

立体交通

曾几何时,群山环绕的十堰面临“蜀道难”般的交通困局。随着汉十高铁呼啸而至、高速公路密织成网、武当山机场展翅腾飞、国省道升级焕新,这座被誉为“川陕咽喉、四省通衢”的城市,已构筑起集“高铁、高速、航空、国省干线”于一体的立体交通网络。

■文/记者 何利



四通八达的立体交通网络。图/记者 张建波

国省道升级

串联城乡的“毛细血管”

在郧阳区与武当山之间,已经局部通车的玄岳大道如一条绸带穿越山谷。全线贯通后,这条全长58公里的一级公路,将把两地之间原本90分钟的车程缩短至30分钟。道路建成后,武当山与郧阳区的联动效应将显著增强。

作为区域交通的“毛细血管”,十堰国省道正从“满足基本通行”向“引领经济发展”转型。数据显示,全市普通国、省道二级及以上公路比重达95%,316

国道十堰段全线创成“畅安舒美”示范公路,干线公路可绿化路段绿化率达100%。以316国道、209国道为骨架,全市累计新建改建资源路、旅游路、产业路2500多公里,建成“美丽乡村路”2461公里。

在十堰交通建设中,生态与发展并非对立命题。以丹江口环库公路为例,建设过程中采用“随弯就势”的设计原则,最大限度保护库区生态。道路两侧种植银杏、樱花等景观植物,形成“三季有花、四

季见绿”的立体景观带。这种“交通+生态+旅游”的模式,让国省道不仅是运输通道,更成为展示绿色十堰的窗口。

如今,十堰国省道正通过“路衍经济”模式,将交通基础设施与乡村振兴、文旅融合深度融合。如209国道串联起武当山、子胥湖主题公园、青龙山国家地质公园等特色景区,形成“公路+科普”的特色旅游线路,年接待游客超百万人次。

高速公路

破局山区的“钢铁动脉”

1999年12月,十堰首条高速公路——襄十高速许段开工;2003年12月,襄(阳)武(当山)段通车,十堰人的“高速梦”成真;2007年,十漫高速局部通车,成为湖北首条通往陕西的高速公路;2013年至2015年,十白、十房、谷竹、郧十等高速相继通车,十堰实现县县通高速的目标。2021年9月,十巫高速鲍峡至溢水段通车,从市

区出发,2小时内均可通达房县、竹山、竹溪南三县。2023年1月,十淅高速建成通车,为鄂西北地区高速公路网络增添浓墨重彩的一笔,十堰市“四横三纵”的高速公路骨架基本成型。

截至2024年底,十堰市高速公路通车总里程已达620公里,交通网络的完善不仅极大地便利了市民的

日常出行,更为城市经济发展注入了强劲动力。

在县域经济层面,高速公路的带动效应显著。竹溪县地处鄂西北边陲,曾因交通不便制约发展,2021年十巫高速鲍峡至溢水段通车后,当地魔芋、茶叶等农产品进京入沪的时间缩短至24小时以内,带动全县农产品销售额年增长50%。

高铁进山

从“跟跑”到“领跑”的能级跃升

2019年11月29日8时30分,G6817次复兴号列车从汉口站驶出,以310公里/小时的速度向十堰飞驰。两小时后,列车稳稳停靠在十堰东站,十堰由此正式迈入“高铁时代”。汉十高铁全长399公里,十堰境内74公里,总投资约113亿元,是湖北主导投资建设的首条高铁。

“以前去武汉出差,坐动车要4小时,现在高铁两小时就到,当天往返不成问题。”在十堰从事汽车贸易

的刘先生感慨道。高铁开通后,十堰至武汉、襄阳、随州的最快车程分别缩短至1小时50分钟、50分钟、1小时20分钟,融入全省“两小时经济圈”。

更重要的是,汉十高铁接入全国铁路网,十堰至北京、上海、深圳的高铁列车相继开行,到北京8小时、上海6.5小时、深圳9小时,极大地提升了十堰对外开放能级。

据铁路系统统计数据,自2019年11月29日开通到2024年11月29日,汉十高铁在5年间累计发送旅

客3575多万人次,累计开行14.79万趟列车,运行4117万公里,相当于绕地球赤道1000多圈。

在汉十高铁运营的同时,另一条高铁——西十高铁正在加紧建设。作为西安至武汉高铁的组成部分,西十高铁设计时速350公里,湖北段于2021年12月开工。项目建成后,西安至十堰仅需1小时,十堰将成为连接长江经济带与“一带一路”陆上丝绸之路的关键节点。

推动经济腾飞



汉十高铁在十堰山水间穿梭。图/通讯员 朱建伟



十堰武当山机场。图/记者 张建波

航空腾飞

从“支线”到“门户”的跨越发展

在十堰建机场,是十堰人多年的梦想。受诸多因素影响,十堰人的机场梦从上世纪八十年代开始,三起三落。2012年12月8日,十堰武当山机场如愿奠基,2016年2月5日正式通航。

武当山机场是国家“十二五”规划重要支线机场,我省“十二五”期间唯一新批新建机场。机场投资16.35亿元,占地面积2800.5亩,于2013年全面开工建设,飞行等级为4C级,可使用波音B737—800,空客A320及以下机型。

通航首年,机场旅客吞吐量即达54.3万人次;2018年突破118万人次,迈入全国百万级机场行列;2019年达152.4万人次,位列全国民用机场第86位。

截至2024年,武当山机场累计输送旅客近700万人次,开通航线20余条,通达北京、上海、广州、深圳、成都等三十多个城市,形成覆盖全国主要经

济中心的空中网络。

“以前去广州,要坐火车到武汉转机,现在从十堰直飞只要3小时。”在十堰从事汽车零部件生意多年的张先生,真切地感受到了空中交通带来的便利。

航空运输的便捷性,吸引了华彬、农夫山泉等企业落户十堰,推动水产业、高端制造业的发展。此外,机场还开通了“航空+旅游”专线,游客下飞机即可直达武当山景区,实现“空中+地面”的无缝衔接。

2022年6月,我市启动武当山国际航站楼及站坪工程建设;2023年,市委、市政府成立专班,全面推进口岸临时开放的前期申报和后续运行工作;2024年初,“武当山机场实现临时开放跨境包机直航”写入市政府工作报告;当年5月,机场国际航站楼及配套设施设备全部完工,具备临时开放条件。

立体交通赋能

从“枢纽”到“增长极”的蝶变

立体交通网络的形成,彻底改变了十堰的经济地理格局。作为“中国卡车之都”,东风商用车在十堰布局多年,但受限于交通,过去零部件采购、整车运输成本较高。如今,依托十堰“高速+高铁+航空”的立体物流体系,东风商用车的零部件配送周期缩短40%,整车运输成本降低25%,并吸引了众多配套企业落户十堰经济开发区,形成完整的汽车产业链。

在文旅产业领域,交通升级带来的“流量效应”更为显著。2024年,十堰累计接待游客1.45亿人次,实现旅游收入1481亿元。“汉十高铁开通后,武汉来武当山周末游的人次增长了60%。”武当山景区有关负责人说。

此外,立体交通还带动了康养产业发展,十堰依托“仙山、碧水、汽车城”三张名片,打造高铁康养专线,吸引北京、上海等地游客来此旅居度假,年均康养旅游收入超百亿元。

作为鄂西北唯一同时拥有高铁、机场、高速公路的城市,十堰正凭借交通优势强化区域辐射能力。目前,十堰已与襄阳、随州共建“襄十随神”城市群,通过汉十高铁、福银高速形成1小时经济圈,在汽车产业、文旅资源等方面实现协同发展。例如,十堰的商用车与襄阳的乘用车形成互补,两城共同打造“湖北汽车产业走廊”;武当山与古隆中、炎帝故里串联成线,共同推出“三国文化+生态旅游”精品线路。

在国家战略层面,汉十高铁与未来的西十高铁将长江经济带与“一带一路”连接,将使十堰成为中部地区对接西部大开发的重要节点。十堰正从“山区末梢”变为“区域枢纽”,在中部崛起、长江经济带发展中扮演更重要的角色。

当高铁列车穿梭于秦巴群山,当民航客机掠过丹江口水库,当高速公路如蛛网延伸,十堰这座因车而建、因路而兴的城市,正以交通为笔,在鄂西北的山水间绘制着更加壮阔的发展图景。



林萌大道一号线。图/记者 张建波



“三季有花、四季见绿”的丹江口环库公路。图/记者 张建波



6月15日,西十高铁湖北段全线重点控制性工程岭隧道、郧西隧道同日顺利贯通。图/记者 刘昆