

# 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



立交桥构筑起郑东新区四通八达的交通网。晚报记者 马健 图

(上接 A08 版)

### (二)

如何将交通枢纽提升到更高水平,用交通枢纽加速城市发展,还需借鉴先行者的经验。

我们首先把目光投向开创世界高速铁路新纪元的日本新干线——

催生新的城市副中心。高铁新大阪站的建成,带动了区域经济的快速发展,逐渐成为一个功能完善的交通枢纽区、商业娱乐区、金融商贸区、公建配套区以及教育配套区等功能区域,人口大量导入,区域愈发成熟,所在的淀川河北地区形成了新的城市副中心。

再让我们把目光投向高速铁路非常发达的欧洲——

转型现代服务业。在这方面,法国里尔是成功典范。20世纪八九十年代,法国高速铁路建设以及英吉利海峡隧道通车,使得法国北部最大的工业城市里尔由一个交通节点型城市转变成为一个交通枢纽型城市。里尔抓住机遇,在继承原有工业的基础上,商贸、物流、金融、传媒、酒店等行业蓬勃发展,实现了区域产业的转型。

发展会展、旅游等支柱产业。德国法兰克福位于欧洲中心点,中央车站成为 ICE 高铁连接欧洲各国的大型国际车站,而距其1公里远的法兰克福会展中心是城市重要标志。中央车站周边规划与城市发展会展业相结合,形成集聚效应,会展经济与旅游业成为新支柱。目前,法兰克福是全球会展业的翘楚,也是德国金融中心和重要旅游城市。

### (三)

让我们把目光转回国内。

审视号称“中国铁路心脏”的郑州,进入新世纪以来,这里所面临的一大问题,就是如何将区位优势升级为立体交通枢纽优势。

2004年,铁道部、交通部、河南省三方会审,规划中的郑州综合交通枢纽落子郑东新区,国家干线公路物流港、铁路集装型中心站同时选址郑东新区。

建设全国性综合交通枢纽,国际化视野的东区可谓出手不凡。以新郑州东站为中心,规划建设高起点、大规模、全方位、互通式的大型现代化综合交通枢纽,串起的是全功能的立体交通,谋求的是零换乘的无缝对接。

目前,国内最大的铁路客运站、我国第二个多式联运大型枢纽核心区——新郑州东站主体工程基本完工,9月1日即将与石武客运专线郑州至武汉段联调联试,明年底全部竣工投用。东站新站房分为三层,自上

而下分别为高架进站层、站台层和地面出站层,采用“高进低出”的进出站方式,可实现客流的迅速聚集和快速疏散。

这一浩大工程,建起的是大型综合交通枢纽,构筑的是现代化立体交通运输体系。郑州综合交通枢纽不仅是京广、徐兰客运专线的枢纽站,也是中原经济区城际轨道交通的枢纽站,还是城市轨道交通的枢纽站,而且,通过轨道交通与郑州新郑国际机场相连,这里还升级为对接郑州铁路港、公路港和航空港的重要枢纽。枢纽建设快马加鞭,一个多种交通方式有机衔接、迅速通达国际国内的综合交通运输体系,也随之成型。

### (四)

更高水平的综合交通枢纽,体现在多种运输方式的高起点规划建设。

更齐全的交通方式。利用高速铁路带来的发展契机,郑州以郑东新区为重要节点,集纳高速铁路、长途客运、城市公交、出租车、小汽车及规划中的两条地铁线、城际轨道七大交通方式,以国际化大手笔谋划建设大型综合交通枢纽,力争打造高铁客运站,实现区域内多样交通零距离换乘,开创高铁时代的城市立体交通模式。

更重要的客运枢纽。今年年底完工的我国最大的客运编组站——高铁郑州新东站工程,是京广铁路客运专线、徐兰铁路客运专线、郑渝铁路客运专线在郑州的立体交会枢纽站,这也意味着未来的郑州将成为我国多条铁路客运专线交会的城市。

更高水平的综合交通枢纽,也体现在规划理念的高度人性化。

更便捷的出行选择。区域内汇集城市公交、轨道交通、长途客车、出租车等多种交通形式,地铁1号线和5号线就交会于此,出行更加方便快捷。

更省时的换乘方式。高速铁路位于高架一层,从广场来的旅客可通过自动扶梯高架候车,坐轨道交通工具来的旅客和中转旅客可就近由架空层的候车室进站;高架二层设有自动售票系统,采取机场化服务,旅客经安检后进入候车室;地面换乘大厅南北设置出站走廊和出租车、社会停车场,中部为中转换车厅,还是穿越广场的通道,可实现无缝换乘。

更迅速的集散通道。与普通铁路相比,高铁的特性决定了其在快速集散方面的要求更高。东西广场采用两翼进出模式,可双向同时进出站;周边道路规划为“环状+放

射状”,机动车从各个方向都可进出广场。

更高水平的综合交通枢纽,还体现在对区域经济的更多贡献。

更广的经济辐射带动作用。高铁速度及新客站带来的,不仅仅是人流、物流、信息流、资本流由量变到质变的升级,还促使城市传统格局实现跨越,引领城市发展潮流完成转型。东区高铁客运站建成通车后,将有效缩短郑州与北京、上海等国内一线城市的距离,更迅速地聚合发达城市经济裂变量,带动旅游、物流、会展、教育、总部经济、现代服务业等成为郑州经济社会发展的重要增长极。目前,郑州高铁客运站附近的区位优势,已吸引了众多企业竞相进驻。

更强的客流物流吐纳作用。据铁道部和省发改委预测,到2020年,郑州新客站日发送旅客量为10.46万人,新长途公路客运站日发送旅客量为6.75万人;到2030年,铁路、公路日发送旅客量将分别达17.43万人、11万人。与此同时,综合交通枢纽周边的航空港区、商住物流区、郑州国家干线公路物流港等重点物流项目建设,将有效衔接铁路、公路、航空等多种运输方式,构建以郑州为核心,覆盖全省、辐射中原、通达全国的物流中心。

### (五)

时光流转到公元2011年。

中原经济区建设列入国家“十二五”规划,正式上升为国家战略。郑州的决策层顺应形势,确立了“建设郑州都市区,打造中原经济区核心区”的战略任务,提出发挥中原经济区交通节点新优势,推进航空、铁路、公路枢纽联动发展,加快建设全国综合交通枢纽。

而郑州都市区建设三大目标之一,就是区域中心地位目标:到2020年,实现与北京、上海、武汉、西安、南京的3小时铁路出行圈;形成“三纵三横”的高速公路网骨架,形成以郑州为核心的30、60、120、150分钟的中原经济区交通辐射圈……全国交通枢纽地位进一步提升。

郑州,这座有着百年历史的枢纽之城,正在孕育着一次华丽的转型,而综合交通枢纽,正是中原经济区、郑州都市区建设的新“引擎”。传承百年历史辉煌和枢纽之城荣耀的重任,历史性地落在了郑东新区的肩头。

郑州综合交通枢纽区域,已经被定位为“郑州市铁路、公路综合性交通枢纽,兼具商贸、居住功能的城市门户地区”,它必将成为带动郑东新区、郑州都市区乃至中原经济区发展的重要增长极。