

青藏鐵路

回家過年不難

香港文匯報訊(記者 夏耀紅、嚴秉榮、王濤、黃靖 西寧、拉薩連線報道) 青藏鐵路, 世界上海拔最高的鐵路線, 它的通車打破了美國旅行作家保羅·泰魯(Paul Theroux)在其最有名的遊記《騎驢公雞》裡「有崑崙山脈在, 鐵路就永遠到不了拉薩」的斷言, 從此開始深深地改變着高原人出行的方式。

春運, 曾經是一個對高原人既熟悉又陌生的詞彙, 但伴隨着青藏鐵路的通車, 真實地走進了高原人的生活。

春運, 是世界範圍之內最壯觀的人口遷徙; 春節, 是牽動十幾億炎黃子孫的家園記憶; 回家, 是縱橫的鐵路線交織起來的親情之網……

鐵路藏府高層親督導

19日清晨8時20分, 古城拉薩還包裹在濃重的夜幕之下, 一聲汽笛劃破了寧靜。由拉薩始發的K9802次拉薩——西寧第一班列車緩緩駛離站台, 滿載着791名旅客踏上旅程, 由此拉開了2011年青藏鐵路春運的帷幕。

上午10時, 青藏鐵路公司黨委常務副書記王新文、副書記朱華新和副總經理苗華一行領隊, 在西寧火車站舉行春運工作監督員座談會, 就西寧站、西寧客運段春運準備工作等方面進行匯報, 會間檢查了車站各作業點, 並參加「春運志願者」啟動儀式。同一時間, 西藏自治區人民政府副主席董明俊率隊專門前往拉薩火車站檢查指導春運工作, 並看望慰問工作在一線的拉薩站工作人員及幹警。

拉薩西寧站寧靜井然

春運第一天清晨的拉薩火車站, 可以看見手握車票、身背行囊、行色匆匆的人流; 與此形成鮮明對比的是, 火車站一側售票大廳內並不多的購票人群, 整個拉薩站顯得寧靜而冷清。

相較拉薩站, 作為青藏線的門戶——西寧此時亦顯安靜。記者在西寧火車站看到, 每一個售票窗口都在緊張工作, 售票大廳內旅客購票井然有序。據西寧站站長李運興講, 為解決旅客購票擁擠現象, 特將購票時間向前延伸, 由原來的八點售票改為七點三十分售票, 所以大廳此時顯得冷清。

甘肅省武威市的王棟八天前就買好了回蘭州的車票, 原本擔心購票困難, 實際上, 與他同樣回家的朋友當天亦買到了車票。

「火車票好買嗎?」記者的提問打破了隊列的安靜。「好買, 好買, 排了一會兒隊就買到去西安的票了。」即便是拉薩始發最熱門的成都、重慶線路也都能夠買到硬座和軟席車票。

此時, 香港文匯報記者於西寧站也加入購票隊伍親身體驗購票過程, 在工作人員耐心查看和詢問下, 順利購買到前往鄭州的火車票。

青藏鐵路公司拉薩站副站長王浩接受香港文匯報記者訪問時說, 儘管19日是鐵路春運的首日, 但是拉薩站實際發送旅客只有3,100餘人。首個春運高峰出現在1月18日, 發送旅客3,942人。預計春運期間拉薩站發送旅客在8萬人左右, 較去年同比增長30%左右。

紓解壓力 溫暖天路

為緩解購票壓力、釋放運輸能力、加強信息服務, 青藏鐵路公司將積極應對。該公司副總經理苗華在會中說: 「針對春運期間客流量大、情況複雜的特點, 公司將優化線路, 由原京廣、隴海改由石太客專、太中、包蘭線運行, 以壓縮運行時間; 在客流較大方向加掛車廂並出售聯程票; 對學生、務工人員開展送票入校、送票下鄉活動; 高峰期間將使用流動售票車; 增開至14個售票窗口, 並設售票服務網站, 現已覆蓋青藏主要城市區; 組織開行隨客及學生專列; 創造良好的服務環境」等, 這些舉措從細節中將為群眾帶來最大的方便。

另外, 青藏鐵路公司在春運期間為了讓老、幼、病、殘、孕等特殊旅客亦能順利出行, 特抽調工作人員在西寧、拉薩、格爾木、海石灣站組建志願服務隊, 統一服裝, 統一隊旗, 奔赴春運一線提供幫扶服務。



■青藏鐵路公司常務副書記王新文在會中講話。香港文匯報記者 黃靖 攝



■青藏鐵路公司領導一行檢查西寧至北京西旅客列車車務。



■工作人員幫助等待進站的藏族旅客。



■西寧站購票大廳秩序井然。

青藏鐵路春運 日均發送1.9萬客

據青藏鐵路公司的預測, 2011年該公司春運能力較往年相比將大幅增加, 日均發送旅客數量和總體運輸能力再創歷史新高。青藏鐵路公司黨委工作部副部長林志剛介紹, 春運期間該公司預計發送旅客總量將達78萬人, 較2010年同比增長20%, 日均發送旅客近1.9萬人, 到1月31日將達到最高值2.8萬人。

「由於2011年春節時間較2010年提前了11天,

青藏鐵路公司節前學生流、務工流、探親流將出現重疊, 呈現節前客流高度集中、節後客流持續高位運行的特點。」林志剛說, 春運期間的客流將主要流向廣州、成都、上海、青島、西安等地。1月27日至2月1日、2月8日至12日、2月23日至27日預計會形成三個春運高峰。

近年來, 國家鐵路部門加快推進鐵路現代化建設, 一大批高速鐵路和新線投入運營, 運輸

能力顯著提高, 服務品質不斷提升, 得到社會各界的肯定。但鐵路現有運輸能力遠遠滿足不了春運近30億人次的龐大客流需求, 與全國鐵路運送旅客量相比, 青藏鐵路亦面對客流高峰的壓力。在青藏鐵路公司齊心協力下, 青藏線旅客的出行, 已基本保證順利、暢通。未來, 青藏鐵路的運輸能力在新線的不斷建設中, 將得到更大的挖掘。

天路超越海拔五千米

青藏鐵路公司的成立, 拉近了青藏高原地區與全國各地之間的距離, 增強了各民族人民之間的聯繫。青藏公司於2002年9月3日在青海省會西寧市正式掛牌成立。管轄蘭青線(海石灣至西寧)、青藏線(西寧至拉薩)2條幹線和5條支線, 營業里程為2,215公里。

兩期發展 全長1956公里

青藏鐵路, 東起青海省西寧市, 南至西藏自治區首府拉薩市, 全長1,956公里。西寧至格爾木段814公里已於1979年鋪通, 1984年投入運營。青藏鐵路格爾木至拉薩段, 北起青海省格爾木市, 經納赤台、五道梁、沱沱河、雁石坪, 翻越唐古拉山, 再經西藏自治區安多、那曲、當雄、羊八井, 至拉薩, 全長1,142公里。其中, 穿越海拔4,000米以上路段960多公里, 穿越凍土地段550多公里, 最高點為海拔5,072米唐古拉山口, 被稱為「世界屋脊上的鋼鐵大道」, 同時, 又有「天路」的雅譽。青藏鐵路創造了一系列世界之最, 其中海拔5,010米的風火山隧道是世界海拔最高的高原凍土隧道; 全長1,686米的崑崙山隧道是世界上最長的高原凍土隧道; 海拔5,068米的唐古拉山車站是世界海拔最高的車站; 全長17.1公里的清水河特大桥是青藏線上最長的「以橋代路」工程, 也是為野生動物開闢的33處遷徙通道之一。



■青藏鐵路公司工作人員幫助旅客上車。



▲志願者正在為旅客送上熱水。

▶志願者正注視着有沒有需要幫助的人。

火車牽動思鄉情

「我們以前在西藏班學時, 除了飛機, 就只有汽車了。寒暑假基本上不回家, 更別說吃上家鄉的糌粑、喝上可口的酥油茶了。現在的孩子真幸福, 一張火車票說回來就回來了, 想吃甚麼就可以帶甚麼。」已為人父的次諾布對記者如是說。

有十個多月未歸家的四川籍旅客滕青, 笑意盈盈, 隨身的行囊裡裝滿了從拉薩購買的特色年貨, 「我快一年沒見到父母了, 帶些老人喜歡的西藏特產。」40多歲的滕先生長期在西藏工作, 父母也是大半輩子在西藏生活, 退休後才定居四川省德陽市。為解思親之苦, 滕先生年年趕春運, 從汽車到飛機再到如今的火車。

藏人5年省運費18.7億

五年前, 進出西藏的途徑無外乎飛機、汽車, 前者成本高, 後者耗時長。2006年7月1日青藏鐵路正式通車, 被藏族人民譽為「人間天路」, 它徹底打破了制約西藏發展的交通瓶頸, 構築起鐵路、公路、航空的立體交通體系, 不僅在時空上縮短了與其他省區的距離, 還解決了進藏和出藏難的問題。根據西藏官方媒體《西藏日報》報道, 五年時間裡, 共有658萬人、636萬噸物資通過青藏鐵路進出西藏, 大大降低了進出西藏成本, 為西藏人民減少運費18.7億元。