

► 让通勤、旅游更便捷

成都市域铁路公交化运营 升级改造一期工程 年底前完成

06

11月26日,一列天府号动车,载满旅客从成都犀浦站出发,20分钟左右即抵达都江堰站。出行时间的缩短,通勤效率的提高,正逐渐改变着更多市民的生活。

“以前觉得铁路难等,带家人去都江堰,要么坐大巴要么就开车。”当天上午,拿着身份证刷卡进入车站的王先生说,现在他更愿意选择乘坐动车前往,“几分钟一趟车,20分钟左右就到了,快多了。”

据成都市交通运输局消息,今年成德绵、成眉乐、成灌(彭)、成雅等铁路均升级了公交化运营,新型动车组陆续投运,高效、便捷的公交化动车,立马赢得沿线市民的欢迎。目前,为了让乘客出行更高效便捷,成都市域铁路迎来公交化运营改造工程,预计一期工程将在今年年底前完成,升级改造后更能满足旅客随到随走的出行要求。



新型公交化动车组在成都(彭)率先投运后,吸引了更多人选乘。

▲ 成灌铁路最密发车间隔已缩短到了9分钟。

眉乐、成雅等公交化运营的铁路线路不同,成灌铁路的客流更多的还是以旅游为主,“一般从每年的4月开始到10月,都是成灌铁路的旺季,越来越多的旅客通过乘坐动车到青城山、都江堰游玩。”

他表示,通过公交化运营的动车组,大大节省了成都市区到都江堰的时间,让更多市民可以通过动车快速抵达都江堰游玩,有力助推了当地旅游经济的发展。

动车公交化最快9分钟一趟

“以前开车到都江堰要一个半小时左右。”26日上午10点过,进入犀浦站,等待动车到站的王先生说,现在他更愿意通过手机订票,然后到车站刷身份证进入,“20分钟左右就到都江堰了,出行时间比开车快一大半。”

“尤其是现在趟次也增加了。”他扬了扬身份证说,就算不小心错过这一班,也不用太着急,等下一班也要不了多少分钟,最密发车间隔缩短到了9分钟,“这确实跟等公交车一样,而且还不用担心路上堵车。”

据站内工作人员介绍,出了旅游出行外,也有一部分市民是家住都江堰,然后通过动车到成都市区上班的,他们大多会乘坐早上7-8点的动车抵到成都,再换乘地铁前往上班地点,“基本都能准点到达,很方便。”

这样的通行变化和方便,得益于从2019年1月起,新型公交化动车组在成都(彭)和成雅铁路率先投运,通

行效率的提高,吸引了更多人选乘,日均客运量也增加了50-70%,成为沿线市民最便捷舒适的出行方式。

进出站售检票系统等将升级

长期乘坐成灌高铁的市民,也发现了最近站内在打围改造。26日上午,记者来到成灌铁路犀浦站内,看到不少市民陆续进入站内排队候车。与之前不同的是,站台上的安全门大部分被拆除,已经被安全标线围住,有工作人员在现场负责指导乘客排队。

“此次改造工程主要包括三个方面。”据成都市域铁路公交化改造一期项目部总工程师王熙政介绍,除了在站台上看到的站台安全门的改造外,此次启动的成都市域铁路公交化运营改造一期工程,将对成灌(彭)铁路既有车站进行铁路公交化改造,包括改造各车站售检票系统及进出站闸机,新增或改造车站站台安全屏蔽门等,“从今年8月初启动工程实施,

预计在12月底前可完成一期13个站点的改造。”

此次改造后,动车发车频次将大幅增加,实现旅客随到随走的出行需求,同时增设安全屏蔽门,增加乘客乘车的便捷性与安全性等,进一步提高旅客的乘车体验,感受到公交化带来的便捷。

今年开行动车增至74.5对

今年是成灌铁路开通运营的第十个年头,该铁路也是全国第一条市域铁路。“也是在今年,成灌(彭)铁路再次迎来升级。”中国铁路成都局集团有限公司成都车站犀浦车间党总支书记何志宇介绍,今年新一批公交化新型动车组陆续到投运了,目前成灌铁路全线共计开通客运办理站12个,开行列车在今年已增至74.5对。其中,彭州方向23对。当前,全线日均发送旅客达到2万人左右。

“一列天府号,一趟可搭载600余人。”何志宇说,但是与成德绵、成

打破平原城市群空间地理束缚

据成都市交通运输局消息,至2025年,成都市域内铁路公交化线网里程将达890公里,铁路公交化线网将辐射成都平原城市群全部8个城市、8.7万平方公里、3700万人口,预计线网日均吸引客流从19万人次增加到70万人次,在更大范围、更大程度、更高标准推进铁路公交化,打破平原城市群空间地理束缚,促进城市往来联系,推动成都平原城市群经济社会一体化、同城化、同步化发展。

成都市交通运输局轨道处工作人员刘琛表示,随着成都市域铁路公交化运营改造工程的持续推进,成灌铁路及彭州支线、成蒲铁路等市域快速铁路网将共同实现公交化运营。同时,枢纽环线的改造将使成都铁路线网更加完善,市民出行更加方便。

华西都市报·封面新闻
记者 杨力 摄影报道

甘孜九龙滑坡已初步勘查:再次失稳可能性较大

11月23日,九龙县雪洼龙镇甲铺子村杜公组对面山体突发高位滑坡地质灾害,直接损毁下方多间居民房屋,造成山体下方踏卡河阻塞,形成堰塞湖,威胁下游河道及上游居民,目前河道堰塞导致下游几乎断流,上游水位上涨并回水淹没附近房屋,向上游回水淹没河道两侧区域长度已超过200米。

11月27日,记者从省地矿局获悉,该局108队与405队受甘孜州自然资源局、九龙县自然资源局和雪洼龙镇政

府委托,已进入灾害现场勘查。

现场专家观测发现,滑坡体平面呈圈椅形,纵长190米,横宽160米,目前估算滑坡方量约8万方,该滑坡距下方踏卡河河面相对高差约600米,属小型高位滑坡。据首位抵近滑面近距离观测的地质工程师介绍,高位山体滑坡变形破坏区位于踏卡河右岸斜坡的中上部。

滑坡发生后,大部分滑体从通风隧洞前平台越过,坠落、堆积在坡脚的踏

卡河内,同时在坠落过程中刮铲下部坡体,使下部坡表岩土体产生破坏;少部分滑体堆停在上述平台上,稳定性较差,目前仍处于变形破坏当中,目前坡上持续滚落的块石即来自于平台边缘堆积的土体。

据当地居民反映,21日和22日,该区域发生降雪,22至23日天气转暖,降雪融化。推测滑坡成因为冰雪融水渗入斜坡中,降低了该处潜在滑动面的抗剪强度,使滑动面逐渐贯通,最终产生

剧滑。

滑坡发生后,大部分岩体已滑入踏卡河中,但滑坡后缘及周边岩土体较破碎,稳定性差。目前该平台边缘的堆积体仍然处于持续的变形破坏当中,后期若遇降雨或融雪等情况,再次失稳的可能性大。目前由于滑坡稳定性差,斜坡上持续有滚石滚落,无法采取工程手段疏通河道、消除溃坝隐患。建议过往群众注意警示标志和交通管制信息。

据四川在线