

郑万铁路开工

2015年11月2日 星期一
编辑 张红晓
美编 李永伟
校对 闫增旗

打通一条发展大通道

——写在郑万铁路平顶山段在全省先期开工之际

作为我省“米”字形铁路网的重要组成部分，郑万铁路的建设对我市经济社会发展意义重大，不仅可改写我市没有高铁的历史，而且能成功将我市纳入中原城市群“一小时经济圈”，打通我市面向西南的大通道，并依托郑州这个支点形成通达全国的便利交通网，必将给我市带来更多的发展机会和更大的发展空间。

郑万铁路平顶山段是如何争取到的？其工程概况如何？高铁站周边区域是如何规划的？……在郑万铁路平顶山段中的13公里于全省先期开工之际，记者在多次走访中找到了答案。

郑万铁路堪称应时而生。郑万铁路的建设既是放在全国、全省经济版图上的综合考量，也是平顶山地区经济发展的迫切需要。

“让高速铁路覆盖所有的地级城市，巩固提高郑州在全国铁路网的枢纽地位。”这是长期以来我省孜孜以求的。放眼整个中原版图，构建以郑州为中心的“米”字形快速铁路网，可谓“一举求多效”的战略抉择。

纵观全国经济版图，我国西南地区铁路覆盖密度不高，尤其是缺乏一条连接中原直通华北的铁路大通道，这在一定程度上制约了西南地区经济的发展。早在21世纪初，拥有长江黄金水道和国内一流机场的重庆，就将目光盯在了高铁上，欲打造重庆到昆明、重庆到西安、重庆到郑州的客运专线，巩固做大其水、陆、空交通枢纽地位。从河南与重庆“不谋而合”的那一刻起，作为“米”字形高铁的重要

① 郑万铁路应时而生

“撇”，郑州到万州的客运专线开始进入人们视野。

虽然我市区位优势相对独特，但是中心城区不临国铁主干线，仅有京广和焦枝铁路的连接线孟平铁路从市区通过，铁路运输特别是客运长期成为制约发展的瓶颈。“铁路运输带来人员流动，也就带来了资金流、技术流、信息流。”市铁路办一位领导说，现代人们的出行方式主要有四种——铁路、公路、水路和民航。在这四大运输方式中，铁路的优势相对突出，因为不仅仅铁路绿色、环保，而且受天气变化的

影响较小，基本上能做到全天候。在平顶山经济迫切需要全面转型的当下，建设一条跨越全境的高铁，对于改善出行条件，汇聚资金、技术、信息等生产要素，促进产业结构调整的意义可想而知。

郑万铁路大事记

2008年10月
郑万铁路建设正式提上日程。

2009年1月
市委、市政府主要领导赴原铁道部汇报请求设计线路途经平顶山。

2011年11月
省政府批复《平顶山新区建设总体方案》，支持铁路通过平顶山西部并设站。

2014年9月
国家发改委正式批复立项。

2015年8月
国家发改委批复可研。

2015年9月
铁总批复郑万铁路我省先期开工段初步设计和施工图设计。

2015年9月
国土资源部批复先期用地。

2015年10月
先期开工段确定中标单位。

2015年10月31日
郑万铁路平顶山段中13公里先期开工。



② 争取过来的平顶山段

郑万铁路建设符合河南、湖北、重庆等地的重大关切，建不建已基本不是问题，走哪儿不走哪儿却引来一轮又一轮的“争论”。这种“争论”在省与省之间，在市与市之间，在县与县之间也有，背后实质上是沿线各地经济利益的博弈。

郑万铁路引起平顶山的注意，始于2008年。当时，网上对郑万铁路已有所关注，众说纷纭，莫衷一是。意识到这一发展机遇后，市委政研室迅速起草了一份决策参考，放在了市委主要领导的案头。市委、市政府高度重视郑万铁路，要求相关部门提出预案并成立专项工作领导小组，积极争取郑万铁路过境，接着又召开市委常委会进行动员部署。6年多来，市委、市政府矢志不渝地争取，坚持不懈地努力，几乎是在“山重水复疑无路”的情况下，终于迎来“柳暗花明又一村”。

郑万铁路初提，原铁道部在线路规划上列出3个方案：方案一是郑州—洛阳—重庆，方案二是郑州—十堰—重庆，方案三是郑州—襄阳—重庆。如果采纳第一个方案，平顶山将错失拥抱高铁的大好机会；第二、第三个方案不管采纳哪个，平顶山都在其中。

铁路发展，一要考虑沿线居民的出行数量即客源，二要考虑沿线城市经济发展活跃度，同时结合地形地貌确定具体线路。市委、市政府及有关部门一次又一次向国家、省等有关方面表达平顶山的诉求，陈述郑万铁路途经平顶山的优势，并联合相关城市共同争取，推动河南、湖北两省在郑州—襄阳—重庆线路方案上达成共识，最终促成原铁道部选择了这一线路方案，使郑万铁路经过平顶山基本成为定局。

③ 东线成功改西线

郑万铁路大的走向确定，但具体到一个区域仍有“为什么走这儿，而不走那儿”之争。在平顶山段，就曾经有一个东线改西线的“故事”。按照铁路规划设计部门的最初设计，郑万铁路从郑州引出后，经许昌东、平顶山东，过叶县至南阳。

为此，市发改委多次组织召开协调会，加强与市国土资源、城乡规划、交通运输等部门及沿线政府和焦煤神马集团的沟通，初步确定了我市境内的西线方案，得到了市委、市政府的认可与支持，并向有关部门建议郑万铁路经长葛、禹州、郟县、平顶山城区西部前往南阳，且

在平顶山城区西部设站。东线变西线，意味着有兄弟城市在“利益”上和前期工作上要为之作出“牺牲”。难度之大，可想而知。

郑万铁路走城区西，对平顶山的发展至关重要。市铁路办有关负责人说，郑万铁路走城区东，对平顶山来说将是一个“美丽的疏远”，平顶山城市版图内75%的人口住在城区西部，省政府批准的城乡一体化示范区在城区西部，绝大多数旅游资源在城区西部……如果高铁站设在城区东部，呼啸而至的列车就有可能呼啸而去，乘客大多变过客。

④ 平顶山段正式立项设两站

从2012年10月起，郑万铁路平顶山段的规划建设进入一个新阶段，各项工作加速推进。

市铁路办一名负责人说，铁路建设一般要经过这样几个阶段，一是项目建议书，也称预可研报告，主要是解决要不要建；二是可行性研究报告，主要是解决如何建；三是初步设计，主要是解决建成什么样；四是施工图设计，主要是解决如何施工。

经过一年多的方案研究和数月的实地勘测，铁路设计部门将长葛、禹州、郟县、平顶山西、方城的线路走向作为推荐方案上报中国铁路总公司。2014年9月，国家发改委正式批复郑万铁路立

项。2015年9月，中国铁路总公司批复郑万铁路我省先期开工段的初步设计和施工图设计。

根据批复，郑万铁路北起郑州东站，经郑州市的郑东新区、经开区、航空港区，开封市的尉氏县，许昌市的长葛市、禹州市，平顶山的郟县、宝丰县，平顶山城乡一体化示范区、鲁山县，南阳市的方城县、社旗县、宛城区、南阳城乡一体化示范区、卧龙区、新野县、邓州市、襄阳市、南漳、神农架、兴山、恩施、巴东、巫山、奉节、云阳、万州，与在建的渝万客专相连，全线长818公里，估算总投资1195亿元。

除在郑州东站至郑州南站之间预留的大关庄站外，郑万铁路全线共设郑州

⑤ 平顶山西站的个性功能

根据批复，郑万铁路建成通车后，平顶山西将与郑州东、南阳南共同成为我省境内3座具有始发车功能的车站。

届时，我市将开通平顶山至北京、石家庄、青岛、商丘、郑州方向的始发列车。据测算，郑州—平顶山—南阳是郑万铁路整线客流最为密集的区域，该路段除了联网开通过境外列车外，还将开通区域内城际列车，远期来自于郑州经平顶山至南阳的列车将在100对以上。

初期2025年、近期2030年、远期2040年算，平顶山至北京的始发车初期一天1对、近期一天2对、远期一天3对；平顶山至石家庄的始发车近期一天1对、远期一天1对；平顶山至青岛的始发车近期一天1对、远期一天1对；平顶山至商丘的始发车近期一天1对、远期一天1对；平顶山至郑州的始发车初期一天6对、近期一天8对、远期一天10对。区域客车中，郑州至平顶山初期一天78对、近期一天99对、远期一天149对；平顶山至南阳初期一天71对、近期一天87对、

⑥ “米”字形中的重要一“撇”

东线成功改为西线，除了平顶山自身的努力，还得益于三大因素。一是省委、省政府主要领导的支持，他们在平顶山视察时明确提出依托郑万铁路建设平顶山城乡一体化示范区，但同时也提出了避开煤矿采空区；二是中国铁路总公司的支持，禹州、长葛都不通高铁，为突出铁路发展的公益属性，同意改线；三是铁路设计部门的支持，市发改委邀请，设计单位多次来平现场调研，经过深入细致的图纸作业和现场踏勘，并进行了多轮的方案探讨后，最终在夹缝中为铁路确定了一条可以完全避开采空区、能最大限度地减少对煤炭等矿产资源压覆、安全可靠的通道。

作为我省“米”字形铁路网中的重要一“撇”，郑万铁路是国务院明确今年开工的60个重大铁路项目之一，也是今年全国新开工铁路项目中投资最大的一个项目。

在全省“米”字形铁路网中，郑万铁路这一“撇”的地位虽然和共同组成“米”字网的郑合、郑太、郑济等其他铁路的地位同等重要，但郑万铁路自有其无可替代的区位优势——一条连接中原和西南的大通道。

郑万铁路的功能定位是西南地区通往中原、华北、东北地区的便捷快速客运主通道和欧亚大陆桥中快速客运通道的重要组成部分，同时兼顾沿线城际及旅游客流运输。对河南来说，这条铁路解决了我省西南地区到郑州铁路绕路的不便，使得我省西南地区纳入中

原城市群“一小时经济圈”，很好地兼顾了这些地方的发展。还有一点就是，郑万铁路通车后邓州、南阳、平顶山等地不仅将结束无高铁通过的历史，而且将因为郑万铁路途经邓州、南阳、平顶山、禹州等人口密集城市，客流量有保障，巨大的经济效益和社会效益可期。

对全国来说，由于我国西南地区地理环境特殊，中原至西南一直缺少地上快速通道，郑万铁路不仅能串联起以郑州为重要节点城市的经济走廊和以重庆为重要节点城市的长江经济带，通过重庆向广西北部湾延伸，通过郑州向京津冀延伸，更能将丝绸之路经济带、长江经济带和海上丝绸之路及华北地区连接起来，成为一条新的、重要的国家战略通道。

(本报记者 吴学清)

