

全力以赴拼经济搞建设

火车北站扩能改造新进展

老站房已拆除“成都”二字 预计年底全部拆完

成都站——成都市民口中俗称的火车北站暂停办理客运业务已有一个月，其间，该站扩能改造情况如何？未来将如何建设？11月10日，华西都市报、封面新闻记者实地探访成都站发现，成都站站房上原有的“成都”二字、站房上的挂钟已被拆除。

记者走访了解到，成都站第一阶段的北站房主体工程和屋面钢结构工程已全部完成。该站拆除工程将于11月15日正式开始，拆除面积达到12万平方米，预计年底完成。老站房拆除完成后，将分为两个阶段进行剩余建设。根据最新施工组织计划，预计2026年初完成整个工程建设。

拆除面积12万平方米
预计今年底完成

成都枢纽成都站扩能改造工程站房及相关工程位于成都市二环路和人民北路交会处，利用既有的成都站改扩建而成。成都站为线上式高架候车特大型站，站房建筑面积约8万平方米，车场规模为10台18线。

站房建设期间，将同步进行地铁18号线火车北站工程、市政公交及长途枢纽、城市过境道路、市政上盖广场、东一路及西一路下穿隧道等配套工程建设。

中铁八局成都车站站房项目部工程部部长周宗杰介绍，中铁八局负责主站房和售票楼以及铁路设施的拆除工作，将拆除房屋22栋，面积约12万平方米，拆除工期为一个半月。“现阶段已经完成了所有房屋内的设备设施搬迁工作、拆除区域管线的探测工作以及主站房钢网架拆除方案专家评审等拆除准备工作。”



成都站老站房已拆除“成都”二字及站房正面的挂钟。

周宗杰介绍，11月15日成都站将进行正式拆除工作，届时将有30余台大型机械、300余名施工人员进场，开展为期一个半月的站房及周边建筑拆除工作，预计今年底完成拆除工作。

超百万立方土石方开挖
工程体量大

“我们前面是成都站既有的老站房，背后是车站后面的公交枢纽工程。”11月10日，在成都站新建站房的第一阶段工程上，中铁建工集团有限责任公司西南分公司成都车站项目指挥部项目总工晏祥波介绍，成都站第一阶段的北站房主体工程和屋面钢结构工程已经全部完成。

“老站房拆除完成后，将分为两个阶段进行剩余建设。”晏祥波介绍，在建设期间，工程共计完成100多万立方土石方开挖、10多万米孔桩成孔、35万立方混凝土灌注、10万吨钢筋制作安装、2万吨大型钢结构安装、15万平方米石材和

同等数量铝板安装，工程体量大。

此外，工程处于市区，北临铁路营业线，南接市政二环路，东侧紧贴地铁1号线，施工限制条件多，交通运输组织压力大，现场条件复杂；地铁18号线三期工程南北横穿站房底部，埋深达40米。部分紧邻地铁1号线的孔桩，深度达45米，出于对地铁保护的需要，成孔需采取全护筒作业，仅护筒重量就达65吨，施工难度大。

为满足安全、质量、进度要求，施工中将采用多种工艺工法。而且，施工全面展开后，现场将同步开展铁路站房、地铁、南北广场、高架道路、下穿隧道、市政上盖广场等多个区域、多个部位的施工，整体施工组织、场地协调、工序协调难度大。

零换乘特大型综合交通枢纽
预计2026年改造完成

中国铁路成都局集团有限公司客站建设指挥部工程一部副主任葛梅告诉记

者，扩能改造完成后的成都站主体建筑构成轴线上的“城市门楼”的宏观意象，以竹编和蜀锦的编织纹理为元素，屋面以“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，较好地体现了成都的地域文化特点。

此外，她还介绍，未来的成都站以“通、透、亮”为设计理念。“通”为天地墙界面平整，材质风格简练，强调通畅高效的空间感觉；“透”为以具有通透感的发光膜、铝合金线性格栅表现细腻的层次和质感；“亮”为系统化灯光设计，结合大面积的浅色反射材质，塑造明亮舒适的环境气氛。

全新的成都站还有哪些特点？记者了解到，未来的成都站不仅能通过站房东西两侧落客平台、上盖市政广场、地面南北广场、地下城市通廊等功能，实现旅客多方向快速进出站及疏散，还将集成地铁1、7、18号线及出租、公交、长途等功能，实现旅客在各种交通工具间的快捷换乘，极大提高交通便利性。

此外，还通过上盖市政广场、高架站房两侧过境道路及东一路、西一路下穿隧道等功能，实现火车站南北区域连通疏散及车站落客交通快速转换；在站房负一层设有30米宽的出站层兼具连接车站南北两侧的地下通廊作用，便于两边行人相互通行。

根据最新施工组织计划，预计2026年初完成整个工程建设。成都站全新改造后，将成为集城际高铁、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。

华西都市报-封面新闻记者 苟春

成渝中线高铁本月底正式开工

华西都市报讯(记者 苟春)坐着高铁看中国，沿着铁路看变迁。11月10日，“沿着铁路看变迁”之西部铁路建设加快推进新闻发布会召开。记者在会上获悉，成渝中线高铁将于11月底正式开工，计划2027年11月底开通运营，总工期为5年。

成渝中线铁路正线长度291.315公里，其中重庆市境内长102.698公里，四川省境内长188.617公里。设计行车速

度为350公里/小时，拟在大足石刻至简州段约148.8公里线路上开展更高速度相关试验。这将是我国建设标准最高、运行速度最快的高速铁路。

会上，长江沿岸铁路集团四川有限公司成渝中线铁路指挥部指挥长王维高介绍，新建成渝中线铁路(含十陵南站)是成渝地区双城经济圈具有引领性、标志性、示范性的重点工程，也是国家沿江高铁通道的重要组成部分。

“项目建成后，成都至上海旅行时间将缩短至6.8小时，成渝双城直达旅行时间进一步缩短至1小时以内，对服务国家战略，构建川渝一体化综合交通运输体系，强化成渝双核引领、区域联动，共建“一带一路”和长江经济带发展，推进新时代西部大开发形成新格局，具有十分重要的意义。”王维高说。

新建成渝中线铁路位于重庆市和四川省境内。线路自重庆枢纽重庆北站向

西引出，经重庆科学城、铜梁、大足进入四川省境内，经安岳、乐至、简州新城引入成都枢纽成都站。

此外，该项目正线桥梁190座167.449公里，隧道41座81.677公里，桥隧总长249.126公里，桥隧比例85.52%；正线新建车站6座，分别为重庆科学城、铜梁、大足石刻、安岳、乐至、简州，引入既有车站2座，分别为重庆北站、成都站；普速外迁工程新设十陵南车站1座。

成兰铁路最大车站松潘站工程钢结构全部封顶

华西都市报讯(记者 苟春)11月10日，记者从成兰铁路公司获悉，由中铁八局承建的成兰铁路最大车站松潘站工程钢结构、屋面板全部封顶，为全线站房竣工奠定了坚实基础。

成兰铁路成都至川主寺(黄胜关)段位于四川境内，起于成都青白江，经什邡、绵竹、安州、茂县至松潘的川主寺，海拔从500米爬升至3200米。其中，松潘车站位于松潘县青云乡境内，海拔3085米。车站按5000平方米的规模设计施工，最高聚集人数1500人，为线侧下式站房，车场规模为4台10线。

松潘被称为“川西门户”，松潘车站的设计就从“古城墙”入手，提炼最富有韵律感的“垛口”元素，将其转移、堆叠形成基座，就像是平地而起了一道固若金汤的城墙，站房作为“要塞”守卫着这



松潘站工程钢结构全部封顶。

座历史悠久的古城。建筑细节方面，在白色体块中加入红色线脚进行细节的点缀，体现藏族文化中对于红、白两色

的偏爱；其次在白色墙面上雕刻菱形花纹，丰富了立面造型；入口雨棚及塔楼屋檐下木质构架则与当地建构文化相

呼应。

“松潘县地形复杂，气候多样且灾害性天气活动频繁。进场以来，先后发生大小几十次山体滑坡，道路塌方、桥梁冲毁等灾害。物资材料基本靠四川成都、甘肃文县等地供应，交通不便对施工物资的供应就是难题。”中铁八局成兰铁路站房二标项目部经理王益飞介绍，“项目部根据施工进度计划，提前筹划囤料，科学组织，仅用76天就完成了车站风雨棚共计24600平方米的施工。”

成兰铁路公司成兰指挥部指挥长肖霞林介绍，目前，成兰铁路四川段全线桥梁、路基工程基本完成；10座新建站房均已完主体工程，剩余装修装饰和安装工程正在施工，四电工程随着线下和铺架完成进度正有序推进，全线预计2023年底建成通车。