



济南铁路局——

# 建好管好青荣城铁

# 服务山东经济民生



△乘务员正在进行业务培训

□吴荣欣 刘坤 胡凯 刘敦华

青荣城际铁路是山东省第一条区域性新建城际高速铁路，也是迄今为止山东省投资最大、建设标准最高的单体铁路建设项目，将开启山东半岛区域经济和百姓生活的新篇章，对21世纪海上丝绸之路建设和山东经济社会发展具有重要意义。

12月28日，载着全省人民特别是胶东人民热切期盼的青荣城际铁路即墨至荣成段开通运行。济南铁路局局长纪善、党委书记陆海霞表示，济南铁路局将在中国铁路总公司、省委、省政府领导下，集全局之力，把青荣城际铁路建设好、管理好、运营好，进一步完善山东省特别是胶东地区的高速铁路网络系统。

## 期待城铁改变生活

“城铁什么时候通啊？”这是近段时间以来，威海市民最关心的话题之一。

还在青荣城际铁路联调联试和试运行阶段，就有市民站在铁路旁的马路边，等着动车通过时照相，热切盼望城铁开通的心情可见一斑。

威海市一家广告公司的经理沈栋，因工作原因经常往来于威海与济南、北京等城市之间。从威海到济南、北京动辄八九个小时，十五个小时的旅行时间让他难以忍受，“城铁开通就好了，从威海到济南、北京缩短四五个小时，十来个小时，当天往返都可以。”

济南铁路局副局长李光林介绍，青荣城际铁路即墨至荣成段自青岛市的即墨市起，经烟台市，抵达威海市的荣成市，全长286公里。全线设即墨北、莱阳、海阳北、桃村北、烟台南、威海、荣成等12个车站，设计时速250公里。

青荣城际铁路即墨至荣成段于2010年10月开工建设，2014年12月开始运行试验。开通初期，将安排开行动车组列车11对，其中“G”字头动车组列车3对，“D”字头动车组列车8对。

## 创新推进工程建设

青荣城际铁路是山东省的“一号工程”，也是中国铁路总公司领导重点关注的工程。省政府有关领导今年就先后3次到建设施工现场检查指导、协调解决问题；中国铁路总公司有关领导先后4次到现场专题研究项目推进；济南铁路局局长纪善连续两年的除夕，来到青荣城际铁路建设工地……

“每一寸青荣城际铁路的建设，都凝聚了省委、省政府、中国铁路总公司、青岛、烟台、威海三市和沿线17个区市政府的心血。”济南铁路局党委书记陆海霞动情地说。

青荣城际铁路贯穿青岛、烟台、威海三座经济发达、规划较为完善的城市，全线征地拆迁涉及面广，外部制约因素多，实施难度大。

在建设过程中，他们按照“用人格来感化人，用行动来感召人，用正气来引导人，用纪律来约束人”的工作思

路，加强路地共建。通过委托征迁，市、县区两级政府承担了主体责任；与沿线各市、县政府建立了会议协调制度，快速沟通协调解决施工外部环境存在的问题；国网山东电力积极推进青荣城际铁路配套电力工程建设。

城铁建设过程中，尤其注重改善民生，采取永临结合建设施工便道，改善乡村交通条件，方便了村民的生产生活；优化施工用电方案，完善了地方电力网络；加大环保投入力度，修建环保水保设施，最大限度地减轻工程施工对环境的影响。

李光林说，青荣城际铁路建设施工采用了多项创新技术。连续梁转体施工是首次在我国铁路施工领域采用。即墨上行联络线跨济青高速公路特大桥采用(60+100+60)m预应力混凝土连续梁上跨胶济铁路，为了降低营业线施工安全风险，加快施工进度，梁体采用既有旁侧位现浇、平转法施工。此施工方法为跨越营业线铁路、高速公路施工较为安全有效的施工方法。

双岛湾特大桥为青荣城际铁路的跨海工程，受海水、海风腐蚀和侵蚀严重。在工程施工中采用了海工高性能混凝土，较好地解决了海水侵蚀问题，提升了双岛湾特大桥的安全性，保证其使用寿命。

蚬河特大桥采用在墩顶预埋型钢固定拱脚，在梁体支架搭设及底模安装过程中同时进行拱脚固定，而常规拱脚安装方案是在梁体底模安装完成后进行安装，拱脚安装及调试时间较长，采用该方案节省了工期，并易于安装调试，提前完成1-56m简支拱施工节点目标，顺利提供架梁通道。

## “抢”回来3个月

因各种因素影响，青荣城际铁路项目到2014年初，施工进度总体滞后3个月左右。作为中国铁路总公司确定的年内开通项目，如何重新走到施工节点上，确保年底开通济南方向，是必须破解的难题。

青荣城际铁路公司建设指挥部组织开展了“决战四个月”劳动竞赛活动。2014年4月1日至7月30日，他们紧盯确保“8·25”正线铺轨完成这一节点目标，建设指挥部与施工、监理单位签订了《责任书》，明确各分项工程的完成时间节点，完成奖励，否则处罚。施工单位优化资源配置，提升施工能力，迅速掀起大干高潮。6月24日，全线所有隧道贯通；7月31日，完成了全线架梁。

从济南铁路局到青荣城际铁路工程建设指挥部，落实“人盯事”工作法，专业组和现场指挥部以影响工程推进的重点问题为重点，以架梁和铺轨为主线，对号对人，内攻外联，全力解决制约工程推进的卡脖子问题。济南铁路局和青荣城际铁路工程建设指挥部、施工单位上下联动，济南铁路局主要领导、分管领导和指挥长亲自上手，采取盯着不放，咬住不松，事不解决不撤退的工作方法，先后解决了莱西北站拆迁、G309国道封闭施工、荣成牵出线用地、即墨北站规划对接、城阳北万仓库地勘进点等一批制约工程推进的卡脖子问

题，基本消除了制约工程进度的外部环境要素，施工全面铺开。

下决心停办莱阳站客运业务，确保站改工程顺利实施，及早打通铺轨通道。莱阳站改造是全线重点工程，制约工程，工期紧、风险高。

济南铁路局领导下决心，牺牲运输效益确保施工安全，在关键时刻停办了莱阳站客运业务，站改施工全面铺开，取得了重大进展。至6月份，莱阳站青荣正线拉通，旅客地道、行包地道、既有地道接长主体均已完工，实现了既定的工期目标，确保了施工和运输安全。

架梁、铺轨绕行莱阳站，为后续施工赢得了时间。莱阳制梁场的架梁面临巨大的工期压力，按照施工组织设计，青岛方向的83孔箱梁架梁任务，由于受莱阳站改影响，莱阳制梁场架梁无法从正线路基通过。在这种情况下，果断采取临时填筑架梁便道，经由原莱阳站站前广场绕行站场范围，顺利完成了莱阳站青岛方向83孔箱梁架梁任务。另外，采取绕行既有线的办法，打通铺轨通道，莱西铺轨基地得以连续铺轨作业。自2014年5月22日至8月4日，其间共计运输长轨枕96列，其他工程车辆20列，为“8·25”正线铺通创造了条件，极大地挽回了工期损失。

## “沿海边区”变成“门户城市”

青荣城际铁路是山东省第一条城际高速铁路，也是促进山东半岛蓝色经济区发展的“黄金走廊”，将直接改写胶东地区的“经济版图”。借势这条城际高铁，胶东地区将加速发展，从“沿海边区”变成“门户城市”，成为对接辽宁半岛、日韩国家的“桥头堡”。

陆海霞说，这条铁路的建成通车，将大大拉近青岛、烟台、威海、荣成城市群群的时空距离，形成以青岛为中心的“1小时交通圈”，公文化出行的“同城生活”大幕渐次拉开。此外，随着后期青岛方向的开通，山东半岛区域内交通体系日臻完善，山东省内以济南、青岛为客运枢纽的“都市生活圈”的半径不断扩大，人们出行将更为便捷。

青荣城际铁路以其高速度、大运力，打通山东半岛北部地区的交通“瓶颈”，并通过胶济客专融入全国高铁网络，实现山东沿海地区与内陆地区的快速通达，加快烟台、威海与济南、青岛城市群的同频共振。同时，青荣城际串起山东半岛蓝色经济区，促进沿线产业结构升级和优化，为区域经济的发展注入新活力。

城铁将带动沿线旅游业全新升级。青荣城际铁路开通，一条贯穿山东东西最具潜力旅游目的地的“黄金走廊”也将形成。

目前，济南、淄博、潍坊、青岛、烟台、威海等济青高铁及青荣城际铁路沿线城市，“仙居”、“养生”、“美食”等“仙境海岸”旅游产品初具规模，借助快速通达的高铁路网，还将山东旅游景点与周边省份风景名胜对接，加快推进“大旅游”格局的形成，沿线旅游产业将更加绚丽多彩。

青荣城际铁路为山东省路网建设规划中“四纵一青荣青连通道”的重要组成部分，向南通过在建青连铁路、连盐、新长铁路以及沪通铁路等与上海相连，向西通过胶济客专专线并入京沪高铁通道，是胶东半岛城市群与京沪等城市的重要联络通道，建成后，必将极大地促进烟台、威海与青岛、济南、北京、上海等城市间的交流，成为区域经济发展的保障线、惠及民生的幸福线、内引外联的主干线和宜居城市的风景线，从而为胶东半岛区域发展提供持久动力。

## 铁路建设“过大年”

“铁路发展离不开地方的支持，地方的经济社会发展也离不开铁路，地方和铁路互相支持，促进了山东的铁路建设。”任纪善说，今年是山东铁路建设的“大年”、丰收年，仅今年营业里程就将增加700多公里。

自2008年部省纪要签订以来，在原铁道部、铁路总公司和山东省委、省政府的正确领导下，我省铁路建设快速发展，路网规模显著扩大，点线能力趋于协调，技术装备水平显著提升。

高速铁路和客运专线方面，2008年建成了时速200公里/小时的胶济客专，2011年调试并开始运营了时速350公里的京沪高铁，今年底将建成时速250公里的青荣城际铁路济南方向；普通铁路方面，2010年建成了东平铁路、完成了蓝烟铁路、新菏兖日铁路电气化扩能改造，2012年建成了枣临铁路，2013年建成了海青铁路，今年底将建成山西中南铁路山东段、完成邯济铁路复线电气化扩能改造和胶新铁路临沂以北段电气化扩能改造。截至2014年底，全局营业里程将超过4500公里，复线率超过70%，电化率超过85%，高速铁路里程突破1000公里。

近几年铁路建设的快速发展，对推动山东省产业结构优化升级、促进区域协调发展、加快城镇化和工业化进程、带动沿线旅游、商贸等服务业的快速发展发挥了重要作用。以“十二五”前四年铁路方面统计数据为例，济南铁路局预计年均旅客发送量8031万人次，较“十一五”同期5544万人次增加2487万人次，增长了45%；年均货物发送量18842万吨，较“十一五”同期16541万吨增加2301万吨，增长了14%；年均总换算周转量194576百万吨公里，较“十一五”同期179866百万吨公里增加14710百万吨公里，增长了8%。这些数据充分说明了铁路建设对山东省人流、物流的快速、便捷流通发挥的基础性作用，为实现“人物其流，物畅其运”目标迈出了坚实的一大步。

今明两年是“十二五”规划的最后两年，也是铁路建设完成“十二五”规划目标的收官之年。2015年，济南铁路局将建成德龙烟铁路德大段、胶新铁路电气化扩能改造临沂以南段和临沂至临沂铁路，同时有序推进青连铁路、德龙烟铁路龙烟段和辛泰磁莱电气化改造等在建工程建设，开工建设济南枢纽邯济铁路至胶济铁路联络线和淄博至东营铁路电气化扩能改造工程。



△青荣城际车山隧道长轨推送作业



△拨移道岔



△铺轨机作业



△调试接触网



△动车串起青烟威