



[返回首页](#) [关闭](#)

当前位置: [首页/综合新闻](#)

孙鸿烈院士 “青藏铁路经济带”要环境规划先行

发表日期: 2006-06-27 点击次数: 605

青藏铁路大部分是从海拔在4000-5000米的高寒草甸和高寒草原地带通过的, 这些地区的生态系统非常脆弱, 土壤层稀薄, 草皮一旦破坏, 地表很快就会变成沙砾的土地, 再想恢复是很困难的。

“我们不能说青藏铁路开通后, 一定会给青藏高原的生态环境带来多大的影响。但对这一问题, 我们必须事先有所考虑, 在经济发展的同时, 把生态环境的保护也提到议事日程上来。”日前, 孙鸿烈在接受《第一财经日报》独家专访时强调: “西藏的生态一旦破坏的话, 几乎是不可逆转的。”

有关青藏高原的研究, 孙鸿烈可谓“泰斗级”的人物。自1961年开始, 孙鸿烈先后几十次到高原考察。他主持编写了《青藏高原科学考察丛书》(34部)和《青藏高原形成演化》等一系列专著。

通车将引发的几种环境问题

《第一财经日报》: 目前西藏各地市、各部门正在围绕铁路做文章, 酝酿各自的发展思路, 并提出了“青藏铁路经济带”的构想, 以及铁路通车后的招商对策和依托铁路开辟内地市场等设想。你对此有何建议?

孙鸿烈: 我觉得首先要做好西藏的经济发展和环境保护的规划, 目前的规划仅仅局限于经济和社会发展, 对环境和生态保护考虑得不够。作为自治区一级的政府, 应该首先把规划建立起来, 如何按照规划实施和执法, 那是下一步的事。

《第一财经日报》: 青藏高原逐渐成为人们关注的热点和旅游热点。有人担心, 大量人员进入对青藏高原环境破坏程度会加剧。你对环境问题是否存在某种程度的担心?

孙鸿烈: 青藏铁路对西藏的开发建设非常关键。但通车后也会带来一些问题。首先, 在青藏铁路沿线地区, 就会出现很多问题。青藏铁路大部分是从海拔在4000-5000米的高寒草甸和高寒草原地带通过的, 这些地区的生态系统非常脆弱, 土壤层稀薄, 草皮一旦破坏, 地表很快就会变成沙砾的土地, 再想恢复是很困难的。

另外还有冻土的问题。高寒草甸和高寒草原在这里之所以能够存在, 就是因为冻土起了很大的作用。这些地方降水量很少, 夏天冻土融化后, 就能给地表植被提供水分, 冬天又能把积累的雨水冻结起来, 这就等于地下有一个水库。如果冻土不断融化、水位持续下降, 不仅会给青藏铁路的路基带来损害, 对整修沿线的植被也会带来很大的影响。青藏铁路采用了架高路基, 减少热量下传的技术手段, 这是一个很好的办法。

青藏铁路运行之后, 在沿途也会出现一些问题。比如, 沿途车站周围的环境如果得不到有效保护的话, 植被也会受到破坏。

另外, 青藏铁路开通后, 最有可能带动的是矿产和旅游两大产业。矿产资源大开发, 如果事先不加以规划, 对环境影响的评价工作不做好, 对生态恢复缺乏有效措施的话, 后果将不堪设想。

想。

西藏旅游除了独特的人文景观外，还有内地见不到的雪山、冰川、高原草地、盐湖等自然景观，如果当地对旅游业的发展没有一个通盘考虑，这些自然景观一旦被破坏，可能永远都恢复不了。

生态保护的几种可行性措施

《第一财经日报》：我在采访自治区政府领导时注意到，他们其实也意识到生态环境保护的重要性和迫切性，但他们很想知道到底该怎么去做？

孙鸿烈：比如西藏的旅游，首先就应该有一个明确的规划。在制订规划的过程中，应该有环境和生态研究方面的专家，明确对各个领域的环境问题，采取相应的具体措施。

如果能对变化趋势作出科学的分析，对不同的情景进行预测，影响会达到什么程度，这些问题如果能说清楚，就非常不容易了。

《第一财经日报》：根据以往的经验，在目前可为的范围内，我们能采取的对策有哪些？

孙鸿烈：目前确实很难作出判断。因为在全球变暖的影响下，青藏高原冰川融化的速度明显加剧，这种情况都是在最近10年内发生的。有限的措施包括水资源的节约和从藏东地区的雅鲁藏布江下游等调水。

我们一直在呼吁西藏加强人工草地的建设。目前西藏牧民还是天然放牧，这是一个很不稳定的产业。从平衡冬春草场、夏秋草场和应对全球变暖趋势的角度来看，需要加强人工草地的建设，而人工草场需要靠近水源供给充足的地带。

(第一财经日报 2006年06月12日 章轲)
