

济青高铁等城际列车将推进公交化运行 省会经济圈有望实现一小时通勤



记者 于泊升

交通服务出行，跨城通勤在提速。近日发布的《济南市“十四五”综合交通运输发展规划》透露，相关部门将依托济青高铁等线路，推进省会经济圈城际列车公交化运行，实现对省会经济圈及周边区域的高效覆盖。城际高铁“公交化”运行如何推进？从济南开行的城际高铁运行模式又会有什么改变？

缩短跨城通勤时间 济青高铁有望实现“公交化”

8月13日13点29分，G6955高铁列车从济南东站缓缓驶出，朝目的地青岛北站行进，沿途经停淄博、潍坊两地，两小时后进入青岛北站台。根据《济南市“十四五”综合交通运输发展规划》，在建设“米字型”高铁网时，将研究利用高铁主骨架，依托济青高铁等既有铁路线路，采取增开列车次、增加停靠站等措施，推进省会经济圈城际列车公交化运行，实现对省会经济圈及周边区域的高效覆盖。

什么是高铁“公交化”运行？“公交化”对城际高铁发展又有什么意义？据了解，所谓的高速铁路公交化运行，就是旅客乘坐高铁像坐公交车一样不受车次所限，车来便走。铁路和公交有许多相似点，如固定线路、固定站点、固定费用等。对往返于相邻城市或城市群之间的城际高铁列车来说，“公交化”是目前的发展趋势。

生活“高铁化”，高铁“公交化”，城际高铁“公交化”运行，可激活区域经济社会发展的全新引擎，缩短跨城通勤时间，集约资源利用，让同一经济圈内或两个经济圈之间快速直连直通。

按照规划，济青高铁极有可能成为省会经济圈内“公交化”运行的线路，该线是从济南开行的一条重要的山东省内主轴线路，全线呈东西走向，西起济南东站、东至青岛北站，全长300余公里，共有11座车站。济青高铁不仅是省会经济圈内一条重要的高铁通道，也是省会经济圈与胶东经济圈连通的铁路主动脉。

目前，济青高铁开行的旅客列车多达数百趟，但济南青岛间高铁大部分通勤时间却需要两到三个小时。济青高铁当时的设计时速是350公里，实际运行中，初期运行时速只达到300公里左右。“济青高铁是‘山东一小时通勤圈’的重要铁路干线，目前运行速度应该



黄东联络线通车后，列车从济南站可直达济南东站，大大方便乘客乘车。



提升。”业内人士表示，济青高铁作为省内重要的高铁线路，全程控制在两小时内，省会经济圈内通行才能控制在一小时。

增开班次，增设站点 坐高铁就像乘公交一样方便

高铁“公交化”正成为一种趋势，国内多个城市已开始“公交化”运行城铁。据了解，近期武汉第四座铁路客运大站武汉东站即将投用，作为武石、武冈、武咸城际铁路的始发终到站，将实现城际铁路列车“公交化”开行。

去年5月，湖南长株潭城际铁路启用新的列车运行图，开启“公交化”运营模式。长沙站至芙蓉南站区间实行“站站停”，像地

铁一样运行；株洲市、湘潭市范围内实行“错站停”，根据沿线站点客流情况安排列车停点，长沙站至暮云站区间的平均发车间隔为10.3分钟。

在北方，京津城际铁路较早实行“公交化”运行，去年，京津城际铁路、沪苏通铁路同时推出30日定期票、20次计次票，让旅客“随到随走，说走就走”。

对比其他区域的通勤高铁，济青高铁在省会经济圈运行时，该如何实现“公交化”？山东大学交通规划设计研究中心主任张汝华告诉记者，正如《济南市“十四五”综合交通运输发展规划》所指出的，济青高铁可以通过增开列车班次和增加停靠站点实现，发车班次增多，发车间隔缩短，旅客在任何时间出行，

都能很快登乘高铁列车通勤。不光是济青高铁，省会经济圈内其他城际线路也是如此。

《济南市“十四五”综合交通运输发展规划》指出，到2025年，省会经济圈将实现市市通高铁的目标，从济南规划的另一条城际高铁——济滨高铁将于今年下半年开工建设，与济青高铁相同，济滨高铁起点为济南东站，在此站发出的还有即将于年底前建成的济莱高铁。不断完善的“米字型”高铁网，为省会经济圈高铁增开班次、增设站点提供了保障。

“公交化”高铁开进主城区 济青主线串起两大经济圈

“‘公交化’运行，还要考虑到登乘速度及站点的客流量分布。”张汝华表示，旅客在车站的登乘速度应该想办法提高，如果像普通高铁一样，排长队进站、安检、过通道、候车，“公交化”的意义就不是很大。记者了解到，京津城际高铁在停靠的站点有专用通道，天津站设有京津城际专用通道，可以快速进站乘车，即来即走。

“大部分高铁站建设位置在城区外围，偏离主城区，在长途通勤上，高铁站可以满足旅客需求，但‘公交化’运行有其特定要求。”张汝华表示，“公交化”的高铁通勤要让乘客减少换乘，有快速直达、同城出发的感觉，目前客流大部分集中在主城区，前往高铁站出行需要耗费不少时间。济南站、青岛站、淄博站等原有火车站经过改造后，目前也可通行高铁列车。济南运行，在建及规划的城际线路大部分在济南东站，如果旅客可以从济南站出发，到达济南东，直接登乘“公交化”的高铁线路，就会方便很多。

了解到，8月11日23时左右，济南黄东联络线开始了联调联试，济南东站、济南站两大铁路客运枢纽站“牵手”通车进入倒计时。黄东联络线通车后，列车从济南站可以开行至济南东站，串联以东站为起点的济青、济莱、济滨高铁线路，助力省会经济圈高铁“公交化”运行。旅客从济南站出发，通过黄东联络线，可以进入以济南东为起点的“公交化”高铁线路中。

《济南市“十四五”综合交通运输发展规划》指出，到2025年，济南综合运输服务能力和服务品质大幅提升，初步实现“123”客运通达网，省会经济圈内城市1小时通达，初步建成市域、市区两个“1小时交通圈”。省会经济圈内，兄弟城市间直达速度加快，有利于打造“一日生活圈”。

张汝华表示，在济青高铁等线路上进行“公交化”运行，不仅对省会经济圈互联互通意义重大，从山东整体发展来看，通过济青这条走廊，胶东经济圈与省会经济圈协同发展的空间也将拉大。

刷新年度最高水位，趵突泉“喝饱”啦 地下水位跃升至29.73米，距30米“大关”仅差27厘米

文/片 记者 程凌润

“四连涨”以后，趵突泉地下水位升至8月13日跃升至29.73米，距离30米“大关”仅差27厘米。该水位是2022年以来趵突泉最高地下水位，此前保持8个多月的年度最高水位被刷新。

根据济南市城乡水务局官方微博@济南城乡水务发布的水域水位数据，8月13日7时，趵突泉地下水位为29.73米，黑虎泉地下水位为29.99米，两大名泉分别比8月12日上涨了3厘米、1厘米。

与去年历史同期数据相比，13日趵突泉地下水位高出83厘米，当日黑虎泉地下水位高出104厘米。2002年以来地下水位数数据显示，两大名泉地下水位均处于高水位，13日趵突泉地下水位是2014年以来历史同期最高水位，当日黑虎泉地下水位是2006年以来历史同期最高水位。

立秋以来的首场降雨，让趵突泉地下水位实现了“四连涨”，累计涨幅高达35厘米，并刷新了趵突泉年度最高地下水位。1月1日至8月12日，趵突泉地下水位距30米还差27厘米，当日黑虎泉地下水位与30米仅差1厘米。



截至8月13日，“趵突腾空”胜景已经持续38天。

入汛首场降雨以来，趵突泉和黑虎泉地下水位呈现出上涨趋势。6月22日至今，趵突泉地下水位累计上涨了1.50米，黑虎泉地下水位累计上涨了1.79米。可以说，两大名泉“涨势喜人”。

值得注意的是，两大名泉地下水位均已接近30米“大关”，13日趵突泉地下水位距30米还差27厘米，当日黑虎泉地下水位与30米仅差1厘米。

此前，趵突泉地下水位于2021年10月7日跃升至30米，从而打破济南市56年最高地下水位纪录，2021年趵突泉地下水位达到30米及以上的天数多达30天。

同年10月2日，黑虎泉地下水位也跃升至30米以上，这是黑虎泉地下水位自2011年以来首次突破30米大关。

据统计，2021年黑虎泉地下水位达到30米及以上的天数多达82天。

济南市雨水情信息系统显示，截至8月13日8时，今年以来累计降水量全市平均634.5毫米，比常年同期468.3毫米多166.2毫米，多35.5%；比去年同期601.5毫米多33.0毫米，多5.5%。其中，位于泉域补给区的市区今年以来累计降水量为581.8毫米，南部山区今年以来累计降水量704.9毫米。

趵突泉地下水位达到28.50米时，“趵突腾空”胜景才会出现，而趵突泉地下水位跃升至29米时，济南72名泉中的月牙泉才会喷涌，这也标志着济南72名泉全部复涌，出现“千泉竞涌”胜景。

目前，“趵突腾空”“水涌若轮”“月牙飞瀑”“黑虎啸月”“金线奇观”“千泉竞涌”等胜景齐现，最佳赏泉季来临。

据统计，截至8月13日，“趵突腾空”胜景已经持续38天，“月牙飞瀑”和“千泉竞涌”胜景已经持续29天。



扫码下载齐鲁壹点

找记者 上壹点

编辑:于梅君 美编:继红 组版:刘森