

服务能级大比拼 地铁四线哪条强？ “轨道上的无锡”加速奔跑

轨道是城市的“腾飞路”，站点是城市的“加油站”，如何让轨道交通驱动城市更新？TOD模式赋能城市发展，是无锡发展的必然。市国土空间规划编制研究中心开展了基于大数据的无锡市TOD发展评估，对轨道站点周边用地建设发展成效进行了调查研究。近日，一组无锡轨道线覆盖和服务效能的数据出炉，揭开了无锡市现状轨道站点TOD发展成效，为城市更新提出精细化引导策略。



服务

轨道站点500米半径覆盖60万人

TOD是以公共交通为导向的开发，同时满足居住、工作、娱乐、出行、休憩等需求的多功能社区，促进城市向着高密度、功能复合的城市形态发展。经过十余年实践，无锡地铁已打造了多个成功案例，比如地铁1号线雪浪坪、地铁3号线东凤站。

无锡目前已建成开通4

条地铁线，运营总里程达112公里，共设轨道站点84座，进入网络化运营时代。根据调查，无锡市轨道站点500米半径范围内覆盖了约60万人，岗位数约79万，覆盖了全市区22%的人口与23.2%的岗位数。同时，轨道站点500米半径范围内共覆盖建设用地约112平方公

里，占现状建设用地的17%。

总体来看，地铁1号线站点多、覆盖人口广、建设用地规模大，地铁2号、3号线覆盖人口量级与建设用地规模相当，但2号线服务效率更高。4号线由于刚开通运营，因而覆盖人口与建设用地规模与其他3条线都存在一定差距。

格局

4条轨道线拓展城市“骨架”

轨道交通规划建设，支撑和伴随无锡城市的格局拓展。无锡城市发展“1.0时代”集中在以解放环路组成的“龟背壳”内，而1号线则是无锡从运河时代走向太湖时代的“2.0时代”，是第一条连接新老城核心的南北向轨道线，核心站点串联了三阳广场、南禅寺、太湖广场、市民中心等主要商圈和重要的公共中心，未来将与建设中的市域S1线无缝衔接，串联霞客湾科学城、江阴南站、江阴外滩等重要功能节点，实现通江达湖，也是带动城市人口流动的一条主要通道。

同样，地铁2号线也是在无锡城市发展“2.0时代”，为满足“东联西优”的一条主要连接滨湖区与锡山区的东西向城市轨道线，带动了锡东新城的开发建设，所设站点主要为人口密度较高的居住区、中心城区及景区。地铁3号线则主要连接了梁溪老城、新吴板块及西部地区，线路串联了中央车站、硕放机场、新区城际站等主要大型枢纽，并覆盖较大规模的工业用地，但因其开通运营才一年多，各站点还在培育过程之中，“站+城+产+商+居+人”的一体化TOD开发模式成效

有待时间的验证。另外，人们转换出行的交通方式不会一蹴而就，因此暂时的服务人口与效率没有出现明显的增长趋势。

被称为“换乘王”的地铁4号线主要连接了梁溪区、滨湖区和经开区，一定程度上为市区轨道线路“成网”打下了基础。“这与城市向外拓展的发展诉求相符，其与1号、2号、3号线都有站点上的交汇，初步形成了换乘站点枢纽，而这些站点也将在未来被赋予更多元的开发模式，塑造真正高效的TOD模式。”规划人士说。

展望

6条“发展走廊”呼之欲出

根据在编的无锡市国土空间总体规划草案，未来中心城区发展将树立“精明增长”“紧凑城市”理念，坚持节约集约，强化组团式、网络化发展，提升市区产业创新聚合能力、文商旅服务能力、枢纽辐射能力，形成“一城两核四片六组团”的总体布局、“两核多点”的中心体系，“环楔相连”的开放空间和“公交优先”的TOD城市空间结构。

规划还提出，要依托轨道交通，以城市双核为中

心，重点强化以TOD为主导的6条不同维度的“发展走廊”，包括太湖湾科创带走廊、大运河文化带走廊、城市“南向”走廊、城市“北向”走廊、城市“东向”走廊、城市“西向”走廊。

市国土空间规划编制研究中心人士建议，面向未来，要充分发挥轨道交通对推进太湖湾科创带和美丽无锡建设的带动作用，落实以公共交通为导向的城市发展理念，实施统一规划，统筹推进

轨道交通场站及周边土地综合利用，建立符合无锡发展实际的轨道交通场站及周边土地综合利用模式。同时，未来的轨道线网布局应更加注重走廊与城市空间结构的拟合，为人口的流动、新城的成长、板块的发展提供纽带作用，锚固中心城区核心功能，促进城市功能结构优化，高水平打造“轨道上的城市”，推动城市综合发展能级的进一步跃升。（晚报记者 蔡佳）

竺山湖隧道围堰合龙 宜马快速通道 锡宜两头“牵手”

本报讯 昨日上午，随着最后一根钢板桩插入湖底，341省道无锡马山至宜兴周铁段工程无锡段第9仓与宜兴段第6仓围堰顺利实现合龙，隧道段首次“会师”，标志着国内在建最长干线公路湖底隧道——竺山湖隧道围堰施工全部完成，这是继2021年年底该项目高架段建成通车以来又一重大进展。

从无人机传回的航拍画面可清晰看到，由太湖东西两头各引出一条破湖而出的隧道施工作业面，向着湖中心延伸。在无锡段第9仓与宜兴段第6仓围堰的施工现场，机器声轰鸣，工程车穿梭，湖中央的打桩机将最后一块钢板桩插打到湖底，与宜兴段最后一块钢板桩完全咬合。

中交隧道局宜马项目副书记宋雨新介绍，宜马快速通道工程自2020年5月28日施打首根钢板桩以来，累计施打钢板桩5020米，钢管桩800米。围堰施工中，第8仓、第9仓是横穿竺山湖淤泥最“稠”的部分，地质条件十分复杂，淤泥最深处达

8米，总量多达22万余方，市建管中心组织设计、监理、施工、第三方监测及科研专家进行实地查看并多次研讨，综合考虑地质软硬变化、土质变化及沿线航标灯障碍物等因素，优化调整围堰方案。历时1年10个月，隧道围堰无锡段与宜兴段在竺山湖中心无缝对接。

作为锡宜协同发展的“大动脉”，宜马快速通道工程东起无锡马山，西接宜兴周铁，路线全长约15.8公里，采用一级公路标准建设，其中竺山湖隧道段为全线关键控制性工程，东起马山半岛，穿越竺山湖至周铁镇登陆，采用围堰明挖法施工，全长7.81公里，设计速度100公里每小时。宜马快速通道全线计划明年年底建成通车，将进一步完善无锡和常州两市干线公路网络，市民通过马山互通可实现与苏锡常南部高速公路的快速转换，从宜兴周铁到无锡市区最快半小时就能抵达。这条快速通道还将带动沿线地区的经济发展和旅游资源的深度开发，为长三角区域一体化发展提供有力支撑。（蔡佳）