

长长的栏杆落下,“小心火车”的嘟嘟提示音响起,黑色的火车上扒着同样满身污垢的装卸工……每当火车穿城而过时,这种情景就会呈现在德城区几条南北路上路过的行人面前。

背靠京沪铁路线的德州,因铁路而兴的历史从未停止,德州扒鸡也曾靠铁路飘香全国。城区铁路穿城而形成狭小的涵洞,犹如铁路的历史般镌刻在城市的地面上。

然而,随着城市的急剧扩张,铁路穿城而过不再符合现代人追求宜居的理念。铁路引发的交通阻隔,更成为市民出行、消费观念上的鸿沟。

铁路退城 焦急的夙愿

本报记者 王金强



铁轨回声的记忆

葛春彦对铁路有一种十分独特的记忆——小时候家住铁西的她,每次骑着老式的自行车穿过铁路涵洞时,火车通过时的轰鸣声,自行车咣啷咣啷响在涵洞里产生的回音,成为她小时候最难忘却的记忆之一。

逼仄、嘈杂、黑灰色调的铁路涵洞,满脸黑色污渍的搬运工,让喜欢安静、洁淨环境的女孩子心生厌烦,但跟大多数长期生活在这座因铁路而兴的城市市民一样,葛春彦也慢慢适应了这种与铁路为邻

的生活。

葛春彦现在是一位6岁孩子的妈妈,住在湖滨南大道一家新小区内,小区绿化、体育设施和社区幼儿园等软硬件设施堪称一流。

从市中心广场回她家的那条路上,有三条铁路穿城而过,她往返家与市区之间,至少要穿过一条铁路线。

而她上班的地方,在她家对面的一家楼盘售楼处。无论是工作,还是今后孩子到市中心上学,她依然还是要跟铁路打交道。

跟葛春彦一样,家住嘉诚景园的钟强,每天都要穿过这三条铁路。赶上货运密集的时候,他能隔一两天就遇到铁路上过火车的情景。

“小时候这样,现在还这样,每次都得等半小时左右!”钟强说,只不过,现在等火车通过之后再放行的频率,比以往要少了一些。

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,成为他从小到大一成不变的记忆。



紧挨着小区的铁路线。 王金强 摄



进城出城阻隔线

7月31日,坐在装修得富丽堂皇的售楼中心办公室内,葛春彦说得最多的还是对这几条铁路对她生活和工作的影响——她不希望以后孩子上学,也要穿过铁路或者等火车,更不希望铁路影响楼盘开发和销售。

她所在的这家名为“鲁班御景国际”的楼盘,一期主体建筑已经封顶,距离铁路最近的高楼,不到三米。铁路不拆除,

这里后期的绿地等配套规划都没法建,更别说二期9.7万平方米、三期13.9万平方米的商业建筑开发了。

德州市贯通南北的主干道,有湖滨大道、解放大道和德兴大道等几条大道,但德兴大道到堤岭村,就变成了城中村狭窄的小路。而湖滨大道与解放大道在于官屯大桥北头,交汇合并成一条出城公路。

就这样两条并不是完全平行或独立存在的大道,均为铁路铁轨分割开来——从德州市中心广场往南不到3公里的距离内,一共有三条铁路铁轨穿城而过,即老实华化工厂至木材公司一条铁路专线,振华玻璃厂两条铁路专线。

“万达来了,有了这么个商业载体,我们终于不用住在‘村’里了。”在市民钟强眼里,铁路穿城而过,带给人们的不

仅仅是出行不方便,更是观念的变化。

“进城出城都不方便,有火车出人的地方,居住环境肯定也不怎么样。”他说,有时候跟人开玩笑,尽管离中心城区不到三公里,跟住在村里没两样。

铁路南面,曾经是一片农田,随着居民区逐渐增多,商业开发也逐渐起步,但与中心城区相比,无论是居住环境、绿化

和出行,都离中心城区和经济技术开发区相去甚远。

从德州百货大楼沿着湖滨大道往南,楼间距慢慢变得稀薄、低矮,而到了南头于官屯大桥处,反倒是高楼林立、人口密集,而于官屯大桥南侧,也已经形成了成熟的社区。

铁路穿城,形成了城市边缘高楼林立,老旧小区、低矮建筑几十年如一日的奇特现象。



断头铁轨的猜想

从去年开始,在湖滨南大道陶瓷大市场工作的黎帅发现,通往老实华化工厂的那条铁路线上,已经不再过火车了。

今年5月份,已经实现退城进园的化工厂,开始拆除,让地给新引进来的万达广场。7月31日下午,人们会发现,原本通往化工厂的铁轨已经被截断,这片地上已经竖立起高高的钢架子。

“既然都已经不用了,是不

是该拆掉啊!”黎帅说,每次骑电动车经过这里,都要被颠簸一下,最近雨又多,开车的为了不被磕着底盘,总是贴着路边走,经常溅他一身水。

“这段铁路基本上是废弃了。”在德州市新湖南路116号,德州龙马金建集团办公室内,一位姓康的主任称,之前老实华化工厂还在的时候,这条线为老实华化工厂运输货物,现在从龙马金建货场往东,已经不再

使用了。

在龙马金建的货场内,装载机、龙门吊等大型装卸设备仍在继续运行。该集团的网站资料显示,货场年吞吐能力60万吨,年销售钢材20万吨,销售收入8亿元,实现利税1000万元。

康主任说,货场内的工人有300多人,平均年龄已经超过了40岁,平时都是靠搬运装卸货物生活,如果拆除铁路与货场,这些人的生计怎么办?如果

真要拆除,也要等到货场找到新的去处才能确定。

德城区新华街道办事处相关人员说,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。

根据之前老城南部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,鲁北木材社区规划面积为547亩。



京铁物流园的使命



市民穿越铁路线。

到2017年,德州市境内铁路单线运营里程长度将达770余公里,每百平方公里7.7公里,而全国平均是每百平方公里铁路里程为1.2公里——德州市发改委铁路办冯新中给出的数字显示,德州仍将因铁路而兴。

在新华街道办事处43平方公里内,常住人口有9万人,因铁路分布,人口并不能均匀地分布在这一区域内,而是居住在铁路两侧。

冯新中介绍,对于穿城铁

路拆除并没有明确的规划,但按照之前的规划,京铁物流园承担着“中心城区铁路退城”的使命。

伴随着德州市“三纵三横”(京沪铁路、京沪高铁、太青客专、德石铁路、德大铁路、济邯铁路)的铁路框架即将形成,沿线工业与物流园规划、专用线接口的预留争取和专用线建设是当前工作也被提出并付诸实施。

早在2010年,京铁物流园在天衢工业园开工仪式暨站

房改造动员大会。项目分两期建设,一期预计投资2.77亿元,规模面积41.9公顷,主要建设办公区和铁路装卸区。建成后,即可撤销德州站南、北两个货场及部分铁路专用线,整合德州站区现有资源和货运业务入园集中发展,年可办理货物811万吨。

二期建设用地面积21.7公顷,主要建设完善物流中心的功能设置,包括商务贸易区、加工仓储及发配货区。该物流园将充分利用铁路运力

资源和德州商贸信息平台,采用汽车、火车联运的形式实现大宗商品的集散与分拨,构建服务于河北、山东和滨海经济走廊的大物流、大市场、大商贸。

冯新中介绍,京铁物流园因资金问题,还不能启用,目前仍在继续建设中。京铁物流园建成并投入使用后,目前仍在使用的铁路货场将可整体迁移到物流园内。原有货场的工业占地将由政府收回再进行商业开发。