



■ 花桥站外的公交车站,刚从轻轨出来的上班族们正排队等候公交转车回家

本版摄影 本报记者 周馨

异地通勤“昆山模式”能否复制

本报记者 程绩

一说到跨省上班,无论是媒体还是网络论坛,昆山总会拿来与河北省的燕郊镇做比较,这两座相隔千里的小城,因为分别与上海和北京相邻,都是跨省族的聚居地。

去年底,燕郊的跨省上班族引发全国关注,距离北京 30 公里的河北燕郊镇,有 30 万人跨省上班,而公共交通方式只有公交车一种,他们每天 5 时就要出门,很多父母早起只为给子女占座位。不少上海的跨省族看过之后感叹,“相比之下,昆山好多了”。

随着 2013 年中国千万人口城市数目增加到 13 个,城市不断向外延发展,通勤族的出现成为必然,昆

山模式能否推广,引发热议。

长三角 异地生活“同城”效应

随着长三角公路和铁路的不断完善,类似昆山到上海这样距离 50 公里左右的异地通勤,正越来越普遍,比如居住在无锡工作在苏州,乘坐高铁平均只需 18 分钟的车程;比如距离花桥不到 20 公里的江苏省太仓市,乘坐大巴 15 分钟就能抵达安亭,使用上海公交卡还能享受 7 折优惠。

“同城效应”最基础的条件来源于近年来长三角地区对交通的大规

模投入。以无锡市为例,十余年间,相继完成了锡澄、锡宜、沿江、宁杭、沪宁改扩建、环太湖、苏锡等高速公路的建设,构筑起一条条四通八达的“城际快速线”。高速公路密度突破了每百平方公里 5.1 公里,达到世界发达国家的水平。

铁路的迅猛发展更为都市圈通勤族的壮大添薪加柴。2007 年 4 月 18 日铁路第六次大提速,将全新的动车组概念引入了普通市民的生活。目前,沪宁线高峰时段,从早上 6 时 45 分,到晚上 10 时 35 分,飞驰在沪宁两地的动车组多达 62 趟,间隔时间大多在 5 到 20 分钟之间。像公交车一般穿行在长三角的快速

城际列车,大大缩短了“长三角人”在交通上所花的时间。

京津冀 周边尚缺公共服务

中国社科院城市与环境研究所研究员单菁菁接受记者采访时表示,“长三角围绕上海形成了很好的产业联系,以上海为龙头,其他城市来进行相应的配套,有很多的产业已经从上海疏散到其他周边的区域。但北京更多的是一个集聚功能,受北京行政资源和其他资源优势影响,周边好的公司和人才,发展到一定程度就到北京去发展了。”

她认为,栖居在北上广,还是转移到周边的县级市,或者是回到自己的家乡小镇,每一种选择都值得尊重,而政府需要做的,是为这每一种选择提供发展阶段能力的公共服务。

同济大学教授孙章也认为,大城市周边联通的城市也要有一定规模才能实现良性的通勤模式。“轨交跨省市应以城市集群中核心城市、国际大都市为中心,譬如上海对于长三角城市群的地位;此外大城市周边连通的城市也必须具有一定规模,具备未来组团式发展或者发展卫星城的条件,这样开通跨省市地铁才是水到渠成,也具有一定经济性。”

发达国家 铁路月票方便通勤

工作在城市中心,生活在城郊或周边小镇,在很多发达国家早已司空见惯。上海社科院城市化发展研究中心主任郁鸿胜介绍,“我曾经到日本和一些东亚国家去,他们很少居住在中心城,生活基本上是在郊区,工作在中心城区,都是通过地铁把人带到中远郊地方去,日本人每天上班坐地铁一个小时是很正常。”

“像纽约、伦敦这样的大城市市郊都设有价格低廉、甚至是免费的停车场。他们在那乘地铁上班。一切都是为了便捷。曼哈顿有大约 150 个地铁站,人们可以随时去任何地方。”单菁菁说。

而在德国,针对铁路通勤族的优惠非常多,高铁和地铁都有月票,相比单次购票,平均下来最多能便宜三分之一。记者采访的很多高铁跨省族都希望,国内的动车和高铁也能有月票,“降低跨省上班的成本。”

然而也有专家表示担心,北京交通大学教授张宏科说,“在中国,人们一旦买得起汽车,就不会经常搭乘公共交通,一是因为太过拥挤,二是因为有时车站离目的地太远。”

(上接 A9 版)

海派生活 配套待跟进

网友“小肥汤姆”是昆山通勤 QQ 群的群主,他的 QQ 签名是“在上海安放梦想,在昆山安放生活”,QQ 群建立 3 年,现在已经有了两个超级群,成员数百人。

“小肥汤姆”真名叫赵亮,安徽六安人,在安亭汽车城上班,因为花桥和安亭距离近,3 年前开始在花桥租房,1 年前他用自己全部的积蓄 20 万元加上父母的资助,在花桥拥有了自己的房子。

“其实我没有选择,只能在花桥买房,因为这里不限购。”一年过去了,虽然房子并没有升值,但赵亮对于在花桥的生活,依然很满意,“感觉这里比上海宜居,生活也很方便。”昆山的跨省族里,在嘉定和青浦上班的人是最被羡慕的,赵亮每天 8 时起床 9 时出门,开车最多 10 分钟就能到安亭汽车城,“我有很多上海的同事,从杨浦和浦东开车过来,来回 80 公里,比我辛苦多了。”

花桥的商品房大多集中在绿地大道,8 车道的宽阔马路,让这里暂时没有堵车的问题,马路两边商铺林立,购物中心、超市、国际连锁快餐、电影院、四大银行,一应俱全。

在花桥经济开发区行政服务中心,500 多平米的开放式空间,集中了花桥镇 39 个部门的 70 多个窗口,记者到达时,正好看到几个在此

购房的上海外来务工人员,正在咨询各种公共事业缴费事宜,“开通煤气、缴费、开数字电视、公安户籍制证,这些事情都能在这里一条龙完成。”行政服务中心督查科副科长张锋敏介绍。

在花桥买房,电话号码既可以选择上海区号 021 也可以选择苏州区号 0512,电台都是上海相同的频道,就连很多小区的名字都带着“上海”。

昆山连续 5 年被福布斯杂志评为中国大陆最佳县级城市第一,然而,花桥的“海派生活”蓝图还差两个最重要的拼板——医疗和教育。

“白天上班给上海缴税,晚上睡觉给昆山缴税。”不少跨省族将花桥称为“睡城”,但很多人都认为,目前居住在昆山最大的问题还是医疗配套,“因为这里还不能用上海医保卡”。

记者看到,去年启用的三甲医院东方绿地医院虽然宽敞整洁,而且位置就在绿地大道的中心,但偌大的急诊大厅里,医生护士远比病人多,“这里不能用上海医保,本地人一般都去花桥地段医院,而拿着上海医保卡的,很多人都会到 8 公里外的安亭地段医院,也有人会坐 11 号线到嘉定新城的瑞金医院分院。”一名来看病的花桥本地人告诉记者。

相比医疗,教育问题对家庭的影响更大,生活在花桥的“上海小囡”,一到小学入学历自然要回上海,“很多人为了孩子,又不得不把房子卖了重新搬回去。”

上海人工作在昆山



■ 傍晚,轻轨花桥站到站后,上班族们走出车厢

2013 年 10 月轨交 11 号线花桥延伸段开通之后,产生了一种新现象,越来越多的上海人选择到昆山工作,“跨省,已经从过去的单向变为双向了。”张锋敏告诉记者。“从 2011 年开始,昆山每年都要组团到上海参加人才招聘会,招到上海人的数量也是逐年递增。”

李明凤是一家外资企业的人力资源主管,去年 5 月,她跟着公司一起从上海张江搬到花桥来上班,“公司从上海张江搬过来,把华东总部设在花桥,上海只保留办公室。我是做人力资源的,当时公司也征求我们的意见,因为感觉这里

机会更多一些,我就选择在花桥上班了。”每个月,李明凤手上都会有新的招聘任务,可是一些中高级的职位,要想在昆山招人很困难。“我们现在遇到的情况就是昆山这里的岗位多,能够招到的人少。”李明凤说,上海员工在花桥工作,可以参与昆山当地的人才评定,根据学历和资历,获评为昆山人才之后,能够享受来自政府的补贴。

2009 年,全球第三大轴承制造商——日资恩斯克投资有限公司总部入驻花桥,共有 400 名员工。公司人力资源部部长柴女士告诉记者,那时公司做过问卷调查,

很多职工都不愿意来昆山,嫌路远,公司只得每天安排早中晚三趟班车接送员工往返上海、花桥。“坚持把总部搬来这里有很多原因,其中最关键的是上海轨道交通跨省延伸将很快实现。”如今,花桥延伸段光明路站就设在该公司的北面 600 米处,公司的上海职工,几乎都选择乘坐轨道交通了。

同样是 2009 年从上海进驻花桥的还有万国数据,其高级副总裁徐剑平体会尤深,“轨交延伸到花桥后,和上海互动越来越强,对花桥服务外包产业发展无疑是一大利好。”

花桥作为江苏唯一以现代服务业为主导产业的省级开发区,这几年服务外包、总部经济、物流商贸等主导产业快速发展,目前已累计引进各类服务业项目 650 多个,总投资超过 600 亿元。

在光明路站附近,记者看到大大小小十多处工地建设得热火朝天,规划中的区域性总部基地已能看出大致的轮廓,据悉,目前已经有多家国内外知名品牌与花桥达成协议,将华东总部搬到花桥。“轻轨融入大上海,高速驶向全世界”的广告牌背后,是已经开工的国际金融中心,未来建成后,276 米的“大个子”将成为昆山的新高度。

本报记者 程绩