滨州到济南、黄骅有望通城铁

一条拟通到济南东站,一条接河北黄骅到天津滨海新区城际铁路

通讯员 张岩 见习记者 孙珊

《滨州市“十二五”铁路发展规划(征求意见稿)》中提出,滨州市将建设两城际轨道,即济南至滨州城际铁路和滨州至黄骅城际铁路。

济南至滨州城际铁路自济南东站起,经过遥墙机场,向东北方面沿黄河南岸经滨州邹平县、淄博高青县等地至滨州市南部小营,向北过黄河至滨州站。另外,自小营站向东偏北方向建设小营至东营南的城际铁路。

滨州至黄骅城际铁路先期借行黄大铁路,以后再建设专用线。滨州至黄骅城际铁路自滨州站出线,途径滨州市的滨城区、沾化县、无棣县,河北省的海兴县、黄骅市,接黄骅至天津滨海新区城际铁路。

随着济南城市群都市圈的产业一体化整合进程的大大加快,在各市之间形成了较大的客货运输需求。建设高效快捷、经济环保的城际轨道交通,将大大改善济南至滨州的通行条件,对济南和滨州两市的人员、经济交流,滨州承接省会都市圈的经济辐射具有重要作用。同时由于黄骅至天津滨海新区城际铁路规划已纳入国家“十二五”铁路建设规划,将加快环渤海城际铁路的构建,对滨州市对接滨海新区,承接滨海新区的辐射,改善黄河三角洲高效生态经济区建设条件具有重要作用。

“十二五”期间

滨州拟建十一条铁路专用线

本报7月28日讯(通讯员 张岩 见习记者 孙珊) 近日,由滨州市铁路发展规划课题组出台的《滨州市“十二五”铁路发展规划(征求意见稿)》指出,“十二五”期间,滨州将建十一条铁路专用线。这十一条铁路专用线分别是沾化电厂专用线、沾化工业园区专用线、滨阳燃化专用线、国电博兴电厂专用线、鲁北企业集团专用线、滨州经济开发区专用线、中海沥青专用线,惠民经济开发区专用线,大唐热电专用线,黄滨港连接线、邹平经济开发区专用线。

1、沾化电厂专用线

由滨港铁路沾化车站接轨,偏向西北接入沾化电厂,全长约3公里,投资约1亿元。计划“十二五”期间建设,工期30个月。

2、沾化工业园区专用线

由滨港铁路沾化车站接轨,偏向东北接入沾化工业园区,全长约8公里,投资约2亿元。计划“十二五”期间建设,工期30个月。

3、滨阳燃化专用线

由德大铁路阳信站附近高池家接入专用线,到达阳信开发区滨阳化工厂厂区,全长约12公里,投资约4亿元。计划“十二五”期间开工建设,工期30个月。

4、国电博兴电厂专用线

由淄东线纯化车站接轨,偏向东南至熊家村国电博兴电厂,全长约6公里,投资约1.5亿元。计划“十二五”期间开工建设,工期30个月。

5、鲁北化工铁路专用线

结合黄大铁路的建设,在黄大铁路小泊头站接入,向北延伸,经北李家宅村后跨越320省道,继续向北经马道门村、贾家庄村、史家村后再跨越239省道,到达埕口镇,至终点站鲁北化工厂,全长约15公里,投资约2亿元。计划“十二五”期间开工建设,工期30个月。

6、滨州经济开发区专用线

由德龙烟铁路堡集车站接轨,向西南至滨州经济开发区,全长约13公里,投资约3亿元。计划“十二五”期间建设,工期30个月。

7、中海沥青铁路专用线

由滨港一期铁路滨州客站位置接入专用线,到达中海沥青股份有限公司厂区,全长约3公里,投资约1亿元。计划“十二五”期间建设,工期30个月。

8、惠民经济开发区铁路专用线

由德大铁路阳信站附近接入专用线,向南延伸,到达惠民经济开发区,全长约15公里,投资2亿元。计划2012年开工建设,工期30个月。

9、大唐热电专用线

由德大铁路滨州西站接轨,向东北到达贯庄大唐热电厂区,全长约2公里,投资1亿元。计划2011年开工建设,工期24个月。

10、黄滨港连接线

由黄骅港至滨州港建设专用线,全长约40公里,投资8亿元。计划“十二五”期间建设,工期30个月。

11、邹平经济开发区专用线

由寿邹铁路博(兴)邹(平)段的邹平县孙镇向南至邹平经济开发区,全长约18公里,投资7亿元,“十二五”期间建设,工期24个月。

◓相关链接

滨州铁路现状

目前建成铁路128公里

长期以来,整个黄河三角洲区域因受黄河天堑的制约,铁路发展相对滞后,全市已建成铁路128公里。

其中淄东铁路滨州段、博小铁路在滨州境内57公里,设博兴站、纯化站和小营站。周邹铁路自淄博周村出线,到达邹平县城南部,长9.5公里,设邹平站。

滨港铁路一期工程从小营至沾化县城,长45公里,已建成投运。全线为单线一级地方铁路。其中,小营至滨州段线路全长19.2公里(含黄河公铁两用大桥)。滨州至沾化段;线路全长25.8公里(地方铁路I级)。

在建的兴广铁路自博兴县曹王镇出线(接淄东线),至广饶县大王镇华泰集团,为企业专用线,地方Ⅰ级铁路,长33.5公里,其中博兴境内16.47公里,设兴福车站,2010年已竣工,2011年将投入运营。

据介绍,目前滨州市铁路营运里程短,密度小,投入运营的铁路里程仅111.5公里,每万人平均拥有铁路0.30公里,不足全省平均水平的80%;每百平方公里拥有铁路仅1.3公里,不足全省平均水平的54%。而且铁路等级差,既有的铁路设计等级为地方铁路I级,铁路等级较低。另外,滨州市干线铁路匮乏,目前仅建成一条地方铁路,没有直接与国家干线铁路相连。

由于铁路运输发展水平相对滞后,发挥的作用尚有限。2010年,滨州市客运量6617.7万人,其中铁路客运量5.7万人,仅占滨州市的0.086%;2010年,滨州市货运量11630.5万吨,其中铁路货运量451.5万吨,仅占滨州市的3.88%。

通讯员 张岩 见习记者 孙珊