

铁路一上来城市就大了

烟台铁路建设正在提速,两条铁路将解决发展瓶颈

2013年1月9日 星期三

编辑:冯荣达

美编/组版:武春虎



□本报记者 李大鹏 张琪
qlwblp@vip.163.com

烟台缺什么?缺铁路!
两会之际,“铁路”再次成为期间的热词,不论是在代表、委员提交的建议和提案中,还是在政府工作报告中。青荣城际铁路、龙烟铁路,烟台今后发展的两条“大动脉”进展迅速。可以想象,烟台离“火车一响黄金万两”的时刻不远了。



青荣城际铁路跨外夹河大桥的桥墩建设已基本完工。记者 赵金阳 摄



许多外地人 以为烟台有动车

8日下午,在民盟、民进、农工党的小组讨论会上,市政协委员张培建讲了自己的亲身经历,说出了很多委员的心声。“这几年跟北京公司搞合作,经常出门,火车经常坐,飞机也很多,后来大家共同认识到烟台是最早的沿海开放城市,海运很发达,空运在地级市中走在前列,就是这个铁路运输跟不上,烟台在全国是经济发达地区,现有的蓝烟线远远满足不了跑高铁的要求。”

“青烟威荣城际铁路确实带来一片光明,但是建得太慢了,从烟台经济发展来看,铁路发展与之格格不入。”张培建说,他孩子在美国念书,有次送她到北京走,他坐火车从北京回烟台,走到半道,孩子打电话说已经到了美国,才11个半

小时。“在大家伙心目中,都觉得烟台有动车。有一次北京的朋友跟我说:你回家不是有动车吗?5个小时足够了,我说能到青岛,最多到潍坊再坐汽车,很慢!”张培建说,铁路对烟台的经济和市民的心理影响都很大。

两条新建铁路 引起对未来期盼

2012年,可以说是烟台的铁路建设年,这一年铁路建设速度加快,烟台市两条新建铁路青荣城际和龙烟铁路的进展颇受市民关注。

据了解,青烟威荣城际铁路去年年底前路基本成型,下步将进一步加大资金筹措力度,加快建设进度,确保2013年开始铺轨,年底前基本完成,2014年具备开通条件。

另外,龙烟铁路初步设计已获

得铁道部、省政府联合批复,目前已进入开工建设准备阶段,争取2013年2月份初步完成施工图审查单位,三电迁改、招标等工作,春节后开展拆迁工作。

2012年12月31日上午,龙烟铁路建设动员大会在烟台港西港区召开。会场上,烟台市委副书记、市长王良说,龙烟铁路沿线的5个县市区,需要加强协调配合,在测绘、摸底、清点各方面,超前考虑,争取在最短的时间内,完成建设前的工作。

铁路制约烟台 发展的问题将解决

“长期以来,制约烟台发展的一个瓶颈就是铁路,从北京到郑州跨省乘坐高铁3个多小时,从青岛到济南3个多小时,但是从烟台到济南,同在一个省走7个小时。”第十届全国人大代表,烟台大学教授

王全杰说。“不仅仅是人,物流也是,火车是当今运输成本最低的,受气候影响最小的,可是呢,烟台火车一直没有跟上,20世纪50年代烟台才看到冒烟的东西。”王全杰说,青岛修好了胶济铁路,结果繁荣了一条线。

在交通意义上,王全杰说铁路是划时代的重量级的交通方式,青烟威荣城际铁路沟通意义非常大,首先解决了烟台的出口,对烟台的本地交通和胶东半岛都有利:沟通胶东半岛城市间的往来,促进胶东半岛一体化。

对于烟台本身,能尽快提高烟台城市化水平,使烟台城市整体增值。“很多城市就是因为交通发达才实现发展的跨越,历史上都是如此,你看原来郑州不大,还没有开封大,等到铁路一上来,成了中心,郑州现在比开封大得多。石家庄这个小村子怎么成了城市?也是因为铁路的拉动!”

●相关新闻

蓝烟铁路至今 服务了烟台57年

出烟台进烟台必经,也是唯一的一条铁路,这就是蓝烟线,今年是它为烟台城市与百姓服务的第58个年头。

据了解,蓝烟铁路自山东省蓝村至烟台,全长183公里,与胶济铁路相交于蓝村,与桃威铁路相交于桃村。始建于1954年,1956年正式通车,同年7月1日交付运营。

2002年,总投资22亿元的国家重点建设项目蓝村至烟台铁路复线全线开通运营,胶东半岛又多了一条大通道。蓝烟复线的开通运营,将运输通过能力由单线时的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。

2008年12月26日蓝烟铁路电气化改造开工建设,于2010年8月23日送电通车。预计,青烟威荣城际铁路建成后,蓝烟铁路将逐步实现客货运输分离,以货运为主。

本报记者 李大鹏 张琪

●缺铁路的苦涩回忆

“从平房到大拱门,真是翻天覆地”

6日上午,记者见到了原烟台火车站党总支书记龙玉平。

龙玉平1953年在徐州投身铁路工作,中间去过青岛,1972年时来到烟台火车站工作,1995年正式退休。

“我跑列车时,还是蒸汽机车,烧煤炭的绿皮车。”龙玉平回忆起自己短暂的列车员生涯时说,从青岛跑北京要十四五个小时,车门透风,冬冷夏热。

每次出车,他都要带两身衣服,“小褂不长时间就湿了。”

最让他痛苦的是,一个车厢为旅客准备4个痰盂,他要负责倒、擦、洗。

回忆起1972年的烟台火车站,龙玉平说就是“简陋”两字,“吹着哨,打着灯给司机看,防止



龙玉平

出事故。不像现在都是对讲机。”

“只有去青岛、济南、浦口3趟车,一共8个工作人员。”龙玉平说火车站的办公地点是简陋平房,“如今真是翻天覆地!”谈起如今的大拱门火车站,他连声赞:“漂亮!”

“那时最难的是苹果运不出去”

“运输很紧张,关键是苹果运不出去,苹果问题最突出!”今年83岁的原烟台火车站货运车间党支部书记马振银感触颇深。“各个县里运送苹果的马车排出两三里长,就是装不上车。”

“想办法和济南铁路局联系,调车来。”马振银说货运的车辆既不稳定,数量还少。

他记得有一次在福山区开与苹果有关的会议,会上他保证把苹果按时间运到全国各地,回头一想根本不可能完成,“那时候火车少,冬天还要运退伍老兵和入伍的新兵。”

对于龙烟铁路通车,马振银



马振银

说将能进一步打通烟台与外界的货物交流,“到时就不光是运苹果的事了。”

本报记者 李大鹏 张琪

●无限广阔的未来前景

“有了龙烟铁路,烟台港运货不愁了”

“缺条到内地的铁路,像烟台的地理位置,和青岛唯一的差别就是铁路问题。”烟台港档案馆馆长刘文君称,青岛港对龙烟铁路非常重视,曾专门研究对青岛港的影响。

“现在的腹地逐渐往西移,西边是山西的煤炭,最初这条铁路是从德州到龙口,后来争取到烟台。”刘文君称烟台港与腹地沟通只能靠蓝烟线,运距过长。

铁路通车后,山西、陕西、内蒙古西部煤炭将直接进入龙口和烟台,“煤炭、石油、有色金属、矿石直接下水”,刘文君称首先从距离上拉近,再一个直接到达腹地通道。

“烟台港多少货物,以前最多



刘文君

时压港1万多吨,有一年干脆没有车皮,不够用,就是运不出去,西港区投入那么大,铁路上不来,光靠汽车运,能运多少?”刘文君说龙烟铁路的建成能解决运力问题。

“龙烟铁路盘活整个山东北部”

“现在修龙烟铁路确实是时候,山东省比较难的在于交通薄弱点,北部的东西沟通一直没有,到德州和北京都要绕济南,济南本来与我们走的路线毫不相干,这条铁路加强了省北部的一条线。”第十届全国人大代表、烟台大学教授王全杰说。

“整个山东省北部活了,首先把烟台与黄河三角洲沟通了,搞活了黄蓝经济区沟通,内陆和海洋沟通。”

“港口运输方便多了,受益最大的是莱州港。”王全杰说,由于没有很好的铁路,莱州港是天然良港、深水港,能够泊10万吨大船,把莱州港沟通,能成为中国内陆的出海口之一,实际上把烟台港带动了。



王全杰

记者 李大鹏 摄

“不利于哪个企业不要紧,有利于整体企业的发展就好,同时修通以后,从莱州港出货不用往烟台和青岛跑了,对整个山东省北部的经济发展是一个很大的拉动。本报记者 李大鹏 张琪