



客户端:青岛观 客户端:观海新闻

青島日報 聚焦

主编 杨海振 美编 李飞 审读 王岩 排版 王婷

济青间高铁“公交化”开行,莱荣高铁计划10月具备通车条件,青岛至京沪高铁辅助通道铁路、董家口至沂水铁路今年开建——

“说走就走”,青岛加速打造高效畅达高铁网

□青岛日报/观海新闻首席记者 周建亮

4月10日8时35分,随着G220列车稳稳驶入莱西站,莱西至北京新增高速列车正式开通。8时38分,列车从莱西站出发,3小时20分后抵达北京。新班次开通后,从莱西到北京的运行时间由原来的5个半小时缩短了2个多小时,莱西至济南、德州、天津等地时间也同步缩短。“便利的交通条件让我们对外招商更有优势,也会吸引更多创业人士和人才齐聚莱西,对优化莱西营商环境意义重大。”当天,莱西共创中心总经理李超第一时间在朋友圈分享了这一喜讯。

从蓝烟铁路上客货混跑绿皮列车,到时速250公里的青荣城际铁路建成开通;从时速350公里的潍莱高铁建成,到青岛莱西市域列车开通;从不断优化的列车班次,到正在加紧建设的莱荣高铁,莱西铁路从无到有、从普到快、从铁路入网到国铁公交化,铁路辐射能力不断提升,吸引着人才、资源、科技等要素快速向这座胶东半岛枢纽城市聚集。

莱西的高铁之变,是青岛加速打造高效畅达、互联互通高铁网的缩影。

铁路是国家战略性、先导性、关键性重大基础设施,是国民经济大动脉、重大民生工程和综合交通运输体系骨干,在经济社会发展中的地位和作用至关重要。记者从市交通运输局了解到,结合今年以来铁路客运市场最新变化和城市更新建设攻坚行动,我市积极推动既有运营线路增开班次,加快莱荣高铁、潍烟高铁等在建线路施工进度,提速青岛至京沪高铁辅助通道铁路、董家口至沂水铁路等规划线路前期工作,铁路事业呈现蓬勃发展态势。

这4个铁路项目对青岛发展意义重大。客运方面将进一步缩短我市北上京津冀、南下长三角、西进沿黄城市的时空距离,也为半岛地区开行公交化列车提供了重要条件。货运方面将为董家口港区开辟一条关键的集疏运通道,为再造一个青岛港提供重要支撑。



■潍烟高铁平度段建设现场。

■一列动车缓缓驶入青岛北站。
梁超 摄

平均15分钟一班,济青间高铁“公交化”

济南、青岛是我省经济最开放、最活跃的两个城市。济青间的交通,历来关乎山东高质量发展全局。但多年来,两地间的高铁班次还不够频繁。省旅发大会前夕,济南至青岛间增开动车组旅客列车方案正式实施,实现了胶东经济圈和省会经济圈的快速直连直通。

根据方案,自3月22日起,济南至青岛间增开6对管内高速动车组旅客列车。其中,增开济青间运行时间在1.5小时左右的大站标杆车3对,满足旅客济南青岛两市间快捷便利出行需求。同时,加密增开济青间常规高速动车组3对,满足济青高铁沿线城市间旅客出行需求。济南至青岛间加开高速动车组列车后,胶济通道济南、青岛间每日开行动车组列车数量提升至69对(138列),开行时间覆盖全天早5时至晚10时。与2019年相比,在济青高铁运行的济南至青岛间动车组列车由每天32列增至61列;济青间大站标杆列车从无到有增至目前的20列;青岛北至济南东间最快运行时间1小时23分。

记者登录铁路12306网站发现,加密之后,济青间列车平均约15分钟一班。其中,早高峰时段青岛北站开往济南的高铁列车发车间隔多在10分钟以内,有的班次间隔短至三五分钟。经常往返于济南、青岛之间的旅客可以“说走就走”。此外,在假日客流高峰时段,济南、青岛间将安排开行高峰列车6对;如遇临时客流需求,将启动运力调整快速反应机制,实现2小时内铺化加开临客列车,全力满足旅客济南、青岛间安全便捷高效的出行需求。

“乘着省旅发大会契机,今年铁路+文旅融合发展进程将进一步提速。”市交通运输局铁路机场处处长王超告诉记者,在增开济青间直达高铁列车对数基础上,今年,我市将借机分步骤有序开通胶东5市环形轨道公交列车。以年底济郑高铁通车为契机,探索开行通往沿黄城市(郑州、西安、延安、兰州、长沙等)的慢行旅游专列,更好满足群众的商务、通勤、旅游等各类出行需求。

莱荣高铁开始铺轨,10月底具备开通运营条件

铺轨车将长达500米的钢轨抓取后,推送到前方的牵引车上,牵引车带着两条钢轨前行。落槽之后,工人们用近乎跑步的方式迅速将沿线铺设在钢轨下的滚筒取出,采用“隔5锁1”的方式拧紧螺丝,然后进入下一个500米的铺轨工作中……在莱荣高铁铺轨施工现场,施工人员争分夺秒建设正酣。从4月1日开始,项目进入全线铺轨阶段。按照计划,今年5月底将完成全线铺轨施工,6月初完成钢轨放散锁定工作,7月初达到联调联试条件,10月底具备开通运营条件。

莱荣高铁位于胶东半岛东南部沿海地区,是青银高铁通道向山东半岛地区的延伸,是胶东半岛地区对外客运交流的主要通道。线路起自青岛莱西市,经烟台莱阳市、海阳市、威海乳山市、南海新区、文登区

至荣成市,全线设莱西、莱阳丁字湾、海阳、乳山南、威海南海、文登南、荣成7座车站,全线设计时速350公里,正线全长192公里,于2020年10月启动建设。莱荣高铁青岛段全长7.1公里,全部位于莱西。

记者从山东铁投集团莱荣高铁公司了解到,截至3月底,全线征地拆迁、三电迁改全部完成。桥梁、路基工程主体已全部完成,全线13座隧道主体及附属工程已全部完成,无砟轨道完成98%,无砟道岔完成83%,四电房屋完成98%,接触网支柱完成94%,牵引变电设备基础完成96%,通信光电缆敷设完成55%,信号电缆敷设完成48%,电力电缆敷设完成72%,站房主体结构全部完成,装饰装修完成70%,计划5月底前全部完成。

莱荣高铁建成通车后,将与青荣城际铁路一南一北成环状运行,与济青高铁、潍莱高铁实现贯通。通车后,莱西市将形成一市三站(莱西站、莱西南站、夏格庄站)、四线(蓝烟线、青荣城际线、潍莱线、莱荣线)的半岛区域铁路枢纽功能格局,高铁城市功能持续放大,对推动莱西加快融入胶东经济圈一体化发展、深度融入全国高铁网具有重要意义。从整个铁路线网看,将进一步完善区域铁路网布局,解决胶东半岛处于山东综合交通网络末端的问题,构建起环胶东半岛快速客运通道,对推动半岛地区与省内其他地区融合发展、带动区域经济高质量发展具有重要意义。

全线箱梁预制“收官”,潍烟高铁建设进入冲刺阶段

3月26日,在潍烟高铁站前6标福山制梁场,全线最后一榀箱梁顺利浇筑完成,潍烟高铁建设进入冲刺阶段。按照建设计划,潍烟高铁全线将于2023年11月份达到静态验收条件,2024年上半年建成通车,比原计划完工时间提前半年。

潍烟高铁是国家“八纵八横”高铁网中沿海高铁通道的重要组成部分。项目起自潍莱高铁昌邑南站,经潍坊、青岛、烟台,接入青烟直通线芝罘站,线路长236.4公里,设计时速350公里,全线设昌邑南、灰埠、莱州、招远、龙口市、蓬莱市、大季家、福山南、芝罘9座车站。

潍烟高铁青岛段13.95公里,均在平度市境内。自潍烟高铁启动以来,平度段建设一直处于全线领先地位。平度市交通运输局组建专班,全力保障工程进度按计划推进。目前,平度段已完成总工程量的61%,线上工程正在开展桥面系施工、桥梁附属施工。其中,灰埠站位于平度市新河镇三埠村与大官庄村之间,距平度市区约

38.5公里,建筑面积4984.54平方米。车站规模2台4线,设基本站台和侧式站台各1座,新建旅客地道1座。车站最高聚集人数500人,属小型客运专线车站。目前,灰埠站处于装饰装修阶段,正在开展室内粗装修与金属屋面面板施工,站房地面工程施工完成80%,站场雨棚承台及系梁混凝土浇筑全部完成,计划10月份完成整体施工任务。

潍烟高铁通车后,将进一步优化青岛北部交通格局,完善胶东经济圈铁路网,加快山东半岛城市群之间互联互通。“届时,平度市在胶东半岛一体化中的高铁枢纽地位和‘青烟潍城市群会客厅’的区位优势将进一步凸显,为平度市深度融入胶东经济圈,实现产业链、供应链重新布局打开更大空间。”平度市轨道交通建设服务中心副主任刘成浦说。

两条规划线路加速前期推进,今年将全部开工

规划中的青岛至京沪高铁辅助通道铁路、董家口至沂水铁路正在加快推进前期工作,今年将全部开工建设。

青岛至京沪高铁辅助通道铁路连接线项目是“八纵八横”高铁通道之京沪高铁辅助通道和沿海通道的连接线,是山东省“四横六纵”城际铁路网的重要组成部分。线路起自青盐铁路洋河口站,途经诸城市、五莲市,引入规划京沪高铁辅助通道五莲北站,设计时速350公里/小时,线路全长108.3公里(青岛段53.2公里)。根据省政府统一部署,该项目将于2023年底前开工建设,预计2027年完工通车。建成后将成为青岛南向通达长三角地区的快速便捷通道,增加胶东半岛区域高速铁路网运输组织灵活性,有利于促进上合示范区、自贸试验区青岛片区等区域发展,同时将解决青盐铁路青岛西站以北段客货混行、远期货运能力不足等问题,更好地满足董家口港区货物疏港需求。

董家口至沂水铁路起自疏港铁路草桥线路所,向西与瓦日铁路沂水东站接轨,正线长约108公里。市铁路办计划部部长李文明介绍,目前项目可研报告已编制完成,铁路部门计划4月底现场开展可研报告审查工作,为项目可研报告报批奠定基础。该项目建成后,董家口港将实现与国家主要铁路运输通道的快速连通,大幅增加董家口港的集疏运能力,对于拓展董家口港腹地,提升港口综合竞争力,优化我市货物运输结构具有重要意义。



■莱荣高铁铺轨施工现场。

■潍烟高铁灰埠站正在加紧装饰装修。

■记者手记

昂起高铁建设的“龙头”

今年年初,省委、省政府印发的《山东省建设绿色低碳高质量发展先行区三年行动计划(2023—2025年)》提出,提升济南、青岛中心城市能级,实施济南“强省会”战略、青岛“强龙头”战略。青岛交通区位优势明显,当前正在奋力建设国际性综合交通枢纽城市和交通强国山东示范区青岛先行区。要在全省“强龙头”,青岛必须构建起通达四方的对外快速通道,铁路是实现这一目标的关键支撑。

青岛铁路历史悠久。早在1904年6月1日,联通青岛和济南的胶济铁路全线通车。胶济铁路的“终点站”是中国离大海最近的火车站——青岛站。这个百年火车站不仅仅是山东有史以来完全贯通的第一条铁路的起点,也是青岛城市发展的新起点。

近年来,围绕打造国家沿海重要铁路枢纽城市的目标,青岛发力铁路尤其是高铁项目,形成了北接京津冀、南接长三角、东接烟台威海的放射型路网格局,扭转了铁路末端站的地位。目前,我市现有胶济铁路、潍莱高铁、济青高铁、青荣城际铁路、青盐铁路等12条铁路,通车总里程666公里,青岛站、青岛北站、红岛站、青岛西站4个主要客运站形成了“三主一辅”的格局。

站在未来看现在,青岛铁路建设还需提速升级。特别是缺乏北上南下快速铁路通道,缺乏中心城区连接外围区市以及周边城市的快速度、大运量、公交化市域(郊)铁路系统,到京津冀、长三角和东三省绕行距离远等短板亟需补齐。

以4个铁路攻坚项目为抓手,青岛吹响铁路高质量发展的冲锋号。随着这些铁路项目陆续建成,青岛距离国家沿海重要铁路枢纽的目标将渐行渐近,人们坐着高铁去追寻“诗与远方”将更加便捷自如。

■青岛站内,复兴号高铁列车准备发车。
梁超 摄