

新野、邓州两地民间团体争高铁

1月27日,新华社报道了全国多地围绕高铁走线、设站而展开的“争路运动”。报道列举了多地采取“舆论战”、官方公关、“群众施压”的现象,称“争路运动”体现了地方的“高铁政治经济学”。

去年9月起,河南的新野、邓州两地民间先后发声,要求郑万高速铁路襄阳到南阳段在自己家乡设站。随后,两地的民间团体在全国多个城市发起各种形式的保路活动。这些活动背后,游子看到了家门、商户看到了商机……专家提出,高铁线路不能应局部民意随意更改,地方政府要考虑大局。

1月14日,河南新野、邓州的“保路运动”再燃战火。

“起因是河南省政府再次向铁路总公司发函,支持郑万铁路在邓州东设站方案。”一位新野民间保路者告诉记者。

2015年初,一则河南省人民政府向铁路总公司发出的《关于郑万铁路邓州东设站方案意见的函》传出,函中提出建议采用“在湖堰村设邓州东设站方案。”

这一方案是去年年底新推出的方案,被邓州、新野两地民间保路者称为“第四方案”。

郑万铁路始发河南郑州,终点重庆万州,是中国铁路网规划中一条重要的客运专线。

邓州、新野两地“高铁争夺战”已断断续续持续了近半年,“战争”源于郑万高铁河南段的其中一个站点究竟设在邓州还是在新野。

“保路运动”的实战经验

邓州人孙洋,在北京工作,2014年11月16日也投入“保路运动”,他在西直门拉开了“我们在北京,支持邓州高铁设站”的横幅。随后,苏州、重庆、上海、武汉等十几个城市的邓州人掀起了签名活动。

“保路运动”的形式创意百出,邓州一位保路人士身穿皮衣、头戴皮帽、登上天山,在冰天雪地里拉起保路横幅。

还有邓州网友创作了一首邓州高铁进行曲《邓州高铁版天路》:“黄昏我站在肥沃的田野,盼望高铁修到我家乡,一条条巨龙风驰电掣,为库区人民带来安康。”

“邓州同乡会”逐步推动各地的保路活动。而河南新野民间的“保路运动”已发起三个月。

“新野保路联盟”发起人王红勇说,他们已经有丰厚的“实战经验”,“战法战术娴熟”。而“邓州没什么新意,完全照抄我们以前的宣传形式”。

“邓州同乡会”组织五六人上街拉签名请愿,“新野保路联盟”则组织上百人上街;邓州保路者去天山拍照,“新野保路联盟”成员就到美国白宫留影。

“新野保路联盟”还吸引了高学历人才加入。这其中,有四位保路人士:一位城市规划专家,一位公务员考试专家,一位注册会计师,一位计算机专业博士,他们是“保路联盟”的智囊,能对在新野设站的合理性做出详细分析。

资金来源主要依靠“众筹”——全国各地的保路成员的捐款。截至2014年11月19日,“邓州同乡会”募集到3000多元,“新野保路联盟”则已有4万元。

王红勇手机里有37个群,包括策划研究群、活动策划群、活动执行群等。他会把任务分包。

高铁经济学

民间的保路情绪日益高涨,除了对故土的支持和热爱,还有对便捷交通的向往。

“为什么打破头也不让步,到最后也要拼死一搏?因为高铁对我们老百姓太重要了。”新野人王岚在重庆万州开服装店,因为没高铁,从新野到万州,要十六七个小时。

邓州人薛小山对高铁同样充满期待。他在北京当过群众演员、音响师,后回邓州开影视公司,因交通不便,北京很多朋友不愿来邓州帮忙。所以他加入了邓州的“保路运动”。

高铁过境,最直接带动的是房价。两城网友都指责对方背后有房地产商的支持。

新野一位地产公司高管告诉记者,公司没有在物质上支持新野保路组织,但希望高铁能在新野设站。“目前,新野房价每平方米约3000元,若有高铁站,每平方米能卖4000元。”

邓州、新野两地政府也都表达了高铁对城市发展的重要。

“如果高铁站在邓州,邓州不但进入中原城市群一小时经济圈,还将直面全国,进入大城市的快车道。”邓州市发改委副主任贾其斌说。

新野人认为,他们更需要高铁。作为农业大县,新野经济曾排名南阳市前列。但随着各地工业的发展,新野开始落后。

“因为新野没铁路,没高速公路,工业就不容易发展起来。高铁站不落在新野,新野的机会将



2014年11月,邓州一位民间保路者在天山拉起了条幅。



2014年9月,新野保路者在文化广场掀起万人签名活动。

更少。”新野宣传部一官员称。

讲政治还是讲原则?

郑万高铁的站点设置原本十分明确。2012年,最初规划的线路是从河南南阳到湖北十堰,按“取直原则”,线路从邓州穿过。邓州设站毫无疑问。

但不久,湖北段高铁站从十堰改到襄阳西,2014年5月,又改至东津新区。这一改动,令邓州站点不在直线上,而临近的新野更符合“取直原则”。

当时,负责铁路设计的铁四院专家提出三个线路方案:其中有两个在新野设站,一个在邓州设站。原本毫无争议的高铁邓州站,如今要与新野争夺设站机遇。

在两个城市的“保路运动”中,邓州讲“政治”,新野讲“原则”。

邓州的“政治”由头,来自2012年国务院批复的一份《丹江口库区及上游地区经济社会发展规划》。规划中,邓州被明确为丹江口水库及上游地区“区域中心城市”。规划提出要在基础设施建设等方面给予支持,其中就提到铁路建设。

新野则依据的是“取直原则”。2014年8月2日,《南阳日报》刊发文章,显示郑万高铁将设站邓州东。

很多新野人觉得是邓州市做了省里工作。王红勇说:“我们的站被他们抢去了。”

新野网友开始搜集相关部门对新野东线的勘测痕迹照片,以及目击勘探现场的村民电话等证据,证明高铁站原本就是新野的。

但邓州人并不认为夺了新野的高铁站,一位邓州网友说:“高铁站是我们已经烤熟的山芋,却被新野盯上。”

至少该叫新邓站

2014年8月中旬,新野网友咨询河南省发改委高铁设站问题,收到回复称“为解决新野不通铁路问题,我委已争取铁路

总公司同意,郑万铁路……设邓州东站,该站距邓州市区16公里,距新野城区仅有14公里。”相比此前,这算是个折中方案。

但该回复让王红勇等新野网友不满,“高铁站本来就是我们的,现在却好像是可怜我们。我们要在新野设站,不要邓州东。”

不满情绪在网上蔓延,王红勇发起倡议:组织保卫高铁站的签名活动。2014年9月2日签名活动当天,新野文化广场来了9000多人。

新野万人签名保路活动被媒体报道后,很快在网上传开。全国各地的新野籍人士云集论坛,参与讨论。随后,又在全国十余个城市举行了“保路运动”。

去年10月,“新野保路联盟”先后编制出《新野邓州高铁争议始末》,制作出高端大气的新野高铁站效果图,还制作新野高铁版《小苹果》视频,新野大妈们根据该视频,跳起了广场舞。相较于新野民间活动的激烈频繁,邓州民间力量仅限于网上论战,可谓风平浪静。

随着新野民间声音愈发激烈,去年10月17日,河南省专门组织专家召开会议,推出的方案正是此前河南省发改委回复网友时提到的邓州东设站方案。

对于这个新方案,邓州官方表示欢迎,贾其斌告诉记者,这次会议上提出在邓州新野之间设站,邓州已做出很大的让步。而新野宣传部一位官员则表示,新野不满意这一方案,仍希望在新野设站。

“重庆会议”大转折

新野“保路运动”开展之初,新野人的一些动作让邓州人摸不着头脑。邓州水果批发商王海洲说,2014年10月底,在新野的两个零售商突然不和自己合作了,他为此困惑好久。

邓州人的“冷静从容”,在“重庆会议”后发生改变。

2014年10月30日至11月5日,中国铁路总公司组织专家,对郑万铁路现场踏勘,并在重庆召开评审会。邓州常务副市长、市发改委主任等官员参加会议。

邓州市发改委副主任贾其斌透露,会上讨论站点设置时,评审组组长、铁道部工程

设计鉴定中心的任润堂提醒参会专家:“你们是做铁路的,不要考虑太多的政治因素”。

邓州发改委一位官员说,任润堂的话让一些参会的邓州官员不满。邓州市多次提交给河南省政府的《关于明确郑万铁路设邓州东站的请示》中,反复将“邓州为南水北调库区移民城市,豫西南地区中心城市之一”等“政治因素”作为设高铁站在邓州的理由。

“如果不考虑政治因素,等于对邓州釜底抽薪。”邓州发改委一位工作人员说。

依照铁路设计原则,在新野设站,线路顺直,可节省建设成本13亿元,节省运行时间两分半钟。

会上,原本的邓州东设站方案被专家认为不是最佳方案,并补充研究新的设站方案,新方案距离邓州20公里,新野6公里。

一位到过会场的新野保路者告诉记者,会上争论很激烈。看到事态不利,邓州有领导说:“我代表邓州180万人民要求在邓州设站。”专家反驳:“你们谁也代表不了。”

邓州市发改委副主任贾其斌表示很难接受这一结果,他说:“《丹江口库区及上游地区经济社会发展规划》是国务院的顶层设计,里面明确提出支持库区铁路等基础设施建设,郑万铁路是局部规划,应该服从顶层设计。”

新野县发改委有关人士在接受媒体采访时则说:“国家重大项目立项在可行性报告被发改委批复前,没有什么固化的。”

去年11月11日,得知邓州失利的邓州人聂文发起倡议:号召全国各地“邓州同乡会分会”,拉横幅,进行保高铁活动。

邓州、新野两个主要的民间保路组织“邓州同乡会”“新野保路联盟”开始正面对决。

“邓州东站点基本敲定”

2014年11月26日晚,邓州市发改委副主任贾其斌语气坚决地告诉记者:“如果最终定在新野站,就算郑万铁路动工,我们邓州180万民众也要坚持到底。”

新野官方十分低调,记者向新野县委书记常英敏发去采访要求,被拒绝。一位新野保路人士称,“新野官方也在争取”。

去年11月28日下午,两辆宣传车沿新野县朝阳路穿街而过,高音喇叭以激昂腔调重复着:“在这大敌当前,生死存亡的关键时刻,请你放下儿女私情,加入到保铁运动中!”

去年11月30日下午,“邓州保高铁签名声援活动”在人民公园举行,宣布:让我们180万邓州人民迫切需要高铁的心情,以最快速、最真挚、最热烈的形式走进全国人民的视野中!

去年12月24日,河南省人民政府向铁总发出《关于郑万铁路邓州东设站方案意见的函》现身网络,再次引起双方保路人士关注。

函中“第四方案”提出的站点为湖堰村,这一地点紧邻2014年10月17日河南省组织专家推出的邓州新野中间的邓州东站。“这是省里定的。”贾其斌说。

邓州市发改委另一位官员告诉记者,“站点基本敲定,设在邓州东。”

中国工程院院士、著名铁路专家王梦恕认为,郑万高铁是高铁线路网中的主干线,线路设置是铁总、国家相关部门及各级政府研究决定的,县市级地方政府有权建议,没有权力干涉线路和站点设置。

王梦恕介绍,中国高铁网规划有既定原则,即除了乌鲁木齐和拉萨,所有省会到北京的运行时间都要在8小时内。在这个原则之下,就是线路尽可能拉直,但考虑到社会效益,在比较大的城市,可以适当弯曲。

王梦恕说,鉴于对高铁速度要求和对经济效益的考虑,目前在邓州和新野之间设邓州东站是最优方案。对于既定方案,两边的政府应该支持,顾全大局。

根据一份河南省《省长办公会议纪要》显示,郑万铁路河南段“2014年内力争开工建设”。“但直到现在,郑万线河南段的方案还未向社会公布,更别谈施工。”邓州一位民间人士表示,“最关键的时刻就要到了。”

(新京)