

防風長城屏護

鋼鐵絲綢之路

橫跨新疆、青海、甘肅三省區的蘭新高鐵第二雙線（又稱蘭新高鐵、蘭新客運專線）新疆段6月3日啟動聯調聯試，全線預計於年內貫通，未來將大大縮短新疆與內地的時空距離，在中國向西開放格局中，成為一條名副其實的「鋼鐵絲綢之路」，而其全長462公里、兼顧濕地保護的「防風長城」也成為戈壁上一景。

圖/文：大公報記者 賈磊

蘭新高鐵全長1776公里，設計時速250公里，總投資1435億元人民幣。全線東起甘肅蘭州，經青海、甘肅，進入新疆，最終到達烏魯木齊，共設31座車站。其中，新疆段全長710公里。

飛馳戈壁不畏沙石

「一年一場風，從春颳到冬，天上無飛鳥，地下石頭跑。」蘭新高鐵新疆公司董事長、總經理拉有玉這樣形容。採訪中，凜冽強風吹得人瑟瑟發抖，但拉有玉對這樣五六級的風早習以為常。

蘭新高鐵沿途要穿越1000多公里的茫茫戈壁，是中國乃至世界上鐵路風災最嚴重的地區之一。2007年，百里風區的狂風一次吹翻11節列車，後經調查發現當時瞬時風力達到13級。

建設中，專門就防風技術展開攻關，最終確定了以路基擋風牆、橋樑擋風屏，防風明洞為主的防風工程。整個防風工程全長462公里，佔新疆段總長的65%，投資達數十億元。其中防風明洞位於百里風區核心地帶，總長1.2公里，是在路基上建起的一座「地上隧道」。

「這是世界上絕無僅有的「防風長城」。」拉有玉說。擋風牆採用鋼筋混凝土修建；橋樑擋風屏則採用耐候鋼板，外表生鏽後會形成保護層，不會向內侵蝕；軌道離水泥地面距離也增高5公分，以利風沙通過。

除「防風長城」外，還有大風預警系統隨時通報調度中心，未來動車組可在每秒30米風速情況下，降低至120公里時速運行，只有在風速達到每秒40米以上才需停車。在百里風區，設置防風工程後可能出現的停輪天數由50至60天減少到10天左右。

野馬、羊群低頭吃草，既有蘭新高鐵上一列運煤車緩緩駛過，頭上是長達5.6公里的達阪城濕地特大桥。這座橋專為蘭新高鐵修建，位於天山南麓的國家級自然保護區達阪城濕地，橫跨了老蘭新高鐵、314國道和油氣管道。天山山脈、鐵路、公路、橋樑渾然一體，形成一道壯麗景觀。

年運輸力將翻倍

為最大限度保護濕地生態，施工過程嚴格按照環保部門劃定的區域，靠濕地一側全部採用鋼護欄封閉。生活區設在濕地之外，基礎施工的泥漿、開挖土、施工垃圾全部外運。完工後，施工便道全部拆除，恢復原貌。

過去受運力瓶頸制約，新疆的資源運不出，想經鐵路進入新疆的人進不去，一票難求、車皮緊俏的現象十分常見。蘭新高鐵通車後將以客運為主，現有的蘭新高鐵主貨運，每年輸送能力將達到4.24億噸以上，是現有貨運輸送的2倍以上。拉有玉認為，蘭新高鐵將極大改善進出疆的鐵路運力。

多位受訪者認為，蘭新高鐵將成為中西部鐵路重要的大動脈，增進西北地區與華北、華東和西南地區的經濟文化交流，同時作為歐亞大陸橋鐵路通道的骨幹通道，蘭新高鐵營運後將提升大陸和中亞、歐洲等地的鐵路運輸能力，在「新絲綢之路」建設中，發揮重要作用。



▲與普通動車組不同的是，動態檢測車各車廂設置了不同的監測數據設備



蘭新高鐵第二雙線示意圖

蘭新高鐵
蘭新高鐵第二雙線

烏魯木齊 鄯善 哈密 吐魯番 嘉峪關 酒泉 張掖 武威 西寧 蘭州 甘肅 青海

▲蘭新高鐵第二雙線達阪城濕地特大桥，橋長5.6公里，最大高度28米
▲祖麗胡瑪·吐爾遜是首批選拔出的維族乘務員

◀用於聯調聯試的CRH2-061C動態檢測車

列車上濃濃民族風

吾爾族乘務員祖麗胡瑪·吐爾遜就是第一次選拔出的兩人之一。她選拔標準首先是身高，介於166公分至174公分間，太高或太矮都會被淘汰，因為「身高一致穿制服才好看」。其次是車上工作經驗至少一年，事先還分赴南京、石家莊等地接受3個月的專業訓練，學習面對大風、洪水等緊急情況如何應對，如何使用滅火器、如何備餐等。

乘務員萬裡挑一

烏魯木齊客運段黨委書記李慶告訴大公報，首批選拔出的動車乘務員共28名，是在為10月份可能率先開通的烏魯木齊至哈密段做準備。這28人是從全客運段近9000名乘務員中幾經篩選出的，其中兩名少數民族乘務員可以熟練

使用漢語和維語，每組動車按一名車長兩名乘務員配備。未來肯定還會進一步提升少數民族乘務員的比例。

7民族工程師維護高鐵

在沿線各車站，站房建築也體現了本地的風格特色。例如吐魯番北站的設計就借鑒葡萄晾乾房的建築元素，採用了拱券、紋飾等獨特的地域文化符號。在鄯善北站的造型舒展流暢，融入了沙漠之舟的建築元素。

此外，在負責新疆高鐵路網維護的動車運用所，現有146名專業技術工程師中，包括來自漢、維、回、藏、蒙、苗、鄂倫春等七個民族的工程人員。蘭新高鐵新疆公司董事長拉有玉也是出生在青海樂都的藏族人。

鐵路線千米一人 嚴防暴恐

接二連三發生的暴力恐怖襲擊活動，令外界擔心蘭新高鐵會否成為恐怖分子重點關注的目標。烏魯木齊鐵路公安局副局長李蘇平受訪時坦言，近期一系列暴力襲擊事件給高鐵路安工作帶來挑戰，但通過多種措施有能力保障高鐵路運行安全。

他指出，鐵路公安局和烏魯木齊鐵路局做好了高鐵路車站、列車和沿線鐵路的安準備工作，加強了對站前廣場巡視力度，引進新的安檢設備，封閉過去可以自由進出的通道。此外，對禁止攜帶上車的物品檢查力度加大，並擴大了禁帶物品種類範圍。特別是有少數民族男子隨身攜帶刀具的習慣也必須讓位於安全需要。

乘務員接受反恐訓練

烏魯木齊鐵路公安局管轄區內近5000公里的鐵路，配備了2600多名警力，以及巡防安隊員2500多人，平均一公里一個人。李蘇平指未來或會根據情況進一步報批增加相關編制。

為應對列車營運中的突發事件，乘務員都接受過反恐演練，學會使用車上配備的警棍，包括遇到暴恐攻擊如何組成防禦隊形。此外，每列動車上都將固定有乘警值守，並對乘客進行抽檢。沿線全線封閉管理，亦將增派警力對橋樑、涵洞、隧道進行更密切的巡查和保衛。

安裝攝像機 進出站安檢

烏魯木齊鐵路局電務段鄯善北高鐵路車間主任張建喜表示，為防止暴恐事件發生，在全線1776公里長的路程全都安裝攝像機，便於安全監控。此外防風屏、防風牆、安全護欄等設施確保鐵道淨空，進出各站都需經安檢。

中國鐵道科學研究院蘭新高鐵第二雙線聯調聯試項目總工程師付連者也表示，在聯調聯試運行參數測試結束後，就將會進行各種故障模擬和應急救援演練，對可能出現的場景進行模擬，這將為實際營運奠定基礎。

記者手記

高鐵路向西 天山不遠

臨近晚上十點，烏魯木齊的天空才徹底暗淡下來，告別白天的喧囂，展露出寧靜祥和的一面。

幾小時前，街道上往來的人群和內地城市的傍晚沒什麼區別，上班族匆匆的腳步，車站前熙熙攘攘了售賣各式小吃的商販。只有當荷槍實彈的警察出現，才會讓人想起不久前接二連三發生的恐怖襲擊事件。

當恐怖襲擊蔓延至內地城市，所有人都繃緊神經的時候，身處此地倒沒有太多的緊張感。身為外來者要適應的就是在各種公共場所可能都會有的安檢。有台灣記者說，或許此時此地才最安全。

此次由國務院新聞辦辦公室組織的蘭新高鐵路採訪，吸引了45家中外媒體60多名記者，同行間的目的顯然不止於此。從鐵路安全，到自治區副主席艾爾肯·吐尼亞孜的記者會上，有關暴恐事件的話題高頻率出現。當地官員展示出開放的姿態，無論問題多尖銳，也未見任何一個人迴避。

艾爾肯·吐尼亞孜邀請中外記者在新疆實地採訪，「天山南北，你們多走一走看一看，不光是聽我們官方的意見，也可以聽聽老百姓的意見，聽一聽基層、少數民族幹部的意見。」

蘭新高鐵路新疆公司董事長拉有玉在「七五」事件後第三天，就準備動身來新疆籌備蘭新高鐵路建設。五年間，他見證了烏魯木齊的變化，坦言暴恐事件也令他心裡有點緊張，但相信影響是暫時的。「我來了五年哪裡都走，看着老百姓生活水平提高了，城市設施也改善不少。」

當高鐵路向西延伸至新疆，白雪覆蓋的天山群峰不再遙遠。新疆不止是邊疆，更成為聯結中國與中亞中東的核心地帶。一條鐵路令「貨暢其流，人行其便」的願景可期，不僅服務於國家戰略，也會讓身處中西部的人們感受到實實在在的改變。



▲新疆達阪城濕地

中西部3年建成軌道7000公里

「十二五」前三年，中西部地區鐵路建設投資完成1.15萬億元、投產新線7000公里，佔比分別為72%、77%。中國鐵路總公司工程管理中心工程技術部副部長楊斌介紹，當前鐵路建設的重點在中西部地區，今年中西部鐵路安排建設投資和投產新線比例進一步加大，佔比分別達到78%、86%。

他表示蘭新高鐵第二雙線作為中西部鐵路重要的大動脈，拉近內地到邊疆的距離。從2010年初開工建設至今，建設始終按照工期進行，沒有以犧牲質量安全為代價換取工程進度，全面實行標準化管理，強化風險過程控制，落實質量安全責任，規範現場作業。他表示，未來聯調聯試還將在甘肅青海段展開，具體開通運營時間仍需等待運輸部門制定方案。

新疆區內東起甘肅境內安北站，西至阿拉山口、霍爾果斯，南至和田，北至北屯，烏魯木齊鐵路局管轄的鐵路營業里程已達4911公里。該鐵路局建設管理處處長劉新樂介紹說，今年下半年，擬開工建設庫爾勒至格爾木鐵路、伊寧至霍爾果斯電氣化改造等5個項目，項目建設里程達1310.8公里，預計投資金額達401.8億元。到2015年年底，全局營業里程將達到5759公里。

楊斌介紹，中國鐵路總公司調增了今年鐵路建設的目標。一是全國鐵路固定資產投資由7000億元，增加到8000億元；二是新建鐵路投產里程由6600公里，增加到7000公里以上；三是新開工項目由44項，增加到64項；四是安排20個儲備項目加快前期工作，爭取年內完成科研工作。今年將確保蘭新高第二雙線、大同至西安、杭州至長沙、南寧至廣州、合肥至福州鐵路等重大項目建成投產。



▲蘭新高鐵路全線長1776公里。圖中路基兩側為採用耐候鋼板的橋樑擋風屏