

发现最美铁路·森林高铁赋能东北振兴

白敦高铁助力长白山旅游业快速回暖升温

8月伏天,坐着高铁去长白山避暑,随着高铁疾驰而过的是绿油油的稻田、一望无际的森林,满眼的清爽;如果再过几个月,则有另一番景象,有五彩缤纷的原野,有层林尽染的远山,抑或白茫茫的初雪……2021年12月24日,白敦高铁正式开通运营,改写了长白山腹地无高铁的历史,也让坐高铁游长白山成为一种风尚和潮流。



发往长白山的高铁列车



天池畔的游客

催生新潮>>
长白山暑期游客首选白敦高铁

自7月1日暑运开启以来,沈佳高铁白敦段(下称白敦高铁)迎来首个暑运,铁路部门根据旅客的出游需求,积极扩充白敦高铁运能,有力地促进了沿线旅游经济复苏。“坐着高铁游长白山”成为今夏东北暑期旅游的新旋律。

8月1日早,长春市民张先生一家乘车来到长白山高铁站,准备前往长白山景区游玩。“没有高铁的时候路上就得花一天时间,现在可以实现当天往返,特别方便。”张先生说。

白敦高铁的开通让旅客进出长白

山的时间成倍缩短,破解了长久以来束缚长白山景区“旅长游短”的难题。长春站客运车间副主任魏诚表示,长春站一天可开行7-8趟长白山方向的高铁列车,基本每隔一小时就有一趟列车发车,2个半小时左右的车程让百姓出游更从容。

进入暑期以来,沈阳局集团公司精准实施“一日一图”,增加白敦高铁运力投放。安排白敦高铁日均开行动车组列车8对,旅客出行高峰时段提供席位能力近1.2万座,有效满足旅客出行需求。据悉,7月份,白敦高铁共发送旅客9.4万人次,环比增加422%,高峰日发送旅客达0.7万人次。



长白山瀑布景区游人如织



长白山站候车大厅 本组图片 城市晚报全媒体记者 刘佳雪 摄

赋能旅游>>
白敦高铁累计发送旅客24.7万人次

据介绍,2022年春运期间,白敦高铁共发送旅客7.5万人次,唱响了“冬奥在北京,体验在吉林”的春运旋律。

白敦高铁是一条完善东北路网的高铁线,长春至长白山间因此形成一条铁路快速客运通道,有效缩短了东北地区通达全国各地区的时空距离。截至2022年6月,吉林省高铁运营里程达到876公里。这也是一条方便百姓出行的高铁线。白敦高铁衔接长珲城际、京哈高铁,开通运营以来累计发送旅客24.7万人次。

这还是一条激活沿线旅游经济的高铁线。白敦高铁贯穿了一望无际的长白山林海,经过川流不息的松花江源头水系,穿梭于重峦叠嶂的长白山脉之间,最终停靠在长白山脚下,被誉为“森林高铁”。沿线分布着国家5A级风景旅游区长白山、国家重点文物保护单位城子山山城等著名旅游胜地。

游客“打卡”>>
建在森林中的高铁车站火了

长白山站位于首批国家级自然保护区、国家5A级旅游景区长白山腹地,是隶

属于中国铁路沈阳局集团有限公司延吉车务段的一个高普混三等站,被誉为“森林中的高铁站”。2021年12月24日,随着白敦高铁开通运营,长白山站正式投入使用。

“以前,我们都是在长白山天池留影,现在长白山站也是必须打卡留影地之一。”游客杨女士是个摄影爱好者,每次和亲朋或摄友到长白山都会拍照留念,和她一样,不少外地游客都宠爱这个建在森林中的高铁车站。

远看长白山站,犹如原始森林中的一颗璀璨明珠,车站周围保留了原有的生态环境,仿佛将建筑生长在了郁郁葱葱的森林之中,站前广场保有大量的自然景观,让旅客漫步在林间,感受着建筑与自然共生共存的和谐与美好。

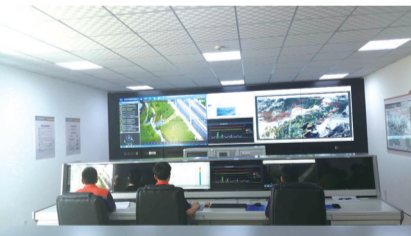
游客纷纷打卡车站,网上晒照,意外让高铁车站火热起来,成为游玩长白山的一个“网红打卡地”。

据长白山管委会相关负责人介绍,暑期以来,借助白敦高铁优势,长白山管委会不断打出推动旅游业复苏政策“组合拳”,出台多项旅游优惠政策,加快全域旅游创建进程,促使长白山旅游业快速回暖升温,接待游客量连创新高,带动活跃全省旅游市场。 城市晚报全媒体记者 刘佳雪

长白山高铁综合维修基地的24小时



白敦高铁列车



视频监控高铁安全

长白山高铁综合维修基地位于长白山站和长白山东站之间,作为白敦高铁维修保养工作的中枢,承担着作业调度、装备整备等多方面职能。

由于高铁夜间作业的特殊性,基地里的工作时间要从当日19时开始。工务、电务、供电专业工区以及轨道车工区分别召开点名会,明确当晚的作业计划、人员分工和安全卡控措施。随后,职工们按照各自分工,到库房清点材料、准备作业机具,轨道车司机们开始进行检车。

19时30分,随着各项准备工作完成,基地进入保休时间。多年来的“夜窗”让大家有了一套特殊的作息规律——作业前进行短暂保休,可以保证作业时的精神状态。21时开始,基地再次恢复了喧嚣,各

个作业组的职工先后登车前往现场——由于路程和天气情况的不同,每天各个作业组使用的交通工具、出发时间都不一样,但终究有一点相同——天窗时间(即利用无列车经过的“天窗时间”)一般是22时到次日2点,天窗时间开始前,各个作业组都要到达预定的作业位置。

22时30分,天窗时间开始了。在仲夏夜眺望长白山站,总是能看到数十名职工在站区里忙碌。远处,接触网工与驻站联络确认停电后,举起数米长的验电器,检验感应电、接挂地线,再将五米高的梯车推上线路,准备登高作业。眼前的岔区里,线路和信号工区的两名工长,一边检测着道岔转辙部,一边商量着今晚的作业如何进行。一旁,几名年轻的线路工扶

起内燃冲击镐,随着几人拉动油门,轰鸣声响彻深夜……

深夜1点,随着基地中绝大部分人赶赴现场,整个基地里陷入了短暂的寂静,这时食堂的灯亮了,为了让作业结束后的工友们吃上热乎乎的饭,食堂的工作人员们做起了准备。

凌晨3点开始,伴随着引擎的轰鸣和轨道车的笛声,各个作业组相继结束作业,开始返回。收工会、早餐、保休,由于绝大部分职工的家都不在本地,大家在工作日都会在基地宿舍里保休。

早晨8点,夜间作业的职工还在保休中,车间管理人员和日勤调度工区开始了他们一天的工作,他们不仅要前一个天窗时间的工作量进行统计,安排好当晚的作业,更要关注日间全线运营期间设备的状态,以便及时进行应急处置、灾害天气巡检等工作。

13时,山区的夏雨不期而至,调度工区几名职工对照防灾系统,逐处检查各个关键处所的视频监控。随着雨越来越大,半小时后,调度班长拿起了电话:“白敦高铁454km附近降水量达到出巡标准……”话音未落,楼下大门传来一声轻响,两个身披雨衣的身影冲入了雨帘……



夜间作业检修中 本组图片 城市晚报全媒体记者 刘佳雪 摄

16时,雨停了,一个个湿漉漉的身影陆续走进了门厅,甩甩雨衣,擦干头发,稍事休息后,晚餐时间就快到了,基地里的“全新一天”又将开始。

城市晚报全媒体记者 刘佳雪