

铁路升级 高铁时代即将到来



目前,跨越汉十高速公路的汉十高铁官山特大桥已完成桥墩施工。图/记者 刘成臣

2009年6月27日,高速全封闭的襄渝铁路二线襄胡段(襄阳至鄢阳区胡家营)贯通。随后,十堰至武汉的动车开通。2015年12月2日,全长399公里、按时速350公里设计的汉十高铁全线开工建设。十堰即将步入堪称“陆上飞行”的高铁时代!

■记者 罗伟



4趟入汉动车让市民尽享快捷出行便利。
图/记者 张建波



汉十高铁通车后,十堰将通过武汉连通全国高铁网络。
图/记者 张建波

襄渝铁路打开闭塞山门

襄渝铁路始建于上世纪七十年代初,是当时中国地图上不作标记的秘密国防铁路线。襄渝铁路于1974年9月竣工,起自襄阳,经莫家营、谷城、十堰、白河、旬阳、安康、万源、达县至重庆,全长915.6公里。

在当时,建设这条铁路全凭工人手拉肩扛完成。1969年年底,当时的铁道兵一师所部2.6万人开赴襄渝铁路十堰境内施工沿线。他们担负十堰境内的文(岷)胡(家营)段铁路施工任务。文胡段位于襄渝线东端,东起谷城县文岷站,西至鄢阳区胡家营站,全长127.8公里,蜿蜒于鄂西北群山之中。这段线路地形复杂,桥隧比较集中,桥隧总长占线路总长的四成多,工程任务艰巨。出文岷站后,铁路两次穿越武当山支脉,横跨堵河,七越将军河,而后折入汉江峡谷南岸,溯江直达胡家营车站。

铁道兵为祖国建设作出了巨大贡献,同时也付出了很大代价,仅铁一师在修筑我市境内的襄渝铁路过程中,就有175名指战员献出了年轻的生命,他们长眠在武当山脚下的老营烈士陵园里。

火车开通,对十堰的影响是无法估量的。从此,沉睡的大山开始苏醒,二汽的设备运进来了,生产的汽车拉出去了,十堰市民走出去了,外面的新观念进来了……

襄渝二线大大提升运力

“仙山、秀水、汽车城”,是十堰3张闪亮的国家级名片。然而,与优势资源相比,十堰的铁路建设显得相对滞后,襄渝铁路一线的运力早已无法满足十堰经济快速发展的需要。为了打破交通瓶颈,市委、市政府提出全力推进十堰交通大发展的战略构想。2005年春,被纳入国家“十一五”重点工程的襄渝铁路二线正式批复建设。

此时,我国铁路道路施工技术水平已突飞猛进,修建襄渝铁路一线时困扰建设者们塌方、涌水等难题,都已经有了办法解决。十堰四号隧道是襄渝铁路二线的控制性工程,多次穿越东风公司居民区、厂区和316国道,被专家称为“中国最长城市铁路隧道”。施工期间,工程技术人员采用GPS

全球定位控制测量、自进式锚杆超前支护施工等新技术、新工艺,攻克了围岩破碎、偏压、涌水等一道道难关。据了解,工程技术人员采用GPS全球定位控制测量,隧道掘进的两头对接时,误差只有10毫米。

随着襄渝铁路二线的贯通,孤独了30多年的襄渝铁路一线从此有了一个亲密的“战友”,一个更加开放、更加通达的十堰从此阔步前行。

襄渝铁路二线的开通,大大减少了区间客车会让时间,所有客车运行时间大大缩短,货运量也大大增加,客货运行能力比原来提高了1.5倍。

十堰即将迈入高铁时代

襄渝铁路二线的开通,最直接的改变是让我市铁路进入高速运行时代。

2009年9月15日,从武昌发往十堰的动车组试验列车抵达十堰,对武康(武汉至安康)二线的线路进行试验运行。这标志着十堰距离开行至武汉的动车组越来越近了。

2009年10月1日,第一列十堰—汉口动车组从十堰火车站出发。随着动车的开通,十堰武汉两地来往比以往方便了很多。2010年5月,武汉铁路局又增开两列动车组,两地旅行时间由过去的5到10个小时缩短至3个多小时。自此,十堰正式跨入动车时代。

2016年5月15日零时,中国铁路全面实施了近十年来规模最大的一次调图,十堰因此再增一对往返汉口的D5213/4次动车组,进而使得十堰始发动车组数量达到4趟之多!

这几乎是一个全天候的出行网络——早上7点,可以选择十堰—汉口的D5222次;中午12点,有十堰—武汉的D5212次带您出行;下午4点,十堰—汉口的D5208次整装待发;傍晚6点,新增的十堰—汉口D5214次列车,让350万十堰市民再度拥有了高速出行的全新选择。

去年2月15日,汉十高铁正式开工建设。这条全长399公里、按时速350公里设计、总投资约527.5亿元的铁路建成后,武汉至十堰两地的通行时间有望缩短至110分钟左右。目前,丹江口站、武当山站和十堰站的建设前期准备工作正有力推进,各节点控制性工程正加紧施工。预计2018年建成通车后,十堰又将跨入崭新的高铁时代。