



绘就宏伟蓝图

一条经济带近在咫尺

建设

工程总投资近千亿元，工期6年

从2016年底开工，到今年年底即将试通水、通航，6年过去了，一幅波澜壮阔的水利建设奇迹已经跃然呈现。

引江济淮工程沟通长江、淮河两大水系，是一项以城乡供水和发展江淮航运为主，结合灌溉补水和改善巢湖及淮河水生态环境为主要任务的大型跨流域调水工程。

记者在采访中了解到，引江济淮工程自南向北分为引江济巢、江淮沟通、江水北送三段，输水线路总长723公里，其中新开河渠88.7公里、利用现有河湖311.6公里、疏浚扩挖215.6公里、压力管道107.1公里。该工程供水范围涵盖安徽省13个市、46个县(市、区)，惠及4000多万人。工程估算总投资912.71亿元，总工期72个月。

引江济淮工程自南向北划分为引江济巢、江淮沟通、江水北送三大段落，建设凤凰颈、枞阳、兆河、庐江、白山、派河口、蜀山和东淝闸共八大枢纽。

建成后，长江水将从安徽枞阳枢纽和凤凰颈枢纽“出发”，流经巢湖、“翻越”江淮分水岭后进入淮河，一路北上，最终来到皖北及豫东地区。在八大枢纽的选址上考虑地形条件、经济条件、社会配套协调几个因素，以蜀山枢纽为例，枞阳枢纽为例，均是靠近城市或县城中心附近。

工程建设进入全面收官扫尾阶段

今年以来，安徽省认真贯彻落实国家稳住经济一揽子政策措施，坚持“半月调度、月度督查、季度通报、年终考核”工作机制，全力推进引江济淮工程(安徽段)建设。

目前，工程建设整体进展顺利，1-10月，引江济淮主体工程(安徽段)共完成投资66.3亿元、占年度计划88.4%，累计完成投资801.5亿元、占总投资的91.6%，为年底前工程试通水试通航奠定了坚实基础。引江济淮(安徽段)河(航)道土方开挖、护坡工程、湖区疏浚基本完成，河(航)道已基本成型。130座跨河(航)道桥梁已完工92座，通车运行76座。倒虹吸、跌水、涵闸等395处交叉建筑物也基本完工。

截至12月上旬，引江济淮枢纽工程(安徽段)除凤凰颈泵站外，其余7座泵站总投资完成率均超90%，7座船闸土建工程总体完工，正在开展联调联试，为年底前实现试通水试通航提供坚实保障。

相关配套工程同步推进，130座桥梁完工86座、通车70座，倒虹吸、跌水、涵闸等395处交叉建筑物基本完工。引江济淮工程带给皖北人民的，是更优质的引调水源。以亳州为例，2020年6月，引江济淮亳州供水段完成试通水，一泓清水由西淝河和茨淮新河注入亳州城南调蓄水库，缓解了困扰亳州市区市民多年来的缺水问题，让来自淮河支流的地表水流入千家万户。

7万余征迁群众得到妥善安置

值得一提的是，当2016年末引江济淮工程挖下第一方土时，无论是河道周边的城乡，还是城乡中每一个人的命运，都要迎来一场空前的变动。与工程建设本身的难度不同的是，需要征迁的不只是房屋田舍，而是沿线百姓千百年生生不息、绵延不绝的乡愁。牺牲小家，造福万家，福泽后世。

根据规划显示，引江济淮工程共需永久征地8.22万亩，需搬迁人口7.23万人。征迁安置任务主要涉及合肥、亳州、阜阳、淮南、芜湖、铜陵、安庆等7个市25个县(市、区)。

在工程沿线政府和人民群众的支持下，目前，征迁安置顺利进行并接近尾声。征迁群众用他们的抉择，成就着一项功在当代、利在千秋的重大战略性工程——引江济淮工程。

穿越多条重要铁路线和公路

引江济淮在建设中最复杂的铁路桥梁改建，地处合肥市肥西县境内的宁西铁路、沪汉蓉高铁桥梁群，是引江济淮工程中施工难度最大、结构最复杂的桥梁工程之一。在直线距离300多米的范围内，集中分布了宁西上行线、沪蓉高铁、宁西下行线三条铁路线。由于原有铁路桥跨为24米或32米，无法满足引江济淮沟通段二级航道通航要求，需要拆除老铁路桥重建主跨128米的新桥保障通航。

目前，宁西铁路上行线、宁西铁路下行线、沪汉蓉高铁线的改建已完成并开通运行，施工完成后，标志着引江济淮最复杂的铁路桥梁改建工程全面完工，进一步加快了引江济淮整体施工进度。

“河上有河”的水上立交桥

2022年9月6日，世界最大跨度钢渡槽——肥西县境内的引江济淮工程淝河总干渠钢结构渡槽首次通航，形成了一座“河上有河”可通水行船的“水桥”奇观。

引江济淮淝河总干渠钢渡槽位于江淮分水岭北侧。作为合肥和六安两座城市的重要供水源渠道，它比引江济淮渠道高出30多米，淝河总干渠从引江济淮运河上凌空而过，渠水只能通过架设传统的渡槽过流，而渡槽的难点在于安装，将原本的大节段拼装改成小节段拼装，在焊接过程中，受热胀冷缩影响，杆件的收缩变形较大。同时建设渡槽并不是在水上作业，项目团队使用旱地施工——在平地上搭桥，再把桥下掏空，让渡槽工期整整节省56天，节省成本上千万元。

而钢渡槽设计年限是100年，设计的防洪水位是300年一遇的防洪水位，相当于水深5.05米。钢渡槽承担着4万吨的荷载，工程建设完成之后，要验证是否可以承担这么大荷载，就要想办法借4万吨的水把它充满，于是项目团队在堤防的两侧堵了两道围堰，从老淝河借了12万立方米的水，用了25天左右的时间把水抽进来，然后再排出去。

淝河总干渠渡槽总长350米，桥跨布置采用68米+110米+68米的三跨钢结构桁架式梁拱组合设计，主跨达110米，比目前世界著名的德国马格德堡水桥还要长3.8米，是世界上跨度最大的通航通航钢结构渡槽，高架立交一样形成了一座“河上有河”可通水行船的“水桥”。

引江济淮二期工程即将开工建设

记者从省发展改革委了解到，日前，国家发展改革委正式批复引江济淮二期工程(水利部分)可行性研究报告，为即将开工建设奠定了重要基础。

根据可研批复，引江济淮二期工程(水利部分)建设任务是在一期工程基础上，以城乡供水为主，结合灌溉补水，为区域应对供水安全风险、改善生态环境创造条件。工程建成后，可充分发挥引江济淮工程整体的供水灌溉作用，完善供水安全保障网络，改善淮河以北生态环境。

据介绍，二期工程供水范围涉及12市、46县(市、区)。工程建成后，2035年可增加引江水量13.71亿立方米，使引江济淮工程多年平均引江水量达到33.03亿立方米。

工程主要包括输水干线工程、骨干供水工程两部分。输水干线工程包括沙颍河线、涡河线和淮水北调扩大延伸线，共新建、扩建泵站18座，新建、重建水闸9座，新建管道69.7公里，复建新庄水库等；骨干供水工程包括新建大官塘和五水厂供水工程、合肥水源工程、阜阳市太和临泉界首供水工程等，涉及新建、扩建分水口门16处，新建供水线路144.43公里，新建阜阳太和及界首末端调蓄水库等。工程估算总投资204.07亿元，施工总工期60个月。

展望

一河清泉水、一道风景线、一条经济带

目前，引江济淮工程建设主体工程基本结束，进入攻坚扫尾阶段，沿线基础已在调试。

引江济淮工程如此庞大的工程究竟能给我们带来什么？根据建设计划，引江济淮主体工程2022年底基本具备试通水、试通航条件，2023年开展供水、航运等工程联调联试，2023年底基本完成建设任务。届时，长江与淮河“牵手”，一条“江淮大运河”将沟通南北水系，将为沿岸人民带来“一河清泉水、一道风景线、一条经济带”的美好盛世图景。

城乡供水解决淮河流域缺水问题

引江济淮的首要任务就是解决淮河流域缺水的问题，因为特殊的地理位置、复杂的气象条件，使得淮河水资源分布极不均衡。而长江水资源丰富，年均水资源总量约9000亿立方米，向淮河中游地区进行跨流域补水，有助于解决沿淮淮北区水资源短缺尤其是枯水年份严重缺水问题。

引江济淮工程引江规模为300立方米每秒，其中，枞阳引江枢纽引水设计流量为150立方米每秒，凤凰颈引江枢纽引水设计流量为150立方米每秒。2030年、2040年工程供水范围多年平均河道外净增供水量分别为21.49亿立方米、28.66亿立方米。

供水范围涉及安徽、河南两省的15个市55个县区，规划人口5117万人，其中安徽有安庆、铜陵、芜湖、马鞍山、合肥、六安、滁州、淮南、蚌埠、淮北、宿州、阜阳、亳州13个市的46个县区，供水人口4131万人；河南有周口、商丘两市的9个县区，供水人口986万人。

工程建成后，可改变淮河中游水资源短缺问题，彻底扭转河道生态用水、农业灌溉用水被长期挤占的被动局面。

发展航运打造通江达海“水上公路”

从航运来说，引江济淮的建成，会让巢湖至淮河将达到二级航道标准，将形成一条连接南北的黄金水道，对完善我省乃至全国水路交通网络具有重要意义。引江济淮工程结合航道建设，将结束淮河中游与长江中下游水运不畅的历史，构建淮河水系第二条通江入海通道，并与沙颍河、合裕线、芜申运河航道联通，共同形成一条平行于京杭大运河的中国第二条长度超过千公里的南北水运优质航道。

生态优先改善巢湖及淮河水环境

建一条运河，筑一路风景。引江济淮工程，不仅仅是输水河道，也是生态绿道。在重大工程的布局和主要工程枢纽的布置方面，引江济淮尊重生态绿色理念，双线引江线路与小合分线方案，既让从菜子湖自流引江，又化解了西兆河输水与防洪矛盾；既减轻了对菜子湖过冬候鸟的生态环境干扰，又充分利用了巢湖调蓄与输水，可回避引江水质不受巢湖污染，改善巢湖水质与生态。

引江济巢段通水后，年均引江入巢湖的水量约5亿立方米，约占巢湖正常库容的30%，可使巢湖基本恢复至建闸前江湖交换规模，水体自然更新周期由现在的12年缩短至3年，恢复江湖的动态联系，增加巢湖的水体交换，以清释污、以丰补枯，将有效改善巢湖水质和水生态环境。

重点发展水利旅游，可体验运河游轮、低空飞行

引江济淮工程的建成通水通航，未来，我省还将重点发展水利工程枢纽旅游，打造多条精品旅游线路，游客有望通过运河游轮、陆地公共交通、自驾游、低空飞行等方式完成旅游体验。