



通讯员 满倩

从“手无寸铁”到两线一站“省会环”划下“第一弧”

“2015年以前,我们是个‘四无县’——无铁路、无高速公路、无机场、无港口,群众出行不便、货运物流不畅,严重制约了经济社会发展。”秦孝军告诉记者,“没有谁比商河人更明白交通发展对经济增长的影响力。”

近年来,商河牢牢把握交通的“先行官”定位,加速推动商河通用机场等项目投用,让曾经制约发展的交通瓶颈转化为加快发展的交通优势。“但在这个立体交通体系里,我们还有一个遗憾:没有高铁。”

这个“手无寸铁”的遗憾即将成为过去。据悉,济滨高铁商河段目前已经完成219.04亩先行用地的外业勘界及清点,内业地类面积统计、费用测算和村居意见盖章。下一步将对1431亩全线用地进行勘界,地上附着物清点评估,确保按市指挥部确定的时间节点完成任务。

这条串联济南、滨州、东营的铁路,不仅可以让商河人11分钟直达济南遥墙国际机场,14分钟直达济南东站,1.5小时到达北京,4小时到达上海,还能填补滨州、东营等城镇节点与济南的联系短板,实现半小时直达省会经济圈兄弟城市的目标。

与此同时,商河县交通运输局一直在积极推进德州至商河高铁的前期工作。这条作为“京沪二通道”连接线的高铁,不仅将成为济南都市圈与东营滨州、烟台威海都市区及青岛都市圈之间的便捷通道,对于加强省会经济圈内部兄弟城市连接,以及连通胶东经济圈也有重要意义。

据悉,两条铁路线将在商河高铁站交会,形成“T”字型高铁网,为“省会高铁环”划下“第一弧”。

从三条高速到三期快速连接“北起”新走廊

在为济滨高铁紧张筹备开工的时候,投资约2.1亿元的济乐高速南连接线拓宽改造工程已进入尾声。

8月13日,记者在现场看到,演武桥附近重型卡车不停穿梭,东侧南半幅底层沥青已摊铺完成,西侧正在进行水稳施工。

据悉,该工程临邑段2.05公里已经全面开工,商河段5.25公里目前已完成灰土路床施工100%、桥梁桩基施工100%,水稳施工67%,预计11月底全部完工。

这只是商河高速路网的一部分。记者在《山东省“十四五”综合交通运输发展规划》中发现,未来商河还将拥有两条高速公路,高青至商河高速公路、高青至武城高速公路商河至平原段。目前,两条待建高速公路均已完成土地组卷工作,正在等待上级部门审批。其中高青至商河高速公路预计10月份开工,高青至武城高速公路商河至平原段



两条铁路线将在商河高铁站交汇,形成“T”字型高铁网,为“省会高铁环”划下“第一弧”。



京沪高速商河股巷互通立交也已经正式立项,全力争取10月份正式开工。

计划12月份开工。

“我们要向北打造连通省会经济圈联动圈层的重要支点,也要向南全方位融入济南主城区和起步区。”秦孝军说,建成与中心城区互联互通的快速交通体

系,全身心、全方位、全要素融入主城区、起步区发展大局,是商河县党代会明确提出的发展着力点。而“高速”与“快速”齐头并进,是他们部署这一任务的切入口。

据其介绍,与济乐高速南连接线拓宽改造工程同时复工的商河一起起步区快速路二期,已完成总工程量的90%,预计10月底完工。三期项目也进入国土空间的规划调整阶段。

这一快速路将途经乐陵市、商河县、济阳区9个镇,涉及人口近百万,带动周边企业近千家,成为省会“北起”的经济新走廊。

从人享其行到物畅其流成为鲁西北新中枢

经济的发展,需要资源、产业、人口等要素的汇聚。而这既需要人享其行,也要做到物畅其流。

在构建现代交通物流体系这个问题上,商河已经迈出了第一步。8月5日上午,历经3年的谋划、筹备和推动后,德龙烟铁路商河货运站场正式开通运营。

货运站场位于商河县与德州乐陵市交界处,占地面积约40亩。站场周边已形成相当规模的加工制造业、现代农业产业集群,正在推进规划面积30平方公里的创新产业园建设,民营500强企业金沙河面业集团已入驻,雨

润控股集团等一批上市公司也已签约。

这个鲁西北地区公铁联运的新中枢,标志着商河商贸物流正式迈入“铁路时代”。不仅大宗货物可以从家门口直接“出省入海”,还能降低周边企业运输成本,加快转型升级,加深与邻近兄弟市县的互动协作、互联互通。

与此同时,总投资约2.7亿元的京沪高速商河股巷互通立交也已经正式立项,商河县交通运输局正在加快推进招投标、施工图设计、土地组卷等工作,全力争取10月份正式开工。该互通立交距货运站场2.8公里,竣工通车后可实现大宗货物公铁联运,覆盖范围半径可达50公里,年度铁路运量需求达300万吨以上,货场开通后可快速实现有序运营。

“T”字型高速铁路网,“十”字型高速公路网,“一”字型铁路货运专线……从点线到立体,从单一到多元,现代化交通路网成为商河发展现代化经济、推动高质量发展的“大动脉”,优化区域发展格局,构建立体全面开放格局的“脊梁骨”,一个“互联互通”的“速度商河”即将破茧而出。