

而今细数来时路 高峡出平湖 天堑变通途

第11站

全面竣工十周年后的三峡

阿里公益 天天正能量 联合发起

2006年5月20日14时,随着最后一方混凝土浇筑到位,三峡大坝全线到顶,标志着三峡工程核心建筑大坝基本竣工。

巨龙卧江,山川巨变,三峡工程完工10周年,生态长江报道组从巫山县乘船沿着千年水道溯江而上,零距离观察三峡库区的生态变化。

峻岭险滩成湖泊旖旎

从巫山县码头登船,汽笛“呜”的一声后静静驶进屹立峡口的夔门。瞿塘峡口的江面上已无礁石阻流,宽阔而水流平缓。

“三峡七百里,惟言巫峡长。”这是巫山人都会背的唐诗,地处三峡景观的核心区,千年之后,却再也看不见“绝壁横天险,莓苔烂锦章”。

巫峡仍然秀丽,原来的一些岸边支流小溪,甚至山涧也变成了大河,5000吨以上的大船在长江中平稳行驶,我们的客船刚超过一艘下水货船,马上又迎来一艘上水客轮。

川江沿岸城市依山而建,建筑鳞次栉比。船行过云阳长江大桥,遥望斜拉桥面上一根根斜拉钢索和桥墩塔,轮廓分明如两架竖琴。

如今三峡非昔日三峡,看不见过去的峻岭险滩,但见湖泊旖旎。

过川江不再是鬼门关

根据交通运输部长江航务管理局的公开信息,三峡工程蓄水后,极大改善了川江的通航条件,库区干线航道尺度明显增大,重庆朝天门至湖北宜昌航道维护水深从2.9米提高到3.5-4.5米,航行船舶吨位从1000吨级提高到3000-5000吨级。

巫山江畔,仍然可以看到一两座信号台,但已是游客合影的景点,



正值三峡水库蓄水期,江面宽阔,航行通畅

本版摄影 本报记者 陈梦泽

失去了长江红绿灯的作用,“三峡库区蓄水后,航行状况大大改善,川江两岸密集的信号台已经不多见了”,有着30多年航行经验的“老船长”冯仁国介绍。他刚入行时,是听着长江枯水期纤夫们高亢的号子声走近船舱的,“搁浅、触礁、翻船都遇见过,那时,过川江,就是过鬼门关。”

时不时一个小山包延伸江中,形成半岛,草木青翠茂密;或者靠近岸边的江中凸现一个小岛,显然这都是三峡库区蓄水后的新景观。

水库削落区亟待治理

船行江上看两岸青山,会发现一条高度约30米的色差带,这是三峡工程留给三峡的印记。三峡工程运行后,由于冬季蓄水和夏季防洪的需要,三峡库区水位在175米和

145米之间发生周期性变化。而由此产生的30米高度差,面积达300余平方公里的削落区,由于沿线城镇众多,人口密集,成为世界上治理难度最大的水库削落区。

要治理三峡库区削落区,选择适宜栽种的植物成为关键。

在三峡库区,从秭归到巫山直到万州,你随处都能在长江边发现成片的脐橙林,4月正值采摘季,橙黄橘绿满三峡成为一道新景观。

除了政府大力支持脐橙种植之外,重在三峡水库170-175米水位高程削落带,开展饲料桑耐淹性和种植管护技术试验研究。通过种植桑树生态修复削落带和库岸。经过数年植树造林,重庆三峡库区生态屏障区森林覆盖率已达49%,基本实现长江两岸绿化全覆盖。



经过数年植树造林,重庆三峡库区生态屏障区森林覆盖率已达49%

第12站

重庆:何日再次亲近长江?

一座重庆城,城在山中,山在水中。既是“山城”,又是“江城”。

乘坐长江索道过江,短短1166米,却是认识重庆最好的方式,6300公里滚滚长江,这是唯一的“水上公交”,有“万里长江第一空中走廊”之称,让这座城与这条河格外紧密。而乘坐索道过江,也成为观察长江生态的最佳视角。

修复长江生态,归根结底,是要重塑人与水的亲密关系。

过去 楼变高 水变浊

王鹏今年30岁,是重庆长江索道的一名值班班长,他出生的1986年,索道开建,一年半后投入运行。

长江索道建成运行的30年,是重庆发展最快的30年,也是长江污染最严重的30年。

1986年前,重庆人的印象里,主城区仅有石板坡一座长江大桥,连接南岸、渝中、江北的交通工具主要还是靠过江轮渡。但因重庆是雾都,每到冬季常因大雾封航,短短2公里,坐车过桥需要一个多小时。“所以你可以想象,长江索道建成时



长江索道被称为“万里长江第一空中走廊”

重庆人有多高兴。”58岁的赵勇每天乘坐长江索道上下班,外地有朋友到重庆,他都会带着他们坐索道过江,“这是我们重庆的骄傲”。

长江索道刚运行时,两岸都是低矮的老房子,随后索道看着重庆满满“长高”,特别是过去10年,重庆“天际线”的高度屡屡被刷新,200米以上高楼数量仅次于上海、深圳、

广州,其中很多都在长江边。

长江两岸建设如火如荼,重庆人与长江却因为不断加深的水污染而不再亲密,“我们都是夏天泡着长江和嘉陵江江水长大的,但我5岁的小外孙,一次都没让他碰过长江水。”赵勇说。

过去10多年,重庆长江污染的报道不断见诸报端,工厂、轮船直接

向长江排污,2009年朝天门水域冒黑水,引发重庆全城恐慌。

现在 重环保 修索道

1997年重庆直辖后,随着城市基础设施投入的力度加大,一座座跨江大桥拔地而起。与此同时,人们选择出行的方式也在悄然转变,汽车、轻轨加快着城市节奏,过江索道渐渐淡出忙碌的生活。

2011年,嘉陵江索道结束了它长达29年的历史使命,留下的长江索道也成为以观光旅游为主的“观光索道”,成为山城“空中”的一道风景线。它在见证山城交通发展变化的同时,也逐渐成为一张独具特色的城市名片,受到众多影视导演的青睐,出现在《周渔的火车》《日照重庆》《疯狂的石头》等影片里。

目前,重庆正计划复建嘉陵江索道,除了唤回那段尘封不久的记忆,更为了呼吁市民使用公共交通、绿色出行。

根据最新统计,重庆市区目前共有11座长江大桥。在长江索道周围,就有一左一右两座长江大桥,

右面是2014年建成通车使用只有2年的东水门长江大桥,全长1000米。

未来 水更清 山更绿

春日的重庆长江上,大小船只来来往往,正是一派繁忙景象。

重庆的长江水质正在改善,重庆政府的数据显示,过去两年,长江重庆段出境断面水质常年保持在三类以上,基本可以达到生活饮用水源标准。“做好大保护,不搞大开发”,已经成为重庆的共识。

站在索道的车厢里俯瞰长江,江水虽然浑浊江面上却基本已看不到垃圾,重庆沿江各区县持续加大对清漂队伍实施财政投入,并且已经看到了积极的效果,“过去垃圾最多的时候,长江大桥的桥墩附近垃圾能有一米多厚。”赵勇说。

今年1月5日,习近平总书记重庆召开的推动长江经济带发展座谈会上,提出“把修复长江生态环境摆在压倒性位置”,未来的山城,有望水更清、山更绿。

