



四月十七日，川渝公路省际公交线路在国道318线合川区三庙镇段。

记者 罗斌 摄视觉重庆



“双城”生活 “同城”体验

26条跨省城际公交勾勒出川渝毗邻地区“1小时生活圈”

■新重庆-重庆日报记者 杨永芹

2020年起，为加快推进成渝地区双城经济圈交通一体化建设，川渝两地将开行毗邻地区跨省城际公交作为年度重点民生实事进行推动。当年4月，两地交通部门在毗邻地区开通第一条省际公交线路：重庆潼南城区—四川遂宁磨溪。

5年深耕，川渝两地已经开通26条跨省城际公交线路如银线串珠，在川渝大地毗邻地区勾勒出“1小时生活圈”的清晰轮廓：年运输客流突破400万人次，数百万沿线群众共享跨省通勤红利。



四月二十七日，川渝公路省际公交，乘客们等待发车。（受访者供图）

川渝7路公交 四川孔雀村村民的大足“生活圈”

背篓碰撞声与村民的说话声交织在一起打破了晨曦的宁静，4月20日清晨7点10分，距离川渝7路公交到达时间还有10分钟，四川安岳孔雀村的公交站台已是人头攒动。

7点20分，蓝白相间的川渝7路公交准时驶来，孔雀村村民蒋镇伍小心翼翼地护着装满鸡蛋等农产品的背篓挤上车。此时，核载85人的公交车内早已座无虚席。

当天正值周日，蒋镇伍和一家人搭首班公交车出门，准备到大足城区进行采购，并和朋友聚一下。

飘着时令蔬菜清香的公交车，每天载着孔雀村村民驶向他们的“双城”生活。

曾经，从孔雀村到大足城区虽然仅有20公里，但行政壁垒与交通不便让这段路充满阻碍。当时每天仅有四班重庆到安岳的长途班车，村民更愿意选择多花20元搭乘摩托到大足区中敖镇，再转班车前往。

2020年12月，这条全长24公里的线路开通后，设置了39个站点，单程约45分钟，从安岳双龙政府出发，6元钱就能直达大足，老年人还能免费乘车。

“以前去大足要算着班车时间赶紧慢赶，现在抬脚就走，甚至赶得上大足超市的早市促销。”蒋镇伍感叹。相比去安岳60公里路程，距离孔雀村仅20多公里的大足，早已成为村民们的“生活主场”——这里既是村民售卖农产品的市场，也是休闲娱乐的好去处。村里超半数家庭在大足安家，每天都有村民背着新鲜果蔬搭乘公交往返两地。大足还成为村民添置家电、逛街聚会、孩子上学、看病就医的“第二生活圈”。

为满足日益增长的出行需求，在重庆物流集团所属的重庆长途汽车运输（集团）有限公司大足公交分公司努力下，班车从最初的4辆车增至6辆，每天发车60班，高峰期每隔20分钟就有一班，日均运送乘客超1300人次。

如今，大足与安岳已开通2条跨省城际公交线路，年服务两地乘客突破52万人次，沿线受益群众近30万，“跨省生活”磨砺成了孔雀村村民的日常。

川渝8路公交 合川三庙镇老农的“跨省赶场账”

4月17日清晨6时不到，晨雾未散，合川区三庙镇福寺村的青瓦白墙在朦胧中若隐若现。

78岁的四组村民张安福，背起竹编背篋，沿着露水未干的小路走向公交站台。老伴站在门槛上递来水壶嘱咐道，“卖完豆子记得买点盐和鸡蛋回来。”

当天，张安福又要搭乘川渝8路公交，去四川武胜万善镇卖胡豆。

竹编背篋里的胡豆还带着清晨的露水，颗颗饱满翠绿。虽然从家到公交站不过5分钟路程，但张安福总是提前半小时抵达。“万善镇赶场人多，早到半小时能抢个好位置，胡豆每斤多卖五毛钱。”老人计算着。

这是他雷打不动的赶场日。在川渝8路开通前，张安福售卖农产品的范围局限于三庙镇。当时每天途经村子的长途班车仅有四班，最早一班在9点后，等他赶到万善镇，赶场的人早已散去。因此即便四川万善那边卖价更高，但往返20元的车费吃掉了一半利润，让他不敢前往。

自2021年1月21日川渝8路省际公交——合川七间至武胜火车站（万善）客运公交线路开通后，这位老人便成了跨省早班车的常客。守着六亩土地的老两口把四季的丰收装进背篓，搭乘着新能源公交跨越省界，在武胜集市延续土地的温度。

川渝8路公交采用武胜和合川双向发车，首班车6点10分从合川大自然枇杷园站始发，6点20分左右便能抵达福寺村，“五一”过后（夏季公交发车时刻表）更是提前至5点50分发车，高峰时每隔半小时左右就有一班。

这条全长21.9公里的线路，串联起20个站点，6辆纯电动公交载着沿线17.5万居民穿梭往来，班次间隔30—40分钟，单程运行时间约35分钟，票价2—6元，并对“五类人群”实行票价优惠，让“张安福们”的背篓不再沉重——春卖胡豆、夏运丝瓜、秋载柑橘，四季的收成跟着公交跑，日子在跨省的吆喝声中愈发瓷实。

川渝20路公交 渝北木耳镇居民的跨城上班路

4月27日清晨7时25分，渝北区轨道莲花站外，59岁的渝北区木耳镇居民王美元掐着时间搭上川渝20路公交车，这是他每周至少四次的通勤路线。

望着窗外飞掠的风景，3年前的点点滴滴浮上心头。2022年，朋友邀请王美元到高竹新区工作，他因为交通不便犹豫了许久。那时往返川渝的客运班车票价16元，单程耗时近两小时。

当年6月，川渝20路省际公交开通，这是渝北广安两地首条跨省城际公交线路，也是26条川渝跨省城际公交线路中唯一通往重庆中心城区的线路。

公交车开通后，王美元立刻成了这班公交车的常客。他算了一笔账：自驾单程油费三四十元，车程40多分钟；而乘坐公交只需5元车费，不到70分钟就能抵达单位，节省了大量费用。

这条全长52公里的公交线路通车背后是渝北和广安两地多年的破壁攻坚。曾经，因跨省行政审批壁垒，渝北方家沟村与四川平安寨社区虽隔桥相望，却无公交线路。为解决居民出行难题，川渝两地进行了多次探索。2019年，两地联合开通四川邻水县高滩镇—重庆渝北区茨竹镇跨省农村客运班车。同年5月，高滩镇至渝北空港工业园举人坝轻轨站的直通车开行。

随着成渝地区双城经济圈的落子，2022年初，广安、邻水、渝北三地代表坐下来研讨，最终敲定由两地财政共同补贴运营。如今，这条公交动脉串起了渝北双凤桥枢纽站和川渝高竹新区。运营方重庆东城公共交通有限公司相关负责人表示，该公交一开行，就得到沿线群众的青睐。2023年9月的优化升级则让通勤更高效：大站快车砍掉14个站点，单程缩短约20分钟；36个班次覆盖早高峰，20分钟一班的频次，让“住在重庆、上班四川”成为现实。

更令人振奋的是产业串联：公交串起渝北木耳的智慧农场、兴隆国家农高区的科创大棚、华蓥山的康养民宿，形成年产值超200亿元的“黄金走廊”。王美元的工牌上，“高竹新区”的烫金字，正随着班车的颠簸，与重庆公交的标识在双城之间频繁相遇。

【新闻多一点】

■新重庆-重庆日报记者 杨永芹

一条公交线路跨两省，织密川渝毗邻地区便捷出行的公交网络。

4月27日，来自市交通运输委和市交通运输事务中心消息称，自2020年4月开通首条川渝跨省城际公交以来，川渝两地已累计开行26条，日均客流达1.1万人次，让当地居民平均出行成本降低约40%，通勤时间也大大缩短。到2027年，川渝毗邻地区跨省城际公交线路有望达到30条。

公交“相邻不相交”成为历史

重庆梁平、垫江、长寿等13个区县与四川境内6市相接。然而在过去，由于川渝两地政策体系存在差异，涉及审批等程序繁杂，公共交通“相邻不相交”的现象普遍存在。

为让毗邻地区居民出行畅起来，川渝交通部门积极协同解决，打破了行政区域禁锢，按照线路编号、站务站牌、车辆标识、补贴标准“四统一”的方式开行跨省城际公交。

目前，除万州和长寿因毗邻地区覆盖人口相对较少暂未开行外，基本形成了以跨省城际公交为主，跨省农村客运、跨省定制客运为辅的川渝毗邻地区客运一体化发展模式。

随着川渝间多条跨省城际公交线路的优化升级，毗邻地区“1小时生活圈”正加速形成。

细节之处彰显便民理念

记者在采访中发现，目前已经开行的26路跨省城际公交，为方便群众乘车，统一了编号，均以“川渝”为开头在车头统一显示。

与此同时，每个公交站点基本上都按照城市公交的标准建设。在每个车站附近，当地交通部门对道路进行拓宽，统一划出宽3—5米、长20米的公交专用车道，用于到站的公交车停靠。

合川区道路运输事务中心和重庆长运集团合川分公司相关负责人告诉记者，目前合川与广安、武胜、华蓥已开通3条省际公交线路，年服务乘客突破30万人次，成为川渝毗邻地区协同发展的“民生纽带”。

该区共投入390万元，用于购置新能源车辆，累计投入资金超360万元，建设了20处38个港湾式公交站点（含合川段），累计拨付补贴资金约600万元，以保障线路持续稳定运营。在线路设置方面，则由公安、交通、公交企业、当地政府以及村委员等共同勘查，最终确定最优出行、更安全的公交站点和线路。

在大足区，川渝7路和川渝22路公交站，统一设置成设有顶棚、可以遮风避雨的公交站台，并配有两组长凳子方便乘客歇息。

到2027年省际公交将达30条

为推动川渝跨省城际公交由“开得了、走得通”向“留得住、通得好”转变，今年3月，重庆市交通运输委和四川省交通运输厅联合发布《川渝省际毗邻地区公交运营服务规范》。

“伴随成渝地区双城经济圈建设的深入推进，跨省通勤需求快速释放，跨省城际公交在区域协同、基础设施衔接、线网优化等方面仍面临一定挑战，制约了整体服务质量和运营效率的进一步提升。”重庆市交通运输委相关负责人表示。

《川渝省际毗邻地区公交运营服务规范》聚焦川渝毗邻市（区、县）间的公交服务标准化与一体化发展，旨在通过统一服务标准、优化资源配置、推广数智化技术、践行绿色低碳理念，从线路、场站、车辆、服务、调度、安全、服务监督及投诉处理方面进行全面提升，全面提升区域公共交通服务质量和运营效率，确保线路通行安全等。

根据规划，今年合川区还将开行二郎至蓬南省际公交，渝北区将开行贯通南北大道一二三期线路的公交线路。预计到2027年，川渝跨省城际公交将开行30路。



4月17日，乘客们正在排队搭乘川渝20路省际公交。（受访者供图）

