

畅行安居增福祉

时代变迁居民住房大变样

一步、两步、三步……在郑东新区龙湖中环路与龙翔三街交叉口，环卫工田保卫正在一丝不苟地打扫路面卫生。每天早上，田保卫都用这种方式丈量着自己的工作。田保卫是土生土长的“龙湖人”，对于龙湖，他满怀深情。

“以前，这里都是鱼鳞洼地，低矮的农村房夏天漏雨，冬天漏风，苦不堪言。去年5月，我们住上了龙兴嘉苑小区的新家，日子真是越过越好。”田保卫说，这几年，随着郑东新区安置房建设的快速推进，龙湖区域的村民们都住上了漂亮的安置房。“房子建得好，周边的配套更好。”田保卫说，医院离家近得很，小区对面就是学校，十分方便。

来自郑东新区新城办的数据显示：截至今年上半年，郑东新区共回迁群众约6万人，累计完成投资510亿元，完成率75%。预计2019年底基本完成安置房建设工作，2020年全部完成回迁工作。

东区拔地而起配套齐全的安置房，提升着群众的幸福指数，在西区，随着商品房的大量入市和众多老旧小区改造，这里的群众也住上新房，过上怡然自得的生活。

“原来的房子出租着，前几年又买了附近的商品房，有退休金还有房租收，生活条件比以前好太多了。”原国棉五厂退休职工吴桂荣这样说道。在她记忆中，上世纪70年代，一家四口住在40多平方米房子里，厕所是公用的，大家都在走廊上支锅做饭；80年代分到了60平方米的房子，有了独立的厨房和厕所；而现在，老两口住上120平方米的房子，生活越来越方便。

市房管局规划和住房保障处处长潘巍表示，改革开放，尤其是2000年以后，全市的住房市场发展很快。2000年以前，以房改房为主，满足个人住房的渠道很单一；从2000年至2010年，房改房和商品房占据主要地位；2010年之后，采取多渠道供应，多主体供给，以此来满足中低收入群体的住房需求，并逐渐改善居住环境。

近年来，保障性住房在解决全市中低收入人群的住房需求方面扮演了重要角色。

在很多人看来，全市住房改善受益于改革开放带来的城市速度之变：10多年前，郑东新区还是一片荒芜之地，如今成为中原金融城。40年来，郑州先后建设了郑东新区、郑州航空港经济综合实验区等新城。2017年，郑州市建成区面积达830.97平方公里，是1981年的12.8倍。

“国家中心城市建设势必再次带动郑州人口的净流入，让城市发展进入新阶段。”潘巍表示，当前，随着人才公寓建设的推进和房屋租赁市场的发展，群众的住房将会更加多样化，进一步满足新增人口的多重需求。

改革
开放

从低矮破旧的筒子楼，到低密度配套完善的住宅小区，从自行车遍地到全国领先的汽车保有量，从“铁路拉来的城市”到海陆空随行的大都市，改革开放四十年，郑州这座城市群众的“住行”发生着天翻地覆的大变化，极大提升着群众的幸福指数。

细数四十年，乘改革开放春风，时代一天天改变，人们“住行”不断随经济的好转演变着，这些变化也是对“永远把人民对美好生活的向往作为奋斗目标”作出的最好注解。



临水而居环境宜人

改革推动出行工具大提升

从步行到自行车，再到私家车；从绿皮火车到高铁列车；从排队搭公交到地铁、网约车；改革开放40年来，郑州市民的出行方式发生了巨大变化。

报社老记者回忆，改革开放之初，市民出行多以自行车为主。那时候他们从工人路报社老地址出发，骑自行车去现在的惠济区古荥镇采访，一去一回就是一整天时间。上世纪80年代，拥有一辆摩托车成为时髦的事情。

再后来，机动车进入爆发增长阶段，众多市民拥有了私家车。市民小孙家住高新区梧桐街，工作单位在紫荆山路陇海路口。前两年，她开车上下班。地铁2号线开通后，有一个地铁站就在单位附近。现在每到上班，她都选择骑一段共享单车，然后通过地铁出行。她说，这样既可以锻炼身体，又能避开早晚车流高峰。

许多老年市民对郑州曾经的“大辫子”公交车记忆犹新。改革开放以来，郑州公交伴随城市建设步伐不断发展。从柴油车到新能源车，从普通公交到快速公交。如今郑州中心城区公共交通机动化分担率达到60%以上，公共交通站点500米覆盖率达到100%。

地铁从无到有。由于快捷、准点，吸引了许多沿线上班族乘坐。2017年，全线网客运量达到2.52亿人次，日均客运量达到70万人次。目前3号线、4号线、5号线均在建设中。

在公路建设方面，改革开放以来郑州取得了长足进步。

1986年9月，郑州黄河公路大桥建成通车，往北跨越黄河的瓶颈被打破。1994年12月，郑州“四桥一路”建成通车。2005年8月12日，郑州西南绕城高速公路正式开通。郑州逐步形成了京港澳高速和连霍高速等国家主干公路十字交会、绕城高速成环的高速路网大格局。

在城市内部，改革开放以来新建了三十多条放射性主干道。2011年以来，又先后建成了京广快速路、三环快速路等一大批高架道路，中心城区目前已基本实现“15分钟上快速路、沿快速路15分钟上高速”的目标。



城中村脱胎换骨



公交优先方便市民



机场客流络绎不绝

开放引领交通网络大发展

郑州因交通而生，因交通而兴，“交通”之于郑州更多体现在铁路上，因为郑州也被称为“火车拉来的城市”。

在上世纪成为陇海京广两条铁路十字交会点的基础上，改革开放以后，郑州市的铁路建设也在提速。1989年，郑州北站建成我国铁路首个综合自动化编组站，被称为“亚洲最大的铁路编组站”。1999年，郑州火车站改建工程完工，成为我国第二大铁路客运站。2002年，郑州铁路东站成为全国最大的零担货物中转站和亚欧大陆桥最大的集装箱集散地。国家启动高铁建设后，郑州又成为高铁枢纽。2010年2月，郑西高速铁路郑州至西安动车组列车首发；2012年，京广高铁全线贯通，郑州东站启用；2016年9月，郑徐高铁开通。在省委省政府的积极争取下，铁路部门还启动了以郑州为中心的“米”字形高铁建设。

改革开放初期，人们乘坐飞机出行，只能去燕庄的小机场。1997年8月，崭新的郑州新郑国际机场建成通航，郑州对外航班开始多起来。2007年12月，郑州新郑国际机场改扩建工程竣工，机场容量进一步扩大。2013年，航空港实验区获批，郑州航空货运枢纽建设开始加速。2015年12月，郑州机场二期工程正式投运，机场的客货运吞吐能力大幅提升。

如今，郑州新郑国际机场成为继上海虹桥机场之后，全国第二个集城际铁路、高速铁路、高速公路等多种交通方式于一体的现代综合交通枢纽。

一幅大美壮阔的交通网络图正在郑州大地进行着新一轮的描绘和提升。

本报记者 覃岩峰 黄永东 文 马健 唐强 宋晔图

四十年
家国

致敬改革开放40周年特刊

家

国

相

依

40

1978—2018

郑州日报

C04

2018年12月18日 星期二
责编 马艺波 向莉 校对 屠会新