

不超3小时到周边省会城市 半小时直抵中原城市群任何一市 以郑州为中心,出发

“米”字形发展轴沿线的众多城市将迎来巨大发展机遇



核心提示

在《中原经济规划》中,勾勒出了这样一幅未来,

构筑“米”字形重点开发地带,形成支撑中原经济区与周边经济区相连接的基本骨架。

这个“米”字形发展轴,以郑州为中心。

而作为发展轴的动脉血管,“米”字形路网形成后,陇海轴、京广轴、济南郑州重庆发展轴、太原郑州合肥发展轴沿线的众多城市,都会迎来巨大的发展机遇,从而形成人口密集、要素集中、产业发达、城市化程度高的区域发展带。

今天,我们站在“米”字形发展轴的中心,沿着已经勾勒出的铁路交通路网,去畅想去感受未来生活的模样。 记者 吴泳 王战龙/文 马健/图



A 铁路“盛宴”下的狂想

伴着清晨的钟声,坐上西去的列车,两个多小时你就可以站在西安城楼上饱览大唐遗风,登大雁塔,游秦始皇陵,吃上一碗热气腾腾的羊肉泡馍或者正宗的岐山臊子面。

抑或是,坐上东去的列车,端上一份臭豆腐,在武汉的汉正步行街淘货,登临黄鹤楼,一睹长江美景。

然后,夜归郑州。

这样的生活,在几年前对于生活在郑州的你我,曾是可望而不可即的奢望。

现在,你不妨更加信马由缰地放大你的奢望:上海黄浦江畔饮酒,北京长城上临风怀古,太原农家一碗地道的刀削面,济南体验“72名泉”,西南下重庆游三峡……

依然,早出晚归。

在国家《中长期铁路网规划》中,郑州作为全国性综合交通枢纽地位已然清晰,在我国将建成“四横四纵”高速铁路,其中的一横一纵将在郑州形成一个大“十字架”:北京—石家庄—郑州—武汉—广州—深圳客运专线和徐州—郑州—西安—兰州客运专线在此交会。

郑州将再次成为国家高速铁路干线的大“十字架”中心,与之前的陇海铁路与京广铁路的交叉一起形成“双十字”。

最新消息是,本月26日,京广高铁郑州至北京段或将开通,至此京广高铁将全线开通。从郑州到北京最快一趟直达高铁为两个多小时。

现在,铁道部门已经着手调整列车运行图,为高铁开通做准备,郑州至北京西K180次发车提前12分钟。

河南省科学院地理研究所所长冯德显介绍,在《中原经济区规划》中,提出开工建设郑州至重庆万州铁路,研究规划郑州至济南、郑州至太原、郑州至合肥等快速铁路通道。

他分析认为,郑州原有的“十”字铁路枢纽将变为“米”字铁路枢纽,辅以内省城际铁路,将实现省内和省外的铁路一体化,中原经济区的动脉血管就会畅通无阻。

原本长途跋涉的出行变得“早出晚归”,你的奢望还远吗?

B 与周边省会城市的三小时生活圈

“米”字形的右上角,郑济铁路,濮阳途经站点是最大的受益者之一。

“濮阳人对铁路的强烈渴望,可能是其他地市难以体会的。”濮阳市发改委基础产业科科长鲍慧华说,濮阳是河南唯一不通国家铁路的省辖市。

郑济铁路初步确定的线路走向为:郑州—新乡—鹤壁—濮阳—聊城—济南,向东可直抵青岛出海口,预计“十二五”期间可建成投运。

“现在好了!以郑州为中心的‘米’字形铁路网一撑起来,濮阳往西南可快速连通郑州乃至西南腹地,往东北则直达济南、青岛港直至环渤海经济圈。”鲍慧华说。

此前的2010年10月,晋豫鲁铁路通道濮阳段开工建设。

鲍慧华介绍,仅在濮阳境内,该线就设4个万吨级货运站和1个客运站,预计2014年全线建成通车。

“依托这两条铁路,濮阳能进一步成为中原经济区向沿海发达地区延伸、衔接、融合的前锋。”

而位于“米”字形左下角的郑万铁路是我国铁路网中长期规划的重要客运专线,郑渝铁路的重要组成部分。

重庆市发改委工作人员透露,在最初的备选方案中,该铁路线在重庆市境内有经巫山和经巫溪两个方案。

鉴于该铁路线是客运专线,且经过长江三峡、神农架两大知名旅游区,因此目前重庆推荐的方案,更倾向于经过巫山方向,即万州—云阳—巫山—兴山—襄阳—南阳—许昌—郑州。

若此方案获得通过,建成后,重庆郑州两地往来,将从现在的17个小时,缩短为4个小时。

在《中原经济区规划》中,西北方向,郑州至太原;东南方向,郑州至合肥的快速铁路通道也正在规划研究中。

如果郑州至重庆、至合肥、至太原、至济南铁路线建成,将形成到北京、上海、天津、武汉、西安的3小时铁路客运交通圈。

C 半小时直抵中原城市群任何一城市

“三五好友夜入开封鼓楼夜市,品美酒佳肴,总有一个不能开怀畅饮的哥们儿,因为俺是司机。”一网友曾在微博上如此自我调侃。

若郑州至开封城际铁路开通,这哥们儿或将心花怒放,开车的也可享受坐车的幸福,19分钟直达开封,像坐公交车一样的方便。

在国家批复的《中原城市群城际轨道交通网规划(2009~2020年)》中,郑州、开封、洛阳、新乡等9个城市及其所辖县市的全部行政区域均纳入城际轨道交通线网,最终城际铁路长度将超过1000公里。

在河南省中原城市群城际铁路网规划中,

先期规划的8条城际铁路线分别为:郑州—洛阳、郑州—开封、郑州—平顶山、郑州—新郑机场—许昌—漯河、郑州—新乡、郑州—焦作、郑州—济源,以及连接新乡—焦作—济源—洛阳—平顶山的环线铁路。

目前,郑州至开封、郑州至焦作、郑州至机场线均已在建。

如果建成,将形成“十”字形加“半环”形的交通路网结构,以洛阳—郑州—开封、新乡—郑州—漯河—许昌—焦作—济源—洛阳—平顶山—漯河—许昌—焦作—平顶山—许昌为连接线,线网总规模为1049.7公里。

D 助飞大郑州 放大辐射半径

交通是经济发展的重要支撑,如果没有交通的发展、提升,那么建设中原经济区将是一句空话。这已是众多专家的共识。

“以郑州为中心的‘米’字形铁路网,不再是传统意义上的低速铁路,而是以高铁、客运专线、城际轨道为代表的高效运输网。”冯德显认为,“这将是更高层次的拉动和提升,是质的飞跃。”

在与交通密切相关的物流行业看来,高速快捷的交通网,必将促进河南物流业展翅

高飞。“随着河南建设成为全国现代综合交通枢纽,公路、铁路、航空等设施越来越完善,我们的生意一定能够赢得市场,走向全国。”河南一物流公司负责人说。

除却高层次人流、尖端信息流和便捷物流之外,高速的铁路网也将带给郑州新的经济增长点。

“高铁和快速客运专线不可能用来拉煤炭、粮食和水泥,它飞驰电掣拉来的,更多是

“

提升陆桥通道和京广通道功能,加快东北西南向和东南西北向运输通道建设,构筑以郑州为中心的“米”字形重点开发地带,形成支撑中原经济区与周边经济区相连接的基本骨架。

……沿济(南)郑(州)渝(重庆)发展轴。依托连接重庆、郑州、济南的运输通道,提升聊城、濮阳、平顶山、南阳等沿线城市发展水平,培育形成连接山东半岛、直通大西南的区域发展轴。

……沿太(原)郑(州)合(肥)发展轴。依托连接太原、郑州、合肥的运输通道,发展壮大长治、晋城、焦作、济源、周口、阜平等沿线城市,培育形成面向长三角、联系晋陕蒙地区的区域发展轴。

建设郑州至徐州、商丘至合肥至杭州、郑州至万州等铁路,规划研究郑州至济南、郑州至太原、郑州至合肥等快速铁路通道,加快构建高效连接的“米”字形铁路网络。

——选自《中原经济区规划》第三章第二节、第七章第二节

”

我们可以设想一下全部建成后的胜景,以郑州为中心,半个小时内可以通达至开封、洛阳、许昌、新乡、焦作、漯河、平顶山、济源等任何一城市。

经常出差的你也可“朝九晚五”,而喜欢周末休闲的你,郊游的半径也将无限放大,带来的改变或将超乎你我的想象。

冯德显说,未来“米”字形的高速铁路框架主要以对外交往为主。而河南省中原城市群内部所形成的城际铁路圈,将成为中原城市群之间内部联系、提升中原城市群核心竞争力的重要通道。

高附加值产品和高新技术。比如尖端电子产品、生命科学技术、高科技材料。”冯德显分析认为,自然会带动郑州高新技术产业的发展壮大。

更为重要的是,高速铁路所带来的人流、信息流等都将改变郑州这个中部城市的对外发力度,提升郑州的枢纽和辐射作用,放大城市经济辐射半径,以郑州为中心的“米”字形重点开发地带就能快速构筑起来,从而辐射带动整个中原经济区发展。