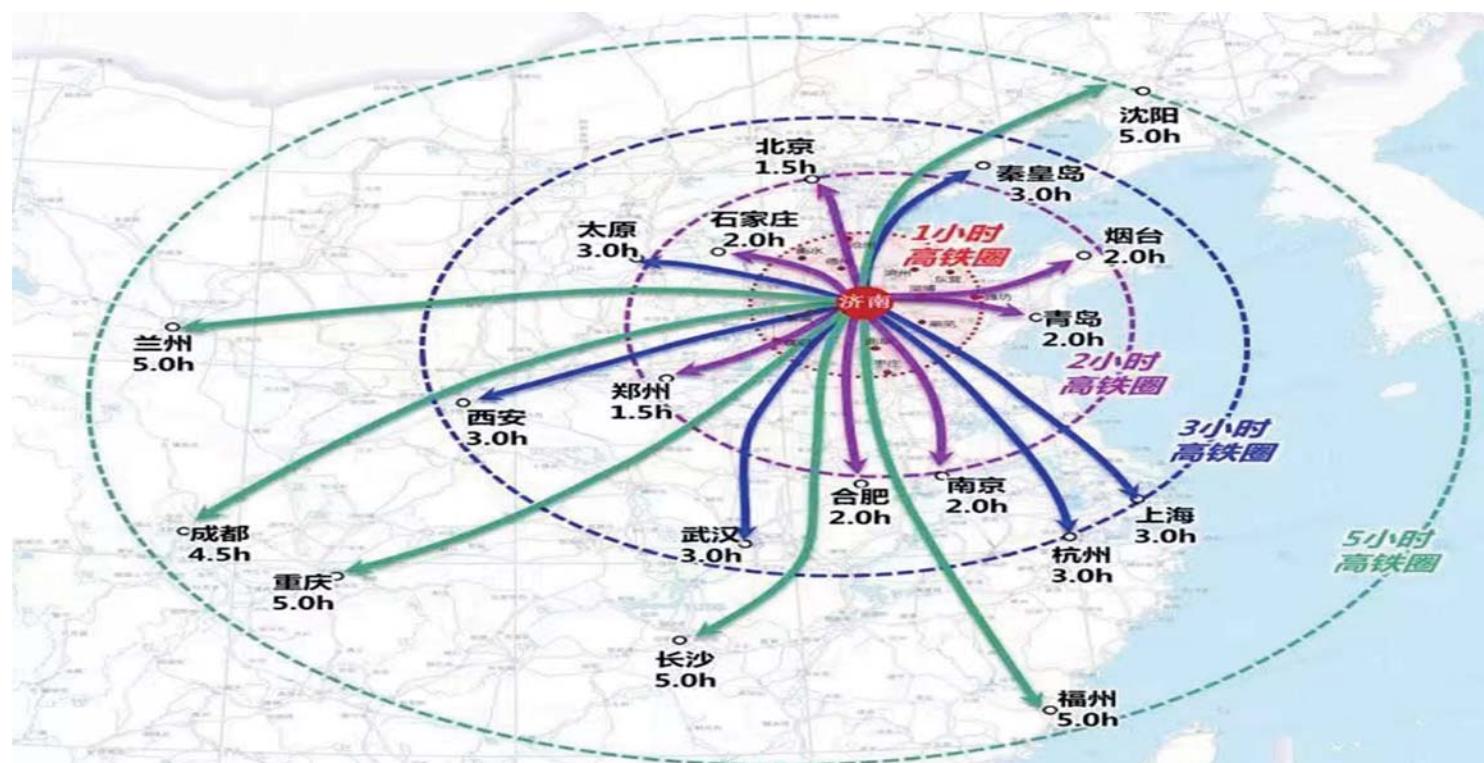


## 2023济南市两会特别策划



## 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,济南东站枢纽得到优化提升……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一小时内。“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,于济南枢纽济南东站引出,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,黄东联络线已将建成,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,一出家门,在市区就可以坐上去兄弟城市的高铁,济滨间“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服务品质大幅提升,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