



安徽第一工程“引江济淮”

一河清泉水、一道风景线、



记者 秦缘 祝亮

2022年10月,合肥派河国际综合物流园港区一期工程项目通过竣工验收,初步具备正式开港的条件,这也是江淮运河上第一座集装箱码头。

长江和淮河是我国两条重要的河流,千百年来,两条大河孕育了广大地区的社会和经济发展。由于时空分布不同,两条大河几乎没有地理上的交集。

如果说建于隋朝的京杭大运河是长江、淮河的首次牵手,那么这两条大江大河即将迎来千年后的再度“重逢”。作为目前我国在建的最大水利工程——引江济淮工程,在经历了5年的施工建设后,主体工程即将于今年年底实现试通水试通航。

缘起

为何要修引江济淮工程?

2019年秋,淮河以南的安徽地区遭遇近40年来最严重的伏秋旱,90多天的旱灾造成1452座水库干涸,793条河道断流,38万群众的生活用水受到影响,597万亩耕地因旱灾播种困难……

这仅仅是淮河流域缺水旱地的一个缩影。

淮河将中华大地天然地分割成南北两面,北侧是暖温带半湿润区,而南面则是亚热带湿润区,过渡型的气候特征,使这里在丰水季节洪涝频发,而在枯水季节断流现象也时有发生。在淮河流域修建了众多的大型水库,虽然可以暂时缓解用水困难,但沿淮地区缺水的阴影多年以来一直悬在皖北人民的心头。

安徽吮吸着长江与淮河两大水系,虽然他们在扬州附近连通,但两大河流自西向东流淌的方向,显然无法为人口农田众多的淮河中上游提供水源补给,如果能把长江之水直接引到淮河中上游的皖北地区,或许可以解决该地区的缺水难题。

早在上世纪五六十年代就被提出

安徽省水利水电勘测设计研究总院引江济淮项目工程专职总工程师冯立孝在接受记者采访时表示,引江济淮项目想法是在上世纪五六十年代就已经被提出,目的为解决航运、供水、改善生态环境三个问题。

在航运上考虑当时水运代价低,以前从淮河中上游去往安庆、池州、铜陵等地的水运线路,必须要绕到洪泽湖和世界上运输最繁忙的京杭运河,这使得航运路程不仅要多出400余公里,而且航道堵塞或碍航的情况时有发生,但如果要在江淮打开一个运河,可以节省700公里路程,增加经济效益。

同时,江淮地区和淮北,随着生态环境自然生态保护力度不强,自然灾害增多,粮食受影响,经济发展、城镇化

加速发展,每十年左右就会经历一次干旱,水资源不足,农业供水和城镇化用水逐渐成为难题,挖运河供水便是当务之急,解决供水、南北向水运交通、生态破坏严重问题,打造生态环境画廊。

但受制于当年的人力、财力、物力以及技术,引江济淮始终停留在构想阶段。

曾在全国两会上集体呼吁引江济淮

进入新世纪,我国经济建设取得了举世瞩目的成就,引江济淮再次被提上议事日程。

2013年的全国两会上,人大安徽代表团提交了集体议案,向大会建议:尽快开工引江济淮工程,为安徽的蚌埠、淮南、阜阳以及河南的商丘、周口等城市调水,解决水资源缺乏的问题。

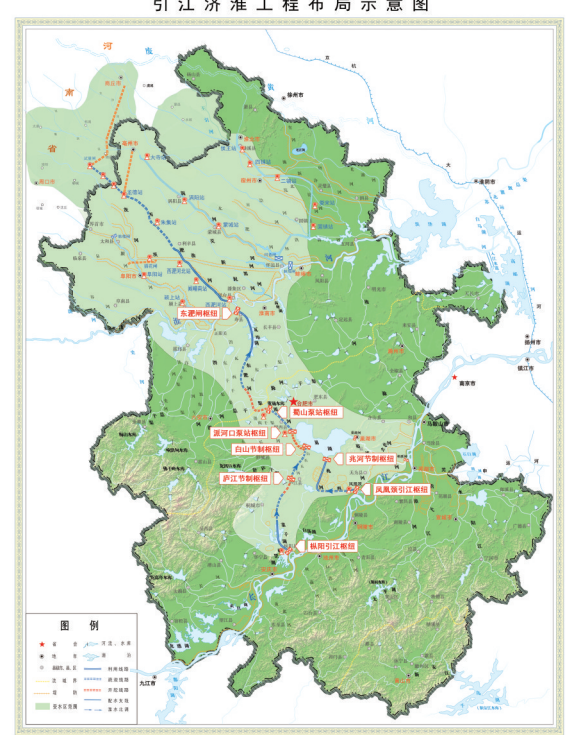
又经过多年调研论证,2016年12月13日,国家发改委正式批复《引江济淮工程可研报告》。

冯立孝告诉记者,根据批复,工程共建设8座水利枢纽,自南向北划分为引江济巢、江淮沟通和江水北送三部分。引江济巢采用双线引水方案,长江水从安徽枞阳枢纽和凤凰颈枢纽同时“出发”,经菜子湖小合输水线、西兆河输水线后抵达巢湖,在巢湖西南侧新建过巢湖分线,用来衔接两条引水线路,人为调节控制对巢湖的输水量。也就是我们常说的引江济巢工程,由孔城河、西河、兆河以及人工运河组成,全长208.43公里。

继续向北是以派河口泵站枢纽为起点的江淮沟通段,沿派河主河道上溯输水,再经蜀山泵站枢纽提水后,开挖平底明渠,穿越江淮分水岭至瓦埠湖后,经东淝河入淮河。

平底明渠在穿越淝河时,引江济淮规划团队发现淝河水位比人工运河高出30多米,最优的方案是修建渡槽,让平底明渠从淝河下方穿过,最终这里将形成河上有河的航运奇观。

引江济淮工程布局示意图



八大枢纽将成江淮之间可控阀门

江淮沟通段的江淮运河是引江济淮工程的重要组成部分,整体线路将打通长江至淮河354.9公里的航运通道,其中菜子湖和西兆河线按通航1000吨级船舶标准建设,江淮运河段考虑按通航2000吨级船舶标准建设。继续北上的江水北送转,将利用颍河、涡河、西淝河等河道,把长江之水输送至皖北、豫东地区,最远处将抵达商丘、周口等地。

全长723公里的引江济淮工程建成后,在旱季可打通八大枢纽,让长江之水输送至淮河流域,雨季八大枢纽全部关闭,让长江淮河成为独立河流,互不干涉。

引江济淮工程建成后,将把长江淮河的“二”字形航道变成“工”字形结构,位于中心节点的合肥将变成水陆双通的省会城市,通江达海的水运条件,将使合肥的大宗物资运输由劣势转为优势,沿江周边的地区也将受益匪浅。