

# “一环”套六城！济南都市圈布设环形高铁

## 德商高铁今年将推动前期工作，尽快在北部画出“环形高铁”第一“弧”

记者 于泊升

2024年，济南将推动时速350公里的德商高铁前期工作，尽快在北部画出“环形高铁”第一“弧”。时隔多年，“省会环”再次推动，对济南提高枢纽地位有何作用？对济南都市圈建设又有什么实质意义？

### 鲁北将有新枢纽 德商高铁迎实质性推进

“泼天的富贵”到了商河头上。”社交平台上，德商高铁热度不减。在不少网友眼中，德商高铁与正在建设的济滨高铁，可让商河县成为济南北部“桥头堡”，形成新区域枢纽。

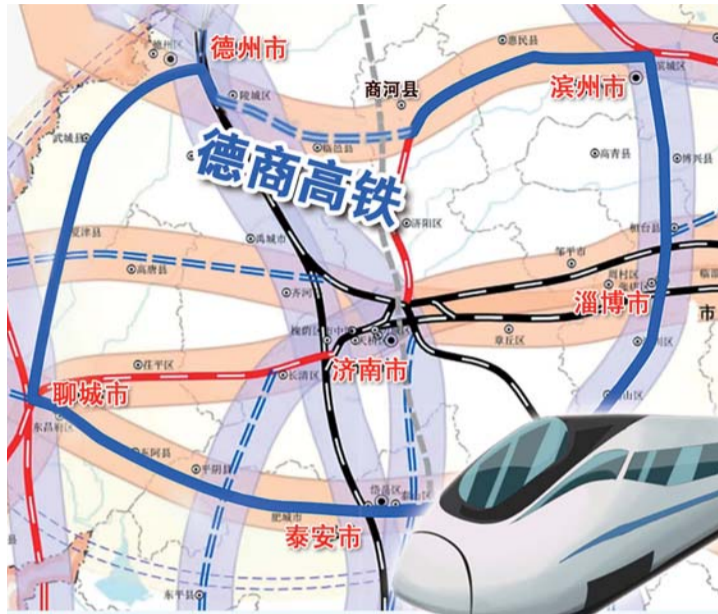
有网友认为，商河是济南最北部下辖县，处于济南、德州、滨州三市交会地带，距济南城区85公里，距德州城区80公里，距滨州城区90公里左右，地理位置重要，却在很长时间内没有高铁通过。

记者发现，山东进入高铁时代后，北部地区一直缺少线网支撑，济郑高铁通车后，滨州城区、东营成了为数不多没有通高铁的区域。在济南，高铁客站集中在黄河以南，黄河以北缺乏高铁配套。在黄河重大国家战略不断推进的今天，黄河以北的广大区域补齐高铁配套显得尤为重要。

济滨高铁开工建设后，济南黄河以北迎来新动脉。

“商河高铁从无到有，大步迈向双高铁时代。”济南市民王德志经常在商河、德州等地跑业务，德商高铁可让济南与鲁北各市及各区县连线成面。

济南市城乡交通运输局铁路处工作人员告诉记者，德商高速铁路连接德州市与济南商河县，途经德州市陵城区和德州市临邑县，正线长74公里，设计时速350公里。按照规划，德商高铁将设4座车站，包括德州东站、陵城站、临邑站、商河南站，其中，德州东站、陵城站为既有车站，将进行改建；临邑站是新建车站，商河南站是济滨高铁的新



“省会环”以济南为核心，将周边城市紧紧串联。

建车站。

梳理发现，德商高铁在2020年就有动向，并在年内完成可行性研究和设计招标等工作，网友将这一年称为德商高铁的“元年”。

2020年5月，德商高铁可行性研究评审会召开；6月，济南市城乡交通运输局发布《新建德州至商河铁路社会稳定风险分析工作公示》；6月底，德商高铁工程项目进行社会稳定风险分析公示，征求意见；7月，德商高铁进行勘察设计招标、施工图审核招标；9月中旬，项目完成可研评审、定测、初步审查设计以及施工图审查。

“2024年，我们将谋划推动德商高铁建设。”济南市城乡交通运输局铁路处工作人员称，明年，德商高铁将有实质性进展。

### 给“米字”套个“环” “绕城高铁”呼之欲出

德商高铁全长不足百公里，从地图上看“偏居一隅”，却在路网中起到“四两拨千斤”的作用。

在德商高铁西侧，德州东站已有京沪高铁、石济客专通过，

这为德商高铁接入全国铁路网打下基础；在东侧，正在建设的商河南站是济滨高铁中间站，通过该线，德商高铁既可以接入济南枢纽，又可以在滨州与正在建设的京沪二通道津潍段“联动”。

“如此一来，德商高铁东联西串，在济南北部拉起一道弧。”山东大学齐鲁交通学院副教授、山东大学交通规划设计研究中心主任张汝华认为，德商高铁最终“使命”是完成济南的环形高铁通道，它是省会“高铁环”北环段的重要组成。

“省会环”之前就有规划，即在济南外围布设一条环形高铁，也被称为济南的“绕城高铁”。近年来，射线状的济南“米字型”高铁不断推进，这条环线逐渐在媒体与公众视野“消失”。

直至2023年11月，《山东省综合立体交通网规划纲要（2023—2035年）》发布，“省会环”再次出现。《纲要》提到，山东将以济南为核心，布局“一环十一射”高速铁路布局，省会与周边城市实现“高铁双通道”。“十一射”指的是以济南为中心，向外辐射的射线

高铁，也就是正在收尾的“米字型”高铁。包括京沪高铁北段、石济客专、济滨高铁、胶济客专和济青高铁、济莱高铁、济枣高铁、京沪高铁南段、济济高铁、济郑高铁、济南至邢台铁路。

“一环”指的是“省会环”，以德商铁路—济滨高铁商河至滨州段—滨淄至济南（莱芜）铁路—济南莱芜至泰聊铁路（规划中的鲁中高铁）—聊城至德州铁路形成闭环，相当于给济南在版图上画的“米字”套上一个“环”。

### 六城衔接成网 形成3万亿地区“大环”

记者梳理发现，济南布设环形高铁并不是个例，国内不少省份及城市已有先例。

海南“环岛高铁”通车运营多年，串起海口、三亚、文昌、东方等城市，设置近30座车站。高铁绕海一周，为海南旅游提供了澎湃动力，各点位也能实现高效联动。

像海南一样的环形高铁，山东省也有。知名的G5567次动车组列车，沿京沪高铁、鲁南高铁、济青高铁、青盐铁路，在山东省内跑出一个串联省会、胶东、鲁南三大经济圈的“齐鲁环线”。

济南“省会环”与这两条环线有相同，也有不同。环岛高铁的核心城市都在“圈上”，而“省会环”的核心在“圈内”。以济南为中心，通过“米字型”高铁向外放射，在射线的各主要节点拉起一条环线，串起“米字型”高铁。“类似于中心城市的高速路、快速路布局。”张汝华说，很多大城市都有射线高速公路，并在外围布设绕城高速，衔接成网，提高通达度。

济南“省会环”与重庆市、贵州省贵阳市的环形城际网更像。

张汝华认为，和重庆、贵阳相同，济南的“省会环”也能将周边城市紧紧串联。该线将形成德州到商河、商河到滨州、滨州到淄博、淄博到莱芜、莱芜到泰安、泰安到聊城，最终再到德州的环

线，直接串起5座城市。环线内有万亿城市济南，还有淄博等工业重镇以及热门旅游城市泰安，覆盖范围内GDP近3万亿元。“省会环”还可间接通过济滨高铁、津潍高铁影响带动东营，覆盖整个省会经济圈，“是‘绕城’高铁，也是绕‘经济圈’高铁。”张汝华说。

### 济南都市圈 将实现“半小时通勤”

高铁衔接成网后，区域内通勤时间将不断压缩。

“350”高铁是最近常被提及的概念，即设计时速350公里的高铁通道。济南“省会环”组成线路设计时速基本都在350公里，与德州、聊城、泰安、淄博、滨州点对点通勤时间控制在40分钟左右（按设计时速计算）。《山东省综合立体交通网规划纲要（2023—2035年）》提到“123”客运通达网建设，指出济南与周边城市通勤时间要控制在1小时内。“米字型”高铁及“省会环”建成后，济南将“超额”完成任务。

济南正在积极筹备都市圈建设，“省会环”将为其再添助力。

有观点认为，都市圈的发展，离不开快速交通网支撑，都市圈建设一个非常重要的标准，是圈内城市通勤时间。补齐基础设施配套，才能通过快速交通形成后发优势。

济南地处京沪黄金节点，北部是京津冀城市群，南部是长三角，西部是正在崛起的中原城市群，东部是同属山东半岛城市群的胶东经济圈，在各大国家级城市群之间，济南机遇与挑战并存。

“在区域合作竞争中，济南推进德商高铁建设，在北部画出‘省会环’第一弧，快人一步。”张汝华说，交通优势带来的经济效益是呈“平方”增长的，作为黄河流域中心城市，沿黄九省区对外开放的龙头，通过完备的高铁网，济南可进一步巩固枢纽地位，增强辐射能力，从而增加城市在区域竞争合作中的话语权。

## 济郑高铁接入全国高铁网，聊城西站新增到达城市16个

# 高铁朋友圈再扩容，聊城如何谋划这盘棋

记者 谢晓丽

1月10日，济郑高铁正式编入全国铁路网运行计划，济郑高铁聊城首发北京、上海列车开通运行，聊城进京赴沪实现一票直达。在济郑高铁全线贯通“满月”之际，聊城高铁“朋友圈”再扩容。调图后，聊城车务段增开16对列车，济郑高铁在聊城办客业务列车达到26对，实现了与北京、上海、广州、重庆等大城市的高铁直通。

### 调图后，聊城高铁站 新增多个到达城市

2023年12月8日，济郑高铁

全线开通，聊城正式迈入“高铁时代”。济郑高铁聊城西站副站长王玉美介绍，聊城西站是济郑高铁山东段新建最大站，自开通运营以来，累计发送旅客8万多人次。

1月10日，济郑高铁正式编入全国铁路网运行计划。本次调图，聊城西站将开行旅客列车始发7列，分别为：6:35，聊城西到北京南；7:00，聊城西到秦皇岛；11:35，聊城西到上海虹桥；14:01，聊城西到临沂北；19:23，聊城西到烟台。另外两列始发聊城西到济南西。

除始发7列外，经停本站的旅客列车还有40列，向北可达沈阳、秦皇岛，向南向西可到广州、武汉、襄阳、成都、西安、贵阳、重庆、兰州

等市。东部沿海省内城市，青岛到发列车5对，烟台到发列车5对，威海荣成方向到发列车5对。

目前，聊城西站新增到达城市：北京、秦皇岛、沈阳、西安、兰州、广州、贵阳、武汉、长沙、重庆、成都、上海、襄阳、威海、荣成、烟台。

往平南站新增到达城市：沈阳、西安、北京、武汉、上海、南宁、成都、临沂、威海、烟台。

莘县站新增到达城市：北京、青岛、武汉、威海、烟台、广州、贵阳、成都、西安。

届时，从聊城到沈阳最快6小时38分可达；从聊城到西安最快3小时18分可达；从聊城到兰州最快6小时25分可达；从聊城

到广州最快9小时44分可达；从聊城到上海最快6小时12分可达；从聊城到长沙最快6小时29分可达；从聊城到重庆最快6小时15分可达；从聊城到贵阳最快10小时5分可达。“预测调图后，聊城西站日均客流将增至6000至7000人次。”王玉美介绍。

### 融入快速通达版图 需谋划更多轨交线路

山东大学交通规划设计研究中心主任、山东大学齐鲁交通学院交通工程系副教授张汝华表示，“新图实施后，聊城直达京津冀、长三角、成渝等地区，融入快

速通达版图。”张汝华说，随着未来雄商高铁的建成通车，还会有更多高铁站出现在聊城，对地区的带动作用会逐渐显现。

影响力上来了，接下来该如何谋划这盘棋？“国家已进入轨道交通大发展的时期，除了高铁线路外，聊城应考虑谋划更多轨道交通线路接进来，方便走出去，引得进来，用现代化的快速流推动经济社会的发展。”张汝华建议，聊城的高铁新区，尤其是几大高铁站周边半径，要做好规划，引进一些好的项目，充分发挥高铁站的集聚力、影响力、辐射力；同时，要发展公共交通，开通更多线路，放大高铁站的影响带动作用。