



淄博为什么一定要改造张博铁路？



山东城轨 第三城来了

8月31日上午，淄博至博山铁路改造工程建设启动仪式在淄川举行。

淄博至博山铁路是胶济铁路的重要组成部分，也是淄博市重要的市域铁路。据资料显示，该段铁路始建于1903年，属国铁Ⅲ级、单线、非电气化铁路，线路北起胶济线淄博站、南至博山站，全长39.5公里，贯穿张店区、经济开发区、淄川区、博山区4个城区，串联起国家级重点镇昆仑镇、双杨镇和白塔镇。目前仅办理货运业务。

同时，淄博至博山铁路还是淄博经济社会发展的历史见证。淄博因淄川、博山的煤矿而生，由淄博至博山铁路的淄煤外运而兴，百年淄博至博山铁路承载和见证了全市的发展变迁，在全体人民心中具有极其重要的历史地位，因此，实施淄博至博山铁路改造，恢复淄博至博山铁路市域铁路客运业务也是全市人民共同的心愿。

结合淄博市“组群统筹、全域融合”发展战略，亟需通过淄博至博山铁路改造，发挥串联效应，把淄博站打造成为主城区“东优西融南拓北联”发展架构“南拓”的桥头堡，解决沿线4个区县交通拥堵、环境污染及串联不畅等问题，满足人民群众舒适准点出行品质的需求。

淄博至博山铁路改造可以实现铁路资产保值增值。恢复客运业务后，既有单线铁路实施双线扩能改造，恢复客运业务，提升货运运能。

根据官方介绍，淄博至博山铁路改造工程，全长39.6公里，拟改造为全封闭全立交国铁Ⅰ级铁路，双线电气化，速度目标值100公里/小时，公交化开行动车组，对淄博站、淄川站、大昆仑站和博山站进行改造增加客场，同时新增南定北、双杨、淄川南、博山北4个客运站。站站停的列车运行时间约为40分钟；大站停的列车运行时间约30分钟。计划建设工期为3年，总投资54.41亿元。

作为“十四五”期间全国首条利用既有线改造市域铁路项目，国铁集团、淄博市委市政府高度重视，拟将项目打造为具有引领示范带动作用的样板工程、精品工程，为胶济铁路市域化等项目建设、运营等提供有益借鉴。



齐鲁晚报 记者 张文珂

山东城市快速路建设热潮进入白热化阶段之后，城市轨道交通逐渐成为人们关注新基建的又一赛道。

2015年7月，济南轨道交通1号线试验段土建工程开工，标志着济南成为山东第二座开工建设城市轨道交通的城市。

而在此之后，淄博、烟台、济宁、临沂等市，纷纷传出城市轨道交通规划线网的消息，以及官方对于建设城市轨道交通的诸多表态。

一时间，谁将成为山东城轨第三城的讨论在各平台成为议论的热点话题。

8月31日，淄博至博山铁路（下称张博铁路）改造工程建设正式启动，意味着山东城市轨道交通第三城尘埃落定。

作为以资源起家的城市，轨道交通的发展在淄博已有百年历史，在这种历史与现实考量之下，张博铁路改造并恢复客运，究竟有何现实意义？

第三城

青岛地铁3号线，是青岛第一条城市轨道交通线路，同时也是山东第一条城轨线路。

公开资料显示，青岛地铁3号线全长24.9千米，共设置22座地下车站，采用6节编组B型车运行。该线于2015年12月开通北段运行，2016年12月开通运营南段，自此实现全线通车。

此后的2017年12月，青岛地铁2号线（一期）通车，2018及2020年，更是分别开通了地铁11号线、13号线及1号线和8号线，青岛地铁也从此形成6条线路，构建起城市轨道交通网络。

青岛之后是济南。截至2022年8月，济南城市轨道交通运营线路共有3条，分别是地铁1号线、2号线及3号线一期，运营里程共计84.1千米，共设置车站43座，其中，高架站8座。

8月31日，张博铁路改造工程建设正式启动，作为“山东城市轨道交通俱乐部”的新晋成员，淄博疾走而行。

城市轨道交通，顾名思义是服务于本城市内，以列车等形式，运送相当规模客流量的公共交通方式，广义划分可以分为地铁、轻轨、单轨、磁浮、市域铁路及有轨电车。

而淄博即将建设的这条线路，正是其中的市域铁路。

根据官方表述，张博铁路改造工程全长39.6公里，拟改造为全封闭全立交国铁Ⅰ级铁路，双线电气化，速度目标值100公里/小时，公交化开行4编组CRH6F型动车组，设8座客运车站。其中，南定北站为高架车站。

按照官方描述，建成后，张店与博山间直达车30分钟，站站停40分钟到达，采用轨道交通售票系统，可以实现刷公交卡乘车。

事实上，与常见的地铁系统相比，市域铁路存在更为明显的优势——可以为都市圈中心城市城区和周边城镇组团通勤客流提供快速度、大运力、公交化的运输服务。

从全国来看，采用市域铁路制式的轨道交通线路有温州轨道交通S1线、北京地铁大兴机场线、台州市域铁路S1线等，但因建设标准不同，敷设形式存在地面、高架及地下三种类型。

5年长跑

记者梳理发现，张博铁路电气化改造并恢复客运，最早可以追溯到2017年的淄博市政府工作报告。

彼时的政府工作报告提到，淄博要全面提升综合承载功能，加快启动张沂高速、张博铁路和淄东铁路淄博段电气化改造及小清河复航淄博段工程，集中实施G309淄博段等10个普通国省道建设改造项目，抓好人民路改造以及城市立交桥等30项重点路网工程，着力完善现代化综合

交通体系。

此后，淄博市2018、2019、2020及2022年的政府工作报告，也均对张博铁路提出了更加明确的建设要求。

与此同时，张博铁路改造的申报手续也在压茬推进。

根据淄博市交通运输局提供的说法，张博铁路可行性研究报告于2021年12月30日获国铁集团和省府联合批复；2022年6月14日，初步设计获得国铁集团和省府联合批复；8月3日施工图获得国铁集团工管中心批复；8月5日，国铁济南局综合改造工程建设指挥部发布了施工、监理招标公告。

在8月31日的启动仪式上，淄博市委书记马晓磊表示，始建于1903年的淄博至博山铁路见证了这座城市的发展和变迁。

“实施淄博至博山铁路改造工程，是几代淄博人民的共同夙愿，也是淄博转型发展的迫切需要，对进一步激发城市能级活力，梯度推进全域融合发展，大力改善沿线居民出行条件具有重要作用。”马晓磊在仪式现场称。

山东省交通运输厅党组书记、厅长孟庆斌在致辞中表示，市域铁路是中心城区连接周边城镇，具有通勤化、快速度、大运力的一种轨道交通系统，对方便群众出行，提高出行品质具有重要意义。

孟庆斌希望，淄博以这条铁路改造为契机，创新公交化运营，一体化服务新业态，在各个方面加大创新，加大探索力度，在市域铁路发展方面为山东趟出一条新路。

意义重大

张博铁路开通客运以后，对淄博实现加速转型有着不可忽视的作用。

最关键的一点，张博铁路可以将张店、经开、淄川、博山四个组团串联起来，极大地打破淄博组团式城市间要素沟通的弊端。

这当中，提升主城区首位度便有了更深层次的意义。

多名分析人士向记者表示，一座城市的吸引力，是由主城区的能级所决定的，主城区是否具备吸引人的本领，在某种意义上就决定了这座城市的未来前途。

对淄博而言，如何提高淄博主城区能级，是摆在官方决策者面前的现实问题。

2019年1月，淄博召开全市经济工作会议，强调要优化提升张店、周村、淄川、桓台新“四位一体”发展格局，促进“组群统筹”有机衔接，加快推进“全域融合”，改进提升城市管理，持续推进现代化组群式的城市建设。

这当中，作为连接各组群间的城市轨道交通，其作用就显得尤为重要。

他山之石以攻玉。无论是一线城市还是开通城轨的二线城市，这些轨道交通线路在一定意义上均可以增强主城区对周边地区的吸引力以及引导城市的开发与功能布局。

2019年1月开通的温州轨道交通S1线，是温州第一条建成运营的城市轨道交通线路，全长53.5千米，设置18座车站，其中高架站13座，采用4节编组D型列车，为市域铁路编组。

温州日报在一篇报道中曾专门总结了S1线所发挥的重大作用：有效改善市民出行需求，全面打造主城区1小时交通圈；带动沿线开发建设，推动城市各组团互动融合发展；助力温州拉开城市框架，推动城市向东发展，加速温州大都市区由“甌江时代”向“东海时代”迈进。

对淄博而言，待张博铁路改造完成后，住在博山、工作在张店可成为生活常态，同时也必将拉动主城区对淄川、博山的文旅、餐饮以及养老等产业消费。

未来，待淄博多层次轨道交通网的渐次落地，张博铁路也将接入整张网络之中，成为淄博城市轨道交通网的组成部分。

显然，这是一张更大更密的网。