



南部城区化茧成蝶

城市小铁路拆除的期待

由于城市快速发展,小铁路对城市的割裂与束缚越来越重。铁路专用线,由于其服务对象集中、总里程短或者轨距窄,而被称为“小铁路”。而如今它挡住的不只是行人上班回家的路,还有城市发展的步伐。凝聚城市历史的小铁路如今带来了交通、环境等诸多困扰,乃至制约了城市的战略规划,拆与不拆,已到了该决定的时刻。



小铁路的“前世今生”

“多数专用线是在上世纪五六十年代修建的,那可是大功臣。”在德州生活了50多年的市民孙先生介绍,当时的铁路专用线都是为郊区的一些单位服务的,后来随着城市的发

展,位于郊区的铁路周边开始有了居民区和公路,现在反而束缚了城市发展。

据了解,在2000年之前,南部片区多为农耕地或者企业,小铁路为当时企业运

输作出了不可磨灭的贡献,但是随着城镇化进程,工厂慢慢搬出城区,尤其是2004年之后,居民住宅小区开始增多,小铁路的使命也接近完成。

“如果以德百为中心,往北五公里还是城市中心,但是往南三公里不到却被铁路拦下了。”城南某楼盘负责人介绍说,这种不平衡的发展需要从“小铁路”开始改变。



市民与铁路争抢时间

又是一个早晨,住在嘉诚景园的李女士,照旧去送解放南路上的儿子,随着红灯亮起,大大的“停”字赫然立在铁道边,铁路两侧的护栏徐徐下落。而就在这个当口,一幕幕惊

险开始上演——李女士加大油门,不顾颠簸,硬生生地抢了过去。与此同时,效仿者众多。“我不抢着过去,孩子上学就要迟到了。赶上上下班高峰期,黑压压的人群,大小自行

车都聚集在此,等着过路的汽车排了长长的一溜,与火车抢路已经变得习以为常。”李女士说,火车一过就是半个小时,实在没时间等着。

“不减速,车容易爆胎。”一

位司机介绍。据了解,经过这儿的司机不少都有过爆胎的经历,路口附近有些修车店,一位修车店老板介绍,外地来的司机看不见铁轨,爆胎经常发生。

小铁路驶向何方

“从长远来看,铁路外迁是根本解决之道。按照科学规划,把铁路线及其附属设施向城市外围转移,为城市发展留出充分的空间。铁路外迁后,城市连成一片,基础设施和环境质量将极大改善,原来的铁路沿线地带将从脏乱差变成黄金宝地,从而成为城市发展新的增长点。”南部城区楼盘置业顾问介绍说。

德城区新华街道办事处相关人员分析说,穿城铁路拆除是迟早的事情,但是铁路穿过的地方,要么是老化工企业,要么是木材市场或铁路货场,占地不说,规划拆迁起来难度更大,除了要找到开发商,还得把原来的单位安置好。

根据之前老城南片区提升改造工程的规划,东风中路以南,新华街道办事处以北、东起岔河、西至京沪铁路,4.5平方公里区域作为提升改造重点,力争三五年内,实现总拆迁面积约260万平方米,打造南部生态宜居新城。

目前,鲁班御景国际、邹李大社区等5个地块已开工,堤岭、池口、鲁北木材等7个地块正在加紧招商。其中,龙马金建地块规划面积为200亩,鲁北木材大社区规划面积为547亩。力争3-5年时间完成提升改造,将南部片区打造成生态宜居、功能完善的现代化都市。

“小铁路在计划经济时代的红火,随着我们国家从计划经济向市场经济的过渡、转型,而温度逐渐降低。”业内人士刘先生说,窄轨铁路小铁路已经不具有竞争力,无法适应市场经济发展的需要。在城市发展需求的推动下,我们期待小铁路的“华丽转身”。

(楼市记者 贺莹莹)



小铁路挡住的不仅仅是路

“这个路口一过火车两边的拉杆都放下来,先让火车通过,一天最少要有三趟火车,也有十多趟的时候,不知道什么时候过去就碰到了。”肖女士说。

石先生和妻子都在中心城区工作,因为房子所处环境问题不止吵过一次架,妻子执意

搬到城区去住,而先生觉得南部会越来越好,“万达都来了,我相信南部城区会越来越好,铁路也会慢慢拆除的。”今年5月份,已经实现退城进园的化工厂开始拆除,让地给德州万达广场。如今人们会发现,原本通往化工厂的铁轨已经被截断,地上已

经竖立起高高的工程围挡。

记者在调查中发现,随着城市化进程的加快,近些年城南片区的发展也日新月异,鲁班御景园、金腾豪庭、花好月圆、星河湾、南苑花城……一座座新小区的建成使得城南的人气越来越旺。作为城南市

民进入城央的三条主干道,新湖路、湖滨大道和向阳路却悉数被小铁路拦腰斩断,市民想进入主城区,必须忍受小铁路之困;而主城区的居民无论是想买住宅还是发展商业,都会或多或少地受到小铁路的影响而避开城南。

