

## 新线路开通首日致1人死亡,平均时速仅126公里 美国离高铁大国有多远?

美国佛罗里达州的首条高铁开通了。

当地时间9月26日,往返于佛罗里达州迈阿密和奥兰多市的高铁线路正式运营了。

首班车出发,站台上飘满了庆祝的彩带,欢呼的美国群众站在两旁,他们举起手机,拍下了这一时刻。

这趟高铁线路全长378公里,最高时速为每小时200公里,单程时长约3个多小时。

按照国际铁路联盟的定义,在专用轨道上行驶速度超过250公里/小时的列车称为高铁。若以此来定义,那么这趟列车离标准高铁还差了那么一些。

不过,《纽约时报》指出,这已经是整个美国东北地区速度最快的列车了。美联社还指出,乘坐这趟高铁,会比驾车至少快30分钟。

目前,这条线路每天32个班次,运营公司估计,每年将有800万人次乘坐这趟列车。

美国交通运输专家约瑟夫·施维特曼说:“这是美国铁路史上值得纪念的一天。”当地铁路乘客协会主席马修斯还说:“或许搭乘了这趟列车后,美国人才会开始想,‘嗯,这才是现代火车该有的样子。’”

### 首日便出事故

不过在开通首日,这条线路就出了意外。

事故发生地在佛罗里达州的德尔雷海滩地区,造成了1人死亡。受其影响,列车晚点了30分钟。

当地警方表示,目前具体事故原因还在调查中。

城际客运公司“亮线”斥资60亿美元,投资建造了这条高铁线路。

“亮线”是百年来首个美国私营铁路公司。早在2018年,“亮线”就开通了迈阿密至西棕榈滩的列车,全程约112公里。

该公司还在计划投资120亿美元,建造一条连接洛杉矶和拉斯维加斯的高铁线路。预计在



美国“亮线”公司推出的高铁



事故现场

2028年洛杉矶奥运会前开通,届时列车时速有望达到305公里。

但“亮线”的高铁之路一直伴随着争议,因为它是全美国死亡率最高的列车公司。

相关记录显示,从2018年开始,这家公司运营的列车已经导致多达98人死亡,平均下来,相当于每个月都导致至少1人事故身亡。

至于事故为何如此频发,美国媒体表示,不具备封闭线路运营条件是一大原因,许多事故都发生在道口。

### 速度不尽如人意

除了安全问题,美国人还抱

怨,这趟所谓的高铁,速度不够快。

据美国媒体报道,虽然这趟列车号称最高时速可达每小时200公里,但在市区时速约为127公里/小时,在人口较少的地区为每177公里/小时。全程下来,平均时速可能只有126公里/小时。

还有不少美国人认为,票价过于昂贵,算下来,还不如自己开车划算。

据官网显示,这趟列车单程票价最低为79美元(约合人民币577元),一等座的单程价格最低为149美元(约合人民币1088元)。

“你去亚洲看看吧,同样的路程只需要50分钟,而且价格

更便宜。”一位出过国的美国人抱怨道,在他看来,这趟列车的性价比不高。

当然,体验后的乘客,对高铁出行还是满意的。

一位首日乘坐的游客表示感觉不错:“我很喜欢这种氛围,列车非常漂亮,而且很有科技感。”另一位乘客则说:“这真的是一种轻松自在的出行方式,我可以在列车上一边喝咖啡,一边打开笔记本电脑办公。”

美国媒体表示,这条线路将连结佛罗里达州两个最受欢迎的景点——迈阿密的海滩与奥兰多的迪斯尼乐园,以后游客们除了自驾,多了一种出行方式。

“我们的列车打开了许多新的可能性。这样的出行方式更安全,更环保,更轻松便捷,这是一种全新的价值观。”“亮线”公司CEO雷宁格在采访中表示。

研究城市发展的雷恩对这条线路的开通感到高兴:“佛罗里达州,为美国交通运输,尤其是高铁运输,立下了新典范。”

### 美国高铁之路

美国曾拥有世界上最庞大的铁路系统,但其现代高铁之路,十分曲折。

直到2008年,美国才有了第一条高铁规划,时任州长施瓦辛格在任时期提出加州高铁项目,将美国西部两个最大城市洛杉矶和旧金山连接起来,原来乘坐火车需要至少9个小时的时间,将缩短到2个多小时。

然而十多年来,围绕着这条高铁的争议一直不断,无休止的政客争吵,导致项目预算和时间大大超标,被称为“绿色灾难”。

《洛杉矶时报》感慨道,连乌兹别克斯坦都建完了一条高铁,而美国最近十几年来在这方面“几乎一事无成”。

“很多美国人对高铁完全没有概念,看不到它的价值。他们坚持选择高速公路和航空公司。”铁路行业出版物《铁路时代》的主编万托诺表示。

火车制造商阿尔斯通CEO谢林表示:“以前美国人意识不到全国性高铁的重要性,但随着高速公路拥堵情况的恶化,我们该开始认真考虑新的出行方式了。”

今年4月,美国内华达州和加利福尼亚州的多名跨党派国会议员致信拜登政府,要求加快“亮线”公司拉斯维加斯-洛杉矶高铁的拨款审批程序,同时,申请高达37.5亿美元的联邦·州合作计划拨款。

此前,按照拜登政府1.2万亿美元的基础设施法案中,有1700亿美元将被用于改善美国的铁路系统。

谢林认为,洛杉矶和拉斯维加斯的线路,可以为美国未来的高铁计划提供一个模板参考。根据美国交通部的数据,目前美国有603.5公里的铁轨,可以供火车以时速160.9公里的速度行驶。

“我们需要更好地阐明高铁的好处,”谢林补充说,“高铁不是万能的,但它应有一席之地。”

今年,这个项目获得了美国联邦铁路管理局的环境审查批准,按照美国媒体的说法,“有望”继续推进。

但是反对的声音一直存在,加州众议员杜阿尔特毫不客气:“这就是一个没用的工程。”

同时,有悲观者认为,按照美国高铁以往的经验,这条线路的建设必将挑战重重。

纽约大学城市规划教授埃里克·戈德温认为,美国的一些交通基础设施是世界上造价最昂贵的,研究发现,环境审查等治理问题相关的成本,以及美国倾向于建设规模更大、建设时间更长的车站,都使得一些项目的成本非常高昂。

“飙升的成本和复杂的政府审批程序,很可能会拖延数年,导致高铁建设停滞不前。”《华盛顿邮报》表示。

据《时代周报》

## 专门消灭“与俄罗斯合作者”

# 乌克兰有支秘密暗杀小组

近日,乌克兰安全局前局长瓦连京·纳利瓦伊琴科披露,乌克兰安全局拥有一支专门负责消灭“与俄罗斯合作者”的秘密暗杀小组。这一暗杀小组据信于2015年或之前组建,已经执行行动至少8年。当时乌克兰领导层得出一个结论:对涉嫌协助俄罗斯的人,“监禁是不够的,需要消灭”。

“我们当时不情愿地得出结论,我们需要消灭那些人。我们需要给他们带去战争。”纳利瓦伊琴科称,这一负责暗杀的秘密小组主要由精锐的乌克兰安全局第五局组成。该部门原本负责反情报任务,但它后来开始执行暗杀等一系列“秘密工作”。

### 涉嫌暗杀多名 乌东顿巴斯指挥官

报道指出,该秘密小组涉及暗杀多名乌东顿巴斯指挥官。至少3起暗杀事件与

之相关:

2016年,乌东顿涅茨克“斯巴达”营的指挥官阿森·帕夫洛夫被暗杀,袭击者在他居住的公寓大楼电梯里安装了一枚炸弹,帕夫洛夫因他对无线电设备的热爱而获得外号“摩托罗拉”。

2017年,乌东顿涅茨克“索马里”营指挥官米哈尔·托尔斯特赫在他的办公室被炸身亡。袭击者在不超过200米的距离内用“大黄蜂”火箭筒发动袭击。在被火箭弹袭击身亡前,他还经历了3次暗杀。当时,乌克兰和俄罗斯互相指责,声称是对方所为。

2018年,“顿涅茨克人民共和国”前领导人亚历山大·扎哈尔琴科在顿涅茨克市中心咖啡馆遭遇爆炸身亡。俄罗斯外交部发表声明称,扎哈尔琴科遇害事件与乌克兰政府有关,是恐怖主义行为。

此外,自去年俄乌冲突爆发以来,俄罗斯国内发生多起针对记者和公职人员的袭击事件。去年8月,俄罗斯学者亚历

山大·杜金之女达里娅·杜金娜在汽车爆炸中身亡。今年4月,俄知名军事博主作者马克西姆·福明(又名“弗拉德伦·塔塔尔斯基”)在圣彼得堡的炸弹袭击事件中丧命。

就这些暗杀事件,俄罗斯政府多次指责乌克兰采取“恐怖袭击”策略,并批评西方国家乌克兰的“恐怖活动”视而不见。这些爆料引发了国际社会对乌克兰行动的关切,同时也令人质疑这一行动是否应受到国际法和伦理道德的制约。

### 冲动性暗杀频发 “是做给总统看”

在持续18个月的俄乌冲突中,俄军控制区和俄罗斯境内已有数十人成为暗杀行动的目标。据消息人士透露,针对俄罗斯“合作者”的行动中,“最具争议性的行动”的授权人是乌克兰总统泽连斯基,其他行动和决策往往下放给下

级授权。

不管是规模还是预算拨款,乌克兰安全局都要高于乌克兰国防部情报总局,获得了乌克兰政府最大支持。乌克兰安全局第五局已然成为乌克兰“反俄行动”中的核心力量之一,该部门执行过极为复杂的任务,比如在2022年10月袭击克里米亚大桥。

然而,愈发频繁的暗杀引起了部分乌克兰安全部门官员的担忧。几名接受采访的乌克兰情报官员均承认,他们对暗杀行动感到不安。

一名乌克兰安全局第五局前官员表示,这些行动只能给泽连斯基留下“深刻印象”,却无法帮助乌克兰军队迈向胜利。“杀死一个人,很快就会有另一个人来接替位置。”这名前情报官员还担心,乌克兰的暗杀行动显然更受冲动而非逻辑的驱动,不仅缺乏战略目标,可能还会暴露乌克兰情报人员。

据红星新闻