《成都都市圈发展规划》专家解读之一：

建设便捷高效的交通通勤圈

国家发展改革委批复的《成都都市圈发展规划》（以下简称《规划》）提出，构建轨道交通一小时通勤圈。轨道交通一小时通勤圈成为成都都市圈立体交通体系建设的核心和焦点。

都市圈是城市群内部以超大特大城市或辐射带动功能强的大城市为中心、以1小时通勤圈为基本范围的城镇化空间形态。通勤圈是都市圈最为重要的特征之一，是衡量都市圈发育水平的重要标志。所谓通勤是指一日之内人们在居住地与工作地之间的往返移动。当两地之间形成高密度、大流量的通勤流，就会促进商务流、信息流、资金流、技术流的形成，从而使两地之间形成更加紧密的经济社会联系。就都市圈而言，通勤圈的形成有助于中心城市更好地辐射带动周边城市的发展，周边城市也能更好地分享中心城市的资源和平台，实现都市圈一体化、同城化发展。

在我国，人们从心理上和生理上能够接受的最大通勤时间大约在一小时左右，以轨道交通作为通勤工具，其通勤半径可以达到80—100公里，覆盖3万平方公里左右的范围，这也恰好是特大超大中心城市与周边大中城市的时空距离，或者说是都市圈形成的一个合理的地理空间范围。从通勤角度来看，轨道交通快捷、准时、运量大、全天候的特点使其成为构建一小时通勤圈的理想交通工具。发达的都市圈都离不开发达的轨道交通圈的支撑。因此，构建轨道交通一小时通勤圈是成都都市圈建设的重要内容，也将对成都都市圈的未来发展提供重要的支撑保障。

从《规划》的安排部署来看，成都都市圈轨道交通一小时通勤圈的规划建设有四个显著特点。

**一是以成都为中心枢纽构建多方式有机衔接的轨道交通网络。**所谓多方式有机衔接即是干线铁路、城际铁路、市域（郊）铁路和城市轨道交通多种轨道交通方式相互融合、相互补充、快慢结合。一方面，可以通过西成高铁、成贵高铁、成达万高铁、成渝高铁及成渝中线高铁这样的干线铁路，在成都与德阳、眉山、资阳中心城区之间实现点对点的快速连接。另一方面，也能通过城际和市域（郊）铁路将成都与德阳、眉山、资阳毗邻的若干城镇节点串联起来，覆盖更大的区域范围。

**二是以成都为中心枢纽实现城市区域轨道交通的有机衔接。**城市交通与区域交通是两个相对独立的交通网络。成都都市圈的轨道交通建设突出了城市轨道交通与区域轨道交通两大网络的有机衔接，形成“四网融合”的轨道交通网络，不同轨道交通方式的转换更加方便，从而将有效提高成德眉资之间的空间可达性，使成都都市圈内出行更加快速化、便捷化。

**三是构建放射+环线+节点的轨道交通网。**即在成都都市圈范围内，以成都为中心枢纽，既有干线铁路、城际铁路这样的放射型线路连接德眉资，也通过成都外环铁路将德眉资三市横向串联起来，同时还规划了成都站、成都东站、天府站、简州站、德阳北站、眉山北站、资阳北站等核心节点，形成有效覆盖成都都市圈的轨道通勤网络。

**四是既重视通过轨道交通实现都市圈各市之间的同城物理连接，也重视提升公共交通服务的同城化。**即既有成都都市圈交通的硬连接，也有服务的软连接。《规划》提出要提升铁路公交化运营水平，促进轨道交通、跨市公交、城市公交有机衔接，构建多种运输方式无缝换乘的公共交通服务体系。同时积极推进成都都市圈公交“一卡互通、一码互通、优惠共享”，协同搭建公交信息数据共享平台，推动数据联通、管理协同、运营融合，从而实现成都市圈圈运输服务便捷舒适、经济高效。**（作者：戴宾，四川省区域经济研究会会长，西南交通大学区域经济与城市管理研究中心主任、教授）**