

本报记者 张彧 应陶 张帆 施雯/文 林云龙/摄
通讯员 王心慧 孙涵 费彪 沈燕 实习生 陈心怡

随着对讲机传来“开闸”的指令,八堡船闸闸门缓缓开启,船户朱贵荣的货船有幸成为过闸“头船”。

昨天上午,总投资约200.8亿元的京杭运河杭州段二通道(以下简称“二通道”)正式通航,终点站八堡船闸迎来第一批过闸的船舶。

朱贵荣有着20多年跑船经验,以往经三堡船闸开向杭州市区内河,旺季排队过闸需要等上7-10天。如今走“二通道”,去嘉兴不需要绕个大弯,既省时又省油料。

有别于老航道,“二通道”从杭申线博陆直线南下,沿临平与桐乡、海宁、钱塘交界线,直达八堡船闸,全长26.4公里,是可通航千吨级船舶的三级航道。

“‘二通道’开通后,千吨级船舶可以从山东南下直达杭州。在不经市区的情况下,直接通过八堡船闸进入钱塘江,杭州内河运力将提高40%。”杭州市交通投资集团公司党委书记、董事长章舜年说。



船舶通过八堡船闸驶入钱塘江

京杭运河杭州段二通道昨通航,30余年的设想变为现实 大运河和钱塘江,第二次“牵手”

30余年一直筹谋 杭州铁了心要建“二通道”

很多人不知道,钱塘江和大运河在历史上是不通的。1989年2月,三堡船闸的建成开通,实现了京杭运河与钱塘江“双流奇汇”,结束了江河相望、咫尺不通的历史。

萧山人施仲庆22岁开始跑水运,有幸见证了两次船闸的开通,三堡船闸开通,他是首批过闸船户。“那时候的船只有20吨,三堡船闸一天只开五六闸。哪像现在,一天要过几百艘。”

这在当时确实解了浙江内河航运的燃眉之急。但如今30多年过去,当时开着小船的施仲庆有了自己的航运公司,可杭州段的运河航路却还是原地踏步。

每年约有2000万吨煤炭、油品、粮食等重点生活物资,5000余万吨砂石、渣土等大宗物资,通过水路运输进出杭州。但京杭运河杭州市区段的运力仅能通航500吨级的内河船舶,25座桥梁甚至还未达到五级航道的通航要求。这成了制约大运河全线的“卡脖子”环节——千吨级船舶从山东驶至苏州后便无法再南下。

需求与运力不相匹配。因此,开通后不久,浙江就提出“二通道”的设想。

“小马拉大车,还一刻不能停。”在章舜年看来,京杭运河杭州市区段缺少高等级航道,是杭州内河航运最突出的“痛点”,而改造古运河航道又受到世界文化遗产保护的限制,在此背景下,“只有绕过低标准的杭州市区段,移位建设新航道来分流减负,实现江河联运。30余年来,杭州一直都没有打消过要打造‘二通道’的决心。”

通过能力提升近5倍 浙江水运“潜力洼地”起飞在即

“‘二通道’的开通,造福了现在的一大批船户。”望着缓缓打开的八堡船闸大门,看着身旁停靠着一艘艘货船,施仲庆露出了喜悦的笑容。船闸开通后,施仲庆的货船可以驶向更远的长江流域,货运量也从数十吨跃上了几百吨甚至上千吨。

“二通道”不仅解了杭州内河航运环保、堵航两个难题,还将实现与杭甬运河和钱塘江中上游航道的对接,使浙北、浙东及浙中西部的航道贯通成高等级的内河水运网。届时,嘉兴、杭州、绍兴、宁波等杭州湾地区的水运将连成一片。

最明显的变化来自于承载力。“二通道”的整段航道都将达到三级标准,特别是作为终点的八堡船闸,双线单向设计通过能力达到4200万吨,是三堡船闸的近5倍。

“更多的大宗货物和生产要素,现在可以直接到杭



八堡船闸俯瞰图



京杭运河二通道示意图



首批船舶通过八堡船闸

州,再做东西向的延伸。”章舜年告诉记者,目前杭州的货物运输基本上80%以上走的还是公路,真正通过水路的不到15%。

章舜年将其比喻为改变浙江水运体系的“潜力洼地”之举。“目前,嘉兴、湖州的(水运占比)均已达到35%以上,杭州水运的潜力也完全有能力达到这条标准线。”

事实上,杭州从未掩饰过自己对“枢纽”的渴望。年前发布的《杭州加快打造国际性综合交通枢纽城市实施方案》中,就已将内河航运列入“八大标志性工程”之一,其中提到要构筑高等级航道里程477.6公里。

浙江发展规划研究院区域发展研究所副所长、首席研究员秦诗立认为,“二通道”的开通,让杭州作为浙江乃至华东地区的水上物流集散中心的地位将愈发凸显,也为浙江探索“江海联运先行示范”增添了筹码,“它的未来,无限可能”。

因为古海塘遗迹 不惜延工半年异地迁移保护

对文化的传承,对运力的利用,天平两端的这道选择题该怎么做?“二通道”的回答是:既要,又要。

很多人不知道,2019年时,“二通道”曾在建设过程中发掘出了杭州段规模最大、结构最完整的杭州海塘遗迹。其中不仅有柴塘,还有竹笼石塘和条块石塘,而且遗迹的位置就位于工程的必经之路上。

“相比工程的进度,对历史的传承与保护更加重要。”章舜年告诉记者,考虑到古海塘的文物价值,最后不惜将施工计划延迟半年,对“二通道”项目红线范围内119米石塘和90米柴塘进行了异地迁移保护。现在这些珍贵的海塘遗迹,正在距原址8公里外的古海塘公园进行存放展示。

像这样的故事还有很多。比如,为了建设绿色生态航道,将生态环境保护与运河文化相融合,“二通道”新建了23座桥梁,只是为了留住乡愁,让两岸居民不再“咫尺不相通”。

“二通道”的起点位于杭州市临平区运河街道东新村,“二通道”新开挖段涉及到了临平5个镇街、18个行政村社,它也将临平原先的村落截断,一分为二。为了不影响周边老百姓出行,临平区通过深入调研、实地走访,17座跨界桥梁的方案得以落地实施。

根据《杭州市综合交通专项规划(2021-2035年)》,“二通道”开通后,杭州核心城区段将转为重点发展水上客运、旅游及城市生活物资运输功能。

“未来,可能会对开入老航道的船只设立一系列的准入门槛。这里将保留原有古运河原汁原味的历史风貌,使其成为生态河、景观河、文化河。”杭州交投船闸管理有限公司负责人说。