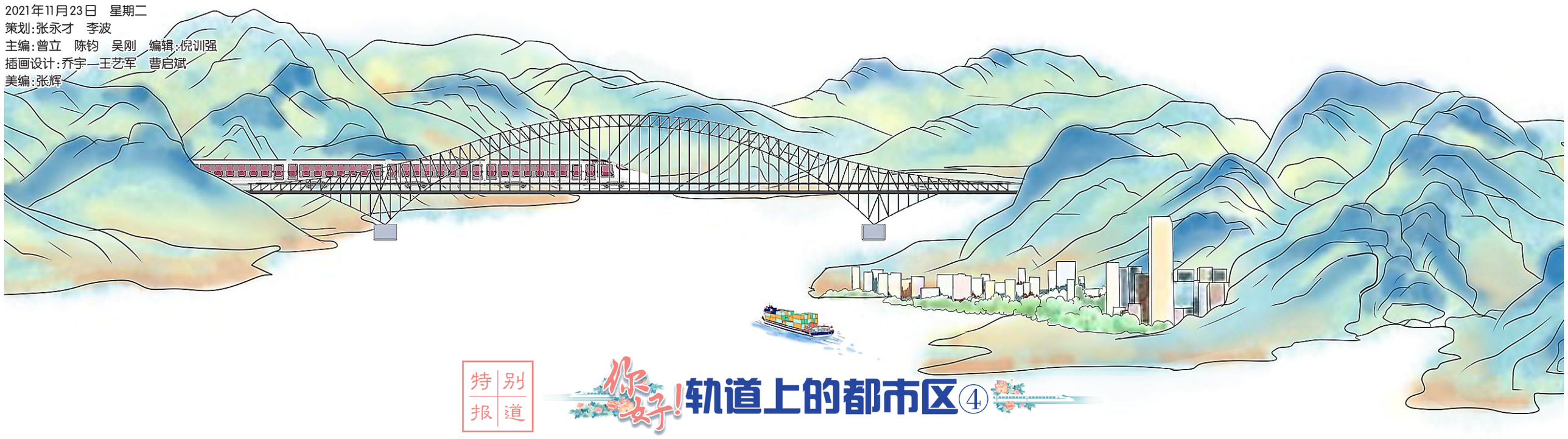
2021年11月23日 星期二
策划:张永才 李波
主编:曾立 陈钧 吴刚 编辑:倪训强
插画设计:乔宇—王艺军 曹启斌
美编:张辉



特别报道

你好!轨道上的都市区④

轨道交通如何助力区域发展走上繁荣之路?

【核心提示】

相关研究显示,轨道交通每投入1亿元,就可以拉动2亿—2.6亿元相关产业发展。在重庆,光电园的数字经济、龙洲湾的繁华商圈、璧山的云巴产业,一次次生动演绎着轨道交通如何促进了城市的繁荣——源源不断地聚集人才、企业、资金等各种产业要素,带动区域经济社会快速发展,条条轨道已成为带动区域经济社会发展的繁荣之路。

□本报记者 王天翊

78.96万,这是重庆轨道交通6号线日均进出站人次。

在这条拥有多达28个站点的线路上,有一个颇为特殊的站:它既不是换乘站,周边也没有集中居住区和大型商场、景点,但日均进出站人数却多达4.6万人次,在两江新区现有的102个轨道交通站点中排名第5。它就是光电园站。

为什么这个站如此"热闹"?

答案就藏在该站点每日客流量的"潮汐"变化里。

早高峰时段,光电园站的进出站人次比达到1:30,到了晚高峰,这一比例又变成20:1,早晚高峰时段如此悬殊的进出站人次比例,在全市也绝无仅有。

这说明,光电园站集散了大量的上班族,反映出周边产业的繁荣。

客流"潮汐"变化背后 轨道交通为数字经济发展加速聚集人才

光电园站周边的产业,数字经济占据主导地位。

在两江数字经济产业园,数字经济企业累计注册量已超过6000家,今年前8个月,规模以上数字经济产业产值达1293.04亿元。

两江数字经济产业园成立至今,不过短短几年时间,是什么让它发展如此迅速?

"轨道交通发挥了重要作用。"两江数字经济产业园相关负责人道出了其中的缘由。

作为知识密集型产业,数字经济的发展需要大量人才。这些人才对生活品质有较高的要求,通勤舒适度往往是他们择业时重点考量的因素之一。便捷的轨道交通,加速了数字经济人才的聚集。

胡馨予是两江数字经济产业园某企业员工,住在蔡家,虽然与光电园相隔20多公里,但乘坐轨道交通6号线,她每天上下班单程不到半个小时。

在两江数字经济产业园,像胡馨予这种上下班的空间距离远但"时间距离"近的情况并不少见。经大数据测算,每天乘坐轨道交通来光电园上班的人中,有一半以上来自半径5公里的"通勤舒适区"之外,南坪、杨家坪、蔡家、两路等更远的区域也占了较大比例。

企业和人才总是相向而行。轨道交通在加速光电园数字经济人才聚集的同时,还吸引越来越多的数字经济企业在此扎根发展。

在同样位于光电园的腾讯众创空间,其1.8万余平方米的办公面积在近年来保持着9成左右的入驻率。该众创空间负责人说,这一数字在西南地区相当难得,很大程度上要归功于便捷的轨道交通。

"荒坡坡"变身城市副中心 轨道交通为巴南龙洲湾片区带来腾飞

10月3日,巴南区龙洲湾商圈游人如织,万达广场内人头攒动,不少餐厅门口排起长队,酒店更是一房难求。

国庆期间,巴南区实体消费市场实现销售额5.6亿元,同比增长18.3%。其中,仅占巴南区面积约2%的龙洲湾,贡献了全区8%的销售额。

从昔日原住民口中的"荒坡坡",到如今成为重庆城市副中心之一,龙洲湾的发展,离不开轨道交通建设带来的"加速度"。

轨道交通3号线二塘至鱼洞段建成通车后,在龙洲湾片区经过大山村、学堂湾、鱼胡路3个站点。之后的5年时间里,龙洲湾社会消费品零售总额年均增速达16%。

轨道交通是如何促成龙洲湾"腾飞"的?从一个商业广场、一个交通枢纽、一个"超级社区"的故事中可以得到些许启示。

2016年初,李婷在巴南新开业不久的万达广场租下一个店铺经营服装。从一开始,她就做好了亏钱的准备。多年的经商经验告诉她,新开业的商场一般要经过两三年的培育,大多数商户才能实现盈亏平衡。

令李婷没想到的是,第一年的账目出来,店铺居然就实现了盈利。

"一个很重要的原因,是轨道交通3号线带来了大量消费者。"李婷说,她明显感觉到,这个新开业商场的客流量"更像一个成熟的商业广场"。

巴南区商务委的统计数据显示,2016年,巴南区万达广场大多数商户都至少实现了盈亏平衡。如今,这个商场是全国数百个万达广场中,唯一实现满铺运营的商场,日均客流量近6万人,利润也在万达集团内名列前茅。

交通和商圈的发展,加速了龙洲湾片区的人口聚集。2020年第七次人口普查数据显示,龙洲湾街道常住人口达13.58万人,是2010年的4倍。

人员集散的需求,又在龙洲湾催生了全区唯一的一级客运站。2016年,位于鱼胡路站的龙洲湾交通换乘枢纽建成投用,公交、长途、单轨实现无缝换乘,结束了巴南区无客运站的历史。

交通枢纽的形成,为该区域承接域外消费需求创造了条件。

在龙洲湾街道龙锦社区,约2000家服务业市场主体在这里聚集,占据了街道市场主体总量的70%。对一个社区而言,这样的数量级的确不多见。

龙锦社区的各种业态中,食宿酒店、餐饮占了相当大的比例,配合辖区内的万达广场、轨道学堂湾站等,形成了一个满足吃、住、行、娱、购的游客集散地。

有了轨道交通1号线还不够 璧山自己投资18亿元建云巴

2019年,轨道交通1号线尖璧段将于当年通车,27号线、璧(山)铜(梁)线也在紧锣密鼓地规划中,但发展时不我待。

璧山决定:不等了!

于是,2019年春节刚过,一条长15.4公里的云巴轨道就开工建设。到今年4月开通运营,璧山为它投入了近18亿元。

这是全球首条云巴示范线,贯穿璧山重要的发展轴线,将城区交通与轨道1号线璧山站、成渝高铁站相连。从此,璧山城区可以半小时通达大学城、西永微电园等地,这也大大缩短了璧山至中心城区的出行时间,加速了璧山与中心城区同城化发展,助力璧山打造"主城都市区迎客厅"。

今年来,一场"近郊游热"在璧山悄然兴起。每到周末或节假日,璧山秀湖汽车露营公园、枫香湖儿童公园、东岳体育公园、六旗乐园等主题公园游客络绎不绝,这些公园无一例外,都分布在轨道交通1号线璧山站和云巴沿线。

云巴运营管理有限公司的数据显示,目前云巴日均客流量超过1万人次,周末和节假日达1.5万人次,48%的客流来自璧山区外。在轨道和云巴助力下,璧山迅速成为承接重庆中心城区市民近郊游的重要目的地。

同样实现增长的,还有招商引资。轨道和云巴,成为备受投资者关注的交通要素。今年来,璧山高新区已签约工业项目60个,数量较去年全年实现翻倍。

与此同时,云巴本身也正在成为璧山的特色产业。云巴从设计、修建到顺利开通的过程中,牵引、供电、制动、控制系统等核心技术在实践场景中得到验证、迭代,进一步成熟,形成推动行业发展的璧山"云巴"标准,璧山也正推动相关标准上升为地方乃至国家标准。

目前,璧山相关企业正依托上述核心技术建设云巴研究总院和智能制造基地,集云巴车辆、道岔、轨道梁、通讯信号的研发、生产、销售、运营为一体,建成后将形成完整的云巴产业链,在未来成长为千亿级云巴产业集群。

5号线延伸段江跳线还未开通 江津区就行动起来积极拥抱轨道交通

5号线延伸段—市域(郊)铁路江跳线还未开通,江津区就将双福国际农贸城和轨道双福站之间接驳的公交线路纳入规划中。

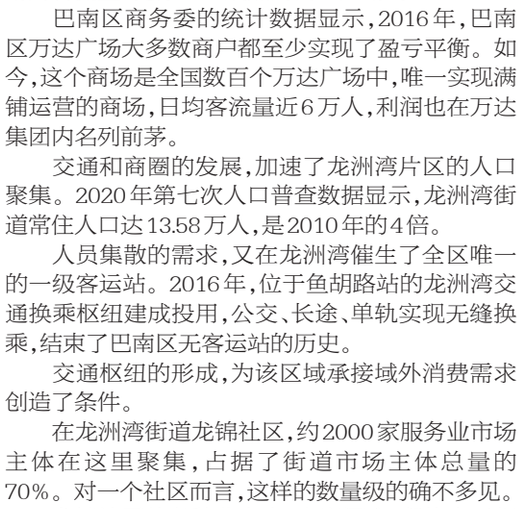
在轨道双福站周边五大专业市场的8000余家经营户,大部分安家在中心城区。公交和轨道同步开通后,他们可以在1小时内到达解放碑、观音桥、杨家坪、石桥铺、光电园等多个区域。

在江跳线圣泉寺站、江津高铁站、享堂站、双福站4个轨道站点下方,公交站、出租车临停区、停车场等占地约4千平方米设施已经竣工投用。江津区创造性地在轨道站点下方设置停车场,满足了市民"开车来坐地铁,下地铁开车回家"的需求。

该区居民李华介绍,从江津到重庆中心城区的商圈,目前要先坐短途客车到龙头寺,然后换乘地铁,单程需要约3个小时,车费约30元。"听说轨道开通后可以节约一半时间,车费才几块钱,我已经迫不及待要去逛街了!"李华说。

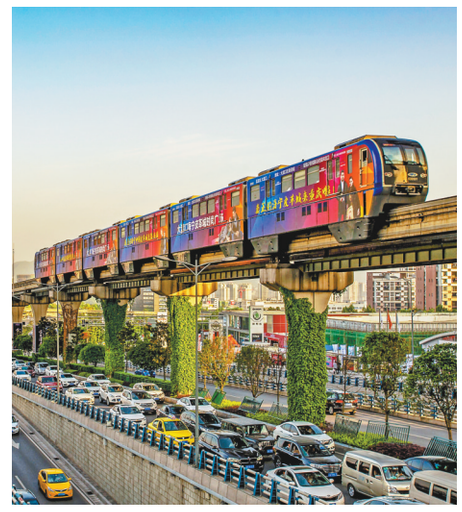
"轨道开通后,去中心城区逛街"成为江津人的新期盼。因此,轨道开通后如何把江津市民留在本地消费,如何吸引重庆中心城区居民到江津消费,成了江津的"必答题"。

于是,围绕轨道站点,一批特色商圈正在紧锣密鼓地打造。在圣泉寺站的南北两侧,分别是江津区重点打造的中央金融商务消费聚集区和临江文化旅游消费聚集区。前者规划占地343亩,已建成和正在建设的项目面积达43万平方米,将聚集万达广场、金科美邻汇等综合商业体和一批新兴金融服务、总部办公、现代商务服务企业;后者规划面积26万平方米,将依托临江区位优势,丰富文化旅游配套消费空间。



9月15日的巴南区龙洲湾。自轨道3号线开通后,龙洲湾便成了热闹的大商圈。

特约摄影 钟志兵/视觉重庆



与小汽车、常规公交相比,轨道交通缓解城市交通拥堵的作用更加明显。

(市住房城乡建委供图)

【他山之石】

利用轨道交通促进区域经济发展

其他城市是怎么做的

放眼国内外知名大都市,轨道沿线即是黄金经济线。轨道的单词metro,也有大都市的含义。可以说,条条轨道,织就了城市的繁华。那么,其他城市是如何利用轨道促进发展的?其做法对重庆有哪些启示?

启示一:

利用密集人流打造商圈

南京新街口站,两条地铁线和24个出入口带来大量人流,周围0.275平方公里范围内,商业面积达140多万平方米,云集了1600余户商家,被誉为"中华第一商圈"。重庆许多枢纽站点周边的业态和布局,可以进一步优化。

启示二:

采用"TOD+SOD"避免新城变"睡城"

在轨道交通通达的新城和城郊,要加快基础设施完善和产业发展,促进其与核心区的协调发展,否则新城将成为"睡城"。为此,巴黎采用了"TOD+SOD(公共交通和公共服务共同驱动发展)"的方式,通过规划将城市核心区部分功能进行空间迁移,使新开发地区的交通、市政、服务、产业等设施同步形成,在实现城市功能优化调整的同时,通过新开发地区的土地出让回收项目投资。

启示三:

引入多元资本参与轨道建设

轨道交通的建设需要大量资金投入,为解决资金问题,香港的做法是引入多元资本参与开发,利用站点周边区域和上盖物业的租金、广告、服务等收益平衡项目支出。目前,重庆璧铜线的建设也正通过"PPP(公共私营合作)+TOD(轨道交通融合物业发展)"模式引入社会资本加快建设进度,未来重庆轨道交通建设可以结合实际情况借鉴这一模式。

记者 王天翊