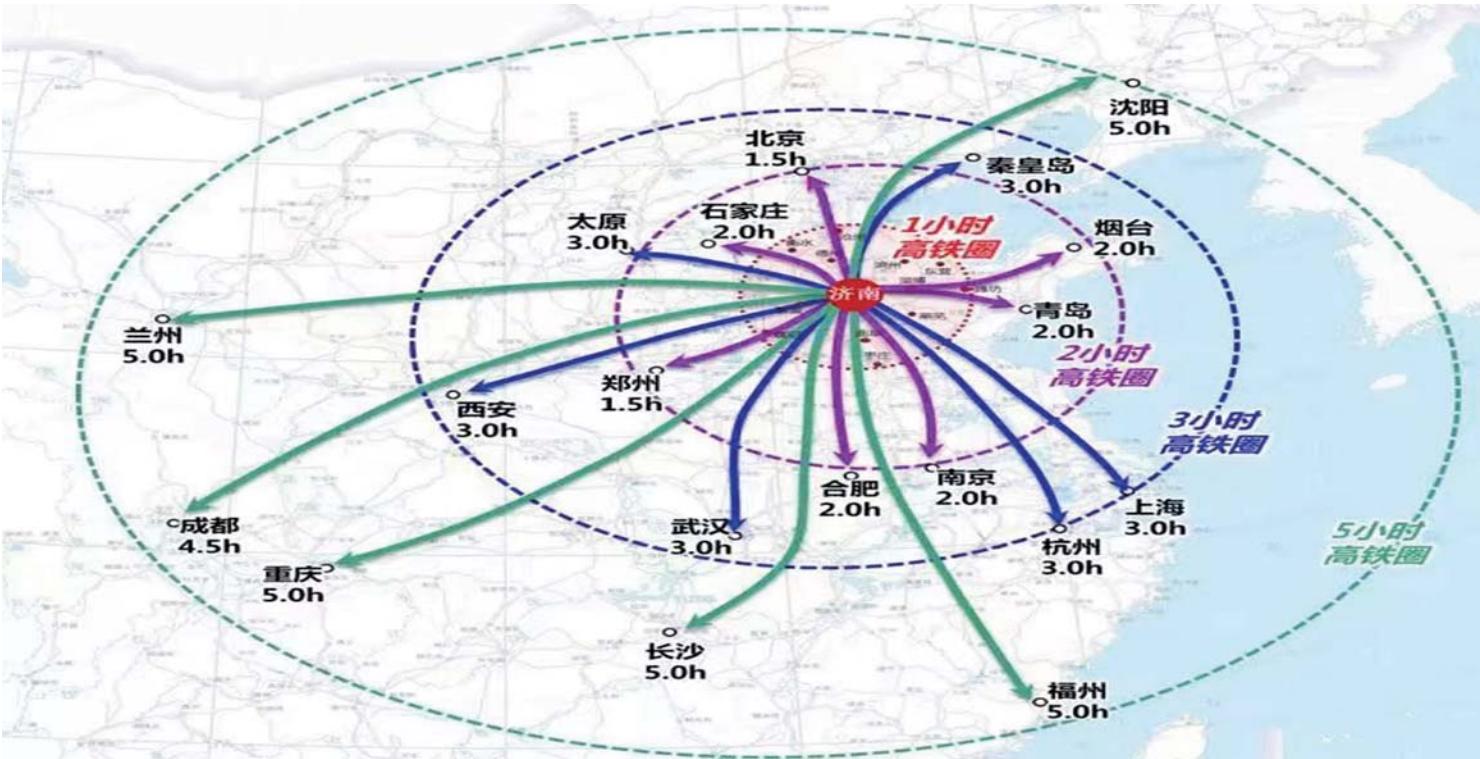


2023济南市两会特别策划



强省会 再出发



# 1小时通勤圈将形成,济南都市圈打通联动多通道 城城通高铁 全局一盘棋

从“单打独斗”到城市间“组团作战”，作为黄河流域中心城市的济南，正在积极进行着都市圈建设。千古百业兴，先行在交通。目前，时速350公里的济莱高铁进入通车准备阶段，黄东联络线建成通车，济滨高铁已正式开工，济郑高铁山东段进入全线铺轨阶段……依托“米字型”高铁，省会1小时通勤圈正助力济南都市圈发展。

记者 于泊升

## 城际线网呼之欲出 互联互通变直连直通

近日，济滨高铁济南段施工场区一派火热施工的景象，遥墙机场沿线首根抗拔桩已经开钻，进入隧道主体工程施工阶段。今年下半年开工后，济滨高铁项目不断推进，济莱济滨上行联络线特大桥连续梁中跨合龙，全线三座特大桥已经同时开工建设，济南东枢纽得到优化提升……作为济南“米字型”高铁的东北方向射线，济滨高铁的建设完善了1小时通勤圈的最后一环。

“济南正在建设强省会，同时也是黄河流域的中心城市，发展都市圈势在必行。”济南工程职业技术学院党委副书记、教授吴学军认为，都市圈的发展离不开快速交通网的支撑，都市圈建设一个非常重要的标准是圈内城市通勤时间控制在1小时内。“济南通过建设济滨等城际高铁实现兄弟城市间快速连通。济滨高铁建成后，从济南到滨州通勤时间缩短到40分钟。”吴学军称，都市圈建设首先要补齐基础设施配套，通过快速交通形成后发优势。

记者梳理发现，作为济南周边的重要城市，滨州的对外交通缺乏高铁支撑，济滨之间的联系主要依靠公路及普速铁路。目前，济南到滨州市区普速铁路通勤时间需要4个小时，且班次很少。淄博铁路运输发展较早，客运体系比较完善，与济南的通勤时间都在1小时内，泰安在京沪高铁主线上，济泰间往返班次密集。济郑高铁正在加快推进，建成后，聊城到济南通勤时间将大大缩短。滨州逐渐成为省会周边快速交通的薄弱地带，发展高速铁路迫在眉睫。

早在2016年，济南就已经在进行济滨高铁的可行性研究工作。2017年，有关部门提出，将省

内原规划建设的时速250公里城际高铁项目全部提速至350公里。2018年，《山东省综合交通网中长期发展规划（2018-2035年）》发布，提出近期建设济滨高速铁路。按照规划，济滨高铁正线全长145.3公里，项目建设工期4年。线路西起济南市，于济南枢纽济南东引出，向北经济南市历城区、遥墙机场、章丘区，上跨黄河经济阳区、商河县，向东经滨州市惠民县、滨城区，接入滨州站。全线设济南东、遥墙机场、济阳、商河、惠民、滨州6座车站。如此一来，济南与周边城市将全部实现高铁直连直通，快速到达。

## 高铁公交化运营 一日生活圈有望形成

在国内其他都市圈发展中，高速铁路建设在基础设施配套中向来是重要的一环，尤其是区域内城际铁路。作为国家级都市圈之一的长株潭都市圈，拉起了一套多轨融合线网，其中主干线路长株潭城际铁路已经通车运营，长沙市、株洲市和湘潭市直连直通，开行的动车组列车达100多对，加快了长株潭融城步伐，提高了长株潭综合交通枢纽地位，也推动了沿线站点周边区域产业发展升级。加快铁路网络建设，构建济南周边区域内的高铁骨架已经被列入了《济南市“十四五”综合交通运输发展规划》。《规划》提到，济南将推进济滨高铁、德商高铁建设，到2025年，济南“米字型”高铁网基本形成，实现省会经济圈市市通高铁，打造轨道上的省会经济圈。

按照此前流露出的规划，济南都市圈主要由省会及周边城市组成，济滨高铁建成后，济南周边城市全部覆盖高铁网，市市通高铁，不仅打造轨道上的省会经济圈，还打造轨道上的济南都市圈。业内专家认为，高铁网络的完善支撑起济南都市圈，城际间通过高铁连通，通勤时间缩短，通勤效率提高，按照国家级都市圈

的经验，很多区域在高铁网完备的基础上，推进了高铁的公交化运行。所谓的公交化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。对于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”是其目前发展的一种趋势。

《济南市“十四五”综合交通运输发展规划》在建设“米字型”高铁网一栏中提到，研究利用高铁主骨架，依托济青高铁等线路，采取增开车次、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。

不少业内人士表示，济滨高铁建成后，同样具备公交化运行的条件。快速登乘、高速化，更有利于发挥城际高铁的作用。目前，黄东联络线已建成，济南东站与济南站“牵手”，未来济滨高铁通车后，城际线路可以直接连通济南中心城区，更有利于集中出行客流，减少市民换乘频次。以公交化方式运行，一出门，在市区就可以坐上去兄弟城市的高铁，济南间“说走就走”，有同城生活的感觉。

济滨高铁接入济南东站，可以串联起东站枢纽的其他高铁线路。目前，济青高铁、济莱高铁东站开行，石济高铁进入东站，通过中转换乘，都市圈内部通达性进一步完善。

## 1小时通勤圈“闭环” 高铁拉动圈内一体化发展

在其他经济圈的建设中，高速铁路往往闭环成网，而不是单独成线。刚刚跻身“国家队”的武汉都市圈，目前由6条铁路组成了城际铁路网。去年，武黄城际铁路全线贯通，都市圈中心武汉与兄弟城市黄石、黄冈的联系进一步密切，并与其他城际线路相互辅助，圈内高铁出行便捷高效，进而诞生出了一批“远程上班族”，家住黄冈、鄂州，前往武汉上班，当日便可快速往返。在济南，除了济滨高铁，依托“米字型”高铁网，济南到周边城

市都可以形成铁路动脉通道。刚刚召开的济南市委经济工作会议提出，在打造现代化济南都市圈上谋突破，重点推进济滨高铁、德商铁路建设。

在整个济南“米字型”高铁网中，济滨高铁的西侧是正在铺轨的济郑高铁，这条线路从济南西站引出后，途经聊城，进入河南濮阳，目前山东段进入了全线铺轨阶段。南侧是正在规划的济济高铁，平行方向上，德商高铁正在进行前期工作。

这几条线路将济南周边城市串了起来。济郑高铁建成后，济南聊城的联系将更加紧密；即将建成通车的济莱高铁，为莱芜钢城两区补齐了高铁配套。德商高铁在济南北部，德州与济南都是京沪线上的重要城市，高铁运输完备，此次在北部再开一条高铁线路，对于济南来说，可以填补北部县域的高铁空白。在济南都市圈发展中，商河处于与北部兄弟城市联系的“桥头堡”位置，德商高铁与济滨高铁都在商河停靠，对于都市圈北部来说，全局一盘棋，盘活快速交通体系。

记者梳理发现，济南到泰安的高铁通勤时间在17分钟左右，济南到德州需要30分钟，济南到淄博最快只要20多分钟。目前，济南到聊城通勤要1小时以上，而济郑高铁明年建成后，济南、聊城通勤时间有望缩短到半小时内。

“通过快速化的交通，实现都市圈一小时乃至半小时通勤，进而推进圈内城市的一体化进程。”山东大学交通规划设计研究中心主任、副教授张汝华称，综合交通是区域经济交流、交易的配套基础，济南应该取长补短。通过理想的交通配套与济南都市圈的城市空间完全融合，以济南为枢纽，并对运输方式进行优化，将交通运输系统与都市圈区域产业布局、空间发展、市场调节等一脉相承。

## 沿黄“一字型”走廊 为都市圈提供外联通道

除了济南都市圈本身的直连

直通外，近年来，济南也在积极谋划对外连通的快速通道，其中，“一字型”沿黄走廊就被多次提及。“沿黄‘一字型’大走廊包含了铁路、公路等多种交通运输方式，济郑高铁就在这条通道中，而且是重要的一环。”张汝华认为，济郑高铁的建设，从小的方面来看，是加强济南与聊城的联系，为济南都市圈建设增添了一条快速通道；往大了讲，通过郑州，济郑高铁接入沿黄高铁线路中，构建济南经郑州至西安、兰州、西宁这些西北方向的“一字型”通道。济南都市圈也能通过这条通道向外增强影响力，更有利于整体发展。

吴学军与张汝华观点相同，他认为，都市圈建设，不仅要打铁自身硬，发展内部，还应该积极地向外联动，增强与其他区域的合作联系，在共同发展中进一步提升自己的实力。“我们正在建设发达的高速铁路网，济郑高铁连接起济南都市圈和郑州都市群，济青高铁让济南都市圈与胶东经济圈有了更好联系。”吴学军称，向东向西，通过这两条新生高铁线路，济南都市圈向外辐射，而济南通衢南北，北向、南向的高铁密集，通过京沪线等国家动脉铁路，可以沟通京津冀城市群与长三角城市群。

《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品质大幅提升，初步实现“123”客运通达网，省会经济圈内实现1小时通达，省内各市实现2小时通达、与全国主要城市实现3小时通达。而通过高速铁路网，济南都市圈内部直连直通时间缩短至1小时内，与北京、天津、郑州、青岛等周边城市连通控制在两小时内。



扫码下载齐鲁壹点  
找记者 上壹点

编辑：彭传刚 组版：刘燕