

幾十上百人一起推送長軌鋪設、工人各自緊固扣件……記者日前在貴廣高鐵貴州境內段看到，這裏正以每天雙向6公裏的速度進行鐵軌鋪設，為年底順利通車做準備。

緊隨貴廣鐵路，渝黔鐵路、成貴客專、滬昆客專等一批高速鐵路也接踵而至。以後，貴陽到昆明、重慶2小時可達，到長沙、成都3小時可達，到廣州、武漢4小時可達，到北京、上海7小時……高鐵時代即將到來，作為整個西部連接珠三角的重要交通樞紐，貴州的價值正在被愈來愈多的人認識和發現。

香港文匯報記者 鄧郎林、駱國英



圖為 42# 道岔首次既有綫區間插鋪全景。楊昭強 / 圖

「貴廣」啓黔高鐵時代

「年底全綫通車已經基本敲定！」

貴陽至廣州4小時可達？這并非白日做夢。近日，記者前往貴廣高鐵都勻東站和龍裏北站「探班」，該境段的鐵軌鋪設工作已經結束，施工單位正加緊建設調度中樞信號樓，鐵路沿綫的站房、供電系統、調度指揮系統等各項工作也在加緊施工。

貴廣鐵路有限責任公司綜合部部長柴強鐸訴記者，按照目前的工作進度，5月20日貴州境內所有鐵軌鋪設工作即將完成，8月1日，貴廣高鐵貴陽至桂林段將率先進入聯調聯試階段（對沿綫軌道、電力、通信等各運行單位進行協同磨合調試）。9月1日，桂林至肇慶段進入聯調聯試階段；11月1日，肇慶至廣州站進入聯調聯試階段；12月20日，貴廣高鐵全綫進入驗收。

「年底全綫通車已經基本敲定！」柴強鐸自信地說。

破「禁區」穿山架橋逾八成

貴廣高鐵全綫共有橋梁510座243公裏，隧道236座476公裏，橋隧比達84%，被業內冠為「工程建設的禁區」。有關工作人員分析，貴廣高鐵共有11座高風險隧道，9

座10公裏以上隧道，其中岩山隧道14.693公裏，為貴廣鐵路第一長隧，地質條件非常復雜，所以「投入的成本相對平原和沿海要高不少」。

記者在三都段了解到，全長14.637公裏的三都隧道是Ⅰ級高風險隧道，共穿越13條斷層破碎帶，3條褶曲構造帶，岩溶及岩溶管道水極為發育。洞身圍岩主要有白雲岩、灰岩、砂頁岩、石英砂岩，Ⅳ、Ⅴ級圍岩占隧道全長的50.8%，隧道不良地質有岩溶、斷層破碎帶及褶曲、軟質岩變形、岩爆、特殊岩土等。中鐵隧道集團有限公司根據施工實際情況，配置了超前地質預報設備、三臂鑿岩開挖設備、裝碴設備、帶有「遙控器」的噴射混凝土設備以及移動式仰拱棧橋等多項機械化設備，提高了施工效率，並有效降低了施工風險，施工6年來未出現過安全事故。

貴廣取直綫 車程僅需4小時

貴廣高鐵是西南地區通達沿海地區的重要區際鐵路通道，跨黔、桂、粵三省區，正綫長度約857公裏，含貴陽、廣州樞紐，桂林、賀州地區相關配套工程，是西南地區第一條時速在250公裏以上的高標準鐵路，設計時速為250公裏，預留300公裏每小時。

按照規劃，貴廣鐵路沿綫共設21個客運站，分別為：貴陽北、貴陽、龍裏北、昌明、都勻東、三都、榕江、從江、三江、五通、桂林西、陽朔、恭城、鐘山西、賀州、懷集、廣寧、肇慶東、三水南、佛山西、廣州南。

目前，貴陽至廣州的火車需經由湘黔鐵路東行至湖南株洲，然後再轉京廣綫南下到

達廣州。這不僅耗費時間，且給本已不堪重負的京廣綫造成更大負擔。而貴廣高鐵則取直綫經廣西桂林、賀州等地，直達廣州鐵路樞紐廣州南站，年底通車後，旅客坐火車從貴陽到廣州將由目前的22個小時縮減至不足4個小時。

掃清插鋪障礙 「開路先鋒」再創奇跡

貴廣高鐵老羅堡綫路所42#道岔既有綫區間插鋪能否如期進行，直接關聯到貴廣鐵路能不能按期開通。

據了解，該路段綫下施工任務條件復雜：既有滬昆鐵路旅客列車運行密度大，幫寬路基為綫上作業，施工地段距鋼軌最近距離僅1.8米，安全風險極高；工地位于深路塹內，最高邊坡達68米，場地狹窄，樹木茂密，施工難度巨大。

施工單位中鐵二局工作人員翻山越嶺，反復勘查，不斷完善施工方案，排出各工點工期，合理安排人員、設備、施工順序，認真執行既有綫施工相關規定，與51家配合單位通力協作，在開挖前規範搭設防護排架，爆破開挖做到在「點內作業」，同時增加設備投入，高峰時13臺破碎機布滿山坡。精心組織下，終於以提前40天、無一例安全事故的驕人成績實現了節點目標。

插鋪施工時間緊、任務重、勞動力需求量大，而且涉及路局工務、電務、信號等交叉作業，施工單位從2012年四季度開始着手策劃。

2013年9月27日，首組42#道岔進場，他們立即組織拼裝和精調，積極準備施工機具、設備、人員。11月16日召開演練工作動員會，11月26日和12月9日分別進行了下行、上行綫插鋪演練。

與此同時，電力信號作業也在緊鑼密鼓地進行着。受命項目部10天完成施工調查、安攤建點、人員調遣；8月18日拉開房建序幕，10月30日達到設備安裝條件；9月24日完成主要材料設備的招標；10月20日接觸網工程開工，11月14日，12根支柱改為6組軟橫跨完成；10月25日電力工程開工，11月9日接送電成功；11月2日，通信、信號專業室外工程同步開工，24日通信光電纜一次割接成功並啟用新通信設備；11月27日，龍裏、上郭關、老羅堡三站信號改造安全、正點開通並投入使用。

提前數小時完成任務 再創奇跡

三大節點工程的順利實現，掃清了插鋪障礙。

2013年12月1日、11日，中國首例兩組42#道岔既有綫區間插鋪在老羅堡綫路所完成，分別提前2.5小時、4小時。身經百戰的「開路先鋒」，再次創造了中國鐵路建設史上的奇跡。

（中鐵二局貴廣鐵路工程指揮部黨委書記劉運禹對本文亦有貢獻）

開通在即 貴廣啟黔高鐵時代



圖為貴廣鐵路有限責任公司董事長張建波（受訪者供圖）

貴廣鐵路有限責任公司、滬昆鐵路客運專線貴州公司董事長、黨委書記、總經理張建波指出，沒有貴廣鐵路，就不會有接踵而來的渝黔鐵路、成貴客專，貴陽也就不可能成為連接重慶、成都、昆明、長沙、廣州的高鐵樞紐城市，更不會成為整個西部連接華南珠三角地區的中樞。

「以貴廣鐵路為起點，建設中的渝黔、成貴、滬昆、銅玉、貴陽市域鐵路，以及規劃中的安六、黔桂鐵路，貴州高鐵之夢、希望之夢已被熊熊點燃！」張建波感慨道。

借「貴廣」建粵港澳「後花園」

「貴廣高鐵通車後，必將催生周末經濟、旅遊經濟等，最大限度地發揮粵、港、澳地區的后花園區位優勢，吸引更多的粵、港、澳資金到貴州，對雙邊的經貿往來產生不可估量的影響。」張建波對貴廣鐵路的價值給予很高評價。

「無中生有」的貴廣高鐵

「原來在國家中長期規劃中是沒有貴廣鐵路的。」柴強鐸說，在全國鐵路大提速前期，由于國家將主要精力放在了東部沿海和中部地區，內陸省份貴州由于山區自然條件限制和經濟相對欠發達，成為被「邊緣化」的省份。國家最初規劃建設「重慶—湖南郴州—廣州」的鐵路，僅寄望于由直轄市重慶帶動周邊省區市的發展。

但是，欠發達貴州必須打開跨越式發展的門戶。2006年8月，貴州省政府向國務院提交《關於加快建設貴陽至廣州快速鐵路有關問題的請示》，爭取高速鐵路聯通貴州。在多方努力下，2006年的中長期鐵路規劃調整中將「貴陽—桂林—廣州」鐵路納入了「十一五」規劃，確定為時速200公裏的客貨鐵路。貴廣鐵路從正式提出到2008年10月開工建設，僅用了兩年零56天的時間。

2009年5月，貴廣鐵路升級為客運鐵路專線，全綫速度目標值按250公裏/小時以上設計，不再承擔貨物運輸。2010年6月3日，國家發改委批復貴廣鐵路調整工程建設內容，同意由客貨共綫調整為客運專線，速度目標值由200公裏/小時，調整為250公裏/小時，預留基礎設施進一步提速條件。預計2014年12月底通車。

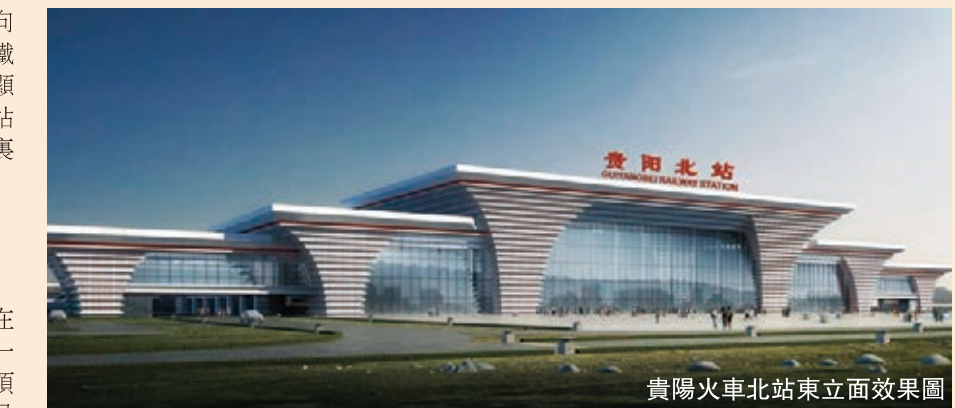
西南第一個高鐵大站年底投用

站在觀山湖區大關村附近的山坡上向下俯視貴陽火車北站，但見新鋪設的鐵軌交錯縱橫，建設中的站臺、站房初顯規模。按照計劃，今年年底，火車北站將建成投用，貴州的高鐵時代將從這裏始發。

高峰發送旅客可達萬餘人

「貴陽北站修好後，規模相當于現在貴陽火車站的6個大，是西南地區第一高鐵大站」，中鐵建設集團貴陽北站項目部經理李宏偉介紹，貴陽火車北站是集鐵路、輕軌、公交等多種交通方式于一體的綜合交通樞紐，也是西南地區主要的客運集散中心。

記者了解到，貴陽北車站站房為地下3層，地上2層。地下3層為地鐵站臺層，地下2層為地鐵站廳層，地下1層為旅客出站廳及換乘區，結合地鐵站廳設置



貴陽火車北車站東立面效果圖

貫穿東西的公共通道，連接東西廣場其他公共交通場站。

按照設計規劃，貴陽北站共有滬昆、渝黔、成貴、貴廣及貴開城際5條鐵路綫引入，站臺規模為15臺32綫，車站總建築面積25.5萬平方米，旅客高峰小時發送量可達萬餘人，是西南第一個大型高鐵站房，

概算總投資66.76億元（含動車運用所）。貴陽北站主要辦理樞紐內始發動車和城際列車作業，預測近期（2020年）旅客列車268對，其中始發車153對，通過列車115對；遠期（2030年）旅客列車418對。項目于2013年元月開工建設，計劃2014年底建成投運。

四條省際高鐵在建 西南交通樞紐地位凸顯

今年是貴廣高鐵建成通車之年。「十二五」期間，貴州省在建省際高鐵項目有貴廣、滬昆、渝黔、成貴及貴陽北站、貴陽東站、白雲動車裝備所等工程。2014年12月31日前貴陽北站、貴陽東站竣工投入使用，貴廣高鐵竣工通車。

根據貴州省正在開展的鐵路建設大會戰目標，2013年至2017年，鐵路建設完成投資1800億元以上，形成「一橫二縱三射綫」鐵路網絡，全省鐵路營運裏程確保達到4000公裏以上（其中高速鐵路1676公裏）。建成貴州快速融入全國主要經濟區2至7小時交通圈。加快建設貴陽連接周邊省份和長三角、珠三角、成渝、長株潭、北部灣、滇中等經濟區（城市群）的高速鐵路通道，實現貴陽至昆明、重慶2小時內到達，至長沙、成都3小時內到達，至廣州、南寧、武漢、南昌4小時內到達，至北京、上海7小時內到達。

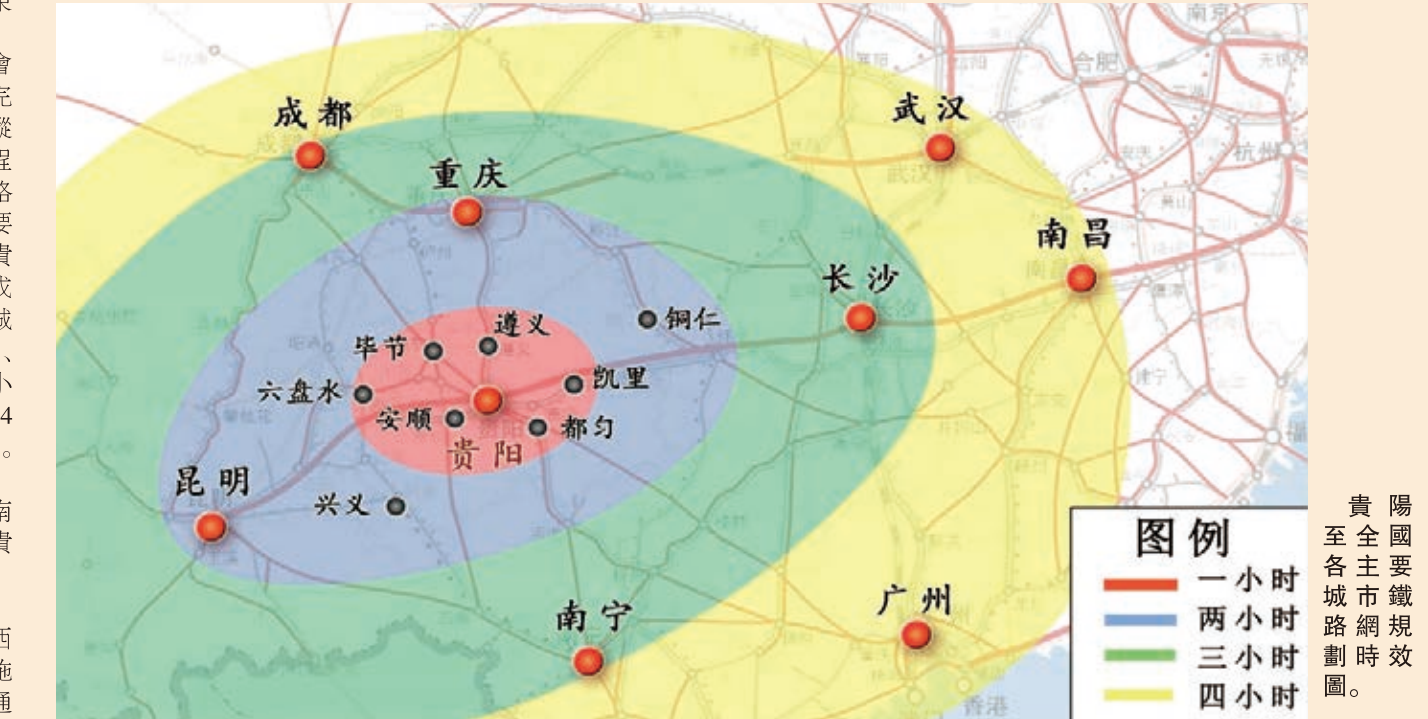
屆時，從我國西北方向出海的火車，從西南前往東部，從西北、西南至華南地區的高速列車幾乎都將經停貴陽，貴州將重構西南地區陸路交通樞紐地位。

貴州地處西南腹地，與重慶、四川、雲南、廣西、湖南相接壤，自古便是西南地區交通樞紐。不過，由于交通設施水平較低，上世紀60年代後，該省交通

樞紐地位逐步下降，甚至處於被邊緣化的境地。十五期間建設的渝懷鐵路、南昆鐵路，都「甩開」了省會貴陽。所謂的「西南的樞紐、交通的中心」祇存在

于地圖上的幾何概念。

不過，隨着「高鐵時代」的到來，貴州交通「夾縫」的尷尬局面將得到徹底地逆轉。



貴陽至全國各主要城市鐵路網規劃時效圖。