重庆日报
5
2022年8月5日
星期五
编辑 马京川
美编 李梦妮

江津、九龙坡、大渡口围绕江跳线奏响加快发展“进行曲”

一条市域（郊）铁路 变成产业路幸福路

六月二十四日，江跳线享堂站附近，一座智慧新城正拔地而起。 记者 罗斌 摄/视觉重庆

□本报记者 罗芸

蓝白相间的列车从江津区滨江新城圣泉寺站出发，穿过林立的写字楼、青翠的蔬果园、繁忙的工业区、欢腾的校园、宁静的民居、繁华的商圈……

8月6日，市域（郊）铁路江跳线将正式通车。

作为重庆首条通车的市域（郊）铁路，江跳线加快了构建主城都市区“1小时通勤圈”步伐，让途经的江津、九龙坡、大渡口相应片区交通更加便捷、人气更加兴旺。围绕江跳线，江津、九龙坡、大渡口奏响加快发展“进行曲”，进一步优化线路周边的经济、社会布局，在沿线形成产业集聚区，促进经济发展和新城建设，让这条市域（郊）铁路真正成为产业路、幸福路。

众说初圈

江津

双福街道餐饮店老板张源：

做好酸菜鱼 让游客吃满意

张源在江津区双福街道开了近十年餐馆，最拿手的是家常菜。作为当地小有名气的厨师，他最近不断联系购买品质更好的食材，闲时也待在厨房里不断试验新菜品，想让自己的厨艺实现“精进”。

“双福是酸菜鱼的发源地。大家坐江跳线来耍，吃酸菜鱼是必然的，我要让大家吃得满意。”张源笑着说，他准备把打烊时间再延长2小时，发展夜食，方便“夜猫子”坐江跳线来江津品尝地道美食。

九龙坡

陶家镇白果村村民肖元：

让游客来家里 体验传统农事

今年67岁的肖元，经常念叨着江跳线的进展，盼望着早日通车。

白果村是九龙坡区陶家镇有名的农业村，以前主要靠白彭路与外界相连。随着镇里发展定位的转型，白果村开始发展休闲旅游。

“以前靠种水稻、玉米的村民，现在靠村里的景色吃饭，收入比种地还要高。”肖元说，江跳线通车后，游客肯定会更多。现在村里有好几户人准备发展农家乐，自己也跃跃欲试，准备让游客来家里体验传统农事，把自己引以为荣的农业手艺教给游客。

大渡口

重庆南海地球村生态农业公司负责人杨尚奎：

提前做好准备 迎接客流高峰

听说江跳线即将通车，大渡口区跳磴镇重庆南海地球村生态农业开发有限公司负责人杨尚奎，为迎接游客到来做足了准备。

“江跳线通车后，来的游客绝对会大幅增加。”杨尚奎认为，江跳线通车对企业来说是大大的利好。现在，他已拍摄短视频投放到相关平台，向主城和江津的游客进行定向宣传，“以前来我们这里的游客大多数是自驾。江跳线开通后，搭轨道交通来的游客、尤其是学生可能更多。我准备租车往返于石林寺站和公司之间接送游客。”（记者 罗芸）

企业之变

省下百万交通成本 投入智能产品研发

从圣泉寺站出发，江跳线列车一路向北，在享堂站拐向东，抵达江津区境内最后一站双福站。距双福站不足百米处，是重庆润通科技有限公司的大门。

这段时间，该公司拟招聘几十名技术工。公司营运总监左运林说，与以往相比，这一次招聘让他感觉更轻松、自信。

以前，来润通科技报名求职的人很多，但一听说工作地点在双福，参加复试的人立马少了一半；到厂区参加复试后，愿意留下的又少了一半。“他们都是被交通不便给吓退的。”左运林无奈地说。

员工通勤时间长、出行费用高，是润通科技以及双福片区制造业企业普遍头痛的问题。

为尽可能方便员工出行，尤其是留住技术型员工，润通科技常年备有13辆49座的交通车，同时在厂区周边租房作宿舍——这两项每年所需成本就有两三百万元。

“我们测算过，江跳线通车后，每年能让公司节省成本超过100万元。我们准备把这笔钱投入到智能产品研发中。”左运林高兴地说。

不光是出行便利了，江跳线沿线还成为城市经济的活力区、科技创新的集聚地。

在江跳线享堂站，隔着波光粼粼的团结湖，是江津区团结湖大数据智能产业园以及即将投用的中科（重庆）智慧产研城。

团结湖区域以前是江津长江以北发展的“死角”。江跳线的通车，让团结湖区位优势凸现。以创新中心和大数据智能产业园为依托，江津将进一步抢抓重庆主城同城化发展先行区机遇，加大智能装备产业、汽车产业发展，加速电子产业积极承接中心城区的产业转移，积极培育壮大大数据智能化产业。同时，江跳线经过的双福工业园着重发展先进制造业等产业，助推该区加快构建具有区域竞争力和带动力的现代化产业体系。

中梁山以西曾是九龙坡区传统的农业发展区域。结合江跳线对该片区的带动作用，九龙坡准备在这片区域发展“西部氢谷”，建设国内领先、国际一流的氢能产业集聚区和特色产业集群。

据了解，江跳线经过的九龙坡陶家片区，规划了以氢能源为主打产业的核心发展区，未来将建成氢能科技产业园，成为九龙坡氢能产业创新核心承载区。

石林寺站位于大渡口建桥工业园区C区。随着江跳线的通车，这一区域的交通将更加便利，有利于其重点发展大数据智能化、生态环保、大健康生物医药等产业，突出产城融合功能，建成高科技、多功能、复合式产业园区。

商业之变

补齐服务产业短板 增强商圈辐射能级

从双福站向东，江跳线进入九龙坡区陶家镇。放眼望去，沿线是绿色的农田、蜿蜒的溪河、茂密的竹林。

7月24日，天气晴好。距江跳线不远处的九龙桥畔，不少来自主城和江津的市民在清栖谷蔬果园内摘葡萄。

“我们坚持不打农药，每一颗葡萄都是‘安心甜’。”清栖谷农业开发有限公司总经理李厚平，正在网络直播中大声介绍蔬果园的情况，并带观众“走进”清栖谷汉韵民宿基地参观。早在一年前，她便提前布局，通过直播平台宣传企业，以迎接江跳线通车后带来的大量客流；蔬果园边上还建起民宿，游客在清栖谷就能实现“吃住游购”一条龙。

“有不少看直播的观众，平时就喜欢开车到陶家赶场，购买新鲜的农产品。”李厚平说，自从江跳线即将通车的消息传出后，游客接待量增长1倍以上，“江跳线通车，陶家要发展成为一个新商圈，我们也能搭上发展的顺风车。”

“江跳线给陶家发展带来巨大的机遇。”陶家镇有关负责人介绍，一方面，陶家将全力推进城市综合服务中心、新型商圈、高新区拓展园的建设，伴随辖区电商、微商、网购、大型商业体等业态的成型，将形成多元化的商业布局；另一方面，加大乡村振兴推进力度，因地制宜，科学规划，大力发展“文旅+科技”“文旅+农业”等为主导的都市新型农村，补齐中梁山以西地区服务业的短板。

江津与大渡口也积极在江跳线沿线布局第三产业。

在江津区，吾悦广场、万达广场两个大型商业体分别毗邻江跳线双福站、圣泉寺站，目前两个商业体正在进行内外装饰，拟于今年9月开业。届时，两个商业体将以沉浸式、智能化、文旅商融合等为特色，通过与江跳线带来的巨大人流有效链接，在集聚本地消费的同时，增强江津商圈对外辐射能级。

在大渡口区幸福华庭公租房小区，江跳线与轨道交通5号线接驳处，一年前这里的商铺入驻率还不到50%。随着这里即将成为重要的轨道交通节点，轨道站附近的商铺目前已基本被租完。

小镇之变

人多了场镇繁荣了 城市品质也提升了

最近这半年，大渡口区跳磴镇蓝沁苑社区相馆老板黄诗伦，把工作重心从拍证件照转为学习拍摄人像特写、人物风景照。“以前来跳磴的生面孔，一年也见不到几个；现在江跳线马上通车了，跳磴也要变成生态小镇，到时候游客肯定多，给他们拍照的业务也会多起来。”黄诗伦笑眯眯地说。

跳磴镇位于大渡口区西南部，毗邻钓鱼嘴半岛。由于交通不便，跳磴发展缓慢，场镇仍大致保留着上世纪七八十年代的风貌，不少区域道路狭窄，公共休闲场地也不多。

随着江跳线的通车，跳磴镇也迎来发展契机：依托山水相依的立体景观，建设具有“乡愁体验、人文记忆、亲水互动”特色的生态小镇。同时，借助实施生态小镇项目提升城市品质，增加对人口的集聚能力。

黄诗伦以前拍登记照，客户主要是周边居民，蹲店的时间比较多。现在，49岁的他经常拎着相机在外转悠。透过他的镜头，可以发现跳磴的巨大变化：原来跳磴河畔的荒草坡变成了与河并行的彩色健身步道，高架桥下的空地正在变成停车场……

“老街要变生态小镇，我也要与时俱进，学点新东西、拍点新面貌。”黄诗伦说。

根据规划，跳磴将由一个常住人口只有3.8万人的小镇，发展为能容纳十余万人居住的城市。“我们明显感受到外来人口越来越多。”跳磴镇幸福社区书记兼社区主任谭敏曾作过调查，随着江跳线即将建成，去年以来在社区租赁房屋的人员中，有四成来自大渡口区外。

在江津区，江跳线穿过的滨江新城，已建起科技馆、博物馆、青少年活动中心等7个大型公共文化设施，建成从幼儿园到大学的全教育体系；双福工业园区则按满足50万人居住需求的标准，建起10余所优质中小学校，并在双福规划建设区妇幼保健院新院区；坚持公园城市理念，在圣泉寺站、享堂站、双福站等周边区域新建浒溪公园、团结湖湿地公园、稻田公园等10余块绿地，完成公共绿化面积121万平方米，让居民推窗见绿，打造山水人文宜居地。

借助江跳线通车契机，九龙坡区陶家镇将成为高新区科学城重要的生活居住配套板块，容纳的人口也将在现有4万人基础上大幅增加。该镇将利用丰富的汉韵文化资源，推动文化事业和文化产业发展，提升城市品质，使风情小镇风貌和现代城市文明更加和谐统一，实现产城融合。

他山之石

市郊铁路成为城市发展新动能

随着城市规模不断扩大，轨道交通市郊铁路线已成为大城市实现产业结构调整、引导卫星城发展的重要手段，也被视为继市区轨道后，城市交通的又一发展方向。

目前，法国巴黎、日本东京、美国纽约等大城市均发展起相对完善的市郊铁路交通网络，为推动城市发展起到重要作用。

巴黎：市郊铁路 推动卫星镇兴起

20世纪70年代，巴黎在距市区25公里至30公里的地方开始建设5座卫星城镇，规划每个卫星城镇居住15万至20万人。为此，巴黎在地铁网状结构的基础上，修建了放射状结构的市郊铁路和贯穿市中心的市域快速线，从而形成城市快速轨道网，推动了卫星城镇的兴起。

东京：市郊铁路 使市域面积扩大

1946年，东京提出由5条线路组成的轨道交通网络方案。根据该方案，这5条线路不断向郊区伸展，与郊区铁路相互连通。沿着这些线路，在新宿、涉谷、池袋等处形成了新的商业集聚区，使东京市域面积扩大为原来的6倍左右。

纽约：市郊铁路 纾解“城市病”

纽约在快速形成特大城市的过程中，面临着交通拥堵、环境变差、人口过于密集等“城市病”。为此，纽约以市郊铁路为支撑形成通勤铁路网络，推动城市向郊区化发展，在纽约周边郊区建成集居住、购物等功能于一体的新城镇。（记者 罗芸）