

广东省交通运输厅

粤交航政函〔2023〕486号

广东省交通运输厅关于沈阳至海口国家高速公路火村至龙山段改扩建工程蚌龙大桥 航道通航条件影响评价（重新评价） 审核意见的函

广州市北二环交通科技有限公司：

你司《关于办理沈阳至海口国家高速公路火村至龙山段改扩建工程蚌龙大桥（调整方案）航道行政许可的请示》及有关资料收悉。2017年7月，该项目获《广东省广州航道局关于沈海高速公路流溪河蚌龙大桥扩建工程涉及航道通航有关问题的复函》（粤穗航道复〔2017〕63号）批复，项目在审核意见签发之日起三年内未开工建设，且项目方案有调整，建设单位重新申请办理审核手续。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，经审核，提出意见如下。

一、工程选址

拟建桥梁于广州枢纽东北货车外绕线流溪河大桥下游约 14 米处跨越流溪河，桥轴线法线方向与水流流向交角约 20° 。根据《内河通航标准》(GB50139-2014)，工程所处河段河宽约 155 米，河床稳定，水深良好，在桥梁采取加大通航孔跨径等措施的前提下，桥梁选址满足规范要求。

二、通航净空尺度和技术要求

(一) 代表船型

根据《广东省航道发展规划(2020-2035年)》，桥梁所处河段航道发展规划技术等级为 VI 级。《沈阳至海口国家高速公路火村至龙山段改扩建工程蚌龙大桥(调整方案)航道通航条件影响评价报告》(以下简称《航评报告》)论证选用 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，选用的代表船型合理。

(二) 设计通航水位

《航评报告》关于设计通航水位的评价结论合理。拟建桥梁设计最高通航水位为 4.38 米(1985 国家高程基准，下同)，设计最低通航水位为 0.30 米。

(三) 通航净空尺度

《航评报告》论证提出上游幅桥和下游幅桥桥梁均采用单孔双向通航方案。设计方案提出上游幅桥和下游幅桥桥梁通航孔跨径均为 145 米，通航净宽均为 75 米，通航净高均为 6.4 米。上述尺度满足通航要求。

三、航道通航安全保障措施

（一）《航评报告》提出的航道通航安全保障措施总体得当。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。

（二）建设及管理单位应按国家有关规定和技术要求调整、设置桥区助航和安全警示标志，开展航标配布专题设计，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桥梁的影响分析，以及工程范围内航道通航条件的观测分析和航标等设施的维护管理，并及时采取合理措施。

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》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，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：广州市交通运输局，广东省航道事务中心，广东省广州航道事务中心。