



# 大莱龙铁路升级后预备跑动车

投入运营后将改变烟台北部沿海无铁路的历史,助力北部经济崛起

本报记者 蒋大伟 实习生 刘园园



去年,随着青荣城际铁路的开通运营,烟台结束了无动车的历史。被称为第二条“胶济铁路”的德龙烟铁路的推进建成了烟台市民的新期盼。龙烟铁路中的大莱龙铁路预备进行扩能改造,改造完成后德龙烟铁路将统一技术标准,能够接纳动车运行。龙烟铁路项目建设正在推进,德大铁路轨道建设已经完成。

德龙烟铁路建成后将结束烟台北部地区无铁路的历史,成为连接“蓝黄”两区,助力北部经济崛起的交通通道,打造环渤海铁路网南部干线。

## >> 加快升级改造,确保与龙烟铁路同步投运

大莱龙铁路是德龙烟铁路的中间一段,跨烟台、青岛、潍坊三市,西接德大铁路、东接龙烟铁路,是一条内燃机牵引的地铁一级纯货运铁路,其技术标准低于德龙烟铁路德大段和龙烟段。

大莱龙铁路改建完成后,大莱龙铁路将

与正在兴建的德大铁路、龙烟铁路形成标准统一的德龙烟铁路,成为我省北部的一条重要干线。届时,我省规划的“四横四纵”铁路骨干网最北端的“一横”将完整形成。

德龙烟铁路统一技术标准为国铁一级电气化线路,单线预留复线条件,设计

时速160公里,功能定位是客货并重、兼顾城际。

据悉,兼顾城际运输功能,意味着德龙烟铁路将承担动车组运行,这样以后烟台市民出行的选择将更加多样。

据了解,德龙烟铁路公司已按照铁路

部门、山东省等有关方面的意见,组织编制完成了改造工程项目预可研报告并上报铁路部门。烟台市一直在向省政府及省有关部门积极反映,建议加快大莱龙铁路升级扩能改造工程步伐,确保其与龙烟铁路同步投运。

## >> 将实现客货混跑,并被赋予城际铁路功能

据了解,大莱龙铁路建设之初本着“先通后备”原则实施。标准低、配套不足。开通至今,潜在的问题已经逐步显现出来。

大莱龙铁路轨道、路基、桥梁的整体标准偏低;局部路基存在路基下沉、翻浆冒泥等路基病害。铁路建设本身的落后及配套设施的不完善都是大莱龙铁路改造和推进的原动力。

除此之外,大莱龙铁路在路网中的功能定位也迫使大莱龙铁路改造和推进。大莱龙铁路位于德龙烟铁路通道中部,西端与德大铁路相接,东端与龙烟铁路相连,德大线、龙烟线均是国铁I级、电气化的设计标准和客货兼顾的功能定位,而处于中间段的大莱龙铁路是一条由内燃机牵引的地铁一级纯货运铁路。铁路设计时速120公里,技术标准低于德龙烟铁路的德大段

和龙烟段。

如果不进行德大线、龙烟线投运前完成电气化改造和其他技术升级,将造成整条德龙烟铁路在中部“梗阻”,严重影响整条铁路功能的发挥。为建设技术标准统一、经济高效的德龙烟铁路大通道,2010年3月,铁道部和山东省即按照德龙烟铁路的统一技术标准启动了大莱龙铁路升级扩能改造工程。

据了解,大莱龙铁路的改造采用新增二线并同步对既有线进行电气化改造的方式进行,铁路设计时速160公里,预留200公里。大莱龙铁路将实现客货混跑的局面,烟台招远、龙口、莱州三地百姓将可乘火车出行。

此外,改造后的大莱龙铁路除具有常见铁路的所有功能外,在一定时期内,还将被赋予城际铁路的功能。

## >> 提供运力支持,开辟一条煤炭外运新通道

从烟台市地图上可以看到,烟台北部沿海一带,铁路交通是一片空白,铁路成为烟台北部地区最大的短板。蓬莱、招远等地,至今都没有一条铁路开通。

大莱龙铁路改造完成后与在建的德大线、龙烟线将形成一个环渤海的北部沿海铁路大通道,连接山东省北部沿海及内陆地区。

大莱龙的提升改造串联起德大、龙烟铁路,将促进烟台北部县市经济与烟台内地经济的融合,促进产品物资的流动。

据了解,烟台市区和各个县市之间,在产业分工方面存在着很大的差异,而根据各地的资源优势,烟台各个地方可以进行联合和互补。在德龙烟铁路线上,莱州、招远不但矿产资源丰富,而且采矿冶炼行业相当发达,这就需要相关行业的跟进。例如,采矿冶炼行业的发展,将带动机械加工业的发展,而这些行业将随着铁路的建设不断地向外延伸。

德龙烟铁路建设的意义,在很大程度上为产业链条的延伸和拉长提供了必备的交通条件。而产业链的延伸也

加强了烟台各个地方的经济交流和一体化。

德龙烟标准化铁路的建成将改变北部沿海没有铁路的历史,为沿线经济发展提供运力支持,将会开辟一条煤炭外运的新通道,使烟台路网结构得到完善和优化,烟台港、龙口港可实现通过铁路从西部运来煤炭,向西部输出金属矿石等大宗散货的良性循环,将缩短烟台港的陆上运输距离,增强港口竞争力,推动港口腹地向中西部延伸打开胶东半岛北部的后方经济腹地,极大地改善胶东半岛的交通区位优势。

## >> 连接“蓝黄”两区,促进区域协同发展

大莱龙铁路是《铁道部山东省政府加快山东铁路建设会谈纪要》重要规划之一,是环渤海湾沿海通道的组成部分,是山东省政府提出构建“四纵四横”骨干铁路网建设规划中的“一横”,是“环渤海铁路网”南部干线德(州)龙(口)烟(台)铁路的重要组成部分。

大莱龙铁路与已经开工的龙(口)烟(台)铁路和即将开工的黄(骅)大(家洼)铁路一起构成了山东省北部沿海铁路大通道,成为“环渤海铁路网”的南部干线。对于优化和完善国家铁路网布局,促进山东省北部沿海地区经济发展和黄河三角

洲的开发都有重要的意义。

龙烟铁路、大莱龙铁路、德大线组成的德龙烟铁路,其最大的意义是连接起了蓝、黄两大经济区,战略意义非凡。

蓝黄两大经济区,既存在差异化,又有着重叠。所谓的差异化就是两个经济区的定位存在着很大的差异,山东蓝色半岛经济区着眼于海洋经济的发展,而黄三角高效生态经济区,则着眼于观光旅游、高效农业等生态经济。而重叠则是东营、潍坊、滨州等地区,既是蓝色经济区的重要组成部分,也是黄三角高效生态经济区的一部分。为此,德龙烟铁路将

成为两大经济区沟通交流的交通动脉,桥接起两大经济区,为两大经济区的协同发展提供了交通要素。

随着黄河三角洲高效生态经济区规划的正式实施,烟台市迎来了前所未有的发展机遇,大莱龙铁路的升级改造将进一步完善烟台市大交通格局,促进烟台市尽快融入黄三角高效生态区的开发建设,为未来烟台市经济社会发展提供强有力的铁路大通道。烟台市必将随着大铁路时代的到来乘风破浪,在黄三角开发过程中更好发挥桥头堡的作用。

### 多知道点

#### “四横四纵”中重要 “一横”——德龙烟铁路

德龙烟铁路被称为第二条“胶济铁路”,由德大、大莱龙、龙烟铁路组成。德大铁路,自德州黄河涯站引出,经过惠民、滨州、东营,东至潍坊市北部的大家洼与大莱龙铁路相接。大莱龙铁路已投入运营。龙烟铁路西接大莱龙铁路,东至烟台市。德龙烟铁路由山东高速集团注资修建,通过德大、大莱龙、龙烟铁路共同组成。

大莱龙铁路西起益羊铁路的潍坊大家洼车站,向东经海化、寿光、寒亭、昌邑、平度、莱州、招远至烟台龙口市,全长175公里,1999年5月开工建设,2005年全线投入运行,工程建设概算总投资114200万元。沿线设有大家洼站、寒亭站、昌邑站、沙河站、莱州站、朱桥站、招远站、龙口站、龙口北站、龙口港站。

德龙烟铁路连接德州、滨州、东营、潍坊、烟台五市。主要承担沿线环渤海经济带内物资、人员交流和环渤海经济带与外省间物资、人员交流运输任务,是重要的煤炭运输通道,烟台、龙口、莱州、潍坊、东营、滨州等港口疏港通道和东西向重要省际通道。