



世界遗产在中国



可可西里自然保护区內，可清楚地看到黑色醒目的提示牌——动物通道。

路铺设在冻土上的。同样是在结晶层铺铁路，青藏铁路一期在修建到茶卡盐湖的时候，有一段甚至直接将钢轨铺设在厚厚的盐层上。

如今的清水河特大桥，说是桥，桥下却无水。可见，这一段大桥，从施工本身考量，未必需要建造。之所以以桥代路，一方面当然有建设施工方面的考量——在大桥上铺轨，使用寿命较长。但主要还是为了藏羚羊以及其他野生动物的生存。

藏羚羊，群居，是国家一级保护动物，它被列入《濒危野生动植物种国际贸易公约》中，严禁贸易。

“藏羚羊不是大熊猫。它是一种优势动物。只要你看到它们成群结队在雪后初霁的地平线上涌出，精灵一般的身材，优美得飞翔一样的跑姿，你就会相信，它能够在这片土地上生存数千万年，是因为它就是属于这里的。它不是一种自身濒临灭绝、适应能力差的动物，只要你不加管它，它自己就能活得好好的。”一个去过可可西里的学生在他的日记中写道。

1954年，青藏公路建成通车。公路穿过可可西里，把青藏

高原切成了两个部分。从此，每年产羊羔的季节，青藏公路东侧怀孕的藏羚羊要两次跨越青藏公路往返，才能完成产羔的全过程。不仅如此，盗猎者曾经对藏羚羊的疯狂盗猎，使得它的生存状况非常恶劣。青藏公路上有个索南达吉保护站，是为了纪念保护藏羚羊的英雄索南达吉而建。索南达吉保护站门前就是青藏公路，再向前1000米则是青藏铁路。

青藏铁路建设之初，盗猎藏羚羊的现象还时有发生，近几年才有所收敛。

作为世界上第一条高原环保铁路，青藏铁路在设计之初就想到为藏羚羊等野生动物让出通道。对于藏羚羊这样可爱的生灵，青藏铁路以设计野生动物通道的方式，达到了与它们和平共处。青藏铁路开工建设前，2001年2月，当时的铁道部和国家环保总局等五部委联合主持了青藏铁路环保研讨会，90多位专家明确提出，要“对沿线重点保护的野生动物采用工程和管理措施解决迁徙通道问题”。

中铁十二局施工的时候，就在楚玛尔河附近设计建造了野