

从绿皮车、砖渣路到高铁开通、高速公路成网,再到郑许市域铁路开建
许昌与郑州间的交通变化,折射许昌交通的发展

86公里的70年

□ 记者 吕正子 文/图

70
核心提示

86公里,京广铁路许昌火车站到郑州火车站的距离,可视为许昌与郑州的“标准距离”。

新中国成立之初,连接许昌与郑州的京汉铁路还是单线铁路,公路是砖渣路;改革开放后,铁路实现电气化,郑许高速公路通车,干线公路越修越宽;2000年以来,京广高铁通车,许港快速通道、新107国道等一大批干线公路纷纷建成,郑许市域铁路项目实施……许昌至郑州的交通变化,正是许昌交通70年来变化的缩影。

随着郑许一体化战略的实施,未来,86公里将不再是一个表示郑许空间距离的数量词,而是牵起郑许两地协同发展的纽带。

逢站必停的火车和砖渣铺成的公路

张名扬今年81岁。1954年,他从老家叶县来到许昌读高中。那时,许昌火车站位于今址北侧,门朝东,正对胜利街,站舍极为普通,一间不大的平房伫立在铁路边,如果不是挂着火车站的牌子,与民房没有区别。

1957年,张名扬成功考入郑州大学,到郑州坐的就是火车。此时的京广铁路还是单线铁路,在许昌火车站停靠的列车都是慢车。一台蒸汽机车牵引着几节绿皮车厢,在磨损严重的钢轨上咣咣当当地前行。许昌、苏桥、长葛、官亭……每一个车站都要停车,为的是给快车让道。86公里的路程,需要行驶近2个小时。这是那个年代许昌人前往省城最快捷的方式。

公路的状况也不好。1958年,许

昌地区发动许昌至郑州公路沿线的群众整修路基,将部分路段铺筑成砖渣路。

11年后,许昌地区政府再次整修107国道。整修的范围北起长葛与新郑交界处,南至鄢城与西平交界处,全长104公里,路面铺设沥青,宽度达10米,还增设了永久性桥梁。其穿越许昌城区段被命名为备战路,即今天的文峰路。

市交通运输局建管科科长王化民那时居住在市区文会街。“当时,107国道沿线非常荒凉,两侧是高大的杨树,路面是薄薄的一层沥青。路上的车辆很少,大部分人步行或骑自行车!”王化民说,直至20世纪90年代,107国道才迎来了大改造。

依维柯客车,组建了郑许高速车队。起初,很多车主不敢涉足高速客运业务,怕赔钱。然而不久,他们就赚得盆满钵满。一位车主购车花了18万元,运营两年便收回了成本,后来把车卖了30万元。

此后,许昌高速公路建设势头不减:2005年,尉许高速公路(今兰南高速公路)许昌段通车;2007年,永登高速公路(今盐洛高速公路)许昌段和郑尧高速公路(今郑栾高速公路)许昌段相继通车。与高速公路建设同步的,是高速客运线路的飞速发展。在许昌公路客运发展鼎盛的2005年和2006年,许昌的高速客运线路有120余条。高速大巴成了那个时代的“客运高富帅”。

梦想很快成了现实。2012年9月28日,许昌东站正式开站。该站属中型客运铁路旅客多层火车站,建筑面积约2万平方米。京广高铁300公里的时速,让游客从许昌到郑州只需24分钟。

开站之初,许昌东站一天的客流量仅七八百人次,半年后便有了显著提升。2014年12月10日,G568次(许昌东—北京西)列车开行,成为许昌首趟



正在建设中的郑合高铁

真正意义上的进京始发高铁。2016年11月10日,G1808次(许昌东—上海虹桥)列车开行,结束了我市无直达华东高铁的历史。2017年7月,G568次列车停运;9月29日,G562次(许昌东—北京西)列车开行。

2019年1月至8月,许昌东站日均客流量达7082人次。6月9日,许昌东站日发送旅客10205人次,创日发送旅客最高纪录。

“两圈+一网”的格局

9月22日,清爽的秋风中,郑许市域铁路建设正有条不紊地推进。地下区间,盾构机正在掘进,一条长长的隧道已经建成;高架区间,已架设好的箱梁首尾相接,形成一座绵延数公里的大桥。本月末,农大路站将完成主体施工,地下区间的第三条隧道将贯通。

郑许市域铁路全长68.9公里,许昌境内长33.7公里,是郑许一体化的先导工程。

“在郑许一体化的蓝图中,我们谋划了‘两圈+一网’!”市郑许一体化发展工作办公室项目推进组组长韩新峰介绍,一方面,我市推进轨道交通廊道建设,形成支撑郑许一体化发展的轨

如今,李伟已被调至郑州东站担任客运科工程师。回想起许昌东站在多年来的发展,他感慨良多:“许昌站方便了市民的出行,对许昌的城市发展起到极大的促进作用,把许昌拉进了全国高铁网。”

许昌高铁发展的脚步并未停下。郑万高铁、郑合高铁于2016年开工建设,今年年底通车后将与京广高铁共同构成许昌“川字形”高铁网。

道交通系统。加快郑许市域铁路建设,推动郑州段同步建设、同步运营,打造郑许“一小时通勤圈”;加快郑万、郑合高铁建设,打造郑许“半小时经济圈”。另一方面,我市构筑“内联外捷”的公路交通网络,谋划了对接郑州航空港区的忠武路,升级改造文峰路,启动新元大道西延工程、永兴路东延工程、311国道许鄢段改建工程,并开建许(昌)信(阳)高速公路,做好北绕城高速公路建设的前期工作。

韩新峰表示,郑许一体化是郑许产业、生态、交通、功能、平台、空间的“六大对接”。郑许一体化深度实施后,86公里将成为郑许协同发展的纽带。

新闻连连看

京广铁路与107国道

京广铁路是连接北京与广州的国家Ⅰ级客货共线铁路,全长2263公里,为中国“三横五纵”干线铁路网中的“一纵”。1957年10月15日,武汉长江大桥通车,京汉铁路与粤汉铁路合并成京广铁路。

107国道的起点为北京,终点为香港,全程2698公里。该路是我国最繁忙的国道,是中国仅有的加入亚洲公路网的国际公路。它和京港澳高速公路并行,有力缓解了京港澳高速公路的交通压力。

2012年,许昌高铁元年

在许昌公路高歌猛进发展的同时,许昌铁路也在改变。

2012年年初,在郑州火车站设备信息科工作的李伟被调至许昌东站工作。对他来说,高铁并不陌生。2010年郑西高铁开通时,他参与了郑州站的自动检票机安装,并乘坐了首发列车。他当时就想,郑州到许昌要是也有高铁该多好。

庆祝中华人民共和国成立70周年

见证许昌巨变 (18)