



# 黔张常铁路明开通,长沙至张家界更快

## 车程缩至约3小时,二等座票价100元起 运营初期时速200公里

本报12月24日讯 记者今日从中国铁路集团有限公司获悉,黔江至常德铁路(以下简称黔张常铁路)将于12月26日开通运营,旅客于今晚起可预订车票。26日起,长沙站至张家界西站间将开行C字头城际动车组列车8对,单程约3小时,二等座票价100元起。

### 长沙至张家界缩至约3小时

由于全国铁路于本月起实施差异化票价,黔张常铁路的票价根据不同车次而有所不同。以长沙站至张家界西站为例,二等座票价从100元至103元、108元、113元不等;一等座从166元至174元不等。

黔张常铁路开通初期,铁路部门将安排开行动车组列车8对。长沙站至湘西土家族苗族自治州的桑植站、龙山北站以及湖北的来凤站、咸丰站之间,每天均只开行一对动车。

12月30日全国铁路运行图调整后,将安排开行动车组列车日常线12对、高峰线8对,还将开行普速列车7对。

根据铁路12306网站信息显示,26日6时28分,将从长沙站开出黔张常铁路湖南段首趟C字头城际动车组列车。当天,长沙站与张家界西站间将共开行8对动车,车程均为3小时左右,其中最快的车次单程为2小时56分。目前,长沙至张家界只有普速列车,一般需5至6小时车程。

■记者 和婷婷

24日晚间截至记者发稿,暂不能购买重庆黔江站的车票。

### 运营初期时速200公里

黔张常铁路起于重庆市黔江区,向东经湖北恩施土家族苗族自治州咸丰县、来凤县,湖南湘西土家族苗族自治州龙山县、张家界市桑植县、永定区,终至常德市,线路全长335公里,为国铁I级双线客货共线铁路,全线共设黔江、咸丰、来凤、龙山北、桑植、张家界西、牛车河、桃源、常德9座客车站。运营初期时速200公里。

黔张常铁路是我国“八纵八横”高速铁路网重庆至长沙至厦门主通道的重要组成部分,线路在黔江站与重庆至怀化铁路连接,在张家界与焦作至柳州铁路、正在建设的张吉怀铁路连接。其与在建的长沙至益阳至常德铁路和即将开工建设的重庆至黔江铁路,共同构成重庆至长沙快速客运通道。这一铁路的建成通车,填补了渝、鄂、湘三省市交界地区铁路网空白,进一步完善了我国中西部地区铁路网结构,将极大便利沿线人民群众出行,加快沿线旅游产业发展和矿产资源开发,对促进革命老区、少数民族地区经济社会发展,加快实现脱贫攻坚目标,具有十分重要的意义。

■记者 和婷婷



张家界高速管理处,第一台领取CPC卡的车辆。通讯员 供图

## CPC卡“上岗”,高速通行卡更新换代

### 老式IC卡退役,12月28日后将停止发放

本报12月24日讯 为助力取消省界收费站实现全国“一张网”,12月20日起,全新的复合通行卡——CPC卡在湖南正式“上岗”。以茅岩河收费站、冷水收费站等为代表的28个湖南省内收费站人工通道率先使用CPC卡。

CPC卡也叫高速公路复合通行卡,相比于旧的IC卡,它不但能够识别车辆进、出收费站信息,还可以通过在高速公路路网互通位置设置的门架系统,精确记录车辆的实际行驶路径,为通行费计费提供重要依据。

按照CPC卡替换工作安排,湖南省已于12月20日起开始试运行,通过28个试点收费站,在入口车道统一发放CPC卡,全省其他收费站则在出口车道回收IC卡。目前,第二批收费站(各州市

管理处根据流量进行调剂)已于22日至25日期间开始发放CPC卡。据悉,截至12月28日0时,湖南省将停止发放IC卡。

用户驶入高速公路时,在入口收费站领取CPC卡,驶出高速公路时在出口收费站交还CPC卡计算通行费,用户可在支持移动支付方式的收费站使用移动支付方式缴费。

关于CPC卡的推广应用,湖南高速公路联网收费中心技术科副科长周雄坚表示:“目前,全省110万张CPC卡已经调配到位,我们计划在28日零点就停止发放老的IC卡了。希望在零点以后仍手中持有IC卡的司机,能尽快完成行程,共同推进我省CPC卡更换工作。”

■记者 和婷婷 通讯员 江钻

## 长沙城区下月起调整限货政策

### 湘A牌轻微型货车更便利

本报12月24日讯 为了优化营商环境,科学引导城市物流配送,长沙将调整城区限货政策,在原禁货范围不变的情况下,从2020年1月1日起对湘A号牌的轻、微型载货汽车在城区范围内实行提前报备、便利通行的措施。今日,长沙交警支队相关负责人解读了最新城区货运政策。

目前,长沙市货运车辆保有量共计14.1万辆,其中中重型货车(黄牌)4.46万辆,轻微型货车(蓝牌)9.7万辆。

相比之前限货政策,此次新政有进一步的放宽。规定中表示,对湘A号牌的轻型、微型载货汽车实施便利通行的措施(微型货车是指车长小于3.5米,总质量小于等于1800kg的载货汽车;轻型封闭式货车是指车长小于6米、总质量小于4500kg、载货部位结构为厢体的载货汽车)。车辆必须符合四个条件,即在检验有效期内,达到国四排放标准,且无未处理交通违法行为、无事故未处理记录。符合以上条件的车辆需每年到车辆登记地所属辖区交警大队进行车辆报备,才可具备本年度在长沙市城区范围内便利通行的资格。

对于符合便利通行条件,又需要在便利通行范围限制区域、限制时段(7:00—9:30,16:30—19:30除外)内通行的载货汽车,可于2020年1月1日在96111“便民服务桥”微信公众号申请临时通行手续。

目前,临时通行线上申请只针对湘A号牌的轻、微型载货汽车,外籍货车和中重型货车临时通行还是需要到长沙市公安局交警支队办理。

■记者 田甜

## 装备升级

### 从研发到载客运营历时5年 “湖南造”动车组开跑长株潭城铁

12月24日,由湖南城际铁路有限公司与中车株洲电力机车有限公司联合立项、联合研制的首列CJ6动车组在长株潭城际铁路载客运营,意味着开通三年的长株潭城际铁路终于跑上了湖南制造的动车组。

当天早上6:48,在尚未大亮的天色中,车次为C7852的CJ6动车组由株洲南站出发,开往长沙西站。

78岁的谢赛英老人是这趟CJ6动车组的首批乘客之一。家住株洲市区的她,每周都会抽出一天时间乘坐长株潭城铁去长沙看望外孙。“有了城际铁路,株洲往返长沙,很方便。”当得知所坐的列车是由株洲企业制造时,谢赛英不禁竖起了大拇指。

据了解,CJ6动车组的基本配置为2动2拖4节短编组,额定载客681人,最大载客897人,可在客流量平峰时进行公交化运营,又可在客流量

高峰时快速重联为8节编组,最大程度提高运用效率,还能根据需要扩编为16节长大编组。车辆采用流线型车头,时速设计为160公里。

CJ6动车组包含20个大开度双开塞拉门,因而能够实现乘客快速乘降和疏散,具有快起快停的特点。车辆内饰设计简约时尚,车门区域设有动态地图,座椅下方有220伏外接电源插座,整车温度均衡,非常舒适。

记者了解到,CJ6动车组是湖南生产的首列国内城际动车组,从产品研发到正式载客运营历时5年时间。中车株机公司党委书记、董事长周清和表示,CJ6动车组实现“湖南造”,有助于湖南轨道交通装备产业升级,推动长株潭城市一体化,促进湖南经济高质量发展。同时,该型动车组也丰富了我国城际动车组产品谱系,为城际铁路装备多样性提供了支撑。 ■记者 潘显璇

## 提醒

### 即日起,高速收费站恢复扫码支付

本报12月24日讯 据湖南省高速公路联网收费中心消息,随着取消高速公路省界收费站工程ETC系统升级及联调联试进入尾声,从12月24日12时起,湖南省高速公路出口人工车道扫码支付功能恢复正常。

根据国家统一部署,12月31日全国高速公路将取消省界收费站。目前,该项工作已经进入倒计时。针对当前不少车主反馈的高速收费站人工车道拥堵、ETC推广等问题,湖南省高速公路联网收费中心相关负责人回应,自12月以来全国高速公路路网都进入了系统调试状态,当下正值关键节点,受此影响,部分收费车道的通行速度较往常缓慢,给司乘人员

出行带来了不便,在联调完成后这一问题将会得到解决。

截至目前,湖南省取消高速公路省界收费站ETC门架、车道系统工程建设已基本完成,正在进行部省联调联试和收费系统升级测试,软件测试工作稳步推进;网络并网接入自检全部合格,复检结果满足全国联网收费并网接入要求,预计12月31日前完成省界收费站及站级关键系统,网络安全和全流程测试,确保2020年1月1日零时实现全国联网,启用新收费系统。在此期间,全省高速公路各运营单位将加强统筹协调,科学调度,开足收费车道,确保广大群众出行顺畅。

■记者 和婷婷 通讯员 江钻