

全国三大城市群由此串联 湖北“超米字型”高铁网加速成型

西十高铁的 化学反应刚刚开始

湖北日报全媒记者 胡祚
通讯员 张启山

两千多年前的秦楚古道,横跨陕西、河南、湖北三省,被称为中国最早的“高速公路”。

而两千多年后的今天,西十高铁将重塑秦楚枢纽。这条350公里时速的钢铁动脉,将引发怎样的“化学反应”?

武汉到西安 不再借道郑州

摊开中国高铁路网地图,一条西北至东南走向的斜线,此前长期空白。

南北向,京广高铁纵贯湖北;东西向,沪汉蓉与沪渝蓉沿江高铁武汉段并行横卧。而西北方向,湖北人想去西安,得先北上郑州,再折向西,画出一道尴尬的“折线”。6月30日,这道折线终于被拉直了。随着西十高铁开通,西安—武汉—九江正式升级为湖北西北至东南方向的主通道、主干道。西十高铁与郑西、京广高铁衔接,使武汉、郑州、西安三城之间,也形成了约2小时高铁黄金环线。

这条高铁带来的不止于距离的缩短,还有关系的重构。

过去,武汉与西安分属不同“流量池”:武汉坐拥长江中游,西安辐射关中平原,郑州则在中原腹地。武汉去西安必须借道郑州,难成闭环。

如今,闭环形成。三城从“单线联系”变为“三向互动”。

中国城市经济学会副会长辜文认为,这条闭环串联起长江中游、中原与关中三大城市群,让“光芯屏端网”、装备制造、硬科技等创新要素高效流动,为中部与西北的深度融合按下了“加速键”。

不只是提速, 区域发展格局变了

西十高铁带来的,不只是提速,更是

格局之变。

十堰,从过去汉十高铁的末端“终点”,一跃成为鄂陕交界的重要节点。至西安从6小时缩减至1小时,至武汉仅需2小时,区位格局被彻底改写。

襄阳,本就坐拥汉十、郑渝、襄荆三条高铁,如今武西高铁全线贯通,更让其如虎添翼。前往西安从7个多小时减至1小时41分,全国性铁路枢纽地位愈发稳固,可直达全国近200座城市。

武汉,则借西十高铁打通了时速350公里的西北出省通道,至西安从5小时压缩至3小时以内,前往延安、汉中等地旅行时间也普遍节省2小时左右。这条动脉将武汉的辐射纵深直抵西北腹地,武汉的枢纽能级再度跃升。

对宜昌而言,这是一条期盼已久的旅游“金桥”。新增G3922/3次、G3842/3次两趟始发高铁,让三峡与兵马俑可在4小时15分内“半日相望”,实现两座旅游名城高速直达。

对西安而言,其“米”字形高铁网落下了关键的“一捺”,南下武汉、长沙、广州、深圳等地时间全线压缩。更有“隐藏福利”:西安东至重庆北的列车经停神农架,市民2至3小时即可从关中腹地直达“华中屋脊”。

湖北“超米字型”高铁网 加速成型

化学反应的第三层,是湖北自身的“超米字型”加速成型。

从国家干线俯瞰,武汉已构筑起以京广高铁为南北主轴、沪汉蓉铁路与沪渝蓉沿江高铁武汉段为东西横向、武西高铁—武九客专为西北—东南斜向骨架的高铁网络。一条条钢铁大动脉在这里交织,撑起湖北“超米字型”的脊梁。

“高铁网络是国家经济的动脉,而湖北正处于中国‘天元’之位——既是地理上的中心,也是路网联通的枢纽。”省发展改革委铁路处有关负责人说,“超米字

型”枢纽,意味着湖北的路网不再仅依赖单一通道,而是具备极强的网络韧性与调度弹性。

西南方向,号角已经吹响。宜昌至常德高铁启动建设,作为国家“八纵八横”呼南通道的关键一段,宜常高铁湖北境内新建里程87.3公里。去年以来,中铁十二局、中铁十四局等施工单位陆续进场,机械轰鸣,桩基林立,项目建设正全力推进。该线路北起宜昌北站,与宜涪高铁共线至长阳东站后新建线路,在宜都市、松滋市分别设站,向南接入常德。

项目建成后,将彻底破解鄂西地区南下不畅的困局——宜都、松滋这两个湖北经济强县(市)将告别不通高铁的历史,宜昌至常德运行时间从3.5小时骤缩至1小时。

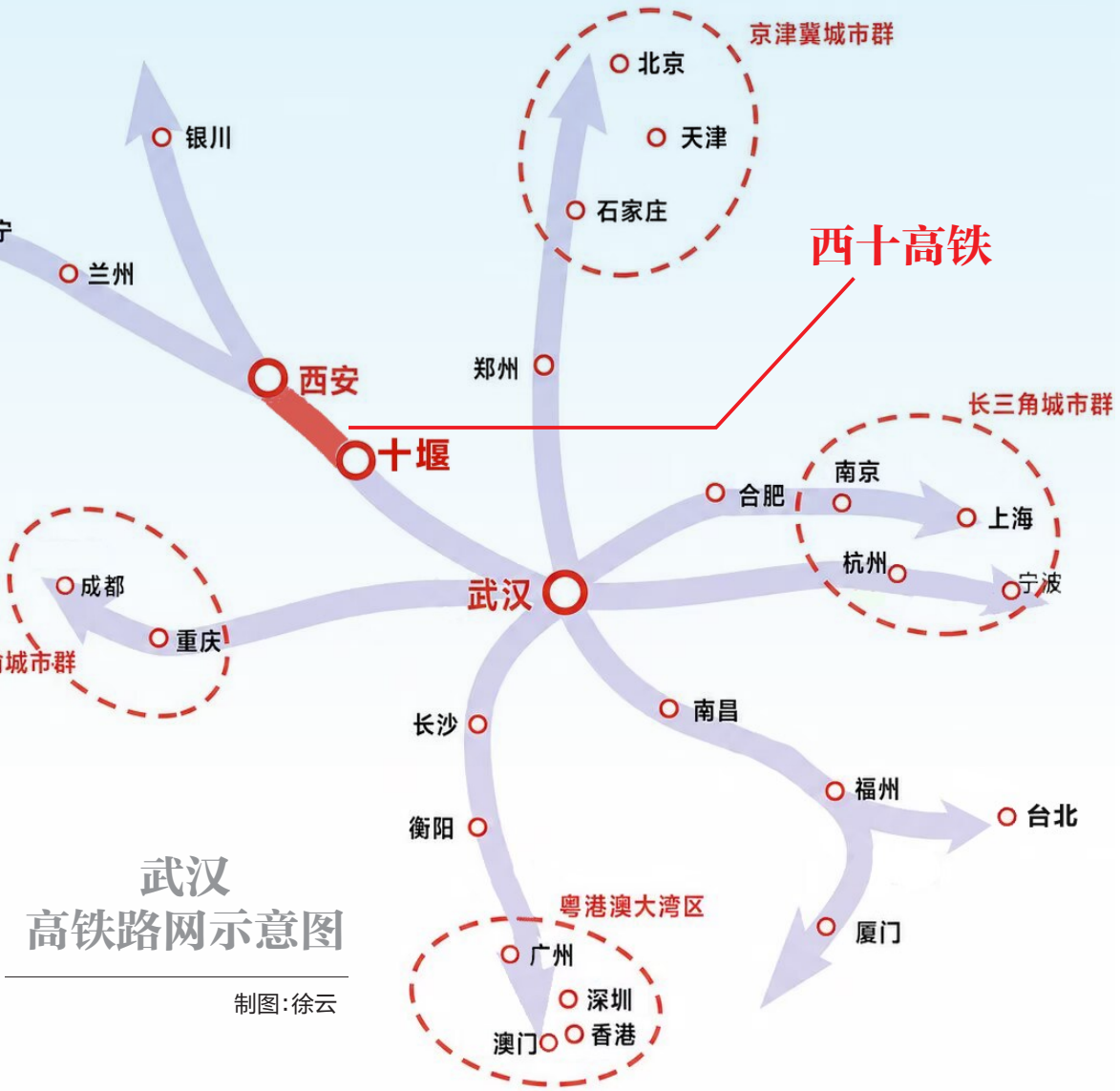
湖北南下,也将拥有继京广高铁之后的“第二通道”。未来,这条通道还将向南延伸至南宁,锋芒直指华南。

东北方向,阜阳至黄冈高铁已获国家发改委批复,计划今年下半年动工兴建。该项目是国家“八纵八横”京港(台)通道的重要组成部分,全长317.573公里,设计时速350公里。湖北段设武汉新洲站、红安站、麻城西站、黄州站4站。其中,武汉新洲站位于新洲城区以东约5公里处。

对武汉而言,阜黄高铁的战略价值远不止于“多一条线”。目前,武汉前往山东青岛、烟台等胶东半岛城市需绕行郑州或合肥,耗时长、效率低。阜黄高铁建成后,武汉经麻城北上阜阳、徐州的通道将彻底打通,顺势衔接京沪高铁二通道直抵青岛,旅行时间大幅压缩。

东西向速度等级仅有200公里、250公里的短板也在加速升级。预计2030年,沪渝蓉沿江高铁将全线贯通。届时,武汉东西向将全面实现时速350公里高标准对外通道,3小时左右即可抵达上海、成都。

湖北“超米字型”高铁网,正从蓝图走向现实。三大城市群的2小时黄金圈,真正的“化学反应”即将开始。



武汉 高铁路网示意图

制图:徐云

西十高铁今日开通运营

湖北高铁运营总里程升至全国第四

湖北日报讯(记者胡祚)从中国国家铁路集团有限公司获悉,6月30日,西安至十堰高铁开通运营。这是“十五五”全国首条建成投用的时速350公里跨省高铁线路,也是我国第一条穿越秦岭的时速350公里高铁线路。

西十高铁项目位于陕西省东南部和湖北省西北部,正线全长257公里,其中陕西段约171公里,湖北段约86公里。湖北境内设郧西站和十堰东站(既有)两座车站,新建桥梁30座、隧道27座,桥隧比超过90%。

西十高铁湖北段于2021年12月开工建设,2025年7月实现全线隧道贯通,2025年11月完成铺轨。西十高铁湖北段地质条件复杂,施工安全风险高,主要不

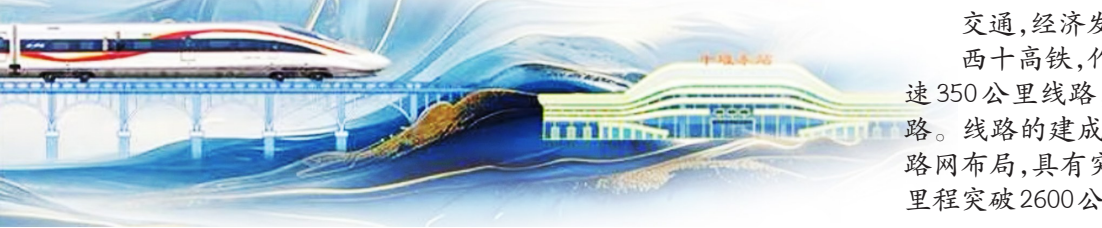
良地质包括危岩落石、岩堆、顺层坡面等。4年多来,中铁隧道局、中铁七局、中铁十八局、中铁十二局、中铁十一局、中铁建电气化局等参建单位的万余名建设者扎根秦岭腹地,高效推进隧道施工。

西十高铁通车后,与汉十高铁贯通可直通武汉。今后,西北城市途经湖北去往珠三角将少走300多公里。武汉前往西安、延安等西北城市普遍压缩1至2小时,襄阳、十堰去往西安节省5至6小时。

据省发展改革委铁路处数据,西十高铁通车后,湖北高铁运营总里程达到2671公里,跃居全国第四位。“十五五”期间,我省还将继续推进沪渝蓉沿江高铁合肥至武汉段、武汉枢纽直通线等一批国家干线铁路项目,持续织密高铁网络,加速建设“轨道上的湖北”。

中国铁路武汉局集团有限公司

高质量建设开通西十高铁 助力湖北争当高质量发展优等生



交通,经济发展的支撑;高铁,区域腾飞的羽翼。

西十高铁,作为我国“十五五”开局之年第一条建成投用的时速350公里线路,也是首条穿越秦岭山脉的时速350公里高速铁路。线路的建成通车,对湖北打通西北方向高铁通道、完善区域路网布局,具有突破性、里程碑式的重要意义。至此,湖北高铁总里程突破2600公里,位居全国第四。

从项目前期申报,再到建设推进、接入既有有线、联调联试、试运行,直至今今开通运营,中国铁路武汉局集团有限公司(以下简称“武铁”),坚持以最高标准抓质量、最严格要求保安全,精益求精推动线路高质量建设、高品质开通,用实干与担当向6100万湖北父老乡亲交出了一份厚重而精彩的答卷,为湖北争当高质量发展优等生注入强劲动能。



6月23日,襄阳供电段职工在西十高铁沿线检查设备。



襄阳客运段“龙韵骧梦”首发乘务组风采。



襄阳电务段职工对西十高铁轨道设备进行精调。

多工种全流程介入 确保西十高铁高质量建成

西十高铁正线全长257公里,线路穿越我国南北分界线秦岭,沿线岩层种类繁多、构造复杂,被誉为“铁道上的地质博物馆”。其中,湖北段线路全长约86公里,桥隧比超90%,线路几乎全程以桥梁和隧道穿行于秦岭南麓低山丘陵区。建设过程中面临坍塌、突泥涌水等多重风险。

复杂的地理环境并未难倒建设者。四年来,在武铁指导下,武九铁路客运专线湖北有限责任公司统筹带领施工单位攻坚克难,采用全电脑三臂凿岩台车等智能工装装置高品质推进隧道掘进。

与此同时,武铁建设部、科信部、工务部等部门协同襄阳工务段、襄阳电务段、襄阳供电段等及时介入,排查钢轨、信号设备、供电设备等建设过程中的隐患,推动桥梁、隧道及沿途行车设施高标准建设。

四年来,襄阳工务段全程对管内92.95公里正线、27座隧道、31座桥梁及路基、道岔、声屏障等全部工程设备实施全过程盯控。襄阳电务段靠前发力、主动作为,安排专人全程随工随验,紧盯设备安装关键工序与核心节点,从源头筑牢安全生产第一道防线。襄阳供电段构建“提前介入+静态验收+精调精整”工作体系,细化检查标准,实行问题闭环管理,从源头提升设备可靠性,切实

筑牢供电安全根基,为西十高铁开通运营提供强劲动力。

2023年11月,襄阳工务段西十高铁介入组负责人刘刚发现,黄石梁隧道进口坡陡岩碎。“原有设计无法满足安全需要”,刘刚拉上施工方上山,指着岩缝说,“咱们得替通车后的每一趟车负责。”话讲透了,施工单位当场配合,改造隧道口结构,彻底锁住隐患。

据了解,西十高铁通车后,武汉至西安形成时速350公里高品质通道。至此,湖北形成“南北有京广高铁、东西有沪汉蓉铁路和在建沪渝蓉沿江高铁,西北东南有武西高铁、武九客专”的新格局。

各方精心准备 开行动车组列车58列

高品质建设,为高品质开通奠定了坚实基础。为确保顺利开通,武铁客运部、运输部、武汉客运段、襄阳客运段、十堰车务段、襄阳机务段提前谋划、精心准备,付出了大量努力。

开车计划方面,铁路客运部门充分利用新线能力,安排开行西安东(西安北)至西安东、汉口、重庆北等方向动车组列车58列,西安东至汉口、广州南最短旅行时间分别压缩至2小时41分钟、6小时53分钟。

服务保障方面,武汉客运段择优遴选业务能力过硬的乘务人员,组建八支优质乘务班组。紧扣岗位实战需求常态化组织专项练兵,围绕服务礼仪规范、突发事件应急处置、沿线文旅景点讲解、地域特色文化等内容开展系统化专题培训,持续充实乘务人员综合知识储备,推动列车服务由标准化向品质化、特色化提档升级。

襄阳客运段以“龙韵骧梦”服务品牌为引领,将“宜途臻享”服务理念与秦楚文化深度融合。车间选拔业务骨干组建标杆班组,增设鄂陕方言培训,确保沟通交流无障碍。针对线路桥隧比高、气压变化明显的特点,要求全员掌握“吞咽鼓气法”以帮助缓解耳鸣,并配备包含特色书签、耳压平衡卡等在内的“楚秦”服务包,为开通运营夯实服务根基。

十堰东站是既有车站。面对西十高铁带来的客流新预期,十堰车务段做了一道“加法题”——启用负一楼备用候车区,新增



襄阳机务段动车组司机正在执行驾驶动车组列车的作业标准。

1000个候车席位,可满足日均3万人次的出行需求。

行车方面,襄阳机务段专业团队自今年3月27日起,已在新线路上开行试验车近1200趟。团队坚持边试验、边总结、边优化,全面摸排了线路状况、站场设备及操纵难点。目前已编写完成《西十高铁列车操纵示意图》《安全风险提示卡》等技术资料10余册,并制定安全卡控措施3类共18项,为新线高质量开通提供了坚实保障。

“我们将以最饱满的状态、最严格的标准,确保每一趟列车安全正点到达。”襄阳机务段高铁司机赵军说。

凭高铁票 优惠畅游鄂陕多个景区

西十高铁,串起西安、商洛、十堰三座城。从十三朝古都西安出发,过秦岭深处的“康养之都”商洛,抵达教圣地武当山所在的十堰。一路问道武当金顶,看丹江口碧波万顷。

新线开通在即,湖北、陕西两省抢抓跨省交通便捷化机遇,互赠开通“文旅大礼

包”,密集推出跨省份游客专属惠民举措,大力打响“坐着高铁游秦楚”文旅品牌。

武当山景区面向陕西、甘肃、青海、宁夏、新疆五省区户籍居民推出专项优惠。即日起至2026年12月31日,游客凭5日内抵达十堰的高铁票根,可享门票半价(82元/人)、往返索道八折(120元/人)优惠,门票自首次入园起三日内有效,二次进山免景交车费。此外,湖北全省超100家景区同步推出免票或折扣政策,涵盖襄阳古隆中、武汉黄鹤楼等知名景点,陕西籍游客凭身份证及高铁票即可享受相应优惠。

面向湖北游客,陕西方面推出“关中平原城市群旅游年卡”,售价198元,可免费游览西安、商洛等地100余家景区。此外,西安、渭南、商洛等地同步推出“高铁票+住宿+门票”组合优惠。

随着西十高铁正式投用,鄂陕两地越走越亲,跨省通勤效率大幅提升。这条铁路一头串起秦巴山水秘境与千年古都底蕴,一头连通江汉水乡风情和黄鹤名城的灵秀气韵,为跨省短途出游开辟了低成本、高便捷的新通道。