

# 筑路不忘水土保持 九江至景德镇高速公路绿化好

梁士斌

记者在江西采访,途经九江至景德镇的高速公路时,被路两旁的植被所吸引,满眼绿色难见裸露的土石。这条去年年底才通车的高速公路两旁绿化得这么好,令人惊讶。

看出记者的疑惑,江西省水利厅水土保持处处长孙新生道出个中原因:在工程建设中,坚决贯彻实施水土保持“三同时”制度,加大监督力度,把这项制度落实到工程的始终。

九景高速公路从江西的九江至景德镇,全长 134.4 公里,1997 年初动工,2000 年 11 月建成通车。这条公路沿线属于滨湖平原和丘陵,岗地交错,水网纵横,地势较为平坦,多受鄱阳湖水位

影响,而且降雨量充足。根据实际情况,做好高速公路沿线水土保持工作尤其重要。

预防为主是水土保持的方针。过去总是强调防治并重,而忽略预防为主,水土保持法确立了这项方针,就是要求在具体的项目实施中的水保设施,必须与主体工程同时设计、同时施工、同时投产使用。

江西水利厅水土保持处副处长张茂林对记者说,作为水土保持主管部门,应积极与高速公路指挥部联系,联合编制水土保持规划,也就是把水土保持工作做到工程施工的前头。

对此,九江市水土保持办公室夏成

功主任深有感触。他说,由于水土保持法意识淡薄,许多建设单位忽视水土保持法规定所要履行的责任,有的单位认为,工程项目本来投资就大,还要投资水土保持项目,一肚子不情愿,甚至对水土保持部门履行行政执法职能置之不理。经过宣传教育,不少工程建设部门逐步提高了水土保持意识,并与水土保持部门密切配合,严格执行水土保持法。

九景高速公路总投资 30 亿元,投资在水土保持上的资金近一亿元。通过对项目施工过程中可能破坏或损坏的水土保持面积的治理,不仅带来经济效益,而且每年将减少水土流失上万吨。

我国公路基本建设从 20 世纪 80 年代起呈直接上升的发展趋势,东南亚金融危机后中央将发展公路交通基本建设作为拉动内需促进经济稳定的国策,1998 年至 2000 年公路建设投资 1800 亿元至 2400 亿元,居于全国之首。按基本建设投资 1% 为环保投资,则公路环保市场近年来已达 20 亿元左右。

公路环保的起步,应该说世界银行项目起到重要促进作用,主要体现在公路设计规划选线时的环保理念,公路施工期的环保措施,公路营运期环境保护和监督管理。目前按公路等级不同和沿线环境敏感程度不同,公路环保各项管理和措施正在落实,并形成大规模市场。

公路交通环保市场的主要产业是:公路边坡生态防护和公路取弃土场生态恢复工程,公路分隔带和沿线林木种植工程,公路、桥梁及收费区、服务区配套设施、景观工程,公路隧道环保工程,公路防噪声墙工程,公路污水处理工程,公路车辆尾气处理,公路建设项目环境影响评价,公路环保设计、规划,公路环保科研、技术开发、标准制定,公路危险品运输应急体系。

## 公路 交通 环保 产业 方兴 未艾

虽然公路环保市场巨大,但目前存在的问题也还不容忽视。负有公路建设和环境保护双重管理责任的各省、市交通厅、公路局是公路环保市场的行业行政管理。由于职责不明、机构不定、编制不稳等诸多问题,环保市场的组织管理工作常产生真空,无序发展或难以发展。公路环保市场的行政管理还缺少技术依据、市场准入制度、技术与产品的认证体系、工程管理体系等。由于公路环保市场起步晚,为数颇多的管理人员、技术人员还不太了解公路环保的内容和技术特点。

公路环保市场很大,全社会参与,许多设计单位用园林设计代替公路生态保护设计,用农民队伍进行施工,有的环境评价背离公路运输环境特征,良莠不齐、一拥而上的局面是影响公路环保投资效益的主要原因之一。

我国气候、地质、物种差异相当大,公路沿线生态环境千差万别,应集中力量开展系统研究,制定适宜各地条件、可操作性强、经济性好的公路环保技术规范。

(上接第 33 页) 有水土保持方案。

“大开发不等于大开挖,更不等于大破坏。”史立人说,水土保持是山区发展的生命线,是国土整治、江河治理的根本,是国民经济和社会可持续发展的基础,是必须长期坚持的一项基本国策,再造秀美山川,首先必须搞好水土保持。

“爱护公路是每个公民应尽的责任。”渝涪高速公路旁的大字口号,难道不是一种警示吗?公路如何爱护,如何实现“长治久安”?参加“中华环保世纪行”的专家指出,法律不是儿戏,有关地方和部门必须在工程建设中严格贯彻实施水土保持这一基本国策。法律的尊严不容侵犯,无论是铁路建设,还是公路或者其他建设工程,无一例外。