

# 10月11日起 成都火车北站改造施工

## 其主要客运业务将调整至成都西站办理

华西都市报讯(记者 苟春)为加快推进重大铁路工程项目建设,自10月11日起,成都站(火车北站)将停止办理客运业务,进行改造施工。成都站扩能改造期间,其主要客运业务将调整至成都西站办理,计划调整26对跨局旅客列车至成都西站接发。

成都市将统筹做好成都西站站区综合服务管理工作,配齐配足公安、城管、交通等各方面人员力量,全面保障成都西站

公共安全防控、社会治安管控、运输服务保障和站区环境秩序。

交通接驳方面,一是优化区域道路交通组织流线,按照方便乘客、就近停靠原则在广场设置进站乘客下客点,出站乘客分别在负一楼乘坐出租车、负二楼乘坐网约车离开车站;二是补强公共交通接驳,增加常规公交运营线路,调整后公交线路增至19条接驳线路,最晚运营时间至凌晨1点,并根据客流情况及时优化城市轨道交通及有轨电车运营服务;三是强化车站换乘服务,优化完善站区指引标识,增

派人员强化站区服务引导,旅客可从成都西站便捷、快速到达双流机场、天府国际机场、成都东站、成都南站、茶店子客运站、城东客运站、新南门汽车站等主要交通枢纽点位。

成都站扩能改造期间,原成都站办理的列车将调整至成都西站、成都东站等站。其中,成都站调整至成都西站26对列车(普速列车25对、动车1对),调整至安靖站3.5对列车(均为动车),调整至成都东站6对列车(普速列车4对、动车2对)。具体情况如下:

成都站调整至成都西站26对列车,包括北京、上海、广州、福州、哈尔滨、扬州、昆山、宁波、呼和浩特、喀什、兰州、拉萨、乌鲁木齐、西宁、东莞、沈阳、海拉尔、深圳等方向。

成都站调整至安靖站3.5对,为成灌方向。

成都站调整至成都东站6对,为北京、广州、南宁、邛崃等方向。

铁路部门提醒,列车开行详情请以车站公告为准,如有疑问请致电铁路客服热线028-12306咨询。

## 改扩建后 成都站将成特大型综合交通枢纽

1952年7月1日,成渝铁路通车,作为其始发终到站的成都站建成投入运营。至今,成都站已然屹立70载。按照成渝中线建设规划,成都站将于10月11日零时起停止办理客运业务,进行改扩建。记者了解到,未来的成都站将成为一个集城际高铁、市域快铁、地铁及城市公交于一体的立体交叉零换乘特大型综合交通枢纽。

据介绍,改扩建后的成都站为线上式高架候车特大型站,总建筑面积约16万平方米。其中,站房建筑面积约8万平方米,南北长244米,东西宽152米,建筑高度48米;高架候车层候车面积约3.6万平方米。

站房分为3层,地下一层为出站层,地上一层为站台层及站台夹层,地上二层为高架候车层及商业夹层。

车场规模为10台18线,分别为成渝中线场4台7线,城际车场4台9线,枢纽环线场2台2线。

站房高架候车层东西两侧设有落客平台、落客车道、城市过境道路、市政上盖广场;负一层出站通道东西两侧设有出租车候车区和出租车专用通道;站房北侧为市政公交枢纽及长途枢纽,南侧为市政南广场;轨道交通18号线三期工程南北横穿站房底部,并设置地铁站房,南广场地下设置有地铁1号线、7号线、18号线的换乘大厅;车场东西两侧分别设有东一路、西一路下穿隧道。

本次成都站改扩建的设计理念如何?据了解,成都站的总体构思着眼于四川印象与当代客运综合交通枢纽建筑的融合,主体建筑构成轴线上“城市门楼”的宏观意象,以竹编和蜀锦的编织纹理为元素,以“伞”形单元组合形成成都市市花“芙蓉花”的意象。同时主体骨架形成造型,构成在夜景中漂浮的“孔明灯”印象。



①1952年的成都站。  
②1984年的成都站。  
③2015年的成都站。刘陈平摄  
④2004年的成都站。

### 新闻链接

### 建站70载 经历四次较大规模改扩建

成都站于1950年6月15日破土动工修建,1952年7月1日建成投入运营,为客货运一等站。建站初期,站房面积为992.78平方米,仅有一个旅客站台,每日开行2对列车,日均接送旅客约2000人次。1964年、1975年-1981年、1982年-1984年、2005年,成都站进行了四次较大规模改扩建。

1964年5月,成都站进行第一次较大规模扩建,扩建后候车室面积1860平方米,售票处587平方米,行包房1448平方米,风雨棚面积5288平方米。

1975年至1981年期间,成都站再次进行部分扩建。到1981年,成都站候车室面积增至2910平方米,售票厅面积增至1330平方米,行李房面积增至2965平方米,旅客站台增至5个,站线增至15股,新建三层信号楼。

1982年,成都站新候车大楼动工修建。1984年10月1日,成都站新候车大楼投入运营,候车规模当时仅次于北京站,最多可容纳7000名旅客候车。

2005年9月,成都站综合整治工程竣工,售票厅窗口增至36个,候车室可容纳1.1万名旅客同时候车,新建的多功能候车区能满足不同层次旅客的需求。

华西都市报-封面新闻记者 苟春 部分图片据成都车站

## 渝昆高铁白兰隧道顺利贯通

华西都市报讯(记者 苟春)记者从昆昆高速铁路西昆有限公司获悉,10月6日,随着最后一次开挖,重庆至昆明高速铁路(以下简称渝昆高铁)白兰隧道顺利贯通。

渝昆高铁白兰隧道位于四川省宜宾市高县罗场镇境内,全长185米,为双线隧道,设计时速350公里,最大埋深20米。据四川路桥渝昆六标安全总监鹿海隆介绍,白兰隧道为浅埋隧道且岩层缓

倾,为消除安全隐患,项目采用大型机械化配套作业,减少洞内作业人员的同时降低工人的作业强度,同时利用BIM技术与超前地质预报相结合,生成隧道地质三维模型图,切实有效地指导现场施工,为隧道顺利贯通提供了坚实保障。

白兰隧道贯通当日,距此处8公里外的渝昆高铁高县隧道也迎来掘进1000米的重大节点。高县隧道全长6177米,最大埋深约479米,为微瓦斯隧道,施工过

程中安全风险较高。项目部为促进提质增效,自主研发了喷射混凝土刮板工装,总结提炼了喷射混凝土“三喷三刮一收面”七步法施工工艺,确保了隧道高质量建设。

渝昆高铁是我国“八纵八横”高速铁路主通道之一“京昆通道”的重要组成部分,线路起自重庆西站,途经重庆、四川、贵州和云南,接入昆明南站,全长699公里,共规划设置21座车站,开行旅

客列车速度目标值350公里每小时。项目建成后,能够大幅改善沿线交通基础设施落后状况,有效缩短成渝城市群和滇中城市群间的时空距离,促进人流、信息流、资金流的快速融合,对构建西南地区高速铁路主骨架,提升重庆、成都、昆明等中心城市对周边地区的辐射带动作用,加速沿线城镇化进程,促进区域经济社会协调可持续发展等具有积极意义。