

2019年12月11日 张呼高铁满图运行试验。马涛 摄



从『勒勒车』到『复兴号』

70年前,赶着勒勒车,从呼和浩特到包头都要走三天三夜。20世纪50年代,从呼和浩特前往北京的火车一路需要20多个小时。如今,呼和浩特至北京复兴号高铁列车最快2小时9分即可抵达!

2019年12月30日,张家口至呼和浩特高速铁路(以下简称张呼高铁)与京张高铁同步全线开通运营,标志着北京至呼和浩特高铁全线贯通。曾经的背民族,实现了风驰电掣的历史跨越,复兴号奔驰在内蒙古大草原上!作为连接西北、华北、东北三北地区的重要通道,张呼高铁的开通运营,将极大便利沿线百姓出行,畅通内蒙古与京津冀地区的联系,对促进少数民族地区发展和区域经济社会协调发展,具有十分重要的意义。

张呼高铁和京张高铁是我国八纵八横高速铁路网北京至兰州通道的重要组成部分。张呼高铁东起张家口站,终到呼和浩特东站,线路全长287公里;京张高铁起自北京北站,终点为张家口站,正线全长174公里,是京津冀协同发展、服务2022年北京冬奥会的重要交通保障设施。

张呼高铁和京张高铁是我国八纵八横高速铁路网北京至兰州通道的重要组成部分。张呼高铁东起张家口站,终到呼和浩特东站,线路全长287公里;京张高铁起自北京北站,终点为张家口站,正线全长174公里,是京津冀协同发展、服务2022年北京冬奥会的重要交通保障设施。



20世纪70年代行驶在集呼间的蒸汽机车。(资料照片)



2015年9月23日,张呼高铁跨张集线转体桥。纪恩泉 摄



2016年9月12日,铁路建设者利用CFG-500型长轨铺轨机对张呼高铁东段进行铺轨作业。(资料照片)

写在张呼高铁全线开通运营之际

新坦途 千年古道蜕变“草原新丝路”

记忆里还是那种老站房,如今站在这儿有种恍若隔世的感觉,很梦幻。高铁开通当天,年过九旬的铁路老前辈魏天成驻足呼和浩特东站广场。离开内蒙古20多年,如今再次回到故土,这位耄耋老人被草原铁路的变化深深触动。

风起草原,飘来沁人心脾的马头琴声,向世人传唱着蒙古族文化的独特魅力。九百多年前,风沙漫天,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。恒越。延绵不绝的阴山山脉,自古是北方游牧民族间的天然屏障。如今,随着京张、张呼高铁,草原丝路见证了中原文明与游牧文化的交融!

1921年,京绥铁路修通至绥远(今呼和浩特),火车汽笛声拉开了内蒙古铁路百年沧桑的序幕,马背民族开启了新的铁马征程。新中国成立前,内蒙古交通基础设施十分薄弱,勒勒车、驼队、马队,还是一些地方的主要交通工具。新中国成立后,北(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。

张呼高铁又一次拉开了草原高铁的建设大幕,针对沿线隧道不良地质段较长,属于浅埋风积沙黄土段的特性,工程建设团队积极开展科技攻关,首创三微台阶施工法,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。

洋河阶地及卓资至陶卜齐段为黄土覆盖区,遇雨季就沉降变形,参建单位集中会诊,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。呼张客专公司会同17个参建单位、数万名草原高铁建设者们从隆隆寒冬到炎炎烈日,从草原腹地到大山深处,5年风雨兼程、5年砥砺前行,他们攻克了一道道难关,他们战严寒、斗酷暑,集思广益、力破难题,为草原新丝路高铁建设铸丰碑。

瞧,草原上飞来了金凤凰,复兴号高铁列车!从北京北至呼和浩特东,跨越450座桥梁(含框架),穿越39座双线隧道,2小时9分,刷新的不仅是速度,更是经济社会发展和人民群众的出行体验。

新战略 绿色工程筑就生态安全屏障

内蒙古作为我国北方重要的生态安全屏障,张呼高铁建设初期,就把保护好生态环境作为重中之重。呼张客专公司副总工程师司俊岭介绍说,张呼高铁途经阴山山脉和三北防护林,是华北地区生态保护的绿色屏障。

面对张呼高铁沿线脆弱的生态环境,以及风沙肆虐的实际,设计初期,张呼高铁坚持将绿水青山就是金山银山的理念融入到施工过程中,既保障施工质量,又保护生态环境,还兼顾外观之美,经过充分论证、综合考量后,架桥、凿隧,实现了生态文明与高铁发展的和谐共生。

这是一条草原人民出行的绿色高速路!张呼高铁的绿色名片,赛罕塔拉特大桥,跨越霸王河、穿越黄旗海湿地自然保护区,全长13.82公里,简支箱梁424孔。为保证不破坏污染河道,桥墩一侧设置水中施工栈桥,栈桥底部设置涵管,水面线以上部分采用砂砾填筑,水位线以下采用草袋填筑。为了保护湿地自然保护区的生态平衡和湿地生物的多样性,张呼高铁在黄旗海湿地自然保护区3公里多的狭长地段设立了9个涵洞,每300米设置一个供动物通行的通道,把对保护区整体生态系统分割、占地等影响降到最低,实现了生态文明与高铁建设的深度融合。

实践证明,制约张呼高铁建设的难点工程,正是推动绿色发展的原动力。极目远眺,张呼高铁赛罕塔拉特大桥与霸王河、黄旗海自然保护区浑然一体,宏伟壮观的橡胶坝,动静结合、虚实相间的水面,曲线优美的格宾网生态护堤,与动物、鸟类和谐共生,美轮美奂、美不胜收,形成一道壮丽景观,成为张呼高铁的绿色名片。

发展文明让路,高铁与长城握手。在张呼高铁建设中与长城有2次不期而遇。在乌兰察布市卓资县境内与赵长城遗址“十字”相交,建设单位放弃路堑通过方案,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,采用曲墙式带仰拱式衬砌,洞内采用加强复合式衬砌,全面解除冻胀危机,在河北省怀安县境内与明代长城烽火台相遇,合理设计建设方案,最终将大尖山区域设计成为6个连续隧道,隧道与山体浑然一体,体现了工程与自然的和谐融合。

新格局 区域发展画出省际同城圈

有了高铁后,再去北京就方便多了!经常往返于北京和呼和浩特之间的旅客许利心,高度关注高铁的建设进展。等高铁通到北京,早上进京,当天下午就能回来了!

由高铁带来的同城效应,使双城生活乃至多城生活,逐渐成为自治区百姓的新风尚。从大数据中心城市乌兰察布到魅力青城呼和浩特,再到草原钢城包头,高铁串起一颗颗草原明珠,为区域协同发展构筑新格局,成为了内蒙古经济发展的新引擎。

内蒙古进京高铁正式开行,对于密切内蒙古与京津冀地区的经济联系,改善沿途百姓出行方式,提高幸福指数具有重要意义。在经济上将全面带动内蒙古丝绸之路经济带互联互通,促进区域间的经济社会持续健康发展。在百姓的生活方式上,朋友圈越来越大,探亲访友可以千里京都是一日还。

交通强国,铁路先行,在以单一中心城市向多元化城市群发展模式转变中,铁路发挥着不可替代的作用。随着生活节奏加快,区域交流互动频繁,高铁以快捷舒适的优势成为越来越多大众百姓出行的首选。

放眼北疆,张呼高铁犹如一条银线串起草原上的颗颗明珠。早上在北京喝豆汁、吃焦圈,中午可在青城呼和浩特品尝到莜面、烧麦、垂涎欲滴的美食诱惑着人们的味蕾,四季皆宜的美景更令人流连忘返!作为一个多民族多元化的生存栖息之地,内蒙古有着得天独厚的旅游景观和文化底蕴。

复兴号高铁公交通车,推动了内蒙古旅游由慢旅游向快进慢游转型升级,使草原旅游说走就走,使得游客一线多游的梦想成为现实,也使得内蒙古中西部地区的假日经济迅速升温。激情速度使休闲度假换了空间,京津冀及晋北地区旅客可实现内蒙古草原一日游,让换地过周末成为可能。

古道东风谱新曲,一路繁花奔复兴。乘草原高铁,感受时空变幻,马背民族的生产生活悄然改变,他们穿阴山、跨黄河,乘复兴号在草原丝路上奋力追梦,他们驰骋、向远而行,亦用独有的民族魅力影响着这个时代。



端庄大气的复兴号列车长。纪恩泉 摄



呼和浩特东至清河G2422次高铁列车一路载歌载舞到北京。纪恩泉 摄

复兴号列车行驶在张呼高铁上。任卫云 摄