

世界屋脊进入“复兴号”时代

文/新华社记者 罗布次仁

翟永冠 刘洪明 张兆基

6月25日10时30分,一辆复兴号列车缓缓驶出拉萨站,向林芝市进发。

经过6年多的建设,西藏首条电气化铁路拉林铁路建成通车,复兴号列车实现对31个省区市的全覆盖。

这是中华民族跨越百年的梦想,这是世界铁路建设的奇迹——拉林铁路全线16次跨越雅鲁藏布江,攻克高原铁路多项难题,桥隧比高达75%。

这是世界屋脊上的新“天路”,这是青藏高原上的“团结线”——沿着昔日的茶马古道,拉林铁路结束了藏东南地区不通火车的历史,紧密与祖国各地的联系,促进西藏高质量发展。

飞驰在雪域高原上的复兴号,恰如眼前的新西藏——让“幸福的歌声传遍四方”!

复兴号驶入雪域高原

今年68岁的巴珠有幸成为众多首发车旅客之一。巴珠来自山南市贡嘎县杰德秀镇秀尔村,踏上绿色巨龙般的复兴号列车,第一次坐火车的他,一会儿望向车窗外亮丽现代化的新车站,一会儿摸摸按人体构造设计的座椅,刚刚落座,列车便驶出嘎拉山隧道。

窗外一幅立体交通图映入眼帘:左侧拉萨至泽当高等级公路伸向天际,右侧拉萨至贡嘎机场高速公路横跨雅鲁藏布江,一辆辆汽车飞驰在宽敞的大道上,空中“银燕”飞抵机场。

西藏铁路建设有限公司副总经理朱锦堂介绍,拉林铁路使用我国自主创新研制的复兴号高原内电双源动车组,其功率、载客量、加速性能等多项技术领先于世界同类型车。列车两端分别编挂电力和内燃动力车,可在电气化和非电气化线路间自由切换。

“复兴号动车组开进西藏,实现了对31个省(区、市)的全覆盖,翻开了西藏和高原铁路建设发展新篇章。”国铁集团董事长陆东福说,延伸在世界屋脊的铁路已经覆盖西藏7市地中的5个。

林芝是西藏平均海拔最低的地级市,这里风光旖旎、景色秀丽,拥有雅鲁藏布大峡谷、南迦巴瓦峰等世界级景观,越来越多的进藏游客把林芝当作“第一落点”,以逐渐适应高海拔气候。

拉林铁路的开通,提升了拉萨—山南



乘客与复兴号合影(6月25日摄)

摄影/新华社记者 觉果



西藏首列复兴号的列车员在进行当地服饰表演(6月25日摄)

摄影/新华社记者 普布扎西

一林芝旅游环线交通运输的稳定性和通达性。与公路出行相比,拉林铁路将拉萨至林芝的通行时间由5小时压缩至3个多小时,将山南至林芝的通行时间由6小时缩短至2小时左右。

拉林铁路全长435公里,设计时速160公里。

“我特别喜欢站房的设计与装修,它融合西藏文化特点,将雪莲花、吉祥结、氆氇等地域特有文化元素广泛应用其中。”坐在7号车厢的林芝市退休干部平措,身着藏装,一路拍摄留影。

跨越百年的“铁路梦”

在拉萨和林芝之间修建一条铁路,一直是中华民族的百年梦想,但在此之前,受限于国力和技术等众多难题,“铁路梦”一直搁浅于纸上。

曾参与青藏铁路、拉日铁路建设的朱锦堂说,在建党百年之际,世界屋脊再添新“天路”,其背后是国家综合国力的强大支撑。

长期以来,进藏道路难,甚于蜀道难。中国中铁二院拉林铁路设计总体兼项目经

理何娘者说,拉林铁路位于青藏高原冈底斯山与喜马拉雅山之间的谷地,90%以上的线路走行于海拔3000米以上,地形地质条件极其复杂。

作为西藏第一条电气化铁路,拉林铁路攻克全国性、世界性罕见难题,创造了一系列高原铁路建设奇迹:

——拉林铁路有效解决了高原铁路路基加固防护技术难题。勘测人员采取“空、天、地”一体化综合勘察技术,查明沿线灾害类型和分布,针对千米级危岩落石、高位泥石流等罕见不良地质,制定切实有效的工程措施。

——建设桑珠岭隧道时,面对最高89.3摄氏度的高岩温,建设人员经过反复攻关,创新运用综合降温技术和隧道衬砌混凝土施工工艺工法,研发适用大温差的爆破器材,顺利攻克施工难题,建成了这一世界上罕见的高岩温铁路隧道。

——藏木雅鲁藏布江双线特大桥全长525.1米、主拱跨径430米,采用免涂装耐候钢,研发了管内无收缩混凝土、空间曲面吊杆、拱肋变管径和组合减震设计等新技术,创造了铁路钢管混凝土拱桥海拔最高、跨度最大世界之最。

这条崭新的“天路”,全线16次跨越雅鲁藏布江,建成47座隧道、121座桥梁,连通万壑,雄伟壮观。

铁路沿线处于高原高寒地区,生态脆弱。在施工建设过程中,建设者更加注重环境保护,采用野生动物保护、弃渣科学处置、生态综合修复等技术措施,有效保护了雪域高原的青山绿水。

西藏铁路建设有限公司环保工程师王玉民说,拉林铁路环保投资约12亿元,高于同期建设的铁路,还使用无人机等设备进行生态监测,同时施工现场安装了污水处理设备,这都是西藏铁路建设中第一次使用。

“拉林铁路从图纸变为现实,雪域高原‘天路纵横’,功劳属于这个伟大时代,属于日益强盛的祖国和辛勤的人民。”何娘者说。

“团结线”铺就“幸福路”

林芝市米林县南伊珞巴民族乡是珞巴族重要聚居地,现代化机场和铁路已将昔日偏居一隅的深山与世界紧紧连在一起。

今年46岁的达吉是珞巴族猎人的后代。他说,现在交通越来越便利,每年珞巴

山寨游客纷至沓来。“各民族的人都来我们这儿旅游,现在我们的交往交流非常多。”达吉说。

西藏自治区社科院原党委书记孙勇说,拉林铁路是一条“团结线”,它打破地理隔阂,促进各民族交往交流交融,强化国家空间概念,铸牢中华民族共同体意识,也将推动西藏实现高质量发展。

米林县米林镇邦仲村地处游客去往南迦巴瓦峰和雅鲁藏布大峡谷等景区的必经之地。随着旅游业的发展,2018年,原本经营采砂场的村民多布杰卖掉采砂机械,兴办家庭旅馆,8间客房平均每天收入达2000多元。

看到拉林铁路开通,多布杰和妻子德吉商量,再投入100多万元新建11间一室一厅的客房,同时还准备建一个土特产展销间,扩大收入,带动周围乡亲邻里。

除了促进老百姓增收致富,产业发展也搭上了拉林铁路的快车。

对华中地区的“鸡蛋王”张宏林来说,拉林铁路的开通是他进藏投资的“重大利好”。

5月,在山南市乃东区颇章乡布仁沟,一座国内一流的现代化智能养鸡场拔地而起。项目总投资5.3亿元,一期项目首批7万羽鸡苗进场。张宏林说:“之前一直担心西藏的物流成本居高不下,优质产品难以出藏。如今随着拉林铁路的开通,我们可以放手发展了。”

“在产业链末端,我们用鸡粪作为有机肥,可以实现污染物的零排放,肥料还可以年改良土壤5万亩以上。”张宏林说。

据了解,拉林铁路覆盖人口占西藏总人口的近四成。年货运能力可达1000万吨,将为藏东南各类物资运输提供有力支撑。

百年期盼,一朝圆梦。拉林铁路接轨青藏铁路和拉日铁路,完善西藏铁路网结构。为此,西藏着力找准在全国构建新格局中的定位,加快青稞、藏鸡、旅游等特色产业转型升级,发挥优势挖掘潜力,以创新思维擘画高质量发展蓝图。

“今年是中国共产党建党100周年,是西藏和平解放70周年,也是青藏铁路全线开通15周年。”西藏自治区政府主席齐扎拉说,复兴号高原动车组驰骋西藏,对世界再次打出了中国铁路“新名片”,展示了中国发展“新奇迹”,必将助力西藏高质量发展“一往无前”。



试运行的复兴号列车行驶在西藏山南市境内(6月16日摄)。6月25日10时30分,一辆复兴号高原内电双源动车组缓缓驶出拉萨火车站,向林芝市进发。这标志着全长435公里、设计时速160公里的拉林铁路建成通车,西藏首条电气化铁路建成,同时复兴号实现对31个省区市全覆盖。摄影/新华社记者 觉果