



贵南高铁昨天全线贯通运营 重庆到南宁仅需5小时6分钟

首趟高铁搭载166名旅客出发,二等座票价为397元

山海咫尺间 ——写在贵南高铁开通之际

历经6年多建设,全长482公里的贵南高铁穿越地质条件极为复杂的喀斯特地区,将中国西部铁路网再向南延伸。这条黔桂两地首条设计时速350公里的“大动脉”,是我国“八纵八横”高速铁路网中包海高铁的重要组成部分,将为西部出海提供新通道,从此山不再高,海不再远。

托起少数民族美好生活新希望

瑶山,贵州历史上最穷的“三山”地区之一。瑶族,一个有着苦难迁徙传统的直过民族,历史上为躲避战乱,他们不断迁往深山;新中国成立后,瑶族群众在党的带领下“七迂”出深山,走向新生活。

如今,随着贵南高铁开通,黔南布依族苗族自治州荔波县瑶山瑶族乡的群众,融入祖国高铁版图,距离高铁站不到半小时车程的瑶山古寨,打开山门拥抱世界。

烟雨中的瑶山古寨,新建的村史馆、特色民宿、手工作坊点缀其间。如果赶上天气晴好,每晚还有一场以“瑶山·瑶人”为主题的大型实景演出。

26岁的村民谢少花是这场演出的主持人之一。只有小学文化的她说,小时候家里条件不好,年纪轻轻就出去打工,现在能在家门口找到体面的工作。“与外面多接触,长了见识,才能改变家乡,改变瑶山孩子们的未来。”谢少花说。

“以前交通靠走,通讯靠吼,瑶族同胞从未想过会有这样一天,群山与大海只有咫尺之遥。”瑶山瑶族乡瑶山村党支部书记谢玉明说,作为曾经的深度贫困村,他们将借助高铁开通机遇,进一步打造好旅游产业,促进乡村振兴。

高铁通到山寨来,少数民族群众期待着远方来客。从地图上看,贵南高铁在进入广西后拐了个弯,经过我国唯一的毛南族自治县——环江之后,一路南下。

环江毛南族自治县喀斯特地貌秀丽如画,也是世界自然遗产地,但曾因地处石漠化集中连片特困地区而长期饱受穷苦。如今高铁从“家门口”穿过,是当地群众的期盼。

“我们毛南族漂亮的服饰、精致的竹编,一定能让客人们眼前一亮。”毛南族姑娘吴梦瑶2020年从广西民族大学艺术学院毕业后回到家乡。

走进她所在的陈双四坊非遗研学基地,10多台织布机摆放在大厅中间,各类民族手工绣品、服饰、拼布画色彩斑斓。想到高铁开通带来更多客流量,吴梦瑶的团队正在加紧设计一款文创产品。

邀请非遗传承人做授课老师、吸纳当地脱贫户就业、筹备电商平台帮助农货出山……吴梦瑶正在用自身所学,让乡亲们日子越过越红火。

突破喀斯特地区高铁建设难题

“在这样的地质条件上修高铁,简直太不可思议了!”云桂铁路广西有限责任公司贵南高铁建设指挥部副指挥长伍尚前还记得一位外国铁路专家说过的话。

贵南高铁是伍尚前从业以来遇到过最复杂的工程,桥隧比90%以上、不稳定的岩溶地质、藏匿深处的溶洞溶腔……巨大风险挑战让不少国内外专家望而却步。而今通车之际,他感慨万分。“做成了”的背后,是建设者们用智慧和艰辛迈过一个又一个难关。

贵南高铁线路穿越喀斯特地貌地段达到80%,危岩落石密布。伍尚前介绍,聚焦艰险山区工程建设诸多技术难题,贵南高铁立项科研课题33项,参建单位投入经费4000余万元,开展科学试验或新技术应用研究。

在贵州段,一项“洞中有桥,桥中有洞”的工程措施产生了。中铁四局贵南高铁项目部技术主管王健介绍,位于独山东至荔波区间的甲良山隧道在施工中遭遇一处纵向长度约60米、横向宽度20至65米、高度约65米的大型溶洞。

“如果填充的话体量太大,后来我们改变设计,选择在隧道里修建一座跨度64米

的钢筋混凝土拱桥跨过去。”王健说,依托该项目开展的重点研究课题,目前已取得7项发明专利。

架桥挖隧是迫不得已。来到贵南高铁全线最长隧道——九万大山一号隧道,犹如走进了“地下迷宫”。中铁十八局贵南高铁6标项目经理李开军说,隧道全长17012米,穿越有“地球绿宝石”之称的中国南方喀斯特世界自然遗产地缓冲区,在施工中揭示大小溶洞多达680多处,每掘进几十米就会遇到,岩溶强烈发育,突泥涌水、塌方、瓦斯等不可预见因素多。

面对施工困难,项目团队统筹资源配置、加强科研攻关、持续优化建设方案,最终解决了一系列难题,实现了长隧短打的目的,让隧道提前5个月实现安全贯通。

“难就难在既要确保施工安全和质量,又要最大限度降低对生态的影响。”这是多位参建人员的切身感受。

来到广西都安澄江国家湿地公园,河水清冽,珍稀濒危水生植物海菜花,朵朵绽放河面。全长15.5公里的澄江双线特大桥,是贵南高铁全线最长的一座桥梁,其中有2.56公里穿过这里。

中铁北京工程局集团贵南高铁项目部总工程师苏力说,公园区域仅设置46孔节段拼装梁,比常规施工方案减少了34个桥墩。

环保理念贯穿建设全程。澄江国家湿地公园迄今已发现陆生脊椎动物共251种,其中鸟类约160种。常见的白鹭、褐翅鸫、白鹡鸰等国家保护动物对于列车运行的车灯十分敏感。

“为了让鸟类在夜间不被车灯打扰,我们在这里设置了长3.69公里的声光屏障。”苏力说,这不仅能阻挡列车运行时的声音,加高到4米的设计,正好有效阻挡列车的光线,减少了高铁运营对各类动物的影响。

开辟区域发展对外开放新通道

从“多彩贵州”到“壮美广西”,贵南高铁串起一条自然与人文景观密集的“黄金旅游线”。在荔波樟江风景名胜区内,小七孔景点游人如织。

“今年小七孔接待游客已经突破400万人。暑期接待中,省外客源占比大幅提升。”荔波樟江风景名胜区管理处办公室主任裴庭靓说,高铁开通既是机遇也是挑战,当地正在丰富旅游业态,提升服务品质,让游客留下来体验。

在荔波县委书记叶霖看来,此次高铁开通的“磁石效应”,将有力吸纳沿线游客,显著扩大客源半径,推动旅游圈扩容,让“假日游”向“平日游”、“旺季游”向“四季游”转变。

不只是旅游,抢抓开放通道机遇,推动特色产品走出去、资源项目引进来、人流物流大集聚,让“过路经济”转化为“落地经济”也成为沿线各地谋划的重点。

贵南高铁开通后,黔桂铁路大部分客运业务可转移至贵南高铁上。“黔桂铁路每减少1对客车,就可以增加1.3对货车的运输能力。”中国铁路南宁局集团有限公司副总经理黄一宁说,贵南高铁开通后将有效提升既有黔桂等西部陆海新通道中线通道铁路干线的货运能力,整体提升西部陆海新通道的运行效率。

作为西部陆海新通道重要节点城市,广西河池市正在以贵南高铁的建成通车为契机,加快推进高铁新区建设。河池市副市长陆景宇说,当地正积极谋划高铁物流基地,规划建设大型物流园区及货运场站、仓储配送中心等物流骨干配套设施,实现高铁客货两运,进一步释放通道价值。

中国国家铁路集团有限公司发改部相关负责人表示,从群山阻隔到山海相连,贵南高铁与成贵、贵广、沪昆等多条高铁线路接轨,将有力服务国家“一带一路”倡议、完善西南华南地区综合交通枢纽体系,带来更多发展机遇与合作空间。

据新华社

记者从中国国家铁路集团有限公司获悉,继新建贵阳至南宁高速铁路贵阳至荔波段8月8日开通运营后,南宁至荔波段于8月31日开通运营。至此,贵南高铁实现全线贯通运营,我国西南和华南地区新增一条交通大动脉,黔桂两地间交通出行更加便捷,西南与华南地区联系将更加紧密。

贵南高铁是我国“八纵八横”高速铁路网中包海通道的重要组成部分,正线全长482公里,设计时速350公里。贵南高铁通过贵阳铁路枢纽与上海至昆明高铁、成都至贵阳高铁、重庆至贵阳高铁、贵阳至广州高铁等线路连接,通过南宁铁路枢纽与南宁至广州高铁,南宁至北海、防城港、崇左等北部湾城市群间的城际铁路相连,构成西南至华南沿北部湾地区的高速铁路大通道。

昨天11点20分,重庆西站15站台,随着G4859次列车缓缓驶离,重庆到南宁的首趟高铁列车正式出发,5小时6分钟后,这趟车将抵达广西南宁北。

早上10时左右,记者来到重庆西站,此时,候车大厅已有不少旅客在等待。“一直想去广西旅游,坐这趟车只要5个小时就到了,很方便。”侯女士说,现在学校开学了,也不打挤,她正好带着父母错峰出行。

在重庆西站15号站台,重庆客运段乘务人员手持宣传牌与旅客们合影留念。车厢内也精心布置了一番,车窗上贴着贵南高铁沿线的特色美食,吸引了不少旅客拍照留念。

“看着都好吃,我已经迫不及待想去品尝美食了。”旅客周女士说,她特意拍下了所有的照片,到了南宁挨个品尝。

“今天从重庆出发到南宁的首趟高铁列车共搭载了166名乘客,贵南高铁开通后,重庆到南宁的旅行时间更短了,极大地提高了旅客出行乘车体验。”重庆客运段列车长杨玉玲介绍,为提升客运服务品质,铁路部门推行了电子客票、移动支付、网络订餐等多方位人性化的服务措施,为旅客提供温馨化、智能化、网络化的服务和更实惠便捷的乘车体验。

记者登录铁路12306网站,在这之前,从重庆出发到南宁,最快的一趟动车组列车是14:07从重庆西出发,21:30到达南宁东,全程运行时间7小时23分。

贵南高铁开通运营后,从重庆西出发到南宁北的G4859次列车,全程运行时间只要5小时6分,二等座票价为397元,时间比之前缩短了2小时17分钟。

据上游新闻

