

14条铁路“穿针引线”，青岛枢纽加速构建

随着莱荣高铁、潍烟高铁相继通车，潍宿高铁至青岛连接线等项目建设加快推进，城市枢纽功能将不断完善、对外辐射力将不断增强

□青岛日报/观海新闻记者 周建亮 通讯员 崔方润

青岛境内铁路线增至14条

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。

铁路建设，规划先行。目前，青岛铁路枢纽建设的顶层规划仍沿用国铁集团、山东省政府2019年批复的《青岛铁路枢纽总图规划（2016—2030年）》，既有总图难以与高速发展的铁路网络相匹配，不利于青岛铁路枢纽未来的功能定位及发展前景。

今年，国铁集团将对全路大中型铁路枢纽总图规划进行修编。青岛抓住本次修编窗口期，对铁路枢纽布局规划进行深入研究。日前，市交通运输局发布《青岛铁路枢纽布局规划研究项目竞争性磋商公告》，正式启动青岛铁路枢纽布局规划修编工作。

作为我国华东地区重要的区域性铁路枢纽，青岛积极对接国家干线铁路，加快构建“以干线铁路、城际铁路为骨干，市域（郊）铁路为补充，城市轨道交通无缝衔接”的客运轨道网，不断完善沿海铁路枢纽功能。随着今年10月潍烟高铁的通车，青岛境内铁路线增至14条，运营里程达到687公里。与此同时，潍宿高铁至青岛连接线项目建设、董家口至五莲铁路及胶新铁路扩能改造工程前期工作也进入快速推进期……近两年来，青岛不断加快铁路建设步伐，极大提升了城市承载力和对外辐射力。

通过启动青岛铁路枢纽布局规划修编工作，可以系统梳理青岛枢纽铁路现状、运输需求、枢纽内点线能力、设施设备使用情况。针对当前铁路运输存在的短板和薄弱环节，提出针对性的改进与解决方案，最终形成完整规划成果，推动枢纽格局与路网格局相匹配，进一步提高青岛铁路枢纽地位，更好支撑交通强国山东示范区青岛先行区和国际性综合交通枢纽城市建设。

潍烟高铁通车后，青岛境内铁路线增至14条，运营里程达到687公里。目前，已基本形成北上京津冀、南下长三角、西接黄河流域、东连烟威地区的放射型路网格局，形成以青岛站、青岛北站、红岛站为主，青岛西站为辅的“三主一辅”客运枢纽布局

高速铁路5条、249公里：济青高铁、潍莱高铁、莱荣高铁、青荣城际、潍烟高铁

快速铁路2条、154公里：胶济客专、青盐铁路

普速铁路7条、284公里：胶济铁路、海青铁路、董家口疏港铁路、蓝烟铁路、胶黄铁路、大莱龙铁路、胶新铁路

更多铁路项目加快推进

潍宿高铁至青岛连接线项目：线路自青盐铁路洋河口站引出，自东向西途经青岛西海岸新区、潍坊诸城市、日照五莲县，引入新建五莲北站，项目计划2028年6月底建成。通过该项目，青岛顺势接入京沪二线高铁“大动脉”，拓宽了南下通道瓶颈，实现国家铁路“八纵八横”沿海通道与京沪辅助通道的横向连接

青岛枢纽普速外迁工程：在红岛站新建普速车场及机务客车整备设施，将既有港湾车场改建为青岛动车所，通过改造提升青岛枢纽相应场站设施，将青岛站普速客车搬迁至红岛站和青岛北站共同办理，从而大幅释放青岛站动车组开行能力，可从当前的60多对/日增加至约120对/日

此外，青岛还在加快推进董家口至五莲铁路及胶新铁路扩能改造工程、青岛港董家口港区中线铁路工程、青岛港前湾港区北岸铁路扩能改造工程等项目前期工作。其中，董家口至五莲铁路及胶新铁路扩能改造工程计划2025年开工，力争2027年建成通车

新线路带来区域发展新机遇

10月21日，潍烟高铁建成通车。潍烟高铁是国家“八纵八横”高速铁路网沿海通道的重要组成部分，是山东半岛北部沿海地区对外交流的主要客运通道，途经青岛、烟台、潍坊三市，全线设昌邑、灰埠、莱州、招远、龙口市、蓬莱、烟台西、福山、芝罘9座车站。

从青岛区域看，平度是潍烟高铁的最大受益者。潍烟高铁青岛段全长约14公里，均位于平度市。早在2020年，潍莱高铁通车，结束平度不通高铁的历史，青岛在全省率先实现“县县通高铁”。此次潍烟高铁通车后，平度进入了“双高铁时代”，改善了平度市西北部地区的出行环境，从灰埠站可直达济南、青岛、潍坊、烟台等地。依托这两条高铁，青岛北部区域居民出行更便捷，平度市作为“青岛潍城市群会客厅”的天然区位优势更加凸显。

潍烟高铁通车以来，在山东大学上学的冯浩程感受到了一种前所未有的便捷。以往，她从位于新河镇的家到济南上学，需要先赶到平度市区，再转乘

其他列车前往济南。“现在，家门口通上了高铁，免去了出行折返的奔波劳累，家乡和学校之间的距离不再遥远。”冯浩程感慨道。

高铁一响，黄金万两。风驰电掣的高铁，不仅带来了交通意义上的便捷通达，还将为区域发展注入新动能。潍烟高铁开通后，灰埠站成为潍烟高铁在平度的唯一站点，这也让新河镇成为平度市唯一拥有高铁站的乡镇。新河镇位于平度最北部，潍坊、烟台、青岛三市的交汇之地，地理位置极为重要，曾是以化工产业而闻名的工业重镇。“近年来，随着草编工艺品和化工产业的快速发展，新河镇已成为外地客商投资兴业的热土。”新河镇相关负责人表示，潍烟高铁的开通，让这里全方位融入环渤海铁路体系，迎来了新的发展机遇，不仅推动新河镇进一步加强与潍坊、烟台、威海等城市的联系，还将在促进项目招商引资、产业转型升级、推动区域一体化发展等方面发挥重要作用。

放射型路网格局基本形成

潍烟高铁通车后，青岛境内铁路线增至14条，运营里程达到687公里，对外通达性进一步提升。

市交通运输局铁路机场处处长王超介绍，目前，青岛已基本形成北上京津冀、南下长三角、西接黄河流域、东连烟威地区的放射型路网格局，形成以青岛站、青岛北站、红岛站为主，青岛西站为辅的“三主一辅”客运枢纽布局。

其中，高速铁路5条、249公里（济青高铁、潍莱高铁、莱荣高铁、青荣城际、潍烟高铁）；快速铁路2条、154公里（胶济客专、青盐铁路）；普速铁路7条、284公里（胶济铁路、海青铁路、董家口疏港铁路、蓝烟铁路、胶黄铁路、大莱龙铁路、胶新铁路）。

像潍烟高铁一样，2023年12月8日开通运营的莱荣高铁也成为优化青岛铁路网格局的“关键一子”。

莱荣高铁位于山东省胶东半岛东南部沿海地区，线路西起莱西市莱西站，向东经烟台莱阳市、海阳市，威海乳山市、文登区，终止威海荣成市荣成站，线路全长193公里，设计时速350公里。全线共设莱西、莱阳南、海阳、乳山南、威海南海、文登南、荣成7座车站。作为山东高速铁路网的重要组成部分，莱荣高铁在莱西站与青荣城际铁路、潍莱高铁连通，在荣成站与青荣城际铁路连接，是胶东半岛东南部沿海地区对外交流的主要客运通道，区域路网地位重要。莱荣高铁开通以来，极大地便利了沿线人

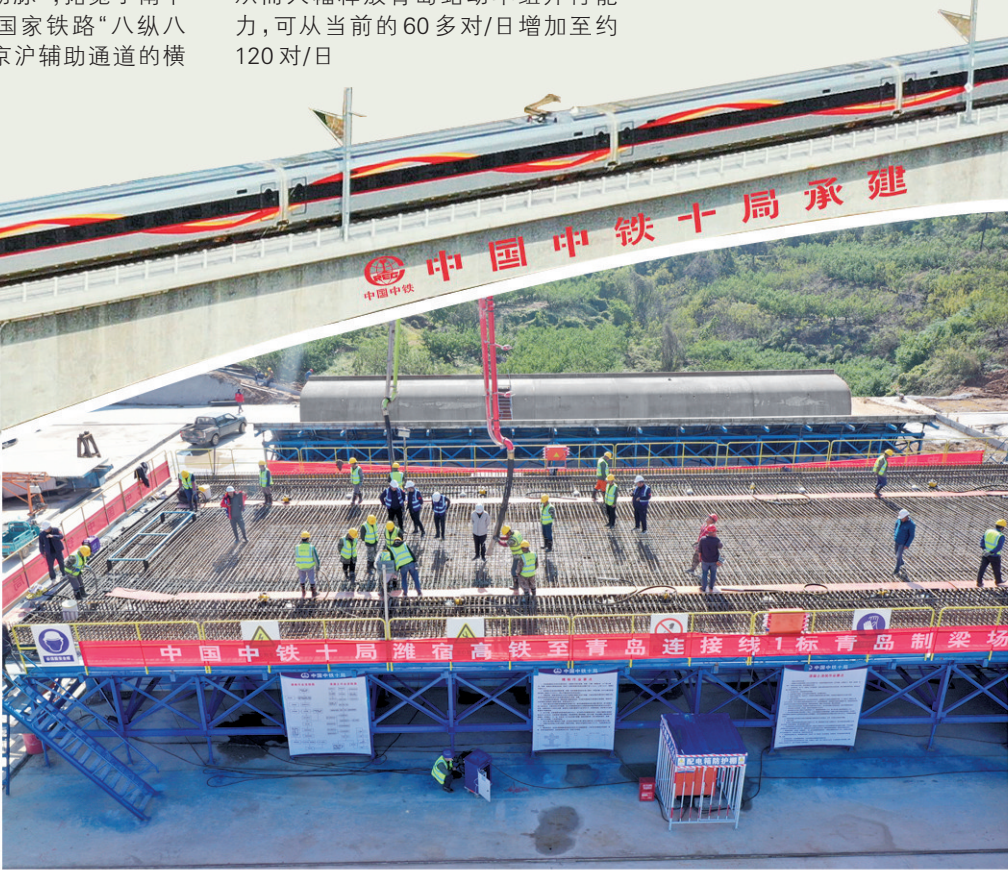
民群众往来，对促进胶东经济圈和青岛都市圈一体化发展具有重要意义。

四通八达的铁路网，“穿针引线”般将各大城市串联在一起，为青岛与外地互联互通创造了更加便利的条件，朝发夕至的高铁让城市间的距离不断拉近，极大地促进了区域内人流、物流、资金流、信息流的高效流动与融合。

到济南，青岛基本实现高铁“公交化”。今年6月15日起，济青高铁济南东至青岛（北）间开行动车组旅客列车增至74列，济南青岛间列车平均约15分钟一趟，设计铺画了“济青快线”动车组列车34列。其中，济南、青岛两地一站直达列车有2列，运行时间在一个半小时左右，青岛北至济南东间最快旅行时间为1小时22分钟。

青岛往返北京的高铁及动车组列车每天达到17.5对，最短运行时间3小时。

青岛到郑州等沿黄流域城市也更加方便。去年12月，济郑高铁全线开通运营，青岛至郑州最快约4小时可达。今年7月，日兰高铁全线贯通后，青岛北至郑州东站最快3小时40分钟可达。日兰高铁的全线贯通，也让青岛目前南下的通道又多了一条。目前，从青岛北站开往广州南站的G565次列车，途经郑州、武汉、长沙、株洲等城市。到广州南最快8小时52分钟可达，相比以往缩短3小时17分钟；到长沙南6小时34分钟，比以前最多省时1小时40分钟；到武汉更是缩短至5小时20分钟。



■10月23日，潍宿铁路至青岛连接线1标青岛制梁场首榀箱梁完成浇筑。

南下大通道进入关键施工期

当下，潍宿高铁至青岛连接线项目正在加紧建设。这条高铁动脉，事关青岛当下所需和未来长远发展。

潍宿高铁至青岛连接线位于山东半岛南部，线路自青盐铁路洋河口站引出，自东向西途经青岛市西海岸新区、潍坊市诸城市、日照市五莲县，引入潍宿高铁新建五莲北站。项目全长108.78公里（其中，青岛段53.5公里），设计时速350公里/小时。全线设洋河口、青岛西、诸城南、五莲北4座车站，于去年底开工。

今年以来，全线各工点陆续展开宏大的施工“作业面”。10月23日，由中铁十局承建的潍宿高铁至青岛连接线1标青岛制梁场首榀箱梁顺利完成浇筑。本次顺利浇筑标志着青岛制梁场取得了阶段性的重大进展，为后续大规模箱梁生产奠定了坚实基础。

潍宿高铁至青岛连接线计划2028年6月底建成。作为国家《“十四五”铁路发展规划》中区域高铁及连接线规划的重要内容，也是山东省规划鲁中高铁通道的组成部分，它主

要承担加强以青、烟、威为核心的胶东经济圈与临沂等四市组成的鲁南经济圈之间联系，助力提升青岛都市圈与江浙沪之间的交通效率等重任。

通过该项目，青岛顺势接入了京沪二线这条高铁“大动脉”，拓宽了南下通道瓶颈，实现国家铁路“八纵八横”沿海通道与京沪辅助通道的横向连接。届时，南下长三角及华中地区，相较于目前主要通道青盐铁路，青岛将有速度更快、车次更多的高速路线。

值得一提的是，与潍宿高铁至青岛连接线项目同步实施的青岛枢纽普速外迁工程，将进一步优化重塑青岛现有铁路枢纽格局。该工程主要是在红岛站新建普速车场及机务客车整备设施，将既有港湾车场改建为青岛动车所，通过改造提升青岛枢纽相应场站设施，将青岛站普速客车搬迁至红岛站和青岛北站共同办理，从而大幅释放青岛站动车组开行能力，可从当前的60多对/日增加至约120对/日，为后续城际和市域铁路公交通运行创造更加有利条件，更好满足市民出行需求。

打造立体化港城综合交通体系

以港兴市、向海图强。对青岛这座港口城市而言，货运铁路布局尤其重要。在构建高效便捷绿色低碳的港口集疏运体系中，铁路是至关重要的一环。

不久前出台的《青岛市空气质量持续改善暨第三轮“四减四增”行动实施方案》提出，加快建设绿色交通运输体系。大宗货物中长距离运输优先采用铁路、水路运输，短距离运输优先采用封闭式皮带廊道或新能源车船。“十四五”期间，水路货运量增长12%左右，集装箱铁水联运量年均增长7%以上。到2025年，铁路进港率高于70%，港口大宗货物清洁运输方式（含新能源车）的比例达到85%以上。

目前，青岛前湾港区集装箱公路疏港压力较大，港区南岸无铁路疏港通道。董家口港区疏港铁路、管线配套滞后于码头建设，公路集疏运占比仍较高。基于此，《青岛港总体规划（2035年）》强化了港口后方公路、铁路、管道等集疏运通道规划配置。围绕环胶州湾港区运输结构调整，有序推进前湾港区北岸公路、铁路改造，力争打造客货分流的立体化港城综合交通体系。

董家口港区是青岛港持续发展的重点港区，已成为青岛港生产布局调整、临港产业勃兴、港城融合高质量发展的重要支撑，承担青岛港主要的增量运输需求以及老港、前湾、黄岛等港区的部分货种运输功能转移任务。2018年年底开通的青盐铁路是董家口港区重要的对外疏港通道。同期建设的董家口疏

港铁路，于2019年9月正式办理货运业务，主要承担董家口港区内向青盐铁路的联通、疏运功能。青盐铁路是连接山东青岛和江苏盐城的一条设计时速为200公里的快速铁路，连接青岛市、日照市、连云港和盐城市。但青盐铁路在功能上属于客货混用线路，兼顾了旅客沿海南下和董家口港区铁路疏港运力，客货混行，一定程度上制约了港区货物疏港能力发挥。随着潍宿高铁至青岛连接线项目青岛西至洋河口段新建线路的修建，将有效解决青盐铁路北段客货混行和远期货运能力不足等问题，进一步释放青盐铁路的货运通道保障能力，更好满足董家口港集疏运需求，提升港区综合服务能力。

着眼青岛港发展需要，推动交通运输结构优化调整，青岛还在加快推进董家口至五莲铁路及胶新铁路扩能改造工程、青岛港董家口港区中线铁路工程、青岛港前湾港区北岸铁路扩能改造工程等项目前期工作。其中，董家口至五莲铁路及胶新铁路扩能改造工程计划2025年开工建设，力争2027年建成通车。项目正线总长约196公里，途经青岛（青岛境内约18公里）、潍坊、日照、临沂，联络线42公里。该项目的实施将全面打通董家口港区的后方铁路通道，实现与国家主要货运铁路干线通道的快速连通，对于进一步完善全省货运铁路网络、优化青岛货物运输结构、提升港口综合竞争力、加快建设世界一流海洋港口，具有重要意义。

■一趟满载货物的海铁联运班列经过集装箱堆场。 许 潇 摄

