

自古德州陵县不分家，而如今交通对接、产业合作、资源互补共享、人才互通愈发深入。从种种阻滞与不完善走到渐上轨道，风物长宜放眼量，下一步该如何？打破观念和行政壁垒，一条心地打造成一座城？结果和过程或许不太重要，关键在其背后——两城居民生活水平的提升。



穿陵县城而过的104路城际公交。 本报记者 马志勇 摄

德陵一体 同城逐梦

本报记者 王金强

1 公交进城 打破的是壁垒

19日，14岁的初中生李光绪站在陵县城头街头公交亭，等了10分钟左右，坐上了直通德州家中的104路公交车。

李光绪住在京沪高铁德州东站附近的村子里，小学就在陵县城上学的他，七八年来一直坐陵县到德州的快客上学放学，偶尔赶上附近村里有人开车到陵县，会捎他一程。

直到今年6月16日，李光绪才彻底结束这种等快客、靠蹭车的上学方式。随着104路德陵城际公交车的开通，李光绪和同村同学可在家门口直接上车到达陵县，票价只要2元。

最初，104路公交车终点站设置在陵县城西北方的美嘉居生活广场，李光绪下车后，要再转到陵县城的公交车，才能到达他就读的城关中学。

就在他纳闷为何这趟车不能开到陵县城时，这趟公交车在原陵县终点站美嘉居生活广场站继续向南，再经陵州路向东延进入陵县城，票价维持在2元不变。

这让不少跟李光绪一样的乘客喜出望外，104路公交车沿途增设陵县汽车站、陵县中医院等7个站点，由西往东贯穿县城，从陵县去德州的乘客不用再在县城倒车了。

这条公交线路贯穿纬十二路、陵边路，沿途设双向26处站点，运营间隔15—18分钟，并与高铁运行班次相对应，起初准备了10辆新能源空调车投入该线路，目前已有6辆全天投入运营。

从这条公交线路开通，到最终延伸到陵县城内，前后经历了40天的时间。40天，陵县居民等来了出行的更加便利。

面对享受政府补贴的低票价公交车的抢食，德陵快客和县城内出租车等营运车辆面对利益冲击和调整应对，也有了这40天的缓冲时间。

或许，市民会更多关心出行便利，利益方会在市民出行便利度和维护利益之间犹豫。博弈之间，最终还是造就城际公交进城。由此壁垒被打破，德陵一体化互通公交才算迈出实质意义的一步。

2 路网升级，理顺的是生活

曾经，在德州经济技术开发区上班的郑先生总是要拼车由104国道回陵县。尽管104路公交车也很方便，但路线选择性少、大货车较多，附近村庄集市密集，导致他回家路上时常拥堵。

随着德州市东方红路东延工程的实施，他从陵县老城区到德州经济技术开发区仅需10分钟，到京沪高铁站也不过5分钟。可供选择的路多了，他最直观的感觉就是真的像在同一个城市上班——路不远、不用太赶，还很顺畅。

从云端俯瞰德州高铁片区与陵县城，好比两块布，穿针引线的正是条条大路。传统连接德陵的道路有104国道、省道353线、314线3条道路。

而如今，纬十二路、天衢路、北环路、东方红路、三八东路都跟陵县相连接。路网升级让在京沪高铁德州东站等客的出租车司机范师傅很敞亮：“你要去哪儿吧？从东站去河北、滨德高速，还有陵县都很顺！”

除了公路网，最让陵县人期待的莫过于陵县火车站的建设。德龙烟铁路线上的客货两



新开通的连通德城与陵县的道路。

用站，即将填补陵县不通火车的空白——德龙烟铁路陵县段全长36公里，涉及三个乡镇51个村庄，在陵城镇张集村设有车站，是陵县首条铁路工程。

在陵县规划局局长韩书军眼中，德龙烟铁路一旦贯通，连接的是港口群，像东营、滨州、

莱州、龙口和烟台都有港口。由这条铁路串联起来的低成本港口群，非常方便“粮食产量十三年增”、“全国产棉大县”的陵县农产品的外运。

路网升级后的溢出效应，不仅方便居民的出行，更是一个地方产业振兴的开始。

3 “摆渡上班”VS“陵县买房”

乘坐班车30分钟左右即可往返，自驾只需10—15分钟，时间距离的缩短，让王爱焕觉得他近乎生活在同一个城市里。

去年9月，德州恒丰集团职工王爱焕天天挤大班车，往返于陵县与德州之间，刚刚调到陵县上班的他颇有不适。

恒丰集团原址，目前已经被立唐唐人城市综合体所代替。退城进园，恒丰的工业用地腾出，促进了德州市中心城区

商业用地的集约化，而在陵县工业园实现设备更新、用工效率提高、生产成本下降的恒丰，让员工的心态迅速改变。

不到一年时间，王爱焕等老员工的工资平均上涨近千。原先在老恒丰待了30年的老员工，一扫刚开始搬迁时的不情愿，个个笑逐颜开。

目前，这家纺织企业每天要用16辆公交车，早上七点就从德州二棉宿舍运送员工到陵

县上班。时间一久，家在德州却不愿来回奔波的工人，更希望一出门就能上班下班。

陵县县城的房价也在每平方米3000—4000元之间，地段好点的直逼德州房价，离德州经济开发区较近的房价大部分均价都涨过了5000元。不少还住在老房子里的员工以为这种摆渡式上班的生活要持续后半生。

恒丰集团综合办公室主任李振海透露，今年他们在公司

所在的工业园C区，划了200亩工业用地转化为商业用地，所有配套设施配齐之后，卖给员工也就每平方米2300元。

内部员工可享优惠价，并不太远的距离，热炒的“德陵一体化”……让王爱焕看到了结束这种摆渡式上下班生活的希望，如果德陵真的实现同城，教育医疗养老资源可以互通，那么他愿在这里买房子，毕竟，还有升值空间。

4 差异竞争中的同城棋局

德陵一体化或是一盘棋局，不见喊杀冲刺，但见兵移卒动。万千棋局各有路数，走出自己的特色和风格方是正道，你当头炮，我屏风马，要的正是见招拆招。

对此，陵县规划局局长韩书军颇有见解。不少人觉得高铁开通给陵县带来的机遇是显而易见的，但是却忘了高铁沿线城市中，德州并没有太多优势。京沪高铁快速连接京津沪

大城市的同时，也加快了人才等资源的流动，反而会加剧京津沪等大城市对沿线周边地区“虹吸”效应。相反，京津沪的高房价、高消费成为人才等资源流入的制约因素，如果搭建良好的平台，人才“反虹吸”绝非不可能。

陵县未来的规划，要走错位发展、有序竞争的路，马颊河生态岛、德龙烟铁路火车站创业园等项目的上马，跟多地与

德州形成差异化发展，与高铁新区的生态科技绿色相呼应。

记者从德州市发改委获悉，目前德州已经初步构筑起了中心城区、县城、小城镇、新型农村社区四级新型城镇化体系。“一心四极”有着特定的客观原因，德州2012年城镇化率46.5%，低于全省5个多百分点，中心城区人口仅为全市人口的12%；德州11个县市区仅有5个镇纳入全省示范镇，不足

全省平均水平(100个镇/140个县)的2/3。“小马拉大车”现象严重，中心城区亟待做大做强。

德州“十二五”规划提出，推进行政区划调整，争取陵县尽快撤县设区，培育壮大黄河涯、二屯等周边卫星镇，将平原、武城、宁津逐步纳入中心城区规划。到2015年，将陵县城区纳入中心城区范围后，建成区面积突破100平方公里，人口突破100万。