

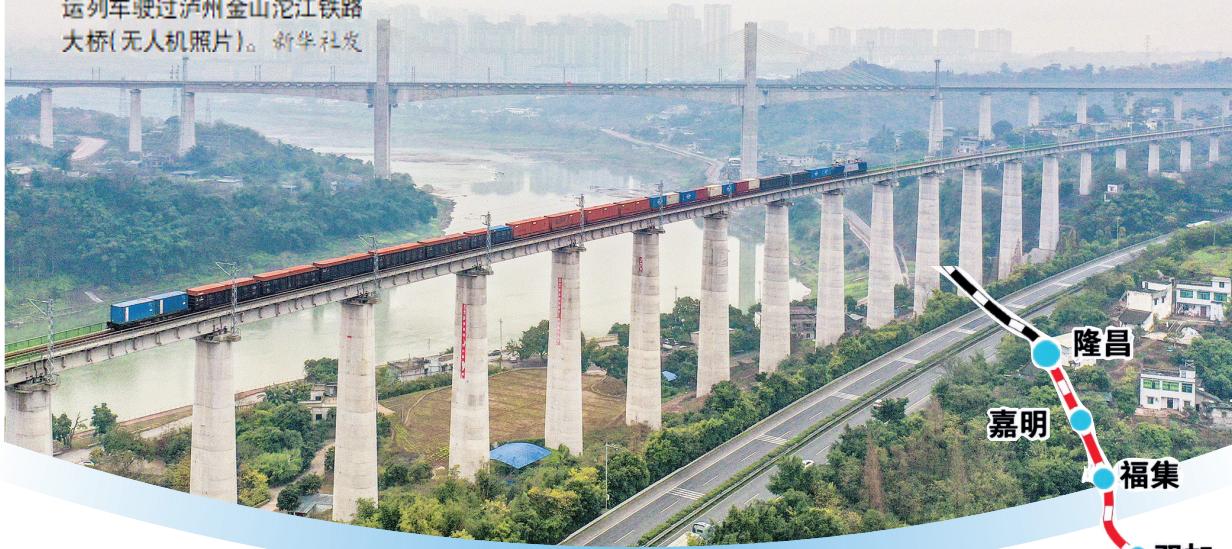
12月25日上午10点30分,装载着化肥、化工原料等近1500吨物资的首发列车,从泸州双加站驶出开往广西钦州港东站,标志着隆泸叙铁路正式开通运营,也标志着四川铁路运营里程突破7000公里。

作为西部陆海新通道西线主通道的重要组成部分,这条蜿蜒于川东南丘陵的“钢铁动脉”,打通了四川南向出海最近、最便捷铁路货运通道的瓶颈,完善了四川经广西防城港、钦州港直达东南亚、南亚、澳大利亚等地的铁海联运大通道,将为沿线地区经济发展注入新的活力。

隆泸叙铁路通车

四川最近南向出海通道打通

12月25日,隆泸叙铁路首发货
运列车驶过泸州金山沱江铁路
大桥(无人机照片)。新华社发



看线路

裁弯取直缩短23公里 设计时速提升至120公里

隆泸叙铁路起自既有成渝铁路隆昌站,经内江隆昌市,泸州市泸县、龙马潭区、江阳区、纳溪区、叙永县,终至叙毕铁路叙永北站,运营里程全长约138公里。

中铁设计院隆泸叙铁路总体设计负责人赵健壹介绍,隆泸叙铁路在既有隆昌至叙永铁路的基础上扩能改造而成。老线始建于1988年,在山间蜿蜒穿梭,全长161公里。受历史条件限制,线路技术标准较低,设计时速虽有60公里至80公里,但实际运营时速度只有30公里至40公里,难以满足当下货运需求。

如何让新线提速升级?建设者采用了“裁弯取直”的线路优化策略,把原有铁路的S形曲线变成更平顺的直线。其中,隆昌至双加段利用了既有线,这一段共有9处裁弯取直,线路缩短了600米;双加至叙永北段则是新建线路,设计曲线半径更大,自然更加顺直。

通过精准选线,隆泸叙铁路全长缩短了23公里,同时通过电气化改造等措施,将线路设计时速提高到120公里,可同时兼顾客货运。

看工程

修建104座桥梁 创下国内多项新纪录

隆泸叙铁路地处四川盆地东南部,所经地貌单元主要为剥蚀丘陵区、低山区,地质条件复杂。全线共建成隧道23座、桥梁104座。

各参建单位把绿色发展理念贯穿铁路规划、设计、建设全过程。其中,泸州金山沱江铁路大桥跨越沱江主航道及水生珍稀鱼类保护区,大桥采用292米主跨一跨过江,最大程度减少对水域环境的影响,也让这座大桥成为国内最大跨度铁路单索面斜拉桥。胡市镇特大桥下穿绵泸高铁内自泸段、上跨厦蓉高速,在安全浇筑完成

5300吨的简支拱后,整体落梁1.5米,创下国内铁路桥梁高位落梁的最大重量纪录。

看站点

建成多个货运枢纽 连接川南地区与北部湾

隆泸叙铁路共设隆昌、嘉明、福集、双加、泸州西、纳溪、天仙、护国东、江门镇东、龙凤镇、叙永北11座车站,其中隆昌、福集、纳溪、叙永北4座车站为既有车站,新建车站7座。

按照“货运为主、兼顾客运”的定位,沿线各个站点有着明确分工。

其中,嘉明、双加、纳溪为主要货运站。首发列车起点双加站位于泸州市龙马潭区,距离泸州市区13公里,占地596亩。该站距离泸州云龙机场仅4.2公里,铁路、公路、航空交通设施完备,未来将与规划中的双加铁路物流中心形成“站场联动”。隆泸叙铁路通车后,双加站将成为川南经济区重要的物流枢纽,主要承担粮食、木材、化工品、金属矿石、钢铁、煤炭等装卸任务。预计2035年,该站货物吞吐量将达到155万吨,全线货运吞吐量将达到1065万吨。

看货运

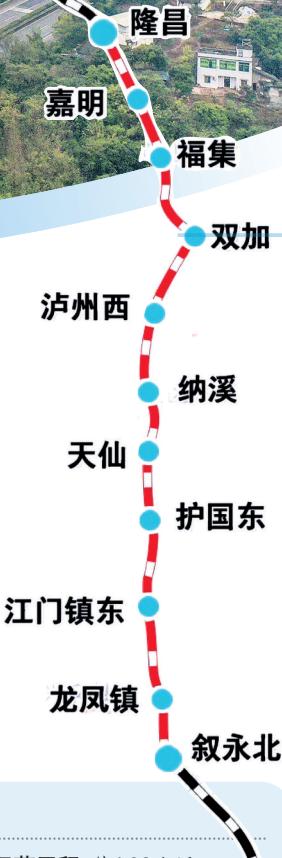
江铁海联动 川货南向出海更高效便捷

市场对隆泸叙铁路的通车已期待许久。四川泸州港务有限责任公司副总经理曹廷华透露,线路开通前,已有数十家企业提前对接,咨询相关业务。

曹廷华以贵州毕节的粮食运输为例:该地区需从东北或江苏调入粮食,此前货物经水运至泸州港后,只能依靠公路转运,每吨成本约130元。隆泸叙铁路通车后,这段距离可转为铁路运输,物流成本预计降低30%左右。

在曹廷华看来,隆泸叙铁路将为更多货物提供灵活的出海路径——无论是成都的汽车零配件、眉山的元明粉,还是贵州的磷矿,到达泸州后既可向东经长江水运至上海出口,也可向

隆泸叙铁路线路走向示意图



运营里程:约138公里
最新时速:120公里
车站设置:共11座(新建7座)
裁弯取直:线路缩短23公里

蜀道铁路投资集团供图

南经铁路直达北部湾钦州港,进而销往东南亚,物资“出川入海”的物流时效将大幅提升。

作为国家《西部陆海新通道总体规划》西线铁路通道重要组成部分,隆泸叙铁路的通车标志着川南地区与西部陆海新通道的关键节点被打通。未来,这条线路将与已建成的叙永至毕节至黄桶铁路、在建的黄桶至百色铁路连接,成为四川乃至西南地区通往广西北部湾经济区最近、最便捷的铁路货运大通道,完善四川经广西防城港、钦州港直达东南亚、南亚、澳大利亚、新西兰等南向国家和地区的铁海联运大动脉,推动西南、西北内陆地区融入“中国—中南半岛”经济走廊和“21世纪海上丝绸之路”建设。

对于区域内众多企业而言,这条铁路的开通,意味着更高效、更经济的物流时代即将到来。

华西都市报-封面新闻记者 曹菲 徐庆

每五分钟开出一趟列车

2020年12月24日,成渝高铁提速提质,“双核”间实现高铁公交化运营,两地间的时空距离缩短至62分钟。5年来,成渝高铁日均开行动车组数量从87.5对增加到104.5对,日均发送旅客数量从2021年的超10万人次跃升到如今的超13万人次,开行频次由每20分钟开出一列缩短至平均每5至10分钟开出一列。

“成渝高铁公交化运营5周年快乐。”12月24日,成都东开往重庆西的G5753次列车车厢内响起阵阵欢歌,一块印有“成渝高铁公交化5周年”字样的主题蛋糕被缓缓推到旅客面前。

互动环节,“通勤族”唐洪讲述了自己与成渝高铁的故事。“5年前我刚两地通勤时,还在为赶不上末班车发愁,现在随时买票随时走,上班回家两不误,安逸得很。”这位在成都工作、家住重庆的工程师感慨地说,高铁公交化让“双城分居”变成了“同城生活”,每月的高铁月票更是解锁了“双城任意门”。

从事文旅行业的张女士则分享了文化交融的喜悦:“以前带游客往返成渝要提前规划交通,现在早上在成都看大熊猫,下午去重庆逛洪崖洞,晚上就能返程,高铁让两地旅游资源真正实现了‘无缝衔接’。”

“随着交通与文旅资源的深度融合,成渝两地游客互访量逐年攀升,旅游市场活力持续释放。”成都车站客运科科长张芸娣介绍,为更好地服务跨城旅游,中国铁路成都局集团公司以成都、重庆、贵阳3个城市为旅游集散中心,梳理辐射周边旅游城市的出行线路。11月底,铁路12306平台推出“畅游天府”“乐游山城”以及“漫游黔城”旅游计次票,15日内,旅客可持“畅游天府”在四川境内10个车站,持“乐游山城”在重庆境内10个车站、持“漫游黔城”在贵州境内9个车站自主选择开通两个及以上区间的电子客票组合产品,方便旅客流出行。

华西都市报-封面新闻记者 曹菲