

广东省交通运输厅

粤交航函〔2018〕2742号

广东省交通运输厅关于广州站改造配套工程 棠溪站新建项目跨流溪河大桥航道 通航条件影响评价的审核意见

中国铁路广州局集团有限公司广州工程建设指挥部：

你单位关于建设广州站改造配套工程棠溪站新建项目跨流溪河大桥的航道行政许可申请书及附件资料收悉。依据《中华人民共和国航道法》、《航道通航条件影响评价审核管理办法》（交通运输部令2017年第1号，以下简称《管理办法》）和相关技术标准、规范的规定，经我厅审核，提出审核意见如下：

一、工程选址

广州站改造配套工程棠溪站新建项目拟在京广铁路江村大桥下游约40米处跨越流溪河大坦沙洲左右汉，新建桥梁1座。该桥位处于分汉河段，河道弯曲，左汉为主汉，左右汉河面分别宽约120米和50米，河床、河势基本稳定，水深条件良好。但受规划线路制约，桥轴线法线方向与水流流向的夹角分别达23

° 和 30°，且上游处已建有 2 座桥梁，在采取一孔跨过通航水域的前提下，同意桥位选址方案。

二、通航净空尺度和技术要求

（一）代表船型

桥梁跨越的流溪河河段（文教口-江村铁路桥）航道发展规划技术等级为Ⅲ级，基本同意《广州站改造配套工程棠溪站新建项目跨流溪河大桥航道通航条件影响评价报告》（以下简称《航评报告》）论证选用 1000 吨级港澳线货船（49.9 米×15.6 米×2.8 米，49.9 米×12.8 米×2.6 米，总长×型宽×设计吃水）作为代表船型。

（二）设计通航水位

同意《航评报告》分析提出的桥位处设计最高通航水位为 3.50 米（1985 国家高程基准，下同），设计最低通航水位为 0.03 米。

（三）通航净高

同意《航评报告》依据《内河通航标准》提出拟建桥梁通航净高应不小于 10 米的结论。设计方案提出拟建桥梁跨越大坦沙左汊通航净高为 11 米，跨越右汊通航净高为 17 米，满足通航要求。

（四）通航净宽

同意《航评报告》研究提出的拟建桥梁采用单孔双向通航，跨越左右汊的通航净宽应分别不小于 120 米和 50 米的结论。设

计方案提出拟建桥梁一孔跨过通航水域，通航孔桥墩均位于岸上，左汊（主航道）通航孔跨径 160 米，实际通航净宽 120 米，右汊通航孔跨径 130 米，实际通航净宽 50 米，满足通航要求。

三、航道通航安全保障措施

基本同意《航评报告》提出的航道通航安全保障措施。为确保桥梁自身以及船舶航行安全，建设及管理单位应结合桥区通航条件，按国家有关规定和技术要求设置桥涵标、桥区航标、通航净高标尺等助航和警示标志，并配套建设必要的维护及安全保障设施，保证与桥梁同步建设。

四、有关要求

（一）工程开工建设前，施工单位按规定向我厅申请办理通航水域水上水下施工作业审批。

（二）建设单位应严格按照本审核意见要求开展工程建设，积极配合广州航道事务中心实施技术核查。工程完工后应向广州航道事务中心报送建设项目审核意见执行情况、施工临时设施及残留物的清除情况，以及助航和警示标志的设置情况等资料。

（三）请省航道事务中心按照《管理办法》的要求加强对建设项目技术核查工作的管理，建设项目与航道、通航有关的内容完工后，应将核查情况、建设单位关于审核意见的执行情况等报送我厅。

五、其他事项

（一）本项目的建设单位、项目名称和涉及航道、通航的事

项发生变化的，建设单位应当向我厅申请办理变更手续。其中，涉及航道、通航的事项发生较大调整且对航道通航条件可能产生不利影响的，应当开展补充或者重新评价，并重新报我厅审核。

（二）自本审核意见签发之日起三年内未开工建设的，或者开工建设前因重大自然灾害、极端水文条件等引起航道通航条件发生重大变化的，建设单位应当重新申请办理审核手续。

（三）工程建设涉及的其他事宜，请到有关部门联系办理。



公开方式：主动公开

抄送：省航道事务中心，广州航道事务中心，广州市交通委员会。