交通强市续写新篇章

重庆首条市域（郊）铁路即将开通

七月二十三日，江跳线列车驶入九龙园站，全线即将开通。记者 罗斌 摄/视觉重庆

□本报记者 陈钧 杨永芹

江跳线开通，标志着我市首条市域（郊）铁路投入运营。

乘坐江跳线，从江津区圣泉站到重庆中心城区跳磴站，全程只需28分钟，乘客还可在跳磴站与轨道交通5号线同站台换乘。由此，江跳线沿线居民去中心城区上班、办事、购物，甚至要去机场或火车站出远门，都可通过这条线，进入重庆中心城区四通八达的城市轨道交通网，实现卡点出行，心中有数。

除了方便居民出行，江跳线还丰富了重庆轨道交通的制式，促进了城市轨道交通网、市域（郊）铁路网、城际铁路网、干线铁路网“四网融合”，为重庆交通强市，打造“轨道上的都市区”， 构建“1小时通勤圈”续写了新篇章。

为何要建设市域（郊）铁路

在江跳线开通之前，重庆中心城区市民出行，一般乘坐三种轨道交通：

一是在中心城区内部出行，人们乘坐城市轨道交通。它是人们每天上下班、在城内往来最常乘坐的交通工具。目前，重庆城市轨道交通已建成11条线路，连通机场、高铁站、综合枢纽、商圈等重要功能节点，最高日出行量超过400万人次。

二是出远门，去其他省市，人们乘坐高速铁路和普速铁路。如今，重庆正加速建设“米”字型高铁网和“两环十干线多联线”普速铁路网，它们一起组成重庆的干线铁路网，是重庆连接其他省市的大通道。

三是在成渝地区“串门”，人们乘坐城际铁路。城际铁路实现了重庆与成都之间，以及沿途县级以上城市的快速联系。

但在重庆主城都市区内部、中心城区与主城新区之间，交通往来主要依靠公路。

然而，随着成渝地区双城经济圈建设不断深入，做大重庆主城都市区“极核”势在必行，要加强中心城区与主城新区间的联系，仅靠公路已然不能满足需求。

有关数据显示，从重庆中心城区的渝中区到西北边的潼南、东边的涪陵、南边的綦江，距离均超过70公里。连接重庆中心城区和主城新区的高速公路，早已不堪重负。目前，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两万辆的就有5条，均基本饱和或者严重饱和。

“发展轨道交通，是提升中心城区与主城新区之间联系的唯一解决方案。”市住房城乡建委相关人士说，目前重庆轨道网建设存在“两头重、中间轻”的问题。“重”的两头是中心城区内和出省的轨道交通；“轻”的正是中心城区与主城新区之间。“轻的这片区域，需要市域（郊）铁路来填补。”该人士说。

城市轨道交通设计速度一般在100公里/小时以内，服务范围在50公里以内；干线铁路和城际铁路设计速度分别为300公里/小时以上、200–300公里/小时，适合乘客中长途旅行；相比于前面三种，市域（郊）铁路的设计时速为140–160公里/小时，服务范围一般为50–100公里，更适合中心城区与主城新区之间的交通连接。

放眼全球，现代化大都市圈都以市域（郊）铁路来支撑。如东京、巴黎、伦敦等世界知名都市圈，都建有数倍于城市轨道交通的市域（郊）铁路网，形成了从核心城市（城区）到周边的轨道“1小时通勤圈”。

因此，重庆亟需发展市域（郊）铁路，并以城市轨道交通网、市域（郊）铁路网、城际铁路网、干线铁路网的“四网融合”发展来构建“1小时通勤圈”，最终实现“轨道上的都市区”愿景。

2016年，江跳线全面动工建设。

为何首条市域（郊）铁路是江跳线

为何重庆的首条市域（郊）铁路是江跳线？

市发展改革委有关人士阐述了三点原因：

其一，从区域位置上看，江津区和璧山、长寿、南川一样，同为成渝地区双城经济圈重要战略支点和同城化发展先行区，无论是提升主城都市区发展能级、做强成渝地区双城经济圈“极核”，江津都扮演着极其重要的角色。

《成渝地区双城经济圈建设规划纲要》也明确提出：在建设重庆都市圈方面，要畅通江津、璧山等地联系中心城区通道，率先实现同城化；支持江津、自贡等共建川南渝西融合发展试验区。

其二，从区县实力来看，江津区自身基础较好，近年来发展速度较快，发展质量较高，深度融入主城都市区，有利于快速壮大双城经济圈的重庆“极核”。

数据显示，在重庆主城新区中，江津区的人口总量、经济体量、产业完善度均位居前列。2021年，江津区全区常住人口136.28万人，其中城镇常住人口83.35万人，占常住人口比重（常住人口城镇化率）为61.16%。同年，全区完成规模以上工业总产值1601.4亿元，同比增长16.1%，全区工业增加值同比增长10%左右，主要经济指标均高于全市平均水平。

其三，从与中心城区的关系度来看，江津区与中心城区的往来密切。

根据2021年《重庆市中心城区交通发展年度报告》，江津区是主城新区12个区中与中心城区交流量最大的城市，至中心城区日均机动化出行量达15.8万人次，占主城新区12个区至中心城区出行总量（49.8万人次）的32%。

可见，首条市域（郊）铁路选择江跳线，意义非凡。

江津区对推动江跳线建设也很积极。

2015年5月，江津区政府与市交通开投集团按6:4的比例共出资1000万元、国开行以投资持股方式注资6.5亿元，共同成立了重庆市江津轨道建设有限公司作为项目业主，为江跳线如期开工建设提供了保障。

“江跳线建成投用，江津在联系中心城区通道方面，将实现真正意义上的同城化。”市住房城乡建委相关负责人认为。

江津区轨道交通建设指挥部办公室相关负责人表示，江跳线不但与轨道交通5号“无缝衔接”，未来有望与轨道交通18号线在跳磴“牵手”，将其影响力扩大到渝中区大坪、菜园坝、十八梯等地，串联渝北、江北、渝中、沙坪坝、九龙坡、大渡口、巴南、江津等9个区域，成为一条名副其实的南北交通大动脉，极大缓解重庆中心城区衔接近郊的交通压力。

2035年全面建成“轨道上的都市区”

江跳线的开通，吹响了我市建设市域（郊）铁路的“冲锋号”。这也是重庆加速建设“轨道上的都市区”、推进交通强市的重要举措。

以江津为例，当前正加紧推动市域（郊）铁路跳磴至江津线（圣泉寺站至鼎山段）项目前期工作，争取早日开工建设。该项目全长4.6公里，总投资约35亿元。

此外，中心城区至合川，璧山至铜梁的市域（郊）铁路正提速建设；中心城区至永川、中心城区至南川、中心城区至綦江（万盛）、璧山至大足的市域（郊）铁路正加紧规划。

与此同时，我市还计划利用既有成渝、渝贵铁路等富余能力开行市域（郊）列车。

市规划自然资源局有关负责人介绍，未来，重庆将构建起“七射线两环线”的市域（郊）铁路网，11条市域(郊)铁路网共约1061公里。其中，放射线7条约426公里，实现主城新区12个区与中心城区直联；环状线2条约635公里，弥补纵向联系不足，实现主城新区各区之间网络联通。

“未来，市域（郊）铁路将成为重庆主城都市区‘多中心、多层级、多节点’的网络型城镇空间的‘主动脉’。”重庆交通开投铁路集团党委书记、董事长官波说。

预计到2035年，“轨道上的都市区”全面建成后，市域（郊）铁路不仅可独立运行，还可根据需求与干线铁路、城际铁路、城市轨道交通跨线运行，实现内外贯通，彻底改变重庆轨道网“两头重、中间轻”的现状。

届时，重庆“四网融合”将“融”出一个崭新的“轨道上的都市区”。通过轨道交通，主城都市区各区之间可1小时通达、相邻地区之间半小时通达，真正实现“一小时经济圈”“一小时通勤圈”和“一日生活圈”，市民获得感、幸福感将大大提升。

新闻延伸

用“四网融合”发展 构建“一小时通勤圈”

重庆整合城市轨道交通网、市域（郊）铁路网、城际铁路网、干线铁路网，推动“四网融合”发展，以此构建“1小时通勤圈”，最终实现“轨道上的都市区”愿景

城市轨道交通网
设计速度
100 公里/小时以内
覆盖城区，高密度发车、高密度设站，可满足重庆中心城区出行需求

市域（郊）铁路网（城轨快线/都市快线）
设计速度
100–160 公里/小时
全面覆盖沿线城镇，采用公交化、多种停站方案，可满足主城新区城市间、主城新区与中心城区间直联直通

城际铁路网
设计速度
200–300 公里/小时
覆盖相邻重要城市或城市群，可满足成渝地区间出行需求

干线铁路（高铁）网
设计速度
300 公里/小时以上
覆盖全国省会及主要城市，可满足重庆到其他省会城市及大城市需求

（记者陈钧、杨永芹整理）

名词解释

一小时经济圈
以主城为核心，在交通一小时可通达的范围内，形成一个具有明显聚集效应、具备竞争优势的地区。在重庆主城都市区近3万平方公里的土地上，依托轨道交通组织产业功能轴带，畅通主城都市区产业链供应链，培育壮大优势产业集群，形成以轨促产、以产兴城、产—城—轨良性互动的发展格局。

一小时通勤圈
打造“门到门”的一小时通勤体系——轨道出行平均在途时间不超过40分钟，实现主城都市区“1小时”轨道全覆盖，轨道交通将成为主城都市区居民出行的首选。

一日生活圈
通过TOD（以公共交通为导向的城市发展模式）开发，将轨道场站打造为市民的交通中心、生活中心、商业中心和居住中心，让轨道交通成为市民日常生活的重要组成部分。

新闻链接

重庆在建 两条市域（郊）铁路

市域（郊）铁路璧铜线：起于铜梁西站，终点至璧山区璧山站，全长37.35公里，采用PPP+TOD模式实施。控制性工程云雾山隧道正全力推进，节点工程土建完成九成。

市域（郊）铁路渝合线一期：项目北端在兰渝铁路渭沱站接轨，南端在襄渝线磨心坡北交接场接轨，正线长40.657公里，相关联络线累计长约18.334公里。全线共设8座车站，改建兰（遂）渝线渭沱接轨站，在襄渝线增设磨心坡北场，缓建钓鱼城站。项目“五桥两隧”工程顺利推进，磨心坡隧道顺利贯通，接轨方案已取得国铁集团批复。

（记者陈钧、杨永芹整理）