

广东省交通运输厅

粤交航政函〔2019〕138号

广东省交通运输厅关于广州至清远城际轨道交通广州白云至广州北段跨流溪河特大桥 航道通航条件影响评价的审核意见

广东珠三角城际轨道交通有限公司：

你单位关于广州至清远城际轨道交通广州白云至广州北段跨流溪河特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

广州至清远城际轨道交通广州白云至广州北段项目自广州白云站城际场引出，止于广州北站城际场，线路全长22.022公里，拟在江村铁路桥下游约20米处跨越流溪河，建设流溪河特大桥，桥位下距京广铁路流溪河大桥（拟建广州站改造配套工程棠溪站新建项目）约20米。桥位处于分汊河段（大坦沙），河道

弯曲，左汊为主槽，左右汊河面分别宽约 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° ，且该河段存在多座桥梁，通航条件较为复杂，在采取一孔跨过通航水域措施的前提下，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

基本同意《广州至清远城际轨道交通广州白云至广州北段跨流溪河特大桥航道通航条件影响评价报告》（以下简称《航评报告》）论证采用拟建桥梁所处河段的航道发展规划技术等级为Ⅲ级，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）等作为代表船型。

(二) 设计通航水位

基本同意《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》论证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 10 米，跨越右汊通航净高为 16 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，

应一孔跨过通航水域的结论。设计方案提出左汊（主航道）桥梁通航孔跨径 160 米，桥墩承台间净距 143.2 米，右汊桥梁通航孔跨径 128 米，桥墩承台间净距 118.6 米，通航孔桥墩均位于岸上，一孔跨过通航水域，满足通航要求。

三、航道通航安全保障措施

（一）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。

（二）建设单位应加强工程建设与相邻桥梁的影响分析，及时采取有效措施，确保工程自身与相邻建筑物的安全。

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，以及助航和安全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。

广东省交通运输厅

2019年12月31日

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，广州市交通运输局。