



穿越平原、陵县、德城区和德州经济技术开发区,幸福大道终于让德州市区和平原间相互来往的人感到出行的幸福——从原先50分钟的行程缩短至20分钟,高铁送来绝大多数的客商、城际公交的互通让交通资源的同城化融合产生更多预期。

交通资源的接踵而至,处在“一心四极”同城化规划之中的平原和德州,有哪些期待?以交通为纽带,医疗、教育、金融等资源何时能惠及处于同城发展中的德州和平原老百姓?

幸福大道成为连接德州市区与平原的快速通道。  
本报记者 马志勇 摄

# 幸福大道 牵起德平同城

本报记者 王金强

## 幸福大道上的幸福与烦恼

20岁出头的张天霖在德州经济技术开发区上班,夜班时间是每天下午5点到凌晨1点,以前总在单位的集体宿舍或包厢里凑合,如今他几乎每天都回平原。

105公交车和幸福大道的开通让他每天回平原成为了可能,每天往返的8元公交车票也可以找单位报销,让他没什么顾虑——过了凌晨,在单位眯一会儿,一大早回平原,下午4

点多再赶回单位上班。

有些老成的张天霖觉得,现在这份工作能让他解决生计,但不足以让他在德州买房,最终他还是回平原买房结婚。

正因有了这个规划,借助幸福大道和105公交车开通的便利,他的生活比刚出来打工时有规律得多,跟以往窝在集体宿舍里打牌、喝酒的生活方式不同,现在他每天早晨回到

平原帮父母忙家里活计,下午休息一会儿再去德州上班,除了遭遇雨雪等恶劣天气,几乎天天如此……

渐渐习惯的生活加上小有规划的未来,让他脸上露出幸福的笑容。“要是公交车能再快点,能往赵家湾村那个方向延伸一下,就更方便了。”说起现在的状态,张天霖也有着更高的期望。

2012年7月3日,首条德州

城区至平原的城际公交105路正式开通,让往返于德州与平原间的市民感受到同城化交通先行的便利。

然而,整整近一年半的时间内,乘坐这条线路往返平原的乘客,都要在离县城五六公里远的公交站点倒车。

相比德州第二条城际公交104开通之后一个多月,经多方协商顺利开进陵县县城,不少走这条路的乘客期盼105德平

公交能直通平原县城。

家在德州,在平原县城上班的韩朋每次都是开车走幸福大道,到了德城区黄河涯镇再往西拐入德城区,从南往北进城回家。

“如果公交能到县城,我就不用总是开车了,也能省不少油费。”他建议,105公交车可以直通京沪高铁,再开通一趟直到平原县城区的公交才能满足多方面的需求。

## 以路为媒激发创业热情

两座城要想融合在一起,道路和公交先行,已经迈开了一大步。105公交车目前还未直通县城,尽管遭乘客、网友诟病,但幸福大道对于拉近平原和德州的距离、节省时间成本,以及高铁客流的辐射确实明显加强。

“现在到平原的客商基本上都是乘坐高铁而来。”平原县发改局副局长刘曰平对高铁开

通后的一些细节变化也十分留意。

在他看来,幸福大道连接的不仅仅是德州,更是依托德州往外连接的纽带。起初,规划建设德龙烟铁路时,在铁路规划线路上预留桥涵的请求得以采纳,最终促成幸福大道的顺利通车。

当初,这条道路的贯通其实并不顺利,这条线不只是

连接平原经济开发区和德州经济技术开发区,其中有一段要穿过陵县,还有一段经过德城区南部,从征地到施工修建,从规划到实施,都需要时间。

2011年10月18日,全长29.96公里,投资8.5亿元,途经德城区、经济技术开发区、陵县、平原的幸福大道,成功串联起德州东风东路和平原东外环。

而如今,这两道路两侧的用地成为“香饽饽”。就在上周,一家河北生产充电桩的企业在平原选址时向发改局工作人员提出靠在幸福大道的要求。

按照该公司的规划,他们所有中层以上的管理人员,全部在德州办公,每天用大巴车运送到平原,在平原就地招聘生产工人。

今年以来,刘曰平感受到

的另一个明显变化就是,来自德州本地的“土豪”也逐渐多了一些。

德州经济技术开发区越来越多的工业用地转化为商业用地,而陵县西部的规划俨然已经跟德州经济技术开发区形成了一个整体。而平原北部靠近德州的区域,反而对于承接传统产业转移提供更容易落地的可能。

## 跨越铁路找准发展方向

跨过铁路往东,有京台高速公路,有幸福大道,有平原经济开发区先期的工业基础。似乎,平原的发展规划往东往北走已经有了一张十分明晰的规划图。

在地图上平原县城,传统的平原县城偏隅在京沪铁路以西,县城面积狭小,人口密集。其实,平原县城市发展也曾

向西向南规划过。

平原县规划局副局长郭国星介绍,2000年之前,铁路以东几乎都是村庄,要想往东发展,基础设施建设成本高不说,穿过铁路就是个不小的投入。

随着德州交通路网格局的形成,加上德州经济技术开发区不断发展扩容,平原始终觉得只有往东往北对接德州才是

大势所趋。后来,狠狠心实施6条铁路立交的建设,让平原得以跨过铁路,向东拓展。

在幸福大道南首,一处名为幸福逸居的楼盘打出了大幅的售楼广告。与10年前这里刚开始规划开发时相比,房价俨然翻番。

跨过了铁路,向东发展的基调确定之后,平原县的教育、

医疗资源配置也随之而来。郭国星说,在平原县铁路以东的区域,一座规模48班的小学,占地70亩的城市综合体项目也正在建设中,平原县防疫站、中医院正在实施建设。

往北,德城区南部以生态农业和观光旅游为主,主导的是宜居生产之城,而平原重点布局的低碳科技之城。在产业转移

上,总投资150亿元,规划面积6200亩的济南铁路局德州(平原)铁路物流园项目,承接济南周边及鲁西北地区大宗物流运输业务有了更好的载体。

在郭国星看来,随着德州依托高铁发展,城市扩容人口增加,对占地面积要求较高的物流业将无法安置在中心区域,而平原就没问题。

## BRT,可否许同城一个未来

对于同城和撤县建区的概念,刘曰平始终充满期待,但又觉得有些壁垒。

举一个简单例子,今后德州如果规划建设BRT快速公交,能否连平原也规划进去,平原能否开通直通高铁站的线路?一些公共设施的建设,能否放在同一城市的层面去统筹?另外,一块土地使用权的批复,

在县里快的时候一个星期能完成,撤县建区之后,能否如此高效?

随着同城连接线的贯通、公交线路的规划,越来越多资源配置让德州和平原走到一起。就交通这一项,2014年,德州计划新增、更新公交车100辆,新开线路4条,建设公交候车亭80处;开工建设高铁新区中心站和快

速客运站枢纽;开展BRT快速公交1号线前期工作。

在德州发改委规划科工作人员介绍,新建的德龙烟铁路设站黄河涯镇,距离平原的距离会更近,而平原县王凤楼石济客专在站房设计方面的工作已经完成,明年准备开工建设。今后,济南至德州间形成六线格局,济南至德州间城际铁路

也是可以预期的。

如此之多的资源配置涌入,带给平原的不仅仅是发展机遇,更有产业对接协同,公共服务共享,信息、金融、土地等要素的深度融合。

目前,平原县借势“一圈一带”战略推进,依托铁路物流优势,积极引进一批“大进大出”的产业项目,为落户企业创造

低成本优势,增强企业的竞争力。围绕循环经济示范区建设,加快完善“工业固体废物—新型节能建材—建筑节能”、“废旧钢铁、汽车及家电拆解—深加工处理—新产品利用”等10条循环经济产业链条,全力打造全国节能环保、新型建材基地和西部隆起带高新技术产业新高地。