

文章编号: 1006 - 2106 (2012) 06 - 0006 - 04

铁路选线中与地方关系的处理^{*}

余浩伟^{**}

(中铁二院工程集团有限责任公司, 成都 610031)

摘要: 研究目的: 铁路作为带状建筑物, 涉及面广, 经过的经济据点众多, 在前期工作中, 如何处理好与地方政府的关系, 协调好地方政府对于线路走向、站点设置的意见与铁路全线建设之间的矛盾显得尤为重要, 直接关系到铁路建设推进速度及后期开展情况的顺利程度。

研究结论: 作为铁路建设的龙头, 选线设计应坚持为地方服务为基础; 合理的征求地方政府对于线路方案选择及站点设计的意见、建议; 在地方政府提出的要求与全线相矛盾时, 在与地方政府进行良好沟通的同时应进行多方案的比选, 并坚持原则。

关键词: 铁路选线; 地方政府; 关系处理

中图分类号: U212.32 文献标识码: A

How to Deal with Relation with Local Government for Railway Alignment

YU Hao - wei

(China Railway Eryuan Engineering Group Co. Ltd, Chengdu, Sichuan 610031, China)

Abstract: Research purposes: As a strip structure, the railway has to pass through lots of the economic bases and covers a wide range. In the preliminary works, how to deal with the relation and how to coordinate with the local government are crucial to the railway alignment, the railway station installation and the railway construction, and it is directly related to the railway construction speed and the smooth implement of the railway construction in the later period.

Research conclusions: As the first element of railway construction, the railway alignment should adhere to the principle of "serving the local as the foundation" and the opinions of the local government on the railway alignment and the station installation should be asked for. The good communication with the government should be conducted and the optional schemes for the railway alignment should be compared when the the government demand conflicts with the whole railway construction. Also, the principle should be followed.

Key words: railway route selection; local government; deal with the relationship

1 概述

随着全国铁路的大规模建设, 地方政府不仅在投资上占有的比例逐渐扩大, 其话语权也越来越重, 原来铁路部门独自做主的时代已经过去, 缺少地方政府在征地、拆迁以及各项审批环节中的支持, 铁路建设工作将极难开展。作为带状建筑物, 铁路涉及面广, 经过的

经济据点众多, 地方政府往往仅从本地区利益的角度考虑, 无法与铁路全线的意见相协调, 两者之间存在一定的冲突。在前期工作中, 如何处理好与地方政府的的关系, 协调好地方政府对于线路走向、站点设置的意见与铁路全线建设之间的矛盾显得尤为重要, 直接关系到铁路建设推进速度及后期开展情况的顺利程度。作为铁路建设龙头的线路专业, 应引起足够的重视。

* 收稿日期: 2011 - 11 - 30

** 作者简介: 余浩伟, 1986年出生, 男, 助理工程师。

2 铁路选线应以为地方服务为本

作为大能力的综合运输工具,铁路对于地方经济发展、百姓出行起着至关重要的作用,尤其是大宗货物的运输,占有无法替代的地位。因此在选线设计过程中应坚持为地方服务为根本,尽量经过较多的经济据点、尽量靠近城市,以解决地方货物运输、人员交流的需要,消除制约其经济发展的瓶颈,同时也可提高铁路本身的运量,提高自身的经济效益。

如既有成昆线,当年虽为支持三线建设而建,但当时受地形条件及施工技术水平限制,既有线选择沿

金沙江峡谷前行,并未从攀枝花市区经过,攀枝花站距离市区达30 km,不仅给百姓出行带来严重不便,也增加了货物运输的转运成本,给公路运输及环境带来极大的压力;作为云南省的北大门的永仁县,在既有成昆线建设过程中做出了很大的贡献,人员、物资付出较大,但几十年来却一直不通铁路,严重制约了其经济发展。

因攀枝花市和永仁县地理位置特殊,地形条件较差,在扩能改造工程中,客观存在继续沿金沙江走行的沿江方案及经过攀枝花市区和楚雄州永仁县的经仁和、永仁两大系列方案。如图1所示。

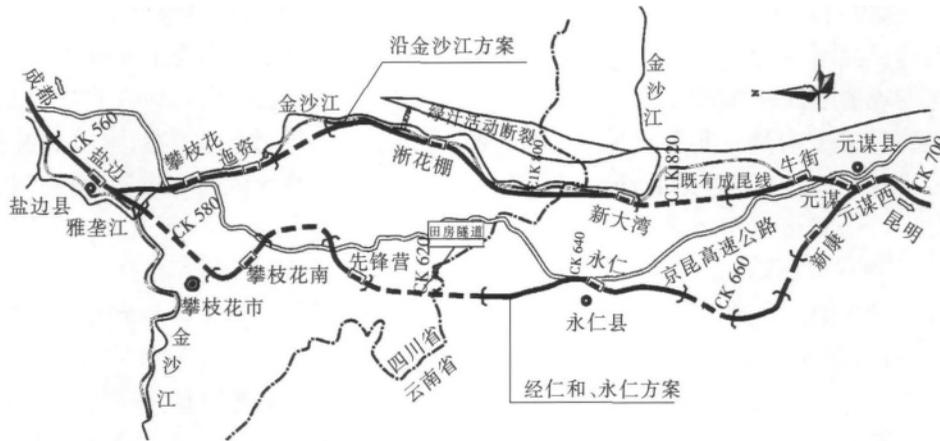


图1 盐边至元谋段走向方案比较示意图

两方案线路长度、主要工程数量及投资如表1所示。

表1 盐边至元谋段主要工程数量及投资比较

工程项目	经仁和、永仁方案		沿金沙江方案	
	新双线	联络线	新双线	增建二线
线路长度/km	123.913	12.981	94.549	16.917
桥梁合计/(座-m)	40-13962	1-114	32-9184	16-1498
隧道合计/(座-m)	20-92511	4-11809	21-70580	-
最长隧道/km	17.714	-	12.767	-
桥隧总长/km	106.474	11.923	79.764	1.498
桥隧比重/%	85.926	91.85	84.363	8.86
估算/亿元	118.213	6.518	94.989	6.899
估算总额/亿元	124.731		101.889	
差额/亿元	0		-20.266	

沿金沙江方案线路较为顺直,重点控制性工程也相对较少,投资较经仁和、永仁方案节省20亿元。

受地理位置及地形条件限制,如果成昆扩能改造工程还不经过攀枝花市区及永仁县城,攀枝花市内以及永仁县将永远失去建火车站的条件,铁路运输的不便将成为严重制约两地经济发展的瓶颈。为照顾地方经济发展、解决百姓出行难的问题,虽经仁和、永仁方案的投资大,且重点工程较多,可研设计仍推荐采用该

方案。

3 线路方案及站点选择应充分征求地方意见

随着中国经济发展的提速,城市化进程正在逐渐加快,各地已从原来粗放式的发展中逐渐转变,各个省、市、县都在根据自身发展情况进行相应的城市规划,甚至部分乡镇也在着手进行。在选线过程中应充

分征求地方意见,了解地方规划发展及工业布局情况。一来避免铁路建设与地方的规划发生冲突,减少后续的协调工作;二来减少不同项目的重复建设造成的浪费;三来可使站点设置与城市既有的老城区及规划的新城区很好地结合。

在笔者参加设计隆黄铁路织金至毕节段、成昆线米易至广通段两个项目中,线路方案及各站位均与地方政府进行了良好的沟通,虽在勘测设计过程中与地方意见有一定的出入,但最终均形成了统一的意见,各项工作不仅得到了地方政府的大力支持,也为顺利通过审查创造了条件,为项目的顺利推进提供了保证。

在成昆线米易至广通段可研设计中,因攀枝花地形条件极差,站位的选择极为困难,在预可推荐站位基础上,总体组进行大量的现场踏勘及方案比选工作,并充分与地方政府交换意见,向政府高层实事求是地汇报各个方案优缺点,经过政府常务会议讨论后,最终选定了设计院推荐的靠近市区、符合城市及总体发展方向、位于新老城区结合部的观音庙站位。在勘察设计过程中,地方政府给予了极大的配合,暂停了该站位范围内所有尚未开工项目的审批工作,为铁路建设创造了极为有利的条件。

隆黄铁路织金至毕节段设计过程中,通过与地方政府的充分交换意见,了解到毕节地区拟依托织纳煤田丰富的煤炭资源,在于织金县八步镇附近规划建设织金煤磷化工基地,运量巨大,有中石化、国电电力等大型企业入驻,设计中及时对线路方案进行调整,于基地附近新设八步站,并对其平纵断面条件适当预留,以解决煤磷化工基地相关专用线接轨需要,成为该线沿线运量最大的车站之一,不仅解决了地方运输的需要,也提高了铁路的经济效益,收效良好。

4 线路方案选择应坚持原则

线路方案及站点选择中应注意不可盲目听从地方政府的意见,因政府各届主管领导不可能在所有事情上都有一致的想法,如果设计院该做的工作没有做细,因铁路建设及设计周期较长,如果碰上下届领导对站位有不同的想法,极有可能引起大范围的改线,不仅影响全线的建设工期,也将对已经进行了的勘察设计工作造成极大的浪费。因此,在选择过程中不应盲目听从地方政府的意见,应在充分进行方案比选的基础上,依据详实的资料坚持实事求是的原则。

成昆线米易至广通段在可研设计过程中,沿线需设置米县、盐边、攀枝花、永仁、元谋五个县级以上车站,其中米易、元谋境内站点及线路方案的选择在可研设计之初与地方政府的意见均有较大的分歧。

米易县为沿安宁河布设,原预可推荐采用线路长度短的沿安宁河西侧方案如图2所示,经过调查,安宁河西岸泥石流极为发育,地形条件差,车站设站条件极差,车站连续通过3条特大泥石流沟,其中一条2009年就发生过泥石流灾害,造成22人死亡、7人失踪、41人受伤的重大事故;且县城也位于安宁河东岸,可研设计拟采用沿安宁河东岸方案。因地方政府对于铁路建设极为渴盼,根据预可方案即请相关单位结合铁路站位的设置进行城市规划及配套设计,受相关程序影响,本线预可至可研几乎相隔2年的时间,政府各方面规划已经基本完成,配套建设也在开始着手进行;同时由于攀西地区土地资源极为珍贵,东岸方案走行在宽坦的河谷旁,西岸方案基本为全部桥隧相连,东岸方案较西岸方案占用的土地略多,地方的补偿工作量增大;因此,米易县极力反对东岸方案,多次来函来文要求采用西岸方案,不仅县级政府多次向总体组提出其意见及要求,还由市级领导出面商谈相关事宜,态度极为坚决。

在勘测过程中,总体组并未受地方意见左右,坚持实事求是的原则,结合地方意见对两方案进行同精度的方案比选,做到有理有据,并根据调查的相关资料多次向米易县领导汇报,提出设计院意见,拟于可研上报之前与地方政府形成统一意见,但地方政府从其自身利益考虑仍要求采用西岸方案。在可研审查中,部鉴定中心根据设计院提供的极为详尽的方案比选资料,从安全风险及群众出行角度考虑,最终同意采用设计院推荐的东岸方案。

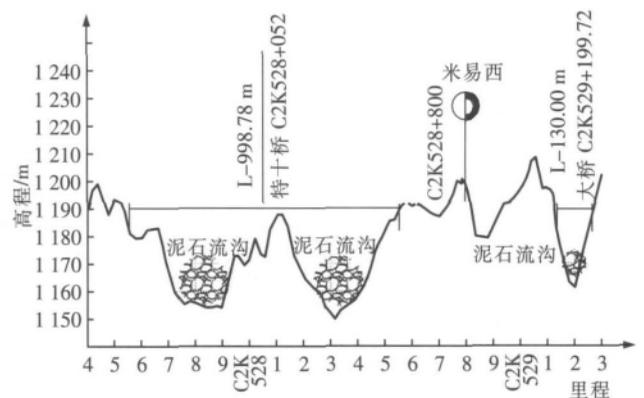


图2 沿安宁河西岸方案米易西站车站纵断面图

元谋县日照丰富,为我国著名的蔬菜之乡,蔬菜产销国内外。元谋依托成昆铁路,于既有元谋站旁新建了蔬菜批发基地,一期已经建成使用,二期正在建设过程中。为充分利用蔬菜批发基地这个资源,县级行政主管部门要求成昆线扩能引入既有元谋站,但该方案占用元谋坝子大量的土地资源,且线路较长,得不偿

失;充分研究后,设计拟推荐与县城的距离和引入既有站方案相当,沿山走行、少占耕地且线路长度较短的热水塘设站的方案,如图3所示。在勘测设计之初,由于县级领导意见较大,虽经过多次汇报及协调,仍未能与县级行政部门达成一致意见;在勘测过程中,无意得知

省级领导要来元谋进行视察的消息后,总体组即刻与地方联系,主动提供相关方案比选资料及图纸,向领导进行汇报,最终省领导同意采用设计院推荐的热水塘设站方案。

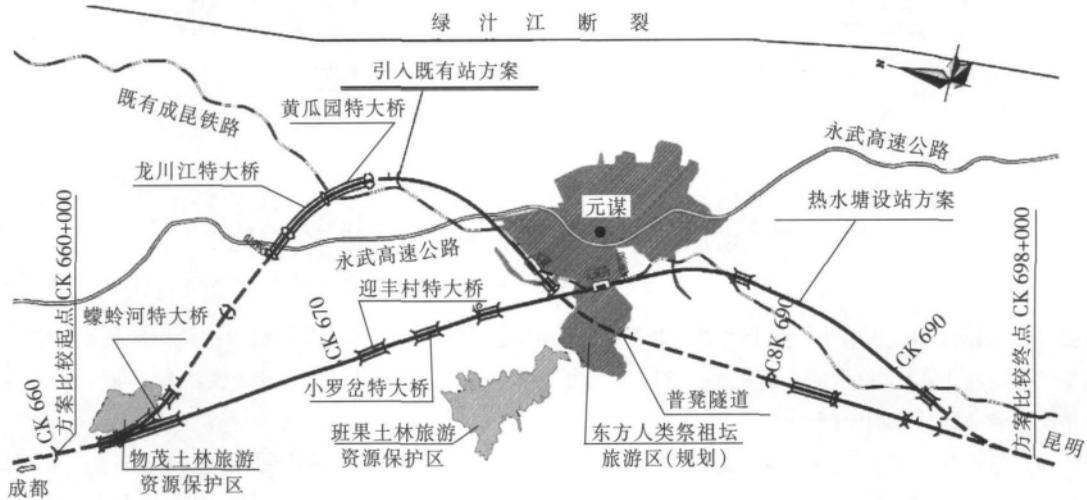


图3 元谋站位方案比选示意图

5 结论

(1) 铁路作为大型的公共交通基础设施,在选线过程中应坚持以为地方服务为根本,尽可能多经过经济据点,靠近城市,以带动地方经济发展,方便居民出行;同时,由于经过的经济据点增加,铁路本身的运量也有所加大,在投资增加不多的情况下,铁路自身的经济效益也有所提高。

(2) 中国目前各种基础建设日新月异,铁路作为带状建筑物,涉及的行政单位较多,可能对铁路建设产生影响的各种建筑物也分布极为广泛,仅凭铁路设计单位一己之力,根本无法在设计之初即对全线各种建筑物了解得极为详细,尤其是尚处于设计过程中的;而作为地方的行政主管部门,地方政府掌握着较多的资源和信息。选线设计过程中充分与地方政府交换意见,不仅可从其处获得较多的各种已建、待建项目信息,减少与地方规划的冲突;更可通过交流,与地方就各种线路方案及站点设置达成一致意见,减少勘测设计的返工量、提高工作效率。

(3) 线路方案以及站点设置在与地方政府保持良好沟通的基础上,应依据详尽的勘察设计资料,坚持实事求是的原则,不可带有先入为主的偏向性意见;对于地方提出的方案,应认真对待,进行充分的技术经济比选;与地方意见不一致的,应与地方进行多次友好的沟通,并尽量向高层进行汇报,力求达成统一,以加快项

目的推进。

(4) 勘察设计过程中,应端正自己的态度,与地方政府各级行政领导建立良好的关系。

参考文献:

- [1] 铁道部第一勘测设计院. 铁路工程设计技术手册·线路 [K]. 北京:中国铁道出版社,1994.
First Survey and Design Institute of Railways. Railway Engineering Technical Manual · Route [J]. Beijing: China Railway Publishing House, 1994.
- [2] 成昆铁路技术总结委员会. 成昆铁路线路、工程地质及路基(第二册) [M]. 北京:人民铁道出版社,1980.
Chengde - Kunming Railway Board of Technical Summary. Chengde - Kunming Railway Route, Engineering Geology and Roadbed (Volume II) [M]. Beijing: China Railway Publishing House, 1980.
- [3] 铁道部第二设计院. 成昆铁路勘测设计总结 [Z]. 成都:铁道部第二设计院,1976.
Second Design Institute of Railways. Chengde - Kunming Railway Survey and Design Summary [Z]. Chengde: Second Design Institute of Railways, 1976.
- [4] 中铁二院工程集团有限责任公司. 新建铁路织金至毕节线可行性研究总说明书 [Z]. 成都:中铁二院工程集团有限责任公司,2011.
China Railway Eryuan Engineering Group Co. Ltd. The Total Manual of Feasibility Study for Zhijin - Bijie Railway [Z]. Chengde: China Railway Eryuan Engineering Group Co. Ltd, 2011.

(下转第36页)

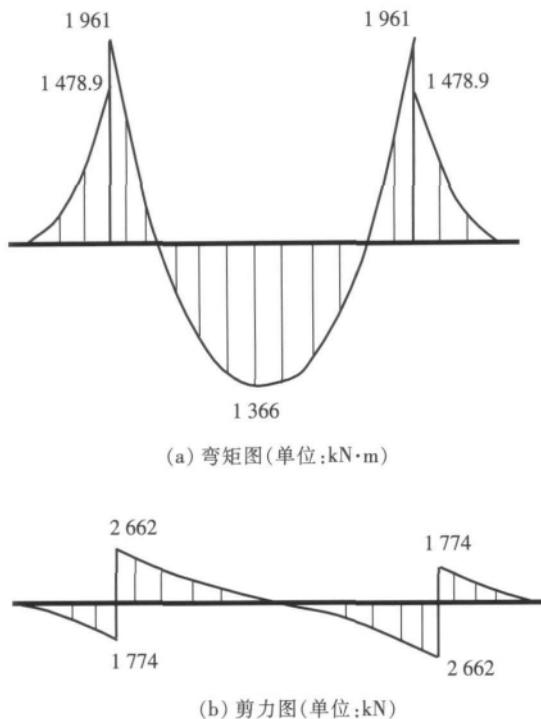


图6 按照本文方法计算的弯矩和剪力图

值有所降低,按照传统计算模型设计的托梁尺寸、配筋应进一步优化。

(2) 两种计算模型中的剪力没有变化。

(3) 托梁所受的力考虑成均匀分布是不准确的,应按马鞍形分布计算。

参考文献:

[1] 李海光,周德培. 新型支挡结构设计工程实例[M]. 北京:人民交通出版社 2010.

Li Haiguang, Zhou Depai. Design and Engineering Practice about New Retaining Structure [M]. Beijing: China Communications Press 2010.

[2] 赖紫辉. 桩基承台刚架的整体分析[J]. 路基工程, 1995 (6):9-11.

Lai Zihui. Global Analysis about Pile-cap Structure [J]. Subgrade Engineering, 1995(6):9-11.

[3] 赖紫辉. 桩基托梁挡土墙托梁受力分析[J]. 路基工程, 2008(6):48-49.

Lai Zihui. Mechanical Analysis about Pile Foundation Underpinning [J]. Subgrade Engineering, 2008(6):48-49.

[4] 李廉锴. 结构力学[M]. 北京:高等教育出版社 2010.

Li Liankun. Structural Mechanics [M]. Beijing: Higher Education Publishing House 2010.

[5] TB 10025—2006, 铁路路基支挡结构设计规范[S].

TB 10025—2006, Code for Design on Retaining Structures of Railway Subgrade [S].

[6] 罗裕明. 浅析新型支挡结构在铁路运营线中的应用优势[J]. 路基工程 2005(5):90-91.

Luo Yuming. Discussion about Application of New Retaining Structure on Railway Engineer [J]. Subgrade Engineering 2005(5):90-91.

[7] 丁兆锋. 路基桩板结构平面简化法则及解析计算[J]. 铁道工程学报 2011(8):42-46.

Ding Zhaofeng. Plane Simplified Rules and Analytical Calculation for Pile-board Structure of Subgrade [J]. Journal of Railway Engineering Society 2011(8):42-46.

(编辑 赵立兰)

(上接第9页)

[5] 中铁二院工程集团有限责任公司. 改建铁路成都至昆明线米易至攀枝花段可行性研究总说明书[Z]. 成都:中铁二院工程集团有限责任公司 2011.

China Railway Eryuan Engineering Group Co. Ltd. The Total Manual of Feasibility Study for Miyi - Panzhihua of Chengdu - Kunming Railway [Z]. Chengdu: China Railway Eryuan Engineering Group Co. Ltd 2011.

[6] 中铁二院工程集团有限责任公司. 改建铁路成都至昆明线永仁至广通段可行性研究总说明书[Z]. 成都:中铁二院工程集团有限责任公司 2011.

China Railway Eryuan Engineering Group Co. Ltd.

The Total Manual of Feasibility Study for Yongren - Guangtong of Chengdu - Kunming Railway [M]. Chengdu: China Railway Eryuan Engineering Group Co. Ltd 2011.

[7] 朱颖. 铁路选线理念的创新与实践[J]. 铁道工程学报, 2009(6):1-5.

Zhu Ying. Innovation and Practice on Railway Location Concept [J]. Journal of Railway Engineering Society, 2009(6):1-5.

(编辑 赵立兰)