



飞驰的“短线”

本报记者 黄佳琪

2026年元旦假期,长三角铁路发送旅客974.8万人次,放假前一天12月31日客流就超过350万人次,1月1日更是高达376.6万人次,连续两天打破长三角铁路元旦运输单日客流纪录。当人们还在回味着杭衢高铁、合新高铁合涇段等在去年岁末密集通车带来的出行新体验时,这片密集的高铁网络,已经开始了新一轮“生长”。

今年,金建高铁、杭台高铁温玉段、淮蚌高铁、巢马城际铁路、阜淮城际铁路将陆续通车,它们像五根精巧的“绣花针”,在长三角既有的高铁蓝图上,穿针引线,填补空白,让一体化流动的血液,在毛细血管中奔涌得更加顺畅,将一体化的红利,送达网络的每一个末梢。

金建高铁 浙中西“黄金联络线”

金建高铁,一条全长仅64.51公里的“短线”,却将成为串联起“黄山旅游经济圈”“浙中城市群”等多个经济圈的“关键一针”。

金建高铁起自金华市金东区,向北经兰溪市、建德市,在建德站接入杭昌高铁杭黄段,沿线设金华、兰溪东、大洋、建德4座车站。它将结束兰溪市不通高铁的历史,让沿线居民告别“跨城赶高铁”的奔波。

金建高铁是黄山至金华铁路通道的重要组成部分,满足以中长途客流为主兼顾城际旅游客流出行需要。该线将串联杭昌高铁、沪昆高铁等多条高铁,形成一条集名山、名水、名胜为一体的黄金旅游线路。此外,随着浙西路网织密,人才与资源也将沿轨道加速向县域流动。

杭台高铁温玉段 台州实现“县县通铁路”

在浙江东南沿海,杭台高铁温岭至玉环段的建设已进入尾声。这条全长约37公里的线路,虽然不长,却将填补玉环市铁路运输的最后一块空白。

温玉段设温岭、温岭西、玉环3个车站。这条线路的通车,将助力台州实现“县县通铁路、铁路网全覆盖”的交通新格局。

杭台高铁温玉段是一条集路网、城际、旅游及经济开发功能于一体的客运专线,主要承担城际客流。对于加快打造浙江省1小时高铁交通圈,完善区域路网结构布局,促进沿线文旅产业融合发展等具有重要的意义。

这条铁路不仅能有效提升台州地区对沿线经济辐射和带动,还将大幅缩短台州至温州地区与长三角中心城市的时空距离,推动长三角核心区与沿线地区

的产业互动发展,实现资源优势互补。

对杭州而言,这条向南延伸的高铁同样重要。目前正在建设的杭州机场高铁已明确将与杭台高铁衔接。未来,从杭州萧山机场站出发的列车,可一路沿杭台高铁及温玉段直达台州南部,显著增强杭州“空铁联运”体系的覆盖能力。

淮蚌高铁 皖北的“入长快道”

向北看,在皖北平原上,另一条高铁脉络正在成形。淮蚌高铁(原淮宿蚌城际铁路)新建正线全长约161公里,设计时速350公里,宛如一条“钢铁动脉”,纵贯淮北、宿州、蚌埠三市。

全线设淮南北、淮北西、宿州西、双堆集、固镇南、蚌埠南6座车站。其中,淮南北站和蚌埠南站为既有车站,其他为新建车站。

这条线路的意义远超连接三座城市本身。其北端通过淮萧联络线与郑徐高铁相连,南端衔接京沪高铁、合蚌高铁,形成更庞大的铁路网络。

淮蚌高铁开通运营后,将成为皖北城市群连接合肥都市圈及沪宁杭等地区的便捷通道,对于完善区域城际快速铁路网布局,推动皖北城市群与合肥都市圈深度融合,打造“轨道上的长三角”,促进区域经济社会高质量发展等具有重要意义。

巢马城际铁路 沿江通道的重要拼图

在安徽中东部,巢湖至马鞍山城际铁路(以下简称“巢马城际铁路”)的建设正加速推进。作为国家“八纵八横”高铁网沿江通道的重要组成部分,这条正线全长约61公里,设计时速350公里的城际铁路,承载着特殊的使命。

全线共设巢湖东、含山、郑蒲港、马鞍山南、马鞍山东5座车站,其中含山、郑蒲港、马鞍山南为新建车站。

巢马城际铁路在巢湖东站连接合杭高铁,在马鞍山东站连接宁安高铁,是安徽省首条省市共建城际铁路。

它的建成将结束马鞍山市与省会合肥没有高铁直达的历史。这条铁路,将在皖江两岸建起一条快速新通道,进一步拉近合肥都市圈与南京都市圈之间的时空距离。它不仅将提升合肥都市圈与马鞍山、芜湖等皖江城市的互联互通水平,填补区域铁路空白,更将对优化区域铁路布局、带动城市群协同发展、服务长三角一体化与长江经济带国家战略具有深远意义。

阜淮城际铁路 皖北“城际金腰带”

在广袤的皖北平原,一条贯穿东西的钢铁新动脉正在建设中。阜淮城际铁路正线全长142.5公里,设计时速350公里,串联阜阳、亳州、宿州、淮北四市,是现阶段安徽省唯一自主建设的高速铁路项目。

全线共设5座车站,其中颍泉、蒙城、利辛为新建车站。它的开通,将彻底结束蒙城、利辛两县不通高铁的历史。对于皖北内部而言,这条铁路将重塑时空格局:例如,从淮北、宿州到阜阳的通行时间,有望从目前的约2小时缩短至1小时左右。

阜淮城际的更大价值,在于它是一把灵活的多功能“钥匙”。待阜淮与淮蚌两条新线于2026年双双建成后,皖北城市群将形成一个高效的“铁三角”循环。淮北市民前往上海、南京、合肥等长三角核心城市,不仅旅途时间可节省约1小时,出行路径选择也将更加丰富和经济。这条以城际功能为主、兼顾路网功能的铁路,将成为皖北城市群融入合肥都市圈、对接长三角的便捷“金腰带”,为皖北承接产业转移、实现全面振兴注入强劲的轨道动力。

(注:文中涉及的线路具体开通时间,以铁路部门公告为准)

“不走出沪苏浙都不叫旅游,去上海和江苏就像只是到了隔壁城市而已。”“去苏州比我每天通勤的时间还短。”在社交媒体上,长三角居民用这些最朴素的调侃,定义着一种令人羡慕的“同城生活”。这背后,是一张密布的铁轨网络在强力支撑:截至去年末,长三角铁路营业总里程已超1.5万公里,其中高铁里程逾8000公里,每日运送旅客超200万人次。空间,被速度重新丈量;“隔壁城市”,成了地理和心理上的双重现实。

记者
手记

同城生活

这张路网的惊人之处,不仅在于其规模,更在于它永不停歇的“进化”。当跨省通勤、周末“跨省遛弯”已成为许多人的日常,人们或许会问,“轨道上的长三角”还能如何“进化”? 2026年的答案清晰而有力:在宏伟的“国家主干道”继续向前延伸的同时,另一场精密的“网络优化工程”也在同步展开。

今年将通车的五条新线便是这项工程的关键构件。它们中最长的不过161公里,最短的仅37公里,在动辄上千公里的“八纵八横”主干网中,看似只是“短线”。它们的使命,更多的是对内激发活力。如果说国家干线是输送能量的“大动脉”,它们就是深入肌体末梢、负责精准调节的“毛细血管”。一个强健的躯体,两者缺一不可。

未来,我们或许会习以为常这样的场景:上海的研发人员周末去兰溪度假,因为高铁让两地同城;合肥的会议结束后,与会者可以乘高铁分散前往马鞍山、芜湖、蚌埠享用晚餐,次日再高效会聚。空间的阻隔被持续打破,时间的价值被无限放大。

长三角一体化的愿景,不仅是拥有世界级的交通网络,更是要让每座城市、每个县镇、每个重要的产业节点,都能平等、高效地融入这个巨大的有机体。2026年,这五条“短线”的通车,正是这一愿景的生动注脚。

黄佳琪



■ 2025年12月28日,杭台高铁温玉段正线铺轨任务完成
新华社 制图 邵晓艳