

烟台高铁梦

# 潍坊到烟台,规划建高铁

## 全省布局“三横三纵”快速铁路网,其中“两横一纵”涉及到烟台

本报8月14日讯(记者 孙健 刘向南) 记者日前从山东省发改委铁路规划科了解到,一直备受关注的潍莱高速铁路项目已进入省规划,潍莱高速铁路作为山东省内规划的“三横”中通道的重要组成部分,如果建成将为烟台市民的出行提供极大的便利。

据了解,山东省快速铁路网规划实施后,在山东省范围内将形成“三横三纵”的快速铁路网构架,其中烟台占了“两横一纵”,即正在建设中青烟威荣城际铁路、

龙烟铁路以及规划中的潍莱高速铁路。

按照规划,近期至2020年,远期至2030年,我省将利用既有铁路以及新建快速铁路,形成覆盖全省17市的“三纵三横”快速铁路网。

“三横三纵”铁路网中,三横包括中、北、南三大通道。其中中通道为聊城-济南-潍坊-烟青通道,在潍坊,中通道将一分为二,分别通往烟台和青岛,通往烟台的便是规划中的潍莱高速铁路。潍莱高速铁路建成后,将为烟威地区市民出行提供更多的选择

和更大的便利,届时烟威地区北上的列车可直接通过潍莱铁路到达淄博、济南,实现济南与烟台、威海的快速到达。

“三横三纵”铁路网的北通道将形成一个环渤海的北部沿海铁路大通道,主要连接威海-烟台-东营-滨州-德州,烟台的龙烟铁路便是其中的一部分。龙烟铁路西接大莱龙铁路(起点潍坊大家洼,途经莱州终点为龙口市,已建成运行),东经蓬莱,终至烟台市,自西向东横贯烟台北部地区。龙烟铁路建成后,将改

变烟台北部沿海没有铁路的历史,完善烟台地区路网结构,发挥烟台港、龙口港与铁路结合的联动优势。

东部沿海通道是“三横三纵”铁路网中纵向铁路建设的重头戏,也是唯一一条完全的省内线路,连接威海-烟台-青岛-日照4市,线路总长度为457公里,其中272公里为青烟威荣城际铁路运行路段。目前,青烟威荣城际铁路正在加快施工进度,通车后将拉近烟台、威海、青岛等地区的距离,打造1小时城市生活圈。

在建以及规划中的“两横一纵”铁路线,将打破烟台铁路60年来仅靠一条蓝烟线出行的局限,改变烟台交通末端城市的现状,大大改善交通出行条件。龙烟铁路打通北部交通动脉,港口铁路联动形成良性循环;潍莱高速铁路直通省内中部腹地,加快烟台北上列车节奏;青烟威荣城际铁路将形成由烟台至青岛、至威海、至荣成的1小时交通圈,实现相邻城市的“同城效应”,并通过胶济铁路融入全国高速铁路运输网。

## 烟台快速铁路示意图

(图示铁路为示意图,不代表实际线路)



制图:武春虎

### 谈规划

济烟将通快速铁路  
时速或达350公里  
现在走7小时  
以后不到2小时

山东省快速铁路网规划实施后,全省范围内将形成“三纵三横”的快速铁路网构架。“三横”中规划潍坊-烟台通道,实现济南与烟台、威海的快速通达;“三纵”中的东部沿海通道为威海-烟台-青岛-日照,线路总长度约457公里。

记者了解到,考虑到济南、青岛是我省两大核心城市,济青(烟)铁路将成为省内的黄金运输通道。为加快蓝黄两区建设,需要济青(烟)快速通道保障,承接中日韩自由贸易区的辐射也需要快速通道的支撑,济南至青岛、烟台快速铁路建设标准要高一些,建议采用300公里/小时以上速度标准,即实现350公里/小时的运行速度。

经常往来济南和烟台之间的旅客,都有这样的体会,两地间总里程约524公里,车次很多,有十班,但每一个车次运行时间都需要7小时左右,“晚上11点多从烟台火车站上车,到明天早晨6点才能到济南。”家住海滨小区的曲女士说,每次来往济南和烟台之间都感觉很不方便。

记者了解到,蓝烟铁路是目前烟台对外集、疏、运的主力通道,该铁路的客运列车时速在80公里上下;如果规划实施,济烟两地的往来速度将大大提升,约为原来的4倍。以曲女士去济南为例,500多公里的路程,仅需要1.5个小时,用曲女士自己的话说,是“既缩短了时间,又减少了旅途劳累”,节省下来的时间还可以充分用于走亲访友和旅游消遣,可谓一举多得。

### 说现状

### 蓝烟铁路渐成烟台发展“瓶颈” 电气化改造仍未解运力不足之困

蓝烟铁路始建于1953年,1956年全线通车,全长183.71公里,是烟台连接到胶济铁路的一条铁路线,也是烟台地区第一条铁路,曾为烟台打开了通往世界的快捷通道。同样也是这条铁路,由于多年来的运力限制,成了日新月异的烟台经济发展的“瓶颈”。

1956年全线通车后的蓝烟铁路属于国家Ⅲ级铁路,单线,运输能力较低。1997年,等级为国家Ⅰ级铁路的

蓝烟增二线工程开工建设,2001年工程竣工,蓝烟铁路成为复线投入运营,将运输能力由单线时的29对,提高至现在复线时的54对,年货物输送能力由原来的1036万吨,提高至2420万吨。2010年8月,蓝烟铁路电气化改造完成,牵引力由目前的3500吨提升至5000吨,年运输能力由现在的3000万吨增加到5000万吨。

此外,改造后蓝烟线可

以适应当前列车提速的要求,承受时速达200公里的动车组运行。

尽管几次改进提升了运力,但是作为烟台港的主要疏港通道,随着烟台经济社会的快速发展,蓝烟铁路运输密度逐年增加,运能不足与运输要求的矛盾仍旧十分严峻。烟台港口经济要发展就必须打破铁路的制约,提高铁路的运输能力,因此规划建设快速铁路网也显得越来越紧迫。

### 专家说

鲁东大学交通学院  
副教授顾九春  
技术已成熟  
开通高铁迫在眉睫

“山东省提出建设蓝黄经济区,烟台是这两区中的重要一环,将会有许多发展机遇,但是烟台的铁路交通建设要相对滞后很多年,目前烟台尚没有一趟连通其他城市的动车或高铁。”鲁东大学交通学院副教授顾九春分析说,烟台在很长一段时期内,发展受到蓝烟铁路的制约,开通动车或高铁可以说是迫在眉睫。

对于烟台到潍坊的快速铁路规划,顾九春认为,作为山东省快速铁路规划的一部分,这将在山东省东部连成一个快速铁路网,推动整个胶东半岛乃至全省的快速铁路网建设,方便了市民出行,为发展旅游业和经贸交流铺平道路。“而且350公里的时速在全国已经有先例,建设快速铁路的技术已经很成熟。”顾九春说。

省人大代表  
烟台大学教授王全杰  
三条高速路  
也比不上一条铁路

谈及烟台目前的交通状况,省人大代表、烟台大学教授王全杰表示,烟台现在的交通状况发展不平衡,铁路相对航空和公路来讲,明显要落后一些。

王全杰告诉记者,自己对于烟台的铁路建设很关切,早在1998年担任全国人大代表时,他就建议铁道部开通烟台到西安的列车。

“烟台的动车和轻轨都是设想了好几年,现如今才开始动工,跟进速度有待加快,毕竟铁路客货流量大、速度快,关系到一个城市的经济命脉。”王全杰说,如果烟台的铁路建设能够快速跟进,像烟台现在新开通的航线一样四通八达,烟台的发展前景一定会更好。

“从总体效果来看,三条高速路也比不上一条铁路。”在王全杰看来,铁路是既便捷又经济的交通方式,尤其是动车,价格比飞机便宜,安全性高,运行速度也快,烟台通往青岛、潍坊以及济南的快速铁路如果规划开建,将对烟台的城市经济发展起到极大的推动作用。