

青荣城铁简介



△完成铺轨的青荣城铁路

青荣城际铁路是山东省内第一条区域性城际高速铁路，也是省内投资最大的单体铁路建设项目。这条铁路位于胶东半岛，连接青岛、烟台、威海三个主要城市，是构建半岛城市群间最重要的交通基础设施和最快便捷运输通道。青荣城际铁路设计起点为青岛北站，终点为荣成站，2010年10月10日开工建设，总投资345.9798亿元。正线线路长度298.971km，连接胶济客专、引入既有烟台客站。青荣城际铁路从新建的青岛北站接轨到荣成火车站，全线共设城阳、即墨北、莱西北、莱阳、海阳北、桃村北、官庄、烟台南、牟平、威海北、威海、文登东、荣成等13个车站。正线数目为双线，设计时速为250km。

青荣城际铁路设计为客运专线铁路，主要承担青岛与烟台、威海之间的城际客流，同时承担部分跨线客流。计划采用CRH动车组运行，预计到2020年日客运量达到19.9万人，到2030年日客运量达到29.3万人，届时青岛至烟台的行程将由3.7小时缩短至1.5小时，青岛至威海则将由4.3小时缩短至1.7小时，实现动车组“公交化”运行。

进入2014年，自1月16日起，青荣铁路开始全线铺轨，各项工程建设项目进入攻坚阶段。全线最后一条隧道——泰山隧道4月底全面贯通，特殊结构桥梁4月底全面完成，路基工程5月底完成。8月25日即墨至荣成段正线铺轨贯通。

青荣城铁控制性工程

跨胶济铁路特大桥

跨胶济铁路特大桥系山东境内首次采用桥梁双幅同步转体技术，全长5184.68米，上跨既有胶济线、济青高速公路和当地两条交通干道，共计149孔，为青荣城际铁路重点控制性工程之一。由于胶济铁路行车密度大，桥梁下为2.75万伏接触网，施工和行车干扰大，安全风险极高。为了确保胶济铁路行车安全，中铁十四局在建设指挥部的大力支持下，聘请专家多次论证，采取先在铁路两侧浇筑梁体，再转体两片主桥梁，使其在计算机控制下同步就位、调整梁体线型、封固球铰转动体系上下盘，最后浇筑合龙段，实现了特大桥的顺利贯通。

泰山隧道

2014年6月24日10时18分，随着一声清脆的爆破声，泰山隧道宣告贯通。泰山隧道全长5.505km，位于青荣城际铁路青烟直通线上，是青荣城际铁路进出烟台火车站的咽喉工程。隧道大部分地段为浅埋暗挖，中间穿越两个断裂带，并下穿烟台市区城市主干道，施工作业复杂，安全风险控制难度大。施工人员按照“弱爆破、短进尺、强支护、早封闭、勤监测”原则，每次施工都严格地质预报、监控量测、视频监控、人员定位等安全防护措施，恪守安全质量红线，保证了隧道施工的安全顺利推进。

莱阳站改造

莱阳站改造是全线重点工程，也是“卡脖子”工程。承担施工任务的中交二航局修建了铺轨列车绕行莱阳站的临时通道，顺利完成了83幅箱梁绕莱阳站的运送任务，为后续架梁铺轨施工赢得了时间。

青荣城铁沿线城市

青岛市

青岛市是中国东部沿海重要的中心城市，国家历史文化名城，国际港口城市、滨海旅游度假城市。根据青岛市城市总体规划，青岛市城市发展总目标为：从区域性的中心城市向具有国际影响的大都市迈进。立足开放，融入东北亚经济圈；立足山东，带动山东半岛城市群的形成；立足自身，增强城市功能和经济实力；立足港口，拓展城市经济腹地。到2020年，实现经济、社会和环境相协调的可持续发展，将青岛建设成为富强、文明、和谐的现代化国际城市。

烟台市

烟台位于美丽富饶的山东半岛东端，依山临海、青山环绕、岸线逶迤、风景秀丽，具有独特而丰富的自然景观和人文景观，是我国首批对外开放的14个沿海城市之一。烟台市围绕打造现代化国际性港口城市、滨海旅游城市 and 现代制造业基地，进一步优化城市布局，城市规划空间布局按照“拓展东西两翼、贯通南北山海、适度向南发展”的原则，以芝罘滨海地带为中心，以烟威、烟青、烟福一级干线城市为轴线，拓展东西两翼，贯通南北山海，形成山耸城中，城随山转，海围城绕，城岛相映，融山、城、海、岛于一体的城市格局。以天然河流、山体和水久性绿带分隔，组成滨海组团式大城市的空间结构。

威海市

威海，一座国际化的海滨城市。市区平均每100个威海人就有一个人外国人邻居；对外经济、文化领域合作交流频繁，先后与英国、意大利、韩国、日本、美国、俄罗斯、新西兰等国家的城市建立了友好城市关系，与140多个国家和地区建立了经贸合作关系。威海是全球最适合人类居住范例城市之一，城市景观独具特色，各式建筑与青山、碧海、蓝天相映，传统与现代、个性与时尚在这里得到了完美的融合。规划威海市域城镇空间结构为“A”字形格局，包括一个主中心，以及四个副中心、三条发展带、十三个重点镇。青荣城际铁路的建设将有利于规划目标的实现，满足日益提高的出行要求，改善威海市在对外交通中的限制局面。

济南至威海票价或在180元左右

业内人士介绍，青荣城际铁路车票价格或与胶济客专一致。以济南至青岛动车里程393公里、二等座票价121.5元计算，每公里票价约0.31元。依次推算，青荣城际铁路运营后，济南至威海、青岛至威海的二等座票价分别约在180元和80元左右。

提前介入防供电设备故障

在青荣城际铁路建设过程中，鉴于2011年京沪高铁开通后，供电设备出现的一系列问题，青岛供电段引以为鉴、超前谋划，通过成立莱西北、威海两个车间，提前介入把关，将可能出现的问题消灭在施工阶段。

他们做好同各项部及其他相关专业部门开工前的联络，每个项目部安排1-2名技术人员负责电力、配电技术联络、信息沟通，及时掌握计划进度情况。配电室开始安装设备时，安排2名配电值班员、1名试修人员提前进入，从设备拆箱到性能调试，全程盯控、不留隐患。

策划：于江
文/图：吴荣欣 戚加钧 王玉建

城铁梦想照进现实

一个改变进出难、连接青烟威、提升胶东半岛区位优势之城铁梦，经过决策者、设计者、建设者脚踏实地、积极稳妥地构筑，即将梦圆。

青岛至荣成城际铁路预计今年年底前开通济南、烟台、威海、荣成方向，将使济南至烟台的铁路运行时间由现在的6个半小时缩短为3小时，济南至威海由现在的8个半小时缩短为5小时。随着下一步青岛方向的开通运营，青岛、烟台、威海将进入1小时生活圈。

可以预见，内陆城市居民到胶东沿海城市购房、休闲、过周末，将因城铁的开通而成为新潮的生活方式。

青荣城际铁路是我省首条区域性城际高速铁路，是具有里程碑意义和世纪影响的重重大交通基础设施项目。青荣城际铁路为胶东半岛青岛、烟台、威海三个主要城市的经济社会发展带来了千载难逢的机遇，对区域经济结构调整、转型升级、进一步扩大对外开放、促进社会进步、方便人民群众出行具有重要作用，其价值已远远超出了交通领域，必将成为区域经济社会发展的保障线、惠及民生的幸福线、内引外联的主干线和宜居城市的风景区，为胶东半岛区域经济社会发展提供强大动力。

为宣传好青荣城际铁路，营造沿线区域经济社会发展的良好舆论氛围，发挥主流媒体的舆论引导作用，展示青荣城际铁路沿线区域的亮点，大众日报今日起推出《青荣城铁，让生活更美好》特刊。敬请关注。

青荣城际铁路即墨至荣成段正线铺轨贯通后，各参建单位联手协作，全力以赴实现青荣城际铁路今年底开通目标。

青荣城铁：胶东半岛发展新机遇

青荣城际铁路即墨至荣成段正线铺轨贯通后，各参建单位联手协作，全力以赴实现青荣城际铁路今年底开通目标。

青荣城际铁路开通运营后，不仅将改变胶东半岛城市间及与全国各地的时空距离，还将改变胶东半岛在环渤海经济圈、中日韩经济圈、东北亚经济圈中的相对位置关系，提升胶东半岛的区位优势，为胶东半岛区域发展带来重大机遇。

城铁托起“一小时生活圈”

青荣城际铁路是省内第一条区域性城际高速铁路，是半岛城市群间重要的快捷铁路运输通道。该铁路自青岛市起，经烟台市，抵达威海市的荣成市，全长299公里。全线共设城阳、即墨北、莱西北、莱阳、海阳北、桃村北、官庄、烟台南、牟平、威海北、威海、文登东、荣成等13个车站，设计时速250公里。按照计划，今年年底前开通济南、烟台、威海、荣成方向，2015年内开通青岛方向。

之前，青荣城铁沿线地区的铁路客货运输由胶济、蓝烟、桃威铁路承担。其中，蓝烟铁路长184公里，技术标准较低，客车平均旅行时速仅为57公里，不能满足区域经济社会快速发展的需要。青荣城际铁路开通运营后，可实现全天候、公交化运行，青岛至威海、青岛至荣成平均运行时间将缩短至1个多小时，胶东半岛将依托该铁路真正实现“一小时生活圈”。

青荣城际铁路与既有胶济铁路、蓝烟铁路和胶济客运专线、太青客运专线等科学分工、合理布局，可以进一步拓展快速客运网覆盖范围，形成胶东半岛通往全国各地的高效、便捷的快速客运网络，大大缩短区域主要城市间以及在全国各区域间的时空距离，满足日趋增长的旅客运输需求。通过青荣城际铁路连接全国高铁网，从胶东半岛城市往来北京、上海乃至广州、哈尔滨等地将更加方便快捷。

为区域经济注入新动力

“青荣城际铁路的兴建，将为胶东半岛区域经济的发展带来千载难逢的机遇，对调整半岛群内经济结构、加快带动区域



△青荣城际铁路走向示意图

经济转型升级，进一步扩大对外开放、促进社会进步具有重要意义。”对青荣城际铁路进行过深入研究的山东大学(威海)经济学博士、图书馆副馆长左峰说。

青荣城际铁路建成后打通胶东半岛地区对外经济交流的通道，突破交通末梢的尴尬地理区位，使其及时便捷融入全国发展大格局。这种格局变化给胶东半岛带来的机遇应该说是前所未有的不言而喻的。届时，胶东半岛与全国各大城市的时空距离骤然缩短，对外经济交流成本显著降低，有利于吸收和利用周边地区各种先进生产力要素，提高资源开发与利用效率以及对外交流的主动性。

烟台、威海作为山东省的沿海旅游胜地，“难进难出”一直是当地旅游经济发

展的瓶颈。这条城际铁路开通后，通过与胶济、太青、京沪、黄日连等高铁、客专线连接华北、华东、中南等地城市，将拓展旅游业的腹地范围，同时减少旅客旅行时间，增加旅客出行过程的舒适性，对区域内旅游资源的合理开发及资源的整合具有重要的作用。

不可错失的发展机遇

左峰说，青荣城际铁路开通运营后，将改变胶东半岛在环渤海经济圈、中日韩经济圈、东北亚经济圈中的相对位置关系，提升胶东半岛的区位优势。所以，胶东半岛城市需要在一个即将改变的格局中重新审视自身定位与发展，再结合全球与

中国、山东的发展大势，形成科学的战略思路和具有操作性的重大行动方案。

胶东半岛要充分发挥青荣城际铁路的作用，必须有竞合共赢的思维。青烟威三市应错位发展，巧打特色竞争牌，分别抓住各自的核心竞争力，避免硬碰硬，从而发挥区域合作的作用发挥到最大。

青荣城际铁路也会给胶东半岛带来诸多挑战，尤其要注意防止开发商廉价地利用胶东半岛的资源与生态环境，变成其获利的跳板。否则，等生态环境恶化出现时，他人可以扬长而去，而胶东半岛城市却不得不面对一个被污染了的环境和被损坏了的生态，最悲惨的结局莫过于只是扮演了“过路财神”的角色，成为“黄金漏斗”。

威海市民沈栋——

期待城铁早日开通

“即墨至荣成段正线铺轨完成了，那我们什么时候可以坐上城铁啊？”近日，说起青荣城际铁路，威海市民沈栋有些迫不及待。

沈栋经营一家广告公司，承接的业务来自五湖四海，几乎每个月都要多次往来于威海与济南之间，或经由济南转车到北京。

沈栋从不考虑直接从威海乘火车到北京，只因在车上18个小时的颠簸，可以浓缩成两个字：太累！“说实话，威海到济南要不因为不是夜车，有卧铺，睡一觉就到了，我也不会选择乘火车。一趟就8个多

小时将近9个小时，要是白天坐过去估计也累死了，更别说是见客户谈生意了。”沈栋说。

威海地处沿海，却一直存在“难进难出”的问题。“这么算个账吧，我从威海到济南如果不坐夜车就要一早出发，9个小时后到站就已经是下午4、5点了。根本没有时间再去办正事，只能吃点饭找个宾馆住一晚，第二天再去办事。”沈栋说，“如果事情办得顺利，我就坐夜车再睡将近9个小时，第三天上午到威海，又一个半天没有了。要是事情办得不顺利，我要花费的

时间和金钱成本更多。这就是我为什么特别期盼青荣城际铁路早点通车的原因。”

沈栋表示，这么多年来他一直有心邀请外地客户到威海感受一下当地碧海蓝天的纯净，却一直苦于交通以及时间成本，迟迟没有成行。他说，待青荣城际铁路通车后，他要做的第一件事就是邀请合作多年的优质客户到威海吃海鲜。“青荣城铁就像打通了一条进出威海的快速通道，威海到济南也就4小时，再加上要实行‘公

交化’运行，说不定以后当天往返济南也都是有可能的啊！先不说城铁票价可能会

高，就加吧吧吧现在去趟济南吃饭住宿的钱估计也差不多了。”沈栋动情地说。“可不是，现在他只要出一趟差至少则3天，多则一周。我一个人在家心里总是不安定，就怕他在外吃不好住不好，要是以后真能当天往返了，我可是能放不少心了。”沈栋的妻子也忍不住说。

据悉，青荣城铁建成后，从威海市直达北京平均时间约为5.5小时，直达上海平均约为7.5小时，直达济南约为4小时，与青岛、烟台形成“一小时生活圈”。威海——济南，当天往返不是梦。

城铁重构客运“生态位”

沪等线路和烟大火车轮渡的有效衔接，将形成胶东半岛沿海地区通往全国各地的有效、便捷的快速客运网络。届时，无论是择业、购房，还是休闲娱乐，人们受到的地域限制越来越小。

青荣城际铁路同时也将打破该地区客运的传统格局。一般来说，运输距离在500公里以下，公路运输占优；运输距离在500至1000公里，铁路运输占优；运输距离在1000公里以上，则民航占优。高速铁路的出现，对公路客运和民航将带来冲击。

“济南至青岛线路的昨天，也许就是济南至烟台这条‘黄金线路’的明天。”对于年底前开通济南、烟台、威海方向的青荣城际铁路对公路客运可能带来的影响，一家公路客运企业负责人表示。

济南至青岛线路是个现成的例子。在动车组列车开行前，济南至青岛公路客运线路与普通火车相比拥有绝对的优势。单凭这一条线路，一家客运企业年收益数百万元。但随着动车的开通，客流量大幅下滑，票价降低，这条线路变成了赔钱线路。

青荣城际铁路开通济南、烟台、威海方向后，从济南到烟台约需3个小时，而乘坐公路客运大巴则需要7个小时，时间上的优势势必会分走一大批客流。

“各种运输方式都有自己的定位，铁路也有跑不到的地方，公路客运在运输体系中是不可或缺的，我们要发挥点对点、门到门的优势，找准定位，做好‘补位’。”济南长途汽车总站党委书记韩杰说，今年3月以来，他们开通了多条中短

途的定制旅游线路，如到齐河欧乐堡、章丘百脉泉的一日游等，在高峰期每天能接待上千人次，既满足了旅客出行需求，又实现了自身发展。

旅客出行方式也呈多样化的趋势。高铁+客车、高铁+轮渡+汽车、客车+飞机……多种出行方式的综合选择成为不少旅客的选择。山东交通学院交通与物流工程学院教授蔡志理说，随着经济水平的提高，人们会越来越倾向于更加舒适、快捷的出行方式。交通领域亦存在“生态位”现象，各种交通方式都应找到自己擅长的领域，扬长避短，为旅客提供更好的服务。目前，各种交通工具相对独立，不能及时有效调配资源，造成资源的浪费，建立综合交通运输体系的协调机制很有必要。