

# 重庆首条城轨快线如何方便市民出行

●最高运行速度 140 公里/小时 ●最大载客量 2612 人 ●全自动运行

重庆日报记者 杨永芹 廖雪梅

3月2日,重庆市城市轨道交通第四期项目中的4个项目集中开工,即4号线西延伸段(盘桂路-民安大道)、18号线北延伸段(富华路-小什字)、15号线一期(九曲河东-两江影视城)、24号线一期(鹿角北-广阳湾)。

其中,15号线一期是重庆首条城轨快线,线路全长38.7公里,设九曲河东站、重光站、龙安路站、金童路站、果塘路站、西南政法大学站、宝圣湖站、绣湖路站、T3航站楼站、龙骏大道站、两江大道站、复盛站、现代大道站、两江影视城站共14座车站,其中换乘站7座。

城轨快线与城轨普线(地铁、单轨)、城际铁路有何区别?将如何方便市民出行?3月2日,重庆日报记者采访了重庆交通开投铁路集团相关负责人。

**重庆日报:**城轨快线与城轨普线、城际铁路有何区别?

**答:**通俗地说,城轨快线是轨道交通的“主动脉”,主要连接城市主中心、副中心、内外组团中心、对外门户枢纽等重要城市功能节点。城轨普线是轨道交通的“毛细血管”,承担中心城区内部大运量公共交通需求,两者功能互补。

一般来说,干线/城际铁路主要是服务两个或两个以上城市之间的旅行出行。城轨普线主要是服务中心城区内通勤出行的公共交通需求,服务半径一般在40公里内,站间距1公里到2公里。

城轨快线为通勤出行提供快速、大容量、公交化服务的新型快速轨道交通



城轨快线车效果图。

(重庆交通开投铁路集团供图)

方式,站间距大、通常约3公里。与城轨普线相比,运行速度快,设计速度为120-160公里/小时,且与市域(郊)铁路贯通运营,与城市轨道交通网有机衔接,实现多点换乘。

**重庆日报:**能在多大程度上提高市民出行效率?

**答:**重庆中心城区两江环抱、四山围绕,市民出行要跨江、穿山。城轨快线可有效解决城轨普线单线出行时间过长、对外交通枢纽与城市中心重要节点联系效率低等问题,可以形成快慢组合、互联互通、协同运输的主城都市区轨道交通一体化格局。

城轨快线车最高运行速度为140公里/小时,车辆速度快,主要服务构建中心城区至城市新区的“1小时通勤圈”和“1小时经济圈”。

以15号线一期为例,九曲河东站到两江影视城站的距离约39公里,坐城轨快线只需34分钟;若设计成普轨,运行时间则需约1个小时。因此,城轨快线大大提高了市民出行效率。

**重庆日报:**列车载客量有多大?

**答:**根据设计,15号线列车不仅车速高,而且车体宽、载客量大。列车设计采用3.3米宽车体,车内空间大,车体采用横纵结合的方式对座位布置,大大提高座席率,居民乘坐更加舒适;车辆最大载客量为2612人。

目前重庆轨道交通载客量最大的轨道交通AS车车体(环线、5号线、10号线等列车)宽为3米,最大载客量为2322人。

**重庆日报:**有哪些设施让进出站更加便捷?

**答:**重庆是立体城市,相对来说,存在部分轨道交通车站深埋,乘客出站时间相对较长。为提升乘客出站效率,15号线一期电梯拟采用“垂直运输+扶梯”模式,有条件车站将增加两组即6台垂直运输电梯,乘客进出站时间将缩短一半。

**重庆日报:**15号线一期站间距是普轨的一倍多,车站换乘是否方便?

**答:**较普轨相比,城轨快线换乘站更多。15号线一期14个车站,车站平均站间距2.94公里,换乘站达7个。

根据规划,目前规划城轨快线达8条,这些线路全部运营后,全网85%以上的站点为换乘站,可与城轨普线实现多点换乘、无缝换乘。居民可以通过快线完成中心城区内快速穿越,外围组团向中心城区的快速转移,再换乘普线、公交到达最终目的地。

**重庆日报:**15号线服务功能上有哪些改进?

**答:**15号线在设计上充分体现“国际化、绿色化、智能化、人文化”特点,着力打造“智慧快线”。这条线路已获批按全自动运行设计实施,将采用全自动运行、人脸识别自动售票、自动检修等技术系统。同时,正在构建智慧乘客服务体系,推进城轨快线与其它轨道交通系统安检互信、资源共享、票制互通、支付兼容等技术,乘客出行也将更加安全、便捷、高效等。

## 延伸阅读

## 2025年重庆运营和在建轨道交通里程将达1000公里

重庆日报记者 杨永芹 廖雪梅

加快打造“轨道上的主城都市区”,推动“1小时通勤圈”建设,重庆轨道交通建设迎来“加速跑”。

3月2日,重庆市城市轨道交通第四期项目中的4个项目集中开工,即4号线西延伸段(盘桂路-民安大道)、18号线北延伸段(富华路-小什字)、15号线一期(九曲河东-两江影视城)、24号线一期(鹿角北-广阳湾),标志着我市轨道交通第四期规划正式落地开工建设。

这,只是重庆打造“轨道上的主城都市区”的最新动作。

“城市轨道交通是现代大城市交通的发展方向。发展轨道交通是解决大城市病的有效途径,也是建设绿色城市、智能城市的有效途径。”市住房城乡建委相关负责人表示。根据规划,“十四五”末,主城都市区将实现运营及在建轨道交通规模1000公里。

**年内还将争取开工4个项目  
今年轨道在建规模有望达到384公里**

来自市住房城乡建委的消息称,自2000年轨道交通2号线开工建设至

今,全市运营轨道线路里程达370公里,中心城区形成“环+放射型”轨道运营网络,覆盖了机场、火车站、长途汽车站等交通枢纽、各大商圈和社区,日客流量最高达387万人次。目前,重庆轨道交通出行在公共交通出行中占比达到40%,在公共交通体系中的骨干地位日益凸显。

重庆交通开投集团党委书记、董事长李方宇表示,为加快建设轨道上的主城都市区,我市正按照“中心加密、两槽加速、两翼联通、外围辐射”思路,全力推进重庆轨道交通四期规划项目建设。

重庆轨道交通第四期包括4号线西延伸段、6号线东延伸段、18号线北延伸段、15号线、24号线一期、7号线一期、17号线一期和27号线共8个项目,总长度198公里。除了3月2日集中开工的4个项目,剩余的4个项目力争年内开工。

“此次开工的这4个项目,是轨道交通第四期规划的重要骨架线,对加快轨道交通建设成网具有重大意义,能更好地解决重庆中心城区交通问题,支撑城市空间结构调整,增强城市承载力和竞争力,为推动重庆经济高质量发展提供重要支撑,助推成渝地区双城经济圈

建设。”重庆交通开投集团相关负责人表示。

**加快推进城市轨道交通成网计划  
2025年轨道交通占公共交通出行比例将达80%**

在加快推进在建轨道交通项目的同时,重庆还着手研究轨道交通第五期建设规划,加快推进城市轨道交通成网计划。预计到2025年,第四期规划的8条、198公里线路将全部建成。届时,重庆轨道交通运营和在建里程有望达到1000公里,重庆将形成以轨道交通为骨干的公共交通系统,轨道交通占公共交通出行比例有望达到80%。

“在推进轨道交通建设中,我市将注重畅通‘大中小’三个循环,进一步提高市民出行便捷度。”重庆交通开投集团相关负责人表示。

所谓畅通“大循环”,即加快推进城市轨道交通与铁路干线、城际铁路、城轨快线“融合”,推动轨道交通与重庆东站、重庆江北机场等交通枢纽的换乘,提升市民出行通达性;畅通“中循环”,即加强轨道交通与周边商圈、社区、学

校等衔接布局,提高轨道交通出行效率;即畅通“微循环”,力争公交轨道一体换乘同步设计、同步建设、同步投用,实现无缝换乘。

**打造重庆轨道“新名片”  
推动约98个轨道站  
场TOD综合开发**

值得一提的是,重庆第四期规划线路将充分考虑TOD建设模式。

轨道TOD模式,是指以轨道交通为导向的城市发展模式,包括轨道交通项目本体以及站场周边综合开发,打造集工作、商业、文化、购物、娱乐、出行、居住等为一体的混合功能区,实现生产、生活、生态高度和谐统一。

市住房城乡建委人士介绍,按照《重庆城市轨道交通TOD综合开发实施方案》,我市将开展TOD综合开发项目策划、规划设计、招商推介以及强化TOD综合开发项目用地管控、加强建设运营管理等5个方面、12项重点工作,着重推进包括第四期建设规划线路在内约98个轨道站场TOD综合开发工作。

同时,在第四期轨道交通建设中,重庆将坚持“国际化、绿色化、智能化、人文化”的建设思路,打造重庆轨道“新名片”,全面提升轨道交通品质。比如,对标国内外发达城市的建设标准,积极探索构件工厂化预制,大力推行工业化建造;深入应用BIM(建筑信息模型)技术,全面打造智慧车站,推行全自动驾驶,构建轨道交通云平台等。