

市政协委员、市住建委主任许传东提案,消除火车站在城中间的不利影响——

铁路南移:呼声渐高上“两会”

本报记者 王富晓 盛文静 见习记者 侯健

市民感受>>

被铁路分割, 每天上下班都要绕道

市区铁路是否应该南移?住在铁路两边新市区和石臼的市民有亲身体会。住在黄海三路的市民徐君告诉记者,他家就在火车站旁边,工作地点在烟台路国际大厦,每天要绕道北京路,再转道泰安路才能到达工作地点。

“我家离上班地点直线距离不足2公里,”徐君说,但是石臼去新市区的道路却只有北京路、海滨二路和马家庄北侧的铁路涵洞。无论他从这三条道路的哪条去新市区,都要绕道很远的距离。

徐君说,随着这两年日照城市的不断发展,连接新市区和石臼之间的道路通行车辆与日俱增,出现了拥堵现象。特别是在上下班的高峰期,堵车现象时有发生,给他的生活带来诸多不便。因此,他觉得

“铁路南移”是件好事。

家住新市区烟台路的市民刘女士告诉记者,横穿市区的铁路货运交通量大,噪音、安全、污染等问题大大影响了周边居民的生活环境。“铁路两边堆积着大量的煤炭等,很多大型货车来回运输,弄得铁路附近的北京路路面黑乎乎的,周围的环境也不好,铁路南移我十分赞成。”

除了市民生活出行不便外,铁路横贯市区,给城市发展带来很多硬伤,特别是城市功能布局。市区铁路造成了城市布局的分割,一定程度上阻断了中心城区与南部组团和产业功能区之间的联系,人流、物流、信息流不能快速流转,导致城市中心区集聚辐射功能不强,承担经济社会发展的主导载体功能不突出。

委员建议>>

铁路南移, 实现货运“南进南出”

其实,对于市区铁路的南移,除了感同身受的铁路沿线市民,日照市的相关部门也早有所规划,只是,由于各种原因,规划一直未能实施。

10日,记者从住建部门了解到,在几年前出台的《日照市城市总体规划》及《日照市综合交通规划》中均提到:尽快实现铁路货运“南进南出”,彻底消除铁路交通对城市的不利影响。

“一个沿海旅游城市,却在城市中间放一个火车站,把城区污染得黑乎乎的,实在是大煞风景。”在一些网络论坛内,不少网友对于日照的铁路交通建设,非常尖锐地提出了这一现象。

同样,在本次日照市“两会”上,有政协委员对此提出了建议:从长远来看,“铁路南移”目前已经具备了几个难得的机遇。

“首先就是晋煤外运大通道,按照山东省2008年-2015年铁路建设计划,该铁路将于“十

二五”期间开工并建成,建设标准为双线、电气化。该铁路基本是东西方向,自莒县进入市区后,向东与荷兖日铁路在巨峰站交会。”日照市政协委员、市住建委主任许传东告诉记者,此外,按照山东省2008年-2015年铁路建设计划,青岛-日照-连云港铁路也将开工建设,建设标准为近期客货共线单线,预留复线条件,未来形成高标准大能力沿海通道。该线路基本是南北方向,与荷兖日铁路奎山站和巨峰站交会,并拟将奎山站设置为客运站。

许传东告诉记者,根据这几个规划,目前铁路南移正面临着非常好的机会,相关部门可以结合晋煤外运大通道、青岛-日照-连云港铁路等铁路工程的实施,在全市南部的巨峰建设铁路货运枢纽及港前站,建设巨峰铁路货运枢纽至港前站的集疏运铁路、建设奎山综合客运枢纽,都是相对比较合理的规划。



2004年6月份,投资3000多万元的日照火车站改造工程正式开工。不过,从建成至今6年多的时间内,对于这座位于城市中央的火车站及其铁路线,争议声一直不断,“铁路南移”的呼声也越来越高。

今年的日照市“两会”上,政协委员许传东通过调研之后,提供了一份内容详实的提案。他认为从长远来看,“铁路南移”目前已经具备了几个难得的机遇。



坐落在日照市生活区的铁路线。 本报记者 周青先 见习记者 汪振荣 摄

费用预算>>

政府可通过土地收益, 弥补经费不足

铁路整体南移,费用预算自然不是个小数目,而相关的经费如何筹集,沿线的土地如何利用,都是一系列紧密相关的问题。

日照市政协委员、市住建委主任许传东告诉记者,由于与铁路“南进南出”相关工程项目没有详细方案,经济分析难以准确估算。在这之前,根据中铁咨询集团有限公司编制的《山西中南部大能力铁路对外通道方案研究》及国内外相关经验数据,初步估算以上项目投资约30亿元。

如此庞大的费用预算,政府部门如何筹集,如何争取国家投资呢?

许传东表示,相关部门可以把握晋煤外运大通道、青岛-日照-连云港铁路等铁路工程建设机遇,以争取国家投资为主、地方补助为辅的方式,建设铁路“南进南出”相关工程项目。项目实施后,将形成国家、地方、企业三家共赢的局面。

对于政府部门而言,可以通过对铁路南移后腾清土地实施开发改造,从而获得一定的土地收益,并以此适当补助需地方和企业投资的“南进南出”内部工程项目(主要包括改造石臼港区内部的铁路集疏运系统、建设港前站至电厂的铁路专线及改造电

厂内部的铁路作业系统)。

根据住建部门的预测,市区铁路南移后,铁路两侧的用地布局得以优化,土地开发潜力上升。荷兖日铁路市区段南移后腾清土地及电厂铁路专线腾清土地,静态估算总价值约为28.9亿元。拆除电厂专线后,扣除沿道路用地及道路绿化带用地,可腾清土地1002亩的工业用地,静态估算价值约为2.5亿元。

政府可通过土地收益,适当补助改造日照港区内部的铁路集疏运系统,建设港前站至华能日照电厂的铁路专线及改造华能日照电厂内部的铁路作业系统。

●相关链接

日照市铁路现状

目前市区有荷兖日铁路及电厂铁路专线两条铁路。荷兖日铁路全长约11.7公里,自西向东共穿(跨)越3条城市主干道及2条河流。电厂铁路专线自郭家湖子村北侧出线,向东南方向穿越日照开发区至日照电厂,全长约11.3公里,自西向东共穿(跨)越临沂路、上海路等多条城市主干道及2条河流。