

奔跑吧,许昌

——写在郑渝、郑阜高铁即将开通之际

本报记者 高伟山

核心提示

当时光的魔力穿透岁月,当竞争的跑道无限延展,当郑渝、郑阜高铁开通的步履声声渐近——我们看到了什么,听到了什么?我们看到,许昌的窄轨铁路、小火车站、绿皮火车,早已印在了相框里;京广线上的许昌火车站昼夜奔忙,车速不断提高、车型更新换代;许昌第一座高铁站许昌东站于7年前开门迎宾,许昌正式迈入高铁时代;我们听到,郑渝高铁(郑襄段)、郑阜高铁的铁轨上,传来了高速列车飞驰的呼啸声,不禁又让人想起,那些年许昌人为了让郑渝、郑阜高铁经停许昌,为了给许昌争取更多更优的高铁站点,所历经的焦灼、所付出的艰辛;我们预见到,许昌“川”字形高铁的新版图上,郑渝、郑阜高铁将带着许昌人的行李和梦想,驰向西南、驶向华东,开辟我们向往的高速版图;我们感受到,火车从慢到快,高铁从无到有,许昌人的生活因交通而改变,许昌的发展因铁路而提速,未来的图景因高铁而美好。高速铁轨上的许昌,正恣意奔跑!



二〇一二年九月二十八日,京广高铁线上的许昌东站正式通车。 本报记者 乔利峰 摄



绿皮火车,是二十世纪九十年代以前最经典的火车造型。 本报记者 朱宁 摄

3 高铁站从少到多——

许昌“川”字形高铁“收笔成形”

今日之城市,非高铁无以立市。可喜的是,我们在京广高铁许昌东站之后,即将迎来郑渝高铁(郑州至襄阳段)、郑阜高铁的开通。

郑渝、郑阜高铁在全国铁路版图上的位置举足轻重。两条高铁北接京广高铁、徐兰高铁,是河南“米”字形高铁网络重要的“一撇一捺”,也是许昌“川”字形高铁精彩的“一撇一竖”。

在郑渝高铁(郑襄段)、郑阜高铁通车后,许昌将新增长葛北站、禹州站、许昌北站、鄢陵站等4座高铁站,加上许昌东站,许昌将拥有5座高铁站,几乎县县通高铁,这在全国都是数量较多的城市。

郑渝高铁(包含了此前批复阶段的“郑万高铁”)自郑州南站引出,经河南、湖北境至万州,与重庆至万州高铁连接,先期只开通郑襄段。郑渝高铁郑襄段设郑州东、郑州南、长葛北、禹州、郏县、平顶山西、经河南、方城、南阳东、邓州东、襄阳东等11座车站,在许昌设长葛北站、禹州站两座高铁站。

郑阜高铁(是此前批复阶段“郑合高铁”的一部分)自郑州南站引出,经许昌、鄢陵、扶沟、西华、周口至安徽阜阳,新建郑州南(与郑渝高铁共用)、许昌北、鄢陵、扶沟南、西华、周口东、淮阳南、沈丘北等车站,在阜阳西站并线京港高铁商合段后,可到达合肥、杭州,再接沪昆高铁可到达上海。郑阜高铁在许昌设许昌北站(位于建安区)、鄢陵站两座高铁站。

京港高铁商合段,将与郑渝高铁(郑襄段)、郑阜高铁同时通车投入运营。

在这些新开通高铁的助力下,河南“米”字形高铁、许昌“川”字形高铁将“落笔收形”。届时,许昌将打开前往华东、西南地区的“高速门”,前往南京、上海将缩短至数十

小时。先说作为“米”字一“撇”的郑渝高铁。它于2015年10月开通,是我们中原地区前往西南地区的大通道。以前,许昌人到川渝地区都要绕行郑州、西安或者武汉,到重庆没有高铁车次,只有普快列车,路途需要19个小时左右。郑渝高铁全线贯通后,将形成到重庆方向的快速客运通道,许昌人坐4个小时高铁即可实现品尝重庆地道火锅的愿望,且票额更有保障。

再说作为“米”字一“捺”的郑阜高铁。它于2015年12月开通,投入运营后将打通许昌前往华东地区的又一条快捷客运通道,连接起我国15个城市群中的3个,即中原城市群、合肥城市群和海峡西岸城市群。它不仅使中部地区与“泛长三角区域”的互联互通变得更为畅通,还能大大缓解目前京沪高铁的路网压力。

现在,许昌到合肥直达火车也没有,想坐高铁去合肥需要到郑州或武汉转车,耗时4个多小时,坐许昌到上海的高铁也要绕到郑州才可成行。郑阜高铁开通后,许昌到合肥的时间将在2小时左右,并可通过合肥前往上海、福州、厦门等城市,把许昌与中国东南部发达地区连在一起。

郑渝高铁(郑襄段)、郑阜高铁开通后,沿线车站将直接进入电子客票时代。旅客通过互联网订购车票后,可持二代身份证等有效证件或者刷购票二维码,通过车站进站口和验票闸机乘车。

回望40年,从河南省最长的窄轨铁路许郸窄轨铁路、文峰路旁的小火车站,到京广线上的一等客运站、甲级货运站许昌火车站,到许昌第一座高铁站许昌东站,再到郑渝高铁(郑襄段)、郑阜高铁计划于12月1日投入运行——许昌,驶上了疾驰向前的新轨道。



在郑渝高铁长葛段,郑渝高铁与京港澳高速公路线交织在一起,气势不凡。 本报记者 乔利峰 摄



1992年,一列小火车隆隆驶过。 本报记者 乔利峰 摄

1 铁路从慢到快——

一部铁路“演进史”,一部许昌发展史

几十年来,许昌的铁路里程不断增加,列车时速不断提升。许昌,从一个因窄轨铁路闻名国内外的交通要地,变身为一个在“米字形”高速网中举足轻重的交通枢纽。

高亢的汽笛声、狭窄的铁轨、缓慢的速度、摇晃的车厢,这就是窄轨铁路。而就是这76厘米的窄轨铁路,曾在许昌以及河南的交通运输史中发挥了重要作用。

20世纪60年代至80年代是河南地方窄轨铁路的建设高潮。闻名至今的许(昌)郸(城)窄轨铁路,于1966年始建,跨许昌、周口,是我国运营里程最长的一条地方铁路,是中原大地重要的客货运输纽带。在它仍开行时,有不少国内甚至国外的火车迷专程前来体验。禹(州)神(垌)窄轨铁路则是许郸

窄轨铁路的延伸线,建于1972年,只办理货运业务。

随着全国铁路建设逐步升级为143.5厘米的标准轨,窄轨铁路逐渐停用。如今,以许郸窄轨铁路为部分基础的三洋铁路正在修建,将成为未来重要的货运专线。而许郸窄轨铁路清漯河大桥,也变身为夜景迷人的城市一景。

“啤酒饮料矿泉水,花生瓜子八宝粥。把腿收一收了啊……”此情此景,你可还熟悉?

这是人们二三十年前坐火车出行时的熟悉场面,这是记忆中绿皮火车里的难忘故事。

20世纪90年代前,绿皮火车是最经典的火车造型,全国铁路线上的旅客列车都是清一色的绿皮火车。

“我第一次出门是去上大学,坐

的就是绿皮火车。盛夏时节,火车不仅没有空调、速度很慢,而且设施条件很差,车厢内拥挤不堪。”常年在外地求学、上班的许昌人李丹回忆道,“虽然后来火车提速、车次增加,但整体运力还是不足。逢年过节从北京回许昌时,更是一票难求,要么是彻夜排队买票,要么从‘黄牛’手中买高价票,而且经常买不到卧铺票,只能坐一夜硬座。”

幸运的是,改革开放后,中国经济不断发展,特别是20世纪90年代后,中国客车空调化和中国铁路大提速持续推进,铁路部门不断加大绿皮火车的改造和淘汰力度。闷热拥挤的绿皮火车,被替换为宽敞整洁的空调客车,人们乘火车出行变得舒适、便捷。

许昌火车站,见证了从绿皮火车到空调客车、从“K”“T”到“D”字头列车

的变迁。许昌火车站是数十年来许昌人再熟悉不过的普通火车站,是京广线上开办业务较早的车站之一,更是促进许昌经济发展的交通大枢纽。在那个熟悉的候车大厅里,经常候满了要出行的旅客,许多许昌人自小便是乘坐这个“老火车站”发出的列车,外出求学、探亲、工作。

“现在好了,手机App、电话、网络购票,都让买火车票变得更加便捷。以前买票难、坐车苦的乘车经历,已经成为过去。”李丹说。

时代继续演进:2007年,呼啸而来的“和谐号”驶入许昌火车站,让许昌步入动车时代;2012年,风驰电掣的高铁让许昌人感受到了高铁速度……

可以说,一部铁路“演进史”,折射出了一部许昌的奋斗发展史。

2 高铁、市域铁路从无到有——

立体交通编织出未来的无限可能

2012年9月28日,是载入许昌史册的一天。这一天,高铁许昌东站开门迎宾,石武客专线上的列车疾驰而过,许昌正式进入高铁时代,许昌快速铁路网的框架就此“起笔”。

区位优势是许昌的基本优势之一,而高铁的走向事关一个地区的区位优势,也事关生产力的布局。地处中原的许昌,在此之前拥有京广铁路,在高铁时代又率先开通了京广高铁,占据了发展先机。

随着京广高铁逐步全线贯通,高铁许昌东站还陆续开行了进京始发车、赴上海始发车,许昌“走出去”“引进来”的旅途更加便利了。再加上郑州新郑国际机场许昌候机楼的使用,许昌进一步缩短了与周边城市的距离,打通了一个数小时通勤圈。

回忆起采访2012年9月28日高铁许昌东站盛装迎宾的那天,记者不禁想起了几个人:

其中3个,是喜欢旅游的“姐妹淘”,她们都已经退休了,经常一起坐飞机游山玩水。那天,站房的大玻璃窗外阳光明媚,她们正在大厅里候车,其中的高根花对记者说:“听说这高铁又快又舒适,不比飞机差。我们刚才还站在显示屏前看呢,咱的高铁以后通到哪儿,我们就旅游到哪儿。”

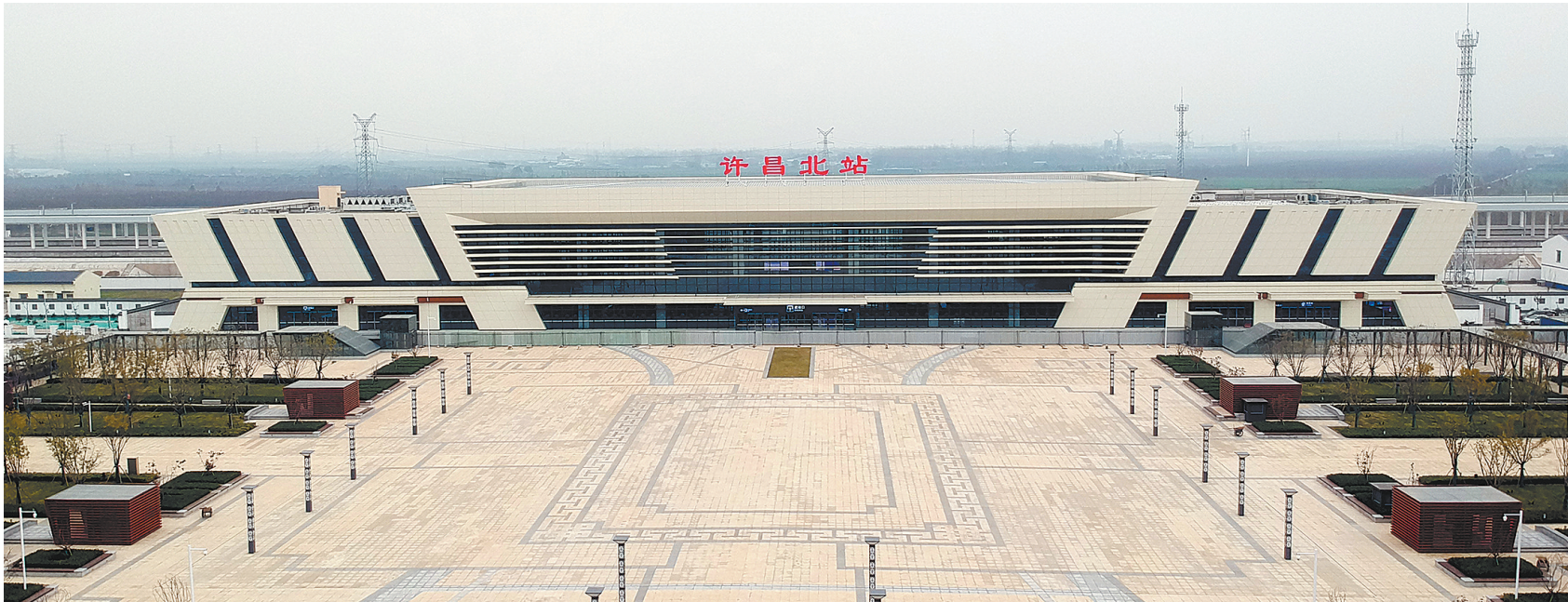
还有一个,是自称“伪车迷”的大学生张倩,为乘坐石武客专的首趟高铁而来。她说:“我会把这些车票都收藏好,因为这不仅记录了我的体验和足迹,也记录了许昌和咱河南的发展。”

7年过去了。而今,许昌的高铁触角越伸越远,郑渝、郑阜高铁即将投入

运营。不知3个“姐妹淘”可曾跟随经停许昌的高铁,游遍北京、上海、厦门、杭州、贵阳等天南海北的城市,不知张倩的火车票收藏盒里,是否已经塞满了带有许昌、河南印记的高铁票……

目光再收回到郑许之间。与“点对点”的高铁相辅相成的,是建设中的郑许市域铁路。这是许昌铁路网上特殊的一条,也是郑州大都市区中最早建设的市域铁路之一。

总投资106亿元的郑许市域铁路,是新中国成立以来许昌单体投资最大的项目,衔接新郑机场、郑州航空港综合经济实验区,贯穿中原城市群郑州—许昌产业带的核心区域。郑许市域铁路全长约64.97公里,其中许昌境内33.7公里,设11站,以许昌东站为起点,以华夏幸福城站为境内终点,最终接入新



郑阜高铁线上的许昌北站即将通车。 本报记者 朱宁 摄