

川藏铁路 <https://baike.so.com/doc/5567172-5782308.html>

川藏铁路 是中国境内一条连接四川省与西藏自治区的快速铁路，呈东西走向，东起四川省成都市、西至西藏自治区拉萨市，是中国国内第二条进藏铁路，也是中国西南地区的干线铁路之一。

川藏铁路采用兴建新线与合并旧线的方式修筑，分期分段建设运营;拉林段与成雅段于 2014 年 12 月开工建设;雅林段于 2020 年 11 月开工建设 。2018 年 12 月 28 日，川藏铁路成雅段开通运营。 2021 年 6 月 25 日，川藏铁路拉林段开通运营。

川藏铁路东起四川省成都市、西至西藏自治区拉萨市，线路全长 1838 千米(一说约 1550 千米，其中，雅林段新建正线长度 1011 千米 ;拉林段新建线路长度 403.14 千米 ;成雅段全长 140 千米)，设计速度 120 至 200 千米/小时。

基本信息

- 中文名称川藏铁路
- 外文名称 Sichuan-Tibet Railway
- 设计速度 120 至 200 km/h
- 运营速度 120 至 200 km/h
- 铁路等级国铁 I 级
- 起止站点成都西站、拉萨站
- 车站数量 10 个(成雅段)18 个(拉林段)
- 途经城市四川成都、雅安，西藏林芝、拉萨

目录	1 路线概况 2 工程领域 3 地方催动	4 中央部署 5 路段进展 6 交通升级	7 价值意义
----	--	--	------------------------

路线概况



川藏铁路起于四川成都，由成昆铁路彭山站引出，经眉山东坡区-蒲江-雅安-康定-理塘-白玉县-江达县-昌都-八宿县-邦达镇、林芝、山南，最终到达西藏首府拉萨，全长 1629 千米，建成后从成都到拉萨开行的动车组列车仅需十余个小时。

全线走向



川藏铁路全长 1629 千米，其中四川境内约 650 千米。规划中的川藏铁路是沿川藏公路(南线)修建，在芒康或左贡衔接[大格铁路](#)，建成后从成都到拉萨的列车缩短至 13 个小时。它是天路即进藏路线里五条铁路之一，也属西藏铁路网。

根据国家[中长期铁路网规划](#)，川藏铁路起于四川省[成都市成都南站](#)，经双流、新津、眉山后，抵达[朝阳湖](#)。出[朝阳湖](#)后将继续向西，经蒲江、雅安、[康定](#)、理塘、巴塘、跨过金沙江进入西藏左贡与[滇藏铁路\(大格铁路南段\)](#)接轨，经过八宿、[然乌](#)、波密、林芝、米林、朗县、贡嘎等地延伸到达西藏首府拉萨。形成一条川渝地区连接川西北旅游圈和西藏地区，乃至中国西南地区一条东西向重要通道。

川藏铁路起于四川省[成都市](#)，经眉山市、雅安市、康定市，在岗托跨金沙江后进入西藏自治区，经[昌都](#)、林芝、[山南](#)至终点[拉萨](#)市。全线运营长度 1838 公里，新建正线长度 1738 公里，桥隧总长 1413 公里，占线路全长的 81%，工程投资预估算约 2166 亿元。作为进藏大通道，川藏铁路设计时速为 200 公里，部分路段限速 160 公里。建成后，从成都到拉萨坐火车仅需 13 个小时左右。

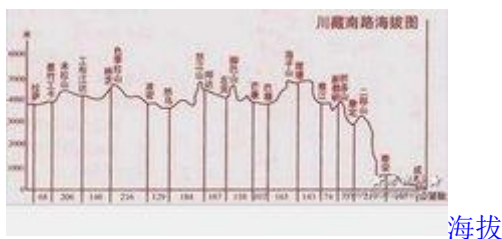
分段建设情况



川藏铁路将来在林芝建支线到昌都，交未来的[成昌铁路](#)。

川藏铁路分段建设：成都至雅安段于 2014 年底开工建设；拉林铁路于 2014 年底开工、2015 年 6 月进入全面建设；雅安至康定(新都桥)段已于 2016 年 1 月完成可研修编；康定(新都桥)至林芝段正在开展预可行性研究工作。

站点概况



川藏铁路，成都至雅安(新都桥)段从成都枢纽引出，向西经彭山、蒲江、朝阳湖、名山、雅安。全线建设长度 143km，按双线 160km/h 的标准设计。

拉林铁路段新建贡嘎、扎囊、泽当、桑日、加查、朗县、米林、朝阳、林芝等车站。

快铁等级

川藏铁路的时速等级是快速铁路，设计时速大多是 160 千米，有的是 200 千米，客货兼运。列入了 2012 年 3 月国家《[十二五综合交通运输体系规划](#)》四.主要任务的[快速铁路](#)一览表，客车时速 160 公里的[动车组](#)为主的列车就属于快铁。

工程领域

辛苦勘察路线



川藏铁路

2015-08-12 "川藏铁路勘察设计：世界难度最大"巨型过山车"诞生记"报道：8月11日，在成都举行的川藏铁路勘察设计事迹报告团宣讲活动上，中铁二院主管川藏铁路勘察设计工作的52岁副总工程师林世金谈起往事，不禁感慨万千。

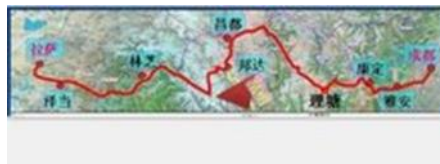
林世金说："整条川藏铁路的设计，是我迄今遇到过的最困难的项目。""川藏铁路的数据就是这样来之不易，都是我们用挑战极限的意志换来的！"

一次在西藏昌都，车队颠簸到半夜才到达驻地，看着从勘察现场回来的工程师们一个个满身泥泞，当地政府工作人员说："连我们当地人都不敢进的深山你们进去了，连牦牛都不愿上去的荒岭你们也上去了。"林世金笑着说："我们自己都没走过的地方，怎么能放心让火车从那开过去呢？"正是像这样深入崇山峻岭实地踏勘，确保了川藏铁路的安全质量。

新都桥至江达段最初有甘孜、新龙、理塘三大方案，部分业内人士倾向于走地形开阔的甘孜方案。但林世金带领团队实地考察后发现，甘孜方案有280公里沿世界著名的鲜水河大断裂和甘孜-玉树断裂行走，这个区域有记载的6级以上地震就有26次之多，约30年就要发生一次大的地震，并且每年仍以4-12mm的速度挤压移动。为此，中铁二院与国家地震局地质研究所联合做了深入的专题研究，线路最终采用了理塘方案。

桑日至加查段的设计，线路最初是沿雅鲁藏布江走的，这是一种无可非议的保守设计。"真是不看不知道，一看吓一跳啊！"林世金说，沿江两岸全是严重的危岩落石，工程地质条件极差；3000多米高差的峡谷，就算有一块鸡蛋大的石头滚下来打到列车上，后果也不堪设想，他当即决定必须重新研究方案。

早期方案



理塘-昌都方案

咋选线？"减灾选线"同步开展了50多项研究。

要在地理地形、气候环境都恶劣的条件下，选择出一条优质的线路，并不是容易的事。林世金回忆，单是从康定至八宿段线路，需要穿越横断山脉，初期就提出了三条方案。第一条是经理塘-昌都方案，第二条是经甘孜-昌都方案，第三条是沿318国道方案。经甘孜、昌都方案又提出了经道孚、经新龙方案两个方案。综合比较了地形地质、分析了地震、地灾等各种优劣，考虑经济据点、综合交通，最终选择了经理塘县-昌都市方案。

最后方案

南线方案：该线大体走318国道，从成都枢纽引出，向西南经双流/蒲江至雅安，此段与成雅城际铁路共线，过雅安后穿越二郎山至泸定、康定，理塘、左贡、波密、林芝至拉萨。

北线方案：该线沿着317国道，成都-马尔康-甘孜-昌都-波密-林芝-拉萨。

南线方案：经蒲江县、名山县、雨城区、天全县、泸定县、康定市、雅江县、理塘县、巴塘县、芒康县、

左贡县、八宿县、波密县、林芝县、密林县、朗县、加查县、曲松县、桑日县、乃东区、扎囊县、贡嘎县共 22 区县市；而北线只有理县、马尔康市、炉霍县、甘孜县、德格县、江达县、卡若区、丁青县、巴青、索县、那曲十一个县市，过昌都后转南线也只有十八县市，且路线绕远，且将来会修建成格铁路，会通过北线方案里的汶川县和阿坝州马尔康。

最难建的铁路

在 2015 年 8 月举行的川藏铁路勘察设计事迹报告团宣讲活动上，中铁二院副总工程师林世金介绍：川藏铁路线路"八起八伏"，累计爬升高度超过 14000 米，相当于在最艰险、最复杂的高山峡谷之间，修建世界上技术难度最大的"巨型过山车"。

川藏铁路沿线地质条件复杂，多年冻土、高寒缺氧、崩场、错落、滑坡、高地震区、地热、岩爆等地质灾害严重。当年在青藏、川藏、甘藏三条线路比选，川藏铁路因为修建难度大、投资额度高等重要因素，暂被搁置。



以 1995 年底物价水平为基础，当初规划中，青藏线投资为 139.2 亿元，而川藏线为 767.9 亿元，相差数倍。从工程地质条件看，青藏铁路主要是冻土问题，全线无雪崩、沙漠、沼泽等，所经大部分地区地势平缓，施工便利。而川藏线除了冻土问题，雪崩、错落、滑坡、高地震区、地热、溶洞、暗河、岩爆等多种复杂地质状况并存。川藏线的设计使用寿命是 100 年。

"青藏线是缓坡上去的，而川藏线是台阶式"，铁路建设风险专家、中汇国际保险经纪有限公司副总裁赵进学介绍，规划中的川藏铁路需要越过四川盆地、云贵高原、青藏高原三个台阶，沿途跨越岷江、金沙江、雅鲁藏布江等大江大河，翻越鹫鸪山、雀儿山、念青唐古拉山等雪山高峰，最高海拔达 7000 米，沿线跨越多个断裂带，整条线路 81% 需要建桥梁、挖隧道。

中铁二院副总工程师、川藏铁路勘察设计总负责人林世金说，川藏铁路雅安到波密，约 1000 公里左右的里程，穿越的是横断山脉，这是中国最长、最宽和最典型的南北向山系，各条山脉之间，镶嵌着大渡河、鲜水河、雅砻江、金沙江、澜沧江、怒江等河谷，组成了岭谷相间、山重水复的巨大山原，岭谷之间的高差达两三千米。泸定县到康定市一段，刚过大渡河就要翻折多山，直线距离只有 50 公里，海拔高差却有 2000 多米。

川藏铁路穿越的地带，还是受印度洋板块和欧亚板块强烈碰撞挤压抬升起来的，强震频发，而且地块不断挤压，应力大。沿线山高坡陡，平均海拔 4000 米左右，极易因为积雪融化产生崩坍、溃决。

岩爆、风积沙、泥石流、峡谷风、季节性冻土.....朱颖介绍，针对上述各种困难，川藏铁路的选线既考虑了建设实际，也考虑了运营安全和后期维护。以"减灾选线"的理念为主导，同步开展了 50 多项研究。

桥隧漫长

和青藏高原"缓坡式"上升不同，川藏铁路是"台阶式"的。如果从剖面看，川藏铁路的线路走向为"八起八伏"。从成都到拉萨，累计爬升高度达到了 1.4 万米。为了消除显著的地形高差，川藏铁路更多的采用高桥、隧道，全线桥隧比达 81%。跨越八宿怒江的特大桥长 1300 多米、主跨长 1064 米，从基层到桥面足有 701 米高。"桥到这个高度，才能衔接盘升上来的铁路。" 海子山隧道、芒康山隧道、伯舒拉隧道都接近或超过 30 公里。

八宿到波密之间的线路还没最终确定，可能还将诞生一个 50 多公里的超长隧道。林世金介绍，从汶川大地震看，隧道随着山体摆动，在地震区隧道更为安全，这也是设计多采用隧道的原因之一。

短距离高落差的问题，怎么破？铁路通过“展线”来实现。林世金举例说，比如泸定到康定的路线就是 Z 形，线路总长达到 115 公里，是直线距离的 2 倍，最大设计坡度是国内最大坡度，通过双机牵引加强动力实现爬升。

从施工的难点桥隧数据看，青藏线桥隧总长 30.6km，其中最长隧道 1.21km，桥隧总长占线路总长仅 2.8%。而川藏线桥隧总长 819.24km，其中最长隧道念青唐古拉山隧道全长 19.5km，桥隧总长占线路总长 42.5%。川藏铁路，拉萨到林芝段的“两隧一桥”是指桑珠岭隧道和巴玉隧道，以及巴玉雅鲁藏布江三线大桥。该地属于冈底斯山与念青唐古拉山、喜马拉雅山之间的藏南谷地，地势险要，建设起来非常困难。尽管只是单线，但是全长 403 千米的线路，仅仅工程投资就达 359.8 亿元，每千米投资 8500 万，接近平原地区建设高铁每千米 1 亿元的标准。

难度极大

有多难？ 50 公里距离要爬升 2000 多米。泸定县到康定市一段，刚过大渡河就要翻折多山，直线距离只有 50 公里，海拔高差却有 2000 多米，相当于每公里要爬 50 米，这样的直线坡度，铁路是没法爬升的。只能曲线行走。

经费

川藏铁路成都至康定(新都桥)段项目总投资约 246.4 亿元，预估算总投资 370 多亿元，整个川藏铁路计划工期 11 年，估算静态总投资 537.8 亿元，对于铁路建设来说，耗资 530 多亿修建川藏铁路成本不低。

地方催动

[折叠](#)西部开发

西部大开发包括重要基础设施建设，这个大背景下四川省康区的人们激切希望早点开工川藏铁路，破解交通瓶颈。

[折叠](#)要求

全国人大代表、成都市人大常委会副主任童若春曾在《关于尽快建设川藏铁路的建议》中指出。川藏铁路的建设，将有效加大四川对西藏发展的辐射带动。

甘孜州长李昌平则在 2012 年全国“两会”上提出：川西广大地区均无铁路，货物运输和人员交流主要靠公路完成。川藏公路修建 50 多年来，等级低、地质灾害多、道路状况差，确实不能适应经济社会发展的需要。川藏铁路或许在全国层面铁路投资是会出现一些争议，但是川藏铁路一旦建成所带来的经济利益却是巨大的。

铁道部经济规划研究院专家石群表示，一般客运专线每千米平均需要投资 1 个亿，货运专线也需要 8000 万左右。2014 年年底全国有 8 万千米铁路，如果按照地方提出的到 2020 年建设到 16 万千米，新增 8 万千米的话，则每年要建 1.6 万千米，资金的筹集会是一大问题。

[折叠](#)提案加快建设

(2015 年)3 月 10 日，四川代表团举行第六次全体会议和小组审议，会议讨论通过了 6 项以四川代表团名义提交的建议，其中之一就是《关于将川藏铁路纳入国家“十三五”规划并全线开工建设的建议》。



川藏铁路

该建议提出，为解决藏区交通瓶颈问题，贯彻落实国家“一带一路”发展战略，维护国家安全，加快四川藏区经济发展和社会进步，促进民族团结，建议将川藏铁路作为重大项目列入国家国民经济和社会发展规划第十三个五年规划纲要，并纳入国家铁路“十三五”发展规划；设立川藏铁路建设专项资金，纳入中央财政预算；加快雅安至康定(新都桥)段前期工作，尽快实现开工建设，比照支持西藏的相关政策给予资金支持；提早启动康定(新都桥)经昌都至林芝段前期工作，“十三五”期间实现川藏铁路全线开工建设。

同样十分关注川藏铁路项目的西藏代表团，以全团名义提交了《关于加快川藏铁路建设的建议》和《关于加快滇藏铁路建设的建议》。其中，《关于加快川藏铁路建设的建议》提出，将川藏铁路列入国家“十三五”规划，加快推进川藏铁路康定(新都桥)经昌都至林芝段的前期工作并开工建设。

中央部署

2018年10月10日下午，中共中央总书记、国家主席、中央军委主席、中央财经委员会主任习近平主持召开中央财经委员会第三次会议，全面启动川藏铁路规划建设。会议强调，规划建设川藏铁路，是促进民族团结、维护国家统一、巩固边疆稳定的需要，是促进西藏经济社会发展的需要，是贯彻落实党中央治藏方略的重大举措。要把握好科学规划、技术支撑、保护生态、安全可靠的总体思路，加强统一领导，加强项目前期工作，加强建设运营资金保障，发扬“两路”精神和青藏铁路精神，高起点高标准高质量推进工程规划建设。[\[1\]](#)

路段进展

成康铁路

综述：是成都-康定(新都桥)。全线建设长度 325 千米，按双线 160 千米/小时的标准设计。从成都至康定，是一条以城际客流为主，兼顾跨线客货运输的铁路，其中成都至蒲江段兼顾城际功能。

成都至朝阳湖段：

川藏铁路成都至朝阳湖段正线从成都南站引出，向西经彭山、蒲江至朝阳湖站两。川藏铁路出朝阳湖后将向西，经过雅安、康定、理塘、左贡、波密、林芝等地延伸到达拉萨。成都市域铁路线成蒲快速铁路将承担川藏铁路正线部分客运功能，成蒲快速铁路按双线 I 级电气化铁路建设，设计速度 200 千米/小时，线路起于成都西站，经温江、崇州、大邑、邛崃、蒲江至朝阳湖两线会和。

按单 I 级电气化铁路设计的川藏铁路正线成都至朝阳湖段与成蒲快速铁路将共同构成成都至朝阳湖客货功能，成蒲快速铁路正线将新建特大桥、大中桥共计 24 座，全长 64.441 千米，占正线长度 65%。其中，该铁路从成都西站引出即为高架桥，并直接以桥梁方式通到大邑，长度将超过 50 千米，是全线最长的桥梁。

朝阳湖至雅安段：

川藏铁路朝阳湖至雅安段，全长 42 千米，按双线 I 级电气化铁路建设，设计时速 160 千米，是川藏铁路的重要组成部分，自朝阳湖起，经名山至雅安。

成雅铁路

综述：

2014年12月6日，中国铁路总公司对外宣布：川藏铁路成都至雅安段开工建设。川藏铁路成都至雅安段建成后，不仅将形成成都与雅安城间便捷的铁路通道，方便沿线群众出行，促进区域经济发展，而且将对今后实施川藏铁路项目具有重要意义。

进展：

2009年8月30日，《新建铁路川藏线成都至朝阳湖段环境影响报告书(简本)》正式对外亮相。这也是川藏铁路的设计细节首次对外公布。

2012年，川藏公路的雅安至拉萨段获批(大修)，现未开工。

2012年底，全长266千米、总投资314亿元的川藏铁路成都至康定段正在进行预可行性研究，预计2014年开工建设。该铁路目标速度值在200千米/小时以上，建成后坐火车从成都出发前往康定将只需要1个多小时的时间。

2012年12月30日举行的四川省发展改革工作会议传出消息，川藏铁路成都至康定(新都桥)段获国家发展改革委批复，开工在即。

2013年包括川藏铁路成都至康定(新都桥)段在内的多个重大项目获国家发展改革委批复，开工在即。

2013年8月，成都至蒲江城际铁路客运专线正式动工，工期三年，预计2016年建成。

2013年8月13日，成蒲城际铁路客运专线完成施工单位招投标工作，全线共三个标段，由中国中铁二局、八局和十二局承建，计划工期28个月。

2013年8月26日，成蒲城际铁路客运专线施工单位已进场施工，预计2017年底建成通车。

2014年，川藏铁路将开工，预计工期至少11年，作为四川省未来进藏首选线路。

2016年，川藏铁路雅安至康定新都桥段力争开工。

根据国家发改委、交通运输部联合印发《交通基础设施重大工程建设三年行动计划》，川藏铁路(雅安至康定至林芝)列入2018年交通基础设施重大工程推进项目，而成雅铁路预计于2018年建成，雅安至康定至林芝段极有可能于2018年开工。



拉林铁路

综述：

拉林铁路是拉萨-林芝。西藏自治区的第三条铁路、川藏和滇藏铁路的重要组成部分。新建正线长度435千米，按双线时速160千米设计。

2014年，拉萨至林芝段同样将开工，设计速度200千米/小时。西藏自治区主席洛桑江村在调研时强调，下一步要全力以赴推进拉林铁路(拉萨-林芝)建设各项工作，确保2014年12月中旬“两隧一桥”控制性工程正式开工，2015年上半年全面开工建设。

2014年10月31日，川藏铁路拉萨至林芝段获发改委批复，同步对拉日铁路拉萨至协荣段32公里进行电气化改造。项目总投资366亿元，建设工期7年。

进展:

2014 年 12 月底, 开工。2015 年 3 月桑珠岭隧道的旁洞(辅助)工程进洞施工。

2015 年 6 月 28 日, 拉林铁路开始全面施工。

2018 年 1 月 17 日, 川藏铁路拉林段桑珠岭隧道贯通。

2018 年 4 月 7 日, 拉萨至林芝铁路由拉萨方向引出的第一个隧道--嘎拉山隧道顺利贯通。

2018 年 6 月 9 日, 川藏铁路拉林段首根轨枕下线。



线路示意图

康林铁路

综述:

康林铁路是四川省康定市到西藏区林芝。根据国家发改委、交通运输部联合印发《交通基础设施重大工程建设三年行动计划》，川藏铁路(雅安至康定至林芝)列入 2018 年交通基础设施重大工程推进项目，而成雅铁路预计于 2018 年建成，康定至林芝段极有可能于 2018 年开工。2016 年启动前期研究工作。康定至林芝段已被国家发改委列入 2018 年开工计划，建设工期预计 7 年半，预计 2025 年全线竣工。

交通升级

瓶颈问题

四川省康区和西藏拉萨-林芝带的经济发展和人员交往，已经严重受制于川藏公路的低级、艰险。

连接内地

铁路将彻底改变川西甘孜藏族自治州、西藏昌都市、林芝市、山南市落后的交通运输条件。



川藏铁路

作为西藏及沿线地区的重要东出通道，川藏铁路经成都铁路枢纽，可连接沪汉蓉铁路快速通道，进而通往华中、华东地区，又可连接成渝、渝黔、贵广等铁路通往沿海地区，将成为西藏连接长三角、珠三角两大经济圈的便捷铁路通道，可进一步加强西藏与中、东部发达地区的联系，同时也为区域间经济互补、资源共享提供了重要的交通支撑。

四季无阻

川藏铁路为“天路”即“[进藏路线](#)”里五条铁路之一(另四条是[青藏铁路](#)、[滇藏铁路](#)、[新藏铁路](#)、[甘藏铁路](#))。建成后，使得四川省进藏交通上在四季无阻、气候无阻，而公路有季节限制，飞机有气候限制。

快速到达

川藏铁路，得益于技术创新将提速到 200 千米/小时，

也就是说，川藏铁路建成以后，未来成都至拉萨只需 8 个小时。

根据规划方案，川藏铁路线路全长原为 1845 千米，其中四川境内 630 千米，全线投资预算总额为 1040 亿元。川藏铁路成都至康定(新都桥)段按照铁路建设审批要求，采取分段建设的办法，川藏铁路成都至康定段建成后，从成都到康定时间缩短为 1 个多小时。是成都至拉萨铁路和藏区铁路网的重要组成部分。



价值意义

建成后，从成都到拉萨坐火车最快仅需 13 个小时左右。2017 年 9 月 29 日兰渝铁路开通运营，10 月 12 日调图后途径[兰渝铁路](#)至青藏铁路需要约 36 小时。

- **必要性**



[川藏铁路](#)

在四川省西部综合交通枢纽规划确定的运输大通道中，一般使用[川藏公路](#)，西向通道内尚无一条铁路，成都到拉萨有两条公路，即 318 国道，317 国道，从成都到拉萨大约需要 3 天左右时间。铁路方面，成都只有一趟到拉萨的旅客列车 Z322/3 次，返程为 Z324/1 次。列车从成都出发，途径兰渝铁路至兰州、经过西宁、德令哈、格尔木、那曲，终到拉萨，单边耗时约 36 小时。由于运行线路长、客流少等原因，这趟旅客列车是隔日发车，车票每逢节假日极其紧张。因此，尽快落实川藏铁路建设显得十分重要。

但是当年在[青藏](#)、[川藏](#)、甘藏三条线路比选，川藏铁路因为修建难度大、投资额度高等重要因素，暂被搁置。随着西藏经济发展加快，川藏铁路建设已经迫在眉睫，从中国现有的经济、科技条件来说，应该先力保青藏铁路的建设与运营。因此待条件成熟立刻上马川藏铁路，至于新藏、甘藏两线路应该先论证再勘察最后再逐步实施建设。

- **可行性**

据铁路部门相关负责人介绍，修建技术、工程力量、投资都不存在问题。中国通过青藏铁路、宝成铁路等铁路建设，已经积累了修建高山铁路的丰富经验，有足够的力量建起川藏铁路。此外，川藏铁路作为全国铁路网中长期规划重要组成部分，其战略地位是青藏线无法比的，毫无疑问是中国进藏首选大动脉。

- **重要性**

以前西藏的主要物质支持区在成都市或者说富裕的[四川盆地](#)，而且[拉萨](#)-林芝一带是西藏人口最多的区域，其经济发展交流更需要切近的通道，汇入[长江经济带](#)，对拉萨-林芝带的发展最重要。成都-重庆市代表的长江经济带，实力远远高于兰州市-西宁市代表的西北经济带。

而且，国防上，这条线更重要，一些地方靠近藏南地区。

而且，[青藏铁路](#)漫长，耗时久，而川藏铁路短很多，到成都市就进入多条高速铁路范围，可以更快地进入北京、上海、广州等区域。

- **承担一半运量**

川藏铁路建成后，将承担起超过 48% 的进出藏客运量和 41% 的货运量，并彻底改变川西甘孜藏族自治州、西藏昌都市、林芝市、山南市落后的交通运输条件。

- **带动经济发展**

随着成都地铁工程的推进，沿线房价将明显上涨。地铁建成后，成都市周边的商业功能区逐步发展完善，

地铁的建设将会使城市周边商业区繁华起来，提升区域的商业氛围与商业价值。

成都是高速发展的省会城市，每年需要就业的人口比重较大。地铁经济的发展使就业压力有所减轻，为人们提供一定的就业机会，从而使成都的城镇化水平进一步提高。

- **开发旅游**

修建川藏铁路，既是开发沿线旅游资源，也是促进香格里拉生态旅游区发展的需要。



[香格里拉](#)生态旅游区涵盖川西南、滇西北、藏东南 9 个地(市)州的 82 个县(区)，其中的优先开发核心区四川[甘孜州](#)和西藏昌都市，均位于川藏铁路沿线，旅游资源独具特色，马尔康卓克土司官寨、昌都有 4000 多年历史的卡若遗址等藏羌文化、佛教文化旅游资源星罗棋布，雪山、草原等自然生态景观浑然融合，蕴藏着巨大的资源开发和经济发展潜力。长期以来，受交通条件的限制，沿线旅游资源未能大规模开发，旅游接待能力不足。尽快修建川藏铁路，对于开发沿线旅游资源，促进香格里拉生态旅游区发展十分必要。

- **南亚通道**

此外，川藏铁路的修建，也将打通中国长江经济带(的中游地带)与南亚陆路经贸通道(下游的江苏和浙江省则通过海运到南亚更方便)。西藏的亚东口岸和聂拉木口岸是中国通往南亚印度、尼泊尔的两个重要陆路口岸，拉萨通往亚东和聂拉木口岸的出境通道也已纳入中国中长期路网规划。

修建川藏铁路，是促进四川和西藏地区对外开放，构建中国至南亚陆路经贸通道的需要。西藏拉萨通往亚东和聂拉木口岸的出境通道已纳入中国中长期路网规划。随着川藏铁路的建成，中国华中、华东、华南地区通往南亚的陆路通道有望在未来形成，这将极大地促进四川、西藏地区的对外开放，并促进中国-南亚陆路经贸通道的构建。

- **国防增力**

川藏公路是重要的国防干线，但运输能力较差而且有限，川藏铁路将大幅度增加该区域的国防能力。

- **助推经济**

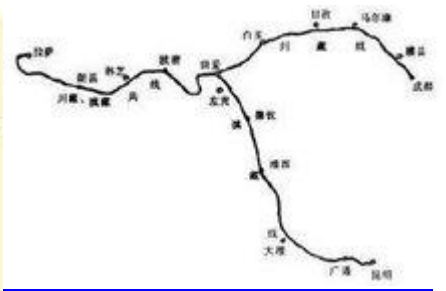
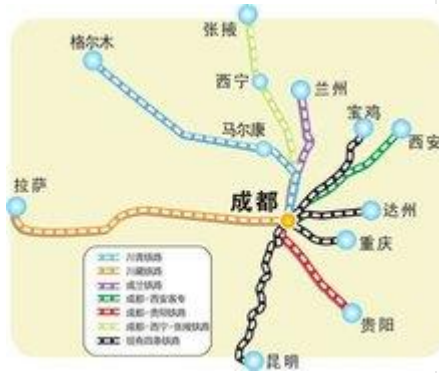
四川经济总量占西部四分之一，是西部物流、人流、资金流的枢纽。根据建议的估算，未来川藏铁路直接影响的范围，其面积为 27.7 万平方千米，人口约 305 万人。沿线自然资源富足，矿产资源品类繁多且储量丰富，其中玉龙铜矿是中国迄今为止发现的^{最大}铜矿床，探明储量达 650 万吨，但受交通条件限制，沿线大多数矿产均未规模开采。修建川藏铁路，能提升沿线的交通条件，改善投资环境，有利沿线经济发展，尽快使“老少边穷”地区人民脱贫致富。

- **战略意义**

川藏铁路虽然面临地质条件等困难，投资很大，但是建设是完全必要的。川藏公路运行困难是由于修建时(1956 年前后)科技、经济条件的限制，桥隧不足所导致的。在科技发展的时代，不良地质完全可以通过长隧道绕过，可以保证绝大多数时间是可以运行的。虽然其经济效益很低，但是它是开发偏远地区的基础设施，其建成后发挥的作用是巨大的，将带动相关地区跨越式发展。其维护民族团结、边境地区稳定、增强国防的作用是巨大的。川藏铁路成都至康定(新都桥)段项目，全长近 300 千米，对于推进四川省藏区跨越发展、长治久安具有十分重要的意义。



川藏铁路



川藏铁路



318 国道方案--有地震带，被放弃



地势