

# 等了43年,在滨州也能坐火车了

## 德大铁路正式通车,全省17市全通火车

本报济南9月28日讯(记者 刘胜男) 28日上午8时48分,随着K1786次列车缓缓驶出滨州站,山东省“四纵四横”铁路网中的德龙烟铁路西段德(州)大(家洼)铁路开通运营。这条铁路的开通,结束了滨州市自1972年以来有铁路没客车的历史,使山东17城市全部实现通客运列车。

上午8点,距德大铁路上首发列车发车还有48分钟,滨州火车站前的广场已被围得水泄不通。“年纪大了,一辈子没坐过火车,现在就想过来看看。”78岁的滨州市民李先生说。

德大铁路开通后,将先期开行3对客运列车和6对货物列车。3对客运列车分别为东营南至北京K1786/K1785次、陵城至东营南5047/5048次和济南至陵城5001/4和5003/2次列车。

济南铁路局的工作人员介绍,28日启用的滨州站设计年客运量短期66万人次,远期90万人次。同时,德大铁路预留了开通动车组列车的条件,未来有可能会开通动车组列车,届时出行将更加方便。

目前,从济南乘坐火车,可直達省内除莱芜外的15个城市,随着京沪高铁、济青客专、青荣城际的开通,全省半数以上的地级市有了动车组列车。济南至德州、泰安、曲阜、枣庄等地还开通了高铁。

2010年5月,德大铁路正式开工建设,它西起京沪铁路的黄河涯站,途经德州、济南、滨州、东营、潍坊5个市13个县(区),在潍坊境内止于大家洼车站,正线全长255.6公里,共设23个车站,其中有7个客运站。

### 体验

## 首趟车座无虚席

有人7点就骑电动车来等火车



第一批乘坐火车从滨州前往北京的旅客。 本报记者 李运恒 摄

本报记者 刘胜男

德大铁路沿线的滨州、商河等地之前一直未通火车,很多市民在28日更是第一次乘坐火车。火车到来之际,很多市民在看热闹之余,也在关心火车能否给他们带来实实在在的经济利益。

在28日上午的滨州站,距离列车出发不到3分钟时,李花平拖着9个包裹赶上火车。“我这是回老家来过中秋的。”李花平每个月在滨州和北京之间至少会往返两次,“火车票的价格是78元,比我平常坐汽车便宜一半,以后更要经常回家看看。”

8:48,德大铁路首趟列车K1786次列车从滨州发车,列车有7个硬座车厢,2

个硬卧车厢和1个软卧车厢。整个硬座车厢座无虚席,很多乘客因没买到上座票只能在过道和车厢连接处站立。“父母年纪大了,没有坐火车出过远门,想去远在天津的亲戚家看看。”王先生说,这3张火车票他会一直保存留作纪念。

德大铁路开通后,商河不通客运火车的历史自此终结。9点48分K1786次列车驶入商河站时,铁路两旁和进站口已经聚集了很多围观群众。

“我家在乐陵,是骑电动车过来的,从早晨七点多就在这儿等。”58岁的牛玉玲说,早来就是想占据有利位置多拍几张照片,看看火车经过。“都说火车经过能带来经济效益,希望这条线路能给我们商河带来便利和发展。”

### 影响

## 港口连通了 煤炭外运方便了

德大铁路通车后,东营成为连贯东西的中间点之一。这使东营又多了“一条腿”的同时,也使得山东东北部海陆空客货运输格局不断被丰富。

目前德大铁路共开通了三对列车,北上可到天津、北京,南下可到济南。德大铁路建成通车,成为山东省北部一条重要干线。山东省规划的“四纵四横”铁路骨干网最北的“一横”完整形成,形成了一个环渤海的山东北部沿海铁路大通道,将滨州港、东营港、潍坊港、龙口港、蓬莱港、烟台港连成一体,实现环黄渤海经济区和山东半岛城市群无缝连接,对于该地区经济发展有重要意义。

“东营有丰富的石油资源,在路上跑的油罐车非常多,铁路建成后,完全可以通过铁路运输。”中铁一局德大铁路建设指挥部综合部部长马雅禄介绍,铁路每节油罐可以装60吨,一次可以运输50节,这就是3000吨,价格也要比公路运输便宜很多,铁路货运有着很大的市场和优势。

就全国来看,德大铁路的通车也有利于完善我国铁路网总体布局,与邯长、邯济通道共同构成“三西”煤炭外运的中通道。同时向西部输出金属、矿石、原油、工业盐、纯碱、粮食等,将极大地增强港口的集疏运能力和竞争力,并促进鲁北地区和环渤海经济圈的经济展。 本报记者 杨玉龙 张婧婧

## 开通首日 旅行社就发团了

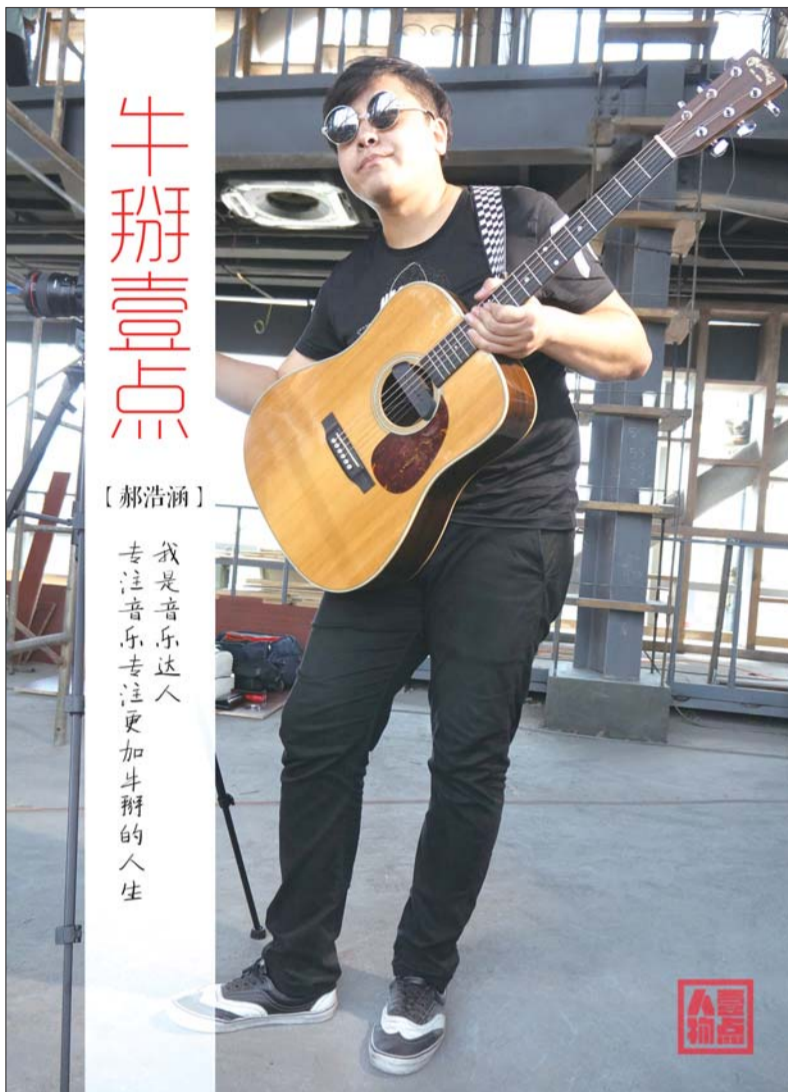
德大铁路开通后,高兴的除了沿线居民,还有东营、滨州等地的旅行社,他们已经将此视为市场延伸的一个契机。

“坐火车直达北京,对于北京旅游线路的利好自不必说,此外,我更看好自北京中转的出境游。”中国国旅东营东城店经理李汇德介绍,去往澳洲、加拿大、美洲、马尔代夫等旅游热点城市,都需要在北京转航班。“那么也就意味着,在飞机、大巴车之外,东营人去北京在时间段和价位上有了更多选择,更是立体交通的一种完善。”

李汇德认为,除了出境,从北京换乘去东北和内蒙古也方便得多,这对东营有着特殊意义。“东营是个移民城市,在移民中来自东北的占了很大一部分,无论是回乡探亲还是访友,都有着极大的人群。”

旅行社的设想在通车首日便得到了体现。28日,在滨州开往北京的列车上,滨州游北京的第一个旅行团也成团出行了。滨州部分旅行社也推出了滨州至北京的多条旅游线路。

在坐火车游北京的游客中,当然也少不了众多自由出行的旅游者。“这次我们一家人就是专门坐火车去北京的。”韩先生说,坐首发列车也是为了体验整个车上的设施,他们没有带午餐,就是为了尝一下火车上的配餐。 本报记者 杨玉龙 张婧婧 王茜茜



TA的故事,与您



就通

## 滨州为啥最后才通火车

地理位置、黄河天堑致滨州铁路发展缓慢

本报记者 王璐琪

9月28日,德大铁路通车,滨州站正式启用,滨州结束了不通火车的历史。其实,人们所说的不通火车,指的是不通客运列车。早在43年前,滨州就已经有了铁轨,但由于各种各样的原因,滨州的火车交通一直发展缓慢。

1972年1月1日,张(店)东(营)铁路,含博(兴)小(营)支线,全线简易通车,滨州市境内有了真正意义上的铁路。但由于滨州处于国家铁路路网的支线末端,加之受黄河天堑的制约,地方在确定铁路规划,推动投资建设,选择运营管理方式方面处于被动地位,导致滨州市长期未被纳入国家铁路重点规划建设区域,铁路投资长期滞后。仅有的一条铁路线,也只有少量

的货车运行。

进入21世纪,滨州成功解决了铁路跨越黄河的问题,建设铁路19.6公里。同时,由市政府出资并组织滨城区、沾化区一起建设了滨州至沾化段铁路25.6公里,解决了沾化电厂等滨州腹地大企业的运输问题。

2009年9月29日,滨港铁路一期工程全长45公里实现开通运营。2010年1月8日,滨港铁路二期——沾化至滨州港,正式经省发改委核准立项,不久的将来即可实现干线铁路直达港口,完成两种运输方式的无缝衔接。

与人们生活联系更紧密的客运火车则一直未能开进滨州的地面,人们也就想当然地感觉滨州没有火车了。28日通车的德大铁路,结束的其实只是滨州不通客运列车的历史。

### 相关新闻

## 看着大海等火车不是梦

济青高铁红岛站2019年建成,将成首个海景高铁站

本报青岛9月28日讯(记者 张晓鹏 官文涛) 日前,济青高速铁路有限公司与青岛市红岛经济区管委正式签订济青高铁红岛枢纽站综合开发合作框架协议,红岛枢纽站明年开工建设,预计2019年建成。红岛站将成为国内首个海景高铁站,届时,自红岛站一小时可到达济南。

红岛枢纽站位于红岛经济区西片区和胶州湾高速以北的区域,是济青高铁与青连铁路交会站,辐射大青岛的五条规划地铁线路在此交会,远期年出行人次达2000万以上。红岛站还是济青高铁

线上唯一一个高铁、地铁同时进入的站点。规划中,还要建设公共交通,包括长途客车、出租车,使得枢纽站成为综合性交通枢纽。

红岛枢纽站请了国内顶尖的设计机构来规划设计,充分融入了海洋文化,建成后将成为我国首个海景高铁站。就像从青岛老火车站能很快到达栈桥一样,建成后的红岛站在候车大厅就可以看到大海,出了大厅就可以通过绿色通道到达海边。将来还要在海边建设码头,可以直达栈桥、黄岛。