

郑西高铁运营一年来,洛阳龙门站共发送旅客 84 万余人次;数字背后,是高铁给洛阳带来的变化——

从“高铁时代”到“高铁生活”

说变化

早上去郑州办事 中午还能回来做饭

昨日上午一大早,住在洛龙区关林镇的魏焯霖像往常一样来到洛阳龙门站买了票上车,半个小时后,她就到了郑州。

做生意的魏焯霖每周要在洛阳与郑州之间往返两三次。以前是上午去,办完事后下午回来;现在坐高铁,上午去,中午还能回来给孩子做饭。

“高铁已经融入了我的生活,现在到郑州对我来说,就跟从关林到涧西一样方便。”她说,今后高铁会越来越多,坐高铁就会跟坐公交车一样了。

“高铁开通一年来,对公路运输的影响还不是很大。”洛阳汽车站的一名负责人说,在春运、暑运这样的客运高峰期,高铁能为汽运分流中短途客源。高铁会为洛阳带来更多的游客,这些游客到了洛阳需要进行周边游的时候,便为公路运输带来了良好契机,两者最终会取得双赢。

以前怕空载不愿来 现在站前专等拉客

和魏焯霖一样有深刻感受的,还有出租车司机杨武脚。杨师傅住在洛阳龙门站附近的村庄里,开了十几年出租车的他现在因为高铁的开通,也有了新的工作模式。

杨师傅说,“和谐号”动车每隔两小时发一趟,他就根据车站的广播提示按次序接拉乘客,每次基本都不会落空,这样,他就不用像平时那样在街上空跑了。像他这样跑出租的,村子里还有五六个,附近村子里也有,加起来一共有十几辆出租车。他们的收入主要来自洛阳龙门站的出站旅客。

常在洛阳龙门站等客的出租车司机翟师傅说,高铁刚开通时,市区的出租车都不愿送乘客到洛阳龙门站,因为返程时往往要空载,很不划算。慢慢地,乘坐高铁的人数有所增加,他们都愿意往洛阳龙门站送客了,在那里等客也容易多了,以前要等一两个小时,现在等半个小时左右就能拉到客人。

据了解,洛阳龙门站出租车候车区的停车场可同时容纳 50 辆至 70 辆出租车,预计出租车的全天出入量可达 200 辆次左右。

市出租车管理处有关负责人说,由于洛阳龙门站离市区较远,随着高铁的发展、高铁客流量的增加,市民对出租车的需求还会增加。

如果说高铁的开通对魏焯霖和杨武脚的影响是显而易见的,那么在更大的范围,高铁即将带来更深远的影响。据了解,已投运的郑西高铁,实际上是“四纵四横”高铁网徐州至兰州高速铁路中的一段。在“四纵四横”的规划中,徐兰高铁将与规划中的北京至深圳、北京至上海两条高铁交会。

□记者 李砾瑾 冯莹雅 通讯员 郭琦/文 张晓明/图

2010年2月6日,郑西高铁正式投入运营,至今已一年有余。截至2011年2月9日,洛阳龙门站自投入使用以来,共发送旅客845390人次。

在数字变化的背后,更多人的生活,甚至包括我们生活的这座城市,都因此发生着变化。在高铁开通的这一年来,洛阳龙门站如同一扇窗户,不仅为我们增加了一个与外界联通更加快速、便捷的通道,还带来了其他变化……



正在运行的郑西高铁。



高铁开通以来,越来越多的人选择乘高铁出行。

看数据

845390 人次,高铁出行受青睐

据了解,于2010年2月6日正式投入运行的郑西高铁,总投资400多亿元,时速350公里,它大大缩短了洛阳至郑州、西安的距离。以前从洛阳到郑州需要两三个小时车程,到西安需要五六个小时车程,高铁开通后,这已成为历史——从此,洛阳市民到郑州只需半个小时,到西安只需不足两个小时。

2011年1月11日,是洛阳龙门站自正式投入使用以来的又一

个新起点——洛阳龙门站开始执行新的列车时刻表。洛阳龙门站在该日的全国铁路调图中进行了第一阶段的调整,调整后的洛阳龙门站每日开行动车组的总数由原来的7对13趟,变成了14对28趟,最短发车间隔时间由原来的53分钟缩短为19分钟。

截至2011年2月9日,洛阳龙门站自投入使用以来共发送旅客845390人次。

节假日坐高铁,得尽早买票

据了解,洛阳龙门站开通以来,市民已逐渐习惯以“高价”换来的高速享受。目前,市区有33路、28路、49路、67路、71路公交车开往龙门站。随着公共交通等配套设施的完善,更大程度上方便了到洛阳龙门站乘车的游客和市民。

随着高铁开行列车的增多,乘

高铁出行成为越来越多市民的首选。经常乘坐高铁的市民都有一个感受——节假日得尽早买票,否则一票难求。

据龙门站负责人介绍,春运期间,高铁的上座率达到百分之八九十以上;2010年牡丹花会期间,更是高达95%以上。

抓机遇

游客增多,高铁成了“赏花专线”

高铁开通之初,市旅游局曾在一份报告中提到,高铁的开通对洛阳旅游发展既是巨大机遇,也是挑战。

当时,不少人担心由于高铁极快的运行速度,游客会不会只在我市参观一到两个景点,吃一顿饭甚至一顿不吃,就迅速转往下一个城

市,从而使我市成为单纯的“景观观光站”?如果这样,就会对我市与旅游密切相关的餐饮、住宿、娱乐等行业带来严重影响。

然而,事实证明,随着高铁带来的巨大旅客量,洛阳非但没有成为“附属城市”,在一定程度上,郑西高铁成了名副其实的“赏花专线”。

满员 610 人,602 人在洛阳龙门站下车

最能说明问题的,莫过于2010年4月17日那天,当天上午,首列从西安方向开来的高铁满员610人,仅在洛阳龙门站,就下来了602人。洛阳交通旅游集团在洛阳龙门站安排的17辆旅游大巴车被西安游客坐满。

据不完全统计,整个牡丹花会期间,乘坐郑西高铁来洛的西安游

客为18.9万人次,郑州游客为21.6万人次。数据显示,2010年4月1日至5月5日洛阳牡丹花会期间,西安、郑州等高铁沿线城市大批游客纷纷乘坐高铁到洛阳赏花、旅游;清明节、五一小长假等节假日期间,高铁上座率达到100%,洛阳龙门站的公交车、出租车、大巴车辆辆客满。

谈未来

希望乘高铁像乘公交一样便捷

“要是高铁能像公交车那样,发车间隔再短一些,买了票就能上车,该有多好啊!”涧西区的陈先生在郑州上班,郑西高铁的开通,对于他和他的妻子来讲,应该是2010年最大的喜事儿。像陈先生这样的市民还有不少,他们都期待高铁越来越多。

昨日,记者从洛阳火车站获悉,为了充分利用新增运力资源、进一步方便市民出行,洛阳龙门站将进行第二阶段的调整,届时,将会继续增加动车组列车以满足市民的出行需求。

据报道,2010年9月20日,铁路部门对武广高铁运行图进行了调整,高速动车组开行密度再度增加,日开行最高达160列。调整后的武广高铁,广州至长沙区间发车平均11分钟一趟,最短间隔5分钟;广州至武汉区间发车平均15分钟一趟,旅客购票、出行基本实现“公交化”。

“到2012年,中国将形成以北京为中心,到全国绝大部分省会城市的1小时至8小时交通圈。”铁道部新闻发言人王勇平表示。