



▲2010年10月,京沪高铁德州段铺轨。(资料片) 本报记者 马志勇 摄



借力高铁 给力经济

代表、委员热议铁路发展带来的机遇

本报记者 李继远 王金强 牟张涛 董钊

24日,在德州会展中心一楼大厅内,德州市“十二五”期间交通示意图被高高挂起,“十二五”期间经过德州的铁路将形成“三纵三横”的铁路框架(京沪铁路、京沪高铁、太青客专、德石铁路、德大铁路、济邯铁路),并在市区形成客货“双十字”铁路交叉(京

沪高铁与太青客专、京沪铁路与德大铁路)。“这种优势在全国同类城市不多见。”德州市铁路办副主任冯新中说。

低廉的房租,加上丰富的劳动力资源,如果再配上便利的交通,几乎很多产业和项目都愿意到此落户。冯新中介绍,因为高铁

通车后德州到北京只需1小时,德州市新星职业学校与北京一家动漫制作基地合作,将北京基地的动漫制作项目外包到德州。

“到天津只需40分钟,到北京1个小时,到济南仅半个小时。”冯新中说,高铁不光缩短了德州与京津冀和省会济南的距

离,德州的临邑、乐陵也将告别没有铁路的时代,“这不仅是一条能源大动脉,更是一条人流、物流的大动脉。”他说,德龙烟铁路建成后,只需2个小时,就可以通过铁路,把货物运输到烟台港,相比原先的公路运输,运输的成本一下子就能降低1/3。

“临邑有很多重工、化工企业,在货物运输上需要大进大出,把公路运输改成铁路运输,不仅提高运输速度和稳定性,还降低运输成本,增加企业的利润空间。”冯新中说,高铁开通后,部分既有铁路将被改为货运路线,可以实现“客货分离”。

人大代表、山东宏祥集团董事长 崔占明

利用优势 把德州企业推出去



在德州市人大代表、山东宏祥集团董事长崔占明看来,德州市新的交通格局的形成,加上政府支持新能源、新材料发展的决心,给他吃了一颗“定心丸”,他的企业今年计划投资7000万元,以期在新材料、土工、高铁项目、水电基础设施项目方面做得更大。

“利用这些优势,把德州的企业推出去,把好的项目请进来。”崔占明告诉记者,高铁新区的规划,把德州市和陵县连成一体,加上乐陵、庆云融入黄河三角洲的发展机遇,德州完全可以继续在既有铁路线周边发展重化工业,还可借“黄蓝”战略发展的机遇,参与环渤海、半岛经济圈产业布局调整,加强与滨海新区的联系,发展成为环海经济圈的产业腹地。另外,利用京津和省会济南城市经济的“溢出”效应,发展房地产业、会展业、新型服务业等,双线借势,真正成为环海经济圈的产业腹地。

政协委员、交通局副局长 王克平

重点建设 交通三大体系



“十二五”期间,德州市交通运输将按照跨区交通、市域交通和城市交通三个层次进行规划建设,重点是建设大枢纽、大路网、大物流“三大体系”。

德州市将建设综合客货枢纽站场62个,重点加快京沪高铁德州综合客运站、德州长途汽车总站、德州汽车南站和北站等具有多式联运功能的综合客运枢纽建设。加快县市中心客运站改造,加强城乡交通一体化的基础设施建设,进一步完善全市客货运输站场体系。加快推进京杭运河、徒骇河通航工程,尽快完成前期工作。

王克平表示,德州市交通局将大力发展公共交通系统,优先公交发展战略,加大公交车运行密度,延长服务时间,并适时择机发展BRT系统。另外,德州市交通局投巨资建设了现代化的物流信息中心。目前,信息中心已经有8000多家企业注册,同时,并与聊城临清市以及黑龙江鸡西等城市达成框架协议。

人大代表、临邑县交通局党委副书记 李勤

铁路到门口 临邑利好多



“十二五”期间,德州市交通将面临全面提速,临邑县也在大提速的格局下进一步打开路网格局。首先,长期以来临邑至济南的主干道104国道比较狭窄,而通往德州的一段已经拓宽,所以今年的重点工作就是对104

国道进行改造。临邑距济南只有40公里,相当于济南的郊区,许多临邑人及他们的亲友在济南就业和生活,改造拓宽104国道有利于加速济德一体化进程。

目前德州没有铁路,德龙烟铁路即将开始动工建设,计划三年的时间通车,这条铁路线将是路过临邑的首条铁路,目前临邑火车站也将开工建设。济乐高速也经过临邑。这样的交通路网格局将为临邑县的交通状况带来极大利好。

相关阅读

京沪高铁,这条连接北京与上海两个最重要城市的交通大动脉,根据计划工期,将在2月份开始联调,6月份正式通车,这就意味着京沪高铁的建设进入了冲刺阶段,数以千计的高铁建设者奔波在工程一线,加班加点。1月24日,记者来到京沪高铁建设工地,近距离与他们接触。

高铁建设者累并快乐着

本报记者 张金东

干完活回家看儿子

24日中午,室外温度0℃左右。在京沪高铁德州段建设现场,记者见到了来自湖南衡阳的钢筋工谭四海,30岁出头的他今年刚当上父亲,提到小宝宝,他的脸上绽放出幸福的笑容。

“去年春节出来后一次也没回过家,快一年了,很想回家看看孩子。”谭四海说,上个月刚从合肥工地来到德州,北方比南方冷,不过很快就习惯了。“干我们这行,不指望享福,什么苦都能吃才行。”

作为一名钢筋工,谭四海的工作很单调,每天和钢筋打交道。他说,一谈到妻子孩子,工友们都非

常兴奋,“老婆孩子就是咱在外干活的动力。”他说,要是能长时间在家陪陪老婆孩子就好了。

高铁建成买票不再难

腊月二十一,距离春节还有不到10天时间,谭四海和他的工友最担心的是,今年回家的路顺畅吗?

让谭四海感到欣慰的是,工程队1月28日就放假了,有个老乡统一给买上了回衡阳的车票,“我的还是坐票!”谭四海高兴地说。

工友赵正和就没这么幸运,老赵45岁了,来自湖南株洲,早在一周前,他就让朋友帮忙买车票,可连续去了3次都没买上。

“天天在工地上,没有时间去

市里买票。”赵正和说,2008年南方雪灾时,他跟随工程队在广州,觉得离家近,没有提前买票。结果越晚买票越难,好不容易上了车,又遇到冰冻,6个小时的路,花了14个小时才回到家。”

今年怎么回家,赵正和心里也没底,他说,希望高铁建成以后买票更容易一些,回家的路更顺畅一些。

让女儿乘高铁上大学

“我参加过沪杭高铁、沪宁高铁的建设,现在又有幸参与京沪高铁,等6月份通车后,我要亲自体验一下。”钢筋施工队周队长自豪地说,如果把自己参与修筑过的铁路

长度加起来,可以从中国的最西端延伸到最东端,可他从来没坐过高铁。

他叹息说:“干这种工作,铁路修到哪里,就要跟到哪里,全国到处跑,说不准下一个工地又会在哪里,即使铁路修好了,还没等正式运营,我们就该撤离了。”

周队长说,他连续两年没回家了,今年的回家梦也成了泡影,2月底就要进行联调,工期非常紧张。

周队长有个愿望:女儿现在正读高三,等京沪高铁通车的时候就该参加高考了,他希望女儿乘高铁到北京去读大学,“坐高铁从老家蚌埠到北京只需3个小时。”他期待地说。