

西十高铁通车 商洛驶入高质量发展新赛道



6月30日,西十高铁正式开通。图为西安东站首发G3966次列车与十堰东站首发G3969次列车在山阳站交汇。(本报通讯员 闫竹青 摄)

西十高铁改写商洛千年行路史

本报记者 李小龙 王江波

“云横秦岭家何在?雪拥蓝关马不前。”

公元819年,秦岭叠雪,古道苍凉,道路崎岖难行。韩愈行至蓝关时,雪拥马阻,寸步难行。望着漫天风雪和横亘眼前的秦岭群山,他挥笔写下这句千古绝唱。

千年以来,秦岭横亘陕鄂之间,山川之险,是古人解不开的遗憾。

千年后的今天,同样是商洛这片土地,一条钢铁巨龙穿山越岭呼啸而来,以350公里的时速划破秦岭阻隔,彻底告别“行路难”的千年宿命。

千年叹 坦途宽

“一山未了一山迎,百里都无半里平。”秦岭万重沟壑,锁住了商洛人世代代的脚步。

千百年间,商於古道是连通秦楚的唯一通道,挑夫骡马踏碎青石,翻山越岭往返长安,一趟往返便是旬月。山道狭窄,悬崖当道,逢雨雪便封山断路,山中百姓想走出秦岭,难如登天。“20世纪60年代,商洛到西安只

到两小时以内。

2017年,西十高铁被纳入国家铁路“十三五”发展规划。2020年项目正式获批,2021年12月开工建设。2025年7月全线隧道贯通,2026年1月启动静态验收,5月启动试运行,6月16日全线拉通试运行。

6月30日,西十高铁正式通车。这条全长255.7公里的钢铁动脉,以350公里的设计时速,将商洛从陕西的“末梢”推向了“门户”。向东,2小时直抵武汉;向西,半小时融入西安;向北,经郑州枢纽辐射京津冀;向南,借武广通道通达珠三角。

商洛,从此不再是秦岭深处“被遗忘的角落”。

在商洛西站站前广场,68岁的退休干部王秉文看着建设一新的商洛西站站房,久久不语。他的父亲就住在山阳县漫川关镇,那里有西十高铁的一个站点。“年轻时,从漫川关来商州,翻山越岭得走一整天。”他说,“现在高铁站就修在家门口,从商州回家只要22分钟。我父亲要是活着,怕是说什么都不信。”

峰万壑间。4年半的时间,建设者在秦岭深处日夜奋战,逢山开路、遇水架桥,把数代坚守化作秦岭大地上最动人的故事。

而在群山之间,一座崭新的高铁站正翘首以盼,静待第一批即将到来的客人。

“调度命令核对无误,信号开放正确……”商洛西站车站值班室内,站长高健、副站长范怡全神贯注盯控把关,协调处理各种突发情况。自3月28日西十高铁正式启动联调联试以来,这样的高强度“战斗”便是常态。

“干行车,任务重,压力大,但我就是想干,想做有挑战性的工作!”作为本地姑娘,“90后”范怡深知商洛百姓对高铁的热切期盼。“我是商洛人,参与家乡高铁建设,就是做好‘家里事’。”一句“家里事”,朴实得如同这片土地,道尽了他们与这片土地最深的血脉相连。

作为车站“老大哥”的高健,今年54岁,但他的干劲丝毫不输年轻人,“就想在退休前再做几件有意义的事,不留遗憾。”她说。

2025年12月,作为最早入驻商洛西站的乘务员,高健第一个扎进了这片热土。“刚来的时候,这里一步一脚泥,吃穿住行都是问题。”那段日子,他每天与施工、建设等单位协调联系,有时累得不行,就随便找个地方眯一会儿,经常顾不上吃饭。

谈起家人,这位坚毅的站长眼神里瞬间充满了柔情与愧疚。他的父母住在西安,而他常年在外,与家人聚少离多。两年前,80多岁的父亲被查出癌症,自己却因工作不能时时照料。当时他问父亲有什么未了的心愿,父亲想了想,轻轻说了一句话:“我还没有坐过高铁……”

说到这里,高健的眼睛湿润了,声音也有些哽咽:“我当了大半辈子站长,开了那么多条新线路,却没有陪父母坐过一趟高铁!”

一条高铁,一座车站,承载的,正是这无数个朴素梦想和深情的向往。

交通便 促振兴

这条高铁,也深深嵌入了普通人的生活。

“90后”刘薇是山阳县人,在西安一家互联网公司工作。往年春节回家,她都要从西安坐大巴翻越秦岭返回山阳,全程近3个小时。得知6月30日西十高铁通车,她第一时间抢了首发车票。“41分钟从西安到山阳,以前想都不敢想。”她在电话里笑着说,“以后每个周末都能回家看爸妈了。”

和刘薇一样,数以万计的商洛籍务工人员、求学学子,将因这条高铁而

与家的距离骤然拉近。西安、武汉等大城市的医疗资源、教育资源、就业机会、商业机遇,都将沿着这条钢铁动脉涌入秦岭腹地。

“80后”赵磊是商州区人,在西安高新区一家设计公司做工程师。妻子和两个孩子住在商洛,每个周末他都要开车回家。“单程两个多小时,周五晚上走,周日中午就得返程,跟打仗一样。”他说,“高铁通了,以后回家更方便了!”

西十高铁的开通,将曾经遥不可及的故乡变为触手可及的归宿。对于游子而言,时空距离被压缩,亲情的纽带因便捷的交通而更加紧密,团圆不再受限于漫长的旅途,幸福变得具体而真切。

更远的变化,正在秦岭的山山岭岭间发生。高铁不仅是出行的工具,更是经济腾飞的引擎,打通了商洛对外开放、协同发展的全新通道。

依托西十高铁,商洛深度融入西安都市圈,承接产业转移、深化经贸合作、吸纳人才回流,“西安研发、商洛转化”的协同发展模式加速落地。秦楚咽喉的区位优势全面释放,小城发展跳出群山桎梏,从闭塞山城蝶变为西北连通华中的重要枢纽城市。

“商洛山珍”的出山通道更加畅通。商洛的核桃、板栗、木耳、香菇等特色农产品,可实现当日直达西安市场,两小时抵达武汉。

商洛市文旅局预计,2026年全市接待游客量有望迎来新的突破。金丝峡的奇峡幽谷、牛背梁的高山草甸、漫川关的秦风楚韵、柞水溶洞的地下奇观——这些藏在深闺的美景,将借助高铁东风,融入西北至华中、华南的旅游黄金走廊。而“中国气候康养之都”的金字招牌,也将随着高铁的呼啸声传向更远的地方。

商洛人也开始用新的眼光打量自己的家乡。曾经,年轻人都想往外走,“翻过秦岭去西安”是代代相传的梦想。如今,高铁把世界带到了家门口,留下来,也有了留下来的底气。

从韩愈雪拥蓝关的千年悲怆,到复兴号飞驰秦岭的时代欢歌;从祖辈骡马踏山的艰难跋涉,到父辈国道颠簸的漫长归途,再到如今高铁飞驰的便捷从容。一条高铁,拉近了故乡与“远方”的距离,也打开了商洛高质量发展的新空间。当秦岭的风吹过车窗,秦岭千年的沧桑过往,尽数化作新时代商洛的蓬勃生机与万千幸福。

如今,秦岭苍翠依旧,丹江奔流不息。飞驰的高铁穿梭群山之间,声声汽笛响彻秦岭大地,载着商洛人的团圆梦想、致富希望、振兴蓝图,在新时代的大道上,一往无前、奔赴山海。



6月30日,乘客在商洛西站候车大厅检票乘车。(本报记者 党率航 摄)

有一条砂石公路,要翻越蓝关、牧护关,仅单程就需要12小时以上。”在商洛市交通运输局局长贾建刚的记忆里,去西安是一场漫长煎熬:百余公里山路,班车颠簸整日,弯道接连不断,车厢尘土飞扬,遇上暴雨落石、冬日积雪,半路滞留是家常便饭。

“走得慢,行得难。”这六个字,和着秦岭的风雪,刻进了一代代商洛人的记忆。20世纪90年代,312国道建成贯通,平整的柏油路取代坑洼砂石路,西安至商洛单程通行时间大幅压缩至4小时。

1996年12月18日,西康铁路动工。消息传到商洛,山里的乡亲们奔走相告。然而这条穿越秦岭的铁路,地质条件之复杂超乎想象——桥隧比高、断层破碎带多,施工难度极大。工程几经波折,直到2000年才建成通车。镇安、柞水率先通了火车,但商洛市区,依然在钢轨之外。

盼啊盼……2004年1月6日,宁西铁路合肥—西安段正式开通运营,商洛市区第一次听到了火车的汽笛声。从西安到商洛,从颠簸一整天,变成了4个小时左右的火车。

2009年,福银高速商洛段建成通车,商洛境内全长114.7公里,途经商州、山阳2县区。实现了商洛与西安的高速通行,行车时间由原来的4.5小时缩短为1小时,从而使商洛市融入西安1小时经济圈,同时拉近了与湖北的联系,商洛至十堰的车程缩短了5小时。

此后十几年,商洛的铁路不断升级。2023年商洛北站建成投运,动车组开进了秦岭腹地,西安到商洛压缩

如今,秦岭的云还在,蓝关的雪还在,只是“马不前”已成往事,取而代之的,是呼啸而过的中国速度。

克万难 终圆梦

西十高铁陕西段全长169公里,桥隧比高达95.3%,几乎全程“穿山过洞”。

这是一条在秦岭“肚子里”修建的铁路。全线共42座隧道、62座桥梁,总长约244公里。秦岭马白山隧道全长22.9公里,是全线最长的隧道,建设者在山体深处日夜掘进,单日最高进尺纪录被一次次刷新;天竺山一号隧道穿越6条断层破碎带,岩层如同打碎的瓷器,施工难度堪称“地质博物馆”;全线最高桥墩——68米高的南秦河特大桥横跨峡谷,桥面距河面相当于20多层楼高。建设者不仅攻克诸多施工难题,还建成了多个“工程之最”:世界最大跨度梁桥组合结构斜拉桥——汉江特大桥;全国最长穿越秦岭双洞单线高铁隧道——秦岭马白山隧道;国内最大主跨度高铁道岔连续梁——漫川关福银高速立交特大桥……

从2021年12月开工那天起,4万多名建设者,就把家安在了秦岭的千



6月30日,从西安东开往汉口的G3966次西十高铁首发列车停靠在西安东站等待发车。该趟列车09:40停靠商洛西站。(新华社记者 李一博 摄)

全市镇级综治中心规范化建设培训会召开

本报讯(记者 巩琳璐)6月30日,全市镇级综治中心规范化建设培训会在丹凤县召开,交流工作经验,安排重点工作。市委常委、市委政法委书记李华出席会议并讲话。

会议指出,今年是推进镇级综治中心规范化建设的深化之年,各级各部门要充分认识镇级综治中心规范化建设的重大意义,以时不我待、只争朝夕的奋进姿态,抢抓机遇、攻坚克难,全力推进规范化建设工作,以实干实绩树立和践行正确政绩观。

会议强调,要切实发挥镇级综治中心兜底保障作用,对短期内难以彻底化解的疑难复杂矛盾,压实各有关职能部门包案责任,督促属地落实稳控化解措施,严防矛盾升级外溢,全力兜牢社会稳定底线。要锚定镇级综治中心“一站式受理、一揽子调处、全链条解决”功能定位,统筹整合调解、仲裁、诉讼等各类治理资源,补齐工作短板,健全联动机制。要严格规范案件办理流程,精准开展跟踪督办,构建规范有序、权责明晰的闭环运行工作体系。

会议要求,要强化上下联动、凝聚治理合力,发挥镇级综治中心矛盾纠纷“终点站”功能,稳妥处置跨区域、多领域、上行激化矛盾纠纷。要严格落实“镇级综治中心统筹流程推进、入驻部门抓实实体化解”工作机制,将镇级综治中心建设纳入党委“一把手”工程,常态化汇报工作进展,统筹破解阵地、人员、保障等突出问题,对标标准限期整改、强化督查问责,以矛盾纠纷化解率和群众满意度检验工作实效。

会上,丹凤县作了交流发言,市公安局、市司法局、市卫健委、市信访局通报相关工作安排。会前,与会人员前往竹林关镇综治中心观摩学习。

我市举办第三届科普讲解大赛

本报讯(记者 黄朝梅)6月30日,商洛市第三届科普讲解大赛暨陕西省科普讲解大赛预赛商洛赛道选拔赛在商洛学院举办。市委常委、副市长万松博出席启动仪式并致辞,省科技厅二级巡视员杨世宏宣布大赛启动。

本次大赛以奋进“十五五”、科技谱新篇为主题,旨在以科普讲解为载体,倡导科学方法、传播科学思想、弘扬科学精神,激发全社会创新活力。比赛现场,参赛选手通过“我秀科普”个人展示、“我讲科学”命题讲解两大环节,围绕生命健康、天文地理、考古文博、人工智能等领域,结合各自行业特点,巧妙运用多媒体动画、实物模型演示等方式,以新颖独特的视角、生动活泼的表达,将晦涩深奥的科学知识转化为贴近日常、通俗易懂的生活知识,为现场观众带来了一场妙趣横生、精彩纷呈的科普视听盛宴。

经过激烈角逐,商洛中学李文亚、商洛职业技术学院黄健、商南县金福湾幼儿园徐诺等15名选手分获一、二、三等奖;商洛市小学孔文静等10名选手获得优秀奖。大赛组委会将按照比赛成绩,推荐前7名获奖者参加全省决赛。

下一步,市科技局将以本次大赛为契机,深入学习宣传贯彻新修订的科学技术普及法,主动加强与教育、人社、工会、团委、科协等部门工作协同,整合市域科普资源,健全科普与教育、人才常态化培育机制,鼓励引导科技人才走进企业车间、田间地头、校园课堂,解读前沿科技、普及科学知识,提升全民科学素养,持续完善协同联动、普惠共享的大科普工作体系,在全社会推动形成讲科学、爱科学、学科学、用科学的良好氛围。

(上接1版)

要推动特色产业升级,围绕核桃、中药材等优势农产品拉长产业链、提升附加值,依托高铁冷链物流让山货快速出山、卖上好价;要推动站产城融合,不建“孤零零”的火车站,按照全市已布局的“1+5”高铁经济圈规划,以商洛西站南秦片区为核心,推动山阳、漫川关等5个沿线站点错位发展,围绕站点布局特色产业园、物流基地、文旅配套,同步完善站点换乘、旅游集散等功能,构建“高铁快进、公路慢游”的立体体系,实现“一站一特色、一站一产业”,避免千篇一律;要持续优化营商环境,当好服务企业的“店小二”,让引进来的企业留得住、发展好。

产业兴则百姓富。只有把“流量”落地到实实在在的产业上,变成群众家门口的就业岗位、变成年轻人返乡创业的新机会、变成来商洛康养旅游的游客,才能真正实现“高铁一通、百业兴旺”的局面。

“高铁+文旅”:让商洛的山水人文从“养在深闺人未识”到“全国打卡”

商洛的生态优势,是实打实的硬家底:全市森林覆盖率超过70%,空气优良天数常年保持在330天以上,习近平总书记在牛背梁考察时,称赞这里是“养在深闺人未识的天然氧吧”。全市拥有50家3A级以上景区,是全国首个“中国气候康养之都”。

山水更有分量,是商洛沉淀千年的文化底蕴。这里是商鞅封地,是商於古道的核心节点;这里是“商山四皓”的隐居地;这里是贾平凹、陈彦等作家的故乡。商洛花鼓、漫川大调、洛南静乐书等非遗至今鲜活,有好山好水、有文化根脉,商洛完全有底气吸引全国游客的目光。

高铁未通,营销先行。6月15日至18日,商州区专门组队赴武汉、襄阳、十堰等西十高铁沿线城市,开展“周末何须远行 畅游清凉商州”文旅推介活动;6月25日,我们又邀请50位全网网络达人乘试驾跑高铁提前踩线,通过新媒体把商洛的美景美食提前推上全网,就是为了让游客在高铁开通前,把“秦岭最美是商洛”的品牌打出去,把沿线的游客请进来。

名气打出去了,游客请来了,能不能把“一日游”的“过路客”变成“住下来”的“过夜客”,才是关键。如果游客下了高铁,看一眼山、拍一张照就走,除了门票钱什么消费都留不下,那高铁带来的流量就只是“过路流量”,变不成发展的增量。要留客,就不能只靠“卖风景”,要补上夜游、演艺、特色美食街区等消费场景,让游客白天看山看水,晚上能看夜景、品美食、体验民俗,有留下来住一晚的理由;要丰富康养、研学、山地运动、民俗体验等深度业态,不能让所有景区都“看山走路”;要补上服务短板,提升民宿品质、畅通景区接驳、做好细节服务,不能让游客来了“住不下、吃不好、玩不痛快”。

引客靠资源,留客靠真心。高铁只是给我们搭了一座请客人进来的桥,能不能让客人乘兴而来、满意而归,能不能让“头回客”变成“回头客”,最终靠的是实打实的体验、贴心的服务,只有这样,才能真正把商洛的山水人文优势,变成富民、兴市的文旅产业。

警惕“过道效应”:高铁开通不是“一通百通”

高铁开通为商洛打开了发展的新空间,但我们必须始终保持清醒,高铁从来不是“一通百通”的万能钥匙,机遇不会顺着钢轨自动找上门。如果只满足于“通了高铁”的喜悦,躺在机遇上等靠要,高铁就可能从“发展动脉”变成“穿城过道”。机遇从来只垂青有准备的人,高铁时代的区域竞争,本质上是服务的竞争、环境的竞争、产业的竞争。我们必须摒弃“铁路一通、黄金万两”的坐等思想,主动练好内功。既要完善车站接驳、物流、旅游集散等硬件配套,更要提升城市服务品质、优化营商环境、厚植产业土壤,以最大的诚意、最优的服务迎接八方来客,让游客愿意留下来消费、企业愿意留下来投资、人才愿意留下来创业,真正把高铁的“流量”变成发展的“留量”,把“交通过道”变成“发展枢纽”。

千年之前,商於古道上的骡马商队,踏出了秦楚之间联通南北的开放之路;千年之后,穿秦岭而过的高铁,为商洛铺就了通往高质量发展的奋进之路。变的是出行的速度,不变的是商洛人开放包容、实干奋进的精神底色。高铁开通不是发展的终点,而是我们逐梦未来的全新起点。站在新的历史方位,让我们以“高铁+”的思维拥抱时代机遇,以主动作为的姿态接稳红利,把商洛的生态优势、枢纽的区位优势转化为实实在在的发展胜势,在高铁时代跑出属于商洛的发展加速度,奋力谱写中国式现代化建设的商洛新篇章。