



A12  
郑州晚报

2009年12月30日 星期三  
主编 安学军 编辑 赵青  
校对 王泓 版式 王姿

铁城  
聆听

# 郑焦城铁 25分钟直达焦作

家在郑州，工作却在焦作，已经7年了，每到周末，30岁的于丽就是最忙的时候，经常在这两座城市间疲于奔波。于丽说，如果一切顺利，她最快也要1个小时50分钟左右的时间，才能从家赶到焦作市。而为了周一上班不迟到，无论春夏秋冬，她每天早上5点就要出门去坐长途车。

她的生活，也许会因为一条铁路的修建而改变：郑州至焦作城际铁路在3年后开通，车程将可缩短一半以上，行车时间可缩短到25分钟。

晚报记者 裴蕾 辛晓青 王菁

## 【线路解读】

**线路：**全线分布8个车站

根据国家发改委批复的《中原城市群城际轨道交通网规划》显示，郑州至焦作城际轨道的具体线路是：经詹店后折向西北，在武陟县东设武陟站，然后向北相继跨郑焦高速、大狮涝河、新月第二双线、长济高速公路，于修武县西侧设修武站，后跨越大

沙河，沿焦新公路南侧向西与既有新月线并行，跨越南水北调工程后，线路引入焦作站。

线路全长77公里，总投资97.6亿元，项目工期3.5年，全线设郑州、黄河大观、詹店、武陟、武陟西、修武、待王、焦作8个站。

**速度：**焦作到郑州仅需25分钟

郑焦城际铁路最高时速200公里，除开行城际动车组客车外，还开行少量跨线机车牵引

客车。动车组客车在郑州至焦作间直达时间为25分钟，开行时段为每天的6时至次日0时。

**票价：**应该低于长途客车

对于票价问题，省发改委有关负责人说，中原城市群的轨道交通属于区域性铁路网络，最后的定价权在国家发改委和铁道部，应该是国家发改委拿出一个定价原则，然后具体由铁道部来确定票价，我省发改委无权定

票价。票价的确定，应该根据投资规模来确定，不过，根据我国客运专线建设的投资强度和额度，城际轨道交通的票价应该低于长途客车的票价，可能会略低于动车组的票价，最多是持平。

## 【线路展望】

**依靠公路难以实现焦作与郑州间“半小时经济圈”**

“焦作是中原城市群少数几个与郑州没有直达铁道连接且距离最近的城市。由焦作绕道新乡至郑州铁路里程143公里，行车时间为2小时，而开通郑焦城际列车后，车程可缩短一半以上，行车时间可缩短到半个小时以内。”昨日，焦作市有关方面负责人表示。

为何要建焦作至郑州城际铁路？据介绍，中原城市群城际轨道交通网是以洛阳—

郑州—开封和新乡—郑州—许昌—漯河之间的城际轨道为十字架核心区，以新乡—焦作—济源—洛阳—平顶山—漯河为半环形，形成一个大十字形的轨道交通网。

焦作至郑州城际铁路是中原城市群城际轨道交通网的放射线，将主要承担焦作、郑州两市及沿线地区间客流，同时还承担云台山（南太行）景区的旅游客流以及焦作以北的晋城、长治、济源地区的旅客交流。

**2020年，年运送乘客可达1000万人以上**

记者采访中获悉，在郑焦城际铁路诞生之初，焦作曾组织专家对郑焦城际铁路可行性作了初步论证。专家认为，项目十分可行，主要体现在：将会有充足的客源保障。初步预测，项目建成后，到2020年，乘客每年可达1086万

人次；2030年，乘客每年可达1480万人次。

同时，郑焦城际铁路潜在效益大。项目建成后，焦作和晋东南市民可充分享用郑州机场、体育、文化、医疗、商业等基础设施，郑州这些设施的利用效率也大大提高。

## 【专家观点】

**焦作可借城际铁路发展新兴产业链**

对于开通郑焦城际铁路的意义，省商业经济学会常务副会长兼秘书长宋向清认为，焦作是能源大市，工业强市，旅游名市，经济和社会发展一直位居河南省前列，但是随着煤炭开采的不断强化和深化，焦作煤资源面临枯竭，城市面临经济转型的历史难题。城际铁路的兴建和运营将为焦作城市经济

发展转型奠定扎实的基础。这次城际铁路专门修了一条通往云台山的支线，确实是正确的，也是必要的。但仅有旅游支撑焦作经济还不行，焦作还需要趁城际铁路修建之际，上马更多的与焦作现有产业能够形成链条的新兴产业，从而达到借势用力，后发制胜的效果。



参加动员大会的职工面带笑容，大家都对城铁的开通充满期待。  
晚报记者 常亮 图

# 郑州至机场城铁 14分钟跑到

搭乘10点的飞机，至少要8点出门坐车，这对前往郑州新郑国际机场乘机出行的旅客来说已成惯例。随着昨日郑州至新郑机场城际铁路开建，人们的出行习惯将被颠覆，该线路全长39.9公里，采取高架段设计就有25公里，仅需14分钟，乘客就可从新郑州站抵达新郑机场2号航站楼前广场。

晚报记者 王菁 辛晓青 裴蕾 实习生 李江

## 【线路解读】

**避开对机场干扰全线高架地面并用**

**走向：**郑州至机场城际铁路沿线自郑州新客站东侧新郑州城际站出站后，沿郑武客运专线通道东侧南下，跨陇海铁路、郑尉路后折向东，跨京珠高速后沿京珠高速东侧南下，穿过规划的张庄森林公园和航空港物流商贸区后至机场西，折向东引入新郑机场2号航站楼前广场。

**站点：**全线共设航海路、郑尉路、阎垵、席庄、森林公园、物流园、机场西、机场8个站点。为了避免电气化铁路对机场导航设施干扰，该路线采用机场地段为地下线，其余路段高架设计，共计高架段长25公里。

**工期：**建成后，郑州至机场城铁与郑焦城铁相连，全长39.9公里，投资估算55.9亿元，项目工期3.5年。据预测，郑州至新郑机场城际铁路2015年年均旅客发送可达1735万人

次，2020年年均旅客发送可达2530万人次，2030年年均旅客发送可达4570万人次。

**时速：**根据项目安排，郑州至新郑机场城际铁路全长39.9公里，基本和京广客运专线走向雷同，由于城际铁路交通就像是城市间的客运公交车一样，将采用小编组、大密度、公交化的动车组为开行方式，按照郑州至机场城际列车最高行车速度每小时200公里来计算，只需14分钟就可跑完全程。

**环保：**资料显示，轨道交通用地省、运能大，一条轨道交通线路高峰小时单向输送能力可达3万~4万人，同等能力轨道交通线路占地仅为公路的1/8。和修建高速公路比起来，高速公路要设快慢车道和紧急停车带，占地面积明显大于轨道交通，而且还有汽车排放污染，轨道交通若采用电力动车组，基本没有废气污染。

## 【线路展望】

**不愿“蜗居”市区的市民考虑沿线置房**

“郑州市区的房价虽说在省会城市相比不算太高，但对于我们这些工薪阶层，尤其是外地来郑务工人员来说还是高不可攀。”祖籍信阳的潘女士认为，现在随着城市框架拉大，不光是北京、上海这些大城市流行郊区置房、市区上班的生活模式，如今在郑州这类中等城市也逐渐流行起来。她算过一笔账：目前在新郑买套100平方米的房子，也就20多万

元，要比郑州市区节省30余万元，就是算上房屋装修和买辆新车，钱都够用。

“郑州至新郑机场城际铁路开建更加坚定我在新郑买房居住的想法，在建中的双向8车道设计的郑州至新郑快速通道也将于明年年底通车，到时无论是选择14分钟抵达的城铁，还是30分钟的新郑路，都比市区堵车耽误路程省心省时得多。”潘女士说。

## 【远景规划】

**郑州各县市都通城铁**

国家发改委本次批准的《中原城市群城际轨道交通网规划》，初期规划到2015年，近期规划到2020年，远期规划到2030年。根据规划，中原城市群打造的城际轨道交通将完善

郑州所辖新郑、中牟、上街、荥阳、巩义、新密、登封等7县市区的城铁梦想，今后各郊县居民出行更加便捷畅通，对打造郑州“半小时经济圈”起到进一步完善的重要作用。