路将与莱临高铁衔接。

被视作莱临高铁“南延线”的临连高铁，全长100多公里，线路自临沂北站引出，经河东、临沭、赣榆接入连云港站。临沂市和连云港市均已将其纳入规划，临沂北站、连云港站也预留了接入条件。其中，临沂北站就有专门区域衔接莱临铁路和临连铁路。

记者从临沂市有关单位了解到，临连高铁有望纳入“十五五”时期的储备项目，相关准备工作也在推进。

“莱临高铁与临连高铁建成后，济南到上海的高铁除走徐州外，又有了新选择。”张汝华表示，莱临高铁—临连高铁通道的建设，不仅能分流京沪高铁济南—徐州段的车流，缓解既有线路运输压力，还能辐射至连云港港口，形成新的陆海通道。

“从更大区域来看，这条新通道将成为华东地区与长三角、沿海地区联系的重要纽带。”张汝华认为，莱临高铁通过路网串联，未来将延伸至晋中、豫北、鲁中、鲁南、苏北等地区，使山东中部及南部地区更好地融入国家高铁网络；济南通过这条通道可直达连云港、上海等沿海城市，加强与长三角城市群的经济往来；临沂则凭借枢纽优势，可进一步巩固交通枢纽地位，带动鲁南经济带整体崛起。

# 告别“绕圈找车位”，济南智慧停车“一张网”上线

目前已整合超900处公共停车场、32万余个泊位的停车资源

记者 李梦瑶  
见习记者 冯子芯 济南报道

“之前去一些地方不敢开车，现在可以放心开，通过‘泉易泊’小程序直接查询，就能提前知道哪个停车场有空位。”近日，在济南市政务服务中心，刚体验完“泉易泊”小程序的王先生告诉记者。出发前提前找到目的地空车位，离场自动扣费，车辆进出停车场无需再停车，从“不敢开”到“放心开”，这源于济南全市停车场的

“互联互通”。

记者了解到，目前济南正全力推进“全市一个停车场”建设。“全市一个停车场”是一个形象的比喻，就是利用互联网信息技术，把城市内分散布置的各类停车资源整合起来，接入一个智慧停车平台，实现统一管理。

“泉易泊”小程序则是面向市民端开放的应用平台，直击市民“停车难、出场慢”的出行痛点，以“好找、快出”为核心目标，目前已整合超900处公共停车场、32万余

个泊位的停车资源，包含静态交通停车、社会停车场、景区周边停车场、交通枢纽停车场、医院停车、商圈停车等。

“好找”即可以实时车位查询与智能导航。平台接入了全市停车场的实时数据，市民出行前可通过小程序查看目的地周边停车场的空余泊位数量、收费标准和实时动态，为出行提前“探营”。市民可以筛选合适的目标停车场后，系统提供智能导航路线，直达停车场入口，有效减少寻找车位的时间。

“快出”则通过无感支付技术革新离场体验。用户只需在小程序“我的”页面提前完成车辆绑定与支付签约，离场时即可实现自动抬杆、自动扣费、出场零等待。这一功能改变了传统停车场排队缴费的离场模式。

“往往医院周边停车难，现在通过小程序，不仅可以查医院空余车位，还可以寻找周边的停车资源，切实感受到了智慧城市的便利。”在济南市中心医院，一位前来就医的市民体验完“泉易泊”

小程序表示。

记者了解到，目前平台还创新推出了“泊金”和“泊晶”双积分权益体系。用户通过每日签到，绑定车牌等简单任务就能获取积分，积分可直接抵扣停车费用，让市民享受智慧停车服务的同时获得实际优惠。

相关负责人表示，下一步将继续推动更多停车泊位接入“全市一个停车场”，随着小程序不断完善，进一步推动全市从“停车难”向“好停车”转变。