



“芜湖起飞”进入城轨时代

1号线今日正式开通运营



记者从芜湖市方面获悉,11月3日,芜湖轨道交通1号线将正式开通运营。当日11时开始,广大市民朋友可进站购票乘车,体验到全国首个全自动运行跨座式单轨的安全、美观、环保、便利、舒适。这也标志着芜湖即将正式跨入轨道交通新时代,成为安徽第二个拥有轨道交通的城市。

■ 记者 祝亮

“最美风景单轨”起步价2元

据悉,芜湖轨道交通1号线全长约30千米,沿城市南北向敷设,南端设置白马山车辆段,北端设置保顺路停车场,可穿过中江桥、俯瞰镜湖、下穿商合杭、上跨跨合高速长江大桥、飞越银湖……共设轻盈美观的路中高架车站25座,被誉为“最美风景单轨”。经批复,芜湖城市轨道交通按里程分段计价,1号线起步价2元,可乘坐8公里,全线单程票价6元。

11月3日正式开通运营当日,购票乘车时间从11:00到22:00。11月4日后,暂定白马山站自南向北向、保顺路站自北向南向首末班发车时间为6:30~22:00;同时,位于银湖路上的赭山路站首班双向发车时间为6:30。目前芜湖轨道交通支持单程票卡、城市一卡通、芜湖轨道APP等多种乘车购票方式。车站不办理人工售票,主要使用自动售票机购票,支持纸币(只接收5元、10元)、硬币(1元)或二维码扫码支付(包含芜湖轨道APP扫码、云闪付扫码、微信和支付宝扫码等)。如需帮助,可及时询问车站客服人员。

2号线年底开通 组“十”字形轨道线网

2016年2月,《芜湖市城市轨道交通一期建设规划(2016~2020年)》获批,成为全国第40个获批建设轨道交通的城市。

芜湖市轨道交通1号线、2号线一期工程总长46.2公里,设站36座。其中芜湖轨道交通2号线呈东西走向,全线共设11座车站,其中高架站10座,地下站1座。2号线一期于2021年9月15日完成项目验收,进入试运行阶段,计划12月底开通初期运营,届时将和1号线组成“十”字形骨架轨道线网。

芜湖轨道交通1号线、2号线一期项目是芜湖市城市建设发展有史以来投资规模最大的基础设施项目,是财政部第三批政府和社会资本合作示范项目,也是安徽省迄今为止单体最大的PPP项目。

国内首个支持全自动运行的跨座式单轨项目

跨座式单轨指通过单根轨道来支撑和导向,车体采用橡胶轮胎跨坐在轨道梁上运行的轨道交通制式。速度可以达到80公里/小时,属于中等运量轨道交通系统,投资少、安全性高、适用性强、转弯半径小、爬坡能力强、占地面积小、可提高城市观赏度。芜湖跨座式单轨1号线、2号线一期项目,是财政部第三批政府和社会资本合作示范项目,是安徽省迄今为止单体最大的PPP项目,也是芜湖市城市建设发展有史以来投资规模最大的基础设施项目。自建设以来刷新多个纪录:它是国内首个采用先简后支连续的3~30米大跨度连续刚构轨道桥梁;国内轨道交通最大转体梁项目;国内首次采用轨道交通换梁型、枢轴型岔道的项目;国内首个支持全自动运行的跨座式单轨项目,采用无人驾驶模式,安全便捷,科技含量高。

跨座式单轨与城市发展特点契合

与其他城市轨道交通制式多选择地铁不同,在历经2年多的实地调研、充分比选后,芜湖市相关部门最终确定轨道交通制式为跨座式单轨。跨座式单轨,为单轨的一种,是通过单根轨道支持、稳定和导向,车体采用橡胶轮胎跨坐在轨道梁上运行。目前该形式主要以重庆轨道交通为代表,在国内其他城市并不多见。

据介绍,轨道制式的选择,不仅要考



虑城市公共交通发展初、近、远期需求,而且要结合城市总规定位、历史文化背景、地形地质特点等综合因素。

一方面,修建地铁的门槛较高,必须满足以下条件:一般公共财政预算收入应在300亿元以上,地区生产总值在3000亿元以上,市区常住人口在300万人以上。拟建地铁初期客运强度不低于每日每公里0.7万人次,远期客流规模达到单向高峰小时3万人次以上。

据有关专家介绍,跨座式单轨造价低,每公里造价在1亿元左右,与地铁相比“划算”很多,且运量低,高峰小时客流量1万人次左右,适合中等城市。

助推芜湖融入长三角更高质量一体化发展

芜湖轨道交通1号线通车之后,将使

得芜湖成为继合肥之后,安徽第二座迈入轨道交通时代的地级市。

对于芜湖而言,轨道交通的意义远不止于此。作为安徽融入长三角一体化的“桥头堡”,芜湖围绕轨道交通建设,加快构建战略性新兴产业集群,吸引轨道交通装备制造企业落户。

在芜湖轨道交通装备产业园,“产业森林”雏形初具:除龙头企业中车浦镇庞巴迪外,新誉集团、今创集团、力钧轨道、雷尔伟、中铁设计等13家轨道交通装备制造企业纷纷落户,涉及整车制造、信号系统、牵引系统、电气系统、空调系统、通信系统、车内装饰、道岔、车体等,初步形成了较为完整的轨道交通产业链集群。目前,相关产品已输出国内外市场,特别在泰国、埃及等一带一路沿线国家广受欢迎。



合肥中欧班列10月新增3个新站点

星报讯(邱玉梅 记者 秦缘) 2014年合肥至哈萨克斯坦阿拉木图的中欧班列发车,成为安徽首个国际铁路货运专列。

2017年11月30日合肥国际陆港应运而生,2018年1月6日发往德国汉堡的合肥中欧班列打响正式运营的第一炮。

三年多来合肥国际陆港中欧班列开行量由2017年在全国36个开通班列城市中第13位,上升到2018年在全国56个开通班列城市中的第9位,2019年在全国63个城市中位列第8位,2020年在全国73个城市中位居第6,快速跻身全国第一方阵。不被人注意的是,2020年在长三角三省一市中,合肥国际陆港中欧班列开行量仅次于浙江义乌,名列第二。

近日,一列满载100TEU货物的合肥中欧班列缓缓从合肥北站启程,奔赴俄罗斯斯塔列伊纳亚,货重2410吨,运载货物为火车车轮。此趟班列的成功开行标志着合肥中欧班列成功开辟斯塔列伊纳亚这一新站点。这也是合肥中欧班列10月开辟的第三个新站点。10月14日的中欧

回程第95列和10月27日的中欧回程第100列分别开辟了俄罗斯尼佐夫卡、哈巴罗夫斯克两个新站点,运载货物分别为牛皮纸和板材。这三个站点的成功开辟,进一步促进了长三角地区与俄罗斯在国际贸易合作上的互联、互通、互助、共享。

值得一提的是,这一趟班列运载的货物为百分之百安徽货,10月合肥中欧班列已发运超11列百分之百安徽货班列,其中不乏奇瑞汽车、江淮汽车专列。有来有往,除了皖货去程,合肥中欧班列同时注重回程开行质量,为长三角引进国外优质货品,牛皮纸、板材、电解铜、硫酸钾……货物品种丰富多样,运输货值同样有所保障,10月开行的三列货值超千万美元回程班列就是最好的证明。