

26年“等火车”历史终结，新线纵穿德大、寿平、胶济3大“动脉” 益羊铁路改线完成，寿光城区“合体”

新铁路，新起点

□ 本报记者 单辰 戴玉亮

11月20日上午，记者来到位于大西环沿线的新寿光站，看到益羊新线采用高架桥铁路，火车站和铁轨全部建在高于地面三四米的平面上。登高望远，只见一辆载满货物的火车缓缓出站，一路加速，很快消失在视野中。

“从昨天中午第一列火车驶入到现在，寿光站共接发火车22趟，运行情况一切正常。”寿光站长张益昌说。跟随张益昌来到运转室，值班员刘正、张为东正聚精会神地盯着眼前的2台行车闭塞设备。

“这是我们的眼睛，接发车都得靠它。”刘正指着屏幕上的一条线路告诉记者，“这条线路没有标红，证明区间空闲，如果青州站请求闭塞(接车)，我们就可以按照流程确认区间空闲，接受预告。”

说起调度员的工作，张为东并不神秘。他从旁边书柜中翻出一本手册，手册上详细标示着接发车流程：值班员在接到请求后，需要先确认有无区间空闲，如有，就接受请求、办理闭塞手续。然后，听取前一站开车通告，确认接车线，开放信号，等列车接近时，开通区间，接车并报告。

“不管接车、发车，火车到达之前都要履行这套程序。”张为东说，“一次值班24小时，平均不到一小时一趟车，既要调度又要记录，几乎没有空闲时间。”

“相比之前，新站在设备、站场容量、业务能力上都有了很大提升。”张益昌说，老车站的行车闭塞设备采用的是老式机电设备，半人工控制。现在的闭塞设备采用微机联锁，实现了设备自动化控制。“设备自动化程度提升也有效解放了人力，车站人员由原来的43人缩减到28人，科技就是生产力啊。”张益昌感叹。

在寿光站货场，张益昌介绍，站场扩容主要体现在三方面，一是火车线路增加到7条，承载火车数量增多，运力有效提高。二是到发线有效长度加长，以前只能接发普速列车，“现在5000米的超长列车和特殊列车都不在话下。”三是货场容量扩大，硬件设施和客户承接水平上了一个台阶。

“以前老铁路横穿城区，散堆货如煤粉等影响环境，不允许发送，火车运送物品通常局限于晨鸣和联盟的废纸、化肥。现在，寿光站可以承接散堆货业务了。”张益昌说。

上了轨道，身穿安全服的工人正三三两两地沿铁路巡视，检查铁路两侧的螺丝是否拧紧。“我们这是第二天上岗，干活儿必须打起精神。”52岁的铁路工人孙向明说，“因为我们来，车站新成立了一个机务科，我们就成了‘铁道游击队’，哪有需要我们去哪里。”

新车站的铁路工人大都来自孙家集街道附近的村庄，经过培训上岗。“铁路一招工我们就报了名，以后，我们也是有正式工作的人了。”孙向明笑着说。

记者临走前，碰上马茂秀、崔艳萍、刘玉梅三位老人骑着自行车前来“探望”新火车站。“我们早上8点半就出发了，谁知道走错了路，差点绕到厂绕。不过我们没放弃，骑了两个半小时，终于看到了。”崔艳萍说，“新火车站真是又壮观又漂亮，这一趟没白跑。”

马茂秀已经70岁，刘玉梅、崔艳萍也已经60岁，骑行几十里实属不易。“昨天吃完晚饭，我们三个外出散步，走到老火车站就想到，在铁路跟前生活了几十年，它这一搬走，感觉像少了什么。”刘玉梅说，于是，三人合计20号骑车来探望“老朋友”的新面貌。

林海博览园 获“旅游精品景区”

□ 记者 单辰 通讯员 窦娜 报道
本报寿光讯 近日，在国家体育总局、国家旅游局、中国奥委会和安徽省人民政府联合主办的2014中国体育文化、体育旅游博览会上，寿光市申报的林海生态博览园获“2014年度中国体育旅游精品景区”称号。

林海生态博览园是寿光市国有机械林场依托滨海国家湿地公园倾力打造的一处集体育健身与生态旅游为一体的休闲运动胜地。园内不仅有大面积滨海盐田湿地、芦苇沼泽湿地、经济林形成的独特盐碱湿地景观，还建有东方不沉湖、休闲垂钓中心、水上运动中心、高尔夫球场等多个体育健身项目。

三企业进口设备 获免税1亿美元

□ 记者 石如宽 报道
本报寿光讯 今年，位于寿光的山东英利实业有限公司年产3万吨溶剂法纤维素纤维项目、山东康成木业有限公司年产21万立方米集成人造板及21万立方米中密度纤维板项目、寿光市鲁尔人有限公司年产30万立方米刨花板项目的进口设备获得国家发改委免税确认书批复，免税额分别为5228万美元、1535万美元、3366万美元，共计10129万美元。为支持“机器换人”战略实施，寿光市发改局立足职能，积极为企业做好进口设备免税工作。

侯镇、羊口 获省示范镇奖励

□ 记者 石如宽 报道
本报寿光讯 日前，省财政对全省综合考核排名前20名的示范镇，按照每镇800万元的标准予以奖励。寿光的侯镇、羊口镇入选。这笔奖励资金将由各市(县)统筹用于相关示范镇建设，以进一步提升示范镇综合承载能力和内生发展动力。

山东“百镇建设示范行动”实施以来，示范镇发展势头迅猛。2013年，全省新增100个示范镇，200个示范镇共实现地方财政收入258亿元，较2012年增长了41%，镇均财政收入达1.29亿元，是全省平均水平的2.2倍。

了寿光物流企业的发展，也提供了更多的就业岗位。”杨建平说，线路的维修保养外包，承包公司就近雇人，养活了承包者，也惠及了村民。

一路连三线， 构筑“铁路走廊”

26年来，益羊铁路服务寿光经济发展，提升了城市竞争力、影响力与知名度的同时，也深刻影响着寿光的产业结构、交通区位和城市布局。

“旧线搬迁、新线启用，是益羊铁路的里程碑。”张书亭说，新线在站场面积、装卸能力、行车安全性上大幅提升。

“站场扩容，承载量增加；钢轨长度由12.5米变为25米，有效减少了接头缝隙；轨枕稳定性更强。”张书亭说，益羊铁路改线，将对寿光经济和社会发展带来更加积极的影响。

据介绍，益羊铁路新线北接在建中的德大铁路，德大铁路将向东连接大莱龙铁路，成为环渤海铁路的重要组成部分，使寿光更好地融入环渤海经济圈。

“中接寿平铁路，将向西一直延伸至邹平。”山东寿平铁路有限公司总经理姜德孝说，在益羊铁路的大宗运输货品组成中，除了煤炭，还有铝矾土。“以前铝矾土海运到港后，经益羊铁路到青州王木匠站，然后转汽运到邹平魏桥集团。等寿平铁路全线贯通后，就可以海运到港后，直接运到邹平。”

“寿平铁路向西直通淄博、邹平等工业重地，不仅可以带动寿光港的吞吐，更能增强寿光与两地的工业与交通往来。”杨建平说，“另外，益羊铁路新线南接胶济铁路，这是影响全省乃至全国的‘大动脉’。”

“德大、寿平、胶济均为东西走向的横向线路，益羊铁路南北纵穿三线，构筑了一个难得的‘铁路走廊’。”寿光市委书记朱兰玺说，“铁路走廊”筑起后，对寿光的交通物流布局和局域经济，都会起到积极的促进作用。

除货运带来的经济效益外，益羊铁路同样为寿光发展带来了社会效益。“铁路运输带动

效益。1987年，寿光晨鸣集团年产能只有6000吨，纸张外运主要靠汽运。随着产能的增长和市场的扩张，汽运成本愈发高昂。“益羊铁路的出现，很好地解决了企业运输成本高的问题。”杨建平说，2013年，益羊铁路为晨鸣集团运输成品纸33万吨，2014年前10个月运输24万吨，占晨鸣集团成品纸生产总量的12%。

“自运营以来，益羊线寿光境内年货运量逐年增长。”杨建平说，“由1988年的31万吨，增加到2013年的430万吨，运量增加了10倍还多。”益羊铁路全线到发年运量已达2000万吨。

除货运带来的经济效益外，益羊铁路同样为寿光发展带来了社会效益。“铁路运输带动

旧线运行26年， 惠及企业带动就业

“益羊铁路是我省规划‘四纵四横’铁路网的重要组成部分，跨青州、寿光、滨海三地。”益羊铁路管理处运输部部长杨建平说，运营初期，铁路主要承担寿光原盐和纯碱外运的任务，随着运量提升和经济发展，发货种类趋向多元化，涵盖了煤炭、原油、铁矿粉、成品纸和化肥等原材料和产品。

“货物越是大宗、运输距离越长，越能体现铁路运输成本低廉的优势。”杨建平说，26年来，益羊铁路服务寿光多个大中小型企业，为企业降低物流成本，创造了实实在在的经济

铁路迁走后，旧地块能干啥？

建设地下管网，打造生态景观带，保留铁路元素再改造

□ 本报记者 单辰 戴玉亮

11月12日，寿光面向全市发起“城区铁路搬走后旧地块怎么建，大家来出谱”的倡议，共设置电话平台、电子邮箱平台和微信平台等3个建议收集渠道。截至11月17日16时，收集建议总数已超过1000条，寿光市民对于家门口的铁路搬迁及规划建设等表现出极高的关注度与参与度。

“规划建设景观带，可以借机完善市政设施，疏通南北‘大动脉’，对寿光地下管网建设起到历史性推进作用。”通过电子邮箱平台表达看法的寿光市民魏庆忠称，可以利用铁路旧线附近总体地势偏低的特点，在附近区域布置贯穿城市的排水管网，两侧铺设供水、热力、燃气和通讯线缆等市政管线，预埋管线使其交汇联通，形成贯穿南北的市政管线大动脉，完善中心城区市政管网建设。

“参照青岛、赣州等地的地下管网建设经验，高质量、高标准建设，经得住地理和历史考验。”持有同样看法的市民尉迟东浩称。随着物质生活不断丰富，市民的休闲时

间也在不断增加。有消息称，我国将在2020年总体进入“休闲时代”。“目前，寿光城区布局向东发展，住宅区、学校、企业总部群、景观带滨河兴起，沿滨河生态风景区成为群众休闲娱乐的好去处。”朱兰玺称。

老城区住宅集中的地块，除了1991年建成的仓圣公园，缺少规模化的生态风景区。如果铁路旧线地块建成景观带，将为老城区弥补这一“遗憾”。

“从市民角度讲，生态景观带可以为广大市民提供开放的公共绿地、休闲广场和景观公园，打造绿色健康的休闲环境，满足中西城区市民的户外活动需求。”朱兰玺称，从环境角度讲，生态景观带可以成为城市的又一叶“绿肺”，起到净化空气和水源，控制噪声，缓解城市的“热岛效应”。

如今，保留城市记忆已经引起各个城市的重视，如何延续城市文脉，成为众多城市面临的课题。“建设景观带的时候，如果保留一段铁轨、一个火车头或者一个信号灯，对其进行景观化改造，不仅是为城市添绿，更是为城市保留记忆，兼顾历史文化和长远利益。”李行说。

通过建议收集发现，市民普遍认为建设景观带和生态带，切合寿光实际。“添绿于城，还绿于民，是件大好事。”市民李行说，城市绿地系统是有生命力的基础设施，在保持城市生态系统平衡、改善环境质量和凸显城市文明方面有不可替代的作用。

随着物质生活不断丰富，市民的休闲时

间也在不断增加。有消息称，我国将在2020年总体进入“休闲时代”。“目前，寿光城区布局向东发展，住宅区、学校、企业总部群、景观带滨河兴起，沿滨河生态风景区成为群众休闲娱乐的好去处。”朱兰玺称。

老城区住宅集中的地块，除了1991年建成的仓圣公园，缺少规模化的生态风景区。如果铁路旧线地块建成景观带，将为老城区弥补这一“遗憾”。

“从市民角度讲，生态景观带可以为广大市民提供开放的公共绿地、休闲广场和景观公园，打造绿色健康的休闲环境，满足中西城区市民的户外活动需求。”朱兰玺称，从环境角度讲，生态景观带可以成为城市的又一叶“绿肺”，起到净化空气和水源，控制噪声，缓解城市的“热岛效应”。

如今，保留城市记忆已经引起各个城市的重视，如何延续城市文脉，成为众多城市面临的课题。“建设景观带的时候，如果保留一段铁轨、一个火车头或者一个信号灯，对其进行景观化改造，不仅是为城市添绿，更是为城市保留记忆，兼顾历史文化和长远利益。”李行说。

通过建议收集发现，市民普遍认为建设景观带和生态带，切合寿光实际。“添绿于城，还绿于民，是件大好事。”市民李行说，城市绿地系统是有生命力的基础设施，在保持城市生态系统平衡、改善环境质量和凸显城市文明方面有不可替代的作用。

随着物质生活不断丰富，市民的休闲时

□ 本报记者 戴玉亮 单辰 本报通讯员 张兴德

1988年2月27日，益羊铁路正式开办临管运营。运营当日，为山东30万吨乙烯厂运送了第一列原盐，拉开了益羊铁路长达26年的货运历史。

“当时我24岁，1988年3月5日，第一列庄户列车开通，我被临时抽调，当了7天的列车员。”12月8日，益羊铁路管理处政治工作部部长张书亭告诉记者，一晃26年过去了，益羊铁路适时响应城市发展要求，由市区迁往市郊，结束了火车横穿寿光城区的历史。

“这些年火车穿越城区，对交通和环境影响很大，但益羊铁路对寿光经济和社会发展所作出的贡献不可磨灭。”张书亭说。

新线启用， 城区段旧线开始搬迁

11月19日上午，益羊铁路改线在孙家集街道边线王村进行交接。7点开始，以交接点为界，工作人员将南段铁轨移到新线轨道，进行对接；10点，成功进行压道测试；12点8分，第一列火车从益羊铁路青州王木匠站发车，12点20分顺利经过交接点；12点28分驶入新寿光站。

益羊铁路改线工程南起孙家集街道边线王村，北至古城街道更新庄村，全长21.9公里，由南向北穿过孙家集、文家、化龙、古城等4个镇街，共涉及39个自然村。

“与旧线相比，新线的桥梁数量增加了很多，建有特大桥两座，大中桥27座，小桥及框架涵洞共116座。”张书亭说，为避免影响公路运输与市民生活，新线在与公路交汇处全部建设立交桥，不再产生道口。“不用再每天等两三趟火车，是寿光人的愿望。”

“以前如果有急事，宁愿绕路也不走火车道口。本来算着充裕的时间，一等火车可能就迟到了。”寿光市民徐雪捷说，“现在火车不再横穿市区，旧线铁轨也马上拆除，以后出行就方便了。”

不过，部分住在公园街铁路附近的市民称，火车轰鸣而过的声音在他们耳朵里早已不是噪音了。“每天听火车路过，成了习惯，‘等火车’是一改线还不适应了。”市民李林海说，“等火车”是每个老城区居民的记忆，“小孙子哭闹，一听见火车喇叭就哭，哄都不用哄。”

老铁路跟前的“寿光记忆”

□ 本报记者 单辰 戴玉亮

12月6日，在寿光市农圣街老铁路道口不足10米的劳务公司院外，李婉鸣正在擦玻璃。在铁路附近工作近两年，火车和铁路成了她的“老朋友”，而且每次“到访”，都不能回避。

“说起铁路，真是又爱又恨。”家住古城街道罗庄村的李婉鸣，小时候经常跑到村附近看火车，每次看完，她就会跑回家高兴地告诉母亲，“娘，我今天又看到火车了。”如今在铁路附近工作，却再也找不到儿时的那般欣喜，“我在公司做会计，最怕输入数据时过火车，电脑都跟着打颤，很容易造成数据错误。”

两年间，大家与火车“赛跑”的身影，给李婉鸣留下了深刻的印象。“公司员工大都在附近租房住，上班路上，眼看着火车来了，赶紧跑过火车道，生怕上班迟到。”李婉鸣说，“有时候遇到倒轨、换车头，往往能堵近半个小时，排队能排出三四里地。”

1990年，当兵回乡的胡俊水在圣城街道沙阿村东北头建了两个大棚。“离火车道就七八米，过火车时震得温室薄膜上的露水往下滴，滴在头上顺着头皮滴哒，还经常塌下土来，很危险。”

1995年，胡俊水转到村南头建起新大棚，但与火车的交集却没有减少，他还是全村距离铁路最近的人，“我家住在村最东北头，离铁路就300米。”

说起刚通火车时的情形，胡俊水回忆说，“那时候附近村里的孩子天天结伴过来看火车，自己觉得离铁路很近很骄傲。后来大儿子出



今年3月28日，益羊铁路架梁时的场景。

生，孩子一哭我就带他去看火车，不一会他就忘了哭。”胡俊水笑着说，自己先后经历过蒸汽机车和燃气机车两个时代，“燃气火车的声音不再那么响。”

上世纪九十年代，胡俊水目睹过火车载着

碱和原盐运寿光，和火车将竹竿、煤炭、木材和南方菜运抵寿光。“那是一段他人不曾有过的记忆，值得珍惜。”胡俊水对铁路充满了感情，“50岁的生命里，火车比老婆孩子陪伴我的时间都长。”