

铁道部投资1500亿元在全国建一批百年不朽新客站 六大枢纽客运中心：北京、上海、广州、武汉、成都和西安 地处中原之中陇海京广铁路交会处的郑州意外落选 数千网友质疑：缘何没有郑州？

【争议焦点】

六大枢纽客运中心揭晓，郑州意外落选

《铁道部计划耗资1500亿建一批百年不朽新客站》的报道在昨日一大早，就被各大网站放在了非常醒目的位置。在报道中，铁道部副总工程师郑健披露了关于铁路客站的规划。郑健透露，“十一五”期间，铁路系统将投资1500亿元新建或改建548座客站，并在全国建成六大枢纽性的客运中心和十大区域性客运中心。

在这一规划中，最引人关注的是全国枢纽性客运中心的公布。毕竟能成为铁路枢纽性客运中心，无疑将为该区域带来巨大的人流、

物流。因为如此，各地近年竞相制定规划，暗自争抢挤进该行列中来。

比如安徽合肥欲建新合肥站，成为连接六条全国重要干线的交通枢纽。杭州东站正在筹建全国最大的火车站。成都与重庆，则对西南枢纽客运中心的争夺激战多年。

最终谜底揭晓，北京、上海、广州、武汉、成都与西安6个大城市将被建成全国六大枢纽性客运中心，而郑州意外落选。

郑健还称，服务特大城市及交通枢纽的全国枢纽性客运中心，将会适量增加客站。

【网友疑问】

全国枢纽客运中心为什么没有郑州

在新浪数千的跟帖中，关心郑州落选全国枢纽性客运中心的网友占了很大比例，“全国枢纽性客运中心为什么没有郑州”这样的跟帖就有几百条。

网友“东奔西走”称，郑州位于京广铁路和陇海铁路交会处，区位优势特别明显，枢纽地位是客观存在的，建全国枢纽性铁路客运中心，不应该忽视郑州。

网友“我爱邓州”说，郑州无论是从地理位置上，还是京广铁路和陇海铁路的重要性上，在全国的枢纽地位是公认的，而公认的枢纽中心却不在规划之列，让人感到有些不可思议。况且郑州还有亚洲最大的编组站。

网友“cloudwm”也认为郑州成为全国枢纽

客运中心是顺理成章的事。他说，郑州有做铁路客运中心的先天条件，去全国任一个省会城市不用转车，被列入全国枢纽性客运中心的成都、西安等城市目前还达不到这个条件。

但也有网友认为郑州落选全国枢纽性客运中心非常正常。网友“河洛”说，对郑州的落选不感到意外，在全国铁路客运专线建设中，对于武汉来说，除北京到广州的客运专线外，现在还在建沿江（从上海经南京、武汉、重庆到成都）客运专线，而对郑州而言，除京广铁路外，东西方向现在只建郑州到西安段，而徐州到郑州段还没影儿，尽管陇海—兰新线是我国最重要的东西通道，西安到南京铁路的修通也在一定程度上削弱了郑州东西向的交通枢纽地位。



昨日，铁道部在全国要建6个枢纽性客运中心的消息在各大网站一露面，就引来了各界关注和热议，截止到昨日下午5时，已有近4000名网友在网上留言。许多网友看到这条消息后，都有一个疑问，六大枢纽性客运中心为什么是北京、上海、广州、武汉、成都和西安，而位于陇海铁路和京广铁路两大铁路干线交会处的郑州为何落选？郑州的落选会不会影响郑州的交通发展？从郑州乘火车出行还方便不方便？

晚报首席记者 张锡磊

【马上追问】

铁路边缘化危及郑州铁路枢纽地位？

消息公布后，记者试图联系郑州铁路局有关人员采访，但遭到婉拒。他们称，这是铁道部制定的规划，我们按照规划实施，没有权力对此作出解释。

但郑州落选全国枢纽性客运中心的消息在大河论坛上却显得非常火热。有网友认为，铁路边缘化在几年前就开始危及郑州的铁路交通枢纽地位了，郑州铁路局和郑州火车站逐渐被边缘化。

郑州铁路局曾一度统领湖北、陕西等4省6个铁路分局。其管辖营业线路38条（包括支线），营业里程6600多公里、线路总长度15928.3公里，但2005年3月，铁道部把郑州铁路局一分为四，庞大的郑州铁路局从此不复存在。

2006年7月，北京西—拉萨的T27/8次列车开通，这是青藏铁路首列进藏又唯一经过郑州的火车，但这趟列车沿途在石家庄、西安、兰州等6个站办理客运业务，途经省会城市唯独郑州不再停靠。在当时的记者采访中，一位郑州市民说：“望着列车高速过站、呼啸而去的情景，一种被抛弃感涌上心头。”

“在郑州铁路交通被边缘化的同时，周边的省会城市正在进行着强化交通枢纽的争夺战。”网友“丁波正在郑州”说。

根据陕西省的规划，到2010年全省铁路建设运营里程达到4300公里，并将在省内形成“两纵五横四个枢纽”的铁路网络格局。而安徽省立志投资近千亿元把合肥建设成为国家干线铁路枢纽。最明显的是武汉，在新火车站等重大项目建成后，武汉将成为国内唯一拥有三大客运火车站、两座跨长江铁路通道的城市。

郑州铁路局一位不愿透露姓名的员工对“郑州被铁路边缘化”的说法很不赞同。他说，周边省会城市的铁路建设速度确实非常快，但郑州的区位优势是不可替代的。2006年的春运就是一个很好的例子。在2006年春运期间，河南突降大雪，造成郑州火车站6万余名乘客滞留，并影响到全国各大车站。这次“风雪事件”，也再次有意无意地彰显了郑州铁路局在国内无以替代的位置：郑州铁路打喷嚏、全国铁路就要感冒。

郑州如何保持铁路枢纽地位？

郑州铁路局有关负责人称，郑州入不入选全国铁路枢纽性客运中心，郑州的交通枢纽地位是客观存在的，郑州火车站是全国最大的客运站之一，客流量在全国也排在了前列，并且最近几年，为了维护和强化交通枢纽地位，郑州也在暗自发力。

据介绍，早在2005年9月，铁道部与河南省就如何加快河南境内铁路建设举行了会谈，并签署了《会谈纪要》。根据《会谈纪要》，除了郑州—西安铁路初步定于2005年9月24日全面开工建设外，郑州火车站西出站口也将尽快建设，郑铁新客运站站址最终敲定，郑州—石家庄、郑州—武汉铁路客运专线争取2006年开工，郑州—徐州铁路客运专线列入铁路“十一五”规划。

铁道部曾表示，今后的几年中，将投资

1000多亿元在河南境内进行铁路基本建设，促成郑州乃至河南早日形成新的铁路网络。理想中的格局是，两条客运专线在郑交叉。未来京广客运专线和徐（州）兰（州）客运专线交会于郑州，形成新的铁路“十字架”。预计到2020年，郑州综合交通枢纽旅客发送量将达5300万人次，到2030年，达1.1亿人次。

“其实，把眼光放开，放眼全国乃至全球，郑州所具有的优势十分明显。”河南省科学院地理研究所所长冯德显认为，河南是从长三角到西北内陆便捷通道的必经之路，这为河南的经济发展提供了无限商机。尤其是新亚欧大陆桥的开通，郑州通过亚欧大陆桥也可通江达海，往东影响到日本、韩国，往西辐射到中东、欧洲，直至西半球的大西洋海滨。从这个角度讲，郑州的区位优势无可替代。



好利来
Holland

好利来月饼

迎双节送好礼

好利来在法律允许范围内拥有活动的最终解释权

团购热线：0371-69325555



平安礼

特价 90元 /2盒

原价116元/2盒



礼遇金秋

特价 199 /2盒

原价256元/2盒