

# 更高水平的综合交通枢纽

## 郑东新区建设的思考与展望之六

□大河报记者 刘瑞朝 郑州晚报记者 朱建明



新郑州东站外的高铁铁轨已经铺设完毕。本报记者 马健 图

### 东区实践·求升拼转型

100多年前,历史上贵为商都的这片土地,由于最适宜修建黄河铁路大桥,卢汉铁路最终选择取道这里。这,改变了历经3000多年变迁已经褪色为一座小县城的城市的命运。

交会于郑州中心城区的卢汉、汴洛两条铁路,构筑了中国铁路史上第一个“黄金十字架”,“天地之中”的郑州,由此成为我国铁路

第一大枢纽。

枢纽之变,贵在求升。一个“升”字,涵盖了规模、档次、效率、辐射等许多内容。许多年之后,当我们经过城际轨道、公路客运、地铁“零距离换乘”,坐上掠地飞行般的高铁,在客运专线风驰电掣一小时即可到达中原经济区地级市、两个小时就可到达首都北京或者

周边另外一个省会城市时,我们会感叹,这才是我们想要的交通。

此时的郑州,依然是“火车拉来的城市”,但火车早已不再只是传统意义上的火车,已然是高铁,是地铁,是城际轨道交通。此时的枢纽之城,依然有京广、陇海铁路的十字支撑,而更高水平的综合交通枢纽,移至郑东。

顶天立地转动自如的门轴叫“枢”,扭结物体统领整体的抓手叫“纽”。枢纽是关键,是核心,是起承转合,是统御全局。

法国地理学家J.戈特曼认为城市群最突出的两大功能之一就是枢纽功能,是指其汇集有人口、物资、资金、观念、信息等各种可见和不可见要素。而经济学家则把交通称作文明之舟、经济之脉。

如果限定用一个词来充分说明郑州的城市特质,这个词无疑是“枢纽”。一直以来,国家对郑州市的定位有过多种表述,但只有一句话不曾更改:郑州是全国重要的交通枢纽。“一个城市的定位有自我定位、民间定位、国家定位,对郑州而言,三方面的定位都是枢纽之城。”郑州市交通运输委员会主任范强说,“各方对一个城市的定位能如此高度趋同,这在全国都不多见。”

枢纽地位在强化,枢纽功能在提升。而今,枢纽东移,催生的是一个更大规模、更高水平的综合交通枢纽。东区,在再造枢纽中吞吐八极、拥抱远方。

#### (一)

纵观中国百年铁路建设发展史,郑州既是见证者,也是参与者,更是受益者。

卢汉铁路、汴洛铁路的历史性握手,京广铁路、陇海铁路的贯通全国,让河南的政治、经济、文化中心悄然西移,历经近半个世纪演进,郑州华丽转型为省会城市。当市场经济的大潮骤然而起,郑州所特有的快速集散能力,又孕育出全国重要的现代化商贸城市。客货吞吐集散促进交通功能完善,郑州的枢纽地位进一步得到强化。

一座火车拉来的城市,一个坐拥大交通十字架的枢纽,注定要在通达八方中持续扮演主角。

进入新世纪,伴随着铁路客运专线在郑州交会所带来的历史性新机遇,规划建设具有全局意义的全国性综合交通枢纽,郑州优势明显,当仁不让。

地处中国腹地、作为一亿人口大省省城的郑州,位于全国五纵五横干线公路的重要节点,107、310国道,京港

澳、连霍高速,京广、陇海铁路,京广、徐兰高速铁路在此扎堆儿交会,郑州与沿线所会聚的中国众多中心城市和广大人口,无一例外地发生着越来越频繁的联系。与此相配套,郑州还拥有国内仅有的两个一类内陆铁路口岸之一,正在全力建设连接铁路港与海港的“无水港”——国家干线公路物流港。

全国铁路“双十字”、公路“双十字”、省内城际铁路“大十字”的叠加效应,促使郑州必须在辐射八方中有更大作为。

此时,郑东新区走向前台。

郑州的独特区位优势,在郑东新区表现得尤为充分。京广客运专线、徐兰客运专线、京广铁路、陇海铁路、京港澳高速、连霍高速、107国道、310国道,这些承东启西、贯南通北的交通干线,在郑东新区要么绕城而过,要么穿境而出。综合交通枢纽建设目标的提出,给当时刚刚起步的郑东新区打开了一扇机会之窗。

国家定位了郑州,郑州选择了东区。建设全国性综合交通枢纽,东区无疑要担当大任。