

## 工作研究

## 当前铁路用地的地界问题与对策

徐守胜

(济南铁路局, 山东 济南 250001)

随着铁路建设的快速增长,铁路用地管理在铁路发展中的地位也越来越重要,铁路与地方单位、个人的用地纠纷也日益增多,如何能更好地管好用好铁路用地,确保铁路建设运营需要,使其能够保值增值,任务愈加繁重。根据笔者多年的工作实践经验,现就铁路用地管理中的地界问题与对策提几点看法,以供商榷。

## 1 存在的问题

### 1.1 铁路用地的基准线问题

铁路用地的来源早期是德、日、伪时期的征地,后来是计划经济时期的国有划拨用地,现在是市场经济情况下的国有划拨用地。我国早年的铁路设备落后,发展到现在的铁路运输状况是经过多次铁路技术改造后才实现的,因此,尽管当时的地籍资料保存完好,国家也承认合法有效,但是,由于铁路用地规定:其测量基准线是铁路线路中心线(单线),复线则是下行线路的中心线。在铁道线路经过多次改造后原有的基准线已经改变了位置,所以,利用原有的地籍资料来确定铁路地界就难以测量准确,导致无法对铁路用地进行有效管理,甚至引起用地纠纷,造成土地流失。

(1)京沪(津浦)铁路原来是单线铁路,后来改造为复线,分出了上下行,原来的基准线在部分地段就不在作为基准线的下行线路中心线上;再就是原来的小半径曲线改造为大半径曲线,线路拨移,基准线随着移动;再如济南、兖州等大的站区多次改造,上下行正线均改造成外包形式,原下行正线有的变成了站线,位置也有很大变动,因此,再拿原来的地

籍资料到线路上测量铁路地界,是没有办法完成的。

(2)新兖日铁路在复线改造过程中,原来作为基准线的线路在不同的区段分别成为现在的上行或下行线,基准位置变化很大,个别区段单线时的预留地界窄,满足不了复线用地的要求,需要另外征地进行帮补,而新征用地是按新里程和新的基准线定位的,这就造成了新征土地土地证中的地籍资料其里程和基线均与既有地籍资料及现场不一致,因此,造成了工程完工后,拿着新征地的地籍资料在现场找不到该宗地的准确位置。

### 1.2 铁路用地的界址点问题

铁路用地管理的难度在于界址点多、地界线长。铁路用地的界址点的确定,是以线路里程作为横坐标,地界到基准线的距离作为纵坐标。铁道线路在不断的改造过程中,线路里程也随着改变,而地籍资料中的里程是不变的,界址点也不会移动,因此,用变动后的线路里程作依据测量铁路地界,早已不够准确。例如兖石铁路,新建兖石铁路时其零公里起点是程家庄站中心;后来经过铁路局旧线测量队测量,其起点移至站北头兖石线与津浦线出岔的尖轨尖端,整整位移了 529m;在新兖日复线改造后,里程起点又移至新乡站,里程起点移动了 300 余千米。这样在新兖日铁路同一点上就有过 3 个里程,而铁路用地资料和确权的土地证是以最初的里程绘制的,现今兖石段的现场标志里程仍沿用程家庄起点里程,复线改造后设计文件、竣工资料、土地确权资料全是新乡起点里程,现在要在兖石线上拿着已确权的土地使用证找某一点的铁路用地界,没有经历过里程变更的人根本办不到。京沪等干线也存在

(下转第 34 页)

收稿日期:2006-07-29;修订日期:2006-11-15;编辑:陶卫卫

作者简介:徐守胜(1960-),男,山东滕州人,工程师,主要从事土地管理工作。

庄整体搬迁、异地改造的整理模式,缩并自然村、建设中心村的整理模式,村庄内部用地改造控制型的整理模式等。二是资金筹措模式,主要有:政府主导型、市场主导型、村集体自主型等。农村建设用地整理是一个长期、动态的过程,一方面,要学习一些典型模式的经验,因地制宜,适时创新和探索一些新的模式;另一方面,对于条件适当的地区,要对整理模式进行市场化运作。

(3)城镇建设用地指标置换要做到与复垦耕地

的数量、质量“双挂钩”。农村建设用地整理要十分注重复垦耕地的质量,建立耕地质量评价体系,完善耕地质量评价体系,合理运作、科学评价,做到建设用地指标与复垦耕地的数量、质量“双挂钩”。

(4)“挂钩试点”工作要十分注重生态环境保护和人文精神。“挂钩试点”具体实施中要保护和改善生态环境,促进土地的可持续利用。同时要有的人文精神,要注意有选择地保留民族、民俗等文化遗产和建筑,做到土地整理与文化建设相统一。

(上接第 31 页)

着提速和电气化改造后的里程变动问题,可能位移量不大,但就某一点的地界来讲,移动 1m 也会造成很大麻烦,因此,就必须把原来图纸上的里程资料转换成现在线路上相关线路标志的里程数据,这样不论何人利用综合工作图都能容易地查到每一点的地界位置,对加强铁路用地管理,防止被侵占很有必要。

## 2 解决的方法

### 2.1 解决基准线问题

利用既有地籍资料绘制铁路用地综合工作图。需准备资料:首先到有关管辖区段的工务段技术科由设备技术人员配合查阅技术档案,找出历次线路改造的设计文件、技术交底资料、竣工资料。其次,到铁路局旧线测量队查阅相关里程的测量资料。然后,以最后一次改造完成的铁路用地基准线为综合工作图的基准线,将历次因线路改造,拨移线路使基准线与地界线相对距离增减值进行数据加减累计,然后在合成后界址点上将数据标注到工作图上,如有条件尽可能将历次拨移改动情况在工作图上用不同线条表述清楚。新征地块要在综合工作图中注明土地证号。视具体情况可采取以下方法:

(1)区间线路、小的站区用地因上述情况使铁路用地基准线移动,只需要在综合工作图中标注清楚原基准线,变动后的基准线及测算后的相对尺寸,在相关界址点上标注即可。

(2)大的站区、编组场,特别是已将上下行正线改造成外包形式的区段,除按照(1)变动基准线外,

还应将基准线通过线间距计算引至上下行外包正线上,作为方便工作的基准线,这样在处理路外单位或个人侵占铁路用地时,测量就相当方便,既避免了重新测量,又节省人力物力,达到事半功倍的效果。

(3)大型客站、货场等铁路两侧建筑物较多,靠简单测量不能穿透的区段,在确定好基准线后,可选择高大永久的路内建筑物做为测量地界的参照物,将基准线与参照物的相对尺寸测量出来,计算出参照物至地界的距离,标注在综合工作图中,在参照物上做出测点标志,长期保留,这样经过一次精细测量,可永久方便使用。

### 2.2 解决界址点问题

利用历次线路改造中的设计和竣工文件,再结合旧线测量资料,通过详细换算,在综合工作图中把原来的每个界址点的横坐标里程,修改为与现在的现场里程一致的里程。并且在同一界址点上,标注清楚曾经的里程和对应的地界数据,过去的数据要用括号加撇的方式分出前后演变顺序,以便加以对照。这样通过绘制综合工作图就能使铁路用地变化情况一目了然,从而克服铁路用地管理靠找当事人、“活地图”回忆,现场指认地界等费力费时且可信用度差的做法。

铁路用地基准线和界址点里程变动情况的修正,要形成制度,只要铁路里程变化或线路拨移基准线移动就应及时修正土地资料。只有这样才能对铁路用地进行有效管理,地籍资料才能发挥其应有的作用。