

# 淄博的“铁路活力”有几何？

从高处俯瞰，淄博市桓台县渔洋街、铁西路交叉口东侧的桓台火车站静卧在张东铁路旁，棕红色的瓦片在阳光下分外显眼。

时隔10年后，它再度热闹起来。1月10日，桓台火车站客运线路通车仪式举行，标志着该站重新恢复客运业务。

老车站焕发新生机，汇入这座城市强壮的交通筋脉，将为城市发展带来更多活力。



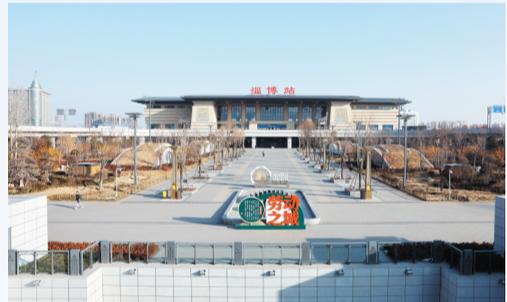
张店火车站。 资料照片



张店站更名为淄博站。 资料照片



已停用的淄博站北站房。 资料照片



现用的淄博站南站房。



桓台火车站原站房。 资料照片

## 群众出行的新选择

桓台县索镇街道东镇村距离桓台站不过1公里。1月10日，73岁的村民高延明早早赶到了火车站，等待恢复客运后第一列停靠的火车到来。

谈到张东铁路和桓台站，几十年的记忆涌进脑海，让他打开了话匣子。

作为土生土长的桓台人，高延明对于儿时的情景记忆犹新。他记得，大概是在1960年左右，村子附近突然来了许多工人，先是搞测量，然后小车推土、平整土地、人力打夯。听工人说，要建铁路，他感觉很兴奋。

“那时就觉得，一些大地方才会有铁路，我们这里也要有铁路了，很自豪。”高延明说。

张东铁路始建于上世纪50年代，该线路主要承担张店至东营、滨州等旅客的出行需求。到了上世纪70年代，桓台火车站建成投用，高延明也是受益者。

上世纪70年代末到80年代，胜利油田建设力度很大，而桓台作为建筑之乡，有许多建筑队从桓台站坐车去支援油田建设。“我当时作为建筑队的一分子，经常坐火车往返于桓台和东营两地，直到后来改行。”改行后，高延明做起了生意，他与铁路的缘分还在继续，出行方向由向北改成往南，去过许多地方。

2013年，因铁路电气化改造，桓台火车站客运业务按下暂停键。客运站停用后，群众要求恢复通车的呼声越来越强烈，当地与国铁济南局沟通对接，对客运站拆除重建。2024年1月10日，桓台火车站以崭新的姿态回归百姓生活。对于这一天，盼了很久的高延明说：“这给老百姓的出行提供了一种新选择，桓台有小清河航运，现在火车站又开通了，不管是百姓出行，还是当地经济发展，各方面肯定会越来越好。”

桓台人耿庆杰，和高延明一样也早早赶去，成了恢复客运后首批发送旅客中的一员，一张去往东营的车票在手里捏得很紧。20多年前他曾去东营求学，一条铁路和一个客运站记录了他的青春记忆和梦想。耿庆杰说：“重新开通客运

是很幸福的事情，我听到这个消息特意第一时间赶了过来，重温一下我的求学路。”

在位于东营的山东石油化学学院求学的女生小陈，这次去东营看姥姥的旅途相比过去几年方便了太多。她说：“我原来要从淄博站坐车，光公交车来回就得两个小时，路途远，早上得早早地走。桓台火车站能坐车了，就太方便了。”

1月10日恢复客运当天，桓台火车站发送旅客141人次，到达旅客104人次。

## 内通外达的活力网

桓台火车站虽小，却承载着许多人的梦想，也将惠及更多人。而在淄博，还有淄博站、淄博北站、临淄北站这样的客运“大站”，以及南仇、北牟、南博山等可以上下客的“小站”。

淄博站隶属于国铁济南局淄博车务段，是淄博市境内最大的客运站，衔接着胶济线、胶济客专线、张东线与张博线。翻开胶济铁路百年历史，“淄博站”站名的出现是在1987年，它的前身是张店火车站，距今已有120年的历史。车站是一站两场式布局，分客运车场与货运车场，车站日均接发旅客列车近200趟。

1903年建成的张店火车站站房，有多张黑白照片留存于世。1978年至1984年期间，受益于胶济复线的复工建设而扩建，站区面貌有了明显改善。2001年，淄博站广场迎来一次范围较大改造。2002年，淄博站北广场改造完成，采用上下两层“高进低出”立体交通模式。2017年底，淄博火车站南广场改造工程开工。2022年9月16日，淄博站南站房正式启用，一个南北通道贯穿，地标性更加显现、智能化更加完备的雄伟大气的新式火车站矗立在人们面前。

淄博站作为胶济铁路、胶济客专、济青高铁三线并行“济青大通道”中的重要站点，也是淄博市的重要交通枢纽，集张博线、公交、出租及社会车辆等多种交通方式、多种运营模式为一体，为旅客带来了更加舒适便捷的出行体验，也为淄博市经济发展源源不断注入活力。

济青高铁是国家中长期铁路

网规划“八纵八横”高速铁路网中青银通道的重要组成部分，西起济南南东站，东至红岛站，淄博境内设有淄博北站和临淄北站，于2018年12月26日通车启用。

三个“大站”，为淄博市及周边地区群众出行，及外地旅客来淄，提供了更加方便、快捷的方式。2023年4月，淄博站、淄博北站、临淄北站曾交出一个周末到发旅客22万余人次，并刷新多项历史数据的成绩单；当年“五一”假期，淄博站累计发送旅客24万余人次，创多项历史纪录；2023年全年，淄博北站到发旅客近500万人次……

全程184公里，运行4小时21分，沿途经停17个车站，穿过22个隧道，途经大小桥梁和涵洞58座……省内唯一一趟公益性慢火车在鲁中山区一跑就是四十多年，在淄博境内辐射20余个景区和乡村旅游景点，串联起山区百姓的衣食住行，也带动了淄博沿线的生态农业发展。沿线村民曾坐着这趟车上山销售农产品，一些人至今还保持着这样的习惯。博山区源泉镇村民赵女士说：“我自己养的鸡，一盒鸡蛋出去能卖80块钱，来回路费花6块，我很满意。”

不止客运站，在淄博还有铁路编组站。其中，东风站是胶济线上的主要编组站之一，担负着胶济线中段、张东线、辛泰线等方面的货物列车到发和列车解编任务，日均办理车皮数量万余。它们与客运站一起，支撑起了人与货的内通外达。

拥有如此数量的车站，对于志在转型跨越发展的淄博来说无疑如虎添翼。“十四五”以来，淄博市综合立体交通网建设进入加速成型期，张博铁路改造开工工程建设，还将积极争取规划建设滨州（东营）至淄博至莱芜铁路、聊城至泰安至莱芜至京沪高铁二通道铁路（鲁中高铁中段），并提升重点区域、重点线路货运能力，规划建设物流园区、大型工业企业的铁路专用线，适时推进淄博至章丘、南环线等市域铁路规划研究。

钢轨卧，银龙舞。铁路之于淄博，助力不绝，未来更可期。

大众日报淄博融媒体中心记者 孙渤海 张欣



扫描“鲁中晨报”APP二维码查看更多内容



桓台火车站新站房。