

济郑高铁接入济南打开沿黄东西通道

山东段全线全面开工,建成后济郑90分钟直达,经西安可到西宁

齐鲁晚报·齐鲁壹点
记者 于泊升

1 郑济高铁山东段 170公里设5座车站

12月9日,随着K68列车驶过济南站京沪四线拨移施工线路,由中铁十局一公司、电务公司施工的济郑高铁引入济南枢纽工程施工圆满完成。作为济郑高铁建设过程中重要的一环,济郑高铁由此开启与济南枢纽的互联互通。

在济南站的另一方向,济郑高铁长清特大桥建设正在稳步推进,近日,该大桥的转体连续梁桥正在紧张施工,转体连续梁桥由两座单转体总重量11300吨连续梁构成,先浇筑桥梁再经过转体后合龙,从而跨越轨交1号线的高架轨道,这也是济郑高铁全线重量最大、跨度最大的转体桥梁。

据悉,济郑高速铁路全线由郑州东站至济南西站,线路全长380千米,设计速度350千米/小时,是山东“三横三纵”综合运输通道的组成部分。

其中,郑济高铁山东段正线全长170千米,共设车站5座,分别为接轨站济南西站、长清站、茌平南站、聊城西站和莘县站。

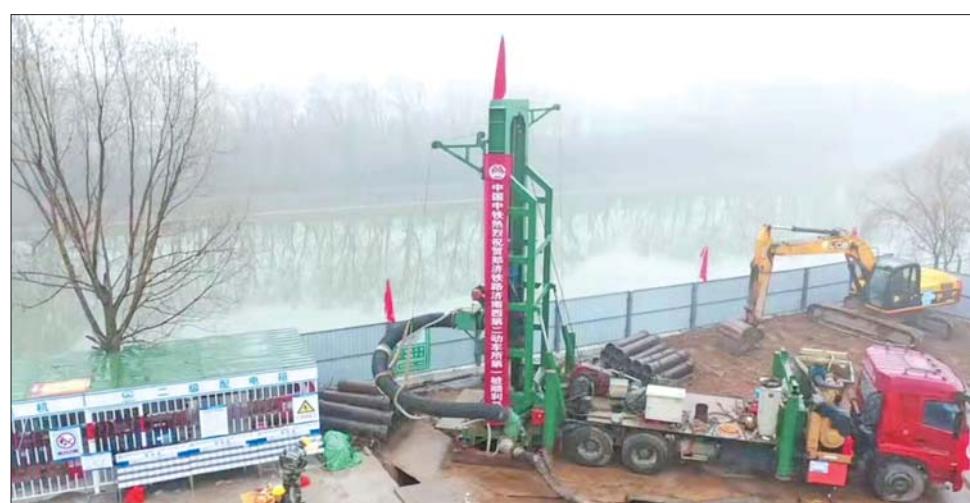
2020年6月18日,济郑高速铁路山东段首桩开钻,进入实质性施工阶段。济郑高铁整体沿西南、东北走向,过濮阳东后进入山东界,到达莘县站,从莘县向东北到达聊城西后转向茌平南站,进而向东至长清站,最后驶向济南西站。济南枢纽采用南部引入京沪高速铁路济南西站方案,同步建设本线与济南方向联络线,新建济南站至大明湖站联络线。

2 济南枢纽将形成 “三主一辅”客站格局

记者了解到,济南铁路枢纽是全国路网性枢纽之一,衔接京沪、胶济、邯济、京沪高铁、胶济客专、石济客专和济青高铁等七大铁路干线,各线通过枢纽济南线、济晏线、京济南、济沪南、济南西等联络线形成了环形枢纽。

记者从项目经理部获悉,随着石济客专和济青高铁的开通,济南枢纽衔接各线路客货运通过能力得到大幅提升,郑济高铁作为路网干线铁路,在国家中长期铁路网中具有重要地位,其引入将重构济南铁路枢纽的客运站分工、运输组织及济南市整体城市格局。

济郑高铁山东段项目技术人员向记者介绍,济郑引入济南铁路枢纽遵循通道顺直、客运深入市区、客货分线的原则,按照整体规划,济南铁路枢纽将形成以济南站、济南西站、济南东站为主要客运站,大明湖站为辅助客运站的“三主一辅”客站格局,并逐步形成普速铁路、客运干线铁路、城际铁路和城市轨道交通“四网”并存的格局。



12月11日上午8时56分,济郑铁路山东段新建济南西第二动车所第一桩顺利开钻。



建成通车后,济南可通过济郑高铁串联郑万高铁。



济南“米”字形高铁路网建设示意图。

3 建成通车后,济南郑州缩短2小时

济南西站作为济郑高铁的主要接入站,其本身京沪会客厅的作用使得在前期建设与未来客运格局中都占据重要地位。

据悉,济南西站以承担枢纽南北向中长途动车作业为主,主要承担天津、徐州方向中长途动车始发终到作业,以及天津、石家庄方向至郑州、徐州方向动车通过作业,车站设8座站台,15条到发线。

目前,济南到聊城的铁路出行多以普速列车为主,直达列车一天只有四个班次,三个班次为普速列车、一个班次为城际铁路,普速列车出行需要一个半小时,济郑高铁建成后,济南到聊城可实现20分钟通勤,也为莘县、茌平带去了高铁,告别两地不通客运专列的历史,

聊城可以通过济南西接入京沪高铁通道,串联济南“米”字形高铁路网。

此外,济南可通过济郑速铁路、京九高速铁路于45分钟到达菏泽。

除了省内连通外,济南到郑州的直线距离在370公里左右,目前直达两地的高铁班次在15班左右,但通行速度并不是很快,最快一班也需要3.5小时,部分车次车程超过四个半小时。

从运行图上看,目前郑州至济南的列车需要过商丘后向东到达徐州,再沿京沪通道向北驶向济南。由于路线转折,济郑之间通勤存在时间滞留。未来,济郑高铁实现全线通车后,郑州至济南的高铁运行时间将由现在的平均3.5小时缩短至1.5小时左右。

4 沿黄“一”字形东西大通道将形成

“郑济高速铁路的建设,除了改变两地通行效率低下的情况外,更重要的是,未来济南可通过济郑高铁来推动构建济南经郑州至西安、兰州、西宁这些沿黄城市的‘一’字形东西向大通道。”山东大学交通规划设计研究中心主任张汝华认为,济南也可通过济郑高铁经郑万高速铁路快速抵达西南地区,在中国版图上

打通一条经郑州的西南、东北走向的快速大通道。

济郑高铁目前郑州至重庆的郑万高铁正在建设当中,预计2022年全线通车。郑万高铁通车后,重庆万州至郑州的行程时间将缩短至4小时以内,济南到重庆的12小时通勤降到5.1小时左右。

威海市商业银行 成为山东省首家“赤道银行”

2021年12月17日,由山东高速集团投资控股的威海市商业银行正式采纳“赤道原则”,获准加入赤道原则协会,成为山东省首家“赤道银行”。采纳“赤道原则”,标志着威海市商业银行绿色金融实现了新的突破,展示了上市银行的责任担当。

“赤道原则”是一套旨在评估及管理项目融资中环境和社会风险的金融行业基准。威

海市商业银行按照“赤道原则”要求,梳理完善了行内政策制度、风险管理、业务流程、系统体系,健全了环境与社会风险管理组织架构,制定了适用“赤道原则”的项目融资管理办法,开发了“赤道原则”配套环境和社会风险管理,以国际化标准持续完善环境和社会风险管理。

采纳“赤道原则”是威海市

商业银行整体绿色金融规划的一部分。近年来,威海市商业银行高度重视绿色金融发展,积极落实产业信贷政策导向,持续加大绿色金融服务创新力度,努力推动自身发展与社会、环境协调统一。持续完善修订绿色金融相关管理办法及业务营销指引,从战略和制度层面推进绿色金融建设。科学制定绿色金融发展实施方案,成立了多

条线、跨部门的绿色金融项目小组,推动实现绿色信贷业务全流程管理。创新信贷模式,以自营贷款、绿色金融债券等金融产品加大对绿色客户的信贷投放,积极探索合同能源管理、未来收益权质押等信贷业务,创新林业碳汇收益权质押贷款,进一步提升绿色金融服务能力。

威海市商业银行将以创建“赤道银行”为契机,立足新发

展阶段,贯彻新发展理念、融入新发展格局,持续创新绿色金融模式,不断加大绿色信贷供给,严格履行环境与社会风险管理责任,精准服务实体经济,不断提高客户的满意度,不断提高社会的贡献度,不断提高自身的核心竞争力,持续打造有信仰、有责任、有价值的优秀上市银行,为实现“碳达峰、碳中和”目标贡献金融力量。



扫码下载齐鲁壹点
找记者 上壹点

编辑:于梅君 组版:颜莉