

线路走向

●江跳线起于轨道5号线跳磴站，途经华福路、九江大道、南北大道，止于江津滨江新城，线路全长28.22公里。其中江津区15.8公里，占全程的56%。

站点设置

●江跳线在跳磴站与轨道交通5号线接轨，沿途新建6个站点，全部为高架站，平均站间距4.5公里。
●大渡口区设石林寺站（独立运行）；九龙坡区设九龙园站（与规划的19号线换乘）。
●江津区设4个站：
双福站（独立运行）；
享堂站（与规划的17号线换乘）；
江津高铁站（与渝昆高铁站换乘）；
圣泉寺站。

跳磴站—圣泉寺站约28分钟

●跳磴站—圣泉寺站上下行单程运行时间约28分钟。
●江跳线通车后包括跳磴站—圣泉寺站区间的所有车站将投入运营。

运营服务时间

●早上6:30至晚上20:30，运营时长14小时。
●早晚高峰时段，每小时开行6对列车，平均发车间隔约为10分钟；其余平峰时段，每小时开行4对列车，平均发车间隔约为15分钟。

票价

●江跳线建设采用“A+B包”模式，江津区承担A包即土建工程，市级承担B包即车辆、机电设备等。
●B包采用PPP模式公开招标引入社会投资人，成立重庆轨道交通江跳线建设运营有限公司，负责在特许经营期的28年内投融资、建设B包工程，整体运营和维护江跳线项目设施。特许经营期结束后，再将江跳线整体项目设施移交指定机构。
●江跳线票价，按照工程B包PPP项目实施方案中约定的运价率，再综合考虑企业建设和运营成本、当地经济社会发展、社会承受能力等多方面因素来慎重确定，起步价2元，最高9元。
●为降低群众出行成本，更好惠及社会民生，促进同城化发展先行区建设，在开通运营第一年，江津区财政大力支持，实行全程最高2元补贴优惠。
●优惠后的票价方案为：[0-6公里(含)]起步价2元，[6-10公里(含)]3元，[10-14公里(含)]4元，[14-19公里(含)]5元，[19-24公里(含)]6元，[24-30公里(含)]7元。比如，圣泉寺站到江津高铁站2元，圣泉寺站到双福站4元，圣泉寺站到跳磴站7元。

优惠政策

●针对普通通勤卡、本地普通交通卡、开通电子钱包功能的成年人优惠卡等票卡，以及针对学生卡，现役军人、残疾人等爱心卡、敬老卡等各种特殊群体的票卡，江跳线均参照重庆市轨道交通现行的《重庆市轨道交通票务规则》执行有关优惠政策。
●江跳线站点与重庆轨道交通其他线路站点票价，以跳磴站为界，实行分段计费。
●以圣泉寺站为例，到跳磴站7元，跳磴站到石桥铺5元，即圣泉寺站到石桥铺站12元。以双福站为例，到跳磴站4元，跳磴站到石桥铺5元，即双福站到石桥铺站9元。

公交车接驳

●通过新增开行滨江新城内循环215路、双福小巷02路等两条公交线路，优化调整207路、212路、501路等3条公交线路，进一步方便市民从江跳线到区内公交之间的换乘出行。
●截至目前，上述公交线路均已调整完毕。现有14条公交线路、96辆公交车途经江跳线江津辖区4个站点。
●为配合江跳线的运营时间，确保市民乘坐江跳线回津后，有公交可换乘，途经江跳线站点的公交线路的首末班时间调整至与江跳线运营首末班时间一致，确保江跳线与区内公交无缝衔接。

停车服务

●享堂站和双福站，均规划有“P+R”设施（停车+换乘系统）。目前享堂站设有临时停车场可提供50个停车位；双福站设有两处临时停车场，北侧临时停车场可提供50个停车位、南侧临时停车场可提供60个停车位。
●临时停靠区，享堂站东、西侧停车位2个，双福站停车位3个，同时提供公交车、出租车、网约车临时停靠，私家车停车、换乘等功能。
●享堂站设有两处公交停靠站，双福站近期规划设有两处公交停靠站。全部投入使用后基本能满足出行需求，后续也会根据需要进行调整。
●因各站点的停车场车位有限，请广大市民朋友往返站点时尽量选择公交出行。

暂不与轨道交通5号线贯通运营

●通车初期，江跳线暂未与轨道交通5号线贯通运营，需要在跳磴站内进行换乘。
●江跳线建设运营公司正在积极开展二者的一致性调试。将来可实现不换乘贯通运营，一车直达5号线各站点乃至园博中心站。
●贯通运营时间待具备条件后将另行通知。敬请广大市民朋友谅解和期待。



江跳线“醉美江津”品牌专列徐徐驶来 记者 贺奎 摄

全国首条双流制线路 重庆首条市域(郊)铁路 江跳线 开通运营

8月6日13时58分，全国首条双流制线路、重庆首条市域(郊)铁路江跳线正式开通运营。火热的天气难挡江津人的热情，当日，不少市民从圣泉寺站出发体验首趟列车，28分钟就到达大渡口跳磴站。

为了应对通车首日较大的客流量，江跳线工作人员全员上岗，市民在工作人员带领下有序乘车、拍照打卡、分享美景。数据显示，江跳线通车首日开行列车88列次，日列车正点率100%，运行图兑现率100%，乘降量突破2.6万人次。其中，圣泉寺站客流量最高，超过1万人次，实现了首日平稳安全有序运行。

江跳线是中国首条应用“双流制”车辆的交通线路。据悉，我国轨道交通的电制式基本上分为两种，即用于干线铁

路、城际铁路或市域铁路的交流25kV供电，和用于城市轨道交通地铁、轻轨的直流1500V（或750V）供电。此前，国内尚无采用同时支持交、直流两种供电制式的“双流制”车辆。江跳线在国内第一个实现将“双流制”车辆应用到实际线路中，其建成通车具有里程碑意义。

江跳线最高运行速度120km/h，具有爬坡能力强、转弯半径小、载客量大等优势，既有城际列车的高速及舒适性，又具备地铁车辆快速启停、公交化运营的特点。在研发过程中，江跳线建设运营公司累计投入超过3000万元用于科研攻关，已申请和获得技术专利20多项，其中多项关键技术属国内首创，突破了国外对“双流制”车辆技术的封锁，填补了国内多项“双流制”核心技术空白，受到全国乃至全球关注。



市民参与“我眼中的江跳线”体验活动



江跳线在江津设4个站点 记者 何雨 摄

28分钟到中心城区

江跳线通车后，从圣泉寺站到跳磴站单程运行时间约28分钟，进一步拉近了江津与中心城区的时空距离，将促进江津融城发展。江跳线的通车，为江津再添一条连接中心城区的便捷快速客运通道，也为重庆再添一条贯穿主城区南北的发展大动脉，将有力地助推重庆打造“轨道上的都市区”。

加快形成“1小时通勤圈”“1日生活圈”，助推江津加快实现与重庆中心城区同城化发展，深度融入成渝地区双城经济圈建设和重庆“一区两群”协调发展。

优化区域交通结构。江跳线的通车，将有效缓解江津乃至重庆主城区市区的交通拥堵，推动江津滨江新城、双福片区与西部

(重庆)科学城全域和重庆中心城区的交通一体化发展，带动江津区域公共交通进一步优化和调整，提升江津公共交通的服务质量和效率。

加速沿线经济发展。江跳线的通车，将加速沿线科学城江津片区乃至江津全域及其周边地区的人流、物流、信息流便利流通，

促进经济要素、生产要素加速向江津集聚，助推江津产业发展和转型升级。
江跳线这条交通“大动脉”，必将在促进江津旅游经济发展、优化城市功能和布局、改善城市环境、提升城市形象等方面持续发挥积极的推动作用，有力地助推江津经济社会高质量发展。

“我眼中的江跳线”体验活动

8月6日，区融媒体中心特别策划“我眼中的江跳线”市民体验活动，邀请20余名网友参与。网友们早早地来到圣泉寺站集合，踏上了圣泉寺前往跳磴的第一班列车。大家兴奋地拍照打卡，录制小视频，记录下这幸福的时刻。

“江跳线没有辜负我们这么多年的等待，确实非常便利。”重庆工商大学派斯学院学生陈昌梦告诉记者。“我初中是在重庆读的，江跳线通车了，我就可以非常方便地去找同学玩了。”市民罗永书兴奋之情溢于言表，她告诉记者：“江跳线开通我们非常高兴！这是我们

江津人民盼望已久的，车辆乘坐非常舒适，以后我们江津人民的生活会更加幸福！”
“江跳线列车环境干净整洁，又非常宽敞。在乘车过程中我看到沿途的风光非常漂亮，本次乘坐感受非常舒适。”在体验乘坐江跳线后，市民贺志付告诉记者。

参与活动的网友中还有一对幸福的小情侣，他们亲昵地手挽手完成了这次乘车体验。小伙子曾亮告诉记者：“今天和我女朋友一起乘坐江跳线，非常开心，非常激动。期待了很久，终于开通了。很高兴我们两人可以一起坐上这班开往幸福的列车。”

江跳线过江段预计年内动工

江跳线过江段项目是江跳线的延伸线，起于滨江新城圣泉寺站，在几江长江大桥下游约265米处建设轨道专用桥，进入几江半

岛，途经原文化馆、原人民医院、遭爱池公园、长风厂家属院、祥和小区，然后折向鼎山大道，止于区体育馆附近。

项目线路全长约4.676公里，新设几江站（高架侧式站）、鼎山站（地下侧式站）2座车站。目前，项目前期要件审批已基本完

成，包括7月初市发展改革委已完成项目可研性审批。按照区委、区政府要求，正在全力按照2022年内动工目标推进相关工作。



向阳小学学生“打卡”江跳线 记者 胡耀方 摄



情侣坐上“开往幸福的列车” 记者 游春媛 摄



市民与江跳线合影 记者 游春媛 摄



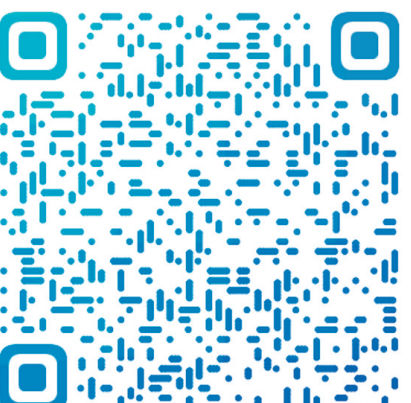
站务员协助乘客进站 记者 袁菲 摄



市民有序进站体验首趟列车 记者 贺奎 摄



扫码查看更多精彩内容



扫码了解江跳线的“黑科技”

本版文字由 吕晓 游春媛 贺奎 提供