



采访团经历塌方、滑坡、泥石流等“十分丰富”的交通状况 高原孤岛路难行 历尽波折进墨脱

文/图 记者 王晓明 王兵 韩凯

晨报墨脱7月8日电 7月7日，采访团一行来到了我国最后一个通公路的县——墨脱县。从波密县到墨脱县，短短115公里的路，走了约6个小时，沿途经过多处塌方和滑坡路段，最终有惊无险，顺利抵达。

隧道两头两重天

7月7日早上7点，采访团从波密县政府驻地扎木镇出发，前往墨脱县。拦在去路上的第一道关卡是嘎隆拉雪山。尽管嘎隆拉雪山已经被隧道打通，但隧道两头依然连着长长的盘山公路。在走了数十公里的盘山公路后，我们来到了嘎隆拉隧道北入口。雨季的嘎隆拉雪山封顶经常被云雾笼罩，现在也不例外。

3310米长的嘎隆拉隧道极大地提高了通行效率，过去需要数小时才能走完的山路，如今只需要几分钟就能通过。因为嘎隆拉山顶常年有积雪，每年的雨季降雨多、气温较高，积雪融化成水，所以在山上到处能看到瀑布、激流、小溪。即便是在嘎隆拉隧道内，墙壁上、地面上也在不停地向外渗水。

嘎隆拉隧道的尽头是一段“走廊”式的建筑，这种类似于给公路加了一层“顶棚”的做法，能有效减轻山石滚落、泥石流等带来的危害。记者注意到，个别路段的“顶棚”已经被砸坏。出了嘎隆拉隧道，简直像换了一个天，天气由多云变成了下雨，而且一路下雨，山上云雾缭绕。空气湿度非常大，路边高大的树干上长



3310米长的嘎隆拉隧道极大地提高了通行效率，过去需要数小时才能走完的山路，如今只需要几分钟就能通过。



塌方路段、泥石流路段、水毁路段、修路临时绕行路段……当天行程中，采访车的遭遇可以用“十分丰富”来形容。

满青苔。

从“顶棚”路段开始，盘山公路一路向下，路况变得比较差，个别路段非常狭窄，对于那些十多米长的大货车来说，180度转弯无法一次完成，只能转一下、倒一下、再转，后面的车辆也只能慢慢等待。

行驶了一段山路后，早上8点左右，采访团到达第一个边境检查站，警方检查了身份

证、边境管理区通行证后放行。

艰难通过危险路段

上午11点左右，采访团来到波墨公路K73+50米处，这里的山体在6月5日发生了滑坡，最近几天一直在不断地清理。因为施工的需要，该路段暂时不能通行，一行人只好下

车等待。

“墨脱4月开始进入雨季，我们最忙的时候也就到了。”中铁十局波墨公路项目工程部的戴先生说，工程部十多名员工目前24小时待命，不管是白天还是黑夜，只要波墨公路有需要维修、清理的情况，他们都会立即赶到处理。“这条路2019年才又重修后通车，目前还没移交，所以维修保养还是由我们负责。”

记者在现场看到，这段路十分泥泞，路边山上坍塌下来大量石块和泥土，一台挖掘机和一台推土机正在将石块和泥土推到路边的深沟里。虽然该路段昨天刚清理过，但由于雨水不断，小规模滑坡几乎每天都发生，所以每天都需要清理。

戴先生说，5月22日，墨脱县遭遇了一次强降雨，导致波墨公路沿线出现多处山体滑坡或塌方，此后这一带的地质环境一直不稳定，这种情况可能要持续到9月初雨季结束。

等待了约50分钟后，该路段终于抢通，采访团的车队得以继续赶路。在通过达国大桥后，路况变得更差了，大量泥沙和碎石子淤积在路面上，形成了十多厘米厚的泥浆，我们驾驶的车辆多次出现打滑。所幸有惊无险，最终安全通过。

命运多舛的波墨公路

墨脱县的西、北、东三面被喜马拉雅山和岗日嘎布山阻隔，南面是边境线，境内的雅鲁藏布江大峡谷和帕隆藏布大峡谷无法通行，进入墨脱必须翻过嘎隆拉雪山隘口。当地流传的一首民谣生动描

绘了墨脱县曾经的交通状况——“山顶在云间，山底在江边，说话听得见，走路得几天。”

从1965年开始，通往墨脱的公路多次修建、多次被毁或被迫停工。因为墨脱处在喜马拉雅断裂带上，地质活动频繁，是地震、塌方、泥石流的多发地带，加之墨脱气候潮湿多雨，地质条件和气候因素是导致墨脱长期无法通公路的主要原因。它一度被称为“青藏高原上的孤岛”。

直到2009年，在原有简易道路基础上进行的整治改建开始了。2013年10月31日，波墨公路新改建工程正式通车，墨脱与外界的公路交通终于打通了。2017年，对这条公路的整治改建工程又开始了，该工程于2019年完工，目前尚未交付。采访途中记者也注意到，这条路上增设了不少钢结构桥梁，其中一部分尚未启用。

“波墨公路一直采用的是水泥混凝土路面，而没有采用柏油路面，其中一个原因就是前者的强度更高、稳定性更好。这次的滑坡如果换作是柏油路的话，估计已经被摧毁了。”戴先生说。

在嘎隆拉隧道南入口，路旁有一座“墨脱公路通车纪念碑”。用碑的形式来纪念一条公路的修通，可能算不上少见，但像波墨公路这样艰难的修路历史，恐怕是极其少见的。



扫描“鲁中晨报”APP二维码查看更多内容

我们“高原性失眠”了



日期：7月6日

作者：淄博骨科医院院长陈百山

从成都进藏的第四天，7月5日我们到达然乌镇——入藏以来休整海拔最高的地方。有几名队员睡觉时出现胸闷、失眠等不适症状，这就是“高原性失眠症”。

所谓“高原性失眠症”，是指发生于海拔升高至某种高度时引起的急性失眠，常伴有头痛、胸闷、疲倦、食欲减退等症状。一般海拔升高至2000米以上即可出现，典型症状常见于登高后72小时以内，与高海拔缺氧导致的睡眠期间呼吸紊乱有直接关系。随着海拔高度的增加，失眠症状可进行性加重，但若在同一高度环境停留一段时间后，随着机体对低氧环境的适应，大部分患者的失眠症状可有所减轻，等

重新回到低海拔环境时，失眠症状可完全缓解。建议在高海拔地区睡眠时，尽量垫高头部，平时锻炼“腹式呼吸”模式，能缓解“高反”症状。

有队员开玩笑说：到了西藏，海拔时高时低，让人就像得了精神病一样，一会精神，一会迷糊，一会兴奋，一会压抑。总体而言，这次高海拔地区休整，全体队员身体状况比较乐观。

从然乌镇出发时，我们顺路捎上了一位67岁的老人。攀谈中得知，老人有心脏病

史，还很严重。他给我们提供的冠脉造影显示三支病变，并且狭窄程度在80%以上。我们建议老人尽快找心内科专家就医、治疗，不要再去高海拔地区游玩。

送下老人后，我们原本打算直奔墨脱，但获悉去墨脱的路今天只能出、不能进，我们只能在波密短暂休整，明天奔赴“中国最后一个通公路的县”——墨脱，看看曾经的“人间绝境”那里的医疗条件到底怎样？请期待我明天的日志！



体验启辰星超大空间

日期：7月6日 记录人：徐赫东

今天是我们从淄博出发的第七天，今天我们将一位因自驾车遇故障被困的武汉老人从海拔3900米的然乌镇转运至海拔较低的波密。老人和两名队员坐在后排，启辰星是A+级SUV头等舱，后排肩部空间1477mm，即使3个200斤重的人，也可以轻松并排乘坐，并且后排平整无凸起，坐后排中间的人也能有较好的乘车体验。