

武汉,时速350公里通八方

长江日报记者汪文汉

近日,连接陕西西安与湖北十堰的西十高铁全线拉通调试正式开始,这标志着西十高铁开通运营进入倒计时。在此前,陕西段和湖北段都已启动各段的线路段调试工作。

西十高铁通车后,武汉西北向时速350公里高铁通道(武汉—十堰—西安)正式贯通,为武汉“超米字型”高铁枢纽的构建画上关键一笔。作为全国高铁枢纽核心,武汉正加快推进四面八方高铁通道提质升级。

西向 全面提升

负责西十高铁湖北段整体建设管理的武九客专湖北公司总经理徐利锋介绍,向西北方向,西安至十堰高铁将于今年6月建成通车,与已运营的武汉至十堰时速350公里高铁无缝衔接。届时武汉至西安车程将压缩至2.5小时,构建起连接华中与西北的便捷高铁走廊。

向西方向也全面提升。5月9日,宜兴高铁(宜昌至兴山)启动静态验收,这标志着宜兴高铁距年内全线通车目标又近一步。宜兴高铁是连接郑渝高铁与沿江高铁武宜段的关键联络线,衔接已投用的时速350公里郑渝高铁兴山至重庆段,同时衔接沪渝蓉沿江高铁武汉至宜昌段,形成武汉至重庆、成都全程高标准高铁通道,实现全线350公里时速贯通。届时,武汉至重庆最快4小时可达,武汉至成都5小时可达。

5月29日,担当西十高铁陕西段首趟运行试验任务的55302次动车组列车从建设中的西安东站驶出。

新华社发

襄阳、十堰、西安
西十高铁(西安—十堰)
2026年6月通车
汉十高铁(武汉—十堰)
已通车
贯通后:
武汉至西安约2.5小时

郑州、石家庄、北京
京广高铁
武汉至郑州约2小时
武汉至北京约4小时

东北、山东半岛
阜黄高铁
打通第二条南北向大动脉和首条直达东北、山东半岛的快速通道

武汉天河站
10台20线
主要承担沿江、福银及京广高铁列车到发作业

长江新区站
2台4线
承担沿江高铁到发作业

武汉新洲站
2台6线
接入京港高铁

合肥、南京、上海
合武高铁(沿江高铁合武段)
2028年6月通车
贯通后:
武汉至合肥约1小时
武汉至南京、上海
3小时左右

东向 拉近与长三角时空距离

武汉向东,对接长三角的合武高铁正在如火如荼建设中。

合武高铁设计时速350公里,自2023年5月湖北段开工、2024年1月安徽段开工以来,桥梁、隧道等主体工程进展顺利。前不久,合武高铁跨宁西铁路特大桥成功转体,长江新区至武汉天河段的塘埠口瀑水特大桥也实现转体。预计2028年6月建成通车。

合武高铁建成后,将彻底替代现有时速250公里合武铁路,实现武汉至合肥1小时直达,至南京、上海均压缩至3小时左右,全面拉近华中地区与长三角城市群的时空距离。

东南方向,武汉至黄石、南昌方向,规划新建时速350公里武九高铁直通线衔接武汉枢纽直通线。

黄石和鄂州是目前湖北仅有的两个还没通时速350公里高铁的地级市。武九高铁直通线将替代现有时速250公里的武石城际铁路,作为福银高铁湖北段的升级工程。据介绍,武九高铁直通线经鄂州南至黄石北站,将大幅提升武汉至江西、海陆西岸经济区的通行效率。建成后,实现武汉至南昌1.5小时直达,补齐武汉往东南方向高铁短板,完善环鄱阳湖城市群与武汉都市圈的快速联结。

截至目前,武汉南北、西北向时速350公里高铁已全面成型,向西、向西北通道将于今年内全线贯通,向东通道将于2028年建成,东南通道同步加快规划落地。

汉口站
10台20线
承担沪汉蓉客专、京九铁路及汉孝、武襄十城际铁路到发作业

汉阳站
13台24线
承担福银高铁及潜江、仙桃、天门方向城际列车到发作业

武昌站
5台12线
承担办理除武荆线、武康线、洪湖方向外所有普速客车及武黄(冈)、武咸城际铁路到发作业

武汉站
11台20线
承担京广高铁客车及黄石、黄冈城际铁路到发作业

武汉东站
5台12线
辅助办理武黄(冈)、武咸城际铁路动车作业

长沙、广州
京广高铁
武汉至长沙约1小时
武汉至广州约3小时

南北运力充足通行高效

这一宏伟蓝图可追溯到2016年。彼时,武汉虽然在普速铁路时代是“九省通衢”,但在时速350公里高铁网络中仍存在西向、东南向等方向的短板。2016年,《武汉铁路枢纽总图规划(2016—2030年)》获批,“超米字型”高铁枢纽的构想正式被确立。

从2024年京广高铁全线提速,到武宜高铁2025年通车,再到如今的西十高铁冲刺通车,湖北正以每年建成一条高铁大通道的速度,将“东西南北中”的全方位高速联通从图纸变为现实。

据了解,向南、向北方向,京广高铁武汉至长沙、

广州段,武汉至郑州、北京段,分别在2009年建成通车,已实现全程350公里时速稳定运营。目前武汉至长沙1小时,至广州3小时,至郑州2小时,至北京4小时的快速通达格局已常态化。南北向高铁轴运力充足、通行高效。

制图:陈昌

一城8座火车站

武汉枢纽能级稳居全国第一梯队

■长江日报记者刘海锋

最近,一则关于“湖北没有一座高铁站台线规模进入全国前40强”的讨论,在网上引发关注。其中,11台20线的武汉站,不仅比北京南站、上海虹桥、广州南站等高铁枢纽规模小,在中部也落后于郑州东站的16台34线和长沙南站的13台28线。

有人质疑,这与武汉的枢纽地位不匹配。实则,这组看似“吃亏”的数据背后是一条截然不同的枢纽建设路径:武汉不拼单体巨无霸,拼全城一张网。

依托两江交汇的城市格局,武汉让高铁站覆盖三镇。单点看,没有车站挤进前40;但从全域一张网来看,武汉的枢纽能级稳居全国第一梯队。

始发高铁500列 5小时朋友圈覆盖128城

衡量枢纽能级,客流和通达范围比单个站台规模更有说服力。

数据显示,2025年全年,中国铁路武汉局集团有限公司(以下简称武铁)累计发送旅客超1.9亿人次,平均每天有超过52万人次从武铁管段各大火车站踏上旅途,客流量稳居全国前列。

武铁2026年春运发送旅客超2500万人次,“五一”假期日均发送旅客超百万人次。如此庞大的客流,并非由一个“巨无霸”车站独扛,而是武汉高铁网络吸附力的集中体现。

目前,武汉共有4座正在使用的火车站,各司其职:武汉站主打高铁快客,是京广等干线的主力军;汉口站主打高普混合,深耕沪汉蓉与城际客流;武昌站立足老城中心,承接普速与高铁的弹性需求;武汉东站则作为光谷的东大门,主打市域城际通勤。四站鼎立,旅客无需跨城大迁徙,在三镇即可就近上车。这种“去中心化”的布局,化解了超级大站带来的市内交通拥堵痛点,让整个城市的运转效率极大提升。

再看通达能力:武汉每天开始始发高铁约500列,通达全国28个省会城市。在全国5小时“高铁朋友圈”中,武汉覆盖128座城市,排名全国第三。

这份通达背后,是正在成型的“超米字型”网络。5月19日,京港高铁阜阳至黄冈段环评报告发布,武汉将依托新洲站在2030年接入京港高铁,打通第二条南北向大动脉和首条直达东北、山东半岛的快速通道。加上既有京广、沪汉蓉、福银、西十,以及在建的沿江高铁、武汉枢纽直通线,12向互通,正在落成。

未来,武汉至合肥将压缩至1小时,至南京、上海、西安3小时左右,至成都4小时——京津冀、长三角、粤港澳大湾区,成渝等核心城市群,都将被拉入武汉的“一日生活圈”。

超前设计 确保17年高效运转

论高铁出行,“大”往往伴随着步履维艰的站内跋涉,而“快”才是枢纽的根本。高峰时段,武汉站平均每2分钟就

有一趟列车从这里发出,密度堪比地铁。今年“五一”假期,最高峰甚至达到平均1.5分钟开出一趟列车。11台20线的台线规模虽不算大,但通过科学调度和立体布局,为旅客带来了更短的步行距离和更丝滑的换乘流线。

2009年12月26日,武广高铁正式开通运营,同步启用的武汉站成为中国第一条设计时速350公里长途铁路干线的起点站。总建筑面积37万余平方米,采用“车站+桥梁”一体结构和“上进下出”的立体布局,在运行17年后,其调度运转依然高效流畅。

今年“五一”假期前后,来自义乌的旅客高女士就亲历了一次惊心动魄的换乘:她需要在武汉站从杭州来的列车换乘前往西宁的G852次列车,留给她的时间仅有6分钟。“在杭州至武汉的列车上,我十分焦虑,在网上发帖求助。”高女士说。

令她意外的是,众多网友纷纷安慰:“武汉站极限情况5分钟足够,6分钟绰绰有余。”最终在工作人员指引下,她直接在站间完成了换乘,甚至还有富余。

“真不愧是公认的换乘之王。”高女士事后感慨。

提速建设 匹配“国际性综合交通枢纽”能级

武汉已投用的四站中,规模最大的武汉站11台20线,排名全国40开外;过江通道仅有天兴洲大桥一条,路

网瓶颈突出,抗风险能力与调度灵活性也显得不足。

2025年2月,国务院批复的《武汉市国土空间总体规划(2021—2035年)》中,武汉首次被明确为“国际性综合交通枢纽城市”,武汉高铁枢纽的建设需要提速了。

目前,武汉正依托“五主三辅”规划和武汉枢纽直通线建设加速破局。

在天河机场旁,华中地区首座空铁联运枢纽——武汉天河站即将启动站房主体建设,预计2028年与沿江高铁同步投运,实现高铁与机场“零距离换乘”;在汉阳,规划总规模13台24线的汉阳站正从图纸走向现实,预计2031年投用,将成为武汉规模最大的高铁站,承担福银高铁及潜江、仙桃、天门方向城际列车到发作业;长江新区站已于2025年开工,预计2028年6月投用;武汉枢纽直通线关键项目——白沙洲公铁大桥已开工,预计2031年建成,实现西武、沿江等高铁直通过江。

当“五主三辅”布局完成、跨江瓶颈打通,武汉无论在高铁站数量还是台线总量上,都将稳稳占据全国第一梯队。

