

盲女独自乘坐轨道交通 多个车站全程接力护送

轨道环线成本有望下降 用上它,每年可节约59.32万元

4月29日,来自北京的“90后”博主“盲人小爽的乐享生活”在社交平台发布了一段4分多钟的视频,记录下她在重庆独自乘坐轨道交通,从找错站点到被工作人员一路接力护送的全过程。视频里没有刻意煽情,却处处透着温暖,不少网友被重庆这座城市的善意打动。

近日,重庆晚报记者联系上已返回北京的小爽。她告诉记者,这是自己失明后第一次来重庆,和朋友们在渝游玩了七八天。事发当天,她独自在北仓文创街区游玩后,打算前往观音桥乘坐轨道交通与朋友会合。

由于不熟悉重庆的路况,加上眼睛看不见,小爽靠着导航前往观音桥站,途中多次偏航,一路上不少热心路人帮忙指路、带路。好不容易抵达观音桥站,她却发现自己进的是轨道交通9号线观音桥站,而她需要到嘉州路站,得再出站去乘坐轨道交通3号线。

“当时心里有点忐忑,毕竟是在陌生城市。”小爽说。就在她不知所措时,轨道交通9号线观音桥站安检员赵秋月向值班站长汇报情况,随即便叫来保安刘彬护送她出站前往轨道交通3号线。

从轨道交通9号线观音桥站到轨道交通3号线观音桥站,需穿过人流密集的观音桥步行街。刘彬陪同小爽一出站,早已在此等候的轨道交通3号线观音桥站保安秦孝祥便上前完成交接。随后,秦孝祥将小爽安全送进车站乘车,并贴心叮嘱:“我们将和下车的车站联系,你到站后会有工作人员接应。”

当列车抵达嘉州路站后,站务安全员韩城铖接到小爽后将她送上无障碍电梯,并叫来保安金光安护送其出站。

小爽将整个过程录制成视频发布到社交平台后,获得不少网友点赞。



金光安送小爽出站



小爽在重庆游玩拍下的照片

重庆是一座有温度的城市。

在轨道交通上看到很多护送乘客的画面,特别贴心。

重庆轨道交通没给重庆人丢脸,棒棒哒。

声音

小爽:

“重庆轨道交通的工作人员特别细心和热心,他们有一套服务流程,从进站、搭乘电梯、上车、下车、出站,他们的接送都无缝衔接。”

“重庆人就像重庆的火锅一样,热情又温暖,整座城市都充满人情味。虽然山城的路况对盲人来说有挑战,但在大家的热心帮助下,总能顺利抵达目的地。”

轨道交通3号线嘉州路站站务安全员韩城铖:

“保障每一位乘客安全、便捷、舒适出行,是我们的职责所在。尤其是进入车站的老、幼、病、残、孕及怀抱婴儿者,是我们的重点服务对象,从进站、购票、上车、下车、离站全程都提供贴心服务。为了方便特殊乘客出行,重庆轨道交通还提供‘爱心预约’乘车服务。”

爱心预约乘车服务

01 提前拨打023-88816666进行预约

02 通过微信小程序“重庆轨道交通爱心预约”进行预约

出行当天,工作人员会在约定地点接应。

重庆晚报-厢遇记者 张春莲 受访者供图



功能试验验证



车载信号接口电路测试仪成果图

近日,重庆交通开投集团轨道运营公司发布消息,重庆轨道交通陈晔劳模创新工作室成功研制出“车载信号接口电路测试仪”,让车载信号检测从“动态”走向“静态”。

据了解,车载信号设备是列车安全高效运行的“神经系统”,其工作状态直接关系到行车安全与运营效率。长期以来,部分车载信号电路的输入、输出参数,仅能在列车上线运行的动态条件下完成调试检测,不仅占用宝贵的轨道沿线空间和资源,还增加了现场作业风险与人力投入。

自2025年2月起,陈晔劳模创新工作室团队全身心投入研发“车载信号接口电路测试仪”攻坚,从电路图纸设计、元器件选型采购,到线路焊接组装、参数调试优化、多轮试验验证,全程攻坚克难、反复迭代优化,2026年1月,设备正式定型,实现检测从“动态”走向“静态”。

据重庆交通开投集团轨道运营公司相关负责人介绍,这款测试仪具备强大的模拟测试能力,可对列车无人折返、开关门按钮、紧急制动启停、ATO启动灯显示等多项核心接口功能进行精准全面检测,直观判定各项功能运行状态,为列车安全稳定运行筑牢技术检测防线。

传统设备

操作方面

需司机配合、占用轨旁作业区域。

安全方面

需列车上线,作业区段需暂停全部轨旁作业,存在行车与人员双重安全隐患。

新设备

仅需将设备与列车接口连接,2名信号作业人员在静态环境下轻触测试按钮,即可完成。该模式将大幅精简人力配置,显著提升检修效率。

静态化、离线式检测,列车无需上线运行,从根本上降低作业风险;有效避免接口设备更换后,因电路错误导致上电烧损板卡等故障发生。

该测试仪专为环线车载信号系统定制。经实际应用验证,该设备覆盖环线车载信号系统全场景,每年可减少66次列车动态调试,节约用电成本约1.32万元,降低车辆磨损和损耗;每年可减少电子板卡及器件损失约8万元,替代原德国进口定制设备,节省采购经费50万元,年度累计节约成本59.32万元。

重庆晚报-厢遇记者 张春莲 重庆交通开投集团轨道运营公司供图

建设进展

西渝高铁:

樊吟隧道预计5月初实现全隧贯通

在西渝高铁的建设现场,中铁二十局承建的樊吟隧道为全线重难点工程之一,全长8076米,为单洞双线设计,设计时速350公里,地质条件复杂,施工难度大,存在软弱围岩、浅埋、涌水等众多挑战。

施工人员创新采用多功能开挖台车、光面爆破技术,搭配全电脑数字化智能衬砌台车和24小时智能监控监测系统,实现了科学组织、精准施工,目前隧道剩余掘进任务20余米,预计5月初实现全隧贯通。中铁十四局承建的西渝高铁合川东制梁场正满负荷生产,已累计完成制梁312孔、架梁285孔,为后续无砟轨道规模化施工提供了条件。

重庆晚报-厢遇记者 张春莲