



建设中的济滨高铁商河站。 记者 王瑞超 摄

近日,齐鲁晚报·齐鲁壹点记者对正在建设中的济滨高铁进行探访,站房、桥梁、路基、隧道等全面提速,吹响了年底通车“冲锋号”。

# 济滨高铁冲刺年底通车,记者实地探访 空铁地下无缝换乘 光伏赋能零碳枢纽



施工中的济阳黄河公铁两用桥。 通讯员 魏圣曜 摄

记者 王瑞超 报道

## 下高铁可直通航站楼 5分钟实现“空铁联运”

记者首站来到济南首个地下高铁站——遥墙机场站,这也是山东省台线规模最大的地下高铁站,站台顶部包含花朵造型的吊顶已施工完毕,灯光一亮,美轮美奂。

“我们正在进行站台的铺贴与屏蔽门的施工。”山东铁投集团鲁南高铁公司济南指挥部副指挥长曹乾桂介绍,静态验收预计在7月1日进行,联调联试预计在8月1日进行,预计11月16日达到通车条件,具体通车时间另行通知。

据介绍,遥墙机场站通过地下连廊接驳济南遥墙国际机场T2航站楼与地铁3号线二期及济滨高铁,并预留地铁5号线、12号线及市域快线接入条件。北端进出站口衔接T2航站楼,南端衔接T1航站楼,未来可与航空、公路、长途客运、公交等实现综合换乘。

“车站北端上部规划建设空铁联运专用通道,旅客出站后可通过专用通道直达T2航站楼值机大厅,换乘时间控制在5分钟以内,真正实现‘空铁联运’模式。”现场施工负责人介绍。

## 济阳黄河公铁两用特大桥 “荷载最重,结构最聪明”

离开遥墙机场站,来到滔滔黄河畔。已经建设完毕的济阳黄河公铁两用特大桥巍然耸立,驻足远望,抬头是蔚蓝天空,朵朵白云,脚下是黄河之水,奔流不息。

“这个大桥荷载最重,结构最聪明。”济滨高铁中铁大桥局济阳黄河公铁两用特大桥项目副经理江宏告诉记者,斜拉索施工期间最大索力1400吨,而且受机场限高和黄河防洪限制,采用塔梁固结、塔墩分离体系的非对称设计。

济阳黄河公铁两用特大桥主桥已全部合龙,该桥是世界上跨度最大的塔梁固结、塔墩分离体系公铁合建矮塔斜拉桥,全长13.86公里,其中公铁共建段2.13公里,主桥全长1178米,是全线技术难度较高、施工风险较大的控制性工程。“其合龙标志着济滨高铁攻克了一大‘拦路虎’,是贯通黄河两岸施工、促进项目加快建设的重要‘里程碑’。”江宏称。

## 采用“光伏+” 打造“零碳枢纽,绿色场站”

跨过黄河,来到济阳站。

记者在站内看到,目前内装吊顶和内装墙面已基本完成。济阳站的设计理念为一脉济水、韶台盛貌,济阳南靠黄河、西邻齐河,水资源丰富,在设计方案上充分挖掘水文化,采用了“清新、明快、轻盈、灵动”的设计风格。

从济阳站一路向北,记者乘坐轨道车到达商河站、惠民站。

初来商河站,站房现代简约的曲线美映入眼帘,这个站房设计还一举两得,“我们将‘河水泱泱,碧波泉涌,生态花海’的意向以现代简约的曲线融合到商河站主体站房的设计中,在功能上作为调节采光、阻挡西晒的遮阳构件;在形象上以丰富的地域特色打造温婉大气、充满活动的现代交通枢纽。”济滨高铁中铁建设站房1标项目总工程师张明介绍,这展现了商河县契合“济南北起战略,昂扬向上,蓄势腾飞”的城市精神。

记者了解到,济滨高铁在站房设计、建设过程中,推进交通领域“零碳枢纽、绿色场站”建设,济阳站、商河站、惠民站三座站房同步配套光伏与地源热泵系统,依托“光伏就地发电+地源热泵高效温控”协同模式,构建稳定可靠的绿色能源闭环有效提升枢纽可再生能源替代率,大幅降低站点碳排放强度,充分彰显现代化铁路枢纽绿色建造、低碳运营建设理念,为区域交通工程绿色高质量发展提供优质示范。

## 济南首条接触线成功架设 为带电调试创造条件

与此同时,5月以来,济滨高铁电力工程建设驶入“快车道”。先是济南首条接触线在济阳至商河区间成功架设。5月14日,商河10kV配电所一次受电成功。作为全线首座通电配电所,它承担着通信、信号及相关生产生活设备供电任务,为后续设备带电调试创造了条件,也为全线联调联试奠定坚实基础。5月21日,小许家线路所主体结构顺利封顶,全线所有设备房屋工程圆满收官。

截至目前,济滨高铁路基、桥梁、隧道、“三电”和管线迁改工程全部完工,轨道工程完成95%、站房工程完成94%、四电工程完成85%,全线施工质量可控、安全形势稳定,全力冲刺年底通车目标。

济滨高铁建成后,将彻底结束济南市济阳区、商河县和滨州市主城区不通高铁的历史,实现京沪高铁辅助通道与京沪高铁互联互通,沿线群众出行将更加便捷,区域经济社会发展也将迎来新的机遇。

“讲文明 树新风”公益广告



点菜不铺张 吃剩“打包”走

敬天惜粮 勤俭节约



社会文明新风尚  
倡导文明健康  
勤俭节约