

铁道部与河南省签署战略合作协议 我省将构建“五纵五横”干线铁路

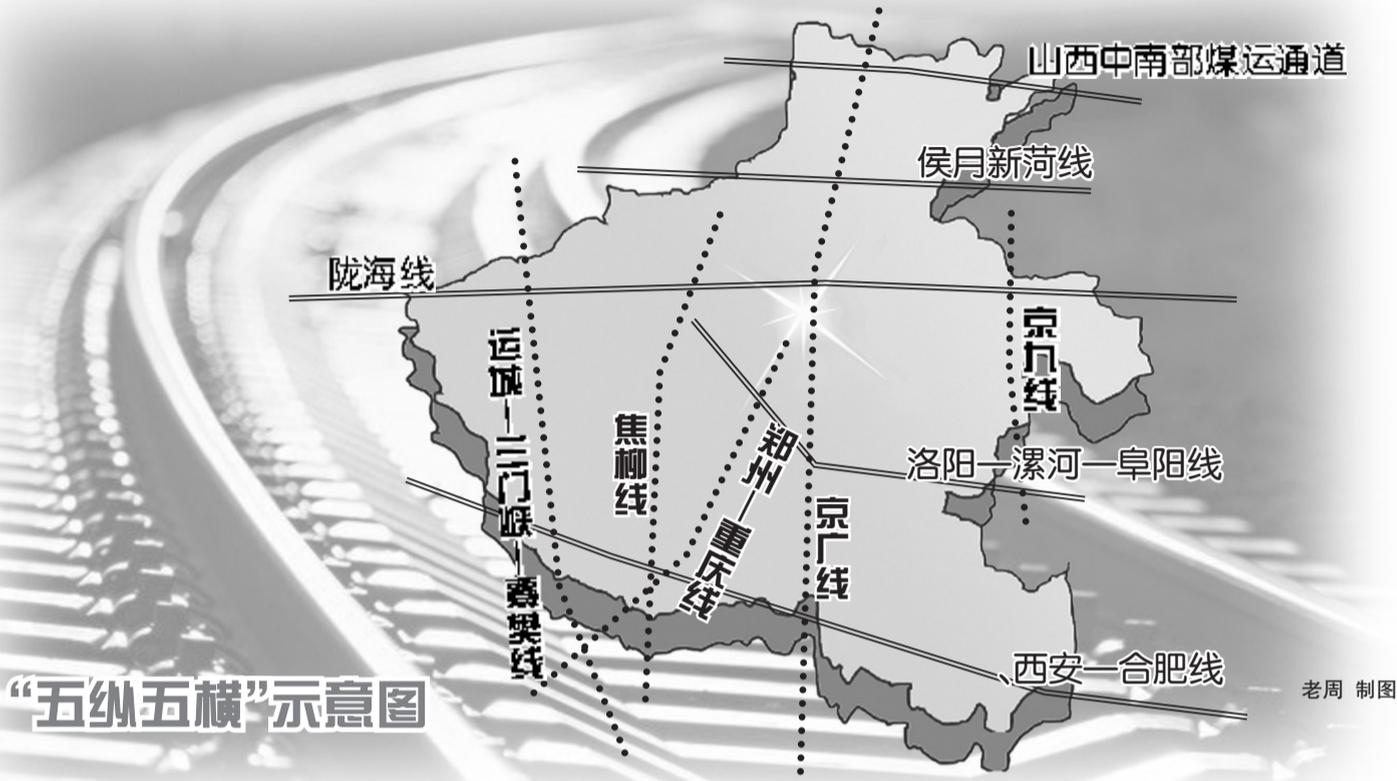
全国8个铁路枢纽,郑州位列第四

专家认为,郑州应构建铁路、航空、公路立体交通枢纽

在国家规划未来重点建设的全国8个铁路枢纽中,郑州枢纽排在北京、上海、广州之后,位列第四。昨日,记者从省政府获悉,铁道部和河南省人民政府已于9月4日在北京签订了“加快河南铁路建设战略合作协议”,铁道部在双方会谈时明确表态。

在当日举行的签字仪式上,铁道部党组书记、部长刘志军,河南省委副书记、代省长郭庚茂分别在协议上签字。根据协议,我省将构建“五纵五横”干线铁路为主骨架、地方铁路和支线铁路为补充,内部通畅、辐射周边、服务全国的铁路运输网络。

晚报记者 裴蕾 晚报首席记者 张锡磊



2020年前,我省将构建“五纵五横”干线铁路

在签字仪式前双方进行的会谈中,铁道部表示,铁道部历来对河南省铁路建设十分重视。从历史上来说,作为京广和陇海两条铁路大动脉的十字交点,郑州市在全国具有的重要枢纽地位不可动摇。在国家规划未来重点建设的全国8个铁路枢纽中,郑州排在北京、上海、广州之后,位列第四,其重要性不言而喻。未来5到10年,河南境内“五纵五横”的铁路运输网络建成之后,单位面积内的铁路密度将位居全国第一,其在全国铁路路网

中的地位将更加突出和加强,也必将对河南实现由经济大省向经济强省跨越提供强有力的运力支撑。铁道部历来十分重视河南省的铁路建设工作,希望双方以此次合作为契机,全面积极开展各项建设工作,尽早将美好蓝图变为现实。

铁道部部长刘志军表示,今后一个时期,铁道部将本着互利共赢原则,按照战略合作协议确定的内容兑现承诺,进一步推动河南铁路建设。

根据协议,2020年之前,我省将构建“五纵五横”干线铁路为主骨架、地方铁路和支线铁路为补充,内部通畅、辐射周边、服务全国的铁路运输网络。“五纵”铁路干线分别为京广、焦柳、京九、运城—三门峡—襄樊、郑州—重庆;“五横”为陇海、侯月新菏、西安—合肥、洛阳—漯河—阜阳、山西中南部煤运通道。这一铁路运输网络建成后,郑州作为全国铁路枢纽的地位将得到进一步巩固和加强。

成就面前 更自信更努力地工作

□首席评论员 闵良臣

马
上
评
论

一连几日,有关郑州落选铁路客运枢纽中心的报道及网民的议论,触动许许多多河南人的心思。9月4日,铁道部和我省就加快河南铁路建设战略合作协议签字仪式在北京举行。铁道部明确表示,他们历来对河南铁路建设十分重视,郑州在全国具有的重要枢纽地位不可动摇。

特别值得一提的是,在国家规划未来重点建设的全国8个铁路枢纽中,郑州排在北京、上海、广州之后,位列第四,重要性不言而喻。而未来5到10年,河南境内“五纵五横”的铁路运输网络建成后,单位面积内的铁路密度将位居全国第一。

这个消息当然让咱河南人高兴。回望此前的“落选新闻”,我们应把它视为“警钟”,以此促进我们巩固已经发展起来的各种交通优势,并充分利用枢纽地位,把各方面的工作做得更好。

经济要发展,交通需先行,这是常识。改革开放以来,特别是近十几年来,我省不论是在铁路、公路、航空等交通方面都在不断加快发展速度,努力打造立体交通枢纽,大力营建物流工程。未来几年,郑州将在郑东新区集中新建、扩建铁路客运专线枢纽站、高速公路客运枢纽站、郑州国家干线公路物流港等工程,郑州将形成多种运输方式有效连接、物流高效汇集配置、客流便捷集散现代化立体交通新枢纽。

此外,郑州要打造“廉价机场”的新闻发布会还透露:目前我省18个省辖市中,只剩下濮阳、周口、三门峡、开封这4市未开通直飞民航大巴,而年底前全省实现贯通之后,新郑机场还将开通直达山西、山东、河北等地区的民航大巴,并推出相当一部分廉价机票吸引兄弟省份的民航客流,进一步稳固中部枢纽机场地位。

正因为我们不仅有自己的区位优势,还取得了一个又一个可喜的成就,且前景喜人,咱们才会充满信心:河南的区位优势尤其是郑州的区位优势是不可替代的。

然而,我们虽然取得了许多成就,但我们也要看到形势的严峻性。我们只有继续解放思想,创造性地工作,才能更好地发挥我们的区域优势,成为名副其实的中部立体交通中枢。我们更要有一种忧患意识,保住并提升自己的枢纽地位,只有这样,我们才能一直笑傲中原。

用项目决定郑州的枢纽地位,使郑州铁路真正做到辐射全国

铁道部与河南省政府签订的战略合作协议意味着什么?

昨日,省发改委有关部门负责人在接受记者采访时表示:“刘志军部长在会上曾明确表示,郑州的枢纽地位是历史形成的,具有区位优势,是绝对不会因为人为因素而改变的。我想,我们目前最关键的就是加快各项铁路项目的建设,待所有项目完成之后,郑州在全国的铁路枢纽地位会自然提升。”

铁道部将投资1000多亿促使郑州形成新的铁路网络

铁道部曾表示,今后几年中,将投资1000多亿元在河南境内进行铁路基本建设,促成郑州乃至河南早日形成新的铁路网络。

未来京广客运专线和徐(州)兰(州)客运专线交会于郑州,形成新的铁路“十字架”。客运专线“十字架”和原来的京广铁路和陇海铁路的“十字架”在郑州形成了“双十字”,形

另外,随着双方战略合作协议的签订,一大批铁路项目也即将上马。横向方面:我省将修建山西—日照的大通道,将来煤炭、铁矿石等物资运输将更加便利;郑州—徐州将建铁路客运专线,会与京沪高速铁路连在一起,这项工程预计将于明年开工;我省还将打通洛阳—漯河—阜阳大通道,将来可以推动沿线旅游地市的快速发展。纵向方面:焦柳、京九铁路将全面实施电气化改造,使运行速

成“双十字”铁路网的城市,在全国来说,也只有郑州一个。

京广客运专线近期工程以郑州为中心,南至武汉、北至石家庄,俗称石(家庄)武(汉)线。而徐(州)兰(州)客运专线近期目标是建设郑州—西安、郑州—徐州专线。这些客运专线建成后,从郑州出发,到武汉、北京、西安

度得到大幅提升;郑州—重庆线路也将高标准建设,力争按照客运专线标准建设,该线路建成后,将把我省同西南地区紧密联系在一起,促进沿线城市的经济发展。

“这些铁路项目,将在2020年前全部建成。”该负责人表示,随着这些项目的建成,郑州铁路枢纽的地位将得到毋庸置疑的提高。“我坚信,未来郑州的铁路将真正做到辐射全国。”他说。

等地的时间都会缩短到3小时。

在郑东新区,配合客运专线,还将新建客运专线枢纽站,打造铁路快速通道,与位于老城区的老火车站的普通客运共存。据铁道部等部门预测,到2020年,郑州综合交通枢纽旅客年发送量将达5300万人次,到2030年,达1.1亿人次。

郑州发展不能仅限于铁路交通,也要考虑航空、高速公路等因素

河南省社科院经济研究所所长谷建全认为,对未来郑州城市发展思路,必须要有突破:从硬件上,通过一些大型交通工程巩固枢纽地位,而且不要仅限于铁路交通,同时也要考虑航空、高速公路、邮电、网络、通讯等因素。建设未来的大郑州,必须考虑其综合因素,探索综合发展的路子,单一的优势绝不是个城市持久发展的动力。

我省历届政府也早就意识到了这一问题。公路建设,特别是高速公路在郑州得到了快速发展,目前在郑州形成了方便快捷的公路网,河南省高速公路也排在了全国第一的位置。从郑州出发到河南省内的其他地

市,高速路程都缩短到了3个小时。

未来几年,在郑东新区集中新建、扩建铁路客运专线枢纽站、高速公路客运枢纽站、郑州国家干线公路物流港、郑州铁路集装箱货运中心、郑州铁路零担货运中心、国际航空港和航空物流集散中心、中南邮政物流集散中心等工程,郑州将形成多种运输方式有效连接、物流高效汇集配置、客流便捷集散的现代化立体交通新枢纽。

除此之外,还将在郑开大道南侧规划建设郑汴城际轻轨,与规划中的郑州城市轻轨1号相连接,同时预留4条铁路专用线,其中白沙组团两条、官渡新区组团1条、汴西新区组

团1条。规划建设的郑州至民权高速公路(一期工程为开封至新郑国际机场高速公路,目前开封、郑州两市都正在进行前期工作)也将从新城区的南部经过。

航空一直是郑州交通上的“短腿”,最近几年,郑州在航空枢纽建设上作出了很大努力。今年,郑州新郑国际机场被民航总局列为全国八大枢纽机场之一,“挤”在了武汉之前优先发展。去年12月29日,郑州新郑国际机场改扩建工程竣工启用,机场年旅客保障能力从380万人次提升到1200万人次,高峰时每小时可以让4146名旅客同时进出机场。