

特别报道

你女子! 轨道上的都市区③

主城都市区“一日生活圈”是啥模样?

【核心提示】

重庆主城都市区,要实现一体化发展,需要通过轨道交通把各个区域串联起来,并以轨道交通网络构建城市空间主骨架,打造由轨道交通走廊连通就业、居住、休闲等功能的城市活力带,为居民提供“一站式”生活体验。未来,主城都市区内任何一个区的居民到另一个区消费购物、休闲娱乐,都能实现一日之内往返,达成“一日生活圈”。

□本报记者 黄光红

如果你住在铜梁、合川等区县,会不会在某个周末的午后,临时起意去解放碑、观音桥逛一逛?大概率不会。因为不管你选择哪种交通工具,来回车程至少都需要四五个小时。舟车劳顿,你哪有心思耍?

不过,几年后,你要到中心城区游玩,大可不必有这种顾虑。拎包出门,径直搭乘轨道交通,个把小时,就能到达解放碑等一众商圈,出站就是购物中心。

这可不是天方夜谭。日前,重庆提出打造“轨道上的都市区”,依托轨道交通网络构建“一日生活圈”。未来,无论是中心城区居民还是主城新区居民,都能通过轨道交通,快速抵达各类消费场所。

目标 “一日生活圈”是什么样?

每天早上,刘璐从黄泥磅的家中出门,乘地铁到朝天门下车后,穿过来福士购物中心便进入公司。全程仅需约半个小时,比坐公交车节约了一半时间。中午下班后,刘璐还时常在来福士购物中心用餐、逛街购物。

如此便捷的生活,并非刘璐独享。10月23日,璧山区居民蒋玮一家从家里出发,步行至轨道交通1号线璧山站乘坐地铁,不到1小时后便到达位于沙坪坝三峡广场的重庆龙湖光年购物中心。在这里,他们购买了衣服、手机等商品。女儿还玩了小机器人对战游戏,不亦乐乎。

“以前,我们乘坐公交车来三峡广场,差不多要2个半小时,非常麻烦,所以一年到头最多来两次。”蒋玮说,但自从璧山通地铁后,她每月都要到中心城区玩耍。

刘璐、蒋玮们在工作、购物和休闲游玩等方面享受到的便捷,为我们描绘了重庆主城都市区构建的“一日生活圈”的模样——2020年5月,重庆主城都市区工作座谈会要求,大力推进主城都市区内部各区互联互通,打造“一日生活圈”。

在重庆交通大学教授唐秋生看来,重庆的“一日生活圈”至少应实现三大场景:其一,市民出行,80%以上的路程能够靠轨道交通完成。其二,轨道交通站点及沿线附近,有居民小区、写字楼、医院、商业建筑、公园等。通过乘坐轨道交通,中心城区居民既能在中心城区享受到上下班、消费购物、就医等方面的便捷,也能便捷地前往主城区休闲游玩;主城区居民可以便捷地进入中心城区消费购物、休闲娱乐,享受与中心城区居民一样的便利生活。其三,市民在中心城区工作,却可以在主城区买房居住,每天乘坐轨道交通上下班。

这不是唐秋生凭空想象。从全球来看,伦敦都市圈、纽约都市圈和东京都市圈等国际知名都市圈,莫不是如此。例如,东京都市圈建有全世界最密集的轨道交通网(包括地铁、市郊铁路、新干线和其他轨道交通),大部分地区步行10分钟即可通达轨道交通车站。都市圈内,占总里程20%的轨道交通,承载了80%的交通需求。

“打造‘一日生活圈’,是主城都市区一体化发展的需要。”唐秋生认为,新纳入的12个主城区和原有的主城9区(现为中心城区9区)实行一体化发展,区内交通上的便利,以及区内居民异地购物、休闲等方面的便利,缺一不可。

差距 工作、生活便捷性仍远远不够

然而,就目前而言,主城都市区“一日生活圈”还未建成。

自2000年轨道交通2号线正式开工建设以来,重庆已建成城市轨道交通运营线路370公里。目前,重庆地铁和轻轨通车运营线路通达中心城区各大城市组团及主城区的璧山区,基本覆盖了中心城区全部15个商圈,并通过近50余个商业接口辐射了轨道站点周边商业综合体。这让中心城区和璧山区市民消费购物、休闲娱乐更加方便。

但是,从整个主城都市区范围来看,主城新区的轨道密度依然不够,主城新区的市民前往中心城区消费购物、休闲娱乐,仍不方便。

家住江津区几江街道的市民董婷喜欢逛观音桥商圈,但由于江津没有开通轨道交通,每逢周末和节假日,驾车到中心城区购物时经常遭遇的“人在囧途”,让她感觉很苦恼。“不到一个小时的行程,有时硬是被堵成两个多小时。”她说。

铜梁区市民唐军也有这样的烦恼。周末,他经常和妻子一起到中心城区陪在此上学的女儿,为女儿做些好吃的,同时还顺便在三峡广场购买一些东西回铜梁。每周往返,唐军和妻子身心疲惫——来沙坪坝时,先乘坐公共汽车到璧山,然后在璧山转乘地铁至沙坪坝,回去的时候则相反。全程需要2个多小时。

即便是在中心城区,不少市民也有感到外出购物或休闲娱乐的不便之处。譬如,沙坪坝区的热门景点融创渝乐小镇尚未开通轨道交通线路,市民需乘坐1号线在微电园站下车,然后再换乘约20分钟的公共汽车才能到达。

重庆交通开投轨道交通集团数据显示,目前,重庆轨道交通出行在公交出行中占比仅为40%左右。

“目前,绝大多数主城区没有轨道交通,中心城区的轨道交通网密度也不大。这导致人们依然主要靠自驾和公共汽车出行,无论是上下班还是消费购物、休闲娱乐,便捷性都远远达不到‘一日生活圈’的要求。”唐秋生说。

对策 “四网融合”与TOD共生共荣

在主城都市区一体化发展中,如何让整个区域内的市民都能享受“一日生活圈”带来的高品质生活?

唐秋生建议,首先是要加快轨道交通建设,通过集成高铁、城轨快线和跨座式单轨、地铁等多种交通方式,大幅度增加轨道交通网密度,实现主城都市区“1小时”轨道全覆盖。

同时,贯彻TOD理念,在新建轨道交通线站点及沿线合理规划,适当布局商业设施、写字楼、专业服务区或居住区,为居民提供“一站式”生活体验,更好地发挥轨道交通对人们居住、消费购物和工作等的引领作用。

所谓TOD,就是一种“以公共交通为导向的城市发展模式”。该模式是以轨道交通站点为中心,以600—800米(5—10分钟步行路程)为半径进行高强度集约化开发,打造集工作、商业、文化、教育、居住、旅游等功能于一体的综合功能区。其本质是“建轨道就是建城市”,主要通过土地使用和交通政策来协调城市发展过程中产生的交通拥堵和用地不



轨道一号线尖顶坡至璧山段。 特约摄影 钟志兵/视觉重庆

足的矛盾。

事实上,重庆早已有了谋划和行动。

自2020年起,重庆有关部门相继出台了《关于推进主城都市区城市轨道交通区域综合开发的实施意见(试行)》《重庆轨道交通TOD综合开发实施方案》等一系列政策文件,加快推动TOD项目建设。不久前,重庆坚持以典型示范引领,选取四公里停车场、海峡路、微电园和九曲河体育公园一体化项目等作为TOD示范项目。这些项目将按照“站城一体、通畅便捷、绿色生态、高效集约”理念,打造TOD综合开发样板,不断提升轨道交通站点周边城市品质。

市住房城乡建委相关负责人透露,重庆将以轨道交通网络构建城市空间主骨架,把轨道场站打造为新的交通中心、生活中心、商业中心和居住中心,形成由轨道交通走廊连通就业、居住、休闲等功能的城市活力带,构建主城都市区居民的“一日生活圈”。

“按照相关规划,我市将对运营、在建以及规划的轨道交通线路进行TOD综合开发,并将综合考虑站点周边用地承担的主要城市功能,形成商服型、枢纽型、公服型、产业型、居住型五种类型的轨道站点TOD综合开发分类体系。”市住房城乡建委这位负责人称,此举能提升生活便利程度,优化生活品质,就近满足市民购物、就业等需求,对改变居民生活圈具有重要意义。

值得一提的是,今年以来,我市还围绕建设国际消费中心城市的目标,组织实施了品质提升行动、数字赋能行动等“巴渝新消费”八项行动,加快培育新型消费。同时,继续以全国示范步行街“解放碑步行街”为示范引领,积极推动开展市级示范步行街改造提升试点工作,以点带片、以点带面推动商圈转型升级发展。这些,又进一步丰富了“一日生活圈”的商业业态和消费供给。

而在作为构建“一日生活圈”基础的轨道交通网络方面,重庆也加快了建设步伐。日前召开的全市交通强市建设工作推进会要求:加快推进干线铁路、城际铁路、市域(郊)铁路(城轨快线)、城市轨道交通“四网融合”,着力打造“轨道上的都市区”。到2035年,主城都市区轨道交通总里程将达到约6059公里。

TOD示范项目 将这样建

四公里停车场TOD项目

四公里停车场TOD项目占地约**13.38公顷**,为轨道交通环线车辆段及环线和3号线车站用地。

该项目拟打造文旅服务枢纽、创新经济平台、健康生活中心,构建四公里枢纽经济圈。

海峡路TOD项目

海峡路TOD项目占地约**1.6公顷**,紧靠轨道交通3号线和环线四公里站,毗邻南坪城市副中心,具有便利的交通条件和完善的综合配套。

该项目拟打造成为重庆轨道交通TOD租赁住房示范项目,保障新市民住房需求。

九曲河体育公园一体化项目

九曲河体育公园一体化项目占地约**8.4公顷**,为轨道交通15号线车站和车辆段用地。

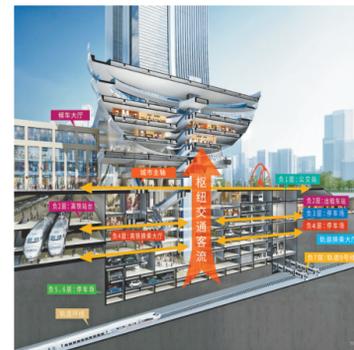
该项目计划2021年底开工建设,拟由重庆交通开投铁路集团与重庆市地产集团联合打造成为集体育设施与轨道交通为一体的公益性TOD综合开发利用标杆。

微电园TOD项目

微电园TOD项目占地约**1.9公顷**,为轨道交通1号线和7号线换乘站用地。

该项目位于西永片区未来的核心区,拟打造成无缝换乘、高效融合的站城一体化典范项目,形成集轨道、公交和酒店、办公等多种产业功能聚集、多种业态融合的城市地标。

记者 黄光红



国内首个高速铁路TOD“站城一体化”项目金沙天街剖面示意图。

(市规划自然资源局供图)

