

重庆铁路枢纽东环线力争2021年建成

将串联铁路北站、西站、东站和江北机场,市民可坐火车上下班

记者 姜念月

铁路枢纽东环线的建设情况一直备受瞩目,重庆铁路枢纽东环线控制性工程明月峡长江大桥的钢围堰前日顺利下沉。当天在现场,市交委相关负责人表示,铁路枢纽东环线力争全线2021年建成。届时,重庆北站、重庆西站、重庆东站等铁路综合交通枢纽和江北国际机场综合枢纽,以及主城及周边多个重要组团将被串联起来,市民可坐着火车上下班。

双层铁路大桥动工 钢围堰精确下沉

10日下午4时30分许,实况新闻-重庆时报记者在重庆南岸广阳镇明月峡长江大桥施工现场看到,一个重达2300多吨的钢围堰在前后定位船和锚碇系统协助下精确定位,缓慢平稳下沉。

据中铁二局重庆铁路枢纽东环线项目部常务副经理李传华介绍这是大桥桩基建设的基础,整体设计为圆端双壁结构,占地面积约4个篮球场大小,围堰总高25米,相当于6层楼高度。

“我们采用气囊法滑移下水,即利用气囊充气后将钢围堰托起,利用拖轮带着钢围堰浮运到大桥墩位处后,采用前后定位船和锚碇系统进行围堰精确定位下沉。”李传华表示,随着钢围堰下水,为明月峡长江大桥的建设奠定了基础。

据介绍,明月峡长江大桥位于我市绕城高速鱼嘴长江大桥下游约3公里,全长877.8米,是铁路枢纽东环线的控制性工程之一,也是全线重难点工程之一。

其中,明月峡长江大桥下层为时速160公里的重庆东环线客货共线双线铁路,上层为预留时速250公里的达渝城际双线铁路。李传华表示,明月峡长江大桥预计2020年上半年建成。



东环线控制性工程明月峡长江大桥的钢围堰前日顺利下沉

重庆北站将12分钟开到江北机场

重庆市交委相关负责人介绍,重庆铁路枢纽东环线正线位于重庆市主城区内,以时速160公里进行设计建设,起于江津区,由珞璜南站引出,向北经珞璜东、南彭、重庆东、东港、龙盛、统景、古路、水土,终点接轨于襄渝铁路磨心坡站。东环线正线全长158.7公里,新建车站8座。同步建设机场支线和黄茅坪支线。

“重庆铁路枢纽东环线自去年下半年全面开工以来,建设有序推进。”据了解,重庆铁路枢纽东环线的机场支线全长28.5公里,设计时速120公里。线路起于重庆北站(区间),向北经江北机场,沿渝邻高速东侧前行至渝北区郭家沱镇,和东环线统景方向联通,依次设江北机场和郭家

沱2座车站。

记者了解到,重庆铁路枢纽东环线江北机场站与轨道10号线T3A航站楼站呈十字交叉,今后在T3A航站楼前的换乘枢纽负二层换乘大厅,可购买火车票,然后在负四层乘坐火车。

市交委表示,机场支线铁路工程建成后,将连通重庆北站,市民从重庆北站至江北机场将实现一站直达,车程在12分钟左右。

枢纽东、西环线将形成完整“环线”

据了解,重庆铁路枢纽东环线将串联重庆北站、重庆西站、重庆东站等铁路综合交通枢纽和江北国际机场综合枢纽,主城及周边多个重要组团,实现主城主要铁路综合交通枢纽间,以及铁路交通枢纽与

航空枢纽间的旅客高效快捷换乘。

“未来铁路枢纽东环线将开行公交化列车,高峰时段5分钟就有一班。”市交委相关负责人表示,通过铁路枢纽东环线与既有的遂渝、渝利铁路和成渝高铁互相依托,与即将通车的渝贵铁路,在建的渝合铁路,规划拟建的渝湘、渝昆高铁和重庆主城至潼南、大足城际铁路等干线铁路衔接,将灵活组织公交化列车运营。“待规划的铁路枢纽西环线建成后,枢纽东、西环线将在主城区形成完整的‘环线’”

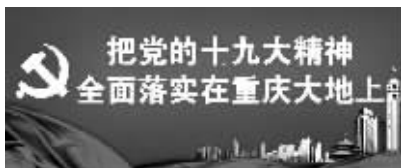
全线新建黄茅坪企业站一座

经济建设方面,铁路枢纽东环线将串联起水土产业园、空港工业园、龙兴工业园、鱼复工业园和东港工业园等9个工业园区,并与兴隆场编组站、团结村集装箱中心站、江北机场航空物流基地等综合货运枢纽相连,打造立体高效能力强大的货物集疏运体系,降低沿线园区货物运输成本,提升企业竞争力,促进沿线产业合理布局,有力支撑沿线地区经济社会发展。

“铁路枢纽东环线黄茅坪支线建成后,还将有效满足车企的运输需求。”市交委相关负责人说,根据规划,重庆铁路枢纽东环线黄茅坪支线全长约23公里,按时速120公里进行设计。线路起于东环线水土车站,向南沿金山大道东侧前行,预留茶店、国博中心两个客运站,出金山隧道后设货运单线至福特三工厂东侧设黄茅坪站(工业站)。全线新建黄茅坪企业站一座。

市交委表示,黄茅坪支线建成后,以长安福特为例,在黄茅坪支线建成后,长安福特整车运输在重庆主城区内将100%通过铁路运输,并通过和东环线相连的干线铁路或城市周边的公路分拨中心、铁路站、码头发运到全国各地。

实现高质量发展为引领 渝北全力推进国家临空经济示范区建设



新时代新气象新作为 区县负责人系列访谈

记者 丁凤然

国际航空港、创新生态圈、智能制造基地,若论区位优势,渝北可谓得天独厚。“贯彻新发展理念、推动新经济变革、构建新产业体系、推进新行动计划”,讲发展思路,渝北也有量身定制。眼下,既有优势也有思路的渝北区,正在思考的问题是:如何把美丽蓝图变为美好现实。

“要深刻领会和准确把握新发展理念,把‘三大变革’作为主攻方向,加快构建以临空高端制造业、临空现代服务业和临空现代农业为支撑的现代化临空产业体系,围绕基础设施建设、战略性新兴产业、民生短板等重点策划一批重大项目,推动渝北经济实现高质量发展。”

在不久前的一次访谈中,中共渝北区委书记段成刚给出了这样的答案。

充分利用区位优势, 大力发展开放型经济

2017年底,春秋航空首架进口租赁飞机刚刚降落到江北国际机场的跑道上,被誉为非洲“手机之王”的传音手机就“预订”了出口非洲的货舱。

这一“进”“出”之间,不仅展示出渝北产业结构和业态的变化,也凸显着渝北作为全国首批国家临空经济示范区的独有优势。正是牢牢抓住江北国际机场这个独有优势,以及保税港区空港功能区、悦来会展中心等开放平台,渝北当仁不让地承担起了建设内陆开放空中门户的重任。过去的一年里,渝北大力推动贸易便

利化,发展转口贸易等口岸经济,集聚了649家外贸企业(全市第二)、613家外资企业(全市第一),进出口额达1150亿元人民币,占到了全市的20%(全市第一)。

全面开放的新格局,推动了渝北经济高质量发展。据段成刚讲,一家全球知名的3D打印机制造企业就是相中了这里空铁联运的交通优势,把生产基地从深圳搬到了渝北。落户短短几个月,“渝北造”3D打印机就搭上了中欧班列的“便车”,先后3批次出口欧洲,成为首个打入欧洲市场的重庆3D打印企业。在走出去的同时,渝北还在自贸区的渝北板块先后引进重点企业72家,并开展了飞机融资租赁业务,带动了航空客运、货运、物流、飞机航材维修、飞行培训等临空产业的发展,增强了渝北航空产业的辐射力和竞争力。

积极构建开放型平台, 支撑高端产业集聚

国际航空港既是重庆打造内陆开放高地的门户,也是重庆对外开放的重要载体。段成刚透露,目前,江北国际机场周边正在布局打造“一场一园一镇”,大力发展国际物流、高端服务贸易、总部经济等航空关联产业。未来,临空产业增加值比重将超过渝北GDP的50%。他还提到,就在不久前,总部位于渝北区的蓝岸通讯技术有限公司刚刚拿到了来自印度的5000万台智能手机订单,OPPO、金立、传音等三大手机品牌也相继落户渝北。自从加快布局和集聚智能终端产业以来,渝北区的手机产业从无到有,年产2000多万部。而全市生产的笔记本电脑,每3台当中就有1台“渝北造”的身影。

加快智能终端产业布局, 推动传统企业提质增效

制造业是渝北的传统优势产业,在继



仙桃学院

续发展好汽车等传统制造业的同时,渝北加快布局和集聚智能终端产业,“无中生有”效果非常明显。项目全面达产后,渝北智能终端产业将实现年产值1000亿元,成为重庆乃至西部地区智能终端产业链条最完善、研发生产能力最强的高端制造基地。

在转换发展新方式、推动传统企业提质增效方面,渝北“有中生新”,支持汽车、电子、装备等传统产业进行智能化改造,推动大数据互联网与制造业的深度融合。段成刚告诉记者,今后每年将安排不低于2个亿的专项产业资金,在技术改造、扩能增效、降本减负等方面支持企业,重点鼓励企业打造智能工厂、创新智能模式。

大数据智能化为引领, 着力构建创新生态体系

在刚刚获评为首批9个“互联网+”产业基地之一的仙桃国际大数据谷,正集聚着一大批大数据、智能化方面的科技型企业,仙桃国际学院也已正式建成开

院。目前,这里引进了高科技企业366家,引进研发企业、机构32个,许多都是国内相关行业的“独角兽”,这与渝北在大数据方面起步比较早、效果好是分不开的。下一步,渝北将把重点放在抓好以大数据智能化为引领的创新生态圈建设行动计划上。

段成刚说,接下来,渝北将贯彻落实国家大数据发展战略,激活仙桃国际大数据谷的创新资源,构建以大数据为核心,以物联网、集成电路设计、人工智能为支撑,以智能汽车、智能终端、航空服务、生命健康、智慧城市为产业应用,以10大公共创新服务平台和N个创新企业组成的“1+3+5+10+N”的创新生态体系,完善“政、学、研、产、经、用”协同创新机制,加快推动大数据与实体经济深度融合,深入挖掘大数据商用、民用、政用价值,加强智能化在经济生活的应用,把仙桃国际大数据谷建设成为国家互联网大数据分析重庆分中心、“一带一路”大数据中心西部分中心。