



西环高铁穿越在绿色大地。

本报记者 陈元才 摄

人物故事

西环高铁站前广场建设者张兆华：
“为西环早日开通，
我们苦点累点也值”



西环高铁老城镇站。
本报记者 古月 通讯员 叶坚 摄

■ 本报记者 侯小健

今天，天空飘着霏霏细雨，寒风拂面，令人感到丝丝凉意。
但西环高铁老城镇站前广场却呈现一派热火朝天的施工景象：上百名工人顶着寒风细雨紧张施工，有的铺设地砖、有的栽花种草、有的架设路灯，运输车辆来往穿梭，切割声、机器轰鸣声不绝于耳。

记者在现场看到，广场铺筑了全新的沥青路面和地砖，停车场、景观建设已基本完工。

年过6旬、满头银发的泥水工张兆华和工友们正在砌花池。

“我们今天早上7点多就上工地了，现在工程已进入收尾阶段，我们得往前赶。为了西环高铁早日开通，我们苦点累点也值。”张兆华说。

张兆华来自四川成都，在海南干建筑已有几十年。

几个月前，张兆华从其他工地来到西环高铁老城镇站前广场施工。

“近期雨天较多，影响了工期。眼下西环高铁马上要开通了，我们得加班加点干，小雨天也不停工，高峰期施工人员达200多人。”张兆华说。

张兆华的工友阳盛斌告诉记者，泥水工是苦累活，每天得弯着腰干活，一天下来，好像整个人都散了架似的，有时腰都直不起来。

“今年天气特热，我们时常冒着30多摄氏度的高温施工，衣服几乎就没干过，就像在烤箱里蒸烤，最近又冷热无常，一不小心就感冒。”张兆华说。

记者在现场看到，张兆华和阳盛斌合力将一块块大理石抬上花坛。“别小看这大理石，每块重50—60斤，一个人抬不动。”张兆华说。

张兆华告诉记者，工地里有不少老乡，他们在工地附近租房住，晚上不加班时，一般晚上10点左右就休息了。

“养好精神才能把活干好，估计还有几天老城镇站前广场就完工了，等西环高铁开通了，我们好回家过年。”张兆华笑道。

天色渐黑，细雨飘飞，张兆华和工友们仍在忙碌着……（本报老城12月21日电）

环保选线，建设与生态保护并重 生态西环的环保秘诀

■ 本报记者 侯小健

一条银龙，穿梭南北。

西环动车一路南下，沿途是迤逦的高山、金色的田野、葱茏的林海、秀美的江河、蓝色的海洋……这幅画卷令人赏心悦目，心旷神怡。

沿线保持完好的植被，披上了绿装的护坡，实现了铁路建设与环境保护的和谐统一。西环高铁呈现在人们眼前的是第一条绿色之路、生态之路、环保之路。

“西环高铁建设注重环境保护，是一条节能环保的‘绿色通道’。”参加西环高铁试运行的专家点赞。

为什么说西环高铁是“环境友好型”铁路？有关专家称，这主要体现在西环高铁的环保选线、建设与生态保护并重。

| 选线 | 保护生态为先 打造景观长廊

“最大限度保护环境是西环高铁选线遵循的原则。”中铁二院海南铁路项目总工蒋朝阳介绍道。

良好的生态是海南的最大优势。西环高铁沿线自然气候条件优越，生态环境现状保持较好，区域内分布有自然保护区、风景名胜区、湿地公园、

饮用水源地等环境敏感区近70处。

“西环高铁在设计过程中坚持环保选线的设计理念，尽可能绕避区域内外分布的各类环境敏感区域。由于受地形地貌及经济据点的制约，西环高

铁仅在儋州境内穿越新盈红树林国家湿地公园外围控制区，临高境内跨越

特征，尽量保持自然风景风貌，充分体现了海南岛独特的自然风光和铁路建设的生态旅游新概念。

正是秉持了绿色发展的理念，西环高铁在设计建设中注重环境保护和景观绿化，目的是将其打造成独具魅力的铁路绿色景观长廊。

| 建设 | 控制高填深挖 注重植被恢复

工程师罗志权说。

罗志权说，为减少水土流失，保护好西部自然环境，设计中尽量减少高路基、高路堑，宜桥则桥，宜路则路，全线基本控制在6米以上便设置桥梁通过，16米以上便采用隧道形式穿越。全线共设置桥梁146座、隧道13座。

据专家透露，西环高铁颜春岭段原设计方案为深挖方，为保护环境，后采用了浅埋隧道方案，因此增加好几个亿元的投资。

“建设中也注重沿线植被恢复，以

改善生态环境。”罗志权强调道。

为有效治理水土流失，在西环高铁建设中，施工企业本着“因地制宜，宜耕则耕，宜林则林，宜草则草”的原则，开展土地复垦，对于土壤条件及灌溉水源条件能满足要求的临时占地，优先复垦为耕地。复垦采取工程措施和植物措施相结合的方式，通过土地平整，新建灌排水沟、修建生产道路等工程措施，以及植树、撒草籽等措施对损毁的临时用地进行恢复。

蒋朝阳介绍说，打造绿色景观长

| 降噪 | 多点设声屏障 打造绿色交通

据蒋朝阳介绍，为减少动车运行过程中对居民点的影响，建设环保铁路，西环高铁在设计和建设中

对全线41处声环境敏感点分别采取了降噪措施，共设置声屏障2万余米。多种环保措施并举，目的是

廊，是西环高铁建设的一大亮点。在设计过程中对全线的综合景观进行专项设计，主要包含了主线路堤、路堑边坡绿化景观设计以及改移道路和站场周边的绿化景观设计。护坡道以防护、美化环境为目的，栽植四季常绿的灌木和乔木，同时配置一些不同季节开花的植物，以丰富铁路景观，增加景观多样性。结合海南气候特点，选种适应的热带亚热带植物，加上浓厚地域文化的一站一景，着力打造一条符合海南旅游特色的景观长廊。

打造一条环境友好型的生态和谐高铁。

（本报海口12月21日讯）

西环高铁沿线车站装修完成 14座车站一站一景特色鲜明

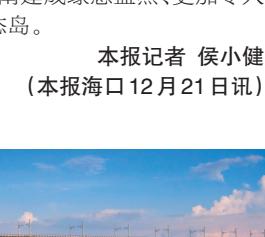
“现在已基本准备就绪，我们将以优质的服务喜迎西环旅客。”赵正洪表示。

据粤海铁东方车间有关负责人介绍，车间管辖从老城镇站到乐东站区间内的12个车站，车站现有客运人员259人。为迎接西环高铁开通，已组织开展了车站全员岗位安全培训、高铁适应性培训、电气化强化培训。各站房已交付使用，配备的设施已到位，车站设备均在进行最后的调试。目前主要是完善相关制度和进行车站深度

保洁。

另悉，东方车间各站共有36台自动售票机，每个站2—4台不等。

西环高铁沿线的14个新建站点是一道亮丽的风景，站房设计结合当地人文、环境特色，做到“一站一景、特色鲜明”。值得一提的是，海口站改建是西环高铁建设的一大亮点。改建包括拆除既有到发线5条，新建到发线9条、新建存车线2条，新建3座站台以及建地下通道、天桥、连廊等设施，改建后，将极大地方便旅客乘降。



西环高铁跨过昌化江。
本报记者 李幸璜 摄

采访札记

一条铁路 的绿色经

绿色，是海南发展的主色调，良好的生态环境是海南发展的最大本钱。

既要建设，又要注重生态保护，这一环保理念贯穿于西环高铁设计建设全过程。

西环高铁建设坚持环保先行，在建设中守住海南的青山绿水，着力打造一条生态、环保的绿色之路。

在西环高铁设计者和建设者眼里，发展绿色环保型交通是海南生态省建设的必然要求。因此，在西环高铁设计、建设中，始终坚守发展的“绿色”底线，将环境保护贯穿于西环高铁设计建设始终，保护好海南的一草一木，护好海南的金字招牌。

这一切，在西环高铁设计和建设过程中得到了充分体现。

选线尽可能避开自然保护区或饮用水源地；为减少水土流失，保护环境，西环高铁建设本着“尽量减少高填深挖，宜桥则桥，宜隧则隧”的原则，因地制宜开展土地复垦……

在景观打造上，遵循环保绿色设计理念，最大限度提升环保标准。通过景观专项设计将沿线建设成一条与周边环境协调，顺应区域发展的“文化生态长廊”。

记者日前乘坐西环高铁动车组沿途体验时看到，沿线路基边坡均建起了防护设施，披上了绿装，草、灌结合，宜林地段建起了绿色通道，与周边自然景观相得益彰。一条巨龙穿梭于田野和林海，构成了一幅美丽画卷。

绿色是永续发展的必要条件和人民对美好生活追求的重要体现。从“既要金山银山，更要绿水青山”到“生态立省”；从“绿色崛起”到“谱写美丽中国海南篇章”，海南生态文明建设的思路不断拓展，内涵不断深化。

建设生态文明、谱写美丽中国海南篇章，是国家赋予海南的重大使命。海南落实绿色发展的理念，必须坚持生态立省，走科学发展、绿色崛起之路，倍加珍爱、精心呵护得天独厚的生态环境，以“绿色”为底色绘出精彩画卷，将海南建成绿意盎然、更加令人向往的生态岛。

本报记者 侯小健
(本报海口12月21日讯)