



# 郑万铁路过鹰城



编辑 王会静  
校对 杨德坤

## 盼啊盼，平顶山终于要有高铁啦

□本报记者 王春霞 王桂星 王民峰

**引言：**“平顶山没有高铁的历史就要结束了！”近日，郑万（郑州—重庆万州）铁路将经过平顶山并设站的消息，成为鹰城市民关注和热议的焦点。郑万铁路是走平顶山东还是走平顶山西，高铁站会设在哪儿，高铁将对鹰城人出行和出游带来哪些便利……带着市民关心的问题，记者采访了我市有关部门及人士。

### 铁路交通“瓶颈”： 孟平铁路为单线 运输能力紧张

不少平顶山市民或许都有这样的经历，无论北上进京、南下广州，还是西到西安、东去上海，想买张卧铺票很不容易，如果不提早买票，甚至连张硬座车票也买不到。

“网上提前20天售票，一旦临时有事，想买张卧铺票几乎是件不可能的事，有时甚至连张硬座也买不到。”市民李先生说，平顶山火车站上午几乎没有列车停靠，很多列车都是夜间到平，乘坐很不方便。

据平顶山火车站、平顶山西站有关负责人介绍，我市只有一趟始发车，为平顶山至上海的K462次列车，票源相对充裕。其他过路车每趟列车卧铺票只有6张左右，“列车车次不同，票源也不同，但每趟列车的卧铺票一般不会超过10张，硬座票源也很少。”

由于历史原因，我市处于京广铁路和焦柳铁路的夹缝中，中心城区不临国铁主干线，仅有京广铁路和焦柳铁路的连接线孟平铁路从市区经过，该段铁路以货运为主，铁路运输特别是铁路客运长期成为制约平顶山发展的瓶颈。

孟平铁路始建于1956年，是唯一一条穿越市区的国铁线，连接京广、焦柳两大国铁干线，俗称“铁路支线”，东起京广铁路孟庙站，西至焦柳铁路平西站。

作为市民乘车的主要火车站——平顶山火车站，隶属武汉铁路局平顶山东站管辖，车站等级为二等，位于孟平铁路上，每天有11对旅客列车停靠，通往北京、上海、广州、武汉、重庆、西安、十堰、恩施、南昌等方向。

另外一个主要车站——平顶山西站位于宝丰县城西南，在铁路网上衔接3个方向，位于焦柳铁路与孟平铁路交会处，隶属郑州铁路局南阳车务段，车站等级为二等，每天接发固定旅客列车275对，主要通往北京、上海、广州、哈尔滨、天津、成都、重庆、南昌、攀枝花、济南、西安、太原、贵州、厦门、湛江、海口、银川等方向。

但是，目前既有的孟平铁路为单线铁路，运输能力紧张，无法承担更多的铁路运输任务。

“单线铁路就好比独木桥，而铁路复线就相当于高速公路。比如在单线铁路上，有一趟列车从平东站向平顶山火车站开来，那么在这一时间段内，从平顶山火车站就不能有列车开往平东站。”平顶山火车站副站长丁岩说，复线铁路类似于“分道行驶”的高速公路，通过合理的设置，没有正面相撞的危险，可以大大提高运输效率。

现实中，单线铁路与复线铁路有多大区别呢？平顶山西站相关负责人陈先生说，平顶山西站到鲁山站的焦柳铁路线为复线，同一时间，最多的时候这个区间可以过十几趟列车，如果是单线铁路的话，只能过一趟列车。



昨天下午，平顶山火车站，晚点近20分钟后，乘客排队登上郑州开往重庆北的K909次列车。16小时35分后，这趟列车将到达重庆。郑万铁路建成后，我市市民从家门口乘坐高铁，3个半小时即可到达重庆。 本报记者 禹舸 摄

### 历史机遇来了：郑万铁路将途经我市

郑万铁路的建设，为我市发展铁路客运提供了难得的历史机遇。

据市发改委有关负责人介绍，郑万铁路最初是国家发改委在《国家中长期铁路网规划（2008年调整）》中提出的。设计部门在收集资料的基础上，初步提出重庆—安康—洛阳—郑州、重庆—十堰—平顶山—郑州、重庆—襄阳—南阳—许昌—郑州等3个主要设计方案。消息一经传出，各省（市）纷纷争取对本地最为有利的设计方案。

获知郑万铁路的有关消息后，市委、市政府有关部门立即全力向有关方面争

取使郑万铁路途经我市，除向设计部门及郑州、武汉铁路局发函外，我市有关部门还多次专门向原铁道部及省政府反映意见，并联合南阳、许昌以及湖北襄阳共同努力，终于实现途经我市的初步方案。

但是，好事多磨。甬温线发生特大铁路交通事故（动车追尾）和原铁道部部长刘志军案发后，国家放缓了高速铁路的建设速度。受其影响，郑万铁路的前期准备工作一度停滞。市发改委有关人士告诉记者，当时的大环境是，国家要对铁道部所有铁路建设项目进行暂停梳

理，社会各界也对高铁建设存在一定争论。争论的主要内容是我国到底需不需要建高铁，高铁和民航的功能到底应该如何定位，是否存在重叠，高铁技术是否成熟等。

2012年下半年，刘志军案影响逐步消除，人们对高铁技术的成熟度也不再质疑，社会各界争论也得出了高铁功能不可替代的结论，原铁道部这才又重新启动了郑万高铁的建设筹备工作。与此同时，为了改善我市铁路客运薄弱的局面，我市又开始以更大的力度向有关部门努力争取有利我市的设计、施工方案。

### 建设方案初定：我市境内设两站

近日，市发改委传来消息，郑万铁路河南段可行性研究报告今年9月底已经通过预评审，初步确定，郑万铁路在我省境内长343公里，设郑州东、郑州南、长葛、禹州、郟县、平顶山西、方城、南阳、邓州东9个车站。据了解，郑万铁路河南段为客运专线、双线建设，设计时速250公里。

郑万铁路在我市境内的大致线路走向和站点设置为：从禹州境内沿郑尧高速向南进入郟县境内，在县城东南约6

公里处设郟县站，出站后折向西南跨宁洛高速公路和孟平铁路，在平顶山新区设平顶山西站（暂定名），出站后跨越郑尧高速、沙河和南水北调干渠进入伏牛山区，经拐河进入方城县境内。

郑万铁路河南段预计总投资约377亿元，争取年底前控制性节点工程开工，建设工期54个月。

据了解，新建线路自郑州经平顶山、南阳、湖北襄阳至重庆万州，全长约785公里，投资估算974.3亿元。项目由中国

铁路总公司和河南省、湖北省、重庆市共同出资建设。

日前预评审通过的是郑万铁路河南段可行性研究报告，其余部分的线路走向和站点设置尚未完全确定。根据国家发改委立项批文，郑万铁路全线拟设17个站，除我省境内的9个站之外，省外拟设8个站点分别为：襄阳东津站、保康站、兴山站（也可能命名为宜昌北站）、巴东站、巫山站、奉节站、云阳站、万州北站。

### 郑万铁路瞻望：北上、南下只需三四个小时

平顶山火车站、平顶山西站负责人表示，我市去往重庆的火车共有4趟，分别为：K909次列车，历时16个小时35分；K15次列车，历时15个小时24分；K1063次列车，历时15个小时38分；K589次列车，历时16个小时29分。我市去往北京的列车共7趟，历时最长的K280次列车需15个小时多，历时最短的T50次列车也需要11个小时，其余列车均需要13个小时左右。

据悉，郑万铁路与先前开工的渝万（重庆—万州）铁路相接，建成后郑州到重庆将不再绕行襄渝线，由郑万铁路直达，郑州到重庆最快4个小时到达。从我市到郑州行程将缩短到半个小时左右，到重庆的行程时间也将缩短至3个半小时左右。

我市铁路部门一位负责人表示，随着我国高铁网络的进一步完善，郑万铁路建成后将与现有高铁网络连接成

网。未来将会有更多的高铁列车在我市停靠，无论北上还是南下都能乘坐高铁。

市发改委有关人士称，郑万铁路是西南地区连接中原、华北地区的干线铁路，也是中部崛起中新出现的一条开发主轴。高铁建成之后，我省居民出行、旅游购物更加方便，也将会有更多来自西南地区乃至全国各地的游客走进河南、走进鹰城。