

郑万铁路开工

特别报道

2015年11月2日 星期一
编辑 焦葵葵
美编 李永伟
校对 李鹏程

郑州

“米”字一“撇”已起笔



两辆动车在郑州东站交错而过 王尧 摄

伦帅省是河南电视台新闻频道的一位记者,因为工作关系,他经常往返于省内各个城市与郑州之间。“平顶山人很热情,城市发展也很快,可就是交通不太便利。”10月21日,谈起对平顶山的印象,伦帅省感慨地说,“平顶山到郑州的距离跟安阳、洛阳、漯河到郑州的距离差不多,可是从郑州到安阳、洛阳、漯河最快只用三四十分钟,而从郑州到平顶山至少也需要一个多小时,这就是有高铁和没高铁的差距!不过没事,将来郑万铁路和‘米’字形高铁网连通以后,平顶山的好日子就要来了!”

“米”字形快速铁路网,是国务院批复《中原经济区规划》和《郑州航空港经济综合实验区发展规划》明确的重大工程。具体说来,就是在京广和徐兰“十”字形快速客运通道的基础上,建设郑州至万州、郑州至济南、郑州至合肥、郑州至太原快速铁路,让郑州从“通四面”的“十”字形区域高铁枢纽变为“达八方”的“米”字形快速铁路网核心。

“米”字形快速铁路网将为平顶山带来什么呢?从时间上看,旅客从平顶山通过郑万铁路经这一快速铁路网出行,最快6个小时左右即可到达福州,5个小时左右即可到达云南昆明或安徽黄山,而到达北京的最短也将缩短至4小时。

“米”字形快速铁路网一“竖”的京广高铁已经于2012年12月全线贯通。其一“横”的郑徐高铁,是未来从乌鲁木齐至上海高铁线路的一部分。“米”字形快速铁路网左上(西北)方向的一“捺”是郑太高铁。今年6月26日,郑州至焦作城际铁路正式开通,作为未来郑州至太原高铁的一部分,它的通车标志着郑太高铁在河南境内已经写下了半笔。

“米”字形快速铁路网右上(东北)方向的一“撇”是郑济高铁。郑济高铁已经列入国家铁路网规划,近期将开展线路走向设计、实地勘察、可行性研究报告编制等前期工作,有望明年开工建设。

“米”字形快速铁路网左下(西南)一“撇”是郑万铁路,已于10月31日在平顶山境内率先开工,河南段其他部分年底前将全面开工。“米”字形快速铁路网右下(东南)一“捺”是郑合高铁。郑合高铁郑州至安阳快速铁路计划年内部分路段先期开工。

截至今年10月底,“米”字形快速铁路网郑州至北京、郑州至广州、郑州至西安高铁已全线贯通;郑徐高铁建设正在加快推进;郑万铁路项目河南段计划在年底前全面开工;郑合高铁可行性研究报告已通过铁路总公司初审;郑太、郑济高铁正在积极申请纳入国家“十三五”铁路建设规划,各项前期工作目前进展顺利。随着以郑州为中心、呈放射状分布的“米”字形高速铁路网逐步建成通车,未来在路网沿线区域将逐步形成以郑州为中心的两小时(700公里)高铁交通圈,圈内人口预计可达7.2亿。

“以郑州为核心的‘米’字形高速铁路网全面成为现实后,从中获益最多的就是平顶山这样位于郑州一小时交通圈内的城市。平顶山通过郑万铁路接入‘米’字形高铁网后,就可以借助郑州这个枢纽与珠三角、长三角、京津冀等中国经济最发达的区域建立更多的联系,从而为平顶山引进高端人才、承接产业转移提供有利条件。”当天,郑州市发改委基础产业处处长李明超在接受记者采访时说。

郑万铁路在郑州市境内共设两座车站,现有的郑州东站办理本线始发车,新建的郑州南站为办理本线客运业务的中间站。两站距离不足40公里,均担有重任:位于郑东新区的前者是“米”字形快

密切联系的正是位于郑州航空港经济综合实验区附近的郑万铁路郑州南站。

今年以来,郑州航空港经济综合实验区建设全面提速,机场二期主体工程提前封顶,外围城际铁路、高速公路等重大工程加快建设。2014年,机场客运量达到1580万人次,货邮吞吐量37万吨,位居全国第一。郑州航空港经济综合实验区的跨越发展,离不开源源不断的人流、物流、现金流输送,更离不开强大交通网络的有力支撑。

10月20日,从郑州火车站至新郑机场的郑机城际铁路正式进入联调联试阶段,该线路新郑机场至郑万铁路郑州南站的连接节点,将成为郑万铁路平顶山旅客换乘国际国内航班和普通铁路列车的中转站。如此重要的两个交通节点集中分布在郑万铁路这一条线路上,从一个侧面反映了郑万铁路对平顶山发展的重要意义。“郑州东站每天都有很多来自平顶山和去往平顶山方向的旅客,”10月22日,该站客运值班员马鸣告诉记者,“现在他们在东站主要是为了乘坐始发车,大部分人是坐汽车来的。未来郑万铁路通车以后,再来东站坐车的平顶山人恐怕大部分就是坐着高铁来的了!”

河南省“米”字形高铁网络的核心在郑州,而郑州高铁交通的中枢在郑万铁路的起点——郑州东站。2012年9月启用的郑州东站总建筑面积41.2万平方米,共分为5层,从上而下分别为高架候车层、站台上车层、地面出站层、地铁换乘层、地铁站台层,高架候车层能够满足每小时7400人的旅客流量。今年十一长假期间,该车站共发送旅客23.6万人次,日均开行旅客列车176趟。待以郑州为核心的“米”字形快速铁路网织就,彼时的郑州东站将成为我市与华东、华北、华南、西南以及东南地区人流、物流、现金流交汇的主要枢纽。

平顶山市民要想乘坐飞机出行,首选机场大多是位于郑州航空港经济综合实验区的新郑国际机场。可是要想从平顶山市到新郑国际机场却并不容易。郑万铁路开通以后,这种局面将被彻底改变,因为高铁郑州南站在设计之初就考虑到了这个问题。省委书记郭庚茂曾指出:“郑州航空港经济综合实验区和‘米’字形快速铁路网建设,是支撑我们未来发展最大的王牌,对河南的影响最为深远,要尽全省之力拼上去。”作为这张王牌的两面,郑州航空港经济综合实验区和‘米’字形快速铁路网之间是互为表里、相辅相成的关系,而最能体现这种



许昌东站外景 王尧 摄

许昌

郑万成就枢纽梦

“其实禹州人坐高铁也挺不方便的。从禹州到许昌东高铁站,开车得三四十分钟,为了不误车,我每次都得提前一个多小时出门。”10月22日,禹州某企业业务员刘辉告诉记者,“听说禹州的高铁年底要动工,想想将来在家门口就能坐高铁,别提多高兴啦。”

刘辉所说的这条高铁,就是于10月31日在我市率先开工的郑万铁路。郑万铁路在许昌境内线路总长59.63公里,设长葛北站、许昌西站(禹州站)两座车站。今年9月中旬,郑万铁路许昌段工程已开始网上公开招标施工、监理单位,计划年底前开工建设。许昌境内与高铁配套的沿线,站前工程届时也将同时开工。

郑万铁路是许昌境内的第二条高铁线路。作为三国古都,许昌的高铁发展始于2012年。那一年,京广高铁郑武段许昌东站开门迎客,在进一步完善许昌交通网络的同时,也为周边地群众出行提供了便利。“高铁没开通的时候,在许昌新区这边很少看到外地牌照的出租车的出租,大部分都是送客人坐高铁的”。10月23日,在许昌东站,一位当地的哥说。坐出租车去许昌赶高铁的背后,是平顶山人对高铁建设的深切期盼和深深无奈。

京广高铁许昌东直属中型客运站铁路旅客多层次火车站,目前建有2台5线(包括2条正线,3条到发线)。2014年,车站全年共发送旅客112.8万人次,日均3092人次。2015年春运期间,车站最高开行列车55列,发送旅客13.7万人次,是许昌境内以及平顶山、南阳等周边“零高铁”城市群众高铁出行的重要出发地。

在许昌东站建设之初,当地政府就与铁路部门高标准规划了以高铁站为主体,包括新郑国际机场许昌候机楼、许昌汽车客运站、公交枢纽站、出租车车站在内的站区零距离换乘中心。其中,许昌汽车客运站按照一级客运站标准建设,设计日均发送旅客1.8万人次;公交枢纽站和出租车停车站分居站前广场的南端与北端,换乘城市轨道交通已开通公交线路8条,日均发车520班次,日最大旅客发送量达8000人次。

2014年12月10日起,全国铁路运行图调整,许昌至北京的高铁始

发车正式以编号G568次(许昌东-北京西)纳入日常开行的铁路运行图。至此,许昌拥有了首趟名副其实的赴京高铁始发车。G568次的开通在满足当地群众赴北京方向出行需求的同时,进一步增强了许昌东站对平顶山、南阳等地高铁乘客的吸引力。

长期关注许昌铁路发展的市民吕正子告诉记者,“作为一座长期享受交通区位优势的城市,许昌人深知铁路建设对城市发展的重大意义。有了普铁想高铁,有了高铁想枢纽,每当一个新的机遇出现,许昌人都会拼尽全力抢占先机。”

早在京广高铁许昌东站设计之初,当时的设计者就曾提前谋划了与后续线路形成“十”字形高铁枢纽的前景。虽然美梦未圆,但是许昌对于成为高铁枢纽的热切期盼却从来不曾降温。2015年,郑万、郑阜铁路在许昌境内的线路走向先后尘埃落定。许昌高铁在迎来“三线”时代的同时,也向着建设区域高铁枢纽的目标又迈出了一大步。郑阜铁路起自郑州南站,止于阜阳西站,是郑合铁路的一部分。郑阜铁路设计时速350公里,在许昌境内线路总长约54公里,设置许昌北站和郟陵站两座车站。郑阜铁路贯通后,经商合杭高铁与合福高铁相连,从而打开了许昌直达合肥、南京、杭州、上海、福州等城市的快速通道。目前,郑阜铁路计划今年11月份动工建设,郑万铁路平顶山段已于10月31日先期开工建设,郑万、郑阜铁路河南段其余工程也将在今年陆续启动。

据许昌市支铁办负责人介绍,该市相关部门拟委托设计单位对未来自来许昌东站、许昌北站、长葛北站、许昌西站(禹州站)四座车站的连接方案进行规划,并在相关区域预留道路连接条件。届时,许昌境内的四座高铁站之间将实现互联互通,铁路旅客可通过这些站点之间的连接线在京广、郑阜、郑万三条高铁线路之间自由换乘,从而在许昌境内间接形成一座辐射周边、通达全国的区域铁路枢纽。许昌区域高铁枢纽建成后,将与平顶山境内的两座高铁站互为呼应,从而为鹰城市民往来京广、郑阜铁路沿线城市提供更大的便利。

(本版稿件均由本报记者王尧撰写)

南阳

望眼欲穿盼高铁

“我店里的老顾客主要来自平顶山等省内城市,他们一般假期才有空过来‘淘宝’,来回光路上开车就得好几个小时。将来有了高铁,从平顶山到南阳最快不过半个小时,顾客们来赏玉方便了,店里的生意肯定就更好呀,我就盼着高铁快点通呢!”10月23日,南阳镇平县一家玉器店的营业员刘静说。

郑万铁路南阳段全长约148.7公里,估算投资178亿元,途经南阳三县三区(方城县、社旗县、新野县、宛城区、卧龙区、城乡一体化示范区)及邓州市,沿线设有方城、南阳、邓州东3座高铁站及拐河北(越行站)。其中,南阳高铁站为郑万铁路河南段3个办理始发车的车站之一,方城、邓州东高铁站为区间站。

在南阳航办工作的袁杰斌是一位长期从事郑万铁路项目前期工作的“老铁路”。当天,谈起郑万铁路从立项到准备开工的风雨历程,他五味杂陈:“南阳和平顶山一样,都是没有高铁经过的城市。为了这条铁路,我这个重庆女婿这些年出差往重庆跑的次数比我爱人回娘家的次数都多,就是憋着一股劲在干工作,现在项目终于要动工了,我真的打心眼里高兴!”

因为没有高铁,和鹰城人一样,南阳人要想享受高铁出行的便利,只能辗转许昌、信阳等地,不仅费用高,而且徒增了奔波之苦。“现在南阳人想坐高铁大部分得提前乘车去外

地,遇到急事出门,光打车就得花好几百!”南阳市民李玉贵告诉记者。

没有高铁,不仅居民出行不便,而且影响到了南阳旅游产业的发展。

“同样都是五日游,坐高铁跟坐火车在路上花费的时间最多能差一整天。游客坐在车上的时间越长,在景区玩的时间就越短,企业想赚钱就越难。”南阳市外事旅游侨务局市场科科长郭家聚说,“现在南阳有的旅游企业愿意与许昌、信阳等地同行‘拼’线路甚至接人家的‘二手团’,就是因为自己家门口没有高铁啊!”

随着我国高铁事业的蓬勃发展,以“快旅慢游”为特点的高铁游正在成为国内旅游经济新的增长点。位于山东省泰安市的泰山景区2011年全年游客规模只有约80万人次,可是在京沪高铁开通仅3年后,游客规模就已经突破了200万人次,其中大部分游客都来自京沪高铁沿线城市。作为国家历史文化名城、中国优秀旅游城市、国家园林城市、南水北调中线工程核心水源区和渠首所在地,南阳拥有丰富的人文景观和旖旎的自然风光。然而,由于缺乏高铁线路的带动,南阳旅游虽坐拥优质丰富的资源,却一直没能取得与之相称的市场地位。

目前,南阳旅游的省外客源主要分布在北京、西安、武汉、合肥、苏北、山东等地,游客大多乘大巴或自驾车往返,单程耗时少则七八个小时,多则十余个小时。以西安为例,从南阳到西安最快的一趟火车是K790次,目前全程大约7小时11分钟,乘坐直达的长途大巴至少需要6个小时,而选择自驾车也需要近5个小时,如此算来往返时间最短也需要10多个小时。漫长的旅途压缩了游客在南阳游览观光的时间,也增加了旅游企业打造深度游、体验游等高端旅游线路的难度,这直接影响了南阳旅游在全国竞争中的话语权。

所幸,这种局面很快将随着郑万铁路的建成通车而一去不复返。根据规划,郑万铁路的设计最高时速为每小时350公里,届时从南阳高铁站经郑州东站到西安,单程最快只需两个多小时,相比现在最多可节省4个小时,至少可以让外地游客在南阳多游览两个景点,也为南阳本地一日游、精品游等旅游产品的开发提供了空间。郑万铁路开通后,



南阳武侯祠诸葛草庐 王尧 摄

将在缩短南阳与传统旅游客源地之间交通时间的同时,密切南阳与平顶山在景区线路开发和客源交流方面的合作,为两地旅游企业强强联合、抱团发展提供新的契机。

郑万铁路也为平顶山人前往南阳休闲度假带来了便利。根据规划,郑万铁路南阳站位于南阳市宛城区和南阳市城乡一体化示范区接合部,距市中心约10公里,周边的社旗、唐河、镇平等县均可纳入站区半小时交通圈。南阳高铁站距机场5公里,距南阳市东二环3.5公里;规划建设的长途客运站、南阳公交首末站也位于该区域内,铁路、航空换乘便捷,中心城区群众20分钟内即可到达。届时,来自平顶山的游客经郑万铁路到达南阳站以后,换乘城市轨道交通在半个小时之内即可到达武侯祠、南阳汉画馆等景点。

作为近邻,郑万铁路把南阳和平顶山更为紧密地联系在一起,携手共圆了高铁梦的两座城市,其未来的发展会更密不可分。