

# 驶过70年光阴

## 从成渝铁路看川渝巨变③

# 菜园坝火车站有望年内启动改造

### 将打造成重庆新地标,可换乘5条轨道线路,实现5分钟内换乘

本报讯 (记者 杨永芹)6月30日,记者从重庆铁路投资集团获悉,菜园坝火车站(重庆站)有望今年全面启动改造,打造成重庆新地标——重庆会客厅。旅客可在此乘坐成渝、渝湘、渝万高铁等列车,换乘5条轨道线路,实现5分钟内便捷换乘。

1952年7月1日,新中国第一条铁路——成渝铁路全线通车,被重庆人称作“菜园坝火车站”的重庆站亦建成启用。从此,它成为成渝铁路的起点站。今

年6月20日,重庆站正式停止客运作业。按照国家发改委、国铁集团和市政府相关批复,重庆站站房及配套综合交通枢纽将建成高速铁路、城际和城市轨道交通、公共汽车、出租车及航空港紧密衔接的国际一流的现代化大型综合交通枢纽。这也意味着改造后的重庆站空间更大,市民可乘坐更多的列车。

据介绍,重庆站现有1场3台7线,改造后为2场7台14线,站房规模6万平方米,车站最高聚集人数1万人,预计

2030年到发旅客4720万人次/年。未来,乘客在此可乘坐成渝高铁、渝湘、渝万高铁,以及改造后的成渝铁路重庆站至江津站段、重庆站至重庆北站枢纽联络线等列车。

旅客还可在该换乘5条轨道线路。据悉,重庆站改造后,将与既有轨道1、3号线和在建的18号线衔接,规划26、27号线引入重庆站枢纽内。

重庆站改造完成后,城市道路拥堵也将得到极大缓解。交通组织上,我市

将对重庆站片区综合交通进行整体谋划,强化菜园坝立交、黄沙溪立交以及菜园路的功能,规划新建站北路及进出站匝道,形成“上进上出”的铁路客流组织方式,并增设部分停车设施,满足地面交通疏解的需要。

据介绍,重庆站改造后将实现三大定位:成为“两江四岸”城市发展主轴的重要综合性公共中心,城市级站城一体综合开发片区和成渝地区双城经济圈双核的重要窗口。

# 成渝铁路重庆站至江津站段将迎蝶变

### ■将打造成“内外兼修”的精品观光旅游铁路线 ■可覆盖人口约127万,平均站间距缩短至4公里左右



站,包括重庆站、鹅公岩、黄桷坪、义渡古镇、茄子溪、钓鱼嘴、伏牛溪、小南海、铜罐驿、西彭、圣泉、江津站,预留大渡口、金鳌站等2座,黄桷坪为货运站。

### 按照“修旧如旧”的原则 全线桥梁、隧道均可能保留原貌

在铜罐驿站重庆端,一座全长仅77.1米的石砌结构大桥——袁家溪桥屹立在铁路线上。在如今的钢筋、混凝土时代,已经很少见到这样建筑风格的铁路石砌结构大桥。

“这是70年前,与成渝铁路一起建成投用的袁家溪桥。”中铁二院相关负责人表示,经过日常保养维护,这座桥依然状态良好。为保留历史文脉,设计人员并没有规划将其拆除,而是考虑在既有线路旁新建一座袁家溪左线大桥。

重庆铁路投资集团相关负责人表示,袁家溪桥是成渝铁路众多老桥中极具代表性的一座。不管建设的材质还是孔跨样式,都具有厚重的年代感。

据介绍,增建二线在设计上,采用沿既有线路行走、随弯就弯的方式,最大限度保留既有铁路线;在既有设施的利用上,全线大部分的桥梁、隧道、沿线房屋都进行了有效利用,并且尽可能保持原有风貌。成渝铁路重庆站至江津站段改造将保留全线40座桥梁,并按照“修旧如旧”的原则,在既有桥梁一侧增建二线。

隧道方面,则保留原有隧道整体风貌,仅对2座隧道由单线扩孔为双线,其余均在既有隧道一侧新建二线。新建铜罐驿站隧道作为改造段先行开工段,全长400多米,将建成双线隧道,目前已累计完成开挖300多米。隧道距离老隧道只有150米左右,最窄处只有22米。

记者在施工现场看到,老隧道全长只有100多米。“因老隧道病害严重,为确保施工期间不对既有隧道产生扰动,在距离老隧道30米范围内采用机械开挖,其余地段采用控制爆破开挖。”隧道

承建方中铁一局相关负责人表示,特别是爆破施工时,加强控制爆破振动及沿线的巡查力度,确保既有成渝线运营安全。

### 打造一条沿江旅游观光线 一站一风景、站站有特色

未来,市民要享受亲子亲水的美好休闲时光,不妨乘坐成渝铁路重庆站至江津站段列车,来一趟亲水之旅。

成渝铁路重庆站至江津站段沿江而建,将打造成亲水休闲的连接纽带,旅客在抵达站点后即可通往江岸、滨江公园等,享受亲水体验。同时,这也将是一条沿江旅游观光线。

此次改造,重庆铁路投资集团将融合铁路文化、地域文化、建筑艺术,既做到“合而不同、全线一家”,又体现“一站一风景、站站有特色”。

为此,重庆站至江津站段全线将按照溯源——星星之火,传承——红色基因,融合——人文情怀,绽放——百里画廊等主题主线,每一个站点表现一个主题,围绕红色基因、开路先锋、精神家园等主题共同讲述成渝铁路历史故事,共同构筑“流动的铁路博物馆”和“红色文化传承展示长廊”。

“传承历史文脉,保留记忆乡愁,这是成渝铁路改造的一大亮点。”重庆铁路投资集团相关负责人表示,改造后将围绕成渝铁路设计、建设的历史,以及沿线龙凤寺、工业博物馆、马桑溪古镇、铜罐驿古镇等44处工业、旅游文化,全方位提升成渝铁路重庆站至江津站段的文化主题,升华铁路与城市共生共荣的互联关系,既提升

“外在颜值”,也增强“内在气质”。在候车厅、进出站通道、跨线走廊等适宜点位,将采用铁路元素或军工元素抽象图案做成的拼贴装饰、壁画、浮雕等墙体立面文化展示;在站前广场等位置,将陈列铁路元素物品,开路先锋雕塑等;保留老成渝铁路既有房屋,通过展示机车、铁轨、既有设施设备、筑路工具零部件等实物,打造成铁路文化教育基地,实现传承历史文脉的功能定位。

值得一提的是,改造后,每座站房与公交、出租车及社会车辆停车区之间,设置了无风雨走廊无缝衔接,乘客出站只需步行20—30米即可换乘其他交通工具,显著提升乘客出行体验。

### 高峰小时接发车能力和发车频率均提高8倍

根据规划,重庆站至江津站段增建二线建成后,将开行公交化通勤列车和旅游列车全天候运行,极大满足居民通勤出行和旅游观光需求。

目前,成渝铁路既有单线运输能力仅为35对,单线高峰小时接发车能力仅2.5对,发车频率为24分钟。

改造后的增建二线,每天可开行列车105对,高峰小时接发车能力可达20对,发车频率3分钟,高峰小时接发车能力和发车频率均提高8倍。

据介绍,成渝铁路重庆站至江津站段改造后,可覆盖人口约127万,平均站间距缩短至4公里左右,将充分发挥市域铁路公交化功能,开行公交化和旅游列车,成为沿线市民出行的重要交通方式之一。

□本报记者 杨永芹

今天,成渝铁路迎来了70岁生日。成渝铁路是新中国成立后建成的第一条铁路,也是西南地区第一条铁路干线。它在推动沿线居民出行和人民生活发展方面发挥着重要作用,而经过70年风雨历程,岁月的痕迹已然爬上它的脸庞。

为了让成渝铁路焕发新的活力,年内,我市将对成渝铁路重庆站至江津站段启动全面改造,即在充分利用既有单线的基础上,采用沿既有线路增建二线、增设车站、九龙半岛截弯取直等方式推进。同时,我市按照铁路公交化运输方式,将其打造成一条精品观光旅游铁路线,既提升“外在颜值”,也增强“内在气质”。

### 已无法适应交通出行需求 既有线增建二线

6月28日12:20,成渝铁路九龙坡铜罐驿站,一列来自兴隆编组的货运列车,装载着防汛物资呼啸而去。

“目前,这座车站每天只有一对对客列车通行,货运列车相对较多。”铜罐驿站相关负责人告诉记者。

“像铜罐驿站一样,成渝铁路沿线几乎所有站房都存在容量小、站台破旧的问题,已经无法满足旅客交通出行需求。”重庆铁路投资集团相关负责人表示,成渝铁路重庆站至江津站段已运行70年,当时所建的铁路技术标准低,线路为单线铁路,病害较多,路基翻浆冒泥、边坡风化剥落、构筑物老化开裂等时有发生。

与此同时,随着成渝高铁、成渝遂渝铁路的建成通车,重庆铁路枢纽客运系统逐步完善,成渝铁路重庆站的长途普速客运功能也由重庆西站承接。特别是按照重庆铁路枢纽“客内货外”的布局原则,成渝铁路中心城区段线路货运功能也在逐步减弱,沿线重庆电厂、重钢集团已相继搬迁。

为了充分发挥成渝铁路重庆站至江津站段铁路运输功能,促进成渝地区双城经济圈一体化发展,打造“四网融合”,我市规划将该段铁路实施病害整治、消除安全隐患改造,经过长达近10年的反复论证,最后得出结论:只有在既有单线线路的同时增建二线,才能既满足沿线开行公交化列车需求,又达到节约投资的目的。

据介绍,成渝铁路重庆站至江津站段,既有线长65.08公里,既有车站9座,其中重庆站为该段最大的客运站,重庆南站为客货共用站。经测算,增建二线总投资93.8亿元,工期3年。而建设同等长度的轨道交通,总投资不少于360亿元,工期5—6年。

“用较低的投资,较短的工期,即可实现重庆站到江津站段沿线城市轨道交通公交化交通功能。”重庆铁路投资集团相关负责人表示。

根据国铁集团和市政府批复,成渝铁路重庆站至江津站段改造在充分利用既有单线的基础上,采用沿既有线路增建二线、增设车站、九龙半岛截弯取直的方式进行。线路长61.01公里,改造后设计时速80公里/小时,共设15座车站。

如今的成都站,广场并没有熙熙攘攘的拥挤,显得相对安静。走进车站,成都站的工作人员正在布置“成渝铁路70周年”的纪念展板。在展板前,和记者约好的成都车站客运车间副主任张芸娣正在向来往旅客介绍成都站、成渝铁路70年来变化。

“成都站正是成渝铁路的始发终到站,就在那里,成都迎来了第一列火车。”张芸娣说,正是这条铁路,将成都和重庆连点成线,让两地开始融入全国。

2009年张芸娣来到成都站工作,那时候的成都站还“热闹”的很,特别是春运期间,车站的工作人员各个都忙得不

□成都日报记者 程晨晨

# 70年前成都站迎来重庆开来的首趟列车

可开交,整个车站一天就有13.8万人次。跟随着张芸娣的脚步,记者来到成都站的站台,与成都东站等其他客车站的站台不同,这里的站台仍旧保持着一些“复古”的元素。

“你看,这里的站台是不是不高,它离股道只有50厘米高。70年前,迎来首列从重庆开来的火车时,就是这个高度。”张芸娣说,目前成都站是成都东南西北四个客车站中,唯一还在继续使用“矮站台”的客车站了,而其他车站则早已使用高站台。

记者和张芸娣一起回大厅的途中,

碰到了正在站台巡检设备的张建。张建从1994年就来到成都站工作,近30年的时间里,他几乎见证了成都站的变化。“作为一名成都站的铁路人,成都站的变化,特别是设备的每一次更新,我都非常的熟悉。”张建说,他拿出几张成都站的老照片,从照片上可以看到,最早的老站台称之为简陋:站房东西走向,一字排开,总面积不足一千平方米。

后来,成渝间铁路的速度不断提升,随着成渝遂渝铁路的开通,成渝间的时间再次缩短。如今,成渝高铁让成渝间实现一小时直达,让张建激动不已。“真没想到到现在只要62分钟,就能实现从成都到重庆,放在过去想不到不敢想。”张建说。

(上接1版)

### 一条财富流动之路: 带动百业发展 至今仍发挥重要作用

2022年4月14日上午10时,永川国家高新区铁路专用线正式通车运行,搭载着25节运输汽车专用车厢、195台“长城炮”和“坦克300”的长城汽车专列首发,在鸣笛声中驶出永川杆杆滩火车站,开往河北保定。

这条位于永川国家高新区凤凰湖产业园的铁路专用线,正是由成渝铁路杆杆滩站改造而成——在原有3条到发线基础上新建了1条到发线、2条货物装卸线,运力为小汽车60万吨/年、集装箱50万吨/年,总运量为110万吨/年。其中小汽车装卸线几乎修到了长城汽车永川工厂门口,与工厂成品车车库只有一桥之隔。

“西南是交通第一,有了铁路就好办事。”70年过去,当年主导修建成渝铁路的邓小平的话音犹在耳边。成渝铁路作为交通动脉,改变了西南地区特别是川渝两地的格局,也继续为双城经济圈腾飞发展发挥着巨大作用。

“如果没有成渝铁路盘活当年的重庆101钢铁厂(重钢前身),也就没有后来的重钢。”原重钢退休工人熊名珍老人在接受重庆日报采访时曾感慨地说。

1950年,新中国的第一根钢轨在重钢轧出,被铺就在成渝铁路上;上世纪80年代,重钢在全国钢铁企业中率先推行厂长负责制,成为改革开放的弄潮儿。

作为重庆工业象征的重钢,确是因成渝铁路而兴。成渝铁路,不仅救活了遭受严重破坏的101钢铁厂,还做强了重钢。到上世纪60年代至70年代,重钢已经位列全国十大钢厂。大渡口因重钢而建,被称为“十里钢城”。

成渝铁路沿线物产丰富,人口稠密,工农业发达,矿产资源丰富。贯穿四川盆地的成渝铁路,不仅把成都、重庆及沿线10多个城市串联起来,还将西南地区与全国各地紧密地联系到了一起。

成渝铁路通车后,重庆荣昌的煤点亮了万家灯火,四川内江的糖甜遍了全国各地。技术人才顺着铁路,从祖国的四面八方进入大西南。随着运价大幅下降,1200多种过去不能外运的西南特产,大量运往华东、华北和中原。

改革开放以后,川渝两地的群众去沿海打工,沿海的新鲜事物也不断改变着原本封闭的大西南。成渝铁路成了物流、人才流、信息流、资金流的重要通道,成为一条流淌着财富的致富之路。

到2021年,成渝地区双城经济圈地区生产总值达7.4万亿元,占全国比重6.5%,占西部地区比重达30.8%。今年一季度,成渝地区双城经济圈实现地区生产总值近1.74万亿元,同比提高5.5个百分点,高于全国0.7个百分点。

如今,成都天府国际机场所用航油,大部分依靠成渝铁路源源不断供给,老铁路与航空枢纽,以这样特殊的方式被连接到了一起。

### 一条自立自主之路: 拉开新中国大规模建设铁路序幕

隧道穿山、桥梁跨江,线路“上天入地”——2022年6月20日,被称为“天路”的郑渝高铁全线贯通运行,重庆形成成渝通道和渝京通道两线齐发,串联起西南地区与中原、华北地区的快速通道网络。

作为我国高水准铁路建设的缩影,郑渝高铁创下多个第一:万州到巫山段,桥隧占比高达98%,为国内首条桥隧比超过90%的山区高铁;奉节梅溪河双线特大桥,为国内350公里/小时高速铁路最大跨度无砟轨道上承式拱桥;云阳彭溪河大桥,建成国内第一深水桩;巫山小三峡隧道,是亚洲时速350公里高铁最长的单洞双线隧道……

这些工程的完成与突破,与新中国成立后成渝铁路为起点的大规模铁路建设积累下的技术和人才密不可分。

成渝铁路全长505公里,有60个车站;筑路供应的主要材料中,钢材55997吨,枕木达128万根,它是新中国成立后,第一条完全采用国产材料,由中国人民自己建设起来的铁路。

修建成渝铁路时,由于缺乏自主修建铁路的经验,一切都是摸着石头过河。当时西南工业部钢铁工业管理局组织专家对101钢铁厂既有机械、人才、技术进行摸底,决定修复张之洞时代购入的8000匹马力蒸汽机,发动专家和技术工人攻关后,于1950年9月轧制成功新中国第一根重轨。之后,成渝铁路从钢轨到螺栓,全部实现“中国造”。

建设过程中遇到的难题数不胜数,工友们就发挥主观能动性,自己想办法

解决。成渝铁路建设者魏一民回忆说,在隧道打炮眼,最初是一个人扶着钎子,一个人抡大锤砸,一天两人也就打炮眼8米。当时有个工人叫颜绍贵,自创了“单人冲钎法”,他用一根长钎,利用炮钎自身的重量,一个人一天就能冲炮眼近20米。

当时水泥被称为“洋灰”。由于国内产量低,成渝铁路建设只能就地开采石料,作为水泥的替代品。成渝铁路全线新建的28座隧道,边墙全部为石砌;隧道拱圈,有23座是石拱。整条铁路,新建桥涵石砌工程占60%以上,混凝土只占8.6%。

成渝铁路的建设,同时也拉开了新中国大规模进行经济建设的序幕,积累了大量的技术、人才和经验。

如今,我国铁路运营总里程超14万公里,“四纵四横”高铁网建成运营,成为世界上唯一高铁成网运行的国家,一个又一个里程碑式的世界级工程也成了一个中国铁路交通的名片。

以成渝铁路为起点,重庆不断推进铁路建设里程,不断提速铁路列车运营速度。到2030年,重庆将建成成渝中线、渝昆、渝万等11条高铁,形成“米”字型高铁网络,实现“1小时成都、贵阳,3小时周边省会城市,6小时北上广”目标。

### 一条链接未来之路: 双城抱团融入“一带一路”大格局

2022年6月30日,成渝两个城市开行的中欧班列突破两万班。

2011年3月19日,首趟中欧班列从重庆团结村始发,揭开了我国开行中欧班列的序幕。如今,中欧班列已成为世界运输体系的重要组成部分,凭借其运时短、成本低、运能大、零接触的独特点优势,积极发挥着国际枢纽通道的规模效应和对产业、贸易的集成带动作用。

作为中欧班列开行最早、运行最稳定、影响力最大的川渝地区,从2021年1月1日起,开出的中欧班列有了一个共同的名称——中欧班列(成渝)。它翻开了中欧班列发展新篇章,也成为成渝地区双城经济圈建设注入新动力。产自重庆的笔记本电脑、家电、服装,产自成都的家电、花木等,通过中欧班列(成渝)销往“一带一路”沿线国家。

今年5月19日,从重庆江津出发的首列成渝地区双城经济圈货运班列,借助成渝铁路,顺利抵达成都青白江城区厢站。该班列的开通,可紧密衔接西部陆海新通道、中欧班列和长江黄金水道,加强成渝两大陆港型国家枢纽互联互通,使双城经济圈物流、信息流更加畅通,推进重庆内陆开放高地建设。

成渝铁路以及与之接轨的国内国际大通道,使成渝地区双城经济圈积极融入到了“国内国际双循环”的大格局中。

### 一条便民惠民之路: 双城经济圈居民如今更似一家人

“成渝·同创园”位于沙坪坝区黄金湾·智谷。作为“成渝·同创园”运营负责人,成都人徐立频繁往返于成渝之间。“现在成渝高铁提速,1小时就能通达,就跟走亲戚一样方便。”徐立说,他第一次到重庆走亲戚,坐的是成渝铁路的绿皮车,在车上“摇”了一天才到重庆。但当时听长辈讲,与成渝铁路开通前相比,这已是“高速”。

在徐立看来,成渝间便捷的交通,乃川渝合作的根基之一。“现在的成渝地区双城经济圈,出行更方便,让两地企业愿意携手开拓市场。”徐立说,“成渝·同创园”已吸引携恩科技、哈瑞特科技等七八家科技企业入驻。在入驻企业首批派驻到重庆的30多名员工中,有八九人像徐立一样,已经或准备把家安到重庆,实现落地生根。

“上世纪80年代,坐绿皮车往返成渝是最快的选择,后来变成坐高铁,现在变成网络办理,只需跑一次。”前不久,来自四川省成都市武侯区的张伟在重庆自助打印出公司的营业执照。开办物流仓储公司的张伟此前办理过同样的手续,当时他为材料中的数据调整等问题,曾在成渝间往返3趟。

推进基本公共服务标准化便利化,是《成渝地区双城经济圈建设规划纲要》中明确提出的要求。2020年至今,为推进成渝地区双城经济圈“放管服”改革,方便企业群众办事,川渝两地先后联合推出了三批共311项“川渝通办”政务服务事项清单,其中第一批、第二批210项事项已经全部实现,今年9月底前第三批101项也将实现。

截至今年一季度,“川渝通办”已累计办件和查询量超过900万件次,日平均2万件次;截至目前,川渝累计跨省市迁移户口10.6万人次;持续联合开展网络招聘,共帮助18.3万名求职者

在川渝成功就业。