

# 半小时通勤 百年老线迎新机

## 淄博至博山铁路改造工程建设启动

淄博8月31日讯 今天上午10点38分,淄博至博山铁路改造工程建设启动仪式在淄川举行,百余年张博铁路将告别单线行驶的“内燃时代”,正式迈入双向奔赴的“电气化时代”。作为“十四五”期间全国首条利用既有有线改造市域铁路项目,将被打造为具有引领示范带动作用的样板工程、精品工程。

淄博至博山铁路,常被称为张博铁路,始建于1903年,是当时胶济铁路唯一的一条支线铁路,奠定了这座城市的发展变迁,淄博人民对这条铁路有极深的感情,实施改造是几代淄博人民的心愿,也是淄博转型升级的迫切需要。改造后全长约39.6公里,双线电气化,将成为

全封闭全立交国铁I级铁路,采用4编CRH6F动车组,公交化开行动车组,速度目标值100公里/小时。原淄博站、淄川站、大昆仑站和博山站将增加客场,同时新增南定北、双杨、淄川南、博山北(白塔)4个客运站,站站停列车,运行时间约40分钟,大站停列车运行时间约30分钟。工程计划建设工期为3年,总投资54.41亿元。

此次改造工程意味着张博铁路正式迎来电气化时代。开通运营后,将大大缩短淄博市各组团间的出行时间,提高沿线居民出行效率和舒适度,拉近中心城区与南部组团间的时空距离,进一步提高客货运输能力,降低运输成本,减少机车燃油带来的

能源消耗和环境影响。

作为“十四五”期间全国首条利用既有有线改造市域铁路项目,国铁集团、淄博市委市政府拟将其打造为具有引领示范带动作用的样板工程、精品工程,为胶济铁路市域化等项目建设、运营等提供有益借鉴。张博铁路改造工程项目有多项创新:在建设模式上,利用既有张博铁路改造开行市域列车仅需投资54.41亿元,较新建轨道交通节省投资约160亿元,直接经济效益可观;其次,改造完成后,张博铁路将采用高峰图、平峰图、周末图、假日图等多种运行图结合,与城市公交结合,根据客流变化调整停站方案,力求运营效益最大化、服务质量最优化。同时采

用铁路客票与城市公交客票系统共用模式,通过单程票或公交卡、市民卡等途径,满足多样化出行需求;在交通模式方面,利用现有张博铁路开行动车组,同时对淄博站实施改造,新建南站房,改扩建北站房,增设张博铁路候车区域及上下车通道,并预留城市轨道交通换乘区间,实现多种交通方式无缝换乘。在进站设置上,考虑采用城市轨道交通、城市公交一票制,便捷旅客换乘,打造“轨道上的淄博”“半小时通勤圈”。

张博铁路改造工程通过淄博站新枢纽将高铁、普铁、市域铁路、城市轨道交通和城市公共交通进行有机衔接,搭建起便捷顺畅的城市交通网,实现

“五网融合”,以此为依托,打造以沿线客站为原点的经济微中心,进一步优化沿线城镇、产业、人口等布局。同时,公交化开行市域列车,有利于南部城区与中心城区间经济文化交流,引导更多客流进入南部山区观光旅游。改造后,有望成为辛泰线网红“绿皮车”之后的又一网红铁路线的张博铁路,将有力发挥串联效应,集聚沿线资源要素,激活老工业区发展新动能。

大众日报淄博融媒体中心记者 王兵 李波 张欣 见习记者 王昭越



扫描“鲁中晨报”APP二维码查看现场视频

# 让出行更美好

## 淄博至博山铁路改造工程建设启动



## 淄博这条铁路,寄托多少乡愁和希望

王继洋 孙良栋

2022年8月的最后一天,淄博首条轨道交通线路,淄博至博山铁路改造工程建设启动仪式在淄川举行,始建于1903年的张博铁路将迈入双向奔赴的“电气化时代”。

即将迎来新生的张博铁路,不仅直观展现了中国铁路百余年的发展历程与时代风貌,也承载了一代又一代淄博人难以忘怀的成长记忆。这段全长约39.6公里的铁路,见证了城市的变迁,也恰似一缕根植于淄博人心间的乡愁。如今,我们凝视古朴厚重的路轨站台,憧憬改造后的样子,每个人都能邂逅别样的风采,也庆幸这座城市迎来建设“九个现代化新淄博”的未来与希望……

### 乡愁

作为全国为数不多的组团式城市,淄博有一条人人熟知的百年铁路及市内列车。这趟最初为蒸汽机车牵引,后改为柴油内燃机车牵引的市内列车,联通了淄博北部平原和南部山区,拉近了区县与区县的距离,成为沿线居民和厂矿职工访亲走友、上下班出行最重要的交通工具,为淄博市及沿线区县的交通运输和城市发展发挥了巨大作用。1997张博铁路开通“回归号”列车后,淄博的市内列车运输更是红极一时。遗憾的

是,随着公路客运的飞速发展及胶济客专的建造完成,落寞到仅留一班的市内列车停运,张博铁路于2008年告别了客运历史舞台。

虽然已经退出历史舞台,但与这条铁路的有关任何消息,都能牵动每个淄博人的神经。因为这不不仅仅是一趟市内列车,还载满了柴米油盐的市井人生,浸染着岁月流年的人间烟火。

目前,张博铁路主线上有淄博(老张店站)、南定、淄川、大昆仑和博山五座车站,只办理货运业务,不办理客运业务。始建于1899年的博山站位于博山城北孝妇河西岸,是张博铁路的终点,至今还保留着德国风格的站房、水塔等百年建筑。博山人对这座山城的浓浓乡愁,在中共淄博市委、市政府机关所在地由博山迁往张店后展现得淋漓尽致:越来越多的博山人不得不外出打工,却宁愿饱受在张博铁路上通勤赶班的舟车劳顿,也不愿在外安家。

始建于1904年的淄川站,位于淄川城北的三里沟村,其老建筑已被拆除,目前使用的站房为上世纪90年代改建。站在淄川火车站的指示牌旁,网友“自由风格杂货铺”仿佛穿越回了30多年前,“小时候我经常从这里坐火车到张店,也因此喜欢

上了这个‘钢铁巨龙’,如今一晃30几年过去了,虽说老家经常回,但车站却几经路过,仍无暇去看看。”从小就离开家乡的“自由风格杂货铺”对淄川印象并不深刻,但火车站却深深地烙在了记忆中,“小时候坐火车去张店是件很方便也是件很时髦的事,而张店至博山的客运列车经过这若干年的停运不停,终于在2008年退出了我们的视野,至今仍念念不忘。”

### 情怀

近两个甲子的时间,胶济铁路在岁月的洗礼下,不断变迁着:胶济铁路,济南站成了铁路博物馆,青岛站移位,大港站、坊子站、周村站被淘汰,老潍县站、张店站更迭了……唯独博山站依然以原貌示人。

在网友“老张拉呱”看来,张博铁路和与之相连的博八铁路是山东省乃至全国屈指可数的原生态百年铁路,是当今中国很有纪念意义和历史价值的文物,“张博铁路的一边是美丽的孝妇河,一边是车水马龙的张博公路。坐在火车上可以欣赏到淄博的大美风景,张店的天主教堂、杨寨的古塔……还有山东最大的铝城、瓷都。”

这无疑是一条承载着淄博人情怀的路线。正如

“老张拉呱”所说,“沿线跨孝妇河的青龙山铁路大桥、怡园、因园、北亭子,还有‘桥上流水、桥下走人’的后乐桥、担山桥,颜神八景‘黑山暮雨雁飞斜,峨岭晴岚啼乱鸦’,青龙山坡切出山崖露着巨大的地质剖面,褶曲、断裂的页岩、石灰岩显示生动细致,它是地壳运动的真实记录,具有独一无二的旅游观赏价值。”

对于张博铁路,每个人都有自己的情怀所在,这种情怀甚至带有某种执念,比如有人希望这条铁路尽可能保留原貌,成为这座城市一道见证历史的风景线;比如有人希望改造成旅游观光绿皮火车,发挥旅游和历史文化保护与齐文化、孝文化传播等多重作用,带动山区乡村经济发展……所有的这些执念,其实都是热爱家乡的一种独有情怀的直观体现。

正如网友“自由风格杂货铺”所说,“公交车在(淄川)三里沟交错穿行,这就是站前街,原来那些卖小吃的平房在机械的轰鸣声中早已被夷为平地,一幢幢正在拔地而起的高档住宅楼,一辆辆飞驰而过的汽车,一拨拨行色匆匆的游人,老街旧貌已换新颜,可街头的老树依旧那么挺拔,巷尾依旧还是那三三两两的老大爷端着紫砂壶,原来,老地方还是那老地方……”

### 希望

8月的最后一天,淄博至博山铁路改造工程建设启动仪式在淄川举行,张博铁路客运迎来了新的希望。

对于许多老淄博人而言,张博铁路虽然“暮年垂老”,但对它却一直有种挥之不去的情结,特别是自小与它打交道的人,难于言表青涩滋味和美好青春记忆。

“它确实为淄博的发展作出了突出贡献,也伴随着我们成长起来,但它现在确实很难再出力了。”8月31日,家住淄博市张店区世瑞苑小区的吴桂香老人告诉记者,看着张博铁路就那么静静地躺在那里,任凭风吹雨打,他们这些老一輩人也于心不忍。

“依稀记得,童年的我跟随母亲,坐上张店到博山的小火车,去探望爷爷奶奶,而当今天我知道这条铁路要改造之后,心里别提多开心了,仿佛一下子又回到了从前,希望它快快建成。”经常开车往返于张店和博山的市民张先生告诉记者。

铁路伸向远方,将距离拉近,将你我拉近。

希望百年铁路能够再次发挥市内客运轨道交通的优势,成为淄博市乃至山东省一道独特的风景线,也为缓解淄博市和沿线城区的交通拥堵开辟一条新路。