

广东省交通运输厅

粤交航政函〔2020〕252号

广东省交通运输厅关于潮汕环线高速公路潮汕 联络线延长线（京灶大桥）工程航道 通航条件影响评价的审核意见

省交通集团有限公司：

《省交通集团有限公司关于潮汕环线高速公路潮汕联络线延长线（京灶大桥）工程航道通航条件影响评价报告的请示》（粤交集基〔2020〕473号）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》（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

潮汕环线高速公路潮汕联络线延长线拟在京浦轮渡上游约45米处跨越榕江南河，建设京灶大桥，桥位上距莲花大桥约6千米，下距潮惠高速公路榕江特大桥约3.3千米。工程所处河段河道微弯，水流平缓，水深良好，河床、河势基本稳定。桥轴线法

线方向与水流流向的交角最大约 10° ，不满足《内河通航标准》（GB50139-2014）等要求。综合考虑桥梁选址相关因素，在采取一孔跨过通航水域措施的前提下，设计提出的桥梁选址方案可行。

二、通航净空尺度和技术要求

（一）代表船型

基本同意《潮汕环线高速公路潮汕联络线延长线工程京灶特大桥跨榕江南河航道通航条件影响评价报告》（以下简称《航评报告》）论证采用桥梁所处河段的航道发展规划技术等级为 I 级，选用 5000 吨级散货船（112.0 米 × 17.0 米 × 7.4 米、115.0 米 × 18.8 米 × 7.0 米，总长 × 型宽 × 设计吃水，下同）、集装箱船（121.0 米 × 19.2 米 × 6.9 米）、油船（125.0 米 × 17.5 米 × 7.0 米）等作为代表船型。

（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 2.93 米（1985 国家高程基准，下同），设计最低通航水位为 -0.57 米。

（三）通航净高

基本同意《航评报告》论证提出新建桥梁通航净高应不小于 34 米的结论。设计方案提出新建桥梁实际通航净高为 34.2 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，通航净宽应不小于 270 米的结论。设计方案提出桥梁通航孔跨径为 350 米，左右桥墩布置于岸滩之上，一孔跨过通航水域，实际有效净宽 271 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。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）建设及管理单位应加强与当地航道等单位的沟通协调，积极支持工程附近航道整治、航道日常养护作业等相关活动。

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，积极配合粤东航道事务中心实施技术核查。工程完工后应向粤东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10月21日

公开方式：主动公开

抄送：省航道事务中心，粤东航道事务中心，汕头、揭阳市交通运输局。