

550 亿元买的不止是防洪。这条河道同时按三级航道建设，水深 3.2 米、底宽 45 米，可通 1000 吨级船舶。水运成本约为公路的一半到四分之一，大宗货物改走水路，企业账本上的数字会变。上海还请了 6 家国际团队，为沿线 170 平方公里做整体规划，对标黄浦江和苏州河，要把这里做成“世界级滨水区”。

更值得留意的是，2023 年 12 月，上海市水务局在转发可行性研究报告批复时写明：“本工程建成后参照‘一江一河’管理模式，由市堤防泵闸建设运行中心负责接管。”

这句话的分量，不比任何一座泵闸轻。它意味着这条河从图纸上就被当作城市公共空间来安排，而不只是一条汛期才想起的行洪通道。谁的堤、谁的闸、谁的岸、谁来养，汛期怎么调度、平时怎么开放，在建成之前已有答案。上海在“一江一河”上摸索二十多年的那套东西——统一管理、分级负责、滨水空间立法、驿站与慢行道……被提前复制到了一条还没挖完的河上。

“20 厘米”织成的网

2030 年吴淞江工程（上海段）建成以后，上海就不会淹了吗？

城市防洪排涝是系统工程，不能指望靠单个项目就能一劳永逸。吴淞江工程主要提升上海西北部易积水区域的防洪排涝能力。孙永林给出的数字很克制：工程全面达效后，嘉定、宝山所在的嘉宝北片，遭遇极端暴雨时可通过应急排涝把水位比现在多降低约 20 厘米，一天增加外排 1500 万立方米。

20 厘米。不是一米，也不是半米。但经历过 2026 年 8 月上海暴雨的人知道这 20 厘米意味着什么——它可能就是一个下立交能通车和必须封路的区别，是积水停在门槛外和漫进客厅的区别。

事实上，工程还没建成，已经露出一点效力。“白海豚”期间，嘉定、宝山已实施完成的河道形成了一定调蓄空间，嘉定一些过去容易积水的小河道，这轮强降雨里没有再出现明显淹水。

上海南北跨度大，14 个水利片各成体系。金山主要向杭州湾排水，部分排入黄浦江，吴淞江工程对它的直接作用有限；松江、青浦要按各自的地形、水系和调度条件算收益。浙江大学城市学院副教授林先平的分析更结构化：短历时强降雨与内河、外江潮位“顶托”的矛盾在加剧，以自流为主的调度空间被压缩，靠苏州河、黄浦江一条通道泄洪，已撑不住北部片区的行洪需求——这是必须补的结构性短板，但补上它，不等于把所有短板都补上。

剩下的功课在别处。上海 2025 年修订的《雨水排水规划（2024—2035 年）》，把中心城区的 5 年一遇标准提到 91 毫米每小时，100 年一遇校核标准为 97 至 115 毫米每小时——标准每提高一档，背后是数以百亿计的管网和泵站投资。与此同时，苏州河深层调蓄隧道在推进，合流污水一期复线在建，几座污水厂要转为雨水提标设施，“十五五”期间要改造 50 个低洼圩区，到 2030 年中心城区约 80% 的面积达到三到五年一遇。

这是一张网，它由很多个“20 厘米”织起来：一段加高的堤，一座提前沉下去的闸，一片能临时蓄水的绿地，一次及时的清淤，一条不再被占用的河道。吴淞江工程只是其中一根最粗的经线。

六百年前，上海人凿开范家浜，让黄浦江替吴淞江扛下所有；六百年后，上海人又挖出一条吴淞江，为的是让太湖水不必都走黄浦江。河的名字兜了一个圈，回到原处，含义已经不同。2030 年并不遥远，到那时，从太湖出发的水，将有三条路可以走。

治水这件事，说到底不是把水赶走，而是给水留出体面的去处。一座城市肯为 20 厘米花 550 亿元，大概就是明白了这个道理。民