

到2035年

重庆将形成**8**个方向的

“米”字型高速铁路网络

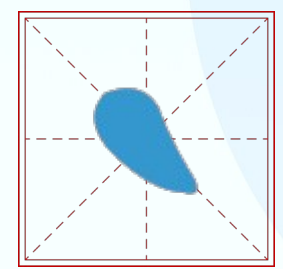
共**14**条线路 约**2300**公里

实现

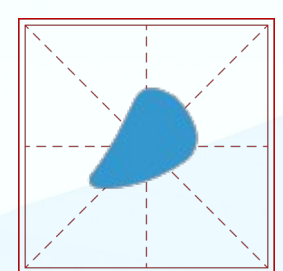
1小时成都、贵阳

6小时北上广

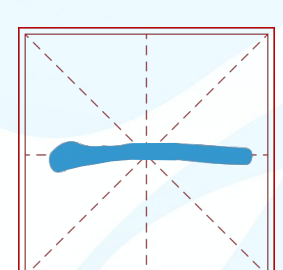
3小时周边省会城市目标



西北向：
重庆至兰州
“米”字型高铁网中的“一点”
兰渝高铁，全长936公里，重庆境内100公里，全程运营时长3.3小时



东北向：
重庆至郑州
“米”字型高铁网中的“一撇”
郑渝高铁，全程运营时长3.8小时，于2022年建成通车



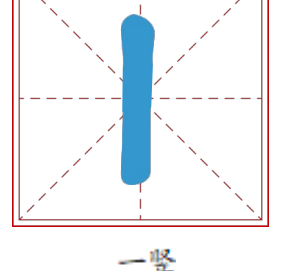
西向：
重庆至成都
“米”字型高铁网中的“一横”
1.成渝高铁，全长308公里，重庆境内130公里，全程运营最快时长62分钟。2015年建成投运、时速300公里，2020年底改造提速至350公里/小时
2.成渝中线高铁，全长292公里，重庆境内102公里，全程运营时长约50分钟。预计2027年建成



东向：
重庆至武汉
“米”字型高铁网中的“一横”
1.渝万城际—郑万高铁(万州至襄阳)—武西高铁(襄阳至武汉)，全程运营时长3.8小时
2.渝万高铁(在建)—郑万高铁(万州至兴山)—宜兴高铁—汉宜高铁，在建，预计2030年建成，全程运营时长3.6小时
3.宜涪高铁—汉宜高铁，全长831公里，重庆境内161公里，全程运营时长3小时



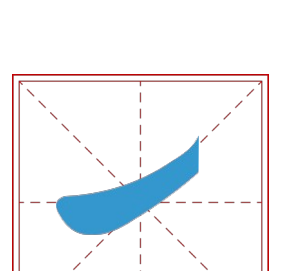
北向：
重庆至西安
“米”字型高铁网中的“一竖”
1.西渝高铁西线(重庆西站经达州)，在建，预计2027年建成通车
2.西渝高铁东线(樊哙至万州)，在建，预计2027年建成通车



南向：
重庆至贵阳、广州
“米”字型高铁网中的“一竖”
1.渝贵铁路—贵广高铁，全程运营时长5.7小时，2018年建成
2.渝贵高铁—贵广高铁，全程运营时长4.8小时，渝贵高铁尚在规划中

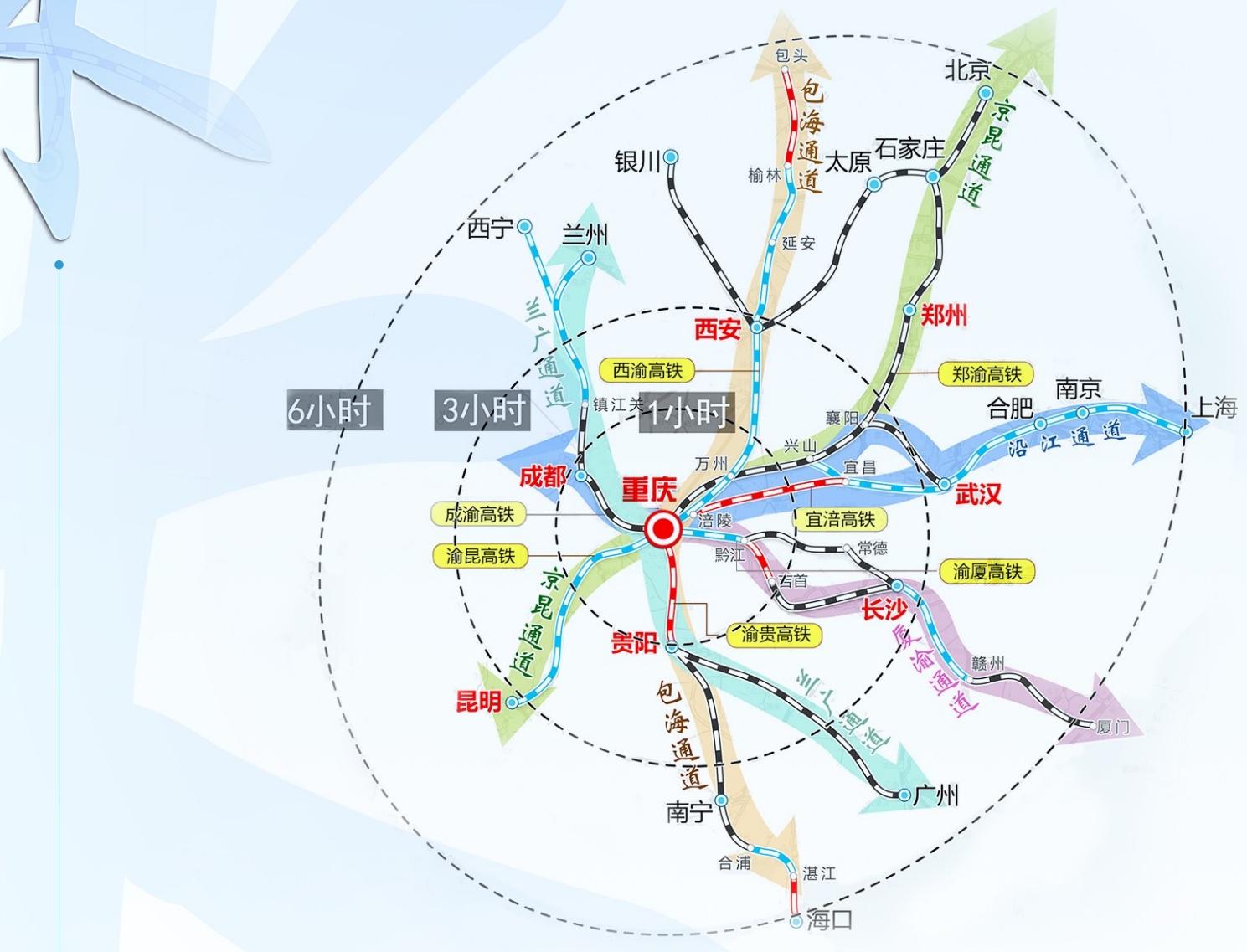


西南向：
重庆至昆明
“米”字型高铁网中的“一撇”
渝昆高铁，重庆境内84公里，全程运营时长2.5小时。2024年，渝昆高铁川渝段通车，剩下预计2027年通车



东南向：
重庆至长沙
“米”字型高铁网中的“一捺”
1.渝厦高铁(重庆至黔江)—黔常铁路—常益长高铁，全程运营时长约4小时
2.渝厦高铁(重庆至黔江)—黔吉高铁—吉益高铁—常益长高铁，全程运营时长约2.5小时

重庆“米”字型高铁网书写重要“一捺”



……

“一条高铁线就像一条项链，可以把沿线散落的景点串起来。”南川区文化旅游委副主任李如军表示。

今年4月，南岸区联动巴南、南川、武隆、彭水、黔江等区县共建高铁旅游联盟，深化“互为客源、互为目的地”协作机制，打造1小时旅游圈。黔江谋划推出“高铁快旅·漫游武陵”系列旅游线路产品，联动渝鄂湘黔周边城市，深化武陵山旅游联盟协作……

期待

未来重庆与长沙2.5小时通达，“米”字型高铁网发挥更多效能

2019年底，黔江—常德段(以下简称黔常段)动车正式运营，虽然直接沟通了湘渝，但实际是个“断头路”，乘客到了黔江，并不能一车直达长沙，需要在湖北龙门北站或湖南张家界西站等中转，最快也要近5个小时。

渝厦高铁重庆东—黔江段通车后，将与黔常段、常德至长沙段(以下简称常益长高铁，2022年开通，时速350公里)贯通。这意味着重庆到长沙的高铁列车，将不再绕行贵阳，高铁开行时长有望缩短至3小时53分。黔江到长沙也无须中转，时间大大缩短。

可以说，渝厦高铁重庆东至黔江段的开通，重塑了成渝湘三地新通道，构建起“重庆东两个半小时内到达张家界，4小时内到达长沙，成都东6小时左右到达长沙”的时空圈。

未来，对重庆和湖南等渝厦高铁沿线省市的群众来说，还有更多的期待。

目前，重庆与湖南正共同谋划另一条高铁大通道：新建黔江至吉首高铁。根据规划，该高铁线路自渝厦高铁黔江站引出，途经重庆市黔江、酉阳、秀山，湖南省湘西州花垣、保靖、吉首，接入既有张吉怀铁路吉首东站。线路全长约222公里，其中重庆市境内149.8公里，湖南省境内72.2公里，设黔江、酉阳西、秀山北、花垣、吉首东等5个站点。

两省市正加快推进黔江至吉首高铁前期工作。该项目通车后，重庆酉阳、秀山也将进入全国高铁网，结束没有高铁的历史。

“黔江至吉首高铁是渝厦通道的重要组成部分，也是成渝至粤港澳大湾区高速客运通道的组成部分。”市交通运输委相关负责人表示。

待黔吉高铁、重庆站至重庆东段、重庆站改造、九龙坡至重庆东站联络线等项目建成投用后，渝厦高铁重庆东—黔江段还将加强渝东南片区与四川、贵州、云南、广西的联系，届时重庆至长沙有望缩短至2.5小时。

到2027年，渝万高铁、西渝高铁建成通车后，忠县、开州、城口3个区县也将实现铁路2小时可达。

到2035年，重庆将建成联通亚欧、通达全国、畅通周边的铁路战略通道；形成以重庆枢纽为中心，“米”字型高速铁路通道为骨架，“两环十一干线多联线”普速铁路为基础，快捷融合的城际和市域铁路为支撑的现代化铁路网络体系，实现“区区通高铁、县县通铁路”。

■新重庆-重庆日报记者 杨永芹

6月27日上午，一声汽笛冲破长空，渝厦高铁列车以时速350公里化作耀眼光芒，刺破武陵山层叠叠嶂和乌江天险，让重庆至黔江的时空距离骤缩至最快66分钟。

这场速度革命，不仅是数字的跳跃，更是重庆奋力打造新时代西部大开发重要战略支点、内陆开放综合枢纽迎来的标志性成果。

渝厦高铁重庆东至黔江段通车，意义重大——

它是首条深入渝东南少数民族聚居区、时速350公里的高铁；

它补上了国家综合立体交通网厦渝通道、中长期铁路网规划“八纵八横”高铁主通道的关键拼图；

它是重庆建成营运的第四条时速350公里的高铁，重庆“米”字型骨架网中至关重要的“一捺”；

它的投运，彻底结束了渝东南地区没有高铁的历史，连接湘西、湖南，为川渝南下新增一条铁路大通道，将重塑西南地区交通版图。

跨越

中心城区到黔江最快66分钟，渝东南铁路完成“四步走”

高铁开通首日，首列银白列车风驰电掣驶入黔江站。

望着眼前这一幕，黔江区交通运输委铁路办主任石秋林眼眶泛红：“这66分钟背后凝结的是黔江

铁路跨越20多年、实现四次重大突破的非凡历程。”

20世纪90年代初，从黔江到外界，仅有一条319国道在山间蜿蜒。从黔江到重庆，若选择坐大巴，需在颠簸的山路上摇晃整整两天才能抵达重庆。

2000年，终于盼来改变。当年，渝怀铁路正式开建，由此拉开渝东南地区铁路大发展的序幕。2006年，渝怀铁路通车，时速120公里的铁路将黔江到重庆时长从“按天计”缩短到5小时。

后来，改变逐渐加快，铁路不断提速——

2019年，时速200公里的黔江—常德(黔常)铁路开通，为黔江开辟了一条全新的南下通道，到长沙约需6小时。

2020年，渝怀二线全线建成通车，黔江至重庆中心城区开通了动车组，时空距离最快缩至2小时48分，运能提升4倍。

如今，时速350公里的渝厦高铁列车呼啸而至，重庆中心城区到黔江最快时间缩短至66分钟，黔江由此进入时速350公里“高铁时代”。

作为西部大开发的时代强音，渝怀铁路是一条连接重庆市渝北区和湖南省怀化市的国铁Ⅰ级双线电气化铁路，为黔江打通了首条钢铁动脉；“一带一路”、长江经济带以及武陵山脱贫致富的铿锵步伐，催生黔常铁路与渝怀二线穿山越岭；国家“八纵八横”高铁网的规划，以及推动成渝地区双城经济圈建设的壮美画卷，则推动高铁巨龙穿云破雾，让武陵山区与时代脉搏同频共振。

影响

高铁时代来临，渝东南地区加速融入“一小时经济圈”

“高铁一响，黄金万两”。

在中国庞大的交通网络中，高铁犹如一颗耀眼的明星。有数据显示，高铁动车组对经济的拉动效应比例可以达到1:5。

渝东南地区，作为重庆唯一集中连片的少数民族聚居区，虽占全市1/5的国土面积，却因群山阻隔、交通滞后，始终未能融入重庆的经济主动脉。

渝厦高铁重庆东至黔江段的开通，让沿线区县结束了没有高铁的历史，渝东南地区加速融入“一小时经济圈”“成渝地区双城经济圈”。

面对这场“速度革命”，各区县正使出各种招数，接住这“泼天的富贵”——

来黔江考察的客商更多了，目前黔江正在谈的、形成协议初稿的合同已超过150亿元，合作领域涉及工业、物流、农业、旅游等。

武隆正多元谋划产业项目，聚焦直升机、无人机、热气球、无人机短距离运输等低空产业业态，多方位大力度开展招商。

南川梳理了十大农产品清单，让游客“有的吃、有的玩、有的看”。

彭水正依托高铁和乌江航道优势，结合铁路、公路等多种运输方式，着力打造西部陆海新通道乌江多式联运枢纽。

