

广东省交通运输厅

粤交案函〔2021〕303号

广东省交通运输厅关于省十三届人大四次会议 闭会期间第6022号建议答复的函

陈燕红代表：

您提出的《关于保留连江阳山县河段7座闸坝的建议》（闭字〔2021〕第6022号）收悉，感谢您对我省连江航运枢纽闸坝处置的关心与支持。经会同省自然资源厅、省生态环境厅、省水利厅、清远市人民政府共同研究，现答复如下：

一、连江阳山县河段7座闸坝基本情况

连江为北江最大支流，自连州至连江口全长181公里，流域面积10061km²。根据《广东省航道发展规划（2020-2035年）》，连江航道现状维护技术等级为VI级，发展规划技术等级为VI级。经上世纪50年代末至70年代中期先后两次大规模航运枢纽建设，先后建成界滩、黄牛、黄燕、花溪、较剪坡、青莲、青霜7座航运枢纽。界滩、黄燕枢纽1961年建成，运行使用已达60年；黄牛枢纽1962年建成，运行使用已达59年；花溪、青莲枢纽1972

年建成，运行使用已达 49 年；较剪陂、青霜枢纽 1971 年建成，运行使用已达 50 年。

7 座闸坝运行使用以来，有效保障了连江流域群众的生命和财产安全，极大提高了连江沿河两岸村镇的农田灌溉保证率，有效带动了连江沿河两岸的农业、工业、旅游业发展，持续为 17.8 万多万群众的供水、供电、出行、拦洪防汛及 13.18 万亩农田灌溉发挥重要作用。

二、关于保留 7 座闸坝运行建议的答复

目前，阳山县河段 7 座老旧闸坝虽然仍发挥着农业灌溉、供水、发电等作用，但由于当时技术与经济等条件受限，各闸坝建筑物在结构、布置、基础、施工等方面存在不合理、不安全因素，且至今已普遍使用年限达到 50 年。多年来通过采取了多种除险加固措施，基础结构得到处理加固，但是建筑标准和防洪标准仍然不满足现行规范要求。我厅本着“生命至上、安全第一”原则，坚决贯彻落实习近平关于安全生产重要论述和做好安全生产工作重要指示精神，坚持大概率思维应对小概率事件，高度重视航运枢纽闸坝防灾减灾风险治理，出于对人民生命财产安全负责的态度出发，为彻底消除连江界滩等 7 座闸坝安全隐患，7 座闸坝必须拆除。

（一）闸坝建设时期正好处于上世纪 50 年代末国家经济极为困难的时期和“文化大革命”时期，限于当时政治、经济、技术等各方面的原因，建设条件极端困难，资金短缺，钢材、水泥

等建材严重缺乏，以及地质勘测资料不齐，枢纽建设规范和标准也不全面等原因，致使枢纽建设标准不高，各枢纽建筑物结构、布置、基础、施工等方面存在着不合理、不安全因素。

（二）连江流域地质结构十分复杂，特别是石灰岩地区喀斯特地貌，溶岩发育较强，地下水丰富，对水工建筑物的渗漏水 and 稳定安全方面有很大影响，随时可能发生突发性险情，危及枢纽建筑物及人民的生命财产安全。

（三）7 座闸坝已临近或超过合理使用年限。按照《渠化工程枢纽总体布置设计规范》（JTS182-1-2009）、水利部《水利水电工程等级划分及洪水标准》（SL252-2017）等标准规范计算，各枢纽洪水闸、船闸等永久性主要水工建筑物工程等级为Ⅲ级，建筑物为 4 级。参照《水利水电工程合理使用年限及耐久性设计规范》（SL654-2014）规定的 50 年使用年限，界滩等 7 座闸坝枢纽均已达到或者超过合理使用年限。

（四）抢险加固措施相应解决了部分突出性问题，7 座闸坝均评定为四类闸坝，存在严重安全隐患。1996 年至 2001 年期间，曾先后分别对航运枢纽闸坝作过适当改建工程，处理 6 处溶洞，改建拦河坝提升门、船闸人字门及相应的启闭设备，对拦河坝人行桥面、引航道护坡、导航墙、闸墩等水工建筑物进行改造，对 11 座枢纽进行环境改造；2002 年 1 月至 2004 年初实施了青霜、蓑衣滩、架桥石、较剪陂及黄燕枢纽的紧急抢险工程，解决青霜枢纽外闸墙发生溶洞透水、蓑衣滩枢纽拦河坝基础掏空、架桥石

枢纽拦河坝基础掏空、黄燕枢纽拦河坝基础掏空、较剪陂枢纽拦河坝基础掏空等问题；2007年至2010年开展了连江加固工程及航道整治工程，对9座枢纽的拦河坝建筑物基础进行灌浆加固和溶洞堵漏，船闸上下闸首和闸室加固，机电设备和闸阀门进行更换，上下游护坡护岸进行维修等；2012年开展界滩枢纽应急抢险工程，解决了界滩枢纽拦河坝中段基础掏空和闸坝面层塌陷问题；2017年至2018年对存在结构和渗流安全问题的界滩、花溪、蓑衣滩3座枢纽闸坝和承载能力达不到现行规范要求的架桥石、较剪陂2座枢纽坝顶工作桥进行了维修加固，解决了界滩、花溪、蓑衣滩等3座船闸结构安全和渗流安全问题，解决了架桥石、较剪陂2座枢纽坝顶工作桥承载能力不满足现行规范要求的问题。

虽然采取了多种除险加固措施，防洪标准仍然不满足现行规范要求，且无法通过除险加固工程措施提高防洪标准。2016年，根据《水库大坝安全鉴定办法》关于大坝安全鉴定主体以及相关工作程序的相关规定，航道部门依法依规委托具有专业资质的第三方机构湖南省交通规划勘察设计院（工程勘察综合甲级、工程咨询单位资信评价甲级、地质灾害治理工程勘察资质甲级等）对连江航运枢纽闸坝进行了安全鉴定，经专家评审，行政主管部门审批发布，界滩等7座闸安全鉴定为四类闸坝。主要表现为：泄水闸顶高程与泄流能力不满足规范要求等，经常在未到设计洪水位时，就出现洪水漫顶、漫坝，防洪标准鉴定结论不满足。

（五）连江河段航运功能弱化，短期内无扩能升级规划。

目前连江河段航道现状维护技术等级为VI级，通航100吨级船舶。由于北江航道扩能升级后，船舶普遍大型化，社会上基本没有与连江相适应的小型船舶，导致连江航运功能弱化，根据《广东省航道发展规划（2020-2035年）》，连江航道发展规划等级仍为VI级，短期能没有扩能升级规划。

（六）7座闸坝所在的水电站应开展小水电清理整改。根据《广东省人民政府关于印发广东省小水电清理整改工作方案的通知》（粤府函〔2021〕163号）要求，明确清理整改任务完成时限为“位于自然保护区核心区和缓冲区内、严重破坏生态环境、严重影响防洪安全、县级以上政府及其部门文件明确要求退出而未执行到位的、无任何审批手续的，原则上应于2022年底前完成退出任务。其中，位于自然保护区核心区和缓冲区内但在其批准设立前已合法合规建设、位于自然保护区核心区和缓冲区内且具有供水、灌溉、防洪、巩固脱贫攻坚成果、独立供电、特殊供电等民生功能的小水电站，可延长至2024年之前退出。位于自然保护区实验区内的小水电站，不得超过2027年退出。”，7座闸坝在龙牙峡自然保护区内，其所在的水电站应尽快开展清理整改工作。

三、闸坝处置工作相关进展情况

（一）我厅多次与清远市人民政府协商，共同推进闸坝拆除重建事宜，并达成以下共识：因界滩等7座老旧航运枢纽闸坝经鉴定为四类闸坝，存在安全隐患，且鉴于航运功能弱化，需要报

废拆除重建。航道部门在闸坝拆除前，采取降低水位运行安全措施，同时开展连江界滩等 7 座老旧航运枢纽闸坝拆除处置工作。清远市人民政府研究确定衔接沿江两岸农业灌溉、出行等群众生产生活保障要求的建设方案并组织实施，建设方案与航道部门的闸坝拆除方案要相互衔接。

（二）按照水利部《水闸安全鉴定管理办法》第二十条规定，水闸主管部门及管理单位对鉴定为三类、四类的水闸，应采取除险加固、降低标准运用或报废等相应处理措施，在此之前必须制定保闸安全应急措施，并限制运行，确保工程安全。按照水利部门有关规定，为降低运行安全风险，7 座闸坝已采取降低水位运行安全措施，降低 0.5 米水位运行。

（三）为了保证闸坝隐患消除的同时，全力保障连江两岸群众日常生活需要，清远市人民政府多次组织阳山县政府、市交通运输局、市水利局、市林业局、省北江航道事务中心等相关部门，召开专题会议讨论闸坝拆除后建设方案、建设实施主体和项目资金来源等事项，重点研究项目实施存在的政策与资金问题，研讨闸坝拆除后产生的沿河两岸农业灌溉等群众生产生活问题的处置方案，积极做好降低水位保证闸坝安全运行的群众解释与维稳工作，积极向上级有关部门争取资金与政策支持。

（四）下一步，我们将坚持综合考虑民生等问题，综合考虑闸坝拆除重建过程中连江沿河两岸人民群众灌溉、供水等生产生活需求。我厅将与清远市政府加强沟通联系，督促航道部门进一

步优化拆除方案，做到拆除方案与建设方案相互衔接，会同省自然资源、生态环境、水利、农业农村等部门共同开展安全评估论证、自然保护区生态环境保护、防洪、灌溉等专题研究论证工作，并将向省政府专题报告，争取省政府的支持。

专此函复，再次诚挚感谢您对我们工作的关心和支持，欢迎继续对我们的工作提出宝贵意见和建议。

广东省交通运输厅

2021年10月25日

（联系人：叶明波，联系电话：020-83527071）

公开方式：主动公开

抄送：省人大常委会选联工委，省政府办公厅、自然资源厅、生态环境厅、水利厅，清远市人民政府。