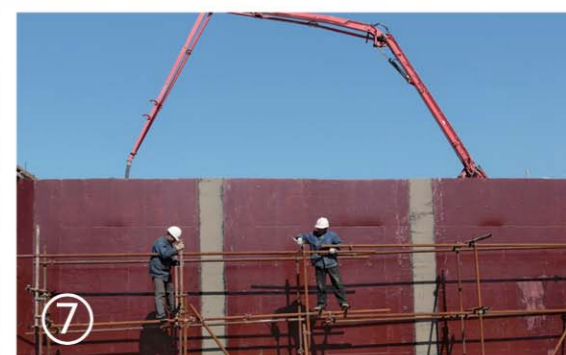
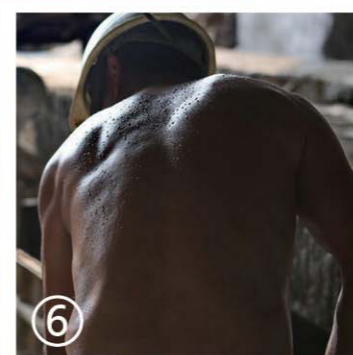


他们，让梦想照进现实

摄影：大众网拍客 于恒江

从2011年跟拍青荣城际铁路建设至今，大众网烟台拍客于恒江用镜头记录下建设者们一个个感动的瞬间，随着接触的加深，工友们逐渐把他当成了兄弟，通过镜头，他感受到了农民工的朴实，与他们施工的艰辛。

- ①夏天也要穿着很厚的工作服施工。
- ②初春的早晨用凉水将就着洗漱。
- ③梁帽山隧道内昏暗潮湿、空气混浊，工人们正在进行喷浆施工。
- ④威海站一钢筋笼内空间有限，编到最后只能容下一个人的空隙，倒退着编完退出，笼中工人小憩正在补水。
- ⑤再过两天就要试车啦，他们说虽然看不到和谐号，但也要在火车道上张张纪念照。
- ⑥2013年8月17日是年内最热的一天，先锋西隧道内更是像闷罐一般，只能脱掉外衣光着膀子干。
- ⑦涵洞施工。
- ⑧影视城东大桥一下雪了，躲在铁桶内取暖的老工人。
- ⑨桥墩钢筋焊接基地一焊花四溅，为赶工期每天的工作量很大，晚上收工后双肩都已麻木。



青岛：打造山东半岛铁路大枢纽

随着山东最大的客运枢纽站青岛北站的投入使用，随着青荣城际铁路的建成开通，以及青连铁路和济青高铁即将开工建设，青岛打造山东半岛的铁路大枢纽呼之欲出。具有象征意义的青岛北站作为青岛新的地标性建筑，其建筑设计“海鸥”造型，也意味着它势必引领整个山东半岛的交通运输实现展翅高飞。

“网”出半岛大交通枢纽

曾几何时，青岛作为一个末端城市，铁路运输主要是终到始发，“来而不往”，今后，青岛将连通四方，成为胶东半岛的重要枢纽。乘着国务院进一步加强铁路建设的东风，青岛市一个个铁路项目顺利上马，并分别按照既定工期稳步推进。

2010年3月17日，青岛北站、青荣城际铁路、海青铁路同步正式开工，标志着青岛市拉开了史上铁路建设最高峰的序幕。

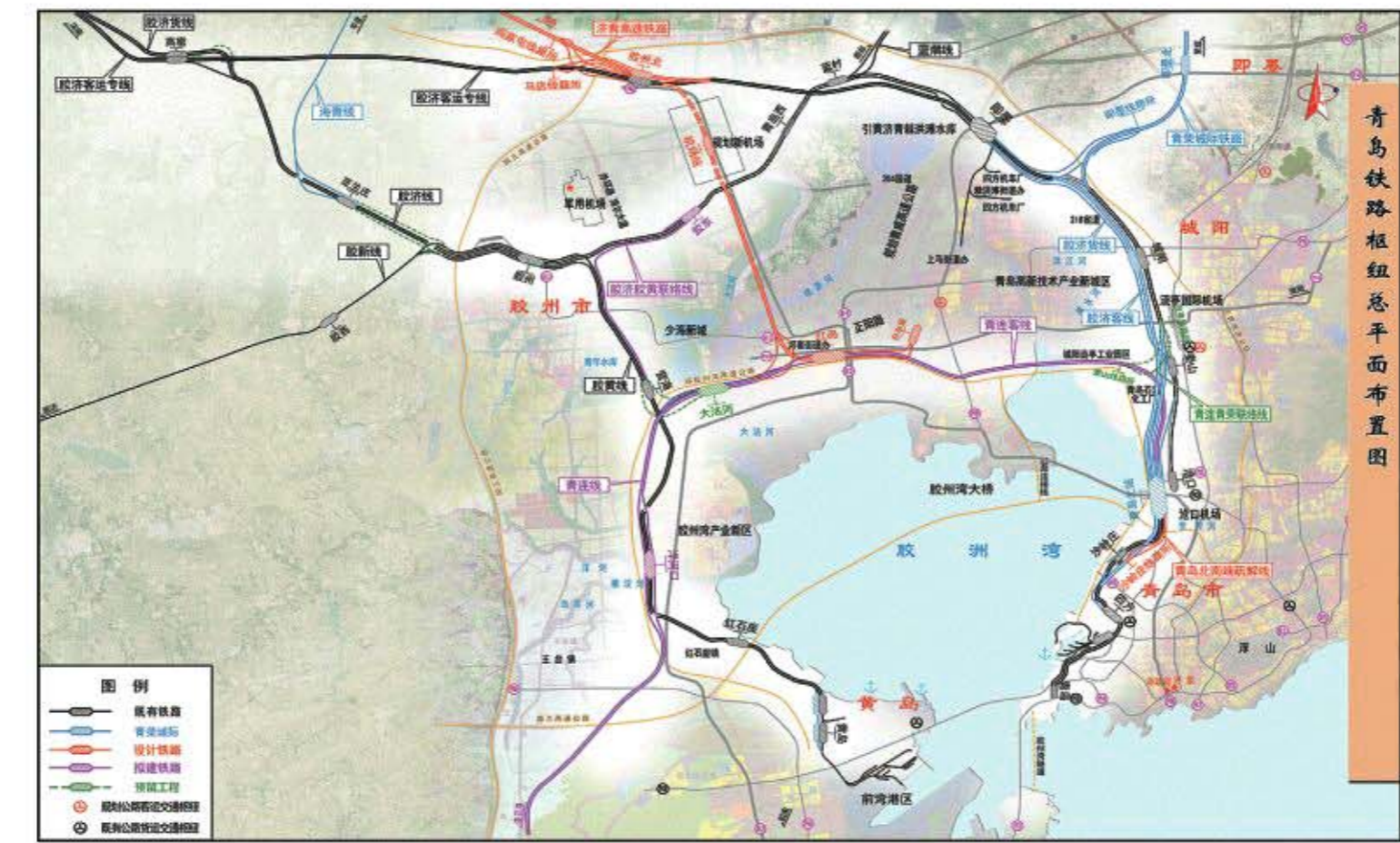
2013年12月30日，海青铁路全线竣工通车。2014年1月10日，青岛北站正式运营。2014年2月14日，青连铁路可行性研究报告经国家发改委审核通过。2014年6月10日，济青高铁项目建议书获批。

目前，青岛境内铁路里程约300公里，既有7条铁路分别是胶济铁路、胶济客专、胶新铁路、蓝烟铁路、胶黄铁路、海青铁路和大莱龙铁路。青荣城际铁路、青连铁路、济青高铁在青岛境内分别是103.4公里、123.4公里和37.7公里，这三条铁路建成开通后，青岛市境内的铁路里程将接近实现翻一番，达到565公里。青岛站、青岛北站、红石站这三个枢纽站将组成山东半岛最大的铁路枢纽群，再加上一张四通八达的铁路网，青岛的大交通枢纽地位将得到进一步巩固和提高。

青岛北站凸显青岛“龙头”地位

青岛北站是国家铁路网一级枢纽站，山东最大的客运枢纽站，青荣城际铁路、青连铁路、胶济客专等铁路线都在这里汇集，未来青岛地铁1、3、8号线在站内与铁路垂直交会，同时把胶州湾高速公路、城市地铁、胶州湾大桥及青荣城际铁路等诸多交通网络串联起来。青岛是山东半岛城市群经济发展的“龙头城市”，北客站的建设将全面凸显青岛作为山东经济发展的“龙头地位”，加速实现以青岛为核心，向周边城市的辐射作用，带动山东半岛城市群的全面崛起。

青岛北站最高聚集人数按10000人设计，设计能力近期旅客发送量日均2.53万人，远期日均4.93万人。近期办理客车37对，远期办理75对。开通初期，车站始发终到旅客列车7对，其中：高铁列车3对，普通旅客列车4对，均为东北方向。今年7月1日暑期调图后，青岛北站增加经停列车20趟，分别为上行10趟(包含去往济南、北京南、上海虹桥、长沙南、银川方向列车)，下行10趟(包含南宁、西安、郑州、烟台、武汉、曹县、济南方向到站列车)。为保障青岛北站交通疏解，青岛市共开通12条公交线路与青岛北站对接，配备公交车280辆，每天最多可发送旅客4万人次。



均4.93万人。近期办理客车37对，远期办理75对。开通初期，车站始发终到旅客列车7对，其中：高铁列车3对，普通旅客列车4对，均为东北方向。今年7月1日暑期调图后，青岛北站增加经停列车20趟，分别为上行10趟(包含去往济南、北京南、上海虹桥、长沙南、银川方向列车)，下行10趟(包含南宁、西安、郑州、烟台、武汉、曹县、济南方向到站列车)。为保障青岛北站交通疏解，青岛市共开通12条公交线路与青岛北站对接，配备公交车280辆，每天最多可发送旅客4万人次。

“铁网”：拉近距离 促进发展

青荣城际铁路建成后，青岛、烟台、威海之间将真正实现1小时生活圈，进一步完善山东半岛综合交通体系，极大改善胶东半岛的交通运输条件。对半岛地区经济结构的调整，城镇化战略的实现，城市群的形成，城市、区域之间的有机协调合作起到重要的作用，推进城镇化一体化进程，促进地区经济社会协调发展。

作为全国百强县的即墨市，随着青荣城际铁路的建成通车以及即墨北站的同步启用，使即墨成为全国动车高铁网络和半岛城市群的重要枢纽。一站直达北京、上海等国内重点城市变为现实。借助青荣城际，即墨市加强与北京和蓝色硅谷核心区、创智新区、汽车产业新城等重点功能区之间的交通体系研究，超前谋划轨道交通和地铁系统，促进区域直达互通、深度融合，搭建与一汽大众华东基地、山大青岛校区、海洋科技国家实验室、国家深海基地、济铁综合物流园等项目的快速通道，方便国内外游客和本地市民进出即墨，吸引半岛乃至全国优势要素加快集聚，为即墨跻身全国百强县前列增添动力。

即墨市还承接青荣城铁的辐射带动，遵循全域统筹、产城一体理念，全力突破重点功能区开发建设。莱西，一座胶东内陆县级城市，是青岛、烟台、威海三个城市综合发展带上的重要节点城，距青岛港80公里，青岛国际机场60公里，境内沈海高速、204国道纵贯南北，潍莱高速、济烟铁路、潍石公路横穿东西，另有两条国家级公路，五条省级公路交于，系胶东半岛的重要交通枢纽，“胶东通衢”名副其实。青荣城际铁路建成后，烟台与青岛、威海之间将真正实现1小时生活圈，缩短莱西市与青烟威三市的时空距离，进一步提升莱西市在山东半岛

综合交通体系的地位，极大改善莱西市区域交通条件，满足旅客运输需求，推进城镇化和经济一体化进程，促进地区经济社会协调发展。更有济青高铁潍坊莱西支线(潍莱高铁)开工日期已定，届时莱西至潍坊缩短为20分钟，至济南缩短为1小时，莱西大交通真正进入“高速时代”，为莱西谋求打造胶东半岛城市陆路枢纽，建设半岛地区物流中心提供了广阔的发展空间。

青连铁路是国家“五纵五横”综合运输大通道的南北沿海运输通道的重要组成部分，项目建成后，将进一步优化和完善东部地区铁路网布局，使青岛融入长三角和环渤海地区，并为董家口港区建设发展提供重要基础支撑，对加快山东半岛蓝色经济区建设意义重大。山东半岛地区前往南方沿海城市将不再经济南绕转京沪铁路，青岛至上海间的铁路运输距离可由现在的1400公里缩短至800公里，时间可由现在的7小时缩短至4小时(按时速200公里计算)。可将胶济铁路、胶济客专、蓝烟铁路、青荣城际铁路、莱石铁路、陇海铁路等几大铁路干线连接，形成南北纵向铁路通道，对加强港口间沟通联系，完善东部沿海地区海铁联运格局，提高港口集疏运能力具有重要意义。

济青高铁建成后，将实现济南至青岛1小时直达，形成济青1小时生活圈。同时，济青高铁接入济南新东站后，经石济客专与京沪高铁连接，通过京沪高铁与北京、上海方向连接，通过石济客专与石家庄、太原等城市连接，实现济青高铁与华北、华东、东北及部分西北地区的连接；通过济青城际铁路与国家规划建设中的京九、郑聊客专连接，实现与中原、华中、华南、西南和部分西北地区的连接，与全国各大城市的快速通道联系。

地方政府在铁路建设中主要承担征地拆迁工作，负责筹集征地拆迁资金。近几年，青岛市共为铁路项目出资30.48亿元，包括青岛北站、海青铁路、蓝烟铁路改造、青连铁路、青荣城际铁路及其枢纽工程。征地拆迁工作紧张、任务重，青岛市迎难而上，先后按期完成海青铁路、青岛北站、青荣城际铁路及其枢纽工程的征地拆迁工作，为保障各铁路项目的顺利推进和按期完工提供了强有力保障。随着青连铁路、济青高铁等新建铁路项目的建设，青岛市承担的投融资任务和征地拆迁任务将更加艰巨。

山东半岛是中国三大半岛之一。继珠三角、长三角的外向型经济率先发展之后，环渤海地区会成为下一轮外资投放和地区经济增长的重点，有望成为中国经济板块，乃至东亚地区极具影响力的经济隆起地带。山东半岛铁路大枢纽及路网建成后，必将为该区域经济社会的高速发展、协调发展提供有力支撑。