

数读|巴南高铁

线路走向:自新建巴中站,向西经巴中市,南充市,接入南充北站,线路全长149公里,设计时速250公里。
车站设置:全线共设车站6座

开行列车:巴南高铁运营初期共开行20列动车。
旅行时间:巴中至南充、成都、重庆最快运行时间分别为48分、2小时16分、2小时46分。

▶ 6月27日,首发列车D5133次列车乘务员在巴中车站站台迎接旅客。 新华社发



巴南高铁开通运营

红色高铁 开进川陕革命老区

▶ 6月27日,巴南高铁首发列车D5133次列车从巴中站驶出。新华社发

6月27日早上6点过,65岁的杨如芬早早出了家门,与一群好姐妹前往巴中站。和很多巴中市民一样,她们想要见证家乡交通发展的重要时刻——巴中至南充高铁(以下简称巴南高铁)开通运营。

当日上午,巴南高铁开通运营,革命老区巴中结束了不通高铁的历史。

巴南高铁贯穿川陕革命老区,被誉为“红色高铁”,沿线有朱德故里、张思德纪念馆、将帅碑林等人文景观,也有琳琅山、光雾山等自然风光。“去光雾山看红叶更方便了”“周末回巴中老家再也不用纠结了”……得知巴南高铁开通运营后,不少网友发出这样的心声。

如今,巴中到南充、成都、重庆的最短运行时间分别缩短到48分、2小时16分和2小时46分。巴南高铁的通车,让川东北经济区与成渝城市群的关系更加紧密,也将为革命老区的发展注入新的活力。



回家之路更快捷 巴中至成都 最快2小时16分

巴南高铁运营初期共开行20列动车,其中巴中至成都东之间最快2小时16分可达,比此前的最快铁路运行时间快了1小时50分。速度更快、车次加密,让旅客出行更便捷。

得知家乡要通高铁,在外地工作的小蒲特别激动。过去,回家对他来说是一件稍显“艰难”的事情。之前在成都读书、工作时,他基本只能在节假日回老家,近5个小时的普速火车,还时常抢不到票;坐汽车时常堵车,有一次堵车开了10多个小时。后来,他到了西昌工作,这趟回家路就更难了。

不过,小蒲经历的难,在爷爷眼中可能根本不算事。78岁的老人,见证了巴中几十年交通变迁,以及与成都时空距离的不断拉近:从出行全靠双脚到20多小时的车程,从高速公路修到家门口到巴南、巴达等铁路通车,再到如今巴南高铁开通,巴中到成都只需要2个多小时,这是老人不曾想象过的快速、便捷。

现在,即便工作的城市与老家相隔800多公里,小蒲也不再觉得回家难:“西昌有直达巴中的动车,单程6小时41分,我可以周五下午出发,星期天上午再回西昌,很方便。”



旅客在巴南高铁首发列车上合影。曹菲 摄



6月27日,在首发列车D5133次列车上,工作人员为旅客表演川剧变脸。新华社发

旅行之路更方便 坐着高铁 追“红色”和“绿色”

除了川东北老乡,巴南高铁的通车也让不少喜欢旅游的人欣喜万分。

巴南高铁线路穿越川陕革命老区,赋予了这条高铁鲜明的“红色”。沿线途经的南充市仪陇县,是开国元勋朱德总司令和“为人民服务的光辉典范”张思德同志的故乡;起点巴中,则是川陕革命根据地的中心,这里坐落着我国最大的红军碑林。两地车程仅需30分钟,一天之内即可轻松打卡相关“红色景点”。

不仅如此,川东北地区兼具“绿色”基因,生态环境十分优良,集合了琳琅山、光雾山旅游景区。

省委省政府决策咨询委员,西南交通大学公共政策研究中心主任、教授陈光认为,巴南高铁的开通,将助推当地的“红色”和“绿色”资源被更多人知晓,进而带动两座城市的经济发展,转化为老百姓实实在在的福利。

在陈光看来,巴南高铁的通车,只是川东北经济区走向振兴的开始。未来,巴南高铁将与成达万高铁构成川东北地区的高铁网络,推动巴中、南充成为川东北的货物运输区域枢纽。货运畅达后,自然会为各种产业发展带来新的机遇,更多的利好指日可待。

新闻多一点

巴南高铁设计时速
250公里
全线共设车站6座

巴南高铁起自新建巴中站,向西经巴中市,南充市,接入南充北站,线路全长149公里,设计时速250公里,全线共设车站6座,分别为南充北、蓬安西站、仪陇站、马鞍站、巴中西站和巴中站,其中南充北站为既有车站,其余为新建车站。

这条高铁贯穿川陕革命老区和秦巴山区。通车后,巴中迎来高铁,沿线仪陇县结束不通铁路的历史,一步迈入“高铁时代”。

开通运营初期,安排巴中至南充、成都、重庆最快运行时间分别为48分、2小时16分、2小时46分,较目前旅客列车分别压缩1小时39分、1小时50分、1小时15分。票价方面,成都东至巴中二等座票价最低100元。

随着高铁通车,川东北革命老区与成渝地区双城经济圈联系将更紧密,项目的建设对完善成渝地区城际铁路网、加快沿线旅游资源开发、促进沿线地区经济和川东北经济区快速发展、加快川东革命老区发展均具有非常重要的意义。

机遇

巴南高铁将如何激发革命老区的发展活力?

6月27日开通运营的巴南高铁,让巴中与成渝城市群的时空距离大大缩短。高铁的开通,将为川陕革命老区核心区巴中的经济发展带来哪些利好? 6月26日,华西都市报、封面新闻记者走进当地两家企业,听听他们的心声。

26日上午11点,记者来到位于巴中市经开区的四川巨星铭创科技集团有限公司,这是一家生产建筑幕墙装饰铝板的企业,曾参与杭州亚运村、成都大运会、成都地铁27号线,以及巴南高铁巴中站站台房外幕墙的装修。

作为巴中本土企业,他们最能体会交通对经济发展的重要性。

“过去,沿海一带的客户到我们公司考察,得转两次飞机,或者先坐飞机到成都,再坐火车或汽车过来,至少需要两天。”该集团行政副总兼安环部经理杨晖说。如今,巴南高铁开通,无论是合作伙伴还是技术专家,快的话一天就能实现往返,出行时间、成本大大降低,大家的合作意愿自然更高。

杨晖介绍,幕墙铝板制造有一条完整的产业链,上游有

原材料铝卷,下游有涂料等。“高铁开通后,优化了巴中的营商环境,增加了招商引资的砝码,可以吸引更多的上下游企业向巴中聚集,为产业链的打造奠定了基础。”对于高铁开通后公司的发展,杨晖充满期待。

当日下午1点,记者来到位于巴中市巴州区清江工业园的四川老廖家风味食品有限公司。一楼展厅里,卤牛肉、风干牛肉、腱子肉、小郡肝等小袋零食,展示了这家公司的业务板块。

该公司运营总监廖慧敏说,公司发展过程中,需要很多专业人才。以前,他们每年都会去成都招聘,但很难吸引人才。“过去从成都坐火车到巴中,单程需要近5个小时,开车遇到堵车,七八个小时也是常事,我也是年轻人,知道他们肯定不愿意来。”廖慧敏说,巴南高铁开通运营后,巴中到成都只需两个多小时,肯定能吸引更多的人才驻留。不仅如此,川大、川农等高校的专家也可以更高频地前来企业指导;经销商、合作方前来考察也更方便,合作效率也会提高。高铁开通后,对企业发展所需的资源、人才、市场的触达,都是利好。

揭秘

- ◆ 秦岭横亘、巴山阻隔,要在交通闭塞的川东北山区修建一条高铁,可以想见有多难。6月27日,历时4年多建设,一条高铁终于在秦巴山区延伸,它就是巴南高铁。
- ◆ 这条桥隧比近70%的山区高铁是如何绕避环境敏感带? 全线有哪些重难点工程? 6月25日,在巴南高铁开通前夕,华西都市报、封面新闻记者采访了中铁第五勘察设计院集团有限公司巴南高铁设计总体杨天宇。

桥隧比近 70%

巴南高铁 如何穿越秦巴山区?

环保选线:绕避环境敏感点和基本农田

巴南高铁起自巴中站,向西经巴中市经开区、巴州区、恩阳区,南充市仪陇县、南部县、蓬安县、顺庆区,接入南充北站,线路全长约149公里。

“高铁穿越的川东北地区,地形起伏较大,这就导致桥隧工点比较密集,全线桥隧比近70%。”杨天宇说。

此外,巴南高铁所在区域环境敏感多变、河流密集,为了最大限度减少工程建设对环境的影响,线路设计坚持了绿色环保选线的原则。

杨天宇举例说,巴南高铁途经朱德故里——琳琅山风景名胜,团队设计选线时与风景名胜区的规划相结合,在景区外设置了马鞍站,这样就不会破坏到景区。同时,车站紧邻景区,两地车程只有五六分钟,又可以最大限度发挥高铁对旅游的带动作用。

同时,巴中、南充都是四川重要的粮食产区,巴南高铁选线时,通过以桥代路的方式减少基本农田的占用,这也是环保选线的一个表现。



巴南高铁嘉陵江特大桥。秦浩文 摄

两座桥梁:设计、工艺创造两个“首次”

在巴南高铁全线101公里桥隧中,有两座桥梁最具代表性。

其一是嘉陵江特大桥,它是全国首座合龙的双线高速铁路高低塔混合梁斜拉桥。杨天宇介绍,这种桥跨形式既能满足嘉陵江的通航需求,又与大桥所在地形契合,减少山体开挖,且外形流畅、线条美观,已然成为嘉陵江上的一道靓丽风景线。

其二是恩阳河特大桥,它的创新之处在于施工工艺。

杨天宇解释,巴南高铁从巴中站引出到巴中西站,需要跨越恩阳河,受到站房高程限制,桥高达98.55米,是全线最高桥。桥梁采用节段拼装的工艺,这也让恩阳河特大桥成为四川首座在高速铁路上使用节段拼装工艺的桥梁。这种工艺减少了桥墩的个数,可以保证工期,也

是最为经济、合理的方式。此外,南充北站的线路疏解,也给设计团队带来了不小的难题。

“巴南高铁和成达万高铁都要引入南充北站,引入地区形成了一站两场,4线进、10线出的格局,各线交叉、跨越次数比较多,成为我们的设计亮点和难点。”杨天宇说,“在设计中,我们需要与站前、站后、运输等不同专业紧密配合。在我的记忆中,我们画了七天七夜,才把疏解方案画出来。”

“巴南高铁穿越了川陕革命老区的核心区,沿线很多地方之前都没有铁路,我们在设计选线时,也充分考虑了这些欠发达地区的经济发展需求。”杨天宇说,随着巴南高铁的开通,这些地区将进一步迈入高铁时代,川东北经济区与成渝城市群之间的互动也将更加紧密。