

高铁开进大美湘西

湖南日报全媒体记者 黄利飞 陈淦璋

12月6日，历经5年建设的张吉怀高铁正式通车，时速350公里！

绝美大湘西，这片脱贫攻坚嘹亮号角吹响之地，习近平总书记十分牵挂的大山深处，由此跃入高铁穿行新时代，迎来高质量发展新阶段。

这是中国高铁再一次在神州大地书写的传奇——张吉怀高铁，穿越地形多样、地质复杂的武陵山区深处，桥隧比达90.7%。

这是大湘西化蝶飞舞的交通巨变——从古驿道上的马蹄回响，到朝发夕至的普铁，再到时速350公里的高铁，大湘西加速融入全国高铁“联动圈”。

这是湖南承东启西、连南通北的又一次升级——全国“八纵八横”高速铁路网中，张吉怀高铁北接黔张常铁路，南连沪昆高铁、怀邵衡铁路，武陵山区山门洞开，芙蓉国里通达四方。

一条“云端高铁”

张吉怀高铁，全长245公里，从黔张常铁路张家界西站出发，经芙蓉镇、古丈西、吉首东、凤凰古城、麻阳西，终抵沪昆高铁怀化南站。

吉首东站与凤凰古城站之间的跨焦柳铁路特大桥处，桥上高铁与桥下普铁“十”字交叉，勾勒出发如时空穿越般的“世纪邂逅”。

湘黔、枝柳、张吉怀，三条铁路大动将，将武陵山片区搅得一片火热。

年近60岁的孙良坤，是张吉怀高铁建设指挥部安全质量部主任，望着从眼前疾速而过的高铁，直呼“过瘾”。

1970年，“三线”建设热火朝天，湘黔铁路与枝柳铁路合并成一个总工程项目。参与修建枝柳铁路大龙村火车站时，孙良坤还是年轻后生。他说：“搞的就是人海战术，用的工具是锄头、钉耙、十字撬、八磅锤；建设队伍按团建制，半军事化管理。”

孙良坤回忆，一开工，工地上人山人海、人声鼎沸，大家用绳子挑石头、用撮箕箩筐抬水泥，用手推车推土渣；没有风钻打炮眼，就用钢钎打……

两条铁路“大会战”，建设大军近百万人，其中湘黔铁路建设的人数超过了60万。

“现在可比过去好太多了，不仅设备齐全，工艺工法也先进。”孙良坤感叹，“国力强盛，干什么都来劲！”

张吉怀高铁穿山打洞，高新科技设备轮番上阵，克服各种复杂地质曲径通幽；遇水搭桥，900多吨的架桥机“出马”，进度快、质量高、安全有保障；轨道铺设，钢轨先在工厂预制生产，再500米为一段进行无缝焊接，保证火车速度再快，也不会产生“咣当咣当”的声响。

乘坐张吉怀高铁列车，只觉一会儿过大桥、一会儿穿隧道，“贴地”行驶的时间极少。张吉怀高铁全线新建桥梁162座，隧道118座，桥隧占比高达90.7%，平面上的线路不到10%。

不仅如此，车站、隧道和桥梁，基本建在大山间、悬崖边、深谷上。5000平方米的古丈西站，夹在两座隧道之间，从空中俯瞰，呈依山直上的阶梯状。“古丈西站就是在高边坡上填方填出来的，原始沟底与车站站台落差达110多米。”中铁十八局张吉怀项目部副经理贾建良说。

大型化、工厂化、标准化、装配化的“中国力量”，在险峰涧水中“作画”，构筑起一条凌空而行的“云端高铁”。

“中国力量”气吞山河，有时也可以是一抹静悄悄的柔情。

张吉怀高铁沿线涉及自然保护区、森林公园、水源保护地、风景名胜区等16处，环境敏感地段多、环境污染风险大。

规划之初，铁路建设者们就提出生态优先、师法自然。“我们在建设过程中全面加强环保工作，对环境敏感地段全方位保护。比如为保护水源地，大桥施工时进行泥浆密闭，沉淀物全部运走！”张吉怀高铁建设指挥部高级工程师黄世郁介绍，他们还在线路两侧栽种绿植，沿途新打造了80多个高铁生态景观。

高铁呼啸进武陵

奔流不息的酉水河，勾连着湘西大山与外面繁华世界。

从前，贡米、茶叶、桐油……大批湘西特产，从水路走出大山，时间慢、岁月长，是浪漫，也是负担。

“1982年去长沙上学，步行、坐车、过轮渡，晚上还得上常德住一晚。”邓刚是土生土长的永顺人，记得那时交通不便，出门时母亲要把学费缝进衣角里，免得路上过夜睡大通铺时弄丢。而今，高铁一通，从长沙回家乡仅需2个多小时了。

距离张吉怀高铁芙蓉镇站约2公里处，星级酒店建设正酣，镇上特色主题民宿打造也掀起高潮。

湖南华夏投资集团董事长钟飞，2004年起反哺家乡开发投资文旅项目。这些年，钟飞的项目以芙蓉镇·红石林度假区为核心，陆续落子武陵源区、永顺县、古丈县、凤凰县。

17年来，钟飞每年往返长沙湘西不下50次。她说：“作为一个湘西人，我知道走出大山有多难；作为一个企业家，我更体会到来湘西投资项目有多难。通勤距离、时间成本、交通难度、管理半径，都是‘拦路虎’。”

高铁一通，这些难题迎刃而解。

“车程缩短到2个多小时，管理半径变短了，投资心态也发生转变。从省会到湘西，当日就能往返，不再是‘离乡背井’。”不少企业家称，高铁带来的红利，不仅仅是出行更便利，人流、物流、信息流、资金流和商贸流，也将随着这条“黄金联络线”加速向大湘西聚集。

一片由山达海的广阔空间

百年前，湘西金丝楠木进京，闯酉水，进沅江，下洞庭，过长江，穿运河，终抵京城。80年前，作家沈从文从北京回凤凰古城，路上耗费20多天。

如今，乘上高铁，从北京出发，最快约9个小时便可抵达凤凰古城；上海的都市繁华和湘西的诗与远方，仅相距8个小时；从深圳北上张家界，也不过6个多小时车程。

火车一响，黄金万两；高铁开通，转换时空。

目前，湖南铁路总里程超5600公里，其中时速200公里及以上铁路超2200公里，位居全国前列。沿铁路而行，出省通道已有13条。

张吉怀高铁身处武陵腹地，北接黔张常铁路，南连沪昆高铁、怀邵衡铁路，不仅辐射整个武陵片区，更让湘南承东启西、连南接北的区位优势，进一步凸显。

全省2小时“高铁圈”的范围，越来越大；省外以小时计的“经济圈”“联动圈”，也不断“开疆拓土”。

张吉怀高铁古丈西站外，高大的水泥护坡上，“世界生态古丈茶”的红色招牌已经耸立起来。为迎接高铁时代，古丈县赴全国各地开展茶旅推介会，反响热烈。

古丈县茶叶局局长刘洁琼畅想：随着大湘西

前不久，总投资额约23亿元的酒鬼酒生产三区，在吉首兴土修建；武陵绿色食品产业园、湘西大健康产业园等51个项目闻风而动，总投资达145亿元。

古代河道孕育文明，现代铁路振兴城邦，醇熟的交通与城市的繁华密不可分。

2009年12月，武广高铁开通，湖南首次拥高铁“入怀”；2014年12月，沪昆高铁湖南段全线通车，京广高铁和沪昆高铁在长沙形成“黄金十字”，长沙由此成为我国中部最重要的高铁黄金枢纽城市。

张吉怀高铁的开通，让怀化成为我省第二个拥有时速350公里高铁“黄金十字”的城市。

怀化，曾经是不足0.5平方公里、仅100余户人的“弹丸”小镇，焦柳铁路和湘黔铁路一交会，经50年发展，“蝶变”成为67平方公里、66万人口的五省边区区域性中心城市。

如今，张吉怀高铁和沪昆高铁在此交会，怀化这座“火车拉来的城市”，无疑又迎来发展新机遇。

列车飞驰，高铁串起张家界、湘西州和怀化。“有利于三地‘抱团’，打造城市集群式发展格局，形成产业和人口的‘虹吸效应’，促进经济质效有力提升。”区域经济学专家、湖南师大教授朱翔认为，这对推动湖南区域协调发展、构建“一核两副三带四区”区域经济格局，是股强劲的助推力。

融入全国高铁网，古丈好茶不断开拓新的市场，能否与茶颜悦色、喜茶等省内外的网红品牌开展合作？

与时尚接轨，大湘西地区的苗绣、蜡染、织锦，加速拥抱更宽广的世界。

吉首市的林杰、易华夫妇创办了苗绣文创品牌“山谷居民”，先后参加意大利米兰世界博览会、“湖南文化走进德国”等大型展会，并与宝马、优衣库等国际知名企业开展合作。

远方的客人已经整理好行囊。“‘大美、壮美、醉美’是我对湘西的印象。高铁缩短了时空距离，今后这里更是一片值得投资兴业的热土。”今年10月，在深圳举行的“乘最美高铁·赏神秘湘西”推介会上，深圳侨商联合会会长廖起蜀道出了与会代表们的心声。

沿线城市开始展望新时代的“山海情”。抓住国家发改委发布《西部陆海新通道总体规划》，怀化正朝着“建设西部陆海新通道战略门户城市”的目标阔步前行。

由山入海，走向深蓝。

曾在湖南工作多年的广西地方金融监管局副局长战勇认为，随着“重庆-怀化-柳州-北部湾”西部陆海新通道的进一步畅通，大湘西面向东盟的双向交流更可期。

湘经评

张吉怀高铁，带来巨大想象空间

陈淦璋

张吉怀高铁全长245公里，在中国高速铁路网中，只是短短的一段。但这条高铁开通，改写的不仅仅是大湘西的交通出行，更为大山带来巨大想象空间。

首当其冲是出行方式之变。眼下从长沙前往大湘西，要么走高速公路，要么坐高铁到怀化再换乘，怎么算都要四五个小时，着实不便。而张吉怀高铁的开通，让高铁直达成为“最优解”，区域通达性大大提升。

由此带来了时间观念之变。2009年武广高铁开通时，一个有意思的说法是“才饮广东茶、又食武昌鱼”，讲的就是高铁让资源要素

快速流动。张吉怀高铁将大湘西纳入全省“2小时经济圈”，不止是时空距离缩短，更拉近了心理距离，让人随时随地、说走就走，经济活力大大增强。

更重要的是经济格局之变。“神秘湘西”因为“水有险滩、陆有峻坂”，故而“交通滞碍，工商难振”。如今张吉怀高速铁路让大湘西融入全国高铁网，给武陵山腹地的欠发达地区带来更多发展机遇。而且，张吉怀高铁连接黔张常铁路、沪昆高铁、怀邵衡铁路，以及展望中的渝长厦高铁、铜吉高铁、怀桂高铁，高铁经济联动和辐射效应可期。

“湘西的魅力只有亲临湘西才能体会。”张吉怀高铁，让大湘西的未来充满无限可能。



1



2



3

图① 2019年4月25日傍晚，张吉怀高铁张家界茅溪河特大桥施工现场，落日余晖中，桥墩上忙碌的工人构成一幅美丽动人的劳动场景。

图② 10月26日，张吉怀高铁古丈西站，市民在站前广场载歌载舞欢庆高铁将开通。

图③ 2019年4月26日，吉首市杨家坪隧道，中铁上海局工人在进行焊接作业。

图④ 11月14日，一趟“和谐号”动车组列车驶过张吉怀高铁酉水河特大桥。本版照片均为湖南日报全媒体首席记者 郭立亮 摄

“数”说张吉怀高铁之“最”

90.7%

张吉怀铁路穿越武陵山区，全线桥隧比达90.7%，是省内桥隧比最高的高铁线。其中桥梁162座57.8公里，隧道118座166.1公里。

12.162公里

吉首隧道全长12.162公里，是张吉怀铁路全线最长的单洞双线隧道，于2016年12月18日开工建设，2020年5月1日贯通。

3209米

茅溪河特大桥全长3209米，位于张家界永定区，是张吉怀铁路全线最长特大桥。其中四跨连

续梁，分别跨越张花高速公路、353国道、两次跨越茅溪河。

2万平方米

吉首东站，规划为4站台8股道，面积2万平方米，是张吉怀全线最大车站。其立面造型由四个巨形结构“玉树”撑起整体屋面，室内融合土家织锦和苗族刺绣进行局部点缀。

5000平方米

古丈西站，面积5000平方米，站台长度450米，是张吉怀全线最小车站。其站房屋面既似亿年沉积的石林山海，亦有本地民居屋面反曲向阳的古韵神韵。

（湖南日报全媒体记者 陈淦璋 黄利飞 整理）