

成都地铁双线齐发 市民通勤时间减半

现场探访

“叮咚——”12月16日上午，随着首班列车缓缓驶出站台，成都地铁13号线一期、30号线一期正式开通运营。华西都市报、封面新闻记者来到开通现场，与市民、游客一起体会首乘喜悦。

“太方便了！以前得骑十几分钟自行车才能到地铁站，现在出校门没几步路就能进站。”来自德国的四川大学留学生菲利普早就守在13号线九眼桥站的站台上，刚踏入13号线列车，便忍不住为宽敞明亮的车厢竖起大拇指。

车厢一角，上班族李然对着电脑敲击键盘的身影格外显眼。“13号线地铁口就在公司楼下。”他告诉记者，以前每天得提前1小时出门才敢保证不迟到，“现在7点半出门都绰绰有余，省下的时间能吃顿早饭，甚至静下心来看会儿书，生活质感直接升级！”

正在备孕的陈女士说：“以前去川大华西医院锦江院区做孕检，得先坐公交再转地铁，路上折腾近一个小时。”她一边轻轻抚摸着小腹，一边笑着说：“13号线串联起多家华西系医院，现在每次去检查都很轻松。”

在锦江区居住、高新区金融城工作的

张先生，对30号线一期的开通期待已久。“以前通勤就像一场‘城市穿越’，公转地，运气不好还得堵在路上，折腾大半天才能到公司。”他指着手机上的导航地图说：“今天开始，我从娇子立交上车，不用换乘就能直达金融城北，通勤时间能省下一大半！”

“踏入金融城北站，仿佛一秒穿越到科幻电影片场。流动的数据灯光、充满未来感的线条设计，完全颠覆了对传统地铁站的印象。”在高新区工作的李女士，对30号线一期的“初印象”赞不绝口。这条线路的车站以“现代时尚、科幻创意”为主题，将冰冷的出行场所，升

级为可阅读、可沉浸的城市文化空间。

记者看到，13号线的九眼桥站复刻锦江桥影，拱形天花勾勒市井繁华的旧日模样；幸福梅林站采用无柱弧形拱顶，点缀梅花灯饰，营造出“游梦梅庭”的浪漫氛围。

在这些高颜值的背后，更有细心的服务。在服务细节上，两条新线既有宽通道闸机、母婴室、无障碍电梯等设施，还有高效自适应通风空调系统持续输送舒适空气，车站及列车内都增设了智能化导向标识以精准指引客流方向和换乘。

华西都市报-封面新闻记者 杨芮雯 实习生 龚善美

● 12月16日，随着成都轨道交通13号线一期、30号线一期正式开通初期运营，成都轨道交通线网运营里程突破750公里。从第一条地铁开始建设，20年间，交通节点成为价值极点，成都轨道如何赋能城市高质量发展？

如何赋能城市高质量发展？

四看成都地铁运营里程突破750公里



成都实现境外银行卡“直刷”坐地铁。



成都地铁5号线列车穿行于雪山下的公园城市。

动”双制式线路在30号线飞驰，一列车，透视一条高效协同的补链强链之路。

生产一列13号线列车，涉及数万个零部件与上百家配套企业。而其中最引人瞩目的数字是——本地配套率高达71.63%。这意味着，每10个零部件中，超过7个产自成都本土。这并非简单的数字叠加，从新都高新技术产业园的整车制造，到金牛高新技术产业园的信号研发，再到新津天府智能制造产业园的牵引供应，一条覆盖轨道交通全生命周期高效协同的本土产业链已然成型。

成都中车长客车辆产线经理侯平蕴介绍，“得益于‘近距离’协同，13号线列车生产周期由72天下降至56天，效率提升22%。”在中车成都公司，城轨列车产能从2016年的0.5辆/天提升到现在2辆/天，基本实现了“成都车、成都研、成都造、成都修、成都配套”。

当全国首列氢能源市域列车在新津区试跑，全球首台（套）地铁线路巡检机器人在19号线服务，人工智能被引入10号线武侯祠车站管理……成都轨道交通已实现从“建轨道”向“营生态”的根本转变，如今，超过570家轨道交通上下游企业在蓉发展，成都轨道交通装备产业集群规模已达4000亿元以上，被纳入国家首批战略性新兴产业集群。

四看民生价值

嵌入750公里的柔性关照
“地铁修到哪里，幸福就到哪里”

细节之处，最见一座城市的温度。境外银行卡“直刷”过闸、温馨齐备的母婴室、星罗棋布的“地铁驿站”……这些嵌入超750公里线网的柔性关照，让来自山西的游客王女士由衷感叹：“因为一个细节，爱上成都这座城市。”

在成都的地铁站内，“最港地铁”神仙树站汇聚人气，智慧零售小站如珍珠点缀，数十个潮流品牌竞相入驻，成都也以车站商业月租金坪效达到245元/平方米，稳居全国行业前列。正如在神仙树站购买一杯咖啡的段女士所说：“新线开通到哪里，这种幸福和便利就能带到哪里。”

紧邻地铁站，成都创新探索“TOD+未来社区+租住生活”三位一体住房租赁模式，打造“隔壁子·未来社区”成都样本。2.5万套TOD保障性租赁住房，让青年人从“住有所居”向“住有宜居”迈进。

华西都市报-封面新闻
记者 杨芮雯 实习生 龚善美
成都轨道集团供图

解读

一看生态价值

成都绿色出行比例达77.6%
居全国超大型城市首位

一座城市有了地铁，就有了绿色发展的底气。

中国城市规划设计研究院发布的《2024年度中国主要城市通勤监测报告》显示，成都居民单程平均通勤距离为9.7公里，以汽油乘用车的平均二氧化碳排放因子为223.51克/公里计算，若放弃小汽车而选择地铁通勤，单程通勤可轻松“减碳”2.17千克。如今，成都轨道交通年客运量已达21.23亿人次，实现了超过460万吨的减排效益，铸就了公园城市最坚实的生态基底。

当持续增长的城市人口与有限的道路资源，成为超大城市发展的基本矛盾，发展集约化、大运量的公共交通，就成为了破解矛盾的最优解，成都在国内率先量化提出中心城区绿色交通出行结构模型——轨道交通占出行总量的40%、常规公交占10%、慢行系统占35%、机动车承担剩余的15%。

以此为指引，成都聚焦“需求导向”原则，推动构建起“城市发展到哪里，地铁延伸到哪里”的轨道营城格局。

上述报告同时显示，成都轨道800米覆盖通勤比重（居住地和就业地两端均在轨道站点800米覆盖范围内的中心城区通勤人口比重）在超大城市中占比34%、居全国第二。

如今，超750公里轨道线网已实现对成都核心功能区、关键产业园区的全域覆盖。交通运输部科学研究院等机构联合发布的《2024年度典型城市绿色出行发展研究报告》显示，成都绿色出行比例达77.6%，居全国超大型城市首位。

二看空间价值

促进人才流动产业协同
覆盖新区70%以上人口与岗位

从“十”字骨架串联城市主轴、“放射+环”成型提升出行效率，到全域轨道服务“轨道上的都市圈”，成都超750公里的轨道线网，已成为推动城市结构从“单中心集聚”向“多极协同”演进的关键力量。

30号线一期开通，沿线站点精准锚定临空总部经济园区、交子公园金融商

务区、锦江工业开发区等多个产业园区，直接服务上万家企业与100万以上人口。

而去年开通的27号线一期横跨新都区、成华区、金牛区、青羊区，串联起涵盖低空经济、文化创意、智慧物流等在内的30个产业园区，成为名副其实的产业动脉。

成都地铁1号线、18号线、19号线，已将城市发展势能拓展至天府新区；5号线、6号线一路向北，带动新都区、郫都区融入中心城区；2号线、30号线奔涌向东，则为龙泉驿区注入动能。

正如全国工程勘察设计师、中铁二院副总工程师张海波所言，轨道交通是支撑城市新区快速发展、满足大规模新增出行需求的核心基础设施。

这些线路如同一条条“高速通道”，精准覆盖了新区70%以上的人口与岗位，把城市新区紧密缝合。天府新区、东部新区、高新西区等城市新区以轨道为轴强化跨区协作，释放出更澎湃的竞争力。

三看产业价值

生产一列车本地配套率超70%
产业集群规模已达4000亿元

当全国首条“车车通信+常规全自