

新成昆铁路来了

深山不深,远方不远
彝族女大学生的梦在加速抵达

讲述

新成昆铁路和我的获得感

凉山州喜德县冕山镇民主村,在成昆铁路旁长大的瓦查王英早已习惯了“闻声识车”,最近,她总是不时走到后院,往对面的山张望——那里是崭新的新成昆铁路,也是复兴号动车即将开来的方向。

阳光下,试跑的列车极速从铁路桥上“划”过,消失在瓦查王英的视线内,但车身反射的光,却深深照进了她的心里——对于正在成都读大学的她来说,这趟列车不仅将缩短学校与家之间的距离,也将搭载着家乡赶上快速发展的时代。

深山不深,远方不远,动车飞驰,大凉山里的孩子亦翱翔。



在大学里的瓦查王英。



瓦查王英的妹妹和母亲望着新成昆铁路动车即将开来的方向。

摇曳的慢火车
梦开始的地方

山区腹地之间,新老成昆铁路上下交叉,动车与“绿皮”火车交错穿行。瓦查王英的求学之路,也与这两条铁路密切交织着。

顺着脚下成昆铁路的方向,视线之所及,一栋4层楼的旧工房,是周围最高的建筑,也是瓦查王英曾经的家。每月花500元租下的一楼一户不到90平方米的房子,是母亲落伍几几咬牙做出的决定,“搬下来,才有好的教育。”

刚结婚时,落伍几几和丈夫住在喜德县则古村,那时,从村到镇上赶集,都能算是出远门。

为了更好的教育资源,落伍几几说服丈夫,从高山上搬到了铁路边。正是在母亲的坚持下,瓦查王英在7岁时进入了冕山镇上的小学,这在上学普遍偏晚的当地,已属难得。

初中时,瓦查王英来到喜德县瓦尔学校。从家到学校,70公里的距离,穿行大凉山的慢火车成了首选的交通工具。周末放学,瓦查王英有时甚至来不及吃午饭,就急匆匆坐公交去西昌站,只为赶

上下午两点过到站的5634次列车。

云南普雄至攀枝花之间对开的5633/5634次列车,已随成昆铁路运行了五十载,它是当地人口中的“小慢车”,也是当地学生们上学的“校车”。列车在蜿蜒的铁道线上行驶着,车厢内,瓦查王英和小姐妹们挤在人群中,做数学卷子、背英文单词、分享彼此的秘密……汽笛声声,列车向前,为山里的生活,打开了枷锁。

飞驰的复兴号
梦不远家亦不远

当瓦查王英的大学录取通知书寄到家的那刻,全家人有些不知所措。“是考上了吧?”“211是啥意思?比专科好吗?”在外务工的父亲打来电话询问,得知女儿考上了本科,他激动得半天没说出话。

在西昌上了一年预科后,今年10月,瓦查王英前往四川农业大学都江堰校区开始大学生活。那是她第一次走出大凉山,暑假兼职时,她就已琢磨起前往学校的路线了。

从瓦查王英的家到学校,要先坐慢火车到冕宁站,然后换乘T8870次列车。从冕宁站到成都南站,即使是T字头列车,也要耗时近10个小时。

比较下来,拼车上学是最快捷的方式。于是,通过朋友联系朋友的方式,瓦查王英和另外4个同在成都上学的学生联系上了,10月8日中午,几人坐上一辆面包车向成都出发。

大女儿在外求学的日子,落伍几几总习惯性地往家旁边正在修建的新成昆铁路张望,铁轨一点点铺就,她的心也一点点踏实下来——通车后,最近的喜德西站坐车只要10分钟就能到,以后,女儿回家的路近了,也更安全了。

满当当的教室
大山深处已书声朗朗

当瓦查王英在大学自习室里和会计学“较劲儿”的时候,在喜德瓦尔学校,她的学弟学妹们也在埋头苦读冲刺高考。“拿下二本预科”“知识成就未来”,高三教室里,一条条横幅承载着老师和同学共同的期待。

喜德瓦尔学校副校长阿苏尔史是3个班的政治老师,看着坐得满当当的教室,他会不经意想起当初刚回到凉山教

书时的场景。

1999年,阿苏尔史在喜德北山乡中心小学教六年级。“来读书的娃娃特别少,女娃娃更少。”阿苏尔史回忆说,那时,一个班最多有一半的学生能够读到小学毕业,不少学生“读着读着就不见了”。

尽管充满困难,深知“知识才能改变一切”的阿苏尔史,始终坚持在教育一线,从乡里到县上。最近这些年,他也切身感受到了翻天覆地的变化——以前的招生季,他和同事曾是家长们避之不及的对象,如今的招生季,他却有意地避开想要“攀关系”的家人们,“现在,大家越来越重视教育,不仅想让孩子上学,更想让孩子去更好的学校。”

喜德瓦尔学校的高中招生开始于2014年,如今,在该校就读的高中生已覆盖凉山州14个县市,学校1810名中学生,都是彝族孩子。从2017年第一届高中毕业生算起,目前,学校已有380多名孩子走出了大凉山,去到山外的大学追梦。

如今,新成昆铁路上飞驰的复兴号,还将为山里的学子再插上—双翅膀。正如阿苏尔史对高三复读班同学所说的那样,“这是为你们准备的,他们(已考上大学的同学)提前走了,但你们可以坐高铁(动车)走,你们肯定跑得更快,能赶超他们。”

山里山外
希望落脚梦想生根

绵延无尽的群山深处,越来越快的列车,带给历史的是奇迹,带给当下的是力量,带给未来的是发展,这一切,映射给每一个人的,是全新的面貌。

在瓦查王英对未来的规划里,回乡就业也是其中一个选择。“如果能在成都找一份不错的工作当然好,但如果家乡有很好的机会,回去也不错。”在她看来,成昆复线会让家乡与外界的联系变得便捷和紧密,更多的可能性也将随着动车“拉”进山里。

山里山外,幸福“接轨”,发展“同频”。
华西都市报·封面新闻记者 吴冰清 戴竺苾 梁家旗 陈光旭 摄影报道

探索 新成昆铁路沿线的生态修复

让弃渣利用和乡村建设等有利结合

12月26日,备受关注的成昆铁路全线贯通运营。这是一条横亘在川滇之间的现代化快铁,独特的地理环境让这条铁路桥隧比达到67.9%,其中峨眉至冕宁段桥隧比更是高达88.6%。

受地理环境影响,新成昆铁路经过干热河谷地区,部分区域还挖出了含盐弃渣。对于这些生态修复的难题,建设过程中是如何解决的?含盐渣场如何处置?

新成昆铁路全线运营前夕,中铁二院生态环境院生态所所长刘彬在接受华西都市报·封面新闻记者采访时表示,在铁路建设过程中,铁路创面的生态恢复成为既要金山银山又要绿水青山的关键所在。

含盐渣场
两布一膜进行阻隔

在铁路修建过程中,从隧道里挖出弃渣后,就需要找一个固定的点位将其

“消化”。刘彬介绍,在建设永广段轿子山1号隧道过程中,他们发现挖出的弃渣是含盐弃渣。这些含盐弃渣如何处理?露天堆放,随着降水,弃渣中的盐分会对周边土地形成不良的环境影响。采取常规的覆土复耕,要想减少覆土上降水时的盐粒反冒,必须增加覆土厚度,而当地取土困难不说,也会对周围景观产生不利影响。开挖出的含盐弃渣如何处理,难倒了设计技术人员。

“很多植物在生长过程中基质盐分不能太高,太高则可能导致生理性干旱而无法生长,因此生态恢复问题成了一大难点。”刘彬说。

据介绍,后来,设计人员通过专题攻关、研讨论证、小规模试验等手段,最终采取了在平整的含盐弃渣上先覆膜,后覆土,然后在覆土上复绿,实现了含盐渣场创面的复绿。有效控制了降水对弃渣中盐的带出作用,极大减小了对

周边土地环境破坏的风险。

“我们首先是改善生境小环境,使用两布一膜将这些弃渣包裹,和植物进行阻隔。后来也选择了一些耐性比较好的植物进行生态恢复,6个月左右的时间初期植物群落就已经形成。”刘彬说。

综合利用
废土弃渣再利用

要在复杂的地形地貌上修建平稳的穿山铁路,会产生巨大的挖填土方量。

在修建攀枝花南站的过程中需要大量地填土,而大量的弃土来自四川特有的昔格达地层。据了解,这种土遇水就软化,弃之会对环境造成破坏,用之又不能采取常规的挖移作填的方法。

于是,针对这个难题,工程师们设立了科研工点,专门开展如何利用昔格达地层的弃土作为填料的研究,在这基

础上又设计了特殊的加固和压实措施,保证该工程能合理利用弃土,保护沿线环境,提高工程质量。

此外,刘彬介绍,在新成昆铁路的建设过程中还有很多弃土、弃渣的综合利用。“整个新成昆铁路建设产生的弃渣和乡村建设等有利结合起来。”他说。

在眉山市东坡区,建设单位结合当地生产特点,用铁路工程弃土造地,弃渣再利用将当地的橘园和茶园进行了土地整合;在盐边车站,利用铁路弃渣支持打造物流工业园区,新增用地约200亩。

在老成昆铁路沿线,利用了弃渣对地质灾害滑坡点进行碾压,对泥石流点位进行疏导。“将新成昆铁路的建设和老成昆铁路的地质治理进行了结合,用新成昆铁路的弃渣来解决老成昆铁路的部分地质环境问题。”刘彬说。

华西都市报·封面新闻记者 苟春