



12月25日,D4667次列车停靠乌海站。黄建飞 摄

乌海站 黄建飞 摄

2025年12月23日,注定载入乌海城市发展史册。当天11时55分,D4667次和谐号CRH5A型动车组列车缓缓驶入乌海站,稳稳停靠在1站台。这一刻,标志着乌海正式拉开了高铁时代的序幕,至此,56万乌海人民的高铁梦变成现实。而对于地处“蒙宁枢纽”的乌海而言,这一刻不仅是交通格局的巨变,更是城市能级跃升、深度融入国家发展战略的全新起点。

高铁时代呼啸而至 乌海乘势驰骋向前

□郝飏 黄建飞

万众期待今朝梦圆 乌海昂首迈入高铁时代

12月23日9时30分,在乌海站站前广场,不少来自全国各地的包银高铁建设者在此合影留念,空气中洋溢着节日般的喜悦,大家共同见证这一历史时刻。

10时许,在乌海站站房候车大厅里,乌海乌兰牧骑走进高铁文艺活动正式开始,许多市民前来观看。乌海乌兰牧骑演职人员献上了一个又一个精彩节目,现场热闹非凡,欢呼声、掌声接连不断。一旁的特色产品展示区陈列着葡萄酒、葫芦雕刻等富有乌海文化元素的展品,吸引旅客驻足欣赏。

包银高铁全线贯通运营首日,市民“尝鲜”愿望强烈,首发列车车票全部售罄。候车大厅综合服务中心服务窗口前,不少乘客手持身份证排队,向工作人员咨询如何补买首趟高铁列车车票。

自动售票区,来自宁夏回族自治区的旅客张昊焱手持刚刚打印出的行程信息提示单拍照留念,脸上写满兴奋。“为了‘抢’到第一张高铁票,开票前几天我就每天不时刷新购票网站和APP上的信息,不想错过首趟列车。”张昊焱因工作原因经常往返于银川与乌海,包银高铁全线通车终结了他漫长的驾车旅程。

“朝辞白帝彩云间,千里江陵一日还”的古人梦想,在高铁时代已被重新定义。对于普通人而言,包银高铁全线通车最直观的感受莫过于时间和空间观念的彻底颠覆。包头至银川的列车最快运行时间已从5小时58分缩短至2小时38分,呼和浩特至银川、兰州的列车最快分别为4小时3分、7小时27分,较目前最快旅客列车分别压缩3小时54分、2小时59分。

这不仅仅是数字上的变化,更意味着一种全新的生活方式和工作模式。

过去需要计划一两天的跨省商务拜访,现在可

以轻松实现当日往返;一个生活在呼和浩特的家庭,周末心血来潮想去银川欣赏贺兰山的风景,也不再是一件需要周密计划的“长途旅行”,而是一场说走就走的“短途出游”。无论是商务往来、旅游观光,还是务工返乡、探亲访友,都因为包银高铁全线通车变得更加便捷高效,让西北人民可以享受到“半日生活圈”带来的便利。

11时55分,D4667次和谐号CRH5A型动车组列车缓缓驶入乌海站。这一刻,乌海正式迈入高铁时代。

站台上,所有目光聚焦于这条银色长龙,期待、激动、自豪……“咔嚓、咔嚓……”旅客纷纷举起手机,记录这历史性的瞬间。

“快!真的快!”乘坐首趟高铁列车的旅客张静难掩兴奋,“高铁开通后,从包头出发,不到两个小时就能到乌海,周末可以约上朋友,来一场说走就走的旅行。”

11时57分,铃声响起,D4667次列车平稳启动,向着银川方向驶去。

站台上,下车的旅客王志刚望着远去的列车,思绪万千。“1980年,我因为工作原因开始往返于北京和乌海,坐得最多的是‘绿皮车’,一趟要20多个小时。”王志刚小心翼翼地从钱包里取出一张泛黄的纸质车票。“45年后,我带着这张老车票坐上了首趟高铁列车,这种对比太强烈了。”王志刚感慨道,“从‘绿皮车’到动车组列车,我见证了中国铁路的时代变迁,也见证了第二故乡——乌海的飞速发展。我相信,包银高铁全线通车会让更多五湖四海的朋友到乌海旅游观光、投资创业。”

奋战千日攻坚克难 工程建设交出圆满答卷

包银高铁起自包头站,经内蒙古自治区包头市、巴彦淖尔市、鄂尔多斯市、乌海市,宁夏回族自治区石嘴山市、银川市,接入银川站,正线全长519公里,设计时速250公里,实行分段建设。其中,惠农至银川段全长97公里,已于2024年10月1日开通运营,此次开通的包头至惠农段全长422公里,共设包头、巴彦花西、乌拉特前旗、五原、巴彦淖尔、磴口、碱柜、乌海、乌海南、惠农南10座车站。

作为包银高铁内蒙古段的“末梢”,乌海段全长约50.8公里。尽管线路长度不足包银高铁包惠段的1/8,但却是连通内蒙古、宁夏两个少数民族自治区的“咽喉要道”,地理位置至关重要,是整条京兰大通道贯通的关键一环。

“乌海段虽短,却是攻坚难度最大、技术挑战最集中的段落之一。”包银高铁项目建设指挥部相关负责人介绍。这段线路浓缩了全线最艰巨的工程挑战:拥有全线三大控制性工程的其中两个——甘德尔山隧道和乌海黄河特大桥。

甘德尔山隧道全长约12095米,是包银高铁全线最长隧道,也是西北地区地质条件最复杂的隧道之一。它共穿越17条断层破碎带,围岩整体稳定性极差。同时,隧道需穿越铅矿采空区、国家级四合木自然保护区,并严格保护邻近的秦汉长城遗迹,环保要求与技术标准极高。

中铁十局包银高铁项目部二分部项目副经理王记龙回忆:“甘德尔山地质复杂多变,地形起伏大,存在山体冲沟发育、断裂构造密集等情况。我们始终将安全摆在首位,严格遵循‘管超前、严注浆、短开挖、强支护、早封闭、勤量测’的施工原则。”项目团队采用大型机械化配套施工,设立4个工区,6个掌子面同步掘进,通过工艺工法创新,最大限度压缩工序转换时间,最终啃下了这块“硬骨头”。

乌海黄河特大桥同样创造了纪录。作为内蒙古第一座跨黄河铁路斜拉桥,其主跨达310米,两个主

塔高度分别为114.5米和118米,是全线桥塔最高、跨度最大的桥梁。大桥施工克服了黄河河道变迁、地质松软、气候多变等一系列难题,其建成不仅是交通工程的突破,更是内蒙古桥梁建设史上的技术飞跃。

乌海段内,一系列重点工程共同构筑起这条钢铁动脉的坚实骨架,每一处都铭刻着建设者的智慧与汗水。

由中铁二十局建设的跨干钢专用线特大桥是包银高铁进入乌海的首座桥梁,也是乌海境内及包银高铁包惠段8标段完成箱梁架设的首座桥梁,它的合龙吹响了乌海段全面攻坚的号角。

乌海站作为全线最大的新建站,站房建筑面积约10000平方米,站场规模达4站台11线。其现代流畅的“黄河波浪”造型设计,不仅承载着交通功能,更已成为乌海崭新的城市地标。

由中铁二十局建设的乌海特大桥全长6101.51米,拥有5座跨市政道路连续梁,几乎跨越了整个海勃湾城区,宛如一条钢铁巨龙穿城而过,将城市发展与高铁脉搏紧密相连。

跨黄公铁路转体梁是全线跨度最长、重量最大、主墩高低差最大的转体梁,其精准转体合龙,体现了中国基建的“毫米级”精度。

自2022年4月全面开工以来,中铁二十局、中铁十局等参建单位将绿色发展理念贯穿规划、设计、建设全过程,加大科研攻关,广泛应用新技术新工艺,强化安全、质量和环保控制。3年多时间里,成千上万名建设者昼夜奋战在乌兰布和沙漠边缘、黄河之滨,战风沙、斗严寒、克难题,最终在“十四五”收官之际,向党和人民交出了一份满意答卷。这些工程奇迹的背后,凝结的是铁路建设者勘察设计时的细致详尽、施工建设时的严格把关、调试试验时的反复校验,所有努力最终都筑起一道道安全屏障,保障了包银高铁全线顺利通车。



2025年5月1日,中铁二十局组织建设者全力推进乌海段铺轨作业。郝飏 摄



旅客在乌海站宣传背景墙前打卡留念。王超 摄



2025年3月6日,包银高铁内蒙古段全线桥隧贯通。黄建飞 摄



运行试验列车途经包银高铁乌海段。黄建飞 摄



包银高铁乌海黄河特大桥。黄建飞 摄

乌海南站 黄建飞 摄