

广东省交通运输厅

粤交航政函〔2020〕25号

广东省交通运输厅关于广州白云（棠溪）站 综合交通枢纽一体化建设工程跨河桥梁 航道通航条件影响评价的审核意见

广州铁路投资建设集团有限公司：

你单位关于广州白云（棠溪）站综合交通枢纽一体化建设工程跨河桥梁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

广州白云（棠溪）站综合交通枢纽一体化建设工程位于广州市中心城区西北部，其周边配套市政道路工程拟建白云二线、棠槎路分别于潭村桥上游约500米处和下游约390米处跨越石井水。工程所处河段河道微弯，河面跨越50-80米，河床、河势基本稳定，桥轴线法线方向与水流流向交角分别约 23° 和 28° ，

在采取加大通航孔跨径、桥墩顺水流布置等措施的条件下，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《白云（棠溪）站综合交通枢纽一体化建设工程-周边配套市政道路工程白云二线跨越石井水航道通航条件影响评价报告》《白云（棠溪）站综合交通枢纽一体化建设工程-周边配套市政道路工程棠槎路跨越石井水航道通航条件影响评价报告》（以下统称《航评报告》）论证采用桥梁所处河段的航道发展规划技术等级为VII级，选用50吨级货船（32.5米×5.5米×0.7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均为3.054米（1985国家高程基准，下同），设计最低通航水位分别为0.190米和0.170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4.5米的结论。设计方案提出2座桥梁实际通航净高分别为6.6米和10米，满足通航要求。

(四) 通航净宽

基本同意《航评报告》论证提出的拟建桥梁采用单孔双向通航方案，通航孔净宽应分别不小于40.7米和43.4米的结论。设

计方案提出 2 座桥梁通航孔最小跨径分别为 53 米和 58.6 米，桥墩承台顶面高程分别为-1.556 米和-2.256 米，通航孔投影到垂直水流方向的实际净宽分别为 45.2 米和 48.5 米，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。桥梁水中桥墩应充分考虑船舶碰撞风险，设置必要的防撞设施并与桥梁同步建设，通航孔桥墩应按不低于代表船型撞击力的大值考虑防撞标准。

（二）为确保桥梁自身以及船舶航行安全，建设及管理单位应按国家有关规定和技术要求设置桥涵标等助航和安全警示标志，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。

（三）建设及管理单位应加强工程建设对相邻截污渠箱等建筑物的影响分析，及时采取合理措施，确保工程自身和相邻建筑物安全。

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

2020年3月6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。