

广东省交通运输厅

粤交航政函〔2020〕71号

广东省交通运输厅关于新建广州至湛江 高速铁路广珠京广联络线特大桥航道 通航条件影响评价的审核意见

广东广湛铁路有限责任公司：

你单位关于新建广州至湛江高速铁路广珠京广上、下行联络线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

新建广州至湛江高速铁路广珠京广上行联络线特大桥拟在江村铁路一桥下游侧跨越流溪河大坦沙右汊（副槽），下行联络线特大桥拟在江村铁路二桥上游侧跨越大坦沙左汊（主槽）、右汊。工程所处河段河道弯曲，河床、河势基本稳定，水深条件良好。受规划线路制约，桥轴线法线方向与水流流向的夹角最大达 46° ，且该河段存在多座桥梁，通航条件较为复杂，在均采取一

孔跨过通航水域措施的前提下，基本同意桥位选址方案。

二、通航净空尺度和技术要求

(一) 代表船型

基本同意《新建广州至湛江高速铁路广珠京广上、下行联络线特大桥（流溪河）航道通航条件影响评价报告》（以下简称《航评报告》）论证采用桥梁所处流溪河河段（人和拦河坝-江村铁路桥）的航道发展规划技术等级为VI级，选用100吨级货船（45.0米×5.5米×1.0米，总长×型宽×设计吃水）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

基本同意《航评报告》论证提出跨越左汊桥梁通航净高应不小于6米、跨越右汊桥梁通航净高应不小于现有桥梁通航净高的结论。设计方案提出下行联络线跨越左、右汊桥梁实际通航净高分别为9.9米、16.1米；上行联络线跨越右汊桥梁实际通航净高为5.7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。设计方案提出下行联络线跨越左、右汊桥梁通航孔跨径分别为129.9米、89.8米，净宽分别为120米和80米；上行联络线跨越右汊桥梁通航孔跨径为90.7米，净

宽 80 米，桥梁均一孔跨过通航水域，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，建设及管理单位应按国家有关规定和技术要求设置桥涵标、通航净高标尺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。

（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5月20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。