

聊邯长高铁已纳入国铁集团2025年储备开工项目

“山河四省”1小时通勤圈呼之欲出

于泊升 济南报道

站点、线路“揭开面纱” 聊邯长高铁获实质推进

记者发现，聊邯长高铁的消息来源于山西省长治市发展和改革委员会在党风政风热线栏目的答复，称“聊邯长高铁已经纳入国铁集团2025年储备开工项目，市政府已成立工作专班，争取国家启动前期工作”。

从以上回复可以看出，聊邯长高铁已经准备开展前期工作，有望在即将到来的“十五五”期间取得实质性进展。

这条消息被热议的同时，也有不少网友提出疑问：聊邯长高铁具体在哪儿？都经过哪些地区？线路怎么布局？

从地图上看，该线涉及山西省长治市、河北省邯郸市、山东省聊城三市的十余个县市区，其中邯郸市境内里程最长（此前方案占全线的60%）。聊邯长高铁的布局，在地图上趋近于一条横跨山东、河北、山西三省的直线通道。从黄河沿岸一路向西穿华北平原，翻太行山脉，最终到达晋东南地区。

关于聊邯长高铁具体线位和站点的布局，记者采访了山西省有关部门，对方工作人员称，按照此前规划，聊邯长高铁西侧站点是山西省的长治东站，线路向东经潞城、黎城、涉县、武安，到达河北省邯郸市后，在其南部设站，再一路向东出河北省，接入郑济高铁上的聊城西站。

在之前的规划中，聊邯长高铁全长约299公里，其中山西境内54公里、河北境内188公里、山东境内57公里。“目前项目还在前期工作阶段，具体站点设置以及线路布局还没有最终可公开的方案。”该工作人员说，聊邯长高铁两端的车站基本确定是聊城西站与长治东站，两座车站在建设时，都曾预留聊邯长高铁的接入条件。项目初期将以晋东南、河北南部、鲁西间的中短途客流为主，未来还将开拓与京津冀、山东半岛等地的长途客流。

从三市协议到“十五五”蓝图 十年合力推动项目落地

记者梳理发现，作为鲁冀晋三省的新通道，聊邯长高铁的建设规划已久，最早可以追溯到10年前。

早在2015年，聊城—邯郸—长治客运专线就已进行规划研究及相关前期工作招标。

2015年11月27日，长治、邯郸、聊城三市签署《共同推进聊城—邯郸—长治客运专线项目的合作协议》，计划打造一条东到济南、西到兰州，连接中国东、中、西部的铁路客运大通道，这就是聊邯长高铁的雏形。

2016年7月，长治—邯郸—聊城客运专线开启前期研究准备工作。该项目列入《中原长期铁路网规划》（2016—2030），长治市将其纳入全市“十三五”规划当中。

到了2018年，建设聊邯长高

近日，一则关于“聊邯长高铁争取国家启动前期工作”的消息刷屏社交平台。作为横跨山东、河北、山西三省的新通道，聊邯长高铁已经规划多年，且被视为山东西向出省的新动脉。随着济南“米字型”高铁网的完善，这条看似与济南关系不大的铁路，也与其黄河流域重要中心城市的建设产生了“千丝万缕”的联系。



铁的呼声越来越高，沿线城市的人大代表开始以建议的形式推动项目落地。

2018年全国两会期间，就有人大代表表达了对该项目的期盼。同年8月，国家发展改革委针对相关建议，复函表示“支持地方会同铁路总公司有关方面综合考虑区域经济社会发展、路网布局、运输需求、资金筹措等因素，统筹研究项目的建设方案和时机，条件成熟后，适时启动项目建设”。

2019年2月，邯郸、聊城、长治三市全国人大代表聊邯长铁路项目座谈会在邯郸市举办。

在此以后，聊邯长高铁推进速度变快，并在2020年取得多项积极进展。2020年1月，邯郸、聊城、长治三市共同签署了《聊城—邯郸—长治高铁项目合作框架协议》；5月，邯郸发布《聊城—邯郸—长治铁路工程可行性研究报告编制项目》招标公告，标志着项目的可研编制工作开始启动；10月，聊邯长高铁项目推进会在长治市召开，聊邯长高铁项目的规划设计方案在会上讨论。

2023年10月，山东省人民政府批复《聊城市国土空间总体规划（2021—2035）》，在这份“总规”中，聊邯长高铁的建设时间，定在

“十五五”期间。

将形成“鲁中—鲁西—晋冀”东西向大通道

聊邯长高铁规划10年，因沿线没有大城市，客流量相对低，导致其迟迟不能落地。但也有业内人士认为，聊邯长高铁规划之初的作用不明显，近年来随着周边铁路网的不断完善，聊邯长建设已恰逢其时，能在区域路网中起到“四两拨千斤”的作用。

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院中心主任张汝华认为，聊邯长高铁若建成，将结束聊城等地无横向高铁的历史，形成“鲁中—鲁西—晋冀”的东西向大通道。

记者梳理发现，山东目前西向出省的高铁只有石济客专、济郑高铁以及鲁南高铁，需要通过石家庄、郑州、兰考等地西进。坐高铁前往山西等地需要绕路，最快也要3小时20分钟，聊邯长高铁则是山东与山西直连的近途。

在山东，该线与济郑高铁连接，通过聊城西站，可到达济南枢纽和郑州枢纽，经过聊城的京雄商高铁正在建设，未来也可在聊城西站与其连接；在河北，聊邯长

高铁可连接规划中的石邯城际铁路，进入石家庄枢纽；在山西，通过长治东站，可连接郑太高铁（郑州至太原铁路），进入国家铁路主通道之一的呼南通道（呼和浩特至南宁高铁通道）。

如此一来，聊邯长高铁通车后，便可形成晋东南、冀南、鲁西至北京方向的快速铁路辅助通道，实现沿线各地至济南、石家庄、太原、郑州四座省会城市的1小时高铁圈。

“鲁西地区也将通过聊邯长高铁实现进一步发展。”张汝华表示，聊邯长高铁可使鲁西从“路网末梢”变为“跨省枢纽”，提升山东在全国高铁网中的通达性。

路网联动效益将突破鲁西发展瓶颈，为聊城以及德州（通过连接线）注入新动能，促进产业承接，缩小省内差距。

“山东港口群也可通过聊邯长高铁更高效地辐射山西、陕西以及更广阔的内陆腹地，提升出海口服务内陆的能力，助力陆海联动。”张汝华说。

济南枢纽再升级 构建沿黄高铁“双通道”

聊邯长高铁的建设，不仅对山东有积极作用，对省会济南也有多重影响。

“聊邯长高铁可提升济南的铁路枢纽地位。”张汝华称，该线将济南向西的通道直接延伸至晋冀豫腹地，补齐济南向西北方向高铁的短板，形成完整的放射状高铁网络。同时打通晋冀鲁新通道，济南可通过聊城直连邯郸、长治，无需绕行郑州或石家庄，大幅缩短至山西、河北中南部的时间。

初步预测，聊邯长高铁通车后，济南到长治等晋东南城市的时间将缩短约2小时，枢纽辐射能力进一步提升。

“山东在黄河下游，山西在黄河中游，这条‘一字型’通道将成为沿黄地区新的动脉。”张汝华认为，目前，济郑高铁在河南通过郑州枢纽串联其他线路，形成一条通达西北地区的沿黄“一字型”通道。聊邯长高铁与呼南通道的焦柳平高铁路连接后，可构建西北、西南地区至华北、山东半岛方向的又一快捷高铁通道，形成一条从济南出发，向东连接山东半岛城市群，向西穿过鲁西地区，经京津冀南翼及山西南道，连接陕西、甘肃等地的新沿黄“一字型”通道。

同时，在太原连接郑太高铁、太西高铁后，聊邯长高铁还能为济南形成一条连接郑州、西安等沿黄省会城市的新通道。

据了解，聊邯长高铁还将规划继续向西延伸至山西省临汾市、陕西省延安市，进入陕北，辐射更广的沿黄地区。

目前，济南到黄河中上游地区只能中转太原、西安等地，聊邯长及其延长通道，可打通一条济南前往黄河上游其他地区的通道，前往兰州、银川等地也将压缩出行时间。便捷的高铁网络，将吸引更多人才、资金向济南流动，助力打造黄河流域重要的中心城市，推动与沿黄腹地的产业协作。

作为鲁冀晋三省交通规划中的重要一环，聊邯长高铁对于山东的影响，不仅体现在交通便利性的提升和区域经济发展的推动上，更与山东规划的鲁中高铁通道以及沿黄高铁通道紧密相连。

聊邯长高铁是鲁中高铁通道至关重要的西段和出省延长段，二者相互协同，共同构建起山东东西向的交通大动脉。

鲁中高铁通道是山东省沿黄达海的关键组成部分，东起山东半岛，西至晋冀地区。目前，鲁中高铁通道东段的青岛至京沪高铁二通道联络线已正式开工，聊邯长高铁的推进，将实现该通道向西延伸。

这使得山东东部沿海城市与中西部内陆地区的联系更加紧密，促进区域间的资源共享、产业协同和经济互补。

从产业发展角度看，聊邯长高铁与鲁中高铁的联动，为山东产业布局优化提供了新契机。鲁中地区拥有丰富的自然资源，高铁的开通，将使鲁中地区更好地承接东部沿海和济南等地的产业转移，发展特色制造业、农产品加工业等。

借助高铁带来的交通优势，山东与长治、邯郸在钢铁、化工等领域开展深度合作，实现产业的协同升级，形成完整的产业链条，提升区域产业竞争力。

在旅游资源整合方面，二者的结合也将带来显著变化。山东旅游资源丰富多样，鲁中山区的自然风光、鲁西地区的历史文化遗迹各具特色。

聊邯长高铁与鲁中高铁通道贯通后，将把这些分散的旅游景点串联成线，打造出一条独具魅力的旅游长廊。

再看山东沿黄高铁通道的建设发展，目前已取得显著成效，济郑高铁便是其中的关键线路。济郑高铁东接京沪高铁、西连京广高铁，中段在聊城西站与在建的京雄商高铁交会，是国家“八纵八横”高铁网的重要连接线和沿黄陆海大通道的重要组成部分。其全线贯通，实现了济南都市圈、郑州都市圈与青岛都市圈的“三圈”联动。

聊邯长高铁对于山东规划的鲁中高铁通道和沿黄高铁通道具有不可替代的作用。它将实现区域互联互通的新突破，推动产业协同发展迈向新高度，助力旅游资源整合呈现新局面。

于泊升 济南报道

聊邯长高铁将与鲁中高铁通道联动

为山东产业布局优化提供新契机