



内蒙古

草原高铁,梦开始的地方。李红军 摄

草原丝路 拥抱 高铁时代

九百多年前,风沙蔓草、万里萧条的集宁路(今乌兰察布市察右后旗)商旅艰难跋涉,在这里留下了多少璀璨的蒙元文化遗迹!三百年前,黄河之滨、水旱码头,走西口的驼铃声回荡千里,昼夜繁忙。草原丝路见证了中原文明与草原文化的交融!

1921年,京绥铁路修通至绥远(今呼和浩特),火车的汽笛声拉开了内蒙古铁路百年沧桑的序幕。新中国成立后,(北)京包(头)、包(头)兰(州)铁路接轨贯通,集(宁)二(连浩特)铁路开通运营,内蒙古铁路骨干网络初现雏形。20世纪50年代,呼和浩特前往北京的列车走走停停,这一路就要20多个小时;如今,首府与首都之间最快6小时30分直达,内蒙古铁路经历了近百年沧桑巨变。十三五以来,加快推进铁路建设,集包铁路完成提速改造,2015年开行动车组列车,次年又延伸至鄂尔多斯,塞北草原正在续写速度传奇。

正值内蒙古自治区成立70周年,作为国家中长期铁路网规划中“八纵八横”高速铁路主通道京兰通道的重要组成部分,呼张高铁乌兰察布至呼和浩特东段正式开通运营,结束了内蒙古境内没有高铁的历史。

放眼北疆,呼张高铁犹如一条银线串起草原上的颗颗明珠。作为内蒙古首条新建高速铁路,呼张高铁东起张家口南站,途经怀安站、兴和北站、乌兰察布站、卓资东站、旗下营南站,终到呼和浩特东段,全长286.8公里,其中河北省境内75.5公里,内蒙古自治区境内211.3公里,是连通西北、华北、东北三北地区的重要通道。而这次开通运营的乌兰察布至呼和浩特东段,全长126公里。

按照国家中长期铁路网规划,“八纵八横”高速铁路的蓝图已经绘就。包头至银川高铁将不久也开工建设,未来京张、呼张、包银高铁建成连通后,将进一步拉近西北地区与华北地区的时空距离,届时,银川至北京的铁路旅行时间将缩短至6个小时以内,进一步拉近祖国边疆少数民族地区与其他地区交流的时空距离。

写在呼张高铁乌兰察布至呼和浩特东段开通运营之际



高铁首次铺轨

2016年9月 李红军 摄



2016年9月 李红军 摄



2016年9月 李红军 摄



训练高铁乘务员并开展微笑

2016年9月 李红军 摄



2016年9月 李红军 摄

8月3日,呼张高铁乌兰察布至呼和浩特东段正式开通运营。银线牵两城,高铁转时空。在内蒙古自治区成立70周年之际,草原铁路正式拥抱高铁时代,幅员辽阔的118.3万平方公里土地上,有了第一条高速铁路。这一刻,必将载入内蒙古发展史册。

建设铁军 筑梦 草原高铁

内蒙古首条高铁的建设,承载着自治区党委、政府的殷切希望,更牵动着自治区各族群众的心。呼张客专公司带领参建单位攻克了一个又一个难关。

2013年,呼张高铁建设前期工作全面启动;

2014年7月,呼张高铁全线开工;

2015年5月,蒙古营印河特大桥转体跨越集包铁路;

2016年4月,呼张高铁全线最长的东土村隧道顺利贯通;

2016年6月,呼张高铁启动铺轨工作;

2017年5月,高速铁路综合检测车首次上线,呼张高铁启动联调联试;

高铁迈着坚实的脚步,驶入内蒙古广袤的草原。感受高铁的极速,从青城呼和浩特驶向避暑之都乌兰察布,回望呼张高铁建设的历历一幕,犹如昨日。

举目已觉千山绿,直趁东风马蹄疾。2014年7月呼张客专专线开工以来,受寒冷地区冻胀影响,针对隧道不良地质段较长,属于浅埋风积沙黄土隧道,风险高等难题,呼张客专公司积极组织施工

单位开展科技攻关,实施“三微”阶段施工法,每次开挖进尺不超过50厘米,机械设备用不上时,就用人工一点点“抠”出来。

金山银山换不来绿水青山。面对呼张高铁沿线恶劣的自然环境,以及风沙肆虐的实际,既要保障施工质量,又要保护生态环境,还要兼顾外观之美,建设单位可谓是煞费苦心。在与长城的交叉点上,建设了一个距离长城底部近6米、绵延440米的地下隧道,洞口段采用加强复合式衬砌,全面解除冻胀危机。

高速列车轨道沉降误差以毫米计,标准比F1赛车跑道还要高。呼张客专卓资至陶卜齐段为黄土覆盖区,遇雨季就沉降变形。呼张客专公司组织参建单位集中会诊,根据工程设置的需要,结合地层和地下水的情况,采用换填、强夯、水泥土挤密桩或板桩结构等措施处理。

多少个不眠之夜,数万人浴血奋战,乌兰察布至呼和浩特东段沿途跨越74座桥梁(特大桥、大桥、中桥),穿越19座双连隧道,一座座墩柱、桥梁、隧道,诉说着3年的建设历程。如今回忆起来,当年的场景在呼张客专公司58岁的

赵秉脑海依然是那样清晰。

在建设工地上,繁忙无处不在,空中舞者,紧张忙碌的身影是最靓丽的风景。接触网调试正值内蒙古最冷的时候,20名接触网架子队队员,正在5米高的恒张力放线车作业平台上紧密配合,通过S钩和滑轮将接触线挂到承力索上。随着放线车向落锚处徐徐而行,接触线被稳稳地架设在预定位置。自2016年11月开始,每天上千名施工人员遍布在呼张高铁乌兰察布至呼和浩特东段126公里线路上,对接触网、变电、电力、通信、信号、房建等6个专业的近百个工作面施工大干。

呼张客专公司带领17个参建单位、数万名草原高铁建设者们战严寒、斗酷暑,克服征拆难、工期紧、任务重等难题,铺架桥梁、贯通隧道,他们发扬团队敢打硬仗、敢于拼搏的吃苦精神,情系草原高铁,为早日实现草原人民的高铁梦,无悔奉献。

对高铁的期盼,不仅是铁路建设者孜孜以求的责任,更是草原各族儿女的梦想。现如今,乘草原高铁,感受时空变幻,马背民族的生产生活正在悄然改变,他们亦用独有的民族魅力影响了这个时代。

高铁一通 转换时空

新局面。而乌兰察布市也将形成北上南下、东进西出、内外联动、八面来风的格局,全面带动丝绸之路经济带互联互通,促进陆路“一带一路”区域间的资金流、物流、人员流、信息流等方面步入常态化轨道。届时,乌兰察布到北京、呼和浩特、包头等城市都将缩短至两小时以内。

高铁开通后,像我这样的患者去北京复查就方便了!经常往返于京呼间看病的杜润泉对高铁的渴望更强烈些。早在2014年,呼张高铁破土动工时,杜润泉就始终在关注高铁的建设进展。8月3日呼张高铁乌兰察布至呼和浩特东段正式开通的消息传出,令他兴奋不已。待高铁通北京,网上预约挂号后,早晨进京,下午就能回来了!杜润泉也描摹了自己的快速进京梦。

呼张客专的开通运营,将更大程度地释放平行的铁路通道货运能力,满足蒙西地区煤炭、钢铁、矿石等物资外运的需要和百姓出行需求,有效促进“一带一路”沿线的东部、中部、西部地区之间的互动与合作,拉动内蒙古区域经济社会持续健康发展。

有着避暑之都美誉的乌兰察布,是人们夏季旅游避暑的最佳去处,长期以来受交通瓶颈的制约严重,并不为人们所道。呼张高铁的开通运营,从根本上改变这一窘境,必将带动旅游产业的快速发展。未来,呼张高铁全线贯通,将进一步缩短乌兰察布地区与北京、呼和浩特、包头的时空距离,打通内蒙古前往京津冀地区的快速通道,动车组列车实现真正意义上的公文化开行,使内蒙古草原旅游说走就走。



呼张客专巴彦塔拉铺轨基地。纪恩泉 摄

2015年9月23日,Z316次旅客列车驶过即将施工转体的兴和特大桥。(资料图片)