



长三角·高铁网络扩容

沪苏湖高铁明开通运营,今11时开售车票

上海虹桥至湖州站最快55分钟可达

本报讯 (记者 金志刚)上海经苏州至湖州的高铁(以下简称“沪苏湖高铁”)将于明天开通运营,上海虹桥至湖州站最快55分钟可达,“轨道上的长三角”再添新动脉。据悉,沪苏湖高铁车票自今天11时起对外发售。旅客可通过12306铁路官方网站、12306App、车站售票窗口、铁路代售点等方式购票。

沪苏湖高铁自上海市上海虹桥站引出,途经江苏省苏州市,接入浙江省湖州市湖州站,线路全长164公里,设计时速350公里,设上海虹桥、上海松江、练塘、苏州南、盛泽、湖州南浔、湖州东、湖州站等8座车站,其中上海虹桥、湖州站为既有车站,其余为新建车站。

沪苏湖高铁沿线途经冲积平原,地质条件复杂,施工难度大。自2020年6月开工建设以来,国铁集团组织各参建单位把

绿色低碳发展理念贯穿铁路规划、设计、建设全过程,加大科研攻关力度,强化安全、质量、投资和环保控制,优质高效推进工程建设,架设了松湖特大桥等38座桥梁,确保了工程如期建成。

项目开通运营前,国铁集团精心组织相关单位,严格落实各项规定和标准,对沪苏湖高铁各专业设备进行了联调联试、检测验收和安全评估,对轨道状态、弓网性能、列车控制、通信信号系统等进行了综合优化调整。目前,该线路满足高铁安全、稳定运营要求,具备开通运营条件。

沪苏湖高铁最高时速按350公里运营。开通运营初期,铁路部门将按照日常线、高峰线安排旅客列车开行,每日开行动车组列车最高达38列,均为跨线动车组。上海虹桥至上海松江、苏州南、湖州南浔站分别最快16分钟、26分钟、43分钟可达,上

海虹桥至湖州站最快55分钟可达,较经由沪昆高铁上海虹桥至杭州段、宁杭高铁杭州至湖州段压缩55分钟;上海虹桥首开至杭州西站动车组列车,最快78分钟可达。2025年一季度列车运行图调整后,沪苏湖高铁每日开行动车组列车最高将达229列。为满足旅客不同出行需求,铁路部门在沪苏湖高铁实施灵活折扣、差异化的市场化票价机制,为旅客出行提供更多选择,具体票价可通过铁路12306查询。

沪苏湖高铁在上海虹桥站连通上海铁路枢纽,在湖州站与宁杭高铁、合杭高铁连接,是长三角高铁联网、补网、强链的重点项目。该项目建成运营后,将进一步完善区域路网布局,推动长三角地区基础设施一体化建设,便利沿线人民群众出行,对于促进沿线产业开发、助力长三角一体化高质量发展具有重要意义。



新民眼

可可西里“网红狼”,过去因在高速公路“讨饭”而走红,日前又因车祸死亡在社交媒体上引起了广泛讨论。究竟是谁害死了“网红狼”?不少人认为,流量带来的泼天富贵很少有人能接得住,狼也是如此,也许在成为“网红”的那一刻,它就已经开始经历一场漫长的死亡。

“网红狼”的故事要从一年前说起。在穿越可可西里的109国道上,出现了一只向人类乞讨食物的野狼。它又瘦又脏,很可能是一匹被逐出狼群的孤狼,按照自然法则应该很快就被淘汰。但在求生欲望的驱使下,孤狼竟然实现了“自我驯化”,躺在高速公路边卖萌翻肚皮,向来往的司机“讨饭”为生。

野生动物向人类乞食,其实并不稀奇。原本孤狼或许只是想混口饭吃续命,但事情很快超出了它的预料,有人把它乞食的视频发到网上,它从一只半死不活的野狼一跃成了互联网上最出名的“网红狼”。于是,前来投喂者络绎不绝,各种美食从天而降,它的生活品质实现了从食不果腹到吃饱吃好的巨大跨越,没过多久就被喂得膘肥体壮。

对于组团喂狼的行为,当地政府和专家是不支持的,说这么做有违自然规律,将会产生连锁反应,对于野生动物最好的态度应当是敬而远之和不打扰,但他们的声音立刻被喧嚣的舆论所淹没。不久后,专家所说的连锁反应出现了,“网红狼”从孤狼变成了狼群,形成了一个专业“讨饭团队”,不仅是老弱病残,还有选择“躺平”的年轻狼,它们没有了捕食的意愿,还失去了对人类应有的警惕心与距离感,这也为后来悲剧埋下伏笔。

在可可西里高速公路边讨饭,毕竟不是一个稳定的营生,收益基本看天。这次“网红狼”出了车祸,人们猜测很可能因为最近是旅游淡季,来投喂的人少了,捕食技能又荒废了,饥肠辘辘的“网红狼”只能跑到公路上去拦车,结果没等来旅游者的投喂,却倒在了大货车的车轮下。

关于它的死亡,人们看法不一,有人觉得如果不是人类投喂,它在一年前就被饿死了,靠卖萌能换来一年的逍遥快活,这波操作不亏。有人认为,它其实在被投喂的那一刻开始就已经“死”了,荒废了它的捕食能力,这样的投喂和“谋杀”没有什么区别。而且更严重的是,网友们的善良坏了“规矩”,很多人会觉得既然野狼都可以喂,那么老虎、狮子、大象又为何喂不得?野生动物毕竟不是宠物,大多数情况下都要尽量避免接触,否则会让人兽双方对彼此产生误解。

网友们的观点其实各有道理,救助动物也是人类作为万灵之长的责任所在。但一个原则就是,要将对野生动物生活的干预程度降到最低,特别是不能让它们失去野外生存的能力,这个度必须把握好。事实上,我国在保护野生动物的工作中一直遵循着这一原则,圈养式的保护只是权宜之计,最终目标还是希望动物们能自由自在地生活在大自然中,在被打扰的情况下与我们共享这颗星球。

近年来,随着中国自然环境日渐改善,公民环保意识逐步提高,野生动物种群复苏,甚至在城市人们与野生动物发生交集的情况也越来越多。例如在上海,出现了貉、狗獾,甚至是麋鹿,其中一些动物已经频频与人类发生交集。教育民众学会如何与它们相处,在国内外一些国家已经较为普及,如今也成为了我们需要面对的新课题。

在此过程中,发挥好互联网的作用尤为关键,如果没有形成正确共识,类似“流量害狼”的悲剧还会发生。但如果网友们能够通过此事关注野保工作、了解到一些常识,或是至少听一听各方的不同观点,那么对促进人与自然和谐共生也会产生一定帮助,这也许就是“网红狼”回报“一饭之恩”最后的方式吧。

保护可可西里的野性之美

李一能

长三角·河海直达升级

近日,由上海城投航道建设、中交三航局承建的大芦线东延伸航道整治工程3标段枢纽围堰正式合龙。大芦线东延伸航道是长三角地区首条在滩涂区域人工形成的河海直达高等级航道。

大芦线东延伸航道枢纽围堰正式合龙

整治工程建成后将真正实现“河海直达”



大芦线东延伸航道整治工程枢纽围堰正式合龙

采访对象供图

大芦线东延伸航道整治工程西起清运河,东至长江口南槽南支航道,总长约19公里。3标段主体工程为航运枢纽工程,此外还包括枢纽配套工程、枢纽临时工程、标段范围内的航道工程以及水文站工程四部分。航运枢纽工程主要包括新建双线出海船闸1座、节制闸1座及防咸泵站1座。航运枢纽北侧预留排涝泵站和5000吨级出海船闸空间,远期将形成“三线船闸+节制闸+排涝泵站”的格局,建设完成后将成为上海最大水上枢纽工程。

此次合龙的枢纽围堰全长2227.8米,采用“永久南导流堤+东西充砂围堰+北钢板桩围堰”结构形式。合龙后的围堰可有效隔绝外界水流、泥沙,为后续航运枢纽工程主体结构施工提供一个相对封闭、稳固的施工环境。

枢纽围堰位于大治河入海口,前期属“孤岛”作业。在建设初期,便遭遇道路、电力、水力“三不通”的难题,为此项目团队从“路通”着手,在东、西围堰两侧增建临时作业平台和施工便道,方便作业人员进出施工现场。道路打通后,水电不通的

难题也逐步得以解决。

枢纽围堰虽是为后续航运枢纽主体工程顺利实施而建立的临时性工程,但围堰从建成到拆除需持续2年之久。为保障围堰建设质量及稳定性,项目团队综合比选多种施工方案后,决定在东西两侧采用变形能力强的充砂管袋为围堰用材,以有效抵御水流的冲刷、台风的侵蚀,以及地形变化和地基沉降等外界环境因素对主体工程建设的影响。目前,3标段枢纽围堰、内引航道和外引航道三大工区同步开

启施工模式,项目团队正抓紧时间对围堰护坡、内部地基进行处理。

据悉,大芦线东延伸航道整治工程建成后,内河集装箱船舶无需绕行,通过大芦线航道即可入海,单程缩短航程约70公里,真正实现“河海直达”。河海直达运输航线的完善和升级,将有利于提升上海国际航运中心集疏运水平,对推动长三角互联互通,提高区域防洪排涝能力,改善区域水环境具有重要意义。

通讯员 刘海 万玲 本报记者 裘颖琼

苏州河游船开航2周年 首艘餐饮游船昨首航

2年前苏州河游船正式通航,为市民游客带来了游览上海的新方式。2年来,苏州河游船快速发展,新游船、新码头、新航线相继投入运营。在此期间,不少市民反馈,期待能将美食引入航线。昨晚,恰逢苏州河游船通航2周年,首艘餐饮主题航班首航出发。

18时30分,装饰一新的璀璨星河号游

船从昌化路码头缓缓驶出,13名游客率先坐上餐饮主题航班。据了解,船舱内最多能摆放6张餐桌,供24名游客同时用餐。

本次游船提供了双人餐、三人餐及四人餐三种选择,以满足不同游客家庭的需求。游客们不仅能近距离欣赏苏州河两岸的璀璨夜景和历史文化风貌,还能品味特色美食,体验浪漫的用餐时光。首航吸引

了众多市民游客的热情参与,其中不乏家庭组合、情侣。

据介绍,此次美食游船航线从昌化路出发,赴终点外滩源后环绕一圈返回原点,全程约一小时。为了方便市民安排就餐时间,即日起,市民们可以在悠游苏州河小程序购买到明年一月底前的全部餐饮主题航班。本报记者 解敏 通讯员 王笛