

02

从公交到高铁:华蓥“同城融圈”一路狂飙

唱好双城记 共建经济圈

经济发展,交通先行。今年以来,紧邻重庆市的四川省华蓥市紧抓成渝地区双城经济圈建设的战略机遇,依托川东环渝交通枢纽的发展定位,全力推进“交通强市”战略,深入实施“同城融圈”交通三年大会战,加强与重庆毗邻地区的互联互通,一路狂飙,实现了交通领域的深度融合发展。

一条公交 驶向幸福新生活

“自从川渝21路公交开通,我每周上班、回家的通勤变得更为便捷。”家住华蓥市溪口镇的市民张伟满脸喜悦地说道,由于工作原因,他需要频繁往返华蓥与重庆两地,令人开心的是过去主要依赖的客运班车,如今已被宽敞明亮、宁静舒适的川渝21路公交车所替代。“相较于客运班车,川渝21路公交车的票价更为亲民,车内环境也更加宽敞整洁,噪音控制得当,整体体验显著提升,真正为老百姓带来了实惠。”张伟感慨道。

川渝两地,地缘相近,人缘相亲,血脉相融。交通一体化是成渝地区双城经

济圈战略实施的关键一环。为积极响应成渝地区双城经济圈建设的国家战略,促进华蓥与重庆两地的社会、经济、旅游、文化交流及友好往来,2023年12月29日,华蓥公共交通有限责任公司与重庆市合川区合瑞汽车修理有限责任公司携手,开通了重庆市合川区三汇镇老龙村至华蓥市溪口镇的跨省城际公交线路——川渝21路。

该公交线路全长17.37公里,途经三汇镇康佳村、溪口镇觉庵村等多个村镇。

开通近一年,川渝21路不仅进一步优化了合川与华蓥两地的公共交通网络布局,更成为两地群众出行的首选。据统计,该线路平均每月运送旅客超过3000人次,惠及华蓥、合川两地约7万名群众。这一举措不仅方便了群众的日常出行,更在推动成渝地区双城经济圈高质量发展、增进两地文旅交流、加快互联互通、提升区域形象等方面发挥了积极作用。

“溪口镇与合川区数十年来交往密切,川渝21路公交班线的开通,不仅让沿线居民切实感受到了跨省公交的便捷,更极大地促进了两地人文与经济的

交流融合,为川渝地区的整体发展注入了强劲动力。”华蓥市交通运输局相关负责人表示。

在加强成渝区域协同发展的道路上,打破边界壁垒是关键。为深度融入重庆,争做川渝合作的“桥头堡”,华蓥正协同重庆合川、渝北全力推进外联大通道项目的前期工作,并积极配合广安加快合广长高速、渝广长高速以及渝广同城大道的建设进程。

同时,华蓥还在积极探索从项目协同管理向区域一体化制度创新的转变,优先提升渝渝交通一体化发展水平,实现毗邻地区服务共享工程,共同推动省级公交、毗邻公交的进一步发展,并落实跨省公交一卡通,进一步便捷城市公交出行,为群众带来更加便捷、高效的出行体验。

一条高铁 加速一体化发展

作为国家综合立体交通网主骨架的四个“极”之一,成渝地区正全力提升交通“极聚力”,加速推进交通基础设施建设。其中,西渝高铁作为国家“八纵八横”高铁网的重要组成部分,正在如火如荼地建设中。

日前,笔者走进位于华蓥市明月

镇的广安东站施工现场,只见塔吊高耸,工人们正在绑扎钢筋,浇筑墩身混凝土,大型机械车、运输车在现场来回穿梭,整个施工现场一片火热。

“广安东站是西渝高铁的重要枢纽站,我们于今年7月进场,历时4个月,已经完成土石方开挖的工作,目前正在推进制梁厂、搅拌站等临建工程建设。下一步,将进行正线路基的填筑。”西渝高铁康渝段站前十一标项目经理部一分部制梁厂技术负责人吕施南介绍。

西渝高铁是国家“八纵八横”高铁通道网中京昆(包)海通道的重要组成部分,该线路起于陕西省,止于重庆市,途经四川省境内的达州市、广安市等,该项目在华蓥段长达20多公里,纵贯华蓥多个乡镇,建成后预计广安到重庆主城区仅需20多分钟,而到西安也只需2个小时。

如今,在华蓥,除西渝高铁的加速推进外,广涪铁路、广忠黔铁路等项目的前期工作也在紧锣密鼓地进行中。而公路大通道的优化也在同步进行,合川至广安至长寿高速公路广安段、重庆段已启动“工可”编制。此外,华蓥还注重建设渝渝毗邻乡镇公路联网,共同推进“省际最后一公里”公路同步、同标准建设,消除“断头路”。

一张更安全、便捷、绿色、智慧的现代综合立体交通网,正在华蓥大地徐徐铺展。

一张蓝图 绘就美好“双城记”

重庆华蓥两地日益密集的现代化立体交通网络,不仅激活了沿线区域的发展潜力,提升了民众福祉,更促进了人流、物流、信息流、资金流等经济要素的加速流动,为区域旅游、物流等产业发展注入了强劲动力。

在基础设施互联互通方面,华蓥积极推进西渝高铁华蓥段“三桥四隧”建设,南广、广涪铁路纳入国家多层次轨道交通规划,高兴火车站建成运营并实现城际动车直达成渝。此外,渝广同城大道、广华直达通道已完成定线,华合快速路、

S507天金路项目前期工作正加快推进。

在产业发展协作协同方面,华蓥成功建成投产世界首条最大单体2400孔漏板拉丝智能化池窑以及世界首条6万吨空气流技术原料均质化生产线,玄纤产品直供重庆建工集团、龙湖集团等多家龙头企业。同时,成功招引小米、惠普等品牌一级配套商,建成西部地区最大的散热模组生产基地;推出多条跨省旅游环线,成功创建天府旅游名县、省级全域旅游示范区。

一幕接一幕携手并进的“双城记”正在华蓥持续上演。展望未来,华蓥将继续坚定实施“同城融圈”首位战略,推动川渝两地融合发展,助力成渝地区双城经济圈建设。(陈树林 邱海鹰)

筑路西南,科技创新赋能 天堑变通途

—中铁电气化局项目团队在川青铁路建设中的智慧与担当

11月,若尔盖草原已覆白雪。但在西宁至成都铁路(以下简称“川青铁路”)包座隧道内,中国中铁电气化局的建设者并未停步,技术负责人罗庆在进行前期测量作业。作为项目技术团队的核心成员,罗庆深知科技创新对于铁路建设的重要性。

物资供应难度大,现场 供给怎么保证?

“川青铁路建设中施工战线长、物料需求分散,这给物资供应带来了巨大挑战。”中铁电气化局川青铁路资源配置中心主任谢涛说,在川青铁路建设中,确保物资及时到位,对进度至关重要。通过信息化手段实现物资全流程管理则是重中之重。

针对物资管理,罗庆团队主导开发了基于数据库的收发料管理平台,实现了物资从采购到使用全过程的电子化管理和流程化控制,让一部手机管材料”变成了现实,避免了“超配、超耗、闲置”现象,极大提高了工作效率。其智能预警功能更是确保了物资调配的合理性和及时性,开启了智慧物资管理新模式。

现场施工条件差,安全 生产怎么落实?

“川青铁路从海拔500米的成都平原持续爬升到海拔3500米的川西北高原,全线桥隧比例高、长大隧道多,线路坡度大,达到了18%,施工难度极大、安全风险极高。”罗庆说。

针对沿线长而陡峭的线路带来的挑战,罗庆带领团队研发了专用于接触网作业的安全梯车。该梯车

配备了防倾翻结构及自锁制动系统,即使是在坡度大的情况下也能保证不溜车,实现高效安全作业。目前已被推广至多个项目使用。

为应对运输困难等挑战,罗庆团队还引入了电动平板小车,为每辆车配备了远程摄像头和电子防护牌,保证了实时监控施工现场、实时提醒列车运行状态。

“四电”建设周期短, 施工进度怎么兑现?

在川青铁路建设中,“四电”工程(电力变电、接触网、通信、信号)受站前施工进度制约,实际施工时间紧,全线隧道内接触网吊柱绝缘锚栓多达60多万根,工程量巨大。

罗庆团队自主研发的“接触网自动测量仪”,一个人就能完成测量,克服了传统测量方法受地形限制且精度低的问题,提前对点位进行确认,为后续吊柱安装等作业提供了数据支撑,赢得了宝贵的作业时间。

“希望在后续的建设中,我们能够通过持续的技术创新,为后续铁路建设提供相关经验。”罗庆说。罗庆团队在科技创新上的不懈追求,诠释了“科技是第一生产力”的深刻内涵。他们不断探索、勇于突破的精神,为川青铁路后续建设水平的提升提供了坚实保障,也为我国铁路建设技术实力增添了新的光彩。

中国中铁电气化局的建设者们正致力于将川青铁路打造为中国铁路技术的又一标志性成就,其最终成果令人期待。

(马博 焦建峰 邹务婵)