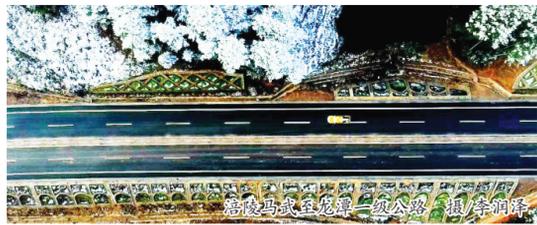


栏目主办 重庆市交通局 重庆日报



国道319、长寿高速、渝利铁路大桥在涪陵斜阳溪跨河 摄/胡瑞生



涪陵马武至龙坪一级公路 摄/李朝晖



涪陵梓潼高速梓潼互通

涪陵

联笔描绘交通新画 榨菜之乡走向世界

因榨菜之
乡闻名于世的涪陵，坐拥长江、乌江，这座城市因水而生、因水而兴，是千年以来的乌江门户枢纽，也是重庆东部战略支点城市和“一区”连接“两群”的重要节点。

这座地处重庆市地理几何中心的千年古城在长江、乌江两江江畔研磨提笔，绘就起综合立体交通体系，加速成为成渝地区双城经济圈的区域性综合交通枢纽，扬帆在新时代的画卷中。

挥毫勾勒大动脉 对外通道加密成型

2018年以来，涪陵紧紧抓住全市交通建设三年行动计划重大机遇，加速勾勒对外大动脉，不断稳固“依托两江、承接东西、联动干支”的交通地位。2020年，涪陵对外交通迎来重大收获——

8月10日，随着K585次客运列车从涪陵站驶出，标志着渝怀铁路二线涪陵至中嘴段正式开通；渝怀二线铁路横跨重庆、贵州、湖南三省市，无缝衔接沪昆、焦柳、渝怀铁路以及沪昆高铁四大干线，是川渝地区连接我国华中、华南、华东地区重要的铁路运输通道。“渝怀二线的开通，将极大缓解渝怀线运输压力，我们的物资运输效率将得到极大提高。”涪陵区一企业负责人说。

8月20日，全市首条由区县自主投资建设的高速公路——梓白高速正式通车。该高速西接南川至涪陵高速，东至全市三大化工园区之一的白涛化工园区，主城至白涛化工园区、武陵山大裂谷、大木花谷，可不再经过拥堵的319国道，车程缩短20分钟。

10月20日，南川经济隆至两江新区高速公路通车，大幅缩短了南川和涪陵坪上地区与重庆主城区中心城市的时空距离，横跨涪陵4个乡镇，沿线居民出行至涪陵、重庆时间缩短一半。

10月30日，龙头港铁路专用线正式开工，这个国家长江经济带港口铁水联运设施联通计划项目，将补齐龙头港

“铁公水”无缝衔接多式联运体系的最后一环。“龙头港地理位置优越，周边交通愈加成熟，可快速进入渝新欧、渝满俄、西部陆海新通道和长江中下游地区，未来可期。”龙头港公司总经理殷德东说。

11月9日，渝万高铁正式开工。未来涪陵到重庆东枢纽15分钟、至万州40分钟、至郑州6小时，涪陵即将迈入真正的高铁时代。涪陵北站将成为渝利、渝万、渝宜高铁的交汇点，涪陵正围绕北站建设高铁新城，打造高品质的产城融合新区。

强化对外大通道建设的同时，涪陵也努力为企业物流降本增效，在参与西部陆海新通道建设中成效显著。去年3月6

日，一列满载50个20尺集装箱、货值超800万元的精己二酸货运专列缓缓从渝怀铁路涪陵西站出发。两天后，它抵达广西钦州北部湾，随后换装海运货轮，分别抵达意大利、土耳其和荷兰。

以前，一个小箱从白涛到新加坡，铁海联运的费用比江海联运要多差不多5000元，如今差距缩小到2000元，且铁海联运时间节约了10天-15天。

这趟涪陵至广西钦州铁海联运班列首发，让涪陵至钦州方向铁路运费上浮30%。此后，铁海联运与江海联运之间的物流成本大幅缩小。去年，涪陵区内企业经西部陆海新通道共发送集装箱558标箱，是前年发送量的近3倍。

数读交通 “十三五”之变

5年来，涪陵区累计完成交通投资280亿元，较“十二五”增长了14%，新建成高速公路2条、铁路1条、货运枢纽港1座、交通枢纽站1座，现代综合立体交通体系加速形成。

对外交通——涪陵建成铁路里程增至207公里，高速公路通车里程增至175公里，较2015年末分别增加23%和34%，形成了“两江五高四铁”的对外交通格局；涪陵高速公路下道互通增至15个，较2015年末增加50%。

普通公路——总里程增至6229公里，较“十二五”末增长20%。

水运建设——建成投用龙头港一期3个多用途泊位，实现龙头港开港运营。投入资金1.3亿元拆除老旧、非法码头25座，腾退复绿岸线1950米。

道路运输——公交线路增至54条，增长17%；公交车增至496辆，增长14%；建制村通邮比例、具备条件的建制村通快递比例均达到100%。

经济指标——“十三五”末，全区水陆交通运输货运量、货运周转量、港口吞吐量分别达到7170万吨、528亿吨公里、2592万吨。

刘玉珮 黄伟
本版图除署名外由涪陵区交通局提供

提笔刻画干支网 内部公路提质升级

涪陵页岩气田是中国首个大型页岩气田，也是全球除北美之外最大的页岩气田。

去年产气超过67亿立方米，销售超过64亿立方米，为我国中东部70多个大中型城市、上千家企业、2亿多名居民送去了源源不断的洁净能源。为提高页岩气开采和运输通道通行能力，涪陵区投入近7亿元，新建了焦石至白涛、江东至焦石等一批高等级的页岩气物流通道。

《成渝地区双城经济圈规划纲要》将涪陵定位为成渝“后花园”，涪陵坪上地区平均海拔750米，是自然生态最好的区域，涪陵将该区域作为打造乡村旅游的核心，但长期以来路网密度不足、公路等级低，弯急坡陡的道路让广大游客望而止步，落后的交通严重制约了当地经济社会发展。“我们这里旅游资源丰富，有李蔚如故居、雪峰山、陈万宝庄园，但因交通不便，乡村旅游始终不温不火。”涪陵区文旅

委相关工作人员感叹。为彻底改善坪上地区交通，涪陵投入25亿元，修建了马武至龙潭一级公路，连接起南涪高速和南两高速，笔直的大道串联起沿线乡村美景，将旅游资源串珠成链，后花园不再遥远。

两江交汇的涪陵是典型的山地城市，因地形受限，城市发展难以伸展，高速公路在涪陵十字交汇，却难以同城区快速连接，下道高速后最便捷的通道却是一条盘山而行的村道。为改变这一

面貌，把城市迎客厅建好，涪陵投入11亿元，修建了鹅颈关至涪陵西快速通道，直连石涪高速和中心城区，彻底解决了上高速不便的问题。

2018年以来，涪陵累计投入50多亿元，新建干支公路28条约310公里，三级及以上等级公路增长了28%，一条条高等级的干支公路极大改善了内部交通网，畅享舒适的公路让涪陵产业发展、旅游开发走上快车道。

小楷细描乡村路 农村出行方便快捷

2015年底，涪陵区便实现了村村通硬化路、村村通客车，但人口聚集的村民小组公路大多为泥结石路，雨天一身泥、晴天一身灰是常态。

2018年以来，涪陵区整合扶贫、银行、债券等资金3.5亿元，累计投入12

亿元，新建“四好农村路”2705公里，建成里程超过市级目标的17%，村民小组通达率、通畅率分别提升19个百分点、44个百分点，均实现100%。新建948公里贫困村公路，新建涪陵国家级现代农业园、武陵山大裂谷、南

市梨花节、南沱龙眼节、龙潭农产业等旅游路、产业路近227公里，带动了贫困村的农副产业发展，南方早熟梨、榨菜、龙眼、荔枝等一批山货走进大都市。

路修通了，还要通客车。通过3年努力，涪陵新增农客线路8倍达到186条，

构建起了“内循环、外辐射、干相连”的城乡客运网。去年乡村旅游接待游客突破1200万人次，农村出行“最后一公里”明显改善，交通助推脱贫攻坚成效显著。

交通+产业、交通+扶贫、交通+旅游——涪陵正在跑出加速度。

彩笔渲染幸福画 公共交通普惠民众

“从现在起，我坐公交不要钱了！”本月刚满65岁的吴国芬老人高兴地说，每天，她都可以免费乘坐公交K116路，从简市红酒小镇往返涪陵体育场街。

早在两年前，她老伴就享受到这一福利：2018年3月起，涪陵65岁以上老人可免费乘车。当年，就有1550万人次享受了这一待遇。

除了法定优惠人群乘车外，该区还额外增加了60-65岁老年人、义务制教育外学生（高中）、其他残疾人三类人群享受半价优惠。

这只是涪陵区创建公交都市的诸多惠民举措之一。每天，途经宝龙广

场的有8条公交线路。2019年7月，万达广场落户涪陵后，公交公司为此新开、调整了6条线路，让商圈出行更便利。

这里的新能源车辆规模档次远超其他区县，496辆公交车配置全部为中高级车型，新能源车达100%。其中纯电动公交车达到307辆，“十三五”时期新增237辆，在全市远郊区县中排名第一。

作为全市唯一的全国公交都市第一批创建城市，涪陵区以“服务产城融合的两江山地公交都市”为主题，将公交运行范围扩大到离城区30余公里的白涛、清溪等工业园区和简市等

旅游乡镇，并率先在全市完成公交IC卡技术改造，实现和全国多个城市互联互通。

如今走在涪陵，公交线路纵横城区、城乡路网四通八达，重点工程四处开花……波澜壮阔的交通建设新画卷

正缓缓展开。

涪陵大木花谷公路

涪陵武陵山大裂谷公路 摄/李朝晖