

轨道上的经济圈 成形起势

“开往春天的列车”又上线，重庆轨道突破500公里，全球规模最大的山地城市轨道交通网建成……近来，在重庆市民的朋友圈里，“轨道”一词刷屏了。

对穿山过江、“组团式”构建的重庆来说，轨道已不仅仅是一种交通工具，也是“不得不去”的景点，“云海列车”“单轨穿楼”“过山车体验”等被网友大呼“太上头”，同时还是拉动区域发展的强引擎，轨道通达之处，房价起来了、工厂建起了、产业园区兴旺了。

同样，数百公里外的成都都市圈，轨道建设跑出加速度：成都轨道19号线二期等加速推进，四川首条跨市城际轨道交通线资阳段预计明年通车，市域铁路成资S3线、成眉S5线正抓紧建设，成德S11线即将全面开工……轨道上的成渝地区双城经济圈，正成形起势。

发展逻辑

根据《成渝地区双城经济圈多层次轨道交通规划》，到2025年，双城经济圈轨道交通总规模达到1万公里以上，其中铁路网规模达到9000公里以上，形成重庆、成都都市圈1小时通勤圈，实现重庆、成都“双核”间1小时通达。

如此大手笔的规划，背后有着清晰的发展逻辑——

从地势地貌看，重庆以及成渝轴线城市大多是丘陵山地，山环水绕、江峡相拥，呈现多中心、组团式的城市布局。按照规划，双城经济圈总面积达到18.5万平方公里，在如此超大城市群空间尺度下，轨道交通建设成本比高速公路低，具备速度快、运力大、绿色低碳的优势，正好满足中长距离出行需求。

从都市区扩能看，近年来，成渝地区汽车保有量快速增加，而受建设用地等条件限制，中心城区规划道路基础设施建设已入中后期，仅仅依靠道路来支撑城市发展，出行需求是不能满足的。以重庆为例，重庆中心城区对外射线高速公路中，日均最大断面流量超过2万辆的就有5条，均基本饱和或者严重饱和。

而参照国际国内经验，轨道交通是缓解“大城市病”的良方。比如，伦敦高峰时段近八成进入市中心的出行通过城市轨道交通实现，京津冀、珠三角等城市群也是通过轨道交通来缓解高强度、高频度的出行需求。

从产业发展布局看，由于成渝地区地处内陆，货物运输物流成本较高，《规划》提出到2025年，成渝地区轨道交通承担货运量的占比要由3.2%提高到10%以上，达到全国平均水平。很明显，成渝地区的轨道交通正致力于补齐川渝地区基础设施短板，有效串联“产业轴带”，引导人流、物流、资金流、信息流等要素沿线集聚，实现生产效率的最优化。

当前，成渝地区轨道网络呈现出运输能力紧张与建设能力富余并存的现象。双城经济圈未来要打造世界级的城市群，构建一个高效、畅通的轨道网络势在必行。

双向奔赴

由此，构建一个多层次、多线路、多类型的轨道网络成为成渝两地的共同目标，也开启了一场双向奔赴。

重庆、成都这两个超大城市的中心城区正不断提级扩能，加密城市轨道交通网。

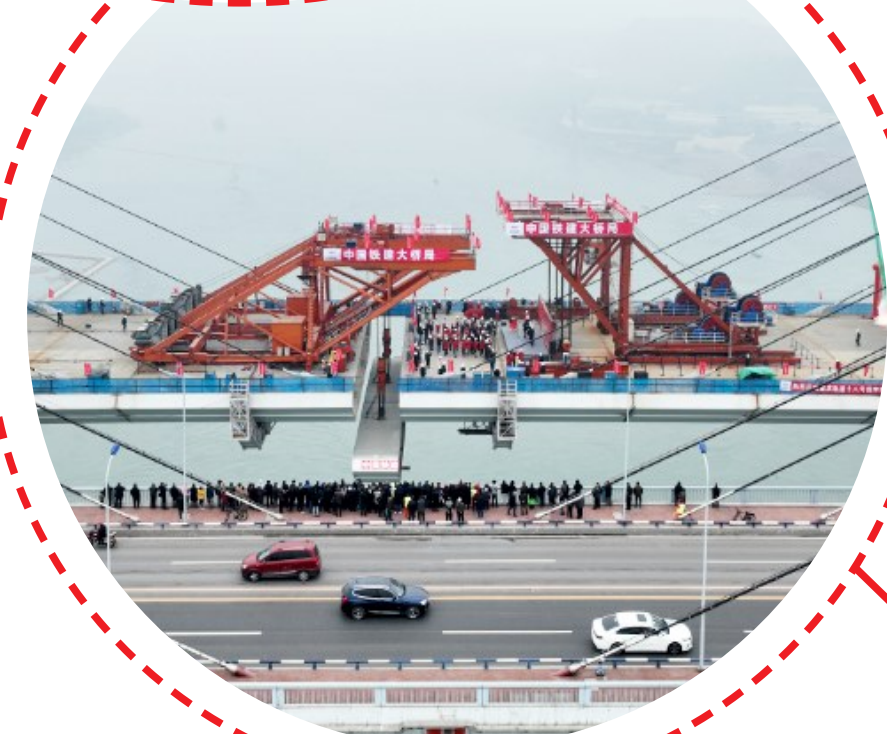
在重庆，随着5号线北延段的开通，轨道交通运营线路增至12条，运营里程跨越500公里。此外，年内还将计划开通10号线二期、5号线一期中段和18号线，进一步实现中心城区的便捷畅通。

在成都，轨道交通已开通运营13条线路，总里程超500公里。当前，成都轨道19号线二期、8号线二期、10号线三期、13号线一期、17号线二期、18号线三期、27号线一期等多条线路正加速推进中。

在成渝轴线城市，轨道交通“大动脉”作用凸显，加速推动“同城化”进程。

比如，重庆规划了总里程约1061公里市域（郊）铁路网，实现主城新区12个区与中心城区直联。除了已经开通的江跳线外，璧铜线控制性工程雾山隧道掘进完成60%；永川线、南川线正加快推进开工筹备工作；大足线、綦万线完成可研报告初稿，代建关坝铁路专用线工程完工，具备验收移交条件。

此外，市域（郊）铁路与轨道15、26、27、28号线可贯通运营。更重要的是，



1月12日，轨道交通18号线李家沱长江复线桥实现合龙。重庆日报记者 罗斌 摄

重庆还规划延长市域（郊）铁路C1线（渝合线）至广安，推动广安全面融入重庆都市圈。

再看四川，作为首条跨市城际轨道交通线，资阳线于2021年开工建设，预计于2024年底通车。在不少人看来，它的建设标志着成渝同城化迈入“轨道同城”新阶段。此外，成德眉资一体化发展提速，市域铁路成德S11线、成眉S5线、成资S3线相继开工。另外，成自宜高铁正在紧张施工中，计划2023年底建成通车，将衔接渝昆高铁、成贵高铁，形成南下至昆明、贵阳、广州的高速铁路大通道。

同时，川渝还携手一起干大事。根据“共建成渝地区双城经济圈2023年重大项目清单”显示，今年两地将联合建设渝西高铁、成达万高铁、成渝中线高铁、渝昆高铁（川渝段），串联达州、广安、城口、开州、万州、合川、北碚、沙坪坝、成都、遂宁、南充、达州、江北、两江新区、璧山、铜梁、大足、资阳等20多个市（区）、县，轴线城市发展迎来重大历史机遇。

强力引擎

轨道的“延展价值”有目共睹。据相关研究，每投资1亿元的轨道交通项目，至少可带动GDP增长2.6亿元。可以说，轨道延伸到哪里，哪里就会形成“黄金经济带”。

当前，双城经济圈正致力于打造智能网联新能源汽车、电子信息等万亿级产业

集群，轨道线已然成为成渝城市群的“发展线”。

拿智能网联新能源汽车产业集群来说，当前，重庆城市轨道交通已串联起龙盛、汽博等片区，江跳线串联起双福片区，未来尖璧线、璧铜线、永川线还将进一步拉动璧山、永川等区县的汽车产业再上新台阶。而成都方面，轨道沿线联通了成都龙泉驿、宜宾、德阳等地，汽车产业正加速补链成群。

再看电子信息制造业，重庆轨道串联西永、空港、礼嘉智慧城等片区，产业抱团聚集效应越发明显。而内江、资阳、广安等地的电子信息制造业在轨道交通的助力下，不断引来项目投资，正处在上规模增效益的关键期。

同时，轨道交通沿线商圈辐射能力大幅提升，“轨道、城市、产业”高效互动、协同发展的好局面基本形成。

比如巴南龙洲湾由荒山野地变成巴南“第一商圈”，北碚蔡家由偏僻郊区变身现代化“智慧新城”，成都龙泉驿由偏居一隅的农业村镇摇身一变成为新能源汽车智造重镇……无数区域的蜕变经历反复印证，便捷畅通的轨道日益成为企业家投资、市民落户、商业崛起的关键因素。

轨道达，百业兴。双城经济圈的一条条轨道交通线，如同一条条发展“大动脉”，重塑着沿线城市的交通、居住、人文、商业和生产，拉动经济圈向前“加速跑”，意欲腾飞。

据两江观察



首条市域（郊）铁路江跳线列车正在行驶中。重庆日报记者 张锦辉 摄

500公里线路“织”就轨道上的新重庆

重庆日报记者 吴刚 廖雪梅 杨永芹

在新时代新征程全面建设社会主义现代化新重庆的开局之际，重庆轨道交通迎来重大成果——

轨道交通5号线北延段正式开通初期运营，重庆轨道交通运营里程跨越500公里大关，达到501公里，建成全世界规模最大的山地城市轨道交通运营网络。

回望重庆轨道交通二十余年建设历程，两个字熠熠生辉：跨越。

党的十八大以来，重庆大力实施轨道交通成网计划，轨道交通建设投入力度达到历史高峰，让轨道交通成为“民生线”“风景线”“发展线”，全力打造轨道上的都市区。

一条高效畅通、便民利民的“民生线”

家在南坪后堡，工作单位在渝北中央公园，张宁用“跋涉”二字来形容自己过去每天上下班的旅程。

每天，张宁必须在早上七点半前出发，先坐两站区间小巴，在会展中心换乘公交大巴，再到五里店红土地乘坐轨道交通10号线。不同交通工具三次换乘，他单程至少需要2.5小时，一天下来，花在路上的时间就要5个小时。

1月18日，10号线二期曾家岩到后堡站开通。从后堡到中央公园，一条轨道直达，全程仅需一个小时。“这种方便快捷，没有经历过前后对比的人，是感受不到的。”张宁说，每天搭乘这条纵贯南北的轨道线，在繁华的老城区和现代化的新城区之间切换，有一种美妙的“穿越”感。

随着城市化的推进，越来越多的人涌入城市，地面交通早已不堪重负。另一方面，随着城市版图的扩大和城市功能的优化，人们的出行需求与日俱增。从世界主要发达城市的经验看，解决这样的矛盾，运量大、速度快的轨道交通，是最佳选择。

不过，对于重庆这样一个各组团被山水阻隔的山城来说，建设轨道交通的难度可想而知。重庆交通控股集团相关负责人表示，20余年来，重庆打通了6个穿山瓶颈，架设了12条跨江通道，终于建成拥有284座轨道交通站点、500多公里“环射+纵横”线路的轨道交通网络，将机场、高铁站、各大商圈、大型居住区等重要功能节点有效衔接起来。

“重庆轨道交通运营时间在全国50多个轨道交通城市中排名第二。”重庆交通控股集团相关负责人表示。

同时，重庆相继实施轨道运营站点提质增效、轨道与地面公交换乘整体提升、轨道站点步行便捷性提升等配套工程。中心城区已累计对130个轨道站点与地面公交换乘进行整体提升，公轨平均换乘距离由215米缩短至35米，轨道出入口100米范围内基本实现公交换乘设施全覆盖，大幅提升市民乘坐轨道交通的获得感、体验感。

2022年，重庆轨道交通客运量达9.1亿人次，轨道交通在公共交通出行的比例约为42%，达到国际先进水平。

一条文旅融合、惊喜连连的“风景线”

2月19日，轨道交通2号线佛图关段，轨道两侧成片的美人梅竞相绽放，宛若云霞。游

客们纷至沓来，用手机、相机定格“开往春天的列车”。这处因轨道交通而兴的城市景观，如今已经享誉全球。

重庆交通开投集团相关负责人表示，在重庆，拥有独特景观资源的轨道交通线路还有不少。例如，去年初火爆网络的蔡家轨道大桥，被人们誉为雾中奇景、“云端列车”。

乘坐重庆的轨道交通，为啥总在不经意间就能拍出“风光大片”？业内人士比较一致的看法是，重庆两江环抱、地势起伏、道路盘旋，特殊的地形造就了特殊的立体交通，轨道列车穿行其间，将重庆的城市特点动态地展现了出来。此外，轨道交通与其他交通工具相比，还有一个优势就是稳定、舒适，适合观光，使得重庆轨道交通具有打造世界级名片的潜质。

近年来，重庆在轨道交通建设中将出行与观景有机结合，将充满几何美感的轨道交通线条，融入山水相依的立体城市，在配套设施、城市颜值、文创产品、游客服务、统一规划等方面持续发力，向“轨道上的世界知名旅游区”不断迈进。

目前，轨道交通已将朝天门、解放碑、大礼堂、磁器口、洪崖洞、十八梯、南滨路、中央公园等知名景区串联起来，不仅方便市民和游客游览各大知名景点，还能让他们在大街小巷品味地道的山城味道。

一条空间引领、产业协同的“发展线”

轨道交通不仅为重庆市民提供了一种方便快捷的出行方式，还成就了一个蔚为大观的产业，丰富了“重庆制造”的品类，有力推动了重庆高质量发展。

前不久，一种新型的单轨系统车辆在重庆下线。这种车辆可进行2—6节“任性”编组，能够满足旅游景区及不同类型城市的多样化运用场景需求。研发出这一国内首列多适应性中运量单轨系统车辆的，就是重庆中车长客轨道车辆有限公司（以下简称重庆中车长客）。

重庆交通开投集团相关负责人介绍，集团狠抓产业建设，成立重庆轨道交通产业投资有限公司，发挥链长作用，以大项目带大产业，促进“交通+产业”融合发展，带动重庆中车长客等产业链单位，逐步形成了以跨座式单轨为特色，从技术研发、规划设计、车辆及系统设备制造集成，到工程施工、运维管理等结构较为完整的轨道交通装备产业链，产值达百亿元。

通过产业链科技资源共享，重庆轨道交通装备产业研发能力大幅提升。以重庆中车长客为例，本土产业链企业技术能力和配套能力由之前不到10%提高到完全覆盖车辆85%的系统。同时，新产品层出不穷。除了上述多适应性中运量单轨系统车辆，还有跨座式单轨、双流制车辆以及山地城市As地铁等享誉全球的车型。

通过产业链上下游协同，重庆轨道交通装备产业大幅提高生产效率，降低生产成本，提升产品综合竞争力。如今，在重庆中车长客，一辆轨道列车的装配周期，已从此前的45—60天缩短至22—30天；不仅为重庆12条轨道交通线路提供了3000辆轨道车辆，还为成都、西安，乃至阿根廷首都布宜诺斯艾利斯市提供了500多辆车。

除了培育轨道产业，重庆轨道交通还促进了区域经济的发展。重庆轨道交通所行经的路线串联起重庆城市产业带，降低要素流动成本，成为名副其实的“发展线”。



2月27日，重庆轨道交通运营里程突破500公里。重庆日报记者 罗斌 摄