

# 今日开跑 成都东到黄龙九寨最快1小时39分

## 到达黄龙九寨站后,乘客可通过“公铁换乘”便捷抵达景区

华西都市报(记者 曹菲)8月29日,记者从国铁集团获悉,新建四川成都至青海西宁铁路镇江关至黄胜关段(以下简称“川青铁路镇江关至黄胜关段”)将于8月30日开通运营,极大便利旅客前往黄龙、九寨沟等著名旅游景区,为沿线旅游等产业发展注入新动能。

开行初期,成都东到黄龙九寨开行6趟列车,最慢2小时10分可抵达,二等座票价最低128元。

目前,成都东至黄龙九寨最快车次为8月31日上午6点45分始发的C5782次,一站直达黄龙九寨站,全程1小时39分,二等座票价141元。

旅客坐动车到黄龙九寨站,可通过“公铁换乘”便捷抵达黄龙、九寨沟等著名景区,九寨沟也将正式进入成渝4小时交通圈。

川青铁路起自成都东站,经四川省成都市、阿坝州,甘肃省甘南州,青海省黄南州、海东市、西宁市,接入西宁站,正线全长约836公里,设计时速200公里,为国家I级双线铁路。全线分段建设,成都东至镇江关段、海东西至西宁



试运行列车在川青铁路镇江关至黄胜关段开行。成兰铁路公司供图

段已投入运营,黄胜关至海东西段正在建设中。

川青铁路镇江关至黄胜关段通车后,成都东至松潘、黄龙九寨、黄胜关站,最快分别1小时33分、1小时39分、1小时

54分可达。为满足旅客不同出行需求,铁路部门在川青铁路镇江关至黄胜关段实施灵活折扣、差异化的市场化票价机制,为旅客出行提供更多选择,具体票价可通过铁路12306查询。

相关报道

### 成达万高铁(乐至段)首榀箱梁成功架设

华西都市报(记者 陈远扬)8月28日,资阳市乐至县,随着首孔长32.6米、重约697吨的箱梁稳稳落在成达万高铁4标油坊湾大桥11#-12#桥台之间,标志着成达万高铁(乐至段)首榀箱梁成功架设。

“首榀箱梁架设成功对项目建设具有里程碑式意义,正式拉开上部结构施工序幕。”成达万高铁4标乐至制梁场场长丁继耀说。

据了解,为确保首榀箱梁成功架设,参建方针对架设过程中的运输、吊装等重要工序制定了科学详细的施工方案,架设过程中强化安全管控,抓好过程控制,为首榀箱梁安全精准架设提供了坚实保障。

据现场相关负责人介绍,成达万高铁乐至制梁场负责4标段32座桥梁共计581孔箱梁的预制及架设任务,其中32米箱梁536孔、24米箱梁45孔。

丁继耀表示,下一步将加快箱梁预制及架设施工,加速推进红庙村隧道、磨盘村隧道、乐至隧道贯通,以及完成宝石水库大桥连续梁合龙工作,确保高标准、高质量完成年度施工生产任务目标。

成达万高铁作为我国“八纵八横”高铁网沿江通道的重要组成部分,正线全长477公里,设计时速350公里,建成后打通四川东向出川的快捷通道,对优化区域高铁网布局,推动成渝地区双城经济圈建设、长江经济带发展具有重要意义。

### 成渝中线高铁伍家湾隧道顺利进洞施工

华西都市报(记者 陈远扬)8月28日,资阳市乐至县成渝中线高铁施工现场,在四川路桥成渝中线四川段站前施工6标,最长隧道伍家湾隧道(进口)顺利进洞施工,标志着项目建设取得实质性进展。

伍家湾隧道位于乐至县童家镇,设计为单洞双线隧道,全长873米,设计时速350公里,最大埋深为68米,V级围岩520米,为标段控制性工程。

“伍家湾隧洞为微瓦斯隧道和缓倾软岩底鼓中风险隧道,为了减少安全风险和工期压力,全隧采用机械开挖和双向掘进方式施工,以降低不良地质及浅埋隧道施工风险。”四川路桥成渝中线高铁四川段项目经理部副经理陈智星说。

据悉,成渝中线高铁是我国“八纵八横”高铁网沿江通道的重要组成部分,线路自重庆枢纽重庆北站起,向西经重庆市、四川资阳市、成都市,引入成都枢纽成都站,正线全长292公里,设计时速350公里。项目建成运营后,预计从成都到重庆北站,将从现在的1小时16分缩短至大约50分钟,极大便利沿线人民群众出行。

幕后故事

## 历时13年建成 爬升高度超过一座华山

作为通往黄龙、九寨沟的首条铁路,川青铁路的通车意义非凡。而作为我国横断山脉北段第一条铁路,川青铁路的建设难度亦排在我国在建铁路工程前列。

从成都东到黄胜关,川青铁路约276公里线路历时13年终于建成,一批批建设者在这里奉献了热血青春。线路开通前夕,华西都市报、封面新闻记者对话了多名参建者,听他们聊了聊与川青铁路一路爬坡“登高”的故事。

选线

### 判定4万多个地质影响点 创造多项第一

川青铁路成都东至黄胜关段位于青藏高原东部边缘,从海拔500米爬升至3000多米,爬升高度超过2500米,比一座华山还要高。作为我国建设难度最大的铁路工程之一,川青铁路创造多项全国乃至世界第一。

它是我国横断山脉北段第一条铁路,是世界上第一条穿越8级大地震灾害核心区的铁路,也是我国穿越活动断裂最多(11次)、伴行活动断裂最长(170公里)的铁路。这些都给设计选线带来了巨大的挑战。

“除了本身的地质构造,2008年汶川特大地震还带来了次生灾害的问题。”中铁二院川青铁路地质专业设计负责人陶玉敬说。因此,项目从预可研开始就开展了大量科研,包括次生灾害、地质灾害等8大地质专题研究,判定全线4万多个地质影响点,并对部分可能会对线路有影响的点位给予相应的解决方案和处置措施。

要摸清这些点位并非易事。中铁二院川青铁路设计总体负责人穆亚林说,为了选线,他和团队在汶川地震后一个多月就绕行700多公里从九寨沟进入汶川,通过无人区时只能骑马,骑了2个多小时,两条腿的内侧都磨烂了;陶玉敬和团队则走遍了沿线上万条河沟,对每条



川青铁路成黄段线路图。中国铁路成都局集团供图

河沟进行泥石流专题评价,只为从中选出最稳定的一条。

从2008年开始预可研到2011年先期开工段开工,设计团队终于从东、中、西三个方案中敲定了西线方案,局部方案修改次数多达9次,绕避了绝大多数不良地质点。

建设

### 历时10年建成亚洲最长单洞双线铁路隧道

受到复杂地质条件和大地震后次生灾害影响,川青铁路进入施工阶段后,面临的困难更为艰巨。特别是在高原段157公里长大隧道群的施工中,建设者

们遇到许多闻所未闻的难题。

今年5月11日,川青铁路镇黄段最后一块“硬骨头”——德胜隧道贯通。这座隧道全长约23公里,是亚洲最长单洞双线铁路隧道,施工长达十年,也是建设者们与软岩大变形“斗智斗勇”的十年。

中铁十六局川青铁路(松潘)指挥部党委书记万勇把隧道开挖比作“在豆腐块里打洞”,“有时候初支刚做好,地应力就把钢拱架切割成麻花状,甚至切断。变形最严重的地段,直径18米的开挖断面被压缩到10米。我们不得不反压回填、拆除钢架、重新支护。”此外,隧道施工期间滑坡、泥石流、危岩落石等地质灾害频发,雨季公路断道更是严重影响物料运输,最远需要绕路500公里。高原寒冷、缺氧,有些工人不适应,增加了施工组织困难……受恶劣气候与交通管制,建设者们遇到的困难比预想中的更多。

设计者

### 与川青铁路整整相伴17载

穆亚林告诉记者,根据国家发展改革委和原铁道部的相关要求,川青铁路成黄段约276公里作为工程试验段先行开工建设,相关人员为此开展工程试验专题16项,涵盖了复杂地质预测与评价、隧道大变形控制技术、穿越活动断裂带结构抗震减灾技术等多个方面,为我国山区及高海拔铁路建设提供了有力的技术支撑。

8月27日上午,松潘古城一处静谧院落,穆亚林再次聊起川青铁路的建设历程,言语里满是感慨。他从40岁参与项目前期工作,到57岁见证通车,与川青铁路整整相伴17载,占据职业生涯的一半。

“从7月联调联试开始,每次来川青线我都会想,这会不会是最后一次呢?可能是因为心里不舍吧。”他说,“能够参与这么难的一个铁路项目,还能在退休前看到它安全建成,顺利通车,我很欣慰。”华西都市报-封面新闻记者 曹菲